

コミュニティバス等 導入ガイドライン



はじめに

さいたま市では、「集約・ネットワーク型都市構造を支えるアクセス性の高い交通体系の構築」を実現するため、鉄道・路線バスとコミュニティバス等を組み合わせ、一体的な公共交通ネットワークの構築と提供を目指しています。このうち、コミュニティバス等には、市内の交通空白・不便地区の解消等が期待されます。

このコミュニティバス等の運行にあたっては、市民（地域の方々）の皆さん自らが『守り』、『育てる』ことが望まれます。

このガイドラインは、平成23年3月策定以降、社会情勢の変化や、これまでの運用実績を踏まえ、平成29年11月に改定いたしました。市民（地域の方々）がお住まいの地域にコミュニティバス等の運行が必要と考えたときに、市民（地域の方々）、市、事業者が協働して、地域生活に役立ち、利用され続ける公共交通を検討するための手引書として、「コミュニティバス等導入ガイドライン」をご活用下さい。

コミュニティバス等導入ガイドライン

目 次

1 コミュニティバス等導入ガイドラインの構成	1
2 コミュニティバス等の基本方針	2
(1) コミュニティバス等のコンセプト	2
(2) コミュニティバス等のサービス方針	5
(3) 検討主体と役割分担	6
(4) 本格運行後の収入増への取組	7
3 コミュニティバス等の新規導入に向けた検討の流れとポイント	8
(1) 検討の流れの概要	8
(2) コミュニティバス等の新規導入に向けた検討の流れとポイント	9
(3) コミュニティバス等の新規導入に向けた検討の全体フロー図	29
4 コミュニティバス等の運行改善に関する検討の流れとポイント	31
(1) これまでの運行状況と今後の検討の考え方	31
(2) 検討の流れの概要	32
(3) コミュニティバス等の運行改善に関する検討の流れとポイント	33
(4) コミュニティバス等の運行改善に関する検討の全体フロー図	51
5 コミュニティバス等の検討体制について	53
(1) ガイドラインに基づく検討体制	53
(2) 法定協議会の構成と役割	54
6 コミュニティバス等導入ガイドラインの見直しについて	55

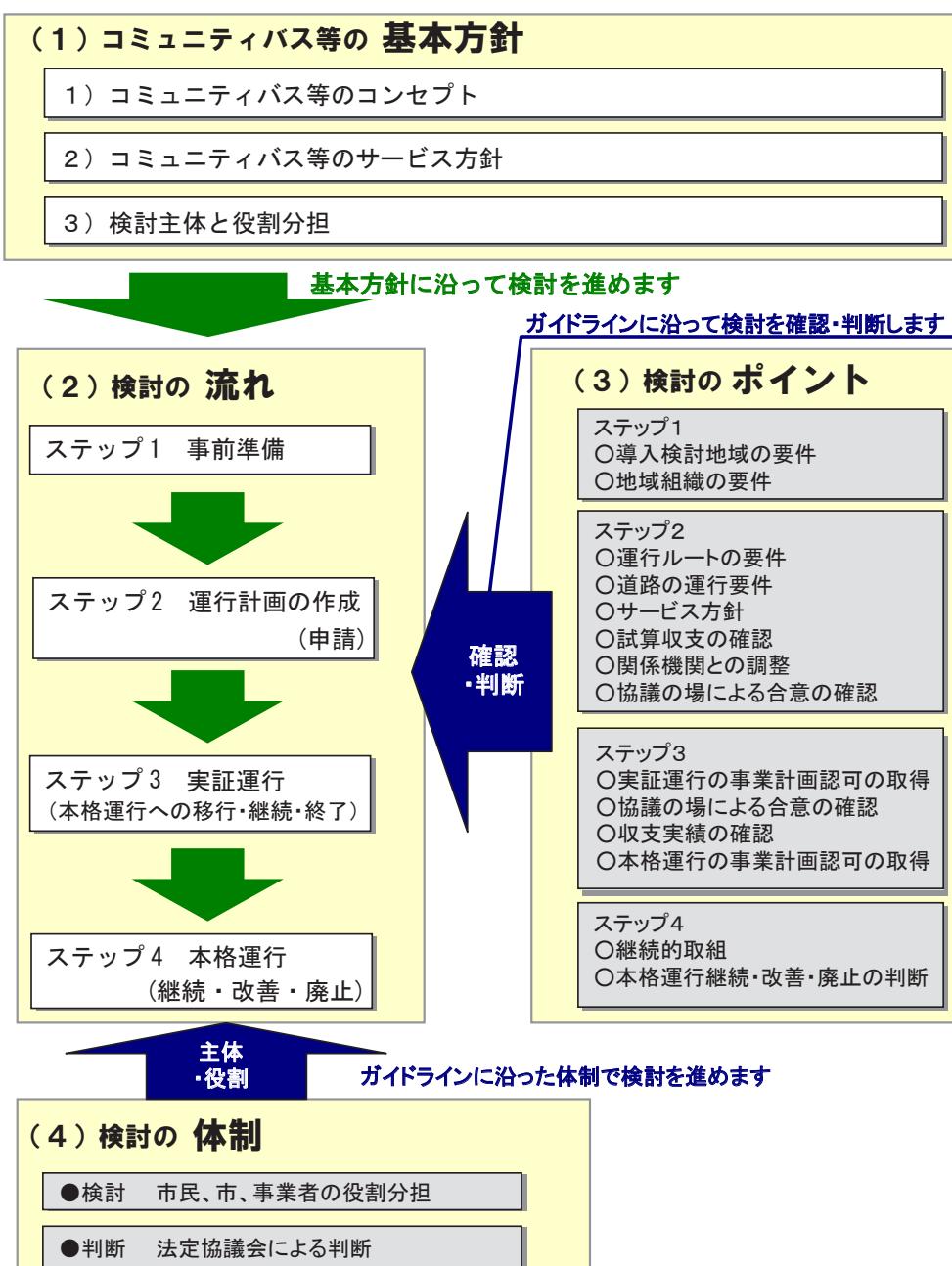
参考資料

参考 1. チェックリスト	参-1
参考 2. 地域組織の規約（例）	参-5
参考 3. アンケート調査票（例）	参-6
参考 4. 道路の運行要件の確認	参-8
参考 5. 収入増の取組（例）	参-11
参考 6. 繼続的な運行に向けた地域の取組事例	参-16
参考 7. 路線バスとの共存共栄の取組事例	参-19
参考 8. 本ガイドラインにおける交通施策以外の移動支援事業	参-20
参考 9. 申請書類（様式 1～4）	参-29
参考 10. コミュニティバスと乗合タクシーの利用者数・収支率の推移	参-33

1 コミュニティバス等導入ガイドラインの構成

コミュニティバス等導入ガイドラインは、市民（地域の方々）がコミュニティバス等のコンセプトやサービス方針を理解し、導入や改善などの取組を行う際、ステップに沿って検討が進められるよう、検討の手順や方法を示した手引書です。

ガイドラインは、(1) コミュニティバス等の基本方針、(2) 検討の流れ、(3) 検討のポイント、(4) 検討の体制の4つで構成しています。



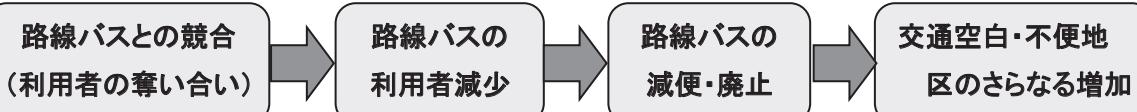
2 コミュニティバス等の基本方針

(1) コミュニティバス等のコンセプト

現在、市内には南北方向に運行する鉄道路線を結ぶ形で主に東西方向に多くの路線バスが運行されており、市民の生活の足として重要な役割を担っています。市内の交通空白地区・不便地区[P4 を参照]を解消するコミュニティバス等を導入する場合、市民生活の足を担う既存のバス路線と競合しないよう配慮して計画することが必要です。路線バスと競合する路線にした場合、既存の路線バス利用者を奪う結果になり、かえって路線バスの減便や撤退を招く可能性があります。

そのため、さいたま市では、路線バスとコミュニティバス等の相互が持続可能な交通体系を構築するため、コミュニティバス等を『路線バスが不十分な地域へ導入する補完交通』に位置づけました。

コミュニティバス等と路線バスの競合による悪循環



○コミュニティバス等のコンセプト

- ・鉄道や路線バスを補完し、地域内の公共交通ネットワークを形成
- ・交通空白地区・交通不便地区等の解消 [P4 を参照]
- ・高齢者や子育て層など、誰もが利用しやすい交通サービス
- ・駅、病院、商店街（スーパー、商業施設等含む）、金融機関、区役所などの生活関連施設へのアクセス
- ・利用者と市が費用分担する持続可能な地域交通サービス

[公共交通ネットワーク全体の中のコミュニティバス等の役割]

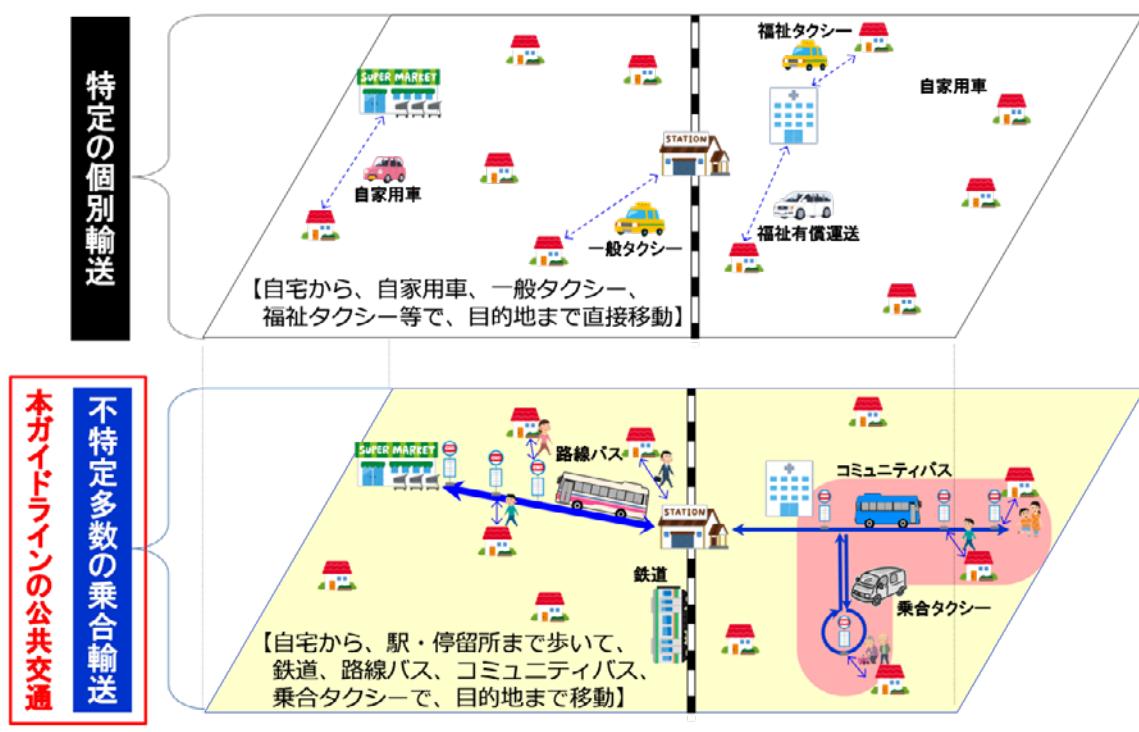


○公共交通の定義

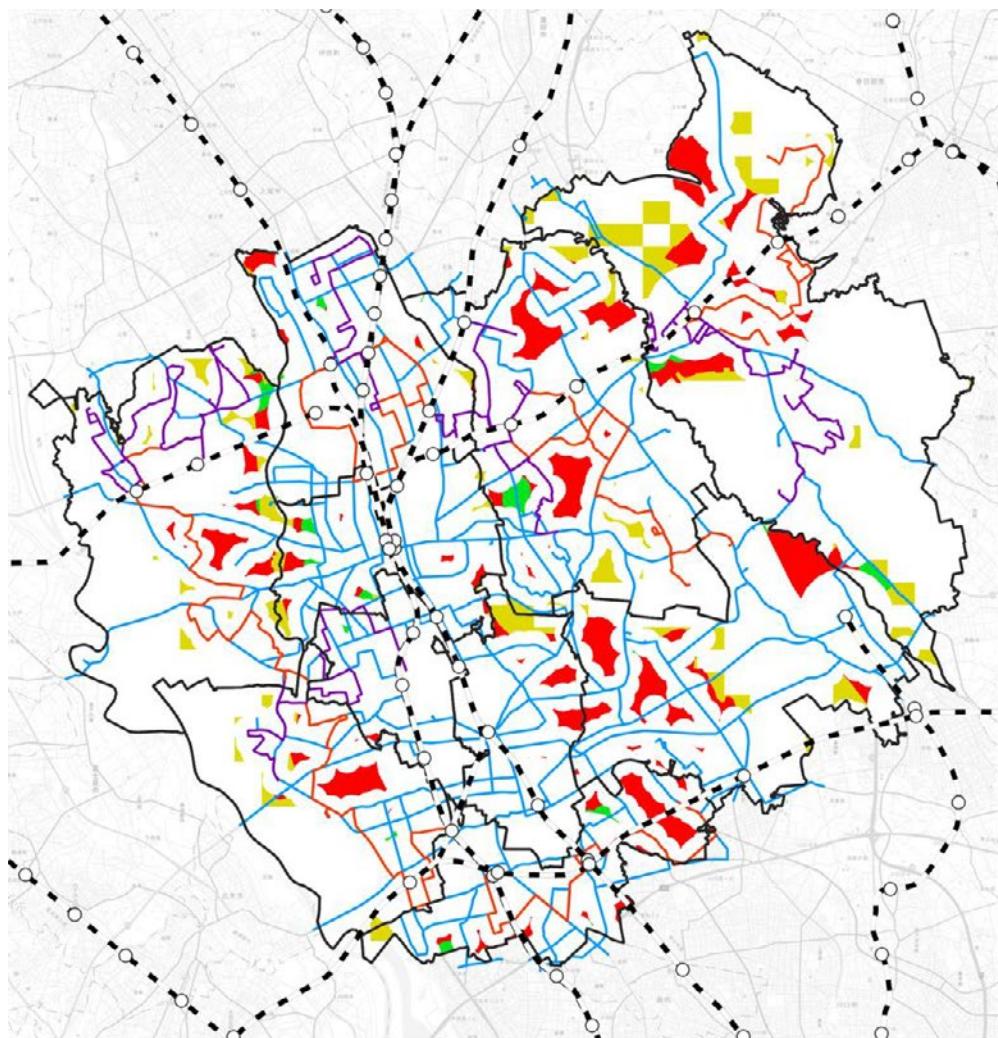
移動手段には不特定多数の乗合輸送と特定の個別輸送があります。本ガイドラインにおける公共交通^{※1}とは「定められた停留所・ダイヤで、不特定多数の人が乗り合わせ、日常移動に用いる交通手段」と定義し、特定の個別輸送とは区分^{※2}します。

※1 「バリアフリー新法（平成 18 年法律第 91 号）」における公共交通機関には、鉄道、路面電車、バス、タクシー、船舶、航空機が含まれるが、本ガイドラインでは、鉄道、路線バス、コミュニティバス、乗合タクシー等を前提に公共交通を定義する。

※2 ドアードアのサービスが求められる福祉輸送及び特定の人を対象とした移送サービスとは異なる。



○検討対象地域（交通空白地区・交通不便地区等）



- 路線バス
- コミュニティバス
- 乗合タクシー
- 交通空白地区：市街化区域内で、鉄道駅から1km、路線バス・コミュニティバス・乗合タクシー停留所から300mのサービス圏域外の地区
- 交通不便地区：市街化区域内で、路線バス停留所(24本/日未満)^{※1}から300mのサービス圏域内の地区、かつ、鉄道駅から1km、コミュニティバス・乗合タクシー停留所から300mのサービス圏域外の地区
- 市街化調整区域内の既成市街地：市街化調整区域内で、R2国勢調査時点の人口密度が2000人/km²以上^{※2}の地区、かつ、鉄道駅から1km、路線バス(24便/日以上)^{※1}・コミュニティバス・乗合タクシー停留所から300mのサービス圏域外の地区

※1 バス路線時刻表サイトデータより作成(R5.10月時点)。24本/日のバス運行本数は、コミュニティバス等のサービス方針で定める、コミュニティバス等の運行頻度。

※2 R2国勢調査に関する地域メッシュ統計(4次メッシュ別人口)

(2) コミュニティバス等のサービス方針

コミュニティバス等のサービス方針は、現在運行しているコミュニティバス等の方針を基本としつつ、運賃体系、運行頻度、時間帯などについては、運行ルートや地域特性を考慮し、下記の方針を参考に運行計画を検討します。このサービス方針は目安であり、市民（地域の方々）にとって使いやすく、コンセプトに適した内容であれば、柔軟に設定することができます。

○コミュニティバス等のサービス方針

1) 運賃体系

・コミュニティバスは、路線バスと同様の対キロ区間制を基本とします。

・乗合タクシーは、定額制を基本とします（運行計画により設定）。

〔子供（小学生）については、大人運賃の半額（10円未満切り上げ）。
〔障害者、乳児等については、割引運賃を適用。〕

2) 運行頻度

・運行間隔は1時間に1本程度を基本とします。

[毎時間同じ時刻（毎時同分）に発着する「ラウンドダイヤ」が覚えやすくて便利です。]

3) 時間帯

・7時台～18時台までの運行を基本とします。

4) 運行日

・平日運行を基本とします。

[休日については、沿線の主要施設等への交通ニーズを調査して、需要が見込める場合に検討します。]

5) 運行システム

・コミュニティバス、または乗合タクシーとします。

[地域ニーズや道路状況、車両定員数などを考慮して、運行計画により設定します。]



コミュニティバス（定員数 29～36 人※）

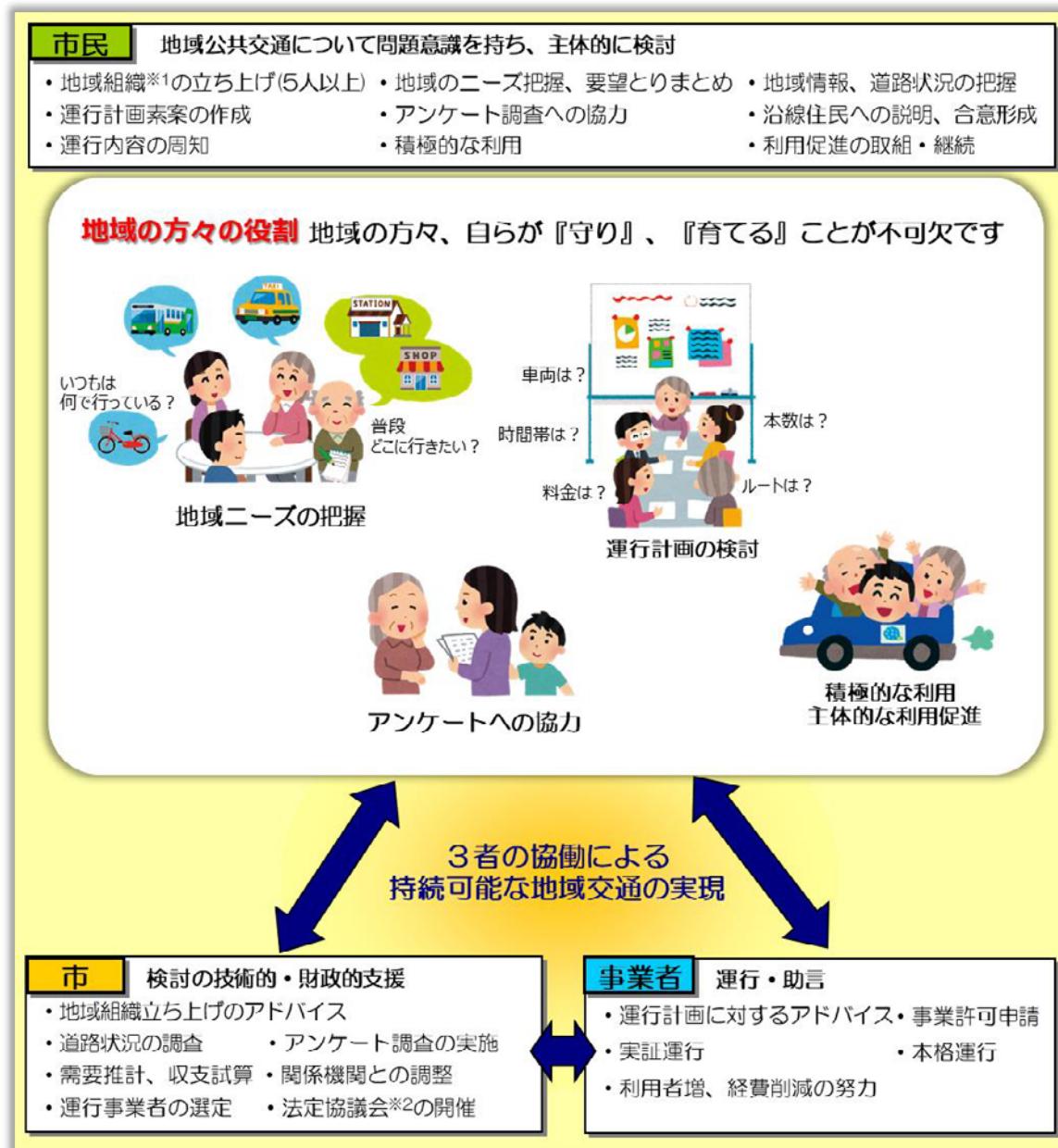
※定員数は例であり、運転手を含む人数



乗合タクシー（定員数 10 人※）

(3) 検討主体と役割分担

地域公共交通の充実には、市民（地域の方々）、市、事業者が協働で取り組むことが重要です。地域住民にとって便利で効率的な地域交通ネットワークを構築するためには、地域のことを最も知っている市民（地域の方々）が中心となって、問題を共有し、コミュニティバス等を市民（地域の方々）自らが『守り』、『育てる』ことが不可欠です。市民（地域の方々）が主体的に取り組めるように、市や事業者が積極的に支援します。



※1 地域組織の立ち上げ

コミュニティバス等の取組にあたっては、問題意識を持った市民（地域の方々）が、自らの地域に組織を立ち上げ、検討していただきます。

※2 法定協議会の開催

市民（地域の方々）の組織が検討した結果を受け、法定協議会において、実証運行や本格運行の実施の可否などを精査・判断します。[法定協議会については、P53 を参照]

(4) 収入増への取組

地域組織は、利用者からの運賃収入のほか、広告収入や協賛金などによる収入増に取り組み、更なる運行継続の実現、収支率向上を目指します。

【取組例】

- ・車内や、地域組織が作成する運行案内への広告掲載
- ・車体にラッピングの広告掲載
- ・地元企業や病院等からの協賛金
- ・地域サポート制度（年間登録による割引等）
- ・ネーミングライツ、クラウドファンディングの実施
- ・商店等と連携した利用者優遇制度

3 コミュニティバス等の新規導入に向けた 検討の流れとポイント

（1）検討の流れの概要

コミュニティバス等の新規導入※の検討は、以下の4つのステップを基本的な流れとします。それぞれの検討ステップのポイントは次頁以降で詳しく説明します。

■ 基本的な流れと検討内容

基本的な流れ	役割分担		
	市民	市	事業者
ステップ1 事前準備 (1) 地域によるニーズ把握、市への相談 (2) 地域組織の設立	<ul style="list-style-type: none"> ・地域のニーズ把握 ・検討の発議 ・導入検討地域の設定、条件整理 ・地域組織の立ち上げ 	<ul style="list-style-type: none"> ・市民(地域の方々)の検討発議を受け、適宜アドバイス ・地域のニーズを事業者に報告 	<ul style="list-style-type: none"> ・市から報告された地域のニーズを確認
ステップ2 運行計画の作成（申請） (1) 運行ルート案の検討、市への申請 (2) 運行計画素案の作成 (3) 需要調査（アンケート調査等）の実施・分析・事業採算性の検討 (4) 「運行計画書」の作成 (5) 法定協議会における協議	<ul style="list-style-type: none"> ・希望運行ルート案の作成 ・道路状況などの確認 ・運行ルート上の自治会の合意形成 ・希望運行ルート案および検討体制(ステップ1)を市へ申請 ・ルート案を基に、運行計画素案を作成 ・需要調査への協力 	<ul style="list-style-type: none"> ・市民(地域の方々)から申請された運行ルート案および地域組織の体制(ステップ1)の受理、審査 ・道路状況確認に対する技術的支援 ・運行計画素案作成に対する技術的支援 ・需要調査の実施・分析 ・収支を試算し、確認 ・運行計画内容を事業者に情報提供 ・「運行計画書」の作成 ・法定協議会における協議 	<ul style="list-style-type: none"> ・「運行計画書」作成に対する支援 ・運行計画内容を確認し、自主運行の可否を判断
ステップ3 実証運行（本格運行への移行・継続・終了） (1) 実証運行の準備 (2) 実証運行の実施 (3) 実証運行中の調査・分析 (4) 法定協議会における協議 (5) 本格運行の準備	<ul style="list-style-type: none"> ・実証運行の周知 ・実証運行中の調査への協力 ・利用状況の確認・協議 ・利用促進の取組 	<ul style="list-style-type: none"> ・「運行計画書」に沿い、実証運行を事業者に依頼または選定 ・関係者との調整 ・実証運行の実施 ・実証運行中の調査・分析 ・実証運行の収支実績を確認 ・本格運行を事業者に依頼または選定、関係者との調整 	<ul style="list-style-type: none"> ・実証運行の事業計画の認可申請 ・実証運行の実施 ・利用者数等を適宜市に報告 ・本格運行の事業計画の認可申請
ステップ4 本格運行（継続・改善・廃止） (1) 本格運行の実施 (2) 運行継続に向けたサポート（調査・分析） (3) 法定協議会における協議 (4) 本格運行後の利用促進	<ul style="list-style-type: none"> ・本格運行の周知 ・利用状況を確認、協議 ・利用促進の取組を継続 	<ul style="list-style-type: none"> ・本格運行中の利用状況、収支実績を確認 ・利用促進の取組を継続支援 	<ul style="list-style-type: none"> ・本格運行の実施 ・利用者数等を適宜市に報告 ・利用促進の取組を継続支援
法定協議会		実証運行や本格運行の実施の可否についての精査・判断を行います。	

※新規導入：平成23年のガイドライン策定以前から運行しているコミュニティバス6路線（西区、見沼区、南区、桜区、北区、岩槻区）以外で新たにコミュニティバス等の導入を検討するものです。

(2) コミュニティバス等の新規導入に向けた検討の流れとポイント

検討のステップごとに、検討する内容、検討主体、判断とチェックポイントを整理します。検討主体は、**市民**（地域の方々）、**市**、**事業者**、**法定協議会**の関係性が分かるように表示しています。

なお、それぞれの検討主体が、チェックポイントの確認、判断を行うことになります。

ステップ1 事前準備

(1) 地域によるニーズ把握、市への相談

市民

市

事業者

- ・**市民**（地域の方々）自らが地域公共交通について問題意識を持ち、地域ニーズや、既存の公共交通の運行状況（バス路線マップ等で確認できます。）を把握した上で、申請に向けた取組を進めてください。
- ・**市民**（地域の方々）は、正式な組織を立ち上げる前に、導入検討地域の要件、地域組織の要件、検討の進め方について、市に相談しましょう。
- ・**市**は、市民（地域の方々）からの相談を受け、適宜、アドバイスを行います。他の地域組織の取組状況を紹介する等、市民（地域の方々）の地域組織立ち上げや、自らアンケート等で地域ニーズを把握する支援を行います。
- ・**市**は、地域からのニーズを事業者に情報提供します。
- ・**事業者**は、市から報告された地域のニーズを確認します。
- ・**市民**（地域の方々）は、導入検討地域が、以下の要件に合致する地域であるかどうか確認してください。

判断(1) 導入検討地域の要件を満たすか？

- コンセプトに合致する地域ですか？（交通条件や、地域の用途、人口密度などコミュニティバス等の運行が適する地域ですか？）

◆導入検討地域の要件（チェックポイント）

1) 検討対象地域 [P4 を参照]

- 交通空白地区・交通不便地区であること
- 市街化調整区域内の既成市街地であること

- ・なお、今後の検討を円滑に進めるためには、導入検討地域における運行システムをあらかじめ想定しておくことが必要となります。既存の公共交通の改善によるものであるか、新規導入（コミュニティバスや乗合タクシーなど）であるかをあらかじめ想定しておきます。

(2) 地域組織の設立

市民

市

- ・**市民**（地域の方々）が中心となって検討し、運行に向けた取組を行っていくための地域組織を設立してください。組織の構成員は5人以上とし、代表者を1名選任してください。なお、利用者視点の検討が重要であることから、検討地域にお住まいの方を構成員に含めてください。
- ・**市民**（地域の方々）は、地域組織を設立したことを、市、当該自治会及び区の自治会連合会等に報告してください。設立後は、「地域組織の規約（例）〔参考2〕」を参考に、地域組織の活動内容を取り決めます。
- ・**市**は、地域組織の活動に対し支援します。支援内容は以下のとおりです。

市の支援内容

- ・地域組織の検討会への参加、技術的助言
- ・事業者等の関係者との調整
- ・検討に必要な関連情報の提供
- ・需要調査の実施、回収、集計、分析 など

判断(2) 地域組織は要件を満たすか？

○地域組織が形成されていますか？

地域組織の要件（チェックポイント）

1) 地域組織の規模等

- 地域の自治会との連携がとれ、構成員は5人以上とし、代表者※を1名選任すること。
※ 設立した地域組織の代表者は、活動の連絡窓口として、選任されるものであり、本格運行後も、その役割を継続することとなります。
- 地域組織の構成員には、検討地域にお住まいの方を含むこと。
- 地域組織の設立を市、当該自治会及び区の自治会連合会等に報告すること。

ステップ2 運行計画の作成（申請）

（1）運行ルート案の検討、市への申請

市民

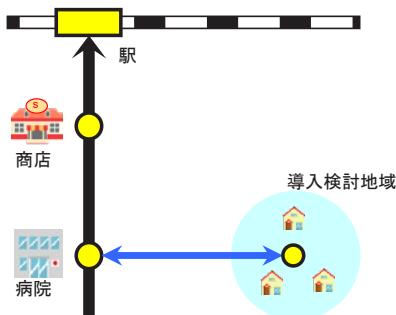
市

- ・**市民**（地域の方々）は、導入する運行システム（コミュニティバスや乗合タクシー）を想定してください。
- ・**市民**（地域の方々）が主体となり、地域のニーズや要望をとりまとめて、希望する運行ルートを検討してください。運行ルートを設定する際には、コミュニティバス等のコンセプトに沿った路線【P2を参照】にしてください。また、運行ルートを考える際は、道路幅員や回転場の有無などの走行環境を確認してください。現地確認を実施して、交通規制状況も含めて確認してください。
- ・**市民**（地域の方々）は、運行ルート上の全ての自治会の同意を得た上で、「コミュニティバス等の導入に関する検討申請書【様式1】」及び「コミュニティバス等の導入に関する同意書【様式2】」及び「地域組織の規約」を作成して、市に申請してください。
- ・**市**は、申請書を受理し、内容を運行ルートや組織の要件（ステップ1）に照らし合わせて確認します。また、道路の運行要件の確認も行います。

運行ルートの設定例

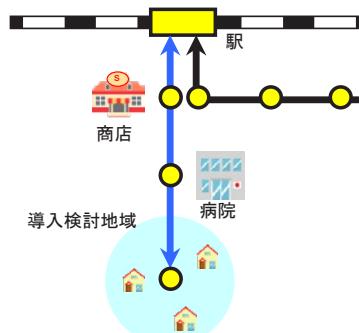
【最寄り停留所に接続する例】○

駅より、路線バス（24便/日以上※）の停留所が近い場合は、路線バスへの接続を検討します。



【最寄り駅に接続する例】○

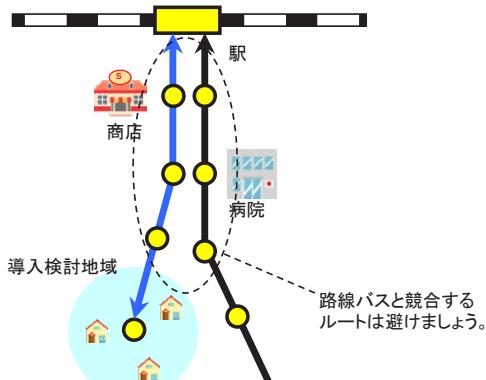
路線バス（24便/日以上※）がルート上にない場合は、主要施設を直接結ぶルートを検討します。



運行ルートを設定できない例

【路線バスと競合する例】×

路線バスのルートと重複、並行するルートは、路線間の競合となるので、設定しないようにします。



← 既存の公共交通
→ 導入を検討するコミュニティバス等
停留所

※24便/日のバス運行本数は、コミュニティバス等のサービス方針で定める、コミュニティバス等の運行頻度

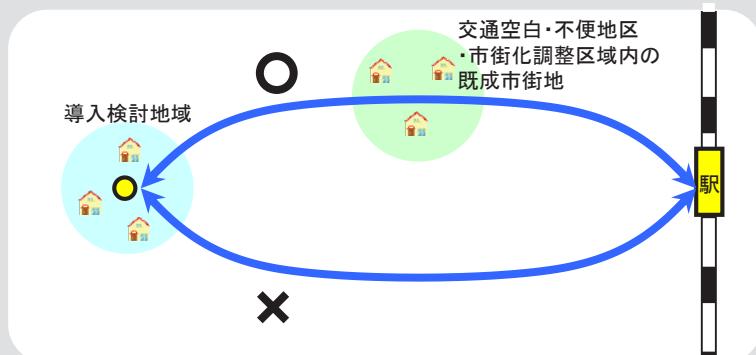
判断(3) 運行ルートはコンセプトに合致するか?

- 運行地域、路線バスとの関係、アクセス施設など、コンセプトに合致するルートですか？
- 希望する行き先に、ルート設定ができますか？

◆運行ルートの要件（チェックポイント）

1) 運行地域

- 可能な限り交通空白・不便地区・市街化調整区域内の既成市街地を経由すること。



2) 路線バスとの関係

- 路線バス網を補完するルート設定であること（競合しないこと）。

3) アクセス施設

- 生活関連施設への直接アクセス（駅、病院、商店街、金融機関、区役所など）。
- または、
- 生活関連施設への間接アクセス（生活関連施設へアクセスしている、路線バスやコミュニティバス等の停留所）。

4) 転回場所の有無

- 路線の起終点において車両が転回できる場所が確保できること。
- // のいずれかに運転手が使用できるトイレがあること。

判断(4) 道路は運行要件を満たすか?

- コミュニティバス等が運行できる道路要件を満たしていますか？（車両制限令による幅員や道路交通法による交通規制などに注意してください。）

◆道路の運行要件（チェックポイント）[参考4を参照]

1) 道路幅員

- 必要な道路幅員が確保されているか。

2) 道路形状

- 勾配、隅切り、見通し等が適しているか。

※注意事項

道路の運行要件は、現地調査や実車走行を通じて交通管理者（警察）、道路管理者と協議、調整が必要となります。

(2) 運行計画素案の作成

市民

市

- ・**市民**（地域の方々）は、（1）の運行ルート案を基本に、地域のニーズや要望をとりまとめて、運賃、運行頻度、時間帯などを含む「コミュニティバス等の運行計画素案〔様式3〕」（以下、運行計画素案）を作成し、市に提出してください。
- ・**市**は、「運行計画素案」の作成における技術的な支援を行います。

判断(5) サービス方針に合致する運行計画素案であるか？

○運賃体系、運行頻度、時間帯などサービス方針に合致する運行計画素案になっていますか？

◆サービス方針（チェックポイント）

1) 運賃体系（割引制度）

- コミュニティバスは、路線バスと同様の対キロ区間制を基本とします。
- 乗合タクシーは、定額制を基本とします（運行計画により設定）。

子供（小学生）については、大人運賃の半額（10円未満切り上げ）。
障害者、乳児等については、割引運賃を適用。

2) 運行頻度

- 運行間隔は1時間に1本程度を基本とします。
- [毎時間同じ時刻（毎時同分）に発着する「ラウンドダイヤ」が覚えやすくて便利です。]

3) 時間帯

- 7時台～18時台までの運行を基本とします。

4) 運行日

- 平日運行を基本とします。

[休日については、沿線の主要施設等への交通ニーズを調査して、需要が見込める場合に検討します。]

5) 運行システム

- コミュニティバス、または乗合タクシーとします。

[地域ニーズや道路状況、車両定員数などを考慮して、運行計画により設定します。]

(3) 需要調査（アンケート調査等）の実施・分析・事業採算性の検討

市民

市

- 市は、運行ルート案の沿線住民や検討主体の地域組織がある自治会住民への「利用意向に関するアンケート調査」を実施し、調査結果を基に収入を試算します。収入を試算する際、「利用意向に関するアンケート調査」の利用意向の人数は、あくまで意向のため、実際の利用との差を事例等により補正します。また、「運行計画素案」を基に運行経費を試算し、これらの試算した収入と運行経費から、収支率が、実証運行の実施要件を満たしているかを確認します。
- 市民（地域の方々）は、市が行うアンケート調査や聞き取り調査に協力してください。また、自治会経由でのアンケートの配布・回収は、回収率を高めるとともに、沿線住民への周知にもつながるため、自治会協力の元での調査実施が望されます。

利用意向に関するアンケート調査の実施内容

1) 調査対象

運行ルート案の沿線住民（住民基本台帳から、運行ルート案の沿線の概ね300m以内に該当する町字より無作為に抽出します）など。

2) 調査方法

対象者に調査票を郵送配布して、アンケート回答を返信していただきます。

3) 調査項目および調査結果の確認内容

運行計画素案を示して、利用意向を質問します。主な質問項目、回答結果の確認内容は以下のとおりです。

- ①個人属性（性別、年齢等）：利用者層を把握します。
- ②実証運行の利用意向：実証運行時に見込まれる需要を把握します。
- ③日常の移動実態：既存の公共交通への影響を確認します。

[アンケート調査票の例については、参考3を参照]

判断(6) 試算した収支率は実施要件を満たすか？

○試算した収支率は、実証運行の実施要件を満たしていますか？

◆試算収支の確認（チェックポイント）

1) 需要調査から想定される運賃収入、運行経費の試算に基づく収支率の確認

収支率の基準

30%以上であること。

＜参考＞ 収支率とは？

収支率＝運賃収入／運行経費※

※運行経費とは、人件費、燃料費、車両修繕費、自動車税、保険料、一般管理費などの運行維持費であり、車両償却費などの初期導入費は含みませ

2) 収支率が基準に満たなかった場合

原則として、以下の場合を除き、基準に満たなかった運行計画素案による、今後の導入検討は行えません。

- 運行計画の再検討により、需要が見込める場合は、需要調査結果（利用しない理由、将来の利用意向等）、運行内容（時間・距離の見直しによる経費抑制等）を検証し、運行ルート案、運行計画素案を再検討し、導入を検討することができます。
⇒**STEP2 (1)・(2)**へ
- 検討対象エリアを広げるなど、導入検討地域の範囲を見直すことで、需要が見込める場合は、あらためて運行計画を作成して、導入を検討することができます。
⇒**STEP1**へ
- 実施時点の人口や年齢構成が、将来的に大きく変化したり、病院や大型商業施設が立地するなどの社会的要因により、需要が見込めることとなった場合は、あらためて運行計画を作成して、導入を検討することができます。
⇒**STEP1**へ

(4) 「運行計画書」の作成

市民

市

事業者

- 市は、市民（地域の方々）が作成した「運行計画素案」を基に「コミュニティバス等の運行計画書〔様式4〕」（以下、運行計画書）を作成します。
- 市は、「運行計画書」の内容を事業者に情報提供します。
- 事業者は、「運行計画書」の内容を確認し、自主運行の可否を判断します。
- 市民（地域の方々）は、停留所の設置に関し、沿線住民や施設等の理解を得ます。

判断(7) 関係機関との調整は整っているか？

- 運行にあたっての交通管理者（警察）、道路管理者、既存の公共交通事業者等との調整は整っていますか？
- 停留所の設置に関し、沿線住民や施設等の理解が得られていますか？

◆関係機関との調整（チェックポイント）

- 1) 道路幅員、道路形状、交通規制〔参考4を参照〕
 - 道路幅員、道路形状、交通規制に関して、交通管理者（警察）、道路管理者との調整を行い、運行に関する了解が得られていること。道路等の部分的な改良が必要な場合は、改良に対する見通しが立っていること。
- 2) 停留所の新設〔参考4を参照〕
 - 停留所の新設に関して、沿線住民や施設等の理解が得られていること。
- 3) その他（既存事業者との調整等）
 - 運行ルートなどが、既存の公共交通と重複する場合は、既存の公共交通事業者等との調整が図られていること。

(5) 法定協議会における協議

法定協議会

- 市が作成した「運行計画書」について、法定協議会に諮ります。
- 法定協議会では、関係者間の協議により運行計画を精査し、実証運行の実施を判断します。
〔検討体制については、P53を参照〕

判断(8) 協議の場で合意が得られたか？

- 法定協議会において、実証運行に対する承認が得られましたか？

◆協議の場による合意の確認（チェックポイント）

- 1) 法定協議会における承認
 - 関係者による実証運行の承認が得られていること。

ステップ3 実証運行（本格運行への移行・継続・終了）

（1）実証運行の準備

市民 市 事業者

- ・**市**は、ステップ2の「運行計画書」に沿って、実証運行を事業者に依頼、または事業者を選定します。なお、選定条件は、一般乗合旅客自動車運送事業許可（道路運送法第4条）を取得している、または取得見込みの事業者とします。
- ・**市民**（地域の方々）は、運行ダイヤを検討し、事業者に時刻表作成を依頼します。なお、運行ダイヤと併せて、既存公共交通との連携強化や高齢者・子育て層への配慮等、より利用しやすいサービスを検討することが望まれます。利用環境向上策は以下のとおりです。

【利用環境向上策の例】

ダイヤ 鉄道や路線バスと乗り継ぎしやすいダイヤ設定 等

停留所 ルート上の既存施設の活用を含めた、停留所へのベンチ・上屋や駐輪場の設置 等

車両 他と区別しやすい車両の色・利用者が気付きやすい目立つデザイン、乗降しやすい車両の導入、ベビーカー用補助ベルトの設置、駅や学校等の周辺施設にAEDがない場合の車両への設置検討 等

表示 停留所・時刻表の文字を大きくし、色数を抑えるなど、見やすく分かりやすい表示 等

- ・**事業者**は、原則として実証運行について、国土交通省に乗合許可（道路運送法第4条）を申請します。なお、申請から許可までの標準処理期間は、約2か月程度ですが、処理期間に不測の時間を要す場合には、別途市と対応の協議を行うこととします。また、実証運行を開始するにあたっての準備（車両の手配など）を行います。
- ・**市民**（地域の方々）が主体となって、実証運行前には地域に周知を図るために、チラシ配布やポスター掲載など利用促進に取り組んでください。
- ・なお、実証運行の準備においては、ステップ2の「運行計画書」に基づく各種調整が必要です。
- ・**市**は、関係者の調整を行い、既存停留所の利用や、駅前広場への進入等の調整を行います。

判断(9) 実証運行の事業計画認可が得られたか？

○実証運行実施のための道路運送法の事業許可が得られましたか？

◆事業計画認可の取得（チェックポイント）

1) 事業者による申請

実証運行のスケジュール、標準処理期間を踏まえた事業許可申請が行われていること。

2) 国土交通省による事業許可

事業許可を取得すること。

(2) 実証運行の実施

市民 市 事業者

- ・市、事業者は、実証運行（運行期間は1年間を基本とする）を実施します。
- ・市は、運行経費（補助については初期導入費用を含む）から運賃収入等を差し引いた額を、全額負担します。
- ・市民（地域の方々）が主体となって、実証運行中にも、チラシ配布、ポスター掲載などの利用促進や、広告収入や協賛金などによる収入増に取り組んでください。

(3) 実証運行中の調査・分析

市民 市 事業者

- ・事業者は日別、便別、停留所別の利用者数をカウントし、市・市民（地域の方々）に適宜報告します。
- ・市民（地域の方々）は、実証運行において、利用促進に向けた地域の取組の一環として、利用状況について調査を行い、データの確認とともに定期的な確認、協議を行ってください。
- ・市は、「利用状況に関するアンケート調査」を実施します。
- ・市民（地域の方々）は、調査実施に協力してください。
- ・市は、日別、便別、停留所別の利用傾向や、アンケート調査結果を分析します。

利用状況に関するアンケート調査の実施内容

1) 調査対象

実証運行中のコミュニティバス等の利用者など

2) 調査方法

運行車内での直接配布や運行車両に配架して、アンケート回答を返信してもらいます。

3) 調査項目および調査結果の確認内容

実証運行内容を示して利用状況を質問します。主な質問項目、回答結果の確認内容は以下のとおりです。

- ①個人属性（性別、年齢等）：利用者層を把握します。
- ②実証運行の認知度：PR等の利用促進に役立てます。
- ③実証運行の利用状況（利用回数、目的地等）：利用状況を把握します。
- ④実証運行前の移動実態（交通手段、外出頻度等の変化）：交通手段の変化より、既存の公共交通への影響を確認します。外出頻度の変化より、地域活性化への貢献を確認します。
- ⑤実証運行内容の改善点：実証運行の改善点を把握します。
- ⑥本格運行時の利用意向：本格運行時に見込まれる需要を把握します。

[アンケート調査票の例については、参考3を参照]

(4) 法定協議会における協議

市民

市

事業者

法定協議会

- 市は、実証運行の前半6か月の利用状況や収支実績を市民（地域の方々）に報告します。

収支率が本格運行の基準を満たしていない場合は、

- 市は、実証運行の継続（期間延長・改善運行）によって、基準達成が見込める場合は、市民（地域の方々）に継続の意思を確認します。
- 市民（地域の方々）は、継続の意思がある場合は、運行ルート上の全ての自治会に改善等の趣旨を十分に説明した上で、「コミュニティバス等の改善計画案〔様式3〕」を作成し、市に提出してください。なお、実証運行期間は、延長含めて最大3年以内とします。
- 市は、申請書を受理し、内容を確認した上で、市民（地域の方々）が作成した改善計画案を基に「コミュニティバス等の改善計画書〔様式4〕」（以下、改善計画書）を作成します。
- 市は、実証運行の検証結果と、上記で実証運行の継続が申請された場合は「改善計画書」を法定協議会に諮ります。
- 法定協議会は、関係者間の協議により実証運行結果などを精査して、本格運行の実施、実証運行の継続・終了に関して、収支率の基準と利用推移・利用促進活動等を踏まえて総合的に判断します。
- 市は、協議の結果を市民（地域の方々）に報告します。
- 事業者は、法定協議会の判断結果を基に、本格運行の準備や、実証運行継続の準備を行います。また、実証運行を見直す場合や、終了する場合は、国土交通省に、運行変更・運行廃止の申請を行います。

判断(10) 協議の場による合意が得られたか？

- 法定協議会において、本格運行に対する承認が得られましたか？

◆協議の場による合意の確認（チェックポイント）

1) 法定協議会における承認

- 関係者による本格運行の承認が得られていること。

◆収支実績の確認（チェックポイント）

- 1) 実証運行の利用者からの運賃収入、運行経費の実績に基づく収支率の確認
 - 収支率の基準
40%以上であること。
- 2) 収支率が基準に満たなかった場合
 - 地域組織に継続の意思がない場合は、実証運行を終了します。
 - 地域組織に継続の意思があり、実証運行の延長によって、基準達成が見込める場合は、延長・改善等を検討して、法定協議会の承認を得ます。

＜延長判断の視点＞ 以下により収支率達成が見込める場合

- ①利用の伸び
 - ・徐々に利用が伸びており、期間を延長することで、収支率向上が見込める
- ②地域の利用促進活動
 - ・周知・啓発等の地域の利用促進活動により、収支率向上が見込める
- ③実証運行の運行改善の検討
 - ・昼間の時間帯に利用が集中している場合に、朝晩の便をなくして人件費を抑える等、運行経費を削減することで、収支率向上が見込める
 - ・アンケート調査から得られたニーズが高い目的地を経由するルートに変更する等、利用者数・運賃収入を増やすことで、収支率向上が見込める 等

なお、実証運行期間は、延長含めて最大3年以内とします。

- 地域組織に継続の意思があるが、継続による基準達成が見込めない場合は、実証運行を終了します。
基準に満たなかった運行計画は、原則として、以下の場合を除き、今後の導入検討は行えません。

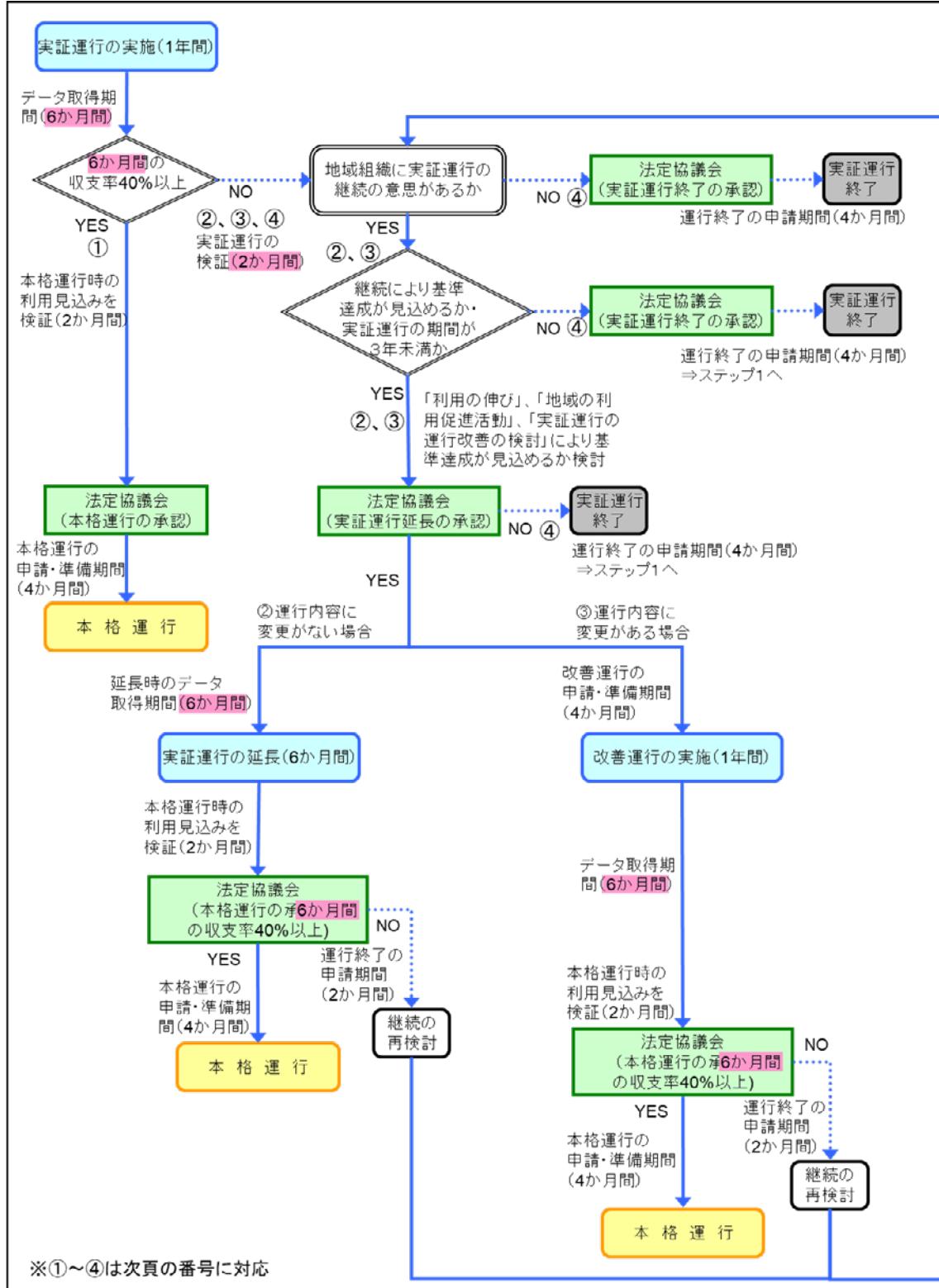
※検討対象エリアを広げるなど、導入検討地域の範囲を見直すことで、需要が見込める場合は、あらためて運行計画を作成して、導入を検討することができます。

⇒**STEP1**へ

※実施時点の人口や年齢構成が、将来的に大きく変化したり、病院や大型商業施設が立地するなどの社会的要因により、需要が見込めることとなった場合は、あらためて運行計画を作成して、導入を検討することができます。

⇒**STEP1**へ

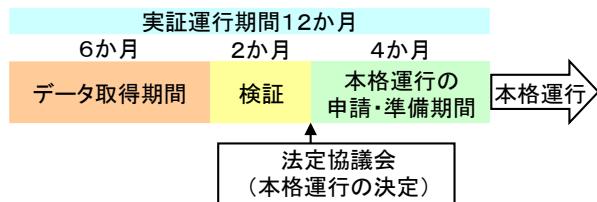
実証運行実施から本格運行までの流れ1



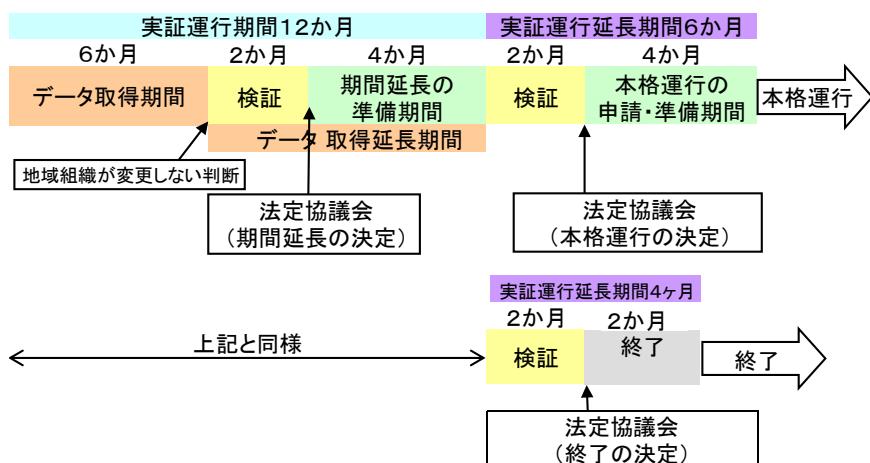
※データ取得期間を除き、上記フロー内の期間（検討、検証、申請・準備期間等）は、目安となる期間を記載しています。

実証運行実施から本格運行までの流れ2

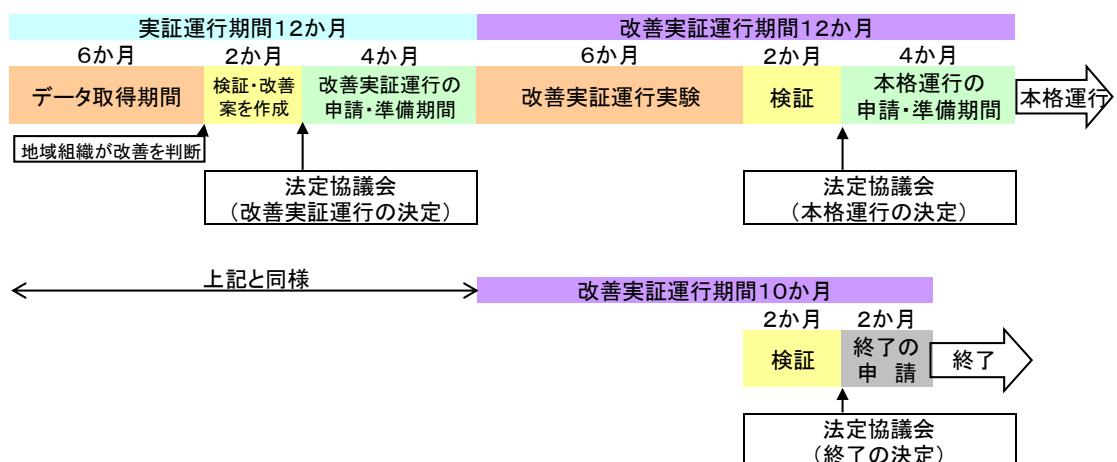
① 本格運行（収支率40%を満たす場合）



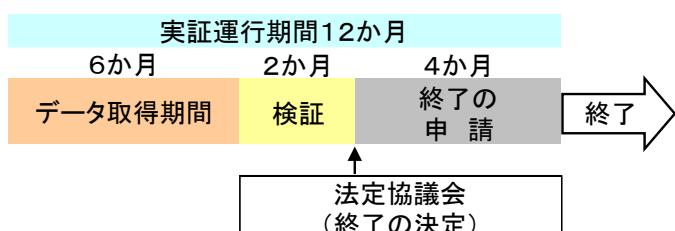
② 運行内容を変更せずに実証運行を継続（実証運行延長により収支率をクリアできる見込みがある場合）



③ 運行内容を変更して実証運行を継続（運行内容の変更により収支率をクリアできる見込みがある場合）



④ 実証運行の終了（地域に継続の意思がない、又は法定協議会の承認が得られない場合）



※データ取得期間を除き、上記チャート内の期間（検証、改善案の作成、申請・準備期間等）は、目安となる期間を記載しています。

(5) 本格運行の準備

市民

市

事業者

- 市は、本格運行を事業者に依頼、または事業者を選定します。なお、選定条件は、一般乗合旅客自動車運送事業許可（道路運送法第4条）を取得している、または取得見込みの事業者とします。
- 事業者は、本格運行について、国土交通省に乗合許可（道路運送法第4条）を申請します。なお、申請から許可までの標準処理期間は、約2か月程度です。
- 市民（地域の方々）が主体となり、本格運行時の利用促進に向け、地域に周知を図るため、チラシ配布、ポスター掲載などに取り組んでください。
- 本格運行の準備においては、ステップ2の「運行計画」に基づく各種調整が必要です。
- 市民（地域の方々）は、停留所の設置に関して、沿線住民などに再度、説明を行い、あらかじめ了承を得るなど停留所等の位置を調整してください。
- 市は、関係者と、既存停留所の利用や、駅前広場への進入等の調整を行います。

判断(11) 本格運行の事業計画認可が得られたか？

○本格運行実施のための道路運送法の事業許可が得られましたか？

◆事業計画認可の取得（チェックポイント）

- 1) 事業者による申請
 - 本格運行のスケジュール、標準処理期間を踏まえた事業許可申請が行われていること。
- 2) 国土交通省による事業許可
 - 事業許可を取得すること。

ステップ4 本格運行（継続・改善・廃止）

（1）本格運行の実施

市

事業者

- 事業者による本格運行を実施します。
- 市は運行経費から運賃収入等を差し引いた額を、全額負担します。

（2）運行継続に向けたサポート（調査・分析）

市民

市

事業者

- 市民（地域の方々）は、本格運行において、利用促進に向けた地域の取組の一環として、利用状況について調査を行い、データの確認とともに定期的な確認、協議を行ってください。
- 事業者は日別、便別、停留所別利用者数をカウントし、市・市民（地域の方々）に適宜報告します。

収支率が前年より低下している場合は、

- 市は、日別、便別、停留所別の利用傾向を分析します。
- 市は、「利用状況に関するアンケート調査」を実施します。
- 市民（地域の方々）は、調査実施に協力してください。

利用状況に関するアンケート調査の実施内容

1) 調査対象

本格運行中のコミュニティバス等の利用者、本格運行ルートの沿線住民（住民基本台帳から、運行ルートの概ね 300m 以内に該当する町字より無作為に抽出します）など。

2) 調査方法

運行車内での直接配布や運行車両への配架、沿線住民へ配布して、アンケート回答を返信してもらいます。

3) 調査項目および調査結果の確認内容

本格運行内容を示して利用状況を質問します。主な質問項目、回答結果の確認内容は以下のとおりです。

- 個人属性（性別、年齢等）：利用者層を把握します。
- 本格運行の認知度：PR 等の利用促進に役立てます。
- 本格運行の利用状況（利用回数、目的地等）：利用状況を把握します。
- 普段の移動実態（交通手段、外出頻度等）：普段の交通手段や外出頻度より、今後の利用可能性を確認します。
- 今後の運行改善点：今後の改善点を把握します。
- 今後の利用意向：今後、見込まれる需要を把握します。

[アンケート調査票の例については、参考3を参照]

判断(12) 利用促進等継続的な取組があるか?

○運行継続のための利用促進等の継続的な取組が行われていますか?

◆継続的取組（チェックポイント）

1) 利用促進等継続的な取組があるか?

- 市民（地域の方々）の主体性の維持、地域組織の継続、利用促進の活動などが行われていること。

（3）法定協議会における協議

市民	市	事業者	法定協議会
----	---	-----	-------

- ・市は、本格運行の利用状況や収支実績を市民（地域の方々）に報告します。

市民（地域の方々）に、運行改善の意思がある場合は、

- ・市民（地域の方々）は、運行改善を検討します。[検討方法は、P. 31～51を参照]
- ・市は、本格運行の検証結果と、上記で本格運行の改善が申請された場合は、「改善計画書」を法定協議会に諮ります。
- ・法定協議会は、収支実績や改善計画書を基に、本格運行の継続・廃止、改善運行の実施について、収支率の基準と利用推移・利用促進活動等を踏まえて総合的に判断します。
- ・市は、協議の結果を市民（地域の方々）に報告します。
- ・事業者は、法定協議会の判断結果を基に、本格運行の廃止、改善運行の実施について、国土交通省に申請を行います。

判断(13) 協議の場による合意が得られたか?

○法定協議会において、本格運行継続に対する承認が得られましたか?

◆本格運行継続・改善・廃止の判断（チェックポイント）

- 本格運行開始後、2年間のうち、いずれか1年の収支率が40%以上であること。

⇒運行継続

- 本格運行開始後、2年間連続して、収支率が40%を下回っている。

⇒運行廃止

- 運行継続の基準は満たしているが、地域に運行改善の意思がある。

⇒運行改善

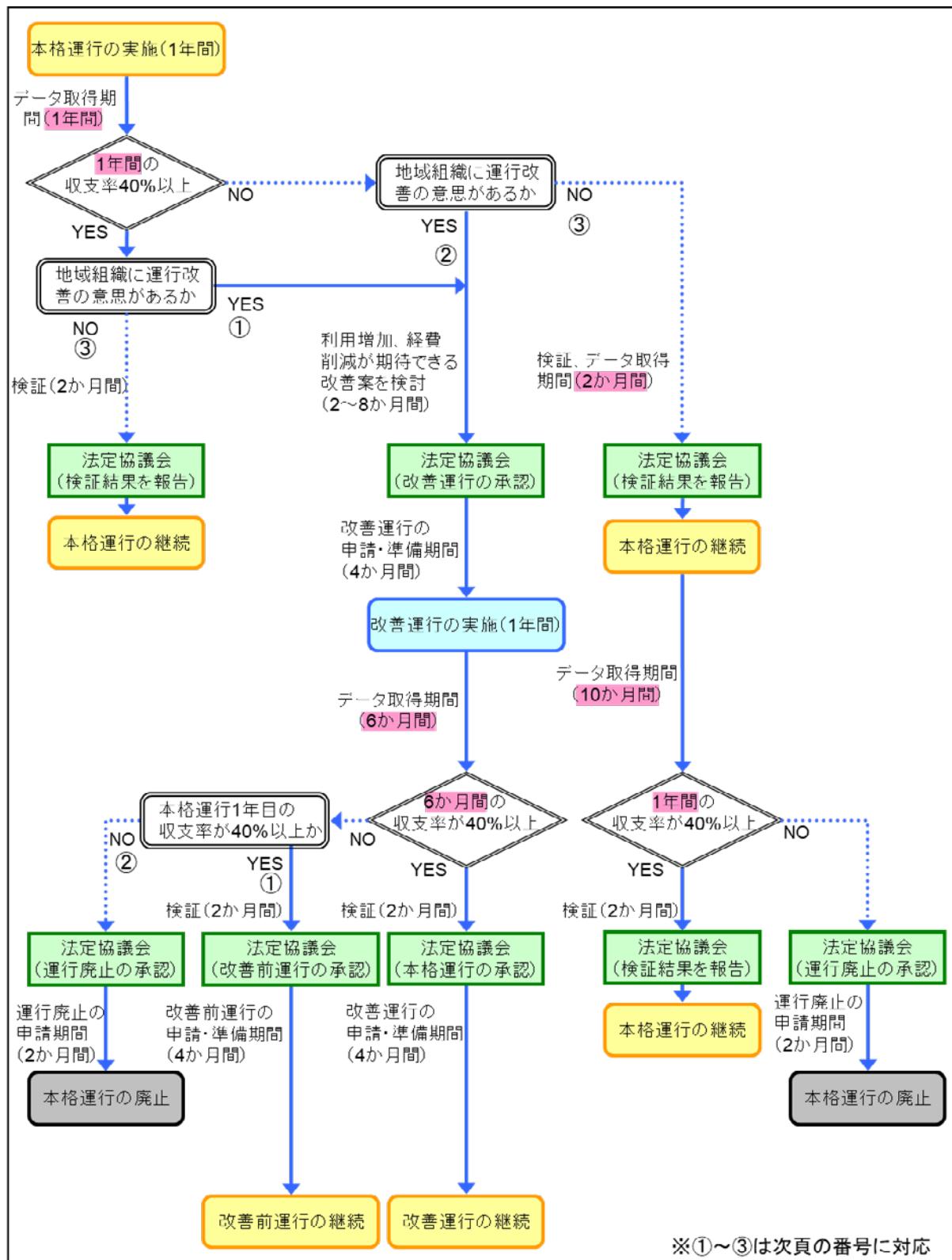
- 本格運行を廃止した場合

原則として、以下の場合を除き、本格運行を一旦廃止した地域では、今後の導入検討は行えません。

※検討対象エリアを広げるなど、導入検討地域の範囲を見直すことで、需要が見込める場合は、あらためて運行計画を作成して、導入を検討することができます。

※また、廃止時点の人口や年齢構成が、将来的に大きく変化したり、病院や大型商業施設が立地するなどの社会的要因により、需要が見込めたこととなった場合は、あらためて運行計画を作成して、導入を検討することができます。

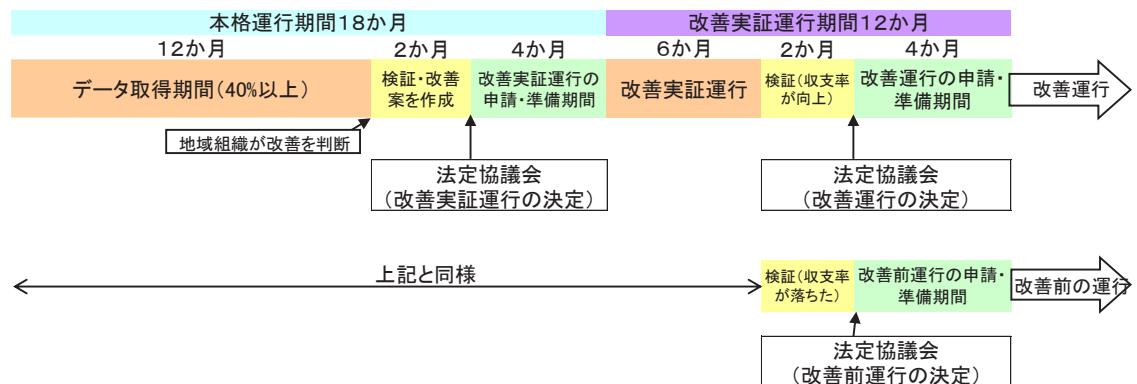
本格運行開始から継続・改善・廃止までの流れ1



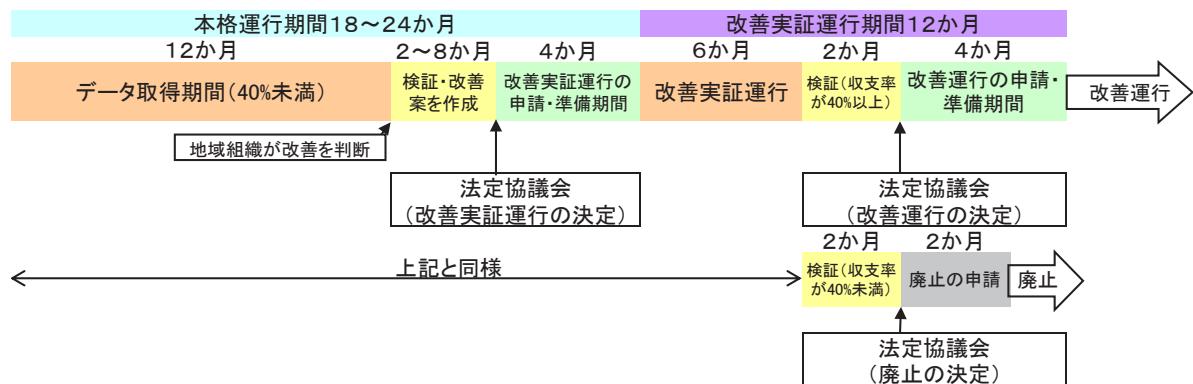
※データ取得期間を除き、上記フロー内の期間（検証、改善案の検討、申請・準備期間等）は、目安となる期間を記載しています。

本格運行開始から継続・改善・廃止までの流れ2

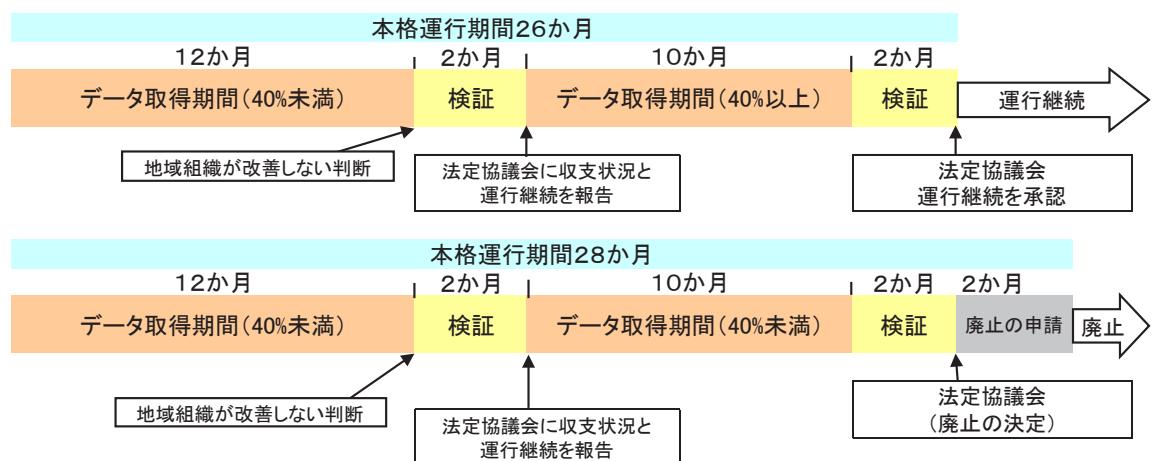
① 運行内容を変更して実証運行を実施（収支率40%を満たしているが変更する場合）



② 運行内容を改善して実証運行を実施（1年間の収支率が40%に満たないため変更して実証運行を行う場合）



③ 運行内容を改善せずに本格運行を継続（1年間の収支率が40%に満たないが、そのまま運行を継続する場合）



※データ取得期間を除き、上記チャート内の期間（検証、改善案の作成、申請・準備期間等）は、目安となる期間を記載しています。

(4) 本格運行後の利用促進

市民

市

事業者

- ・**市民**（地域の方々）、**市**、**事業者**は、本格運行後の利用促進に取り組んでください。

利用促進方法の例

1) **市民**（地域の方々）が主体の取組

- ・沿線住民へのチラシ配布、沿線主要施設へのポスター掲載
- ・町内、家族への利用の呼びかけ
- ・地元企業への協賛金の呼びかけ

2) **市**が主体の取組

- ・モビリティ・マネジメントの推進（市民、企業、児童を対象とした啓発活動）
- ・コミュニティバスと路線バス・鉄道との乗り継ぎ情報案内の充実
- ・バス走行環境の改善

3) **事業者**が主体の取組

- ・日別、便別、停留所別の利用者数のカウント、市・市民（地域の方々）への報告
- ・バス走行環境の改善箇所について、市への要望

- ・なお、本格運行後、**市民**（地域の方々）が、利用者からの運賃収入のほか、以下のような収入増の取組を実施することで、更なる運行継続の実現につながります。

【取組例】

広 告 掲 載 車内や、地域組織が作成する運行案内への広告掲載、
車体にラッピングの広告掲載

協賛金・サポーター制度 地元企業や病院等からの協賛金、
地域サポーター制度（年間登録による割引等）

ネーミングライツ 企業等にバス停の命名権を与える代わりに対価を得る

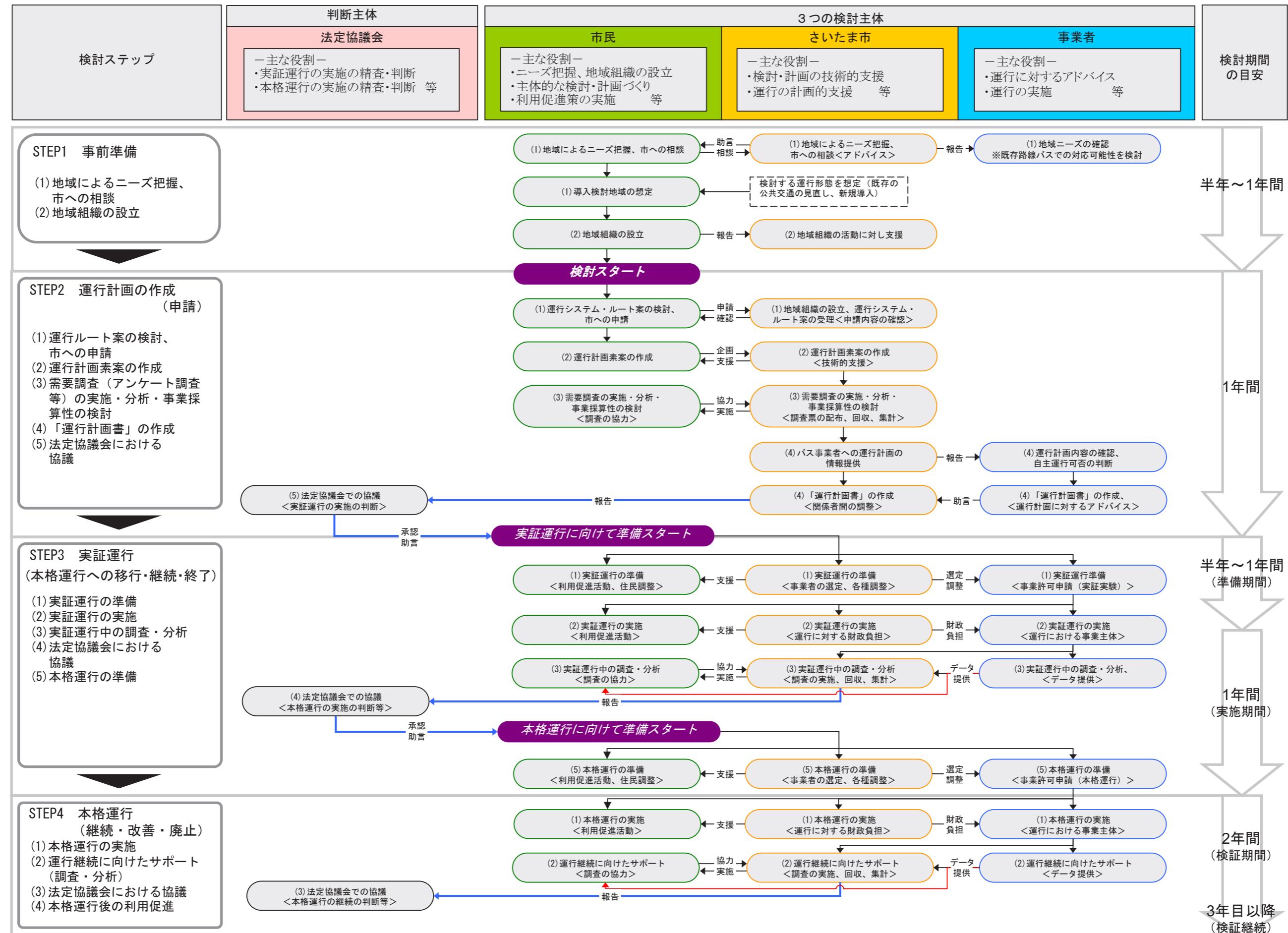
クラウドファンディング 地域内外の個人を含む支援金

利用者優遇 商店等と連携した利用者優遇制度

協力者の表彰 運行に協力した市民等の表彰を行う

[収入増の取組（例）については、参考5を参照]

(3) コミュニティバス等の新規導入に向けた検討の全体フロー図



新規導入

4 ガイドライン策定前に導入されたコミュニティバスの運行改善に関する検討の流れとポイント

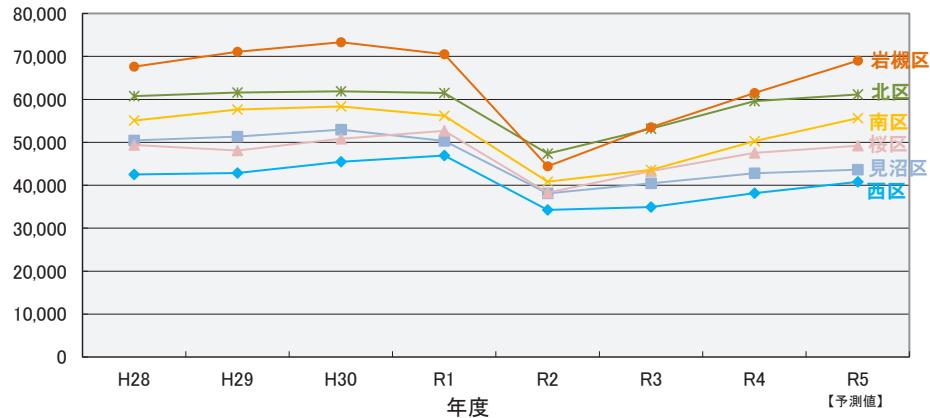
(1) これまでの運行状況と今後の検討の考え方

ガイドライン策定以前から運行しているコミュニティバスは、平成15年に、西区、見沼区、桜区、南区で導入し、その後、平成17年に北区、平成19年に岩槻区で導入されて、現在、6区の市街化区域を中心に、区役所、公共施設、病院、駅など市民生活に密着した路線として運行しています。これらの6路線は、運行が開始されてから着々と利用が伸びていますが、収支実績は、依然として厳しい状況が続いているため、地域のほかに、市も主体となって、運行改善を検討し、収支率向上を図っていく必要があります。

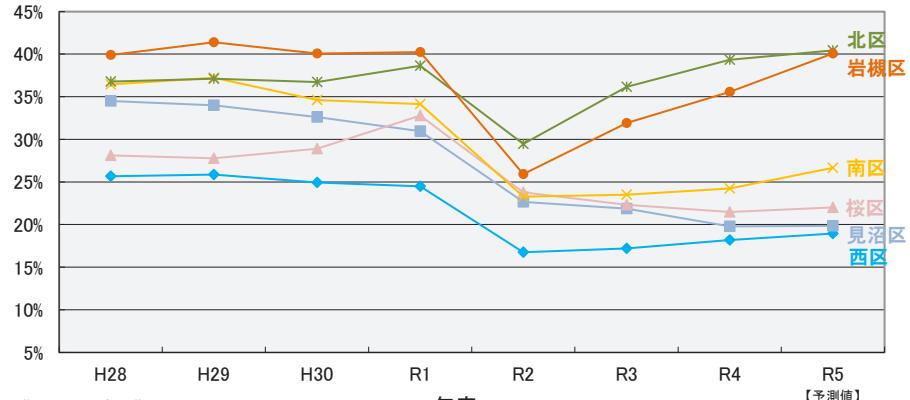
運行改善にあたっては、利用者や沿線地域への情報提供による利用状況等の共有、市民（地域の方々）・市・事業者との検討体制づくり等が必要になります。その後、地域ニーズに応える改善計画の検討、実証運行の実施を経て、収支率向上を図ります。このように目標とする収支率40%以上を目指して、運行改善等による利用促進を継続していきます。

なお、本章の内容はコミュニティバス等ガイドライン策定以前に導入されたコミュニティバス等の運行改善に関するものである。

○コミュニティバスの年間利用者数(人／年)



○コミュニティバスの収支率(運賃収入／運行経費※)



※運行経費には車両償却費等は含まれていません。

(2) 検討の流れの概要

ガイドライン策定前に導入されたコミュニティバスの運行改善※の検討は、以下の4つのステップを基本的な流れとします。それぞれの検討ステップのポイントは次頁以降で詳しく説明します。

■ 基本的な流れと検討内容

基本的な流れ	役割分担		
	市民	市	事業者
ステップ1 事前準備 (1) 運行・収支状況の把握・評価 (2) 地域（市）によるニーズ把握、市（地域）への相談 (3) 地域組織の設立	<ul style="list-style-type: none"> ・地域のニーズ把握 ・検討の発議 ・運行ルート見直しの場合は、改善検討地域の設定、条件整理 ・地域組織の立ち上げ 	<ul style="list-style-type: none"> ・検討の発議 ・地域のニーズ把握 ・運行ルート見直しの場合は、改善検討地域の設定、条件整理 ・市民（地域の方々）の検討発議を受け、適宜アドバイス ・地域のニーズを事業者に報告 	<ul style="list-style-type: none"> ・市から報告された地域のニーズを確認
ステップ2 改善計画の作成（申請） (1) 改善案の検討、市への申請 (2) 改善計画素案の作成 (3) 需要調査（アンケート調査等）の実施・分析・事業採算性の検討 (4) 「改善計画書」の作成 (5) 法定協議会における協議	<ul style="list-style-type: none"> ・改善案の作成 ・運行ルート見直しの場合は、道路状況などを確認 ・運行ルート上の自治会の合意形成 ・改善案および検討体制（ステップ1）を市へ申請 ・改善案を基に、改善計画素案を作成 ・需要調査への協力 	<ul style="list-style-type: none"> ・改善案の作成 ・申請された改善案および地域組織の体制の受理、審査 ・運行ルート見直しの場合は、道路状況確認に対する技術的支援 ・改善計画素案作成に対する技術的支援 ・需要調査の実施・分析 ・収支を試算し、確認 ・改善計画内容を事業者に情報提供 ・「改善計画書」の作成 	<ul style="list-style-type: none"> ・「改善計画書」作成に対する支援 ・改善計画内容を確認し、自主運行の可否を判断
ステップ3 実証運行（本格運行への移行・終了） (1) 実証運行の準備 (2) 実証運行の実施 (3) 実証運行中の調査・分析 (4) 法定協議会における協議 (5) 本格運行の準備	<ul style="list-style-type: none"> ・実証運行の周知 ・実証運行中の調査への協力 ・利用状況の確認・協議 ・利用促進の取組 	<ul style="list-style-type: none"> ・「改善計画書」に沿い、実証運行を事業者に依頼または選定 ・関係者との調整 ・実証運行の実施 ・実証運行中の調査・分析 ・実証運行の収支実績を確認 ・本格運行を事業者に依頼または選定、関係者との調整 	<ul style="list-style-type: none"> ・実証運行の事業計画の認可申請 ・実証運行の実施 ・利用者数等を適宜市に報告 ・本格運行の事業計画の認可申請
ステップ4 本格運行（継続・取消） (1) 本格運行の実施 (2) 運行継続に向けたサポート（調査・分析） (3) 法定協議会における協議 (4) 本格運行後の利用促進	<ul style="list-style-type: none"> ・本格運行の周知 ・利用状況の確認、協議 ・利用促進の取組を継続 	<ul style="list-style-type: none"> ・本格運行中の利用状況、収支実績を確認 ・利用促進の取組を継続支援 	<ul style="list-style-type: none"> ・本格運行の実施 ・利用者数等を適宜市に報告 ・利用促進の取組を継続支援

法定協議会

実証運行や本格運行の実施の可否についての精査・判断を行います。

※運行改善：平成23年のガイドライン策定以前から運行しているコミュニティバス6路線（西区、見沼区、南区、桜区、北区、岩槻区）において運行改善を検討するものです。

(3) ガイドライン策定前に導入されたコミュニティバスの運行改善に関する検討の流れとポイント

検討のステップごとに、検討する内容、検討主体、判断とチェックポイントを整理します。検討主体は、**市民**（地域の方々）、**市**、**事業者**、**法定協議会**の関係性が分かるように表示しています。

なお、それぞれの検討主体が、チェックポイントの確認、判断を行うことになります。

ステップ1 事前準備

(1) 運行・収支状況の把握・評価

市民 **市** **事業者**

- ・**事業者**は日別、便別利用者数をカウントし、市に適宜報告します。
- ・**市**は、日別、便別の利用傾向を分析します。また、運賃収入と運行経費から収支率を確認し、運行改善の必要性を確認します。
- ・**市**は、運行の利用状況や収支実績を、市民（地域の方々）に適宜公表します。
- ・**市民**（地域の方々）は、運行の利用状況や収支実績を確認してください。

判断(1) 運行改善検討の要件を満たすか？

○利用状況、収支状況から、運行改善の必要性がありますか？

◆運行改善検討の判断（チェックポイント）

収支率が、前年度より低い。または、利用者数が、前年度より低い。

⇒運行改善の検討

収支率が、前年度より高い。

⇒利用状況・収支状況の把握・評価を継続

改善運行の検討メニュー例

以下の検討によって、利用者数（運賃収入）の増加や、運行経費の削減を図ることができます。なお、現状の運行ルート上の停留所移設や、運行頻度の変更がないダイヤ調整など、運行内容が大きく変わらない軽微な変更、もしくは道路規制への対応等、緊急性の高い変更が必要な場合は、本ガイドラインの検討ステップを経ずに、市や事業者、区の自治会連合会等の関係者と調整して、実施してください。

- 運行ルートの見直し：ニーズのある居住地、目的施設などを経由することで利用者数の増加が見込めます。
- 運行頻度の見直し：需要に応じて運行頻度を見直すことで、利用者数の増加、または、運行経費の削減が見込めます。
- 運行時間帯の見直し：既存公共交通との乗り継ぎダイヤ調整、利用が少ない時間帯の運行を見直すことで、利用者数の増加、または、運行経費の削減が見込めます。
- 運行日（休日運行含む）の見直し：運行日を見直すことで、利用者数の増加、または、運行経費の削減が見込めます。
- 運行システムの見直し：需要に応じた運行システムに変更することで、利用者数の増加、または、運行経費の削減が見込めます。

(2) 地域(市)によるニーズ把握、市(地域)への相談

市民

市

事業者

- ・**市民** (地域の方々)、または、**市**は、現在の運行の利用状況や、地域ニーズ、既存の公共交通の運行状況 (バス路線マップ等で確認できます。) を把握した上で、申請に向けた取組を進めてください。
- ・**市民** (地域の方々) が検討する場合は、正式な組織を立ち上げる前に、改善検討地域の要件 (運行ルートの見直しの場合)、地域組織の要件、検討の進め方について、市に相談しましょう。
- ・**市**が検討する場合は、検討の進め方について、当該区の自治会連合会に相談します。
- ・**市**は、市民 (地域の方々) からの相談を受け、適宜、アドバイスを行います。他の地域組織の取組状況を紹介する等、**市民** (地域の方々) の地域組織立ち上げや、自らアンケート等で地域ニーズを把握する支援を行います。
- ・**市**は、地域からのニーズを事業者に情報提供します。
- ・**事業者**は、市から報告された地域のニーズを確認します。

運行ルートの見直しの場合は、

- ・**市民** (地域の方々)、または、**市**は、改善検討地域が、以下の要件に合致する地域であるかどうか確認してください。

判断(2) 運行ルート見直しの場合、改善検討地域の要件を満たすか？

- コンセプトに合致する地域ですか？ (交通条件や、地域の用途、人口密度などコミュニティバス等の運行が適する地域ですか？)

◆改善検討地域の要件 (チェックポイント)

- 1) 検討対象地域 [P4 を参照]
 - 交通空白地区・交通不便地区であること
 - 市街化調整区域内の既成市街地であること
- 2) アクセス施設
 - 生活関連施設への直接アクセス (駅、病院、商店街、金融機関、区役所など) または、
 - 生活関連施設への間接アクセス (生活関連施設へアクセスしている、路線バスやコミュニティバス等の停留所)

(3) 地域組織の設立

市民

市

- ・**市民**（地域の方々）が検討する場合は、改善に向けた取組を行っていくための地域組織を設立してください。組織の構成員は5人以上とし、代表者を1名選任してください。なお、利用者視点の検討が重要であることから、検討地域にお住まいの方を構成員に含めてください。

※市が検討する場合は、地域組織を設立する必要はありません。

- ・**市民**（地域の方々）は、地域組織を設立したことを、市、当該自治会及び区の自治会連合会等に報告してください。設立後は、「地域組織の規約（例）[参考2]」を参考に、地域組織の活動内容を取り決めます。
- ・**市**は、地域組織の活動に対し支援します。支援内容は以下のとおりです。

市の支援内容

- ・地域組織の検討会への参加、技術的助言
- ・事業者等の関係者との調整
- ・検討に必要な関連情報の提供
- ・需要調査の実施、回収、集計、分析 など

判断(3) 市民発議の場合、地域組織は要件を満たすか？

○地域組織が形成されていますか？

地域組織の要件（チェックポイント）

1) 地域組織の規模等

- 地域の自治会との連携がとれ、構成員は5人以上とし、代表者*を1名選任すること。
※設立した地域組織の代表者は、活動の連絡窓口として、選任されるものであり、本格運行後も、その役割を継続することとなります。
- 地域組織の構成員には、検討地域にお住まいの方を含むこと。
- 地域組織の設立を市、当該自治会及び区の自治会連合会等に報告すること。

ステップ2 改善計画の作成（申請）

（1）改善案の検討、市への申請

市民

市

- ・**市民**（地域の方々）、または、**市**は、現状の利用状況、収支状況から、現状の運行課題を把握して、どのような改善運行が必要か検討してください。また、検討を進めていく際は、以下の留意点を踏まえた上で、改善運行の内容を想定してください。

改善運行を検討する上での留意点

改善運行を検討する上では、以下について、留意する必要があります。

- 運行ルートの見直し：新たな運行区間の運行地域の導入要件・道路の運行要件、見直し後の運行経費・運賃収入の見込み
- 運行頻度の見直し：見直し後の運行経費・運賃収入の見込み
- 運行時間帯の見直し：時間帯別の利用実績、乗り継ぎニーズが高い公共交通の運行ダイヤ、見直し後の運行経費・運賃収入の見込み。
- 運行曜日（休日運行含む）の見直し：曜日別の利用実績、ニーズが高い目的施設の営業日、見直し後の運行経費・運賃収入の見込み。
- 運行システムの見直し：1運行当りの最大利用実績、車両定員数、車両更新時期、見直し後の運行経費・運賃収入の見込み。
- 改善運行の組合せについて：運行ルートを延伸する場合、減便して運行経費の増加を抑えることができます。また、運行頻度を増加する場合、運行ルートを短縮して運行経費の増加を抑えることができます。このように、改善運行を組み合わせることで、収支率の向上を図ることができます。

運行ルートの見直しの場合は、

- ・**市民**（地域の方々）、または、**市**が主体となり、地域のニーズや要望をとりまとめて、希望する運行ルートの変更を検討してください。運行ルートを変更する際には、コミュニティバス等のコンセプトに沿った路線 [P2 を参照] にしてください。また、運行ルートを考える際は、道路幅員や回転場の有無など、走行環境を確認してください。現地確認を実施して、交通規制状況も含めて確認してください
- ・**市民**（地域の方々）は、関係地区の合意形成を図った上で、「コミュニティバス等の改善に関する検討申請書 [様式 1]」（以下、検討申請書）及び「コミュニティバス等の改善に関する同意書 [様式 2]」（以下、同意書）及び「地域組織の規約」を作成して、市に申請してください。
- ・または、**市**は、関係地区の合意形成を図った上で、「同意書」を作成します。
- ・なお、運行ルートの見直しの場合は、運行ルートの見直し及び廃止区間の全ての自治会の同意を得たうえで「検討申請書」、「同意書」を作成することが必要となります。
- ・**市**は、申請書を受理し、内容を組織の要件（ステップ1）に照らし合わせて確認します。

運行ルートの見直しの場合は、

- 市は、申請書の運行ルートについて、運行地域の導入要件、道路の運行要件を確認します。

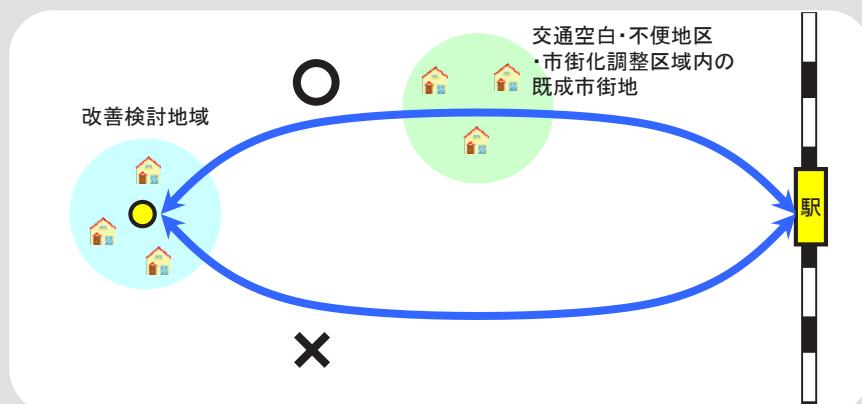
判断(4) 運行ルートの見直しの場合、変更後の運行ルートはコンセプトに合致するか？

- 運行地域、路線バスとの関係、アクセス施設など、コンセプトに合致するルートですか？

◆運行ルートの導入要件（チェックポイント）

1) 運行地域

- 可能な限り交通空白・不便地区・市街化調整区域の既成市街地を経由すること。



2) 路線バスとの関係

- 路線バス網を補完するルート設定であること（競合しないこと）。

3) アクセス施設

- 生活関連施設への直接アクセス（駅、病院、商店街、金融機関、区役所など）。
または、
- 生活関連施設への間接アクセス（生活関連施設へアクセスしている、路線バスやコミュニティバス等の停留所）。

4) 転回場所の有無

- 路線の起終点において車両が転回できる場所が確保できること。
- // のいずれかに運転手が使用できるトイレがあること。

判断(5) 運行ルート見直しの場合、新たな運行区間の道路は運行要件を満たすか？

- コミュニティバス等が運行できる道路要件を満たしていますか？（車両制限令による幅員や道路交通法による交通規制などに注意してください。）

◆道路の運行要件（チェックポイント）

1) 道路幅員

- 必要な道路幅員が確保されているか。[参考4を参照]

2) 道路形状

- 勾配、隅切り、見通し等が適しているか。

※注意事項

道路の運行要件は、現地調査や実車走行を通じて交通管理者（警察）、道路管理者と協議、調整が必要となります。

運行ルートの見直しの際に、廃止区間が発生した場合は、

- ・市は、申請書の運行ルートの廃止区間について、運行地域の状況を確認します。

判断(6) 運行ルートの見直しの際に、廃止区間が発生した場合、あらたな問題が発生しないか？

- 廃止区間の停留所の利用は少ないですか？
- 廃止区間の地域ニーズに応えた運行改善・利用増加の可能性はありませんか？
- 廃止区間の自治会の合意形成が図られていますか？

(2) 改善計画素案の作成

市民

市

- ・**市民**（地域の方々）、または、**市**は、地域のニーズや要望をとりまとめて、運行ルート、運賃、運行頻度、時間帯など、現状の運行の変更内容を含む「コミュニティバス等の改善計画素案〔様式3〕」（以下、改善計画素案）を作成し、市に提出してください。
- ・**市**は、「改善計画素案」の作成、または、作成における技術的な支援を行います。

判断(7) サービス方針に合致する改善計画素案であるか？

○運賃体系、運行頻度、時間帯などサービス方針に合致する改善計画素案になっていますか？

◆サービス方針（チェックポイント）

1) 運賃体系（割引制度）

- コミュニティバスは、路線バスと同様の対キロ区間制を基本とします。
 - 乗合タクシーは、定額制を基本とします。（運行計画により設定）
- 子供（小学生）については、大人運賃の半額（10円未満切り上げ）。
障害者、乳児等については、割引運賃を適用。

2) 運行頻度

- 運行間隔は1時間に1本程度を基本とします。
- [毎時間同じ時刻（毎時同分）に発着する「ラウンドダイヤ」が覚えやすくて便利です。]

3) 時間帯

- 7時台～18時台までの運行を基本とします。

4) 運行日

- 平日運行を基本とします。
- [休日については、沿線の主要施設等への交通ニーズを調査して、需要が見込める場合に検討します。]

5) 運行システム

- コミュニティバス、または乗合タクシーなどとします。
- [地域ニーズや道路状況、車両定員数などを考慮して、運行計画により設定します。]

(3) 需要調査（アンケート調査等）の実施・分析・事業採算性の検討

市民

市

- 市は、運行ルート案の沿線住民や検討主体の地域組織がある自治会住民への「利用意向に関するアンケート調査」を実施し、調査結果を基に収入を試算します。収入を試算する際、「利用意向に関するアンケート調査」の利用意向の人数は、あくまで意向のため、実際の利用との差を事例等により補正します。また、「改善計画素案」を基に運行経費を試算し、これらの試算した収入と運行経費から、収支率が、実証運行の実施要件を満たしているかを確認します。
- 市民（地域の方々）は、市が行うアンケート調査や聞き取り調査に協力してください。また、自治会経由でのアンケートの配布・回収は、回収率を高めるとともに、沿線住民への周知にもつながるため、自治会協力の元での調査実施が望されます。

利用意向に関するアンケート調査の実施内容

1) 調査対象

運行ルート案の沿線住民とします（住民基本台帳から、運行ルート案の概ね300m以内に該当する町字より無作為に抽出します）。

2) 調査方法

対象者に調査票を郵送配布して、アンケート回答を返信していただきます。

3) 調査項目および調査結果の確認内容

改善計画素案を示して、利用意向を質問します。主な質問項目、回答結果の確認内容は以下のとおりです。

- ①個人属性（性別、年齢等）：利用者層を把握します。
- ②実証運行の利用意向：実証運行時に見込まれる需要を把握します。
- ③日常の移動実態：既存の公共交通への影響を確認します。

[アンケート調査票の例については、参考3を参照]

判断(8) 試算した収支率は実施要件を満たすか？

○試算した収支率は、実証運行の実施要件を満たしていますか？

◆試算収支の確認（チェックポイント）

1) 需要調査から想定される運賃収入、運行経費の試算に基づく収支率の確認

収支率の基準

収支率が前年度以上であること。

＜参考＞ 収支率とは？

収支率＝運賃収入／運行経費*

*運行経費とは、人件費、燃料費、車両修繕費、自動車税、保険料、一般管理費などの運行維持費であり、車両償却費などの初期導入費は含みません。

2) 収支率が基準に満たなかった場合

原則として、以下の場合を除き、基準に満たなかった改善計画素案は、今後の導入検討は行えません。

- 改善計画の再検討により、需要が見込める場合は、需要調査結果（利用しない理由、将来の利用意向等）、運行内容（時間・距離の見直しによる経費抑制等）を検証し、運行ルート案、改善計画素案を再検討し、導入を検討することができます。
⇒**STEP2 (1)・(2)**へ
- 検討対象エリアを広げるなど、改善検討地域の範囲を見直すことで、需要が見込める場合は、あらためて改善計画を作成して、導入を検討することができます。
⇒**STEP1**へ
- 実施時点の人口や年齢構成が、将来的に大きく変化したり、病院や大型商業施設が立地するなどの社会的要因により、需要が見込めることとなった場合は、あらためて改善計画を作成して、導入を検討することができます。
⇒**STEP1**へ

(4) 「改善計画書」の作成

市民

市

事業者

- 市は、市民（地域の方々）、または、市が作成した「改善計画素案」を基に「コミュニティバス等の改善計画書〔様式4〕」（以下、改善計画書）を作成します。
- 市は、「改善計画書」の内容を事業者に情報提供します。
- 事業者は、「改善計画書」の内容を確認し、自主運行の可否を判断します。
- 市民（地域の方々）、または、市は、停留所の設置に関し、沿線住民の理解を得ます。

判断(9) 関係機関との調整は整っているか？

- 運行にあたっての交通管理者（警察）、道路管理者との調整は整っていますか？
- 停留所の新設・廃止がある場合、沿線住民の理解が得られていますか？

◆関係機関との調整（チェックポイント）

- 1) 道路幅員、道路形状、交通規制 [参考4を参照]
 - 道路幅員、道路形状、交通規制に関して、交通管理者（警察）、道路管理者との調整を行い、運行に関する了解が得られていること。道路等の部分的な改良が必要な場合は、改良に対する見通しが立っていること。
- 2) 停留所の新設・廃止 [参考4を参照]
 - 停留所の新設・廃止に関して、沿線住民の理解が得られていること。
- 3) その他（既存事業者との調整等）
 - 運行ルートなどが、既存の公共交通と重複する場合は、既存の公共交通事業者等と調整が図られていること。

(5) 法定協議会における協議

法定協議会

- 市が作成した「改善計画書」について、法定協議会に諮ります。
- 法定協議会では、関係者間の協議により改善計画を精査し、実証運行の実施を判断します。[検討体制については、P53を参照]

判断(10) 協議の場で合意が得られたか？

- 法定協議会において、実証運行に対する承認が得られましたか？

◆協議の場による合意の確認（チェックポイント）

- 1) 法定協議会における承認
 - 関係者による実証運行の承認が得られていること。

ステップ3 実証運行（本格運行への移行・終了）

（1）実証運行の準備

市民 市 事業者

- ・市は、ステップ2の「改善計画書」に沿って、実証運行を事業者に依頼、または事業者を選定します。なお、選定条件は、一般乗合旅客自動車運送事業許可（道路運送法第4条）を取得している事業者とします。
- ・市民（地域の方々）または、市は、運行ダイヤを検討し、事業者に時刻表作成を依頼します。なお、運行ダイヤと併せて、既存公共交通との連携強化や高齢者・子育て層への配慮等、より利用しやすいサービスを検討することが望されます。利用環境向上策は以下のとおりです。

【利用環境向上策の例】

ダイヤ 鉄道や路線バスと乗り継ぎしやすいダイヤ設定 等

停留所 ルート上の既存施設の活用を含めた、停留所へのベンチ・上屋や駐輪場の設置 等

車両 他と区別しやすい車両の色・利用者が気付きやすい目立つデザイン、乗降しやすい車両の導入、ベビーカー用補助ベルトの設置、駅や学校等の周辺施設にAEDがない場合の車両への設置検討 等

表示 停留所・時刻表の文字を大きくし、色数を抑えるなど、見やすく分かりやすい表示 等

- ・事業者は、実証運行について、国土交通省に乗合許可（道路運送法第4条）を申請します。なお、申請から許可までの標準処理期間は、約2か月程度です。
- ・市民（地域の方々）、または、市が主体となって、実証運行前には地域に周知を図るために、チラシ配布やポスター掲載など利用促進に取り組んでください。
- ・なお、実証運行の準備においては、ステップ2の「改善計画書」に基づく各種調整が必要です。

改善計画に、停留所の新設・移設がある場合は、

- ・市は、関係者の調整を行い、既存停留所の利用や、駅前広場への進入等の調整を行います。

判断(11) 実証運行の事業計画認可が得られたか？

○実証運行実施のための道路運送法の事業許可が得られましたか？

◆事業計画認可の取得（チェックポイント）

- 1) 事業者による申請
 - 実証運行のスケジュール、標準処理期間を踏まえた事業許可申請が行われていること。
- 2) 国土交通省による事業許可
 - 事業許可を取得すること。

（2）実証運行の実施

市民 市 事業者

- ・市、事業者は、実証運行（運行期間は1年間を基本とする）を実施します。
- ・市は、運行経費から運賃収入等を差し引いた額を、全額負担します。
- ・市民（地域の方々）、または、市が主体となって、実証運行中にも、チラシ配布、ポスター掲載などの利用促進や、広告収入や協賛金などによる収入増に取り組んでください。

(3) 実証運行中の調査・分析

市民

市

事業者

- ・事業者は日別、便別の利用者数をカウントし、市に適宜報告します。
- ・市は、実証運行の利用状況を、市民（地域の方々）に適宜報告します。
- ・市民（地域の方々）、または、市は、実証運行において、利用促進に向けた地域の取組の一環として、利用状況について調査を行い、データの確認とともに定期的な確認、協議を行ってください。
- ・市は、「利用状況に関するアンケート調査」を実施します。
- ・市民（地域の方々）は、調査実施に協力してください。
- ・市は、日別、便別の利用傾向や、アンケート調査結果を分析します。

利用状況に関するアンケート調査の実施内容

1) 調査対象

実証運行中のコミュニティバス等の利用者など

2) 調査方法

運行車内での直接配布や運行車両に配架して、アンケート回答を返信してもらいます。

3) 調査項目および調査結果の確認内容

実証運行内容を示して利用状況を質問します。主な質問項目、回答結果の確認内容は以下のとおりです。

- ①個人属性（性別、年齢等）：利用者層を把握します。
- ②実証運行の認知度：PR等の利用促進に役立てます。
- ③実証運行の利用状況（利用回数、目的地等）：利用状況を把握します。
- ④実証運行前の移動実態（交通手段、外出頻度等の変化）：交通手段の変化より、既存の公共交通への影響を確認します。外出頻度の変化より、地域活性化への貢献を確認します。
- ⑤実証運行内容の改善点：実証運行の改善点を把握します。
- ⑥本格運行時の利用意向：本格運行時に見込まれる需要を把握します。

[アンケート調査票の例については、参考3を参照]

(4) 法定協議会における協議

市

事業者

法定協議会

市民（地域の方々）が検討する場合は、

- 市は、実証運行の前半6か月の利用状況や収支実績を市民（地域の方々）に報告します。
- 市は、実証運行の検証結果を法定協議会に諮ります。
- 法定協議会は、関係者間の協議により実証運行結果を精査して、本格運行の実施、実証運行の終了などについて、収支率の基準と、利用推移・利用促進活動等を踏まえて総合的に判断します。
- 市は、協議の結果を市民（地域の方々）に報告します。
- 事業者は、法定協議会の判断結果を基に、本格運行の申請、実証運行の終了などについて、国土交通省に申請を行います。

判断(12) 協議の場による合意が得られたか？

○法定協議会において、本格運行に対する承認が得られましたか？

◆協議の場による合意の確認（チェックポイント）

1) 法定協議会における承認

- 関係者による本格運行の承認が得られていること。

◆収支実績の確認（チェックポイント）

1) 実証運行の利用者からの運賃収入、運行経費の実績に基づく収支率の確認

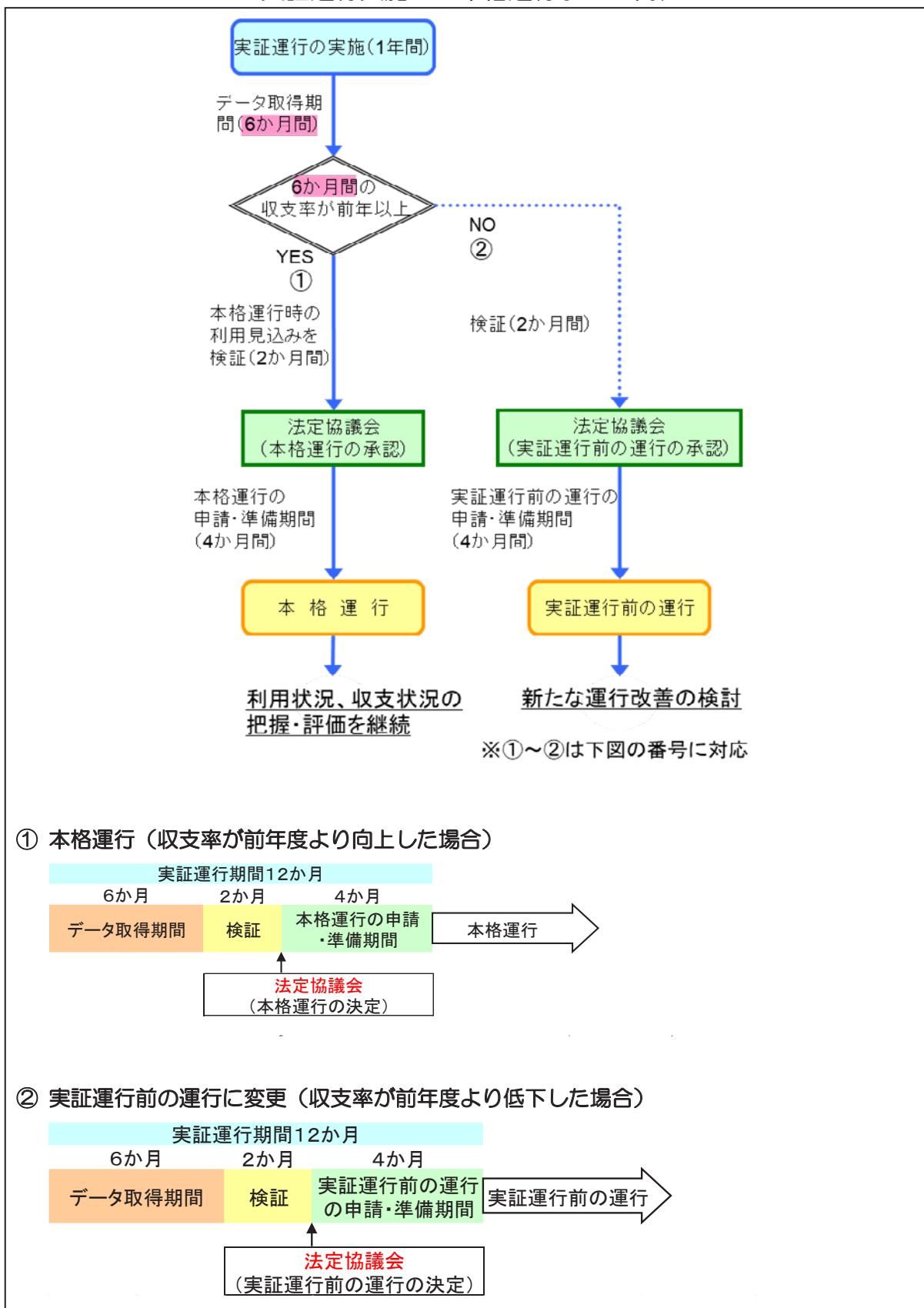
- 収支率の基準

収支率が前年度以上であること。

2) 収支率が基準に満たなかった場合

- 実証運行前の運行内容に変更し、新たな運行改善を検討します。

実証運行実施から本格運行までの流れ



※データ取得期間を除き、上記フロー・チャート内の期間（検証、申請・準備期間等）は、目安となる期間を記載しています。

(5) 本格運行の準備

市民

市

事業者

- ・**市**は、事業者に本格運行を依頼、または事業者を選定します。なお、選定条件は、一般乗合旅客自動車運送事業許可（道路運送法第4条）を取得している事業者とします。
- ・**事業者**は、本格運行について、国土交通省に乗合許可（道路運送法第4条）を申請します。なお、申請から許可までの標準処理期間は、約2か月程度です。
- ・**市民**（地域の方々）、または、**市**が主体となり、本格運行時の利用促進に向け、地域に周知を図るため、チラシ配布、ポスター掲載などに取り組んでください。
- ・本格運行の準備においては、ステップ2の「改善計画書」に基づく各種調整が必要です。

改善計画に、停留所の新設・移設がある場合は、

- ・**市民**（地域の方々）は、停留所の設置に関して、沿線住民などに再度、説明を行い、あらかじめ了承を得るなど停留所等の位置を調整してください。
- ・**市**は、関係者と、既存停留所の利用や、駅前広場への進入等の調整を行います。

判断(13) 本格運行の事業計画認可が得られたか？

○本格運行実施のための道路運送法の事業許可が得られましたか？

◆事業計画認可の取得（チェックポイント）

- 1) 事業者による申請
 - 本格運行のスケジュール、標準処理期間を踏まえた事業許可申請が行われていること。
- 2) 国土交通省による事業許可
 - 事業許可を取得すること。

ステップ4 本格運行（継続・取消）

(1) 本格運行の実施

市

事業者

- 事業者による本格運行を実施します。
- 市は運行経費から運賃収入等を差し引いた額を、全額負担します。

(2) 運行継続に向けたサポート（調査・分析）

市民

市

事業者

- 市民（地域の方々）は、本格運行において、利用促進に向けた地域の取組の一環として、利用状況について調査を行い、データの確認とともに定期的な確認、協議を行ってください。
- 事業者は日別、便別利用者数をカウントし、市に適宜報告します。
- 市は、本格運行の利用状況を、市民（地域の方々）に適宜報告します。

収支実績が前年度より低下している場合は、

- 市は、日別、便別の利用傾向を分析します。
- 市は、「利用状況に関するアンケート調査」を実施します。
- 市民（地域の方々）は、調査実施に協力してください。

利用状況に関するアンケート調査の実施内容

1) 調査対象

本格運行中のコミュニティバス等の利用者、運行ルートの沿線住民（住民基本台帳から、運行ルートの概ね300m以内に該当する町字より無作為に抽出します）など。

2) 調査方法

運行車内での直接配布や運行車両への配架、沿線住民へ配布して、アンケート回答を返信してもらいます。

3) 調査項目および調査結果の確認内容

運行内容を示して利用状況を質問します。主な質問項目、回答結果の確認内容は以下のとおりです。

- 個人属性（性別、年齢等）：利用者層を把握します。
- 本格運行の認知度：PR等の利用促進に役立てます。
- 本格運行の利用状況（利用回数、目的地等）：利用状況を把握します。
- 普段の移動実態（交通手段、外出頻度等）：普段の交通手段や外出頻度より、本格運行の利用可能性を確認します。
- 本格運行の改善点：今後の改善点を把握します。
- 今後の利用意向：今後、見込まれる需要を把握します。

[アンケート調査票の例については、参考3を参照]

判断(14) 利用促進等継続的な取組があるか?

○運行の継続のための利用促進等の継続的な取組が行われていますか?

◆継続的取組（チェックポイント）

1) 利用促進等継続的な取組があるか?

- 市民（地域の方々）の主体性の維持、地域組織の継続、利用促進の活動などが行われていること。

(3) 法定協議会における協議

市

法定協議会

市民（地域の方々）が検討する場合は、

- ・市は、本格運行の利用状況や収支実績を市民（地域の方々）に報告します。
- ・市は、本格運行の検証結果について、法定協議会に諮ります。
- ・法定協議会は、収支実績を基に、本格運行の継続に関して、収支率の基準と、利用推移・利用促進活動等を踏まえて総合的に判断します。
- ・市は、協議の結果を市民（地域の方々）に報告します。

判断(15) 協議の場による合意が得られたか?

○法定協議会において、本格運行継続に対する承認が得られましたか?

◆本格運行継続の判断（チェックポイント）

- 本格運行開始後、収支率が、前年度以上であること。

⇒利用状況、収支状況の把握・評価を継続

- 本格運行開始後、収支率が、前年度より低い。

⇒運行改善の検討

(4) 本格運行後の利用促進

市民

市

事業者

- ・**市民**（地域の方々）、**市**、**事業者**は、本格運行後の利用促進に取り組んでください。

利用促進方法の例

- 1) **市民**（地域の方々）が主体の取組
 - ・沿線住民へのチラシ配布、沿線主要施設へのポスター掲載
 - ・町内、家族への利用の呼びかけ
 - ・地元企業への協賛金の呼びかけ
- 2) **市**が主体の取組
 - ・モビリティ・マネジメントの推進（市民、企業、児童を対象とした啓発活動）
 - ・コミュニティバスと路線バス・鉄道との乗り継ぎ情報案内の充実
 - ・バス走行環境の改善
- 3) **事業者**が主体の取組
 - ・日別、便別の利用者数のカウント、市・市民（地域の方々）への報告
 - ・バス走行環境の改善箇所について、市への要望

- ・なお、本格運行後、**市民**（地域の方々）が、利用者からの運賃収入のほか、以下のような収入増の取組を実施することで、更なる運行継続の実現につながります。

【取組例】

広 告 掲 載 車内や、地域組織が作成する運行案内への広告掲載、
車体にラッピングの広告掲載

協賛金・サポーター制度 地元企業や病院等からの協賛金、
地域サポーター制度（年間登録による割引等）

ネーミングライツ 企業等にバス停の命名権を与える代わりに対価を得る

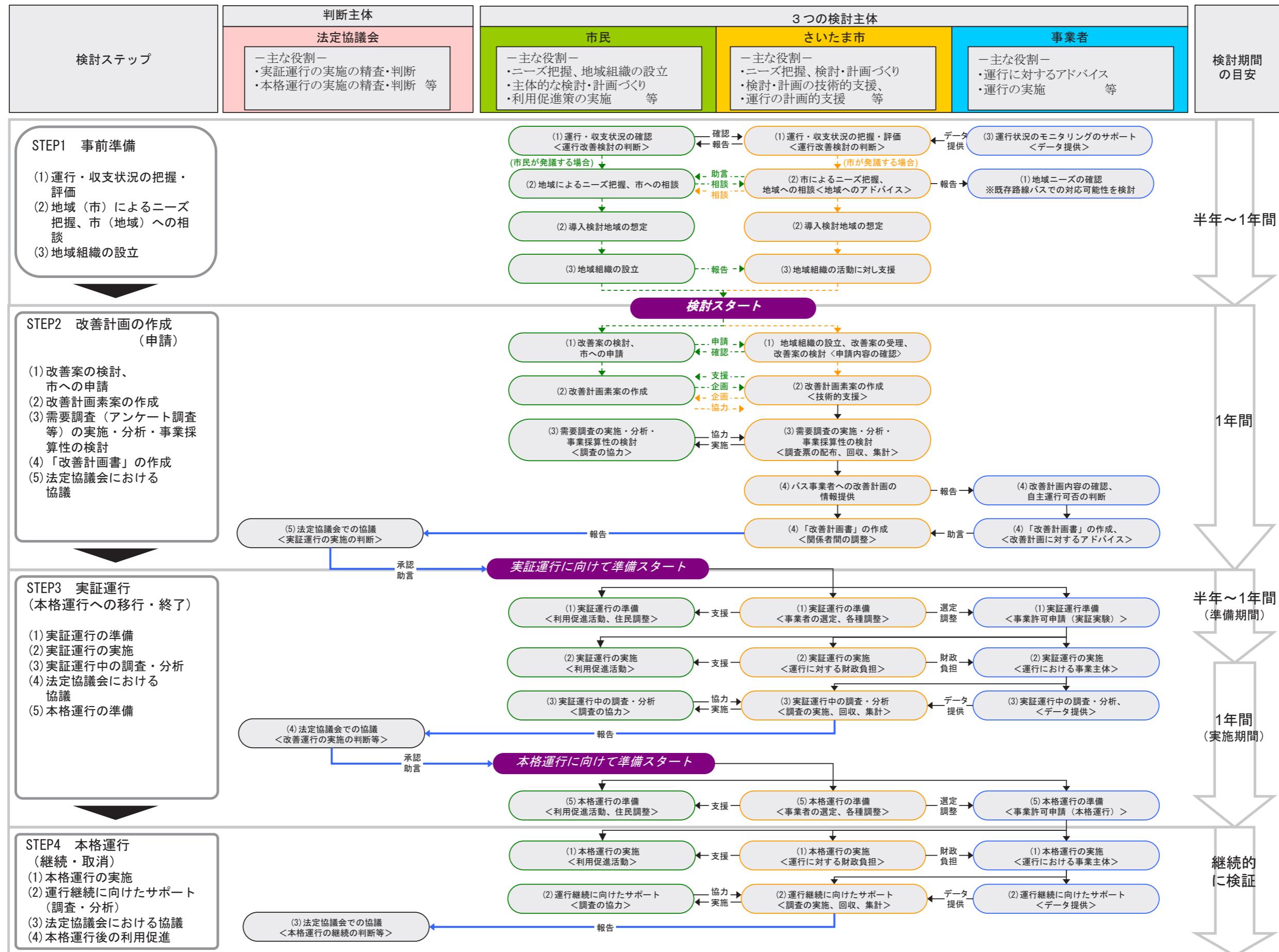
クラウドファンディング 地域内外の個人を含む支援金

利用者優遇 商店等と連携した利用者優遇制度

協力者の表彰 運行に協力した市民等の表彰を行う

[収入増の取組（例）については、参考5を参照]

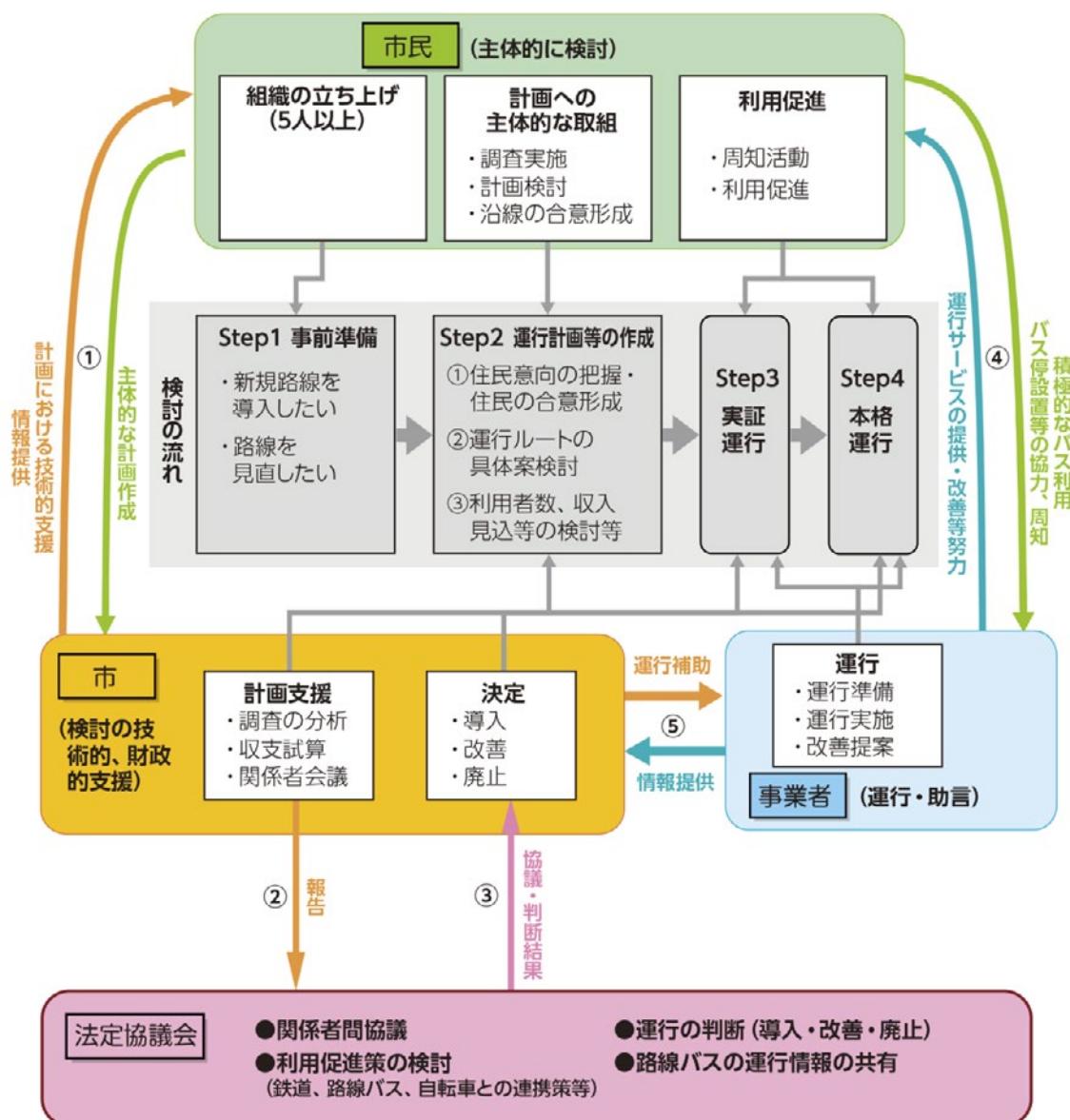
(4) ガイドライン策定前に導入されたコミュニティバスの運行改善に関する検討の全体フロー図



5 コミュニティバス等の検討体制について

(1) ガイドラインに基づく検討体制

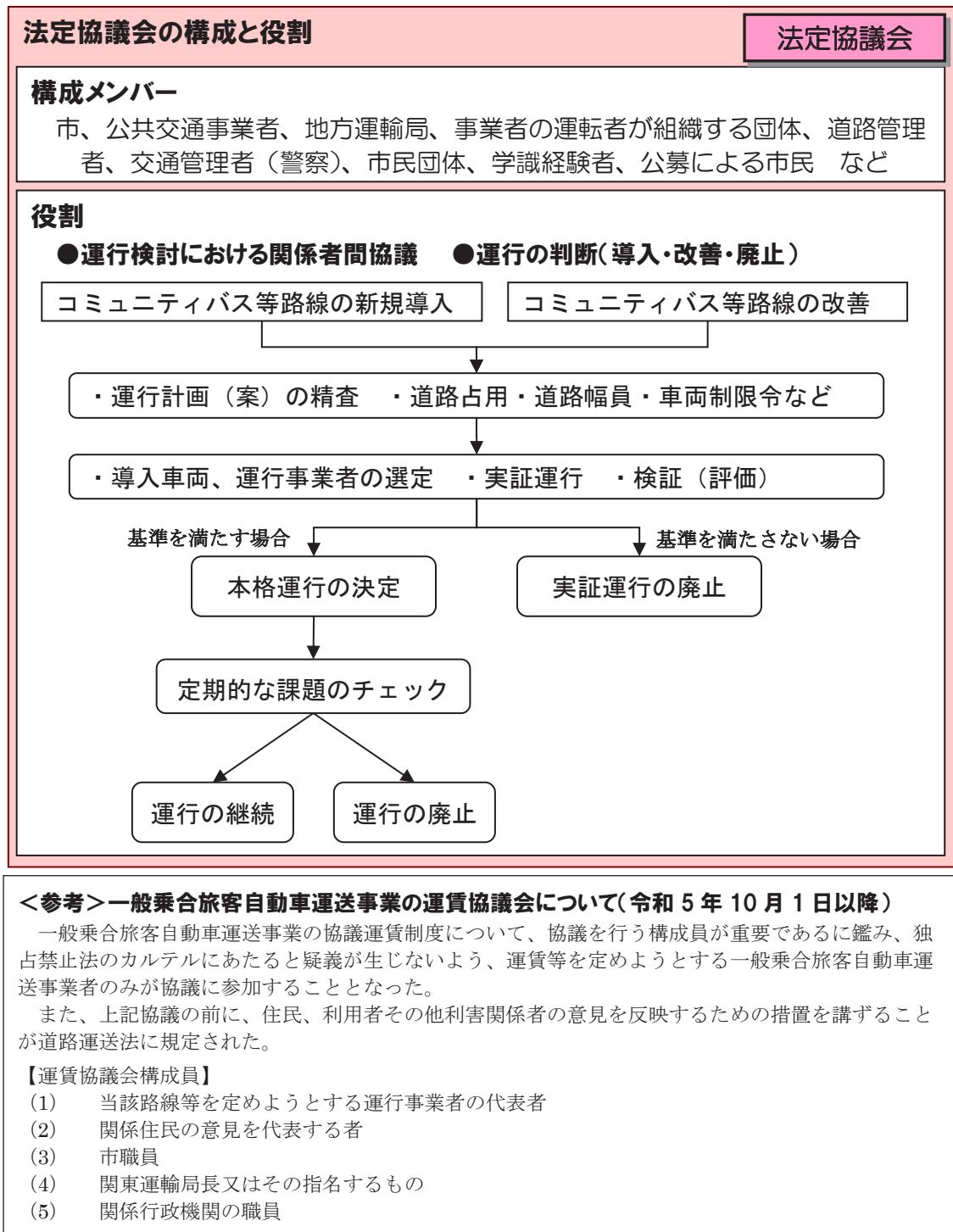
ガイドラインに基づき、市民（地域の方々）、市、事業者の三者による協働のもと、コミュニティバス等の検討主体や役割分担などの検討体制を定めます。また、交通事業者、交通管理者（警察）、道路管理者等関係者間の協議・調整、運行の判断等は「法定協議会」にて行います。



(2) 法定協議会の構成と役割

法定協議会は、地域公共交通の活性化及び再生に関する法律（平成19年法律第59号。以下「法」という。）第6条第1項の規定に基づき地域公共交通計画の作成及び実施に関し必要な協議等を行い、並びに市民の生活に必要な旅客輸送の確保その他の旅客の利便の増進を図るために必要な協議を行う場として、位置づけられています。

以下の構成と役割により、運行検討における関係者間の協議・調整、運行の判断等の場として「法定協議会」を設置します。



6 コミュニティバス等導入ガイドラインの見直しについて

「コミュニティバス等導入ガイドライン」は、地域の実情にあった公共交通として、市民（地域の方々）、市、事業者が協働して、コミュニティバス等の導入や改善を検討する手引書として、平成23年3月に策定されました。

このガイドラインは、平成23年3月策定以降、社会情勢の変化や、これまでの運用実績をふまえ、平成29年11月に改定いたしました。

今後についても、社会情勢などの変化に応じて、見直しを図ってまいります。

参考資料

- 参考 1. チェックリスト 参-1
- 参考 2. 地域組織の規約（例） 参-5
- 参考 3. アンケート調査票（例） 参-6
- 参考 4. 道路の運行要件の確認 参-8
- 参考 5. 収入増の取組（例） 参-11
- 参考 6. 繼続的な運行に向けた地域の取組事例 参-16
- 参考 7. 路線バスとの共存共栄の取組事例 参-19
- 参考 8. 本ガイドラインにおける交通施策
以外の移動支援事業 参-20
- 参考 9. 申請書類（様式 1～4） 参-29
- 参考 10. コミュニティバスと乗合タクシーの
利用者数・収支率の推移 参-33

コミュニティバス等導入ガイドライン

参考1. チェックリスト

◆ コミュニティバス等の新規導入

	チェックポイント	チェックの基準
ステップ 1 事前準備	判断(1) 導入検討地域の要件を満たすか? ○コンセプトに合致する地域ですか? (交通条件や、地域の用途、人口密度などコミュニティバス等の運行が適する地域ですか?)	↓以下にチェック □コンセプトに合致
	判断(2) 地域組織は要件を満たすか? ○地域組織が形成されていますか?	↓以下にチェック □構成員は5人以上(代表者を1名選任) □構成員に検討地域にお住いの方を含む □市、当該自治会及び区の自治会連合会等へ報告
ステップ 2 運行計画 の作成 (申請)	判断(3) 運行ルートはコンセプトに合致するか? ○運行地域、路線バスとの関係、アクセス施設など、コンセプトに合致するルートですか? ○希望する行き先に、ルート設定ができていますか?	↓以下にチェック □コンセプトに合致 □ニーズに近い路線設定が可能
	判断(4) 道路は運行要件を満たすか? ○コミュニティバス等が運行できる道路要件を満たしていますか? (車両制限令による幅員や道路交通法による交通規制などに注意してください。)	↓以下にチェック □車両制限令をクリア □道路交通法等規制のクリア
	判断(5) サービス方針に合致する運行計画素案であるか? ○運賃、運行頻度、時間帯などサービス方針に合致する運行計画素案になっていますか?	↓以下にチェック □サービス方針に合致
	判断(6) 試算した収支率は実施要件を満たすか? ○試算した収支率は、実証運行の実施要件を満たしていますか?	↓以下にチェック □収支率が基準をクリア □収支率 30%以上であること
	判断(7) 関係機関との調整は整っているか? ○運行にあたっての交通管理者(警察)、道路管理者との調整は整っていますか? ○停留所の設置に関し、沿線住民の理解が得られていますか?	↓以下にチェック □関係機関との調整クリア □沿線住民の合意クリア
	判断(8) 協議の場で合意が得られたか? ○法定協議会において、実証運行に対する承認が得られましたか?	↓以下にチェック □法定協議会の承認

	チェックポイント	チェックの基準
ステップ 3 実証運行 (本格運行への 移行・ 継続・ 終了)	判断(9) 実証運行の事業計画認可が得られたか? ○実証運行実施のための道路運送法の事業許可が得られましたか?	↓以下にチェック □事業計画認可の取得クリア
	判断(10) 協議の場による合意が得られたか? ○法定協議会において、本格運行に対する承認が得られましたか?	↓以下にチェック □収支率が基準をクリア 収支率 40%以上であること ※基準を満たしていないものの、 実証運行の継続によって、基 準達成が見込める場合は、継 続を検討します。
	判断(11) 本格運行の事業計画認可が得られた か? ○本格運行実施のための道路運送法の事業許可が得られましたか?	↓以下にチェック □事業計画認可の取得クリア
ステップ 4 本格運行 (継続・ 改善・ 廃止)	判断(12) 利用促進等継続的な取組があるか? ○運行継続のための利用促進等の継続的な取組が行われていますか?	↓以下にチェック □住民の利用促進の取組を継続
	判断(13) 協議の場による合意が得られたか? ○法定協議会において、本格運行継続に対する承認が得られましたか?	↓以下にチェック □収支率が基準をクリア 本格運行開始後、2年間のうち、いずれか1年の収支率が40%以上であること ※基準を満たしているが、地域に運行改善の意思がある場合は、運行改善を検討します。

◆ガイドライン策定前に導入されたコミュニティバスの運行改善

	チェックポイント	チェックの基準
ステップ 1 事前準備	判断(1) 運行改善検討の要件を満たすか? <input type="radio"/> 利用状況、収支状況から、運行改善の必要性がありますか?	<input type="checkbox"/> 以下にチェック <input type="checkbox"/> 改善検討の基準 <input type="checkbox"/> 収支率が、または、利用者数が、前年度より低い場合
	判断(2) 運行ルート見直しの場合、改善検討地域の要件を満たすか? <input type="radio"/> コンセプトに合致する地域ですか? (交通条件や、地域の用途、人口密度などコミュニティバス等の運行が適する地域ですか?)	<input type="checkbox"/> 以下にチェック <input type="checkbox"/> コンセプトに合致
	判断(3) 市民発議の場合、地域組織は要件を満たすか? <input type="radio"/> 地域組織が形成されていますか?	<input type="checkbox"/> 以下にチェック <input type="checkbox"/> 構成員は5人以上(代表者を1名選任) <input type="checkbox"/> 構成員に検討対象地域にお住まいの方を含む <input type="checkbox"/> 市、当該自治会及び区の自治会連合会等へ報告
ステップ 2 運行改善 計画の 作成 (申請)	判断(4) 運行ルートの見直しの場合、変更後の運行ルートはコンセプトに合致するか? <input type="radio"/> 運行地域、路線バスとの関係、アクセス施設など、コンセプトに合致するルートですか? <input type="radio"/> 希望する行き先に、ルート設定ができますか?	<input type="checkbox"/> 以下にチェック <input type="checkbox"/> コンセプトに合致 <input type="checkbox"/> ニーズに近い路線設定が可能
	判断(5) 運行ルート見直しの場合、新たな運行区間の道路は運行要件を満たすか? <input type="radio"/> コミュニティバス等が運行できる道路要件を満たしていますか? (車両制限令による幅員や道路交通法による交通規制などに注意してください。)	<input type="checkbox"/> 以下にチェック <input type="checkbox"/> 車両制限令をクリア <input type="checkbox"/> 道路交通法等規制のクリア
	判断(6) 運行ルート見直しの際に、廃止区間が発生した場合、あらたな問題が発生しないか? <input type="radio"/> 廃止区間の停留所の利用は少ないですか? <input type="radio"/> 廃止区間の地域ニーズに応えた運行改善・利用増加の可能性はありませんか? <input type="radio"/> 廃止区間の自治会の方々の合意形成が図られていますか?	<input type="checkbox"/> 以下にチェック <input type="checkbox"/> 停留所の利用が少ない <input type="checkbox"/> 改善・利用者増加の可能性がない <input type="checkbox"/> 廃止区間の地域と合意形成が図られている
	判断(7) サービス方針に合致する改善計画素案であるか? <input type="radio"/> 運賃、運行頻度、時間帯などサービス方針に合致する改善計画素案になっていますか?	<input type="checkbox"/> 以下にチェック <input type="checkbox"/> サービス方針に合致

	チェックポイント	チェックの基準
ステップ 2 運行改善 計画の 作成 (申請)	判断(8) 試算した収支率は実施要件を満たすか? ○試算した収支率は、実証運行の実施要件を満たしていますか?	↓以下にチェック □収支率の基準 収支率が前年度以上あること
	判断(9) 関係機関との調整は整っているか? ○運行にあたっての交通管理者（警察）、道路管理者との調整は整っていますか? ○停留所の新設・廃止がある場合、沿線住民の理解が得られていますか?	↓以下にチェック □関係機関との調整クリア □沿線住民の合意クリア
	判断(10) 協議の場で合意が得られたか? ○法定協議会において、実証運行に対する承認が得られましたか?	↓以下にチェック □法定協議会の承認
ステップ 3 実証運行 (本格運行への 移行・ 終了)	判断(11) 実証運行の事業計画認可が得られたか? ○実証運行実施のための道路運送法の事業許可が得られましたか?	↓以下にチェック □事業計画認可の取得クリア
	判断(12) 協議の場による合意が得られたか? ○法定協議会において、本格運行に対する承認が得られましたか?	↓以下にチェック □収支率の基準 収支率が前年度以上あること ※基準を満たさなかった場合は、実証運行前の運行内容に変更し、新たな運行改善を検討します。
	判断(13) 本格運行の事業計画認可が得られたか? ○本格運行実施のための道路運送法の事業許可が得られましたか?	↓以下にチェック □事業計画認可の取得クリア
ステップ 4 本格運行 (継続・ 取消)	判断(14) 利用促進等継続的な取組があるか? ○運行の継続のための利用促進など継続的な取組が行われていますか?	↓以下にチェック □住民の利用促進の取組を継続
	判断(15) 協議の場による合意が得られたか? ○法定協議会において、本格運行継続に対する承認が得られましたか?	↓以下にチェック □収支率の基準 収支率が前年度以上あること ※基準を満たさなかった場合は、新たな運行改善を検討します。

参考 2. 地域組織の規約（例）

○○地区○○協議会の会則

制定 ○年○月○日

（名称）

第1条 本会の名称は「○○地区○○協議会」と称する。

（事務局の設置）

第2条 本会の事務局は、○○に置く。

（目的）

第3条 本会は、○○に関する活動（導入・改善の調査・検討、利用促進）を行い、○○を図ることを目的とする。

（活動内容）

第4条 本会は、前条の目的を達成するため、次に掲げる活動を行うものとする。

（1）○○に関する調査及び検討

（2）○○に関する関係機関との協議調整

（会員構成）

第5条 本会には、会長1名のほか、次の役員を置く。

（1）副会長 ○名

（2）会 計 ○名

（3）監 事 ○名

2 役員は、本会の会員の中から総会において選任する。

3 役員の任期は、○年とする。ただし、再任を妨げない。

（会議）

第6条 会の開催は、年に○回を原則とし、必要に応じ招集するものとする。

2 議事は、出席会員の（過半数、○分の○以上）をもって決し、可否同数のときは、議長の決するところによる。

附則 この会則は、○年○月○日から施行する。

参考3. アンケート調査票（例）

◆利用意向に関するアンケート調査イメージ

問1 あなた自身についてお答えください。

- (1) 性別 1. 男性 2. 女性
 (2) 年齢 1. 15~19歳 2. 20~29歳 3. 30~39歳 4. 40~49歳 5. 50~59歳
 6. 60~64歳 7. 65~69歳 8. 70~74歳 9. 75歳以上
 (3) 住所 () 区(大字) 番地) または(丁目 番地)

問2 現在、〇〇地域では、以下の運行内容で、コミュニティバス等の導入を検討しています。

コミュニティバス等の利用意向をお答えください。

【コミュニティバス等運行計画案】運賃：〇円 運行頻度：〇本／日 運行時間帯：〇時～〇時 運行日：平日 運行システム：〇〇 運行区間：〇〇～〇〇（主な停車予定地：〇〇駅、〇〇病院など）

運行ルート図

- (1) この運行内容のコミュニティバス等を利用しますか。（該当するもの1つ）

1. 利用する 2. 将来的には利用する 3. 利用しない →「1・2」を回答した方は問3へ

- (2) 前問(1)で「3. 利用しない」と回答した方は、その理由をお答えください。（複数回答可）。

1. 停留所が遠い 2. ルートが合わない 3. 時間帯が合わない 4. 本数が少ない

5. 運賃が高い 6. その他 ⇒選択した主な回答に関する具体的な希望（_____）

一問4へ

問3 コミュニティバス等の具体的な利用意向についてお答えください。

- (1) どのくらいの頻度でコミュニティバス等を利用しますか。

週__回、または、月__回 (1 往復は2回で数えてください)

- (2) コミュニティバス等を利用して、最も行きたい目的地はどちらですか。なお、「3～11」は、具体的な施設名をご記入下さい。（該当するもの1つ）

- | | | | |
|---------|------------|---------|------------------|
| 1. 勤め先 | 2. 親戚・知人の家 | 3. 駅 | 4. バス停 |
| 5. 学校 | 6. 病院 | 7. 金融機関 | 8. スーパー・商業施設・商店街 |
| 9. 観光施設 | 10. 公共施設 | 11. その他 | |
- ⇒「3～11」の具体的な施設名（_____）

- (3) 前問で回答した目的地に行く際、現在、最も多く利用している交通手段を教えてください。（該当するもの1つ）

- | | | | | |
|------------|---------|--------|-----------|---------------|
| 1. 徒歩 | 2. 自転車 | 3. バイク | 4. タクシー | 5. クルマ(自分が運転) |
| 6. クルマ(送迎) | 7. 路線バス | 8. 鉄道 | 9. その他() | 10. 現在は行ってない |

問4 その他にご意見がございましたらご記入ください。

◆利用状況に関するアンケート調査イメージ

問1 あなた自身についてお答えください。

- (1) 性別 1. 男性 2. 女性
 (2) 年齢 1. 15~19歳 2. 20~29歳 3. 30~39歳 4. 40~49歳 5. 50~59歳
 6. 60~64歳 7. 65~69歳 8. 70~74歳 9. 75歳以上
 (3) 住所 () 区(大字) 番地) または () 丁目 番地)

問2 ●●区コミュニティバスの実証運行をお知りになった手段についてお答えください。

(該当するもの全てに○をお付け下さい)

1. 市のホームページ 2. 市報・区報 3. 自治会の回覧 4. 停留所の案内
 5. 公共施設のチラシ 6. 車内のチラシ 7. その他() 8. 知らなかった

問3 ●●区コミュニティバスの利用状況についてお答えください。

- (1) どのくらいの頻度で●●区コミュニティバスを利用されていますか。

1. 利用していない 2. 週__回、または、月__回利用している (1 往復は2回で数えてください)

- (2) ●●区コミュニティバスで向かう目的地はどちらですか。なお、「3~11」は、具体的な施設名をご記入下さい。(該当するもの1つ)

1. 勤め先 2. 親戚・知人の家 3. 駅 4. バス停
 5. 学校 6. 病院 7. 金融機関 8. スーパー・商業施設・商店街
 9. 観光施設 10. 公共施設 11. その他

⇒「3~11」の具体的な施設名(_____)

- (3) 現在の運行内容に変更する前(●年●月以前)、前問(2)の目的地へ行く際、最も多く利用していた交通手段を教えてください(該当するもの1つ)

1. 徒歩 2. 自転車 3. バイク 4. タクシー 5. クルマ(自分が運転)
 6. クルマ(送迎) 7. 路線バス 8. 鉄道 9. その他() 10. 以前は行ってない

- (4) ●●区コミュニティバスの運行内容変更により、あなたの外出回数は変わりましたか。

1. 外出が増えた 2. 外出は増えていない

問4 今後の運行内容の改善点をお答えください。

1. 停留所が遠い 2. ルートが合わない 3. 時間帯が合わない 4. 本数が少ない
 5. 運賃が高い 6. 定時性 7. 待合環境の快適さ 8. 車両の快適さ
 9. 運転手の対応 10. その他 11. 元の運行内容に戻してほしい
 ⇒選択した主な回答に関する具体的な改善内容(_____)

問5 今後の●●区コミュニティバスに対する利用意向をお答えください。

- (1) 今後、●●区コミュニティバスを利用したいですか。

1. 利用したい 2. 将来的には利用したい 3. 利用したくない

- (2) 前問(1)の理由を教えてください。また、その他にご意見がございましたらご記入ください。

参考 4. 道路の運行要件の確認

◆道路の運行要件 (チェックポイント)

1) 道路幅員

- 相互通行の場合、車道の幅員は車両幅の 2 倍+50cm が確保されていること。
 - ・ 車道とは、ここでは道路の両側の白線の中心を結んだ間隔であり路側帯を除きます。
 - ・ 路側帯とは、ここでは白線の外側を指します。
 - ・ 路側帯の幅は、0.75m 以上必要です。
- (L 形側溝の場合、道路端から 0.85m 以上)

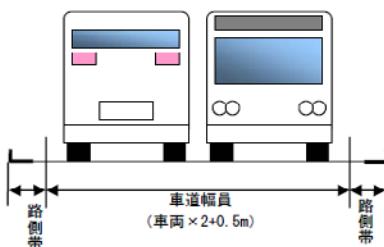
2) 道路形状

- 勾配・隅切り※、見通し等について、現地調査や実車走行を通じて警察、道路管理者と協議、調整が行われていること。
- ※勾配のある道路上に停留所があると危険です。また、狭い道路の交差点では運行するために隅切りが必要な場合があります。

◆車両制限令 (チェックポイント)

1) 小型バスの場合

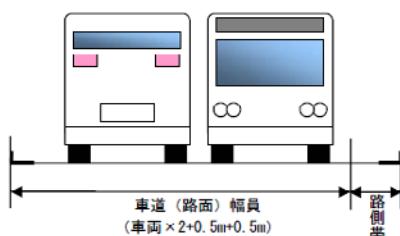
①路側帯(白線)が、両側に有る場合



- ・車道…車両 2 台分+0.5m 必要。
 $2.08+2.08+0.5=4.66\text{m}$

- ・道路全幅員…車道と路側帯の合計。
 $4.66+0.85+0.85=6.36\text{m}$

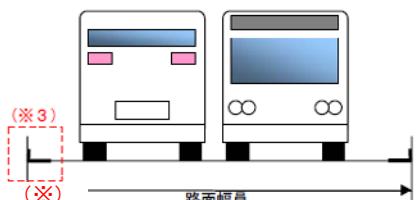
②路側帯(白線)が、片側のみの場合



- ・車道…車両 2 台分+0.5m+0.5m 必要。
 $2.08+2.08+0.5+0.5=5.16\text{m}$

- ・道路全幅員…車道と路側帯の合計。
 $5.16+0.85=6.01\text{m}$

③路側帯(外側線)が、ない場合

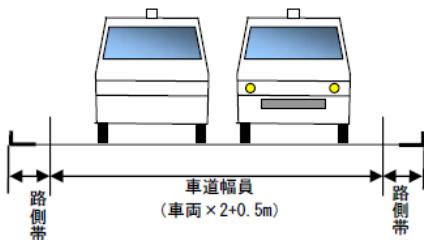


- ・道路全幅員…
 車両 2 台分+0.5m+1.0m 必要。
 $2.08+2.08+0.5+1.0=5.66\text{m}$

(※)路面の有効幅員を計測する
際の留意点 次頁参照

2) ワンボックス車両の場合

①路側帯(白線)が、両側に有る場合



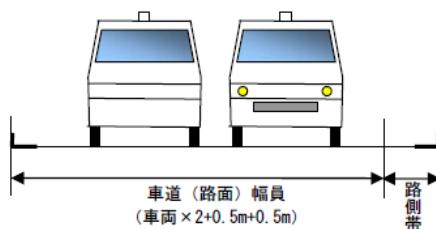
・車道…車両2台分+0.5m必要。

$$1.88+1.88+0.5=4.26\text{m}$$

・道路全幅員…車道と路側帯の合計。

$$4.26+0.85+0.85=5.96\text{m}$$

②路側帯(白線)が、片側のみの場合



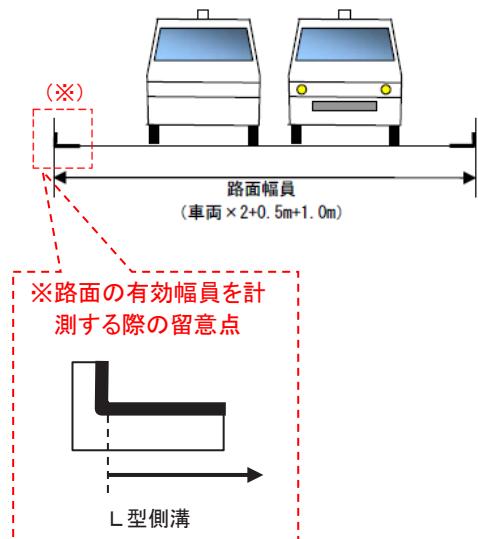
・車道…車両2台分+0.5m+0.5m
必要。

$$1.88+1.88+0.5+0.5=4.76\text{m}$$

・道路全幅員…車道と路側帯の合計。

$$4.76+0.85=5.61\text{m}$$

③路側帯(外側線)が、ない場合



・道路全幅員…

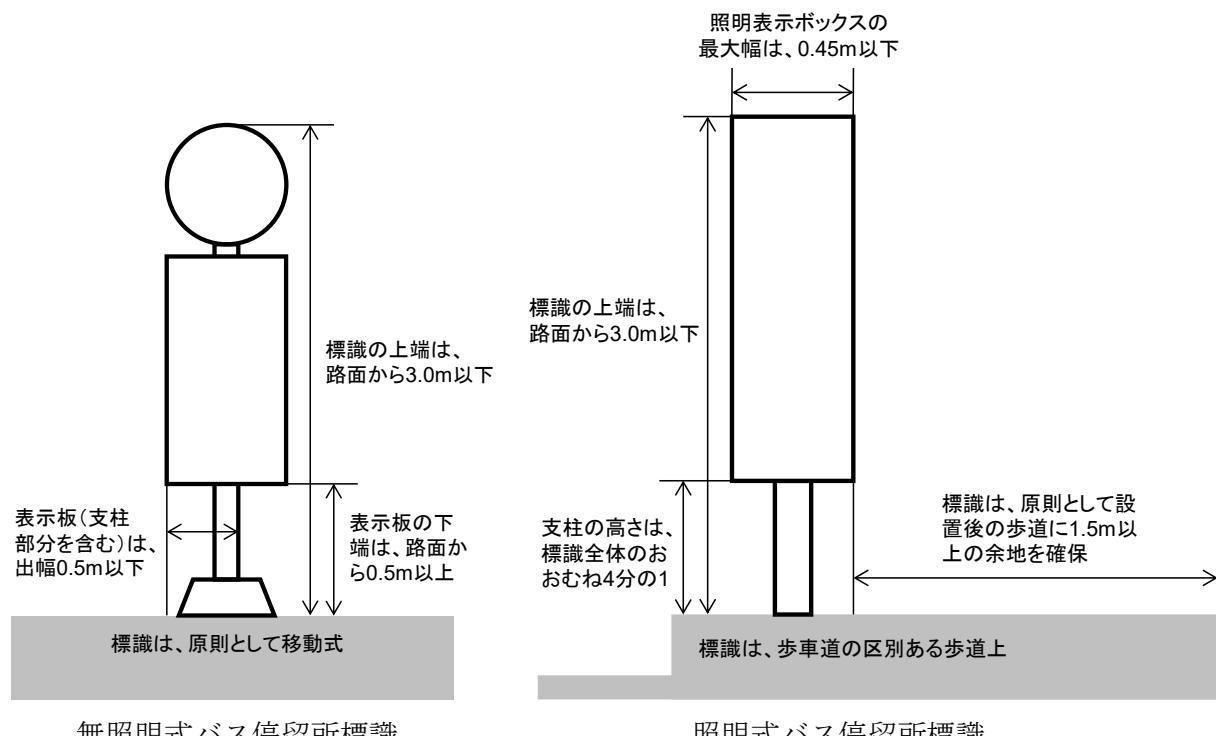
車両2台分+0.5m+1.0m必要。

$$1.88+1.88+0.5+1.0=5.26\text{m}$$

◆道路交通法等規制 (チェックポイント)

1) 停留所の設置要件

- 原則として、一般乗合旅客自動車運送事業者が設けるものとします。
- 原則として、道路標識、交通信号機、交差点、横断歩道及び踏切道の前後から 20m 以上離します。消火栓、消化標識、駐車場の入り口の前後から 5m 以上離します。また、急な曲り角等の交通上支障となる場所は避けます。
- 標識は、原則として、道路方向に並行して設置します。ただし、標識の頭部に会社名等を表示する表示板を設置する場合は、この限りではありません。
- 複数の路線バスが運行する同じ場所のバス停留所については、可能な限り標識を統合します。
- バス停留所標識の占有については、下図に掲げるところによらねばなりません。



参考 5. 収入増の取組（例）

◆広告掲載

地域名	取組の概要															
埼玉県 朝霞市	<p>・バス車内窓上、側面に広告の掲載を募集</p> <p>【概要】</p> <table border="1"> <thead> <tr> <th></th> <th>車内窓上の広告枠</th> <th>車内窓の側面</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>広告の大きさ</td><td>B3（縦36.4cm×横51.5cm）以内</td><td>（縦20cm×横100cm）以内</td></tr> <tr> <td>広告料金</td><td>月額1,000円 (1車両につき)</td><td>月額1,000円 (1車両につき)</td></tr> <tr> <td>広告が可能なものの</td><td colspan="3"> 次のいずれにも該当しないもの (1)風俗営業等の規制および業務の適正化等に関する法律 第2条に掲げる営業に該当するもの (2)公の秩序または善良の風俗に反するおそれのあるもの (3)政治活動、宗教活動、意見広告および個人の宣伝に係るもの (4)その他広告として掲出することが適当でないと市長が認めるもの </td></tr> </tbody> </table>				車内窓上の広告枠	車内窓の側面	広告の大きさ	B3（縦36.4cm×横51.5cm）以内	（縦20cm×横100cm）以内	広告料金	月額1,000円 (1車両につき)	月額1,000円 (1車両につき)	広告が可能なものの	次のいずれにも該当しないもの (1)風俗営業等の規制および業務の適正化等に関する法律 第2条に掲げる営業に該当するもの (2)公の秩序または善良の風俗に反するおそれのあるもの (3)政治活動、宗教活動、意見広告および個人の宣伝に係るもの (4)その他広告として掲出することが適当でないと市長が認めるもの		
	車内窓上の広告枠	車内窓の側面														
広告の大きさ	B3（縦36.4cm×横51.5cm）以内	（縦20cm×横100cm）以内														
広告料金	月額1,000円 (1車両につき)	月額1,000円 (1車両につき)														
広告が可能なものの	次のいずれにも該当しないもの (1)風俗営業等の規制および業務の適正化等に関する法律 第2条に掲げる営業に該当するもの (2)公の秩序または善良の風俗に反するおそれのあるもの (3)政治活動、宗教活動、意見広告および個人の宣伝に係るもの (4)その他広告として掲出することが適当でないと市長が認めるもの															
	資料：朝霞市ホームページ「市内循環バスの車内広告募集」															
三重県 伊勢市	<p>・主に地元企業を対象とした制度</p> <p>・バス車体ステッカー広告、車内広告のメニューを設けている</p> <p>【バス車体ステッカー】</p> <p>Aタイプ：乗降口側の1枠に付き、協賛金月額20,000円（税別）</p> <p>Bタイプ：運転席側の1枠に付き、協賛金月額15,000円（税別）</p> <p>Cタイプ：後部の1枠に付き、協賛金月額15,000円（税別）</p> <p>【車内広告】</p> <p>ステッカータイプ：協賛金月額7,500円（税別） 縦150×横450mm</p> <p>天井吊り下げタイプ：協賛金月額4,000円（税別） 縦100×横350mm</p> <p>ポスタータイプ：協賛金月額10,000円（税別） 縦364×横515mm</p>															
	※資料：伊勢市ホームページ「おかげバス協賛企業募集中」															

◆協賛金・サポーター制度

地域名	取組の概要												
神奈川県 川崎市	<ul style="list-style-type: none"> ・住民を対象とした協賛金制度 ・コミュニティバスの運行開始に伴い、サポーター登録制度を導入した。年間登録料を6,000円とし、発行するサポーター登録証を提示すると割引料金で利用できる ・平成22年6月～8月までの実証期間中に、215名の登録があり、サポーター登録料が運行収入の約16%を占める結果となった。多くの利用者やサポーター登録者等の協力により、収支採算性が見込まれたことから、平成23年9月1日（木）より本格運行が開始された <p>※資料：川崎市ホームページ「山ゆり号の運行概要」、「麻生区高石地区における乗合タクシー（山ゆり号）試行運行の結果について（報告）」</p>												
三重県 松阪市	<ul style="list-style-type: none"> ・個人、企業を対象とした協賛金制度 【個人】協賛金額 年間 一口 1,000円（掲出なし） 【企業・団体】協賛金額 月額4,000円～30,000円（希望により掲出） <table border="1"> <thead> <tr> <th>掲出箇所</th> <th>サイズ</th> <th>金額</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>バス車体</td> <td>縦15cm×横45cm</td> <td>乗降口側面：月額30,000円 後部面：月額20,000円 運転席側面：月額10,000円</td> </tr> <tr> <td>バス車内</td> <td>B3（縦36.4cm×横51.5cm）</td> <td>月額4,000円</td> </tr> <tr> <td>バス停留所</td> <td>縦25cm×横30cmまたは40cmの2種類</td> <td>月額4,000円</td> </tr> </tbody> </table> <ul style="list-style-type: none"> ・掲出のデザインは協賛者作成または市作成 <p>※資料：松阪市ホームページ「松阪市のコミュニティ交通 協賛金募集等」</p>	掲出箇所	サイズ	金額	バス車体	縦15cm×横45cm	乗降口側面：月額30,000円 後部面：月額20,000円 運転席側面：月額10,000円	バス車内	B3（縦36.4cm×横51.5cm）	月額4,000円	バス停留所	縦25cm×横30cmまたは40cmの2種類	月額4,000円
掲出箇所	サイズ	金額											
バス車体	縦15cm×横45cm	乗降口側面：月額30,000円 後部面：月額20,000円 運転席側面：月額10,000円											
バス車内	B3（縦36.4cm×横51.5cm）	月額4,000円											
バス停留所	縦25cm×横30cmまたは40cmの2種類	月額4,000円											

◆ネーミングライツ

地域名	取組の概要
静岡県 三島市	<ul style="list-style-type: none"> ・バス停 1カ所につき 100,000 円／年 ・広告は以下のように運用される <ul style="list-style-type: none"> ➢ 市はオーナーの名称を入れたバス停を作成し設置することとし、適正に管理する。 ➢ 市が発行する、時刻表や路線図、チラシ等にオーナーの名前を掲出する。 ➢ 市のホームページにオーナーを紹介する。 ➢ バス車内放送においてバス停の名称等をアナウンスする。 ・令和 4 年 3 月現在で 4 企業が実施している <p>※資料：三島市ホームページ「三島市バス停オーナー事業」</p>
京都府 木津川市	<ul style="list-style-type: none"> ・きのつバス・かもバス当尾線 1 カ所 バス停 2 基以上ある場合 120,000 円／年 1 カ所 バス停 1 基の場合 100,000 円／年 ・その他路線 1 カ所 バス停 2 基の場合 60,000 円／年 1 カ所 バス停 1 基の場合 40,000 円／年  <div style="background-color: green; color: white; padding: 10px; margin-left: 10px;"> <p>木津川市コミュニティバス</p> <p>木津川市役所(○○○○前) Kizugawashiyakusyo ○○○○○(前)</p> <p>【本名称】 【副名称】 </p> <p>【備考】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ネーミングライツでの命名箇所は赤字の副名称部分になります。 ・バス停名は、企業・事業所・店舗の名称の後ろに、必ず「前」を付けることとします。 ・路線図部分の名称については本名称のみとなります。 ・上記はイメージですので、実際とは異なる場合がございます。また、名称の長さによって掲載位置等が変更になる可能性があります。 ・掲載する文字数は、概ね 12 文字以内を目安とします。 </div> <p>資料：木津川ホームページ「コミュニティバスのバス停ネーミングライツ（命名権）を募集します」</p>

◆クラウドファンディング

地域名	取組の概要
埼玉県 新座市	<ul style="list-style-type: none"> ・クラウドファンディングを利用してバス待ち環境（ベンチ設置事業）の向上させる取組 <p>【目標金額】1,189千円</p> <p>【目標金額以上の寄附の場合】 既設ベンチの修繕費用等、「にいバス」関連事業費として活用</p> <p>【目標金額に達しなかった場合】 設置費用の一部として活用</p> <ul style="list-style-type: none"> ・寄付の方法は、ふるさと納税サイト（ふるさとチョイス）からの申込、市の交通政策課の窓口で受付を設けている <p>※資料：新座市ホームページ「ガバメントクラウドファンディング「にいバス ベンチプロジェクト～みんなに優しいバス停づくり～」」</p>

◆利用者優遇

地域名	取組の概要
大阪府 箕面市	<ul style="list-style-type: none"> ・地元商業店舗と連携した利用者優遇 ・1日乗車券もしくは乗車証名券を協力店舗に提示することで、様々な特典が受けられる。 ・飲食店での食事 10%off、コーヒーおかわり無料、デザートプレゼント等  <p>※資料：箕面市ホームページ「箕面コミュニティバス『オレンジゆずるバス』について」</p>

◆協力者の表彰

地域名	取組の概要
富山県 魚津市	<ul style="list-style-type: none"> ・運行に協力した市民の表彰を行う取組 ・バス停の掃除や除雪、意見要望の提案やアンケートへの協力等に無償で協力した市民を、市民バスサポーターとして、市ホームページや路線バス車内に氏名を掲示する <p>※資料：魚津市ホームページ「魚津市民バスサポーター募集！」</p>

◆複数の協賛メニューのパッケージ展開

地域名	取組の概要																																																												
東京都文京区	<p>・企業名の車体掲載、バス停ネーミングライツ、車内パンフレットラックの使用、車内窓下広告掲載、車内アナウンス放送、バスマップに広告掲載、コミュニティバス HP に企業 HP のリンク掲載といった各種取組をパッケージ化し、協賛金額に応じて内容が異なるメニューを提供</p> <p>〈協賛企業 PR 内容のご案内〉</p> <table border="1"> <thead> <tr> <th>コース</th> <th>PR内容 年間協賛額</th> <th>企業名を 車体外側 に表示</th> <th>バス停 ネーミング ライツ</th> <th>バス車内 パンフレット ラック使用</th> <th>バス車内 窓上ポスター 掲出</th> <th>バス車内 アナウンス 放送</th> <th>マップ 広告掲載</th> <th>マップ企業名表示 区ホームページ掲載</th> <th>備考</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>A</td> <td>3,000,000円</td> <td>●</td> <td>●</td> <td>●</td> <td>●</td> <td>●</td> <td>●</td> <td>●</td> <td>3年更新</td> </tr> <tr> <td>B</td> <td>378,000円</td> <td></td> <td>●</td> <td></td> <td></td> <td>●</td> <td>●</td> <td>●</td> <td>3年更新 (バス停ネーミングライツに限る)</td> </tr> <tr> <td>C</td> <td>315,000円</td> <td></td> <td></td> <td>●</td> <td></td> <td></td> <td>●</td> <td>●</td> <td>1年更新</td> </tr> <tr> <td>D</td> <td>252,000円</td> <td></td> <td></td> <td></td> <td>●</td> <td></td> <td>●</td> <td>●</td> <td>1年更新</td> </tr> <tr> <td>E</td> <td>150,000円</td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> <td>●</td> <td>●</td> <td>1年更新</td> </tr> </tbody> </table> <p>資料：東京都文京区ホームページ「B-ぐる応援企業・団体」</p>	コース	PR内容 年間協賛額	企業名を 車体外側 に表示	バス停 ネーミング ライツ	バス車内 パンフレット ラック使用	バス車内 窓上ポスター 掲出	バス車内 アナウンス 放送	マップ 広告掲載	マップ企業名表示 区ホームページ掲載	備考	A	3,000,000円	●	●	●	●	●	●	●	3年更新	B	378,000円		●			●	●	●	3年更新 (バス停ネーミングライツに限る)	C	315,000円			●			●	●	1年更新	D	252,000円				●		●	●	1年更新	E	150,000円						●	●	1年更新
コース	PR内容 年間協賛額	企業名を 車体外側 に表示	バス停 ネーミング ライツ	バス車内 パンフレット ラック使用	バス車内 窓上ポスター 掲出	バス車内 アナウンス 放送	マップ 広告掲載	マップ企業名表示 区ホームページ掲載	備考																																																				
A	3,000,000円	●	●	●	●	●	●	●	3年更新																																																				
B	378,000円		●			●	●	●	3年更新 (バス停ネーミングライツに限る)																																																				
C	315,000円			●			●	●	1年更新																																																				
D	252,000円				●		●	●	1年更新																																																				
E	150,000円						●	●	1年更新																																																				

参考 6. 継続的な運行に向けた地域の取組事例

◆岩槻区和土地区における取組

岩槻区和土地区は宅地造成から 40 年が経過し、高齢化が進んでいること、最寄りの鉄道駅である東武野田線岩槻駅までも約 4km 離れていることから、交通手段の確保が大きな問題となっていました。

和土住宅自治会は「コミュニティバス等導入ガイドライン」の運用第 1 号として、地域が一丸となって乗合タクシーの導入に向け活動し、平成 23 年 12 月より実証運行を開始、翌年の平成 24 年 12 月から本格運行を行っています。

現在も、地元では活発な利用促進活動が継続的に行われており、乗合タクシーの導入以降、利用者数は伸び続けています。また、レインボーワークの愛称で親しまれるなど、地域の足として根付いています。

主な利用促進活動

定常的な活動

- ・『乗合タクシーだより』の定期的な発行による、地域に向けた利用状況の共有
- ・地域住民が主体となって組織する『乗合タクシー推進会』による意見交換



本格運行 3 周年記念式の様子

イベントの企画・実施

- ・本格運行 3 周年記念式や、停留所新設記念セレモニー等のセレモニーの実施
- ・首都圏外郭放水路、ビール工場等の見学ツアー、昼食会、カラオケ等の定期的なイベントの実施による乗車機会の創出



岩槻南病院に設置されたベンチ

沿線企業・施設との連携

- ・停留所付近に立地する医療・福祉施設の協力による待合スペースの提供

収入増の取組

- ・地元企業の広告を車内に掲載

◆西区二ツ宮地区における取組

西区二ツ宮地区では、高齢化の進展による買物難民や医療難民の増加に対応するべく、「二ツ宮住宅地域交通推進協議会」を立ち上げ、コミュニティバスの延伸に向け、活動を行ってきました。地域の熱心な活動の結果、平成27年2月3日からコミュニティバスの実証運行が始まりました。

実証運行期間には、精力的な利用促進活動により利用が伸び、平成29年2月より本格運行を行っています。

主な利用促進活動

定常的な活動

- ・『コミュニティバスだより』の定期的発行による、地域に向けた利用状況の共有
- ・指扇駅、西大宮駅へのポスター掲示
- ・スタンプキャンペーンの実施



コミュニティバスだより

イベントの企画・実施

- ・小江戸川越名所めぐり、観桜会、ステンドグラス工房見学等のイベントの実施による乗車機会の創出



小江戸川越名所めぐりの様子

施設との連携

- ・みらい前停留所に、待合スペースの設置



みらい前停留所の待合スペース

◆西区指扇地区における取組

西区指扇地区では、地域の温泉施設と協力し、乗合タクシー10回乗車にて、温泉施設の平日入館券をプレゼントする取組のほか、駅、スーパー等へ乗合タクシーPRチラシを掲示する取組を実施しています。

◆見沼区大砂土東地区・片柳西地区における取組

見沼区大砂土東地区・片柳西地区では、地域組織が中心となって、親しみやすい車両の愛称やラッピングデザインを検討する等、地域の方々が乗合タクシーに愛着を持ち『守り』、『育てる』ための工夫を実施しています。

【見沼区大砂土東地区乗合タクシー】

- ・地域の環境資産である見沼田んぼを通過することから「みぬま号」としました。
- ・また、車体には区の花である「クマガイソウ」をラッピングしました。



【見沼区片柳西地区乗合タクシー】

- ・区の鳥であるカワセミを用い「カワセミ号」としました。
- ・また、車体には「カワセミ」をモチーフにしたデザインをラッピングしました。



参考7. 路線バスとの共存共栄の取組事例

◆東京都板橋区における取組

東京都板橋区では、公共交通サービス水準の向上を図るとともに、観光・文化施設の集積地でもある区立美術館周辺を経由することにより、観光・文化施策の振興も目指して、赤塚・徳丸・四葉・大門・高島平地域でコミュニティバス「りんりんGO」を運行しています。

当該地域は全般的に人口が多く、小型バスの運行では満員通過のリスクが生じることが懸念されるが、大型バスが運行可能な道路は路線バス網が充実しており、どのようなルートでも路線バスと競合するという難しい課題がありました。既存の路線バスを補完する形でコミュニティバスの路線が導入され、サービス面での最大限の連携をとり、共存共栄を図っています。

表 既存バス路線との連携内容

項目	内容
運行受託者	既存バス事業者
ルート	既存バス路線の循環ルートの逆向きのルート
運賃	既存バス路線と同様 (大人210円、子ども110円の均一前払い)
バス停	既存バス路線と共に通



資料：東京都板橋区ホームページ「コミュニティバス「りんりん号」を運行しています」

参考 8. 本ガイドラインにおける交通施策以外の移動支援事業

◆高齢者等の移動支援事業

本市では日常生活を送る上で必要な買い物や通院等の外出時の移動が困難な高齢者等を対象に、移動支援事業を実施する団体に対して経費の一部を補助しております。

【市の役割】

- ・補助事業

【市からの補助】

- ・1団体当たり30万円／年度を限度
- ・補助の対象となる経費は、以下に掲げるものとします。
 - ・利用者受付や事業運営のための会議などの利用調整に係る人件費（運転手の人件費は補助対象外となります）
 - ・利用日当日の立会や車両への添乗などの活動費
 - ・車両運行に係る燃料費
 - ・車両やボランティアに係る保険料
 - ・消耗品購入等の事務費

【想定する事業内容】

- ・5人以上の団体が立ち上げる高齢者の日常生活上の移動に係る支援事業
- ・事業協力いただける法人の車両や、自家用車を活用するもの
- ・次の要件に当てはまる高齢者が利用
 - (1) 市内在住で、要介護認定を受けていない65歳以上の方
 - (2) 移動に困難さを感じている、独歩可能な方
- ・週に1～2回程度、あらかじめ設定した行先に向かう
(例：スーパーマーケット等)

※ただし、運転手への人件費は発生しないボランティア輸送に限ります。

※利用者が負担する利用料は、原則として無料です。

※詳細は、以下の連絡先までお問合せください。



【所管課】

福祉局 長寿応援部 高齢福祉課
(Tel: 829-1259 Fax: 829-1981)

高齢者等の移動支援

◆AI デマンド交通実証実験

本市では AI デマンド交通（定められた運行エリアを予約状況に合わせて、AI が最適なルートを選択し、乗合で運行する交通システム）の実証実験を実施しております。

チョイソコさいたま いわつき号

【市の役割】

- ・補助事業

【市からの補助】

- ・赤字補填

運行経費から運賃収入等を控除した

【運 賃】

- ・300 円

※路線バス結節点停留所での乗降は 100 円

【サービス方針】

- ・運行日時

月、火、木、金曜日 8:30 から 17:00 まで

- ・利用方法

完全予約制



チョイソコさいたま いわつき号

【所管課】

都市局 都市計画部 交通政策課 (Tel : 829-1054 Fax : 829-1979)

みその RED タクシー

【市の役割】

- ・運行に向けた関係機関調整等

【市からの補助】

- ・なし（国の補助金を活用）

【運 賃】

- ・大人(中学生以上)300 円

子ども(小学生)150 円

※未就学児は大人 1 人につき 1 人まで無料

【サービス方針】

- ・運行日時

平日 7:00～21:00

土日、祝日 9:00～18:00

- ・利用方法

完全予約制

【所管課】

都市局 まちづくり推進部 浦和東部まちづくり事務所



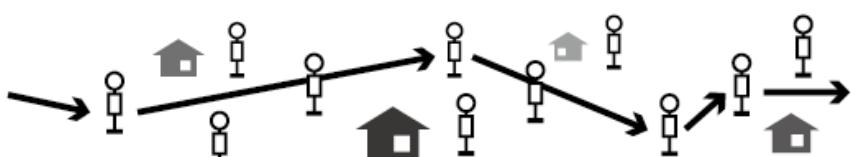
みその RED タクシー（第3期）ポスター

<参考> デマンド交通について

【概要】

デマンド交通は、個々の旅客の予約・呼び出しに基づいて運行される交通システムのことです。路線バスのように運行経路・乗降地点・運行時刻の全て、またはいずれかが定めされておらず、利用者や地域のニーズに合わせて運行する仕組みです。

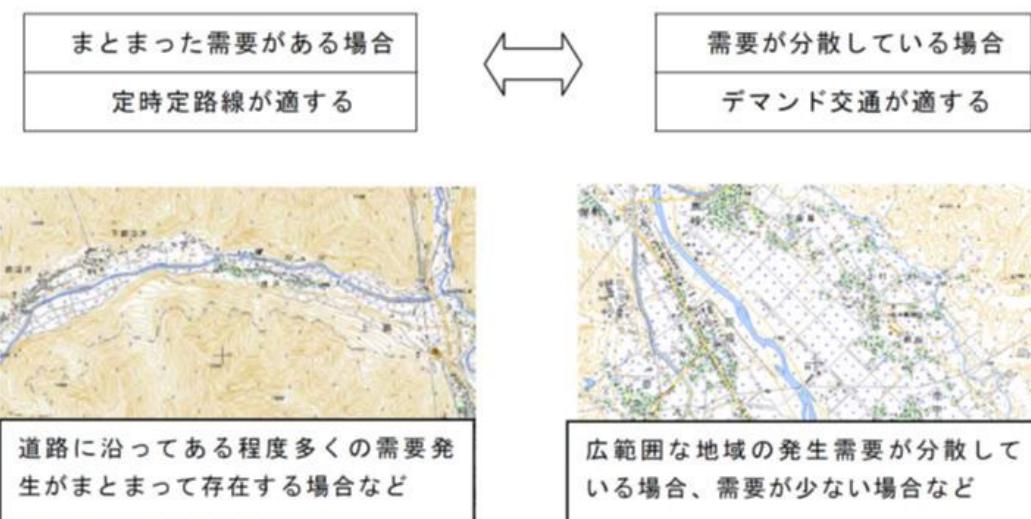
表 運行方式からみたデマンド交通の分類パターン

運行方式の特徴（イメージ）【  自宅  バス停等】	
A 定路線型	路線バスやコミュニティバスのように、所定のバス停等で乗降を行うが、予約があった場合のみ運行し、予約がなければ運行しない方式。“空気バス”的解消を図ることができる。
	
B迂回ルート・エリアデマンド型	定路線型をベースに、予約に応じて所定のバス停等まで迂回させる運行方式。バス停等まで遠い地域に迂回ルートを設定することにより、公共交通空白地域の解消を図ることができる。
	
C自由経路ミーティングポイント型	運行ルートは定めず、予約に応じ所定のバス停等間を最短経路で結ぶ方式。最短経路の選択により所要時間を短縮するとともに、バス停等を多数設置することにより、バス停等までの歩行距離を短縮することができる。一般タクシーとの差別化を図るために、目的施設または発施設を限定する場合が多い。
	
D自由経路ドアツードア型	運行ルートやバス停等は設けず、指定エリア内で予約のあったところを巡回するドアツードアのサービスを提供する運行方式。一般タクシーとの差別化を図るために、目的施設または発施設を限定する場合が多い。
	

【デマンド交通の特徴】

需要は、交通手段選択の最も重要な要素であり、住居・来訪施設（駅・学校・病院・役場・商店等）の所在状況、道路状況、地理的条件等様々な項目を総合的に考慮して決められます。一般的には、道路に沿ってある程度“まとまった需要”がある場合には、定時定路線バスが適する一方、時間的にも地理的にも“需要が分散”し、一筆書きの運行ルートが設定しにくい場合は、デマンドが適していると言われております。

一方で、オペレーション等によるランニングコストは定時定路線の運行に追加して必要となったり、予約の必要性の手間、予約完了までのプロセスが心理的なハードルとなる可能性などもあります。



地域特性から見たデマンド交通

資料（背景地図）：国土地理院標準地図

【AIを活用したデマンド交通】

AIを活用して、効率的な配車が実現でき、利用者予約に対し、最適配車を行うことができます。各社提供サービスは異なりますが、乗合をしつつ、概ね希望時間通り移動が可能と言われております。個々の移動ニーズに対応しつつ、低コストで一定数の人が同時に移動可能な点が特徴です。また、待ち時間の短縮による乗合発生率の向上、予約キャンセルの抑制やリアルタイムでの複数オーダーへの車両最適化が導入による効果として期待されます。



資料：国土交通省日本版 MaaS の推進

表 デマンド交通のメリット・デメリットとAI導入に期待される効果

デマンド交通の特徴		AI導入に期待される効果
メリ	予約がなければ運行せず、経費が発生しない	同様の効果を期待
ツト	移動ニーズをマッチングさせる効率的な乗合輸送	多様な移動OD、多量な予約に対して、人力のオペレーションより効率的な経路マッチングが期待される
デ	予約の必要性の手間、予約完了までのプロセスが心理的なハードルとなる可能性	スマートフォンやweb完結型の予約等の電話予約の手間を軽減できる可能性
メ	ニーズが多く、複雑になる場合は非効率な配車・遅れ等が生じる可能性	リアルタイムの配車予約により、配車・待ち時間への不満を軽減できる可能性

一方で、AIを活用したデマンド交通は以下について留意する必要があります。

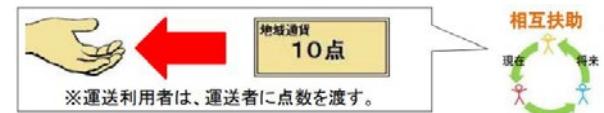
- 通常のデマンドよりもシステム構築のイニシャルコスト及びランニングコストが追加的に発生すること
- AIデマンドのメリットを発揮し、かつ導入コストを賄うためには、乗合率を高める工夫、ある程度ニーズを重ねる必要があること（交通空白地もしくは現状の乗合タクシーでは維持が難しい（廃止候補）地区で複数のエリアで同時に実施するなどの工夫が必要）

<参考> 道路運送法上の許可・登録が不要の移動支援について

【概要】

以下に該当するものは道路運送法における登録又は許可が必要ありません。

表 道路運送法における登録又は許可の必要がない場合（その1）

許可・登録が不要の場合	内容
サービスの提供を受けた者からの給付が、「好意に対する任意の謝礼」と認められる場合	<p>運送行為の実施者の側から対価の支払いを求めた、事前に対価の支払いが合意されていた、などの事実がなく、あくまでも自発的に、謝礼の趣旨で金銭等が支払われたもの</p> 
サービスの提供を受けた者からの給付が、金銭的な価値の換算が困難な財物や流通性の乏しい財物などによりなされる場合	<ul style="list-style-type: none"> 日頃の移送の御礼として、自宅で採れた野菜等を定期的に手渡すこと  <ul style="list-style-type: none"> 地域通貨の一種として、ボランタリーなサービスを相互に提供しあうもの。例えば、運送の協力者に対して1時間1点として点数化して積立て、将来自分が支えられる側になった際には、積立てておいた点数を用いて運送等のサービスを利用できる仕組み等、組織内部におけるボランタリーサービスの提供を行う場合も有償とはみなされません。 
実際の運送に要するガソリン代、有料道路使用料、駐車場代のみを收受する場合	<p>ガソリン代の算出方法例 【走行距離(km) ÷ 燃費(km/ℓ) × 1ℓあたりのガソリン価格(円/ℓ)】</p> <ul style="list-style-type: none"> 走行距離：地図情報サイトで計測した距離 燃費：自動車情報サイトで車種ごとに公表されている燃費 ガソリン価格：ガソリン価格調査機関が公表する価格 

資料：国土交通省「道路運送法における許可又は登録を要しない運送の態様について（令和2年3月31日国自旅第328号）イラスト版」

表 道路運送法における登録又は許可の必要がない場合（その2）

許可・登録が不要の場合	内容
市町村の公共サービスを受けた者が対価を負担しておらず、反対給付が特定されない場合	<ul style="list-style-type: none"> 市町村の事業として、市町村の保有する自動車により送迎が実施され、それらの費用が全額市町村によって賄われ、利用者からは一切の負担を求めるもの  <ul style="list-style-type: none"> 利用者の所有する自動車を使用して送迎を行う場合は、単に他人の自動車の運転を任せただけであり、運転者に対して対価が支払われたとしても、それらは運転役務の提供に対する報酬であって運送の対価とはなりません。  <ul style="list-style-type: none"> NPO法人等が地域住民の運送サービスを提供する場合に、市区町村の自動車を利用する場合や当該NPO法人等の自動車の購入費や維持管理経費に対して市区町村から補助金が交付される場合  <ul style="list-style-type: none"> デイサービス、授産施設、障害者のための作業所等を経営する者が、自己の施設の利用を目的とする通所、送迎を行う場合であって、送迎に係るコスト（ガソリン代等の実費も含む。）を利用者個々から収受しないもの  <ul style="list-style-type: none"> 子供の預かりや家事・身辺援助の提供が中心となるサービスを提供するものであって、運送に対する固有の対価（ガソリン代等の実費も含む。）の負担を求めるもの 

資料：国土交通省「道路運送法における許可又は登録を要しない運送の態様について
(令和2年3月31日国自旅第328号) イラスト版」

【事例】

道路運送法上の許可・登録が必要ない移動支援の事例は以下のようなものがあります。

①住民などが独自に運行（神奈川県横浜市港北区錦が丘（菊名おでかけバス））

概要	錦が丘地区は高齢化が進んだ坂の上にある住宅街であり、外出が困難になる高齢者が多いことが課題であった。地域での課題解決を目指して、会員制の「コミバス市民の会」を結成し、2010年から運行を開始している。
実施主体	<ul style="list-style-type: none"> ・住民が運営、運行（運転、添乗）を実施（錦が丘町内会の応援を受けて会員制で運営） ・車両は個人が提供
費用	<ul style="list-style-type: none"> ・年会費 1,000年（毎回の利用者負担はない） ・会員登録はだれでも可能
運行	<ul style="list-style-type: none"> ・毎週火曜日に7便を運行（1便あたり50分間走行）
その他	<ul style="list-style-type: none"> ・収入：地区社会福祉協議会助成金30万円／年、会費・カンパ・謝金などで30万円 ・支出：ガソリン代10万円／年、車両借用の謝金5万円／年、運転手の謝金（飲食代）700円／半日、添乗員の謝金300円／半日

資料：コミバス市民の会・菊名お出かけバス HP

②生活支援と一体的に実施する移動支援（三重県名張市（隠おたがいさん））

概要	高齢者世帯からの要望を受けて庭木の手入れや、部屋の掃除・電球交換、買い物支援などの生活支援の一環として移動支援を実施している。
実施主体	まちづくり協議会を母体とする生活支援のグループである「隠（なばり）おたがいさん」
費用	<p>1時間500円 会員登録（年会費500円）が必要</p>
運行	随時（依頼に応じて実施、ただし受付は月・水・金の午前中）
その他	<ul style="list-style-type: none"> ・移動支援以外の支援メニューも1時間500円（支援協力者1人あたり）の料金となっている。支援内容より複数人となる場合は支援協力者の人数分の料金が必要となる。 ・名張市の介護予防・日常生活支援総合事業において補助金メニューを活用している。

資料：名張市 HP、ゲンキ3ネット「人の力を地域の力に！『隠（なばり）おたがいさん』（ゲンキみえ）」

参考9. 申請書類（様式1～4）

(様式1)

年 月 日

さいたま市長 あて

コミュニティバス等の導入・改善に関する検討申請書

下記のとおり申請します。

地域名 (団体名)				※自治会名等
フリガナ 代表者氏名				
代表者連絡先	住所			
	電話番号		FAX番号	
	E-MAIL	@		
構成員氏名 (5名以上)				
理由				
運行システム	<input type="checkbox"/> コミュニティバス		<input type="checkbox"/> 乗合タクシー	
運行内容	出発点名称		主な経由地	
	終点名称		運行距離	約 km
	時間帯	時～ 時台	運行頻度	本/日
	運行日	※平日、休日など		
運行ルート				
	※バス停位置			

(様式2)

年 月 日

さいたま市長 あて

コミュニティバス等の導入・改善に関する同意書

自治会は、自治会の計画するコミュニティバス等の導入について賛同し協力します。

自治会会長
(自署又は記名押印)
住所
電話

(様式 3)

年 月 日

さいたま市長 あて

コミュニティバス等の運行・改善計画素案

下記のとおり提出します。

地域名 (団体名)	※自治会名等		
フリガナ 代表者氏名			
代表者連絡先	住所		
	電話番号		FAX番号
	E-MAIL	@	
運行システム	<input type="checkbox"/> コミュニティバス		<input type="checkbox"/> 乗合タクシー
運賃			
運行内容	出発点名称		主な経由地
	終点名称		運行距離 約 km
	時間帯	時～ 時台	運行頻度 本/日
	運行日		
運行ルート案			

(様式 4)

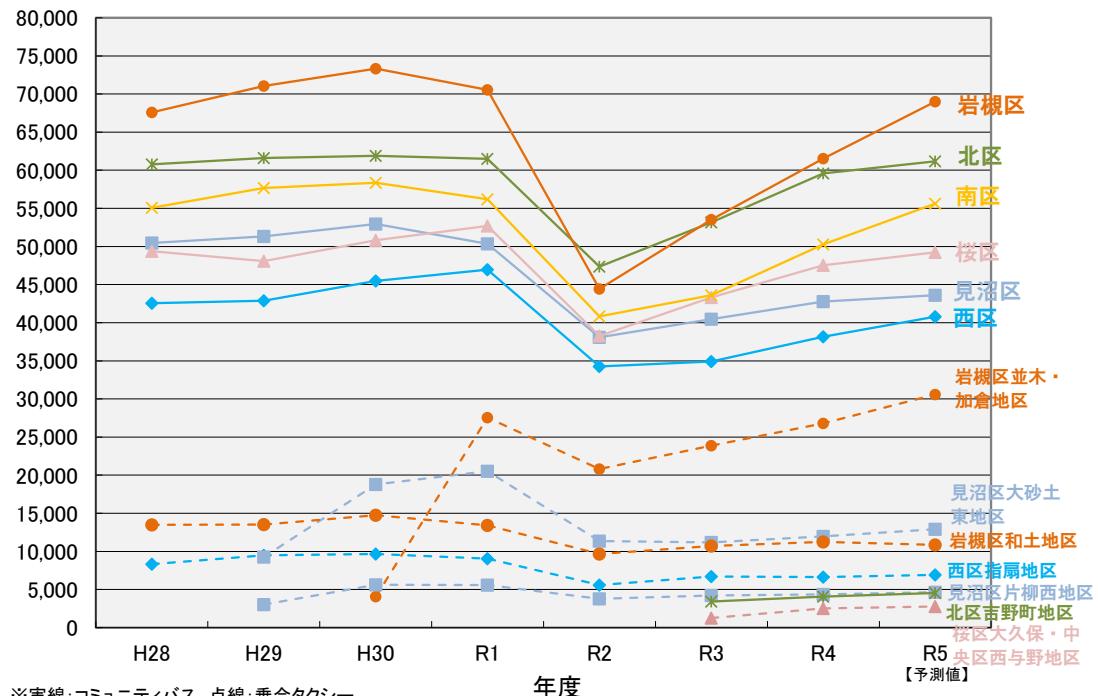
コミュニティバス等の運行・改善計画書

運行地域				
運行（実験）期間	年 月 日 ～ 年 月 日			
運行システム	<input type="checkbox"/> コミュニティバス <input type="checkbox"/> 乗合タクシー			
運賃				
運行内容	出発点名称		主な経由地	
	終点名称		運行距離 約 km	
	時間帯	時～ 時台	運行頻度 本/日	
	運行日			
	需要予測	(平日) 人/日	(土曜日) 人/日	(日・祝日) 人/日
	その他			
運行ルート				

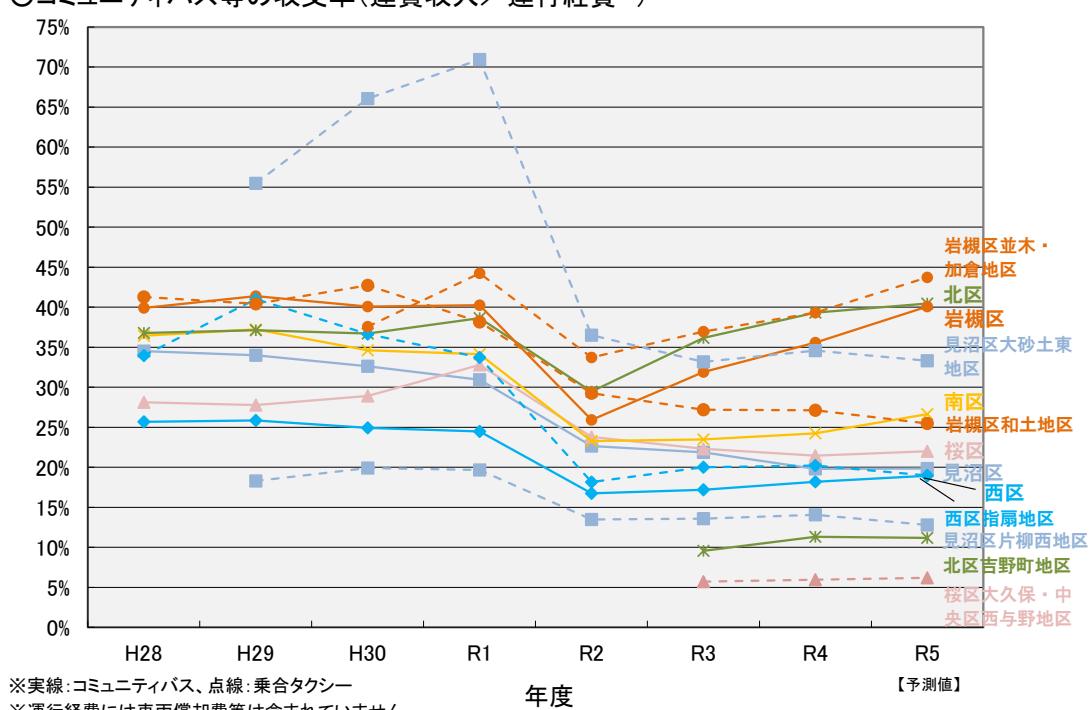
参考 10. コミュニティバスと乗合タクシーの利用者数・収支率の推移

コミュニティバス、乗合タクシーとともに各路線において運行が開始されてから利用が増加傾向にありますが、収支実績は、厳しい状況が続いているため、地域のほかに、市も主体となって、運行改善を検討し、収支率向上を図っていく必要があります。

○コミュニティバス等の年間利用者数(人／年)



○コミュニティバス等の収支率(運賃収入／運行経費※)





都市局 都市計画部 交通政策課

〒330-9588 さいたま市浦和区常盤 6-4-4
TEL 048-829-1054 FAX 048-829-1979
<https://www.city.saitama.lg.jp/>