さとバス・デマンド交通の停留所の新設･廃止に関する考え方

《定時定路線型のさとバス》

- 定時定路線型のさとバスは，ルートの延長，所要時間の増加等により運行経費に直接影響する。
- 定時定路線型は路線変更や停留所の新設（ルート上を除く）は許認可行為であり所要の日数を要する（準備期間を含め３～４ヶ月程度）
- ルート上であり，運賃に影響が出なければ，事後の届出行為となる。
- 廃止に関しては，１週間程度の連続調査において利用がないバス停が考えられる。

《デマンド交通》

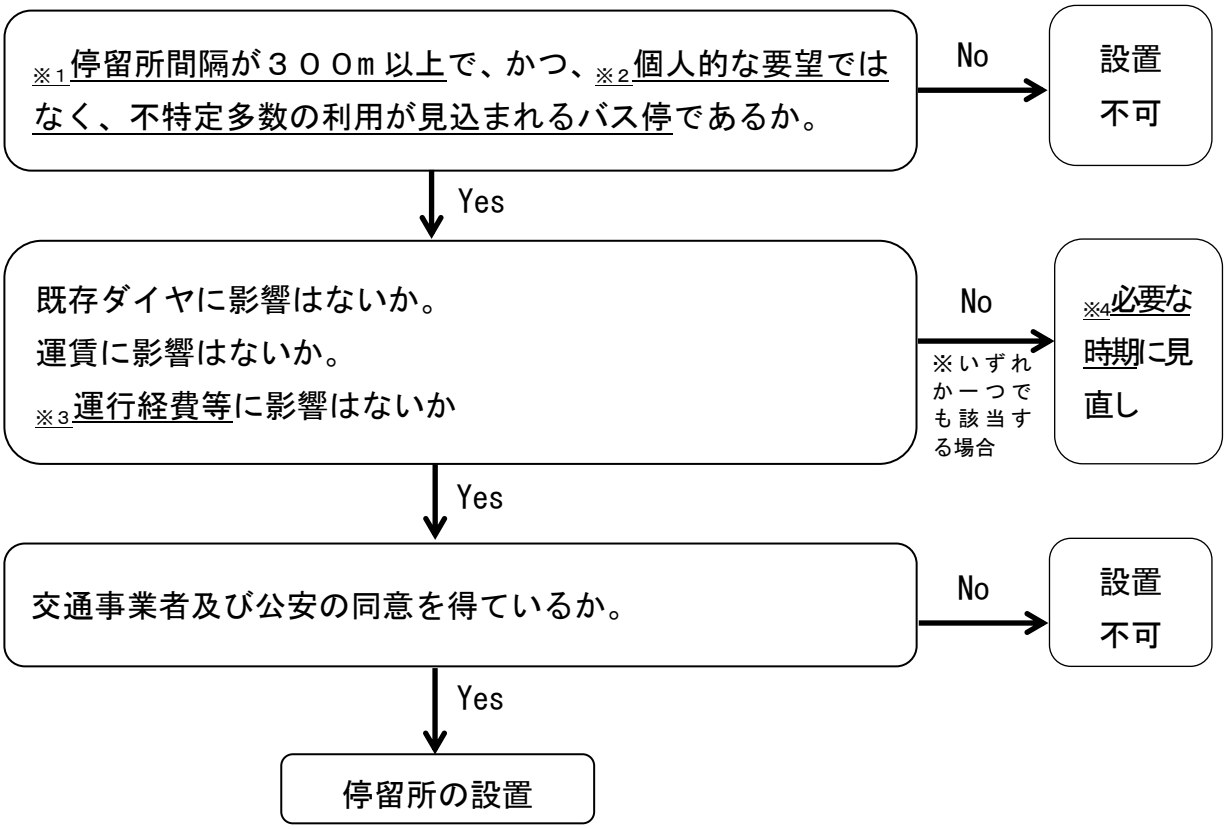
- デマンド交通のルートは到着時間を設定するための便宜上のものであり，停留所の新設･廃止は基本的に運行経費に影響しない。
- ダイヤの見直しや車両の増便を伴う停留所の新設においては，運行経費に影響する。
- 定時定路線ではなく，区域認可であり，ルートの変更は事前の届け出が必要となる。また，停留所の増設は特に届出等の必要はないが，公共交通会議での報告事項となる。
- 運賃を変更する場合は，合意事項であって，公共交通会議での合意を得た上で，届け出が必要となる。
- 廃止に関しては，１週間程度の連続調査において利用がないバス停が考えられる。

以上のことから下記のとおりとしたい。

新設･廃止のルール

- 停留所のルート上の新設に関しては，ダイヤ，運賃，運行経費等に影響がなく，停留所間隔が３００m 以上であり，かつ，個人的な要望ではなく，不特定多数の利用が見込まれるバス停であること。なお，ダイヤ，運賃，運行経費等に影響が伴う場合は必要な時期に見直しを行うものとする。
- 停留所の新設に関しては，事前に交通事業者の同意を得ること。
- 停留所の新設に関しては，事前に公安の同意を得ること。
- 廃止に関しては，利用のないバス停があってもダイヤ，運賃，運行経費に影響はないため，利用実態を把握した上で必要な時期に見直しを行うものとする。

停留所新設基準図



※１　停留所間隔
　バス停留所までの距離は，「バスサービスハンドブック（土木学会）」の中で健常者が無理なく歩ける距離として 300m と設定している。

※２　不特定多数の利用が見込まれるバス停
　区長，自治会長からの署名付要望書，または，社会現象に伴う環境変化等により交通需要が見込まれると市が判断したもの。

※３　運行経費等
　運行経費，許認可手続き，ダイヤ作成，停留所の設置など

※４　必要な時期
　時刻表・ルート図の改正や許認可行為など作成期間や手続き期間に所要の日数を要し，柔軟な対応ができないため，対応可能な運行事業者契約更新時期や実証運行時などの見直し時期とする。

※５　交通会議の開催
　要望があった年度か翌年のいずれか適当な時期に開催する。