

# (仮) 再構築ガイドライン

さいたま市

(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

## 参考資料

- 参考1. チェックリスト
- 参考2. 地域組織の規約（例）
- 参考3. アンケート調査票（例）
- 参考4. 道路の運行要件の確認
- 参考5. 収入増の取組（例）
- 参考6. 継続的な運行に向けた地域の取組事例
- 参考7. 路線バスとの共存共栄の取組事例
- 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
- 参考9. 申請書類（様式1～4）
- 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

# 1. (仮) 再構築ガイドラインの概要

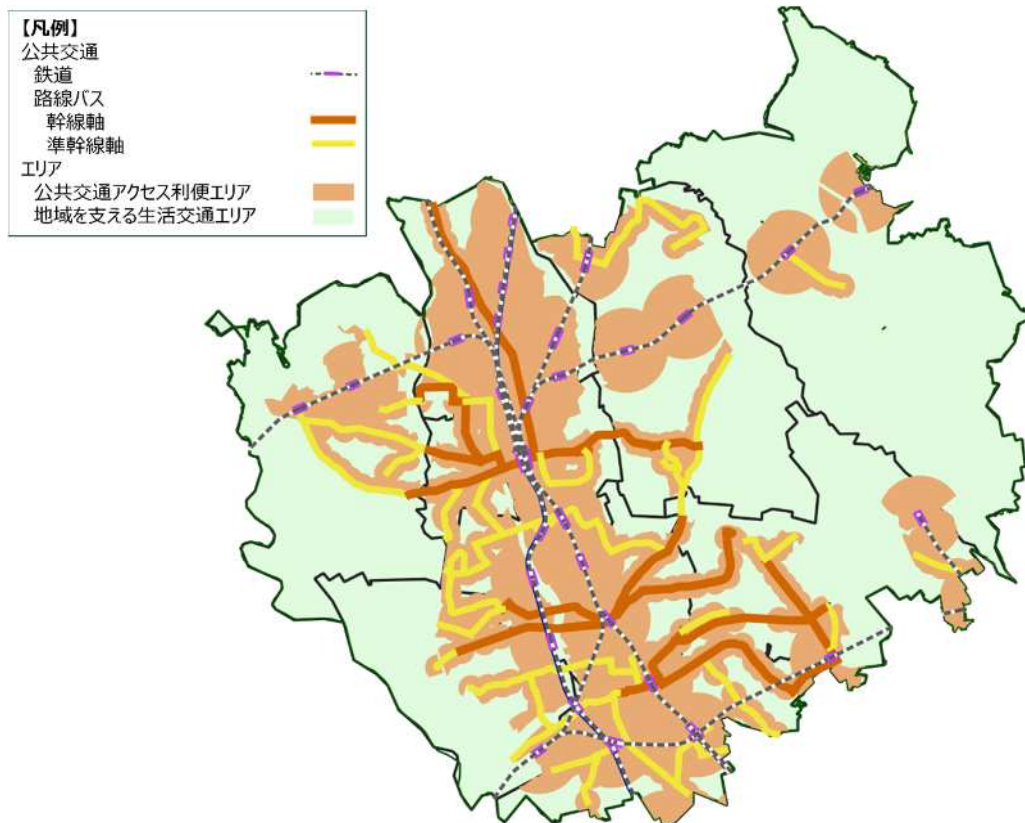
## 1.1 作成の目的・構成

### 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プラン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。

<b>基本目標</b>	<b>SMARTネットワークシティ BON-SAITAMA</b> ～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～
<b>基本的な考え方</b>	“幹・枝・葉”の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。 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。 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。
<b>基本方針</b>	
<b>幹</b>	東日本の中枢都市として交流を支える広域交通体系の構築
<b>枝</b>	市内拠点間移動を支える都市交通体系の構築
<b>葉</b>	多様なライフスタイルを支える生活圏の構築
<b>土</b>	安全・安心で回遊性を高める交通インフラの構築
<b>根</b>	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プラン基本計画の概要



▲ 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	以下のいずれかの条件に該当するエリア 1) 鉄道駅から1km以内のエリア 2) 幹線・準幹線軸※となるバス路線の停留所から300m以内のエリア ※ 幹線軸 人口密度:500人/250mメッシュ以上(市街化区域内) 主要駅へ結節し、1日片方向100本以上運行している路線 準幹線軸 人口密度:375人/250mメッシュ以上(市街化区域内) 主要駅へ結節し、1日片方向50本以上運行している路線
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

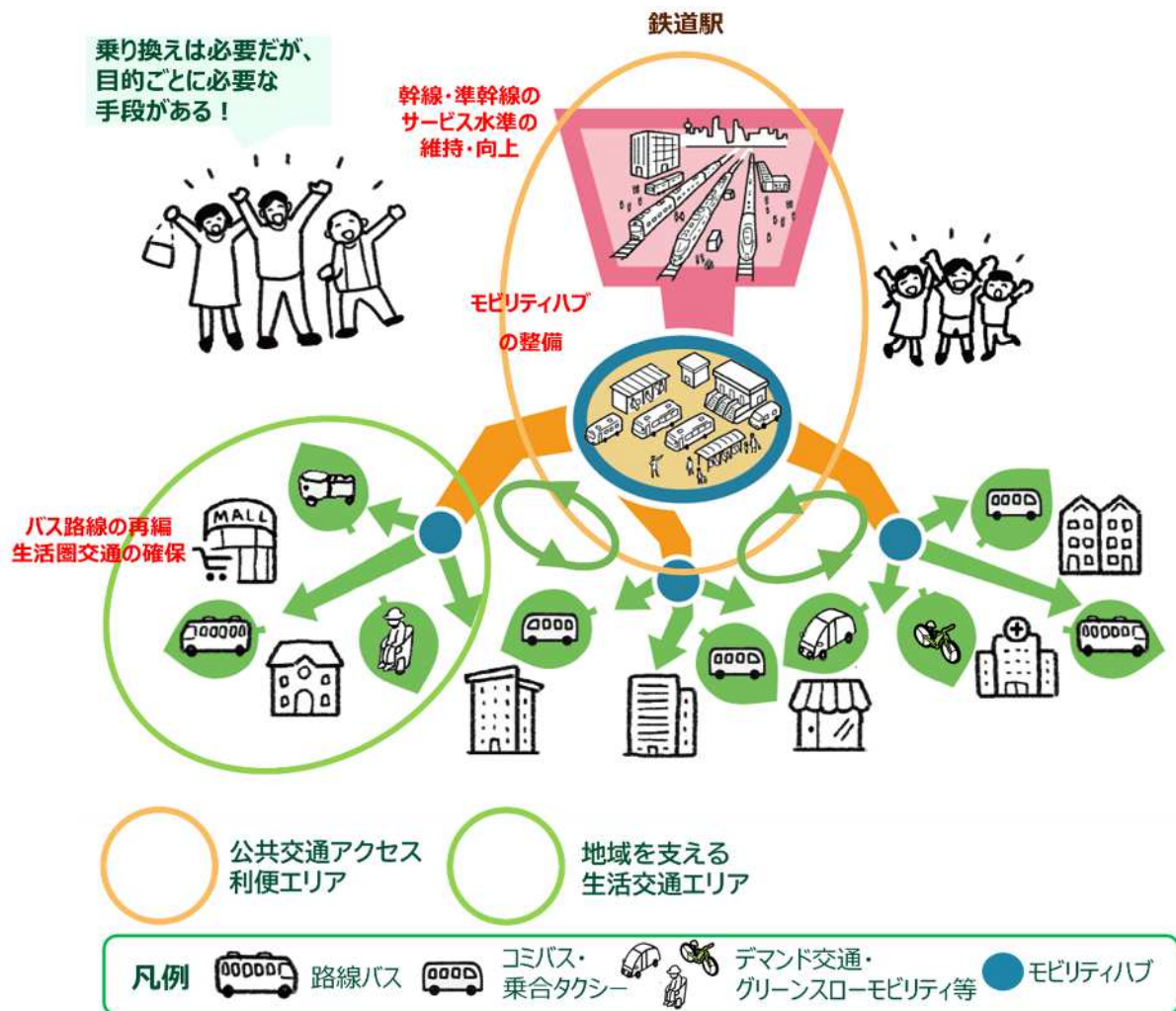
アジェンダ	対象者	対象箇所	参考内容
1 (仮)再構築ガイドラインの概要	全員	1.1 作成の目的・構成 1.2 交通モード別の役割 1.3 検討対象地域	本ガイドラインはどのような内容・位置づけの文書であるかを確認できる
2 地域公共交通の再構築の定義	全員	2.1 基本事項	どのような方針のもと作成されたガイドラインであるか、また、再構築とは何かを確認できる
	市民・さいたま市	2.2 再構築の手段	地域公共交通において、再編案等を検討する際にどのような方法があるか、また、その方法の基本事項を確認できる
3 地域公共交通の再構築の流れ	全員	3.1 再構築の要点	再構築のプロセスに係る基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
	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
4 (仮)再構築ガイドラインの見直し	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、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(総合都市交通体系マスタープラン基本計画抜粋)

路線バス (幹線軸)	<ul style="list-style-type: none"> <li>高い運行頻度を活かして都心駅等へのアクセスを支える、市民の暮らしの主要な交通手段</li> </ul>
路線バス (準幹線軸)	<ul style="list-style-type: none"> <li>比較的高い運行頻度を活かして幹線軸とともに主要駅等へのアクセスを支える市民の暮らしの主要な交通手段</li> </ul>
路線バス (施設アクセス路線・ その他路線)	<ul style="list-style-type: none"> <li>(施設アクセス路線)住宅地や駅や病院など主要施設へのアクセスを支える移動手段</li> <li>(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</li> </ul>
コミュニティバス	<ul style="list-style-type: none"> <li>通勤・通学や地域の暮らしを支える移動手段</li> <li>路線バスの運行がないエリアにおける居住地域と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)を結ぶ移動手段</li> </ul>
乗合タクシー	<ul style="list-style-type: none"> <li>通勤・通学や地域の暮らしを支える役割</li> <li>地域の暮らしを支えるため、居住地域とバス停等のモビリティハブや生活関連施設を結ぶ移動手段</li> </ul>
デマンド交通 グリーンスロー モビリティ	<ul style="list-style-type: none"> <li>地区内交通として、買い物・通院・地域コミュニティ参加などの暮らしの移動を支える役割</li> <li>居住地域と生活関連施設やバス停等のモビリティハブを結ぶ移動手段</li> </ul>
タクシー・ ライドシェア	<ul style="list-style-type: none"> <li>バスや鉄道へのアクセシビリティが低いエリアや、バスや鉄道が利用できない時間帯での移動を支えるほか、高齢者や妊婦、障害者などの移動が困難な方の移動手段として活躍が期待される。</li> </ul>

表 各交通モードに期待する役割(詳細)

運行形態	役割	道路運送法上の許可	運行ルートパターン
コミュニティバス	<ul style="list-style-type: none"> <li>鉄道や路線バスを補完</li> <li><u>生活圏域</u>※を跨ぐ運行</li> <li>駅等の主要なモビリティハブや生活関連施設と居住地域を<u>直接的</u>に結ぶ移動手段</li> </ul>	○	定路線型
乗合タクシー	<ul style="list-style-type: none"> <li>鉄道や路線バスを補完</li> <li><u>生活圏域</u>を跨ぐ運行</li> <li>居住地域と生活関連施設を結ぶ移動手段</li> <li>駅へのアクセスについては、原則的にバス停等のモビリティハブを介して<u>間接的</u>に接続する</li> <li>道路が狭い等、バスの運行が難しい街区における運行</li> </ul>	○	定路線型
デマンド交通	<ul style="list-style-type: none"> <li><u>生活圏域内の全体的な</u>運行</li> <li>居住地域と生活関連施設を結ぶ移動手段</li> <li>主に<u>高齢者や子育て世代等の移動困難者のための移動手段</u></li> <li>生活圏域を跨ぐ移動については、原則的にバス停等のモビリティハブを介して<u>間接的</u>に接続する</li> </ul>	○	区域運行型
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"> <li><u>生活圏域内の身近な</u>運行</li> <li>居住地域と生活関連施設を結ぶ移動手段</li> <li>主に<u>高齢者や子育て世代等の移動困難者のための移動手段</u></li> <li>生活圏域を跨ぐ移動については、原則的にバス停等のモビリティハブを介して<u>間接的</u>に接続する</li> </ul>	×	定路線型

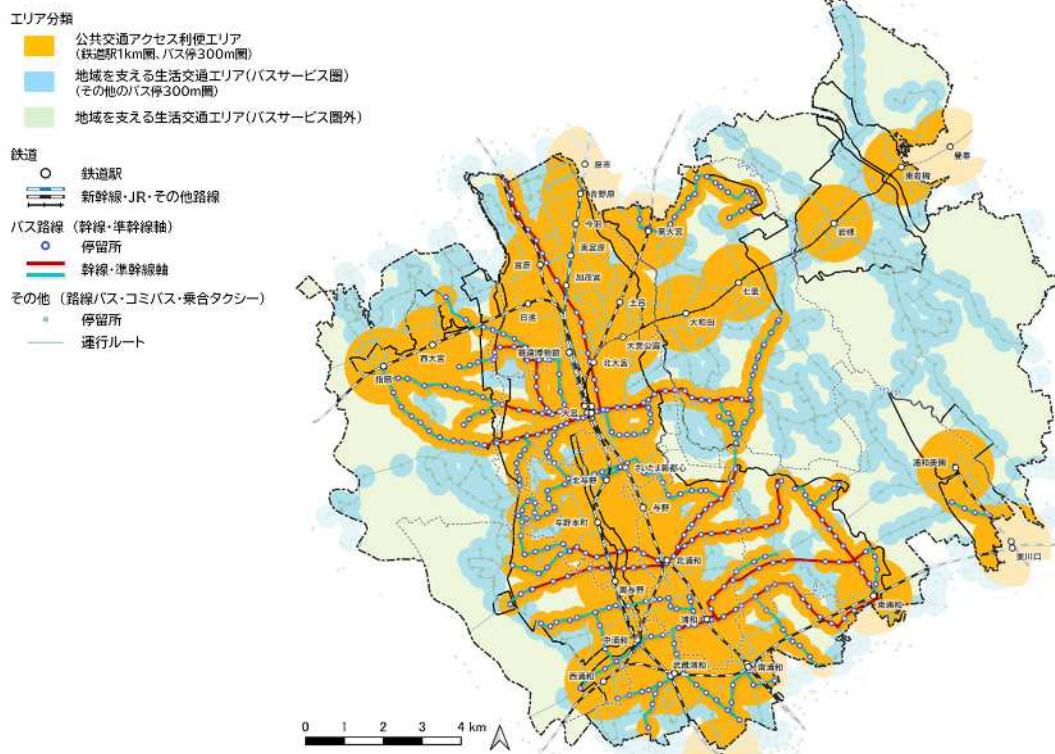
※中学校区程度の範囲を想定

### 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、路線バスとの競合を避けるため、路線バス等が不十分な地域とします。グリーンスローモビリティやボランティア輸送は、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・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"> <li>• <b>路線バス等が不十分な地域</b></li> <li>• 鉄道駅1km、バス停300m※圏外 ※幹線・準幹線軸については500m圏外</li> </ul>
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"> <li>• <b>市域全域</b></li> <li>• 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</li> </ul>
廃止対応	<ul style="list-style-type: none"> <li>• 地域を支える生活交通エリア</li> <li>• 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</li> </ul>



▲ 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、最少の経費による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

## 2) 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、回数を確認していく
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

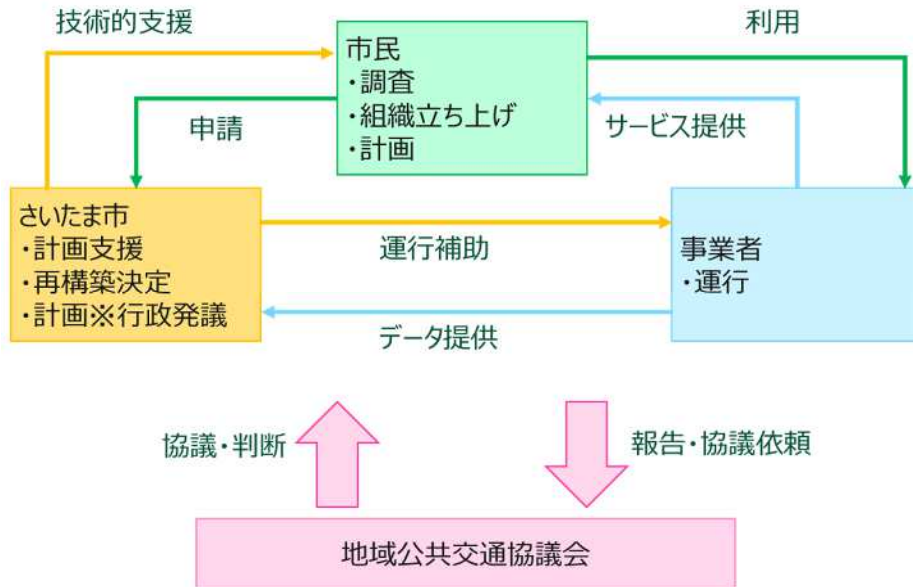
- ✓ 生活に必要な時間帯に不便なく使える本数がある
- ✓ 通勤や通学、買い物などの予定は、少し調整すれば自分の希望どおりに動ける
- ✓ 安心して普段づかいできる交通手段として機能

### 【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

### 3) 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 緑ナンバー	不要	—
コミュニティバス	4条 緑ナンバー	不要	高
乗合タクシー	4条 緑ナンバー	不要	↑ ↓
デマンド交通	4条 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	4条 緑ナンバー	不要	
ライドシェア利用	78条2または3 白ナンバー	不要	低
福祉有償運送*	78条2 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 data-bbox="432 678 1385 786">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>
区域運行型 (ミーティングポイント型)	 <p data-bbox="432 947 1385 1010">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>

### 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
	均一制	距離に比例せず均一の運賃を収受する方式。	乗合タクシー デマンド交通等
無償		利用者からの運賃を収受しない方式。	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



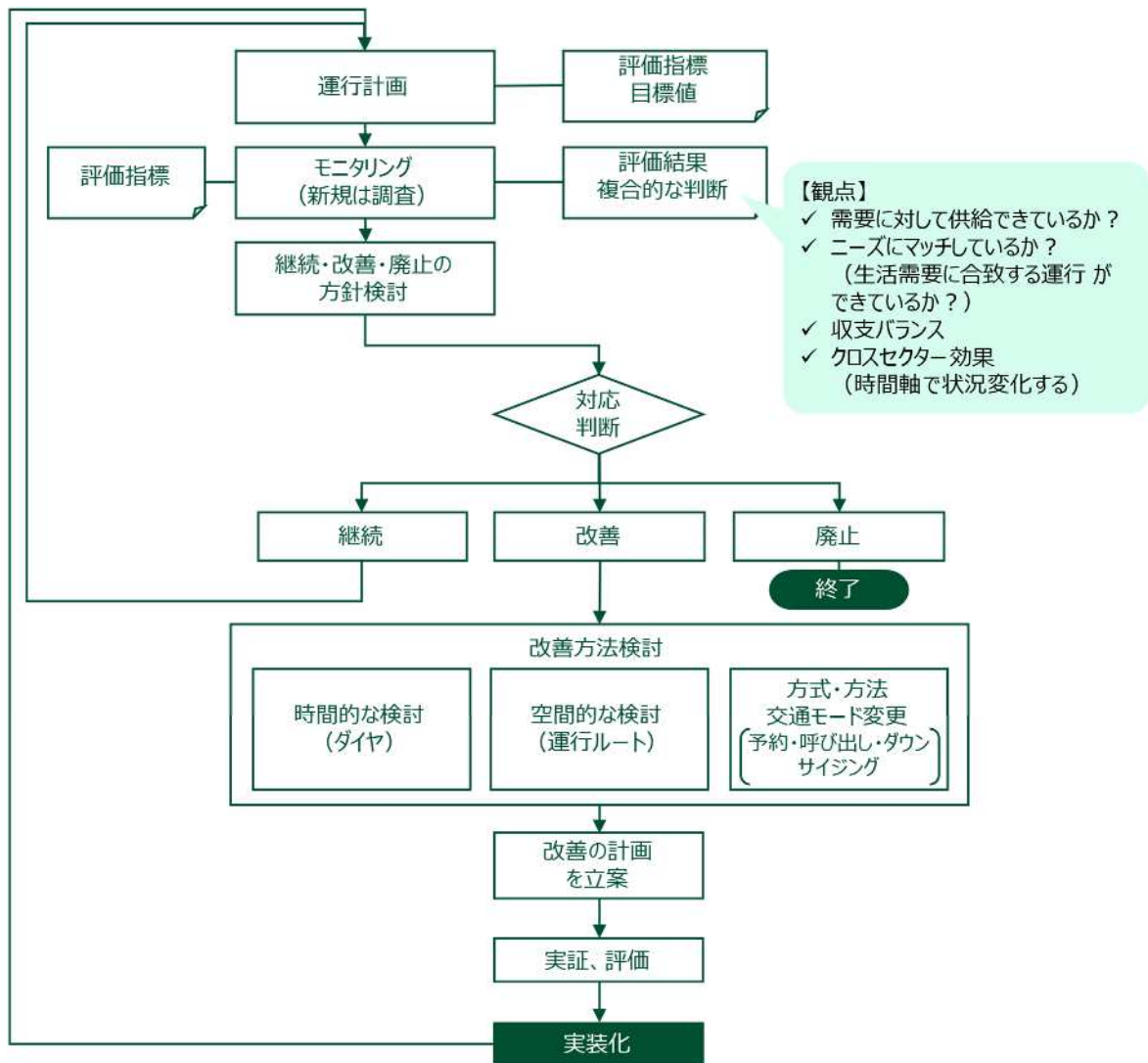
# 3. 地域公共交通の再構築の流れ

## 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

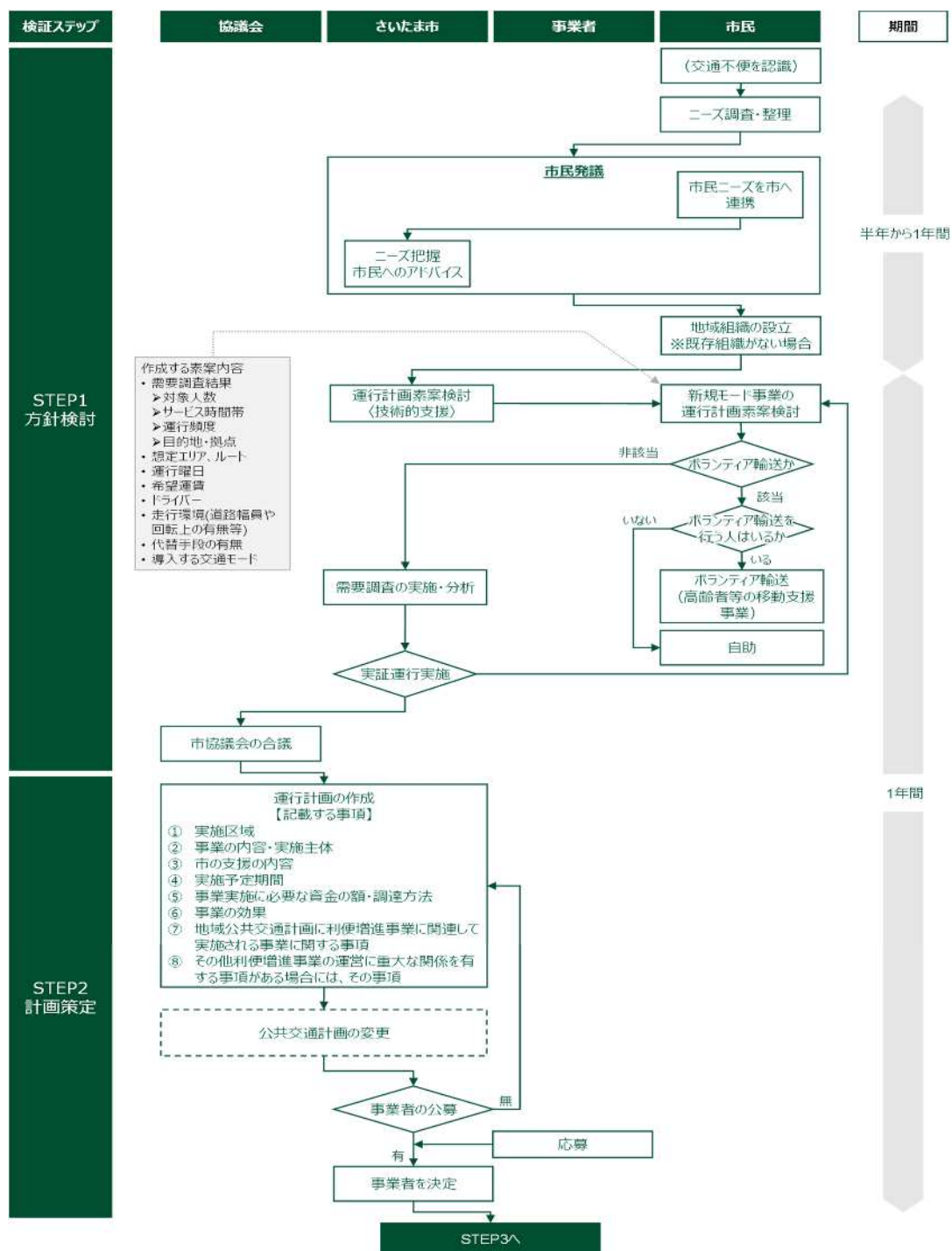
## 3.2 再構築プロセス

### 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

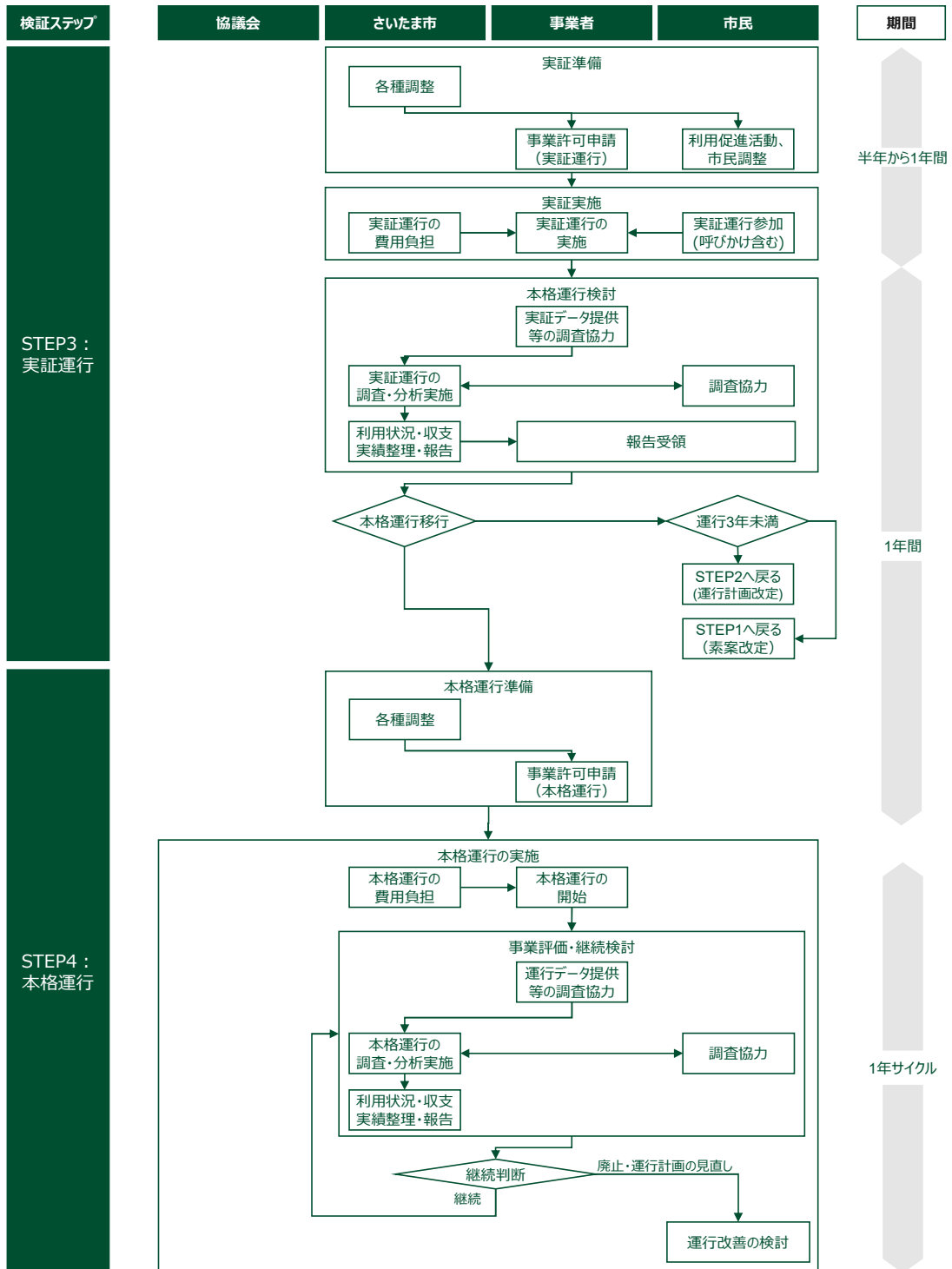
#### 1) 検討フロー

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 P23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、各ステップにおける検討主体、検討内容やポイント等を説明していきます。なお、各ステップにおいて「誰」が「何」を行う必要があるのか、を具体化していますので、それぞれの検討主体が責任をもって実施していく必要があります。

### STEP 1 方針検討

#### (1) ニーズ調査・整理 (検討主体 | 市民)

- 現状の地域公共交通に不便を感じ、新たな交通モードの導入を希望する場合、まず、市民(地域の方々)自らがアンケート調査を実施し、客観的に地域ニーズの把握を行います
- 地域ニーズを正確に把握するため、以下のポイントを参考にアンケートを実施します
- 市民(地域の方々)は、市民発議や正式な組織を立ち上げる前に、交通モード別検討対象地域(P12を参照)、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

##### 《参考：アンケート調査について》

実施者：市民(地域の方々)

実施方法：参考資料に掲載の「ニーズ調査アンケート(雛型)」を用いて実施

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% ※対象世帯及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

#### (2) 市民発議 (検討主体 | さいたま市)

- 市民(地域の方々)は、整理した調査結果を市民ニーズとして、市へ連携します
- 市は、市民(地域の方々)からの発議を受け、ニーズ調査実施に係る相談対応に加え、後続プロセスに関する市民からの相談対応やガイドライン等の参考資料提供など、市民へのアドバイスや検討のサポートを行います
- 市は、市民ニーズを事業者へ情報提供します
- 事業者は、市から情報提供された市民ニーズを確認します

##### 《参考：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 (検討主体 | 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、次頁に示す地域組織の要件を満たせることが必要となりますので、十分に確認した上で設立する必要があります

### 《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

- 市民(地域の方々)は、地域組織を設立したことを、市、当該自治会及び自治会連合会等に報告するとともに、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
- 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。

### 《参考：さいたま市の支援内容》

- 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 等

### (4) 運行計画素案の検討 (検討主体 | 市民・さいたま市)

- 市民(地域の方々)が主体となり、導入する交通モードの運行計画素案を検討します。市は、運行計画素案の検討にあたっての技術的な支援を行います。

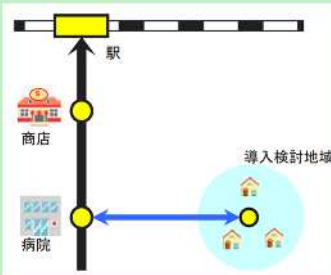
### 【運行ルートの検討】

- 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、希望する運行ルートを検討します。運行ルートを設定する際には、次頁に示す運行ルートの適切性、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。必ず現地確認を行い、交通規制や道路状況などの走行環境を確認したうえで運行ルートを検討してください

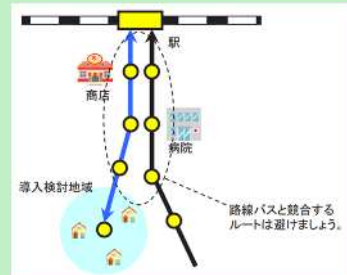
### 《判断指標：運行ルートの適切性》

- 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



←→ 既存の路線バス    →→ 導入を検討するルート

- 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

➢ 生活関連施設(鉄道駅、病院、商店街・商業施設、金融機関、区役所・公民館など)へのアクセス性

➤ 直接的なアクセスだけでなく、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の停留所へ接続させるなど、間接的なアクセスも考えてみましょう

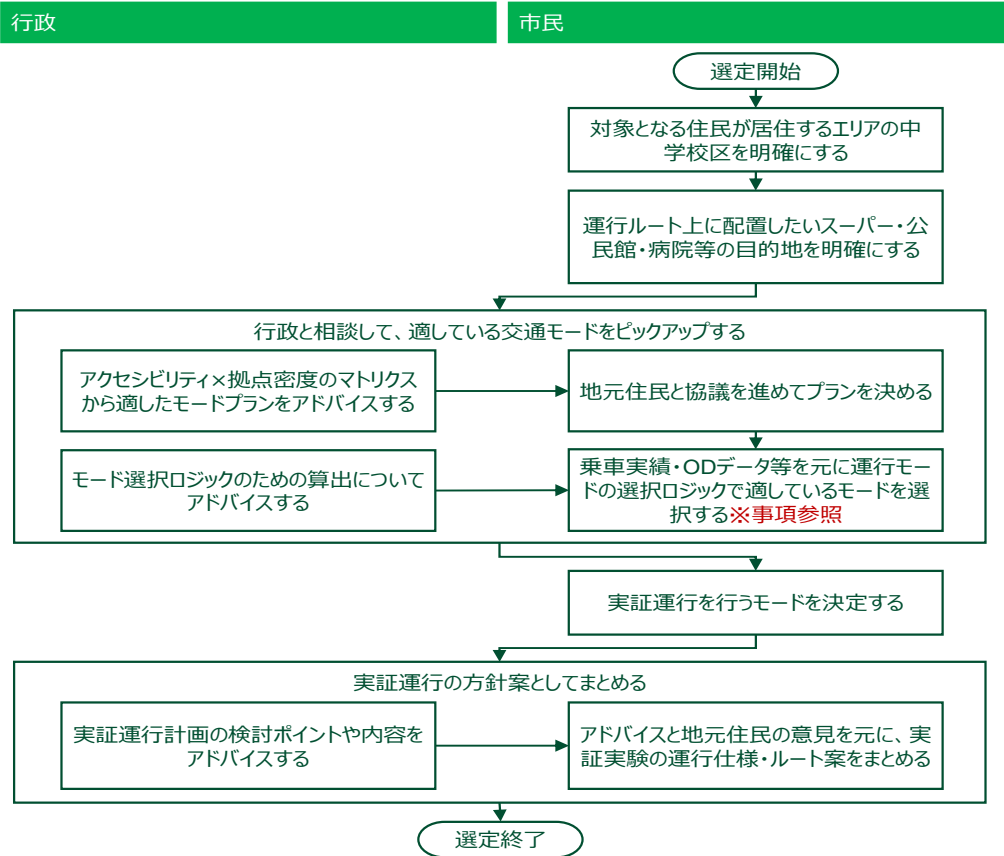
《判断指標：道路の運行要件》

- 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

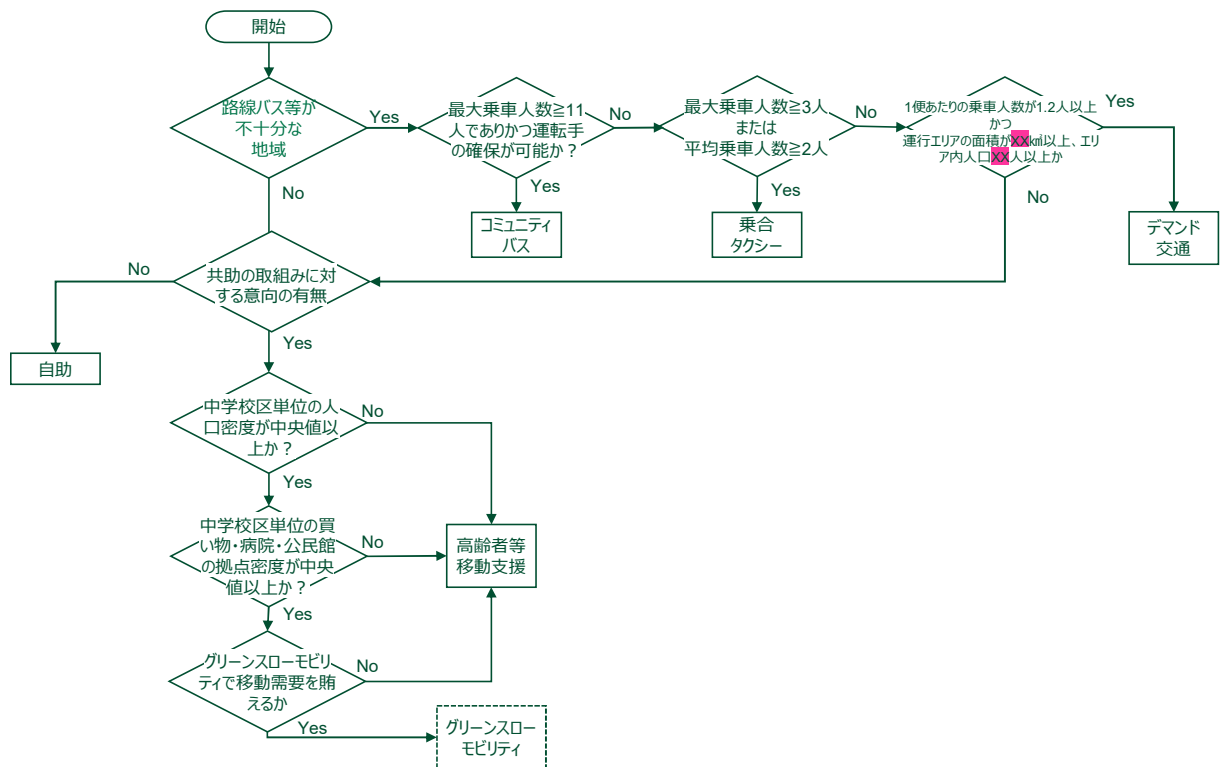
※ 道路の運行要件は、現地調査や実車走行を通じて、交通管理者（警察）、道路管理者と協議、調整が必要となりますので、さいたま市と連携して確認を進めましょう

【導入する交通モードの選定】

- 導入する交通モードについては、市民(地域の方々)と市が連携して選定します。選定にあたっては、以降に示す『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』を参考に行います
- なお、選定の結果がボランティア輸送に該当する場合、市民(地域の方々)はボランティア輸送を担う人がいるかを確認します。十分な担い手がいない場合、自助となり、交通モードの導入を断念する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

- 運行ルート及び交通モードの選定が完了したら、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、「(仮)新たな交通モードの導入に関する検討申請書[様式1]」及び「(仮)新たな交通モードの導入に関する同意書[様式2]」を作成して、市に申請します。
- 市は、申請書を受理し、申請内容について、地域組織の要件、運行ルートの適切性、道路の運行要件の判断基準に照らし合わせて確認します。また、導入モードの選定についても改めて確認します。

#### (5) 需要調査の実施・分析 (検討主体 | さいたま市)

- 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『利用者数』を試算します。
- 市民(地域の方々)は、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。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を推奨します。
- 市は、試算した利用者数から、『1便あたりの乗車人数』及び『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、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』を算出します。さらに、運行ルート案から『公共交通カバー面積』を算出します。

- 市は、試算結果に基づき、実証運行の実施要件を満たしているか確認します。実施要件を満たさない場合、市民(地域の方々)は、運行車両のダウンサイジングや運用コストの安価な交通モードの検討など、運行計画素案の見直しを行います。
- 実施要件を満たす場合、市は、実証運行の実施について市協議会との合意を諮ります。

#### 《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

#### 《判断指標：実証運行判断》

- 需要調査の分析結果より、以下の基準を満たしている場合に、実証運行を判断します
    - 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
    - 需要調査の分析結果を元に算出した「利用者数」、「収支率」並びに、「公共交通カバー面積」が基準値を上回っていること
- 【各指標の基準値】**
- ◆ 利用者数：・・・・・・・・
  - ◆ 収支率：30%以上であること
  - ◆ 公共交通カバー面積：・・・・・・・・
- 基準を満たさなかった場合
    - ✓ 運用コストの安価な交通モードの検討を行う

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	<p>【ポイント：アンケート実施について】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>アンケート実施者：市民(地域の方々)</li> <li>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</li> <li>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</li> <li>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)</li> </ul>
市民発議	市民へのアドバイス	さいたま市	<p>【ポイント：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、<b>後続プロセス</b>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</p> <p>具体例)</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>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</li> <li>分析・検討や計画作成の補助 等</li> </ul>
地域組織の設立	要件確認・組織設立	市民	<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"> <li>既存の地域組織がないか</li> <li>地域組織の要件を満たせるか</li> </ul>
運行計画 案案検討	運行計画 案案に係る整理・ 検討	市民	<p>【判断指標：想定ルートについて】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>適切な運行ルートを設定できているか <ul style="list-style-type: none"> <li>既存の路線バスと競合になっていないか</li> <li>希望する行先にルート設定できているか</li> </ul> </li> </ul> <p>【判断指標：走行環境について】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>道路の運行要件を満たしているか <ul style="list-style-type: none"> <li>※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</li> <li>必要な道路幅員が確保されているか</li> <li>勾配、隅切り、見通し等が適しているか</li> </ul> </li> </ul>
		市民・さいたま市	<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"> <li>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"> <li>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。</li> </ul> </li> </ul>
		市民・さいたま市	<p>【ポイント：ボランティア輸送について】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>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"> <li>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</li> <li>(いる場合)高齢者等の移動支援事業の規定に則り、対応</li> <li>(いない場合)各自、別の交通手段を利用</li> </ul> </li> </ul>
需要調査の実施・分析	需要調査	さいたま市	<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"> <li>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 <ul style="list-style-type: none"> <li>⇒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</li> </ul> </li> </ul> <p><b>※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</b></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 (検討主体 | さいたま市・市協議会)

- 市及び市協議会にて、市民(地域の方々)が作成した「運行計画素案」を基に「(仮)新たな交通モードの運行計画書[様式4]」(以下、運行計画書とする)を作成します。運行計画書へ記載する事項は以下の通りです
- 運行計画書の作成にあたり、市及び市協議会は、関係機関との調整が整っているか、確認します。十分に整っていない場合は、関係者の対象に応じ、各主体が調整する必要があります。

#### 《確認事項：関係者との調整》

- 道路幅員、道路形状、交通規制 …… 実施主体：さいたま市
  - 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、完了に対する見通しが立っていること。
- 停留所の新設 …… 実施主体：市民(地域の方々)
  - 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。
- その他(既存事業者との調整等) …… 実施主体：市民(地域の方々)
  - 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。
- 市及び市協議会は、導入検討する交通サービスに対する行政負担額を検討します。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、 $[\text{運賃収入}] + [\text{クロスセクターベネフィット}] - [\text{運行経費}]$ の計算結果と許容額を比較しながら、行政負担額を決定します。
- 市は、「運行計画書」を市協議会に諮ります。市協議会では、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。また、実証運行の実施にあたり、公共交通計画の変更が必要となる場合は、あわせて公共交通計画の変更を行います。

#### 《運行計画書へ記載する事項》

- ① 実施区域
- ② 事業の内容・実施主体
- ③ 市の支援の内容
- ④ 実施予定期間
- ⑤ 事業実施に必要な資金の額・調達方法
- ⑥ 事業の効果
- ⑦ 地域公共交通計画の利便増進事業に関連して実施される事業に関する事項
- ⑧ その他利便増進事業の運営に重大な関係を有する事項がある場合には、その事項

※具体的な記述については、\*\*\*を参照ください

- 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。

## (2) 事業者の公募（検討主体 | さいたま市）

- 市は、実証運行の委託事業者の選定にあたり、公募手続きを行います

### 《委託事業者の公募に向けた対応》

- 企画提案書の様式等、必要書類の作成
- 公募内容に関する質問受付

- なお、公募により事業者が募らない場合は、市民(地域の方々)や市協議会と相談しながら、市が運行計画の見直しを行います。

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"> <li>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</li> <li>「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</li> </ul>
事業者の公募	公募対応 さいたま市	<p>【ポイント：事業者の公募について】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>事業者が募らない場合は、運行計画の変更を行う</li> </ul>

### ▲ STEP2 計画策定における検討の流れとポイント

## STEP3 実証運行

### (1) 実証準備（検討主体 | さいたま市・市民・事業者）

- 市は、実証運行に向けた準備として、以下の対応を行います。

### 《実証運行に向けた準備》

- STEP2における事業者の公募にて、応募のあった事業者の選定及び委託  
※選定における必須条件は、一般乗合旅客自動車運送事業許可を取得している、または取得する見込みのある事業者とします
- 既存停留所の利用や、駅前広場への進入等に係る関係者との調整  
※運行計画で上記の調整が必要な場合に限りです

- 市民(地域の方々)は、運行ダイヤを検討し、事業者へ時刻表作成を依頼します。また、運行ダイヤとあわせて、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、本格運行を目指すには、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。以下に示す利用環境向上策の例を参考とし、検討してみてください。

### 《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の設定 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、利用者が気づ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る場合などには、別途、市と対応の協議を行うこととします。
- 市民(地域の方々)が主体となり、実証運行前に地域への周知を図るために、チラシ配布やポスター掲載などの利用促進に取り組んでください。なお、広報用のチラシやポスターの制作は、市及び事業者にて行います。

### (2) 実証運行の実施 (検討主体 | さいたま市・事業者)

- 市及び事業者は、実証運行(運行期間は1年間を基本とします)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)は、市民への利用呼びかけを行うなど、積極的に実証運行に参加するとともに、実証運行中にも、主体的にチラシ配布、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) 本格運行検討 (検討主体 | さいたま市)

- 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、利用状況について報告します。
- 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。

### 《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：

実証運行中の交通モード等の利用者など

2) 調査方法：

運行車内での直接配布や運行車両へ配架し、アンケート回答を返信してもらいます

3) 調査項目及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通りです

- 個人属性（性別、年齢等）：利用者層を把握する
- 実証運行の認知度：PR 等の利用促進に役立てる
- 実証運行の利用状況（利用回数、目的地等）：利用状況を把握する
- 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する。外出頻度の変化より、地域活性化への貢献を確認する
- 実証運行内容の改善点：実証運行の改善点を把握する
- 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する

※アンケート調査票の例については、参考3を参照のこと

- 市は、実証運行の前半6か月時点で、利用状況報告やアンケート調査結果等を含めた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(地域の方々)へ報告します。

《実証運行報告書への記載事項》

1) 実証目的

2) 実証内容

実証運行計画の内容

3) 運行実績：

利用率、時間帯別・曜日別利用者数、目的地別利用者数、収支率、公共交通カバー面積など

※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（本格運行）へ移行することとします

- 実証運行の実績に基づき、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。

(基準を満たしていない場合の対応)

- 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、市民(地域の方々)へ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、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、「(仮)新たな交通モードの改善計画素案[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、申請書を受取り、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素案をもとに、「(仮)新たな交通モードの改善計画書[様式4]」(以下、改善計画書とします)を作成します。

- 市は、実証運行の検証結果と、上記の手続きにより実証運行の継続が申請された場合は、「改善計画書」を市協議会に諮ります。市協議会では、関係者間の協議により実証運行結果などを精査し、本格運行への移行や実証運行の継続・終了に関して、車両サイズや収支率等の基準と利用推移・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、市協議会の判断結果に基づき、本格運行の準備や、実証運行継続の準備を行います。なお、実証運行の内容を見直す場合や、終了する場合は、国土交通省へ運行変更・運行廃止の申請を行います。

#### 《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「利用者数」、「収支率」並びに、「公共交通カバー面積」が基準値を上回っていること

#### 【各指標の基準値】

- ◆ 利用者数 : . . . . .
- ◆ 収支率 : 30%以上であること
- ◆ 公共交通カバー面積 : . . . . .

- なお、基準を満たさない場合でも、市民(地域の方々)の運行継続の意思がある場合は、以下の対応を行います。
  - ✓ 一定期間(3年)は、運行計画の見直し(改善計画素案の作成)を行い、継続する
    - ⇒ STEP2(計画策定)へ
  - ✓ 一定期間経過しても、改善が見られない場合は、導入する交通モードの変更を含めた見直しを実施する
    - ⇒ STEP2(計画策定)へ

#### 実証運行実施から本格運行までの流れ1・2

#### (4) 事業者の公募 (検討主体 | さいたま市)

- 市は、本格運行の委託事業者の選定にあたり、公募手続きを行います

#### 《委託事業者の公募に向けた対応》

- 企画提案書の様式等、必要書類の作成
- 公募内容に関する質問受付

- なお、公募により事業者が募らない場合は、市民(地域の方々)や市協議会と相談しながら、市が運行計画の見直しを行います。

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"> <li>市は、実証準備として以下に対応する <ul style="list-style-type: none"> <li>事業者への実証運行依頼・選定 <ul style="list-style-type: none"> <li>※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</li> </ul> </li> <li>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</li> <li>既存停留所の利用や、駅前広場への進入等の調整</li> </ul> </li> </ul>
	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"> <li>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"> <li>実証目的</li> <li>実証内容(=実証運行計画の内容)</li> <li>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)</li> <li>実証で把握した課題</li> </ul> </li> </ul> <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>
本格運行検討	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"> <li>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"> <li>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"> <li>※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</li> </ul> </li> <li>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</li> </ul> </li> <li>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"> <li>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</li> <li>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</li> </ul> </li> </ul>

▲ 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 (検討主体 | さいたま市)

- 市は、本格運行に向けた準備として、以下の対応を行います。

#### 《実証運行に向けた準備》

- STEP3における事業者の公募にて、応募のあった事業者の選定及び委託  
※選定における必須条件は、一般乗合旅客自動車運送事業許可を取得している、または取得する見込みのある事業者とします
- 既存停留所の利用や、駅前広場への進入等に係る関係者との調整  
※運行計画で上記の調整が必要な場合に限り

- 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)は、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や地域への定着に向け、チラシ配布やポスター掲載などの周知・広報を行います。なお、広報用のチラシやポスターの制作・印刷は、市及び事業者にて行うこととします。

### (2) 本格運行の実施 (検討主体 | さいたま市・事業者)

- 事業者により、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。
- 事業者は、日別、便別、停留所別利用者数をカウントし、市及び市民(地域の方々)へ適宜報告します。
- 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。
- 本格運行のモニタリング結果に基づき、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。

#### (利用者数・収支率のいずれかが基準値を下回る場合)

- 市は、モニタリング結果や収支状況等を市民(地域の方々)へ報告し、運行継続の意思を確認します。
- 市民(地域の方々)に継続の意思がある場合、市民(地域の方々)は運行改善を検討します。[検討方法は、P\*\*~\*\*を参照ください]
- 運行改善の検討にあたり、市は、事業者からデータ提供を受け、日別、便別、停留所別の利用傾向を分析するとともに、「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、本格運行の検証結果と、上記の手続きにより運行継続が申請された場合は、「改善計画書」を市協議会に諮ります。市協議会では、モニタリング結果や収支状況、改善計画書を基に、本格運行の継続・廃止、改善運行(車両やサービス水準のダウンサイジング含め)の実施に関して、利用状況や収支率の推移、利用促進活動等を踏まえ、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、市協議会の判断結果に基づき、本格運行の廃止、改善運行の実施について、国土交通省へ運行変更・運行廃止の申請を行います。

#### 《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：

本格運行中の新たな交通モードの利用者、本格運行ルートに沿線住民（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) 調査項目及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通りです

- 個人属性（性別、年齢等）：利用者層を把握する
- 本格運行の認知度：PR 等の利用促進に役立てる
- 本格運行の利用状況（利用回数、目的地等）：利用状況を把握する
- 普段の移動実態（交通手段、外出頻度等の変化）：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する
- 今後の改善点：今後の改善点を把握する
- 今後の利用意向：今後、見込まれる需要を把握する

※アンケート調査票の例については、参考3を参照のこと

#### 《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「利用者数」、「収支率」並びに、「公共交通カバー面積」が基準値を上回っていること

##### 【各指標の基準値】

- ◆ 利用者数 : . . . . .
- ◆ 収支率 : 30%以上であること
- ◆ 公共交通カバー面積 : . . . . .

- なお、基準を満たさない場合でも、市民(地域の方々)の運行継続の意思がある場合は、以下の対応を行います。
  - ✓ 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検討する  
⇒ STEP2(計画策定)へ
  - ✓ 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  
⇒ 運行廃止
- 本格運行を一旦廃止した地域では、原則として、今後の導入検討は行えません

本格運行開始から継続・改善・廃止までの流れ1・2

### (3) 本格運行開始後の利用促進（検討主体 | 市民・さいたま市・事業者）

- 市民(地域の方々)、市、事業者は、それぞれ本格運行開始後も利用促進に取り組んでください。

#### 《利用促進に向けた取組み例》

- 1) 市民(地域の方々)が主体となる取組み
  - 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) 市が主体となる取組み
  - 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、待合環境の改善
- 3) 事業者が主体となる取組み
  - 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)への情報共有
  - バス走行環境や待合環境等の改善箇所について、市への要望

- なお、本格運行開始後も、市民(地域の方々)が、利用者増による収入増の取組みの他、以下のような収入増の取組みを実施することで、更なる運行継続の実現につながります。

#### 《収入増に向けた取組み例》

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、 車体へのラッピング広告掲載 等
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 等
協力者の表彰	運行に協力した市民等の表彰を行う

※収入増の取組み事例については、参考5を参照

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"> <li>市は、実証準備として以下に対応する <ul style="list-style-type: none"> <li>事業者への運行依頼・選定 <ul style="list-style-type: none"> <li>※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</li> </ul> </li> <li>既存停留所の利用や、駅前広場への進入等の調整</li> </ul> </li> </ul>
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"> <li>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</li> <li>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"> <li>※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</li> </ul> </li> <li>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ー運行経費」が許容値を上回るか</li> <li>基準を満たさない場合は、以下の考えに基づき運行改善の検討 <ul style="list-style-type: none"> <li>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ジングを繰り返す</li> <li>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なる</li> </ul> </li> </ul>

▲ STEP4 本格運行における検討の流れとポイント

全体フロー図を整理する

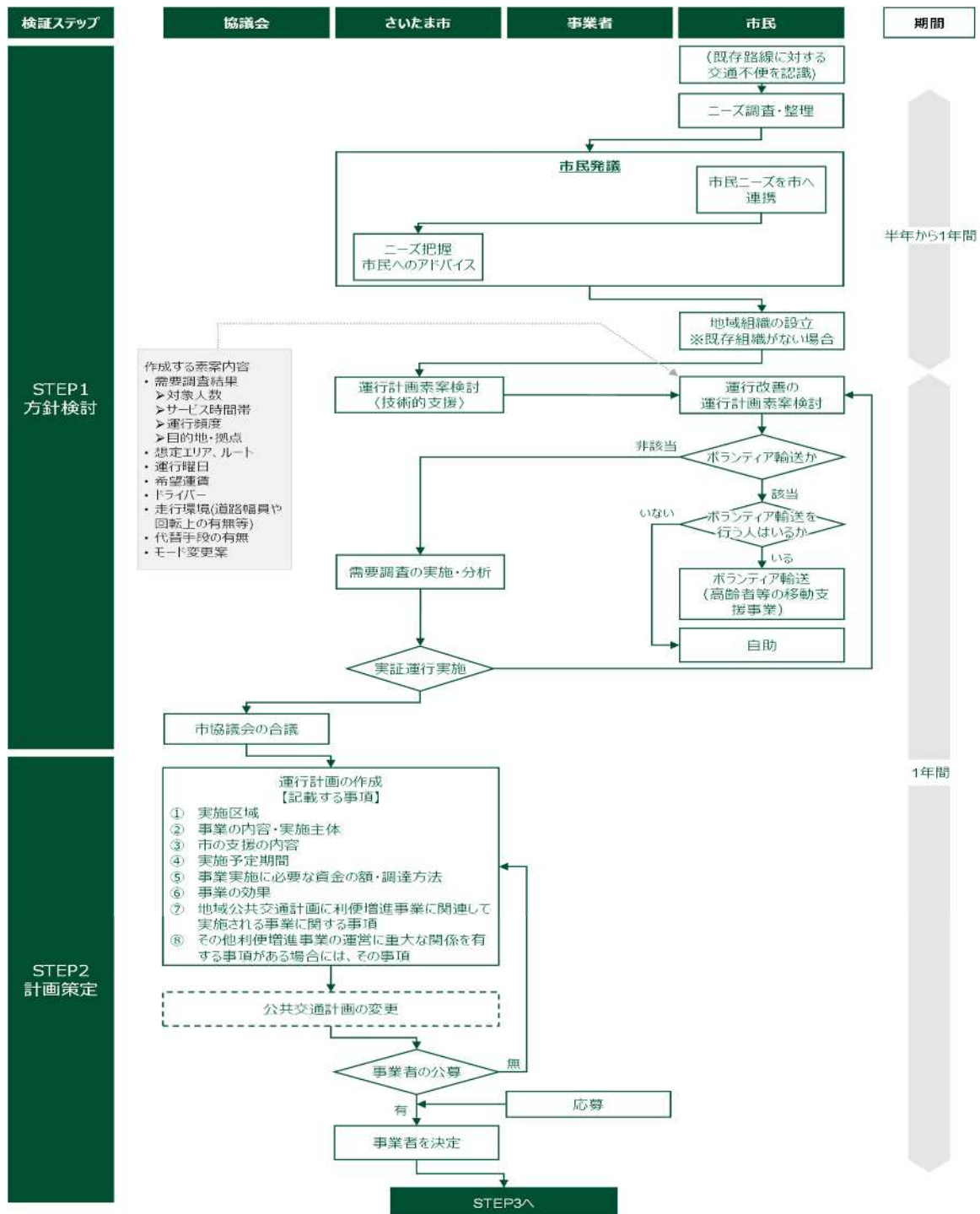
※

### 3.2.2 市民×改善 | 市民の発意により、改善を検討する場合

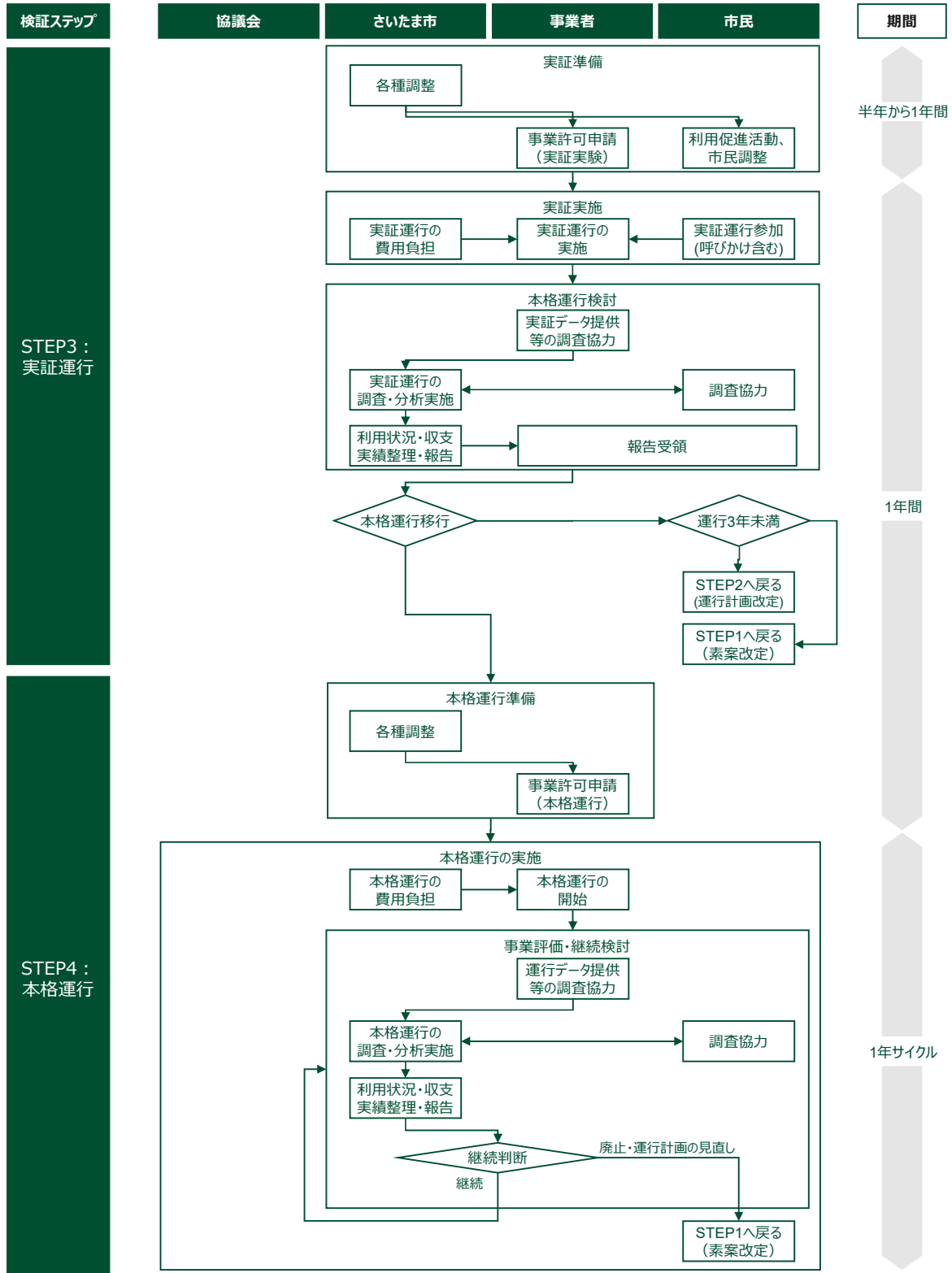
#### 1) 検討フロー

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、十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

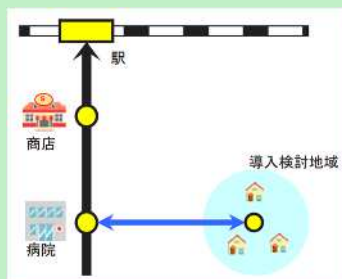
#### (4) 運行計画素案検討 (実施主体 | 市民・さいたま市)

- 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

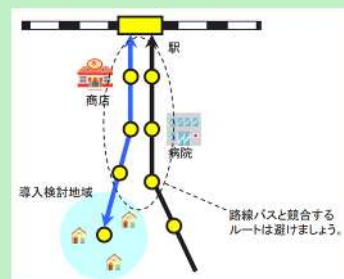
##### 《判断指標: 運行ルートの適切性》

###### □ 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



← 既存の路線バス → 導入を検討するルート

###### □ 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

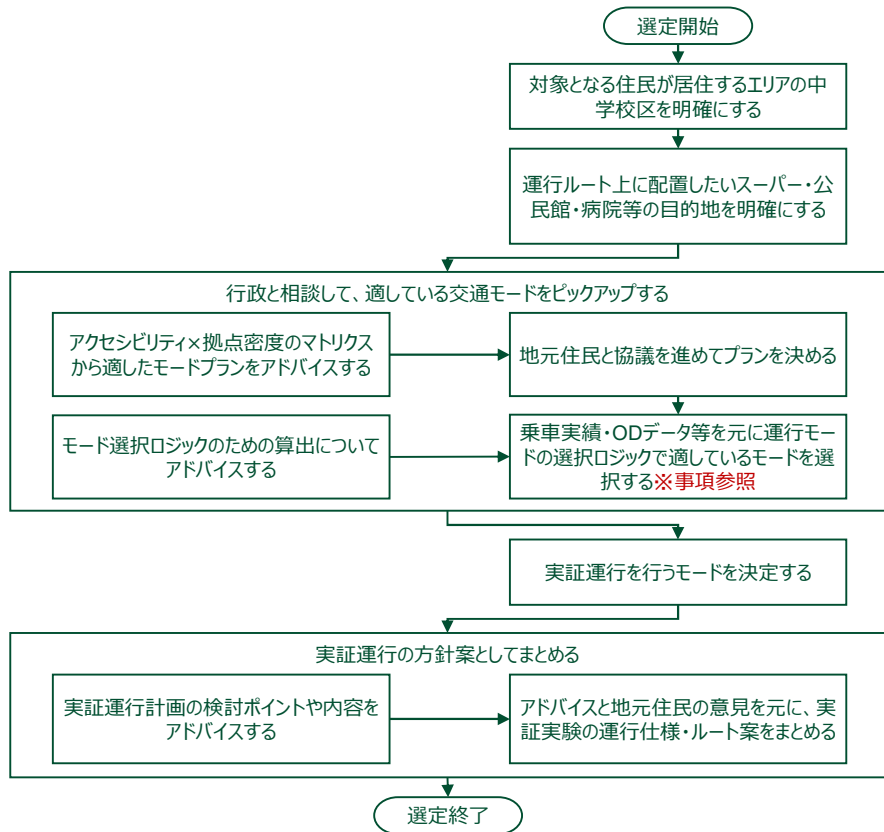
##### 《判断指標: 道路の運行要件》

###### □ 必要な道路幅員が確保されていること

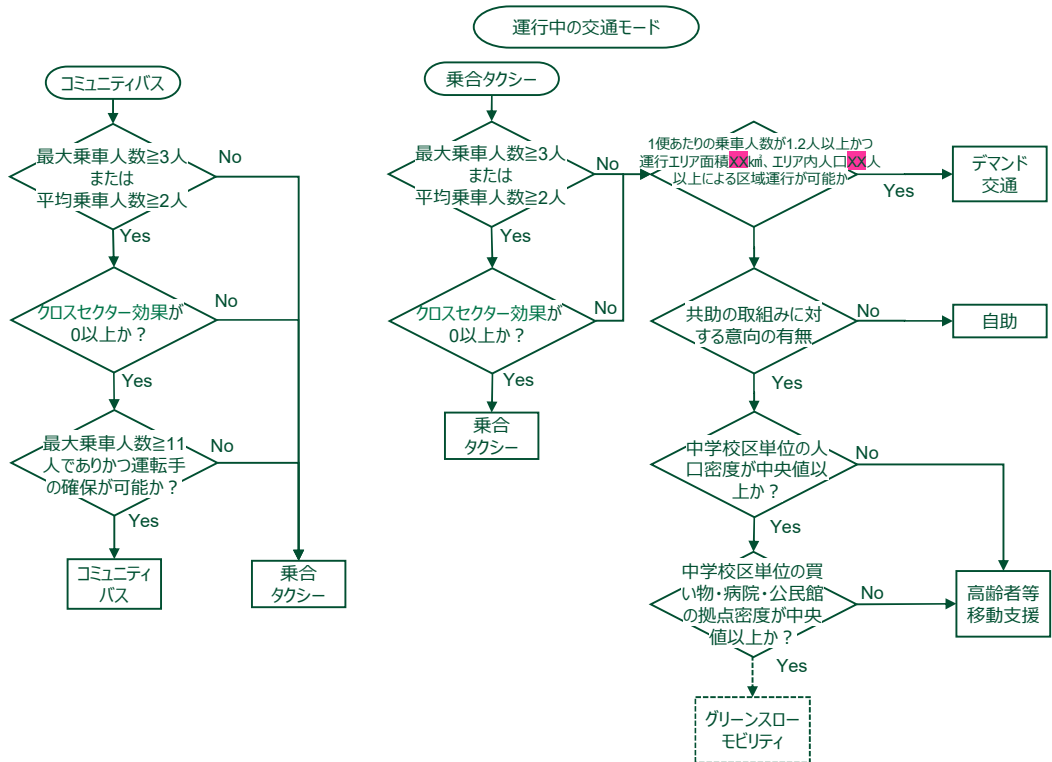
###### □ 勾配、隅切り、見通し等が適していること

- ※ 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

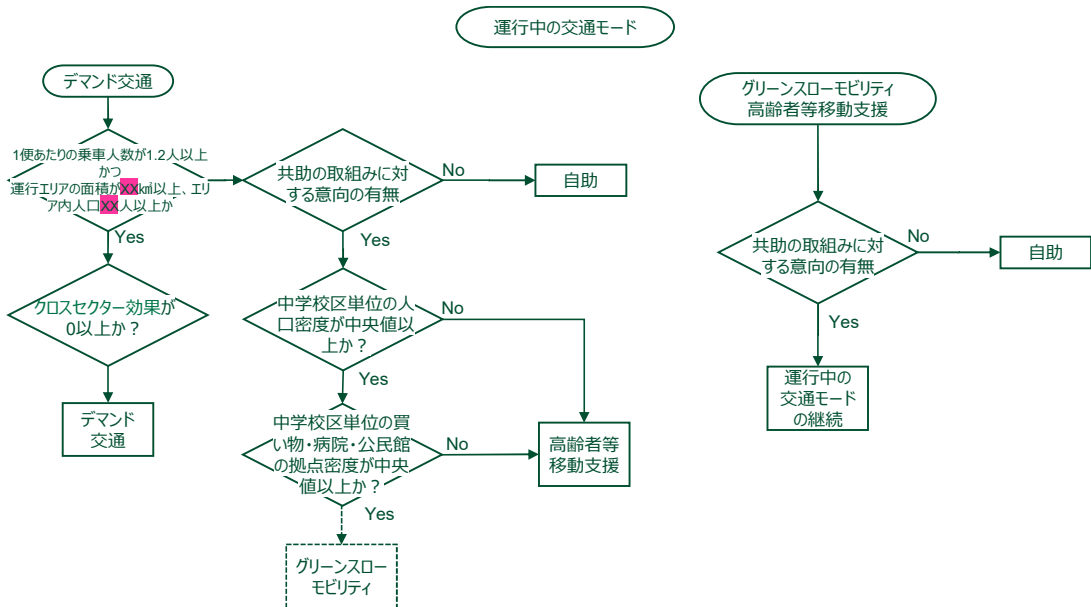
- 導入する交通モードの選定に際しては、次頁に示す「導入する交通モード選定に係るサブプロセス」および、「導入モード選択フロー」を参考としながら、さいたま市と連携して行う必要があります
- 交通モードの選定に際しては、さいたま市が Appendix 掲載のアクセシビリティを参照しながら、市民(地域の方々)が交通モードを選定するサポートを行います



▲ 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) ※検討中



▲ 導入モード選定フロー(その2) ※検討中

#### (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、十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まれます。

##### 《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	<p>【ポイント：アンケート実施について】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>アンケート実施者：市民(地域の方々)</li> <li>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</li> <li>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</li> <li>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)</li> </ul>
市民発議	市民へのアドバイス さいたま市	<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、<b>後続プロセス</b>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"> <li>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</li> <li>分析・検討や計画作成の補助 等</li> </ul>
地域組織の設立	要件確認・組織設立 市民	<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"> <li>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か</li> <li>上記エリアに既存の地域組織がないか</li> <li>地域組織の要件を満たせるか</li> </ul>
運行計画案案検討	運行計画案案に係る整理・検討 市民	<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"> <li>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</li> <li>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</li> </ul> <p>【判断指標：想定ルートについて】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>適切な運行ルートを設定できているか <ul style="list-style-type: none"> <li>既存の路線バスと競合になっていないか</li> <li>希望する行先にルート設定できているか</li> </ul> </li> </ul> <p>【判断指標：走行環境について】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>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"> <li>必要な道路幅員が確保されているか</li> <li>勾配、隅切り、見通し等が適しているか</li> </ul> </li> </ul>
		<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"> <li>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"> <li>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</li> </ul> </li> </ul>
運行改善計画案案検討	運行改善計画案案に係る整理・検討 市民	<p>【ポイント：ボランティア輸送について】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>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"> <li>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</li> <li>(いる場合)高齢者等の移動支援事業の規定に則り、対応</li> <li>(いない場合)各自、別の交通手段を利用</li> </ul> </li> </ul>
需要調査の実施・分析	需要調査 さいたま市	<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"> <li>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 <ul style="list-style-type: none"> <li>⇒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</li> </ul> </li> </ul> <p><b>※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</b></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】 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"> <li>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</li> <li>「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</li> </ul>
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】 市は、公募に当たり以下の対応を行う</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>企画提案書様式等の必要書類の作成</li> <li>公募内容に関する質問受付</li> </ul> <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。
- 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(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
- 実証運行の実績に基づき、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「利用者数」、「収支率」並びに、「公共交通カバー面積」が基準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 【ポイント：各種調整内容について】 ・ 市は、実証準備として以下に対応する ➢ 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
	利用状況・収支実績整理・報告	さいたま市 【ポイント：報告方法について】 ・ 以下の内容を報告書としてまとめ、事業者や市民へ共有 ➢ 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 ※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
本格運行検討	本格運行判断	さいたま市 【判断指標：本格運行判断について】 ・ 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 ➢ 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ー運行経費」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 ➢ 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。
- ・ 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）

- ・ 本格運行の実績に基づき、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「利用者数」、「収支率」並びに、「公共交通カバー面積」が基準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 さいたま市	【ポイント：各種調整内容について】 <ul style="list-style-type: none"> <li>• 市は、実証準備として以下に対応する               <ul style="list-style-type: none"> <li>➢ 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</li> <li>➢ 既存停留所の利用や、駅前広場への進入等の調整</li> </ul> </li> </ul>
本格運行の実施	継続判断 さいたま市・事業者	【判断指標：本格運行継続について】 <ul style="list-style-type: none"> <li>• 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"> <li>➢ 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</li> <li>➢ 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ー運行経費」が許容値を上回るか</li> </ul> </li> <li>• 基準を満たさない場合は、運行計画案の見直しを行う</li> </ul>

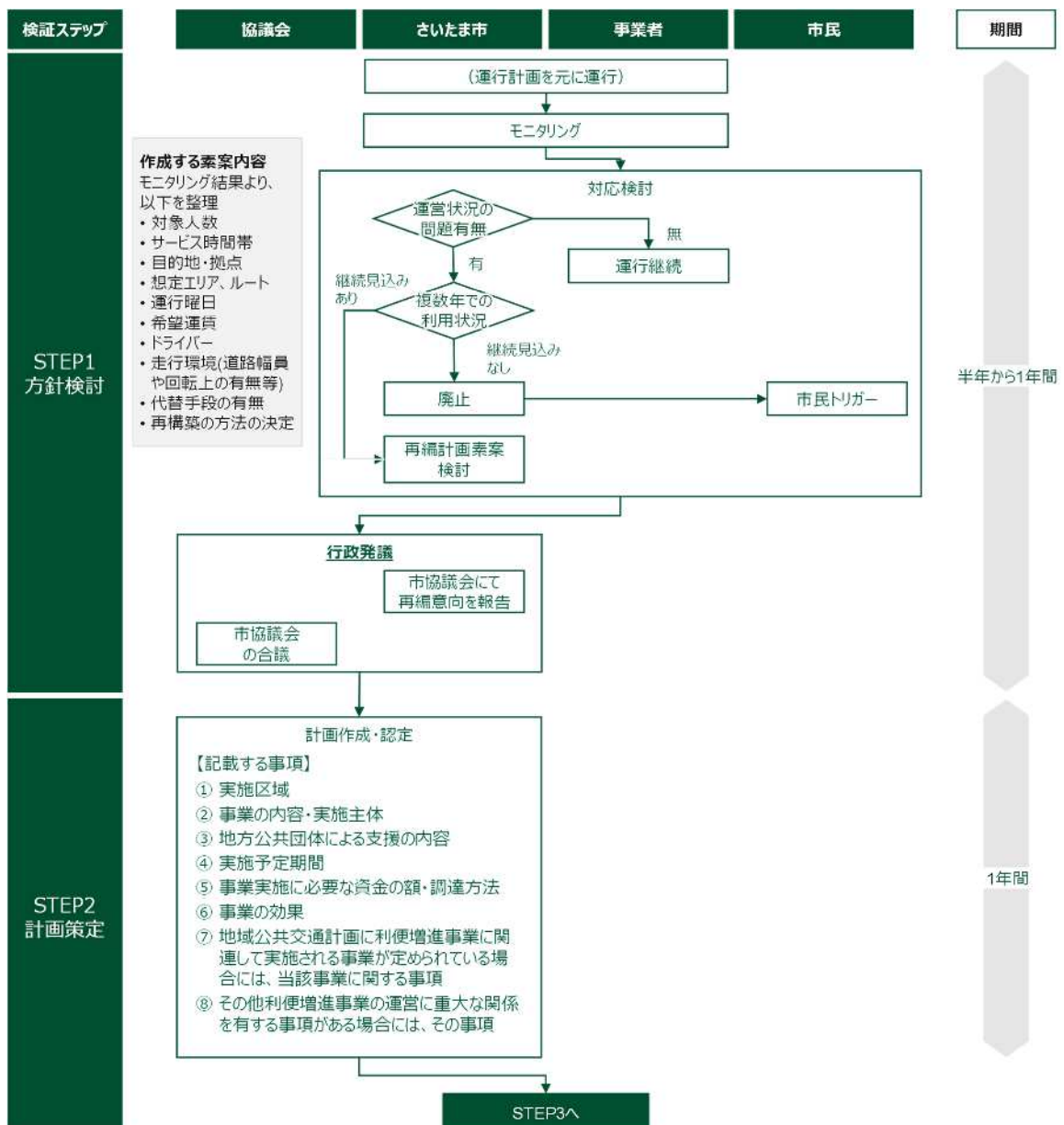
▲ STEP4 本格運行における検討の流れとポイント

### 3.2.3 行政×改善 | 行政の発意により、改善を検討する場合

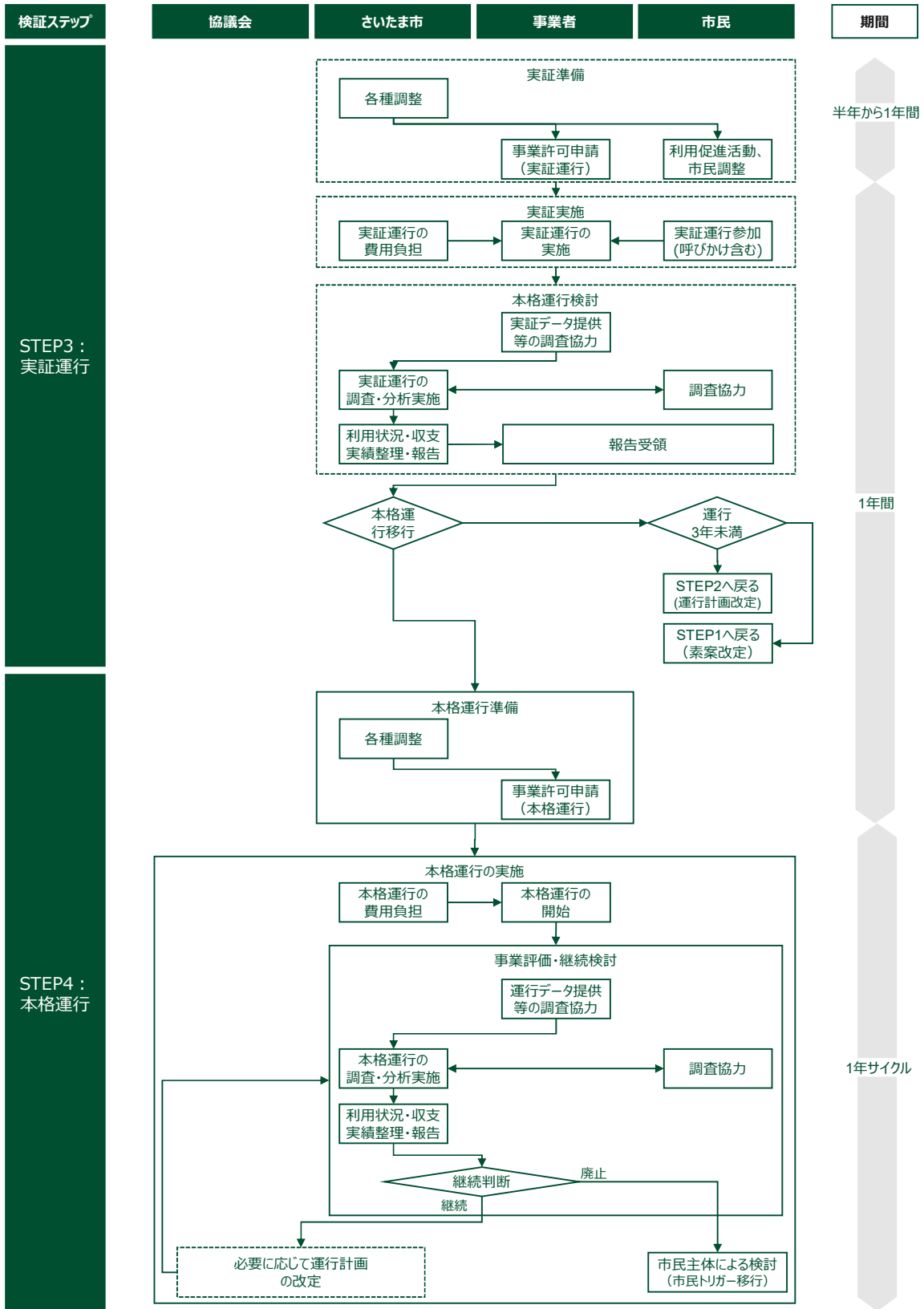
#### 1) 検討フロー

行政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P46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1 | 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) モニタリング（実施主体 | 事業者・さいたま市）

- さいたま市の主導により導入したコミュニティバスや路線バスの廃止に伴い導入した乗合タクシー等は、モニタリング対象となります。
- 事業者は、それぞれの方法にてデータ収集を行い、定期的にさいたま市へ情報共有を行い、利用状況、運営状況について、モニタリングを実施します。

#### (2) 対応検討（実施主体 | さいたま市）

- さいたま市は、モニタリングによって事業者から取得している実績情報や、導入している区域の人口分布などの地域特性情報をもとに、運営状況の問題有無を判断します

##### 《判断指標：運営状況の問題有無》

- 運行車両の車両サイズの定員数の範囲に1便当たりの乗車人数が収まっているか
- 運行実績を元に算出した「利用者数」、「収支率」並びに、「公共交通カバー面積」が基準値を上回るか

- 運営状況に問題が無いと判断された場合、事業者は従来通り、運行を継続します。事業者は、モニタリングを継続するため、引き続き、データ収集の実施、定期的な情報共有を行います
- 運営状況に問題があると判断された場合、さいたま市は過去3年間の利用状況から継続見込みの有無を確認し、再編計画の素案検討を行うか否かの判断を行います。
- 以下の判断指標のうち、いずれかに該当する場合は、現状のサービスを廃止することとし、P20 で示した「市民の発意による新規導入の検討プロセス」、あるいは、P31で示した「市民の発意による改善の検討プロセス」など、市民の発意に委ねることとなります。

##### 《判断指標：複数年での利用状況の判断》

- 過去3年連続で実績の基準を下回っているか
- 改善検討(実証後含む)を行うことで、収支率(推定)の改善が見込まれるか

- 複数年での利用状況がいずれの判断基準も満たしている場合は、さいたま市により再編計画の素案を検討することとなります。
- さいたま市は、過去3年間の利用状況の確認結果に基づき、次に示す3つの手段から再

構築の方法を決定します。

《再構築の方法》

- ダイヤ改善：利用者が多い時間帯へのダイヤ適応により、利用者数の増加を図る
- ルート改善：より需要が高いと思われるルート設定にすることで利用者の増加を図る
- モード改善：需要に見合ったモードを選定することにより、需給のバランスを取る

(3) 運行計画素案の検討（実施主体 | さいたま市）

- 決定した再構築方法に基づき、さいたま市が主体となり、運行計画素案に係る整理・検討を行います。
- 再構築方法として、ルート改善を選択した場合は、以下のチェックに基づき、新規ルートの検討・設定を行います。

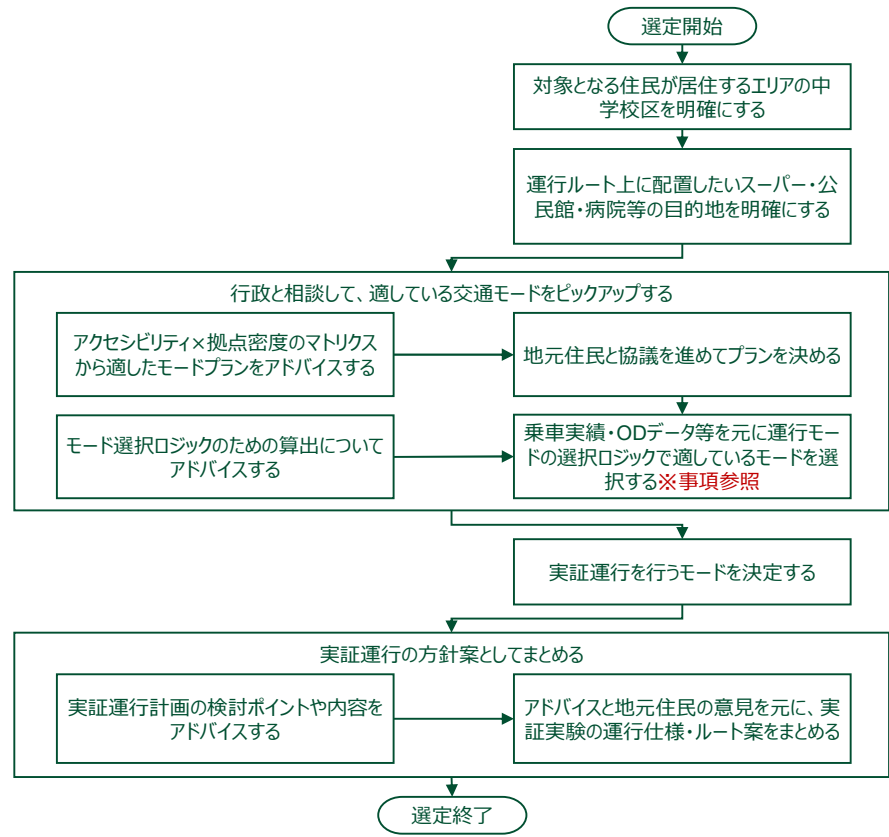
《判断指標: 想定ルート》

- 適切な運行ルートを設定できているか
  - 既存の路線バスと競合関係になっていないか
  - 希望する行き先にルートが設定できているか

《判断指標: 走行環境》

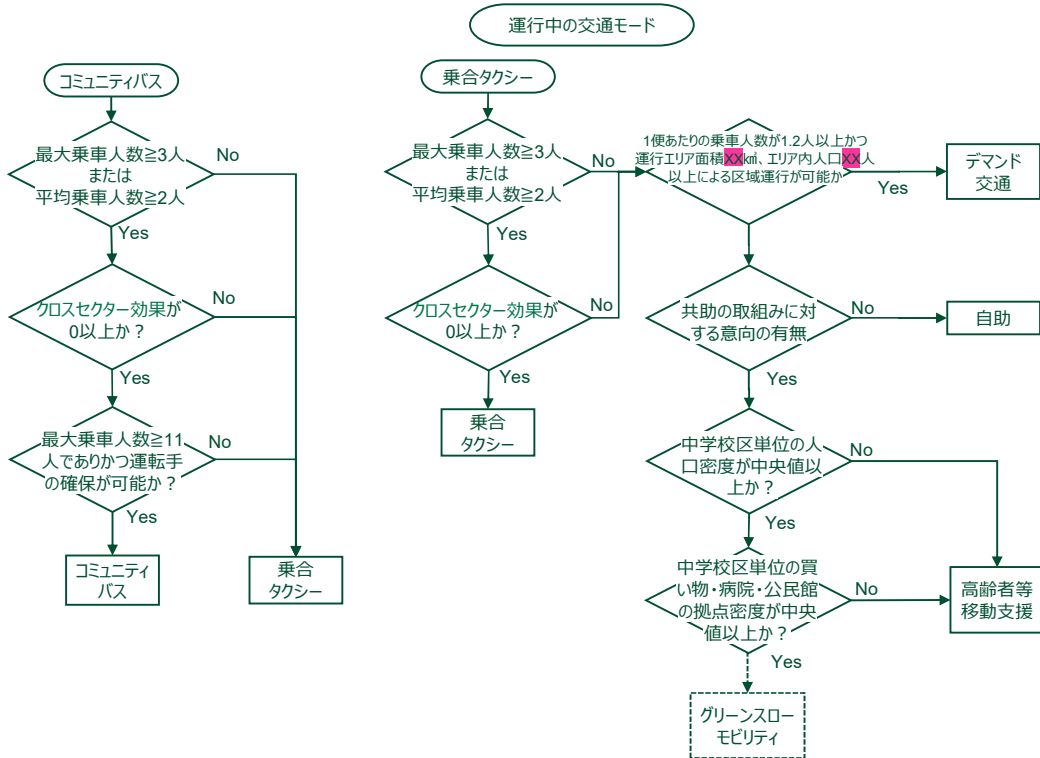
- 道路の運行要件を満たしているか
    - 必要な道路幅員が確保されているか
    - 勾配、隅切り、見通し等が適しているか
- ※現地調査や実車走行を通じて交通管理者（警察）、道路管理者と協議、調整が必要

- 再構築方法として、モード改善を選択した場合の導入する交通モード選定にあたっては、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」を参考に行う。また、選定においては、Appendix 掲載のアクセシビリティを参照しながら選定する。



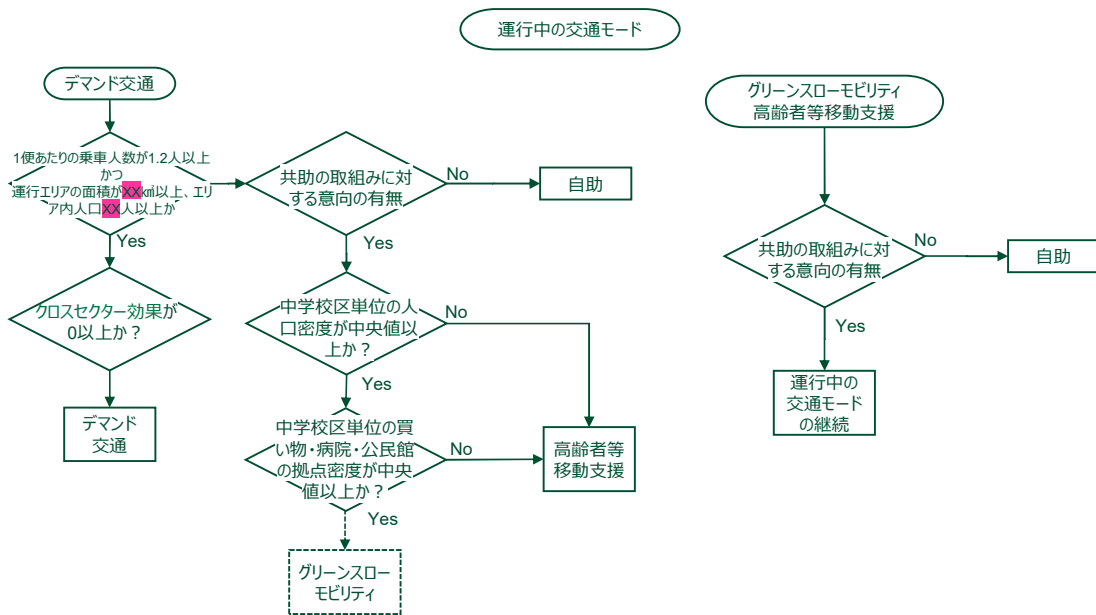
▲ 導入する交通モード選定に係るサブプロセス

※要確認 行政×改善のサブプロセスが骨子に未記載のため、市民×改善のサブプロセスを掲載



▲ 導入モード選択フロー(その1)

※検討中



▲ 導入モード選択フロー(その2)

※検討中

- さいたま市は、再編計画を検討する意向及び再構築方法の決定結果に基づく運行計画素案について、市協議会へ報告し、審議を諮ります。
- 市協議会では、関係者間の協議により運行計画素案を精査し、実証運行の実施を判断します。

## STEP 2 計画策定

### (1) 計画作成・認定（実施主体 | 県・市協議会・さいたま市）

- さいたま市は、STEP1で作成した「運行計画素案」を基に、運行計画書を作成します。
- 運行計画書には、以下の事項を検討・記載します

#### 《記載する事項》

- ① 実施区域
- ② 事業の内容・実施主体
- ③ 地方公共団体による支援の内容
- ④ 実施予定期間
- ⑤ 事業実施に必要な資金の額・調達方法
- ⑥ 事業の効果
- ⑦ 地域公共交通計画に利便増進事業に関連して実施される事業が定められてる場合には、当該事業に関する事項
- ⑧ その他利便増進事業の運営に重大な関係を有する事項がある場合には、その事項

- さいたま市は、「運行計画書」の内容について、事業者へ情報提供します。
- 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)、あるいは、さいたま市は、「運行計画書」における停留所の設置に関して、沿線住民の理解を得ます。
- 「運行計画書」については、定期的で開催される市協議会にて、検討状況の報告を行い、適宜、助言を受けながら検討を進めます。
- 市協議会では、関係者との協議により、適宜助言を行いながら、「運行計画書」に基づく実証運行について認定を行います。

## 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。
- 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（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「利用者数」、「収支率」並びに、「公共交通カバー面積」が基準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

## 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。
- 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》

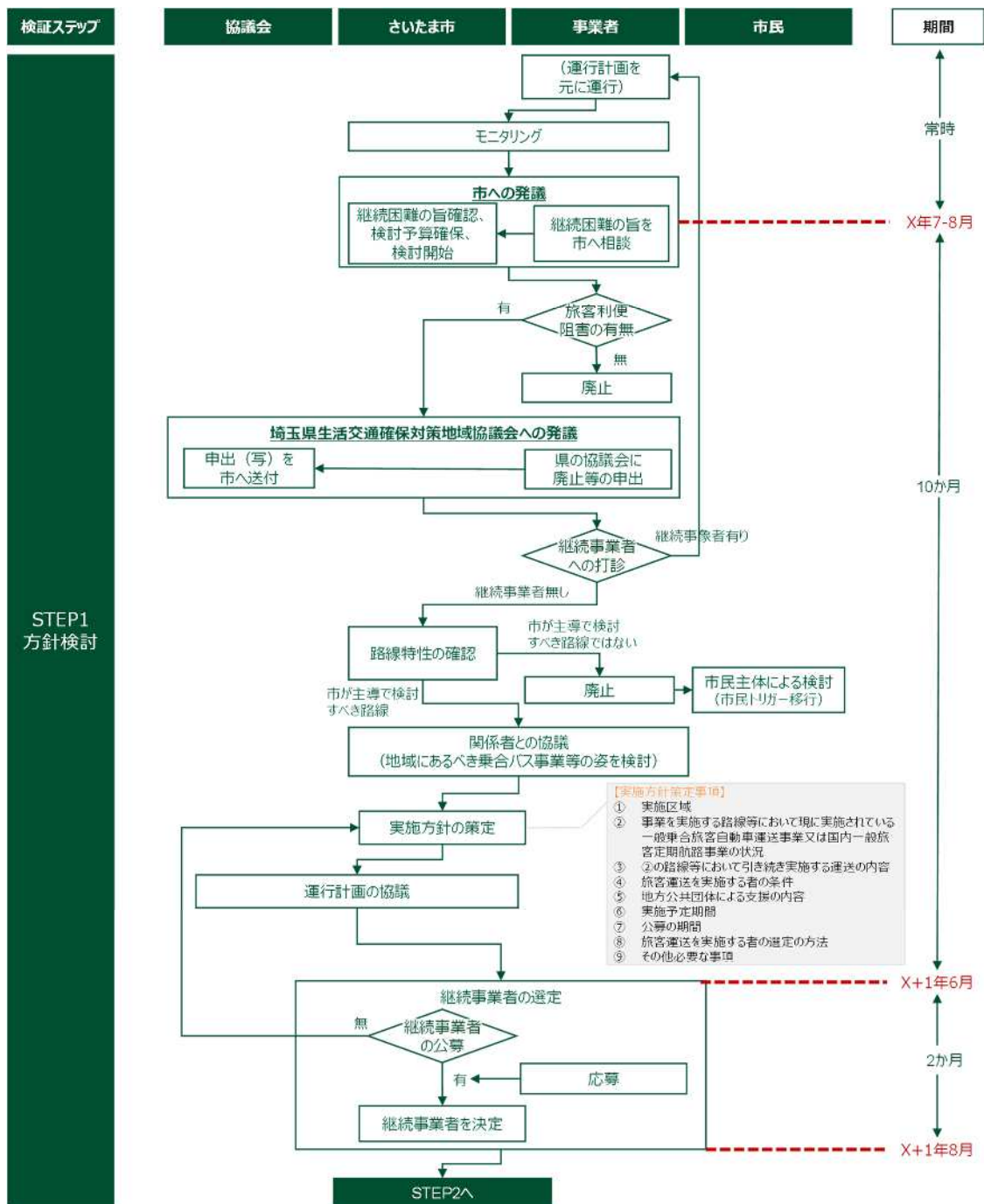
- 本格運行の実績結果より、以下の基準を満たしている場合に、運行継続を判断します
  - 運行車両の車両サイズの定員数(目安)の範囲に1便あたりの乗車人数が収まっていること
    - ※ 見直しをする際は、こちらの基準を踏まえて、ダウンサイジングも検討する
  - 実証運行の実績を元に算出した「利用者数」、「収支率」並びに、「公共交通カバー面積」が基準値を上回っていること
- なお、基準を満たしていない場合は、運行継続はしないこととし、P20 で示した「市民の発意による新規導入の検討プロセス」、あるいは、P31で示した「市民の発意による改善の検討プロセス」など、市民の発意に委ねることとなります

### 3.2.4 事業者×縮小 | 事業者の発意により、縮小を検討する場合

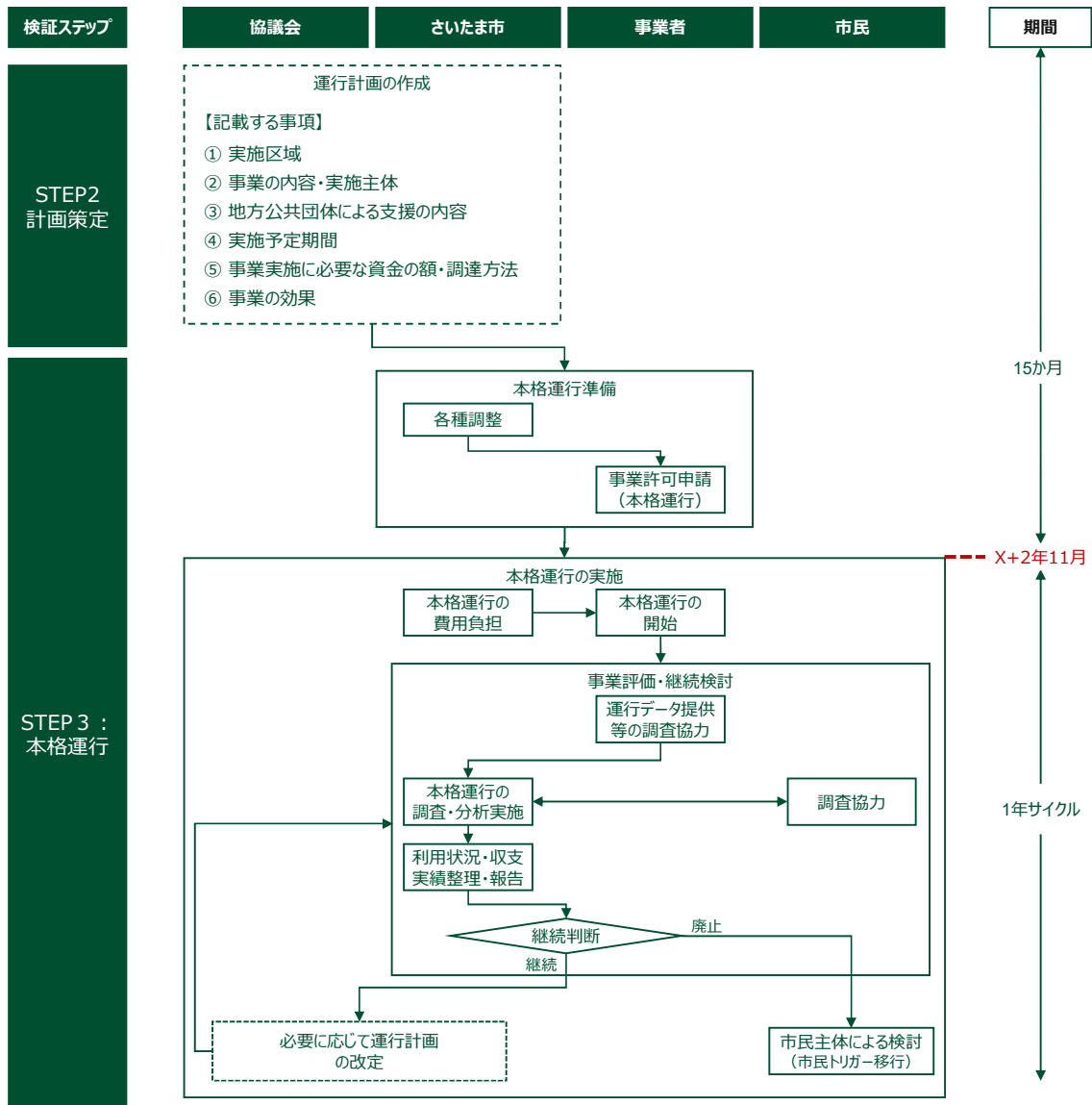
#### 1) 検討フロー

事業者の発意により既存交通サービス縮小の検討においては、以下の3つのステップ、『STEP1:方針検討』、『STEP2:計画策定』、『STEP3: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）



## ■基本的な検討フロー（その2 | STEP2～STEP3）



## 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) モニタリング（実施主体 | 事業者・さいたま市）

- 事業者は、各事業者が運営する交通手段について、モニタリングを実施し、定期的にさいたま市へ状況の共有を行います。なお、モニタリング方法は、各事業者、それぞれの方法で構いませんので、利用状況に関するデータ収集を行います。
- さいたま市は、定期的に事業者との情報共有の場を設け、運営する交通手段の状況について共有しやすい環境をつくり、廃止可能性についての事前キャッチアップを行います。
- モニタリングにおいて、廃止の可能性が伺える場合には、事業者とさいたま市が協議の上、さいたま市が主体となり、実態調査アンケートを実施し、利用希望者の情報を把握する。事業者も実態調査アンケートの実施に向けて、協力する。

#### (2) 旅客利便阻害の有無・継続事業者への打診（実施主体 | 事業者）

- 事業者は、該当する交通手段の廃止や運行計画の変更により、利用者に不利益をもたらす場合、埼玉県生活交通確保対策地域協議会へ廃止や運行計画の変更について、申出を行います。
- 県の協議会は、事業者の申出(写し)をさいたま市へ送付するとともに、運輸局長公示文書に則り、関東運輸局により旅客利便阻害の有無を判断されます。
- 事業者は、申出と並行して、バス部会やその他交流するタイミング等において、事業の継続が可能な事業者への打診を行います。
- 事業の継続を受諾する事業者がいる場合は、新規事業者へ事業の継承を行い、新規事業者により引き続き運行を行います。事業を継承する事業者がいない場合は、検討を継続します。

#### (3) 路線特性の確認（実施主体 | さいたま市）

- さいたま市は、事業継続の見通しが困難である該当路線についての路線特性を確認し、以降の対応方針について、判断を行います。
- 路線特性を確認し、次に示す項目のいずれかに該当する場合は、さいたま市主導で対応を検討する対象と判断し、関係者との協議を行います。なお、いずれにも該当しない場合は、さいたま市による関与は行わないこととし、P20 で示した「市民の発意による新規導入の検討プロセス」、あるいは、P31で示した「市民の発意による改善の検討プロセス」

など、市民の発意に委ねることとなります。

《判断指標:さいたま市主導での検討実施判断》

- 廃止となる路線が幹線・準幹線・施設アクセス線であること
- 以下の基準を満たす路線であること
  - 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
  - 実証運行の実績を元に算出した「利用者数」、「収支率」並びに、「公共交通力バー面積」が基準値を上回る

- さいたま市は、関係者との協議を行い、地域にあるべき乗合バス事業等の姿を踏まえ、実施方針ならびに改善運行計画案の検討・策定を行います。なお、実施方針では、次の事項を定めることとします。
- 改善運行計画案については、市の協議会へ諮ることとし、協議会における意見や助言を踏まえ、運行計画案を作成します。

《実施方針策定事項》

- ① 実施区域
- ② 事業を実施する路線等において現に実施されている一般乗合旅客自動車運送事業又は国内一般旅客定期航路事業の状況
- ③ ②の路線等において引き続き実施する運送の内容
- ④ 旅客運送を実施する者の条件
- ⑤ 地方公共団体による支援の内容
- ⑥ 実施予定期間
- ⑦ 公募の期間
- ⑧ 旅客運送を実施するものの選定方法
- ⑨ その他必要な事項

(4) 継続事業者の選定 (実施主体 | さいたま市)

- さいたま市は、作成した運行計画案に基づき、運行を実施する継続事業者の公募を行います。公募にあたり、さいたま市は、企画提案書様式等の必要書類の作成ならびに公募内容に関する質問受付を行います。
- 作成した運行計画案に対して、事業者からの応募がない場合は、実施方針の見直しを行い、改めて運行計画案の作成を行うこととします。
- 事業者からの応募があれば、応募事業者を継続事業者として決定し、運行計画案に基づく、運行計画の策定を行います。また、応募事業者が複数となった場合は、提出された企画提案書等に基づき、優れた事業者を選定することとします。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。

## STEP 2 計画策定

### (1) 計画作成・認定（実施主体 | 県・市協議会・さいたま市）

- さいたま市は、STEP1で作成した「運行計画素案」を基に、運行計画書を作成します。
- 運行計画書には、以下の事項を検討・記載します

#### 《記載する事項》

- ① 実施区域
- ② 事業の内容・実施主体
- ③ 地方公共団体による支援の内容
- ④ 実施予定期間
- ⑤ 事業実施に必要な資金の額・調達方法
- ⑥ 事業の効果

- さいたま市は、「運行計画書」の内容について、選定された事業者へ情報提供します。
- 市民(地域の方々)、あるいは、さいたま市は、「運行計画書」における停留所の設置に関して、沿線住民の理解を得ます。
- 「運行計画書」については、定期的に行われる市協議会にて、検討状況の報告を行い、適宜、助言を受けながら検討を進めます。
- 市協議会では、関係者との協議により、適宜助言を行いながら、「運行計画書」について認定を行います。

## STEP 3 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、予め選定した継続事業者へ本格運行を依頼します。
- 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
- 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
- さいたま市が主体となり、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）

- さいたま市による本格運行に係る費用負担に基づき、事業者は本格運行を開始します。
- 事業者は、事業評価や継続検討に向け、利用状況についてのデータ収集を行います。

- さいたま市は、事業者による運行データ等の提供に加え、適宜、利用者等に対するアンケート調査を行い、本格運行についての調査・分析を行います。
- 本格運行の実績に基づき、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。なお、事業評価・継続検討については、1年サイクルにて行うこととし、継続と判断した場合は、必要に応じて運行計画の改定も行いつつ、本格運行を継続します。
- 事業評価・継続検討の結果、事業の継続が困難で廃止する判断となる場合は、P20 で示した「市民の発意による新規導入の検討プロセス」、あるいは、P31で示した「市民の発意による改善の検討プロセス」など、市民の発意に委ねることとなります。

#### 《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「利用者数」、「収支率」並びに、「公共交通カバー面積」が基準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、運行継続はしないこととし、P20 で示した「市民の発意による新規導入の検討プロセス」、あるいは、P31で示した「市民の発意による改善の検討プロセス」など、市民の発意に委ねることとなります

## 4. (仮)再構築ガイドラインの見直し

「(仮)再構築ガイドライン」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、地域交通への新たなモード導入や、交通再編、さらには、路線廃止への対応に係る手引書として、令和8年xx月に策定されました。

今後、社会情勢や国の指針等の変化に応じて、策定後5年間を目安に見直しを図ってまいります。