

地域みんなできつくりあげる

公共交通 導入ガイドブック



お住まいの地域の移動手段
地域みんなで考えてみませんか

令和4年3月
生 駒 市

ガイドブックの構成

はじめに	1
1. 生駒市の公共交通に関する考え方.....	2
1.1. これまでの取組状況.....	2
1.2. 生駒市の公共交通に対する考え方.....	3
1.3. 「地域みんなでつくりあげる公共交通サービス」とは.....	4
1.4. 地域みんなでつくりあげる公共交通サービスの必要性.....	4
2. 地域みんなでつくりあげる公共交通サービス検討の流れ.....	5
3. 地域みんなでつくりあげる公共交通サービスの導入に向けた検討.....	6
手順1. 地域の将来ビジョンを話し合う.....	6
手順2. 課題を把握する.....	7
手順3. 困っている人などの状況から必要な公共交通サービスを考える.....	8
手順4. 課題や公共交通サービスに応じて組織をつくる.....	11
手順5. 公共交通サービスの運行内容等を考える.....	12
手順6. 試験運行（実証実験）をおこなう.....	48
手順7. 本格導入に向けた準備をおこなう／継続に向けた取組を考える.....	50
4. Q&A	51
5. 参考資料	53
5.1. 公共交通サービスの種類.....	53
5.1.1. コミュニティバスとは.....	53
5.1.2. デマンド型の交通とは（デマンドバス・オンデマンドタクシー）.....	55
5.1.3. 自家用有償旅客運送とは.....	56
5.1.4. 許可や登録を要しない運送とは.....	57
5.2. 検討結果記録シート　　<コミュニティバスの場合>.....	58
5.3. 検討結果記録シート　　<デマンド型の交通の場合>.....	60
5.4. 検討結果記録シート　　<自家用有償旅客運送の場合>.....	63
5.5. 検討結果記録シート　　<許可や登録を要しない運送の場合>.....	66

はじめに ～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。普段自動車を利用する人にとっても、公共交通があることで、移動手段の幅が広がる、家族等を送迎する負担が減るなどの良いこともあります。

しかし、自宅からバス停が遠いことや急な坂道が多いこと、また、バスの便数が少ないことなどの理由から、公共交通の利用を不便と感じている人もいます。また、道路が狭くバス車両では走行することが難しい地域や比較的人口の少ない地域、住宅が点在している地域など、既存の公共交通では持続的な取組みが困難な地域もあります。

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、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みんなで作る公共交通サービスの導入が求められています。

また、地域の方々がお住まいの地域における公共交通のあり方を自ら考えていくことで、地域にとって本当に必要な公共交通サービスが明確になってきます。そして、導入後も公共交通を積極的に利用し、支える意識が醸成されることも期待できます。『公共交通は市民、交通事業者、行政みんなで守り育てていく』という意識の醸成はとても大切なことです。

本ガイドブックでは、地域みんなで作る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、地域の皆さま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。

<本ガイドブックの構成>

第1章	生駒市が提供する公共交通サービスの考え方や、公共交通に関する取組を紹介しています。
第2章	地域みんなで作る公共交通サービスについて、その概要や運行内容等を紹介しています。
第3章	地域の公共交通サービスの導入手順を紹介しています。
第4章	地域の公共交通サービスを導入する際や、実際に運行する際などで、よくある質問を紹介しています。

1. 生駒市の公共交通に関する考え方

1.1. これまでの取組状況

現在、多くの地域で人口減少や新型コロナウイルス感染症等に伴い、バスをはじめとする公共交通サービスの需要の縮小や経営の悪化などにより地域の公共交通の維持・確保が厳しくなっています。一方、高齢者の運転免許の返納が年々増加している等、移動手段を確保することがますます重要な課題になっています。

課題解決に向けて、国、生駒市、生駒市地域公共交通活性化協議会（以下、協議会）が取り組んできたことを以下に示します。

国 の 取 組	<p>■法律の改正</p> <ul style="list-style-type: none">・地域公共交通の活性化及び再生に関する法律等の一部を改正する法律を令和2年11月27日に施行・持続可能な運送サービスの提供の確保に資する取組を推進することを目的とする・原則として全ての地方公共団体において地域交通に関するマスタープランとなる計画（地域公共交通計画）を策定・交通事業者をはじめとする地域の関係者と協議しながら公共交通の改善や移動手段の確保に取り組める仕組みを拡充する・特に過疎地などでは、地域の輸送資源を総動員して移動ニーズに対応する取組を促す
生 駒 市 の 取 組	<p>■生駒市地域公共交通活性化協議会の設立</p> <ul style="list-style-type: none">・平成21年11月27日に設立した法定協議会・市内路線バス等の活性化を通じて、生活交通の維持、地域の活性化に向けた方策を検討することを目的とした協議会・関係行政機関、交通事業者、市民、生駒市などが委員として参加 <p>■公共交通の利用促進に資する事業</p> <ul style="list-style-type: none">・コミュニティバス「たけまる号」について、経路検索アプリでダイヤ検索を開始（ジョルダン、NAVITIME、Google）・コミュニティバス「たけまる号」ご利用案内のリニューアル・広報いこま「いこまち」の令和3年9月号にて、公共交通の特集記事を掲載
協 議 会 の 取 組	<p>■計画の策定</p> <ul style="list-style-type: none">・「生駒市地域公共交通総合連携計画」を平成23年3月に策定・データに基づき、公共交通サービスの整備優先順位を決め、その地域の特徴に沿った公共交通サービスを検討・導入・連携計画の次期計画として、生駒市の公共交通のマスタープランとなる「生駒市地域公共交通計画」を令和3年3月に策定 <p>■コミュニティバス「たけまる号」の整備・・・詳細はP53へ</p> <ul style="list-style-type: none">・連携計画に基づき、たけまる号について検討し、実証運行・本格運行の実施 <p>■その他、公共交通に資する事業</p>

1.2. 生駒市の公共交通に対する考え方

本市の公共交通に対する考え方を以下に示します。生駒市が主体的となって公共交通施策に取り組むことはもちろんのこと、実現に向けては、市や交通事業者だけでは持続可能な移動手段は確保できません。そこで、市民の皆さまの理解と協力が不可欠であり、市・交通事業者・市民との協創により課題を皆さまと一緒に解決し、価値創造を目指していきたくと考えています。

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、タクシー、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。

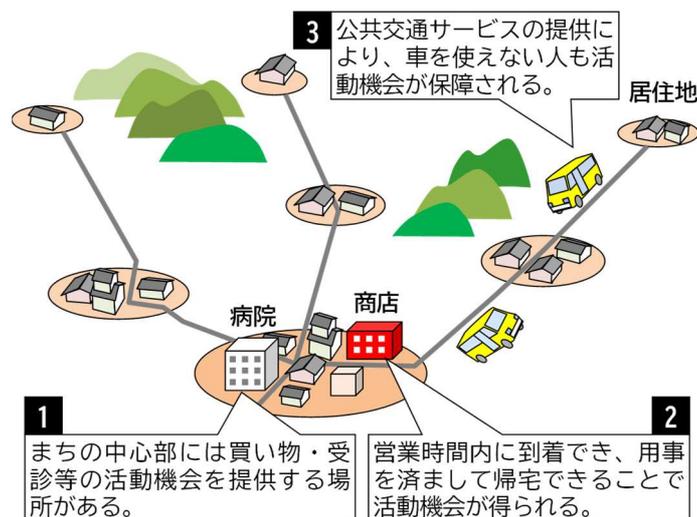


図1 活動機会の保障のイメージ図

1.3. 「地域みんなで作くりあげる公共交通サービス」とは

本ガイドブックで対象とする「地域みんなで作くりあげる公共交通サービス」とは、地域の移動でお困りごとが出てきた際に、地域住民が主体となって、課題を把握し、その地域に必要な公共交通サービスを自ら検討し、実際に運行し、利用促進等を行い、皆さまで持続可能な公共交通サービスを築きあげていく取組のことを指します。地域の皆さまが中心になって取り組めますが、生駒市（協議会）や交通事業者など、専門的な知識や経験を有する関係者は、地域での検討状況に応じて協力・連携します。

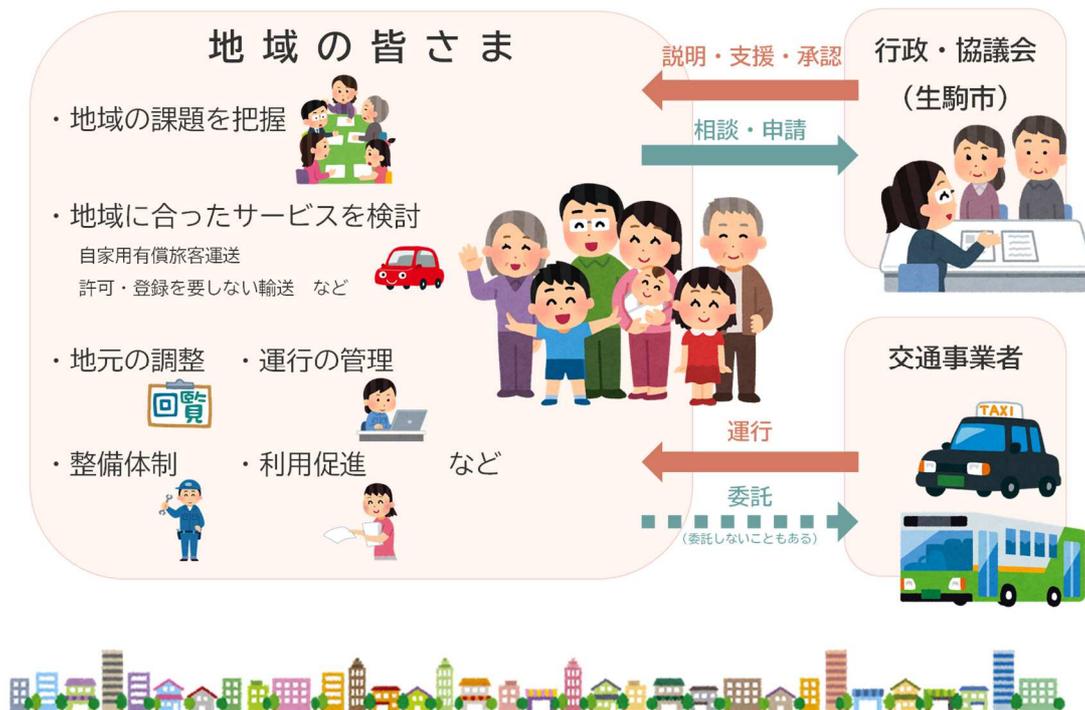


図 2 地域の皆さまの主な取組と行政・協議会等との関係

1.4. 地域みんなで作くりあげる公共交通サービスの必要性

これまでの公共交通サービスの提供等は、生駒市が主体となって行ってきました。しかしながら、市の財政が厳しいことや、移動のニーズが多様化してきたこともあり、すべての地域で生駒市が主体となって公共交通サービスを運行することが難しくなっています。

そのため、現在の公共交通サービスを補完・連携するような、地域の皆さまが中心・主体となってみんなで作くりあげる公共交通サービスの導入についても必要となってきています。

ただし、地域の皆さまが主体となりますが、全てのことを地域の皆さまにお任せ・お願いする訳ではありません。生駒市としても必要な支援を講じますので安心してください。また、生駒市が主体となって提供する公共交通サービスが無くなる訳でもありません。今までと同様に、地域の特徴や課題に応じて、必要な公共交通サービスは検討を続けていきます。

地域のことを一番知っているのは皆さまです。実際に利用する地域の皆さま自身で、地域にとって外出しやすい公共交通サービスを考えることで、持続的なサービスになることも期待されます。

2. 地域みんなで作くりあげる公共交通サービス検討の流れ

地域みんなで作くりあげる公共交通サービスの導入に向けては、あなたがお住ま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。

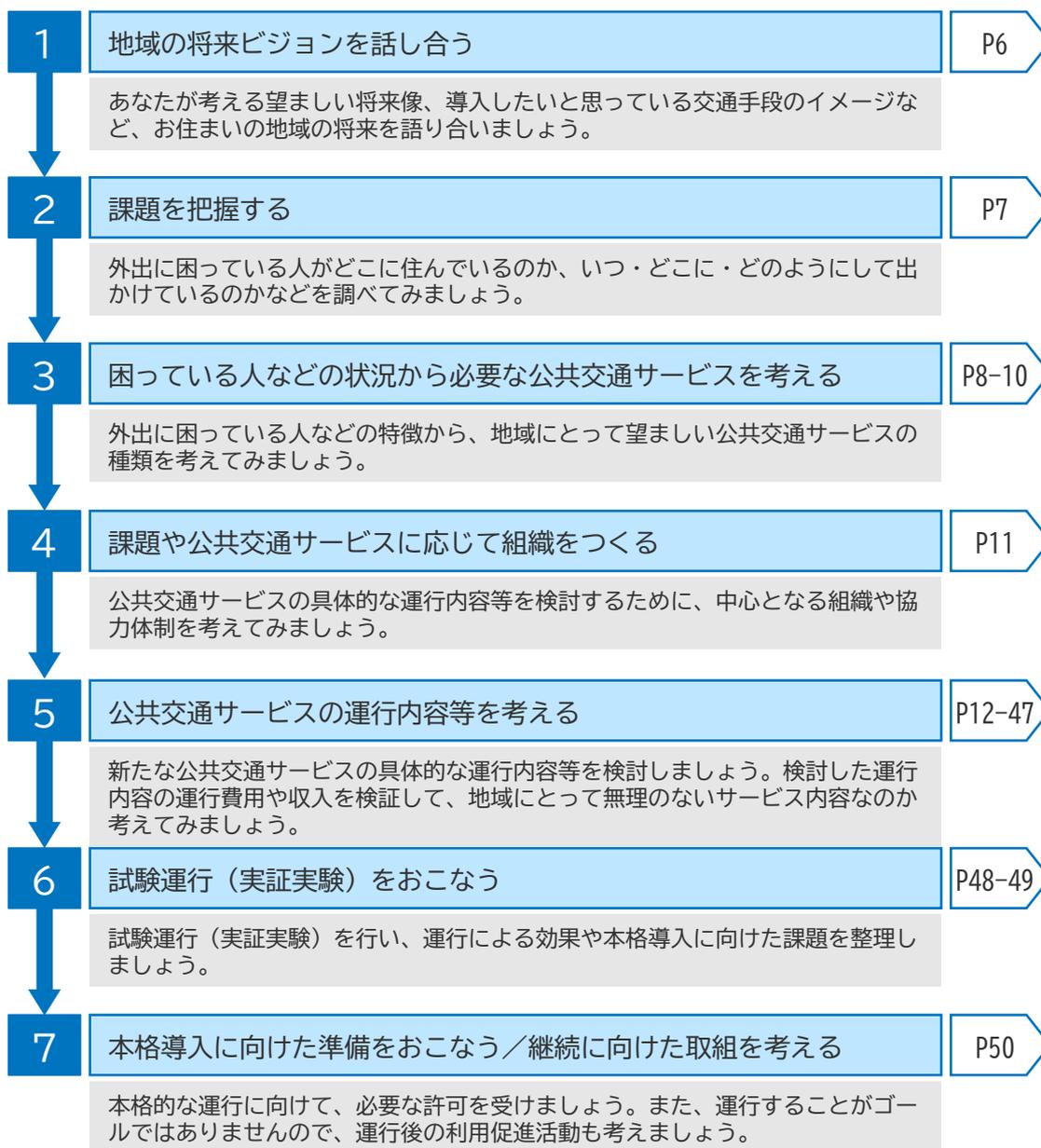


図 3 導入までの手順の概要

3. 地域みんなでつくりあげる公共交通サービスの導入に向けた検討

手順1. 地域の将来ビジョンを話し合う

地域にとって公共交通サービスを導入することがゴールではありません。公共交通サービスを導入・充実することで、どういう地域になることを目指すのか、地域のあるべき姿(=将来ビジョン)を共通認識として持つことが必要です。(図4)例えば、生駒市の総合計画では、「自分らしく輝けるステージ・生駒」を将来の都市像として定めています。(図5)

そのため、取組のスローガンとなるような地域の将来ビジョンを、みんなで話し合います。

地域で進めること	・取組のスローガンとなるような地域の将来ビジョンを話し合う。
生駒市の支援	・話し合いの場に、オブザーバーとして参加する。

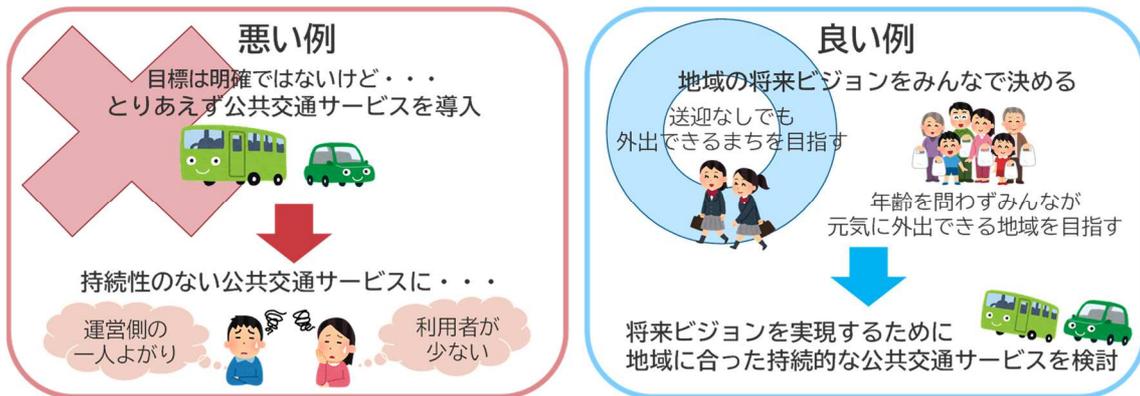


図4 地域の将来ビジョンの例

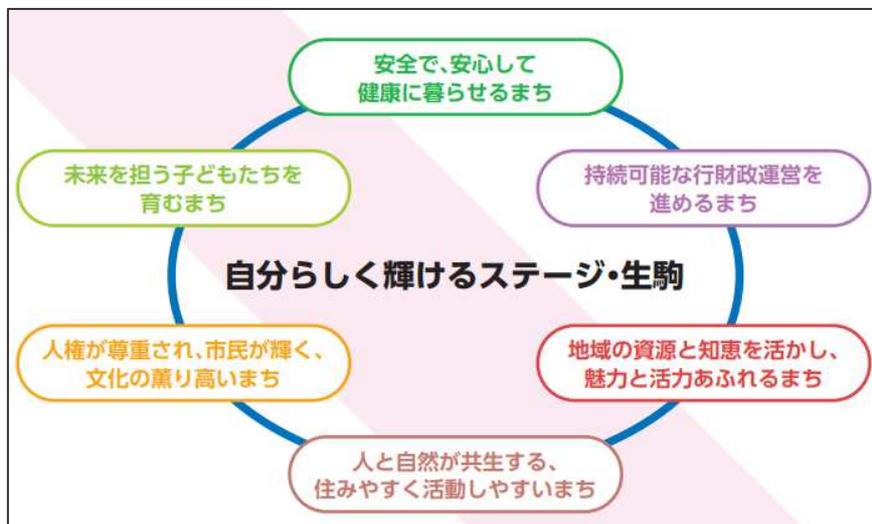


図5 第6次生駒市総合計画の将来ビジョン(将来都市像)

(出典：第6次生駒市総合計画より抜粋)

手順2. 課題を把握する

地域の将来ビジョン（地域のあるべき姿）が決まったら、次は地域の移動に関する課題などを整理してみましょう。

まずは、地域の将来ビジョンが実現できていない要因（問題点）を把握します。例えば、外出に困っている人がどこに住んでいるのか、どこに行くときに困っているのか、いつ・どこに・どのようにして出かけているのかなどを調べてみましょう。

地域の状況を調べる方法として、個別具体的な意見を収集できるアンケート調査やヒアリング調査を実施することも有効です。

地域で進めること	<ul style="list-style-type: none"> ・アンケート調査やヒアリング調査を実施する。 ・調査の結果から、移動の特性や地域の課題を整理する。
生駒市の支援	<ul style="list-style-type: none"> ・調査方法や調査項目のアドバイスを行う。 ・調査結果の取りまとめ方法のアドバイスを行う。

<アンケート調査の概要や聞き取り項目の例>

調査概要	<ul style="list-style-type: none"> ・公共交通を利用しない人も含めて、普段の移動の特性を把握する。 ・公共交通に対する考えについて地域の総意を捉える。
聞き取り項目	<ul style="list-style-type: none"> ・回答者の属性 ・公共交通の利用状況 ・運転免許の保有状況 ・地域主体の交通サービスに関する意向 ・外出の特性（行き先、頻度、時間帯、外出手段（自分で移動、送迎で移動、送迎者の属性）等） ・日頃の外出で困っている事
把握できること	<ul style="list-style-type: none"> ・回答者の公共交通の利用状況 ・回答者の移動特性 ・外出で困っている人の状況
注意事項	<ul style="list-style-type: none"> ・高齢者の中には、アンケートに回答できない場合や、同居人が代わりに回答する場合もある。アンケート調査方式で課題把握が難しい場合は、ヒアリング調査などの違う方式を検討することが考えられる。

<ヒアリング調査の概要や聞き取り項目の例>

調査概要	<ul style="list-style-type: none"> ・公共交通の具体的な問題点や課題を把握する。 ・改善要望等も詳細に把握する。
聞き取り項目	<ul style="list-style-type: none"> ・アンケート調査の聞き取り項目の記載例と同じ
把握できること	<ul style="list-style-type: none"> ・具体的な要望やお困りごと ・その他アンケート調査では調査しきれない詳細

<その他、収集することが望ましい項目の例>

調査項目	<ul style="list-style-type: none"> ・高齢者数（65歳以上、75歳以上、一人暮らしの有無） <p>→市公式HP「生駒市オープンデータポータルサイト」に掲載</p>
------	---

手順3. 困っている人などの状況から必要な公共交通サービスを考える

地域の特徴や課題・将来ビジョンに応じて、その地域に適合した公共交通サービスを選択することが大切です。

次頁の図は一例ですが、皆さまがお住まいの地域の状況に照らし合わせて、将来ビジョンを実現できそうな公共交通サービス、自分たちで実施できそうな公共交通サービスを考えてみましょう。

地域で進めること	<ul style="list-style-type: none"> ・将来ビジョンを実現できそうな公共交通サービスを考える。(理想) ・自分たちで実施できそうな公共交通サービスを考える。(現実的)
生駒市の支援	<ul style="list-style-type: none"> ・公共交通サービスの種類や概要を説明する。 ・地域に適した公共交通サービスを一緒に検討する。

表 1 公共交通サービスの種類

コミュニティバス (詳細 P53)	概要	<ul style="list-style-type: none"> ・ 定時定路線のサービス ・ 交通空白地域・不便地域の解消等を図るため、地域と市が協働で計画し運行 ・ 運行主体は地域もしくは市 ・ 市が運行主体となる場合、市が定めている運行基準を満たす必要がある(基準：市の負担割合が運行費用の70%を超過しないこと) ・ 市が運行費用を負担する場合、協議会での審議や、予算要求などの検討や審査があるため、導入まで時間がかかる
	得意分野	<ul style="list-style-type: none"> ・ 住民が多い地域等での大量輸送を得意とする
	地域の関わり方	<ul style="list-style-type: none"> ・ 運行基準を満たし持続可能な公共交通サービスとなるように、利用促進策の検討・実施、場合によっては運行費用の一部負担等を行う
デマンド型の交通 (詳細 P55)	概要	<ul style="list-style-type: none"> ・ 利用者の事前予約に応じて運行するサービス ・ そのために、必ず予約を受け取る人が必要となる ・ その他、上記の「コミュニティバス」と同様
	得意分野	<ul style="list-style-type: none"> ・ 少人数の輸送を得意とする ・ 既存のバス車両では運行しにくい地域や時間帯など、住民のニーズに応じたサービス提供を得意とする
	地域の関わり方	<ul style="list-style-type: none"> ・ 上記の「コミュニティバス」と同様
自家用有償旅客運送 (詳細 P56)	概要	<ul style="list-style-type: none"> ・ 交通空白地等において、NPO 法人等が国土交通大臣の登録を受け、自家用車を用いて有償で運送するサービス (交通空白地：既存のバスやタクシーでのサービス提供が困難な地域) ・ 導入に際しては、協議会での承認が必要

		<ul style="list-style-type: none"> ・ 運転者は、二種運転免許保有または一種運転免許保有＋自家用有償旅客運送の大臣認定講習受講が必要 ・ 交通事業者に運行業務を委託できる
	得意分野	<ul style="list-style-type: none"> ・ <u>少人数の輸送</u>を得意とする ・ 既存のバス車両では運行しにくい地域や時間帯など、住民ニーズに応じたサービス提供を得意とする
	地域の関わり方	<ul style="list-style-type: none"> ・ 自分たちが運営主体として活動する ・ 運行管理や整備管理の体制を整える必要がある
許可や登録を要しない運送 (詳細 P57)	概要	<ul style="list-style-type: none"> ・ ボランティア活動等において、<u>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</u>サービス ・ ボランティアドライバーでの運送になるため、安全管理や事故等での補償などを十分に講じる必要がある
	得意分野	<ul style="list-style-type: none"> ・ <u>少人数の輸送、利用頻度が低い輸送</u>を得意とする ・ 自宅から自治会館まで等、地域内のちょっとした移動を得意とする ・ バス車両では運行しにくい地域や時間帯など、住民ニーズに応じたサービス提供を得意とする
	地域の関わり方	<ul style="list-style-type: none"> ・ 自分たちが運営主体として活動する ・ 運行管理や安全管理、整備管理等の体制を整える必要がある

手順 1

手順 2

手順 3

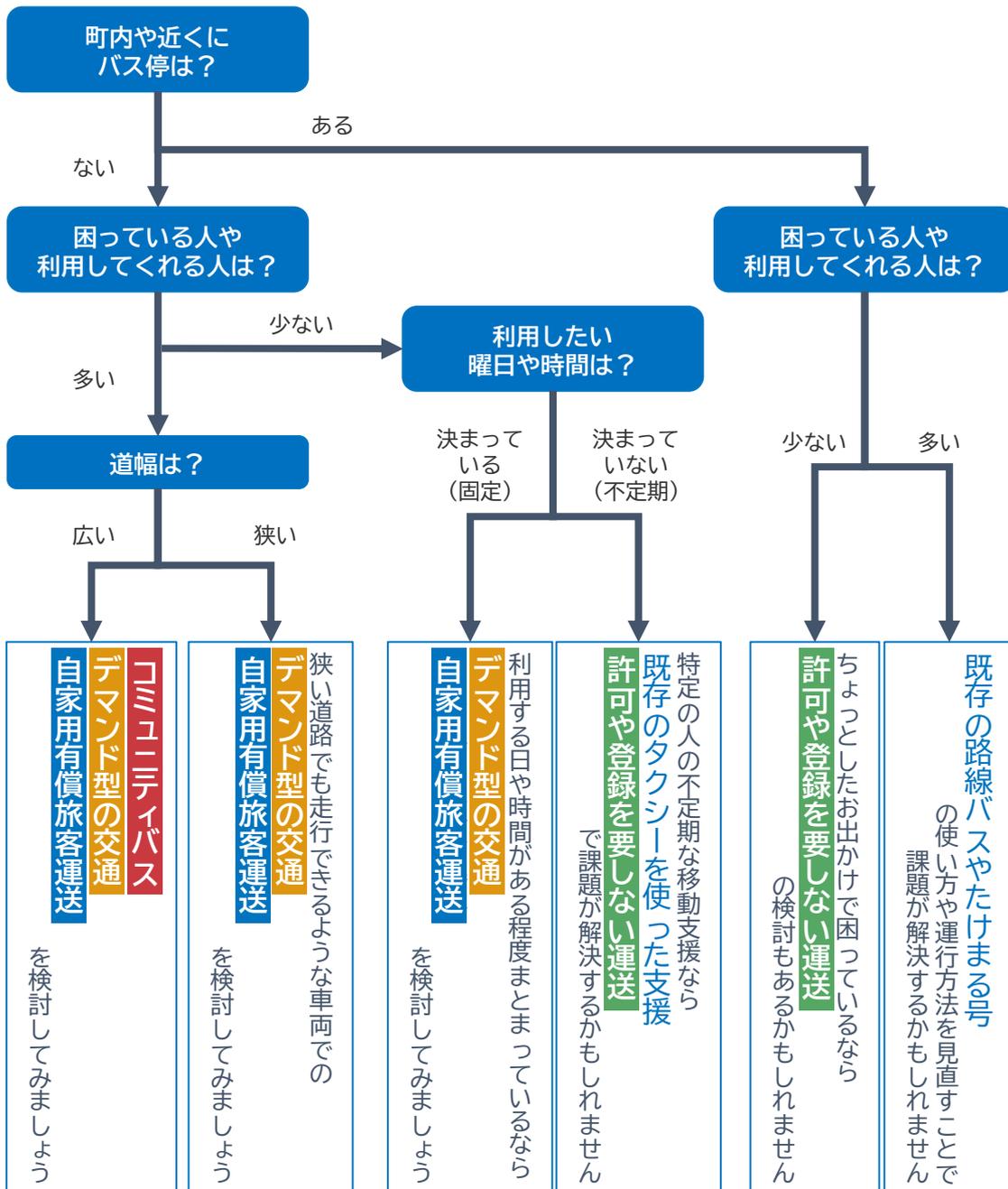
手順 4

手順 5

手順 6

手順 7

手順1
手順2
手順3
手順4
手順5
手順6
手順7



(具体的な検討に際しては、生駒市（協議会）が支援します)

図 6 地域の特徴に応じた公共交通サービスの例

既存のタクシーを使った支援→相乗りサービスやタクシーの便利な使い方

国土交通省では、1台のタクシーを他のお客さんと一緒に乗り合って利用する「相乗りサービス」制度を導入しました。また、近所の人やお友達との、ちょっとした買い物やお出かけは、地元のタクシーが実施している「便利タクシー」も利用できます。いずれも利用条件がありますが、既存のタクシーを使って外出を支援することも可能です。ぜひご活用ください。

便利タクシーはいかがでしょうか？

- ・小さな荷物のお届けや引き取りに！
- ・書類など忘れ物をされた後の代理輸送・回収等に！

但し、お取り扱いのお品物によってはご乗車が必要な場合がございます。

例えば！！

お寿司屋さんでご注文！でも受け取りに行く足がない。

↓

生駒交通なら代理で受け取り、お客様のご自宅へお届け！

料金は受け取ったお店からご自宅までの距離のみ！

手順4. 課題や公共交通サービスに応じて組織をつくる

公共交通サービスの導入にあたっては、地域の皆さまが検討の主体となって、生駒市（協議会）や交通事業者等と連携しながら検討していくことになります。

そのため、まずは主体的に取り組むための検討組織（チーム）をつくりましょう。

検討組織のメンバーとしては、地域のことに精通した人や、キーパーソンとなるやる気のある人などに声掛けしてみましょう。

地域で進めること	<ul style="list-style-type: none">・検討組織のメンバー候補を探す。・検討組織をつくる。
生駒市の支援	<ul style="list-style-type: none">・検討組織のメンバー候補と一緒に検討する。・検討組織のオブザーバーとして、生駒市職員や生駒市関係者も参加する。

組織のメンバーの例

- ・自治会
- ・民生委員
- ・児童委員
- ・老人クラブ
- ・婦人会
- ・子供会
- ・商工会
- ・保護者（PTA） など



手順1

手順2

手順3

手順4

手順5

手順6

手順7

手順5. 公共交通サービスの運行内容等を考える

地域にとって望ましいと思う公共交通サービスについて、具体的な運行内容等を検討しましょう。

検討した運行内容から運行費用や収入を検証して、地域にとって無理のないサービス内容なのかも考えてみましょう。

なお、検討する内容は公共交通サービスごとに異なります。ここでは、「コミュニティバス」「デマンド型の交通」「自家用有償旅客運送」「許可や登録を要しない運送」の4種類について検討内容を掲載していますので、[手順3](#)で考えた公共交通サービスの該当するページへお進みください。

地域の皆さままで考えること

- 1 運行ルートや乗降場所
- 2 運行ダイヤ（運行頻度、運行日等）
- 3 利用方法（予約方法等）
- 4 料金体系
- 5 利用者数の計算
- 6 運行費用と収入の試算
- 7 その他（車両の確保、ドライバーの確保、事故への対応等）
※手順6で紹介します。



■公共交通サービス別の運行内容等を考えるページ

コミュニティバス	P13~17
デマンド型の交通	P18~25
自家用有償旅客運送	P26~35
許可や登録を要しない運送	P36~47

手順1

手順2

手順3

手順4

手順5

手順6

手順7

1 運行ルートや乗降場所

コミュニティバスの運行ルートは、路線バスやたけまる号のように、決められたルートやバス停を運行する「定路線型」になります。まずは出発地や目的地（乗降場所）を決めて、運行できそうなルートを考えてみましょう。

決めること

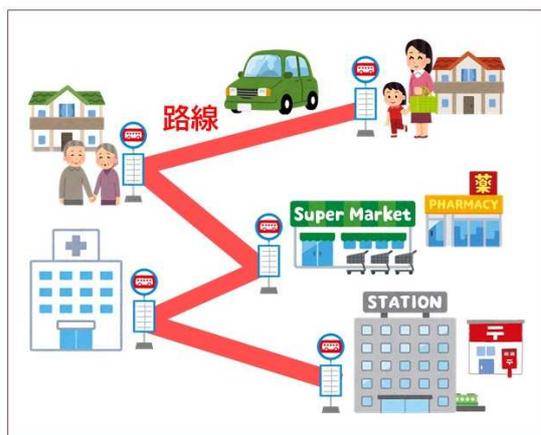
- ・運行ルート(車両が走行する経路)
- ・乗降場所

決めるためのコツ

- ・目的地としたい場所は、駅や商業施設、医療施設、観光地、公共施設など、様々な候補地があるため、絞り込むことが難しいかもしれません。そのときは、**手順2**の「課題を把握する」の結果に戻り、外出で困っている人の目的地を優先して検討してみましょう。
- ・運行ルートは、目的地を繋げるだけではいけません。利用する人にとってわかりやすい公共交通サービスを目指すなら、ルートもわかりやすいものが良いでしょう。例えば、住宅地をぐるっと回ってから、目的地へまっすぐ向うようなルートも考えられます。
- ・運行ルートを決めたら所要時間も確認しましょう。1回の所要時間が長いルート(長大路線)や、1方向のみの循環ルート(例;時計回りのみしか走行しない)だと、目的地まで時間がかかるバス停が出てきて、付近の住民から利用されない可能性があります。

定路線型

路線バスやたけまる号のように、決められたルートやバス停を運行



- ・運行するルート（運行経路）、乗降場所（停留所）、運行時刻（ダイヤ）を定める。

手順1

手順2

手順3

手順4

コミュニティバス
手順5

手順6

手順7

2 運行ダイヤ（運行頻度、運行日等）

運行ダイヤについて、地域のニーズに応じて検討しましょう。買い物先や通院先の営業時間なども調べて、運行日や運行時間帯、運行頻度（回数）を考えてみましょう。

なお、毎日たくさんの便が走れば利便性は高まりますが、それに見合った利用がなければ費用負担が増大する可能性が高くなります。そのため、需要と供給のバランスを考慮しながら曜日を限定して運行することも考えられます。

決めること

- ・ 運行日[毎日運行/曜日を限定して運行 など]
- ・ 運行時間帯
- ・ 運行頻度(運行回数)[1時間あたりの運行回数]

決めるためのコツ

- ・ 運行ダイヤは、毎日朝早くから夜遅くまで設定されていると安心しますが、利用者が少ないと無駄な運行も増えてしまいます。そのため、最低限必要な時間帯を決めてから、運行回数等を検討してみましょう。[手順2](#)の「課題を把握する」の結果によっては、最低限必要な運行は、週に1回・午前中2往復のみの運行、ということもあるかもしれません。
- ・ 運行頻度が1時間に1回や、2時間に1回など、運行する便数が少ない場合は、毎回同じ時間に運行するなど(例;毎回30分発)、わかりやすい運行ダイヤ、覚えやすい運行ダイヤにすることも大切です。
- ・ 運行ダイヤは、主な目的地(スーパーや病院等)の営業時間を参考にして検討してみましょう。また、鉄道等の他の交通手段との乗換を想定している場合は、鉄道等との接続を考慮した運行ダイヤを検討してみましょう。



図 7 運行日や運行時間帯と運行頻度の関係

手順1

手順2

手順3

手順4

（コミュニティバス）
手順5

手順6

手順7

3 料金体系（運賃設定）

コミュニティバスの運賃は、周辺の路線バスやたけまる号の運賃を参考にしながら検討しましょう。

ただし、運賃が安いと運行費用を賄うことが困難になり、持続可能なものになりません。また、運行のサービスを高くすると、運行費用が上がります。運賃と運行費用との関係を見ながら運賃、あるいはサービス内容を決めましょう。

具体的な運賃の設定は、生駒市に相談してください。

決めること

- ・運賃

決めるためのコツ

- ・周辺の路線バスやたけまる号の運賃を参考にしながら検討しましょう。
- ・運賃を安く設定すると、運行費用を賄うことができなくなります。運行費用と運賃(収入)との関係を見ながら検討しましょう。

手順
1

手順
2

手順
3

手順
4

手順
5
コミュニティバス

手順
6

手順
7

4 利用者数の計算

ここまでで考えてきたコミュニティバスの運行内容から、想定される利用者数を計算しましょう。

利用者数の計算は、収入に関わる部分ですので、公共交通サービスの持続性にも影響してくるものです。利用者数は、**手順2**の「課題を把握する」のときに収集したデータ等を使います。

例えば、“外出に困っている人＝公共交通サービスを使ってくれそうな人”なので、“その人達の外出回数＝公共交通サービスの利用回数”として計算してみましょう。1年あたりにして計算すると、運行費用との比較もできてわかりやすいです。

検討すること

- ・ 運行内容から想定される利用者数

検討のコツ

- ・ 外出に困っている人数＝コミュニティバスを使ってくれる人数、としてみる。
- ・ 外出に困っている人の外出回数＝コミュニティバスの利用回数、としてみる。
- ・ 運行日や運行時間帯を限定している場合は、その条件に応じて利用者数を計算する。
※午前中のみ運行とした場合は、午後しか外出していない人は計算から除外する等。

計算の手順例

外出で困っている人数	[] 人
うち、検討したルートや乗降場所で外出できそうな人数	[] 人
うち、検討した運行日で外出できそうな人数	[] 人
うち、検討した運行時間帯で外出できそうな人数	[] 人
うち、コミュニティバスで移動しそうな人数	A. [] 人

↑ 1日あたりの
利用者数

1年間あたりの利用者数 ＝1日あたりの利用者数（A）×年間の運行日	B. [] 人
--------------------------------------	---------------------

↑ 1年間あたりの
利用者数

手順1

手順2

手順3

手順4

（コミュニティバス）
手順5

手順6

手順7

5 運行費用と収入の試算

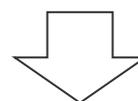
ここまでで考えてきたコミュニティバスの運行内容から、実際にかかる運行費用や運賃収入等を計算しましょう。

計算するための参考様式を下表と巻末（P58）に掲載しています。表内の□や〔 〕の欄に皆さまが考えた公共交通サービスの内容や費用などの単価を入力して計算してください。

	内 容	項 目	概算の運行費用
運行費用	□運行を委託する	－	[]万円/年
		(バス会社やタクシー会社へ運行を委託)	(委託会社からの見積額)
概算費用の合計			[]万円/年

	内 容	項 目	概算の運賃収入
運賃収入	□運賃収入	①1年間あたり利用人数 []人/日	[]万円/年
		②運賃 []円/人	(①×②)
概算運賃収入の合計			[]万円/年

収支の差（運賃収入－概算費用）	[]万円/年
-----------------	--------------------



収支の差がマイナスになった場合

運行内容等が過剰なサービス状況になっているかもしれません。
運行内容等を再度見直してみましょう。

また、運行内容等の見直しだけでなく、収入面での工夫も考えられます。
例えば、不足分を自治会で負担する、地域の人や周辺の事業所等から会費や寄付を募るなど、運賃以外での収入を増やすことで、収支の差が小さくなるかもしれません。

手順1

手順2

手順3

手順4

手順5
コミュニティバス

手順6

手順7

1 デマンド型の交通とは

デマンド型の交通とは、鉄道や路線バスのようにあらかじめ決まった時間に決まったルート・停留所を走行するものではなく、利用したい人から事前予約があったときのみ運行する公共交通サービスです。イメージとしては、路線バスとタクシーの中間的なサービスと考えても良いでしょう。

デマンド型の交通の中でも、あらかじめ決められたルート等を走行するものもあれば、好きな時間に好きな場所で乗り降りできるものまで、自由度の高い公共交通サービスといえます。ただし、利用者自身が事前に予約をする必要があることが前提となります。

なお、デマンド型の交通の前提となる利用者からの事前予約は、利用者にとっては利用の抵抗になるかも知れません（事前予約するのが面倒なので、公共交通サービスを利用しなくなる）。また、予約を受ける人（予約センターの受付係（オペレーター））は電話を受ける時間帯はずっと待機する必要があります（人件費がかかります）。デマンド型の交通では、利用者も運営側も一定の負担があることに留意して検討することが大切です。

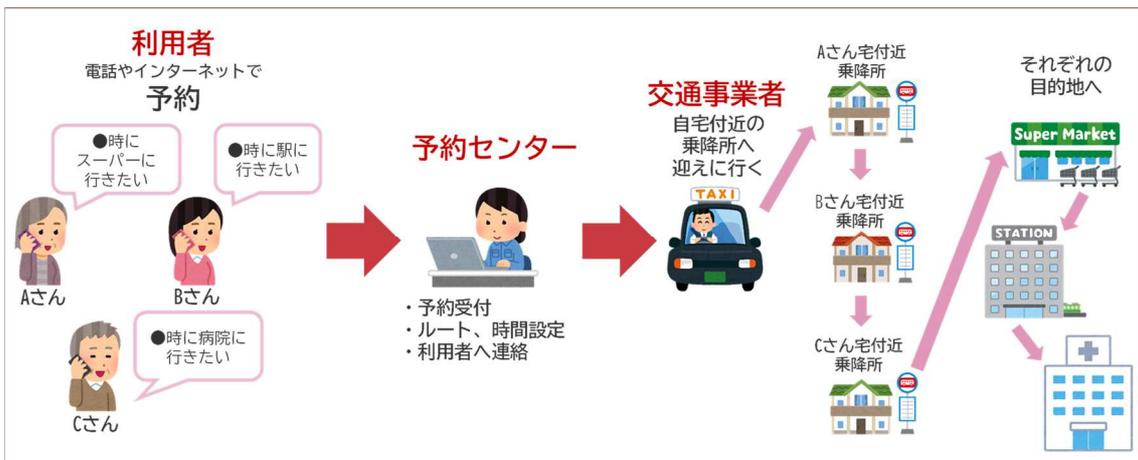


図 8 デマンド型交通の利用の流れ

手順 1

手順 2

手順 3

手順 4

デマンド型の交通)
手順 5

手順 6

手順 7

2 運行ルートや乗降場所

デマンド型の交通の運行ルートは、路線バスやたけまる号のように、決められたルートやバス停を運行する「定路線型」と、運行するエリアを決めて、その区域内を自由に運行する「区域運行型」の2パターンがあります。地域の課題やニーズに応じて、出発地や目的地（乗降場所）、望ましい運行方法（定路線型か区域運行型か）を考えてみましょう。

決めること

- ・ 運行ルートの種類[定路線型/区域運行型]
- ・ 乗降場所

決めるためのコツ

- ・ 運行ルートの種類は、“自宅の近くから乗りたい”というニーズが多い場合は、区域運行型が考えられます。そうでなければ、比較的運行費用を抑えられる定路線型も考えられます。
- ・ 定路線型の場合は、運行ルートを決めたら所要時間も確認しましょう。1回の所要時間が長いルート（長大路線）や、1方向のみの循環ルート（例：時計回りのみしか走行しない）だと、目的地まで時間がかかるバス停が出てきて、付近の住民から利用されない可能性があります。
- ・ 目的地としたい場所は、駅や商業施設、医療施設、観光地、公共施設など、様々な候補地があるため、絞り込むことが難しいかもしれません。そのときは、[手順2](#)の「課題を把握する」の結果に戻り、外出で困っている人の目的地を優先して検討してみましょう。

定路線型	区域運行型
<p>路線バスやたけまる号のように、決められたルートやバス停を運行</p>	<p>運行するルートを決めずに自宅前やスーパーなどの主な外出先を運行</p>
	
<ul style="list-style-type: none"> ・ 運行するルート（運行経路）を定める。 ・ 乗降場所（停留所）、運行時刻（ダイヤ）を定める場合がある。 	<ul style="list-style-type: none"> ・ 運行する区域（エリア）を定める。 ・ 市町村全体を区域とする場合や、市町村内の一部の地域を区域とする場合がある。 ・ 乗車する場所または降車する場所のいずれかが区域内にあることが必要。

手順1

手順2

手順3

手順4

デマンド型の交通)

手順5

手順6

手順7

3 運行ダイヤ（運行頻度、運行日等）

デマンド型の交通の運行ダイヤは、路線バスやたけまる号のように予め運行ダイヤが定められている「固定ダイヤ型」、運行日や1日の運行回数と、主要なバス停での概ねの時刻が定められている「基本ダイヤ型」、決められた運行日や運行時間帯内であれば、随時運行する「非固定ダイヤ型」の3パターンがあります。

買い物先や通院先の営業時間などを調べ、地域の課題やニーズに応じて、運行日や運行時間帯を考えてみましょう。

決めること

- ・ 運行日[毎日運行/曜日を限定して運行 など]
- ・ 運行時間帯
- ・ 運行ダイヤの種類[固定ダイヤ型/基本ダイヤ型/非固定ダイヤ型]

決めるためのコツ

- ・ 運行日や運行時間帯は、予約型だからといって毎日朝早くから夜遅くまで設定すると非効率な運行も出てきます。そのため、最低限必要な時間帯を決めてから、運行日等を検討してみましょう。[手順2](#)の「課題を把握する」の結果によっては、最低限必要な運行は、週に1回・午前9時～12時まで運行、ということもあるかもしれません。
- ・ 外出に困っている人の活動時間が、通勤通学のように一定の時間帯に集中する場合は、その時間帯にあわせた固定ダイヤ型が考えられます。また、活動時間がバラバラで規則性がない場合は、非固定ダイヤ型が考えられます。
- ・ 固定ダイヤ型や基本ダイヤ型において、運行頻度が1時間に1回や、2時間に1回など、運行する便数が少ない場合は、毎回同じ時間に運行するなど(例; 毎回30分発)、わかりやすい運行ダイヤ、覚えやすい運行ダイヤにすることも大切です。
- ・ 運行ダイヤは、主な目的地(スーパーや病院等)の営業時間を参考にして検討してみましょう。また、鉄道等の他の交通手段との乗換を想定している場合は、鉄道等との接続を考慮した運行ダイヤを検討してみましょう。

手順1

手順2

手順3

手順4

デマンド型の交通
手順5

手順6

手順7

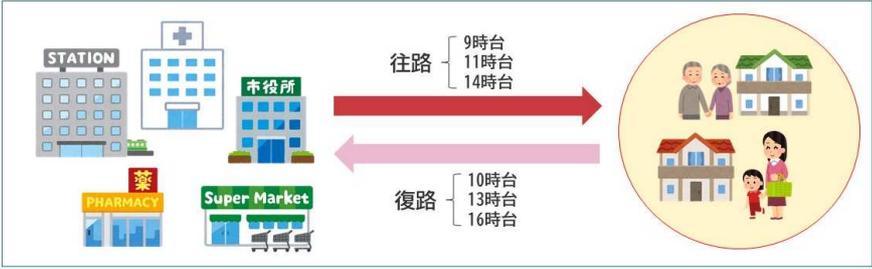
<p>固定ダイヤ型</p>	<p>路線バスやたけまる号のように、毎回決まったダイヤで運行するパターン。 固定ダイヤを設定した上で、事前に予約があった便のみを運行することにより効率性を高める方法もある。</p>
<p>基本ダイヤ型</p>	<p>運行日や一日の運行回数等と、主要なバス停等の概ねの出発時刻、到着時刻（基本ダイヤ）だけを決めておき、基本ダイヤを目安に利用者からの予約を受け付けて運行するパターン。</p> 
<p>非固定ダイヤ型</p>	<p>あらかじめ決めた運行日や運行時間内で、予約に応じて随時運行するパターン。</p>

図 9 運行ダイヤの種類

(参考：なるほど！！公共交通の勘どころ（九州運輸局）)

手順 1

手順 2

手順 3

手順 4

デマンド型の交通
手順 5

手順 6

手順 7

4 利用方法（予約方法等）

デマンド型の交通では、利用者からの事前予約が必須となります。そのため、予約の方法（電話、FAX、インターネット）や予約のルール（予約、キャンセルの締切時間等）を設定する必要があります。

また、予約のやり取りを円滑に行ったり、利用者を限定する場合の要件確認を行ったりする場合には、事前の利用者登録を行う必要があります。

予約の受付方法等は、ドライバーの就業時間や1日の運行に影響するため、運行を委託する交通事業者等と一緒に検討しましょう。

決めること

- ・ 予約の受付方法[電話/FAX/インターネットでの受け付け など]
- ・ 電話やFAXの番号[交通事業者の代表番号を利用する/専用の番号を取得する]
- ・ 予約受付時間[予約可能時間帯と予約の締切日時]

決めるためのコツ

- ・ 予約方法は、想定される利用者の年齢等を参考にしましょう。学生など比較的若い方が想定されるなら、利便性の高いインターネットでの受け付けが考えられます。高齢者が想定されるなら、電話やFAXが使いやすいかもしれません。近年、高齢者もスマートフォンを使えるようになるためにスマホ教室を開催する地区も出てきています。これを機に、予約方法をインターネット予約とし、スマートフォンの普及を図ってみるのもいいのではないのでしょうか。
- ・ 予約の受付時間は、運行時間直前まで可能とすると、ドライバーの手配ができないかもしれません。ドライバーを手配する時間も含めて、受付締切時間を考えてみましょう。

手順1

手順2

手順3

手順4

デマンド型の交通
手順5

手順6

手順7

5 料金体系（運賃設定）

デマンド型の交通の運賃は、周辺の路線バスやたけまる号の運賃を参考にしながら検討しましょう。

ただし、運賃が安いと運行費用を賄うことが困難になり、持続可能なものになりません。また、運行のサービスを高くすると、運行費用が上がります。運賃と運行費用との関係を見ながら運賃、あるいはサービス内容を決めましょう。

また、自由度の高い運行（区域運行型と非固定ダイヤ型の組み合わせ等）の場合は、民間タクシーに近いサービスになるため、タクシー運賃も参考にしながら検討することが望ましいでしょう。

具体的な運賃の設定は、生駒市に相談してください。

決めること

- ・運賃

決めるためのコツ

- ・周辺の路線バスやたけまる号の運賃を参考にしながら検討しましょう。
- ・運賃を安く設定すると、運行費用を賄うことができなくなります。運行費用と運賃（収入）との関係を見ながら検討しましょう。
- ・自由度の高い運行の場合は、民間タクシーの運賃も参考にしましょう。

手順
1

手順
2

手順
3

手順
4

デマンド型の交通
手順
5

手順
6

手順
7

6 利用者数の計算

ここまでで考えてきたデマンド型の交通の運行内容から、想定される利用者数を計算しましょう。

利用者数の計算は、収入に関わる部分ですので、地域の皆さまが主体となる公共交通サービスの持続性にも影響してくるものです。利用者数は、**手順2**の「課題を把握する」のときに収集したデータ等を使います。

例えば、“外出に困っている人＝公共交通サービスを使ってくれそうな人”なので、“その人達の外出回数＝公共交通サービスの利用回数”として計算してみましょう。1年あたりにして計算すると、運行費用との比較もできてわかりやすいです。

検討すること

- ・ 運行内容から想定される利用者数

検討のコツ

- ・ 外出に困っている人数＝デマンド型の交通を使ってくれる人数、としてみる。
- ・ 外出に困っている人の外出回数＝デマンド型の交通の利用回数、としてみる。
- ・ 運行日や運行時間帯を限定している場合は、その条件に応じて利用者数を計算する。
※午前中のみでの運行とした場合は、午後しか外出していない人は計算から除外する等。

計算の手順例

外出で困っている人数	[] 人
うち、検討したルートや乗降場所で外出できそうな人数	[] 人
うち、検討した運行日で外出できそうな人数	[] 人
うち、検討した運行時間帯で外出できそうな人数	[] 人
うち、デマンド型の交通 で移動しそうな人数	A. [] 人

↑ 1日あたりの
利用者数

1年間あたりの利用者数 = 1日あたりの利用者数 (A) × 年間の運行日	B. [] 人
--	---------------------

↑ 1年間あたりの
利用者数

手順1

手順2

手順3

手順4

デマンド型の交通
手順5

手順6

手順7

7 運行費用と収入の試算

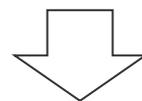
ここまでで考えてきたデマンド型の交通の運行内容から、実際にかかる運行費用や運賃収入等を計算しましょう。

計算するための参考様式を下表と巻末（P60）に掲載しています。表内の□や [] の欄に皆さんが考えた公共交通サービスの内容や費用などの単価を入力して計算してください。

	内 容	項 目	概算の運行費用
運行費用	□運行を委託する	－	[]万円/年
		(バス会社やタクシー会社へ運行を委託) (予約を受けるオペレーターの人件費等、 予約事務に係る費用も含めましょう)	(委託会社からの見積額)
概算費用の合計			[]万円/年

	内 容	項 目	概算の運賃収入
運賃収入	□運賃収入	①1年間あたり利用人数 []人/日	[]万円/年
		②運賃 []円/人	(①×②)
概算運賃収入の合計			[]万円/年

収支の差（運賃収入－概算費用）	[]万円/年
-----------------	---------



収支の差がマイナスになった場合

運行内容等が過剰なサービス状況になっているかもしれません。
運行内容等を再度見直してみましょう。

また、運行内容等の見直しだけでなく、収入面での工夫も考えられます。
例えば、不足分を自治会で負担する、地域の人や周辺の事業所等から会費や寄付を募るなど、運賃以外での収入を増やすことで、収支の差が小さくなるかもしれません。

手順1

手順2

手順3

手順4

デマンド型の交通
手順5

手順6

手順7

手順
1

1 自家用有償旅客運送を導入するにあたっての条件

自家用有償旅客運送は、「バス・タクシー事業が成り立たない場合」であって、地域における輸送手段の確保が必要な場合に、必要な安全上の措置をとった上で、市町村やNPO法人等が、自家用車を用いて提供する輸送サービス」のことであります。そのため、交通事業者による検討対象地域での「事業の困難性」と、地域住民の輸送手段確保の「必要性」を満たす必要があります。

手順
2

言い換えれば、既存のバス・タクシーのサービスが十分に整っている場合（既存のバス・タクシーが運行している場合）は、自家用有償旅客運送の導入は困難であると考えてください。

手順
3

また、実施にあたっては、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。

注意すること

- ・交通事業者による検討対象地域での「事業の困難性」と、地域住民の輸送手段確保の「必要性」を満たす必要があります。
- ・生駒市地域公共交通活性化協議会での協議が調うことが条件です。

手順
4

自家用有償旅客運送
手順
5

手順
6

手順
7

2 運行ルートや乗降場所

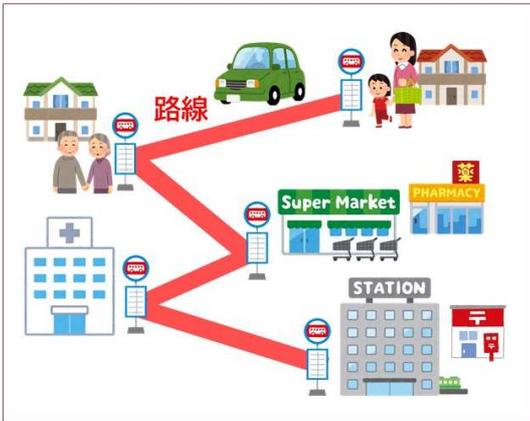
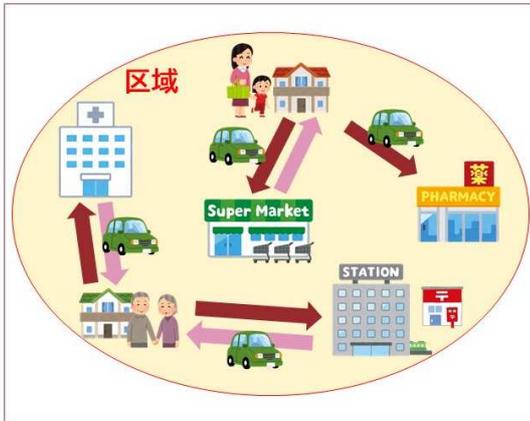
自家用有償旅客運送の運行ルートは、路線バスやたけまる号のように、決められたルートやバス停を運行する「定路線型」と、運行するエリアを決めて、その区域内を自由に運行する「区域運行型」の2パターンがあります。地域の課題やニーズに応じて、出発地や目的地（乗降場所）、望ましい運行方法（定路線型か区域運行型か）を考えてみましょう。

決めること

- ・ 運行ルートの種類[定路線型/区域運行型]
- ・ 乗降場所

決めるためのコツ

- ・ 運行ルートの種類は、“自宅の近くから乗りたい”というニーズが多い場合は、区域運行型が考えられます。そうでなければ、比較的運行費用を抑えられる定路線型も考えられます。
- ・ 区域運行型の場合は、利用者から事前予約を受ける必要がでてきます。そのため、運営側は利用者から予約を受ける体制を整える必要があります。
- ・ 定路線型の場合は、運行ルートを決めたら所要時間も確認しましょう。1回の所要時間が長いルート（長大路線）や、1方向のみの循環ルート（例；時計回りのみしか走行しない）だと、目的地まで時間がかかるバス停が出てきて、付近の住民から利用されない可能性があります。
- ・ 目的地としたい場所は、駅や商業施設、医療施設、観光地、公共施設など、様々な候補地があるため、絞り込むことが難しいかもしれません。そのときは、[手順2](#)の「課題を把握する」の結果に戻り、外出で困っている人の目的地を優先して検討してみましょう。

定路線型	区域運行型
<p>路線バスやたけまる号のように、決められたルートやバス停を運行</p>  <ul style="list-style-type: none"> ・ 運行するルート（運行経路）を定める。 ・ 乗降場所（停留所）、運行時刻（ダイヤ）を定める場合がある。 	<p>運行するルートを決めずに自宅前やスーパーなどの主な外出先を運行</p>  <ul style="list-style-type: none"> ・ 運行する区域（エリア）を定める。 ・ 市町村全体を区域とする場合や、市町村内の一部の地域を区域とする場合がある。 ・ 乗車する場所または降車する場所のいずれかが区域内にあることが必要。

3 運行ダイヤ（運行頻度、運行日等）

運行ダイヤについては、買い物先や通院先の営業時間などを調べ、地域の課題やニーズに応じて、運行日や運行時間帯を考えてみましょう。毎日たくさんの便が走れば利便性は高まりますが、それに見合った利用がなければ費用負担が増大する可能性が高くなります。そのため、曜日を限定して運行することも考えられます。

運行方法については、路線バスやたけまる号のように決められた時間に必ず運行する「定時型」なのか、タクシーのように予約受付があったら運行する「予約型」なのかを決めましょう。具体的には、路線バスやたけまる号のように予め運行ダイヤが定められている「固定ダイヤ型」、運行日や1日の運行回数と、主要なバス停での概ねの時刻が定められている「基本ダイヤ型」、決められた運行日や運行時間帯内であれば、随時運行する「非固定ダイヤ型」の3パターンがあります。「基本ダイヤ型」と「非固定ダイヤ型」が予約型になります。

決めること

- ・ 運行日[毎日運行/曜日を限定して運行 など]
- ・ 運行時間帯
- ・ 運行頻度(運行回数)[1時間あたりの運行回数]
- ・ 運行ダイヤの種類[固定ダイヤ型/基本ダイヤ型/非固定ダイヤ型]
- ・ 予約型の有無[定時型/予約型] ※具体的な予約方法等の検討は、「4.利用方法(予約方法等)」で考えてみましょう。

決めるためのコツ

- ・ 運行日や運行時間帯は、毎日朝早くから夜遅くまで設定すると非効率な運行も出てきます。そのため、最低限必要な時間帯を決めてから、運行日等を検討してみましょう。
[手順2]の「課題を把握する」の結果によっては、最低限必要な運行は、週に1回・午前9時～12時まで運行、ということもあるかもしれません。
- ・ 外出に困っている人の活動時間が、通勤通学のように一定の時間帯に集中する場合は、その時間帯にあわせた固定ダイヤ型が考えられます。また、活動時間がバラバラで規則性がない場合は、非固定ダイヤ型が考えられます。
- ・ 固定ダイヤ型や基本ダイヤ型において、運行頻度が1時間に1回や、2時間に1回など、運行する便数が少ない場合は、毎回同じ時間に運行するなど(例;毎回30分発)、わかりやすい運行ダイヤ、覚えやすい運行ダイヤにすることも大切です。
- ・ 運行ダイヤは、主な目的地(スーパーや病院等)の営業時間を参考にして検討してみましょう。また、鉄道等の他の交通手段との乗換を想定している場合は、鉄道等との接続を考慮した運行ダイヤを検討してみましょう。

手順1

手順2

手順3

手順4

自家用有償旅客運送)
手順5

手順6

手順7

<p>固定ダイヤ型</p>	<p>路線バスやたけまる号のように、毎回決まったダイヤで運行するパターン。 固定ダイヤを設定した上で、事前に予約があった便のみを運行することにより効率性を高める方法もある。</p>
<p>基本ダイヤ型</p>	<p>運行日や一日の運行回数等と、主要なバス停等の概ねの出発時刻、到着時刻（基本ダイヤ）だけを決めておき、基本ダイヤを目安に利用者からの予約を受け付けて運行するパターン。</p> 
<p>非固定ダイヤ型</p>	<p>あらかじめ決めた運行日や運行時間内で、予約に応じて随時運行するパターン。</p>

図 10 運行ダイヤの種類

(参考：なるほど！！公共交通の勘どころ（九州運輸局）)

手順 1

手順 2

手順 3

手順 4

手順 5
自家用有償旅客運送

手順 6

手順 7

4 利用方法（予約方法等）

運行を予約型にする場合は、予約の方法（電話、FAX、インターネット）や予約のルール（予約、キャンセルの締切時間等）を設定する必要があります。

また、予約のやり取りを円滑に行ったり、利用者を限定する場合の要件確認を行ったりする場合には、事前の利用者登録を行う必要があります。

予約の受付方法としては、交通事業者に委託する、タクシー事業者の配車センターを活用する、オペレーターを雇用するといった方法があります。

予約やキャンセル等の連絡に係るルールは、ドライバーの就業時間や 1 日の運行に影響するため、無理なく対応できる範囲で設定するようにしましょう。

決めること

- ・ 予約の受付方法[電話/FAX/インターネットでの受け付け など]
- ・ 電話やFAXの番号[代表番号を設ける/個人の番号で行う]
- ・ 予約受付時間[予約可能時間帯と予約の締切日時]

※路線バスやたけまる号のように、決まった時間に必ず運行する「定時型」の場合は、ここでの検討は必要ありません。

決めるためのコツ

- ・ 予約方法は、想定される利用者の年齢等を参考にしましょう。学生など比較的若い方が想定されるなら、利便性の高いインターネットでの受け付けが考えられます。高齢者が想定されるなら、電話や FAX が使いやすいかもしれません。近年、高齢者もスマートフォンを使えるようになるためにスマホ教室を開催する地区も出てきています。これを機に、予約方法をインターネット予約とし、スマートフォンの普及を図ってみるのもいいのではないのでしょうか。
- ・ 予約の受付時間は、運行時間直前まで可能とすると、ドライバーの手配ができないかもしれません。ドライバーを手配する時間も含めて、受付締切時間を考えてみましょう。
- ・ 予約の受付を自分達でする場合は、誰が予約受付係(オペレーターをする人)をするか考えてみましょう。特に電話で予約を受け付ける場合は、他の予約者との同乗をお願いすることもあるため、電話対応が慣れている人や物腰が柔らかそうな人等を探してみましょう。

手順
1

手順
2

手順
3

手順
4

自家用有償旅客運送)
手順
5

手順
6

手順
7

5 料金体系（運送の対価の設定）

自家用有償旅客運送で利用者から収受する対価（運送の対価）は、次のような基準が設けられています。この基準に従いながら、「距離制」「時間制」「定額制」の中から、地域の特性等にあった方法を選択しましょう。

決めること

- ・ 運送の対価

決めるためのコツ

- ・ 運送の対価は、燃料費や人件費等の実費の範囲内ですが、近隣のタクシー運賃の 1/2 以上を目安として計算してみましょう。

< 運賃の基準（運送の対価の範囲） >

- 旅客の運送に要する燃料費や人件費等の実費の範囲内であると認められること。
 - 合理的な方法により定められ、かつ、旅客にとって明確であること。
- ※ 目安として近隣のタクシー運賃の概ね 1/2 と言われてはいますが、上限を示しているものではありません。営利を目的としているとは認められない実費の範囲内であれば、タクシー運賃の 1/2 を超えて設定することも可能です。

（出典：自家用有償旅客運送ハンドブック（国土交通省））

表 2 運送の対価の範囲

種別	内容	
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せた場合に適用する料金。
	その他の料金	介助料（乗降介助に関する部分に限る。）、添乗料（運送にあたって添乗員を付き添わせた場合の料金）、ストレッチャー、車いす使用料等の設備使用料など。

（出典：自家用有償旅客運送事務実施マニュアル（国土交通省））

手順
1

手順
2

手順
3

手順
4

自家用有償旅客運送
手順
5

手順
6

手順
7

表 3 運送の対価の設定方法の種類

	距離制	時間制	定額制
概要	乗降場所の走行距離に応じて料金を設定する	乗降場所間の走行時間に応じて料金を設定する	距離や時間に関わらず、1回の利用ごとの料金を設定する
良い点	実際の走行距離に沿った料金であるため合理的	実際の走行時間に沿った料金であるため合理的	料金が予め決まっているためわかりやすい
悪い点	料金が一定でないためわかりにくい	混雑状況によって料金変動するためわかりにくい	移動距離が異なっても同一料金であるため不公平感がある
例	1 km〇円	10分〇円	1回〇円

手順1

手順2

手順3

手順4

手順5
自家用有償旅客運送

手順6

手順7

6 利用者数の計算

ここまでで考えてきた自家用有償旅客運送の運行内容から、想定される利用者数を計算しましょう。

利用者数の計算は、収入に関わる部分ですので、地域の皆さまが主体となる公共交通サービスの持続性にも影響してくるものです。利用者数は、**手順2**の「課題を把握する」のときに収集したデータ等を使います。

例えば、“外出に困っている人＝公共交通サービスを使ってくれそうな人”なので、“その人達の外出回数＝公共交通サービスの利用回数”として計算してみましょう。1年あたりにして計算すると、運行費用との比較もできてわかりやすいです。

検討すること

- ・ 運行内容から想定される利用者数

検討のコツ

- ・ 外出に困っている人数＝自家用有償旅客運送を使ってくれる人数、としてみる。
- ・ 外出に困っている人の外出回数＝自家用有償旅客運送の利用回数、としてみる。
- ・ 運行日や運行時間帯を限定している場合は、その条件に応じて利用者数を計算する。
※午前中みの運行とした場合は、午後しか外出していない人は計算から除外する等。

計算の手順例

外出で困っている人数	[] 人
うち、検討したルートや乗降場所で外出できそうな人数	[] 人
うち、検討した運行日で外出できそうな人数	[] 人
うち、検討した運行時間帯で外出できそうな人数	[] 人
うち、自家用有償旅客運送で移動しそうな人数	A. [] 人

↑ 1日あたりの
利用者数

1年間あたりの利用者数 ＝1日あたりの利用者数（A）×年間の運行日	B. [] 人
--------------------------------------	---------------------

↑ 1年間あたりの
利用者数

手順
1

手順
2

手順
3

手順
4

自家用有償旅客運送)
手順
5

手順
6

手順
7

7 運行費用と収入の試算

ここまでで考えてきた自家用有償旅客運送の運行内容から、実際にかかる運行費用や運賃収入等を計算しましょう。

計算するための参考様式を下表と巻末（P63）に掲載しています。表内の□や [] の欄に皆さんが考えた公共交通サービスの内容や費用などの単価を入力して計算してください。

	内 容	項 目	概算の運行費用
運行に係る費用	<input type="checkbox"/> 運行を委託する	－ (バス会社やタクシー会社へ運行を委託)	[]万円/年 (委託会社からの見積額)
	<input type="checkbox"/> 自分達で運行する	〈ドライバーへ報酬を支払う場合〉 ①運転手の時給 []円/時 ②1日あたり運行時間 []時/日 ③年間運行日数 []日/年	[]万円/年 (①×②×③)
車両等に係る費用	<input type="checkbox"/> 車両代	〈リース等の場合〉 ①年間リース等の料金 []円/年	[]万円/年 (リース会社からの見積額)
	<input type="checkbox"/> 燃料費	①1回あたり運行距離 []km/回 ②1日あたり運行回数 []回/日 ③年間運行日数 []日/年 ④1kmあたり燃料費 []円/km	[]万円/年 (①×②×③×④)
	<input type="checkbox"/> 保険代等	①任意保険代 []円/年 ②駐車場代 []円/年 ③車検代 []円/年	[]万円/年 (①×②×③)
予約・受付に係る費用	<input type="checkbox"/> 予約なし	－	－
	<input type="checkbox"/> 予約受付等を委託する	－	[]万円/年 (委託会社からの見積額)
	<input type="checkbox"/> 自分達で予約受付をする	①受付(オペレーター)の時給 []円/時 ②1日あたり受付時間 []時/日 ③年間受付日数 []日/年 ④受付(オペレーター)の人数 []人	[]万円/年 (①×②×③×④)
概算費用の合計			[]万円/年

	内 容	項 目	概算の収入
収入	<input type="checkbox"/> 収入	①1回あたり運送対価 []円/回 ②1日あたり利用人数 []人/日 ③年間運行日数 []日/年	[]万円/年 (①×②×③)
概算収入の合計			[]万円/年

手順1

手順2

手順3

手順4

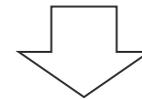
手順5

手順6

手順7

自家用有償旅客運送)

収支の差（収入－概算費用）	[]万円/年
---------------	--------------------



収支の差がマイナスになった場合

運行内容等が過剰なサービス状況になっているかもしれません。
運行内容等を再度見直してみましょう。

また、運行内容等の見直しだけでなく、収入面での工夫も考えられます。
例えば、不足分を自治会で負担する、地域の人や周辺の事業所等から会費や
寄付を募るなど、運送対価以外での収入を増やすことで、収支の差が小さく
なるかもしれません。

手順
1

手順
2

手順
3

手順
4

手順5
自家用有償旅客運送

手順
6

手順
7

1 許可や登録を要しない運送を導入するにあたっての条件

道路運送法における「許可を受ける必要がある」運送とは、道路運送法第2条第3項において、①他人の需要に応じ、②有償で、③自動車を使用して、④旅客を運送する、⑤事業を旅客自動車運送事業であると規定しており、①～⑤の要件全てに該当する場合は同法に基づく許可を受ける必要があります。

一方、道路運送法における「許可や登録を要しない」運送は、互助による輸送・ボランティアによる輸送等であり、運送の対価が無償の輸送になります。なお、個別の旅客運送行為が、許可等を必要とするかどうかについては、最終的には個別に総合的に判断されます。必ず、生駒市又は運輸支局までご相談ください。

注意すること

- ・道路運送法における許可や登録を要しない運送は、運送の対価が無償であることが必要です。
- ・ただし、実際の運送に要するガソリン代、有料道路使用料、駐車場代の収受までは、無償の範囲内として認められています。

2 運行ルートや乗降場所

許可や登録を要しない運送の場合は、利用者のニーズに沿って運行するため、家の前から目的地まで運送することが多いと思われます。そのため、運行ルートや乗降場所を予め決めることは現実的ではありません。

ここでは、運行ルートを決めるのではなく、**運行可能なエリア**や**運行可能な施設**を地域のニーズなどから考えてみましょう。また、行きたいところだけで運行可能なエリアを決めるのではなく（運行エリアを広げすぎない）、ドライバーの負担や拘束時間も考えて決めてみましょう。

決めること

- ・ 運行可能なエリア[例:〇〇町内と△△町内]
- ・ 運行可能な施設[例:自治会館と●●スーパーと▲▲医院]

決めるためのコツ

- ・ 運行可能とするエリアは、地区単位(大字・字、町丁目等)で考えてみましょう。
- ・ 運行エリアを広げすぎるとドライバーへの負担が大きくなるため、小さめのエリアから初めて、運送に慣れてきてから徐々に広げることも考えられます。
- ・ 許可や登録を要しない運送の場合は、バス停での停車・駐車は禁止されています。

手順
1

手順
2

手順
3

手順
4

手順
5
許可等を要しない

手順
6

手順
7

3 運行ダイヤ（運行頻度、運行日等）

許可や登録を要しない運送は、ボランティアによる事前予約制の運送サービスです。そのため、ドライバーの予定も考慮して運行する時間帯や回数を決める必要があります。運行日や運行時間帯については、ドライバーの無理のない範囲内で決めてみましょう。

決めること

- ・ 運行日[毎日運行/曜日を限定して運行/複合型コミュニティ開催日等のイベント日など]
- ・ 運行時間帯

決めるためのコツ

- ・ 運行日や運行時間帯は、毎日朝早くから夜遅くまで設定するとドライバーへの負担が増えてしまいます。そのため、ドライバーの空いている曜日や時間帯から、運送の受け入れ可能な日等を検討してみましょう。
- ・ 許可や登録を要しない運送は、ボランティア活動の一環であると割り切って、出来るところから始めて、運送に慣れてきてから徐々に増やすことも考えられます。

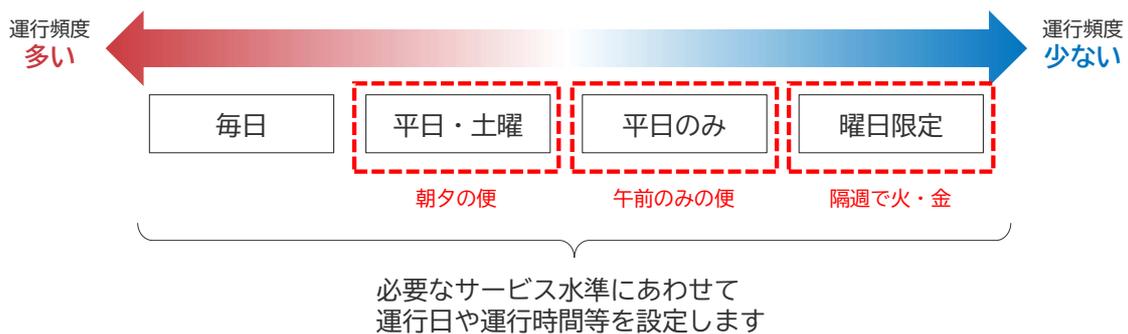


図 11 運行日や運行時間帯と運行頻度の関係

手順 1

手順 2

手順 3

手順 4

許可等を要しない
手順 5

手順 6

手順 7

4 利用方法（予約方法等）

許可や登録を要しない運送は、**ボランティアによる運行**であるため、誰でも利用できるとなると地域の皆さんへの負担が大きくなります。そのため、会員制とし、会員のみ運行支援のサービスを受けることができるようにすることが望ましいです。

会員からの予約の方法（電話、FAX、インターネット）や予約のルール（予約、キャンセルの締切時間等）、予約に対する回答方法（ドライバーが手配できるか等）を設定する必要があります。

予約を受けてからドライバーの手配・調整を行うため、予約の締切日時は余裕を持って設定することが良いでしょう。例えば、来週の予約は今週の金曜日までとし、毎週土曜日に予約に対してドライバーを割り振り、予約者に対して運行の可否を伝えます。

決めること

- ・予約の受付方法[電話/FAX/インターネットでの受け付け など]
- ・電話やFAXの番号[代表番号を設ける/個人の番号で行う]
- ・予約受付時間[予約可能時間帯と予約の締切日時]

決めるためのコツ

- ・予約方法は、想定される利用者の年齢等を参考にしましょう。学生など比較的若い方が想定されるなら、利便性の高いインターネットでの受け付けが考えられます。高齢者が想定されるなら、電話やFAXが使いやすいかもしれません。近年、高齢者もスマートフォンを使えるようになるためにスマホ教室を開催する地区も出てきています。これを機に、予約方法をインターネット予約とし、スマートフォンの普及を図ってみるのもいいのではないのでしょうか。
- ・予約の受付時間は、運行時間直前まで可能とすると、ドライバーの手配ができないかもしれません。ドライバーを手配する時間も含めて、受付締切時間を考えてみましょう。

手順
1

手順
2

手順
3

手順
4

手順
5
許可等を要しない

手順
6

手順
7

5 料金体系

許可や登録を要しない運送は、**無償運送が前提**となります。そのため、ドライバーは、運送に対する対価を収受すると有償運送とみなされ、許可等を受ける必要があります。ただし、**実際の運送に要するガソリン代、有料道路使用料、駐車場代のみを収受する場合は許可等を要しません。**

ドライバーがその場で経費を計算してお金の受け渡しをすることは混乱を招く恐れがありますので、1回あたりの一時支払額を決めて、半年に1回や年に1回のタイミングで、利用者ごとに実際の運行距離に応じて精算し、ガソリン代等よりも超過していただいている場合は返金する、という方法があります。

決めること

- ・収受する金額(実際の運送に要するガソリン代、有料道路使用料、駐車場代のみ)

決めるためのコツ

- ・許可や登録を要しない運送は無償運送であり、収受できる金額の範囲は、実際の運送に要するガソリン代、有料道路使用料、駐車場代のみになります。これ以外に収受する場合は、自家用有償旅客運送などの許可等を要する有償運送を検討しましょう。(P26へ)
- ・国土交通省が示している条件等を次頁以降に掲載しますので参考にしてください。

<収受する金額の範囲>

- ・許可や登録を要さない運行は、原則として実際の運送に要する**ガソリン代、有料道路使用料、駐車場代のみ**を収受することが可能です。利用者のよく行く場所との距離などから標準的な経費を計算してみましょう。
- ・なお、運送の対価を受け取る場合は、許可・登録が必要になることがあります。ご不明な場合は、生駒市又は運輸支局までご相談ください。

<ガソリン代の求め方>

ガソリン代の算出方法は、例えば次のような方法により求めることができます。また、試験運行の結果に基づき、1kmあたりの運行に要するガソリン代を算出し、定期的に実情との乖離が無いか確認し、乖離があれば見直す方法もあります。

式1) 走行距離(km)÷燃費(km/l)×1ℓあたりのガソリン価格(円/l)

- ※走行距離：地図検索サイトで計測した距離や実走行距離
- 燃費：自動車メーカーサイトで公表されている燃費
- ガソリン価格：ガソリン価格調査機関が公表する価格

式2) 走行距離(km)×1kmあたり燃料消費量(l/km)×1ℓあたりのガソリン価格(円/l)

- ※走行距離：地図検索サイトで計測した距離や実走行距離
- 燃料消費量：国土交通省自動車燃料消費量統計年報
(令和2年度の自家用・普通車は0.107 l/km)
- ガソリン価格：ガソリン価格調査機関が公表する価格

手順1

手順2

手順3

手順4

許可等を要しない
手順5

手順6

手順7

サービスの提供を受けた者からの給付が「好意に対する任意の謝礼」と認められる場合

- 運送行為の実施者の側から対価の支払いを求めた、事前に対価の支払いが合意されていた、などの事実がなく、あくまでも自発的に、謝礼の趣旨で金銭等が支払われた場合

▲ 許可等必要

- 予め運賃表などを定め、金銭の收受が行われる場合
- 会費として收受され、運送サービスの提供と会費の負担に密接な関係が認められる場合
- 「カンパ」などの運送とは直接関係のない名称を付して利用者から收受する金銭で、運送行為に対する反対給付と認められる場合

大人：200円
小人：100円

会費
1か月 2,000円

協賛金・保険料
カンパ 等



サービスの提供を受けた者からの給付が金銭的な価値の換算が困難な財物や流通性の乏しい財物などによりなされる場合

- 日頃の移送の御礼として、自宅で採れた野菜を定期的に渡す場合



- 地域通貨の一種として、ボランティアなサービスを相互に提供しあう場で、例えば、運送の協力者に対して1時間1点として点数化して積立て、将来自分を支えられる側になった際には、積立てておいた点数を用いて運送等のサービスを利用できる仕組み等、組織内部におけるボランティアサービスの提供を行う場合（サービスの交換）



▲ 許可等必要

- 流通性、換金性が高い財産的価値を有する金券や、希少価値を有する財物等の収受が行われる場合
- 有料で点数を購入してもらう等の場合や、地域通貨の対象サービス内容、流通範囲、交換可能な財・サービス内容に応じて許可が必要となる場合がある



ボランティア活動として行う運送で運送に要したガソリン代、有料道路使用料、駐車場代のみを収受する場合

ガソリン代の算出にあたって⇒詳細は P. 40 へ

登録または許可が不要として認められるのは、実際の運行に要するガソリン代（乗車中+乗降場所～車庫等の回送区間）であり、ガソリン代相当額ではありません。地域のガソリン代の単価や使用車両の燃費、走行距離等により、具体的・客観的に算出する必要があります。



市町村が公費で負担するなど利用者は対価を負担しておらず反対給付が特定されない場合

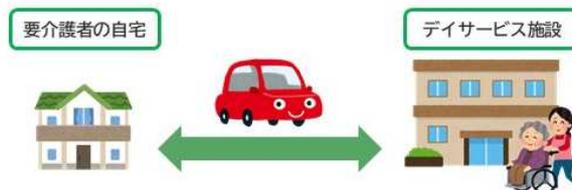
- 市町村の事業として、市町村の保有する自動車により送迎が実施され、それらの費用が全額市町村によって賄われ、利用者からは一切の負担を求めない場合



- 利用者の所有する自動車を使用して送迎を行うとき、単に他人の自動車の運転を任せただけであり、運転者に対して対価が支払われた場合（運転役務の提供に対する報酬とみなされる）



- デイサービス、授産施設、障がい者のための作業所等を経営する者が、自己の施設の利用を目的とする通所、送迎を行う場合であって、送迎に係るコスト（ガソリン代等の実費等も含む。）を利用者個々から收受しない場合



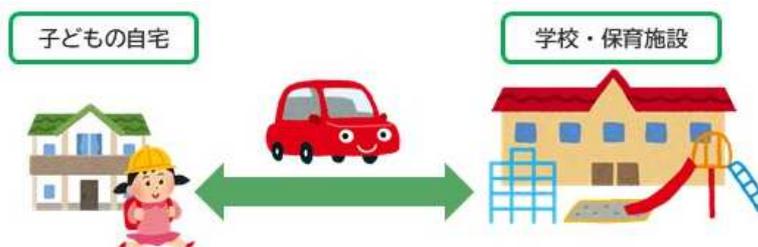
▲ 許可等必要

- 運送者から利用者にガソリン代等と称して実費や運賃を要求する場合
- 施設等からの委託契約を受けて当該施設までの運送を行う場合
※委託者または第三者が対価を負担して、利用者の負担が一切なくても。
- 訪問介護事業所が行う要介護者の運送（介護保険給付が適用される場合）



- 子ども預かりや家事・身辺援助の提供が中心となるサービスを提供するものであって、運送に対する固有の対価（ガソリン代等の実費も含む。）の負担を求めない場合

例：市区町村が設立するファミリーサポートセンターにおける子育て支援のための相互援助活動の一環として行われる保育施設と依頼会員の自宅との間の送迎サービス



手順1

手順2

手順3

手順4

手順5
許可等を要しない

手順6

手順7

例：送迎がメインではなく、買い物の補助や、申請・手続きの補助がメインのサービスで、サービス料金を収受する場合

手順1



手順2

手順3

▲ 許可等必要

- 運送を行うときと行わないときで料金が異なる場合
- 送迎を利用する者と利用しない者との間にサービスの差を設ける場合
- 運送に対する反対給付が特定される場合

送迎あり：12,000円
送迎なし：10,000円

送迎あり：マッサージあり
送迎なし：マッサージなし

施設料 10,000円
食事代 4,000円
送迎料 2,000円
合計 16,000円



手順4

手順5
許可等を要しない

(参考：道路運送法における許可又は登録を要しない運送の態様についてのイラスト版)

手順6

手順7

6 利用者数の計算

ここまでで考えてきた許可や登録を要しない運送の運行内容から、想定される利用者数を考えてみましょう。

利用者数は、**手順2**の「課題を把握する」のときに収集したデータ等を使います。

例えば、“外出に困っている人＝公共交通サービスを使ってくれそうな人”なので、“その人達の外出回数＝公共交通サービスの利用回数”として計算してみましょう。1ヶ月あたりにして計算すると、運行費用との比較もできてわかりやすいです。

検討すること

- ・ 運行内容から想定される利用者数

検討のコツ

- ・ 外出に困っている人数＝許可や登録を要しない運送を使ってくれる人数、としてみる。
- ・ 外出に困っている人の外出回数＝許可や登録を要しない運送の利用回数、としてみる。
- ・ 運行日や運行時間帯を限定している場合は、その条件に応じて利用者数を計算する。
※午前中のみ運行とした場合は、午後しか外出していない人は計算から除外する等。

計算の手順例

外出で困っている人数	[] 人
うち、検討したルートや乗降場所で外出できそうな人数	[] 人
うち、検討した運行日で外出できそうな人数	[] 人
うち、検討した運行時間帯で外出できそうな人数	[] 人
うち、許可等を要しない 運送で移動しそうな人数	A. [] 人

↑ 1日あたりの
利用者数

1年間あたりの利用者数 = 1日あたりの利用者数 (A) × 年間の運行日	B. [] 人
--	---------------------

↑ 1年間あたりの
利用者数

手順
1

手順
2

手順
3

手順
4

許可等を要しない
手順
5

手順
6

手順
7

7 運行費用と実費相当額の試算

ここまでで考えてきた許可や登録を要しない運送の運行内容から、実際にかかる運行費用や利用者から受け取る実費相当額等（運送への対価は含まない）を計算してみましょう。

計算するための参考様式を下表と巻末（P66）に掲載しています。表内の□や〔 〕の欄に皆さんが考えた公共交通サービスの内容や費用などの単価を入力して計算してください。

	内 容	項 目	概算の運行費用
車両等に係る費用	<input type="checkbox"/> 車両代	〈リース等の場合〉 ①年間リース等の料金 []円/年	[]万円/年 (リース会社からの見積額)
	<input type="checkbox"/> 燃料費	①1回あたり運行距離 []km/回 ②1日あたり運行回数 []回/日 ③年間運行日数 []日/年 ④1kmあたり燃料費 [20]円/km	[]万円/年 (①×②×③×④)
	<input type="checkbox"/> 保険代等	①任意保険代 []円/年 ②駐車場代 []円/年 ③車検代 []円/年	[]万円/年 (①×②×③)
予約・受付に係る費用	<input type="checkbox"/> 予約なし	—	—
	<input type="checkbox"/> 予約受付等を委託する	—	[]万円/年 (委託会社からの見積額)
	<input type="checkbox"/> 自分達で予約受付をする	①受付(オペレーター)の時給 []円/時 ②1日あたり受付時間 []時/日 ③年間受付日数 []日/年 ④受付(オペレーター)の人数 []人	[]万円/年 (①×②×③×④)
概算費用の合計			[]万円/年

	内 容	項 目	概算の収入
収入	<input type="checkbox"/> 収入	1年間あたりの利用者数×実費相当額	[]万円/年
		①1年間あたりの利用者数 []人/年 ②実費相当額 []円/人	(①×②)
概算収入の合計			[]万円/年

手順1

手順2

手順3

手順4

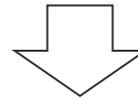
手順5

許可等を要しない

手順6

手順7

収支の差（収入－概算費用）	[]万円/年
---------------	--------------------



収支の差がマイナスになった場合

運行内容等が過剰なサービス状況になっているかもしれません。
運行内容等を再度見直してみましょう。

また、運行内容等の見直しだけでなく、収入面での工夫も考えられます。
例えば、不足分を自治会で負担する、地域の人や周辺の事業所等から会費や寄付を募るなど、運送対価以外での収入を増やすことで、収支の差が小さくなるかもしれません。

手順
1

手順
2

手順
3

手順
4

手順
5
許可等を要しない

手順
6

手順
7

手順6. 試験運行（実証実験）をおこなう

1 試験運行を行う目的

■共通

試験運行を行う目的は、計画通りに運行できるか、収支が概ね想定通りになるか、本格運行に向けて改善点はないか、などです。そのため、本格的な導入の可能性が低い場合は、無理に試験運行を行う必要はありません。中途半端な状況で試験運行をすると、かえって住民や利用者の混乱・誤解を招く可能性があります。

また、試験運行での運行サービス内容のうち料金設定については、試験運行だからといって無料にする必要はありません。本格導入時と異なる条件で試験運行をすると、試験運行時では利用していても、本格導入時に利用してくれるとは限らないからです。ただ、お試し券などの配布は有効な取組ですので、ぜひご活用ください。

2 試験運行のために事前に準備すること

■共通

試験運行を行うにあたって、運行内容によっては許可や登録等を受ける必要があります。また、試験運行に使用する車両やドライバーの確保、事故が発生した際の対応なども考える必要があります。

そのため、事前に準備が必要なことや、決めなければならないことなど、詳しくは生駒市に相談してください。

<試験運行のために事前に準備すること>

- ・試験運行する際に必要な許可や登録
- ・試験運行期間
- ・試験運行時の料金設定
- ・試験運行時の運行サービス内容
- ・試験運行で使用する車両
- ・試験運行のドライバー
- ・試験運行のための広報活動
- ・事故が発生した場合の対応方法 など

3 試験運行の数値目標の設定

■共通

試験運行を行うことで、どのような結果を得たいのかを事前に検討しましょう。

第一に、皆さまが検討した運行サービス内容でどの程度の利用があったのかを把握しましょう。数値指標は「1日あたりの平均的な利用者数」となり、数値目標は「利用者数の計算」で試算した数値になります。

第二に、外出に困っている人達がこの公共交通サービス導入で外出が増えたかを把握しましょう。数値指標は「1人あたりの平均的な外出回数」となり、数値目標は、「試験運行前よりも増加」になります。

第三に、この公共交通サービスが持続的にサービス提供可能かを把握しましょう。数値指標は「収支率」で、数値目標は「収支率 30%」になります。

この収支率 30%という目標は大変かもしれませんが、生駒市が主体となって提供している公共交通サービス（現時点では、たけまる号）のルールとして、「生駒市の負担割合は 70%が上限」と決めています。そのルールにあわせて、収支率 30%の達成を目標としました。

上記以外にも、地域の実情にあわせた数値指標を設定することも可能です。どのような数値指標を採用すれば良いか等は、生駒市に相談してください。

検討すること

- ・試験運行の数値目標の設定

検討のコツ

- ・数値指標は「1日あたりの平均的な利用者数」「1人あたりの平均的な外出回数」「収支率」が考えられます。
- ・ただし、上記の3指標だけではなく、地域の実情にあわせて数値指標を設定することも可能です。

4 本格運行に向けた検証

■共通

試験運行によって、次のようなデータ等を集めることで、現時点での問題点や本格運行に向けた改善点を明らかにすることができます。

ただし、短期間の試験運行では、効果を十分に検証できないため、年単位など試験運行期間をしっかりと確保することをおすすめします。

<試験運行で収集することが望ましいデータ等>

- ・利用実績（便別、日別など詳細なデータが望ましい）
- ・利用した人の属性（性別・年齢、お住いの場所等）
- ・実際に利用してみた感想（良い点、悪い点） など

手順
1

手順
2

手順
3

手順
4

手順
5

手順
6

手順
7

手順7. 本格導入に向けた準備をおこなう／継続に向けた取組を考える

1 許可をうける

■コミュニティバス・デマンド型の交通の場合

コミュニティバスやデマンド型の交通の場合は、必要な登録申請等は、生駒市や交通事業者等が行います。

■自家用有償旅客運送の場合

試験運行を終え、本格導入に向けた課題検証も終わったら、あとは関係者へ必要な登録申請・許可を得ましょう。

申請方法や協議方法等の詳細については、生駒市又は運輸支局までご相談ください。

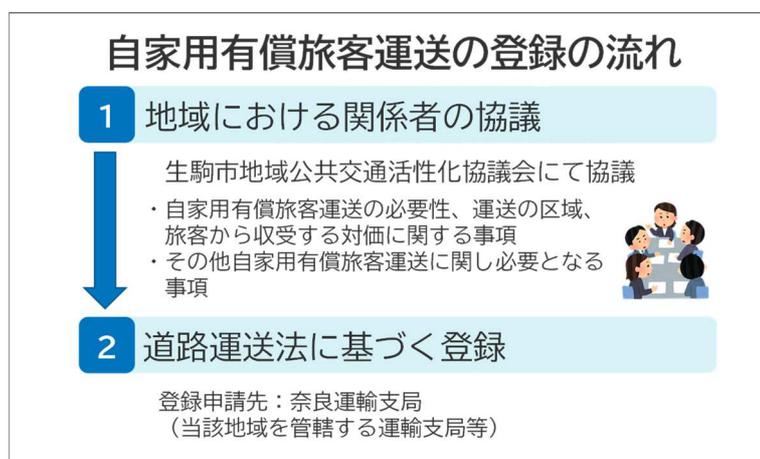


図 12 自家用有償旅客運送の登録の大まかな流れ

■許可や登録を要しない運送の場合

登録申請や許可は不要です。

ただし、個別の旅客運送行為が、許可等を必要とするかどうかについては、最終的には個別に総合的に判断されます。必ず、生駒市又は運輸支局までご相談ください。

2 本格導入後の継続に向けた取組内容を考える

■共通

地域主体となった公共交通サービスを導入・運行することがゴールではなく、地域の課題解決や将来ビジョンの達成が、本当のゴールです。

そのため、利用促進活動・広報活動（本当に困っている人たちへの働きかけ）や運行サービス内容の見直し検討など、本格導入後も活動を続けることが必要となってきます。

本格的に運行を開始した公共交通サービスが、継続的な取組になるように、利用促進活動や広報活動、運行内容の見直し、サービスの拡大等、どのような活動をしていくかを考え、実施しましょう。

手順1

手順2

手順3

手順4

手順5

手順6

手順7

4. Q&A

Q1. 許可や登録を要しない運送で、利用者から受け取る対価は、どこまでなら許されますか？

A1. 個別の旅客運送行為が、許可等を必要するかしないかについては、最終的には個別に総合的に判断されます。そのため、ご不明な点は、奈良運輸支局や生駒市までご相談ください。

なお、次のようなケースでは、許可等は不要となります。

①ガソリン代、有料道路使用料、駐車場代のみ

②好意に対する任意の謝礼

③金銭的な価値の換算が困難な財物や流動性の乏しい財物 等

Q2. 有償運送で料金を「タクシー運賃の概ね1/2」に設定すると、赤字で活動の継続が困難な場合、料金を変更することはできますか？

A2. 運送の対価については、実費の範囲内であること、営利を目的としているとは認められない妥当な範囲内であること、などが求められており、「タクシー運賃の概ね1/2」とは、運送の対価の目安として示されているものです。

このため、タクシー運賃の1/2を超えるものを設定することについて、生駒市地域公共交通活性化協議会において関係者に状況を説明し、協議を調べて運送の対価を変更するという事も可能です。

なお、旅客から収受する対価については、運送の対価と運送の対価以外の対価に区分して定められていますが、これは、運送の対価を運送の対価以外の名目で収受することにより、運送の対価の水準を、タクシーの上限運賃の概ね1/2の範囲内であるとするような操作を防止するためです。

Q3. 自家用有償旅客運送や許可や登録を要しない運送をするドライバーに対して、運転免許証以外の資格は必要でしょうか？

A3. 自家用有償旅客運送のドライバーは、「2種運転免許保有」または「1種運転免許保有+自家用有償旅客運送の種類に応じた大臣認定講習の受講」が必要となります。

また、許可や登録を要しない運送のドライバーに対しても、「自家用有償旅客運送の種類に応じた大臣認定講習の受講」が望ましいので、ぜひ受講してください。

<奈良県内での大臣認定講習> ※令和3年11月26日時点

・有限会社ハヤシ（奈良県天理市富堂町320番地1）

・広陵町商工会（奈良県北葛城郡広陵町大字笠162番地）

・株式会社萬葉（奈良県桜井市大字吉備151番地）

・株式会社エイジェル（奈良県香芝市下田西2丁目7番61号希ビル）

Q4. 許可や登録を要しない運送で、バス停で乗降をしても良いでしょうか？

A4. 許可や登録を要しない運送を行う場合も、普段の運転と同じように、道路交通法を遵守しなければなりません。そのため、交差点内や横断歩道上、バス停等での停車及び駐車は禁止されています（道路交通法の第三章第九節）。

また、6歳未満の幼児を乗せる場合は、チャイルドシートの装着も必要です（道路交通法の第四章第一節）。

5. 参考資料

5.1. 公共交通サービスの種類

5.1.1. コミュニティバスとは

「コミュニティバス」は、一般的には、既存の路線バスでは運行しにくい地域で、自治体を中心となって運行するバスのことを指します。運行は、比較的 low 料金で、小型バスなど小回りがきき親しみやすい車両を使っていることが多く、地域のシンボルやマスコットのようになっているものもあります。

■地域と中心となって検討している事例：鹿ノ台

生駒市の北部地域にある「鹿ノ台地区」では、地元自治会が中心となりコミュニティバス導入に向けて検討・調整しています。地域の課題やニーズを把握するために、自治連合会を中心に住民が自ら運行実施に向けてアンケート調査や運行計画の内容（運行経路、運行日数、運賃等）の取りまとめを行うなど、地域に即したコミュニティバスの運行計画の検討を行ってきました。

その検討結果を受けて、生駒市地域公共交通活性化協議会と地域が協働で、鹿ノ台地区コミュニティバスの実証運行計画案（下表）を作成し、令和4年度の実証運行開始に向けて協議を続けています。

運行主体	生駒市がバス事業者に委託
運行日	月・水・金曜日（祝日・12/29～1/3を除く）
運行時間	概ね10時～16時
運行回数	8便/日（33分/便）
運賃	190円（生駒市コミュニティバスの運賃200円との差額10円は自治会で負担）

■生駒市でのコミュニティバス（今までの取組）

生駒市では移動が不便な地区において、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場合、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

・たけまる号の評価指標と評価基準

生駒市の負担割合の上限が70%以下

・評価基準を満たすように講じる内容

- (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；不足分に相当する回数券を購入してみんなで利用するなど）、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。
- (3)運行形態を見直し費用の低減を図る。

・評価基準を満たさない場合

速やかに対応方針を検討し、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等、必要な公共交通サービスを確保する方法を検討する。

5.1.2. デマンド型の交通とは（デマンドバス・オンデマンドタクシー）

「デマンド型の交通」とは、鉄道や路線バスのようにあらかじめ決まった時間に決まったルート・停留所を走行するものではなく、**事前予約があったときのみ運行する公共交通サービス**です。イメージとしては、路線バスとタクシーの中間的なサービスと考えても良いでしょう。

デマンド型の交通の中でも、あらかじめ決められたルート等を走行するものもあれば、好きな時間に好きな場所で乗り降りできるものまで、自由度の高い公共交通サービスといえます。ただし、利用者自身が事前に予約をする必要があることが前提となります。

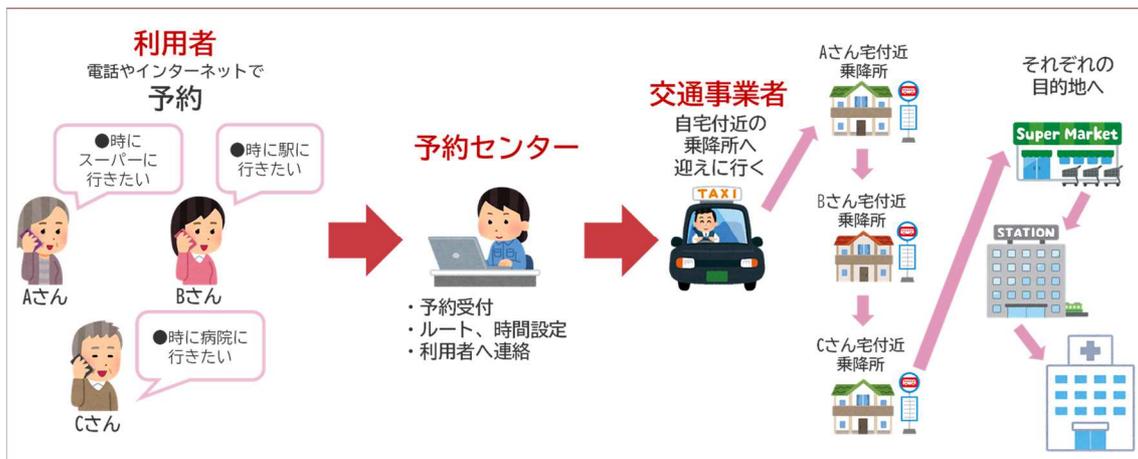


図 13 デマンド型交通の利用の流れ

5.1.3. 自家用有償旅客運送とは

「自家用有償旅客運送」とは、既存のバス、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 法人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、生駒市又は運輸支局までご相談ください。

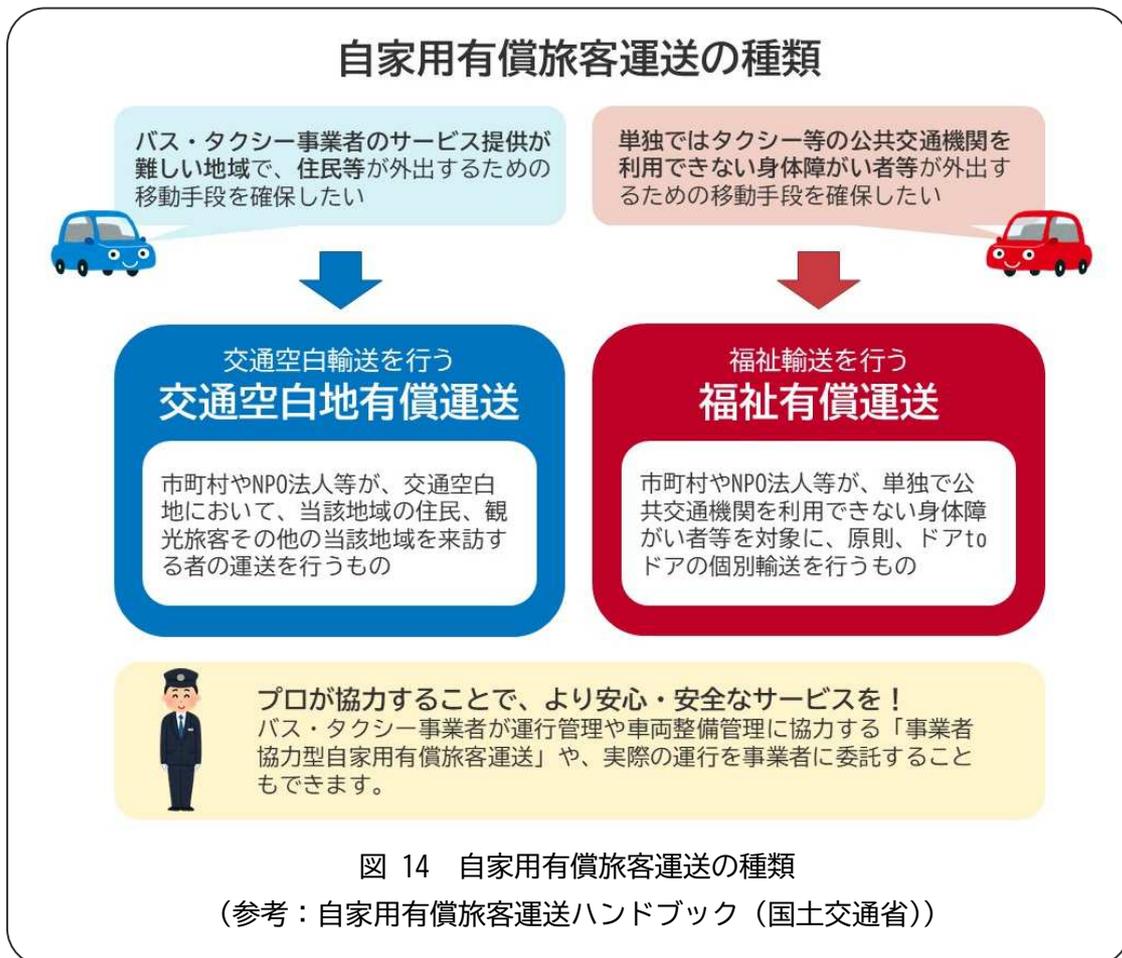


図 14 自家用有償旅客運送の種類
(参考：自家用有償旅客運送ハンドブック（国土交通省）)



道路運送法において、
①他人の需要に応じ、②有償で、③自動車を使用して、④旅客を運送する、⑤事業を行う場合には、旅客自動車運送事業の許可が必要です。
自家用自動車は許可・登録を受けなければ、有償で運送をすることはできません。

5.1.4. 許可や登録を要しない運送とは

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。

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もあります。

- 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

メリット	デメリット
<ul style="list-style-type: none">・自家用車（白ナンバー）を使える・第一種免許で運転可能	<ul style="list-style-type: none">・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 ⇒詳細は P41 へ・安全の確保や利用者の保護などの道路運送法上の保護は確保されないため、自己責任となる



第一種免許とは、日本の公道で自動車及び原動機付自転車を運転するために必要な免許です。

第二種免許とは、旅客を運送する目的で、旅客自動車を運転する場合に必要な免許です。旅客自動車とは、タクシー、ハイヤー、民間救急車などの車両です。自家用バスや送迎用の自家用車、レンタカーなどは旅客自動車に含まれません。また自動車運転代行業の場合にも第二種運転免許が必要です。



個別の旅客運送行為が、許可等を必要とするかどうかについては、最終的には個別に総合的に判断されます。

必ず、生駒市又は運輸支局までお相談ください。

5.2. 検討結果記録シート <コミュニティバスの場合>

■運行内容等

	チェック欄	内容	選択理由等の記入欄
ル ー ト 運 行	<input type="checkbox"/>	決められたルートやバス停を運行（定路線型）	
	<input type="checkbox"/>	その他（ ）	
乗 降 場 所	<input type="checkbox"/>	利用者の自宅付近で乗降	
	<input type="checkbox"/>	主な目的地・施設で乗降	
	<input type="checkbox"/>	決められたバス停や地点で乗降	
	<input type="checkbox"/>	その他（ ）	
運 行 日	<input type="checkbox"/>	毎日	
	<input type="checkbox"/>	平日のみ	
	<input type="checkbox"/>	曜日限定	
	<input type="checkbox"/>	その他（ ）	
帯 時 間 運 行	<input type="checkbox"/>	（ ）時～（ ）時	
頻 度 運 行	<input type="checkbox"/>	1日（ ）便運行	
料 金	<input type="checkbox"/>	1回（ ）円	

■運行費用と収入

	内 容	項 目	概算の運行費用
運行費用	<input type="checkbox"/> 運行を委託する	－ (バス会社やタクシー会社へ運行を委託)	[]万円/年 (委託会社からの見積額)
概算費用の合計			[]万円/年

	内 容	項 目	概算の運賃収入
運賃収入	<input type="checkbox"/> 運賃収入	① 1年間あたり利用人数 []人/日 ② 運賃 []円/人	[]万円/年 (①×②)
概算運賃収入の合計			[]万円/年

収支の差 (運賃収入－概算費用)			[]万円/年
------------------	--	--	--------------------

	チェック欄	内容	選択理由等の記入欄
	<input type="checkbox"/>	その他（ ）	
日や時間 予約の め切	<input type="checkbox"/>	運行の（ ）日前まで	
	<input type="checkbox"/>	運行の（ ）時間前まで	

■運行費用と収入

	内 容	項 目	概算の運行費用
運行費用	□運行を委託する	－ (バス会社やタクシー会社へ運行を委託) (予約を受けるオペレーターの人件費等、 予約事務に係る費用も含めましょう)	[]万円/年 (委託会社からの見積額)
		概算費用の合計	

	内 容	項 目	概算の運賃収入
運賃収入	□運賃収入	① 1年間あたり利用人数 []人/日	[]万円/年
		②運賃 []円/人	(①×②)
概算運賃収入の合計			[]万円/年

収支の差 (運賃収入－概算費用)			[]万円/年
------------------	--	--	--------------------

5.4. 検討結果記録シート <自家用有償旅客運送の場合>

■運行内容等

	チェック欄	内容	選択理由等の記入欄
運行ルート	<input type="checkbox"/>	決められたルートやバス停を運行（定路線型）	
	<input type="checkbox"/>	ルートを決めずエリア内を運行（区域運行型）	
	<input type="checkbox"/>	その他（ ）	
乗降場所	<input type="checkbox"/>	利用者の自宅付近で乗降	
	<input type="checkbox"/>	主な目的地・施設で乗降	
	<input type="checkbox"/>	決められたバス停や地点で乗降	
	<input type="checkbox"/>	その他（ ）	
運行日	<input type="checkbox"/>	毎日	
	<input type="checkbox"/>	平日のみ	
	<input type="checkbox"/>	曜日限定	
	<input type="checkbox"/>	その他（ ）	
帯 時間 運行	<input type="checkbox"/>	（ ）時～（ ）時	
頻度 運行	<input type="checkbox"/>	1日（ ）便運行	
料金	<input type="checkbox"/>	1回（ ）便運行	
運行方法	<input type="checkbox"/>	定時型	
	<input type="checkbox"/>	予約型	
予約方法	<input type="checkbox"/>	電話	
	<input type="checkbox"/>	FAX	
	<input type="checkbox"/>	インターネット・スマートフォン	

	チェック欄	内容	選択理由等の記入欄
	<input type="checkbox"/>	その他（ ）	
日や時間 予約の め切	<input type="checkbox"/>	運行の（ ）日前まで	
	<input type="checkbox"/>	運行の（ ）時間前まで	

■運行費用と収入

	内 容	項 目	概算の運行費用
運行に係る費用	<input type="checkbox"/> 運行を委託する	－ (バス会社やタクシー会社へ運行を委託)	[]万円/年 (委託会社からの見積額)
	<input type="checkbox"/> 自分達で運行する	〈ドライバーへ報酬を支払う場合〉 ①運転手の時給 []円/時 ②1日あたり運行時間 []時/日 ③年間運行日数 []日/年	[]万円/年 (①×②×③)
車両等に係る費用	<input type="checkbox"/> 車両代	〈リース等の場合〉 ①年間リース等の料金 []円/年	[]万円/年 (リース会社からの見積額)
	<input type="checkbox"/> 燃料費	①1回あたり運行距離 []km/回 ②1日あたり運行回数 []回/日 ③年間運行日数 []日/年 ④1kmあたり燃料費 []円/km	[]万円/年 (①×②×③×④)
	<input type="checkbox"/> 保険代等	①任意保険代 []円/年 ②駐車場代 []円/年 ③車検代 []円/年	[]万円/年 (①×②×③)
予約・受付に係る費用	<input type="checkbox"/> 予約なし	－	－
	<input type="checkbox"/> 予約受付等を委託する	－	[]万円/年 (委託会社からの見積額)
	<input type="checkbox"/> 自分達で予約受付をする	①受付(オペレーター)の時給 []円/時 ②1日あたり受付時間 []時/日 ③年間受付日数 []日/年 ④受付(オペレーター)の人数 []人	[]万円/年 (①×②×③×④)
概算費用の合計			[]万円/年

	内 容	項 目	概算の収入
収入	<input type="checkbox"/> 収入	①1回あたり運送対価 []円/回 ②1日あたり利用人数 []人/日 ③年間運行日数 []日/年	[]万円/年 (①×②×③)
概算収入の合計			[]万円/年

収支の差(収入－概算費用)	[]万円/年
---------------	---------

5.5. 検討結果記録シート <許可や登録を要しない運送の場合>

■運行内容等

	チェック欄	内容	選択理由等の記入欄
運行エリア	<input type="checkbox"/>	運行する地域：() 町内	
	<input type="checkbox"/>	運行する施設：() 施設	
	<input type="checkbox"/>	その他 ()	
運行日	<input type="checkbox"/>	毎日	
	<input type="checkbox"/>	平日のみ	
	<input type="checkbox"/>	曜日限定	
	<input type="checkbox"/>	その他 ()	
帯 時間 運行	<input type="checkbox"/>	() 時～() 時	
頻度 運行	<input type="checkbox"/>	1日 () 便運行	
料金	<input type="checkbox"/>	1回 () 便運行	
予約方法	<input type="checkbox"/>	電話	
	<input type="checkbox"/>	FAX	
	<input type="checkbox"/>	インターネット・スマートフォン	
	<input type="checkbox"/>	その他 ()	
日や時間 予約の×切	<input type="checkbox"/>	運行の () 日前まで	
	<input type="checkbox"/>	運行の () 時間前まで	

■運行費用と収入

	内 容	項 目	概算の運行費用
車両等に係る費用	<input type="checkbox"/> 車両代	〈リース等の場合〉 ①年間リース等の料金 []円/年	[]万円/年 (リース会社からの見積額)
	<input type="checkbox"/> 燃料費	①1回あたり運行距離 []km/回 ②1日あたり運行回数 []回/日 ③年間運行日数 []日/年 ④1kmあたり燃料費 []円/km	[]万円/年 (①×②×③×④)
	<input type="checkbox"/> 保険代等	①任意保険代 []円/年 ②駐車場代 []円/年 ③車検代 []円/年	[]万円/年 (①×②×③)
予約・受付に係る費用	<input type="checkbox"/> 予約なし	－	－
	<input type="checkbox"/> 予約受付等を委託する	－	[]万円/年 (委託会社からの見積額)
	<input type="checkbox"/> 自分達で予約受付をする	①受付(オペレーター)の時給 []円/時 ②1日あたり受付時間 []時/日 ③年間受付日数 []日/年 ④受付(オペレーター)の人数 []人	[]万円/年 (①×②×③×④)
概算費用の合計			[]万円/年

	内 容	項 目	概算の収入
収入	<input type="checkbox"/> 収入	①1回あたり実費相当額 []円/回 ②1日あたり利用人数 []人/日 ③年間運行日数 []日/年	[]万円/年 (①×②×③)
概算収入の合計			[]万円/年

収支の差(収入－概算費用)	[]万円/年
---------------	---------

お問合せ先

生駒市 建設部 事業計画課 交通対策係 電話:0743-74-1111(内線 2520)

奈良運輸支局 輸送担当 電話:0743-59-2151