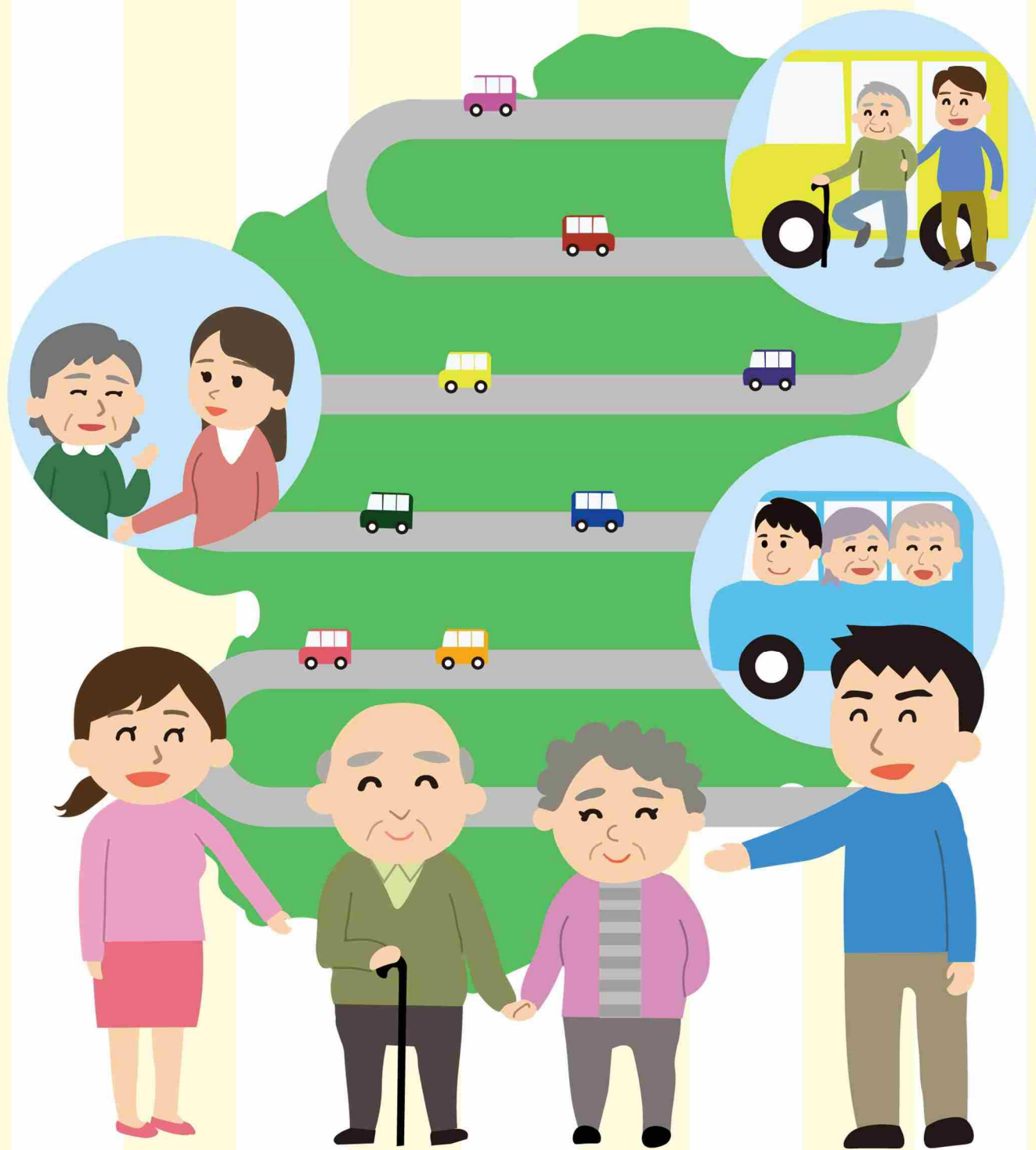


地域共助型生活交通導入ガイドライン



平成 30 (2018) 年 10 月
栃木県

はじめに

我が国では、超高齢社会を迎え、特に地方における住民の移動手段の確保が課題となっています。平成25年末には、交通に関する基本理念等からなる「交通政策基本法」が施行され、今後の取り組むべき方向性が示されたところです。栃木県においても、モータリゼーションの進行や低密度市街地の拡大等を背景とした公共交通の衰退、高齢者の運転による交通事故の増加に伴い昨年1年間の運転免許証自主返納者数が過去最多となるなど、日常生活を支える公共交通（生活交通）に対して社会的な期待は高まる一方です。

これに対し、県では、市町や交通事業者と協力して生活交通の維持・充実や利用促進に向けた各種施策に取り組んでおり、県内の公共交通空白地域の解消に向けて、バス路線を維持するほか、区域運行によるデマンド交通の普及を促進させるなど、一定の成果が認められてきたところです。

しかしながら、中山間地域や郊外集落等においては、もともと移動需要が低いため、効率的な生活交通の運行が難しく、これまでのようなコミュニティバス路線の延長やデマンド交通の運行区域の拡大ではさらなる公費負担の増加が懸念されるなど、新たな課題が生じています。

このような中、県では、国の地方分権改革推進の流れの中で、県内の全市町村の区域内における自家用有償旅客運送に係る登録事務等の権限移譲を希望し、平成28年4月から栃木県知事に移譲されたところです。

これを踏まえ、自家用有償旅客運送制度におけるNPO法人等が運営する公共交通空白地有償運送を「地域共助型生活交通」と独自に位置付け、デマンド交通等では非効率になりがちな中山間地域や郊外集落等における地域の需要に見合った持続可能な生活交通を確保することを目的として、「地域共助型生活交通導入ガイドライン」を作成しました。

本ガイドラインが、市町村の公共交通部署の担当者だけでなく、地域の共助・互助による移動手段を確保しようとする地域やNPO法人等の団体の方に役立てていただくことにより、地域の生活交通を「創り」・「守り」・「育てる」上での一助となり、すべての方々の安心で充実した暮らしが次世代のこどもたちにも永く引き継がれていくことを期待するものです。

平成30（2018）年10月

栃木県県土整備部長

< 目次 >

はじめに

I. 地域共助型生活交通をとりまく背景.....	I-1
1. 栃木県における道路・交通ネットワークの現状.....	I-1
(1) 栃木県における道路ネットワークの現状.....	I-1
(2) 栃木県における交通ネットワークの現状.....	I-2
(3) 公共交通空白地域の状況.....	I-4
2. 移動手段の確保策の分類.....	I-7
(1) 利用者特性と輸送密度による分類.....	I-7
(2) 道路運送法に基づく分類.....	I-10
3. 地域共助型生活交通に関する動向.....	I-11
(1) 地域共助型生活交通を取り巻く環境の変化.....	I-11
(2) 移譲された事務・権限の概要.....	I-12
4. 栃木県における地域共助型生活交通の必要性.....	I-13
(1) 栃木県の道路・交通ビジョンにおける位置づけ.....	I-13
(2) これから地域共助型生活交通を導入するメリット.....	I-14
II. 地域共助型生活交通について.....	II-1
1. 地域共助型生活交通の概要.....	II-1
(1) 自家用有償旅客運送の種類.....	II-1
(2) 地域共助型生活交通の概要.....	II-2
2. 地域共助型生活交通による運送のイメージ.....	II-5
III. 地域共助型生活交通の導入事例.....	III-1
1. 事例の特徴.....	III-1
(1) 全国の導入地域の分布.....	III-1
(2) 導入地域の基本情報.....	III-3
(3) 運行エリア.....	III-4
(4) 運行サービス.....	III-7
(5) 収支状況.....	III-10
(6) 運行の実態.....	III-15
(7) 事例から見た運営の工夫.....	III-19
2. 代表的な事例.....	III-20
(1) 代表事例.....	III-20
(2) 富山県 高岡(たかおか)市 小勢(おぜ)地区.....	III-21
(3) 長野県 上伊那(かみいな)郡 中川(なかがわ)村.....	III-23
(4) 愛知県 北設楽(きたしたら)郡 設楽(したら)町 津具(つぐ)地区.....	III-25
(5) 参考：その他の地域.....	III-27
3. 導入・運営に当たってのポイント.....	III-29
(1) 導入のポイント.....	III-29
(2) 運営のポイント.....	III-29

IV. 地域共助型生活交通の導入検討の手法.....	IV-1
1. 検討の流れ.....	IV-1
2. 検討の具体的な手法.....	IV-2
(1) 地域の課題整理.....	IV-2
(2) 需要調査.....	IV-5
(3) 関係者との確認・調整.....	IV-7
(4) 運行形態の検討.....	IV-10
(5) 運行体制の構築.....	IV-36
3. 登録申請.....	IV-44
(1) 道路運送法に基づく登録申請.....	IV-44
(2) 登録の更新.....	IV-46
(3) 変更登録の申請.....	IV-47
V. 導入後の運行管理.....	V-1
1. 運行管理体制の整備.....	V-1
(1) 運行管理の責任者の選任.....	V-1
(2) 運転者の安全教育・運転者台帳の整備.....	V-2
2. 車両の管理.....	V-4
(1) 整備管理の責任者の選任.....	V-4
(2) 整備の定期点検等.....	V-5
(3) 車両への表示.....	V-5
3. 日常的な運行管理.....	V-6
(1) 乗務時の運行管理.....	V-6
(2) 乗務記録の作成.....	V-6
4. 事故発生時の対応.....	V-7
(1) 事故の報告.....	V-7
(2) 事故に関する記録.....	V-8
5. 苦情の処理.....	V-9

参考資料

1. 住民向けアンケート参考様式
2. 県及び市町の連絡窓口一覧

栃木県では、道路運送法第78条第2号に規定された自家用有償旅客運送のうち、NPO法人等が主体的に運営する「公共交通空白地有償運送」を「地域共助型生活交通」と位置づけています。

そのため、本ガイドラインでは、「公共交通空白地有償運送」を、「地域共助型生活交通」と表記しています。

地域共助型生活交通をとりまく背景

I

この章では、栃木県の道路・交通ネットワークの現状を踏まえ、「地域共助型生活交通とはどのような交通なのか」、「なぜ地域共助型生活交通が期待されているのか」等について整理しています。

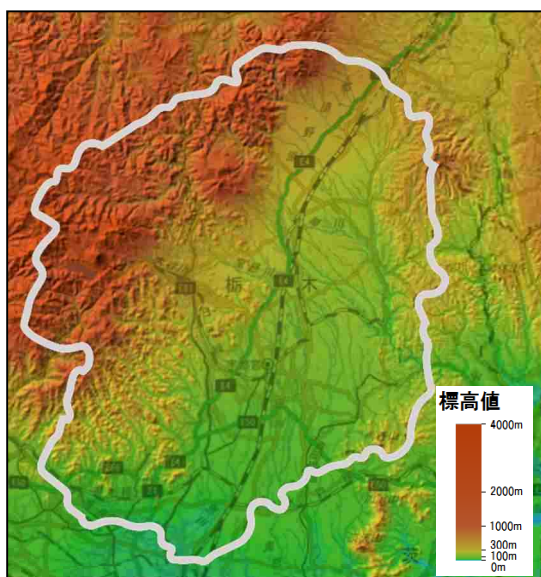
1. 地域共助型生活交通をとりまく背景

1 . 栃木県における道路・交通ネットワークの現状

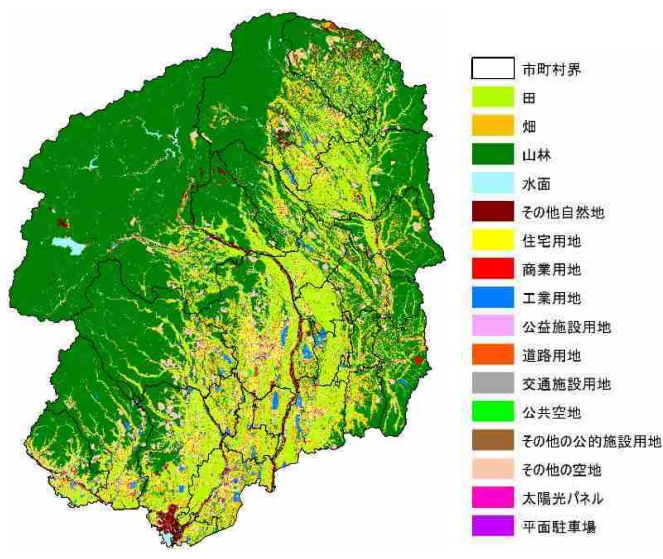
(1) 栃木県における道路ネットワークの現状

栃木県の地形

栃木県は北西部と東部に山がそびえており、中央部から南部にかけて平野が広がっています。また、土地利用において、住宅地は主に平野部に分布していますが、山間部にも見られます。



栃木県の地形（国土地理院ウェブサイト）



栃木県の土地利用現況（平成 28 年度都市計画基礎調査）

栃木県の道路ネットワークの現状

栃木県は、全国有数の車社会となっています。また、少子高齢化・グローバル化・環境問題への対応に向け、人の移動の重要性に着目し、更なる道路整備の充実に取り組んでいます。

栃木県の車に関するランキング

【自動車免許保有率】

全国第 2 位 (70.1%)

出典：平成 24 年版 運転免許統計

【自家用乗用車の世帯当たり普及台数】

全国第 5 位 (1.6 台)

出典：平成 29 年 3 月 自動車検査登録情報協会



栃木県の道路網(平成 28 年度 ArcGIS データコレクション)

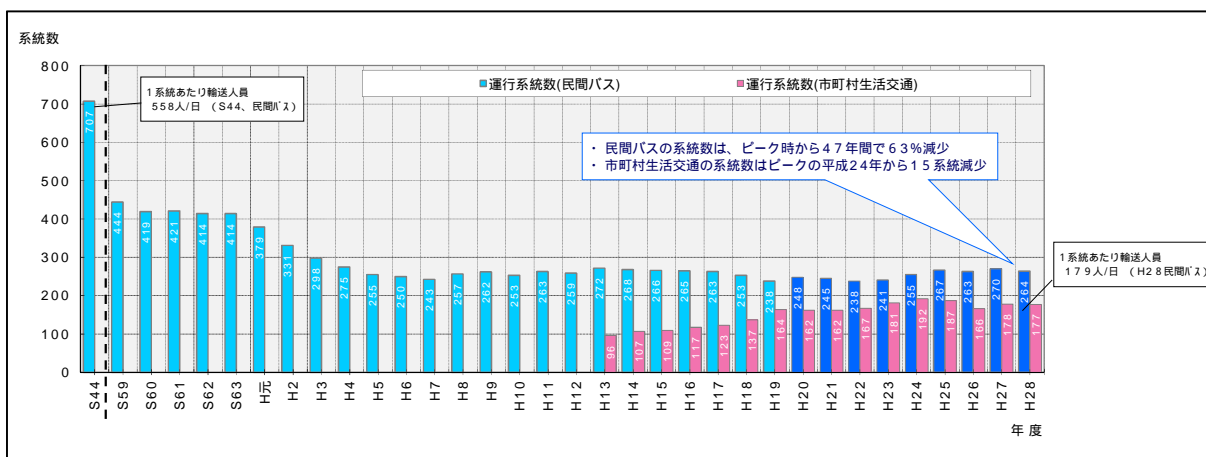
(2) 栃木県における交通ネットワークの現状

栃木県の公共交通の現状

栃木県では、モータリゼーションの進行等により、利用者の減少によるバス事業の採算性低下等を受けて民間バス路線の縮小が進み、運行系統数が平成28年にはピーク時から63%減少しています。

バス路線網は宇都宮市を中心に面的に広がっていますが、1日6回未満といった運行本数の少ない路線も多くみられます。

また、鉄道網は南北に伸びており密度も高くないことから、日常の移動手段としての利便性はあまり高くないことが伺えます。

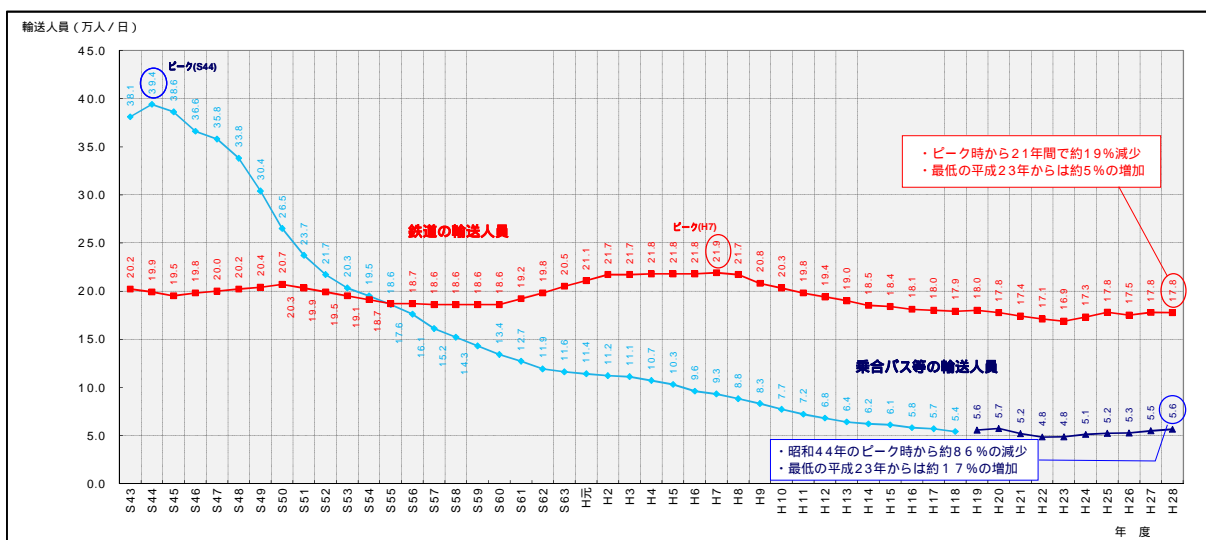


栃木県の乗合バス等の系統数の推移 (平成29年度「とちぎの公共交通」)

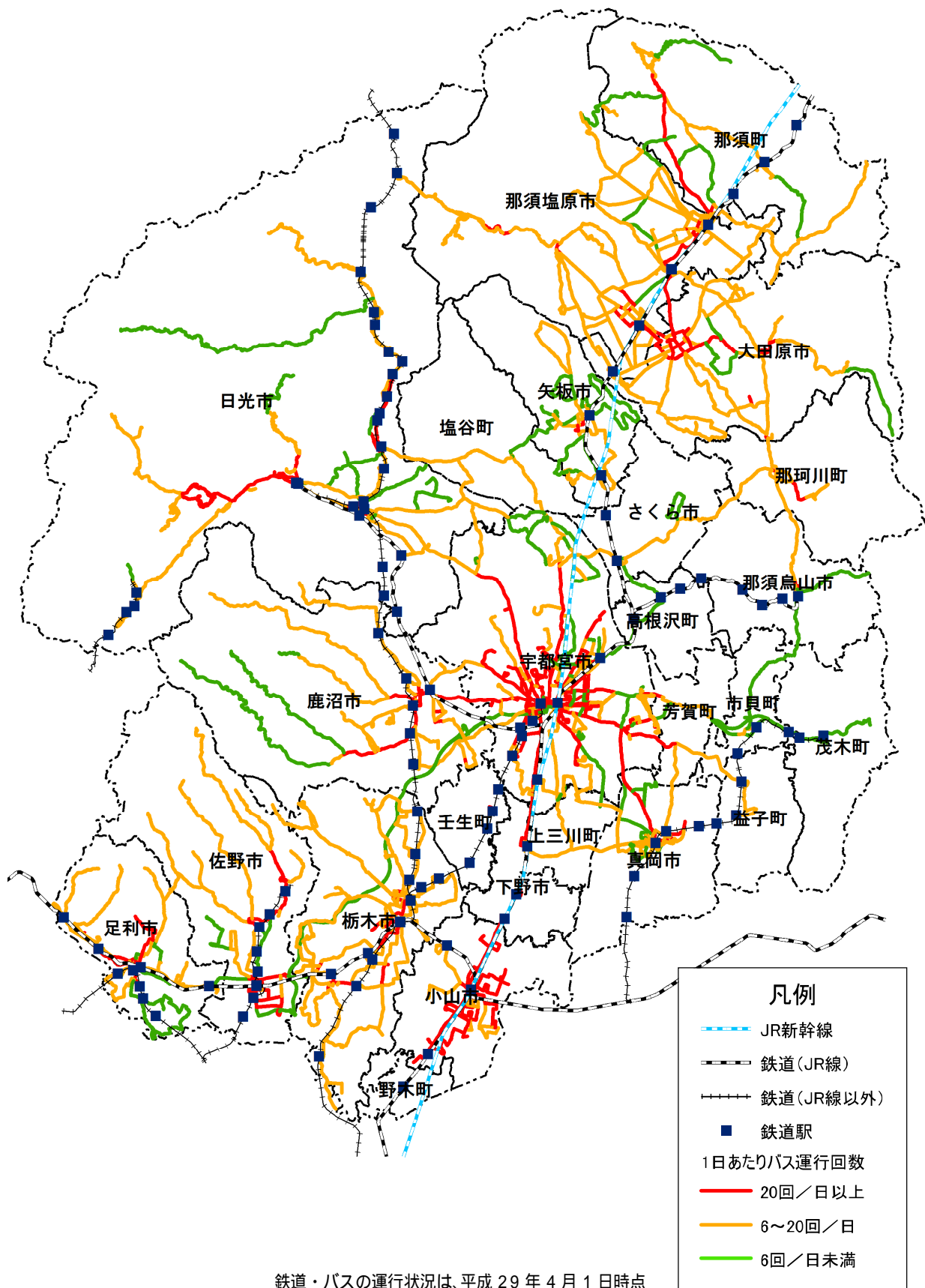
栃木県の公共交通の利用状況

バスの輸送人員は、平成28年にはピーク時から86%も減少し、鉄道の輸送人員は、バスほどの減少は見られないものの、平成28年にはピーク時から19%減少しています。

しかし、近年は市町村生活交通の普及もあり、やや増加傾向となっています。



栃木県の鉄道・バスの輸送人員の推移 (平成29年度「とちぎの公共交通」)



栃木県の鉄道・バス路線網（平成 29 年度「とちぎの公共交通」）

(3) 公共交通空白地域の状況

栃木県の公共交通空白地域の考え方

公共交通空白地域は、日常生活を支える公共交通サービスが行き届かない地域を指します。

公共交通空白地域の範囲についての明確な定義はありませんが、鉄道やバスの利便性といった観点から、栃木県では公共交通空白地域を「鉄道駅から半径 1.5km 圏外、バス路線から半径 300m 圏外に該当する地域」と定義しています。

栃木県の公共交通空白地域の定義

	定義	数値の根拠
1	鉄道駅から 半径 1.5km 圏外	第二回宇都宮都市圏パーソントリップ調査等における鉄道駅までの平均アクセス時間が 5～15 分（徒歩・自転車）となっていること等を考慮した数値です。
2	バス路線から 半径 300m 圏外	道路の移動円滑化ガイドライン等で歩行者が気軽に歩ける距離が 200～400m とされていること等を考慮した数値です。

なお、上記で定義された公共交通空白地域に含まれない場合でも、バス停までの実際の道のりが長いことや坂道がある等の理由で公共交通を利用しづらいこともあるため、地域の実情を踏まえて「公共交通の利用のしやすさ」「公共交通の必要性」を考えることが重要です。

栃木県の公共交通サービス圏域人口

栃木県の公共交通サービス圏域は、右図のピンク色・黄色部分となっています。

鉄道・バスサービスの圏域人口は、約 181 万人で総人口の 91.8% を占めています。また、デマンド区域運行の圏域を除いた人口は、約 149 万人で総人口の 75.4%、用途地域内での鉄道・バスサービスの圏域人口は、約 112 万人で用途地域内人口の 99.7% を占めています。

公共交通サービスの人口カバー状況（県全域）

総人口	1,974,255
鉄道・バスサービス圏域人口	1,811,687
総人口に対する割合	91.8%
デマンド区域運行を除く	
鉄道・バスサービス圏域人口	1,488,557
総人口に対する割合	75.4%
用途地域内人口	1,127,900
鉄道・バスサービス圏域人口	1,124,725
用途地域内人口に対する割合	99.7%

（平成 29 年度「とちぎの公共交通」）

栃木県の公共交通空白地域の人口

栃木県の公共交通空白地域は、右図のピンク色・黄色以外の部分となっています。

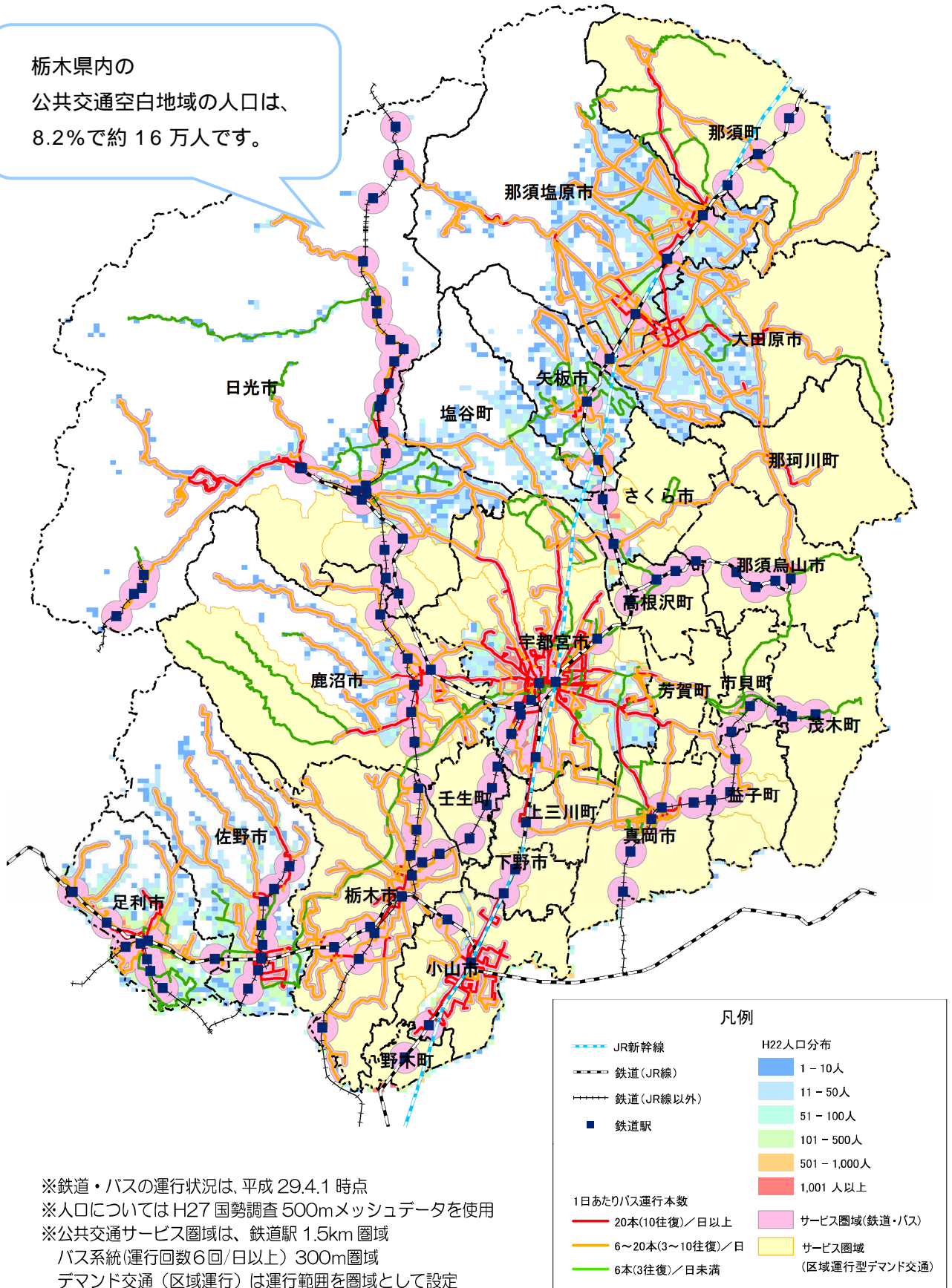
公共交通空白地域の人口は、約 16 万人で総人口の 8.2% を占めています。また、用途地域内での公共交通空白地域の人口は、約 3 千人で用途地域内人口の 0.3% を占めています。

公共交通空白地域の人口（県全域）

総人口	1,974,255
公共交通空白地域の人口	162,568
総人口に対する割合	8.2%
用途地域内人口	1,127,900
公共交通空白地域の人口	3,175
用途地域内人口に対する割合	0.3%

（平成 29 年度「とちぎの公共交通」）

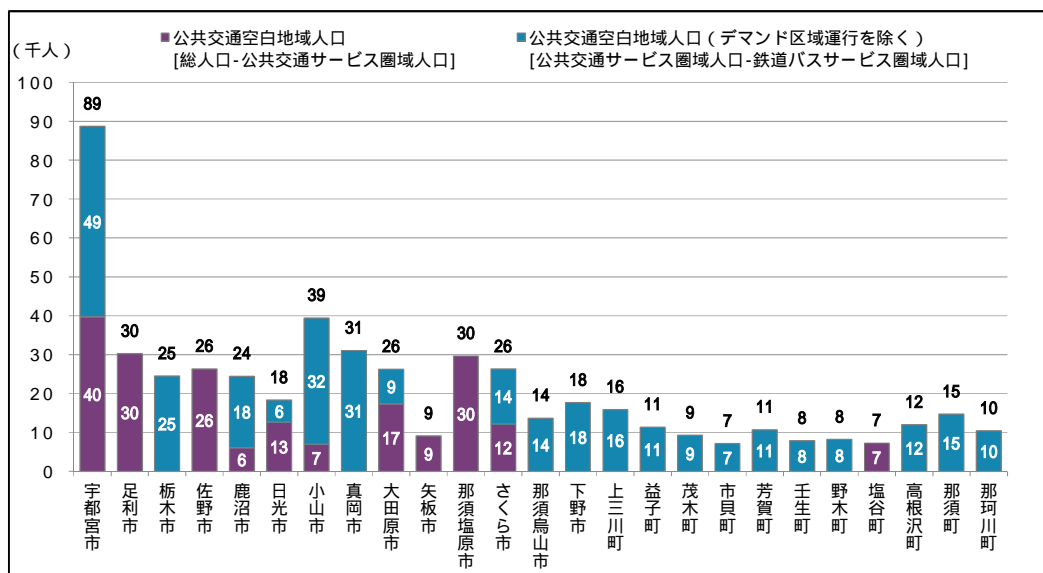
栃木県内の
公共交通空白地域の人口は、
8.2%で約 16 万人です。



栃木県の公共交通サービス圏域(平成 29 年度「とちぎの公共交通」)

市町村別の公共交通空白地域の人口

県内市町ではバス路線の撤退等を受けて、コミュニティバスやデマンド交通といった生活交通を導入することで住民の移動手段確保を図っていますが、日常生活を支える公共交通サービスが行き届かない地域（公共交通空白地域）や、住民が日常の移動に不便を感じている地域も残っています。



市町村別の公共交通空白地域の人口（平成 29 年度「とちぎの公共交通」）

参考 国の公共交通空白地域の考え方

公共交通空白地域は、各地域の実情に合わせて定義されており、国で明確な定義は定めていません。

公共交通空白地域の考え方は、定量的に判断するために、例えば鉄道駅やバス停から半径何百m以上というように、範囲を指定している例が多いですが、道幅や坂道の勾配等、交通機関の使いやすさを決める要因は多々あるため、地域の実情に合わせた定義を検討することが必要です。

参考として、地域公共交通づくりハンドブック（国土交通省自動車交通局旅客課）では、公共交通空白地域の捉え方の一例として、次のような考え方が示されています。

駅やバス停から一定の距離を越えた地域が、地域公共交通の空白地域になります。都市と地方では、この「一定の距離」の捉え方にも幅が見られます。交通機関が充実している都市では、駅からは半径 500m以上、バス停から半径 300m以上が空白地域として捉えられていることが多いようですが、地方では、駅から半径 1000m以上、バス停から半径 500m以上を空白地域と捉える場合も見られます。

地形の高低差や住民の意識等も考慮し、徒歩での利用が敬遠される距離を基準とするべきです。

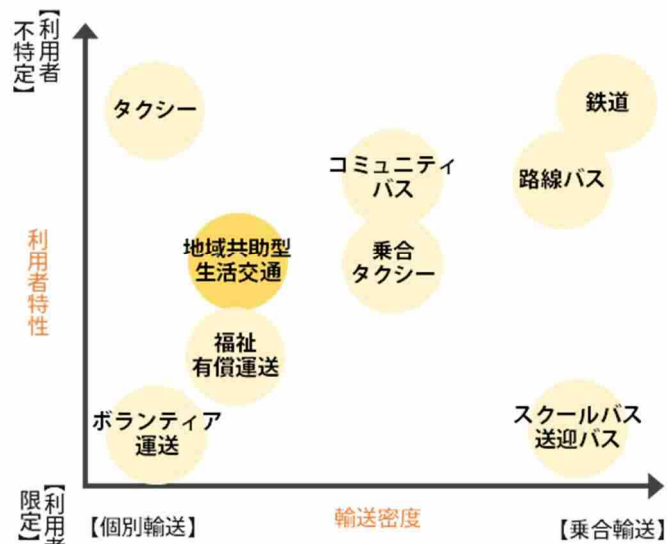
また、国の地域公共交通確保維持改善事業費補助金交付要綱では、補助事業の基準として、交通不便地域を以下のとおり定義しています。

半径 1 km 以内にバスの停留所、鉄軌道駅、海港及び空港が存しない集落、市街地その他の交通不便地域として地方運輸局長等が指定する地域

2 . 移動手段の確保策の分類

(1) 利用者特性と輸送密度による分類

移動手段の確保策には、地域特性や利用者の目的・目的地、根拠とする法制度等により、様々な形態があります。利用者特性と輸送密度による分類をすると、以下のように分類できます。



鉄道・路線バス

都市・地域の拠点間の移動手段を確保することを目的として、不特定多数を乗合にて運送する形態です。県内では鉄道事業者として、JR 東日本（東日本旅客鉄道株式会社）、東武鉄道等 5 社が、民間バス事業者として関東自動車、東野交通等 7 社があります。



鉄道（JR 烏山線）



路線バス

タクシー

個人の移動を確保することを目的として、不特定少数の人を個別に運送する形態です。民間事業者が運行しています。

スクールバス・送迎バス

学生の登下校や、企業の通勤移動等を確保することを目的として、特定の人を乗合にて運送する形態です。県内の高校や企業の通勤・通学手段として主要な駅と学校、企業を結ぶ形で導入されています。

コミュニティバス・乗合タクシー

地域内や集落と拠点間の移動手段を確保することを目的として、路線バスの運行が成り立たない利用対象者の少ない区域において運送する形態です。運行主体は、市町村や市町村から依頼を受けた民間事業者である場合が多く、市町村が関わって運行していることが特徴です。



真岡市コミュニティバス コットベリー号



足利市コミュニティバス あしバスアッシー

地域共助型生活交通

既存のバス・タクシー事業者による輸送サービスが困難な地域において、地域の実情に応じた移動手段を、地域の関係者で話し合った上で確保する有償の運送形態です。

運行主体は、NPO法人、医療法人、社会福祉法人、認可地縁団体等が多く、営利に至らない範囲の対価で、道路運送法第79条の規定による登録を受けて自家用自動車で行うことが特徴です。

市町村が運行主体となる場合は、「市町村運営有償運送（交通空白輸送）」といいます。



「NPO法人がんばるまいか佐久間」の車両



「NPO法人春野のえがお」の車両

福祉有償運送

主に介助が必要な高齢者や障害のある人の移動手段を確保することを目的として、ドア・ツー・ドアの個別運送を原則とする形態です。運行主体は、NPO法人、医療法人、社会福祉法人等が多く、営利に至らない範囲の対価とし、道路運送法第79条の規定による登録を受けて自家用自動車で行います。



福祉有償運送の車両

その他道路運送法における登録又は許可を要しない運送

道路運送法の規定による登録又は許可を受けずに、自家用自動車で運送する形態です。

主にボランティア活動での送迎において、利用者が自発的に謝礼を渡したり、自動車の実際の運行に必要な費用（ガソリン代等）のみを支払う場合等は、この形態が該当します。

詳細は下記ホームページをご参照ください。

「道路運送法における登録又は許可を要しない運送の態様について(国自旅第338号)」

【URL】http://www.tb.mlit.go.jp/kanto/page2/bus_taxi.html

参考 移動手段の確保の工夫

上記の移動手段の確保策は、互いに関連したり、重複する部分があります。

例えば、ある地域において地域共助型生活交通を行っている運行主体が、その地域の介助が必要な高齢者や障害のある人を対象として福祉有償運送を行うこともできます。

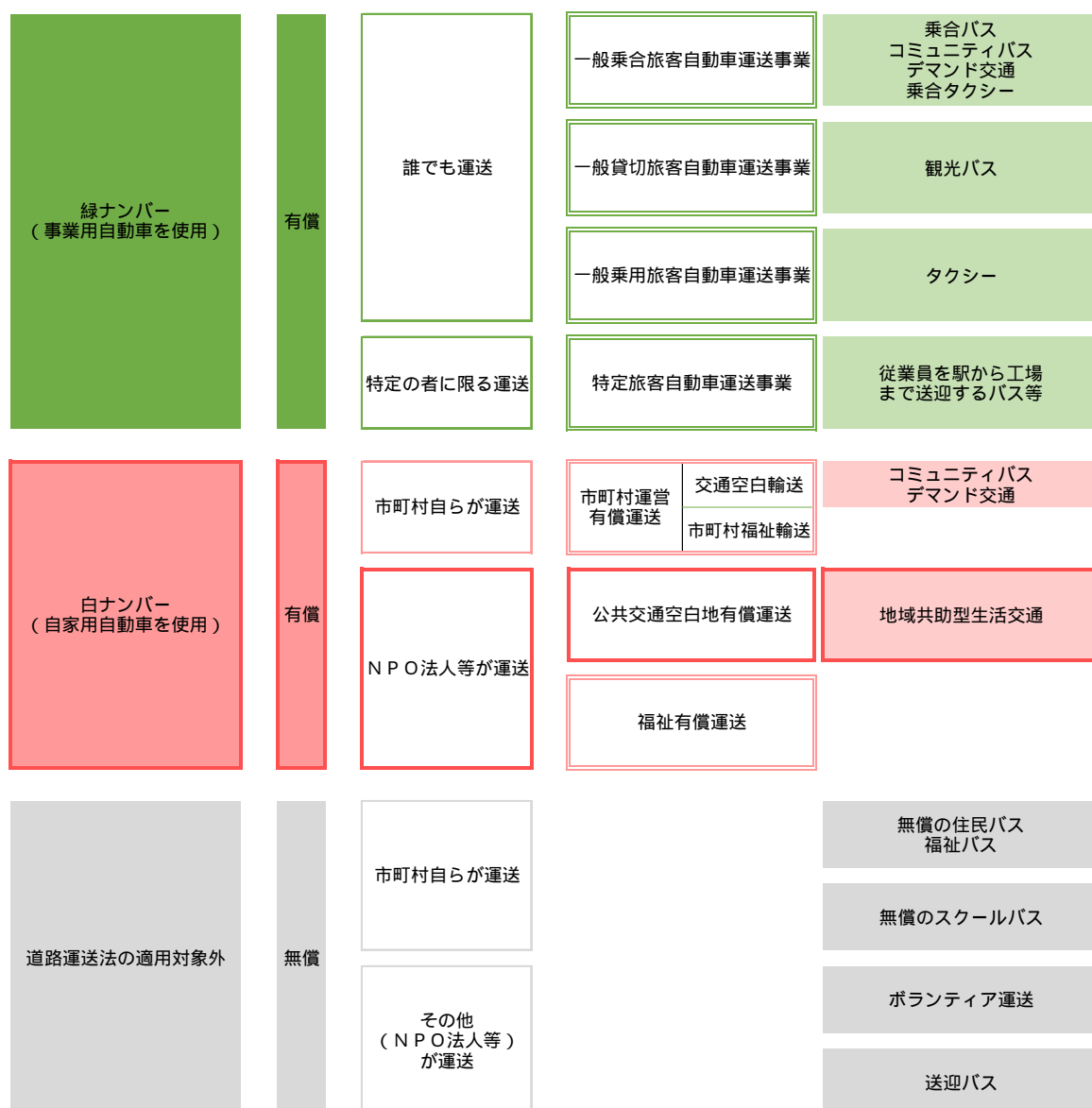
(2) 道路運送法に基づく分類

公共交通は、鉄道事業法、軌道法に基づく鉄道事業の他、道路運送法に基づくバス事業があります。

このうちバス事業等の旅客運送は、車両の種別により、大きく「事業用自動車(緑ナンバー・道路運送法第4条許可)」と「自家用自動車(白ナンバー・道路運送法第79条登録)」に分類されます。

道路運送法では、自家用自動車を使用した有償運送は原則として認められていませんが、公共交通空白地域での運送や身体障害者・要介護者の運送といった、地域住民の生活維持に必要な運送について、それらがバス・タクシー事業によっては提供されない場合に、市町村やNPO法人等が自家用自動車を用いて有償で運送することが認められています。

なお、いわゆるコミュニティバスは、その定義が法令で示されているものではなく、緑ナンバーと白ナンバーの両方が考えられ、地域の実情に応じて運行されています。



道路運送法に基づく分類

3 . 地域共助型生活交通に関する動向

地域に対応する新しい交通形態として、全国では地域共助型生活交通の導入が進んでいます。地域共助型生活交通は、NPO法人等の団体が運営する自家用有償旅客運送の1つで、地域が主体となって自らの移動手段を確保しようとする取組です。

(1) 地域共助型生活交通を取り巻く環境の変化

栃木県では、平成28年4月より自家用有償旅客運送に係る登録事務等の権限が、国から栃木県知事へ移譲されました。

これにより、登録・届出窓口が栃木県県土整備部交通政策課（県庁本館14階）となっています。

また、国による地域の実情に応じた自家用有償旅客運送制度の見直しとして、平成27年4月から、次のような制度面の変更が行われています。

道路運送法施行規則の改正（平成27年4月）

実施主体の追加（第48条関係）

自家用有償旅客運送の実施主体については、法人格のある非営利団体に限定していたところを、地域等によっては、実施主体になろうとする者が要件を満たすことが困難な場合も存在する状況に鑑み、営利を目的としない「権利能力なき社団」についても実施主体として認めるよう改められました。

旅客の範囲の拡大（第49条関係）

自家用有償旅客運送については、その旅客の対象を地域住民又は実施主体が作成する旅客の名簿に記載された者に限定していたところを、少子高齢化のさらなる進展や観光等を通じた地域振興ニーズの高まり等、自家用有償旅客運送を取り巻く地域社会の状況の変化に的確に対応できるようにするため、地域の交通が著しく不便であること、その他交通手段の確保を図ることが必要な事情があることを市町村長が認めた場合には、地域外からの訪問者等も運送できるように改められました。

名称の変更（第49条関係）

「過疎地有償運送」の名称について、都市部等においても当該運送を必要とする地域がある実態を踏まえ、「公共交通空白地有償運送」に改められました。

貨客混載の許可（平成28年2月）

貨客混載の許可

地域の貨物自動車運送事業者の事業運営に支障がない等一定の要件を満たした場合には、個別の許可により、過疎地域等における自家用有償旅客運送者の少量貨物の有償運送を認めることとされています。

その他（平成30年3月）

地域公共交通会議及び運営協議会に関するガイドラインの改正

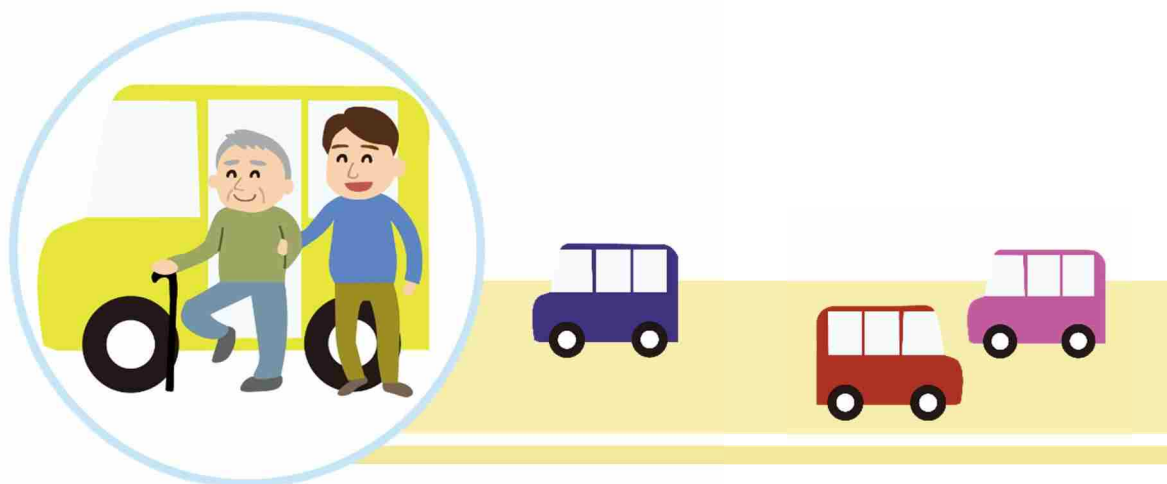
「地域公共交通会議の設置及び運営に関するガイドライン」及び「運営協議会の設置及び運営に関するガイドライン」が改正され、「検討プロセス」が示されました。

(2) 移譲された事務・権限の概要

事務・権限の移譲を受けた都道府県又は市町村は、国土交通大臣が行うこととしている自家用有償旅客運送の登録申請や届出に対応できるとともに、運送の安全及び旅客の利便の確保に向けた是正措置や検査等を行うことができます。

移譲された事務・権限の概要

	概要
登録	<ul style="list-style-type: none"> ● 新規登録、有効期間の更新登録、変更登録 ● 登録簿への登録 ● 登録・登録拒否の通知 ● 有効期間の満了、業務の廃止届出受理又は登録の取り消しに係る登録の抹消
届出	<ul style="list-style-type: none"> ● 重大な事故に係る届出の受理 ● 業務の廃止に係る届出の受理 ● 軽微な事項の変更に係る届出の受理
是正措置命令、業務の停止命令・登録の取消し	<ul style="list-style-type: none"> ● 輸送の安全又は旅客の利便の確保のための是正措置命令 ● 法令・登録に付した条件に違反したとき、協議会での合意が解除されたとき等に該当することとなった場合の業務の停止命令
報告、検査及び調査	<ul style="list-style-type: none"> ● 自家用有償旅客運送者に対し、自家用有償旅客運送の業務に関する報告をさせることができる ● 自家用有償旅客運送者の事業場に立ち入り、帳簿書類その他の物件の検査や関係者に質問させることができる



4 . 栃木県における地域助型生活交通の必要性

(1) 栃木県の道路・交通ビジョンにおける位置づけ

栃木県では、県の重点戦略である「とちぎ元気発信プラン」が掲げる将来像に対し、「とちぎの道路・交通ビジョン～県土60分構想2016～」が策定されています。

この計画の基本施策の1つである「地域を支える交通ネットワークの充実・強化」の中で、中山間地域等の集落を支える交通網の充実に向けた施策として、「地域共助型生活交通等の導入支援」を掲げています。



暮らし

中山間地域等の集落を支える交通網の充実

現状・課題

人口減少、高齢化が進行する社会において、地域活力を維持し、すべての人が安全で安心して暮らせる移動環境づくりが必要となっています。

施策の方向性

中山間地域等の集落を支え、安全安心な暮らしを確保する交通ネットワークの形成に向け、生活拠点とその周辺を結ぶ道路網の充実、生活交通の運行の維持・充実等を図ります。

施策と主な取組

- ・ 地域の実情に応じ「地域共助型生活交通」等の導入支援
- ・ 中山間地域等の集落と生活拠点を結ぶ道路網整備



地域を支える交通ネットワークのイメージ



地域共助型生活交通のイメージ

(とちぎの道路・交通ビジョン～県土60分構想2016～)

(2) これから地域共助型生活交通を導入するメリット

栃木県では、これまで地域共助型生活交通の導入事例はありませんが、今後の人口減少や超高齢社会における移動手段の確保が求められていること、多くの人が車を保有していること、自家用有償旅客運送制度が見直されたこと等の現状を踏まえると、運行主体が市町村であるコミュニティバスやデマンド交通、市町村運営有償運送に比べ、運行主体が地域のNPO法人等である「地域共助型生活交通」は、以下のような点での優位性が期待されています。

住民との共助による移動手段の確保

NPO法人や権利能力なき社団（自治会、町内会等）等、住民が主体となった組織が運行主体となることができます。

地域住民が運送の区域やダイヤの設定等の運行計画づくりに参画することができます。

地域特性に応じた柔軟な運行形態

定時定路線での運行、デマンド運行（路線不定期運行、区域運行）等、さまざまな運行形態を住民が考えることで、利用者や地域の実情に応じたきめ細かい設定をすることができます。

地域にある車両等の活用

運行主体となるNPO法人等が保有する車両や市町村が保有する車両、地域住民が保有する自家用車等、地域にある既存の車両等を活用することができます。

地域共助による財政負担の軽減

市町村が運行主体となって運行する場合に比べて、運行主体がNPO法人等となった場合、2種免許がなくても講習を受けることで運転者となることができたり、自家用車を利用できること等から、運送等にかかる費用の軽減が期待でき、持続可能性が高まります。



地域共助型生活交通について



この章では、「地域共助型生活交通は、どのようなサービスを誰が行う交通なのか」といった交通の概要についてご紹介します。

II. 地域共助型生活交通について

1. 地域共助型生活交通の概要

地域共助型生活交通とは、バスやタクシー等の公共交通機関によっては住民に対する移動手段が確保できないと認められる場合において、NPO法人等の地域団体が、営利とは認められない範囲の運送の対価によって自家用自動車を使用して運送するもので、道路運送法第78条第2号に規定された自家用有償旅客運送の1つの種別として位置づけられています。

(1) 自家用有償旅客運送の種類

「自家用有償旅客運送」とは、バス、タクシー等が運行されていない過疎地域等において、住民の日常生活における移動手段を確保するため、国土交通大臣の登録を受けた市町村、NPO法人等が自家用車を用いて有償で運送する仕組みです。

一般的に、他人の需要に応じ、自動車を使用して有償で旅客を運送する場合には、運送の安全や旅客の利便を確保する観点から、旅客自動車運送事業（バス、タクシー事業）の許可が必要です。

しかしながら、バス、タクシー事業によっては十分な運送サービスが提供されず、地域の交通や移動制約者の運送が確保されていない場合があります。

このような場合においては、生活交通の確保等の観点から、市町村バスやNPO法人等による自家用自動車を用いた有償運送を認める「自家用有償旅客運送の登録制度」が活用できるよう、平成18年に法律上明確に位置づけられました。

自家用有償旅客運送の種類

種別		概要
市町村運営 有償運送	交通空白 輸送	市町村内の交通空白地において、市町村自らが当該市町村内の住民等の運送を行うもの
	市町村 福祉輸送	当該市町村の住民等のうち、他人の介助によらず移動することが困難であると認められ、かつ、単独でタクシーその他の公共交通機関を利用することが困難な身体障害者等であって、市町村に会員登録を行った者等に対して、市町村自らが、原則としてドア・ツー・ドアの個別運送を行うもの
公共交通空白地 有償運送		NPO法人等が交通空白地において、当該地域の住民やその親族等の会員等に対して運送を行うもの
福祉有償運送		NPO法人等が、他人の介助によらず移動することが困難であると認められ、かつ、単独でタクシーその他の公共交通機関を利用することが困難な身体障害者等の会員に対して、乗車定員11人未満の自動車を使用して、原則としてドア・ツー・ドアの個別運送を行うもの

(2) 地域共助型生活交通の概要

地域共助型生活交通は、バスやタクシーといった公共交通機関によって住民の移動手段が確保されないと認められる場合において、NPO法人等の団体が、営利とは認められない範囲の対価によって、自家用自動車を使用して住民等の移動手段を確保する運送サービスです。

地域共助型生活交通の登録に当たっては、以下の～をとりまとめた上で、市町村が主宰する運営協議会において、協議を調える必要があります。

登録できる団体

地域共助型生活交通の運行主体として登録できる団体は、以下のとおりです。

- NPO法人（特定非営利活動法人）
- 医療法人
- 一般社団法人又は、一般財団法人
- 社会福祉法人
- 認可地縁団体（ 1 ）
- 商工会議所
- 農業協同組合
- 商工会
- 消費生活協同組合（生協）
- 権利能力なき社団（ 2 ）

- 1 地方自治法等に定められた要件を満たし、一定の手続きを経て法人格を得た自治区、自治会等の地縁による団体
- 2 社団としての実質を備えていながら法令上の要件を満たさないために法人としての登記ができないか、これを行っていないために法人格を有しない社団認可地縁団体となっていない自治会や青年団、マンションの管理組合、サークル、学会等

運送の対象（利用できる人）

地域共助型生活交通における運送の対象（利用できる人）は、以下のとおりです。

- 対象地域内の住民、その親族
- 対象地域内に存する官公庁、病院その他公共的施設を利用する者
- その他、対象地域内において日常生活に必要な用務を反復継続して行う者

地域共助型生活交通では、利用者名簿の作成が義務づけられており、これらの名簿掲載者（会員）を対象とした運行サービスとなります。

なお、地域の交通が著しく不便であることや、交通手段を確保することが必要な事情があることを市町村長が認めた場合には、旅客名簿に記載されていない地域外からの来訪者等も運送することができます。

運送の区域

地域共助型生活交通における運送の区域は、運営協議会の協議が調った市町村を単位とし、旅客の発地又は着地のいずれかが運送の区域内にあることとされています。

また、運営協議会の合意に基づき、運送の区域を市町村の一部の区域に限定することもできるとされています。

対価の考え方

運送者（NPO法人等）が旅客（利用者）から収受する対価は、運送サービスの提供等に当たって利用者の負担を求めるものであって、以下に掲げる範囲のものとされています。

対価の考え方

種別	概要	
運送の対価	運送サービスの利用に対する対価	
運送の対価以外の対価	運送サービスと連続して、若しくは一体として提供される役務の利用又は設備の利用に対する対価であって、以下のようなものが考えられます。	
	迎車回送料金	旅客の要請により、乗車地点まで車両を回送する場合に適用する料金
	待機料金	旅客の都合により、車両を待機された場合に適用する料金
	その他の料金	設備使用料 など

会員となる時の入会金、年会費、月会費と他の名目で徴収され、専ら団体の活動の維持・運営に充てられる会費等は、原則として対価に含めません。

運転者

地域共助型生活交通では、車両を運転する運転者の要件を、以下のとおりに定めています。

- 第二種運転免許を受けており、かつ、その効力が停止されていない者
- 第一種運転免許を受けており、かつ、その効力が過去2年間において停止されていない者であって、国土交通大臣が認定する講習を修了していること、又はこれに準ずるものとして国土交通大臣が認める要件を備えていること

認定講習には、「市町村運営有償運送等運転者講習」「福祉有償運送運転者講習」「セダン等運転者講習」の3種類があり、地域共助型生活交通の運転者が対象となるのは、「市町村運営有償運送等運転者講習」になります。

栃木県内には、国土交通大臣の認定講習機関がない（平成30年6月29日現在）ため、第一種運転免許保有者が認定講習を受けるためには、他県の認定機関で講習を受ける必要があります。講習が受講可能な認定講習機関については、国土交通省のホームページを参照してください。

使用する車両

地域共助型生活交通に使用できる車両は、運行主体が使用権原を持っている車両となります。

車両の種類としては、バス（乗車定員 11 人以上）、普通自動車（乗車定員 11 人未満）の両方が考えられますが、運転者が当該車種に関する運転免許を保有していることが必要です。

運転者による車両の持ち込みも可能ですが、運送の実施中は使用権原を有することが必要なため、以下のような契約や使用承諾が必要となります。

- 運行主体と自家用自動車を提供し当該運送に関わる者との間に、当該車両の使用に係る契約が締結され、当該契約の内容を証する書面を作成していること
- 当該契約において、有償運送の管理及び運営、特に事故発生、苦情への対応について運行主体が責任を負うことを明確化していること

乗車定員 11 人未満の自動車の利用は、やむを得ない場合を除いて乗用自動車に限られます。

参考 車両の確保方法

運送に必要となる車両の確保については、以下のような方法が考えられます。

【方法 1】 運行主体が保有する車両を使用する

運行主体が車両を保有する場合は、車両整備・点検等についても、運行主体が行います。保有する車両は、自治体等からの補助金を利用して購入する、運行主体がリース契約を結んだりリース車両を用意するといった方法が考えられます。

【方法 2】 市町村が保有する車両を運行主体に貸与する

市町村による支援の一環として、運行に使う車両を貸与することで、運行主体は運行開始期の投資費用を抑制することができるというメリットがあります。車両整備・点検等については、市町村が行う事例や運行主体が行う事例の両方があります。

地域によって、既存の保有車両を市町村から貸与する場合や、市町村が新規に購入して貸与する場合があります。

【方法 3】 運行主体が車両を保有せずに、運転者が自ら保有する車両を持ち込む

運転者が運転に慣れた車両を運転できること等がメリットと考えられますが、車両の使用料・車両整備・点検等に関する取り決め、事故等を起こした場合の保険の適用等、使用に当たっては事前に確認することが必要です。

2 . 地域共助型生活交通による運送のイメージ

地域共助型生活交通による運送サービスを提供する流れは、以下のとおりです。

【STEP1】利用のための事前準備（利用者登録の実施）	
<p>地域共助型生活交通では、利用者が事前に利用登録を行う必要があります。</p> <p>そのため、運行当日までの準備としては、事業者としての登録や車両等の準備に加えて、利用者の登録を進めておく必要があります。</p> <p>利用登録があった利用者については、運行主体で登録を希望する住民の自宅の位置を確認するとともに、必要に応じて経路や道幅等についても確認する等、円滑な運行に対する準備を行っておくことも必要です。</p>	
【STEP2】運行開始後の運送の流れ	
<p>利用予約 （申込み）</p>	<ul style="list-style-type: none"> ● 利用者は、運行サービスを利用する際に、電話等により期限までに利用の申し込みをします。 ● 運行主体は利用予約を受け付けた旨を利用者に伝えます。
<p>運行方法の決定</p>	<ul style="list-style-type: none"> ● 利用予約に基づき、運行主体では、車両、運転手の手配を行い、当日の運行方法（走行ルート、運行時間等）を決定します。 ● 決定した運行方法に基づいて、設定した利用者の迎え時間等について利用者に連絡します。 <p>定時定路線運行の場合には、利用予約や運行方法の決定、利用者への連絡は不要です。</p>
<p>利用者の迎え （運行当日）</p>	<ul style="list-style-type: none"> ● 運行開始前に、設備管理の責任者による車両の点検、運行管理の責任者による運転者の乗務前の点呼を行い、走行ルート、利用者等の確認を行います。 ● 運転者は利用予約に基づき、乗車場所まで利用者を迎えに行きます。
<p>運行サービスの提供</p>	<ul style="list-style-type: none"> ● 乗車場所で利用者を乗車させたら、目的地まで運送し降車させます。 ● 復路の利用がある場合は、乗車場所、迎えの時刻について確認を行います。
<p>運行記録の作成・報告</p>	<ul style="list-style-type: none"> ● 運転者は、運行が終了したら、利用者数や時間、走行距離等の運行日誌を記録します。 ● 当日の運行記録を運行管理の担当者に報告・提出し、運行管理の責任者は、運転者の乗務終了点呼を行います。 ● 利用者から収受した対価の精算を行います。 ● 次の運行のために車両の点検、清掃、給油等を行います。

上記流れに沿った具体的な検討の進め方については、 章に記載していますので、合わせてご確認ください。

地域共助型生活交通の導入事例



この章では、全国で先進的に導入されている地域共助型生活交通の事例をご紹介します。地域共助型生活交通のイメージをつかみながら、地域の実情に対しどのような工夫が考えられているのかを理解し、導入検討の参考として活用しましょう。

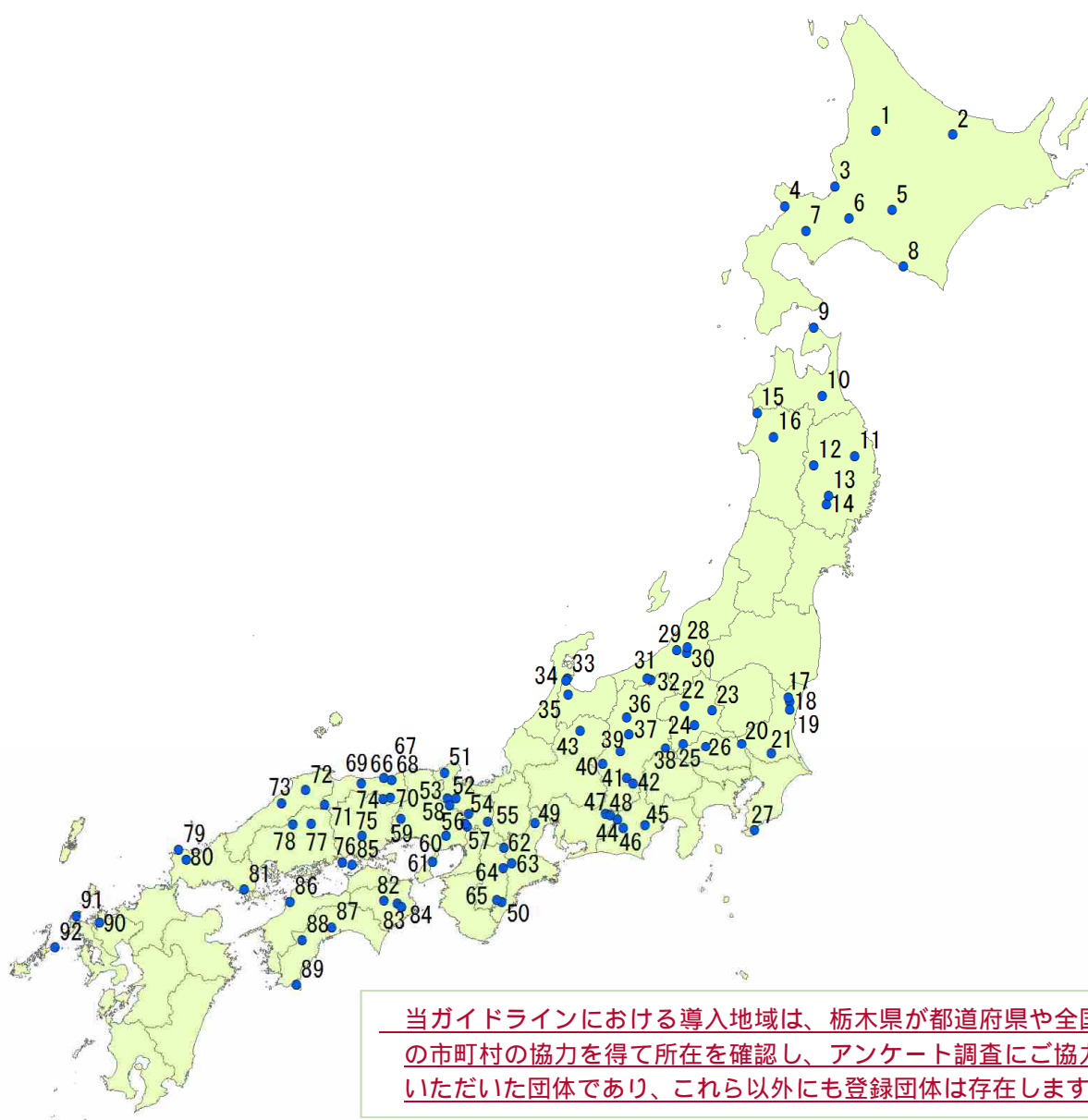
III. 地域共助型生活交通の導入事例

1. 事例の特徴

全国では約 100 団体が地域共助型生活交通の登録を行い、運行しています。(平成 28 年現在)
本章では、これらの団体を対象に実施したアンケート調査結果及びヒアリング調査結果から、地域共助型生活交通の特徴を整理していきます。

(1) 全国の導入地域の分布

地域共助型生活交通を導入している地域は、以下のとおりです。



全国の導入地域の分布

全国の導入地域

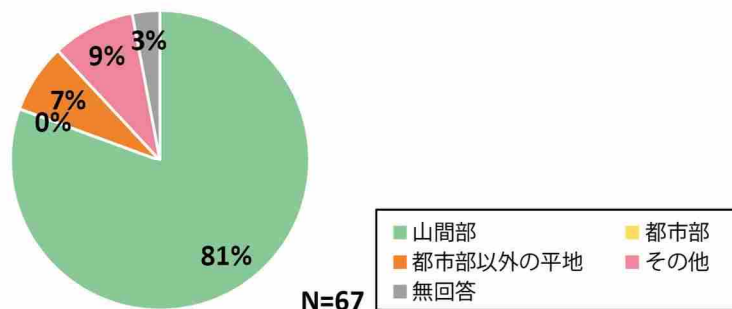
No	都道府県	団体名称
1	北海道	幌加内町 社会福祉協議会
2	北海道	遠軽町 NPO法人 生田原交通サポート
3	北海道	NPO法人あつたライフサポートの会(石狩市)
4	北海道	泊村 社会福祉協議会
5	北海道	占冠村 社会福祉協議会
6	北海道	長都・中長都・釜加デマンドバス運行協議会(千歳市)
7	北海道	留寿都村 社会福祉協議会
8	北海道	NPO法人 三石過疎地有償運送すずらん(新ひだか町)
9	青森県	風間浦村
10	青森県	NPO法人 十和田奥入瀬郷づくり大学
11	岩手県	おおかわむら地域振興協議会
12	岩手県	NPO法人しずくしいいきいき暮らしネットワーク
13	岩手県	NPO法人くちない
14	岩手県	NPO法人サポートセンターNPOえさし
15	秋田県	社会福祉法人 八峰町社会福祉協議会
16	秋田県	上小阿仁村移送サービス協会
17	茨城県	NPO法人 アイタク太田
18	茨城県	NPO法人 助け合いなかさと
19	茨城県	常陸太田市商工会
20	茨城県	社会福祉法人 五霞町社会福祉協議会
21	茨城県	NPO法人 サンライズ
22	群馬県	社会福祉法人 中之条町社会福祉協議会
23	群馬県	NPO法人 グループ28
24	群馬県	社会福祉法人 高崎市社会福祉協議会
25	群馬県	社会福祉法人 神流町社会福祉協議会
26	埼玉県	ふれあいやまびこ会
27	千葉県	南房総市社会福祉協議会
28	新潟県	NPO法人 中越防災フロンティア
29	新潟県	NPO法人 MTNサポート
30	新潟県	NPO法人 暮らしサポート越後川口
31	新潟県	NPO法人 ふるさとづくり妙高
32	新潟県	NPO法人 いきいき長沢
33	富山県	NPO法人 八代地域活性化協議会
34	富山県	NPO法人 余川谷地域活性化協議会
35	富山県	NPO法人 小勢地区活性化協議会
36	長野県	社会福祉法人 生坂村社会福祉協議会
37	長野県	社会福祉法人 松本市社会福祉協議会
38	長野県	社会福祉法人 南相木村社会福祉協議会
39	長野県	NPO法人 ビレッジならかわ
40	長野県	社会福祉法人 王滝村社会福祉協議会
41	長野県	NPO法人 ふるさとづくり・やらまいか
42	長野県	NPO法人 あんじゃネット大鹿
43	岐阜県	飛騨市役所 総務課
44	静岡県	NPO法人 がんばらまいか佐久間
45	静岡県	NPO法人 フロンティア清沢
46	静岡県	NPO法人 春野のえがお

No	都道府県	団体名称
47	愛知県	津具商工会
48	愛知県	社会福祉法人豊根村社会福祉協議会
49	三重県	社会福祉法人菰野町社会福祉協議会
50	三重県	NPO法人 のってこらい
51	京都府	京丹後市 企画総務部 企画政策課
52	京都府	綾部市 市民環境部 市民協働課
53	京都府	福知山市 市民人権環境部 生活交通課
54	京都府	南丹市 企画政策部 地域振興課
55	京都府	京都市 都市計画局 歩くまち京都推進室
56	大阪府	能勢町社会福祉協議会
57	大阪府	NPO法人 のせ田里伊能
58	兵庫県	NPO法人 鴨庄
59	兵庫県	社会福祉法人 佐用町社会福祉協議会
60	兵庫県	NPO法人 上野丘さつき家族会
61	兵庫県	NPO法人 兵庫ふるさと創成センター
62	奈良県	やまぞえ福祉タクシー
63	奈良県	社会福祉法人 御杖村社会福祉協議会
64	奈良県	NPO法人 東吉野村まちづくりNPO
65	奈良県	NPO法人 サポートきなり
66	鳥取県	NPO法人 OMU
67	鳥取県	NPO法人 ワーカーズコープ
68	鳥取県	社会福祉法人 鳥取市社会福祉協議会
69	鳥取県	NPO法人 たかしろ
70	鳥取県	公益社団法人 智頭町シルバー人材センター
71	鳥取県	NPO法人 多里まちづくりサポート
72	島根県	雲南市社会福祉協議会
73	島根県	NPO法人 別府安心ネット
74	岡山県	NPO法人 エコビレッジあば
75	岡山県	社会福祉法人 恩賜財団済生会支部岡山県済生会
76	岡山県	NPO法人 かさおか島づくり海社
77	広島県	社会福祉法人 庄原市社会福祉協議会
78	広島県	NPO法人 元気むらさぎ
79	山口県	NPO法人 むかつく
80	山口県	NPO法人 ゆうゆうグリーン依山
81	山口県	社会福祉法人 田布施町社会福祉協議会
82	徳島県	NPO法人 こやだいら
83	徳島県	NPO法人 ゼロ・ウェイストアカデミー
84	徳島県	那賀町
85	香川県	NPO法人 石の里広島
86	愛媛県	愛媛県 企画振興部 交通対策課
87	高知県	いの町社会福祉協議会
88	高知県	NPO法人 絆
89	高知県	NPO法人 ノアズアーク
90	佐賀県	波多津町まちづくり運営協議会
91	長崎県	NPO法人 度島地区まちづくり運営協議会
92	長崎県	NPO法人 平島を守る会

(2) 導入地域の基本情報

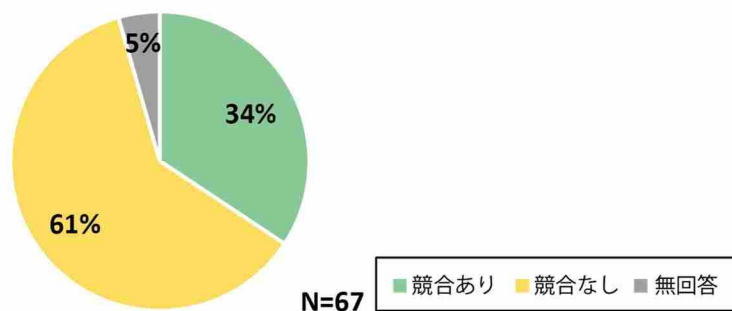
地域の特性

約 8 割の地域が山間部の地域で、都市部での導入は少なくなっています。



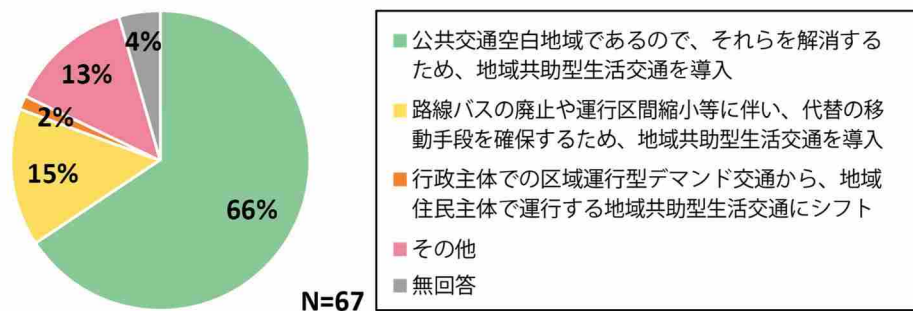
タクシー事業者との競合

タクシー事業者との競合が見られない地域が、約 6 割となっています。



導入目的

約 8 割の地域が、公共交通が利用しにくい・公共交通がなく不便である状況（公共交通空白地域であること）の解消を目的として導入しています。

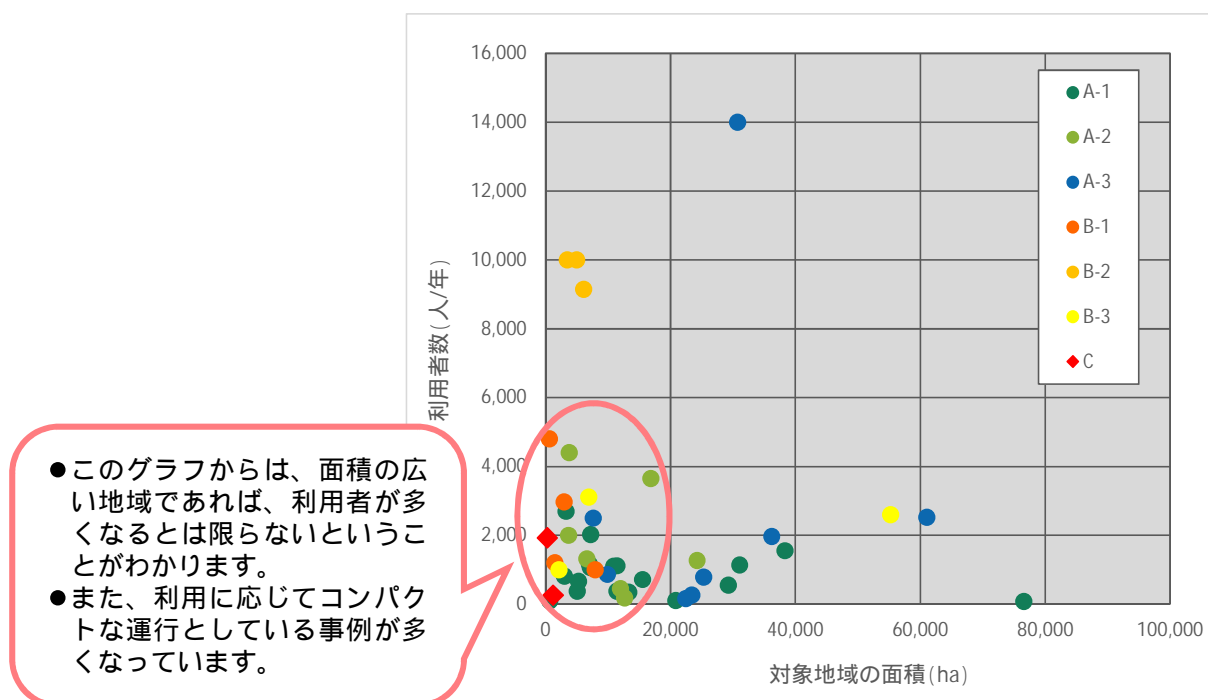


(3) 運行エリア

対象地域の設定

対象地域は、合併前の旧町村や大字、小規模の自治体では自治体全域とする等、地域に合わせて設定されています。

対象地域の面積は、20,000ha（およそ 10km x 20km の広さ）未満の事例が多く見られます。対象地域の面積を広く設定していても、利用者数が少ない場合が見られます。



対象地域の面積と利用者数の関係

(地域特性により、凡例を分類しています)

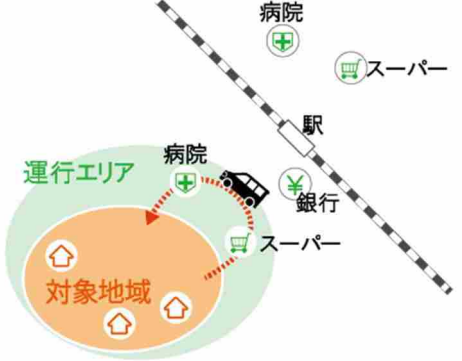

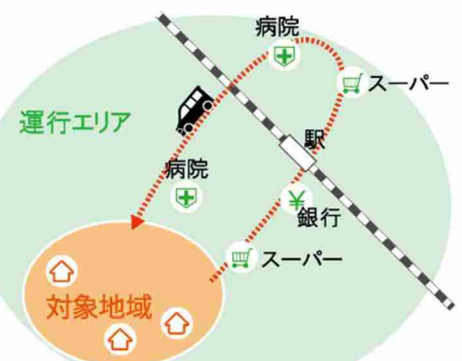
地形	走行パターン	対象地域の人口
山間部 (54団体)	区域型	A-1 小規模(2,500人未満)
	路線型	A-2 中規模(2,500人以上5,000人未満)
平地部 (4団体)		A-3 大規模(5,000人以上)
	B-1 小規模(2,500人未満)	
	B-2 中規模(2,500人以上5,000人未満)	
		B-3 大規模(5,000人以上)
		C 小規模(2,500人未満)

運行エリア

スーパーや医療施設等の目的地が対象地域から近い場合は、運行エリアをコンパクトに設定している事例が多く見られます。

対象地域から目的地が遠い場合は、時間をかけて遠くまで運行する事例と、バス停や駅まで運行し、乗継いで目的地まで行けるようにする事例が見られます。後者の場合、円滑な乗継ができるような工夫（ダイヤ設定、予約時間設定）がされています。

対象地域と運行エリアのイメージ

<p>日常生活で最低限行きたい施設が回れる運行エリア</p> <p>対象地域から最寄りのスーパーや病院までといったコンパクトな運行エリアのため、少ない車両数でも運行本数を増やすことができると考えられます。</p> <p>一方で、遠くまでの移動には向かないことが考えられます。</p>	 <p>The diagram illustrates a compact service area. A central orange circle represents the '対象地域' (target area) with three house icons. A green circle labeled '運行エリア' (service area) is drawn around it, encompassing a nearby hospital (病院), a bank (銀行), and a supermarket (スーパー). A station (駅) is located on a road to the right, but it is outside the green service area boundary.</p>
<p>他の交通に接続できる施設が含まれる運行エリア</p> <p>対象地域からバス停や駅を含む運行エリアとすることで、他の交通機関への乗継ができ、利用者の移動範囲を広げることができると考えられます。</p>	 <p>The diagram shows a service area that includes a station. The orange '対象地域' is surrounded by a green '運行エリア' that now includes the station (駅) and a private bus stop (民間バス). This allows for connections to other transport modes. The hospital, bank, and supermarket are also included within the service area.</p>
<p>行きたい施設を全て回れる運行エリア</p> <p>対象地域から離れたところも運行エリアに含むため、利用者が行くことができる場所の選択肢を増やすことができます。</p> <p>一方で、一回当たりの運行が長時間となるため運転の負担が大きくなることが考えられます。</p>	 <p>The diagram depicts a large service area. The green '運行エリア' is significantly expanded to include a hospital (病院) and a supermarket (スーパー) that are further away from the orange '対象地域'. The station (駅) and private bus stop (民間バス) are also included. This provides more options for users but increases the length of the route.</p>

対象地域は、地域共助型生活交通の利用対象となる住民が居住している地域とします。

運行エリアは、車両の移動範囲（対象地域と利用者の目的地等が含まれたエリア）とします。

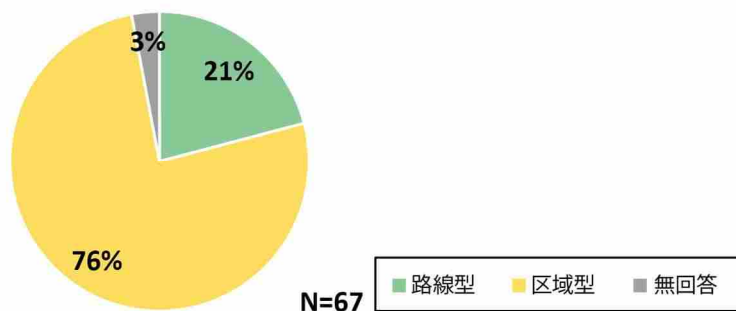
走行パターン

約 8 割の地域が、指定区域内の走行ルートを決めずに走る区域型を取り入れています。

区域型を採用している地域の中には、自宅以外の乗降場所を指定された施設・停留所のみにするこ
とで、乗合促進や運転者の負担軽減等に配慮している事例も見られます。

路線型を採用している地域は、路線バスの廃止を受け、代替機能として導入している事例が多く見
られます。

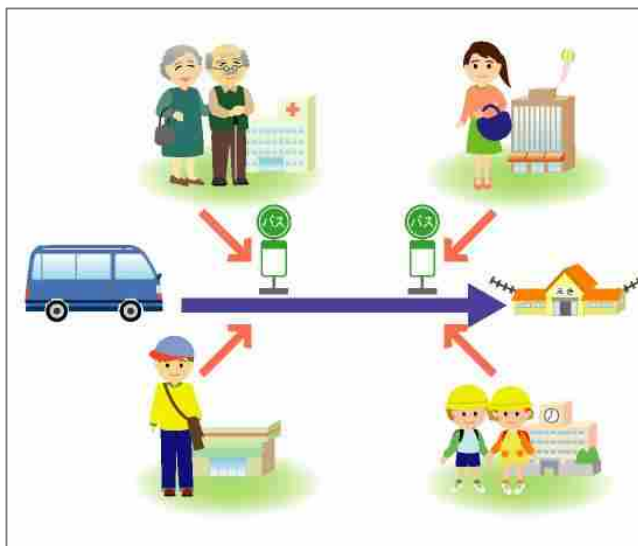
路線型を採用している地域の中には、高齢者の健康増進等の観点からバス停まで歩いてもらうこ
とを意図している事例も見られます。



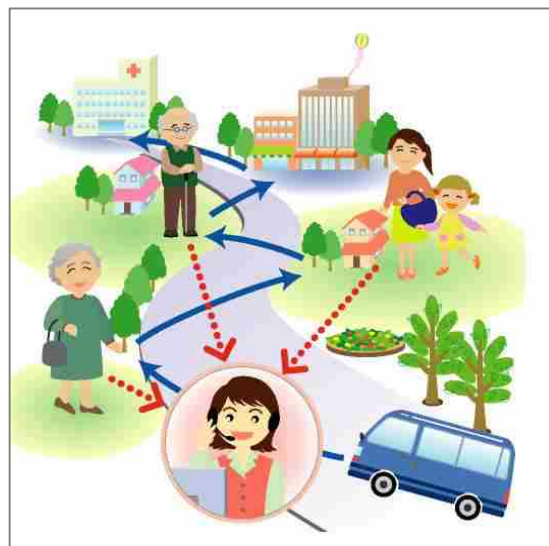
参考 走行パターンの種類

路線型とは、路線バスのように決まった路線を走るタイプです。

区域型とは、タクシーのように利用者の要望に合わせて走るタイプです。



路線型のイメージ



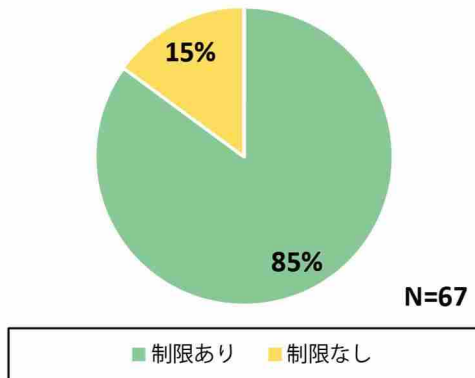
区域型のイメージ

(4) 運行サービス

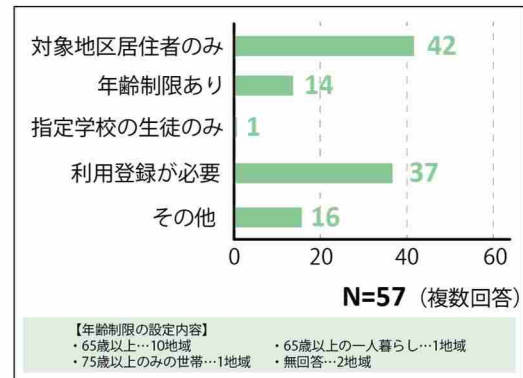
利用対象

約 9 割の地域が、居住地域による制限や、利用登録を条件とすることにより利用対象を定めています。

年齢制限を設けている地域では、利用対象を 65 歳以上としている事例が多く見られます。



利用対象の制限の有無



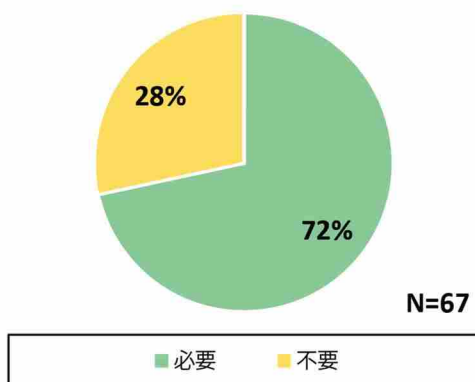
利用対象の設定内容

利用方法

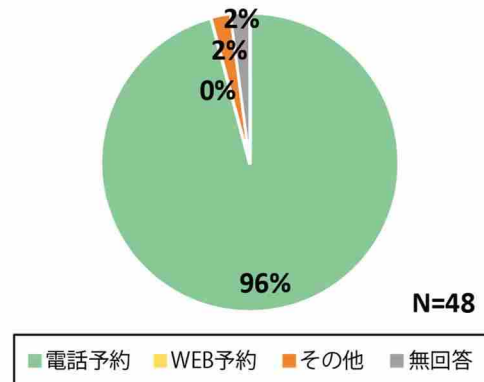
約 7 割の地域が、利用に当たって事前予約を必要としています。

予約方法は、ほぼ全ての地域で電話としています。

予約方法をタブレットパソコンとした地域では、高齢者が多く利便性が低かったことから「有料コールセンターによる予約」を追加するといった工夫が見られています。



予約の要否



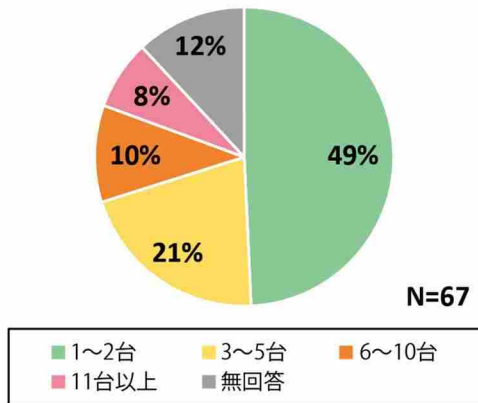
予約方法

車両

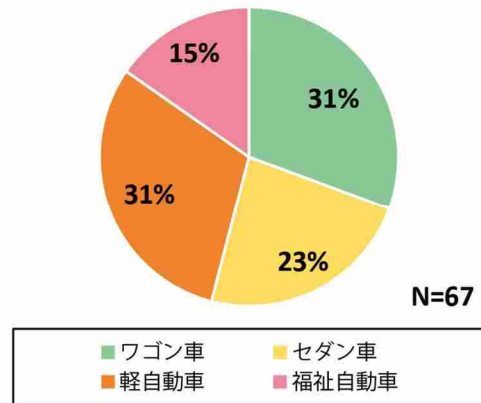
約 5 割の地域が、保有車両を 2 台以下としています。

車両タイプは、ワゴン車や軽自動車の事例が多くなっています。

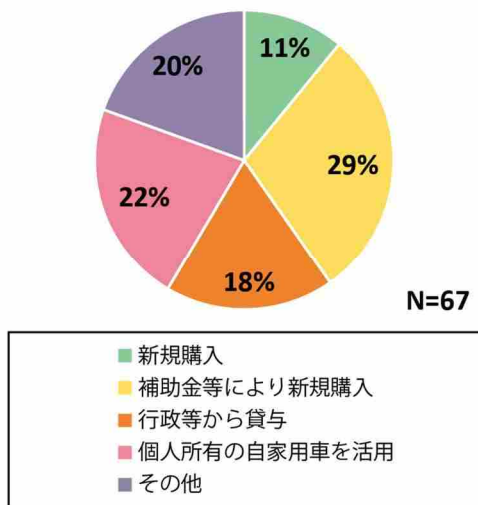
車両の導入には、補助金等を活用している事例が最も多くなっていますが、行政等から貸与される事例や個人所有の自家用車を活用する事例も見られます。



車両台数



使用車両タイプ



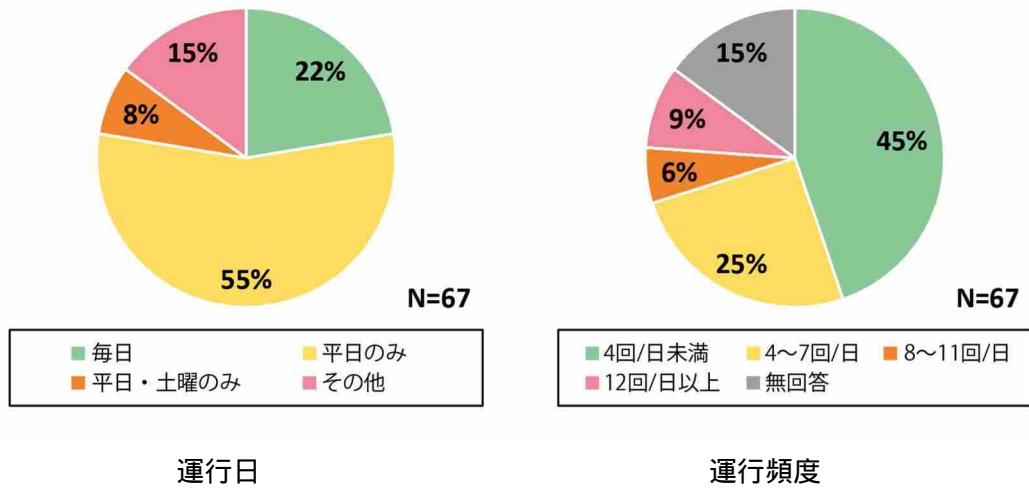
車両の導入方法



営業日数・時間

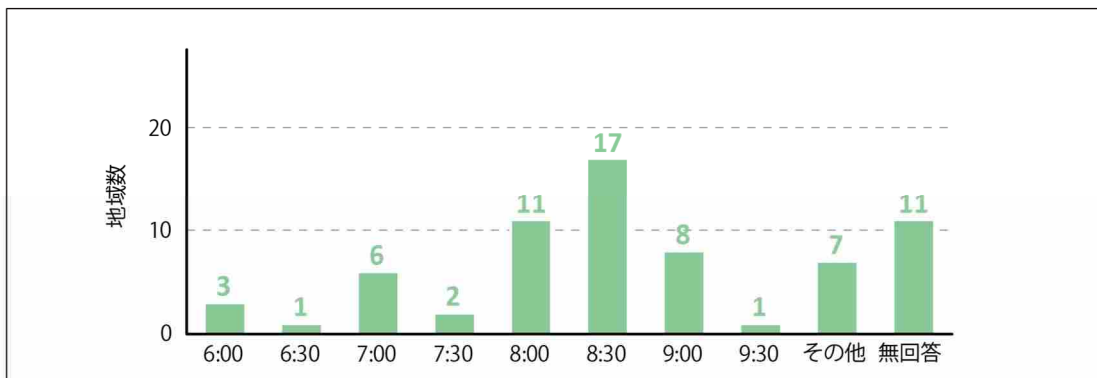
約 6 割の地域が、平日のみの運行としています。

約 5 割の地域が、1 日の運行を 4 回未満としています。

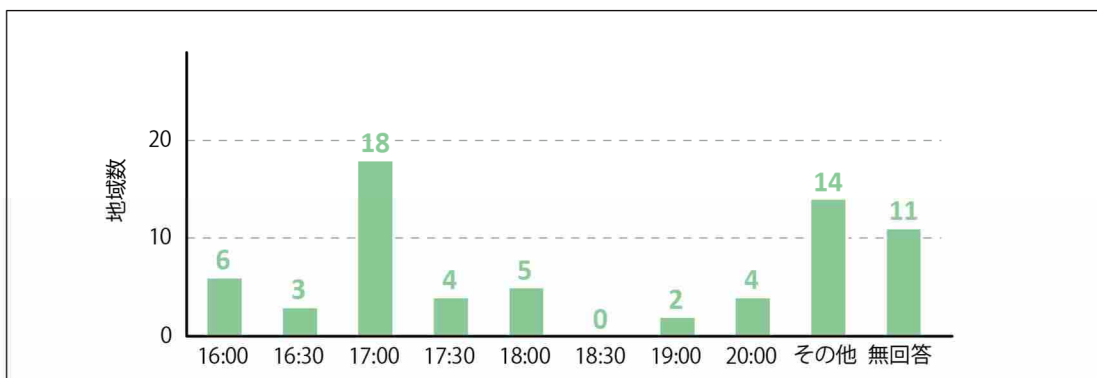


運行開始時刻は、8～9 時頃としている事例が多く見られます。

運行終了時刻は、17 時頃としている事例が多く見られます。



運行開始時間

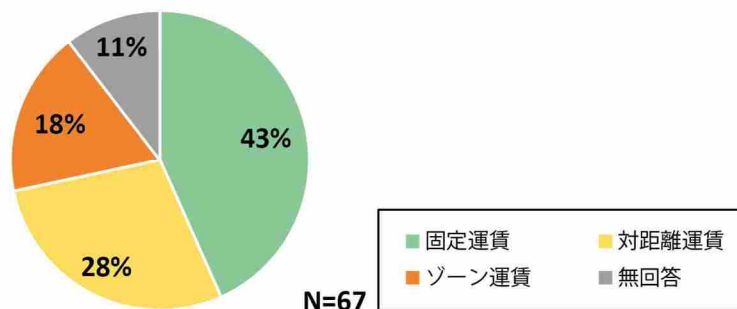


運行終了時間

(5) 収支状況

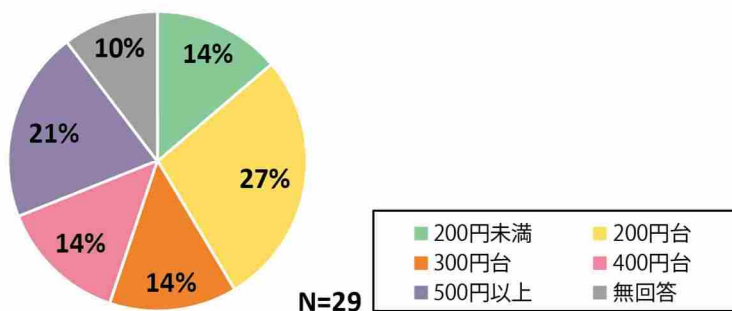
収入（運賃 = 運送の対価）

約 4 割の地域が、固定運賃としており、約 3 割が対距離運賃となっています。



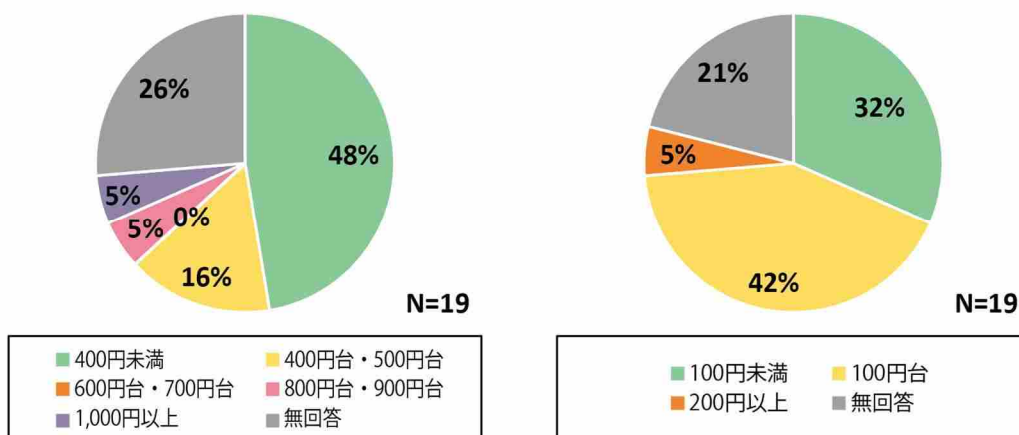
運賃設定

固定運賃としている場合、低廉な設定が多く、「200 円台」が最も多くなっています。



運賃設定 (固定運賃)

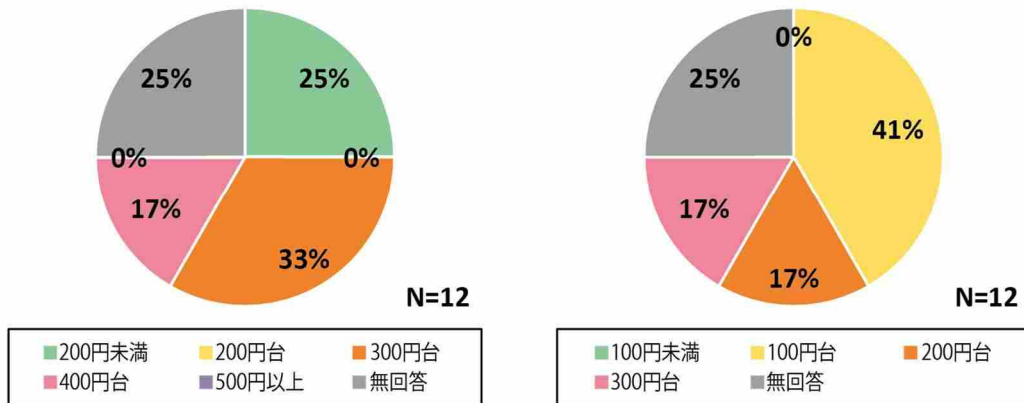
対距離運賃としている場合、初期運賃は「400 円未満」、1km 当たりの増運賃は「100 円台」が最も多くなっています。



初期運賃設定 (対距離運賃)

1km 当たり増運賃 (対距離運賃)

ゾーン運賃としている場合、ゾーン内々運賃は「300円台」、ゾーン外増運賃は「100円台」が最も多くなっています。

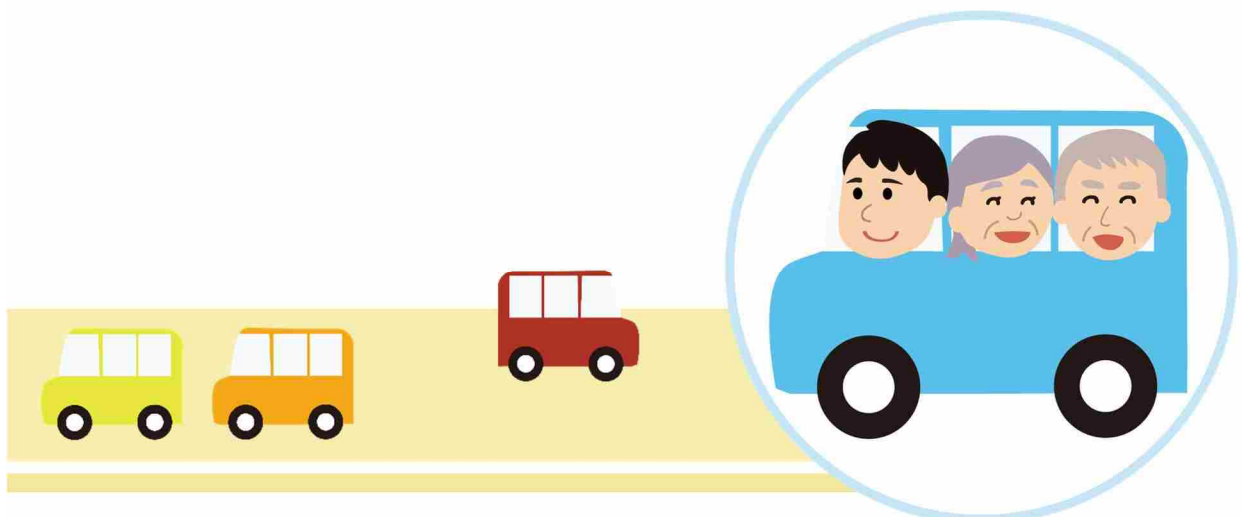
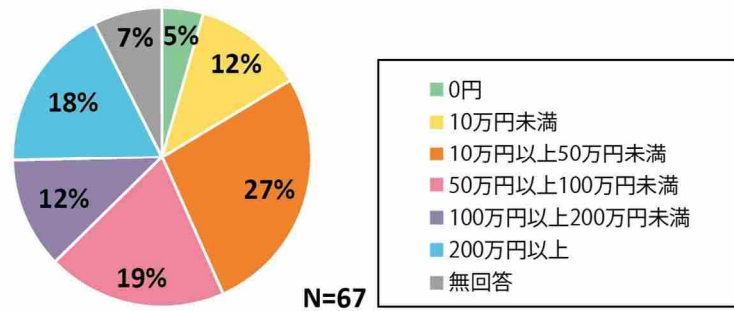


ゾーン内々運賃 (ゾーン運賃)

ゾーン外増運賃 (ゾーン運賃)

年間運賃収入

年間運賃収入は、「10万円以上50万円未満」となっている地域が約3割を占めています。また、約2割の地域が「200万円以上」となっており、地域間で差が見られます。



参考 運賃設定に見られる工夫

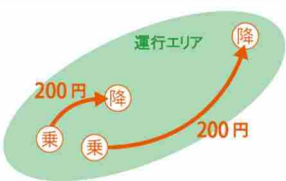
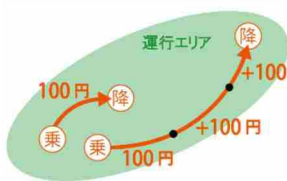
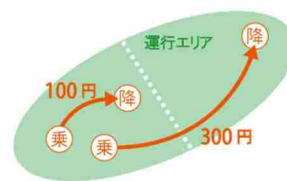
乗合利用が生じた場合には、運賃を利用者同士で折半することで、金銭面のメリットを持たせる工夫も見られます。

地域内の全戸から年間 3,000 円を徴収するといった地域全体での協力により、利用時の運賃を徴収しない工夫も見られます。

参考 運賃設定の種類

運賃の設定方法についてご紹介します。

運賃の設定方法の種類

種類	固定運賃	対距離運賃	ゾーン運賃
モデル			
概要	<ul style="list-style-type: none"> ● 利用距離に関係なく、エリア内は一定運賃です。 	<ul style="list-style-type: none"> ● 利用距離に対して算出される運賃です。 	<ul style="list-style-type: none"> ● ゾーンを跨ぐごとに加算することで算出される運賃です。
メリット	<ul style="list-style-type: none"> ● 運賃計算が不要のため、利用者にとって分かりやすい運賃システムです。 	<ul style="list-style-type: none"> ● 距離で運賃が変わるため、公平性が保たれます。 	<ul style="list-style-type: none"> ● ゾーンで運賃が変わるため、公平性が保たれます。 ● 運賃計算が不要なため、利用者にとって分かりやすい運賃システムです。
デメリット	<ul style="list-style-type: none"> ● 短距離移動では、割高となる場合があります。 	<ul style="list-style-type: none"> ● 運賃計算が複雑になりやすく、利用者にとって分かりにくい運賃システムとなる場合があります。 	<ul style="list-style-type: none"> ● ゾーンを越えると急激に運賃が上がる場合があります。
適性	<ul style="list-style-type: none"> ● 運行エリアがコンパクトであること等、移動距離に差がない地域が適しています。 	<ul style="list-style-type: none"> ● 移動距離に差がある地域が適しています。 	<ul style="list-style-type: none"> ● 移動距離に差があり、自宅・目的地等の拠点がゾーンとして分けやすい地域が適しています。



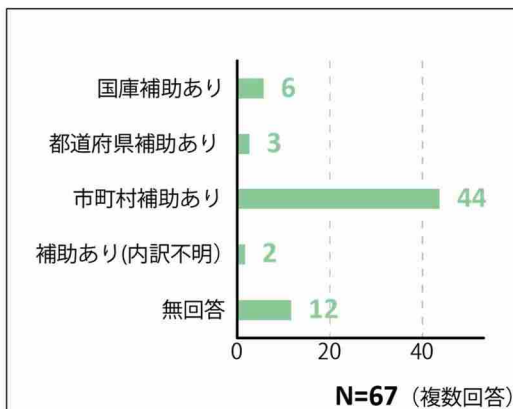
収入（補助金等）

市町村から補助金を受けている事例が最も多くなっています。

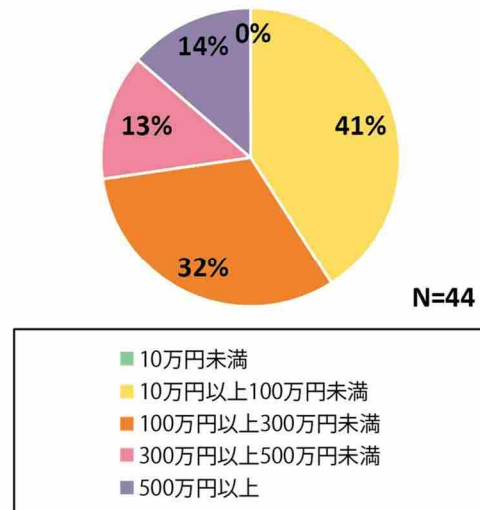
補助額は「10万円以上100万円未満」の事例が最も多くなっています。

補助金以外の収入では、広告費・登録料・協賛金等があります。

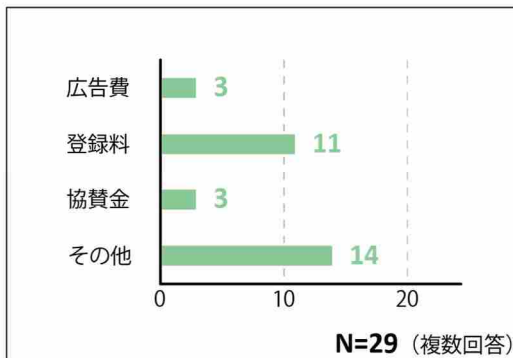
地域の共助により運行を継続してくための意識（マイバス意識）の醸成等のため、運行経費の一部を地域負担としている事例も見られます。



公的補助



年間市町村補助額



その他の収入

- 市町村からの補助金だけでなく、地域全体から幅広い支援を求めていることが分かります。
- 安定した運営に向けて、市町村をはじめ、関係者間としっかり協議し、調整することが大切です。

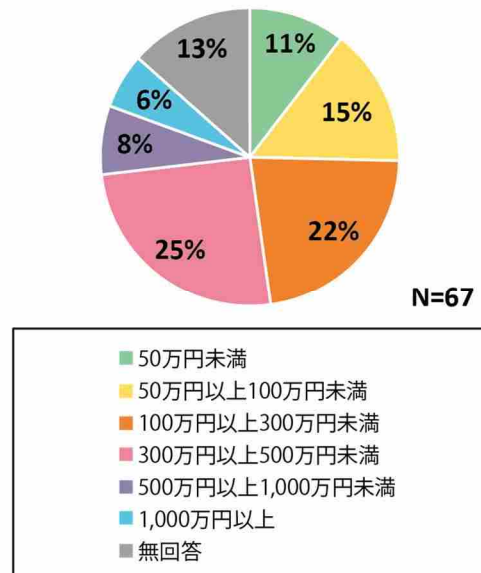
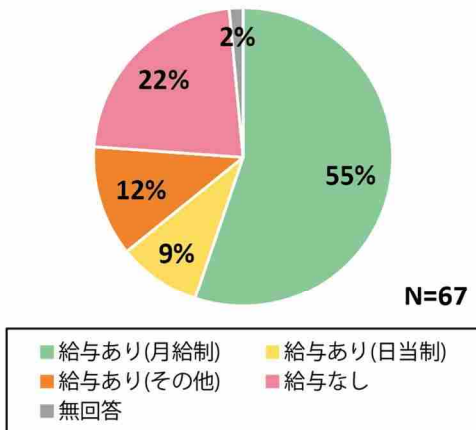


支出

運転手の給与は、約 6 割の地域で月給制としています。

年間運行経費は、「300 万円以上 500 万円未満」が最も多く、次いで「100 万円以上 300 万円未満」となっています。

運行経費は、運行エリアがコンパクトかつ人口規模も小さい地域では、200 万円/年程度の事例が多くなっています。

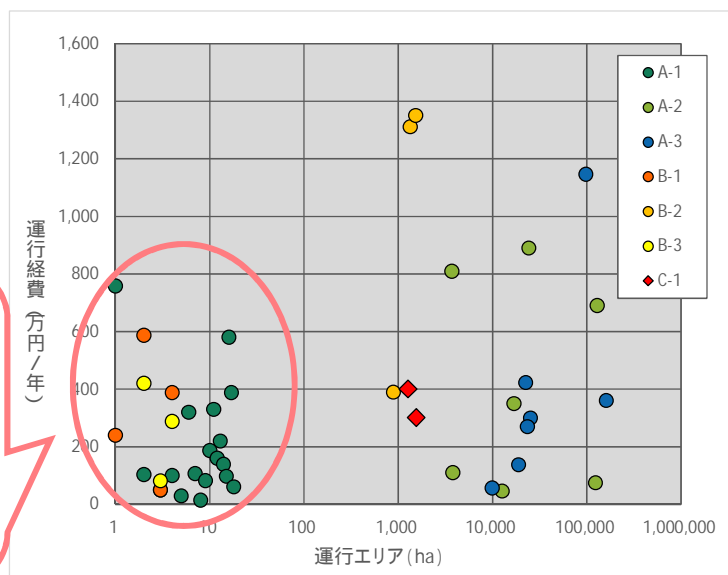


運転手の給与

運行経費

(人件費、燃料費、車両借上費、システム費等)

- 運行エリアが広い地域では、運行経費が多額となっている事例が見られます。
- 運行エリアの小さい地域では、比較的運行経費が低額となっていることから、利用者の意向に配慮しながら、運行エリアはできるだけコンパクトにする工夫が必要です。



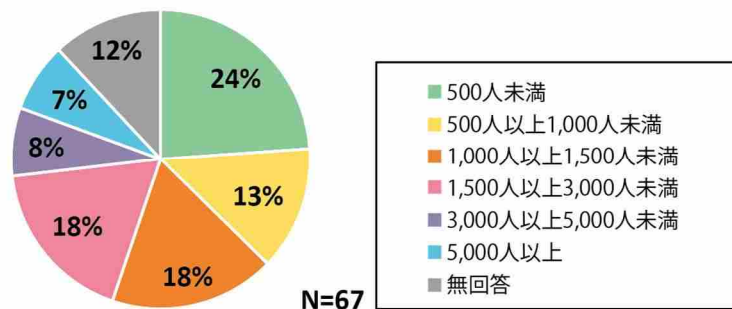
凡例は、「(3) 運行エリア 対象地域の設定」をご覧ください。

運行経費と運行エリアの関係

(6) 運行の実態

利用者数

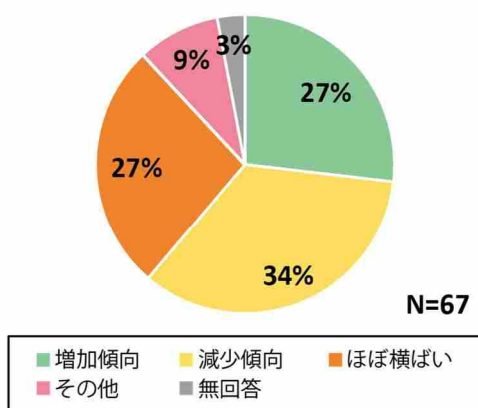
年間利用者数は、「500人未満」が最も多くなっていますが、「1,000人以上 1,500人未満」「1,500人以上 3,000人未満」となっている地域もあり、地域間で差が見られます。



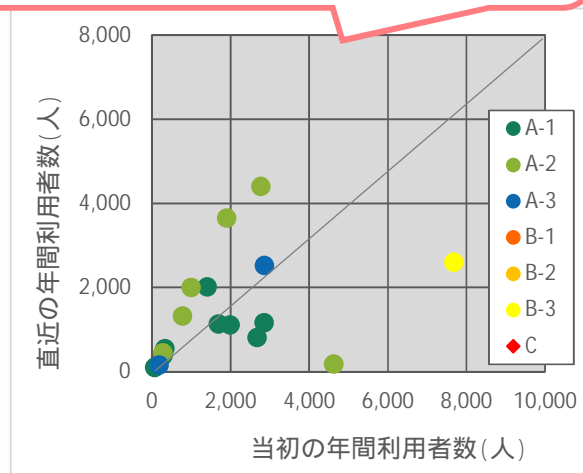
年間利用者数

利用者数は、増加傾向の地域も、減少傾向の地域も同程度見られます。

- 減少傾向の地域の中には、大幅に減少している事例もあります。
- 利用者数の変化に応じて、維持・促進のための様々な工夫を検討してみましょう。



利用者数の推移



凡例は、「(3) 運行エリア 対象地域の設定」をご覧ください。

導入当初の利用者数と調査直近の利用者数の関係

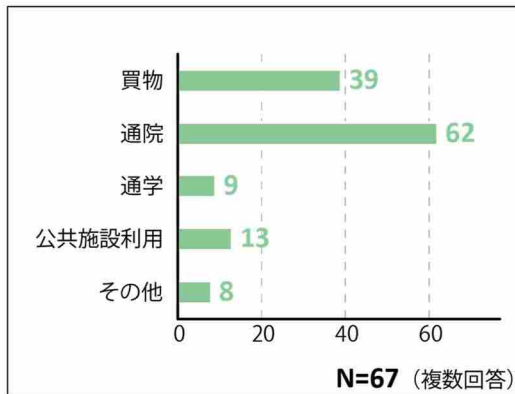


利用者の特性

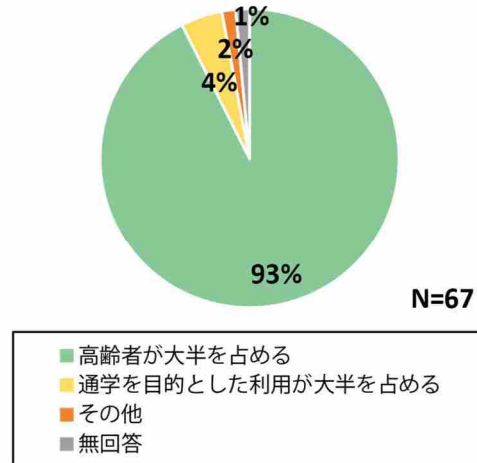
利用目的は、通院が最も多く、次いで買物となっています。

利用者の特性は、「高齢者が大半を占める」が約 9 割を占めています。

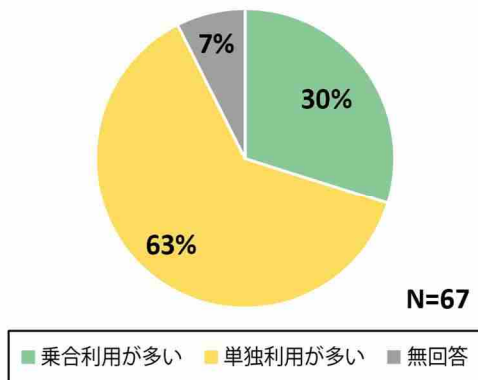
乗合の状況は、「単独利用が多い」が約 6 割を占めています。



主な利用目的



利用者の特性



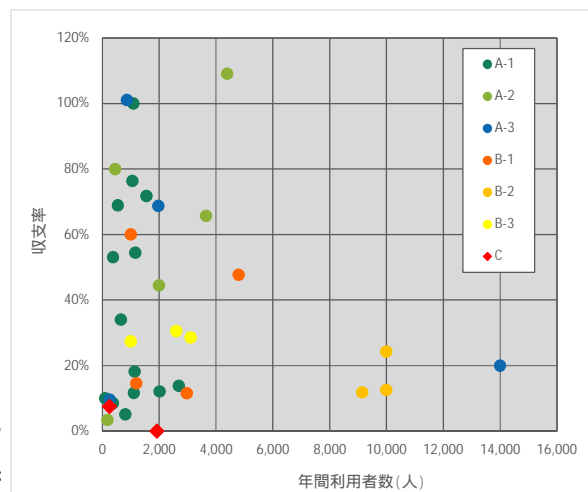
乗合の状況

参考 利用者数と運行経費の関係

利用者数が多くても収支率が低くなっている地域が見られます。これは、利用者数が増加し、運行体制（人・車両等）の強化が必要となったことで、運行経費も増大したと考えられます。利用者の需要と運行の持続性とのバランスを見ながら運行体制を検討していきましょう。

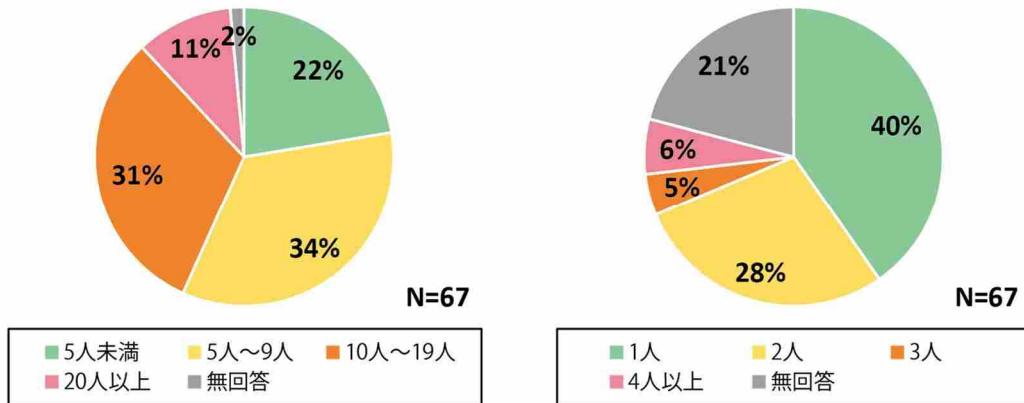
凡例は、「(3) 運行エリア 対象地域の設定」をご覧ください。

利用者数と収支率の関係



運転手の確保

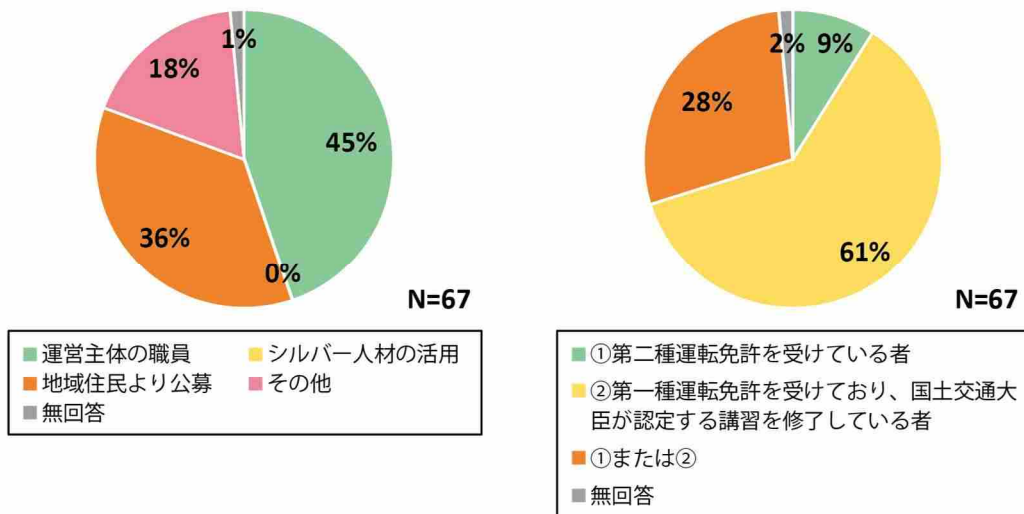
運転手登録数は5人以上の事例が多いですが、1日平均運転者数は1人の事例が多くなっています。



運転手登録数

1日平均運転者数

運転手は、運行主体の職員とする事例が最も多いですが、地域住民より公募する事例も見られます。運転手の要件は、「第一種運転免許を受けており、国土交通大臣が認定する講習を修了している者」としている事例が、約6割を占めています。



運転手の所属

運転手の要件

参考 運転手の確保に関する課題

運行主体から運転手を出す場合、運転手は運転とそれ以外の業務を行わなければならないため、営業日数・時間の拡大が難しいという事例が見られます。

地域住民からの公募では、本職をリタイアして自由な時間のある方に依頼している場合が多く、高齢のため運転手を確保しにくくなっている事例が見られます。

運転手の年齢制限の引き上げを行っている地域もありますが、運転手の世代交代を意識した運営体制を考えていきましょう。

運行体制

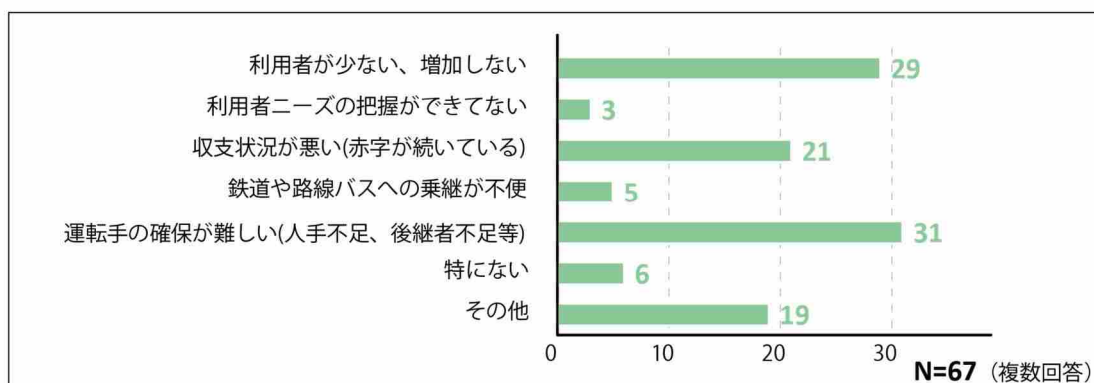
NPO法人や社会福祉協議会等の地域団体による運行が多く見られます。

地域共助型生活交通の導入に伴いNPO法人を立ち上げる際、行政手続きに慣れている人や、行政を取り込むことでスムーズに申請手続きを行うことができると考えられます。

社会福祉協議会が運行主体となっている地域では、関連する福祉事業との連携が図れるというメリットがある一方、運送事業を専属でできないことによりサービス向上が図りにくいといったデメリットが生じる場合もあります。

運行課題

運行課題は、「運転手の確保が難しい」が最も多く、次いで「利用者が少ない、増加しない」となっています。



(7) 事例から見た運営の工夫

各地域では利用促進等に向けて、様々な工夫がされています。運営体制を強化するため、下記のような工夫も検討していきましょう。

利用促進の工夫

① 広報・周知を行う

地域情報誌や、声掛け等による周知

老人クラブ等の団体が集まる場所や、サロン等での PR 活動、町内等のケーブルテレビでの PR

② 関係者と連携する

(学生を対象に含める場合) 学校や教育委員会との連携

運転者との定期的な意見交換会の開催

高齢者見守り事業との連携

病院に運行日に合わせた診察への配慮を依頼

③ 運行サービスを見直す

運営委員会にて、地区要望を基にダイヤ改正等を検討

割引回数券の発行

買物時間を考慮した運行ダイヤの見直し

タブレットパソコンによる予約を見直し、有料コールセンターによる予約を追加

バス型(定期・路線運行)とタクシー型(予約・区域運行)の2タイプを組み合わせて対応

(路線型運行で)路線上であれば停留所以外でも乗降可能とする自由乗降区間の設定

その他の工夫

① 資金を確保する(持続的な運行に向けた工夫)

運行車両を法人の他業務と兼用し、運行経費を抑制

有償運送運転者講習受講費の助成

地域の事業者(会社等)個人による寄附

地域住民全戸が会員となり、年会費を負担

介護保険事業により赤字補てん

他事業への参入の模索(スクールバスの事業、地元農産物 集荷販売事業、農家サロン カフェ事業等)

② 運転者へのフォローを行う(安全性の確保に向けた工夫)

ドライブレコーダーを各車に(法人だけでなく自家用自動車にも)装着

定期的に運転者講習会を実施

③ その他

第一種運転免許証保持者に対する国土交通大臣認定の講習代金の減免

2. 代表的な事例

栃木県での地域共助型生活交通の導入の参考とするため、全国の「公共交通空白地有償運送制度」の導入事例の中から、12地域を対象としてヒアリング調査を実施しました。

ここでは、その中から、特徴的な代表事例をご紹介します。

(1) 代表事例

代表事例として、それぞれの地域に合った工夫によって、安定した運営ができている3つの事例を整理しています。

なお、ヒアリング調査では、導入の背景から導入後のサービス改善までの流れに沿って調査を行い、導入までの担当者の苦労話等についてもお聞きしながら、今後の導入に参考となる点を整理しています。

代表事例

1	富山県 <small>たかおか</small> 高岡市 <small>おぜ</small> 小勢地区 住民全員が年会費を支払うことによって、安定した運営ができている事例です。
2	長野県 <small>かみいな</small> 上伊那郡 <small>なかがわ</small> 中川村 地元団体の協力によって安定した運営ができている事例です。
3	愛知県 <small>きたしたら</small> 北設楽郡 <small>したら</small> 設楽町 <small>つぐ</small> 津具地区 導入前に運営されていた交通と類似の利用方法としたことで、利用者が受け入れやすい交通となり、安定した運営ができている事例です。

主なヒアリングの内容

項目	ヒアリングの目的
導入の背景	導入検討の際に地域課題を把握する参考となるよう、地域の持つ課題、導入時の課題等、導入に至るまでに苦労した点、工夫した点を聞きました。
運行形態	運行形態の検討の際の参考となるよう、走行パターン、走行ルート等、具体的にどのような運行を行っているのかを聞きました。
運営の仕組み	運営方法の検討の際の参考となるよう、運転手の数・確保法、車両の導入方法等、運営に関する工夫を聞きました。
利用状況	運行形態、運営の仕組みと利用実態を照らし合わせて検討できるよう、利用状況を聞きました。
サービス改善のための取組と課題	持続的な運営について検討する際の参考となるよう、運行後の利用促進策、課題等、サービス改善のための取組と課題について聞きました。

(2) 富山県 ^{たかおか}高岡市 ^{おぜ}小勢地区

交通の概要

名称	小勢地区過疎地有償運送 「ぐるっとおぜ地区バス」	
運行主体	NPO法人 小勢地区活性化協議会	
運行開始時期	平成 21 年 8 月	
人口	約 1,000 人	
高齢者数 (高齢化率)	約 300 人 (30%)	
区域面積 (居住地面積の割合)	約 300 ha (100%)	
地域指定の状況	なし	

人口・高齢者数・区域面積：平成 22 年国勢調査、居住地面積の割合は国勢調査より独自試算

導入の背景

地域の課題	<ul style="list-style-type: none"> ● <u>住民アンケートにおいて、半数以上から「負担金を払っても運行すべき」との回答があった。</u> ● 免許返納制度等もあり、老人会等から安心して出かけられる交通手段が求められた。
導入時の課題	<ul style="list-style-type: none"> ● バス事業者との運行ルートの調整に難航した。 ● <u>事業の安定経営に向けた市補助額・地元負担金・運賃を設定すること。</u>

運行形態

走行パターン	● 定時定路線型で、乗合があるタイプとしている。
走行ルート	<ul style="list-style-type: none"> ● 駅、病院、スーパーをきめ細かくルートに組み入れている。 ● 路線バス・電車と接続している。
利用対象	● 小勢地区の住民としている。
利用方法	<ul style="list-style-type: none"> ● 会員登録を必要としている。 ● 1～6 便は予約不要、7～8 便は電話予約を必要としている。
運行時間	<ul style="list-style-type: none"> ● 時間帯は、7 時頃～19 時頃までとしている。 ● 1 日 8 本運行している。
運賃	● <u>無料だが、年会費として各世帯から 3,000 円徴収している。</u>

運営の仕組み

運転手の数・確保法	<ul style="list-style-type: none"> ● 登録者は 13 人となっている（1 人/日運行） ● 運転手は、地元住民による有償ボランティアが多い（1 名は常勤雇用） ● 運転手は、市町村運営有償運転等運転者講習を受講した第一種運転免許証所持者としている。
車両の導入方法	<ul style="list-style-type: none"> ● 10 人乗り自家用自動車（トヨタハイエース）を行政から無償で貸与されている。
事業化のポイント	<ul style="list-style-type: none"> ● 住民全員が年会費 3,000 円を支払うことで、運賃を無料としている。 ● 年会費 3,000 円は、市の補助条件である「<u>運行費の 1/5 は地域負担とし、補助金の上限額は 300 万円とする</u>」ことと全世帯数を考慮し設定した。 ● 運行に係る事務処理は、地区連絡センターの職員が実施しており、運賃収入を得る場合の事務処理負担も考慮し、運賃無料としている。
安全確保方法	<ul style="list-style-type: none"> ● 自家用有償旅客運送者登録申請のとおり、事故対応の責任者を置き、運転者との連絡体制をとっている。 ● 一般用自動車共済保険に加入している。

利用状況

登録・利用者数	● 年間利用者数は 1,926 人となっている。
利用者の主な目的	● 買物・通学が多い。

サービス改善のための取組と課題

利用促進策	<ul style="list-style-type: none"> ● 時刻表に周辺情報（西高岡駅の列車時刻表・停車施設の案内）を掲載し、カラー印刷としたものを全戸配布した。 ● アンケートを実施予定である。 ● 地区のイベント時に臨時バスを運行している。
課題	<ul style="list-style-type: none"> ● 高岡駅まで運行しているが、地区の会員制であり地区外の人利用要望があっても対応できないため、対応する場合は、車両定員等の見直しが必要となる場合もある。
運行後の工夫	<ul style="list-style-type: none"> ● 運行初年度の運行実績より、通学が多いため土日祝日の利用が少ないことが分かり、平成 22 年 6 月から土日祝日便を廃止した。更に、ダイヤ改正を行った。 ● 平成 21～23 年は市の補助金が 450 万円（ふるさと雇用再生特別基金事業）であったのに対し、平成 24 年は 300 万円（市地域バス事業補助金）に減額となったため、7～8 便を予約制に変更し、運転手の給与を少なくして対応した。

(3) 長野県 ^{かみいな} 上伊那郡 ^{なかがわ} 中川村

交通の概要

名称	NPOタクシー ぽかぽか	
運行主体	NPO法人 ふるさとづくりやらまいか <u>地元の建設会社 7 社による協同設立</u>	
運行開始時期	平成 16 年 4 月	
人口	約 5,000 人	
高齢者数(高齢化率)	約 1,500 人(30%)	
区域面積(居住地面積の割合)	約 7,700 ha(40%)	
地域指定の状況	特定農山村法、 過疎法 (一部)振興山村法	

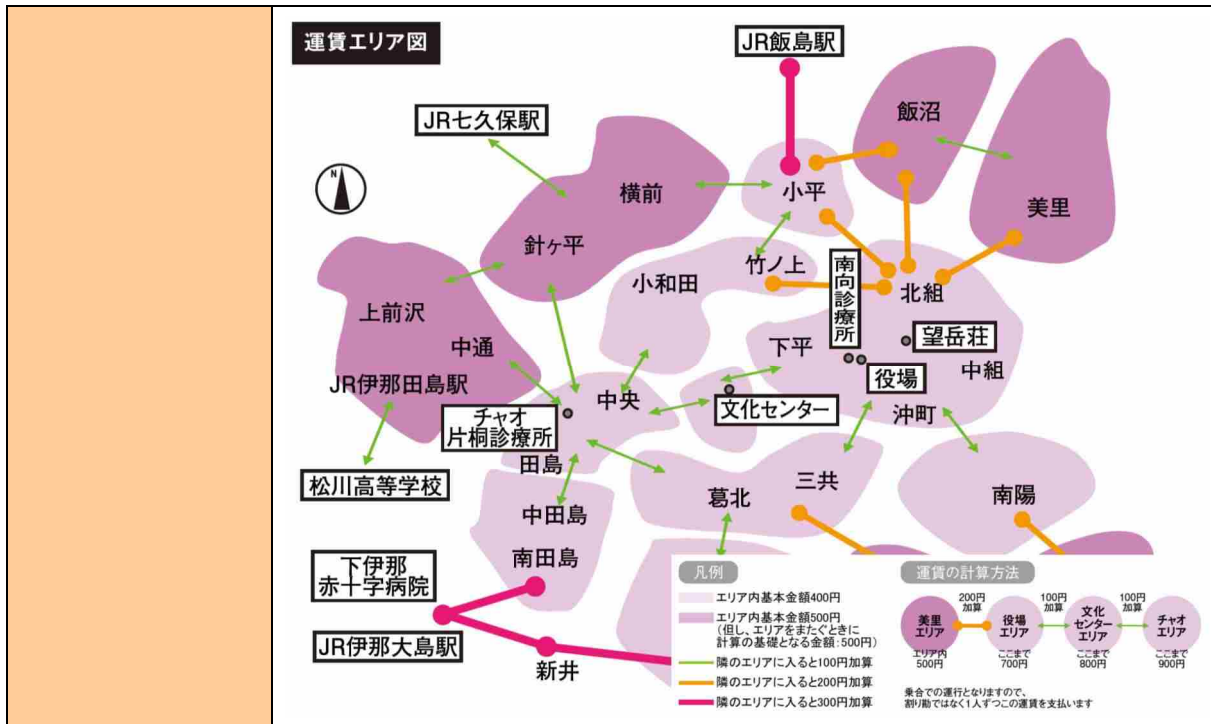
人口・高齢者数・区域面積：平成 22 年国勢調査、居住地面積の割合は国勢調査より独自試算

導入の背景

地域の課題	<ul style="list-style-type: none"> ● 平成 6 年に民間バス路線が廃止、平成 12 年にタクシー事業所が撤退した。 ● バス停までの距離が遠い。 ● 山間地域の交通手段の確保が求められた。 ● バスが運行しない時間帯の交通手段の確保が求められた。 ● 近隣町村から民間タクシーを呼びにくい。
導入時の課題	<ul style="list-style-type: none"> ● 村外タクシー業者・バス事業者等との協議が難航した。

運行形態

走行パターン	<ul style="list-style-type: none"> ● 区域型で、乗合がないタイプとしている。
走行ルート	<ul style="list-style-type: none"> ● 村内全域と隣接町村 6 ヶ所(巡回バスのバス停と同じ所)としている。 ● 路線バス・電車と接続している。
利用対象	<ul style="list-style-type: none"> ● 運転免許証のない方、又は持っても運転しない方としている。 ● 最寄りのバス停から徒歩距離で 600m以上離れている方としている。
利用方法	<ul style="list-style-type: none"> ● 運行日の 2 ヶ月前～前日午後 5 時までに電話予約を必要としている。
運行時間	<ul style="list-style-type: none"> ● 時間帯は、9 時～21 時としている。 ● 運行曜日は、月曜～金曜(お盆・年末年始を除く)としている。
運賃	<ul style="list-style-type: none"> ● 会員登録料は 200 円としている。 ● 運賃はエリア料金制としている(ゾーン内は 400～500 円、ゾーン外は追加で 100～300 円) ● 中川村交通バス「NAKAMO」により利用割引制度がある。



運営の仕組み

運転手の数・確保法	<ul style="list-style-type: none"> 登録者は5人となっている(1~2人/日運行) 運転手は、定年退職者を対象とした公募から、NPO法人の採用により確保している。
車両の導入方法	<ul style="list-style-type: none"> 行政から貸与されている(車両の所有車は村)。
事業化のポイント	<ul style="list-style-type: none"> 地元建設業者によって運営、事務所を予約受付センターとしても使用する。 運行範囲を、<u>村内全域と、隣接町村の6ヶ所(巡回バスのバス停がある)に絞ることで、循環バスとの調整を図る。</u> 平成26年の事業収支 収入)年間乗車券代・定期乗車券代・現金運賃 = 約200万円 支出)運転委託費・燃料費・車両修繕費 = 約1,900万円
安全確保方法	<ul style="list-style-type: none"> 村の車両として保険を使用する。 事故があった場合には、NPO法人から村へ連絡が入る体制である。

利用状況

登録・利用者数	<ul style="list-style-type: none"> 「村営巡回バス」の年間乗車券購入者の約7割程度が登録している。
利用者の主な目的	<ul style="list-style-type: none"> 駅・通院・通学が多い。

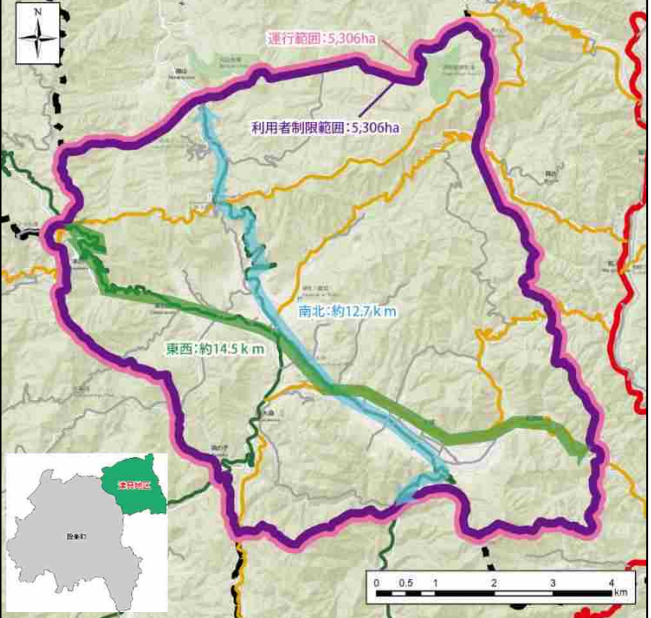
サービス改善のための取組と課題

利用促進策	<ul style="list-style-type: none"> 昼間に高齢者が集まる場で説明会を開催している。
課題	<ul style="list-style-type: none"> 土日運行等の要望への対応について検討する。 運転手の高齢化・少子化による利用者の減少を踏まえ、持続可能な事業とするための取組に向けて検討する。

(4) 愛知県 ^{きたしたら}北設楽郡 ^{したら}設楽町 ^{つく}津具地区

交通の概要

名称	過疎地有償運送「のってかっせ」	
運行主体	津具商工会	
運行開始時期	平成 26 年 4 月	
人口	約 1,300 人	
高齢者数 (高齢化率)	約 600 人 (50%)	
区域面積 (居住地面積の割合)	約 5,300 ha (20%)	
地域指定の状況	過疎法 振興山村法 特定農山村法	



人口・高齢者数・区域面積：平成 22 年国勢調査、居住地面積の割合は国勢調査より独自試算

導入の経緯

地域の課題	● シルバー人材センターの方による運行継続が困難になった。
導入時の課題	● 特になし(<u>導入前に行政によって運営されていた福祉タクシーと利用形態が似ているため、違和感なく利用してもらえた。</u>)

運行形態

走行パターン	● 区域型で、乗合がないタイプとしている。
走行ルート	● 津具地区内としている。 ● 路線バス・電車と接続していない。
利用対象	● 年齢・身体状況は問わないこととしている(1人で乗車できない人は利用できない)。
利用方法	● 入会金・年会費は無料だが、会員登録を必要としている。 ● 利用日の 2 日前(土日祝日除く)までに津具商工会へ電話予約を必要としている。 ● 受付時間は 9 時～17 時(平日のみ、土日祝日・年末年始・お盆を除く)としている。
運行時間	● 時間帯は、9 時～16 時としている。 ● 運行日は、日曜祝日・年末年始以外としている。
運賃	● ワンコインという手軽さを意識し 500 円に設定している(往復利用・片道ともに 500 円だが、往復利用の場合、待ち時間を 2 時間超えたら追加で 500 円)。

運営の仕組み

運転手の数・確保法	<ul style="list-style-type: none"> ● 登録者は 4 人となっている（1 人/日運行） ● 運転手のうち 2 人は津具商工会の職員であり、実質は地域住民に対する公募で採用している 2 人が日替わりで運行している。 ● 公募時には特に要件を設けておらず、有償運行運転者講習会を受講してもらっている。
車両の導入方法	<ul style="list-style-type: none"> ● 軽自動車 1 台を設楽町より無償貸与されている。
事業化のポイント	<ul style="list-style-type: none"> ● <u>運行区域内の端から端まで運行したとしても 10 分程度しかかからないため、利用者が重複することもなく、運転手は 1 人いれば十分運行可能である。</u> ● 行政による福祉運行時は無償であったが、有償になったことによるクレーム等は特になかったことから、<u>通院の足として必要なものだ</u>と認識されていると考えられる。 ● 平成 27 年度の事業収支 収入) 利用料・町補助金 = 約 100 万円 支出) 運転手報酬・車両維持費・事務手数料・事務費 = 約 100 万円 ● 運転手の給与は 1 回（往復）運行当たり 800 円としており、月 2～3 万円/人となっている。本職をリタイアされた方のちょっとしたお小遣い稼ぎ程度になるように支給額を設定している。
安全確保方法	<ul style="list-style-type: none"> ● 保険加入をしている程度である。 ● 今のところ事故なく運行しているため、クレーム等もない。

利用状況

登録・利用者数	<ul style="list-style-type: none"> ● 登録者数は 195 人となっている。 ● 実際に利用している人は 30 人程度であり、定期的な利用がほとんどである。 ● 予約は前日までを基本としているが、当日でも臨機応変に対応している。
利用者の主な目的	<ul style="list-style-type: none"> ● 通院が多い（地区内の診療所が多い）。 ● 有償運行から路線バスへの乗り換え利用はない。

サービス改善のための取組と課題

利用促進策	<ul style="list-style-type: none"> ● 高齢者以外の人に利用してもらうことは考えにくい。 ● 深夜まで運行すれば、もしかすると飲んだ帰りに利用されることもあるかもしれないが、現在は考えていない。
-------	--

(5) 参考：その他の地域

上記で紹介した3地域以外の事例から、安定した運営ができていているポイントをご紹介します。

地域A

運行主体		NPO法人
工夫点	導入に至るまで	<ul style="list-style-type: none"> ● NPO法人の立ち上げは地域が主導で行ったが、素人では困難なため、社会福祉協議会・ボランティアセンター職員等の知識・経験が役に立った。 ● 運行開始日から逆算して協議を進め、諸手続きの段取りをする役割が必要だと思われる。 ● 公共バスからの移行運行としている。
	サービス・運営	<ul style="list-style-type: none"> ● <u>バスが必要ない人にも地域としての必要性を感じてもらい、費用負担（年会費1,000円）をしてもらっている。</u> ● <u>市から補助金が支給されている（500万円が限度）。</u>
	導入後	<ul style="list-style-type: none"> ● <u>座談会形式で懇談会を実施している。</u>

地域B

運行主体		社会福祉法人
工夫点	導入に至るまで	<ul style="list-style-type: none"> ● <u>事業遂行に慣れた社会福祉協議会で導入し、最終的に地元組織に移行することでスムーズに導入できた。</u> ● <u>路線型の福祉バスを補う位置づけとした。</u>
	サービス・運営	

地域C

運行主体		NPO法人
工夫点	導入に至るまで	<ul style="list-style-type: none"> ● 町の合併に当たり、地域の行政サービスの低下を懸念した当時の理事長が発起人となりNPO法人を立ち上げた。
	サービス・運営	<ul style="list-style-type: none"> ● 地区住民全戸に対し、NPO法人会員への加入を基本としている（年間1,200円/戸） ● 事務所のある施設管理の委託等も受けており、<u>他事業も含めて赤字補てん</u>をしている。



地域D

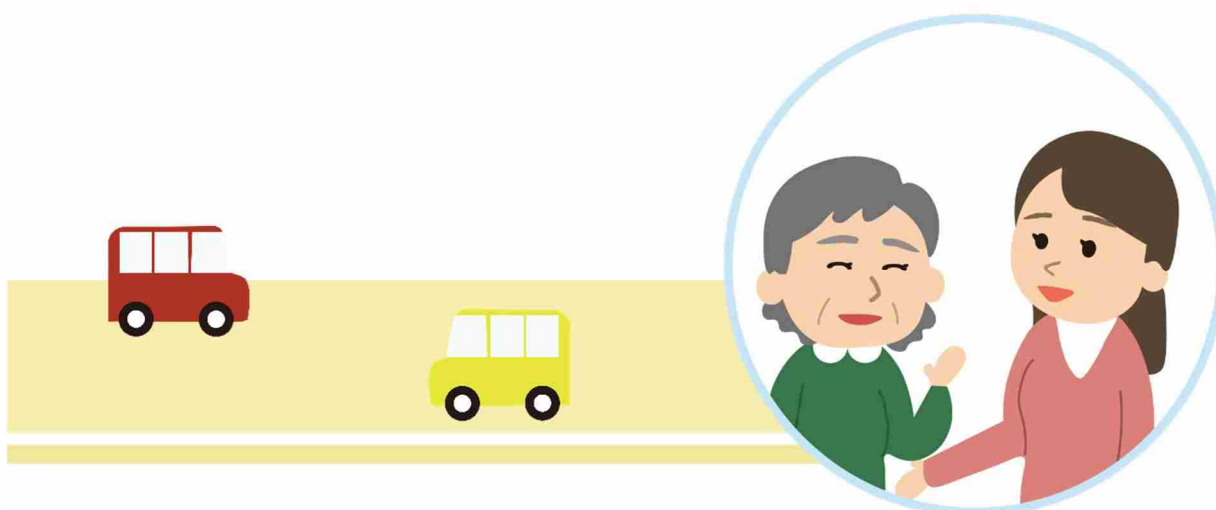
運行主体		社会福祉法人
工夫点	導入に至るまで	● 元々、路線バスや介護タクシーがあり、利用者の幅を広げるために導入した。
	サービス・運営	<ul style="list-style-type: none"> ● 介護タクシーと同額（300円）で運行している。 ● 車椅子での利用は受け付けておらず、介護タクシーとの役割分担を行っている。 ● 村からガソリン代や車両維持費として補助費が出ている。 ● 他事業（地域の福祉事業や介護・障害サービス事業等）により赤字補てんをしている。 ● <u>運転手はケアマネジャー業と兼務しているため、利用者個人の実情を把握しやすい。</u>

地域E

運行主体		NPO法人
工夫点	導入に至るまで	<ul style="list-style-type: none"> ● アンケート調査にて、日常的な移動に不便を感じているとの回答が多かった。 ● もともと地域内での助け合い精神が強い地域で個々に困っている人を支援していたが、気を使う部分も多かった。
	サービス・運営	<ul style="list-style-type: none"> ● ポイントカード分の補助等、<u>町の支援が充実</u>している。 ● 配食事業も実施しており、若干赤字補てんをしている。

地域F

運行主体		社会福祉法人
工夫点	サービス・運営	<ul style="list-style-type: none"> ● 社会福祉協議会として、生活に必要なものという視点で、介護・配食・交通等の各種支援を一体的に実施している。 ● <u>山間でコンパクト</u>であるため、上手くいっている。



3 . 導入・運営に当たってのポイント

全国の先進事例を踏まえると、地域共助型生活交通の導入のポイントは、次のように整理することができます。

(1) 導入のポイント

① 地域から強い要望があること

アンケートで、「負担金を払っても運行すべき」「日常の移動に不便を感じる」との回答があった。免許返納制度等もあり、老人会等から安心して出かけられる交通手段が求められた。バス停までの距離が遠く、山間地域の交通手段の確保が求められた。近隣町村から民間タクシーを呼びにくかった。

② 地域にキーマンがいること

地域の行政サービスの低下を懸念した当時の理事長が発起人となりNPO法人を立ち上げた。地元建設業者によって運営している。

③ 関係者と密な連携を図れること

NPO法人を立ち上げる際、市社会福祉協議会・ボランティアセンター職員等に支援してもらった。事業遂行に慣れた社会福祉協議会での導入後、地元組織に移行することでスムーズに導入できた。運行範囲を、村内全域と隣接町村に絞ることで、循環バスとの調整を図った。運転手がケアマネジャー業と兼務し、利用者個人の実情を把握しやすいようにした。

④ 既存の交通サービスを活用できること

導入前に運営されていた福祉タクシーと利用形態を似せることで、違和感なく利用してもらえた。介護タクシーと同額で運行している。

⑤ 補助・支援体制があること

年会費等により、地域全体で経費の一部を負担している。市町村から補助金等の支援がある。

(2) 運営のポイント

① 定期的に住民の需要を把握し、適切なサービスを提供する

利用実態・アンケート調査・懇談会の開催等により住民の需要を把握し、適切な運行日数・ダイヤ・運賃体系・運行範囲等が設定できるよう、定期的に見直しを行う。

② きめ細やかな広報を行う

説明会の開催や広報誌の配布等により、移動に困っている人に情報を伝える工夫をする。

地域共助型生活交通の導入検討の手法

IV

この章では、地域共助型生活交通の導入に向けた検討の手法を、手順ごとにご紹介します。この検討では、地域の状況（地形・施設分布・道路網等）や移動手段がなく困っている方の状況をしっかり把握し、地域に合った運行形態を考えることが大切になります。

IV. 地域共助型生活交通の導入検討の手法

1. 検討の流れ

地域共助型生活交通の検討の流れは、以下のとおりとなります。

導入には運営協議会の設置や、他の交通手段との接続等、行政との連携が重要となりますので、県やお住まいの市町の交通担当部門に相談してください。(巻末窓口一覧表参照)

地域の移動手段を地域主体で確保したい！

検 討	
(1) 地域の課題整理	人口の推移・高齢者数の推移 居住地域の分布・土地利用状況・道路網・施設分布 既存の公共交通の現状把握 (参考)上位計画
(2) 需要調査	既存調査の確認 需要調査の計画・実施
(3) 関係者との確認・調整	既存の公共交通機関の見直し 運行・運営にかかる役割分担
(4) 運行形態の検討	運行形態の検討に当たって 運行形態の検討手順 【STEP1】運行エリアの検討 【STEP2】運行サービスの検討 【STEP3】収支の検討
(5) 運行体制の構築	必要な人員と役割の確認 管理者・運転者の要件の確認 運転者の確保・待遇 必要な設備 保険への加入 利用登録 運営協議会

登 録 申 請	
(1) 道路運送法に基づく 登録申請	道路運送法に基づく登録申請 登録の要件 登録の有効期間
(2) 登録の更新	
(3) 変更登録の申請	変更登録が必要な場合 変更登録手続き 変更登録は不要であるが届出が必要な場合(軽微な事項)

運 行 開 始

2 . 検討の具体的な手法

(1) 地域の課題整理

地域の課題整理によって、地域共助型生活交通を検討するきっかけを明確にするとともに、地域に求められる交通サービスの役割や機能について考えます。

ここでは、「人口構造の変化を踏まえ、対象地域にはどのような交通サービスが適しているか」を分析のポイントとして整理します。

人口の推移・高齢者数の推移

国や自治体がホームページ等で公表しているデータ・資料から、地域の人口・高齢者数の推移を把握し、「地域にはどのような世代の人が何人程度いるのか」、「将来人口はどのように変化することが想定されるか」を整理します。

整理するポイント

地域にはどのような世代の人が何人程度いるのかを整理する

(可能であれば) 将来人口はどのように変化することが想定されるかを整理する

整理に必要な情報

人口

年齢構成

公共が持つ以下のデータを活用することで、将来の変化予測等詳細な分析も可能です

人口推移

高齢者数・高齢化率の推移

将来推計人口

参照データ・資料

町内会・自治会、地域の社会福祉協議会、民生委員等を通じて得られる居住に関する情報・調査等

G I S、表計算ソフト等が利用できる場合には、W E Bサイトから以下のようなデータ

を入手し、グラフ化、地図上へ表示することで、より視覚的な分析も可能です

人口データ (国勢調査・住民基本台帳)

国立社会保障・人口問題研究所による統計データ・将来推計

国土数値情報 (G I S データ)

居住地域の分布・土地利用状況・道路網・施設分布

インターネット上で公表されているデータや紙媒体の地図より、居住地域の分布、道路網、施設分布といった地域の地形・土地利用の状況を把握し、「居住地域の分布特性」「停留所として利用できそうな場所」「日常的に利用する施設」を整理します。

整理するポイント

住宅地の分布特性と道路網の特性から、どのような移動ルート・経由地点が考えられるかを整理する

整理の例

- ・住宅地は、一部に集中している/点在している
- ・住宅地は、道路に沿って分布/面的に分布
- ・道路網は、網状に形成/線状に形成
- ・車が走りやすい広い道路がある/狭あいな道路が多い

停留所として利用できそうな場所がどこにあるかを整理する

日常的に利用する施設（スーパー・病院・バス停・駅・銀行等）はどこにあって、どの施設が目的地となりそうかを整理する

整理に必要な情報

居住地域の分布

土地利用状況

道路網

施設分布（商業施設・医療機関・交通機関・金融機関等）

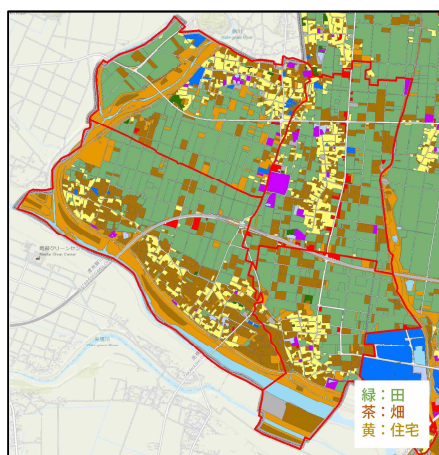
参照データ・資料

市販の地図（住宅地図等）

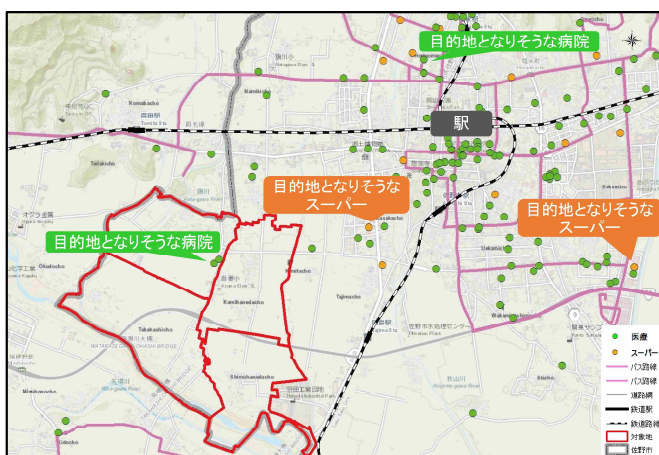
GISソフト等が利用できる場合には、WEBサイトから以下のようなデータを入手し、地図上へ表示することで、より視覚的な分析も可能です

国土数値情報（GISデータ）

WEBマップ（Arc GIS）



居住地域の分布・土地利用状況のイメージ



道路網・施設分布のイメージ

既存の公共交通の現状把握

対象地域の周辺に公共交通が運行されている場合、交通事業者や市町村が公表している路線図・時刻表より、既存交通の路線・走行ルート・運行時刻・運行頻度といったサービス内容を把握し、「地域の中でサービス不足となっている箇所」を整理します。

また、地域共助型生活交通のサービス内容を検討する際の参考等とするため、廃止されたバス路線の走行ルート等も把握しておくことが望ましいです。

整理するポイント

既存交通のサービス範囲・サービス内容を踏まえ、地域の中でサービス不足となっている箇所を整理する

整理に必要な情報

既存交通の路線・走行ルート

既存交通の運行時刻・運行頻度

参照データ・資料

交通事業者や市町村が公表している路線図・時刻表

(参考) 上位計画

市町村が公表している計画からも、人口情報や交通情報を得ることができます。

参照データ・資料

地域公共交通網形成計画

人口ビジョン



(2) 需要調査

需要調査等を活用して、地域共助型生活交通の必要性・運行内容について検討します。

地域共助型生活交通の導入で大切なことは、バスを走らせることではなく、地域の需要に合致した(利用される)交通サービスを導入することです。

そのため、ここでは、「地域で何人くらいの人がどういった移動に困っているのか、これから困っていくのか」を分析のポイントとして整理します。

既存調査の確認

既に地域住民の移動実態に関する調査を実施している場合は、調査内容とその結果を確認します。把握するポイントについて分析できない場合、若しくは既存調査がない場合は「需要調査の計画・実施」を参考に、調査を実施します。

分析・整理のポイント

どういう人が利用するのか

(交通を本当に必要としている(利用したいと考えている)人は、どのような人でどのくらいいるのか)

例

- ・日常の移動手段が「徒歩」や「タクシー」のみでしか移動できない人が利用するとして、調査結果から人数を算出する

将来的に、利用者はどの程度増減するのか

例

- ・家族や知人等の手助けがなければ「徒歩」や「タクシー」でしか移動できない人が将来的に利用するとして、調査結果から人数を算出する

地域住民や利用者にとって、日常生活において目的地となる施設はどこか、目的地に行く頻度・時間帯はいつか

目的施設の営業時間・診療時間・休館日等はいつか

利用者にとって、移動手段があれば行きたい目的地はどこか

利用者の徒歩圏や、目的地まで行く際に許容できる交通費はどの程度か

参照データ・資料

町内会・自治会、地域の社会福祉協議会、民生委員等を通じて得られる情報・調査等



需要調査の計画・実施

での「分析・整理のポイント」に記載する項目の分析に向け、調査を行います。
アンケート調査票の例を参考資料に掲載しています。

調査方法の例

アンケート調査

例

- ・調査票を郵送により配布・回収する
- ・調査票を回覧板等により配布・回収する

ヒアリング調査

例

- ・（利用者がある程度限られる場合）地域の集まり等で、出席する方に直接尋ねる
- ・地域の民生委員の方の協力を得て、日常生活における移動に困難を感じている人について伺う

調査項目の例

【属性について】

- ・性別
- ・年代
- ・職業
- ・世帯構成
- ・運転免許の有無
- ・自由に使える車の有無
- ・いつまで車を運転する予定か（免許返納の意思）
- ・徒歩圏

【日常の移動について】

- ・良く行く施設（商業・医療・交通・金融等分類別に質問）
- ・施設までの移動手段
- ・施設への訪問頻度
- ・施設の利用時間帯
- ・施設の滞在時間
- ・移動手段があれば日常的に行きたい施設

【運営・運行に関する協力について】

- ・地域共助型生活交通を導入した場合、運転者として協力できるか

(3) 関係者との確認・調整

地域共助型生活交通の導入について、関係者間で調整を行い、運営体制を整えます。関係者とは、地域住民・行政・交通事業者等が考えられます。

既存の公共交通機関の見直し

交通サービスを確保することが困難である地域において、新たに交通を導入するためには、地域の実態を正確に把握した上で導入の是非を判断しなければなりません。

また、新たに立ち上げる交通手段が既存の交通手段と重複することを避けるため、現在運行されている鉄道やバス、タクシーといった交通機関の運行形態の見直しを行ったり、コミュニティバスを導入することで利用者の移動需要に対応することができないかを検証します。

検証では、市町村とともに交通事業者の意向を聞き、共同で解決策を検討する必要があります。

関係者との調整に向けて準備しておくこと

複数の公共交通機関が重複している箇所を整理する

どのような状況を実現させたいのか（目標）を整理する

例

・郊外に住むマイカーを使えない高齢者が、公共交通でスーパーや病院に行けるようにしたい対象地域を整理する

関係者との確認・調整の流れ

【STEP1】既存交通が「何を目的としてどのような運行を行っているのか」を把握する
<ul style="list-style-type: none">● 何のために運行されているのか（目的）● どういった人のどのような移動を担っているのか（機能）
【STEP2】既存交通が持つ課題・問題意識等を把握する
<ul style="list-style-type: none">● 現在の運行内容や提供方法が地域の需要に適しているのか（走行ルート・時刻が日常生活で「使える」ものとなっているか）● 現状において、どのような問題がどの程度生じているのか（利用者の現状、公費負担額の増加、運行本数の減少等）● 何が原因で、何を解決しなければいけないのか（利用者の移動需要（目的・時間帯）の変化、運行ダイヤの調整、運行方法の見直し等）
【STEP3】地域で移動に困っている人を助ける解決策をともに考える
解決策の例
<ul style="list-style-type: none">● 需要に合わせた走行ルート、運行区域、時刻等の見直し● 運賃体系の見直し● 交通結節点における乗継や車両等の利用環境の改善● 対象地域の検討● （市町村に対して）コミュニティバスやデマンド交通の導入、スクールバスの活用● （タクシー事業者に対して）タクシーの活用
留意点
<ul style="list-style-type: none">● 利用者が要介護者、障害のある人等特定の人に限られ、受け皿となる組織がある場合、市町村運営有償運送（市町村福祉輸送）や福祉有償運送の導入も考えられる

運行・運営にかかる役割分担

地域共助型生活交通は住民や地元企業、商工団体、福祉団体、交通事業者、自治体、警察等多くの主体が関わる中で成立します。

ここでは、関係者間で地域の課題に対し、安全性・効率性・柔軟性等の観点から最適な運営形態を検討し、それぞれが果たすべき役割を整理することで、運営にかかる役割分担を行います。

検討に当たっては、「 章（５）運行体制の構築」も参考にしましょう。

事前に自治体で準備しておきたいこと

自治体が運営協議会を設立し、協議ができる体制を整える

地域公共交通会議を設置している場合は、新たに運営協議会を設置することなく、地域公共交通会議において必要性についての議論を行うことができます。

若しくは

自治体が、運行・運営にかかる役割分担を関係者に提示し、合意を得る

具体的な検討の際には、役割分担（だれが、何をするのか）が整っていることが望めます。そのために、運営協議会の設立や、運行体制・運営形態について自治体の考えをあらかじめ整理し、関係者に提示する等、役割分担の検討が進みやすい状態をつくる工夫が必要です。

運行体制の検討

安全な運行のためには日々の運行管理が重要となるため、運行主体の決定とともに、それを支援する以下のような体制について検討する必要があります。

例

- ・車を運転する
- ・乗務員等の管理や教育を行う
- ・車両の点検・整備を行う
- ・事故や苦情等に対応する

運営形態の検討

経費の全てを運賃収入のみで賄うことは困難な場合が多いため、安定的な運営の確保に向けて、以下のような方法で地域全体の幅広い支援を求める必要があります。運行の開始に向けて、関係者間でしっかりと協議し支援体制・内容について合意することが重要となります。

例

- ・行政から補助金を支援してもらう
- ・地元企業からの広告収入を得る
- ・地元自治会等による負担金を募る

合意の際の留意点として、利用が少なく欠損額が増加した場合の「負担」と、逆に利用が多く補てん額が減少した場合の「受益」の両面からあらかじめ各主体の分担（配分）を定める等、各主体にインセンティブ（誘因）が働くような仕組みづくりが重要となります。

関係者間の役割分担の例

関係者間では、以下のような役割分担が考えられます。

NPO法人・住民等	<ul style="list-style-type: none"> ● 運行主体・運転者となる ● 市町村担当者とともに住民需要を把握し、運行計画を作成する ● 継続的な利用の促進に向けた取組を行う
交通事業者	<ul style="list-style-type: none"> ● 既存の公共交通機関の現状に関する情報を提供する ● 運行計画や法令に関して助言する ● 路線バスとの結節や既存の交通機関との連携に関して提案する
市町村	<ul style="list-style-type: none"> ● 運営協議会（住民や交通事業者との協議・調整・検討体制）をつくる ● 各種調査を実施する ● 運行主体に対し補助金や車両の貸与等による支援を行う

参考 既存の交通事業者との調整の例

既存の交通事業者との調整方法の事例をご紹介します。

関東地方 K 町での事例

バス事業者との調整が必要で、町がバス事業者へ補助金を出すことで調整を図っています。因みに、タクシー事業者は入っていない地域です。

北陸地方 N 市での事例

タクシー事業者との調整が必要で、「駅までの運行はしない」という、運行区間の分担によって調整を図っています。

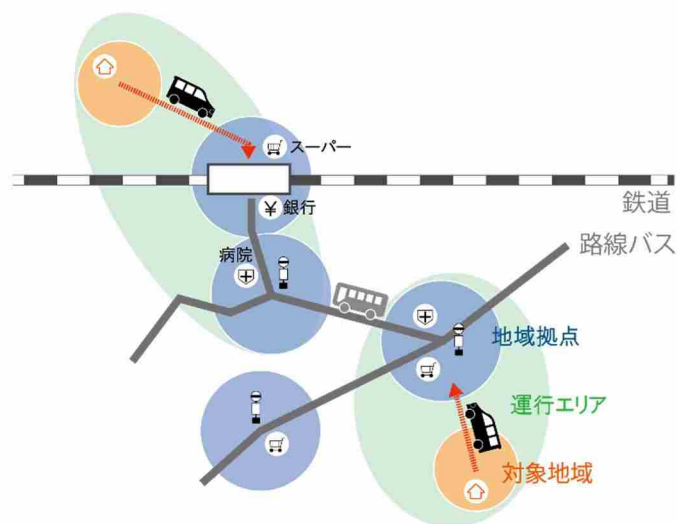
タクシーは、緊急時の移動手段として地域に必要であり、新たな移動手段確保策の導入がタクシー事業者の減収につながる事が考えられる場合は、タクシー事業者の事業存続に配慮しましょう。

参考 交通の役割分担・組み合わせ

公共交通は、一般的に段階的なネットワークが形成されており、運送力等の面から求められる役割が異なります。

地域のレベルでは、まず、不特定多数の人が利用する広域的な交通軸として、運送力の高い「鉄道」があります。そして、「鉄道」を補完する役割として、鉄道駅と居住地域間や地域拠点と居住地域、医療施設・商業施設間を結ぶ「路線バス」があります。

地域共助型生活交通の役割は、こういったネットワークでカバーできていない地域の生活の足の確保となる場合が多くなっています。



交通の役割分担

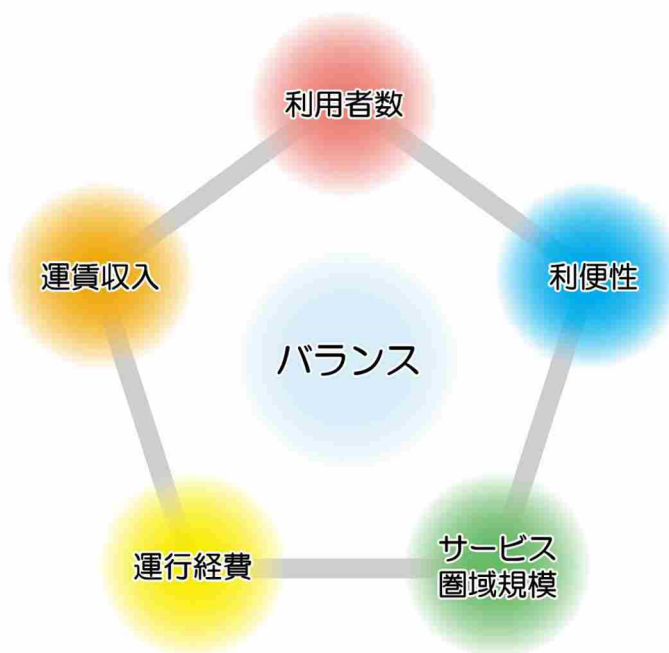
(4) 運行形態の検討

運行形態の検討に当たって

運行形態の検討では、他地域の事例をそのまま取り入れるのではなく、地域の課題に基づき、できるだけシンプルかつコンパクトで地域と相性のよい形態を見極めていくことが大切です。

また、地域共助型生活交通は、採算性よりも利用者の需要に合う運行が求められるため、持続可能なものとしていくためには地域全体で支えていく必要があります。

地域特性に適した交通を選択するに当たっては、下図に示すような5つの視点に基づき、地域の需要を把握するとともに、これらのバランスを考慮して運行形態を選択することが重要です。



交通の選択に当たって着目すべき視点

地域の需要を考える上で着目すべき事項

視点	項目	視点を活用した主な検討事項
利用者数	● 利用者数	● 利用者数にあった運行形態・本数の検討
利便性	● 運行本数 ● 運行時間	● 利用者の需要に応じた運行本数・時間の設定 ● 需要を満たしながら効率化を図る工夫
サービス圏域規模	● 運行エリア ● 車両タイプ	● 地域の住宅地や施設の分布を考慮した走行ルート設定 ● 地形を考慮した運行形態の検討
運行経費	● 人件費 ● 車両費 等	● 稼働状況に応じた運行経費の適正化 ● (契約形態の見直し等)
運賃収入	● 料金収入 ● 補助金 等	● 採算性と利用者需要を考慮した運賃設定の見直し ● 利用促進に向けた啓発活動

運行形態の検討手順

運行形態の検討には、以下のような手順があります。

【STEP1】 運行エリアの検討	
1.目的地	● 目的地の選び方
2.地域外の運行エリア	● 地域外の運行エリアの考え方
3.走行パターン	● 走行パターン（路線型・区域型） ● 地域内の走行に対する工夫 ● 走行パターンのまとめ
4.距離・時間からみた運行エリア	● 所要時間と運行エリアの関係 ● 所要時間の計測 ● 運行間隔

【STEP2】 運行サービスの検討	
1.利用者数	● 利用者数の算出
2.利用方法	● 定時型・予約型 ● 乗合型・専有型 ● 利用方法パターンのまとめ
3.運行時間	● 運行時間
4.車両	● 車両タイプ ● 車両数
5.営業日数	● 利用者数と営業日数・時間の関係

【STEP3】 収支の検討	
1.収入	● 運送の対価 ● その他
2.支出	● 人件費 ● 車両費 ● その他
3.収支	● 収支の試算例

【STEP1】 運行エリアの検討

地域から目的地となる施設までの距離や走行パターン、所要時間等を考慮して運行エリアを検討します。運行エリアは、地図等を用いることでより具体的に検討することができます。

1. 目的地

目的地の選び方

- ・ 需要調査の結果等を踏まえて選出します。
- ・ 目的地は、スーパー・病院・バス停・駅・銀行等、日常生活に必要となる施設の用途を考慮し選出する必要があります。

2. 地域外の運行エリア

地域外の運行エリアの考え方

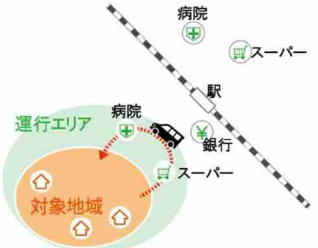
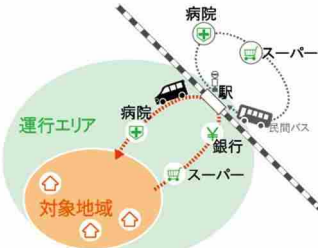
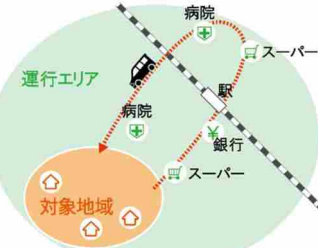
- ・ 目的地が広範囲に分布している場合や、複数の方面に分布している場合等においては、複数の運行エリアが考えられるため、施設の特徴と併せて検討しましょう。
- ・ サービス圏域が大きくなることで、非効率な運行とならないよう留意が必要です。

例

- ・ 最低限行きたい施設が回れるエリア（最寄のスーパー・病院まで行ける等）
- ・ 行きたい施設を全て回れるエリア（少し離れた大型商業施設まで行ける等）
- ・ 他の交通に接続できる施設が含まれるエリア（バス停・駅まで行ける等）

補足 対象地域と運行エリア

対象地域と運行エリアのイメージ

日常生活で最低限行きたい施設が回れる運行エリア	他の交通に接続できる施設が含まれる運行エリア	行きたい施設を全て回れる運行エリア
<p>対象地域から最寄りのスーパーや病院までといったコンパクトな運行エリアのため、少ない車両数でも運行本数を増やすことができると考えられます。</p> <p>一方で、遠くまでの移動には向かないと考えられます。</p> 	<p>対象地域からバス停や駅を含む運行エリアとすることで、他の交通機関への乗継ができ、利用者の移動範囲を広げることができると考えられます。</p> 	<p>対象地域から離れたところも運行エリアに含むため、利用者が行くことができる場所の選択肢を増やすことができると考えられます。</p> <p>一方で、一回当たりの運行が長時間となるため運転の負担が大きくなることが考えられます。</p> 

対象地域は、地域共助型生活交通の利用対象となる住民が居住している地域とします。

運行エリアは、車両の移動範囲（対象地域と利用者の目的地等が含まれたエリア）とします。

3. 走行パターン

走行パターン（路線型・区域型）

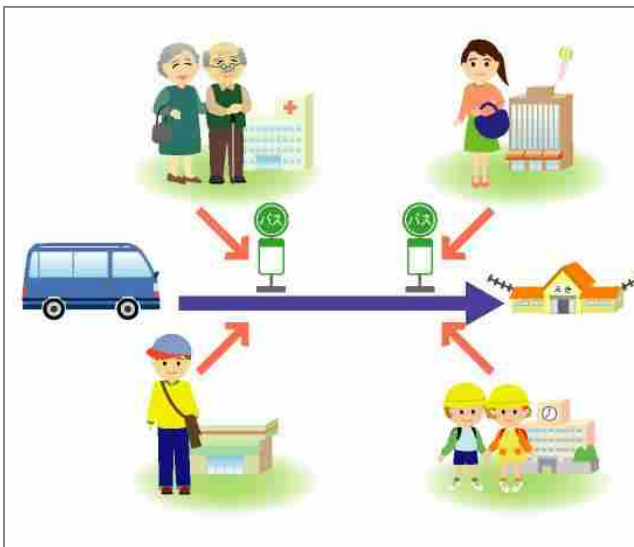
- ・車両の走行パターンには路線型と区域型の2種類あり、地域内の走行と地域外の走行それぞれに対し、適当なパターンを検討する必要があります。

路線型

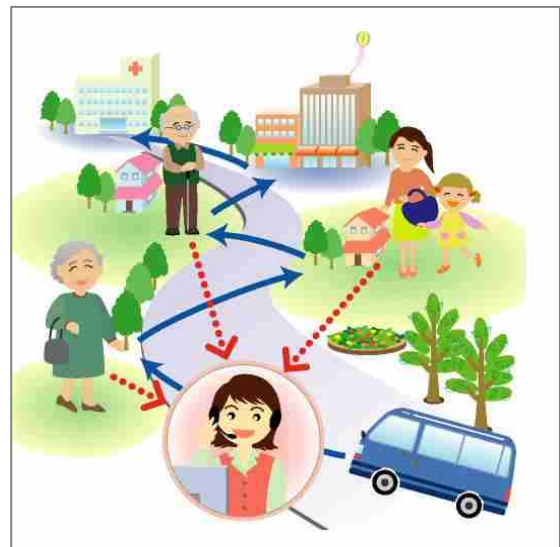
特徴	● 決まった走行ルートを行くタイプ
地域内の走行	● 住宅地が道路に沿って分布している地域は、路線型での運行が適している ● 地域内に停留所として使用できるスペースが必要となる
地域外の走行	● 目的地が道路に沿って分布している場合は、路線型での運行が適している ● 目的地に停留所として使用できるスペースが必要となる
走行ルートの考え方	● 道路網状況を踏まえ、できるだけシンプルで迂回の少ないものとする ● 利用者の徒歩圏に配慮し、サービスの公平性が確保できるようにする ● 道路の幅員や勾配が運行に支障がないことも必要となる ● 道路が混雑する区間では、定時性の確保が難しく、運行効率が低下することも踏まえて設定する
(参考) 停留所の配置	● 停留所は利用者にとって分かりやすく、徒歩圏等に配慮した使いやすい配置計画とする ● 他の交通への影響の少ない区間では利用者の利便性を高める方策として、フリー乗降区間（バス停以外でも乗降可能な区間）を設けることも考えられる

区域型

特徴	● 利用者の目的地に合わせて、その都度走行ルートを決めるタイプ
地域内の走行	● 平地部に集落が点在しているような地域では、区域型での運行が適している
地域外の走行	● 目的地が複数の方面に分布している場合等は、区域型での運行が適している



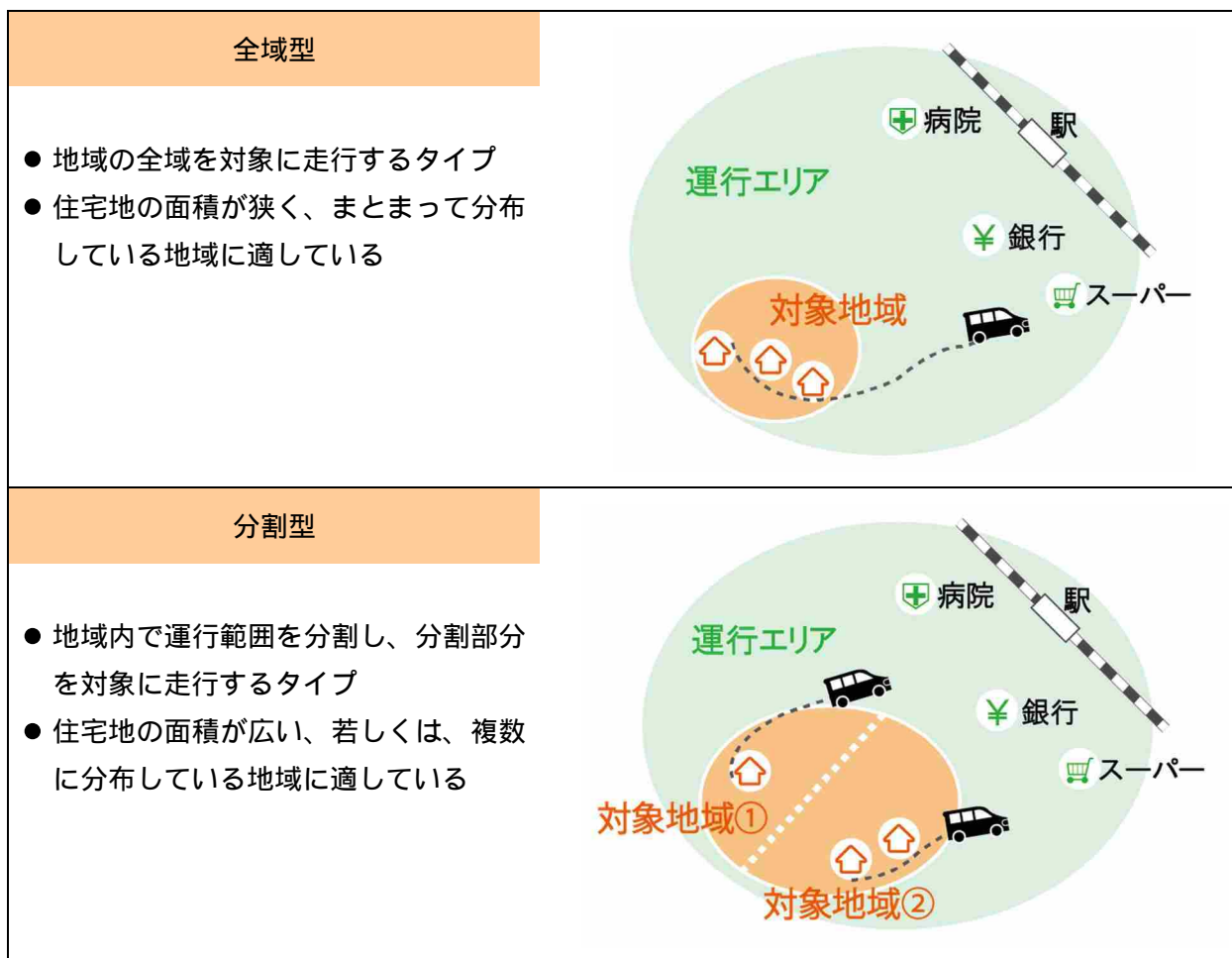
路線型のイメージ



区域型のイメージ

地域内の走行に対する工夫

- ・地域特性によっては、地域内を分割して走行する方が望ましい場合もあるため、必要に応じて地域内の運行エリアについても検討します。



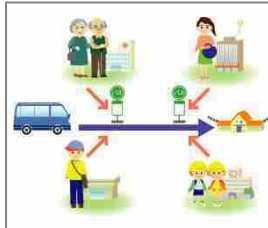
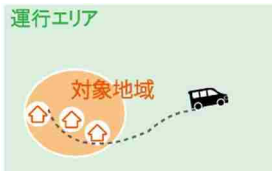
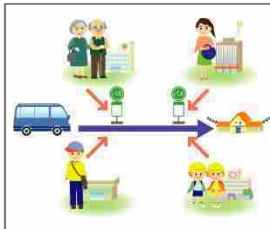


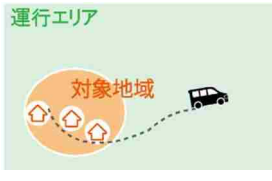

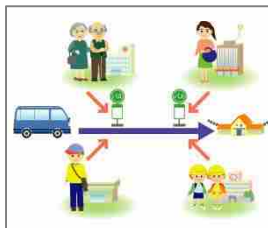






参考 地域や利用者に合う運行形態の考え方

かつて地域を通過していた路線等、検討の参考となる事例がある場合は、路線網等について活用・課題点を整理することで、利用者の需要・実態に合う運行形態のヒントを得られる場合もあります。

例えば、利用者の徒歩圏を考慮すると、廃止路線の走行ルートでは人口を十分にカバーできないことが分かった場合、地域内を細やかに回れる「区域型」とすることが望ましいと考えられます。

走行パターンのまとめ

- STEP1 の検討より、走行パターンは以下の 8 種類が考えられます。

走行パターン	地域外の運行	地域内の運行	地域内の運行
路線 × 路線 × 全域			
路線 × 路線 × 分割		路線型	
路線 × 区域 × 全域	路線型		
路線 × 区域 × 分割		区域型	
区域 × 路線 × 全域			
区域 × 路線 × 分割		路線型	
区域 × 区域 × 全域	区域型		
区域 × 区域 × 分割		区域型	

4. 所要時間からみた運行エリア

所要時間と運行エリアの関係

- ・これまでの検討で導いた運行エリアに対して走行ルートを仮定し、1本の運行にかかる時間を所要時間とします。
 - ・所要時間が長時間となる場合、運行本数が減少したり、利用者や運転者の負担が増大する可能性があることも考慮して運行エリアを検討する必要があります。
- 本ガイドラインでは、車両の発着地から対象地域や目的地を回り発着地に帰ってくるまでを1本とします。



運行のイメージ

所要時間の計測

- ・所要時間は、走行ルートの走行時間と、利用者の乗降時間等を足し合わせた時間とします。
- ・走行時間の計測には、WEBサービス等の活用が考えられます。
- ・走行ルートを仮定する際、必要に応じて車両の発着場所を選定します。
- ・走行時間の計測とともに、1本当たりの走行距離についても計測しておきます。

発着場所の選び方の例

- ・運行主体にとって利便性の高い場所
- ・車両の駐車スペースがある場所

運行間隔

- ・所要時間に余裕を持たせた時間とします。
- ・路線型の場合、鉄道やバスとの乗継や、利用者から見て覚えやすい・分かりやすい時刻とすることも考慮する必要があります。

【STEP2】 運行サービスの検討

想定する利用者数に対し、利用方法や運行時間、車両を設定して運行サービスの内容を検討します。

1. 利用者数

利用者数の算出

- ・ 需要調査結果より、想定される利用者数を算出します。

例

- ・ 普段、車を利用できない(車を運転できず、送迎もしてもらえない)人が主に利用すると想定し、その人数を利用者数として算出する。

利用者の意向

- ・ 利用者が地域共助型生活交通を利用したい曜日・時間帯・頻度等を整理しておきます。
- ・ 需要調査の結果だけでは、利用者がどのように困っているか分からない場合があるため、社会福祉協議会等を通じて具体的に聞くことで、利用者の意向をより把握することができると考えられます。

2. 利用方法

利用方法は、定時型・予約型、乗合型・専有型といったタイプから、地域に適したものを選びます。



定時型・予約型

定時型	<ul style="list-style-type: none"> ● 決まった時間に決まった路線を走るタイプ ● 決まった時間に停留所へ着くため、基本的に「路線型」での運行となる ● 需要(目的地・利用時間等)に一定の傾向があり、利用者数が見込まれる場合に適している
予約型	<ul style="list-style-type: none"> ● 予約があった時だけ走行するタイプ ● 需要に傾向がなかったり、利用者数があまり見込まれない場合に適している

乗合型・専有型

乗合型	<ul style="list-style-type: none"> ● 複数で乗り合わせて走行する場合もあるタイプ ● 需要に一定の傾向があり、利用者数が見込まれる場合に適している
専有型	<ul style="list-style-type: none"> ● 誰とも乗り合わずに走行するタイプ ● 基本的に利用者1人のための運行となるため「区域型かつ予約型」での運行となる ● 需要に傾向がなかったり、利用者数があまり見込まれない場合に適している

利用方法のパターン

利用方法パターン	走行パターン	定時/予約	乗合/専有
路線 × 定時 × 乗合	 路線型を含む	定時型	乗合型
路線 × 予約 × 乗合		予約型	
区域 × 予約 × 乗合	 区域型のみ	予約型	乗合型
区域 × 予約 × 専有			専有型

3. 運行時間

運行時間

- ・ 需要調査で施設利用の多い時間帯や、施設の開館時間を考慮して設定します。
- ・ 医療機関の開館時間は、診察やお見舞い等の目的によって受付時間等が異なる場合があるため、留意する必要があります。
- ・ 1人の運転者が長時間運転することにならないよう、必要に応じて休憩時間等も考慮しましょう。

4. 車両

車両タイプ

- ・ 運行形態や、利用者数を考慮して設定します。
- ・ 車両サイズや重さによっては、道路の構造条件から走行できない場合があるため、必要に応じて走行ルート設定と車両選定の調整を行います。
- ・ 車両は、乗車密度（時間帯別・区間別の乗車人数）や、走行条件（道路幅員、転回スペース）等を踏まえた車両を選択します。

車両数

- ・ 運転者の確保や経費等に配慮し、少ない台数で効率的に運行することが望ましいです。

例

- ・ 地域内で運行エリアを2分割する場合、エリアで運行日を分けることによって車両1台で賄う。
- ・ 1台で運行すると、車両点検等で運行できない日が発生する可能性が高いため、使用できない場合のフォロー体制についても検討しておくことが望ましいです。

参考 利用が見込めない場合の進め方

需要調査の結果、地域住民全員が普段車を利用できる（車が運転できたり、送迎してもらえる）ことが分かり、調査時点では利用が見込めない場合があります。

しかし、移動の手助けを受けにくい環境になったり、免許の返納等により、将来的に必要なと考えられる場合は、将来想定される利用者数を設定することで検討を進めることができます。

また、ここで具体的な利用者数を想定することは難しいため、利用者数をいくつか設定しておくことで、幅広く検討することができると考えられます。

利用が見込めない場合の利用者数の算出例

- ・ 普段移動する際に、家族や知人に送迎してもらっている高齢者の一部が、将来、主に利用すると想定し、その人数の1/2や1/4を利用者数として算出する。

5. 営業日数

利用者数と営業日数・時間の関係

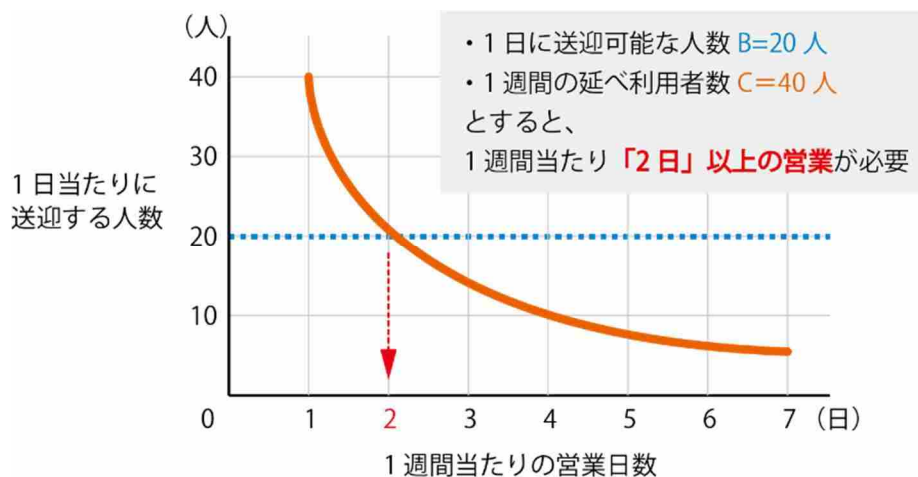
- ・確保しなければならない営業日数の算出方法は以下のものがあります。
- ・算出した営業日数が利用者の需要を満たしているかどうか、運営協議会や実証運行等を通して検証していくことも考えられます。

1日に送迎可能な人数	計算例
<ul style="list-style-type: none"> ● 車両1台が1日当たりに運行できる本数 A =運行時間 / 運行間隔 (算出値の小数点以下は切り捨てる) ● 1日当たりに運行できる本数 A' =A × 車両数 ● <u>1日に送迎可能な人数 B</u> =A' × 1本当たりの延べ利用者数 (1本の運行の中で乗車する人数) 1本当たりの延べ利用者数は、車両が常に定員とならないこと等を考慮し設定する 	<ul style="list-style-type: none"> ● 9～17時の8時間で、2時間おきの運行とすると、 A=8h/2h=4回 ● 車両数を1台とすると、 A'=4本 × 1台=4本 ● 1本当たりの延べ利用者数を5人とすると、 B=A' × 5人=4 × 5=20人

1週間当たりに確保しなければならない営業日数	計算例
<ul style="list-style-type: none"> ● 需要調査より、利用者とした人が1週間で地域共助型生活交通を利用する回数を想定する ● 1週間の延べ利用者数 C =利用者数 × 利用者1人が1週間で利用する回数 行き帰りで1人当たり2回利用する ● <u>1週間で必要となる営業日数 D</u> =C/B (算出値の小数点以下は切り上げる) 	<ul style="list-style-type: none"> ● 利用者数を10人、利用者1人が1週間で利用する回数を4回(2日 × 2回)とすると、 C=10人 × 4回=40回 D=C/B=40/20=2日

営業日数と1日当たりの送迎人数の関係

- ・1週間の利用者数を設定し、営業日数と1日当たりの送迎人数の関係を整理することで、運行のバランスが考えやすくなります。



【STEP3】 収支の検討

これまでの検討に基づき、収支を検討します。

収支は、サービス過剰によって収支バランスが崩れることがないように、一定の実証運行期間を設けて見直すといった対応も求められます。

1. 収入

運送の対価

- ・ 運送の対価の設定方法は、原則として次の中から選択するものとします。
- ・ 対価の他に、迎車回送料金や待機料金等も実費の範囲内で設定することができます。

距離制	<ul style="list-style-type: none">● 利用者が乗車から降車するまでの走行距離に応じて対価を設定するもの● 初乗り運賃と、距離に対する加算運賃を設定する必要がある
定額制	<ul style="list-style-type: none">● 距離や時間によらず、1回の利用に対して対価を定めるもの、又は、利用者の利用区画で対価を定めるもの

- ・ 運送の対価の設定基準は、次のとおりとします。利用者の利便性確保の面からは、一定の収益性を確保しうる範囲内でできるだけ分かりやすく（100円、200円等）手軽な設定としましょう。

1	対象地域におけるタクシーの上限運賃の概ね 1/2 の範囲内であること
2	運送の対価以外の対価に当たっては、実費の範囲内であること
3	（定額制の場合）近距離利用者の負担が過重となる等、利用者間で不公平となるような設定となっていないこと
4	（距離制又は時間制で、運転者の発地から対価を算定する場合）タクシーが運送した場合の実車運賃の額に迎車回送料金を加えた合計額と比較して、当該対価が概ね 1/2 の範囲内であると認められること ただしこの場合は、迎車回送料金を併せて徴収してはならない
5	上記の基準によりがたい場合は、近隣の一般乗合旅客自動車運送事業の運賃・料金を参考として対価を定めることができる

運送の対価は、自動車内において公衆に見えやすいように掲示し、利用者に対し収受する対価等を記載した書類を提示して説明をしなければならないとされています。

その他

- ・ 協賛金、広告費、ネーミングライツによる収入や、運行主体がNPO法人の場合は他の収益事業の実施による収入等が考えられます。
- ・ 市町村等からの車両の貸与も考えられます。

2. 支出

人件費

- ・ 他地域での先進事例では時給 800 円程度に設定している場合が多く見られます。
- ・ 予約型には、予約がなく運行しない場合でも、運転手の待機費用が発生する場合があるので、必要に応じて契約形態を工夫しましょう。

車両費

- ・ 安易に車両を購入せず、リースや車両も含めた運行委託で試行するといった工夫も求められます。

その他

- ・ 上記以外には、保険料、通信費、事務所の賃借料、停留所設置費、車両修繕費、車両償却費、運転者の認定講習の受講料等が考えられます。

3. 収支

収支の試算例

- ・収支計画では、収入が下振れする場合等も想定し、運送力に対し利用者数を最大まで引き上げたとき（収入が最大となるとき）や、運営に係る費用を最小まで抑えたとき（支出が最小となるとき）といったパターンの検討も求められます。

各種設定	
営業日数	<ul style="list-style-type: none"> ● 1日8時間営業を1週間に2日行うと仮定する 【年間】 $365 \times 2/7 = 104$ 日
延べ利用者数	<ul style="list-style-type: none"> ● 1週間で10人が2日利用（4回乗車）すると仮定する ● 1週間の延べ利用者数は $10 \times 4 = 40$ 人 【1日】 1週間の延べ利用者数 ÷ 営業日数 = $40 \div 2 = 20$ 人
車両タイプ	<ul style="list-style-type: none"> ● ワゴン車（7人乗り程度）を1台導入すると仮定する
収支計画	
収入	運送の対価 <ul style="list-style-type: none"> ● 利用1回当たり500円と仮定する 【1日】 対価 × 1日の延べ利用者数 = $500 \times 20 = 10,000$ 【年間】 1日 × 営業日数 = $10,000 \times 104 = 1,040,000$
	その他 <ul style="list-style-type: none"> ● 補助金や助成金 ● 協賛金 ● 広告費 ● ネーミングライツ 等
支出	年間 走行経費 <ul style="list-style-type: none"> ● 1本当たりの走行距離を、15kmと仮定する ● 1日1台で4本運行とする ● 走行単価を、8円/km（ガソリン代120円/l、燃費15km/l）と仮定する 【1日】 走行距離 × 本数 × 走行単価 = $15 \times 4 \times 8 = 480$ 【年間】 1日 × 営業日数 = $480 \times 104 = 49,920$
	運転者の人 件費 <ul style="list-style-type: none"> ● 時給800円と仮定する 【1日】 時給 × 営業時間 × 車両数 = $800 \times 8 \times 1 = 6,400$ 【年間】 1日 × 営業日数 = $6,400 \times 104 = 665,600$
	管理者の 人件費 <ul style="list-style-type: none"> ● 時給800円と仮定する 【1日】 時給 × 営業時間 × 1人 = $800 \times 8 \times 1 = 6,400$ 【年間】 1日 × 営業日数 = $6,400 \times 104 = 665,600$
	車両費 <ul style="list-style-type: none"> ● 月額50,000円でリースすると仮定する 【年間】 1ヶ月分 × 12ヶ月 × 台数 = $50,000 \times 12 \times 1 = 600,000$
	その他 <ul style="list-style-type: none"> ● 保険料 ● 通信費 ● 運転者の認定講習の受講料 ● 事務所賃借料 ● 停留所設置費 等
年間収支	941,120

保険料は車両リース費に含まれている場合もある。

参考 運行形態の検討の例：A市B地区

運行形態の検討について、モデル地域（A市B地区）にて進め方をイメージしてみましょう。

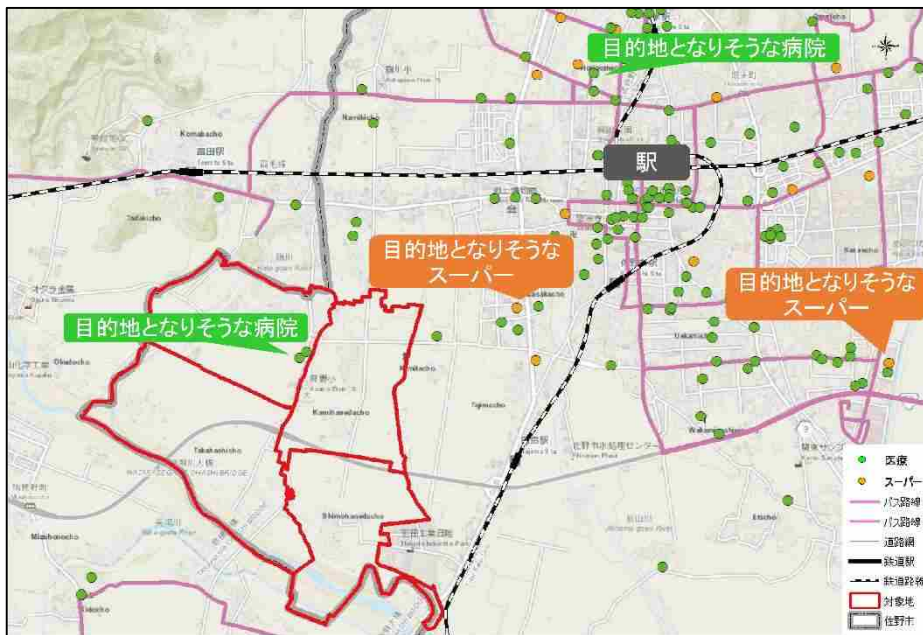
需要調査等から把握できた、A市B地区の現状

- 普段の移動は、住民の大部分が車を利用している（運転できる車がある、又は送迎してもらえる）。一方、車を利用できない人は約20人で、その多くが高齢者である。
- 車を利用できない高齢者の中には、徒歩で移動できる距離が約100mといった方もいる。

【STEP1】運行エリアの検討

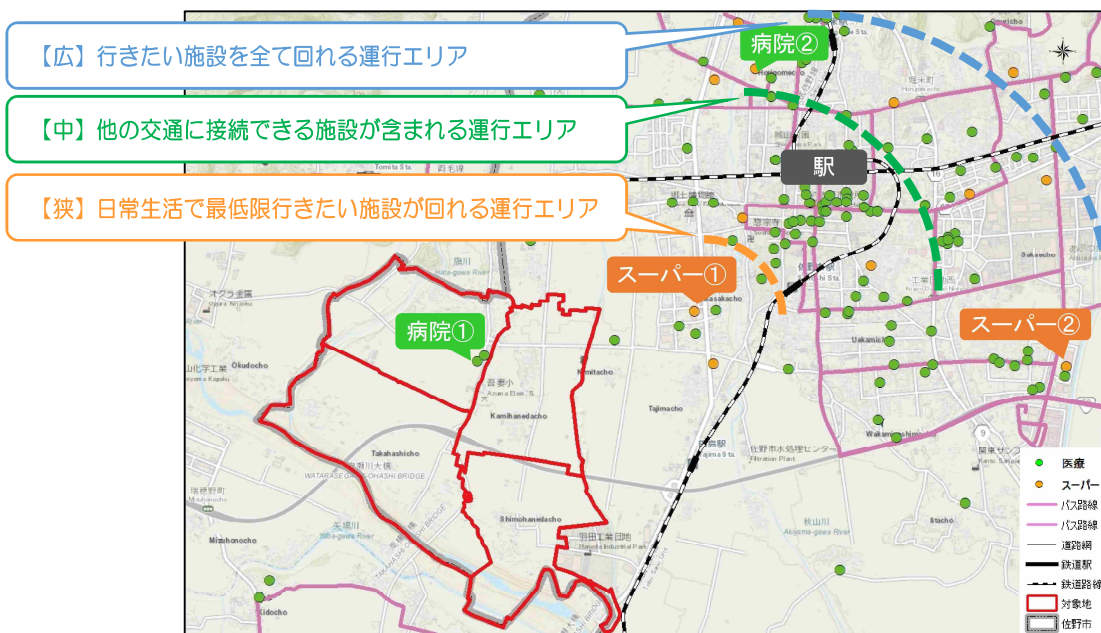
1. 目的地

需要調査結果等を踏まえて、目的地として適当な施設を選びます。



2. 地域外の運行エリア

目的地が広範囲に分布しているため、3パターンの運行エリアを考えます。



3. 走行パターン

旧路線バスの活用を考える

この地域には、以前路線バスが通っていました。そこで、旧路線バスの走行ルートを活用することが有効かどうかを検証します。

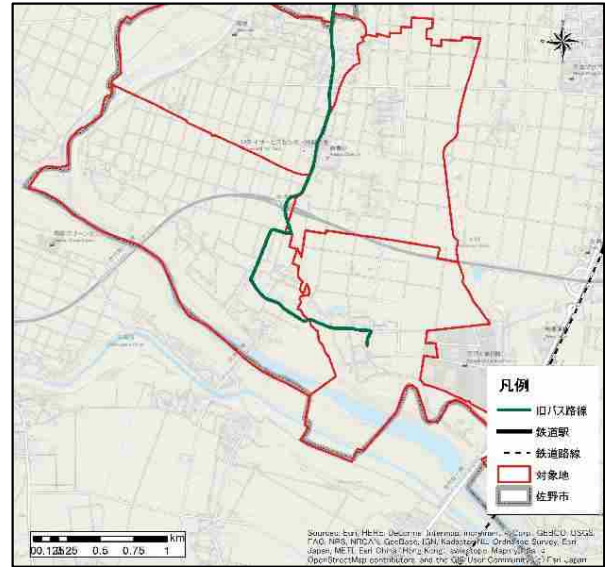
まず、旧路線バスのサービス圏域を一般的なバス停の利用圏（約300m）とすると、地域の人口の約5割が、それよりやや広い圏域（約500m）とすると約8割がサービス圏に入ることが分かりました。

しかし、需要調査で見受けられた、高齢者の徒歩圏（約100m）には、地域の人口の約2割しか入らないことも分かりました。

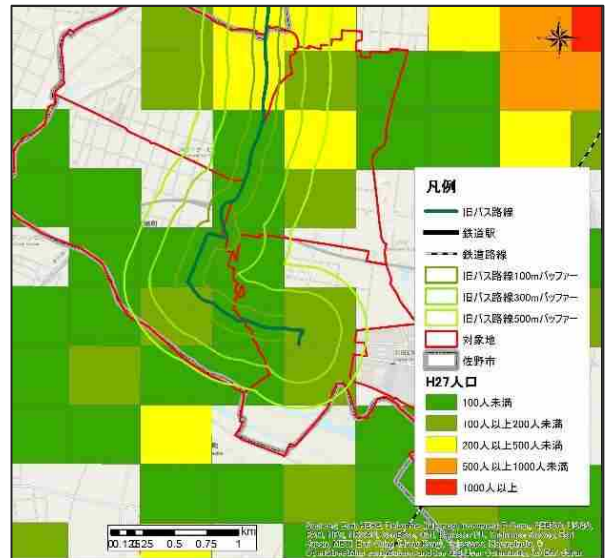
つまり、旧路線バスの走行ルートは、一般的な路線バスとしては一定の妥当性があるものの、この地域の地域共助型生活交通としてはあまり適していないということになります。

また、この地域は平地で細い道路が網状に広がっています。

そのため、地域内の運行は「小型車両とし路線を充実させる」若しくは「小型車両での区域運行とする」ことが適していると考えられます。



旧路線バスの走行ルート

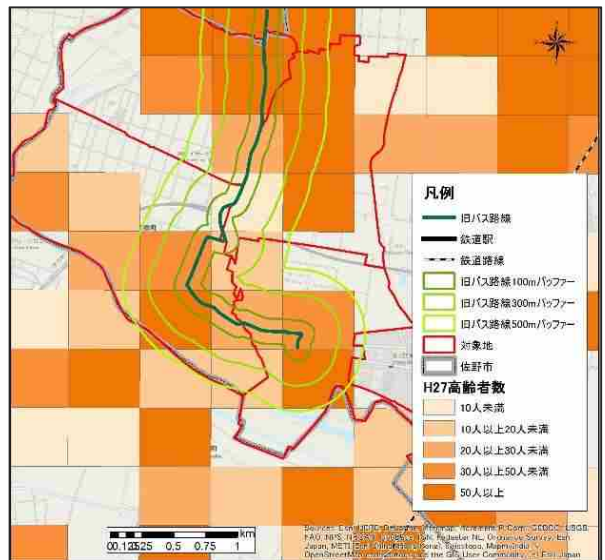


人口分布と旧路線バスのサービス圏域

旧路線バスのサービス圏域人口

圏域	人口	高齢人口 (65歳以上)
	地域の人口に対する割合	地域の人口に対する割合
100m	484人	149人
	21.1%	19.0%
300m	1,284人	406人
	55.9%	51.9%
500m	1,889人	619人
	82.2%	79.1%

メッシュとバッファの重複面積の割合を乗じて算出

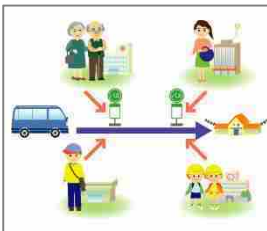
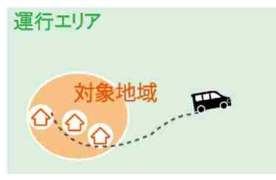
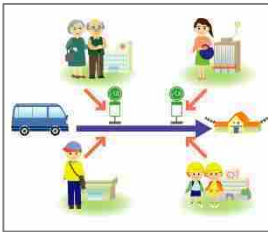




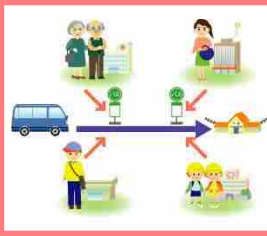




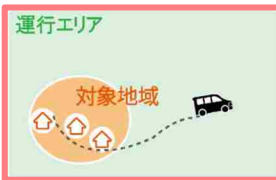



高齢者の分布と旧路線バスのサービス圏域

走行パターンの絞込み

地域外の運行は、目的地が広域に分布していることから、利用者の目的地に合わせて走る区域型が望ましいと考えられます。また、地域内の運行を路線型とする場合、路線を充実させる必要があるため全域型は難しいと考えられます。

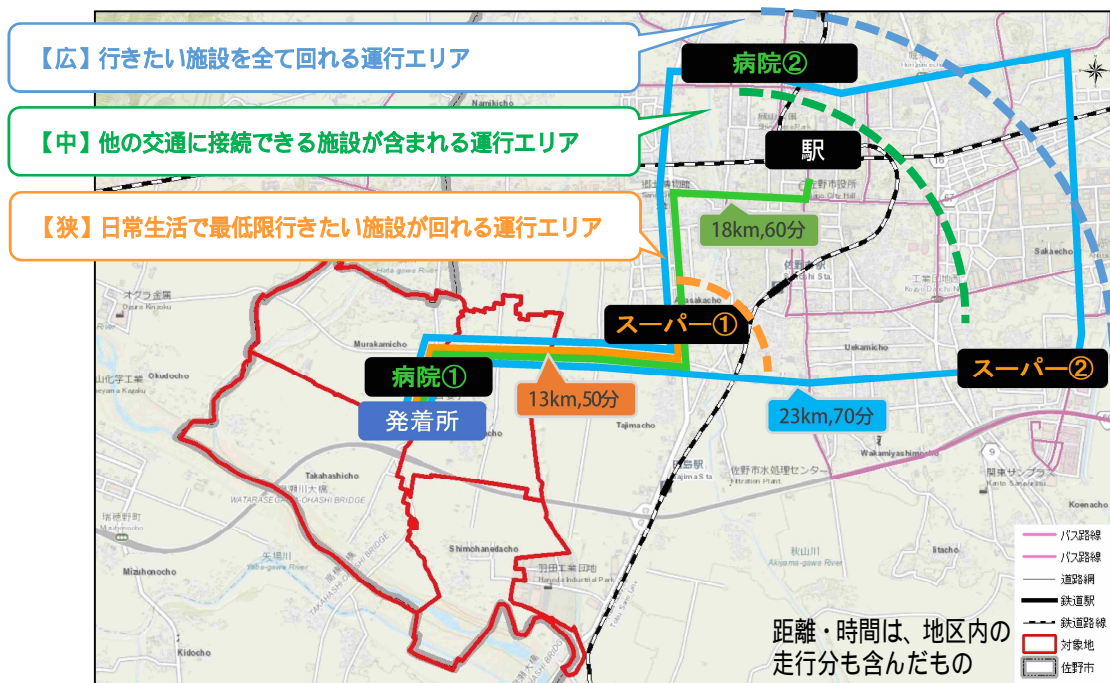
そのため、走行パターンは の3種類に絞られます。

走行パターン	地域外の運行	地域内の運行	地域内の運行
路線 × 路線 × 全域		 路線型	 運行エリア 対象地域
路線 × 路線 × 分割	 路線型		 運行エリア 対象地域① 対象地域②
路線 × 区域 × 全域		 区域型	 運行エリア 対象地域
路線 × 区域 × 分割			 運行エリア 対象地域① 対象地域②
区域 × 路線 × 全域		 路線型	 運行エリア 対象地域
<u>区域 × 路線 × 分割</u>	 区域型		 運行エリア 対象地域① 対象地域②
<u>区域 × 区域 × 全域</u>		 区域型	 運行エリア 対象地域
<u>区域 × 区域 × 分割</u>			 運行エリア 対象地域① 対象地域②

4. 所要時間からみた運行エリア

所要時間は、利用者の乗降時間等を考慮して、以下のとおり設定します。また、運行間隔は、所要時間に余裕を持たせて設定します。

これらを踏まえ、前頁で絞られた走行パターン 3 種の中で、運行間隔が短くでき、より利用者の需要に合わせて運行できる「区域×区域×分割」を選びます。



走行距離と所要時間

走行パターン・運行エリア別の運行間隔

走行パターン	地域外の運行	地域内の運行	地域内の運行	運行間隔の設定
区域×路線×分割		 路線型	 分割型	【狭】1.5 時間 【中】2 時間 【広】2 時間
区域×区域×全域	 区域型	 区域型	 全域型	【狭】2 時間 【中】2.5 時間 【広】2.5 時間
区域×区域×分割			 分割型	【狭】1.5 時間 【中】1.5 時間 【広】2 時間

【STEP2】運行サービスの検討

1. 利用者数

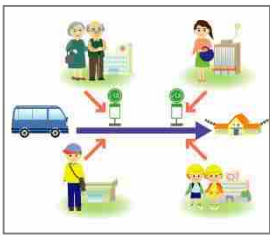

地域の現状より、「普段、車を利用できない(車を運転できず、送迎もしてもらえない)方」20人が利用するものとします。

また、利用者の意向については、以下のような傾向が見られます。

- 買い物・病院へ、それぞれ週1回程度行く。
- 外出する曜日は分散しており、特に傾向は見られない。
- 病院へ行く時間は午前に集中しているが、買い物へ行く時間は午後も多い。

2. 利用方法

利用者の意向より、利用時間が分散することが想定されるため、予約型が望ましいと考えられます。また、目的地として適当な施設が絞れることから、乗合型が望ましいと考えられます。

利用方法パターン	走行パターン	定時/予約	乗合/専有
路線×定時×乗合	 <p>路線型を含む</p>	定時型	乗合型
路線×予約×乗合		予約型	
<u>区域×予約×乗合</u>	 <p>区域型のみ</p>	<u>予約型</u>	<u>乗合型</u>
区域×予約×専有			専有型

A市B地区に適していると思われる「走行パターン」と「利用方法パターン」

走行パターン			利用方法パターン	
地域外の運行	地域内の運行	地域内の運行	定時/予約	乗合/専有
 <p>区域型</p>	 <p>区域型</p>	 <p>分割型</p>	予約型	乗合型

3．運行時間

利用者の意向、主な目的地となる病院の開館時間や、スーパーの開店時間等を考慮して 8～18 時（10 時間）に設定します。

4．車両

車両タイプは、7～8 人乗りのワゴン車に設定します。

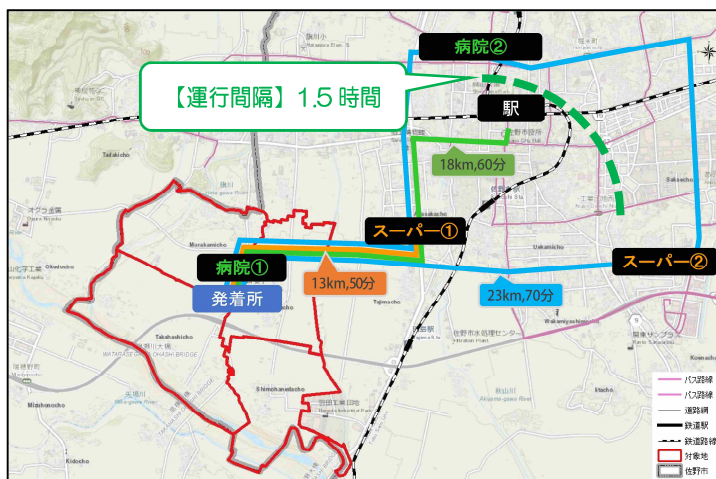
車両数は、分割型であることを考慮し 2 台に設定します。

5．営業日数

これまでの設定に基づき、営業日数を算出します。

ここでは、「区域×区域×分割」の中から「【中】他の交通に接続できる施設が含まれる運行エリア」をモデルとします。

算出の結果によると、営業日数は最低でも 2 日必要となります。



1 日に送迎可能な人数	運行間隔が 1.5 時間の場合
<ul style="list-style-type: none"> ● 車両 1 台が 1 日当たりに運行できる本数 A =運行時間 / 運行間隔（算出値の小数点以下は切り捨てる） ● 1 日当たりに運行できる本数 A' =A × 車両数 ● 1 日に送迎可能な人数 B =A' × 1 本当たりの延べ利用者数（1 本の運行の中で乗車する人数） 1 本当たりの延べ利用者数は、車両が常に定員とならないこと等を考慮し設定する 	<ul style="list-style-type: none"> ● 8～18 時の 10 時間で、1.5 時間おきの運行とすると、 A=10h/1.5h=6.6 回 6 回 ● 車両数を 2 台とすると、 A' =6 本 × 2 台=12 本 ● 1 本当たりの延利用者数を 5 人とすると、 B=A' × 5 人=12 × 5=60 人

1 週間当たりに確保しなければならない営業日数	運行間隔が 1.5 時間の場合
<ul style="list-style-type: none"> ● 需要調査より、利用者とした人が 1 週間で地域共助型生活交通を利用する回数を想定する ● 1 週間の延べ利用者数 C =利用者数 × 利用者 1 人が 1 週間で利用する回数 行き帰りで 1 人当たり 2 回利用する ● 1 週間で必要となる営業日数 D =C/B（算出値の小数点以下は切り上げる） 	<ul style="list-style-type: none"> ● 利用者数を 20 人、利用者 1 人が 1 週間で利用する回数を 4 回とすると、 C=20 人 × 4 回=80 回 D=C/B=80/60=1.5 日 2 日

【STEP3】収支の検討

1. 収入

運送の対価を 500 円/回と設定します。

2. 支出

人件費を時給 800 円と設定します。

車両費は、7～8 人乗りのワゴン車の車両リース費として下記の設定とします。

月間走行距離	～ 500km	～ 1,000km	～ 1,500km	～ 2,000km	～ 2,500km
月額リース費	54,000 円	56,000 円	58,000 円	60,000 円	62,000 円

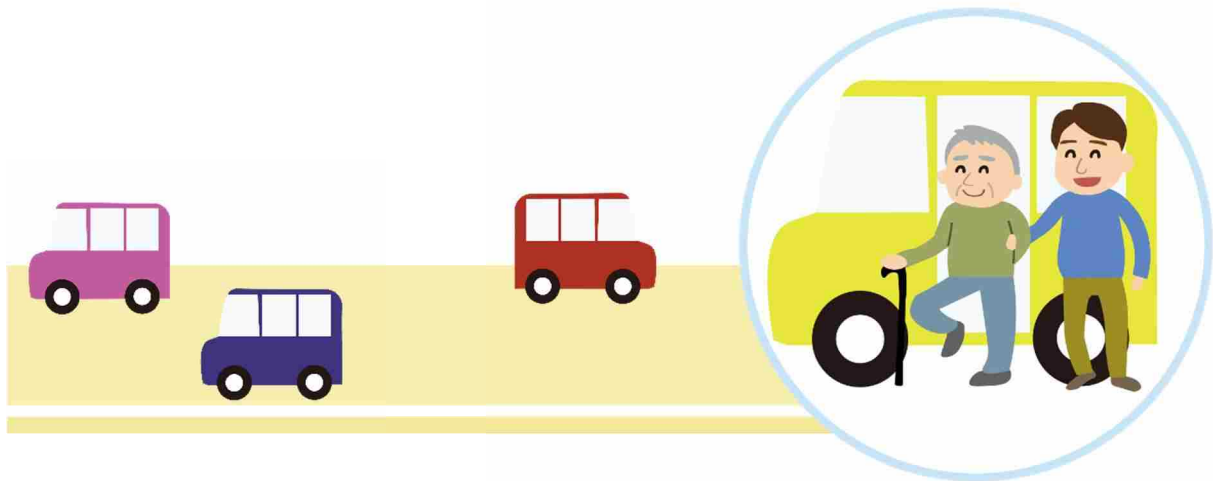
ガソリン代を 130 (円/l)、燃費を 15.4 (km/l)、走行経費単価は、8 (円/km) とする。

3. 収支

これまでの設定に基づき、収支計画を立ててみると、194 万円の赤字となります。この赤字分を、補助金等により補てんする必要があります。

収支計画

各種設定		
営業日数		● 1 日 10 時間営業を 1 週間に 2 日行うと仮定する 【年間】 $365 \times 2/7 = 104$ 日
延べ利用者数		● 1 週間で 20 人が 2 日利用 (4 回乗車) すると仮定する ● 1 週間の延べ利用者数は $20 \times 4 = 80$ 人 【1 日】 1 週間の延べ利用者数 ÷ 営業日数 = $80 \div 2 = 40$ 人
車両タイプ		● ワゴン車 (7 人乗り程度) を 2 台導入すると仮定する
収支計画		
収入	運送の対価	● 利用 1 回当たり 500 円と仮定する 【1 日】 対価 × 1 日の延べ利用者数 = $500 \times 40 = 20,000$ 【年間】 1 日 × 営業日数 = $20,000 \times 104 = 2,080,000$
支出	年間 走行経費	● 1 本当たりの走行距離を、18km と仮定する ● 1 日 2 台で 12 本運行するとする ● 走行単価を、8 円/km と仮定する 【1 日】 走行距離 × 本数 × 走行単価 = $18 \times 12 \times 8 = 1,728$ 【年間】 1 日 × 営業日数 = $1,728 \times 104 = 180,000$
	運転者の人 件費	● 時給 800 円と仮定する 【1 日】 時給 × 営業時間 × 車両数 = $800 \times 10 \times 2 = 16,000$ 【年間】 1 日 × 営業日数 = $16,000 \times 104 = 1,664,000$
	管理者の 人件費	● 時給 800 円と仮定する 【1 日】 時給 × 営業時間 × 1 人 = $800 \times 10 \times 1 = 8,000$ 【年間】 1 日 × 営業日数 = $8,000 \times 104 = 832,000$
	車両費	● 月額 56,000 円でリースする (1 台当たりの月間走行距離は 1,000km 未満) 【年間】 1 ヶ月分 × 12 ヶ月 × 台数 = $56,000 \times 12 \times 2 = 1,344,000$
年間収支		1,940,000



4. 収支改善の工夫

運営に係る費用を抑える（支出を減らす）工夫として、運行エリアで運行日を分け車両 1 台で運行し、かつ車両を行政からの貸与や、持ち込み車両等で賄うことにより、年間収支を低減できることが考えられます。

この場合の収支計画は、赤字額を 60 万円に抑えることができます。

（収支計画の工夫）運行エリアで運行日を分け車両 1 台で運行し、かつ車両を行政から貸与される場合

各種設定									
営業日数	<ul style="list-style-type: none"> ● 1 日 10 時間営業を 1 週間に 4 日行くと仮定する 【年間】 $365 \times 4/7 = 208$ 日 								
延べ利用者数	<ul style="list-style-type: none"> ● 1 週間で 20 人が 2 日利用（4 回乗車）すると仮定する ● 1 週間の延べ利用者数は $20 \times 4 = 80$ 人 【1 日】 1 週間の延べ利用者数 ÷ 営業日数 = $80 \div 4 = 20$ 人 								
車両タイプ	<ul style="list-style-type: none"> ● ワゴン車（7 人乗り程度）を 1 台導入すると仮定する 								
収支計画									
収入	<table border="1"> <tr> <td>運送の対価</td> <td> <ul style="list-style-type: none"> ● 利用 1 回当たり 500 円と仮定する 【1 日】 対価 × 1 日の延べ利用者数 = $500 \times 20 = 10,000$ 【年間】 1 日 × 営業日数 = $10,000 \times 208 = 2,080,000$ </td> </tr> </table>	運送の対価	<ul style="list-style-type: none"> ● 利用 1 回当たり 500 円と仮定する 【1 日】 対価 × 1 日の延べ利用者数 = $500 \times 20 = 10,000$ 【年間】 1 日 × 営業日数 = $10,000 \times 208 = 2,080,000$ 						
運送の対価	<ul style="list-style-type: none"> ● 利用 1 回当たり 500 円と仮定する 【1 日】 対価 × 1 日の延べ利用者数 = $500 \times 20 = 10,000$ 【年間】 1 日 × 営業日数 = $10,000 \times 208 = 2,080,000$ 								
支出	<table border="1"> <tr> <td>年間走行経費</td> <td> <ul style="list-style-type: none"> ● 1 本当たりの走行距離を、18km と仮定する ● 1 日 1 台で 6 本運行するとする ● 走行単価を、8 円/km と仮定する 【1 日】 走行距離 × 本数 × 走行単価 = $18 \times 6 \times 8 = 864$ 【年間】 1 日 × 営業日数 = $864 \times 208 = 180,000$ </td> </tr> <tr> <td>運転者の人件費</td> <td> <ul style="list-style-type: none"> ● 時給 800 円と仮定する 【1 日】 時給 × 営業時間 × 車両数 = $800 \times 10 \times 1 = 8,000$ 【年間】 1 日 × 営業日数 = $8,000 \times 208 = 1,664,000$ </td> </tr> <tr> <td>管理者の人件費</td> <td> <ul style="list-style-type: none"> ● 時給 800 円と仮定する 【1 日】 時給 × 営業時間 × 1 人 = $800 \times 10 \times 1 = 8,000$ 【年間】 1 日 × 営業日数 = $8,000 \times 104 = 832,000$ </td> </tr> <tr> <td>車両費</td> <td> <ul style="list-style-type: none"> ● 行政からの貸与 </td> </tr> </table>	年間走行経費	<ul style="list-style-type: none"> ● 1 本当たりの走行距離を、18km と仮定する ● 1 日 1 台で 6 本運行するとする ● 走行単価を、8 円/km と仮定する 【1 日】 走行距離 × 本数 × 走行単価 = $18 \times 6 \times 8 = 864$ 【年間】 1 日 × 営業日数 = $864 \times 208 = 180,000$ 	運転者の人件費	<ul style="list-style-type: none"> ● 時給 800 円と仮定する 【1 日】 時給 × 営業時間 × 車両数 = $800 \times 10 \times 1 = 8,000$ 【年間】 1 日 × 営業日数 = $8,000 \times 208 = 1,664,000$ 	管理者の人件費	<ul style="list-style-type: none"> ● 時給 800 円と仮定する 【1 日】 時給 × 営業時間 × 1 人 = $800 \times 10 \times 1 = 8,000$ 【年間】 1 日 × 営業日数 = $8,000 \times 104 = 832,000$ 	車両費	<ul style="list-style-type: none"> ● 行政からの貸与
	年間走行経費	<ul style="list-style-type: none"> ● 1 本当たりの走行距離を、18km と仮定する ● 1 日 1 台で 6 本運行するとする ● 走行単価を、8 円/km と仮定する 【1 日】 走行距離 × 本数 × 走行単価 = $18 \times 6 \times 8 = 864$ 【年間】 1 日 × 営業日数 = $864 \times 208 = 180,000$ 							
	運転者の人件費	<ul style="list-style-type: none"> ● 時給 800 円と仮定する 【1 日】 時給 × 営業時間 × 車両数 = $800 \times 10 \times 1 = 8,000$ 【年間】 1 日 × 営業日数 = $8,000 \times 208 = 1,664,000$ 							
	管理者の人件費	<ul style="list-style-type: none"> ● 時給 800 円と仮定する 【1 日】 時給 × 営業時間 × 1 人 = $800 \times 10 \times 1 = 8,000$ 【年間】 1 日 × 営業日数 = $8,000 \times 104 = 832,000$ 							
車両費	<ul style="list-style-type: none"> ● 行政からの貸与 								
年間収支	596,000								

左表と異なる箇所を赤字で示しています。

参考 運行形態の検討の例：C市D町

運行形態の検討について、モデル地域（C市D町）にて進め方をイメージしてみましょう。

需要調査等から把握できた、C市D町の現状

- 普段の移動は、住民全員が車を利用できている（運転できる車がある、又は送迎してもらえる）が、移動に困ることがある人の支援として、地域共助型生活交通を検討したいという地域の意向がある。

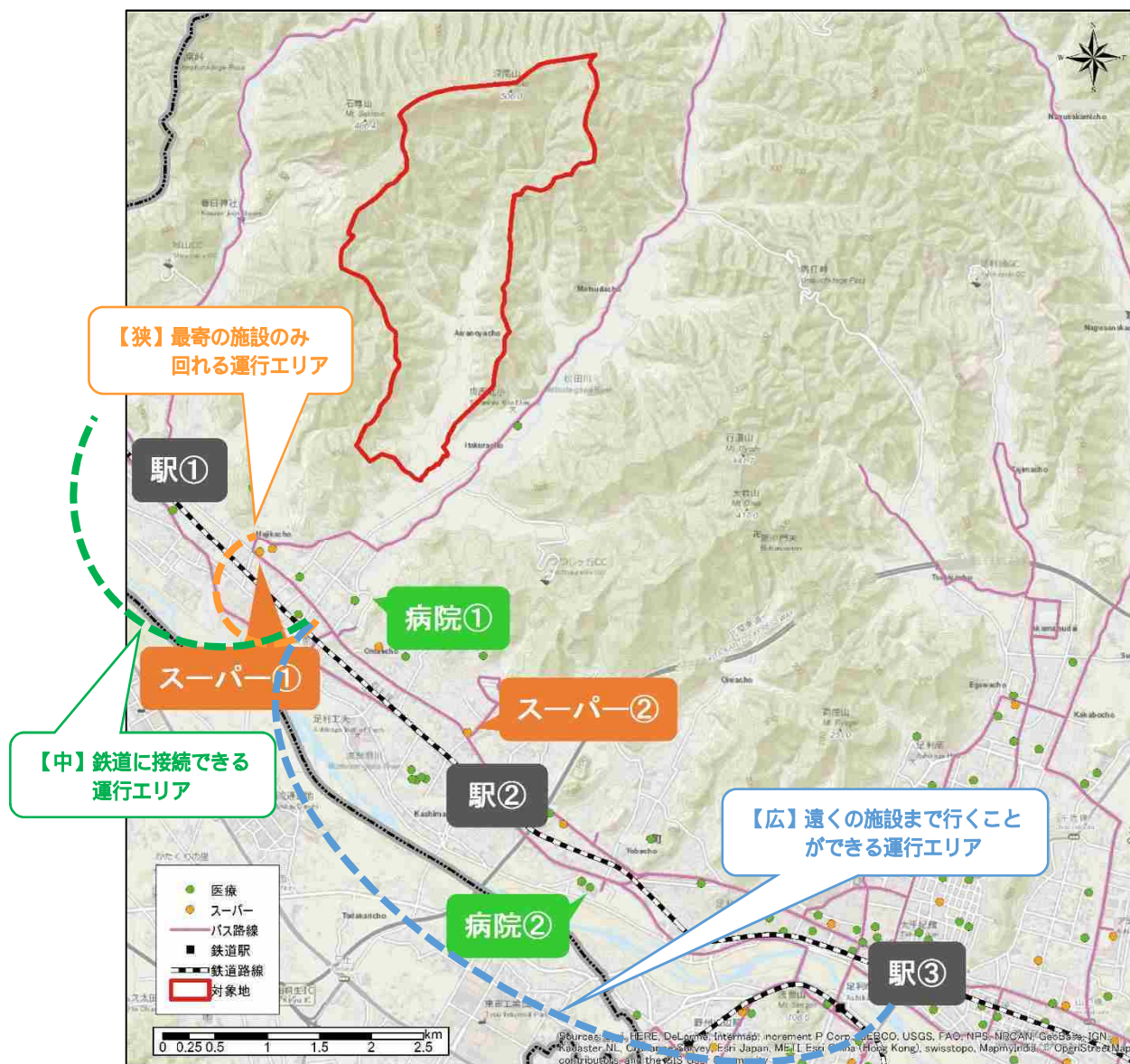
【STEP1】運行エリアの検討

1. 目的地

需要調査結果等を踏まえて、目的地として適当な施設を選びます。

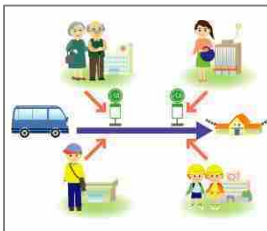

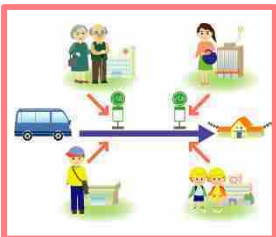


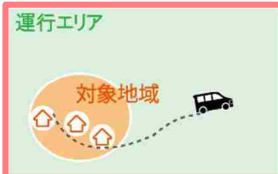

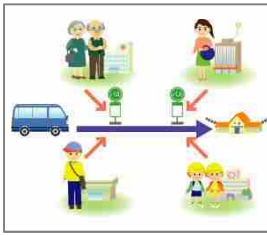

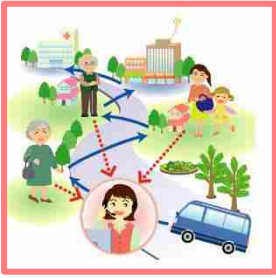




2. 地域外の運行エリア

目的地が地域から東西に分布しています。また、地域の近くはバスが走っていますが、運行本数が少なく鉄道との接続も悪いため、バスの運行に配慮しながら、地域にとって利便性の高いエリアを3パターン考えます。



3. 走行パターン

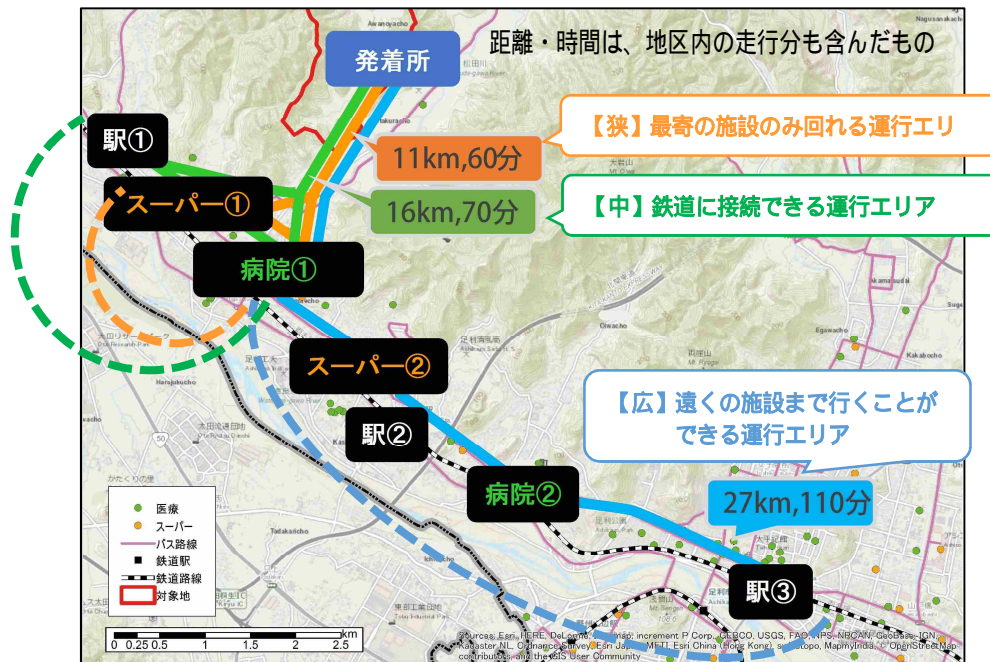
地域外の運行は、目的地が線状に分布していることから、路線型・区域型の両方が考えられます。また、この地域の土地利用の主な特性は、山間部に細い道路が線状に伸びていること、停留所として駐車スペースが確保できる場所が見られないことです。そのため、地域内の運行は「小型車両による区域運行」が適していると考えられます。

走行パターン	地域外の運行	地域内の運行	地域内の運行
路線 × 路線 × 全域			
路線 × 路線 × 分割		路線型	
<u>路線 × 区域 × 全域</u>	路線型		
<u>路線 × 区域 × 分割</u>		区域型	
区域 × 路線 × 全域			
区域 × 路線 × 分割		路線型	
<u>区域 × 区域 × 全域</u>	区域型		
<u>区域 × 区域 × 分割</u>		区域型	

4. 所要時間からみた運行エリア

所要時間は、利用者の乗降時間等を考慮して、以下のとおり設定します。また、運行間隔は、所要時間に余裕を持たせて設定します。

これらを踏まえ、前頁で絞られた走行パターン 4 種を比較すると、路線型と区域型、全域型と分割型による違いで、運行間隔に明確な違いが見られないため、より利用者の需要に合わせて運行できる「区域×区域×全域」を選びます。



走行距離と所要時間

走行パターン・運行エリア別の運行間隔

走行パターン	地域外の運行	地域内の運行	地域内の運行	運行間隔の設定
路線×区域×全域	<p>路線型</p>	<p>区域型</p>	<p>全域型</p>	<p>【狭】1.5 時間</p> <p>【中】1.5 時間</p> <p>【広】2 時間</p>
路線×区域×分割			<p>分割型</p>	<p>【狭】1.5 時間</p> <p>【中】1.5 時間</p> <p>【広】2 時間</p>
<u>区域×区域×全域</u>	<p>区域型</p>	<p>区域型</p>	<p>全域型</p>	<p>【狭】1.5 時間</p> <p>【中】2 時間</p> <p>【広】2.5 時間</p>
区域×区域×分割			<p>分割型</p>	<p>【狭】1.5 時間</p> <p>【中】1.5 時間</p> <p>【広】2 時間</p>

【STEP2】運行サービスの検討

1. 利用者数

地域の現状より、「普段、車を利用できない（車を運転できず、送迎してもらえない）方」は見受けられませんが、家族や知人に送迎してもらっている方にとって、将来的に必要なことを想定し検討を進めます。

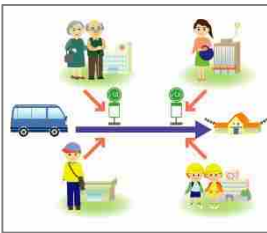

需要調査結果から、この地域には、普段、家族や知人に送迎してもらっている方が約 80 人がいることが想定されました。今回は、その 1/4 が利用することを想定し、利用者数を 20 人とします。

また、家族や知人に送迎してもらっている方の意向については、以下のような傾向が見られます。

- 医療・金融・交通機関へは週 1 回未満、買い物は週 1 回程度の頻度で行く。
- 医療・金融・交通機関へ行く時間は午前が多く、買い物へ行く時間は午後が多い。

2. 利用方法

家族や知人に送迎してもらっている方の意向より、利用時間が分散することが想定されるため、予約型が望ましいと考えられます。また、利用者 20 人が 1 週間に複数利用すると想定すると、専有型よりも乗合型が望ましいと考えられます。

利用方法パターン	走行パターン	定時/予約	乗合/専有
路線 × 定時 × 乗合	 <p>路線型を含む</p>	定時型	乗合型
路線 × 予約 × 乗合		予約型	
<u>区域 × 予約 × 乗合</u>	 <p>区域型のみ</p>	<u>予約型</u>	<u>乗合型</u>
区域 × 予約 × 専有			専有型

C 市 D 町に適していると思われる「走行パターン」と「利用方法パターン」

走行パターン			利用方法パターン	
地域外の運行	地域内の運行	地域内の運行	定時/予約	乗合/専有
 <p>区域型</p>	 <p>区域型</p>	 <p>全域型</p>	予約型	乗合型

3. 運行時間

家族や知人に送迎してもらっている方の意向、主な目的地となる病院の開館時間や、スーパーの開店時間等を考慮して 8～18 時（10 時間）に設定します。

4. 車両

車両タイプは、7～8 人乗りのワゴン車に設定します。

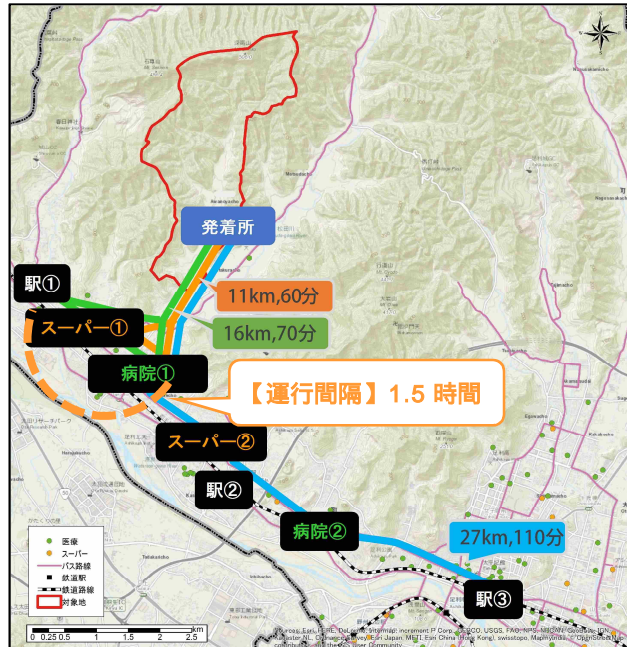
車両数は、全域型であることを考慮し 1 台に設定します。

5. 営業日数

これまでの設定に基づき、営業日数を算出します。

ここでは、「区域×区域×全域」の中から「【狭】最寄の施設のみ回れるエリア」をモデルとします。

算出の結果によると、営業日数は最低でも 3 日必要となります。



1 日に送迎可能な人数	運行間隔が 1.5 時間の場合
<ul style="list-style-type: none"> ● 車両 1 台が 1 日あたりに運行できる本数 A =運行時間 / 運行間隔（算出値の小数点以下は切り捨てる） ● 1 日あたりに運行できる本数 A' =A × 車両数 ● <u>1 日に送迎可能な人数 B</u> =A' × 1 本あたりの延べ利用者数（1 本の運行の中で乗車する人数） 1 本あたりの延べ利用者数は、車両が常に定員とならないこと等を考慮し設定する 	<ul style="list-style-type: none"> ● 8～18 時の 10 時間で、1.5 時間おきの運行とすると、 A=10h/1.5h=6.6 回 6 回 ● 車両数を 1 台とすると、 A' =6 本 × 1 台=6 本 ● 1 本あたりの延べ利用者数を 5 人とすると、 B=A' × 5 人=6 × 5=30 人

1 週間あたりに確保しなければならない営業日数	運行間隔が 1.5 時間の場合
<ul style="list-style-type: none"> ● 需要調査より、利用者とした人が 1 週間で地域共助型生活交通を利用する回数を想定する ● 1 週間の延べ利用者数 C =利用者数 × 利用者 1 人が 1 週間で利用する回数 行き帰りで 1 人当たり 2 回利用する ● <u>1 週間で必要となる営業日数 D</u> =C/B（算出値の小数点以下は切り上げる） 	<ul style="list-style-type: none"> ● 利用対数を 20 人、利用者 1 人が 1 週間で利用する回数を 4 回とすると、 C=20 人 × 4 回=80 回 D=C/B=80/30=2.7 日 3 日

【STEP3】収支の検討

1. 収入

運送の対価を 500 円/回と設定します。

2. 支出

人件費を時給 800 円と設定します。

3. 収支

これまでの設定に基づき、収支計画を立ててみると、47 万円の赤字となります。この赤字分を、補助金等により補てんする必要があります。

収支計画

各種設定			
営業日数	<ul style="list-style-type: none"> ● 1 日 10 時間営業を 1 週間に 3 日行うと仮定する 【年間】 $365 \times 3/7 = 156$ 日 		
延べ利用者数	<ul style="list-style-type: none"> ● 1 週間で 20 人が 2 日利用 (4 回乗車) すると仮定する ● 1 週間の延べ利用者数は $20 \times 4 = 80$ 人 【1 日】 1 週間の延べ利用者数 \div 営業日数 $= 80 \div 3 = 27$ 人 		
車両タイプ	<ul style="list-style-type: none"> ● ワゴン車 (7 人乗り程度) を 1 台導入すると仮定する 		
収支計画			
収入	<table border="1"> <tr> <td>運送の対価</td> <td> <ul style="list-style-type: none"> ● 利用 1 回当たり 500 円と仮定する 【1 日】 対価 \times 1 日の延べ利用者数 $= 500 \times 27 = 13,500$ 【年間】 1 日 \times 営業日数 $= 13,500 \times 156 = 2,106,000$ </td> </tr> </table>	運送の対価	<ul style="list-style-type: none"> ● 利用 1 回当たり 500 円と仮定する 【1 日】 対価 \times 1 日の延べ利用者数 $= 500 \times 27 = 13,500$ 【年間】 1 日 \times 営業日数 $= 13,500 \times 156 = 2,106,000$
運送の対価	<ul style="list-style-type: none"> ● 利用 1 回当たり 500 円と仮定する 【1 日】 対価 \times 1 日の延べ利用者数 $= 500 \times 27 = 13,500$ 【年間】 1 日 \times 営業日数 $= 13,500 \times 156 = 2,106,000$ 		
支出	年間 走行経費	<ul style="list-style-type: none"> ● 1 本当当たりの走行距離を、11km と仮定する ● 1 日 1 台で 6 本運行するとする ● 走行単価を、8 円/km と仮定する 【1 日】 走行距離 \times 本数 \times 走行単価 $= 11 \times 6 \times 8 = 528$ 【年間】 1 日 \times 営業日数 $= 528 \times 156 = 82,000$ 	
	ドライバー の人件費	<ul style="list-style-type: none"> ● 時給 800 円と仮定する 【1 日】 時給 \times 営業時間 \times 車両数 $= 800 \times 10 \times 1 = 8,000$ 【年間】 1 日 \times 営業日数 $= 8,000 \times 156 = 1,248,000$ 	
	管理者の 人件費	<ul style="list-style-type: none"> ● 時給 800 円と仮定する 【1 日】 時給 \times 営業時間 \times 1 人 $= 800 \times 10 \times 1 = 8,000$ 【年間】 1 日 \times 営業日数 $= 8,000 \times 156 = 1,248,000$ 	
	車両費	<ul style="list-style-type: none"> ● 行政からの貸与 	
年間収支	472,000		

(5) 運行体制の構築

運行に当たり、以下の事項について確認し実施体制を構築します。

必要な人員と役割

制度上、運行管理の責任者、安全運転管理者、車両の整備管理の責任者、事故や苦情への対応者を登録申請時に定める必要があります。

運行主体	NPO法人、農業協同組合、消費生活協同組合、医療法人、社会福祉法人、商工会議所、商工会、認可地縁団体、自治会・町内会・青年団・観光関係の協議会等の権利能力なき社団
利用者	運送の区域内の住民及びその親族等で、事前の利用登録をした者（市町村長が認めた場合には、来訪者又は滞在者も対象とすることができる）
運転者	第二種運転免許の保有者、又は第一種運転免許を保有し、国土交通大臣が認定する講習を修了している者
運行管理の責任者と安全運転管理者	道路運送法に基づき、選任が必要 安全運転管理者は、車両数が5台以上（乗車定員11人以上の場合には1台以上）の場合には、資格を有する者の選任が必要
整備管理の責任者	道路運送車両法に基づき、選任が必要 車両の種類及び数により資格を有する者の選任が必要

参考 NPO法人の設立手続き

NPO法人の設立には、設立認証申請書の提出等が必要となります。詳細は、栃木県ホームページ「特定非営利活動法人の設立手続き（下記URL）」をご覧ください。

[URL] <http://www.pref.tochigi.lg.jp/c01/life/npo/npo/tetsuduki.html>

設立に必要な書類

● 設立認証申請書	● 役員名簿	● 事業計画書
● 定款	● 設立趣旨書	● 活動予算書 等

管理者・運転者の要件

管理者や運転者の要件は以下のとおりです。

運転者

第二種運転免許を受けており、効力が停止されていないこと

第一種運転免許を受けており、効力が過去 2 年以内において停止されておらず、かつ、国土交通大臣が認定する講習（市町村運営有償運送等運転者講習）を終了していること、又は国土交通大臣が認める要件を備えていること

上記に加え、運送の安全性や信頼性の観点から、「運転免許取得後の年数」「無事故無違反の期間」「年齢」等の基準を設け、選考することが望ましいです。



運行管理の責任者

運行管理者の国家資格を有する者

次のいずれかに該当する者

- ・ 運行管理者試験の受験資格を有する者
（具体的には、事業用自動車の運行に関して 1 年以上の経験を有する者、又は独立行政法人自動車事故対策機構が実施する基礎講習を修了した者）
- ・ 安全運転管理者の要件を備える者
（安全運転管理者に選任されていることが要件ではない）
- ・ 国土交通大臣が上記同等の能力を有すると認める者
運行管理の責任者は、同時に運転者となることもできます。

1 つの事務所が管理する 車両数 (乗車定員 11 人未満の車両の場合)	人数と要件	
	● 運行管理者の国家資格を有する者	● 運行管理者試験の受験資格を有する者 ● 安全運転管理者の要件を備える者 ● 国土交通大臣が上記同等の能力を有すると認める者
5 台未満	1 人（ただし、特別な要件は不要）	
5 ~ 19 台	1 人	1 人
20 ~ 39 台	1 人	2 人
40 ~ 59 台	2 人	3 人

安全運転管理者

20 歳（副安全運転管理者が置かれることとなる場合にあっては、30 歳）以上
自動車の運転の管理に関し、2 年（自動車の運転の管理に関し公安委員会が行う教習を修了した者
にあっては、1 年）以上実務の経験を有する者、又は自動車の運転の管理に関しこれらの者と同等
以上の能力を有すると公安委員会が認定した者で、次のいずれにも該当しない者であること

1	過去 2 年以内に公安委員会の安全運転管理者等の解任命令を受けたことがある者
2	過去 2 年以内に次の違反行為をしたことがある者 (いわゆるひき逃げ、酒酔い・酒気帯び運転、飲酒運転に関し車両等を提供する行為、酒 類を提供する行為及び依頼・要求して同乗する行為等)

副安全運転管理者

20 歳以上の者であること
自動車の運転の管理に関し 1 年以上の実務の経験を有する者、自動車の運転の経験の期間が 3 年
以上の者、又は自動車の運転の管理に関しこれらの者と同等以上の能力を有すると公安委員会
が認定した者で、上記の表 1・2 のいずれにも該当しない者であること

1 つの事務所が管理する車両数 (乗車定員 11 人未満の車両の場合)	人数と要件
5 台未満	不要
5 ~ 19 台	安全運転管理者 1 人
20 ~ 39 台	安全運転管理者 1 人 + 副安全運転管理者 1 人
40 ~ 59 台	安全運転管理者 1 人 + 副安全運転管理者 2 人

参考 講習を受講するには

市町村運営有償運送等運転者講習の受講は、大臣認定講習実施機関が現在県内にないため、近隣の
県で受講する必要があります。

茨城福祉移動サービス団体連絡会	茨城県水戸市梅香町 2-1-39 TEL : 029-300-4321
NPO 法人グループ 28	群馬県桐生市黒保根町上田沢 744 TEL : 0277-70-6677

運転者の確保・待遇

運転者を確保するために、雇用形態や待遇について工夫が求められます。また、運転者は運行主体への入会が必要となります。

運転者の確保

確保の工夫

- ・多くの事例では、高齢の運転者が運行を支えています。
- ・短時間でも活動できるような仕組みが必要です。

雇用形態

- ・事業規模が小さい場合が多いため、非常勤勤務が多いことが実態のようです。
- ・運行主体との間で、雇用契約を結ぶ例と結ばない例があるようです。

待遇

待遇の工夫

- ・運送の対価は、タクシー運賃の概ね 1/2 が目安とされていますが、待遇が低すぎると運転者の意欲低下につながる可能性があります。
- ・出勤から退勤までの時間で払うか、実働時間で払う等、運転者の理解を得た上で設定する必要があります。

運転者の登録

運転者の入会

- ・運転者は運行主体への入会手続きを行います。

登録手続き

- ・運転者の名簿と就任承諾書の提出が必要です。
- ・手続きは、全ての運転者を集める必要はなく、運行に当たり最低限必要な運転者のみ確保していれば可能です。

運転者の変更等

- ・手続きや運行開始の後に、新たに運転者を追加することも可能です。
- ・運転者の就任や退任に当たっては、運行主体の内部で管理ができていればよく、新たな登録手続きは不要です。

運転時の管理

- ・運送を開始する際には、運転者台帳を作成し、運転者の運転状況を管理する必要があります。
- ・運転者ごとに運転者証を作成し、運転時に携行するか、車内のダッシュボード付近に掲示する必要があります。

必要な設備

運行に当たり、下記の設備が必要となります。

車両

検討のポイント

- ・車両は一度導入すると簡単に変更することができないため、住民需要、運転者の技能、地形等を踏まえて、車種や車両定員、導入台数を十分に検討する必要があります。
- ・購入する場合は、高額になるため、運行主体や市町村が保有する車両の活用や、補助金の活用について検討することも必要となります。

車種と定員

- ・定員の決まりはないため、乗車定員 11 人以上の車両も使用できますが、1 台以上の配置で運行管理の責任者を選任する必要があります。(定員 11 人未満で車両数 5 台未満の場合は選任の必要はありません)
- ・基本的に、運行主体が使用権原を持つものとしませんが、使用承諾書等があれば、運転者による持ち込みも可能です。

登録手続き

- ・登録手続きに当たっては、使用する車両の種類別の台数、使用する車両の自動車保険の契約書又は見積書の写し(提出できない場合は誓約書)、車検証の写しが必要です。

登録後の変更手続き

- ・増車又は減車があった場合は、30 日以内に届出が必要です。
- ・増車する場合は、車両が要件を満たしているかを確認するため、自動車保険の契約書の写しや車検証の提出が必要です。

駐車場

運行に必要な車両の台数分が確保されていれば良く、運転者の持ち込みによる場合は運転者の人数分の場所を確保する必要はありません。

事務所

制度上の要件はありませんが、登録・予約対応、運転者の管理、経理処理を行う場所が必要です。また事務所には、運転者の待機・休憩場所を設置することが望ましいです。

運行主体が別の事業を営んでいる場合は、その事務所と兼用することが可能です。

備品

事務用品、パソコン、印刷機、電話・FAX等が必要ですが、制度上、備えておかなければならない特別な備品はありません。

電話で予約受付をする場合は電話回線、運行管理に当たってのパソコンやプリンタ、現金を扱うための金庫等が必要になります。

保険への加入

運行に当たり、自動車保険と傷害保険に加入しなければなりません。

自動車保険の種類

保険の種類

- ・車両ごとに加入するものであり、対人賠償保険、対物賠償保険、搭乗者傷害保険、人身傷害補償保険、車両保険等をセットにした自家用自動車総合保険（SAP）、自動車総合保険（PAP）といった商品があります。

対人賠償保険	● 自損事故が発生した際に、運転者と利用者の双方が負傷した場合、利用者は対人賠償保険の対象になるが、運転者は対人賠償保険の対象にはならないことへの注意が必要
搭乗者に対する 損害保険	● 運転者本人や同乗者を補償するためのもの ● 乗車中の利用者に対する補償を上乗せする場合や、運転者への損害保険として加入することが望ましい
車両の用途によって 異なる保険料	● 白ナンバーの車両は、業務、通勤・通学・レジャー等の用途によって保険料が異なるため、保険契約に当たっては、保険会社に使用目的を正確に伝え、相談することが必要

加入の義務

- ・自動車損害賠償責任保険（自賠責保険）とは別に、次の保険又は共済に加入することが義務づけられています。これは、運転者が所有する車両を使用する場合も同様です。

1	損害賠償限度額が、対人 8,000 万円以上、対物 200 万円以上であること
2	自家用有償旅客運送事業者の法令違反が原因の事故について免責になっていないこと
3	期間中の支払額に制限がないこと
4	全ての自家用有償旅客運送自動車を対象とするものであること

その他の保険

利用者から運送の対価を受け取っているため、ボランティア保険（傷害保険と賠償責任保険がセットになったもの）は適用外となります。



利用登録

地域共助型生活交通を利用できる人は以下のとおりで、利用登録が必要です。

利用者の要件

地域共助型生活交通は、当該地域内の住民及びその親族、その他当該地域において日常生活に必要な用務を反復継続して行う必要がある人、かつ、登録された会員、又は登録予定の人及びその同伴者が対象です。

なお、地域の交通が著しく不便であることその他交通手段を確保することが必要な事情があることを市町村長が認めた場合には、旅客名簿に記載されていない地域外からの来訪者等も運送することができます。

利用登録

利用登録のための説明

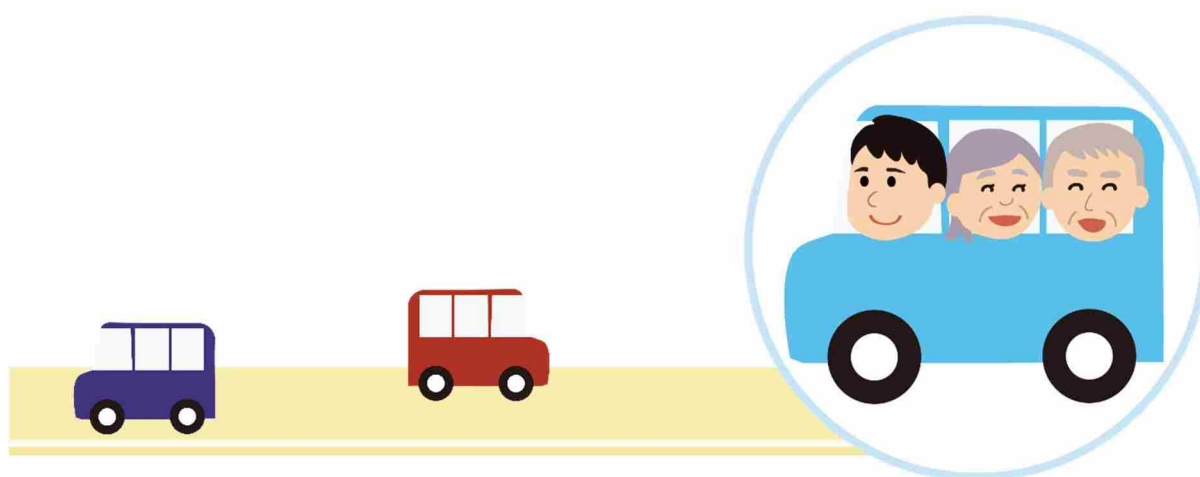
- ・利用希望者からの問い合わせに対して、運行主体としては、会員制であることや利用者に要件があること、サービスの内容、範囲、利用方法、運送の対価等について、分かりやすく説明することが必要です。

名簿作成

- ・運行主体は、利用登録者の名簿を作成し、事務所に備える必要があります。

利用登録に当たり、把握しておくことが必要な事項

1	利用者の氏名
2	利用者の住所
3	利用者の連絡先
4	その他 (緊急時の連絡先、事故の際の補償や利用規約について合意したこと、個人情報の取扱いについて合意したこと等)



運営協議会

運営協議会とは、地域共助型生活交通の必要性、対価、運送区域等、実施に当たり必要となる事項を協議するために、自治体が設置する機関です。

運営協議会は、地域共助型生活交通が地域住民の生活に必要な旅客運送を確保し、地域福祉の向上に寄与するよう、運行主体に必要な指導・助言を行うよう努めるものとされています。

構成員

運営協議会を主宰する市町村長又は都道府県知事その他の地方公共団体の長

一般旅客自動車運送事業者及びその組織する団体

住民又は旅客

関東運輸局長

栃木県

一般旅客自動車運送事業者の事業用自動車の運転者が組織する団体

運営協議会を主宰する市町村長又は都道府県知事の管轄する区域内において現に地域共助型生活交通を行っているNPO法人

必要があると認める時は学識経験者 等

設置単位

原則として、1つの市町村を単位として設置されますが、複数の市町村単位で設置されることもあります。

開催頻度

運営協議会が定期的に行われていることはあまりなく、必要に応じて開催される場合が多いようです。また、地域公共交通会議と併せて開催する例もあります。

協議事項

地域共助型生活交通の必要性

路線又は運送の区域

利用者から収受する対価

登録の更新 等



3 . 登録申請

自家用有償旅客運送の実施に当たっては、栃木県知事の登録を受けることが必要になります。

登録・届出窓口は、栃木県県土整備部交通政策課（県庁本館 14 階）です。

申請書類等は栃木県のホームページ「自家用有償旅客運送の登録・届出等について(下記URL)」よりダウンロードすることができます。

[URL] <http://www.pref.tochigi.lg.jp/h03/jikayouyuusyou.html>

(1) 道路運送法に基づく登録申請

道路運送法に基づく登録申請

申請に当たっては、次の書類を整え、登録窓口に提出しなければなりません。

登録申請書の記載事項

名称、住所、代表者の氏名

自家用有償旅客運送の種別

運送の区域

事務所の名称及び位置

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

運送しようとする旅客の範囲

添付書類

定款又は寄付行為、登記事項証明書、役員名簿

法第 79 条の 4 第 1～4 号に該当しない旨を証する書類

運営協議会において協議が調ったことを証する書類

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

運転者が必要な要件を備えていることを証する書類

運行管理の責任者及び運行管理の体制を記載した書類

整備管理の責任者及び整備管理の体制を記載した書類

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

損害賠償措置

運送しようとする旅客の名簿

手数料

15,000 円 / 件

登録の要件

登録要件は以下のとおりです。

登録の要件

過去の犯罪歴、登録の取消処分歴等のいわゆる欠格事由に該当しないこと
未成年又は成年被後見人であって、その後見人が欠格事由に該当しないこと
一般旅客自動車運送事業者によることが困難であり、地域住民の生活に必要な旅客輸送を確保するため必要であることについて地域の関係者が合意していること
必要な輸送施設の保有、運転者の確保、運行管理の体制の整備その他の輸送の安全及び旅客の利便の確保のために必要な国土交通省令で定める措置を講じていること

登録の有効期間

登録の有効期間は原則 2 年ですが、更新登録の際に次のすべてに該当する場合は 3 年、それ以外の場合は 2 年となります。

登録の有効期間

自動車の運行の管理の方法を改善すること等の命令を受けていないこと
事故を引き起こしていないこと
業務の全部又は一部の停止の命令を受けていないこと



(2) 登録の更新

登録の有効期間満了後も引き続き実施する場合は、更新登録を受ける必要があります。

なお、更新登録の場合においても、最初の登録の場合と同様、いわゆる欠格事由に該当しないか、運営協議会での協議が調っているか、運送の安全及び旅客の利便の確保に必要な措置を講じると認められるかを審査されます。

更新登録に当たっては、次の書類を整え、登録窓口に提出しなければなりません。

更新登録申請書

名称、住所、代表者の氏名

登録番号

自家用有償旅客運送の種別

運送の区域

事務所の名称及び位置

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

運送しようとする旅客の範囲

添付書類

定款又は寄付行為、登記事項証明書、役員名簿

法第79条の4第1～4号に該当しない旨を証する書類

運営協議会において協議が調ったことを証する書類

自家用有償旅客運送自動車についての使用权原を証する書類

運転者が必要な要件を備えていることを証する書類

運行管理の責任者及び運行管理の体制を記載した書類

整備管理の責任者及び整備管理の体制を記載した書類

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

損害賠償措置

運送しようとする旅客の名簿

登録証

手数料

不要

(3) 変更登録の申請

登録事項を変更する時は、軽微な事項を除き、変更登録を受ける必要があります。

なお、変更登録の場合には、運営協議会での協議が調っているか、運送の安全及び旅客の利便の確保に必要な措置を講じると認められるかといった点について審査されます。

変更登録が必要な場合

次の項目を変更する場合は、登録窓口に変更登録の申請が必要です。

変更登録が必要な場合

運送の区域（減少することとなる場合を除く）

運送の種別（既に地域共助型生活交通及び福祉有償運送を行っている運送者が、いずれかの有償運送を行わないこととする場合を除く）

変更登録手続き

変更登録を申請する際には、次の申請書及び添付書類を提出しなければなりません。

変更登録申請

名称、住所、代表者の氏名

登録番号

自家用有償旅客運送の種別

変更しようとする事項

変更予定期日

添付書類

登録の際に必要な添付書類のうち、内容が変更されるもの

変更について運営協議会で協議が調っていることを証する書類

登録証

手数料

3,000 円 / 件

手数料が必要な変更登録は、道路運送法第 79 条の 2 第 1 号第 2 号（登録の申請）の自家用有償旅客運送の種別の増加に係るもの又は同項第 3 号の運送の区域の拡大に係るもの（同法第 79 条の登録を受けている当該運送の区域の属する市町村内における当該運送の区域の増加に係るものを除く）に限られます。

変更登録は不要であるが届出が必要な場合（軽微な事項）

次の項目を変更する場合は、変更後 30 日以内に届出窓口へ届出が必要です。

変更届出

名称、住所、代表者の氏名
登録番号
自家用有償旅客運送の種別
変更した事項
変更をした日

参考 持続的な運行に向けた工夫

地域共助型生活交通の導入後、持続的な運行に向けた取組が必要となります。以下を参考に、地域に合った工夫を考えていきましょう。

持続的な運行のための仕組みづくり

持続的な運行のため、運営協議会・運行主体・自治会・地域の交通事業者・学識経験者・行政等はお互い連携して、運行サービスの改善や利用促進に取り組んでいきましょう。

積極的な利用促進活動

地域共助型生活交通が、利用者の需要に合う交通となり、多くの人に利用してもらうために、以下のような利用促進活動が有効だと考えられます。

- 広報活動

地域情報誌等への掲載や、高齢者等が集まりやすい場所でPRすることで、多くの人に地域共助型生活交通を知ってもらえます。

- 関係者と連携する

他事業との連携や、運行日と病院の診察日を合わせる等、関係者との連携によりサービスの質を向上させることで、利用者にとってより便利な交通となります。

- 運行サービスを見直す

運営委員会で、ダイヤ改正、予約方法や運行形態の変更等を適宜見直すことで、利用者の需要に合った交通となります。

行政による支援体制の整備

運行主体が気軽に相談することができるような支援体制を、市町村においても整えておきましょう。

導入後の運行管理



この章では、地域共助型生活交通を導入してからの管理についてご紹介します。持続的な運行に向けて、日常的に行う運行管理に関する事項や、事故発生時の対応（栃木県への報告事項）、クレーム処理記録の管理等について整理しています。

V. 導入後の運行管理

1. 運行管理体制の整備

地域共助型生活交通の運送者は、旅客の利便性や運行の安全を確保するため、適切な運行管理体制を構築する必要があります。

運行管理体制の整備に当たっては、運行管理の責任者の選任やその他運行管理の体制の整備を行わなければならないものとされています。

(1) 運行管理の責任者の選任

運行管理の責任者の選任

地域共助型生活交通では、運送者が配置する車両が、乗車定員 11 人以上の車両（マイクロバス等）を 1 台以上又は、乗車人員 11 人未満の車両を 5 台以上配置する事務所の場合、事務所ごとに運行管理の責任者を選任する必要があります。

選任に当たっては、次に示すところにより必要な人数を選任するものとされています。

運行管理の責任者の要件

運行管理の責任者の要件	選任する人数
● 運行管理者の国家資格を有する者	車両の配置が 39 台まで 1 人 以降 40 台ごとに 1 人
● 運行管理者試験の受験資格を有する者 ● 安全運転管理者等の要件を備えている者 ● 国土交通大臣が上記同等の能力を有する者と認める者	車両の配置が 19 台まで 1 人 以降 20 台ごとに 1 人

(国土交通省ホームページ「運行管理者になるためには」<http://www.mlit.go.jp/about/file000064.html>)

運行管理の責任者の責務

運行管理の責任者は、運送の実施に当たって以下の業務を行うことが定められています。

- 一定の要件を備えない者に自家用有償旅客運送自動車を運転させないこと
- 死傷者が生じた事故を起こした運転者に対し、適性診断を受けさせること
- 運転者に対し疾病、疲労、飲酒等の安全な運転をすることができないおそれの有無の確認を行い、必要な指示を与え、その内容を記録、保存すること
- 運転者に対し、乗務記録を作成させ、記録を保存すること
- 運転者台帳を作成し、事務所に備え置くこと
- 事故の記録を作成し、記録を保存すること
- その他、運行の安全を確保するために必要な業務

(2) 運転者の安全教育・運転者台帳の整備

運送者は、運送の安全を確保すること等のため、適切な運行管理を行っていく必要があります。また、運行管理体制の整備とともに運転者の安全教育を通じて、運転者の健康管理等を徹底することが重要です。

運行管理の責任者の責務

運行管理の責任者は、運行に当たっての指示（乗降場所、経路、時刻等）や、安全上の指示を運転者に対して行います。運行前に点呼を行った際の運転者の状況によっては、指示の内容の見直しや、運転者の変更等、必要な措置をとります。

また、運転者が高齢者である場合、定期的な健康診断の状況や、持病に関する診断書の提出等を義務づけておくことも重要です。

さらに、安全運行とともに、乗客に対するサービス向上の観点からも、定期的な安全教育、接客態度等の講習を行っている事例も見られます。

運転者の責務

日常の健康管理

運転者は、日頃から体調管理に留意し、良好な健康状態で運転することができるよう自己管理を徹底することが重要です。そのため、定期的な健康診断の受診等の取組も考えられます。

また、運転の前日には十分な睡眠をとり、過度な飲酒は控えるよう気をつけることが大切です。

万が一、体調不良等により運転ができなくなった場合は、運転者の代わりを確保する必要があるため、速やかに運行管理の責任者に連絡しなければなりません。

日常の安全教育

運転者は、体調管理とともに安全運行のために必要となる安全教育に努めなければなりません。運行主体が実施する定期的な安全教育等を受け、日々の安全運転を心掛ける必要があります。

乗務日（乗務中）の責務

運行開始前から運行中

運転者は、運行管理の責任者の指示に従って、乗降場所や経路、時刻等を確認し、車両を運行します。運行中に特別な事態が発生した場合は、速やかに運行管理の責任者に連絡し、判断を仰ぐことが必要です。

運行終了後

運行後は、運転中に気がついたことや気になったこと等を、運行管理の責任者に報告します。

運転者台帳の整備

運送者は、当該事業の運転者として適切でない者が乗務することがないように、また、運転者一人ひとりの交通違反、事故、健康、適性診断の受診等の状況を常に把握することにより安全な運行を保證するため、運転者台帳の作成が義務づけられています。

運転者台帳は、運転者ごとに作成するものとされており、次のような内容を記載するものとされています。

作成した運転者台帳の中で、運転免許関係の記載事項については個々の運転者の状況を的確に把握する観点から、運転免許証との照合により有効期間の更新等の変更があった場合は、直ちに運転者台帳にも変更内容を記載することが必要です。

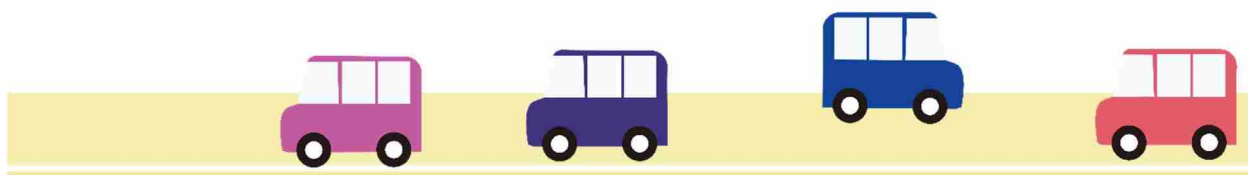
なお運転者台帳は、年齢、健康上の問題その他の理由により当該運転者が運転者でなくなった場合には、運転者でなくなった年月日及び理由を記載して2年間保存することが義務づけられています。

また、運転者台帳の作成番号は、運転者でなくなった人の番号を再使用しないようにするため、運転者でなくなった人の作成番号は欠番としておくことが望ましいと考えられます。

運転者台帳の記載事項

- 作成番号、作成年月日
- 運送者の名称
- 運転者の氏名、生年月日及び住所
- 運転免許証の番号及び有効期限
- 運転免許の交付年月日及び種類
- 運転免許に運転条件が付いている場合は当該条件
- 運転者の要件に係る事項（第二種免許、認定講習の修了等）
- 事故を引き起こした場合又は道路運送法の規定による通知を受けた場合は、その概要
- 運転者の健康状態

（道路運送法施行規則第51条の19）



2 . 車両の管理

地域共助型生活交通の実施に当たっては、運行の安全を確保するために、運転者の管理とともに、使用する車両の管理を適切に行っていく必要があります。

そのため、設備管理として、利用する車両の点検及び適切な実施のための体制の整備を行わなければならないものとされています。

(1) 整備管理の責任者の選任

整備管理の責任者の選任

地域共助型生活交通の実施の際、運行管理体制の提出に当たって、整備管理に関する責任者を選任し、定期的な点検や整備の適切な実施を行う体制が整備されていることが必要です。

なお、整備管理の責任者は、次に掲げる者のうちから選任されていることが望ましいとされていますが、運用する車両が5台未満の場合¹、整備管理の責任者は有資格者でなくても構いません。

また、整備管理の責任者は、外部に委託することも可能です。

- 自動車整備士資格を有する者
- 整備管理者選任前研修を受けた者

1 以下の場合、整備管理の責任者が有資格者であることが必要です
事業用車両として、以下の車両を保有する場合

乗車定員が30人以上の自動車（バス等）を1両以上有する場合

乗車定員が11人以上で29人以下の自動車（マイクロバス等）を2両以上有する場合

乗車定員が10人以下で、車両総重量8トン以上の自動車（ダンプ車等）を5両以上有する場合

（道路運送車両法第50条、道路運送車両法施行規則第31条の3）

整備管理の責任者に求められる事項

整備管理の責任者は運送の実施に当たり、自動車の点検及び整備並びに自動車車庫の管理に関する事項として以下の業務を行うことが定められています。

- 日常点検について、その実施方法を定め、それを実施すること又は運転者等を実施させること
- 日常点検の実施結果に基づき、自動車の運行の可否を決定すること
- 定期点検について、その実施方法を定め、それを実施すること又は整備工場等を実施させること
- 上記以外の随時必要な点検について、それを実施すること又は整備工場等を実施させること
- 日常点検、定期点検又は随時必要な点検の結果から判断して、必要な整備を実施すること又は整備工場等を実施させること
- 定期点検又は前号の必要な整備の実施計画を定めること
- 点検整備記録簿その他の記録簿を管理すること
- 自動車車庫を管理すること
- 上記に掲げる業務を処理するため、運転者及び整備要員を指導監督すること

（整備管理者制度の解説 平成23年4月国土交通省関東運輸局）

(2) 整備の定期点検等

運用する車両の事故を防止し、安全な運行を確保するためには、車両の定期的な点検・整備を行うことが重要です。道路運送車両法では、自家用有償旅客運送で使用する車両の定期点検の間隔が以下のとおり定められています。

また、点検・整備に加えて、車両の清掃を定期的に行うこと等により、利用者が快適に利用できるように車両を整備しておくことも重要です。

- 小型・普通車のうち、8ナンバーの福祉車両 6か月毎
- 小型・普通車のうち、5又は3ナンバーの車両及び軽自動車 12か月毎

(道路運送車両法第48条)

(3) 車両への表示

運送者は、運送に使用する車両の両側面に、次の事項を記載した標章を見やすいように表示しなければなりません。また、登録証の写しを車内に備えておく必要があります。

この標章の記載は、横書きでなければならず、また、各文字の大きさは同じで、縦及び横それぞれ5cm以上でなければなりませんと規定されています。

- 運送者の名称
- 「有償運送車両」の表示
- 登録番号

(道路運送法施行規則第51条の23)



3 . 日常的な運行管理

日々の安全な運行の実現に当たっては、運行管理体制の整備とともに、日々の運行管理が大切です。乗務前、乗務後の点呼の実施等を通じて、運行の安全の確保を図っていく必要があります。

(1) 乗務時の運行管理

運行管理の責任者は、運転者に対して、体調等の、安全な運転の確保に関する確認を行うとともに、安全な運行を確保するための必要な指示、及びこれらの記録を保存する必要があります。

また、乗務後の運転者に対して、乗務記録を作成させ、その記録を保存することが求められます。

乗務前点呼での確認・指示事項（例）

- 運転者の健康状態（疾病、疲労、飲酒・酒気帯びの有無 危険な薬物の服用、異常な感情の高ぶり、睡眠不足等）の確認
- 車両の日常点検結果の確認
- 運転免許証、自動車検査証、保険証、登録証、非常信号用具等の保持状況の確認
- 道路状況、交通規制状況、要注意箇所等路線別の注意事項に関する指示
- 気象情報に対する注意事項指示 等

乗務後点呼での確認事項（例）

- 運行状況、車両状況、道路状況、運転者の健康状態
- 乗務記録の提出 等

(2) 乗務記録の作成

運行管理の責任者は、運転者に乗務ごとに乗務記録を作成させ、その記録を 1 年間保存しなければなりません。

乗務記録は、運転者の日常の乗務の実態を把握し、運行の適正化を図るための資料として活用することを目的に、必ず運転者に記録させることが運送者に義務づけられています。

したがって運転者は、自家用有償旅客運送自動車に乗務したときは、各自で乗務に関する一定の事項を記載しなければなりません。

道路運送法施行規則では、以下のような内容を記録するものとされています。

- 運転者の氏名
- 乗務した車両の登録番号等車両を識別でできる表示
- 乗務の開始及び終了の地点及び日時並びに主な経過地点及び乗務した距離
- 交通事故及び異常な状態が発生した場合にあっては、その概要及び原因

（道路運送法施行規則第 51 条の 18 第 2 項）

4 . 事故発生時の対応

運送者及び運転者は、安全運転に努めることが求められますが、万が一事故が発生した場合の体制を整備しておく必要があります。

自動車事故の報告に関しては、自動車事故報告規則による報告が義務づけられている他、道路運送法施行規則でも記録の保持が義務づけられています。

(1) 事故の報告

運送中に事故が発生した場合は、速やかに栃木県知事(運輸支局長)に報告しなければなりません。報告が必要な事故については、自動車事故報告規則において、次のように定められています。

発生から 24 時間以内にできる限り速やかに、電話、FAX 等で通報しなければならない事故 (通常の 30 日以内の報告書提出の他に速報の提出が求められる事故)

- 運送中の自動車が、転覆、転落、火災を起こしたとき、又は鉄道車両との衝突若しくは接触を引き起こしたとき
- 2 人(地域共助型生活交通の事業者等が使用する自動車が引き起こした事故にあつては、1 人)以上の死者を生じたもの、5 人以上の重傷者又は、旅客に 1 人以上の重傷者を生じたもの
- 10 人以上の負傷者を生じたとき
- 自動車の転覆、転落、火災又は鉄道車両との衝突若しくは接触により、積載された危険物等が飛散又は漏えいしたとき
- 酒気帯び運転を伴う事故であったとき

(自動車事故報告規則第 4 条)

30 日以内に所定の報告書で報告しなければならない事故 (主なもの)

- の速報の提出が求められる事故であったとき
- 10 人以上の負傷者を生じたとき
- 操縦装置又は乗降口扉の不適切操作により、旅客に 11 日以上の治療を要する傷害を生じたとき (自動車損害賠償保障法施行令第 5 条第 4 号に掲げる傷害が生じたもの)
- 無免許運転、薬物運転を伴う事故であったとき
- 運転者の疾病により運行の継続ができなくなったものであったとき
- 救護義務違反(ひき逃げ)があったとき
- 車両故障で運行の継続ができなくなったとき
- その他、栃木県知事が特に必要と認めて報告を指示したとき 等

(自動車事故報告規則第 3 条)

(2) 事故に関する記録

道路運送法施行規則では、(1) で示した以外の軽微な事故であっても、その内容について記録を作成し、事務所に 2 年間保存することが義務づけられています。

事故を引き起こした場合には、それを教訓として、以後の安全教育等を通じて事故防止に繋げていくことにより、運送の安全性の向上を図っていくことが重要です。

また、登録の有効期間については、重大な事故を引き起こしていないことを 1 つの要件として、これを延長することとしています。

保存する記録の内容

- 運転者の氏名
- 自動車登録番号等車両を識別でできる表示
- 事故の発生日時
- 事故の発生場所
- 事故の当事者（運転者を除く）の氏名
- 事故の概要（損害の程度を含む）
- 事故の原因
- 再発防止対策

（道路運送法施行規則第 51 条の 21 第 2 項）



5 . 苦情の処理

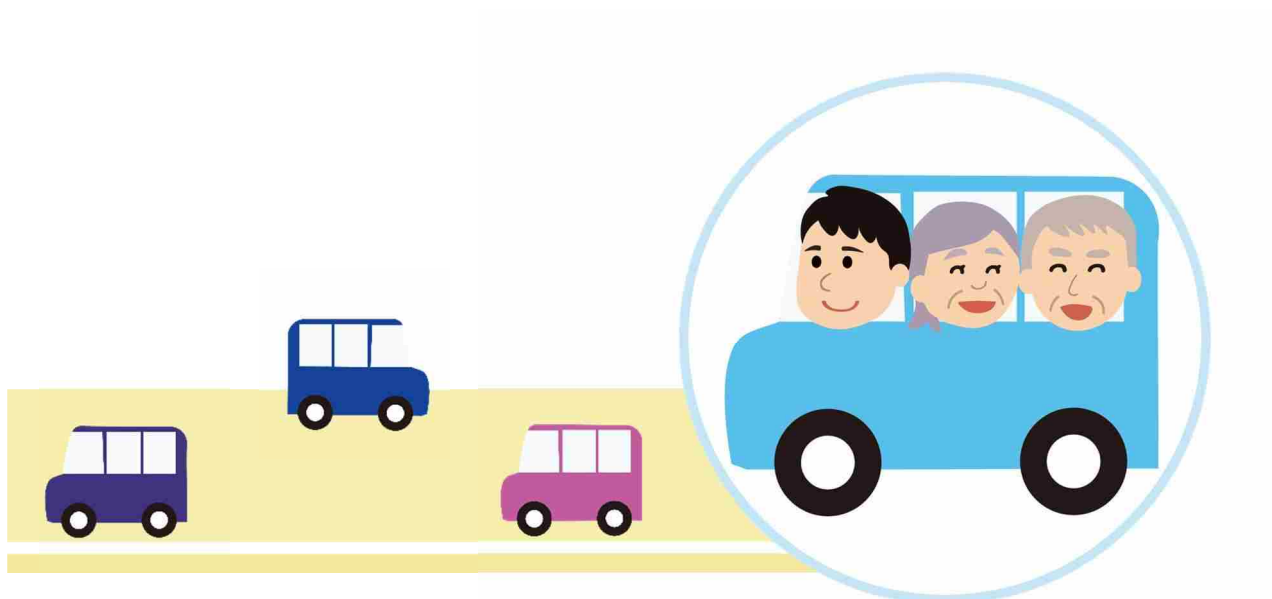
運送者は、苦情処理の体制を整備し、苦情の申出を受け付けた場合には、速やかに弁明しなければなりません（氏名及び住所を明らかにしないものを除く）。

また、苦情の申出の内容等について、内容を記録し、1年間保存する必要があります。

苦情の記録内容

- 苦情の内容
- 原因究明の結果
- 苦情に対する弁明の内容
- 改善措置
- 苦情処理を担当した者

（道路運送法施行規則第 51 条の 26）



< 参考資料 1 > アンケート調査票

移動実態に関するアンケート

【アンケートの回答方法】

各設問の、それぞれ一番よくあてはまる番号1つに をつけてください。
その他を選択した場合はカッコ内に具体的な内容を記述してください。

. あなたについて教えてください。

【問1】性別を教えてください (1)男性 (2)女性			
【問2】年齢を教えてください (1)10代 (2)20代 (3)30代 (4)40代 (5)50代 (6)60代 (7)70代 (8)80代以上			
【問3】ご職業を教えてください (1)会社員 (2)自営業 (3)専業主婦・主夫 (4)パート・アルバイト・派遣 (5)学生 (6)働いていない			
【問4】世帯構成を教えてください (1)単身 (2)夫婦のみ世帯 (3)自分と親、夫婦と親など二世帯世帯 (4)自分と子、自分と孫など (5)親と子と孫 (6)兄弟や親せきと同居 (7)その他(具体的に記入ください:)			

. あなたについて教えてください。

【問1】車の免許を持っていますか (1)持っている ...【問2】へ (2)持っていない ...【問4】へ
↓	
【問2】ご自身が自由に使える車を持っていますか (1)持っている ...【問3】へ (2)持っていない ...【問4】へ
↓	
【問3】将来、車の運転はいつごろまでしようと考えていますか (1)運転できるうちはずっと (2)年齢で考える(65歳 70歳 75歳 80歳 85歳以上)	
ここからは全員お答えください	
【問4】何分程度歩けますか (1)ほとんど歩けない (2)2~3分 (3)5分 (4)10分 (5)15分 (6)30分 (7)30分以上	←.....
【問5】普段のおでかけで困っていることがございましたら、ご自由にお書きください	

・ 普段の移動について教えてください。 それぞれ一番よく当てはまるもの1つに○をしてください。

	A. よく行く施設	B. よく使う移動手段	C. 移動頻度	D. 移動の時間帯	E. 滞在時間
【問1】 医療機関 について	(1) 内科 (2) 病院 (3) その他 ()	(1)ご自身で運転する車 (2)ご家族等の運転で送迎 (3)友人や知人の運転で送迎 (4)自動二輪・原付バイク (5)自転車 (6)徒歩のみ (7)タクシー (8)その他()	【回数】 週()回 または 月()回 【よく行く日】 (1)平日 (2)土日祝	(1)午前中 (2)12～14時 (3)14～16時 (4)16～18時 (5)18時以降	(1)10分未満 (2)10～30分 (3)30～60分 (4)60分以上
【問2】 商業施設 について	(1) スーパー (2) スーパー (3) その他 ()	(1)ご自身で運転する車 (2)ご家族等の運転で送迎 (3)友人や知人の運転で送迎 (4)自動二輪・原付バイク (5)自転車 (6)徒歩のみ (7)タクシー (8)その他()	【回数】 週()回 または 月()回 【よく行く日】 (1)平日 (2)土日祝	(1)午前中 (2)12～14時 (3)14～16時 (4)16～18時 (5)18時以降	(1)10分未満 (2)10～30分 (3)30～60分 (4)60分以上
【問3】 金融機関 について	(1) 銀行 (2) 郵便局 (3) その他 ()	(1)ご自身で運転する車 (2)ご家族等の運転で送迎 (3)友人や知人の運転で送迎 (4)自動二輪・原付バイク (5)自転車 (6)徒歩のみ (7)タクシー (8)その他()	【回数】 週()回 または 月()回 【よく行く日】 (1)平日 (2)土日祝	(1)午前中 (2)12～14時 (3)14～16時 (4)16～18時 (5)18時以降	(1)10分未満 (2)10～30分 (3)30～60分 (4)60分以上
【問4】 交通施設 について	(1) 駅 (2) バス停 (3) その他 ()	(1)ご自身で運転する車 (2)ご家族等の運転で送迎 (3)友人や知人の運転で送迎 (4)自動二輪・原付バイク (5)自転車 (6)徒歩のみ (7)タクシー (8)その他()	【回数】 週()回 または 月()回 【よく行く日】 (1)平日 (2)土日祝	(1)午前中 (2)12～14時 (3)14～16時 (4)16～18時 (5)18時以降	(1)10分未満 (2)10～30分 (3)30～60分 (4)60分以上

その他ご意見・ご要望がございましたらご自由にお書きください

以上でアンケートは終わりです。ご協力ありがとうございました。

< 参考資料 2 > 県及び市町連絡先一覧

地域共助型生活交通担当部署一覧

平成30年9月末時点

県市町名	担当部署		電話番号	FAX番号	メールアドレス
	部	課			
栃木県	県土整備部	交通政策課	028-623-2447	028-623-2399	kotsu@pref.tochigi.lg.jp
宇都宮市	総合政策部	交通政策課	028-632-2134 028-632-2160	028-632-5426	u2015@city.utsunomiya.tochigi.jp
足利市	生活環境部	市民生活課	0284-20-2186	0284-21-7266	seikatsu@city.ashikaga.lg.jp
栃木市	生活環境部	交通防犯課	0282-21-2153	0282-21-2680	simin03@city.tochigi.lg.jp
佐野市	市民生活部	交通生活課	0283-20-3014	0283-20-3046	koukyoukoutsu@city.sano.lg.jp
鹿沼市	市民部	生活課	0289-63-2163	0289-60-1001	seikatsu@city.kanuma.lg.jp
日光市	市民生活部	生活安全課	0288-21-5151	0288-21-5109	seikatsu-anzen@city.nikko.lg.jp
小山市	都市整備部	都市計画課	0285-22-9293	0285-22-9685	ys81-uehara@city.oyama.tochigi.jp
真岡市	総務部	企画課	0285-83-8102	0285-83-5896	kikaku@city.moka.lg.jp
大田原市	市民生活部	生活環境課	0287-23-8832	0287-23-8923	seikatsu@city.ohtawara.tochigi.jp
矢板市	総務部	総務課	0287-43-1113	0287-43-2292	kanzai@city.yaita.tochigi.jp
那須塩原市	生活環境部	生活課	0287-62-7127	0287-62-7202	k-seikatsu@city.nasushiobara.lg.jp
さくら市	総合政策部	総合政策課	028-681-1113	028-682-0360	sogoseisaku@city.tochigi-sakura.lg.jp
那須烏山市		まちづくり課	0287-83-1151	0287-83-1142	machizukuri@city.nasukarasuyama.lg.jp
下野市	市民生活部	安全安心課	0285-32-8894	0285-32-8609	anzenanshin@city.shimotsuke.lg.jp
上三川町		企画課	0285-56-9118	0285-56-6868	kikaku01@town.kaminokawa.lg.jp
益子町	総務部	企画課	0285-72-8828	0285-72-7601	kikaku@town.mashiko.lg.jp
茂木町		企画課	0285-63-5619	0285-63-0459	kikaku@town.motegi.tochigi.jp
市貝町		企画振興課	0285-68-1110	0285-68-3227	kikaku02@town.ichikai.lg.jp
芳賀町	建設産業部	都市計画課	028-677-6161	028-677-6088	koukyoukoutsuu@town.haga.tochigi.jp
壬生町	総務部	総合政策課	0282-81-1813	0282-82-8262	sougo@town.mibu.lg.jp
野木町	産業建設部	都市整備課	0280-57-4166	0280-57-3945	toshiseibi@town.nogi.lg.jp
塩谷町		企画調整課	0287-45-1112	0287-45-1840	kikaku@town.shioya.lg.jp
高根沢町		地域安全課	028-675-8110	028-675-2409	anzen@town.takanezawa.lg.jp
那須町		ふるさと定住課	0287-72-6955	0287-72-1112	teijyu@town.nasu.lg.jp
那珂川町		総務課	0287-92-1111	0287-92-2406	syoubu@town.tochigi-nakagawa.lg.jp