

地域内交通の運行計画及び運営等の基準

- 本市では、超高齢社会に対応し、基幹・幹線等の地域間交通の維持・発展に加え、郊外部等の交通空白地域や交通不便地域における日常生活の移動手段を確保するため、地域内交通の導入に取り組んでいるところである。そのような中、地域内交通の導入から概ね5年が経過するとともに、導入地区の拡大が図られてきたことから、運行実績や利用者ニーズの蓄積、制度の見直し等を踏まえ、地域内交通の運行に関して必要な考え方と基準を定めるもの。

1 運行関係

□ 目的施設設定(共通)

基準	考え方
<p>○ 目的施設設定の範囲</p> <ul style="list-style-type: none"> ・原則として地域内において目的施設を設定する。 ・地域外への移動需要に対しては、地域間交通と地域内交通とが、適切な役割分担のもとで相互に結節することにより全体的な公共交通ネットワークとして成り立つものであることから、地域間交通と効率的に乗継できるよう、駅舎及びバス停、タクシー乗場等を目的施設として設定する。 	<ul style="list-style-type: none"> ・基幹・幹線公共交通ネットワークを構築している既存公共交通を優先し、適切な役割分担のもと、階層性があり効率的で利便性の高い公共交通ネットワークを構築するために定めたもの。

□ 地域外の目的施設設定(適用除外)

基準	考え方
<p>○ 地域外に目的施設を設定する場合の共通条件</p> <ul style="list-style-type: none"> ・地域内交通は過疎地域など交通空白地域の日常生活の移動確保や幹線バス交通ネットワーク等へのアクセスの補完を目的とする地域内フィードシステムという本来の趣旨を逸脱しない範囲の設定とする。 ・地区外における目的施設の設定については原則、当該地区の隣接地区・市町の最寄りの施設までとする。 ・いずれの適用除外についても、関係する交通事業者の合意を前提として、必要に応じて既存公共交通への影響等を検証する。 ・乗合利用による所要時間の想定が1回あたりの運行間隔内となっていることを前提とする。 	
<p>○ 地域境界付近にある地域外の施設の取り扱い</p> <ul style="list-style-type: none"> ・生活圏が主に地域内であっても、地域境界付近にある地域外の施設について、従前の利用実態に照らして、地域住民の日常の利便施設と認められ、且つ地物による分断が無い場合には、既存公共交通の運行に影響を及ぼさない範囲内に限り、地区界から最寄の施設を目的施設として設定することができる。 	<ul style="list-style-type: none"> ・地域内交通は原則として旧町村単位の地区行政区域で設定しているが、道路整備や面的開発等により地域境界に生活利便施設が設置される場合、地域内の他の類似施設よりアクセス性が高い場合等について、目的施設とすることができるものとして定めるもの。
<p>○ 地域内に同様の機能がない施設の取り扱い</p> <ul style="list-style-type: none"> ・地域内の同様の機能がない施設について、既存公共交通利用による合理的な到達が困難な場合には、既存公共交通の運行に影響を及ぼさない範囲内に限り、隣接地域又は隣接市町に目的施設を設定することができる。 	<ul style="list-style-type: none"> ・既存公共交通を優先しながら、公共交通不便地域においては、利用者の一定の移動容易性を確保するために定めるもの。 ・同様に、既存公共交通による到達が可能であっても、乗換による所要時間が一定以上発生する場合については、目的施設とすることができるものとして定めるもの。

<p>○ 基幹医療施設等の取り扱い</p> <ul style="list-style-type: none"> ・上記の規定に関わらず、二次医療機関や福祉施設については、地域の需要があり且つ当該施設とバス停間に一定の距離が存在していることなどの場合には、既存公共交通を利用することが客観的に困難と判断される利用者の診療に限るなど、必要に応じて目的施設として設定することができる。 	<ul style="list-style-type: none"> ・利用者が既存公共交通を利用することが困難と想定されるような施設については、利用者を限定するなど、既存公共交通との競合を極力回避しながら、目的施設とすることができるものとして定めるもの。
<p>その他（制限すべき施設）</p>	
<p>○ 娯楽施設の取り扱い</p> <ul style="list-style-type: none"> ・「日常生活に必要な移動手段」という地域内交通の位置づけを踏まえ、社会通念上、目的施設とすることがふさわしくない娯楽施設等について、原則として地域内交通の乗り入れ及び協賛、車内広告を制限する。 ※ 設定する場合は運営組織が開催する会議において出席者全員の合意を得ていることとする。 	<ul style="list-style-type: none"> ・公共交通の性質（原則として目的場所に制限を設けない）を踏まえながらも、地域内交通が乗合事業であることや地域及び自治体負担のもとに運行されていること等を踏まえ、幅広い利用者の快適な移動を確保し、秩序を維持するために定めるもの。

□ 地域支援金及び運賃

基準	考え方
<p>○ 地域支援金</p> <ul style="list-style-type: none"> ・地域内交通の運行にあたっては、運賃収入及び市補助金に加え、自治会等の支援金や地域の企業の協賛金等の地域支援金を運行経費に充当するものとする。 	<ul style="list-style-type: none"> ・「地域に最も身近な公共交通を地域全体で支える」という地域内交通の理念に基づくとともに、導入地区状況に応じた地域支援金の運行経費への充当を定めたもの。
<p>○ 受益者負担（運賃）</p> <ul style="list-style-type: none"> ・地域内交通のうちデマンド型運行の運賃は当面、1回の乗車につき300円の均一制を基本とする。 ・ただし、収支状況等を踏まえ、随時、見直しを行うものとする。 ・定時定路型運行の運賃については、既存公共交通の運賃と整合を図り設定するものとする。 <p>○ 受益者負担（利用登録料）</p> <ul style="list-style-type: none"> ・デマンド型運行にあっては利用登録料を収受し、500円／年・世帯を基本とする。 ・ただし、登録証や広報紙の発行等の負担実績、収支状況等を踏まえ、見直しを行うものとする。 	<ul style="list-style-type: none"> ・日常生活を支えるための身近な施設への移動手段を確保するという目的や限定的な目的施設であること等を踏まえつつ、受益者負担（運賃）の額を定めたもの。 ・定時定路型運行の運賃にあっては、既存公共交通に配慮する必要があることから定めたもの。 ・受益者負担（利用登録料）にあっては、利用登録に必要な登録証の作成・発行、広報紙の発行等に必要額を定めたもの。
<p>上記基準の適用除外（運賃）</p>	
<p>○ 運行距離等を考慮した運賃の設定</p> <ul style="list-style-type: none"> ・特に、地域外の目的施設への運行については、以下の項目を考慮の上、適正な運賃を設定する。 <ul style="list-style-type: none"> － 地域からの距離 － 目的施設の拡散の状況 <ul style="list-style-type: none"> ※ 便益と収支への影響を考慮 － 既存公共交通を利用した場合の運賃 <ul style="list-style-type: none"> ※ 地域内交通の特性や、既存公共交通の料金体系を考慮 	<ul style="list-style-type: none"> ・「利用しやすい運賃設定」を行いながらも、既存公共交通への配慮や収支への影響、利用者の便益等を踏まえた適正な運賃設定を行うために定めるもの。 ※ 「目的施設の拡散の状況」とは、当該施設が他の目的施設群から地理的に独立（離れて存在）している等、運行に多大な負荷を及ぼすか否かの状況
<p>○ 障がい者の外出支援</p> <ul style="list-style-type: none"> ・障がい者及び介助者1名（障がい者本人が第1種に限る）については運賃について5割引とする。 	<ul style="list-style-type: none"> ・公共交通として、路線バスと同様に移動制約者である障がい者の外出支援に供するために定めるもの。

□ 利用登録できる世帯の範囲等

基 準	考 え 方
<p>○ 利用登録世帯</p> <ul style="list-style-type: none"> ・地域内交通のデマンド型運行にあたって利用登録できる世帯（者）は、当該地域内交通の導入地区に現に生活の本拠を有し、自治会に加入している世帯（者）とする。 	<ul style="list-style-type: none"> ・地域負担との整合を図り、効率的かつ円滑な運営・運行を行うために定めたもの。
<p>上記基準の適用除外</p>	
<p>○ 自治会未加入世帯の取り扱い</p> <ul style="list-style-type: none"> ・自治会未加入世帯であっても、当該世帯から申出があり、地域内交通の円滑な運営事務及び運行に支障がないと認められる場合には、利用登録をすることができる。 ・自治会未加入世帯の利用登録にあたっては、地域支援金との整合や事務負担の増加等を踏まえ、必要な額を加算して利用登録料を徴収することができる。 	<ul style="list-style-type: none"> ・公共交通の位置づけである地域内交通については、自治会未加入であっても日常生活の移動手段が提供されることが妥当であることから定めたもの。 ・自治会加入世帯の負担との整合を図る必要があるとともに、自治会未加入であることで事務が煩雑になることも想定できることから、地域内交通の利用希望のある自治会未加入世帯に対し、応分の負担を求めることができる旨、定めたもの。
<p>○ 「みなし世帯」の設定</p> <ul style="list-style-type: none"> ・地域内交通導入地区内にある小中学校及び福祉（入所）施設、企業等については、必要に応じて世帯としてみなし、利用登録することができる。 ※ みなし世帯として利用登録した小中学校にあつては、児童・生徒・教職員の個人利用はできない。 ※ また、設定については運営組織において合意が図られていることとする。 	<ul style="list-style-type: none"> ・世帯単位に依らない施設や地域活動等における利用に配慮するため、団体での利用登録について定めるもの。
<p>○ 介護者の単独利用の取り扱い</p> <ul style="list-style-type: none"> ・利用登録者の介護や生活支援のために地域内交通を利用することの申出があり、円滑な運営事務及び運行に支障がないと認められる場合には、当該地域内交通の導入地区に現に生活の本拠を有していない者であっても、同一世帯として利用登録をすることができる。 	<ul style="list-style-type: none"> ・在宅介護や通院、買物など日常生活における支援を必要とする単身の高齢者等が安心して生活できるよう、親族等が地域内交通を利用するための利用登録について定めるもの

□ 運行計画の見直し

基 準	考 え 方
<p>○ 国土交通省への許可申請の時期</p> <ul style="list-style-type: none"> ・目的施設の追加等の運行計画の見直しにあたって必要となる国土交通省への許可申請は、原則として年2回（7月、12月）とする。 	<ul style="list-style-type: none"> ・地域内交通の導入地区が拡大する中で、申請手続きの効率化を図るために定めるもの。

2 運営関係

□ 運行事業者の選定と契約

基 準	考 え 方
<p>○ 運行事業者</p> <ul style="list-style-type: none"> ・地域内交通の運行にあたっては複数の事業者から運行計画の提案と見積書の提出を受け、事業者の安心・安全への取組みが地域内交通の運行を担うに足る水準にあることを確認し、運営組織の総意により運行事業者を決定する。 ・その後、1 会計年度ごとに見積書を徴収し、適正な委託料と認められる場合には、随意契約とすることができる。 ・ただし、以下の場合においては、改めて運行事業者の選定を行う。 <ul style="list-style-type: none"> － 随意契約当初から概ね 10%以上の委託料増額となった場合（消費増税や運行計画の見直し等の正当な理由がある場合を除く） － 続けて随意契約ができる期間は 4 年を限度とする 	<ul style="list-style-type: none"> ・契約の競争性・透明性を確保するため、運行事業者の選定について定めたもの。 ・運行の安定性・継続性を確保するため随意契約について定めたもの。 ・運行の安定性・継続性を担保しつつも、不要な契約額の増額の抑制や運行の更なる効率化、契約の競争性・透明性を確保するため、また、収支の改善が必要な地域において、運行計画の見直しと併せ、運行経費の圧縮を図るため、定期的な運行事業者の見直しについて定めるもの。

□ 運行改善

基 準	考 え 方
<p>○ 運行改善</p> <ul style="list-style-type: none"> ・健全な収支構造の構築に向けて、以下のいずれかの場合においては、市が実施する運行診断制度の結果に基づいて、運行計画の見直しや利用促進策を実施する。 <ul style="list-style-type: none"> － 利用者数が前年度より減少している場合 － 市補助金の補助率が運行経費の 2/3 を超えている場合 ・運行診断結果に応じた運行計画の見直しや利用促進策を実施してもなお、以下に該当する場合には、運行経費の圧縮や事業者の再選定を行う。 <ul style="list-style-type: none"> － 利用者数の減少が概ね 3 年続くとともに、市補助金の補助率が運行経費の 2/3 以内を達成することが困難と見込まれる場合 	<ul style="list-style-type: none"> ・利用者の拡大や運行の効率化に繋げるための支援制度の活用について定めるもの。 ・収支状況や地域の需要に応じた適正な運行計画及び経費とするために定めるもの。

□ 運営経費

基 準	考 え 方
<p>○ 繰越金の取り扱い</p> <ul style="list-style-type: none"> ・単年度決算において生じた繰越金は、当該会計年度の自治会支援金及び企業協賛金等の地域負担金（利用登録料、運賃収入を除く）の合計額以内とし、超えた場合は当該分の補助金を返還する。 	<ul style="list-style-type: none"> ・地域内交通の運行にあたって適正な補助制度を担保するために定めるもの。