



コミュニティ交通導入の手引きについて

令和6年5月24日

柏市交通政策課

「導入前に、近隣を運行する交通事業者との情報共有を」

実践編において、最初の行政への相談時や運行計画を作成するタイミング等、都度に応じ情報共有する記載を追加しました。（既存の公共交通を活用する旨も記載しています。）

0事前相談

地域

柏市

：お住まいの地域の交通課題や日常の移動に関する悩み事などを、柏市に相談しましう。

柏市：必要に応じ地域からの相談内容を近隣の事業者と共有し、対応策がないか検討します。
事業者から意見や提案があった際は地域に共有します。

買い物に不便で…

バス停が遠い…

運転が不安で…

【本編】P(6)
【実践編】P4,(5),7,14

4 既存の公共交通の活用

コミュニティ交通の検討に先立って、近傍を運行している路線バス等の既存の移動手段があれば、最初にその活用を検討してみましょう。

例えば、地域に既存の路線バスが存在するにも関わらず、競合する新たなコミュニティ交通を導入しようとすると、既存の路線バスの利用者が少なくなり、減便や路線廃止といった状況を招いてしまいます。

既存の路線バスは、地域の皆さんの「使って育てる、乗って守る」という意識によって支えることができます。

こうした既存の移動手段には、使い方を直すことによって個人や地域の抱える移動の課題を補える場合があります。まずは、以下を参考に既存の移動手段の活用の検討からはじめてみましょう。

	運行手法	使い方の工夫	概要
既存の移動手段の活用	既存の路線バス（乗合）の活用	地域住民の利用の増加を目指す取組み	○地域で利用促進キャンペーンを行い、利用者を増やすことでバスの増便や運行時間拡大といった運行内容の改善を目指します。 ○利用促進活動により利用者を増やすことは、その後に新たなコミュニティ交通を導入する際にも必要になる取り組みです。
	タクシーの活用	自家用車からの転換 ※自家用車所有の場合	○年間の移動頻度を確認し、タクシーでの移動費用が自家用車の維持費を下回る場合には、タクシー利用に切り替えることで家計のコストダウンにつながります。 ○自家用車の運転頻度が低かったり、世帯で運転する人が限られていると有効です。
	送迎バス（商業施設・病院等）	既存の送迎バスの活用	○商業施設、病院等が運行する送迎バスを活用するものです。地域内を運行している送迎バスがあれば、商業施設や病院等へのアクセスが既に出来上がっているかもしれません。

前回の意見

買い物支援タクシーの条件の示し方

1 運行当たりで必要な利用者数として伝わりやすい表現に改めました。
(事業エリアについてもha標記からm標記に改めました。)

【実践編】P19

2) 買い物支援タクシーの場合

事業エリア	満たすべき利用者数
概ね 300m四方までの地域	<u>年平均 3 人 / 1 回運行あたり</u> (週 1 回運行の場合 13 人 / 月)



「車両の減価償却や（地域に向けた）収支率の確認方法を明瞭に」

実践編において、各事項のページの説明にて掘り下げて記載しました。

【実践編】P18



■収支率とは？
⇒運行経費のなかの運賃収入等（運賃収入、広告収入、その他収入）の割合のことを言います。

運行経費
(100)

運賃収入等
(30)

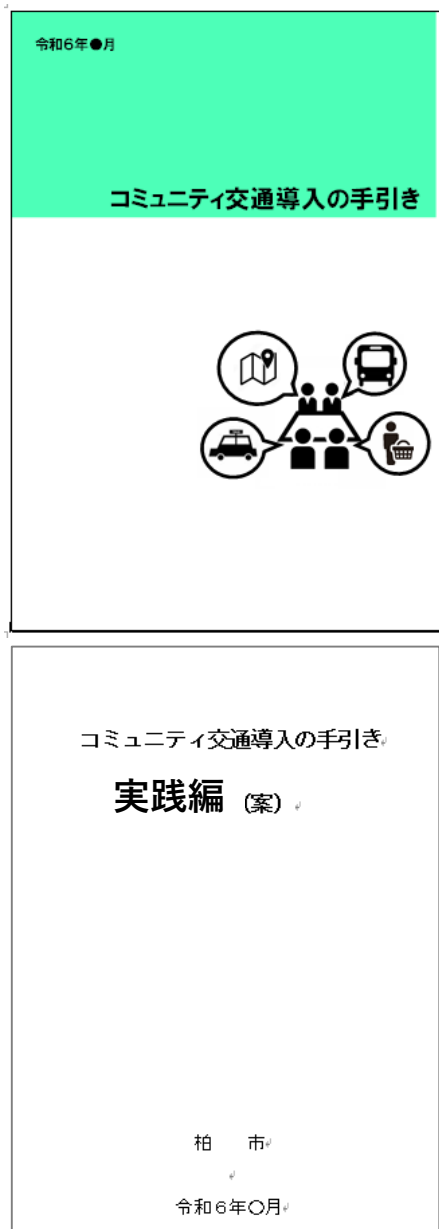
運賃収入で賄えない部分を
柏市予算の範囲内で補助します。

運行経費のなかの運賃収入等の割合
→この場合、収支率 30%

収支率 =
$$\frac{\text{運賃収入（推計利用者数} \times \text{想定運賃）} + \text{その他収入}}{\text{運行経費（人件費、燃料費、車両修繕費、各種保険等の運行維持費）}}$$

※車両償却費などの初期導入費を含みます

手引きの構成



手引き（本編）

1. はじめに
2. 本手引きの対象
3. コミュニティ交通の役割
4. 既存の公共交通の活用
5. コミュニティ交通の運行手法
6. 取り組み関係者（地域，柏市，事業者）の役割分担
7. コミュニティ交通導入の進め方

実践編



進め方の詳細について資料を用いて解説

ステップ	内 容
ステップ0 事前相談	0 事前相談
ステップ1 事前準備	1-1 取り組み体制を整える
	1-2 移動ニーズの確認
ステップ2 コミュニティ交通の検討	2-1 運営組織の設立
	2-2 導入するコミュニティ交通の検討
ステップ3 実証運行の準備	3-1 運行計画の作成
	3-2 実証運行の準備
ステップ4 実証運行と検証	4-1 実証運行の実施
	4-2 事業性の検証
	4-3 本格運行の実現

手引き（本編）の概要

1. はじめに

「将来的にはコミュニティ交通があると便利」という声が多数

市が移動に課題を抱える地域に行ったアンケート等によると、「今は使わないが、将来的にはコミュニティ交通があると便利」という声が多いことが分かった。

※ コミュニティ交通：地域に密着し日常生活の「足」を担うもの

いずれ地域でコミュニティ交通が必要になったときに活用いただける手引きを作成

いずれ必要になるタイミングで地域で検討できるよう手引きを作成

- 市への相談から導入に至る一連の流れ
- 具体的に必要な検討内容

市への相談の
きっかけ！

コミュニティ交通を導入した先も、柏市は皆さんの取り組みを支援します。

- 市は導入時も導入後も地域の取り組みへの支援を続けていく。
- 複数のコミュニティ交通を再編することで効率化できる場合には市が主体で統合・編入を検討
- 市内交通環境に変化が生じた際にも、市の取り組みや手引きの見直しを検討。

手引き（本編）の概要

2. 本手引きの対象

対象地域

公共交通空白不便地域※を基本とするが、これ以外の地域からの相談も受け付ける。

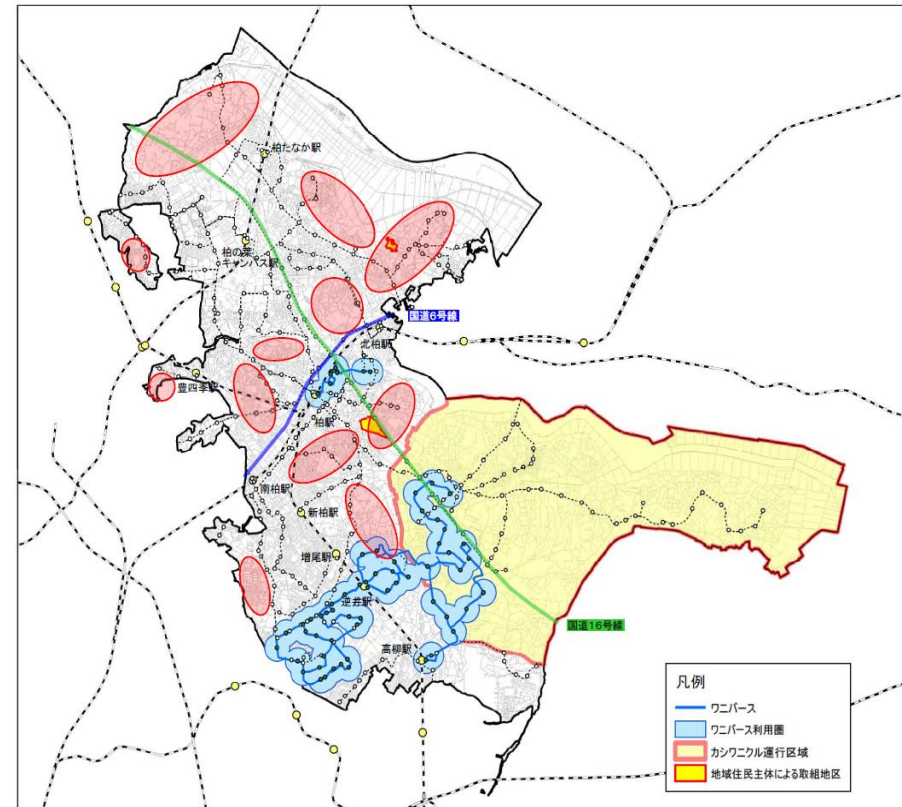
対象団体

町会や自治会等の既存組織の取り組みを基本とするが、新たな組織も可とする。

※公共交通空白不便地域とは？

「可住地域」のうち以下全てに該当

- ① 駅から800mより外側
(柏駅・キャンパス駅は1kmより外側)
- ② バス停(1日片道15本以上)
から300mより外側



手引き（本編）の概要

3. コミュニティ交通の役割

既存の公共交通網を補完

既存の鉄道やバス網の交通ネットワークを補完する。

日常生活に密着した施設へのアクセス向上

スーパー、病院などの日常生活に関連した施設へのアクセス向上を目指す。

買い物支援タクシー
（やよいタクシー）



買い物支援タクシー
（とねっこタクシー）



地域住民主体のコミュニティバス例
（あおばす）
市原市の事例，国土交通省HPより
※平成30年に一般路線バス化



コミュニティ交通の イメージ



予約型相乗りタクシー
（カシワニクル）

手引き（本編）の概要

4. 既存の公共交通の活用

コミュニティ交通を検討する際には近傍の既存バス等の活用を最初に検討

なぜ？ 既存バスがあるのに、新たなコミュニティ交通を導入すると、既存バスの減便・廃止を招くため

ポイント 既存バスは、地域住民の「使って育てる，乗って守る」意識で支えることができる！

既存の移動手段の活用

利用促進！



乗合路線バス

地域で利用促進キャンペーンを行い、運行改善を目指す

利用の転換
(自家用車所有の場合)



タクシー

移動頻度を確認し、自家用車維持費がタクシー利用料より高ければ利用転換

活用



商業施設・病院等送迎バス

地域内を運行していれば活用可能

手引き（本編）の概要

5. コミュニティ交通の運行手法

目的にあった既存公共交通がない場合には、新たなコミュニティ交通の導入を検討

ポイント 導入を進める際には、既存バス路線との競合に十分留意し、役割分担を明確化

新たなコミュニティ交通の導入



コミュニティバス



予約型相乗りタクシー



停留所集合、自宅送迎の
買い物支援タクシー



路線新設

※まとまった需要がある場合

コミュニティバス (小型バス) 約100人/1日1台
コミュニティバス (ワゴン) 約 30人/1日1台



運行区域新設

※需要にばらつきがある場合

約20人/1日1台



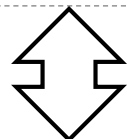
路線新設

※移動需要「買い物」

3人/1運行

コミュニティ交通の運賃収入で賄えない部分を柏市予算の範囲内で補填

コミュニティ交通の
運行費用

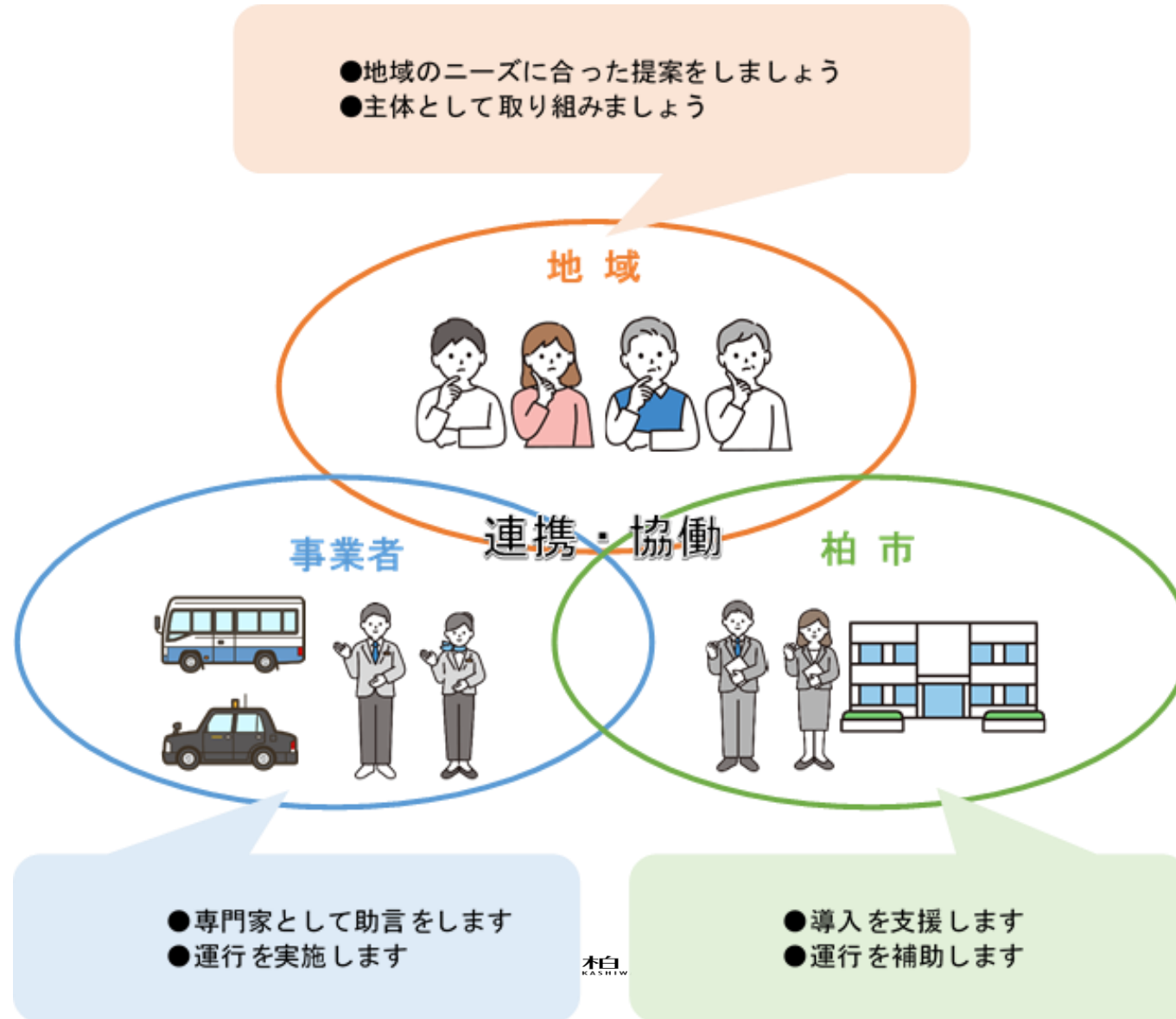


運賃収入

柏市が予算の範囲内で補填

※柏市の費用補填が少なくなるよう、多くの地域の方々にご利用いただくことが重要です。

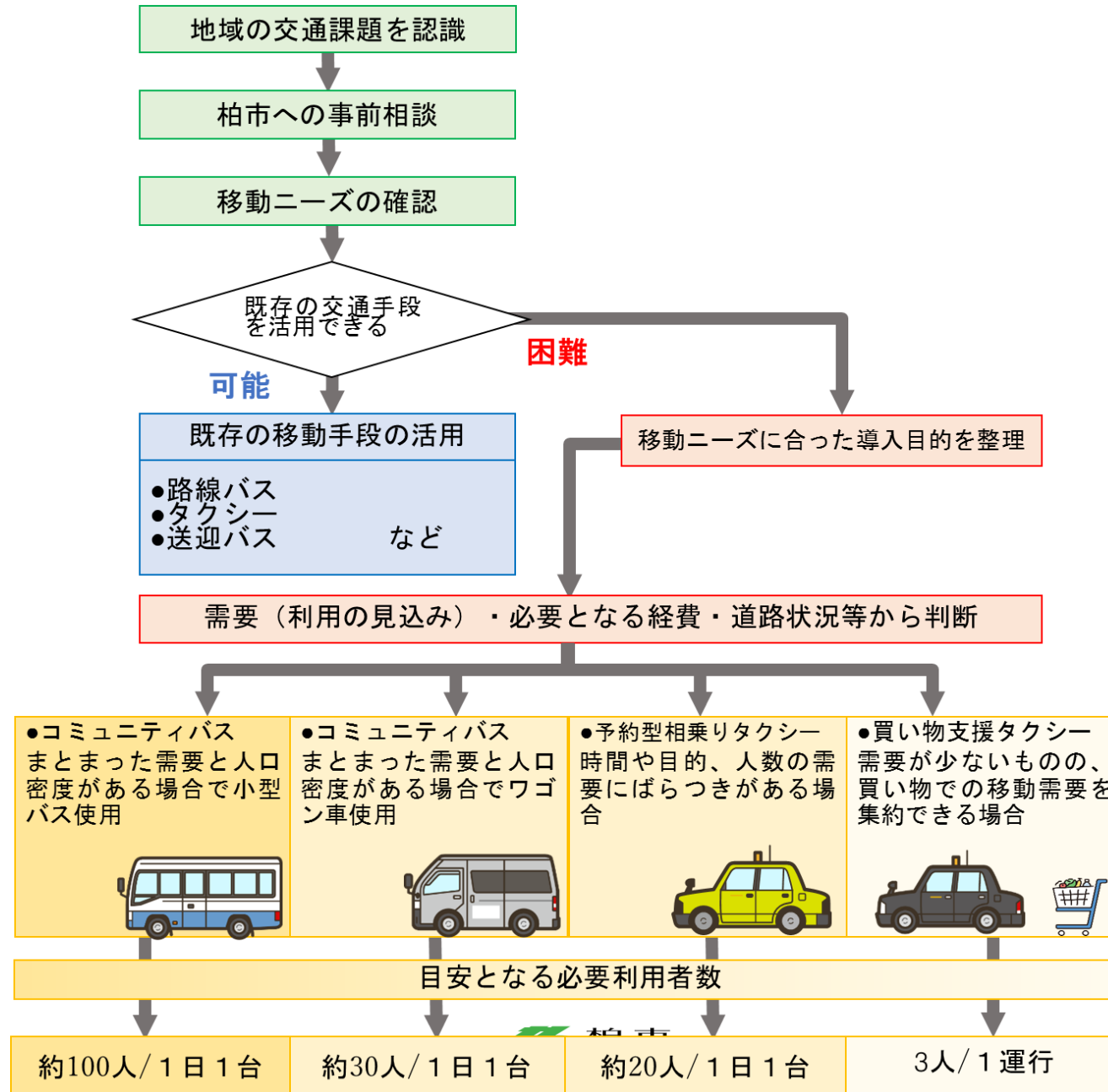
6. 取り組み関係者（地域，柏市，事業者）の役割分

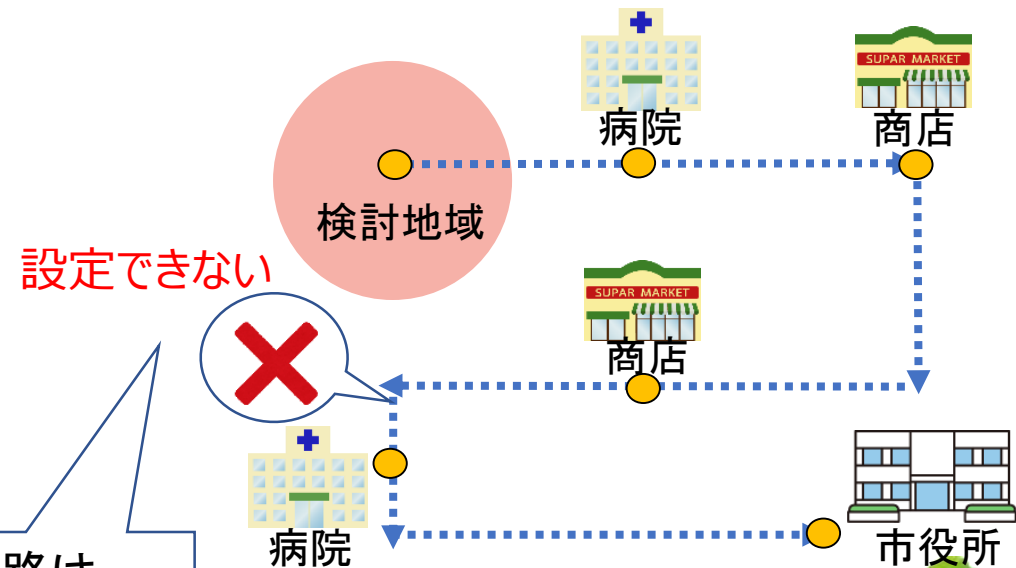
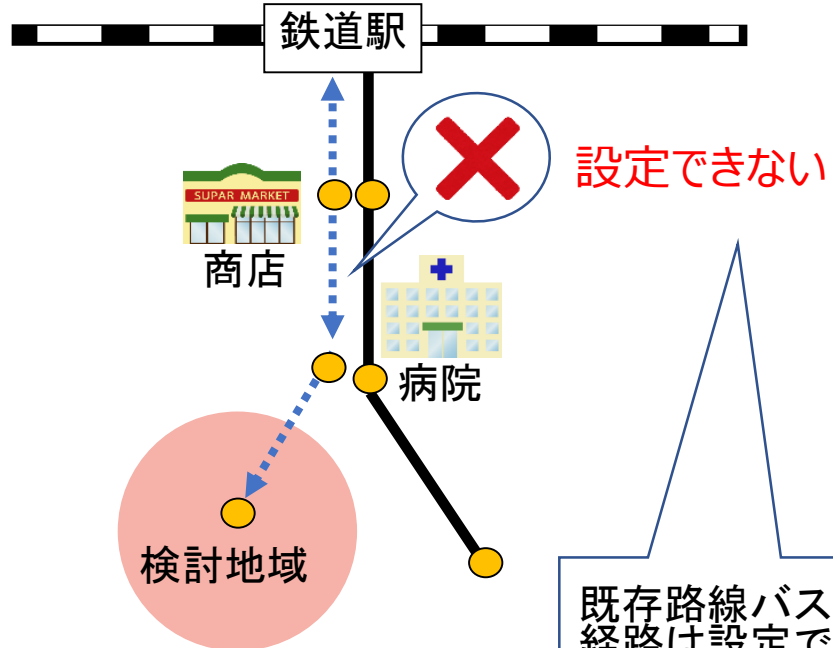
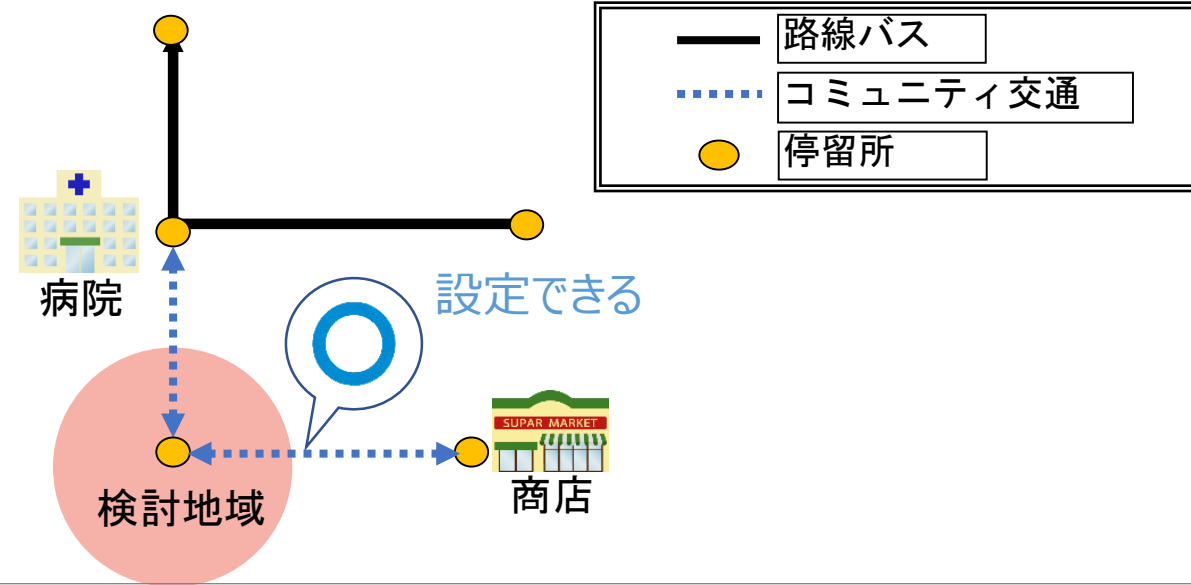
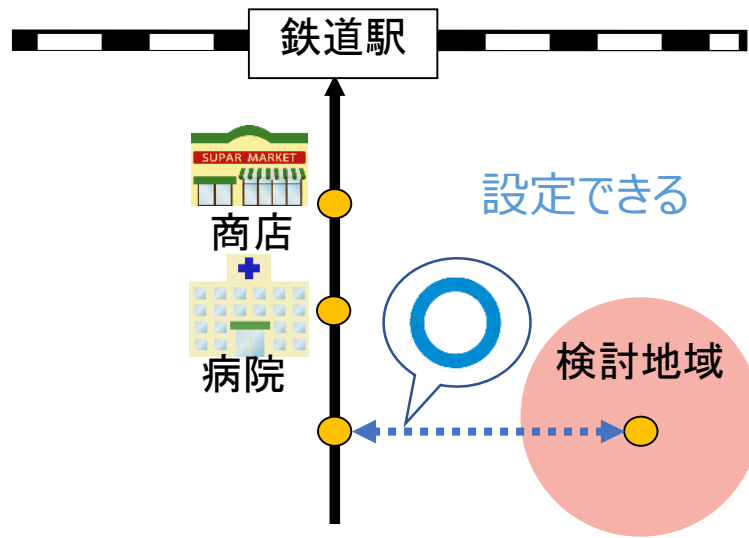


手引き（本編）の概要

7. コミュニティ交通導入の進め方

ステップ	内 容	地域	柏市	事業者
ステップ0 事前相談	0 事前相談	柏市に相談	事業者と対応検討	柏市と対応検討
ステップ1 事前準備	1-1 取り組み体制を整える	基本は町会・自治会	支援・助言	
	1-2 移動ニーズの確認	地域アンケート等	事例紹介等の支援	
ステップ2 コミュニティ交通の 検討	2-1 運営組織の設立	運営組織届出書	運営組織設立の支援	
	2-2 導入するコミュニティ交通の検討	コミュニティ交通の検討		
ステップ3 実証運行の準備	3-1 運行計画の作成	運行計画の検討作成	■ 運行計画アドバイス ■ <u>収支率等が、実施条件に合うか確認</u>	■ 運行計画に意見 ■ 収支率を試算
	3-2 実証運行の準備	■ 周知により利用促進 ■ 車両確保調整	■ 公的会議に諮問 ■ 車両確保調整	■ 国に許可申請 ■ 車両確保調整
ステップ4 実証運行と検証	4-1 実証運行の実施	■ 実証運行 ■ 事業者支払い ■ 周知により利用促進	補助金支出	■ 実証運行 ■ 利用状況の確認
	4-2 事業性の検証	■ 利用傾向の分析 ■ 利用状況等を周知 ■ 適宜運行計画見直し	■ 左記のアドバイス ■ 運行継続条件の確認	■ 利用数、運賃収入報告 ■ 事業性検証の意見 ■ 運行計画見直しアドバイス
	4-3 本格運行の実現	利用増の取組継続	公的会議意見を踏まえ、本格運行適否の判断	国への許可手続き





既存路線バスと重複した経路は設定できません。

長大な経路は設定できません。

導入システム	実証運行			本格運行	
	1年目	2年目	3年目	4年目以降	利用数目安
コミバス（小型バス） 	20%以上	25%以上	30%以上	30%以上	約100人/1日1台
①コミバス（ワゴン車）  ②予約型相乗りタクシー交通 	15%以上	17.5%以上	20%以上	20%以上	① 約 30人/1日1台 ② 約 20人/1日1台
買い物支援タクシー 	年平均3人/ 運行			年平均3人/ 運行	

上記に満たない場合、
実証運行終了

上記に満たない場合、
計画見直しまたは運行終了