

案

コミュニティバス 新規導入ガイドライン



平成31年3月

東村山市

はじめに

東村山市では、「みんなが快適に暮らせる、活力と魅力にあふれたまち」を実現するため、市内の公共交通ネットワークの充実を図り、公共交通空白・不便地域の解消に努めております。

その一環として、民間バス事業者が運行するバス路線を補完するコミュニティバスの運行を、平成15年度より開始し、日々の生活などにおける移動の利便性・快適性を高める取り組みをしてまいりました。

市民の貴重な移動手段となるコミュニティバスの導入、維持、改善には、「市民」・「交通事業者」・「行政」のそれぞれが役割を担い、協働による運行を実現する必要があります。

そのため、市では、平成25年3月、公共交通空白・不便地域におけるコミュニティバスの導入を支援する仕組みを作りました。

本ガイドラインは、この仕組みを活用し、公共交通空白・不便地域に住む方々が、コミュニティバを運行したいと考えた時の手引き書として作成したものです。その後5年余りが経過し、新たな路線が導入されるなど、市内の公共交通を取り巻く状況に変化がありました。この度、これらの情報を反映させるため、本ガイドラインを更新いたしました。

地域の皆様の円滑な移動を可能とするコミュニティバスの導入に、本ガイドラインを役立てていただければ幸いです。

平成31年3月

東村山市長 **渡部 尚**

目次

1. コミュニティバスの基本方針・・・・・・・・・・・・・・・・	2
2. コミュニティバス導入検討の流れ・・・・・・・・・・・・	7
3. コミュニティバス導入に向けた取り組み内容	
①事前準備・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・	9
②運行計画の策定（提案）・・・・・・・・・・・・・・	11
③実証運行（本格運行への移行・継続・終了）・・・・	15
④本格運行（継続・改善・廃止）・・・・・・・・・・・・	19
4. 広域連携による運行の検討・・・・・・・・・・・・・・	21
コミュニティバス新規導入の全体フロー図・・・・・・・・	24
5. 新規導入ガイドラインの見直し・・・・・・・・・・・・	26

添付資料

- ①コミュニティバスの**運行に必要な道路条件（抜粋）**
- ②チェック**ポイント一覧**
- ③コミュニティバス検討組織登録書（様式1）
- ④コミュニティバス検討申請書（様式2）
- ⑤コミュニティバスの導入に関する同意書（様式3）
- ⑥コミュニティバス運行計画素案（様式4）
- ⑦コミュニティバス運行計画書（様式5）
- ⑧需要調査アンケート票（例）
- ⑨運行開始後調査アンケート票（例）

1. コミュニティバスの基本方針

1-1 コミュニティバスの役割

①市の計画におけるコミュニティバスの位置づけ

○東村山市都市計画マスタープラン（平成12年7月）

東村山市都市計画マスタープランでは、公共交通機関の改善として、以下が示されています。

- ・一般バス路線網に加えて、よりきめ細かい交通サービスを提供する「コミュニティバス」など、新しいタイプの公共交通網についても、その導入の検討を行っていきます。

○東村山市第4次総合計画 後期基本計画 2016—2020（平成28年3月）

東村山市第4次総合計画では、基本目標「みんなが快適に暮らせる、活力と魅力にあふれたまち」の実現に向けた、市内公共交通網の整備として、以下が示されています。

- ・市民の日々の生活などにおける移動の利便性・快適性を高めるために、民間路線バス・コミュニティバスの市内公共交通網充実や利用促進に努めるとともに、サービスの拡充を検討していきます。
- ・「コミュニティバス新規導入ガイドライン」ならびに「コミュニティバス運行改善ガイドライン」に基づき、地域（住民）組織と協働し、新規路線の導入・既存路線の改善に向けて、検討していきます。

○東村山市創生総合戦略（平成28年3月）

東村山市創生総合戦略では、基本目標「地域と住民のより良い関係を構築し、住宅都市の特徴を活かしたまちづくりを行う」の具体的な施策の1つに掲げた「公共交通網の機能の強化」として、以下が示されています。

- ・市民や来街者の利便性・快適性を高めるため、市内公共交通網の充実や利用の促進に努めるとともに、鉄道駅のバリアフリー化を推進します。

②コミュニティバスの役割

市の計画におけるコミュニティバスの位置づけを踏まえて、本ガイドラインでは、コミュニティバスの役割を以下の通りに位置づけます。

- ・東村山市には鉄道や一般路線バスが運行しており、多くの市民の移動を支えています。しかし、利用が少なく事業が成り立たない、道路が狭くてバスが入れない等、公共交通が利用できない地域があります。
- ・これらの課題解決のために、コミュニティバスの役割として、「公共交通空白・不便地域の解消」、「鉄道・一般路線バス網の補完」、「市民生活に密着した施設へのアクセス向上による地域の活性化」としました。

公共交通空白・不便地域の解消

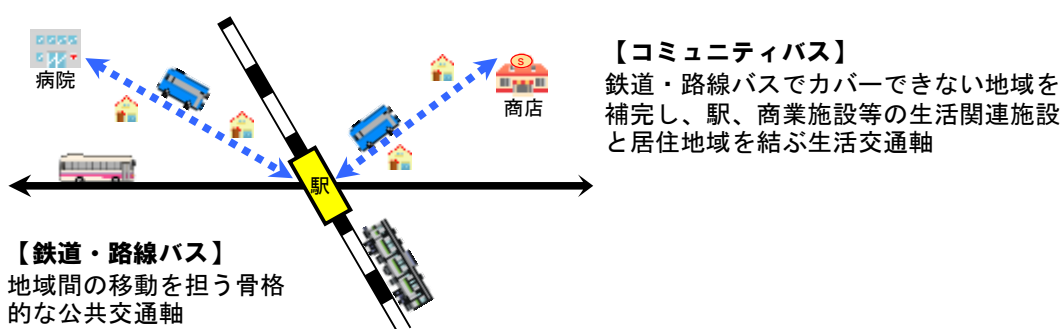
公共交通の利用が困難な地域に対して移動の足を確保する。

鉄道・一般路線バス網の補完

公共交通ネットワークとして、鉄道駅・路線バスでカバーできない地域を補完する。

市民生活に密着した施設へのアクセス向上による地域の活性化

駅、商業施設、公共施設、病院等へのアクセスを改善して、地域の活性化を図る。



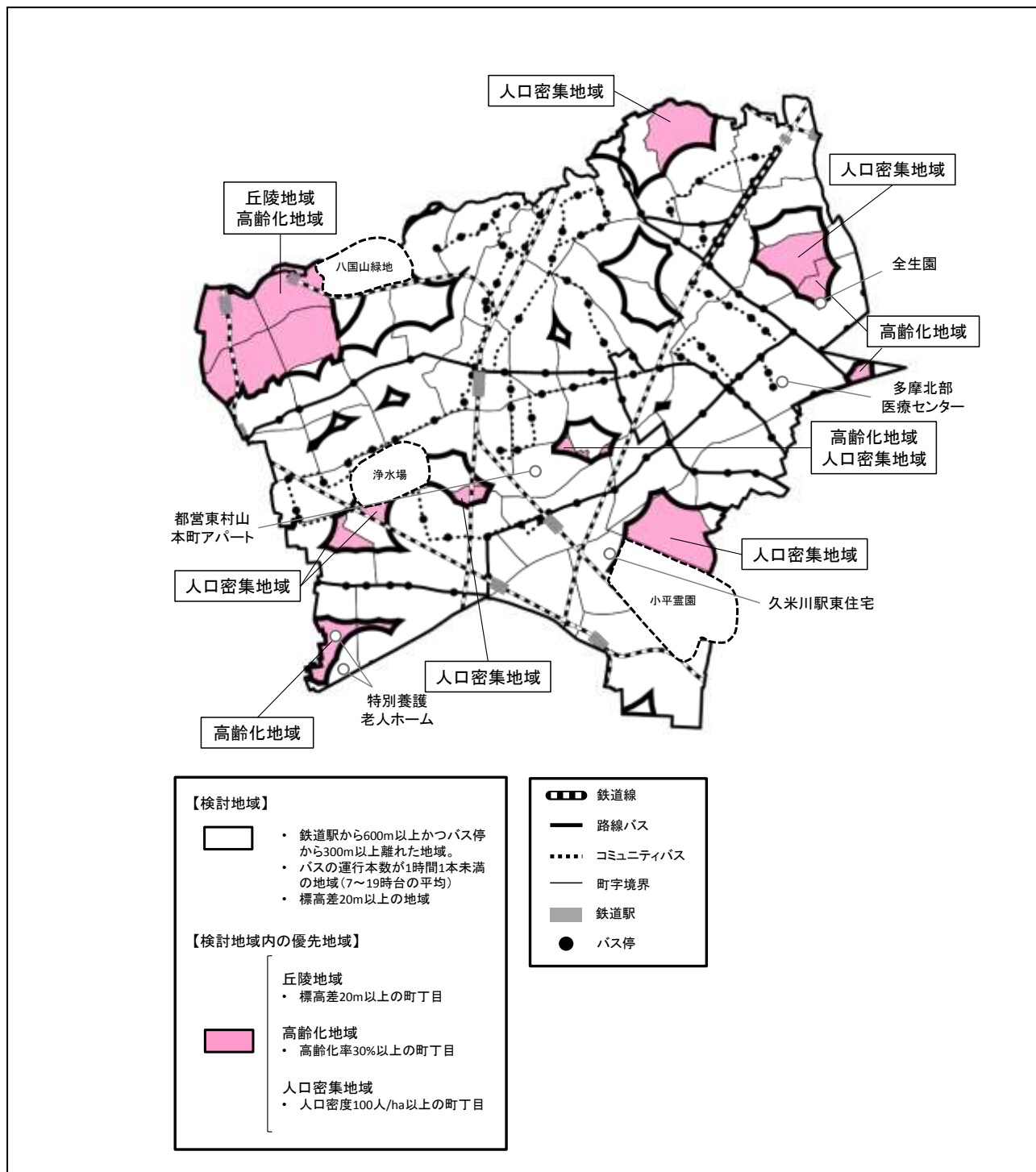
※公共交通空白地域：鉄道駅から600m以上、かつ、バス停から300m以上離れた地域

公共交通不便地域：バスの運行本数が1本/h未満のバス停から300m以内の地域

1-2 コミュニティバスのサービス方針

① コミュニティバスの検討地域

- ・検討地域は、公共交通空白・不便地域、徒歩・自転車移動が困難な丘陵地域を対象とします。
- ・また、検討地域の中で、丘陵地域、高齢化地域、人口密集地域を優先地域とします。



② コミュニティバスのサービス方針

運行間隔 1 時間 1 便以上

時間帯 買い物・通院、通勤・通学にも利用できる時間帯
(午前 7 時台～午後 7 時台 等)

運賃 180円の均一料金
一般路線バスの初乗り運賃と同等の料金、
割引制度 等

バス停間隔 原則 200m、道路状況・土地利用状況・
近隣住民の意向等を考慮

運行形態 定時定路線

車両 小型バス、ワゴン車等、需要に応じた車両



小型バス

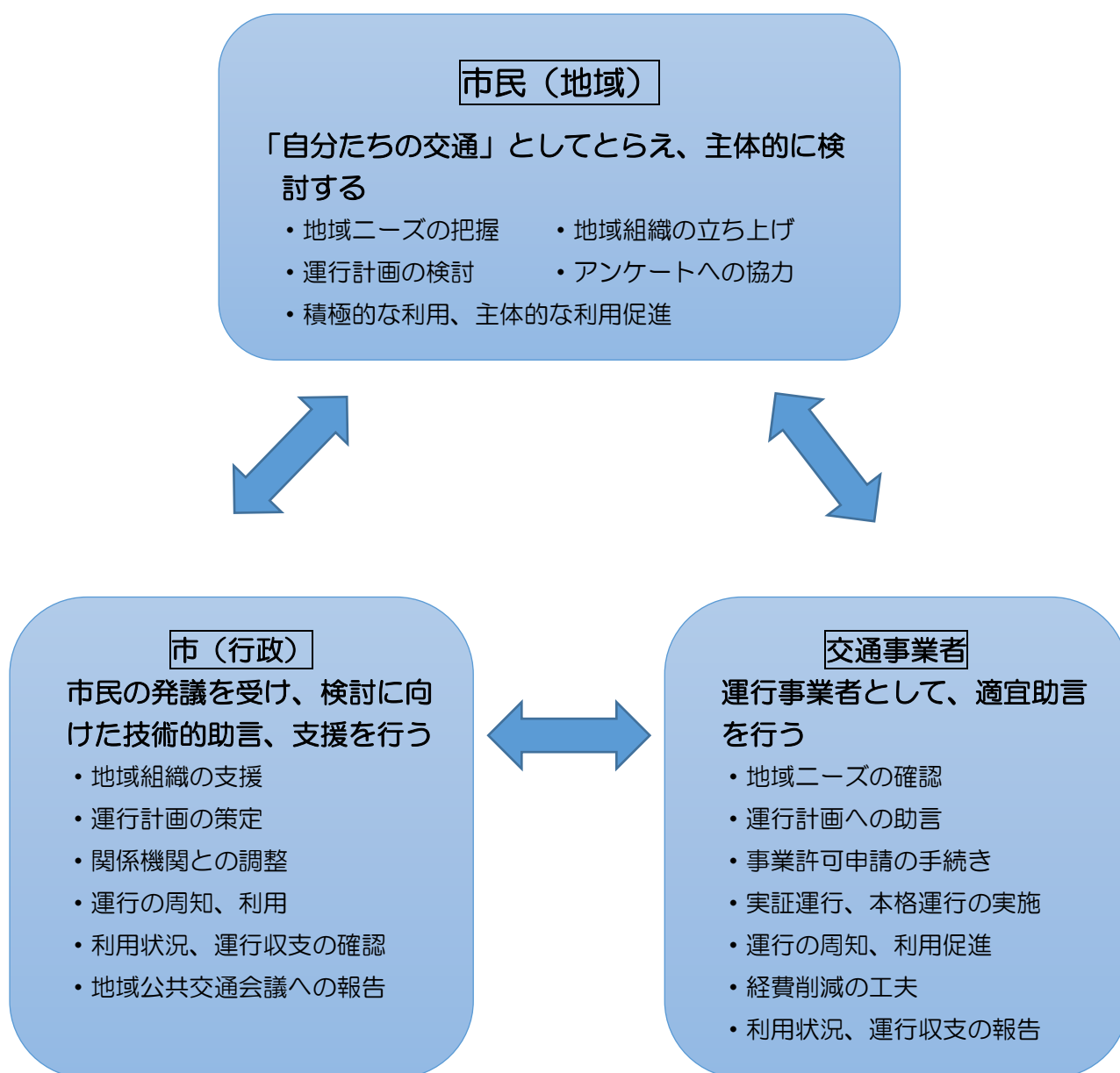
(現行車両：定員 36 人又は 27 人)

1-3 コミュニティバスの検討主体と役割分担

・コミュニティバスは、民間バス事業者が運行するバス路線を補完し、公共交通空白・不便地域のニーズに合った交通手段を確保するために運行を行うものです。

また、コミュニティバスは本当に必要とされ、利用される地域で運行しないと、「空気を運ぶバス」になり、運行を継続することが出来なくなってしまいます。

コミュニティバスを考えていくうえでは、地域住民が「自分たちの交通」として考え、利用されなければならない、「市民（地域）」「市（行政）」「交通事業者」の3者が、それぞれの役割を担い、協働で取り組むことが大切です。



2. コミュニティバス導入検討の流れ

- 基本的な流れと検討内容は、以下の通りです。

流れ	役 割		
	●市民（地域）	▲市（行政）	■交通事業者
①事前準備			
<ul style="list-style-type: none"> ○地域によるニーズ把握、市への相談 ○地域組織の設立 	<ul style="list-style-type: none"> • 地域ニーズ等の把握 • 検討の発議 • 導入地域の設定、条件整理 • 道路条件の確認 • 地域組織の設立 • 地域組織の体制を市へ提出 	<ul style="list-style-type: none"> • 市民からの相談を受け、導入の手順、要件等を説明 • 市民の検討発議を受け、適宜助言 • 地域ニーズ等を事業者へ情報提供 • 地域組織の体制の受理、審査 • 地域組織の支援 • 地域公共交通会議に地域組織設立を報告 	<ul style="list-style-type: none"> • 市から報告された地域ニーズ等の確認
②運行計画の策定（申請）			
<ul style="list-style-type: none"> ○運行経路案の検討、市への申請 ○運行計画素案の作成 ○需要調査の実施・分析・事業採算性の検討 ○運行計画書の作成 ●地域公共交通会議での協議(実証運行実施の可否) 	<ul style="list-style-type: none"> • 運行案の作成 • 道路状況等の確認 • 道路幅員、規制の確認 • 運行経路上の自治会等の同意 • 運行案を市へ提出 • 計画素案の作成 • 需要調査への協力 	<ul style="list-style-type: none"> • 道路状況の確認に対する技術的支援 • 運行案の受理、審査 • 計画素案の作成に対する技術的支援 • 需要調査の実施、分析、収支の試算 • 計画書の作成 • 交通事業者への情報提供 • 計画書を地域公共交通会議へ提出 	<ul style="list-style-type: none"> • 計画素案の運行内容への助言 • 計画素案の運行経費の見積もり • 計画書の作成支援 • 計画内容の確認 • 自主運行の可否判断

流れ	役割		
	●市民（地域）	▲市（行政）	■交通事業者
③実証運行 (本格運行への移行・継続・終了)			
<ul style="list-style-type: none"> ○実証運行の準備 ○実証運行の実施 ○実証運行中の調査・分析 ●地域公共交通会議での協議(本格運行実施の可否) ○本格運行の準備 	<ul style="list-style-type: none"> ・実証運行の周知 ・バスの利用 ・利用促進 ・(収支状況、利用状況が見込み未満の場合)実証運行中の調査への協力 	<ul style="list-style-type: none"> ・実証運行を交通事業者に依頼 ・関係者との調整 ・実証運行の実施 ・利用促進 ・実証運行の収支実績の確認 ・(収支状況、利用状況が見込み未満の場合)実証運行中の調査、分析の実施 ・実証運行結果を地域公共交通会議に報告 ・本格運行を交通事業者に依頼・選定 ・関係者との調整 	<ul style="list-style-type: none"> ・実証運行の事業計画の認可申請 ・実証運行の実施 ・利用促進 ・市へ利用者数等の報告 ・本格運行の事業計画の認可申請
④本格運行 (継続・改善・廃止)			
<ul style="list-style-type: none"> ○本格運行の実施 ○運行継続に向けたサポート(調査・分析) ●地域公共交通会議での協議(本格運行継続の判断) ○本格運行後の利用促進 	<ul style="list-style-type: none"> ・本格運行の周知 ・バスの利用 ・利用状況の確認、協議 ・(収支状況、利用状況が悪化している場合)アンケート調査への協力、新たな利用促進策の検討 ・利用促進の取組 	<ul style="list-style-type: none"> ・本格運行の周知 ・本格運行中の利用状況、収支実績の確認 ・(収支状況、利用状況が悪化している場合)アンケート調査の実施、新たな利用促進策の検討 ・1年ごとに本格運行結果を地域公共交通会議に報告 ・利用促進の取組 	<ul style="list-style-type: none"> ・本格運行の実施 ・市へ利用者数等の報告 ・利用促進の取組

3. コミュニティバス導入に向けた取り組み内容

① 事前準備

①-1 地域によるニーズ把握、市への相談

導入検討を開始するためには、お住まいの地域が市の定義する「コミュニティバス検討地域」に**該当していることが必要です**。そして、コミュニティバスの運行により「公共交通不便地域が解消されること」、「鉄道・一般路線バス網を**補完すること**」と「市民生活に密着した施設へのアクセスが向上すること」が前提となります。

●市民（地域）

- ・コミュニティバスを新たに導入したい場合、市へ相談します。
- ・地域のニーズを把握します（近隣自治会の聞き取り、市へ寄せられた要望 等）。
- ・導入検討の発議を行います。
- ・導入したい地域が「コミュニティバス検討地域（1-2①）」の対象となっているか確認します。また、該当地域周辺の公共交通の運行状況を確認します。
- ・想定する導入地域で、小型バス・ワゴン車が走行可能か確認します。

※コミュニティバスには、走行するための道路条件があります。（添付資料①参照。詳細は市の窓口で直接ご確認ください）

注意！ 導入地域が、検討地域の対象外の場合、小型バス・ワゴン車が走行できない場合は、導入検討はできません。*

※但し、将来的な道路条件の変化や、導入地域における特定の理由が「地域公共交通会議」で認められる場合は、再度検討を実施できます。

▲市（行政）

- ・地域からの相談を受け、適宜助言を行います。
- ・検討地域の対象図面や、道路幅員の図面等の関連情報を市民に提供します。
- ・事業者へ、地域ニーズを報告します。

■交通事業者

- ・市から報告された地域のニーズ、路線バスの運行状況等を確認します。

～チェックポイント～

<導入地域の要件>

- コミュニティバス検討地域であること
- 一般路線バス網の補完となる（競合しない路線）
- 市民生活に密着した施設（駅・病院・商業施設・金融機関・公共施設等）へのアクセスが容易になる
- 近隣に既存のコミュニティバス路線が運行していない
- 小型バス・ワゴン車が走行可能な道路条件を満たせる見込みがある**

①-2 地域組織の設立

導入に当たっては、地域が自ら中心となって検討し、運行への協力を行う組織として、「地域組織」を設立していただきます。

なお、近隣の「コミュニティバス検討地域」と連携して、地域組織を形成することも可能です。地域組織が形成できたら、市、交通事業者と協働して、導入検討に取り組んでいくことになります。

●市民（地域）

- **下記に示す** 地域組織の要件に従って、組織を設立します。
- 地域組織の代表者は、地域組織を設立したことを市、当該自治会等に報告します。
（様式1を記入して市に提出）

▲市（行政）

- 当該自治会等に、周辺地域の交通ニーズの有無などを確認します。
- 地域組織の体制の受理、審査を行います。
- 地域公共交通会議へ、地域組織の設立を報告します。
- 地域組織の支援を行います。

★地域公共交通会議

- 地域組織設立の報告を確認します。

～チェックポイント～

<地域組織の要件>

- 構成員が5名以上であること（代表者1名を選任）
- コミュニティバスの運行を協働して進めていく意思があること
- 該当地域の自治会や、周辺の自治会等と連携が取れ、地域の代表として活動できる組織であること
- 地域組織の連絡体制を構築できること
- 継続的に活動ができる組織であること

<市の支援内容>

- 地域組織へのコミュニティバスに関する説明会
- 地域組織の検討会の会場の情報提供（利用可能な公共施設として、無料・有料の施設情報）
- 地域組織の検討会への参加（原則、毎回参加）、技術的助言（手順、検討方法等）
- 検討に必要な関連情報の提供
- 交通事業者等の関係者との調整
- 各種調査の実施・回収・集計・分析 など

② 運行計画の策定（提案）

②-1 運行経路案の作成

運行経路を考える際には、経路の区間にお住いの方々の考えを考慮する必要があります。そのため、運行経路の区間すべての自治会などから同意を得ながら運行経路案を作成します。また、経路案を考えるにあたっては、行政は必要に応じて技術的な支援を行います。

●市民（地域）

- ・道路幅員や規制を確認し、運行経路として問題がないか確認します。また、バス停の設置が可能かどうかなど、道路状況を確認します。
- ・運行経路上の自治会からコミュニティバス運行の同意を得ます。市と連携して、協議・調整を進めていきます。
（様式2、3を記入して市に提出）
- ・作成した運行経路案を市へ提出します。

▲市（行政）

- ・地域組織からの相談を受け、適宜助言を行います（道路状況の確認に対する技術的な支援、運行経路上の自治会への橋渡し・協議支援）。
- ・提出された運行経路案を受理し、審査を行います。
- ・運行経路案について、交通管理者、道路管理者の確認を行います。

■交通事業者

- ・運行経路案に対して、必要に応じて適宜助言を行います。

～チェックポイント～

<運行経路の考え方>

- 運行地域・経路の条件としては、駅・病院・商業施設・金融機関・公共施設などの立地を考慮すること
- 運行内容（定時運行を確保するため1便30分前後）
- 既存バス路線との競合を回避すること（大きく平行・重複するルートを避ける）
- 原則、市内の経路
- 市内で完結することが困難等、複数の市で運営することが各市の利便性向上につながる場合、該当市と対応方法を検討します。
※「4. 広域連携による運行の検討」参照
- 転回場所を確保できること（起終点で車両の転回の可否、運転手が使用できるトイレの有無、等）

②-2 運行計画素案の作成

運行経路案の審査が終了すると、続いて時刻表やバス停の位置等の詳細な計画素案を作成します。その際には、下記に示す、“運行基準”を考慮します。

●市民（地域）

- ・計画素案を作成します。
（様式4を記入して市に提出）

▲市（行政）

- ・地域からの相談を受け、適宜助言を行います。
- ・計画素案の作成への技術的支援として、地域周辺の施設・道路状況や、路線バス等の関連情報を提供します。また、運行本数・運賃等の運行基準や、収入と経費の関係の基本的な考え方等、実現性の高い計画検討に必要な情報を提供します。
- ・交通事業者からの助言の情報提供を行います。

■交通事業者

- ・計画素案の運行内容に対して、必要に応じて適宜助言を行います（利便性向上・経費削減等のアイデアの提供、新たな運行案の提案、必要に応じて地域組織の検討会への参加）。

～チェックポイント～

<運行基準>

- 運行間隔：1時間1便以上
- 時間帯：買い物・通院や、通勤・通学にも利用できる時間帯
- 運賃：均一料金、割引制度 等
- バス停間隔：原則200mとし、道路状況・土地利用状況・近隣住民の意向等を考慮
- 運行形態：定時定路線
- 車両：需要に応じた車両

②-3 需要調査の実施、分析、事業採算性の検討

運賃収入を試算するため、需要調査を実施します。需要調査は市が主導で行いますが、地域組織もアンケートの回答を住民へ促したり、聞き取り調査へ協力したりするなど、協働して実施します。

●市民（地域）

- ・市が実施する需要調査に対して、様々な形で協力します。（積極的な回答、配布回収への協力等）

▲市（行政）

- ・需要を調査するために、計画素案の沿線地域の住民へアンケート調査を実施します。また、地域組織に対する聞き取り調査を行います。検討地域が複数ある場合は、市の予算の範囲内で、より必要性が高いと考えられる地域から順次実施します。（「添付資料⑧需要調査アンケート票（例）」を参考に作成）
- ・需要調査の結果を分析し、事業者の試算した経費と合わせて収支を試算することで、実証運行の実施要件を満たしているかを確認します。
- ・市は需要調査の結果を地域組織に公表します。

■交通事業者

- ・計画素案の運行経費を見積もり、市に報告します。

～チェックポイント～

<実証運行の実施要件>

- 試算収支率が40%以上を満たすこと

収支率＝運賃収入÷運行経費（初期導入費を含まない経常経費）

②-4 運行計画書の作成

計画素案を基に、市が計画書を作成します。運行経路に関しては、関係機関と協議を行い、警視庁立会いの下、交通事業者が実車両を用いて最終確認し、運行経路を決定します。確認の結果、安全性の確保が必要な箇所については、交通安全対策を実施します。

▲市（行政）

- 交通事業者の支援を受け、運行計画書を作成します。
- 交通事業者へ運行計画書の運行内容を報告します。
- 運行計画書を地域公共交通会議に提出します。
（様式5を記入して地域公共交通会議に提出）

■交通事業者

- 運行計画書の作成を支援します。
- 作成された計画内容を確認します。
- **事業者が**自主運行の可否を判断し、可能と判断した場合は、自主運行の検討を開始し、「コミュニティバス新規導入ガイドライン」の検討手順から外れます。

～チェックポイント～

<関係機関との調整>

- 道路幅員・道路形状・交通規制（運行に関する了解、改良に対する見通し）
- バス停の**新設**（沿線住民の理解が得られている）
- 既存の公共交通事業者との調整等（既存の公共交通と重複する場合）

②-5 地域公共交通会議での協議（実証運行実施の可否）

市が作成した計画書を地域公共交通会議に諮ります。地域公共交通会議では、関係者間の協議により計画を精査し、1年間の実証運行の実施の可否を判断します。ただし、交通事業者による自主運行となった場合は、報告事項となります。

★地域公共交通会議

- 市が作成した計画書を基に、実証運行の実施の可否を判断します。

～チェックポイント～

<実証運行の実施の可否>

- 運行計画が、ガイドラインに沿って、適切に検討が行われていること
- 試算収支率が40%以上を満たすこと**
収支率＝運賃収入見込み÷運行経費見積もり（初期導入費を含まない経常経費）

③ 実証運行（本格運行への移行・継続・終了）

③-1 実証運行の準備

地域公共交通会議において実証運行を実施する判断となったら、「計画書」に沿って実証運行の準備を進めていきます。

交通事業者による国土交通省への事業許可申請と並行して、バス停の製作・設置などの準備を協働で行います。そのため、利用者にわかりやすいインターフェースを心がけた案を出し合い、検討します。

運行に必要な車両を新規調達する場合は、**最短でも6ヶ月程度**かかります。

●市民（地域）

- ・チラシの配布やポスターの掲示などにより、実証運行を周知します。

▲市（行政）

- ・実証運行を事業者に依頼します。運行する交通事業者の条件は、一般乗合旅客自動車運送事業許可（道路運送法第4条）を取得できる交通事業者となります。
- ・実証運行に必要な予算を確保します。
- ・バス停の地先居住者や、駅前広場への進入等の調整など、関係者との調整を行います。

■交通事業者

- ・実証運行の事業計画の認可申請を行います。（申請から許可までの標準処理期間の目安は、約2ヶ月）

～チェックポイント～

<事業計画許可の取得>

- 国土交通省による事業許可を取得していること
- 事業者によって、実証運行の運行開始日、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

③-2 実証運行の実施

1年間の実証運行が開始されたら、地域組織が主体となって、様々な利用促進を検討し、交通事業者や市と協働で実施します。また、地域組織を通じて、バスの運行を円滑に行うために必要な活動を行います。

●市民（地域）

- ・実証運行が行われていることを地域に周知するなど、利用を促進します。

▲市（行政）

- ・実証運行が行われていることを市民に周知し、利用を促進します。
- ・実証運行を実施し、運行中の収支差額を補助金として事業者へ支出します。

■交通事業者

- ・実証運行を実施し、利用者を増やすための広報活動等に取り組みます。

③-3 実証運行中の調査・分析

実証運行開始後、事業者から報告された利用者数等より、市が利用状況を確認します。

収支状況、利用状況が見込みより低い場合は、地域組織や沿線自治会等の協力を得て、利用実態調査を実施して、実証運行内容の課題を把握します。

●市民（地域）

- ・（収支状況、利用状況が見込み未満の場合）実証運行中の調査に協力します。

▲市（行政）

- ・実証運行の収支実績を確認します。
- ・（収支状況、利用状況が見込み未満の場合）実証運行中の調査、分析を実施します。
（「添付資料◎運行開始後調査アンケート票（例）」を参考に作成）
- ・実証運行結果を地域公共交通会議に報告します。

■交通事業者

- ・利用者数などの利用状況、運行状況を、市へ報告します。

③-4 地域公共交通会議での協議（本格運行実施の可否）

市は、実証運行開始から半年間の利用状況と収支状況、調査結果を公表し、運行実績を確認し、地域公共交通会議に報告します。地域公共交通会議では、実証運行結果を精査して、本格運行への実施、実証運行の終了などを判断します。

＜移行要件＞を満たさない場合は、実証運行終了時点で、終了となります。ただし、運行実績が＜移行要件＞を満たしていないものの、期間延長等の特例措置を行う場合や、利用実態調査の結果などに対応する必要性が生じた場合は、市民（地域組織）、市（行政）、交通事業者、所轄警察などの関係者と協議し、運行内容（運行経路、運行時間帯等）の見直し案を作成します。地域公共交通会議で見直し案による本格運行の実施の可否を判断します。

★地域公共交通会議

- ・ 運行実績を基に、本格運行への移行の可否を判断します。

～チェックポイント～

＜本格運行への移行要件＞

実証運行が、ガイドラインに沿って、適切に実施されていること

実証運行開始から半年間の収支率が40%以上を満たすこと

収支率＝運賃収入÷運行経費（初期導入費を含まない経常経費）

＜実証運行の評価期間の延長＞

実証運行開始から半年間の収支率が40%未満の場合でも、利用が順調に伸びており、残りの半年間で本格運行への移行要件を満たすことが期待できると、地域公共交通会議で認められた場合は、実証運行期間を半年間延長し、半年後の収支率を確認する。

③-5 本格運行の準備

地域公共交通会議において本格運行へ移行する判断となったら、本格運行への準備を進めていきます。

実証運行を経て、**改善が必要な場合は、実証運行時の準備と同様に、協働で準備します。**

▲市（行政）

- 本格運行を交通事業者に依頼し、選定します。

■交通事業者

- 本格運行の事業計画の認可申請を行います。（申請から許可までの標準処理期間の目安は、約2ヶ月）

～チェックポイント～

<事業計画認可の取得>

- 事業者によって、本格運行の運行開始日、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
- 国土交通省による事業許可を取得していること

④ 本格運行（継続・改善・廃止）

④-1 本格運行の実施

実証運行に引き続き、バスの運行を円滑に行うために必要な活動や、利用促進を実施します。

●市民（地域）

- ・ 本格運行が行われていることを地域に周知し、利用を促進します。

▲市（行政）

- ・ 本格運行が行われていることを市民に周知し、利用を促進します。

■交通事業者

- ・ 本格運行を実施します。

④-2 運行継続に向けたサポート（調査・分析）

コミュニティバスの運行を継続するためには、定期的に利用促進に取り組むことが必要です。そのため、市は利用状況を調査して報告し、一方地域組織は継続的に取り組みを行い、運行継続に向けて協働で進めます。

●市民（地域）

- ・ 利用状況を確認し、必要に応じて市とともに協議します。
- ・ (収支状況や利用状況が悪化している場合は) アンケート調査の協力や、新たな利用促進策を検討します。

▲市（行政）

- ・ 本格運行中の利用状況や収支実績を確認します。またその結果を地域公共交通会議に報告します。
- ・ (収支状況や利用状況が悪化している場合は) アンケート調査の実施・分析や、新たな利用促進策を検討します。(「添付資料⑨運行開始後調査アンケート票(例)」を参考に作成)

■交通事業者

- ・ 利用者数などの情報を、市へ報告します。

～チェックポイント～

<継続的取り組み>

- 地域組織の主体性が維持されている
- 利用促進の活動などを行っている

④-3 地域公共交通会議での協議（運行継続の判断）

1年ごとに、利用状況や収支状況、アンケートなどの調査結果を地域公共交通会議に報告します。会議で運行実績を検証して、運行継続の可否を判断します。

＜運行継続要件＞を満たす場合は、運行状況の把握・評価を継続します。

＜運行継続要件＞満たさない場合で、地域組織に運行改善の意思がある場合は、運行改善を検討します。地域組織に運行改善の意思がない場合、2年間続けて＜運行継続要件＞を満たさない場合は、廃止を検討します。

また、収支率が100%以上の場合、計画の事業性を評価し、交通事業者による自主運行の可能性を検討します。

★地域公共交通会議

- ・運行実績を基に、運行継続の可否を判断します。

～チェックポイント～

＜運行継続要件＞

- 1年間の収支率が40%以上を満たすこと（目標の収支率は50%以上）
収支率＝運賃収入÷運行経費（初期導入費を含まない経常経費）

④-4 本格運行後の利用促進

改善運行後も、コミュニティバスが市民にとって「自分たちのバス」として継続的に運行できるよう、地域で取り組める内容を検討し、計画・実行・評価・改善ができる仕組み（PDCAサイクル）を構築し、利用促進に取り組みます。

●市民（地域）

- ・沿線地域へのチラシ等の配布
- ・沿線主要施設へのポスター掲載
- ・町内や家族への利用の呼びかけ
- ・地元企業への協力の呼びかけ

▲市（行政）

- ・チラシやホームページなどでの周知
- ・市民や企業などを対象とした啓発活動
- ・バス走行環境の改善

■交通事業者

- ・バス走行環境の改善箇所を市へ要望

4. 広域連携による運行の検討

4-1 広域連携の検討

地域組織が設立され、当ガイドラインに沿って検討を重ねた結果、東村山市域内で完結する経路でのコミュニティバス導入が困難となった場合、隣接する市との広域連携の可能性について検討します。

▲市（行政）

- 市内から市外、あるいは市外から市内へ経路を延伸し、複数の自治体が連携して運行することで、両市の公共交通が充実すると考えられる場合、連携の可否について、相手の自治体と協議します。
- 他の自治体との連携を図り、当該地域にコミュニティバスの運行することについて、地域公共交通会議に意見を求めます。

★地域公共交通会議

- 広域連携について検討し、実施の有効性について、市に対して意見を提出します。

～チェックポイント～

<広域連携を検討するケース>

- 市内で完結するルートが確保できない
- グリーンバスを他市に乗り入れることで経路が確保できる
- 他市から乗り入れしたい旨の打診があった

4-2 判断基準の確認

連携する自治体のコミュニティバスの運行管理の体制によっては、当市の本格運行移行の判断基準である収支率によって判断ができないことがあります。この場合、どのような基準により判断をするのか検討し、実証運行開始前に決定しておく必要があります。

▲市（行政）

- 相手方自治体の運行管理方法を確認し、路線ごとの収支率が算出できるか確認します。
- 収支率が算出できない場合、収支率に準ずる判断基準として、どのような設定ができるのか、検討します。
- 当該路線に合わせた判断基準案を地域公共交通会議に諮ります。

★地域公共交通会議

- 市が作成した判断基準案についての妥当性を検討し、当該路線に関する判断基準を策定します。

～チェックポイント～

<判断基準の考え方>

- 原則は、収支率40%を満たすことを基準とする
- 収支率が計算できない路線の場合、収支率40%に代わり、効果と経費のバランスから運行が妥当とみなされる基準を策定する

4-3 運行計画素案の作成 以降

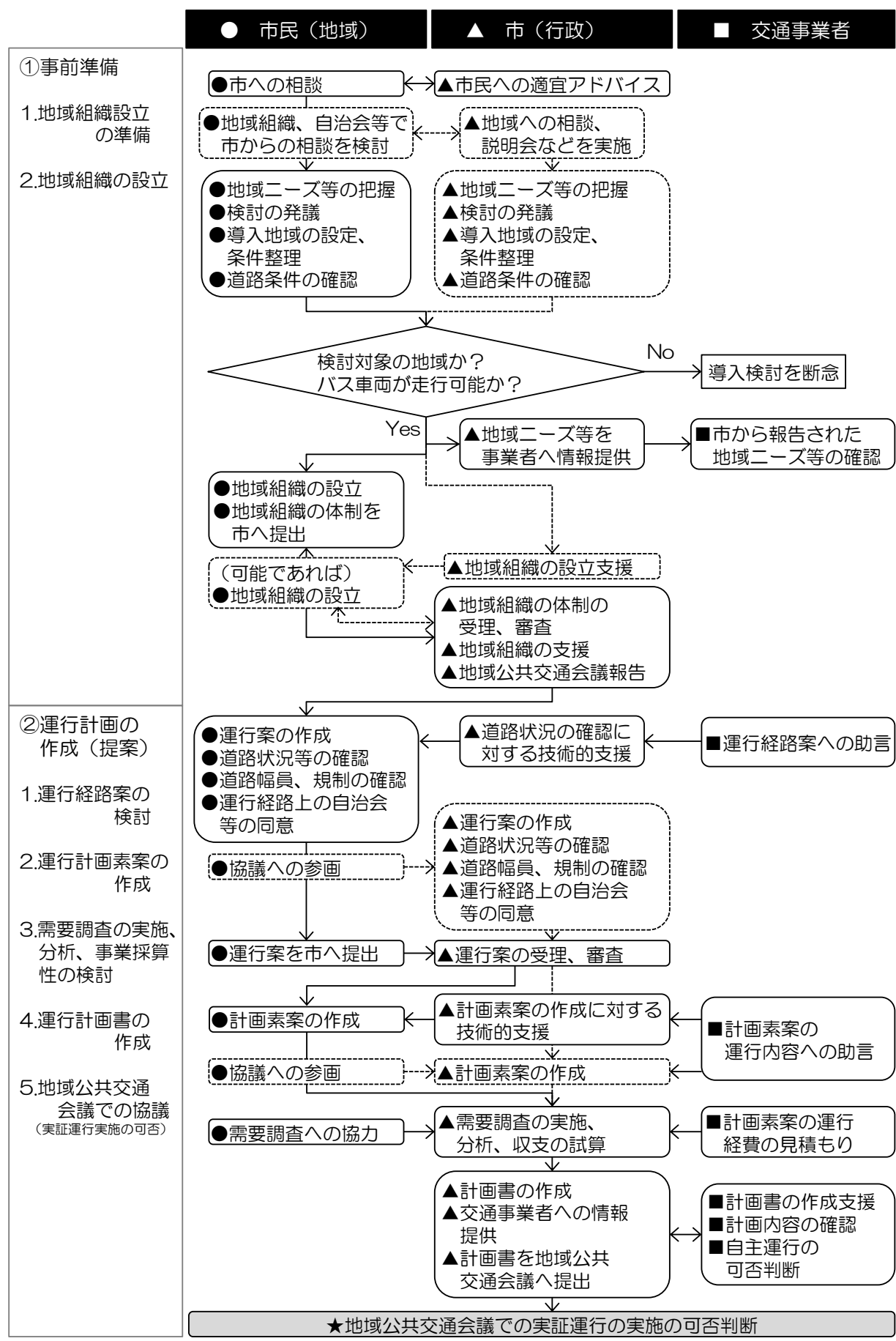
広域連携による運行実施の検討が認められましたら、「②-2 運行計画素案の作成」から、市単独の流れに沿って、検討を進めていきます。

その際、相手方の自治体と地域の方の意向も反映させながら、計画案の作成や実証運行、さらには本格運行へと進めていきます。

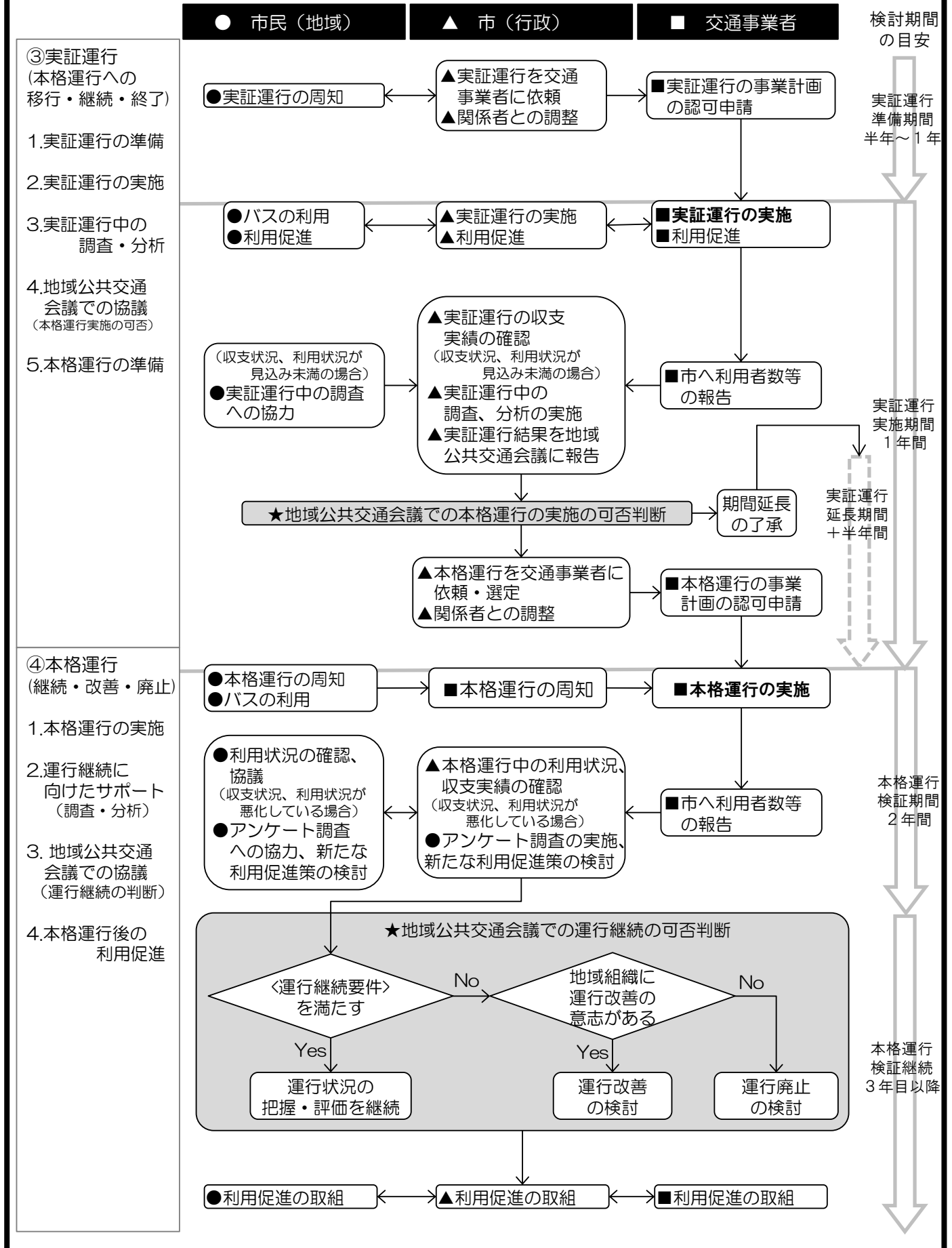
▲市（行政）

- 相手方の市に、こちらの意向を伝え、調整を図ります。
- 必要に応じて、地域組織や地域公共交通会議に情報提供したり、こちらの対応を検討し、意見を取りまとめたりします。

コミュニティバス新規導入の全体フロー図 (①～②)



コミュニティバス新規導入の全体フロー図 (③~④)



5. 新規導入ガイドラインの見直し

本ガイドラインは、公共交通不便地域に住む方々が、市民、市、交通事業者と協働で、コミュニティバスの運行を検討するための手引き書です。

今後、本ガイドラインを活用して、持続的に、地域の皆様にとって利用しやすい公共交通を充実させていくためには、社会情勢、土地や施設分布、道路・交通条件等、様々な変化に対応していくことが必要です。

「コミュニティバス新規導入ガイドライン」の内容については、約5年を目安に、見直し・更新を行っていきます。

添付資料

- ①コミュニティバスの運行に必要な道路条件（抜粋）
- ②チェックポイント一覧
- ③コミュニティバス検討組織登録書（様式1）
- ④コミュニティバス検討申請書（様式2）
- ⑤コミュニティバスの導入に関する同意書（様式3）
- ⑥コミュニティバス運行計画素案（様式4）
- ⑦コミュニティバス運行計画書（様式5）
- ⑧需要調査アンケート票（例）
- ⑨運行開始後調査アンケート票（例）

①コミュニティバスの運行に必要な道路条件（抜粋）

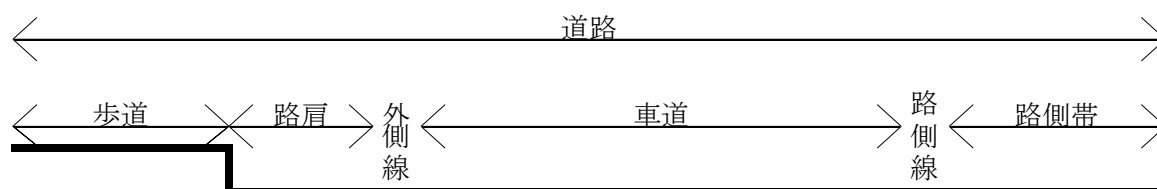
◆ 道路の運行要件（チェックポイント）

1) 道路幅員

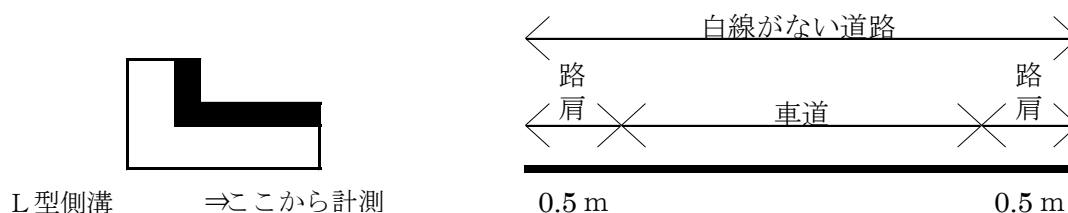
- 相互通行の場合、車道の幅員は、車両幅の2倍+0.5m（すれ違うための必要幅）が確保されていること。

ここでいう用語の定義は、次のとおりとします。

- ・ 車道とは、道路の両側の白線の内側を結んだ間隔を指します。白線がない道路の場合、道路の端から0.5m（路肩分）を除いた部分を指します。
- ・ 路側帯とは、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）
- ・ 路肩とは、白線の外側の幅が0.75m未満の場所を指します。
- ・ 外側線とは、路側帯と同じ白線ですが、白線の外側が路肩の場合を指します。



※路面の有効幅員を計測する際の留意点



2) 道路形状

- 勾配・隅切り※、見通し等について、現地調査や実査走行を通じて警察、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。

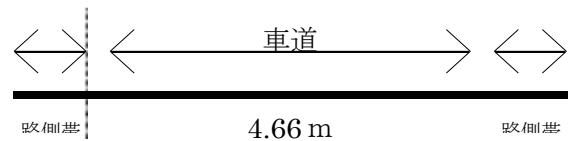
◆ 車両制限令（チェックポイント）

1) 小型バスの場合

①路側帯（白線）が、両側にある場合

- ・ 車道...車両2台分+0.5m必要

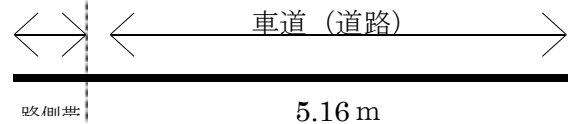
$$2.08 + 2.08 + 0.5 = 4.66\text{m}$$



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

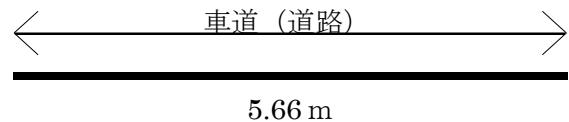
$$2.08 + 2.08 + 0.5 + 0.5 = 5.16\text{m}$$



③路側帯（外側線）が、ない場合

- ・ 車道...車両2台分+0.5m+1.0m必要

$$2.08 + 2.08 + 0.5 + 1.0 = 5.66\text{m}$$

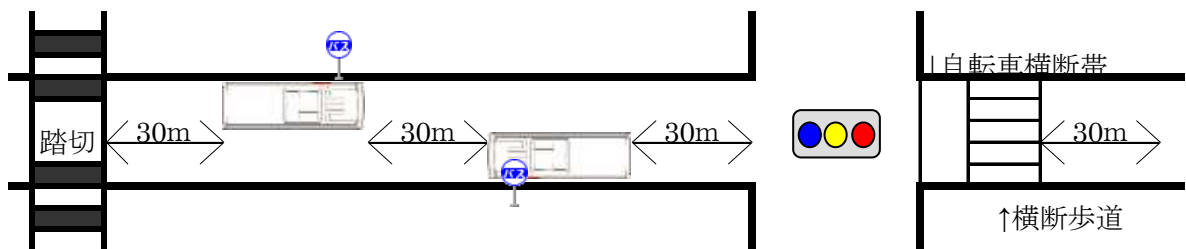


◆ 道路交通法等規制（チェックポイント）

1) バス停留所の設置要件

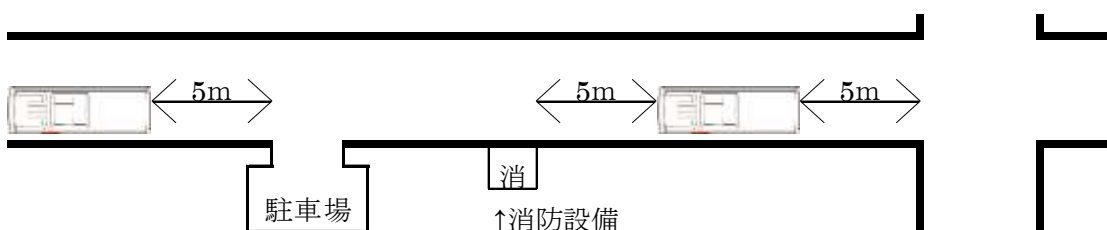
- 原則として、道路標識、交通信号機、交差点、横断歩道、踏切、対面のバス停車位置の前後から停車するバス車両の前後までを30m以上離します。消火標識、消火栓などの消防設備、駐車場の入口の前後から5m以上離します。また、急な曲がり角等の交通上支障となる場所は避けます。
- バス停留所標識は、原則として、道路方向に並行して設置します。
- 複数の路線バスが運行する同じ場所のバス停留所については、可能な限り標識を統合します。

①30m以上離す要件



※30mの目安は、信号のない横断歩道と、そこから1つ目の"◇"との距離。

②5m以上離す要件

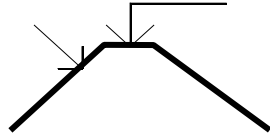


③その他の要件

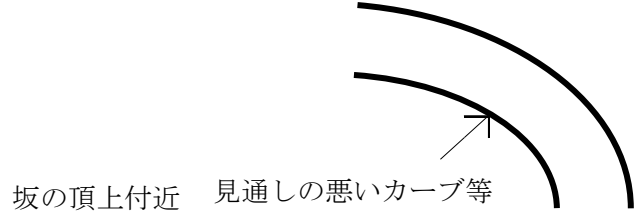
バス停留所は、できるだけ信号を越えた先、右左折後に設置します。

小型バスの長さ（約7m）を考慮し、要件をクリアする停車場所に設置します。

次のような場所には、設置できません。



勾配の急な坂道



坂の頂上付近 見通しの悪いカーブ等

※バスが停留所に停車した際、追い越し車両による交通事故の可能性を考慮。

②チェックポイント一覧

	項目	内容	チェック
①事前準備	導入地域の要件	コミュニティバス検討地域であること	<input type="checkbox"/>
		一般路線バス網の補完となる（競合しない路線）	<input type="checkbox"/>
		市民生活に密着した施設（駅・病院・商業施設・金融機関・公共施設等）へのアクセスが容易になる	<input type="checkbox"/>
		近隣に既存のコミュニティバス路線が運行していない	<input type="checkbox"/>
		小型バス・ワゴン車が走行可能な道路条件を満たせる見込みがある	<input type="checkbox"/>
	地域組織の要件	構成員が5名以上であること（代表者1名を選任）	<input type="checkbox"/>
		コミュニティバスの運行を協働して進めていく意思があること	<input type="checkbox"/>
		該当地域の自治会や、周辺の自治会等と連携が取れ、地域の代表として活動できる組織であること	<input type="checkbox"/>
		地域組織の連絡体制を構築できること	<input type="checkbox"/>
		継続的に活動ができる組織であること	<input type="checkbox"/>
②運行計画の策定	運行経路の考え方	運行地域・経路の条件としては、駅・病院・商業施設・金融機関・公共施設などの立地を考慮すること	<input type="checkbox"/>
		定時運行を確保するため、1便が30分前後であること	<input type="checkbox"/>
		既存バス路線との競合を回避すること	<input type="checkbox"/>
		原則、市内の経路であること	<input type="checkbox"/>
		市内で完結することが困難等、複数の市で運営することが各市の利便性向上につながる場合、該当市と対応方法を検討すること	<input type="checkbox"/>
		転回場所を確保できること（起終点で車両の転回の可否、運転手が使用できるトイレの有無等）	<input type="checkbox"/>
	運行基準	運行間隔：1時間1便以上	<input type="checkbox"/>
		時間帯：買い物・通院や、通勤・通学にも利用できる時間帯	<input type="checkbox"/>
		運賃：均一料金、割引制度 等	<input type="checkbox"/>
		バス停間隔：原則200m。道路状況・土地利用状況・近隣住民の意向等を考慮	<input type="checkbox"/>
		運行形態：定時定路線	<input type="checkbox"/>
		車両：需要に応じた車両	<input type="checkbox"/>
	実証運行の実施要件	試算収支率が40%以上を満たすこと	<input type="checkbox"/>
	関係機関との調整	道路幅員・道路形状・交通規制の確認・調整	<input type="checkbox"/>
		バス停の新設・廃止の住民との調整	<input type="checkbox"/>
		既存の公共交通事業者との調整	<input type="checkbox"/>
	実証運行の実施の可否	運行計画が、ガイドラインに沿って適切に検討が行われていること	<input type="checkbox"/>
		試算収支率が40%以上満たすこと	<input type="checkbox"/>

	項目	内容	チェック
③ 実証運行	事業計画認可の取得	事業者によって、実証運行の運行開始日、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	<input type="checkbox"/>
		国土交通省による事業許可を取得していること	<input type="checkbox"/>
	本格運行への移行要件	実証運行が、ガイドラインに沿って実施されていること	<input type="checkbox"/>
		実証運行開始から半年間の収支率が40%以上を満たすこと	<input type="checkbox"/>
	実証運行の評価期間の延長	実証運行開始から半年間の収支率が40%未満の場合、利用が順調に伸び、残り半年で40%以上が期待できることが、地域公共交通会議で認められた場合	<input type="checkbox"/>
	事業計画認可の取得	事業者によって、本格運行の運行開始日、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	<input type="checkbox"/>
国土交通省による事業許可を取得していること		<input type="checkbox"/>	
④ 本格運行	継続的取り組み	地域組織の主体性が維持されている	<input type="checkbox"/>
		利用促進の活動などを行っている	<input type="checkbox"/>
	運行継続要件	1年間の収支率が40%以上を満たすこと（目標収支率50%）	<input type="checkbox"/>

4 広域連携	広域連携を検討するケール	市内で完結するルートの確保ができない	<input type="checkbox"/>
		グリーンバスを他市に乗り入れることで経路が確保できる	<input type="checkbox"/>
		他市から乗り入れしたい旨の打診があった	<input type="checkbox"/>
	判断基準の考えかた	原則は、収支率40%を満たすことを基準とする	<input type="checkbox"/>
		収支率が計算できない路線の場合明日、収支率40%に代わり、効果と経費のバランスかた運行が妥当とみなされる基準を策定する	<input type="checkbox"/>

(様式1)

年 月 日

東村山市長 あて

コミュニティバス検討組織登録書

下記のとおり登録します。

地域組織名			
代表者氏名	(ふりがな)		㊟
代表者 連絡先	住 所	〒 ー 東村山市	
	電話番号		FAX 番号
	E-MAIL	@	
構成員氏名 ※代表者の他 4名以上	(ふりがな)	(ふりがな)	
	(ふりがな)	(ふりがな)	
	(ふりがな)	(ふりがな)	
	(ふりがな)	(ふりがな)	

(様式3)

年 月 日

東村山市長 あて

コミュニティバスの導入に関する同意書

自治会は、(地域組織) の計画する
コミュニティバスの導入について賛同し、協力します。

自治会長

㊟

住所

電話

(様式4)

年 月 日

東村山市長 あて

コミュニティバス運行計画素案

下記のとおり提出します。

地域組織名				
代表者氏名	④			
使用車両	<input type="checkbox"/> 小型バス <input checked="" type="checkbox"/> ワゴン車 <input type="checkbox"/> その他()			
運行内容	起点名称		主要経由地	
	終点名称			
	運行時間帯	～	運行距離	約 km
	運賃		運行本数	本/日
	運行日		運行時間	分/便
運行経路案 (バス停の位置も記載)				

(様式5)

年 月 日

東村山市長 あて

コミュニティバス運行計画書

下記のとおり提出します。

運行地域				
運行期間	年 月 日 ~		年 月 日	
使用車両	<input type="checkbox"/> 小型バス <input checked="" type="checkbox"/> ワゴン車 <input type="checkbox"/> その他()			
運行内容	起点名称		主要経由地	
	終点名称			
	運行時間帯	~	運行距離	約 km
	運賃		運行本数	本/日
	運行日		運行時間	分/便
	需要予測	(平日) 人/日	(土休日) 人/日	
	その他			
運行経路案 (バス停の位置も記載)				

⑧需要調査アンケート票（例）

問1 あなた自身についてお答えください。

- (1) 性別 1. 男性 2. 女性
(2) 年齢 1. 15～19歳 2. 20～29歳 3. 30～39歳 4. 40～49歳
5. 50～59歳 6. 60～64歳 7. 65歳以上
(3) 住所 東村山市（ ）町（ ）丁目
(4) 自動車の保有 1. ある 2. ない

問2 現在、〇〇地域では下記のコミュニティバスの導入を検討しています。こちらのコミュニティバスの利用意向をお答えください。

運賃：〇円 運行便数：〇便/日 運行時間：午前〇時台～午後〇時台まで 運行日：平日
運行車両：小型バス 運行区間：〇～〇（駅・病院等の主要停留所）

<運行ルート図>

- (1) 上記のコミュニティバスを利用したいですか。
1. 利用したい →問3へお進みください 2. 利用したくない
(2) 前問で「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、具体の移動内容についてお答えください。

- (1) どのくらいの頻度で乗合タクシーを利用されたいと思いますか。
週に_____往復、または、月に_____往復
(2) 上記の内容の乗合タクシーを利用して、最も行きたい目的地を1つお答えください。
なお、「3. 駅」～「10. その他」は、具体の施設名をご記入ください。
1. 勤め先 2. 親戚・知人の家 3. 駅 4. 学校 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. 駅」～「10. その他」の具体の施設名（ ）
(3) 前問(2)の施設へ行く際に、現在、最も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. コミュニティバス 8. その他（ ）
9. 現在は移動していない

問4 その他ご意見がございましたらご記入ください。

⑨運行開始後調査アンケート票（例）

問1 あなた自身についてお答えください。

- (1) 性別 1. 男性 2. 女性
(2) 年齢 1. 15～19歳 2. 20～29歳 3. 30～39歳 4. 40～49歳
5. 50～59歳 6. 60～64歳 7. 65歳以上
(3) 住所 東村山市（ ）町（ ）丁目
(4) 自動車の保有 1. ある 2. ない

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) コミュニティバスが運行していることをご存じでしたか。
1. 知っていた 2. 知らなかった
(2) コミュニティバスをどのような手段で知りましたか。（複数回答可）
1. 市のホームページ 2. 市報 3. 自治会の回覧
4. コミュニティバスの停留所 5. 公共施設のポスター 6. その他（ ）

問3 コミュニティバスの実証運行の利用頻度についてお答えください。

- (1) どのくらいの頻度でコミュニティバスを利用したことがありますか。
週に_____往復、または、月に_____往復
(2) コミュニティバスを利用して、向かった主な目的地を1つお答えください。（複数回答可）
なお、「3. 駅」～「10. その他」は、具体の施設名をご記入ください。
1. 勤め先 2. 親戚・知人の家 3. 駅 4. 学校 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. 駅」～「10. その他」の具体の施設名（ ）
(3) 前問（2）の施設へ行く際に、現在、最も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. コミュニティバス 8. その他（ ）
9. 目的にっていない
(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. 外出は増えてない

問4 運行内容の改善点をお答えください。

- (1) 今回の実証実験の運行内容で、今後改善してほしい点をお答えください。利用されていない方は、どのように改善されれば利用するかという観点でお答えください。（複数回答可）
1. 運賃 2. 運行時間帯 3. 運行頻度 4. 運行ルート 5. 定時性
6. 停留所の位置 7. 停留所等の快適さ 8. 車両の快適さ 9. 運転手の対応
10. その他
(2) 前問（1）回答の中から、最も改善してほしい点について具体的にお答えください。

問5 コミュニティバスに対する利用意向をお答えください。

- (1) 今後、コミュニティバスを利用したいですか。
1. 利用したい 2. 利用したくない

問6 その他ご意見がございましたらご記入ください。

東村山市コミュニティバス新規導入ガイドライン
平成31年（2019年）3月

編集・発行：東村山市環境安全部公共交通課

〒189-8501

東京都東村山市本町1丁目2番地3

TEL 042-393-5111（代表）

FAX 042-393-6846

<http://www.city.higashimurayama.tokyo.jp>

