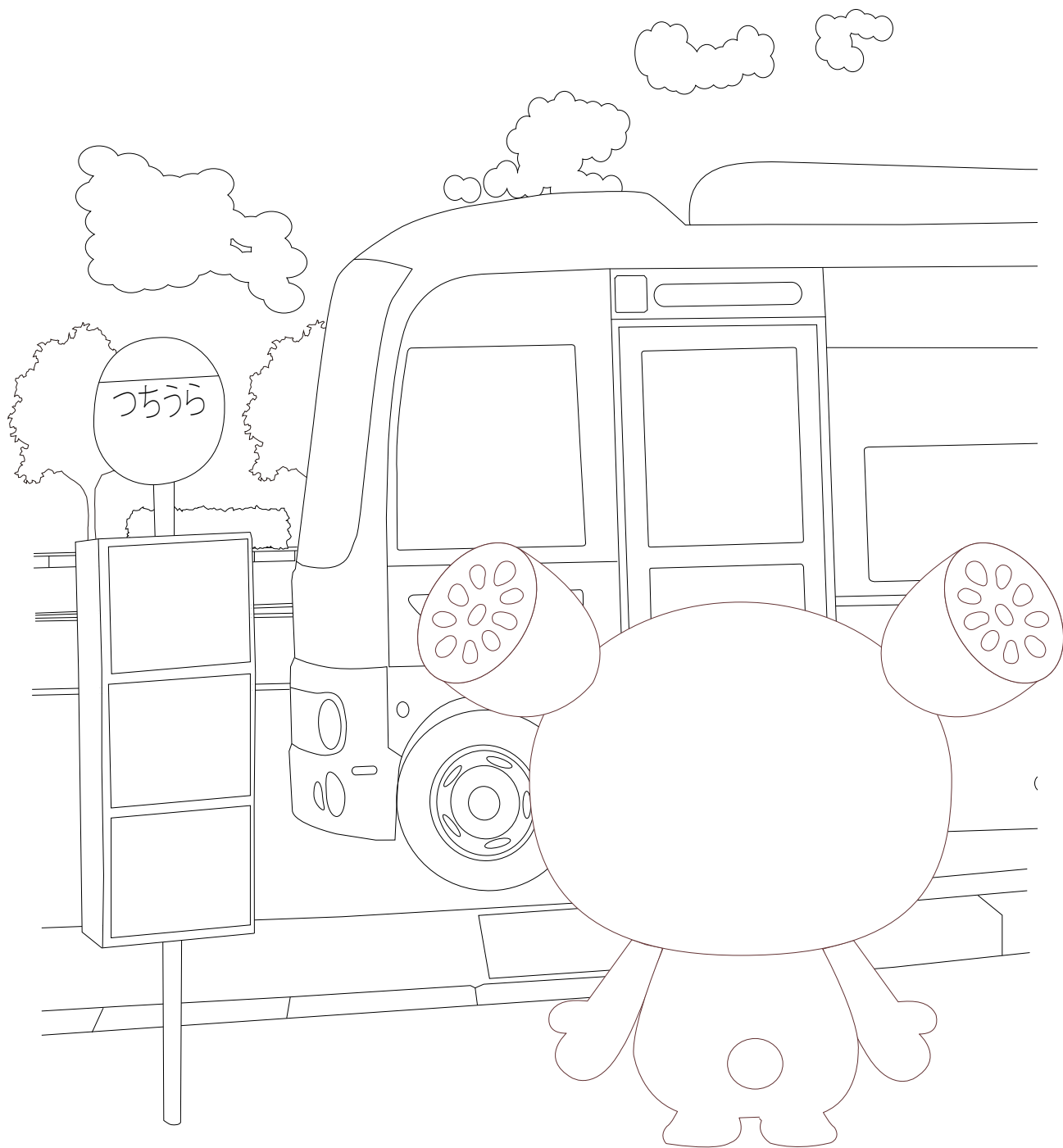


コミュニティ交通導入の手引き



土浦市地域公共交通活性化協議会

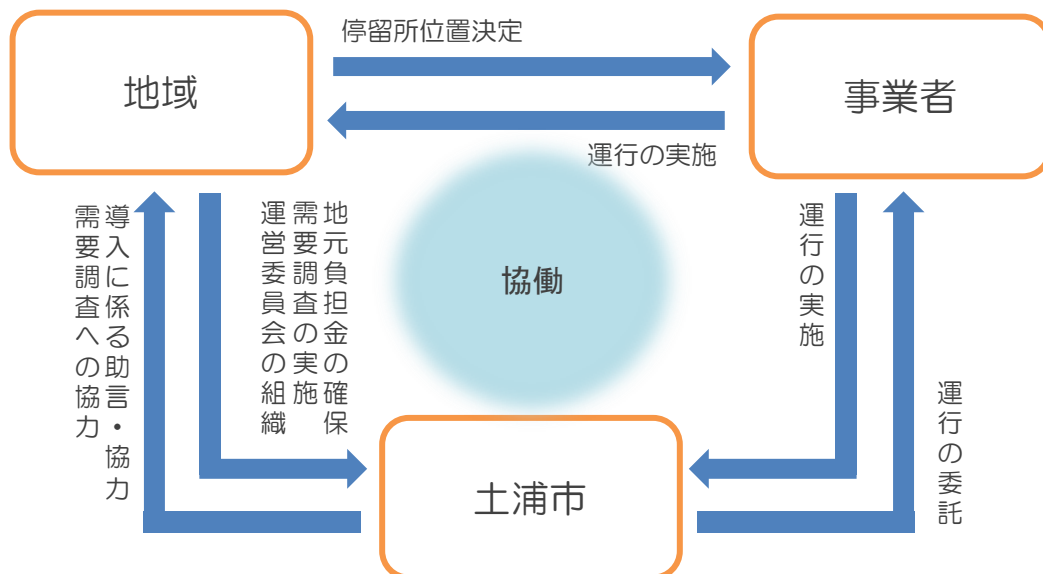
■ はじめに

土浦市では、公共交通不便地地域の解消を図るため、コミュニティ交通の導入の検討をしています。コミュニティ交通とは、公共交通不便地域の解消などの目的で、自治体や地域が関与して運行する交通機関です。特に、バス路線が無い地域で、ある程度の交通需要が見込める地区において運行する交通機関になります。

コミュニティ交通の導入の対象となる地域は、民間事業者が公共交通を持続的に運行することが難しい地域である場合があります。そのため、コミュニティ交通を導入するためには、「地域」、「事業者」、「行政」の三者が、それぞれの役割を担い、力を合わせて行う必要があります。

この手引きは、地域の皆様が、「コミュニティ交通を導入したい」と思われたときに、必要な事項を記載したものです。

コミュニティ交通導入に係る役割分担概要



■ コミュニティ交通導入の条件

コミュニティ交通導入の対象となる地域は、民間事業者が公共交通を持続的に運行することが難しい地域である場合がありますので、コミュニティ交通を導入するためには、「地域」、「事業者」、「行政」の三者が、それぞれの役割を担い、力を合わせて行うことが必要になります。そのため、コミュニティ交通導入に際して、下記の3点を条件とします。

(1) 導入を希望する地域が公共交通不便地域の特定地域であること

- ・コミュニティ交通は、公共交通不便地域の解消を目的とした公共交通です。
- ・したがって、導入を希望する地域が公共交通不便地域の居住誘導区域内で、人口密度が30人/ha以上であることが、条件になります。
- ・公共交通不便地域とは、鉄道駅から800m以上、バス停から300m以上離れた地域のことを言います。

地域がコミュニティ交通導入対象地域に該当するかわからない場合は、3ページの表をご確認ください。

不明な点は、土浦市都市計画課（029-826-1111 内線2370）にご相談ください。

(2) 運行する地区において、運営委員会を組織すること

- ・運営委員会は、住民、商工業者等により構成される組織です。
- ・コミュニティ交通を運営する組織であり、自治会との連携がとれ、地域の代表として活動する組織です。
- ・地域の皆様には、運営委員会を組織していただき、需要調査やコミュニティ交通の広報、バス停の維持管理等の利用促進活動等をお願いします。

運営委員会の設立、試験運行期間中の活動については、市（協議会）がお手伝いします。運営委員会が、どのような組織で、何をするのかについては、7ページを参照ください。

(3) 運行経費等の3割以上を運賃収入及び地元の負担で確保すること

- ・利用促進を図るとともに、過度な行政負担を避け、持続可能な運行を図るため、運行経費及び運営委員会経費の3割以上を運賃収入及び地元負担により確保いただきます。

地域の負担が発生する場合があります。そのため、試験運行の前に需要調査を実施します。需要調査の結果から試験運行を行わないことも可能です。

◇コミュニティ交通導入対象地域とは [該当する町内会]

コミュニティ交通対象地域の条件
居住誘導地域のうち、人口密度 30 人/ha 以上の公共交通不便地域

◆居住誘導区域とは…

一定のエリアにおいて人口密度を維持することにより、生活サービスやコミュニティが持続的に確保されるように居住を誘導すべき区域(立地適正化計画)

◆公共交通不便地域とは…

鉄道駅から 800m 以上、バス停から 300m 以上離れた地域

コミュニティ交通導入対象となる町内会	
真鍋ブロック	真鍋2丁目、真鍋4丁目、真鍋6丁目、東真鍋町、木田余西台、木田余東台(木田余東台1～4丁目)
桜南ブロック	下高津4丁目、中高津地区(中高津1～3丁目)、上高津町・上高津新町(上高津新町)、天川1・2丁目(天川2丁目)、桜ヶ丘町、千鳥ヶ丘町、永国町、永国東町、永国台
中村ブロック	中村町1区、中村町6区、中村町8区、中村東町(中村東1～3丁目)、中村南1丁目、中村南2丁目、中村南3丁目、中村南4丁目、中村南5丁目、中村南6丁目、西根南1丁目、西根南2丁目、西根南3丁目、イーストガーデン、仲の杜
南部ブロック	右靱町2区、右靱町3区、右靱町4区、右靱町5区、まりやま団地、まりやま新町、霞ヶ岡町
荒川沖ブロック	北荒川沖町、荒川沖南区、乙戸町、乙戸南1丁目、乙戸南2丁目、乙戸南3丁目
都和ブロック	並木1丁目、並木2丁目、並木5丁目、中貫町、板谷町(板谷1～4丁目、板谷6丁目)、都和2丁目、都和3丁目
上大津ブロック	神立町1区東、神立町1区西、神立中央3丁目、神立中央5丁目

■ コミュニティ交通の運行基準

コミュニティ交通の車両は1台としているため、路線が長すぎたり、多すぎたりすると、1日の運行本数が少なくなり、利便性が悪くなります。利便性を確保するため、運行基準を下記のとおりとします。

また、コミュニティ交通を導入したことによって既存バス路線の利用者が減ることは、市全体の公共交通の衰退につながりますので、既存バス路線との競合を避けた路線とします。

項目	内容
運行間隔	目安として毎時1本以上
運行時間帯	バス運行の目的に応じた時間帯
運賃	目安として200円の均一料金
バス停間隔	原則200m
運行形態	定時定路線 ※ 決められた時間に決められた路線を運行すること
車両	1台。小型バス、ワンボックスカー等需要に応じた車両
運行路線	<ul style="list-style-type: none">・路線数は1もしくは2路線・運行便数確保のため、全長約10km、1便約30分以内とする・既存バス路線との競合を避ける・駅、病院等、主要施設の立地及び営業時間等を考慮する・車両が通行可能な道路を選定する (車両幅の2倍 + 50cm以上の車道幅員が必要になります)

※ 運行間隔、運行時間帯、運賃、バス停間隔については、地区の意向、収支等を踏まえる。

車両を小型バスにするか、ワンボックスカーにするか迷うかもしれません。

経費は、事業者が新たに車両を購入しない場合、小型バスよりもワンボックスカーの方が安くなります。需要に応じた車両にすることで経費を賢く抑えることができます。

■ コミュニティ交通導入の流れ



① 市への相談

コミュニティ交通の導入にあたっては、その地域が、コミュニティ交通導入対象地域に該当している必要があります。また、地域の皆様が地域の交通手段について問題意識を持つことも重要です。

まずは、都市計画課にご相談ください。

主体	実施内容
市民（地域）	<ul style="list-style-type: none"> ・ コミュニティ交通を導入したい場合、市に相談します。 ・ 導入したい地域について、コミュニティ交通導入対象地域の該当の有無、既存バス路線の有無を確認します。 ・ 地域の交通需要を把握します。（自治会、地区住民への聞き取り等）
市（協議会）	<ul style="list-style-type: none"> ・ 地域からの相談を受けて、適宜助言をします。

コミュニティ交通とはそもそも何なのか？ 導入すると便利になるのか？
 地域にどのような負担があるのか？ 路線はどう決めたらよいのか？
 いろいろとご不明な点があるかと思います。どんな些細なことでも構いません。
 まずは、土浦市都市計画課（029-826-1111 内線 2370）にご相談ください。

② 運営委員会の設立

コミュニティ交通の導入にあたっては、地域が中心となって検討し、取り組む意思を持つことが必要となります。そのため、需要調査や利用促進策を実施する組織として、運営委員会を設立していただきます。

地域公共交通活性化協議会においてコミュニティ交通の協議を行う際には、運営委員会の代表者に出席いただく場合があります。

主体	実施内容
市民（地域）	<ul style="list-style-type: none"> ・運営委員会の要件に沿って、組織を設立します。 ・運営委員会の代表者は運営委員会を設立したことを自治会に報告します。 ・（様式1）コミュニティ交通地元運営委員会登録書を市（協議会）に提出します。
市（協議会）	<ul style="list-style-type: none"> ・運営委員会へのコミュニティ交通に関する説明を行います。 ・運営委員会の設立検討会に参加し、適宜助言をします。 ・交通事業者等との調整をします。

■ 運営委員会の要件

- ・構成員が5名以上（代表者1名、各構成員の任期2年以上）
- ・コミュニティ交通の運行を協働で進める意思があること
- ・自治会等との連携がとれ、地域の代表として活動できる組織であること
- ・継続的に活動できる組織であること

運営委員会が、どのような組織で、何をすべきなのか、どのように設立するのか、イメージしにくい部分があるかと思います。市（協議会）は、運営委員会の検討会や会合に出席し、運営委員会の設立・運営を支援いたします。

運営委員会を設立するまでには、機運の醸成や自治会との連携を図る必要があるため、半年から1年くらいの期間が必要になります。地域と市（協議会）が協力して、コミュニティ交通導入の機運を作りましょう。

③ 運行計画案の作成

運営委員会が主体となり、運行計画の検討を行います。

運行路線を考える際は、車両が運行できる道路の確認を行うとともに、路線の周囲にお住まいの方々の考えを考慮する必要があります。

主体	実施内容
市民（地域）	<ul style="list-style-type: none"> ・（様式 2）コミュニティ交通導入検討申請書を市（協議会）に提出します。 ・運行路線上の自治会からコミュニティ交通運行の同意を得ます。 ・地元負担金の拠出方法を確定します。
市（協議会）	<ul style="list-style-type: none"> ・運営委員会からの相談を受け、適宜助言をします。 ・提出された申請書を受理し、審査を行います。 ・運行路線について、交通管理者、道路管理者の確認を行います。
交通事業者	<ul style="list-style-type: none"> ・運行路線について、適宜助言をします。

■ 運行計画の考え方

項目	内容
運行間隔	目安として毎時1本以上
運行時間帯	バス運行の目的に応じた時間帯
運賃	目安として 200 円の均一料金
バス停間隔	原則 200m
運行形態	定時定路線 ※ 決められた時間に決められた路線を運行すること
車両	1 台。小型バス、ワンボックスカー等需要に応じた車両
運行路線	<ul style="list-style-type: none"> ・路線数は 1 もしくは 2 路線 ・運行便数確保のため、全長約 10km、1 便約 30 分以内とする ・既存バス路線との競合を避ける ・駅、病院等、主要施設の立地及び営業時間等を考慮する ・車両が通行可能な道路を選定する (車両幅の 2 倍 + 50cm 以上の車道幅員が必要になります)

※ 運行間隔、運行時間帯、運賃、バス停間隔については、地区の意向、収支等を踏まえる。

運行計画案を作成するときは、コミュニティ交通導入の目的を明確にすることが重要です。

例えば、通勤・通学を目的にする場合は、鉄道の運行に合わせたダイヤ、通院を目的にする場合は、病院の開院時間に合わせたダイヤを考える必要があります。

④ 需要調査の実施

市（協議会）は、提出いただいたコミュニティ交通導入検討申請書を審査します。
問題がない場合、運営委員会は、運賃収入を試算するため、需要調査を実施します。
試算した収支率が30%未満の場合は、次の段階に進むことはできません。

主体	実施内容
市民（地域）	・ 運賃収入を試算するために、需要調査を実施します。
市（協議会）	・ 需要調査に対し、助言・協力を行います。 ・ 交通事業者に運行経費の見積りを依頼し、需要調査結果と併せて収支率を試算します。
交通事業者	・ 運行計画の経費を見積もり、市（協議会）に報告します。

■ 試験運行の実施要件

- ・ 試算収支率が30%以上を満たす場合

$$\text{収支率} = \text{運賃収入} \div \text{運行経費}$$

■ 運行経費の定義

- ・ 運行経費は、燃料費、修繕費、人件費、自動車税、重量税、保険料、車両減価償却費等から構成されます。
- ・ 収支率算出の際には、方向幕、音声ガイダンス作成費、回数券印刷費は、運行経費から除きます。

⑤ 運行計画の策定

⑥ 試験運行実施の可否の決定

需要調査結果が試験運行の実施要件をクリアした場合、運営委員会は、運行計画案を各地区の要望、需要調査結果等を元に調整します。

また、運営委員会は、バス停候補地を決定し、市（協議会）に報告します。

報告を受けて、市（協議会）は、バス停候補地について協議を行います。

協議会での協議が整った後、運営委員会は、バス停の設置について近隣住民と交渉し、バス停設置箇所の決定後、運行計画書（様式3）を市（協議会）に提出します。

市（協議会）は、運行計画書について協議を行い、試験運行実施の可否を決定します。

主体	実施内容
市民（地域）	<ul style="list-style-type: none"> ・ 運行計画案を各地区の要望、需要調査結果等を元に調整します。 ・ バス停候補地を決定し、市（協議会）へ報告します。 ・ バス停の設置について、バス停候補地の近隣住民と交渉します。 ・ （様式3）コミュニティ交通運行計画書を市（協議会）に提出します。
市（協議会）	<ul style="list-style-type: none"> ・ 運営委員会からの相談を受け、適宜助言をします。 ・ バス停候補地について、協議会において協議を行います。 ・ 試験運行実施の可否について決定します。
交通事業者	<ul style="list-style-type: none"> ・ 運行計画について、適宜助言をします。

■ バス停設置条件

- ・ 坂道・カーブ等の変化点には設置しない。
- ・ 交差点直近には設置しない。
- ・ 路線バス重複区間は、既存バス停と同位置にバス停を設置する。

⑦ 市（協議会）との契約

試験運行の実施が決定された場合、運営委員会及び各構成団体と土浦市地域公共交通活性化協議会の間で契約を結びます。

これは、コミュニティ交通導入の条件の一つとして、運行経費等の3割以上を運賃収入及び地元負担により確保いただくことを挙げており、それについて、運営委員会及び各構成団体（自治会、商工業者等）と土浦市地域公共交通活性化協議会の間で契約を結ぶものです。

主体	実施内容
市民（地域）	<ul style="list-style-type: none"> 運営委員会及び各構成団体（自治会、商工業者等）が、土浦市地域公共交通活性化協議会に対し、運行経費及び運営委員会経費の合計金額から国庫補助金額を減じた額の3割以上を運賃収入及び地元負担により確保する旨の契約を結びます。
市（協議会）	

■ 運行経費の定義

- 運行経費は、燃料費、修繕費、人件費、自動車税、重量税、保険料、車両減価償却費等から構成されます。
- 試験運行期間中は、方向幕、音声ガイダンス作成費、回数券印刷費は、地元負担金の対象となる運行経費には含まれません。（本格運行期間中は含まれます。）

⑧ 試験運行の準備

市（協議会）との契約後，試験運行の準備をします。

市（協議会）は，運行事業者の選定（入札），契約，交通安全の確認等を行います。

運営委員会は，試験運行について，時刻表を配布する等の周知を行います。

主体	実施内容
市民（地域）	<ul style="list-style-type: none"> ・ 試験運行について，地域に周知します。
市（協議会）	<ul style="list-style-type: none"> ・ 運行事業者を選定（入札）し，契約します。 ・ 交通安全を確認します。（カーブミラーの設置等） ・ 運営委員会経費を補助します。
交通事業者	<ul style="list-style-type: none"> ・ 事業認可申請を行います。 ・ バス停の設置を行います。 ・ 車両の調達を行います。

⑨ 試験運行の実施（最長2年間）

⑩ 本格運行の実施

試験運行開始後、運営委員会は、コミュニティ交通の利用状況について調査を実施し、調査結果、利用状況から利用促進策や運行内容の見直しについて協議し、事業者や市（協議会）と共同して利用促進策を実施します。市は、利用状況調査や利用促進策に係る助言・協力を行います。

また、運営委員会は、公共交通の評価・見直し制度に基づき、市（協議会）に運行状況を報告します。市（協議会）は、運営委員会からの報告を受け、運行状況の評価を行います。

運営委員会は、利用状況や評価結果に基づき、試験運行の継続及び本格運行への移行の可否について協議をします。

主体	実施内容
市民（地域）	<ul style="list-style-type: none"> ・ 利用状況調査を実施します。 ・ 利用促進策を検討し、実施します。 ・ 利用促進策等について、市（協議会）へ報告します。 ・ 運行内容見直しについて協議します。 ・ 地元負担金を市（協議会）に支払います。（※運賃収入が運行経費の3割を下回る場合）
市（協議会）	<ul style="list-style-type: none"> ・ 利用状況調査や利用促進策に係る助言・協力を行います。 ・ 利用状況进行评估します。 ・ 試験運行継続に係る協議を行います。 ・ 本格運行への移行に係る協議を行います。
交通事業者	<ul style="list-style-type: none"> ・ 利用状況を市（協議会）に報告します。

土浦市地域公共交通活性化協議会

〒300-8686 土浦市大和町 9-1

土浦市役所 都市計画課内

029-826-1111 内線 2370