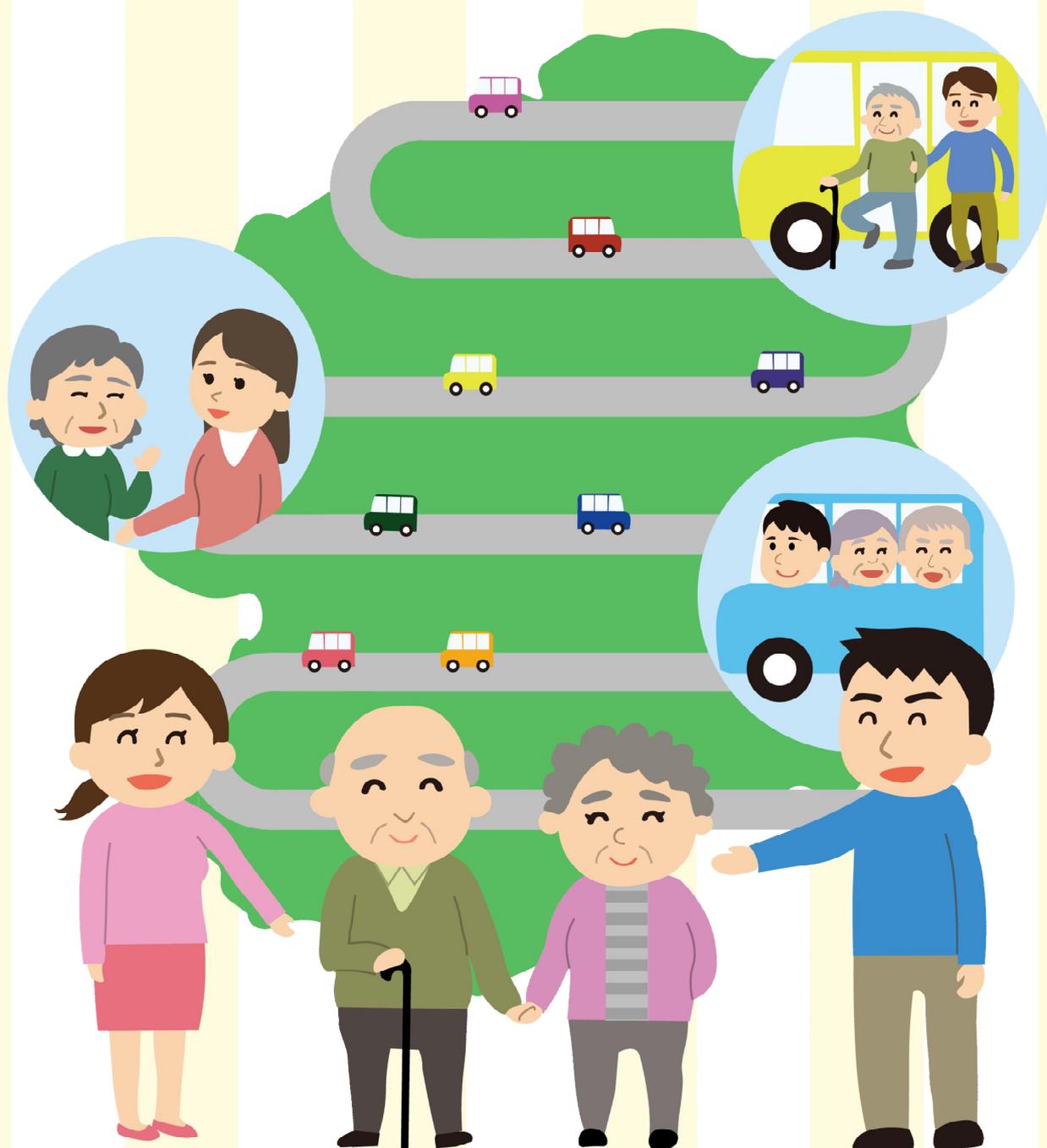


地域共助型生活交通導入ガイドライン 概要版



平成30(2018)年10月
栃木県

I. 地域共助型生活交通をとりまく背景

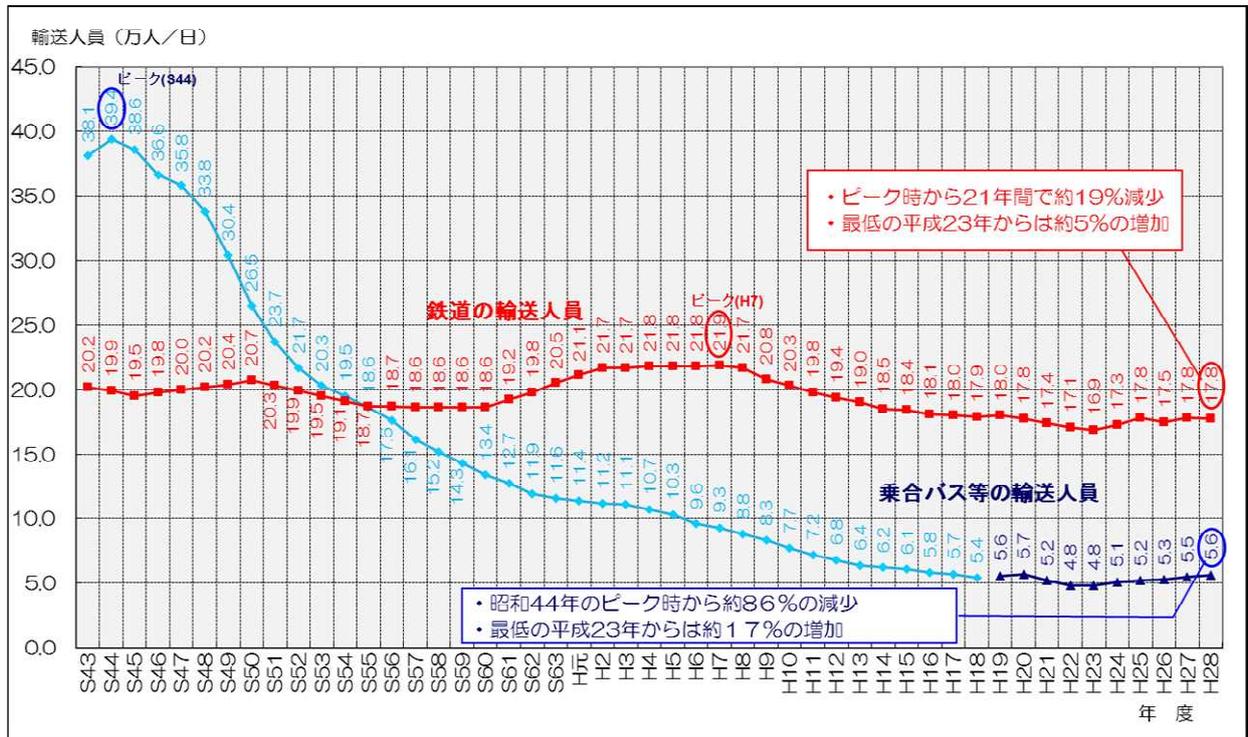
本章では、栃木県の道路・交通ネットワークの現状を踏まえ、「地域共助型生活交通とはどのような交通なのか」、「なぜ地域共助型生活交通が期待されているのか」等について整理しています。

栃木県の公共交通における現状

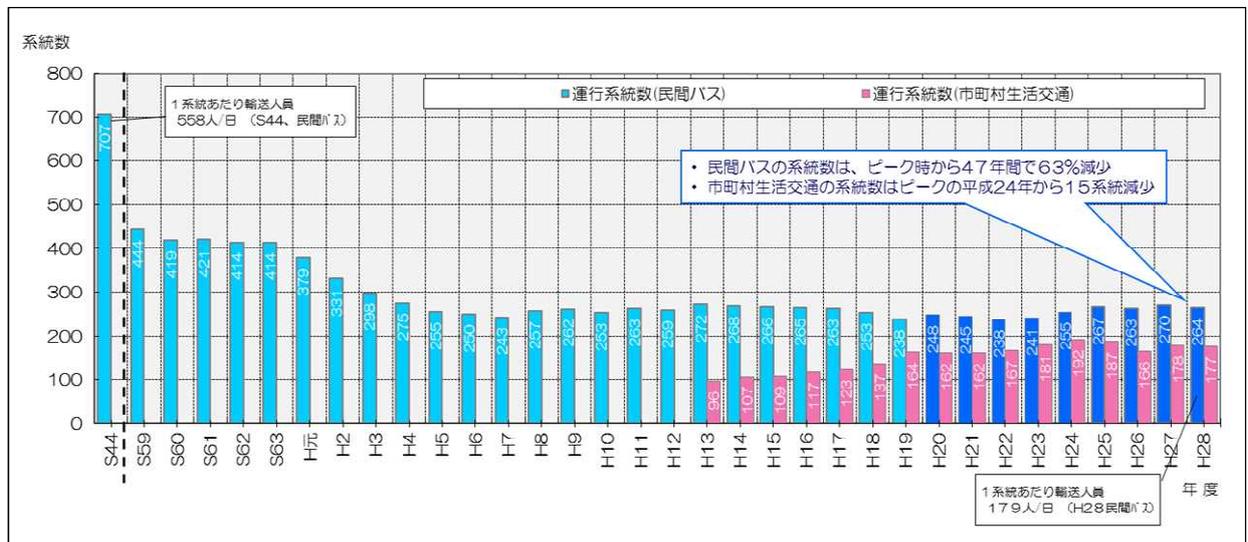
栃木県では、自家用車の普及や人口の減少等により、路線バスの利用者が減少し、バス路線の路線数が減少してきました。

県内市町では、バス路線の休廃止を受けて、コミュニティバスやデマンド交通といった生活交通を導入することで住民の移動手段確保を図ってきましたが、日常生活を支える公共交通サービスが行き届かない地域（公共交通空白地域）や、住民が日常の移動に不便を感じている地域も残っています。

このような中で、地域の需要に対応する新しい交通形態として、全国では地域住民が主体となった地域共助型生活交通の導入が進んでいます。



栃木県の鉄道・バスの輸送人員の推移 (平成29年度版「とちぎの公共交通」)



乗合バス等の系統数の推移 (平成29年度版「とちぎの公共交通」)

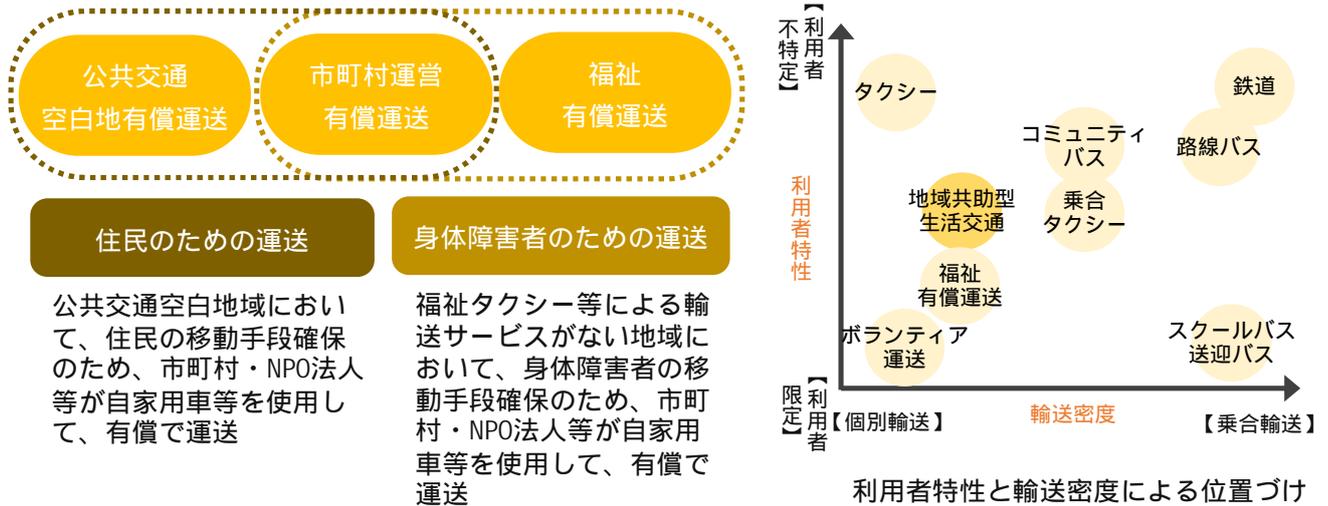
II. 地域共助型生活交通について

章では、「地域共助型生活交通は、どのようなサービスを誰が行う交通なのか」といった交通の概要についてご紹介しています。

地域共助型生活交通とはどのような交通か

地域共助型生活交通とは、バスやタクシー等の公共交通機関では住民に対する移動手段が確保できない場合において、NPO法人等の地域団体が、営利とは認められない範囲の運送の対価によって自家用自動車を使用して運送するものです。

自家用有償旅客運送の種類及び概要



地域共助型生活交通の概要

項目	概要
登録できる団体	<ul style="list-style-type: none"> ●NPO法人（特定非営利活動法人） ●一般社団法人又は、一般財団法人 ●医療法人 ●社会福祉法人 等
運送の対象（利用できる人）	<ul style="list-style-type: none"> ●対象地域内の住民、その親族 ●対象地域内に存する官公庁、病院その他公共的施設を利用する者 ●その他、対象地域内において日常生活に必要な用務を反復継続して行う者
運送の区域	<ul style="list-style-type: none"> ●市町村単位が基本（市町村内の一部の区域とすることも可能）
利用料金等（運送の対価）	<ul style="list-style-type: none"> ●実費の範囲内で、営利と認められない範囲内とする ●運送以外に、迎車料金や待機料金などを実費の範囲内で設定することも可能 [運送の対価以外の対価] ・迎車回送料金（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、車両を待機された場合に適用する料金） など
運転者	<ul style="list-style-type: none"> ●第二種運転免許を受けており、かつ、その効力が停止されていない者 ●第一種運転免許を受けており、かつ、その効力が過去2年間に於いて停止されていない者であって、国土交通大臣が認定する講習を修了していること、又はこれに準ずるものとして国土交通大臣が認める要件を備えていること
使用する車両	<ul style="list-style-type: none"> ●運行主体が使用権原を持っている車両 [車両の確保方法] ・運行主体が保有する車両を使用する ・市町村が保有する車両を運行主体に貸与する ・運行主体が車両を保有せずに、運転者が自ら保有する車両を持ち込む

III. 地域共助型生活交通の導入事例

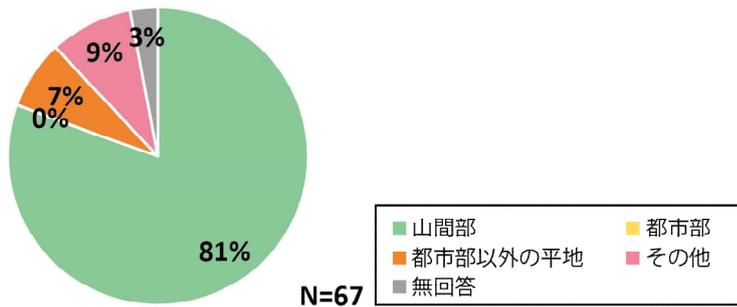
章では、全国で先進的に導入されている地域共助型生活交通の事例の分析結果をご紹介します。

全国の導入地域の分布

全国では約100団体が地域共助型生活交通の登録を行い、運行しています。（平成28年現在）
地域共助型生活交通を導入している地域は、以下のとおりです。

地域の特徴

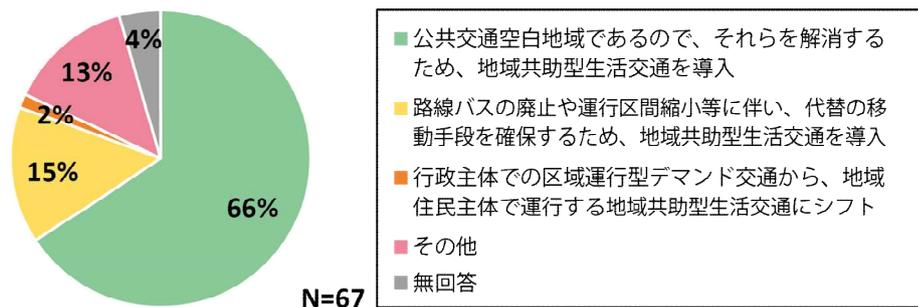
- 約8割の地域が山間部の地域で、都市部での導入は少なくなっています。



全国の導入地域の分布

導入目的

- 約8割の地域が、公共交通が利用しにくい・公共交通がなく不便である状況（公共交通空白地域であること）の解消を目的として導入しています。



代表事例

全国の「公共交通空白地有償運送制度」の導入事例の中から、代表事例を紹介します。

ぐるっとおぜ地区バス 富山県高岡市小勢地区

住民アンケートにおいて要望が高く、老人会等から安心して出かけられる交通手段が求められ、導入された。
各世帯から年会費を徴収することで、無料で利用できる。

- 運営主体：NPO法人小勢地区活性化協議会
- 利用制限：小勢地区住民
- 運行時間：7時頃～19時頃
- 予約方法：定期便・一部電話予約
- 利用料金：無料(年会費：3,000円)



NPOタクシー
長野県上伊那郡中川村

ぐるっとおぜ地区バス
富山県高岡市小勢地区

のってかせ
愛知県設楽町津具地区



NPOタクシー 長野県上伊那郡中川村

民間バス・タクシー事業者が撤退した後、中山間地域の交通手段として導入された。
運営主体は地元の建設会社7社による共同設立である。



- 運営主体：NPO法人 ふるさとづくりやらまいか
- 利用制限：運転免許証のない方または持っていない方も運転しない方、最寄りのバス停から徒歩距離で600m以上離れている方
- 運行時間：9時～21時
- 予約方法：電話予約
- 利用料金：エリア料金制（ゾーン内は400～500円、ゾーン外は+100～300円）
（ほか会員登録料は200円）

のってかせ 愛知県設楽町津具地区

福祉タクシーに代わる有料の送迎サービスとして、商工会が実施している。
福祉タクシーと利用形態が似ているため違和感なく利用されている。

- 運営主体：津具商工会
- 利用制限：町民
- 運行時間：9時～16時
- 予約方法：津具商工会への電話予約
- 利用料金：500円



IV. 地域共助型生活交通の導入検討の手法

章では、地域共助型生活交通の導入に向けた検討の手法を、手順ごとにご紹介しています。

検討の流れ

地域共助型生活交通の検討の流れは、以下のとおりとなります。

地域の移動手段を地域主体で確保したい！

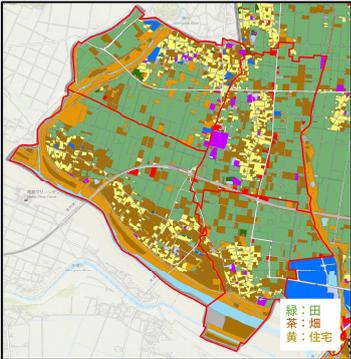
検討項目	検討内容	
(1) 地域の課題整理	人口の推移・高齢者数の推移 居住地域の分布・土地利用状況・ 道路網・施設分布	既存の公共交通の現状把握 (参考)上位計画 等
(2) 需要調査	既存調査の確認	需要調査の計画・実施 等
(3) 関係者との確認・調整	既存の公共交通機関の見直し	運行・運営にかかる役割分担 等
(4) 運行形態の検討	運行形態の検討に当たって 運行形態の検討手順	【STEP1】運行エリアの検討 【STEP2】運行サービスの検討 【STEP3】収支の検討 等
(5) 運行体制の構築	必要な人員と役割の確認 管理者・運転者の要件の確認 運転者の確保・待遇	必要な設備 保険への加入 利用登録 運営協議会 等

登録申請

運行開始

(1) 地域の課題整理

地域の課題整理によって、地域共助型生活交通を検討するきっかけを明確にするとともに、地域に求められる交通サービスの役割や機能について考えます。

項目	整理すること
人口の推移・高齢者数の推移	<ul style="list-style-type: none"> ●地域にはどういう世代の人が何人程度いるのか ●将来人口はどのように変化することが想定されるか
居住地域の分布・土地利用状況・道路網・施設分布	<ul style="list-style-type: none"> ●居住地域の分布特性 ●停留所として利用できそうな場所 ●日常的に利用する施設 <div style="display: flex; justify-content: space-around;"> <div style="text-align: center;">  <p>居住地域の分布・土地利用状況のイメージ</p> </div> <div style="text-align: center;">  <p>道路網・施設分布のイメージ</p> </div> </div>
既存の公共交通の現状把握	<ul style="list-style-type: none"> ●地域の中でサービス不足となっている箇所
(参考)上位計画	<ul style="list-style-type: none"> ●人口情報や交通情報等

(2) 需要調査

地域の需要に合致した（利用される）交通サービスとするため、「地域で何人くらいの人がこういった移動に困っているのか、これから困っていくのか」を分析します。

分析・整理のポイント

- どのような人が利用するのか
- 将来的に、利用者はどの程度増減するのか
- 日常生活において目的地となる施設はどこか、目的地に行く頻度・時間帯はいつか
- 目的施設の営業時間・診療時間・休館日等はいつか
- 利用者にとって、移動手段があれば行きたい目的地はどこか
- 利用者の徒歩圏や、目的地まで行く際に許容できる交通費はどの程度か

調査項目の例

- 属性について：性別、年代、職業、世帯構成、運転免許の有無、自由に使える車の有無 等
- 日常の移動について：良く行く施設、施設までの移動手段・訪問頻度・利用時間帯 等
- 運営・運行に関する協力について：地域共助型生活交通を導入した場合、運転者として協力できるか 等

(3) 関係者との確認・調整

地域共助型生活交通の導入について、関係者間で調整を行い、運営体制を整えます。関係者とは、地域住民・行政・交通事業者等が考えられます。

関係者との確認・調整の流れ

【STEP1】既存交通が「何を目的としてどのような運行を行っているのか」を把握する

- 何のために運行されているのか（目的）
- どのような人のどのような移動を担っているのか（機能）

【STEP2】既存交通が持つ課題・問題意識等を把握する

- 現在の運行内容や提供方法が地域の需要に適しているのか
- 現状において、どのような問題がどの程度生じているのか
- 何が原因で、何を解決しなければいけないのか

【STEP3】地域で移動に困っている人を助ける解決策をともに考える

[解決策の例]

- 需要に合わせた走行ルート、運行区域、時刻等の見直し
- 運賃体系の見直し
- 交通結節点における乗継や車両等の利用環境の改善
- 対象地域の検討 等

[役割分担の例]

NPO法人・住民等	<ul style="list-style-type: none">● 運行主体・運転者となる● 市町村担当者とともに住民需要を把握し、運行計画を作成する● 継続的な利用の促進に向けた取組を行う
交通事業者	<ul style="list-style-type: none">● 既存の公共交通機関の現状に関する情報を提供する● 運行計画や法令に関して助言する● 路線バスとの結節や既存の交通機関との連携に関して提案する
市町村	<ul style="list-style-type: none">● 運営協議会（住民や交通事業者との協議・調整・検討体制）をつくる● 各種調査を実施する● 運行主体に対し補助金や車両の貸与等による支援を行う

(4) 運行形態の検討

地域の課題に基づきできるだけシンプルかつコンパクトで地域と相性がよく、さらに持続可能なものとしていくための運行形態の検討を行います。

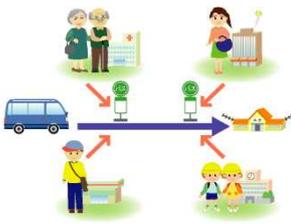
運行形態の検討手順

【STEP1】運行エリアの検討	目的地、地域外の運行エリア、走行パターン、距離・時間からみた運行エリア
【STEP2】運行サービスの検討	利用者数、利用方法、運行時間、車両、営業日数
【STEP3】収支の検討	収入、支出、収支

【STEP1】運行エリアの検討

地域から目的地までの距離や走行パターン（下表）、所要時間等を考慮して運行エリアを検討します。

走行パターン

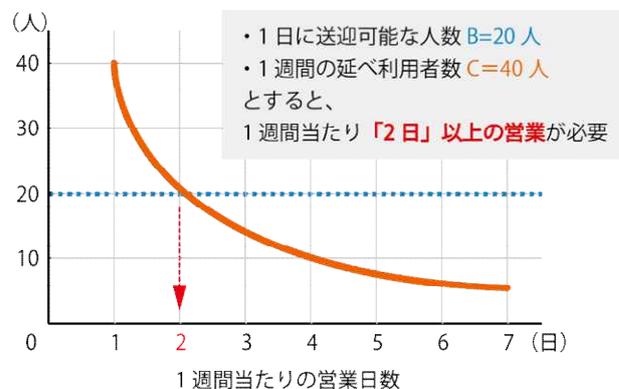
走行パターン	地域外の運行	地域内の運行	地域内の運行
路線×路線×全域	路線型 	路線型	全域型
路線×路線×分割		分割型	
路線×区域×全域		区域型 	全域型
路線×区域×分割			
区域×路線×全域	区域型	路線型	全域型
区域×路線×分割		分割型	
区域×区域×全域		区域型	全域型
区域×区域×分割		分割型	

【STEP2】運行サービスの検討

想定する利用者数に対し、利用方法や運行時間、車両を設定して運行サービスの内容を検討します。

1週間の利用者数を設定し、営業日数と1日当たりの送迎人数の関係を整理することで、運行のバランスが考えやすくなります。

1日当たりに送迎する人数



利用者数と営業日数・時間の関係

【STEP3】収支の検討

これまでの検討に基づき、運送の対価・人件費・車両費等を設定し、収支を検討します。

(5) 運行体制の構築

運行に当たり、以下の事項等を確認し実施体制を構築します。

必要な人員と役割

以下の役割を、登録申請時に定める必要があります。

項目	概要
組織	NPO法人、農業協同組合、消費生活協同組合、医療法人、社会福祉法人、商工会議所、商工会、認可地縁団体、自治会・町内会・青年団・観光関係の協議会などの権利能力なき社団
利用者	運送の区域内の住民及びその親族等で、事前の利用登録をした人 (市町村長が認めた場合には、来訪者又は滞在者も対象とすることができる)
運転者	第二種運転免許の保有者 もしくは、第一種運転免許を保有し、国土交通大臣が認定する講習を修了している者
運行管理の責任者と安全運転管理者	道路運送法に基づき、選任が必要 安全運転管理者は、車両数が5台以上(乗車定員11人以上の場合は1台以上)の場合には、資格を有する者の選任が必要
整備管理の責任者	道路運送車両法に基づき、選任が必要 車両の種類及び数により資格を有する者の選任が必要

管理者・運転者の要件

運転者の要件としては、【第二種免許を取得】または、【第一種免許を保有しており、国の認定した講習を受講】が必要となります。

公共交通空白地有償運送の対象となる市町村運営有償運送等運転者講習を受講するには、近隣の右記の団体へお問合せください。

茨城福祉移動サービス団体連絡会
茨城県水戸市梅香超2-1-39
TEL : 029-300-4321

特定非営利活動法人グループ28
群馬県桐生市黒保根超上田沢744
TEL : 0277-70-6677



運営協議会

運営協議会とは、地域共助型生活交通の必要性、対価、運送区域等、実施に当たり必要となる事項を協議するために、自治体が設置する機関です。

運営協議会の概要

項目	内容
構成員	<ul style="list-style-type: none"> ●運営協議会を主宰する市町村長又は都道府県知事その他の地方公共団体の長 ●一般旅客自動車運送事業者及びその組織する団体 ●住民又は旅客 ●関東運輸局長 ●栃木県 ●一般旅客自動車運送事業者の事業用自動車の運転者が組織する団体 ●運営協議会を主宰する市町村長又は都道府県知事の管轄する区域内において現に地域共助型生活交通を行っているNPO法人 ●必要があると認める時は学識経験者 等
設置単位	●原則として、1つの市町村を単位とする(複数の市町村単位で設置されることもある)
開催頻度	●必要に応じて開催される場合が多く、地域公共交通会議と併せて開催する例もある
協議事項	<ul style="list-style-type: none"> ●地域共助型生活交通の必要性 ●路線又は運送の区域 ●利用者から収受する対価 ●登録の更新 等

登録申請

自家用有償旅客運送の実施に当たっては、栃木県知事の登録を受けることが必要になります。

登録申請書の記載事項

- 名称、住所、代表者の氏名
- 自家用有償旅客運送の種別
- 運送の区域
- 事務所の名称及び位置
- 事務所ごとに配置する自家用有償旅客運送自動車の数及びその種類ごとの数
- 運送しようとする旅客の範囲

V. 導入後の運行管理

章では、地域共助型生活交通を導入してからの管理に関する事項についてご紹介します。

運行管理の責任者の選任

地域共助型生活交通では、運送者が配置する車両が、乗車定員11人以上の車両（マイクロバス等）を1台以上又は、乗車人員11人未満の車両を5台以上配置する事務所の場合、事務所ごとに運行管理の責任者を選任する必要があります。

運行管理の責任者の要件

運行管理の責任者の要件	選任する人数
●運行管理者の国家資格を有する者	車両の配置が39台まで1人、以降40台ごとに1人
●運行管理者試験の受験資格を有する者 ●安全運転管理者等の要件を備えている者 ●国土交通大臣が上記同等の能力を有する者と認める者	車両の配置が19台まで1人、以降20台ごとに1人

運転者の安全教育・運転者台帳の整備

運送者は、運送の安全を確保すること等のため、適切な運行管理を行っていく必要があります。

項目	概要
運行管理の責任者の責務	<ul style="list-style-type: none">・運行管理の責任者は、運行に当たっての指示（乗降場所、経路、時刻等）や、安全上の指示を運転者に対して行います。・運行前に点呼を行った際の運転者の状況によっては、指示の内容の見直しや、運転者の変更等、必要な措置をとります。
運転者の責務	<p>【日常の運行管理】</p> <ul style="list-style-type: none">・良好な健康状態で運転することができるよう自己管理を徹底すること。・体調不良等により運転ができなくなった場合は、速やかに運行管理の責任者に連絡すること。 <p>【日常の安全教育】</p> <ul style="list-style-type: none">・運転者は、体調管理とともに安全運行のために必要となる安全教育を受講し、日々の安全運転を心がけること。
運転者台帳の整備	<ul style="list-style-type: none">・運送者は、当該事業の運転者として適切でない者が乗務することがないように、また、運転者一人ひとりの交通違反、事故、健康、適性診断の受診等の状況を常に把握することにより安全な運行を保证するため、運転者台帳の作成が義務づけられています。

車両の管理

地域共助型生活交通の運送者は、旅客の利便性や運行の安全を確保するため、適切な運行管理体制を構築する必要があります。

整備管理の責任者の選任

地域共助型生活交通の実施の際、運行管理体制の提出に当たって、整備管理に関する責任者を選任し、定期的な点検や整備の適切な実施を行う体制が整備されている必要があります。

整備の定期点検等

運用する車両の事故を防止し、安全な運行を確保するためには、車両の定期的な点検・整備を行うことが重要です。

また、点検・整備に加えて、車両の清掃を定期的に行うこと等により、利用者が快適に利用できるように車両を整備しておくことも重要です。

車両への表示

運送者は、運送に使用する車両の両側面に、規定に沿った標章を見やすいように表示しなければなりません。

また、登録証の写しを車内に備えておく必要があります。

日常的な運行管理

日々の安全な運行の実現に当たっては、運行管理体制の整備とともに、日々の運行管理が大切です。乗務前、乗務後の点呼の実施等を通じて、運行の安全の確保を図っていく必要があります。

運転者に対して、安全な運転の確保についての体調等の確認を行うとともに、安全な運行を確保するための必要な指示、及びこれらの記録を保存する必要があります。

また、乗務後の運転者に対して、乗務記録を作成させ、その記録を1年間保存することとされています。

事故発生時の対応

運送者及び運転者は、安全運転に努めることが求められますが、万が一事故が発生した場合の体制を整備しておく必要があります。

自動車事故の報告に関しては、自動車事故報告規則による報告が義務づけられている他、道路運送法施行規則でも記録の保持が義務づけられています。

苦情の処理

運送者は、苦情処理の体制を整備し、苦情の申出を受け付けた場合には、速やかに弁明しなければなりません（氏名及び住所を明らかにしないものを除く）。

また、苦情の申出の内容等について、内容を記録し、1年間保存する必要があります。



栃木県 県土整備部 交通政策課

〒320-8501 栃木県宇都宮市塙田1-1-20 TEL 028-623-2447 FAX 028-623-2399

E-mail kotsu@pref.tochigi.lg.jp ホームページ <http://www.pref.tochigi.lg.jp/h03/index.html>