

地域主体による生活交通の 導入・確保マニュアル



平成28年3月 広島市
(平成29年3月 改訂)

目 次

はじめに	2
第 1 章 生活交通に関する基礎知識	3
1 生活交通の概要	3
2 生活交通に関する法律と各種支援制度等	5
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	7
1 地域主体による生活交通の導入・運行手順	7
2 生活交通の導入における関係者の役割分担と連携	8
3 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	9
4 生活交通の維持・確保に関する基本的な考え方	14
第 3 章 広島市における生活交通の導入・確保の取組	16
1 取組の流れと各主体の主な実施内容	16
2 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	17
S t e p 1 事前相談	17
(1) 生活交通確保の発意・検討	17
(2) 住民アンケートの実施、生活交通導入に向けた取組実施の判断	18
S t e p 2 運行計画作成	21
(1) 地元協議会の設立・運営	21
(2) 運行計画の作成	22
S t e p 3 実験運行	25
(1) 実験運行の準備・周知	25
(2) 実験運行の実施	26
(3) 実験運行結果の分析、運行計画の改善、本格運行移行の判断	27
(4) 地域公共交通会議における審議	29
(5) 本格運行に向けた国への補助申請	30
S t e p 4 本格運行	31
(1) 本格運行の準備・周知	31
(2) 利用促進・資金確保	32
(3) 本格運行の実施、本格運行結果の分析、運行計画の改善	34
(4) 事業実施に伴う手続	34
(5) 国への補助申請	35
(6) 市への補助申請	35
おわりに	36
資料編	37

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。

しかしながら、こうした支援を実施する中で、地域・交通事業者・行政など複数の主体が連携しながら調整して生活交通の導入・運行を実現していくことの重要性が認識されています。

また、今後、取組が長期間にわたる中で、地域や行政の担当者など関係者が交代することも想定されることから、いかに継続的に取組を実施できるかといったことも課題となります。

こうした状況を踏まえ、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。

一方で、地域や行政の担当者など関係者の交代により実施体制に変化が生じた場合でも、円滑な引継ぎや取組における実施水準の確保が可能になり、取組が継続的に実施されることも期待されます。

第1章 生活交通に関する基礎知識

1 生活交通の概要

生活交通は、買い物や通院などの日常生活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。

ここでは、それらの生活交通を体系的に整理しています。

まず、旅客を輸送する「旅客自動車運送事業」等は、道路運送法等に基づき、表1-1のとおり類型化されます。

また、このうち、生活交通に適用可能な運行形態についての概要を整理した表が表1-2です。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1-1 旅客自動車運送事業等の類型

区分	種類	種別	運行の態様別	代表的な運行形態	参入の手続
旅客自動車運送事業	一般旅客自動車運送事業 (特定旅客自動車運送事業以外の旅客自動車運送事業)	(イ)一般乗合旅客自動車運送事業 (乗合旅客を運送する一般旅客自動車運送事業)	ア 路線定期運行	・路線バス ・コミュニティバス ・乗合タクシー(定時定路線型) ・高速バス 等 ・乗合タクシー(デマンド型)	法4条許可
			イ 路線不定期運行		
			ウ 区域運行		
		(ロ)一般貸切旅客自動車運送事業 (一個の契約により乗車定員11人以上の自動車を貸し切って旅客を運送する一般旅客自動車運送事業)	・貸切バス (チャーター)		
		(ハ)一般乗用旅客自動車運送事業 (一個の契約により乗車定員11人未満の自動車を貸し切って旅客を運送する一般旅客自動車運送事業)	・タクシー (チャーター) [時間制運賃等]		
	特定旅客自動車運送事業 (特定の者の需要に応じ、一定の範囲の旅客を運送する旅客自動車運送事業)			・工場従業員の送迎バス ・スクールバス	法43条許可
[例外許可] 国土交通大臣の許可を受けた場合等における、貸切バス事業者、タクシー事業者による乗合旅客の運送 ア 災害の場合その他緊急を要するとき イ 一般乗合旅客自動車運送事業者によることが困難な場合において一時的な需要のために国土交通大臣の許可を受けて地域及び期間を限定して行うとき				・鉄道工事運休代替バス ・イベント送迎シャトルバス ・乗合タクシー等の実証運行【実験運行時】	法21条許可
自家用自動車による有償の旅客運送	自家用有償旅客運送	ア 市町村運営有償運送		自治体バス	法79条登録
		イ 公共交通空白地有償運送		NP0等が行う有償運送	
		ウ 福祉有償運送			
	国土交通大臣の許可を受けて行う運送			幼稚園送迎バス	法78条許可
災害のため緊急を要するときに行う運送(法78条関係)			—	—	

注1：表中の「法」は、道路運送法を指す

注2：無償運送(自家用自動車による輸送等)は、道路運送法の規制対象外

出所：「地域公共交通の確保・維持・改善に向けた取組マニュアル」(平成24年、国土交通省)より作成

表 1-2 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	メリット等	デメリット等
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	・事前登録や予約が必要ない ・定時に目的地に到着 ・バスと同様の仕組みであり、高齢者にもわかりやすい	・利用者がいない場合でも運行するため、一定の需要がないと事業性が低下する
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	・事前予約により、利用者がいる場合のみ運行する	・事前予約を必要とするため、利用者にとって抵抗感がある
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	・運行計画は基本的に自由に決めることができる (路線バス等が存在する場合は、利用者減による減便や廃止につながる可能性もあるので配慮が必要) ・道路運送法上の新たな許可申請や届出は不要	・乗客から直接運賃を収受できないため、貸切の委託をするための財源確保が必要(利用者の割り勘等による場合は、利用人数により一人あたりの負担額が変化することになる(運賃のように決まらない))
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	・いつでもどこでも行くことが可能	・乗合タクシーなどに比べ、料金が割高
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	・無償とする場合は道路運送法の新たな許可申請や届出は不要	・一般利用者の混乗に対する運行主体の承諾が必要 ・有償とする場合は道路運送法の新たな許可申請や届出とともに、競合回避が必要 ・空席を活用するため、乗車可能人数が限られる ・地域自らが運行ルートやダイヤ等を設定できないため、他の形態に比べ利便性が劣る
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	・生活交通の事業性が低い過疎地域の移動手段として活用可能 ・自家用自動車による有償運送が可能 ・2 種免許がなくても、講習を受ければ運転可能 ・路線定期運行でもデマンド型でも運行可能	・運転者や車両の確保、組織・管理体制の整備、輸送実績報告などを実施主体自らが行う必要がある・利用者は事前の会員登録が必要
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)	・運行計画は基本的に自由に決めることが可能 ・道路運送法上の新たな許可申請や届出は不要	・自らが運転するので、車両や運転手の確保、事故時の対応などが必要

※公共交通空白地有償運送の運行主体：NPO、一般社団法人又は一般財団法人、地方自治法に規定する認可地縁団体(町内会・自治会が不動産登記等を行うために法人化の認可を受けた団体)、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、営利を目的としない法人格を有しない社団であって代表者の定めがあるもの

出所：「地域主体による生活交通確保策の研究会 報告書」(平成 25 年 3 月)より作成

2 生活交通に関する法律と各種支援制度等

生活交通の導入に当たっては、多くの関係する制度等を踏まえ、取組を進める必要があります。また、そうした取組を進める場合、既存の制度やツールを効果的に活用することが望めます。

ここでは、主に関係する法律や法律に基づき設置される会議等、財政的支援制度、さらには、参考になる手引等を紹介します。

(1) 生活交通に関する法律

法 律	概 要
道路運送法 〔昭和 26 年 7 月 1 日施行 平成 26 年 6 月 13 日最終改正〕	タクシーやバス等の旅客自動車運送事業を行う場合の事業の許可・届出、運賃・料金の認可・届出、運送約款・事業計画の変更の認可などに関する決まりが示された法律
地域公共交通の活性化及び再生に関する法律 〔平成 19 年 10 月 1 日施行 平成 27 年 5 月 27 日最終改正〕	地域公共交通の活性化及び再生を一体的かつ効率的に推進するため、鉄道・コミュニティバス・乗合タクシー・旅客船等の多様な事業に取り組む地域の協議会に対して柔軟な支援を行うための法律

(2) 生活交通に関する協議組織

組織名	目的	協議が調った場合	参加メンバー（例）
地域公共交通会議 (資料 1 参照)	地域の実情に応じた乗合旅客運送の方法、運賃・料金等について協議	コミュニティバス、乗合タクシーの許可等に関する特例の適用を受けることができる。(運賃を上限認可から届出に緩和、処理期間の短縮等)	学識経験者、広島県バス協会、広島県タクシー協会、交通事業者における運転者組織、住民又は利用者代表、道路管理者、交通管理者、広島市、中国運輸局広島運輸支局
地域公共交通確保維持改善事業費交付要綱に基づく協議会 (陸上交通地域協議会) (資料 2 参照)	生活交通確保維持改善計画を策定	策定した計画に基づいて実施される取組について国からの支援が得られる。	交通事業者、広島県バス協会又は広島県タクシー協会、広島市、関係市町、中国運輸局広島運輸支局
有償運送運営協議会 (資料 3 参照)	自家用有償運送に関し、その必要性ならびに実施に伴う安全の確保等に係る方策等について協議	関係者間で、自家用有償旅客運送の必要性、対価等について合意することで、自家用自動車による有償運送が可能になる。	学識経験者、福祉有償運送又は公共交通空白地有償運送の利用者及び実施団体、バス・タクシー等関係交通機関及び当該機関の運転者組織、広島市、中国運輸局広島運輸支局
地域公共交通の活性化及び再生に関する法律に基づく法定協議会	地域公共交通網形成計画及び再編実施計画の作成に関する協議	構成員に協議結果の尊重義務が生じる。また、再編実施計画を作成した場合、手続簡略化や補助要件の緩和等の特例措置を受けることができる。	学識経験者、交通事業者、利用者代表、道路管理者、港湾管理者、公安委員会、広島県、広島市、中国運輸局（広島運輸支局）、中国地方整備局
地元協議会	地域の意見を集約し、運行計画の策定・改善や利用促進策等について協議	協議結果を地域全体の意見として、積極的に展開していくことができる。	地域（町内会・自治会、社会福祉協議会等）、交通事業者、広島市

(3) 生活交通に関する支援制度

区分	事業名	補助対象事業	補助対象	補助率等
国庫補助	地域公共交通確保維持事業（補助金）	○地域内フィーダー系統確保維持費国庫補助金 地域間幹線バス系統等と密接なフィーダー路線のうち、一定の要件を満たし、生活交通確保維持改善計画※に位置付けられたもの ※地域の協議会の議論を経て策定される、生活交通ネットワーク等に関する計画（当該計画に代えて策定される地域内フィーダー系統確保維持事業計画を含む）	一般乗合旅客自動車運送事業者、自家用有償旅客運送者等	事前算定による予測収支差の1/2 （予算の範囲内）
	地域公共交通バリア解消促進等事業（補助金）	○バリアフリー化設備等整備事業 ノンステップバス、リフト付バス、福祉タクシーの導入・改造（車両本体及び車載機器類）等	一般乗合旅客自動車運送事業者等	補助対象経費（導入・改造に要する経費等）の1/3 ※ノンステップバス、リフト付バスは①か②のいずれか少ない額 ①補助対象経費の1/4 ②補助対象経費と通常車両価格との差額の1/2 （予算の範囲内）
	地域公共交通調査等事業（補助金）	○地域公共交通調査事業 地域の公共交通の確保維持改善に係る計画又は地域公共交通網形成計画の策定調査等及び地域公共交通網形成計画に基づいて実施される利用促進・事業評価	地域公共交通の確保・維持・改善のために、都道府県、市区町村、交通事業者等からなる協議会等	・計画策定事業 定額(上限2,000万円) （予算の範囲内） ・計画推進事業 1/2（予算の範囲内）
		○地域公共交通再編推進事業 地域公共交通再編実施計画の策定調査等及び同計画に基づいて実施される利用促進・事業評価	地域公共交通の活性化及び再生に関する法律に基づく法定協議会	・再編計画策定事業 定額(上限2,000万円) （予算の範囲内） ・再編計画推進事業 1/2（予算の範囲内）
広島市補助等	広島市生活交通実験運行負担金（資料4参照）	地域住民が主体となって生活交通を確保しようとする取組の一環として実施される実験運行	あらかじめ、生活交通実験運行に関し、市長と協定を締結した交通事業者	生活交通実験運行に要する経費と、生活交通実験運行により生じた収入の合計の差額 （予算の範囲内）
	広島市地域生活交通事業運行補助金（資料5参照）	地域が主体となった地域生活交通事業（路線定期運行、路線不定期運行又は区域運行の形態により実施する乗合タクシー事業）	交通事業者	補助対象経常費用と経常収益の差額の3/4から国の補助を控除した額 （予算の範囲内）

(4) 参考となる手引等

① 生活交通の導入・確保について参考となるもの

- ・ 地域公共交通づくりハンドブック (H21.3 国土交通省自動車交通局旅客課)
(http://www.mlit.go.jp/jidosha/jidosha_tk3_000023.html)
- ・ 地域公共交通の活性化 ～よりよい成果を導くためのポイント～ (H20.3 国土交通省)
(http://www.mlit.go.jp/sogoseisaku/transport/sosei_transport_tk_000006.html)

② 地域の取組に関して参考となるもの

- ・ 地域公共交通の利用促進のためのハンドブック (H25.5 国土交通省)
(http://www.mlit.go.jp/sogoseisaku/transport/sosei_transport_tk_000041.html)
- ・ 地域公共交通活性化事例 検索ページ(地域公共交通支援センター)
(<http://koutsu-shien-center.jp/jirei/index.php#top>)

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

1 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、第1章で紹介した生活交通について、各種支援制度を利用しながら地域が主体となって、導入・運行に取り組んでいます。

その基本的な手順は以下のとおりで、4つのステップに沿って進めていきます。(図2-1)

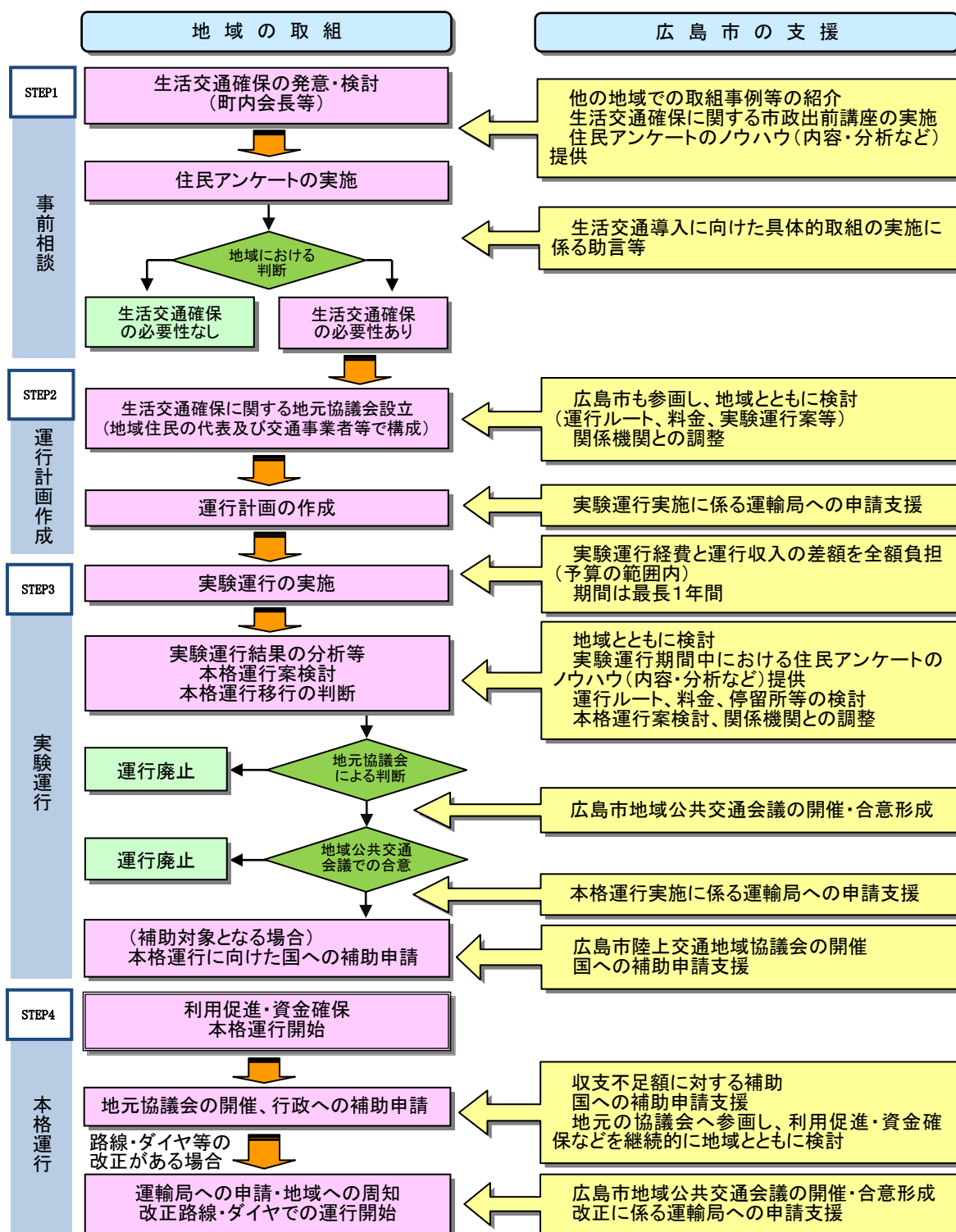


図2-1 広島市における生活交通の基本的な導入・運行の手順

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。

- 地域が主体となって生活交通を確保する取組は全国的にみても先進的なことであり、生活交通を維持確保することは地域の「誇り」や「愛着」につながる。また、地域づくりにも結びつく。
- 実際の利用者である地域が主体となって生活交通の維持確保に取り組むことにより、地域が運行させた“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。
- 地域が主体となることで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、地域特性に応じた路線設定等につながり、地域にとって便利の良い生活交通になる。

出所：「地域主体による生活交通確保策の研究会 報告書」（平成 25 年 3 月）より作成

2 生活交通の導入における関係者の役割分担と連携

地域だけで生活交通を確保する場合、煩雑な事務手続や専門知識の習得など、様々な問題が生じてくると考えられます。このため、地域主体のもと、運行事業者、本市の 3 者が適切な役割分担で連携して取り組んでいくことが重要です。（図 2－2）

こうしたことから、3 者が連携して事業を運営していくために、地域（町内会・自治会、社会福祉協議会など）、交通事業者、行政などが参画する地元協議会を設立し、運行計画の改善や利用促進策などを決定していきます。

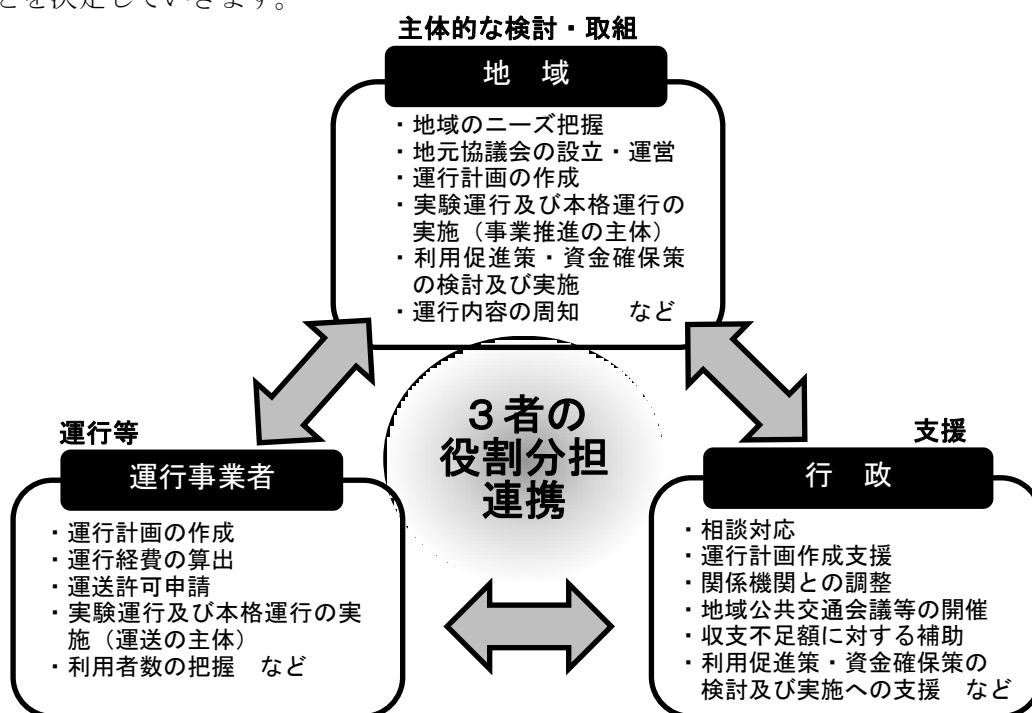


図 2－2 関係者の役割分担と連携

出所：「地域主体による生活交通確保策の研究会 報告書」（平成 25 年 3 月）より作成

3 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

(1) 広島市の地域特性

本市域を、人口密度や高齢化率、家屋分布により、3つに大別したものが表2-1です。
また、これをイメージ化したものが図2-3です。

本市において生活交通の導入を検討する際は、こうした地域特性を踏まえ、それに適した運行形態等を選択していくことになります。

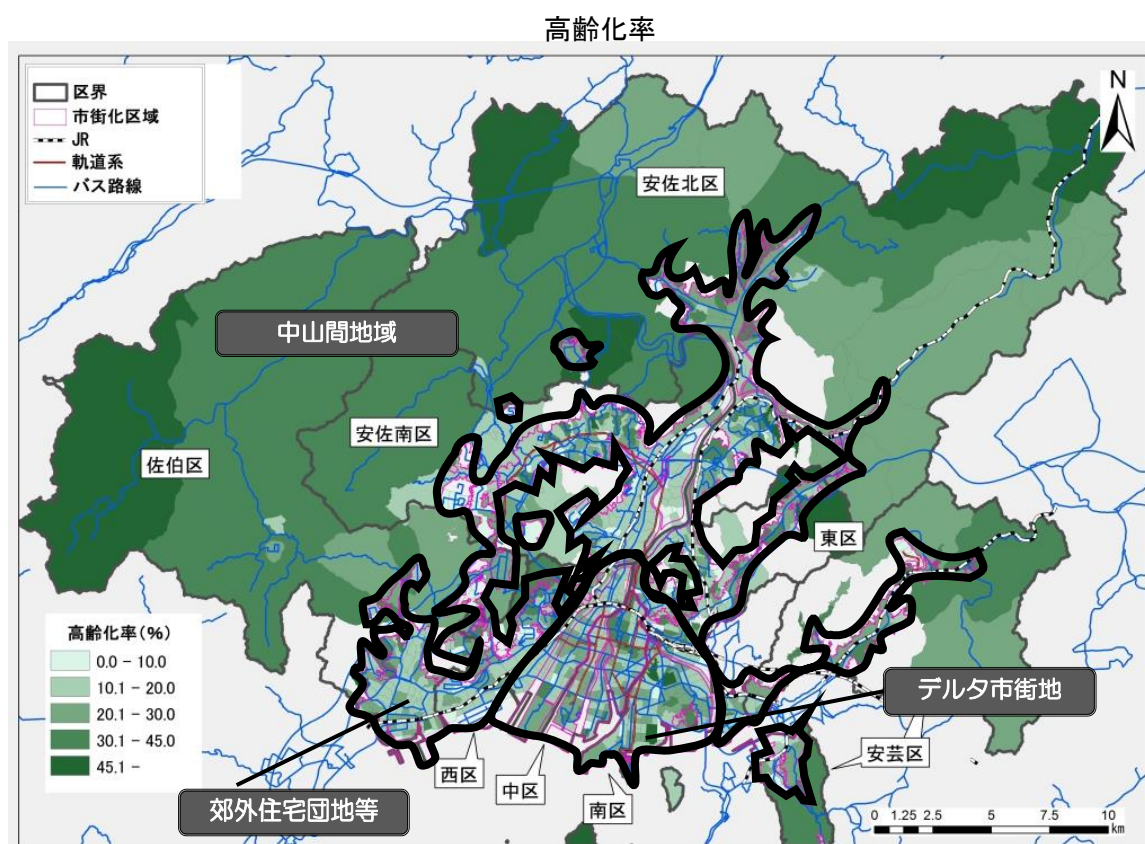
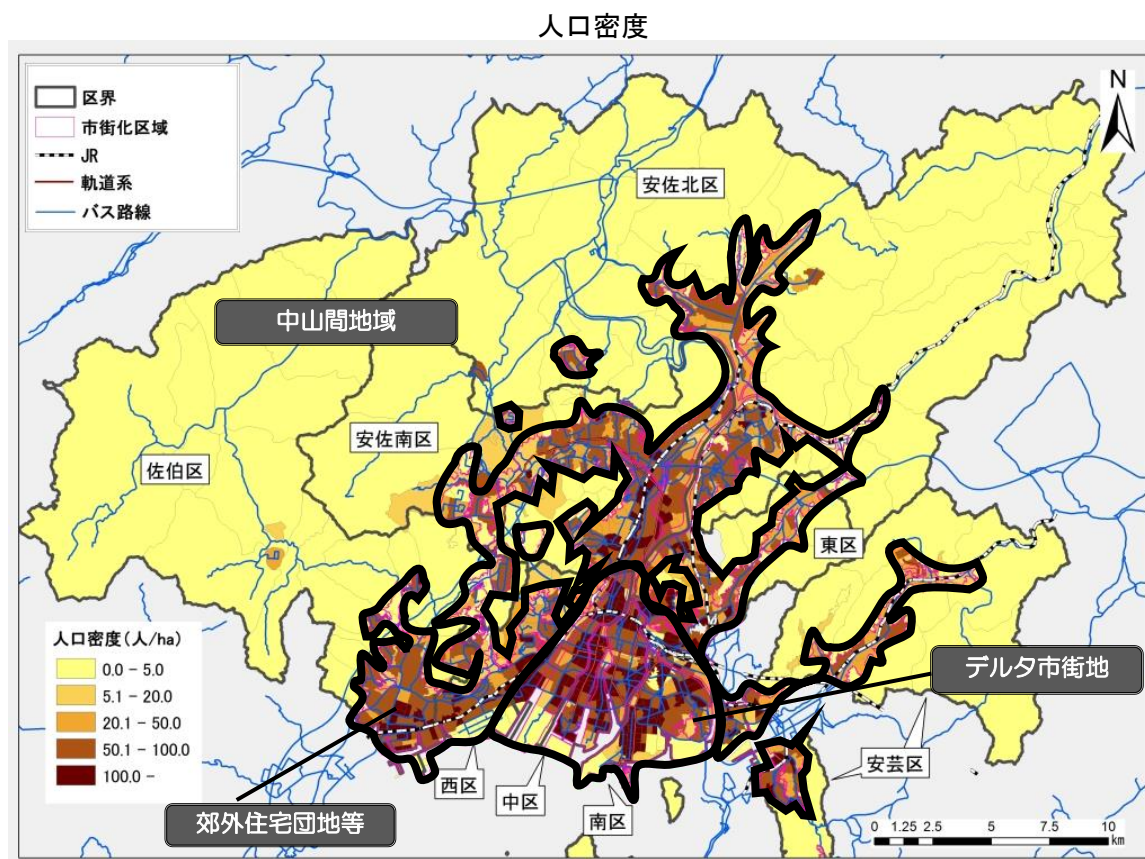
表2-1 3地域の特徴

区 分	デルタ市街地	郊外住宅団地等	中山間地域
人口密度	高い	比較的高い	低い
高齢化率	比較的低い※1	高いエリアが多い※2	高い
家屋分布	平地に集積	丘陵地の団地等に集積	谷沿いを中心に家屋が点在
今後、生活交通が必要となる可能性のある地域	駅・停留所・商業施設・病院等から比較的距离のある地域 地域例 南区 東雲 など	団地内にバス等が乗り入れている又は路線に接しているだけの団地、商業施設・病院等から比較的距离のある地域、勾配の大きい地域 地域例 東区 ひばりが丘 やすらぎが丘 鏡が丘 南区 丹那 西区 井口鈴が台 安佐南区 下城ハイツ 安佐北区 翠光台 安芸区 大磯 佐伯区 八幡ヶ丘 など	駅・停留所・商業施設・病院等から比較的距离のある地域、勾配の大きい地域 地域例 安佐北区 白木 鈴張 小河内 安芸区 阿戸 佐伯区 湯来 など

※1 地域によっては、高齢化率の高いエリアが存在する。

※2 高度経済成長期に造成された団地等は高齢化率が高い。また、比較的新しい団地であっても、近い将来急激な高齢化を招く場合がある。

出所：「地域主体による生活交通確保策の研究会 報告書」（平成25年3月）



注1：地域区分はイメージであり、厳密に適用していくものではない

注2：人口密度は平成22年国勢調査結果による

注3：バス路線等は概ね平成22年7月時点のもの

図2-3 地域区分と町丁目別の人口密度と高齢化率

出所：「地域主体による生活交通確保策の研究会 報告書」（平成25年3月）

(2) 生活交通の運行形態の選択

① 生活交通の運行方式

生活交通の運行方式は、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。

第1章1の表1-2で示した運行形態をこれに沿って分類すると表2-2のようになります。また、「デマンド型交通」には複数の種類がありますので、次ページの表を参考にしてください。

表2-2 運行方式別の運行形態

定時定路線型交通	デマンド型交通
①乗合タクシー（定時定路線型）	②乗合タクシー（デマンド型）
③チャーター	④タクシー
⑤スクールバスや企業バスの活用	⑥公共交通空白地有償運送
	⑦無償運送

注：公共交通空白地有償運送や無償運送は定時定路線型交通も可能

出所：「地域主体による生活交通確保策の研究会 報告書」（平成25年3月）より作成

② 定時定路線型交通とデマンド型交通

定時定路線型交通とデマンド型交通について、一般的には、1路線当たりの利用者数や1便当たりの利用者数などの明確な基準はありませんが、道路に沿ってある程度「まとまった需要」がある場合には、定時定路線型交通が適するとされる一方、時間的にも地理的にも「需要が分散」している場合は、デマンド型交通が適しているとされます。

また、需要と経費の関係については、定時定路線型交通は需要の対象に関わらず初期費用がかかりますが、需要の大小による影響はあまりなく、一方で、デマンド型交通は初期費用こそ小さいですが、需要が大きくなると費用も大きくなりがちです。

こうした特徴から、地域の実情に合わせて、定量的に需要とコストを試算しながら、2者のコストの分岐点を判断基準に、適した運行方式を検討していくことが望ましいと考えられます。（図2-4）

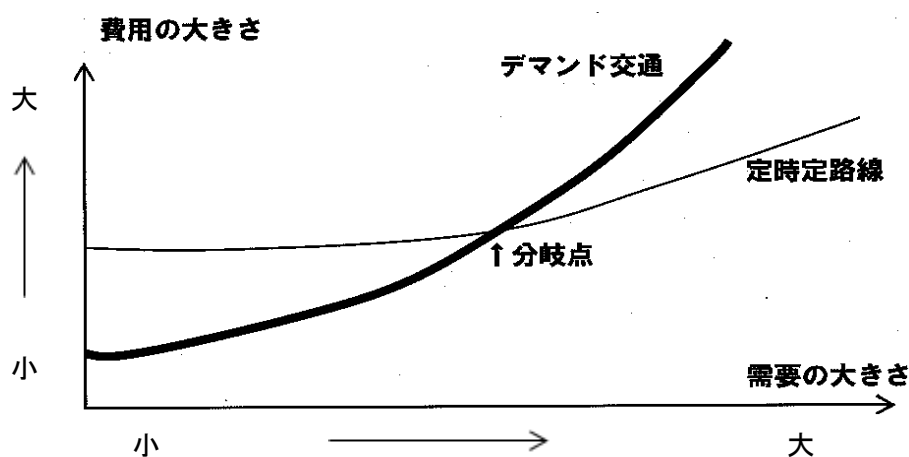


図2-4 定時定路線型交通とデマンド型交通の需要と費用の関係（イメージ）

出所：「地域公共交通の確保・維持・改善に向けた取組マニュアル」（平成24年、国土交通省）

参 考

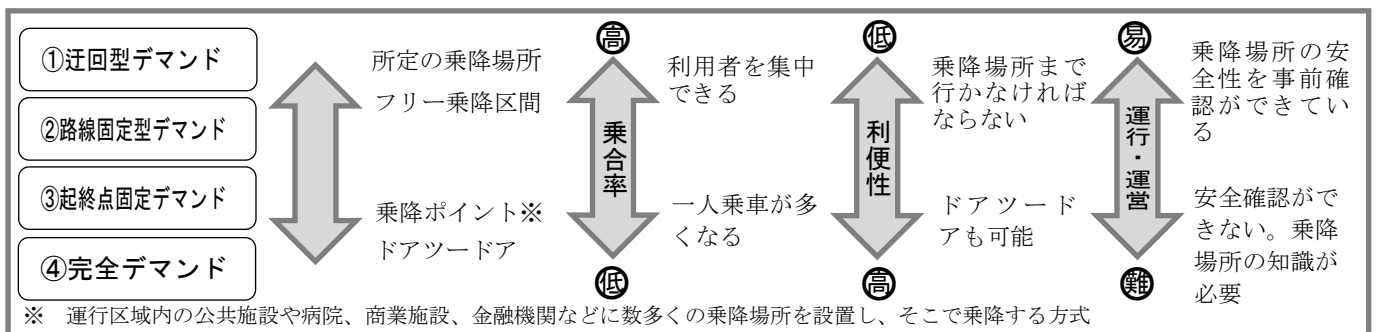
デマンド型交通の種類と概要等

デマンドの種類	概 要	イメージ	○メリット等／●デ・メリット等
① 迂回型デマンド	路線定期運行の交通機関を予約に応じて迂回運行させる運行方式。路線の途中で迂回運行するものや、路線の末端で路線延長して運行するパターンなどがある。		○予約がある場合のみ迂回することで、効率的に迂回路沿線のニーズに応えることができる。 ●基本路線での待ち時間や所要時間が変化する。 ●コスト削減効果は限定的。
② 路線固定型デマンド	路線定期運行の交通機関に準じた運行方式で、所定の停留所で乗降を行うが、予約がない場合は運行しない。所定の運行経路上でフリー乗降区間を設けたものや予約に応じて停留所を最短ルートで運行したり、運行を取りやめたりする。		○停留所到着時間があまり変動しない。 ●完全デマンドと比べて、路線や細かいニーズ対応への柔軟性には劣る。
③ 起終点固定型デマンド	予約に応じて車両を配車し、起終点間をドアツードアに近い交通サービスで提供する運行方式。起点の位置と出発時刻のみ固定しておき、途中経路は予約に合わせて運行する。沢に沿った中山間地域と市街地・施設など一定の方向性をもって運行する場合に適用される。		○路線固定型や迂回型と比較すると、需要に応じた運行となるため、冗長なルートがある程度回避できる。 ○ドアツードア又はそれに近い形態になるので、利便性が高くなる。 ●目的地への到着時刻にバラツキがでる。
④ 完全デマンド	予約に応じて車両を配車し、指定エリア内でドアツードアに近い交通サービスを提供する運行方式。路線と起点、終点は固定されておらず、予約に応じエリアごとに所定の停留所が設けられたものや完全フリー乗降のものまで様々な運行パターンがある。点在した集落と市街地・施設の接続に多い。		○ドアツードア又はそれに近い形態になるので、利便性が高くなる。 ●対応可能な需要量が最も少なくなる。 ●利用者の多寡により乗車・到着時刻にバラツキがでる。

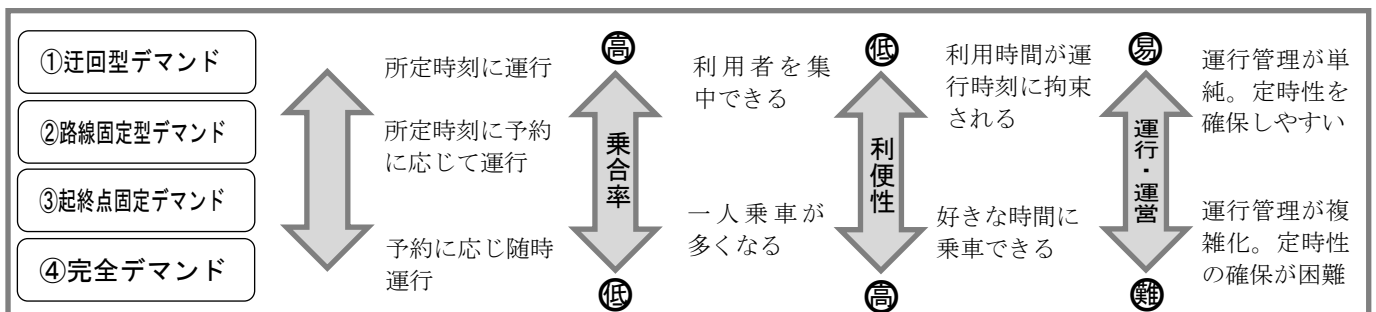
定路線 (予約不要：非デマンド)
 定路線 (予約必要：予約に応じて運行)
 路線不定 (区域運行)

出所：「地域公共交通の確保・維持・改善に向けた取組マニュアル」(平成24年、国土交通省)より作成

【乗降場所】



【ダイヤ】



出所：「地域主体による生活交通確保策の研究会 報告書」(平成25年3月)より作成

(3) 地域特性に応じた運行方式・運行形態の適用に当たっての基本的な考え方

以上、(1)(2)を踏まえ、本市においては、「デルタ市街地・郊外住宅団地等」では、「定時定路線型交通」を基本とし、団地の規模が小さいなど需要が見込めない場合には、「デマンド型交通」について検討します。また、「中山間地域」では、「デマンド型交通」を基本として検討します。(図2-5)

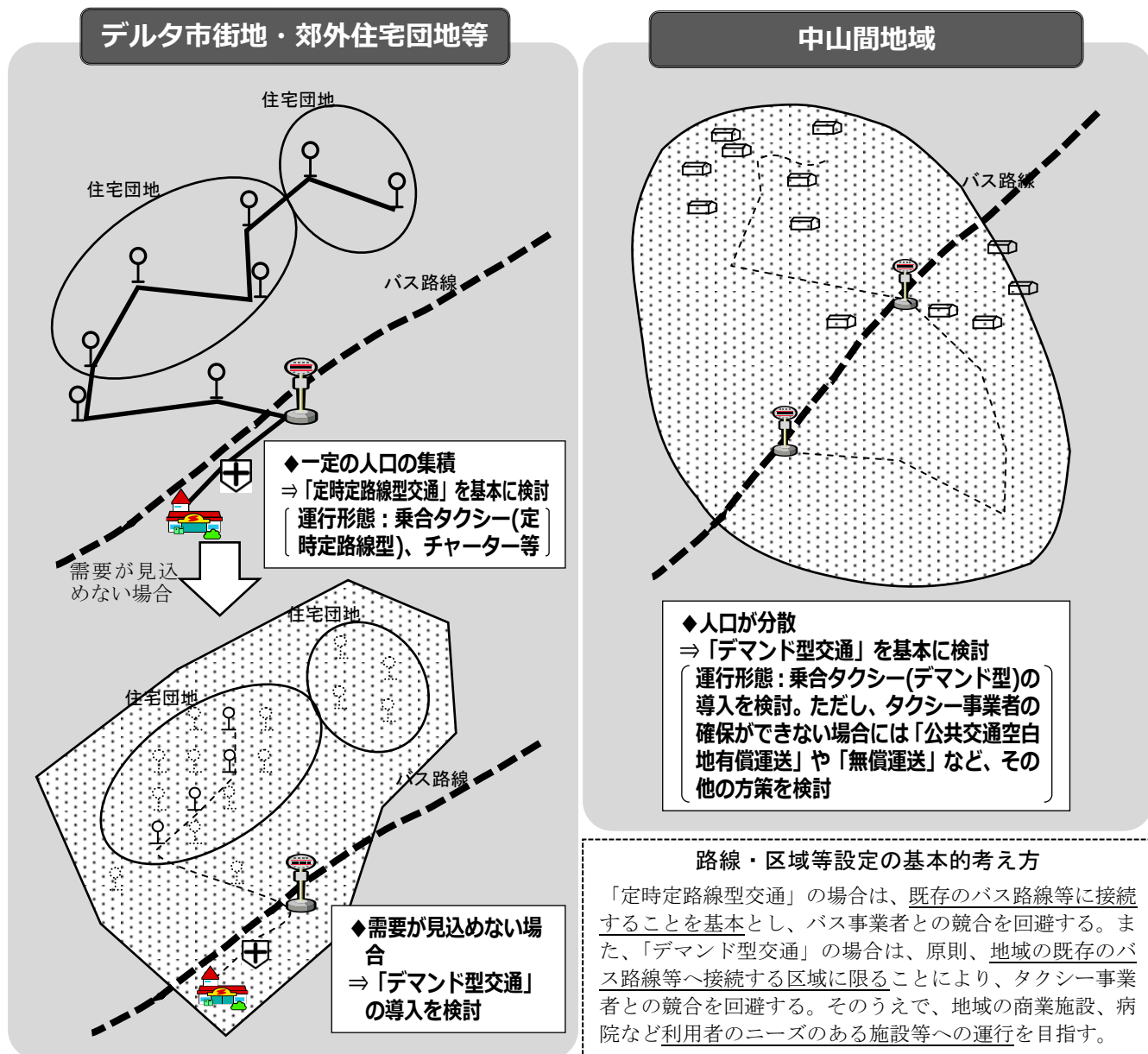


図2-5 運行方式・運行形態の適用に当たっての基本的な考え方

出所：「地域主体による生活交通確保策の研究会 報告書」(平成25年3月)より作成

ポイント 生活交通導入の際の留意点

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、個別具体の適用にあたっては、地域の実情(周辺の公共交通の状況、交通事業者やNPO法人の有無、人口、高齢化率、人家分布、運行区域、地形、道路網、商業施設・病院など施設の分布等)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になります。

特に、既存の交通事業者には、あらかじめ相談し、一定の理解・協力を得た上で、取組を進めることが望まれます。これには、既存の交通事業者の意向がくみ取られていない取組は、後に、既存交通事業者の撤退など最悪の事態を招くケースがあるといった理由がある一方で、地域に適した既存交通の活用方法等、地域における交通の課題に対する新たな解決策の発見につながる可能性があるといった理由もあります。

4 生活交通の維持・確保に関する基本的な考え方

(1) 基本的な考え方

生活交通を導入すると、利用促進・資金確保の取組など、継続的な運行にかかる労力や費用が生じます。導入に当たっては、あらかじめ、こうしたことへの対応も検討しておく必要がありますが、地域特性に応じた事業を長期的に継続していくためには、地域自らが考え行動することが不可欠です。

このため、自助・共助・公助の考え方（図2－6）を踏まえつつ、非利用者（潜在的利用者）を含めた地域全体で事業を支えるという共通認識と、それを踏まえた地域ぐるみの取組が重要です。

なお、この自助・共助・公助の考え方に基づく取組は、先述した「地域区分」ごとに多少異なってきます。

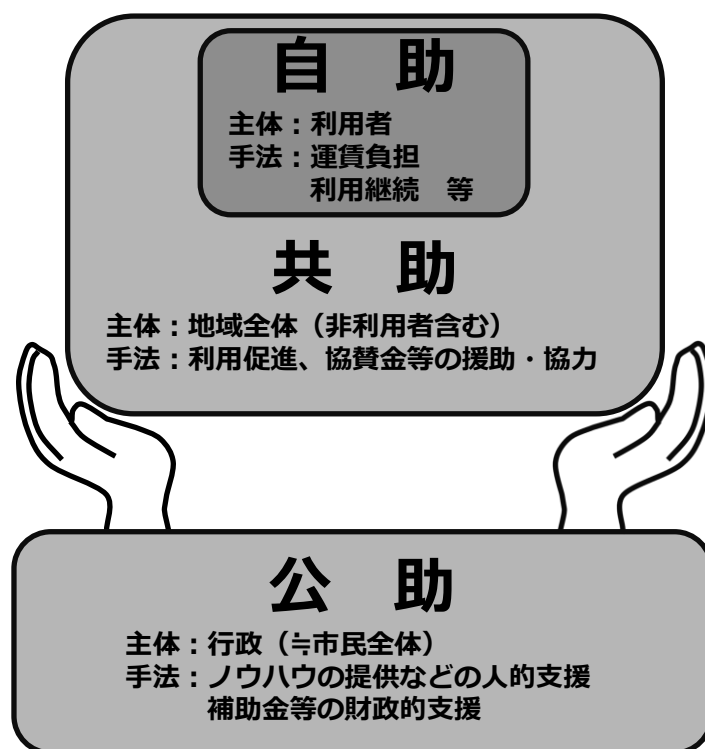


図2－6 生活交通確保のための基本的な考え方

出所：「地域主体による生活交通確保策の研究会 報告書」（平成25年3月）

(2) 共助のあり方

デルタ市街地・郊外住宅団地等

一定の人口集積があり、地域に商業施設や医療施設などの事業所も多いデルタ市街地や郊外住宅団地等においては、地域住民が一致協力してパレードの実施やのぼり旗の設置などの利用促進活動に取り組むことが重要です。その際、高齢者に対して、地域の交通安全やエコ活動の一環として、マイカーから生活交通への転換を促すための意識啓発を行うことも有効な取組であるといえます。

また、非利用者も含め、地域住民から協賛金を募ったり、協賛店による割引制度の導入や時刻表への広告掲載などによる地元企業からの資金集めを行うなど、地域全体を巻き込んで、事業の継続を支える仕組みづくりに積極的に取り組む必要があります。（表 2－3）

中山間地域

非利用者を含め地域全体で運行を支える取組だけで事業の採算を確保することは困難な場合が多いと考えられますが、利用者の増加に向けてできる限り地域住民が利用しやすい交通となるよう、運行形態等を地域でしっかり議論して決定するとともに、地域の生活交通を守り育てるため、みんなで利用していくという意識の醸成を図り、利用者を維持確保することが望まれます。

また、中山間地域では、乗合タクシーの事業を運営できる事業者が確保できないケースも少なからず想定されることから、運行事業者を確保できない地域においては、共助のあり方として、公共交通空白地有償運送や無償運送など、地域住民自らが事業主体となって取り組んでいくことが考えられます。（表 2－3）

(3) 公助のあり方

地域での事業の発案段階では、地域からの相談対応や市政出前講座など、行政サイドにおいて、日頃から手軽に相談できるような体制を整えておく必要があります。また、地域において具体的に検討が始まった場合には、住民アンケートに関するノウハウの提供、運行計画への助言、関係機関との調整等、実験運行に向けてできるだけ地域での取組が円滑に進められるよう、積極的に支援を行うことが必要です。その後、実験運行・本格運行に至っても、引き続き支援を行う必要があります。（表 2－3）

さらに、財政的な面でも、実験運行については、利便性、導入後の赤字負担など様々な要素を考慮して、試行錯誤しながら、地域の特性にあった運行方式・運行形態、運行計画などを見出す必要があるため、この間においては、これまで同様、期限を限って、行政が収支不足額の全額を負担し、生活交通の導入を支援することが望ましいと考えられます。

また、本格運行については、地域ぐるみの取組だけでは賄えない赤字部分等について、本市や国による補助制度を活用するなどして支援することが望ましいと考えられます。

表 2－3 共助・公助のあり方

	地域区分	取組の例
共助	デルタ市街地 郊外住宅団地等	【地域住民が支える取組】 パレードの実施、のぼり旗の設置、資源ごみの集団回収と売却益の活用 【商業施設等が支える取組】 協賛店割引制度、チラシやバス停への広告掲載等による協賛金
	中山間地域	【他自治体における地域の組織化に関する取組事例】 公共交通空白地有償運送（鳥取県倉吉市）
公助	共通	実験運行・・・収支不足額の全額負担（広島市） 本格運行・・・収支不足額の 3／4 補助（国及び広島市）

第3章 広島市における生活交通の導入・確保の取組

1 取組の流れと各主体の主な実施内容

生活交通の導入に向けた取組の流れと、各主体の主な実施内容は表3-1のとおりです。

取組の流れはあくまで目安で、状況に応じて取組の順序を入れ替えて進めることは可能です。

表3-1 基本的な流れと各主体の主な実施内容

取組の流れ	実施内容		
	地域	運行事業者	市
Step1 事前相談 (1) 生活交通確保の発意・検討 (2) 住民アンケートの実施 生活交通確保の取組実施の判断	- 本市の制度を踏まえ導入に向けた検討 - 住民アンケートの実施（ニーズの把握） - 生活交通導入に向けた取組実施の判断	—	- 相談対応 - 市政出前講座の実施 - 他地域での取組事例等の紹介 - アンケートのノウハウ（内容・分析など）提供
Step2 運行計画作成 (1) 地元協議会の設立・運営 (2) 運行計画の作成	- 運行事業者の確保 - 地域での協議会（以下、「地元協議会」という）の設立・運営 - 運行計画の作成 - 地元協議会での合意 - 関係機関等との調整	- 地元協議会への参画 - 運行計画の作成 - 運行概算経費の算出	- 地元協議会への参画・運営補助 - 運行計画の作成支援 - 関係機関等との調整
Step3 実験運行 (1) 実験運行の準備・周知 (2) 実験運行の実施 (3) 実験運行結果の分析 運行計画の改善 本格運行移行の判断 (4) 地域公共交通会議における審議 (5) 本格運行に向けた国への補助申請	- 地元協議会の開催 - 地域住民への周知 - 住民アンケートの実施（ニーズの把握） - 利用促進策の検討・実施 - 運行結果の分析、運行計画の改善 - 本格運行移行の判断 - 地域公共交通会議への出席 - 各種手続の対応	- 地元協議会への参画 - 運送許可申請 - 利用者数やニーズの把握と報告 - 運行結果の分析、運行計画の改善 - 変更事項の届出 - 本格運行移行の判断 - 地域公共交通会議への出席 （国補助の対象となる場合）陸上交通地域協議会への出席 - 各種手続の対応	- 地元協議会への参画 - 運送許可申請支援 - 地域住民への周知支援 - 収支不足額の全額負担 - 運行結果の分析、運行計画の改善支援 - 地域公共交通会議の開催 （国補助の対象となる場合）陸上交通地域協議会の開催 - 各種手続の対応支援
Step4 本格運行 (1) 本格運行の準備・周知 (2) 利用促進・資金確保 (3) 本格運行の実施 本格運行結果の分析 運行計画の改善 (4) 事業実施に伴う手続 (5) 国への補助申請 (6) 市への補助申請	- 地元協議会の開催 - 地域住民への周知 - 利用促進策・資金確保策の検討、実施 - 住民アンケートの実施（ニーズの把握） - 運行結果の分析、運行計画の改善 - 関係機関等との調整 - 各種手続の対応	- 地元協議会への参画 - 運送許可申請 - 利用者数やニーズの把握と報告 - 運行結果の分析、運行計画の改善 - 各種手続の対応	- 地元協議会への参画 - 運送許可申請支援 - 利用促進策・資金確保策の検討、実施支援 - 運行結果の分析、運行計画の改善支援 - 収支不足額に対する補助 （必要に応じて）地域公共交通会議等の開催 - 関係機関等との調整 - 各種手続の対応支援

2 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

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

(1) 生活交通確保の発意・検討

地 域	・地域の生活交通に対する問題意識を持ち、地域の大まかなニーズを把握します。 ・市の制度を理解し、地域が主体となって取組を進めるかどうか検討します。 ・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する「市政出前講座」に申し込みます。
事 業 者	—
市	・地域の方々からの相談を受け、適宜、アドバイスを行います。 ・地域情報整理シート（資料6参照）、協議事項一覧（資料7参照）、協議録（資料8参照）を作成し、関係者と情報共有します。 ・地域の要請により「市政出前講座」を行います。

◆市政出前講座とは

「市政出前講座」とは、市の職員が、市民の皆さんの地域に出向き、市の施策や制度・事業などを説明するものです。皆さんの市政に対する理解を深めていただくため、積極的な市政情報の提供を目指します。

対 象

広島市内に在住、在学、在勤の方がおおむね 10 人以上参加する集会等で開催を希望する場合に申し込みできます。

開催時間・場所

質疑応答、意見交換の時間も含めて、原則として平日の午前 9 時から午後 9 時までの間でおおむね 60 分から 90 分程度を目安としてください。なお、土・日・祝日を希望する場合はご相談ください。講座の実施会場は広島市内とし、お申し込みの団体・グループでご用意ください。

申込方法

「市政出前講座実施申込書」に必要事項（希望テーマ、開催希望日時、実施会場、団体・グループ名、連絡先、参加予定人数等）を記入し、市広報課へ持参・郵送・FAX 等をお願いします。

※ 申込は開催希望日の おおむね一か月前までをお願いします。

※ 市政出前講座実施申込書は各区役所や公民館、本庁舎 1 階市民ロビーなどで配布しています。
⇒ 本マニュアルにも添付していますが（資料 9 参照）、市ホームページからもダウンロードできます。）

パソコン、携帯電話からも申し込みできます。詳しくは広島市ホームページをご覧ください。

広島市ホーム>文化・スポーツ>生涯学習>市政出前講座>市政出前講座の概要

※ 次のテーマで申し込んでください。⇒ **地域の生活交通を確保するための取組と支援策**

広島市役所企画総務局広報課 住所〒730-8586 中区国泰寺町一丁目 6-34

電話 082-504-2116 FAX082-504-2067



(2) 住民アンケートの実施、生活交通導入に向けた取組実施の判断

地 域	・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。 ・アンケート内容や分析などについて、市へ相談します。 ・他の地域における取組事例（資料10参照）、アンケート結果等による地域のニーズなどをもとに、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。
事 業 者	—
市	・住民アンケートの設問項目などに関する相談に応じます。 ・アンケート結果の分析などに協力します。

◆住民アンケート(資料11参照)

[対象者]

生活交通の導入を検討している地区への全戸配布が望ましいですが、費用や配布・回収作業などを踏まえ検討します。なお、全戸配布する場合、世帯に1部配布し、利用が見込まれる高齢者などから、代表して1人に回答してもらうことが現実的です。

[導入部分]

実施主体やアンケートの目的について分かりやすく記載し、アンケートへの協力を求めます。

[基本的な調査項目]

個人属性：年齢、性別、免許の有無、居住地区など

意向：生活交通導入による利用の有無

目的：通勤、通学、買物、通院などの目的や、現在の移動手段など

目的地：病院、スーパー、金融機関、バス停など

利用日時：利用する曜日、出発・帰宅時間、利用頻度など

運賃：妥当と考えられる運賃、上限運賃など

その他：自由意見など

[回答形式]

回答のしやすさや、集計作業を踏まえ、選択形式を主としながら、適宜、記述形式を用います。

[アンケートの配布・回収]

アンケートは回収率の向上や経費の節減を図るため、自治会・町内会等を通じて配布・回収することが望ましいです。



[アンケート結果の集計]

アンケート結果を集計して、グラフ・表など、視覚的に状況把握がしやすいように加工します。

ポイント

アンケートの設問について

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事です。

◆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事です。

○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事です。

○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事です。

◆運行形態の決定 ※第2章の3を参照

アンケート結果を踏まえ、生活交通導入の目的に照らし、適切な運行形態（乗合タクシー、公共交通空白地有償運送 など）を選択します。

ポイント

移動販売や宅配など新たなサービスの活用

生活交通の主たる利用者である高齢者は、買い物目的での外出が多く、また一方で、生活上の不便な点としても買い物を挙げており、さらに、高齢になるほど、買い物の際に困っている方が多いことが分かっています。

こうした状況の中、近年、さまざまな買い物困難者に対応するサービス等が行われています。その手法は、大きく、①商品を届ける、②店への移動手段を確保する、③店を作る・誘致するの3つに区分でき、これらをさらにサービス等の種類で5つに分類したものが次ページの表です。

生活交通の導入目的はさまざまですが、実態として、買い物や通院の利用者が大部分を占めることがほとんどです。

こうしたことから、生活交通確保の取組実施について判断する際は、その目的に対する効果的な策として、次ページの表で示す「買い物困難者に対応するサービス等」の活用を検討することも一案です。

参 考

買い物困難者に対応するサービス等の主なメリット・デメリット

区 分	サービス等の種類	概要	メリット	デメリット
① 商品を届ける	移動販売	食料品や日用品等を移動販売するサービス	○ 商品を実際に見て選ぶことができる ○ 住民に「集う」きっかけができるため、コミュニケーションを促進する効果が見込める	○ 販売車に積むことができる商品の数が限られる ○ 巡回する時間があらかじめ決められており、自分の好きな時間に買い物をするのができない
	宅配サービス	【店舗購入品の宅配サービス】 店舗で購入した商品を配達するサービス	【宅配(店舗購入品)】 ○ 自分の持てない商品でも届けてもらえる ○ 商品を実際に見て選ぶことができる	○ 買い物したものをすぐに持って帰れない ○ 受取時間に家にいなければならない
	買い物代行	【注文を受けた商品の宅配サービス】 インターネット・電話・FAX 等で注文を受けて配達するサービス 【配食サービス】 宅配のお弁当や材料が送られてくるサービス 【買い物代行】 利用者の代わりに買い物を請け負うサービス	【宅配(注文品を宅配、配食)】 【買い物代行】 ○ 外出が困難な場合でも利用することができる ○ インターネットであれば 24 時間発注できるなど、自分の都合にあわせて注文ができる	○ 商品自体を自分の目で確かめながら選ぶことができない ○ 注文から配達に時間がかかり、ほしい時にすぐ商品が手に入らない場合がある ○ 注文方法がインターネットに限られる店舗があり、その場合、インターネット非利用者は活用できない
② 店への移動手段を確保する	移動支援	乗合タクシー等の運行、店舗への送迎サービス	○ 乗合タクシー等は、買い物だけでなく、通院など他の施設への移動にも活用できる ○ 店舗で実際に商品を見ながら買い物することができる	○ 停留所まで距離がある人は利用が困難な場合がある ○ 自分の持てる範囲でしか買い物することができない
③ 店を作る誘致する	朝市・店舗誘致等	食料品・日用品等の販売を行う小型店舗や朝市などの運営・誘致	○ 商品を実際に見て選ぶことができる ○ 住民に「集う」きっかけができるため、コミュニケーションを促進する効果が見込める ○ 営業時間であれば、いつでも買い物に行ける	○ 朝市や店舗を地域で運営しようとする場合、自ら新たに商品の仕入れ先を確保することが必要である ○ 新たに店舗を設置する場合、他の方法に比べ、店舗の取得・貸借費用、陳列什器や冷蔵庫、冷凍庫などの初期投資に費用が必要となる可能性がある

出所：「地域主体による生活交通確保策の研究会 報告書」（平成 25 年 3 月）より作成

Step2 運行計画作成

(1) 地元協議会の設立・運営

地 域	・市と連携して運行概要を検討した上で、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。 ・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、利用者、運行事業者、市などが参画する「地元協議会」を設立し、運営します。 ⇒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。
事 業 者	・地元協議会に参画します。
市	・運行事業者を確保する前に広島県タクシー協会・運輸局などと協議（地域の交通事業者の利害調整等）を行います。 ・地域と連携して運行概要を検討した上で、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。 ・地元協議会に参画し、運営の補助を行います。

◆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。
- ・運行のために遠くの車庫から回送してくるとなると、人件費や燃料費など、より多くの経費が発生することになります。

◆地元協議会

- ・生活交通を確保するには、利用者である地域が一体となって継続的に取組を進めていく必要があります。また、地域の意見を集約し運行計画の策定・改善等を行う必要があります。
このため、地域で地元協議会を設立し、地域全体の取組として検討を進めていきます。
- ・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（地域＝主体的な検討・取組、運行事業者＝運行等、行政＝支援 ※8ページ参照）を十分に認識しつつ、当協議会を調整の場として活用するなどして、各主体が連携しながら実施していくことが最適な生活交通導入の成功につながるためのポイントです。
- ・協議会の設置は、本市が、地域主体による取組と認めた上で支援を継続する要件になります。
- ・また、運行計画の策定や改善の際には、利用者の声が重要であることから、協議会に利用者の声が届くよう利用者にも協議会の構成員になってもらう、又は地域の代表者や運行事業者が利用者の声を吸い上げるなど、協議会に利用者の声を反映できるようにしておくといよいでしょう。

◆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。 （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。
④スクールバスや企業バスの活用	

(2) 運行計画の作成

地 域	・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。 ・地元協議会で運行計画について合意形成を行います。 ・停留所の設置について関係者の承認を得ます。
事 業 者	・狭い道路の通行、ダイヤの設定など運行事業者の視点から、運行計画を作成します。 ・実際にルートを試走するなど、運行に際して支障がないか確認します。 ・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。
市	・アンケート結果などを基に、運行計画の作成を支援します。 ・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。

◆運行計画作成 （例）定時定路線型交通の場合

運行計画に関し、交通管理者である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。以下の点に留意しながら運行計画案を作成し、関係機関と調整を行います。

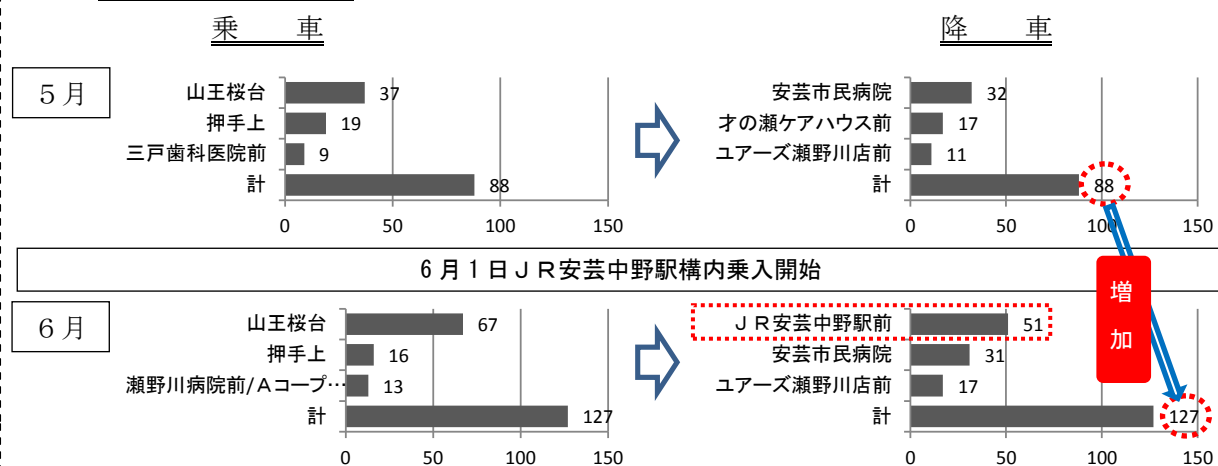
[ルートの設定]

- ・アンケート調査結果などを基に、生活関連施設（病院、商業施設、金融機関など）の利用や既存の公共交通機関との乗継を考慮したルートの設定を考えます。
- ・路線設定は、比較的狭い面的なエリアを運行するのに適した循環型と、比較的広い線的なエリアを運行するのに適した往復型がありますので、地域の特性や利用できる車両数を踏まえ、どちらかを選択します。
- ・すべてのニーズを反映しようとするとう路線が非常に長くなってしまい、時間がかかる、便数が限られるなど、利便性を損なうものとなってしまうため、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。
- ・路線の起終点付近で車両が待機・転回できる場所、運転手が利用できるトイレを確保します。
- ・定時性を確保するため、渋滞しているポイントはできる限り避けるようにします。

- 例
- ・アンケートで利用希望が多かったＪＲ駅構内への乗入を関係機関との調整により実現。（中野・中野東地区）
 - ・循環型運行で１便ごとに左回り、右回りを交互にしていたが、利用者からわかりづらいという意見があり、左回りのみに固定。（口田地区）

《中野・中野東地区におけるＪＲ駅構内乗入後の月間利用者数の推移》

山王押手上線[往路]月間利用者数が上位３位の停留所と全線利用者数



[運行日・ダイヤの設定]

- ・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。
 - ・運行日・ダイヤは利用者の目的（病院の受付時間など）に応じて設定します。
 - ・既存の公共交通機関との乗継を考慮したダイヤにします。そうすることで、地域の交通ネットワークの充実につながります。
 - ・可能な限り、覚えやすくわかりやすいダイヤ（同じ分に発車するダイヤ）を目指します。また、乗降時間も含め、余裕のあるダイヤにします。
 - ・運転者には「連続運転時間は 4 時間以内とし、次の運転までに 30 分以上（運転の中断時に 1 回 10 分以上としたうえで分割することもできる）の休憩を確保すること」などの基準があります。これらを遵守するダイヤ設定にするため、運行事業者ともよく話し合うことが必要です。
- ※「事業用自動車の運転者の勤務時間及び乗務時間に係る基準」（平成 13 年国土交通省告示第 1675 号）、「自動車運転者の労働時間等の改善のための基準」（平成元年労働省告示第 7 号）

例

- ・導入前のアンケート調査結果で、利用希望が最も多かった安芸市民病院の休診日を運休。（中野・中野東地区）
- ・利用実績をもとに、比較的利用が少ない平日の 16:40 以降の 2 便を減便、土曜日を運休。（口田地区）

[停留所の設定]

- ・生活関連施設（病院、商業施設、金融機関など）の利用や既存の公共交通機関との乗継を考慮して停留所を設置します。また、施設では利用者の利便性を考慮し、できる限り建物直近に停車できるよう了解を得ます。
- ・停留所標識は、その周辺の施設所有者・地権者・住民の了解を得て、民有地へ設置します。また、利用者にわかりやすくするため、できるだけ目立つようにします。
- ・交通量が少なく、安全面を確保できる道路では、地域ニーズを把握した上で、フリー乗降区間（停留所以外でも乗り降りすることができる区間）の設定も検討します。
- ・道路交通法上、交差点又は道路のまがりかど、横断歩道又は自転車横断帯から 5m 以内の部分、坂の頂上付近や勾配の急な坂などには停留所を設置できません。なお、実験運行期間中（道路運送法第 21 条による許可の場合）は、既存のバス停留所を活用することができません。
- ・停留所の設置については、個別に所轄警察署等との協議が必要です。

[運賃の設定]

- ・アンケート結果や交通事業者が算出する運行概算経費、既存の公共交通機関の運賃などを勘案し、運賃を設定します。小児運賃などの設定も可能です。
- ・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。一般の路線バスのように距離制の運賃にする場合、適切な利用者負担が見込めますが、運賃体系が分かりにくくなったり、設備投資の費用がかかります。
- ・回数券の導入は、利用促進につながるとともに、運転手の負担の軽減にもつながります。回数券の販売は、運行事業者だけでなく地域の方々や店舗などで行うことが効果的です。

口 田：3,000 円(300 円×11 枚)
黄金山：2,000 円(250 円× 8 枚)
幡・中野：3,000 円(300 円×10 枚)
1,000 円(100 円×10 枚)
美鈴が丘：2,000 円(100 円×20 枚)

[運行車両の選定]

- ・運行計画路線を走行可能かつ予想される乗車人数に適した車両サイズのものにします。
- ・運行事業者が所有している車両を使用すると、新たな購入がないので初期経費が削減されます。



ジャンボタクシー（乗客 9 名）



セダン型タクシー[小型]（乗客 4 名）

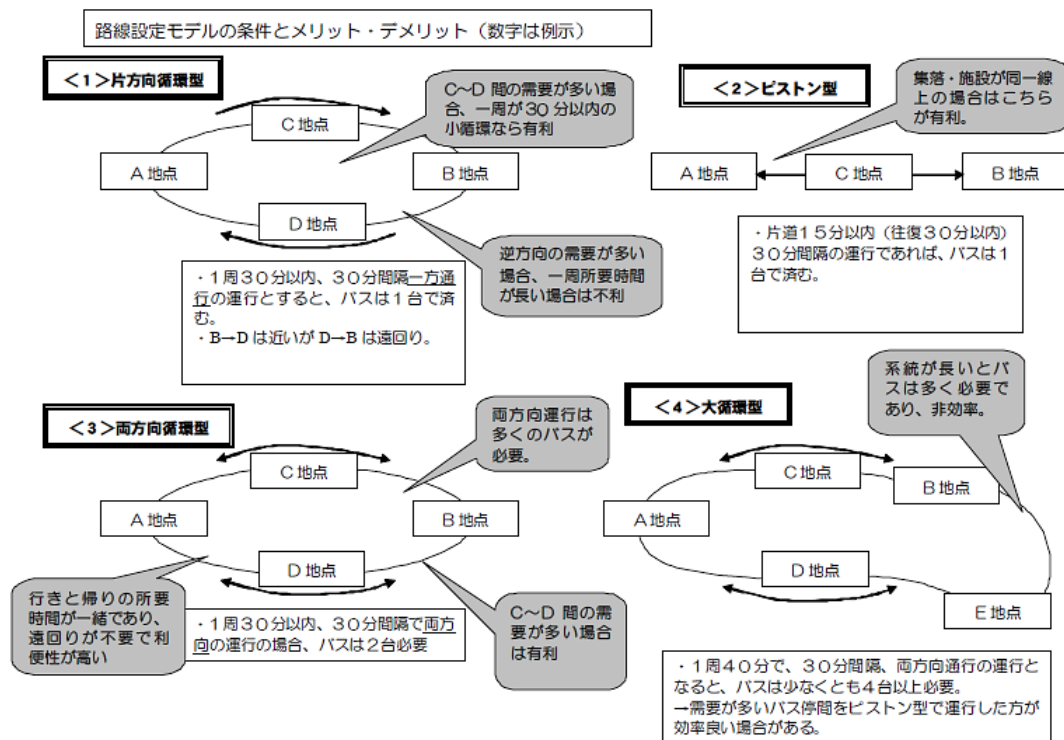
ポイント

経費削減につながる運行計画

- ・停留所標識の民有地への設置。（公道上では占用料が生じるとともに、強固なものを設置する必要があるので設置費用が生じる）
- ・運行事業者が所有している車両の活用。（車両の購入が生じない）
- ・運行曜日や時間帯を利用が見込まれるところに絞る。（運行経費の削減）
- ・ルート・ダイヤ設定を工夫し、最低限の車両数で運行。（運行経費の削減）
- ・運転手を地域で募集するなど、運行事業者に安い賃金で雇用してもらうことを働きかける。（人件費の削減）



民家の柵に
設置した標識
（黄金山地区）



運行車両数とルート・ダイヤ設定の関係

出所：「地域公共交通の確保・維持・改善に向けた取組マニュアル」（平成 24 年、国土交通省）

Step3 実験運行

(1) 実験運行の準備・周知

地 域	・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ます。 ・回数券を販売したり、地域の店舗などに回数券販売所としての協力を依頼します。 ・停留所標識を設置します。 ・大雪や台風など急遽運休となる時のために、利用者への周知方法を決めておくとともに、運行事業者と連携して緊急連絡網を作成します。
事 業 者	・運行を開始する約2か月前までに、運輸局へ許可申請を行います。 ・続行便を無線で呼ぶなど、乗り残しの対応方法を決めます。 ・車体が乗合タクシー等とわかるように、出来る限り目立つようにします。
市	・チラシや運輸局への申請書類などの作成を支援します。 ・広報紙や記者クラブへの情報提供により周知を図ります。

◆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、口コミ、地域イベントなどでのPR、出発式、のぼり旗の設置などを検討します。

＜のぼり旗のキャッチコピー例＞

黄 金 山 地 区：「乗って残そう乗合タクシー」（地域の病院からの寄附金で作成）
 中野・中野東地区：「あなたの町の乗合タクシー」（社協の負担）
 美鈴が丘地区：「みんなをつなぐりんりんタクシー」（市の負担）



- ・チラシは町内会等を通じて各家庭に配布するだけでなく、主要な施設にも置いてもらうよう依頼します。
- ・利用者を確保するきっかけとして、1度利用してもらい「乗合タクシー等を使うことに慣れてもらう」ことも有効です。地域団体で回数券をまとめて購入し、お

のぼり旗
 （中野・中野東地区）

（黄金山地区の取組例）高齢者に期間限定の回数券を無料配布（社協の負担）

- ・次に例示する周知に係る経費も踏まえ、経費削減の観点から、効果的な周知方法を決定します。

- | | |
|----------------------|---------------------------|
| ○ のぼり旗 | （一般サイズ1800mm×450mm 数千円／枚） |
| ○ 無料お試し券 | （運賃（250円～300円）／枚） |
| ○ チラシ | （A3電子複写上質紙 両面 約10円／枚） |
| ○ 口コミ、イベントでのPR、出発式など | （無料） |

- ・利用者は停留所で乗降することに慣れており、フリー乗降区間を設定したにもかかわらず、有効活用できていないことがあるため、積極的にPRすることが大切です。

◆申請について

「乗合旅客運送許可申請書」「運送約款設定認可申請書」「運賃認可申請書」などの提出が必要です。提出書類や提出時期については、事前に中国運輸局広島運輸支局（以下「広島運輸支局」という。）に相談・確認を行いましょう。（ここでは道路運送法第21条による許可（以下「21条許可」という。）を得て実験運行する際の流れについて記載しています。）

◆車体について

1BOX車やセダンを乗合タクシー等として活用し、運休日には一般の乗用タクシー等としても利用するケースが多いため、簡易に切り替えができ、かつ、乗合タクシー等運行時に乗合タクシー等車両であるということが目立つように、車体シートを利用するのが一般的です。

(2) 実験運行の実施

地 域	・周知を継続するとともに、利用者の声の把握に努めます。 ・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。アンケートは乗合タクシー等のPRにもつながります。(Step 1 参照) ・利用促進に取り組みます。(Step 4 参照)
事 業 者	・利用者の乗降場所、人数を記録します。 ・運行時に得られる利用者の声を聞いておきます。
市	・住民アンケートの設問項目などに関する相談に応じます。 ・利用状況の集計を支援します。 ・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。

◆周知について

利用状況を掲示板への掲示やアンケートへの掲載などで地域に示し、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。また、その際、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日又は1便あたりの平均利用者数など)を設定しておく、地域に説明しやすくなります。

黄金山地区乗合タクシー

利用状況のお知らせ 平成24年9月分

● 曜日別利用状況

	月曜日 (計3日)	水曜日 (計4日)	金曜日 (計4日)	土曜日 (計1日)	日曜日 (計1日)	計	平均 (計11日)
本線コース	9人	143人	172人	413人	461人	461人	461人
短線コース	40人	39人	72人	151人	156人	156人	156人
合計	138人	182人	244人	564人	617人	617人	617人
(平均)	(46.0人)	(45.5人)	(61.0人)	(56.4人)	(61.7人)	(61.7人)	(61.7人)

全乗客の平均乗車時間は、約15分です。
乗客は、乗降場所を指定し、乗車します。
乗客は、乗降場所を指定し、乗車します。

● 1日平均利用者数

	今日	前日	増減
本線コース	37.5人	35.5人	+5.6%
短線コース	13.7人	12.0人	+14.2%
合計	51.2人	47.5人	+8.2%

目標
60人!

黄金山地区に15分以内乗車可能の乗降場所 乗降場所(乗降場所)の指定

掲示板への利用状況の掲示(黄金山地区)

◆利用者の声の把握

アンケートや利用者から直接意見を聞く「意見ポスト」を設置するなどの方法があります。

◆住民アンケート(資料12参照)

基本的にはStep 1における手順(18ページ参照)に沿って実施しますが、既に生活交通を導入しているため、利用促進策の検討や運行計画の改善の参考とすることを目的としたアンケートになるとともに、その結果は、本格運行を実施するかどうかの判断材料にもなります。

よって、利用状況や問題点・改善点を適切に把握できるような設問にするよう努めます。

[基本的な調査項目]

個人属性：年齢、性別、免許の有無、居住地区など

現状把握：生活交通の浸透度、利用経験(意向)、利用頻度、利用目的、利用日・時間帯など

改善点(新たなニーズ)の把握：周知方法、運行コース、停留所、ダイヤ、運行日、運賃など

その他：自由意見など

◆利用状況の把握

1便ごとに利用者の乗降場所や人数を把握しておけば、停留所別・便別・曜日別などの分析ができ、運行計画の改善に役立ちます。

平成 年 月 日 ()			天候											
路線	方向	停留所名	第1便		第2便		第3便		第4便		乗車計	降車計		
			乗	降	乗	降	乗	降	乗	降				
○○行	1													
	2													
	...													
	...													
	小計													
○○行	...													
	2													
	...													
	...													
	小計													
合計														

利用状況の調査表(例)

(3) 実験運行結果の分析、運行計画の改善、本格運行移行の判断

地 域	・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。 ・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。 ・地元協議会で運行計画について合意形成を行います。
事 業 者	・狭い道路の通行、ダイヤ設定など運行事業者の視点で、運行計画の改善を検討します。 ・（路線等を変更する場合）実際に運行してみても、支障がなければ、路線を変更する1か月前までに変更届を運輸局へ提出します。
市	・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。 ・（路線等を変更する場合）関係機関（所轄警察署、既存交通事業者、運輸局など）と調整するとともに、運輸局への申請書類などの作成を支援します。

◆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。
- ・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由などにより、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」など）

◆本格運行移行の判断

- ・利用状況やアンケート結果からみて、地域にとって本当に有効・妥当なサービスであったかどうかを分析します。
- ・運行収支やその他に見込まれる収入なども踏まえ、生活交通導入の目的を満たしながら、継続的に運行を行っていくことが可能かどうかを分析します。

ポイント 本格運行移行の判断のポイント

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、自助・共助・公助の考え方（14ページ参照）を踏まえつつ、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。

◆本格運行移行への決断時期

- ・本格運行への移行の決断は、地域公共交通会議の開催や運輸局の標準処理期間を考慮すると、本格運行開始の約3か月前までに行うことが望めます。このため、少し早目の段階から、広島運輸支局に確認を行いながら決断時期を決めていきます。（次ページ参照）
- ・本格運行への移行を断念した場合は、運輸局への届出を行うとともに、利用者への周知期間を経て、すみやかに運行を廃止します。

参 考

実験運行開始から本格運行開始までの主なスケジュール（例）

		地域	事業者	市
○ 年度	10月	実験運行開始		
	11月	実験運行周知	運行実施 利用状況 把握	各種支援
	12月	アンケートの 実施・分析		
	1月	運行計画の改善検討		
	2月		運輸局へ申請	関係機関協議
	3月	路線・ダイヤ改正等周知	↓	
○ 年度	4月	路線・ダイヤ等改正		
	5月			
	6月	運行計画の改善検討、本格運行移行への判断	申請書作成	関係機関協議 陸上交通地域協議会の 開催・国への補助申請
	7月	路線・ダイヤ改正等周知 利用促進策・資金確保策の 検討実施	運輸局へ申請	地域公共交通会議の開催
	8月			
	9月			
			本格運行開始	

(4) 地域公共交通会議における審議

本格運行への移行を決断した場合、本格運行を開始する2か月前までに、広島市地域公共交通会議で合意を得る必要があります。

地 域	・地域公共交通会議にオブザーバーとして参加し、委員の質問等に対応します。
事 業 者	・地域公共交通会議にオブザーバーとして参加し、委員の質問等に対応します。
市	・地域公共交通会議に諮る資料を作成するとともに、会議を開催します。

◆地域公共交通会議とは

根拠法令：道路運送法

目的：地域の実情に応じた適切な乗合旅客運送の運行形態や運賃等を協議するため設置されるもので、地域の需要に即した乗合運送サービスが提供されることにより、地域住民の交通利便の確保・向上に寄与することを目的としています。

審議事項：路線・ダイヤ・運賃の設定、使用車両、使用車両に係る移動円滑化基準の適用除外 等

構成員（例）：学識経験者、広島県バス協会、広島県タクシー協会、交通事業者における運転者組織、住民又は利用者代表、道路管理者、交通管理者、広島市、中国運輸局広島運輸支局

地域公共交通会議は、平成18年10月に、道路運送法の改正により制度化されました。

これは、地域のニーズに対応したバスを実現するため、計画段階から地域住民や利用者が参画するとともに、周囲の交通システムとの連続性・整合性についても十分配慮し、地域の交通ネットワーク全体の維持・発展や利用者利便を確保することが重要であるとの観点から、地域住民、利用者、地方公共団体、交通事業者等の地域の関係者からなる新たな協議組織として規定されたものです。

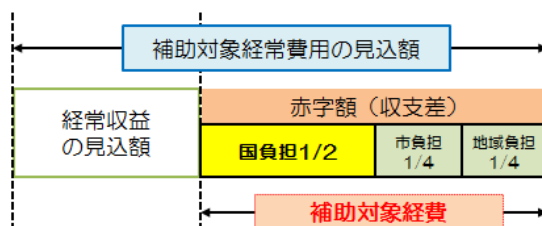
また、当会議の中で、使用車両や運賃設定に係る協議について合意が得られることによって、乗車定員11人未満の車両で運行する乗合タクシーなどの導入が可能になるほか、運賃・料金の設定等の手続の簡素化や、路線延長に係る処理期間の短縮などさまざまな手続条件が緩和されるというメリットもあります。

(5) 本格運行に向けた国への補助申請

全 員	・ 本格運行に向け、本格運行を開始する前年の6月末まで（本格運行を10月から12月の間に開始しようとする場合は、本格運行を開始する年の6月末まで）に、本格運行開始から直近の9月までの運行赤字見込みについて、国への補助申請に必要となる「生活交通確保維持改善計画」を、本市主催の陸上交通地域協議会に諮って策定します。
地 域	—
事 業 者	—
市	・ 対象路線が振興山村地域内にない場合は、計画の認定申請をする前に、国へ交通不便地域の指定申請を行います。 ・ 国への補助申請に必要となる「生活交通確保維持改善計画」を策定するため、陸上交通地域協議会を開催します。

◆国の補助対象・補助額等

- ・ 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。半径1km以内にバス停留所等がある場合でも、そこに行くまでに急な坂があるなど、移動の制約が大きい場合は対象地域として認められる場合があります。
- ・ 国の補助は、赤字見込額の1/2が対象となります。



国の制度による補助対象経費等（イメージ）

参 考

地域公共交通確保維持改善事業費補助金交付要綱より抜粋

（補助対象事業の基準）

市区町村協議会等が定めた生活交通確保維持改善計画に確保又は維持が必要として掲載された補助対象系統の運行のうち、次のイからトまでの全てに適合するもの。

イ 道路運送法施行規則第3条の3に規定する路線定期運行、路線不定期運行若しくは区域運行又は同規則第49条第1号に定める市町村運営有償運送（「市町村運営有償運送の登録に関する処理方針について（平成18年9月15日付け国自旅第141号）」1①に定める「交通空白輸送」に限る。）若しくは同条第2号に定める交通空白地有償運送であって乗合旅客の運送に係るものであること。（ただし、交通空白地有償運送にあっては、補助対象期間の開始前に、国庫補助金の交付を申請することを示した上で、道路運送法施行規則第51条の15第3号に規定する協議が調っているものに限る。）

ロ 以下の①又は②のいずれかの要件を満たすもの。

① 第2編第1章第1節の補助対象地域間幹線系統のフィーダー系統であること。～（略）～

② 以下の（1）又は（2）のいずれかを満たす交通不便地域における地域間交通ネットワークのフィーダー系統であること。

（1） 以下に掲げる過疎地域等のいずれかをその沿線に含む地域間交通ネットワークのフィーダー系統であること

・ （略）

・ 山村振興法（昭和40年法律第64号）第7条第1項の規定に基づき指定された振興山村

・ （略）

（2） 半径1キロメートル以内にバスの停留所、鉄軌道駅、海港及び空港が存しない集落、市街地その他の交通不便地域として地方運輸局長等が指定する地域の住民等の移動確保のための地域間交通ネットワークのフィーダー系統であること。

ハ～ト （略）

◆市の補助制度について

国の補助に加えて、本市においても、乗合タクシーの本格運行の取組に対して補助を行っています。補助対象期間や補助額等の詳細については、35ページ及び資料5をご参照ください。

Step4 本格運行

(1) 本格運行の準備・周知

地 域	・実験運行時と同様、地域への周知を行います。(Step 3 参照)
事 業 者	・運行を開始する約2か月前までに、運輸局へ経営許可を申請します。
市	・既存交通事業者など関係機関と調整を行います。 ・チラシや運輸局への申請書類などの作成を支援します。

◆申請について

- ・運行事業者が道路運送法第4条による許可（以下「4条許可」という。）を持っている場合と持っていない場合で手続が異なります。

（4条許可を持っていない場合）一般乗合旅客自動車運送事業の経営許可申請書

（4条許可を持っている場合）一般乗合旅客自動車運送事業における事業計画変更認可申請書
上記申請書に加え、「一般乗合旅客自動車運送事業の運送約款設定認可申請書」「一般乗合旅客自動車運送事業の協議運賃設定届出書」などの提出が必要です。なお、運行形態の違いによって提出書類は異なります。

提出書類や提出時期については、事前に広島運輸支局に相談・確認を行います。様々な書類や条件がありますので、できるだけ早くから相談・確認を行います。

- ・路線定期運行を行う場合、いわゆるバリアフリー法が適用されます。このため、公共交通移動等円滑化基準に適合した車両を導入する必要がありますが、運行経路が、狭隘でかつ、急こう配が連続する区間があるため低床車両では通行できないなどといったケースもあります。この場合、地域公共交通会議の合意を経て当該基準の適用除外認定を申請することも可能です。
- ・使用車両の故障等の対応のための予備車の登録、また、使用車両の移動円滑化基準の適用除外を行う場合は、車いす利用者の対応のための福祉車両の登録が望まれます。

◆既存バス停の活用について

21条許可で実験運行する場合は、既存のバス停留所を停留所として活用することはできませんでしたが、4条許可を得た後の本格運行は既存のバス停留所を停留所として利用することができます。ただし、既存の交通事業者など関係機関との調整は必要です。

◆周知について

実験運行の準備・周知（25ページ参照）で挙げた取組に加え、本格運行時は、次のような取組も有効です。

- ・マスコミへの積極的な情報提供や取材対応。（新聞記事として取り上げられるなど、強力な発信力につながる事が期待されます。）
- ・運行開始時の出発式の実施。（地域へ大々的にPRすることができます。）



中野・中野東地区乗り合いタクシー
本格運行スタート
安芸区

中野・中野東地区の住民らが運営する乗り合いタクシーが1日、本格運行を始めた。
中野東4丁目のショッピングセンター駐車で出発式があり、運賃を定めた。JR駅やショッピングセンター構内に入るルートに修正した。料金は大人300円、小学生100円。実験運行では計33人（1日平均17・3人）が利用。採算ラインの約50人とは及ばないが、ルート修正とPR強化で乗客増を図り、国の補助や地元企業の支援などでやりくりする。（田中伸武）

平成24年11月2日（金）中国新聞

(2) 利用促進・資金確保

地 域	・ 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。 ⇒ 持続的に運行するためには、まずは「利用すること」が大事 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
事 業 者	—
市	・ 利用促進策や資金確保策の検討・実施を支援します。

◆利用促進・資金確保の具体例

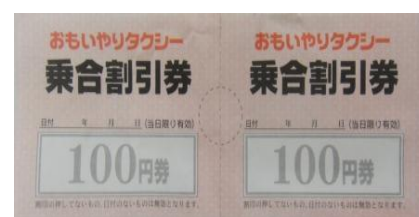
[利用促進]

・ 周知やインセンティブ付与による新規利用者の掘り出し

- 例
- ・ チラシ配布・地域の各種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
 - ・ 社協だより・公民館だよりなど広報紙への乗合タクシー等の関連記事の掲載
 - ・ 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
 - ・ 100 円乗車キャンペーンの実施
 - ・ 地域団体等で、乗合タクシー等を含む地域の公共交通機関を利用していくことのできるオリジナルのお出かけマップを作成・配布

・ 利用勧奨・継続的利用への誘導

- 例
- ・ 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、乗合タクシーで利用できる 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)

・ サービス向上

- 例
- ・ 定期的なアンケート等による利用者ニーズの把握と運行計画への反映
 - ・ 運転者の気配りやコミュニケーションによる顧客のリピーター化
 - ・ 利用者の待ち時間対策のため、商業施設など主要な停留所（導入空間のある場所）へのベンチの設置（ベンチは商業施設等に依頼するなど）
 - ・ ボランティアの添乗員を乗車させ、乗降の際の介助や、運転手のサポート等を実施

・ 利用機運の醸成

- 例
- ・ 乗合タクシー等の愛称の募集
(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」、北広島町「ホープタクシー」)
 - ・ 運行開始時の出発式の実施
 - ・ のぼり旗の設置
 - ・ 住民決起集会やパレード
 - ・ 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

例 ・バス停広告、車体広告

(広島市屋外広告物条例に基づく規制がありますので、許可申請先となる各区役所維持管理課に確認しながら進める必要があります。)

・地域へ配付する時刻表等への広告掲載

(地域の相場・広告枠の大きさ・目標額等を考慮し、広告料を検討します。)

⇒ 黄金山地区

5 cm×9.3 cm : 2 万円等 (合計 26 万円)

⇒ 中野・中野東地区

3 cm×4.5 cm : 5 千円以上 (合計 20.5 万円)

中野・中野東地区乗合タクシー

運賃 大人300円 小学生100円
※小学生未満無料
※乗車7月6月13日限定

運行日 上 平 原線：月・木曜日
山王野手上線：火・金曜日
※土・日・祭日、7月13日(土)は運休
※1000円クーポン(02)1000-0311

時刻表 (乗客乗降)

中野・中野東地区乗合タクシーも応援しています

中野・中野東地区乗合タクシー運行支援協議会
(事務局：中野地区社会福祉協議会、中野東地区社会福祉協議会)

広告付き時刻表 (中野・中野東地区)

ポイント

協賛金[広告料]を募る場合

地域の企業へ広告での協賛をしてもらう場合、事業主体を明らかにするなどし、安心して協力してもらいやすくすることは重要です。地域の実情にもよりますが、本市のこれまでの取組において、地域住民だけでなく行政がいることで、乗合タクシーへの理解・協力が企業側から得られやすくなった事例もあります。

・地域の取組による収入確保

例 ・資源ごみの販売益

(地域の資源ごみの回収を行い、売却益を収入とします。)

・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地域テーマ募金等を活用し、集めた金額を収入とします。)

・自動販売機の設置

(自動販売機の設置について業者と交渉し、設置後、売上の一部を収入とします。)

・利用者へのインセンティブを活用した収入確保

例 ・NPO法人の立ち上げ

(NPOの入会費・年会費等を運行経費に充てます。)

⇒ NPO会員は運賃100円割引などを実施します。)

・サポーター登録制度

(利用者にサポーターとして登録してもらい、登録料を徴収します。)

⇒ サポーターには運賃100円割引などを実施します。)

(3) 本格運行の実施、本格運行結果の分析、運行計画の改善

地 域	・引き続き、地域への周知を行います。(Step 3 参照) ・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。(Step 1 参照) ・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。(Step 3 参照) ・地元協議会で運行計画について合意形成を行います。
事業者	・利用者の乗降場所等を記録するとともに、運行時に得られる利用者の声を把握します。 ・狭い道路の通行・ダイヤ設定など運行事業者の視点で、運行計画の改善を検討します。
市	・利用状況の集計を支援します。 ・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。

◆路線・ダイヤ等の変更について

- ・変更する内容により、地域公共交通会議の開催の有無や申請時期が異なるため、広島運輸支局に確認をしながら、手続を進めます。
- ・「一般乗合旅客自動車運送事業における事業計画変更認可申請書」「一般乗合旅客自動車運送事業の協議運賃設定届出書」等を運輸局へ提出します。
- ・国へ補助申請を行っている場合、計画等の変更申請が必要です。

(4) 事業実施に伴う手続

地 域	—
事業者	・毎事業年度の経過後 100 日以内に、当該事業年度に係る事業報告書を運輸局へ提出します。 ・輸送実績報告について、前年 4 月 1 日から 3 月 31 日までの期間に係るものを 5 月 31 日までに運輸局へ提出します。
市	—

◆一般乗合旅客自動車運送事業者が運輸局へ提出する書類について

○事業報告書

- ・事業概況報告書、固定資産明細表、損益計算書（様式なし）、貸借対照表（様式なし）
一般旅客自動車運送事業損益明細表、一般旅客自動車運送事業人件費明細表

○輸送実績報告書

【路線定期運行、路線不定期運行】

- ・一般乗合旅客自動車運送事業輸送実績報告書、運行系統別輸送実績報告書
運行系統図（様式なし。運行系統の番号、起点、終点及び主な経過地を明示し、運行系統を色分け等で区分したものを添付）

【区域運行】

- ・一般乗合旅客自動車運送事業（区域運行）輸送実績報告書、営業区域別輸送実績報告書

(5) 国への補助申請

全 員	・毎年度、6月末までに、当該年度10月から翌年度9月の運行赤字見込みについて、国への補助申請に必要となる「生活交通確保維持改善計画」を本市主催の陸上交通地域協議会に諮って策定します。 ・(路線等の変更がある場合) 変更案を陸上交通地域協議会に諮って計画を変更します。
地 域	—
事 業 者	・毎年度、補助対象期間終了後、当該年度11月末までに補助金交付申請を行うとともに、当該年度の秋から冬頃にヒアリング調査(日報の確認等)を受けます。 - また、当該年度1月頃に陸上交通地域協議会で事業評価を実施します。
市	・毎年度、6月末までに、当該年度10月から翌年度9月の運行赤字見込みについて、国への補助申請に必要となる「生活交通確保維持改善計画」を策定するため、陸上交通地域協議会を開催します。 ・当該年度11月末までに事業者が行う補助金交付申請を支援するとともに、当該年度の秋から冬頃に国において実施される事業者ヒアリングに同行します。また、陸上交通地域協議会で事業評価を実施し、当該年度11月末までに国に提出します。 ・(路線等の変更がある場合) 計画変更を行うため、陸上交通地域協議会を開催します。

(6) 市への補助申請

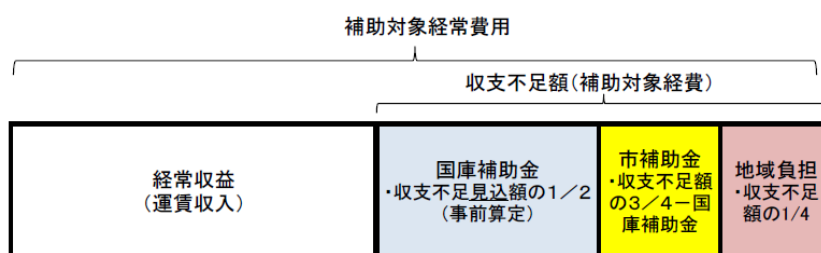
地 域	・毎年度、補助対象期間終了後、11月末までに、地元協議会において事業報告書を策定し、事業者へ提出します。
事 業 者	・毎年度、補助対象期間終了後、11月末までに、地元協議会が策定する事業報告書等の必要書類を添えて、補助金交付申請書を市へ提出します。また、必要に応じてヒアリングを受けます。
市	・補助申請手続に関する相談に応じます。 ・補助金交付申請書の提出があった後、必要に応じて事業者ヒアリングを行うなど、所要の審査を行い、補助金を交付します。

◆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。(資料5参照)

補助対象期間は前年度10月から当該年度9月までの1年間であり、補助申請は、交通事業者が、補助対象期間終了後に行います。(市の予算措置のため、事前協議等を行う場合もあります。)

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)

おわりに

これまで示してきたように、本市においては、地域が主体となって生活交通を導入・確保しようとする取組に対してさまざまな支援を行っています。

一方で、その取組が地域の一部のものにとどまる場合などは、行政による公平性の観点などから、本市における支援が限定的になる場合も想定されます。

こうしたことから、地域において生活交通の導入・確保に取り組もうとする場合は、地域全体の課題として捉え、本市の支援制度の活用をご検討いただきたいと考えています。

また、その取組を進めていく中で、当マニュアルを活用していただくことにより、地域にとって最適な生活交通の導入・確保が促進されることを期待しています。