

## 第Ⅱ部

### コミュニティバス等導入ガイドライン編

## 第1章 コミュニティバス等モデル実証実験の概要

### 1-1. モデル実証実験の実施概要

「コミュニティバス等導入ガイドライン（素案）」では、以下のコンセプトとサービス方針を掲げている。

#### コンセプト

- ・主に市街化区域の交通空白地区と交通不便地区の解消
- ・路線バス網の補完
- ・区役所、最寄駅、病院、商店街、金融機関など市民生活に密着した施設へのアクセス

#### サービス方針

##### 1) 運賃体系（割引制度）

- ・初乗り 170 円～上限 250 円を基本とします。

##### 2) ラウンドダイヤ

- ・毎時間同じ時刻（毎時同分）にバスが来るラウンドダイヤを基本とします。

##### 3) 便数/日

- ・運行間隔は 1 時間に 1 本程度を目安とします。路線の形態や経費に応じて 1 日の運行本数を設定します。

##### 4) 運行日

- ・平日運行を基本とし、休日需要が想定される路線については、休日運行も検討します。

##### 5) 運行時間帯

- ・7 時台～18 時台までの運行を基本とします。

コミュニティバス等導入ガイドライン策定に向けて、「コミュニティバス等導入ガイドライン（素案）」のコンセプト、サービス方針等を設定するにあたり、実証実験による検証が必要となる。

そこで、以下の 4 つの項目について、実証実験で検証することとする。

#### < モデル実証実験実施の意義 >

コンセプト、サービス方針の検証

#### < 実証実験による検証が必要な項目 >

- |           |   |
|-----------|---|
| 運行日（休日）   | ：現在実施していない休日運行  |
| 運行エリア     | ：交通空白・不便地区、市街化調整区域で人口密度が概ね 2,000 人/km <sup>2</sup> を超える地区 |
| 導入車両・システム | ：運行地区の特性に応じた導入車両・システム                                     |
| 運賃        | ：車両やシステムに応じた運賃体系  |

4つの項目を検証するために、実証実験のメニューを以下のとおり設定する。

#### 休日運行実験<実験メニュー1>

サービス方針4)運行日について、「平日運行を基本とし、休日需要が想定される路線については、休日運行も行なう」と設定することを見据え、休日運行の有効性や課題について実証実験により検証する。

##### <実験メニュー1による検証項目>

運行日(休日) : 現在実施していない休日運行

#### 既存路線の見直し(延伸)の実験<実験メニュー2>

既存路線の見直しにより交通空白地区、不便地区の解消や、有効性の検証として、既存路線の見直し(延伸)による実証実験を行う。

##### <実験メニュー2による検証項目>

運行エリア : 交通空白・不便地区

#### 新規路線の導入の実験<実験メニュー3>

コミュニティバス等のコンセプトでは「主に市街化区域の交通空白地区と交通不便地区を解消する」としているが、市街化調整区域(人口密度が概ね2,000人/km<sup>2</sup>を超える地区)に新規導入する際の有効性や課題の検証として実証実験を行う。

また、サービス方針1)運賃体系(割引制度)について、導入する車両やシステムに応じた運賃体系設定の必要性もあり得ることから、～については、乗合タクシーなどの新たな路線導入の実証実験においてパッケージとして実施する。

##### <実験メニュー3による検証項目>

運行エリア : 市街化調整区域の人口密度が概ね2,000人/km<sup>2</sup>を超える地区

導入車両・システム : 運行地区の特性に応じた導入車両・システム

運賃 : 車両やシステムに応じた運賃体系

次頁より、3つの実証実験メニューの概要を整理する。

## 1-1-1. 休日運行の実施＜実験メニュー1＞

## (1) 実施目的

既存コミュニティバス路線の休日運行の有効性や課題について確認する。

## (2) 実施内容

実施内容は、以下の通りである。

## 1) 北区

表 1-1 北区の休日運行の実施内容

項目	内容
期間	平成 22 年 6 月 1 日 (火) ~ 11 月 30 日 (火) まで (6 ヶ月)
運行区間	宮原駅東口 土呂駅西口 区役所 大宮総合病院 大宮中央病院 鉄道博物館南 日進交番 日進駅西 宮原駅西口
運行日	土曜日運行 土曜日が祝日の場合は運行しない
運行時間	午前 8 時台 ~ 午後 6 時台まで
運行便数	11 便/日
運行距離	約 12km
運賃体系	対距離運賃 (初乗り 170 円から上限 250 円まで)
運行車両	35 人乗りの小型バス (日野リエッセ)
運行台数	3 台 同時に 2 台運行

**運行ルート**

宮原駅東口 土呂駅西口 区役所 大宮総合病院 大宮中央病院  
 鉄道博物館南 日進交番 日進駅西 宮原駅西口



図 1-1 休日運行のコミュニティバス路線のルート（北区）

## 2) 桜区

表 1-2 桜区の休日運行の実施内容

項目	内容
期間	平成 22 年 6 月 1 日 (火) ~ 11 月 30 日 (火) まで (6 ヶ月)
運行区間	市民医療センター 大久保団地西 埼玉大学 区役所 新開交番前 田島団地 西浦和駅 中浦和駅
運行日	土曜日運行 土曜日が祝日の場合は運行しない
運行時間	午前 7 時台 ~ 午後 7 時台まで
運行便数	11 便/日
運行距離	約 13km
運賃体系	対距離運賃 (初乗り 170 円から上限 250 円まで)
運行車両	35 人乗りの小型バス (日野リエッセ)
運行台数	3 台 同時に 2 台運行

### 運行ルート

市民医療センター 大久保団地西 埼玉大学 区役所 新開交番  
前 田島団地 西浦和駅 中浦和駅



図 1-2 休日運行のコミュニティバス路線のルート（桜区）

## 1-1-2. 既存路線の見直し(延伸)＜実験メニュー2＞

## (1) 実施目的

既存コミュニティバス路線の延伸によって、利用状況(収支率など)を改善することができるか、路線全体への影響はないかを確認する。

## (2) 実施内容

実施内容は、以下の通りである。

表 1-3 既存路線の見直し(延伸)の実施内容

項目	内容
期間	平成22年9月6日(月)～12月3日(金)まで(3ヶ月)
運行区間	既存区間：市民医療センター プラザ 指扇駅 指扇病院 西大宮駅 花の丘 延伸区間：花の丘 内野本郷地区 西大宮駅
運行日	平日運行 平日が祝日の場合は運行しない
運行時間	午前8時台～午後7時台まで
運行便数	10便/日(運行距離の増加に伴い、11便から10便に減少)
運行距離	既存区間：約13.1km 延伸区間：約2.95km
運賃体系	対距離運賃(初乗り170円から上限250円まで)
運行車両	35人乗りの小型バス(日野リエッセ)
運行台数	3台 同時に2台運行



## 運行ルート

既存区間：市民医療センター プラザ 指扇駅 指扇病院 西大宮駅 花の丘  
 延伸区間：花の丘 内野本郷地区 西大宮駅



図 1-3 既存コミュニティバス路線延伸のルート

## 1-1-3. 新規路線の導入＜実験メニュー3＞

## (1) 実施目的

市街化調整区域（人口密度が 2,000 人 / 平方キロメートルを超える地区）において、新たな交通手段や運賃体系の有効性や課題について確認する。

## (2) 実施内容

実施内容は、以下の通りである。

表 1-4 新規路線の導入の実施内容

項目	内容
期間	平成 22 年 9 月 1 日（水）～ 11 月 30 日（火）まで（3 ヶ月）
運行区間	槻寿苑 和土地区 丸山記念総合病院 岩槻駅
運行日	平日運行 平日が祝日の場合は運行しない
運行時間	午前 7 時～午後 7 時まで
運行便数	8 便/日
運行距離	往復約 20km
運賃体系	300 円/回
運行車両	10 人乗りのワンボックス車
運行台数	1 台 その他、普通タクシー車両 1 台

運賃体系に関しては、事前に主な運行ルート上の地区においてアンケート調査を実施して、実証実験に関する収支を概算した。

和土住宅から路線バスやタクシーを利用して駅に向かう場合の料金は、以下の通りである。

岩槻駅まで（片道）

バス： 230 円、タクシー： 1,970 円

浦和美園駅まで（片道）

バス： 210 円、タクシー： 2,600 円

## 運行ルート

槻寿苑 和土地区 丸山記念総合病院 岩槻駅



図 1-4 乗合タクシーの新規導入のルート

## 第2章 コミュニティバス等実証実験の分析

### 2-1. 各実験の検証内容と調査・データ収集方法の検討

#### 2-1-1. 休日運行の実施＜実験メニュー1＞

##### (1) 検証内容

###### 1) 本格導入時の需要予測

実証実験時の利用者数のうち、導入後の利用意向がある割合を考慮して推計する。

これにより、本格導入に向けた検討に際しての検証データ構築を目指す。(ガイドライン(素案)においては、概ね収支率40%以上が目標)

###### 【検証に必要な調査項目】

- ・実証実験時のコミュニティバスの利用者数
  - ・本格導入時の利用意向(本格導入時に利用するかどうか)
- など

###### 2) 実証実験時の沿線住民の交通行動への影響

利用者や沿線住民へのアンケート等により、コミュニティバスが休日に運行することで、外出の頻度が増えた、病院への移動が家族の自動車による送迎からコミュニティバスに変わった等、交通行動がどのように変化したかを把握する。

これにより、本格導入に向けた検討に際しての検証データ構築を目指す。

###### 【検証に必要な調査項目】

- ・交通行動の変化
- など

###### 3) 実証実験時のコミュニティバスの満足度

利用者アンケートによりコミュニティバスの満足度を把握する。

これにより、本格導入をする際の運行方法改善方策検討に関する検証データ構築を目指す。

###### 【検証に必要な調査項目】

- ・コミュニティバスの満足度(運賃、運行時間帯、運行頻度、運行ルート、車両など)
- など

#### 4) 平日の利用者数との比較

新たに土曜運行を実施する路線において平日の利用実績と比較する。

これにより、本格導入をすべきかどうかの検討にあたっての検証データ構築を目指す。

##### 【検証に必要な調査項目】

- ・本格導入した場合の利用者数（1）の結果）
- ・平日のコミュニティバスの利用状況
- など

#### (2) 調査・データ収集方法

##### 1) アンケート調査の実施

実証実験の参加者（バス等の利用者）などに対して、アンケート調査を実施することにより、個人属性や交通行動（利用目的、目的地、コミュニティバスが運行していないときの交通手段など）、コミュニティバス等の満足度を把握する。

##### 2) 乗降実績データの収集

コミュニティバス・既存バス路線の運行事業者より、実証実験期間中の乗降実績を提供して頂くことによって時間帯別バス停別乗降別利用者数を把握する。

##### 【提供して頂くデータ】

- ・コミュニティバスの利用実績
- ・既存路線バスの利用実績

## 2-1-2. 既存路線の見直し(延伸)＜実験メニュー2＞

### (1) 検証内容

#### 1) 本格導入した場合の需要予測

実証実験時の利用者数のうち、導入後の利用意向がある割合を考慮して推計する。

これにより、本格導入に向けた検討に際しての検証データ構築を目指す(ガイドライン(素案)においては、概ね収支率40%以上が目標)。

##### 【検証に必要な調査項目】

- ・実証実験時のコミュニティバスの利用者数
  - ・本格導入時の利用意向(本格導入時に利用するかどうか)
- など

#### 2) 本格導入した場合の既存バス路線への影響

本格導入後の利用者数のうち、路線バスより転換する利用者数の割合を把握する。

これにより、本格導入をする際の路線バスへの影響に関する検証データ構築を目指す。

##### 【検証に必要な調査項目】

- ・本格導入した場合の利用者数(1)の結果)
- など

#### 3) 実証実験時の沿線住民の交通行動への影響

利用者や沿線住民へのアンケート等により、コミュニティバスを運行することで、外出の頻度が増えた、病院への移動が家族の自動車による送迎からコミュニティバスに変わった等、交通行動がどのように変化したかを把握する。

これにより、本格導入に向けた検討に際しての検証データ構築を目指す。

##### 【検証に必要な調査項目】

- ・交通行動の変化
- など

#### 4) 実証実験時のコミュニティバスの満足度

利用者アンケートによりコミュニティバスの満足度を把握する。

これにより、本格導入をする際の運行方法改善方策検討に関する検証データ構築を目指す。

##### 【検証に必要な調査項目】

- ・コミュニティバスの満足度(運賃、運行時間帯、運行頻度、運行ルート、車両など)
- など

## 5) 減便区間の利用者数の変化

延伸することにより、既存区間の運行本数は、11 便から 10 便に減少する。そのため、減便による利用者の変化を把握する。

これにより、本格導入をすべきかどうかの検討にあたっての検証データ構築を目指す。

### 【検証に必要な調査項目】

- ・本格導入した場合の利用者数（1）の結果）
- ・延伸前のコミュニティバスの利用状況  
など

## (2) 調査・データ収集方法

### 1) アンケート調査

実証実験の参加者（バス等の利用者）などに対して、アンケート調査を実施することにより、個人属性や交通行動（利用目的、目的地、コミュニティバスが運行していないときの交通手段など）、コミュニティバス等の満足度を把握する。

### 2) 乗降実績データの提供

コミュニティバス・既存バス路線の運行事業者より、実証実験期間中の乗降実績を提供して頂くことによって時間帯別バス停別乗降別利用者数を把握する。

### 【提供して頂くデータ】

- ・コミュニティバスの利用実績
- ・既存路線バスの利用実績

### 2-1-3. 新規路線の導入<実験メニュー3>

#### (1) 検証内容

##### 1) 本格導入した場合の需要予測

実証実験時の利用者数のうち、導入後の利用意向がある割合を考慮して推計する。

これにより、本格導入に向けた検討に際しての検証データ構築を目指す(ガイドライン(素案)においては、概ね収支率40%以上が目標)。

##### 【検証に必要な調査項目】

- ・実証実験時の乗合タクシーの利用者数
  - ・本格導入時の利用意向(本格導入時に利用するかどうか)
- など

##### 2) 本格導入した場合の既存バス路線への影響

本格導入後の利用者数のうち、路線バスより転換する利用者数の割合を把握する。

これにより、本格導入をする際の路線バスへの影響に関する検証データ構築を目指す。

##### 【検証に必要な調査項目】

- ・本格導入した場合の利用者数(1)の結果)
- など

##### 3) 実証実験時の沿線住民の交通行動への影響

利用者や沿線住民へのアンケート等により、乗合タクシーを運行することで、外出の頻度が増えた、病院への移動が家族の自動車による送迎から乗合タクシーに変わった等、交通行動がどのように変化したかを把握する。

これにより、本格導入に向けた検討に際しての検証データ構築を目指す。

##### 【検証に必要な調査項目】

- ・交通行動の変化
- など

##### 4) 実証実験時の乗合タクシーの満足度

利用者アンケートにより乗合タクシーの満足度を把握する。

これにより、本格導入をする際の運行方法改善方策検討に関する検証データ構築を目指す。

##### 【検証に必要な調査項目】

- ・乗合タクシーの満足度(運賃、運行時間帯、運行頻度、運行ルート、車両など)
- など



## (2) 調査・データ収集方法

### 1) アンケート調査

実証実験の参加者(バス等の利用者)などに対して、アンケート調査を実施することにより、個人属性や交通行動(利用目的、目的地、乗合タクシーが運行していないときの交通手段など)、乗合タクシーの満足度を把握する。

### 2) 乗降実績データの提供

乗合タクシー・既存バス路線運行事業者より、実証実験期間中の乗降実績を提供して頂くことによって時間帯別バス停別乗降別利用者数を把握する。

#### 【提供して頂くデータ】

- ・乗合タクシーの利用実績
- ・既存路線バスの利用実績

## 2-2. アンケート方法、項目に関する検討

前述のように、実証実験の中でアンケート調査を行い、3つの実験メニューを評価・検証するためのデータを収集する。

### 2-2-1. アンケート調査の種類と設問項目

#### (1) 実験メニュー別のアンケート調査の種類

アンケート調査で各実証実験メニューを評価・検証するために、実証実験中のコミュニティバスを利用したことが“ある方”と“ない方”の意見を把握し、比較する。

しかしながら、実証実験中のコミュニティバス等を利用したことがない方のみをターゲットとした調査は困難であり、下図A～Dの4つ対象者別に調査を実施して意見を把握することで、利用したことがない方の意見を把握することとする。

実証実験中のコミュニティバス等を利用したことが <u>ある方</u> の意見	実証実験中のコミュニティバス等を利用したことが <u>ない方</u> の意見
A: 実証実験中のコミュニティバス等の利用者を対象とする調査	
	B: 実証実験中以外のコミュニティバス等の利用者を対象とする調査
	C: 公共施設等の利用者を対象とする調査
	D: 沿線住民を対象とする調査

図 2-1 アンケート調査別の実証実験中のコミュニティバス等の利用有無

各実験メニューで実施するアンケート調査は下表のとおりである。

表 2-1 各実験メニューで実施するアンケート調査

			実証実験メニュー		
			メニュー1 休日運行の実施 (6月～11月)	メニュー2 既存路線の見直し(延伸) (9月～11月)	メニュー3 新規路線の導入 (9月～11月)
調査対象	A	実証実験中のコミュニティバス等の利用者	○	○	○
	B	実証実験中以外のコミュニティバス等の利用者	○	×	×
	C	公共施設等の利用者	○	○	○
	D	沿線住民	×	○	○

## (2) 設問項目の設定

「2-1. 各実験の検証内容と調査・データ収集方法の検討」で提示した実験メニュー別の検証内容は以下のとおりである。

表 2-2 実験メニュー別の検証内容

		実証実験メニュー		
		メニュー1 休日運行の実施	メニュー2 既存路線の見直し(延伸)	メニュー3 新規路線の導入
検討内容	①本格導入時の需要予測	○	○	○
	②本格導入した場合の既存バス路線への影響	×	○	○
	③実証実験時の沿線住民の交通行動への影響	○	○	○
	④実証実験時のコミュニティバス等の満足度	○	○	○
	⑤減便区間の利用者数の変化	×	○	×
	⑥平日の利用者数との比較	○	×	×

6つの検証内容を把握できるよう、下表のような設問項目を設定した。

表 2-3 検証内容と設問項目

検証内容	設問項目	設問内容・比較内容
①本格導入時の需要予測	利用意向	コミュニティバス等に対する今後の利用意向を把握する
	認知度	実証実験の内容の認知度を把握する
	利用状況	利用されない理由を把握する
②実証実験時の沿線住民の交通行動への影響	利用状況	利用の有無や利用の多い区間や施設などを把握する
	移動実態	実証実験による移動の変化を把握する
③実証実験時のコミュニティバス等の満足度	満足度および重要度	バスサービスへのニーズを把握する
④本格導入した場合の既存バス路線への影響	移動実態	実証実験による移動の変化を把握する
⑤減便区間の利用者数の変化	移動実態	実証実験による移動の変化を把握する
⑥平日の利用者数との比較	利用状況	利用されているバス停や目的とされる施設の平日と休日の違いを把握する
	満足度および重要度	バスサービスへのニーズの平日と休日の違いを把握する

### 2-2-2. アンケート調査別の設問項目と設問の流れ

調査対象別にアンケート調査は大きく4種類あるものの、公共施設等の利用者対象の調査と沿線住民対象の調査は設問項目が同様であるため、設問の流れのパターンは全部で3種類である。

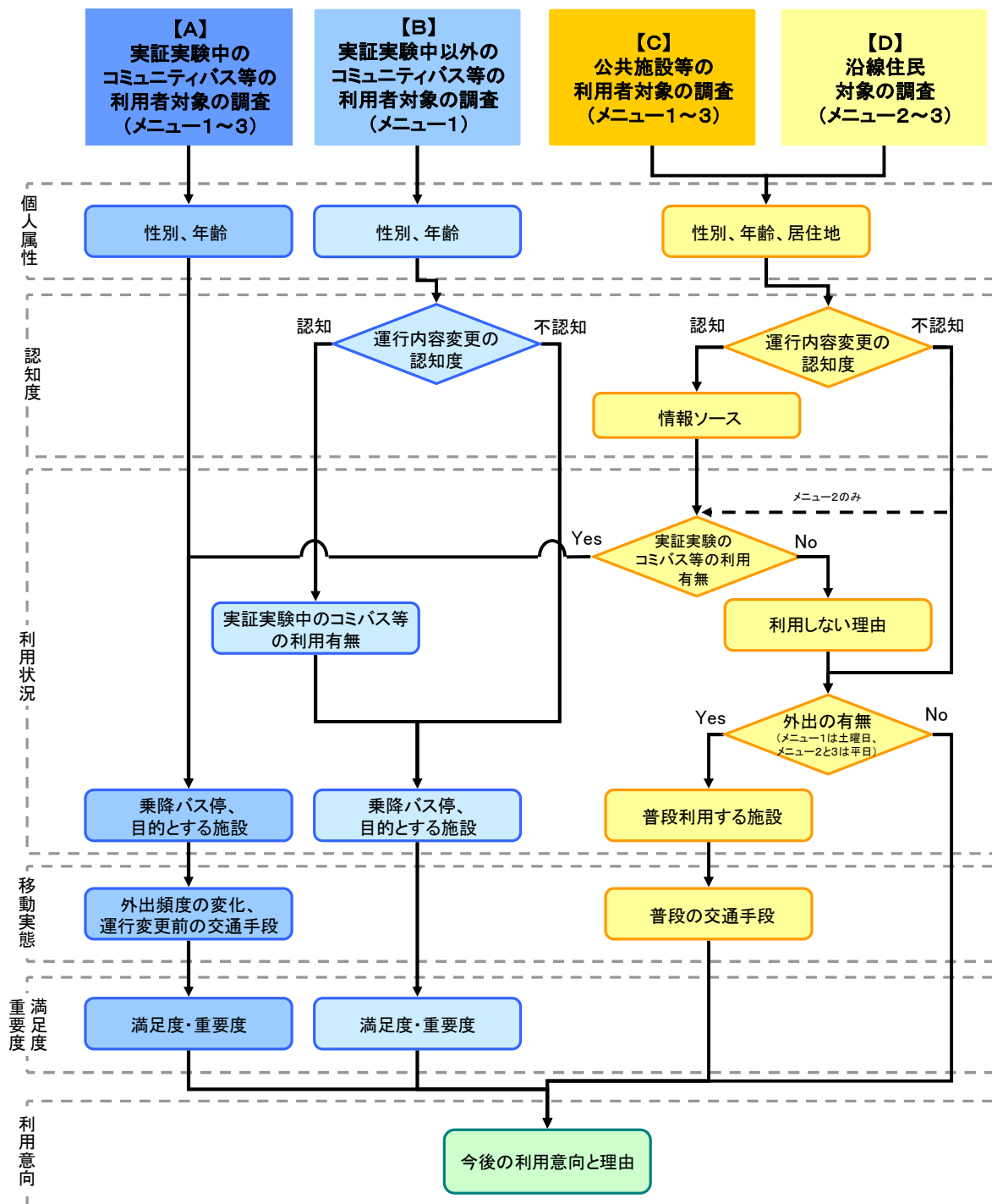


図 2-2 アンケート調査別の設問項目の流れ

メニュー別、調査対象別に以下の内容でアンケート調査を実施した。

■メニュー1 休日運行の実施(桜区、北区)

表 2-4 休日運行のアンケート調査実施内容

対象	土曜日のコミュニティバス利用者	平日のコミュニティバス利用者	コミュニティバス利用者(常設)	公共施設等利用者	
目的	・土曜運行の利用状況を把握	・土曜日と平日の求められるサービスを比較	・土曜運行の利用状況を把握 ・土曜日と平日の求められるサービスを比較	・コミュニティバスの非利用者の意見を把握	
主なターゲット	土曜日のコミュニティバスの利用者	平日のコミュニティバスの利用者	平日および土曜日のコミュニティバス利用者	コミュニティバスの非利用者	
実施回数	3回	1回	常時	常時	
実施日	第1回:7/24(土) 第2回:9/18(土) 第3回:11/20(土)	北区:11/18(木) 桜区:11/16(火)	11/6(土) ~11/30(火)	10/19(火)~11/30(火) ※桜区では、11/20(土)に直接配布を実施	
調査方法と調査内容	・調査票の配布 ・調査票の配布枚数のカウント ・乗降客数のカウント	同左	・調査票の配布	・調査票の配布	
配布物	・調査票 ・コミュニティバスのバス停名 ・返信用封筒(配布用兼) ・謝礼《希望者のみ》	同左	・調査票 ・コミュニティバスのバス停名 ・返信用封筒(配布用兼)	・調査票 ・記入例 ・コミュニティバスのバス停名 ・返信用封筒 ・封入用封筒	
配布方法	バス車内で、調査員が利用者に直接配布	同左	バス車内に設置	公共施設等に設置	
回収方法	回答者が市に郵送	同左	同左	同左	
配布・設置場所	コミュニティバス車内	コミュニティバス車内	コミュニティバス車内	<b>桜区</b> ○公共施設 ・桜区役所 ・プラザウエスト ・桜図書館 ・記念総合体育館 ・大久保東公民館 ・土合公民館 ・田島公民館 ・栄和公民館 ・土合支所 ・西浦和駅市民窓口 ○病院 ・市民医療センター ○駅 ・中浦和駅 ・西浦和駅	<b>北区</b> ○公共施設 ・北区役所 ・プラザノース ・北図書館 ・日進公民館 ・大砂土公民館 ・植竹公民館 ・宮原支所 ○病院 ・大宮中央総合病院 ・大宮総合病院 ○駅 ・宮原駅 ・日進駅 ・土呂駅 ・東宮原駅

## ■メニュー2 既存路線の見直し(西区)

表 2-5 既存路線の見直し(延伸)のアンケート調査実施内容

対象	コミュニティバス利用者	コミュニティバス利用者(常設)	公共施設等利用者	沿線住民
目的	・区間延伸したコミュニティバスの利用状況を把握	・区間延伸したコミュニティバスの利用状況を把握	・コミュニティバスの非利用者の意見を把握	・区間延伸したコミュニティバスの利用状況を把握 ・コミュニティバスの非利用者の意見を把握 ・延伸による恩恵を受ける自治会および便数減少による影響を受ける自治会の意見を把握
主なターゲット	区間延伸したコミュニティバスの利用者	同左	コミュニティバスの非利用者	・区間延伸したコミュニティバスの利用者および非利用者 ・延伸による恩恵を受ける住民 ・減便による影響を受ける住民
実施回数	1回	常時	常時	1回
実施日	11/17(水)	11/19(金) ~12/3(金)	11/5(金) ~11/30(火)	内野本郷 11/4(木) プラザ 11/8(月)
調査方法と調査内容	・調査票の配布 ・調査票の配布枚数のカウント ・乗降客数のカウント	・調査票の配布	・調査票の配布	・調査票の配布
配布物	・調査票 ・コミュニティバスのバス停名 ・返信用封筒(配布用兼) ・謝礼《希望者のみ》	・調査票 ・コミュニティバスのバス停名 ・返信用封筒(配布用兼)	・調査票 ・記入例 ・コミュニティバスのバス停名 ・返信用封筒 ・封入用封筒	・調査票 ・記入例 ・コミュニティバスのバス停名 ・返信用封筒(配布用兼)
配布方法	バス車内で、調査員が利用者に直接配布	バス車内に設置	公共施設等に設置	自治会長に自治会への配布を依頼
回収方法	回答者が市に郵送	同左	同左	同左
配布・設置場所	コミュニティバス車内	コミュニティバス車内	○公共施設 ・西区役所 ・指扇公民館 ・植水公民館 ・植水支所 ・花の丘農林公 ○病院 ・指扇病院 ・市民医療センター ○駅 ・指扇駅 ・西大宮駅	○沿線住民 ・内野本郷自治会(1,270世帯) ・内野本郷共栄自治会(115世帯) ・大宮プラザ自治会(1,300世帯)

■メニュー3 新規路線の導入(岩槻区)

表 2-6 既存路線の見直し(延伸)のアンケート調査実施内容

対象	乗合タクシー利用者	公共施設等利用者	沿線住民
目的	乗合タクシーの利用状況を把握	乗合タクシーの非利用者の意見を把握	ルートの検討にかかわった自治会住民の意見を把握
主なターゲット	乗合タクシーの利用者	乗合タクシーの非利用者	ルートの検討にかかわった自治会の住民
実施回数	常時	常時	1回
実施日	11/18(木) ~11/30(火)	11/18(木) ~11/30(火)	11/17(水)
調査方法と調査内容	・調査票の配布	・調査票の配布	・調査票の配布
配布物	・調査票 ・乗合タクシーのバス停名 ・返信用封筒(配布用兼) ・謝礼《希望者のみ》	・調査票 ・記入例 ・乗合タクシーの停留所名 ・返信用封筒 ・封入用封筒	・調査票 ・記入例 ・乗合タクシーの停留所名 ・返信用封筒(配布用兼)
配布方法	乗合タクシー車内で、運転手が利用者に直接配布	公共施設等に設置	自治会長に自治会への配布を依頼
回収方法	回答者が市に郵送	同左	同左
配布・設置場所	乗合タクシー車内	○公共施設 ・岩槻駅市民の窓口 ・岩槻駅東口図書館 ・岩槻駅東口コミュニティセンター ・岩槻南部公民館 ・槻寿苑 ○病院 ・岩槻南病院 ・丸山記念総合病院 ○駅 ・岩槻駅 ○その他 ・JA和土	○沿線住民 ・和土住宅自治会住民(880名)

## 2-3. 実証実験の利用状況

実験メニュー別の分析を行うために、以下の4種類のデータを収集した。

- ・利用状況に関するアンケート調査
- ・利用状況カウント調査
- ・事業者からご提供いただいた利用実績データ
- ・H17 国勢調査

上記のうち、利用状況に関するアンケート調査では、7,328 枚配布し、2,694 枚回収した（個別の回収状況は下表参照）。今回は、下表に「 」の記載された調査結果を利用者・非利用者の回答として使用した。

表 2-7 アンケート調査別の回収状況と本資料で使用する結果

メニュー	対象区	調査内容		使用する調査結果		回収状況			各区の合計	
		調査名	調査日	利用者	非利用者	配布数、配架数	回収数	回収率	配布数、配架数	回収数
1	北区	休日利用者調査(第1回)	7月24日	—	—	128	72	56.3%	1152	398
		休日利用者調査(第2回)	9月18日	—	—	144	88	61.1%		
		休日利用者調査(第3回)	11月20日	○	—	87	64	73.6%		
		平日利用者調査	11月18日	○(※)	—	55	38	69.1%		
		車内設置調査	11月6日～	—	—	90	30	33.3%		
		施設利用者調査	10月19日～	—	○	648	106	16.4%		
	桜区	休日利用者調査(第1回)	7月24日	—	—	86	54	62.8%	1067	332
		休日利用者調査(第2回)	9月18日	—	—	91	51	56.0%		
		休日利用者調査(第3回)	11月20日	○	—	92	48	52.2%		
		平日利用者調査	11月16日	○(※)	—	58	38	65.5%		
		車内設置調査	11月6日～	—	—	90	19	21.1%		
		施設利用者調査	10月19日～	—	○	460	61	13.3%		
2	西区	コミバス利用者調査	11月17日	○	—	104	59	56.7%	3329	1358
		車内設置調査	11月19日～	—	—	90	10	11.1%		
		施設利用者調査	11月5日～	—	○	450	30	6.7%		
		沿線住民調査(内野本郷)	11月4日	—	○	1385	1259	46.9%		
		沿線住民調査(プラザ)	11月8日	—	○	1300				
3	岩槻区	乗合タクシー利用者調査	11月18日～	○	—	450	82	18.2%	1780	606
		施設利用者調査	11月18日～	—	○	450	57	12.7%		
		沿線住民調査	11月17日	—	○	880	467	53.1%		
総計									7328	2694

：平日の利用者数の比較のみ使用

\* 利用者の回答：実証実験中のコミュニティバス等の利用者に直接配布した最新調査  
非利用者の回答：実施した調査のうち、非利用者も回答できる調査全て



実証実験の分析を行うにあたり、そもそもバス停圏域の人口がどれくらいか、利用者のニーズはどこにあるのか等、検証を行うための基礎的な情報も把握しておく必要がある。

そのため、実証実験の基礎分析をまず示し、次に実証実験の6つの検証内容を詳細に分析する。

また、実証実験の6つの検証内容に関しては、分析対象バスやデータの時点が異なるため、バスの種類と時点で切り分け、以下の4つの視点で検討する。

- 1) 沿線住民の交通行動や利用の変化
- 2) 実証実験時の満足度
- 3) 既存バス路線への影響
- 4) 本格導入時の需要予測

以上より、メニュー別に以下の構成で実証実験の利用状況を分析する。

(1) 基礎分析

バス停圏域人口、乗車人数の実績、目的とする施設、乗降バス停など、実証実験の検証を行うための基礎的な分析を行う。

(2) 詳細分析

6つの検証内容をバスの種類と時点で切り分け、4つの視点から詳細な分析を行う。

表 2-8 6つの検証内容のバスの種類や時点での分類

		バスの種類		
		コミュニティバス等		既存バス
時点	現在	1) 沿線住民の交通行動や利用の変化 実証実験時の沿線住民の交通行動への影響 減便区間の利用者数の変化 平日の利用者数との比較	2) 実証実験時の満足度 実証実験時のコミュニティバス等の満足度	3) 既存バス路線への影響 本格導入した場合の既存バス路線への影響
	将来	4) 本格導入時の需要予測 本格導入時の需要予測		

前頁の構成から、各実証実験メニューで示す利用実績の結果と提示するデータは下表のとおりである。次頁より、以下の構成で実証実験メニュー別に利用状況を示す。

表 2-9 本資料の実証実験の利用状況構成

利用実績の結果		提示するデータ	メニュー1	メニュー2	メニュー3
(1) 基礎分析	対象地域のバス停（停留所）圏域人口	バス停（停留所）圏域人口	○	○	○
	乗車人数の実績	月別の乗車人数の実績	○	○	○
		便別の乗車人数の実績	○	○	○
	利用者の属性	利用者の年齢構成	○	○	○
	目的とする施設と乗降バス停（停留所）	利用者の目的とする施設	○	○	○
乗降バス停別の乗降客数		○	○	○	
(2) 詳細分析	1) 沿線住民の交通行動や利用の変化	利用者の外出頻度の変化	○	○	○
		利用者の交通手段の変化	○	○	○
		減便区間のバス停別の利用者数変化	—	○	—
		減便区間の利用者の外出頻度変化	—	○	—
		平日利用者と休日利用者のバス停別の乗降客数比較	○	—	—
	2) 実証実験時の満足度	利用者の満足度・重要度	○	○	○
		実証実験を知っていた非利用者の現在利用しない理由	○	○	○
		今後利用したくない理由	○	○	○
	3) 既存バス路線への影響	周辺既存バスの実績変化	○	○	○
	4) 本格導入時の需要予測	非利用者の認知度	○	○	○
		今後の利用意向	○	○	○

## 2-3-1. 休日運行の利用状況<実験メニュー1>

### (1) 基礎分析

#### 1) 対象地域のバス停圏域人口

北区のコミュニティバスのバス停圏域人口は 55,061 人、桜区は 49,025 人である。  
そのうちの高齢者(65歳以上)の割合は、北区が 15.5%、桜区が 13.4%である。

表 2-10 北区と桜区のバス停圏域人口とバス停圏域高齢者人口

区	バス停圏域人口	バス停圏域高齢者人口(65歳以上)	高齢者比
北区	55,061 人	8,550 人	15.5%
桜区	49,025 人	6,556 人	13.4%

※H17 国勢調査より作成

#### 2) 乗車人数の実績

##### ■月別の乗車人数の実績

北区の土曜日の利用状況を月別にみると、実験当初の6月は約130人/日であったが、7~10月で約170~190人/日と利用が伸びて一定の数字を確保していたが、11月は約145人/日に減少している。

同年同月の平日利用と比べると、6月を除き75%前後で推移しており、10月に利用の目安としていた80%を超えたが、11月に6月と同じくらいの約65%に減少している。

桜区の土曜日の利用状況を月別にみると、実験当初の6月は約100人/日であったが、7~9月は約125人/日と利用が伸び、10月に約165人/日まで伸びて、11月は約130人/日に落ち着いている。

同年同月の平日利用と比べると、最も利用者の多かった10月でも約70%にとどまっており、全ての月で利用の目安としていた80%に届いていない。

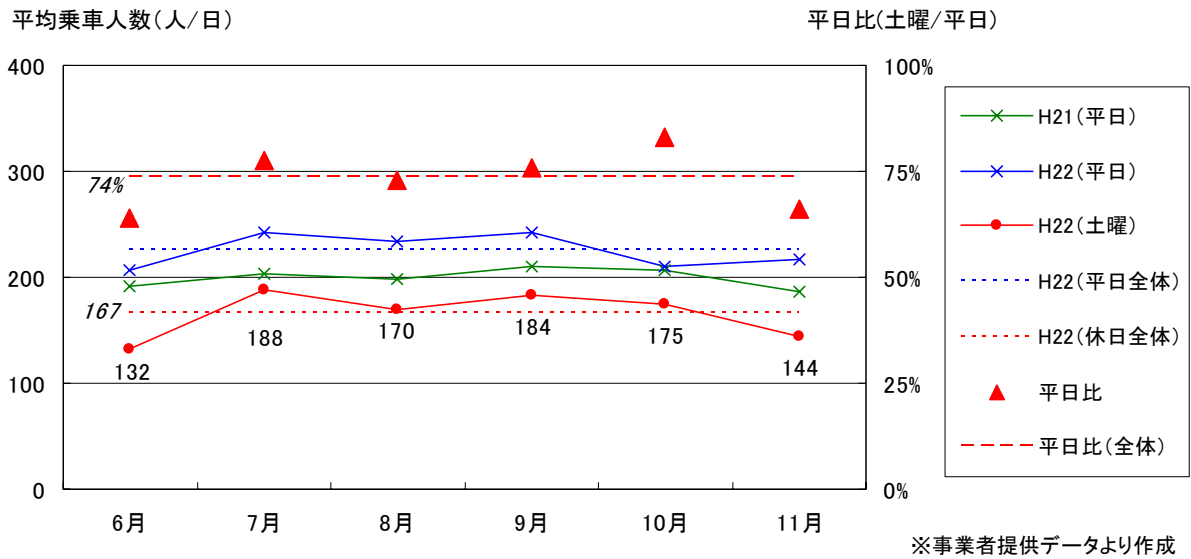


図 2-3 北区コミュニティバスの月別平均乗車人数(H21.6~11、H22.6~11)

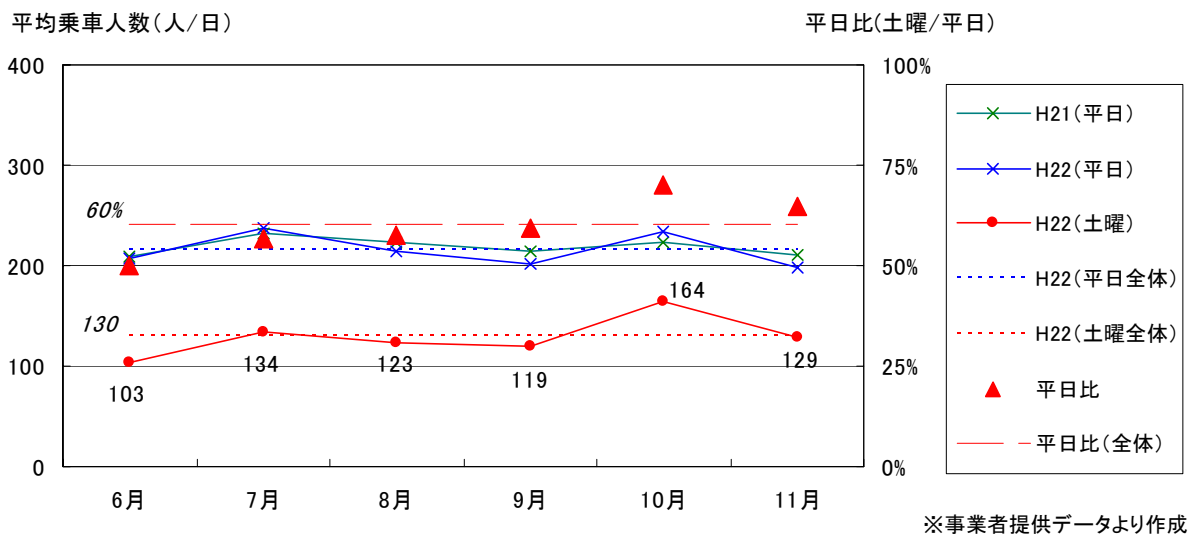


図 2-4 桜区コミュニティバスの月別平均乗車人数(H21.6~11、H22.6~11)

■便別の乗車人数の実績

北区では朝夕の利用が少なく、桜区では夕方時間帯の利用が少ない。  
上記の時間帯を除き、北区では9名弱、桜区は7名弱の利用となっている。

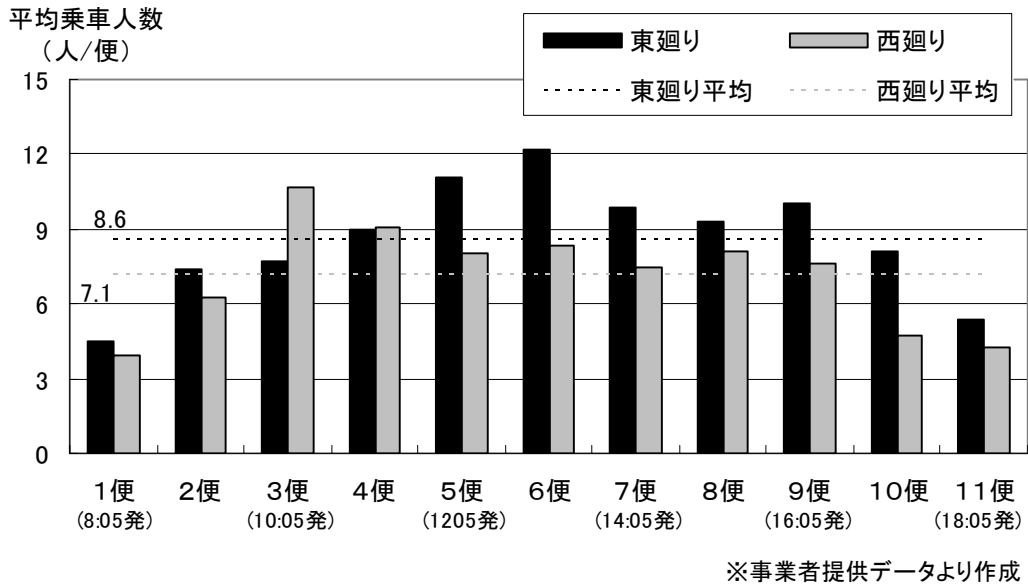


図 2-5 北区コミュニティバスの運行便別平均乗車人数(H22.7～11、土曜日)

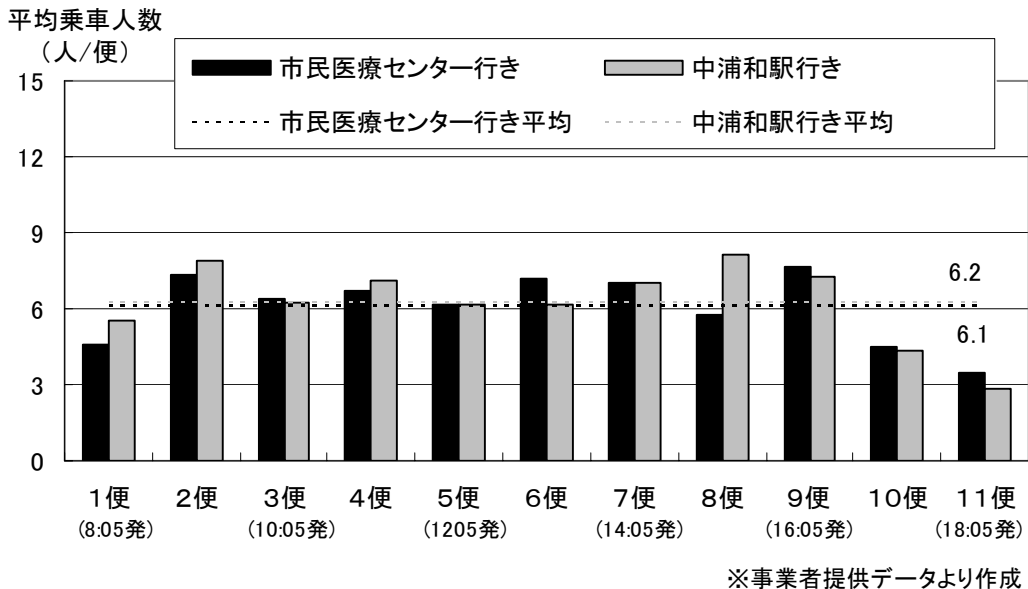
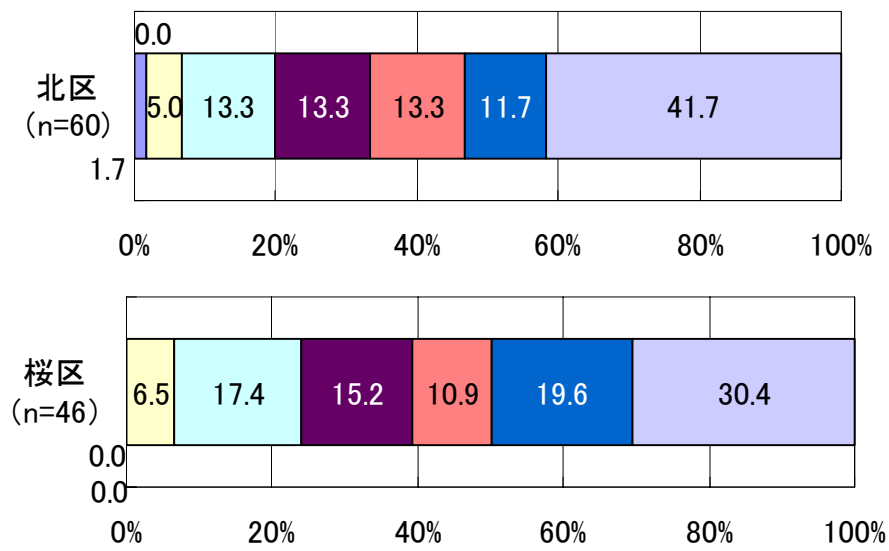


図 2-6 桜区コミュニティバスの運行便別平均乗車人数(H22.7～11、土曜日)

### 3) 利用者の属性

#### ■利用者の年齢構成

両区とも、コミュニティバス利用者の約半数が、60歳以上であった。



■ 5~11歳 
 ■ 12~19歳 
 ■ 20~29歳 
 ■ 30~39歳 
 ■ 40~49歳 
 ■ 50~59歳 
 ■ 60~64歳 
 ■ 65歳以上

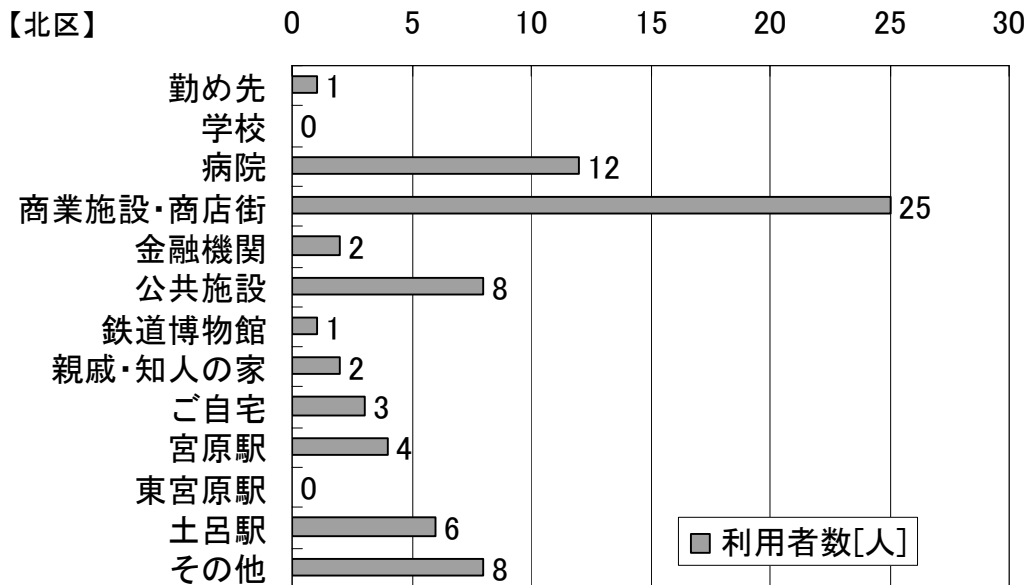
利用状況に関するアンケート調査（土曜利用者分）より作成

図 2-7 コミュニティバス利用者の年齢構成（北区、桜区）

#### 4) 目的とする施設と乗降バス停

##### ■利用者の目的とする施設

両区とも「病院」を目的とする人が最も多い。  
 北区では「商業施設・商店街」、桜区では「公共施設」を目的とする人が比較的多い。



利用状況に関するアンケート調査（土曜利用者分）より作成  
 複数回答を含む

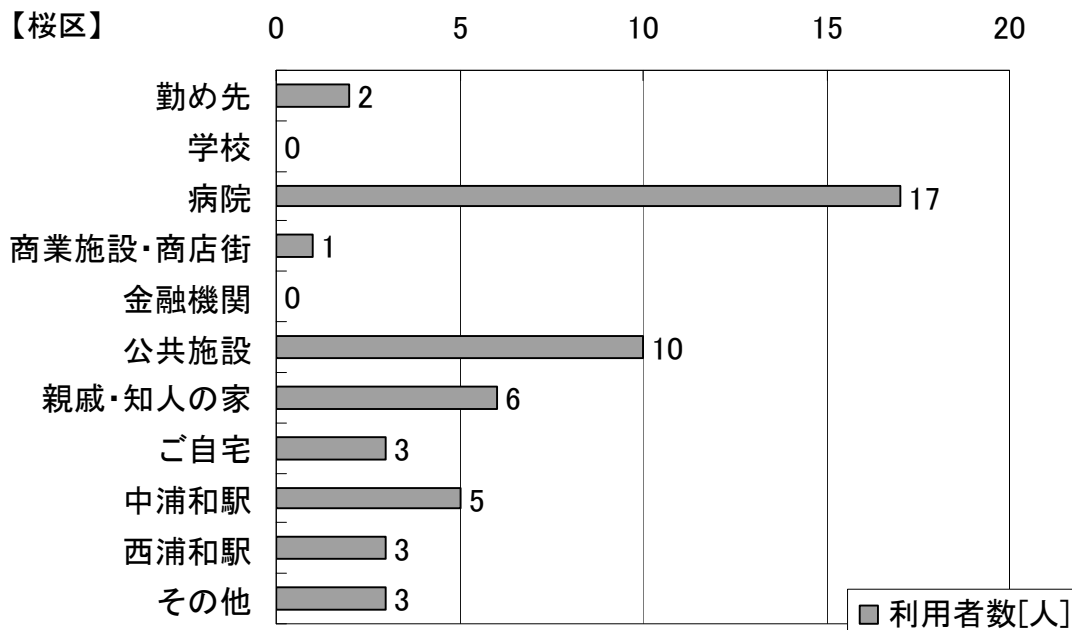
##### 【病院名（自由記述）】

大宮中央総合病院、大宮総合病院、宮原眼科

##### 【公共施設名（自由記述）】

プラザノース、北区役所、日進公民館、北区図書館

図 2-8 北区の土曜コミュニティバス利用者の目的とする施設



利用状況に関するアンケート調査（土曜利用者分）より作成  
 複数回答を含む

【病院名（自由記述）】

市民医療センター、西浦整形外科、西浦和整骨病院、三愛病院、木村医院、  
 伴医院、おちあい脳クリニック

【公共施設名（自由記述）】

プラザウエスト、桜区役所、図書館、桜区記念体育館

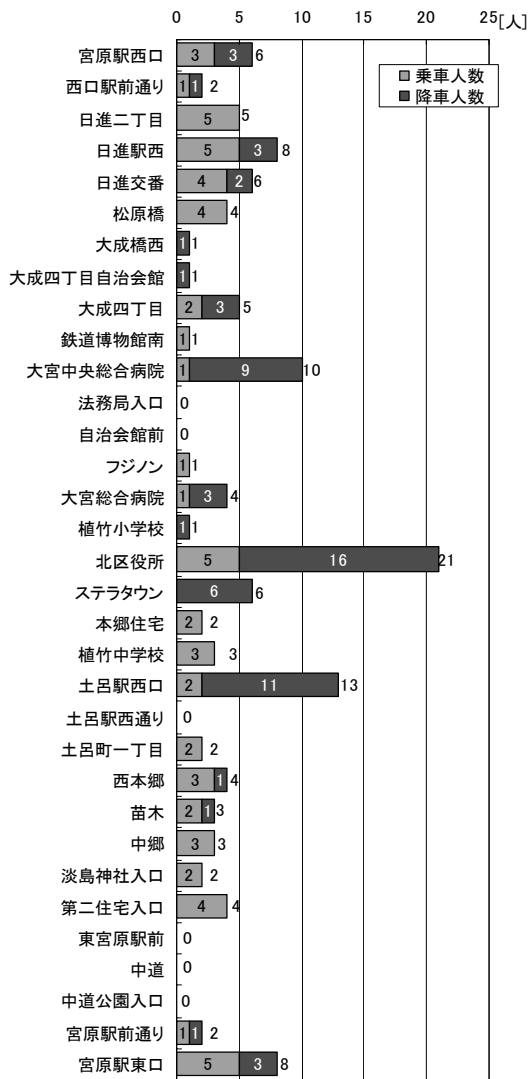
図 2-9 桜区の土曜コミュニティバス利用者の目的とする施設



■乗降バス停別の利用者数

北区では、「北区役所」、「大宮中央総合病院」、「土呂駅西口」での乗降が多い。  
桜区では、「市民医療センター」、「西浦和駅」、「中浦和駅」での乗降が多い。

【北区】



【桜区】



利用状況に関するアンケート調査（土曜利用者分）より作成  
複数回答を含む

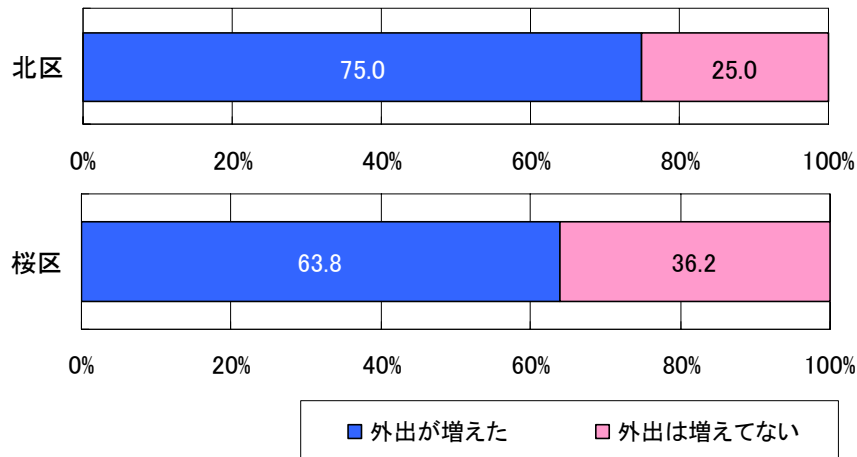
図 2-10 北区と桜区の土曜コミュニティバス利用者のバス停別乗降人数

(2) 詳細分析

1) 沿線住民の交通行動や利用の変化

■利用者の外出頻度の変化

北区は7割以上、桜区は6割以上の方の外出が増えた。

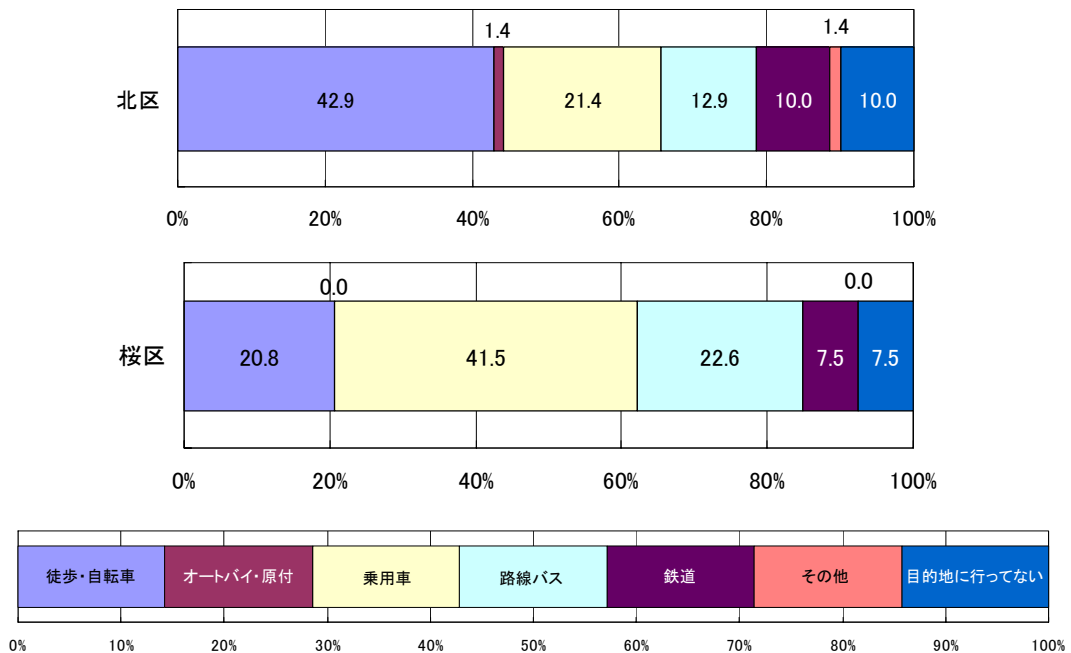


利用状況に関するアンケート調査（土曜利用者分）より作成

図 2-11 北区と桜区の土曜コミュニティバス利用者の外出頻度の変化

■利用者の交通手段の変化

両区とも「徒歩・自転車」、「オートバイ・原付」、「乗用車」といった公共交通以外の交通手段からコミュニティバスへの転換が6割以上である。  
北区では「徒歩・自転車」、桜区では「乗用車」からの転換が4割以上と大きい。



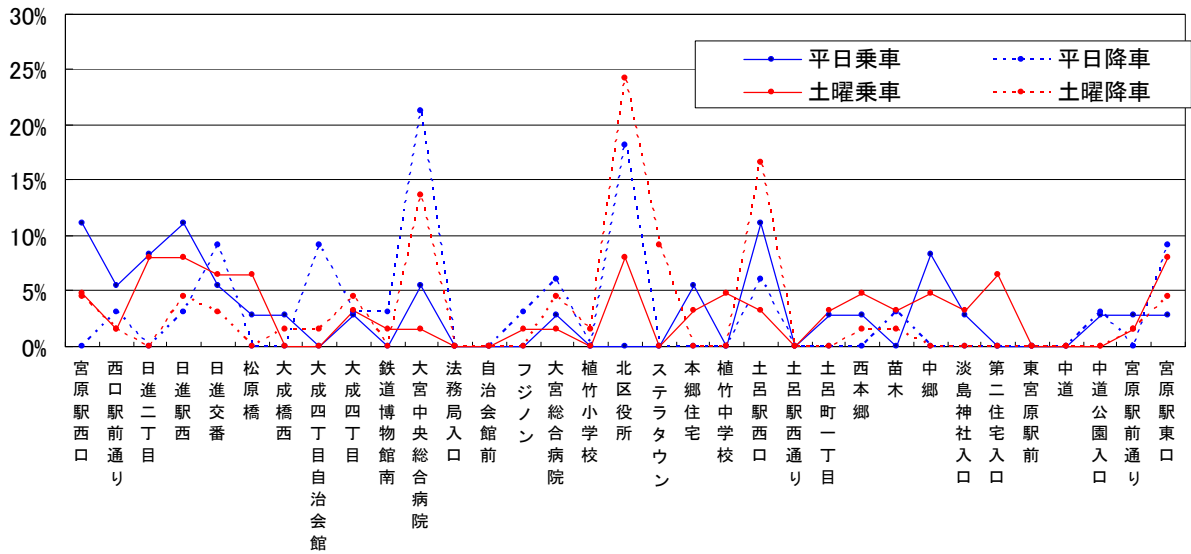
利用状況に関するアンケート調査（土曜利用者分）より作成

図 2-12 北区と桜区の土曜コミュニティバス利用者の交通手段の変化

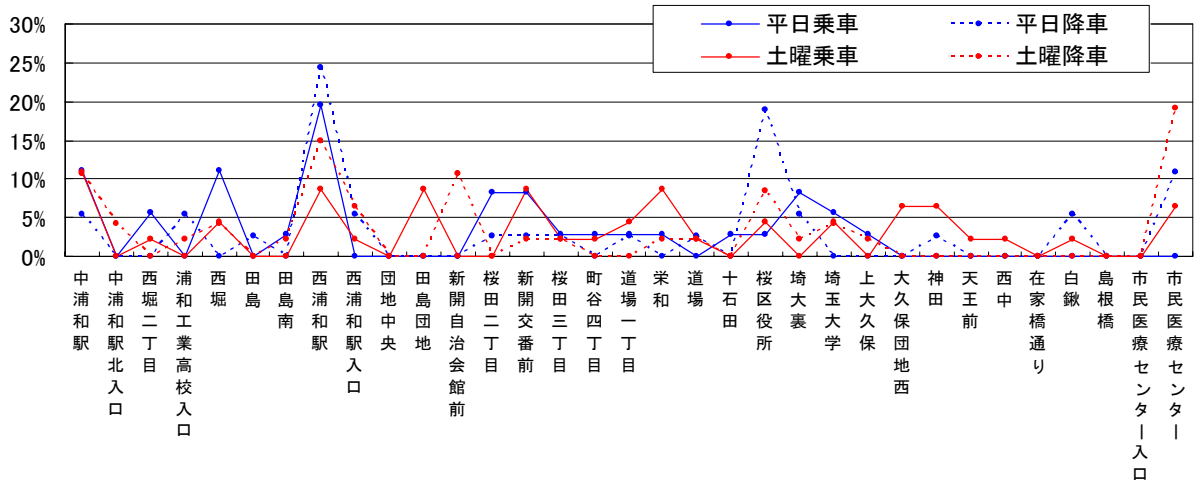
■平日利用者と土曜利用者のバス停別の乗降客数比較

平日と土曜日で利用されるバス停の違いを見るために、全バス停の乗車（降車）人数におけるバス停別の乗車（降車）人数の割合を比較した。  
 北区では、土曜の方が「北区役所」で乗降車する人の割合が共に高かった。  
 桜区では、土曜の方が乗降車する人の割合が共に高いのは「市民医療センター」で、平日の方が乗降車する人の割合が共に高いのは「西浦和駅」である。

【北区】



【桜区】



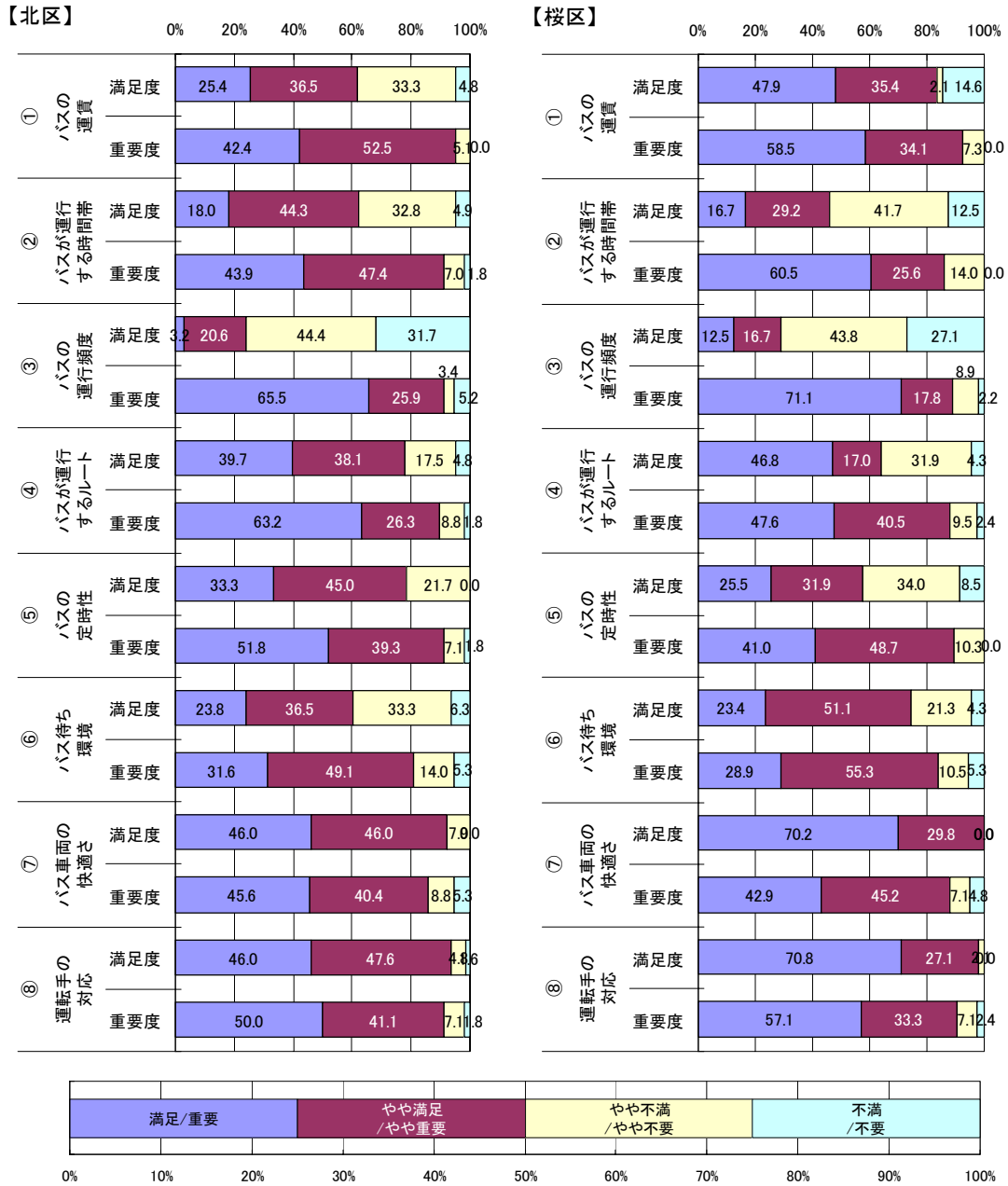
利用状況に関するアンケート調査（土曜利用者分、平日利用者分）より作成  
 上記は、各バス停の乗車（降車）人数 / 全バス停の乗車（降車）人数を示している。

図 2-13 北区と桜区の平日と土曜日のバス停別の乗降客数比較

2) 実証実験時の満足度

■利用者の満足度・重要度

北区では、「運行頻度」に対する不満が大きく、重要度も高い。  
 桜区では、「運行頻度」と「運行する時間帯」に対する不満が大きく、重要度も高い。



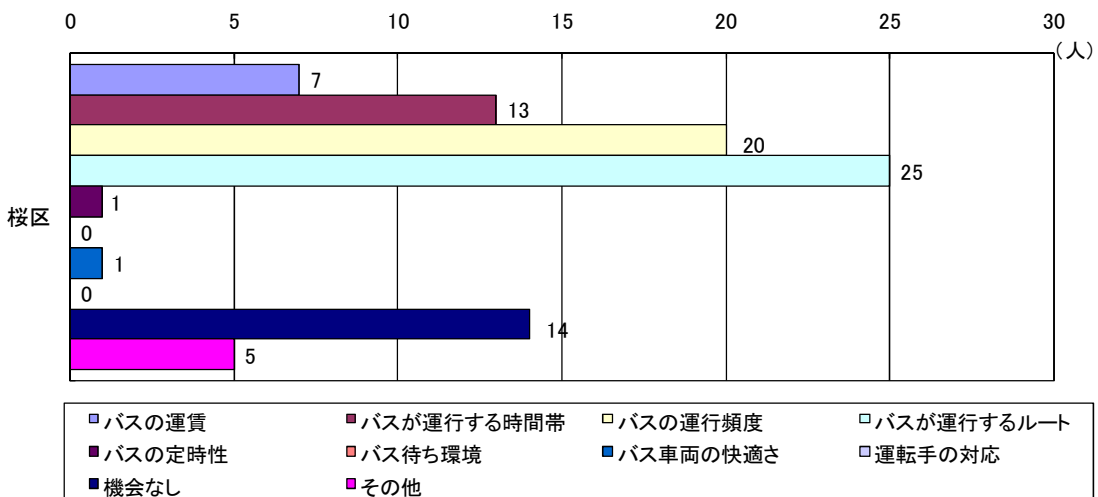
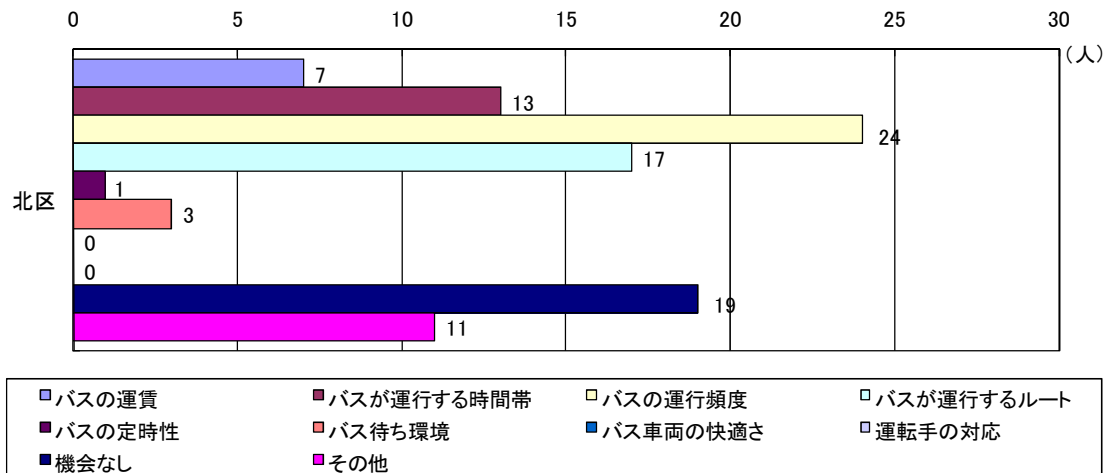
利用状況に関するアンケート調査（土曜利用者分）より作成

図 2-14 北区と桜区の土曜コミュニティバス利用者の満足度・重要度

■ 実証実験を知っていた非利用者の現在利用しない理由

北区では、利用者の不満と同じく、「運行頻度」を利用しない理由と回答した割合が最も多い。次いで、「機会なし」、「運行ルート」、「運行する時間帯」が多い。

桜区では、「運行ルート」と回答した割合が最も多く、次いで利用者の不満と同じ「運行頻度」の割合が多い。北区と同様に「機会なし」、「運行する時間帯」も多い。



利用状況に関するアンケート調査（施設利用者分）より作成  
施設利用者、沿線住民のうち、実証実験を知っていたが、コミュニティバスを利用したことがない人を対象に集計

図 2-15 北区と桜区の土曜コミュニティバス非利用者の現在利用しない理由

## ■今後利用したくない理由

前頁で北区の利用しない理由として最も多かった「運行頻度」に関して、「1時間に1~2本では不便」、「待ち時間がもったいない」との意見があった。同じく桜区の利用しない理由として最も多かった「運行ルート」に関して、鉄道駅への接続を望む意見が見られた。

## 【北区】

表 2-11 今後利用したくない理由(北区)

回答者	項目	意見要旨	具体の場所や提案
利用者	バスの定時制	バスの定時性が守られない	・道路幅が狭くて不法駐車などがあると予定通りに運行しない。
	その他	バス車両の安全性が心配	・バス車両が大型でないので少し不安。
非利用者	運行頻度	運行頻度が少なく不便	
		運行頻度が1時間に1~2本では不便	
		待ち時間がもったいない	
	運行ルート	行きたい場所へ遠回りになる	
		自宅付近を走っていない	・吉野町をバスが走っていない。
		目的地を走っていない	
	運賃	運賃が高い	
		100円など均一料金にしてほしい	・事業者や車両の選定し、料金を抑える。
	その他	自動車があるので必要ない	
利用者が少ないので必要ない			
利用者の識別を図るべき		・居住者のためのバスか観光客のためのバスか検討する。	

【桜区】

表 2-12 今後利用したくない理由(桜区)

回答者	項目	意見要旨	具体の提案や場所
非利用者	運行頻度	運行本数が少ない	
	運行ルート	運行ルートが合わない	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ JR 駅に接続するルートにしてほしい。</li> <li>・ 北浦和駅西口を走ってほしい。</li> <li>・ 最寄り駅に行くようにしてほしい。中浦和駅は不便。</li> <li>・ 山久保を走っていない。</li> <li>・ 自宅からプラザウエストまでの間にバス停がない。</li> </ul>
		自宅の近くにバス停がなくて不便	
		自宅付近を運行していない	
		遠回りになる	
	運賃	運賃が高い	
	その他	子供がいると利用しにくい	
		コミュニティバスの目的が不明確	
		自動車や自転車が便利なので必要なし	
		路線バスで十分である	

※今後の利用意向で、「利用したくない」と回答した人の理由(自由記述)を整理

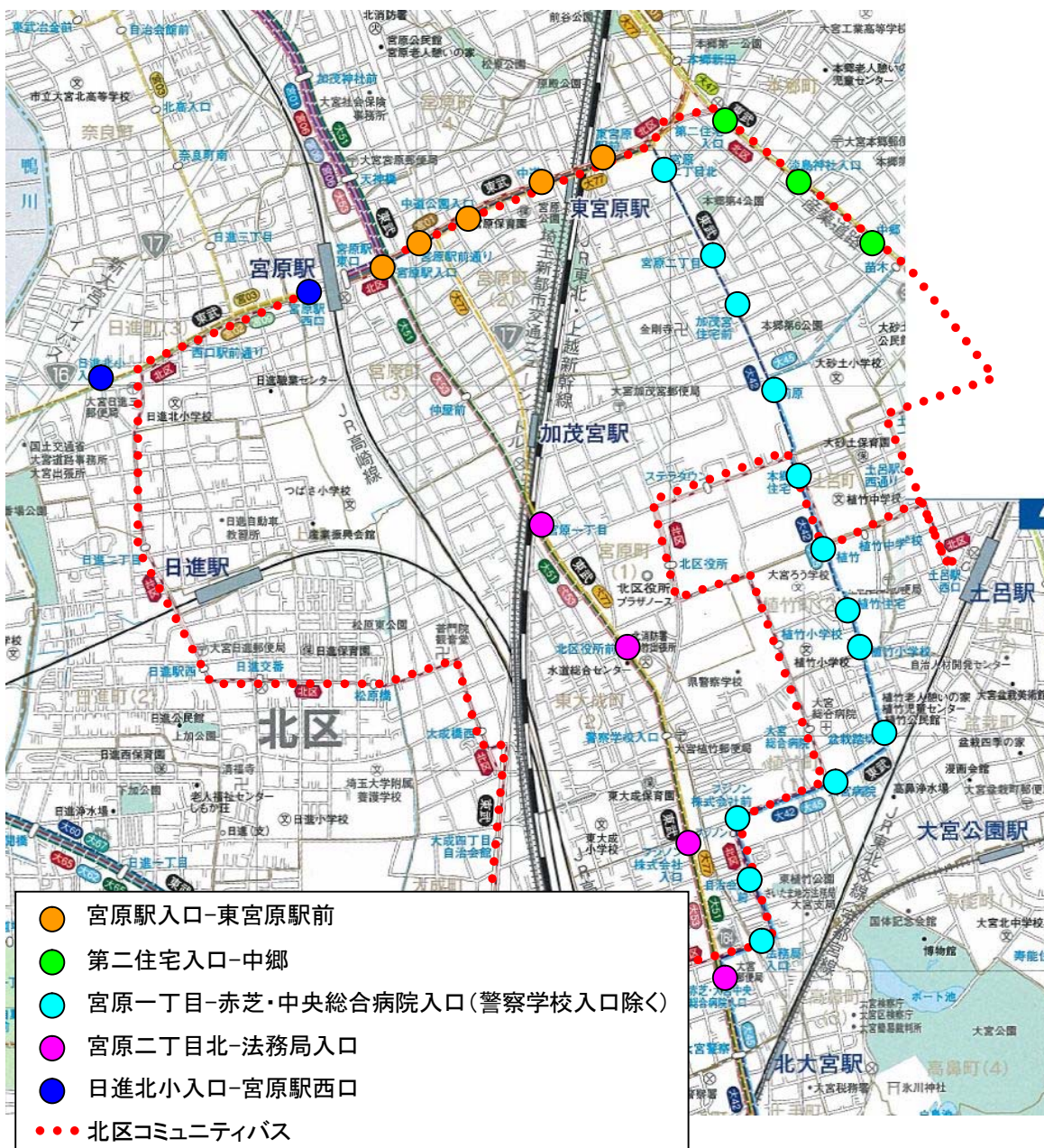
※桜区の利用者で該当する意見はなかった。

### 3) 既存バス路線への影響

#### ■周辺既存バスの実績変化

表 2-13 土曜運行(北区)による既存バス路線への影響把握における対象データ

対象期間	H21.4～11、H22.4～11(実験期間：H22.6～11)
対象時間帯	8～18時台(実証実験運行時間帯)
把握データ	対象停留所の月別平均乗降人数(人/停留所・日) (交通事業者提供のICデータより推計：ICカード利用者の停留所別乗降人数/営業所別年別月別IC利用率)



実験期間中に IC データが取得されていない停留所は対象から除く

図 2-16 土曜運行による既存バス路線への影響把握における対象停留所(北区)



コミュニティバスと重複、または並行する既存路線バスの停留所の乗降客数の変化について、ICカードデータ等を用いて把握した。

全ての区間について、実証運行期間の平日、前年同期間と比べて、大きく減少している箇所はなかった。

停留所当たりの乗降客数が、既存路線バスの30～250人に対し、コミュニティバスは20人未満と小さく、実験による影響は小さいことがわかった。

「第二住宅入口 - 中郷」では、コミュニティバスの乗降人数が、路線バスを上回っているが、この区間の路線バスの運行便数が1日当たり6便と少ないためである。

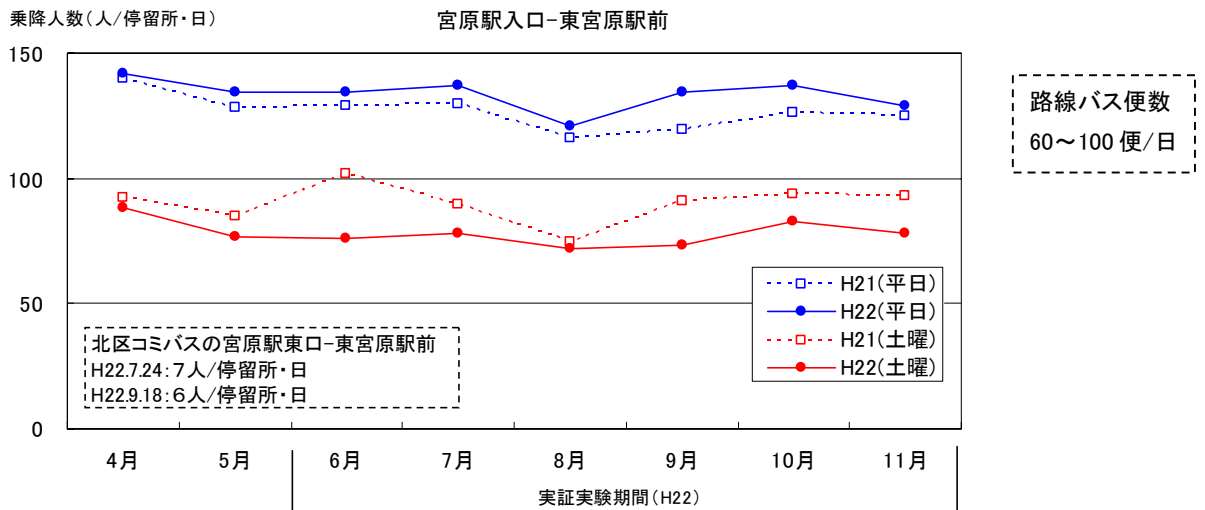


図 2-17 宮原駅入口 東宮原駅前間の路線バス月別平均乗降人数の変化(北区)

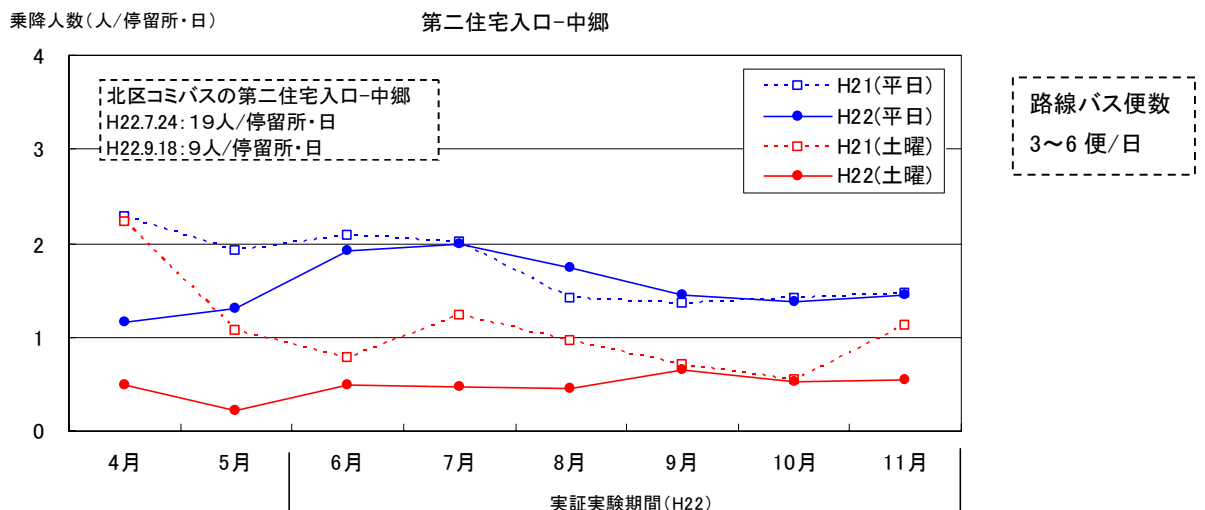


図 2-18 第二住宅入口 中郷間の路線バス月別平均乗降人数の変化(北区)

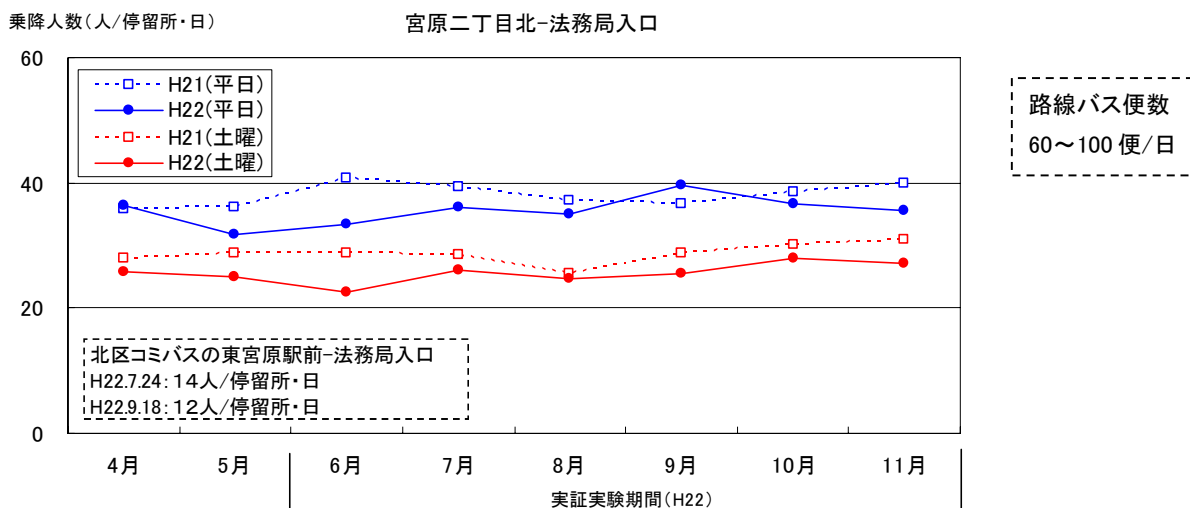


図 2-19 宮原二丁目北 法務局入口間の路線バス月別平均乗降人数の変化(北区)

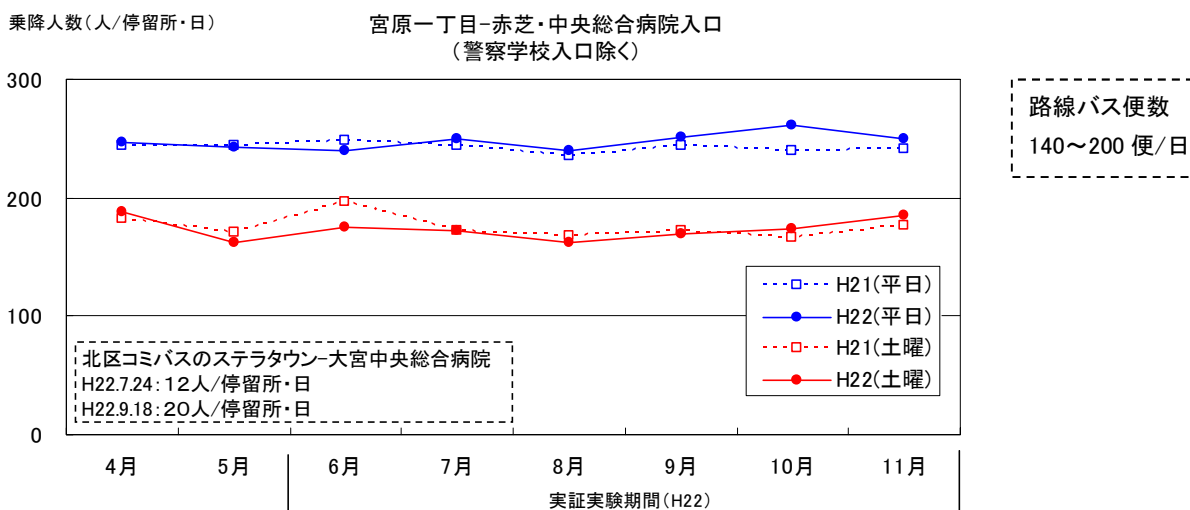


図 2-20 宮原一丁目 赤芝・中央総合病院入口間の路線バス月別平均乗降人数の変化(北区)

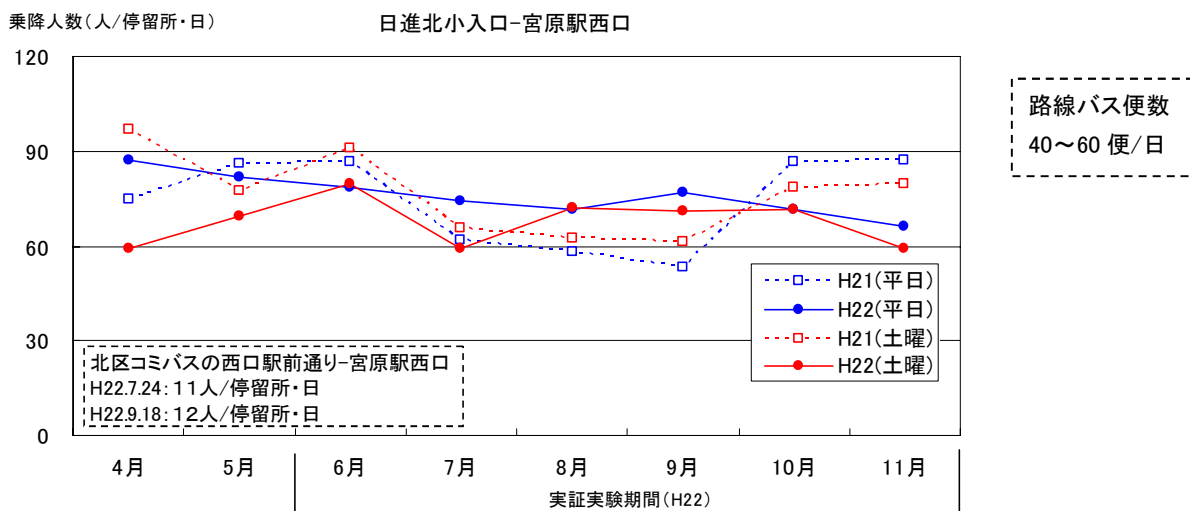


図 2-21 日進北小入口 宮原駅西口間の路線バス月別平均乗降人数の変化(北区)

表 2-14 土曜運行(桜区)による既存バス路線への影響把握における対象データ

対象期間	H21.4～11、H22.4～11(実験期間：H22.6～11)
対象時間帯	7～19 時台(実証実験運行時間帯)
把握データ	対象停留所の月別平均乗降人数(人/停留所・日) (交通事業者提供の IC データより推計：IC カード利用者の停留所別乗降人数/営業所別年別月別 IC 利用率)



図 2-22 土曜運行(桜区)による既存バス路線への影響把握における対象停留所

全ての区間について、実証運行期間の平日、前年同期間と比べて、大きく減少している箇所はなかった。  
 停留所当たりの乗降客数が、既存路線バスの80~210人に対し、コミュニティバスは20人未満と小さく、実験による影響は小さいことがわかった。  
 但し、「埼大裏 - 栄和」の実験期間では減少傾向がみられる。この付近は、公園やゴルフ場等の野外施設があり、昨年夏の猛暑が影響したことが考えられる（H21.8の平均気温25.8に対し、H22.8は29.4）。

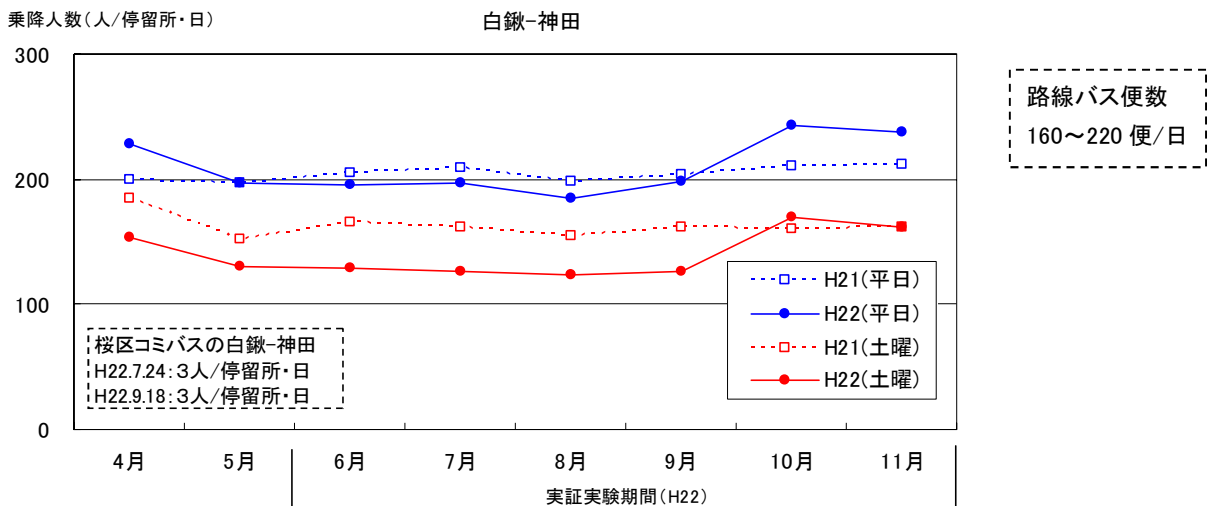


図 2-23 白鷺 神田間の路線バス月別平均乗降人数の変化 (桜区)

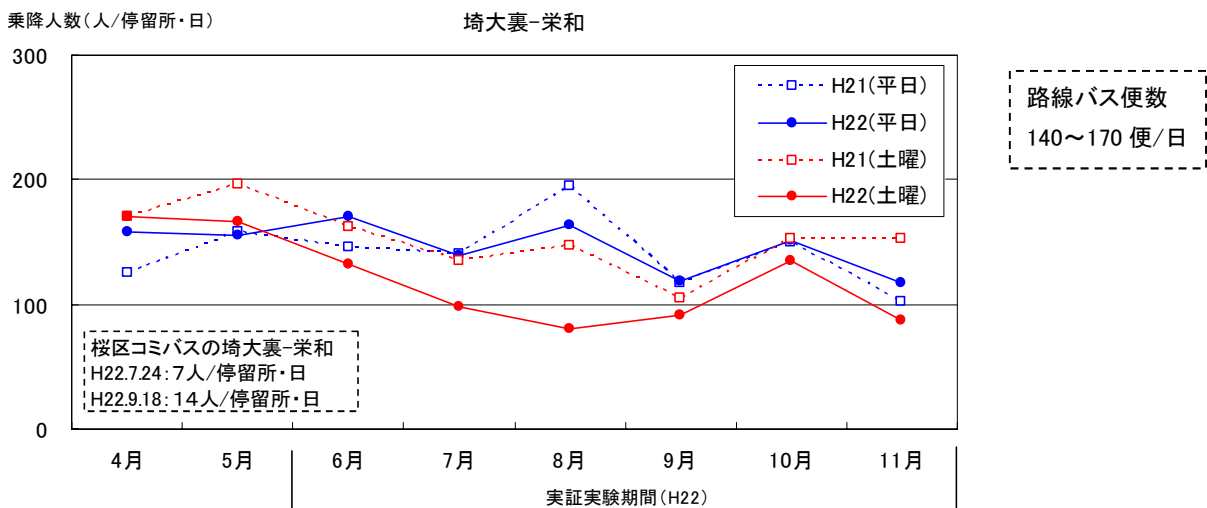


図 2-24 埼大裏 栄和間の路線バス月別平均乗降人数の変化 (桜区)

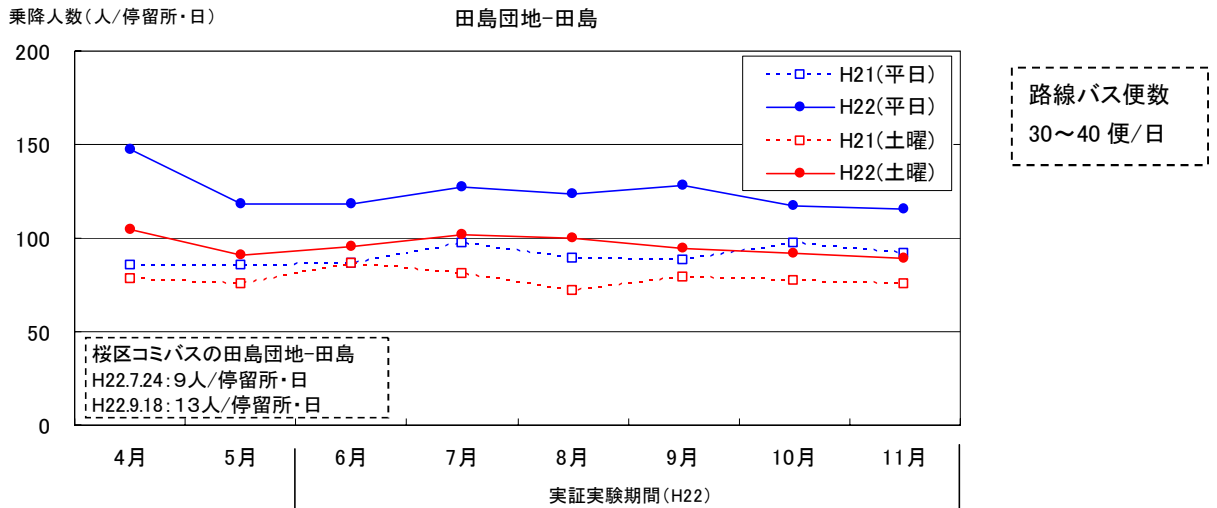
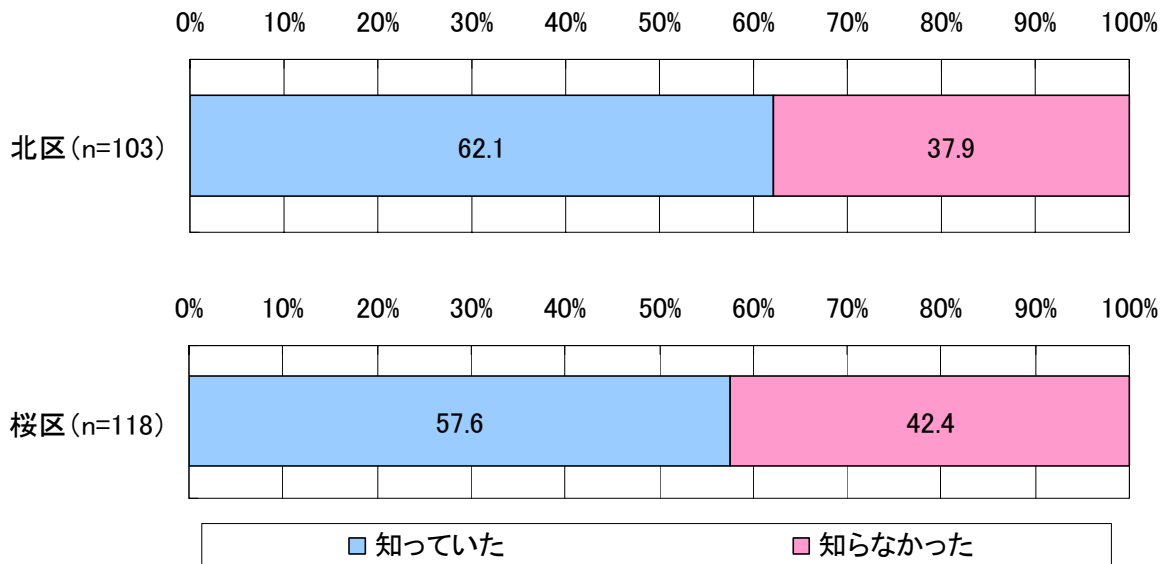


図 2-25 田島団地 田島間の路線バス月別平均乗降人数の変化（桜区）

4) 本格導入時の需要予測

■非利用者の認知度

北区と桜区ともに約4割が実証実験の内容を知らなかったため、周知の徹底により利用者が増加した可能性がある。



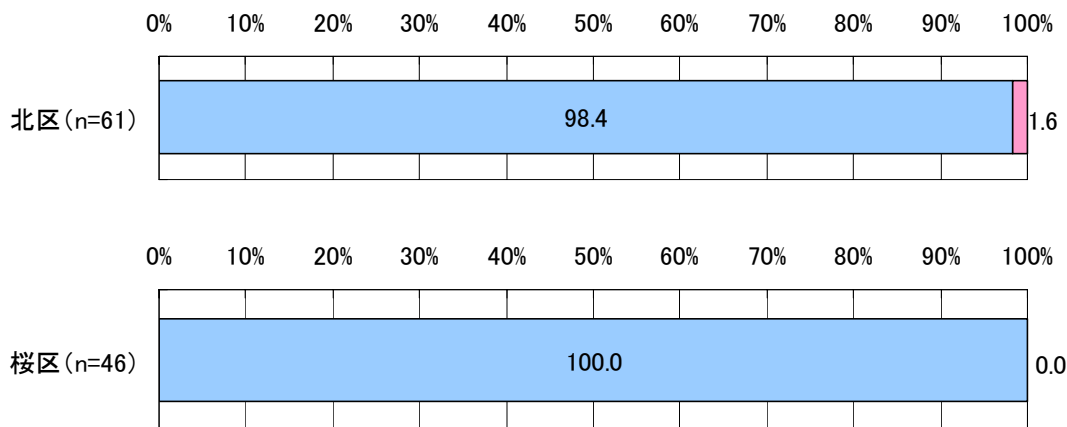
利用状況に関するアンケート調査（施設利用者分）より作成

図 2-26 北区と桜区の土曜コミュニティバス非利用者の実証実験認知度

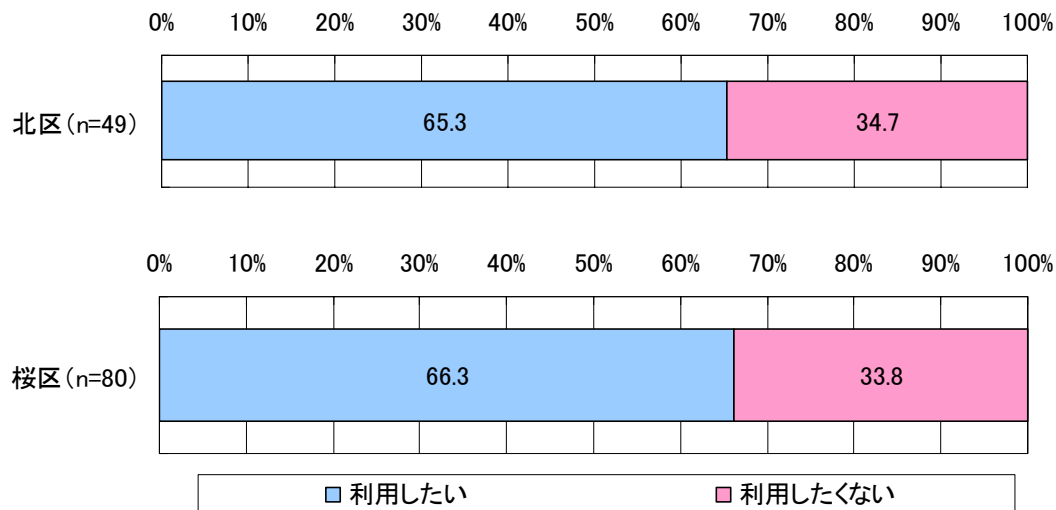
■今後の利用意向

利用者はほぼ全員が今後も利用したいと回答している。  
 非利用者の約7割が今後利用したいと回答しており、今後の利用者が増加する可能性がある。

【利用者】



【非利用者】



利用状況に関するアンケート調査（土曜利用者分、施設利用者分）より作成

図 2-27 北区と桜区の土曜コミュニティバスに対する今後の利用意向

## 2-3-2. 既存路線の見直し(延伸)＜実験メニュー2＞

### (1) 基礎分析

#### 1) 対象地域のバス停圏域人口

西区のコミュニティバスのバス停圏域人口は、既存区間が 27,402 人であったが、延伸に合わせてバス停を新設することで 30,351 人となった。  
そのうちの高齢者（65 歳以上）の割合は、既存区間のみであれば 18.6%であるが、新規バス停を含めると 18.3%と微減している。

表 2-15 西区のバス停圏域人口とバス停圏域高齢者人口

対象	バス停圏域人口	バス停圏域高齢者人口(65歳以上)	高齢者比
既存区間のみ	27,402 人	5,101 人	18.6%
新規バス停を含む 全区間	30,351 人	5,565 人	18.3%

※H17 国勢調査、事業者提供データより作成

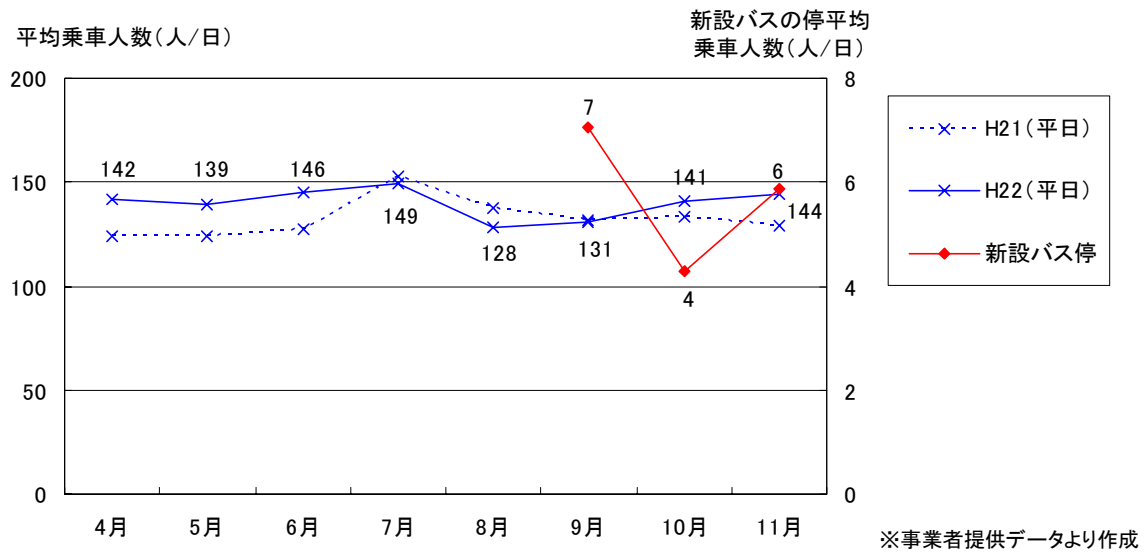
2) 乗車人数の実績

■月別の乗車人数の実績

西区の全区間の利用状況を月別にみると、実験開始の9月を除き、前年同月と比較して利用が若干伸びているものの、実験前の同年4～8月と同程度の利用である。

新設したバス停での乗車人数は約4～7人/日と、それほど利用は多くない。

新規バス停区間の利用状況をバス停別にみると、「内野本郷」の利用が最も多く、「清河寺中央」は殆ど利用されていない。



\* 実験の開始を週初め、実験の終了を週末にしたため、年次の比較データを同様に整理 (H21 データ：9/7～12/4、H22 データ：9/6～12/3。12月データは11月の結果に含める)

図 2-28 西区コミュニティバスの月別平均乗車人数

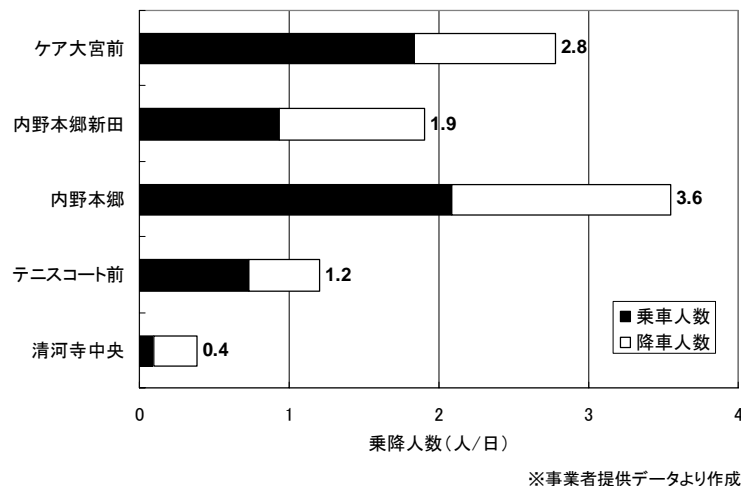


図 2-29 西区コミュニティバスの新規バス停別の平均乗降人数 (延伸区間)



■便別の乗車人数の実績

全区間の利用状況を便別にみると、時間帯による差は大きくないが、比較的、午前の時間帯の利用が多く、夕方の時間帯の利用が少ない。  
 新規バス停区間の利用状況を便別にみると、午前の時間帯に利用が多く、夕方は殆ど利用されていない。特に、1便(8:20発)が最も多く、次いで、2便(9:30発)、3便(10:40発)、6便(14:10発)の利用が多い。

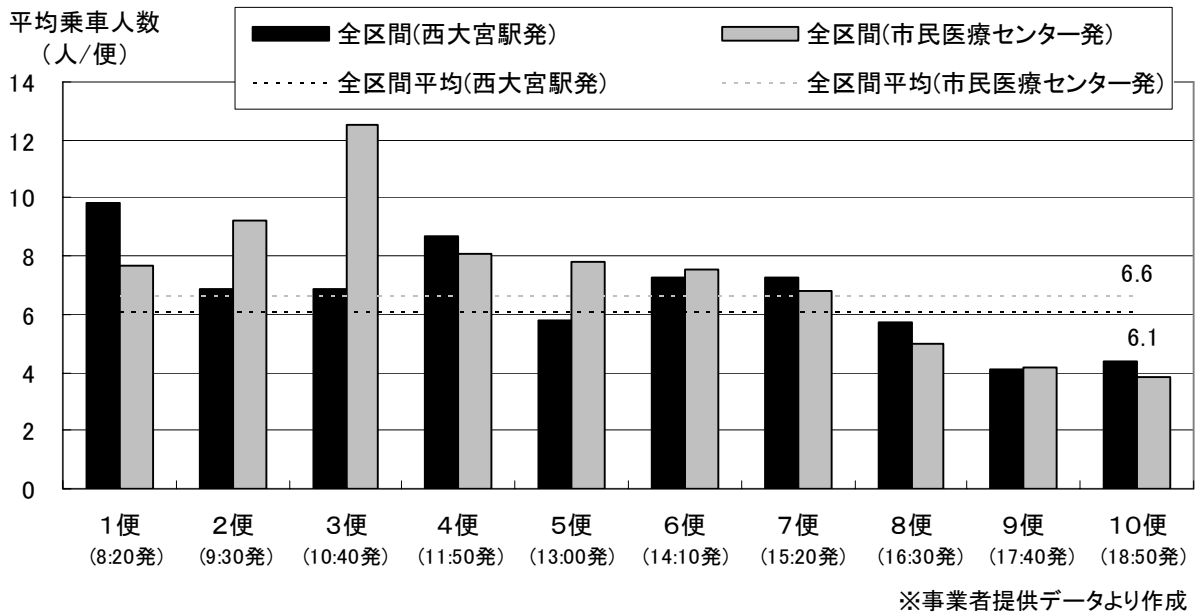


図 2-30 西区コミュニティバスの運行便別平均乗車人数（全区間）

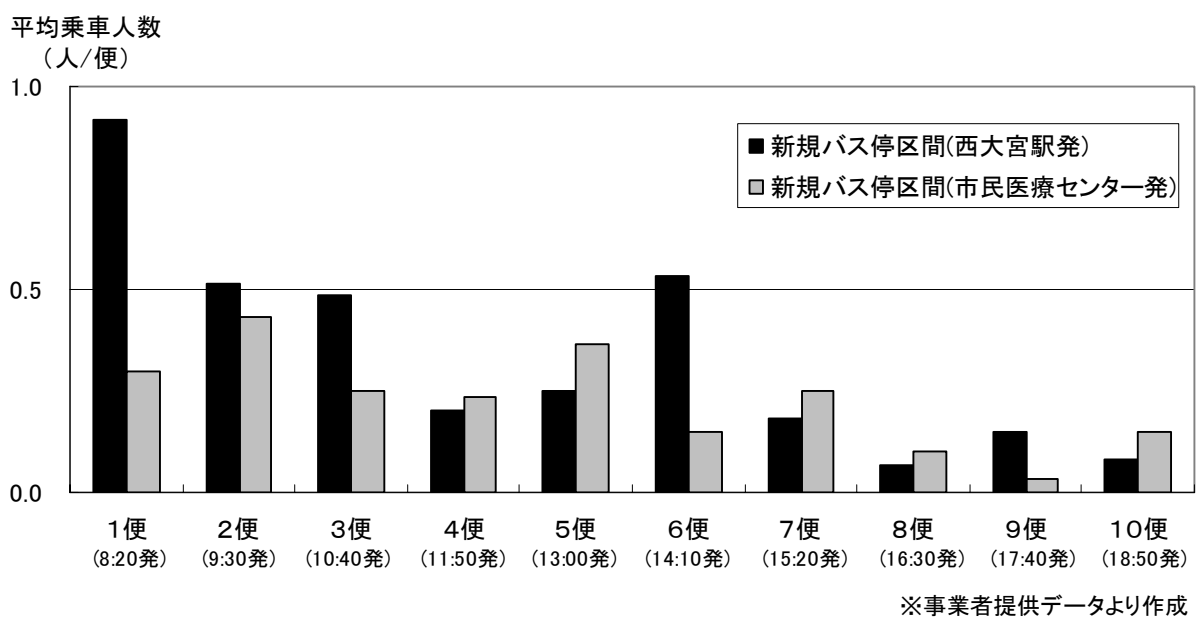
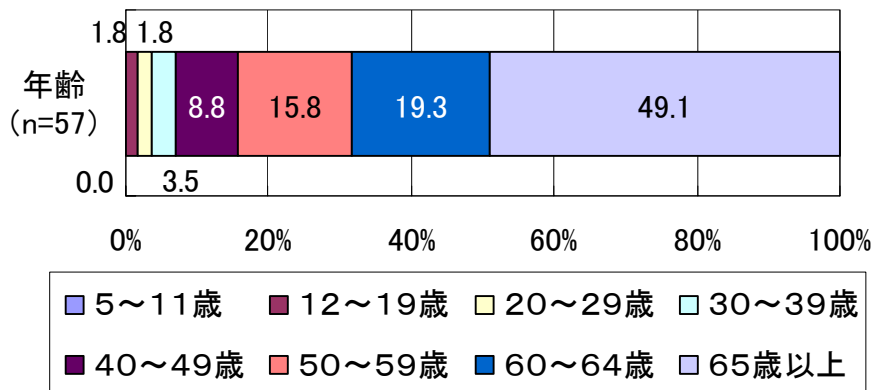


図 2-31 西区コミュニティバスの運行便別平均乗車人数（新規バス停区間）

### 3) 利用者の属性

#### ■利用者の年齢構成

コミュニティバス利用者の約半数が65歳以上で、約7割が60歳以上であった。



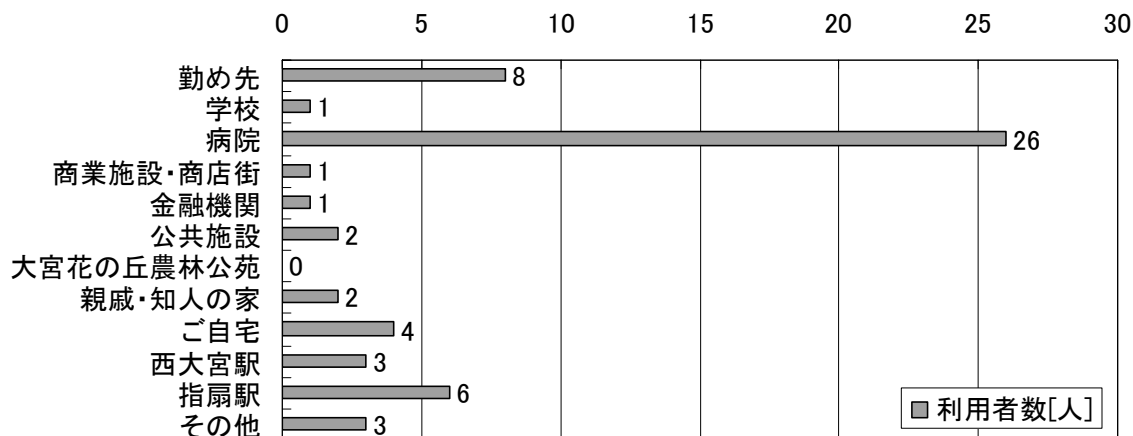
利用状況に関するアンケート調査（コミュニティバス利用者分）より作成

図 2-32 西区コミュニティバス利用者の年齢構成（西区）

### 4) 目的とする施設と乗降バス停

#### ■利用者の目的とする施設

「病院」を目的とする人が他と比べて非常に多い。



利用状況に関するアンケート調査（コミュニティバス利用者分）より作成

複数回答を含む

#### 【病院名（自由記述）】

指扇療養病院 指扇病院 わかばやし耳鼻咽喉科 市民医療センター  
桜整形外科

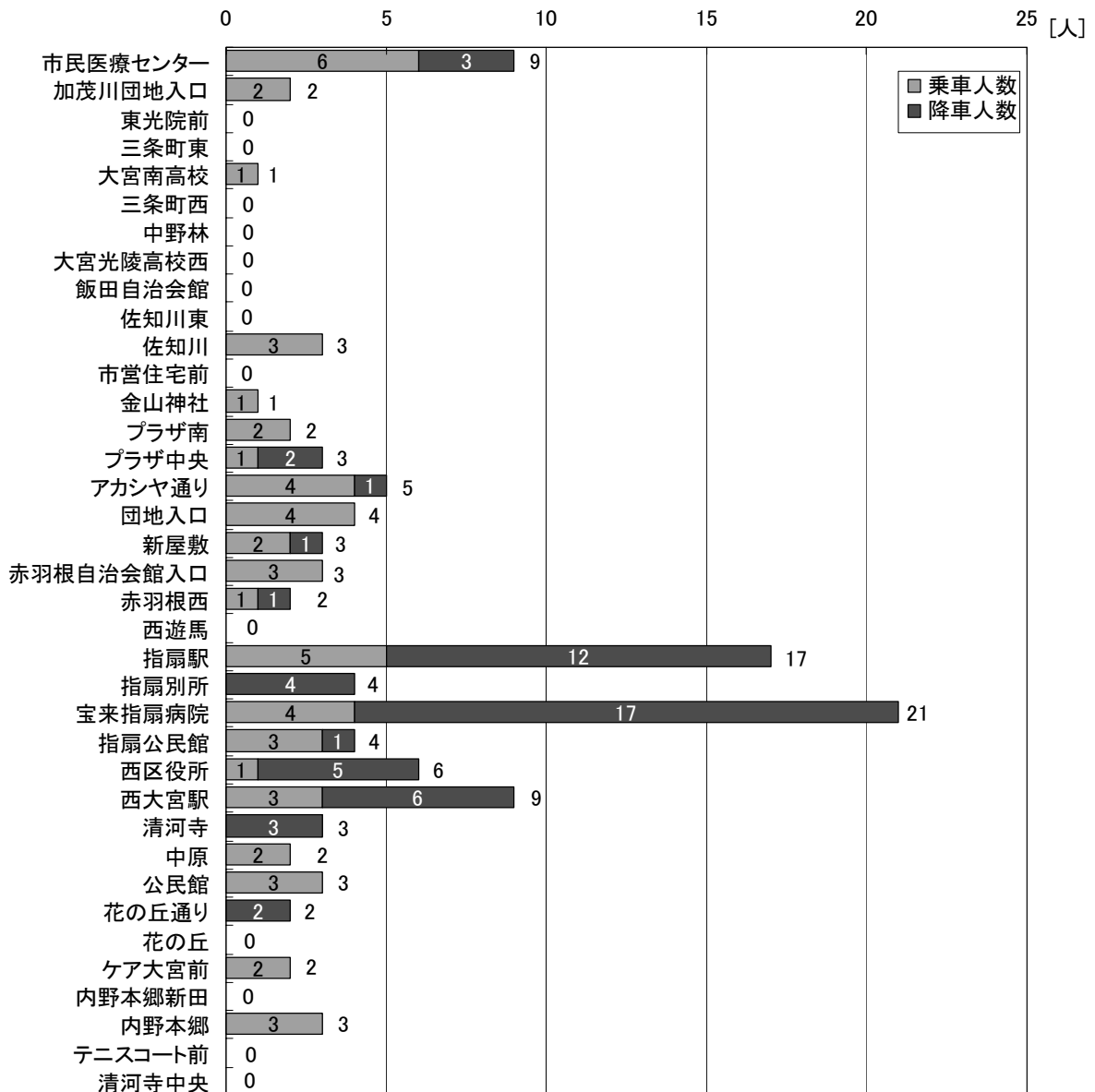
#### 【公共施設名（自由記述）】

指扇公民館

図 2-33 西区コミュニティバス利用者の目的とする施設

■乗降バス停別の利用者数

「宝来指扇病院」、「指扇駅」、「市民医療センター」、「西大宮駅」での乗降が多い。  
 目的とする施設と比較すると「指扇駅」が目的とされてはいないが、利用されている。



利用状況に関するアンケート調査（コミュニティバス利用者分）より作成

複数回答を含む

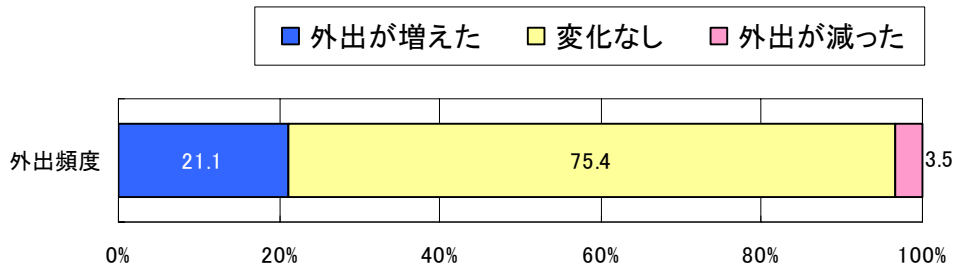
図 2-34 西区コミュニティバス利用者のバス停別乗降人数

(2) 詳細分析

1) 沿線住民の交通行動や利用の変化

■利用者の外出頻度の変化

「変化なし」が 3/4 を占めるものの、外出が減った人よりも増えた人の割合が大きい。

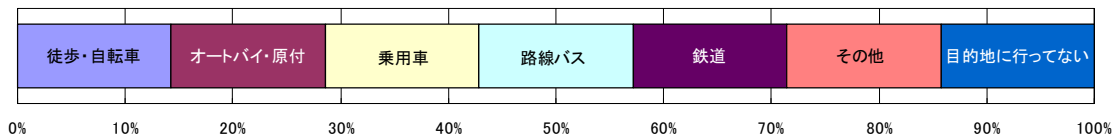
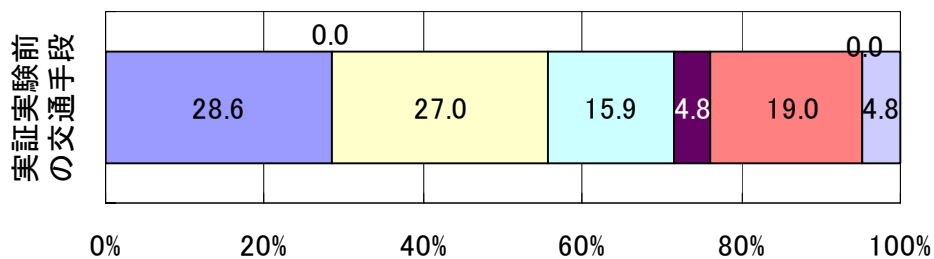


利用状況に関するアンケート調査（コミュニティバス利用者分）より作成

図 2-35 西区コミュニティバス利用者の外出頻度の変化

■利用者の交通手段の変化

「徒歩・自転車」、「オートバイ・原付」、「乗用車」といった公共交通以外の交通手段からコミュニティバスへの転換が7割以上である。

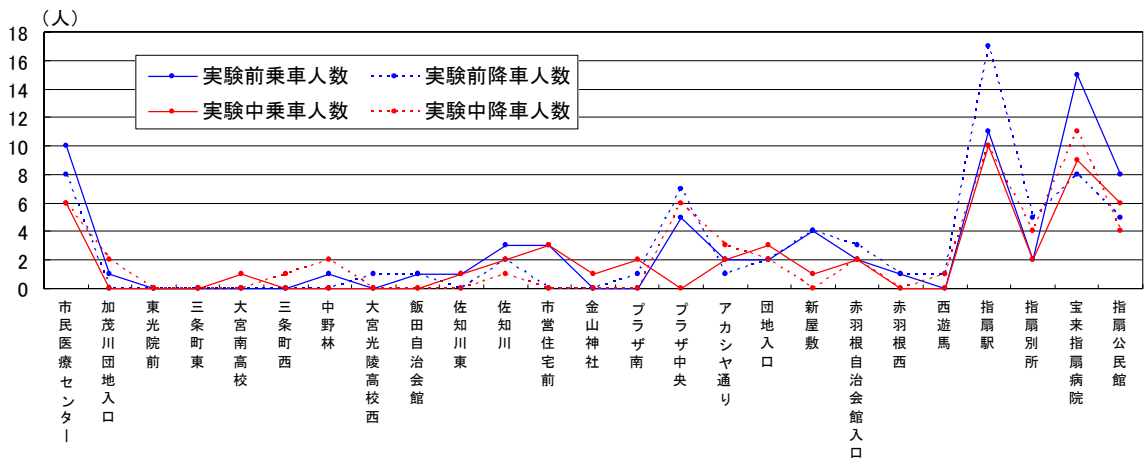


利用状況に関するアンケート調査（コミュニティバス利用者分）より作成

図 2-36 西区コミュニティバス利用者の交通手段の変化

■減便区間のバス停別の利用者数変化

実証実験により減便したバス停区間（市民医療センター～指扇公民館）を対象に、バス停別の乗降者数を実証実験前と比較した。  
その結果、「プラザ中央」、「新屋敷」で乗降者数の減少が見られる。また、「市民医療センター」、「指扇駅」、「宝来指扇病院」といった施設で乗車人数や降車人数の減少が見られる。



カウント調査より作成

実証実験前では、調査日の全利用者 77 名のうち、減便区間を利用したのは、乗車が 72 名、降車が 67 名。

実証実験中では、調査日の全利用者 66 名のうち、減便区間を利用したのは、乗車が 51 名、降車が 55 名。

図 2-37 減便区間のバス停別の利用者数変化

表 2-16 カウント調査実施日と行き先別の対象便

行き先	実証実験前(H21.10.29) の対象便	実証実験中(H22.11.20) の対象便
西大宮駅／花の丘行き	奇数便6本	偶数便5本
市民医療センター行き	偶数便5本	奇数便5本

参考：新規設置・増便したバス停：西大宮駅、西区役所、清河寺中央、テニスコート前、内野本郷、内野本郷新田、ケア大宮前、花の丘、花の丘通り、公民館、中原、清河寺

■減便区間の利用者の外出頻度変化

沿線住民を対象としたアンケートの居住地の回答から減便地区（プラザ、指扇、佐知川）と新規・増便地区（内野本郷）に分け、コミュニティバス利用者の外出頻度の変化を比較した。  
 「減便区間」では「変化なし」と「外出が増えた」でほぼ 100%であり、減便によりコミュニティバス利用者の外出頻度に変化はなかったと思われる。

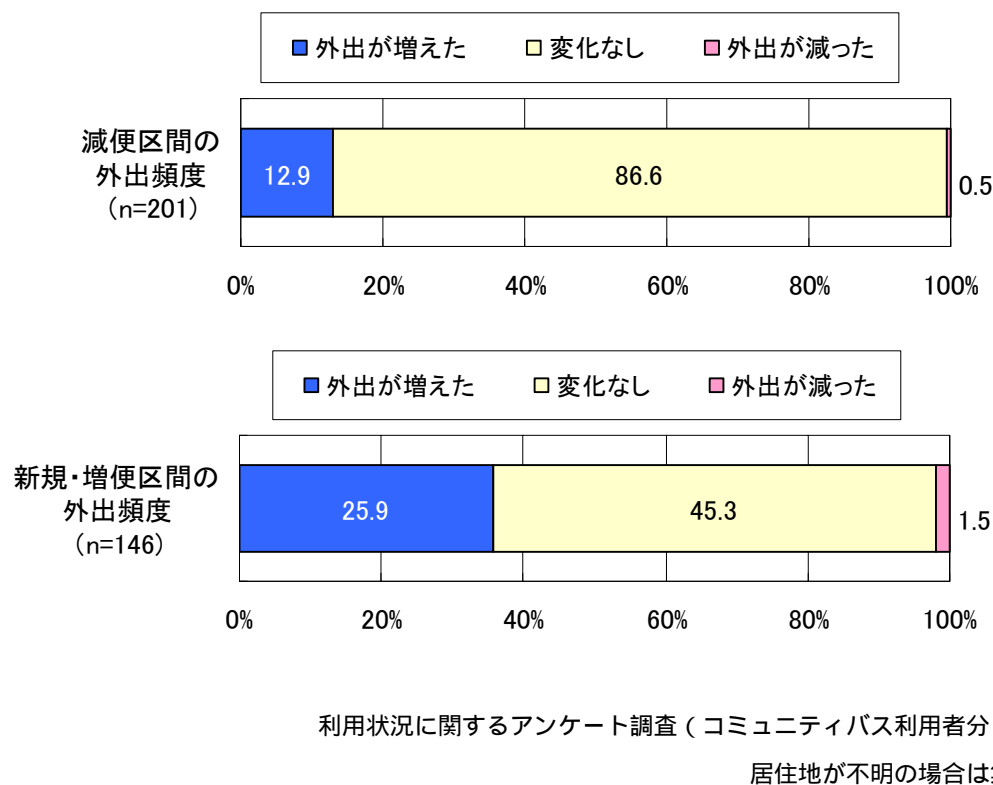


図 2-38 西区コミュニティバス利用者の減便区間、新規・増便区間の外出頻度の変化

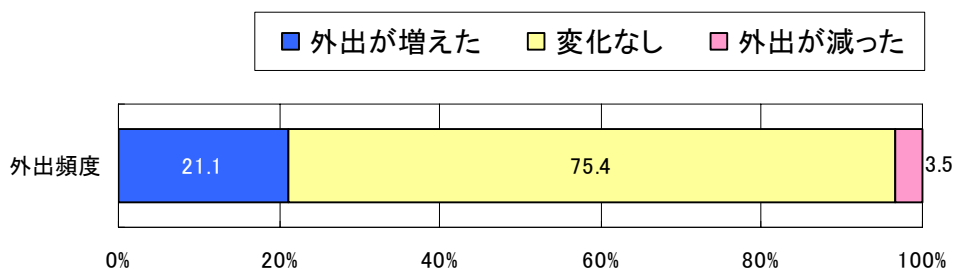


図 2-39 西区コミュニティバス利用者の外出頻度の変化（再掲）

## 2) 実証実験時の満足度

### ■利用者の満足度・重要度

「運行頻度」と「運行する時間帯」に対する不満が大きく、重要度も高い。

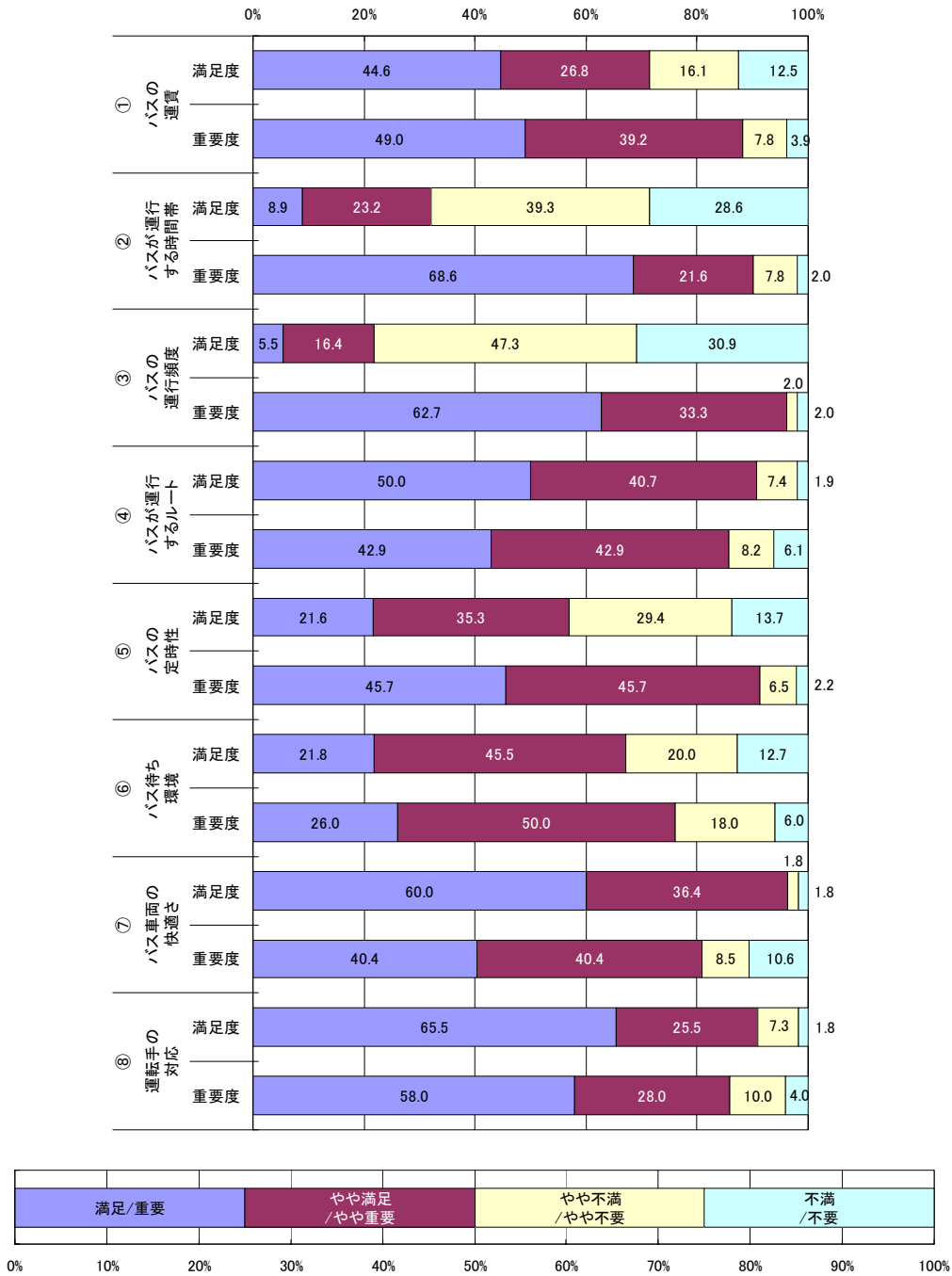
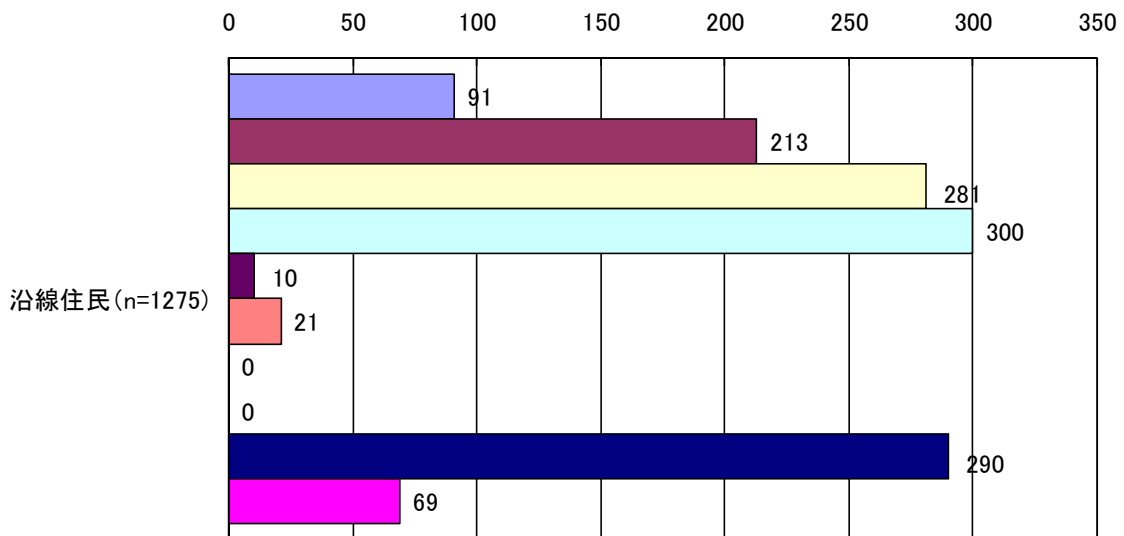
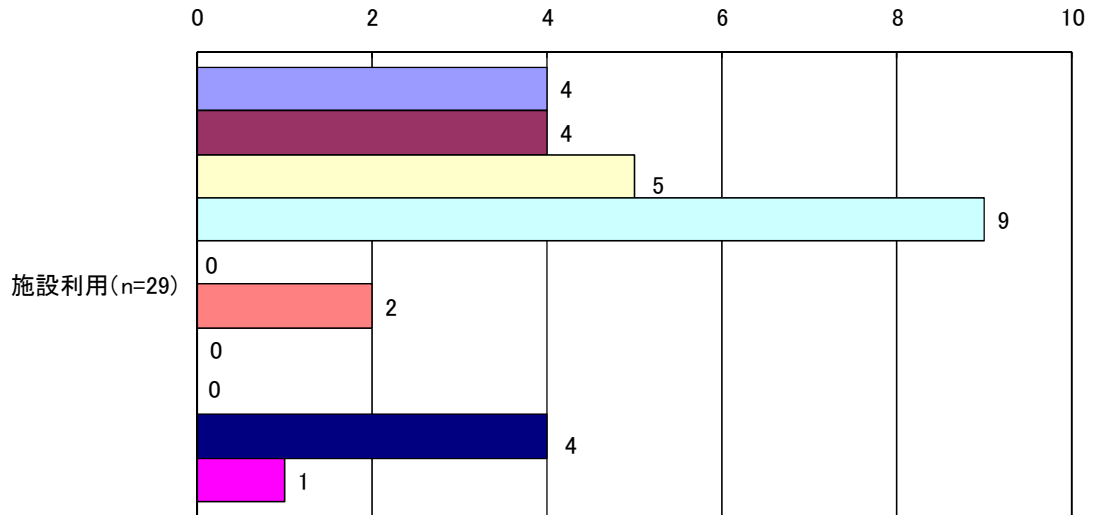


図 2-40 西区コミュニティバス利用者の満足度・重要度

■実証実験を知っていた非利用者の現在利用しない理由

「運行ルート」と回答した割合が最も多く、利用者の不満と同じ「運行頻度」や「運行する時間帯」の割合も多い。



- |          |              |            |              |
|----------|--------------|------------|--------------|
| ■ バスの運賃  | ■ バスが運行する時間帯 | □ バスの運行頻度  | □ バスが運行するルート |
| ■ バスの定時性 | ■ バス待ち環境     | ■ バス車両の快適さ | □ 運転手の対応     |
| ■ 機会なし   | ■ その他        |            |              |

利用状況に関するアンケート調査（施設利用者分、沿線住民分）より作成  
施設利用者、沿線住民のうち、実証実験を知っていたが、コミュニティバスを利用したことがない人を対象に集計

図 2-41 西区コミュニティバス非利用者の現在利用しない理由



■今後利用したくない理由

利用者の不満が多かった「運行頻度」や「運行時間帯」に関して、路線延伸で運行時間帯や便数の変化により、電車やバスとの乗り継ぎが不便になったとの意見があった。また、花の丘公園は平日利用しにくいとの意見もあった。前頁で非利用者の利用しない理由として多かった「運行ルート」を見ると、宮原駅、日進駅、大宮駅を利用するのでルートが合わないとの意見があった。

表 2-17 今後利用したくない理由(西区)

回答者	項目	意見要旨	具体の提案や場所
利用者	運行日時	運行日時が合わない	・土曜日、日曜日、祭日等であれば花の丘公園等にも出かけるかもしれないが、平日は出かけられない。
	運行時間帯	運行時間が変わり不便になった	・以前の時間帯に戻してほしい。
		運行時間帯が合わない	・新しい運行時間では電車の乗り継ぎが不便。 ・予定時刻通りに到着しないのが難点。 ・電車の時刻に合わせた便があるとよい。 ・指扇駅からJR利用の為、運行バス時間と列車との時刻を連動してほしい。 ・東武バスとの連絡乗りつぎがうまく行かない事。
	運行頻度	1時間に1本では少ない	・1時間に2本程ほしい。 ・毎時2本のダイヤが運行すれば帰宅時にも利用しやすい。タイミングによっては1時間待たなければならないのはきつい。せめて各時間に運行してほしい。
	運行ルート	バス停が少ない	・西区役所 清河寺の中間に停留場がほしい。西大宮の駅に行くにも少し遠く、中間に停場所があればよい。
	バスの定時性	バスの定時性が確保されない	・西大宮からの延長路線は別路線として定時性を確保してはどうか。
	その他	利用する用事がない	

回答者	項目	意見要旨	具体の提案や場所
非利用者	運行日時	運行日時が合わない	・土、日に運行してほしい
	運行時間帯	運行時間帯が合わない	
	運行頻度	運行本数が少ない	・西大宮駅までの運行本数を多くしてほしい
		1時間に1本では少ない	
		バスを待つ時間がもったいない	
	運行ルート	運行ルートに目的の施設がない	
		運行ルートが合わない	<ul style="list-style-type: none"> <li>・宮原駅まで行ってほしい（セキ薬局ぐらいにバス停がほしい。西大宮には何もなし）</li> <li>・宮原駅方面になら利用したい（買物や病院が目的のため）。</li> <li>・日進駅を利用している</li> <li>・大宮駅を利用している</li> <li>・宮前団地から西大宮駅へのルートがあれば利用したい</li> <li>・ニッ宮住宅地 西区ニッ宮（南）を走っていない</li> </ul>
		自宅付近にバス停がない	
		生活行動範囲にバス停がない	
		遠回りになる	
	運賃	運賃が高い	
		運賃が分からない	・全区間100円、70才以上無料などであれば利用したい（現在の金額を知らない。バス停に提示してほしい）
	バスの快適さ	バスは快適性におとる	
	その他	自動車や自転車が便利なので必要なし	
必要なし		・将来的には利用したい	
コミュニティバスを知らなかった			
都市部と比べてバスが不便 路線バスが便利			

※今後の利用意向で、「利用したくない」と回答した人の理由（自由記述）を整理

### 3) 既存バス路線への影響

#### ■周辺既存バスの実績変化

表 2-18 既存延伸(西区)による既存バス路線への影響把握における対象データ

対象期間	H21.10～11、H22.6～11(実験期間：H22.9～11)
対象時間帯	8～19時台(実証実験運行時間帯)
把握データ	対象停留所の月別平均乗降人数(人/停留所・日) (交通事業者提供のICデータより推計：ICカード利用者の停留所別乗降人数/営業所別年別月別IC利用率)

※ H21.6～9については、ICデータが取得されていない。



実験期間中にICデータが取得されていない停留所は対象から除く

図 2-42 既存延伸(西区)による既存バス路線への影響把握における対象停留所

コミュニティバスと重複する既存路線バスの停留所の乗降客数の変化について、ICカードデータを用いて把握した。  
 実証運行前や、前年同期間と比べて、大きく減少している箇所はなかった。停留所当たりの乗降客数が、既存路線バスの約30人に対し、コミュニティバスは3人と小さく、実験による影響は小さいことがわかった。

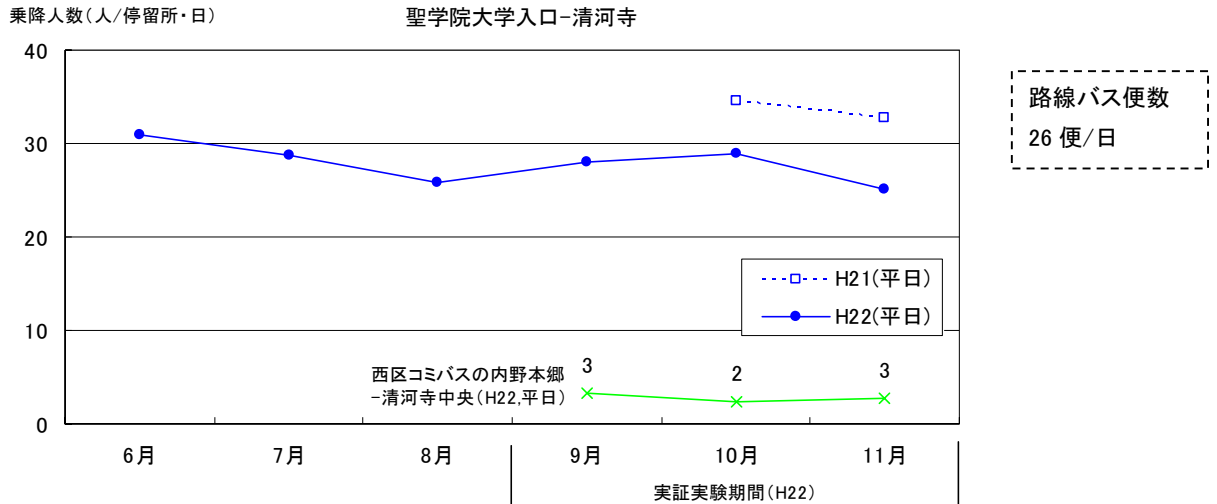
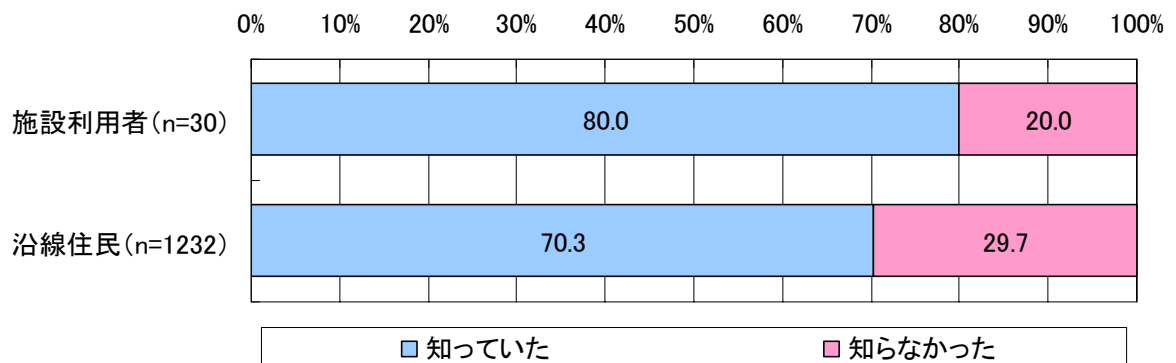


図 2-43 聖学院大学入口 清河寺間の路線バス月別平均乗降人数の変化 (西区)

4) 本格導入時の需要予測

■ 非利用者の認知度

実証実験の内容を知らなかった人は3割未満と北区や桜区よりは低いものの、周知の徹底により利用者が増加した可能性がある。



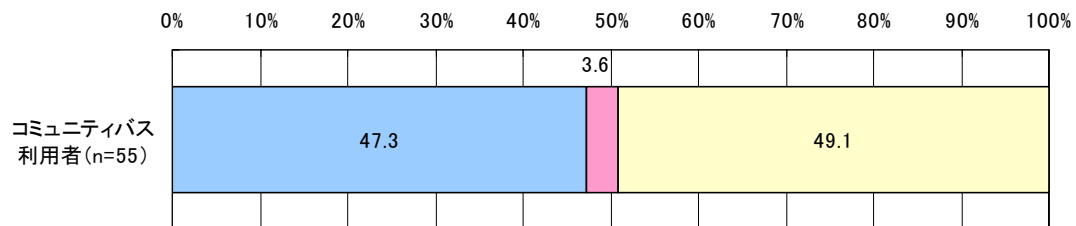
利用状況に関するアンケート調査 (施設利用者分、沿線住民分) より作成

図 2-44 西区コミュニティバス非利用者の実証実験認知度

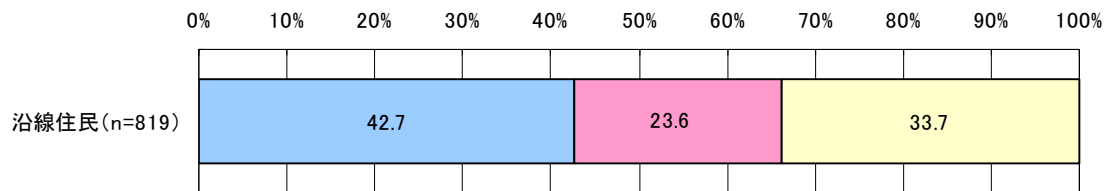
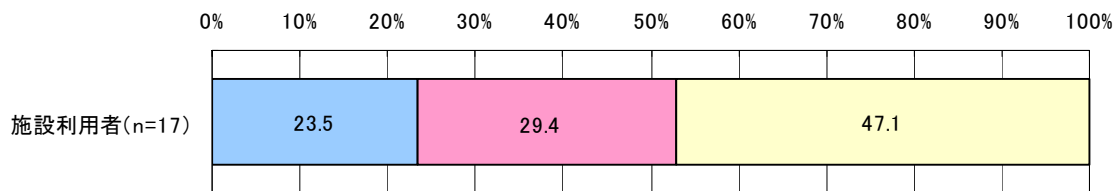
■今後の利用意向

コミュニティバス利用者や沿線住民の非利用者は4割以上が「今後利用したい」と回答しており、今後の利用者が増加する可能性がある。  
 ただし、「延伸区間は利用しない」との回答や非利用者の「利用したくない」との回答も多い。

【利用者】



【非利用者】



■ 利用したい      ■ 利用したくない      □ 路線延伸区間は利用しない

利用状況に関するアンケート調査（コミュニティバス利用者分、施設利用者分、沿線住民分）より作成

図 2-45 西区コミュニティバスに対する今後の利用意向

### 2-3-3. 新規路線の導入<実験メニュー3>

#### (1) 基礎分析

##### 1) 対象地域の停留所圏域人口

岩槻区の乗合タクシーの停留所圏域人口は 11,754 人で、そのうちの高齢者(65歳以上)の割合は、18.8%である。

表 2-19 岩槻区乗合タクシー停留所圏域人口と停留所圏域高齢者人口

	停留所圏域人口	停留所圏域高齢者人口(65歳以上)	高齢者比
岩槻区乗合タクシー停留所圏域	11,754 人	2,207 人	18.8%

※H17 国勢調査より作成

##### 2) 乗車人数の実績

###### ■ 月別の乗車人数の実績

和土地区の乗合タクシーの利用状況を月別にみると、9~11月にかけて利用者が伸びている。  
また、最も利用者の多かった11月は実験開始時の目標値(収支0.5となる乗車人数)を達成した。

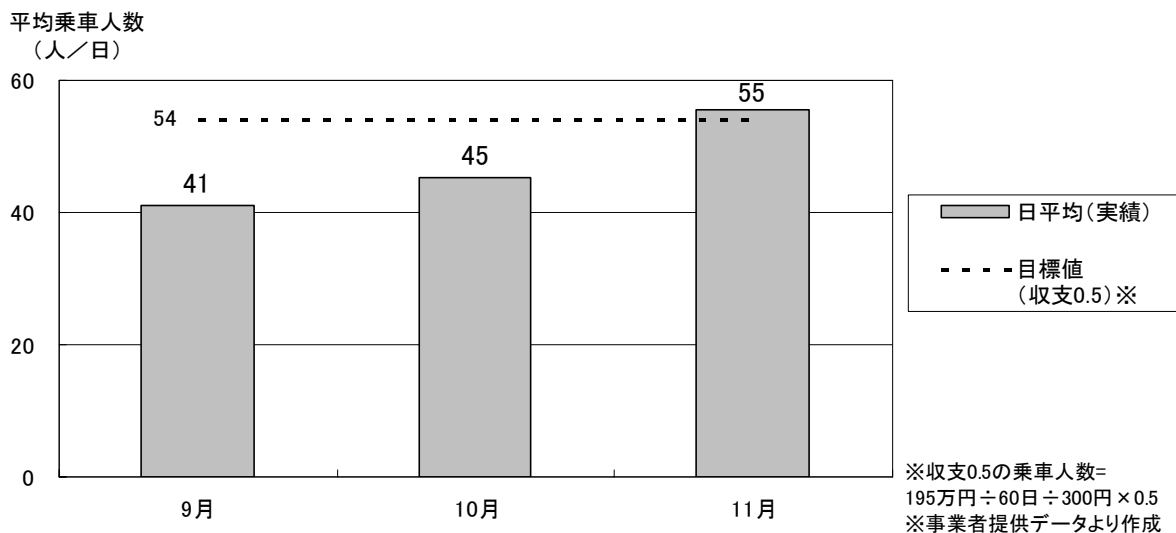


図 2-46 岩槻区乗合タクシーの月別平均乗車人数

■便別の乗車人数の実績

朝夕の利用は少ないが、その他の時間帯では大きな差はみられない。

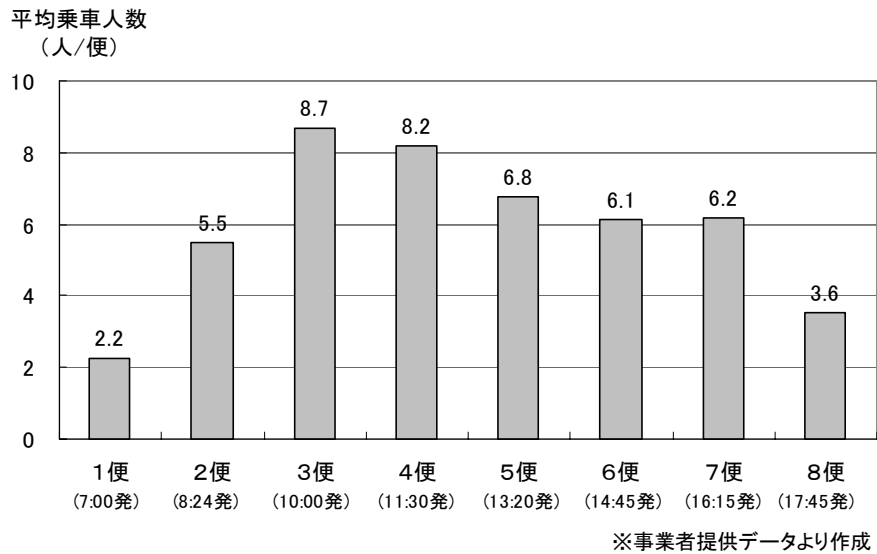
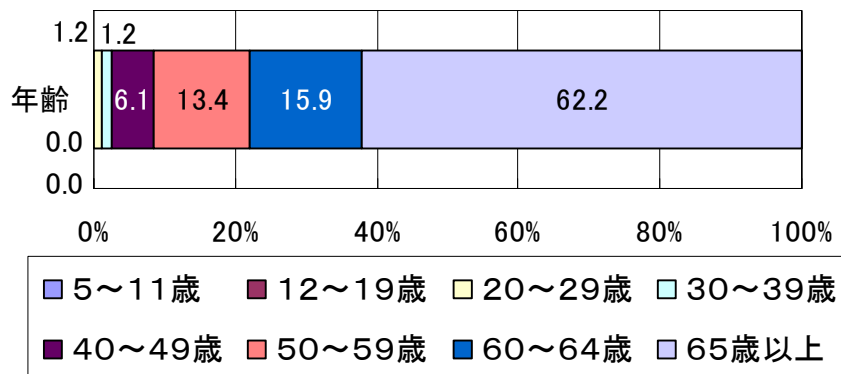


図 2-47 岩槻区乗合タクシーの時刻別平均乗車人数

3) 利用者の属性

■利用者の年齢構成

乗合タクシー利用者の約 6 割が 65 歳以上で、約 8 割が 60 歳以上であった。



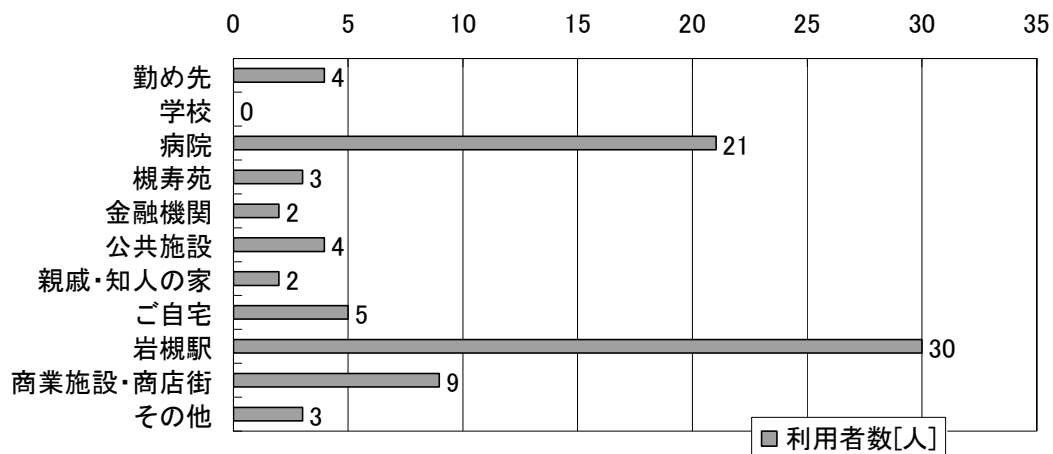
利用状況に関するアンケート調査（乗合タクシー利用者分）より作成

図 2-48 岩槻区乗合タクシー利用者の年齢構成

4) 目的とする施設と乗降停留所

■利用者の目的とする施設

「岩槻駅」、「病院」を目的とする人が多い。



利用状況に関するアンケート調査（乗合タクシー利用者分）より作成  
複数回答を含む

【病院名（自由記述）】

丸山記念総合病院 岩槻南病院 さいたま赤十字病院 長生接骨院  
やながわ眼科 川口済生会病院 林整形外科

【公共施設名（自由記述）】

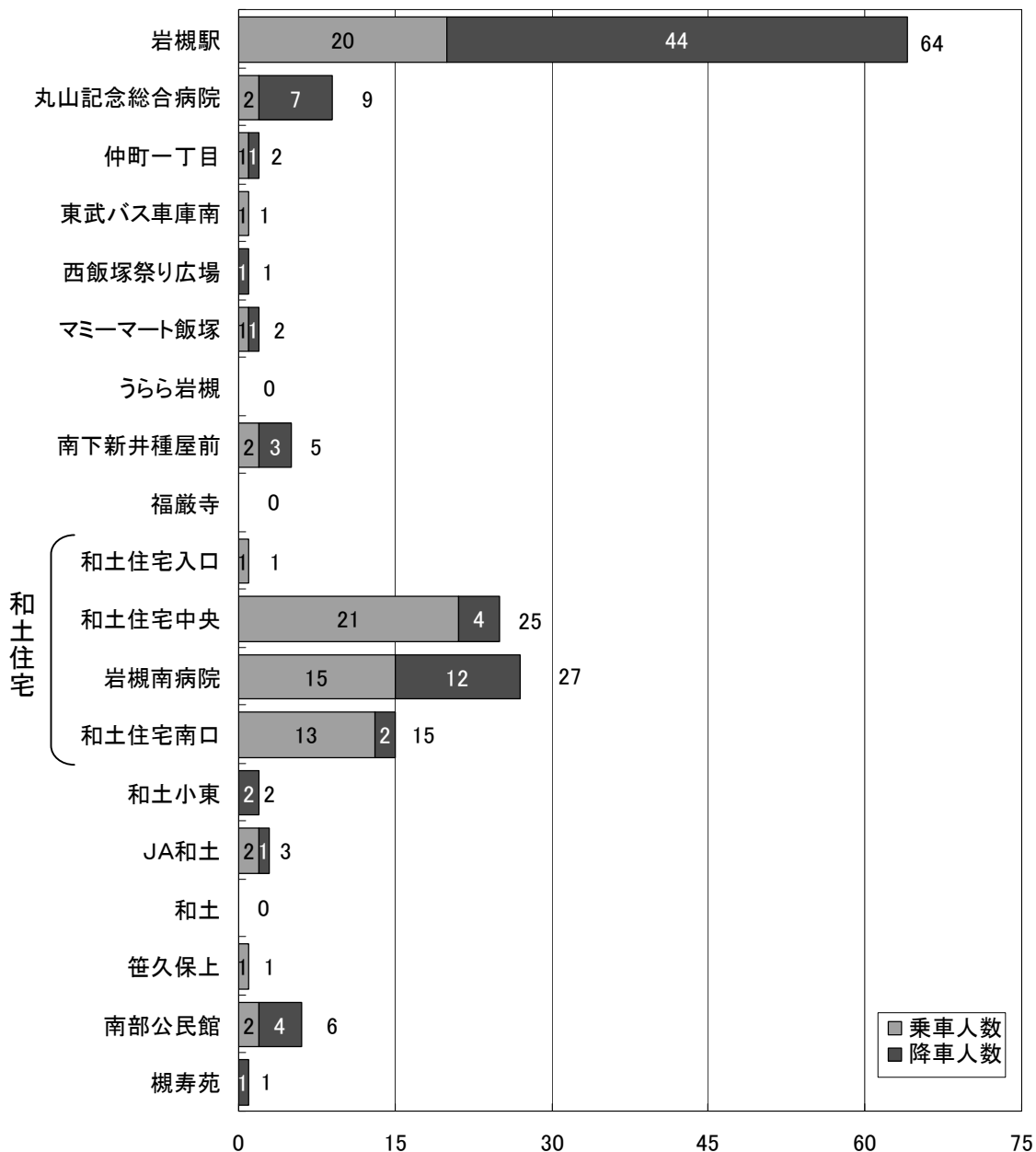
南部公民館 図書館

図 2-49 岩槻区乗合タクシー利用者の目的とする施設



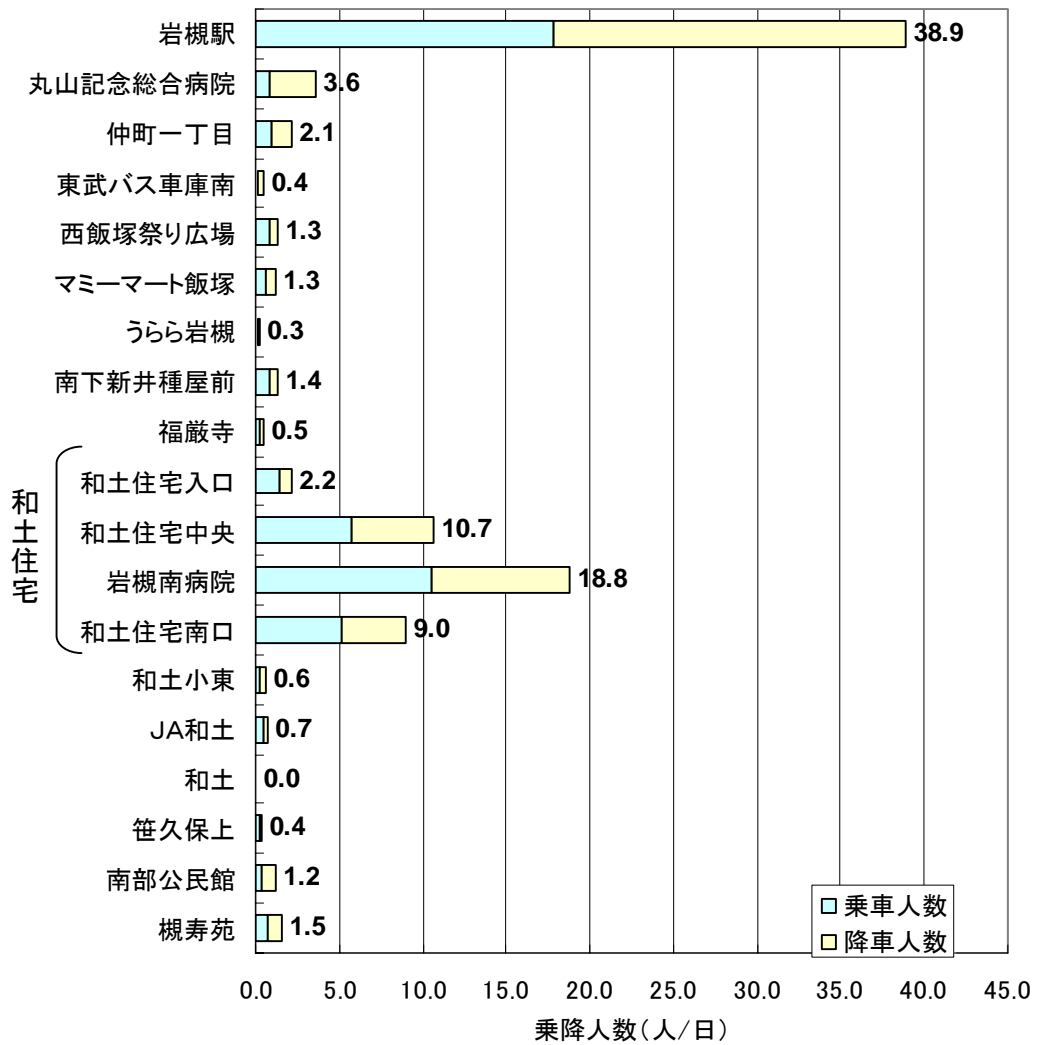
■乗降停留所別の利用者数

乗車、降車ともに、「岩槻駅」が最も多く、その他では、「岩槻南病院」周辺に集中している。この傾向は、アンケート結果、事業者による実績ともに同様である。  
 上記から和土住宅の人が岩槻駅へ向かう、もしくは、岩槻駅から岩槻南病院へ向かう際の利用が中心となっていることが考えられる。



利用状況に関するアンケート調査（乗合タクシー利用者分）より作成  
 複数回答を含む

図 2-50 岩槻区乗合タクシー利用者の停留所別乗降人数



※事業者提供データより作成

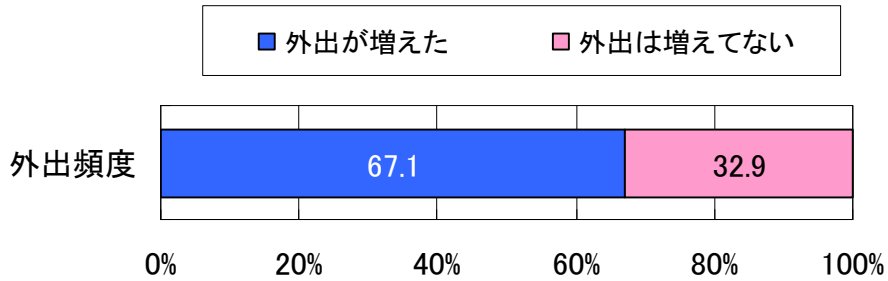
図 2-51 岩槻区乗合タクシーの停留所別平均乗車人数 (H22.9~11)

(2) 詳細分析

1) 沿線住民の交通行動や利用の変化

■利用者の外出頻度の変化

約7割が「外出が増えた」と回答している。

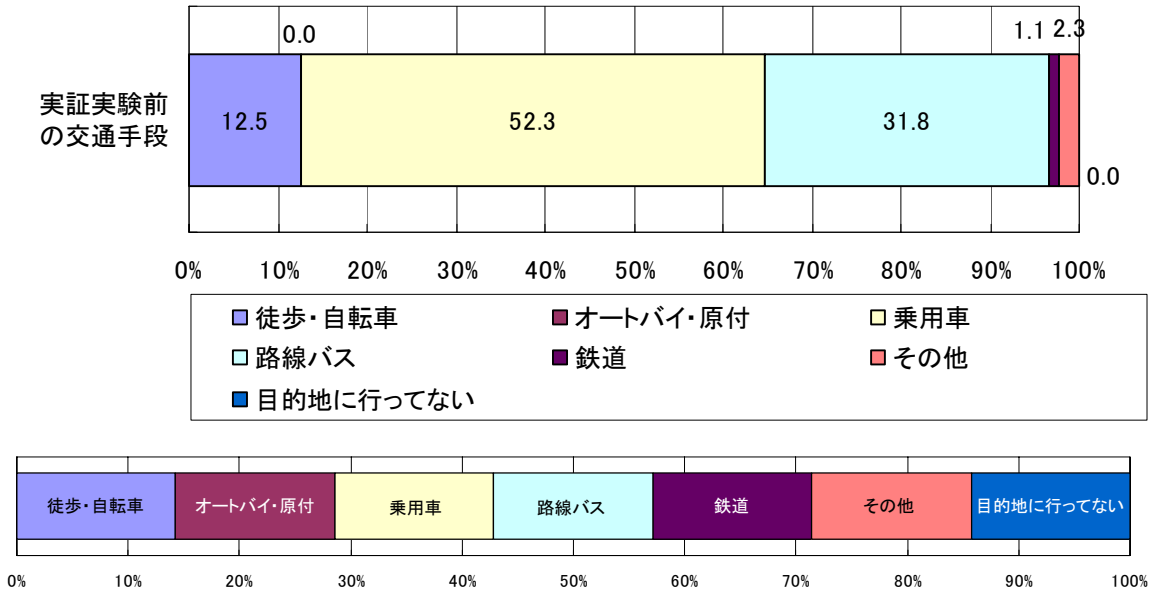


利用状況に関するアンケート調査（乗合タクシー利用者分）より作成

図 2-52 岩槻区乗合タクシー利用者の外出頻度の変化

■利用者の交通手段の変化

「徒歩・自転車」、「オートバイ・原付」、「乗用車」といった公共交通以外の交通手段からコミュニティバスへの転換が6割以上である。  
特に「乗用車」からの転換が半数以上と大きい。



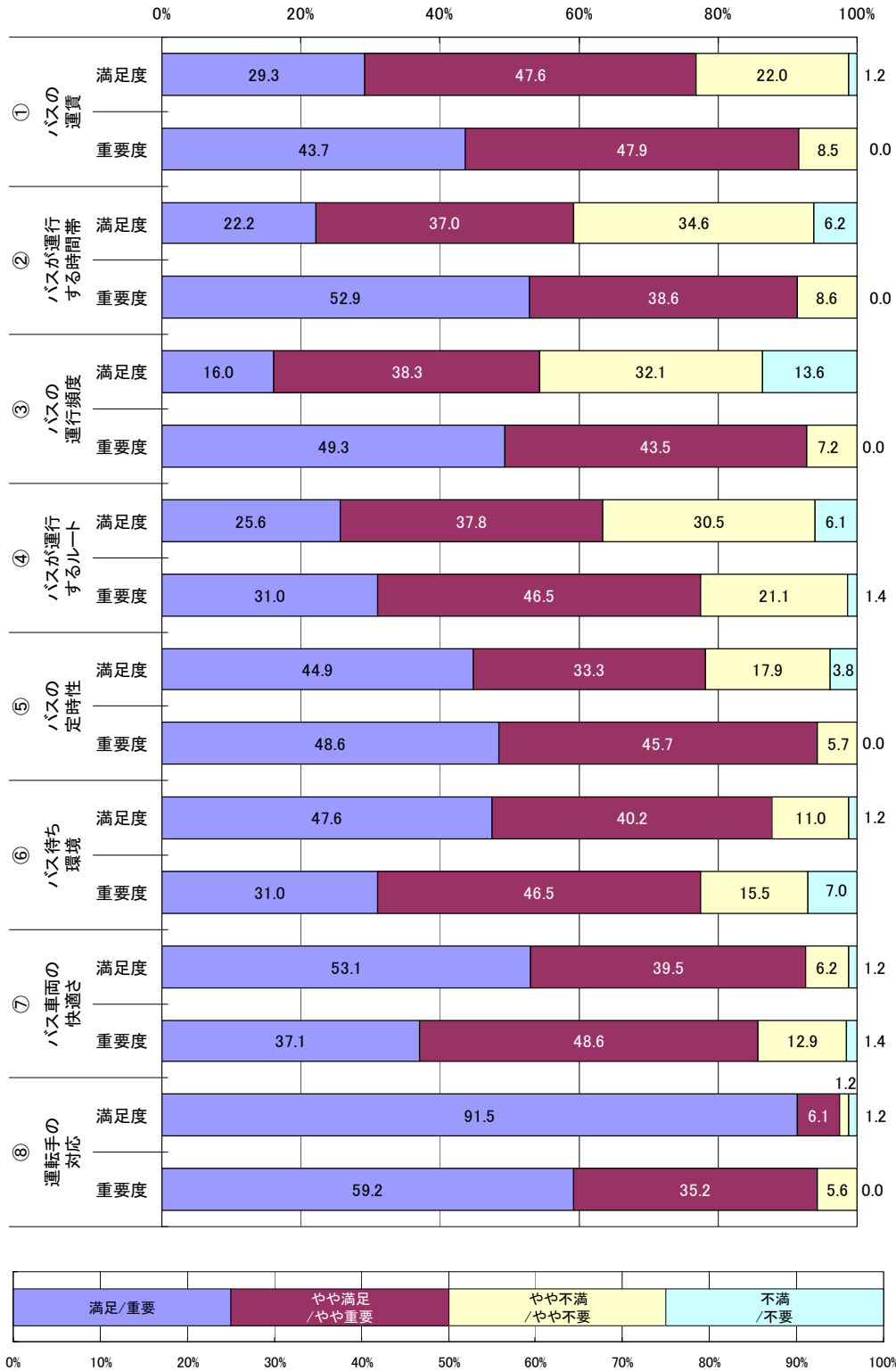
利用状況に関するアンケート調査（乗合タクシー利用者分）より作成

図 2-53 岩槻区乗合タクシー利用者の交通手段の変化

2) 実証実験時の満足度

■利用者の満足度・重要度

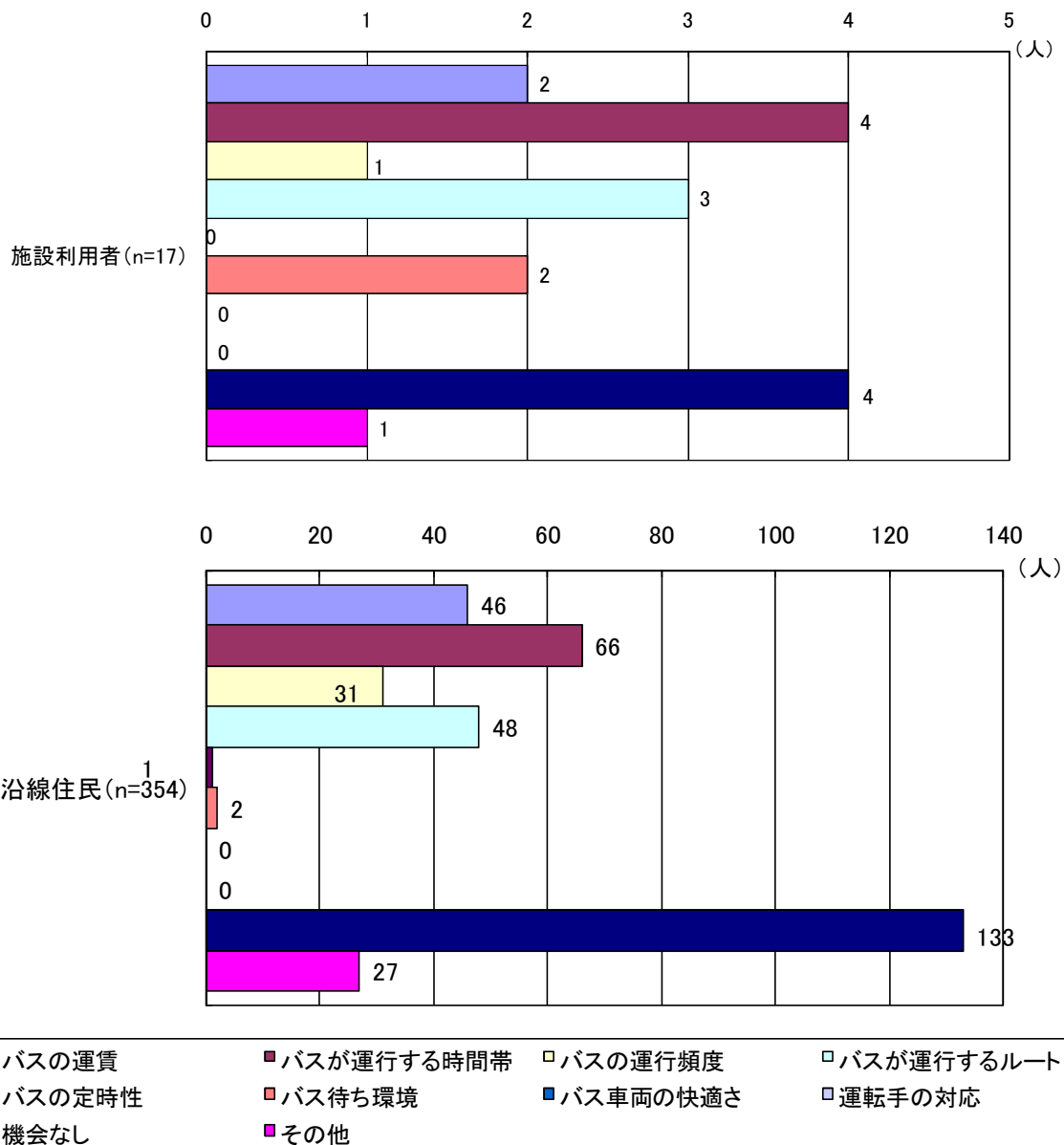
「運行頻度」に対する不満が若干大きいものの、全体的に満足度が高い。



利用状況に関するアンケート調査（乗合タクシー利用者分）より作成  
 図 2-54 岩槻区乗合タクシー利用者の満足度・重要度

■ 実証実験を知っていた非利用者の現在利用しない理由

特に沿線住民において「機会なし」との回答が多い。次いで、「運行する時間帯」、「運行するルート」、「運賃」を理由とする回答が多い。  
 コミュニティバスに比べて乗合タクシーは運賃が高いため、他区に比べると「運賃」を理由とする回答が多いと考えられる。



利用状況に関するアンケート調査（施設利用者分、沿線住民分）より作成  
 施設利用者、沿線住民のうち、実証実験を知っていたが、乗合タクシーを利用したことがない人を対象に集計

図 2-55 岩槻区乗合タクシー非利用者の現在利用しない理由

## ■ 今後利用したくない理由

「自動車や自転車が便利なので必要なし」との意見が多く見られたため、前頁の利用しない理由で「機会なし」との回答が多かった可能性がある。  
 その他に「平日は利用できないので休日運行してほしい」、「東川口駅、浦和美園駅やイオンに行ってほしい」、「運賃を安くしてほしい」との意見があった。

表 2-20 今後利用したくない理由(岩槻区)

回答者	項目	意見要旨	具体の提案や場所
非利用者	運行時間帯	運行時間帯が合わない	・勤め先が岩槻区外で、朝早く、帰日も遅いので利用できない。
	運行日時	運行日時が合わない	・外出は休日のみで、平日は利用できない。
	運行頻度	運行本数が少ない	
		バスを待つ時間がもったいない	
	運行ルート	運行ルートが合わない	・東川口駅まで行ってほしい。 ・東川口駅や浦和美園駅、浦和美園のイオンに行ってほしい。
	運賃	運賃が高い	・100円なら使う。 ・200円なら使う。 ・往復300円なら使う。
	バス車両の快適性	乗り物酔いをするため	
	その他	自動車や自転車が便利なので必要なし	
必要なし		・将来的に利用したい。	
荷物が多いと不便			

※今後の利用意向で、「利用したくない」と回答した人の理由(自由記述)を整理

※利用者で該当する意見はなかった。

### 3) 既存バス路線への影響

#### ■周辺既存バスの実績変化

表 2-21 新規導入(岩槻区)による既存バス路線への影響把握における対象データ

対象期間	H21.6～11、H22.6～11(実験期間：H22.9～11)
対象時間帯	7～19時台(実証実験運行時間帯)
把握データ	対象停留所の月別平均乗降人数(人/停留所・日) (交通事業者提供のICデータより推計：ICカード利用者の停留所別乗降人数/営業所別年別月別IC利用率)

※ 村国入口～岡田医院前については、ICデータを取得していないため、交通事業者提供の実測値を用いている(H22.9.1～12.15の毎週水曜、岩槻行き運行便の停留所別乗車人数)

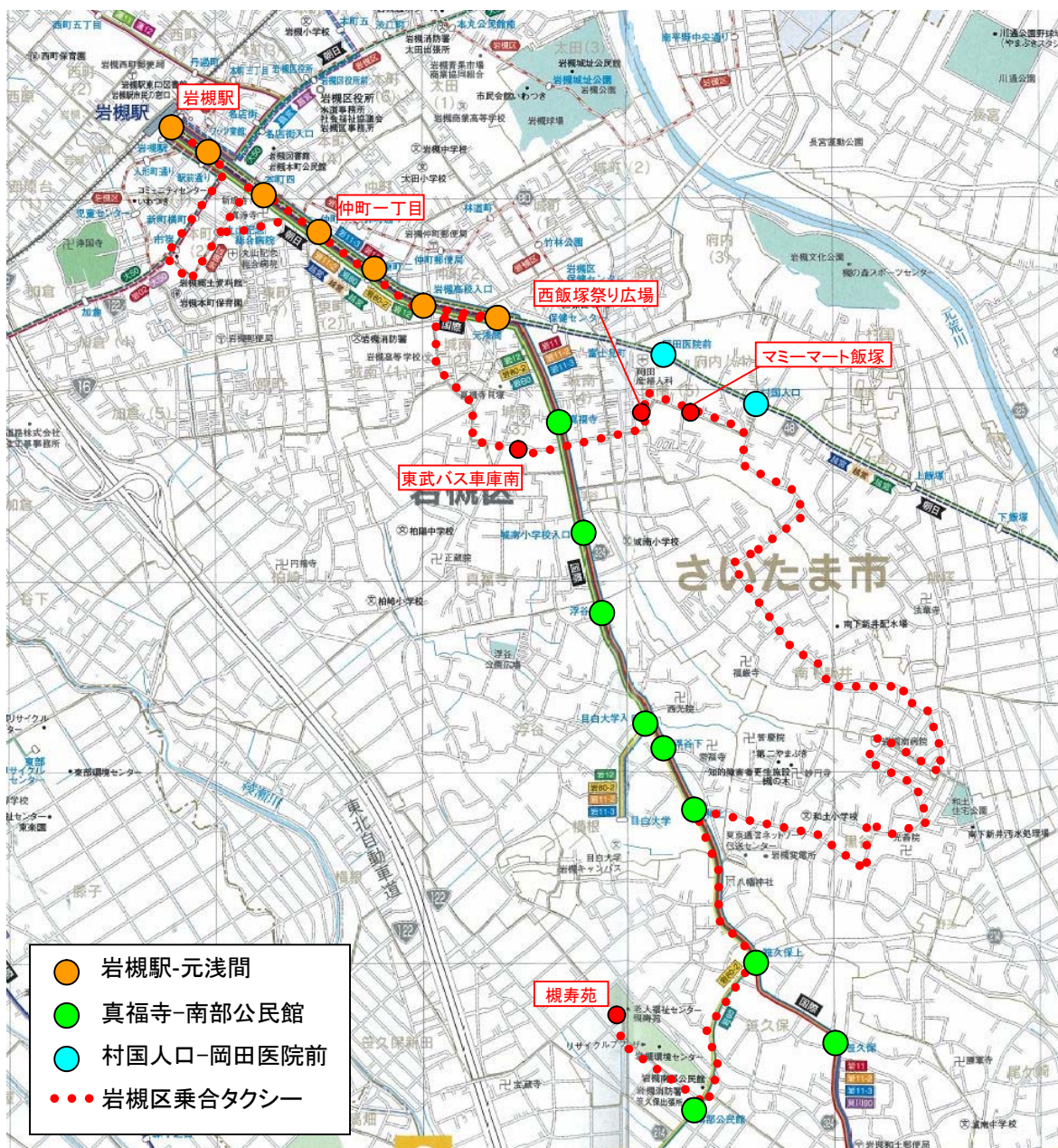


図 2-56 新規導入(岩槻区)による既存バス路線への影響把握における対象停留所

乗合タクシーと重複する既存路線バスの停留所の乗降客数の変化について、ICカードデータ等を用いて把握した。  
 実証運行前や実験後、前年同期間と比べて、大きく減少している箇所はなかった。これは、既存路線バスと重複しない運行ルートを設定したことが、この結果につながったことと考えられる。

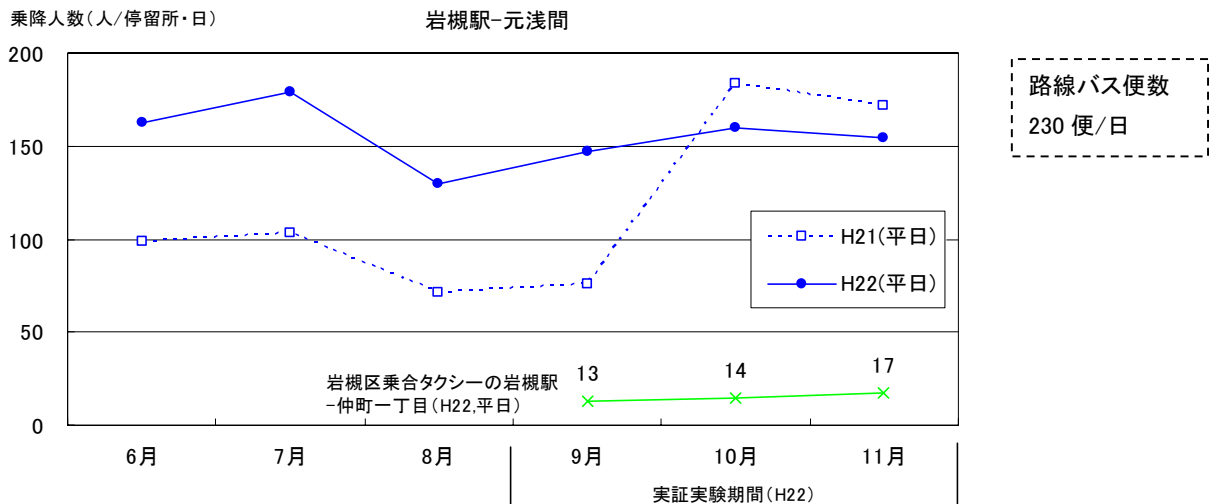


図 2-57 岩槻駅 元浅間間の路線バス月別平均乗降人数の変化（岩槻区）

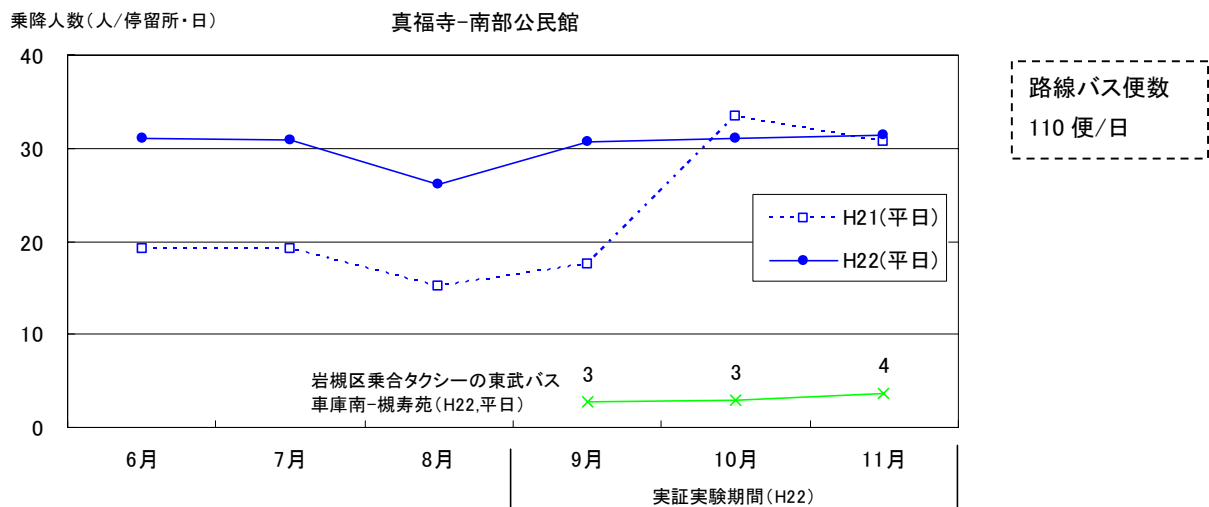


図 2-58 真福寺 南部公民館間の路線バス月別平均乗降人数の変化（岩槻区）



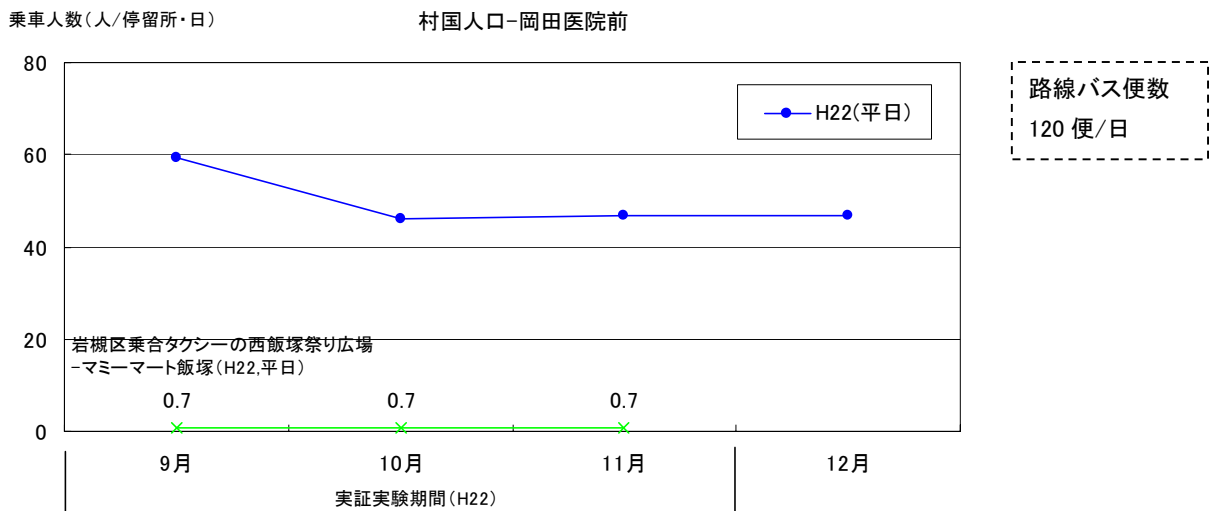
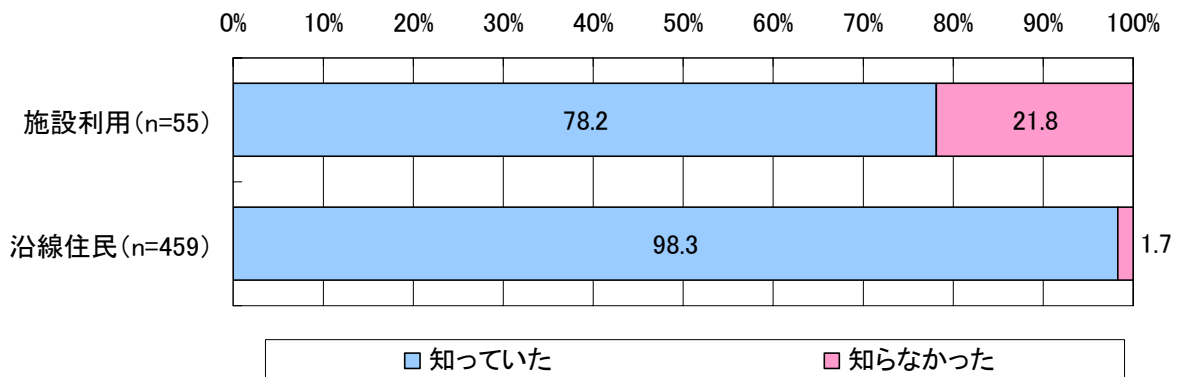


図 2-59 村国人口 岡田医院前間の路線バス月別平均乗降人数の変化(岩槻区)

#### 4) 本格導入時の需要予測

##### ■非利用者の認知度

沿線住民のほとんどが実証実験の内容を知っていた。



利用状況に関するアンケート調査(施設利用者分、沿線住民分)より作成

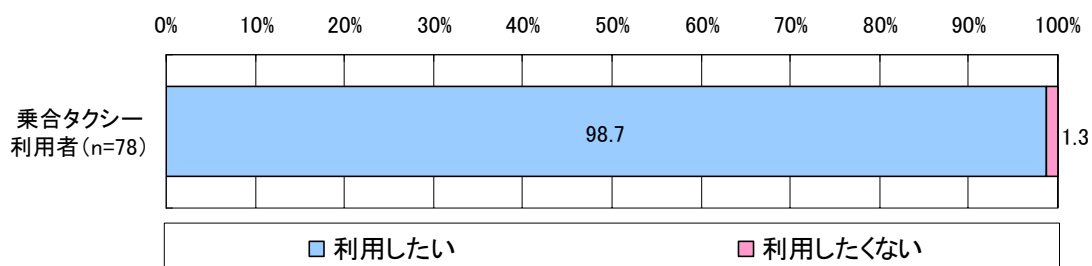
図 2-60 岩槻区乗合タクシー非利用者の実証実験認知度

■今後の利用意向

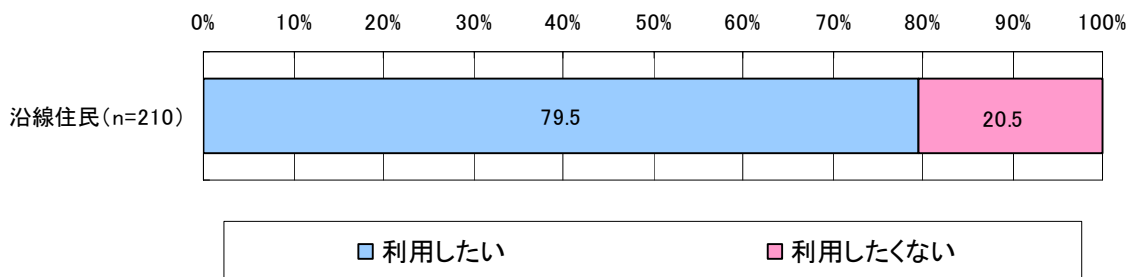
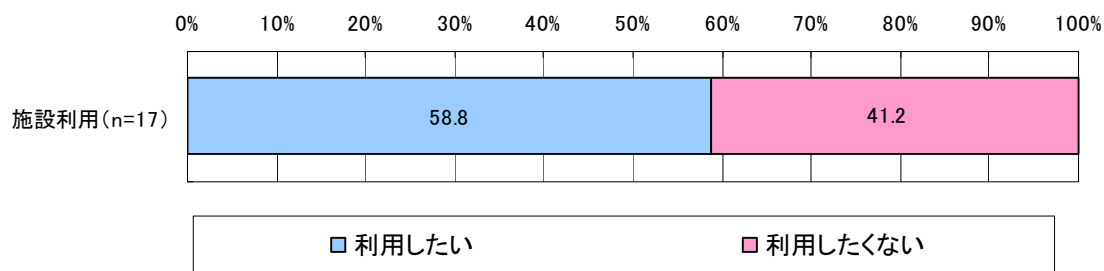
乗合タクシー利用者や沿線住民は約8割以上が「今後利用したい」と回答している。特に、乗合タクシー利用者はほぼ全員が「今後利用したい」と回答している。

施設利用者の半数以上は「今後利用したい」と回答しているものの、乗合タクシー利用者や沿線住民に比べると利用したい割合は小さい。

【利用者】



【非利用者】



利用状況に関するアンケート調査（コミュニティバス利用者分、施設利用者分、沿線住民分）より作成

図 2-61 岩槻区乗合タクシーに対する今後の利用意向

## 2-4. 実証実験の検証結果とガイドラインへの反映

### 2-4-1. 休日運行の利用状況〈実験メニュー1〉

#### (1) 実証実験による検証の狙い

コミュニティバス等のサービス方針として、運行日は平日を基本としている。休日運行を行うことで、利用者数を拡大し、収支率を向上できるか検証した。

#### (2) 実証実験による利用状況の検証結果

北区では、実験 2 ヶ月目から安定的に利用されていたが、平日利用の約 7.4 割と、休日利用の目安である 8 割近くであった。

桜区では、半年間の実験を通じて利用自体は増加傾向にあったが、平日利用の約 6 割と、休日利用の目安である 8 割には達していない。

両区ともに、土曜日運行において、ある程度の利用はみられたが平日に比べると少ない状況であった。そのため、土曜運行による収支率向上には繋がらなかった。現状の運行は、主に平日の日常生活に密着したルートとして導入されているため、多くの休日利用が生じなかったことが考えられる。

#### (3) 実証実験による利用実態の検証結果

土曜運行の利用者の主な目的施設は、病院、商業施設、公共施設となっている。土曜運行の非利用者の利用しない理由として、運行頻度とともに、運行ルートが挙げられている。

休日運行を検討する上で、休日ニーズが高い目的施設を把握して、運行ルートを設定することが重要であることがわかった。但し、主な利用者のターゲットは、多くの利用が見込まれる平日が基本であり、休日利用による収支率向上が難しいため、休日運行の導入は慎重に検討する必要がある。

#### (4) コミュニティバス等導入ガイドラインへの反映

##### ・コミュニティバス等のサービス方針

サービス方針の運行日に、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する旨を記載。また、参考として、今年度の実験結果を添付する。

##### ・実証運行前の需要調査

休日需要の把握・検討するため、アンケート調査の質問項目に、ニーズがある具体的な目的施設を記載する。

## 2-4-2. 既存路線の見直し(延伸)＜実験メニュー2＞

### (1) 実証実験による検証の狙い

既存コミュニティバスの運行ルートを延伸することで、利用者数を拡大し、収支率を向上できるか、また、減便による影響があるか検証した。

### (2) 実証実験による利用状況の検証結果

西区の延伸区間の利用者数は、実験3ヶ月間で1日当たり平均10人に満たない結果であった。

西区の延伸区間以外の利用者数は、実証実験前や、前年同期間と比較しても大きな変化は見られなかった。

延伸区間での利用が少なく、収支率向上には繋がらなかった。延伸区間の居住地域のニーズがそれ程高くなかったことが考えられる。また、延伸に伴う減便(11便から10便)の影響は少なく、延伸区間以外の利用者数の減少とはならなかった。

### (3) 実証実験による利用実態の検証結果

西区の利用者の延伸による外出頻度の変化をみると、延伸区間で25%が増えたと回答しており、減便区間では87%が変化なしと回答している。

全区間の非利用者の利用しない理由として、運行ルートや運行頻度とともに、運行時間帯が挙げられている。今後利用しない理由としては、電車やバスとの乗り継ぎが不便という回答があった。

延伸区間の外出頻度が増加しており、地域の活性化に繋がっており、減便区間についても大きな変化はなく、減便の影響が非常に少なかったことがわかった。また、延伸に伴う減便よりも、延伸に伴う運行ダイヤの変更によって、公共交通の乗り継ぎが不便となったことへの不満があることがわかった。

### (4) コミュニティバス等導入ガイドラインへの反映

#### ・既存コミュニティバスの運行改善の検討メニュー

運行改善の検討メニューとして、運行ルートの見直しを記載。ニーズのある居住地、目的施設を経由することで利用者数の増加が見込める旨を記載。また、運行時間帯の見直しとして、既存公共交通との乗り継ぎダイヤ調整による運行改善を記載する。

#### ・実証運行前の需要調査

運行ルートの延伸による需要を把握・検討するため、アンケート調査の質問項目に、利用意向のある人の具体的な居住地(住所)を記載する。

### 2-4-3. 新規路線の導入＜実験メニュー3＞

#### (1) 実証実験による検証の狙い

市街化調整区域（2000人/km<sup>2</sup>以上）において、乗合タクシーの運行サービスを実施することで、運行システムによる運行の課題があるか、どの程度の収支率が期待できるか等を検証した。

#### (2) 実証実験による利用状況の検証結果

和土地区の延伸区間の利用者数は、実験3ヶ月間を通じて利用が多く、最後の12月では一日あたり約55人と、収支率50%以上の利用者数であった。運行便別では、10時の便の利用が多く、平均で約9人と、車両定員数とほぼ同数となっている。

利用が非常に多く、新規導入の収支率の基準50%に達しており、市街化調整区域であっても、ある程度の人口密度があり、ニーズがあれば乗合タクシーによる運行が可能であることがわかった。但し、実験期間3ヶ月という短い期間の最終月のみの結果であり、今後、この利用状況が継続するかは検証が必要である。

#### (3) 実証実験による利用実態の検証結果

乗合タクシーの利用者の主な乗降バス停は、岩槻駅と和土住宅であった。利用者の導入による外出頻度の変化については、約7割が増えたと回答している。乗合タクシーの今後の利用意向は、利用者で99%、非利用者でも60~80%が利用したいと回答。また、非利用者の実験の認知度は78~98%と非常に高い。

導入地域と最寄り駅に利用が集中しており、導入によって多くの利用者の外出頻度が増え、地域の活性化に繋がっていることがわかった。また、非利用者の今後の利用意向も高く、今後の更なる需要増加が期待できることがわかった。これは、非利用者を含めた地域全体の認知度が高いことが要因となっていることが考えられる。なお、和土地区では、地域自ら、開催セレモニーや、車両への広告掲示を実施しており、地域、事業者、市が一眼となって取り組んだことが、多くの利用につながったことがわかった。



写真 2-1 開催セレモニーの状況



写真 2-2 車両への広告掲示

#### (4) コミュニティバス等導入ガイドラインへの反映

- ・新規導入における収支率の基準

乗合タクシーの稼働率と収支状況を考慮して、実証運行の実施、本格運行の導入における収支基準を40%以上とする。

- ・実証運行の評価期間

3ヶ月間では増加が伸びている状況であり、利用状況が安定していないため、本格運行にむけた収支率の検証が難しいため、実証運行の評価期間は6ヶ月とする。

- ・新規導入の検討ステップ全体

新規導入を検討していく上で、必要となる検討事項、協議事項、確認事項を記載。また、実際にかかった実証実験の検討・準備期間を参考として、各検討ステップに必要な検討期間の目安を、検討全体のフローに記載する。

- ・実証運行前、実証運行中の需要調査

実証運行前の需要調査の際に、実証運行内容を明示した上で利用意向を回答してもらうように記載。また、実証運行中の需要調査については、本格導入時の利用意向に加えて、実証運行の改善・継続に備えて、今後の改善要望を記載する。

## 2-4-4. 実証実験全体＜実験メニュー1～3＞

### (1) 実証実験による検証の狙い

実験による既存路線バスへの影響を把握し、既存公共交通の補完としての役割となっているか検証した。

### (2) 実証実験による利用状況の検証結果

全ての実証実験について、コミュニティバスと重複、または並行する既存路線バスの停留所の乗降客数の変化について、ICカードデータ等を用いて把握した。

北区、桜区の土曜運行については、実証運行期間の平日、前年同期間と比べて、大きな変化はみられなかった。

西区の延伸区間や、岩槻区についても、実証運行前や、前年同期間と比べて、大きな変化はみられなかった。

実験期間中の既存路線バスの利用者数に大きな変化はなく、一停留所の一日当たり乗降客数を比べると、既存路線バスが30～200人程度に対して、コミュニティバスは10人に満たない状況であり、実験による影響は少なかったことがわかった。

運行サービスレベルについても、コミュニティバスの運行サービスが一日当たり11便と、既存路線バスに比べて非常に低いことや、利用が多かった和土地区については、既存路線バスと重複が殆どないような運行ルートが設定されていることが上記の要因となっていることが考えられる。

### (3) コミュニティバス等導入ガイドラインへの反映

- ・コミュニティバスの役割、運行ルートの設定方法をイメージで明確化  
コミュニティバスのコンセプトに、公共交通全体における役割（あくまで路線バスの補完であること）のイメージ図を記載。また、運行ルートの設定例についても、良い例、悪い例のイメージ図を記載する。
- ・実証運行前、実証運行中の需要調査  
既存公共交通への影響を把握するため、アンケート調査の質問項目に、コミュニティバス利用する前の交通手段を記載する。

## 2-5. まとめ

本章では、アンケート調査や既存データ収集を行い、データを基に各実証実験を検証し、検証結果から得られた知見をガイドラインに反映した。

### 2-5-1. 各実証実験の検証内容

各実証実験で検証した内容は以下のとおりである。

表 2-22 実験メニュー別の検証内容

		実証実験メニュー		
		メニュー1 休日運行の実施	メニュー2 既存路線の見直し (延伸)	メニュー3 新規路線の導入
検討内容	①本格導入時の需要予測	○	○	○
	②本格導入した場合の 既存バス路線への影響	×	○	○
	③実証実験時の沿線住民の 交通行動への影響	○	○	○
	④実証実験時のコミュニティ バス等の満足度	○	○	○
	⑤減便区間の利用者数の変化	×	○	×
	⑥平日の利用者数との比較	○	×	×

### 2-5-2. 実証実験の利用状況

#### (1) 休日運行の実施 < 実験メニュー 1 >

##### 1) 休日運行の利用状況

- ・土曜日の利用状況は、1日当たり 130～220 人であり、同期間の平日に比べて約 5～8 割となった。
- ・コミュニティバス利用者の約半数が、60 歳以上であった。

##### 2) 休日運行の利用実態

- ・アンケートから、利用者の主な目的施設は、病院、商業施設、公共施設であることがわかった。

##### 3) 休日運行による既存路線バスへの影響

- ・実証運行期間の平日、前年同期間と比べて、大きく減少している箇所はなかった。
- ・停留所当たりの乗降客数が、北区の既存路線バスで 30～250 人、桜区で 80～210 人



に対し、コミュニティバスは 20 人未満と小さく、実験による影響は小さいことがわかった。

## (2) 既存路線の見直し(延伸) < 実験メニュー 2 >

### 1) 既存路線の見直し(延伸)の利用状況

- ・延伸区間の利用状況は、1 日当たり 10 人に満たない結果であった。また、減便(11 便 10 便)があった既存区間については、実験前(6~8 月)や、前年同期間と比べて大きな変化は見られなかった。
- ・コミュニティバス利用者の約半数が 65 歳以上で、約 7 割が 60 歳以上であった。

### 2) 既存路線の見直し(延伸)の利用実態

- ・路線延伸することで運行本数が減便する区間が生じたが、減便による外出頻度への影響はほとんど見られなかった。
- ・また、今後の利用意向では、「路線延伸区間は利用したくない」との意見が比較的多く見られた。

### 3) 既存路線の見直し(延伸)による既存路線バスへの影響

- ・実証運行前や、前年同期間と比べて、大きく減少している箇所はなかった。停留所当たりの乗降客数が、既存路線バスの約 30 人に対し、コミュニティバスは 3 人と小さく、実験による影響は小さいことがわかった。

## (3) 新規路線の導入 < 実験メニュー 3 >

### 1) 新規路線の利用状況

- ・新規路線の利用状況は、1 日当たり 40~60 人と非常に多く、12 月には目標値(収支 0.5)に達した。
- ・乗合タクシー利用者の約 6 割が 65 歳以上で、約 8 割が 60 歳以上であった。

### 2) 新規路線の利用実態

- ・アンケートから、導入による外出率の増加や、今後の利用意向、実験の認知度が非常に高いことがわかった。これは、地域自ら、開催セレモニーや車両への広告掲示等の取組を積極的に行ったことが、多くの利用につながったものと考えられる。

### 3) 新規路線による既存路線バスへの影響

- ・実証運行前や実験後、前年同期間と比べて、大きく減少している箇所はなかった。これは、既存路線バスと重複しない運行ルートを設定したことが、この結果につながったことと考えられる。

### 2-5-3. モデル実証実験のガイドラインへの反映内容

#### (1) コミュニティバス等導入ガイドラインの基本方針へ反映

- ・コミュニティバス等のコンセプト
- ・コミュニティバス等のサービス方針

#### (2) ガイドラインの検討の流れとポイントへ反映

- ・新規導入・運行改善の検討ステップ
- ・実証運行前・実証運行中の需要調査
- ・実証運行の評価期間・実施期間
- ・新規導入の実証実験・本格運行の基準
- ・既存コミュニティバスの運行改善メニュー

## 第3章 コミュニティバス等導入にあたっての基準等の検討

コミュニティバス等導入にあたっての基準等の検討として、平成 21 度に作成された「コミュニティバス等導入ガイドライン（素案）」を基に、新規導入に向けた検討の手順や方法を検討した。また、現在、6 区で運行しているコミュニティバスについても、運行収支の改善が求められているため、新規導入に加えて、既存コミュニティバスの運行改善に関する検討の手順や方法を検討した。

### 3-1. 新規導入に向けた検討

本節では、「コミュニティバス等導入ガイドライン（素案）」における問題・課題と、「2 章 コミュニティバス等実証実験の分析」から得られた知見を基に、新規導入に必要な検討の流れとチェックポイントを検討した。

#### (1) ステップ 1 事前準備について

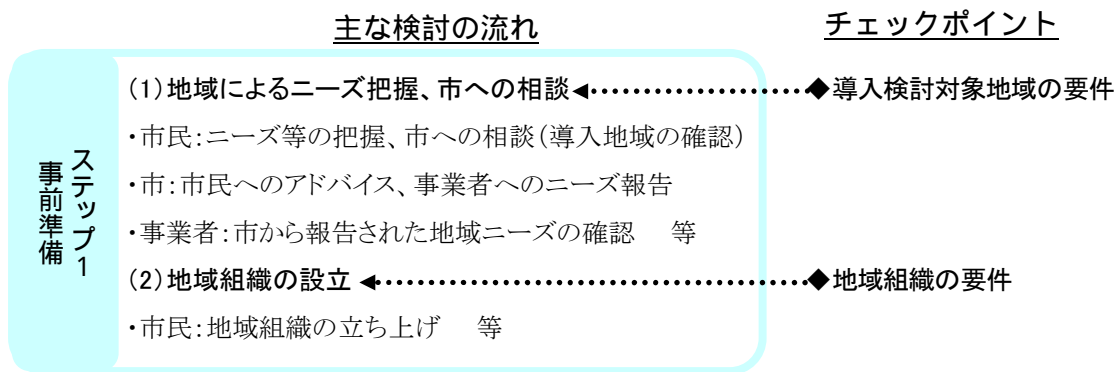


図 3-1 ステップ 1 の検討箇所  
（ ~ は、次頁の表の検討番号に対応）

表 3-1 ステップ 1 における問題・課題への対応と実証実験結果の反映 1

検討 番号	問題・課題／実証実験から 得られた知見	問題・課題への対応／ 実証実験結果の反映	ガイドラインへの 主な記載内容
①	路線バスと競合しない新規導入の検討内容が十分に示されていない。	運行計画を検討する前に、事業者へ地域ニーズを伝えて、路線バスでの対応可能性が確認できるように、事前の情報提供を行うこととした。	・市は、地域からのニーズを事業者に情報提供します。
②	新規導入を検討する対象地域に、市街化調整区域を含めると、都市の郊外化を促す恐れがある。	交通空白・不便地区に加えて、市街化調整区域の中でも、既成市街地のみを導入検討地域の要件とした。(詳細は、次頁以降を参照)	◆導入検討対象地域の要件:市街化調整区域の既成市街地であること(市街化区調整区域内で、H17 国勢調査の人口密度が概ね 2000 人/km <sup>2</sup> 以上、かつ、高齢者率が、市の平均値以上の既成市街地であり、公共交通のサービス圏域外の地区)
③	発議があった地域のみで検討を進めると、近隣する地域が個別に検討する恐れがある。	周辺のニーズを把握した上で、運行計画の路線ルート案を検討できるように、地域組織設立について、市や、自治会だけではなく、区の自治会連合会へ報告することとした。	・市民は、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に報告してください。 ・市は、当該自治会及び区の自治会連合会に、周辺地域のニーズの有無などを確認します。
④	地域組織への市の支援内容が示されていないため、どこまで市民が行うか判断しづらい。	地域組織への市の支援内容を示した。	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
⑤	本格運行後、地域組織がなくなると、継続的な利用状況の確認や継続・改善の検討ができない。	参加人数に加えて、本格運行後の組織の継続を地域組織の要件とした。	◆地域組織の要件: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。

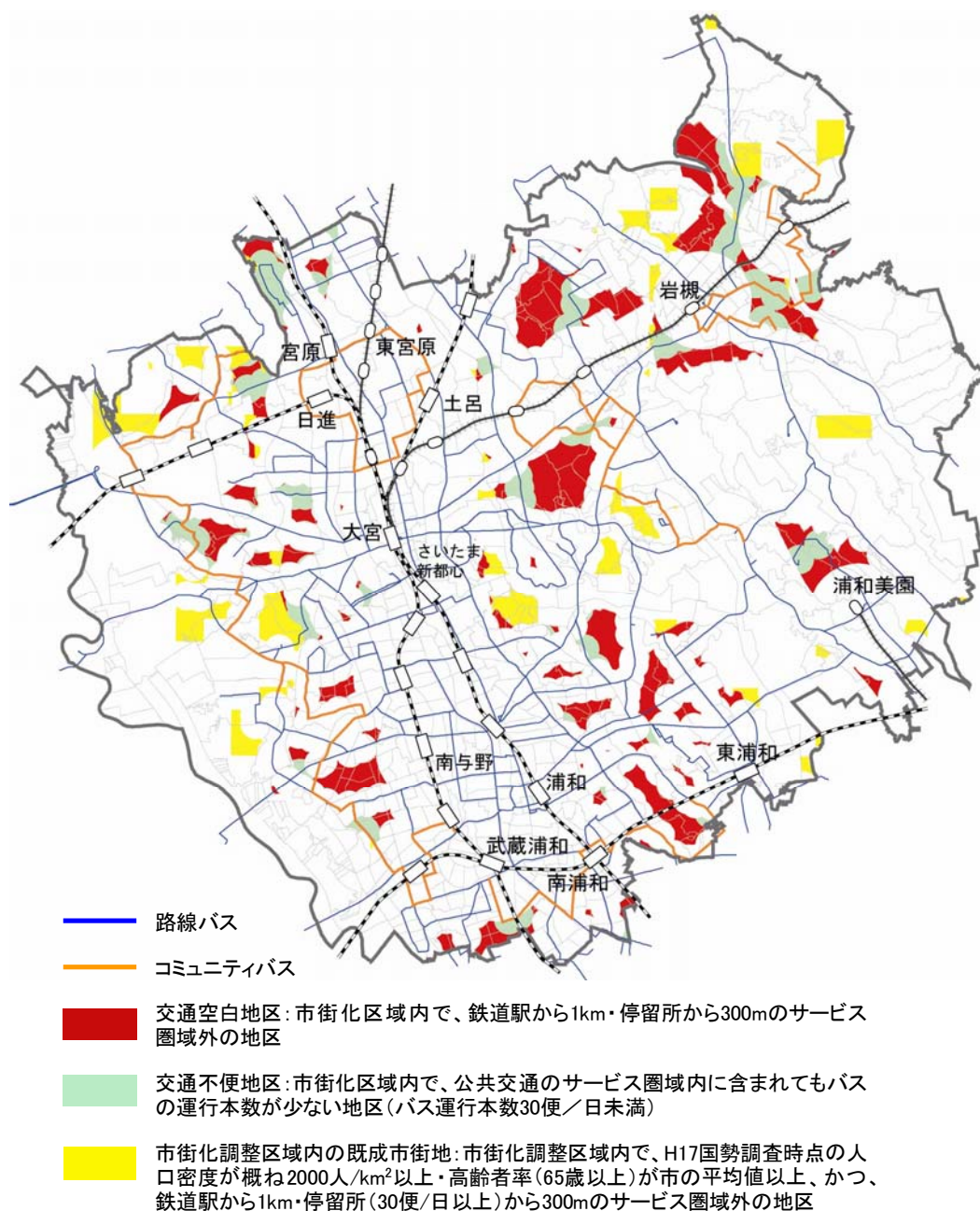
(参考) 導入検討地域の要件

交通空白・不便地区であること

市街化区域内で、鉄道駅から1km、停留所(30便/日以上)から300mのサービス圏域外の地区

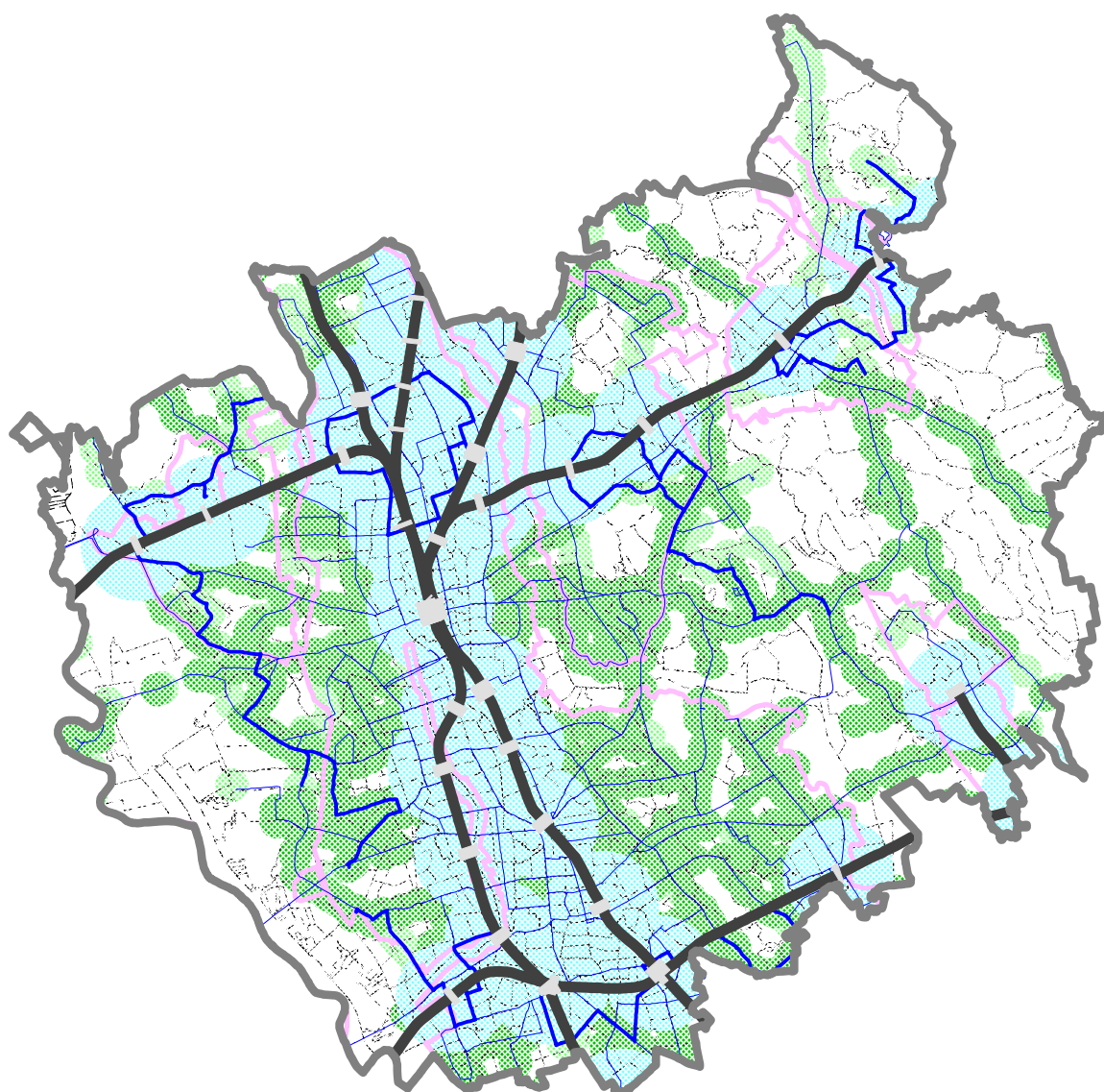
市街化調整区域内の既成市街地であること

市街化区調整区域内で、H17国勢調査の人口密度が概ね2000人/km<sup>2</sup>以上、かつ、高齢者率(65歳以上)が市の平均値以上の既成市街地であり、鉄道駅から1km、停留所(30便/日以上)から300mのサービス圏域外の地区



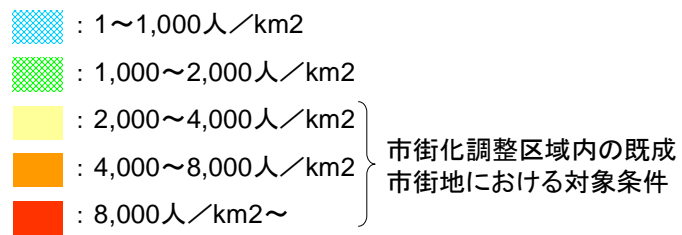
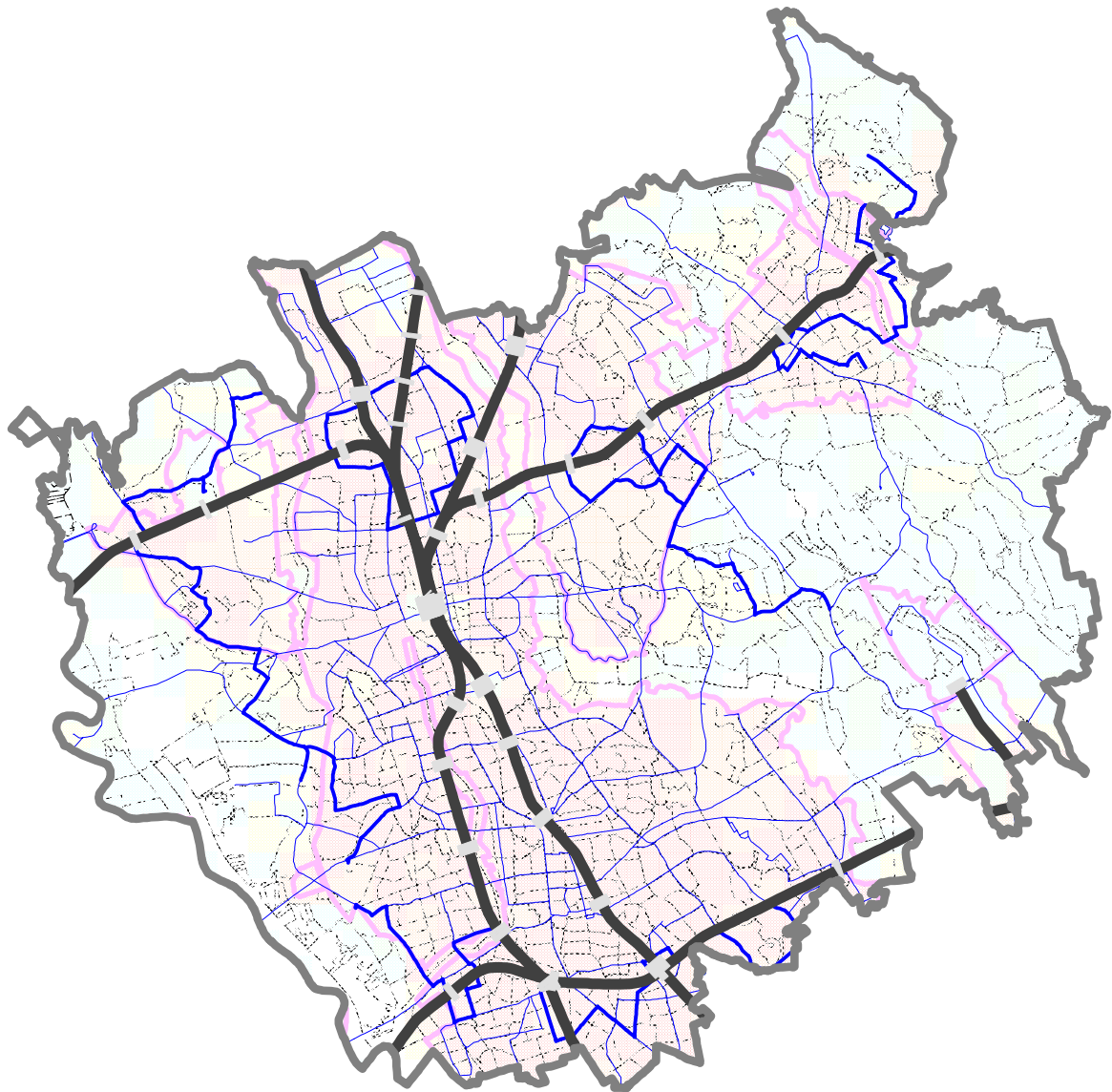
(H17国勢調査、事業者ICデータより作成)





図 3-2 路線導入・改善検討対象地域



- : 鉄道駅1000m圏内
  - : バス停(30本/日以上)300m圏内
  - : バス停(30本/日未満)300m圏内
  - : 鉄道
  - : バス路線
  - : コミュニティバス路線
  - : 市街化区域・市街化調整区域の境
- (事業者ICデータより作成)

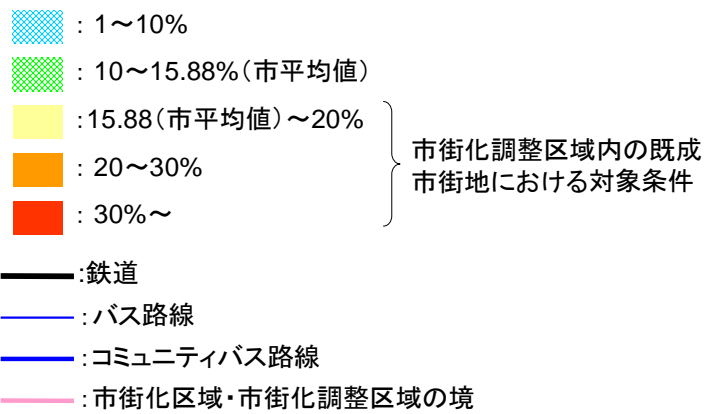
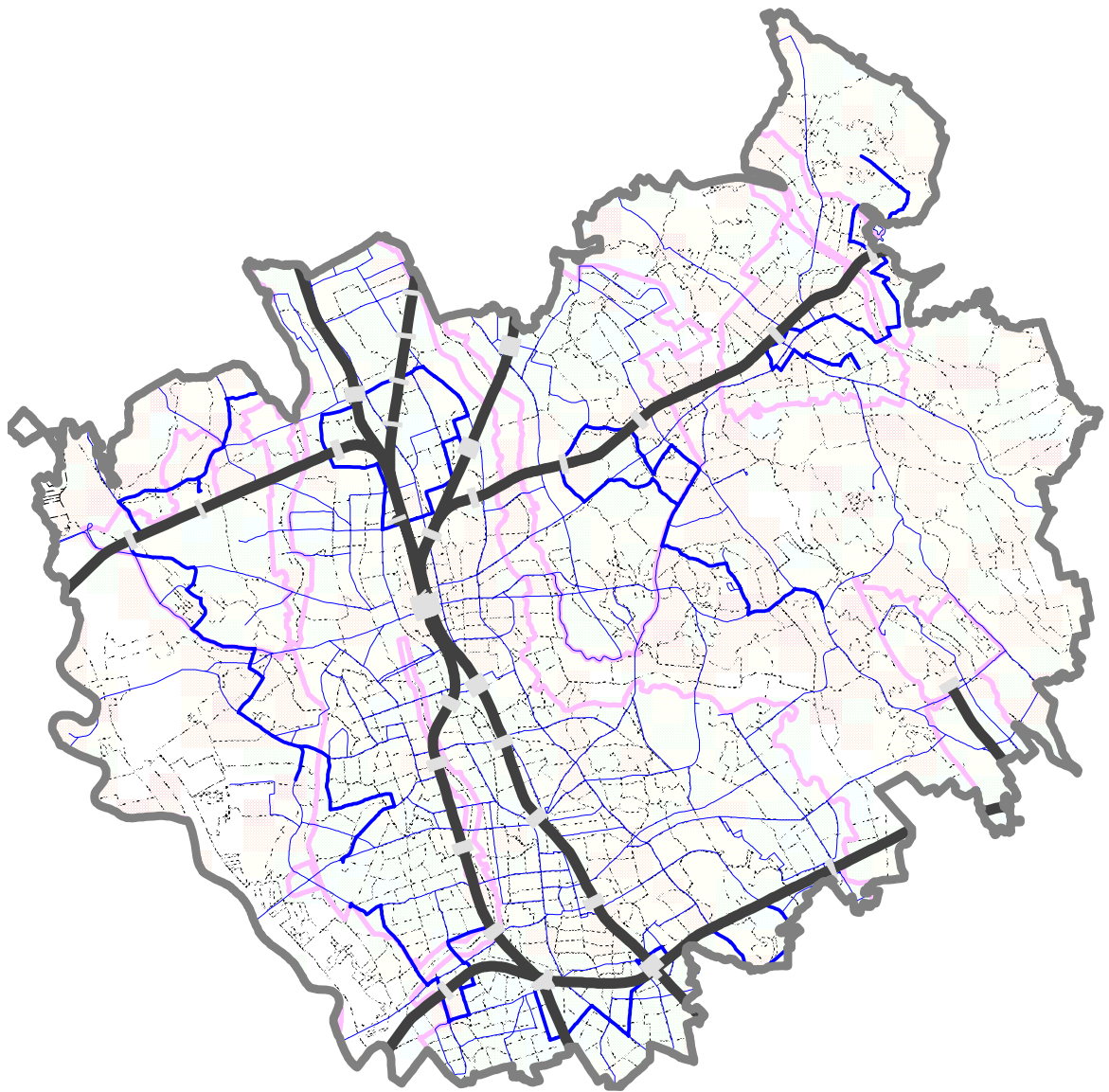
図 3-3 公共交通のサービス圏域



-  : 鉄道
-  : バス路線
-  : コミュニティバス路線
-  : 市街化区域・市街化調整区域の境

(H17国勢調査より作成)

図 3-4 夜間人口密度の分布状況



(H17国勢調査より作成)

図 3-5 高齢化率の分布状況 (65 歳以上)



(2) ステップ2 運行計画の作成について

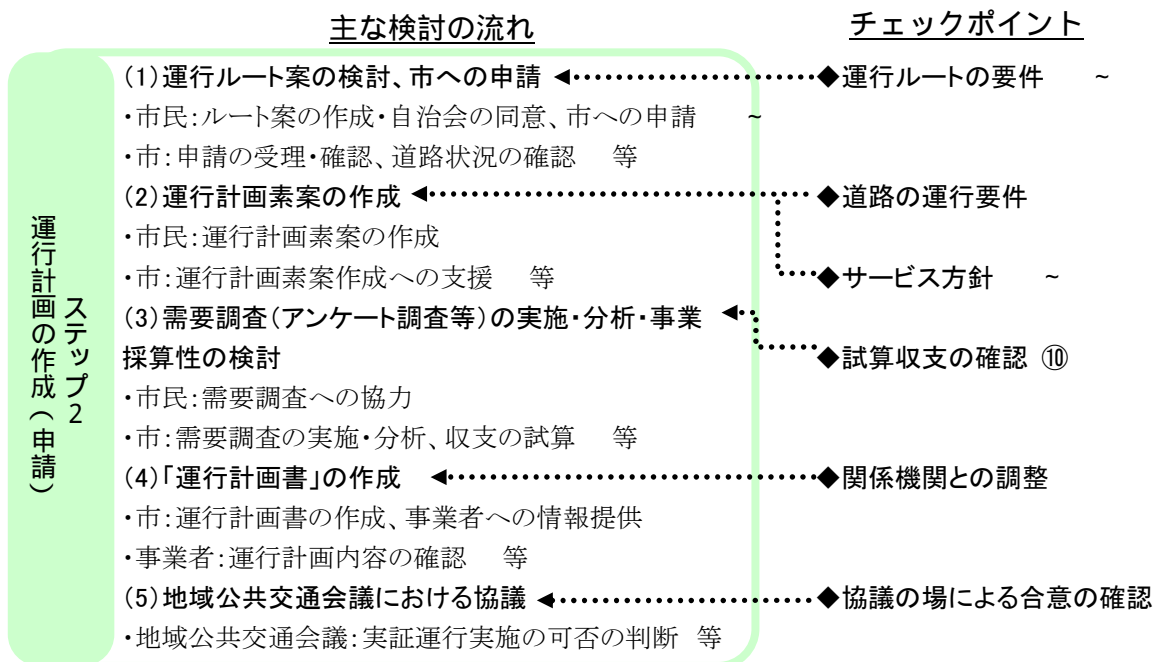


図 3-6 ステップ2の検討箇所  
( ~ は、下表の検討番号に対応)

表 3-2 ステップ2における問題・課題への対応と実証実験結果の反映1

検討番号	問題・課題／実証実験から得られた知見	問題・課題への対応／実証実験結果の反映	ガイドラインへの主な記載内容
①	導入する運行システムがわからないと、道路要件の確認ができない。	運行ルート案を検討する前に、運行システムを想定することとした。	・市民は、導入する運行システムを想定してください。
②	市へ検討を申請した後、道路幅員が足りなかったり、ルート上の自治会同意が得られず、運行ルートを設定できない場合、申請手続きが無駄になる。	道路要件や、自治会の同意を確認した上で、申請手続きを行うこととした。	・市民は、運行ルート上の交通空白・不便地区などにあたる自治会の同意を得た上で、「検討申請書」及び「同意書」を用いて、市に申請してください。
③	路線バスと競合しない新規導入の検討内容が十分に示されていない。	路線バスと競合しない運行ルートを検討できるように、設定例をイメージで示した。	運行ルートの設定例: 最寄り停留所に接続する例、最寄り駅に接続する例 運行ルートを設定できない例: 路線バスと競合する例

表 3-3 ステップ 2 における問題・課題への対応と実証実験結果の反映 2

検討 番号	問題・課題／実証実験か ら得られた知見	問題・課題への対応／ 実証実験結果の反映	ガイドラインへの 主な記載内容
④	交通空白・不便地域の中 でも、地域によっては、地 域組織を立ち上げて、検 討できない所がある。	多くの交通空白・不便地域等を解 消するため、導入検討地域以外 の交通空白・不便地区等を可能 な限り経由することを運行ルート の要件とした。	◆運行ルートの要件：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。
⑤	路線バスと競合しない新 規導入の検討内容が充 分に示されていない。	基本的な前提として、路線バスへ の接続を考慮するために、既存の 公共交通の停留所をアクセス施 設の一つとして位置付けた。	◆運行ルートの要件：既存 の公共交通の停留所への 間接アクセス(路線バスや コミュニティバスの停留所)
⑥	運転手の労働環境を考 慮しない運行ルートが設 定される恐れがある。	使用可能なトイレがあることを運 行ルートの要件に加えた。	◆運行ルートの要件：路線 の起終点のいずれかに運 転手が使用できるトイレが あること。
⑦	実証実験3の乗合タクシ ー運賃の設定方法(運行 費用と想定需要から収支 基準が達成する運賃を 設定)	コミュニティバス以外の運賃は、 運行計画を基に設定することとし た。	◆サービス方針：コミュニテ ィバス以外は、導入地域に おける運行計画により、運 賃体系を設定します。
⑧	実証実験1の休日運行の アンケート結果(商業、医 療、公共施設が主な目的 地)	休日については、沿線の主要施 設等へのニーズを調査して、需要 が見込める場合に検討することと した。また、参考として、今年度の 実験結果を参考として添付した。	◆サービス方針：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。[平成 22 年度の土曜運行の実験結 果については、参考 5 を参 照])
⑨	実証実験3の乗合タクシ ーの実施内容(定員 9 人 乗のジャンボタクシーに よる運行)	運行システムとして、コミュニテ ィバスに加えて、乗合タクシーを示 した。	◆サービス方針：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 ーズや車両定員数などを参 考に、運行システムを選 択することとします。)

表 3-4 ステップ2における問題・課題への対応と実証実験結果の反映3

検討 番号	問題・課題／実証実験か ら得られた知見	問題・課題への対応／ 実証実験結果の反映	ガイドラインへの 主な記載内容
⑩	実証実験3の乗合タクシーの利用状況と収支状況(1便当り5~7人/便に対し、収支率が40~50%)	利用者と市(市民)が半分ずつ負担する収支率50%が望ましいが、実証実験の検証結果や、既存コミュニティバスの現状から、当面は、収支率40%とした。	◆試算収支の確認:収支率が40%以上であること。
⑪	実証運行前の需要調査において、アンケート調査のみだと、正確な需要が把握できない恐れがある。	アンケート調査に加えて、直接、地域の意欲を把握する「聞き取り調査」の実施を加えることとした。	・市は、運行ルート案の沿線住民への「利用意向に関するアンケート調査」や、検討主体の地域組織がある自治会住民への「聞き取り調査」を実施し、調査結果を基に収入を試算します。
⑫	実証実験1~3でおこなったアンケート調査結果(利用者・沿線・施設アンケート)	ルート上の全体の需要を把握するために、調査対象は沿線住民とした。また、路線バスへの影響を把握するため、調査項目に、日常の移動実態(実証運行を利用する前の交通手段)を示した。	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。 2) 調査方法:郵送配布 3) 調査項目: ①個人属性、②実証運行の利用意向、③日常の移動実態

### (3) ステップ3 実証運行について

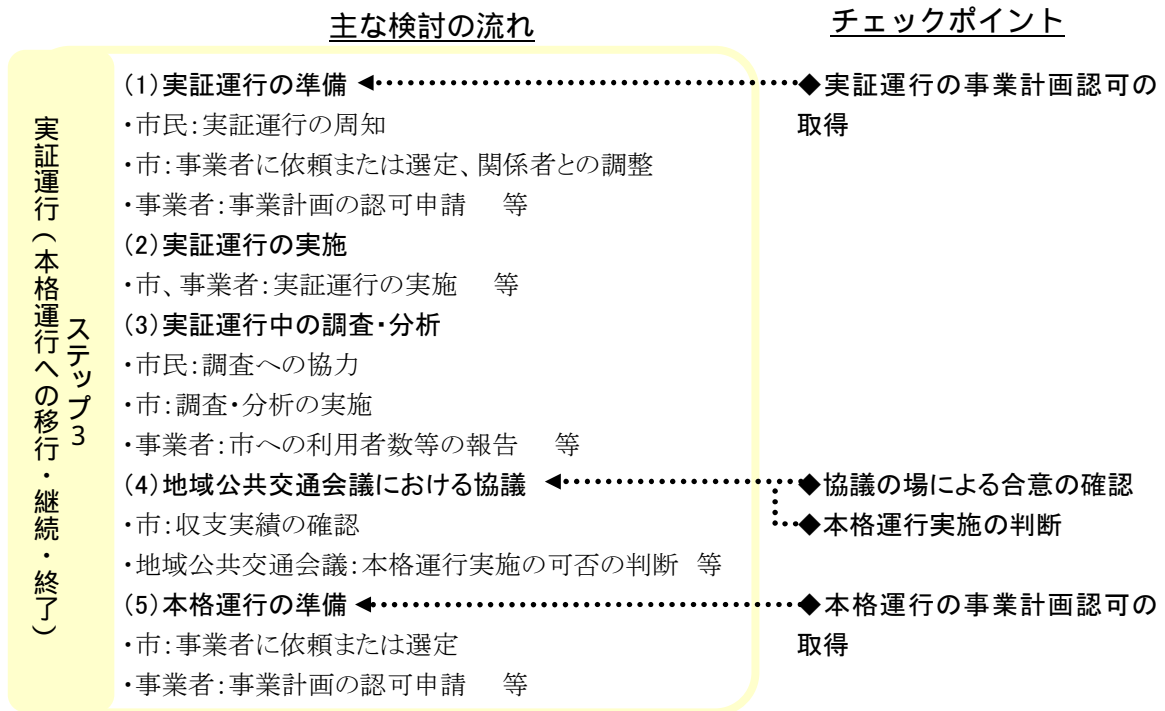


図 3-7 ステップ3の検討箇所

( ~ は、下表の検討番号に対応)

表 3-5 ステップ3における問題・課題への対応と実証実験結果の反映 1

検討番号	問題・課題／実証実験から得られた知見	問題・課題への対応／実証実験結果の反映	ガイドラインへの主な記載内容
①	実証運行の結果によっては、継続実施ができることとしたが、21 条許可では、運行期間の延長が認められていない。	実証運行の申請は、4 条許可のみとし、事業者の選定条件を一般乗合旅客自動車運送事業許可(道路運送法第 4 条)とした。	・市は、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を取得している事業者とします。 ・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 4 条)を申請します。
②	実証実験3の乗合タクシーの利用状況(9 月が 41 人/日、10 月が 45 人/日、11 月が 55 人)	3 ヶ月間では利用状況が安定しないことから、実証運行の評価期間を 6 ヶ月とし、本格運行までの申請・準備期間を見込んで、実施期間を 1 年とした。	・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。

表 3-6 ステップ3における問題・課題への対応と実証実験結果の反映2

検討 番号	問題・課題／実証実験 から得られた知見	問題・課題への対応／ 実証実験結果の反映	ガイドラインへの 主な記載内容
③	実証実験開始後、継続した利用促進が行われない恐れがある。	市民に逐次状況を報告して、利用促進を促すため、利用状況を適宜報告することとした。	・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。
④	実証実験1～3でおこなったアンケート調査結果(利用者・沿線・施設アンケート)	ルート上の全体の需要を把握するために、調査対象は沿線住民とした。また、調査項目として、利用ニーズが高い具体的な目的施設・居住地の把握、既存路線バスへの影響把握や外出頻度の変化、運行改善点の把握等を示した。	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:運行ルート案の沿線住民とします。 2)調査方法:郵送配布 3)調査項目:①個人属性、②実証運行の認知度、③実証運行の利用状況(利用回数、目的地等)、④実証運行前の移動実態(交通手段、外出頻度等の変化)、⑤実証運行内容の改善点、⑥本格運行時の利用意向
⑤	実証実験3の乗合タクシーの利用状況(9月が41人/日、10月が45人/日、11月が55人)	3ヶ月間では利用状況が安定しないことから、実証運行の評価期間を6ヶ月とした。	・市は、実証運行の前半6ヶ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。
⑥	実証運行の結果、本格運行へ移行か、実証運行の終了かの選択肢が2つしかない、需要の伸びや、運行経費見直しによる基準達成の可能性が無い。	実証運行の結果、利用が伸びていたり、軽微な変更で、基準達成が見込める場合は、継続できることとした。	収支率が本格運行の基準を満たしていない場合は、 ・市は、実証運行の継続によって、基準達成が見込める場合は、市民に継続の意思を確認します。 ・市民は、継続の意思がある場合は、運行ルート上の自治会に改善等の主旨を十分に説明した上で、「改善計画素案」を作成し、市に提出してください。 ・市は、申請書を受領し、内容を確認した上で、市民が作成した運行計画素案を基に「改善計画書」を作成します。

表 3-7 ステップ 3 における問題・課題への対応と実証実験結果の反映 3

検討 番号	問題・課題／実証実験 から得られた知見	問題・課題への対応／ 実証実験結果の反映	ガイドラインへの 主な記載内容
⑦	実証実験3の乗合タクシーの利用状況と収支状況(1便当り5~7人/便に対し、収支率が40~50%)	利用者と市(市民)が半分ずつ負担する収支率50%が望ましいが、実証実験の検証結果や、既存コミュニティバスの現状から、当面は、収支率40%とした。	◆収支実績の確認:収支率が40%以上であること。
⑧	実証運行の結果、本格運行へ移行か、実証運行の終了かの選択肢が2つしかない、需要の伸びや、運行経費見直しによる基準達成の可能性が無い。	実証運行の結果、利用が伸びていたり、軽微な変更で、基準達成が見込める場合は、継続できることとした。	◆収支実績の確認:収支率が基準に満たなかった場合は、 □ 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。 □ 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。
⑨	実証運行から本格運行への移行、実証運行の継続・終了の流れが、幾つかのケースに分かれるため理解しづらい。	実証運行実施から本格運行までの流れを、手続きフローとして示した。	実証運行実施から本格運行までの流れ1:手続きフロー図
⑩	実証運行から本格運行への移行、実証運行の継続・終了の流れのスケジュールが理解しづらい。	実証運行実施から本格運行までの流れを、ケース別に時系列で整理した図を示した。	実証運行実施から本格運行までの流れ2:手続き例の時系列の整理

(4) ステップ4 本格運行について

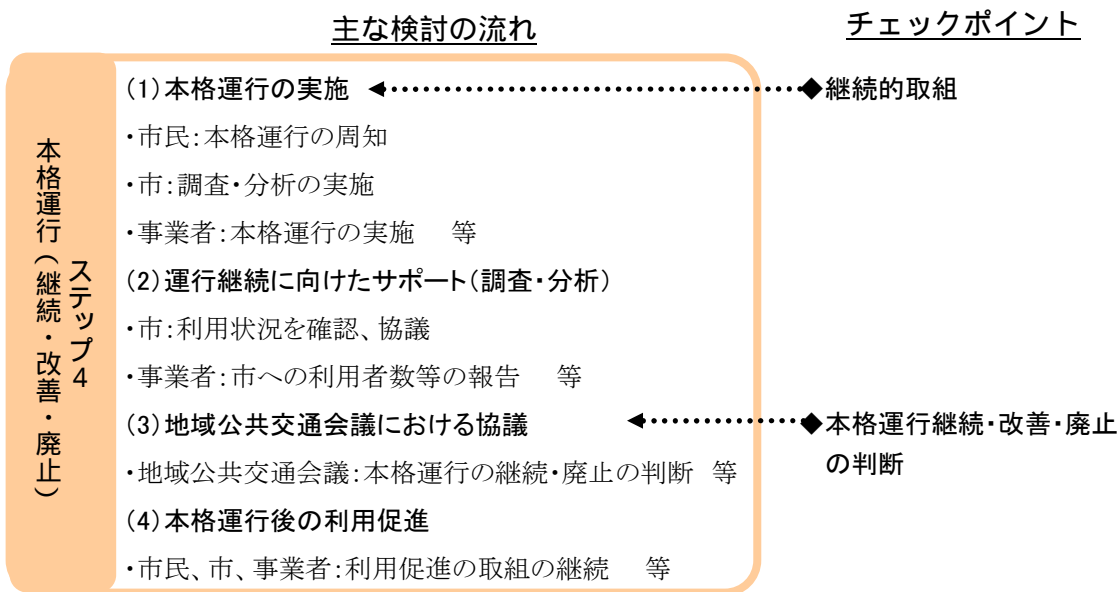


図 3-8 ステップ4 の検討箇所  
( ~ は、下表の検討番号に対応)

表 3-8 ステップ4 における問題・課題への対応と実証実験結果の反映 1

検討 番号	問題・課題／実証実 験から得られた知見	問題・課題への対応／ 実証実験結果の反映	ガイドラインへの 主な記載内容
①	本格運行後、利用状況の確認や改善検討がないと、収支率が低下し続けて、運行廃止となる。	本格運行後、収支基準を満たしていても、収支が低下している場合は、利用状況や利用実態を把握して、運行改善検討が行えるようにした。	収支率が前年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。 ・市民は、調査実施に際して協力してください。
②	本格運行の収支実績から、本格運行の継続か、本格運行の廃止かの選択肢が 2 つしかない、改善による運行維持の可能性が無い。	運行改善の意思がある場合は、本格運行の運行内容の改善を検討・実施できることとした。	市民に、運行改善の意思がある場合は、 ・市民は、運行ルート上の自治会に改善の主旨を十分に説明した上で、「改善計画素案」を作成し、市に提出してください。 ・市は、申請書を受理し、内容を確認した上で、市民が作成した運行計画素案を基に「改善計画書」を作成します。 ・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」を地域公共交通会議に諮ります。

表 3-9 ステップ 4 における問題・課題への対応と実証実験結果の反映 2

検討 番号	問題・課題／実証実験か ら得られた知見	問題・課題への対応／ 実証実験結果の反映	ガイドラインへの 主な記載内容
③	実証実験3の乗合タクシーの利用状況と収支状況(1便当り5~7人/便に対し、収支率が40~50%)	利用者と市(市民)が半分ずつ負担する収支率50%が望ましいが、実証実験の検証結果や、既存コミュニティバスの現状から、当面は、収支率40%とした。また、運行改善の意思がある場合は実施できることとした。	◆本格運行継続・改善・廃止の判断 □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
④	本格運行から継続・改善・廃止の流れが、幾つかのケースに分かれるため理解しづらい。	本格運行から継続・改善・廃止の流れを、手続きフローとして示した。	本格運行開始から継続・廃止までの流れ1:手続きフロー図
⑤	本格運行から継続・改善・廃止の流れのスケジュールが理解しづらい。	本格運行から継続・改善・廃止の流れを、ケース別に時系列で整理した図を示した。	本格運行開始から継続・廃止までの流れ2:手続き例の時系列の整理
⑥	本格運行後も、継続的に利用促進がないと、利用者数が減少して、運行維持ができなくなる恐れがある。	本格運行後の利用促進として、市民、市、事業者の取組例を示した。	利用促進方法の例: 1)市民:沿線住民へのチラシ配布、町内・家族への呼びかけ、地元企業への協賛金の呼びかけ 2)市:モビリティ・マネジメントの推進、乗り継ぎ情報案内の充実、バス走行環境の改善 3)事業者:利用者数のカウント、バス走行環境の改善の要望
⑦	検討発議から本格運行まで、どれ位の期間を要するのかわからないため、実証実験3の乗合タクシーの検討期間、実験準備期間、申請手続き期間を参考に設定	全体の検討フローに、検討期間の目安を追加。	・検討期間の目安 STEP1 事前準備:半年~1年間 STEP2 運行計画作成:1年間 STEP3 実証運行(準備期間):半年~1年間 〃 (実施期間):1年間 STEP4 本格運行(検証期間):2年間 〃 (検証継続):3年目以降



### 3-2. 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

本節では、「3-1 新規導入に向けた検討」を基に、既存コミュニティバスの運行改善に必要な検討の流れやチェックポイントを検討した。但し、導入経緯や運行状況等が、新規に導入する場合と異なるため、これらの新規導入と異なってくる内容を中心に検討した。

#### (1) ステップ1 事前準備について

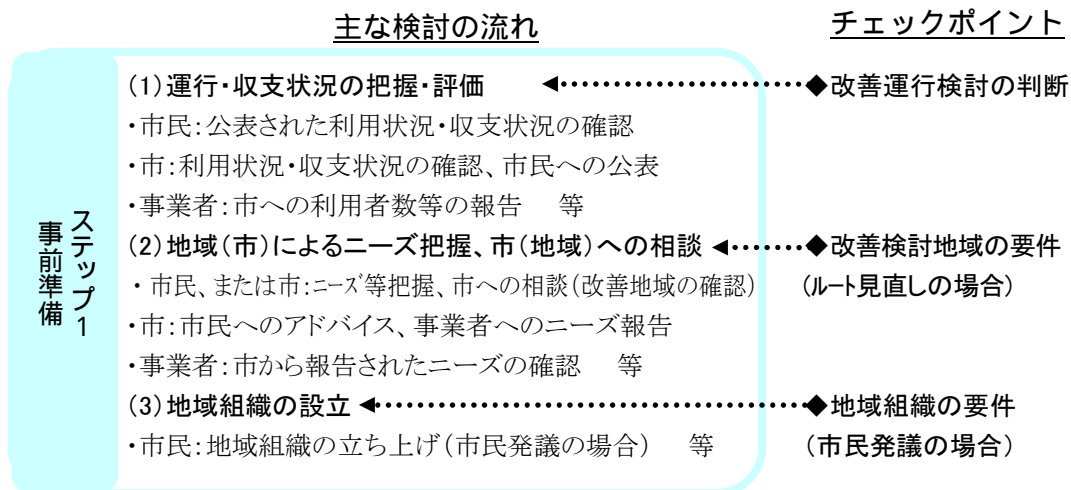


図 3-9 ステップ1の検討箇所  
( ~ は、下表の検討番号に対応)

表 3-10 ステップ1における問題・課題への対応と実証実験結果の反映

検討番号	問題・課題／実証実験から得られた知見	問題・課題への対応／実証実験結果の反映	ガイドラインへの主な記載内容
①	既存コミュニティバスの利用状況、収支状況を継続的に確認して、改善検討を取り組むために、実施の判断基準が必要。	収支や利用者数が、前年度より低い場合は、改善検討を行うこととした。また、前年度より伸びている場合も、継続して把握・評価を実施することとした。	◆改善運行検討の判断 □ 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。⇒改善運行の検討 □ 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
②	実証実験1の休日運行、実証実験2の路線延伸の実施内容。	運行改善には、様々な手法があるため、実証実験で実施した休日運行や路線延伸も含めて、検討メニュー例として示した。	改善運行の検討メニュー例 □ 運行ルートの見直し □ 運行本数の見直し □ 運行時間帯の見直し □ 運行曜日の見直し □ 運行システムの見直し
③	既存のコミュニティバスは、区別に運行しており、特定地域のニーズのみならず、区全体のニーズに基づいた改善検討が必要。	既存のコミュニティバスについては、市民だけではなく、市も主体となって、運行改善の検討を行うこととした。	・市民、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を把握した上で、申請に向けた取組を進めてください。

## (2) ステップ2 改善計画の作成について

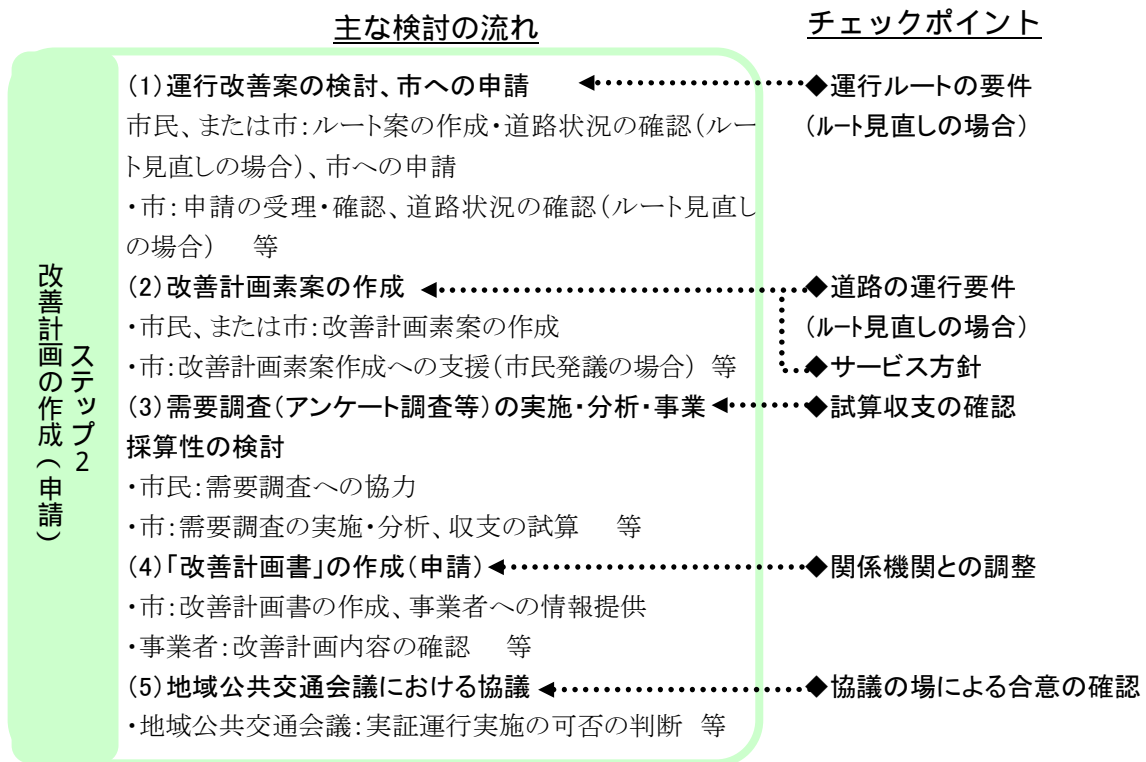


図 3-10 ステップ2の検討箇所  
( ~ は、下表の検討番号に対応)

表 3-11 ステップ2における問題・課題への対応と実証実験結果の反映1

検討番号	問題・課題／実証実験から得られた知見	問題・課題への対応／実証実験結果の反映	ガイドラインへの主な記載内容
①	運行改善の内容によって、検討に向けた留意点が異なる。	運行改善の検討ポイントとして、検討メニュー毎の留意点を示した。	改善運行を検討する上での留意点 <input type="checkbox"/> 運行ルートの見直し <input type="checkbox"/> 運行本数の見直し <input type="checkbox"/> 運行時間帯の見直し <input type="checkbox"/> 運行曜日の見直し <input type="checkbox"/> 運行システムの見直し <input type="checkbox"/> 改善運行の組合せ
②	既存のコミュニティバスは、区別に運行しており、特定地域のニーズのみならず、区全体のニーズに基づいた改善検討が必要。	既存のコミュニティバスについては、市民だけではなく、市も主体となって、運行改善の検討を行うこととした。	・市民、または、市が主体となり、運行ルートの変更を検討してください。 ・市民、または、市は、当該区の自治会連合会の同意を得た上で申請してください。

表 3-12 ステップ 2 における問題・課題への対応と実証実験結果の反映 2

検討 番号	問題・課題／実証実験から 得られた知見	問題・課題への対応／ 実証実験結果の反映	ガイドラインへの 主な記載内容
③	既存のコミュニティバスは、 区別に運行しており、特定地 域のニーズのみならず、区 全体のニーズに基づいた改 善検討が必要。	既存のコミュニティバスにつ いては、市民だけではなく、 市も主体となって、運行改善 の検討を行うこととした。	・市民、または、市は、「改善 計画素案」を作成し、市に提 出してください。
④	既存のコミュニティバスの現 状の収支率は 20～35%と、新 規導入基準 40%を下回って いるため、改善運行による利 用促進・収支率向上を図っ ていく必要がある。	目標収支率 40%に向けて改 善検討を継続的に実施する ため、実証運行の実施基準 は、前年度以上の収支率と した。	◆試算収支の確認：収支率 が前年度以上であること。

### (3) ステップ3 実証運行について

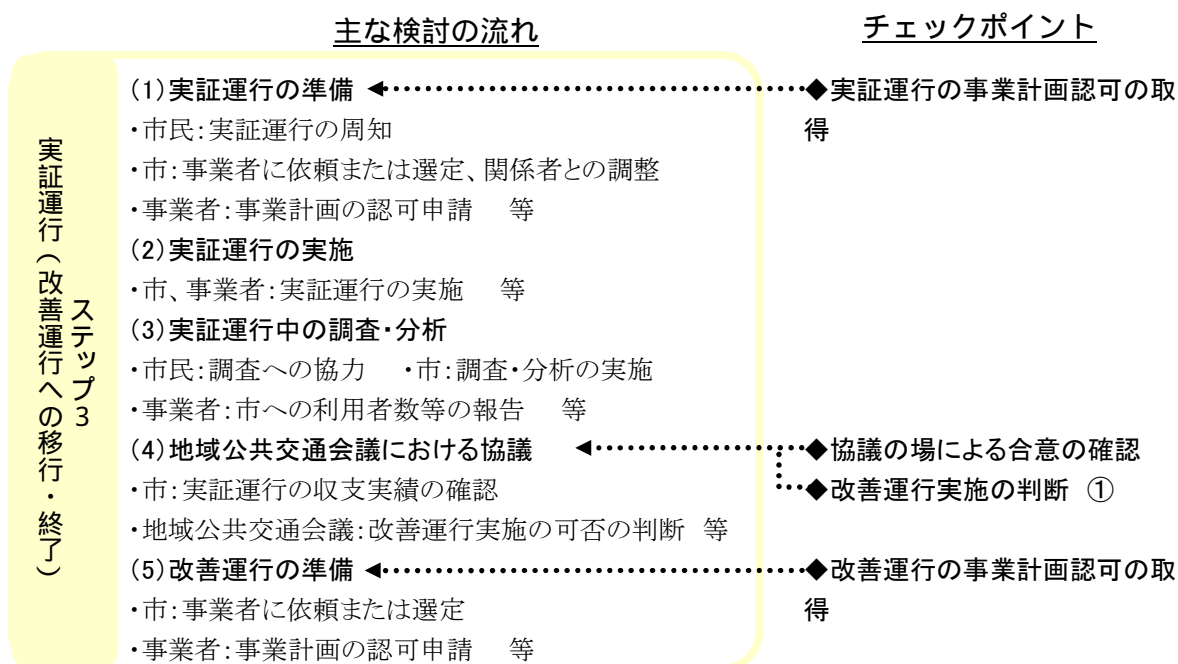


図 3-11 ステップ3の検討箇所  
( ~ は、下表の検討番号に対応)

表 3-13 ステップ3における問題・課題への対応と実証実験結果の反映

検討番号	問題・課題／実証実験から得られた知見	問題・課題への対応／実証実験結果の反映	ガイドラインへの主な記載内容
①	既存のコミュニティバスの現状の収支率は20～35%と、新規導入基準40%を下回っているため、改善運行による利用促進・収支率向上を図っていく必要がある。	目標収支率 40%に向けて改善検討を継続的に実施するため、改善運行の実施基準は、前年度以上の収支率とした。また、収支率が低下した場合は、実施前の運行に戻して、新たな検討を行うこととした。	◆収支実績の確認 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：収支率が前年度以上であること。 2) 収支率が基準に満たさなかった場合：実証運行前の運行内容に変更し、新たな改善運行を検討します。
②	実証運行から改善運行への移行、実証運行の継続・終了の流れやスケジュールが理解しづらい。	実証運行実施から改善運行までの流れを、手続きフロー図と、ケース別に時系列で整理した図を示した。	実証運行実施から本格運行までの流れ：手続きフロー図、手続き例の時系列の整理

(4) ステップ4 改善運行について

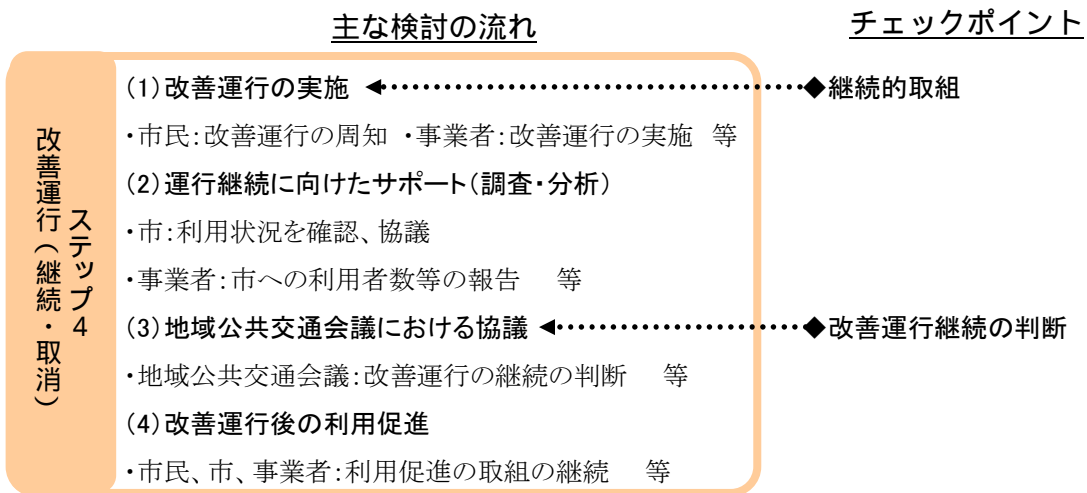


図 3-12 ステップ4の検討箇所  
( は、下表の検討番号に対応)

表 3-14 ステップ4における問題・課題への対応と実証実験結果の反映

検討番号	問題・課題／実証実験から得られた知見	問題・課題への対応／実証実験結果の反映	ガイドラインへの主な記載内容
①	既存のコミュニティバスの現状の収支率は20～35%と、新規導入基準40%を下回っているため、改善運行による利用促進・収支率向上を図っていく必要がある。	目標収支率40%に向けて改善検討を継続的に実施するため、改善運行の継続基準は、前年度以上の収支率とした。また、収支率が低下した場合は、新たな改善検討を行うこととした。	◆改善運行継続の判断 <input type="checkbox"/> 改善運行開始後、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 <input type="checkbox"/> 改善運行開始後、収支率が、前年度より低い。⇒改善運行の検討

### 3-3. まとめ

新規導入に必要な検討の流れとチェックポイントについては、路線バスを補完する役割として、新規導入の運行計画を検討するためには、事前の事業者への情報提供、競合しない運行ルートを検討方法、アンケートによる路線バスへの影響把握が必要であることがわかった。

新規導入における実証実験の実施や、本格運行の継続を判断する基準としては、利用者と市(市民)の負担が半分となる収支率 50%以上が望ましいが、実証実験や既存コミュニティバスの収支実績から、現実的には、収支率 40%以上が目標基準となることがわかった。また、収支率が基準に達しなかった場合に、即、実証実験の終了、本格運行の廃止となると、運行中の需要の伸びや、改善することでの需要増・経費削減による基準達成の可能性が失われる。そのため、検討手続きや地域公共交通会議の了承に沿った、期間延長や運行改善による運行継続が必要であることがわかった。

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必要な検討の流れとチェックポイントについては、新規導入とは異なり、区全体のニーズを把握して運行改善を検討することが求められるため、市民だけではなく、市も主体となって検討することが必要であることがわかった。

また、既存のコミュニティバスの収支率は 20～35%と、現状、新規導入の目標収支率 40%に達していない。このような厳しい状況の中、沿線地域のニーズを把握し、運行改善による利用促進・経費削減を検討・実施することで、収支率向上を図ることが必要であり、目標収支率 40%を目指して、継続的に取り組むことが重要であることがわかった。

# 第4章 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、「いつでも・どこでも・誰にでも利用しやすい公共交通」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、市民の皆さん自らが守り、育てることが望まれます。

さいたま市はこの度、市民の皆さん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、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き書として、「コミュニティバス等導入ガイドライン」を作成しました。このガイドラインを、地域の移動の足を支えるコミュニティバス等の検討にご活用下さい。



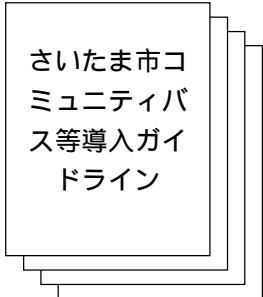
## 目 次

- 1 コミュニティバス等導入ガイドラインの構成
- 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
  - (2) コミュニティバス等のサービス方針
  - (3) 検討主体と役割分担
  - (4) 本格運行後の収入増への取り組み
- 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
  - (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
  - (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
- 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
  - (2) 検討の流れの概要
  - (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
  - (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
  - (2) 地域公共交通会議の構成と役割
- 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

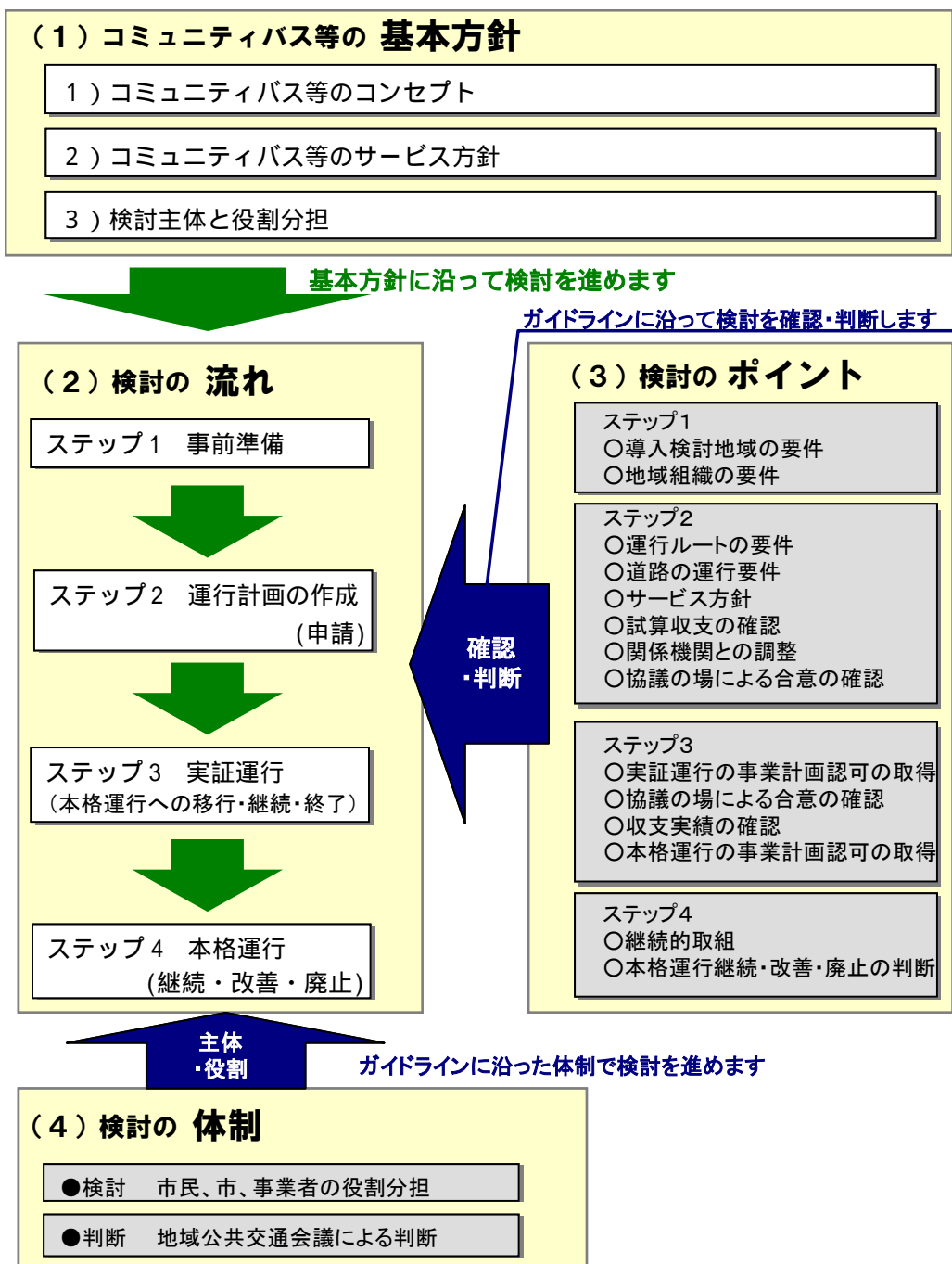


# 1 コミュニティバス等導入ガイドラインの構成

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「コミュニティバス等導入ガイドライン」を作成しました。



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。



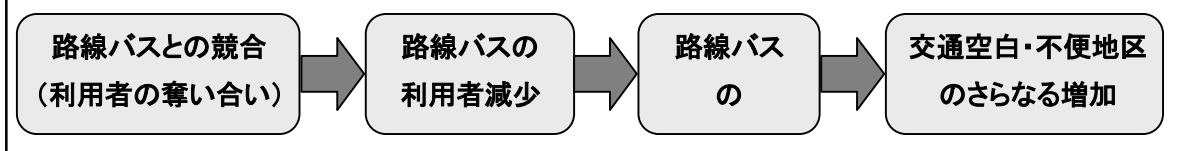
## 2 コミュニティバス等の基本方針

### (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路線バスが多く運行されており、市民にとって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[参考2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、さいたま市ではコミュニティバス等を「路線バスを補完する交通」と位置づけました。

コミュニティバス等と路線バスの競合による悪循環

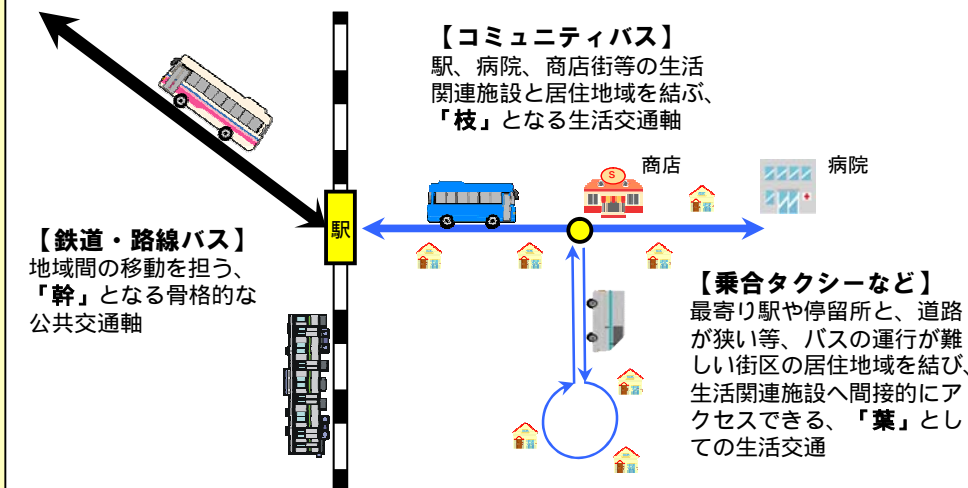


現在市内を運行しているコミュニティバスの状況を見ますと、運行ルートの大半が人口密度の比較的高い市街化区域で占められていますが、採算性は低く、より多くの利用者の確保が課題になっています。そのため、運行エリアはある程度の人口規模・密度が存在することも必要であるほか、路線を考える際には日常生活に欠かせない施設にアクセスできるよう心がけて検討する必要があるといえます。

### コミュニティバス等のコンセプト

- ・主に市街化区域の交通空白地区や交通不便地区の解消 [参考2を参照]
- ・路線バス網の補完
- ・駅、病院、商店街、金融機関、区役所など市民生活に密着した施設へのアクセス

[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]



## (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の方針を基本としつつ、運賃、本数、時間帯などについては、運行ルートの特徴を考慮し、下記の方針を参考に運行計画案を検討して頂きます。

### コミュニティバス等のサービス方針

#### 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距離運賃を基本とします。
- ・コミュニティバス以外は、導入地域における運行計画により、運賃体系を設定します。
- ・上記のいずれも、障害者、幼児については通常の半額の運賃とします(10円未満切り上げ)。

#### 2) 本数/日

- ・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。[平成22年度の土曜運行の実験結果については、参考5を参照])

#### 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。
- (地域ニーズや車両定員数などを参考に、運行システムを選択することとします。)



コミュニティバス(定員数34人)  
運転手を除く

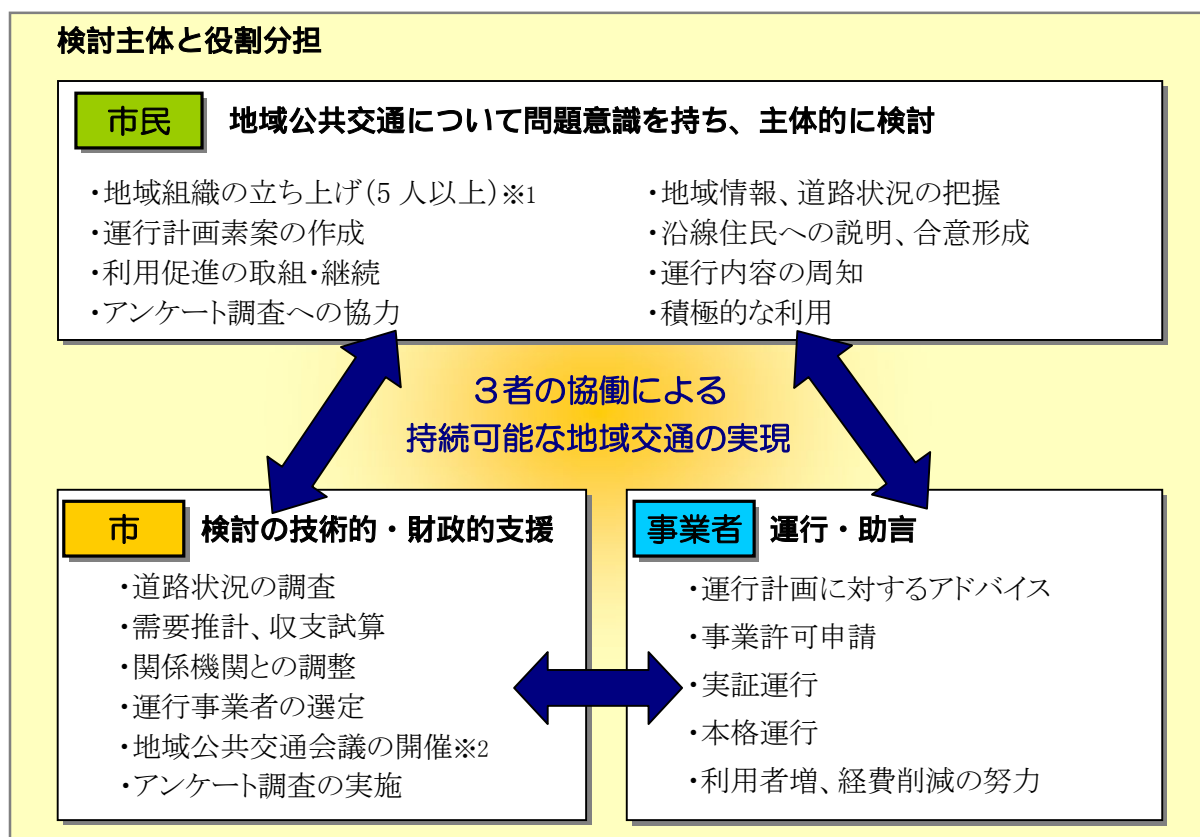


乗合タクシー(定員数9人)

### (3) 検討主体と役割分担

地域公共交通の充実には、検討の発議・調査・計画・実証運行・本格運行というプロセスに市民(地域の方々)、市、事業者がそれぞれの役割を担い、協働で取り組むことが重要になります。

コミュニティバス等も、市民(地域の方々)自らが守り、育てることが不可欠であり、市や事業者の支援のもと、市民の主体性が必要です。



#### 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 地域公共交通会議の開催

市民(地域の方々)の組織が検討した結果を受け、「地域公共交通会議」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。[地域公共交通会議については、P4-56を参照]

### (4) 本格運行後の収入増への取り組み

コミュニティバス等の本格導入後、安定的な運行を続けるためには、利用者からの運賃収入のほか、広告収入や協賛金などの運賃外収入を検討する必要があります。

- ・地元企業、商店、病院等からの協賛金
- ・自治会など地元の負担金
- ・車内広告や車外広告(ラッピング)



## 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
<b>ステップ1 事前準備</b> (1) 地域によるニーズ把握、市への相談 (2) 地域組織の設立	・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	・市民の検討発議を受け、適宜アドバイス ・地域のニーズを事業者に報告	・市から報告された地域のニーズを確認
<b>ステップ2 運行計画の作成 (申請)</b> (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) 地域公共交通会議における協議	・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	・市民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 ・運行計画内容をバス事業者に情報提供 ・「運行計画書」の作成	・「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
<b>ステップ3 実証運行 (本格運行への移行・継続・終了)</b> (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) 地域公共交通会議における協議 (5) 本格運行の準備	・実証運行の周知 ・実証運行中の調査への協力	・運行計画書に沿い、実証運行を事業者へ依頼または選定 ・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 ・本格運行を事業者へ依頼または選定、関係者との調整	・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
<b>ステップ4 本格運行 (継続・改善・廃止)</b> (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) 地域公共交通会議における協議 (4) 本格運行後の利用促進	・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	・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	・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

#### 地域公共交通会議

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。

## (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**、**市**、**事業者**、**地域公共交通会議**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、判断を行うこととなります。

### 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) 自らが地域交通の問題意識を持ち、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。
- ・ **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) 交通空白・不便地区および地域の用途 [参考2を参照]

- 交通空白・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

#### <参考>

- ・ 交通空白・不便地区とは？  
市街化区域内で、鉄道駅から1km、停留所(30便/日以上)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とは？  
市街化区調整区域内で、H17国勢調査の人口密度が概ね2000人/km<sup>2</sup>以上、かつ、高齢者率(65歳以上)が、市の平均値以上の既成市街地であり、鉄道駅から1km、停留所(30便/日以上)から300mのサービス圏域外の地区

- ・ 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、地域組織の活動に対する市の支援内容は以下のとおりです。
- ・ **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に報告してください。
- ・ **市**は、当該自治会及び区の自治会連合会に、周辺地域のニーズの有無などを確認します。

**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。

- 地域組織の設立を市、当該自治会及び区の自治会連合会に報告すること。

## 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

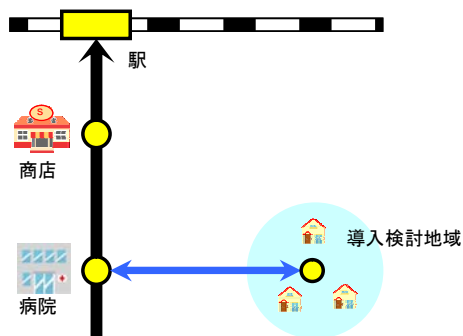
市

- ・ **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など）を想定してください。
- ・ **市民**（地域の方々）が主体となり、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 [ P4-8 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、運行ルート上の交通空白・不便地区など [ 参考2 を参照 ] にあたる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 ]」を用いて、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

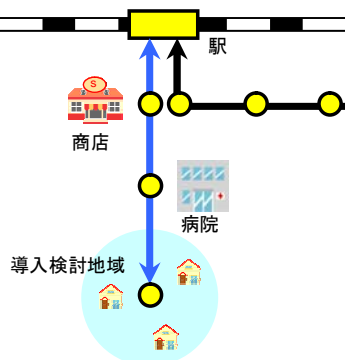
##### 【最寄り停留所に接続する例】 ○

駅より、路線バス(30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】 ○

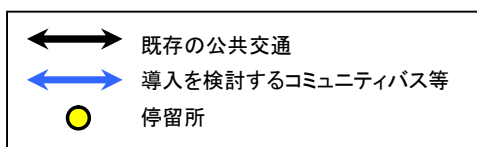
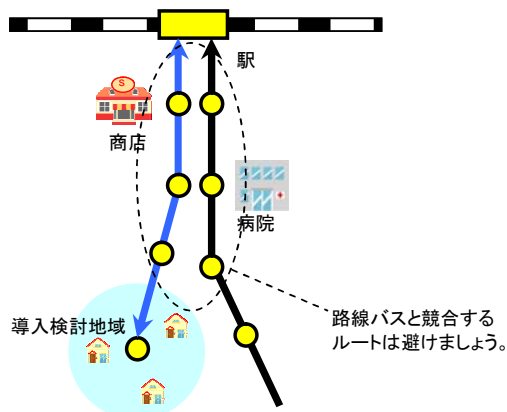
路線バス(30便/日以上※)がルート上にない場合は、主要施設を直接結ぶルートを検討します。



#### 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。



※さいたま市では路線バス(30便/日未満)は、交通不便地区としています。[参考2を参照]

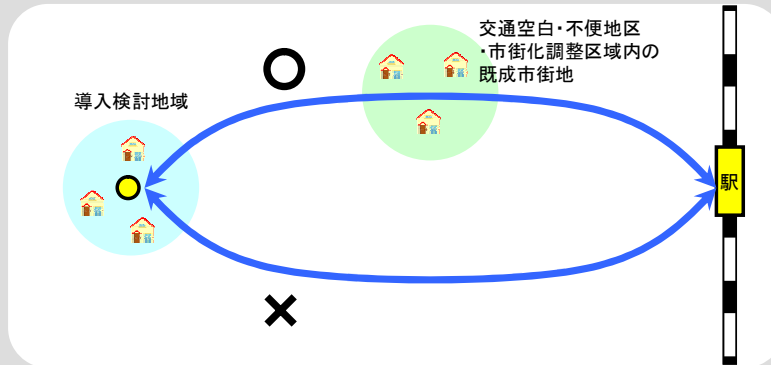
**判断(3) 運行ルートはコンセプトに合致するか？**

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？

**◆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經由すること。



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、
- 既存の公共交通の停留所への間接アクセス（路線バスやコミュニティバスの停留所）

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、運賃、本数、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計画素案であるか？

運賃、本数、時間帯などサービス方針に合致する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距離運賃を基本とします。
- コミュニティバス以外は、導入地域における運行計画により、運賃体系を設定します。
- 上記のいずれも、障害者、幼児については通常の半額の運賃とします(10円未満切り上げ)。

##### 2) 本数/日

- 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。[平成22年度の土曜運行の実験結果については、参考5を参照])

##### 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。  
(地域ニーズや車両定員数などを参考に、運行システムを選択することとします。)

**(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への「利用意向に関するアンケート調査」や、検討主体の地域組織がある自治会住民への「聞き取り調査」を実施し、調査結果を基に収入を試算します。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。

**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、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）

## 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

40%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。

#### (4)「運行計画書」の作成

市

事業者

- ・市は、市民が作成した「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。

#### 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るか？  
停留所の設置に関し、沿線住民の理解が得られているか？

#### ◆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、運行に関する理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) 地域公共交通会議における協議

地域公共交通会議

- ・市が作成した「運行計画書」について、地域公共交通会議に諮ります。
- ・地域公共交通会議では、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、P4-55を参照〕

#### 判断(8) 協議の場で合意が得られたか？

地域公共交通会議において、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) 地域公共交通会議における承認
  - 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）を取得している事業者とします。
- ・ **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ヶ月程度です。
- ・ **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、運行経費から運賃収入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、実証運行ルートに沿線住民（住民基本台帳から、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

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

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) 地域公共交通会議における協議**

市民

市

事業者

地域公共交通会議

- ・市は、実証運行の前半6ヶ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・運行改善）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、運行ルート上の自治会に改善等の主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素案〔様式3〕」を作成し、市に提出してください。
- ・市は、申請書を受理し、内容を確認した上で、市民が作成した運行計画素案を基に「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、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」を地域公共交通会議に諮ります。
- ・地域公共交通会議は、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・終了を判断します。
- ・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、地域公共交通会議の判断結果を基に、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？**

地域公共交通会議において、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) 地域公共交通会議における承認

- 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

□ 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。

＜参考＞ 実証運行の継続の検討例

①実証運行の期間延長を検討する。

・徐々に利用が伸びている場合、期間を延長することで、収支率の向上が見込まれます。

②実証運行の運行改善を検討する。

・昼間の時間帯に利用が集中している場合、朝晩の便をなくして運行経費を削減することで、収支率の向上が見込まれます。

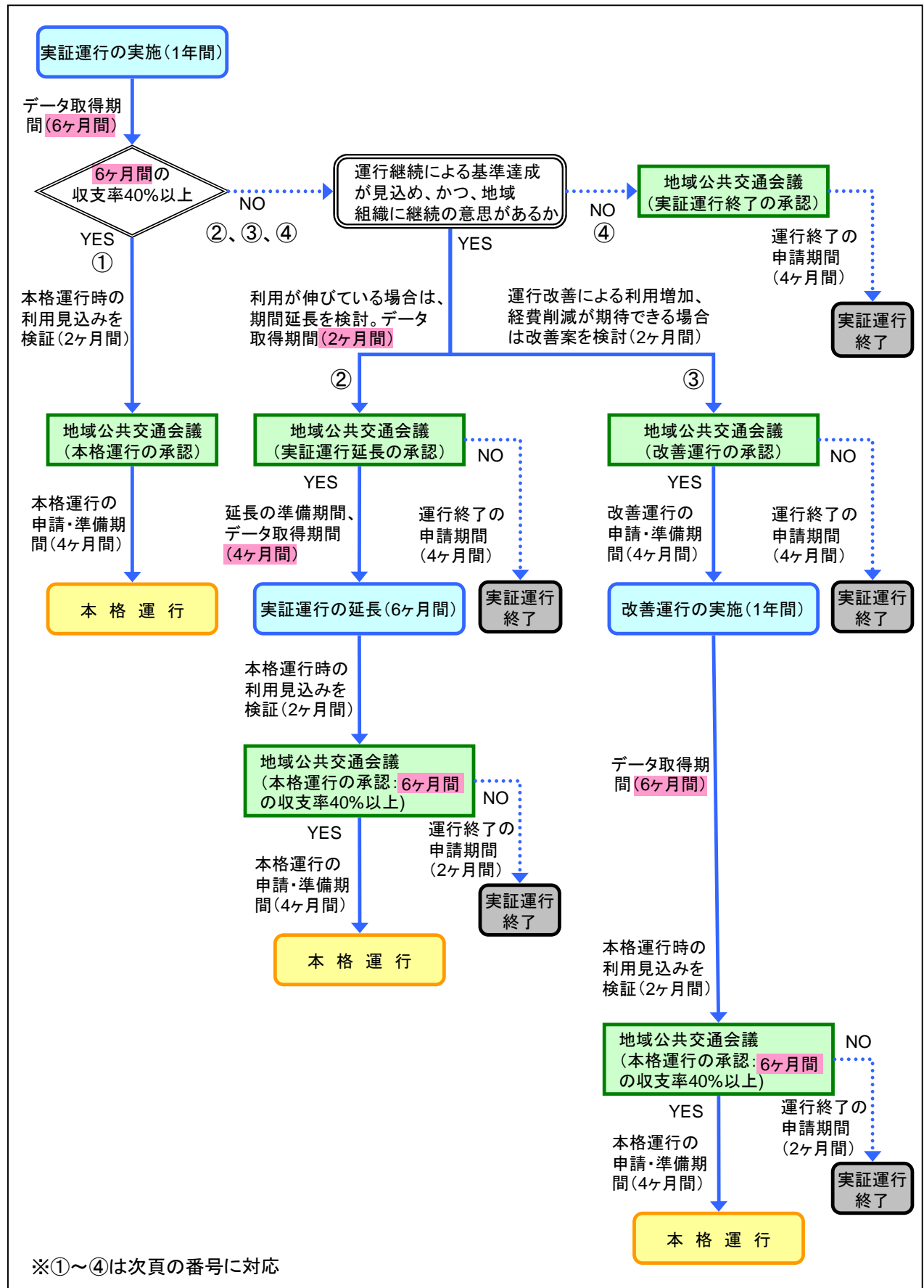
・アンケート調査から得られたニーズが高い目的地を経由するルートに変更して、利用者数を増やすことで、収支率の向上が見込まれます。

□ 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、今後の導入検討は行いません。市街化区域において、実施時点の人口や年齢構成が、将来的に大きく変化し、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。

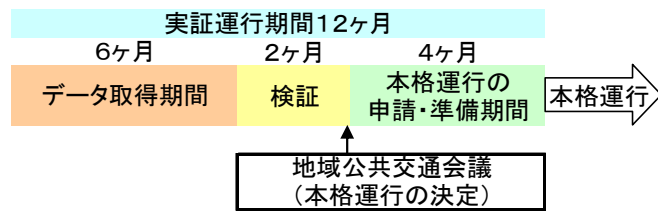
< メモ >

# 実証運行実施から本格運行までの流れ 1

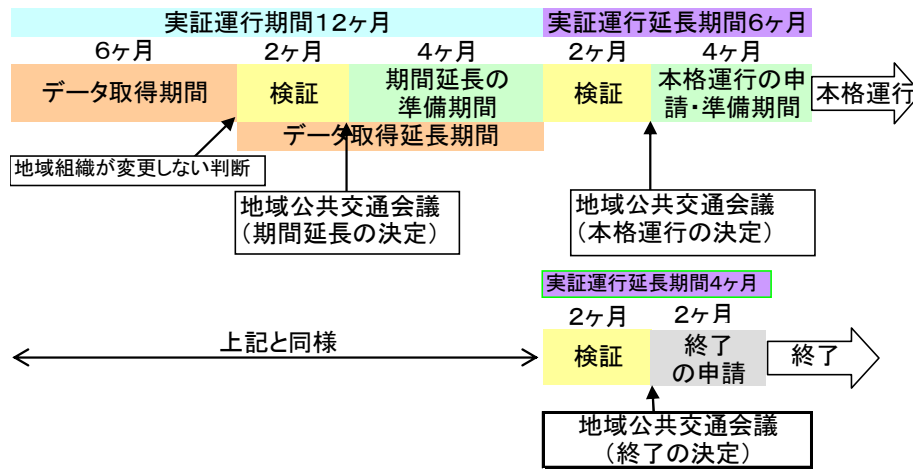


実証運行実施から本格運行までの流れ2

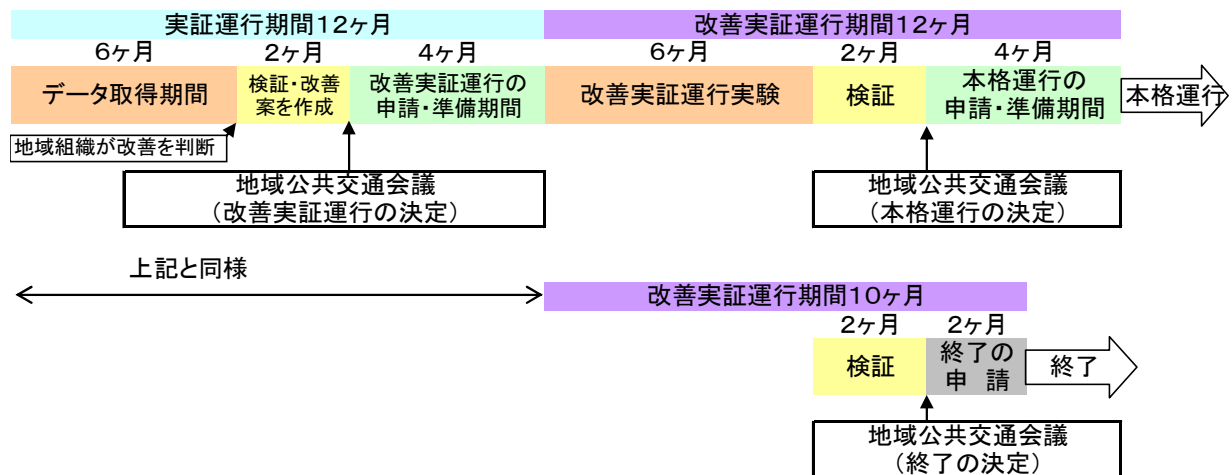
① 本格運行（収支率40%を満たす場合）



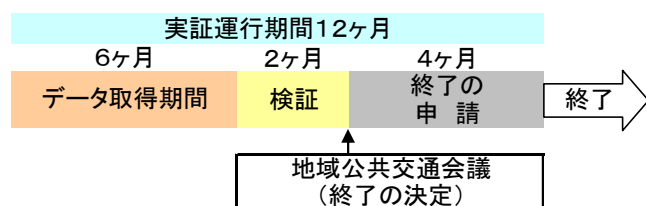
② 運行内容を変更せずに実証運行を継続（収支率40%には届かないが、徐々に収支率が向上し、期間延長により収支率を満たす見込みがある場合）



③ 運行内容を改善して実証運行を継続（収支率40%には届かないが、アンケート調査、利用実績から運行内容を改善して収支率を満たす見込みがある場合）



④ 終了（収支率40%に届かず、アンケート調査、利用実績の結果を見ても改善の余地がない場合）



## (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ヶ月程度です。
- ・ **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) 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。

収支率が前年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、調査実施に際して協力してください。

#### 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、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

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。

- ①個人属性（性別、年齢等）：利用者層を把握します。
- ②本格運行の認知度：PR等の利用促進に役立てます。
- ③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。
- ④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。
- ⑤今後の運行改善点：今後の改善点を把握します。
- ⑥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) 地域公共交通会議における協議

市民

市

事業者

地域公共交通会議

・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、運行ルート上の自治会に改善の主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素案 [ 様式 3 ]」を作成し、市に提出してください。
- ・市は、申請書を受理し、内容を確認した上で、市民が作成した運行計画素案を基に「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、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」を地域公共交通会議に諮ります。
- ・地域公共交通会議は、収支実績や改善計画書を基に、本格運行の継続・廃止、改善運行の実施を判断します。
- ・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、地域公共交通会議の判断結果を基に、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？

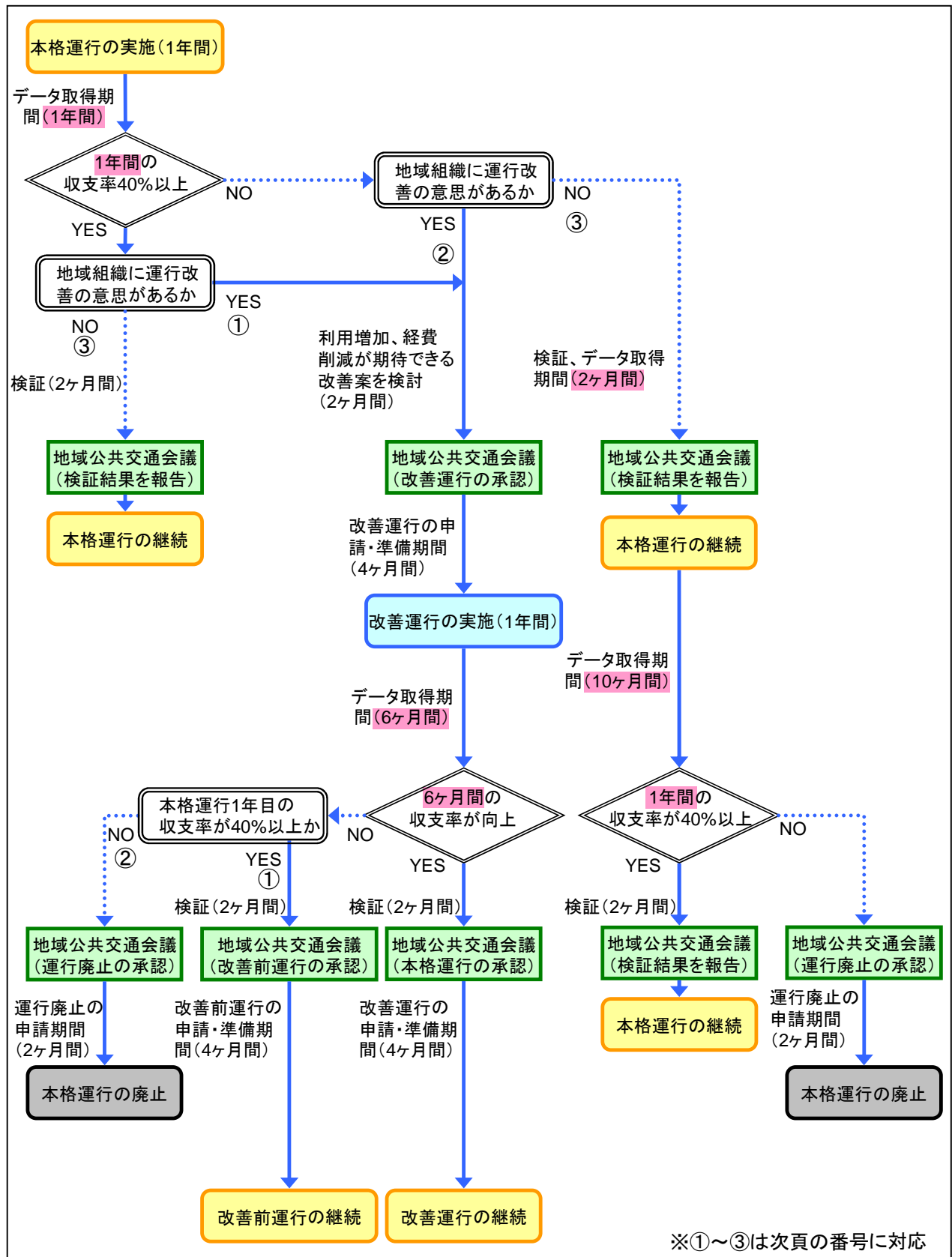
地域公共交通会議において、本格運行継続に対する承認が得られましたか？

#### ◆本格運行継続・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  
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いません。  
市街化区域において、廃止時点の人口や年齢構成が、将来的に大きく変化し、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。

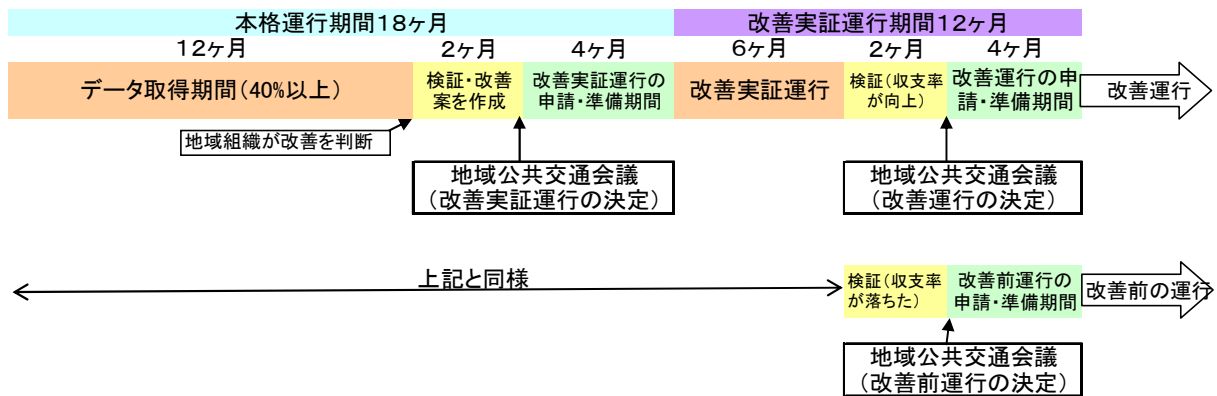
< メモ >

本格運行開始から継続・改善・廃止までの流れ1

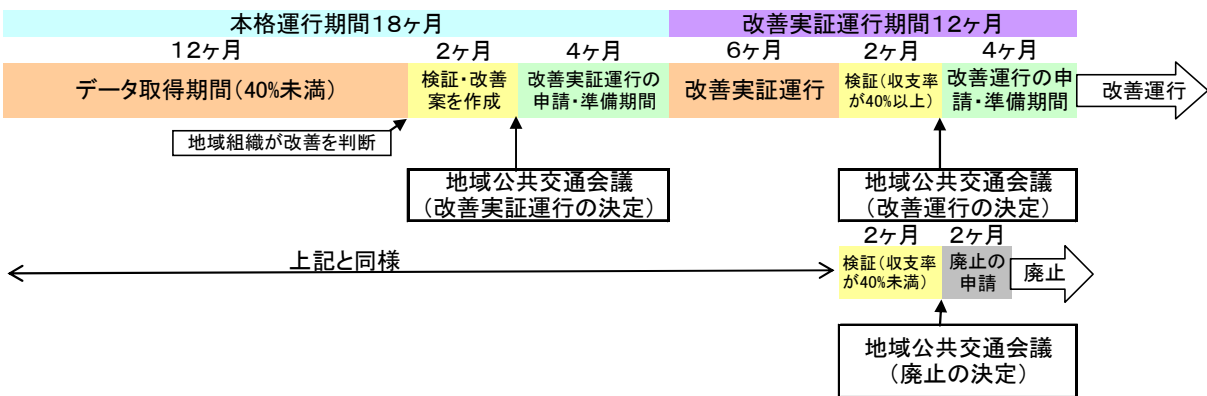


本格運行開始から継続・改善・廃止までの流れ2

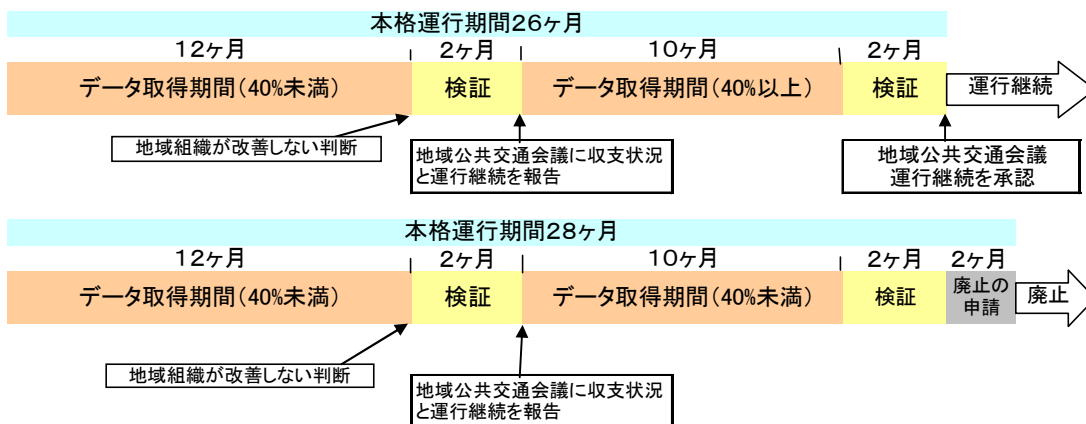
① 運行内容を変更して実証運行を実施（収支率40%を満たしているが変更する場合）



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）



#### (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**が主体の取り組み

- ・ 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

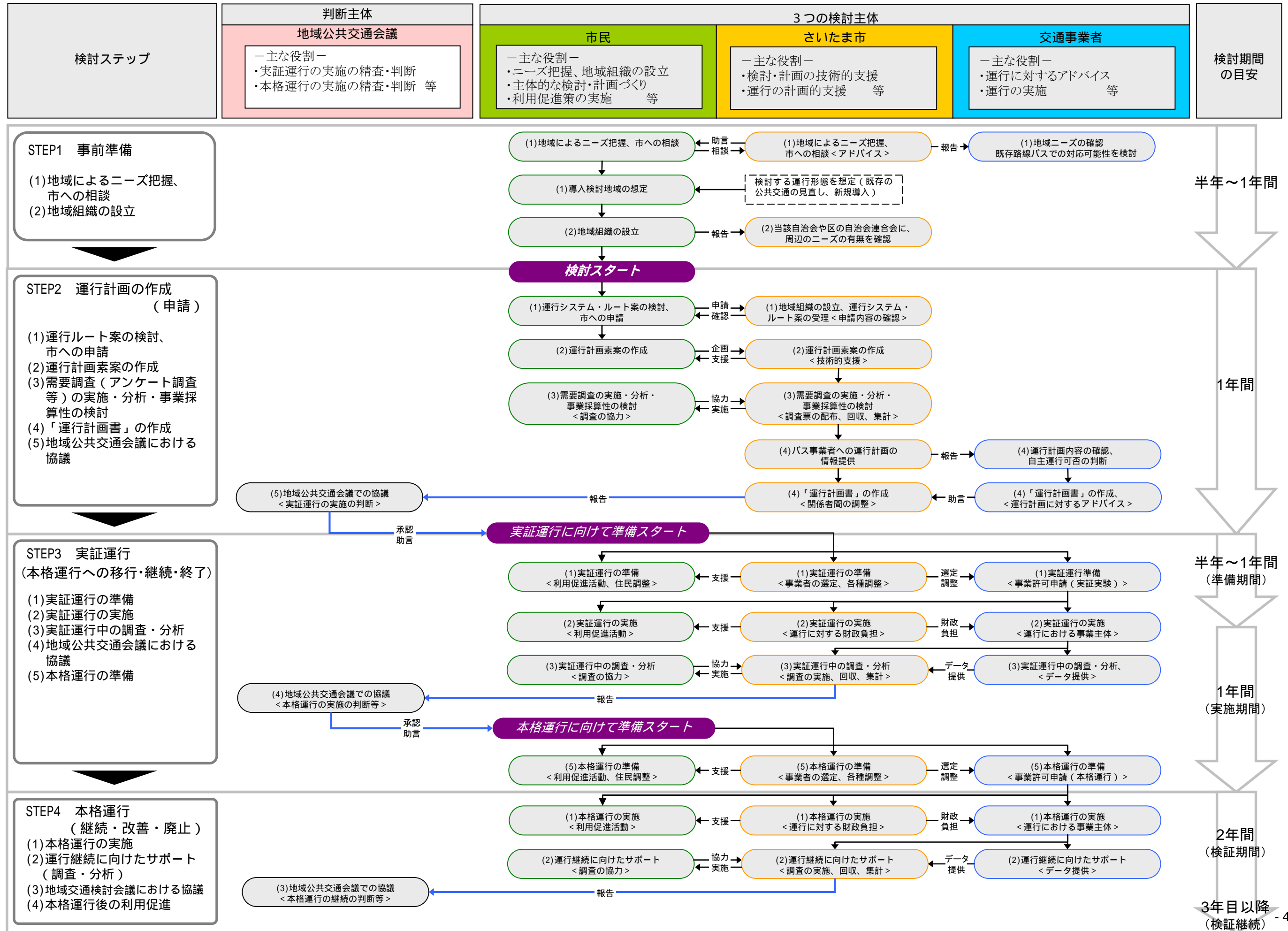
###### 2) **市**が主体の取り組み

- ・ 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との乗り継ぎ情報案内の充実
- ・ バス停周辺施設への駐輪場の整備
- ・ バス走行環境の改善

###### 3) **事業者**が主体の取り組み

- ・ 日別、便別の利用者数のカウント、市への報告
- ・ バス走行環境の改善箇所について、市への要望

(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







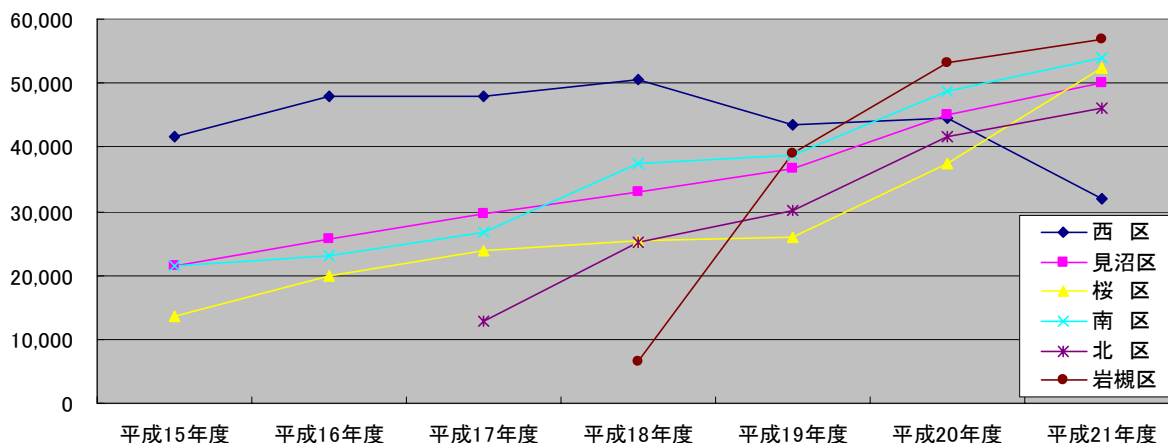
## 4 ガイドライン策定前に導入されたコミュニティバスの運行改善に関する検討の流れとポイント

### (1) これまでの運行状況と今後の検討の考え方

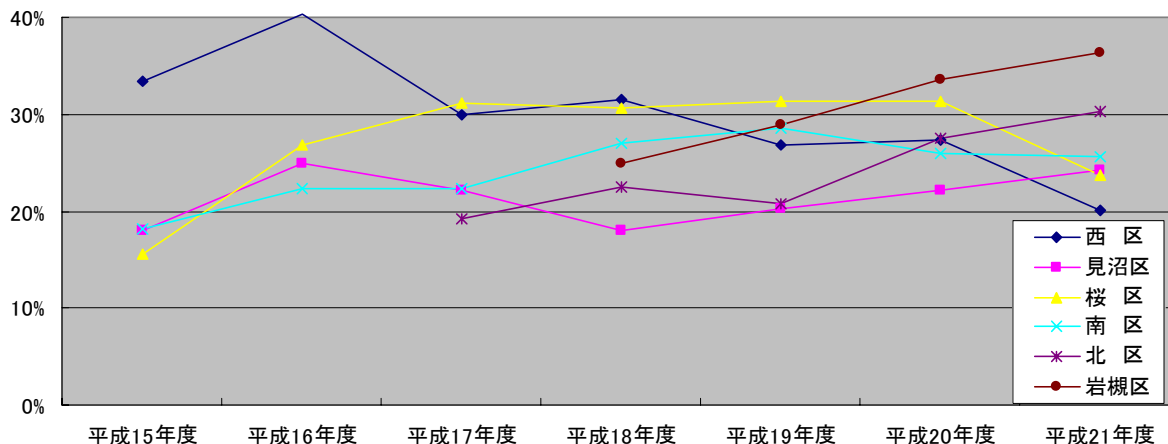
ガイドライン策定以前から運行しているコミュニティバスは、平成15年に、西区、見沼区、桜区、南区で導入し、その後、平成17年に北区、平成19年に岩槻区で導入されて、現在、6区の市街化区域を中心に、区役所、公共施設、病院、駅など市民生活に密着した路線として運行しています。これらの6路線は、運行が開始されてから着々と利用が伸びていますが、収支実績は、依然として厳しい状況が続いているため、地域のほかに、市も主体となって、運行改善を検討し、収支率向上を図っていく必要があります。

運行改善にあたっては、運行ルートや停留所位置、時間帯、運行日などが、沿線地域のニーズに合っているかを把握してから、運行改善計画を作成し、計画に基づいた実証運行を実施し、その結果、収支率が向上する場合は、改善運行を決定します。このように目標とする収支率40%以上を目指して、5年後の平成27年度まで、運行改善による利用促進を継続していきます。

○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
<b>ステップ1 事前準備</b> (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"> <li>地域のニーズ把握</li> <li>検討の発議</li> <li>運行ルート見直しの場合は、導入検討地域の設定、条件整理</li> <li>地域組織の立ち上げ</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>検討の発議</li> <li>地域のニーズ把握</li> <li>運行ルート見直しの場合は、導入検討地域の設定、条件整理</li> <li>市民の検討発議を受け、適宜アドバイス</li> <li>地域のニーズを事業者へ報告</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>市から報告された地域のニーズを確認</li> </ul>
<b>ステップ2 運行改善計画の作成(申請)</b> (1) 運行改善案の検討、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) 地域公共交通会議における協議	<ul style="list-style-type: none"> <li>運行改善案の作成</li> <li>運行ルート見直しの場合は、道路状況などを確認</li> <li>運行ルート上の自治会の合意形成</li> <li>運行改善案および検討体制(ステップ1)を市へ申請</li> <li>運行改善案を基に、改善計画素案を作成</li> <li>需要調査への協力</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>運行改善案の作成</li> <li>申請された運行改善案および地域組織の体制の受理、審査</li> <li>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</li> <li>改善計画素案作成に対する技術的支援</li> <li>需要調査の実施・分析</li> <li>収支を試算し、確認</li> <li>改善計画内容をバス事業者へ情報提供</li> <li>「改善計画書」の作成</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>「改善計画書」作成に対する支援</li> <li>改善計画内容を確認し、自主運行の可否を判断</li> </ul>
<b>ステップ3 実証運行(改善運行への移行・終了)</b> (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) 地域公共交通会議における協議 (5) 改善運行の準備	<ul style="list-style-type: none"> <li>実証運行の周知</li> <li>実証運行中の調査への協力</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>改善計画書に沿い、実証運行を事業者へ依頼または選定</li> <li>関係者との調整</li> <li>実証運行の実施</li> <li>実証運行中の調査・分析</li> <li>実証運行の収支実績を確認</li> <li>改善運行を事業者へ依頼または選定、関係者との調整</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>実証運行の事業計画の認可申請</li> <li>実証運行の実施</li> <li>利用者数等を適宜市に報告</li> <li>改善運行の事業計画の認可申請</li> </ul>
<b>ステップ4 改善運行(継続・取消)</b> (1) 改善運行の実施 (2) 運行継続に向けたサポート(調査・分析) (3) 地域公共交通会議における協議 (4) 改善運行後の利用促進	<ul style="list-style-type: none"> <li>改善運行の周知</li> <li>利用状況の確認、協議</li> <li>利用促進の取組を継続</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>改善運行中の利用状況、収支実績を確認</li> <li>利用促進の取組を継続</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>改善運行の実施</li> <li>利用者数等を適宜市に報告</li> <li>利用促進の取組を継続</li> </ul>

地域公共交通会議

実証運行や改善運行の実施の可否についての精査・判断を行います。

### (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**、**市**、**事業者**、**地域公共交通会議**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、判断を行うこととなります。

#### 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、改善運行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) 改善運行検討の要件を満たすか？

利用状況、収支状況から、改善運行の必要性がありますか？

##### ◆改善運行検討の判断(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。  
⇒改善運行の検討
- 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

以下の改善運行によって、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での停留所移設や、運行本数の変更がないダイヤ調整など、軽微な変更の場合は、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、目的施設を経由することで利用者数の増加が見込めます。
- 運行本数の見直し：需要に応じて運行本数を見直すことで、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。
- 運行曜日(休日運行含む)の見直し：運行曜日を見直すことで、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、アドバイスをを行います。
- ・市は、地域からのニーズを事業者へ情報提供します。
- ・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) 交通空白・不便地区および地域の用途 [参考2を参照]

- 交通空白・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

#### <参考>

- ・交通空白・不便地区とは？  
市街化区域内で、鉄道駅から1km、停留所（30便/日以上）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とは？  
市街化区調整区域内で、H17国勢調査の人口密度が概ね2000人/km<sup>2</sup>以上、かつ、高齢者率（65歳以上）が、市の平均値以上の既成市街地であり、鉄道駅から1km、停留所（30便/日以上）から300mのサービス圏域外の地区

**(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、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。  
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。
- ・ なお、地域組織の活動に対する市の支援内容は以下のとおりです。
- ・ **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に報告してください。
- ・ **市**は、当該自治会及び区の自治会連合会に、周辺地域のニーズの有無などを確認します。

**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。

- 地域組織の設立を市、当該自治会及び区の自治会連合会に報告すること。

## ステップ2 運行改善計画の作成（申請）

### （1）運行改善案の検討、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
- 運行本数の見直し：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、運行本数を増加する場合、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、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[ P4-8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）または、**市**は、当該区の自治会連合会の同意を得た上で（運行ルートの見直しの場合は、見直し区間の自治会も）「コミュニティバス等の改善に関する検討申請書[ 様式1 ]」及び「コミュニティバス等の改善に関する同意書[ 様式2 ]」を用いて、市に申請してください。  
市が検討する場合は、様式1を提出する必要はありません。
- ・ **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、

- ・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。

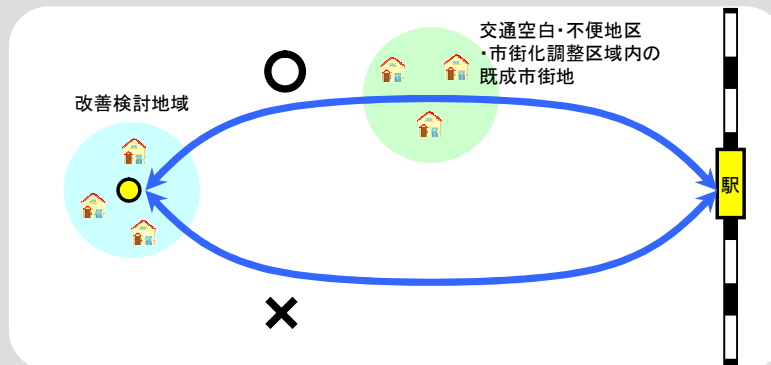
**判断(4) 運行ルートの見直しの場合、変更後の運行ルートはコンセプトに合致するか？**

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？  
希望する行き先に、ルート設定ができていますか？

**◆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、
- 既存の公共交通の停留所への間接アクセス（路線バスやコミュニティバスの停留所）

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。

## (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、運行ルート、運賃、本数、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、改善計画書素案）を作成し、市に提出してください。
- ・ **市**は、「改善計画素案」の作成における技術的な支援を行います。

### 判断⑥ サービス方針に合致する計画素案であるか？

運賃、本数、時間帯などサービス方針に合致する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距離運賃を基本とします。
- コミュニティバス以外は、導入地域における運行計画により、運賃体系を設定します。
- 上記のいずれも、障害者、幼児については通常の半額の運賃とします（10円未満切り上げ）。

##### 2) 本数/日

- 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。[平成22年度の土曜運行の実験結果については、参考5を参照]）

##### 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。  
（地域ニーズや車両定員数などを参考に、運行システムを選択することとします。）



(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への「利用意向に関するアンケート調査」や、検討主体の地域組織がある自治会住民への「聞き取り調査」を実施し、調査結果を基に収入を試算します。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。

#### 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、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）

##### 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(7) 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。

#### (4)「改善計画書」の作成

市

事業者

- ・市は、市民、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。

#### 判断(8) 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るか？  
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るか？

#### ◆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

- 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、運行に関する理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

- 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) 地域公共交通会議における協議

地域公共交通会議

- ・市が作成した「改善計画書」について、地域公共交通会議に諮ります。
- ・地域公共交通会議では、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、P4-55を参照〕

#### 判断(9) 協議の場で合意が得られたか？

地域公共交通会議において、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) 地域公共交通会議における承認

- 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（改善運行への移行・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。
- ・ **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ヶ月程度です。
- ・ **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(10) 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、実証運行ルートの沿線住民（住民基本台帳から、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

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

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改善運行時の利用意向：改善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) 地域公共交通会議における協議

市

事業者

地域公共交通会議

市民が検討する場合は、

- ・市は、実証運行の前半6ヶ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地域公共交通会議に諮ります。
- ・地域公共交通会議は、関係者間の協議により実証運行結果を精査して、改善運行の実施、実証運行の終了などを判断します。
- ・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、地域公共交通会議の判断結果を基に、改善運行の申請、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(11) 協議の場による合意が得られたか？

地域公共交通会議において、改善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) 地域公共交通会議における承認

- 関係者による改善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

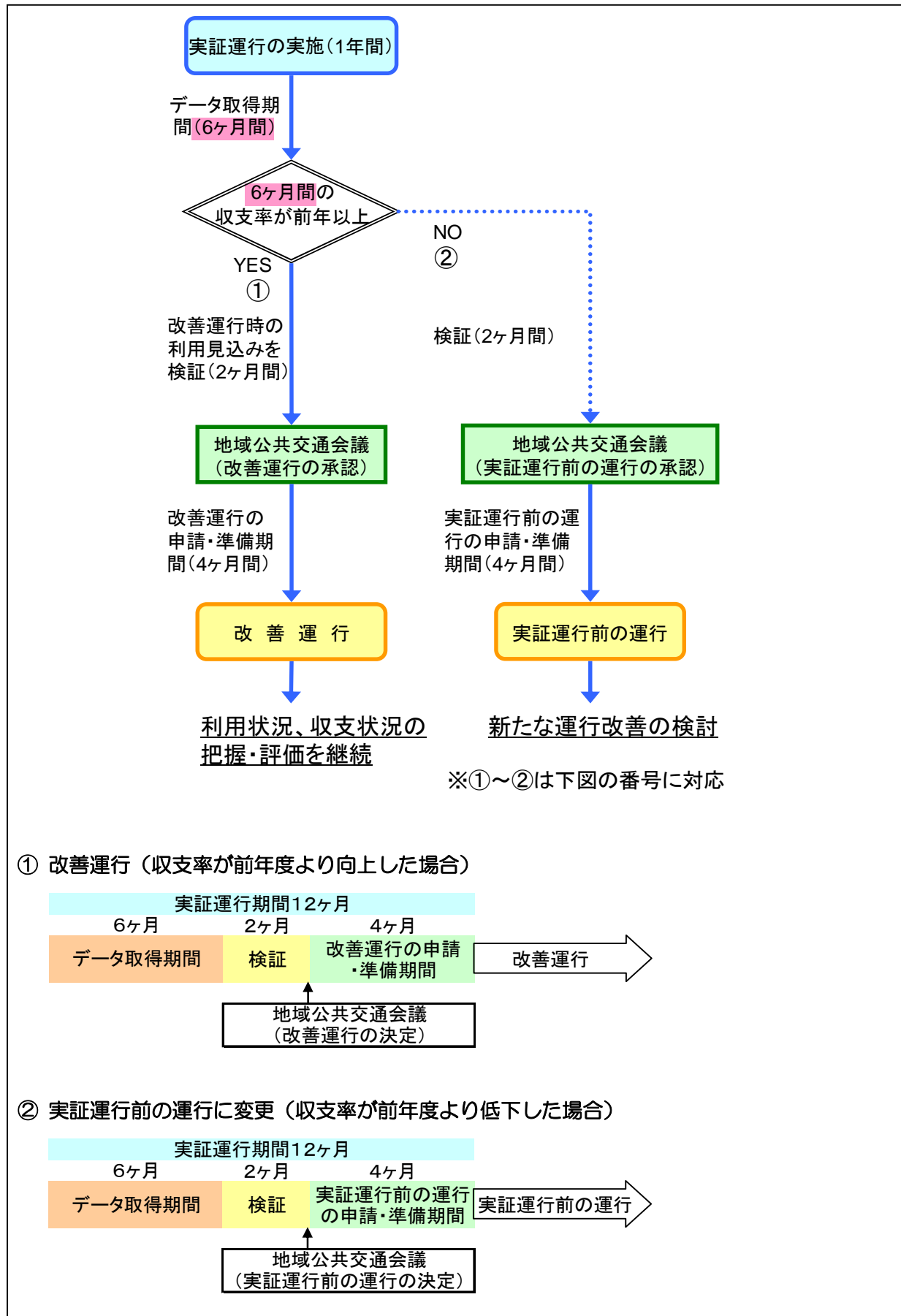
- 収支率の基準

収支率が前年度以上であること。

2) 収支率が基準に満たさなかった場合

- 実証運行前の運行内容に変更し、新たな改善運行を検討します。

# 実証運行実施から改善運行までの流れ



(5) 改善運行の準備

市民

市

事業者

- ・ **市**は、改善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。
- ・ **事業者**は、改善運行について、国土交通省に乗合許可（道路運送法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ヶ月程度です。
- ・ **市民**（地域の方々）または、**市**が主体となり、改善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。
- ・ 改善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(12)** 改善運行の事業計画認可が得られたか？

改善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
  - 改善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 改善運行（継続・取消）

### （1）改善運行の実施

市 事業者

- ・事業者による改善運行を実施します。
- ・市は運行経費から運賃収入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、改善運行において、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、改善運行の利用状況を、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、調査実施に際して協力してください。

#### 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

改善運行中のコミュニティバス等の利用者、改善運行ルートに沿線住民（住民基本台帳から、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

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

改善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本格運行の認知度：PR等の利用促進に役立てます。
- ③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。
- ④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。
- ⑤改善運行の改善点：今後の改善点を把握します。
- ⑥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(13) 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) 地域公共交通会議における協議**

市

地域公共交通会議

市民が検討する場合は、

- ・市は、改善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、改善運行の検証結果について、地域公共交通会議に諮ります。
- ・地域公共交通会議は、収支実績を基に、改善運行の継続を判断します。
- ・市は、協議の結果を市民（地域の方々）に報告します。

**判断(14) 協議の場による合意が得られたか？**

地域公共交通会議において、改善運行継続に対する承認が得られましたか？

**◆改善運行継続の判断（チェックポイント）**

- 改善運行開始後、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
- 改善運行開始後、収支率が、前年度より低い。  
⇒改善運行の検討

**(4) 改善運行後の利用促進**

市民

市

事業者

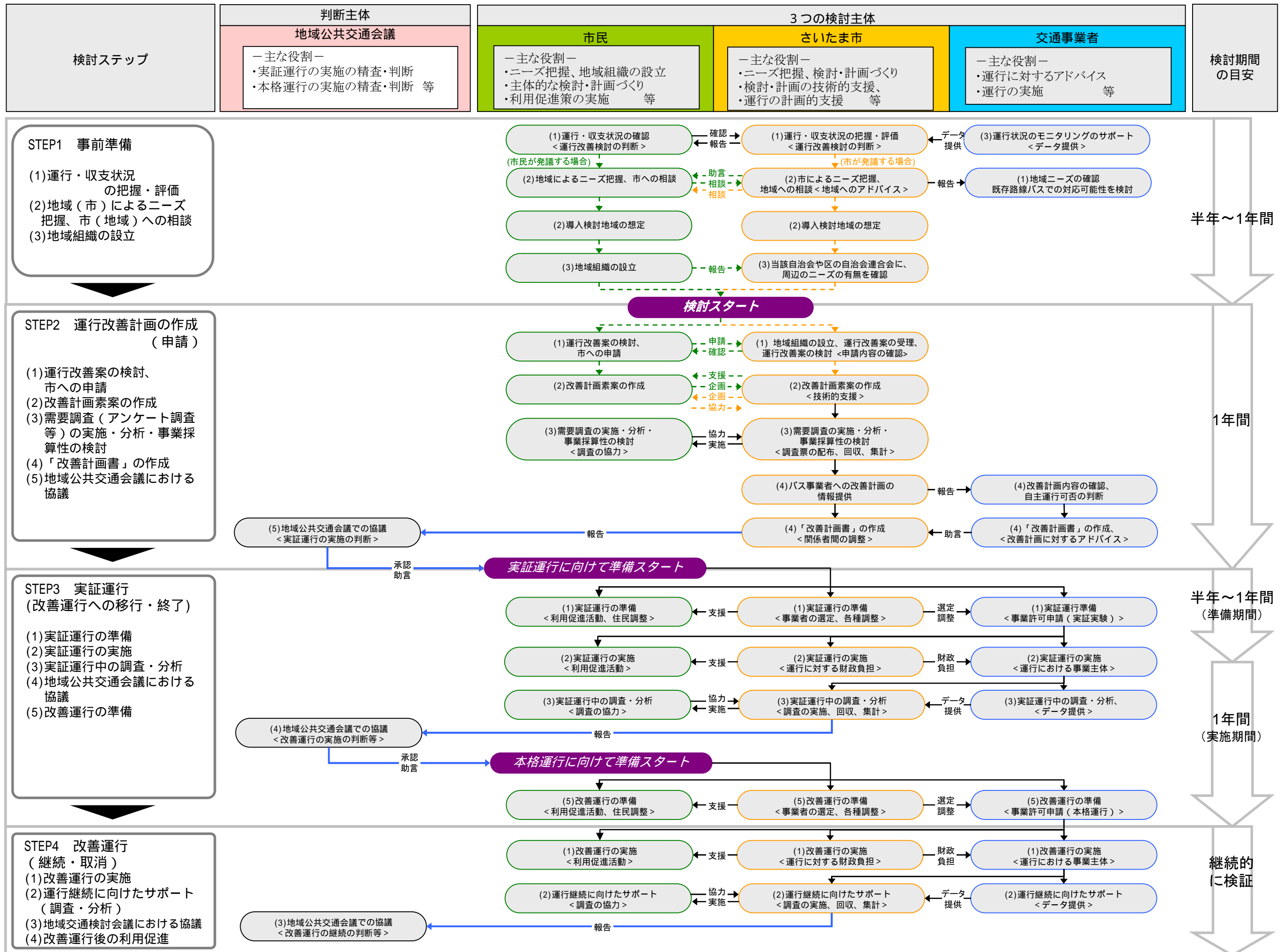
- ・市民（地域の方々）、市、事業者は、改善運行後の利用促進に取り組んでください。

**利用促進方法の例**

- 1) 市民が主体の取り組み
  - ・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) 市が主体の取り組み
  - ・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との乗り継ぎ情報案内の充実
  - ・バス停周辺施設への駐輪場の整備
  - ・バス走行環境の改善
- 3) 事業者が主体の取り組み
  - ・日別、便別の利用者数のカウント、市への報告
  - ・バス走行環境の改善箇所について、市への要望

< × ㄟ >

(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

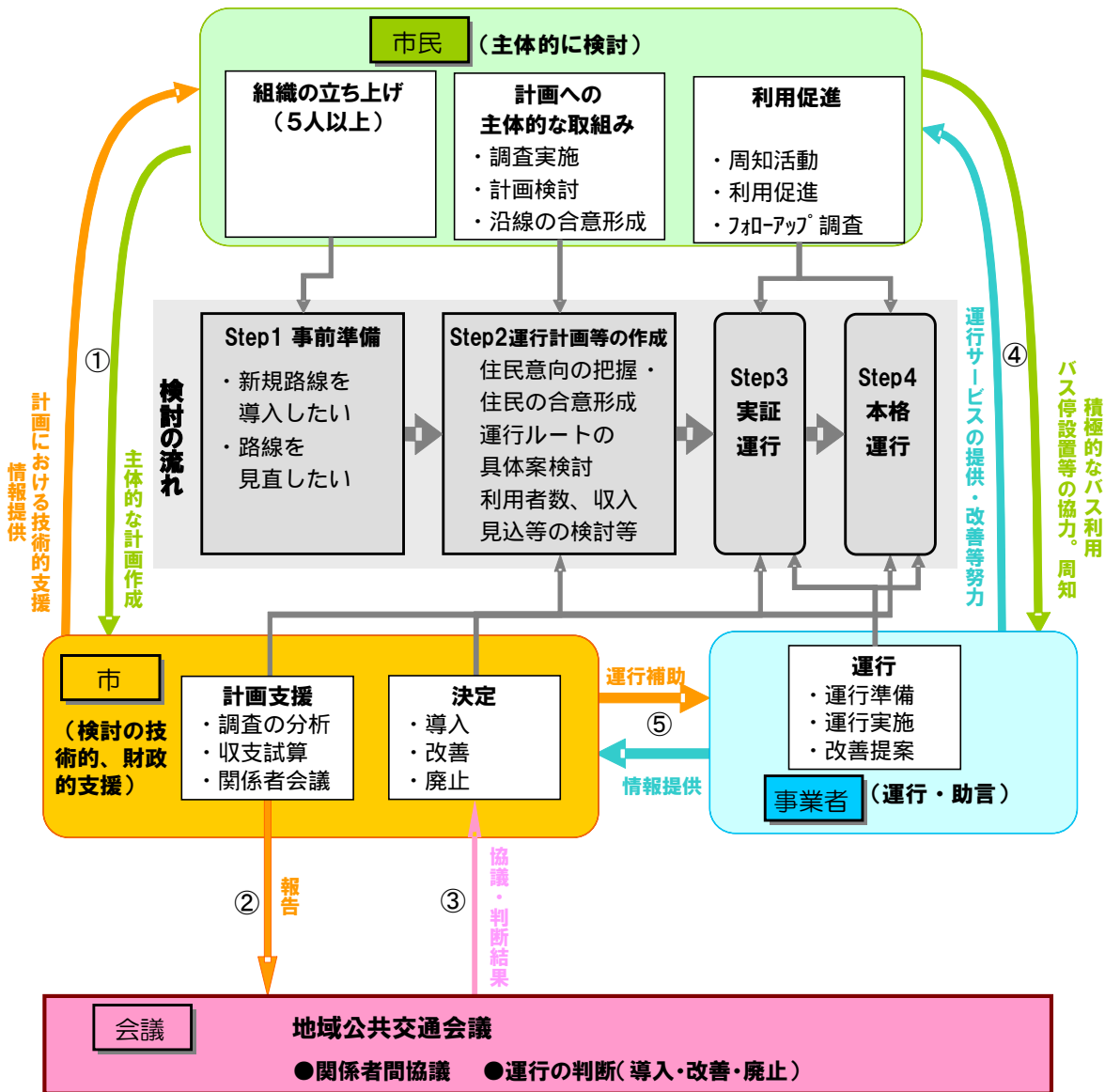




# 5 コミュニティバス等の検討体制について

## (1) ガイドラインに基づく検討体制

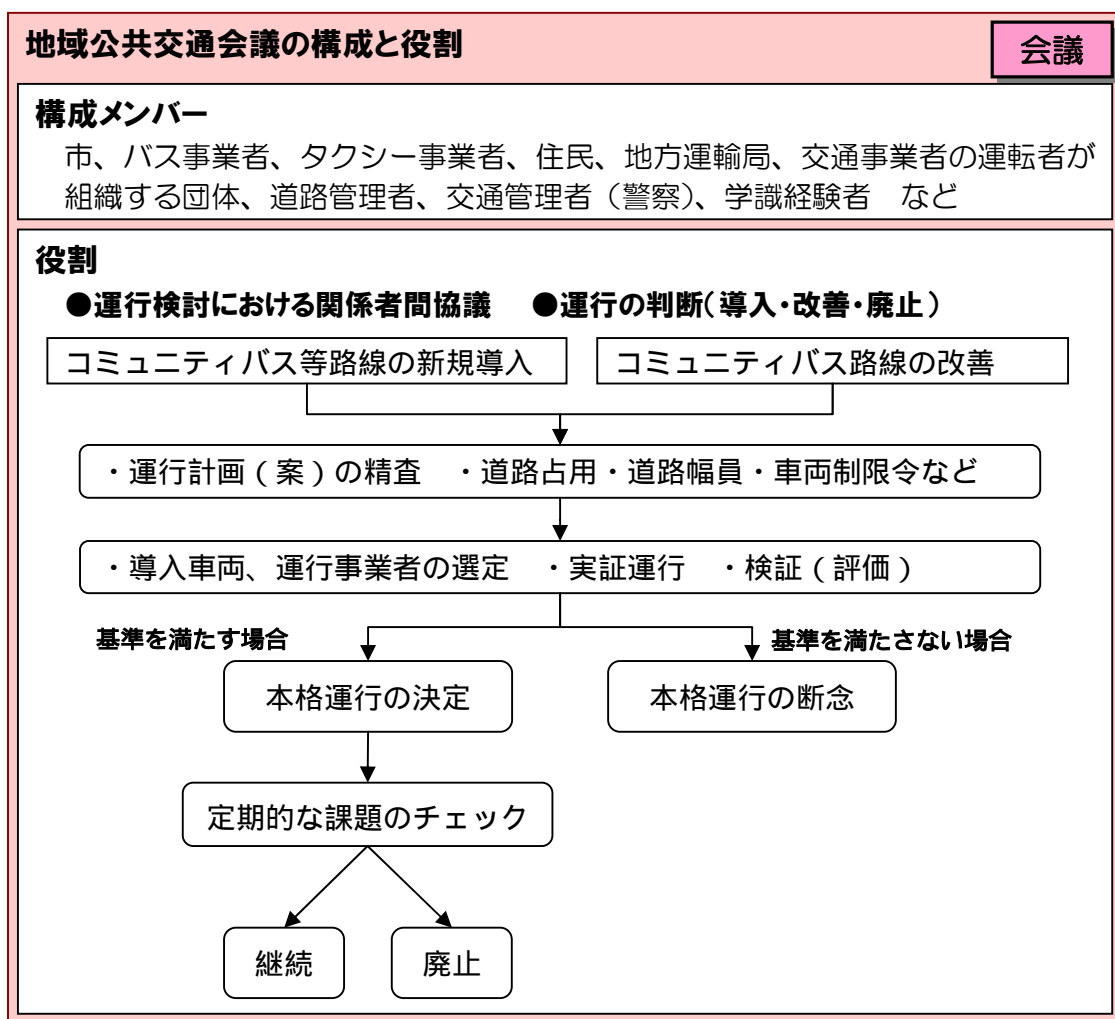
ガイドラインに基づき、市民（地域の方々）、市、事業者の三者による協働のもと、コミュニティバス等の検討主体や役割分担などの検討体制を定めます。検討にあたっては関係者間の協議・調整の場として「地域公共交通会議」を設置しました。



## (2) 地域公共交通会議の構成と役割

「地域公共交通会議」は、地域のニーズに応じた多様な形態の運送サービスの普及を促進し、旅客の利便を向上させるため、地域の実情に応じた公共交通の運行について、地方公共団体が主宰者となり、地域の関係者による合意形成を図る場として、平成18年改正道路運送法に位置づけられています。（「道路運送法」施行規則第9条3）

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・判断の場として「地域公共交通会議」を設置しました。



### <参考> 地域公共交通会議とは？

地域の実情に応じた乗合旅客事業のあり方について、地方公共団体が主宰者となり、地域の関係者による合意形成を図る場として、道路運送法に位置付けられた法定協議会です。

【役割】地域の公共交通について審査・判断を行います。主な協議内容は以下になります。

- ・地域にとって必要な路線の運行形態、運賃及び料金、営業区域、使用車両、運行時刻等
- ・市町村有償運送の必要性と具体的な運行方法、対価
- ・地域公共交通計画の策定と実施策検討
- ・民営路線バス退出申入れへの対応 など

## 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、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です。

今後、本ガイドラインを用いて、持続的に地域公共交通を充実させていくためには、社会経済状況や都市構造の変化、上位計画（都市交通戦略、都市計画マスタープラン）の変更に対応していくことが必要となります。

そのため、「コミュニティバス等導入ガイドライン」の内容（サービス方針、導入検討地域の要件、収支率の基準など）について、概ね5年ごとに見直しを図っていきます。





## 参考資料

- 参考 1. チェックリスト
- 参考 2. 路線導入・改善検討対象地域
- 参考 3. アンケート調査票（案）
- 参考 4. 道路の運行要件の確認
- 参考 5. 平成 22 年度の実証実験結果
- 参考 6. 申請書類（様式 1～4）



## 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	<b>判断(1) 導入検討地域の要件を満たすか？</b> 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 <input type="checkbox"/> コンセプトに合致
	<b>判断(2) 地域組織は要件を満たすか？</b> 地域組織が形成されていますか？	↓以下にチェック <input type="checkbox"/> 構成員は5人以上、代表者を1名の選任 <input type="checkbox"/> 市、当該自治会及び区の自治会連合会へ報告
ステップ2 運行計画の作成 (申請)	<b>判断(3) 運行ルートはコンセプトに合致するか？</b> 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 <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
	<b>判断(4) 道路は運行要件を満たすか？</b> 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 <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
	<b>判断(5) サービス方針に合致する計画素案であるか？</b> 運賃、本数、時間帯などサービス方針に合致する計画素案になっていますか？	↓以下にチェック <input type="checkbox"/> サービス方針に合致
	<b>判断(6) 試算した収支率は実施要件を満たすか？</b> 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 <input type="checkbox"/> 収支率が基準をクリア 収支率 40%以上であること
	<b>判断(7) 関係機関との調整は整っているか？</b> 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るか？ 停留所の設置に関し、沿線住民の理解が得られているか？	↓以下にチェック <input type="checkbox"/> 関係機関との調整クリア <input type="checkbox"/> 沿線住民の合意クリア
<b>判断(8) 協議の場で合意が得られたか？</b> 地域公共交通会議において、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 <input type="checkbox"/> 地域公共交通会議の承認	

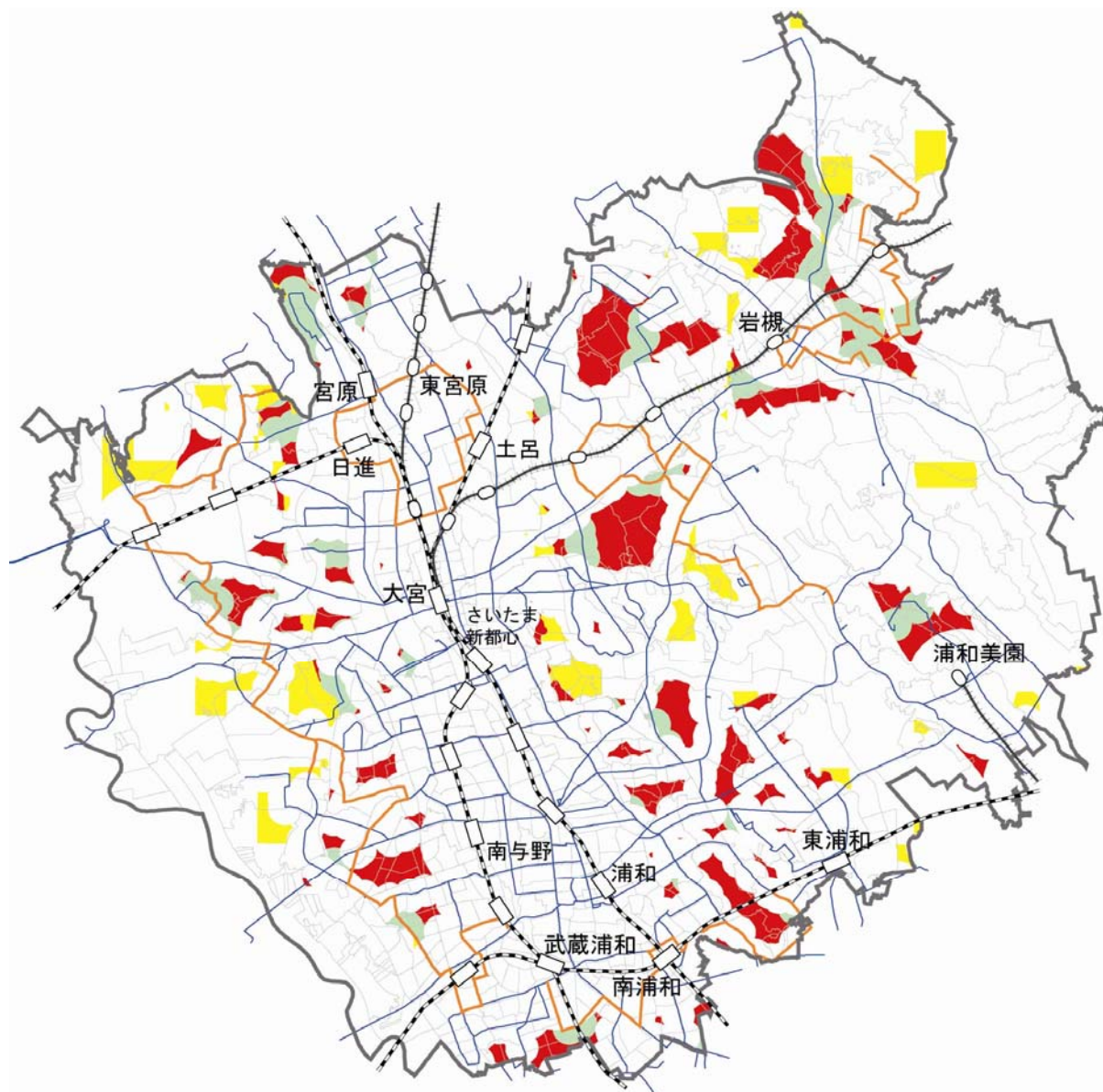
	チェックポイント	チェックの基準
ステップ 3 実証運行 (本格運 行への移 行・継 続・終了)	<b>判断(9)</b> 実証運行の事業計画認可が得られたか？ 実証運行実施のための道路運送法の事業許可が得られましたか？	↓以下にチェック <input type="checkbox"/> 事業計画認可の取得クリア
	<b>判断(10)</b> 協議の場による合意が得られたか？ 地域公共交通会議において、本格運行に対する承認が得られましたか？	↓以下にチェック <input type="checkbox"/> 収支率が基準をクリア 収支率 40%以上であること ※基準を満たしていないものの、実証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。
	<b>判断(11)</b> 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 <input type="checkbox"/> 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)	<b>判断(12)</b> 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 <input type="checkbox"/> 住民の利用促進の取組を継続
	<b>判断(13)</b> 協議の場による合意が得られたか？ 地域公共交通会議において、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 <input type="checkbox"/> 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	<b>判断(1)</b> 改善運行検討の要件を満たすか？ 利用状況、収支状況から、改善運行の必要性がありますか？	↓ 以下にチェック <input type="checkbox"/> 改善検討の基準 収支率が、または、利用者数が、前年度より低い場合
	<b>判断(2)</b> 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？）	↓ 以下にチェック <input type="checkbox"/> コンセプトに合致
	<b>判断(3)</b> 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？	↓ 以下にチェック <input type="checkbox"/> 構成員は5人以上、代表者を1名の選任 <input type="checkbox"/> 市、当該自治会及び区の自治会連合会へ報告
ステップ 2 運行改善計画の作成（申請）	<b>判断(4)</b> 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？ 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 <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
	<b>判断(5)</b> 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。）	↓ 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
	<b>判断(6)</b> サービス方針に合致する計画素案であるか？ 運賃、本数、時間帯などサービス方針に合致する計画素案になっていますか？	↓ 以下にチェック <input type="checkbox"/> サービス方針に合致
	<b>判断(7)</b> 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 <input type="checkbox"/> 収支率の基準 収支率が前年度以上であること
	<b>判断(8)</b> 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るか？ 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るか？	↓ 以下にチェック <input type="checkbox"/> 関係機関との調整クリア <input type="checkbox"/> 沿線住民の合意クリア
<b>判断(9)</b> 協議の場で合意が得られたか？ 地域公共交通会議において、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 <input type="checkbox"/> 地域公共交通会議の承認	

	チェックポイント	チェックの基準
ステップ 3 実証運行 (改善運 行への移 行・終了)	<b>判断(10)</b> 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 <input type="checkbox"/> 事業計画認可の取得クリア
	<b>判断(11)</b> 協議の場による合意が得られたか？ 地域公共交通会議において、改善運行に対する承認が得られましたか？	↓以下にチェック <input type="checkbox"/> 収支率の基準 収支率が前年度以上であること ※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、新たな改善運行を検討します。
	<b>判断(12)</b> 改善運行の事業計画認可が得られたか？ 改善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 <input type="checkbox"/> 事業計画認可の取得クリア
ステップ 4 改善運行 (継続・ 取消)	<b>判断(13)</b> 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 <input type="checkbox"/> 住民の利用促進の取組を継続
	<b>判断(14)</b> 協議の場による合意が得られたか？ 地域公共交通会議において、改善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 <input type="checkbox"/> 収支率の基準 収支率が前年度以上であること ※基準を満たさなかった場合は、新たな改善運行を検討します。

## 参考2. 路線導入・改善検討対象地域



- 路線バス
- コミュニティバス
- 交通空白地区：市街化区域内で、鉄道駅から1km、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、公共交通のサービス圏域内に含まれてもバスの運行本数が少ない地区（バス運行本数30便/日未満）
- 市街化調整区域内の既成市街地：市街化調整区域内で、H17 国勢調査の人口密度が概ね 2000人/km<sup>2</sup> 以上、かつ、高齢者率(65歳以上)が市の平均値以上の既成市街地であり、鉄道駅から1km、停留所(30便/日以上)から300mのサービス圏域外の地区

(H17 国勢調査、事業者 IC データより作成)

## 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. 5～11歳 2. 12～19歳 3. 20～29歳 4. 30～39歳  
5. 40～49歳 6. 50～59歳 7. 60～64歳 8. 65歳以上
- (3) 住所 ( )区(大字 )または( )丁目

問2 現在、〇〇地域では以下のような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素案】

運賃：〇円 運行本数：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) 上記の内容のコミュニティバス等を利用したいですか。利用したい方は一週間あたりに利用したい回数もお答えください。

1. 利用したい ( )回/週) →問3へお進みください 2. 利用したくない

(2) 前問(1)で「2. 利用したくない」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. 運行ルートが合わない 2. 運行時間帯が合わない 3. 運行頻度が少ない 4. 運賃が高い  
5. その他 ( )  
→問4へお進みください

問3 問2で「1. 利用したい」と回答した方のみ、普段の移動についてお答えください。

(1) 上記の内容のコミュニティバス等を利用して、最も行きたい目的地を1つお答えください。

( )には、具体的な目的地名をお答えください。

1. 勤め先 2. 親戚・知人の家 3. 学校 ( )  
4. 鉄道駅 ( ) 5. 病院 ( ) 6. 金融機関 ( )  
7. 商業施設・商店街 ( ) 8. 観光施設 ( )  
9. 公共施設 ( ) 10. その他 ( )

(2) 前問(1)の施設へ行く際に、現在、最も多く利用されている交通手段を1つお答えください。

1. 徒歩 2. 自転車 3. オートバイ・原付  
4. 乗用車（同乗、タクシー・ハイヤー利用を含む） 5. 路線バス  
6. 鉄道 7. その他 ( ) 8. 現在は利用していない

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. 5～11歳    2. 12～19歳    3. 20～29歳    4. 30～39歳  
                  5. 40～49歳    6. 50～59歳    7. 60～64歳    8. 65歳以上
- (3) 住所        (            )区(大字            )または(            )丁目

問2 コミュニティバスの実証運行の認知度についてお答えください。

- (1) あなたは、現在、コミュニティバスの実証運行が行われていることを知っていましたか。  
          1. 知っていた            2. 知らなかった→問3にお進みください
- (2) 前問(1)で「1. 知っていた」と回答した方は、この実証運行をどのような手段で知りましたか。  
          1. 市のホームページ    2. 市報・区報            3. 自治会の回覧    4. バス停の案内  
          5. 公共施設のポスター    6. バス車内のポスター・チラシ    7. その他(            )

問3 コミュニティバスの実証運行の利用状況についてお答えください。

- (1) 実証運行のコミュニティバスを利用したことがありますか。利用したことがある方は一週間あたりの利用した回数もお答えください。  
          1. 利用したことがある(        回/週)            2. 利用したことはない→問4にお進みください
- (2) あなたがコミュニティバスを利用して向かった主な目的地をお答えください。(複数回答可)  
          (        )には、具体的な目的地名をお答えください。  
          1. 勤め先                            2. 親戚・知人の家            3. 学校(            )  
          4. 鉄道駅(            )    5. 病院(            )    6. 金融機関(            )  
          7. 商業施設・商店街(            )    8. 観光施設(            )  
          9. 公共施設(            )            10. その他(            )
- (3) 前問(2)の施設へ行く際、実証運行前、最も多く利用されていた交通手段を1つお答えください。  
          1. 徒歩                            2. 自転車                            3. オートバイ・原付  
          4. 乗用車(同乗、タクシー・ハイヤー利用を含む)    5. 路線バス  
          6. 鉄道                            7. その他(            )            8. 目的地に行っていない
- (4) コミュニティバスの実証運行により、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 今回の実証運行で、今後、改善してほしい点をお答えください。(複数回答可)

1. バスの運賃                            2. バスが運行する時間帯            3. バスの運行頻度  
4. バスが運行するルート(希望する目的施設:            )    5. バスの定時性  
6. 停留所等の快適さ            7. バス車両の快適さ            8. 運転手の対応  
9. その他(具体的な理由:            )

問5 今回の実証運行に対する、今後の利用意向をお答えください。

- (1) コミュニティバスの実証実験の内容で、今後利用したいですか。  
          1. 利用したい                            2. 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

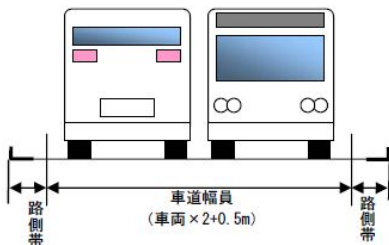
勾配・隅切り、見通し等について、現地調査や実写走行を通じて警察、道路管理者と協議、調整が行われていること。

勾配にある道路上に停留所があると危険です。また、狭あ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

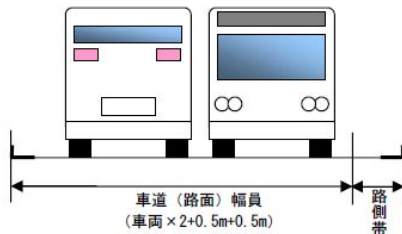
##### ①路側帯(白線)が、両側に有る場合



・ 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。  
 $4.66+0.85+0.85=6.36\text{m}$

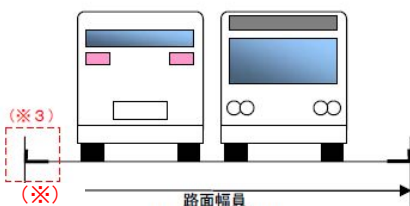
##### ②路側帯(白線)が、片側のみの場合



・ 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

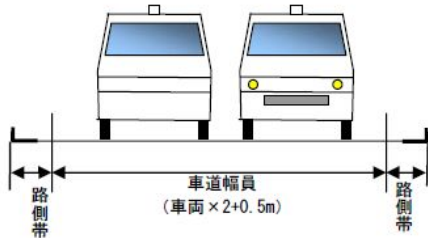


・ 道路全幅員…  
 車両2台分+0.5m+1.0m必要。  
 $2.08+2.08+0.5+1.0=5.66\text{m}$

(※)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



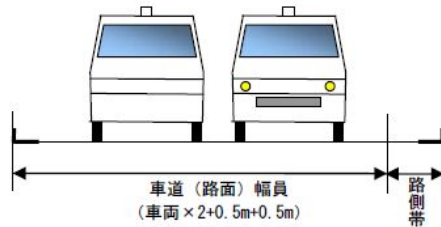
・車道…車両2台分+0.5m必要。

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

・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



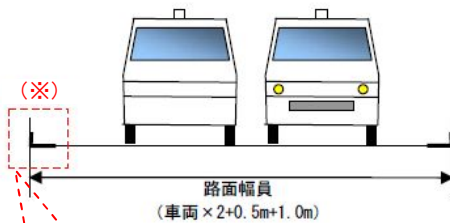
・車道…車両2台分+0.5m+0.5m必要。

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

・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

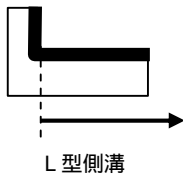


・道路全幅員…

車両2台分+0.5m+1.0m必要。

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

※路面の有効幅員を計測する際の留意点



## 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

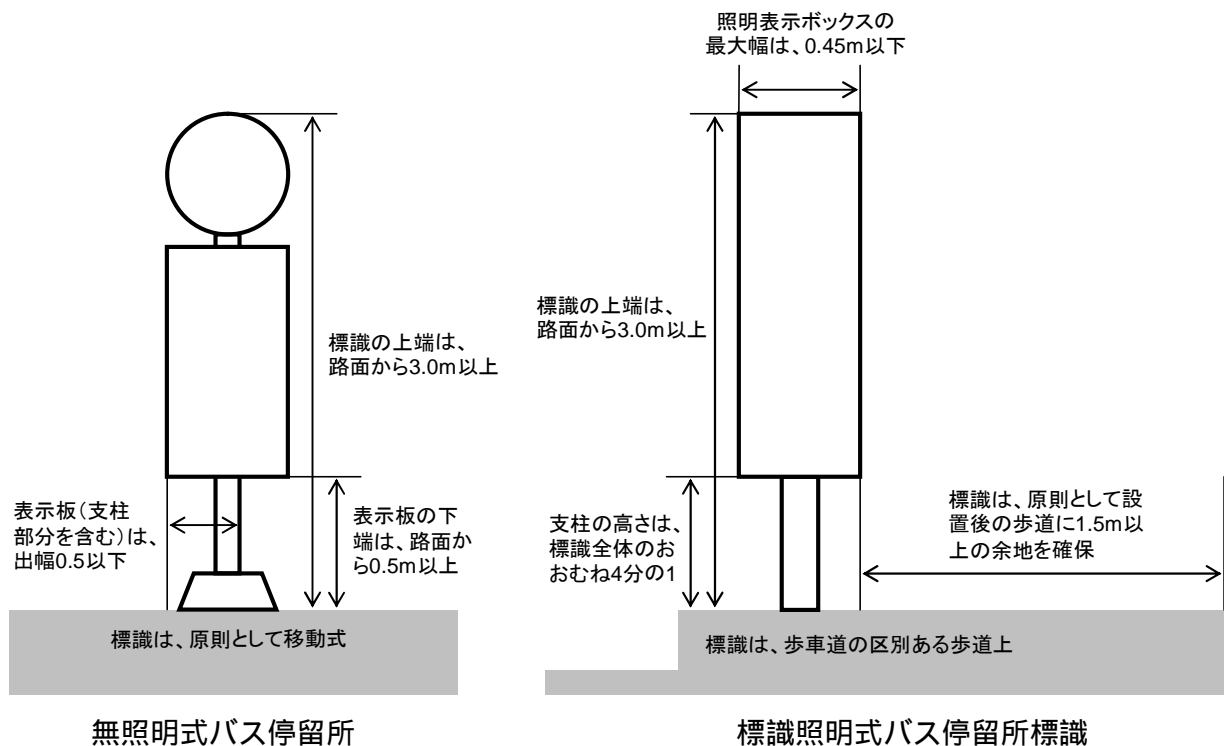
原則として、一般乗合旅客自動車運送事業者が設けるものとします。

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、消火標識、駐車場の入り口の前から 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。但し、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. 平成22年度の実証実験結果

### 実証実験概要

#### 北区の休日運行の実施内容

項目	内容
期間	平成22年6月1日(火)～11月30日(火)まで(6ヶ月)
運行区間	宮原駅東口 土呂駅西口 区役所 大宮総合病院 大宮中央病院 鉄道博物館南 日進交番 日進駅西 宮原駅西口
運行日	土曜日運行 土曜日が祝日の場合は運行しない
運行時間	午前8時台～午後6時台まで
運行便数	11便/日
運行距離	約12km
運賃体系	対距離運賃(初乗り170円から上限250円まで)
運行車両	35人乗りの小型バス(日野リエッセ)
運行台数	3台 同時に2台運行

#### 桜区の休日運行の実施内容

項目	内容
期間	平成22年6月1日(火)～11月30日(火)まで(6ヶ月)
運行区間	市民医療センター 大久保団地西 埼玉大学 区役所 新開交番前 田島団地 西浦和駅 中浦和駅
運行日	土曜日運行 土曜日が祝日の場合は運行しない
運行時間	午前7時台～午後7時台まで
運行便数	11便/日
運行距離	約13km
運賃体系	対距離運賃(初乗り170円から上限250円まで)
運行車両	35人乗りの小型バス(日野リエッセ)
運行台数	3台 同時に2台運行

## 実証実験結果（北区）

### （１）利用状況

北区の土曜日の利用状況を月別にみると、実験当初の6月は約130人/日であったが、7～10月で約170～190人/日と利用が伸びて一定の数字を確保していたが、11月は約145人/日に減少している。

平日利用と比べると、6月を除き75%前後で推移しており、10月に80%を超えたが、11月に6月と同じくらいの約65%に減少している。

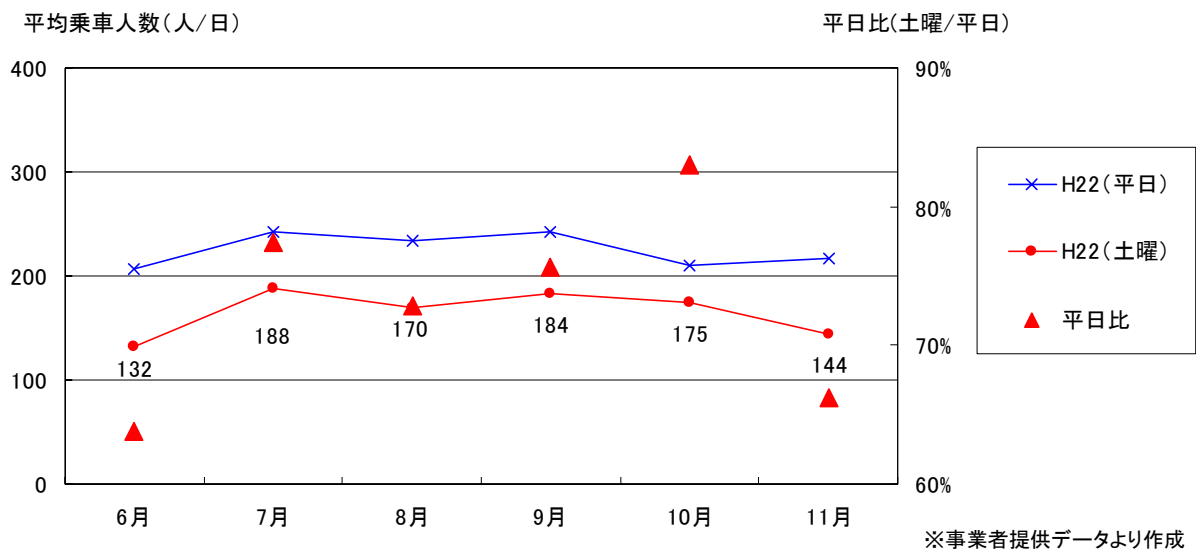
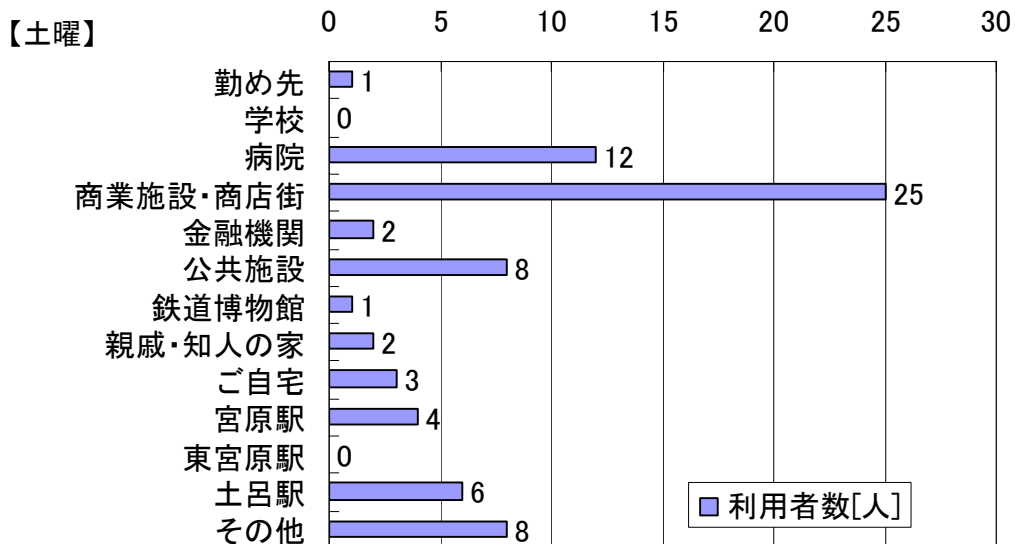


図 北区コミュニティバスの実証実験期間中の月別平均乗車人数

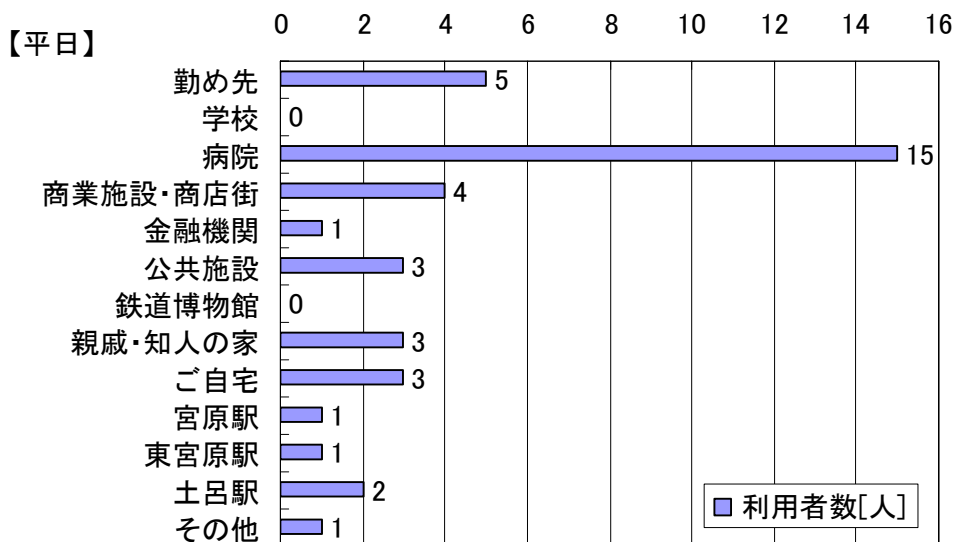
(2) 目的とする施設

平日、休日ともに「病院」の利用が多い。  
 平日よりも休日の「商業施設・商店街」の利用が大きく、休日は沿線の商業施設等で買い物をするためにコミュニティバスを利用する可能性が高い。  
 平日よりも休日の方が、「駅」経由で他地域に外出している人が多いと考えられる。



土曜の利用状況に関するアンケート調査（2010/11/20実施）より作成

図 北区の土曜コミュニティバス利用者の目的とする施設

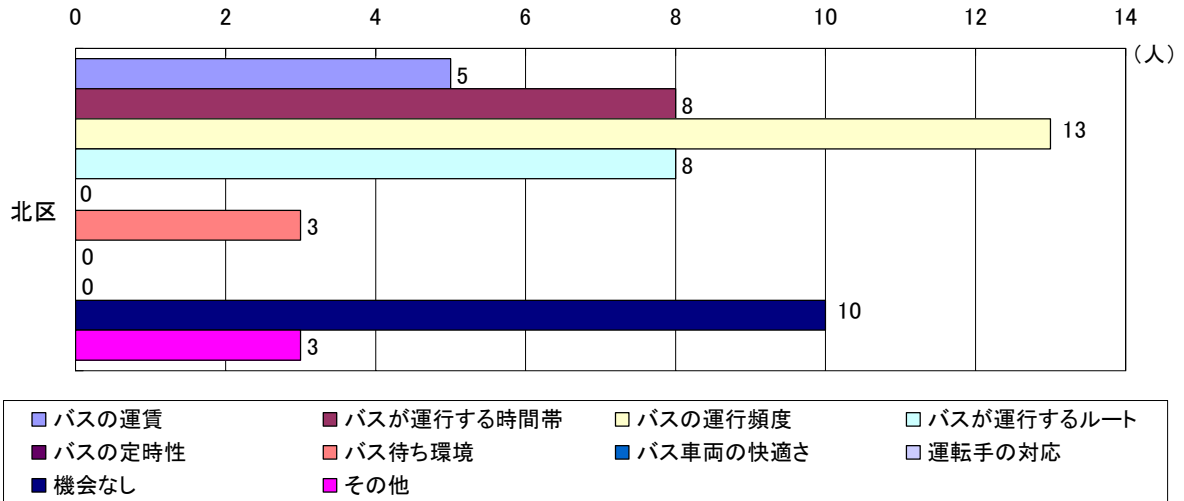


平日の利用状況に関するアンケート調査（2010/11/18実施）より作成

図 北区の平日コミュニティバス利用者の目的とする施設

### (3) 非利用者が利用しない理由

「運行頻度」を利用しない理由と回答した割合が最も多い。  
 次いで、「機会なし」、「運行ルート」、「運行する時間帯」が多い。



利用状況に関するアンケート調査（施設配架：2010/10/19～実施）より作成

図 北区の休日コミュニティバス非利用者の現在利用しない理由

#### ○今後利用したくない人の運行ルートに関する自由記述

- 目的地を走っていない。
- 吉野町には、バスがなく、不便。



## 実証実験結果（桜区）

### （1）利用状況

桜区の土曜日の利用状況を月別にみると、実験当初の6月は約100人/日であったが、7～9月は約125人/日と利用が伸び、10月に約165人/日まで伸びて、11月は約130人/日に落ち着いている。  
平日利用と比べると、最も利用者の多かった10月でも約70%にとどまっている。

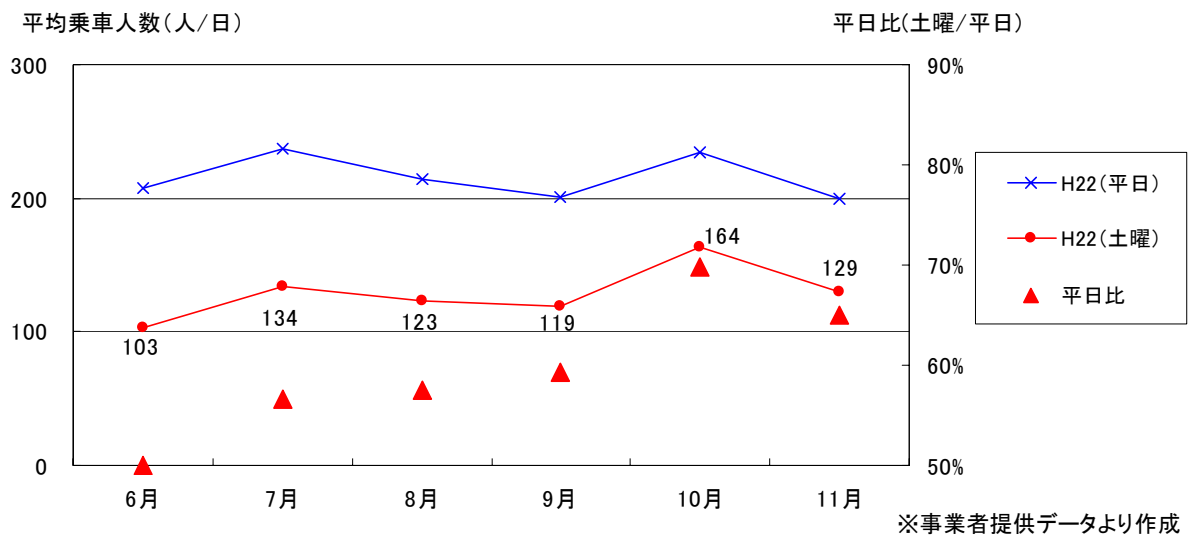
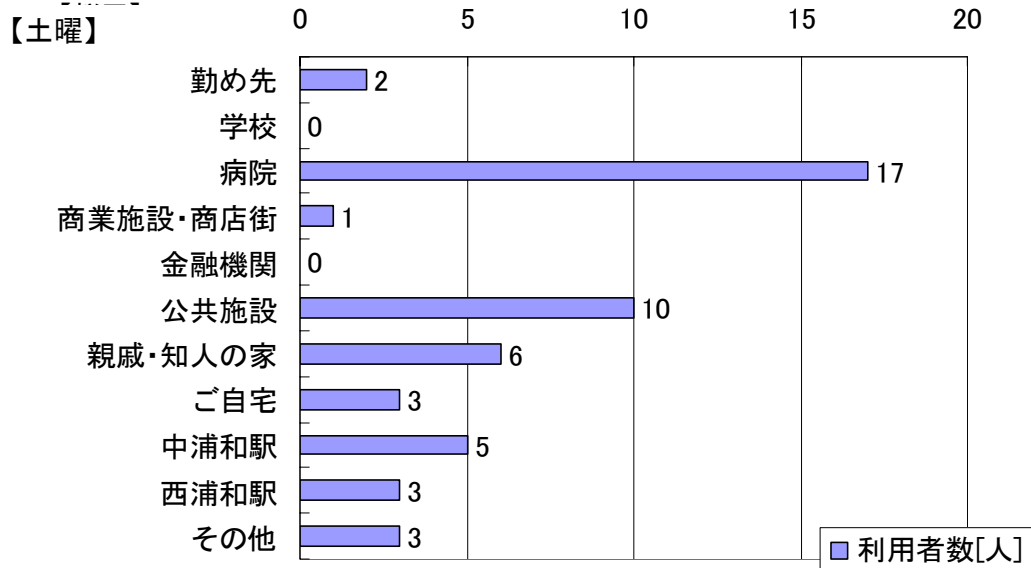


図 桜区コミュニティバスの実証実験期間中の月別平均乗車人数

## (2) 目的とする施設

平日、休日ともに「病院」の利用が多い。

休日よりも平日の方が、「西浦和駅」経由で外出している人が多いと考えられる。

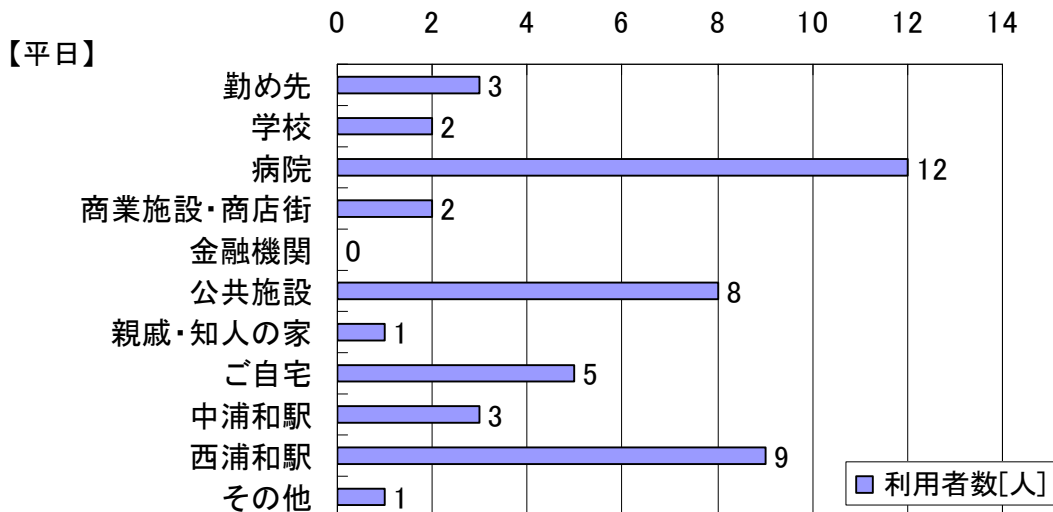


利用状況に関するアンケート調査より作成

複数回答を含む

土曜の利用状況に関するアンケート調査（2010/11/20実施）より作成

図 桜区の土曜コミュニティバス利用者の目的とする施設

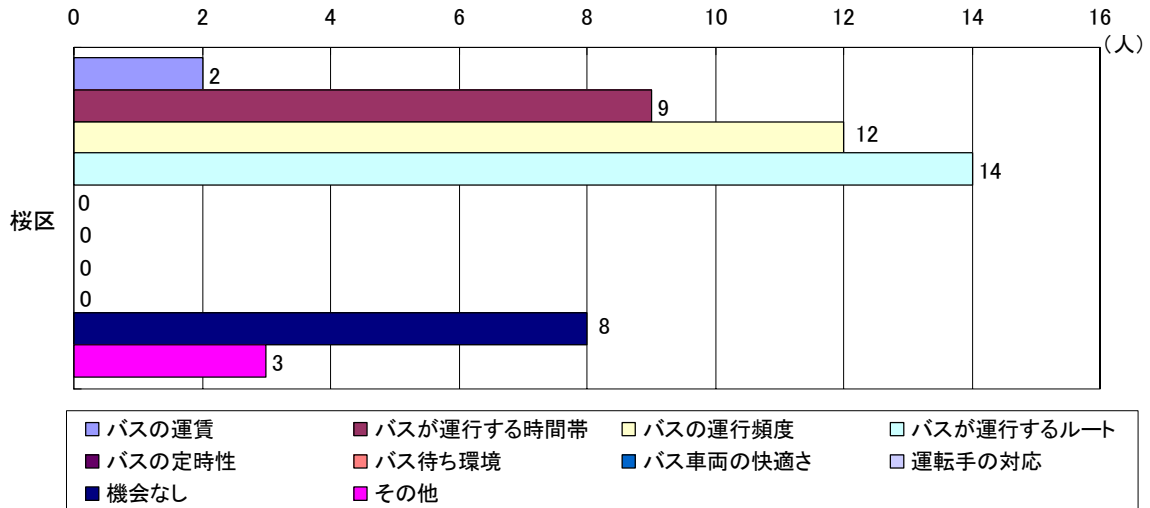


平日の利用状況に関するアンケート調査（2010/11/16実施）より作成

図 北区の平日コミュニティバス利用者の目的とする施設

(3) 非利用者が利用しない理由

「運行ルート」を利用しない理由と回答した割合が最も多い。  
 次いで、「運行頻度」、「運行する時間帯」、「機会なし」が多い。



利用状況に関するアンケート調査（施設配架：2010/10/19～実施）より作成

図 桜区の休日コミュニティバス非利用者の現在利用しない理由

○今後利用したくない人の運行ルートに関する自由記述

- ・居住地付近や最寄り駅にバス停がない
  - 最寄りの駅のバスがあれば利用したのですが、中浦和だと不便なので。
  - 自分が住んでいる所から一番近い北浦和駅西口からの経路が全く含まれていないから。
  - 近くにバス停がないので利用したくてもできない/バス停まで遠い
  - 私の家の近くにバス停がありません/自宅近くまで運行していないから
  - 私の住んでいる山久保では、コミュニティバスのルートがないので利用できない。
  - 居住地から目的地(プラザウエスト)までの間にコミュニティバスの運行経路が無い為。
- ・JRに接続してほしい
  - JR駅に接続するようなルートを考えてほしい
- ・利用しにくい、遠回りになる
  - 遠回りになるため
  - 利用しにくいため
- ・その他
  - 路線バスの方が便利。市民医療センターを利用する場合以外は、利用価値なし。

## 参考6. 申請書類（様式1～4）

(様式1)

平成 年 月 日

さいたま市長 へ

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)	※自治会名等を記入			
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				
交通手段	<input type="checkbox"/> コミュニティバス <input type="checkbox"/> 乗合タクシー <input type="checkbox"/> その他(        )			
運行内容	出発点名称		主な経由地	
	終点名称		運行距離	約 km
	運行時間帯	時～ 時台	運行本数	本/日
	運行日	※平日、休日など		
運行ルート	<div style="text-align: right;">※バス停位置を示す。</div>			

(様式2)

平成 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、  
バス等の導入について賛同し協力します。

自治会の計画するコミュニティ

自治会会長

Ⓔ

住所  
電話

(様式3)

平成 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)	※自治会名等を記入			
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	㊿		
交通手段	<input type="checkbox"/> コミュニティバス <input type="checkbox"/> 乗合タクシー <input type="checkbox"/> その他(            )			
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
	運行時間帯	時～ 時台	運行本数	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	平成 年 月 日 ~ 平成 年 月 日				
交通手段	<input type="checkbox"/> コミュニティバス <input type="checkbox"/> 乗合タクシー <input type="checkbox"/> その他(            )				
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
	運行時間帯	時~ 時台	運行本数	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					