

地域主体の公共交通サービスの検討

A. ガイドブックの構成

1. はじめに	2
1.1. 本ガイドブックについて	2
1.2. 生駒市の公共交通サービス提供に関する考え方	3
2. 地域主体の公共交通サービス検討の流れ	4
2.1. 導入までの検討手順	4
2.2. 導入可能な公共交通サービスを考える	5
2.3. 本ガイドブックで対象とする「地域主体」の公共交通サービスとは	6
2.3.1. たけまる号	6
2.3.2. 自家用有償旅客運送	7
2.3.3. 許可や登録を要しない運送	8
3. 地域主体の公共交通サービスの導入に向けた検討	9
3.1. 組織をつくる	9
3.2. 地域の課題を把握する	10
3.3. 公共交通サービスの内容を考える	11
3.3.1. 運行ルートや乗降場所	11
3.3.2. 運行ダイヤ（運行頻度、運行日等）	12
3.3.3. 利用方法（予約方法等）	13
3.4. 料金体系	14
3.5. 試験運行の実施	16
3.5.1. 目標の設定	16
3.5.2. 本格運行に向けた検証	16
4. Q&A	16

B. ガイドブック

1. はじめに

1.1. 本ガイドブックについて

生駒市では、鉄道をはじめ、路線バス、コミュニティバス、タクシー等の公共交通が整備され、市民の生活を支えるうえで大きな役割を果たしています。

しかし、最寄り駅までの公共交通サービスが不便な地域や急な坂や徒歩移動の距離が長いことで、公共交通利用が不便と感じている人もいます。

この対策として、比較的人口の多い地域では路線バスやコミュニティバスの運行や見直しで対応することが可能です。しかし、比較的人口の少ない地域や住宅が点在している地域、既存のバス車両では走行することが困難な地域など運行効率等の面から既存の公共交通サービスでは持続的な取り組みが困難な地域があります。

このような地域の多様なニーズに応じた柔軟な公共交通サービスを実現するためには、行政だけでなく、既存の公共交通サービスを補完・連携するような地域の方々が主体となった公共交通サービスの導入が求められています。

本ガイドブックは、地域主体の公共交通サービスの導入を検討するにあたって、導入可能な公共交通サービスの種類や検討に必要な事柄を整理したものであり、地域の皆さんの検討の第一歩として活用していただくことを目的として作成したものです。

1.2. 生駒市の公共交通サービス提供に関する考え方

生駒市の公共交通サービスの提供の考え方は、次のとおりです。

市民が日常生活を行う上で必要となる活動機会を保障していくため、既存の鉄道や路線バス、コミュニティバス、自家用車、オートバイ、自転車、徒歩等で活動拠点まで行くことのできない市民に対し、市民の将来の生活を支えるという考え方のもとで、生駒市が主体的となって公共交通サービスの提供等を行う。

<活動機会>

日常生活に必要な活動は、通勤、通学、買い物、通院、社交等。これらの活動をするための会社や学校、商店、病院、交流のための施設等(活動拠点)に行くことができれば、それに応じてその地域でできる活動の内容が決まる。これを活動機会という。

<活動機会の確保>

自力で通勤、通学、買い物、通院、社交等を行うための活動場所まで行くことができない市民に対して、活動場所までの公共交通サービスを提供することを活動機会の確保という。

<活動機会の保障>

誰もが利用できる交通手段(公共交通サービス)によって、すべての人に活動機会が確保されることを活動機会の保障という。

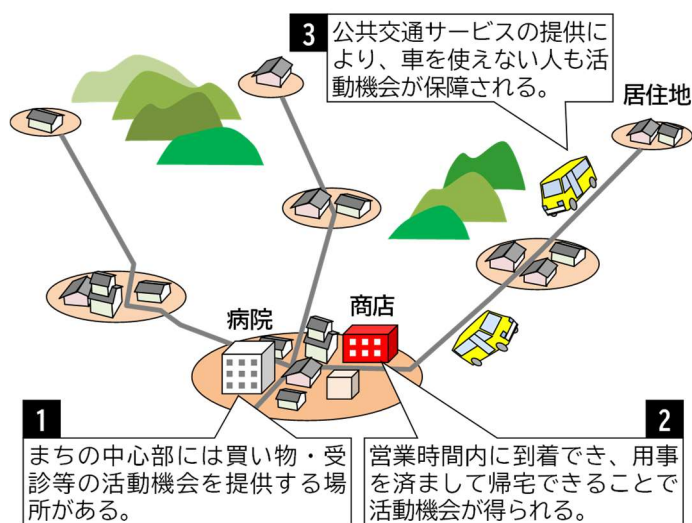


図1 活動機会の保障のイメージ図

2. 地域主体の公共交通サービス検討の流れ

2.1. 導入までの検討手順

地域が主体になった公共交通サービスの導入に向けては、あなたのお住いの地域の現状や課題を把握し、地域にとって望ましい公共交通サービスの内容を考える必要があります。具体的には第3章に示しますが、以下の手順に沿って考えてみましょう。

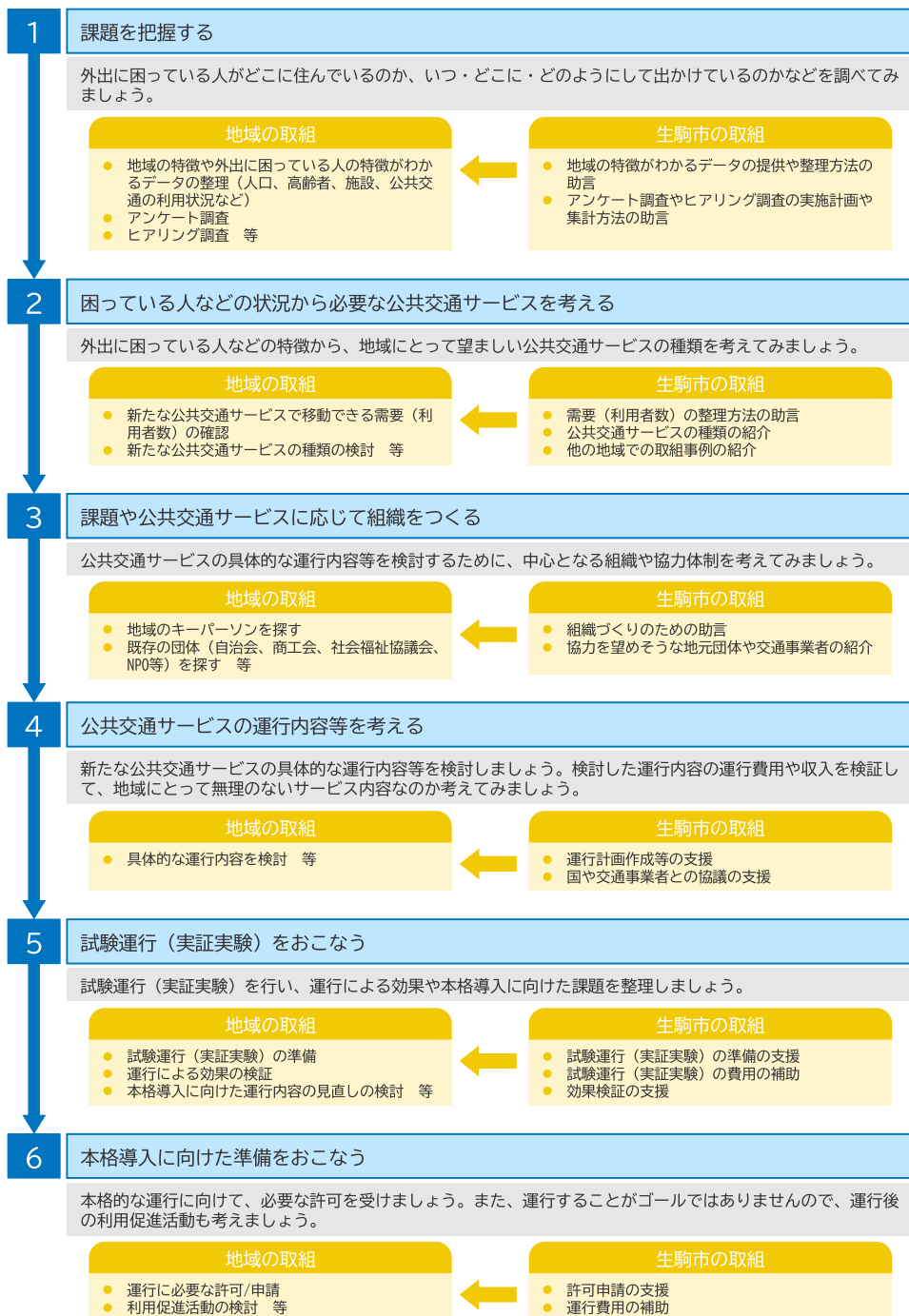


図2 導入までの手順

2.2. 導入可能な公共交通サービスを考える

地域の特徴によっては、導入が難しい公共交通サービスもあります。そのため、地域の特徴に応じて、導入できそうな公共交通サービスを選択する必要があります。

以下の図は一例ですが、みなさんがお住まいの地域の状況に照らし合わせて、検討できそうな公共交通サービスを考えてみてください。

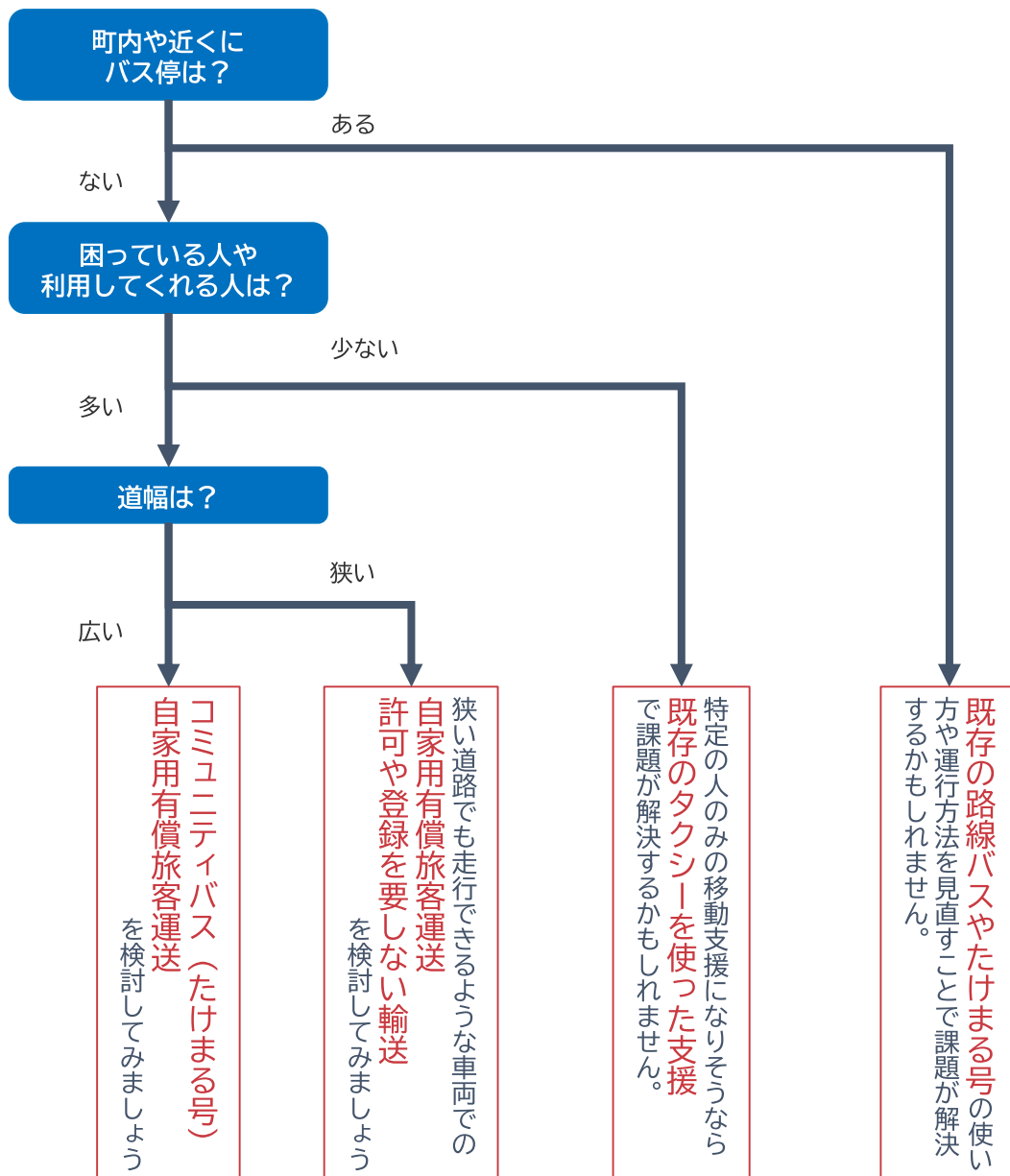


図 3 地域の特徴に応じた公共交通サービスの例

2.3. 本ガイドブックで対象とする「地域主体」の公共交通サービスとは

2.3.1. たけまる号

生駒市ではコミュニティバス「たけまる号」を運行しています。たけまる号は、自動車を運転しない方でも日常生活に必要な買い物や通院ができるように昼間時間帯を中心に運行し、市民の活動機会を確保するための公共交通サービスの一つとして、重要な役割を担っています。また、運行に必要な費用が運賃収入だけでは不足するため、市や沿線地域からの負担で補っています。現在運行している路線は、光陽台線、門前線、北新町線、西畑・有里線、萩の台線の5路線があります。



■生駒市の公共交通サービスの提供ルール

- ・運行費用と運賃収入の差額を市の財源（＝市民の納めた税金）から補助することによって運行している。ただし、その金額は運行費用の一定割合を上回らないこととし、その限度額を評価基準として設定※する。
- ※現状の評価基準は、生駒市の負担割合の上限が70%以下としている。
- ・評価基準を満たすように、①沿線地域の住民などが積極的に利用するとともに、日常生活のみならず、地域を訪れる地区外の方にも活用いただくようPRし、利用者を増やして運賃収入を増やす、②不足する運行費用を沿線地域の住民や自治会が負担する（例えば、不足分に相当する回数券を購入してみんなで利用する）、また沿線の企業や事業所にも利用促進や享受する便益に応じた費用負担を求めるなどの協力を求めるなどの方法で、沿線地域が必要な公共交通サービスの提供に協力するほか、③運行形態を見直し費用の低減を図る、のいずれかの方法で対応する。
- ・これらの方法を講じても基準を満たさない場合は、活動機会を保障できる範囲内で運行日を減らす、需要に見合った他の交通手段を導入するなどの方法により、必要な公共交通サービスを確保する方法を検討する。

2.3.2. 自家用有償旅客運送

「自家用有償旅客運送」とは、バス、タクシーのみでは十分な移動サービスが提供されない過疎地域等において、住民等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等が自家用車を用いて有償で運送する仕組みです。

エリアや利用者を限定して運行されるもので、事業用ではない自家用車を使って、運送の対価を受け取り、バスやタクシーでは対応しきれない小規模の移動ニーズに応えることが可能です。

なお、自家用有償旅客運送の実施にあたっては、運行したい地域に既存の公共交通サービスが存在しないことや、生駒市地域公共交通活性化協議会において協議が調った上で、国土交通大臣の登録を受ける必要があります。また、輸送の安全確保にノウハウのあるバス・タクシー事業者の協力を得て、自家用有償旅客運送を導入することも可能です。詳しくは、生駒市や運輸支局までご相談ください。

どんな種類があるの？

運送主体によって呼び方が
少しずつ違います



自家用有償旅客運送は、運送主体が市町村のものやNPO法人等のものに分かれます。

- 市町村が運送主体となるものには、「市町村運営有償運送(交通空白)」と「市町村運営有償運送(福祉)」の2種類があります。
- NPO法人等が運送主体となるものには、「公共交通空白地有償運送」と「福祉有償運送」の2種類があります。

自家用有償旅客運送の実施にあたっては、道路運送法に定められた地域公共交通会議(市町村運営有償運送の場合)又は運営協議会(公共交通空白地有償運送・福祉有償運送の場合)において協議が調った上で、国土交通大臣の登録を受ける必要があります。

バスやタクシーとのちがいは？

バス・タクシーとちがう点は、車両が自家用車であることや、ドライバーに求められる資格など、運送を行うにあたっての要件です。

また、運送の対価も非営利とみなせる範囲である必要があります。



運送の対価の決め方

「自家用有償旅客運送」において、利用者から收受可能な運送の対価には一定の制限があります。運送の対価の基準は、旅客の運送に要する燃料費その他の費用を勘案して、実費の範囲内であると認められることです。

2.3.3. 許可や登録を要しない運送

既存の公共交通機関や登録を受けた自家用有償旅客運送に頼ることが困難な場合に、ボランティアや地域の助け合いといった活動において、道路運送法上の許可・登録を受けずに自家用車を用いて無償または実費相当額で運送する仕組みです。

許可や登録を要しない輸送のメリットとしては、「自家用車（白ナンバー）を使える」「第1種免許で運転可能」が挙げられますが、デメリットとしては「燃料費、道路通行料、駐車場料金の3つに要する料金は受け取れるが、ドライバーの運送の対価は受け取れない」ことです。

また、次の点を、運送主体が利用者に、わかりやすく周知する必要があります。

- ①道路運送法が定める輸送の安全や利用者保護の措置が担保されていないこと
- ②事故の際の責任の所在
- ③損害保険の加入の有無や補償内容

「許可・登録を要しない輸送」を始める前に

運輸支局へご相談を！

実際に輸送を検討する際、具体的な運送内容と法令や通達との関係が不明な場合は、必要に応じ、運輸支局に事前にご相談ください。

交通事業者への相談のお手伝い、他の地域での事例の紹介、検討している事例が道路運送法上の許可・登録を要する輸送、許可・登録を要しない輸送のいずれに当た

るかのご相談、実際に許可・登録を要しない輸送を行うにあたって注意すべき事項など幅広く対応させていただきます。

安全確保の対策を！

道路運送法上の許可・登録を受けない輸送については、道路運送法が定める輸送の安全や利用者保護の措置が担保されていないことや、講じている安全の確保に関する

措置、任意の自動車保険の加入状況や、事故の際の責任の所在がどのようなものとなるかといった点について、運送主体が、利用者に対し、わかりやすく周知することが必要です。その際、自家用車を運送の用に供する場合に適用される任意保険の加入について検討することも有効です。なお、運転者に対する教育については、例えば自家用有償旅客運送制度における国土交通大臣の認定する講習を運転者に受講させたり、近隣のバス・タクシー事業者のノウハウを活用するという方法も考えられます。

公共交通に関する 運営協議会へご協力を！

許可・登録を要しない輸送サービスが、他の移動手段と有機的に連携し、持続可能な地域交通ネットワークの形成に資するよう、許可・登録を要しない輸送サービスの実施主体は、地方公共団体が主宰する法定協議会等から参加要請があった場合には、これに積極的に協力することが望まれます。