

市街地部における  
生活交通確保ガイドライン

平成28年1月

宇都宮市

# 目 次

● 1. 日常の移動手段確保に向けた課題	1
課題1) 高齢化の進行への対応	1
課題2) 公共交通空白地域の解消	2
課題3) 公共交通の維持・存続	3
● 2. 市街地部における生活交通の基本方針	4
● 3. 生活交通の対応方針と検討の流れ	5
(1) 市街地部における生活交通の対応方針	5
(2) 検討主体と役割分担	5
(3) 生活交通確保の検討の流れ	6
● 4. 各メニューの考え方	7
(1) <b>メニュー①</b> : 路線バス活用型	7
(2) <b>メニュー②</b> : 路線バス改善型	8
(3) <b>メニュー③</b> : 乗合タクシー運行型	9
● 5. 各メニューの検討の流れとポイント	13
(1) 検討メニューの選択	13
● 検討の流れ・ <b>ステップ1</b> 検討メニューの選択	14
(2) <b>メニュー①</b> : 路線バス活用型	17
● 検討の流れ・ <b>ステップ2</b> 目標設定	18
・ <b>ステップ3</b> 利用促進策の検討	18
・ <b>ステップ4</b> 利用促進策の実施	19
・ <b>ステップ5</b> 結果を踏まえた対応	19
(3) <b>メニュー②</b> : 路線バス改善型	20
● 検討の流れ・ <b>ステップ2</b> 運行計画の作成	21
・ <b>ステップ3</b> 運行の実施	21
・ <b>ステップ4</b> 事業評価	22
(4) <b>メニュー③</b> : 乗合タクシー運行型	23
● 検討の流れ・ <b>ステップ2</b> 運行計画の作成	24
・ <b>ステップ3</b> 試験運行の実施	25
・ <b>ステップ4</b> 本格運行の実施	26

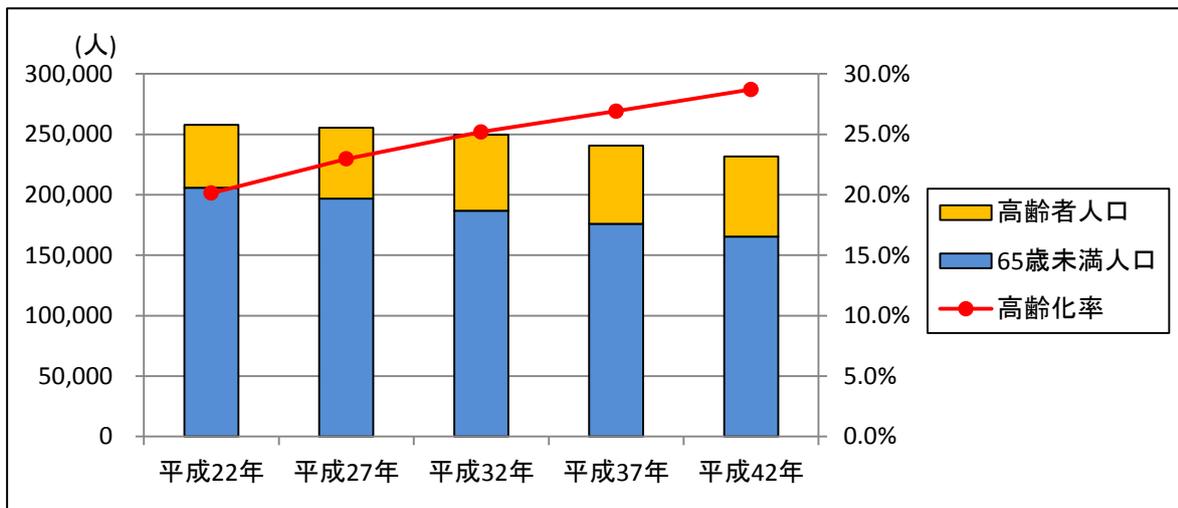
# 市街地部における生活交通確保ガイドライン

## 1. 日常の移動手段確保に向けた課題

### 課題 1) 高齢化の進行への対応

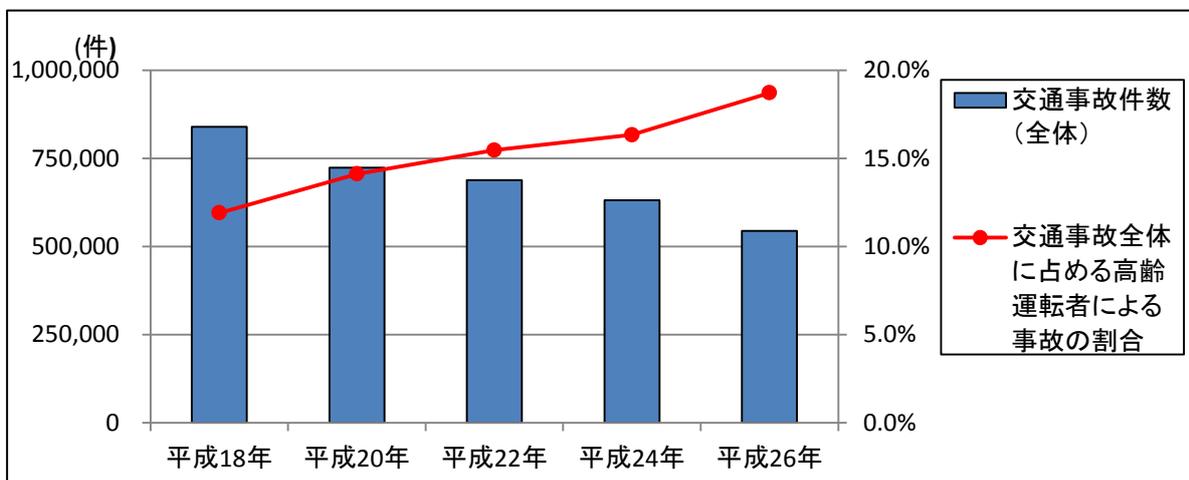
本市は平成26年に高齢化率が21%を超え超高齢社会に突入しました。市街地部においても現在の高齢化率は23%程度であり、30%を超えている地区も存在します。平成42年には、市街地部全体でも30%程度の高齢化率になるとともに、人口が現在の90%程度に減少するものと見込まれます。

◇市街地部の将来人口動向及び高齢化率の推移見込◇



また、身体能力や判断能力の低下により、高齢になるほど車による交通事故のリスクは高まってきます。今後は、車を運転できない高齢者への対応と合わせて、高齢者による交通事故を抑制するためにも、車に過度に依存しない生活交通の確保策が必要となってきます。

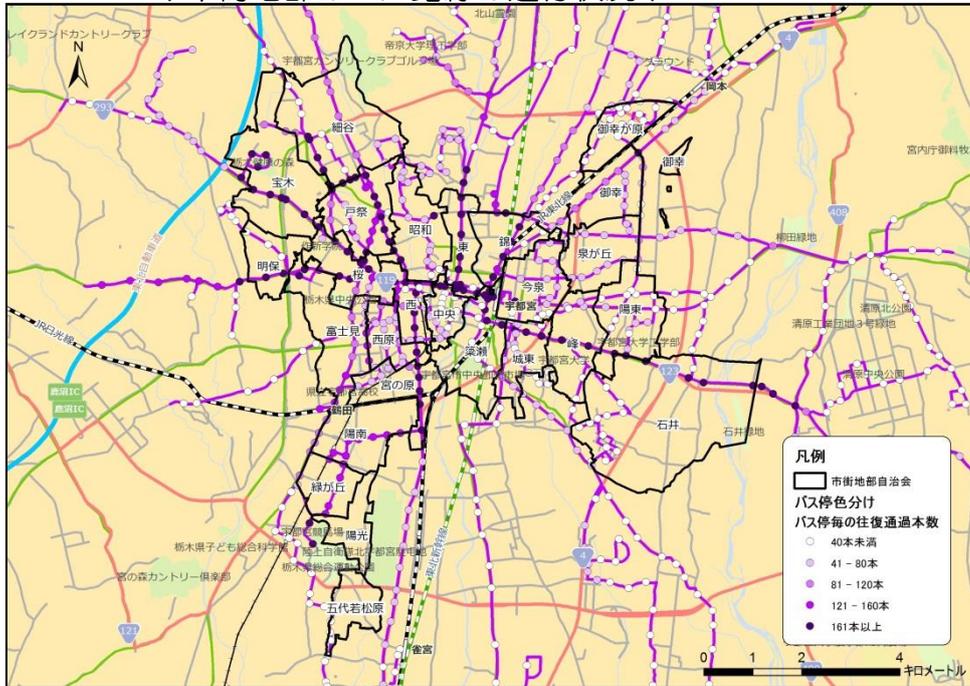
◇交通事故件数と高齢運転者による交通事故の割合の推移（全国）◇



## 課題2) 公共交通空白地域の解消

本市のバス路線は、JR宇都宮駅を中心に放射状に伸びる幹線道路に沿って運行しているため、バス路線が集中する市街地部は郊外部と比べて公共交通が充実しています。

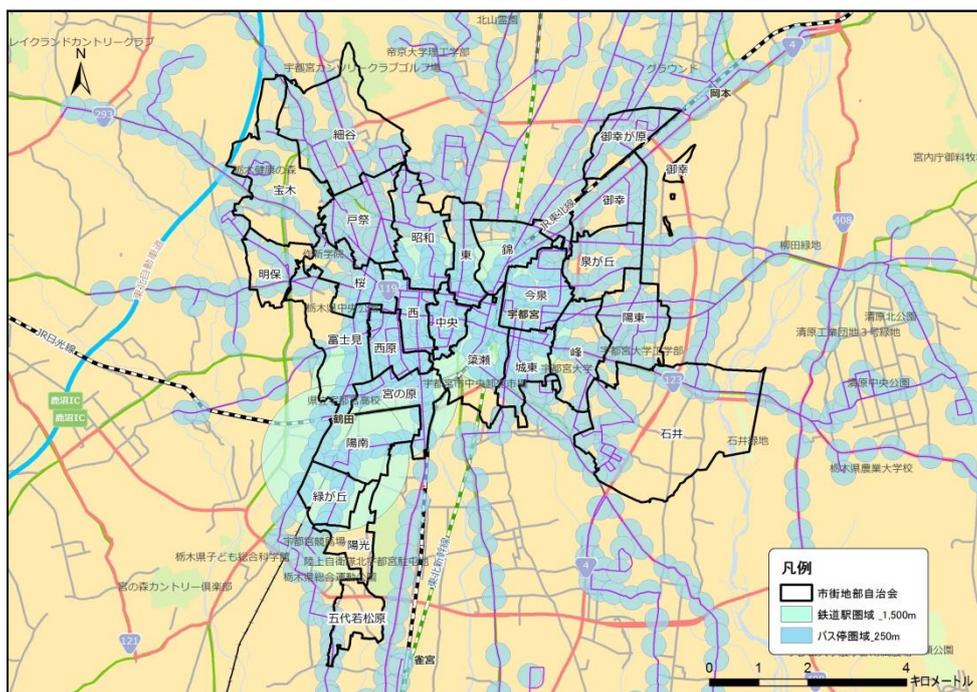
### ◇市街地部のバス路線の運行状況◇



しかし、幹線道路以外は狭い道路が多く分布しており、バスの運行が物理的に困難な地域もあることから、公共交通空白地域※が部分的に存在しています。

※公共交通空白地域：鉄道駅から半径1,500m・バス停から半径250m以遠の区域

### ◇市街地部の公共交通空白地域の状況◇

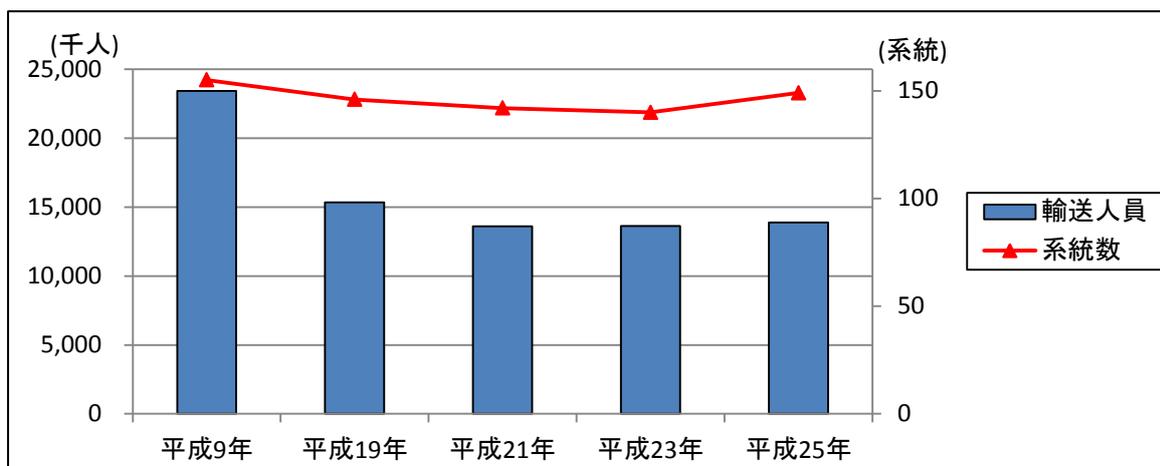


### 課題3) 公共交通の維持・存続

本市では、通勤・通学や通院・買い物など市民生活の足として、都市拠点と各拠点間を結ぶ交通や公共・公益施設へのアクセスを支援する交通であるバス路線が放射状に配置されています。

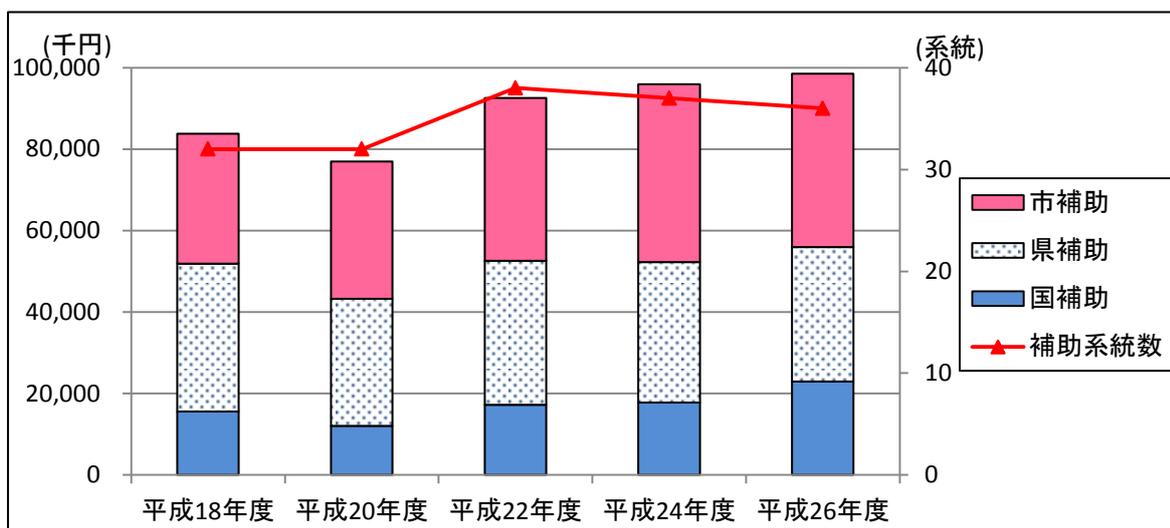
バス路線の輸送人員は、近年横ばい状態ですが、15年前と比較すると6割程度に減少しており、バス路線を維持するために、国・県・市を合わせて毎年約1億円の補助金が支出されています。

◇市域を運行するバス路線の系統数と輸送人員の推移◇



※ 系統数は、宇都宮市内を通過するバス路線の合計。輸送人員は市外で乗降した人員も含む

◇市域を運行するバス路線に対する補助額の推移◇



これからますます進む超高齢社会に対応するため、バスをはじめとした公共交通の維持・存続・充実は不可欠です。そのため、生活交通の確保にあたっては、既存公共交通を阻害しない方が必要となります。また、市内タクシー事業者17社のうち11社が市街地部に営業所を有していることから、タクシー事業との棲み分けも必要となります。

## 2. 市街地部における生活交通の基本方針

前項の課題に対応するため、次の3点を市街地部における生活交通の基本方針として設定します。

### 市街地部における生活交通の基本方針

- ① 高齢化の進行や買物弱者等の生活移動への対応
- ② 既存公共交通との共存・共栄・連携
- ③ 地域住民による組織の形成及び地域が主体となった導入・維持

#### ● 基本方針の設定

##### <高齢化の進行や買物弱者等の生活移動への対応>

・市街地部においては、「バス路線の新設」や「幹線バスの運行サービスの充実」などの施策により公共交通空白（不便）地域の解消に向け取り組んでいるところですが、高齢化の進行や買物弱者等の新たな課題が出てきていることから、それらに対応するため、地域・市・交通事業者の3者が連携して市街地部の生活交通を確保していきます。

##### <既存公共交通との共存・共栄・連携>

・市街地部は、郊外部とは異なり、多くの路線バスやタクシーが運行されているため、生活交通を導入する場合、既存公共交通との競合が懸念されます。そのため、基本的な考え方として、既存公共交通の営業活動を阻害することのないように共存・共栄・連携していくという視点で生活交通を確保していきます。

##### <地域住民による組織の形成及び地域が主体となった導入・維持>

・新たな生活交通を導入しても利用してもらえなければ意味がありません。持続的な運行に向けては、地域住民のニーズや地域特性に即した運行が不可欠となります。そのため、地域が主体となって自らの交通を「つくり」・「育て」・「守る」という意識を持ち、検討や運営を行う「地域組織」を形成して取り組んでいきます。

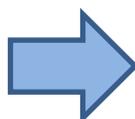


#### ガイドラインの活用

このガイドラインは、地域において、生活交通の導入・維持・改善を検討する際の進め方を示したものです。

##### <動機>

・公共交通空白地域に住んでいる人の通院や買物など日常生活に必要な移動手段を確保したい。



##### <検討>

**「ガイドライン」を  
活用してください！**

### 3. 生活交通の対応方針と検討の流れ

#### (1) 市街地部における生活交通の対応方針

- ・一般的な運行形態としては、路線バスのように不特定の利用者が乗り合う交通や個人個人が個別に利用するタクシー、特定の組織が利用する企業バスのように特定の利用者が乗る交通、住民組織による会員制貸切バスやボランティア輸送、地域住民による相乗りなど、様々な方法があります。また、使用する車両自体も、大型バス・中型バス・小型バス・マイクロバス・ワンボックス型車両・セダン型車両などの様々な車両のタイプがあります。
- ・市街地部における生活交通を確保する方法としては、路線バスやタクシー事業者が一定充実していることから、バスやタクシー車両を活用していくことを基本とし、以下のとおり地域特性等を考慮した運行形態の対応方針を整理します。
- ・なお、生活交通確保の検討を行う際は、既存公共交通との役割分担を踏まえて、導入する運行形態の選択やルート・運賃などの運行計画を決定していく必要があります。

対応分類（メニュー）		対応の考え方	優先度
バスによる対応	メニュー① 路線バス活用型	バスの利便性が高い地域においては、既存のバス路線を活用していきます。	高 ↓ 低
	メニュー② 路線バス改善型	交通空白地域の解消にバスが活用できる地域においては、既存バス路線の見直しや路線の新設等に対応していきます。	
タクシーによる対応	メニュー③ 乗合タクシー運行型	交通空白地域の解消にバスの活用が困難な地域においては、地域主体による乗合タクシーで対応していきます。	

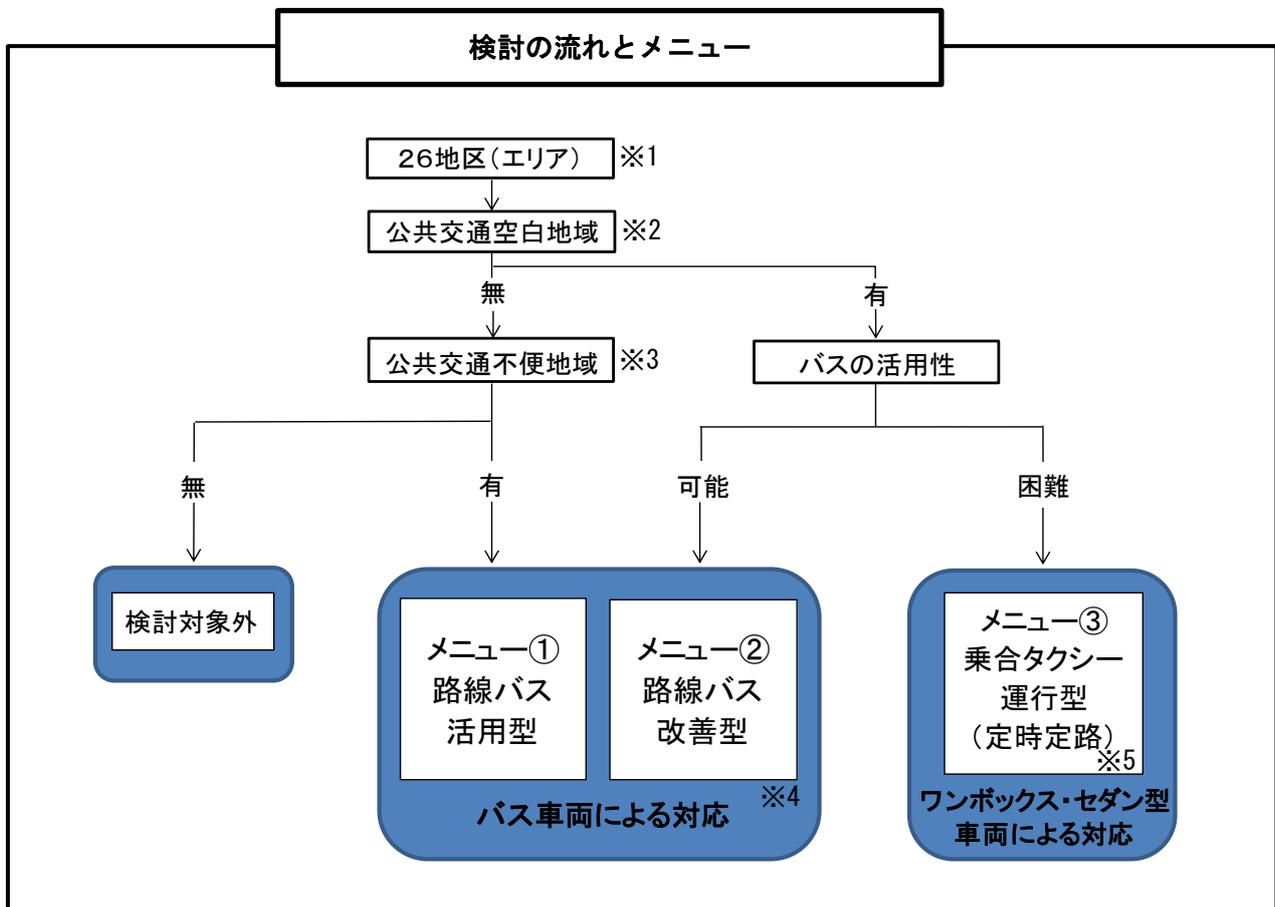
#### (2) 検討主体と役割分担

- ・生活交通の確保にあたっては、地域特性や住民ニーズを把握し、運行内容に反映させることで、誰もが利用しやすく持続的な運行が可能になると考えています。そのため、検討段階から地域組織が主体となって取り組んでいきます。
- ・また、市や交通事業者も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。



### (3) 生活交通確保の検討の流れ

- ・検討にあたっては、以下のような流れで各地区の状況に応じた生活交通の確保を検討していきます。



※1 連合自治会エリアが検討地区の単位となりますが、地域の状況に応じて、複数の連合自治会による検討も想定されます。

※2 公共交通空白地域：鉄道駅から半径 1,500m・バス停から半径 250m 以遠の区域

※3 公共交通不便地域：公共交通空白地域ではないがオフピークの公共交通の運行本数が 2 本/時未満の区域

※4 メニュー②路線バス改善型については、バス事業者による自主運行が見込めない場合が対象となります。

※5 乗合タクシーの運行方式は、「定時定路方式」を基本とし、「デマンド方式」については、地域の状況を踏まえ、必要に応じて検討していきます。

⇒「定時定路方式」と「デマンド方式」については【参考：「定時定路方式」と「デマンド方式」の比較】(11, 12 ページ)をご覧ください。

## 4. 各メニューの考え方

### (1) **メニュー①**：路線バス活用型

- 既存のバス路線を活用して生活交通の充実を図ります。

#### <検討に適した地区の状況>

- ・公共交通の利便性が一定高い（＝公共交通空白地域<sup>※1</sup>は存在しないが、公共交通不便地域<sup>※2</sup>は存在する）地区

※1 公共交通空白地域：鉄道駅から半径1,500m、バス停から半径250m以遠の区域

※2 公共交通不便地域：公共交通空白地域でないが、オフピークの公共交通の運行本数が2本/時未満である区域

### ● **メニュー①**の考え方

#### 地域が主体となって利用促進策を行います

- ・運行本数など路線バスのサービスレベルの向上を要望する地区において、市が支援しながら地域が主体となって利用促進策を検討、実施します。
- ・市は、利用促進に要する費用について補助を行います。

#### 目標を設定して取り組みます

- ・利用促進策の検討、実施にあたっては、行政が支援を行い、バス事業者と調整を図りながら利用者の増加数等の目標値を設定するとともに、目標を達成した場合のサービス向上の内容（運行本数の増便やバス停上屋等の利用環境整備など）を決定します。

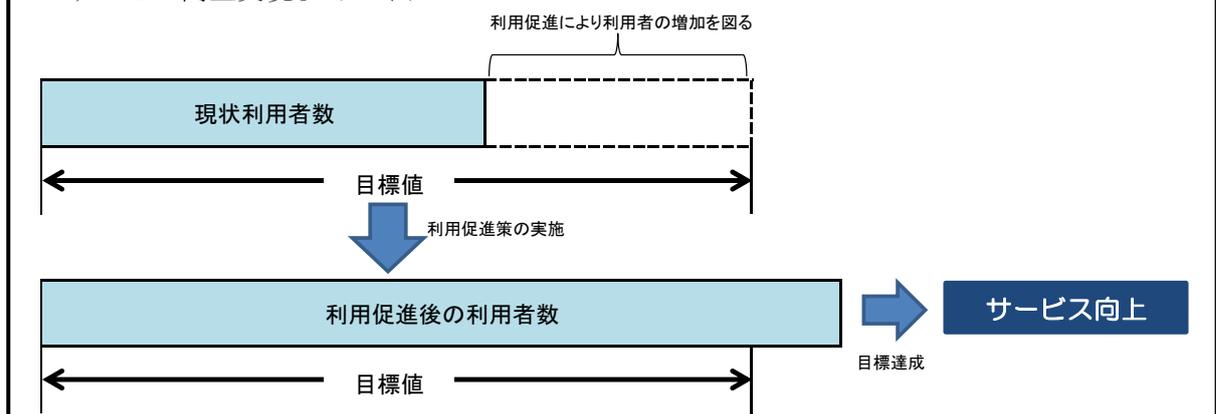
#### バスのサービスレベルを強化し、生活交通の充実を図ります

- ・利用促進策実施の結果、利用者の増加目標を達成した場合には、バス事業者がサービスレベルを強化し、路線バスの充実を図ります。

#### 主なポイント

- ① 検討にあたっては、事前に地域住民がどのようなサービス向上を望んでいるのかを調査・分析する必要があります。  
(サービス向上内容の例)
  - ・運行本数の増便
  - ・運賃の引き下げ
  - ・バス停の新設
  - ・利用環境整備（上屋・駐輪場等の設置）等
- ② 利用促進策の実施にあたっては、地域・市・交通事業者が連携し、効果的な方策に取り組んでいく必要があります。

#### <サービス向上実現までのイメージ>



(2) **メニュー②**：路線バス改善型

- 既存バス路線の延伸やバス路線の新設を行い、生活交通の確保を図ります。

<検討に適した地区の状況>

- ・公共交通空白地域が存在しており、空白地域の解消にバスの活用が見込める地区

● **メニュー②の考え方**

**地域が主体となって検討します**

- ・路線バスのルート延伸等を要望する地区において、市が支援しながら地域が主体となってルートや運行本数等をバス事業者と調整しながら設定します。

**目標を設定して取り組みます**

- ・地域とバス事業者間で運行計画や目標、運行経費の負担方法等について協定を結んだうえでバス事業者が運行します。目標を達成した場合には、翌年度も新たな目標を設定し、改めて協定を結んだうえで運行を継続します。

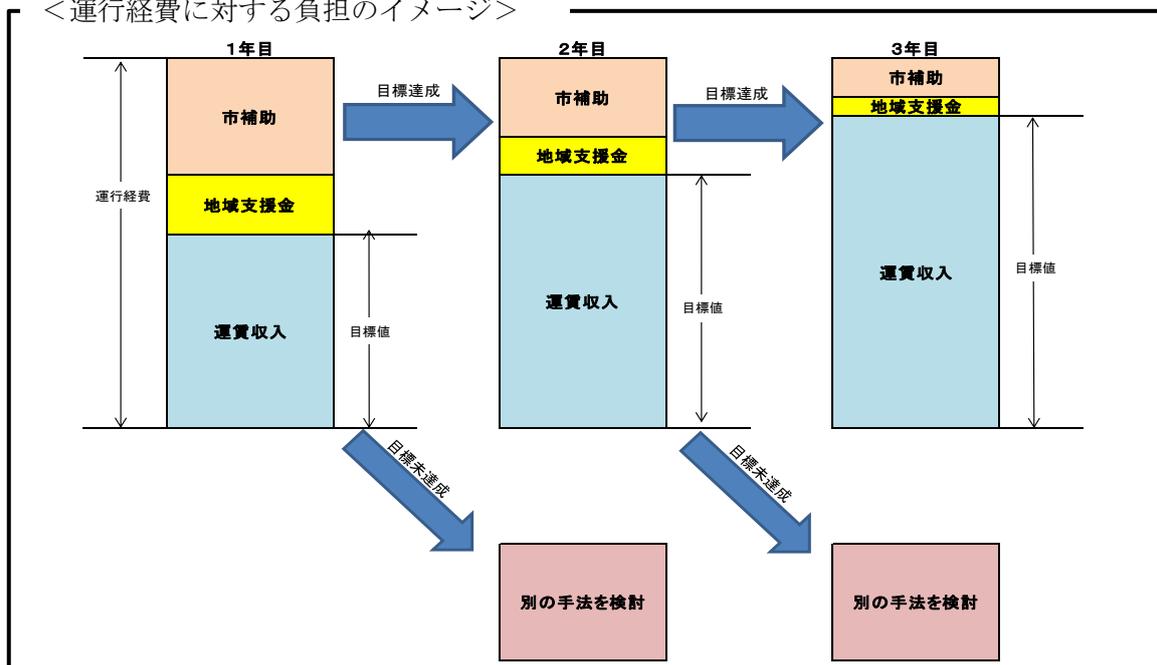
**地域と行政で運行を支援します**

- ・運行経費は、運賃で賄えない部分については地域負担を基本としますが、利用者の定着には期間を要することから、市も不足分について一定期間補助を行います。また、バス停の設置などに要する初期費用や利用促進策に要する費用についても補助します。

**主なポイント**

- ①ルートの設定等の検討にあたっては、住民のニーズを詳細に把握するとともに、道路幅員やバス事業者の運行体制を考慮する必要があります。
- ②利用者の定着には、地域組織の方が積極的に利用促進活動を行うなど、住民の方にバスの利用を呼び掛けていくことが大切です。
- ③利用者の定着を図り、目標とする利用者数（運賃収入）を確保していくことで、地域負担の軽減を図っていくことができます。

<運行経費に対する負担のイメージ>



(3) **メニュー③**：乗合タクシー運行型

- 地域が運営主体となった乗合タクシーの運行により、生活交通の確保を図ります。

<検討に適した地区の状況>

- ・公共交通空白地域が存在しており、道路幅員などの問題によりバスの運行が困難な地区
- ・バスを運行させるだけの需要が見込めない地区

- **メニュー③の考え方**

**地域が主体となって取り組みます**

- ・バスの活用が困難な地区において、郊外部における地域内交通と同様に市が支援しながら地域が運営主体となった乗合タクシーの運行により生活交通の確保を図ります。

**既存公共交通との共存を図ります**

- ・乗合タクシーの導入にあたっては、原則として地区内の運行に限ります。地区外へは、鉄道駅や主要なバス停に結節し、乗り継いで移動することとなります。また、地区内であっても、既存のバス路線と競合するルートは避ける必要があります。
- ・乗合タクシーの運行方式には、大きく分けて「定時定路方式」と「デマンド方式」の2通りがありますが、バス路線が一定充実している市街地においては、既存バス路線への影響に配慮する必要があることから、競合しないルートによる「定時定路方式」を基本とし、それぞれの地域の状況を踏まえて運行方式を決定します。

**交通事業者が運行を担い、市も取組を支援します**

- ・地域は、タクシー事業者やバス事業者など交通事業者と委託契約を締結し、実際の運行は交通事業者が行います。
- ・市は、運賃収入・地域支援金で賄えない運行経費の不足分について補助します。また、停留所の設置などに要する初度開設費や事務費など運営に必要な経費についても補助します。

**主なポイント**

- ①検討にあたっては、住民ニーズを詳細に把握するとともに、乗合タクシーは既存公共交通を補完する役割を担うことから、バス路線の運行に配慮したルートを設定する必要があります。
- ②持続的な運行を目指すためには、自分たちの交通を“つくり”“まもり”“育てる”といった意識をもっていただくことが重要であることから、自治会からの支援金を募るなど、地域で運行を支えています。
- ③また、積極的に利用促進を図っていくとともに、利用実態を踏まえた、定期的な運行の見直しによる利便性の向上、運行の効率化を図っていく「PDCAサイクル」による取組が重要となります。

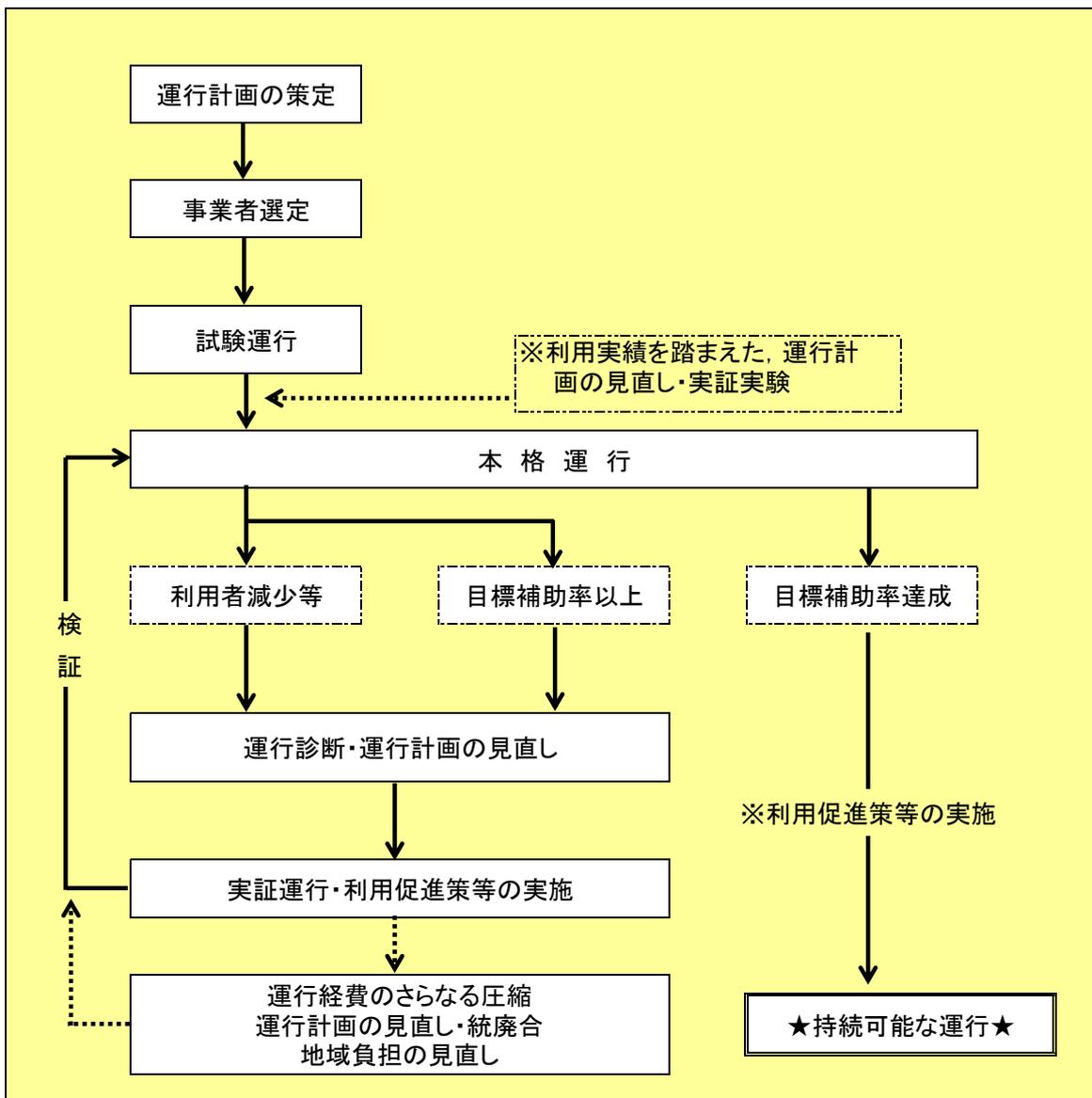


< 運行経費に対する負担のイメージ >

運行にあたっては、「運賃収入」のほか、「地域支援金」を募り地域全体で支え、運行経費の不足する部分を行政が支援します。

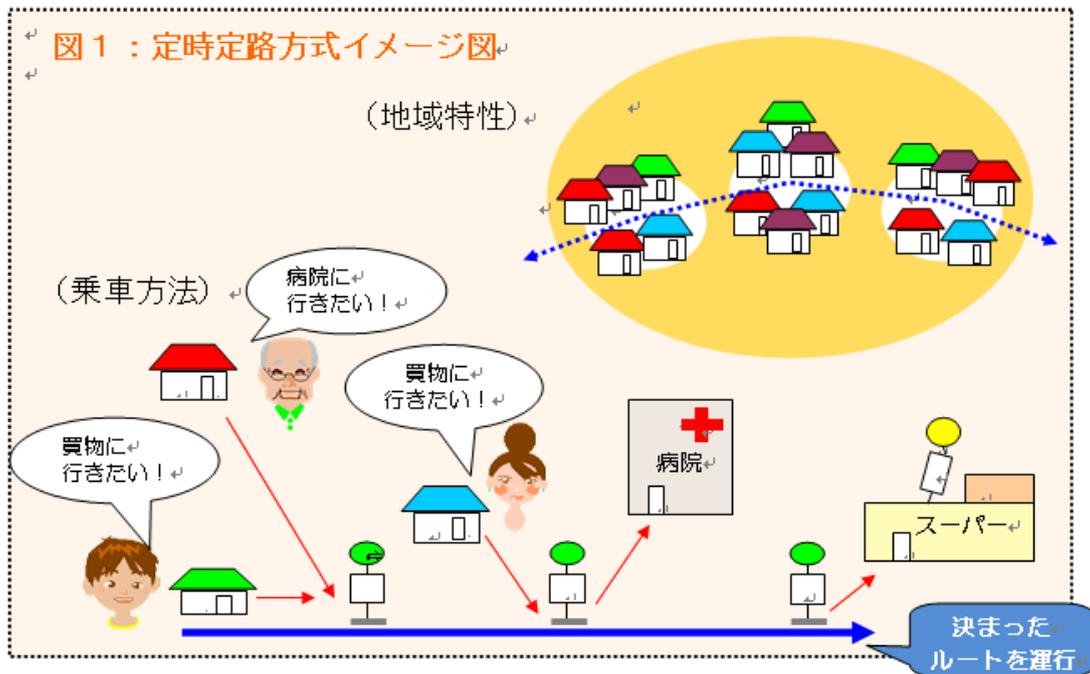


【参考：PDCAサイクルの流れ】

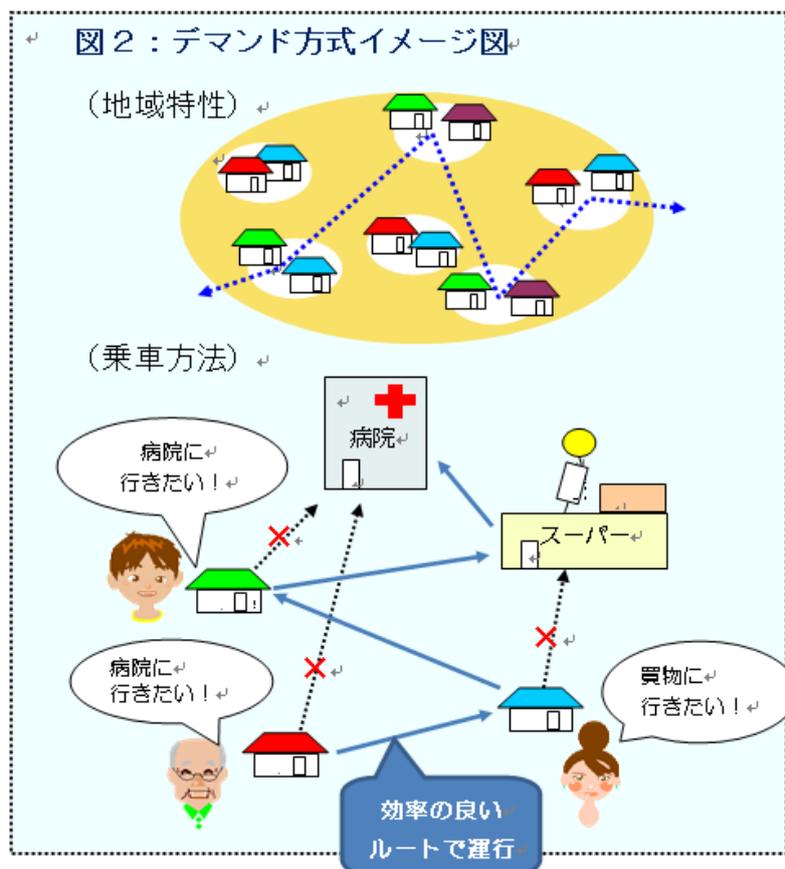


【参考：「定時定路方式」と「デマンド方式」の比較】

定時定路方式：路線バスと同様に停留所を設置して、決まった時間に決まったルートを実行



デマンド方式：決まったルートはなく、複数の利用者の予約に応じて自宅から目的地を運行



項目	定時定路方式		デマンド方式	
人口密度	高	住宅密集地域に適している	低	住宅点在地域に適している
需要 (住宅・目的施設)	集中	道路沿線にまとまった需要がある場合に適している	分散	需要が分散している場合に適している
定時性	○	決まった時間に乗車し、決まった時間に目的地に到着できる	△	複数人数で使用するため、乗車や到着の時間指定はできない(便の指定のみ)
乗り場までの距離	△	停留所を設置するため、停留所から遠い住民にとっては利用しにくい	○ (△)	自宅から目的地間の移動のため、住民全員が利用しやすい(停留所を設置するタイプもある)
登録	不要	必要なし	必要	事前に利用登録が必要
予約	不要	必要なし	必要	電話による予約が必要

○その他、「定時定路方式」と「デマンド方式」を組み合わせた方式もあります。

・「固定ルート・デマンド型」

あらかじめ決められたルートがあり、利用者から予約があった停留所のみ停車するタイプ

・「迂回ルート・デマンド型」

通常ルートのほか、あらかじめ迂回するルートが決められており、利用者からの予約に応じて迂回ルートを運行するタイプ

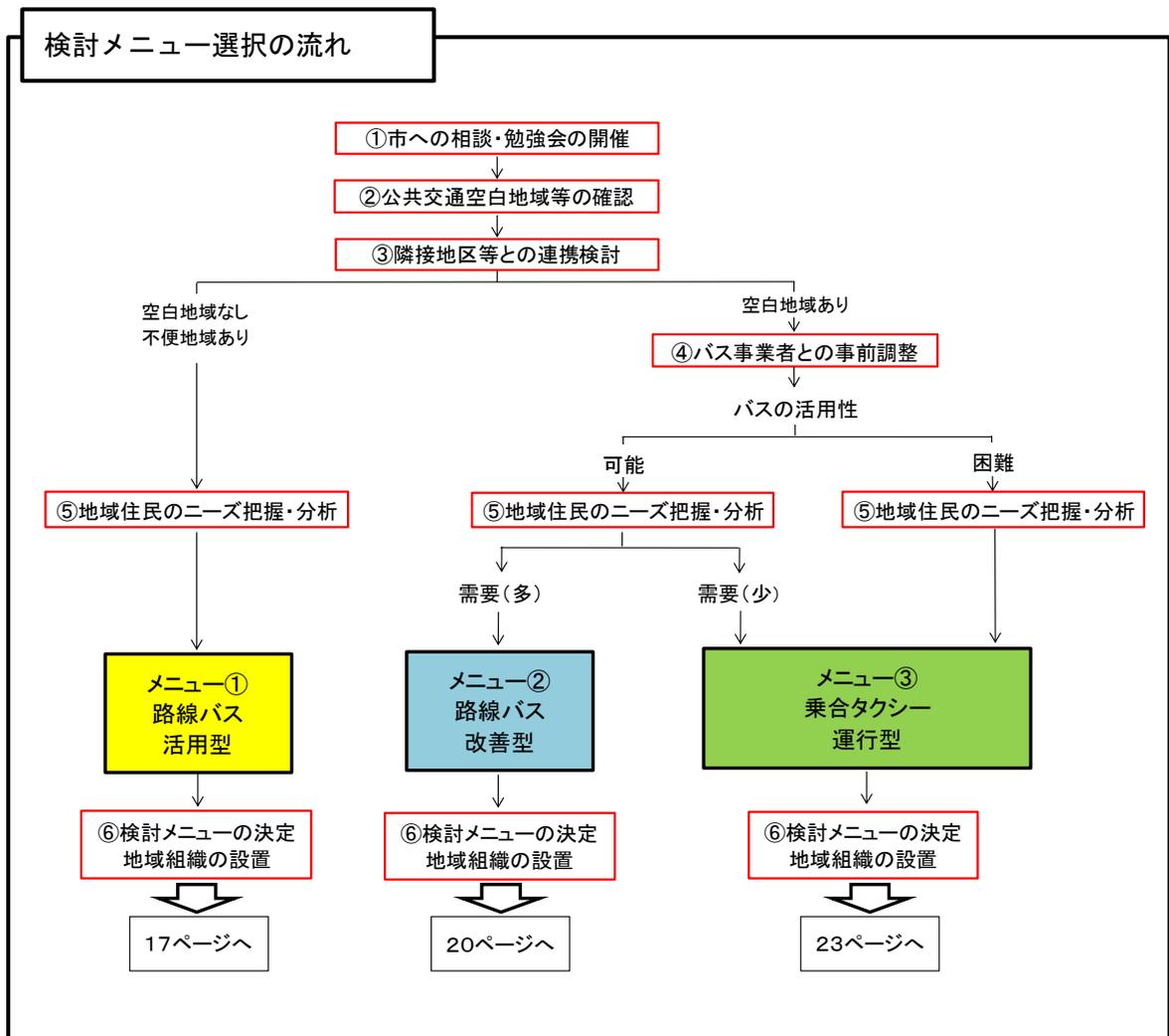
【参考：車両タイプの比較】

車両のタイプ	概要	イメージ
ワンボックス車両	<ul style="list-style-type: none"> <li>一般的なバスとタクシーの中間的な定員を有するワンボックス型の車両</li> <li>乗車定員は10人程度</li> </ul>	
セダン型タクシー車両	<ul style="list-style-type: none"> <li>通常のタクシー業務に用いられているセダン型の車両</li> <li>乗車定員は5人程度</li> </ul>	
ユニバーサルデザイン(UD)タクシー車両	<ul style="list-style-type: none"> <li>高齢者や妊産婦、車イス利用者など誰でも利用しやすいユニバーサルデザインのタクシー車両</li> <li>乗車定員は5人程度</li> </ul>	

## 5. 各メニューの検討の流れとポイント

### (1) 検討メニューの選択

- 地域の状況を踏まえて、それぞれの地域に適したメニューを検討します。
  - ・それぞれの地域に適したメニューを選択するためには、地域を運行するバス路線状況など地域の状況を把握し、公共交通空白地域や不便地域を確認するとともに、隣接する地区との連携の可能性やバス事業者の意見、地域住民のニーズを踏まえたうえで検討していく必要があります。
  - ・そのため、以下の流れに沿って、地域で検討していくメニューを決定していきます。



● 検討の流れ

(主体:○ 支援:△)

	主な検討の流れ	チェックポイント (次のステップへ進むための条件)	地域	市	事業者
ステップ1 検討メニューの選択	①市への相談, 勉強会の開催	●ガイドラインの考え方について理解するため, 勉強会を開催する。 ●路線の状況・検討エリアを確認する。	○	△	—
	②公共交通空白地域等の確認	●検討エリアの空白地域・不便地域の状況を確認する。 ⇒不便地域のみ存在する場合はメニュー①の検討へ	○	△	—
	③隣接地区等との連携検討	●効果的に取り組むため, 状況に応じて隣接地区や沿線地区との連携を図る。	○	△	—
	④バス事業者との事前調整 (メニュー②・③のみ)	●バス事業者と路線延伸・新設等の実現性について, 事前に協議・調整を図る。 ⇒バスの活用が困難と判断された場合はメニュー③へ	○	△	○
	⑤地域住民のニーズ把握・分析	●住民ニーズや地域の現状を把握するためのアンケート調査を実施し, 検討の材料とする。	○	△	—
	⑥検討メニューの決定・地域組織の設置	●アンケート調査結果を踏まえ, 検討メニューを決定する。 ●今後の進め方について検討する。 ●メンバーを選定し, 地域組織を設置する。	○	△	—

ステップ1 検討メニューの選択

① 市への相談・勉強会の開催 地域 ( 市 )

- ・地域において検討の意向がある場合, 市(市民活動センター⇒交通政策課)に相談してください。
- ・地域住民による勉強会(市による説明会を含む)を開催し, 本ガイドラインの考え方について理解促進を図るとともに, 地域を運行するバス路線の状況など地域の状況を把握し, 検討が必要な路線・エリアを確認します。
- ・勉強会のメンバーは, 地域まちづくり組織や連合自治会の役員, 積極的に活動ができる方を中心に選定してください。

## ② 公共交通空白地域等の確認 **地域** ( **市** )

- ・地区における公共交通空白地域<sup>※1</sup>・公共交通不便地域<sup>※2</sup>の有無を確認します。

※1 公共交通空白地域：鉄道駅から半径 1,500m, バス停から半径 250m 以遠の区域

※2 公共交通不便地域：公共交通空白地域でないが、オフピークの公共交通の運行本数が 2 本/時未満である区域

### 公共交通空白地域・不便地域が存在しない場合

⇒ 本ガイドラインによる検討の対象ではありません。

### 公共交通空白地域はないが、不便地域が存在する場合

⇒ メニュー①（バス路線活用型）の検討を進めていきます。

### 公共交通空白地域が存在する場合

⇒ メニュー②（路線バス改善型）又はメニュー③（乗合タクシー運行型）の検討を行っていきます。

## ③ 隣接地区等との連携検討 **地域** ( **市** )

- ・公共交通空白地域・不便地域の状況を踏まえ、隣接地区や路線沿線の地区と連携した方が効果的・効率的な取組が行える見込がある場合は、隣接地区や沿線地区と調整を図り、共同での実施について検討します。

⇒ メニュー①を検討する場合は、「⑤ 地域住民ニーズ把握・分析」に進んでください。

## ④ バス事業者との事前調整 **地域** **事業者** ( **市** )

- ・既存バス路線を活用する場合や路線を新設する場合、バスの運行が可能か道路状況を確認する必要があるとともに、新たに車両や運転員の手配が必要になることや現在のバス利用者に影響が出ることも想定できることから、ルートの延伸等に対応できるのか、バス事業者と事前に協議・調整を行います。
- ・バス事業者との直接の協議・調整は市が行います。

### バスの活用が可能と判断された場合

⇒ メニュー②（路線バス改善型）が検討メニュー（案）となります。

※ 検討メニューについては、「⑤ 地域住民ニーズ把握・分析」を踏まえ、バスの運行に適した需要が見込めるか検討したうえで決定していきます。

### バスの活用が困難と判断された場合

⇒ メニュー③（乗合タクシー運行型）の検討を進めていきます。

## ⑤ 地域ニーズの把握・分析 **地域** ( **市** )

- ・地域住民の日常生活における外出先や外出方法など移動の実態や生活交通に対して何を望んでいるのかを把握するため、地域が主体となってアンケート調査を実施します。
- ・調査項目は、検討するメニューに合わせて検討する必要があります。

(例)

メニュー①：地域を運行している路線バスに対して何を望んでいるのか？

メニュー②：路線の延伸や新設を行った場合の地域住民の利用意向（利用頻度・時間帯・区間等）は？

メニュー③：乗合タクシーを運行した場合の地域住民の利用意向（利用頻度・時間帯・区間等）は？

- ・バスの活用が可能と判断された地区（メニュー②を検討メニュー（案）とした地区）においては、メニュー②（路線バス改善型）とメニュー③（乗合タクシー運行型）の利用意向を把握し、どちらの運行が適しているのかを検討します。

**バスの運行に適した需要が見込まれると判断した場合**

⇒ メニュー②（路線バス改善型）の検討を進めていきます。

**バスを運行するまでの需要が見込まれないと判断した場合**

⇒ メニュー③（乗合タクシー運行型）の検討を進めていきます。

- ・アンケート調査票の作成支援や集計結果の分析等にあたっては、市が実施します。
- ・アンケート調査結果を踏まえ、具体的な検討を進めていくか判断します。

#### ⑥ 検討メニューの決定・地域組織の設置 **地域**（**市**）

- ・地域として本格的に検討を行う場合は、検討メニューを決定するとともに、地域住民による検討組織を設置します。
- ・地域組織は、今後、目標の設定や運行計画の検討等を行っていきますので、積極的に取り組むことができる方をメンバーに選定するようにしてください。また、地域負担の合意形成や事業の周知、利用促進策なども実施することから、自治会等と連携がとりやすい方が望ましいと思われます。
- ・今後の具体的な進め方などについても整理しておきます。

**メニュー①：路線バス活用型** ➡ 以後の進め方は17ページをご覧ください。

○公共交通空白地域は存在しないが、公共交通不便地域は存在する地区

**メニュー②：路線バス改善型** ➡ 以後の進め方は20ページをご覧ください。

○公共交通空白地域が存在し、バス活用の可能性がある地区

○バスの運行に見合う需要が見込める地区

**メニュー③：乗合タクシー運行型** ➡ 以後の進め方は23ページをご覧ください。

○公共交通空白地域が存在し、バスの活用が困難な地区

○乗合タクシーの運行に見合う需要が見込める地区

(2) **メニュー①**：路線バス活用型

- 「(1) 検討メニューの選択」の検討の結果、メニュー①を進めていくことになった場合の以後の進め方についてお示しします。

● **メニュー①の検討の流れ**

(主体：○ 支援：△)

ステップ	主な検討の流れ	チェックポイント (次のステップへ進むための条件)	地域	市	事業者
ステップ2 目標設定	①サービス向上内容の検討	●アンケート調査結果を踏まえ、地域として希望するサービス向上内容を検討する。	○	△	—
	②サービス向上内容の実現に向けた協議・調整	●サービス向上内容の実現性についてバス事業者と協議・調整を図る。	○	△	○
	③サービス向上実現のための目標設定	●サービス向上実現のため必要な利用者数等について試算する。 ●バス事業者と協議しながら目標を設定する。	○	△	○
利用促進策の検討 ステップ3	④利用促進策の検討	●アンケート調査結果を踏まえた利用促進策を検討する。 ※必要に応じて第2回アンケート調査を実施 ●バス事業者との連携についても検討する。	○	△	△
	⑤地域公共交通会議による協議・承認（必要に応じて）	●利用促進策やサービス向上のための目標設定について承認を得る。	○	○	○
利用促進策の実施 ステップ4	⑥利用促進策の実施	●利用促進策を実施する。	○	△	△
	⑦効果検証・見直し	●利用者数の推移など実施の効果について分析する。 ●必要に応じて利用促進策の見直しを検討する。	○	△	△
結果を踏まえた対応 ステップ5	⑧利用促進策継続・見直し等の検討	●結果を踏まえ、利用促進策の継続実施、見直し、廃止等を検討する。	○	△	△
	⑨サービスレベルの向上	●取り組みにより目標が達成された場合、サービスレベルの向上を図る。	△	△	○

**<再チェック> 取組の考え方について**

- 地域を運行する路線バスのサービスレベル向上を図るため、地域が主体となった利用促進策に取り組みます。
- バス事業者とサービスレベル向上を実施する条件（利用者数などの目標値）を設定し、目標を達成した場合にサービスレベルを強化し、利便性の向上を図っていきます。

## ステップ2 目標設定

- ① サービス向上内容の検討 **地域** ( **市** )
  - ・アンケート調査結果を踏まえて、目標とする対象路線のサービス向上の内容（運行本数の増便等）を検討します。
- ② サービス向上内容の実現に向けた協議・調整 **地域** **事業者** ( **市** )
  - ・地域で検討を行ったサービス向上の内容が、実現可能かバス事業者と協議・調整を行います。協議・調整にあたっては、アンケート調査結果から算出したサービスを向上した場合の利用者増加見込を提示する必要があります。
  - ・地域の検討内容の実現が困難と判断された場合には、バス事業者に助言を求め、検討内容の変更、修正を行います。
  - ・バス事業者との直接の協議・調整は市が行います。
- ③ サービス向上実現のための目標設定 **地域** **事業者** ( **市** )
  - ・バス事業者は、サービス向上に要する経費やサービス向上に必要な利用者数等の試算を行います。
  - ・試算結果から、サービス向上の実現に必要な利用者数等の目標値を地域とバス事業者、両者合意の上で設定します。

## ステップ3 利用促進策の検討

- ④ 利用促進策の検討 **地域** ( **市** **事業者** )
  - ・アンケート調査結果を踏まえながら、効果的な利用促進の方策（利用啓発チラシ、時刻表・割引券の配布等）を検討し、併せて実施期間や対象者などについても検討します。
  - ・必要に応じて第2回アンケート調査を行い、地域住民の詳細なニーズを把握し、検討の材料とします。
  - ・利用促進策の実施にあたっては、バス事業者の協力が必要になるため、連携して検討し、利用促進策を決定します。
- ⑤ 地域公共交通会議による協議・承認（必要に応じて） **地域** **市** **事業者**
  - ・必要に応じて、地域や交通事業者のほか運輸支局、県などの関係機関で構成する地域公共交通会議を開催し、サービスレベル向上の内容・目標設定、利用促進策について合意形成を図ります。

### <参考>地域公共交通会議とは？

○地域のニーズに応じた乗合運送サービスの普及を促進し、利用者の利便性を向上させるため、地域の実情に応じた運送形態・運賃・事業計画等について、市が主宰者となり、関係者の合意形成を図る場として設置するものです。

○メンバーは、市・交通事業者・住民の代表・運転者労働組合・運輸支局・県・道路管理者・警察になります。

## ステップ4 利用促進策の実施

### ⑥ 利用促進策の実施 地域 ( 市 事業者 )

- ・利用促進策の内容が固まったら、地域住民に事業をPRするとともに、利用促進策を実施します。
- ・なるべく多くの地域住民を対象に事業のPR・利用促進策を実施できるよう、自治会長の協力を得るなど、効果的な実施体制を構築します。
- ・市やバス事業者は、バス利用啓発用の情報や時刻表など、必要な情報を提供します。
- ・利用促進策の実施に要する経費については、その一部を市が補助します。

### ⑦ 効果検証・見直し 地域 ( 市 事業者 )

- ・バス事業者は、定期的に地域組織に利用実績の報告を行います。地域組織は、利用実績から利用促進策の効果について分析を行います。
- ・期待する効果が得られていない場合には、利用促進策の見直しを行います。
- ・分析や利用促進策の見直しについては、地域だけではなく、市・バス事業者も連携しながら行っていきます。

## ステップ5 結果を踏まえた対応

### ⑧ 利用促進策継続・見直し等の検討 地域 ( 市 事業者 )

- ・利用促進策実施の結果を踏まえて、利用促進策の継続や見直しについて検討します。
- ・利用者数が目標値と大きく離れ、目標達成が困難と判断される場合には、事業の廃止を検討する必要があります。

### ⑨ サービスレベルの向上 事業者 ( 地域 市 )

- ・利用促進の取り組みにより目標が達成された場合には、バス事業者は速やかにサービスレベルの向上を図ります。
- ・バス停の新設や利用環境整備を行う場合は、バス事業者は、道路管理者や警察に設置に問題が無いか確認します。また、地域は沿線住民の了解を得ておきます。
- ・サービス向上について、地域住民に周知し、さらなる利用増を図ってください。

(3) **メニュー②**：路線バス改善型

- 「(1) 検討メニューの選択」の検討の結果、メニュー②を進めていくことになった場合の以後の進め方についてお示しします。

● **メニュー②の検討の流れ**

(主体：○ 支援：△)

ステップ	主な検討の流れ	チェックポイント (次のステップへ進むための条件)	地域	市	事業者
ステップ2 運行計画の作成	①ルートや運行本数の検討 ・需要予測	●アンケート結果等を踏まえて、ルートや運行本数を検討するとともに、需要予測を行う。	○	△	—
	②運行計画(案)の検討	●バス事業者は、地域で検討したルートや運行本数を基にコストを算出する。 ●需要予測とコストを基に採算性を検討し、運行計画(案)を作成するとともに、目標値を設定する。 ※必要に応じてアンケート調査を実施 ●地域負担について合意形成を図る。 ●地域とバス事業者間で運行に関する協定書を締結する。	○	△	○
	③地域公共交通会議による協議・承認(必要に応じて)	●運行計画(案)について、関係者の合意形成を図る。	○	○	○
ステップ3 運行の実施	④運行準備	●ルート延伸等について地域住民へ周知を図るとともに、利用促進策を検討する。 ●バス停等の設置を行う。 ●運輸局へ許可申請を行う。	○	△	○
	⑤運行の実施	●利用促進策を実施する。 ●利用者数の推移など利用状況の集計・分析を行う。 ※必要に応じてアンケート調査を実施	○	△	○
ステップ4 事業評価	⑥事業継続、廃止の検討	●運行実績から路線の継続、廃止の判断を行う。 ●必要に応じて運行計画の見直しを検討する。 ●運行経費の欠損額は市と地域で負担する。	○	△	△
	⑦次年度の目標設定	●目標を達成し、次年度も運行を継続すると判断した場合、次年度の目標設定を行い、改めて協定書を締結する。	○	△	○

**<再チェック> 取組の考え方について**

- 地域が主体となって、バス事業者と調整を図りながら、バス路線の延伸や新設などの検討を行います。
- 運行にあたっては、目標等を設定したうえで、バス事業者と協定書を締結します。
- 自治会からの支援金を募るなど、地域全体で運行を支えています。

## ステップ2 運行計画の作成

### ① ルートや運行本数の検討・需要予測 地域 (市)

- ・アンケート調査結果による住民ニーズを踏まえ、適切なルートや運行本数、バス停留所の位置などを検討します。
- ・また、ルートや運行本数等に応じた利用見込や収入見込を推計します。
- ・需要予測等のアンケート調査結果の分析については、市が支援します。
- ・需要予測に基づき、ルートや運行本数等の運行計画について地域の案を決定します。

### ② 運行計画(案)の検討 地域 事業者 (市)

- ・バス事業者は、地域で検討したルートや運行本数等を基に、運行に要する費用について算出します。
- ・需要・コスト予測を踏まえて事業の採算性を検討したうえで、ルートや運行本数、バス定の位置、ダイヤ等の運行計画(案)を作成します。また、事業継続の判断基準となる目標値(利用者数・運賃収入等)を設定します。
- ・運行計画(案)及び目標値の設定にあたっては、バス事業者と協議・調整を図りながら設定します。バス事業者との直接の協議・調整は市が行います。
- ・必要に応じてアンケート調査を行い、地域住民の詳細なニーズを把握し、判断の材料とします。
- ・運行経費の欠損分は、地域及び市で負担していくことになることから、地域負担について、地域での合意形成が必要となります。
- ・運行計画(案)、目標値、運行経費欠損分の負担者等について地域とバス事業者、両者合意の上で協定書を締結します。

### ③ 地域公共交通会議による協議・承認(必要に応じて) 地域 市 事業者

- ・必要に応じて、地域公共交通会議(18ページ参照)を開催し、運行計画(案)について関係者の合意形成を図ります。地域公共交通会議は市が主宰します。

## ステップ3 運行の実施

### ④ 運行準備 地域 事業者 (市)

- ・運行に向けて、時刻表やルート図、利用啓発チラシ等を作成・配布し、地域住民へ周知を図ります。
- ・利用促進策(割引乗車券の配布等)について、バス事業者と連携を図りながら検討します。
- ・なるべく多くの地域住民を対象に事業のPR・利用促進策を実施できるよう、自治会長の協力を得るなど、効果的な実施体制を構築します。
- ・バス停を設置する際は、バス事業者は、道路管理者や警察に設置に問題が無いか確認します。また、車両の確保、運転員の教育など円滑な運行に向けた体制を構築します。
- ・バス停設置などに要する初期費用や利用促進に要する費用について、その一部を市が補助します。

⑤ 運行の実施 **地域** **事業者** ( **市** )

- ・利用者数の増加を図るため、利用促進策を実施します。
- ・バス事業者は、定期的に利用状況を報告するとともに、必要に応じてアドバイスをを行います。
- ・必要に応じてアンケート調査を実施し、運行計画の改善要望等を把握します。

**ステップ4 事業評価**

⑥ 事業継続、廃止の検討 **地域** ( **市** **事業者** )

- ・運行実績から次年度の運行継続・廃止の検討を行います。
- ・目標未達成の場合は、原則として事業を廃止することとなりますが、状況に応じて（もう少しで目標が達成できそうな場合）、ルートや運行本数など運行計画の見直しを検討し、次年度の運行に向けた準備を進めます。
- ・事業を廃止する場合、必要に応じて別の方法による生活交通確保策を検討します。
- ・運行経費の欠損分については、地域負担金を充て、不足分を市が補助します。

⑦ 次年度の目標設定 **地域** **事業者** ( **市** )

- ・目標を達成した場合、または運行計画を見直し、次年度も運行を継続すると判断した場合には、交通事業者と協議し、次年度の運行計画（案）を決定するとともに、目標値を設定します。
- ・目標値の設定にあたっては、運行実績を踏まえたうえで、前年度を上回る目標値を設定します。
- ・地域組織とバス事業者間で改めて協定書を締結します。

(4) **メニュー③**：乗合タクシー運行型

- 「(1) 検討メニューの選択」の検討の結果、メニュー③を進めていくことになった場合の以後の進め方についてお示しします。

● **メニュー③の検討の流れ**

(主体：○ 支援：△)

ステップ	主な検討の流れ	チェックポイント (次のステップへ進むための条件)	地域	市	事業者
ステップ2 運行計画の作成	①運行計画（素案）の検討	<ul style="list-style-type: none"> <li>●アンケート調査結果を踏まえ、想定される運行方式やルート、運賃など、運行計画の素案を作成する。</li> <li>●運行計画（素案）について、交通事業者と意見交換を行う。</li> <li>●必要に応じて素案を修正するとともに、詳細なニーズを把握するため第2回アンケート調査を実施する。</li> </ul>	○	△	△
	②運行計画（案）の検討	<ul style="list-style-type: none"> <li>●第2回アンケート調査結果から需要予測を行い、採算性を踏まえた運行計画（案）を検討する。</li> <li>●地域負担について合意形成を図る。</li> <li>●運行計画（案）について、交通事業者との協議・調整を行い、内容を確定する。</li> </ul>	○	△	△
	③運営組織の設置・運行事業者の選定	<ul style="list-style-type: none"> <li>●会則や規約等を作成し、運営組織を設置する。</li> <li>●運行事業者の選定を行う。</li> <li>●停留所の設置や施設への乗り入れについて調整を図る。</li> </ul>	○	△	—
	④地域公共交通会議による協議・承認	<ul style="list-style-type: none"> <li>●運行計画（案）について関係者の合意形成を図る。</li> </ul>	○	○	○
ステップ3 試験運行の実施	⑤試験運行準備	<ul style="list-style-type: none"> <li>●地域住民に試験運行の周知を行う。</li> <li>●停留所の設置を行う。</li> <li>●運輸局へ許可申請を行う。</li> <li>※「デマンド方式」の場合、利用登録の募集を行う。</li> </ul>	○	△	○
	⑥試験運行の実施	<ul style="list-style-type: none"> <li>●概ね1年間の試験運行を実施し、利用状況を踏まえ運行計画を見直す。</li> <li>※必要に応じてアンケート調査実施</li> </ul>	○	△	○
ステップ4 本格運行の実施	⑦本格運行の実施	<ul style="list-style-type: none"> <li>●目標（補助率2/3）の達成を目指し、運行診断に基づく運行の効率化や利用促進策を実施しながら、運行の改善に努める。</li> </ul>	○	△	○
	⑧事業評価	<ul style="list-style-type: none"> <li>●毎年度、PDCAサイクルによる事業評価を実施する。</li> </ul>	○	△	○

### ＜再チェック＞ 取組の考え方について

- 導入の検討から運営まで、地域の運営組織が主体的に行うとともに、自治会からの支援金を募るなど、地域全体で運行を支えています。
- 運行方式については、「定時定路方式」を基本とし、運行の範囲は、原則として地区内（既存公共交通と競合しないルート）となります。地区外へは電車やバスに乗り継いでの移動となります。
- 乗合タクシーの運行業務は、タクシー事業者やバス事業者に委託します。

## ステップ2 運行計画の作成

### ① 運行計画（素案）の検討 | | | | | | |----|---|---|-----|---| | 地域 | （ | 市 | 事業者 | ） | |----|---|---|-----|---|

- ・地区の状況やアンケート調査結果を踏まえ、想定される運行方式や運行車両、ルート、ダイヤ、運賃などの運行に必要な事項（運行計画）の素案を作成します。  
※ 運行計画の検討にあたっては、既存のバス路線への影響を配慮する必要があります。
- ・作成した運行計画（素案）について、バス事業者やタクシー事業者など交通事業者と意見交換を行います。交通事業者との直接の意見交換は市が行います。結果を踏まえて、運行計画（素案）を修正します。
- ・運行計画（素案）についての地域住民の詳細な利用意向等を把握するため、第2回アンケート調査を実施します。調査票作成支援や集計・分析は市が実施します。

### ② 運行計画（案）の検討 | | | | | | |----|---|---|-----|---| | 地域 | （ | 市 | 事業者 | ） | |----|---|---|-----|---|

- ・第2回アンケート調査の結果から需要予測を行い、採算性を踏まえた運行計画（案）を検討します。また、地域負担（自治会からの支援金等）についても検討します。
- ・地域負担について、地域の合意形成を図ります。  
※ 郊外部で導入している乗合タクシー（地域内交通）では、自治会からの支援金や地元の商業施設や医療機関などからの協賛金等をいただいで運営しています。
- ・作成した運行計画（案）について、交通事業者と協議・調整を図りながら、内容を確定します。事業者との直接の協議・調整は市が行います。

### チェックポイント

- 需要予測の結果から、運賃収入や地域支援金など収入の見込を算出したうえで、一定の採算性が確保できる運行計画（案）を作成してください。

③ 運営組織の設置・運行事業者の選定 **地域** ( **市** )

- ・試験運行に向けて運営組織を設置します。設置にあたって必要な会則や規約等を作成します。運営組織のメンバー選定にあたっては、検討組織からの事業の継続性も踏まえて選定してください。
- ・乗合タクシーを運行委託する事業者を選定します。選定にあたって、事前に委託業務の仕様書や評価方法等を決めておく必要があります。評価は原則として、価格に対する評価と企画提案に対する評価による総合評価によって行います。仕様書や企画提案書の作成、評価方法の検討については、市が支援します。
- ・運行を委託する事業者は、「定時定路方式」の場合、市内のタクシー事業者又はバス事業者となります。タクシー事業者については、原則として複数事業者による共同運行とします。  
(「デマンド方式」の場合は、複数のタクシー事業者による共同運行)
- ・停留所の設置や施設への乗り入れについて、事前に関係者(警察・道路管理者・施設の所有者・沿線住民等)と調整を図り、了解を得ます。

④ 地域公共交通会議による協議・承認 **地域** **市** **事業者**

- ・地域公共交通会議(18ページ参照)を開催し、運行計画(案)について関係者の合意形成を図ります。地域公共交通会議は、市が主宰します。

**ステップ3 試験運行の実施**

⑤ 試験運行準備 **地域** **事業者** ( **市** )

- ・運行に向けて、時刻表やルート図、利用啓発のチラシ等を作成・配布し、地域住民へ周知を図ります。周知と併せて、乗合タクシーが地域の方に親しみを持ってもらえるよう、必要に応じて愛称の募集を行います。(「デマンド方式」の場合、事前に利用者の登録が必要になることから、利用登録の募集も行う必要があります。)
- ・地域負担として自治会支援金の徴収を行うとともに、沿線の施設などに協賛金募集の依頼を行います。
- ・停留所の標識を作成し、設置します。また、必要に応じて運営に必要な事務用品・備品等の調達、試験運行開始式の準備を行います。
- ・停留所標識の作成・事務用品の購入など開設に必要な経費の一部は市が補助します。
- ・運行事業者は、国へ乗合事業の許可申請を行うとともに、車両等の確保・運転員の教育など円滑な運行に向けた体制を構築します。

⑥ 試験運行の実施 **地域** **事業者** ( **市** )

- ・概ね1年間試験運行を実施し、本格運行に向けて、利用状況を踏まえた運行計画の見直し等を行います。
- ・試験運行に対する住民（利用者）の意見を把握し、運行の改善を図るため、必要に応じてアンケート調査を実施します。調査票の作成支援や集計・分析は市が実施します。
- ・利用者の増加を図るため、利用促進策を検討し、実施します。
- ・運行事業者は、定期的に利用状況を運営組織に報告するとともに、必要に応じてアドバイスをを行います。
- ・運行経費から運賃収入、地域支援金を差し引いた欠損額については、原則として市が補助します。その他、運営経費（事務費等）や収支率の改善が必要な場合等における利用促進策に要する費用について、その一部を補助します。

**ステップ4 本格運行の実施**

⑦ 本格運行の実施 **地域** **事業者** ( **市** )

- ・持続的に運行していくため、目標とする補助率の達成を目指し、運行の改善に取り組んでいきます。
- ・収支率の改善等が必要な場合、市が運行診断を行うなど、運行の効率化に向けた支援を実施します。
- ・積極的に利用促進策を実施するとともに、定期的にアンケート調査を行い、住民ニーズに即した利便性の向上を図ります。
- ・試験運行時と同様に、運行するために必要な費用の一部について市が補助します。

⑧ 事業評価 **地域** **事業者** ( **市** )

- ・毎年度、利用状況や収支状況、住民ニーズ等を踏まえた運行計画の見直し、運行区域や地域負担、運行事業者の見直し、効果的な利用促進策などについて検討を行い、運行の効率化や利用促進、利便性の向上に努めていきます。

【発行・編集】宇都宮市

連絡先 宇都宮市総合政策部交通政策課

〒320-8540

宇都宮市旭1丁目1番5号

TEL 028-632-2132