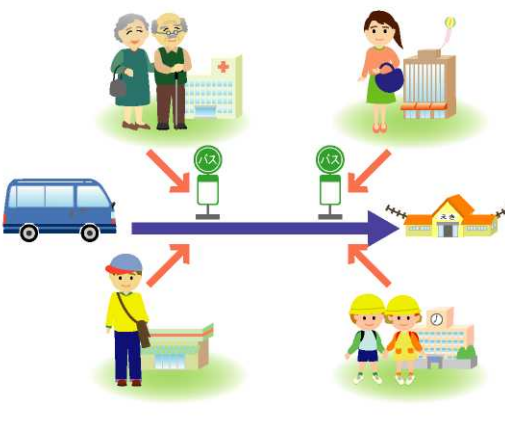
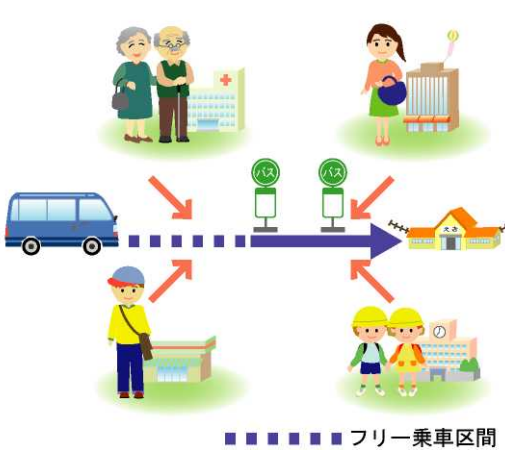



資料編

【参考資料①】生活交通の運行形態（代表的なもの）

■ 定時定路線型（通常の路線バス、コミュニティバス、乗合タクシー）

特 徴	イメージ
<p>【バス停設置型】</p> <ul style="list-style-type: none"> 決まった時刻に決まったルートを運行する形態。 利用者は、時刻表等を参考に、目的の路線が運行しているバス停でバスを待ちます。 人口密度が高いなど、一定の需要が見込まれる地域や区間において有効です。 <p>◎利点：迂回の少ない効率的な運行が可能。</p> <p>▲欠点：人口等の密度の低い地域では、カバーできる需要の規模が小さくなり、非効率となる可能性がある。</p>	
<p>【フリー乗降型】</p> <ul style="list-style-type: none"> 決まった時刻に決まったルートを運行する形態。 指定されたフリー乗降区間では、利用者はバス停以外の場所でもバスの乗降ができます。 <p>◎利点：利用者が自宅や目的地のそばで乗降可能なため、バスへのアクセス性が向上する。</p> <p>▲欠点：バス停以外での乗降時の安全性確保が課題となる場合がある。 利用者の多い区間でのフリー乗降の導入は、停車箇所が増加し、定時性が低下する可能性がある。</p>	

■ デマンド型

特 徴	イメージ
<ul style="list-style-type: none"> 利用者からの要望（予約）に応じてルートを設定し、運行する形態。需要に応じて、一部を変更したり休止したりすることができるため、需要の少ない地域でも効率的な運行が可能である。 あらかじめ、迂回するルートが決まっている方式や、利用者からの予約に応じて運行ルートを決める方式などがある。 <p>◎利点：低密度な需要を広くカバーすることが可能。利用者のアクセス距離を小さくできる。</p> <p>▲欠点：相乗りする人によっては大きな迂回が生じ、所要時間が大きく変動する可能性がある。</p>	

※ 全国デマンド交通システム導入機関連絡協議会HPの図を加筆


【参考資料②】バス利用実態調査の調査票（例）

◆ 「バス利用区間調査」調査票

表面（A6サイズ：カード形式）

整理番号	1	2	3	4	5	6	7	8	9	0
------	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---

バス利用実態調査 [バス利用区間調査]



本カードは、バス降車時に回収します。
特に記載する項目はありませんので、そのままお持ちになり、降車時に調査員にお渡しください。

本調査（バス利用区間調査）について

- 本調査は、バスをご利用になられる皆様がどの区間（乗車バス停と降車バス停）を利用されているかを調査しております。
- 調査結果は、今後、バスをより使いやすくし、利用者を増やしていくための取組みの貴重な資料となります。

お忙しいところおそれ入りますが、調査の趣旨をご理解いただき、調査にご協力くださいますようお願いいたします。

栃木県

[担当] 県土整備部交通政策課：〇〇・〇〇 TEL：028-623-2447

裏面

◆下欄は、調査員が整理に使用する欄です。（記入する必要はありません。）

路線	宇都宮東武	—	益子駅前		上り下りの別	→	下り	←	上り
----	-------	---	------	--	--------	---	----	---	----

No.	バス停名	No.	バス停名	No.	バス停名	No.	バス停名	No.	バス停名
1	宇都宮東武	21	岡(十字路)	41	下赤羽	61	道租土上	81	
2	県庁前	22	石井局前	42	赤羽小学校前	62	陶芸メッセ入口	82	
3	二荒山前	23	鬼怒橋東	43	鴻の宿	63	城内坂	83	
4	大工町	24	鬼怒大島	44	芳賀衛生組合前	64	内町	84	
5	上河原町	25	鐘山河原	45	台町西	65	田町	85	
6	JR宇都宮駅	26	鐘山十字路	46	星の宮入口	66	鹿島神社前	86	
7	宮の橋(南)	27	鐘山東	47	七井台町	67	益子新町	87	
8	宿郷西	28	松原	48	七井下町	68	益子駅前	88	
9	石井街道口	29	栃農大前	49	七井駅前	69		89	
10	宿郷中	30	西中台	50	七井仲町	70		90	
11	築瀬	31	水室	51	七井局前	71		91	
12	宿郷東	32	芳賀中妻	52	風戸	72		92	
13	平松町	33	中台	53	京塚	73		93	
14	宇大前	34	東船戸	54	北中	74		94	
15	宇大東	35	西水沼	55	北益子	75		95	
16	峰小学校前	36	橋場	56	益子町民センター前	76		96	
17	越戸	37	下与能	57	益子中学校前	77		97	
18	工学部前	38	東高橋	58	栗崎	78		98	
19	厩新田	39	高橋神社前	59	道租土下	79		99	
20	岡西	40	大畑東	60	益子参考館入口	80		100	

整理番号	1	2	3	4	5	6	7	8	9	0
------	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---

起(終)点発時刻							
----------	--	--	--	--	--	--	--

◆ 「バス利用者アンケート調査」調査票

■■■ バス利用者アンケート調査票 ■■■

整理番号									
------	--	--	--	--	--	--	--	--	--

今後のバスの利用促進に向け、皆さまの利用状況・ご意見をお聞かせください



本調査は、郵送により調査票を回収させていただきます。
バス降車後、ご都合のよい時間にご記入いただき、本調査票を返信用封筒に入れて、ポストへ投函願います。(切手は不要です)

ご記入方法について（はじめにお読みください。）

- アンケートの回答は、調査票に、直接ご記入ください。
- ご記入がおわりましたら、返信用封筒（調査票配布時にお渡ししたもの）に調査票を入れて、〇〇月〇〇日（〇）までに、ポストにご投函ください。（切手は不要です。）
- なお、ご回答いただいた結果は統計的に処理され、個別の回答が公表されることはありません。お忙しいところ恐縮ですが、調査の趣旨をご理解いただき、ご協力をお願いいたします。

栃 木 県
(県土整備部交通政策課)

- ◆ まず、アンケートを受け取った時（バスをご利用になられたとき）の移動についてお聞きします。（右の「行動のイメージ図」を参考にお答えください。）

問1 バスをご利用になられる前の出発地についてお聞きします。(図中①)

問1-1 出発地はどちらですか？

1. 栃木県内（以下の欄に具体的にご記入下さい）

住所（ 市郡 町 丁目・字）

または施設名*（ ）

*出発地が宿泊先等で、住所が不明な場合は、施設名をご記入いただいても結構です。

2. 栃木県以外の都道府県 →（ 都・道・府・県）
具体的な都道府県名をご記入ください。

問1-2 上記の出発地を何時ごろ出発されましたか？

（午前・午後 : ）ごろ、出発した。

問2 出発地からバスに乗車されるまでに、ご利用になられた交通手段をお聞かせください。(利用した交通手段すべてに○) (図中②)

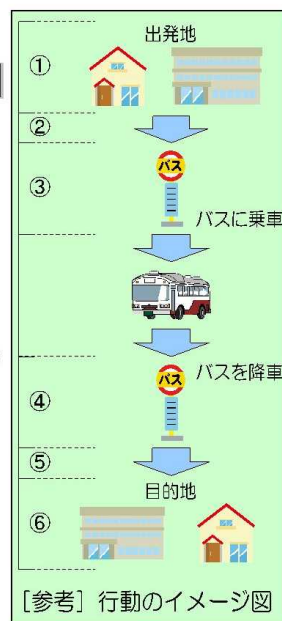
1. 徒歩 2. 自転車 3. バイク 4. 自家用車（送迎） 5. 自家用車（運転）
6. タクシー 7. 鉄道（JR） 8. 鉄道（JR以外） 9. その他（ ）

問3 バスをご利用になられた区間についてお聞かせください。(図中③～④)

（バス同士を乗継ぎされた場合には、最初に乗車されたバス停と最後に降車されたバス停をご記入ください。）

乗車バス停（ ） → → → 降車バス停（ ）

→裏面につづきます。



問4 バス停でのバスの待ち時間についてお聞かせください。(前頁 図中③)

1. 3分未満
2. 3分～5分
3. 5分～10分
4. 10分～15分
5. 15分～20分
6. 20分～30分
7. 30分以上

問5 バスを降車されてから目的地までにご利用になられた交通手段をお聞かせ下さい。

(利用した交通手段すべてに○) (前頁 図中⑤)

1. 徒歩
2. 自転車
3. バイク
4. 自家用車(送迎)
5. 自家用車(運転)
6. タクシー
7. 鉄道(JR)
8. 鉄道(JR以外)
9. その他()

問6 バスをご利用になられた後の目的地はどちらでしたか？(前頁 図中⑥)

問6-1 目的地はどちらですか？

1. 栃木県内(以下の欄に具体的にご記入下さい)

住所(市郡 町 丁目・字)

または施設名*()

※目的地が商業施設等で、住所が不明な場合は、施設名をご記入いただいても結構です。

2. 栃木県以外の都道府県 → (都・道・府・県)

具体的な都道府県名をご記入下さい。

問6-2 上記の目的地には、何時ごろ到着されましたか？

(午前・午後 :) ごろ、到着した。

問7 問1～問6でご記入いただいた移動の目的をお聞かせ下さい。(いずれかに○)

1. 通勤
2. 通学
3. 業務
4. 家事・買い物
5. 通院
6. 趣味・娯楽・旅行
7. 帰宅
8. その他(具体的に)

問8 今回の移動で、バスを利用した理由をお聞かせ下さい。(5つまでに○)

1. 出発地・目的地が、バス停に近いから
2. あまり待たずにバスにのれるから(運行本数が多いから)
3. 自分の行動に、ちょうどいい時間に、バスが運行されているから
4. 他の交通手段より早く着くから
5. 乗り換えがないから
6. 目的地に駐車場がないから(もしくは駐車場が有料だから)
7. 目的地で、自動車での来訪が禁止されているから
8. タクシー等に比べて料金が安いから
9. ガソリン代が高いから
10. 環境にやさしいから
11. 自動車や自転車より安全・安心だから
12. 送迎してくれる人と都合が合わなかったから
13. 他に手段がないから(自動車を運転できないから等)
14. その他(具体的に)

◆ 普段の移動でご利用になる交通手段についてお聞きます。

問9 あなたの普段の移動でバスを利用する頻度をお聞かせください。(いずれかに○)
行きと帰りの移動(1往復)を1回として、お選びください。

- | | |
|---------------------|---------------------|
| 1. ほぼ毎日利用する。(週5回以上) | 2. 1週間に3回以上利用する。 |
| 3. 1週間に1回以上利用する。 | 4. 1ヶ月に2~3回は利用する。 |
| 5. 1ヶ月に1回程度は利用する。 | 6. 数ヶ月に1回以下しか利用しない。 |

問10 あなたの普段のご移動のなかで、バスをできるだけ利用するようにしていますか?
(いずれかに○)

- 意識して、できるだけ利用するようにしている。
- バスの利用が便利なときは利用する。
- 自動車を利用できない時などに、しかたなく利用する。
- 特に意識していない。

問11 あなたは、普段の移動に自動車を利用していますか(いずれかに○)

- 自分で運転して、自動車を利用している。 → どのくらい(1ヶ月に 回程度)
- 他の人の送迎で、自動車を利用している。 → どのくらい(1ヶ月に 回程度)
- 自動車を利用しない・できない。

◆ 今後のバス利用者を増やすための方策についてお聞きます。

問12 今後、バスの利用者を増やしていくために必要と思う取組みについてお聞かせください。
(おもなもの3つまで)

- バス停を増やす
- 始発バスの時間を早くする。 → 何時頃(時頃)
- 終バスの時間を遅くする。 → 何時頃(時頃)
- 1日の運行本数を増やす → どのくらい(分・時間・日に 本程度)
- バスが渋滞等に巻き込まれて遅れないようにする。
- バス停や携帯電話でバスの運行状況がわかるようにする。(バスの到着予定がわかる)
- バス停で快適にバスが待てるようにする。
→ バス停にどんな施設があったらいいですか?(複数回答可)
(1. ベンチ 2. 上屋 3. 駐車場 4. 駐輪場 5. その他())
- その他(具体的に)


◆ 最近では、利用者が比較的少ない地域において、**デマンド型のバス**の運行が始まっています。

デマンド型のバスとは?

デマンド型のバスとは、通常の路線バスとは異なり、事前に電話などで、希望する乗降場所や便(時間)を申し込んで利用するバスです。
利用者からの予約に基づいて運行されるため、空バスでの運行が減り、より効率的な運行が可能になるとされています。

参考1: バスの乗降は、バス停のように決められた場所で行うタイプと、タクシーのように自宅や施設まで迎えに来るタイプがあります。

参考2: 予約に基づいて運行するため、乗り合う人の人数や行き先によって、自分の移動にかかる時間も変わります。



デマンド型バスのイメージ

→裏面につづきます。

問13 あなたは、このようなデマンド型バスについて知っていましたか？（いずれかに○）

1. 知っていて利用したこともある。→どちらで利用されましたか？（ ）
2. 知っていたが利用したことはない。
3. しらなかった。初めて聞いた。

問14 もし、現在、利用しているバスに替わって、電話で予約するデマンド型のバスが運行された場合、あなたは利用すると思いますか？（いずれかに○）

1. 必ず利用すると思う。
2. 機会があれば利用すると思う。
3. あまり利用しないと思う。
4. 利用しないと思う。
5. わからない。

◆ 最後にあなた自身のことについてお聞きます。（さしつかえない範囲でご回答ください。）

問15 あなたの性別・年齢・職業についてお聞かせ下さい。（あてはまるものいずれかに○）

- 性別 1. 男性 2. 女性
- 年齢 1. 10歳代 2. 20歳代 3. 30歳代 4. 40歳代 5. 50歳代
6. 60歳代 7. 70歳代 8. 80歳代以上 9. その他（10歳未満）
- 職業 1. 会社員・公務員 2. 派遣・パート・アルバイト 3. 自営業 4. 小学生・中学生
5. 高校生 6. 大学生 7. 専業主婦・主夫、家事手伝い
8. 無職 9. その他（ ）

問16 あなたの運転免許、自動車の保有状況をお聞かせください。（あてはまるものすべてに○）

- 運転免許の保有状況について
1. 大型・中型・普通自動車免許 2. 大型二輪・普通二輪者免許
3. 原動機付自転車 4. その他の免許（ ）
5. 免許を保有していない
- 自由に利用できる自動車（二輪車は除く）の有無について
1. 自分がかつばら利用できる自動車を保有している。 2. 世帯で自動車を保有している。
3. 自動車は保有していない。
- 駅や目的地まで送迎してくれる人の有無について
1. 必要なときにいつでも、送迎してもらえる。 2. 時間や場所があれば送迎してもらえる。
3. 送迎を頼める人はいない。

◆ その他、栃木県内のバス・鉄道など公共交通について、ご意見があればご記入ください。

記入した調査票は、お手数ですが、返信用封筒に入れてポストに投函してください。（切手不要）
～ご協力ありがとうございました～

【参考資料③】生活交通の改善方策検討の事例

- ➡ ここでは、県が実施した、実態調査をもとにバス路線の改善方策を検討した事例を紹介します。
- ➡ 区間別・時間帯別の利用状況の偏り等を踏まえ、系統分割による運行の効率化や市営バスとの役割分担による運行効率化に関するケーススタディを行ったものです。

(1) 現状・課題の分析

- ➡ 現状・課題の分析にあたっては、利用実態調査（OD 調査）等を利用して、区間別の利用状況・便別の利用状況を分析します。
- ➡ 利用実態と周辺土地利用を組み合わせることで、バス停の周辺状況等と利用特性の関係をみることも可能です。

次頁に掲載したような系統概要図を作成することで、事例の系統における現状と課題について以下のような整理することができます。

① 区間別の利用状況

分析対象としたこの系統について区間別の利用状況をみると、系統の起点側の利用が多く、中間以降、終点にむけて利用人数が低下する傾向があります。

中間部では、終日、乗降者のほとんどみられないバス停も存在する一方で、一部区間で乗車人数が増えており、短区間の利用者もいることがわかります。

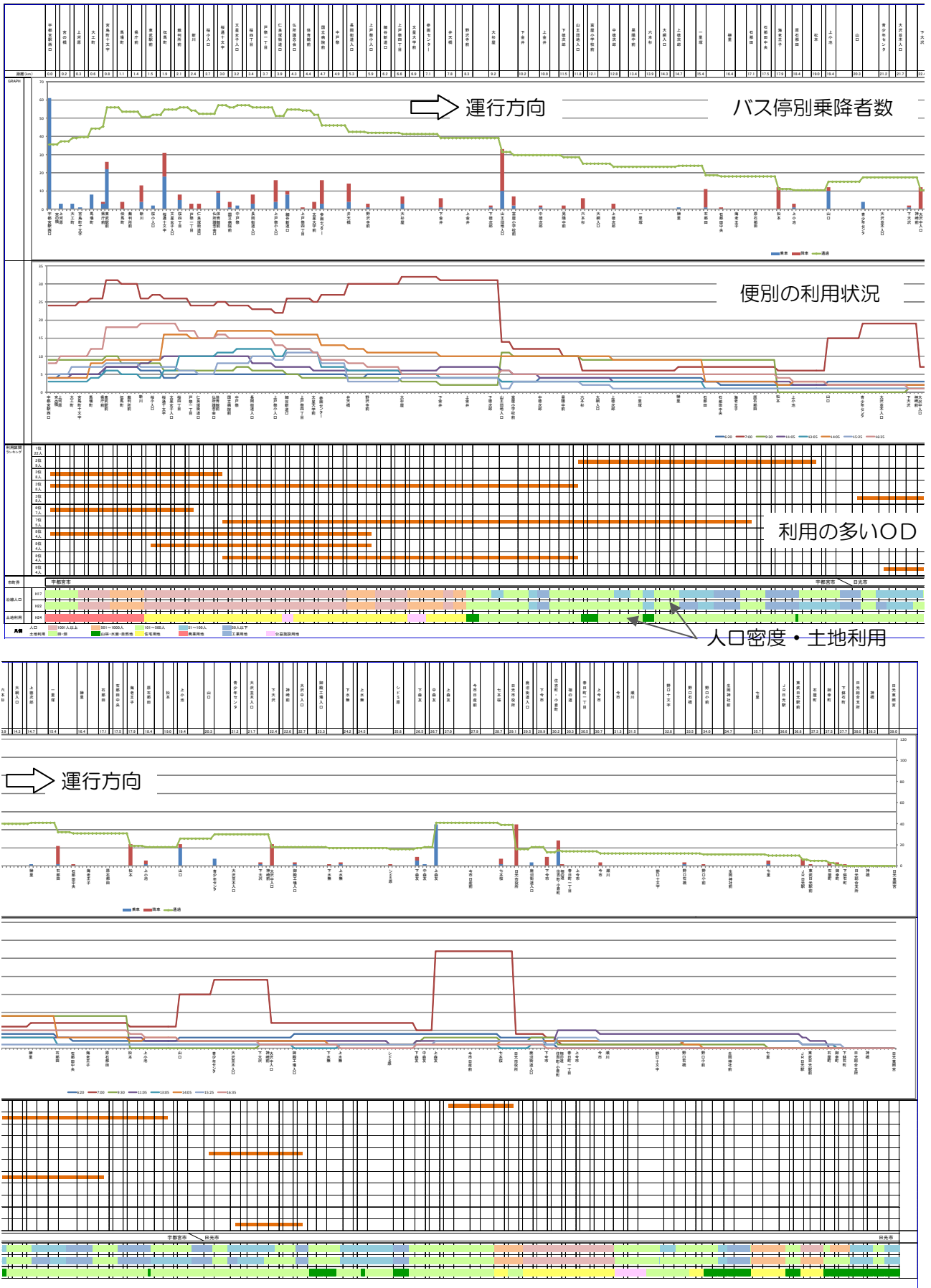
② 便別の利用状況

この系統の便別の利用状況をみると、多くの便で起点側の利用者が多いため、これらの区間では、大型バスでの運行が必要ですが、終点側の利用者は、それほど多くないため、小型バス以下の車両でも輸送可能な利用人数となっていることがわかります。

③ 利用者の乗車区間（利用の多いOD）

利用者の乗車区間をみると、起点側の発着をもつ利用が多くなっているものの、中間部では、特定の便に集中した短区間利用（通勤・通学利用）が見られています。

■ 系統概要図

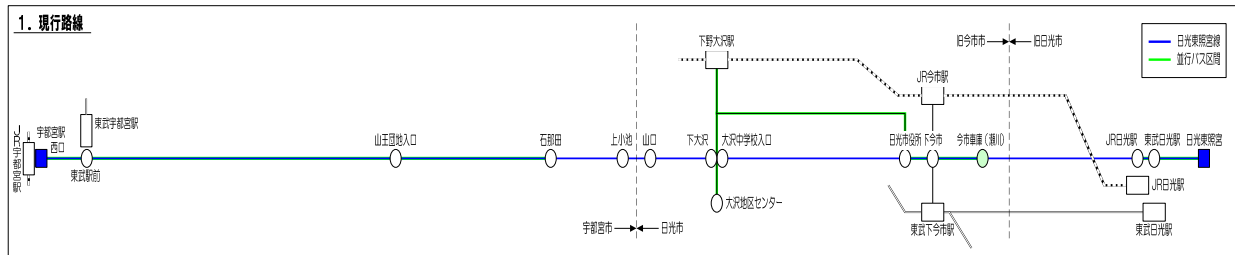


(2) 改善方策の検討

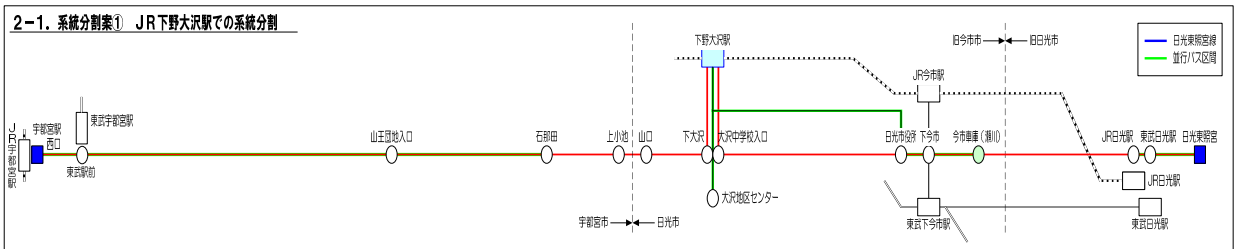
改善方策の検討では、運行の効率化と利用者の利便性の確保等の観点から、改善方策を検討します。ここでは、全線を通して利用する利用者がいないことや利用者数に段差があること等から系統の分割を検討しています。

① 系統の分割

本系統は、延長が長く、区間ごとに利用密度に差が見られることから、並行路線等を踏まえ、近傍のJR駅へ乗り入れによる「系統の分割」を検討ケースとして設定しました。



複数の箇所、分割を検討（下記は1例）



② 分割による影響

系統分割による影響として、乗継ぎ利用の必要となる利用者（分割箇所をまたがって利用している利用者）を利用者OD調査結果から分析した結果、約30～70人程度が影響をうける結果となったため、この結果と分割地点の両側区間での利用者の大きさ（系統としての維持可能性）を考慮して系統の分割箇所を設定しました。

	分割地点			
	山王団地入口	下野大沢駅 (下大沢～神崎前間)	下今市	今市車庫(瀬川)
起点(宇都宮)側利用者	262	330	395	414
終点(日光東照宮)側利用者	116	72	23	7
要乗継ぎ利用者	70	46	30	27
総利用者数	448	448	448	448

単位:人/日

(3) 運行費用の低減効果の確認

系統分割による効果として、運行経費の低減の可能性などの確認を行います。

分割によりJR駅へのアクセスにより運行距離が延伸されることから、そのままでは、運行経費の削減は困難であるが、終点部の利用者の少ない区間での系統廃止及び減便などの調整により、輸送経費の低減も可能であると試算されました。

【参考資料④】 区域運行型のデマンド交通の改善方策検討の事例

- ここでは、市町村の区域運行型のデマンド交通における、予約状況、実態調査の結果をもとに検討した改善方策の事例を紹介します。
- 利用者の分布状況や他の輸送機関との競合を確認し、役割分担による運行効率化に関するケーススタディを行ったものです。

(1) 現状・課題の分析

- 現状・課題の分析にあたっては、予約表や利用実態調査（OD 調査）等を利用して、利用者の分布状況や便別の利用状況から輸送形態の適正を確認します。
- 利用実態と周辺人口分布や土地利用を組み合わせることで、市街地等の人口集積状況や地形的制約による居住地域の集積を確認することも可能です。

① 利用者の分布状況

市全域を区域運行型のデマンド交通の運行範囲としており、栃木駅、大平下駅・新大平下駅、藤岡駅周辺の市街地に需要が多くみられますが、既存の路線バスとの競合がみられます。一方で、鉄道や路線バスの空白地域における需要もあり、生活の足として重要な役割を担っていると考えられます。

② 便別の利用状況

運行範囲が広域であり、多方面に利用者がみられる一方で、1人あたりの乗車距離が10km以上と長くなることも多くなっています。また、乗合が少ない便も多く、効率的な運行に向けた改善が必要となっています。

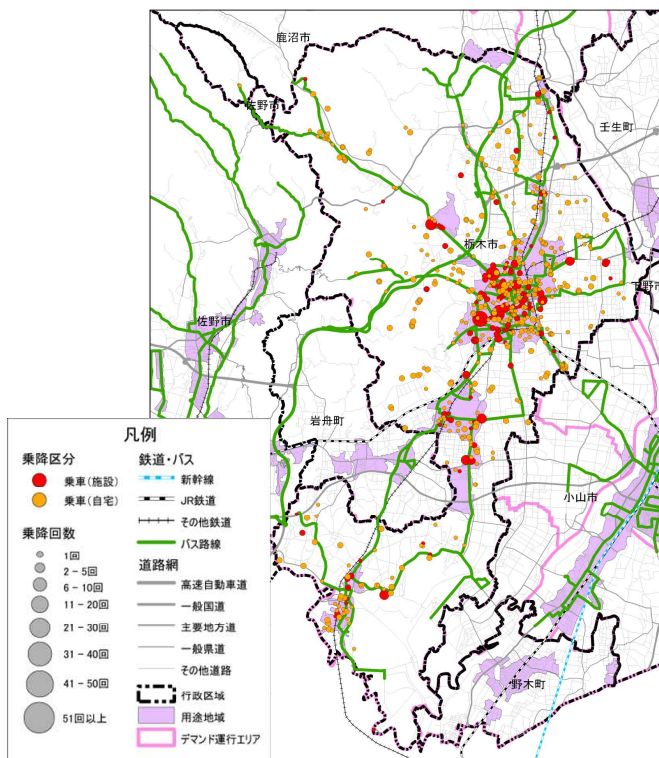


図 利用者の乗車場所

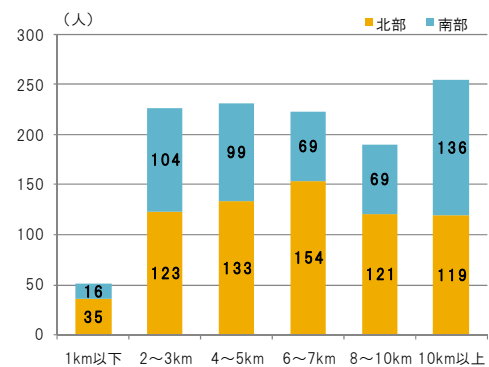


図 1人あたりの乗車距離

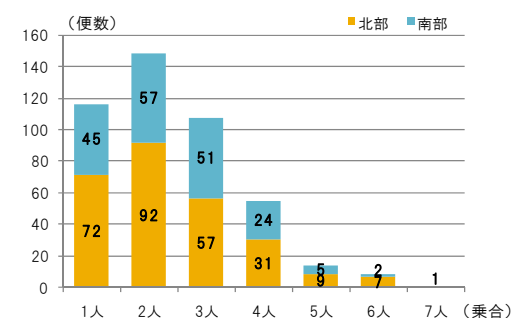


図 便別の最大乗合人数

(2) 改善方策の検討

課題に対して、各輸送形態の役割分担を明確化することによる効率化の検討を行います。

Point 1：地域特性に応じた公共交通の組み合わせを検討

栃木市は、面積が広く、人口集積、地形条件、集客施設などの地域によって異なっており、地域特性に応じた公共交通の組み合わせを検討するものとなりました。

Point 2：隣接市町及び旧市町間を結ぶ広域拠点では、既存の鉄道、路線バス網を活用

JR 両毛線、東武日光線が乗り入れる栃木駅が広域的な拠点となっており、不特定多数の利用が想定されるため、既存の鉄道や路線バスを主体として活用する地域として設定しました。

Point 3：他の輸送機関との競合解消

デマンド交通の利用者の分布状況を見ると、既存の路線バスとの競合がみられる地域・流動が多く、これらのうち、人口や施設が集積している地域、従業人口が多く定時性の確保が必要な地域については、既存バス路線を有効活用する地域として設定しました。

Point 4：区域運行型のデマンド交通の運行範囲を再検討

Point 1～3の検討に加え、地形的制約がある山間部では、路線型での運行を検討し、区域運行型のデマンド交通は利用者が点在している地域のみを設定しました。

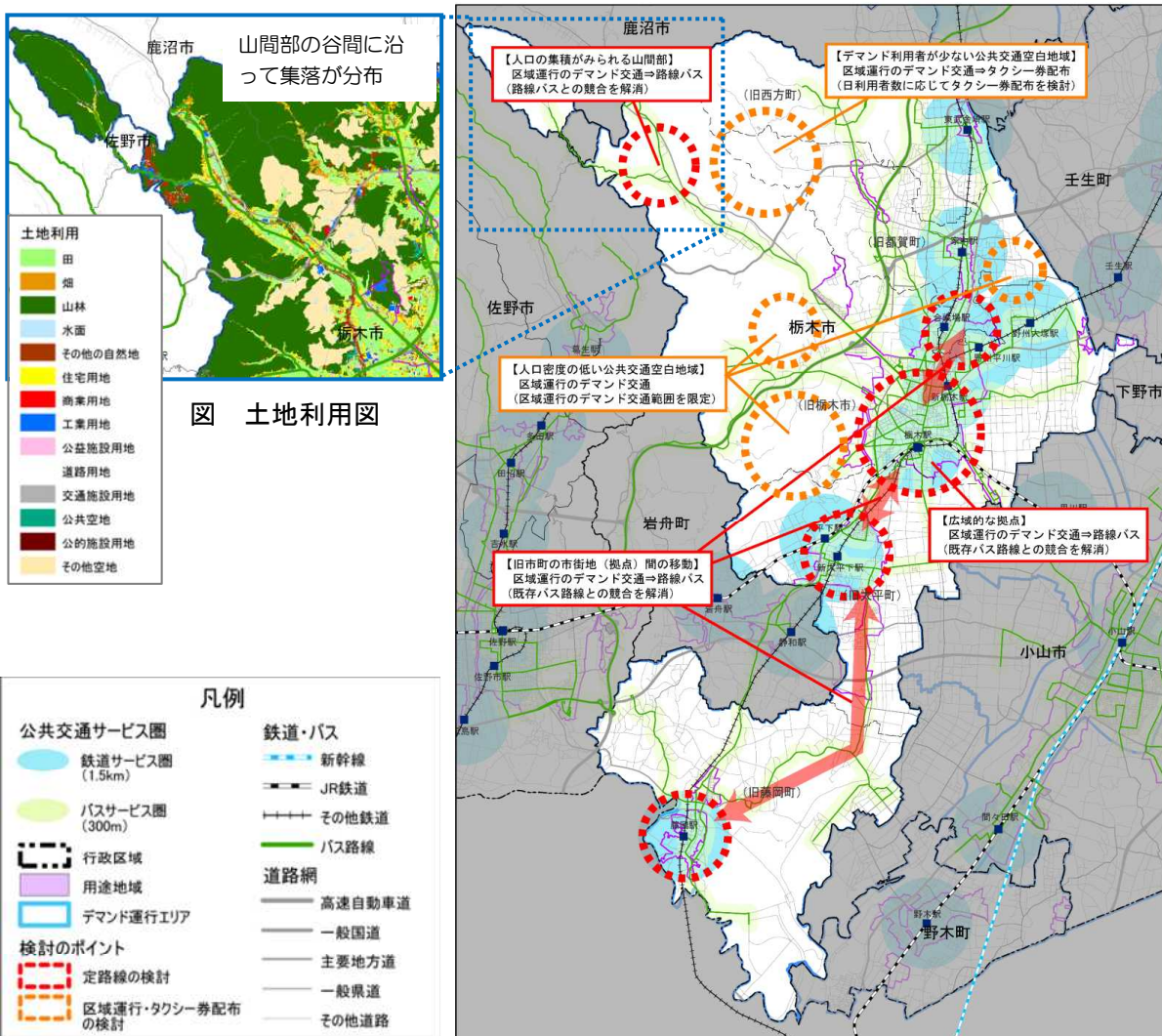


図 栃木市における改善の方向性 (案)

【参考資料⑤】 県内の生活交通利用促進策の事例

◆ 小山市 「おーバス」での取組

[概要]

- 小山市では、市営バスにおいて多様な運賃の割引制度の導入や、市営バス・デマンドバスを活用したイベントを開催する等の広報周知活動などにより、利用促進を図っている。

[各種割引制度]

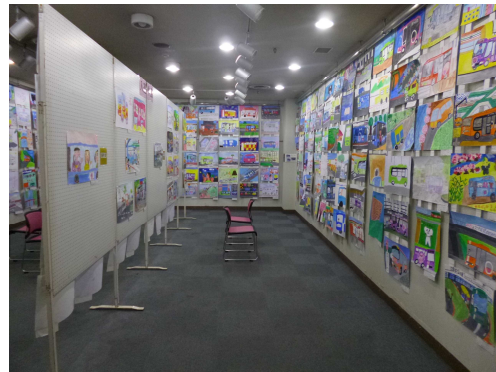
割引制度	その他
<ul style="list-style-type: none"> 運賃、定期券における年齢割引（小学生・65歳以上は半額等） 	<ul style="list-style-type: none"> 回数券（11枚綴りが10枚分の価格）
<ul style="list-style-type: none"> 障害者割引（運賃や定期券において半額、介護者についても同料金） 	<ul style="list-style-type: none"> サービス乗車券の発行（商業者との協力） 民間バスとの乗継券発行（関東自動車㈱との協力）

[イベント等の開催]

- 「おーバスまつり」
（車両展示、おーバス写真・絵画コンテストの実施）
- デマンドバス利用促進説明会
- 回数券プレゼント（平成25年12月終了）

[その他]

- サイクル&バスライド（駐輪場の整備）
- デマンドバスにおける乗継拠点の整備 …等



図：おーバス写真・絵画コンテスト

◆ 茂木町 「めぐるくん」での取組

[概要]

- 茂木町では、デマンドタクシーの運行にあたって、商工会を通じて協力店を募り、当該店舗において

- ①休憩スペースの提供
 - ②電話予約の代行
 - ③お茶の無料サービス…等
- を実施している。

- 特別協賛店では、さらに独自のサービスを実施している。

[協力店]

- 28店舗
（平成25年4月1日時点）



図：めぐるくん協力店マップ

◆ 大田原市 「民間バス」と「市営バス」の役割分担による競合の解消

[概要]

大田原市では、市営バスの見直しにあたって、以下の2つのテーマから、路線改編、運賃設定の見直しを実施している。

- ①市営バスと東野交通で、ほぼ同じルートで運行している路線について、再編し、重複路線を解消
- ②利用者の多い地区では路線バスを維持し、少ない地区にはデマンド交通を導入

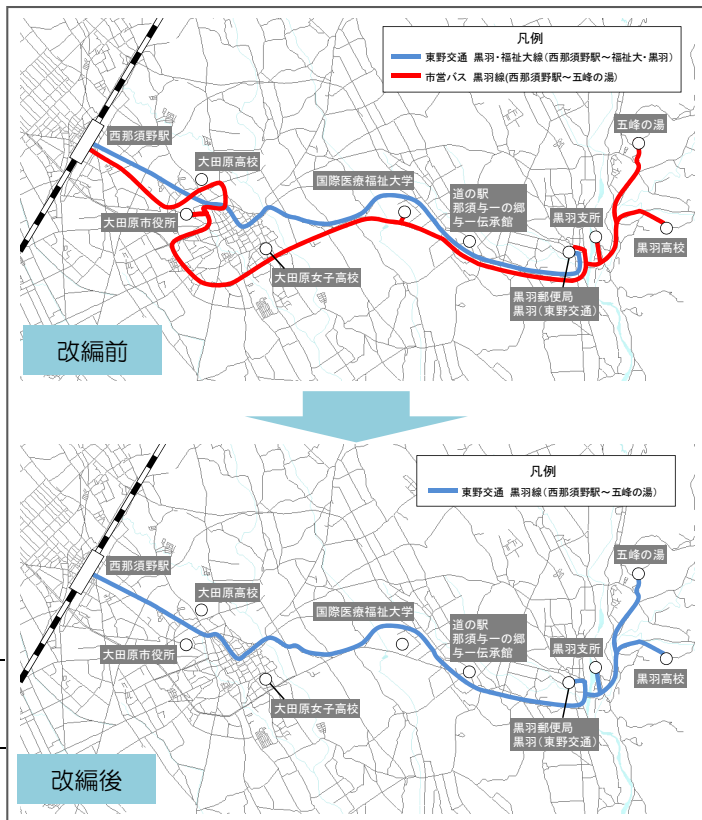
[改編内容]

市営バス 15 路線を 11 路線に再編し民間バス、スクールバスに移行

- ①市営バス「黒羽線」・「湯津上線」
→東野バスに移管、競合を解消
「黒羽・福祉大・五峰の湯線」
「馬西・小西線」

- ②市営バス「急行福祉大線」
→国際医療福祉大学の
スクールバスとして運行

- 東野交通の運行する市内全系統において、大人上限 200 円運行とし、市営バスとの料金統一を図った。
- 市営バスと東野交通の両路線が停車するバス停の統一化を実施。
- 比較的利用が少ない黒羽・川西・両郷・須賀川地区に、デマンド交通を導入



図：民間バスとの競合解消



図：バス停の共有化

◆ 足利市 「ポケットサイズの時刻表の配布」の取組

[概要]

- 足利市では、利用者から携帯できるサイズの時刻表がほしいとの声に応え、ポケットサイズの時刻表を作成している。
- 掲載路線は、利用者が多く運行頻度が高い主要停留所間とし、文字を大きくするなど高齢者へも配慮している。



図：ポケット時刻表

【参考資料⑥】生活交通対策の取組・事例 リンク集

公共交通についての取組や事例を掲載しているホームページについて、以下に紹介します。

[国土交通省]

地域のモビリティ確保支援

http://www.mlit.go.jp/sogoseisaku/soukou/seisakutokatsu_soukou_tk_000001.html

地域公共交通の活性化・再生への事例集

<http://www.mlit.go.jp/sogoseisaku/transport/jireiindex.html>

地域公共交通支援センター

<http://koutsu-shien-center.jp/>

公共交通の利便性向上

<http://www.mlit.go.jp/jidosha/kokyokotsu.html>

地域公共交通づくりハンドブック

http://www.mlit.go.jp/jidosha/jidosha_tk3_000023.html

地域公共交通の利用促進のためのハンドブック～地域ぐるみの取組～

<http://www.mlit.go.jp/common/001005769.pdf>

[関東運輸局]

生活交通確保のための先駆的取組み・活性化事例集

http://wwwtb.mlit.go.jp/kanto/jidou_koutu/senkujirei/index.html

[中部運輸局]

創ろう！地域公共交通（地域公共交通の活性化・再生を進めるためのお役立ち情報集）

<https://wwwtb.mlit.go.jp/chubu/tsukuro/index.html>

【参考資料⑦】生活交通の運行にかかるチェックリスト

生活交通の運行にあたって、適宜、確認しておくべき内容について以下に整理します。

① 運行開始時のチェックリスト

確認項目	チェック内容	具体的な内容（記入例）
運行目的	目的	利用のターゲットを明確化にします。 例）通勤通学者の移動手段の確保 高齢者の通院、買物等の手段の確保 など
生活交通の種類	地域特性に応じた輸送形態	地域特性からみて導入が想定される輸送形態を整理します。 例）コミュニティバスまたは、定路線デマンド
	導入する輸送形態	実際に導入する輸送形態を整理します。例）コミュニティバス
評価指標	目標値	導入により、達成すべき目標を明確化します。 例）利用者数 100人/日、収支率 30%以上 など
需要予測	利用者数予測	アンケート調査等に基づく利用者予測を整理します。 例）利用者数 200人/日 など
運行経費	契約形態	事業者との契約形態について整理します。 例）運行実績に応じた支払い契約 など
	委託業者選択手法	事業者の選定方法について整理します 例）プロポーザル、指名競争入札、随意契約
	運行経費の妥当性	運行経費の妥当性を確認します。 例）予定価格設定時に複数事業者から見積り徴収 プロポーザル等による価格競争性の確保 など

② 見直し・改善を図るためのチェックリスト

確認項目	チェック内容	具体的な内容（記入例）		
運行目的	目的	運行目的と整合しているかを確認します。 例）通勤通学者及び高齢者の移動手段として利用されている など		
評価指標	目標に対する実績	目標達成状況を確認します。 例）利用者数 90人/日 収支率 25% など		
利用状況	年間利用者数	H23 〇〇〇人/年	H24 〇〇〇人/年	H25 〇〇〇人/年
	時間帯別利用者数	最大：7時台 最小：13時台 調査日：〇月〇日 （調査日全便の利用状況は、添付資料として整理する。）		
	バス停別利用者数	最大：〇〇バス停 〇〇人 最小：△△バス停 〇人 調査日：〇月〇日 （系統内の全バス停の利用者数は、添付資料として整理する。）		
	バス停間 OD 表	〇〇バス停～〇〇バス停間の利用が最多 （調査日におけるバス停間の OD については、添付資料として整理する。）		
運行の効率性に関する指標	運賃収入	H23 〇〇〇万円/年	H24 〇〇〇万円/年	H25 〇〇〇万円/年
	運行経費	〇〇,〇〇〇円	〇〇,〇〇〇円	〇〇,〇〇〇円
	収支率	〇〇%	〇〇%	〇〇%
	平均乗車密度	〇.〇人	〇.〇人	〇.〇人
運行改善の取組	サービス改善	例）鉄道のダイヤ改正に応じた運行ダイヤの見直しの実施、時刻表の作成・配布 大型商業施設の開業に合わせた運行ルートの変更の実施 など		
	運行効率化	例）便別の利用者状況に応じた運行本数の変更（増回・減回） 交通結節点整備等に合わせた路線の見直しの実施 など		
利用促進の取組	認知度向上策 利用促進策	例）市広報誌への掲載、自治会回覧による広報 乗り方講座、講習会などの出前講座の実施 など		
今後の取組	目標達成に向けた見直し・改善	例）地域特性に合わせて輸送形態を一部見直しの実施 など		

※運行開始後は、利用状況などの数字の変化を定期的に確認するとともに、運行改善、利用促進等に関する取組について、実施記録を、定期的に残すことが有効と考えている。



栃木県生活交通対策協議会

事務局：栃木県 県土整備部 交通政策課

〒320-8501 栃木県宇都宮市塙田1-1-20

TEL:028-623-2447

FAX:028-623-2399

E-mail:kotsu@pref.tochigi.lg.jp

<http://www.pref.tochigi.lg.jp/>