

(仮)再構築ガイドライン

(表紙裏)

はじめに

テキスト

テキスト

テキスト

目 次

1 (仮) 再構築ガイドラインの概要

1.1 作成の目的・構成

1.2 交通モード別の役割

1.3 検討対象地域

2 地域公共交通の再構築の定義

2.1 基本事項

- 市民、事業者、行政の役割
- サービス水準
- 実施体制 等

2.2 再構築の手段

- ガイドラインで取扱うモード、ルート、頻度、車両サイズ等

3 地域公共交通の再構築の流れ

3.1 再構築の要点

- 再構築プロセスの基本的な考え方
- 評価指標

3.2 再構築プロセス（検討フロー・期間）

- 市民発議（新規導入／運行改善）
- 行政発議（運行改善）
- 事業者発議（既存縮小）

4 (仮) 再構築ガイドラインの見直し

參考資料

参考1. *****

参考2. *****

参考3. *****

参考4. *****

参考5. *****

参考6. *****

参考7. *****

1. (仮) 再構築ガイドラインの概要

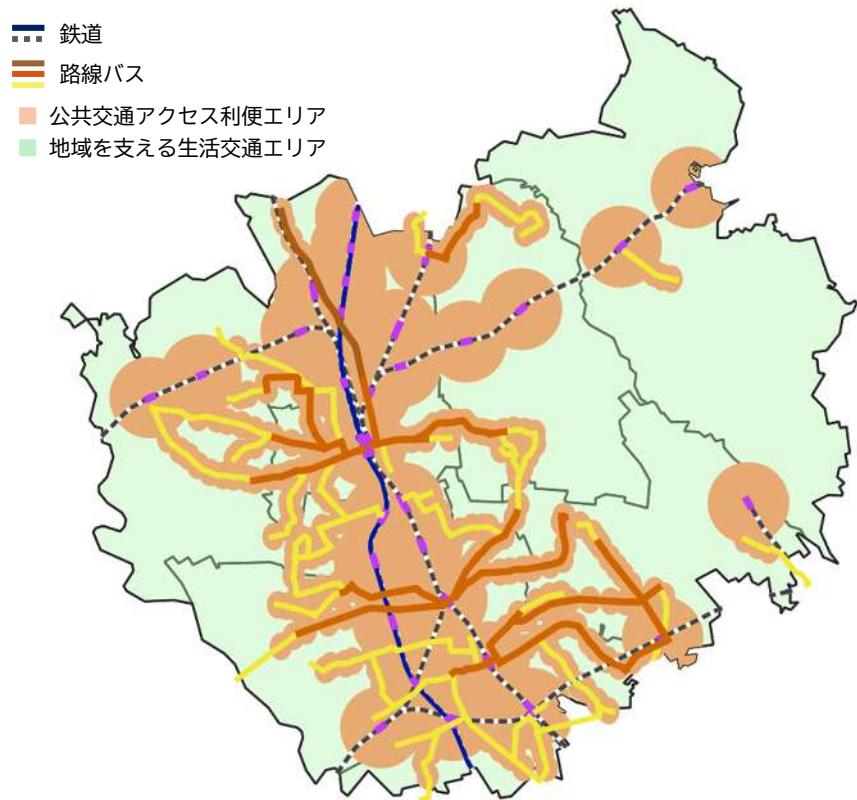
1.1 作成の目的・構成

1) 再構築ガイドラインの作成目的

本ガイドラインは、さいたま市総合都市交通体系マスターplan基本計画における基本目標である「SMART ネットワークシティ BON-SAITAMA ~SMART な交通体系の構築による集約・ネットワーク型都市構造の実現~」を達成するため、主に「地域を支える生活交通エリア」において、市民(地域の方々)や事業者、市が連携して、交通ネットワークの構築や維持、適正化などを行うにあたり、各ステップに沿って検討が進められるよう、検討手順や方法を示したものです。

基本目標	SMARTネットワークシティ BON-SAITAMA ～SMARTな交通体系による集約・ネットワーク型都市構造の実現～
基本的な考え方	<p>“幹・枝・葉”的交通網が盆栽のように調和した人中心のまち、“BON-SAITAMA”を目指します。BON-SAITAMAでは、様々な移動手段を快適に利用することができ、目的やライフスタイルに応じて、SMARTに移動することができます。</p> <p>幹枝葉の交通網は、盆栽のように丁寧に手を加えながら守り育てることで、持続可能性を高めていきます。力強い盆栽に育てるためには、交通インフラという豊かな“土”が必要です。</p> <p>そして、このまちで培われた人と人との繋がりが、盆栽の“根”としてまちを支えていきます。</p>
基本方針	
幹	東日本の中核都市として交流を支える広域交通体系の構築
枝	市内拠点間移動を支える都市交通体系の構築
葉	多様なライフスタイルを支える生活圏の構築
土	安全・安心で回遊性を高める交通インフラの構築
根	持続可能なネットワークを支える連携の構築

▲ さいたま市総合都市交通体系マスターplan基本計画の概要



▲ さいたま市内におけるエリア分類

表 エリア分類についての解説

エリア分類	エリアの説明
公共交通 アクセス利便エリア	<p>以下のいずれかの条件に該当するエリア</p> <ol style="list-style-type: none"> 1) 鉄道駅から1km以内のエリア 2) 幹線軸・準幹線軸[※]となるバス路線の停留所から300m以内のエリア <p>[※]幹線軸・準幹線軸となるバス路線の定義、考え方</p>
地域を支える 生活交通エリア	上記の「公共交通アクセス利便エリア」を除くエリア

2) 再構築ガイドラインの構成

本ガイドラインは、4つの章で構成されています。それぞれの章には、本ガイドラインをどのような場合に、確認あるいは参考とすればよいかについて、対象者、対象箇所に応じて、以下のように整理しています。

表 各章における対象者・対象箇所と記載内容

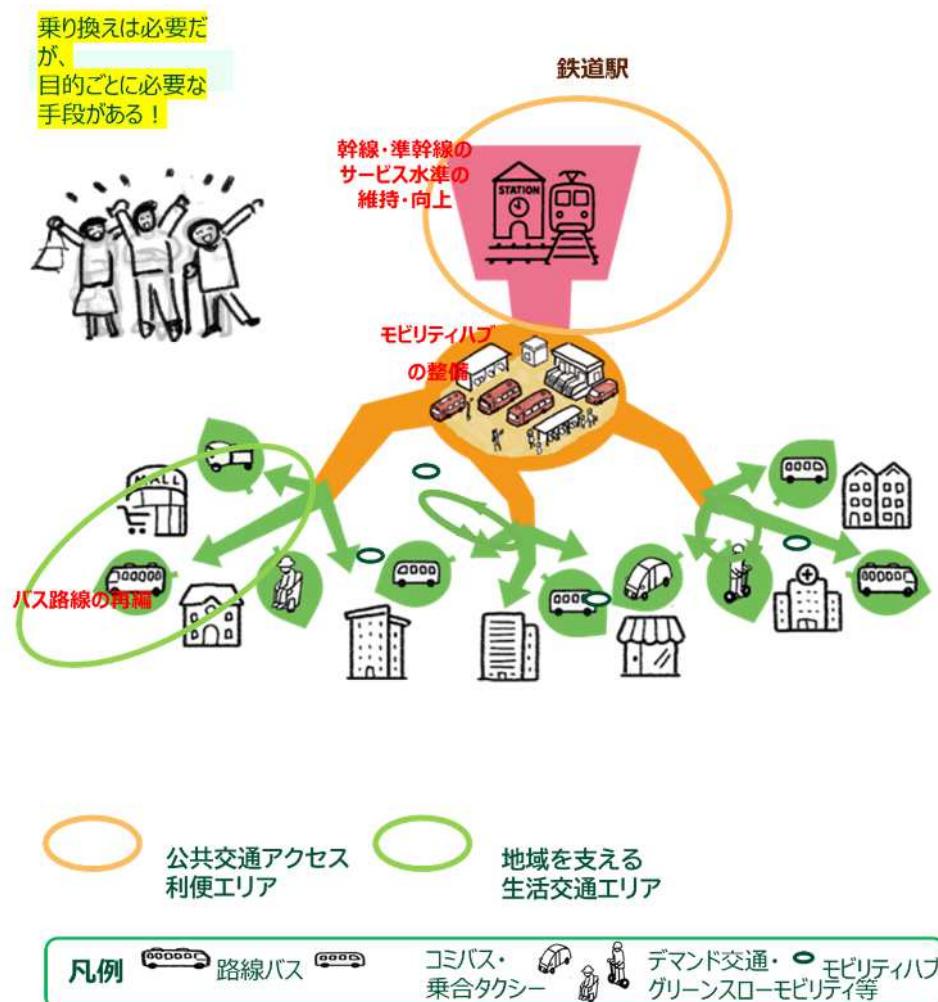
アジェンダ	対象者	対象箇所	参考内容
1 (仮)再構築ガイドラインの概要	全員	1.1 作成の目的・構成 1.2 交通モード別の役割 1.3 検討対象地域	本ガイドラインはどのような内容・位置づけの文書であるかを確認できる
2 地域公共交通の再構築の定義	全員	2.1 基本事項	どのような方針のもと作成されたガイドラインであるか、また、再構築とは何かを確認できる
	市民・さいたま市	2.2 再構築の手段	地域公共交通において、再編案等を検討する際にどのような方法があるか、また、その方法の基本事項を確認できる
3 地域公共交通の再構築の流れ	全員	3.1 再構築の要点	再構築のプロセスに係る基本的な流れが確認できる
	市民	3.2 再構築プロセス (市民×新規モード導入、市民×改善)	市民の方々が、地域交通に対して新たなモードを導入する際や、利便性を高めるための再編要望をする際に何をすべきか確認できる
	さいたま市	3.2 再構築プロセス (行政×改善)	さいたま市の職員の方々が、市が運営する交通サービスの改善を図る際に何をすべきか確認できる
4 (仮)再構築ガイドラインの見直し	事業者	3.2 再構築プロセス (事業者×縮小)	事業者が路線の廃止を行う際に、どのような手順が必要か確認できる
	全員	—	本ガイドラインの見直しに係る方針が確認できる

1.2 交通モード別の役割

1) 各交通モードの役割

さいたま市では、鉄道やバスなどの公共交通を組み合わせて、誰もが暮らしやすく移動しやすいまちを目指しています。

それに向けては、「公共交通アクセス利便エリア」における既存の公共交通ネットワークの維持を図るとともに、各交通モードが、求められる役割を果たしつつ、相互に機能を損なうことなく連携することにより、持続可能な交通ネットワークを構築することが重要です。



▲ これからの交通ネットワークのイメージ

2) 各交通モードに期待する役割

各交通モードに期待する役割について以下の表に整理しています。既存の公共交通ネットワークを構築する路線バスは都心駅や主要駅、主要施設へのアクセスを支える移動手段であるのに対し、本ガイドラインの中心となるコミュニティバス、乗合タクシー、デマンド交通については、地域の暮らしを支える役割を期待しています。

これらの交通モードが求められる役割を発揮するだけでなく、各交通モードが競合してしまうことでサービスの縮退を招かないよう、上手く連携を図ることが重要となります。

表 各交通モードに期待する役割

路線バス (幹線軸)	<ul style="list-style-type: none">高い運行頻度を活かして<u>都心駅等へのアクセスを支える</u>、市民の暮らしの主要な交通手段
路線バス (準幹線軸)	<ul style="list-style-type: none">比較的高い運行頻度を活かして幹線軸とともに<u>主要駅等へのアクセスを支える</u>市民の暮らしの主要な交通手段
路線バス (施設アクセス路線・ その他路線)	<ul style="list-style-type: none">(施設アクセス路線)住宅地や駅や病院など<u>主要施設へのアクセスを支える</u>移動手段(その他路線)市内の様々な生活シーンの移動ニーズを支える移動手段
コミュニティバス	<ul style="list-style-type: none"><u>通勤・通学や地域の暮らしを支える</u>移動手段路線バスの運行がないエリアにおける居住地域と<u>駅等の主要なモビリティハブや生活関連施設(区役所、公民館、病院・商店街等)</u>を結ぶ移動手段
乗合タクシー	<ul style="list-style-type: none"><u>通勤・通学や地域の暮らしを支える</u>役割地域の暮らしを支えるため、居住地域と<u>バス停等のモビリティハブや生活関連施設</u>を結ぶ移動手段
デマンド交通 グリーンスロー モビリティ	<ul style="list-style-type: none"><u>地区内交通</u>として、買い物・通院・地域コミュニティ参加などの<u>暮らしの移動を支える</u>役割居住地域と生活関連施設や<u>バス停等のモビリティハブ</u>を結ぶ移動手段

※タクシーに関する役割を追加する

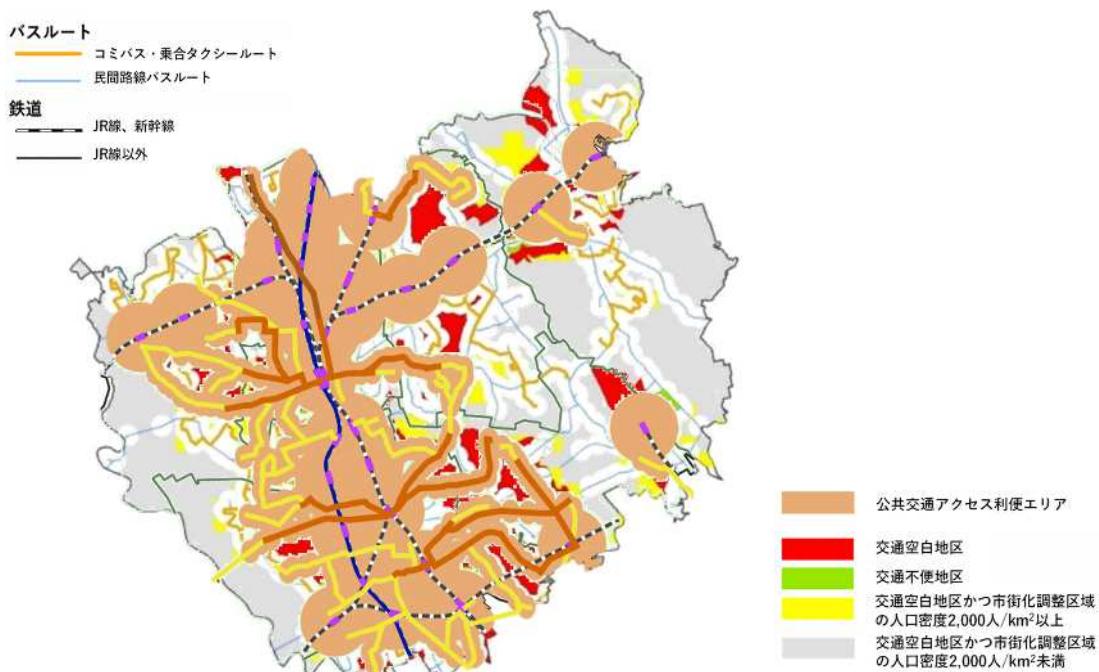
※コミュニティバス、乗合タクシーの役割が類似しているため記載内容は議論が必要

1.3 検討対象地域

本ガイドラインにおける検討対象地域は、再構築を検討する交通モード別に定めます。

コミュニティバス、乗合タクシー、デマンド交通の導入検討対象地域は、路線バスと競合する可能性を考慮し、既存路線バスの主なサービス圏域以外となる公共交通アクセス利便エリアとします。グリーンスローモビリティやボランティア輸送は、速度や定員、利用者、運行日数等を考慮すると、既存路線バスとは競合しない交通モードとして考えられるため、市内全域を検討対象と設定します。また、既存の路線バスの廃止対応について、地域を支える生活交通エリアにおける交通サービスとし、幹線軸・準幹線軸・施設アクセス路線以外の路線を対象とします。

コミュニティバス・ 乗合タクシー・デマンド交通	<ul style="list-style-type: none">路線バス等が不十分な地域鉄道駅1km、バス停300m圏外
グリーンスローモビリティ ボランティア輸送	<ul style="list-style-type: none">市域全域地域を支える生活交通エリア内の路線バスサービス圏域内(図中白色箇所)を含む
廃止対応	<ul style="list-style-type: none">地域を支える生活交通エリアバス路線のうち、幹線軸・準幹線軸・施設アクセス路線以外の路線



▲ 検討対象地域

2. 地域公共交通の再構築の定義

2.1 基本事項

1) 基本方針

昨今の社会情勢を踏まえると、地域公共交通を維持・確保していくためには、市民や事業者、行政などの各主体が自身の役割を果たし、全員で支えていく必要があります。そのため、本ガイドラインを手引きや参考とし、各主体が自身の役割をきちんと認識した上で、対応していくことが望ましいと考えます。

表 各主体における再構築における役割

主体	役割
市民	路線バス廃止による交通手段の不足や、既存交通の利便性向上に対して、自発的に交通手段を確保するための調査・計画を行う。また、交通手段の選択肢として、自分たちで輸送を担う場合には、ボランティア輸送等への協力も市民の中で募る
事業者	出来る限りの交通手段の提供維持を図っていく。そのうえで、廃止を余儀なくされた場合は、市民やさいたま市が交通手段を確保に係る検討・実行の際、運行データの共有などの協力も行う
さいたま市	市民の調査・計画検討等に対する技術的支援を基本としつつ、行政運営のコミュニティバスや乗合タクシーに係る改善・縮小への対応を行う

また、これらの役割を担うだけでなく、各主体には、以下のような心構えを持って、地域公共交通を支えていく必要があります。

課題認識	「一部の人が交通の課題を持っている」といったような他人事ではなく、 各自が将来の自分とまちを想像し、自分にとっての課題であることを自覚したうえ で、地域の総意として地域公共交通の維持確保が必要だという意識を持つ
主体性	地域の交通課題に対して、さいたま市だけでは地域公共交通を維持確保することは難しいため、 市民および事業者も自分の役割を主体的に担っていき、共創 することで維持確保していく
経営視点	持続可能な交通網の構築のため、 需要に応じた交通サービスの提供を前提 としているため、需要の変化に合わせて車両サイズや運行頻度等を変えていくことを理解する

3) サービス水準

新規導入や廃止対応などの再構築を検討する交通モードに応じて、サービス水準は異なります。本ガイドラインの対象ではありませんが、幹線軸や準幹線軸となるバス路線については、運行時刻を気にする必要はなく、バス停で「待っていれば乗れる」ような理想的水準を維持することを目指すこととしています。

本ガイドラインの中心となる、コミュニティバス、乗合タクシーは、日常的に使いやすいレベル、いわゆる「品質保証」として、生活に必要な時間帯に不便なく使える本数がある水準を、デマンド交通やボランティア輸送などの交通モードは、生活を支えるレベル、つまり「性能保証」として、本数は少ないが日常生活で必要な時には使える水準を維持することを目指します。

なお、サービス水準については、事業者と市で定期的に話し合いを行い、サービス水準がきちんと保たれるように課題の共有や連携した取り組みを進めていきます。また、5年に1度、路線や運行頻度の基準を見直していきます。

交通モード	理想的 水準	品質 保証	性能 保証	サービス水準のイメージ
幹線軸	○			ピーク時 10分に1本以上 オフピーク時 15分に1本以上 最終バスが22時以降に運行
準幹線軸	○			日平均 30分に1本
施設アクセス路線		○		施設の特性等に応じて、施設利用に不都合が生じない頻度、回数を確保していく
コミュニティバス		○		60分に1本程度 (7時～19時台)
乗合タクシー				
デマンド交通、 ボランティア輸送 などの交通モード			○	最低限生活に必要な移動をベースに、各地域で議論し、設定していく

【品質保証】日常的につかいやすいレベル

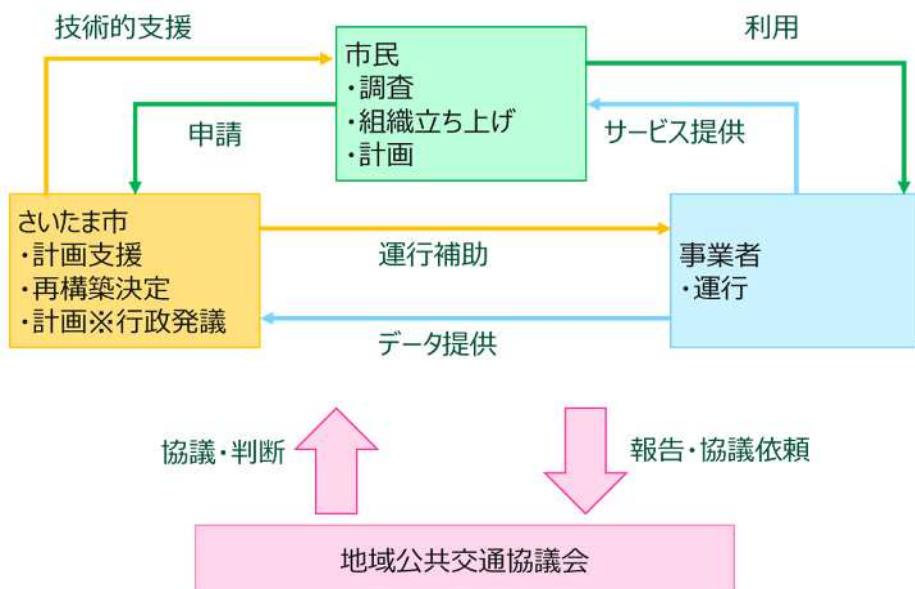
- ✓ 生活に必要な時間帯に不便なく使える本数がある
- ✓ 通勤や通学、買い物などの予定は、少し調整すれば自分の希望どおりに動ける
- ✓ 安心して普段づかいできる交通手段として機能

【性能保証】生活を支えるレベル

- ✓ 本数は少ないが、日常生活で必要なときには使える
- ✓ 乗りたい時間にバスがない時は、自分の行動を運行時間にあわせて考える必要がある
- ✓ 高齢者や車を使えない方などの生活を支える交通

2) 実施体制（概略図）

再構築にあたっては、市民・事業者・さいたま市の3者がそれぞれの役割を果たし、互いに共創（連携あるいは協働）して取り組むことが必要です。なお、具体的な運行計画については、再構築の目的にあわせて、市民または行政機関が策定を担うこととなります。



▲ 実施体制の概略図

2.2 再構築の手段

地域公共交通を再構築するにあたっては、どのような手段で構築するかを検討する必要があります。再構築の手段(交通モード、運行ルート、運行頻度、車両サイズ、運賃体系)については、検討対象地域における既存交通の運行実績や需要状況などから、地域の実情に即した手段を選定することが重要です。ここでは、どのような選択肢があるのか、その特徴や概要について紹介します。なお、再構築の手段の選定における考え方については、P**にて詳述していますので、そちらを参照ください。

1) 交通モード

本ガイドラインにて取り扱う移動手段、交通モードを以下に示します。(グレー着色部分は本ガイドラインの対象外)。

対象地域の需要等に応じて、導入する移動手段・交通モードの選定を行います。

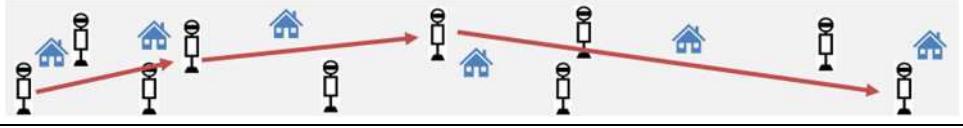
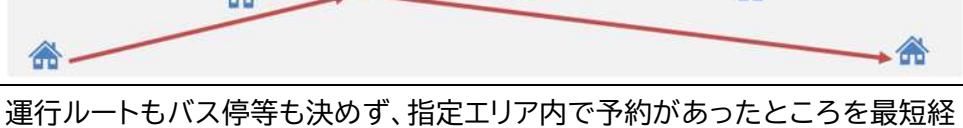
運行形態	道路運送法	予約の有無	運用コスト
路線バス	4条 乗合事業 緑ナンバー	不要	—
コミュニティバス	4条 乗合事業 緑ナンバー	不要	高
乗合タクシー	4条 乗合事業 緑ナンバー	不要	
デマンド交通	路線不定期運行	4条 乗合事業 緑ナンバー	必要
	区域運行	4条 乗合事業 緑ナンバー	必要
ボランティア輸送 (高齢者等の移動支援事業、グリスロ)		—	
タクシー・ライドシェア利用	4条 乗合事業 緑ナンバー	不要	低
福祉有償運送*	78条 自家用有償 旅客運送事業 白ナンバー	場合により 必要	—

*他人の介助によらず移動することが困難と認められ、かつ単独でタクシー等の公共交通機関を利用する
ことが困難な方が利用

2) 運行ルート

運行ルートのパターンを以下に示します。

再構築の対象地域の需要に応じて、導入する運行ルートパターンの選定を行います。

運行ルート パターン	運行ルートのイメージと概要
定路線型	 <p>毎回決められたルートを走行し、所定のバス停等で乗降を行うパターン。 ※定路線型には、既定ダイヤに則って運行する「路線定期運行」と予約などがあった場合に不定期に運行する「路線不定期」運行がある</p>
迂回ルート型	 <p>基本的には決められたルート(基本ルート)を走行し、所定のバス停等で乗降を行うとともに、基本ルートから離れたバス停には予約があった場合のみ“迂回ルート”で乗り入れるパターン。</p>
区域運行型 (ミーティング ポイント型)	 <p>運行ルートは決めず、バス停等(ミーティングポイント)だけを決めておいて、予約があったバス停間を最短距離で運行するパターン。</p>
区域運行型 (ドア to ドア型)	 <p>運行ルートもバス停等も決めず、指定エリア内で予約があったところを最短経路で結ぶ形で、ドア to ドアの運行を行うパターン。</p>

3) 運行頻度

運行ルートのパターンを以下に示します。

再構築の対象地域の需要に応じて、導入する運行ルートパターンの選定を行います。

運行ダイヤ	概要
固定ダイヤ	通常の路線バス等と同様に、設定されたダイヤで運行するパターン
基本ダイヤ型	運行曜日や1日の運行回数等と、主要なバス停等の概ねの出発時刻・到着時刻(基本ダイヤ)だけを決め、基本ダイヤを目安に利用者からの予約を受け付けて運行するパターン
非固定ダイヤ型	あらかじめ決めた運行曜日や運行時間内で、予約に応じて随時運行するパターン

4) 運賃体系

運賃体系は以下を基本とします。

有償	対キロ区間制	基準賃率にも続きキロ程に応じた上限額を区界停留所ごとに設定する方式。	コミュニティバスで採用
	均一制	距離に比例せず均一の運賃を收受する方式。	
無償	利用者からの運賃を收受しない方式。		ボランティア輸送 (道路運送法の許可を要しない運行)

5) 運行車両のサイズ

運行車両の種類やサイズ感を以下に示します。

既存交通の運行実績や、需要調査等による代替手段の需要予測などから求められる輸送力を元に、適正なサイズやモードを選択します。

車両	定員(目安)	費用
中型バス	46~60 人	大
小型バス	29~36 人	
ワンボックス車両	10 人	
グリーンスローモビリティ	4~18人	
セダン型車両	5人	
自家用車	5人	小

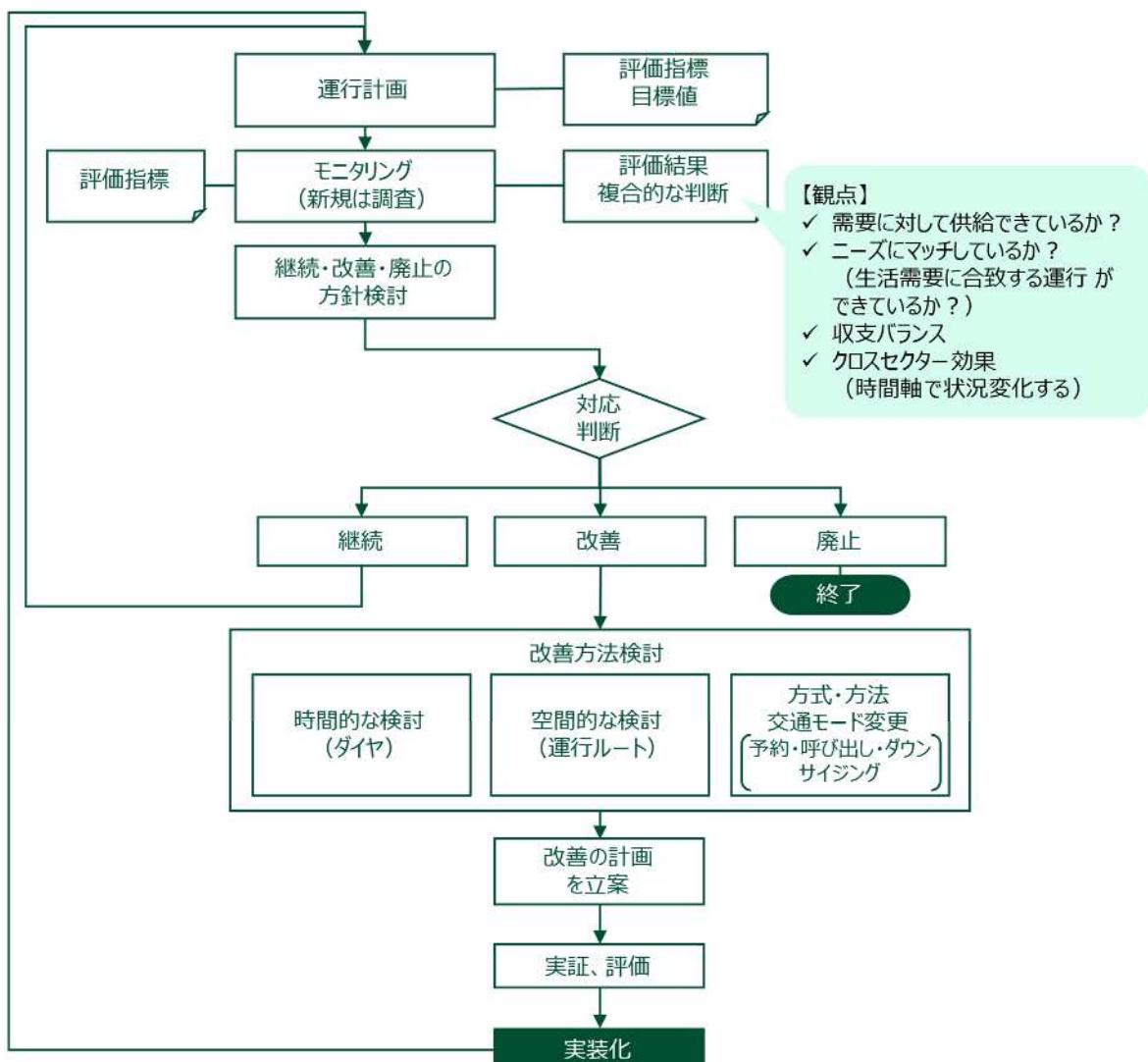
3. 地域公共交通の再構築の流れ

3. 1 再構築の要点

1) 再構築プロセスの基本的な考え方

地域公共交通の再構築プロセスの基本的な流れは、①運行計画の検討、②モニタリングの実施、③対応判断、④改善方法の検討、⑤改善計画の立案、⑥実証・評価を経て、⑦実装化に至る流れであり、実装化した後も随時評価を行い、継続・改善・廃止の判断することとしています。

以下に示しているのは全てのパターンに共通する基本的な流れであるため、各パターン固有の情報を踏まえ、具体化したプロセスについては、次頁以降で詳しく説明します。



▲ 再構築プロセスの基本的な流れ

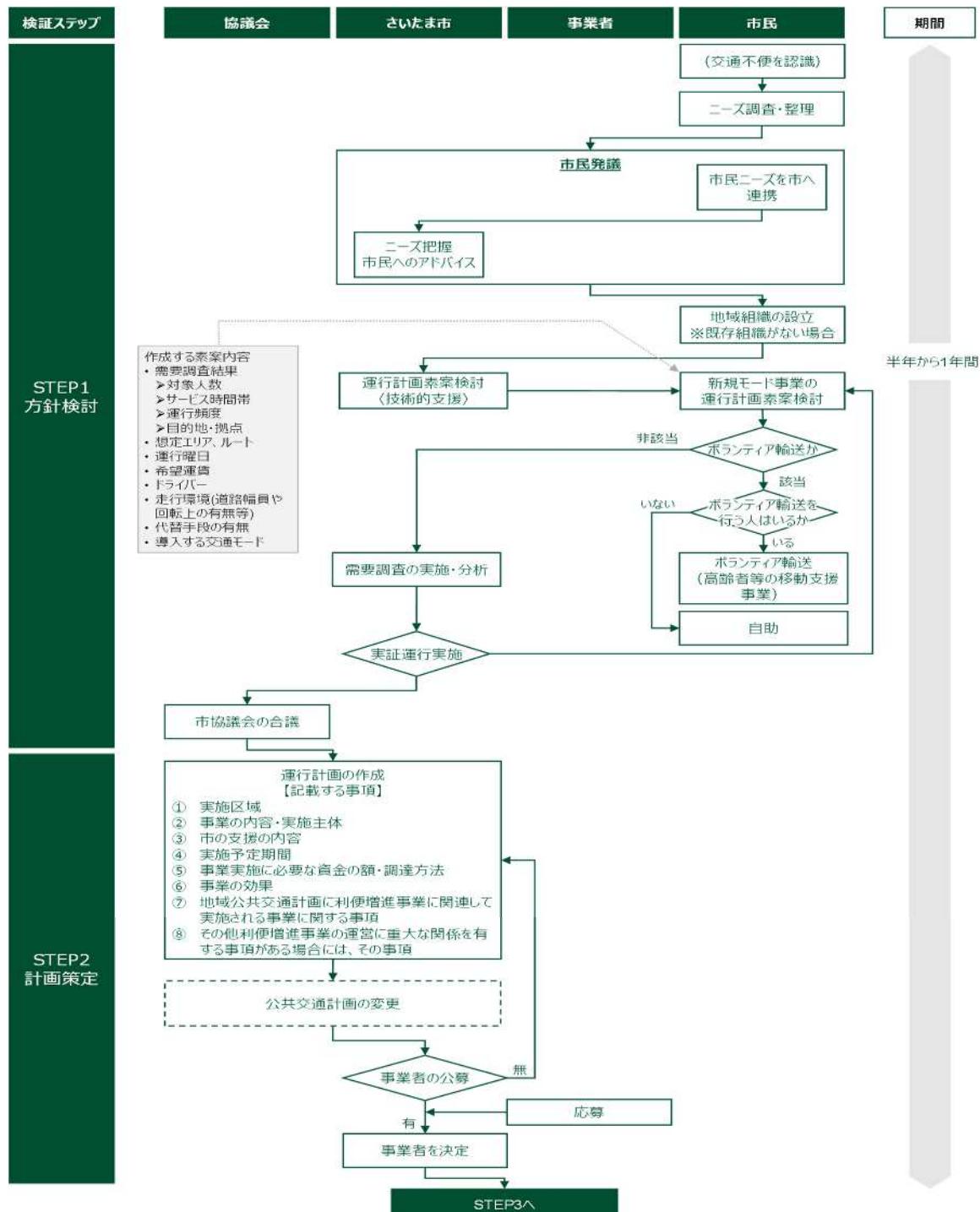
3.2 再構築プロセス

3.2.1 市民×導入 | 市民の発意により、新規導入を検討する場合

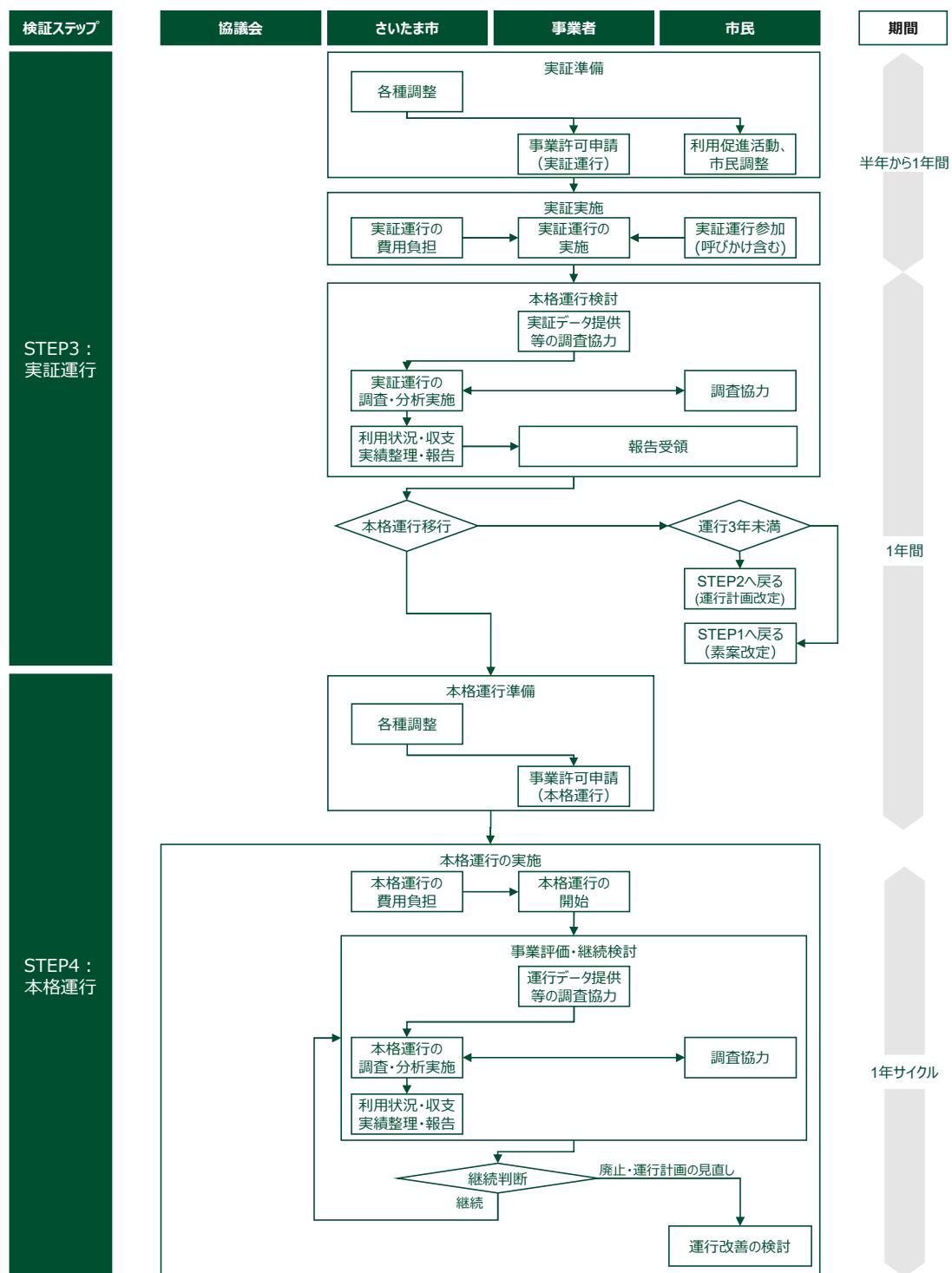
1) 検討フロー

市民の発意による交通サービスの新規導入の検討は、以下の4つのステップ、『STEP1:方針検討』、『STEP2:計画策定』、『STEP3:実証運行』、『STEP4:本格運行』を基本的な流れとします。それぞれの検討ステップにおけるポイントは P●以降で詳しく説明します。

■ 基本的な検討フロー（その1 | STEP1～STEP2）



■基本的な検討フロー(その2 | STEP3～STEP4)



2) 各検討ステップにおけるポイント

前ページで示した検討フローについて、検討の各ステップにおけるプロセスや実施主体、実施内容やポイントを説明していきます。なお、「誰」が「何」を行う必要があるのか、を具体化していますので、それぞれの実施主体が連携しながら検討を進めることとなります。

STEP 1 方針検討

(1) ニーズ調査・整理（実施主体 | 市民）

- 市民(地域の方々)が交通に不便を感じ、新たな交通モードの導入を希望する場合、まず市民によってアンケート調査を実施し、客観的にニーズ把握・整理を行います
- 調査結果を整理し、さいたま市へ「市民発議」を行います

(2) 市民発議（実施主体 | さいたま市）

- さいたま市は、市民(地域の方々)からの発議を受け、ニーズ調査等に係る相談に加え、後続プロセスにおいて、市民からの相談対応やガイドライン等の参考資料の提供など、市民へのアドバイスや検討のサポートを行います

《さいたま市によるサポート内容の例》

- 市民が検討を進める上で参考となる資料の提供
- 地域ニーズに対する既存路線での対応可否に関して事業者への確認
- 調査の実施やデータ整理、計画作成等に係る技術的なアドバイスや補助 等

(3) 地域組織の設立（実施主体 | 市民）

- 市民(地域の方々)は、市民が中心となって検討を進め、運行に向けた取り組みを行っていくための地域組織を設立します
- 地域組織の設立にあたっては、既存の地域組織がないこと、地域組織の要件を満たせることが必要となりますので、充分に確認した上で設立する必要があります
- 設立後は、「**地域組織の規約(例)**」を参考に、地域組織の活動内容を取り決めます

《判断指標: 地域組織の要件》

- 地域の自治会との連携がとれ、構成員が5人以上で代表者※1名を選任していること
※ 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、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、検討地域内にお住まいの方が含まれていること
- 地域組織の設立を、市、当該自治会、区の自治会連合会等に報告すること

(4) 運行計画素案検討（実施主体 | 市民・さいたま市）

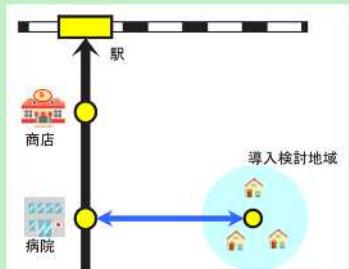
- 運行計画の素案に係る整理や検討については、市民(地域の方々)が主体となり、地域のニーズや要望等を踏まえ、地域の方々が利用しやすい運行ルートを検討します。

- 運行ルートの設定に際しては、適切な運行ルートとなっていること、道路の運行要件を満たしていることが設定要件となりますので、現地確認を行い、交通規制や道路状況などを十分に確認して設定する必要があります

《判断指標:運行ルートの適切性》

□ 既存の路線バスと競合していないこと

〔良い例〕 最寄り停留所や最寄り駅に接続する



↔ 既存の路線バス ↔ 導入を検討するルート

〔悪い例〕 路線バスと重複、並行する



路線バスと競合する
ルートは避けましょう。

□ 地域の方々が希望する行き先にルート設定されていること

※ 鉄道駅や病院、商店街や商業施設、金融機関、区役所、公民館などの公共施設など

※ 直接的なアクセスだけでなく、幹線軸・準幹線軸の路線バスの停留所と接続させるなど、間接的なアクセスも考えてみましょう

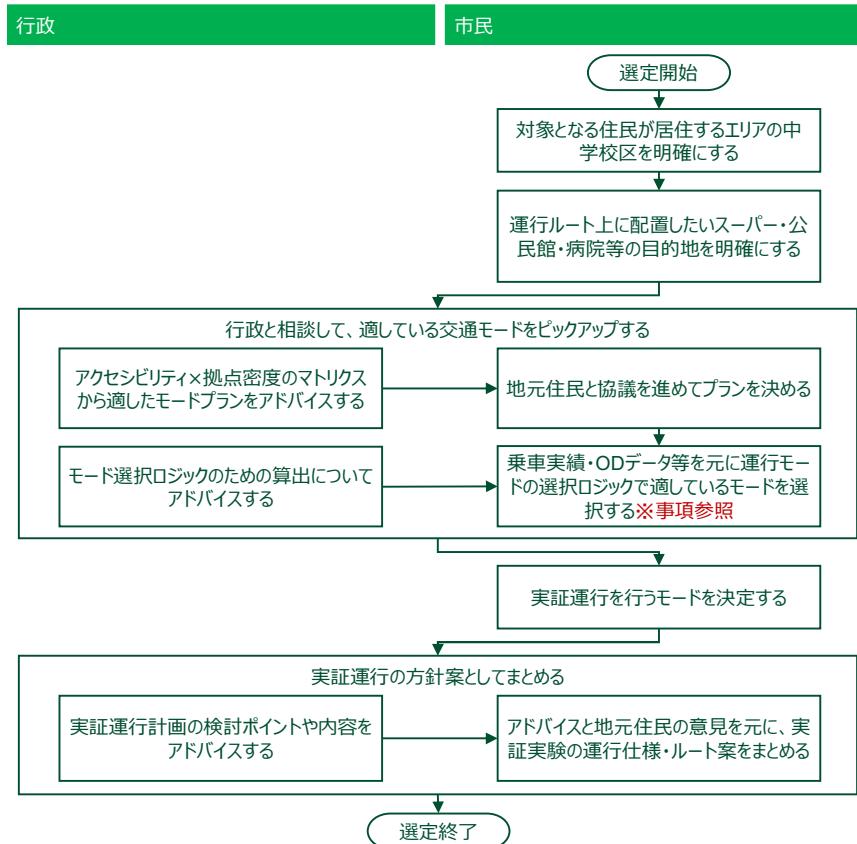
《判断指標:道路の運行要件》

□ 必要な道路幅員が確保されていること

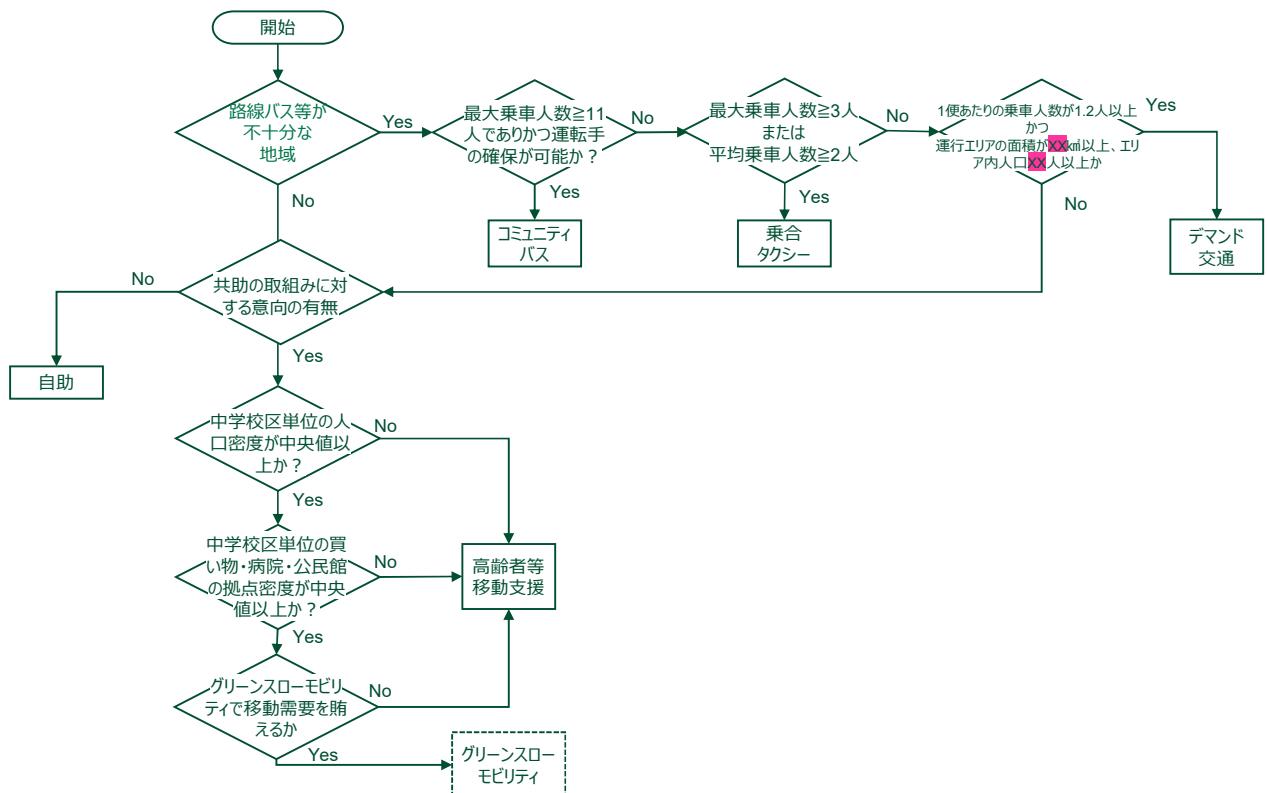
□ 勾配、隅切り、見通し等が適していること

※ 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ので、さいたま市と連携して確認を進めましょう

- 導入する交通モードの選定に際しては、次頁に示す「導入する交通モード選定に係るサブプロセス」および、「導入モード選択フロー」を参考としながら、さいたま市と連携して行う必要があります
- 交通モードの選定に際しては、さいたま市が Appendix 掲載のアクセシビリティを参照しながら、市民(地域の方々)が交通モードを選定するサポートを行います
- なお、導入する交通モードがボランティア輸送とする場合は、ボランティアを担う市民がいるかを確認する必要があります、充分な担い手が確保できない場合は、ボランティア輸送の導入を断念していただくこととなりますので、注意が必要です



▲ 導入する交通モード選定に係るサブプロセス



▲ 導入モード選択フロー

(5) 需要調査の実施・分析（実施主体 | さいたま市）

- さいたま市は、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に対し「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、アンケート調査による利用意向の人数は、あくまで意向であるため、これまでの事例等から利用意向と実際の利用の差分により補正を行います
- 市民（地域の方々）は、さいたま市が実施するアンケート調査や聞き取り調査へ協力してください。また、自治会経由でのアンケートの配布・回収は、回収率が高まるとともに、沿線住民への周知にもつながるため、自治会協力のもと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概要》

○ 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）などを対象とします

○ 調査方法

対象者へ調査票を郵送配布し、アンケート回答を返信していただきます

○ 調査項目及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。主な質問項目や回答結果の確認内容は以下の通りです

個人属性（性別、年齢等）：利用者層を把握します

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

日常の移動実態：既存の公共交通への影響を確認します

※具体的なアンケート調査票の例については、[参考3](#)を参照ください

プロセス名称	実施主体	実施内容
ニーズ調査・整理	アンケート実施	市民 【ポイント：アンケート実施について】 <ul style="list-style-type: none">・アンケート実施者：市民(地域の方々)・アンケート実施方法：Appendixに掲載の「ニーズ調査アンケート(雛型)」を用いて実施・アンケート対象者：地区自治会連合会における全世帯、および、地区社会福祉協議会・目標回答率：5%(対象世帯および地区社会福祉協議会回答者のうち回答のあった数の割合)
市民発議	市民へのアドバイス	さいたま市 【ポイント：市民へのサポートについて】 市民より発議を受けてから、上記相談対応に加え、 後続プロセス において、市民へ相談対応やガイドライン等の参考資料提供による支援を行っていく 具体例) <ul style="list-style-type: none">・ニーズに対する既存路線での対応可否について事業者へ確認・分析・検討や計画作成の補助 等
地域組織の設立	要件確認・組織設立	市民 【判断指標：地域組織の要件について】 以下の要件を満たす組織とする必要がある <ul style="list-style-type: none">・既存の地域組織がないか・地域組織の要件を満たせるか
運行計画素案検討	運行計画素案に係る整理・検討	市民 【判断指標：想定ルートについて】 <ul style="list-style-type: none">・適切な運行ルートを設定できているか<ul style="list-style-type: none">➢ 既存の路線バスと競合になっていないか➢ 希望する行先にルート設定できているか 【判断指標：走行環境について】 <ul style="list-style-type: none">・道路の運行要件を満たしているか ※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<ul style="list-style-type: none">➢ 必要な道路幅員が確保されているか➢ 勾配、隅切り、見通し等が適しているか
		市民・さいたま市 【ポイント：導入する交通モードの選定について】 <ul style="list-style-type: none">・導入する交通モードの選定は、選定の段取りを示す「導入する交通モード選定に係るサブプロセス」、および、モードの選択方法を示す「導入モード選択フロー」を参考に行う。<ul style="list-style-type: none">➢ 市は、選定において、Appendix掲載のアクセシビリティ参照しながら市民の選定をサポートする。
		市民・さいたま市 【ポイント：ボランティア輸送について】 <ul style="list-style-type: none">・導入する交通モードがボランティア輸送の場合は、以下の通り<ul style="list-style-type: none">➢ アンケート結果やその他自治会等の呼びかけによりボランティアを担う市民がいるか確認➢ (いる場合)高齢者等の移動支援事業の規定に則り、対応➢ (いない場合)各自、別の交通手段を利用
需要調査の実施・分析	需要調査	さいたま市 市は、以下のように需要調査を実施する <ul style="list-style-type: none">・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 ⇒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する ※アンケート調査票(例)はコミュニティバス等導入ガイドラインのものを引用

▲ STEP1 方針検討における検討の流れとポイント

STEP 2 計画策定

(1) 運行計画作成（実施主体 | 市協議会・さいたま市）

- さいたま市及び市協議会において、導入検討する交通サービスに対する行政負担額の検討を行います
- 行政負担額は、STEP1で整理した想定される需要に基づき、運賃収入およびクロスセクターベネフィット(推定値)の試算を行い、[運賃収入]+[クロスセクターベネフィット]-[運行経費]の計算結果と許容額を比較しながら、負担額を決定します

(2) 事業者の公募（実施主体 | さいたま市）

- さいたま市が、運行の担い手となる事業者の公募手続きを行います
- なお、公募により事業者が募らない場合は、市民と相談しながら、さいたま市により運行計画の見直しを行うこととなります

プロセス名称	実施主体	実施内容
運行計画作成 	行政負担検討 	<p>【ポイント：行政負担額の決定について】</p> <p>以下の方法でさいたま市が負担していく額を検討する</p> <ul style="list-style-type: none">STEP1で洗い出した想定需要を元に、運賃収入およびクロスセクターベネフィット(推定値)の試算を実施「運賃収入 + クロスセクターベネフィット - 運行経費」の計算結果と許容額を比較検討しつつ、負担額を決定する
事業者の公募 	公募対応 	<p>【ポイント：事業者の公募について】</p> <ul style="list-style-type: none">事業者が募らない場合は、運行計画の変更を行う

▲ STEP2 計画策定における検討の流れとポイント

STEP 3 実証運行

(1) 実証準備（実施主体 | さいたま市）

- さいたま市は、STEP2で策定した運行計画に沿って、実証運行を事業者へ依頼、または選定します。なお、選定条件は、一般乗り合い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。
- また、市民（地域の方々）と連携し、実証運行に際してのダイヤや停留所設定などの実証運行計画の策定を行うとともに、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
- 市民（地域の方々）は、さいたま市と連携し、運行ダイヤや停留所位置等を検討します。なお、停留所の設置に係る沿線住民や施設等への理解や承諾を得ること、チラシ配布やポスター掲載などの広報活動により地域への周知を図ることは、市民が主体となって取り

組んでいただく必要があります

(2) 本格運行検討（実施主体 | さいたま市）

- さいたま市は、実証運行の結果として、実証目的や内容、運行実績、実証で把握した課題等について報告書としてまとめ、事業者や市民へ共有します
- 実証運行の実績を基づき、さいたま市にて、以下に示す基準を満たしているかを確認し、本格運行の判断を行います。

《判断指標:本格運行判断》

- 実証運行の実績結果より、以下の基準を満たしている場合に、本格運行を判断します
 - 運行車両の車両サイズの定員数(目安)の範囲に1便あたりの乗車人数が収まっていること
※ 見直しをする際は、こちらの基準を踏まえて、ダウンサイ징も検討する
 - 実証運行の実績を元に算出した「運賃収入」+「クロスセクターベネフィット」-「運行経費」が許容値を上回っていること
- なお、基準を満たしていない場合は、以下の対応を行います
 - ✓ 一定期間(3年)は、基準を下回っても運行計画を変更した上で継続
 - ✓ 一定期間経過しても、改善が見られない場合は交通モード変更を含めた見直しを実施

プロセス名称	実施主体	実施内容
実証準備	各種調整	さいたま市
本格運行検討	利用状況・収支実績整理・報告	さいたま市
	本格運行判断	さいたま市

▲ STEP3 実証運行における検討の流れとポイント

STEP 4 本格運行

(1) 本格運行準備 (実施主体 | さいたま市)

- さいたま市は、本格運行を事業者へ依頼、または選定します。なお、選定条件は、一般乗り合い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。
- また、本格運行に向けて、改めて関係者と協議を行い、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
- 市民(地域の方々)も、停留所の設置に係る沿線住民への説明を改めて行い、あらかじめ承諾を得るなど、停留所等の位置調整を行います。加えて、本格運行時の利用促進に向け、チラシ配布やポスター掲載などの周知・広報を行い、地域への更なる定着を図ります

(2) 本格運行の実施 (実施主体 | さいたま市・事業者)

- 本格運行の実績を基づき、さいたま市にて、以下に示す基準を満たしているかを確認し、運行継続の判断を行います。

《判断指標:運行継続判断》

- 本格運行の実績結果より、以下の基準を満たしている場合に、運行継続を判断します
 - 運行車両の車両サイズの定員数(目安)の範囲に1便あたりの乗車人数が収まっていること
※ 見直しをする際は、こちらの基準を踏まえて、ダウンサイ징も検討する
 - 実証運行の実績を元に算出した「運賃収入」+「クロスセクターベネフィット」-「運行経費」が許容値を上回っていること
- なお、基準を満たしていない場合は、以下の考えに基づき、運行改善を検討します
 - ✓ 地域特性やニーズから交通モードやサービス水準のダウンサイ징を繰り返す
 - ✓ 最終的に適切な交通モードがボランティア輸送と判断されたうえで、ボランティア輸送の担い手がいない場合のみ、廃止判断とする

プロセス名称	実施主体	実施内容
本格運行準備	各種調整	<p>【ポイント：各種調整内容について】</p> <ul style="list-style-type: none"> 市は、実証準備として以下を対応する <ul style="list-style-type: none"> 事業者への運行依頼・選定 <ul style="list-style-type: none"> ※選定条件は一般乗合旅客自動車運送事業許可を取得している、または、取得見込みの事業者 既存停留所の利用や、駅前広場への進入等の調整
本格運行の実施	継続判断	<p>【判断指標：本格運行継続について】</p> <ul style="list-style-type: none"> 本格運行の実績をもとに以下の基準を満たしているか確認し、基準を満たしている場合は、運行継続を判断 運行車両の車両サイズの定員数(目安)の範囲に1便当たりの乗車人数が収まっているか <ul style="list-style-type: none"> ※見直しする際は、こちらの基準を踏まえてダウンサイ징も検討する 実証運行の実績を元に算出した「運賃収入 + クロスセクター・ネフィット - 運行経費」が許容値を上回るか 基準を満たさない場合は、以下の考え方に基づき運行改善の検討 <ul style="list-style-type: none"> 地域特性やニーズから交通モード、サービス水準のダウンサイ징を繰り返す 最終的に適切な交通モードがボランティア輸送と判断されたうえで、ボランティア輸送の担い手がない場合のみ廃止判断となる

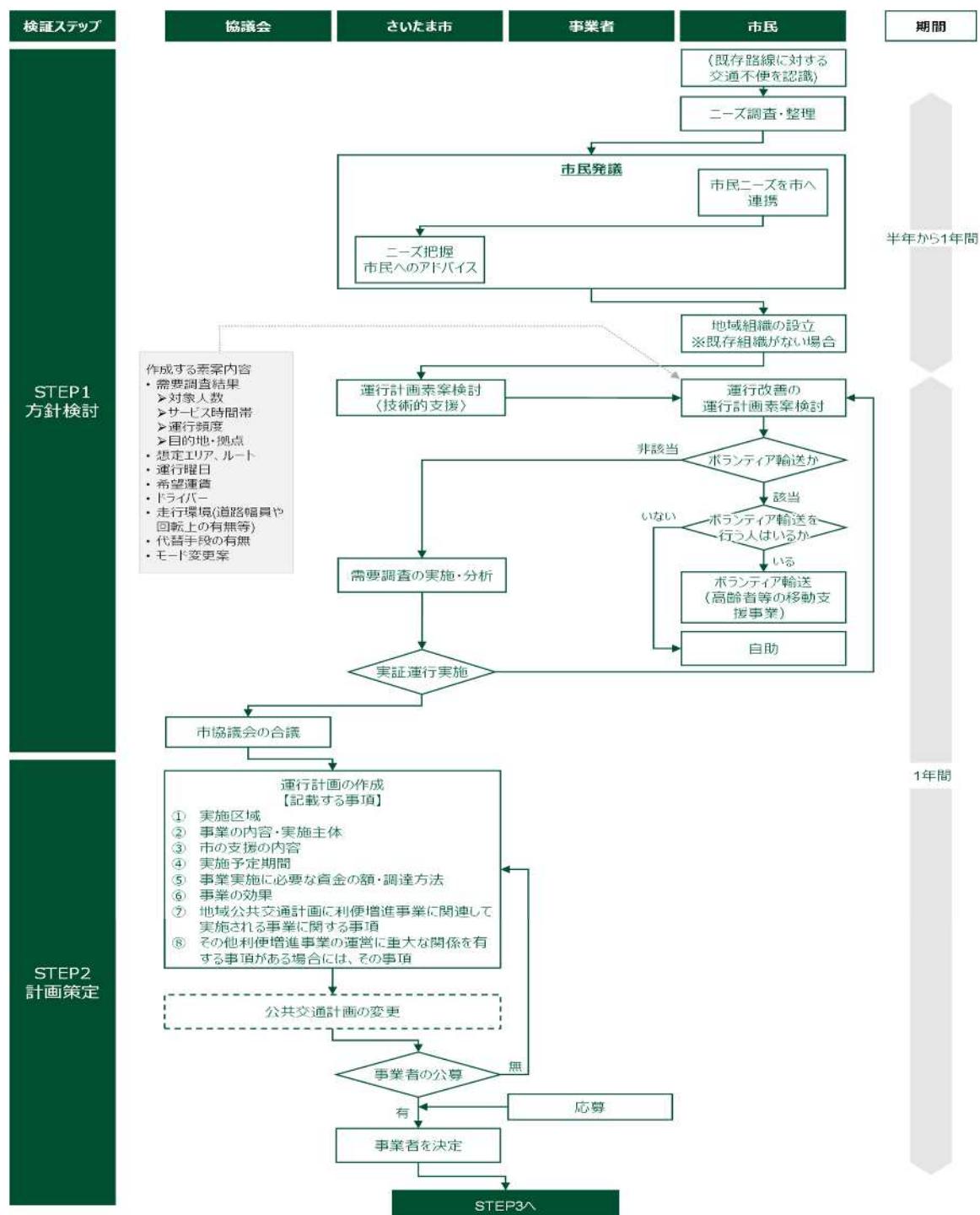
▲ STEP4 本格運行における検討の流れとポイント

3.2.2 市民×導入 | 市民の発意により、改善を検討する場合

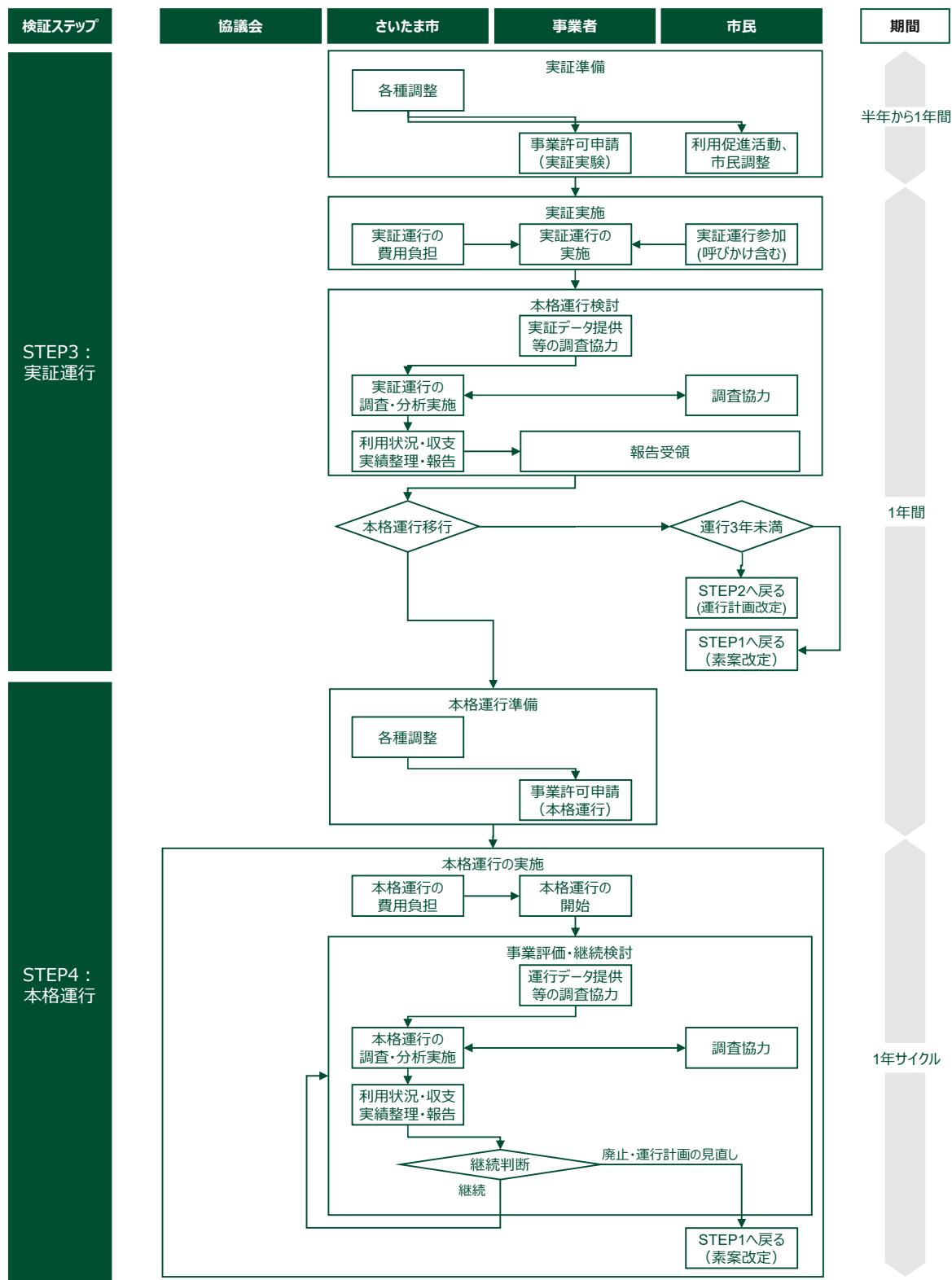
1) 検討フロー

市民の発意による交通サービス改善の検討においても、以下の4つのステップ、『STEP1:方針検討』、『STEP2:計画策定』、『STEP3:実証運行』、『STEP4:本格運行』を基本的な流れとします。それぞれの検討ステップにおけるポイントは P●以降で詳しく説明します。

■ 基本的な検討フロー (その1 | STEP1～STEP2)



■基本的な検討フロー（その2 | STEP3～STEP4）



2) 各検討ステップにおけるポイント

前ページで示した検討フローについて、検討の各ステップにおけるプロセスや実施主体、実施内容やポイントを説明していきます。なお、「誰」が「何」を行う必要があるのか、を具体化していますので、それぞれの実施主体が連携しながら検討を進めることとなります。

STEP 1 方針検討

(1) ニーズ調査・整理（実施主体 | 市民）

- 市民（地域の方々）が既存路線に不便を感じ、新たな交通モードの導入を希望する場合、まず市民によってアンケート調査を実施し、客観的にニーズ把握・整理を行います
- 調査結果を整理し、さいたま市へ「市民発議」を行います

(2) 市民発議（実施主体 | さいたま市）

- さいたま市は、市民（地域の方々）からの発議を受け、ニーズ調査等に係る相談に加え、後続プロセスにおいて、市民からの相談対応やガイドライン等の参考資料の提供など、市民へのアドバイスや検討のサポートを行います

《さいたま市によるサポート内容の例》

- 市民が検討を進める上で参考となる資料の提供
- 地域ニーズに対する既存路線での対応可否に関して事業者への確認
- 調査の実施やデータ整理、計画作成等に係る技術的なアドバイスや補助 等

(3) 地域組織の設立（実施主体 | 市民）

- 市民（地域の方々）は、市民が中心となって検討を進め、運行に向けた取り組みを行っていくための地域組織を設立します
- 地域組織の設立にあたっては、要望が出ているエリアが導入検討地域の要件を満たしていること、既存の地域組織がないこと、地域組織の要件を満たせることが必要となりますので、充分に確認した上で設立する必要があります
- 設立後は、「**地域組織の規約(例)**」を参考に、地域組織の活動内容を取り決めます

《判断指標: 地域組織の要件》

- 地域の自治会との連携がとれ、構成員が5人以上で代表者※1名を選任していること
※ 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、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、検討地域内にお住まいの方が含まれていること
- 地域組織の設立を、市、当該自治会、区の自治会連合会等に報告すること

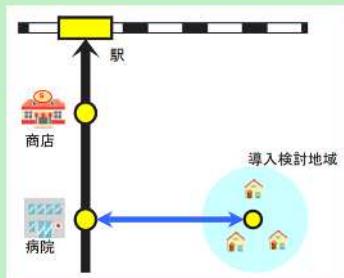
(4) 運行計画素案検討（実施主体 | 市民・さいたま市）

- 運行計画の素案に係る整理や検討については、市民（地域の方々）が主体となり、地域のニーズや要望等を踏まえ、利用者の方々の利便性向上に向けて、既存の路線バスやコミュニティバス等のダイヤ改善・ルート改善・モード変更の3つの改善パターンから方針について検討、決定を行います
- 運行ルートの設定に際しては、適切な運行ルートとなっていること、道路の運行要件を満たしていることが設定要件となりますので、現地確認を行い、交通規制や道路状況などを十分に確認して設定する必要があります

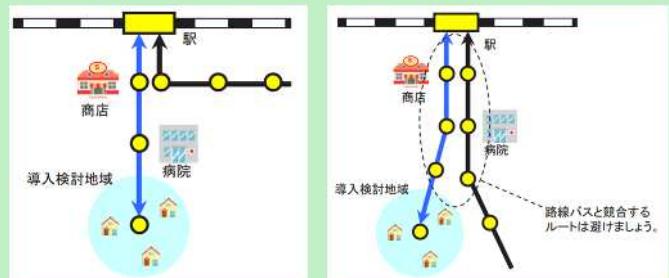
《判断指標:運行ルートの適切性》

- 既存の路線バスと競合していないこと

〔良い例〕最寄り停留所や最寄り駅に接続する



〔悪い例〕路線バスと重複、並行する



- 地域の方々が希望する行き先にルート設定されていること

※ 鉄道駅や病院、商店街や商業施設、金融機関、区役所、公民館などの公共施設など

※ 直接的なアクセスだけでなく、幹線軸・準幹線軸の路線バスの停留所と接続させるなど、間接的なアクセスも考えてみましょう

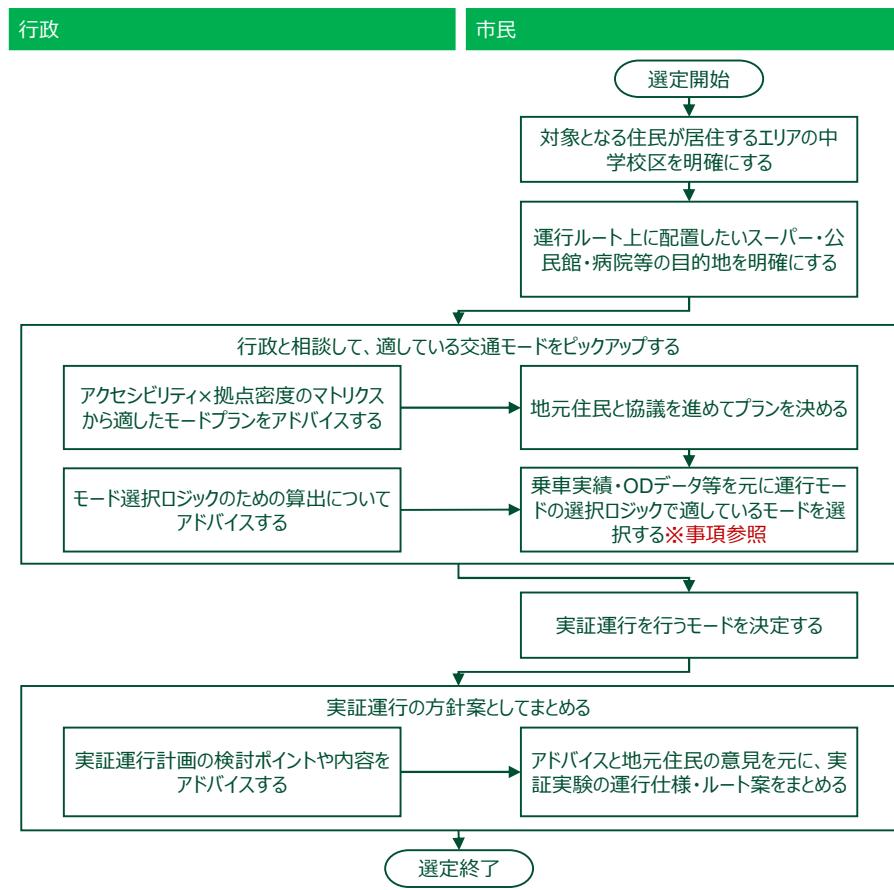
《判断指標:道路の運行要件》

- 必要な道路幅員が確保されていること

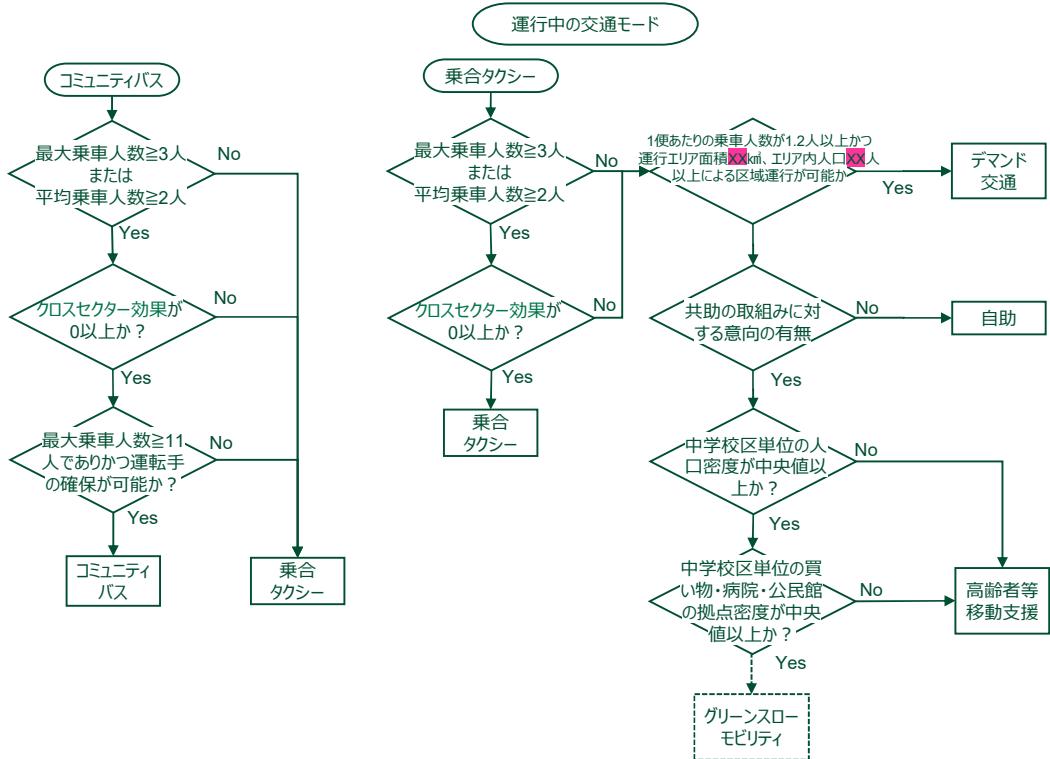
- 勾配、隅切り、見通し等が適していること

※ 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ので、さいたま市と連携して確認を進めましょう

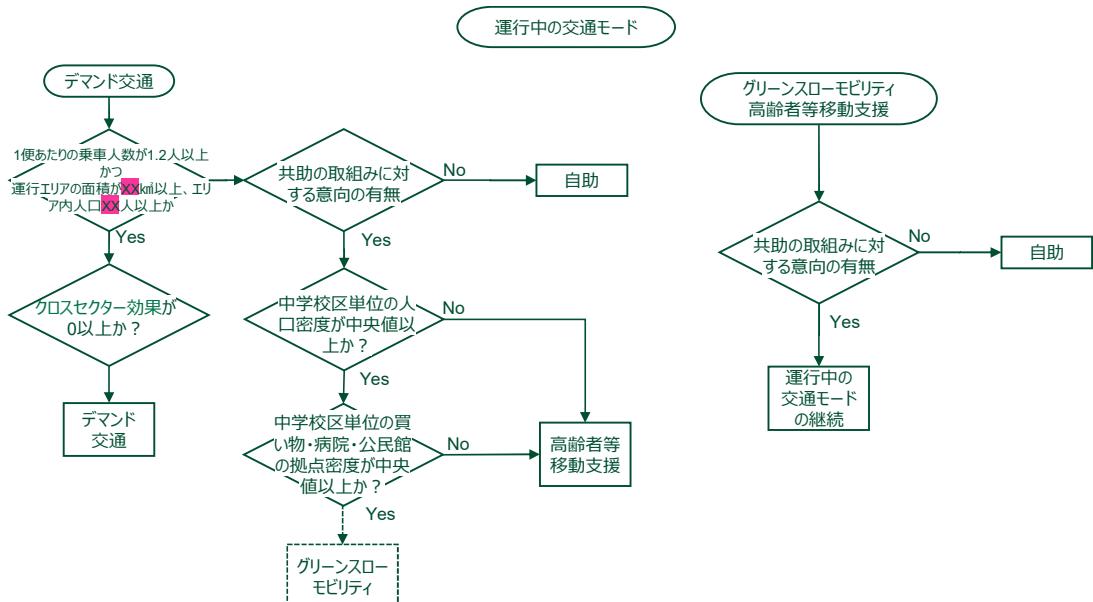
- 導入する交通モードの選定に際しては、次頁に示す「導入する交通モード選定に係るサブプロセス」および、「導入モード選択フロー」を参考としながら、さいたま市と連携して行う必要があります
- 交通モードの選定に際しては、さいたま市が Appendix 掲載のアクセシビリティを参照しながら、市民（地域の方々）が交通モードを選定するサポートを行います



▲ 導入する交通モード選定に係るサブプロセス



▲ 導入モード選定フロー(その1)



▲ 導入モード選定フロー(その2)

(5) 運行改善計画素案検討（実施主体 | 市民）

- 市民（地域の方々）が主体となり、前述の運行計画素案検討の結果を踏まえ、運行改善計画の素案に係る整理や検討を行います。なお、改善計画において、導入する交通モードをボランティア輸送とする場合は、ボランティアを担う市民がいるかを確認する必要があります。ボランティア輸送の導入に、充分な担い手が確保できない場合は、ボランティア輸送の導入を断念していただくこととなりますので、注意が必要です。

(6) 需要調査の実施・分析（実施主体 | さいたま市）

- さいたま市は、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に対し「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、アンケート調査による利用意向の人数は、あくまで意向であるため、これまでの事例等から利用意向と実際の利用の差分により補正を行います
- 市民（地域の方々）は、さいたま市が実施するアンケート調査や聞き取り調査へ協力してください。また、自治会経由でのアンケートの配布・回収は、回収率が高まるとともに、沿線住民への周知にもつながるため、自治会協力のもと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概要》

○ 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）などを対象とします

○ 調査方法

対象者へ調査票を郵送配布し、アンケート回答を返信していただきます

○ 調査項目及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。主な質問項目や回答結果の確認内容は以下の通りです

個人属性（性別、年齢等）：利用者層を把握します

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

日常の移動実態：既存の公共交通への影響を確認します

※具体的なアンケート調査票の例については、[参考3](#)を参照ください

プロセス名称	実施主体	実施内容
ニーズ調査・整理	アンケート実施	<p>【ポイント：アンケート実施について】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・アンケート実施者：市民(地域の方々) ・アンケート実施方法：Appendixに掲載の「ニーズ調査アンケート(雛型)」を用いて実施 ・アンケート対象者：地区自治会連合会における全世帯、および、地区社会福祉協議会 ・目標回答率：5%(対象世帯および地区社会福祉協議会回答者のうち回答のあった数の割合)
市民発議	市民へのアドバイス	<p>【判断指標：市民へのサポートについて】</p> <p>市民より発議を受けてから、上記相談対応に加え、後続プロセスにおいて、市民へ相談対応やガイドライン等の参考資料提供による支援を行っていく 具体例)</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ニーズに対する既存路線での対応可否について事業者へ確認 ・分析・検討や計画作成の補助 等
地域組織の設立	要件確認・組織設立	<p>【判断指標：地域組織の要件について】</p> <p>以下の要件を満たす組織とする必要がある</p> <ul style="list-style-type: none"> ・要望が出来ているエリアが導入検討地域の要件を満たしているか ・上記エリアに既存の地域組織がないか ・地域組織の要件を満たせるか
運行計画素案検討	運行計画素案に係る整理・検討	<p>【ポイント：運行改善のパターンについて】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・前提として、発議の動機は、既存路線の収支率などの運営状況ではなく、利用者としての利便性を向上させることを想定 ・既存の路線バスやコミュニティバス等のダイヤ改善・ルート改善・モード変更の3つの改善パターンについて、ニーズ調査の結果を踏まえて方針を決定 <p>【判断指標：想定ルートについて】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・適切な運行ルートを設定できているか <ul style="list-style-type: none"> ➢ 既存の路線バスと競合になっていないか ➢ 希望する行先にルート設定できているか <p>【判断指標：走行環境について】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・道路の運行要件を満たしているか※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 <ul style="list-style-type: none"> ➢ 必要な道路幅員が確保されているか ➢ 勾配、隅切り、見通し等が適しているか
運行改善計画素案検討	運行改善計画素案に係る整理・検討	<p>【ポイント：導入する交通モードの選定について】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・導入する交通モードの選定は、選定の段取りを示す「導入する交通モード選定に係るサブプロセス」、および、モードの選択方法を示す「導入モード選択フロー」を参考に行う <ul style="list-style-type: none"> ➢ 市は、選定において、Appendix掲載のアクセシビリティ参照しながら市民の選定をサポートする <p>【ポイント：ボランティア輸送について】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・導入する交通モードがボランティア輸送の場合は、以下の通り <ul style="list-style-type: none"> ➢ アンケート結果やその他自治会等の呼びかけによりボランティアを担う市民がいるか確認 ➢ (いる場合)高齢者等の移動支援事業の規定に則り、対応 ➢ (いない場合)各自、別の交通手段を利用
需要調査の実施・分析	需要調査	<p>市は、以下のように需要調査を実施する</p> <ul style="list-style-type: none"> ・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 ⇒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する <p>※アンケート調査票(例)はコミュニティバス等導入ガイドラインのものを引用</p>

▲ STEP1 方針検討における検討の流れとポイント

STEP 2 計画策定

(1) 運行計画作成（実施主体 | 市協議会・さいたま市）

- さいたま市及び市協議会において、導入検討する交通サービスに対する行政負担額の検討を行います
- 行政負担額は、STEP1で整理した想定される需要に基づき、運賃収入およびクロスセクターベネフィット(推定値)の試算を行い、[運賃収入]+[クロスセクターベネフィット]-[運行経費]の計算結果と許容額を比較しながら、負担額を決定します

(2) 事業者の公募（実施主体 | さいたま市）

- さいたま市が、運行の担い手となる継続事業者の公募対応として、企画提案書様式等の作成や公募内容に関する質問受付など、公募手続きを行います
- なお、公募により事業者が募らない場合は、市民と相談しながら、さいたま市により運行計画の見直しを行うこととなります

プロセス名称	実施主体	実施内容
運行計画作成	行政負担検討 市協議会 さいたま市	<p>【ポイント：行政負担額の決定について】</p> <p>以下の方法でさいたま市が負担していく額を検討する</p> <ul style="list-style-type: none">STEP1で洗い出した想定需要を元に、運賃収入およびクロスセクターベネフィット(推定値)の試算を実施「運賃収入 + クロスセクターベネフィット - 運行経費」の計算結果と許容額を比較検討しつつ、負担額を決定する
事業者の公募	公募対応 さいたま市	<p>【ポイント：継続事業者の公募について】</p> <p>市は、公募に当たり以下の対応を行う</p> <ul style="list-style-type: none">企画提案書様式等の必要書類の作成公募内容に関する質問受付 <p>なお、事業者による応募がない場合は、運行計画の見直しを行う</p>

▲ STEP2 計画策定における検討の流れとポイント

STEP 3 実証運行

(1) 実証準備（実施主体 | さいたま市）

- さいたま市は、STEP2で策定した運行計画に沿って、実証運行を事業者へ依頼、または選定します。なお、選定条件は、一般乗り合い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。
- また、市民（地域の方々）と連携し、実証運行に際してのダイヤや停留所設定などの実証運行計画の策定を行うとともに、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
- 市民（地域の方々）は、さいたま市と連携し、運行ダイヤや停留所位置等を検討します。なお、停留所の設置に係る沿線住民や施設等への理解や承諾を得ること、チラシ配布やポスター掲載などの広報活動により地域への周知を図ることは、市民が主体となって取り組んでいただく必要があります

(2) 本格運行検討（実施主体 | さいたま市）

- さいたま市は、実証運行の結果として、実証目的や内容、運行実績、実証で把握した課題等について報告書としてまとめ、事業者や市民へ共有します
- 実証運行の実績を基づき、さいたま市にて、以下に示す基準を満たしているかを確認し、本格運行の判断を行います。

《判断指標：本格運行判断》

- 実証運行の実績結果より、以下の基準を満たしている場合に、本格運行を判断します
 - 運行車両の車両サイズの定員数（目安）の範囲に1便あたりの乗車人数が収まっていること※ 見直しをする際は、こちらの基準を踏まえて、ダウンサイジングも検討する
 - 実証運行の実績を元に算出した「運賃収入」+「クロスセクターベネフィット」-「運行経費」が許容値を上回っていること
- なお、基準を満たしていない場合は、以下の対応を行います
 - ✓ 一定期間（3年）は、基準を下回っても運行計画を変更した上で継続
 - ✓ 一定期間経過しても、改善が見られない場合は交通モード変更を含めた見直しを実施

プロセス名称	実施主体	実施内容
実証準備	各種調整	さいたま市 <p>【ポイント：各種調整内容について】</p> <ul style="list-style-type: none"> 市は、実証準備として以下を対応する <ul style="list-style-type: none"> 事業者への実証運行依頼・選定※選定条件は一般乗合旅客自動車運送事業許可を所得している、または、取得見込みの事業者 市民との実証に係るダイヤ・停留所設定などによる実証運行計画の策定等 既存停留所の利用や、駅前広場への進入等の調整
本格運行検討	利用状況・収支実績整理・報告	さいたま市 <p>【ポイント：報告方法について】</p> <ul style="list-style-type: none"> 以下の内容を報告書としてまとめ、事業者や市民へ共有 <ul style="list-style-type: none"> 実証目的 実証内容(=実証運行計画の内容) 運行実績(利用率、時間別・曜日別利用者数、目的地別利用者数、クロスセクターベネフィット等) 実証で把握した課題 <p>※なお、実証で把握した課題については、運行計画への反映を行ったうえでSTEP4へ移行する</p>
	本格運行判断	さいたま市 <p>【判断指標：本格運行判断について】</p> <ul style="list-style-type: none"> 実証運行の実績をもとに以下の基準を満たしているか確認し、基準を満たしている場合は、本格運行を判断 <ul style="list-style-type: none"> 運行車両の車両サイズの定員数(目安)の範囲に1便当たりの乗車人数が収まっているか ※見直しする際は、こちらの基準を踏まえてダウンサイジングも検討する 実証運行の実績を元に算出した「運賃収入 + クロスセクターベネフィット - 運行経費」が許容値を上回るか なお、基準を満たさない場合は、以下の対応を行う <ul style="list-style-type: none"> 一定期間(3年)は基準を下回っても運行計画を変更したうえで継続する 一定期間経過後、改善が困難な場合は交通モードの変更を含めた見直しを実施する

▲ STEP3 実証運行における検討の流れとポイント

STEP4 本格運行

(1) 本格運行準備 (実施主体 | さいたま市)

- さいたま市は、本格運行を事業者へ依頼、または選定します。なお、選定条件は、一般乗り合い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。
- また、本格運行に向けて、改めて関係者と協議を行い、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
- 市民(地域の方々)も、停留所の設置に係る沿線住民への説明を改めて行い、あらかじめ承諾を得るなど、停留所等の位置調整を行います。加えて、本格運行時の利用促進に向け、チラシ配布やポスター掲載などの周知・広報を行い、地域への更なる定着を図ります

(2) 本格運行の実施 (実施主体 | さいたま市・事業者)

- 本格運行の実績を基づき、さいたま市にて、以下に示す基準を満たしているかを確認し、運行継続の判断を行います。

《判断指標:運行継続判断》

- ・ 本格運行の実績結果より、以下の基準を満たしている場合に、運行継続を判断します
 - 運行車両の車両サイズの定員数(目安)の範囲に1便あたりの乗車人数が収まっていること
※ 見直しをする際は、こちらの基準を踏まえて、ダウンサイジングも検討する
 - 実証運行の実績を元に算出した「運賃収入」+「クロスセクターベネフィット」-「運行経費」が許容値を上回っていること
- ・ なお、基準を満たしていない場合は、以下の考えに基づき、運行改善を検討します
 - ✓ 地域特性やニーズから交通モードやサービス水準のダウンサイジングを繰り返す
 - ✓ 最終的に適切な交通モードがボランティア輸送と判断されたうえで、ボランティア輸送の扱い手がいない場合のみ、廃止判断とする

プロセス名称	実施主体	実施内容
本格運行準備	各種調整 さいたま市	<p>【ポイント：各種調整内容について】</p> <ul style="list-style-type: none">・ 市は、実証準備として以下を対応する<ul style="list-style-type: none">➢ 事業者への運行依頼・選定※選定条件は一般乗合旅客自動車運送事業許可を所得している、または、取得見込みの事業者➢ 既存停留所の利用や、駅前広場への進入等の調整
本格運行の実施	継続判断 さいたま市・事業者	<p>【判断指標：本格運行継続について】</p> <ul style="list-style-type: none">・ 本格運行の実績をもとに以下の基準を満たしているか確認し、基準を満たしている場合は、運行継続を判断<ul style="list-style-type: none">➢ 運行車両の車両サイズの定員数(目安)の範囲に1便あたりの乗車人数が収まっていること ※見直しする際は、こちらの基準を踏まえてダウンサイジングも検討する➢ 実証運行の実績を元に算出した「運賃収入 + クロスセクターベネフィット - 運行経費」が許容値を上回るか・ 基準を満たさない場合は、運行計画素案の見直しを行う

▲ STEP4 本格運行における検討の流れとポイント