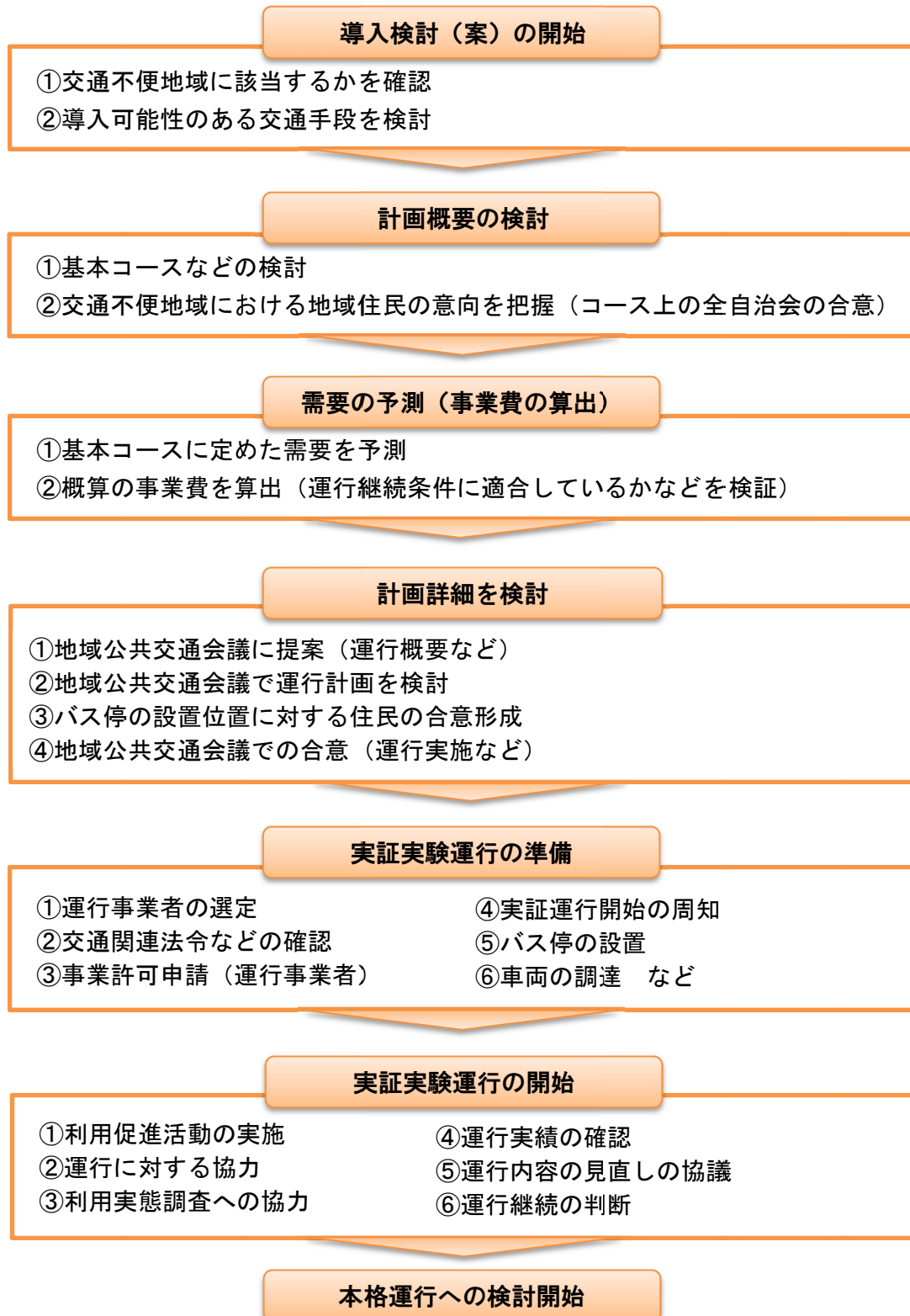


第4章. 導入検討地域の要件整理

4-1. コミュニティバス導入に向けた検討

導入検討を開始するために、お住まいの地域が町の定義する交通不便地域に該当し、該当している地域への導入を検討するにあたり、主に次の流れにそって検討する。



①コミュニティバスの概要

交通空白地域・不便地域の解消を図るため、市区町村自らバス事業者として、またはバス事業者に委託して運行するバスで、運営と運行を分離する方式を採ることで、市区町村やNPOなどがバスサービスの計画や運営を行うことができる。特に市区町村がこの方法を用いて運営するバスが増えるにつれて、一般的な路線バスとは区別をして「コミュニティバス」と呼ばれる。

- (1) 一般乗合旅客自動車運送事業者に委託して運送を行う乗合バス（乗車定員11人未満の車両を用いる「乗合タクシー」を含む）。
- (2) 市区町村自らが自家用有償旅客運送者の登録を受けて行う市区町村運営有償運送

区分		名称	種別	協議体
緑	第4条許可	一般”乗合”旅客自動車運送	路線定期運行（コミバス等）	地域公共交通会議
			路線不定期運行（デマンドバス）	
			区域運行（デマンド・乗合タクシー）	
白	第79条登録	市区町村運営有償運送	交通空白地輸送（コミバス）	地域公共交通会議
			市区町村福祉輸送（福祉自動車）	
		NPO法人等が運送	公共交通空白地輸送	運営協議会

②運行方式

運行形態の詳細な区分を、道路運送法4条許可の運行形態についてみると、図表の通り「路線定期運行」、「路線不定期運行」、「区域運行」の3種に大別することができる。このうち、デマンド交通は、「路線不定期運行」または「区域運行」に分類される。

運行形態	概要	例
路線定期運行	路線を定めて運行するものであって、設定する運行系統の起終点及び停留所の時刻設定が定時である運行の形態。	一般の路線バス・フリー乗降制
路線不定期運行	路線を定めて運行するものであって、設定する運行系統の起点又は終点に係る時刻の設定が不定である運行の形態。	観光型乗合タクシーやデマンド型乗合タクシー（路線が決まっておき、予約があった場合だけ運行する場合など）
区域運行	路線を定めず、旅客の需要に応じた乗合運送を行う運行の形態。	デマンド型乗合タクシー（運行エリアが決まっているが、路線は決まっていない場合など）

③コミュニティバスとデマンドバスとの違い

	コミュニティ型	デマンド型
サービスの概要	利用者の有無にかかわらず、予め定められたルートを決められた時刻に運行し、利用者は運行ルート上に設置されたバス停で乗降する	予約があった時のみ運行する方式で、運行方式、運行ダイヤ、発着地(OD)の自由度の組み合わせにより、多様な運行形態が存在する
導入に適した地域	集落や団地等が点在する地域や利用者の発着点がまとまっている地域	利用時間や発着点にばらつきがある移動で利用者数が少ない地域や時間帯
導入に適した車両	マイクロバス (20~30人) バンタイプ (5~10人)	バンタイプ (5~10人) 乗用車タイプ (5~7人)
運賃の相場	事例では、100~200円程度が多く比較的安い設定。	事例では、200~500円程度が多くタクシーよりは安い設定。
バス停までのアクセス	集落内の道路が狭あいであることから、バス車両が集落内に入ることが困難であり、住宅からバス停までの距離が長くなる。	タクシー車両を活用することから、集落内まで入ることができ、自宅からバス停等までの距離が短縮できる
目的までの所要時間	路線定期型バスはもともと冗長な運行ルートであり、迂回によりさらに起終点間の距離が長くなり、遅延が常態化する懸念がある	乗り継ぎの際の待ち時間によっては所要時間が長くなる懸念がある。
直行性	乗り継ぎすることなく中心市街地に行くことができる。	中心市街地までは乗り継ぎが必要となる
抵抗感	予約による抵抗はない。	予約による抵抗感が発生する
主なメリット	ルートが定まっているため定時性が確保しやすく、予約を必要とせずバス停で待てば必ず乗れる。多くの人を運送することができる。	自宅前から目的地までの移動距離が短くできる。予約制であるため需要に対応しやすく、必要な時にのみ運行することができる。
デメリット	車両によっては狭い道路では運行しづらく、バス停までの徒歩による移動が長くなる地域が出る可能性がある。目的地が増えると迂回ルートの時間が増えて、移動時間が増えることになる。また、利用者がいなくても運行経費がかかる。	定時性が低く、運送できる人数が少なくなる。予約制のため予約の受付業務が発生し、集中するときは運送できないこともある。また、予約・配車システムの導入が必要になる。
主な費用	車両に係る費用 運転手に係る費用 バス停の設置費用など	車両に係る費用 運転手に係る費用 予約・配車システム導入費用など

4-2. 運行計画に必要な要件

1) 運行計画の要件

地域公共交通の導入目的や利用者層にあわせた運行経路や運行頻度で運行することが望まれるが、運行計画における車両台数や配置可能な人員、路線の総延長や運行速度などの制約もあるため、当初は、これらの制約の中で運行を開始し、利用状況などを確認しつつ増発や経路の変更などは、利用者アンケートや乗降データなどを検証し、必要に応じて検討していく。

一般乗合旅客自動車運送事業（路線定期運行）における事業計画と運行計画について、道路運送法及び同法施行規則の規定を簡単に分類すると次のとおり。

【事業計画】事業の実施に必要な施設や設備等に関する計画

- ・営業所、車庫、休憩・仮眠施設 … 事業を遂行するために必要な施設
- ・路線 … 運行する道路
- ・車両の最大値 … 運行に供する車両
- ・停留所 … 停留する場所

【運行計画】事業のサービス水準に関する計画

- ・運行系統 … 運行する経路（ルート）
- ・運行回数 … ルートを往復する回数

2) 運行計画を設定する基本的要件

①地域の状況全般に関する項目

分類	項目
利用者	居住者の高齢化が進んでいる傾向にある
	18歳以上の居住者の大部分が日常的な移動手段として自家用車を利用
施設	地域内は歩いていける店舗や施設が少ない(ない)
	通院は日常的に地域外の病院を利用する必要がある
	買物などは日常的に地域外の店舗等を利用する必要がある

②既存の公共交通の運行状況に関する項目

分類	項目
バス	バスの平日の運行頻度が少ない(運行していない)
	バスの休日の運行頻度が少ない(運行していない)
	利用者の住居や集落から最寄りのバス停まで遠いところが多い
	利用者の住居や集落から最寄りのバス停まで勾配がきついところが多い
タクシー	タクシーの事業所が離れており、配車から到着まで時間がかかる
	タクシー車両が少ないため、配車から到着まで時間がかかる
	利用者の住居や集落から主要な施設までが遠いため利用料金が高くなる
	夜間など、利用したい時間にタクシーが営業していない
	福祉輸送(付添い介助、車いす対応等)ができるタクシーが少ない(ない)
	福祉輸送の活動を実施している団体が少ない(ない)

③考慮すべき事項

分類	項目
交通空白地で共通すると想定される事項	高齢者の利用のしやすさ
	他の移動手段への影響
	バスやタクシーの運転手不足
	持続可能な行政負担
本町中心地や郊外団地やハイツで共通すると想定される事項	朝や夕に集中する移動需要
	交通事業者の運行委託業務による収入増とタクシー営業の機会損失との関係
	乗合タクシーを導入する場合の運行受託事業者は、業務受託により収入増となる一方でタクシー営業の機会損失との関係

4-3. 運行ルートの要件

1) 経路設定の基本

路線バスでは運行できない時間帯をコミュニティバスが分担するなど、運行系統、運行回数、運行時刻の設定にあたっては、相互の補完を図り、競合を回避するように配慮すべきである。また、運行時刻の設定は、結節点における路線バスとの接続を考慮して行う

- ・ 既存の路線バスとの競合を回避する経路を検討する
- ・ 交通不便地域と町中心部（役場やスーパー、病院など）を結ぶ
- ・ 公共交通空白地域に位置する地域の利便性を高める
- ・ 高齢化人口の多い地域や高齢化率の高い地域の利便性を高める
- ・ 日常のお買い物などに困る「買い物弱者」がいると思われる地域の利便性を高める

①コミュニティバスが目的地として設定している施設

分類	主な目的地
交通結節点	バス停留所
公共施設	町役場、支所、中央公民館、図書館など
商業施設	スーパー、ドラッグストア、道の駅など
医療施設	総合病院、開業医院、歯科医院 など
学校	高校、中学校
観光施設	文化財、遺跡、景勝地、ビーチなど

②立ち寄り先を経由する路線の選択

利用者層が立ち寄る施設や地域や高齢者の福祉施設や医療機関、役場などの公共施設や商業施設などのほか、銀行や郵便局および町外アクセスへの結節点となる拠点などに考慮し、一般の住民が立ち寄る可能性の高い施設を、経由する施設として選択することが望まれる。

③立ち寄り箇所の制限

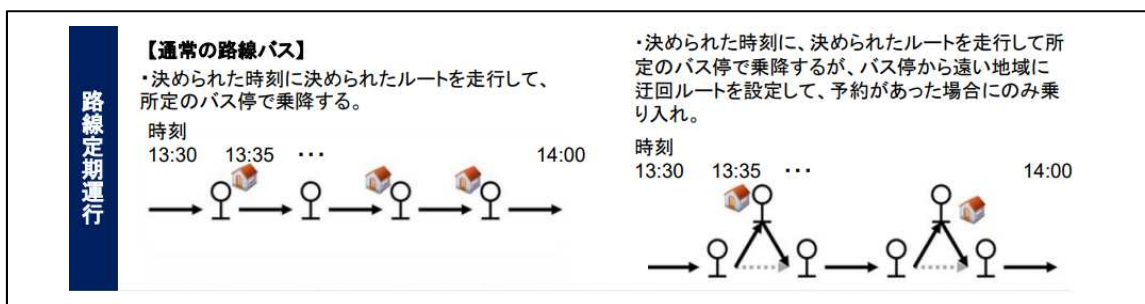
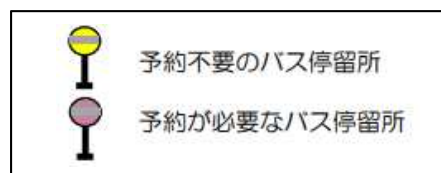
立ち寄り先が増えすぎたり、迂回経路が多くなると目的地までに時間がかかって、利便性が低下し利用を見合わせる人をでることを避けるため、利用が想定される利用者層が日常の活動において移動先として必要な施設や地域などに限定するなどの工夫が求められる。

2) 路線定期運行と迂回ルートの設定（導入例）

バス停から遠い地域や人口密度が低く、利用者が限定的な地域が混在するケース

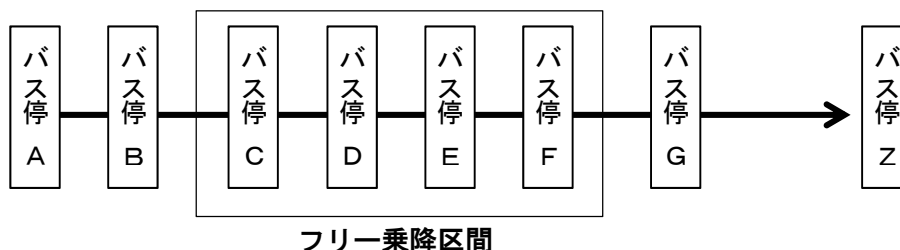
コミュニティバスの定時定路制を基本とする地域公共交通であるが、1日の利用者が想定より少ない地域や、地域から離れた場所にコースを設定することが困難な場合には、迂回ルートを設定して運行する方法を検討する。

予約を必要とするバス停留所の設定



3) フリー乗降区間の設定

停留所以外の場所で旅客が乗降できる区間についても「停留所」とみなして取り扱うことができる。設定にあたっては、交通量が少なく道路状況の良い区間であること、交通安全上の措置が講じられ、事故防止対策が講じられていることなどについて確認する必要がある。

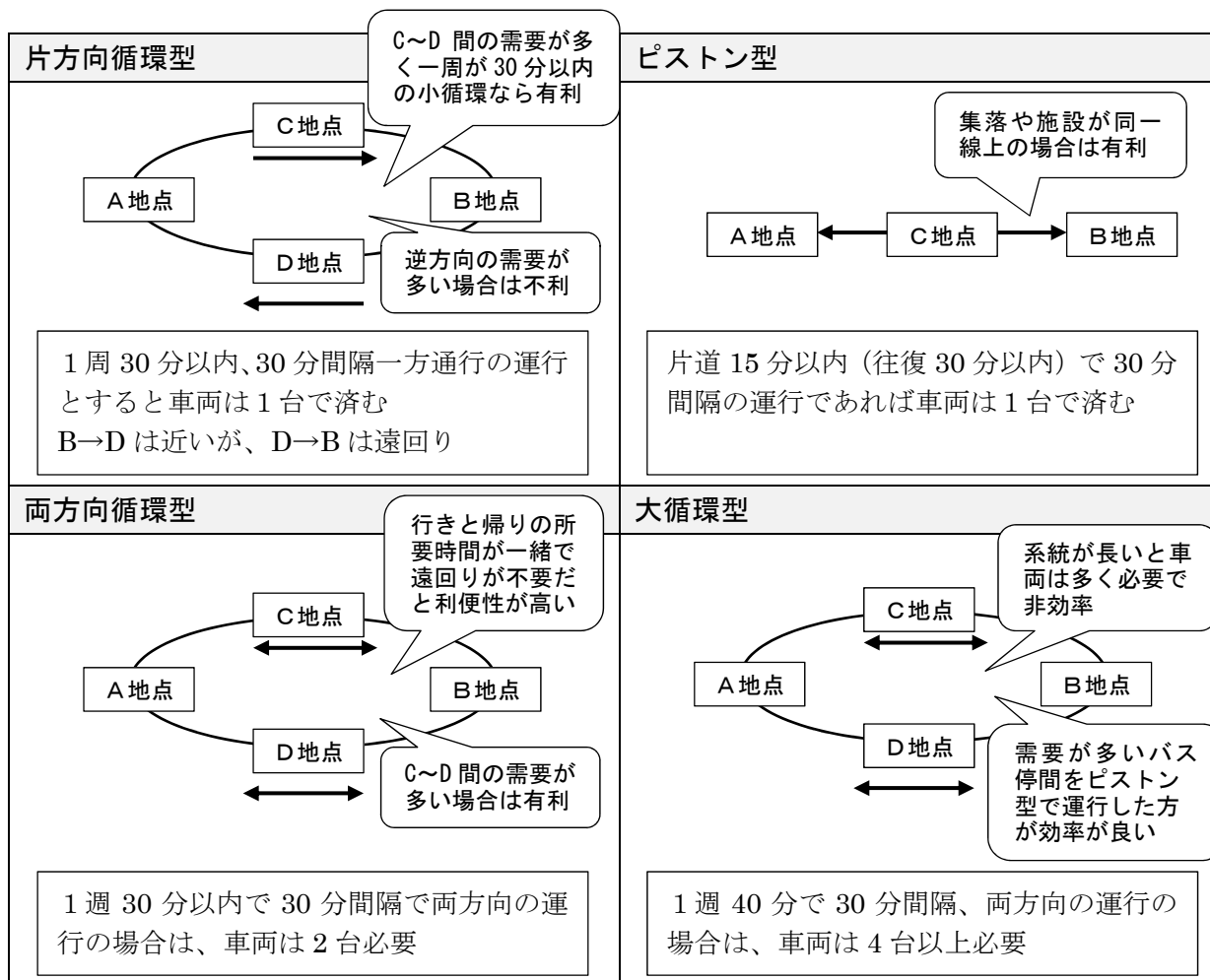


フリー乗降区間であっても、安全のため次のような道路交通法で規定された駐停車禁止場所、運転士が危険と判断した場所では乗降ができない。

- ・交差点付近、横断歩道の前後、急カーブ、急な坂、トンネル、踏切やその前後など
- ・停車すれば周辺交通に危険をおよぼすと運転士が判断した場所
- ・運賃について（距離制の運賃採用の場合）
 乗ったときは、乗った場所の直前のバス停留所からの運賃となる。
 降りるときは、降りる場所の直後のバス停留所までの運賃となる。

4) 運行ルート設定の方法（運行モデル）

基本方針などを踏まえ、アクセスすべき施設や集落などを選択する。実際にルート設計を行う際の調整に備えて優先順位をつけておき、次に、対象となる集落や候補となる施設を結び、効率的なルートを設計していく。特に、運行目的が不明確なことに起因する路線の冗長化は、避けることが望ましい。一方で、路線バスとの競合は避け、相乗効果が得られるようなルート設計を心掛ける必要がある。



タイプ	特徴
放射型	<ul style="list-style-type: none"> 中心地などを中心に、郊外の集落などに放射状に路線を引く形状。 移動ニーズが地域の中心部に集中している場合には、郊外の集落から乗り換え無しで、ほぼ最短ルートを通してアクセスすることが可能であるが、ただし、集落が広く分散している場合などは、路線や必要車両数が多くなる。
ピストン型	<ul style="list-style-type: none"> 幹線と支線を明確に区別し、既存路線との重複を避けつつ地域ごとの需要量に応じてサービス水準を適切に設定することが可能。 設定方法によっては必要となる車両数が増加する他、幹線と支線間で乗り継ぎが発生する点が利便性の低下につながる。
循環型	<ul style="list-style-type: none"> 多くの交通空白地域や公共施設をくまなく運行するという性格を求められる、コミュニティバスに多くみられる形状で、円や8の字を描くような形で運行される。 少ない車両で、広い地域をカバーすることが可能であることがメリットとして挙げられるが、地域によっては目的地まで非常に遠回りになることがあることから、一周を短くしたり、時間によって運行する方向を変更するなどの工夫が必要となる。

4-4. 運行計画（ダイヤ）の設定の要件

1) 運行計画（ダイヤ）および運行回数（運行頻度）

運行ルートや停留所の案の設定は極めて重要で、また難しい問題である。高齢化率の高い地域や高齢者数の多い地域などに加えて、公共交通の空白地域や、買い物や通院などの公共交通の不便地域など、運行効率やコスト試算とあわせて具体的なルートを用意し、停留所の位置決めについては、あらかじめ設定し、決め方のルールを定め、最終的な決定は住民に委ねる方法も考えられる。

コミュニティバスのルートやダイヤの設定は、運行上の制約の中で、できる限り利用者のニーズに合ったものにする必要があるが、毎時同じ分に出発する「パターンダイヤ」や、病院や学校の開始時刻や終了時刻に合わせることなどの工夫が必要である

ダイヤの工夫	住民生活に必要なスーパーや、病院、郵便局、役場などをルートとして設定する。特にスーパーでは停車時間を買物に便利な 40～50 分を想定する。
きめ細かいルートと停留所設置	利用者ができるだけ歩かずに乗れるように配慮してバス停を設置し、住宅密集地や団地やハイツに隣接する既存のバス路線に接続することで、利用者のアクセス性を高める。また、時間帯によって必要になる復路(帰路)の運行ルートやダイヤを柔軟に検討する。
住民主導でのルートと停留所設置	計画原案を示したのち、「3 路線を運行する」「起終点と運行間隔は変えない」「30 分以上かかる場所はルート対象外」という原則を守る以外は、住民の意見により自由に変更できるものとする。 これによって住民同士の話し合いによって、ニーズに合致したルートと停留所位置を定めていく。停留所は迷惑施設として近隣住民から苦情が出る場合も多いが、住民による意思決定によっているためそのような心配も軽減される期待がある。

2) 分かりやすく使いやすいダイヤ設定

(ア) 便ごとに輸送の対象や運行の目的を明確化

基本方針およびニーズ調査の結果を踏まえ、需要に応じたダイヤを設計する。このとき、「この便はどの需要層を対象にする」など、全ての便について、輸送の対象や運行の目的などが明確になっていることが望ましいといえる。

(イ) 「ニーズへの柔軟な対応」、「効率的な運行」、「シンプルなダイヤ設計」

「ニーズへの柔軟な対応」と「シンプルなダイヤ設計」は、条件によってはトレードオフの関係になることがある。限られた車両台数や運転者数でやりくりする中で、どうしても「あちらを立てればこちらが立たず」という状況に陥りがちで、ダイヤを考える上での優先順位を考えながら設計することが望まれる。

・路線バスとの乗継をメインに据える場合

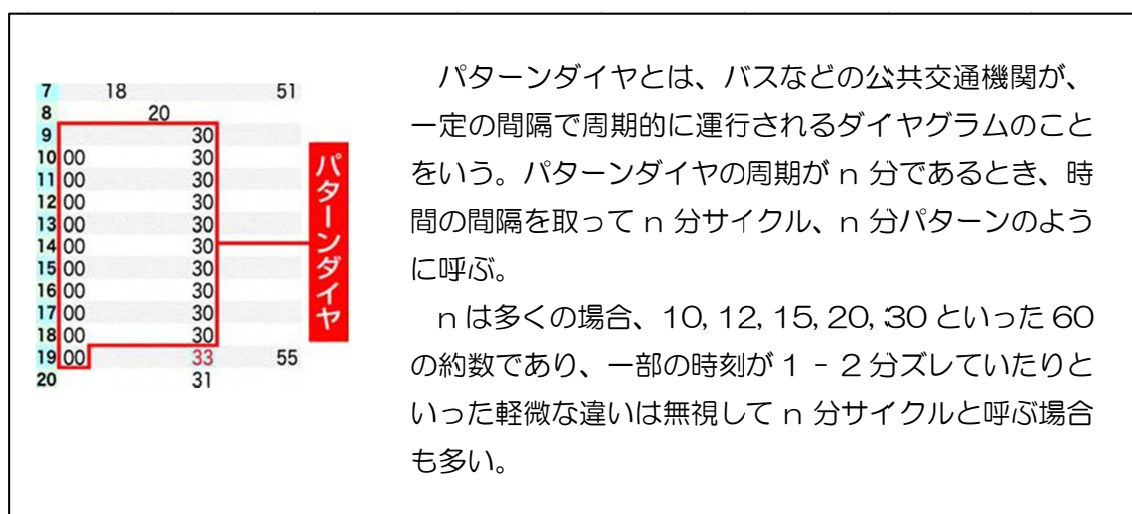
路線バスのダイヤに合わせることも重要で、路線バスがパターンダイヤ（毎時決まった時間に発着する）の場合は、接続するコミュニティバスもパターンダイヤとなることが望ましい。しかし、ルート長さ（例えば1時間ダイヤとするには、往復で50分程度すなわち片道25分程度の所要時間以下にする必要があり、これを超えるルートでは必要車両数が増え、コストが増加）にも影響するため、場合によってはルート設定に立ち戻って検討する。

・路線バスとの接続を特に考えなくても良い場合

公共施設の開館時間や学校の始業時間、病院の診療時間などに考慮しつつ、すべてのニーズを充足しようとする、必ずしも効率的な運行とならない可能性もある。運行パターンが統一出来ない場合もあるため、場合によってはルート設定に立ち戻って検討する。

・できるだけ覚えやすく分かりやすいパターンダイヤ化を検討する。

パターンダイヤの例：毎時同じ時刻にバスが発車するダイヤ



3) 運行時の労働環境

①運転者の労働時間

ダイヤの設計には、運転者の労働時間の制約なども考慮する必要がある。2名以上の運転者を必要とする場合、コストが大幅に増加する可能性がある。労働時間の規定は、労働基準法が基本となるが、特にバスを含めた自動車運送事業は運転者の労働時間が長く不規則なことが多いため、旅客自動車運送事業運輸規則第21条第1項の規定に基づき、「事業用自動車の運転者の勤務時間及び乗務時間に係る基準（平成13年12月3日国土交通省告示第1675号）」に留意する必要がある。また、この他に交通事業者ごとに労使協定が結ばれていることもあり、ダイヤや運行時間帯を決定する際には、以上のような「運転者の労働時間の制約」については、交通事業者とよく協議することが必要である。

②事業用自動車の運転者の勤務時間及び乗務時間に係る基準（バス）のポイント

ア) 拘束時間について

- ・4週平均で一週あたり65時間を超えない。（貸切バス及び高速バスは緩和規定あり）
- ・1日あたりの拘束時間は、原則13時間を超えない。
- ・必要により拘束時間は16時間まで許されるが、15時間を超える回数は一週2回まで。

イ) 休憩時間について

- ・勤務終了後、継続8時間以上の休息期間を与える。
- ・上記が困難な場合、一回4時間以上、合計10時間以上の「分割休息」による対応も可。（全勤務回数の2分の1の回数を限度）

ウ) 運転時間

- ・2日を平均して一日あたり9時間、4週を平均して一週間あたり40時間を超えない。（貸切バス及び高速バスは緩和規定あり）
- ・連続運転時間は4時間以内（運転の中断は、一回連続10分以上、合計30分以上の休憩が必要）

4-5. 道路の運行や車両要件

1) 車両の選択要件

運行車両は、運行ルート of 道路条件（幅員、傾斜）や需要（ピーク時の乗客数）、燃費、バリアフリー対応、費用面等を考慮し、車両数は、運行便数や運行1回当たりの所要時間等を考慮し検討する。また、11人未満の車両を乗合で使用する場合は予め特例を受ける必要がある。

<table border="1"> <tr><td>分類</td><td>小型バス</td></tr> <tr><td>車種名</td><td>ポンチョ（ショート）</td></tr> <tr><td>車両の区分</td><td>6t超8t以下の路線バス</td></tr> <tr><td>車両寸法</td><td>長6290×幅2080×高3100mm</td></tr> <tr><td>乗車定員</td><td>29人（座席10人+立席18人+乗務員1人）</td></tr> <tr><td>価格（目安）</td><td>約1,500万円～</td></tr> <tr><td>車両重量</td><td>約7トン</td></tr> <tr><td>燃費</td><td>6.4km/ℓ</td></tr> <tr><td>運転免許種</td><td>中型二種免許（ショートの場合）</td></tr> </table>	分類	小型バス	車種名	ポンチョ（ショート）	車両の区分	6t超8t以下の路線バス	車両寸法	長6290×幅2080×高3100mm	乗車定員	29人（座席10人+立席18人+乗務員1人）	価格（目安）	約1,500万円～	車両重量	約7トン	燃費	6.4km/ℓ	運転免許種	中型二種免許（ショートの場合）	 <p>日野自動車株式会社 (写真：ショート1ドア)</p>	<p>ポンチョ 29人乗り</p> <p>小学校や中学校の生徒および高校生を対象とした場合には、通学や帰宅時間が集中するため、乗車人数（乗車定員）が多い車両が望ましい。</p>
分類	小型バス																			
車種名	ポンチョ（ショート）																			
車両の区分	6t超8t以下の路線バス																			
車両寸法	長6290×幅2080×高3100mm																			
乗車定員	29人（座席10人+立席18人+乗務員1人）																			
価格（目安）	約1,500万円～																			
車両重量	約7トン																			
燃費	6.4km/ℓ																			
運転免許種	中型二種免許（ショートの場合）																			
<table border="1"> <tr><td>分類</td><td>小型バス</td></tr> <tr><td>車種名</td><td>トヨタ コースター</td></tr> <tr><td>車両寸法</td><td>長6990×幅2080×高2635mm</td></tr> <tr><td>乗車定員</td><td>29人</td></tr> <tr><td>価格（目安）</td><td>約650万円～約1000万円</td></tr> <tr><td>車両重量</td><td>約5.5トン</td></tr> <tr><td>燃費</td><td>9.1km/ℓ（軽油）</td></tr> <tr><td>運転免許種</td><td>中型二種免許</td></tr> </table>	分類	小型バス	車種名	トヨタ コースター	車両寸法	長6990×幅2080×高2635mm	乗車定員	29人	価格（目安）	約650万円～約1000万円	車両重量	約5.5トン	燃費	9.1km/ℓ（軽油）	運転免許種	中型二種免許		<p>ボックスタイプ 29人乗り</p> <p>小学校や中学校の生徒および高校生を対象とした場合には、通学や帰宅時間が集中するため、乗車人数（乗車定員）が多い車両が望ましい。</p>		
分類	小型バス																			
車種名	トヨタ コースター																			
車両寸法	長6990×幅2080×高2635mm																			
乗車定員	29人																			
価格（目安）	約650万円～約1000万円																			
車両重量	約5.5トン																			
燃費	9.1km/ℓ（軽油）																			
運転免許種	中型二種免許																			
<table border="1"> <tr><td>分類</td><td>大型ワゴン</td></tr> <tr><td>車種名</td><td>トヨタ・ハイエースワゴン</td></tr> <tr><td>車両寸法</td><td>長4840×幅1880×高2105mm</td></tr> <tr><td>乗車定員</td><td>10人（座席9人+乗務員1人）</td></tr> <tr><td>価格（目安）</td><td>約250万円～</td></tr> <tr><td>燃費</td><td>10.2km/ℓ</td></tr> <tr><td>運転免許種</td><td>普通免許</td></tr> </table>	分類	大型ワゴン	車種名	トヨタ・ハイエースワゴン	車両寸法	長4840×幅1880×高2105mm	乗車定員	10人（座席9人+乗務員1人）	価格（目安）	約250万円～	燃費	10.2km/ℓ	運転免許種	普通免許		<p>ワゴンタイプ 10人乗り</p> <p>定員10人乗りまで普通免許で運転でき乗り降りも便利。 車内も広く、10人以内の車両運行に適している。</p>				
分類	大型ワゴン																			
車種名	トヨタ・ハイエースワゴン																			
車両寸法	長4840×幅1880×高2105mm																			
乗車定員	10人（座席9人+乗務員1人）																			
価格（目安）	約250万円～																			
燃費	10.2km/ℓ																			
運転免許種	普通免許																			
<table border="1"> <tr><td>分類</td><td>バン</td></tr> <tr><td>車種名</td><td>トヨタ</td></tr> <tr><td>車両寸法</td><td>長4695×幅1730×高1895mm</td></tr> <tr><td>乗車定員</td><td>7人</td></tr> <tr><td>価格（目安）</td><td>約267万円～</td></tr> <tr><td>燃費</td><td>15.1km/ℓ</td></tr> <tr><td>運転免許種</td><td>普通免許</td></tr> </table>	分類	バン	車種名	トヨタ	車両寸法	長4695×幅1730×高1895mm	乗車定員	7人	価格（目安）	約267万円～	燃費	15.1km/ℓ	運転免許種	普通免許		<p>バンタイプ 7人乗り</p> <p>一般的な乗用車で、定員7人以内の車両運行に適している。</p>				
分類	バン																			
車種名	トヨタ																			
車両寸法	長4695×幅1730×高1895mm																			
乗車定員	7人																			
価格（目安）	約267万円～																			
燃費	15.1km/ℓ																			
運転免許種	普通免許																			
<table border="1"> <tr><td>分類</td><td>乗用車</td></tr> <tr><td>車種名</td><td>トヨタ ルーミー</td></tr> <tr><td>車両寸法</td><td>長3700×幅1670×高1735mm</td></tr> <tr><td>乗車定員</td><td>5人</td></tr> <tr><td>価格（目安）</td><td>約200万円～</td></tr> <tr><td>燃費</td><td>16.8km/ℓ</td></tr> <tr><td>運転免許種</td><td>普通免許</td></tr> </table>	分類	乗用車	車種名	トヨタ ルーミー	車両寸法	長3700×幅1670×高1735mm	乗車定員	5人	価格（目安）	約200万円～	燃費	16.8km/ℓ	運転免許種	普通免許		<p>乗用車タイプ 5人乗り</p> <p>一般的な乗用車で、定員5人以内の車両運行に適している。</p>				
分類	乗用車																			
車種名	トヨタ ルーミー																			
車両寸法	長3700×幅1670×高1735mm																			
乗車定員	5人																			
価格（目安）	約200万円～																			
燃費	16.8km/ℓ																			
運転免許種	普通免許																			

2) 道路の構造条件から路線候補地を抽出

路線は、車両が安全かつ円滑に通行できる道路幅員が必要になる。さらに利用者が安全に乗降できるスペースが確保され、バス停などの設置場所にも設置基準をもうける。また、当然ながら一方通行や右折禁止などの交通規制などの道路特性を加味して、効率的に運行できる路線を選択していく。

①道路幅員

相互通行する場合、車道の幅員は車両幅の2倍プラス50cm以上が必要。

※車両の幅が2.10mの場合は4.70m以上の道路幅員が必要。

※車道とは道路の両側の白線の中心を結んだ間隔であり路側帯（白線の外側）を除く。

※路側帯の幅は、0.75m以上必要（L形側溝の場合、道路端から0.85m以上）

②狭隘道路について

狭隘道路（主に幅員4m未満の2項道路を指す）を通過して、集落内に入る場合などやむなく通行する必要がある場合には、関係機関と協議する。

③道路形状

勾配、隅切り、見通し等について現地調査や実車走行を通じて、交通管理者、道路管理者などの関係機関と協議する。

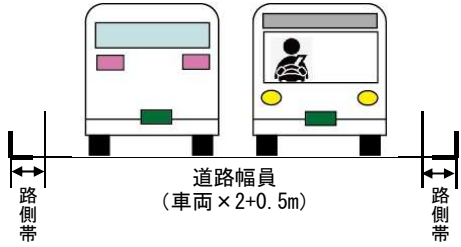
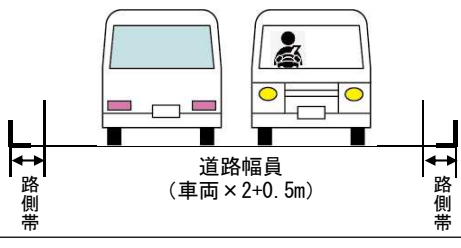
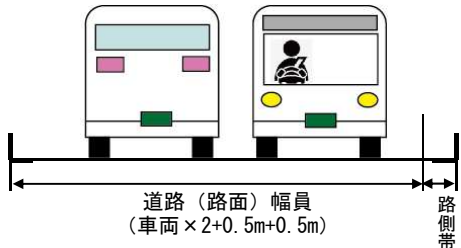
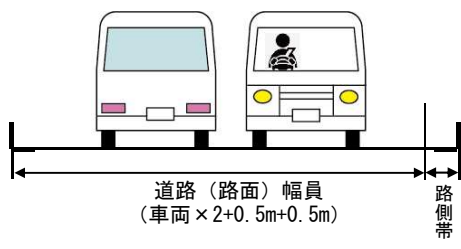
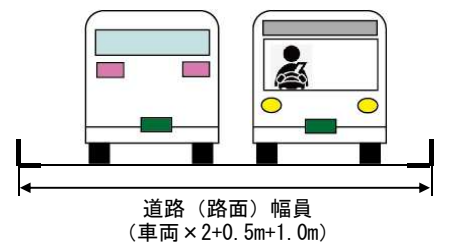
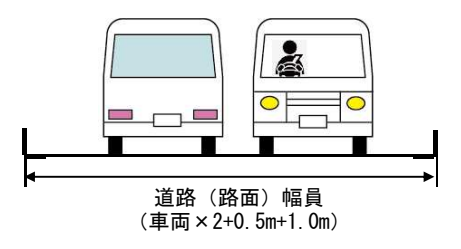
3) 車両制限令

車両制限令等によって、通行できる車両のサイズの制限がある。使用する車両のうち最も大きなサイズを車両の最大値（長さ、幅、高さ、車両総重量）と呼び、事業用で使用する場合、予め認可が必要。

例) 車両制限令（第5条第2項）

車両制限令により、通行できる車両の幅は決められており、道路管理者や公安委員会による規制や指示等、道路標識等の確認が必要です。市街地区域内の道路で、通行する車両の幅は、当該道路の車道の幅員から0.5mを減じたものの2分の1を超えないものでなければならない

①車両制限令における車両別 道路幅員

<p>小型バス（ポンチョ）の場合 (長さ 6290×幅 2080×高 3100mm)</p>	<p>大型ワゴンタイプの場合 (長さ 4840×幅 1880×高 2105mm)</p>
<p>路側帯（白線）が両側にある場合</p>  <p>道路幅員 (車両×2+0.5m)</p> <p>路側帯</p> <div style="border: 1px solid black; padding: 5px; margin-top: 10px;"> <p>車道 車両2台分+0.5m必要 $2.08+2.08+0.5=4.66\text{m}$</p> <p>道路全幅員 車道と路側帯の合計 $4.66+0.85+0.85=6.36\text{m}$</p> </div>	<p>路側帯（白線）が両側にある場合</p>  <p>道路幅員 (車両×2+0.5m)</p> <p>路側帯</p> <div style="border: 1px solid black; padding: 5px; margin-top: 10px;"> <p>車道 車両2台分+0.5m必要 $1.88+1.88+0.5=4.26\text{m}$</p> <p>道路全幅員 車道と路側帯の合計 $4.26+0.85+0.85=5.96\text{m}$</p> </div>
<p>路側帯（白線）が片側のみの場合</p>  <p>道路(路面)幅員 (車両×2+0.5m+0.5m)</p> <p>路側帯</p> <div style="border: 1px solid black; padding: 5px; margin-top: 10px;"> <p>車道 車両2台分+0.5m+0.5必要 $2.08+2.08+0.5+0.5=5.16\text{m}$</p> <p>道路全幅員 車道と路側帯の合計 $5.16+0.85=6.01\text{m}$</p> </div>	<p>路側帯（白線）が片側のみの場合</p>  <p>道路(路面)幅員 (車両×2+0.5m+0.5m)</p> <p>路側帯</p> <div style="border: 1px solid black; padding: 5px; margin-top: 10px;"> <p>車道 車両2台分+0.5m+0.5必要 $1.88+1.88+0.5+0.5=4.76\text{m}$</p> <p>道路全幅員 車道と路側帯の合計 $4.76+0.85=5.61\text{m}$</p> </div>
<p>路側帯（外側線）がない場合</p>  <p>道路(路面)幅員 (車両×2+0.5m+1.0m)</p> <div style="border: 1px solid black; padding: 5px; margin-top: 10px;"> <p>道路全幅員 車両2台分+0.5m+1.0m必要 $2.08+2.08+0.5+1.0=5.66\text{m}$</p> </div>	<p>路側帯（外側線）がない場合</p>  <p>道路(路面)幅員 (車両×2+0.5m+1.0m)</p> <div style="border: 1px solid black; padding: 5px; margin-top: 10px;"> <p>道路全幅員 車両2台分+0.5m+1.0m必要 $1.88+1.88+0.5+1.0=5.26\text{m}$</p> </div>

3) バス停留所の設置要件

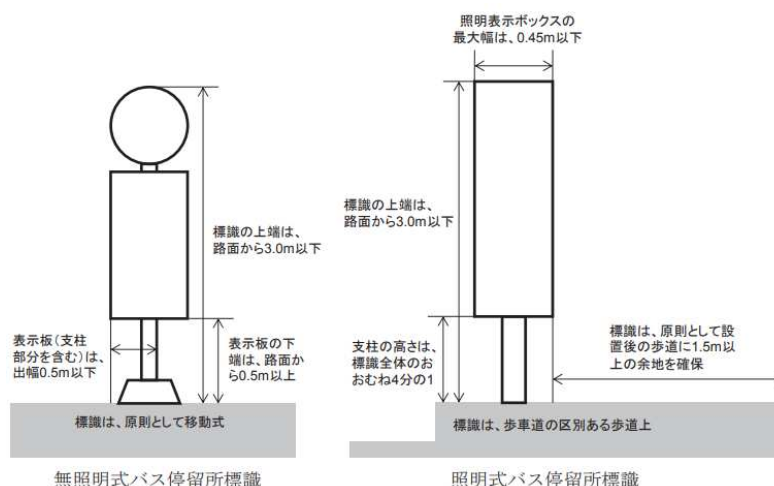
コミュニティバスの停留所は、定時定路運行の観点から、予め定められた位置に、設置基準を満たしたバス停を新たに設置する。ただし、一部既存の路線バスのルートを通る場合などには、路線バスのバス停を活用することも検討する。

①停留所の設置基準

運行計画（案）が策定され、バス停候補地が決まったら、隣接する住民や事業所から設置の合意を得る必要がある場合もある。主なケースとして、乗降施設周辺にゴミが残されたり、プライバシー確保の視点から、乗降施設の設置を嫌う住民もおり、計画を確定する前までには合意を得る必要がある。

②バス停の設置条件（案）

- ・設置個所の安全性を確保し視認性や事故防止となることを重視
- ・運行事業者による最終確認の結果、安全性の確保が必要な箇所については、カーブミラーの設置などを検討する
- ・坂道には基本的に設置しない
- ・歩道のない道路（路肩活用）は待機スペースなどに考慮
- ・交差点直近には設置しない（原則30m以上距離をとる）※集落内は要検討
- ・坂道やカーブ等の変化点には設置しない
- ・沿線上にある自動車などの出入口から3m以上の距離をとる
- ・路線バスとの重複区間は既存バス停を活用する（管理者への確認と同意）



③乗降施設やバス停の設置間隔

コミュニティバスの場合、乗降施設の間隔は、300m～400mの間隔が一般的とされているが、点在する集落や公民館の位置などに加え、田園地域などの地域の特性にあわせて設置場所を検討していく。また、その場所が安全かつ円滑に乗降できるか、車両が停車しても道路の通行を妨げないか、乗降するまでの乗降施設として快適に待てるか、などの条件などを備え、悪天候時やバリアフリー対策がなされているかなども考慮する。

4) 特例を受ける必要のある要件

①車両について

乗合自動車は、11人未満の車両を乗合で使用する場合は予め特例を受ける必要がある。

②車両制限令

車両制限令等によって、通行できる車両のサイズの制限がある。

③バリアフリー法

一般乗合旅客自動車運送事業の路線定期運行で使用する車両（予備車両を含む）は、「高齢者、障害者等の移動等の円滑化の促進に関する法律（バリアフリー法）」の基準を満たす必要がある。ただし、バリアフリー基準に適合した小型バスでは安全な通行ができないため、やむを得ずバリアフリー法に適合していない車両（乗降口、車いすスペース、通路幅が不足）を導入する場合には特例を受ける必要がある。（福祉タクシーで対応するなど）

④地域公共交通会議等で協議が調っていることによって受けられる特例

1. 運賃・料金の設定、変更（運送法9④、同規則9②）
2. 路線の廃止または休止の届出時期の短縮
3. 路線不定期運行または区域運行の実施
4. 乗車定員11人未満の車両の使用
5. 最低車両数基準（常用5両、予備1両）の緩和
6. 他の旅客自動車運送事業との車両の併用
7. 車両総重量5トン以下かつ乗車定員23人以下の自動車のバリアフリー適用除外（移動円滑化基準適用除外自動車の認定要領）
※使用する自動車に対して、基準の適用が除外されることについて地域で合意されていること等が条件として付与されます。
8. 乗合事業の申請時の路線図（路線、道路種別、キロ程など）の添付省略
9. クリームスキミング的運行の弾力的な取り扱い
10. 行政処分などによる事業計画の変更（拡大）の制限緩和
11. 自家用有償旅客運送の実施
12. 営業区域外旅客運送の禁止の除外
13. 処理期間の短縮
14. 新規許可申請者の法令試験の申請前受験
15. 公安委員会の意見を聴衆することの簡素化
16. 乗合事業の新規許可申請時の添付書類の省略
※対象は、運行管理の体制、休憩、仮眠施設の概要など
17. 乗合事業の新規許可及び路線新設の申請時に通知を受けた場合の協議の実施

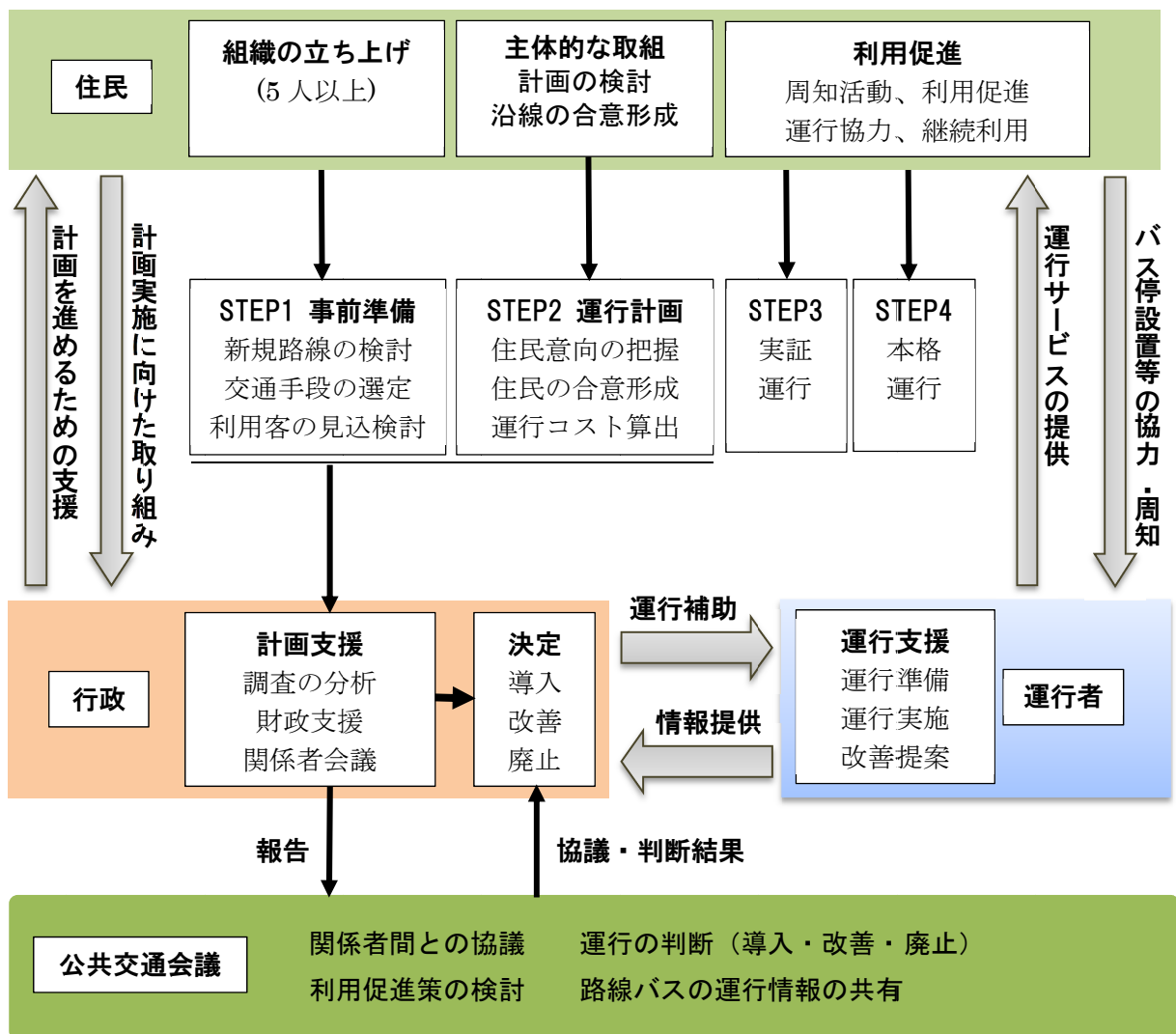
出典：国土交通省 地域公共交通会議等運営マニュアル（第3改訂版：令和3年3月）

4-6. 地域組織の設立要件

1) 地域組織の位置づけ

ガイドラインに基づき、市民（地域の方々）、行政、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る。また、交通事業者や交通管理者（警察）、道路管理者等関係者との協議・調整、運行の判断等は「公共交通会議」にて行う。

① 公共交通会議における三者の協働



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。
- 地域組織の構成員には、検討路線の利用者を含むこと。
- 地域組織の設立を行政、当該自治会及び区の自治会連合会に報告すること。

2) 住民の参加方法

①計画段階で住民の意見を聞くメリット

地域住民や自治会、地域の企業や団体の移動実態やニーズを把握するとともに、何らかの形で計画づくりに参画頂くことは大変重要である。しかし、限りある車両台数や運行ドライバーに加え、財政負担などの面から、運行できない地域もでてくるのが予想されるため、運行計画の透明性や情報共有が必要である。

メリット1：透明性・客観性の確保

計画づくりの着手段階から住民参加を図ることで、計画づくりの透明性・客観性を高め、公正な判断を行うことができる。

メリット2：公共交通のPRと利用促進

住民参画をとおして公共交通をPRし、認知度・理解度を高め、利用促進につなげるこ とができる。

メリット3：共有・共感の醸成

公共交通の現状や計画に対する、住民の意見やニーズ、利用意向を反映することで、住民が共有・共感できる計画を作成することができる。

②住民参加の方法

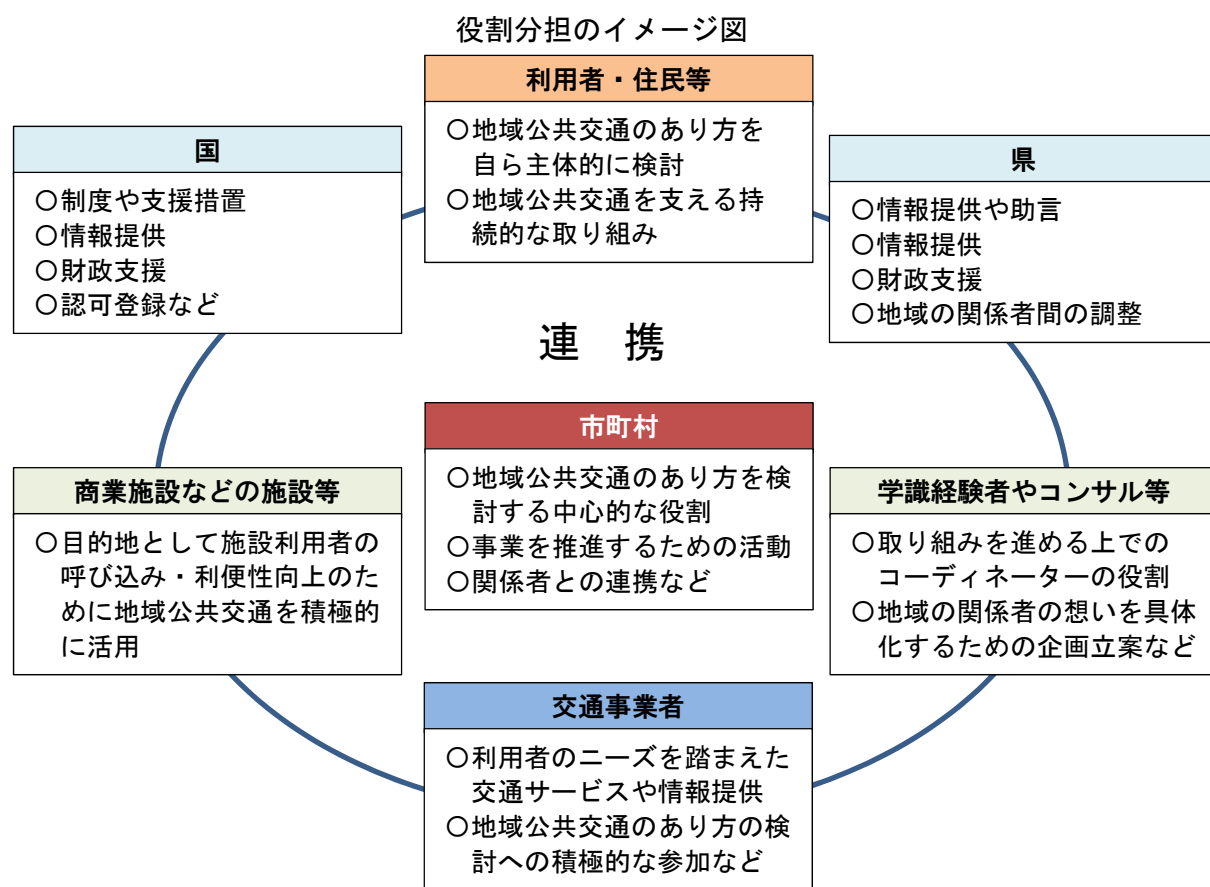
協議会への参加	概要	居住者のほか、産業、観光、福祉等など、様々な立場の住民に参加
	メリット	第三者のさまざまな立場の人の意見が聞ける
	デメリット	参加人数に限られるため、地域（又は地区）の代表者ということになるが、その代表者の意見が地域（又は地区）の意見とは限らない
アンケート調査	概要	計画策定の着手時や、実証実験時などにおいて、実施して意向を把握し、計画に反映する
	メリット	多くの住民の意見を聞くことができる。住民意見の方向性を集約でき、その結果が、定量的、客観的データとして残る
	デメリット	配布・回収に費用がかかるほか、書面でのやりとりのため、質問者の意図が回答者に十分伝わるとは限らないこともある
パブリックコメント	概要	計画の素案を提示し、意見を募集・反映する
	メリット	インターネット等を通じて行うものであれば、実施までに時間がかからず、比較的容易にできる。周知するには効果的であり、かつ、対象者を限定せず、広く意見を聞くことができる
	デメリット	積極的に意見を募る方法ではないため、普段よりバスを利用していない住民が多い地域では意見の投稿数が少ないことが多い傾向となる
懇談会の開催	概要	特定の地域の施策実施の説明や、実施結果に対する意見把握などのため、当該地区の住民の参加のもと懇談会を行うことができる
	メリット	地域での開催となるため、より多くの住民の意見が聞ける
	デメリット	住民の意見が計画の内容だけではなく、多岐にわたる可能性が高く、うまく懇談会をコントロールすることが必要
ヒアリング・グループインタビュー	概要	住民に対し、直接対話をしながらアンケート（質問）を行う
	メリット	住民の本音が聞け、住民にとっても気付きのきっかけとなる
	デメリット	多くの人の意見を聞こうとすると時間がかかります。

4-7. 関係機関との調整（役割分担）

1) 役割分担の明確化

地域における適切な移動手段を構築するためには、どのような役割が果たせるのかを積極的に提案していく姿勢が望まれるが、自家用車を運転できる人は、少しくらい便利な公共交通が目の前にあっても見向きもしないのが現状で、意識の変革には、非常に長い時間と大きな労力が必要となる。そのため、行政や関係者が力を合わせ、このような取り組みを地道に継続していくことが重要になる。

このような変革において大きな力となるのが、積極的に計画・立案を行う人材が地域住民の中から出てくることで、地域からこのような人材を積極的に発掘し、その地域の公共交通マネジメントの一端を担うことができる組織強化を図ることが重要となる。



2) 地域全体のネットワークの最適化に向けた連携

地域公共交通の充実には、地域のことを最も知っている地域の方々が中心となって、問題を共有し、コミュニティバス等を地域の方々が、自ら『守り』、『育てる』ことが不可欠である。そのため、地域の方々が主体的に取り組めるように、地域組織の立ち上げを検討する

- | | | |
|---|---|---|
| <ul style="list-style-type: none"> ・ 地域組織の立ち上げ ・ 運行計画素案の検討 ・ 運行内容の周知 | <ul style="list-style-type: none"> ・ 地域ニーズの把握 ・ 要望のとりまとめ ・ アンケート調査への協力 | <ul style="list-style-type: none"> ・ 積極的な参加 ・ 沿線住民への説明や合意形成 ・ 利用促進の取組と継続 |
|---|---|---|

3) 公共交通の運営や維持に関する役割分担の考え方

住民の意見を計画に反映させることは、より良い地域公共交通を実現する上で大きな原動力となるが、予算には限りがある中での運行となり、制約条件としては、「運行距離（時間）」と「車両数」及び「運行本数」の間には密接な関係があり、あまり長い距離を限られた車両数で運行しようとする、必然的に運行本数が少なくなる。

例えば、循環型のコミュニティバスで、あらゆるニーズを満たそうと、数ある公共施設を循環する形式とした結果、一周が1時間近くにもなる大循環路線となり、運行本数が少ない上に運行時間がかかりすぎて不便な路線となってしまう、結局利用が少ないという例もある。

そこで、多様な意見がありつつも、「何を優先させるか」を明確にした上で、最適な路線を計画し、プロセスも含めて住民に示すことで、理解を深めることが望まれる。

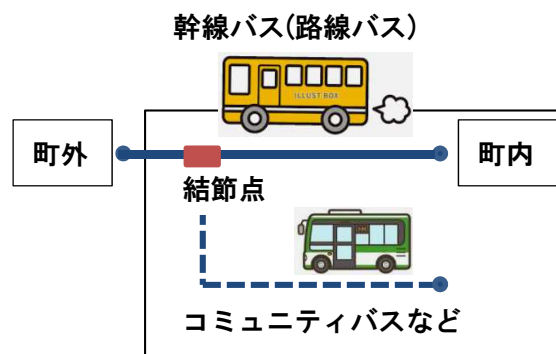
運営や維持に関する役割分担の考え方

行政	<p>地域全体の公共交通ネットワークの構築方針・戦略を策定し、交通事業者や地域住民に意見を求め、意見の調整を行う</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ 地域公共交通会議の運営と、参加者間の連絡や意見の調整 ・ 広報周知やモビリティマネジメントの取り組みの実施 ・ 路線バスを結ぶ結節点などの環境整備や調整 ・ 運行経費の一部負担（運行委託、運行補助など） ・ 積極的な情報の開示と関係者間での共有 ・ 主体的な地域公共交通マネジメントの取り組み ・ 住民協議会（仮称）の運営補助 ・ 地域間の公平性や費用制約の観点からのシステム構築
交通事業者	<ul style="list-style-type: none"> ・ 町内の交通ネットワークの構築方針 ・ 戦略に対する提案と助言 ・ 協議を経て策定されたネットワークの構築方針 ・ 戦略に沿った事業運営 ・ 積極的な情報の開示と関係者間での共有 ・ ニーズの把握、サービス改善や経費削減努力 ・ 路線バスとの結節や全体ネットワーク を考慮したアドバイス ・ 運行システム（ルート、ダイヤ）や法令に関する助言
地域住民	<ul style="list-style-type: none"> ・ 継続した利用促進の取り組み ・ 地域公共交通マネジメントへの積極的な参加 ・ 住民の移動ニーズの把握、意見集約 ・ 行政担当者との運行システム案の共同作成や提案 ・ 住民協議会（仮称）の運営 ・ 運行経費の一部負担（協力金など）

4-8. サービスの要件

1) コミュニティバスの役割

生活行動における移動支援で、最も必要とされる学生（主に中・高校生）や高齢者に対して、地域の新たな交通手段として適している手段は、どのようなものがあるか。また、既存の公共交通（路線バス）を補完する町内の移動手段として対象となるものは何かを検討する。



2) コミュニティバス運行の持続性

① コミュニティバスの運行費用の負担

「コミュニティバスの運行費用は市町村が負担するものであり、運賃はより多くの方に利用していただくことができるよう設定とする」という考え方に基づくのであれば、低廉な運賃自体は問題ないように思われる。しかし、逼迫した財政状況の中、地域公共交通の持続的な確保・維持、また路線バス利用者との公平性の観点などにも留意することも必要で、ある程度の収益性が確保されるような運賃設定を行う必要があるとの考え方もある。

地域住民の方々にも、コミュニティバスだけに限らず、バスの運行にどれ程の税金が使われているかについての情報を開示し、誰もが納得するような運賃設定を地域ごとに模索していくことが必要になる。例えば「1日平均〇人が乗ったら収支率が〇%以上となる程度の運賃とする」といった明確な基準を設けつつ、他地域・他路線とのバランスを勘案しながら検討する。

② 運賃設定と収益性の確保

一般乗合旅客自動車運送事業者に委託して運送を行う場合の運賃及び料金については、他の旅客自動車運送事業者との間に不当競争を引き起こすおそれがないこと、財政負担を踏まえつつ、安全運行に必要な費用を確保できること及び持続的な運行が可能であることにつき、十分に検討する必要がある。

市町村運営有償運送による場合の旅客から収受する対価については「自家用有償旅客運送者が利用者から収受する対価の取扱いについて（平成18年9月15日付け国自旅第144号）」の定めるところによる。


国自旅第144号：<https://www.city.fukuoka.lg.jp/data/open/cnt/3/48971/1/001200532.pdf>

市町村運営有償運送のうち運送の区域を定め専ら交通空白輸送を行うもの及び専ら移動制約者の運送を行う市町村福祉輸送に係る運送の対価の範囲については、当該地域又は隣接市町村等における一般乗用旅客自動車運送事業に係る運賃の1/2を目安とする

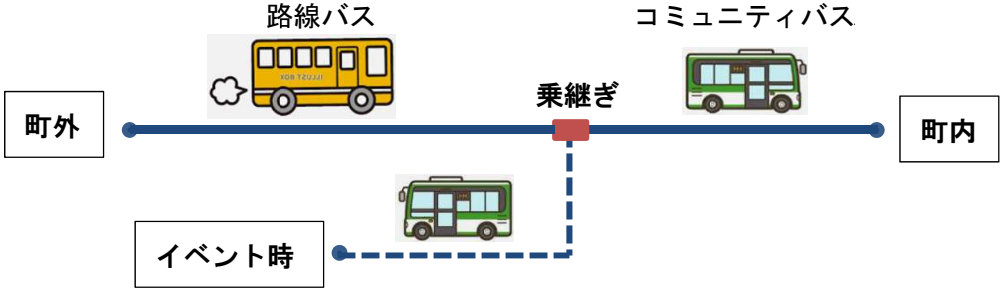
- (1) 対価の範囲（運送の対価、運送の対価以外の対価：介助料など）
- (2) 対価の設定方法（運営協議会の合意：距離制・時間制・定額制）

③各種割引制度の導入

利用促進のための方策として、基本運賃を下げるだけではなく、特定の利用者層や利用目的に対し、運賃の割引制度を導入することも効果的である。具体的には、定期乗車券や回数乗車券、高齢者・小児割引、乗継割引など、利用促進や利便性の向上を目的とした各種割引制度の導入を検討する。さらに、「利用するほどお得」という状況を創出することで、さらなる利用を促す仕組みを検討する。また、コミュニティバスと路線バスの乗り継ぎが必要となるようなネットワークを構築する際には、乗り継ぎの手間や運賃負担を軽減することが最も重要な課題になるため、「乗り継ぎ割引」などの措置を講じることも考えられる。一方、地域の特定のイベント時に企画乗車券を発行するなどの取り組みも考えられる。



【料金】 1乗車	100円
●未就学児……………	無料
●他路線への乗り継ぎ…	100円 ※他路線への乗り継ぎは「乗継券」をご利用ください(乗継券+100円)
●回数券……………	1,000円 (100円券 11枚綴り)車内販売あり
●定期券……………	1か月 3,600円 3か月 9,900円 6か月 18,000円
●定期券(学生)…	1か月 1,500円 3か月 4,050円 6か月 7,200円



路線バス コミュニティバス

町外 町内

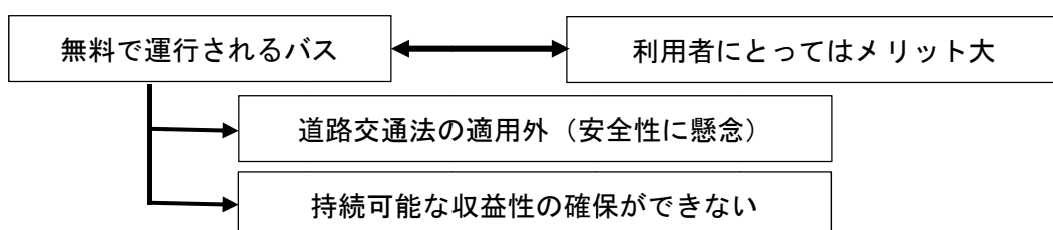
乗継ぎ

イベント時

④無料運行とする場合の問題点

無料で運行されるバスについては、道路運送法の適用外となるため、運行に係る様々な手続きが必要なくなるとともに、運転者の運転免許の制約や運賃收受機器などもなくなることから安価な費用で運行することができるというメリットがある。

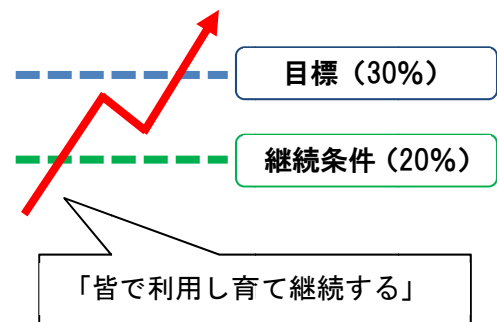
無料運行については、「地域公共交通の持続的な確保・維持のための収益性の確保」という観点が満たされないと共に、運賃を支払わないことによって「マイバス意識の醸成につながらない」、「非利用者のコスト負担の割合が大きくなる」などの問題を内包しているともいえる。また、最も大きな問題は「安全性の確保」で、道路運送法で安全運行を意図して規定されている様々な制約から外れるため、安全性に不安が残り、事故などのアクシデントが懸念される。無料運行は利用者にとってはメリットの大きな仕組みではあるが、無料運行を選択するにあたっては、地域で慎重な検討を行う必要がある。



4-9. 事業収支の要件

1) 運行経費の試算と運賃設定に基づく収支率

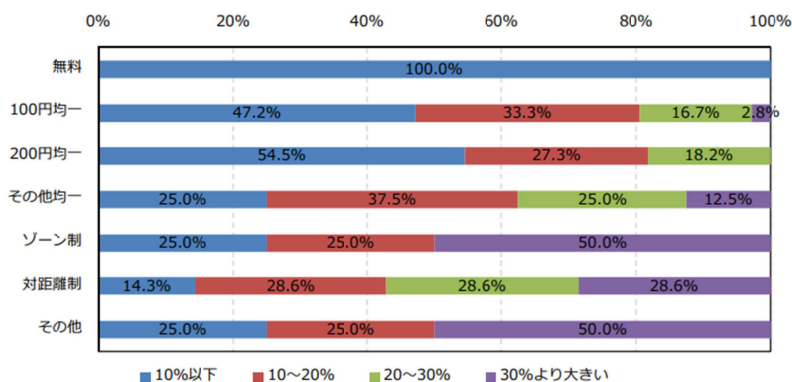
コミュニティバスの運行計画を図るうえで、地域公共交通の持続的な確保と運行を維持するための収益性の確保は重要な要件である。利用者にとっては無料運行が好ましいという見方があるが、「安全性の確保」の面で懸念を残すことがある。また一方で、有料運行とすることで道路運送法で規定される安全対策が施され、緊迫する財政課題においては、利用者による受益者負担を得ることで継続運行のための財源負担の軽減にもつながる。



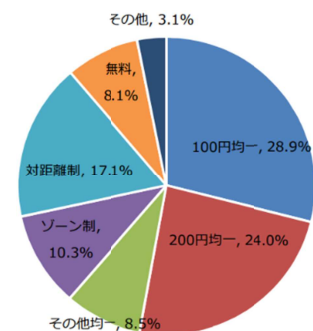
①コミュニティバスの運賃設定と収支率との関係

コミュニティバスの1乗車当たりの運賃は、均一運賃が6割以上を占めている(図2)運賃の種別毎に収支率を集計した結果、均一運賃制に比べて、ゾーン制・対距離制運賃を採用している場合の方が収支率が高い傾向にある(図1)。また、均一運賃制の中でも、100円均一の場合で収支率が最も多いのは10%以下が47.2%で、200円均一の場合も同様に10%以下が54.5%が最も高い傾向にある。

コミュニティバスの運賃の種別毎の収支率 (図1)



コミュニティバスの1乗車当たりの運賃 (図2)



出典：『コミュニティバス等実態調査』の集計結果（国土交通省：平成31年3月）
<https://www.tb.mlit.go.jp/chubu/press/pdf/jikou2019032703.pdf>

収支率とは？

※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。

$$\text{収支率} = \text{運賃収入} / \text{運行経費}$$

※運賃収入（見込み利用者数×想定運賃）

※運行経費（人件費、燃料費、車両修繕費、各種保険等の運行維持費）

②収支率が基準に満たなかった場合

- 運行計画の再検討により、需要が見込める場合は、需要調査結果（利用しない理由、将来の利用意向等）、運行内容（時間・距離の見直しによる経費抑制等）を検証し、運行ルート案、運行計画素案を再検討し、導入を検討する。
- 検討対象エリアを変更するなど、導入検討地域の範囲を見直すことで、需要が見込める場合は、あらためて運行計画を作成して、導入を検討する。
- 実施時点の人口や年齢構成が、将来的に大きく変化したり、病院や大型商業施設が立地するなどの社会的要因により、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。

