

5.公共交通(バス等)の維持・改善及び新規導入の基準・ルール

5.1 路線を維持・改善するための手続き

5. 公共交通（バス等）の維持・改善及び新規導入の基準・ルール

ここでは、本計画が目指す将来公共交通ネットワークに位置付ける各路線（基幹路線・準基幹路線・地区内交通）について、鉄道・タクシーを除く、路線バス等の維持及び新規導入の維持・基準ルールを取りまとめます。

また、公共交通体系の運営、維持、管理する仕組みの方針「地域が主役となって育てる持続可能な公共交通」に従い、浜松市地域バスを維持・改善するための手続きも定めています。

路線バス等は、公共交通ネットワークとしての位置付けや路線の役割により、その意義や目的が異なります。

本市では、これらの路線分類に応じた維持・基準ルールを設定しています。

表 5-1 公共交通(バス等)の維持及び新規導入の維持・基準ルールの体系

※検討の区分欄の括弧内に記載の番号(5.●.●)は、本章の記載個所を示す。

位置付け	路線の分類	概要	検討の区分	
			維持・改善	新規導入
基幹路線	民間路線バス	・骨格的な公共交通ネットワークを形成する路線 ・交通事業者の経営努力による運営を行政・市民が支える	○ (5.1.1に記載)	対象外
準基幹路線	民間路線バス	・骨格的な公共交通ネットワークを形成する路線 ・交通事業者の経営努力による運営を行政・市民が支える	○ (5.1.1に記載)	対象外
	浜松市自主運行バス	・骨格的な公共交通ネットワークを形成する路線 ・市の補助や運行委託により、地域・交通事業者・行政の3者間の協力により、維持・改善する	○ (5.1.1に記載)	○ (5.2.2に記載)
地区内交通	民間路線バス	・市民が居住する地域を支えるために必要な路線 ・交通事業者の経営努力による運営を行政・市民が支える	○ (5.1.2に記載)	対象外
	浜松市自主運行バス	・市民が居住する地域を支えるために必要な路線 ・市の補助や運行委託により、地域・交通事業者・行政の3者間の協力により、維持・改善する	○ (5.1.3に記載)	○ (5.2.2に記載)
	交通空白地有償運送	・市民が居住する地域を支えるために必要な路線 ・地域の助け合いによる移動手段の確保を行政が支援する	○ (5.1.3に記載)	○ (5.2.4に記載)
	浜松市地域バス	・市民が居住する地域を支えるために必要な路線 ・地域が主役となった公共交通の導入・維持・改善を行政・事業者が支援する	○ (5.1.4に記載)	○ (5.2.3に記載)

5.1 路線を維持・改善するための手続き

5.1.1 基幹・準基幹路線を維持・改善するための手続き

「基幹・準基幹路線」は、骨格的な公共交通ネットワークを形成する路線で、基本的には、交通事業者が経営努力により運営します。

一方、基幹・準基幹路線において、交通事業者の経営努力のみでは維持が困難となり、減便・退出が生じた場合は、市が政策上必要と判断したうえで、交通事業者への補助や運行委託により、自主運行バスとして維持・改善を図ります。

維持・改善にあたっては、市全体の交通政策を協議する「浜松市地域公共交通会議」において協議・検討します。

表 5-2 基幹・準基幹路線の維持・改善のための基本的な考え方

○民間路線バス	<ul style="list-style-type: none"> ・交通事業者が経営努力により維持・改善する。 ・市が政策上必要なネットワーク形成のために交通事業者と協議する。
○自主運行バス	<ul style="list-style-type: none"> ・市が政策上必要なネットワーク形成のために、交通事業者への補助や委託運行を行う。

5.1.2 地区内交通（民間路線バス）を維持・改善するための手続き

地区内交通（民間路線バス）は、基幹路線、準基幹路線ではカバーできない、市民が居住する地域を支えるために必要な路線で、基幹・準基幹路線と同様に、交通事業者が経営努力により運営します。

ただし、基幹・準基幹路線よりも沿線の人口密度が低く、路線の距離が長い路線も多く、交通事業者単独での維持・改善が難しくなっています。

維持・改善にあたっては、市全体の交通政策を協議する「浜松市地域公共交通会議」において協議・検討します。

表 5-3 地区内交通(民間路線バス)の維持・改善のための基本的な考え方

○民間路線バス	<ul style="list-style-type: none"> ・交通事業者が経営努力により維持・改善する。 ・市が政策上必要なネットワーク形成のために交通事業者と協議する。
---------	--

5.公共交通(バス等)の維持・改善及び新規導入の基準・ルール

5.1 路線を維持・改善するための手続き

5.1.3 地区内交通（自主運行バス、交通空白地有償運送）を維持・改善するための手続き

地区内交通（自主運行バス、交通空白地有償運送）は、基幹路線、準基幹路線ではカバーできない、市民が居住する地域を支えるために必要な路線です。

地区内交通（自主運行バス）は、交通事業者の経営努力だけでは維持・改善が困難であり、減便・退出が生じた路線などに対し、市が政策上必要と判断したうえで、交通事業者への補助や運行委託により、維持・改善を図ります。

地区内交通（交通空白地有償運送）は、バス・タクシーのサービスが十分でない交通空白地において、自治会やNPO等の地元に密着した団体が許可を得たうえで、交通空白地有償運送の導入を検討することができます。行政が運行に係る初期投資や運行経費の一部を補助することにより、支援していきます。

運行にあたっては、いずれも交通空白地有償運送運営協議会を兼ねている「浜松市地域公共交通会議」で協議・検討します。

表 5-4 地区内交通(自主運行バス・交通空白地有償運送)の維持・改善のための基本的な考え方

○自主運行バス	・市が政策上必要なネットワーク形成のために、交通事業者への補助や運行委託を行う。
○交通空白地有償運送	・地域(住民、企業など)の助け合いを原則に、地元に密着した団体の旅客運送に対し、市が補助する。

5.1.4 地区内交通（地域バス）を維持・改善するための手続き

地区内交通（地域バス）は、地域（住民、企業など）が日常生活の移動のために必要と考える路線です。

市が交通事業者へ運行委託し、維持・改善を図ります。

「地域が守り、育てる公共交通」を趣旨として、利用者となる地域が運行や運営に参加・協力し、交通事業者や行政と共に維持・改善を行います。

表 5-5 地区内交通(地域バス)の維持・改善のための基本的な考え方

○地域バス	・交通空白地において、地域の要望を元に、市が交通事業者へ運行委託を行う。 ・地域・交通事業者・行政の3者間の協力により、維持・改善する。
-------	---

(1) 維持・改善するための手続き

地域（住民・企業など）・交通事業者・行政の3者によって構成される地域交通検討会を開催し、検討会において維持・改善を行います。

1) 路線改善に向けた検討段階

- 運行改善計画案の検討
 - ・ 運行状況や地域のニーズを把握し、個々のバス路線について、ルートや輸送方法、ICTの導入等の改善計画案を検討します。
- 運行改善計画の修正及び決定
 - ・ 改善計画案を基礎に、交通管理者や道路管理者、国等の関係者、交通事業者との協議を行い、改善計画案を修正します。
 - ・ 地域公共交通会議において承認を得て、運行計画を決定し、改善運行に移します。

2) 改善運行の段階（2年間）

- ・ 2年間の実証運行をする中で、維持基準や利用状況、地域のニーズ等を踏まえ、評価・チェックを行い、地域の総意としての継続意向を確認した上で改善運行に向けた検討を行います。
- ・ 概ね半年ごとに、利用状況（利用者数、1便当たり乗車人数等）や運賃収入・運行経費等を確認し、軽微な改善（バス停の移動、時刻、曜日の変更など）も行うことができます。

3) 次期改善運行の段階

- 維持基準を満たす場合
 - ・ 「上乗せ運行」「継続運行」から選択し、更なる改善計画を検討した上で継続運行を行います。
- 維持基準を満たさない場合
 - ・ 地域交通検討会が地域の維持要望の有無を確認し、次の中から選択し、改善計画案を検討した上で継続運行を行います。

「継続運行（協力あり）」 地域からの協力が得られ、維持基準を満たす場合

「縮小運行（協力なし）」 地域の協力を得られず、維持基準を満たさないため運行本数の減少や運行区間の短縮等費用を抑えた場合

「生活支援運行」 地域の協力は得られないが、行政がシビルミニマム（地方自治体が住民のために備えなければならない、最低限の生活環境基準）の観点から市民生活の移動を保障する場合

「運行とりやめ」 デマンド型かつ収支率5%の確保を地域が望まない場合

4) 更なる改善運行の段階

- ・ 長期にわたって利用者の需要とニーズに合った運行を維持するには、定期的な改善が必要であり、2年毎の改善運行の見直しを継続的に実施します。

5.公共交通(バス等)の維持・改善及び新規導入の基準・ルール

5.1 路線を維持・改善するための手続き

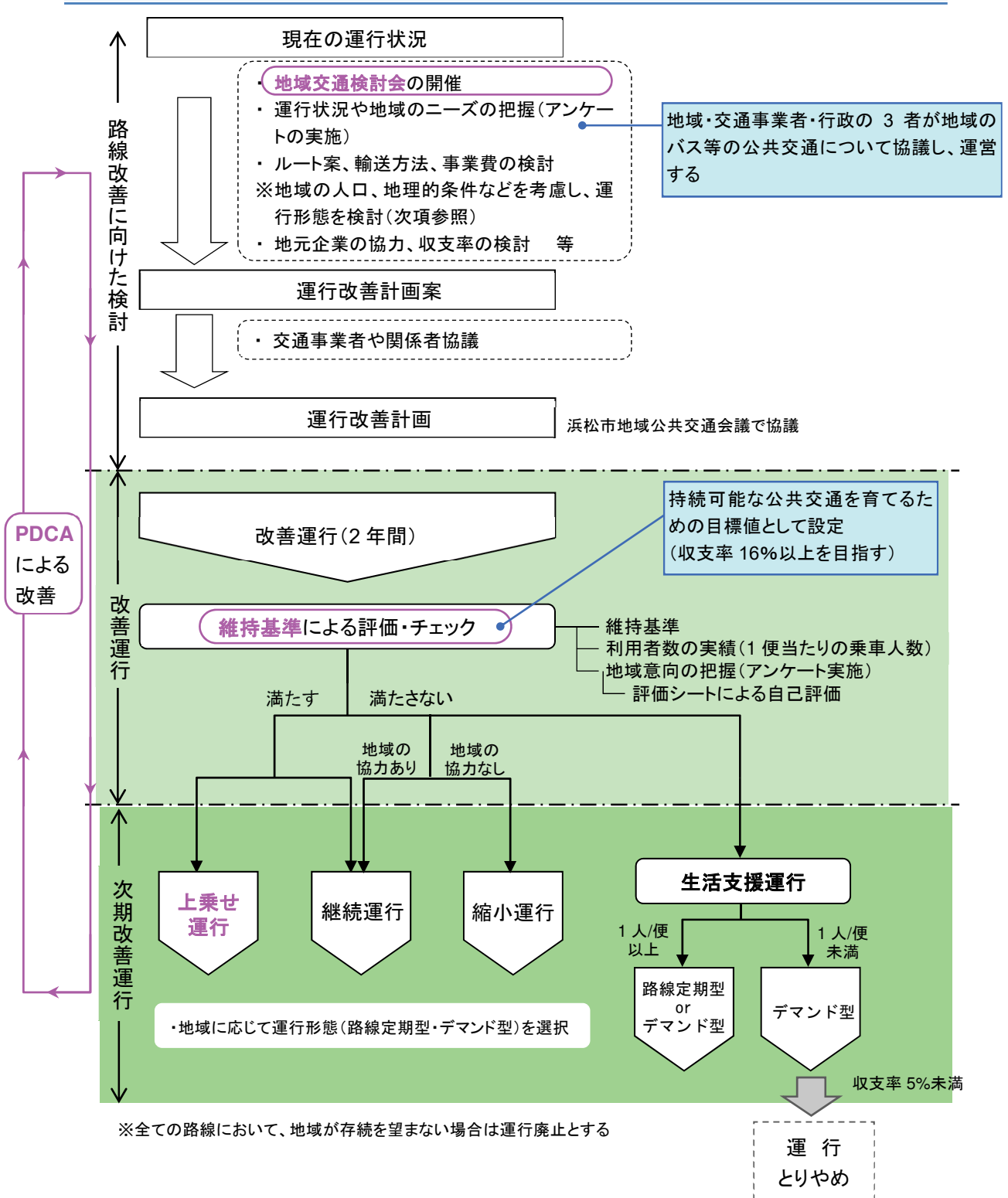


図 5-1 市が維持している地域バスを維持・改善するための手続き

5.公共交通(バス等)の維持・改善及び新規導入の基準・ルール

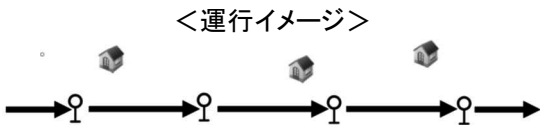
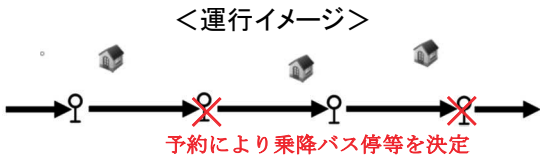
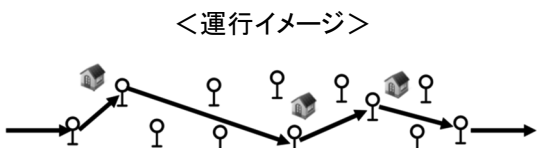
5.1 路線を維持・改善するための手続き

5) 地域バスの運行形態

本市では、居住地や目的施設の分布、人口密度、道路状況、利用者のニーズを踏まえて、下表に示す複数の運行形態で地域バスを運行しています。

地域交通検討会においては、導入・維持に係るコストや交通事業者の運営状況を考慮し、適切な運行形態を検討します。

表 5-6 地域バスの運行形態

区分	運行方式 ／運行ダイヤ	運行概要	市内の導入例 (2020(令和2年3月 末時点))
路線定期 型交通	定路線型 ／固定ダイヤ型	<ul style="list-style-type: none"> ・所定のルート上のバス停等で乗降を行う ・所定のダイヤで運行する <p style="text-align: center;"><運行イメージ></p> 	<ul style="list-style-type: none"> ・三ヶ日地域バス(オレンジふれあいバス) ・浜松北地域バス(にこにこバス) ・浜北地域バス(浜北コミュニティバス) ・細江地域バス(みをつくしバス・かるがも線) <p style="text-align: right;">…等</p>
デマ ンド 型交 通 (事前 予約 式)	定路線型 ／固定ダイヤ型	<ul style="list-style-type: none"> ・所定のルート上のバス停等で乗降を行う ・所定のダイヤで運行する ・予約に応じて、乗降を行うバス停、運行車両(マイクロバス、ワゴン車両等)を決定する <p style="text-align: center;"><運行イメージ></p> 	<ul style="list-style-type: none"> ・水窪地域バス(水窪ふれあいバス) ・佐久間地域バス(佐久間ふれあいバス) ・春野地域バス(春野ふれあいバス) ・細江地域バス(みをつくしバス・銅鐸線) <p style="text-align: right;">…等</p>
	自由経路 ミーティング ポイント型 ／非固定ダイヤ 型	<ul style="list-style-type: none"> ・運行ルートは定めず、予約に応じ所定のバス停間をオペレーターが管理する。 ・運行時間内であれば、需要に応じて随時運行する ・ICTの技術を活用したシステムを導入し、運行管理をすることも検討可能 <p style="text-align: center;"><運行イメージ></p> 	<ul style="list-style-type: none"> ・引佐地域バス(いなさみどりバス・なおとら線)

資料：デマンド型交通の手引きより抜粋（国土交通省 中部運輸局）

5.公共交通(バス等)の維持・改善及び新規導入の基準・ルール

5.1 路線を維持・改善するための手続き

本市では、引佐地域のいなさみどりバス（なおとら線）において、ICTの技術を活用したシステムを導入し、最短経路での運行による利便性向上や事業効率の向上を図る実証実験を実施しました。

ICTを活用したサービスを導入する場合には、利用者の希望する乗車時間を決められる、自宅から近い停留所を利用できるなどの利便性が高いサービスが提供されます。

ただし、システム導入に係る初期費用、管理経費が追加的に発生することから、初乗り運賃を高く設定する等、他の運行形態とは異なる内容で運行することになります。(P.110、表 5-14 参照)



図 5-2 ICT を活用したデマンド運行システムのイメージ

5.公共交通(バス等)の維持・改善及び新規導入の基準・ルール

5.1 路線を維持・改善するための手続き

6) 地域意向把握のためのアンケート例

地域バスの維持・改善にあたっては、地域（住民、企業など）が公共交通を積極的に利用することで、収支の改善を図ることが求められます。

地域に利用される公共交通とするためには、何のために、どこに行きたいかを把握し、地域の意向を踏まえた運行計画（ルート、サービス水準、運行形態等）を検討することが必要になります。

表 5-7 地域意向把握のためのアンケート項目例

項目		設定例
回答者属性	性別	男性、女性
	年齢	10歳階級、3区分(18歳未満・18～64歳・65歳以上)等
	職業	会社員、自営業、学生(小中学生、高校生、大学生・専門学校等)、パート・アルバイト、専業主婦・主夫、無職 等
	住所	記述式
日常生活での外出の希望	移動目的	通院、買い物、飲食、習い事、交流、その他 等
	移動したい具体的な施設	勤め先、親戚・知人の家、駅、バス停、学校、病院、金融機関、スーパー等の商業施設、観光施設、公共施設 等 ⇒選択に合わせて、具体の施設名も記述で回答
	移動の頻度	ほぼ毎日、週4～5回、週2～3回、週に1回、月1～2回、年に数回 等
交通環境	移動したい施設に行くために利用している交通手段	徒歩、自転車、バイク、タクシー、自動車(自分で運転)、自動車(家族等の送迎)、その他 等
	地域バスの認知	地域バスの運行を知っている、知らない
	地域バスを利用しない理由	停留所が遠い、ルートが合わない、時間帯が合わない、本数が少ない、運賃が高い、現在利用している交通手段の方が便利 等
利用意向	地域バスが改善された場合の利用意向	利用する、将来的には利用する、利用しない
	自由意見	地域バスに求める内容についての自由記述回答

5.公共交通(バス等)の維持・改善及び新規導入の基準・ルール

5.1 路線を維持・改善するための手続き

7) 評価シートの活用

地域バスの維持・改善を検討するプロセスにおいて、地域（住民、企業など）の活動状況と活動による成果を定期的に把握するとともに、解決すべき課題を見出すことで、継続的な維持・改善に向けた検討を進めることが出来ます。

現在、維持・改善に向けた地域による活動を評価する仕組みとして、「評価シート」を活用しています。

評価シートでは、地域による活動に関する項目を指標として設定し、点数化することで、総合的に評価を行います。

評価シートは、前年度の運行を A（40～50 点）、B（20～39 点）、C（0～19 点）の 3 段階で評価しています（2017（平成 29）年度時点）。

地域の努力により A 評価を受けた場合には、運行日の増加、運行便数の増加等、運行サービスの上乗せを検討することが出来ます（ただし、運行サービスの上乗せは、地域の中で生活支援運行最大 1 路線に限ります）。

表 5-8 評価シートで評価する項目・指標例

評価項目例		評価指標例	評価点	
①協議の実施	地域交通検討会の開催回数	年 3 回以上を目標	年 1 回	3 点
			年 2 回	6 点
			年 3 回以上	10 点
②地域の活動	地域活動状況	① 維持協力金	活動内容を確認し総合的に評価する。	上限 30 点
		② 増収対策活動		上限 10 点
		③ 啓発等活動		上限 10 点
		④ 運行改善		上限 10 点
③成果	年間利用者数	前年比較	前年値 - 5%以上	0 点
			前年値 ±5%未満	5 点
			前年値 + 5%以上	10 点

5.公共交通(バス等)の維持・改善及び新規導入の基準・ルール

5.1 路線を維持・改善するための手続き

地域バス評価シート					評価対象期間	平成29年10月～30年9月		
区・地域名		○○○○地域			評価点数 計	13点		
地域バス名称		○○バス			評価	C		
評価指標					対象	結果	評価点	
協議	(1)	地域交通検討会の開催回数【10点】	年3回以上を目標	年1回	3点	地域交通検討会	年1回	3
				年2回	6点		開催年月 H29.12	
				年3回以上	10点		-	
活動	(2)	地域活動状況【上限30点】	① 維持協力金		上限30点	地域事業者行政	なし	0
			② 増収対策活動	活動内容を確認し総合的に評価する。 (※注)	上限10点		事業者による利用者への利用促進案内	1
			③ 啓発等活動		上限10点		利用者カード発行	1
			④ 運行改善		上限10点		バス廃止に伴うルート変更、運賃改定	8
			-		-		※詳細は下表 計 (上限30点)	10
成果	(3)	年間利用者数【10点】	前年比較	前年値-5%以上	0点	933人	743人	0
				前年値±5%未満	5点	H29.10～H30.9	-20.4%	
				前年値+5%以上	10点	-	-	
「(2)地域活動状況」の詳細								
内容例				具体的な地域活動状況				
①維持協力金				上限30点 0点				
・自治会				なし				
・企業、団体 (広告収入等含む)				なし				
・個人				なし				
・その他				なし				
②増収対策活動				上限10点 1点				
・自治会 (複数) による各世帯への回数券斡旋				なし				
・自治会 (単独)、商店会、団体等による回数券割引、斡旋				なし				
・店舗、商店会等による施設利用の割引				なし				
・地域イベント等の景品として回数券を購入				なし				
・自治会、商店会、団体等による利用促進イベントの実施				なし				
・事業者単独の活動 (利用促進、企業へ協力金依頼など)				利用者への利用促進案内 1点				
・区役所単独の活動				なし				
・その他				なし				
③啓発等活動				上限10点 1点				
・時刻表、広報、回覧、バス通信、利用者カード等の発行				利用者カード発行 1点				
・地域懇談会、バス教室等の開催				なし				
・地域イベント等でのPR				なし				
・利用促進ポスター等の作製、掲示				なし				
・ウォーキングコース等の設定				なし				
・地域等によるバス待合所の整備、提供				なし				
・その他				なし				
④運行改善				上限10点 8点				
・運行形態、運賃、回数、時刻、ルート、バス停など				バス廃止(上沢丸)に伴う運行ルート変更 3点 運賃改定 5点				
地域間幹線系統利用促進策								
・下記の路線が走行している地域において、利用促進に関する取り組みや金銭的負担等をしている場合には記載 秋葉線(秋葉バス)、渋川線、北遠本線、秋葉線(遠鉄)、引佐線、浜北医大三方原聖隷線、内野台線、萩丘都田線、気賀三ヶ日線				北遠本線に乗り継ぎできるような運行ダイヤを設定				

図 5-3 評価シートの作成例

5.公共交通(バス等)の維持・改善及び新規導入の基準・ルール

5.1 路線を維持・改善するための手続き

(2) 地域の公共交通を支えるための場（地域交通検討会の設置）

地域バスを支えていくには、交通事業者・行政のみならず、利用者である地域（住民・企業など）が主体となって公共交通を考える、運行に関わるといった協力「地域が守り、育てる公共交通」が必要不可欠となります。

そのため、関係者（地域、交通事業者、行政）が一体となって協議検討する場として「地域交通検討会」を設置します。

「地域交通検討会」では、地域のニーズの把握をはじめ、運行計画や改善計画を検討します。また、地域が参画することで、ニーズが反映されやすくなるとともに、商業施設や商店街、病院の協力等、各地域の創意工夫により、使いやすい公共交通に維持・改善することができます。更に、地域のバスとして、意識が向上され利用促進も図ることが期待されます。

また、「地域交通検討会」の名称は、親しみやすく、自ら運行する意識を高揚させる観点から、自由に名称を設定できます。

1) 設置の範囲

- ・ 関係する自治会単位で構成します。

2) 設置する時期

- ・ 新たに地域バスの導入を検討する場合に設置します。

3) 役割及びメンバー

- ・ 関係主体別の役割とメンバー（案）を表 5-9 に示します。
- ・ 関係主体は、それぞれの役割を担いながら、円滑な会の運営を行います。

5.公共交通(バス等)の維持・改善及び新規導入の基準・ルール
5.1 路線を維持・改善するための手続き

表 5-9 地域交通検討会における各関係主体の役割とメンバー(案)

関係主体	役割	メンバー(案)
地域関係者	<ul style="list-style-type: none"> ・地域公共交通の計画検討から運行まで直接関わり、さらに公共交通を利用することで公共交通を支える。 	区・まちづくり協議委員 自治会 利用者代表 学校・医療・観光関係者 地元企業、市民団体 等
	内容 <ul style="list-style-type: none"> - 準備会における体制づくり、運営 - 地域のバスの必要性と運行の検討 - 運行改善案(新規運行案)作成 - 運営への参加 	
交通事業者	<ul style="list-style-type: none"> ・専門的立場から、運行計画等、公共交通の運行に関する助言を行うとともに、効率的かつ需要に合った、安全・安心な運行を行う。 	鉄道・バス・タクシー事業者
	内容 <ul style="list-style-type: none"> - 現況の利用状況の情報提供 - 運行案作成のための情報提供、協力 - 運行の準備及び運行 - 運行改善案(新規運行案)作成の支援 	
行政	<ul style="list-style-type: none"> ・地域関係者、交通事業者と関わり、(市財政と公共交通サービス水準のバランスを取りながら、地域(住民、企業など)のニーズに合った)地域に適した運行を協議し、支援していく。 ・区内にある複数の地域交通検討会の調整や区外の地域間と情報交換を行う。 	公共交通担当課 福祉・医療担当課 スクールバス担当課 等
	内容 <ul style="list-style-type: none"> - 準備会、検討会の体制づくり、運営 - 会議や勉強会のための会場の提供、市政策の説明 - 地域交通検討会と外部関係者との調整 	(区役所まちづくり推進課 地域協働センター (交通政策課)※) ※ オブザーバー

5.公共交通(バス等)の維持・改善及び新規導入の基準・ルール

5.1 路線を維持・改善するための手続き

4) 地域交通検討会の進め方

地域バスの改善や新規にバスを運行するためには、地域交通検討会において、各種手続きが必要になります。参考として、地域交通検討会を進める上での具体的な内容や手順について、地域バスを改善する場合の例を下表に整理します。

表 5-10 地域バスを改善する場合の地域交通検討会の進め方の例

(1/2)

大項目	期間	小項目	内容
1 準備会	1ヶ月 ～3ヶ月	(1)地域での 話し合い①	<ul style="list-style-type: none"> ・地域の役員会等を通じて、バス等の公共交通に関する問題や課題について話し合う ・関係する交通事業者へ説明し、相談する ・老人クラブ、PTA 関係者等への呼びかけ、地域(住民、企業など)や発起時の状況に応じた体制づくりを行う
		(2)地域での 話し合い②	<ul style="list-style-type: none"> ・市から、公共交通の現状や基本的な考え方、進め方、地域の協力方法等の説明を受け(必要に応じて、交通事業者も参加)、地域・事業者・行政が一体となって取り組むことを理解した上で、地域にバスが必要かどうか話し合う <p>《バス導入の検討をするかどうか決定》</p>
		(3)体制づくり	<ul style="list-style-type: none"> ・準備会の立ち上げ ・検討メンバーの選定
	2ヶ月	(4)地域の意向把握 調査等の実施	<ul style="list-style-type: none"> ・意向把握方法を検討する ・住民アンケート調査や地域懇談会の開催 ・取りまとめを行い、集計結果をもとに、地域の移動現況や意向内容を分析し整理する
		(5)勉強会	<ul style="list-style-type: none"> ・市から、バス導入にあたっての考え方や進め方、維持基準、事例等の説明を受け、仕組みや運行方法等を理解する ・具体的な内容を協議する検討会への移行を決定。 <p>《地域の合意》</p>
2 検討会	3ヶ月	(1)地域交通検討会 の開催	<ul style="list-style-type: none"> ・住民アンケート調査や地域懇談会などの開催。 ・運行計画案の検討、作成 運行形態や運行サービス(目的、ルート、本数、時刻、バス停等)の検討、需要及び収支の見込み、目標値(便当り利用者数、収支率、サービス満足度等)、市予算反映等の検討 ・利用促進策の検討 ・地域(住民・企業等)の協力やPR 方法検討等
		(2)関係者との調 整	<ul style="list-style-type: none"> ・バス停設定場所(地権者、警察) ・ルートや時刻等の調整(中部運輸局、警察) ・運行申請の事前調整(中部運輸局)

5.公共交通(バス等)の維持・改善及び新規導入の基準・ルール

5.1 路線を維持・改善するための手続き

(2/2)

大項目	期間	小項目	内容
3 運行準備	2ヶ月 (開催月 による)	(3)区・まちづくり協 議会への協議 (4)地域公共交通 会議への協議	<ul style="list-style-type: none"> ・資料作成 ・運行形態、サービス水準等の協議 <p>《会議の合意＝運行決定》</p>
	5ヶ月 ～6ヶ月	(5)運行事業者の 選定 (6)運行事業者の 準備、PR	<ul style="list-style-type: none"> ・企画提案方式等により運行事業者の決定 ※市予算の決議後 ・乗合免許取得、車両、中部運輸局への許可申請(3ヶ月) ・地域(住民、企業など)への PR、バス停の設置、時刻表の作成配布
4 運行	2年 (運行・評 価合計)	(7)実証運行 概ね半年ごとに 簡易評価 軽微改善の実施	<ul style="list-style-type: none"> ・2年以内の実証運行を行い、運行状況等を把握しながら、利用促進に努める。 ・運行状況、利用状況、問題・課題等の把握 ・意見、苦情の把握 ・アンケート調査の実施 ・利用促進策の実施 ・地域交通検討会の開催(利用促進策や改善案の検討) ※目標や維持基準と照らし合わせ、軽微改善できるものは改善する。
5 評価	2年 (運行・評 価合計)	(8)評価(基準チェッ ク) 改善案等の検討 実証運行から1年後に 再評価を実施 継続運行 or 運行とりやめ	<ul style="list-style-type: none"> ・運行状況等を分析し、維持基準を満たしているかどうか評価、チェックし、継続運行するのかどうか地域交通検討会において判断する。 維持基準を満たす → 上乗せ運行 〃 → 継続運行 維持基準を満たさない → 継続運行(協力あり) 〃 → 縮小運行(協力なし) 〃 → 生活支援運行 ※どの場合においても、継続運行する場合には、更なる利用促進、必要に応じた改善案の検討を行う。
6 改善	—	(9)改善運行	<ul style="list-style-type: none"> ・3. 運行準備 → 4. 運行 → 5. 評価 → 6. 改善 の繰り返し

5.公共交通(バス等)の維持・改善及び新規導入の基準・ルール

5.1 路線を維持・改善するための手続き

(3) 維持基準の設定

本来、バス等の公共交通は、運賃や広告料等の収入によって維持されるものですが、近年は、それらの収入では運営が難しく、行政が補助や委託により維持している路線が全国的に多くなっています。

本市の地域バスは、地域（住民、企業など）のニーズに合った公共交通に改善を図るための目安として、運行状況を評価・チェックするための維持基準を設定しています。

これまで、維持基準は地域公共交通総合連携計画策定当時、市が維持している路線（2009（平成 19）年）の収支率を参考に、収支率 20%と設定していました。

一方で、計画の策定から 10 年が経過し、人口減少などによる利用者の減少や収支率の低下など地域バスを取り巻く環境は大きく変化しています。

持続可能な公共交通を維持するため、本計画の見直しに伴い、維持基準を見直しました。

1) 維持基準

① 維持基準は、「収支率約 16%以上（地域負担や協賛金を含む）」（式 5-1）とする。

$$\text{収支率} = \frac{\text{運送収入(+地域の協力)}}{\text{運行経費}} \geq 0.16 \quad \dots\dots\dots \text{(式 5-1)}$$

維持基準は、前計画と同様に、市が事業者に補助・委託し運行を維持している路線のうち、準基幹路線（北遠本線・秋葉線）を除いた路線の収支率を基に設定しています。

表 5-11 本市が維持している路線の収支率実績値

※2015（平成 27）年～2017（平成 29）年の合計値より算出

地区		路線名	①運行経費 (円)	②運賃収入 (円)	収支率 (②÷①)
天竜区		阿多古線	152,940,407	39,327,967	25.7%
		秋葉線（春野車庫～春野協働センター）	2,917,658	681,234	23.3%
北区	浜松北	にこにこバス	23,157,900	3,260,340	14.1%
	引佐	いなさみどりバス	12,293,818	1,700,400	13.8%
	細江	みをつくしバス	16,293,538	1,513,950	9.3%
	三ヶ日	オレンジふれあいバス	24,248,700	6,842,057	28.2%
天竜区	熊・竜川	天竜ふれあいバス	8,867,035	664,094	7.5%
	龍山	龍山ふれあいバス	13,866,737	1,021,787	7.4%
	春野	春野ふれあいバス	68,629,322	6,718,350	9.8%
	門原	天竜ふれあいバス	15,087,829	1,955,014	13.0%
	百古里	天竜ふれあいバス	112,936	11,500	10.2%
	水窪	水窪ふれあいバス	29,322,729	3,352,660	11.4%
	佐久間	佐久間ふれあいバス	122,774,049	12,130,450	9.9%
浜北区	浜北	浜北コミュニティバス	29,326,644	2,226,212	7.6%
合計			519,839,302	81,406,015	15.7%

なお、過疎地域自立促進特別措置法（過疎法）に指定される「過疎地域（水窪地域、佐久間地域、春野地域、龍山地域）」において運行する地域バスについては、人口減少、高齢化などの地域特性を考慮し、収支率がさらに約 2%程度低い（12 地域計：11.4%、過疎地計：9.9%）ことから 14%を目標値とすることを許容します。

- ② 維持基準はあくまで達成する目標であり、基準を満たしていても、満たしていなくても改善運行の検討を行います。
- ③ 維持基準の値は、改善運行の状況を踏まえ、必要に応じて見直しを図ります。

2) 評価・チェックの方法

- ・ 地域交通検討会において、運行路線の収支率と、維持基準（収支率 16%）を比較し、維持基準を満たしているか、いないかを定期的にチェックします。
- ・ チェックした結果をうけて、利用者数や地域（住民、企業など）のニーズ等を踏まえ、今後の運行について検討します。 等

5.公共交通(バス等)の維持・改善及び新規導入の基準・ルール

5.1 路線を維持・改善するための手続き

(4) 地域の協力とサービスレベルの上乗せ

1) 基本的な考え方・条件

地域が現行の運行サービスより高い公共交通サービスを望む場合、地域（住民、企業など）が協力することで、バス等の公共交通のサービスレベルを上乗せできます。

地域が運行に協力することで、マイバス意識の向上や利用促進も図られることが期待されます。

表 5-12 上乗せ運行の概要

条件	・運行を増便した場合に、維持基準(収支率 16%以上)を満たす ・運行の結果、維持基準に満たない場合、運行終了時に不足する金額を地域が負担する
サービスレベル	・利用状況等より、地域交通検討会で地域の需要に合った内容を検討。
協力の方法	・各メニュー(表 5-13 参照)等から地域交通検討会で検討 (地域による回数券の購入や負担金、企業からの協賛金 等)
上乗せ運行できない路線	・維持基準を満たしていない路線

5.公共交通(バス等)の維持・改善及び新規導入の基準・ルール

5.1 路線を維持・改善するための手続き

2) 地域（住民・企業等）の協力の方法

沿線の地域（住民、企業など）が協力する方法としては、サービスレベルの上乗せのための補填以外にも下表に示すような様々な方法が考えられます。

さらには、企業からの協力（協賛）方法としては、「バス停ネーミングライツ（命名権）」「バス車内の広告スペースの使用」「バス路線図への広告掲載」等の方法が考えられます。

表 5-13 地域が協力している事例

	概要	地域	路線名
住民負担	前年度欠損額のうち維持基準に満たない分を地元自治会が負担	浜松市	にこにこバス
	約 1,800 世帯で 100 万円／年の乗合タクシー運行費を負担	石巻市	いない号
	路線バス存続のため、地区の全世帯(60 世帯)が 1 世帯当り 1 ヶ月 1,000 円の回数券を購入の形で費用を負担	弘前市	弘南バス
	市民応援団からの 3,000 円／人の協力金のうち、1,000 円分は回数券として利用可能	津市	ぐるっと・つーバス
会員	「サポート会員制度」があり、家族や企業内で自由に共有利用ができるバスを発行(10,000 円で 1 年間有効)	掛川市	スローライフバス
地元企業等	地元 8 事業者からの協力金を受けている(2017(平成 29)年度実績:86,400 円)	浜松市	佐久間ふれあいバス
	地元 11 事業者からの協力金を受けている(2017(平成 29)年度実績:118,800 円)	浜松市	水窪ふれあいバス
	地元 29 事業者からの協力金を受けている(2017(平成 29)年度実績:183,000 円)	浜松市	龍山ふれあいバス
	周辺地域の企業(パートナーズ)や市民(応援団)が年会費を払う形でコミュニティバスを運営	京都市	醍醐コミュニティバス
	協賛金として、三重交通のほかに、沿線企業から 150 万円(病院 2 万円／口、スーパー 5 千円／口)を出資	津市	ぐるっと・つーバス
	支出額に対して、運賃収入と広告収入で賄いきれなかった額は、商店街の補助金として補填	高松市	まちバス

なお、地域が協力し募る、企業協力金・地域負担金については、地域交通検討会における検討において、上乗せ運行への補填の他、バス停待合所・屋根の設置等、地元の希望する施設の設営・修繕などの整備費用としての活用も検討することが出来ます。

その際には、地域・交通事業者が集めた協力金・負担金を地域交通検討会で報告、使用方法について協議し、協力金・負担金を交通事業者の収入としたうえで、施設の設営・修繕等の実施を依頼する必要があります。

5.公共交通(バス等)の維持・改善及び新規導入の基準・ルール

5.1 路線を維持・改善するための手続き

(5) 日常生活に必要な移動を支える公共交通サービスの提供

バス等の公共交通を維持するために投入できる市の財源には限りがあり、市民の要望に十分対応したサービスレベルで運行し続けることは難しい一方で、行政として、シビルミニマムの観点から市民の生活環境を保障する必要があると考えます。

高齢者等交通弱者の生活を支え、必要な生活交通を確保するための公共交通サービスとして、「生活支援運行」を運行します。

導入の条件と運行サービス等について下表に示します。また、生活支援運行の導入イメージを図5-4(P.112)に示します。

表 5-14 生活支援運行のサービス内容

	生活支援運行	ICTを活用したデマンド運行による生活支援運行
運行回数	・週2日1日2往復まで	・平日(月～金)の中で週2日
運行車両	・セダン型タクシー、ジャンボタクシー等	・セダン型タクシー、ジャンボタクシー等から、原則1台で運用
運賃	・200円を下限とした距離制運賃を基準とする ・上限については、市内統一距離制運賃に準拠し、路線バスの上限運賃等で設定すること	・300円を下限とした距離制運賃を基準とする

表 5-15 市内統一距離制の運賃

乗車距離	運賃
0.0km ～ 2.9km	200円
3.0km ～ 5.5km	300円
5.6km ～ 8.6km	400円
8.7km ～ 11.7km	500円
11.8km ～	600円

表 5-16 ICTを活用したデマンド運行の距離制運賃

乗車距離	運賃
0.0km ～ 3.9km	300円
4.0km ～ 6.3km	400円
6.4km ～ 8.8km	500円
8.9km ～ 11.7km	600円
11.8km ～ 15.4km	700円
15.5km ～ 19.9km	800円
20.0km ～ 24.3km	900円
24.4km ～	1,000円

5.公共交通(バス等)の維持・改善及び新規導入の基準・ルール
5.1 路線を維持・改善するための手続き

表 5-17 生活支援運行の概要

導入条件	<p>① 公共交通空白エリアであること</p> <ul style="list-style-type: none"> ・公共交通サービスエリア外(鉄道駅やバス停の半径500m^{※1}より遠い) ・一定規模以上の集落(概ね10人以上^{※2}) ・現行路線の退出によって、公共交通空白エリアになる地域 <p>② 地域交通検討会が立ち上げられていること</p> <p>③ 地域(住民、企業など)の総意として、地域交通検討会で実施する住民アンケートにより生活支援運行の必要性、利用意向を確認すること</p> <p>④ 概ね年間利用者数70人以上^{※3}の利用が見込めること</p>
運行サービス	<p>① サービスレベル</p> <ul style="list-style-type: none"> ・週2日1日2往復まで <p>② ルート</p> <ul style="list-style-type: none"> ・地域から基幹路線・準基幹路線・運行頻度が高い地区内交通等の最寄りのバス停間の運行とする ・住民アンケートにより把握する、日常生活に必要不可欠なニーズを満たす(買物・通院)施設が最寄りのバス停間に無い場合は、交通事業者と協議し、運行経路を延長することが出来る <p>③ 想定運行車両</p> <ul style="list-style-type: none"> ・セダン型タクシー、ジャンボタクシー等 <p>④ 運賃</p> <ul style="list-style-type: none"> ・200円を下限とした距離制運賃を基準とする ・上限については、市内統一距離制運賃に準拠し、路線バスの上限運賃等で設定すること
運行サービス (ICTを活用する場合)	<p>① サービスレベル</p> <ul style="list-style-type: none"> ・平日(月～金)の中で週2日 <p>② 想定運行車両</p> <ul style="list-style-type: none"> ・セダン型タクシー、ジャンボタクシー等から、原則1台で運用 <p>③ 運賃</p> <ul style="list-style-type: none"> ・300円を下限とした距離制運賃を基準とする
運行とりやめ	<p>① 利用者数が著しく少ない場合</p> <ul style="list-style-type: none"> ・概ね1運行当たりの平均利用者数が1人未満/便とする (デマンド運行へ移行かつ収支率5%の確保を必須とし、地域が望まない場合、運行廃止とする)

※1 鉄道駅・バス停より徒歩10分圏外を想定し、歩行速度80m/分×10分=800mに迂回率を考慮して500mとした。

※2 人口が10人未満の集落は、集落自体の維持、運行面の経費や効率の観点から、公共交通サービスを提供することが難しいと考え、それ以外に生活移動を支援する方法を検討していく。また、集落人口が10人未満となった場合は、利用状況を踏まえ、地域交通検討会において継続するかを検討する。

※3 「平成30年度浜松市地域公共交通網形成計画基礎調査」において実施した、地域バス・NPOタクシー利用者へのアンケート調査結果から、利用者の外出頻度は、月に1～2回が最多であった。そのため、導入条件は、乗合交通として、2人以上が月1.5回往復利用する水準として(2人×(1.5回×2(1往復))×12か月=年間72人)、最低限の生活に必要な利用を賄う水準として設定した。

5.公共交通(バス等)の維持・改善及び新規導入の基準・ルール

5.1 路線を維持・改善するための手続き

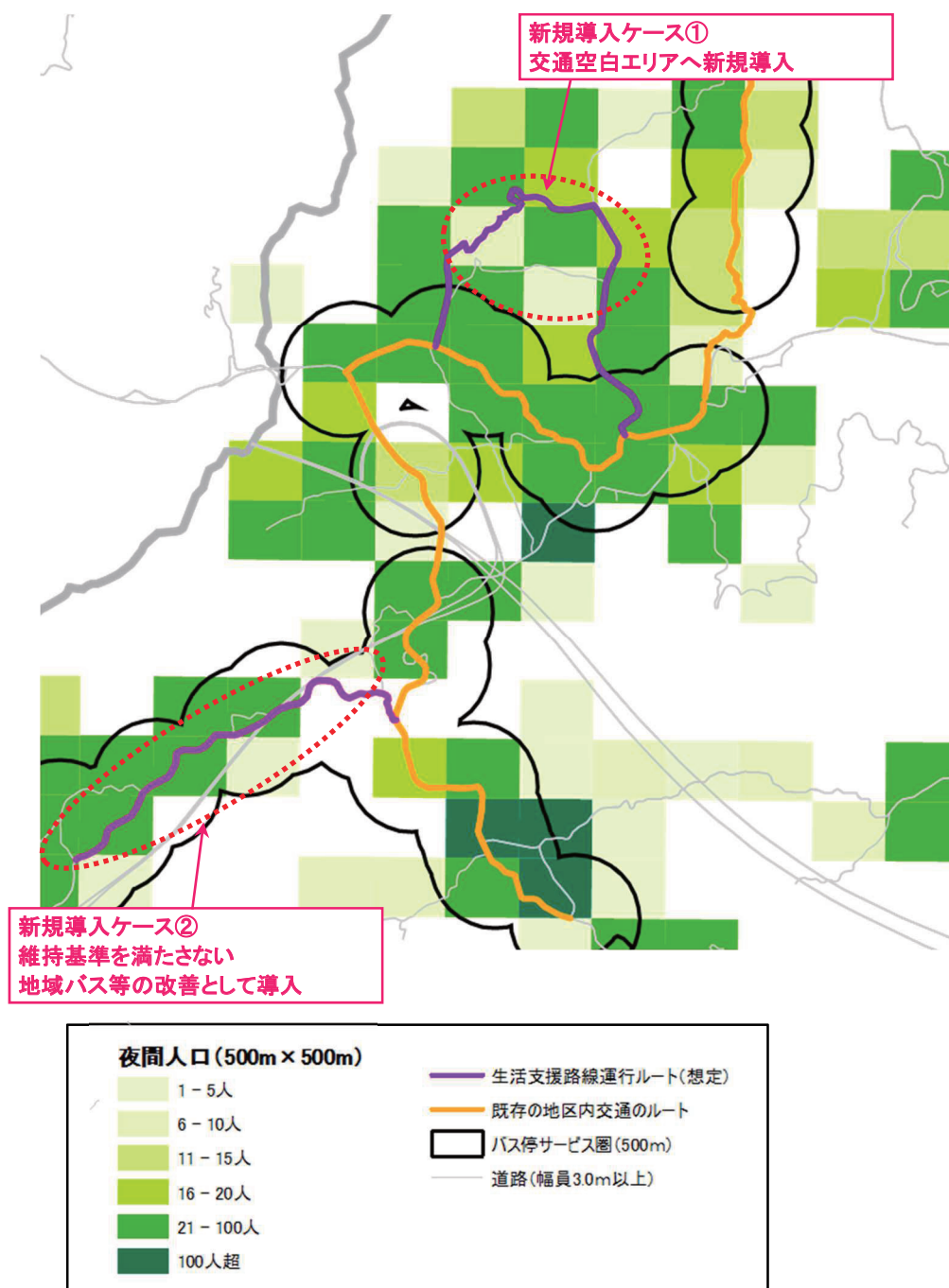


図 5-4 生活支援運行の導入イメージ図

5.2 新規路線を導入するための手続き

以下では、本市が補助・委託する自主運行バス及び地域バス、住民主体の交通空白地有償運送について、新規路線を導入するための手続きを整理します。

なお、基幹路線や準基幹路線の民間路線バスの様に、交通事業者が単独で新規路線を導入する場合の手続きは、この限りではありません。

5.2.1 新規路線の導入にあたっての考え方

新規路線を導入する場合、路線の種類や路線を維持・改善する主体によって手続きが異なります。

そのため、路線分類別に新規に導入するケースと条件を整理し、それぞれ設定します(表5-16)。

表 5-18 新規路線の導入にあたっての考え方

路線分類	新規導入の動機	新規導入の考え方
自主運行バス(基幹・準基幹路線、地区内交通)	市の政策(交通政策課)	政策目標 (5.2.2 に記載)
地域バス(地区内交通)	市の政策(各区)	新規導入の条件 (5.2.3 に記載)
	地域(住民・企業など)からの要望	新規導入の条件 (5.2.3 に記載)
交通空白地有償運送(地区内交通)	地域自ら	支援の条件 (5.2.4 に記載)

※新規導入の考え方欄の括弧内に記載の番号(5.●.●)は、本章の記載個所を示す。

5.公共交通(バス等)の維持・改善及び新規導入の基準・ルール

5.2 新規路線を導入するための手続き

5.2.2 自主運行バスを新規導入するための手続き

自主運行バスを新規導入する際には、公共交通の骨格的ネットワークを形成する役割（基幹路線・準基幹路線など）、市民が居住する地域を支える役割（地区内交通）など、各路線の役割を考慮しながら、運行の概要を検討します。

自主運行バスは、地域（住民、企業など）の需要や道路整備状況、交通事業者の状況などを踏まえ、市が政策的に必要だと判断した場合に、導入を検討します。

導入ケースとしては、「①交通事業者の退出に伴う代替運行」、「②新たな需要の創出などによる新規運行」の2ケースがあります。

導入にあたっては、地域公共交通会議において運行計画の協議・検討を行います。

(1) 対象路線

- ・ 交通事業者の退出や新たな需要創出など、市が政策的に必要と判断した路線を対象とします。

(2) サービスレベル

①交通事業者の退出に伴う代替運行

- ・ 退出前の運行サービスを参考に、運行可能なサービスレベルを検討します。
- ・ 運行期間は利用状況を見ながら判断し、地域公共交通会議で具体的な運行計画を協議します。

②新たな需要の創出などによる新規運行

- ・ 地域需要などから政策目標を想定し、サービスレベルを検討します。
- ・ 実証運行の期間は原則 2 年間とし、地域公共交通会議で具体的な運行計画を協議します。
- ・ 政策目標などから、運行継続の可否を決定します。

(3) 新規運行の検討にあたっての留意事項

- ・ 交通事業者は、退出を想定している路線（系統）の情報を早い段階で市や地域に提供します。
- ・ 退出から新規導入の間に空白期間が発生しないように対応します。
- ・ 地域は、退出の情報をもとに路線バスの必要性及び新規導入の意向を確認します。
- ・ 特に、準基幹路線や環状路線については、地域のニーズの把握、交通事業者との調整を行い、必要性や需要を踏まえた十分な検討が必要になります。
- ・ 運行区間における走行環境、交通結節点等のハード整備の進捗を考慮しながら進めます。
- ・ 運行区間は、競合する現行路線への影響を考慮し、必要に応じて地域バスの運行改善案も検討します。
- ・ 地域・交通事業者・市のそれぞれが、沿線や地域の企業に対して、運行に関する協議への参加やミニバスターミナル設置のための協力、協賛金等と呼びかけます。

5.2.3 地域バスを新規導入するための手続き

地域バスは、日常生活の移動のために必要と考える公共交通で、市が各区の政策的に必要と判断した場合、または、地域（住民、企業など）からの要望によって、市が必要と判断した場合に導入を検討します。

(1) 対象路線

- 地域の生活を支える路線である地域バスのうち、下記に該当するものを対象とします。
 - 市が各区の政策として、地域交通検討会を立ち上げ、必要と判断した路線（例：市が環状方向の路線等を各区内に導入する場合 等）
 - 地域からの要望が強く、地域が地域交通検討会を立ち上げ、市が必要と判断した路線（例：地域が公共交通空白エリアに導入する場合 等）

(2) サービスレベル

- アンケートなどを行い地域の需要を調査したうえで、地域交通検討会でサービスレベルを検討します。
- 実証運行の期間は原則 2 年間とし、地域公共交通会議で具体的な運行計画を協議します。

5.公共交通(バス等)の維持・改善及び新規導入の基準・ルール

5.2 新規路線を導入するための手続き

(3) 条件及び運行内容

- ・ 導入条件及び導入時の運行内容は、下表に示すものとなります。

表 5-19 条件及び運行内容

		内 容
条 件	対象地域	○ 需要の方向に公共交通サービスが対応していないエリア ・ 一定の需要が見込めるにもかかわらず、バス等の公共交通による移動ができない区間
		○ 公共交通空白エリア ・ 公共交通サービスエリア外(鉄道駅やバス停から徒歩 10 分の距離※より遠い)
	地域の合意	○ 地域交通検討会の立ち上げと検討会での合意 ・ 新規導入の必要性 ・ 利用目的(運行ルートとの対応) ・ 利用意向(事前の意識調査による地域(住民、企業など)の需要とニーズの把握) ・ 運行計画、利用促進計画の作成
	地域の協力	○ 回数券の購入、地域負担金・企業協力金など
運行ルート※ ¹		○ 鉄道や他のバス等の公共交通との乗り継ぎを優先 ・ 経由地は、地域の生活上の移動目的に対応 ・ 地域を運行しているバス事業者、タクシー事業者との調整
		○ 地域の拠点や最寄りのミニバスターミナルまで ・ 経由地は、地域の生活上の移動目的に対応 ・ 地域を運行しているバス事業者、タクシー事業者との調整
実証運行時のサービスレベル	○ 地域の需要とニーズに合ったサービスレベル ・ 利用意向調査を行い、地域の需要とニーズを把握した上で設定	
実証運行期間	○ 2 年間 ・ 概ね半年ごとに運行状況をチェックし、軽微な改善	
運賃	○ 市内統一距離制運賃に準拠して設定	

※ 歩行速度 80m/分×10 分=800m に迂回率を考慮して 500m とした。

(4) 実証運行の計画検討にあたっての留意事項

- ・ 既存路線の運営面への影響やアドバイス等、事前に交通事業者と協議・調整が必要になります。
- ・ 計画検討にあたって、少なくとも実証運行後の評価時には維持基準を達成できるよう、運行計画、収支計画、利用促進計画を立てて、目標値を設定します。
- ・ 具体的な運行方法にあたっては、地域のニーズを意向調査等により十分に把握し、需要に合った効率的な運行を検討します。

5.2.4 交通空白地有償運送を新規導入するための支援

全国各地で地域（住民、企業など）自ら、公共交通等の運営・運行を行う事例が増えていきます。本市においても地域自ら運営する交通空白地有償運送に対して、生活交通確保のため支援を行います。

また、地域の移動手段を地域自ら確保することで、意識向上を図ることが出来、利用促進や自主性・自律性向上、持続性の確保などが期待されます。

支援内容については、運行事業の立上げに要する経費補助や運行費補助などがあり、地域に適した公共交通サービスの維持に向け、地域の動向を見ながら支援制度を検討します。

(1) 支援の対象

- バス等の公共交通により住民に対する十分な輸送サービスが確保できない区域における交通空白地有償運送を基本とします。

(2) 条件及び運行形態等

表 5-20 条件及び運行形態等(交通空白地有償運送)

	内 容
対象地域	・ 交通空白地域およびそれに類する区域
運行形態	・ 路線定期型、デマンド型など地域の需要に合わせた運行形態
運行ルート	・ 地域の公共交通を補完、または、代替となる運行 ・ 地域と主要な施設(病院、商店、鉄道駅等)を結ぶ
運賃	・ 有料(タクシー料金の概ね 1/2 程度)
その他	・ 道路運送法で定められた、運送主体、運送対象、運送区域、使用車両、運転者、運送の対価の項目についての要件を満たす

表 5-21 運行形態による支援の対象の可否

対象者	運行形態	運行例	支援対象
自治会、商工会、 NPO 法人 等	交通空白地域及びそれに類する区域において、地域自ら有料で行う事業(78 条許可)	交通空白地有償運送	○
	対象者が乗合交通事業者に委託して、有料で行う事業(4 条許可)	商店街、病院・医院を巡回するバス	×
	対象者が自ら、または、乗合交通事業者に委託して、無料で行う事業(道路運送法対象外)		×
病院、企業、 学校 等	対象者が乗合交通事業者に委託して、有料で行う事業(43 条許可(特定旅客自動車運送事業))	病院バス 通勤バス 通学バス	×
	対象者が自ら、または、乗合交通事業者に委託して、無料で行う事業(道路運送法対象外)		×

5.公共交通(バス等)の維持・改善及び新規導入の基準・ルール

5.2 新規路線を導入するための手続き

(3) 支援の概要

- 本市の交通空白地有償運送の支援内容は下表の通りです。
- その他の支援として、他地域の状況や周辺交通状況等の情報提供、運行計画作成に係る相談・アドバイス等を行います。
- 交通空白地有償運送以外の地域（住民、企業など）自ら運行を行う場合、下表の支援内容を参考にしながら、運行内容を考慮し、支援内容を検討していきます。

表 5-22 交通空白地有償運送の支援内容(2020(令和 2)年 3 月時点)

事業区分	項目	補助率
○初度開設事業	車庫整備	経費の 1/2 以内 (上限 80 万円)
	通信関連機器設備	
	その他	
○車両取得事業	車両及び車両装備	経費の 1/2 以内 (上限 270 万円かつ 1 台 135 万円)
○設備更新事業	車庫整備	経費の 1/2 以内 (上限 80 万円)
	通信関連機器設備	
	その他	
○運行事業	前年度の交通空白地有償運送に要する経費	欠損額の 1/2 以内 (補助限度額 100 万円)
○運行活性化支援事業	補助金の交付を受けようとする前年度の ICT 機器の導入に要した下準備経費および管理経費	補助対象経費の 10 分の 10 以内

(4) 運行計画検討にあたっての留意事項

- 継続的な運行ができるよう、運行計画の検討には十分時間をかける必要があります（最低 5 年間は運行を続けられるような長期的な運行計画も検討します）。
- 検討にあたっては、地域の需要とニーズの把握、交通事業者や市との協議・調整等を十分に行う必要があります。

5.2.5 新規路線を導入するための手続きのまとめ

路線を維持・改善するための手続きと特に異なる点を以下に示します。

- 新規路線は、現行で運行しているバスと異なり、運行実績がないため、持続可能な運営、維持、管理ができるよう運行計画や地域（住民、企業など）の協力等について十分な協議が必要となります。
- 地域のニーズに合った運行に改善するため、既存のバス路線の改善運行よりも期間が短い、概ね半年ごとの評価、改善等が望ましいと考えられます。

なお、改善運行の段階からは、路線を維持・改善するための手続きと同様になり、PDCAサイクルによる更なる改善を目指します。

新規路線の導入手続きについて、ケース別の考え方を表 5-21 に示します。

5.公共交通(バス等)の維持・改善及び新規導入の基準・ルール

5.2 新規路線を導入するための手続き

表 5-23 新規路線の導入ケース別の手続きの考え方

新規導入ケース	自主運行バス(新たな需要の創出などによる新規運行)
新規導入の動機	・将来公共交通ネットワークの基幹的な路線として市が必要と判断
対象となる路線分類	・基幹・準基幹路線、環状路線、地区内交通 など
新規導入を検討する主体	・浜松市
新規導入時の視点	<ul style="list-style-type: none"> ・ルート案 ・運賃体系 ・乗り換えにおける改善策 ・地域(住民、企業など)の協力 ・運行形態 ・事業費 ・競合路線の有無 等
具体的な運行計画について合意する機関	・浜松市地域公共交通会議
運行主体	・競争入札によって決定された交通事業者
実証運行期間	・原則 2 年間
再評価のタイミング	・実証運行開始から 1 年後
維持基準の考え方	・政策目標
維持基準を満たす場合	・継続運行(更なる改善)
維持基準を満たさない場合	・改善運行、[運行とりやめ]
導入フロー (1) 導入前検討の段階 (2) 実証運行の段階 (3) 改善運行の段階	

5.公共交通(バス等)の維持・改善及び新規導入の基準・ルール
5.2 新規路線を導入するための手続き

地域バス	交通空白地有償運送
<ul style="list-style-type: none"> 区の公共交通計画、もしくは、地域(住民、企業など)からの要望 	<ul style="list-style-type: none"> 地域からの要望
<ul style="list-style-type: none"> 地域バス 	<ul style="list-style-type: none"> 交通空白地有償運送
<ul style="list-style-type: none"> 浜松市 	<ul style="list-style-type: none"> 特定非営利活動法人など
<ul style="list-style-type: none"> ルート案 乗り換えにおける改善策 地域の協力 運行形態 事業費 競合路線の有無 	<ul style="list-style-type: none"> 対象地域 運転者の確保 地域の協力 運営主体 車両の確保
<ul style="list-style-type: none"> 等 	<ul style="list-style-type: none"> 等
<ul style="list-style-type: none"> 浜松市地域公共交通会議 	<ul style="list-style-type: none"> 浜松市地域公共交通会議
<ul style="list-style-type: none"> 競争入札によって決定された交通事業者 	<ul style="list-style-type: none"> 特定非営利活動法人など
<ul style="list-style-type: none"> 2年間 	<p>—</p>
<ul style="list-style-type: none"> 実証運行開始から1年後 	<p>—</p>
<ul style="list-style-type: none"> 収支率 16%以上 	<p>—</p>
<ul style="list-style-type: none"> 上乘せ運行、継続運行 	<p>—</p>
<ul style="list-style-type: none"> 継続運行(地域の協力あり)、縮小運行(地域の協力なし)、生活支援運行(週2日2往復)、[運行とりやめ] 	<p>—</p>