

地域主体型交通導入の手引き

平成 28 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	3
第2章 外出に関する聞き取り調査（1回目）の実施	4
2.1 調査方法	5
2.2 調査実施主体	5
2.3 聞き取り調査内容	6
2.4 聞き取り調査結果の整理	8
2.5 移動に困っている人（公共交通需要）の集計（加西市による集計）	10
第3章 公共交通最大需要量の把握	11
第4章 外出に関する聞き取り調査（2回目）の実施	12
4.1 調査方法	12
4.2 調査実施主体	12
4.3 聞き取り調査内容	12
4.4 聞き取り調査結果の整理	14
4.5 聞き取り調査結果の集計（加西市による集計）	15
第5章 導入内容の検討	16
5.1 運行方法	17
5.2 運行車両	19
5.3 乗降場所（予約型を選択した場合のみ）	22
5.4 運行主体	23
5.5 料金体系	26
5.6 導入内容検討結果の整理	29
第6章 運行体制に関する検討	30
6.1 運行実施に向けた体制の検討	30
6.2 継続可能な運行体制の検討	31
第7章 実証運行開始に向けた準備	32
7.1 実証運行の目的	32
7.2 実証運行開始に向けた準備（協議会等での審議）	32
7.3 申請書類の提出	33

第1章 はじめに

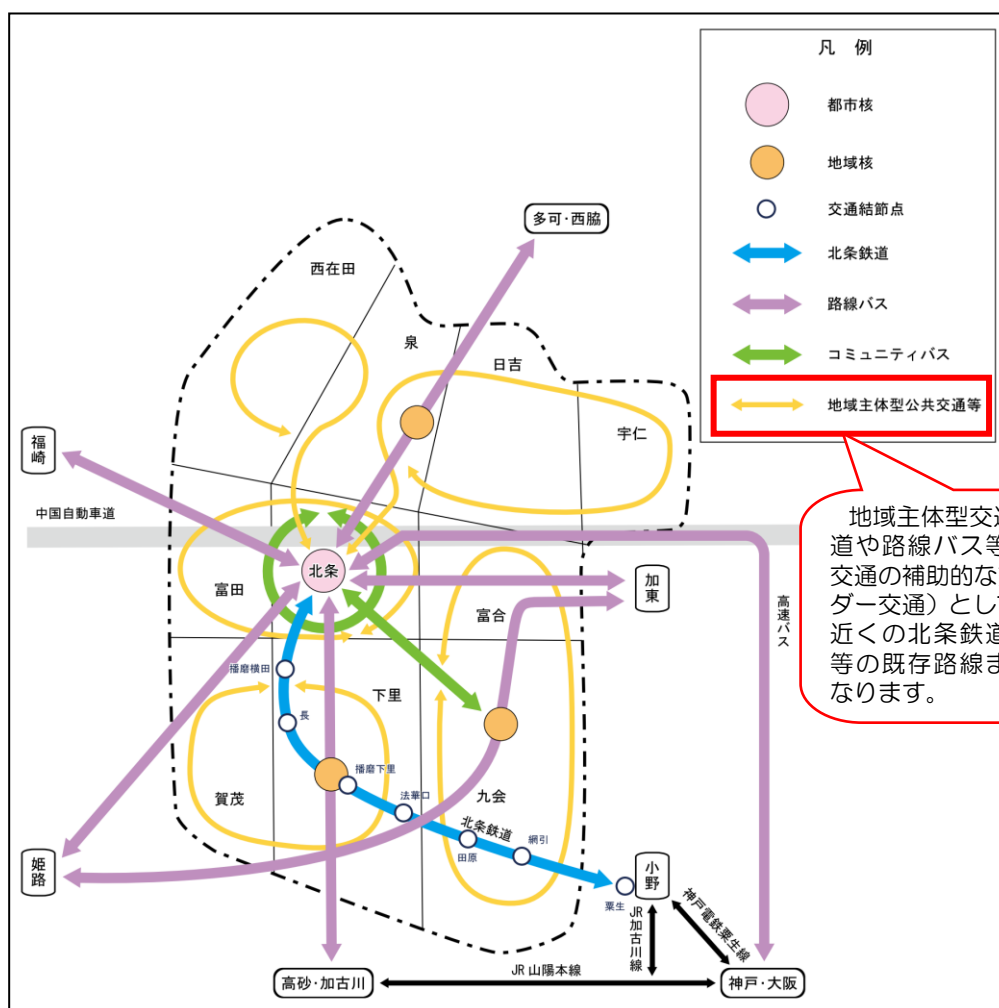
1.1 本手引きの目的

加西市では現在、市民の移動を支える公共交通として「北条鉄道」「路線バス」「コミュニティバス（KASAI ねっぴ〜号・はっぴーバス）」が運行されていますが、これら公共交通の運行本数が少ない、あるいは全く運行していない「公共交通不便地域」が依然として残されています。

そのような中、平成26年3月に策定した加西市公共交通総合連携計画では、下図に示す公共交通網の再編方針を設定しており、既存の北条鉄道、路線バス、コミュニティバスに加えて、比較的少ない需要が面的に広く存在するエリアにおいては、地域の方に主体になっていただき、上記の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」の導入をめざすこととしています。

本手引きは、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いただくことを目的として作成したものです。

< 公共交通網の再編方針（加西市公共交通総合連携計画より） >



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、地域の方々が中心となり、行政・交通事業者と連携しながら、計画・運行・利用促進等に主体的に関わっていただく公共交通です。

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「一般乗合旅客自動車運送事業（4条バス）」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（78条バス）」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（78条バス）に加えて、地域住民等が運行計画の立案等の取り組み主体になるものも該当します。

< 有償による運送事業の主な例 >

種類	一般乗合旅客自動車運送事業 (4条バス)		自家用有償旅客運送 (78条バス)	
種別	路線バス・ 乗合タクシー等	コミュニティバス	市町村運営 有償運送 (交通空白輸送)※1	公共交通空白地 有償運送
運営主体	バス・タクシー等の 交通事業者	市町村	市町村	NPO法人等
運行主体		バス・タクシー等の 交通事業者	地域住民等	
運行車両	営業用 (緑ナンバー)		自家用 (白ナンバー)	
運行計画の立案等 の取り組み主体	バス・タクシー等の 交通事業者 主な例 ・神姫バス	市町村等 主な例 ・KASAIねっぴ〜号 ・はっぴーバス※2	地域住民・ 市町村等	地域住民・ NPO法人等
	地域住民等	地域住民等		
地域主体型交通				

※1 市町村運営有償運送(交通空白輸送)の場合、あらかじめ決まったルートを実行する路線型が基本となります。

※2 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です。

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、次ページに示すフローに従って行っていただきます。

外出時の移動に困っている人がいらっしゃる場合、まずは、加西市に相談していただきます。その際に各地で実施されている地域主体型交通等の事例紹介をさせていただきます。この事例を参考にして、地域主体型交通の新規導入を希望する場合は、再度加西市に相談いただくことで、「地域主体型交通導入の手引き」等により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らっしゃるかを把握するため、外出に関する聞き取り調査を2回に分けて実施していただきます。2回に分ける理由は、調査員や回答者の調査時の負担を軽減するためですが、今後、地域主体型交通を導入するに当たっては、運行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（1回目）では、外出する際に移動に困っている人の人数を調査し、一定の人数がいらっしゃる場合は、公共交通需要があると判断して、移動に困っている人に対してその移動内容等の詳細を把握するために、2回目の聞き取り調査を実施していただきます。

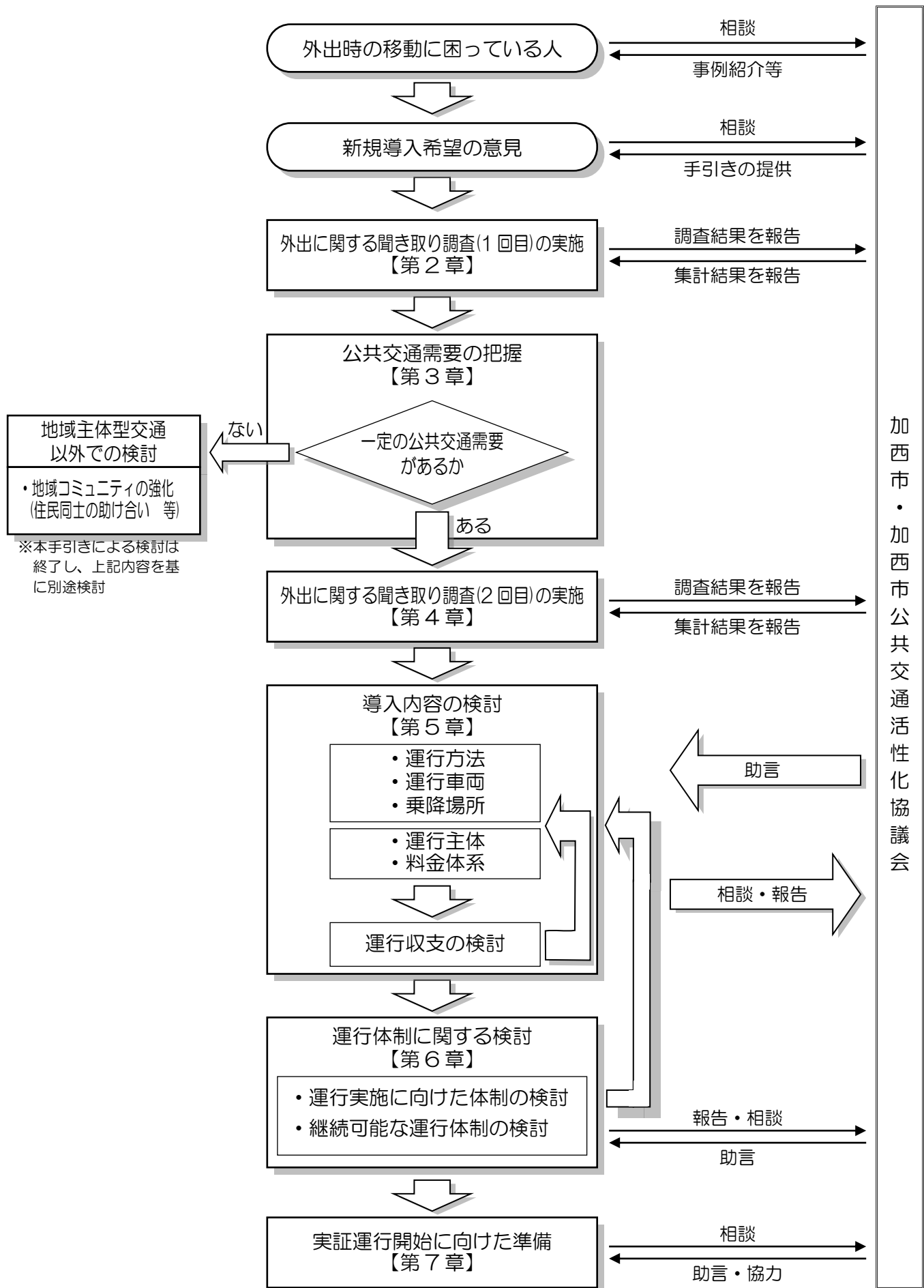
外出に関する聞き取り調査内容を整理していただいたうえで加西市に報告していただきますと、加西市がその結果を集計しますので、集計結果をお返しします。

外出に関する聞き取り調査結果や地域の方々のご意見を踏まえて、導入内容の検討を行っていただきます。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いただくとともに、料金体系や運行収支を検討することで実現可能性を加西市と相談しながら検討していただきます。

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ていただき、実証運行を開始するための準備を進めていきます。

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、適宜加西市および加西市公共交通活性化協議会に相談いただくことで、その都度、助言または協力をさせていただきます。

< 導入検討フロー >



第2章 外出に関する聞き取り調査（1回目）の実施

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。

今後、地域主体型交通を導入・運行していくにあたっては、利用者の方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。

2.2 調査実施主体

調査実施主体は、以下のような団体等が対象として考えられますが、複数の団体等が協力して実施することにより、1人でも多くの移動に困っている人を把握することが望ましいです。

調査実施主体	調査方法例
民生委員	担当の区域内で把握している、移動に困っている人が住む世帯を訪問し、聞き取り調査を行う
老人会	各会員が、地域内で高齢者が住む世帯を訪問し、聞き取り調査を行う
自治会・隣保	自治会の定例会等で各隣保長に調査を依頼し、隣保長が近隣の住民を対象に聞き取り調査を行う
その他	婦人会、子供会、PTA等による調査

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とお聞きし、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概要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。

＜ 世帶票 ＞

様式 1-1

調査日： 年 月 日 ()
担当調査員： ()
世帯番号： ()

外出に関する調査（1回目） 調査票【世帯票】

現在〇〇地区で、住民の方々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」を導入することを検討しています。

つきましては、〇〇地区にお住まいの方々の中で、日常生活での外出の際に、移動に困っている方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 _____

問2 あなたの世帯の中で、外出の際に移動に困っている方はいますか？（どちらかに○）

いる ・ いない → 調査を終了してください。

↓

問3 外出の際の移動に困っている方は何人いらっしゃいますか？

_____ 人

問4 移動に困っている方は、どのような方ですか？（いずれかに○）

（1人目）性別： 男 ・ 女

年齢：20歳未満 ・ 20代 ・ 30代 ・ 40代 ・ 50代

60～64歳 ・ 65～69歳 ・ 70～74歳 ・ 75～80歳 ・ 80歳以上

（2人目）性別： 男 ・ 女

年齢：20歳未満 ・ 20代 ・ 30代 ・ 40代 ・ 50代

60～64歳 ・ 65～69歳 ・ 70～74歳 ・ 75～80歳 ・ 80歳以上

（3人目）性別： 男 ・ 女

年齢：20歳未満 ・ 20代 ・ 30代 ・ 40代 ・ 50代

60～64歳 ・ 65～69歳 ・ 70～74歳 ・ 75～80歳 ・ 80歳以上

問5 移動に困っている方を、送迎している人はいますか？

いる ・ いない

問6 どのように送迎されていますか？（いくつでも○）

- ・ 仕事や習い事などを休んで送迎している
- ・ 都合が合う時だけ送迎している
- ・ 自由な時間が多いので、無理なく送迎している
- ・ その他 ()

< 個人票 >

様式 1-2

調査日： 年 月 日 ()

担当調査員： ()

個人番号： ()

外出に関する調査（1 回目） 調査票【個人票 ____人目】

問 7 どのようなことで外出に困られていますか？（いくつでも○）

・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。

・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○） 通院 ・ 買い物 ・ ()

・家族等に送迎してもらいたい、なかなか頼めない

・その他 ()

問 8 今はどのようにされていますか？（いくつでも○）

・家族や近所の人に送迎をお願いしている

・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

・仕方なく家の近くのお店や施設で我慢している

・外出することを諦めている

・その他 ()

問 9 行きたい場所には、どのくらいの頻度で外出したいですか？（数字を記入）

週に _____ 日 または 月に _____ 日

問 10 家族や近所の方に送迎してもらっている方にお聞きます。

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？

・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

・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

・その他 ()

2.4 聞き取り調査結果の整理

聞き取った内容を一覧表に整理するとともに、地図上に結果概要を整理していただきます。

(1) 聞き取り調査結果整理一覧表の作成

各世帯で聞き取った内容を一覧表に整理していただきます。

< 聞き取り調査結果整理一覧表の作成例 >

【世帯票】

様式 2-1

< 聞き取り調査結果（1回目）整理一覧表【世帯票】 >

世帯 番号	問1	問2・問3	問5	問6
	住所	移動に困っている 人の人数	送迎 している人	どのように送迎しているか
001	〇〇町〇〇	1人	いない	-
002	〇〇町□□	0人	-	-
003	〇〇町××	2人	いる	都合が合う時だけ送迎している

※ 世帯番号は、検討対象地域の各世帯に割り振る3ケタの連番を記入してください。

【個人票】

様式 2-2

< 聞き取り調査結果（1回目）整理一覧表【個人票】 >

世帯 番号	個人 番号	問1	問4		問7		問8	問9	問10
		住所	性別	年齢	どのようなことで 外出に困っているか	目的	今はどのように しているか	外出したい 頻度	送迎について どう考えているか
001	01	〇〇町〇〇	女	65～69歳	家族等に送迎してもらいたいが、なかなか頼めない	-	外出することを諦めている	週に2日	-
003	01	〇〇町××	女	70～74歳	病院・買い物等に行きたいが、なかなか行けない	・買い物	仕方なく家の近くのお店や施設で我慢している	月に2日	-
003	02	〇〇町××	男	75～80歳	病院・買い物等に行きたいが、なかなか行けない	・通院	家族や近所の人に送迎をお願いしている	週に1日	手間や時間をかけて送迎してもらっているため、気を遣っている

※世帯番号は、検討対象地域の各世帯に割り振る3ケタの連番を記入してください。

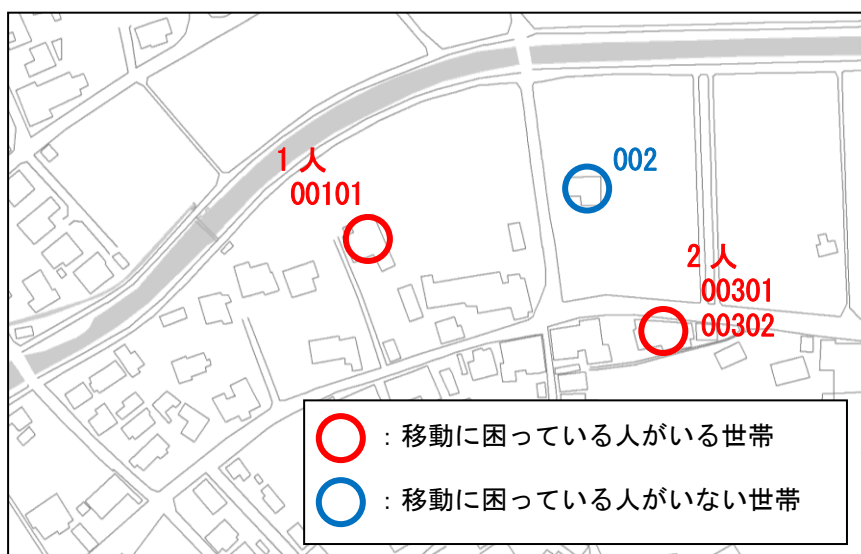
個人番号は、世帯内の各個人に割り振る2ケタの連番を記入してください。

(2) 地図上での整理

建物の位置や形状が分かる地図（住宅地図等）を加西市から提供しますので、その地図上に調査いただいた世帯ごとに外出する際に移動に困っている人の有無及び人数を整理していただきます。

- ・ 赤丸…移動に困っている人がいる世帯は赤丸を付け、移動に困っている人数と、一覧表と関連付けるための番号（個人番号を人数分）を記入
- ・ 青丸…移動に困っている人がいない世帯は青丸を付け、リストと関連付けるための番号（世帯番号）を記入

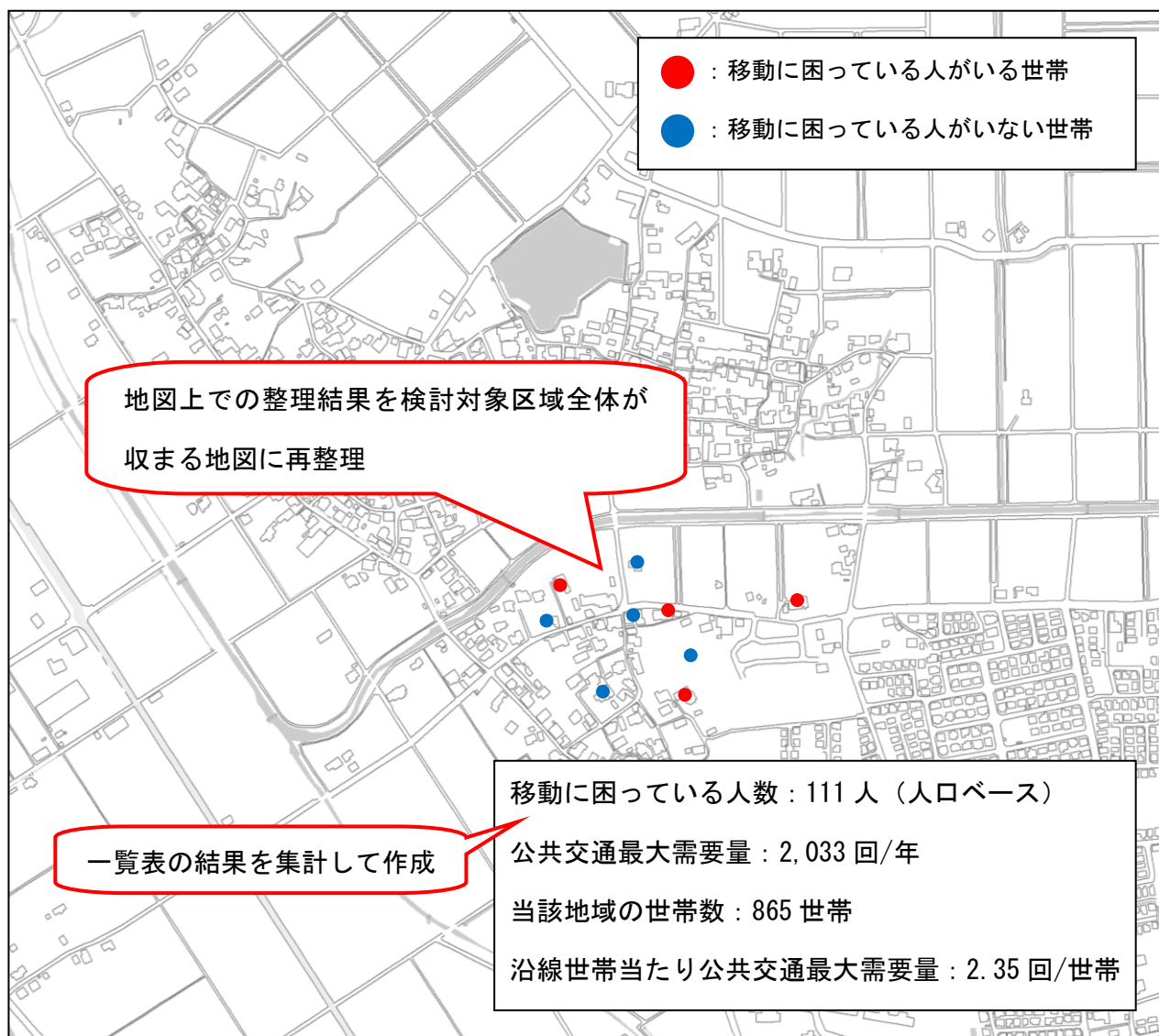
< 地図上での整理 >



2.5 移動に困っている人（公共交通需要）の集計（加西市による集計）

「2.4 聞き取り調査結果の整理」で整理していただいた一覧表および地図を用いて、加西市が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 >



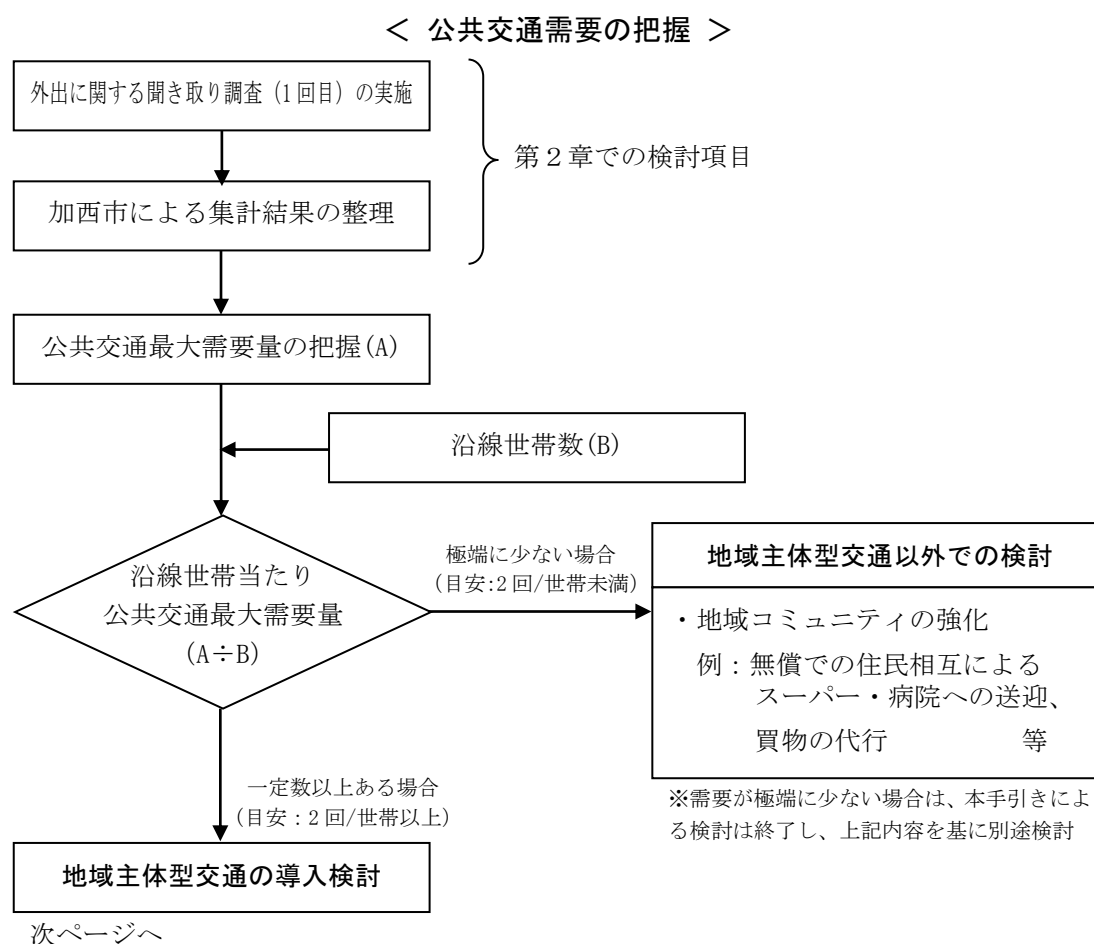
第3章 公共交通最大需要量の把握

「第2章 外出に関する聞き取り調査（1回目）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、外出する際に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。

なお、地域主体型交通導入検討の判断基準は、加西市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「沿線世帯当たり年間乗車回数：2回/世帯 以上」を目安とします。

沿線世帯当たり公共交通最大需要量が2回/世帯 未満となる場合は、地域主体型交通以外での検討として、地域コミュニティの強化を図る（近所の方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い等）方向での検討を別途行うこととし、本手引きによる検討を終了します。

一方、沿線世帯当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。



※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 未満となった場合でも、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いただけます。

第4章 外出に関する聞き取り調査（2回目）の実施

4.1 調査方法

「第3章 公共交通最大需要量の把握」において、地域主体型交通導入検討を進めることになった場合、「第2章 外出に関する聞き取り調査（1回目）の実施」において整理・把握した「外出の際に移動に困っている人」のみを対象として、再度訪問・聞き取り調査を実施します。

調査対象者：外出の際に移動に困っている人
（1回目の調査で困っていると回答した人）

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移動に困っている人に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。

今後、地域主体型交通を導入・運行していくにあたっては、利用者の方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、各世帯を訪問して移動に困っている人に直接聞き取ることをお願い致します。

4.2 調査実施主体

調査実施主体は、「第2章 外出に関する聞き取り調査（1回目）の実施」において調査を行った役職・団体が、引き続き担当することとします。

4.3 聞き取り調査内容

1回目の聞き取り調査で把握されている「外出する際に移動に困っている人」を対象に、移動に困られ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調査を行います。

＜ 調査票 ＞

様式 3

調査日： 年 月 日 ()
担当調査員： ()
個人番号： ()

外出に関する調査（2回目） 調査票

以前、住民の方々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」を導入するにあたって、日常生活での移動に困っている方を把握するための調査をさせていただきました。

現在、「地域主体型交通」について具体的な運行内容を検討しようという段階まで話が進んでいるため、以前お答えいただいた移動に困っていることについて、詳しい内容をお聞きするために調査に伺いました。

できれば移動に困っているご本人にお答えいただきたいのですが、代わりにご家族の方にお答えいただいても構いませんので、ご協力いただければと思います。

問 11 回答していただいた方（いずれかに○）

移動に困っているご本人 ・ 家族の方（移動に困っている方との続柄： ）

問 12 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 13 上記の場所には、どのくらいの頻度で行きたいですか？（数字を記入）

週に _____ 日 または 月に _____ 日

問 14 上記の場所には、どのような曜日・時間帯に行きたいですか？

・曜日（いくつでも○）： 月 ・ 火 ・ 水 ・ 木 ・ 金 ・ 土 ・ 日

・行きたい時間帯： _____ 時頃

・帰りたい時間帯： _____ 時頃

問 15 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、どれくらいの距離なら歩けますか？（いずれかに○、または記入）

1 km以上歩ける ・ _____ m程度までなら歩ける ・ ほとんど歩けない

問 16 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。

電話での予約について、どう思いますか？（いずれかに○）

特に問題はない ・ 耳が悪いので電話ができない ・ 電話自体はできるが面倒である

その他（ ）

問 17 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○）

0 円（無料） ・ 100 円 ・ 200 円 ・ 300 円 ・ 400 円 ・ 500 円以上

その他（ ）

4.4 聞き取り調査結果の整理

聞き取った内容を、1回目の聞き取り調査結果整理一覧表の個人票に追加する形で整理していただきます。

< リストの作成例 >

1 回目の聞き取り内容

2 回目の聞き取り内容

様式 4

< 聞き取り調査結果（2 回目）整理一覧表 >

聞き取り調査(1回目)調査結果										聞き取り調査(2回目)記入項目									
世帯番号	個人番号	問1 住所	問4 性別	問4 年齢	問7 どのようなことで 外出に困っているか	目的	問8 今はどのように しているか	問9 外出したい 頻度	問10 送迎について どう考えているか	問11 回答者	問11 続柄	問12 移動に困っている 外出先	問13 行きたい 頻度	問13 行きたい 曜日	問14 行きたい 時間帯	問14 帰りたい 時間帯	問15 歩行可能 距離	問16 電話予約への抵抗	問17 支払い 意思額
001	01	〇〇町〇〇	女	65～69歳	家族等に送迎してもらいたいが、なかなか頼めない	-	外出することを諦めている	週に2日	-	家族	娘	▲▲スーパー	週4日	月～金	11時頃	13時頃	1km以上	電話自体はできるが面倒である	200円
003	01	〇〇町××	女	70～74歳	病院・買い物等に行きたいが、なかなか行けない	・買い物	仕方なく家の近くのお店や施設で我慢している	月に2日	-										
003	02	〇〇町××	男	75～80歳	病院・買い物等に行きたいが、なかなか行けない	・通院	家族や近所の人に送迎をお願いしている	週に1日	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	本人	-	■●●病院	週1日	月	10時頃	12時頃	ほとんど歩けない	特に問題はない	300円

※聞き取り調査（1 回目）の結果をあらかじめ記入しておいてください。

※あらかじめ記入されている人の該当する行に、聞き取り調査（2 回目）の調査結果を記入してください。
記入例は、世帯番号 003 個人番号 01 の人には回答いただけていない状態での記入例です。

4.5 聞き取り調査結果の集計（加西市による集計）

「4.4 聞き取り調査結果の整理」で整理いただいた一覧表を用いて、加西市が以下の項目について集計作業を行います。

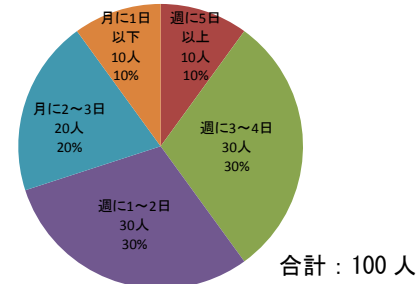
記入項目	集計方法
問 12：移動に困っている外出先	・表形式で整理します ・施設ごとに回答者数および1日あたりの人数を集計します
問 13：行きたい頻度	・回答者数をグラフ形式で整理します
問 14：行きたい曜日	
問 14：行きたい時間帯	
問 14：帰りたい時間帯	
問 15：歩行可能距離	
問 16：電話予約への抵抗	
問 17：支払い意思額	

< 集計結果のイメージ >

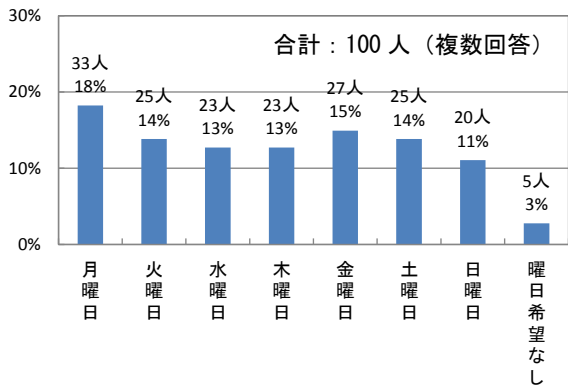
【問 12：移動に困っている外出先】

場所	回答者数	1日あたりの人数
●●病院	10人	7人/日
▲▲スーパー	5人	2人/日
■ ■公民館	3人	1人/日
⋮	⋮	⋮

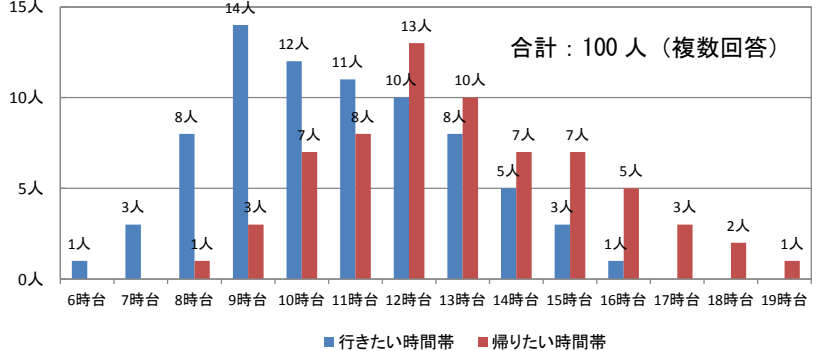
【問 13：行きたい頻度】



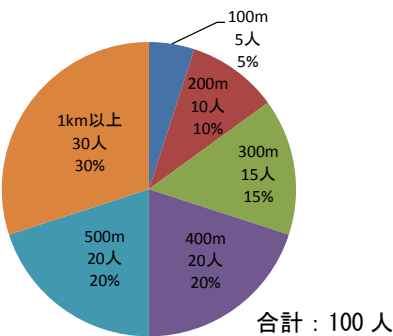
【問 14：行きたい曜日】



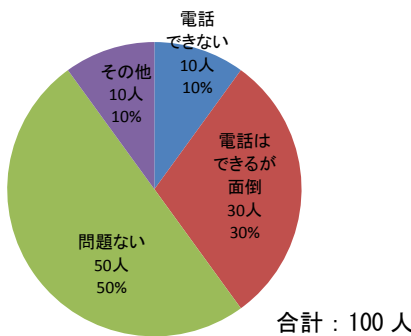
【問 14：行きたい時間帯・帰りたい時間帯】



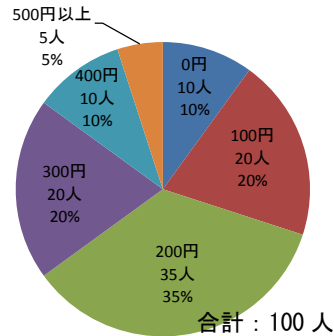
【問 15：歩行可能距離】



【問 16：電話予約への抵抗】



【問 17：支払い意思額】



第5章 導入内容の検討

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（1回目および2回目）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	- 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16：電話予約への抵抗」の回答状況等から検討します	5.1 参照
運行車両	- 小型バス - ワゴン車 - セダン車	地域における道路状況や1日あたりの公共交通需要量等から検討します	5.2 参照
乗降場所 (予約型のみ)	- 利用者の自宅前での乗降 - バス停での乗降	「問15：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検討します	5.3 参照
運行主体	- 交通事業者（バス会社、タクシー会社）への委託 - 地域住民による運行	運転手の確保や地域の財政状況等から検討します	5.4 参照
料金体系	- 距離制 - 均一制 - ゾーン制	「問17：支払い意思額」の回答状況や移動状況等から検討します	5.5 参照

< 導入内容検討のイメージ >

次ページ以降では、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」、概算費用または料金収入を計算する「概算費用または料金収入の試算」のページ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。

検討した結果は様式5に記入してください。

■ 一覧

項 目	距離制	均一制	ゾーン制
概 要	・乗降場所間の距離に応じて料金を設定する	・乗降場所間の距離に関わらず、1回の乗降ごとに料金を支払う	・対象地域を複数の区域に分け、同一区域内部の乗降は同額の料金、区域間の乗降は別途料金を加算する
良い点	・利用の適正促進に役立つ料金を設定するため、公平である	・料金が決まっているため、分かりやすい ・乗降後の運行や料金設定が容易	・同一区域内部では同額の料金であるため、分かりやすい ・区域をまたぐ乗降の場合は料金が異なる
悪い点	・料金が一定ではないため、分かりにくい ・長距離の乗降の場合は料金が高くなる	・乗降距離が長くなっても同額の料金であるため、不公平感を感じられる可能性がある	・区域をまたぐ乗降の場合は料金が異なる

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、以下に示す内容を参考に、距離制、均一制、ゾーン制のいずれかを検討します。

・移動に困っている人だけでなく、以下に示す内容を参考に、距離制、均一制、ゾーン制のいずれかを検討します。

・移動に困っている人の移動状況

移動に困っている人（公共交通需要）の分布状況や、「問16：電話予約への抵抗」の回答状況等から検討します。

・移動に困っている人（公共交通需要）の分布状況や、「問16：電話予約への抵抗」の回答状況等から検討します。

・移動に困っている人（公共交通需要）の分布状況や、「問16：電話予約への抵抗」の回答状況等から検討します。

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
概 要	・乗降場所間の距離に応じて料金を設定する	・乗降場所間の距離に関わらず、1回の乗降ごとに料金を支払う	・対象地域を複数の区域に分け、同一区域内部の乗降は同額の料金、区域間の乗降は別途料金を加算する
良い点	・利用の適正促進に役立つ料金を設定するため、公平である	・料金が決まっているため、分かりやすい ・乗降後の運行や料金設定が容易	・同一区域内部では同額の料金であるため、分かりやすい ・区域をまたぐ乗降の場合は料金が異なる
悪い点	・料金が一定ではないため、分かりにくい ・長距離の乗降の場合は料金が高くなる	・乗降距離が長くなっても同額の料金であるため、不公平感を感じられる可能性がある	・区域をまたぐ乗降の場合は料金が異なる

検討結果とその理由を記入していただく表です

■ 概算費用または料金収入の試算

料金収入 = 1日あたりの利用料金 × 年間利用回数

・1日あたりの利用料金：外出に関する聞き取り調査（2回目）の集計結果（問17）の回答を参考に算出
・年間利用回数：外出に関する聞き取り調査（1回目）の集計結果（問1）の回答を参考に算出

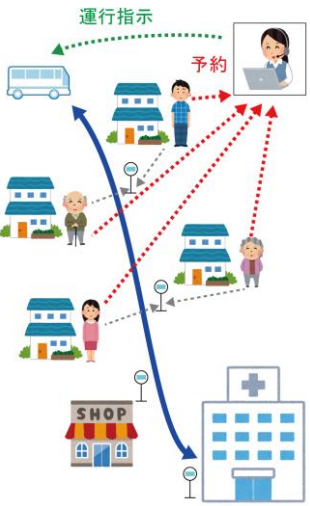
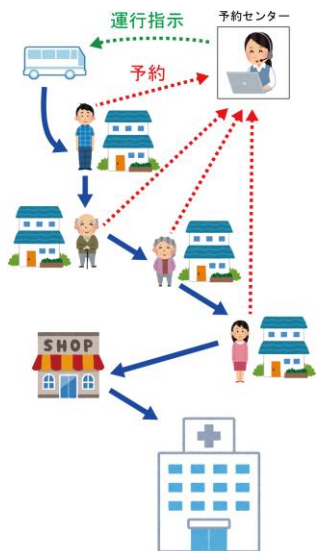
（1日あたりの利用料金） × （年間利用回数） = 料金収入

概算費用または料金収入を計算して記入していただく表です

5.1 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 16：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ていただきます。

■ 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	あらかじめ決まった運行時刻、ルートで運行する ＜運行のイメージ＞ 	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する ＜運行のイメージ＞ 	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する ＜運行のイメージ＞ 
良い点	- 事前の予約が不要 - 利用者が多い場合の効率性が高い	区域運行と比較して予約受付と運行指示が容易である	- 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	- 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	- 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	- 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
予約受付費用 【参考値】	—	オペレーター人件費：160 万円/年 ※兵庫県最低賃金約 800 円/時×1 日 8 時間×平日 250 日間 とした場合の金額 電話料金：3 万円/年 ※基本料金 2,500 円/月×12 ヶ月とした場合の金額	

■ 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。ただし、市町村運営有償運送（交通空白輸送）で実施する場合は、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）が基本となります。

・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

・行きたい場所への移動量

移動量が多ければ路線定期運行（定時定路線型）、少なければ路線不定期運行（予約型）または区域運行（予約型）が望ましい

・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、少なければどれでも構いません

なお、検討の結果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	☐	☐	☐
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、ルートで運行する	・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する	・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する ※市町村運営有償運送として実施する場合は、基軸となる路線を定める必要があります。
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

■ 予約受付費用の概算

○路線定期運行（定時定路線型）の場合：予約受付費用なし

○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）

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

・1時間あたりの給料：兵庫県の最低賃金 794 円（平成 27 年 10 月）を目安に検討

※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

・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

（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

（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

$$\begin{array}{c} \text{1時間あたり給料} \\ \text{円/時} \end{array} \times \begin{array}{c} \text{1日あたり} \\ \text{予約受付時間} \\ \text{時間/日} \end{array} \times \begin{array}{c} \text{年間予約受付日数} \\ \text{日間} \end{array} = \begin{array}{c} \text{A} \\ \text{万円/年} \end{array}$$

●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）を設定

$$\begin{array}{c} \text{1ヶ月あたり基本料金} \\ 2,500 \\ \text{円/月} \end{array} \times \begin{array}{c} 12 \\ \text{ヶ月} \end{array} = \begin{array}{c} 3 \\ \text{万円/年} \end{array}$$

●予約受付費用 ＝ オペレーター人件費 ＋ 電話料金

$$\begin{array}{c} \text{オペレーター人件費} \\ \text{A} \\ \text{万円/年} \end{array} + \begin{array}{c} \text{電話料金} \\ 3 \\ \text{万円/年} \end{array} = \begin{array}{c} \text{予約受付費用} \\ \text{万円/年} \end{array}$$

5.2 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、「小型バス」「ワゴン車」「セダン車」のどれを選択するのかを検討していただきます。

■ 運行車両の一覧

項 目	小型バス	ワゴン車	セダン車
概 要	定員：35 人程度	定員：10 人程度	定員：5 人程度
車両イメージ	 ＜ ねっぴ〜号 ＞	 ＜ はっぴーバス ＞	
良い点	・定員が多く、まとまった需要に対応できる	・小型バスと比較して、運行可能な道路が多い ・セダン車と比較して、定員が多い	・狭い道路にも乗り入れができる
悪い点	・利用者が少ない場合、空席が多くなり、効率性が悪くなる ・運行可能な道路が限られ、狭い道路には乗り入れができない	・小型バスと比較して、定員が少ない ・セダン車と比較して、狭い道路には乗り入れができない	・利用者が定員よりも多い場合、利用者全員が乗車できない
燃料費 【参考値】	45 万円/年 ※ ねっぴ〜号 H27 年度 1km あたり燃料費 45 円/km×1 便 5km×1 日 8 便×平日 250 日間とした場合の金額	20 万円/年 ※ はっぴーバス H27 年度 1km あたり燃料費 20 円/km×1 便 5km×1 日 8 便×平日 250 日間とした場合の金額	17 万円/年 H27 年 4 月～H28 年 1 月ガソリン店頭現金価格 約 134.5 円/ℓ ×H26 年度 1km あたり燃料消費量 約 0.127ℓ/km ×1 便 5km×1 日 8 便×平日 250 日間とした場合の金額
修繕費 ※修繕費：車検代、修理費用等 【参考値】	100 万円/年 ※ねっぴ〜号 H27 年度運行実績より	25 万円/年 ※はっぴーバス H27 年度運行実績より	25 万円/年 ※はっぴーバス H27 年度運行実績より

※ 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、小型バス、ワゴン車、セダン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、ワゴン車かセダン車が望ましい

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】11 人/便 以上：小型バス 4 人/便 以上：ワゴン車 3 人/便 以下：セダン車

■ 運行車両の検討結果

チェック欄	☐	☐	☐
項 目	小型バス	ワゴン車	セダン車
概 要	定員：35 人程度	定員：10 人程度	定員：5 人程度
選択理由 記入欄	例：道路幅員が広い、 移動量が 20 人/便 等	例：道路幅員が狭い、 移動量が 5 人/便 等	例：道路幅員が狭い、 移動量が 2 人/便 等

選択した項目を
チェック

選択した理由を
記入

■ 維持管理費用の概算

●燃料費 = 1km 当たり燃料費 × 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 当たり燃料費：小型バス…ねっぴ〜号 H27 年度運行実績より 45 円/km に設定
ワゴン車…はっぴーバス H27 年度運行実績より 20 円/km に設定
セダン車…H27 年 4 月～H28 年 1 月 ガソリン店頭現金価格 134.5 円/ℓ
(「石油製品価格調査」 資源エネルギー庁)
および H26 年度 1km あたり燃料消費量 0.127 ℓ/km <営業用旅客、普通車>
(「自動車燃料消費量統計年報」 国土交通省)
より、17 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
(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：外出に関する聞き取り調査 (2 回目) 結果[P. 14 参照]を参考に運行時間を検討し、1 時間に 1 便運行するとして設定
(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：外出に関する聞き取り調査 (2 回目) 結果[P. 14 参照]を参考に運行曜日を検討し、
1 年間における運行日数を設定
(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

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
円/km	×	km/便	×
		便/日	×
			日間
燃料費			
= A 万円/年			

●修繕費 = 1 年あたり修繕費

- ・ 1 年あたりの修繕費：小型バス…ねっぴ〜号 H27 年度運行実績より 100 万円を設定
ワゴン車・セダン車…はっぴーバス H27 年度運行実績より 25 万円を設定

修繕費
B 万円/年

●維持管理費 = 燃料費 + 修繕費

燃料費	修繕費	維持管理費
A 万円/年	+	B 万円/年
		= 万円/年

5.3 乗降場所（予約型を選択した場合のみ）

「問 15：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ていただきます。

なお、定時路線型を選択した場合は、必然とバス停での乗降になります。

■ 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、予約があった場所まで迎えに行く	・各地区の1箇所または複数箇所にバス停を設置する
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 ・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

※ バス停標柱の設置費用は加西市が負担

■ 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かを検討します。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、地域で調整していただく必要があります。

・移動に困っている人が歩ける距離

歩ける距離が、一般的なバス停の利用圏域である300mよりも短い人が多ければ利用者の自宅前での乗降、300mよりも短い人が少なければバス停での乗降が望ましいです

・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（歩く距離が短い）、バス停での乗降が望ましいです

■ 乗降場所の検討結果

チェック欄	☐	☐
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、予約があった場所まで迎えに行く	・各地区の1箇所または複数箇所にバス停を設置する
選択理由記入欄	例：歩ける距離が300m未満の人が多い、移動に困っている人が分散している 等	例：歩ける距離が300m未満の人が少ない、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

■ 概算費用：どちらを選んでも費用の発生はありません

5.4 運行主体

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

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	交通事業者（バス会社、タクシー会社）への委託	地域住民による運行
概 要	・ 交通事業者（バス会社、タクシー会社）に運行を委託する	・ 検討対象地域の住民が運転手となって運行を行う
良い点	・ 公共交通のプロによる安全な運行が可能 ・ 事業の継続性が高い	・ 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
悪い点	・ 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	・ 交通事故による損害等のリスクを負うことになる ・ 中～長期的な期間で運転手を確保する必要がある
運転手の人件費 【参考値】	約 500 万円/年 ※ねっぴ〜号 H27 年度運行実績より	【ボランティアの場合】 0 円/年 【報酬を支払う場合】 160 万円/年 ※兵庫県の最低賃金約 800 円/時×1 日 8 時間×平日 250 日間とした場合の金額
委託料 【参考値】	約 200 万円/年 ※ねっぴ〜号 H27 年度運行実績より	—
諸税・保険料 【参考値】	約 15 万円/年 ※ねっぴ〜号 H27 年度運行実績より	約 50 万円/年 ※はっぴーバス H27 年度運行実績より

※ 諸税・保険料は加西市が負担

■ 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。

・地域で運転手を確保する見通しが立っているか

運転手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	☐	☐
項 目	交通事業者（バス会社・タクシー会社）への委託※	地域住民による運行
概 要	・交通事業者（バス会社、タクシー会社）に運行を委託する	・検討対象地域の住民が運転手となって運行を行う
選択理由 記入欄	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	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

選択した項目を
チェック

選択した理由を
記入

■ 運行主体の違いによる費用の概算

【運転手の人件費の概算】

○交通事業者（バス会社・タクシー会社）への委託の場合

ねっぴ〜号の H27 年度運行実績より、約 500 万円/年に設定
人件費

500

万円/年

○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 時間あたりの給料 × 1 日あたりの運行時間 × 年間運行日数

- ・1 時間あたりの給料：兵庫県の最低賃金 794 円（平成 27 年 10 月）を目安に検討
- ・1 日あたりの運行時間：外出に関する聞き取り調査（2 回目）結果[P. 14 参照]を参考に運行時間を検討し、1 時間に 1 便運行するとして設定
（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：外出に関する聞き取り調査（2 回目）結果[P. 14 参照]を参考に運行曜日を検討し、
1 年間における運行日数を設定
（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

1 時間あたり給料

1 日あたりの
運行時間

年間運行日数

円/時

×

時間/日

×

日間

=

万円/年

【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

委託料

1 年あたりの委託料 =

200

万円/年

※ ねっぴ〜号の H27 年度運行実績より

○地域住民による運行の場合：委託料なし

【運転手の人件費 + 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

運転手の人件費

委託料

500

万円/年

+

200

万円/年

=

700

万円/年

○地域住民による運行の場合

運転手の人件費

委託料

万円/年

+

0

万円/年

=

万円/年

5.5 料金体系

「問 17：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」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
概 要	・乗降場所間の距離に応じて料金を設定する	・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う	・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する
良い点	・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	・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	・同一区域内では同額の料金であるため、分かりやすい
悪い点	・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	・移動距離が異なっても同額の料金であるため、不公平感を抱く可能性がある	・区域をまたぐ長距離の移動の場合は料金が高くなる

■ 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うか

いくらまで支払うかの回答状況から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

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	☐	☐	☐
項 目	距離制	均一制	ゾーン制
概 要	・乗降場所間の距離に応じて料金を設定する	・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う	・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する
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

選択した理由を
記入

■ 料金収入の試算

料金収入 = 1回あたりの利用料金 × 年間利用者数

- ・1回あたりの利用料金：外出に関する聞き取り調査（2回目）の基礎集計結果[P.14 参照]を参考に検討
- ・年間利用回数：外出に関する聞き取り調査（1回目）の集計結果[P.9 参照]を使用

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

5.6 導入内容検討結果の整理

「5.1 運行方法」～「5.5 料金体系」において検討した運行内容を取りまとめたうえで、運行費用の合計および料金収入から収支差を算出します。（様式6に記入）

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、以下に示す①、②の順番で検討を行います。

＜ 運行内容のとりまとめ及び収支差の算出 ＞

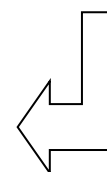
項 目	内 容	前提条件	当該地域での 概算費用
運行方法	☐ 路線定期運行（定時定路線型）	—	万円/年
	☐ 路線不定期運行（予約型）	オペレーターの1時間あたり給料 円/時 1日あたり予約受付時間 時間/日 年間予約受付日数 日間	
	☐ 区域運行（予約型）		
運行車両	☐ 小型バス	1便あたり運行距離 km/便	万円/年
	☐ ワゴン車	1日あたり運行便数 便/日 年間運行日数 日間	
	☐ セダン車		
乗降場所	☐ 利用者の自宅前での乗降	—	—
	☐ バス停での乗降		
運行主体	☐ 交通事業者（バス会社、 タクシー会社）への委託	—	万円/年
	☐ 地域住民による運行	運転手の1時間あたり給料 円/時 1日あたり運行時間 時間/日 年間運行日数 日間	
概算費用の合計			

項 目	内 容	前提条件	当該地域での料金収入
料金体系	☐ 距離制	1回あたりの利用料金 円/回	万円/年
	☐ 均一制		
	☐ ゾーン制		

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

収支差がマイナスの場合

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地域住民および地元企業等からの協賛金の確保



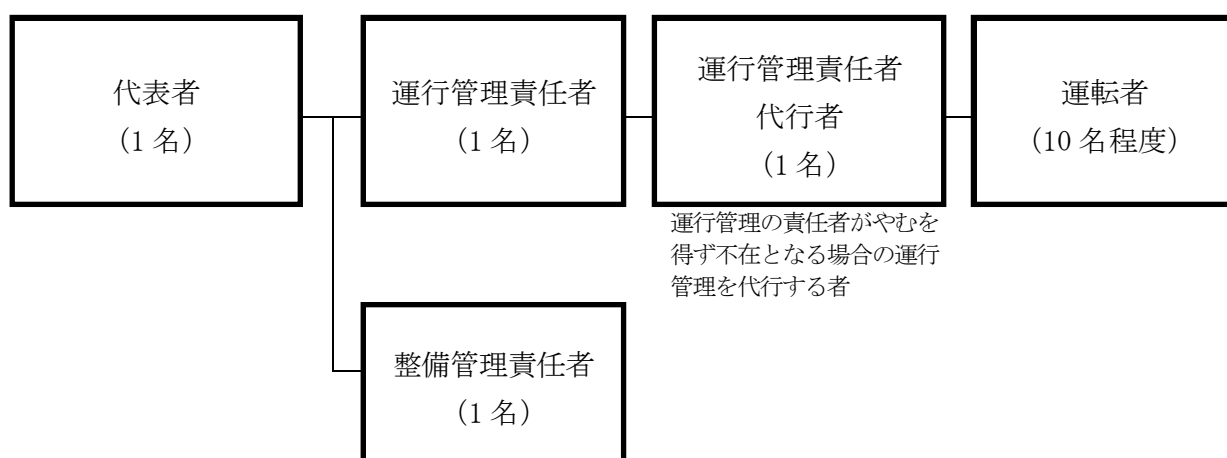
第6章 運行体制に関する検討

6.1 運行実施に向けた体制の検討

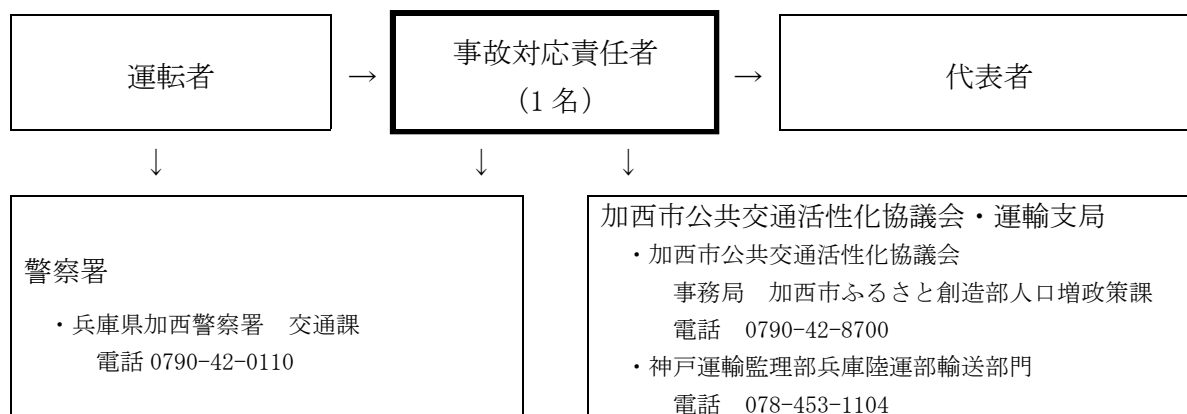
「第5章 導入内容の検討」にて検討・整理した運行内容を実施するための体制として、以下の各体制を検討します。

- ・ 運行管理の体制
- ・ 事故処理連絡体制
- ・ 苦情処理体制 等

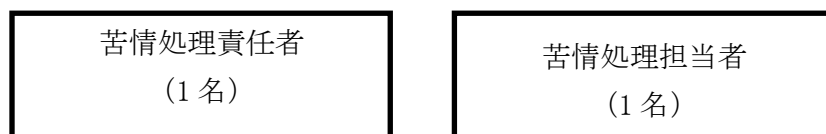
■ 運行管理の体制



■ 事故処理連絡体制



■ 苦情処理体制



※ 以下の地域主体型交通の体制を参考に作成

- ・ 姫路市家島・坊勢地域コミュニティバス
- ・ 加古川市上荘くるりん号

6.2 継続可能な運行体制の検討

「6.1 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。

- ・ 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[※] 等

※ 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ります。

第7章 実証運行開始に向けた準備

7.1 実証運行の目的

「第5章 導入内容の検討」及び「第6章 運行体制に関する検討」におい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ているか
 - ・ ルートは間違えていないか
 - ・ 電話予約の対応はできているか 等
- 収支が概ね当初の想定通りとなっているか
- 本格運行に向けての改善点 等

7.2 実証運行開始に向けた準備（協議会等での審議）

導入計画案について、「ふるさと創造会議」または「まちづくり協議会」で審議を行ったうえで、計画案を加西市公共交通活性化協議会に諮り、承認いただいた後、実証運行開始に向けた準備に移行します。

なお、準備の際に不明な点や情報提供が必要な点が出てきた場合は、適宜加西市および加西市公共交通活性化協議会に相談することにより、助言または協力を受けることができます。

7.3 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 条に基づく登録が必要であり、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。

また、登録には有効期間があるため、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。

< 主な申請書類 >

【新規登録時】

- ・自家用有償旅客運送の登録申請書

【更新登録時】

- ・自家用有償旅客運送の更新登録申請書

【変更登録時】

- ・自家用有償旅客運送の変更登録申請書

【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
 - ・運転者就任承諾書兼就任予定者名簿
 - ・運行管理の責任者 就任承諾書
 - ・運行管理の体制等を記載した書類
- 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※

※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

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

発 行：加西市公共交通活性化協議会

編 集：加西市ふるさと創造部人口増政策課

〒675-2395 加西市北条町横尾 1000 番地

TEL 0790-42-8700

FAX 0790-43-1800

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