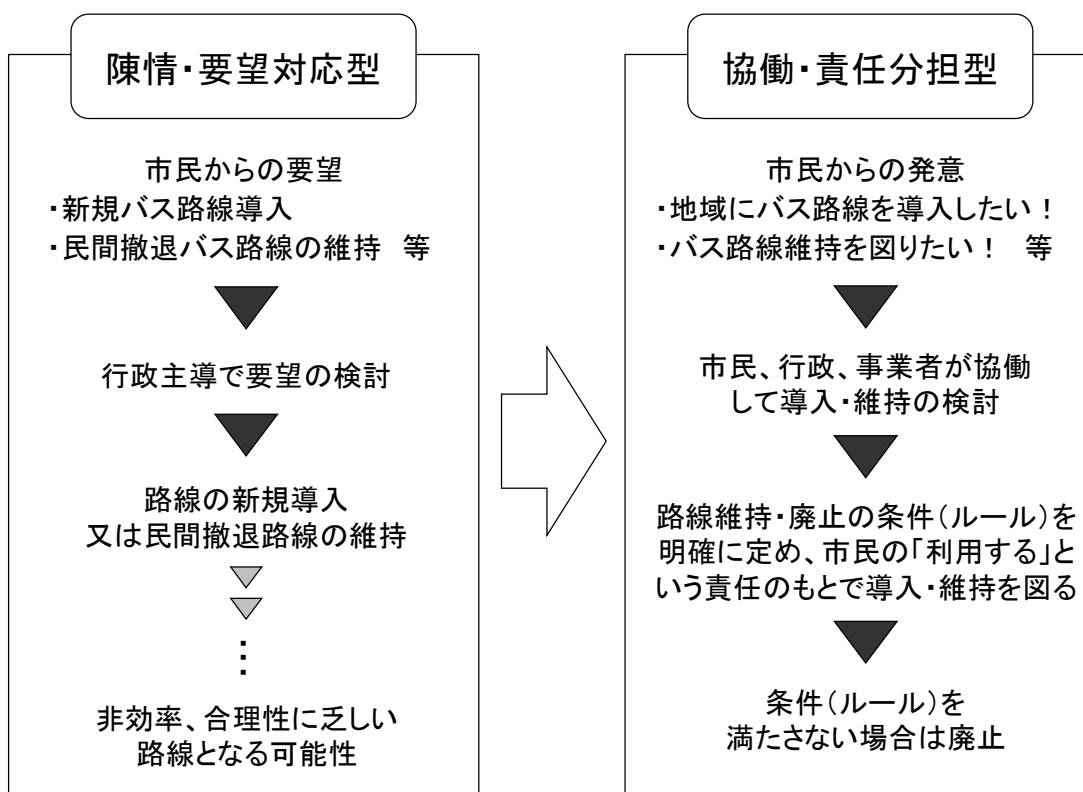


地域協働型交通の導入ガイドライン(案)

1. はじめに

1.1 ガイドライン作成の目的

地域協働型交通導入ガイドラインは、市内の交通空白地域に居住する方々が、「不便さの解消に向けて主体的に地域公共交通の導入を検討したい」と考えた場合を想定し、その活動に対する支援内容・支援手順等を整理したものです。これまでの公共交通政策はどちらかと言えば市民からの要望に行政が応える形で行われる「陳情・要望対応型」でしたが、このガイドラインを作成し運用することにより、「協働・責任分担型」へ移行していきたいと考えています。



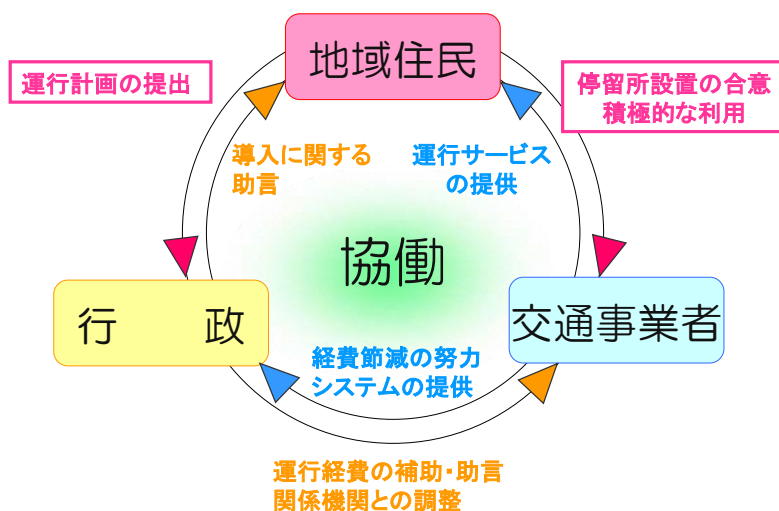
1.2 地域協働型交通について

「交通空白地域の解消は行政の仕事では？なぜ住民が主体的に行動しなければ支援しないの？」というご意見もあります。20年ほど前には、全国的に「コミュニティバスブーム」が起こり、各自治体が競うように行政主体でコミュニティバスを導入する時期がありました。その結果、もちろん成功事例もありますが、住民が関心を持たず「空気を運ぶバス」が運行されるケースも目立っています。こうしたことの反省から、15年ほど前から「地域が主体となり、公共交通を地域と行政が共に作り、共に育てる」ことを重視した動きが目立つようになり、住民に必要とされる交通だけが運行され、維持されていく形となりました。本市においても財政状況が厳しい中で、新たな公共交通は「地域が必要としており、その導入に向けた行動力が高い地域」から順に導入していきたいと考えています。

また、「タクシー代を補助してほしい」というご意見もあります。ただし、経済的な負担の大きさからタクシー運賃への補助を求める声は交通空白地域以外の箇所からも寄せられており、交通空白地域対策とは異なり全市的に考えていく課題であると認識しています。公共交通が運行していない交通空白地域において、現在地域と生活拠点の間を複数人の人が個別に移動しているとした場合、1台の車両に複数の方が乗り合って移動することができれば、移動に要する一人当たりの運行経費は安くなり、自動車排出ガス等も削減され地球環境に優しくなります。このような状況が協働により実現できるのであれば、それは現在よりも合理的であると考えられることから、その活動に対して行政が補助を行うものです。

なお現在、国では「タクシーの相乗り割引実施」について実証実験等を通じた検討を行っており、本年度中にスマートフォンアプリを活用したタクシー相乗り割引が解禁される可能性があります。限られた区域内における相乗りマッチングの難しさや高齢者のスマートフォン保有率との兼ね合いもあり、普及までにはまだ時間を要するとの見方もありますが、少需要を合理的に輸送する手段の一つとなり得ます。これらの新しい取り組みについては、国等の動きを注視し、場合によっては支援メニューの一つに採用していきたいと考えています。

以上のような考え方に基づき「地域協働型交通」は「地域住民」「交通事業者」「行政」が三者協働で作成、守り、育てる地域公共交通です。それぞれが以下の役割分担を行い、責任を持って対応します。



2. 地域協働型交通導入支援制度の概要

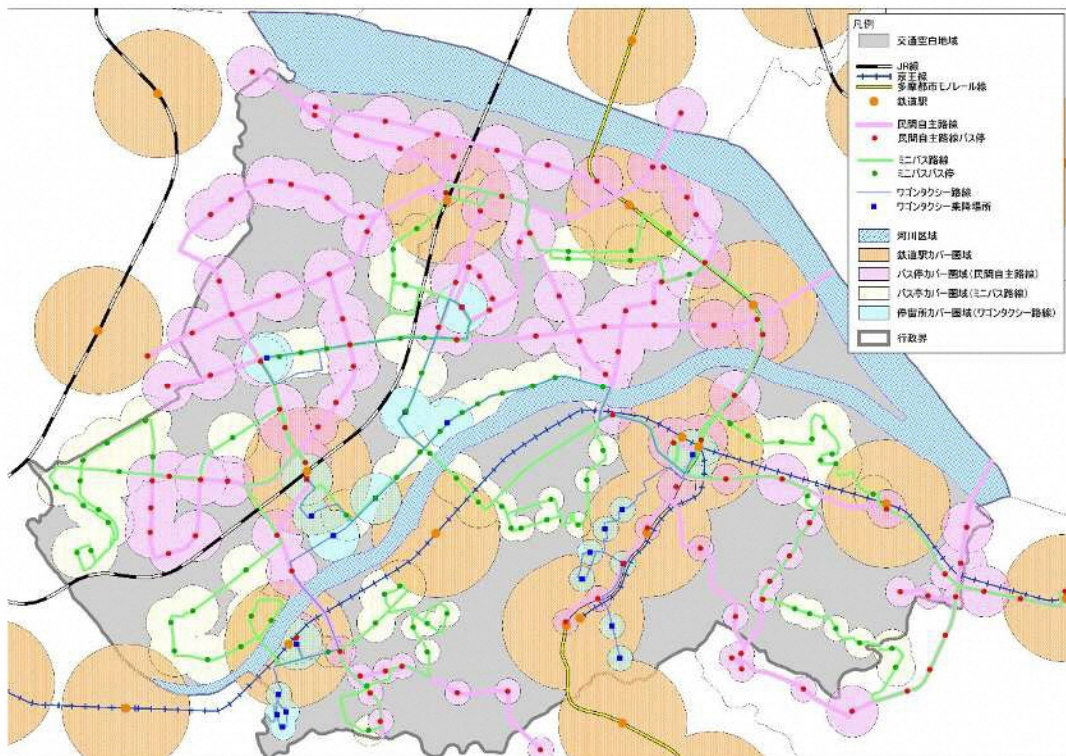
2.1 支援対象者と基準運行サービス

ここでは、地域協働型交通が「どこに住んでいる人達を対象とするのか？（支援対象者）」、「どのような交通の導入を支援するのか？（基準運行サービス）」について説明します。

2.1.1 支援対象者

「日野市地域公共交通総合連携計画（2019-2028）」では、市内における交通空白地域を次のように定義しています。

鉄道駅から 500m 圏外、またはバス停から 200m 圏外の地域。ただし道路勾配が急峻な地域については、その勾配に応じてバス停利用圏域を小さく（バス停からの距離を短く）設定する。



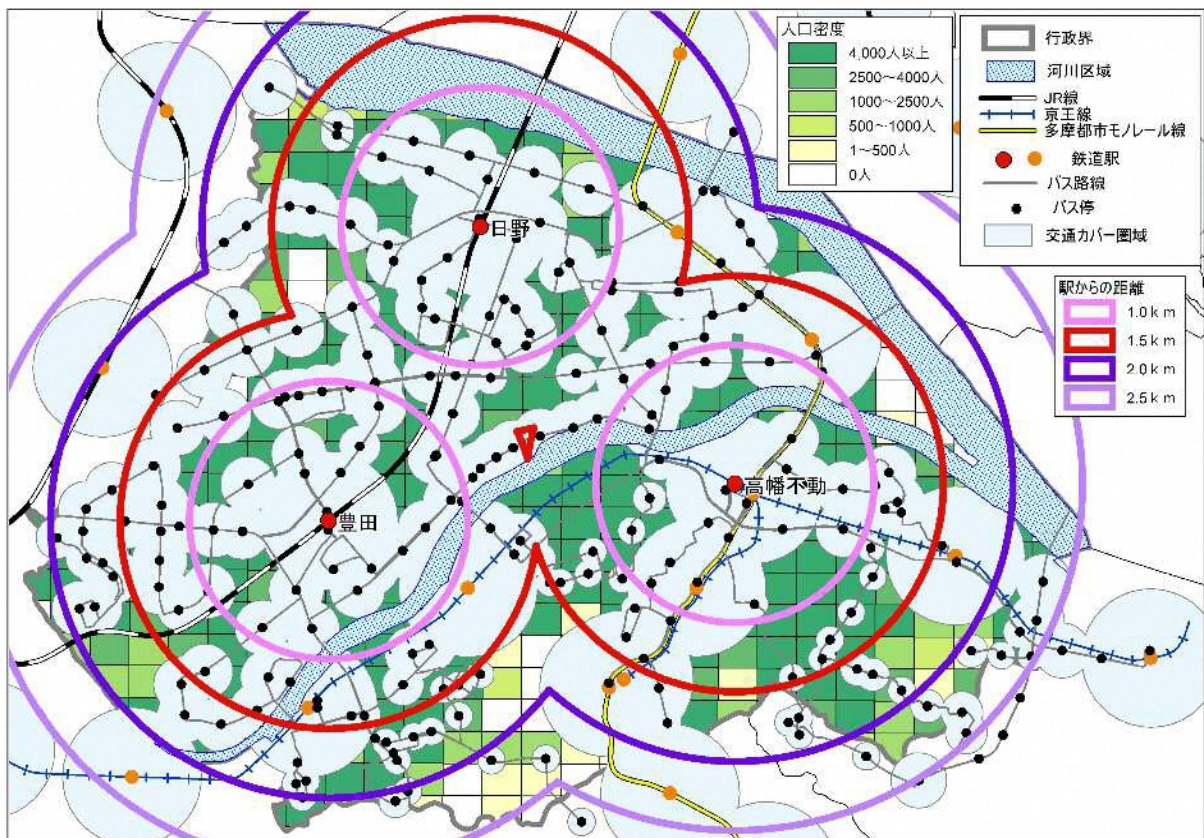
地域協働型交通は交通空白地域に居住する方々の移動手段確保を目的としておりますので、支援対象者は「交通空白地域の居住者」とします。

2.1.2 基準運行サービス

地域公共交通の形態には、決まった路線を決まった時間に運行する「定時定路線型（一般的な路線バスの形式）」の他、決められた区域内を自由に運行することができる「区域運行型（デマンド型）」もあります。また、車両にバス車両を用いる形態と小型車（ワゴン車両等）を用いる形態があります。いずれの形態も支援対象としますが、地域公共交通会議での承認を得ることが前提となります。

地域の方が行きたい場所まで直行する路線の方が利用しやすいですが、運行距離が長くなると定時性の確保が難しくなります。日野市には3大商業拠点（日野駅、豊田駅、高幡不動駅）があり、そこへアクセスすることができれば大半の方の日常生活移動ニーズ（買物・通院等）に対応することができますので、交通空白地域と最寄りの3大商業拠点（日野駅、豊田駅、高幡不動駅）または最寄りの市内鉄道駅を結ぶ経路設定を基本経路としています。

下図は日野市内の交通空白地域と3大商業拠点からの距離を示したものです。交通空白地域は、3大商業拠点から概ね2.5kmの圏域内にあることが分かります。車両が通行できる道路に限られていることもあり、運行距離は2.5kmの倍程度にはなるとお思いますので、運行距離については5km程度を想定しています。



また、利用者にとっては運行サービス（運行間隔、運賃等）の水準は高ければ高いほど利用しやすいですが、地域内における需要は限られていますので、ある程度需要を集約しなければ持続可能な運行が難しくなります（例えば運行本数を増やせば多くの運行経費がかかりますが、限られた需要が分散するので1便当りの利用者数は少なくなり、運行効率が悪くなってしまいます）。運賃については、安ければ利用しやすいですが適正な運賃収入が確保できないと運行の継続が困難になります。

こうした状況を防ぐために、「基準運行サービス」を次のとおり定めます。

項目	内容
運行経路	<ul style="list-style-type: none"> 交通空白地域と最寄りの3大商業拠点（日野駅、豊田駅、高幡不動駅）または最寄りの市内鉄道駅を結ぶ経路設定（※5km程度） 選択した車両が運行可能な経路設定（道路幅員を考慮） 既存バス路線との競合は避ける（駅前区間等、施設へのアクセス道路が限られており競合を避けることが物理的に困難な箇所は除く）
運行日	<ul style="list-style-type: none"> 平日のみを基本とするが、需要に応じて土日の運行も可能
運行時間帯	<ul style="list-style-type: none"> 8時台～17時台（10時間程度）
運行間隔	<ul style="list-style-type: none"> 車両1台で運行可能な運行回数の設定（運行距離により決定：概ね30分～1時間間隔）
運賃	<ul style="list-style-type: none"> 200円程度の均一運賃（運行距離が想定よりも長い場合には距離に応じた設定とする）
運行形態	<ul style="list-style-type: none"> 定時定路線型または区域運行（デマンド）型（※事前予約制）
停留所間隔	<ul style="list-style-type: none"> 200m間隔
車両	<ul style="list-style-type: none"> バリアフリー対応車両（車椅子乗車可）
利用可能区間 （区域運行の場合）	<ul style="list-style-type: none"> 乗降可能な区間は「指定区域内」と「指定区域内と区域外指定箇所（駅、病院等）の区間」（※区域外指定箇所から区域外指定箇所への移動には利用できない）

2.2 支援要件

「地域協働型交通」は、支援対象となる交通空白地域にお住まいの住民の方が、「本当に必要とし、利用される交通」であるべきだと考えています。そのため、発案する住民の方にも「住民が利用しやすい運行計画の策定」と「運行開始後の積極的な利用」に対しては責任を持っていただきたく、以下の支援要件を設けました。

- ①地域住民による地域組織の形成
- ②地域組織による「基準運行サービス」を**基本とする**運行計画の検討
- ③運行継続条件の充足

(1) 地域住民による地域組織の形成

地域住民・・・導入対象となる交通空白地域に居住する住民

地域組織・・・事業を円滑に推進するために地域住民で組織された団体。地域の自治体との連携がとれ、地域住民の代表として活動できる団体であり、組織の代表者が選任されていることが必要

(2) 地域組織による「基準運行サービス」を満たす運行計画の検討

地域組織が主体となり、日野市が定めた地域協働型交通の「基準運行サービス」に基づき、自分たちが利用しやすく、持続可能な運行計画を検討していただきます。検討の際に必要であれば市の職員の派遣を行い、アドバイスをすることも可能です。

(3) 運行継続条件の充足

「地域公共交通を運行してほしい」と思う人がいても、その数が少なければ協働で乗合型の公共交通を運行することの合理性が担保されなくなってしまいます。また、例えば「利用促進のための過度な運賃割引」などにより利用に応じた運賃収入が確保できなければ、利用者数が多くても財政負担が増大し持続が難しくなってしまいます。こうした事態を防ぐために、「運行継続条件」を次のように定め、この条件を満たすことを支援要件の一つとします。

地域協働型交通運行継続条件 (※①かつ②を満たすこと)

- ①**車内の平均乗車人数** 2.0人以上
- ②行政補助額 600万円以内

①は需要面に関する基準です。乗合の公共交通機関ですので、平均的に 2 人以上が利用していることを条件にしています。車内の平均乗車人数は下式により算出します。

車内の平均乗車人数 = 輸送人キロ ÷ 走行キロ

輸送人キロ：集計期間内に車両に乗車した人の乗車距離の合計

走行キロ：集計期間内に車両が運行した距離の合計

②は財政負担額に関する基準です。1 台の車両で平日のみ 1 日 10 時間運行した場合、年間の運行経費は概ね 1000 万円となります。一方で①を実現するためには、乗車距離が短い利用者もいるので、概ね 1 便当り 4 人の利用が必要であり、1 人当たりの運賃を 200 円と想定し、1 日 10 往復 250 日間運行した場合、年間の運賃収入は 400 万円となります。この想定で 600 万円の行政補助額が必要となることから、行政負担額をこの金額以下に抑えることを条件としました。運賃収入が少なく運行経費と運賃収入の差額が 600 万円を超える場合には、超過分と 600 万円の差額を広告収入や沿線住民・企業等の負担金で補うことも可能です。

運行に向けた検討を開始するにあたっては、想定したサービス水準で運行した場合に、対象地域に居住する人のうち、どのくらいの人がどのくらいの頻度（どのような目的）で利用するのかを把握し、収支等の予測結果が運行継続条件を満たすことを示すことが必要となります。

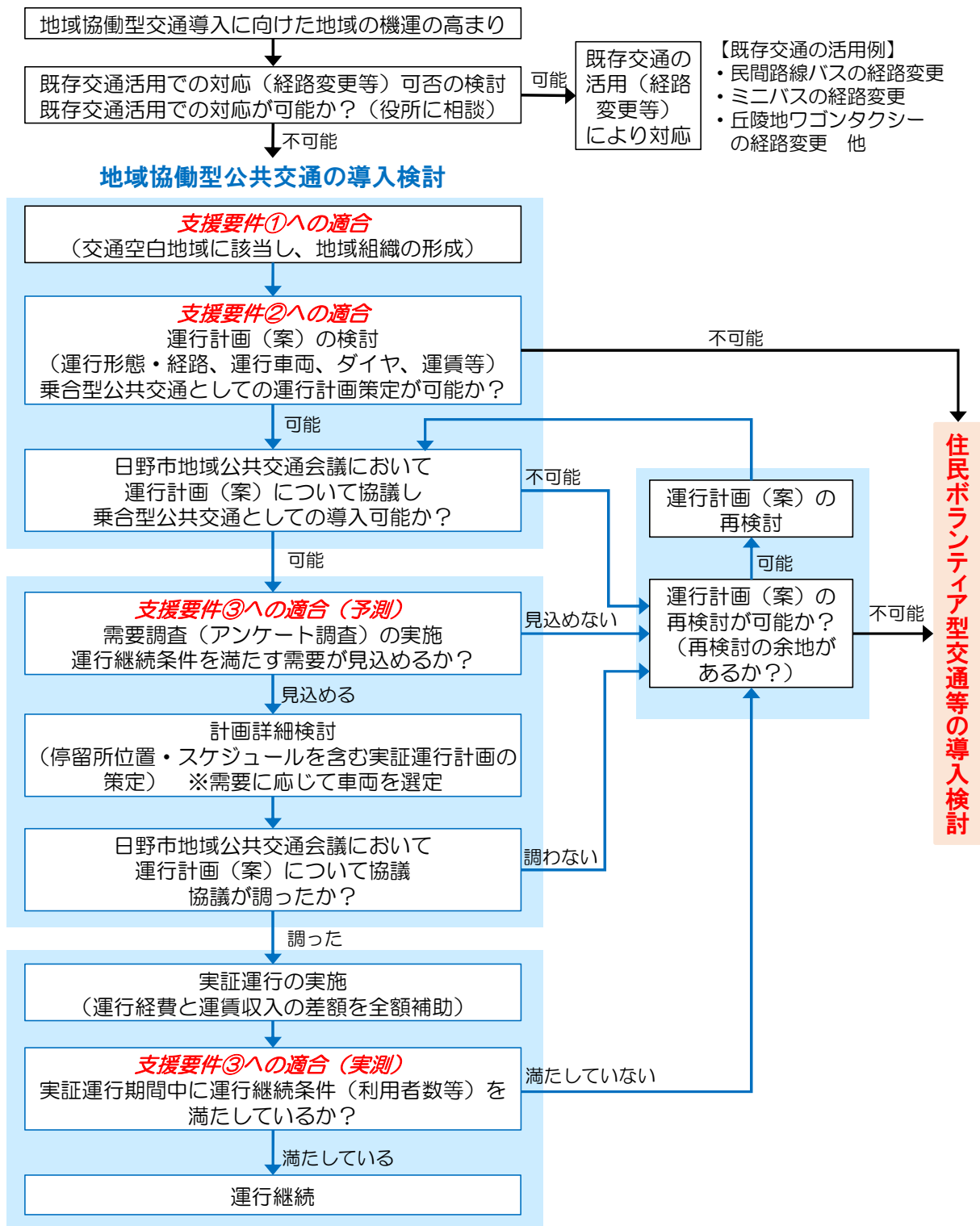
なお、地域協働型交通は地域住民が自分たちの移動手段を「地域で守り、育てる交通」という意識を持ち、積極的に利用することを前提としており、その考えを形骸化しないために需要面・運行経費面での運行継続条件を明確に定めています。

一方で、日野市では市が運行するミニバス及び丘陵地ワゴンタクシーの運行に対し「既存路線の見直し基準（見直し実施を判断する最低の基準）」を設定しており、この見直し基準と地域協働型交通の運行継続条件は異なる設定となっています。現時点ではミニバス及び丘陵地ワゴンタクシーと地域協働型交通の市内公共交通網における位置づけの違いは明確になっていますが、時間の経過とともに地域協働型交通の導入経緯等が忘れ去られ、「交通モードによって継続条件が異なる理由」が不明確となることが危惧されています。

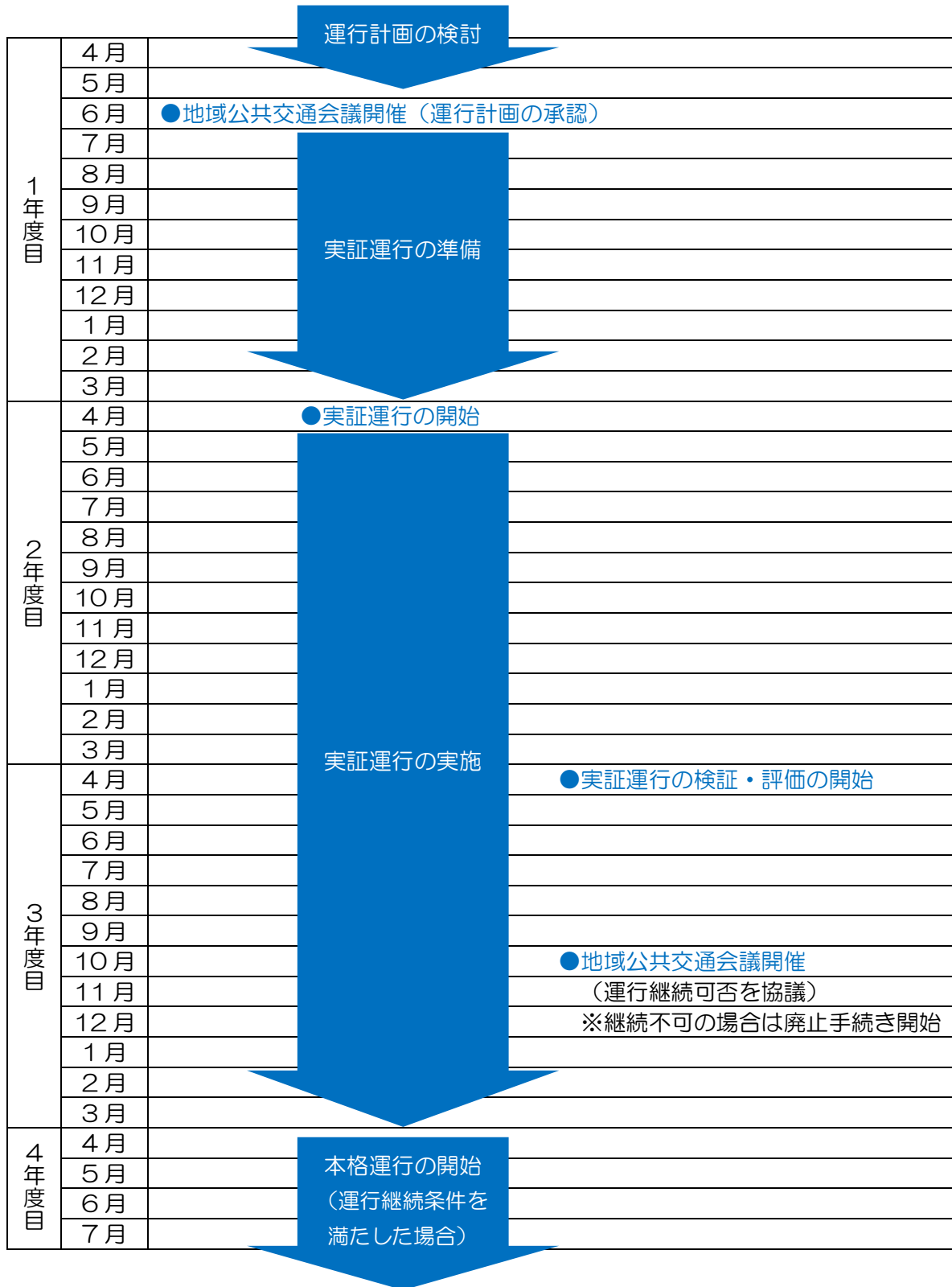
こうした事態を防ぐため、地域協働型交通は「特定の地域が努力することにより運行している交通」でミニバス及び丘陵地ワゴンタクシーとは市内公共交通網における位置づけが異なることを継続的に周知し、当初の導入目的が形骸化することがないように努めます。

2.3 支援スケジュール

地域における起案から本格運行開始までの流れは以下のとおりです。



地域組織による検討はいつ始めても構いませんが、実証運行の期間は4月～3月の1年間で、検証・評価の期間も含め2年間で想定しています。そのため、計画詳細検討結果は毎年6月に開催される地域公共交通会議に諮り、協議が調った場合には翌年4月の運行開始に向けた準備を進めます。



2.4 支援内容

行政は以下の支援を行います。

- ①地域組織が導入検討・運行計画案策定を行う際の助言
- ②地域組織が作成した運行計画案を日野市地域公共交通会議に諮る
- ③需要調査の実施
- ④計画具体化に向けた関係機関（運輸局、警察、道路管理者等）との調整
- ⑤実証運行の実施（実証運行期間中は運行経費と運賃収入の差額を全額補助）
- ⑥本格運行開始後は運行経費と運賃収入の差額を補助（上限 600 万円）

本格運行開始後については、運行継続条件を満たした場合は運行経費と運賃収入の差額を行政が補助します。ただし年間 600 万円が上限となります。

本格運行開始後に運行継続条件を満たすことができなかった場合、翌年度の 6 月から地域を中心に見直し検討を行い、11 月～12 月に見直し内容基準を地域公共交通会議に諮り、翌年より見直し準備に入ります。更に翌年の 10 月から見直し内容での運行を開始し、1 年間の運行結果を検証し、運行継続条件を満たしていれば運行継続となりますが、満たしていなければ 3 月末で廃止となります。

運行経費と運賃収入の差額が 600 万円を超えてしまった場合、その年と見直し検討期間（3 年間）の超過分については行政が負担します。

	4月	5月	6月	7月	8月	9月	10月	11月	12月	1月	2月	3月
1年目	現行サービス内容での運行を継続											
	見直し検討						交通会議承認		見直し準備			
2年目	現行サービス内容での運行を継続						見直しサービス内容での運行					
	見直し準備											
3年目	見直しサービス内容での運行						検証結果にかかわらず半年間は運行を継続					
							検証		交通会議承認			
4年目	運行継続条件を満たした場合のみ運行を継続(条件を満たさなかった場合は前年度3月末で廃止)											

車両については、運行事業者が保有する車両を借り上げる形態を想定しています。「基準運行サービス」で車両については車椅子対応車両の使用を原則としておりますので、もし運行を担当する事業者が車椅子対応車両を保有していない（または当該輸送に使用することができない）場合には、車椅子対応車両購入費の一部補助を検討します。

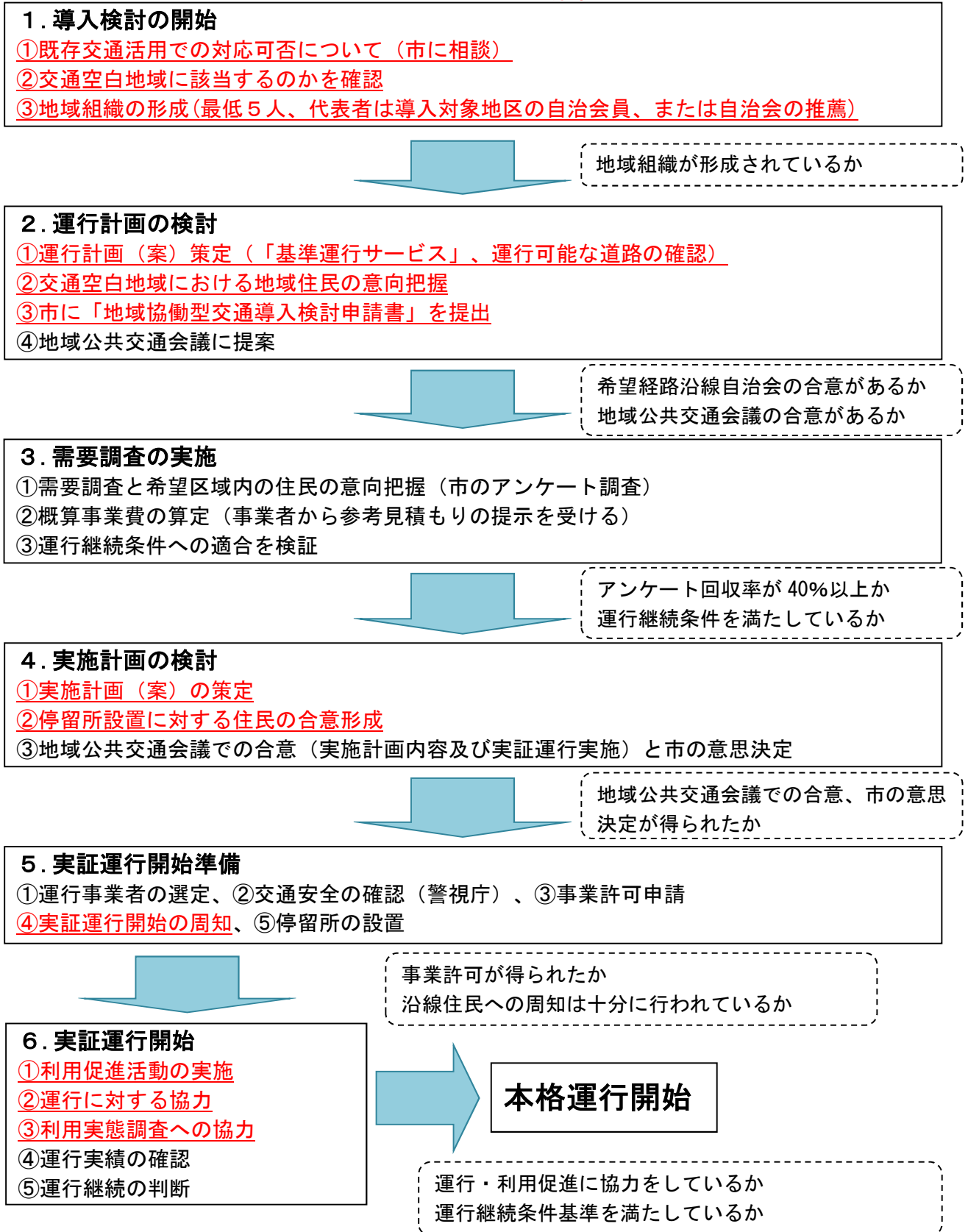
需要が多いと考えられる場合については地域の判断でバス車両による運行を行うことは可能です。しかし、バス車両による運行は小型車両による運行よりも運行経費が高くなりますので、それを賄えるだけの運賃収入がないと運行継続が難しくなります。

なお、区域運行（デマンド）型による運行も可能ですが、地域公共交通会議において協議が調っていることが前提となります。また、デマンド型の運行には予約管理等のシステムを用いる場合もあり、その場合にはシステムの導入及び維持管理に費用を要しますので、その経費を賄えるだけの運賃収入がないと運行継続が難しくなります。

3. 導入に向けた具体的な取り組み

■地域協働型交通導入検討の流れ

※地域の皆様には赤字で書かれた項目を行っていただきます。



3.1 導入検討の開始

(1) 既存交通活用での対応可否について確認

問題が既存の公共交通手段（路線バス、ミニバス、丘陵地ワゴンタクシー）の経路変更や停留所設置で解決できる可能性がある場合には、まず市役所に相談してください。市役所にて既存交通活用による対応可否について検討を行い、対応可能な方法がある場合には運行事業者とその方法の実現に向けた具体的な検討に入ります。対応可能な方法がない場合は、地域協働型交通の導入検討に入ります。

(2) 交通空白地域に該当するのかを確認

導入検討を開始するためには、お住まいの地域が市の定義する交通空白地域に該当していることが必要です。交通空白地域の位置については、本ガイドラインの付属資料で確認できます。

(3) 地域組織の形成

導入にあたっては、地域が自ら中心となって検討し、取り組んでいくという意志を持っていることが必須の条件となります。そのため、実際に検討や運行への協力をを行う組織として「地域組織」を形成していただきます。

地域組織は、自治会等との連携がとれ、地域の代表として活動できる組織でなければなりません。構成員は最低5名以上とし、代表者を1名選任していただきます。こ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、「自治会長等、組織の長が担当しなければならない」というわけではありません。

また、地域組織の代表者は当該地域の自治会員により選出することを標準としますが、自治会に加入していない方でも当該自治会より賛同を得て、運行の検討に協力を得ることができる方であれば、代表者となることができます。

なお、近隣の交通空白地域と連携して地域組織を形成することも可能とします。

3.2 運行計画の検討

(1) 運行計画（案）の策定

地域組織が主体となり運行計画（案）の検討を行います。「運行経路」については地域協働型交通の「基準運行サービス」、使用する車両が運行できる道路等の確認を行うとともに、地域の方の主な買物先や通院先を考慮し、交通空白地域を經由する地域協働型交通をどの場所に結節させるかを決めます。また、途中の経由地についても検討し、重要な経由地があればこの段階で指定しておきます。なお以後、ここで決められた運行経路を「希望経路」、希望経路が運行する区域を「希望区域」と呼ぶことにします。

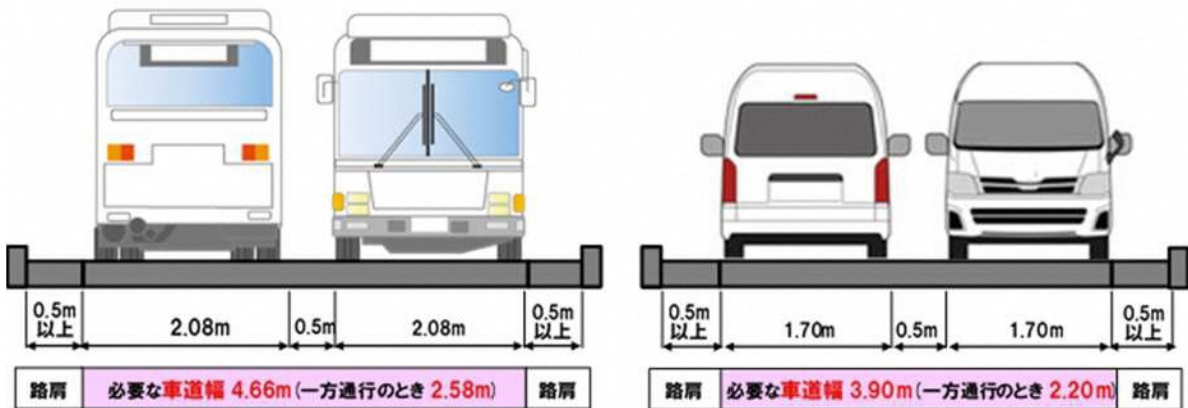
その他、「基準運行サービス」を基本とし、「運行形態」「運行日」「運行時間帯」「運行間隔」「運賃」「停留所間隔」「車両」についても決定し、前述の「運行経路」と合わせ「運行計画（案）」を策定します。

検討の際には、必要があれば市の職員の派遣を行い、アドバイスをすることも可能です。

車両が通行できる車道の最小幅員（路側帯がない場合）

（小型バス）

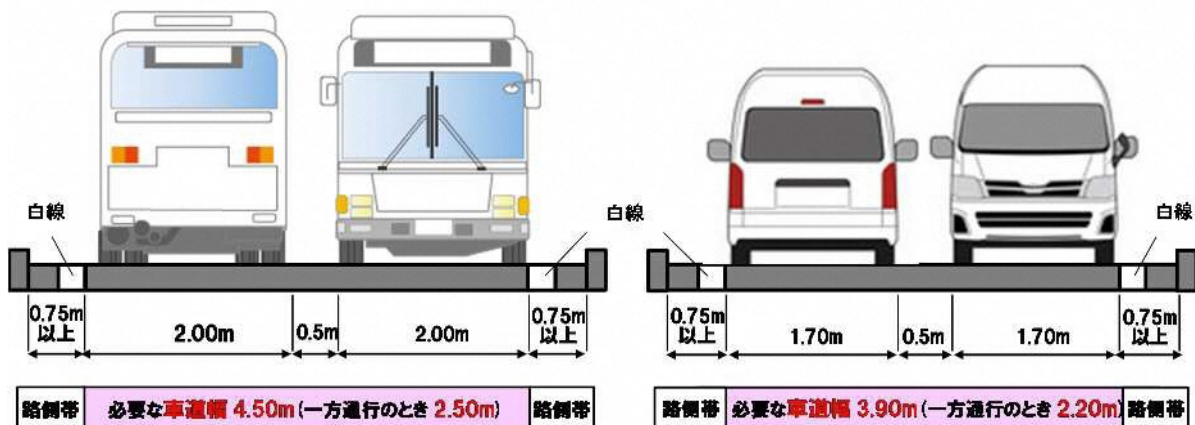
（ワゴン車）



車両が通行できる車道の最小幅員（路側帯がある場合）

（小型バス）

（ワゴン車）



（2） 交通空白地域における地域住民の意向把握

策定した運行計画（案）を、地域組織が希望経路上の交通空白地域に該当する自治会に示し、導入のメリット、地域の役割を良く説明した上で、運行計画（案）に対する賛否、運行への協力の可否を問います。ここで全ての自治会の合意が得られた場合に次のステップに進みます。合意が得られない場合は、何回でも運行計画を修正し、賛否及び協力の可否を問い直すことができます。ただし、何回やっても合意が得られなければ、次のステップへ進むことはできません。

(3) 市に「地域協働型交通導入検討申請書」(様式1)を提出

希望経路上の交通空白地域に該当する全ての自治会の合意が得られた場合は、市に「地域協働型交通導入検討申請書」を提出してください。

この申請書には、次の内容を記載していただきます。

- ・地域名(自治会名)
- ・代表者名、代表者連絡先
- ・構成員名(最低5人)
- ・運行計画(案)
- ・導入を検討する理由

提出された申請書の内容を市が審査し、受理されると地域公共交通会議に提案されます。

(4) 地域公共交通会議に提案

運行計画(案)を市が地域公共交通会議に提案します。会議では提案された計画(案)が「日野市の地域公共交通網において競合等の問題なく導入可能か」について協議が行われ、協議が調った場合には次のステップに進むことができます。協議が調わなかった場合でも、計画内容を修正し翌年以降の地域公共交通会議に再度提案することが可能です。

地域公共交通会議では、提案された計画(案)がより良い計画となるよう、会議に出席している委員(運行事業者等)から助言をいただくことも想定しています。

○地域公共交通会議

地域の实情に合ったバス交通のあり方や導入について検討する道路運送法に基づく法定会議です。学識経験者、国、県の関係機関、交通事業者、公募市民、バスやタクシーの協会等の関係団体が主な構成員となります。

なお、同時期に複数の申請があった場合には、地域公共交通会議にて申請内容を勘案し、市の予算の範囲内で、より導入の必要性が高いと考えられる地域から順番に調査を実施します。

3.3 需要調査の実施

(1) 需要調査と希望区域内の住民の意向把握(市のアンケート調査)

運行計画(案)に基づき運行した場合の需要を予測するために、市が需要調査を実施します。需要調査では、希望区域内の住民を対象にアンケートを実施しますが、アンケート調査の結果、回収率が低い場合は地域の関心が低いと考えられます。

地域の関心が低いと協働による運行が困難になりますので、次のステップに進むためには、回収率を40%以上確保することを目安とします。

調査結果の分析は市が行い、結果を地域組織に公表します。

(2) 概算事業費の算定

需要調査を実施した希望経路を運行する場合の概算事業費について、市が事業者(市内を運行可能な複数の業者)に見積を依頼します。

(3) 運行継続条件への適合を検証

需要調査結果と概算事業費をもとに、運行継続条件を満たしているかの検証を行います。満たしている場合は、計画詳細検討に進みます。

地域協働型交通運行継続条件 (※①かつ②を満たすこと)

- ①車内の平均乗車人数 2.0人以上
- ②行政補助額 600万円以内

3.4 実施計画の検討

(1) 実施計画(案)の策定

地域組織・行政・事業者・所轄警察により運行計画の協議を行い、計画概要の内容をより具体的にした「実施計画(案)」を策定します。運行計画については、道路環境(道路の幅員・勾配)、交通規制、交通実態や集落の点在状況等の諸条件も考慮する必要があります。実施計画(案)に盛り込む内容は次の通りです。

○運行形態、○使用車両、○運行経路、○停留所位置、○運行日、○運行ダイヤ、○運賃

(2) 停留所設置に対する住民の合意形成

停留所の位置が決まったら、停留所の設置について地先にお住まいの方の了承を得なければなりません。地域組織には、停留所設置の地先交渉について協力をお願いします。停留所設置の了承が得られない場合には停留所設置箇所の再検討が必要となります。

【停留所設置条件】

○新設箇所では**安全性の確保**を重視する。

設置できない箇所：駐停車禁止箇所

- ・勾配部には基本的に設置しない
- ・交差点の直近には設置しない(5m以上距離をとる)
- ・横断歩道の直近には設置しない(5m以上距離をとる)

避けるべき箇所

- ・沿道の自動車出入口の直近には設置しない(3m以上距離をとる)
- ・消火栓、防火水槽及びその標識等の直近には設置しない(5m以上距離をとる)

○路線バス重複区間は**既存停留所を活用**する。

- ・バス事業者との交渉が必要

(3) 地域公共交通会議での合意と市の意思決定

停留所の位置も含めて運行計画が策定された段階で、「実施計画案（様式2）」を市に提出します。計画内容を市が地域公共交通会議に諮り、実証運行実施の可否を審議します。

地域公共交通会議で承認されたのち、市が実証運行の実施に要する予算措置等を行うための意思決定を行います。意思決定が行われた場合に実証運行開始準備へ進みます。

3.5 実証運行開始準備

(1) 運行事業者の選定

市が入札を行い、運行事業者を選定します。

(2) 交通安全の確認

交通安全については所轄の警察署を通じて運行経路検討時に確認を行っていますが、警察署立ち会いの下、運行事業者が実車を用いて最終確認を行います。確認の結果、安全性の確保が必要な箇所については、他の場所に変更します。

(3) 事業許可申請

運行事業者が国土交通省に事業許可の申請を行います。なお、許可までの処理期間は約2ヶ月間です。

(4) 実証運行開始の周知

事業許可申請と併行して、運行開始日を決定及びパンフレット等の作成を行い、地域組織が主体となって、運行する周辺地区への周知等を行います。

(5) 停留所の設置

事業許可申請と併行して、運行計画に基づき、停留所の製作など設置にあたっての準備を行います。停留所の設置費用は市が負担します。

なお、実際の設置は運行事業者と協議し、運行開始の直前に行うこととなります。

3.6 実証運行開始

(1) 利用促進活動の実施

実証運行が開始されたら、地域組織には、利用促進方法についてさまざまなアイデアを提案していただき、運行事業者及び行政と協働で実施します。

(2) 運行に対する協力

運行経路沿線にお住まいの方々には、地域組織を通じて停留所周辺の清掃や違法駐車車両排除活動など、地域協働型交通の運行を円滑に行うために必要な活動についてご協力をお願いします。

(3) 利用実態調査への協力

運行開始後は利用実態調査を実施し、「地域協働型交通が地域住民の生活に役立っているか」「地域協働型交通の運行により沿線住民の交通空白の状況は解消されたか」などを検証することが必要となります。利用実態調査の実施につきましては、地域組織を通じて運行経路沿線の自治会に協力していただきます。

(4) 運行実績の確認

市は、運行開始から1年間の利用者数を集計します。そして、運行実績が運行継続条件を満たしているか確認し、地域公共交通会議に報告します。

(5) 運行継続の判断

実証運行期間中の運行実績が「運行継続条件」を満たした場合は本格運行へ移行いたします。満たさない場合は、実証運行終了時点で廃止となります。

なお、本格運行へ移行した路線でも毎年運行実績の検証を行い、運行継続条件を満たすことができなかった場合、翌年度の6月から地域を中心に見直し検討を行い、11月～12月に見直し内容基準を地域公共交通会議に諮り、翌年より見直し準備に入ります。更に翌年の10月から見直し内容での運行を開始し、1年間の運行結果を検証し、運行継続条件を満たしていれば運行継続となりますが、満たしていなければ3月末で廃止となります。

4. 添付資料

(1) チェックシート（地域組織用）

地域組織が以下に示す様式 1、2 の提出状況、及び運行開始後の運行への協力状況をチェックするためのシートです。

(2) 交通空白地域図

(3) 地域協働型交通導入検討申請書（様式 1）

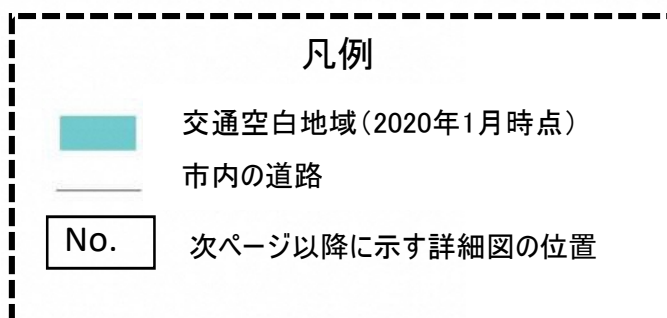
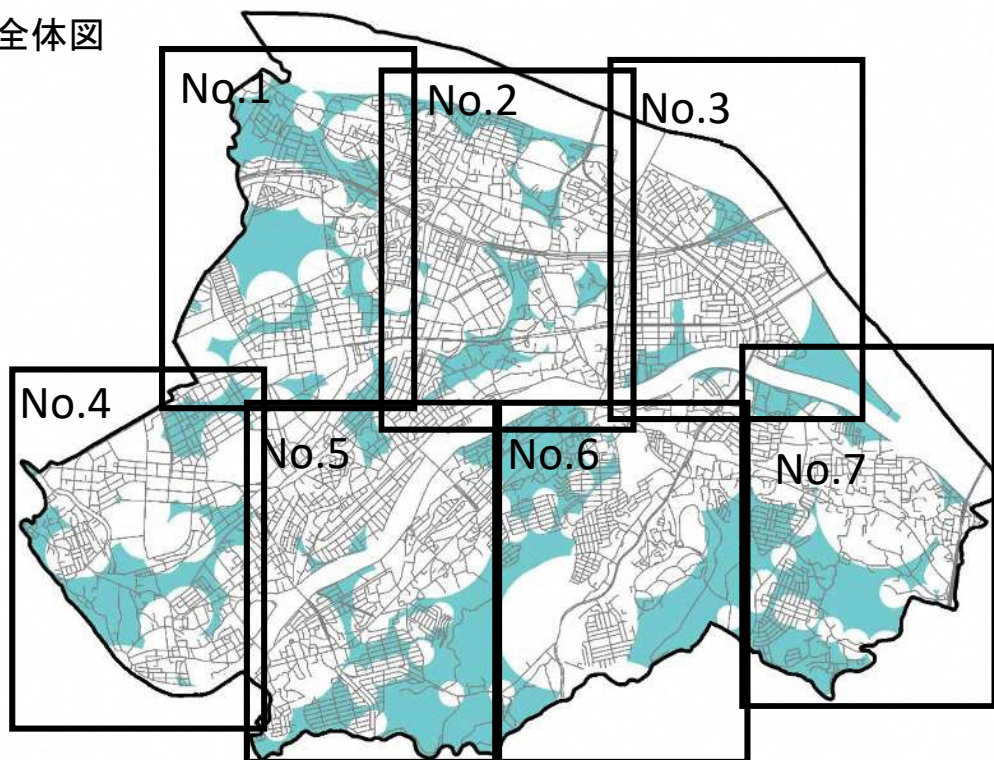
(4) 地域協働型交通実施計画（案）（様式 2）

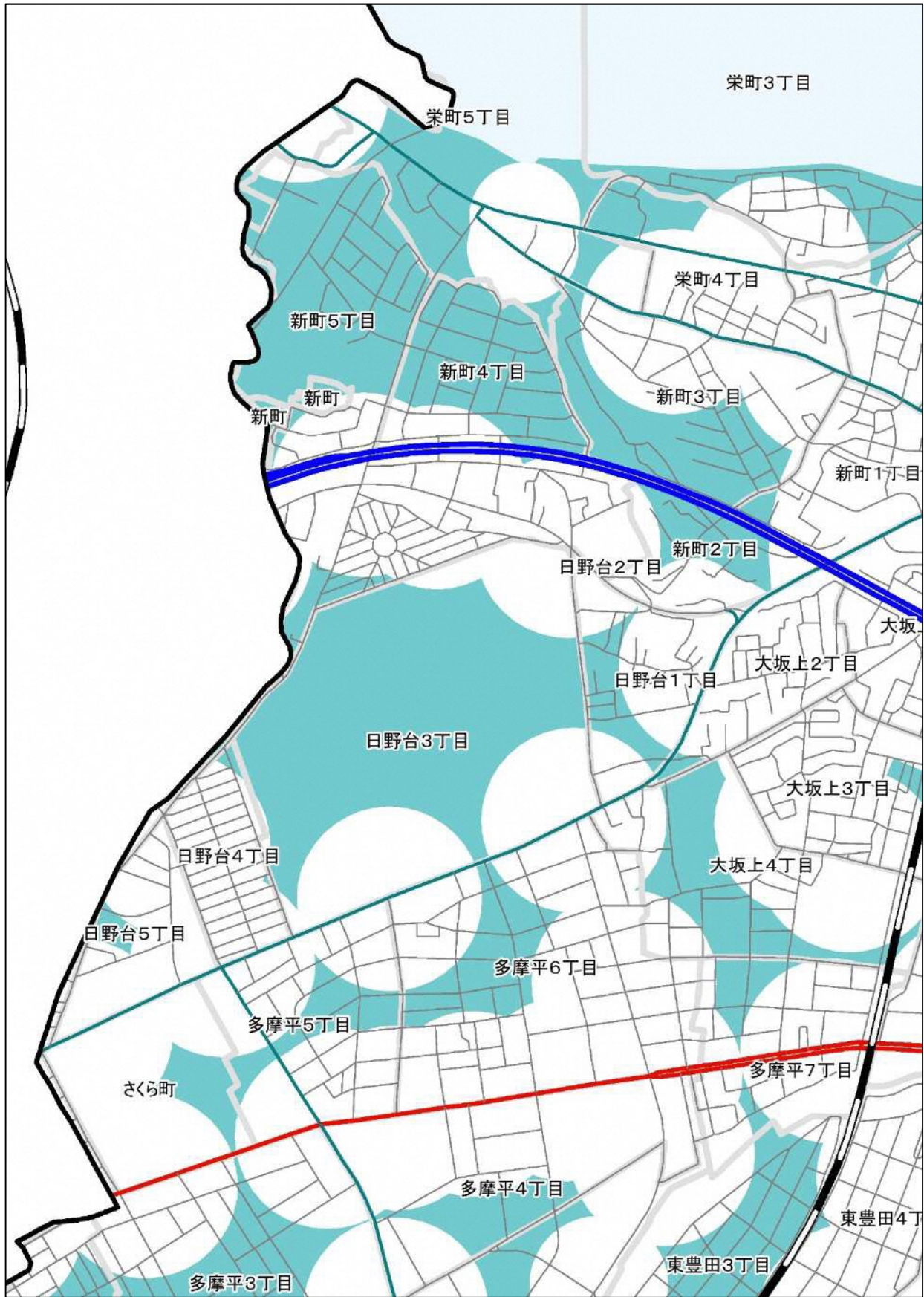
チェックシート（地域組織用）










大項目	項目	内容	check
導入検討の開始	既存交通活用での対応可否の確認	既存公共交通の活用可否について確認を行ったか	
	交通空白地域の確認	検討対象地域は、市が定義している交通空白地域に該当しているか	
		地域協働型交通の運行により不便地区は解消されるか	
	地域組織の形成	5人以上の構成員により、地域組織が形成されているか	
		地域組織の代表者は選任されており、代表者は当該地域の自治会員か（または自治会の賛同を得た方であるか）	
	形成された組織は、地域の自治会等との連携がとれ、地域の代表として活動できるか		
運行計画の検討	運行計画（案）の策定	「基準運行サービス」「使用車両が運行できる道路」等の確認を行い、運行計画（案）を策定したか	
	交通空白地域における地域住民の意向把握	運行計画（案）を交通空白地域に該当する自治会に公開し、「導入のメリット」「地域の役割」を良く説明したか	
		全ての自治会の合意が得られたか	
	申請書提出	「地域協働型交通導入検討申請書」を提出したか	
需要調査の実施	需要調査	希望区域内の住民にアンケート調査への協力を要請し、回収率を40%以上確保できたか	
	調査結果の確認	市が実施した分析結果を確認したか	
	運行継続条件の確認	市から提供されるデータを基に、計画路線が運行継続条件を満たしていることを確認したか	
実施計画の検討	実施計画（案）の策定	行政・事業者・所轄警察と運行計画の協議を行い、実施計画案を策定したか	
	停留所設置の合意形成	停留所の設置について、地先住民の合意は得られているか	
実証運行開始準備	実証運行開始PRの実施	パンフレット等の作成を行い、運行する周辺地区への周知を行ったか	
実証運行開始	利用促進活動の実施	利用促進方法についてアイデアを提案し、実施したか	
	運行に対する協力	違法駐車排除のためのPR活動は行われているか	
		停留所周辺の美化活動は行われているか	
	利用実態調査への協力	利用実態調査に協力しているか	
	運行実績の確認	市が集計した運行実績を確認し、運行継続条件を満たしているか	

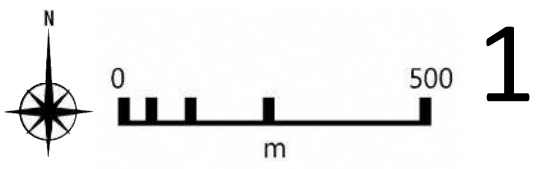
交通空白地域図

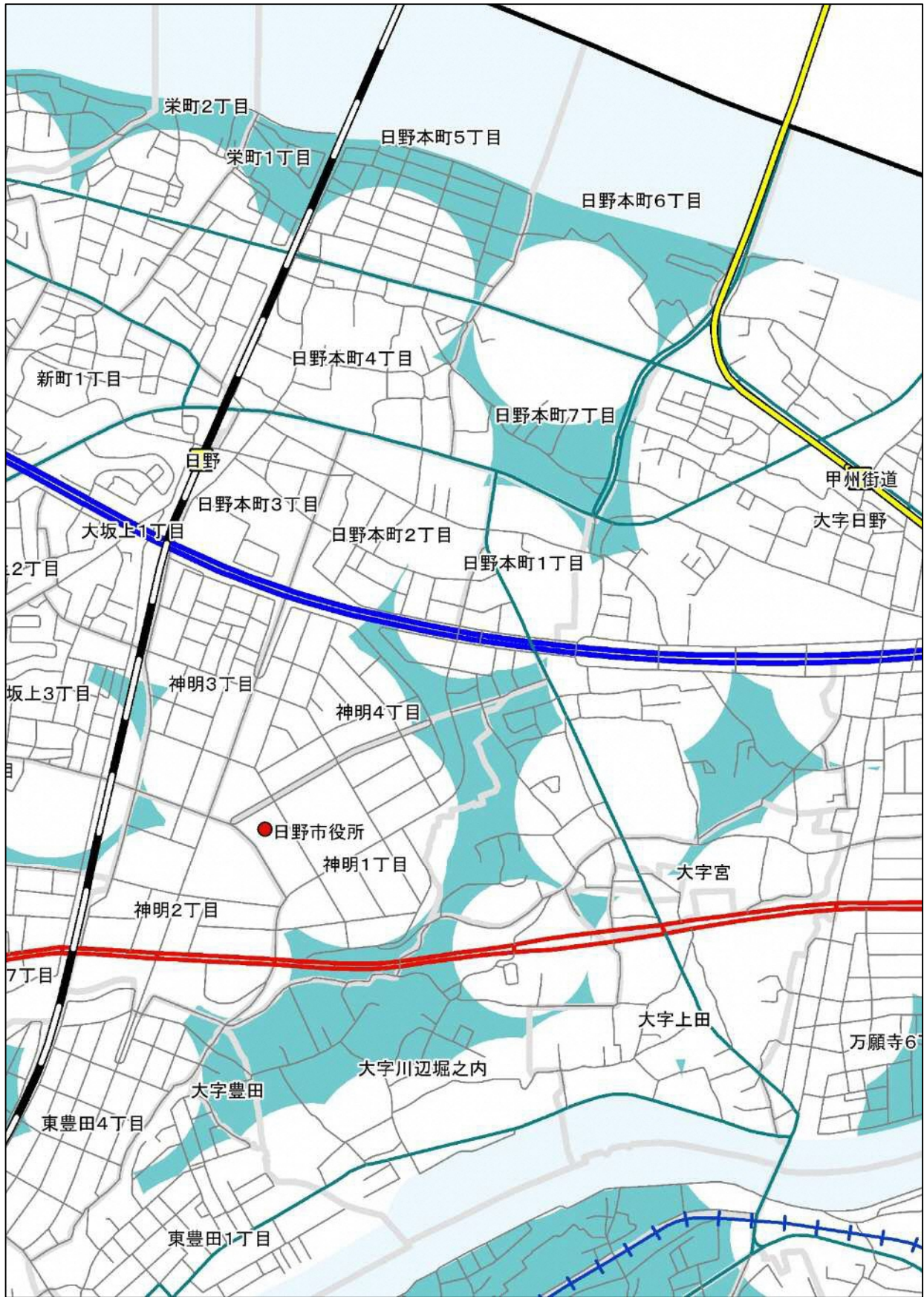
全体図



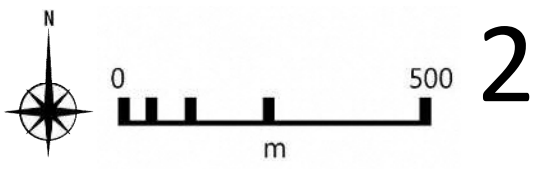


- | | |
|--|--|
|  交通空白地域 |  町丁目境 |
|  高速道路 |  JR線 |
|  一般国道 |  京王線 |
|  都道 |  多摩都市モノレール線 |
|  その他の道路 | |



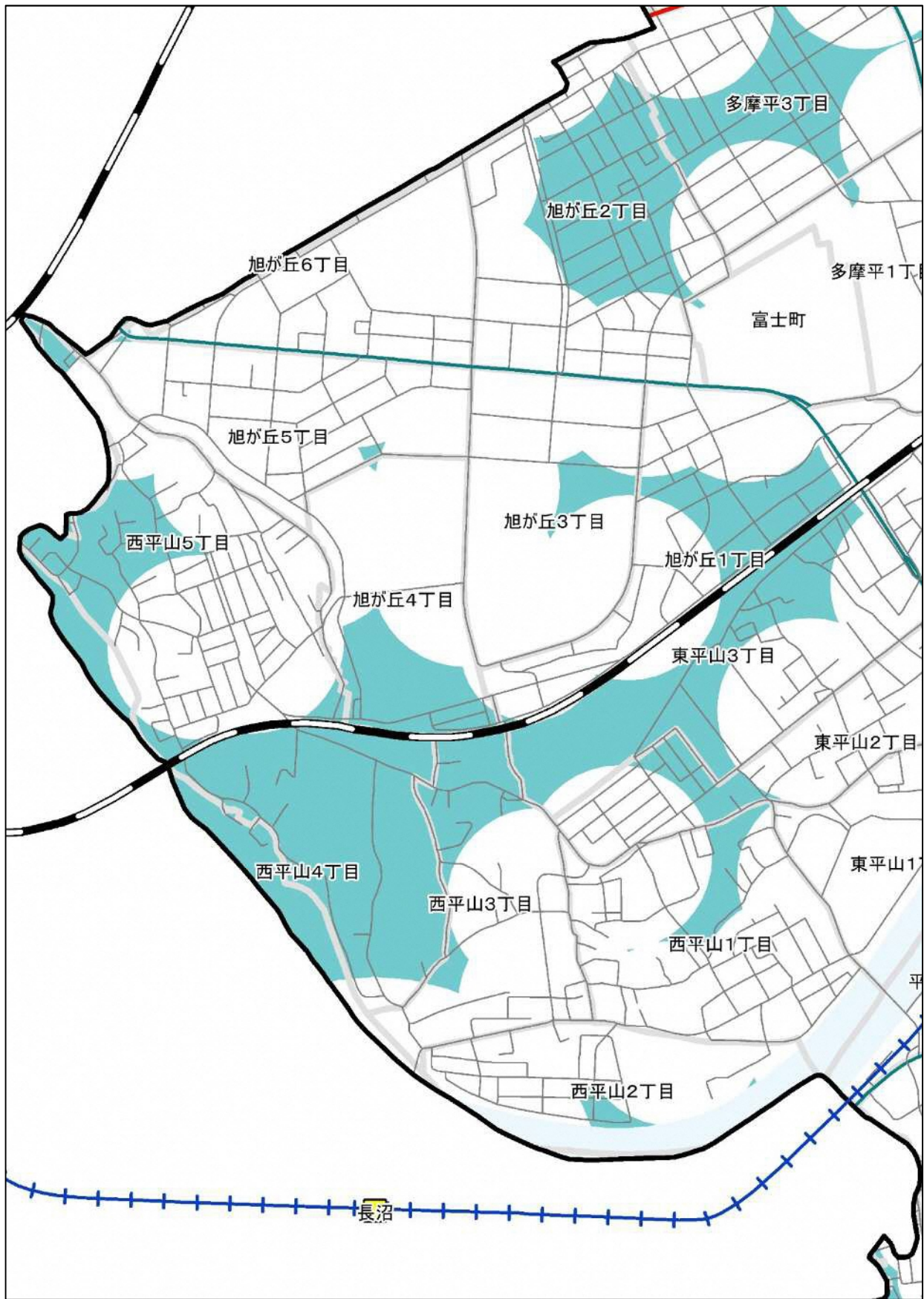











- 交通空白地域
- 高速道路
- 一般国道
- 都道
- その他の道路
- 町丁目境
- JR線
- 京王線
- 多摩都市モノレール線

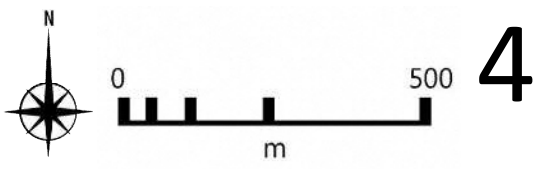


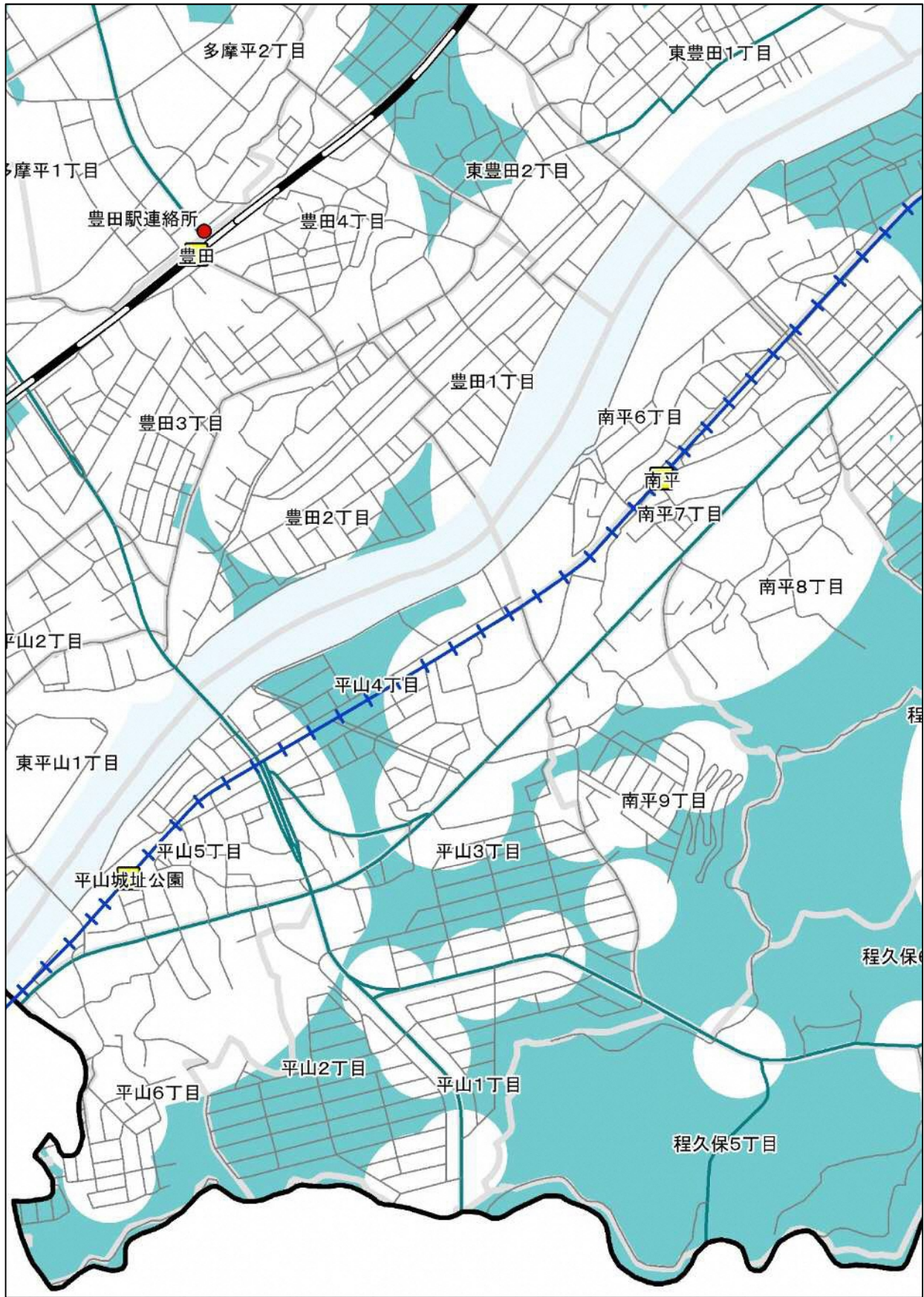











3

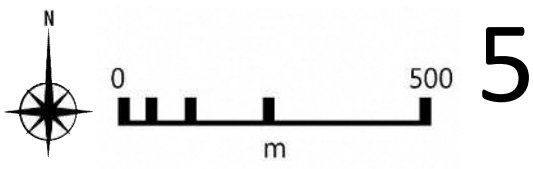


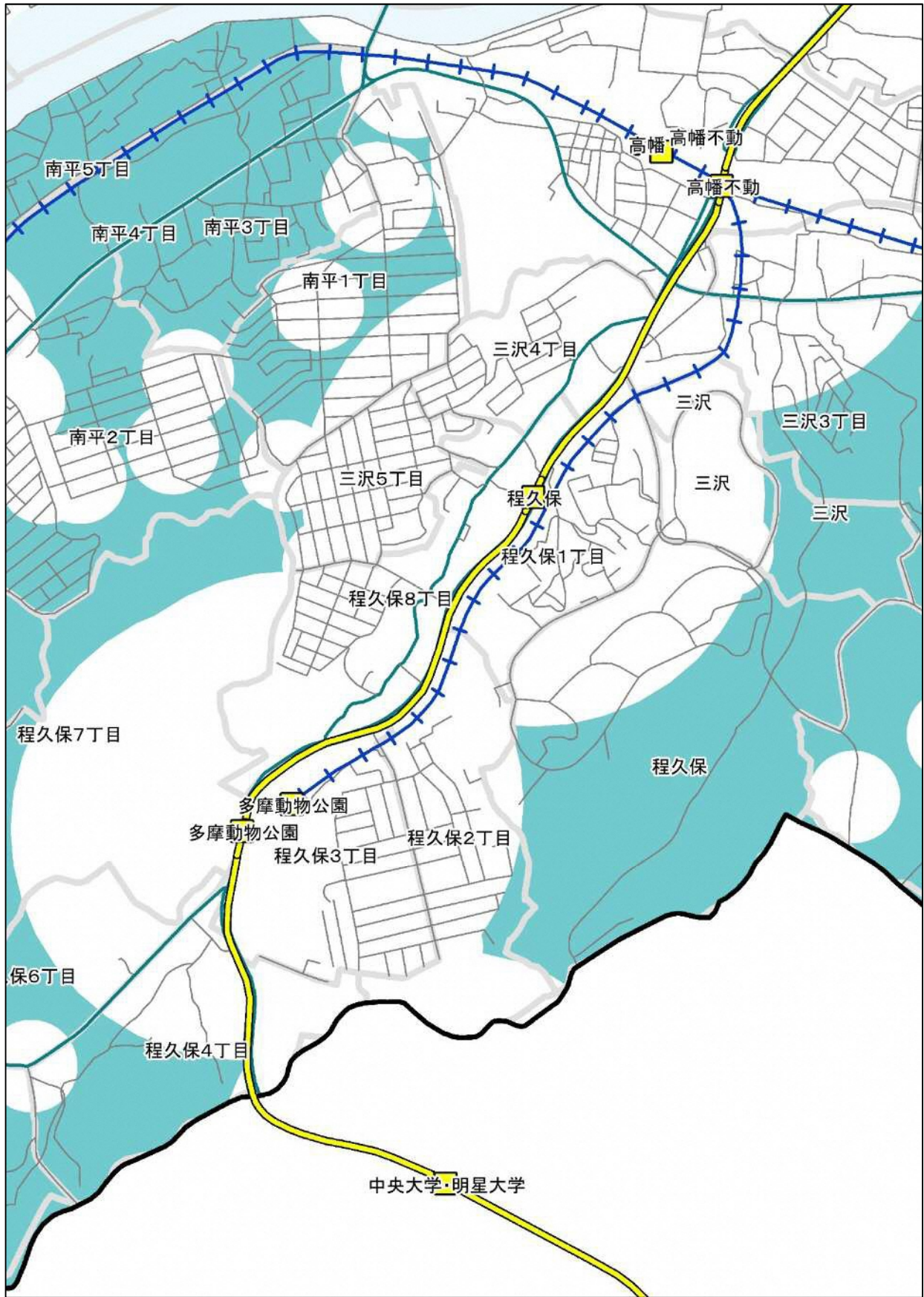
- | | |
|--|--|
|  交通空白地域 |  町丁目境 |
|  高速道路 |  JR線 |
|  一般国道 |  京王線 |
|  都道 |  多摩都市モノレール線 |
|  その他の道路 | |












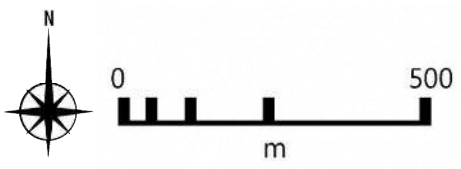


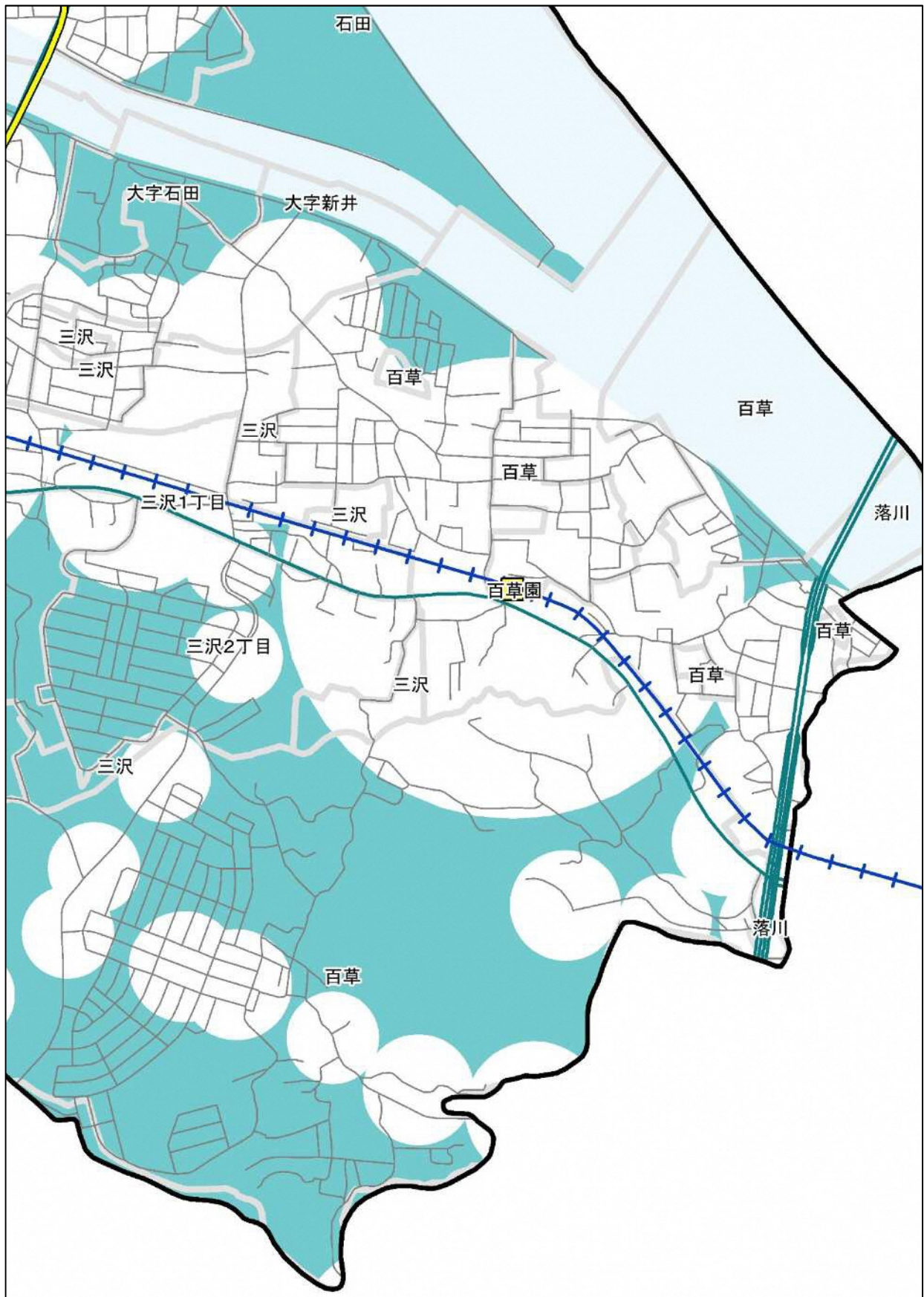
- | | |
|--|--|
|  交通空白地域 |  町丁目境 |
|  高速道路 |  JR線 |
|  一般国道 |  京王線 |
|  都道 |  多摩都市モノレール線 |
|  その他の道路 | |



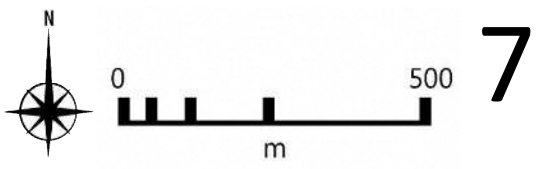


- | | |
|--|--|
|  交通空白地域 |  町丁目境 |
|  高速道路 |  JR線 |
|  一般国道 |  京王線 |
|  都道 |  多摩都市モノレール線 |
|  その他の道路 | |





- 交通空白地域
- 高速道路
- 一般国道
- 都道
- その他の道路
- 町丁目境
- JR線
- 京王線
- 多摩都市モノレール線



日野市長 あて

地域協働型交通導入検討申請書

次のとおり、地域協働型交通の導入検討について申請します。

1. 地域組織

地域名 (団体名)	(自治会名)		
代表者氏名			
代表者 連絡先	住 所	〒 -	日野市
	電話番号		F A X 番号
	E-MAIL	@	
構成員氏名 (最低5名 記載)			

2. 運行計画 (案)

運行形態	定時定路線型	区域運行型	※どちらかに○
運行経路	起点名称		終点名称
	主要 経由地名称		運行距離
	※運行経路図を別添すること (様式自由) ※区域運行の場合は運行区域図を別添すること (様式自由) ※運行経路図 (または運行区域図) には停留所予定箇所を明示すること なお、運行区域外に停留所を設置する場合はその位置も明示すること		
運行日	月 火 水 木 金 土 日	※運行する日に○	
	祝 日 :	運行する 運行しない	※どちらかに○
	年末年始 :	運行する 運行しない	※どちらかに○
運行時間帯	~		
運行間隔	分		
運賃			
停留所間隔 (目標)	m		
車両	バス車両	小型車両	※どちらかに○
導入を検討 する理由			

日野市長 へ

地域協働型交通実施計画（案）

次のとおり、地域協働型交通実施計画（案）を提出します。

地域名 (団体名)			代表者氏名					
運行形態	定時定路線型	区域運行型	※どちらかに○					
運行経路	起点名称		終点名称					
	主要 経由地名称		運行距離	km				
	※運行経路図を別添すること（様式自由） ※区域運行の場合は運行区域図を別添すること（様式自由） ※運行経路図（または運行区域図）には停留所設置箇所を明示すること なお、運行区域外に停留所を設置する場合はその位置も明示すること							
運行日	月	火	水	木	金	土	日	※運行する日に○
	祝	日	運行する		運行しない			※どちらかに○
	年末年始		運行する		運行しない			※どちらかに○
運行ダイヤ	※運行時刻表を別添すること（様式自由）							
運賃	※対距離運賃の場合は三角表を別添すること							
車両	バス車両	小型車両	※どちらかに○					
その他 特記事項								