

東大和市コミュニティバス等 運行ガイドライン（素案）

平成27年12月

東大和市

はじめに

東大和市には、市域の外縁部に大量輸送を担う鉄道やモノレールの駅が立地しています。このため、市域を運行する路線バスは、こうした駅及び隣接市の主要駅を結ぶ重要な移動手段として、多くの市民に利用されてきました。

平成15年2月には、今後の高齢社会への対応も見据え、既存のバス路線では対応できなかった公共交通空白地域の解消を主な目的として、コミュニティバス「ちょこバス」を導入しました。

このように、市内の公共交通は、鉄道・モノレール、路線バス、コミュニティバス等が、それぞれの役割を担い、相互に補完し合いながら、公共交通ネットワークを形成しています。このうち、地域に密着したバス交通については、超高齢社会の到来に伴い、その役割は、ますます大きくなることが予想されます。

このような中、公共交通を取り巻く環境は厳しいものがあります。平成25年3月、西武鉄道㈱の親会社である西武ホールディングス㈱の株式の再上場に際し、大株主である外資系投資会社が、西武多摩湖線など5路線が不採算であるとして廃止を求めるとともに、株式公開買付け（TOB）を実施したことが報道され、社会インフラの中核である軌道交通でさえ、廃止の危機に直面することもある状況に驚かされました。公共交通は、重要な社会インフラであり、採算性を最優先に追求するものではないと考えますが、一方、このことに象徴されるように、公共交通は、利用することで支えられ継続していくことができることを忘れてはなりません。

コミュニティバスを含む地域交通を将来に渡り持続可能なものとするためには、地域の協力による利用促進が欠かせません。特に、コミュニティタクシーなど限られた地域で運行する交通は、地域の主体的な取り組みのもと、地域と守り、育てていくことが必要です。この意味において、地域交通は、皆で支える地域の交通インフラと言えます。

このガイドラインは、市民（地域）、運行事業者、市が協働し、持続可能な地域交通を構築することを目指して策定するものです。

目次

【コミュニティバス・コミュニティ交通共通編】

- 1 用語の定義 P 1
- 2 ガイドラインの位置づけ P 2
- 3 交通体系とコンセプトの理解 P 3
- 4 ルート決定の原則 P 7
- 5 地域の参加・協働の必要性 P 7
- 6 サービス水準の目安 P 8
- 7 交通と高齢化への対応 P 8

【コミュニティバス編】

- 1 コミュニティバスのコンセプト P 1 0
- 2 市民（地域）、運行事業者、市の協働 P 1 0
- 3 地域との連携 P 1 0
- 4 検討のフロー P 1 1
- 5 運行基準 P 1 2

【コミュニティ交通編】

- 1 コミュニティ交通のコンセプト P 1 3
- 2 市民（地域）、運行事業者、市の協働 P 1 3
- 3 地域検討組織による取組み P 1 3
- 4 試行運行 P 1 6
- 5 本格運行 P 1 6
- 6 利用促進策 P 1 6
- 7 検討のフロー P 1 8
- 8 運行基準 P 1 9

【コミュニティバス・コミュニティ交通共通編】

1 用語の定義

このガイドラインでは、以下のとおり用語を定義します。

用語	定義
交通	鉄道、モノレール、路線バス、コミュニティバス、コミュニティ交通、タクシー及び福祉有償運送など、有償（市が運行に関与するコミュニティ交通については、無償のものを含む。以下、同じ。）で運行する交通手段です。本ガイドラインでは、公共交通と特定交通に大別します。
公共交通	不特定の者が利用可能である有償の交通手段をいう。 鉄道、モノレール、路線バス、コミュニティバス及びコミュニティ交通など、多数の者が乗り合い、定められた経路とダイヤ、運賃に従って運行する交通手段や、タクシーのように個人の需要に応じた自由度の高い交通手段があります。
特定交通	福祉有償運送のように、特定の個人の需要に応じてドア・ツー・ドアの運行を有償で提供する交通手段です。
地域交通	本ガイドラインは、地域交通に関する指針を策定するもので、表題の「コミュニティバス等」は、地域交通と同義で用いています。地域交通は、次項以下で定義するコミュニティバスとコミュニティ交通の双方を指し、市内の限られた地域を運行します。このうち、コミュニティ交通は、特に限られた地域を運行する地域密着型の交通です。
コミュニティバス	公共交通の一種で公共交通空白地域の解消を図るため、市が主体的に計画し、民間のバス会社に委託して有償運行を行う乗合バスを指します。主に、鉄道や既存バス路線を第一次的に補完するルートを実行します。大型の路線バスが入れない住宅地や、既存の路線バスの経路からはずれた公共公益施設や鉄道駅などを小型バスできめ細かく結んで運行します。東大和市ではちょこバスの愛称で親しまれています。
コミュニティ交通	公共交通の一種でコミュニティバスを補完し、公共交通空白地域の解消を目的に、11人未満の小型の車両を用いて運行する地域内のコンパクトな乗合交通を指します。地域に密着した運行を原則とし、市民（地域）、事業者及び市の協働による取組みによって地域が運行計画（運行形態、ルート、運賃、バス停留所位置等）を立案することにより、地域ニーズに基づいた地域で支える路線とします。地域に必要なコミュニティ交通は、ワゴン車両などを用いた有償の乗合

	運行やボランティアによる無償の乗合運行など様々な形態があることから、これらを総称してコミュニティ交通と定義します。コミュニティ交通は、本ガイドラインで定めた運行基準に沿って運行を継続します。コミュニティ交通の代表的な形態として、次項のコミュニティタクシーがあげられます。
コミュニティタクシー（※1）	コミュニティ交通の代表的な例です。名称に「タクシー」の表示がありますが、路線バスと同様、時刻表と運行経路が決まっており、停留所で乗り降りする乗り合いの有償交通サービスを指します。ワンボックス車両（運転手1人、乗客9人以下で定員10人以下の車両）で運行するものです。制度としては、乗り合いタクシーの一種となります。コミュニティ交通の代表的な事例であり、小平市のコミュニティタクシー（※1）が、成功例としてあげられます。
地域公共交通会議（以下、「交通会議」という。）	市内の交通環境を踏まえ、需要に応じて市民生活に必要なバス等の確保並びにその利便性の向上などについて協議する会議です。道路運送法（以下「法」という。）の規定に基づき市が設置し、市民・学識経験者・運送事業者・関東運輸局などの関係機関・市職員の16人以内で構成されています。
公共交通空白地域	鉄道、モノレールの駅及びバスの停留所から物理的に離れていて、公共交通サービスの利用がしにくい地域を指します。駅等からの距離の定め方は、自治体によって異なりますが、東大和市では鉄道駅、モノレール駅からは500m、バス停留所（極端に便数の少ないバス停留所は除く。）からは300m以上離れている地域（巻末別図）としています。なお、坂道の多い丘陵地域など地形的な要因により公共交通を利用しにくい地域は、柔軟に考えます。

※1 コミュニティタクシーの例〈小平市の栄町ルート〉

平成27年11月4日現在

車両	ワンボックス車両（運転手を含め10人以内）
運賃	大人150円、子ども80円（未就学児無料）
運行日	月曜日から金曜日（土、日、祝、年末年始運休）
便数	1日当たり19便
時間当たり便数	1時間当たり2便
運行時間帯	午前9時～午後6時15分
停留所	25箇所

2 ガイドラインの位置づけ

(1) 背景

平成15年2月、高齢社会の到来とともに、路線バスでは対応できない公共交通空白地域の解消を主目的として、コミュニティバス「ちょこバス」の運行を開始しました。その後、平成21年9月にルートを長大化する見直しを行いました。その結果、利便性が低下し、利用客が大幅に減少しました。

そこで、平成27年2月、ルートをコンパクトにした上で、2つのルート（循環ルート・往復ルート）とする見直しを実施しました。ルートのコンパクト化に伴い、一度拡大したコミュニティバス路線から外れる地域が生じ、これらの地域が公共交通空白地域として現出しています。そして、これらの公共交通空白地域においては、新たな地域交通の導入を求める声が高まっています。

(2) 目的

市内を隈なくコミュニティバスを巡らせることはできません。また、地域によって必要とされる交通の形態は異なります。そこで、どのようなところに、どのような形態の交通を導入することが相応しいか、そのルールづくりが必要となっています。このガイドラインは、市民（地域）、運行事業者、市が、それぞれの役割分担のもと、公共交通空白地域の解消とともに、公共交通ネットワークの充実を目指して協働で取り組むための指針とすることを目的とします。

(3) ガイドラインの内容

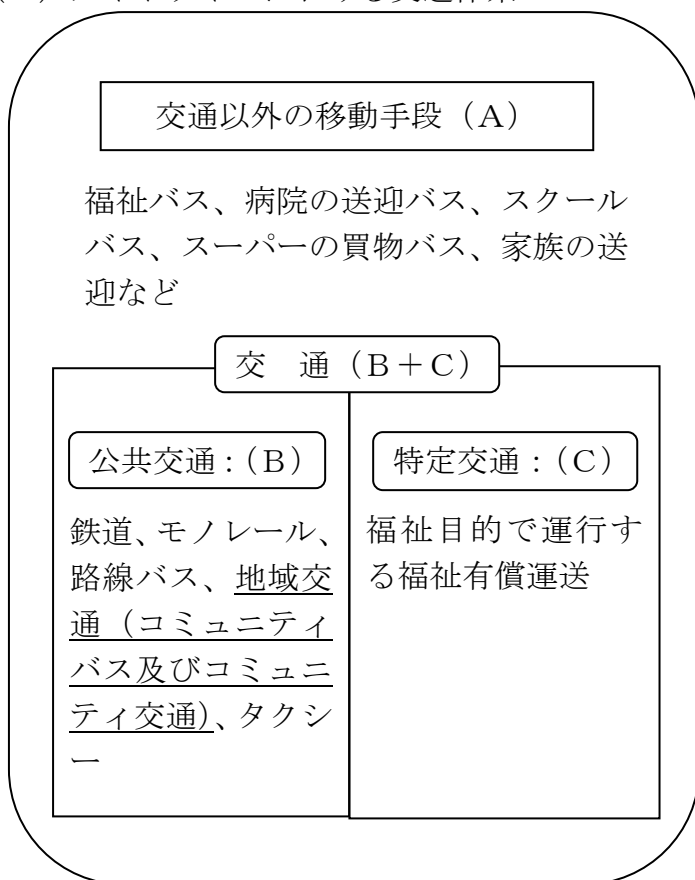
このガイドラインは、路線バスを含めた交通の体系を示すとともに、地域交通であるコミュニティバス及びコミュニティ交通について、次の事項を定めます。

- ① 公共交通としてのコンセプト及びサービス方針
- ② 市民（地域）、運行事業者、市が協働で持続可能な公共交通を形成するための各々の役割
- ③ 地域の方々が、コミュニティ交通の運行計画案を作成し、その導入について市へ提案できる制度とその際のルール
- ④ コミュニティバス又はコミュニティ交通を導入又は運行継続する際の基準

3 交通体系とコンセプトの理解

市民（地域）、運行事業者、市が、協働して取り組むためには、交通体系とそのコンセプトを理解することが欠かせません。ここでは、交通体系を整理しながら、それぞれのコンセプトを示します。

(1) ガイドラインにおける交通体系



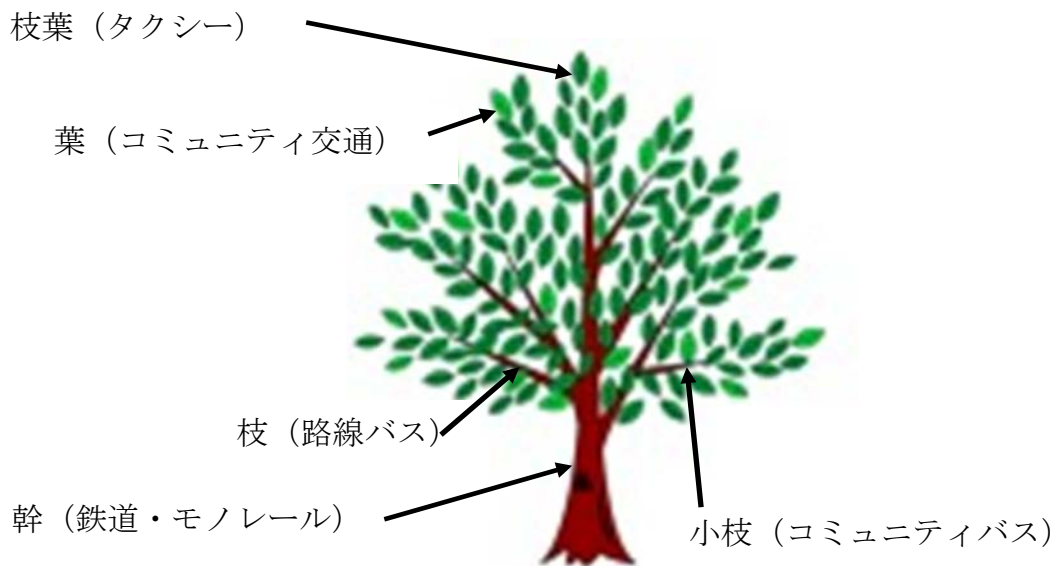
	説明
(A)	「交通 (B + C)」以外の移動手段で、特定の目的に基づき無償で運行します。
(B)	不特定の者が利用可能である有償 (市が運行に関与するコミュニティ交通については、無償のものを含む。) の交通手段です。
(C)	特定の個人のために、その需要に応じて、有償で運行するドア・ツー・ドアの交通を特定交通とします。

※ このガイドラインは、上図においてアンダーラインを引いた地域交通 (コミュニティバス及びコミュニティ交通) について必要な事項を定めるものであります。

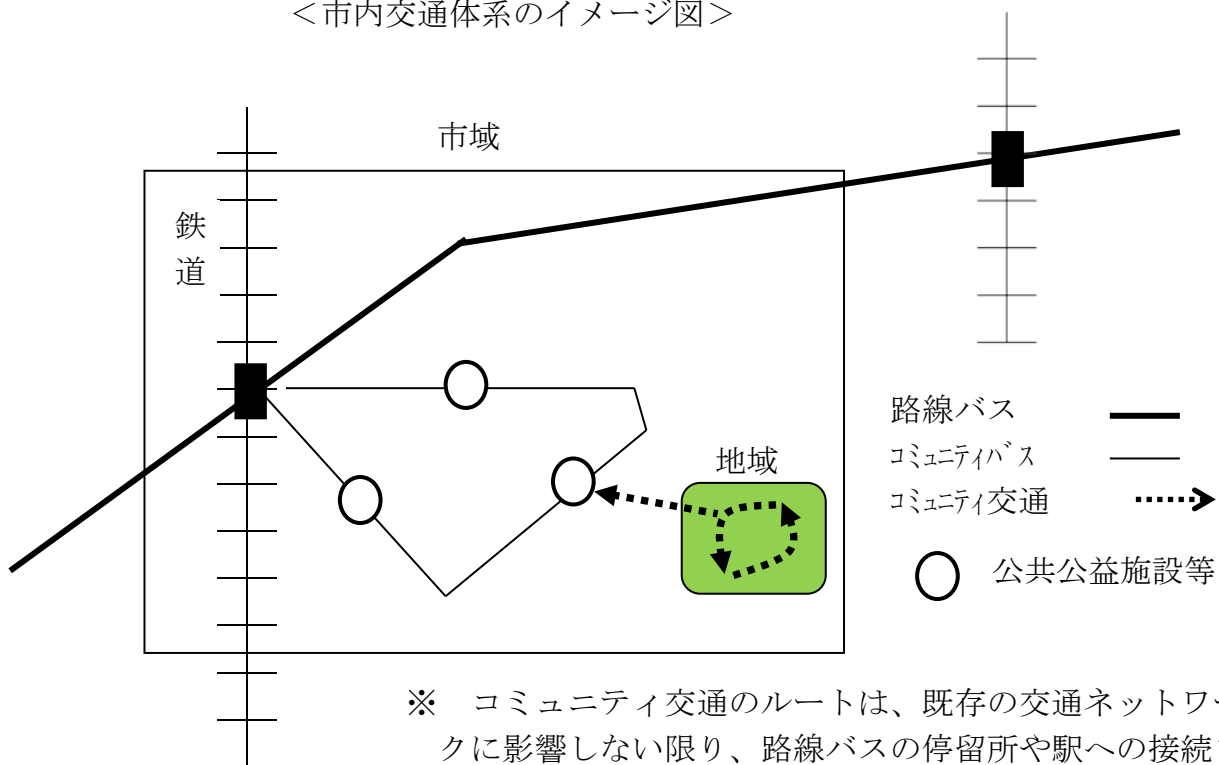
(2) 市内交通体系構築のコンセプト

樹木が、根、幹、枝、葉の機能を集約して生命活動を安定的に維持できているように、市内の交通を構成する鉄道・モノレール、路線バス、コミュニティバスなどが各々のコンセプトに基づいて相互に補完し合い、持続可能な交通としていくことが重要です。コミュニティ交通が導入された場合についても、この交通体系に組み込まれることとなります。各々が、幹 (鉄道・モノレール)、枝 (路線バス)、小枝 (コミュニティバス)、枝葉 (タクシー)、葉 (コミュニティ交通) としての役割を分担し、有機的にネットワークを構築することによって、市域全体としてバランスのとれた交通ネットワークの形成を目指します。

<市内交通体系構築のコンセプト>



<市内交通体系のイメージ図>



※ コミュニティ交通のルートは、既存の交通ネットワークに影響しない限り、路線バスの停留所や駅への接続も考えられます。

<市内交通体系表>

	交通				
	公共交通 ※1				特定交通
	鉄道・モノレール	バス交通等			福祉有償運送
		路線バス	地域交通		
コミュニティバス			コミュニティ交通 (コミュニティタクシーなど)		
役割・機能	都市間を結ぶ旅客輸送の大動脈 ：幹に相当	幹線道路を縦横に結ぶ動脈として、市内及び近隣市の主要駅へ市域を越えてアクセスする路線。 ：枝に相当	定員11人以上の車両を用い、路線バスを補完し、これと一体となって市内の交通ネットワークを形成することにより、公共交通空白地域の解消を目指す基幹的な路線。 ：小枝に相当	定員11人未満の車両を用い、コミュニティバスを補完し、地域ニーズに基づいて公共交通空白地域の解消を目指す地域で支える地域内のコンパクトな路線。 ：葉に相当	定員11人未満の車両を用い、個人のニーズにきめ細かく対応するドア・ツー・ドアの移動手段 ：葉に相当
ルート の決定 手法	—	採算を考慮したルート	駅や主要な公共公益施設との接続を考慮したルート	ガイドラインの趣旨を踏まえ、地域が提案するルート	利用者が指定
需要	特に多い	相当多い	多い	やや多い	特定の個人のニーズ
地域の 関与	—	必要な場合がある	必要な場合がある	必要	個人対応
主な対象 地域	—	幹線道路を中心として市内全域	公共交通空白地域のうち、バス交通として一定の需要が見込まれる地域、及び駅と市役所を結ぶ地域	公共交通空白地域のうち、バス交通の需要には満たないが、コミュニティ交通の需要は見込まれる地域(導入の機運が高まっている地域に限る。)	市内全域
路線の 性格	—	通勤・通学、買い物、通院など全ての目的に対応します。	朝晩の通勤通学を考慮しつつ、主として、昼間の買い物、通院などに対応します。	平日昼間の買い物、通院などに対応するためコミュニティバスとの接続を主とします。	—

※1 タクシーは、公共交通に含まれます。

4 ルート決定の原則

コミュニティバスやコミュニティ交通を導入する地域は、公共交通空白地域であることに加えて、持続可能な運行を図るため一定の需要が見込まれる地域とします。

路線バスは、市民の移動の動脈として重要な役割を担っていますが、事業採算性を重んじる必要があります。そのため、既存の路線バスの利用客を奪うことは、路線バスの減便や撤退を招くことにつながるため、ルートの決定に当たっては慎重を期す必要があります。

コミュニティバスは、路線バスのカバーできない公共交通空白地域の移動手段として重要な役割を担っており、これを支えていく必要があります。コミュニティ交通は、コミュニティバスのルートを補完する役割を担うこととします。

このように、コミュニティバスとコミュニティ交通のルートの決定に当たっては、路線バスを含めて利用客の奪い合いによる交通ネットワーク機能の低下（減便・撤退）を招かぬよう、市域全体のバランスを考慮します。

また、コミュニティバスやコミュニティ交通は、公共交通空白地域を中心に運行します。このうち、コミュニティバスは、地域と駅、地域と公共公益施設などを結ぶ、ある程度の広がりをもった路線として基幹的な位置づけとします。また、コミュニティ交通は、公共交通空白地域と駅またはコミュニティバスのルート上の公共公益施設などを結ぶコンパクトな地域内路線とします。

5 地域の参加・協働の必要性

コミュニティバスやコミュニティ交通は、限られた地域内の交通であり、需要の規模もそれほど大きくないため、持続可能な公共交通とするためには、利用の厚みを確保する必要があります。「皆で利用する」ことが求められます。

特にコミュニティ交通は、特定の地域を対象とした地域内の路線を前提としており、利用の厚みは地域内で生み出す以外にありません。「地域の皆で利用する」ためには、ルート設定やバス停の位置など、多くの事項について地域の主体的な関わりが必要です。車幅が狭い車両を使用するコミュニティ交通は、コミュニティバス以上に地域内道路に乗り入れる可能性が増します。地域の実情に基づいて地域が必要とするコミュニティ交通を地域の皆様とともに考えていく。この協働の取り組みを通じて、「市の交通」が「地域の交通」、「自分たちの交通」となります。

今日の社会情勢にあっては、行政だけの努力で移動手段の確保及び維持をはじめとするまちづくりを進めることは困難です。地域と行政の協働により、利用される交通とし、将来に渡った運行を目指していく必要があります。

6 サービス水準の目安

	コミュニティバス	コミュニティ交通（※1）
運賃	民間路線バスの初乗り運賃とします。	コミュニティバスの運賃を参考に決定します。ただし、利用見込みが少ない場合などは、市の補助額が一定水準となるよう、当該運賃水準を上回ることができるものとします。また、コミュニティ交通の利用がコミュニティバスへの乗継に限られる場合は、当該運賃を下回ることができるものとします。
利用目的	朝晩の通勤通学を考慮しつつ、主として、昼間の買い物、通院などに対応します。	通院、買い物などを中心とする。通勤利用は考慮しません。
運行日	元日を除く毎日とします。	原則、月曜日から金曜日までの各日（祝日及び年末年始を除く。）とします。
運行の時間帯	日中の時間帯を中心としながら、朝晩の利用を考慮します。	日中の時間帯とします。
運行間隔	1時間に1本以上の運行を確保します。	車両1台で運行できる間隔とします。
路線	地域と駅などを結ぶ広がりを持った路線とします	地域内のコンパクトな路線とします。

※1 この表は、コミュニティタクシーを例として記載していますが、それ以外のコミュニティ交通の場合も、コミュニティタクシーの例に準じて取り扱うこととします（地域のボランティアによる運行の場合は、「運賃」を除く。）。

7 交通と高齢化への対応

（1）コミュニティバスと福祉の関係

地域の高齢化が進み、外出が困難な高齢者のための移動手段の確保として、コミュニティバスの導入を求める声が寄せられています。

コミュニティバスは、多くの利用者が乗り合うことにより、低廉な運賃で移動サービスを提供する公共交通です。公共交通という範疇の中で、公共交通空白地域の解消を図ることを主目的として運行しています。コミュニティバスが、公共交通として機能するためには、多くの利用者を見込めるよう、ルートをコンパクトにするなど路線の利便性を高めるとともに、一定の利用に根ざした運行を確保する必要があります。これは、公共交通としてのコミュニティ交通（代表例：コミュニティタクシー）も同様です。このように、コミュニティバスやコミュニティ交通などの公共交通は、不特定（多数）の利用に着目した交通であり、一人ひ

とりの細かなニーズに対応することはできないことから、高齢者福祉など個別事情への対応を目的とする交通（福祉有償運送）とは性質を異にするものです。

（２）福祉有償運送

バスを利用することが困難な高齢者等については、基本的にはタクシーが移動の担い手となります。しかし、利用者の状況によっては、タクシーでは十分な移動サービスが提供できない場合もあることから、法は例外的に自家用自動車による有償移動サービスとして福祉有償運送を認めています。福祉有償運送は、バスやタクシー等の移動サービスを補完するものとして、NPOや社会福祉法人等が、営利とは認められない範囲の対価によって、定員11人未満の自家用自動車を使用して要介護者、身体障害者等に対して行うドア・ツー・ドアの個別移動サービスです。多数の乗車を前提としていないため、料金は公共交通の運賃より割高ですが、特定個人の需要に応じて自宅から目的地までの移動を担います。

種別			対象	運賃・料金	利用登録	移動サービス
B	公共交通	コミュニティバス	不特定	低廉	不要	バス停間の移動
C	特定交通	福祉有償運送	特定（要介護者等）	Bより割高	必要	ドア・ツー・ドア

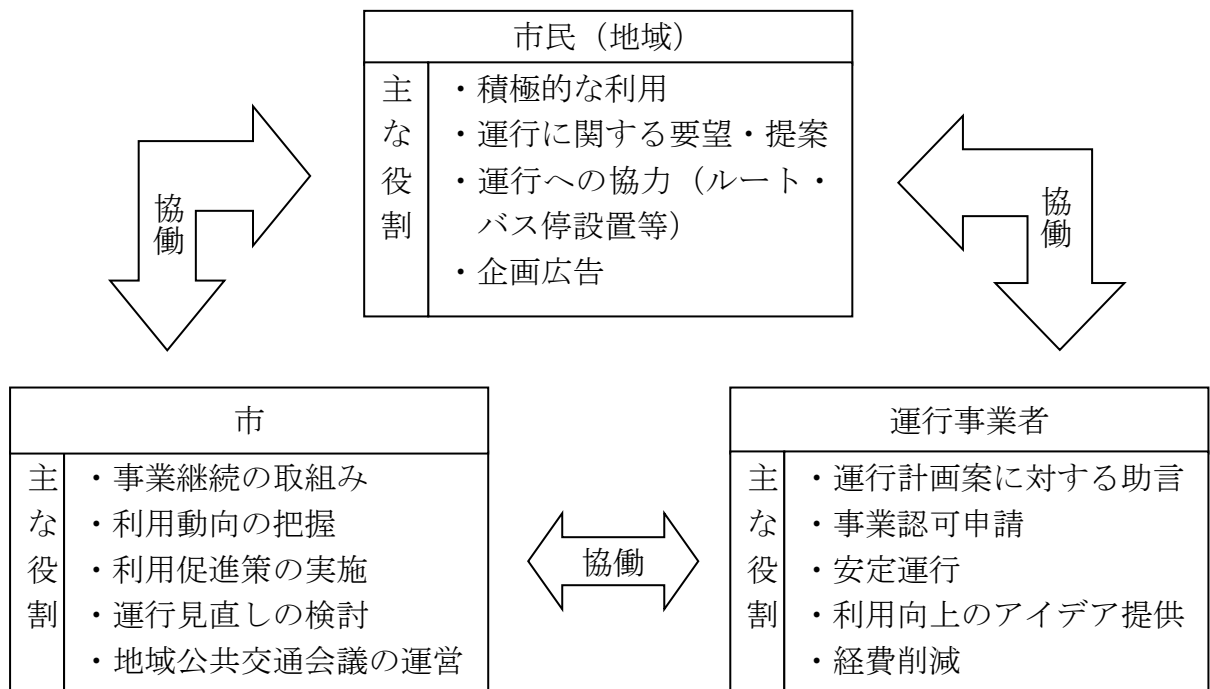
【コミュニティバス編】

1 コミュニティバスのコンセプト

既存の路線バスでは対応しきれない地域を中心に運行し、公共交通空白地域の解消を図るとともに、超高齢社会に必要とされる移動手段の確保及び環境負荷の少ない都市構造の構築に寄与させます。

2 市民（地域）、運行事業者、市の協働

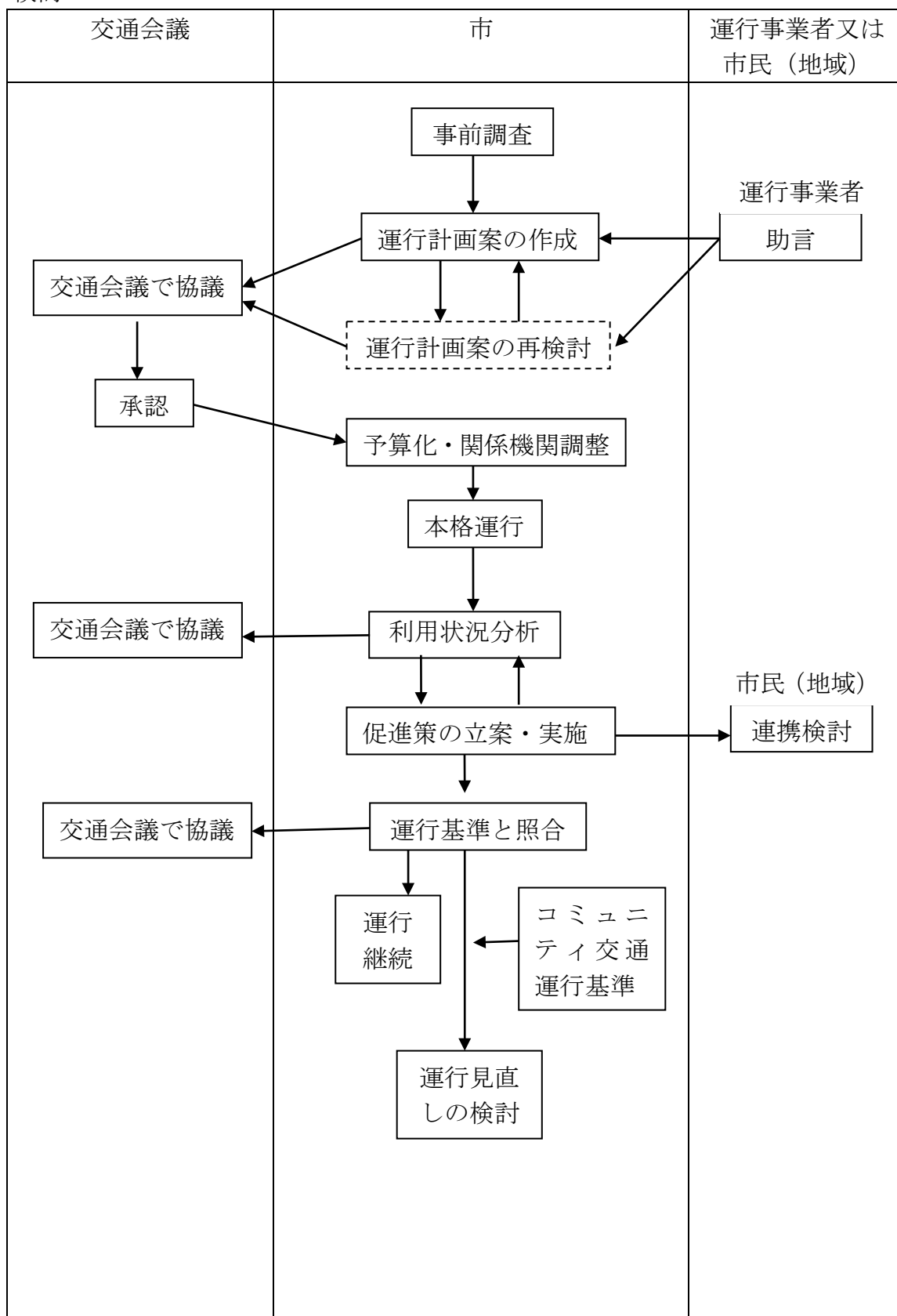
市民（地域）、運行事業者、市は、主に次の役割を担いつつ、協働します。なお、本篇に示す協働とは、交通会議の協議を踏まえながら、市が中心的な役割を担いつつ取組む事項に対し、市民及び運行事業者が、バスの利用や安定運行等を通じて市の取組を支援することを指します。



3 地域との連携

コミュニティバスの運行については、全市的な視点で必要な調査、検討を行いながら、交通会議の協議を踏まえ決定していきます。また、この運行を持続可能なものとするためには、多くの市民の方に利用していただくための取組みが必要です。そこで、既に機運の高まりのある地域については、連携の方法を検討していきます。また、利用の少ない地域については、必要に応じて、自治会等と情報交換を行い、連携を模索していきます。

4 検討のフロー



※ 表中の破線部分は、必要に応じ随時行うものである。

5 運行基準

(1) 運行開始

コミュニティバスの運行開始（見直しを含む。）にあたっては、必要に応じた調査を行った上で、原則、試行運行を経ずに本格運行を行うものとします。

(2) 運行ルート

コミュニティバス路線は、地域と地域、地域と駅や公共施設などをコンパクトに結ぶ基幹的な路線として位置づけられます。このため、コミュニティバスの運行ルートそのものは、市内公共交通網における貴重な交通インフラとして、中期的な視点で維持できるよう努めていく必要があります。

(3) 運行基準

公共交通網を形成するものとして、市が主体的に運営・維持に努めるものとします。本格運行を実施した場合、様々な状況の変化が見込まれます。このため、運行後、早い段階から利用状況の分析を行い、利用促進策を講じることとします。その上で、利用促進策の効果を見極めつつ、導入から概ね2～3年が経過した時点において、運行基準と照合し、当該基準に満たない場合は、地域との情報交換・連携を検討し、更なる利用促進を図ります。

これらの対策を講じても、運行基準に満たない場合は、次の見直しを検討することとします。

- ・ 運行日、運行時間帯等の見直し
- ・ 現行バスより小型の車両による運行
- ・ 路線の（一部）廃止・変更 など

運行種別	基準
本格運行	収支率40%以上を目指すものとし、概ね25%を下回る場合は、上記の見直しを検討します。

【コミュニティ交通編】

1 コミュニティ交通のコンセプト

道路の整備状況等によりコミュニティバスを含む公共交通サービスから物理的に離れている公共交通空白地域において、その地域に相応しい地域交通を持続可能なものとするために、地域（住民）が主体的に取組み、市及び運行事業者と協働で維持し運行する。

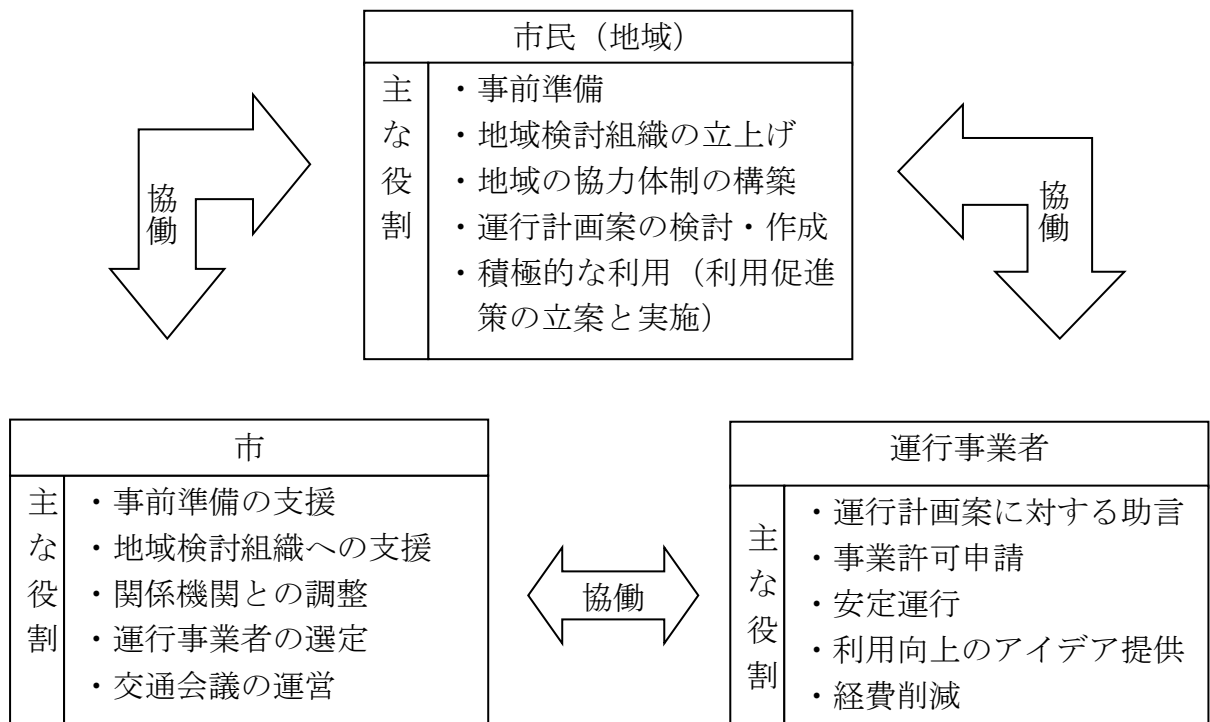
2 市民（地域）、運行事業者、市の協働

(1) 対象地域

公共交通空白地域及び地形的な要因により公共交通を利用しにくい地域とします。

(2) 役割分担

市民（地域）、運行事業者、市は、主に次の役割を担いつつ、協働します。なお、本篇で示す協働とは、ルートの設定や利用促進などについて、地域が主体的な役割を果たすことを前提としながら、そのような地域の取組を市及び運行事業者が支援すること指します。



3 地域検討組織による取組み

コミュニティ交通を持続可能なものとするためには、地域の協力が不可欠です。そこで、次のとおり地域の取組みについて定めます。

(1) 事前準備

お住まいの地域が、対象地域であるか否かの確認等を行います。対象地域に該当する場合は、コミュニティ交通の検討を開始することができるものとします。

(2) 地域検討組織の立上げ

ア 立上げの準備

コミュニティ交通の導入を希望する地域は、本ガイドラインの趣旨を踏まえ、自ら一体となって地域検討組織を立ち上げるものとします。地域検討組織の立上げにあたって、市は事前の学習会を開催するなど地域の協働に対する取組みを支援します。また、立上げを希望する方に対して、随時助言を行います。

イ 地域検討組織の要件

地域検討組織は、地域に居住（又は在勤）する5人以上のグループで構成し、代表者1人を選任します。地域検討組織には、自治会、商店（会）、企業など地域の団体が、できるだけ参加するよう努めます。参加できない場合であっても、代表者は、事前に自治会や商店（会）などに協力を求めておくこととします。また、進捗の状況等に応じて、関連する近隣の地域（隣接市を含む。）と連携することも可能です。

ウ 地域検討組織の登録

地域検討組織の設立にあたって、代表者は、地域検討組織設立報告書を市へ提出してください。

(3) 地域検討組織による取組み

地域検討組織は、地域内の自治会、商店（会）、企業、など様々な団体と連携し、その理解を得ながら地域ニーズの把握に努めます。その上で、道路幅員等の調査、運行計画の検討、利用促進などに取組みます。これらの取組みは、市と地域検討組織が連携し、協力しながら進めます。

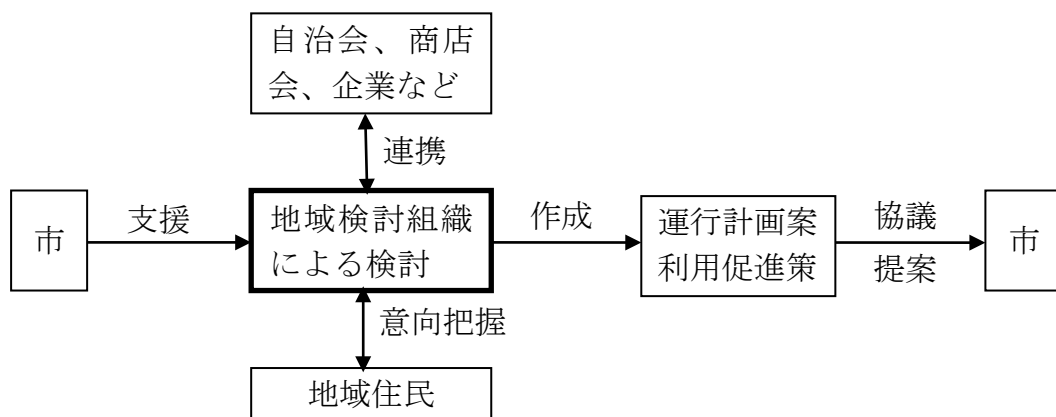
(4) 地域提案制度

地域検討組織は、コミュニティ交通の運行に係る事項を多角的に検討します。

その上で、地域検討組織は、サービス水準や後述する運行基準を参考としながら、地域に相応しいコミュニティ交通の運行計画案（運行形態・ルート・バス停位置・時刻表など）及び利用促進策を作成し市に提案できることとします。なお、地域検討組織は、市への提案に際し、次の事項を実施します。

ア 運行経路上の自治会、商店（会）などからルートや利用促進策について賛同を得ます。

イ 運行計画案を実施した場合における地域住民の利用意向を、市と協議の上、調査します。



地域検討組織による検討段階における主な取組みは、次の内容となります。

検討の流れ	地域検討組織による主な取組事項	備考（市）
1 事前準備と地域検討組織の立上げ	<ul style="list-style-type: none"> 対象地域に該当することの確認 ガイドラインの内容を確認 地域検討組織の立上げの事前相談 地域住民等への呼びかけ 地域検討組織の立上げ 地域検討組織設立報告書（様式1）の提出 	<ul style="list-style-type: none"> 学習会の開催 助言 報告書の受理
2 地域検討組織による検討	<ul style="list-style-type: none"> 定期会議の運営 地域内の道路幅員等の確認 運行ルート of 要件（幅員、バス停位置など）の確認 地域内アンケート等の実施 地域内の協力体制の構築 	<ul style="list-style-type: none"> 参加、助言
3 地域検討組織による運行計画案・利用促進策の作成	<ul style="list-style-type: none"> 利用促進策の作成と市との協議 サービス内容の設定と市との協議 運行計画案の作成と市との協議 	<ul style="list-style-type: none"> 助言、審査
<p>市は地域検討組織が作成した運行計画案・利用促進策の内容を確認し、適正と認められる場合は、当該案を交通会議での協議に付します。協議が調った場合、市は試行運行に要する経費の予算化を進めます。</p>		
4 試行運行の実施	<ul style="list-style-type: none"> 乗車人数等の把握 利用者アンケート等の実施 利用促進の取組 必要に応じた運行計画案の見直し（運行計画案の変更内容について、交通会議で協議） 	<ul style="list-style-type: none"> 運行基準と照合 利用促進の支援

試行運行の結果について、地域検討組織、市及び運行事業者が協働で検証します。検証の結果、運行基準に適合し、運行基準に照らした利用が見込まれると判断した場合に、市は本格運行への移行について、交通会議での協議に付します。協議が調った場合、市は本格運行に要する経費の予算化を進めます。

5 本格運行の実施	・利用促進の取組継続	・運行基準と照合
-----------	------------	----------

本格運行後、一定の時期に利用状況について地域検討組織、市及び運行事業者が協働で検証します。検証の結果、運行基準に適合している場合は運行を継続します。運行基準に適合していない場合は、利用促進を行った上で、廃止を含めた必要な見直しを検討します。

4 試行運行

(1) 目的

コミュニティ交通は、試行運行を実施します。

試行運行の実施にあたっては、地域が実施する利用促進策、利用意向の事前調査結果が重要な要素となります。これらの事項は、あくまで事前の予測であり、実際に運行した場合、様々な状況の変化が見込まれます。そこで、試行運行中に、運行計画の妥当性を検証し、適宜必要な見直しを行い、持続可能な本格運行が可能か見極める必要があります。このように、試行運行は、実際の運行を通じて、課題の検証や解決に取り組みつつ、後述する運行基準を満たす持続可能な路線であるか否かを判断するために実施するものです。

(2) 期間

原則的に6か月以内とします。ただし、ルートの見直しを行う場合又は乗客数が増加傾向にある場合は、市と調整の上、交通会議の協議を経て、6か月を限度に試行運行の期間を延長できるものとします。

(3) 回数

1ルート（ルートの一部が修正された場合において、実質的に同様のルートと認められる場合を含む。）につき、1回とします。ただし、新設道路の開通など運行の前提条件に大幅な変化が認められる場合は、別途検討します。

5 本格運行

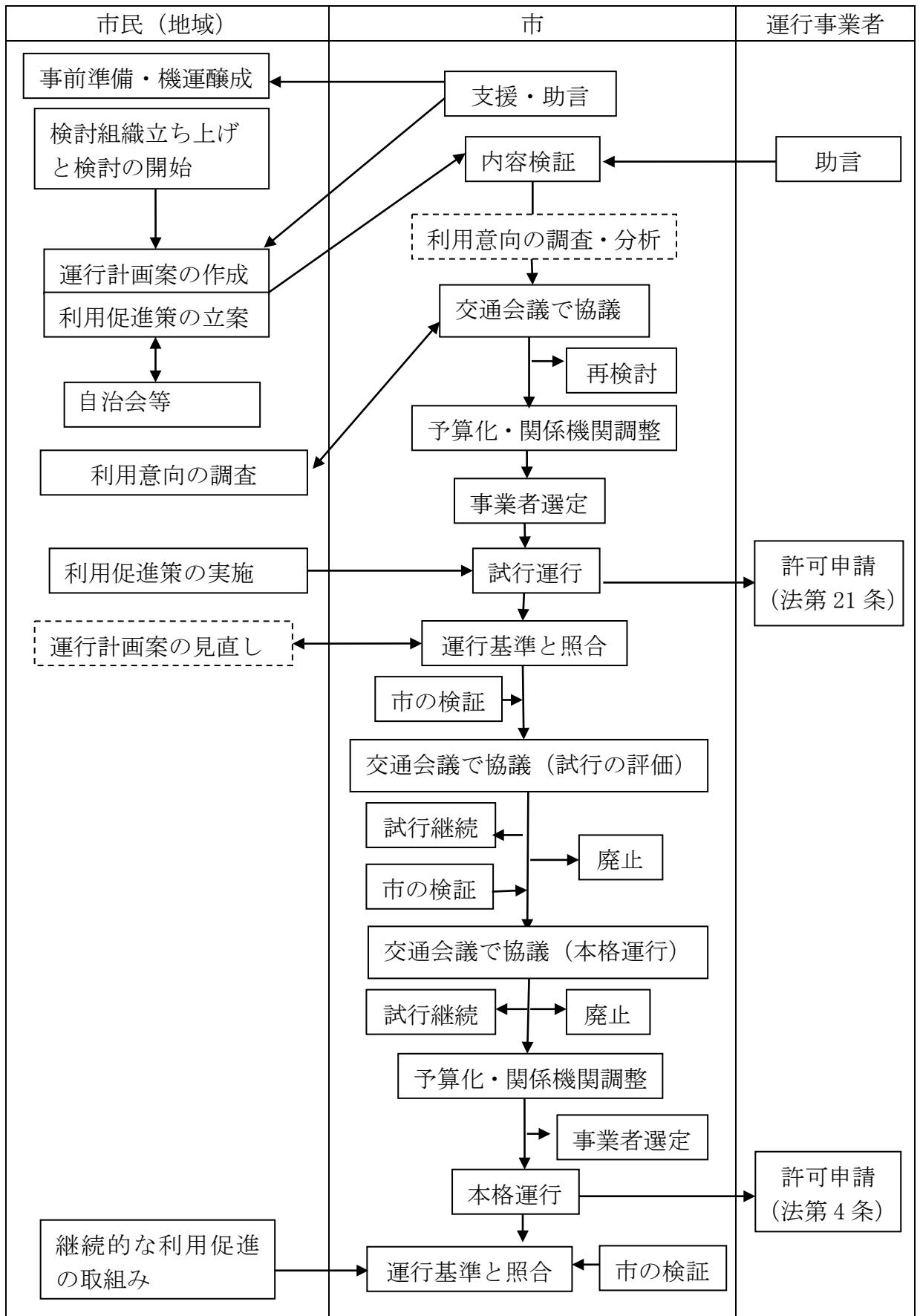
試行運行の結果、後述する運行基準を満たすことが確認された場合は、本格運行の段階に移ります。本格運行は、運行期間をあらかじめ定めたものではありませんが、本格運行中も、運行基準との照合を行い、これに満たない場合は、地域検討組織を主体として利用促進等の対策を講じます。これらの対策を講じても、運行基準に満たない場合は、路線の廃止を検討するものとします。

6 利用促進策

コミュニティ交通を持続可能なものとするためには、地域住民に利用していただくことが不可欠です。そこで、試行運行を開始するか否かを判断する際は、地域においてどのような利用促進策を講じるのかが、重要な要素となります。地域検討組織は、自治会、商店（会）、企業だけでなく、地域の住民にも協力を求めて利用促進策を立案します。そして、試行運行の開始が決定した場合、地域検討組織は、試行運行のピーアールを行うとともに、利用促進策を実行に移します。また、地域検討組織は、試行運行中の利用人数を随時、住民に周知し、利用の促進を呼びかけるなど、地域でコミュニティ交通を育てていく機運を醸成します。

7 検討のフロー

※ 表中の破線部分は、必要に応じ行うものです。



8 運行基準

運行種別	基準
試行運行、本格運行	市の補助額（年間500万円程度を上限）の範囲内で運行することとします。 これに満たない場合は、地域による利用促進及び市報等によるピーアールなどを行います。その上で、基準に満たない場合は、廃止を含めた検討を行います。

- ※1 運行経費は、人件費、燃料油脂費、車両修繕費、車両減価償却費、諸雑費等とします。
- ※2 試行運行の場合の補助額の上限は、年間補助額の上限を試行月数で按分した額とし、試行運行期間中の補助額が当該額を超える場合は、本格運行へ移行することはできません。なお、試行運行期間中の運行経費の算定は、本格運行の運行経費の算出の例によるものとします。
- ※3 上表はコミュニティタクシーを例としています。地域のボランティアによる運行などのケースについては、その都度、検討します。

東大和市コミュニティバス等運行ガイドライン（素案）

平成27年12月

東大和市

事務局 都市建設部都市計画課計画調整係

〒207-8585

東京都東大和市中心3-930

電話 042-563-2111（代表）

E-mail toshikeikaku@city.higashiyamato.lg.jp