

地域公共交通導入の手引き



はじめに

わたしたちは、だれもが住みやすくくらしやすいまちづくりをめざしています。大東市では、交通弱者を含むすべての人々が安心、安全に外出できる交通環境を支えるために、コミュニティバスの運行を継続するとともに東部地域乗合タクシー及び南部地域コミュニティバスの運行を開始しました。

このように、大東市では、市民が利用しやすく持続可能な地域公共交通づくりを進め、地域特性に応じた利便性の高い地域公共交通体系を構築することで活力と魅力ある地域づくりをめざすために、大東市地域公共交通会議を構成して、関係主体が連携、協働して様々な取り組みを推進しています。

しかし、鉄道、路線バスも含めた地域の公共交通サービスについて、鉄道駅やバス停から遠い、運行本数が少なく不便といった、いわゆる「公共交通不便地域」が依然として残されています。

地域公共交通のシステム導入の取り組みは、まちづくりの一環であり、地域の課題を最もよく知る市民の方々が主体となって、地域の皆様の気持ちを共有し、合意形成を図りながらつくりあげ、守り、育てていくことが大切です。

本手引きは、市民の皆様や関係者の方々が、本市における地域公共交通のシステム導入の方法を理解し、具体的に検討する際の“ガイドライン”として活用していただくことを目的として作成したものです。

本手引きをきっかけに、市民の皆様が地域公共交通について考え、地域にふさわしい交通手段の導入を実現させ、定着、継続していくことによって、地域の活性化とくらしの支えになることを期待します。

令和3年3月

大東市街づくり部都市政策室交通政策課

□ 地域公共交通とは

1.	ふだんの外出でこんな経験はありませんか？	1
2.	地域の公共交通をとりまく環境の変化	1
3.	地域公共交通の位置づけ	2
4.	本「手引き」の対象【どのような地域が対象か？】	3
5.	取り組みの進め方と関係主体の役割分担	3

□ 地域公共交通のシステム導入の進め方

1.	取り組み手順	5
2.	取り組み各段階検討内容	6
(0)	検討体制の構築	6
(1)	ニーズの把握と既存交通サービスの評価	7
(2)	地域公共交通のシステムの計画検討	10
(3)	運営・運行実施の準備	15
(4)	運行実施・検証	17
(5)	運行継続・計画の見直し・休廃止の検討	18

□ 地域公共交通とは

1. ふだんの外出でこんな経験はありませんか？

- ・若い時は大丈夫だと思っていたけど、最近バス停まで遠く感じる。
- ・今までは、家族を駅まで送迎していたけど、体力的にも時間的にも結構負担。
- ・バス停までが遠いので、近所のお年寄りや買物や通院に困っている様子。
- ・歳をとったらマイカーを運転するのは不安。
- ・バスに乗らないから本数が少ないのか、本数が少ないからバスに乗らないのか。
- ・道路は、狭いうえにクルマが多くて危険。クルマを減らしたいけどバスも不便。
- ・地域みんなで考えればもっと良い交通サービスを使えるようになるかも。
- ・持続可能な社会など環境問題のことも気になる。



身近な地域の交通について考えてみませんか？

ぜひ、お気軽に読んでみてください。

2. 地域の公共交通をとりまく環境の変化

大阪府下では自動車利用の割合が低く、鉄道やバス等の公共交通の利用割合が比較的高い傾向にあります。また、高齢になるほどバス利用が多くなる傾向にあり、高齢化が進展する中で、路線バス等の地域公共交通の役割が重要となってきています。

しかし、運行採算性の低下や運転手不足などの原因により、路線を維持していくことがバス事業者にとっての大きな課題となっており、路線の廃止や減便による市民の皆様の外出の利便性の低下が大きな問題となっています。

一方で、近年、交通政策基本法の施行(平成 25 年 12 月)や路線バスやタクシーなどの運行等に関する法律の改正などにより、身近な地域の交通をとりまく環境が大きく変化しています。

大東市においては、鉄道と路線バスネットワークとともに交通不便地域を中心にコミュニティバスの運行を継続していますが、将来にわたって公共交通を維持していくためには、地域住民の皆さんが積極的に利用することはもちろんのこと、路線バスをはじめとして、コミュニティバスやタクシー、その他の身近な地域公共交通について、地域全体で考えていくことが重要です。

3. 地域公共交通の位置づけ

ここでは、身近な地域の交通を対象として、主に「地域公共交通」システムの望ましい計画、運営、運行等について考えます。

(1) 身近な地域の交通とは

「身近な地域の交通」とは、地域の皆さんの日常生活において、外出に際して利用する交通手段をいいます。通勤・通学をはじめ、買物や通院、社交・娯楽などの目的で、学校や職場、商店、病院、公共施設等、そしてターミナルでもある鉄道駅に行く際に利用する交通手段全般をいいます。

(2) 地域公共交通の位置づけ

これまで、地域公共交通といえば「路線バス」と「タクシー」が主なものでした。

しかし、近年は、「交通政策基本法」策定や関連する法制度改正により、交通事業者や地域の創意工夫によって、多様な地域公共交通システムがサービスされるようになりました。

たとえば、コミュニティバスをはじめ、乗合タクシーなどのタクシーの活用、既存施設送迎バスの活用、自家用有償運送、そしてデマンド型サービスなど、地域の特性に応じたサービスが提供されてきており、地域住民が計画・運営・運行にも主体的に関わっていくことを原則としています(図1)。

地域公共交通システムは、地域特性に応じて地域住民が主体となって、その地域にとって必要で望ましい交通を検討して導入を目指すものであり、地域の皆さんが中心となり、行政が支援し、交通事業者や関係者と連携しながら、計画・運営・運行、そして利用促進を進めていきます。

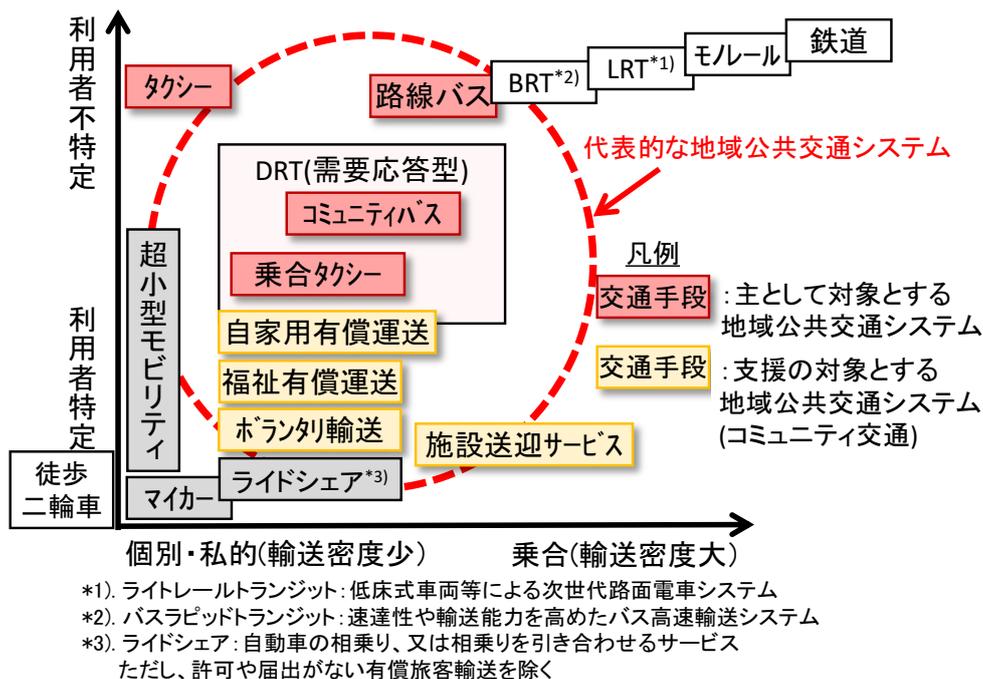


図1 利用者と輸送密度に着目した交通手段と主な地域公共交通システムの例

4. 本「手引き」の対象【どのような地域が対象か？】

本「手引き」の対象は、大東市内全地域であり、地域住民が日常生活において「交通手段」の必要性を認識し、その確保と活用に向けて主体的な動きがある地域を対象とします。

地域公共交通システム導入にあたっては、地域が中心となって取り組み、実際にコミュニティバス等の検討や運営に携わる地域組織を形成することが必要です。自治会、NPO 法人等の地域組織として参画することを推奨します。

5. 取り組みの進め方と関係主体の役割分担

(1) 地域公共交通システム検討の進め方

地域公共交通システムを検討する場合は、「計画」、「運営」、そして「運行」の3つの段階に分類して検討します。

- ・「計画」：地域の問題点と課題を整理するとともに、地域住民の需要と意向を把握し、システムのサービス内容、運営方法、運行計画等の計画を立案します。
- ・「運営」：地域公共交通システムの運行に必要な申請や委託手続き、費用負担の方法、そして利用促進などを進めます。
- ・「運行」：地域公共交通システムのサービスを実施のための準備、運行の実施を行います。

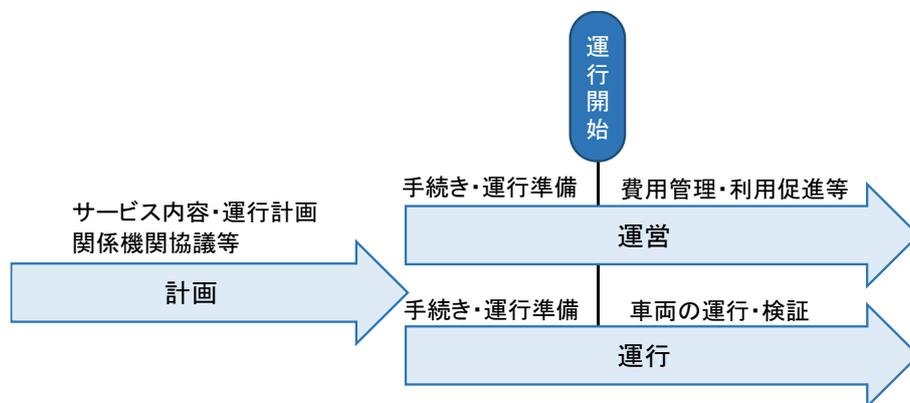


図2 計画・運営・運行のイメージ

(2) 関係主体と役割分担

地域公共交通システム導入の成功には、「市民」、「大東市」、「事業者」及び関係者が、計画→運営→運行の各段階においてそれぞれの役割を担い、連携・協力して取り組む必要があります。

地域の実情と問題を最もよく知る“地域住民”が主体的に取り組むことにより、継続的に外出に際しての交通手段を守り、育てていくことが期待されます。そして、市民が守り育てる地域公共交通システムは、持続的なまちの活力の維持や発展につながることを期待されます。「地域公共交通システム」をみんなが利用し、支えることが大切です。

なお、市民が主体的に取り組む中で解決できない問題や専門的な事गरらについては(法律・制度面、分析など技術的な方法等)、大東市が支援します。

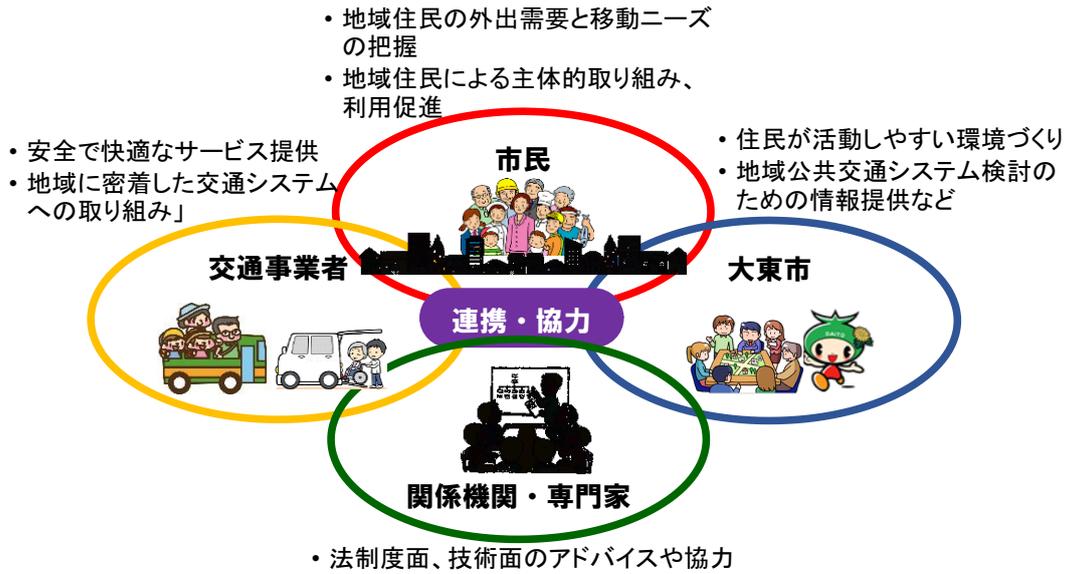


図3 関係主体と役割分担の考え方

□ 「地域公共交通システム」の取り組みや相談は、「大東市街づくり部交通政策課」までお気軽にご連絡ください。

【連絡先】

電話：072-870-9667 FAX：072-874-8799

E-mail：koutu@city.daito.lg.jp

〒574-8555 大阪府大東市谷川一丁目1番1号 市役所西別館3階

□ 地域公共交通システム導入の進め方

1. 取り組み手順

地域公共交通システム導入に関して取り組みを始める場合、地域が抱える交通の問題や今後の取り組み方針等を地域で考えていくための場として、地域協議会等の検討体制を構築して、標準的には下図のような手順で「計画」「運営」「運行」について取り組みを進めます。

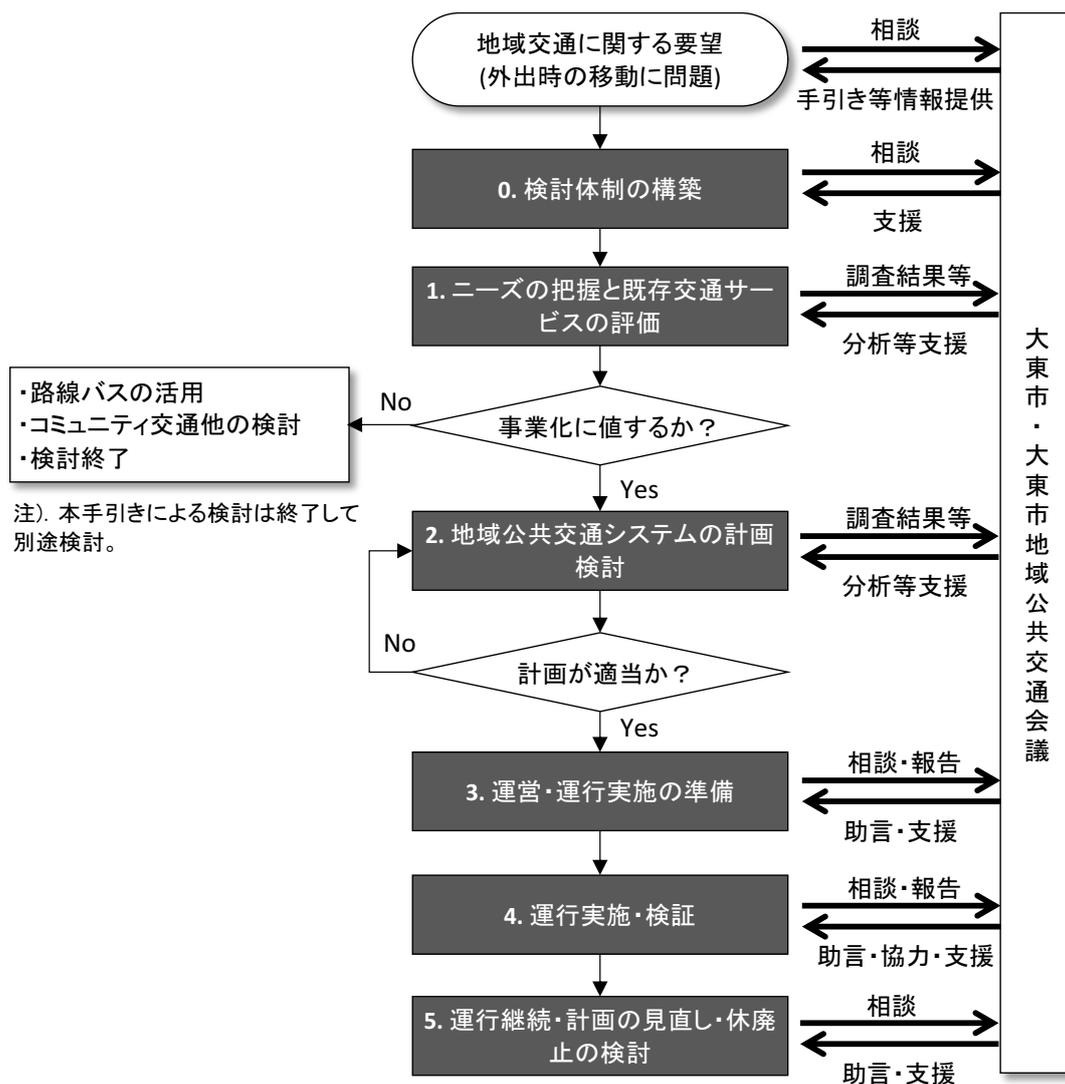


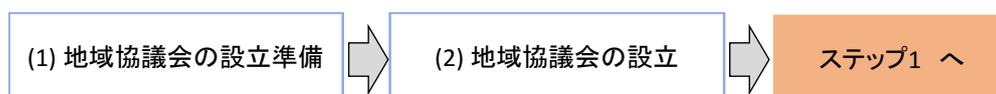
図4 取り組みの標準的な手順

2. 取り組み各段階検討内容

○ 検討体制の構築

□ステップ0の手順

地域公共交通システム導入に関する取り組みを進める場合には、地域の皆さんを中心とした検討体制(地域協議会)を構築する必要があります。ここでは、地域協議会の構築に向けた準備や方法を示します。



(1) 地域協議会の設立準備

- 地域公共交通システム導入に関する取り組みを行うための準備をします。

【住民】	地域協議会を構築する前に、地域が抱える交通問題の共有や検討・協議を行う場として、自治会や地域団体(NPO 法人等)による勉強会等の組織を構成します。勉強会では、大まかな対象区域や地域公共交通システムの必要性などについて検討します。 勉強会等の組織は、自治会組織もしくは複数自治会の連合体や NPO 法人等地域団体も可ですが、今後の協議会の構築や活動を円滑に行うためには、その地域をよく知る自治会等の理解を得ておくことが重要です。
【大東市】	検討対象区域の設定や地域協議会の構築に向けた検討について、助言や支援を行います。

(2) 地域協議会の設立

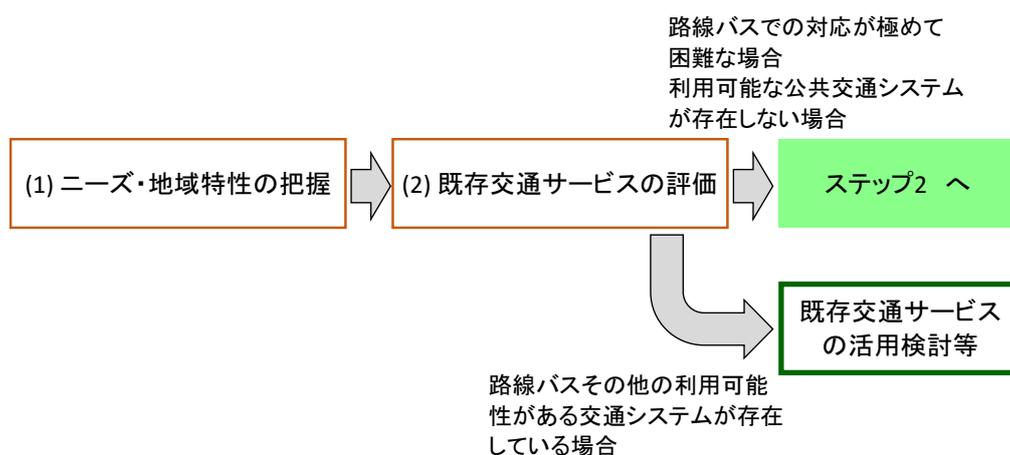
- 地域公共交通システム導入に関する取り組みを行い、大東市や事業者との協議、協働をするための地域協議会を設立します。

【住民】	地域協議会の位置づけや役員、会員、運営方法などを検討して、必要な事項を地域協議会会則としてとりまとめます。 地域協議会を設立する準備が整ったら、大東市に届けていただきます。 なお、地域協議会の代表は、当該地域公共交通システムについて検討を行う「大東市地域公共交通会議」に参加していただきます。
【大東市】	地域協議会の設立を支援します。

1 ニーズの把握と既存交通サービスの評価

□ステップ1の手順

地域公共交通システム導入に関する取り組みの最初のステップとして、外出と交通の実態を把握するとともに、地域公共交通システムの利用意向を把握する。また、地域特性と現在の地域公共交通システムの現状を整理して、地域公共交通システムのサービス内容が地域のニーズに合致しているかを評価します。



(1) ニーズ・地域特性の把握

- 地域住民を対象としてアンケート調査を実施して、普段の暮らしにおける外出と交通の実態や要望などを把握するとともに、地域の特性や既存公共交通手段のサービス内容を確認します。これらの調査結果をもとに、地域公共交通システム利用需要を予測して、対象地域における既存公共交通システムの利用意向を見通します。

【地域協議会】	地域住民を対象に大東市が実施するアンケート調査への協力体制を整え、アンケート調査結果について協議・検討しつつ、地域公共交通システムに係るニーズを把握します。対象地域の人口構造や土地利用などの特性、対象地域に関連する路線バスをはじめとする地域公共交通システムについて、そのサービス内容や利用状況を把握します。
【大東市】	アンケート調査の方法や内容を整え、調査結果の集計分析を実施し、協議会へ結果を報告します。また、人口、土地利用その他の地域特性の把握に必要な資料を提供します。

□アンケート調査の例

a.調査対象

- ・ 地域住民を対象とし、全世帯への配布を原則とします。ただし、調査規模が大きくなる場合は、サンプル調査とすることも可です。

b.調査手順

- ・ 調査票の作成、印刷

- ・調査票配布、回収
- ・調査結果の電子データ化
- ・調査結果の集計、分析

c.調査項目

- ・普段の外出と交通の実態
- ・既存地域公共交通利用状況
- ・既存地域公共交通システムに対する満足度
- ・地域公共交通システムに対する要望 など

□地域特性把握の例

a.地域特性把握の項目

- ・町丁目別性年齢階層別人口、高齢化率等
- ・土地利用状況(用途地域、公共施設、病院、商業施設等の分布等)
- ・道路整備状況(幅員、急坂、交通規制、整備計画等)

b.既存地域公共交通システムに関する項目

- ・既存地域公共交通システムのサービス内容
- ・既存施設送迎バス等地域のコミュニティ交通の有無、サービス内容(電話予約への抵抗) など

(2) 既存交通サービスの評価

- 対象地域において、既存地域公共交通システムをさまざまな視点で評価し、次の検討の基本方針を設定します。

【地域協議会】	路線バスなど既存地域公共交通システムのサービス内容が、地域の外出行動におけるニーズに合っているかどうか、どの程度満足できるかを評価します。 また、評価に基づいて、次のステップの基本方針を設定します。
【大東市】	既存地域公共交通システムの評価と次のステップの基本方針設定にあたり、アドバイスを 行います。

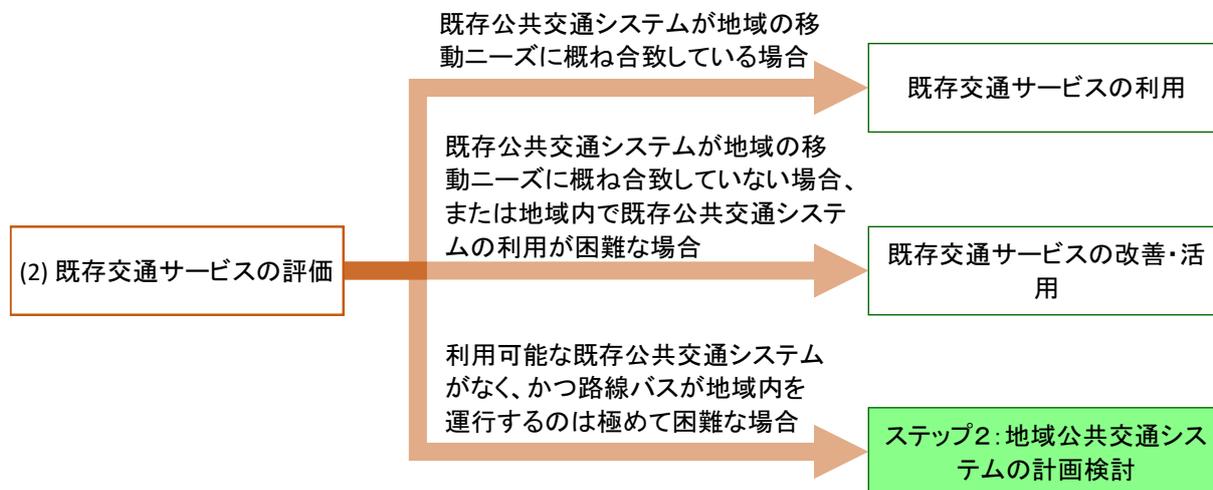
□評価の方法

アンケート調査結果に基づく地域の外出行動のニーズと、地域特性で把握した既存地域公共交通システムのサービス内容から、既存地域公共交通システムを評価します。

- ・路線系統：運行ルートは？目的地へのアクセス性能は(所要時間)？
- ・停留所：乗降場所までの距離は？
- ・運行時間帯：始発、終発は？
- ・運行車両：中型/小型バス、タクシー？
- ・運行間隔：利用時間帯、需要との関係は？
- ・走行環境：道路環境、交通規制等

□評価による次の検討段階

既存地域公共交通システムの評価の結果を踏まえて、既存交通手段の活用、もしくは新たな地域公共交通システムを選択するかといった次の検討段階を判断します。



□既存交通サービスの利用・改善・活用

既存地域公共交通システムの評価の結果、「既存交通サービスの利用」または「既存交通サービスの改善・活用」が望ましいと判断した場合は、地域協議会が地域の外出移動ニーズに合致するように既存交通サービスの改善・活用案を検討し、既存交通サービスを提供する事業者と協議のうえ、対応を検討します。

この場合も、大東市は、改善・活用案の検討に対して助言を行うとともに、事業者と内容について協議、調整を行います。

● 路線バスサービスの改善・活用の例

- ・ 路線系統の部分的な変更、新設区間追加
- ・ 運行日や運行時間帯、運行頻度の変更
- ・ 停留所の移設や新設 など

➤ ワークショップのススメ

各地域の取り組みに際しては、ワークショップを開催しながら検討を進めていくことが望まれます。ワークショップにより、地域内の価値観が異なる意見交換によって新たな発見を得られたり、情報や意見を共有することで取り組み動機が活性化されたり、行政や事業者そして専門家などと直接意見交換することで、より望ましい交通システムを作っていくことができます。また、何よりも居住者の皆さんの取り組みに広がり期待されます。

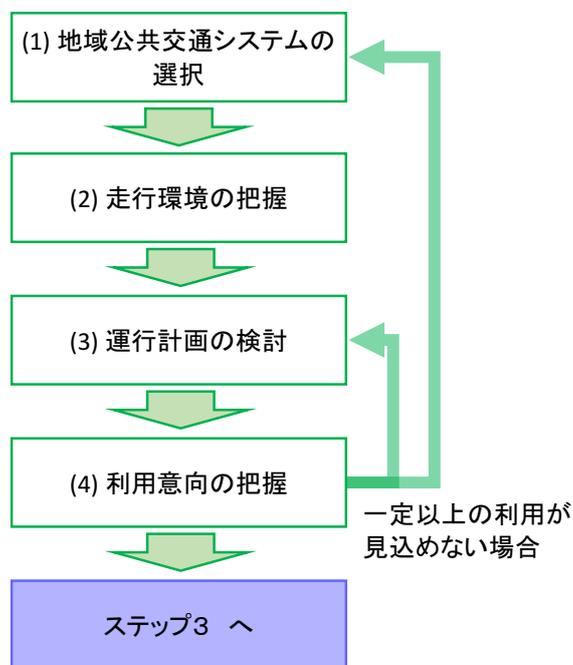
ワークショップの開催も、大東市が様々な支援を行います。

是非、ワークショップの開催を検討してください。

2 地域公共交通システムの計画検討

□ステップ2の手順

ここでは、以下に示す手順に従って、地域公共交通システムの計画を検討します。



(1) 地域公共交通システムの選択

- 地域の外出や交通行動に基づくニーズ、及び地域特性を踏まえて、地域に必要又は望ましい公共交通の運行目的と方針を立案します。その目的と方針に最もふさわしい地域公共交通システムを選択し、運行する事業者を想定します。

【地域協議会】	地域の移動ニーズや地域特性を踏まえて、外出する人、目的、時間帯などを整理して集約し、運行の目的と方針を立案します。 また、その目的と方針に最もふさわしい地域公共交通システムを選択し、運行を担う事業者を想定します。
【大東市】	運行の目的や方針の立案、地域公共交通システムの選択やそれに伴う事業者について、アドバイスをを行います。

□運行の目的・方針検討にあたっての視点

地域にふさわしい地域公共交通システムの主な目的と方針は、次のような視点に基づいて検討します。

検討の視点	概要
利用特性	<ul style="list-style-type: none"> ・誰が？(市民, 子育て世代, 高齢者, 通勤通学, 外出に際しての障害) ・需要が見込めるか？(概ね##人/日, 利用頻度:毎日, 週1日, 月1日)
運行内容	<ul style="list-style-type: none"> ・いつ:毎日, 休日？ ・目的は？(買物, 通院/通所, 通勤/通学, 仕事, 地域活動..) ・どこに？(駅, 公共施設, 病院, スーパー...)
地域住民の関与	<ul style="list-style-type: none"> ・地域住民の合意, 利用への積極的なかわり
コミュニティ形成	<ul style="list-style-type: none"> ・地域の新たな交流が生まれるか？交流が活性化するか？
まちづくり	<ul style="list-style-type: none"> ・地域がにぎわうか？高齢者の外出率が向上するか？
ライフスタイル	<ul style="list-style-type: none"> ・暮らしに良い変化をもたらすか？日常生活になじむか？
環境	<ul style="list-style-type: none"> ・自動車からの転換が見込めるか？
持続可能性	<ul style="list-style-type: none"> ・システムの持続可能性:採算性, 運営の妥当性, 負荷
安全性	<ul style="list-style-type: none"> ・走行する道路の制約条件(幅員, 乗降場所, 歩行者/自転車, 交通規制等) ・交通安全に寄与するか？

□対象とする地域公共交通システムの種類 (例)

種類	システム	概要	特徴・留意点
乗合バス	定時定路線型	<ul style="list-style-type: none"> ・路線を定めて定時に運行 	人口密度が高く需要がある場合
	デマンド型	<ul style="list-style-type: none"> ・利用者の予約に応じて時刻やルートを設定して運行 	需要が少なくばらつきがある場合、電話予約への抵抗感
タクシー	共同利用	<ul style="list-style-type: none"> ・タクシー事業者と協力して, 地域にタクシー乗降場を設置して利用集約して共同利用、乗合 	タクシー事業者の協力が必要(事業者と地域が契約)(ドア to ドア型, デマンド型)
施設送迎バス等の活用	既存施設送迎バス等への混乗	<ul style="list-style-type: none"> ・様々な目的で運行している送迎バス等に住民が載せてもらうもの(医療・福祉バス、企業送迎バス、商業施設送迎バス、スクールバス等) 	運行主体の協力が必要施設の運行方法に地域が合わせる必要(混乗、空き時間の活用等)
自家用有償運送	福祉有償運送	<ul style="list-style-type: none"> ・NPO 法人等が高齢者や障害者等の会員に対して, 実費の範囲の対価でドア to ドアの輸送 	登録制度, 運営協議会での合意
	過疎地有償運送	<ul style="list-style-type: none"> ・NPO 法人等が過疎地域等において地域住民等の会員に対して, 実費の範囲の対価でドア to ドアの輸送 	登録制度, 運営協議会での合意
ボランティア輸送	ボランティア輸送	<ul style="list-style-type: none"> ・地域や NPO 法人等が地域で合意された車両, ドライバーが, 地域住民等の会員を無料で輸送 	道路運送法の範囲外, 地域交通会議での合意

(2) 走行環境の把握

- 路線系統及び乗降場所代替案を設定し、それらの道路交通環境を把握して、ルート設定の可能性を見通します。

【地域協議会】	選択した地域公共交通システムの概ねの路線系統、乗降場所を設定します。その路線系統、乗降場所の道路交通環境を調査して、ルート設定を見通します。
【大東市】	走行環境調査の実施にあたり、路線系統に関する道路交通環境データの提供、交通管理者や道路管理者からの指摘が想定される事項等についてアドバイスします。
【事業者】	事業者の立場から調査の内容について意見を述べます。

□運行ルートについての要件

運行ルートについては、道路幅員や形状を確認する必要があります。道路上に乗降場所を設置する場合は、必要な車道幅員に路側帯などの必要幅を加える必要があります。また、自動車の交通量や大型車混入率、自転車や歩行者の通行量などの、道路交通環境にも配慮する必要があります。

① 車両幅員

- ・使用する車両によって必要な幅員が異なります。特に、乗合事業として運行する場合、車道幅員は相互通行を考慮し、車両幅の2倍+0.5mが必要です(車両制限令第5条第2項)。

② 乗降場所

- ・道路上に乗降場所を設置する場合、車両幅の2倍+0.5m以上のほか、路側帯0.75mを追加する車道幅員が必要です。
- ・特に、曲がり角、坂の頂上付近、交差点などは駐停車禁止場所となるため、5m以上離す必要があります(道路交通法第44条)。

□乗降場所確保に係る留意事項

乗降場所の確保に際しては、地域協議会が周辺住民など関係者の了解を取ります。

- ・ごみ収集場の周辺：関係者と協議
- ・建物、駐車場の出入口：地権者と協議等
- ・車両を待つために必要な面積及び空間の有無
- ・乗降場所に車両が停車する際の対向車両の見通し など

(3) 運行計画の検討

- 選択した地域公共交通システムについて、地域協議会、大東市、事業者の3者で協議して、運行計画を検討します。

【地域協議会】	選択した地域公共交通システムについて、運行計画を作成します。 作成に当たっては、運行の目的と方針を踏まえ、大東市、事業者と3者で協議します。
【大東市】	運行計画の作成について、助言、支援します。
【事業者】	事業者の立場から、運行計画の内容について意見を述べます。

項目	計画の内容	備考
路線系統	・起終点, 路線, 経路(区域)	既存路線バスとの競合を避ける
運行形態	・路線定期運行/路線不定期運行/区域運行	外出時の移動に困っている人の分布、需要量を反映
運行車両	・小型バス/ワゴン車/セダン車	経路の道路交通環境, 需要量を反映
運行時間帯・本数	・始発/終発時刻, 運行本数/頻度	外出目的, 需要量を反映
乗降場所	・乗降場所位置(停留所/利用者自宅前)	歩行可能距離、地域合意, 関係機関協議
運行主体	・交通事業者(バス、タクシー会社委託)/地域住民による運行	市及び地域の財政状況, 運転手の確保を考慮
料金	・利用料金(距離制/均一性/ゾーン制), 会費/地域負担	事業費の負担(補助金/負担金/料金収入等), 利用者特性や移動状況を考慮
目標設定	・利用者数(人/日)	

※運行計画の内容につきましては大東市地域公共交通会議での議決が必要となります。運行に際し運行事業者から運輸局に許可を得る必要があります。

(4) 利用意向の把握

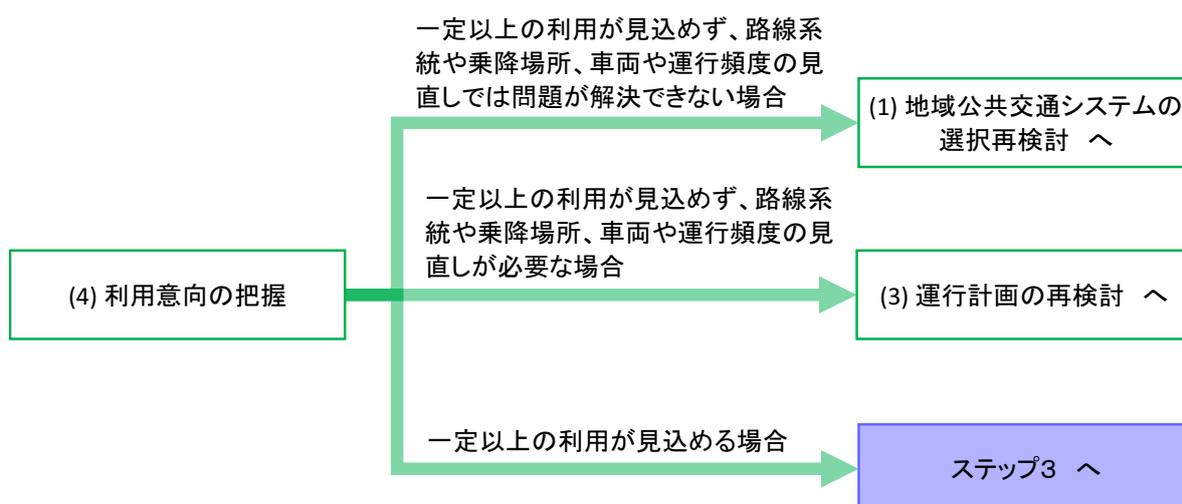
- 作成した運行計画によって実施する運行を想定して、地域住民を対象にアンケート調査を実施して、利用意向を把握します。その結果に基づき、運行実施に進むことができるかを検証します。

【地域協議会】	運行計画に基づいて運行することを想定して、地域住民を対象としてアンケート調査(利用意向調査)を実施します。その結果、一定以上の利用が見込めない場合は、必要に応じて前のステップに戻って再度検討します。
【大東市】	アンケート調査の実施方法や内容、その結果によって運行実施を決定する際の基準についてアドバイスします。

□アンケート調査(利用意向調査)項目の例

- ・利用意向の有無：目的、時間帯
- ・利用の頻度：毎日/曜日/月に#回
- ・地域公共交通システムの運行内容に対する意見 など

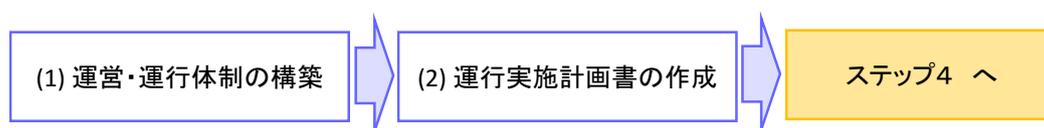
□利用意向の把握に基づく次の検討段階



3 運営・運行実施の準備

□ステップ3の手順

作成した運行計画をもとに事業者を選定するとともに、地域公共交通システムを実現するための運営と運行体制を構築し、運行目的と方針に基づく具体的な目標と指標を設定したうえで、運行実施計画書を作成して運行の準備を行います。



(1) 運営・運行体制の構築

- 作成した運行計画をもとに事業者を選定するとともに、地域公共交通システムを実現するための運営と運行体制を構築します。

【地域協議会】	地域協議会で運行を実施する場合には、作成した運行計画をもとに、具体的な目標と指標を設定したうえで、運営・運行体制を構築し、事業者を選定します。 なお、事業者の選定にあたっては、公平性を保つため、必要に応じて公募形式とします。
【大東市】	目標や指標の設定、運営・運行体制の構築などについて助言、支援を行います。 なお、公的資金の投入がある場合の事業者の選定については、地域協議会に代わり、公募形式等で実施します。
【事業者】	事業者の立場から目標設定などの内容について意見を述べます。また、事業者の選定に協力します。

□運営・運行の主体と役割

項目	主体	役割
運営	地域協議会 大東市	<ul style="list-style-type: none"> ・運行する地域公共交通システムの持続可能な運営と検証評価、広報周知、利用促進などを進めるために、地域協議会・大東市・事業者の3者により、次のような運営を進めるための体制を構築します。 計画どおりに運行ができているか 収支が目標通りとなっているか 持続可能な運行が可能か など
運行	事業者	<ul style="list-style-type: none"> ・安全、円滑な運行を実施するために、次のような体制を構築します。 運行管理体制:運行管理、整備責任者と体制 事故/苦情処理体制:事故対応責任者、苦情処理責任者の設定と連絡体制

(2) 運行実施計画書の作成

- 事業者の決定後、運行実施計画書を作成し、必要に応じて地域協議会・大東市・事業者など関係者間で運行実施に係る協定書を締結します。

【地域協議会】	選定された事業者と協議し、運行実施計画書を作成し、必要に応じて協議会・大東市・事業者など関係者の間で運行実施内容を定めた協定書を締結します。
【大東市】	運行実施計画書作成、協定書締結に向けて助言、支援を行います。
【事業者】	運行実施計画書作成及び協定書の内容について協議します。

□運行実施計画書の作成項目の例

- ・ 運行計画：前記ステップ2で作成
- ・ 目標設定
- ・ 検証調査計画：運行実態調査、利用者アンケート調査
- ・ 実施体制、連絡体制、役割分担
- ・ 実施スケジュール
- ・ 広報周知計画
- ・ 利用促進計画

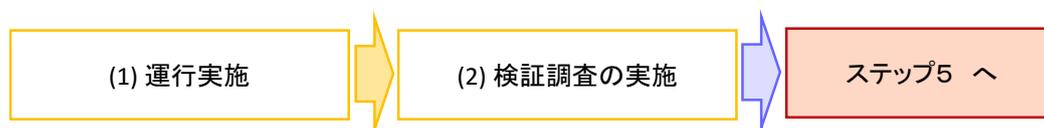
□目標に係る具体的な指標の例

項目	指標	考え方
1.利用特性	一日当たり利用者数(年間利用者数/運行日数 or 日当たり利用者数/沿線人口)	沿線居住人口に見合った利用者数が確保されるべきである。
2.運行内容	利用曜日/時間帯の有効性	利用者の利用目的、時間帯に合致するサービスであるべきである。
3.地域住民の関心	地域住民の認知、賛同率	多くの地域住民に認知され、受容されるべきである。
	地域住民の積極的なかわり(WS参加者数趨勢、問い合わせ件数)	多くの地域住民が地域公共交通に関心を持ち、活動に参加すべきである。
4.地域の活性化	高齢者の外出率(高齢者利用者数/全利用者数 or 高齢者利用者数/沿線地域高齢者居住人口)	高齢者の外出を支援する手段であるべきである。
5.環境	自動車からの転換率(意向)	環境改善に寄与するべきである。
6.システムの持続可能性	収支率(運行収入/運行経費)、乗車率(1便当たり乗車人数/座席数)	運行経費に対して収入は多い方が望ましく、効率的に運行されることが望ましい。
	利用者数増減傾向	増加傾向がみられるのなら、高評価することが望ましい。
7.公平性	利用者一人当たりの経費((運行経費-運行収入)/利用者数)	公的資金の負担は軽い方が望ましく、偏りを少なくするべきである。

4 運行実施・検証

□ステップ4の手順

本格運行または実証運行を実施し、検証調査を行います。



(1) 運行実施

- 運行実施計画書と協定書に基づいて運行を実施します。

【地域協議会】	運行実施に向けて地域居住者を対象として、広報周知と利用促進の取り組みを行います。
【大東市】	運行実施にあたり、助言を行います。
【事業者】	国への届け出などの必要な手続きを行い、運行を実施します。

(2) 検証調査の実施

- 運行開始後は、運行内容に関する記録や調査を行い、利用者や採算性などについて検証を行います。

【地域協議会】	地域居住者を対象として、アンケート調査を実施して利用実態と利用意向、未利用者の意見等を把握して、運行の検証評価を行います。
【大東市】	運行内容及びアンケート調査に対して、集計分析を実施。地域協議会へ結果を報告しつつ、助言、支援を行う。
【事業者】	安全で円滑な運行実施するとともに、運行実態、乗降客数調査等を実施して検証超に協力する。

□運行実態調査項目の例(事業者が実施協力)

- ・ 運行日誌(定時運行状況、利用者意見、事故記録等)
- ・ 便別乗降場所別利用者数
- ・ 高齢者利用者数
- ・ 運賃収入

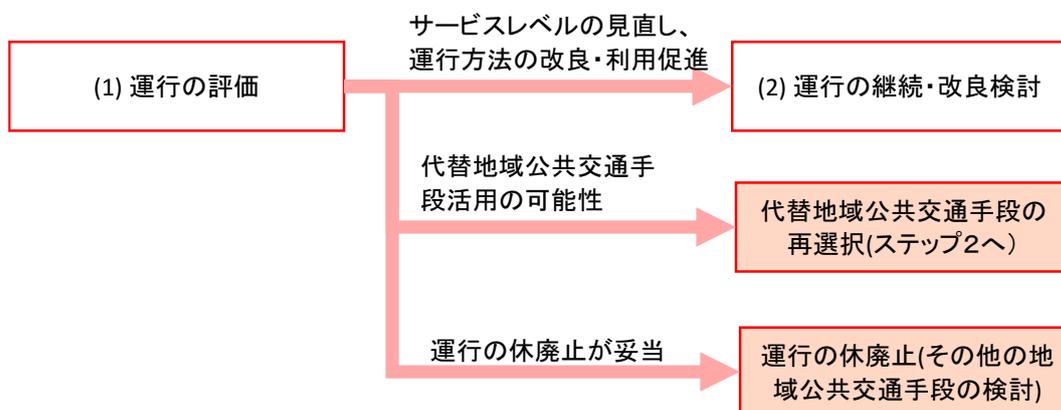
□アンケート調査項目の例(事業者が実施協力)

- ・ 利用の有無
- ・ 利用の目的、時間帯、頻度、利用理由、外出機会の増加、サービス開始後のくらしの変化
- ・ 未利用の理由、利用要件
- ・ 運行に対する意見 など

5 運行継続・計画の見直し・休廃止の検討

ロステップ5の手順

地域公共交通の運行を継続していくため、運行の検証評価を踏まえて、地域における利用の継続・改良・休廃止の判断と、利用促進に向けた取り組みや地域のニーズを踏まえた運行内容の見直しに向けた取り組みを繰り返し行います。

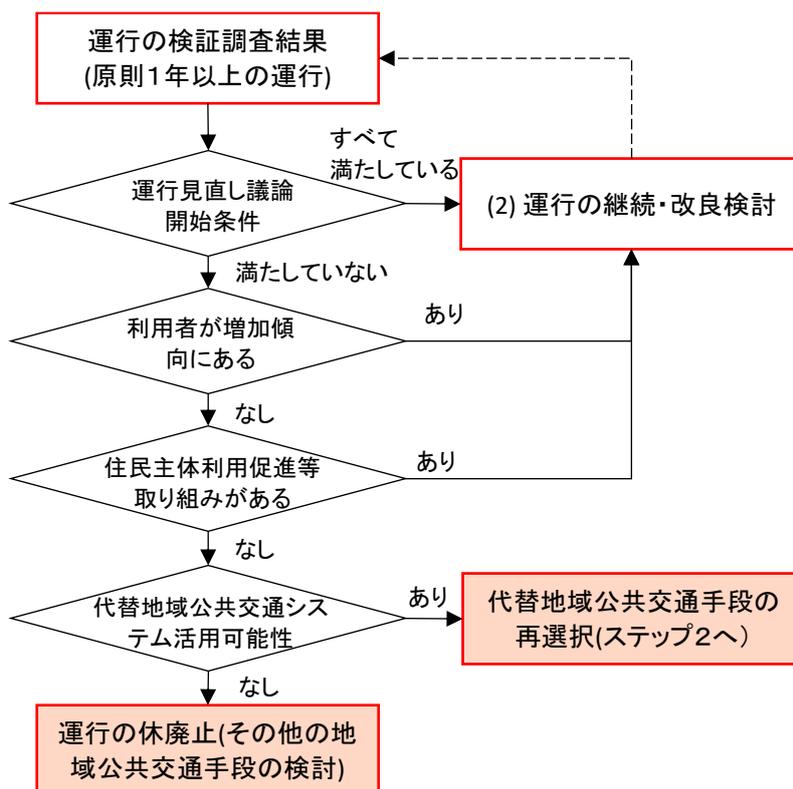


(1) 運行の評価

- 運行検証調査結果に基づいて運行継続に係る評価を行い、「運行の継続・改良検討」、「サービスレベルの再検討」、そして「運行の休廃止」を判断します。これらの評価には、原則1年以上の運行を前提とします。

【地域協議会】	運行検証調査結果に基づいて運行継続に係る評価を行い、運行の継続・改良・休廃止など、今後の方針を検討します。
【大東市】	協議会が行う運行の評価に対してアドバイスをを行います。
【事業者】	協議会が行う運行の評価に対して意見を述べます。

□運行評価のプロセス



□運行評価の考え方

1. 原則1年以上の運行を行った後、利用者数等が運行見直し議論開始条件を満たしているかを確認する。運行見直し議論開始条件のすべてを満たしている場合は、運行を継続する。
2. 運行見直し議論開始条件を一つでも満たしていない場合は、利用者数が増加傾向にあるかを確認する。増加傾向である場合は、運行見直しや利用促進の取り組み検討を行って、運行を継続する。
3. 利用者数が増加傾向でない場合は、沿線住民主体の利用促進活動が活発に行われるかどうかを評価する。利用促進活動が活発に行われている場合は、当該地域公共交通手段運行休廃止を行わず継続する。
4. 沿線住民主体の利用促進活動が活発に行われていない場合は、他の既存地域公共交通手段が利用可能かどうかを確認する。利用可能である場合は、代替地域公共交通手段活用可能性を検討することとして、当該手段サービスは休廃止する。

□地域公共交通手段システムの運行評価暫定指標

評価段階	評価指標	コミュニティバス ^{*1)}	乗合タクシー ^{*2)}	
			定時定路線運行	デマンド運行
運行見直し議論 開始条件	地域からの強い要望がある	あり	あり	あり
	関連計画への貢献度	高い場合優位	高い場合優位	高い場合優位
	一日当り利用者数	100人/日以上	40人/日以上	3人/日以上
	乗合率	—	—	1.5人/便以上
	収支率	25%以上	10%以上	—
利用者数の増減	利用者数増減傾向	増加	増加	—
利用促進の取組み	利用促進の取組み状況	あり	あり	あり
代替地域公共交通 手段活用可能性	代替地域公共交通手段の有無	なし	なし	なし
現在の大東市地域公共交通の運行路線		大東市コミュニティバス (3路線)	大東市南部地域コミュニティバス	大東市東部地域乗合タクシー

*1). 定員11名以上(乗車客:10名以上)の小・中・大型バスを用いた運行

*2). 定員10名以下(乗車客:9名以下)の乗用車(ワゴン車含む)を用いた運行

※ 上記評価指標に示す利用者数や乗合率等の数字は目安であり、すぐに運行の休廃止を行うものではありません。

※ 上記評価指標の数字などについては、状況を見ながら変更することがあります。

(2) 運行の継続・改良検討

- 運行評価に基づいて、必要に応じて地域における利用の継続と利用者増加に向けた取り組みや運行内容の改良を検討します。

【地域協議会】	必要に応じて、利用の継続と促進に向けた取り組みや運行内容の改良を検討し、安定的、継続的な事業の運営に努めます。
【大東市】	地域協議会が行う利用促進や運行改良検討に際して助言、支援を行います。
【事業者】	運行ダイヤ、車両の改良などにより、利用者の利便性向上を図り、運行内容の改良を図るとともに、安全で安定的な運行に努めます。

(参考) 現行コミュニティバスの現状

(令和元年度実績値)

項目	南新田・朋来	三箇	西部	南部地域
利用者数(人/年)	39,464人/年	95,220人/年	38,174人/年	5,776人/年
運行経費(千円/年)	16,257千円	35,172千円	26,522千円	7,171千円
料金収入(千円/年)	6,026千円	14,539千円	6,423千円	631千円
一日当り利用者数(人/日)	108人	261人	105人	41人
収支率	37.1%	41.3%	24.2%	8.8%
一人当り公的資金導入額(円/人)	259円/人	217円/人	527円/人	1,132円/人

(参考) 現行東部地域乗合タクシーの現状

(令和元年度実績値)

項目	北条北部	北条南部	野崎	寺川	中垣内	合計
運行枠(便/年)	942便/年	942便/年	942便/年	936便/年	936便/年	4,698便/年
運行便数(便/年)	296便/年	702便/年	99便/年	481便/年	410便/年	1,988便/年
利用率(%)	31%	75%	11%	51%	44%	42%
利用者数(人/年)	320人/年	1,500人/年	124人/年	629人/年	608人/年	3,181人/年
一日当り利用者数(人/日)	2.0人/日	9.6人/日	0.8人/日	4.0人/日	3.9人/日	20.3人/日
乗合率(人/便)	1.08人/便	2.14人/便	1.25人/便	1.31人/便	1.48人/便	1.60人/便
運行経費(千円/年)	773千円/年	1,842千円/年	261千円/年	1,262千円/年	1,076千円/年	5,214千円/年
料金収入(千円/年)	36千円/年	158千円/年	13千円/年	78千円/年	91千円/年	376千円/年
収支率(%)	4.7%	8.6%	5.0%	6.2%	8.5%	7.2%
一人一回当り公的資金導入額(円/人)	2,302円/人	1,123円/人	1,997円/人	1,883円/人	1,620円/人	1,521円/人

大東市街づくり部都市政策室交通政策課

〒574-8555 大阪府大東市谷川一丁目1番1号

電話：072-870-9667 FAX：072-874-8799

E-mail：koutu@city.daito.lg.jp