

射水市コミュニティバス運行基本方針

～ より利用しやすいコミュニティバスを目指して ～

平成 2 8 年 3 月

市民環境部 生活安全課

目 次

1 趣旨	1
2 コミュニティバス等の現状と課題	
（１）現状	2
（２）課題	3
3 コミュニティバス運行基本方針	7
4 コミュニティバス運行の改善主体と役割分担	9

1 趣旨

本市のコミュニティバス事業は、現在の市の公共交通施策のうち、最も財源が必要な事業となっています。

一方、本市を取り巻く状況については、地方交付税等一般財源総額の確保について困難な状況が見込まれることや、本市を含め、全国の地方自治体が運営するコミュニティバス事業をはじめとした公共交通については、利用客の減少等により、維持確保が困難な状況といった、逆風が吹いている状況です。

従って、公共交通の維持確保について公共が果たす役割や守備範囲を再認識するとともに、限られた財源の中で、将来にわたって持続可能な公共交通としていくためには、より効率的で効果的な運営をしなければなりません。

これまで、本市のコミュニティバス事業は、高齢者・障がい者等に配慮したきめ細かな運行を実施してきましたが、一方で、路線が複雑となる傾向があり、結果的に「コミュニティバスはわかりにくく、利用しにくい。」「目的地まで行くのに、誰も乗らないバス停を巡り、必要以上に時間がかかる。」といった声が多く聞かれるような状況となっています。

このような状況を踏まえ、本市では、高齢者等といった移動制約者をはじめ、誰もが利用しやすい公共交通網が確立されるよう、平成25年9月に、「市公共交通プラン」を策定しました。

このプランに基づき、すべての市民等にとって、より利便性及び満足度が高まるコミュニティバスの運行を目指し、利用者増を図ることとしています。

コミュニティバスは利便性を高め、実際に利用されなければ、維持確保することが困難となります。併せて、地域住民にとっても「自分たちの交通」として考えていただく必要があります。

このようなことから、コミュニティバスの運行を改善するための基本方針を策定しました。この方針に基づき「市民（地域）」「交通事業者」「市（行政）」の3者が、それぞれの役割を担い、協働による効率的・効果的な運行を実現する、利便性の高いコミュニティバス事業を目指します。

2 コミュニティバス等の現状と課題

(1) 現状

国においては、人口減少、少子高齢化の進行等といった社会構造の変化に伴い、公共交通施策のみならず、社会保障制度等についても持続可能な制度となるよう、見直しが検討されています。

本市においても、人口減少時代の到来や少子・高齢化の進行等社会構造が大きく変化するとともに、地球温暖化等環境問題の深刻化が懸念されています。

また、市民の生活スタイルや価値観も、以前と比較して多様化しています。

一方で、厳しい財政事情である等、本市を取り巻く環境は大きく変化しています。

このような中、本市全域を網羅して運行しているコミュニティバスは、多くの市民にとって重要な足となっていますが、いくつかの路線では利用率が低迷し、これまで改正を繰り返したにもかかわらず、好転しない状況です。

その原因の1つとして、本市のみならず、地方自治体では、マイカー中心の生活スタイルの定着により公共交通の衰退を招き、マイカーへさらに依存するといった循環が考えられます。マイカー中心の生活スタイルからの早期脱却は難しい課題であり、マイカーと共存する公共交通施策が必要と考えられます。

コミュニティバス等の公共交通は、単なる移動手段にとどまらず、地域の活性化やコミュニティづくりにも貢献しており、市民の快適な生活を支える重要な存在であるとともに、高齢化の進行により、運転ができない高齢者の増加への対応や、高齢ドライバーによる交通事故増加の懸念を低減する効果が期待されています。

(2) 課題

コミュニティバスの運行実態を見ると、以下のような大きな課題があり、これらを放置すると、コミュニティバスの役割が十分に発揮できず、利用者が減少し、運行継続が難しくなると想定されます。

今後、持続的な交通（地域）づくりを行うには、従来の「公共交通はすべて行政が担うもの」という考えから「市民（地域）、交通事業者、市（行政）の役割分担を明確にし、協働による効率的・効果的な運行を実現する。」との考え方に切り替えていくことが重要となってきます。

公共交通施策における市民（地域）、交通事業者の役割について市（行政）が啓発を行い、地域の中に「自分たちの交通機関」という意識が共有されることが重要と考えられます。

ア 本市にとって少なくない財政負担をしているにも関わらず、利用者数が少なく、事業効果が低い路線が見られます。

イ 利用者数が少ない 1 こともあって運賃収入が低迷し、市の負担額がかさむため、今後の事業拡充が困難だけでなく、運行継続が難しくなることが想定されます。

1 利用が少ない主な理由

過疎地等のように沿線人口の少なさが影響している場合もありますが、それだけでなく、利用者の利用意欲を阻害するような不便な運行 2 となっているケースも考えられます。

2 利用意欲を阻害する不便な運行例

目的地までの時間がかかりすぎる。

目的地に行くバスかどうか分からない。

バスが何時に来るのか分からない、覚えられない。

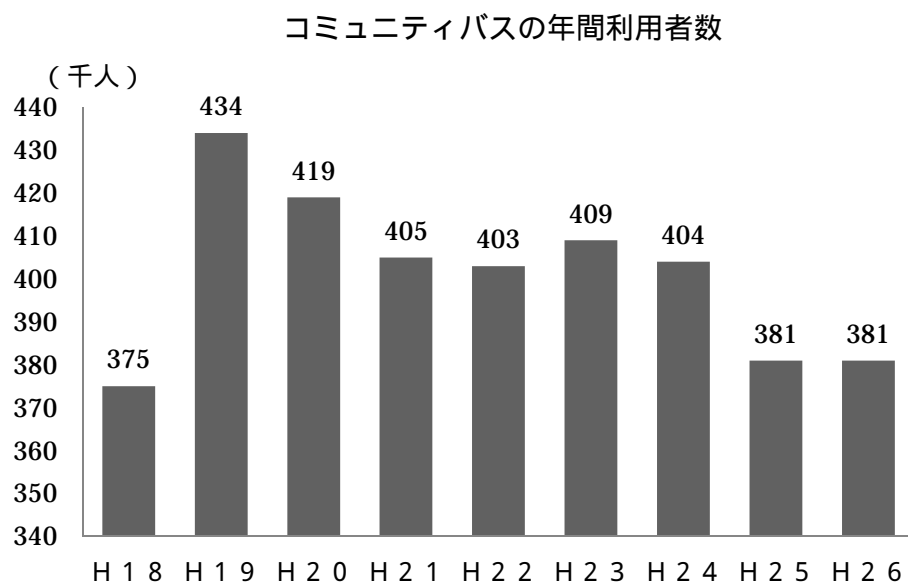
ウ 本市のコミュニティバスの一般的な収支率は 20%程度であり、拡充の要望がある一方で、市主体であるがゆえに公平性の問題から、利用者が少ないバスへの財政支出に対して、住民コンセンサスを得るのは難しい状況となっています。【資料 1 参照】

エ 要望等に基づいて多くの地域をカバーした結果、非常に迂回感の強い、長大なルートになってしまったケースや、複雑で分かりにくい設定となり、利用者が減少する場合があります。

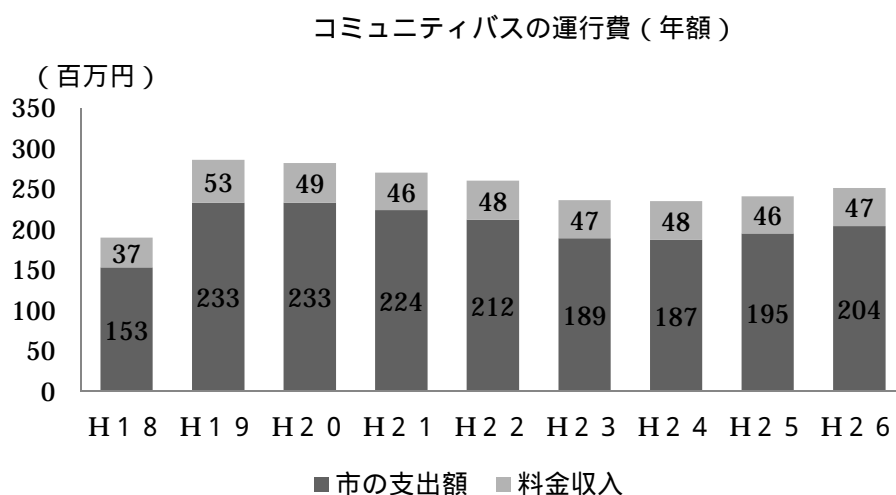
オ 地域の同意が取れているはずの要望が、実際はそうではなく、運行を開始した結果、「自宅前に急にバスが通るようになり、地震のような振動が頻繁に起こる。運行ルートを元に戻してほしい。」といった苦情が多数寄せられ、さらに見直しが必要になる場合があります。



【資料 1】射水市コミュニティバスの状況



デマンドタクシーの導入による路線の見直し等、路線数や便数の増減があるものの、平成 24 年度までは 40 万人台で推移していた利用者が、平成 25 年度以降もダイヤ等の見直しを行ってきたが、ここ 2 年間は 38 万人台で推移しています。



毎年、運行ルートや便数の見直し等により、利用者数の増による収支率の向上を図っているが、料金収入は横ばいとなっています。

一方、平成 23 年度まで減少傾向にあった経費は、平成 24 年度以降増加傾向にあり、収支率は約 20 パーセントとなっており、市にとって大きな負担となっています。

収支率 運行経費に占める運賃収入の割合

【参考】(射水市公共交通のあり方等調査より抜粋)

コミュニティバス利用調査の概要

- (1) 調査対象 射水市内某地区での乗降者
- (2) 調査方法 調査票調査
- (3) 調査時期 平成 23 年 9 月
- (4) 回収数 101

回答者の属性

【年齢】

	回答数	構成比 (%)
19 歳以下	27	26.7
20～30 歳代	9	8.9
40～50 歳代	9	8.9
60～70 歳代	35	34.7
80 歳以上	14	13.9
無回答	7	6.9
全体	101	100

【性別】

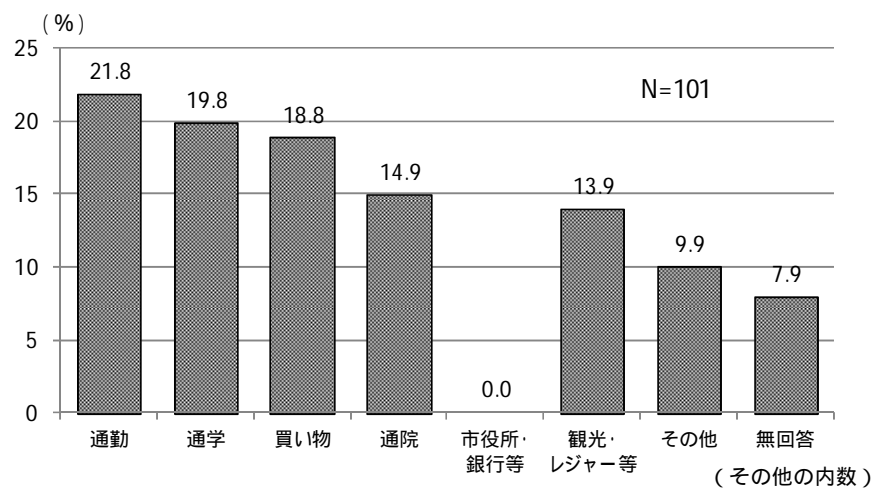
	回答数	構成比 (%)
男性	17	16.8
女性	74	73.3
無回答	10	9.9
全体	101	100.0

【調査日】

	回答数	構成比 (%)
平日	74	73.3
休日	27	26.7
全体	101	100

コミュニティバスの利用目的調査結果 (複数回答)

【コミュニティバスの利用目的 (複数回答)】



3 コミュニティバス運行基本方針

(1) 前提条件

コミュニティバスは、主に移動制約者を対象として、本市の財政にとって可能な範囲で、交通空白地帯の解消を目指すことを前提条件とします。

ただし、基本方針で定める対象及び目的等については、あくまで基本的な方針を定めるものであり、対象外や目的外の利用についても可能な限り、推進していくこととします。

基本方針に沿ってコミュニティバスを運行することにより、市民等にとって、より利用しやすいコミュニティバスを目指します。

なお、基本方針については、社会情勢の変化に適切に対応したものとなるよう、毎年、内容の見直しを実施します（PDCAサイクル）。

(2) 利用対象者

主な利用対象者は「移動制約者」とします。あわせて、対象者以外の利用促進も行っていきます。

移動制約者 この基本方針内においては、自力でバスの乗降が可能な、65歳以上の高齢者、障がい者、自動車運転免許証を持たない人等とします。

(3) 利用目的

通勤、通学、通院、商業施設等への足の確保を主な利用目的とします。

あわせて、目的外の利用促進も行っていきます。

(4) 運行日

原則として、毎日の運行とします。（冬季限定や土日祝日のみ運行する路線を除く。）

(5) 運行時間

原則として、7時台から19時台の運行とします。ただし、利用実態等に併せ、柔軟に対応します。

(6) 運行形態

原則として、定時定路線運行とします。

(7) 車両

小型バス、ジャンボタクシー等、需要に応じた車両を選択することとします。あわせて、低公害でバリアフリー対応車両を推進します。

(8) 路線設定条件

ア 持続可能なコミュニティバスの運行を考えていく上で、市民(地域)、交通事業者、市(行政)が協働で取り組むことができる路線とします。

イ 地域に運行ニーズがあり、実際に利用される路線とします。

ウ 原則、バス停は、一バス停当たり、16人/月(1)以上の乗降利用があり、設置間隔は、300メートル以上とし、かつ効率的、効果的にバス停間を運行することができる路線とします。

エ 収支率(運賃収入÷運行経費)は、30パーセント以上を目標とします。

オ バス車両が安全に運行できる路線(原則、車道幅員6メートル以上)とします。

カ バス車両の転回が可能な路線(車両の後退は不可)とします。

キ 定時性を損なうことが想定されない路線(渋滞が多い道路や踏切を通るルートは避ける。)とします。

ク 長距離化、大循環化などの速達性を損なうことが想定されない路線(交通結節点(2)へのアクセスを考慮し、一便当たりの運行時間が60分以内)とします。

ケ 他の公共交通と競合していない路線とします。

コ 運行内容について、地域の同意が取れている路線(原則、路線経路に係るすべての地域団体等が、運行内容について同意している路線)とします。

サ 原則、市内のみを運行する路線(市外を運行する場合、該当市等と対応方法を検討。)とします。

1 365日÷12か月÷2日に1回(ほぼ毎日)の利用 = 15.2回/月の利用

2 市民病院、小杉駅などのバス路線が集中する場所

4 コミュニティバス運行の改善検討主体と役割分担

コミュニティバス運行の改善を検討していくにあたっては、市民（地域）、交通事業者、市（行政）が協働で取り組むことが重要です。

なお、改善の検討にあたっては、「射水市コミュニティバス運行基本方針」で定める内容と整合性が取れているか確認します。

	市民（地域）	市（行政）	交通事業者
(1)事前準備	<ul style="list-style-type: none"> ・ 地域ニーズの把握 	<ul style="list-style-type: none"> ・ 市民(地域)への支援 ・ 交通事業者への報告 ・ 基本方針の路線設定条件と整合性を確認 	<ul style="list-style-type: none"> ・ 地域ニーズの確認
(2)改善計画の作成	<ul style="list-style-type: none"> ・ 道路状況の確認 ・ 沿線住民との合意形成 ・ アンケートの実施 ・ 改善計画素案の作成 	<ul style="list-style-type: none"> ・ 道路状況の調査 ・ 需要調査、収支試算 ・ アンケートの協力 ・ 改善計画素案の作成 	<ul style="list-style-type: none"> ・ 改善計画への助言
(3)改善に係る実証運行	<ul style="list-style-type: none"> ・ 運行の周知 ・ 積極的な利用 ・ アンケートの実施 	<ul style="list-style-type: none"> ・ 関係機関との調整 ・ 運行の周知 ・ アンケートの協力 ・ 利用状況、運行収支の確認及び検証を踏まえての運行継続の検討 ・ 地域公共交通会議の開催 	<ul style="list-style-type: none"> ・ 事業許可申請手続き ・ 実証運行の実施 ・ 運行の周知、利用促進 ・ 経費削減の工夫 ・ 利用状況、運行収支の報告
(4)改善に係る本格運行 既に本格運行している路線については、この項目から検討を始めます。	<ul style="list-style-type: none"> ・ 積極的な利用 ・ 運行の周知、利用促進 	<ul style="list-style-type: none"> ・ 関係機関との調整 ・ 運行の周知、利用促進 ・ 利用状況、運行収支の確認及び検証を踏まえての運行継続の検討 ・ 地域公共交通会議への報告 	<ul style="list-style-type: none"> ・ 事業許可申請手続き ・ 本格運行の実施 ・ 運行の周知、利用促進 ・ 経費削減の工夫 ・ 利用状況、運行収支の報告

参考資料

参考 1	改善検討の基本的な流れ	12
参考 2	コミュニティバス運行の改善検討に向けた具体的な取組内容	14
様式	コミュニティバス検討申請書・改善計画書	30
	コミュニティバス改善に関する同意書	31

参考 1 改善検討の基本的な流れ

基本的な流れと検討内容は、以下の通りです。

なお、市民(地域)が発意して運行改善を検討する例として挙げています。

	市民(地域)	市(行政)	交通事業者
(1)事前準備 ア運行状況の把握・評価 イ地域によるニーズ把握、市への相談	<ul style="list-style-type: none"> 公表されているコミュニティバスの利用状況、収支状況等の確認 地域ニーズ等の把握 道路条件の確認 検討の発議 	<ul style="list-style-type: none"> コミュニティバスの利用状況、収支状況等の確認・公表 市民の検討発議を受け、適宜助言 基本方針の路線設定条件と整合性を確認 地域への相談・説明会等の実施 地域ニーズ等を事業者へ情報提供 地域への支援 	<ul style="list-style-type: none"> コミュニティバスの利用状況、収支状況の市への報告 市から報告された地域ニーズ等の確認
(2)改善計画の作成(申請) ア運行経路案の検討、市への申請 イ改善計画素案の作成 ウ需要調査の実施・分析・事業採算性の検討 エ改善計画書の作成 オ地域公共交通会議での協議(実証運行実施の検討)	<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 運行経路上の地域振興会等の同意 運行経路案を市へ提出 計画素案の作成 需要調査の実施 	<ul style="list-style-type: none"> 道路状況等の確認に対する技術的支援 運行経路案の受理、検証 計画素案の作成に対する技術的支援 需要調査の協力、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

	市民（地域）	市（行政）	交通事業者
(3)実証運行 （移行・継続・終了の検討） ア実証運行の準備 イ実証運行の実施 ウ実証運行中の調査・分析 エ地域公共交通会議での協議(本格運行実施の検討) オ本格運行の準備（継続の場合）	<ul style="list-style-type: none"> ・実証運行の周知 ・バスの利用 ・利用促進 ・アンケート調査等の実施 	<ul style="list-style-type: none"> ・実証運行を交通事業者 者に依頼 ・関係機関との調整 ・実証運行の実施 ・利用促進 ・実証運行の収支実績 の確認 ・実証運行中の調査、 分析を実施（継続・ 終了の検討） ・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 者に依頼 （継続の場合） ・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 ・改善運行の事業計画 の認可申請



(4)本格運行 （継続・終了） ア本格運行の実施 イ運行継続に向けたサポ ート（調査・ 分析） ウ地域公共交 通会議での 協議(本格 運行継続の 判断) エ本格運行後 の利用促進	<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 ・運行経路上の地域 振興会等の同意 ・運行案を市へ提出 ・計画素案の作成 （以上、実証運行と 異なる場合） ・需要調査等への協 力 ・利用促進 	<ul style="list-style-type: none"> ・道路状況等の確認に 対する技術的支援 ・運行案の受理、検証 ・計画素案の作成に対 する技術的支援 ・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 （以上、実証運行と 異なる場合） ・需要調査の実施、 分析、収支の試算 （継続・終了の検討） ・利用促進 	<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 （以上、実証運行と 異なる場合） ・利用促進
---	---	---	--

既に本格運行している路線については「（４）.本格運行」から検討を始めます。

参考2 コミュニティバス運行の改善検討に向けた具体的な取組内容

(1) 事前準備

ア 運行状況の把握・評価

運行の改善を検討する前に、公表されているコミュニティバス関係の情報を把握することや、市民（地域）のニーズを把握することが重要です。

市民（地域）

公表されているコミュニティバスの利用状況、収支状況を確認します。

市（行政）

交通事業者から報告されたコミュニティバスの利用状況、収支状況を確認し、公表します。

交通事業者

コミュニティバスの利用状況、収支状況を市に報告します。

～チェックポイント～

< 運行改善検討の判断 >

前年度より、収支率が低下している場合、または、利用者が低下している場合。

< 軽微な変更の場合の措置 >

現状の運行経路上のバス停移設、運行本数の変更がないダイヤ調整等といった軽微な変更の場合は、コミュニティバス運行改善検討の基本的な流れを経ずに、関係者と調整して実施します。

イ 地域によるニーズ把握、市への相談

運行改善の検討を開始するためには、市民がコミュニティバス運行への問題意識を持つことが必要です。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」、「市民生活に密着した施設等へのアクセスが向上すること」等が前提となります。

市民（地域）

コミュニティバスの運行を改善したい場合、市へ相談します。
地域のニーズを把握します（近隣地域振興会への聞き取り、寄せられた要望等）。
改善検討の発議を行います。
該当地域周辺の公共交通の運行状況を確認します。
道路条件の確認として、想定する地域で、バス車両が走行可能か確認します（市が提供する車両幅、道路幅員の情報を確認）。

市（行政）

市民（地域）からの相談を受け、適宜助言を行います。
道路幅員等の関連情報を市民（地域）に提供します。
事業者へ、市民（地域）からのニーズを報告します。

交通事業者

市から報告された市民（地域）からのニーズ等を確認します。

～チェックポイント～

< 改善検討の要件 >

「射水市コミュニティバス運行基本方針」で定める内容と整合性が取れている。

(2) 改善計画の作成（申請）

ア 運行経路案の検討

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、原則、運行経路の区間すべての地域振興会等から同意を得ながら運行経路案を作成します。また、経路案の検討にあたっては、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、振動等の影響を確認し、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等について、道路状況を確認します。

原則、運行経路上のすべての地域振興会等からコミュニティバス運行の同意を得ます（様式 1、2 を記入して市に提出します。）。

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等）。

提出された運行経路案を受理し、検証を行います。

運行経路案について、交通管理者、道路管理者、交通事業者への確認を行います。

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 >

「射水市コミュニティバス運行基本方針」で定める内容と整合性が取れている。

イ 改善計画素案の作成

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。

市民（地域）

計画素案を作成します（様式 1 を記入して市に提出。なお、運行経路案と同じ内容の場合は、提出の必要はありません。）。

市（行政）

市民（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、「射水市コミュニティバス運行基本方針」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ィアの提供、新たな運行案の提案、必要に応じて市民（地域）の検討会等への参加）。

～チェックポイント～

< 運行基準 >

「射水市コミュニティバス運行基本方針」で定める内容と整合性が取れている。

ウ 需要調査の実施、分析、事業採算性の検討

需要調査を実施します。需要調査は市民（地域）が主導で行いますが、市も聞き取り調査へ協力したりする等、協働して実施します。

市民（地域）

需要調査を実施します。

市（行政）

市民（地域）と協働して聞き取り調査を行います。検討地域が複数ある場合は、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。

需要調査の結果を検証し、事業者の試算した経費と合わせて収支を試算します。

市は、需要調査の結果を市民（地域）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、前年度以上を満たす場合

収支率 = $\text{運賃収入} \div \text{運行経費（初期導入費を含まない経常経費）}$

エ 改善計画書の作成

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、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。

市（行政）

交通事業者の支援を受け、改善計画書を作成します。
交通事業者へ改善計画書の運行内容を報告します。
改善計画書を地域公共交通会議に提出します。

交通事業者

改善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。

～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（運行に関する了解等）
バス停の新設・廃止（原則として、路線経路に係るすべての地域団体等が、運行内容について同意している。）

オ 地域公共交通会議での協議（実証運行実施の検討）

市が作成した計画書を地域公共交通会議に諮った上で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について検討します。

地域公共交通会議

市が作成した計画書を基に、実証運行の実施について協議します。

～チェックポイント～

< 実証運行の実施の可否 >

改善計画が、「射水市コミュニティバス運行基本方針」で定める内容と整合性が取れている。

試算収支率が、前年度以上を満たす場合

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）

ア 実証運行の準備

地域公共交通会議で協議した上で実証運行を実施するとなった場合、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申請と並行して、バス停の製作・設置等の準備を協働で行います。

市民（地域）

チラシの配布やなどにより、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。

実証運行に必要な予算の確保に向け調整をします。

バス停の設置等について、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（申請から認可までの標準処理期間の目安は、約3か月です）。

～チェックポイント～

< 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認可の申請が行われている。

国土交通省による事業許可を取得している。

イ 実証運行の実施

一年間の実証運行が開始されたら、市民（地域）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、地域振興会等を通じて、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）

実証運行を周知したり、自ら利用したりするなど、利用を促進します。
運行を円滑にするため、バス停周辺の清掃や、運行経路上の違法駐車への注意活動など、地域が一体となって行います。

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。

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。

ウ 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、市民（地域）や沿線地域振興会等は、アンケート調査等を実施して、実証運行内容の課題を把握します。

市民（地域）

アンケート調査等を実施します(収支状況、利用状況が見込み未満の場合)。

市（行政）

実証運行の収支実績を確認します。

実証運行中の調査、分析を実施します(収支状況、利用状況が見込み未満の場合)。

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。

エ 地域公共交通会議での協議（本格運行実施の可否について）

市は、実証運行開始から１年間の利用状況と収支状況、調査結果を公表し、運行実績を確認の上、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、改善運行への実施、実証運行の終了等について協議します。

射水市コミュニティバス運行基本方針に定める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、運行実績が射水市コミュニティバス運行基本方針に定める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等に対応する必要がある場合は、市民（地域）、交通事業者、市（行政）等の関係者と協議し、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。その上で、地域公共交通会議において、見直し案による本格運行の実施の可否について協議します。

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について協議します。

～チェックポイント～

< 本格運行への移行要件 >

運行実績が、射水市コミュニティバス運行基本方針に定める要件を満たしている。

< 実証運行の評価期間の延長 >

実証運行開始から１年間の運行実績が、射水市コミュニティバス運行基本方針に定める要件を満たしていない場合でも、利用が順調に伸びており、次の１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、地域公共交通会議等で認められた場合は、実証運行期間を１年間延長し、１年後の利用実績等を確認します。

オ 本格運行の準備

地域公共交通会議において協議した上で本格運行へ移行することとなった場合、本格運行への準備を進めていきます。

実証運行を経て、バス停等に改善が必要な場合は、実証運行時の準備と同様に、市民（地域）と市（行政）の協働で準備します。

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3か月）

(4) 本格運行(継続・取消)

既に本格運行している路線については、この項目から検討を始めます。

ア 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)

本格運行の周知、自ら利用する等、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。

イ 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することにあわせて、市民（地域）も継続的に取組を行い、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。

アンケート調査や、新たな利用促進策を検討します（収支状況や利用状況が悪化している場合）。

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。

アンケート調査の実施・分析への協力や、新たな利用促進策について、検討します（収支状況や利用状況が悪化している場合）。

交通事業者

利用者数等の情報を、市へ報告します。

～チェックポイント～

< 継続的取組 >

ア 市民（地域）の主体性が維持されている。

イ 利用促進の活動等をしている。

ウ 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、アンケート等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、運行継続の可否について協議します。

運行実績が、射水市コミュニティバス運行基本方針に定める要件を満たしている等、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。

運行継続要件を満たさない場合で、市民（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。

市民（地域）に運行改善の意思がない場合又は2年間続けて運行継続要件を満たさない場合は、本格運行の取消を検討します。

地域公共交通会議

運行実績を基に、運行継続の可否について協議します。

～チェックポイント～

< 運行継続要件 >

射水市コミュニティバス運行基本方針に定める要件を満たしている。

エ 本格運行後の利用促進

本格運行後も、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(P D C A サイクル)を構築し、利用促進に取り組めます。

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等の掲載
- 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（協賛金の募集等）

市（行政）

- チラシやホームページなどでの周知
- 市民や企業等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等について市と協議

様式 1

平成 年 月 日

射水市長あて

コミュニティバス検討申請書・改善計画書

下記の通り申請します。

地域組織名	
(フリガナ) 代表者氏名	
路線名	
運行経路案 (バス停の 位置も記載)	

様式 2

平成 年 月 日

射水市長あて

コミュニティバス改善に関する同意書

地域振興会は、（地域組織）の計画するコミュニティバスの改善について賛同し、協力します。

地域振興会長

住所

電話

射水市コミュニティバス運行基本方針（案）

平成 2 8 年 3 月

作成 市民環境部 生活安全課

監修 射水市公共交通検討協議会