

## 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<br>居住地域の分布・土地利用状況・道路網・施設分布<br>既存の公共交通の現状把握<br>(参考)上位計画             |
| (2) 需要調査       | 既存調査の確認<br>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<br>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<br>運行形態の検討手順<br>【STEP1】運行エリアの検討<br>【STEP2】運行サービスの検討<br>【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<br>管理者・運転者の要件の確認<br>運転者の確保・待遇<br>必要な設備<br>保険への加入<br>利用登録<br>運営協議会    |

| 登 録 申 請               |   |
|-----------------------|---|
| (1) 道路運送法に基づく<br>登録申請 | 道路運送法に基づく登録申請<br>登録の要件<br>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<br>変更登録手続き<br>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/狭い道路が多い

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）

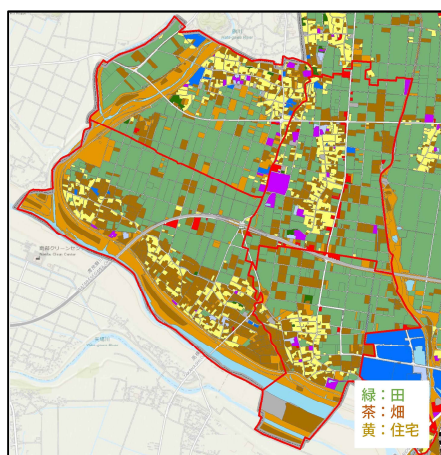
### 参照データ・資料

市販の地図（住宅地図等）

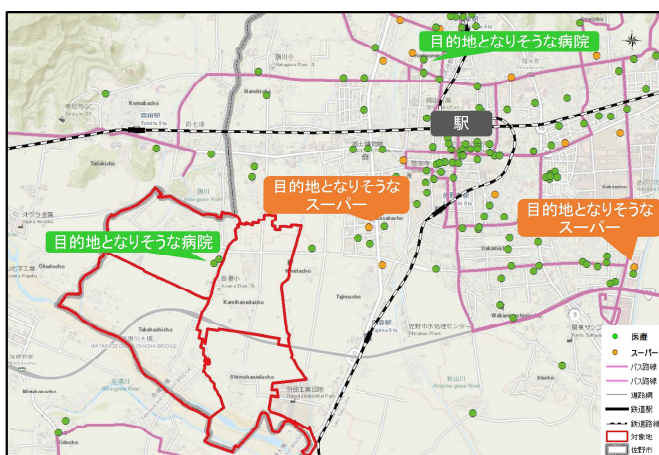
GISソフト等が利用できる場合には、WEBサイトから以下のようなデータを入手し、地図上へ表示することで、より視覚的な分析も可能です

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

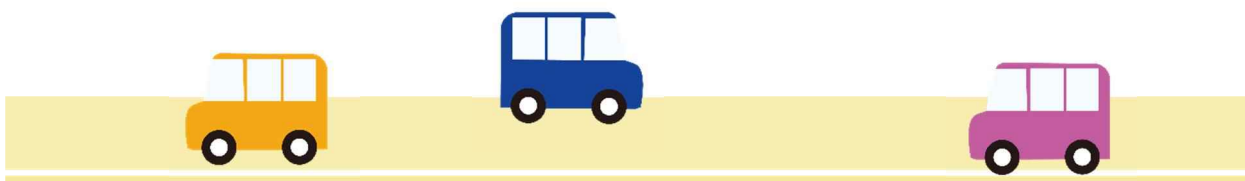
目的施設の営業時間・診療時間・休館日等はいつか

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

|   |
|---|
| <b>【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</b>  |
| <ul style="list-style-type: none"><li>● 何のために運行されているのか（目的）</li><li>● どういった人のどのような移動を担っているのか（機能）</li></ul>   |
| <b>【STEP2】既存交通が持つ課題・問題意識等を把握する</b>  |
| <ul style="list-style-type: none"><li>● 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）</li><li>● 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）</li><li>● 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）</li></ul> |
| <b>【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</b>  |
| <b>解決策の例</b>  |
| <ul style="list-style-type: none"><li>● 需要に合わせた走行ルート、運行区域、時刻等の見直し</li><li>● 運賃体系の見直し</li><li>● 交通結節点における乗継や車両等の利用環境の改善</li><li>● 対象地域の検討</li><li>● （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</li><li>● （タクシー事業者に対して）タクシーの活用</li></ul>                 |
| <b>留意点</b>  |
| <ul style="list-style-type: none"><li>● 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</li></ul>   |

## 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"> <li>● 運行主体・運転者となる</li> <li>● 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</li> <li>● 継続的な利用の促進に向けた取組を行う</li> </ul>          |
| 交通事業者     | <ul style="list-style-type: none"> <li>● 既存の公共交通機関の現状に関する情報を提供する</li> <li>● 運行計画や法令に関して助言する</li> <li>● 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</li> </ul> |
| 市町村       | <ul style="list-style-type: none"> <li>● 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</li> <li>● 各種調査を実施する</li> <li>● 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</li> </ul>  |

## 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。

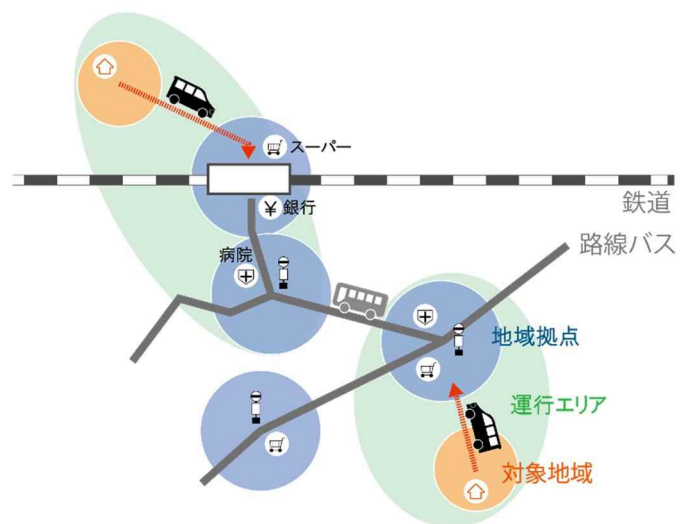
タクシーは、緊急時の移動手段として地域に必要であり、新たな移動手段確保策の導入がタクシー事業者の減収につながる事が考えられる場合は、タクシー事業者の事業存続に配慮しましょう。

## 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

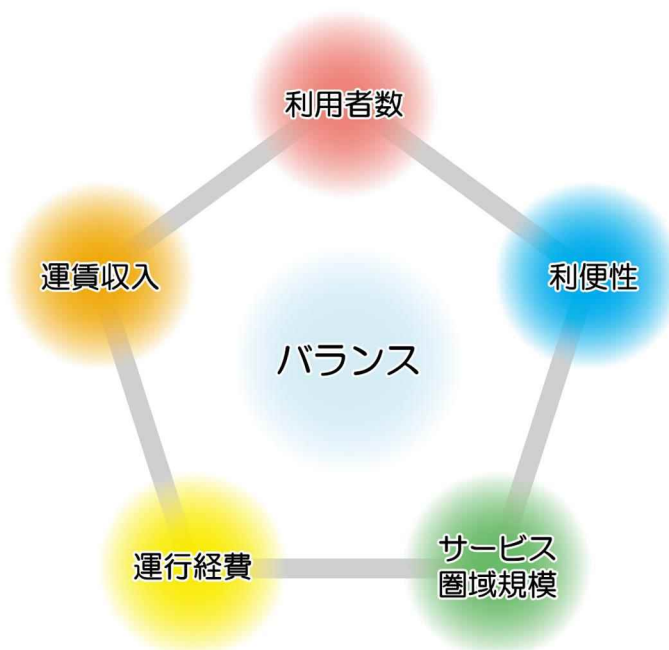
#### (4) 運行形態の検討

##### 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<br>● 運行時間   | ● 利用者の需要に応じた運行本数・時間の設定<br>● 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<br>● 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<br>● 地形を考慮した運行形態の検討 |
| 運行経費     | ● 人件費<br>● 車両費 等   | ● 稼働状況に応じた運行経費の適正化<br>● (契約形態の見直し等)            |
| 運賃収入     | ● 料金収入<br>● 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<br>● 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）<br>● 地域内の走行に対する工夫<br>● 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<br>● 所要時間の計測<br>● 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<br>● 乗合型・専有型<br>● 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<br>● 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<br>● その他        |
| 2.支出          | ● 人件費<br>● 車両費<br>● 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

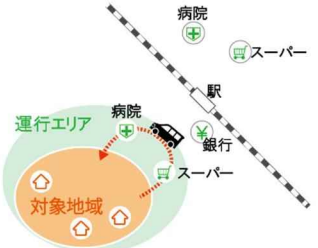
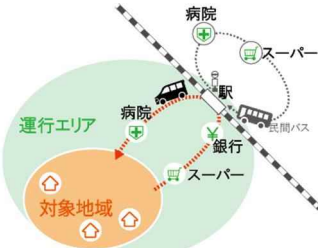
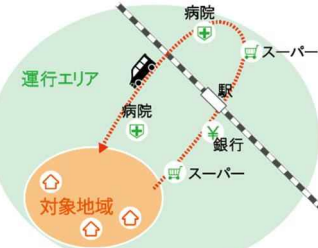
- ・ 目的地が広範囲に分布している場合や、複数の方面に分布している場合等においては、複数の運行エリアが考えられるため、施設の特徴と併せて検討しましょう。
- ・ サービス圏域が大きくなることで、非効率な運行とならないよう留意が必要です。

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ことが考えられます。</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を考えられます。</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）

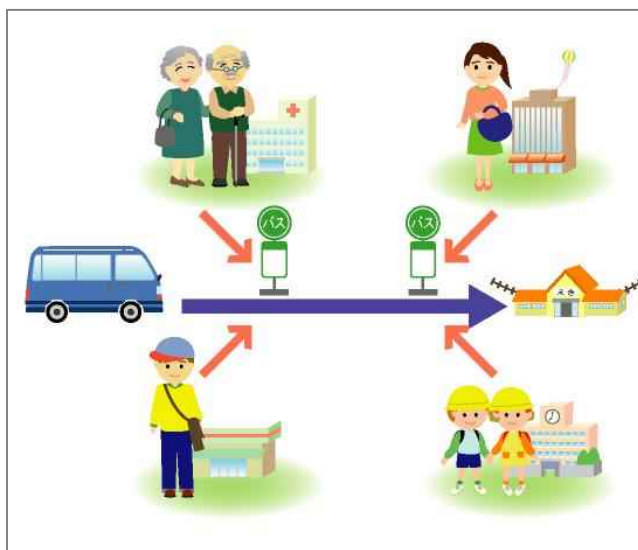
- ・車両の走行パターンには路線型と区域型の2種類あり、地域内の走行と地域外の走行それぞれに対し、適当なパターンを検討する必要があります。

#### 路線型

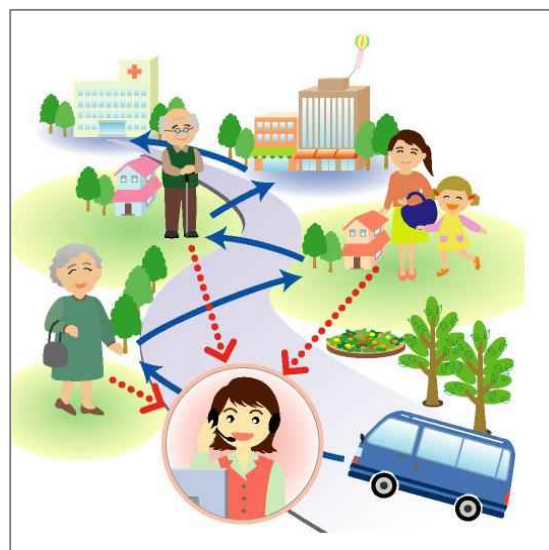
|                |  |
|----------------|--|
| 特徴             | ● 決まった走行ルートを行くタイプ  |
| 地域内の走行         | ● 住宅地が道路に沿って分布している地域は、路線型での運行が適している<br>● 地域内に停留所として使用できるスペースが必要となる   |
| 地域外の走行         | ● 目的地が道路に沿って分布している場合は、路線型での運行が適している<br>● 目的地に停留所として使用できるスペースが必要となる   |
| 走行ルートの考え方      | ● 道路網状況を踏まえ、できるだけシンプルで迂回の少ないものとする<br>● 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<br>● 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<br>● 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)<br>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<br>● 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 |



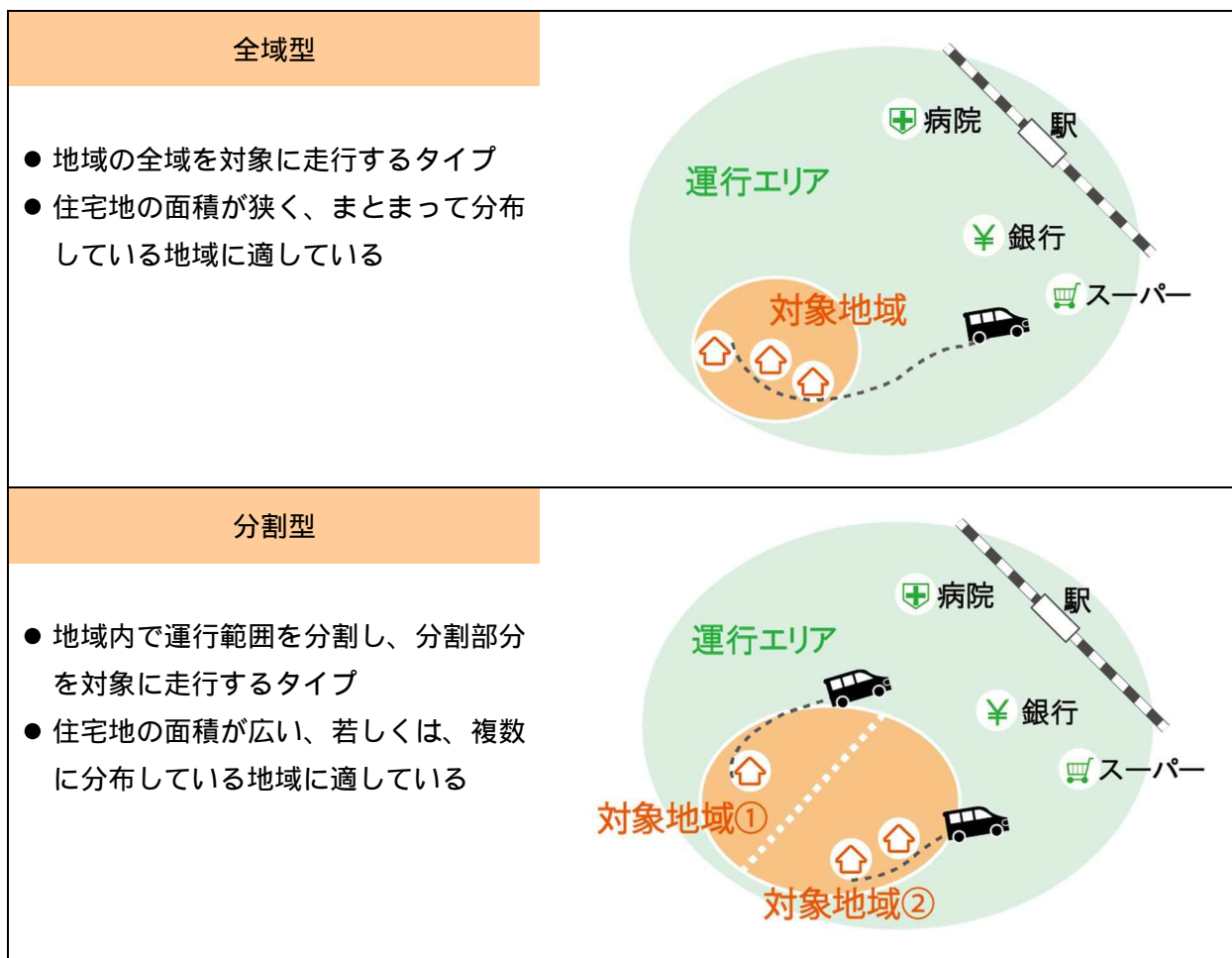
路線型のイメージ



区域型のイメージ

地域内の走行に対する工夫

- ・地域の特性によっては、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

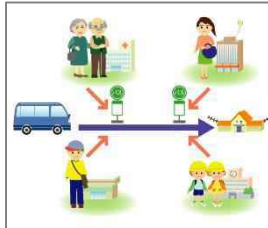

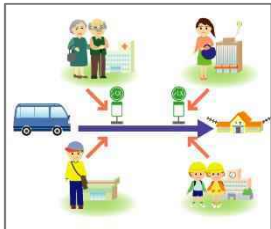





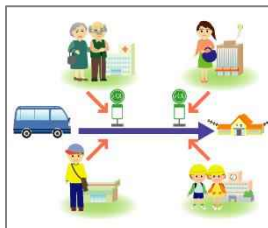





かつて地域を通過していた路線等、検討の参考となる事例がある場合は、路線網等について活用・課題点を整理することで、利用者の需要・実態に合う運行形態のヒントを得られる場合もあります。

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

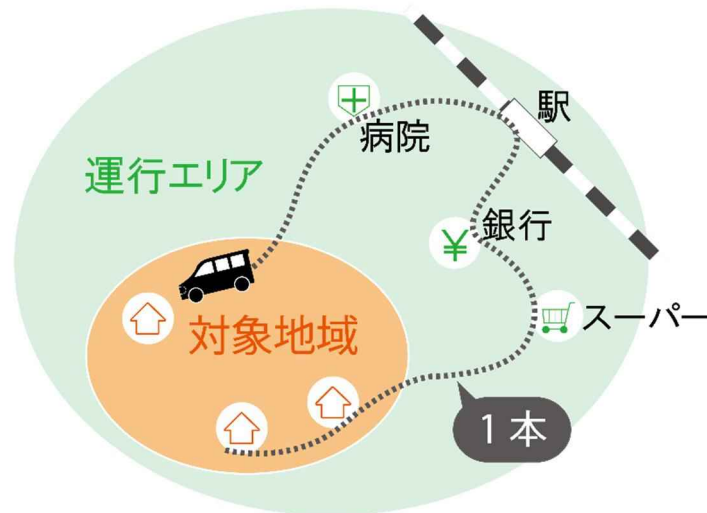
- STEP1 の検討より、走行パターンは以下の 8 種類が考えられます。

| 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 | <br>路線型 | 路線型  |   |   |
| 路線 × 区域 × 全域 |  |         |   |   |
| 路線 × 区域 × 分割 |  |  | 区域型  |   |
| 区域 × 路線 × 全域 |  | <br>区域型 |  |  |
| 区域 × 路線 × 分割 | 路線型  |  |  |  |
| 区域 × 区域 × 全域 |      |  | 区域型  |  |
| 区域 × 区域 × 分割 |  |  |  |  |

## 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"> <li>● 決まった時間に決まった路線を走るタイプ</li> <li>● 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</li> <li>● 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</li> </ul> |
| 予約型 | <ul style="list-style-type: none"> <li>● 予約があった時だけ走行するタイプ</li> <li>● 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</li> </ul>   |

#### 乗合型・専有型

|     |   |
|-----|---|
| 乗合型 | <ul style="list-style-type: none"> <li>● 複数で乗り合わせて走行する場合もあるタイプ</li> <li>● 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</li> </ul>   |
| 専有型 | <ul style="list-style-type: none"> <li>● 誰とも乗り合わずに走行するタイプ</li> <li>● 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</li> <li>● 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</li> </ul> |

#### 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

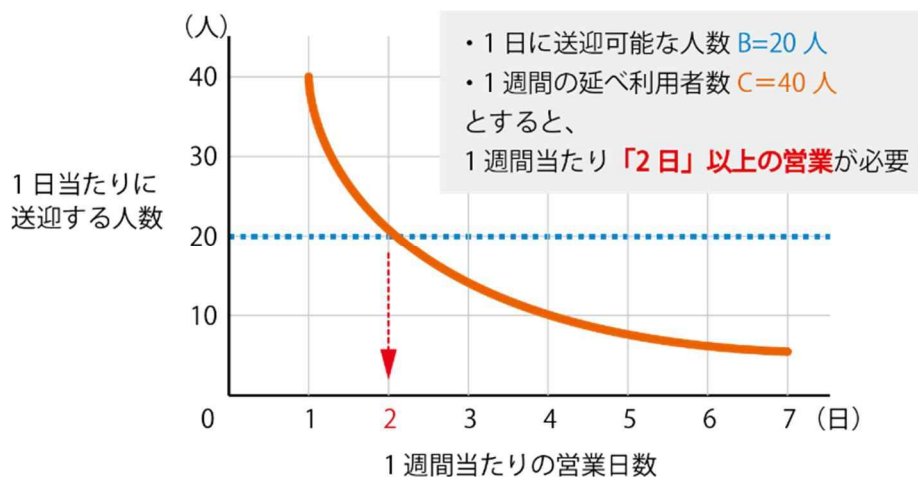
- ・確保しなければならない営業日数の算出方法は以下のものがあります。
- ・算出した営業日数が利用者の需要を満たしているかどうか、運営協議会や実証運行等を通して検証していくことも考えられます。

| 1日に送迎可能な人数  | 計算例  |
|---|--|
| <ul style="list-style-type: none"> <li>● 車両1台が1日当たりに運行できる本数 A<br/>=運行時間/運行間隔(算出値の小数点以下は切り捨てる)</li> <li>● 1日当たりに運行できる本数 A'<br/>=A×車両数</li> <li>● <u>1日に送迎可能な人数 B</u><br/>=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)<br/>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</li> </ul> | <ul style="list-style-type: none"> <li>● 9~17時の8時間で、2時間おきの運行とすると、<br/>A=8h/2h=4回</li> <li>● 車両数を1台とすると、<br/>A'=4本×1台=4本</li> <li>● 1本当たりの延べ利用者数を5人とすると、<br/>B=A'×5人=4×5=20人</li> </ul> |

| 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"> <li>● 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</li> <li>● 1週間の延べ利用者数 C<br/>=利用者数×利用者1人が1週間で利用する回数<br/>行き帰りで1人当たり2回利用する</li> <li>● <u>1週間で必要となる営業日数 D</u><br/>=C/B(算出値の小数点以下は切り上げる)</li> </ul> | <ul style="list-style-type: none"> <li>● 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、<br/>C=10人×4回=40回<br/>D=C/B=40/20=2日</li> </ul> |

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"><li>● 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</li><li>● 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</li></ul> |
| 定額制 | <ul style="list-style-type: none"><li>● 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</li></ul>                       |

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

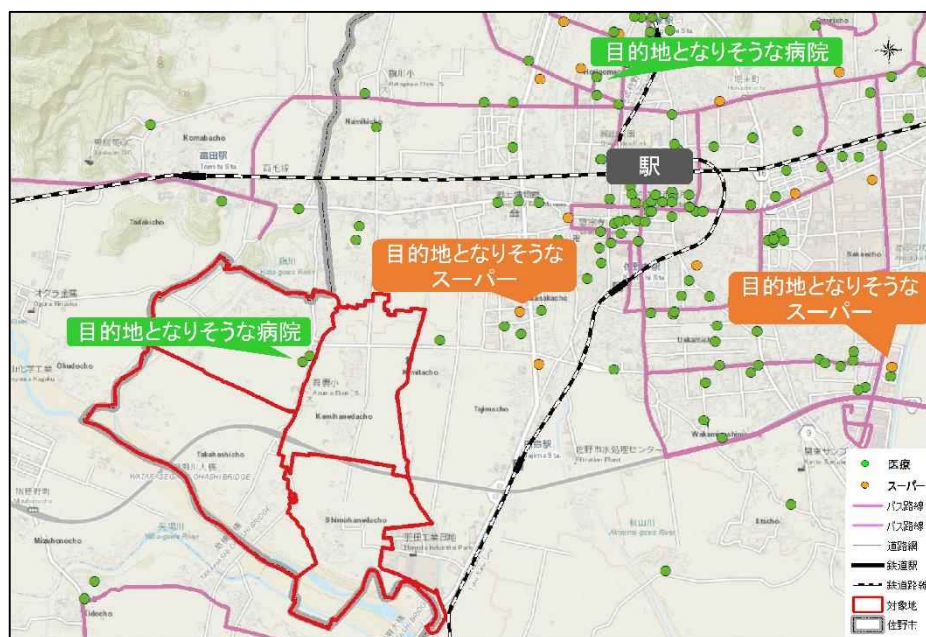
需要調査等から把握できた、A市B地区の現状

- 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

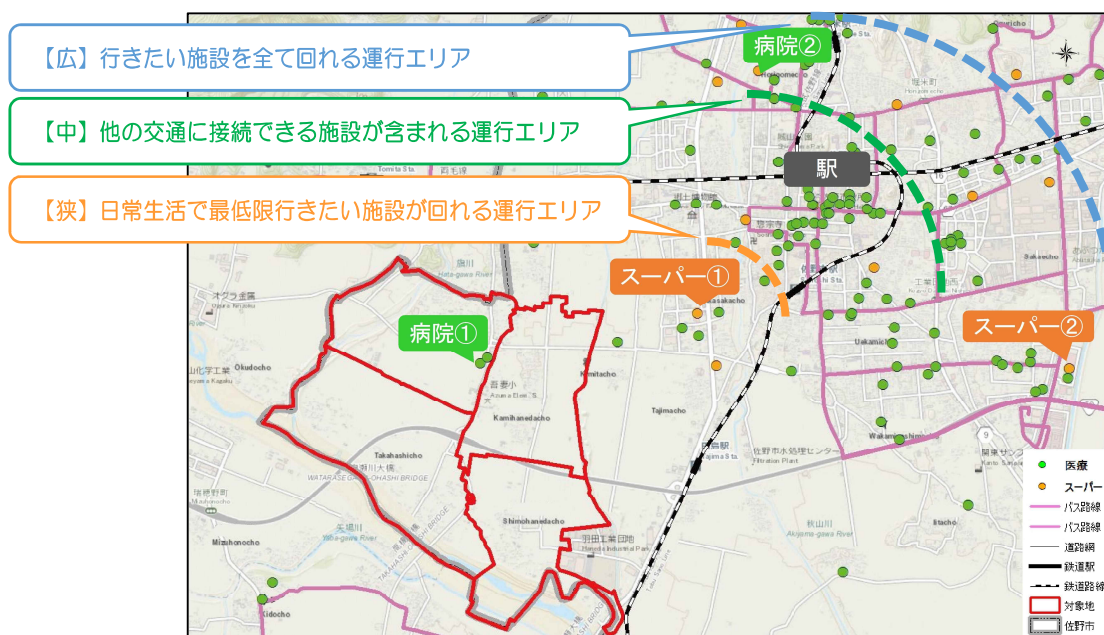
#### 1. 目的地

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。

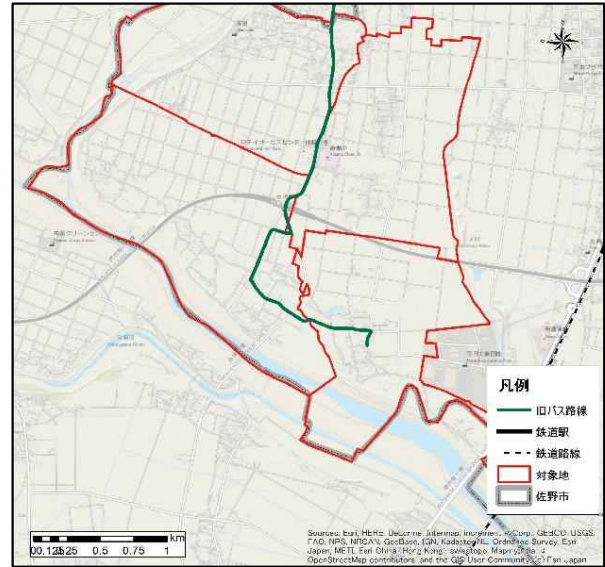
まず、旧路線バスのサービス圏域を一般的なバス停の利用圏（約300m）とすると、地域の人口の約5割が、それよりやや広い圏域（約500m）とすると約8割がサービス圏に入ることが分かりました。

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。

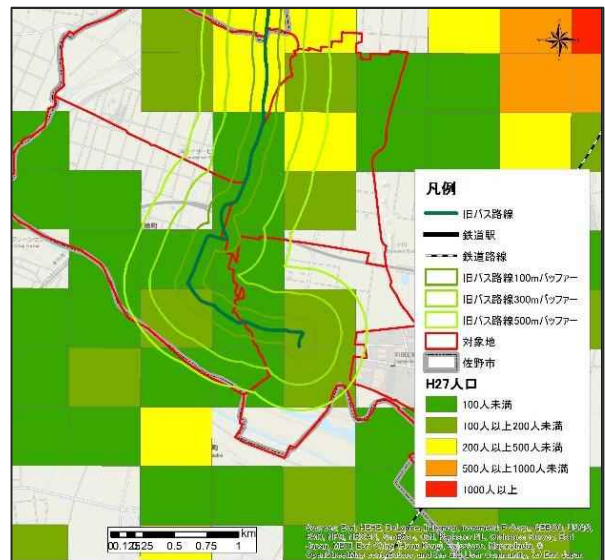
つまり、旧路線バスの走行ルートは、一般的な路線バスとしては一定の妥当性があるものの、この地域の地域共助型生活交通としてはあまり適していないということになります。

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

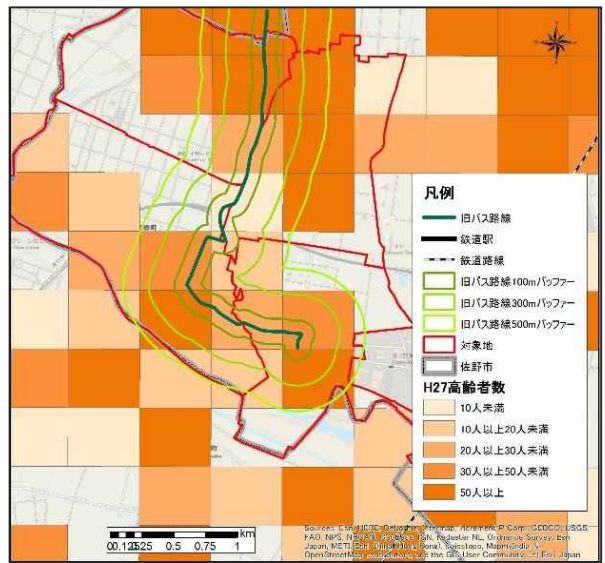


人口分布と旧路線バスのサービス圏域

旧路線バスのサービス圏域人口

| 圏域   | 人口          | 高齢人口<br>(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

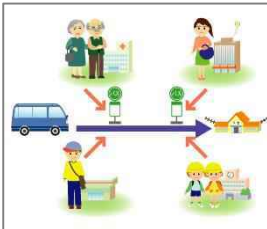

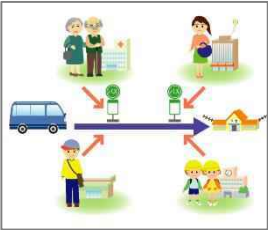




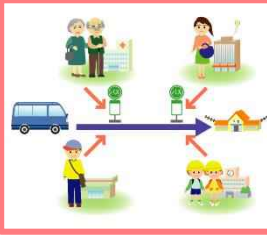








高齢者の分布と旧路線バスのサービス圏域

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。

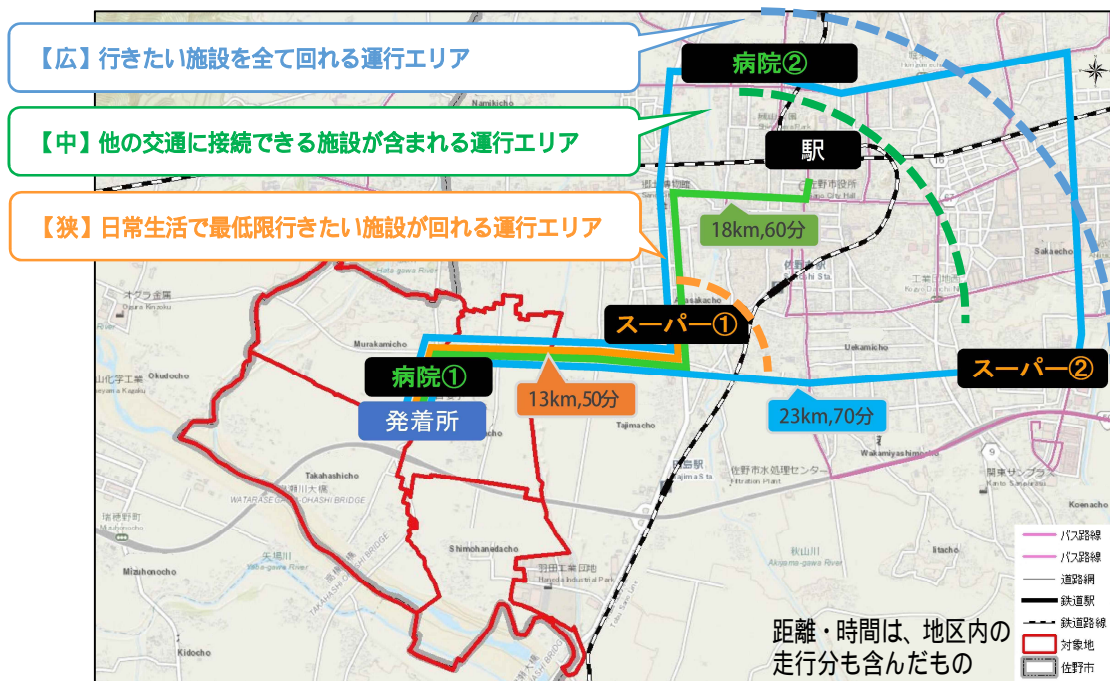
そのため、走行パターンは の3種類に絞られます。

| 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        |  | <br>路線型   | <br>運行エリア<br>対象地域             |
| 路線 × 路線 × 分割        | <br>路線型   |   | <br>運行エリア<br>対象地域①<br>対象地域②   |
| 路線 × 区域 × 全域        |  | <br>区域型  | <br>運行エリア<br>対象地域            |
| 路線 × 区域 × 分割        |  |   | <br>運行エリア<br>対象地域①<br>対象地域② |
| 区域 × 路線 × 全域        |  | <br>路線型 | <br>運行エリア<br>対象地域           |
| <u>区域 × 路線 × 分割</u> | <br>区域型 |   | <br>運行エリア<br>対象地域①<br>対象地域② |
| <u>区域 × 区域 × 全域</u> |  | <br>区域型 | <br>運行エリア<br>対象地域           |
| <u>区域 × 区域 × 分割</u> |  |   | <br>運行エリア<br>対象地域①<br>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 |         | <br>路線型 | <br>分割型 | 【狭】1.5 時間<br>【中】2 時間<br>【広】2 時間   |
| 区域×区域×全域 | <br>区域型 | <br>区域型 | <br>全域型 | 【狭】2 時間<br>【中】2.5 時間<br>【広】2.5 時間 |
| 区域×区域×分割 |         |         | <br>分割型 | 【狭】1.5 時間<br>【中】1.5 時間<br>【広】2 時間 |

## 【STEP2】運行サービスの検討

### 1. 利用者数

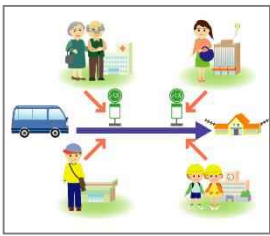

地域の現状より、「普段、車を利用できない(車を運転できず、送迎もしてもらえない)方」20人が利用するものとします。

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。

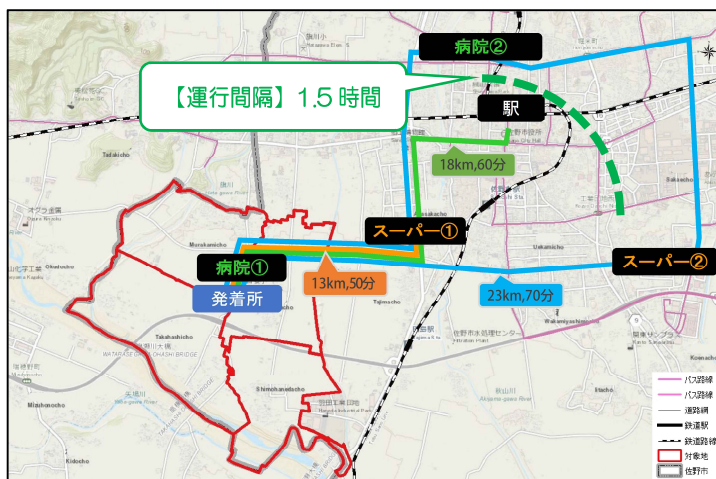
車両数は、分割型であることを考慮し 2 台に設定します。

### 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"> <li>● 車両 1 台が 1 日当たりに運行できる本数 A<br/>=運行時間 / 運行間隔 (算出値の小数点以下は切り捨てる)</li> <li>● 1 日当たりに運行できる本数 A'<br/>=A × 車両数</li> <li>● 1 日に送迎可能な人数 B<br/>=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)<br/>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</li> </ul> | <ul style="list-style-type: none"> <li>● 8～18 時の 10 時間で、1.5 時間おきの運行とすると、<br/>A=10h/1.5h=6.6 回 6 回</li> <li>● 車両数を 2 台とすると、<br/>A' =6 本 × 2 台=12 本</li> <li>● 1 本当たりの延利用者数を 5 人とすると、<br/>B=A' × 5 人=12 × 5=60 人</li> </ul> |

| 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"> <li>● 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</li> <li>● 1 週間の延べ利用者数 C<br/>=利用者数 × 利用者 1 人が 1 週間で利用する回数<br/>行き帰りで 1 人当たり 2 回利用する</li> <li>● 1 週間で必要となる営業日数 D<br/>=C/B (算出値の小数点以下は切り上げる)</li> </ul> | <ul style="list-style-type: none"> <li>● 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、<br/>C=20 人 × 4 回=80 回<br/>D=C/B=80/60=1.5 日 2 日</li> </ul> |

### 【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  |

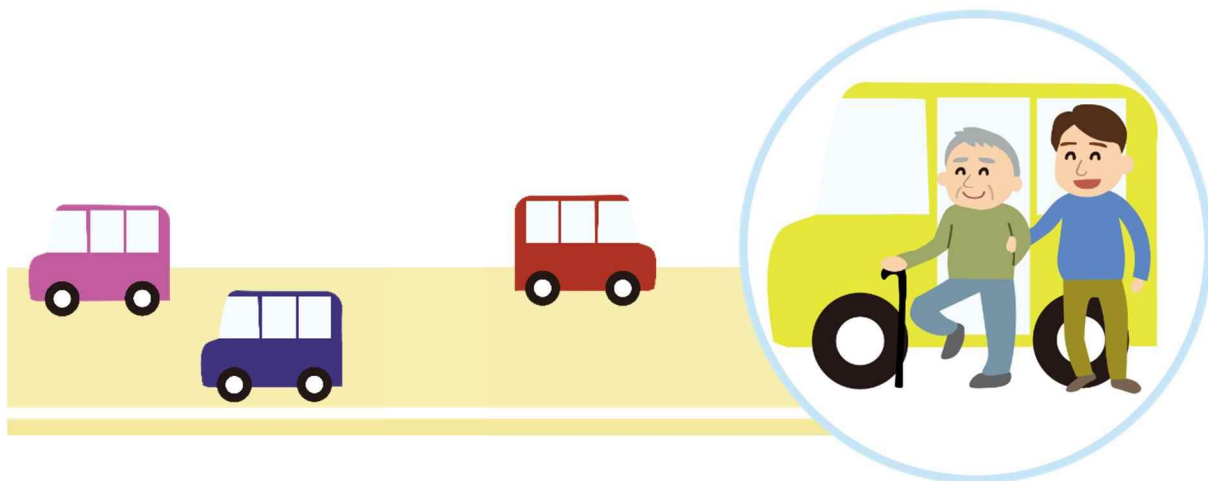
ガソリン代を 130 (円/l)、燃費を 15.4 (km/l)、走行経費単価は、8 (円/km) とする。

#### 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<br>【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<br>● 1 週間の延べ利用者数は $20 \times 4 = 80$ 人<br>【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<br>【1 日】 対価 × 1 日の延べ利用者数 = $500 \times 40 = 20,000$<br>【年間】 1 日 × 営業日数 = $20,000 \times 104 = 2,080,000$   |
| 支出     | 年間<br>走行経費  | ● 1 本当たりの走行距離を、18km と仮定する<br>● 1 日 2 台で 12 本運行するとする<br>● 走行単価を、8 円/km と仮定する<br>【1 日】 走行距離 × 本数 × 走行単価 = $18 \times 12 \times 8 = 1,728$<br>【年間】 1 日 × 営業日数 = $1,728 \times 104 = 180,000$ |
|        | 運転者の人<br>件費 | ● 時給 800 円と仮定する<br>【1 日】 時給 × 営業時間 × 車両数 = $800 \times 10 \times 2 = 16,000$<br>【年間】 1 日 × 営業日数 = $16,000 \times 104 = 1,664,000$   |
|        | 管理者の<br>人件費 | ● 時給 800 円と仮定する<br>【1 日】 時給 × 営業時間 × 1 人 = $800 \times 10 \times 1 = 8,000$<br>【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)<br>【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"> <li>● 1 日 10 時間営業を 1 週間に 4 日行くと仮定する</li> <li>【年間】 <math>365 \times 4/7 = 208</math> 日</li> </ul>  |   |   |         |   |         |   |     |   |
| 延べ利用者数 | <ul style="list-style-type: none"> <li>● 1 週間で 20 人が 2 日利用（4 回乗車）すると仮定する</li> <li>● 1 週間の延べ利用者数は <math>20 \times 4 = 80</math> 人</li> <li>【1 日】 1 週間の延べ利用者数 ÷ 営業日数 = <math>80 \div 4 = 20</math> 人</li> </ul>  |   |   |         |   |         |   |     |   |
| 車両タイプ  | <ul style="list-style-type: none"> <li>● ワゴン車（7 人乗り程度）を 1 台導入すると仮定する</li> </ul>  |   |   |         |   |         |   |     |   |
| 収支計画   |  |   |   |         |   |         |   |     |   |
| 収入     | <table border="1"> <tr> <td>運送の対価</td> <td> <ul style="list-style-type: none"> <li>● 利用 1 回当たり 500 円と仮定する</li> <li>【1 日】 対価 × 1 日の延べ利用者数 = <math>500 \times 20 = 10,000</math></li> <li>【年間】 1 日 × 営業日数 = <math>10,000 \times 208 = 2,080,000</math></li> </ul> </td> </tr> </table>   | 運送の対価   | <ul style="list-style-type: none"> <li>● 利用 1 回当たり 500 円と仮定する</li> <li>【1 日】 対価 × 1 日の延べ利用者数 = <math>500 \times 20 = 10,000</math></li> <li>【年間】 1 日 × 営業日数 = <math>10,000 \times 208 = 2,080,000</math></li> </ul>   |         |   |         |   |     |   |
| 運送の対価  | <ul style="list-style-type: none"> <li>● 利用 1 回当たり 500 円と仮定する</li> <li>【1 日】 対価 × 1 日の延べ利用者数 = <math>500 \times 20 = 10,000</math></li> <li>【年間】 1 日 × 営業日数 = <math>10,000 \times 208 = 2,080,000</math></li> </ul>  |   |   |         |   |         |   |     |   |
| 支出     | <table border="1"> <tr> <td>年間走行経費</td> <td> <ul style="list-style-type: none"> <li>● 1 本当たりの走行距離を、18km と仮定する</li> <li>● 1 日 1 台で 6 本運行するとする</li> <li>● 走行単価を、8 円/km と仮定する</li> <li>【1 日】 走行距離 × 本数 × 走行単価 = <math>18 \times 6 \times 8 = 864</math></li> <li>【年間】 1 日 × 営業日数 = <math>864 \times 208 = 180,000</math></li> </ul> </td> </tr> <tr> <td>運転者の人件費</td> <td> <ul style="list-style-type: none"> <li>● 時給 800 円と仮定する</li> <li>【1 日】 時給 × 営業時間 × 車両数 = <math>800 \times 10 \times 1 = 8,000</math></li> <li>【年間】 1 日 × 営業日数 = <math>8,000 \times 208 = 1,664,000</math></li> </ul> </td> </tr> <tr> <td>管理者の人件費</td> <td> <ul style="list-style-type: none"> <li>● 時給 800 円と仮定する</li> <li>【1 日】 時給 × 営業時間 × 1 人 = <math>800 \times 10 \times 1 = 8,000</math></li> <li>【年間】 1 日 × 営業日数 = <math>8,000 \times 104 = 832,000</math></li> </ul> </td> </tr> <tr> <td>車両費</td> <td> <ul style="list-style-type: none"> <li>● 行政からの貸与</li> </ul> </td> </tr> </table> | 年間走行経費  | <ul style="list-style-type: none"> <li>● 1 本当たりの走行距離を、18km と仮定する</li> <li>● 1 日 1 台で 6 本運行するとする</li> <li>● 走行単価を、8 円/km と仮定する</li> <li>【1 日】 走行距離 × 本数 × 走行単価 = <math>18 \times 6 \times 8 = 864</math></li> <li>【年間】 1 日 × 営業日数 = <math>864 \times 208 = 180,000</math></li> </ul> | 運転者の人件費 | <ul style="list-style-type: none"> <li>● 時給 800 円と仮定する</li> <li>【1 日】 時給 × 営業時間 × 車両数 = <math>800 \times 10 \times 1 = 8,000</math></li> <li>【年間】 1 日 × 営業日数 = <math>8,000 \times 208 = 1,664,000</math></li> </ul> | 管理者の人件費 | <ul style="list-style-type: none"> <li>● 時給 800 円と仮定する</li> <li>【1 日】 時給 × 営業時間 × 1 人 = <math>800 \times 10 \times 1 = 8,000</math></li> <li>【年間】 1 日 × 営業日数 = <math>8,000 \times 104 = 832,000</math></li> </ul> | 車両費 | <ul style="list-style-type: none"> <li>● 行政からの貸与</li> </ul> |
|        | 年間走行経費   | <ul style="list-style-type: none"> <li>● 1 本当たりの走行距離を、18km と仮定する</li> <li>● 1 日 1 台で 6 本運行するとする</li> <li>● 走行単価を、8 円/km と仮定する</li> <li>【1 日】 走行距離 × 本数 × 走行単価 = <math>18 \times 6 \times 8 = 864</math></li> <li>【年間】 1 日 × 営業日数 = <math>864 \times 208 = 180,000</math></li> </ul> |   |         |   |         |   |     |   |
|        | 運転者の人件費  | <ul style="list-style-type: none"> <li>● 時給 800 円と仮定する</li> <li>【1 日】 時給 × 営業時間 × 車両数 = <math>800 \times 10 \times 1 = 8,000</math></li> <li>【年間】 1 日 × 営業日数 = <math>8,000 \times 208 = 1,664,000</math></li> </ul>   |   |         |   |         |   |     |   |
|        | 管理者の人件費  | <ul style="list-style-type: none"> <li>● 時給 800 円と仮定する</li> <li>【1 日】 時給 × 営業時間 × 1 人 = <math>800 \times 10 \times 1 = 8,000</math></li> <li>【年間】 1 日 × 営業日数 = <math>8,000 \times 104 = 832,000</math></li> </ul>   |   |         |   |         |   |     |   |
| 車両費    | <ul style="list-style-type: none"> <li>● 行政からの貸与</li> </ul>  |   |   |         |   |         |   |     |   |
| 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。

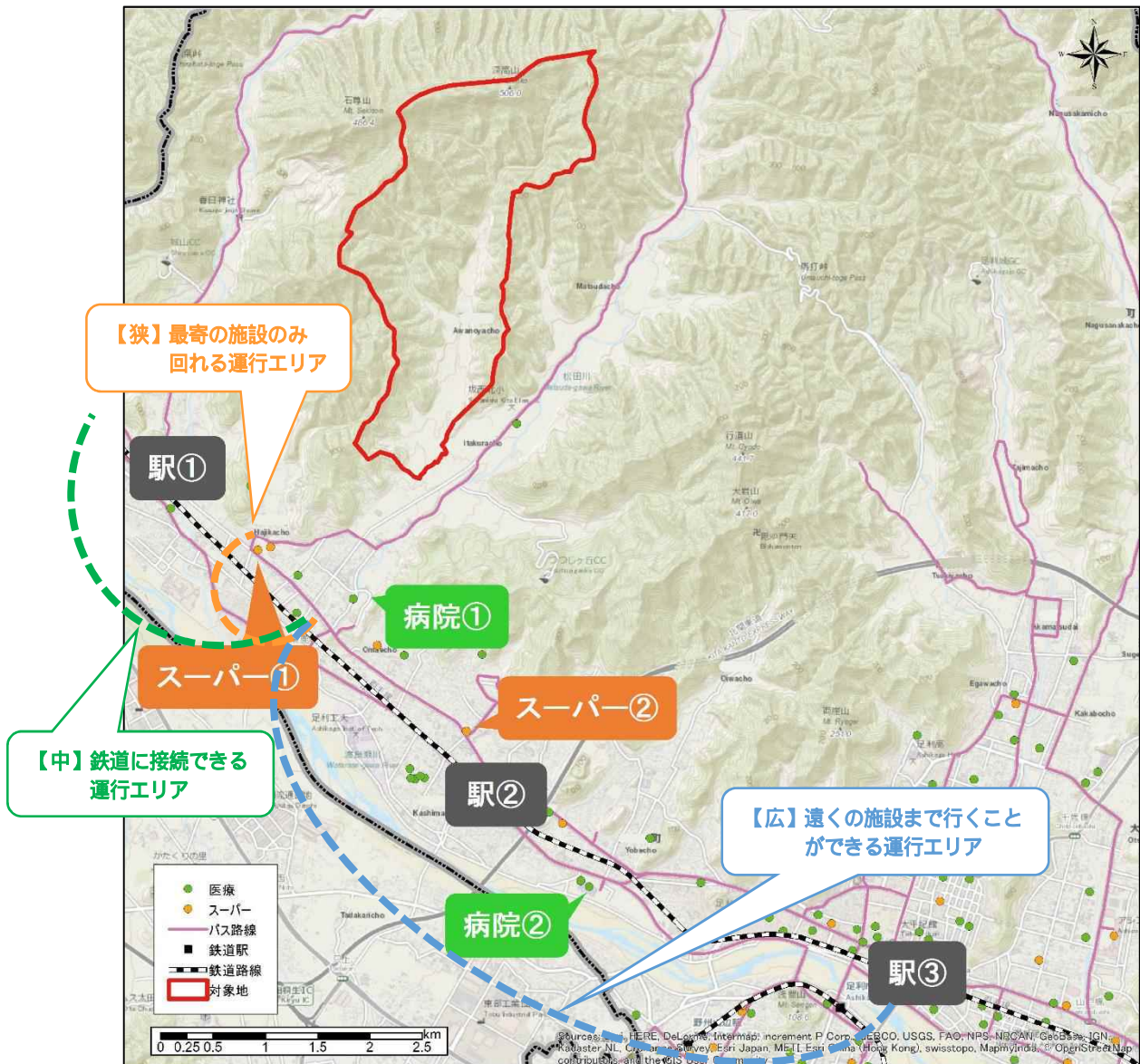
### 【STEP1】運行エリアの検討

#### 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

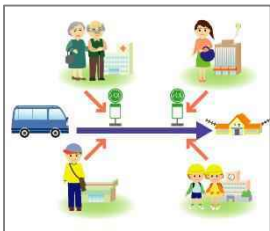

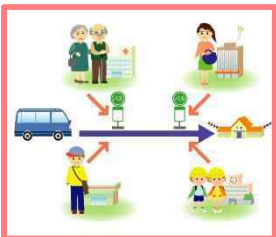




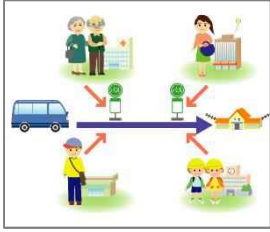






目的地が地域から東西に分布しています。また、地域の近くはバスが走っていますが、運行本数が少なく鉄道との接続も悪いため、バスの運行に配慮しながら、地域にとって利便性の高いエリアを3パターン考えます。





### 3. 走行パターン

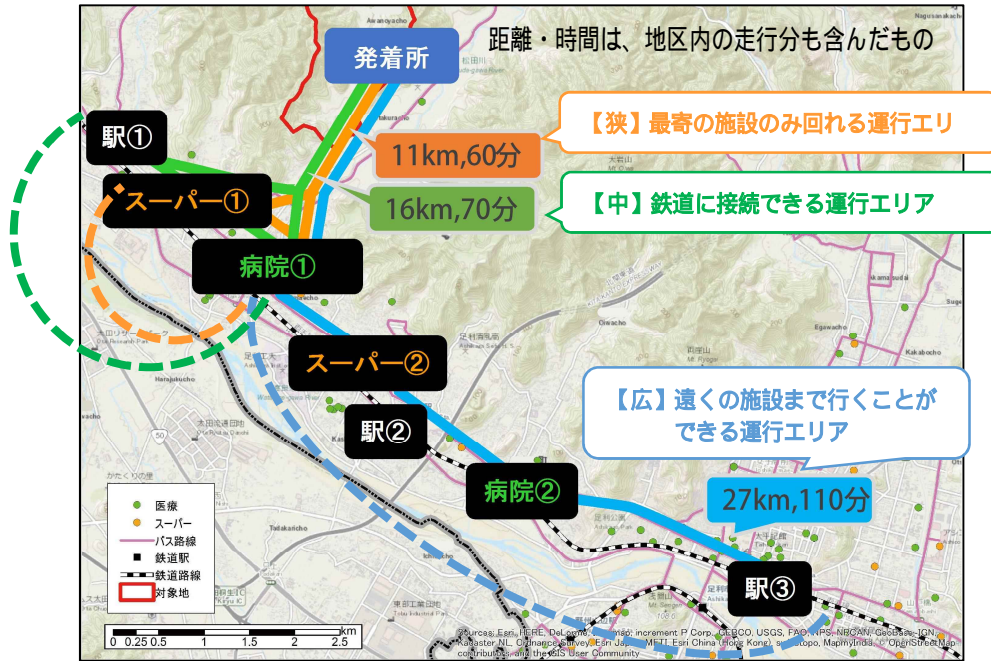
地域外の運行は、目的地が線状に分布していることから、路線型・区域型の両方が考えられます。また、この地域の土地利用の主な特性は、山間部に細い道路が線状に伸びていること、停留所として駐車スペースが確保できる場所が見られないことです。そのため、地域内の運行は「小型車両による区域運行」が適していると考えられます。

| 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。

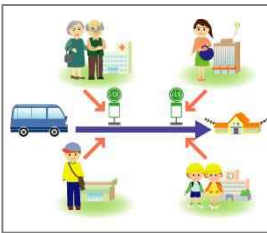

需要調査結果から、この地域には、普段、家族や知人に送迎してもらっている方が約 80 人がいることが想定されました。今回は、その 1/4 が利用することを想定し、利用者数を 20 人とします。

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        | <br>路線型を含む | 定時型        | 乗合型        |
| 路線 × 予約 × 乗合        |  | 予約型        |            |
| <u>区域 × 予約 × 乗合</u> | <br>区域型のみ | <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 |
| <br>区域型 | <br>区域型 | <br>全域型 | 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。

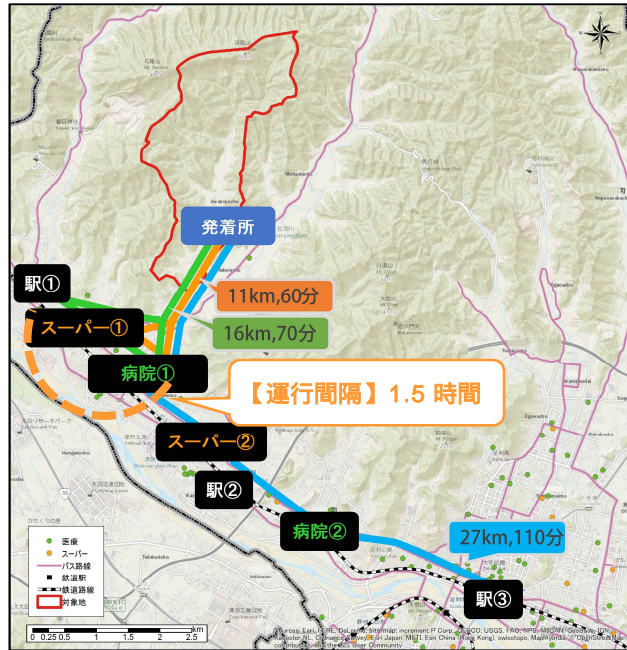
車両数は、全域型であることを考慮し 1 台に設定します。

### 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"> <li>● 車両 1 台が 1 日当りに運行できる本数 A<br/>=運行時間 / 運行間隔（算出値の小数点以下は切り捨てる）</li> <li>● 1 日当りに運行できる本数 A'</li> <li>=A × 車両数</li> <li>● 1 日に送迎可能な人数 B<br/>=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）<br/>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</li> </ul> | <ul style="list-style-type: none"> <li>● 8～18 時の 10 時間で、1.5 時間おきの運行とすると、<br/>A=10h/1.5h=6.6 回 6 回</li> <li>● 車両数を 1 台とすると、<br/>A' =6 本 × 1 台=6 本</li> <li>● 1 本当たりの延べ利用者数を 5 人とすると、<br/>B=A' × 5 人=6 × 5=30 人</li> </ul> |

| 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"> <li>● 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</li> <li>● 1 週間の延べ利用者数 C<br/>=利用者数 × 利用者 1 人が 1 週間で利用する回数<br/>行き帰りで 1 人当たり 2 回利用する</li> <li>● 1 週間で必要となる営業日数 D<br/>=C/B（算出値の小数点以下は切り上げる）</li> </ul> | <ul style="list-style-type: none"> <li>● 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、<br/>C=20 人 × 4 回=80 回<br/>D=C/B=80/30=2.7 日 3 日</li> </ul> |

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

### 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<br>損害保険     | ● 運転者本人や同乗者を補償するためのもの<br>● 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<br>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

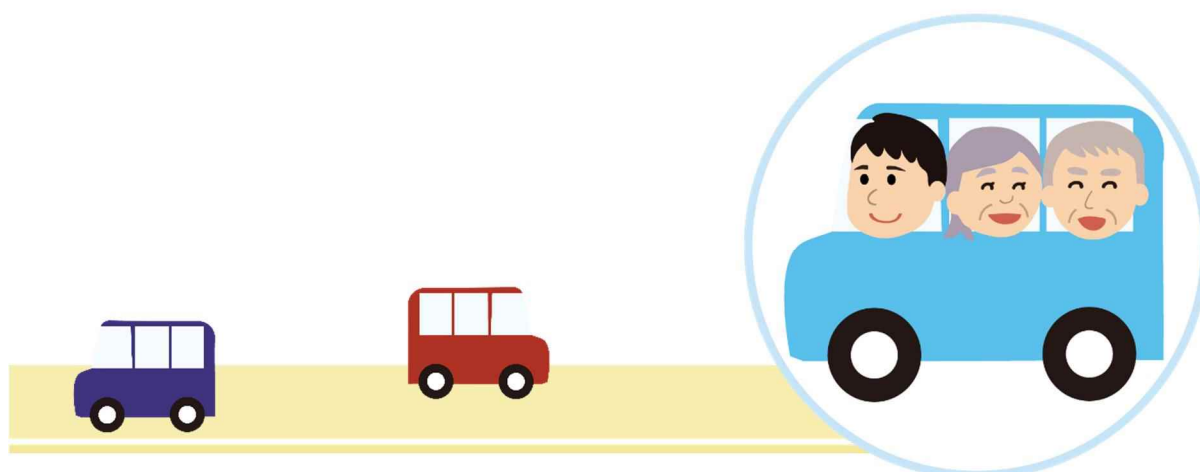
- ・利用希望者からの問い合わせに対して、運行主体としては、会員制であることや利用者に要件があること、サービスの内容、範囲、利用方法、運送の対価等について、分かりやすく説明することが必要です。

#### 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<br>(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必要があります。

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

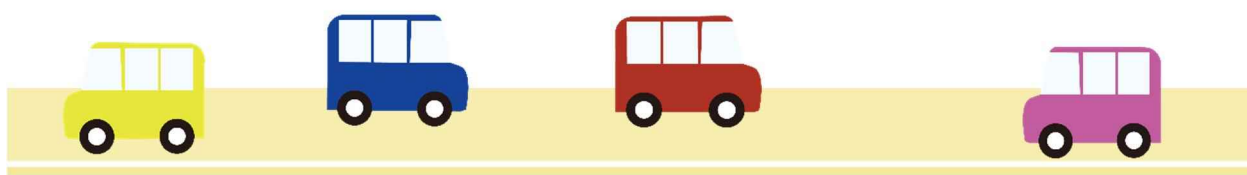
過去の犯罪歴、登録の取消処分歴等のいわゆる欠格事由に該当しないこと  
未成年又は成年被後見人であって、その後見人が欠格事由に該当しないこと  
一般旅客自動車運送事業者によることが困難であり、地域住民の生活に必要な旅客輸送を確保するため必要であることについて地域の関係者が合意していること  
必要な輸送施設の保有、運転者の確保、運行管理の体制の整備その他の輸送の安全及び旅客の利便の確保のために必要な国土交通省令で定める措置を講じていること

## 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

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。

#### 継続的な運行のための仕組みづくり

継続的な運行のため、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。