

コミュニティ交通導入の手引き

実践編（案）

柏 市

令和6年〇月

目次

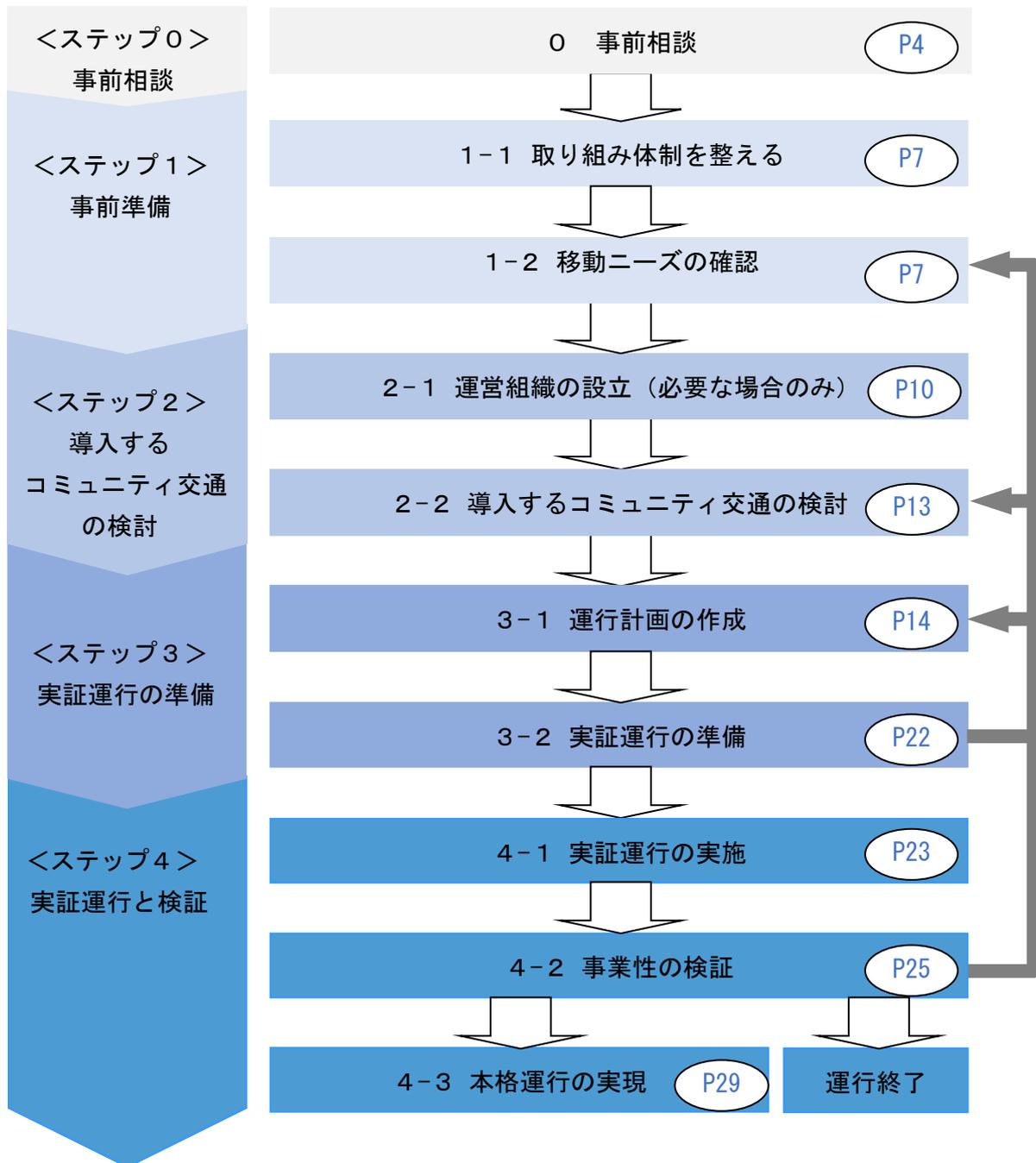
コミュニティ交通導入の進め方.....	3
0 事前相談	4
資料1 適用可能な交通システムの概要.....	5
資料2 地域主体のコミュニティ交通「とねっこタクシー」「やよいタクシー」	6
1-1 取り組み体制を整える.....	7
1-2 移動ニーズの確認.....	7
資料3 住民の意向把握アンケート調査票の例.....	8
2-1 運営組織の設立（必要な場合のみ）	10
資料4 組織設立の届出書類	11
資料5 運営組織の会則の例	12
2-2 導入するコミュニティ交通の検討	13
3-1 運行計画の作成.....	14
資料6 実証運行の実施条件（運行ルートの条件）	15
資料7 実証運行の実施条件（収支見込の条件）	19
資料8 柏市の報道資料の例	21
3-2 実証運行の準備.....	22
4-1 実証運行の実施.....	23
資料9 コミュニティ交通の利用促進ポスターの例	24
4-2 事業性の検証	25
資料10-1 コミュニティバスの場合の実証運行継続条件.....	26
資料10-2 コミュニティバス（ワゴン車）、予約型相乗りタクシーの場合の実証運行継続条件.....	27
資料10-3 買物支援タクシーの場合の実証運行継続条件.....	28
4-3 本格運行の実現.....	29

コミュニティ交通導入の進め方

事前相談から本格運行の実現までの手順は次の通りです。

各ステップの詳細な内容については、該当するページをご覧ください。

コミュニティ交通導入に向けた手順



ステップ0：事前相談

0 事前相談

地域：お住まいの地域の交通課題や日常の移動に関する悩み事などを、**柏市**に相談しましょう。

柏市：必要に応じ地域からの相談内容を近隣の**事業者**と共有し、対応策がないか検討します。
事業者から意見や提案があった際は**地域**に共有します。



【市との事前相談】

移動にお困りの方の状況は、地域ごとに内容も段階も様々です。それらを市の力だけで地域の課題すべてを解決できるわけではありません。しかしながら、地域のお困りごとを共有し地域や事業者それぞれの力を合わせることで、解決策と一緒に検討していきます。ご相談に際しては地域・事業者・柏市それぞれに作業や時間的負担が発生しますので、各々の事情を尊重した内容になると良いでしょう。



詳細は次ページの**資料1**、**資料2**をご覧ください

ステップ0：事前相談

資料1 適用可能な交通システムの概要

	運行手法	使い方の工夫例	概要	特徴・留意点
既存の移動手段の活用	路線バス (乗合) の活用 	地域住民の利用の増加を目指す取り組み	○地域で利用促進キャンペーンを行い、利用者を増加させることでバスの増便や運行時間拡大といった運行内容の改善を目指します。 ○地域で利用促進キャンペーンの取り組みは、コミュニティ交通が導入された場合も応用できます。	※地域の交通課題の解消は、既存のバス路線を利用・維持することが前提になります。 ・路線バスは一定以上の利用者がいないと事業性が低下してしまいます。
	タクシー の活用 	自家用車からの転換 ※自家用車所有の場合	○自家用車の維持費を確認して、タクシー利用のほうが低廉である場合は切り替えて家計のコストダウンを図ります。	・自由な経路設定が可能です。 ・路線バスに比べ、運賃が割高です。
	送迎バス (商業施設・病院等) 	既存の送迎バスの活用	○商業施設、病院等が運行する送迎バスを活用します。	・地域が運行ルートやダイヤ等を自由に設定できません。

	運行手法	概要	メリット・デメリット	取組事例
新たなコミュニティ交通の導入	コミュニティバス 	・路線を定めて定時に運行するバス路線を新設するもの ※まとまった需要がある場合に有効です。	<メリット> ・運営・運行に地域住民が係わるため、需要の把握が容易になります。 ・道路環境や需要に合わせた車両の選択ができます。 ・ICT等新技术の活用により効率的な運営・運行を図ることも可能です。	・柏ビレジコミュニティバス 「ワニバス」 (逆井・南増尾・沼南コース)
	予約型相乗り タクシー 	・利用予約により、時刻やルートを設定し運行するもの ・区域を設定して運行するもの ※需要にばらつきがある場合に有効です。		<デメリット> ・路線バスに比べ、運賃が割高になる可能性あり ・買い物支援タクシーの場合は、広域での事業導入は困難
	停留所集合、 自宅送迎の 買い物支援 タクシー 	・移動需要を買い物に集約することで、運行経費と地域負担を最小限にするもの ・往路は停留所に集合、帰路は自宅送迎。予約不要での路線バス方式による運行。		・とねっこタクシー ・やよいタクシー

ステップ0：事前相談

資料2 地域主体のコミュニティ交通「とねっこタクシー」「やよいタクシー」



【「とねっこタクシー」と「やよいタクシー」とは？】

町会（運行主体）、タクシー事業者（運行事業者）、柏市（運行支援）の3者で連携し、買い物に焦点を絞った乗合のコミュニティタクシーです。

○利根町会ってどんなところ？

地 勢：市北部地域に位置する約100世帯規模の町会
課 題：高齢化率が高く、近隣に路線バス等の公共交通がない。
近所のスーパーが閉店し、普段の買い物が難しくなった。



○弥生町会ってどんなところ？

地 勢：市中央に位置する約300世帯規模の町会
課 題：町会内でバス停まで遠い地域が存在。道路が狭く高低差もある。



○始まるまでは？

準備期間：約1年～1年6か月

市への相談



アンケートやヒアリング
による需要調査
→買い物需要の洗い出し



交通事業者との調整

ステップ1：事前準備

1-1 取り組み体制を整える

地域が一丸となって取り組むには、住民の課題意識の共有が必要です。「一部の人が必要としている」のではなく「地域の総意」として取り組みましょう。

地域：事前相談を踏まえ、地域で一丸となって取り組む体制を整えましょう。基本的には町会や自治会といった既存の団体を活用して、導入実現までの取り組みをスムーズに行える体制を整えましょう。

柏市：地域へ支援や助言を行います。



1-2 移動ニーズの確認

アンケート調査やヒアリング等で地域の移動ニーズを確認しましょう。日常の外出先や外出目的、移動手段やその頻度などとともに、コミュニティ交通の利用意向を調査しましょう。

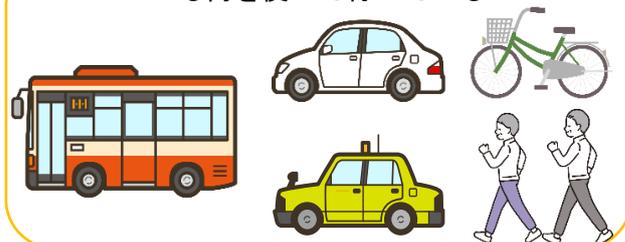
検討組織：アンケート調査やヒアリング等を通して、様々なニーズの中からどのような需要に対応していくのかを検討し、コミュニティ交通の導入目的を明確にしましょう。

柏市：先行事例を紹介するなど、地域の支援をします。また、アンケート調査やヒアリング等の回答内容を精査し、**検討組織**と共有します。明らかになった移動ニーズによっては、再度近隣の**事業者**と共有し、対応策がないか検討します。

普段どこに行きたい？



いつも何を使って行っている？



<アンケート調査の例（次ページの **資料3** を参考にご覧ください）>

- ・ 運転免許有無
- ・ 買い物や通院について
よく行く行き先 交通手段 所要時間 不便に感じていること など
- ・ コミュニティ交通があった際の利用有無
利用頻度（週あたり、月あたりなど）



ステップ1：事前準備

資料3 住民の意向把握アンケート調査票の例

柏市地区住民アンケート調査票

柏市では、地域の移動手段を考えることを目的として、地域における日常の移動実態や交通に関する意識等を把握するため、アンケート調査を実施しています。

調査票には、お名前やご住所を書く必要はありません。世帯のどなたのご回答でも構いませんので、どなたかおひとり、ご協力をお願いします。

町会名又は自治会名

問1. ご回答いただける方の性別・年齢に○をつけてください。

性別	①男 ②女	年齢	①59歳以下 ②60歳～64歳 ③65歳～69歳 ④70歳～74歳 ⑤75歳以上
----	-------	----	---

問2. 自動車の利用状況について、○をつけてください。

運転免許証の有無	①有 ②無	普段の運転の状況について教えてください。	①日常的に運転する。 ②月に2, 3回程度運転する。 ③車はあるが、全く運転しない。 ④家に自動車がない。
----------	----------	----------------------	--

問3. 日常の買い物について教えてください(複数の施設を記載しても構いません)。

利用する店舗を教えてください。(複数記述可)	(例：○○駅前のイトーヨーカドー、ヤオコー○○店等)
上記で挙げた買い物施設のうち、最も利用する施設について以下の設問にお答えください	
最も利用する交通手段	①自分で車を運転 ②家族等による送迎 ③自転車 ④徒歩 ⑤タクシー ⑥路線バス ⑦バイク・原付 ⑧その他()
最も利用する施設までの所要時間	①10分以内 ②10～20分以内 ③20～30分以内 ④30分～1時間以内 ⑤1時間以上
利用頻度	①週に5日以上 ②週に3～4日 ③週に1～2日 ④月に2～3日 ⑤月に1日 ⑥その他()
現在の買い物への移動手段について、不便を感じていますか。	
①不便を感じている	②不便を感じていない ⇒問4へ進んでください。
→ 不便を感じている場合、どのようなことに不便を感じていますか	

問4. 買い物に行く際に、バス(有料)があれば利用しますか？

①すぐにでも利用する ②10年後は利用するかもしれない ③利用しない

裏面に続きます。

ステップ1：事前準備

問5. 普段利用する医療施設について教えてください(複数の施設を記載しても構いません)。

普段利用する病院の名前を教えてください。(複数回答可)	(例：〇〇クリニック，〇〇医院，〇〇病院等)		
上記で挙げた施設のうち、最も利用する施設について以下の設問にお答えください			
最も利用する交通手段	①自分で車を運転 ④徒歩 ⑦バイク・原付	②家族等による送迎 ⑤タクシー ⑧その他()	③自転車 ⑥路線バス
最も利用する施設までの所要時間	①10分以内 ④30分～1時間以内	②10～20分以内 ⑤1時間以上	③20～30分以内
利用頻度	①週に5日以上 ④月に2～3日	②週に3～4日 ⑤月に1日	③週に1～2日 ⑥年に数回
現在の通院の移動手段について、不便を感じていることはありますか。			
①不便を感じている		②不便を感じていない ⇒問6へ進んでください。	
→ 不便を感じている場合、どのようなことに不便を感じていますか			

問6. 病院に行く際に、バス(有料)があれば利用しますか？

- ①すぐにでも利用する ②10年後は利用するかもしれない ③利用しない

問7. 他の市町村では、町会等がバス会社やタクシー会社と契約し、自分たちで運行ルートや運行本数を決め、町会費や利用料金で運営するコミュニティバス等を導入している事例もあります。あなたの地域でも、地域で話し合い、町会費を負担して運行するような地域の交通が必要だと思いますか？

- ①思う ②思わない

問8. 最後に、普段の外出について困っていることがあれば具体的に教えてください。

アンケートは以上です。

ご協力いただき誠にありがとうございました。

ステップ2：導入するコミュニティ交通の検討

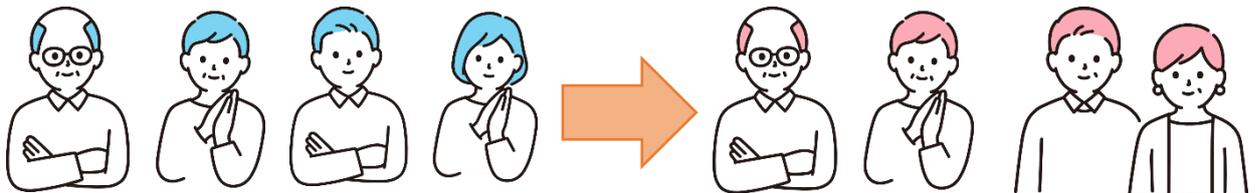
2-1 運営組織の設立（必要な場合のみ）

コミュニティ交通導入の準備や導入後の実務を行うための運営組織を立ち上げましょう。
《この手続きは、ここまでの取り組みが町会や自治会によらなかった場合に行います。》

なお、町会や自治会にて行う場合は組織設立の手続きは不要ですが、町会や自治会の中で担当役員を決めたり議題にするなど、取り組みを“見える化”して位置づけておくとい良いでしょう。

柏市：地域に対して、**運営組織**の設立を支援します。

運営組織：「コミュニティ交通運営組織届出書」・・・**資料4**を提出しましょう。



町会や自治会によらない取り組み

導入に向けて取り組む組織を設立

<運営組織の要件>

- ・地域の代表として、継続的に活動できること。
- ・5人以上を目安とする、地域住民が含まれている組織であること。
- ・代表者と、行政との連絡窓口となる担当者を選任していること。（兼任可）
- ・地域組織の規約を定めていること。
- ・地域や近隣の町会・自治体と連携できていること。

<運営組織設立に必要なもの>

①会則（規約）の作成・・・**資料5**を参考にご覧ください。

運営組織の設立に当たっては、会の位置づけ、役職、会員、運営方法等を検討し、会の会則としてとりまとめましょう。

②運営組織の届出書・・・**資料4**を参考にご覧ください。

設立届出書（役員名、設立年月日、検討対象地域などを記載）を作成し、柏市に提出しましょう。



ステップ2：導入するコミュニティ交通の検討

資料4 組織設立の届出書類

コミュニティ交通運営組織届出書

年 月 日

柏市長 ○○ ○○ 様

代表者 氏 名 _____
住 所 _____
電 話 _____
連絡担当 氏 名 _____
住 所 _____
電 話 _____
メー ル _____

協 議 会 名 _____

役 職	氏 名	住 所	電話番号

協議会組織役員

設 立 年 月 日 _____

検 討 対 象 地 域 _____

ステップ2：導入するコミュニティ交通の検討

資料5 運営組織の会則の例

「〇〇地区コミュニティ交通協議会」会則

制定 〇年〇月〇日

(名称及び事務局)

第1条 本会の名称は「〇〇地区コミュニティ交通協議会」と称し、事務局を（会長の自宅に置く・〇〇町内会館に置く）。

(目的)

第2条 本会は、〇〇に関する活動（導入・改善の調査・検討、利用促進）を行い、〇〇を図ることを目的とする。

(活動内容)

第3条 本会は、前条の目的を達成するため、次に掲げる活動を行うものとする。

- (1) 〇〇に関する調査及び検討
- (2) 〇〇に関する関係機関との協議調整

(会員)

第4条 本会には会長1名のほか、次の役員を置くものとする。

- (1) 副会長 〇名
- (2) 会計 〇名
- (3) 監事 〇名

2 役員は、本会の会員の中から総会において選任する。

3 役員の任期は、〇年とする。ただし、再任を妨げない。

(職務)

第5条 会長は、会を代表し、会務を統括する。

2 副会長は、会長を補佐し、会長に事故があるとき、又は欠けたときは、その職務を代理する。

3 会計は、会の会計事務を担当する。

4 監事は、会の業務及び会計状況を監査する。

(会議)

第6条 本会の会議は、会長が年〇回を原則とし招集し、その議長となる。

2 会議の開催は、会員の〇分の〇以上の出席をもって成立する。ただし、止むを得ないときは、委任状をもって出席に変えることができる。

3 議事は、出席会員の（過半数、〇分の〇以上）をもって決し、可否同数のときは、議長の決するところによる。

附則 この会則は、〇年〇月〇日から施行する。

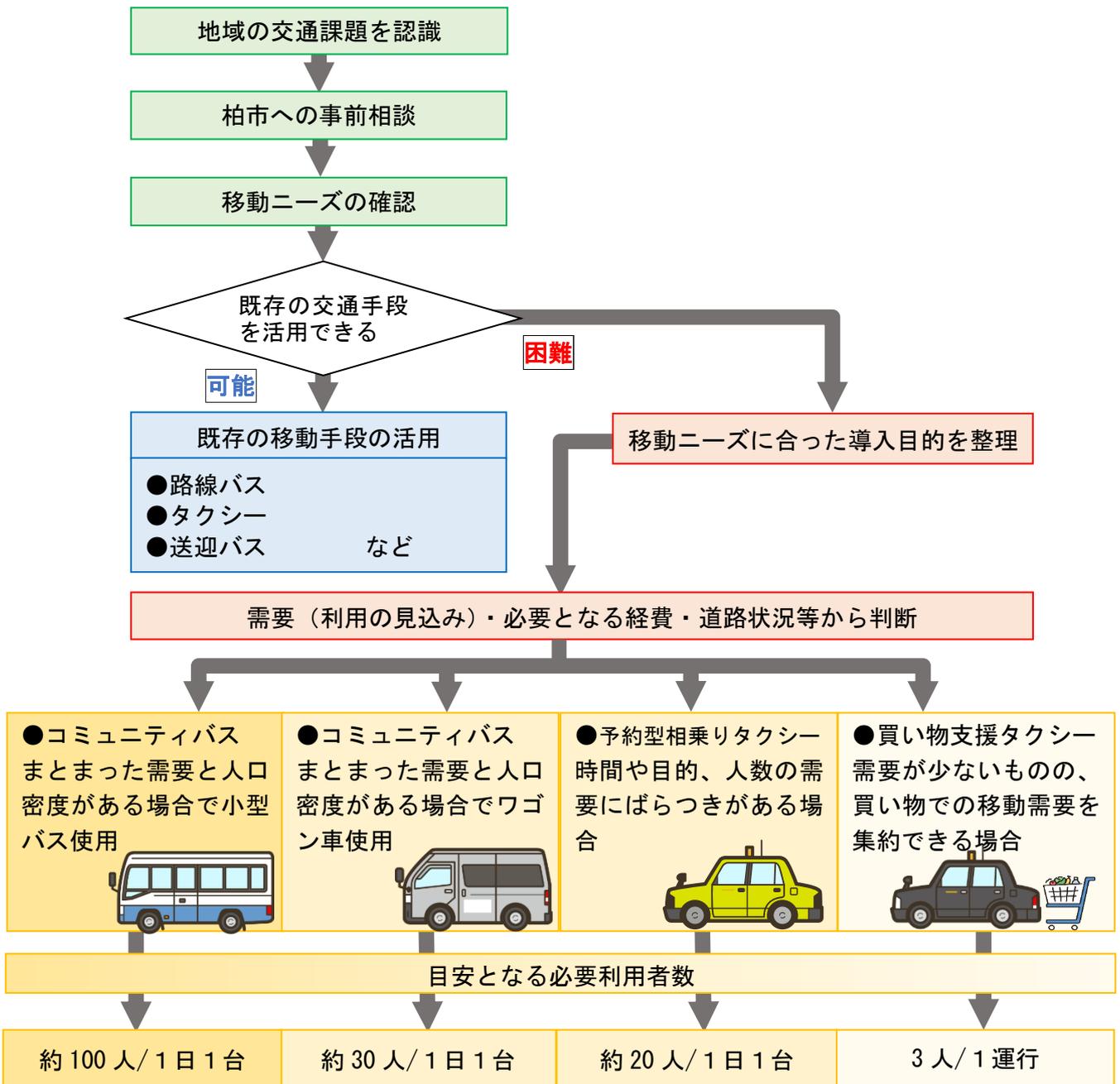
ステップ2：導入するコミュニティ交通の検討

2-2 導入するコミュニティ交通の検討

地域に導入するコミュニティ交通について、導入目的に合った方式や車両を検討しましょう。

柏市、運営組織：以下のフローに沿って検討しましょう。

<導入するコミュニティ交通の検討フロー>



ステップ3：実証運行に向けた準備

3-1 運行計画の作成

導入するコミュニティ交通が決まったら、実証運行に向けて運行計画を作成しましょう。

コミュニティ交通は、実証運行により地域に適しているか確認していきます。

実証運行の結果により本格運行への移行が決まるため、適正な運行計画の作成が求められます。

①運行計画の作成

運営組織：運行計画を検討・作成します。**柏市**、**事業者**と協議しましょう。

内容が地域の需要に合っているか確認しましょう。

経路については次ページの**資料6**を確認しましょう。

柏市：運行計画の検討について、アドバイスします。

事業者：運行計画の内容について意見を述べます。

<運行計画（買い物支援タクシー（やよいタクシー）の例）>

- ・ 運行経路：地域と最寄りのスーパー2店を往復
- ・ 運行日時：週1回木曜日、10時出発
- ・ 運賃体系：1往復500円の定額制
- ・ 利用見込：13人/月
- ・ その他：実施体制・連絡体制・役割分担・実施スケジュール・広報、周知

※収支見込も運行計画における大切な要素です



【コミュニティ交通の導入は計画が重要】

導入したコミュニティ交通を維持していくためには、地域の皆さんに積極的に利用していただき、補助金（税金による補填）を最小限にすることが必要です。

そのため、新たにコミュニティ交通の実証運行を行う前には、見込まれる収支率を計算して実施を判断することになります。

地域の移動需要を満たしつつも**必要最小限の運行頻度や経路**を設定することで、**経費の抑制**された持続可能なコミュニティ交通としていくことが重要なポイントです。

また、コミュニティ交通の導入により、既存の公共交通ネットワークに減便などの影響が生じると、地域の根幹的な移動需要を満たせなくなります。運行経路の考慮や近隣事業者との調整も大切です。

ステップ3：実証運行に向けた準備

資料6 実証運行の実施条件（運行ルート条件）

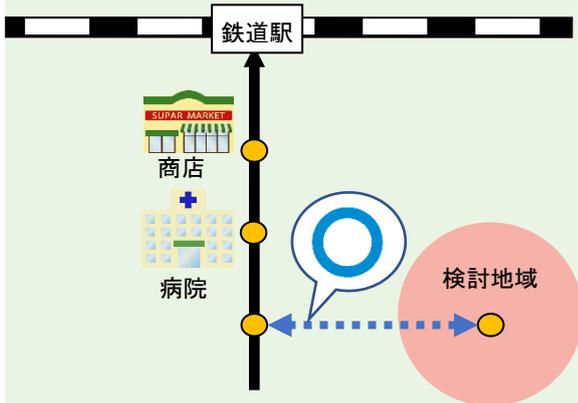
【運行ルートの条件】

●運行ルートの考え方

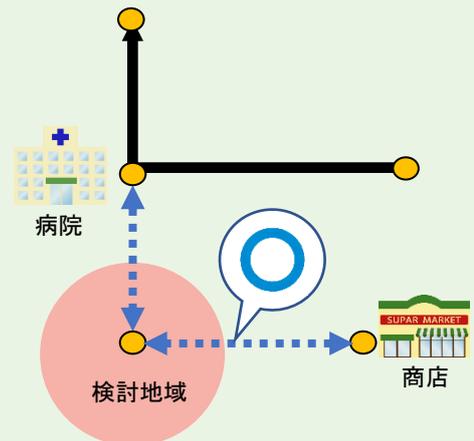
- ①既存の鉄道や路線バス網の交通ネットワークを補完するルート設定としましょう。
- ②生活関連施設へのアクセス（商業施設、病院、金融機関など）または既存の公共交通へのアクセス（路線バスの停留所など）としましょう。
- ③近隣の事業者との調整を行いましょ。
- ④（バス停を設置する場合）振動や騒音が運行後に問題とならないよう調整しましょう。

■設定例

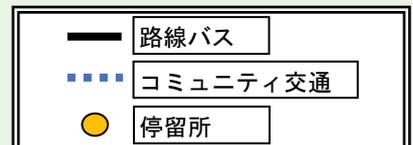
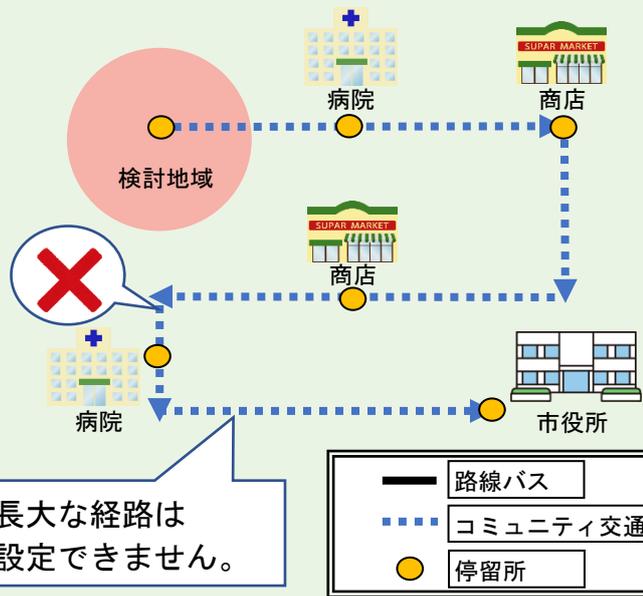
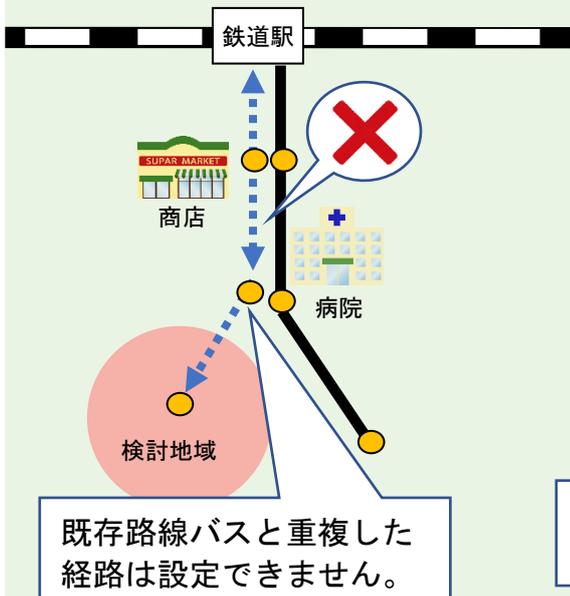
<最寄りの停留所に接続する例>



<日常生活に係る施設へ接続する例>



■設定できない例



ステップ3：実証運行に向けた準備

資料6 実証運行の実施条件（運行ルートの条件）



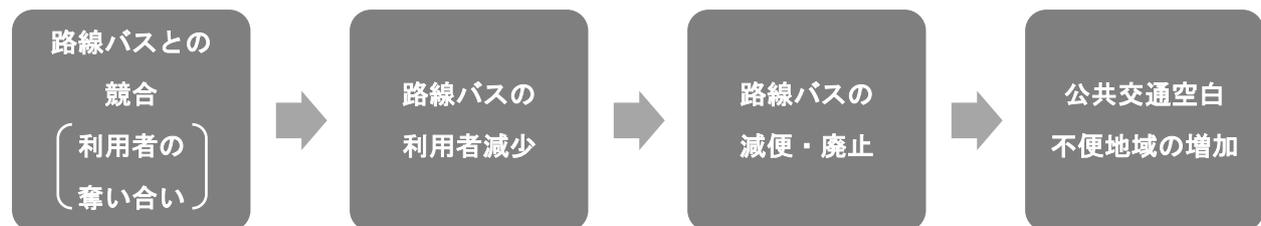
【既存バス路線との競合について】

新たなコミュニティ交通の導入にあたっては、既存のバス路線と競合することがないように留意しましょう。

既存のバス路線は、コロナ禍での生活様式の変化による利用者の減少や運転士不足などにより、全国的に減便や路線廃止が生じています。

そうした中で、路線バスと競合したことにより、更なる減便や路線廃止といった、地域の利用者の利便性を損なう事例も発生しています。

■コミュニティ交通と路線バスの競合による悪循環



国土交通省では、『コミュニティバスの導入に関するガイドライン』を示しており、コミュニティバス導入の際に留意すべき事項として、以下が示されています。

- ①地域の交通ネットワークの整備にあたっては、バス路線を基本としつつ、地域の特性に応じたその他のサービスを組み合わせることにより、全体として整合性のとれたネットワークを形成すること。
- ②コミュニティバスの地域交通ネットワークにおける役割分担を明確にした上で、路線バスと競合することのないよう十分に検討すること。

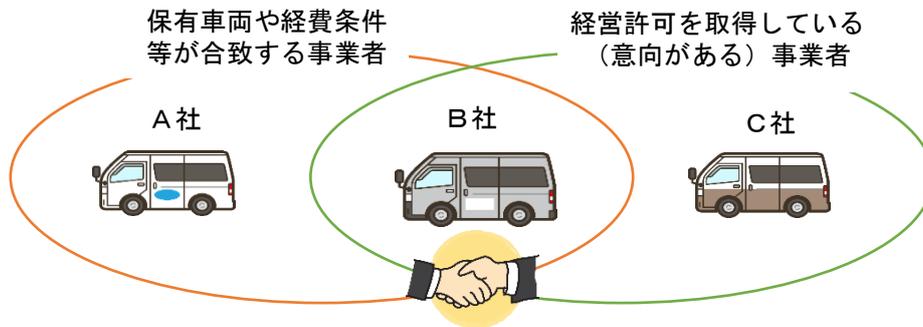
コミュニティ交通を検討する際は、近傍を運行しているバス路線があれば、その活用を最初に検討し、導入を進める際も既存のバス路線との競合に十分留意したルートを設定しましょう。それぞれの役割分担を明確にすることが大切です。



ステップ3：実証運行に向けた準備

②運行事業者の選定

柏市、**運営組織**：コミュニティ交通の運行の担い手となる**事業者**を選定しましょう。一般旅客自動車運送事業の経営許可（道路運送法第4条）を所持しているか、将来的に取得の意向がある事業者であることが重要な条件です。



③運賃以外の収入を得る方策の検討

運営組織：運行を続けていくために、利用促進を図るだけでなく運賃以外の資金調達に努めましょう。得られた資金は運賃収入に上乗せして経費を補うことができます。

<資金調達の例>

- ・乗車券や回数券の事前予約制度
- ・バス停広告、車体広告
- ・サポーター制度

【資金調達の事例（サポーター制度）】

<川崎市麻生区 山ゆり号>

年間 7,200 円（月あたり 600 円）の登録料を支払うと1回乗車につき大人運賃から 50 円引きになる地元協議会独自の制度



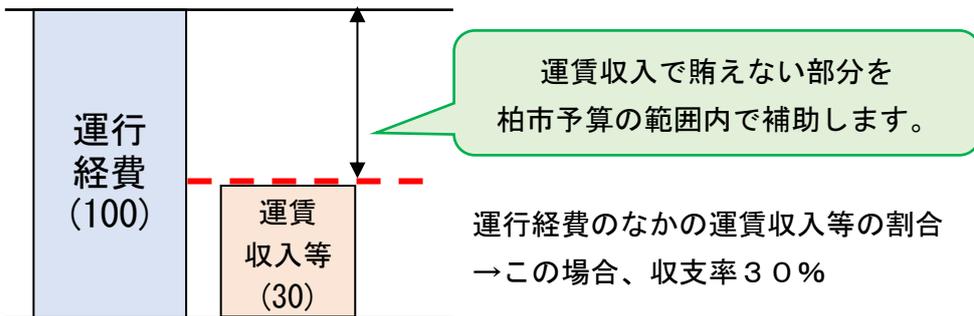
ステップ3：実証運行に向けた準備

④実証運行実施の判断

柏市：運行計画と**運営組織**のアンケート調査やヒアリング等の結果を基に、**事業者**と協力して収支率を試算し、実証運行の**実施条件**（**資料7**）を満たしているか確認します。

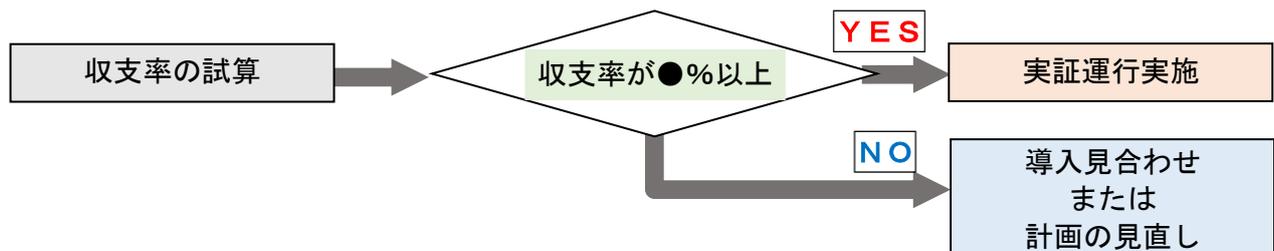
■収支率とは？

⇒運行経費のなかの運賃収入等（運賃収入、広告収入、その他収入）の割合のことを言います。



$$\text{収支率} = \frac{\text{運賃収入（推計利用者数} \times \text{想定運賃）} + \text{その他収入}}{\text{運行経費（人件費、燃料費、車両修繕費、各種保険等の運行維持費）}}$$

※車両償却費などの初期導入費を含みます



ステップ3：実証運行に向けた準備

資料7 実証運行の実施条件（収支見込の条件）

【収支見込の条件】

収支見込の条件は、柏市で実際に運行しているワニバスやカシワニクル、買い物支援タクシーの実績を参考に設定しました。

なお必要な収支見込の数値に留まらず、補助金による補填が極力少なくなるよう安定運行や将来的な自主運行を目指して一層の利用促進や資金調達に取り組みましょう。

1) コミュニティバス・予約型相乗りタクシーの場合

導入システム	必要な収支見込	1日1台運行の場合の利用人数目安
コミュニティバス(小型バス)	30%	約100人
コミュニティバス(ワゴン車)	20%	約30人
予約型相乗りタクシー	20%	約20人

1日1台運行した場合に必要な利用人数の目安を提示していますので、地域の需要と一致しているか確認しましょう。（目安の利用人数は設定する運賃や運行台数等で変動します。）

2) 買い物支援タクシーの場合

事業エリア	満たすべき利用者数
概ね300m四方までの地域	年平均3人/1回運行あたり (週1回運行の場合13人/月)



＜買い物支援タクシーの発着地域の面積について＞

買い物支援タクシーは、出発地に集合して買い物をしたのち、利用者の自宅前まで運行します。そのため、発着地域の設定を広くしすぎると、帰路の運行が長時間となり、運行経費や運行事業者との調整において問題が生じます。そのため、市内の先行事例を参考として発着地域は「概ね300m四方までの地域」とします。

広域の場合は、細分化や運行システム見直しの検討をしましょう。

ステップ3：実証運行に向けた準備

<収支見込が実施条件に届かなかった場合>

①計画の再検討による需要が見込める場合

⇒ステップ2（調査結果等を検証し、運行ルート、運行内容など計画を再検討）

②検討対象エリアを広げるなど、検討地域の範囲を見直すことで、需要が見込める場合

⇒ステップ1（対象エリアなどから再検討）

③需要が見込めない場合

⇒導入見合わせ



④地域への確認と周知

運営組織：運行計画の準備・作成に合わせ、その内容が地域の需要に合っているか確認しましょう。あわせて運行の周知を行いましょう。

<方法例>

口コミ、回覧板、チラシの配布、ポスターの掲示など



柏市

：報道機関への情報提供など周知活動を支援します。・・・**資料8**をご覧ください

ステップ3：実証運行に向けた準備

資料8 柏市の報道資料の例

報道資料

令和3年10月19日



コミュニティタクシー「とねっこタクシー」の実証実験開始！ 運行開始にあわせて出発式を開催

- 日時：令和3年10月26日(火) 午前9時30分～
- 会場：利根町会内空き地（県立柏高校正門付近）

市では、市内の公共交通空白不便地域において、地域の需要に対応した、日常生活に必要な移動手段の確保に向けて、検討を進めております。

このたび、富勢地域の利根町会において、町会(運行主体)、タクシー事業者(運行事業者)、柏市(運行支援)の3者で連携し、買い物に焦点を絞った乗合のコミュニティタクシー「とねっこタクシー」の実証実験を開始することとなりました。

これを記念して、以下のとおり出発式を行います。

- 日時
令和3年10月26日(火) 午前9時30分～10時頃
- 会場
利根町会内空き地（県立柏高校正門付近） ※雨天の場合は、利根ふるさと会館
- 内容
 - 関係者挨拶
 - とねっこタクシーの概要説明
 - テープカット
 - 運行開始
- 実証実験の概要
 - 期間 : 令和3年10月26日(火) から最大3年間
 - 運行日 : 毎週火曜日、午前10時出発
 - 運行ルート : ①モラージュ柏コース (第1,3,5火曜日)
利根町会集合場所～モラージュ柏～利根町会内
②マミーマート柏根戸店コース (第2,4火曜日)
利根町会集合場所～マミーマート柏根戸店～利根町会内
 - 利用料金 : 1往復500円/人
 - 運行事業者 : 南北柏交通、南染谷交通、京成タクシー東葛株、エミタスタクシー柏株
 - 運行方式 : 道路運送法第21条に基づく一般乗合旅客自動車運送事業

【本件に関するお問い合わせ先】

柏市土木部交通政策課 公共交通担当
電話 04-7167-1219 / FAX 04-7167-2586

ステップ3：実証運行に向けた準備

3-2 実証運行の準備

実証運行の準備を進めましょう。

①地域公共交通会議※等における協議・承認

柏市：運行計画を地域公共交通会議及び運賃協議会に諮り、実証運行について承認を得ます。

柏市：協議の結果を**運営組織**に報告します。

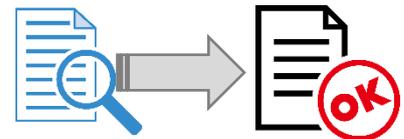


※地域公共交通会議とは？

地域のニーズに応じ、利便を向上させるため、地域の実情に応じたバス運行の運賃や事業計画等について、地方公共団体が主宰者となり、関係者による合意形成を図る場です。柏市では交通政策審議会としています。

②事業許可の申請・取得

事業者：関東運輸局に事業計画許可申請を行い、コミュニティ交通運行の許可を受けます。申請から許可までは概ね2か月ほどかかります。



③実証運行開始の周知

運営組織：実証運行開始の周知を行い利用を促進しましょう。

<方法例>

口コミ、回覧板、チラシの配布、ポスターの掲示 など



~~~~~<以下の項目は、主にバスの場合に必要>~~~~~

#### ④車両の調達

**柏市**、**事業者**、**運営組織**：協議し、運行に必要なバス車両を調達しましょう。



#### ⑤停留所の設置

**柏市**、**事業者**：停留所の設置箇所について関係者と調整しましょう。

特に、駅前広場や既存の停留所を利用する場合、すでに利用しているバス・タクシー事業者等の関係者と調整を行います。

**事業者**または**運営組織**：停留所を作製し、設置しましょう。



## ステップ4：実証運行と検証

### 4-1 実証運行の実施

運行計画に基づいて実証運行を行います。実証運行は最大3年間運行できます。

#### ①実証運行の実施

**運営組織**、**事業者**：実証運行を実施しましょう。

**柏市**：**運営組織**に対し、**事業者**への支払いの補助を行います。

(運賃収入で賅えない部分を柏市予算の範囲内で補填します。)

**運営組織**：運行経費から運賃収入等を差し引いた額を**事業者**に支払いましょう。

#### ②利用促進活動の実施

**運営組織**：実証運行の周知や利用促進に関する活動を行いましょう。

- 利用状況の確認・周知
- 口コミ・回覧版による周知
- チラシの配布、ポスターの掲示など

**資料9**を参考にご覧ください

**事業者**の名称や写真を掲載するなど、相互利益となるよう留意しましょう。

- 主要施設との連携



**柏市**：広報やSNSを介して、**運営組織**や**事業者**の実証運行を周知します。



#### ③利用状況の報告

**運営組織**、**事業者**：定期的にと利用状況を確認しましょう。またその結果については積極的に地域へ発信し、利用を呼びかけましょう。



ステップ4：実証運行と検証

資料9 コミュニティ交通の利用促進ポスターの例

お買い物支援

弥生 タクシー

毎週木曜日 雨天決行で運行します。

吉田幼稚園前 停留所

10:00 発

カスミ、ヤオコウ、  
往復500円（弥生町会員は帰りは自宅まで）



## ステップ4：実証運行と検証

### 4-2 事業性の検証

実証運行は、判断条件を満たすと最大で3年間実施し、より地域の需要に合った運行となるよう改善していきます。

#### ①運行・収支状況の把握

**事業者**：利用者数や運賃収入を**運営組織**に報告します。

**運営組織**：**事業者**からの報告をもとに利用傾向を分析しましょう。

利用傾向や収支率は必要に応じ**柏市**に共有しましょう。

運行の利用状況や収支実績を、地域の方々に適宜公表しましょう。

(地域の方々は、運行の利用状況や収支実績を確認してください。)



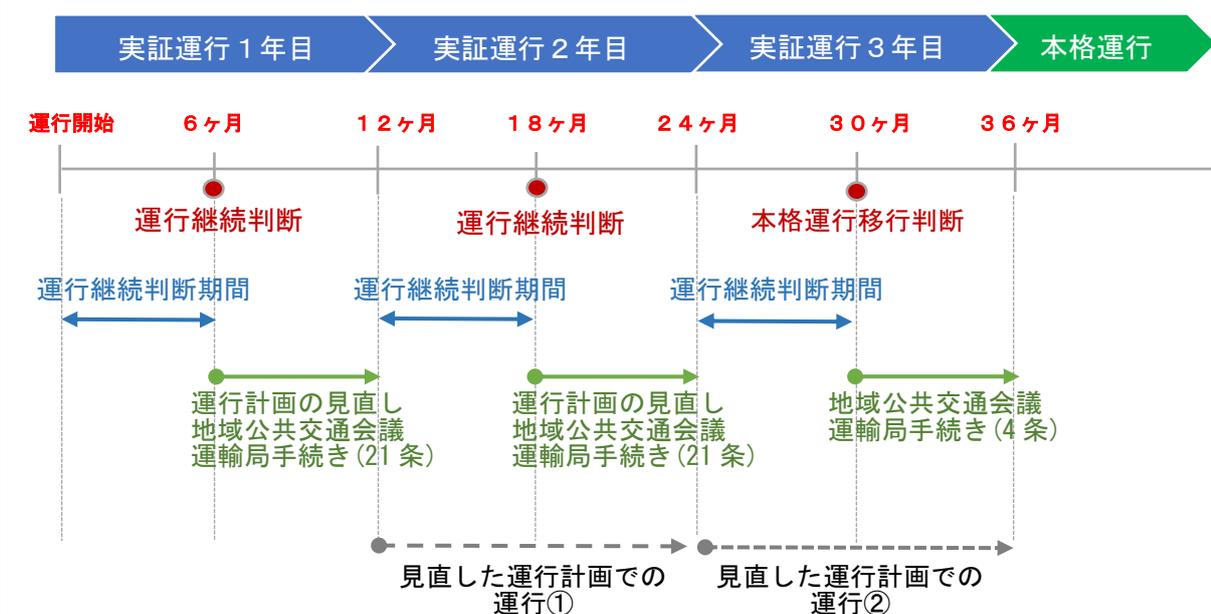
#### ②事業性の検証

**運営組織**：実証運行の事業性の検証を行いましょう。必要に応じ、運行計画の見直し等を行いましょう。

**柏市**、**事業者**：事業性の検証を行うにあたり意見を述べます。運行計画の見直し等を行う際にアドバイスをを行います。

**柏市**：下記<事業性の検証の流れ>のサイクルで運行継続の条件を満たしているか判断し、**運営組織**、**事業者**に共有します。運行継続の条件は次ページ以降の**資料10**です

#### <事業性の検証の流れ>



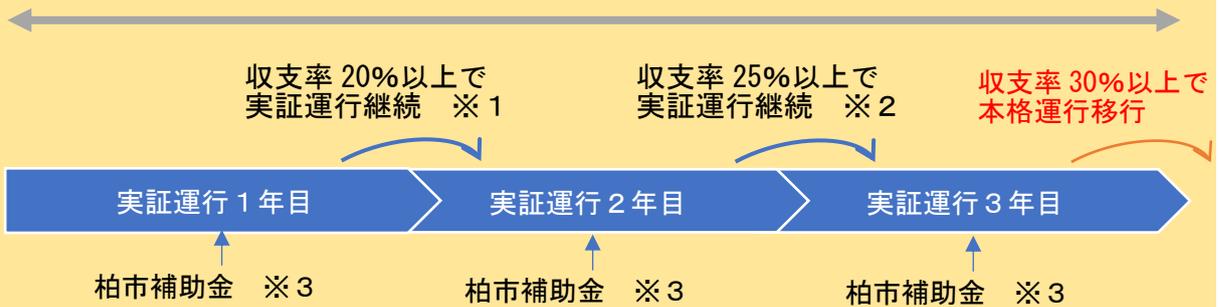
## ステップ4：実証運行と検証

### 資料10-1 コミュニティバスの場合の実証運行継続条件

#### 1) コミュニティバス（小型バス）の運行継続の条件



実証運行期間（1年ごと更新・最長3年間）



- ※1 収支率 20%未満は原則継続不可とします。  
収支率 20%以上～30%未満の場合は見直しの上で実証運行を継続します。
- ※2 収支率 25%未満は原則継続不可とします。  
収支率 25%以上～30%未満の場合は見直しの上で実証運行を継続します。
- ※3 運賃収入で賄えない部分を柏市予算の範囲内で補填します。

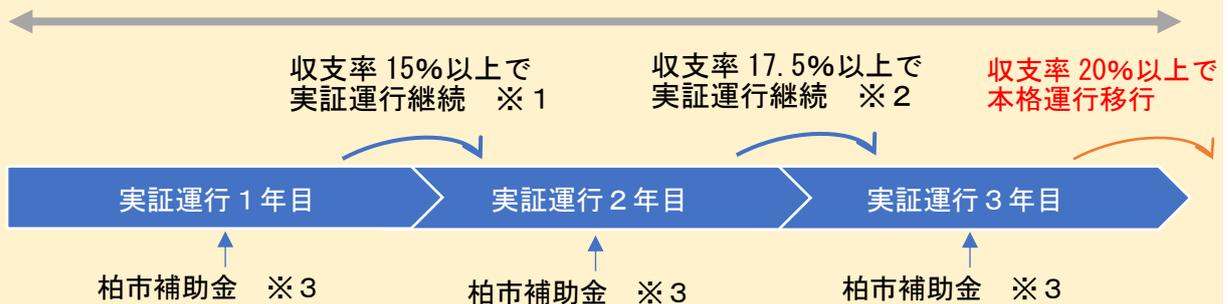
## ステップ4：実証運行と検証

### 資料10-2 コミュニティバス（ワゴン車）、予約型相乗りタクシーの場合の実証運行継続条件

#### 2) コミュニティバス（ワゴン車）、予約型相乗りタクシーの実証運行継続の条件



実証運行期間（1年ごと更新・最長3年間）



- ※1 収支率15%未満は原則継続不可とする。  
収支率15%以上～20%未満の場合は見直しの上で実証運行を継続します。  
(コミュニティバス（ワゴン車）、予約型相乗りタクシーに応じた見直し内容とする)
- ※2 収支率17.5%未満は原則継続不可とする。  
収支率17.5%以上～20%未満の場合は見直しの上で実証運行を継続します。
- ※3 運賃収入で賄えない部分を柏市予算の範囲内で補填します。

## ステップ4：実証運行と検証

### 資料10-3 買物支援タクシーの場合の実証運行継続条件

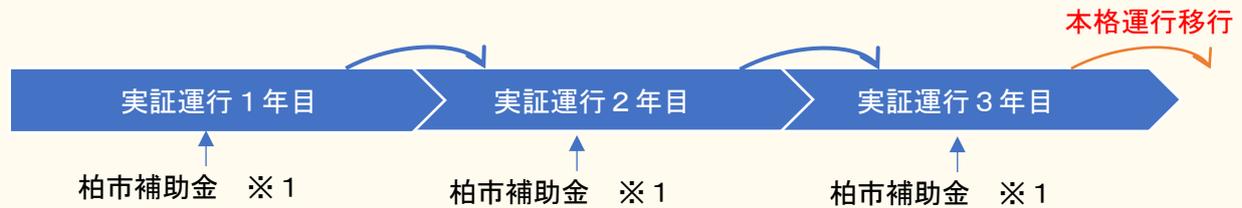
#### 3) 買い物支援タクシーにおける実証運行継続の条件



実証運行期間（1年ごと更新・最長3年間）



| 満たすべき利用者数                        |
|----------------------------------|
| 年平均3人/1回運行あたり<br>(週1回運行の場合13人/月) |



※1 運賃収入で賄えない部分を柏市予算の範囲内で補填します。

## ステップ4：実証運行と検証

### 4-3 本格運行の実現

3年目の実証運行において、条件を達成すると本格運行に移行します。

**柏市**：地域公共交通会議等での意見を踏まえ、本格運行への移行の判断をします。

**事業者**：関東運輸局への路線許可等の手続きを行います。

**運営組織**、**事業者**：利用者増加への取り組みを継続し、利用者の増加を図りましょう。

**柏市**：本格運行移行後は毎年事業性の検証を行い、運行継続について判断をします。

なお、本格運行における運行条件と補助内容は、実証運行3年目と同様です。

| 分類                                                                                                                   | 実証運行3年目、本格運行開始後の評価・判断 |                                                                                                  |
|----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-----------------------|--------------------------------------------------------------------------------------------------|
|                                                                                                                      | 判断                    | 内容                                                                                               |
| コミュニティバス<br>(小型バス)<br>            | ○                     | <b>収支率 30%以上</b><br>(1日あたり約 100 人/台)<br>⇒本格運行に移行<br>※本格運行後も評価・判断                                 |
|                                                                                                                      | ×                     | <b>収支率 30%に満たない</b><br>⇒原則、実証運行は終了<br>※本格運行後に 30%に満たない場合は、運行計画を見直しまたは廃止                          |
| コミュニティバス (ワゴン車)<br>予約型相乗りタクシー<br> | ○                     | <b>収支率 20%以上</b><br>(1日あたり ワゴン車 30 人/台)<br>(1日あたり 予約型相乗りタクシー 20 人/台)<br>⇒本格運行に移行<br>※本格運行後も評価・判断 |
|                                                                                                                      | ×                     | <b>収支率 20%に満たない</b><br>⇒原則、実証運行は終了<br>※本格運行後に 20%に満たない場合は、運行計画を見直しまたは廃止                          |
| 買い物支援タクシー<br>                     | ○                     | <b>年平均 3 人/ 1 回運行 以上</b><br>⇒本格運行に移行<br>※本格運行後も評価・判断                                             |
|                                                                                                                      | ×                     | <b>年平均 3 人/ 1 回運行 に満たない</b><br>⇒原則、実証運行は終了<br>※本格運行後に年平均 3 人/運行に満たない場合は、運行計画を見直しまたは廃止            |

### Ⅲ チェックリスト

#### ■チェックリスト

|                                  | チェックポイント                               | 地域                       | 柏市                       | 事業者                      |
|----------------------------------|----------------------------------------|--------------------------|--------------------------|--------------------------|
| ステップ0<br>事前相談                    | 柏市に相談をした                               | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> |                          |
|                                  | 公共交通不便地域に該当する                          | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> |                          |
|                                  | 既存の移動手段の活用を検討した                        | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> |                          |
| ステップ1<br>事前準備                    | アンケートやヒアリング等で移動ニーズを調査した                | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> |                          |
| ステップ2<br>導入する<br>コミュニティ<br>交通の検討 | 町会や自治会で取り組んでいる。または運営組織を設立して届出た         | <input type="checkbox"/> |                          |                          |
|                                  | コミュニティ交通の検討フローに沿った検討を行った               | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> |                          |
| ステップ3<br>実証運行に<br>向けた準備          | 地域の需要に合った運行計画を作成し、必要な事項を定めている          | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> |
|                                  | 近隣事業者との調整をした                           | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> |
|                                  | 運行ルートの考え方に合致している                       | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> |                          |
|                                  | 収支率や利用者数の見込みが実施条件を満たしている               | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> |                          |
|                                  | 運行計画が地域の需要に合っているか確認しつつ、運行を周知した         | <input type="checkbox"/> |                          |                          |
|                                  | 地域公共交通会議及び運賃協議会での承認と、関東運輸局への事業許可申請ができた | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> |
| ステップ4<br>実証運行と検<br>証             | 実証運行の実施、支払い、補助が行われている                  | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> |
|                                  | 実証運行の周知や利用促進に関する活動を行った                 | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> |                          |
|                                  | 収支率や利用者数を共有し、運行継続や本格運行の移行の可否を判断できる     | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> |