

地域主体型交通

導 入

の手引き



令和6年3月

加西市公共交通活性化協議会

目次

	頁
第1章 はじめに	1
1.1 本手引きの目的	1
1.2 地域主体型交通とは	2
1.3 地域主体型交通導入検討の流れ	5
第2章 外出に関する聞き取り調査の実施	11
2.1 調査方法	11
2.2 調査実施主体	11
2.3 聞き取り調査内容	12
2.4 聞き取り調査結果の整理（加西市による集計）	15
(1) 聞き取り調査結果の整理・入力・集計	15
(2) 地図上での整理	18
第3章 公共交通最大需要量の把握	18
3.1 移動に困っている人（公共交通需要）の集計	19
3.2 公共交通最大需要量から見た地域主体型交通導入の検討	19
第4章 導入内容の検討	22
4.1 運行方法	23
4.2 運行車両	25
4.3 乗降場所	26
4.4 運行主体	27
4.5 料金体系	29
4.6 導入内容検討結果の整理	31
第5章 収支の検討	32
5.1 運行にかかる詳細設定	32
5.2 収入・支出の概算費用の算出	34
(1) 支出の概算費用	34
(2) 収入の概算費用	38
(3) 加西市からの助成	38
5.3 収支差の算出	39
(1) 導入内容の再検討	41
(2) 地域住民及び地元企業等からの協賛金の確保	41
第6章 持続可能性から見た目標利用者数の設定	43
第7章 運行体制に関する検討	44
7.1 運行実施に向けた体制の検討	44
7.2 事務局の設置・車両保管場所の検討	44
7.3 継続可能な運行体制の検討	44
第8章 実証運行開始に向けた準備	45
8.1 実証運行の目的	45
8.2 実証運行開始に向けた準備（協議会等での審議）	45
8.3 ドライバーの確保	45
8.5 申請書類の提出	47

1.1 本手引きの目的

加西市では、鉄道・バスの運行本数が少ない、あるいは全く運行していない「公共交通（鉄道・バス）空白地」の縮小や移動に困っている人^{※1}の移動手段確保を目指して、地域の人々が主体となり、既存公共交通に接続する補助的な役割を担う「地域主体型交通^{※2}」の導入を進めることを目的として、平成28年3月に「地域主体型交通導入の手引き」（以降『旧手引き』）を策定しました。

その後、令和3年1月に市内初の地域主体型交通である「宇仁ふれあいバス」の運行開始、令和4年5月には「日吉地区乗り合いタクシー」、令和5年9月には「とみバス」を運行開始するなど、旧手引きに倣って順次地域主体型交通の導入を進めているところです。

そのような中で、令和5年3月に策定した「加西市地域公共交通計画」では、p.2に示すめざすべき公共交通ネットワークを設定しており、既存の北条鉄道、路線バス、コミュニティバスに加えて、「地域内交通（地域主体型交通）」を引き続き導入・推進を目指すこととしています。

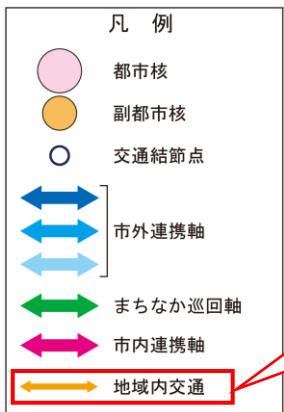
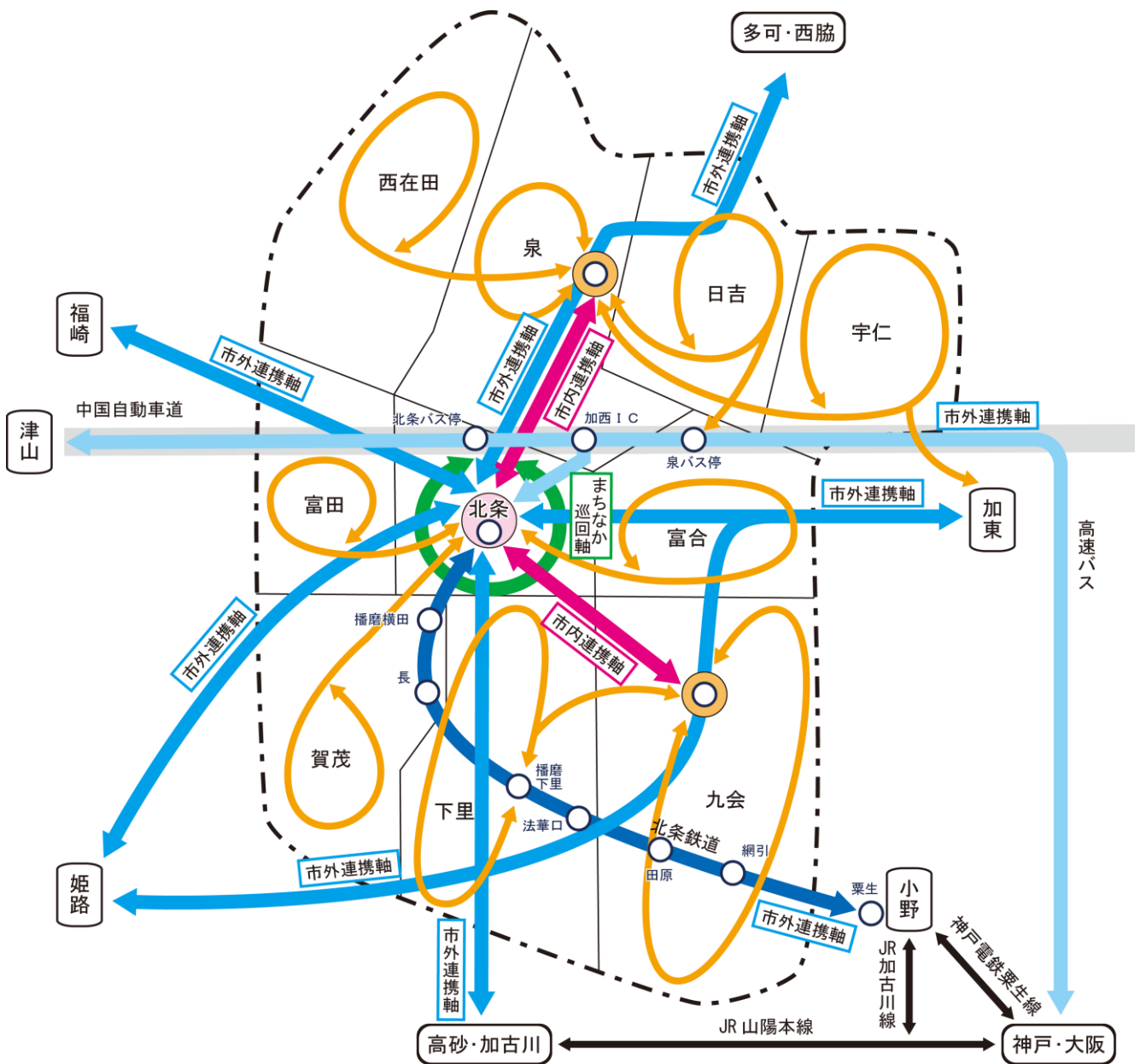
本手引きは、平成28年3月に策定した旧手引きについて、現在までの地域主体型交通が導入された実績や知見等を踏まえた上で、時点更新を行ったものです。

この手引きによって、地域主体型交通を導入する際の検討手順を明確化するとともに、現実的で持続可能な運行計画案を作成するためのガイドラインとして活用してもらうことを期待しています。

※1 本手引きで言う『移動に困っている人』とは、高齢者のみならず、送迎が必要な子供等、障がい者、妊婦、病人など、移動が困難もしくは一時的に制約が生じている人々を指す。

※2 本手引きで言う『地域主体型交通』とは、p.2に示す加西市地域公共交通のめざすべき公共交通ネットワークで定める「地域内交通」での自家用有償旅客運送などを指す。

< めざすべき公共交通ネットワーク（加西市地域公共交通計画より） >



地域内交通（地域主体型交通を含む）は、北条鉄道や路線バス等の既存公共交通の補助的な交通（フィーダー交通）として、原則的に最寄りの公共交通軸あるいは都市核・副都市核までの運行となります。

1.2 地域主体型交通とは

地域主体型交通とは、地域住民が主体となって、その地域に必要な公共交通を検討し、導入を目指すものであり、地域の人々が中心となり、行政・交通事業者と連携しながら、計画・運行・運営・利用促進等に主体的に関わる公共交通です。

バス等の有償による運送事業は道路運送法で定められていますが、大きく分けて、バス・タクシー等の交通事業者が営業ナンバー（緑ナンバー）によって運行を行う「一般乗合（乗用）旅客自動車運送事業（4条許可）」と、地域住民等が自家用ナンバー（白ナンバー）によって運行を行う「自家用有償旅客運送（79条登録）」があります。

通常、自家用ナンバー（白ナンバー）による有償での運送は認められていませんが、一定の条件を満たし、国土交通大臣の登録を受けた場合は、自家用ナンバー（白ナンバー）による有償運送が許可されています。

本手引きで検討の対象とする地域主体型交通とは、地域住民等が運行主体となる自家用有償旅客運送（79条登録）を基本とします。但し、利用者から料金を収受する有償での運行とは別に、国土交通省への許可・登録が不要となる無償による運行（いわゆる、「ボランティア輸送（無償輸送）」）も可能ですので、ボランティア輸送を行う場合は加西市に相談して下さい。

< 運送事業の主な例 >

種類	一般乗合(乗用)旅客自動車運送事業 (4条許可)		自家用有償旅客運送 (79条登録)	ボランティア輸送 (無償輸送)
種別	路線バス・ 乗合タクシー等	コミュニティバス	交通空白地 有償運送	道路運送法上の許可・登 録を要しない輸送
運営主体	バス・タクシー等の 交通事業者		地域住民、市町村、 NPO法人等	地域住民、市町村、 NPO法人等
運行主体	バス・タクシー等の 交通事業者		地域住民、市町村、 バス・タクシー事業者、 NPO法人等	地域住民、市町村、 NPO法人等
運行車両	営業用 (緑ナンバー)		自家用 (白ナンバー)	自家用 (白ナンバー)
運行計画の立案等 の取組主体	バス・タクシー等の 交通事業者 主な例 ・神姫バス ・タクシー	市町村等 主な例 ・KASAIねっぴ〜号 ・はっぴーバス	地域住民・市町村・ NPO法人等 主な例 ・宇仁ふれあいバス ・日吉地区乗り合いタクシー ・とみバス 地域主体型交通	地域住民・市町村・ NPO法人等 主な例 ・はつらつツアー (下里地区)

※ はっぴーバスは、運行計画の立案や利用促進等において地域住民で構成されているNPO法人の協力を得て、市町村が運営しているコミュニティバス

■ 「自家用有償旅客運送（79条登録）」 「ボランティア輸送（無償輸送）」等の違いについて

種類	概要	運行・運営主体	道路運送法上の許可	料金收受
自家用有償旅客運送 (79条登録)	既存のバス・タクシー事業者で輸送サービスが提供されない場合に、登録を受けた市町村や NPO 等が、自家用自動車（白ナンバー）を用いて、有償で運送することを可能とする制度	市町村 交通事業者 団体等	必要	可
ボランティア輸送 (無償輸送)	地域の移動手段の確保のため、道路運送法の許可又は登録を要しない助け合いによる無償での運送	地域団体等	不要	不可 (ガソリン代 等経費は可)
【参考】 ライドシェア※	道路運送法上の許可を要せず、普通二種免許を有しない一般ドライバーが自家用車を利用して有料で送迎	民間企業	不要	可

※ 「ライドシェア」は近年のタクシードライバー不足に対応する抜本対策として国により検討が進められていますが、普通二種免許を持っていない人もドライバーになれるため、海外で既に導入されている事例では、利用者とのトラブルが発生している場合もあるようです。このため日本では、運営形態に近いタクシー事業者を経由した事業展開となる見込みです。このことから、今後の動向を見極めながら新たな法改正を踏まえて地域主体型交通運営の選択肢として検討していきます。（令和6年3月現在）

1.3 地域主体型交通導入検討の流れ

地域主体型交通導入の検討は、次頁に示すフローに従って進めます。

外出時の移動に困っている人がいる場合、まずは、加西市に相談します。その後、p.7～p.10には既存公共交通を踏まえた導入要件や加西市における公共交通のマスタープランである「加西市地域公共交通計画」をまとめていますので、この内容を参考に地域主体型交通の導入の必要性を確認してください。また、加西市より各地で実施されている地域主体型交通等の事例紹介をします。この事例を参考に、地域主体型交通の新規導入を希望する場合は、再度加西市に相談することで、本手引き等にて地域主体型交通新規導入に向けた検討方法を説明します。

地域主体型交通導入に向けて、まずは外出する際に移動に困っている人がどの程度いるかを把握するため、外出に関する聞き取り調査を実施します。調査を実施する理由としては、対象地区の外出状況を把握することが目的ですが、今後、地域主体型交通を導入するにあたっては、運行・運営側と利用者側が密に連絡をとることが重要になってくるため、その第一歩にもなります。

外出に関する聞き取り調査では、外出する際に移動に困っている人の人数やその移動内容等の詳細を調査し、加西市でその結果を集計して一定の需要が見られる場合は、公共交通需要があると判断します。

外出に関する聞き取り調査結果や地域の人々のご意見を踏まえて、導入内容の検討を行います。導入内容の検討では、運行方法や運行車両等の具体的な内容を検討するとともに、加西市や交通事業者と相談しながら料金体系や運行収支を検討し、実現可能性を確認します。

導入内容が定まると、正式な導入検討組織を設立したうえで具体的かつ継続可能な運行体制を検討し、実証運行を開始するための準備を進めていきます。

但し、地域主体型交通の導入検討を行う前段階として、地区内やその周辺で既に運行している公共交通を活用する方法を検討してもらう必要があると考えます。

なお、導入に向けた検討を行う際に、不明な点が出てきた場合は、適宜加西市及び加西市公共交通活性化協議会に相談することで、その都度、助言または協力します。

< 各実施内容に対する関係者の役割 >

凡例

- 地域団体・住民
- 加西市
- 加西市公共交通活性化協議会
- 交通事業者

初回：相談
次回：再度相談（地域で検討後）

初回：事例紹介
次回：手引きの提供・説明

加西市・加西市公共交通活性化協議会

< 導入検討フロー >

●相談する前に・・・

- ・個人的な意見ではありませんか？（自治会等での総意ですか？）
- ・移動に困っている人の自宅の近くに代替できるバス・鉄道はありませんか？

外出時の移動に困っている人の把握

新規導入希望の意見表明

既存公共交通の活用について検討
(p.7~p.10 参照)

地域主体型交通が**必要**と判断

外出に関する聞き取り調査の実施
【第2章】

調査票を提出
集計結果を報告

公共交通最大需要量の把握
【第3章】

一定の公共交通需要があるか

ない

ある

加西市・加西市公共交通活性化協議会・交通事業者との議論

地域主体型交通が**不要**と判断

地域主体型交通以外での検討

- ・地域コミュニティの支えなど(住民同士の助け合い、ボランティア輸送等)
- ・既存公共交通(鉄道・路線バス・コミュニティバス・タクシー)の周知・利用

※本手引きによる検討は終了し、上記内容を基に別途検討

導入内容の検討
【第4章】

- ・運行方法
- ・運行車両
- ・乗降場所
- ・運行主体
- ・料金体系

助言

収支の検討
【第5章】

相談・報告

持続可能性から見た目標利用者数の設定
【第6章】

運行体制に関する検討
【第7章】

- ・運行実施に向けた体制の検討
- ・継続可能な運行体制の検討

報告・相談
助言

実証運行開始に向けた準備
【第8章】

相談
助言・協力

交通事業者（バス会社・タクシー会社）

報告・相談
助言

報告・相談
助言

報告
助言

報告
助言

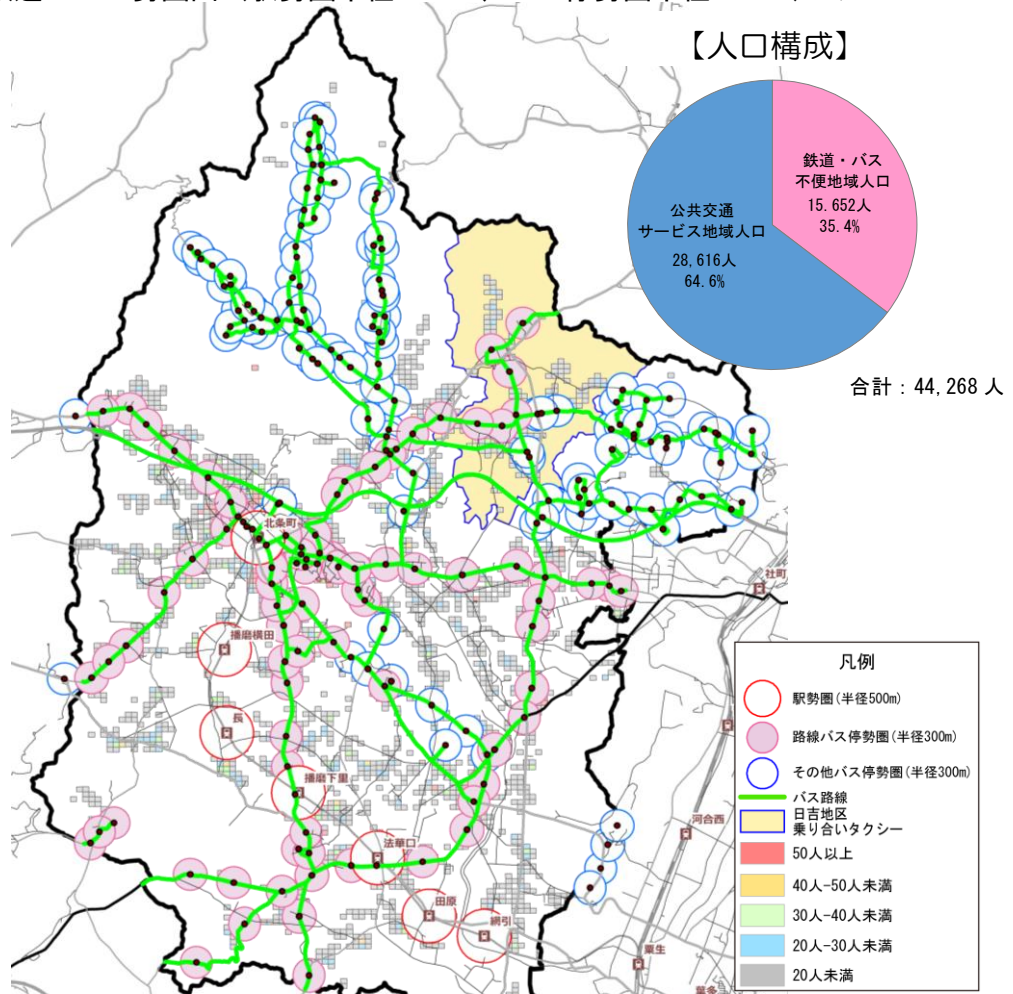
■ 地域主体型交通導入の前に知ってもらいたいこと

Point① 現時点で鉄道駅やバス停が近くにない「公共交通（鉄道・バス）空白地」となっているか

「加西市地域公共交通計画」では、鉄道駅から半径 500m、バス停から半径 300m圏内に居住していない地域を「公共交通（鉄道・バス）空白地」としており、その状況を地図上に示したものが以下となります。この定義では、約4割の人々が「公共交通（鉄道・バス）空白地」に居住しています。この空白地が多い地区においては、地域主体型交通を導入する必要があると考えられます。但し、鉄道・バス勢圏内であっても運行間隔が長い場合などは時間的な空白となりますので、必要に応じて「公共交通（鉄道・バス）空白地」として扱ってください。なお、既存の路線バスを確保・維持していくという観点から、以下の路線バス停から 300m圏内には地域主体型交通のバス停を設置できないという制約もありますので、注意が必要です。（但し、既存路線バスと方面が異なるのであれば設置可）

- ✓ CHECK : 「公共交通（鉄道・バス）空白地」が多い地区か。
- ✓ CHECK : 路線バス停から半径 300m圏内にはバス停を設置できない。（但し、既存路線バスと方面が異なるのであれば設置可）

< 鉄道・バス勢圏図（駅勢圏半径 500m、バス停勢圏半径 300m） >



・2015 (H27) 年国勢調査結果の人口メッシュデータにより集計
 ・駅勢圏は各駅を中心に半径 500m(徒歩圏)
 ・バス停勢圏は各バス停を中心に半径 300m(徒歩圏)
 ・公共交通サービス地域とは、駅勢圏・バス停勢圏内の地域
 ・公共交通(鉄道・バス)空白地とは、駅から半径 500m以上かつバス停から半径 300m以上の地域

加西市では「都市構造の評価に関するハンドブック」にある「公共交通沿線地域」を参考に、駅・バス停勢圏を設定

※1) メッシュは1辺約 100m
 ※2) バス停位置及びバス路線は 2022 (R4) 年 4月現在
 出典) 2015 (H27) 年国勢調査地域メッシュ統計

Point② 既存のバスと運行時間が重複していないか

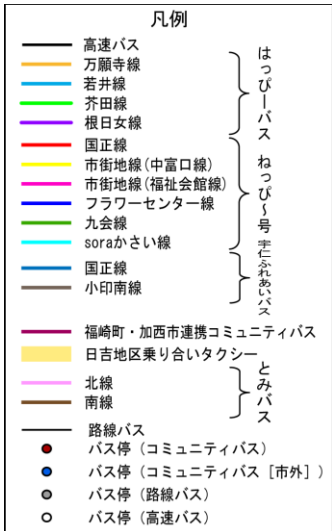
地域主体型交通を運行するにあたっては、既存のバスと運行時間が重複していないか確認する必要があります。

具体的には、地域主体型交通を導入しようと考えている地区において、設置しようと考えているバス停の近くで既に運行しているバスの運行時間を確認し、同じようなタイミングで同じような方面行きのバスとなっていないかを確認します。（但し、時間が同じであっても方面が異なるものであれば設定可）

✓ CHECK : 既存バスと運行時間が重複していないか。
 (但し、時間が同じであっても、方面が異なるのであれば設定可)

< 加西市におけるコミュニティバス等路線網図 >

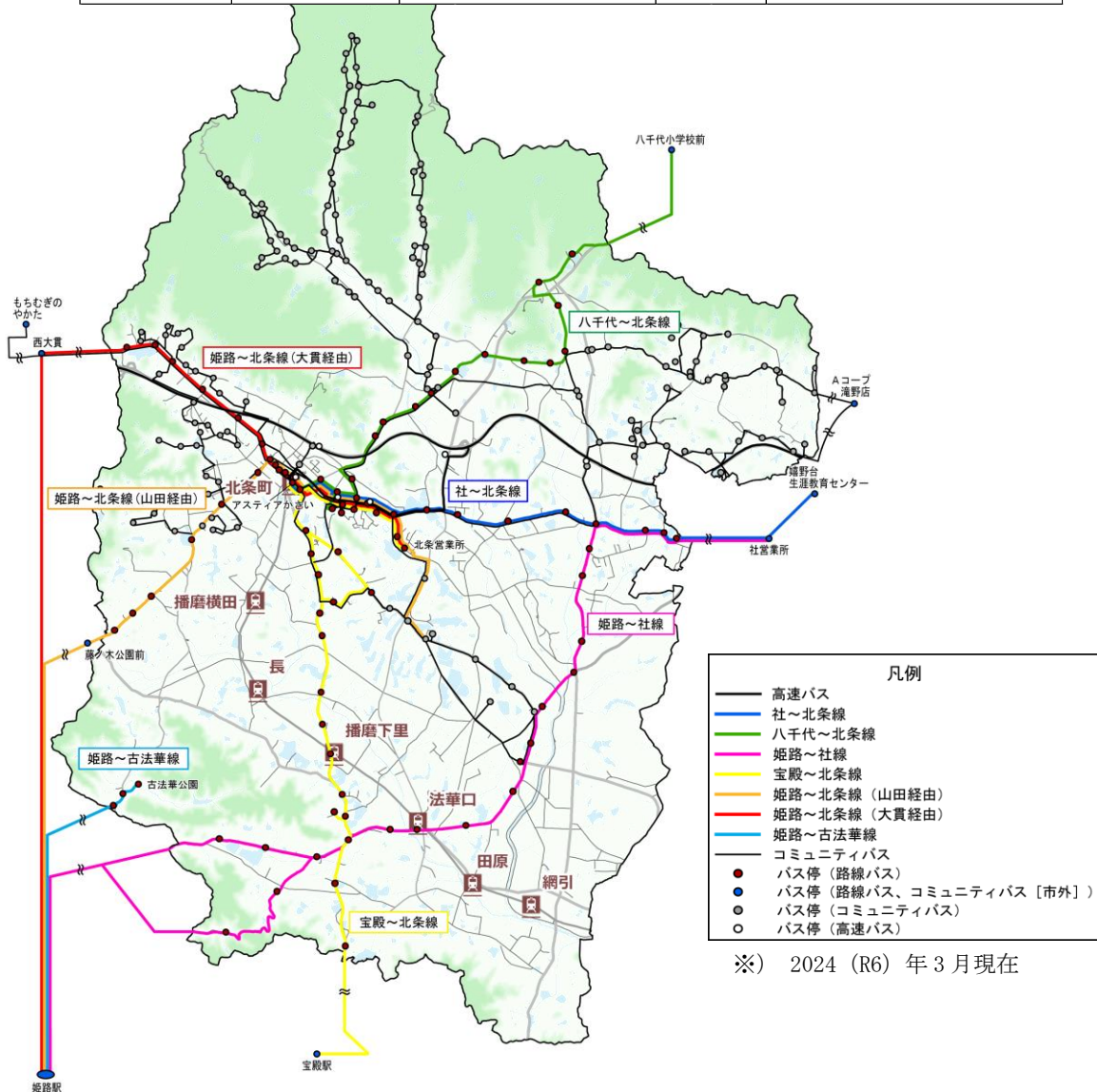
系統名	運行日	運行時間	運行本数	利用料金
ねっぴ〜号	市街地線	月曜日～金曜日 の毎日運行 (土・日・祝は運休)	8時18分～17時58分	23便 ・初乗り：190円 ・中富口～アステアかさい間：250円
	国正線		7時30分～15時27分	4便 ・初乗り：190円 ・東国正～アステアかさい間：550円
	九会線		7時58分～16時31分	8便 ・初乗り：190円 ・九会～アステアかさい間：460円
	フラワーセンター線		7時43分～19時27分	6便 ・初乗り：190円 ・フラワーセンター南門前～アステアかさい間：300円
soraかさい線	土・日・祝のみ運行	9時28分～16時25分	12便 ・初乗り：190円 ・soraかさい～イオンモール加西北条間：420円	
はっぴーバス	万願寺線	月曜日～金曜日 の毎日運行 (土・日・祝は運休)	7時41分～16時27分	6便 ・1回250円 ・回数券：2,000円(9回分)
	芥田線		7時46分～16時40分	
	若井線		8時20分～16時30分	
	根日女線		8時25分～12時52分	
宇仁ふれあいバス	国正線	火曜日・木曜日のみ運行	8時20分～16時30分	7便 ・1回200円
	小印南線	月曜日・水曜日・金曜日のみ運行	8時20分～16時31分	7便
福崎町・加西市連携コミュニティバス	火曜日・木曜日のみ運行	9時56分～10時20分	2便 ・1回300円	
日吉地区乗り合いタクシー	月曜日～金曜日の毎日運行 (土・日・祝は運休)	8時00分～17時00分	2便 ・1回200円 ・回数券：2,000円(11回分)	
とみバス	北線	月曜日・火曜日のみ運行	8時00分～15時54分	4便 ・1回200円 ・回数券：2,000円(11回分)
	南線		8時00分～15時54分	



※) 2024 (R6) 年3月現在

＜ 加西市における路線バス路線網図 ＞

系統	運行日	運行時間	運行本数	利用料金
中国ハイウェイバス	毎日運行	平日：6時24分～21時27分 休日：7時04分～21時27分	平日：35便 休日：35便	・大阪駅～北条間：1,560円
ウイング神姫 高速バス	毎日運行	平日：5時40分～21時49分 休日：6時25分～21時49分	平日：28便 休日：21便	・三宮～北条間：1,600円
津山エクスプレス 京都号	休止			
八千代～北条線	月曜～金曜の平日 (土・日・祝は運休)	7時13分～16時29分	4便	・初乗り：190円 ・八千代小学校前～アステアかさい・ イオンモール加西北条間：690円
姫路～北条線 (山田経由)	毎日運行	平日：5時27分～23時30分 休日：5時35分～23時32分	平日：28便 休日：25便	・初乗り：190円 ・姫路駅北口～北条営業所間：920円
姫路～北条線 (大貫経由)	毎日運行	平日：6時41分～20時47分 休日：6時49分～19時23分	平日：13便 休日：9便	・初乗り：190円 ・姫路駅北口～北条営業所間：920円
社～北条線	月曜～金曜の平日 (土・日・祝は運休)	冬期：7時09分～17時23分 夏期：7時09分～18時34分	冬期：4便 夏期：5便	・初乗り：190円 ・アステアかさい～ 嬉野台生涯教育センター間：870円
姫路～社線	毎日運行	平日：6時05分～22時12分 休日：6時34分～22時11分	平日：20便 休日：20便	・初乗り：190円 ・姫路駅北口～社営業所間：1,220円
宝殿～北条線	毎日運行	平日：6時05分～19時51分 休日：6時50分～17時17分	平日：11便 休日：6便	・初乗り：190円 ・宝殿駅北口～北条営業所間：900円
姫路～古法華線	月曜～金曜の平日 (土・日・祝は運休)	8時30分～18時09分	4便	・初乗り：190円 ・姫路駅北口～古法華公園間：710円



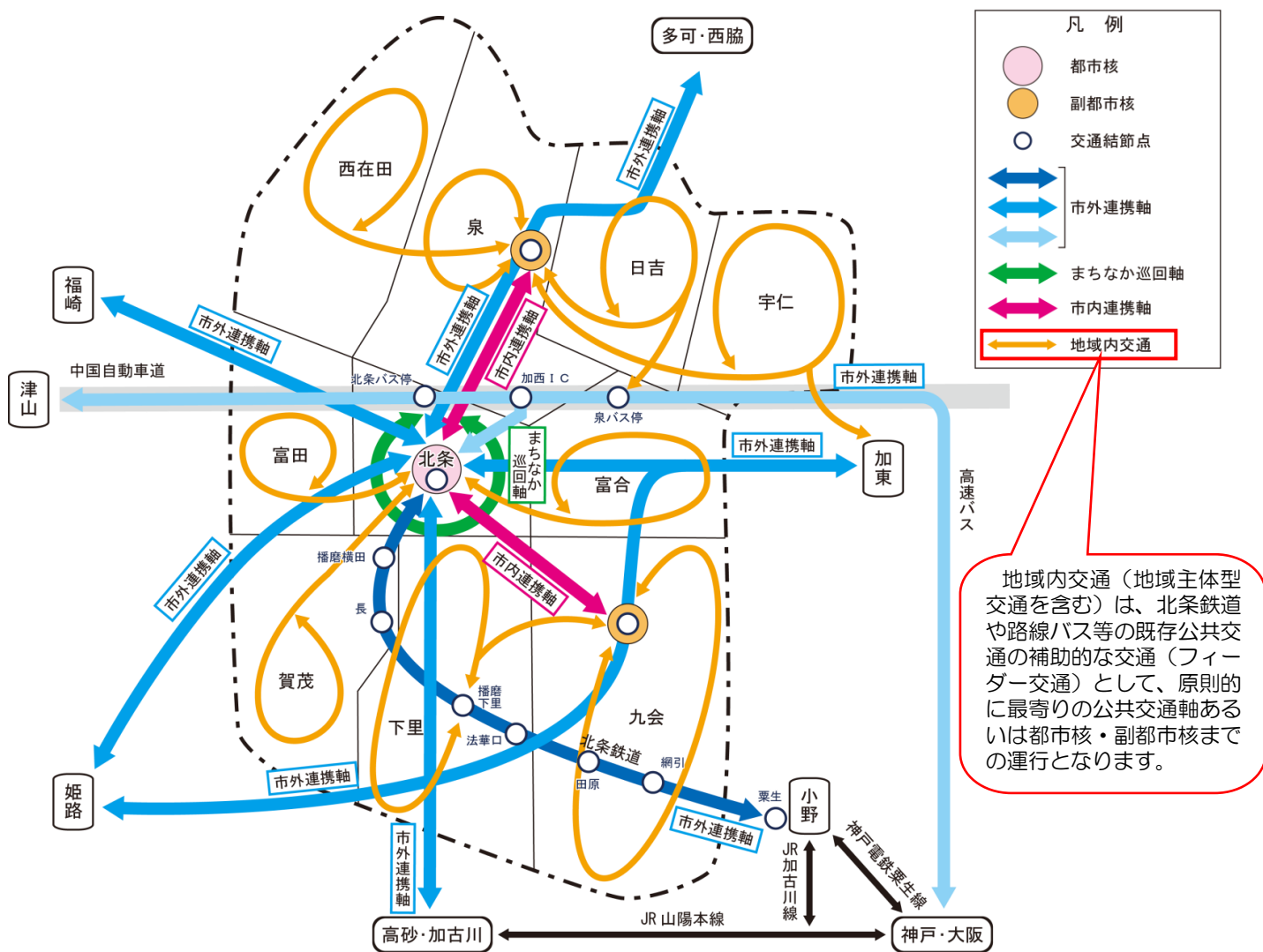
Point③ 加西市がめざしている公共交通の姿と合致しているか


加西市の公共交通のマスタープランである「加西市地域公共交通計画」では、以下のとおり「めざすべき公共交通ネットワーク」を位置づけており、加西市全体及び地区別での公共交通の在り方を示しています。

鉄道や路線バス、ねっぴ〜号など、様々な公共交通が接続している北条地区以外では、地域内交通（地域主体型交通を含む）を生活必須施設（買物、医療、金融）もしくは副都市核・各公共交通軸に接続することとしています。

この加西市としての方針を踏まえた地域主体型交通の導入が必要と考えています。

＜ めざすべき公共交通ネットワーク（加西市地域公共交通計画より） ＞



2.1 調査方法 

地域主体型交通の導入を検討している地域において、各世帯を訪問して外出する際に移動に困っている人を直接聞き取る方法で、調査を実施します。

調査対象者：検討対象地域に居住している全ての世帯

調査方法：各世帯へ訪問し、調査票の設問に従って調査員※が直接聞き取りを行い、回答内容を記入することが望ましい。

調査の際は、腕章などを着用して調査員と分かるように努めるとともに、地域の人のご意見を丁寧に聞き取ることが重要です。

※ 「調査員」とは、地域主体型交通の運行・運営していくメンバーを基本とします。

今後、地域主体型交通を導入・運行していくにあたっては、利用者の人からの意見に柔軟に対応することで、より利用しやすい運行内容に改善することができるため、できるだけ利用者本人から直接かつ具体的な意見を聞き取ることが重要になってきます。今回の調査は、その第一歩であるため、各世帯を訪問して聞き取ることをお願い致します。また、移動に困っている人の把握だけでなく、地域主体型交通の運転手等、運営側の一員となってもらえる人の募集も兼ねて各世帯を訪問して聞き取りしましょう。

2.2 調査実施主体 

調査実施主体は、地域内の各種団体や個人で構成する「ふるさと創造会議（まちづくり協議会）」が主体となって調査を実施することが基本ですが、その他にも以下の個別団体による調査も考えられます。

調査実施主体	調査方法例
ふるさと創造会議 (まちづくり協議会)	加西市の担当地区内の全世帯に対して、各種団体や個人で分担して各世帯に訪問し、聞き取り調査を行う。
その他 (ふるさと創造会議での実施が困難な場合) ※	NPO法人、社会福祉協議会、連合自治会、区長会等による調査。

※ ふるさと創造会議以外で実施する場合は、進捗状況について各団体からふるさと創造会議に報告が必要となります。

2.3 聞き取り調査内容

聞き取り調査票は「世帯票」と「個人票」で構成しています。世帯票では外出する際に移動に困っている人の有無とその人数をお聞きし、個人票では移動に困っている人を対象に困っている内容の詳細や意向をお聞きする内容となっています。この調査票を用いて聞き取りを行ってください。

< 世帯票 >

	調査日： 年 月 日 () 担当調査員： () 世帯番号： ()
<h3>外出に関する調査 調査票【世帯票】</h3> <p>現在◇◇地区で、住民が主体となって公共交通を運行・運営する「地域主体型交通」を導入することを検討しています。</p> <p>つきましては、◇◇地区にお住まいの人の中で、日常生活での外出の際に、移動に困っている人を把握するために調査を行っていますので、ご協力ください。</p>	
問1 お住まい 加西市 _____ 町 _____ 番地 _____	
問2 普段の外出で、△△を利用していますか？（どちらかに○） 1. はい 2. いいえ	
問3 あなたの世帯の中で、外出の際に移動に困っている人はいますか？（どちらかに○） 1. いる 2. いない _____ → 調査を終了してください。	
問4 外出の際の移動に困っている人は何人いらっしゃいますか？ _____ 人	
問5 移動に困っている人は、どのような人ですか？（いずれかに○）	
(1人目) 性別：1. 男 2. 女 3. 回答しない 年齢：1. 20歳未満 2. 20代 3. 30代 4. 40代 5. 50代 6. 60～64歳 7. 65～69歳 8. 70～74歳 9. 75～80歳 10. 80歳以上	
(2人目) 性別：1. 男 2. 女 3. 回答しない 年齢：1. 20歳未満 2. 20代 3. 30代 4. 40代 5. 50代 6. 60～64歳 7. 65～69歳 8. 70～74歳 9. 75～80歳 10. 80歳以上	
(3人目) 性別：1. 男 2. 女 3. 回答しない 年齢：1. 20歳未満 2. 20代 3. 30代 4. 40代 5. 50代 6. 60～64歳 7. 65～69歳 8. 70～74歳 9. 75～80歳 10. 80歳以上	
問6 移動に困っている人を、送迎している人はいますか？ 1. いる 2. いない	
問7 どのように送迎していますか？（いくつでも○） 1. 仕事や習い事などを休んで送迎している 2. 時間を工夫して送迎している 3. 自由な時間が多いので、無理なく送迎している 4. その他 ()	
問8 「地域主体型交通」を運行するにあたっては、住民の人々からドライバーを選定することが基本となります。 あなたの世帯の中で「地域主体型交通」のドライバーとなれそうな人はいますか？ (どちらかに○) ※ミニバン、コンパクトカー、軽自動車の運転を想定 1. いる 2. いない _____ → 問10へ	
問9 どのような条件であれば、ドライバーとなってもらえそうですか？（いくつでも○） 1. 報酬があれば 2. 日時・曜日などが自由に選べれば 3. 体調が良ければ 4. 友人・知人と一緒にドライバーができれば 5. 軽自動車やコンパクトカー等の小さな車両であれば 6. その他 ()	

地域で運行している公共交通を記入

< 個人票 (表) >

調査日： 年 月 日 ()
担当調査員： ()
個人番号： ()

外出に関する調査 調査票【個人票 一人目】

問 10 どのようなことで外出に困っていますか？ (いくつでも○)

1. 寝たきりで外出できない ⇒ 次の個人票に進んでいただくか、調査を終了してください。
2. 病院・買い物等に行きたいが、なかなか行けない
→行きたい目的 (いくつでも○) 1. 通院 2. 買い物 3. その他 ()
3. 家族等に送迎してもらいたいが、なかなか頼めない
4. その他 ()

問 11 今はどのように外出していますか？ (いくつでも○)

1. 家族や近所の人に送迎をお願いしている
2. 家族や近所の人に、買い物等に代わりに行ってもらっている
3. 仕方なく家の近くのお店や施設で我慢している
4. 外出することを諦めている
5. その他 ()

問 12 普段外出する時の移動手段は何ですか？ (いくつでも○)

1. 鉄道
2. バス
3. 自動車 (自分で運転)
4. 自動車 (送迎)
5. タクシー
6. バイク
7. 自転車
8. 徒歩
9. その他 ()

問 13 家族や近所の人に送迎してもらっている人にお聞きます。

送迎してもらっていることについて、どのように考えていますか？

1. 家族や近所の人と会話をしたりできるので、楽しみにしている
2. 手間や時間をかけて送迎してもらっているので、気を遣っている
3. その他 ()

問 14 具体的にどこへ外出する際に困っていますか？またはどこへ行きたいですか？

(具体的な施設名をお答えください【いくつでも】)

例：○○病院、□□スーパー△△店 等

裏面へ

< 個人票（裏） >

問 15 問 14 の場所には、どのくらいの頻度で行きたいという希望を持っていますか？（数字を記入）
週に_____日 または 月に_____日

問 16 問 14 の場所には、どのような曜日・時間帯に行きたいですか？

1. 曜日（いくつでも○）：1. 月 2. 火 3. 水 4. 木 5. 金 6. 土 7. 日
2. 行きたい時間帯：_____時頃
3. 帰りたい時間帯：_____時頃

問 17 地域主体型交通には大きく分けて「バス形式」と「タクシー形式」の 2 種類があります。
バス形式の場合は、電話で予約等をしなくても決まった時間にバス停まで来ますが、タクシー形式の場合は、事前に電話で予約する必要があります。
決まった時間にバス停に来て、いつでも乗れる「バス形式」か、家の前で乗り降りできるが予約が必要な「タクシー形式」か、導入するならどちらがよいですか？（いずれかに○）

1. バス形式
2. タクシー形式
3. どちらでもよい

問 18 「バス形式」の地域主体型交通の場合、ご利用の際は自宅から最寄りのバス停まで歩いてもらうことになります。

散歩などで歩く際に、どれくらいの時間であれば歩けますか？（いずれかに○、または記入）

1. 少しなら歩ける（5分程度）
2. そこそこ歩ける（____分程度）
3. ほとんど歩けない

問 19 「タクシー形式」の場合、電話での予約について、どう思いますか？（いずれかに○）

1. 特に問題はない
2. 耳が悪いので電話ができない
3. 電話自体はできるが面倒である
4. その他（_____）

問 20 地域主体型交通が◇◇地区に導入された場合、1 回あたりの利用料金はいくらまでなら支払ってもよいと思いますか？（いずれかに○）

1. 100 円
2. 200 円
3. 300 円
4. 400 円
5. 500 円以上
6. その他（_____）

移動に困られている人がもう一人おられたら、別紙 2 人目の回答もお願いします。

おられなければ、これで調査は終了です。ご協力ありがとうございました。

2.4 聞き取り調査結果の整理（加西市による集計）

聞き取った内容を整理・入力・集計するとともに、地図上に移動に困っている人の分布状況を整理します。

(1) 聞き取り調査結果の整理・入力・集計

各世帯で聞き取った内容を p.17 の入力仕様書を参考に整理します。この入力仕様書に従って別途入力表を作成して入力します。

以上を行った上で次ページのイメージを参考に集計作業を行います。

< 聞き取り調査結果の項目別集計方法 >

設問	記入項目	回答形式	集計方法
2	既存公共交通の利用	単数回答	横棒グラフで整理
3・4	回答状況及び移動に困っている人の人数・世帯数	—	・表形式で整理 ・住民基本台帳登録世帯数、配布・回収状況も整理
5	属性	単数回答	横棒グラフで整理
6	送迎者の有無	単数回答	横棒グラフで整理
7	送迎方法	複数回答	縦棒グラフで整理
8	ドライバーの有無	単数回答	横棒グラフで整理
9	ドライバーとなる条件	複数回答	縦棒グラフで整理
10	移動困難理由	複数回答	縦棒グラフで整理
11	現在の移動状況	複数回答	縦棒グラフで整理
12	現在の移動手段	複数回答	縦棒グラフで整理
13	送迎依頼時の心情	複数回答	縦棒グラフで整理
14	移動に困っている・行きたい外出先	複数回答	・表形式で整理 ・施設ごとに回答者数、一日あたりの人数を集計
15	外出先に行きたい頻度	単数回答	横棒グラフで整理
16	外出先に行きたい曜日・時間帯	複数回答 単数回答	縦棒グラフで整理
17	地域主体型交通の形式	単数回答	横棒グラフで整理
18	歩行可能時間	単数回答	横棒グラフで整理
19	電話予約への抵抗	単数回答	横棒グラフで整理
20	支払い意思額	単数回答	横棒グラフで整理

移動に困っている人を地区別に集計

＜ 集計結果のイメージ ＞

【回答状況（表形式）】

町名	住民基本台帳登録世帯数	広報配布部数(≒実世帯数)	回収世帯数(世帯)	回収割合(%)	
××町	88	88	55	63%	
○○町	□□	79	79	45	57%
	■	54	54	31	57%
	小計	133	133	76	57%
●●町	△△	189	189	154	81%
	▲▲	100	100	66	66%
	小計	289	289	220	76%

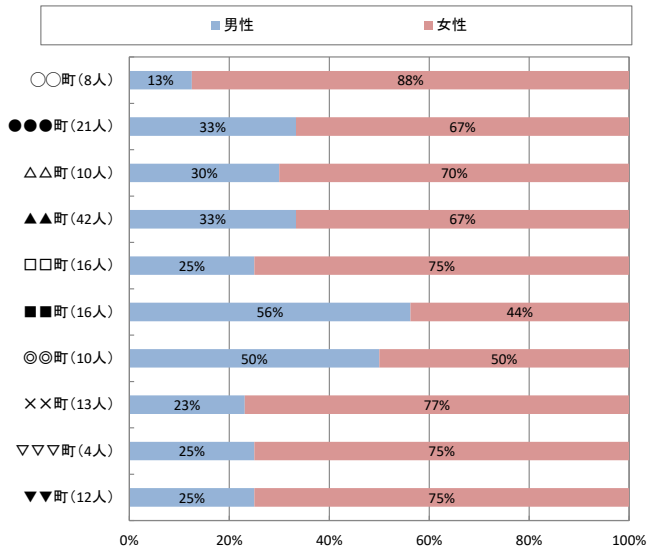
【移動に困っている・行きたい外出先（表形式）】

移動に困っている・行きたい外出先	回答者数	1日あたりの人数(人/日)	施設種別	市町
○○○○○病院	69	18.98	医療	●●市
●●●●●スーパー	55	11.10	商業	●●市
△△△△店	50	12.29	商業	●●市
×××××	22	4.99	その他	●●市
▲▲▲▲	16	2.32	商業	●●市
□□□□病院	15	2.40	医療	△△市
■	10	2.44	商業	○○市
▽▽▽▽▽	10	2.20	その他	●●市
▼▼眼科	9	1.01	医療	□□市

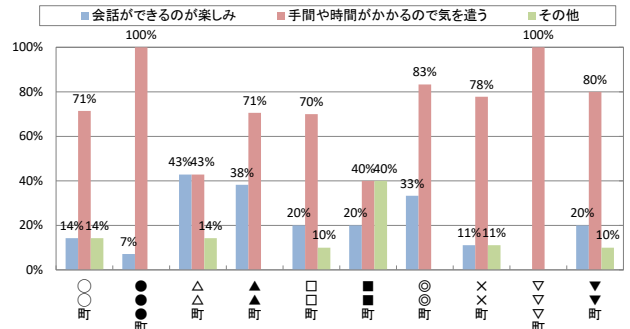
【移動に困っている人の人数及び世帯数（表形式）】

町名	住民基本台帳登録人口(人)	移動に困っている人の人数(人)	移動に困っている人がいる世帯(世帯)	
××町	229	12	11	
○○町	□□	179	21	23
	■	100	21	17
	小計	279	42	40
●●町	△△	515	58	54
	▲▲	237	16	13
	小計	752	74	67

【横棒グラフ】



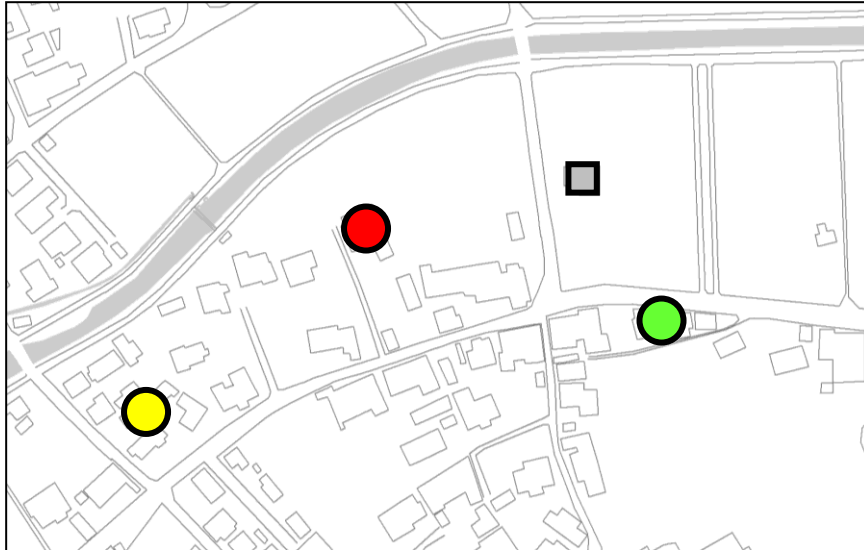
【縦棒グラフ】



(2) 地図上での整理

建物の位置や形状が分かる地図（国土地理院地図、住宅地図等）をベースマップとして、その地図上に調査した世帯ごとに移動に困っている人の有無及び人数を整理していきます。


< 地図上での整理イメージ >



凡例

- 移動に困っている人が2名いる世帯
- 移動に困っている人が1名いる世帯
- 移動に困っている人がいる世帯（人数不明）
- 移動に困っている人がいない世帯

※ 移動に困っている人が3名以上、1名以下となる場合は、適宜凡例を修正

3.1 移動に困っている人（公共交通需要）の集計 

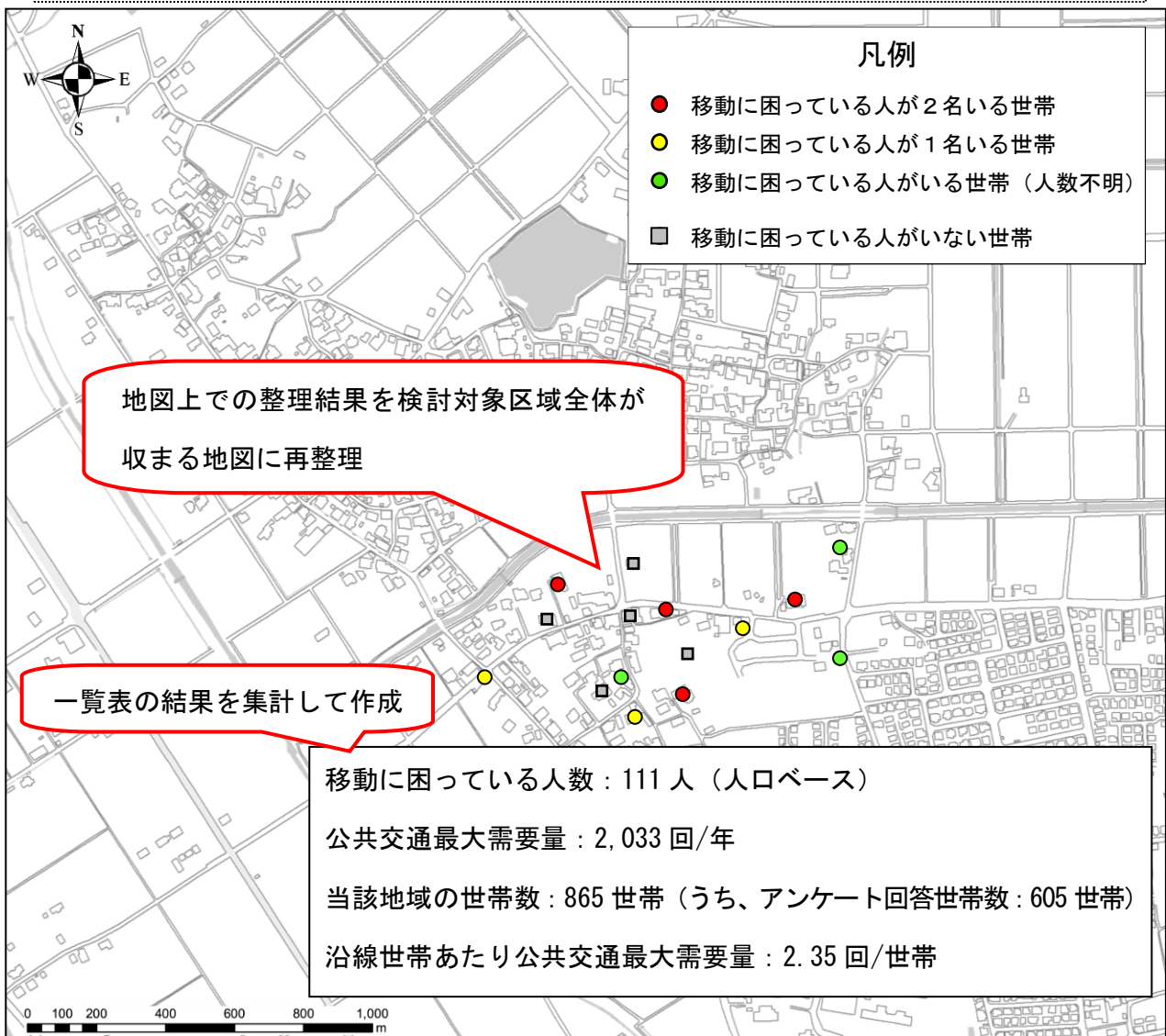
「第2章 外出に関する聞き取り調査の実施」における調査結果を用いて、検討対象地域における公共交通最大需要量を把握します。公共交通最大需要量とは、外出時の移動に困っている人が、外出したい時に公共交通を利用したと仮定した場合における公共交通利用者数として設定しています。

具体的には、「2.4 聞き取り調査結果の整理」で整理した集計結果や地図を用いて、移動に困っている人（公共交通需要）の集計作業を行います。その集計結果イメージを以下に示します。

< 集計結果イメージ >

【図中の用語について】

- 移動に困っている人数：第2章で実施する聞き取り調査にて「移動に困っている人がいる」と回答した人数（p.12 問4参照）
- 公共交通最大需要量：「移動に困っている人」の「外出先に行きたい頻度（p.14 問15参照）」を年間換算した総和
- 当該地域の世帯数：住民基本台帳に基づいた「町別毎月末人口（加西市HPより）」を集計
- 沿線世帯あたり公共交通最大需要量：「公共交通最大需要量」を「当該地域の世帯数」で除した回数



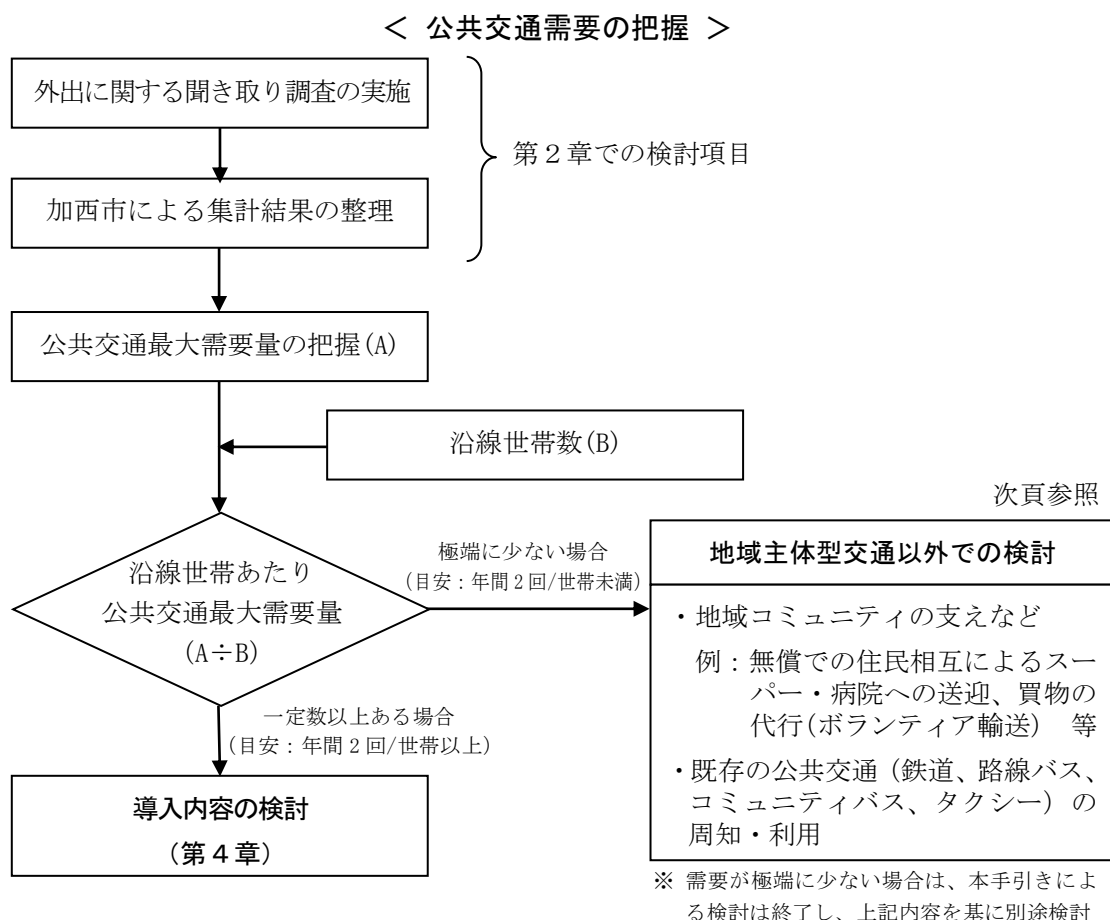
3.2 公共交通最大需要量から見た地域主体型交通導入の検討

「3.1 移動に困っている人（公共交通需要）の集計」で算出した沿線世帯あたり公共交通最大需要量を用いて、地域主体型交通を導入するかの判断を行います。

地域主体型交通導入検討の判断基準は、「加西市地域公共交通計画」にも示しているコミュニティバスの路線評価における公共性評価の考え方を踏襲して「沿線世帯あたり年間乗車回数：2回/世帯 以上」を目安とします。

沿線世帯あたり公共交通最大需要量が2回/世帯未滿となる場合は、地域主体型交通以外での検討として、地域コミュニティにより支える（近所の人に無償でスーパーや病院まで送迎してもらう、代わりに買物に行ってもらう 等）ことや既存公共交通の周知・利用を推進する方向で検討します。（ただし、公共交通需要の判断基準は目安です。公共交通最大需要量が2回/世帯未滿となった場合でも、引き続き地域主体型交通の導入検討を進め、検討結果を確認の上、地域主体型交通か、それ以外での対応かを判断してもらうことも可能です。）

一方、沿線世帯あたり公共交通最大需要量が2回/世帯以上となる場合においては、地域主体型交通の導入を検討することとします。



■ 地域主体型交通以外での検討事例

ボランティア輸送によるバス運行【下里地区 はつらつツアー】 < 兵庫県加西市 >

加西市下里地区にお住まいの交通手段にお困りの高齢者を対象に、有志の住民によって自家用車を使って運転し、利用者の買い物や外出の支援をボランティアで実施しています。

◇はつらつツアーのポイント◇

- ①乗降場所は基本的に自宅前
- ②地区内の人とのコミュニケーションの機会となる
- ③住民同士の助け合いとして、有志はボランティアで活動している
- ④利用者は月2回まではつらつツアーに参加できる
- ⑤買い物やお出かけの時間は1時間程度（送迎時間は別途）
- ⑥重い荷物のお買い物でも、ボランティアが同行する為、持ち運びや見守りのサポートがある
- ⑦運賃は無料 ※長距離の場合のガソリン代などは実費負担あり
- ⑧月2回の運行



出典) 加西市所管データより

地域の輸送資源を活用したバス運行【スクールバスを活用したコミュニティバス雪彦】 < 兵庫県姫路市 >

兵庫県姫路市の中山間地域において、地域住民の移動手段確保を目的として、地域間を運行するスクールバスを活用したコミュニティバスを運行しています。

◇コミュニティバス雪彦のポイント◇

- ①乗降場所はバス停
- ②スクールバスでの乗合となるため、小学生の見守りにもなる
- ③買い物や通院に便利
- ④運賃は200円（高齢者は割引あり）
- ⑤月～金曜日に運行



出典) 姫路市HPより

地域主体型交通の導入内容を検討するにあたっては、外出に関する聞き取り調査の集計結果を考慮しつつ、以下の各項目について検討を行っていきます。

< 導入内容の検討項目 >

項目	検討内容	検討概要	検討方法詳細
運行方法	<ul style="list-style-type: none"> 路線定期運行（定時定路線型） 路線不定期運行（予約型） 区域運行（予約型） 	移動に困っている人（公共交通需要）の分布状況や、「問 17：地域主体型交通の形式」「問 19：電話予約への抵抗」の回答状況等から検討します。	4.1 参照
運行車両	<ul style="list-style-type: none"> ミニバン車 コンパクトカー・軽自動車 	地域における道路状況や 1 日あたりの公共交通最大需要量等から検討します。	4.2 参照
乗降場所	<ul style="list-style-type: none"> 利用者の自宅前での乗降 バス停での乗降 	「問 18：歩行可能時間」の回答状況や公共交通需要の集まり具合等から検討します。	4.3 参照
運行主体	<ul style="list-style-type: none"> 地域住民による運行 交通事業者（バス会社、タクシー会社）への委託 	運転手の確保や地域の財政状況等から検討します。	4.4 参照
料金体系	<ul style="list-style-type: none"> 距離制 均一制 ゾーン制 サブスクリプション（サブスク）制 	「問 20：支払い意思額」の回答状況や移動状況等から検討します。	4.5 参照

< 導入内容検討のイメージ >

次頁以降では、各項目について選択肢及びその概要を示している「一覧」、検討していただく内容や検討の考え方を示している「検討内容」、検討結果及びその理由を記入していただく「検討結果」の頁を設けていますので、この手順に従って各項目を検討していきます。

検討した結果は4.6の運行内容のとりまとめに記入してください。

■ 一覧

項目	距離制	均一制	ゾーン制	サブスクリプション（サブスク）制
概要	<ul style="list-style-type: none"> 乗降場所の距離に応じて料金を設定する。 	<ul style="list-style-type: none"> 乗降場所間の距離に関わらず、同一の乗車ごとに料金を設定する。 	<ul style="list-style-type: none"> 対象地域を複数の区域に分け、同一区域内の乗車は同一の料金を、異なる区域間の乗車は別料金を算定する。 	<ul style="list-style-type: none"> 距離や回数に制限なく、定額を払えば1ヶ月単位で利用できる。料金は回数や利用状況によって変動する。
良い点	<ul style="list-style-type: none"> 乗客の運行距離に合った料金を設定できるため、合理的。 	<ul style="list-style-type: none"> 料金が決まっているため、分かりやすい。 	<ul style="list-style-type: none"> 同一区域内で距離別の料金を設定できるため、公平かつ合理的。 	<ul style="list-style-type: none"> 回数でもバスを利用できる。料金がわかりやすい。
悪い点	<ul style="list-style-type: none"> 料金が一様でないため、分かりにくい。 長距離の移動の際は料金が高くなる。 	<ul style="list-style-type: none"> 移動距離が異なっても料金が同じであるため、不公平感がある。 	<ul style="list-style-type: none"> 区域をまたぐ移動の際の料金が別料金となるため、やや複雑。 	<ul style="list-style-type: none"> バスを利用しなくても料金を発生する。 会社側で都合によって料金を変更する必要があるため、長期的には調整される。

※1 サブスクリプション（サブスク）とは、利用期間・乗降回数・乗降距離を自由に決め乗降回数や乗降距離が一定範囲を超えたときに定額乗降料が加算される。 ※2 上述の他にも「回数制」による料金支払い方法もある。

導入内容の各項目について選択肢及びその概要を示しています。

■ 検討内容

「料金体系の一覧」で示した良い点・悪い点や、経路に関する内容を参考に、「距離制」、「均一制」、「ゾーン制」、「サブスクリプション（サブスク）制」のいずれかを検討します。

- ・移動に困っている人への移動状況
- ・移動に困っている人の移動状況に大きな影響がある。例：距離、区間、ゾーン、均一制が好ましいです。
- ・移動に困っている人の移動状況に大きな影響がある。例：距離、均一制、ゾーン制が好ましいです。
- ・移動に困っている人の移動状況に大きな影響がある。例：距離、均一制、ゾーン制が好ましいです。

① 検討理由を記入欄に記入してください。

検討していただく内容や検討の考え方を示しています。

■ 検討結果


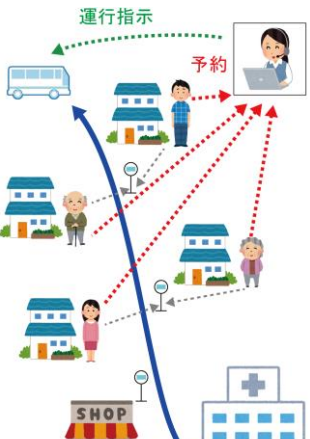
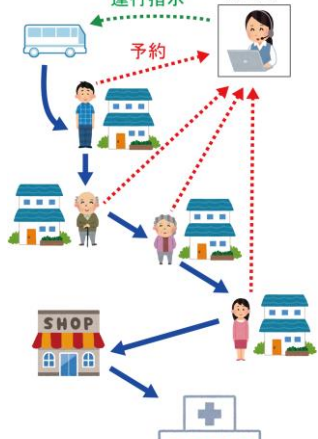
チェック欄	距離制	均一制	ゾーン制	サブスクリプション（サブスク）制
項目	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
理由	<ul style="list-style-type: none"> 乗降場所間の距離に応じて料金を設定する。 	<ul style="list-style-type: none"> 乗降場所間の距離に関わらず、同一の乗車ごとに料金を設定する。 	<ul style="list-style-type: none"> 対象地域を複数の区域に分け、同一区域内の乗車は同一の料金を、異なる区域間の乗車は別料金を算定する。 	<ul style="list-style-type: none"> 距離や回数に制限なく、定額を払えば1ヶ月単位で利用できる。料金は回数や利用状況によって変動する。
検討理由 記入欄	<ul style="list-style-type: none"> 乗降場所間の距離に応じて料金を設定する。 	<ul style="list-style-type: none"> 乗降場所間の距離に関わらず、同一の乗車ごとに料金を設定する。 	<ul style="list-style-type: none"> 対象地域を複数の区域に分け、同一区域内の乗車は同一の料金を、異なる区域間の乗車は別料金を算定する。 	<ul style="list-style-type: none"> 距離や回数に制限なく、定額を払えば1ヶ月単位で利用できる。料金は回数や利用状況によって変動する。

検討結果とその理由を記入する表です。

4.1 運行方法

移動に困っている人（公共交通需要）の分布状況や、「問 17：地域主体型交通の形式」「問 19：電話予約への抵抗」の回答状況等から「路線定期運行（定時定路線型）」「路線不定期運行（予約型）」「区域運行（予約型）」のどれを選択するかを検討します。

■ 運行方法の一覧

項 目	路線定期運行 (定時定路線型)	路線不定期運行 (予約型)	区域運行 (予約型)
概 要	<ul style="list-style-type: none"> あらかじめ決まった運行時刻、ルートで運行 <p><運行のイメージ></p> 	<ul style="list-style-type: none"> あらかじめ決まったルート上を予約がある時間帯のみ運行 <p><運行のイメージ></p> 	<ul style="list-style-type: none"> 決まったルートを定めず、特定の区域内で予約に応じて運行 <p><運行のイメージ></p> 
良い点	<ul style="list-style-type: none"> 事前の予約が不要 利用者が多い場合の効率性が高い 	<ul style="list-style-type: none"> 区域運行と比較して予約受付と運行指示が容易である 	<ul style="list-style-type: none"> 少ない需要でも面的に対応可能 空車のまま運行することがない
悪い点	<ul style="list-style-type: none"> 運行ルートを定めるため、線的な対応となる 利用者がいなくても空車のまま運行する 	<ul style="list-style-type: none"> 運行ルートを定めるため、線的な対応となる 事前に予約が必要 予約の締切時間によっては、ドライバーが待機する必要がある 往路は予約が容易だが、復路は予約が難しい場合がある 	<ul style="list-style-type: none"> 事前に予約が必要 予約が多くなりすぎると対応できなくなるおそれがある 予約の締切時間によっては、ドライバーが待機する必要がある 往路は予約が容易だが、復路は予約が難しい場合がある

■ 運行方法の検討内容

「運行方法の一覧」で示した良い点・悪い点や、以下に示す内容を参考に、「路線定期運行（定時定路線型）」「路線不定期運行（予約型）」「区域運行（予約型）」のいずれかを検討します。

・移動に困っている人の分布状況

特定の地区や線状にまとまっていれば、「路線定期運行（定時定路線型）」または「路線不定期運行（予約型）」、面的に広がっていれば「区域運行（予約型）」が望ましいです。

・電話予約に対する考え方

電話できない・面倒である人が多ければ「路線定期運行（定時定路線型）」が望ましく、少なければどれも構いません。

※ 近年はスマートフォンなどのアプリによる予約受付システムなども普及が進んでいるため、これらのシステムの活用も検討しましょう。

なお、検討の結果、例えば、1周60分（目安）を超えるなど、運行路線が長大となる場合の対応や目的地へのルート設定（直行・乗換）等、専門的な内容も含まれるため、加西市及び加西市公共交通活性化協議会と相談しながら検討してください。

■ 運行方法の検討結果

チェック欄	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
項目	路線定期運行 (定時定路線型)	路線不定期運行 (予約型)	区域運行 (予約型)
概要	・あらかじめ決まった運行時刻、ルートで運行	・あらかじめ決まったルート上を予約がある時間帯のみ運行	・決まったルートを定めず、特定の区域内で予約に応じて運行
選択理由 記入欄	例：需要が特定の地区に固まっている、電話予約への抵抗が多い 等	例：需要が特定の地区に固まっている、電話予約への抵抗が少ない 等	例：需要が面的に広がっている、電話予約への抵抗が少ない 等


選択した項目
をチェック

選択した理由
を記入

4.2 運行車両

地域における道路状況や 1 日あたりの公共交通最大需要量等から、「ミニバン車」「コンパクトカー・軽自動車」のどれを選択するのかを検討します。

■ 運行車両の一覧

項目	ミニバン車	コンパクトカー・軽自動車
概要	定員：最大 10 人程度	定員：4～5 人程度
車両イメージ	 < 宇仁ふれあいバス >	< コンパクトカー (イメージ) >   < 日吉地区乗り合いタクシー >
良い点	・コンパクトカー・軽自動車と比較して、定員が多い	・狭い道路にも乗り入れができる
悪い点	・コンパクトカー・軽自動車と比較して、狭い道路では乗り入れしにくい	・利用者が定員よりも多い場合、積み残しが発生する

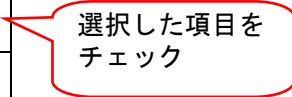
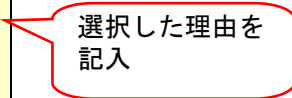
※ 車両の購入費用は加西市が負担

■ 運行車両の検討内容

「運行車両の一覧」で示した良い点・悪い点や、以下に示す内容を参考に、「ミニバン車」「コンパクトカー・軽自動車」のいずれかを検討します。

- ・移動に困っている人がどこに住んでいるか（周辺の道路幅員）
幅員が狭い道路が多ければ、「コンパクトカー・軽自動車」が望ましいです。
幅員が広い道路が多い場合は、どの運行車両でも対応可能です。
- ・行きたい場所への移動量
行きたい場所への移動量に応じて車両を選択します。
【例】6人/便 以上：ミニバン車 5人/便 以下：コンパクトカー・軽自動車

■ 運行車両の検討結果

チェック欄	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	
項目	ミニバン車	コンパクトカー・軽自動車	
概要	定員：最大 10 人程度	定員：4～5 人程度	
選択理由記入欄	例：道路幅員が広い、移動量が 6 人/便以上 等	例：道路幅員が狭い、移動量が 5 人/便以下 等	

4.3 乗降場所

「問 18：歩行可能距離」の回答状況や公共交通需要の集まり具合等から、「利用者の自宅前での乗降」「バス停での乗降」のどちらを選択するかを検討します。

■ 乗降場所の一覧

項目	利用者の自宅前での乗降	バス停での乗降
概要	・バス停は設置せず、予約があった場所へ送迎	・各地区の1箇所または複数箇所にバス停を設置
運行方法	・区域運行（予約型）	・路線定期運行（定時定路線型） ・路線不定期運行（予約型） ・区域運行（予約型）
良い点	・自宅前で乗降ができるため便利 ・乗降までに歩く距離が少ない ・自宅で車両の到着を待つことができる	・バス停位置が決まっているので予約受付をしやすい（予約型のみ） ・自宅前の乗降と比較して迂回が発生しにくい ・バス停まで歩いてもらうことにより、健康維持につながる
悪い点	・予約受付が煩雑になる ・利用者が複数の場合、迂回が発生しやすくなる	・バス停まで歩いて行く必要がある ・バス停で車両の到着を待つ必要がある

■ 乗降場所の検討内容

「乗降場所の一覧」で示した良い点・悪い点や、以下に示す内容を参考に、「利用者の自宅前での乗降」か「バス停での乗降」を検討します。「バス停での乗降」の場合は、バス停をどこに設置するかについて、地域で調整した上で、加西市や警察との協議も必要です。

・移動に困っている人が歩ける時間

ほとんど歩けない人が多ければ「利用者の自宅前での乗降」、5分以上歩ける人が多ければ「バス停での乗降」が望ましいです。
なお、歩ける時間に加えて、バス停までの経路上の高低差等の地形も考慮することが望ましいです。

・一定の範囲内に公共交通需要が集まっているか

移動に困っている人（公共交通需要）が一定の範囲内に集約していれば、「バス停での乗降」が望ましいです。

・バス停を設置する場合

バス停を設置する場所は、地区内にまんべんなく設置されているごみ収集場など、車両が安全に滞留できる場所が望ましいです。

■ 乗降場所の検討結果

チェック欄	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
検討内容	利用者の自宅付近での乗降	バス停での乗降
概要	・バス停は設置せず、予約があった場所へ送迎	・各地区の1箇所または複数箇所にバス停を設置
選択理由記入欄	例：ほとんど歩けない人が多い、移動に困っている人が分散している等	例：歩ける時間が5分以上の人が多い、移動に困っている人が特定の地区に集まっている等

選択した項目をチェック

選択した理由を記入

4.4 運行主体

運転手の確保や地域の財政状況等から、「地域住民による運行」「交通事業者（バス会社、タクシー会社）への委託」のどちらを選択するかを検討します。

なお、本手引きでは地域主体型交通の導入前提としているため、運行主体は「地域住民による運行」となりますが、「交通事業者（バス会社、タクシー会社）への委託」についても参考として記載しています。

■ 運行主体の一覧

項目	地域住民による運行	交通事業者（バス会社、タクシー会社）への委託【参考】
概要	<ul style="list-style-type: none"> ・ 検討対象地域の住民が運転手となって運行 <div style="border: 1px dashed black; padding: 5px; margin-top: 10px;"> 地域住民による運行のうち、運行管理や車両の整備管理を交通事業者に委託する「事業者協力型自家用有償旅客運送」の制度が令和2年11月より創設されています。 </div>	<ul style="list-style-type: none"> ・ 交通事業者（バス会社、タクシー会社）に運行を委託
良い点	<ul style="list-style-type: none"> ・ 交通事業者と比較して、運行費用を安くできる ・ 地域住民のニーズに細かく対応できる 	<ul style="list-style-type: none"> ・ 公共交通のプロによる安全な運行や事故対応が可能 ・ 事業の継続性が高い
悪い点	<ul style="list-style-type: none"> ・ 交通事故による対応や損害等のリスクを負うことになる ・ 中～長期的な期間で事務処理対応者や運転手を確保する必要がある 	<ul style="list-style-type: none"> ・ 地域住民による運行と比較して、運行費用が高い ・ 地域住民のニーズに対応するまで一定の時間がかかる

■ 運行主体の検討内容

「運行主体の一覧」で示した良い点・悪い点や、以下に示す内容を参考に、「地域住民による運行」を前提として検討します。

・地域で運転手や運行に関するスタッフを確保する見通しが立っているか

運転手や運行管理者など運行を支える人々を確保する見通しが立っていれば「地域住民による運行」を検討できますが、確保が困難な場合は地域主体型交通以外の検討に移行する必要があります。

・地域の財政状況

地域の財政状況に比較的余裕があれば「交通事業者（バス会社、タクシー会社）への委託」も考えられます。

■ 運行主体の検討結果

チェック欄	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
項目	地域住民による運行	交通事業者（バス会社・タクシー会社）への委託※
概要	・検討対象地域の住民が運転手となって運行	・交通事業者（バス会社、タクシー会社）に運行を委託
選択理由 記入欄	例：運転手確保の見通しが立っている、財政状況にあまり余裕がない 等	例：運転手確保の見通しが立たない、財政状況に比較的余裕がある 等

選択した項目を
チェック

選択した理由を
記入

※ 地域の財政状況に、比較的余裕がある場合

4.5 料金体系

「問 20：支払い意思額」の回答状況や移動状況等から、「距離制」「均一制」「ゾーン制」「サブスクリプション（サブスク）制」のどれを選択するかを検討します。

■ 料金体系の一覧

項目	距離制	均一制	ゾーン制	サブスクリプション※1 （サブスク）制
概要	<ul style="list-style-type: none"> 乗降場所間の距離に応じて料金を設定 	<ul style="list-style-type: none"> 乗降場所間の距離に関わらず、1回の乗車ごとに料金を支払 	<ul style="list-style-type: none"> 対象地域を複数の区域に分割し、同一区域内の移動は同額の料金、区域間の移動は別途料金を加算 	<ul style="list-style-type: none"> 距離や回数に関係なく、定額を支払えば月・年単位で何度もバスを利用し放題となるサービス
良い点	<ul style="list-style-type: none"> 実際の運行距離に沿った料金を設定するため、合理的である 	<ul style="list-style-type: none"> 料金が決まっているため、分かりやすい 整理券の発行や料金表示が不要 	<ul style="list-style-type: none"> 同一区域内では同額の料金であるため、分かりやすい 	<ul style="list-style-type: none"> 何回でもバスを利用できる 定額制のため、料金がわかりやすい
悪い点	<ul style="list-style-type: none"> 料金が一定ではないため、分かりにくい 長距離の移動の場合は料金が高くなる 	<ul style="list-style-type: none"> 移動距離が異なっても同額の料金であるため、不公平感を与える可能性がある 	<ul style="list-style-type: none"> 区域をまたぐ長距離の移動の場合は料金が加算される 	<ul style="list-style-type: none"> 会員制で場合によっては利用者情報を登録する必要があるため、人によっては敬遠される

※1 サブスクリプション（サブスク）とは、利用者が月・年単位で毎回定額を支払い、利用し放題のサービスを受けることができる会員制のサービス

※2 上表の他にも「回数券」による料金支払い方法もある

■ 料金体系の検討内容

「料金体系の一覧」で示した良い点・悪い点や、以下に示す内容を参考に、「距離制」「均一制」「ゾーン制」「サブスクリプション（サブスク）制」のいずれかを検討します。

・移動に困っている人がいくらまで支払えるか

アンケートにおける支払い意思額の回答状況を参考に料金の検討を行います。

・移動に困っている人の移動状況

移動に困っている人の各移動状況に大きな差がなければ、「均一制」が望ましいです。

距離が近い移動と遠い移動が混在している場合は、公平性を考慮すると「距離制」または「ゾーン制」が望ましいです。

いずれの状況でも「サブスクリプション（サブスク）制」が柔軟に対応可能です。

※ 「サブスクリプション（サブスク）制」を採用し、定期券のような形式で運用する場合は、券面に有効期限をはっきり示すなど工夫が必要です。また、更新に伴う支払方法や受取場所などを予め決定しておく必要があります。

選択した項目を
チェック

■ 料金体系の検討結果

チェック欄	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
項目	距離制	均一制	ゾーン制	サブスクリプション (サブスク) 制
概要	<ul style="list-style-type: none"> 乗降場所間の距離に応じて料金を設定 	<ul style="list-style-type: none"> 乗降場所間の距離に関わらず、1回の乗車ごとに料金を支払 	<ul style="list-style-type: none"> 対象地域を複数の区域に分割し、同一区域内の移動は同額の料金、区域間の移動は別途料金を加算 	<ul style="list-style-type: none"> 距離や回数に関係なく、定額を支払えば月・年単位で何度もバスを利用し放題となるサービス
選択理由 記入欄	例：近い移動と遠い移動が混在している 等	例：料金設定が分かりやすい、移動に大きな差がない 等	例：料金設定が分かりやすい、近い移動と遠い移動が混在している 等	例：料金設定が分かりやすい、外出頻度が高く、バスを何度も利用する可能性がある 等

選択した理由を
記入

4.6 導入内容検討結果の整理

「4.1 運行方法」～「4.5 料金体系」において検討した運行内容を記入したうえで、以下の表にとりまとめます。

< 運行内容のとりまとめ >

項 目	内 容
運行方法	<input type="checkbox"/> 路線定期運行（定時定路線型）
	<input type="checkbox"/> 路線不定期運行（予約型）
	<input type="checkbox"/> 区域運行（予約型）
運行車両	<input type="checkbox"/> ミニバン車
	<input type="checkbox"/> コンパクトカー・軽自動車
乗降場所	<input type="checkbox"/> 利用者の自宅付近での乗降
	<input type="checkbox"/> バス停での乗降
運行主体	<input type="checkbox"/> 地域住民による運行
	<input type="checkbox"/> 交通事業者（バス会社、タクシー会社）への委託
料金体系	<input type="checkbox"/> 距離制
	<input type="checkbox"/> 均一制
	<input type="checkbox"/> ゾーン制
	<input type="checkbox"/> サブスクリプション（サブスク）制

「第4章 導入内容の検討」において概ねの運行内容が決定した後は、本当に現実的な事業となり得るかを判断するために、概算の収入と支出から収支差を算出します。

運行内容の検討は、この収支差を見ながら適切な計画とする必要があります、特に収支差が大きくマイナスとなる場合等においては、再度運行内容を見直し、ある程度安定して運行ができる設定が必要となります。

なお、収支の検討を行うにあたっては、まず第4章で検討を行った運行内容に加えて、次節5.1でリストアップしている詳細な項目について検討・決定が必要となります。

5.1 運行にかかる詳細設定

地域主体型交通を実際に運行するにあたっては、「第4章 導入内容の検討」で決めた運行内容に加えて、次頁の各項目についても検討が必要となります。

＜ 運行にかかる詳細設定 ＞

項 目	検討内容	検討概要
運行日	<input type="checkbox"/> 毎日（月～日） <input type="checkbox"/> 平日のみ（月～金） <input type="checkbox"/> 曜日指定 （ ）	「問 16：外出先に行きたい曜日・時間帯」の利用曜日や後述の「主な利用施設」の営業日等から検討します。
運行時間	開始時間 終了時間 （ <input type="text"/> <input type="text"/> : <input type="text"/> <input type="text"/> ~ <input type="text"/> <input type="text"/> : <input type="text"/> <input type="text"/> ） ※ うち、休憩時間 （目安：運行時間内で1時間休憩） （ <input type="text"/> <input type="text"/> : <input type="text"/> <input type="text"/> ~ <input type="text"/> <input type="text"/> : <input type="text"/> <input type="text"/> ）	「問 16：外出先に行きたい曜日・時間帯」の利用時間帯や後述の「主な利用施設」の営業時間等から検討します。
運行本数	<input type="checkbox"/> 全（ ）便 <input type="checkbox"/> 路線別 （ ）線：（ ）便 （ ）線：（ ）便	「問 15：外出先に行きたい頻度」や前述の「運行時間」、後述の「運行ダイヤ」等から検討します。
主な利用施設 （5つ程度）	①（ ） ②（ ） ③（ ） ④（ ） ⑤（ ）	「問 14：移動に困っている・行きたい外出先」で上位5施設程度を選定する等により検討します。
運行ルート 区域	地図上にルートを記入 もしくは区域を記入	定路線型の場合は、前述の「主な利用施設」と各地区の集落などを結んだルートを設定します。区域型の場合は、運行時間が長大にならない範囲（1周60分が目安）でなるべく多くの人・施設をカバーできるように設定します。
運行ダイヤ	$ \begin{matrix} \text{1日あたり} & & \text{運転手の} & & \text{余裕時間} \\ \text{時間} & & \text{休憩時間} & & \\ \text{（ ）分} & + & \text{（ ）分} & + & \text{（ ）分} \\ & & & & = \text{（ ）分} \end{matrix} $	前述の「運行ルート・区域」を1回運行するとして、どのくらいの時間がかかるかを検討します。 （バス速度は12km/hで設定）但し、運行時間が1時間を超える場合においては、仮に始発から利用して到着まで利用する場合に余計に時間を要するという事態は避けるようにします。 時間帯ごとに同じ“分”（ex. 9:15、9:45、10:15、10:45……）で運行する「パターンダイヤ」も利便性の向上につながります。
年間最大 利用回数	$ \begin{matrix} \text{1日あたり} & & \text{運行日数} \\ \text{利用者数} & & \\ \text{（ ）人/日} & \times & \text{（ ）日/年} \\ & & = \text{（ ）人/年} \end{matrix} $	「問 14：移動に困っている・行きたい外出先」で算出した「1日あたりの人数」を今回設定する「主な利用施設」の合計から人数を算出します。 「運行日数」は前述の「運行日」を年間換算して設定します。 平日に加えて休日も運行する場合は、平日・休日別に算出することが望ましいです。
乗降地点	地図上に乗降地点を記入 ※ 周辺の交通の支障にならないようにする。なお、交差点や横断歩道に近い〔概ね5m以下〕場所は避ける	目的地の乗降地点は前述の「主な利用施設」付近に設定し、出発地は対象地区の需要がある程度まとまる地点（集会場や公民館などが分かりやすい）を設定します。（いずれも、「問 18：歩行可能時間」や徒歩圏300m以内という条件から設定することが望ましい） 出発地付近では、自由に乗降できる設定も考えられます。

5.2 収入・支出の概算費用の算出

「第4章 導入内容の検討」及び「5.1 運行にかかる詳細設定」で設定した内容をもとに、収入・支出の概算費用を算出します。

(1) 支出の概算費用

① 予約受付に係る費用

< 予約受付に係る費用の概算 >

○路線定期運行（定時定路線型）の場合：予約受付にかかる費用なし

○路線不定期運行（予約型）及び区域運行（予約型）の場合（専任オペレーターの場合）※1

①オペレーター人件費 = 1時間あたりの人件費 × 1日あたりの予約受付時間 × 年間予約受付日数

・1時間あたりの人件費：現行の地域主体型交通運行にかかる時給1,020円（令和5年度実績）を目安に検討※2

※1 ボランティアがオペレーターを担当する場合、人件費は0円

※2 時給1,020円は、令和5年時点の最低賃金から設定していることから、導入にあたっては加西市に確認が必要

・1日あたりの予約受付時間：1日あたりの予約受付時間を検討（5.1「運行時間」を適用）

（不明・未定の場合）例：加西市役所の開庁時間（8:30～17:15）に合わせ、
昼休みを除く1時間に1便、計8便と設定

・年間予約受付日数：1年間における予約受付日数を検討（5.1「運行日」から年間概算した日数を適用）

（不明・未定の場合）例：1年間における平日の日数（250日）を設定、あるいは曜日指定
の場合は年間52日（×指定曜日数）で設定

1時間あたりの人件費		1日あたりの 予約受付時間		年間予約受付日数		オペレーター人件費
□	×	□	×	□	=	□
円/時		時間/日		日間		万円/年

②予約に関する電話料金 = 1ヶ月あたり基本料金 × 12ヶ月

・1月あたりの基本料金：NTT西日本の事務用回線使用料（約2,500円/月）を設定

1ヶ月あたりの基本料金		年間		電話料金
□	×	□	=	□
2,500 円/月		12 ヶ月		3 万円/年

③予約受付に係る費用 = ①オペレーター人件費 + ②予約に関する電話料金

①オペレーター人件費		②予約に関する電話料金		③予約受付に係る費用
□	+	□	=	□
万円/年		3 万円/年		万円/年

② 運行車両の維持管理費用

< 運行車両の維持管理費用の概算 >

①燃料費 = 1kmあたり燃料費 × 1便あたり運行距離 × 1日あたり運行便数 × 年間運行日数

- ・ 1kmあたり燃料費：R4年度運行実績より 15 円/km に設定
- ・ 1便あたり運行距離：1便運行する際の走行 km を検討（5.1「運行ルート・区域」で設定した距離を適用）
（不明・未定の場合）例：検討対象地域の小学校から最も遠い自治会までのおよその距離を設定
- ・ 1日あたり運行便数：1日運行する際の便数を検討（5.1「運行本数」を適用）
（不明・未定の場合）例：加西市役所の開庁時間（8:30～17:15）に合わせ、
昼休みを除く 1 時間に 1 便、計 8 便と設定
- ・ 年間運行日数：1年間における運行日数を検討（5.1「運行日」から年間概算した日数を適用）
（不明・未定の場合）例：1年間における平日の日数（250日）を設定、あるいは曜日指定の場合は年間 52 日（×指定曜日数）で設定

1kmあたり燃料費	1便あたり運行距離	1日あたり運行便数	年間運行日数
15 円/km	×	×	×
15 円/km	km/便	便/日	日間
			燃料費
			=
			万円/年

②修繕費 = 1年あたり修繕費

- ・ 1年あたりの修繕費：R4年度運行実績より 8 万円を設定

修繕費
8 万円/年

③車両に係る保険代

- ・ 1年あたりの保険代：R4年度運行実績より 1台あたり 8 万円を設定

車両に係る保険代
8 万円/年

④運行車両の維持管理費 = ①燃料費 + ②修繕費 + ③車両に係る保険代

①燃料費	②修繕費	③車両に係る保険代	④運行車両の維持管理費
万円/年	+	+	=
8 万円/年	8 万円/年	8 万円/年	万円/年

③ 運行に係る費用

< 運行に係る費用の概算 >

【運転手人件費及び運行管理者人件費の概算】

○地域住民による運行の場合

ボランティア：人件費なし

報酬を支払う：1時間あたりの人件費 × (1日あたりの運行時間 + 点呼・点検時間) × 年間運行日数

- ・1時間あたりの運転手人件費及び運行管理者*人件費：『①予約受付に係る費用』の「1時間あたりの人件費」参照
※運行管理者は、運行前後の点呼によるドライバーの疾病、疲労、睡眠不足、酒気帯びの有無等の把握やドライバーの乗務スケジュールの作成、乗務記録の管理、休憩所・管理事務所の保守管理、ドライバーへの指導など、ドライバーの負担の軽減や安全な運行を保つための役割を担っています。
- ・1日あたり運行時間：1時間に1便運行するとして検討(5.1「運行時間」を適用)
(不明・未定の場合)例：加西市役所の開庁時間(8:30~17:15)に合わせ、
昼休みを除く1便につき1時間、計8時間と設定
- ・点呼・点検時間：「輸送の安全を確保するための貸切バス選定・利用ガイドライン(国土交通省)」に基づき、出庫前及び帰庫後の点呼・点検時間として、運行時間の前後1時間ずつ合計2時間と設定
- ・運行管理者の勤務時間：1日あたりの勤務時間を設定
- ・年間運行日数：『②運行車両の維持管理費用』参照

$$\left(\left(\begin{array}{c} \text{1時間あたりの} \\ \text{運転手人件費} \\ \text{円/時} \end{array} \times \left(\begin{array}{c} \text{1日あたり運行時間} \\ \text{時間/日} \end{array} + \begin{array}{c} \text{点呼・点検時間} \\ \text{2} \\ \text{時間/日} \end{array} \right) \right) + \left(\begin{array}{c} \text{1時間あたりの} \\ \text{運行管理者人件費} \\ \text{円/時} \end{array} \times \begin{array}{c} \text{運行管理者の勤務時間} \\ \text{時間/日} \end{array} \right) \times \begin{array}{c} \text{年間運行日数} \\ \text{日間} \end{array} = \begin{array}{c} \text{運転手人件費} \\ \text{運行管理者人件費} \\ \text{万円/年} \end{array}$$

【委託料の概算】

○交通事業者(バス会社・タクシー会社)への委託の場合

【参考：ねっぴ〜号委託費(令和4年度運行実績)】

約700万円/年(乗務員1名+管理者1名)

【委託料の計算(概算)】

- ・1kmあたり標準原価：約490円/km<全国平均値 民営・公営平均>
(「実車走行台キロ当り収入・原価の推移」国土交通省)
 - ・1便あたり運行距離
 - ・1日あたり運行便数
 - ・年間運行日数
- 『(2)「運行車両」の維持管理費用の概算』参照

$$\begin{array}{c} \text{1kmあたり標準原価} \\ \text{490} \\ \text{円/km} \end{array} \times \begin{array}{c} \text{1便あたり運行距離} \\ \text{km/便} \end{array} \times \begin{array}{c} \text{1日あたり運行便数} \\ \text{便/日} \end{array} \times \begin{array}{c} \text{年間運行日数} \\ \text{日間} \end{array} = \begin{array}{c} \text{委託料} \\ \text{万円/年} \end{array}$$

【運転手人件費・運行管理者人件費 + 委託料】

○地域住民による運行の場合

$$\begin{array}{c} \text{運転手人件費} \\ \text{運行管理者人件費} \\ \hline \text{万円/年} \end{array} + \begin{array}{c} \text{委託料} \\ \hline 0 \\ \text{万円/年} \end{array} = \begin{array}{c} \text{運行に係る費用} \\ \hline \text{万円/年} \end{array}$$

○交通事業者（バス会社・タクシー会社）への委託の場合

$$\begin{array}{c} \text{運転手人件費} \\ \text{運行管理者人件費} \\ \hline 0 \\ \text{万円/年} \end{array} + \begin{array}{c} \text{委託料} \\ \hline \text{万円/年} \end{array} = \begin{array}{c} \text{運行に係る費用} \\ \hline \text{万円/年} \end{array}$$

④ その他諸経費

< その他諸経費 >

①通信費（「予約に関する電話料金」除く）

- ・1年あたりの通信費：R4年度運行実績より8万円を設定

$$\begin{array}{c} \text{通信費} \\ \hline 8 \\ \text{万円/年} \end{array}$$

②消耗品費

- ・1年あたりの消耗品費：R4年度運行実績より7万円を設定

$$\begin{array}{c} \text{消耗品費} \\ \hline 7 \\ \text{万円/年} \end{array}$$

③光熱水費

- ・1年あたりの光熱水費：R4年度運行実績より10万円を設定

$$\begin{array}{c} \text{光熱水費} \\ \hline 10 \\ \text{万円/年} \end{array}$$

④広報費

- ・1年あたりの広報費：R4年度運行実績より4万円を設定

$$\begin{array}{c} \text{広報費} \\ \hline 4 \\ \text{万円/年} \end{array}$$

⑤その他諸経費 = ①通信費 + ②消耗品費 + ③光熱水費 + ④広報費

①通信費	②消耗品費	③光熱水費	④広報費
8 万円/年	7 万円/年	10 万円/年	4 万円/年
+			+
=			
			⑤その他諸経費 万円/年

本項に示しているのは、毎月支出される費用を示したものであり、その他にも2年ごとの車検代や3ヶ月・12ヶ月ごとの定期点検整備など、様々な費用の支出があります。

※その他諸経費のうちの消耗品費や光熱水費等は、事務所の規模や利用状況により変動するため、参考値として設定

(2) 収入の概算費用

< 収入の概算 >

○距離制・均一制・ゾーン制の場合

$$\text{料金収入} = 1 \text{ 回あたりの利用料金} \times \text{年間利用回数}$$

- ・1回あたりの利用料金：「問20：支払い意思額」を参考に検討
- ・年間利用回数：1年間でバスを利用する回数（5.1「年間最大利用回数」に地域で想定する「利用率※」を乗じて算出）

※利用率・・・「〇割位は利用するだろう」といった想定の利用割合

1回あたりの利用料金	年間利用回数	料金収入
円/回	回/年	万円/年
×		=

○サブスクリプション（サブスク）制の場合

$$\text{料金収入} = 1 \text{ 期間あたりの利用料金} \times \text{のべ利用者数}$$

- ・1期間あたりの利用料金：「問20：支払い意思額」を参考に他都市の事例等も踏まえて検討
- ・のべ利用者数：月額であれば月利用者数×12ヶ月、年額であれば年間利用者数

1期間あたりの利用料金	のべ利用者数	料金収入
円/人	人/年	万円/年
×		=

(3) 加西市からの助成

地域主体型交通を運行するにあたり、独立採算で運営できることに越したことはありませんが、バスの運行費用は多額であり、収入や地元住民、企業等からの協賛金だけでは困難であると考えます。

このため、地域の移動手段確保を第一として、地域主体型交通の運行を行う場合は、下表のとおり一部を加西市で助成します。なお、助成金額は「運行に係る費用」を「利用者数」で除した利用者数1人あたり2,000円/年を目安とします。「運行に係る費用（下表参照）」を「利用者数」で除した金額が、2,000円/年を上回る場合は地域で利用促進を積極的に行うなど、利用者数増加に向けた取組を行ってください。また、地域主体型交通の導入当初等で加西市が必要と判断した場合においては、上記とは別途助成します。

< 加西市からの助成 >

項目	費用	助成額	助成基準
初期費用 (イニシャルコスト)	車両購入費	全額	なし
	バス停留所設置費	全額	なし
	予約受付システム費	全額	なし
	研修費	全額	なし
運行維持費用 (ランニングコスト)	予約受付に係る費用	全額 (右記条件あり)	原則、利用者1人につき2,000円/年を目安 (上記条件で不足する場合は、地域において利用者増加のための利用促進を積極的に行う)
	オペレーター人件費		
	予約に係る電話料金		
	運行車両の維持管理費用		
	燃料費		
	修繕費		
	車両に係る保険代		
	運行に係る費用		
	運転手人件費		
	運行管理者人件費		
	委託料		
	その他諸経費		
	通信費		
	消耗品費		
光熱水費			
広報費			

加西市からの助成金額は、加西市地域公共交通計画による「公共交通事業の評価」の考え方から、利用者1人あたり2,000円/年を目安とします(年間利用者1,000人の場合、200万円の助成)。

5.3 収支差の算出

「第4章 導入内容の検討」及び「5.2 収入・支出の概算費用の算出」において算出した運行内容をとりまとめたうえで、運行費用の合計及び料金収入（加西市からの助成含む）より、収支差を算出します。

収支差がマイナスとなる場合は、地域主体型交通導入の実現に向けて、「5.4 地域主体型交通導入の実現に向けた検討」に示す（1）、（2）の順番で検討を行います。

< 収支差の算出 >

項目	内容	内 訳	当該地域での概算費用
予約受付に係る費用	<input type="checkbox"/> 路線定期運行（定時定路線型）	—	万円/年
	<input type="checkbox"/> 路線不定期運行（予約型）	オペレーター人件費 <input type="text"/> 万円/年	
	<input type="checkbox"/> 区域運行（予約型）	予約に関する電話料金 <input type="text"/> 万円/年	
運行車両の維持管理費用	<input type="checkbox"/> ミニバン車	燃料費 <input type="text"/> 万円/年	万円/年
	<input type="checkbox"/> コンパクトカー・軽自動車	修繕費 <input type="text"/> 万円/年	
		車両に係る保険代 <input type="text"/> 万円/年	
運行に係る経費	<input type="checkbox"/> 地域住民による運行	運転手人件費 <input type="text"/> 万円/年 運行管理者人件費 <input type="text"/> 万円/年	万円/年
	<input type="checkbox"/> 交通事業者（バス会社、タクシー会社）への委託	委託料 <input type="text"/> 万円/年	
概算費用の合計			万円/年

項目	内容	内 訳	当該地域での料金収入
料金収入	<input type="checkbox"/> 距離制	1回あたりの利用料金 <input type="text"/> 円/回	万円/年
	<input type="checkbox"/> 均一制	×	
	<input type="checkbox"/> ゾーン制	年間利用回数 <input type="text"/> 回/年	
	<input type="checkbox"/> サブスクリプション（サブスク）制	1期間あたりの利用料金 <input type="text"/> 円/人 のべ利用者数 <input type="text"/> 人/年	
加西市からの助成	p. 39 参照	年間利用回数 <input type="text"/> 回/年	万円/年
		利用者1人あたり助成額 <input type="text"/> 2,000 円/人	
料金収入（加西市からの助成含む）の合計			万円/年

収支差（料金収入 - 概算費用）	万円/年
------------------	------

地域主体型交通導入の実現に向けた検討

(1) 導入内容の再検討
(2) 地域住民及び地元企業等からの協賛金の確保

収支差がマイナスの場合

5.4 地域主体型交通導入の実現に向けた検討

(1) 導入内容の再検討

「5.3 収支差の算出」にて加西市からの助成額を含めたとしても収支差がマイナスとなった場合、運行内容が過大となっている可能性があります。

このため、少しでも収支差のマイナスを改善すべく、改めて運行内容を見直す必要があります。具体的には以下のとおり、「運行日」「運行時間」「運行本数」「運行ルート・区域」の内容を縮小していくことで、費用を抑えることが可能となります。

この運行内容を見直した状態で再度収支差を算出して下さい。

< 運行内容の見直しにかかる確認事項及び対応 >

項目	現在の運行内容	確認事項	見直し後の運行内容
運行日	<input type="checkbox"/> 毎日（月～日） <input type="checkbox"/> 平日のみ（月～金） <input type="checkbox"/> 曜日指定 （ ）	<ul style="list-style-type: none"> ・「毎日」「平日のみ」の場合、本当に毎日利用需要は見られるか。（選択した曜日に1人でもアンケートで回答があれば対象とするのではなく、特に回答が多い曜日だけに絞るなどが必要） ・アンケートの回答で利用需要のバラつきがある場合は、運行ルート上の利用施設の営業日やセールなどの曜日に合わせて日を絞る。 	<input type="checkbox"/> 毎日（月～日） <input type="checkbox"/> 平日のみ（月～金） <input type="checkbox"/> 曜日指定 （ ）
運行時間	開始時間 終了時間 (□□:□□~□□:□□) ※ うち、休憩時間 (目安:運行時間内で1時間休憩) (□□:□□~□□:□□)	<ul style="list-style-type: none"> ・朝早く(7時台など)から運行していた場合でスーパーや商店、病院での利用が主となる時は、これらの施設の開店・開院時間に合わせて時間を遅める。 ・主な利用が買物、通院であれば、その営業時間に合わせて時間を設定する。 	開始時間 終了時間 (□□:□□~□□:□□) ※ うち、休憩時間 (目安:運行時間内で1時間休憩) (□□:□□~□□:□□)
運行本数	<input type="checkbox"/> 全（ ）便 <input type="checkbox"/> 路線別 () 線 : () 便 () 線 : () 便	<ul style="list-style-type: none"> ・運行本数が多いほど営業キロが長く(運行費用が高く)なるため、運行時間や運行ダイヤを見ながら、1運行ごとの休憩時間を増やすなどで調整する。 ・例えば、曜日・時間によって運行ルートを変更する方法をとる場合においては、複数車両で運行するのではなく、1台で効率良くダイヤを組むなどの工夫はできないか。 	<input type="checkbox"/> 全（ ）便 <input type="checkbox"/> 路線別 () 線 : () 便 () 線 : () 便
運行ルート・区域	地図上にルートを記入 もしくは区域を記入	<ul style="list-style-type: none"> ・移動に困っている人を全てカバーするようなルート・区域を設定している場合は、利用者の多少の徒歩距離の増加を許容してもらった上で、迂回が生じないルート・区域を設定する。 	運行ルート・区域を 修正



見直し後の運行内容で、再度「5.2 収入・収支の概算費用の算出」「5.3 収支差の算出」を実施

(2) 地域住民及び地元企業等からの協賛金の確保

「5.3 収支差の算出」にて加西市からの助成額を含めたとしても収支差がマイナスとなった場合、(1)で検討した運行内容の見直しもありますが、運行内容を縮小できない状況の場合もあります。

このため、別の方策として地域住民や地元の企業から協賛金を受けることが考えられます。

具体的には、地元企業の名称をバス停留所やバス車内及び車体に掲出する代わりにして協賛金を受けることや、地元からの寄付、自治会費を充てることなどが考えられます。

協賛金を受けることが可能であれば、この収入を含めて再度収支差を算出して下さい。

■ 地元企業や市民の協賛を得て運行するバスの事例

コミュニティバス【鈴の音バス】

三重県松阪市で運行しているコミュニティバスで、通院や買物、通学などの目的に対応して運行しています。運営を支援してくれる「協賛企業」や「協賛個人」を募集しており、協賛企業においては、企業の名称をバス停留所やバス車内及び車体に掲出する代わりにして協賛金を得ています。



出典) 国土交通省 HP より

地域主体型交通を運行する目的は、外出時の移動に困っている人の移動手段確保であることから、移動に困っている人を減少させるような目標を設定して評価する必要があります。

また、地域主体型交通を継続的に運行していくためには、持続可能性に関する明確な目標が必要となります。目標としては、地域主体型交通の運行に係る費用（p.36～p.37「③ 運行に係る費用」参照）を1回あたりの利用料金と利用者1人あたり年間行政補助額（2,000円/人）を足したもので除した目標年間利用者数を基本として設定してください。

$$\left(\begin{array}{c} \text{運行に係る費用} \\ \text{円/年} \end{array} - \begin{array}{c} \text{協賛金等運行外収入} \\ \text{円/年} \end{array} \right) \div \left(\begin{array}{c} \text{1回あたり利用料金} \\ \text{円/回} \end{array} + \begin{array}{c} \text{利用者1人あたり} \\ \text{年間行政補助額} \\ \text{2,000} \\ \text{円/人} \end{array} \right) = \begin{array}{c} \text{目標年間利用者数} \\ \text{人/年} \end{array}$$

7.1 運行実施に向けた体制の検討

「第4章 導入内容の検討」「第5章 収支の検討」にて検討・整理した運行内容を実施するための体制として、以下の各体制を検討します。

- | | | |
|--|---|---|
| <ul style="list-style-type: none"> ・ 運行管理・整備管理に係る指揮命令系統 ・ 事故処理連絡体制 ・ 苦情処理体制 等 | } | <p>詳細については第8章の「8.5 申請書類の提出」〔様式第7号〕を参照</p> |
|--|---|---|

7.2 事務局の設置・車両保管場所の検討

地域主体型交通を運行・運営するにあたっては、利用者からの問合せや会計等の事務処理、運行管理、始業点検などの諸々の対応を行う窓口となる事務局の設置が必要となります。

事務局は、集会場や公民館などが望ましく、運行・運営が円滑にできる場所を選択します。

また、地域主体型交通で利用する車両の保管場所についても検討が必要となります。保管場所としては、事務局(事務所)からなるべく近い所が管理しやすいですが、場所がない場合は、運行に支障が生じない範囲で場所を決定します。



7.3 継続可能な運行体制の検討

「7.1 運行実施に向けた体制の検討」において検討した運行体制を、中長期的に維持・継続していくための体制として、以下の内容について検討します。

なお、詳細については、別途作成している「地域主体型交通運営の手引き」を参考としてください。

- | | | |
|--|---|----------|
| <ul style="list-style-type: none"> ・ 代表者の後継者確保 ・ 中長期的な運転手の確保 ・ 協賛の継続性[※] | } | <p>等</p> |
|--|---|----------|



※ 地域住民や地元企業からの協賛金によって運行を維持する場合、継続的に協賛金を受け取ることができるかを確認しておく必要がある

8.1 実証運行の目的  



第4章～第7章にてとりまとめた運行計画案に従って、以下の内容を確認・検証することを目的として、実証運行を実施します。

< 実証運行の目的 >

- 計画通りに運行ができるか
 - ・ 時間通りに運行できるか
 - ・ ルートは間違えないか
 - ・ バス停には問題なく停車できるか
 - ・ 電話予約の対応はできるか 等
- 収支が概ね当初の想定通りとなるか
- 本格運行に向けての改善点 等

8.2 実証運行開始に向けた準備（協議会等での審議）  

運行計画案及び後述する「8.5 申請書類の提出」で作成する申請書類について、予め加西市及び加西市公共交通活性化協議会へ相談した上で、各地区の「ふるさと創造会議」または「まちづくり協議会」で審議し、これらを加西市公共交通活性化協議会に諮り、承認された後に、実証運行開始に向けた準備に移行します。

8.3 ドライバーの確保  

地域主体型交通を運行するためには、運行を担うドライバーの確保が必須となります。

ドライバーの確保に向けては、事業実施団体の中から選定することや、事業に協力してくれるような身近な人を探します。

また、地域主体型交通のドライバーになるためには、「二種運転免許保有」もしくは「普通運転免許保有＋自家用有償旅客運送の種類に応じた『自家用有償旅客運送認定講習（大臣認定講習）』の受講」のいずれかが必要となります。このうち、「自家用有償旅客運送認定講習（大臣認定講習）」の受講に関しては、加西市にて各種サポート体制を整えておりますので、お気軽に相談ください。

（ドライバー確保の詳細については、別冊「地域主体型交通運営の手引き」参照）

8.4 利用者からの誓約書の受領

地域主体型交通に限らず旅客運送事業においては、ドライバー自身が安全運転を行っていたとしても、交通事故や道路交通法違反を起こしてしまう可能性があります。自身の不注意によって交通事故や道路交通法違反を起こした場合はドライバーに責任が及ぶこととなりますが、ドライバーの責任がない「もらい事故」や乗車前後の事故などが発生する場合があります。この場合、事故の責任の所在がどこにあるかの議論がなされる中で、ドライバーの責任問題にもなりかねません。

このため、自主的・好意でドライバーになる人を守るために、地域主体型交通利用時に利用者やその家族等から「誓約書」をもらうことを検討してください。なお、誓約書のイメージは以下のとおりですので、参考としてください。

< 利用者・家族等が記入する誓約書のイメージ >

<p>誓約書</p> <p>_____が実施する「地域主体型交通運送事業」に参加するにあたり私_____並びに家族等_____は、運転中の交通事故による損害について運転手の責に帰すべき事由（信号無視や飲酒運転等）が無い場合及び、送迎車への乗車前及び降車後の事故等については「地域主体型交通運送事業」の責任を問わないことを誓約いたします。</p> <p>令和 年 月 日</p> <p>参加者氏名（自筆） _____ (印)</p> <p>家族氏名（自筆） _____ (印)</p>
--

参考) 亀岡市

8.5 申請書類の提出

地域主体型交通を運行する際には、道路運送法第 79 条及び道路運送法施行規則第 51 条に基づき登録が必要であり、導入検討組織は、以下に示すような申請書類を国土交通省神戸運輸監理部に提出する必要があります。（各申請書の様式は次頁以降に示しています）

< 主な申請書類 >

- 自家用有償旅客運送の登録申請書（様式第 1-1 号）
 - 加西市公共交通活性化協議会における協議が調ったことを証する書類（様式第 1-5 号）
 - 宣誓書（様式第 3 号）
 - 運転者就任承諾書兼就任予定者名簿（様式第 4 号）
 - 運行管理の責任者 就任承諾書（様式第 6 号）
 - 運行管理の体制等を記載した書類（様式第 7 号）
- 等

< 自家用有償旅客運送の登録申請書（様式第 1-1 号） >

様式第 1 - 1 号

(年号) 年 月 日

〇〇運輸局 □□運輸支局長 殿
指定都道府県等の長 殿

名 称
住 所
代表者の氏名

自家用有償旅客運送の登録の申請

このたび、自家用有償旅客運送の登録を受けたいので、道路運送法第 79 条の 2 の規定に基づき、下記のとおり申請します。

記

1. 名称、住所、代表者の氏名

名称
住所
代表者

2. 自家用有償旅客運送の種別

交通空白地有償運送

3. 路線又は運送の区域

(1) 路線

	起 点	主たる経過地	終 点	キ ロ 程
1				
2				
3				
4				
5				

(2) 運送の区域

区 域	備 考

4. 事務所の名称及び位置

事務所の名称	位 置

5. 事務所ごとに配置する自家用有償旅客運送自動車の数及びその種類ごとの数

事務所の 名称	保有 区分	バ ス		普通自動車 (軽)		合 計	
			※		※		※
	保有			()			
	持込		※	()	※	()	※
	合計			()			

軽自動車については、() 内に内数で記載すること
 事業用自動車については、※欄に記載すること

6. 運送しようとする旅客の範囲

--

7. 路線又は運送の区域ごとの対価の額 (必要に応じ関係資料を添付のこと)

--

8. (事業者協力型自家用有償旅客運送の場合) 協力事業者の氏名又は名称及び住所

9. 添付書類

- (1) 定款又は寄付行為、登記事項証明書、役員名簿
- (2) 路線図
- (3) 法第79条の4第1～4号に該当しない旨を証する書類
- (4) 地域公共交通会議等において協議が調ったことを証する書類
- (5) 自家用有償旅客運送自動車についての使用権原を証する書類
- (6) 運転者が必要な要件を備えていることを証する書類
- (7) 運行管理の責任者及び運行管理の体制を記載した書類
- (8) 整備管理の責任者及び整備管理の体制を記載した書類
- (9) 事故発生時の対応に係る責任者及び連絡体制を記載した書類
- (10) 自家用有償旅客運送自動車の運行により生じた旅客その他の生命、身体又は財産の損害を賠償するための措置を講じていることを証する書類

様式第 1 - 5 号

(年号) 年 月 日

〇〇運輸局 □□運輸支局長 殿
指定都道府県等の長 殿

地域公共交通会議等において協議が調ったことを証する書類

申請のあった自家用有償旅客運送については、下記のとおり地域公共交通会議等において、一般旅客自動車運送事業者によることが困難であり、かつ、地域住民等の旅客輸送を確保するために必要であるとの協議が調ったので、その旨証明します。

記

1. 自家用有償旅客運送の種別

交通空白地有償運送

2. 地域公共交通会議等の名称及び対象市町村

(名 称) ※地域公共交通会議等が設置されていない場合は、協議を行った関係者を列記すること

(対象市町村)

3. 地域公共交通会議等にて協議が調った年月日

4. 運送主体の名称、住所、代表者の氏名

5. 調った協議の内容

(1) 路線又は運送の区域

(2) 旅客から收受する対価（対価の内容を添付すること）

(3) 運送しようとする旅客の範囲

6. その他特記事項

(年号) 年 月 日

(地域公共交通会議等の名称) 主宰者 〇〇市長

※地域公共交通会議等が設置されていない場合は、対象市町村の長

< 宣誓書（様式第3号） >

様式第3号

〇〇運輸局□□運輸支局長 殿
指定都道府県の長 殿

宣 誓 書

当法人における役員の全員が、道路運送法第79条の4第1項第1号から第4号までの
いずれにも該当しないことを宣誓致します。

（年号） 年 月 日

名 称
住 所
代表者の氏名

< 運転者就任承諾書兼就任予定者名簿（様式第4号） >

様式第4号

運転者就任承諾書 兼 就任予定運転者名簿

申請者（ ）が自家用有償旅客運送の登録を受けた場合は、その運転者として就任することを承諾致します。

	氏 名	住 所	運転免許の種類	
			区 分	種 類
1				種
2				種
3				種
4				種
5				種
6				種
7				種
8				種

- ※ 運転免許の種類欄には、受けている運転免許の別（普通・大型及び1種・2種）を記載すること。
- ※ 第2種運転免許を有しない者にあつては、施行規則第51条の16第1項各号のいずれかの要件を備えていることを証する書類を添付すること。

< 運行管理の責任者 就任承諾書（様式第6号） >

様式第6号

運行管理の責任者 就任承諾書

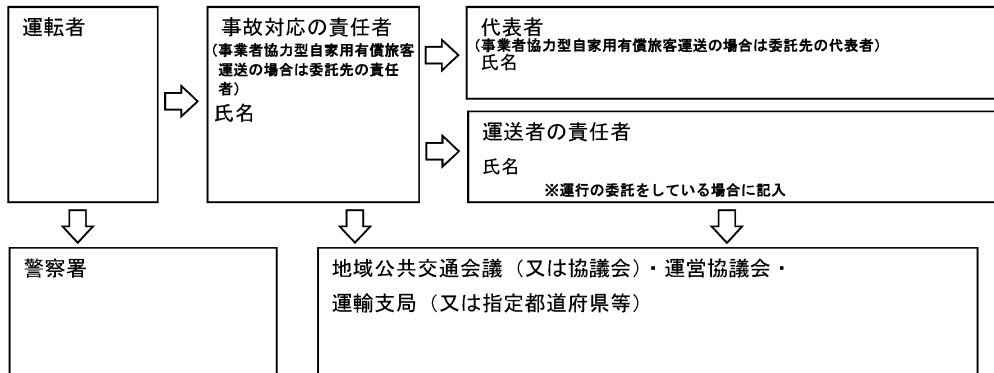
申請者（ ）が自家用有償旅客運送の登録を受けた場合は、その運行管理の責任者として就任することを承諾致します。

（年号） 年 月 日

住 所
氏 名

※ 乗車定員11以上の車両を配置する事務所及び乗車定員10人以下の車両を5両以上配置する事務所の運行管理の責任者にあつては、運行管理者資格証の写し又は施行規則第51条の17第2項各号のいずれかの要件を備えていることを証する書類を添付すること。

2. 事故処理連絡体制



3. 苦情処理体制



地域主体型交通導入の手引き

発行年月:平成 28 年(2016 年)3月 初版

令和 6 年(2024 年)3月 改訂

発行:加西市公共交通活性化協議会

編集:加西市政策部政策課

〒675-2395 加西市北条町横尾 1000 番地

TEL 0790-42-8700

FAX 0790-43-1800

e-mail:seisaku@city.kasai.lg.jp