コミュニティ交通の導入基準・サービス水準について・・・検討の流れ

資料１

- ✓ 超高齢社会の本格化、路線バスの廃止・減便の深刻化により、コミュニティ交通の重要性がますます高まっている。
- ✓ 一方で、現在のコミュニティ交通の担い手であるタクシー事業者も運転手不足が深刻化している。
- ✓ **持続可能なコミュニティ交通の実現に向けて、取り巻く環境や財政負担を踏まえた適切な『サービス水準』並びに『導入基準』を整理するとともに、公共ライドシェアについても検討を進める。**

【検討の流れ（イメージ）】

コミュニティ交通の導入基準・サービス水準を調査・整理し素案（たたき台）を作成

- コミュニティ交通の利用状況や他都市の運営状況等を調査
- 熊本地域公共交通活性化協議会による協議（2/5開催）

今回審議

導入基準・サービス水準（素案）たたき台

将来の路線バス網を踏まえた導入基準・サービス水準（案）を作成（R7実施）

- サービスとコスト等の比較検証を行うシミュレーション等
- 熊本地域公共交通活性化協議会による協議

導入基準・サービス水準の策定

導入基準・サービス水準に基づく施策の実施

- 新たな地域への導入
- 既存運行地域・路線の見直し等

【導入基準・サービス水準とは】

	検討項目・視点
導入基準	**位置づけ（総論）** …どういった目的・役割か？
	導入モード …AIデマンドタクシーと乗合タクシーのどちらを導入するのか？
	対象地域 …どの地域にサービスを提供するか？
	運行区間 …対象地域と“どこ”をつなぐか？

	検討項目・視点
サービス水準	**運行内容（日時、頻度、車両・運行台数、運賃）** …運行体制やコスト、受益者負担等の観点で適切か？
	停留所 …乗降所をどこに設置するか？
	運行事業者 …誰が運行を担うか？

コミュニティ交通の導入基準・サービス水準について・・・各種調査・整理

✓ コミュニティ交通の目的・役割を整理
✓ 他都市の運営状況を調査し、本市の現行の運営状況と比較

⇒**各種調査・整理の結果を、導入基準・サービス水準（素案）たたき台に反映**

コミュニティ交通の目的・役割、各導入モードの特徴

- コミュニティ交通（地域内公共交通ネットワーク）の目的・役割
  鉄道・路線バス等との接続を前提として、**公共交通空白地域等における、通院や買い物等の日常生活に必要な移動を支えるセーフティネットとしての公共交通機関**
  ※その性質上、最寄りの病院やスーパー、あるいはバス停や鉄道駅等の乗換拠点といったミニマムな地域内移動を確保するもの
- 目的・役割に対する現在の導入モードの特徴

AIデマンドタクシー（⇒利便性が高い）	乗合タクシー
・**運行が面的**（ダイヤ、経路自由）で移動の自由度は高い ・**運行経費は高い**（運行状況によらず固定費が発生）	・**運行が線的**（ダイヤ、経路固定）で移動の自由度は低い ・**運行経費は低い**（ただし、運行状況により変動）

他都市のコミュニティ交通の運営状況（本市と同規模の政令市等を対象に調査）

- 路線バス等の廃止に伴う公共交通空白地域等の移動手段確保とする**導入基準は、いずれの都市においても本市と同様**
- **サービス水準（運行頻度、運賃等）**については、地域が主体で運行する都市が多いことから、関係者（行政、事業者、地域）間で協議し、**個別に定めている事例が多く見られた**。

熊本地域公共交通活性化協議会（コミュニティ交通部会）のご意見

- 地域ごとに道路事情や接続するバス停、生活サービスが異なるため、**各地域の事情を加味できるようにしてほしい**。
- 他の公共交通機関との共存の観点で、**便利すぎる、安すぎるものではいけないのではないか。**
- 移動手段としての**機能が重複したり、ほぼ利用されていない路線**については、**見直しが必要ではないか。**
- 公共ライドシェアの導入には、**安心・安全の確保**とともに、**安定的なサービスを提供できる体制**づくりが重要。

コミュニティ交通の導入基準・サービス水準について・・・導入基準・サービス水準（素案）たたき台

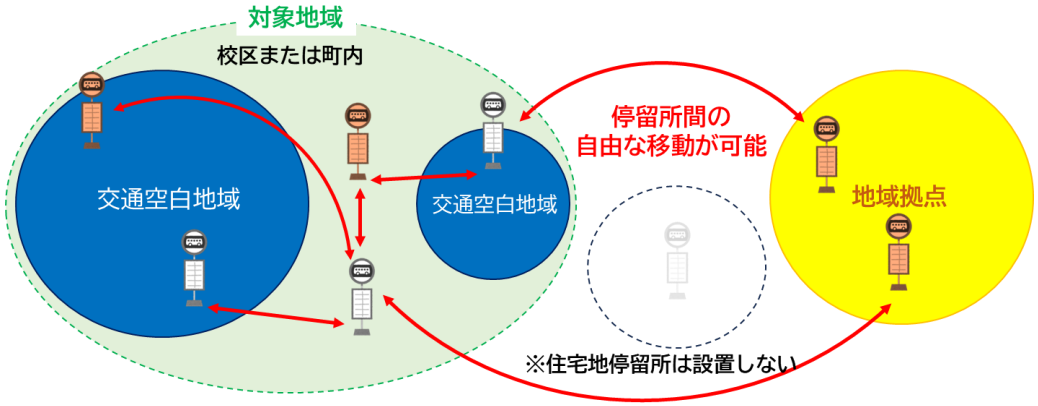
- ✓ 導入基準とサービス水準の検討の視点として、「**運行体制面、コスト面等において、持続可能性が確保できるか。**」「交通空白地域等における**セーフティネットとして適切であるか。**」を考慮し整理
- ✓ サービス水準のうち運行内容については、**将来のバス路線網によってコミュニティ交通の対象地域拡大等の可能性**もあることから、これに伴うコスト等の比較検証を行う**シミュレーションを実施したうえで策定**

項目			導入基準（どういった地域、市民に必要なものか）	
①	位置づけ（総論）		公共交通空白地域または公共交通不便地域における移動手段の確保（現行と同様）	
②	導入モード	空白地域	AIデマンドタクシーの導入を基本とするが、導入が難しい地域には乗合タクシーを導入	
			今後検討	導入が難しい地域（山間部、市域外等）、重複地域の導入モードの統廃合
		不便地域	乗合タクシーの導入を基本とする。	
③	対象地域		公共交通空白地域または公共交通不便地域を含むエリア	
			今後検討	エリア設定の単位（校区、町内単位等）
④	運行区間	AIデマンド	主に対象地域と最寄りの地域拠点（医療、商業、公共交通等の都市機能が立地）間を接続（区域型）	
		乗合タクシー	主に対象地域から最寄りのバス停等間を接続し、経路上の病院等を経由（路線型）	
			今後検討	運行頻度が高いバス停やスーパー等の生活拠点までの接続

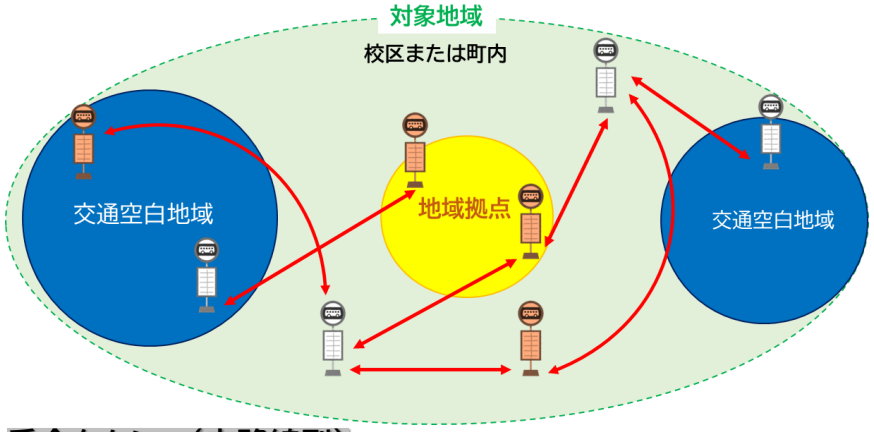
項目			サービス水準（どの程度の運行を行うものか）	
			AIデマンドタクシー	乗合タクシー
⑤	運行内容（日時、頻度、車両・運行台数、運賃）		今後検討	将来の路線バス網（運行本数・容量、時間等のサービス水準）を踏まえたコミュニティ交通のコスト等の比較検証を行うシミュレーション
⑥	停留所	住宅地	地域からの要望を踏まえ、対象地域内に概ね300m(徒歩5分圏内)以上の間隔を空けて設置	地域からの要望を踏まえ、運行ダイヤや運行効率等を加味して対象地域内に設置
		目的地	地域からの要望を踏まえ、概ね対象地域・地域拠点内の医療・商業施設等に設置	地域からの要望を踏まえ、運行区間で定める最寄りのバス停等に設置
⑦	運行事業者		運行地域のタクシー事業者を基本とするが、タクシー事業者による運行が難しい場合は地域住民による運行（公共ライドシェア）も検討	

コミュニティ交通の導入基準・サービス水準について・・・③対象地域と④運行区間のイメージ

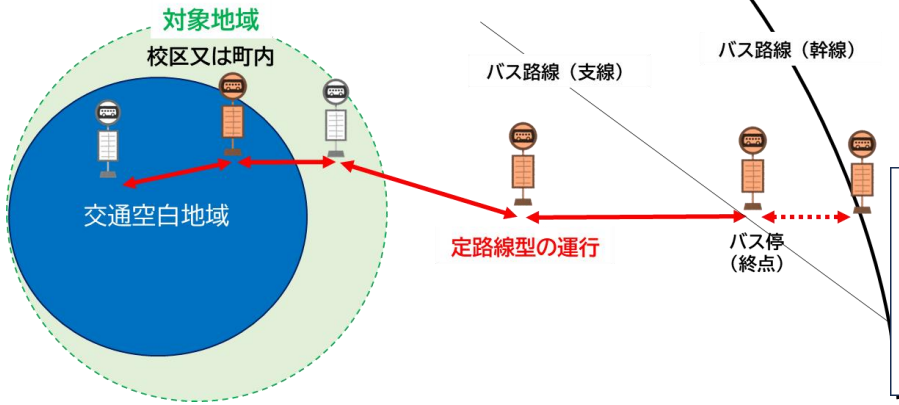
AIデマンドタクシー（対象地域とは別に地域拠点がある場合）



AIデマンドタクシー（対象地域内に地域拠点がある場合）



乗合タクシー（定路線型）



【地域拠点】※第2次熊本市都市マスタープランより
商業や行政サービス、医療、福祉、教育など地域での暮らしに必要な機能を提供し、中心市街地や周辺地域への公共交通等の交通が充実している１５箇所の地区（エリア）

コミュニティ交通の導入基準・サービス水準について・・・導入基準の検討（1）

検討事項、検討の視点		
方向性	他都市事例	現行
位置づけ（総論）		
公共交通空白地域または公共交通不便地域における移動手段の確保 （現行と同様）	公共交通空白地域等における移動手段の確保 （空白地域等の定義については各都市で設定）	公共交通空白地域※1や公共交通不便地域※2における、路線バス等の公共交通機関を利用できない地域の移動手段の確保 （熊本市公共交通基本条例で定義）
導入モード・・・AIデマンドタクシー（区域型）と乗合タクシー（定路線型）のどちらを導入するのか？		
・公共交通空白地域 **AIデマンドタクシーの導入を基本** AIデマンドタクシーの導入が難しい地域には乗合タクシーを導入 ・公共交通不便地域 乗合タクシーの導入を基本とする。 **【今後検討】** ・AIデマンドタクシーの導入が難しい地域（例：山間部、市域外等） ・重複地域の導入モードの統廃合	**堺市、広島市、福岡市** ⇒複数の導入モードを導入 導入モードを選択する基準無し **静岡市、浜松市、北九州市** ⇒乗合タクシーのみ導入 **札幌市** ⇒AIデマンドタクシーのみ導入（実証実験）	導入モードを選択する基準無し ※一部地域で導入モードが重複

※1公共交通空白地域：最寄のバス停や鉄道駅から直線で１，０００m以上離れた地域
※2公共交通不便地域：空白地域以外の地域で、最寄のバス停や鉄道駅から直線で５００m以上離れた地域

コミュニティ交通の導入基準・サービス水準について・・・導入基準の検討（2）

検討事項、検討の視点		
方向性	他都市事例	現行
対象地域・・・どの地域にサービスを提供するか？		
公共交通空白地域または 公共交通不便地域を含むエリア 【今後検討】 エリア設定の単位について ・校区、町内単位など	**岡山市** ⇒公共交通空白地域を含み高低差等を勘案し個別に判定 **北九州市** ⇒一定の人口が集積する公共交通空白地域	公共交通空白地域及び公共交通不便地域 ※エリア設定の単位の基準なし ・AIデマンドタクシー 公共交通空白地域を含む複数の**校区単位で導入** ・乗合タクシー 公共交通空白地域を含む複数の**町内単位で導入**
運行区間・・・対象地域と“どこ”をつなぐか？		
（AIデマンドタクシー） 対象地域と最寄りの地域拠点※間を接続 （区域型の運行） ※医療、商業、公共交通等の都市機能が立地	**札幌市** ⇒廃止となったバス路線を基準としたエリアであり、**定量的な基準なし** **福岡市** ⇒市街地で運行（実証実験中）	対象地域と交通結節点や病院、官公庁等を備えた市域内の生活圏域間を運行（区域型の運行）
（乗合タクシー） 対象地域から最寄りのバス停等間を接続 （路線型の運行） なお、経路上の病院等も経由 【今後検討】 運行頻度が高いバス停やスーパー等の生活拠点までの接続	近隣のバス停・駅までの路線設定が多数	対象地域から近隣バス停等への接続を前提に、経路上の病院等を経由（路線型の運行）

※「対象地域」と「運行区間」を合わせた面積、路線長はサービス水準が達成されることが前提。なお、面積、路線長は現行水準を目安とする。

コミュニティ交通の導入基準・サービス水準について・・・サービス水準の検討（1）

検討事項	他都市事例		現行	
	AIデマンドタクシー	乗合タクシー	AIデマンドタクシー	乗合タクシー
運行日時 AIデマンドタクシー及び乗合タクシーの運行日時	**札幌市** ⇒平日9:00～16:00 **福岡市** ⇒平日8:00～18:00 ※エリアにより土曜日を含む隔日運行	**広島市** ⇒平日概ね8～16時 ※1路線のみ土曜も運行 **堺市** ⇒概ね8時台～18時頃 ※毎日運行	平日：7時～19時 土曜：9時～16時	概ね7時台～19時頃まで ※年末年始以外は運行
運行頻度 1時間当たりの運行件数・便数	**札幌市** ⇒26.5件/日 ※1時間あたり4件程度 **福岡市** ⇒39件/日 ※1時間あたり4件程度	**広島市** ⇒5～10便/日 **堺市** ⇒10便/日	最大40件程度/日 ※1時間あたり3件程度を想定	8便/日
運行車両及び運行台数 運行車両と1区間あたりの運行台数	**札幌市** ⇒ジャンボタクシー1台 **福岡市** ⇒普通車1台	**広島市** ⇒ジャンボタクシー1台 **堺市** ⇒普通車1台	普通車2台/区域	普通車1台
運賃（大人） 利用者負担	**札幌市** ⇒大人350円/回 ⇒収支率基準なし ※高齢者、障がい者、小学生150円/回 **福岡市** ⇒大人300円/回 ⇒収支率基準なし ※障がい者・小学生150円/回	**広島市** ⇒大人200～400円/回 ⇒収支率25% **堺市** ⇒大人300円/回 ⇒収支率基準なし	**大　人**：300円/日 ※中学生以上 **割引者**：100円 ※おでかけICカードの所有者等 **収支率**：基準なし ※現在5%程度	**大　人**：200円/回 ※中学生以上 **割引者**：なし **収支率**：基準なし ※空白地域は収支率設定なし、現状10%程度 ※不便地域は収支率を30%目標に地域で運賃を設定

上記事項については関連性があるため一体的に検討

【検討の視点】

現行の水準を基に持続可能性やセーフティネットとしての適正性を踏まえ検討

・運行体制やコスト、受益者負担について

・サービス水準に満たない場合の運行継続について

【参考】運行経費、収支率、運賃の関係性のイメージ

※AIデマンドタクシーの運行経費を基に、年間1万件利用した場合の収支率と運賃例

運行経費	収支率	収入額	1件あたり
1,800万円	10%	1,800,000円	180円
	20%	3,600,000円	360円
	30%	5,400,000円	540円

コミュニティ交通の導入基準・サービス水準について・・・サービス水準の検討（2）

検討事項・検討の視点

方向性	他都市事例	現行
停留所・・・AIデマンドタクシー及び乗合タクシーの乗降所をどこに設置するか？		
【AIデマンドタクシー】 ・**住宅地停留所** 地域からの要望を踏まえ、<u>**対象地域内に概ね300m(徒歩5分圏内)以上の間隔を空けて**</u>設置 ・**目的地停留所** 地域からの要望を踏まえ、概ね<u>**対象地域・地域拠点内**</u>の医療・商業施設等に設置	**札幌市、福岡市** ⇒基準なし ※地域からの要望を踏まえ、停留所間の距離等を考慮して設定	・**住宅地停留所** 地域からの要望を踏まえ設置 ・**目的地停留所** 地域からの要望を踏まえ、医療・商業施設等に設置 ※地域要望は、主に校区・町内会単位で聴取
【乗合タクシー】 ・**住宅地停留所** 地域からの要望を踏まえ、運行ダイヤや運行効率等を加味して<u>**対象地域内に設置**</u> ・**目的地停留所** 地域からの要望を踏まえ、<u>**運行区間で定める**</u>最寄りのバス停等に設置	**新潟市** ⇒地域からの要望を踏まえ、運行エリア内に、概ね300m以上の間隔を空けて設置 **相模原市** ⇒地域からの要望を踏まえ、運行エリア内に、概ね200m以上の間隔を空けて設置 **その他各都市** ⇒地元との協議により設定（基準なし）	・**住宅地停留所** 地域からの要望を踏まえ、運行ダイヤや運行効率等を加味して設置 ・**目的地停留所** 地域からの要望を踏まえ、最寄りのバス停等に設置
運行事業者・・・誰が運行を担うか？		
<u>**原則、運行地域のタクシー事業者**</u> ただし、<u>**タクシー事業者による運行が難しい場合は地域住民による運行（公共ライドシェア）**</u>も検討	**札幌市、堺市、岡山市、広島市、福岡市** ⇒タクシー事業者 **新潟市** ⇒バス事業者	運行地域のタクシー事業者

（参考）地域住民による運行（公共ライドシェア）の事例

京都府舞鶴市	静岡県浜松市
運　営：地域協議会 運転者：地域住民（国認定講習受講） 車　両：自家用車	運　営：社会福祉協議会 運転者：地域住民（国認定講習受講） 車　両：自家用車