

項目	内容
①不便を解消する主なターゲット	<ul style="list-style-type: none"> 全世代を対象とし、通勤通学、買い物、通院等の日常生活に直結する移動の足を確保し不便感の解消を目指します。
②運行ルート	<ul style="list-style-type: none"> 地区内の商業施設や病院を経由しつつ、通勤・通学を考慮して駅へのアクセスも可能なルートを基本とします。 既存路線ができる限り走行していない経路とします。これは、既存バス路線との競合により、既存路線の利用者が減少し、減便または廃線されることを防ぐためです。 運行経費を抑えるため、運行距離が長くなりすぎないように最長8kmとします（概ね30分に1周できる距離及びはるかぜ12路線の平均距離を参考）。 バスが安全に走行可能な道路であることとします。
③運行の時間帯	<ul style="list-style-type: none"> 6時から21時台の最長16時間を基本とします。
④運行本数	<ul style="list-style-type: none"> 1時間に1本～2本を基本とします。 ただし、朝、晩の通勤通学利用時間帯の本数を増やし、日中は便数を抑えるなど、ニーズに応じた運行本数を設定します。
⑤運賃・シルバーパス	<ul style="list-style-type: none"> 今回検討するバスは、民間事業者が自主運行する「はるかぜ」と違い、公的資金（区の財政）で運行するバスになります。このようなバスは、<u>シルバーパス利用分の運賃補償が東京都から得られません。</u> 収支率を満足するには、一定の運賃収入を得る必要があるため、運賃設定の例をして、A案、B案が考えられます。 『A案』 低廉で気軽に利用できる料金設定 <ul style="list-style-type: none"> 1乗車大人100円、小人（小学生）50円。シルバーパス<u>利用不可</u> 『B案』 コミュニティバス「はるかぜ」と同様の料金設定 <ul style="list-style-type: none"> 1乗車大人210円、小人（小学生）110円。シルバーパス<u>利用可</u> ※運賃『B案』の場合、シルバーパス利用者の収入が得られないことから、収支率40%を確保するために、<u>多くの現金利用者の乗車が必要になります。</u>

項目	内容
⑥運行車両	<ul style="list-style-type: none"> 35人乗りの小型バスを基本とします。 ただし、利用者が少ない場合（※1）は、低廉な9人乗りのワンボックス車両も対象とします。 （※1）バスの運行計画（バスの運行経路、バス停等）作成後、利用意向アンケートを実施します。その結果、小型バス（35人乗り）程度の需要がない場合は、ワンボックス車両での検証運行を検討します。
⑦収支率	<p>【資料5参照】</p> <ul style="list-style-type: none"> 収支率は、40%以上とします。 バスの運行計画作成後に実施する利用意向アンケートの結果、収支率が40%未満の場合、検証運行は実施しません。 検証運行の結果、収支率が40%未満の場合も本格運行は実施しません。
⑧検証期間と本格運行までの流れ	<ul style="list-style-type: none"> 検証期間は、最長2年間とします。 本格運行へ移行するには1年間の平均収支率が40%以上であることが条件です（下図参照）。 <p>【図 検証運行から本格運行への流れ】</p> <p>※検証運行は、残り1年</p> <ul style="list-style-type: none"> 毎月の利用実績を基に半年毎に平均収支率の検証を行います。 1年間（6ヶ月を2回）の平均収支率が40%以上であれば本格運行とします。 1年間（6ヶ月を2回）の平均収支率が40%未満である場合は、運行計画の見直しやワンボックス車両での運行を再検討します。
⑨本格運行	<ul style="list-style-type: none"> 本格運行中も、半年ごとに収支率の検証を行います。 収支率が2年間連続して40%未満の場合は、バスの運行計画を再度見直します。