
伊賀市地域運行バス導入ガイドライン

平成30年1月
令和8年1月 改定

伊 賀 市

目次

序章 ガイドライン策定の目的	
序-1 ガイドライン策定の背景.....	1
序-2 ガイドラインの目的.....	1
第1章 地域運行バスの対象とする地域	
1 対象とする地域.....	2
第2章 地域運行バス導入検討の流れ	
2 地域運行バス導入の流れ.....	4
2-1 地域運営協議会の設立.....	5
2-2 運行計画の作成.....	5
2-3 導入申請.....	12
2-4 伊賀市地域公共交通活性化再生協議会の合意.....	12
2-5 試験運行.....	13
2-6 本格運行.....	15

序章 ガイドライン策定の目的

序-1 ガイドライン策定の背景

伊賀市におけるバスや鉄道などの地域公共交通については、近年の少子化による人口減少や自家用車への依存などによる利用者の減少が続いていることで、地域住民の生活や社会参加に欠かせない公共交通が危機的な状況に陥ってきています。

こうした状況において、交通不便地域を解消し、誰もが公平に移動できる公共交通サービスを安定的・持続的に提供するためには、これまでのような交通事業者や行政によるバス路線の確保だけでは限界があります。

このため、地域住民のニーズに合った効率的な移動手段の確保策として、利用実態や路線機能を踏まえた既存バス路線の見直しと合わせ、市の支援のもと、地域が主体となって運営する新たな乗合による移動手段として地域運行バスの導入を推進します。

<地域運行バスとは>

既存の路線バスが運行せず、バス以外の公共交通サービスも不十分である、または、既存の路線バスは運行しているが、バス停まで行くことが困難であり、他の公共交通サービスも十分ではない交通不便地域において、地域住民のニーズに合った効率的な移動手段を確保するために、本市の支援のもと、地域が主体となって運営する新たな乗合による公共交通サービスを「地域運行バス」とします。

序-2 ガイドラインの目的

本ガイドラインは、伊賀市地域公共交通計画で示される「市民・利用者の生活の質を高める地域公共交通ネットワークの形成」の基本方針を踏まえ、地域の皆様の主体的な取り組みにより、地域の実情に応じた運行方法及びサービス水準等を設定する地域運行バスの導入・維持・改善を検討する際にご活用いただくことを目的としています。

第1章 地域運行バスの対象とする地域

1 対象とする地域

地域運行バスの対象とする地域は、既存の路線バスが運行せず、バス以外の公共交通サービスが不十分である、または、既存の路線バスは運行しているが、バス停まで行くことが困難であり、他の公共交通サービスも十分ではない交通不便地域が、大半を占める地域(共通の生活圏域を有する地域)を対象とします。また、地域の移動特性に応じて市外の地域を含めて地域運行バスの導入を検討することも可能とします。

※各行政サービス巡回車、行政バス、1日の運行本数が5往復未満の路線バスが運行している地域について、地域運行バスの導入対象地域として取り扱うこととします。

<交通不便地域の定義>

本ガイドラインにおいては、鉄道駅やバス停から半径 500m 圏外にある地域(国の地域公共交通確保維持改善事業費補助金交付要綱における交通不便地域の定義は、鉄道駅やバス停等から半径 1km 圏外としているが、高齢者等の移動を考慮し半径 500m 圏外とする。)、または、半径 500m 圏内であっても、坂道が多くバス停まで行くことが困難であるなど道路環境等により公共交通機関の利用が困難と認められる地域を交通不便地域として位置付けることとします。

[主な交通不便地域]

阿山支所管内 [玉滝、丸柱、鞆田、河合地域]

※玉滝線沿線地域を除く

伊賀支所管内 [柘植、西柘植、壬生野地域]

※JR新堂駅、柘植駅周辺地域、柘植線沿線地域を除く

大山田支所管内 [山田地域、布引地域]

※阿波線沿線地域を除く

島ヶ原支所管内 [島ヶ原地域]

※JR島ヶ原駅周辺地域、島ヶ原線沿線地域を除く

上野支所管内 [新居、三田、府中地域]

※JR伊賀上野駅周辺地域、伊賀鉄道新居駅周辺地域、
西山島ヶ原線・諏訪線沿線地域を除く

[中瀬、府中地域]

※玉滝線・柘植線・阿波線沿線地域を除く

[長田、花之木地域][比自岐地域]

※西山・島ヶ原線沿線地域、伊賀鉄道丸山駅周辺を除く

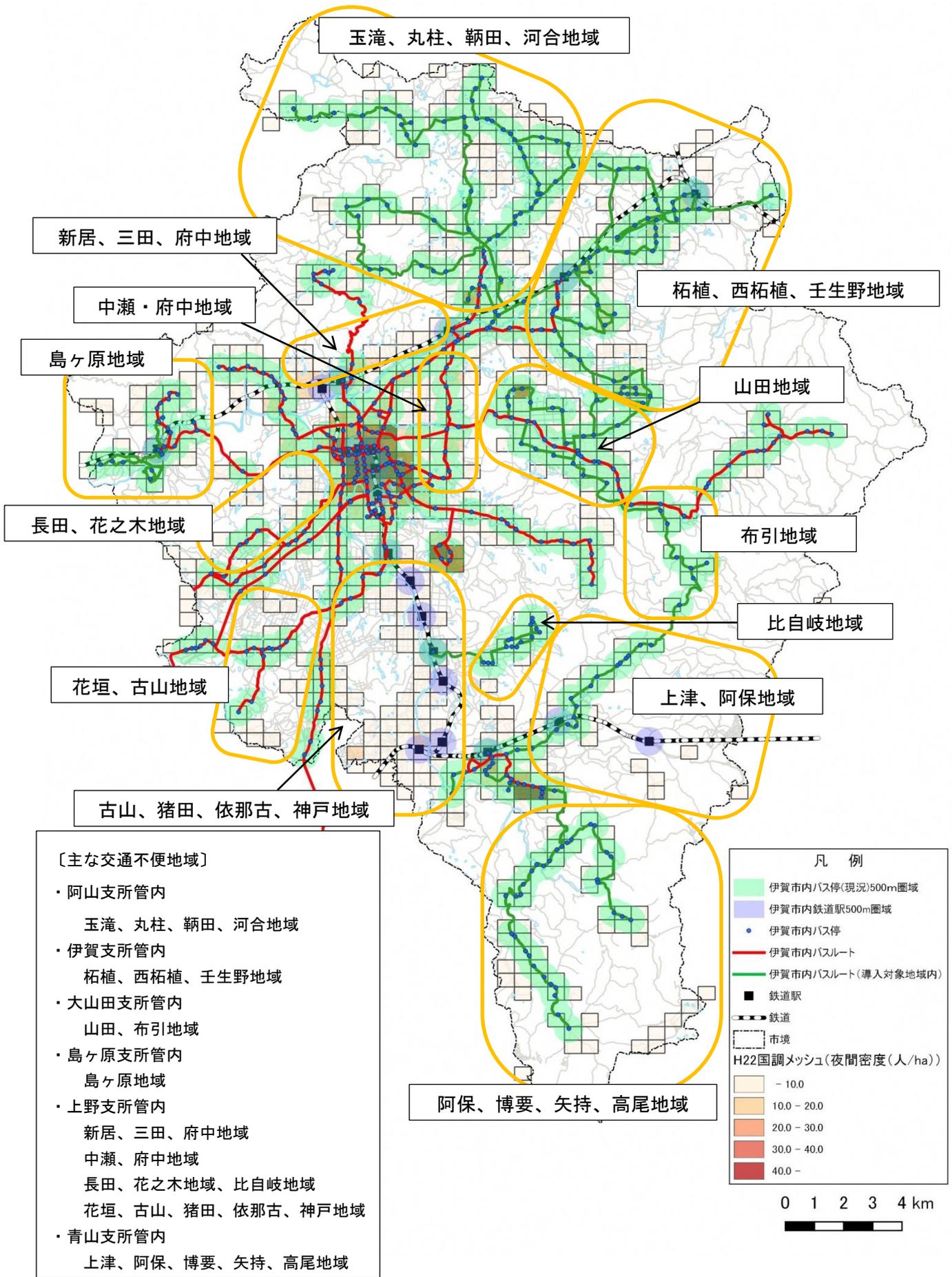
[花垣、古山地域][古山、猪田、依那古、神戸地域]

※上野名張線沿線地域、伊賀鉄道各駅周辺地域を除く

青山支所管内 [上津、阿保、博要、矢持、高尾地域]

※近鉄青山町駅、伊賀上津駅、西青山駅周辺地域、桐ヶ丘線沿線地域を除く

図 1-1 交通不便地域図

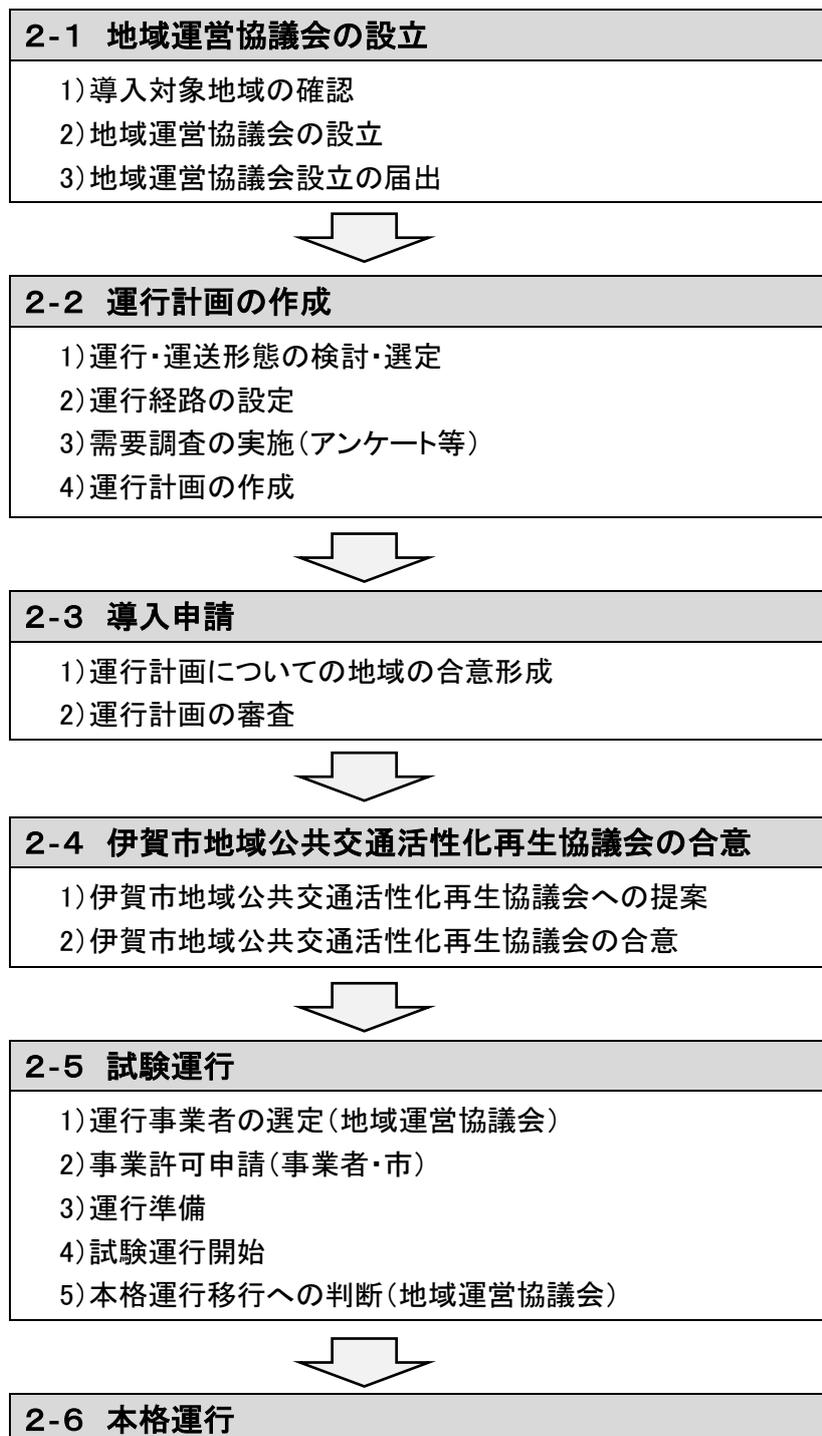


第2章 地域運行バス導入検討の流れ

2 地域運行バス導入検討の流れ

地域運行バス(地域の実情に応じたバス等の乗合による移動手段)の導入検討を以下の流れに基づき行います。

図 1-2 地域運行バス導入の流れ



2-1 地域運営協議会の設立

1) 導入対象地域の確認

導入検討を開始するためには、検討地域が市の定義する導入対象地域に該当しているか否か確認が必要となります。また、地域運行バスの導入・運行により、交通不便地域が解消されることが前提となります。

2) 地域運営協議会の設立

地域運行バスの導入は、地域の皆様が主体的に検討、取り組むことが前提となります。そのため、地域運行バスの導入検討や需要調査、実際の運行計画を策定する際は、市のサポートを受ける組織として、「地域運営協議会」を設立する必要があります。

＜地域運営協議会とは＞

地域が主体となって事業を推進するために、地域住民等で組織する団体を「地域運営協議会」とします。

地域運営協議会の設立必要要件

- ①地域運行バスの導入・維持・改善を目的とした持続可能な組織であること
- ②地域の自治組織と連携関係がとれること
- ③代表者は、地域住民から選任され、組織員の半数以上が地域住民で構成されていること

3) 地域運営協議会設立の届出

地域運営協議会を設立するときは、代表者は市に「地域運営協議会設立届出書」を提出してください。地域運営協議会は、会議を開催し、地域における公共交通の現状や課題、地域運行バス導入・維持などの取り組みについて協議します。市は、地域運営協議会に対して円滑な会議運営が図られるようサポートを行います。

2-2 運行計画の作成

地域運行バスの運行に際して、その妥当性や経済性、持続可能性などを判断するため、運行計画を策定する必要があります。運行計画の策定においては、以下の基準を遵守する必要があります。また、ガイドラインに基づき運行する地域運行バスは、道路運送法上の認可、登録が必要となります。

＜運行の基準＞

運行形態：路線定期運行、路線不定期運行・区域運行（デマンド方式）

運賃：有償運送

車両：バス型又は10人乗り以下の車両（地域の実情に応じて車両を選択できる。）

運行事業者：道路運送法第4条による許可又は同法第79条による登録を受けた者

1) 地域運行バスの運行・運送形態の検討・選定

地域運行バスの運行形態は、以下に示すとおり、道路運送法第4条による国土交通大臣の許可を受けて乗合旅客を運送する「一般乗合旅客自動車運送事業」、市町村等が道路運送法第79条による国土交通大臣（運輸支局長が実施）の登録を受けて自家用自動車で行う「自家用有償旅客運送」があります。

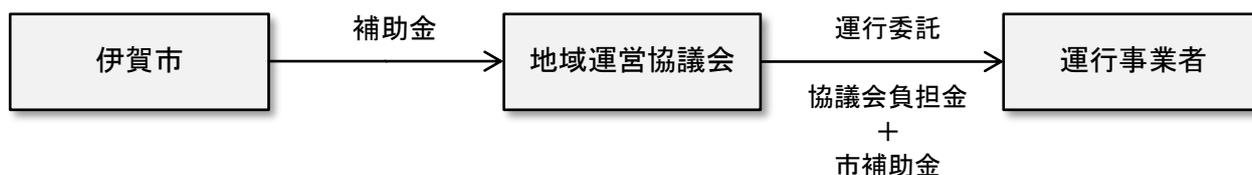
本ガイドラインで基本とする地域運行バスの運行形態は、「一般乗合旅客自動車運送事業（路線定期運行）」に基づく、地域運営協議会が交通事業者へ運行業務委託を行う運行方法とします。

しかし、地域の特性や移動特性等を踏まえるとともに、周辺の既存バス路線に配慮し、地域運営協議会において地域に導入すべき適切な運行・運送形態を検討・選定してください。

表 1-1 地域運行バスの運行・運送形態（有償運送）

区分	利用者	運送主体	車両	道路運送法上の区分	運行・運送形態	ケース
緑ナンバー（事業用） 国土交通大臣の許可	誰でも 利用可能 （制限なし）	運送事業者	事業用自動車 （バス型、又は10人乗り以下の車両）	一般乗合旅客自動車運送事業 （路線定期運行）	路線を定めて定時に運行	ケース1
			事業用自動車 （バス型、又は10人乗り以下の車両）	一般乗合旅客自動車運送事業 （路線不定期運行）	予約制 路線を定めて、予約に応じて運行	
			事業用自動車 （10人乗り以下の車両を基本とする）	一般乗合旅客自動車運送事業 （区域運行）	予約制 一定の区域内を予約に応じて運行	
白ナンバー（自家用） 国土交通大臣の登録	誰でも 利用可能 （制限なし）	市町村	市町村の自家用自動車	自家用有償旅客運送 （交通空白地有償運送）	市町村の区域内の住民の運送を行うもの	ケース2
		NPO等 その他	NPO等の自家用自動車	自家用有償旅客運送 （交通空白地有償運送）	過疎地域その他の交通が著しく不便な地域の住民等の運送を行うもの	

ケース1:交通事業者へ運行を委託するケース
(定時定路線型コミュニティバスやデマンド型乗合タクシー等)



《ケース1の事例》

●伊賀市 神戸地区地域運行バス「かんべ北斗号」

地域のお買い物のための移動手段確保のため、神戸地区が主体となり、令和3年4月から本格運行を開始している（一般乗合旅客自動車運送事業（乗合バス））。

【運行主体】 神戸地区地域運行バス運営協議会

【運行車両】 10人乗り 1台

【運行ルート】 西ルート（16.0 km）

（伊賀鉄道丸山駅～上小場公民館～近鉄伊賀神戸駅～Aコープ青山店
～近鉄青山町駅～コメリ青山店）

東ルート（15.5 km）

（領主谷公民館～神戸地区市民センター～伊賀鉄道比土駅
～Aコープ青山店～近鉄青山町駅～コメリ青山）

【運賃】 大人（中学生以上）：100円（※令和8年4月から200円に改定予定）

※小児（小学生）：50円

※幼児（1歳から小学校入学前）：同伴者（大人）1人につき、1人無料。
2人目からは小児運賃。

単独乗車の場合は小児運賃

※乳児（1歳未満）：無料

※障がい者割引あり

【運行日】 毎週火曜日、金曜日（12月29日～1月3日を除く）

【運行委託経費（R6年度実績）】 1,639千円（うち市費1,310千円）

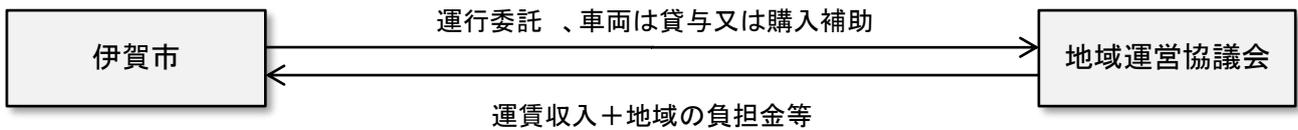
▼当ガイドライン作成を活用し、高齢者等のお買い物を支援するため、平成30年7月から試験運行を開始、令和3年4月2日から本格運行を開始し、現在に至る。神戸地区の7地区を回るコミュニティバスとして運行している。

▼運行内容は「神戸地区地域運行バス運営協議会」が定め、バス事業者が運行委託を受け運行している。

▼運行許可（一般乗合旅客自動車運送事業）はバス事業者が取得。

▼住民組織が運行内容について検討することにより、利用者のニーズに合った路線やダイヤを設定できているほか、フリー乗降制度を導入し利便性の向上を図っている。

ケース2:伊賀市から地域運営協議会へ運行を委託するケース
(定時定路線型コミュニティバス等)



《ケース2の事例》

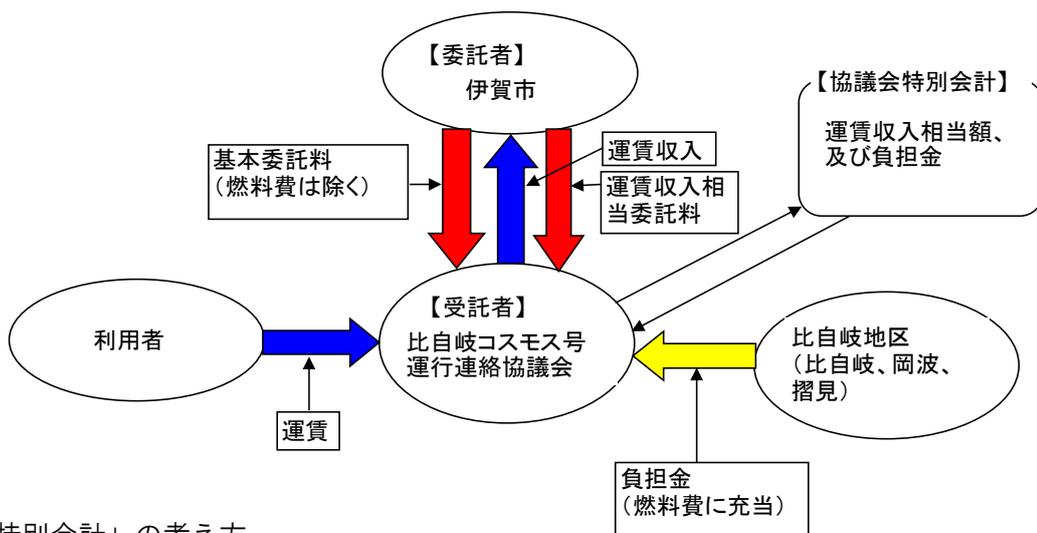
●比自岐コスモス号

伊賀市が市町村運営有償運送の許可を取得し、住民自治協議会単位で構成する協議会への運行業務を委託する（地域運行型行政バス業務委託方式）により運行。

業務委託の形態をとるものの、実質的には地域でバスを支えあう意識の元に運行する伊賀市独自の運行システム。

- 【運行主体】 比自岐コスモス号運行連絡協議会
- 【運行車両】 10人乗りワゴン車 1台
- 【運行ルート】 比自岐地域～伊賀鉄道伊賀線丸山駅
- 【運賃】 1乗車 200円
- 【運行本数】 1日 12便（6往復）
- 【運休日】 土・日曜日、祝日、年末年始（12月29日～1月3日）
- 【運行経費（R6年度実績）】 2,197千円（うち市費 1,676千円・運行連絡協議会費 521千円）

- ▼伊賀市が市町村運営有償運送の登録を行い、住民自治協議会単位で構成する協議会へ運行業務を委託
- ▼定額の委託料と燃料費相当分の地元負担金をもって運行にかかる通常の運営費用に充当
- ▼運賃収入（R6年度実績 144千円）は、協議会から伊賀市に納入し、運賃収入に相当する委託料（運賃徴収業務委託料）を伊賀市から協議会に支払う。
- ▼運賃徴収業務委託料は、通常の運行に係る会計とは別の特別会計で管理し、新しい車両の購入時や大規模な修繕が必要となった場合に支出



※「特別会計」の考え方

通常の運営費とは別に、運賃相当額及び地区負担金残額を積み立てる会計を想定
この会計から、新車車両購入費、大規模な修繕費等を充当

2) 運行経路の設定

運行経路については、既存バス路線との競合を避けた経路とする必要があります。また、経路は交通不便地域と最寄りの鉄道駅又は既存バス路線のバス停とを接続する運行を基本とします。

※利用者の利便や乗り継ぎ等に配慮し、商業施設、病院、公共施設等を目的地や経由地とすることも検討出来ます。

※バス走行が可能な道路が限定され、既存バス路線との重複が生じる場合には、運行時間帯を分散する、また、重複区間にバス停を設置しないなど検討してください。

※運行経路案を作成する際には、市交通政策課及び各支所振興課に適宜相談願います。また、安全確保の観点から公安委員会、道路管理者、地権者などの関係者と事前調整が必要となります。

3) 需要調査の実施

検討した運行経路案を、地域運営協議会から検討地域(交通不便地域)の自治会等に公開し、地域住民等を対象に利用意向を確認するアンケートを実施してください。

※運行計画は、地域住民の意向を極力、反映したものとしてください。

表 1-2 アンケート調査項目(例)

	項 目	目 的
①	性別・年齢	・各属性別の利用動向の把握
②	現在の移動手段	・現在の移動手段、方法の把握
③	現在の利用状況	・現在の利用している公共交通機関の把握 ・利用頻度の把握
④	利用目的	・利用目的の把握
⑤	運行経路	・希望ルート of 把握 (希望しないルートの把握)
⑥	便 数	・希望便数の把握
⑦	時 間 帯	・希望運行時刻の把握
⑧	タクシー等の利用状況	・バスや鉄道以外の移動手段の利用状況の把握
⑨	今後の利用見通し	・導入後の利用需要の把握(5～10年)
⑩	ご意見等	・自由意見

4) 運行計画の作成

アンケート結果をもとに、運行経路やバス停位置、ダイヤ設定など、下表に示す項目の検討を行い、運行計画を作成してください。

表 1-3 運行計画に記載が必要な項目

項目	備考
運行形態	・地域の特性や移動特性等を踏まえ、地域に導入すべき適切な運行形態を検討してください
利用者数等の想定	・利用者数を想定してください
運行経路	・既存バス路線との重複に留意し、効率的な運行となるよう運行経路案を検討してください ※交通事業者、公安委員会(警察)、道路管理者、[隣接市町村]との調整が必要となります
バス停位置やバス車両の待機場所	・待合環境など、利用者の利便性と安全性に配慮し、バス停位置等を検討してください ※公安委員会(警察)、道路管理者、地権者との調整が必要となります
便数・ダイヤ	・過剰なバスサービスの提供や無理なダイヤ設定は、効率性や安全性を阻害しますので、適正な便数・ダイヤとしてください
運賃と地域負担	・利用者の運賃収入と地域の負担金の合計(地域運営協議会負担)が運行経費の10%以上となるよう運賃を設定してください ただし、小・中学生の登下校に対応した運行を行う場合は、運行経費の5%以上とする ※地域運営協議会負担は運賃収入を基本とします ※運賃収入の試算が運行経費の10%に達しない場合、地域の負担金や地域の事業所等からの協賛金、寄付金等を充てるなど、地域運営協議会で検討してください
採算性の検討	・経常費用、収入及び損失を算定し、運行の採算性を検討してください

※運行計画を作成する際には、市公共交通担当部局に適宜相談願います。

<地域運行バスの導入に必要な経費（本格運行）>

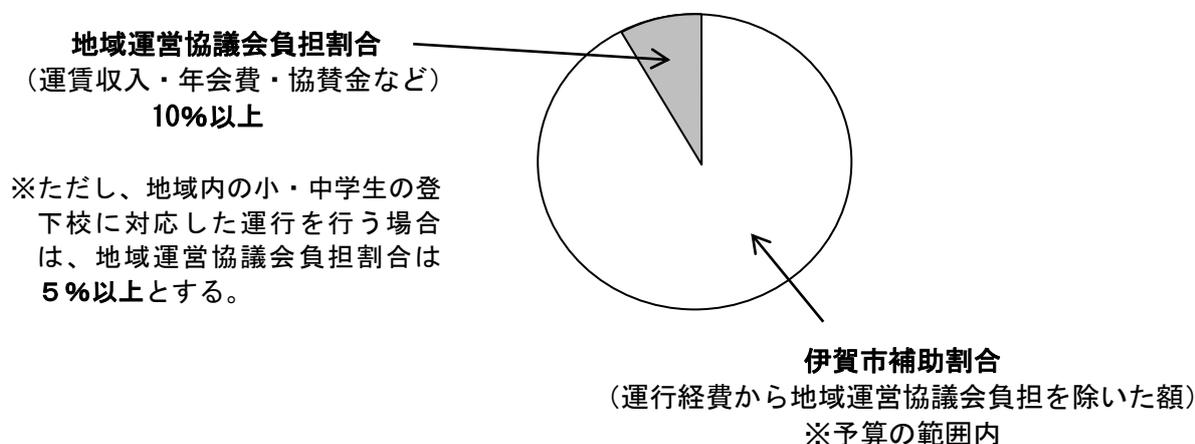
地域運行バスは、地域の移動特性に応じて適切な運行経路、運行本数、運行方式、及び車両等を選択する必要があります。この地域運行バスの運行経費は、車両購入、車両リースの費用を除く運行に要する経費とし、地域運営協議会の負担と市の補助金により賅うものとします。

運行経費の負担内訳としては、運行内容や運行方式により異なりますが地域のマイバス意識の醸成を図るため、運行経費の10%以上を地域運営協議会の負担とし、その差額を予算の範囲内で市が補助するものとします。

地域運営協議会負担とは、利用者の運賃収入を基本とした上で、運行経費の10%に運賃収入が達成しない場合に、地域における負担金（地域住民の年会費など）や地域の事業所等からの協賛金、寄附金等で賅うものとします。

地域運営協議会において、地域の協力のあり方を検討してください。

図 1-3 運行経費に係る負担割合内訳



※運行を交通事業者へ運行業務委託する場合は、交通事業者所有の車両を基本とし、交通事業者へ運行業務委託しない場合は、車両購入、車両リースに要する費用を予算の範囲内で市が補助するものとします。

※デマンド方式による運行形態は、定時定路線型バスに比べ運行経費が高くなる場合があることから、デマンド方式による運行形態とした場合の地域運営協議会負担割合は、市と協議の上決定するものとする。

<試験運行に必要な経費>

試験運行の実施に要する経費は、運行計画で設定した地域運営協議会負担とその差額を予算の範囲内で市が補助するものとします。ただし、運賃収入が想定した額を下回った場合に、試験運行期間に限り、市の補助により賅うものとします。

2-3 導入申請

1) 運行計画についての地域の合意形成・申請書の提出

運行計画作成後、当該地域に対して運行計画を提示し、合意形成を図ります。

地域の合意を得られた後、地域運営協議会は、市に地域運行バス導入申請書等の必要書類を提出してください。

地域の合意を得られない場合、地域運行バス導入の申請はできませんので、地域の意見・意向を踏まえ、運行計画等の見直しを行う必要があります。

【提出書類】

- ・地域運行バス導入申請書
- ・地域運営協議会規約
- ・運行計画
- ・アンケート結果 等

2) 運行計画の審査

地域運営協議会から導入申請が提出された場合、市は提出書類の内容が導入要件を満たしているかどうかを審査します。

2-4 伊賀市地域公共交通活性化再生協議会の合意

1) 伊賀市地域公共交通活性化再生協議会への提案

市は、地域運営協議会から提出のあった導入申請について審査した結果、問題がなければ伊賀市地域公共交通活性化再生協議会に提案します。地域運営協議会の代表者は、会議への出席を求められた場合、会議に出席し、運行計画の内容等について説明を行います。

2) 伊賀市地域公共交通活性化再生協議会の合意

地域運行バス導入の可否については、伊賀市地域公共交通活性化再生協議会で協議され、出席委員の過半数以上の多数で採決されます。伊賀市地域公共交通活性化再生協議会の合意が得られれば、国の認可又は登録を経て、試験運行へと進みます。

なお、伊賀市地域公共交通活性化再生協議会において、合意が得られない場合は、問題点を改善し、合意が得られるように運行計画の見直し・変更を行い、再度、伊賀市地域公共交通活性化再生協議会に諮る必要があります。

2-5 試験運行

本格運行に先立ち、実際の運行上で生じる運行計画上の課題の確認、利用者数の想定や採算性検討の検証などのために試験運行を行います。

試験運行期間は3年以内を基本とします。ただし、本格運行へ移行することが可能と判断した場合は、速やかに本格運行へと移行できるものとします。

1) 運行事業者の選定(地域運営協議会)

地域運営協議会は、地域運行バスを交通事業者へ運行委託する場合、適正な選定方法を検討し、運行事業者を選定します。選定された運行事業者と地域運営協議会が運行に関する委託契約を締結します。

2) 事業許可申請(事業者)

運行事業者は、国土交通省(三重運輸支局)に事業許可の申請を行います。許可までの処理期間は約2ヶ月間です。

3) 運行準備

① バス停の設置(地域運営協議会・運行事業者・伊賀市)

事業許可等申請と併行して、運行計画に基づき、バス停標識の製作など設置にあたっての準備を行います。設置については、運行開始の直前に行うこととなります。なお、バス停の追加・変更が必要な場合は、伊賀市地域公共交通活性化再生協議会での協議、合意が必要となります。

② バス車両の調達(運行事業者・伊賀市)

バス車両については、地域運営協議会から交通事業者へ運行業務委託する場合は運行事業者が車両を準備し、地域運営協議会が自ら運行する場合は、車両購入、車両リースに要する費用を市が補助します。車両の調達に必要な期間は、導入車両により異なりますので、必要となる装備等を含め車両メーカーへの確認が必要となります。

③ 伊賀市からの補助金等の受入準備(地域運営協議会)

地域運営協議会は、補助金等を受け入れるための口座を開設し、市に口座登録を行います。試験運行開始時に補助金等の交付申請を行います。

④ 試験運行開始の周知(地域運営協議会・運行事業者・伊賀市)

事業許可申請と併行して、運行経路やバス停位置、時刻表等を掲載した広報チラシを作成し、地域住民への周知を行います。

4) 試験運行開始

①利用促進活動の実施(地域運営協議会・運行事業者)

地域運営協議会及び運行事業者は、地域住民に地域運行バスの運行を周知するとともに、継続的な運行ができるよう、協力して利用促進活動を行います。

②運行実績の報告(地域運営協議会・運行事業者)

地域運営協議会は、1便ごとの各バス停での乗降者人数を記録し、毎月10日までに前月分の利用状況を市に報告するものとします。交通事業者へ運行業務委託を行う場合は、交通事業者より同様に実績報告をもらい、その内容を市に報告します。

③利用実態調査の実施(地域運営協議会)

地域運営協議会は、定期的に利用実態調査を実施し、運行計画の見直しを行う上で必要となる指標を把握します。利用実態調査には、運行事業者や市も協力します。

5) 本格運行移行への判断(地域運営協議会)

利用実態調査に基づき、本格運行移行への判断を行います。

判断 1) 現在の運行内容で本格運行へ移行

伊賀市地域公共交通活性化再生協議会に本格運行への移行を報告します。

判断 2) 運行計画見直し後、本格運行へ移行

地域運営協議会は、利用実態調査結果に基づき、運行計画(運行経路、運行時刻、運賃等)の見直しを行い、伊賀市地域公共交通活性化再生協議会の合意を経て、本格運行への移行を行います。

判断 3) 運行廃止

収支の改善が見込めないなど、本格運行への移行を断念する場合、伊賀市地域公共交通活性化再生協議会に廃止を諮り、合意後、運行主体(市又は運行事業者)が廃止の届出を行います。

2-6 本格運行

地域運営協議会及び運行事業者は、継続的な運行が見込めるよう、協力して利用促進活動に努め、毎年度利用実態調査を実施し、市に運行実績の報告を行うものとします。

地域運営協議会は、運行開始後、毎年度、運行維持基準の達成度等を評価し、市へ報告します。運行維持基準に満たない場合、地域運営協議会や運行事業者は、市の協力を得て、各種利用促進施策に取り組むとともに、必要に応じて運行計画(主にサービス水準)の見直しを行います。

3年間連続して運行維持基準を満たさない場合、市の運行経費補助は中止します。地域運営協議会は、地域運行バスの運行継続又は廃止を判断します。

【運行維持基準】

運行経費の10%以上を地域運営協議会が負担する。ただし、小・中学生の登下校に対応した運行を行う場合は、運行経費の5%以上とする。

※運行継続の判断は、基本的に地域運営協議会が行う。

【地域運営協議会負担】

運行経費の10%以上（スクール対応運行の場合：運行経費の5%以上）

※運賃収入を基本に、運行維持基準に満たない場合は、地域の負担金(地域住民の年会費等や地域の事業所等からの協賛金、寄付金等)で賄う。

<用語解説>

本文中に*を付した用語の解説を以下に示します。用語の末尾に記載している()内ページ番号は、用語の初出ページを示します。

【A～Z】

NPO(P6)

Non(非)Profit(営利)Organization(組織)の略。「民間非営利法人組織」のことで、政府や私企業とは独立した存在として、市民・民間の支援のもとで社会的な公益活動を行う組織・団体のこと

【あ行】

一般乗合旅客自動車運送事業(P6)

一般乗合旅客自動車運送事業は、他人の需要に応じ、有償で、自動車を使用して旅客を運送する事業のうち、不特定多数の旅客を運送するバスのことをいいます。一般的には路線(バスの走る経路)を定めて定期的に運行し、設定された運行系統の起終点及び停留所で乗客が乗り降りする運行形態のことをいいます。

【か行】

コミュニティバス(P2)

明確な定義付けがなされていないが、一般的に「地方公共団体等がまちづくり等住民福祉の向上を図るため交通空白地域・不便地域の解消、高齢者等の外出促進、公共施設の利用促進を通じた「まち」の活性化等を目的として、自らが主体的に運行を確保するバスのこととされている。

※平成18年10月の道路運送法改正内容を検討した「コミュニティバス等地域住民協働型輸送サービス検討小委員会」における定義

区域運行(P6)

路線及び運行時刻を定めず、一定の区域内を事前予約に応じて運行コースを決め運行するもの。デマンド運行といわれるものである。人家がまばらに散在する過疎地や、住宅が平均的に立ち並ぶ振興住宅地など、運行コースの設定が困難な地域での運行が効果的である。

【さ行】

準基幹バス(P2)

中心市街地と地域の生活拠点(支所、医療施設、商業施設等)、鉄道駅、基幹バス等へアクセスするバス。市の公共交通軸となる鉄道や基幹バス(都市間を結ぶバス路線)を補完する役割がある。

自家用有償旅客運送事業(P6)

バスやタクシー等が運行されていない過疎地域等において、当該地域の住民の日常生活における移動手段を確保するため、国土交通大臣の登録を受けた市町村、NPO法人等が自家用車を用いて有償で運送を行うもの。

市町村が運送を行う市町村運営有償運送(P6)やNPO法人等が運送を行う公共交通空白地有償運送(P6)などがある。

【た行】

デマンド方式(P5)[デマンド交通]

デマンドとは「要求、要請」の意味。バスの運行形態の1つで、ダイヤによる定時運行ではなく、利用者の呼び出しや事前予約に応じて適宜ルートを変えて運行するバス。運行方式、運行ダイヤ、発着地の自由度の組み合わせにより、多様な運行形態が存在する。

地域アクセスバス(P5)

地域の生活拠点(支所、最寄鉄道駅、医療施設、商業施設等)や基幹バス、準基幹バスへアクセスするバス。各地域の実情に応じ、最低限度の生活環境基準を保障する観点から、必要最小限のサービス水準を維持するバス。(※各行政サービス巡回車、青山行政バス等)

【な行】

乗合タクシー(P7)

国の許可を得て、定員10人以下の自家用車を用いて有償で輸送を行うもの。

【は行】

バリアフリー(P7)

障がい者や高齢者等が、社会生活に参加する上で生活の支障となる物理的な障害や精神的な障壁を取り除くこと。

廃止代替バス(P7)

路線バス等の公共交通機関が廃止された場合に、その代替として自治体(市町村)等がバス事業者になって運行するバス。

フリー乗降制度(P7)

バス停留所以外でも路線上の任意の位置でバスに乗降できる制度。

伊賀市地域運行バス導入ガイドライン

平成30年1月10日 発行

令和 8年1月14日 改定

編集・発行 伊賀市地域力創造部公共交通課

〒518-8501 伊賀市四十九町 3184 番地

TEL 0595-22-9663

FAX 0595-22-9694