

地域主体型交通

運 営

の手引き



令和7年9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 地域主体型交通運営の流れ	2
第2章 安全運行に向けた日々の作業	3
2.1 遵守する法令	3
2.2 運行前後の安全確認	3
(1) 運行前後の点呼	3
(2) 運行前の点検	4
2.3 運行中の安全確認	5
(1) 運行管理者側の安全確認	5
(2) ドライバー側の安全確認	5
2.4 緊急時の対応	6
(1) 緊急時において対応すべき事項	6
(2) 緊急時の連絡体制	7
2.5 定期的なドライバーの身体機能・認知機能のチェック	7
2.6 目標達成状況の確認	8
第3章 移動支援・利用促進方策の検討・実施	9
3.1 家庭への個別訪問による案内	9
3.2 無料乗車券・お試し乗車券の発行	9
3.3 各種媒体の活用	10
3.4 小学校・シニアクラブ等と連携した取組	12
第4章 継続的な運行に向けた取組	13
4.1 次世代ドライバーの確保	13
4.2 利用者からの誓約書の受領	14
4.3 地域における積極的な公共交通利用	15
4.4 運賃収入以外のその他収入	15
4.5 運行計画の評価・見直し	16
(1) 運行計画の評価	16
(2) 運行計画の見直し	17
(3) 「移動に困っている人」の変化による見直し	19
4.6 加西市からの助成金の取り扱いについて	22
4.7 運行費の上昇に対する対応について	22
第5章 更新・変更登録にかかる申請書類の作成・提出	23

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、旧手引き策定後から現在までに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、時点更新を行った改訂版を令和6年3月に策定しました。

このような状況の中で、導入後の運行・運営に関しては加西市からサポートしているものの、将来的な自立を考えると、安全運行や移動支援方法、利用促進策、継続的な運行を行うための知識や知見を運営側^{※3}に知ってもらう必要があります。

このため、地域主体型交通を導入するまでのノウハウは確立されつつあるものの、導入後の運行・運営に関してもこれまでの実績を踏まえて手引きを策定することとしました。

本手引きは、現在までに地域主体型交通が導入された実績や知見等を踏まえ、運行・運営を行うにあたっての課題や問題点などに対応して方向性を示すものとなります。これらの方向性を踏まえて地域で需要に対応することで、外出時の移動に困っている人に1人でも多く利用してもらえる移動手段となることが求められます。

なお、本手引きで示す内容については、あくまで一例となりますので、地域に合った方法、取組によって地域主体型交通のさらなる発展を目指してください。

※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を指す。

※2 本手引きで言う『地域主体型交通』とは、「加西市地域公共交通計画」に示す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。

※3 本手引きで言う『運営側』とは、ふるさと創造会議の代表や自治会・区長会の役員等、地域で主体的に活動を行っている人を基本として構成された団体及びその構成員や運行管理者等を指す。

1.2 地域主体型交通運営の流れ

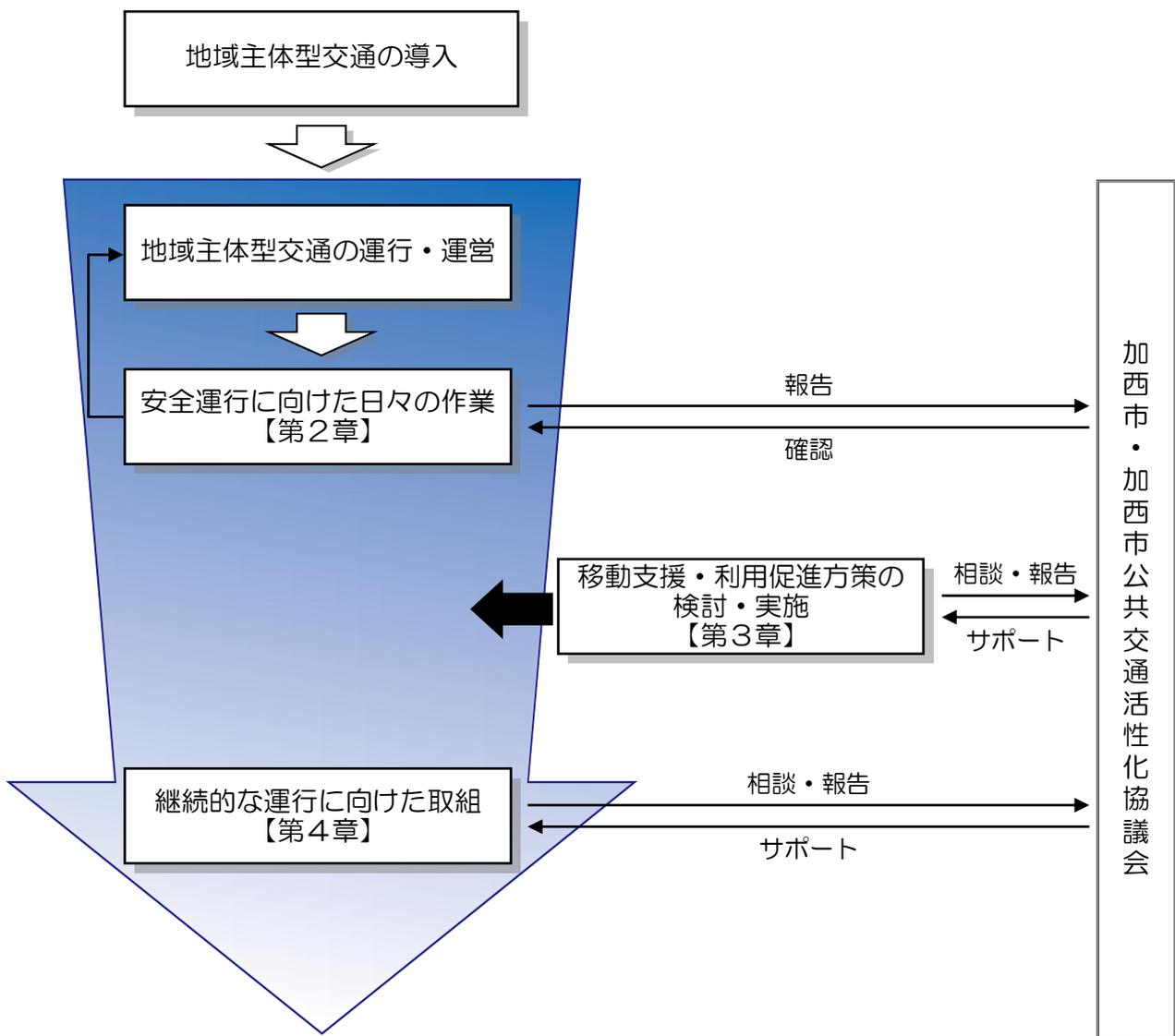
地域主体型交通運営にあたっては、以下に示すフローに従って進めます。

地域主体型交通を導入し運行・運営を行っていくにあたっては、まず利用者の安全を第一とした日々の点検や緊急時の対応等が重要です。また、別冊「地域主体型交通導入の手引き」で設定した目標値を達成しているかを定期的に確認し加西市に報告します。

次に、設定した目標を達成するために、移動支援・利用促進に関する取組や運行環境を整えていくような取組などの方策を検討していきます。その中で、移動支援や利用促進を行うにあたり実際に利用された利用者からの意見をお聞きするためのアンケート調査も合わせて実施していきます。

以上のとおり、地域主体型交通の運行・運営が軌道に乗ってきた後は、地域主体型交通の継続的な運行を行っていくために、運行内容の見直しや次世代ドライバーの育成などの取組も合わせて進めていく必要があります。

< 地域主体型交通運営フロー >



2.1 遵守する法令

地域主体型交通を運行・運営するにあたって、以下の法令について遵守が求められます。

なお、各法令の詳細については、デジタル庁が公表している「e-Gov 法令検索 (<https://elaws.e-gov.go.jp/>)」を参照ください。

＜ 地域主体型交通運行にあたり遵守すべき法令 ＞

分類	法令名	概要
旅客自動車運送事業に係る法令	道路運送法	バス事業の基本となる法律であり、許可申請、運賃および料金、安全管理規程などを定めるもの
	道路運送法施行規則	道路運送法に基づき、事業用自動車の運行により生じた旅客その他の者の生命、身体又は財産の損害を賠償するために講じておくべき措置の基準などを定めるもの
	旅客自動車運送事業運輸規則	道路運送法に基づき、運転者が遵守すべき事項や運行指示書の携行、日常点検の実施、点呼の受け方などを定めるもの
自動車の運転に係る法令	道路交通法	自動車交通の安全確保と円滑化を目的とする法律であり、自動車の運転に関する基本的なルールや規制、違反行為の処罰や処分、交通事故の防止や救済などを定めるもの
	道路運送車両法	道路運送車両の安全性や環境適合性を確保するために、道路運送車両の構造や装備、保安基準、検査や登録などについて定めるもの

2.2 運行前後の安全確認

運行前後の安全確認としては、地域主体型交通車両の状態を把握するための日常点検が必要であるとともに、運行前後の点呼を行います。

(1) 運行前後の点呼

運行の開始前と終了後には、ドライバーは運行管理者等の点呼執行者による対面の点呼を受けることが義務付けられています。

運行開始前の点呼では、疾病、疲労、睡眠不足の状況、酒気帯びの有無、日常点検結果、携行品の状況などについて点呼執行者の確認が必要となります。また、運行終了後の点呼では、事故や異常の有無、ドライバーの疲労状況、運行経路の交通や気象の状況などについて点呼執行者が報告を受け、酒気帯びの有無について確認をする必要があります。

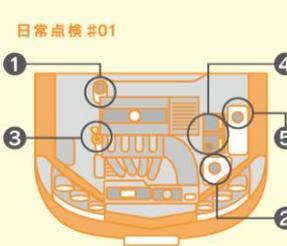
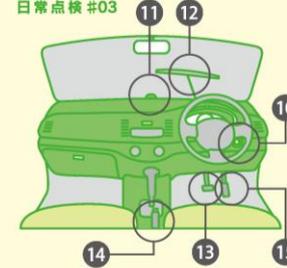
(2) 運行前の点検

運行の開始前には、毎日1回の日常点検が必要となります。

日常点検項目は、法律で定められているもので、以下のチェックシートの内容を確認し、エンジンルーム、クルマの周り、運転席などの15項目の点検を実施します。

< 日常点検項目チェックシート >

マイカーを点検しよう! 日常点検 15 項目チェックシート

		判定 ○ or X
<div style="text-align: center;">  <p>日常点検 #01</p> <p>エンジンルーム 5項目</p> </div>	<div style="text-align: center;">  <p>1 ブレーキ液の量</p> <p>リザーバ・タンク内の液量が規定の範囲(上限ラインと下限ラインとの間)にあるかを点検します。</p> </div>	<input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/>
	<div style="text-align: center;">  <p>2 冷却水の量</p> <p>リザーバ・タンク内の液量が規定の範囲(上限ラインと下限ラインとの間)にあるかを点検します。</p> </div>	<input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/>
	<div style="text-align: center;">  <p>3 エンジン・オイルの量</p> <p>エンジンに付いているオイル・レベルゲージを抜き取り、付着しているオイルを拭き取ってからゲージをいっぱいにし込み、再度抜き取った際にオイルの量がオイル・レベルゲージにより示された範囲内にあるかを点検します。</p> </div>	<input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/>
	<div style="text-align: center;">  <p>4 バッテリー液の量</p> <p>バッテリー液の量が規定の範囲(上限ラインと下限ラインとの間)にあるかを、車両を揺らすなどして点検します。</p> </div>	<input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/>
	<div style="text-align: center;">  <p>5 ウインド・ウォッシャー液の量</p> <p>ウインド・ウォッシャー液の量が適当かを点検します。</p> </div>	<input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/>
<div style="text-align: center;">  <p>日常点検 #02</p> <p>クルマの周り 4項目</p> </div>	<div style="text-align: center;">  <p>6 ランプ類の点灯・点滅</p> <p>エンジンスイッチを入れ、ランプ類の点灯・点滅具合が不良でないか、レンズなどに汚れや損傷がないかを点検します。</p> </div>	<input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/>
	<div style="text-align: center;">  <p>7 タイヤの亀裂や損傷の有無</p> <p>タイヤの亀裂や損傷の有無、タイヤに異物が付着したりかみ込んだりしていないかを入念に点検します。</p> </div>	<input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/>
	<div style="text-align: center;">  <p>8 タイヤの空気圧</p> <p>タイヤの接地部のたわみ具合を確認して、タイヤの空気圧が規定の範囲内であることを点検します。</p> </div>	<input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/>
	<div style="text-align: center;">  <p>9 タイヤの溝の深さ</p> <p>タイヤの溝の深さが十分であることを、接地面のスリップ・サインを目印に点検します。スリップ・サインは、タイヤ側面の三角マークのある位置の接地面に現れます。</p> </div>	<input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/>
<div style="text-align: center;">  <p>日常点検 #03</p> <p>運転席 6項目</p> </div>	<div style="text-align: center;">  <p>10 エンジンのかかり具合・異音</p> <p>エンジンが速やかに始動しスムーズに回転するか、またエンジン始動時やアイドリング状態で、異音がないかを点検します。</p> </div>	<input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/>
	<div style="text-align: center;">  <p>11 ウインド・ウォッシャー液の噴射状態</p> <p>ウインド・ウォッシャー液を噴射させ、ワイパーの作動範囲に噴射されるかを点検します。</p> </div>	<input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/>
	<div style="text-align: center;">  <p>12 ワイパーの拭き取り能力</p> <p>ワイパーを作動させ、低速および高速の各作動が不良でないか、ウインド・ウォッシャー液がきれいに拭き取れるかを点検します。</p> </div>	<input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/>
	<div style="text-align: center;">  <p>13 ブレーキの踏み残りしりと効き具合</p> <p>ブレーキ・ペダルをいっばいに踏み込んだとき、床板とのすき間(踏み残りしり)や踏みごたえが適当であることを点検します。</p> </div>	<input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/>
	<div style="text-align: center;">  <p>14 駐車ブレーキの引きしり(踏みしり)</p> <p>駐車ブレーキをいっばいに引いた(踏んだ)とき、引きしり(踏みしり)が多すぎたり、少なすぎたりしないかを点検します。</p> </div>	<input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/>
	<div style="text-align: center;">  <p>15 エンジンの低速・加速状態</p> <p>エンジンを暖機させた状態でアイドリング時の回転がスムーズに続くか、また、エンジンを徐々に加速したとき、アクセル・ペダルに引っかかりがないか、スムーズに回転するかを走行するなどして点検します。</p> </div>	<input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/>

※自家用乗用車の定期点検は、1年ごとに点検を行う項目が細かく決められており、整備のプロにまかせたほうが安心です。

出典) 国土交通省 HP より

2.3 運行中の安全確認

運行中の安全確認としては、乗車中の乗客の安全確保を図ることを前提として、運行管理者側、ドライバー側から留意すべきことを整理しています。

(1) 運行管理者側の安全確認

運行管理者側としては、ドライバーが運行計画どおり運行しているかを確認するとともに、「2.2 運行前後の安全確認」にて指導した内容が適切に守られているかについて、ドライバーの休憩中等に連絡を取り合いながら確認します。

(2) ドライバー側の安全確認

ドライバー側としては、運行計画どおり運行できているかを確認するとともに、乗客の安全が確保されているかを確認します。

乗客の安全を確保するにあたり、以下の内容を確認します。

< ドライバーが行う安全確保に向けた確認事項 >

■乗車中の乗客の安全確保

- ・「急」の付く運転はしない
- ・カーブ・追越しはゆっくりと
- ・安全な速度と十分な車間距離を保つ
- ・乗客の着座と手摺りへつかまっているかの確認
- ・シートベルト着用の徹底を図る
- ・走行中の運転への集中

■乗降時の乗客の安全確保

- ・滑らかな発進と停止
- ・ドア開閉時の確実な乗降確認
- ・乗車時の着席又は手摺りにつかまったかを確認
- ・降車時の乗客が車から離れたことを確認

■移動制約者（高齢者・障がい者等）の安全確保【バリアフリー対応車両利用時】

- ・停留所では可能な限り歩道に近づけて停車
- ・乗降時には「手摺りにおつかまりください」と声かけして安全を確保
- ・車いす利用者はリフトやスロープでゆっくりと車内に乗車させ、車いす固定装置で固定
- ・車いす利用者の降車時は後ろ向きで行い、降車後には歩道の傾斜で車いすが傾かないよう注意
- ・視覚障がい者には行き先、乗降口やステップの形状、運賃の支払い方法などの情報を伝達
- ・視覚障がい者は降車時に必要に応じてアナウンスし、運賃の支払額などを伝え、投入口に誘導

2.4 緊急時の対応

交通事故や車両故障発生時、自然災害に備えて適切な対応を取ることの必要性を認識し、取るべき対応策に関するドライバーの理解を深めることが大切です。

以下には緊急時において対応すべき事項を示すとともに、緊急時の連絡体制を示しています。

(1) 緊急時において対応すべき事項

緊急時においては、普段自家用車で運転しているときに発生する事故と同様に、負傷者の救護や警察への連絡等を行います。加えて、地域主体型交通を運行するにあたっては、乗客の安全確保や運行管理者への連絡なども必要になります。

基本的には以下の内容で対応していきます。

< 緊急時において対応すべき事項（ドライバー） >

①負傷者の救護

交通事故を起こしたらただちに運転を停止し、人や物に対する被害状況を確認しなければなりません。さらに負傷者がいる場合はただちに救護し、必要があれば近くの病院に運べるよう救急車の手配等を求めなければなりません。

②道路における危険の防止

交通事故や車両故障を起こしたら、交通事故の続発を防ぐために事故車両を安全な場所に移動させ、他の自動車に事故の発生を知らせる等、道路における危険防止の措置をとらなければなりません。

・ハザードランプを点灯 ・発炎筒を着火 ・停止表示器材を設置

③乗客の安全の確保

ドライバーは状況によっては乗客を車両から待避させ、万が一停止車両への追突事故が発生した際に乗客が巻き込まれないようにするなど、乗客の安全を確保しなければなりません。

④警察署・消防署への報告

ドライバーはただちに最寄りの警察署・交番・駐在所の警察官に交通事故が発生した日時・場所、死傷者の数および負傷者の負傷の程度などを報告しなければなりません。また、交通事故等により乗客の負傷や火災が発生した場合は、ただちに最寄りの消防署に連絡しなければなりません。

⑤運行管理者への報告

ドライバーは上記①～④の措置が終わったら、適切な情報を速やかに運行管理者に連絡し、指示を仰ぐ必要があります。

< 緊急時において対応すべき事項（運行管理者） >

①関係機関等への報告

ドライバーより交通事故や車両事故の報告を受けた後は、事故や故障の発生状況をただちに加西市・加西市公共交通活性化協議会・神戸運輸監理部・保険会社等に報告し、以降の対応について指示を受けます。

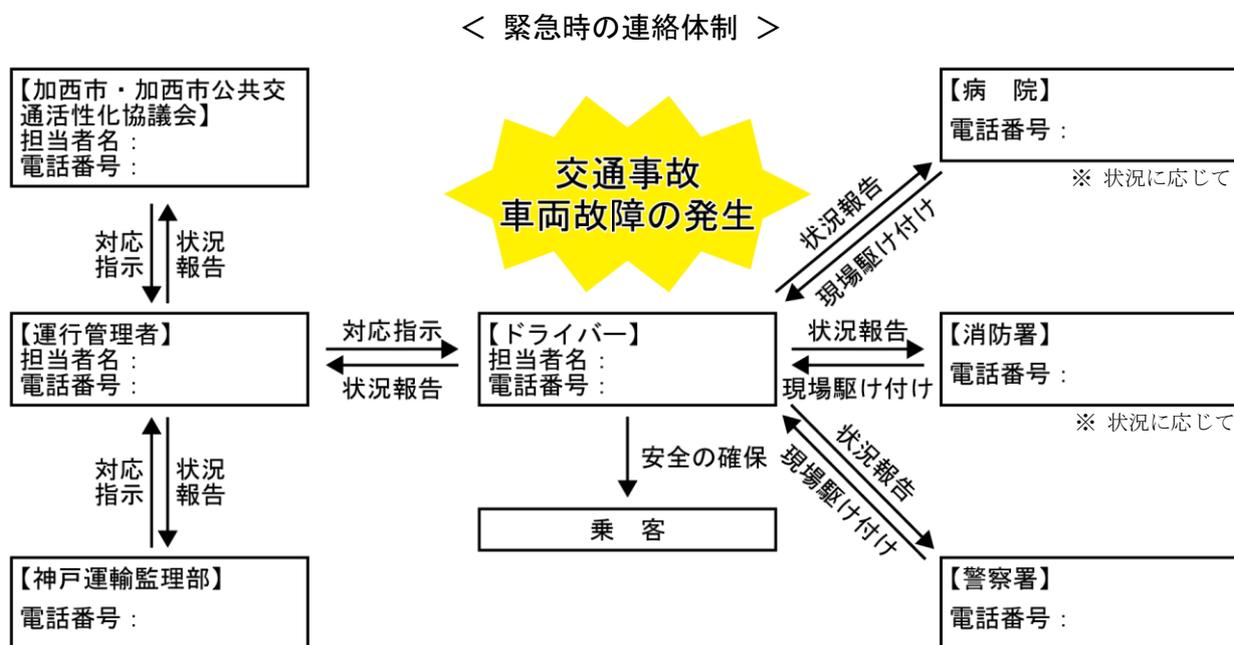
②事後の処理

運行管理者は事後において、以降の運行継続・中止の判断や代替りのドライバーの確保等、対応方針を検討し、加西市・加西市公共交通活性化協議会に報告しなければなりません。

(2) 緊急時の連絡体制

(1)で示した警察への報告や運行管理者への報告に関連して、緊急時の連絡体制を予め整えておくことで、円滑な事故等の処理が可能です。

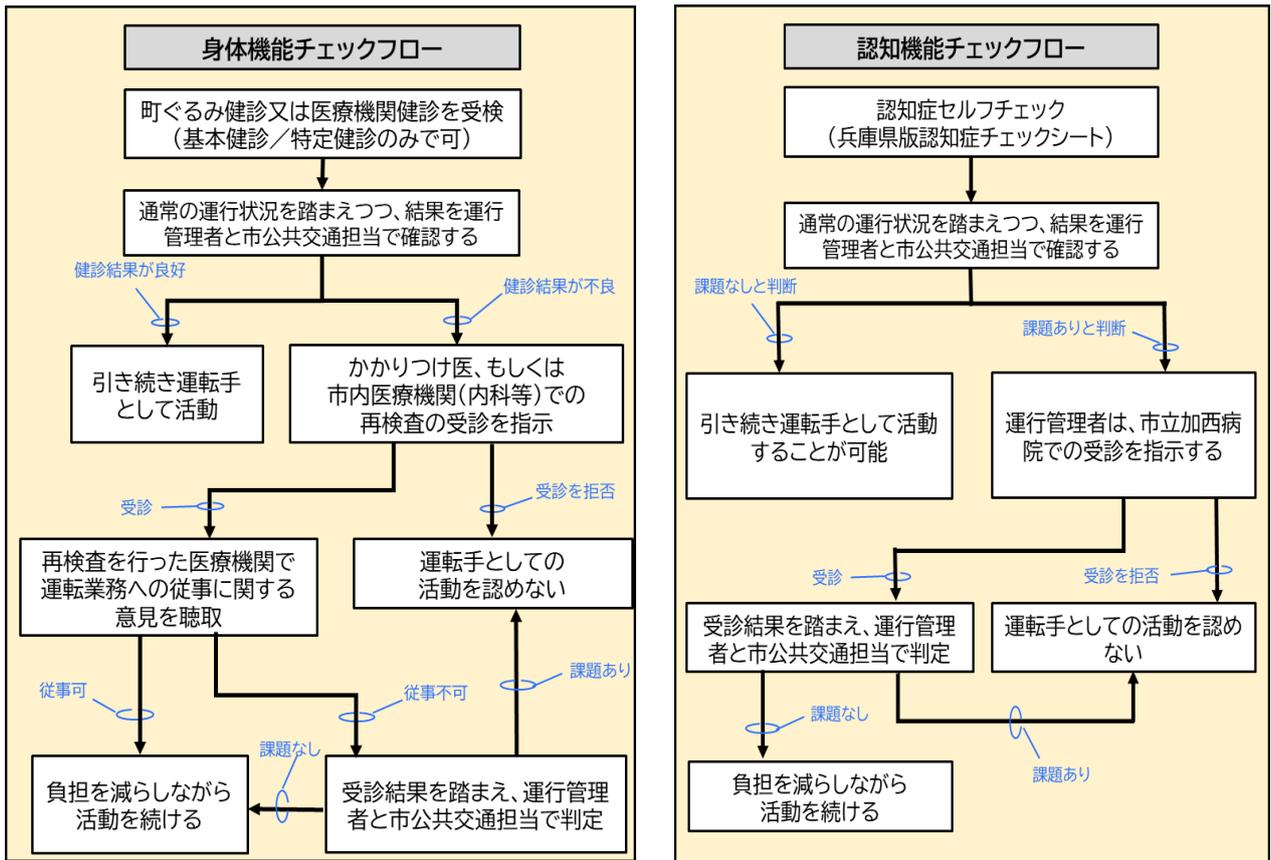
以下の連絡体制を参考に、各担当を設定します。



2.5 定期的なドライバーの身体機能・認知機能のチェック

ドライバーは点呼執行者（運行管理者など）により、日々の運転前後にその時の健康状態の確認や会話による適切な受け答えが出来るかを確認しますが、正常に運転しているか、突然の状況変化による適切な判断ができていないかまでは確認できません。

このため、次頁に示すチェックフローに従い、ドライバーの定期的な身体機能及び認知機能の確認が必要です。これらのチェックを行うにあたって、簡易検査やまちぐるみ検診を加西市で実施していますので、ドライバーには積極的に参加してもらいましょう。



出典) 加西市資料より

2.6 目標達成状況の確認

運行管理者は日々利用者数を確認するものとし、別冊「地域主体型交通導入の手引き」にて設定した目標利用者数(年間)を参考に1ヶ月に1回など定期的に達成状況を確認します。

定期的に確認する利用者数は、「地域主体型交通導入の手引き」にて設定した目標利用者数(年間)を日単位に変換し、実際の日利用者数と比較します。また、「地域主体型交通導入の手引き」にて設定した目標利用者数(年間)は、年末あるいは年度末等の年の区切りにおいて、実際の年間利用者数と比較します。

なお、地域主体型交通を運行する目的としては、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、単に目標利用者数を達成するだけでなく、その他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。

第3章では、地域主体型交通の導入目的である外出時の移動に困っている人の減少に向けた移動支援・利用者増加のための方策について、以下に事例を示しています。

地域主体型交通を導入した後は、これらの移動支援・利用促進方策に積極的に取り組み、地域の移動手段確保を図りましょう。また、今回紹介した移動支援・利用促進方策以外にも様々な方法が考えられますので、地域にあった方法で取り組んでください。

3.1 家庭への個別訪問による案内

NPO 法人原始人の会が運営している「はっぴーバス」では、NPO の会員によりバス沿線住民の家庭への個別訪問を行い、はっぴーバスの利用方法の説明や移動に関する日常の困りごとの聞き取り、マイダイヤ（自分がよく行く目的地までの時刻表や路線・運賃などを整理した表）の作成など、地域の人と交流を行っており、利用者の増加に繋がっています。

このため、地域主体型交通を導入した際においては、別冊「地域主体型交通導入の手引き」で実施したアンケート調査で判明した「移動に困っている人」が居住している家庭を中心に移動支援・利用促進を行うことが重要です。

3.2 無料乗車券・お試し乗車券の発行

加西市では、平成 28 年 11 月 1 日から高齢者支援と子育て支援を強化するため、中学生以下の子どもや 75 歳以上の人などが加西市内でバスを利用する際に使える無料乗車券を配布しています。

このため、地域主体型交通においても、まずは一度利用してもらうために無料乗車券やお試し乗車券を作成・発行して移動支援・利用促進を行うことが効果的であると考えられます。また、無料乗車券やお試し乗車券と併せて、乗車体験会やバスの乗り方教室などを行うことで、さらなる移動支援・利用促進につながると考えられます。

なお、無料乗車券やお試し乗車券の実施にあたっては、協議会での承認が必要となりますので、加西市と事前に調整した上で実施を検討してください。

＜「加西市内バス無料乗車券」パンフレット＞

さあ、**BUS**

バスに乗って
出かけよう

加西市では移動しやすい社会の実現のため、中学生以下の子どもや子育て中の方等を対象とした市内バスの無料化を実施しています。

【問合せ先】加西市政策部政策課 ☎ 0790-42-8700 ✉ seisaku@city.kasai.lg.jp

無料乗車券（青）

- ・中学生・・・生徒手帳
- ・75歳以上の方・・・後期高齢者医療保険証
- ・精神障がい者・・・障害者手帳
- ・妊娠中の方・・・母子手帳
- ・乳幼児同伴の保護者・・・身分証不要

無料乗車券（赤）

- ・小学生以下の子ども・・・身分証不要
- ・運転免許証返納者・・・運転経歴証明書
- ・身体障がい者、知的障がい者・・・障害者手帳

利用方法と利用上の注意

- 1 バス乗車前に、無料券に乗るバス停名と降りるバス停名を記入する。
- 2 乗車時に整理券を取ってください。降車時には、対象区分に応じた身分証を乗務員に提示し、整理券とともに無料乗車券を運賃箱に入れてください。
- 3 対象となるのは加西市内での乗降のみです。

出典）加西市資料より

3.3 各種媒体の活用

外出時の移動に困っている人に地域主体型交通を知ってもらうことや地域主体型交通の利用促進を行うには、公共交通の情報を積極的に発信していくことが重要です。また、情報発信の方法もプル型（各媒体で発信した情報を利用者が自ら得る方法）・プッシュ型（発信者から利用者に直接情報を発信する）があり、一般的には HP や SNS などのプル型が多いですが、メールマガジンや LINE などにより情報提供するプッシュ型も効果的です。さらには、「3.1 家庭への個別訪問による案内」にあるとおり、実際に利用してもらえそうな住民と会って会話することも効果的です。

＜ プル型・プッシュ型の公共交通情報の発信事例 ＞

・プル型（京都府与謝郡伊根町）



出典) 伊根町 HP より



出典) 伊根町観光協会 HP より

京都府与謝郡伊根町では、全世帯にタブレット端末「いねばん」を配備し、行政情報を配信しています。

この端末を活用し、従来のコミュニティバスよりも利便性が高いドア・ツー・ドアのオンデマンド交通「いねタク」を実装し、予約が可能となっています。

・プッシュ型（北海道石狩市）

登録画面イメージ

配信イメージ

出典) 石狩市地域公共交通活性化協議会（令和4年度第2回協議会 資料5）より

市民に情報をお伝えする手段の一つとして、LINE を活用した情報発信を令和3年3月から開始しています。

交通事業者と連携し、石狩市内における路線バスの情報について、公式配信イメージ LINE を活用して発信することで、交通サービスの利便性向上に取り組み、公共交通の維持・確保を図っています。

3.4 小学校・シニアクラブ等と連携した取組

小学校と連携した取組の 1 つとして、NPO 法人原始人の会が西在田小学校の 6 年生と共同ではッピーバス停留所に設置する丸太椅子の制作を行っています。また、幼少期から公共交通に慣れ親しんでもらうことや、バスの便利さを認識してもらうことを目的として、各小学校や高齢者を対象としたバスの乗車体験やバスの乗り方教室も開催しています。

このため、主な公共交通利用対象と考えられる小学生や高齢者において、小学校やシニアクラブなどの団体と連携して、地域主体型交通を知ってもらう取組、地域主体型交通が便利であるということを知ってもらう取組を行い、移動支援・利用促進を図ることが重要です。

< 西在田小学校と連携したバス停留所丸太椅子の制作風景 >



< バスの乗り方教室の様子 >



地域主体型交通を地域の移動手段として運行し続けるには、単に地域主体型交通を導入・運行するだけでは難しいです。

このため、運行管理者・ドライバー双方の高齢化への対応や社会情勢の変化への対応等、将来的な状況変化に常に対応していく必要があります。したがって、以下に示す継続的な運行に向けた取組を推進することで、対応していきます。

4.1 次世代ドライバーの確保

高齢化に伴い、地域主体型交通の運転に不安を抱えるドライバーも少なくありません。

また、継続的に地域主体型交通を運行していくにあたっては、当初よりドライバーとして働いている人も年齢とともに疾病・体力の低下等の理由により、突然ドライバーを辞めてしまうことも考えられます。

このため、安定的なサービスを提供していくためにも、将来的な状況を踏まえてドライバーになろうという人々の裾野を広げていくことが重要になります。例えば、ご自身の友人・知人に声掛けをすることや、地域の発展に貢献されている人を探すなどが考えられます。

また、地域主体型交通（自家用有償旅客運送事業）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。『自家用有償旅客運送認定講習（大臣認定講習）』に関しては、お近くの実施機関（<https://www.mlit.go.jp/jidosha/content/001586135.pdf>）での受講が必要となります。なお、加西市では資格取得時のサポートとして「自家用有償旅客運送認定講習（大臣認定講習）」の講習費用を助成することや、資格取得後のサポートとして適性検査等の更新講習を実施しています。

ちなみに、他都市の事例では介護保険料の決定通知や介護保険証にドライバー募集のチラシを同封、受講者は無料で資格が得られる取組をされています。このため、加西市でもドライバーになりたい人の裾野を広げるために、他都市の事例を参考に取組を進めていきます。

※ 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「ライドシェア」の検討が国により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、運営形態の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）

4.2 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、参考にしてください。

< 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

4.3 地域における積極的な公共交通利用

地域主体型交通を継続的に運行していくためには、積極的な利用促進活動や運営マネジメントなど、運行管理者側やドライバーの頑張りが重要となります。しかし、様々な取組をしたとしても、地域住民側が興味を持たない・関わらないという状況に陥りがちです。

このため、地域住民の皆様の移動手段を確保し続けるために協力してほしい旨を伝えていくことが必要ですが、地域住民自ら公共交通を守り育てるという意識を持つ必要があります。

例えば、ある日はドライバーとなって利用者を「助け」、またある日は利用者になりドライバーに「助けられる」を繰り返して、「助け合い」を交換しあえる地域主体型交通とすることで、移動支援や利用促進にもつながります。また、NPO 法人原始人の会が行っている日々の生活や外出状況を伺う個別訪問や公共交通をかしこく使うためのアドバイス、マイダイヤの作成を行うなど、地域住民と公共交通を密接な関係にしていくことが重要となります。

4.4 運賃収入以外のその他収入

地域主体型交通の継続的な運行を行っていくためには、運賃収入等の事業での収入の増加も重要ですが、それだけでは支出を十分に賄いきれないことが考えられます。このため運賃収入以外での収入確保を積極的に行っていく必要があります。

具体的には、地域住民に対して、地域主体型交通の利用料金を割引する代わりに、年会費を払ってもらうことや、地元企業を対象に地域主体型交通の運営に協力する形で協賛金を寄付してもらう（代わりに時刻表やバス車内で企業広告を掲載することも検討）などが考えられます。ただし、単に年会費や協賛金を募っても芳しい反応が得られない可能性があるため、まずは自治会の集まりや回覧板等で公共交通を維持していく必要がある旨を伝えるとともに、地域に居住する全ての人の移動の問題であり、皆で支えることが不可欠であることを理解してもらう必要があります。

■ 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として協賛金を得ています。



出典) 国土交通省 HP より

4.5 運行計画の評価・見直し

(1) 運行計画の評価

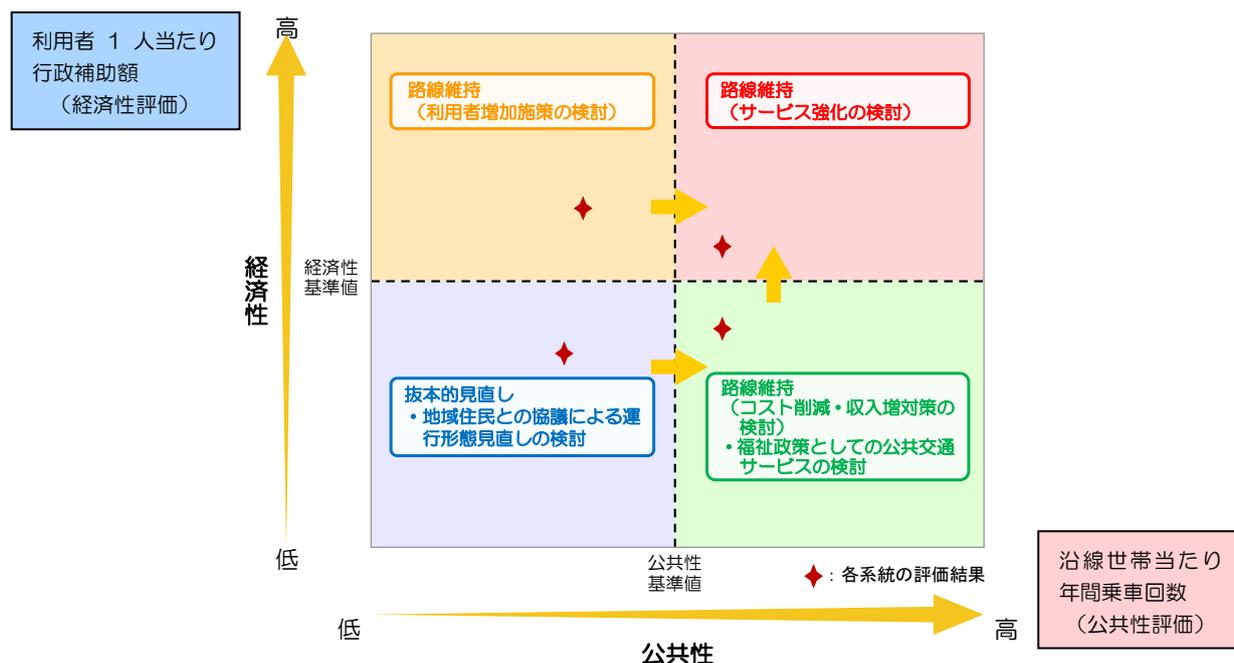
地域主体型交通の運行・運営にあたっては、単に運行を継続していくだけでは途中で事業が頓挫する可能性があります。このため、定期的な運行計画の評価が必要となります。

運行計画の評価としては、加西市が策定した「加西市地域公共交通計画」に示している「公共交通事業の評価」を行い、運行内容の見直し検討を行います。

この「公共交通事業の評価」としては、以下の考え方のもと、行政補助額（助成金）が適正に用いられているかを評価する「経済性評価」と、沿線住民の人に公共交通を利用してもらっているかを評価する「公共性評価」の2点から評価します。

なお、それぞれの評価については、加西市にて評価を行い、運行管理者に報告しますので、その結果から今後の見直し方針を検討してください。

< 公共交通事業の路線評価のイメージ >



< 路線評価における経済性及び公共性評価の基準値 >

	経済性評価	公共性評価
	利用者1人当たり行政補助額 ^{※1}	沿線世帯 ^{※2} 当たり年間乗車回数
基準値	2,000円/人 ^{※3}	2.0回/世帯 ^{※4}

※1) 行政補助額は、国・県・市合計の補助額を対象として評価

※2) 沿線世帯は、鉄道駅から半径500m以内、バス停から半径300m以内の世帯を対象として評価

※3) 経済性評価の基準値は、各地区から北条のまちなかまでタクシーを利用した場合（約5km）の運賃と同程度の基準値2,000円/人（年間）と設定

※4) 公共性評価の基準値は、鉄道駅やバス停沿線に住んでいる世帯のうち、誰か1人が1年間に最低1往復するという考え方のもと、基準値を2.0回/世帯と設定

(2) 運行計画の見直し

「(1) 運行計画の評価」にて『抜本的見直し』『路線維持(コスト削減・収入増対策の検討)』と判定された場合においては、需要に見合わない過大なサービスとなっている可能性があり、現行の運行計画の見直しを検討する必要があります。

地域主体型交通の運行計画を見直すにあたって、(1)での評価結果を踏まえながら別途アンケート調査を行うことで実情を把握し、運行日や運行時間、運行本数、運行ルート・区域などを見直します。

具体的には、p.18 に示す地域主体型交通利用者アンケート調査票を用いて、乗客を対象にアンケート調査を行い、その結果から以下に示す内容を参考に見直しの判断を行います。

なお、上記のアンケート調査以外に独自で調査を行い、その結果を用いて集計・分析をする場合においては、加西市より集計方法及び集計ツール等を提供します。

< 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	アンケートによる確認事項(一例)	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 ()	・問 10「よく利用する曜日」を踏まえて、毎日、あるいは平日のみで運行している場合は、曜日限定でも問題ないかを確認。	<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) (□□:□□~□□:□□)	・アンケート調査時刻や問 8「帰り(行き)のバス利用有無」を踏まえて、昼間時間のみ、あるいは朝遅く運行開始することや夕早く運行終了するなどができないかを確認。 ・問 11「利用時の問題点」で「3. 早朝や夜など行きたい時間にバスがない」の回答者に直接要望を聞くことも考えられる。	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	・問 11「利用時の問題点」で「4. バスの便数が少ない」の回答数を踏まえて検討。	<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	・自由意見等で「〇〇に行きたい」「〇〇に行ってほしい」等の意見を踏まえて検討。	運行ルート・区域を修正

(3) 「移動に困っている人」の変化による見直し

地域主体型交通を継続的に運行していれば、年数の経過による地域住民の加齢や身体機能の低下等により、移動に困っている人の人数は変動するとともに、移動に困っている人の分布も変化していきます。この「移動に困っている人」の変動によって、地域内の需要に変化が生じれば、運行ルートや運行時間などの見直しが必要となります。

このため、地域状況の変化（商業施設が立地した など）があった場合は適宜見直しを実施しますが、概ね3～5年に1回を目途に「移動に困っている人」がどのように変化したかを把握するために対象地域の全世帯に対してアンケート調査（公共交通需要アンケート調査）を実施します。アンケート調査票のイメージはp.20～p.21に示すとおりであり、別冊「地域主体型交通導入の手引き」にて実施したアンケート調査と同様の方法で実施することを基本とします。このアンケートを集計した結果を踏まえて、運行計画の見直しを検討します。

なお、運行計画の見直しを行ったとしても、全ての移動に困っている人をカバーするのは困難であるため、この人々に対しては地域主体型交通以外での支援（家族や近所の人たちによる送迎などの可能性の確認やタクシーの案内、病院や商業施設が運行しているシャトルバスの案内など）を検討していくことが必要となります。

< 公共交通需要アンケート調査票（世帯票） >

調査日： 年 月 日（ ）

担当調査員：（ ）

世帯番号：（ ）

外出に関する調査 調査票【世帯票】

現在◇◇地区で、住民が主体となって公共交通を運営・運行する「地域主体型交通」を運行しています。

つきましては、◇◇地区にお住まいの人の中で、地域主体型交通が運行されているにも関わらず、日常生活での外出の際の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。

問1 お住まい 加西市 _____ 町 _____ 番地 _____

地域で運行している
公共交通を記入

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○）

『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、子供など、移動が困難もしくは一時的に制約が生じている人を指します。

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

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

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

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 どのように送迎されていますか？（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（ ）

＜ 公共交通需要アンケート調査票（個人票） ＞

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？（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

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もっていますか？（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

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。

4.6 加西市からの助成金の取り扱いについて

加西市からの助成金としては、別冊「地域主体型交通導入の手引き」にて示していますが、原則として加西市からは利用者1人当たり 2,000 円/年を目安とした助成基準を設けております。

地域主体型交通を運行するにあたっては、なるべくこの助成基準を上回らないよう（利用者が低迷しないよう）第3章で示す移動支援・利用促進方策等を行いながら、利用者数の維持・増加を図ってください。

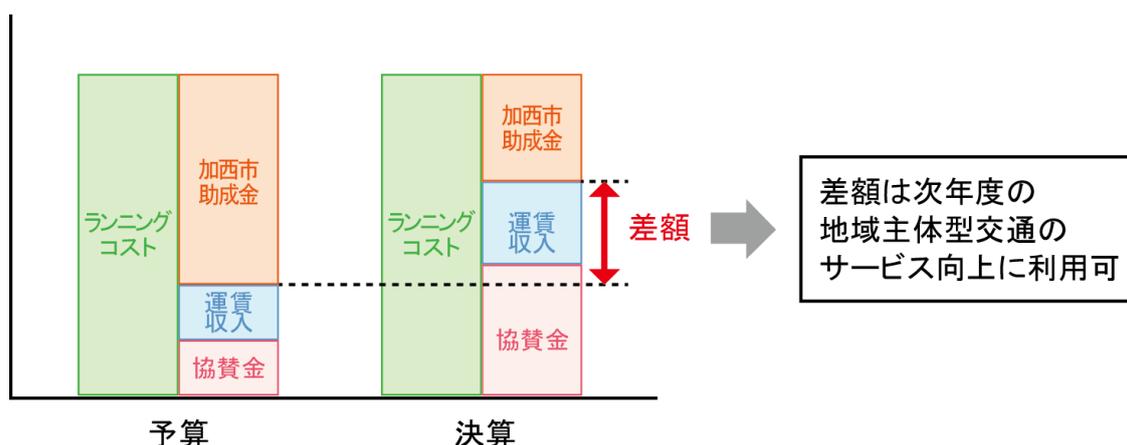
ただし、地域の努力により、運賃収入や協賛金等の収入を多く得ることができ、加西市からの助成額を減らせることができた場合においては、前年度との差額分について次年度事業への利用が可能です。その際は以下に示すような地域主体型交通のサービス向上にご利用ください。

< 助成金の使用方法（加西市からの助成額を減らせることができた場合） >

- ・ 運行内容の変更（増便、運行日追加、運行時間延長など）
- ・ 車両のラッピング、メンテナンス
- ・ 利用促進方策への利用（利用促進チラシの作成・配布、バス停整備など）

など

■ 助成金の取り扱いイメージ



4.7 運行費の上昇に対する対応について

原油価格の上昇などによる燃料費の上昇や人件費の上昇による運行費用の上昇などに対して、継続的な運行を続けるためには、必要に応じて加西市とも相談の上、運賃の適正化などを図ることも必要です。

こうした場合は速やかに加西市に相談を行うようにして下さい。

地域主体型交通を継続的に運行するにあたっては、導入時に国土交通省神戸運輸監理部に提出した「自家用有償旅客運送の登録申請」に有効期間が設定されていることから、適宜更新登録を行うとともに、運行内容に変更があった場合は変更登録または変更届出を行う必要があります。

なお、登録申請時も含め、申請する状況別に対応を整理した資料を次頁に示しておりますので、参考としてください。

< 更新・変更登録にかかる申請書類 >

【更新登録時】

- ・自家用有償旅客運送の更新登録申請書（様式第 1-2 号）

【変更登録時】

- ・自家用有償旅客運送の変更登録申請書（様式第 1-3 号）

【各登録時で共通】

- ・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

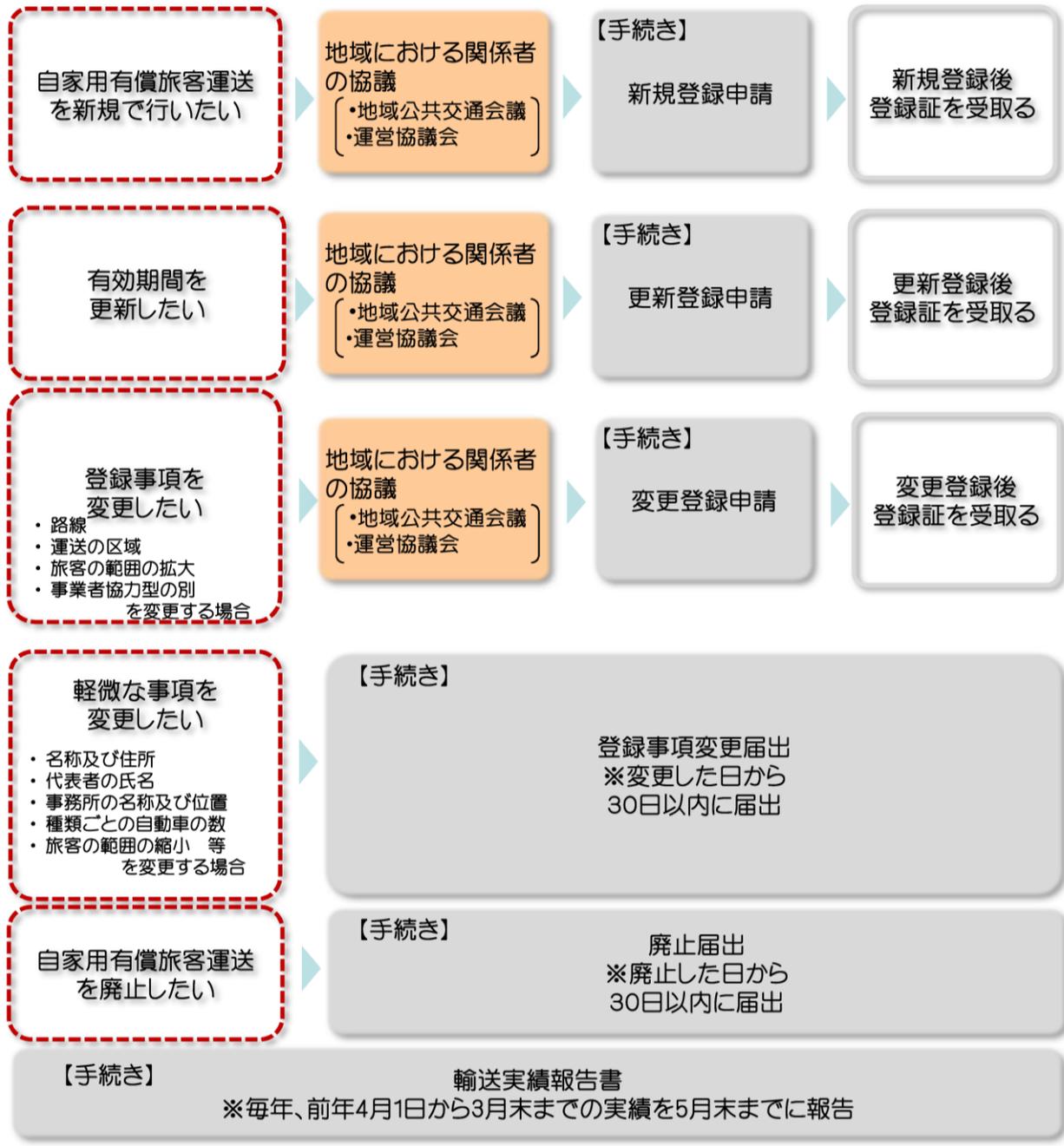
【変更届出時】

- ・自家用有償旅客運送の登録事項変更届出書※（様式第 1-4 号）

※ 地域主体型交通の名称、代表者等の変更や、運行路線・区域の減少等、軽微な変更の場合のみ

III. 道路運送法に基づく登録（登録等の手続き）

- ・ 自家用有償旅客運送では、主に次のような手続きが必要となります。
- ・ 申請先は当該地域を管轄する運輸支局等（市町村又は都道府県に権限が移譲されている場合は、当該市町村又は都道府県）となります。
- ・ 具体的な申請書類等は、「交通空白地有償運送の登録に関する処理方針」「福祉有償運送の登録に関する処理方針」等の関係通達をご参照ください。



出典) 「自家用有償旅客運送ハンドブック (国土交通省自動車局旅客課)」より

＜ 自家用有償旅客運送の更新登録申請書（様式第 1-2 号） ＞

様式第 1 - 2 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更新登録の申請

このたび、自家用有償旅客運送の有効期間の更新を行いたいので、道路運送法第 79 条の 6 及び同法施行規則第 51 条の 10 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

2. 登録番号

3. 自家用有償旅客運送の種別

交通空白地有償運送

4. 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

5. 事務所の名称及び位置

事務所の名称	位 置

6. 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

7. 運送しようとする旅客の範囲

--

8. 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)

9. (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

10. 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

< 自家用有償旅客運送の変更登録申請書（様式第 1-3 号） >

様式第 1 - 3 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変更登録の申請

このたび、自家用有償旅客運送の登録事項の変更を行いたいので、道路運送法第 79 条の 7 及び同法施行規則第 51 条の 11 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
2. 登録番号
3. 自家用有償旅客運送の種別
交通空白地有償運送

4. 変更しようとする事項
(1) 路線

	新	旧
起点		
終点		
キロ程		
主たる経過地		

- (2) 運送の区域

新	
旧	

- (3) 運送の種別

新	
旧	

- (4) 事業者協力型自家用有償旅客運送を行うかどうかの別

新	
旧	

5. 変更予定期日
(年号) 年 月 日

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

〇〇運輸局〇〇運輸支局長 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

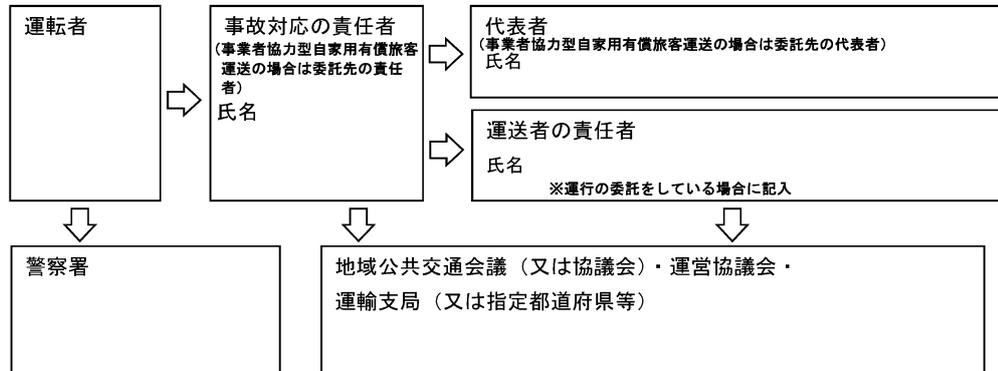
申請者（ ）が自家用有償旅客運送の登録を受けた場合は、その運行管理の責任者として就任することを承諾致します。

（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



< 自家用有償旅客運送の登録事項変更届出書※（様式第1-4号） >

様式第1-4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に係る登録事項変更届出書

このたび、自家用有償旅客運送の登録事項のうち軽微な事項の変更を行いましたので、道路運送法第79条の7及び同法施行規則第51条の13の規定に基づき、下記のとおり届出致します。

記

1. 名称、住所、代表者の氏名
2. 登録番号
3. 自家用有償旅客運送の種別
4. 変更した事項

(1) 名称、住所、代表者の氏名

	新	旧
名 称		
住 所		
代表者の氏名		

(2) 自家用有償旅客運送の種別

（交通空白地有償運送又は福祉有償運送のうちいずれかを行わないこととする場合に限る）

新	旧

(3) 路線（減少した場合に限る）

		新	旧
路線	起 点		
	主たる経過地		
	終 点		
	キ ロ 程		

(4) 運送の区域（減少した場合に限る）

	名 称	位 置
新		
旧		

(5) 事務所の名称及び位置

	名 称	位 置
新		
旧		

(6) 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	
新		保有			()			
		持込	※		※		※	
		合計			()			
旧		所有			()			
		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

(7) 運送しようとする旅客の範囲（縮小する場合に限る）

新	
旧	

(8) 事業者協力型自家用有償旅客運送に係る協力事業者の氏名又は名称、住所

	新	旧
氏名又は名称		
住 所		

5. 変更をした日
(年号) 年 月 日

地域主体型交通運営の手引き

発行年月:令和 6 年(2024 年)3月

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