

市川市コミュニティバス運行指針

地域・運行事業者・市の協働を目指して



市川市

はじめに

高度成長期には、住宅の開発が市内の至るところで進められ、それに併せて鉄道駅からバスが放射線状に路線を延ばしてきました。その結果市内には、現在の路線バスのバス停や鉄道駅などから遠い、いわゆる交通不便地が点在しています。このような交通不便地であっても道路が狭い、坂がある、また、利用者が少ない等の理由でバスが運行のできない地区があります。

また近年のモータリゼーションの進展により自家用車の普及が進んだことで交通渋滞が発生し、これまで多くの通勤通学の足を支えてきた路線バスの定時運行が難しくなったことから路線バスは利用者を減少させ続けてきました。

路線バスは利用者の減少により全国の各地で路線の廃止や減便が相次いでいます。

一方高齢者の運転する自動車事故が報道で取り上げられる事が多くなり、運転免許証を返納する方も増えていると報道されています。また、これまで自転車を利用されていても高齢により自転車に乗れなくなる方が増加していくものと考えられます。

市川市では、今後高齢者だけではなく小さなお子さんをお持ちの親御さん等が暮らしやすい街にするには、公共交通の持つ役割がますます重要になってくると考えています。

この制度により、住宅地と公共公益施設、医療施設、商店街、鉄道駅やバス停などを結び交通不便地を解消するコミュニティバスを地域の方々と市が協力して、地域が地域の公共交通のことを考え交通不便地の解消をできる制度を目指して本指針を策定することになりました。

目 次

1 . 指針の位置づけ	1
2 . コミュニティバスを取り巻く現状	3
3 . コミュニティバスを導入する場合の大原則	4
4 . 運行計画を作成する際の考え方	5
5 . 運行制度の考え方	7
5 - 1 . コミュニティバスの導入条件 (ステップ 1)	8
5 - 2 . 実証実験協議会 (ステップ 2)	9
5 - 3 . 実証実験の実施方法と判断基準 (ステップ 3)	1 1
5 - 4 . 地区本格運行実行委員会の立ち上げ、運行計画の再検討 (ステップ 4)	1 3
5 - 5 . 本格運行の実施、運行基準による検証 (ステップ 5)	1 4
6 . 運行計画策定に当たりの技術基準	1 6
7 . 用語説明	1 7
導入検討申請書・導入検討同意書	2 0
附則 平成 1 7 年からの社会実験運行地域の取扱い	

1. 指針の位置づけ

この指針は、コミュニティバスの導入等についてのルールを定めます。

指針策定の背景

市川市では、平成17年10月から社会実験によるコミュニティバスの運行を開始し、半年間の運行により本市におけるコミュニティバスの導入について判断することとしていました。しかしながら実際にバスを運行する中で、実験しておくべき課題が顕在化したことから、運行期間を延長しながら、運行計画の変更やアンケート調査を実施するとともに、地域の方々に参加をお願いする「市川市コミュニティバス評価委員会」により市民の参加を求めてまいりました。

評価委員会からは、運賃外の収入についても検討すべきとのご意見をいただき、バス車体を利用した「広告制度」や地域の方々に応援していただく「協賛制度」についても実験してまいりました。

またアンケート調査では、市が主体となって、企画・計画・運行するのではなく、地域の方々、バス事業者、市の協働により運行していくことが望まれている事が判明してきました。

指針とは

新たにコミュニティバスの導入や運行計画の変更を要望された場合には、要望をされた地域の方々、バス事業者、そして市がどのような役割分担の中でコミュニティバスの新規導入・運営していくのかを本指針で定めることとしました。

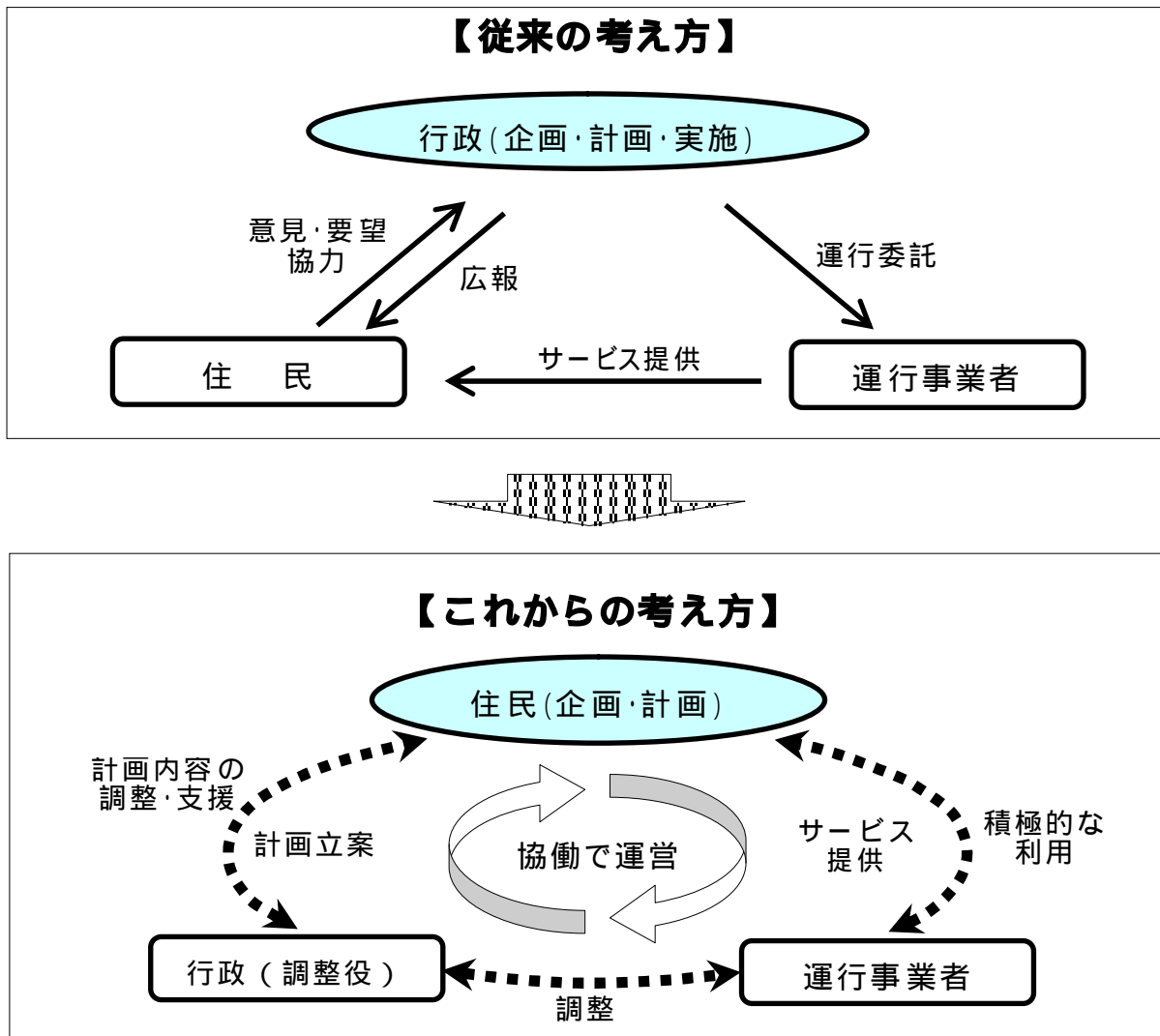
要望への対応

これまでは、コミュニティバスの新たな導入や運行計画の変更要望があっても統一した基準がなかったことから、要望の一つ一つを個々に判定する必要があり、個々の要望に全く対応のできない状況でした。本指針では、新たにコミュニティバスを導入及び運行計画の変更要望のあった場合の対応として、市の基本的な考え方と基準を示すこととしました。今後は、この指針により統一した基準で判断することになります。

指針で示すこと

- ・ コミュニティバスを新たに導入する場合のルールと基準
- ・ 新たに導入を要望される地域の方々が、計画を立案されるとき留意点
- ・ 実際に運行を開始するための手続き
- ・ 運行継続の基準

新たな制度の概念図



2. コミュニティバスを取り巻く現状

全国的に路線バスの撤退が進む中、コミュニティバスの導入が進んでいます。

道路運送法の改正

平成14年2月に乗合バスの規制緩和がなされ、新規参入や撤退が許可制から届出制になりました。この規制緩和により、採算の悪い路線が全国的に撤退し生活交通の確保が大きな課題となっています。撤退の相次ぐ路線バスに変わり、各自治体が地域のニーズに対応すべく、様々な形態のバスを運行するようになってきました。そして平成18年10月には、地域のニーズに対応すべく様々な形態の輸送サービスの提供を可能とする道路運送法の改正がなされました。

国からの支援制度

地域公共交通活性化及び再生に関する法律が施行されました。これは地域の公共交通のおかれた状況が厳しさを増す中、市町村を中心とした地域関係者の連携による取り組みを国が総合的に支援する制度として平成19年10月に施行されています。

先進的な取り組み事例

近年地域の実情に応じて様々な仕組みが試みられています。京都市伏見区の「醍醐バス」のように市民が主体となってコミュニティバスを導入するものや福島県南相馬市小高区の「おだかe(いい)まちタクシー」のようにタクシーを活用した取り組みがなされています。



醍醐バス



おだかe(いい)まちタクシー

3 . コミュニティバスを導入する場合の大原則

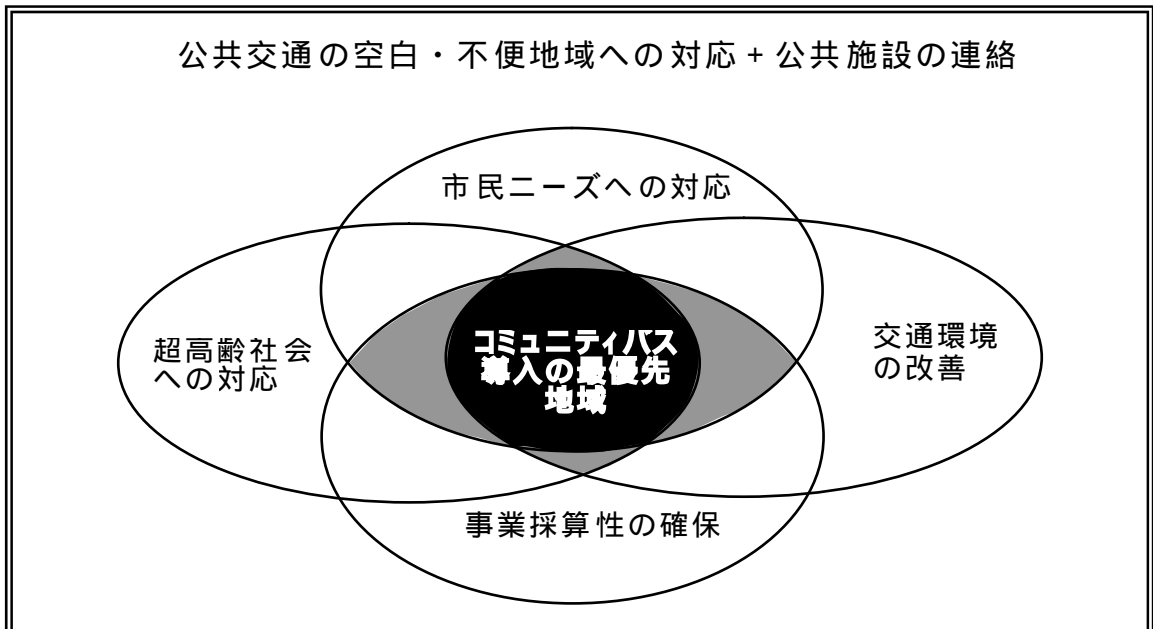
市川市でコミュニティバスを運行する場合の原則を以下のとおり定めました。
これらの原則にもとづき交通不便地を作成する必要があります。

路線配置の原則

公共交通の空白・不便地域に対応し、公共施設、交通結節点などを結ぶ

コミュニティバス導入の原則

- 交通不便地の解消
- 市民ニーズへの対応
- 事業採算性の確保
- 超高齢社会への対応
- 交通環境の改善



4 . 運行計画を作成する際の考え方

運行計画を作成する要望者は、以下に掲げる項目に留意し計画を作成しなければなりません。

運行計画を作成する際の考え方

路線バスへの影響を最小限にすること

コミュニティバスを導入することで、現在ある路線バスの利用者が減少し、廃止や減便になるような運行計画とすることはできません。路線バスを大動脈としてコミュニティバスは血管となり、双方の利用者を増やすような関係を目指します。

運賃は路線バスと同程度に設定すること

コミュニティバスの運賃体系は路線バスと同程度しなければなりません。このことで路線バスの利用者を減少させることを防ぎます。

運行の必要性を明確にすること

路線バスの廃止代替として、同様の路線を設定することはできません。何故路線バスが廃止となったのか、廃止となった理由を改善できなければ運行計画を提案することはできません。

総運行ルートに占める交通不便地の割合を 25%以上とすること

P17 に定める市川市の指定する交通不便地を通行する割合を 25%以上とします。

バス運行事業者の参加・応募があること

運行計画が確定したのちに、実際に運行を担当するバス事業者を公募することとなりますので、バス事業者から応募のある実現性のある計画が必要になります。

【4. 運行計画を作成する際の考え方】

運行する全ての周辺自治会及び商店会に同意のあること

コミュニティバスの運行経路に隣接する自治会及び商店会等の同意があることとします。

運行地域周辺の誰もが利用できる計画とすること

バス停の間隔は200m～300m程度として、運行経路の周辺にお住まいのどなたでも利用のしやすい運行計画にしなければなりません。

要望をする市民団体の考え方

要望者は地域の市民10名以上で構成することとします。

個人的な要望でないことを確認するために要望者は10名以上で構成することとします。

本格運行実行委員会の構成員となること

実証実験を踏まえて本格運行に移行した場合に、運行を開始した地区の運行実行委員会の構成員となることとなります。

市川市の定める交通不便地の考え方

鉄道駅や路線バスのバス停から300m以上離れた地域を交通不便地と位置づけます。なお、一日の運行便数が4便以下のバス停は含めない事とします。



5. 運行制度の考え方

導入する制度の確立

コミュニティバスの導入及び運行継続は以下の手順により進めることとなります。

新たにコミュニティバスの運行を開始する際の手順

ステップ1：市民要望の受付、相談、市民案の作成

市は新たなコミュニティバスの導入要望を受付けます。市は、要望が導入の原則に合致しているのかどうかを確認します。この時点で市は公共性等を加味してステップ2に進むかを判断します。

ステップ2：実証実験協議会の立ち上げ、運行計画作成

ステップ1で作成した運行計画案をさらに実現性の高い計画とするため専門家を交えた協議会で検討します。また協議会における最終的な決定と総合評価型プロポーザルにより事業者を決定します。

ステップ3：実証実験運行の実施、判定基準による検証

実証実験によるバスの運行を開始します。判定基準により本格運行に移行すべきかどうかを判定します。

ステップ4：本格運行実行委員会の立ち上げ、運行計画作成

本格運行に移行するには、事業主体となる実行委員会の立ち上げが必須となります。実行委員会は、導入を要望する要望者、運行を担当するバス事業者、地域を運行するバス事業者、市の4者により構成します。

ステップ5：本格運行の実施、運行基準による検証

本格的にバスの運行を開始します。本格運行を継続する基準を満たしている間は、運行を継続できますが、基準を満たす事ができなくなった路線は運行を廃止します。

5 - 1 . コミュニティバスの導入条件(ステップ1)

新たにコミュニティバスの運行を要望する要望者は、市の考える「コミュニティバス導入の考え方」に合致した運行計画を立案して、市に相談していただくことになります。市は社会実験による運行の実績を踏まえて、運行計画についての相談を受けることとなります。

導入する運行計画の確認

市は、要望者から提出のあった運行計画案が「運行計画を作成する際の考え方」に合致しているのかを確認するとともに、パブリックコメント等により、提案された運行計画を公表し、地域にお住まいの方々の意見を聴取します。また必要があれば地域を運行するバス事業者に意見を求めることがあります。

導入検討協議に必要な資料

- ・ コミュニティバス導入検討申請書
- ・ 地区コミュニティバス導入検討同意書（隣接自治会及び商店会）
- ・ 運行ルート図

市の意思決定

運行計画が市川市の公共交通として必要かどうかを精査し、導入の検討を進めるべき公共性を有しているかどうかにより判定します。また一度運行を開始しますと、市は経常的に負担金を交付することとなりますので、市の財政状況等も検証しながら意思決定することとなります。

なお、市は運行計画に変更を求めることがあります。

5 - 2 . 実証実験協議会(ステップ2)

協議会では、バスの運行に関して要望者や市では判断のできない専門的な意見を構成員から頂きながら、運行計画をより現実的なものとします。運行事業者に参加いただくことで事業の採算性や既存路線バスへの影響、ルート安全性についても検証します。

構成員

要望者・公募により協議会への参加を希望する運行事業者・地域を運行するバス事業者・千葉運輸支局・道路管理者・交通管理者

主な検討事項

既存公共交通機関への影響を検証します
 路線バスの再編による対応の可能性を検証します
 アンケートの実施により需要を予測します
 運行に必要な事業費を検証します
 運行経路における安全性を確認します
 実証実験を行う運行計画の妥当性を判断します。

実証実験協議会の議決

検討された運行計画は、実証実験協議会の議決を受けなければ、実証実験（ステップ3）への手続きを進めることができません。実証実験協議会の議決の方法は全会一致を原則とします。

判定基準 実証実験の着手は協議会の全会一致により決定

総合評価型プロポーザルによる運行事業者選定

運行事業者の選定は、市の予算額及び協議会の作成した運行計画を示した上で行う公募による総合評価型プロポーザルによります。

プロポーザルによる運行事業者の選定審査は協議会の構成員が担当することとなります。協議会の構成員が企画提案に参加する場合は審査員から除外することとします。

企画提案は以下に掲げる項目の提案を受けることにより、その内容を総合的に判断することとします。なお、協議会の総意により提案項目を変更することができることとします。

運行ルート、運賃設定、運行時間帯、運行台数、運行便数、運行間隔、運行経費、安全運転実施計画、バス停（仕様・箇所数・場所）、使用車両、受託希望金額、業務処理計画(日程)、一般乗合旅客自動車運行事業実績、増収増益策、利用促進策、サービスの提供方法、その他

プロポーザルによる審査基準は、以下に掲げる項目とします。

- (1)事業実施に対する基本的な考え方
- (2)安全運転、安全管理の考え方
- (3)乗合旅客運送事業者としての実績
- (4)創意工夫の発揮の考え方
- (5)受託希望金額(提案のあった受託希望金額で運行を受託していただくこととなります)

総合評価型プロポーザルで事業者が選定できない場合

総合評価型プロポーザルに運行事業者の応募のない場合、若しくは、市の設定する評価点に達しない場合には、運行計画の見直しが必要になります。なお、総合評価型プロポーザルを2回にわたり実施しても事業者の選定ができない場合は、一度協議会を解散し、運行計画を要望者に差し戻す事となります。

運行計画の最終決定

運行事業者から提案された運行計画により、要望者・運行事業者・地域を運行する運行事業者・市の4者により運行計画の細部に渡り再検討する。カーブミラーや停止線の引き下げなど、必要な安全対策を施した後に運行開始日を決定し、最終的な実証実験協議会の議決を受けることとします。

運行開始に伴う申請

実証実験協議会の議決を受けて運行事業者は、運行に係る諸手続きを進めることとなります。

5 - 3 . 実証実験の実施方法と判断基準(ステップ3)

実際にバスを運行して運行計画が適正なのかどうかを判定します。なお、市の設定する基準を満たさない場合には本格運行に移行することはできません。

実証実験運行の事業主体

実証実験期間の事業主体は市となります。市と運行事業者が協定を結び運行することとなります。なお、運行事業者は、市に対して補助金の交付手続きをしなければなりません。

実証実験の開始時期

実証実験の開始時期は、市が半年間の実証実験に要する予算を確保できていること及び年度内に実験を完了できる時期になります。

実証実験に要する備品の準備

実証実験に必要な運行車両及びバス停等の準備は、企画提案型プロポーザルにおいて減価償却期間による平準法により計上することとします。

実験の期間

実験期間は半年間とします。

本格運行への移行基準

半年間の採算率が30%以上であること

(採算率は、収入(運賃収入、広告制度、協賛制度等)と運行に必要なランニングコスト(バスの減価償却等の初期費用を除く)の割合により算出します。

判定基準 本格運行に移行できる採算率は30%以上

沿道住民アンケート調査

採算率を達成した場合には、沿道住民へのアンケート調査を実施します。(ルートに隣接(200m程度)する町丁から住民登録による無作為抽出)アンケートの結果、回収率が35%以上であること、回答のあった方のうち「既に利用している方」と「利用していないが今後利用意向のある方」の合計が65%以上

であることが条件となります。

- 判定基準
- ・アンケートの回収率が35%以上
 - ・アンケートの回答のうち、「既に利用している方」と「利用していないが今後利用意向のある方」の合計が65%以上

5 - 4 . 地区本格運行実行委員会の立ち上げ、 運行計画の再検討(ステップ4)

実証実験により本格運行への移行ができることとなった地区においては、要望者の代表、運行事業者、地域を運行するバス事業者、市の4者による地区本格運行実行委員会を立ち上げます。当面は、実行委員会が運行における事業主体となり、その後の運行管理や負担金の交付手続きを行うこととなります。

実行委員会の責務

本格運行後の事業主体となる
運行計画の見直し
負担金の交付

実行委員会の位置づけ

実行委員会は、任意団体として構成し、市から独立した団体となります。要望者には、この実行委員会の会長を務めていただく事になります。なお、実行委員会の事務は、市交通計画課が行うこととなります。

公共交通協議会による運行計画の承認

「市川市公共交通協議会」の承認を受ける事とします。公共交通協議会における承認が得られない場合は、問題点を改善し、承認の得られるように運行計画を改善しなければなりません。

判定基準 本格運行の実施には市川市公共交通協議会の議決が必要

市川市公共交通協議会とは、

地域の多様な形態のニーズに対応した輸送サービスを提供することを目的として、平成18年度道路運送法が改正、そして平成19年度には、地域公共交通の活性化及び再生に関する法律が制定された。この二つの法律はそれぞれ協議会を設けることとなっているが、兼ねることができる旨のガイドラインが示されたことから、地域の公共交通に係る方々の参画により平成20年12月に「市川市公共交通協議会」を設置した。この協議会で承認を得ることで運行許可等の諸手続き期間の短縮や運賃設定に関する規制緩和、国からの支援が受けられることとなる。

5 - 5 . 本格運行の実施、運行基準による検証(ステップ5)

本格的にバスの運行を開始します。本格運行を継続する基準を満たしている間は、運行を継続できますが、基準を下回った場合には運行を廃止します。

手続き

実行委員会での協議を経て運行計画を確定します。

運行開始日を設定し、市川市公共交通協議会の承認を受け運行事業者は、国土交通省に運行許可の申請を行います。(運行許可が下りるまでには1～3ヶ月程度の審査期間が必要になります。)

運行開始までの準備

本格運行開始のための周知を実施します。(市は広報・ホームページで周知)
市は時刻表を作成します。

負担金の支払い

実行委員会の設立に当たり定める規約等に基づき市川市は負担金を支払うこととなります。

運行計画の変更

実行委員会は、運行の状況を加味して運行計画の変更をすることができます。採算の確保が難しい場合や、運行計画の拡大等について検討をすることができることとします。ただし、運行計画を変更するには、市川市及び市川市公共交通協議会の議決を必要とします。

運行開始後の運行継続

(1) 運行を継続するための採算率

本格運行を開始した後は、運行継続を判断する基準により毎年採算率を確認します。基準である40%を2カ年間連続して下回った場合には運行を取りやめることとなります。

判定基準 運行継続に必要な採算率は40%以上
2カ年間連続で採算率を下回ったら運行廃止

(2) 実行委員会の存続

本格運行を継続するためには、実行委員会の存続が必要不可欠となります。構成員に不足が生じて実行委員会が存続できない場合には運行の継続はできないこととなります。

判定基準 実行委員会が解散したら運行は継続できない

運行廃止の時期

運行の廃止は、2カ年間に渡り基準となる採算率を下回ったことが確定した時点で市川市公共交通協議会に廃止の提案をします。その後速やかに廃止の手続きを実施し、少なくとも3ヶ月以内には運行を廃止しなければなりません。

6. 運行計画策定に当たっての技術基準

使用車両

使用する車両は、バリアフリー対応であることとする。

バス停の設置要件

- ・ 交差点の直近には設置しない
- ・ カーブの途中等の見通しの悪い場所には設置しない
- ・ 相対するバス停は15m以上離さなければならない
- ・ 可能な限り車椅子等の利用に配慮すること
- ・ 隣接する駐車場等車の出入りに配慮する
- ・ 歩道のない道路に設置する場合には、利用者の待機場所の確保にも留意する
- ・ 坂道には設置しない
- ・ 隣接する地権者から了解のあること

通行できる道路

- ・ 幅員の二分の一がバス車体よりも25cm以上広いこと
- ・ 一方通行道路では、道路がバスの車体より50cm以上広いこと
- ・ 高さや幅員、重量等の規制のある場合それに適応していること
- ・ 通行に支障のある起伏のないこと

通過できる交差点の状況

- ・ 使用する車両の軌跡図により安全な通行が確保できること（判断のできない場合は市に相談すること）

起終点の基準

起点及び終点では、利用者の乗降が安全に行えること、切り替えしすることなく運行車両の転回が可能であり、なおかつ他の交通に支障を与えずに時間調整ができることが必要となります。

同意書が必要となる自治会及び商店会

運行することの影響に配慮し、運行経路に接する全ての自治会及び商店会を対象とします。運行経路を変更する場合には、変更する経路の自治会及び商店会との同意が必要となります。

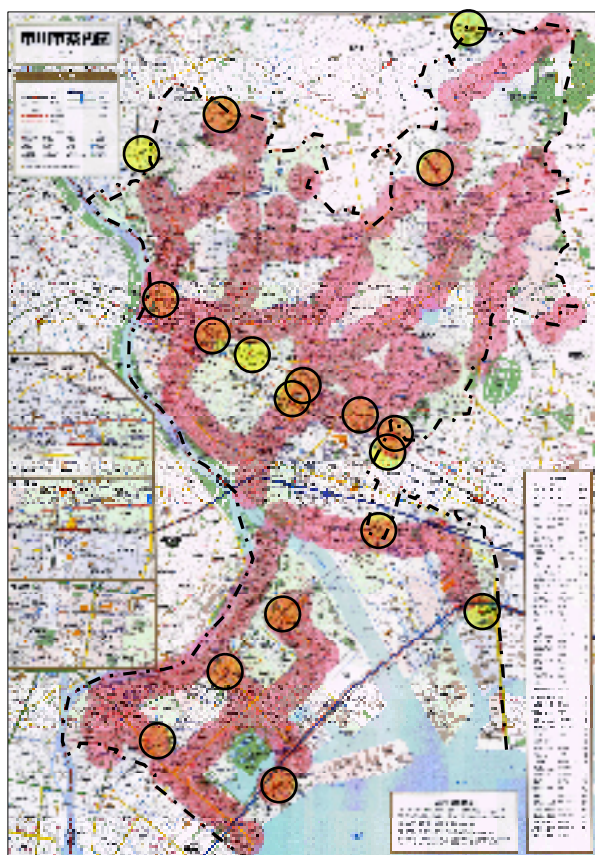
7.用語説明

交通不便地

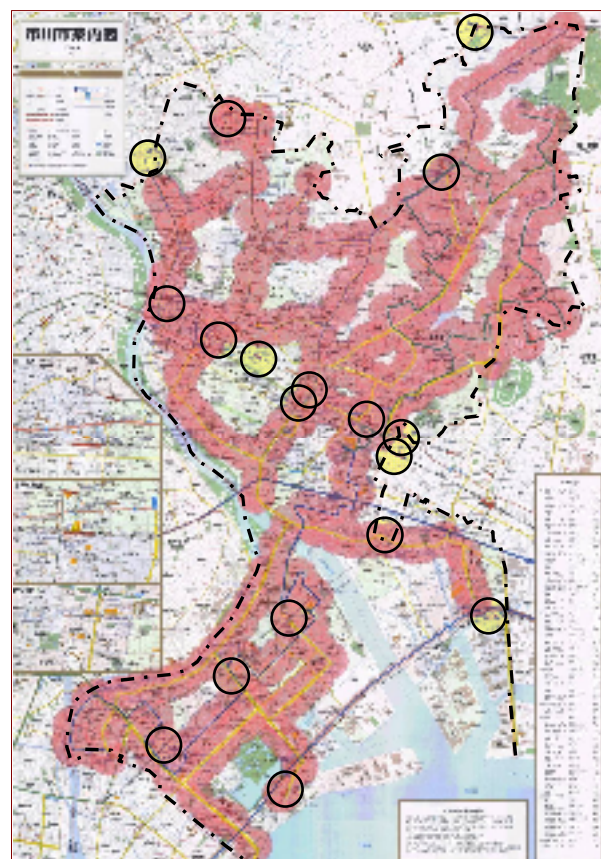
鉄道駅及び路線バス停から300m以上はなれている地域を交通不便地と定義する。なお、一日に4便以下のバス路線は対象外とします。

公共交通サービス圏域の比較

【北東部・南部ルート走行以前】



【北東部・南部ルート走行時】



● 鉄道駅から300m圏内

● バス停から300m圏内

採算率

採算率とは、バスの運行における運行に要した運行経費と運賃収入や広告・協賛等の収入の割合

$$\text{採算率} = \frac{\text{運賃収入} + \text{広告・協賛等の収入}}{\text{運行に要した運行経費}}$$

ランニングコスト

運行に必要な経費から運行開始にともない発生する額を差し引いた。運行継続に関する経費の合計

要望者

コミュニティバスの運行を希望する団体

交通管理者

運行するルートを管轄する警察署

道路管理者

国道は国または県、県道は県、その他市道については市

運行事業者

コミュニティバスを運行する事業者、バスの場合には、一般乗合旅客運行事業者となりますが、車両の大きさによってタクシーの事業者を指すこともある。

実証実験運行

道路運送法 2 1 条 2 号の規定により、一年間を限度として実験的にバスを走らせてみる手法。

本格運行

道路運送法 4 条の規定により、路線バスと同様に継続的にバスを運行する制度。



コミュニティバス導入検討申請書

平成 年 月 日

市川市長

次の内容によりコミュニティバス導入の検討について申請します。

要望者						
要望団体名称						
代表者	氏名		住所		電話	
	E-MAIL					
構成員	氏名	2	住所		電話	
		3	住所		電話	
		4	住所		電話	
		5	住所		電話	
		6	住所		電話	
		7	住所		電話	
		8	住所		電話	
		9	住所		電話	
		10	住所		電話	

関係団体	
隣接自治会名	
隣接商店会名	

運行計画				
ルート名称				
導入を希望する理由				
起終点	起点名 (住所)	()	終点名 (住所)	()
運行ルート	地図添付(別添可能)			
時刻表	作成ができていれば添付してください(別添可能)			
運賃				
運行本数(日)				
ルート走行距離				
想定乗車人員				

コミュニティバス導入検討申請書

運行計画作成の考え方の確認

運行計画を作成する際の考え方を示してください。

運行計画編

路線バスへの影響を最小限とする

--

運賃は路線バスと同程度をすること

--

運行の必要性を明確にすること

--

総運行ルートに占める交通不便地の割合を25%以上とすること

--

バス運行事業者の参加・応募のあること

--

運行する周辺自治会及び商店会に反対のないこと

--

運行地域周辺の誰もが利用できる計画とすること

--

要望団体編

要望団体は10名以上で構成することとします

--

本格運行実行委員会の構成員となること

--

平成 年 月 日

市川市長

自治会

地区コミュニティバス導入検討同意書

自治会は、 の計画する 地区コミュニティバス導入検討案に賛同し協力します。

連絡先

自治会

住所 - -

電話 000-000-0000

平成 年 月 日

市川市長

商店会

地区コミュニティバス導入検討同意書

商店会は、 の計画する 地区コミュニティバス導入検討案に賛同し協力します。

連絡先

商店会

住所 - -

電話 000-000-0000

附則 平成17年からの社会実験運行地域の取扱い

市川市では、市川市コミュニティバス運行指針（以下「指針」という）を策定することとなり、今後新たな地域で運行を開始する際の手順と基準を定めることとなります。既に平成17年10月から運行を開始している北東部ルート及び南部ルートにおいてもこの指針に照らして今後の運行の継続を判断していくことが望ましいと考えています。

運行状況

現在の運行地域である北東部及び南部ルートの平成19年度の運行実績としては、利用者数が119千人、採算率が43.2%、南部ルートは利用者数が321千人、採算率は43.1%となっており、原油高によるランニングコストの増大という不安材料はあるものの、現在（平成20年8月現在）も利用者は増加しておりますので今後も運行継続の継続は可能であるものと考えられます。

問題点

現在の社会実験地域は、市内を都市計画マスタープランの地域別構想に基づき市内の4地区（北西部・北東部・中部・南部）をバスの利用のしやすさ等により相対評価し、コミュニティバスの効果が発揮されやすい地域として、地域内の交通不便地を解消すべく運行を開始してきました。

計画の策定から実際の運行までの手続きを、市と運行事業者により決定してきた経緯があり、この結果、新たに定める指針に位置づけをしている市民団体が存在せず、実行委員会が構成できない状況となっています。このことから両ルートにもルート全体を見渡せる市民団体の設立が必要となっています。

また、実行委員会は、運行管理や計画の変更等を運行事業者、市と協働して検討するというとても重い責務を担うこととなります。

市民団体設立の考え方

市民団体を公募等により参加意欲の高い市民に協力を求めることも考えられますが、地域性に偏りが発生することも懸念されます。公募によりルート全体を見渡すことのできる組織を構成することはとても難しい作業になると考えられます。このことから一度ルート沿道の全ての地域から代表者の参集を求め、実行委員会

への参加意欲等と見ながら組織を構成することとしたいと考えています。

市民団体が組織できない場合

指針の策定後、現在の運行ルートにおいて速やかに実行委員会を立ち上げることが望ましいと考えられます。今後市が市民団体を組織することを促進することとなりますが、平成 22 年度の運行終了までに市民団体等が結束せず、実行委員会の立ち上げができない事態となった場合には、地域・運行事業者・市の協働体制に向けての地域からの参画が得られないと判断し、現在の運行を廃止することとします。

判定基準 平成 22 年度末までに実行委員会を構成する市民団体が結束できない場合は現在の地域での運行を廃止