

佐倉市コミュニティバス
導入ガイドライン
(素案)

平成28年11月

目次

1	はじめに.....	1
2	本ガイドラインの位置付け.....	2
3	対策の検討にあたっての大原則.....	3
3	検討開始から導入までの流れ.....	5
4	各ステップの詳細.....	6

1 はじめに

(1) バス交通の現状

都市の開発が進むにつれ、従来は鉄道駅圏を中心に構成されてきた住宅地は、徐々に郊外へと広がっていきました。佐倉市においても昭和45年以降にいくつもの住宅団地が開発され、居住区域は便利な駅前やバス交通の沿線から離れた場所へと広がっていき、人々の移動は自家用車へ大きくシフトしていくこととなりました。

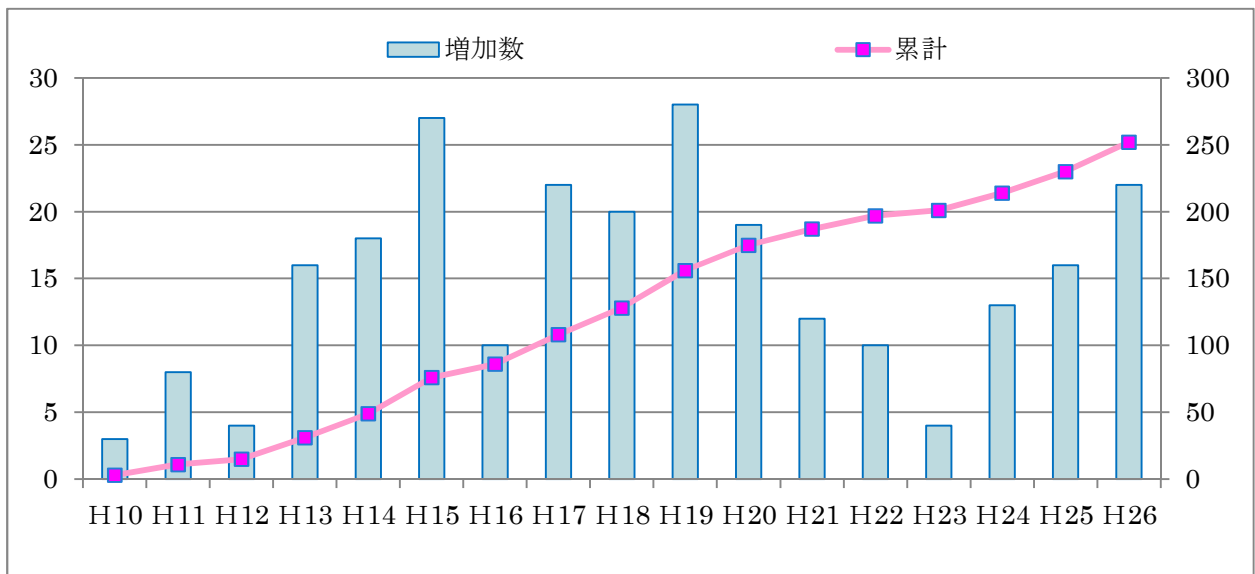
またモータリゼーションの進展は交通渋滞を招き、バス交通は定時性の確保が困難な状況となったことから、通勤・通学利用者離れが加速し、利用者はさらに減少することとなりました。

一方で平成14年に道路運送法が改正され、乗合バスの規制緩和が行われたことにより、バス事業への新規参入・撤退が容易になったことで、かねてより利用者の減少が続いてきた不採算路線の撤退が相次ぎました。これにより、特に地方部における交通空白地域の拡大が問題化し、コミュニティバス等による対策を各自治体が担うようになりました。

(2) コミュニティバス等の現状

民間バス事業者の企業努力だけでは路線の維持が困難になる中で、行政主導によるコミュニティバス等の運行は、年々増加傾向にあります。千葉県内における導入状況をみても、道路運送法の改正が行われた平成14年及び18年前後を中心に導入数が増加していることが分かります。

この間、コミュニティバスのあり方にも変化が生じ、市原市青葉台地区の『あおばす』や、京都市伏見区の『醍醐バス』のように市民が主体となってコミュニティバスを運行する先進的な取り組みが増加しつつあります。



出典：千葉県実施の県内におけるコミュニティバスの現況調査を一部編集

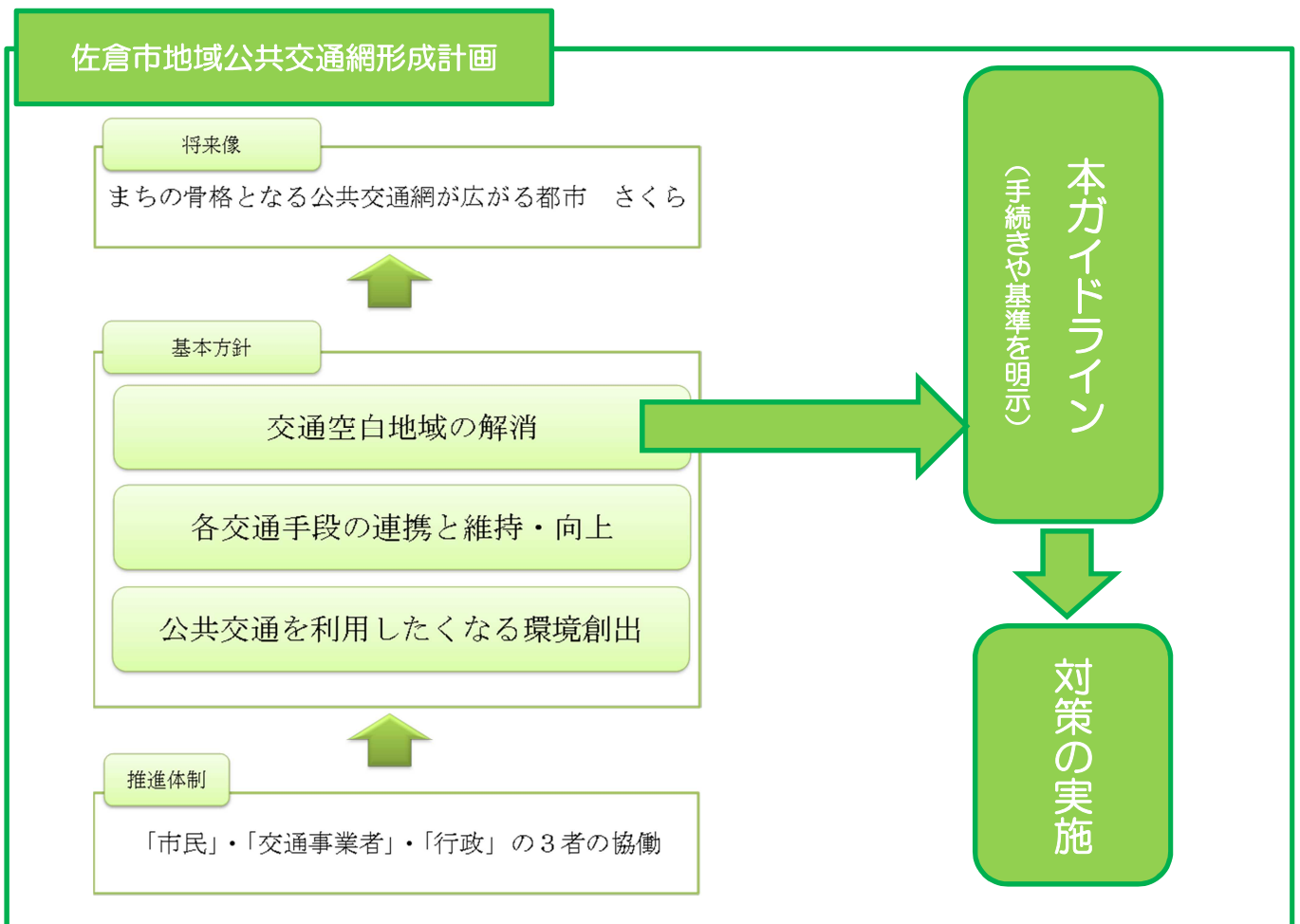
2 本ガイドラインの位置付け

(1) ガイドライン策定の背景

佐倉市では、民間路線バスが撤退した後に交通空白地域となった内郷地区において、平成15年度よりコミュニティバスの運行を開始したほか、広いエリアに農村集落が点在する和田地区・弥富地区においても、実証実験を経て平成25年度よりデマンド交通を導入しています。しかし、導入後に適正な運行となっているかのチェック体制などが定まっておらず、市民ニーズを反映した運行改善への取組みが十分になされてこなかった経緯があります。

(2) ガイドラインの位置付け

佐倉市地域公共交通網形成計画（以下、「形成計画」という。）で示す、3つの基本方針のうち、『交通空白地域等の解消』を実現するために、本ガイドラインを定めます。当面の課題となっている、交通空白地域解消に向けた取組みにあたり、行政・市民・交通事業者3者それぞれの役割及び運行改善の進め方などを示していきます。



3 対策の検討にあたっての大原則

(1) 民間事業者への影響を最小限に抑えること

市内には鉄道が2路線、新交通モノレールが1路線、バス路線が17路線整備されており、市民の移動手段として重要な役割を担っています。市内の移動利便性を維持・向上させていくためには、第一にこれらの既存公共交通機関が衰退することなく、維持されていく必要があります。

コミュニティバスの導入が、これら既存の民間事業者に影響を及ぼさないよう、ルートや運賃設定にあたっては、民間事業者との協議を経て決定することとします。

(2) 導入地域—交通空白地域であること

コミュニティバスの導入は、原則として既存の公共交通機関が整備されていない交通空白地域に導入することとします。

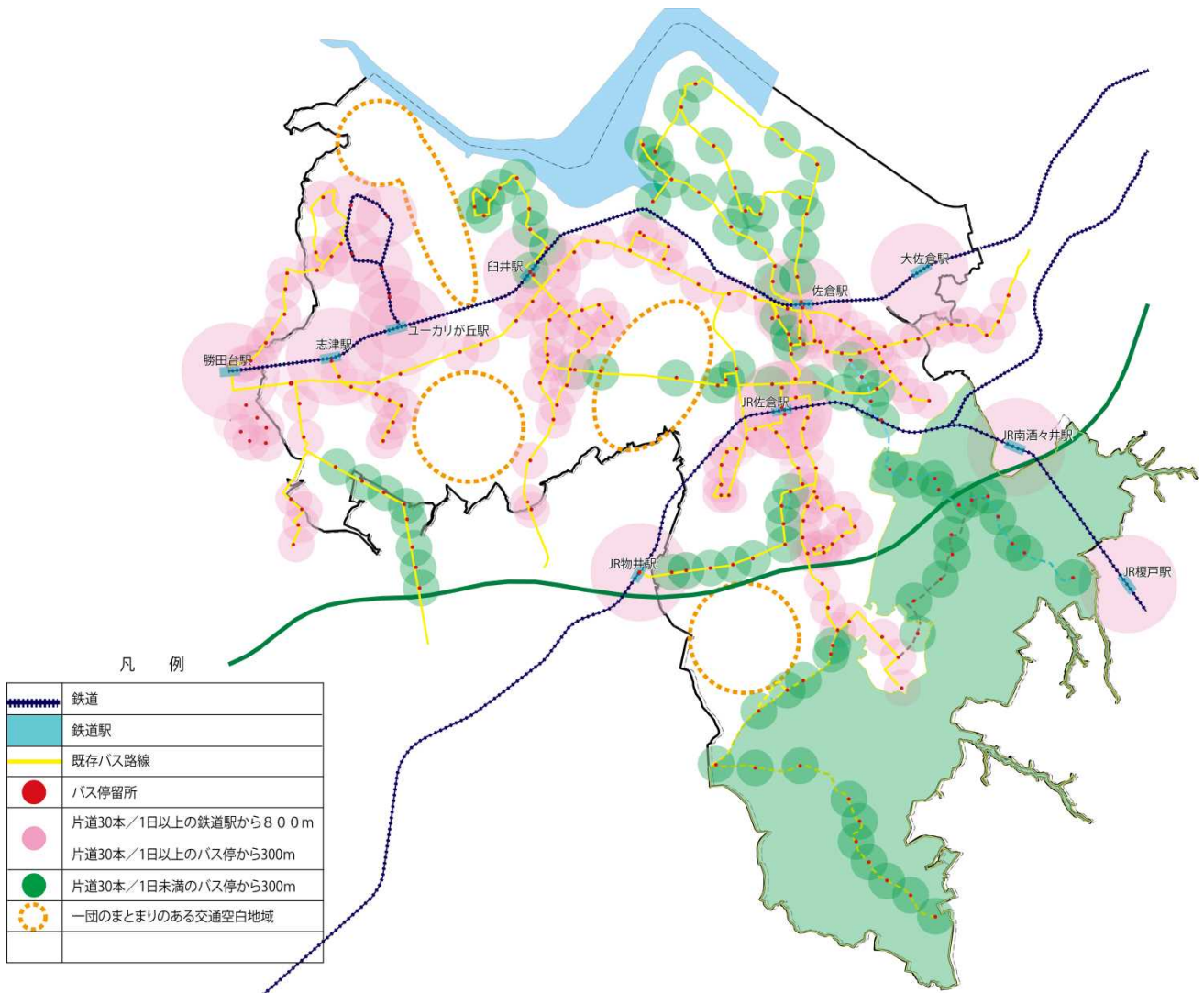
(3) 地域の協力と一定のニーズがあること

地域ごとに置かれている状況が異なり、そこに発生する課題やニーズも異なる中で、当該地域の実情を正確に把握し計画に活かしていくためには、地元の方々の積極的な協力が不可欠です。

また、交通空白地域においてコミュニティバス事業を維持していくためには、一定のニーズがなければ困難です。『あったら良い・将来使う』ではなく、『なくてはならない』移動手段として、地域全体で利用していくことが重要です。

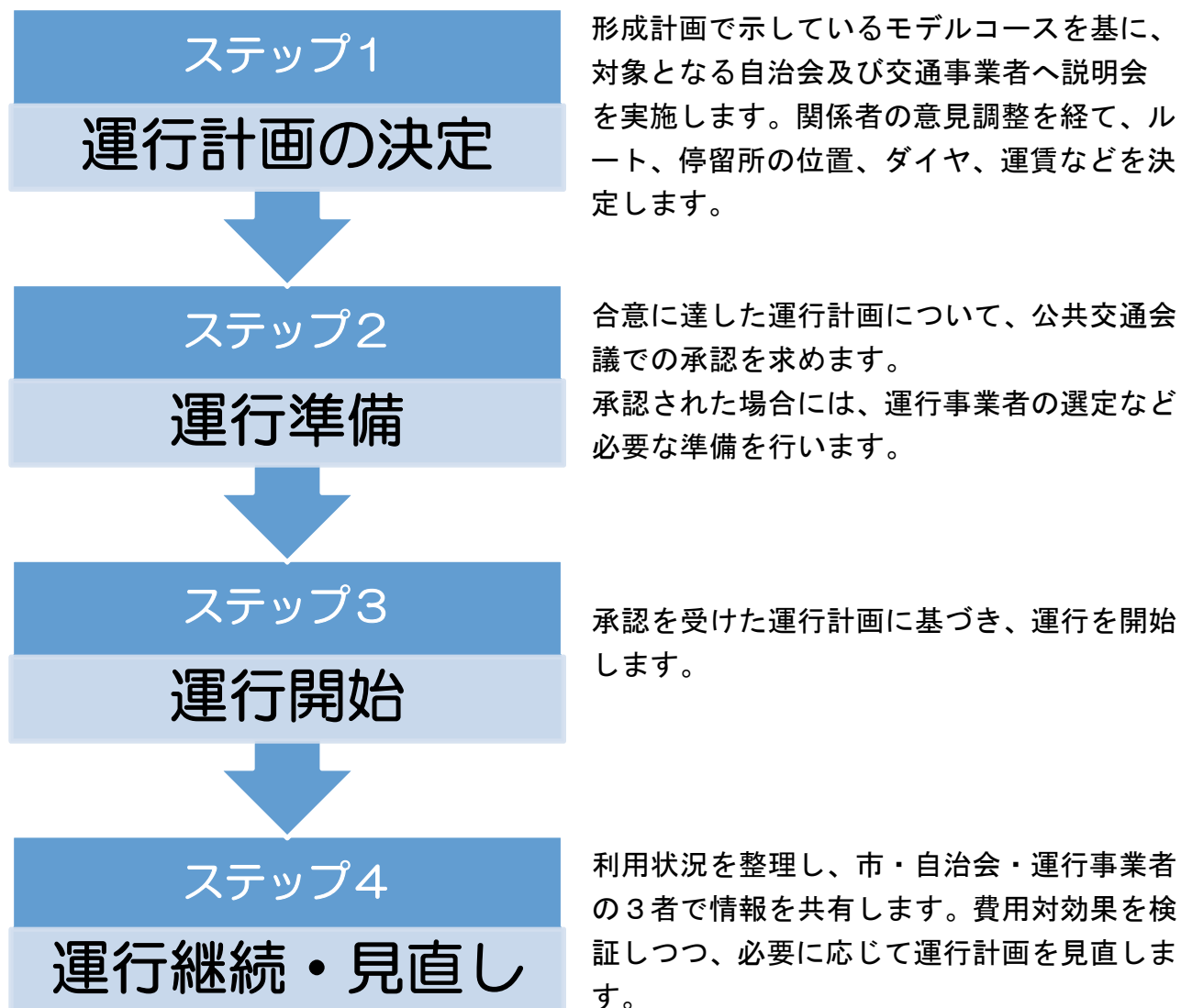
(参考1 市内のエリア分けの基準)

		バス		
		バス停から300m圏内		バス停から300m圏外
		運行本数 30本/日・片道以上	運行本数 30本/日・片道未満	
鉄道	鉄道800m圏内 又は モノレール500m圏内	公共交通利便地域		
	鉄道800m圏外 かつ モノレール500m圏外			



3 検討開始から導入までの流れ

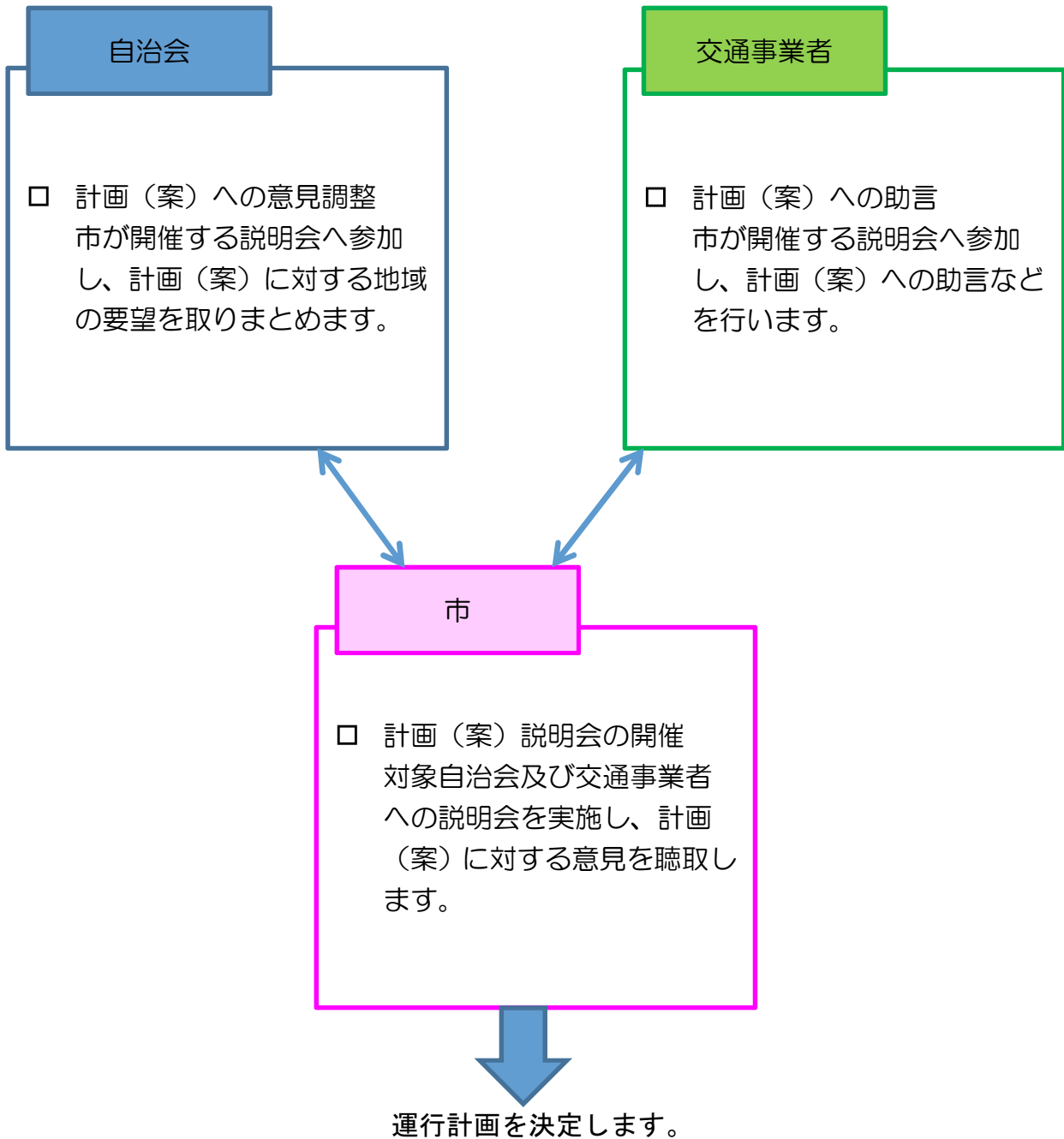
制度の運用にあたり、検討の開始から導入までの流れを以下に示します。



4 各ステップの詳細

ステップ1 運行計画の決定

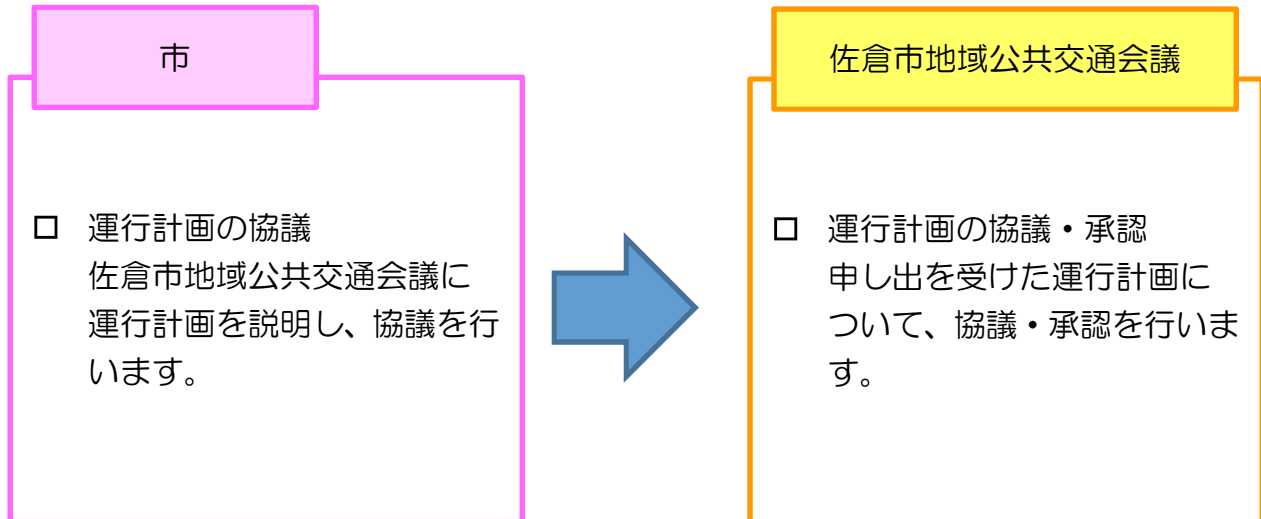
形成計画で示しているモデルコースを基に、対象となる自治会及び交通事業者へ説明会を実施し、関係者間の意向を確認したうえで運行計画を決定していきます。



ステップ2 運行準備

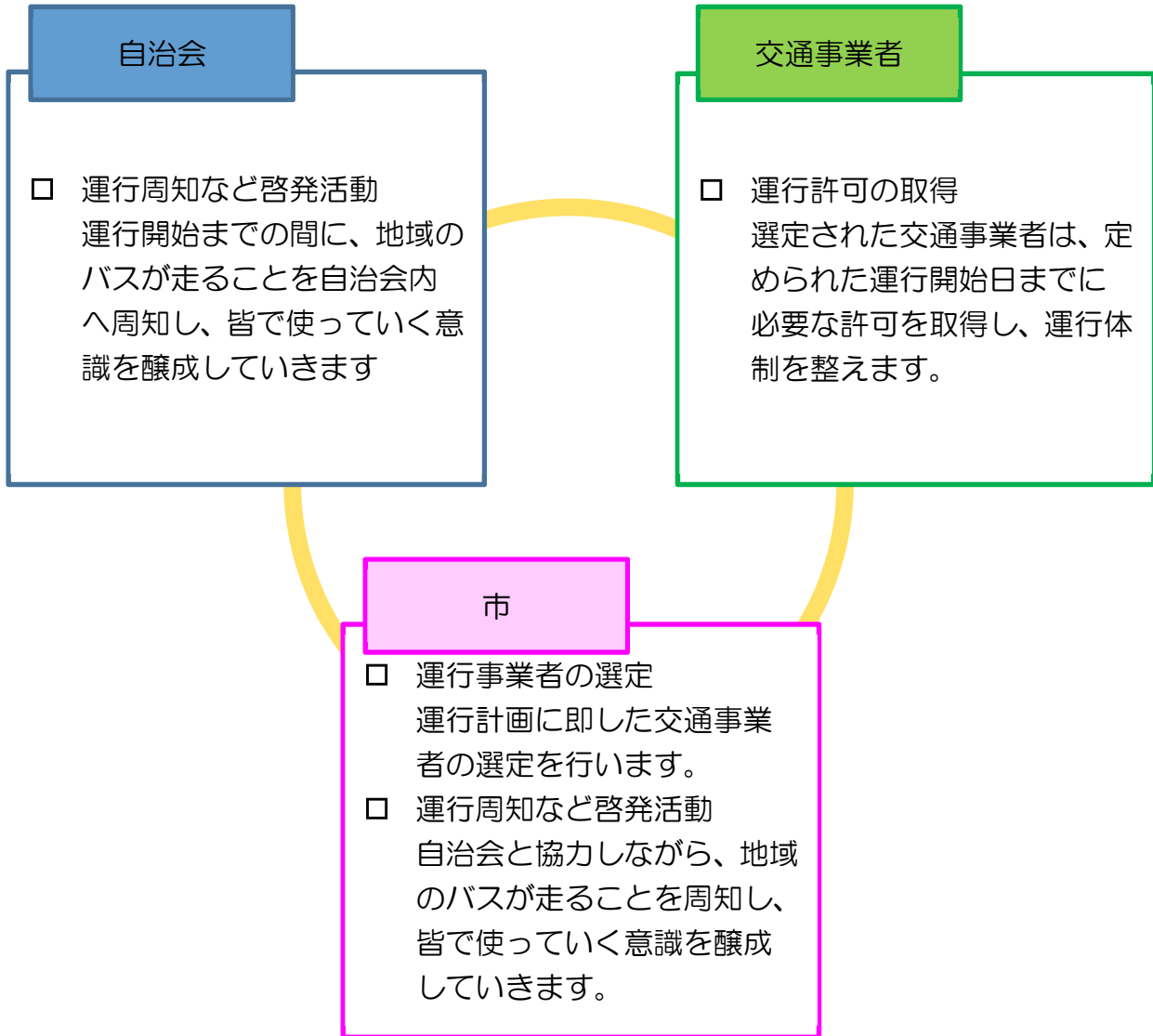
① 運行計画の承認

関係者の意向を反映した運行計画を佐倉市地域公共交通会議へ報告し、承認を得るようになります。



② 運行事業者の選定をはじめとした各種準備

承認された運行計画に基づき、市は運行事業者を選定します。運行開始までの期間、自治会は運行に関する周知を行うなど、利用意識の醸成を図ります。



ステップ3～4 運行開始～運行継続・見直し

運行開始後は、利用状況のチェックを行うほか、アンケートの実施などにより運行計画と利用者ニーズが合致しているか確認を行います。また、利用状況に応じて費用対効果を高める運行計画の変更を行います。

