

柏ビレジコミュニティバス FAQ 集

(一般的なご質問をまとめてみました。作成: 柏ビレジ自治会未来まちづくり部・交通タスク分科会)

■コミュニティバスのバス停について

Q1: 路面シートのバス停は見つけにくい。路線バスのようなバス停スタンドを設置してほしい。

A: できれば、慣れた路線バスのようなバス停を設置するのが理想ですが、路線バスの場合、一カ所当たりのバス停設置費用が 150 万円以上とされています。一方、柏ビレジコミュニティバス(以下、コミュニティバス)の場合、コストの点からも、「目印の看板だけでも」ということで、柏市交通政策課と相談、立ち合いの下、「簡易型のバス停」として路面シート(※価格は@5,000 円程度で設置作業は交通タスクで対応)を設置しています。また、舗道上とはいえ、そのまま設置することはできず、設置場所の安全性や歩行者の通行確保、道路管理者の許可などの法的・交通安全上の要件を満たす必要があります。なお、コミュニティバスの具体的なバス停の設置場所については、「ご利用ガイド」や自治会 HP、LINE などでご案内していますので、ご利用ください。

■行政主導によるコミュニティバスについて

Q2: 「まめバス」(野田市:13 台運行)や「あびバス」(我孫子市)のように、柏市も同様のコミュニティバスを運行してほしい。

A: 柏市は原則として、東武バスに路線バスの運行を委託していますが、一部、沼南地区や柏市役所などで市のコミュニティバス(名称: ワニバース)を運行しています。現状では、東武バスや阪東バスの運行を優先しているため、柏市のコミュニティバスの運行は一部にとどまります。

■コミュニティバスの代替手段や小型化について

Q3: タクシーを使った「買物タクシー」のようなもので代替できないか？

A: 柏ビレジでは、2020 年 3 月に「交通アクセスニーズ調査」を実施しましたが、「予約型相乗りタクシーより、コミュニティバスの利用を希望する方が約 2.7 倍も多い」という結果でした。基本相乗りのため、定時走行・予約無しで、最寄りのバス停から乗れるコミュニティバスと異なり、買物、駅など、さまざまな利用者の目的に応じた行き先や時間などの調整が難しくなるかもしれません。更に、2 年目の運行に向け、運行日数を週 3 日各 5 便から週 1 日 4 便に見直していますので、1 年目よりも 1 台当たりの利用者が増えるものと考えています。それでも利用者が少ない場合には、「コミュニティバスの運行中止」を含め、「買物タクシー」の利用も選択肢として検討したいと考えています。

Q4: バスを小型化したらコスト軽減に役立つのでは？

A: 現状のバスサイズは、小型マイクロバス(28 人乗り)になり、これよりも乗車人数の少ない車両は、ワンボックスカー(6~10 人乗り)やタクシー(4 人乗り)になります。ただ、ドライバーの人件費が運行経費の大部分を占めているため、車両の小型化だけではコスト削減効果は限定的とされています。ワンボックスカーは車両価格や燃費は安くなりますが、運転手の人件費が依然として大きな割合を占めているため、コスト削減効果は限定的です。小型化しても、1 年目の乗車数の月平均 280 人運ぶために台数や運転手が増えると、運転手不足の昨今、むしろコストが上がる可能性もあります。マイクロバスからワンボックスカーなど運行車両(含む、運行委託先)の変更・申請・承認手続きも都度必要となるため、コスト削減に貢献しないのであれば、現行の車両サイズの維持が望ましいと考えています。また、車両の見直しは 1 年単位で全体の利用者動向を見ながら、見直すのが良いのでは、と考えます。

■交通ニーズ調査について

Q5: 柏ビレジにおける各家庭の交通手段の利用需要を教えてください。

A: 過去に実施した柏ビレジ住民の交通手段に関するアンケート結果(一部)をご紹介します。

＜柏ビレジのこれからのまちづくりに関するアンケート調査結果＞

(2018年6～7月に実施 柏ビレジ未来まちづくり協議会と筑波大学との共同調査)

①最も利用する交通手段は？

第1位:自動車:計73%(内訳:自分で運転/65%、家族や友人が運転/8%) 第2位:バス/12%

第3位:自転車/7% 第4位:徒歩/4% タクシー 第5位:その他/4%

②目的別の利用交通手段は？

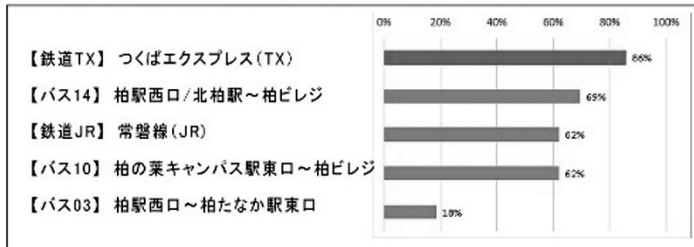
第1位:自動車(駅:43% 買物:64%) 第2位:バス(駅:33% 買物:3%) 第3位:自転車(駅:9% 買物:17%) 第4位:徒歩(駅:10% 買物:14%) 第5位:タクシー(駅:4% 買物:2%) 第6位:その他

③運転が難しくなった場合に利用する交通手段は？

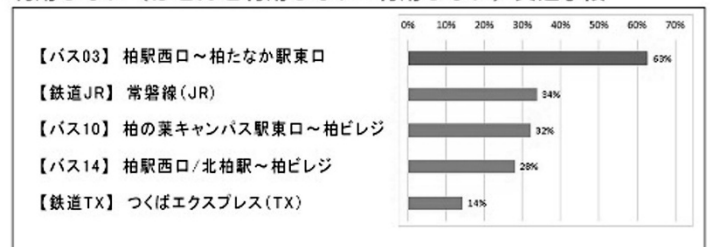
第1位:バス/62% 第2位:自転車/11% 第3位:タクシー/8% 第4位:自家用車(家族や友人が運転)/8% 第5位:徒歩/5% 第6位:その他/7%

＜2020年柏ビレジ交通アクセス住民アンケート調査:2020年6月～未来まちづくりニュース第3号より抜粋＞

利用する(よく利用する+たまに利用する)交通手段

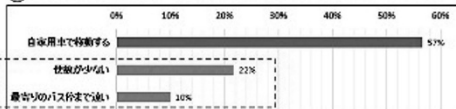


利用しない(ほとんど利用しない+利用しない)交通手段



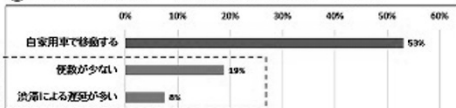
路線バスを利用しない理由

①【路線バス柏10ルート】柏の葉キャンパス駅東口～柏ビレジ



①【柏10ルート】利用者で、「路線バスを利用しない」と回答した中で、最も多かった理由が「自家用車で移動する」(57%)でした。その背景として、路線バスの「便数が少ない」(22%)ことや「最寄りのバス停まで遠い」(10%)などがあるようです。

②【路線バス柏14ルート】柏駅西口/北柏駅～柏ビレジ



②【柏14ルート】でも、同様に、「路線バスを利用しない」理由として「自家用車で移動する」(53%)が第1位となりました。こちらも「便数が少ない」(19%)や「渋滞による遅延が多い」(8%)などが、自家用車を使わざるを得ない主な背景になっているようです。

③【路線バス柏03ルート】柏駅西口～柏たなか駅東口



③【柏03ルート】での利用しない理由の第1位も「自家用車で移動する」(38%)でした。「最寄りのバス停まで遠い」(35%)が2位にランクされていることから、当バスルートの場合には、柏ビレジ内を経由しない走行ルートであるため、居住場所から最寄りのバス停まで遠く、利用したくても利用できないためと考えられます。

■乗車券について

Q6: 回数券や年間パスポートの他に、現金、PASMO、Suicaでも乗車できるようにできないか？

A: <現金の場合>

* 路線バスと同様に、コミュニティバスにも「運賃箱」を設置することは技術的に可能ですが、運賃箱の設置コストが約100万円以上するため、現状では導入できません。

<PASMO、Suicaの場合>

* 数百万円単位の導入費に加え、月々の維持費用もかかるため、残念ですが導入できません。
ちなみに、野田市が運営する「まめバス」もPASMO、Suicaは使用できません。

Q7: 他の町会(松葉町など)の方も、コミュニティバスが利用できるように回数券を買えるようにしてほしい。

A: コミュニティバスはどなたでもご利用いただけます。他の町会の方でも「バス乗車時に運転手に言えば、1シート単位(※1,100円/税込=@100円券 x10枚綴り)で回数券が購入できます。

■特典や割引について

Q8: モラージュ、マルエツ等でバス待ち時間調整のため、スタバ等の割引券を新設してほしい。

A: 1年目も運行ルート沿いの企業や店舗の協力の下、「バス利用者限定特典ガイド」を用意しました。2年目も引き続いて、(スタバが協力していただけるかは未定ですが)バス利用者のための同様の特典ガイドを用意する予定です。

Q9: 障害者の料金は、運転手に「身体障害者手帳」を提示することで、大人料金の半額で利用可能。一方、付添人(介護者)の料金は、通常料金となっているが、障害者と同行せざるをえないため半額にならないか？

A: 現状は割引を適用していませんが、2年目から付添人も障害者と同じ半額とさせていただく予定です。

■東武バスについて

Q10: 柏の葉キャンパス駅発の最終便が19時台であり、通勤通学に不便です。なんとかならないか？

A: 現実的にも、東武バスの運行時刻が柏ビレジ住民の通勤通学時間に対応していないことが明らかです。運行2年目の現状は買物+通院に特化したコミュニティバスの運行継続を最優先に取り組んでいます。今後、「通勤・通学」の問題についても、バス運行事業承継予定の一般社団法人で検討していきたいと考えています。

Q11: 「柏コミュニティバス」を運行したことで東武バスのダイヤが大幅に減便(特に通勤・通学時間帯)され、たいへん不便になり迷惑している。早く元に戻してもらえよう、自治会役員は努力してほしい。

A: 「柏ビレジコミュニティバス」の運行開始は、2024年7月からですが、それ以前の2023年の全国「主要路線バス」運行状況調査(帝国データバンク)では、既に全国の8割の路線バス会社が、(運転手の高齢化や人手不足などを理由に)路線を2023年中に減便・廃止する」と報告されています。したがって、柏市の路線バスの減便や廃止は柏ビレジ以外の路線でも同様に行われており、「柏ビレジコミュニティバス」の運行と東武バスの減便とは直接、関係はありません。

Q12: コミュニティバスのルートを柏駅や北柏駅まで延ばせば利用者が増えるのでは？

A: 路線バスを管轄する柏市では、「住民の足となる現状の路線バスの維持」を最重視しています。そのため、コミュニティバスの運行ルートも、現状の路線バスの運行ルートと重なるルートは、路線バスの利用者を奪う形となるため、認められにくいのが実状です。したがって、仮に新たに柏駅や北柏駅までコミュニティバス運行を申請しても、交通政策審議会でも却下になる可能性が高いです。

Q13: 柏ビレジ住民に人気の柏の葉キャンパスへ行くことが多いのでこのルートも新設してほしい。

A: 柏市による補助金支給が正式に決まったことで、以下のような条件が付与されました。
【条件①】柏の葉キャンパス駅やヨークマートなど、東武バスの路線バスのルートと重複する(または目的地が同じ)コミュニティバスの運行は不可。【条件②】運行バスは、柏ビレジ住民だけの専用バスではなく、誰でも利用できるバス(いわゆる路線バス)にすること。したがって、柏の葉キャンパス駅に行きたくても、上記条件のため運行ルートを設定できません。

■法律について

Q14: 道路運送法第 21 条とは？

A: 通常のルールでは、原則として、有償運送には国の許可(緑ナンバー・運送業許可)が必要です。(道路運送法 第 4 条・第 21 条)。しかし地方などでは、採算が合わないため、運送会社が撤退し、住民の移動手段が失われるケースも少なくありません。そこで登場するのが、道路運送法第 21 条の「有償運送の特例」措置です。これは、「地域公共交通の確保・維持を目的とした実証実験であれば、運輸局の許可のもと、営業許可がなくても一時的に有償運送が可能になる法律」で、通常、3 年間の実証実験が行われます。そして、3 年後に、それまでの成果の有無によって、「本格導入(路線バスのような形態)に移行」や「運行の中止」などが判断されます。ちなみに、柏市が現在実施している買物に焦点を絞ったタクシーを使った乗合のコミュニティタクシー(やよいタクシーなど)も、道路運送法第 21 条に基づく一般乗合旅客自動車運送事業による 3 年間の実証実験になります。

■その他

Q15: バスを毎日走らせてほしい。1 日おきでは不便。日曜日も運行してほしい。

A: 運行経費は、サービス内容とコストに比例します。予算が潤沢であれば毎日の運行も可能ですが、仮に毎日、柏たなか駅～モラージュ柏間を 1 年目と同様の条件で運行した場合は、年間で約 1,500 万円以上のコストがかかります。その分、運賃が大幅にアップしますので、柏市の補助金があっても実現が困難です。そのため、現実的には、集まった金額の範囲で運行する形になります。

Q16: 公共交通空白不便地域とは？

A: 公共交通空白不便地域とは、鉄道駅やバス停などの公共交通機関の発着場所から一定以上の距離があるため、日常的な移動が困難な地域(※都市部の場合、駅から半径 500m 以上、バス停から半径 300m 以上離れた地域)を指します。柏市内には柏ビレジを含む計 11 カ所の公共交通空白不便地域があり、柏ビレジの約 30%が公共交通空白不便地域に相当します。柏市では、ワニバースのような行政支援による取り組みにより、公共交通の空白・不便地域の解消が進められています。

Q17: コミュニティバスの代わりにライドシェアを導入してはどうか？

A: ご存知のとおり、2024 年 4 月から一部地域で「日本版ライドシェア」が条件付きで解禁されました。これはタクシー会社の管理の下、一般ドライバーが自家用車を使用するサービスで、試験的に導入されています。柏市も 2024 年 10 月から日本版ライドシェアの運行が開始されています。但し、運行は金曜日及び土曜日の 16 時台から翌朝 5 時台までに限定されています。したがって、ライドシェアの活用を否定するものではありませんが、「金曜日及び土曜日の 16 時台から翌朝 5 時台までに限定」された現状のライドシェアを買物や通院目的で運行し、コミュニティバスの代替手段とすることは難しいと考えます。

Q18: 経費削減のため印刷物の紙質は下げてはどうか。

A: 現在は高品質な用紙の大量流通により、単価が安くなっています。一方、低品質紙は需要が少なく、製造・流通コストがかえって割高になることがあります。例えば、ネット印刷で、フルカラーで 1,500 部を光沢紙(コート紙)で発注した場合、一般的なコピー用紙に近い紙質の上質紙(普通紙)で発注した場合に比べ、500 円以上安くなります。最近では、カラー印刷で光沢紙を使用するケースが一般的になってきたため、紙質を下げることで、かえって値段が高くなるのが実状です。

以 上