

# 地域主体による生活交通の導入・確保マニュアル 概要版

## はじめに

高齢化の進展に伴い、公共交通サービスが行き届いていない郊外の住宅団地などでは、移動に制限を受ける交通弱者が増加しており、日常生活を支える公共交通の確保は重要な課題となっています。

このような課題を解決するため、本市においては、持続可能な生活交通の実現を目指し、地域が主体となった生活交通の導入・運行の取組に対して、その各段階においてさまざまな支援を実施しています。

こうした地域の取組に対するさらなる支援策として、生活交通の導入・運行の取組に係る具体的な手順やノウハウ等を記載した当マニュアルを作成しました。

今後、当マニュアルを地域・交通事業者・行政など取組に関わる方々に活用していただくことにより、関係者間で取組についての共通認識を持つことが可能になり、さまざまな場面で連携・調整が効果的かつ円滑に進められることが期待されます。

## 第1章 生活交通に関する基礎知識

### ○ 生活交通の概要

生活交通は、買い物や通院などの日常に欠かせない移動手段として、さまざまな地域において、多様な運行形態で導入されています。生活交通に適用可能な運行形態には、表1のようなものがあります。生活交通の導入に当たっては、これらの運行形態から、地域特性に応じたものを選択します。

表1 生活交通に適用可能な運行形態の概要

運行形態	運行主体	概要
①乗合タクシー (定時定路線型) [バス車両を活用する場合を含む]	バス タクシー 事業者	路線を定めて運行するものであって、設定する運行系統の起終点及び停留所の時刻設定が定時である運行形態
②乗合タクシー (デマンド型) [バス車両を活用する場合を含む]		○路線不定期運行 路線を定めて運行するものであって、設定する運行系統の起点又は終点に係る時刻の設定が不定である運行形態  ○区域運行 路線を定めず、旅客の需要に応じた乗合運送を行う運行形態
③チャーター (貸切)	貸切バス タクシー 事業者	町内会等が貸切事業者からバスやタクシー車両を貸切り、運行する方式 乗客から直接運賃を収受することは不可
④タクシー	タクシー 事業者	・路線や時間を定めず、予約時等に運行 ・メーター等の表示額により運賃を支払う距離制運賃や、実拘束時間に応じて支払う時間制運賃等がある
⑤スクールバス や企業バスの 活用	学校・病院 等	自動車教習所、スイミングスクール、病院、商業施設、大学などが運行する送迎バスの空席を活用して運送
⑥公共交通空白地 有償運送 (過疎地有償運送)	NPO等	過疎地域などバスやタクシーなどの公共交通機関だけでは、十分な輸送サービスが確保できない場合、NPO法人等が実費の範囲内であり営利とは認められない範囲の対価によって行う輸送サービス
⑦無償運送 (ボランティア 運送)	地域	・自家用車を使用して無償で運送する方式 ・乗客から直接運賃を収受できない(燃料代等の実費は収受できる場合あり)

## 第2章 広島市の地域主体による生活交通確保策の基本的な考え方

### ○ 地域主体による生活交通の導入・運行手順

本市においては、各種支援制度を利用しながら、地域が主体となって生活交通の導入・運行に取り組んでいます。基本的な手順は図1のとおりで、4つのステップに沿って進めていきます。

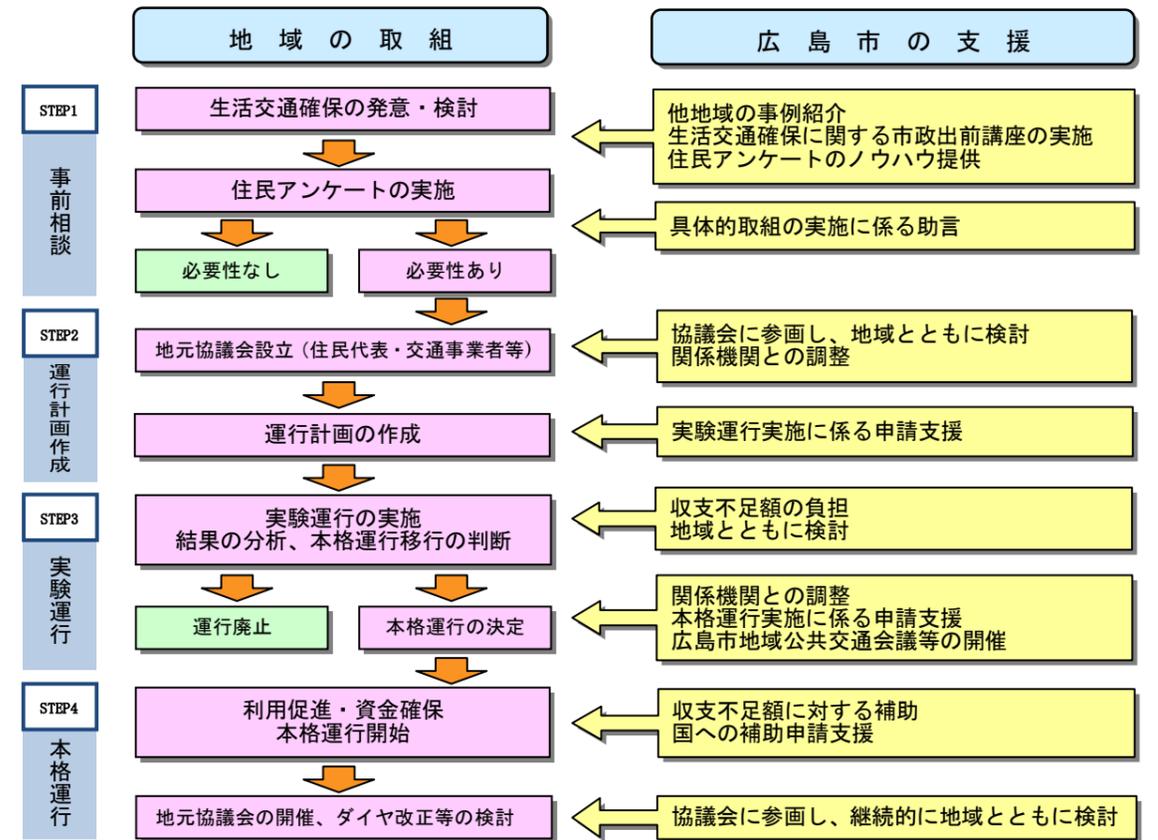


図1 広島市における生活交通の基本的な導入・運行の手順

### ポイント 地域主体で取り組む意義

本市においては、地域が主体となった生活交通導入の取組に対して支援を行います。民間事業者により経営・運行される路線バスと異なり、「地域主体」で生活交通の維持・確保の実現が図られることには、次のような意義があります。

- 地域の「誇り」や「愛着」につながる。
- “自分たちの”生活交通として、「守り」「育てる」意識を持つことができ、持続的な生活交通の確保につながる。
- 運行計画等に対する様々な意見を集約しやすく、合意形成を得やすい。
- 地域固有の移動ニーズが把握でき、地域にとって便利の良い生活交通になる。

### 第3章 広島市における生活交通の導入・確保の取組

#### ○ 地域特性に応じた生活交通の導入に関する基本的な考え方

生活交通の導入に当たっては、地域特性を踏まえ、運行方式・運行形態を検討する必要があります。運行方式は、主に、決まったルートとダイヤで運行する「定時定路線型交通」と、予約に応じて運行する「デマンド型交通」に大別されます。地域区分に応じて、図2のような考え方を基本として検討します。

なお、地域区分と運行方式の関係は絶対的なものではありませんので、地域の実情を踏まえ、関係者と十分に協議した上で、運行方式・運行形態を選択していくこととなります。

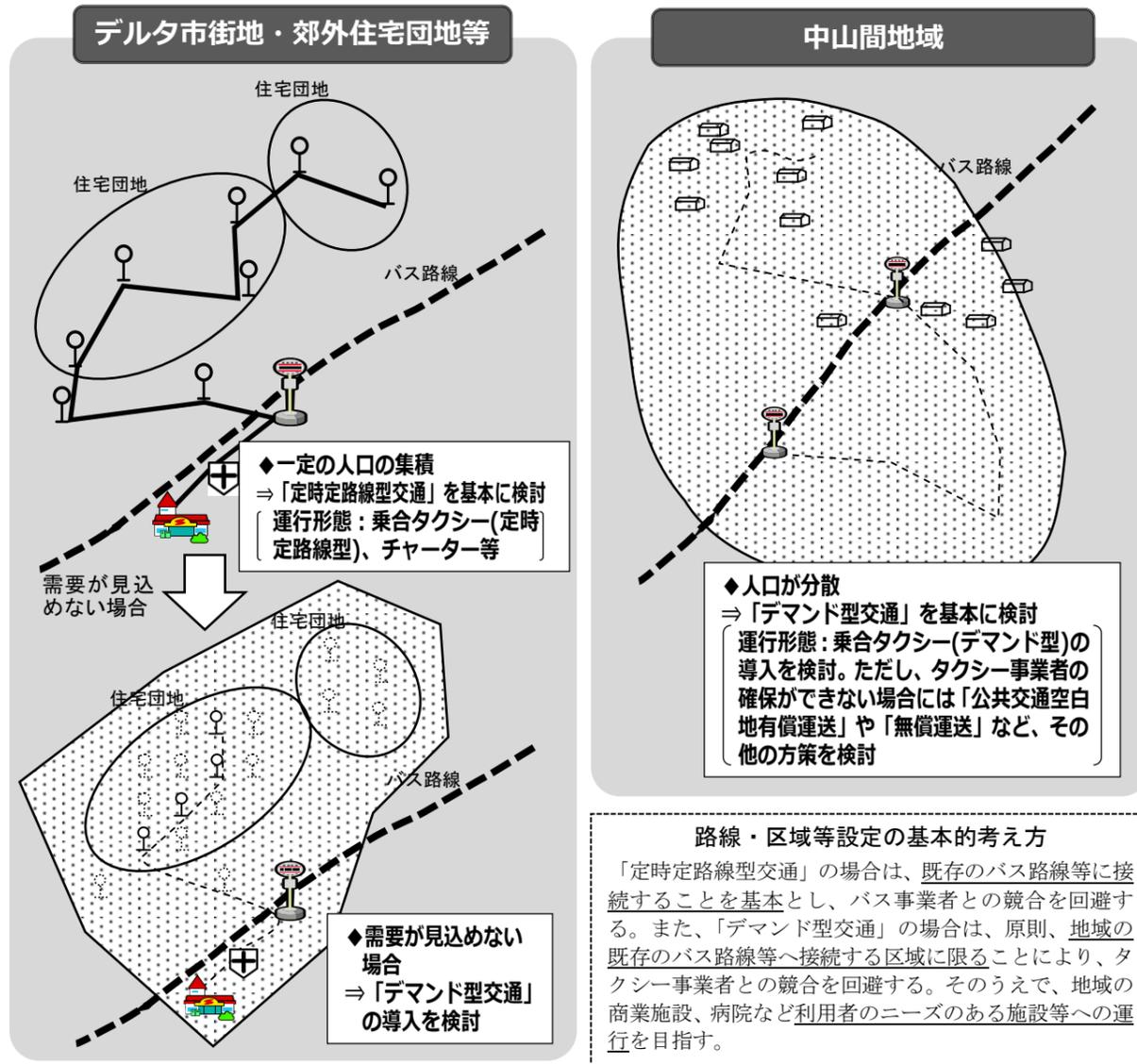


図2 運行方式・運行形態の適用に当たっての基本的な考え方

#### ○ 取組のステップに応じた各主体の役割と取組のポイント

取組を進めるに当たって、地域、運行事業者、本市の3者が適切な役割分担で連携していくことが重要です。ここでは、取組のステップに応じた各主体の役割を整理するとともに、各主体が取組を行う際の参考となるよう、ポイントなどを掲載しています。

##### Step1 事前相談

地域	<ul style="list-style-type: none"> <li>地域の生活交通に対する問題意識を持ち、地域の大きなニーズを把握します。</li> <li>必要に応じ、市職員が地域に出向き、市の生活交通確保に関する取組などについて話を「市政出前講座」に申し込みます。</li> <li>地域のニーズをより詳細に把握するため、アンケートを実施します。</li> <li>他の地域における取組事例、アンケート結果などをもとに、生活交通導入に向けた取組実施の判断を行い、運行形態を決定します。</li> </ul>
事業者	—
市	<ul style="list-style-type: none"> <li>地域の方々からの相談を受け、適宜、アドバイスをを行います。</li> <li>地域の要請により「市政出前講座」を行います。</li> <li>住民アンケートの設問項目などに関する相談に応じ、分析に協力します。</li> </ul>

##### ◆ アンケートについて

生活交通を導入した場合に利用者がどれだけ見込めるかを、いかに正確に把握できるかが、継続的な生活交通の確保における重要なポイントになります。このため、利用意向に関する設問は、「すぐに利用したい」「将来利用したい(○年後)」「今のところ利用する予定はないが、今後は不明」など設問を工夫することが大切です。

##### ◆ 生活交通導入に向けた取組実施の判断に当たっての確認事項

- 地域主体による生活交通の導入を検討することが妥当か。
  - 地域が主体となって生活交通を導入する取組は、地域住民の利便性を高めるだけでなく、地域づくりにもつながるもので、地域の大きな財産になります。
  - 反面、安定的な継続運行のためには労力と、時には金銭的負担が生じる可能性もあります。このため、既存の公共交通が活用できないか、又は、他に考えられる効果的な対応策がないかという点について、慎重に見極めることが大切です。
- 生活交通に関するニーズを適切に把握できているか。
  - 生活交通はあるにこしたことはないという考えがはたらき、アンケートで「利用する」と回答した方でも、現実にはそれほど利用されないことがあります。生活交通の利用意向や妥当と考える運賃などのアンケート結果を総合的に検討することが大切です。
- 判断材料に不足はないか。
  - 住民アンケートだけで判断しかねる場合は、関係者へのヒアリングなど、適宜、必要な情報を収集して、適切な判断ができるように努めることが大切です。

## Step2 運行計画作成

地域	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 運行事業者の確保に向けて交通事業者と協議を行います。</li> <li>・ 地域の代表者、運行事業者、市などが参画する「地元協議会」を設立します。 ⇒ 今後は随時、地元協議会を開催し、運行計画の策定・改善の議論や本格運行移行の決定などを行います。</li> <li>・ アンケート結果などを基に、運行計画（ルート・ダイヤ・運賃など）を作成します。</li> </ul>
事業者	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 狭い道路の通行、ダイヤ設定など運行事業者の視点から、運行計画を作成します。</li> <li>・ 実験運行実施の判断、運賃の設定等を検討するため、運行概算経費を算出します。</li> </ul>
市	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 運行事業者の確保に向けて交通事業者と協議を行います。</li> <li>・ 地元協議会の運営補助や、運行計画の作成支援を行います。</li> <li>・ 関係機関（所轄警察署、既存交通事業者、運輸局、タクシー協会など）と調整します。</li> </ul>

### ◆ 運行事業者選定

運行事業者は、地域の交通事業者が、当該地域の道路・交通の状況を把握しており、運行計画の作成や実際の運行において、最も適切な事業者であると考えられます。

### ◆ 地元協議会

地域の意見を集約して運行計画の策定・改善等を行うなど、地域が一体となって取組を進めていくため、地元協議会を設立します。メンバーは地域の各種団体（社会福祉協議会、町内会・自治会、老人クラブなど）の代表者が主体となり、運行事業者、市などが参画します。それぞれが役割分担を十分に認識しつつ、連携しながら実施していくことが重要です。

### ◆ 運行形態別の導入手順

運行形態	導入手順
①乗合タクシー	Step 2以降の手順に沿って進めます。
②公共交通空白地有償運送	(1)実施主体となるNPO法人等を決定します。 (2)広島市有償運送運営協議会における協議を経て、有償運送の登録を受け、運行を実施します。
③チャーター（貸切）	（協議会を設置する場合）Step 2以降の手順に準じて進めます。
④スクールバスや企業バスの活用	（協議会を設置しない場合）運行主体となる交通事業者等と直接交渉・契約等を行い、運行を実施します。

### ◆ 運行計画作成（例）定時定路線型交通の場合

運行計画はアンケート調査結果などを基に、以下の点に留意しながら作成します。なお、所轄警察署や既存交通事業者、運輸局などの関係機関との調整が必要です。

- ・ すべてのニーズを反映しようとすると路線が非常に長くなってしまい、利便性を損なうものになってしまうため、優先順位をつける等、効果的な設定に努めます。
- ・ 路線バスなど既存の公共交通機関と競合するようなルート設定にしないようにします。
- ・ 運行日は平日運行を基本とします。土曜日は平日に比べ利用者が少ない傾向にあります。
- ・ 運賃は、利用者にとって分かりやすく、運転者にとって負担が少ない均一運賃を中心に検討することが現実的です。

## Step3 実験運行

地域	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ チラシ配付、広報紙掲載、地域での様々な会合でPRさせてもらうなどにより、路線・ダイヤ・運賃・利用方法などを地域に周知し、利用促進に取り組みます。</li> <li>・ 運行して数か月後には、利用実態や改善点などを把握するため、アンケートを実施します。</li> <li>・ 利用実績、アンケート結果や利用者の声をもとに、運行計画の改善を検討します。</li> <li>・ 利用実績、アンケート結果等をもとに、本格運行移行の判断を行います。</li> </ul>
事業者	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 運輸局へ許可申請を行います。</li> <li>・ 利用者の乗降場所、人数を記録します。</li> <li>・ 運行時に得られる利用者の声を聞いておきます。</li> <li>・ 運行事業者の視点で、運行計画の改善を検討します。</li> </ul>
市	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ チラシや運輸局への申請書類などの作成を支援します。</li> <li>・ アンケート実施や運行結果の分析などに協力し、運行計画の改善を支援します。</li> <li>・ 予算の範囲内で収支不足額（実験運行に係る経費－運賃収入）を支援します。</li> <li>・ 本格運行への移行に必要な「地域公共交通会議」及び国への補助申請に必要な「陸上交通地域協議会」を開催します。</li> </ul>

### ◆ 周知について

運行開始時は、乗合タクシー等の運行を知ってもらうために、周知が非常に重要です。前出した以外にも、ポスターの掲示、地域イベントなどでのPR、出発式の開催、のぼり旗の設置などを検討します。

周知の際には、利用しないと継続的な運行ができないことを伝えていきます。事業者が算出した運行概算経費などにより、わかりやすい目標値（1便あたりの平均利用者数など）を設定しておくこと、地域に説明しやすくなります。



のぼり旗  
(中野・中野東地区)

### ◆ 運行計画改善の考え方

利用の少ない便や停留所を廃止して運行経路の短縮を図ることで、収支率の向上が見込めます。また、アンケート調査や利用者の声から得られた路線設定、ニーズの高い目的地の経路などにより、利用者の増加が見込まれます。

「乗らなければなくなる」という危機意識を共有するため、事前に運行計画見直しの基準を数値化しておく方法もあります。(例:「利用者数が1便当たり1人未満の系統は減便」等)

### ◆ 本格運行移行の判断

この段階では、生活交通の導入後、運行収支の赤字が見込まれる場合がほとんどです。しかしながら、赤字が見込まれても、赤字を地域負担で賄うなどして、生活交通の導入目的（交通不便な〇〇団地の交通を確保する など）の達成を優先させるケースも想定されます。このように、本格運行移行の判断に当たっては、生活交通導入の目的に照らし、導入のタイミング、導入する交通の妥当性、将来にわたる金銭的負担、地域の協力体制などについて考慮して、総合的に判断する必要があります。

Step4 本格運行

地域	<ul style="list-style-type: none"> <li>・実験運行時と同様、地域への周知を行います。</li> <li>・持続的に運行していくため、利用促進策や資金確保策に取り組みます。</li> <li>・定期的なアンケート実施など、継続的にニーズを把握します。</li> <li>・利用実績やニーズなどをもとに、運行計画の改善を検討します。</li> </ul>
事業者	<ul style="list-style-type: none"> <li>・運輸局へ経営許可等の申請を行います。</li> <li>・利用者の乗降場所等を記録するとともに、利用者の声を把握します。</li> <li>・運行事業者の視点で、運行計画の改善を検討します。</li> <li>・毎年度、国・市へ補助申請を行い、必要に応じてヒアリングを受けます。</li> </ul>
市	<ul style="list-style-type: none"> <li>・既存交通事業者など関係機関と調整を行います。</li> <li>・チラシや運輸局への申請書類などの作成を支援します。</li> <li>・利用促進策や資金確保策の検討・実施を支援します。</li> <li>・運行結果の分析などに協力し、運行計画の改善を支援します。</li> <li>・毎年度、国への補助申請に必要な「陸上交通地域協議会」を開催します。</li> <li>・運行計画の変更を行う場合、「地域公共交通会議」を開催します。</li> <li>・収支不足額に対する補助を行います。</li> </ul>

◆ 利用促進・資金確保

持続的に運行するためには、まずは「利用すること」が大事です。次に、運賃収入だけでは賄いきれない部分の「経費を確保」していくことを検討します。ここでは、それらの具体的な取組例を紹介します。

[利用促進]

○ 周知やインセンティブ付与による新規利用者の掘り起し

- ・チラシ配布・地域の会合への出席により路線、ダイヤ、利用方法等について周知
- ・町内会掲示板への利用者速報やポスターの掲示
- ・無料お試し券の配布

○ 利用勧奨・継続的利用への誘導

- ・協賛店割引制度の導入  
(協賛店で1,500円以上の買い物をすると、乗合タクシーで使用できる100円割引券が交付される。)
- ・往復割引の導入  
(1回目の乗車は300円、2回目は100円)



協賛店による100円割引券 (口田地区)

○ 利用機運の醸成

- ・生活交通の愛称の募集 (口田地区「やぐちおもいやりタクシー」、美鈴が丘地区「りんりんタクシー」)
- ・出発式や住民決起集会の実施
- ・老人会等の各種団体と連携し、地区の行事等で利用

[資金確保]

○ 広告収入

- ・バス停広告、車体広告  
(屋外広告物に関する規制があるため、各区役所に確認しながら進める。)
- ・地域へ配付する時刻表等への広告掲載

○ 地域の取組による収入確保

- ・資源ごみの販売益  
(地域の資源ごみの回収を行い、売却益を収入とする。)
- ・公的な団体が実施する募金の活用  
(県共同募金会が実施する募金等を活用し、集めた金額を収入とする。)



広告付き時刻表 (中野・中野東地区)

◆ 国の補助について

乗合タクシー等に関する国の補助は、交通不便地域の移動確保などを目的として、地域間幹線バス系統(複数市町村にまたがる系統)や鉄軌道路線などと接続し、当地域の交通ネットワークを形成するものが対象となります。

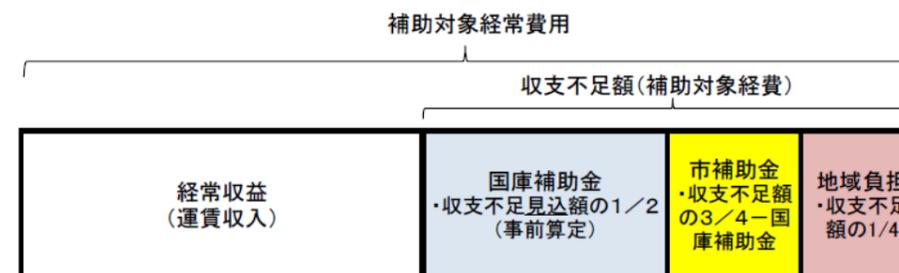
補助を受けられる対象地域は、山村振興法に基づく振興山村(本市では旧戸山村、旧大林村等)など、また、半径1km以内にバス停留所、鉄軌道駅等が存在しない地域、その他の交通不便地域として中国運輸局長が指定する地域です。

国の補助は、赤字見込額の1/2が対象となります。

◆ 市の補助制度について

本市では、地域が主体となった乗合タクシーの本格運行の取組に対して、収支不足額の一部補助を行っています。

補助額は、収支不足額(補助対象経費)の3/4から、国の補助を差し引いた額です。これにより、国・市の補助制度を活用した場合の地域の負担は、収支不足額の1/4となります。



国・市の補助制度を活用した場合の地域負担等 (イメージ)