

地域住民による交通導入マニュアル

令和6年3月

廿日市市

目次

第1章 地域住民による交通に関する基礎知識	4
1 地域住民による交通の概要.....	4
(1) 移動手段の分類.....	4
(2) 地域住民による交通に関する事例.....	5
2 地域住民による交通の導入に必要な手続き.....	7
(1) 関連法令.....	7
(2) 運行するために必要な会議での承認.....	7
第2章 地域住民による交通導入の基本的な考え方	8
1 地域主体による交通の導入における関係者の役割分担.....	8
2 地域の状況とそれを踏まえた地域主体による交通の導入に関する基本的な考え方.....	9
第3章 廿日市市における地域住民による交通導入の手順	13
1 取組の流れ.....	13
2 検討の流れ.....	14
(1) 事前相談.....	14
(2) 運行組織をつくる.....	15
(3) 地域の状況にあった交通を考える.....	16
(4) 運行計画をつくる.....	18
(5) 運行準備.....	24
(6) 実証実験.....	27
(7) 本格運行または運行改善（実証実験結果により運行を取りやめ）.....	27

第1章 地域住民による交通に関する基礎知識

1 地域住民による交通の概要

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。以下では移動手段の分類とその中で地域住民に関する移動手段を整理しました。

(1) 移動手段の分類

- ・ 有償運送による乗合での事業形態は、大きく「一般乗合旅客自動車運送事業」と「自家用有償旅客運送事業」に区分されます。
- ・ 「一般乗合旅客自動車運送事業」は、交通事業者が行う一般的な輸送事業で、路線バス、市自主運行バス、デマンドバス等の運行形態があります。
- ・ 「自家用有償旅客運送事業」は、路線バスやタクシー事業によって十分なサービスが提供されない地域で、地域内の交通が確保されていないような“やむを得ない場合”において、地域や期間を限定して市町村やNPO法人等が行う輸送事業です。
- ・ 無償運送は利用者から運送の対価を受け取らないため、道路運送法上の縛りを受けない輸送サービスです。

▼移動手段の分類

対象地 対象者等	法律上の呼び方		運営	運転免許	運送 対象	運送料	典型例	
どこでも	一般乗合旅客自動車運送事業		事業者	2種免許	不特定	有償	民間路線バス ・ 広電バス	
			市町村				市自主運行バス ・ 甘日市さくらバス ・ 佐伯さくらバス ・ 吉和さくらバス ・ おおのハートバス デマンドバス ・ 佐伯デマンドバス	
	一般貸切旅客自動車運送事業		事業者		特定		有償 (原価程度)	観光バス等
	一般乗用旅客自動車運送事業							タクシー ・ ライドシェア
特定旅客自動車運送事業				スクールバス 企業バス等				
交通空白地のみ	自家用有償旅客運送	交通空白地有償運送		市町村	1種免許でも可 (要認定講習)	不特定		市自主運行バス デマンドバス
							NPO等	NPO等による住民の送迎サービス ・ ほっとバス 巡回バス デマンドカー
要介護者等のみ	自家用有償旅客運送	福祉有償運送		市町村	1種免許でも可 (要認定講習)	限定	自治体による障害者等の送迎サービス	
				NPO等			NPO等による障害者等の送迎サービス	
どこでも ※他の交通と競合しない場所が望ましい	無償運送		だれでも	1種免許でも可		無償	事業者・市町村が行う無料シャトルバス等 ・ 案案キャブ	

(2) 地域住民による交通に関する事例

- ・ 有償運送による乗合での事業形態は、大きく「一般乗合旅客自動車運送事業」と「自家用有償旅客運送事業」に区分されます。

ア 井野っ地号(自家用有償旅客運送※交通空白地有償運送) 島根県浜田市

運行形態	交通空白地有償運送
実施主体	まちづくり推進協議会 INO
運行区間または区域	井野地区～三隅町中心地区
利用対象者	地区住民とその親族及び同伴者
運行日	平日のみ（井野地区内の輸送は、土日祝日に開催される地域内行事等に合わせて運行）
運行便数	三隅行き：8時発・9時発の2便、井野行き：10時半発・11時半発・12時半発の3便
運賃または運送の対価	井野地区～三隅町中心地区片道 500 円、地区内片道 300 円
車両保有者	実施主体が保有するワゴン車 2 台（市から無償貸与）、住民保有の予備車（軽自動車）2 台、計 4 台
運転者	地域住民（登録者約 30 名）

▼位置



イ 楽楽キャブ（無償運送） 広島県廿日市市

運行形態	無償運送
実施主体	大野第一区
運行区間または区域	大野第一区の決められたルート
登録者数	大野第一区の住民（168 世帯 212 人 令和 4 年 3 月 31 日時点）
運行日	平日
運行便数	1 日 6 便
運賃または運送の対価	なし
車両保有者	大野第一区が所有するワゴン車 1 台
運転者	地域住民（登録者 3 名 令和 5 年 3 月 31 日時点）

▼位置



2 地域住民による交通の導入に必要な手続き

地域住民による交通の導入に当たっては、多くの関係する法律や制度に準拠し、本格運行に向けて取組を進める必要があります。

関係する主な法律およびその法律に基づき設置される会議等を紹介します。

(1) 関連法令

法律	概要
道路運送法	<ul style="list-style-type: none"> 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	<ul style="list-style-type: none"> 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) 運行するために必要な会議での承認

- “旅客を運送したことに対する対価として運賃をとるサービス”は国に事業許可申請を行う必要があります。
- 申請する前には廿日市市公共交通協議会又は運営協議会において、運行内容について承認を得る必要があります。

項目	法定協議会	地域公共交通会議	運営協議会	地域協議会
根拠法令	地域公共交通の活性化及び再生に関する法律（第9条）	道路運送法施行規則（第9条の3）	道路運送法施行規則（第51条の8）	道路運送法施行規則（第15条の4第2項）
主宰	市町村（複数可）又は都道府県	市町村（複数可）又は都道府県	市町村（複数可）又は都道府県	都道府県
主な協議事項	<ul style="list-style-type: none"> 地域公共交通計画の作成及び実施に関し必要な事項 道路運送法の各種特例（右の地域公共交通会議、運営協議会と同じ） 	<ul style="list-style-type: none"> 乗合旅客運送の様態（路線定期・不定期、区域） 運賃・料金等に関する事項・自家用有償旅客運送の必要性、交通事業者による困難性 旅客から収受する対価に関する事項等 	<ul style="list-style-type: none"> 自家用有償旅客運送の必要性、交通事業者による困難性 旅客から収受する対価に関する事項 ※特定非営利活動法人等（申請者）に意見を聴取	<ul style="list-style-type: none"> 地域住民の生活に必要な旅客輸送を確保するための枠組みづくり 具体的な路線に係る生活交通の確保に関する計画の作成 ※特例は路線の休廃止のみ
対象	多様な交通モード	バス、タクシー、自家用有償旅客運送	自家用有償旅客運送	特に定めない

資料：国土交通省 道路運送法の基礎知識

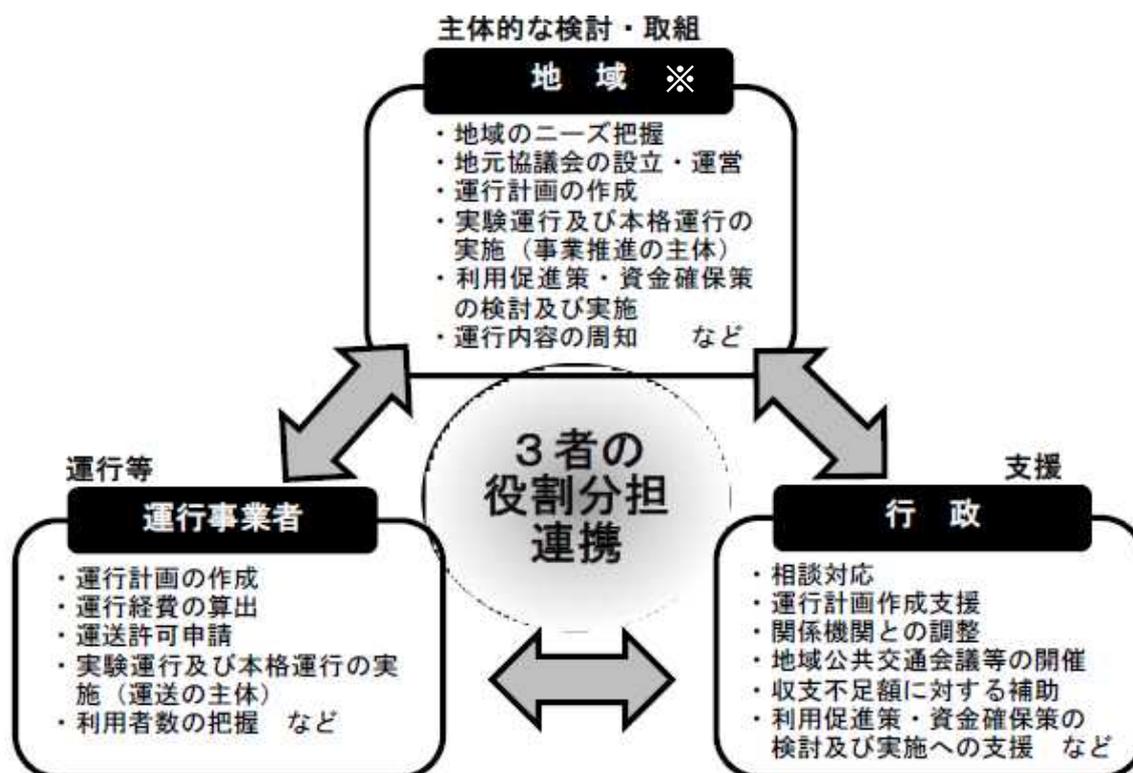
廿日市市公共交通協議会

法定協議会と地域公共交通会議を兼ねた協議会であり、令和5年度に策定した廿日市市地域公共交通計画に基づき、地域公共交通のあるべき姿を実現するために、年に数回開催されています。

第2章 地域住民による交通導入の基本的な考え方

1 地域主体による交通の導入における関係者の役割分担

地域主体で交通を確保する場合、実際の運行、事務手続、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、地域の状況などを踏まえ、地域、運行事業者、行政の3者が連携して取り組んでいくことが重要になります。



資料：地域主体による生活交通確保策の研究会 平成 25 年 3 月

※「地域」とは

住民が運営する組織（地域自治組織等）、非営利法人（NPO法人、一般社団法人又は一般財団法人等）等を指します。

2 地域の状況とそれを踏まえた地域主体による交通の導入に関する基本的な考え方

廿日市市において地域主体による交通を導入の際は、以下の3つの地域特性を踏まえ、適した運行形態等を選択します。



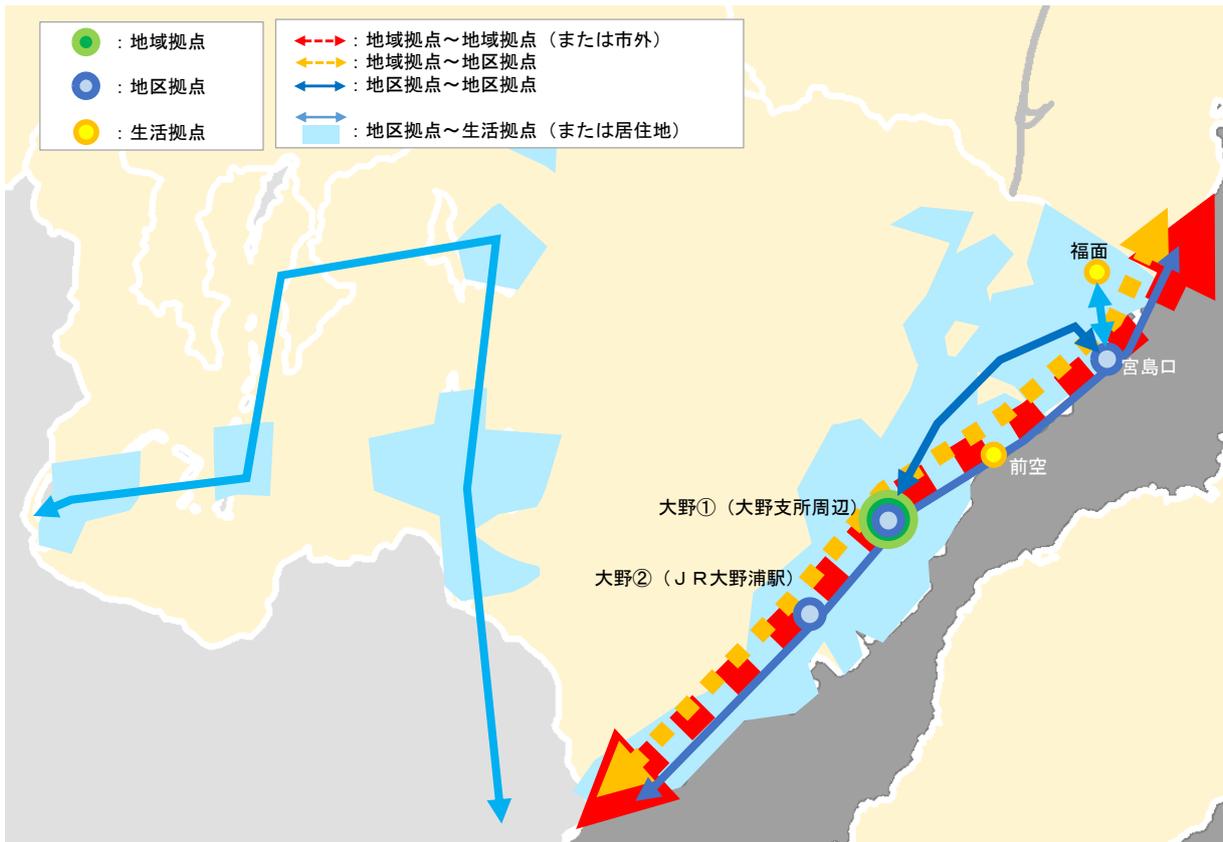
項目	ぎり街		③ぶち山、ちいと山 なぎな海・島
	沿岸部	中山間部	
人口密度	・ 高い	・ 比較的低い	・ 低い
高齢化率	・ 比較的低いですが、高齢化が進展している団地が存在	・ 高いエリアが多い	・ 高い
居住地の分布	・ 幹線道路沿線に分布 ・ 勾配がある団地に密に分布	・ 幹線道路沿線から離れた場所に分布 ・ 丘陵地の団地などに分布	・ 複数の谷沿いに居住地が分布 ・ 幹線道路から四方にひろがる支線道路沿線に居住地が分散
公共交通の運行状況	<ul style="list-style-type: none"> ・ JR ・ 広島電鉄 ・ 広電バス ・ 廿日市さくらバス ・ おおのハートバス ・ 楽楽キャブ ・ タクシー 	<ul style="list-style-type: none"> ・ JR ・ 広島電鉄 ・ 広電バス ・ 廿日市さくらバス ・ タクシー 	<ul style="list-style-type: none"> ・ 広電バス ・ 佐伯さくらバス ・ 吉和さくらバス ・ 佐伯デマンドバス ・ メイプルライナー ・ ほっとバス ・ タクシー
対象地域	<ul style="list-style-type: none"> ・ 廿日市地域 ・ 大野地域 	<ul style="list-style-type: none"> ・ 廿日市地域 ・ 大野地域 	<ul style="list-style-type: none"> ・ 佐伯地域 ・ 吉和地域 ・ 宮島地域
留意事項	地域内には複数の公共交通が運行しているため、重複・競合しないような効果的で効率的な移動手段導入が望ましい		

番号	凡例	移動手段
1	地域拠点～地域拠点（市外）	<乗合> ・ 路線定期運行
2	地域拠点～地区拠点	
3	地区拠点～地区拠点	
4	 地区拠点～生活拠点 地区拠点～生活拠点 各拠点～居住地	<乗合> ・ 路線定期運行 ・ 路線不定期運行 ・ 区域運行 <自家用有償旅客運送> ・ 路線定期運行 ・ 路線不定期運行 ・ 区域運行 <タクシー助成> ・ グループタクシー <ボランティア輸送> ・ 路線定期運行 ・ 区域運行 <パーソナルモビリティ> ・ コムス ・ キックボード ・ シニアカー <ライドシェア>

▼ぎり街（廿日市地域）



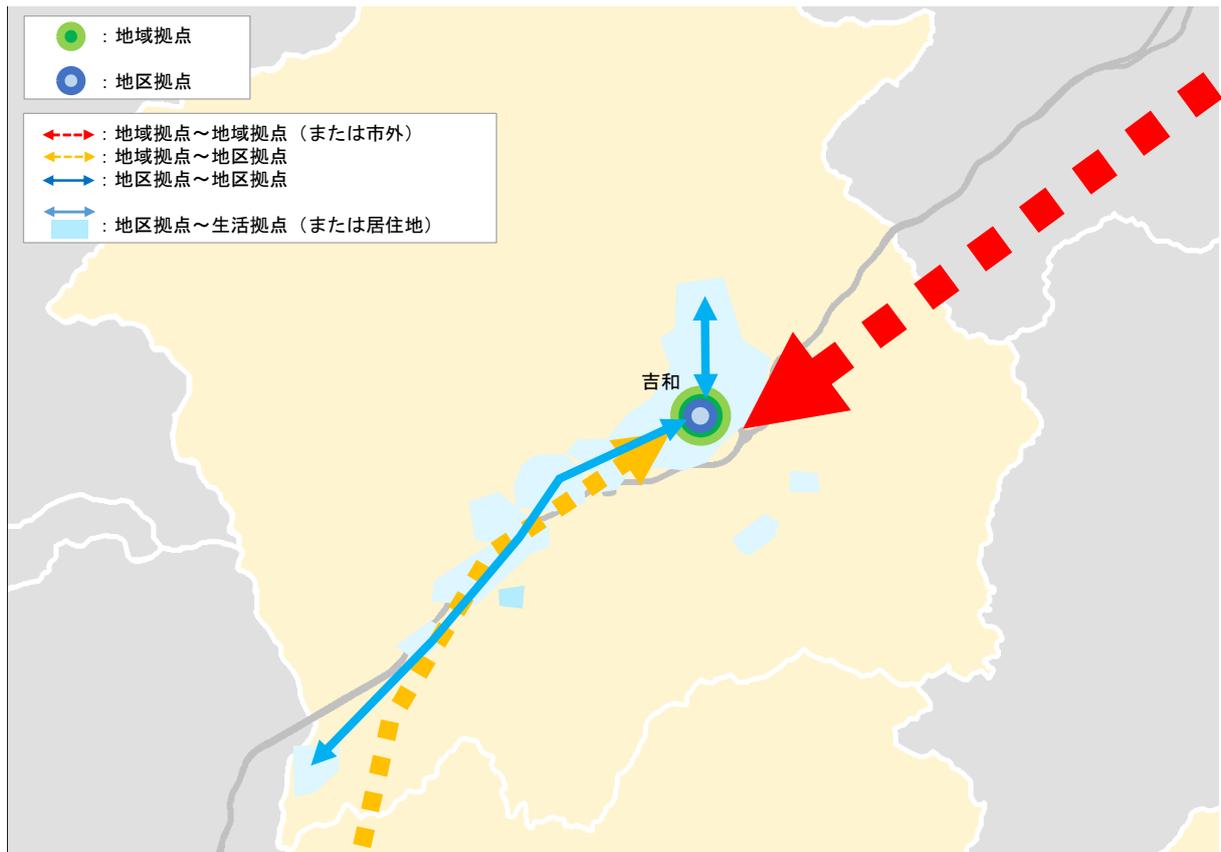
▼ぎり街（大野地域）



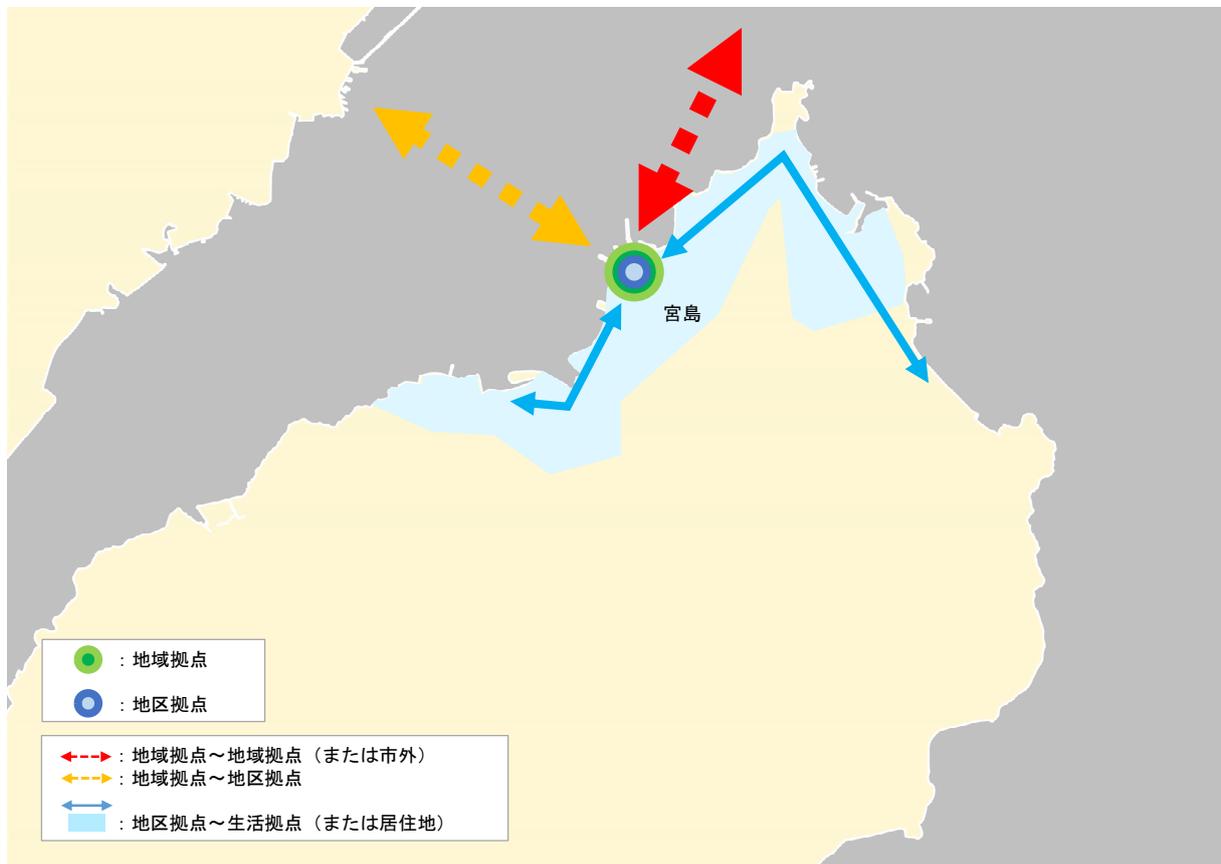
▼ちいと山（佐伯地域）



▼ぶち山（吉和地域）



▼なぎな海・島（宮島地域）

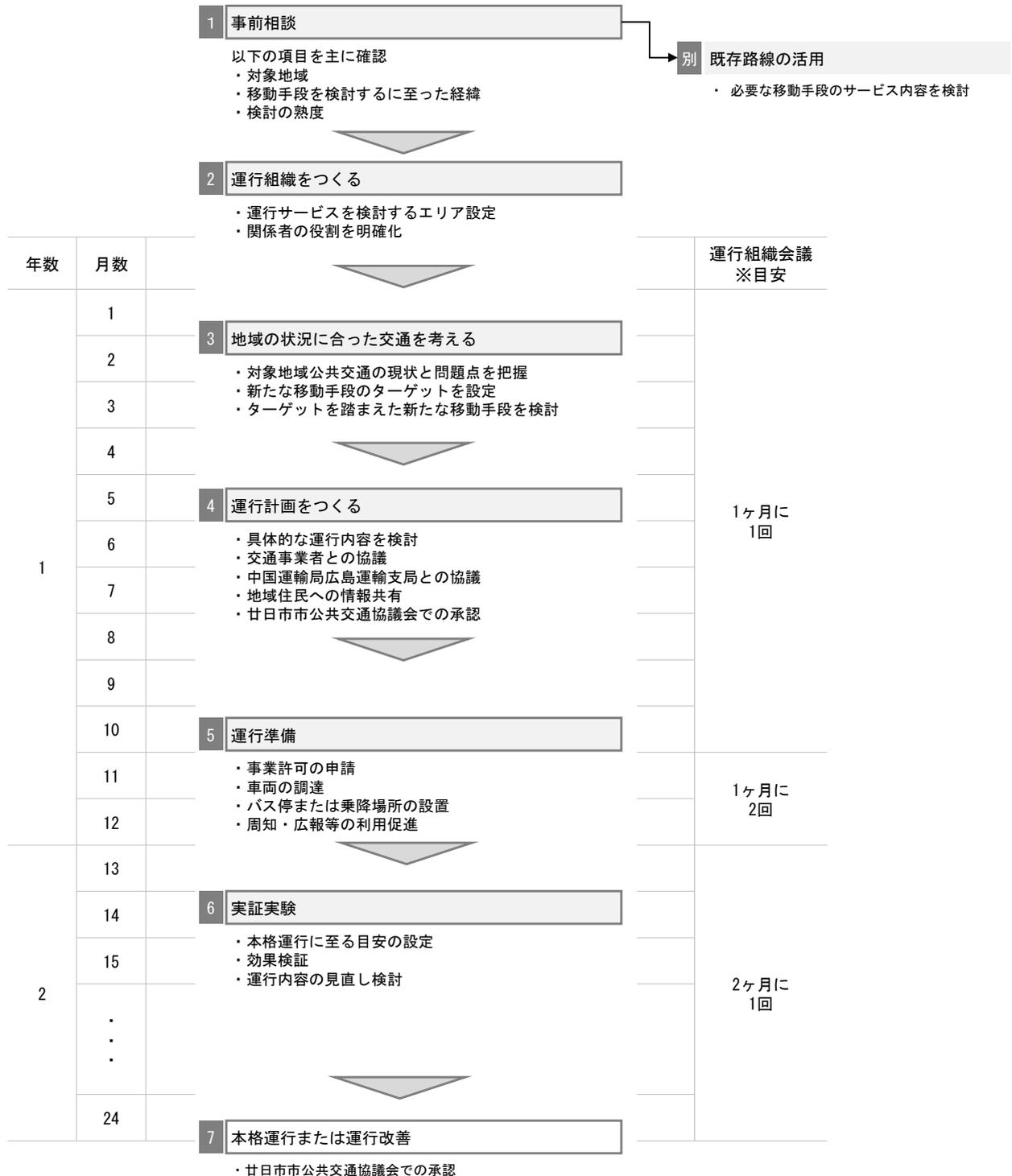


第3章 廿日市市における地域住民による交通導入の手順

1 取組の流れ

事前相談から取組開始までの流れを以下に整理しました。

▼取組開始までの流れ



2 検討の流れ

(1)～(8)の流れに沿って、新たな交通の運行内容を検討しましょう。

(1) 事前相談

ア 地域内でどういった人がどこに移動したいのか確認

- ・ 地域の中で移動手段を必要としている人、自由に移動できず困っている人が、どこまでの移動を確保できれば日常生活を送っていいのか、実際に話し合っ確認しましょう。
- ・ 公共交通は複数地区を跨がって運行するため、単一町内会ではなく、関連する地域自治組織単位で話し合しましょう。
- ・ 現状でどのような公共交通が運行しているのかを確認し、有効活用の可能性も検討しましょう。

※別途相談 既存路線の見直し

- ・ 既存路線の見直し、スクールバスや病院の送迎サービス等の活用で、移動手段を確保することが可能な場合があります。
- ・ 既存路線と競合しないように留意する必要があります。

イ 代表者から廿日市市役所へ事前相談

- ・ 地域の代表者（その他数名）が廿日市市役所へ地域内でとりまとめた内容を事前に相談しましょう。

▼地域自治組織

廿日市地域			
佐方	廿日市	平良	原
串戸	宮内	地御前	阿品
阿品台	宮園	四季が丘	
佐伯地域			
玖島	友和	津田四和	浅原
吉和地域			
吉和			
大野地域			
1区	2区	3区	4区
5区	6区	7区	8区
9区	10区	11区	
宮島地域			
宮島			

(2) 運行組織をつくる

- ・ 地域で移動手段を考えていくための組織を立ち上げましょう。

ア 運行組織をつくる

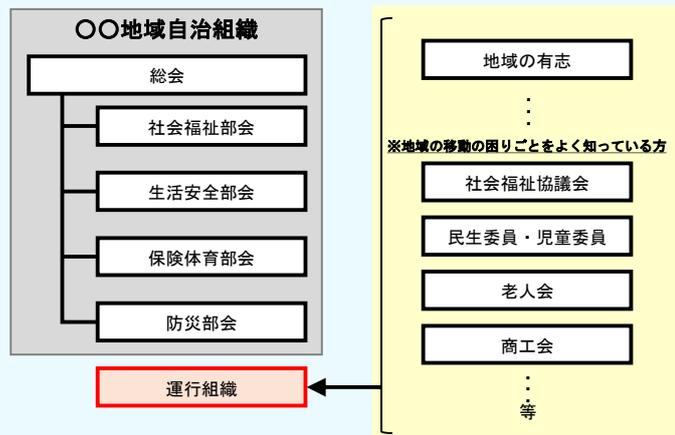
- ・ 地域の皆さんが検討の主体となり、行政や交通事業者と連携しながら、自らの地域の移動手段について検討していく必要があります。
- ・ 検討組織のメンバーは地域の移動の困りごとをよく把握されている方を含む方が望ましいです。

▼運行組織の座組

①地域自治組織内



②独立した運行組織



※運行組織をすぐにつくることが難しければ、検討段階に分けて組織を変更することも可能

- 1段階 地域の状況を知るための勉強会
- 2段階 地域の状況を知るためのアンケート調査実行委員会
- 3段階 運行準備組織
- 4段階 運行組織

イ 地域と行政の関わり方を整理

- ・ 運行組織が市や関係者に支援してもらいたい内容を整理したうえで関係者と調整し、新たな移動手段の検討を進めましょう。
- ・ 実際の運行を交通事業者へ委託する場合は運行計画の段階から調整して進めましょう。
- ・ 以下の役割分担整理表を使って整理してみましょう。

▼役割分担のイメージ

項目	地域等	市	交通事業者
1 地域の状況にあった交通を考える	○	○	
2 運行計画をつくる	○	△	○※
3 運行準備（バス停設置、交渉等）	○	△	○※
4 利用促進	○	△	○※
5 実際の運行（実証実験、本格運行）	○		○※
6 予算の管理	○		
7 補助の上限超えた場合の負担	○		

○:主体的に実施 △:必要に応じて対応 ※運行委託の場合

(3) 地域の状況にあった交通を考える

- ・ 地域住民はどこに住んでいるのか、いつ、どこに出かけているのかといった地域の移動特性と、地域にある公共交通サービスを整理し、解決すべき課題を把握しましょう。
- ・ みなさんで整理した地域の移動に関する課題を解決する移動手段を考えましょう。

ア 対象地域の公共交通の現状と問題点を把握

(7) 地域特性データの整理

- ・ 人口や施設の立地状況、移動特性等の統計データを整理し、地域の移動需要を把握しましょう。
- ・ 下表について、整理しましょう。

項目	概要	主な活用データ
人口	<ul style="list-style-type: none"> ・ 総人口・総世帯 ・ 年齢階級別人口 	<ul style="list-style-type: none"> ・ 住民基本台帳 ・ 国勢調査 等
施設配置	<ul style="list-style-type: none"> ・ 施設の立地状況 等（公共施設、医療・福祉施設、商業施設、金融機関等） 	<ul style="list-style-type: none"> ・ 市ホームページ ・ タウンページ 等
公共交通の利用状況	<ul style="list-style-type: none"> ・ 公共交通の運行情報 ・ バス停別の利用状況 	<ul style="list-style-type: none"> ・ 路線毎の利用状況 ・ 利用者の属性 等
その他	<ul style="list-style-type: none"> ・ 店舗の営業時間、病院の診療日時 ・ 福祉施設・医療施設の送迎の状況 ・ 宅配サービスの状況 	<ul style="list-style-type: none"> ・ ホームページ 等

(4) 調査の実施

- ・ 移動特性や公共交通の利用状況を詳細に把握するためには、統計データだけでは不十分な場合があるため、必要に応じてアンケート調査やヒアリング調査を実施します。
- ・ 知りたいことを明確にして、調査対象者への負担や調査結果のまとめ方を考慮して調査設計しましょう。

アンケート調査	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。
	把握したい項目	<ul style="list-style-type: none"> ・ 回答者の属性 ・ 運転免許の保有状況 ・ 公共交通の利用状況 ・ 地域内交通の導入に関する意向 ・ 日頃の外出（行き先・頻度・交通手段、時間帯）
乗降調査	調査概要	<ul style="list-style-type: none"> ・ 公共交通利用者を対象に、詳細な公共交通の利用状況を把握する。
	把握したい内容	<ul style="list-style-type: none"> ・ 利用者属性 ・ 利用目的、目的地 ・ 利用頻度 ・ 乗車・降車バス停
ヒアリング調査	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。 ・ 運行に関する改善要望等も詳細に把握する。
	把握したい内容	<ul style="list-style-type: none"> ・ アンケート調査の把握項目の具体的な内容

※需要側だけでなく、サービス供給側へのヒアリング調査も重要

運行委託を検討している場合は、既存の公共交通の運行状況や利用状況、運営状況、運転手の充足状況などを調査しましょう。

ウ 新たな移動手段のターゲットを設定（移動に困っている人を特定）

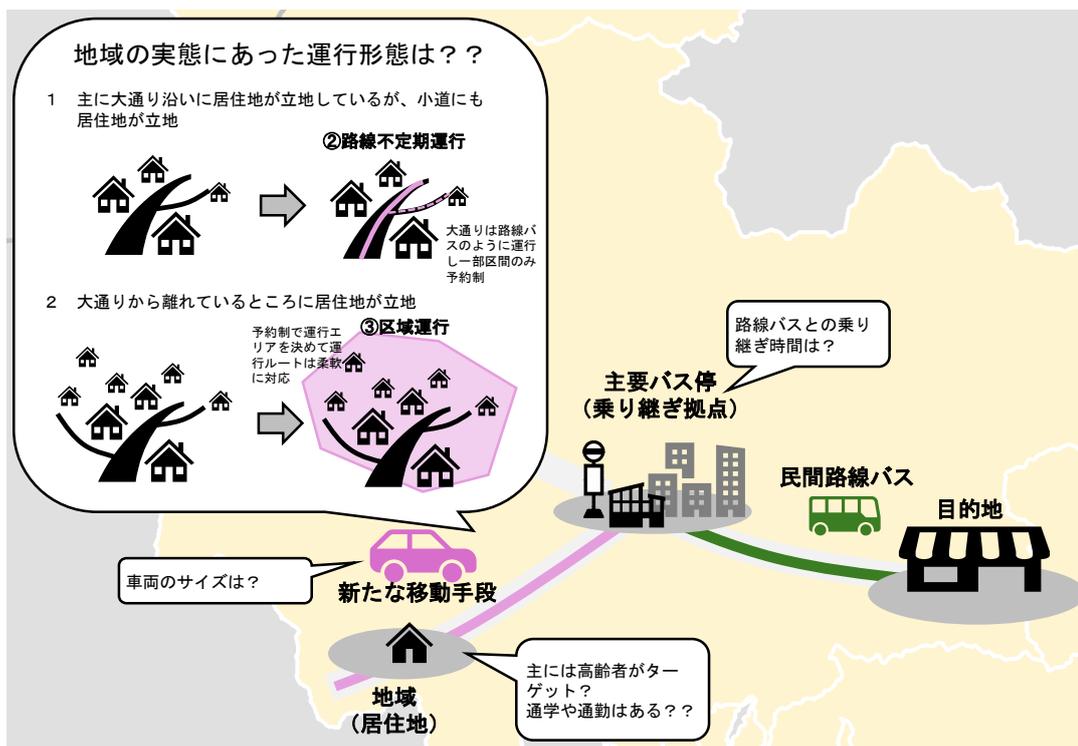
- ・ 運行組織の中で整理した現状や問題点を基に、新たな移動手段のターゲットを考えましょう。
- ・ 本当に移動に困っている人の特性を掴み、「どのような人」が、「どういった移動」を必要としているかを考えましょう。この時、既存路線の利用状況等を一緒に整理すると、新たな移動手段との競合関係についても整理しやすくなります。
- ・ 新たな移動手段での対応優先順位をつけましょう。

▼ターゲット設定の参考

項目	現在の移動手段	公共交通			新たな移動手段での優先度		
		現在の利用者数	利用希望者数(潜在需要)	利用頻度(平均)			
しなければならない	通院	地域内	自動車、家族の送迎	**人	**人	2回/月	◎
		地域外	自動車、家族の送迎、バス	**人	**人	2カ月に1回	○
	買物	地域内	自動車、家族の送迎	**人	**人	2回/月	◎
		地域外	自動車、家族の送迎、バス	**人	**人	2カ月に1回	○
	通学	義務教育 小学校	徒歩、家族の送迎、バス	**人	**人	毎日	○
		義務教育 中学校	徒歩、家族の送迎、バス	**人	**人	毎日	◎
		高校以上	自転車、家族の送迎、バス	**人	**人	毎日	○
	通勤	地域内	自動車	**人	**人	週5日	△
地域外		自動車、バス、P&R	**人	**人	週5日	△	
生活を楽しむ	行事、イベントへの参加	自動車、家族の送迎、友人の送迎	**人	**人	不定期	○	
	友人宅への訪問	自動車、友人の送迎	**人	**人	不定期	○	
	娯楽・温泉	自動車、家族の送迎、友人の送迎	**人	**人	不定期	○	
	子供の送迎 学習塾、クラブ	家族の送迎	**人	**人	週に2~3回	○	
	遠方に住む子や孫の帰省	家族の送迎、レンタカー	**人	**人	年に数回	○	

エ ターゲットを踏まえた新たな移動手段を検討

- ・ 運行時間やルート、車両サイズ等、地域にとって必要な交通サービスについてイメージを膨らませてみましょう。



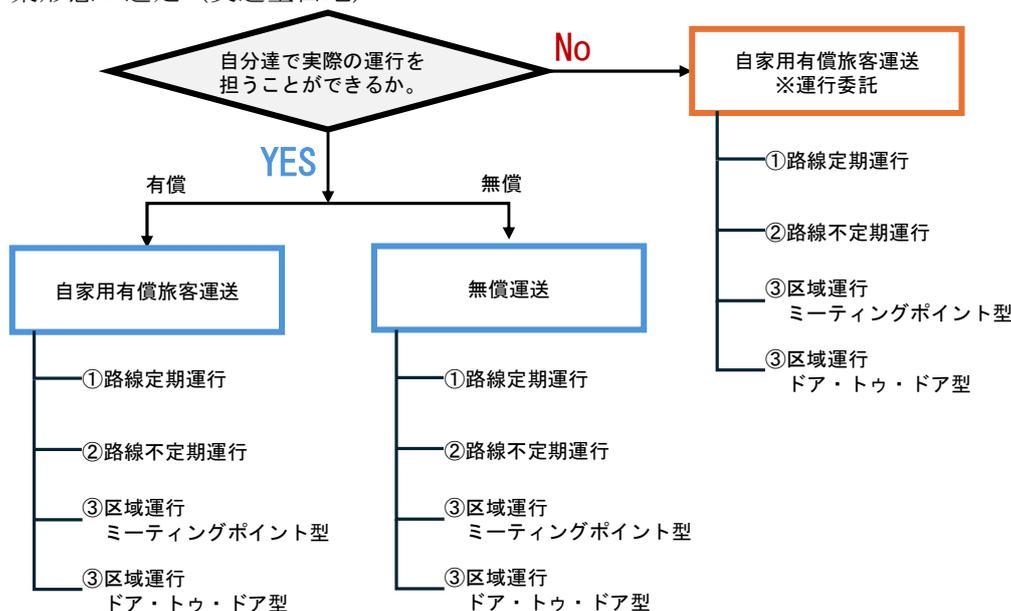
(4) 運行計画をつくる

- ・ 必要な移動手段を実現していく方法を考えましょう。交通事業者にも協力してもらいながら検討を進めましょう。

ア 具体的な運行内容を検討

- ・ はじめに事業形態を検討しましょう。
- ・ 地域主体で運行ができない場合は、事業者への運行委託も視野に入れ検討しましょう。
- ・ 公共交通サービスを考えていくにあたっては、「運行ルート・エリア」、「バス停または乗降場所」、「車両サイズ」、「運賃」等、地域の状況や利用者の特性、移動需要等を踏まえて、運行内容の詳細を検討しましょう。

▼事業形態の選定（交通空白地）



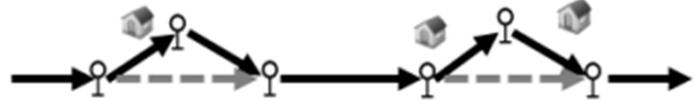
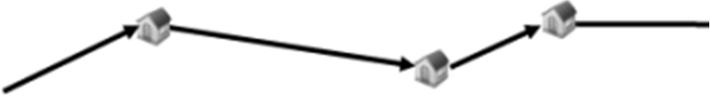
▼事業の概要

事業区分	自家用有償旅客運送	無償運送
道路運送法	法第 78 条	許可・登録を要しない
事業内容	・ 路線バスやタクシー事業によって十分なサービスが提供されない地域で、地域内の交通が確保されていないような“やむを得ない場合”において、地域や期間を限定して地域住民や NPO 法人等が行う輸送	・ 利用者と運送者の共助関係において輸送
運転手	講習を受けた住民ドライバー ※事業者へ運行委託する場合は、二種免許を持ったドライバーの可能性有	住民等
輸送の対象	登録者対象	不特定多数、登録者対象
運営主体	地域住民、NPO 法人等	地域住民、NPO 法人等
運行主体	地域住民、NPO 法人等、交通事業者（運行委託）	地域住民、NPO 法人等
車両	白ナンバー（自家用）	白ナンバー（自家用）
運賃	有償	無償

(7) 運行形態（運行ルート・運行エリア）

- ・ 運行形態は路線定期運行、路線不定期運行、区域運行の大きく3つに分けることができます。路線定期運行の場合は予約なしで利用できますが、路線不定期運行と区域運行の場合は予約が必要になります。
- ・ 地域の特性を考慮し、地域にあった運行形態を選ぶことが重要です。

▼運行形態

運行ルート	<p>①路線定期運行</p> <p>ぎり街 沿岸部</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ 道路沿線に居住地が張り付いた地域で有効 	<p>※予約不要</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ 路線バスやコミュニティバスのように、所定のバス停等で乗降を行う運行方式。 
	<p>②路線不定期運行</p> <p>ぎり街 中山間部</p> <p>ぶち山、ちいと山、なぎな海・島</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ 道路沿線に居住地が張り付いた地域で有効 ・ 沿線から少し離れた場所に居住地がある場合に有効 	<p>※要予約</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ 定路線型をベースに、予約に応じて所定のバス停等まで迂回させる運行方式。（路線全体を予約型にすることも可能） 
運行エリア	<p>③区域運行 （ミーティングポイント型）</p> <p>ぶち山、ちいと山、なぎな海・島</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ 居住地が分散している地域で有効 ・ 運行区域が広い（1便当たりの運行時間が1時間以上 ※あくまでも目安） ・ 道路が狭く、自宅や目的地に車両を着けにくい 	<p>※要予約</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ 運行ルートは定めず、予約に応じ所定のバス停等間を最短経路で結ぶ方式。 
	<p>③区域運行 （ドア・トゥ・ドア型）</p> <p>ぶち山、ちいと山、なぎな海・島</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ 居住地が分散している地域で有効 ・ 自宅や目的地近くまで車両を着けやすい 	<p>※要予約</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ 運行ルートやバス停等は設けず、指定エリア内で予約のあったところを巡回するドア・トゥ・ドアのサービスを提供する運行方式。 

資料: 国土交通省 道路運送法の基礎知識

(イ) バス停または乗降場所の設置

- ・ 所定のバス停で乗降する運行形態とし、新たにバス停を設置する場合は、バス停の設定について道路管理者や公安委員会（警察）による許可を受けるとともに、廿日市市公共交通協議会での承認を受ける必要があります。
- ・ 交通事業者には運行上の不都合がないか等の確認を行うとともに、近隣住民には設置に向けた協力を依頼する必要があります。
- ・ バス停の設置に当たっては、利用者にとっての利便性だけでなく、安全性にも十分に配慮するようにしましょう。

項目	ポール (埋め込み)	ポール (可動)	掲示物	クイックシート
写真				
運行 形態	①路線定期運行 ②路線不定期運行	①路線定期運行 ②路線不定期運行 ③区域運行	③区域運行	③区域運行

資料：東広島市志和ホテル交通、芸陽バスバス停

※フリー乗降区間

バス停以外で、安全を確保できる場所で乗り降りできる区間です。交通量が少なく、道路幅に余裕がある区間があれば、警察と十分に協議して、制度の活用を検討してみましょう。

(ウ) 利用登録・予約

- ・ 路線不定期運行や区域運行等の運行形態は予約があった便・区間のみを運行します。
- ・ 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。
- ・ 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。

(イ) 運行曜日

- ・ 運行曜日は、ターゲットの外出頻度や必要なサービス水準を踏まえ、適切な運行頻度となるように設定しましょう。
- ・ 朝夕の通勤・通学の便については毎日運行する必要がありますが、通院や買い物等は毎日生じるものではないことから、特に人口が少ない地域では、日中の便については曜日を限定することで効率的な運行が期待できます。
- ・ まずは、財政負担の状況から運行可能な日数を検討し、その上でできるだけ地域のニーズを踏まえ運行曜日の設定を検討しましょう。

▼対象地域内の施設の営業日を踏まえた運行日の整理イメージ

項目	月	火	水	木	金	土	日
商業施設	○	×	○	○	○	○	○
医療機関 A	○	○	○	×	○	○	×
医療機関 B	○	○	○	×	○	○	×
△▼学校への通学	○	○	○	○	○	×	×
	↓		↓		↓	↓	
運行日	★		★		★	★	

○:営業日、診療日、通学日 ×:店休日、休診日、休日 ★:運行日

上記の表より、高齢者の移動手段確保を優先的に検討する場合、

- ①医療機関の診察日は可能な限り運行したい
- ②商業施設は必要だが、他の移動状況を見て、効率的に運行したい
- ③△▼学校への通学は不要

→商業施設もしくは医療機関が休みの日は運休として、利用が見込める月・水・金・土の運行とする。

(オ) ダイヤ(便数、時刻)

- ・ 1日に運行できる時間帯を決めましょう。
- ・ 1便あたりの運行経費を踏まえ、適当な便数を設定しましょう。
- ・ 便数が決まれば、住民アンケート調査の結果等を踏まえ、移動需要が高いと思われる時間にダイヤを設定しましょう。
- ・ 車両の運用（保管場所、駐車場所、休憩・待機場所、転換場所等）を考慮したダイヤ設定を心がけましょう。
- ・ 運行委託する場合は、当該事業者にご相談しながらダイヤ設定しましょう。

項目	固定ダイヤ型	基本ダイヤ型	非固定ダイヤ型
特徴	<ul style="list-style-type: none"> ・ 通常の路線バス等と同様に、設定され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、予約があった便のみを運行することで効率性を高める方法もあります。 	<ul style="list-style-type: none"> ・ 運行曜日や1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、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。 	<ul style="list-style-type: none"> ・ あらかじめ決めた運行曜日や運行時間内で、予約に応じて随時運行するパターン。
運行形態	<ol style="list-style-type: none"> ①路線定期運行 ②路線不定期運行 	③区域運行	③区域運行

(カ) 車両

- ・ 運行車両は需要のピークとなる便（多くは朝の便）の利用者数が乗車定員内におさまるような車両を選定する必要があります。
- ・ 交通事業者が保有している車両等の活用についても検討しましょう。

項目	マイクロバス	ジャンボタクシー	セダン型タクシー
車両			
定員	28人	9人	4人
費用	・ 購入費が比較的高い	・ 購入費が比較的安い	・ 購入費が比較的安い
特徴	・ 通学利用等のまとまった需要に対応できる	・ 小回りが利く	・ 小回りが利く
運行形態	①路線定期運行 ②路線不定期運行	③区域運行	③区域運行

(キ) 運賃

- ・ 運行経費から運賃を差し引いた分を公的負担（国）と地域負担で補います。運賃は、公的負担と地域負担との配分を検討の上、適切に設定するようにしましょう。

▼国庫補助イメージ



- ・ 本格運行に向けた利用者数の目標値を踏まえ、安価にならないように設定しましょう。

項目	距離制	ゾーン制	均一制
内容	・ 距離に比例して運賃が高額になる方式。	・ ゾーン内は一定金額で、ゾーンを跨ぐごとに料金が加算される方式。	・ 距離に比例せず均一の運賃を収受する方式。
特徴	・ 運賃が分かりにくい。 ・ 距離に応じて金額が加算されるため、不公平感が少ない。	・ 運賃が距離制よりも分かりやすい。 ・ 利用区間によっては不公平感が強くなる。	・ 運賃が分かりやすい。
運行形態	①路線定期運行 ②路線不定期運行	①路線定期運行 ②路線不定期運行 ③区域運行	①路線定期運行 ②路線不定期運行 ③区域運行

資料：国土交通省 道路運送法の基礎知識

イ 交通事業者との協議

- ・ 地域内交通は、「道路運送法」に準拠する必要があり、高い専門性が求められます。
- ・ 全国的に多くの交通事業者が運転手不足の問題を抱えており、お近くの地域の交通事業者も同様の問題を抱えている場合があります。運行内容の検討段階から運行委託事業を受託可能か確認することが重要です。

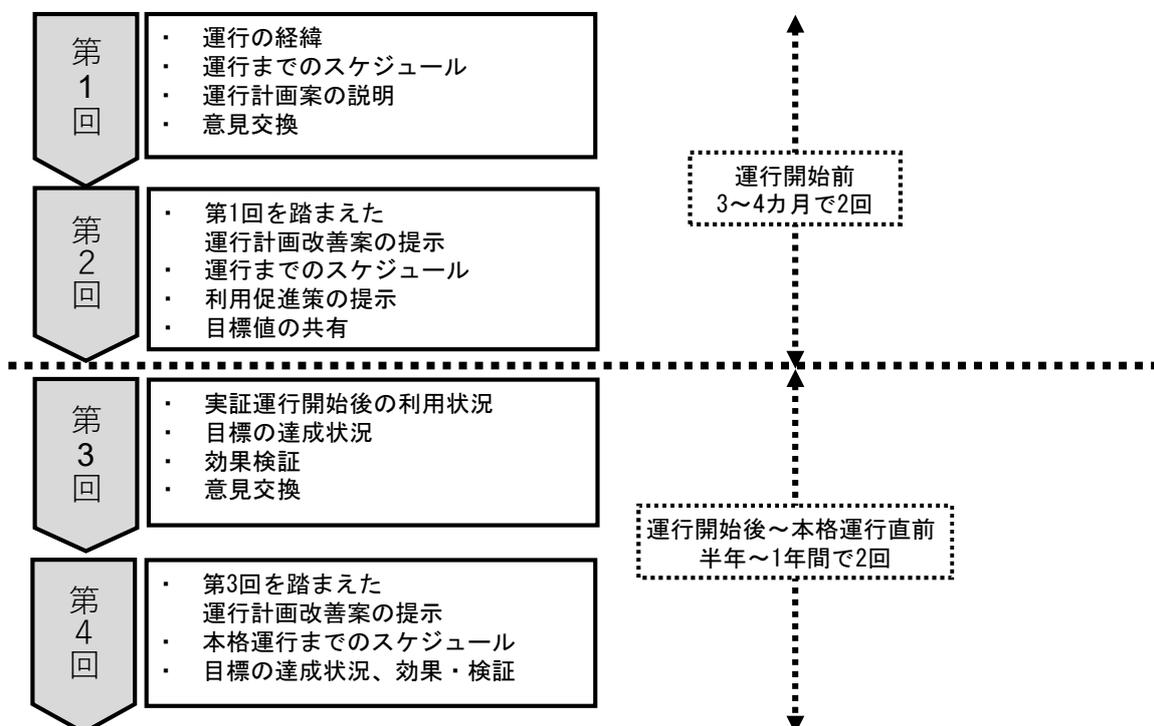
ウ 中国運輸局広島運輸支局との協議

- ・ “旅客を運送したことに対する対価として運賃をとるサービス”は、「道路運送法」の遵守が求められ、中国運輸局広島運輸支局から事業許可や運賃認可を受ける必要があります。
- ・ そのため、運行内容を検討している段階から、中国運輸局広島運輸支局に相談を行いましょう。
- ・ 無償運送とする場合にも、安全性の確保の面からのアドバイスをもらう等、積極的に相談をしましょう。

エ 地域住民への情報共有

- ・ 対象地域の住民へ運行組織で検討してきた運行内容を事前に共有しましょう。
- ・ 対象地域の住民と意見交換することで、より地域に合った移手段へブラッシュアップしましょう。
- ・ 地域で公共交通を育む意識を醸成し、運行開始に向けた利用促進につなげましょう。

▼住民説明会の開催イメージ



オ 廿日市市公共交通協議会での承認

- ・ 検討した運行内容は、地域における関係者で構成される「廿日市市公共交通協議会」において協議を図り、承認を得る必要があります。

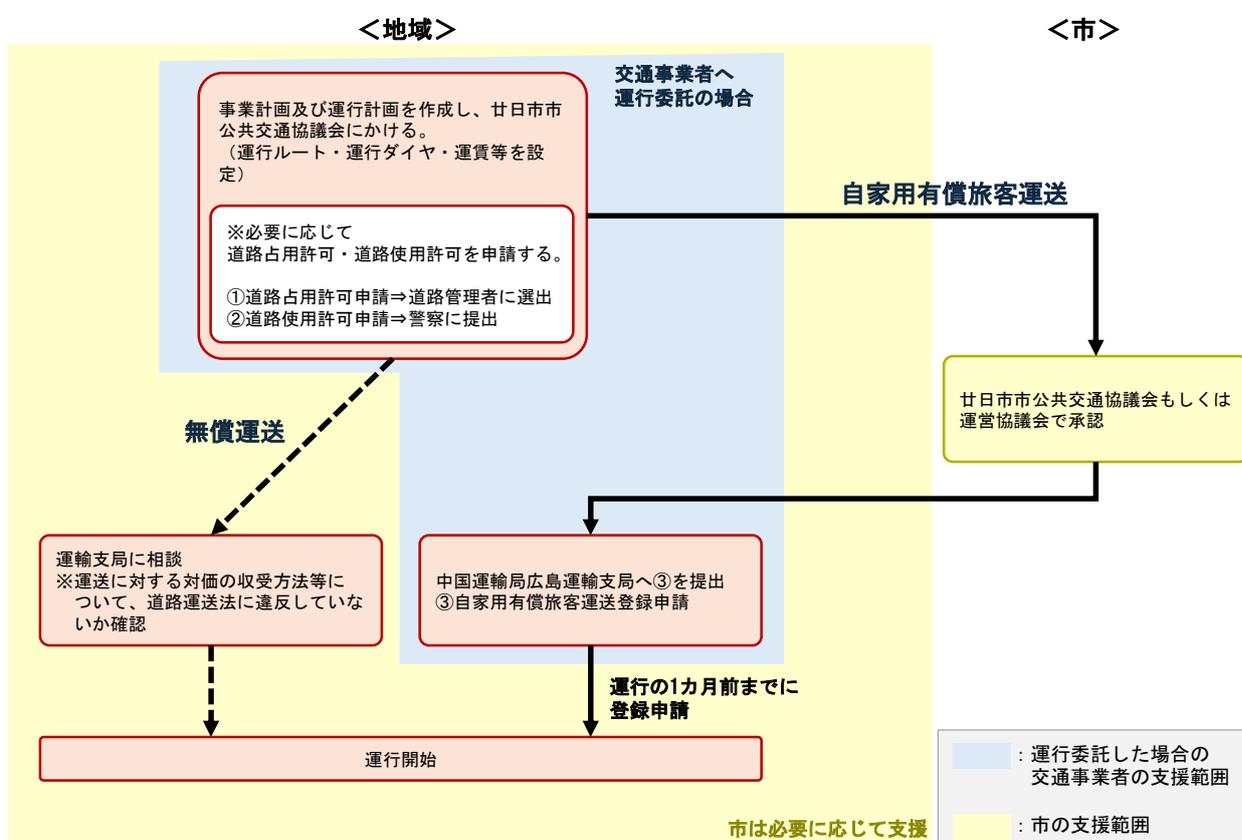
(5) 運行準備

- ・ 運行内容が調ったら、実際に運行するため事業許可申請、車両の調達、バス停または乗降場所の設置、周知・広報活動をしましょう。

ア 事業許可の申請

- ・ “旅客を運送したことに對する対価として運賃をとるサービス”は国に事業許可申請を行います。
- ・ 事業許可は申請してから許可がおりるまでに標準処理期間が設けられていますので、運行開始の2~3カ月前までに申請しましょう。
- ・ 無償運送の場合は、廿日市市公共交通協議会での運行計画の承認や、道路運送法に係る認可申請や登録申請は必要ありませんが、運送の対価の收受方法等について道路運送法に違反していないか適宜調整しましょう。

▼運行開始までに必要な手続き



無償運送（道路運送法における登録又は許可を要しない運送）の態様

- (1) 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」と認められる場合は許可等を要しません。
- (2) 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は許可等を要しません。
- (3) ボランティア活動として行う運送において、実際の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は許可等を要しません。
- (4) 市町村の公共サービスを受けた者が対価を負担しておらず、反対給付が特定されない場合などは許可等を要しません。

資料:道路運送法における登録又は許可を要しない運送

イ 車両の調達

- ・ 運行車両は、基本的にピーク時の輸送人員やコスト、利用者の性質等を勘案して決めましょう。
- ・ 車両の調達だけでなく、地域のみなさまに愛着を持ってもらうため、仮装（ラッピングやマグネットなど）方法等も併せて検討しましょう。
- ・ 車両や仮装は発注してから時間がかかるため、運行開始前までに時間の余裕をもって調整しましょう。

ウ バス停または乗降場所の設置

- ・ バス停または乗降場所にバスポールや掲示物を設置する場合には地権者や所有者からの許可が必要になります。廿日市市公共交通協議会までに許可書を取り交わしましょう。（デマンドバスの場合は許可書を取り交わす必要はありませんが、事前に地権者や所有者と調整しましょう。）
- ・ バスポールや掲示物についても発注から時間がかかるため、運行開始前までに時間の余裕をもって調整しましょう。

エ 周知・広報等の利用促進

- ・ 地域内交通を持続可能なものにしていくために、継続的に利用促進活動に取り組みましょう。
- ・ 運行前から機運を高めるため、検討段階から運行開始前までに計画的に複数回周知・広報活動をししましょう。

チラシ

- ・ 運行状況を記載したチラシを配布
- ・ はじめての方も利用しやすいようにモデルコース等を記載したチラシを配布 等



利用状況等の共有

- ・ 運行主体がデータ管理し、利用状況を把握
- ・ 把握するだけでなく、市の広報誌やホームページで幅広く公表 等



行事

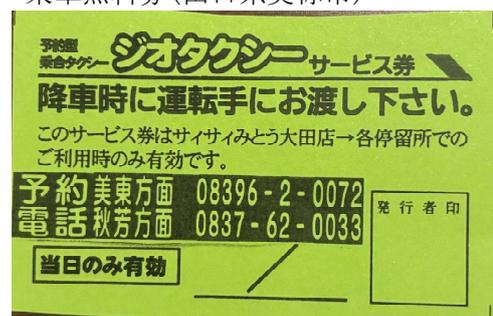
- ・ 地域サロンでの声掛け
- ・ イベントに合わせた公共交通関連ブースの設置 等



沿線事業者との連携

- ・ 商業施設と連携した割引券を配布 等

※2,000円以上買い物した方がもらえる1乗車無料券(山口県美祢市)



(6) 実証実験

- ・ 実証実験を実施し、効果を検証し、本格運行に向けた課題を把握しましょう。

ア 本格運行に至る目安の設定

- ・ 地域が主体となって持続可能な運行をするため、本格運行に踏み切るかどうかの目標値を設定しましょう。
- ・ 実証実験の段階で目標を達成できなかった場合は、運行内容の見直しや、本格運行を取りやめることを検討しましょう。
- ・ 目安は、実際に利用する地域のみなさんの中で共有されていることが重要ですので、しっかりと周知するようにしましょう。

▼目標値の設定方法例

①国庫補助の要件（地域公共交通確保維持改善事業補助金フィーダー系統）

- ・ 路線定期運行の場合⇒**1往復で2人以上**
- ・ 区域運行の場合 ⇒運行予定便数に対する**稼働率が30%以上**

②運賃収入目標を決定後、運賃で割り戻して目標利用者数を設定

例) 1年間の運行経費が500万円の時、
100万円の収入を想定（公的負担200万円、地域負担200万円）
1乗車あたりの運賃を200円とすると・・・

$$100 \text{万円} \div 200 \text{円} = 5,000 \text{人/年} \Rightarrow \text{目標利用者数年間 } 5,000 \text{人}$$

③アンケート調査で「新たな運行の利用意向」を聞き、その回答割合から目標利用者数を設定

例) 「新たな運行の利用意向」が20%
対象地域の高齢者1,000人が月に1往復（2回）利用すると・・・

$$1,000 \text{人} \times 0.2 \times 2 \times 12 = 4,800 \text{人/年} \Rightarrow \text{目標利用者数年間 } 4,800 \text{人}$$

イ 効果検証

- ・ 実証実験中に、利用者数の計測や利用者へのアンケート（またはヒアリング）等を行い、地域内交通の効果と課題を検証しましょう。

ウ 運行内容の見直し検討

- ・ 効果検証の結果、課題が見つかった場合には、運行内容の見直しを検討し、必要に応じて調整を行いましょう。

(7) 本格運行または運行改善（実証実験結果により運行を取りやめ）

- ・ 必要に応じて運行内容を見直し、持続可能な公共交通を構築しましょう。

ア 廿日市市公共交通協議会での承認

- ・ 検証結果を基に必要に応じて、運行改善を行いましょう。
- ・ 運行改善する場合は、運行準備と同様の手順で事業の変更申請をしましょう。