

別冊

西条市における
交通空白地域等への
交通導入マニュアル
(案)

令和 3 年 2 月

西条市

西条市における交通空白地域等への交通導入マニュアル

目 次

I. 交通手段確保の基礎知識

1-1 西条市における交通空白地の考え方	2
1-1-1 交通空白地域とは	2
1-1-2 西条市における交通空白地域	2
1-2 移動手段の分類	3
1-2-1 利用者の特性と輸送密度による分類	3
1-2-2 交通空白地域での移動手段	3
1-3 道路運送法に基づく分類	4
1-3-1 事業用自動車	4
1-3-2 自家用自動車	4
1-3-3 道路運送法の適用対象外	4

II. デマンド型交通導入の考え方

2-1 デマンド型交通の種類	6
2-1-1 運行方式	6
2-1-2 運行ダイヤの設定方式	7
2-1-3 発着地の自由度	8
2-1-4 路線定期型運行とデマンド運行の比較	9
2-2 運営主体の検討	10
2-2-1 地域自治組織	10
2-2-2 NPO 法人、社会福祉協議会等	10
2-2-3 西条市	10
2-3 導入条件の検討	10
2-3-1 移動需要の特性把握	10
2-3-2 運行にあたっての検討項目	11
2-3-3 導入の評価	14

Ⅲ. 交通空白地域への対応策の事例

3-1 交通空白地域での運行モデルチャート	16
A : バス事業者による既存路線の延伸等	17
B : 自治体による交通空白地有償運送〔路線定期運行〕	17
C : 自治体が交通事業者運行を依頼〔区域運行〕	17
D : NPO 等による交通空白地有償運送〔路線定期運行〕	17
E : NPO 等が交通事業者運行を依頼〔路線定期運行〕	17
F : NPO 等による交通空白地有償運送〔区域運行〕	17
G : NPO 等が交通事業者運行を依頼〔区域運行〕	17
H : 住民組織等によるボランティア運送〔無償〕	17

I . 交通手段確保の 基礎知識

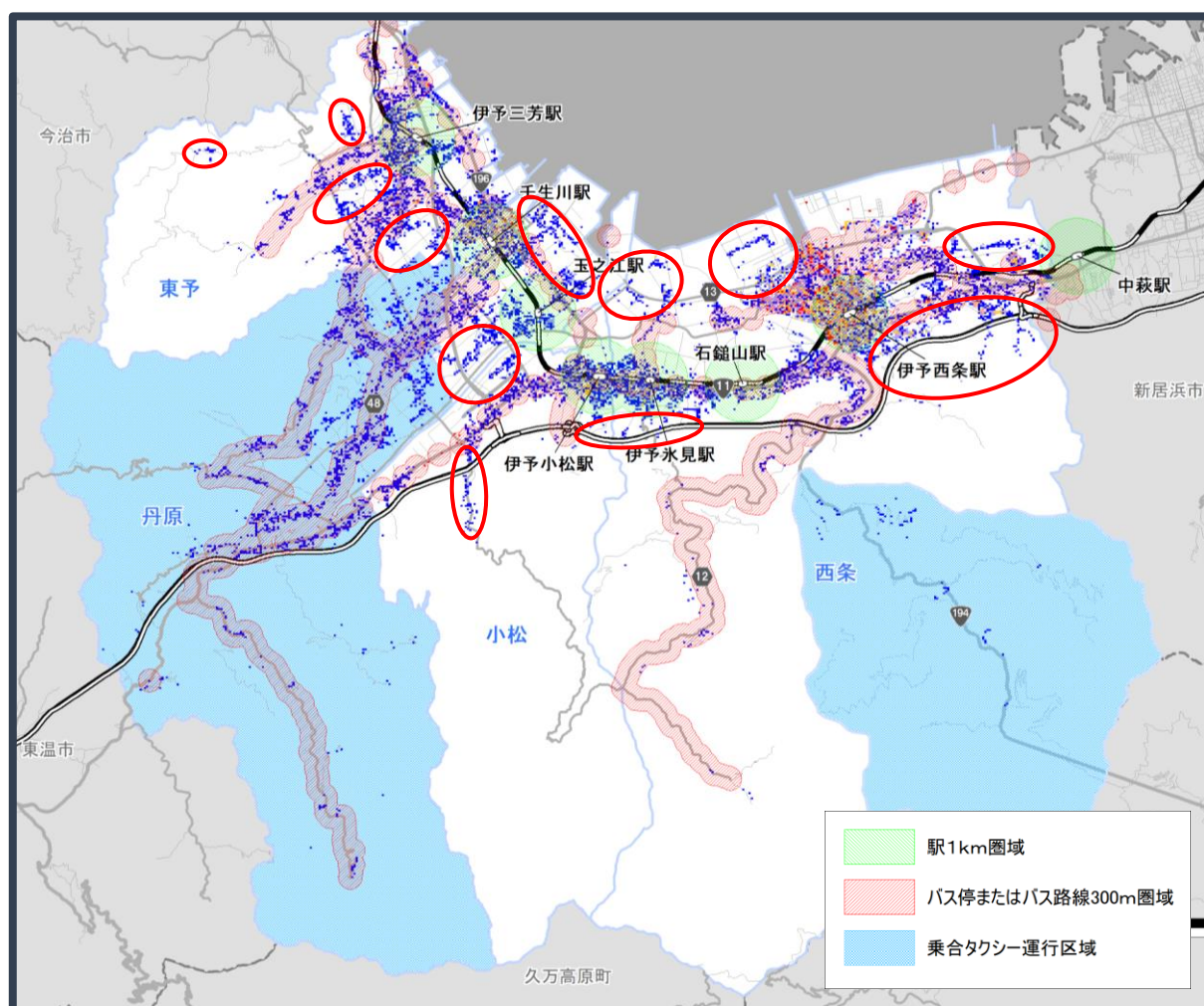
1-1 西条市における交通空白地の考え方

1-1-1 交通空白地域とは

- 交通空白地域の明確な定義はなく、地域の実情に応じて任意に定められているのが一般的です。通常は鉄道駅やバス停の徒歩圏域を設定し、そこから外れたエリアを交通空白地域とするケースが多くみられます。
- 国の定める「地域公共交通確保維持改善事業補助金交付要綱」では、補助事業の基準として交通不便地域を「半径 1 km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」と定義しています。
- また、バス路線の廃止等により、新たに交通空白地域が生じるケースも想定されます。

1-1-2 西条市における交通空白地域

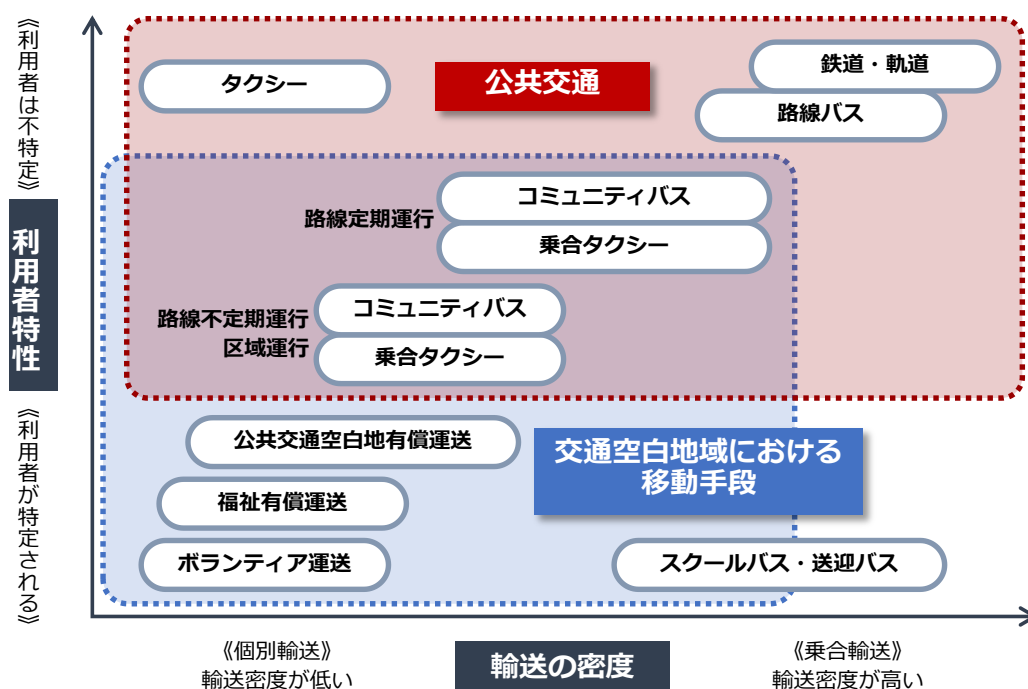
- 『西条市立地適正化計画』では、バス停の徒歩圏を「バス停から半径 300m 以内」、JR 駅の徒歩圏を「JR 駅から概ね 800m～1,000m」と定義しています。
- これに準じて人口分布図に落とし込むと以下のようになり、縁辺部よりむしろ市街地に接する周辺部で交通空白地域が多くみられます。



1-2 移動手段の分類

1-2-1 利用者の特性と輸送密度による分類

○移動手段を利用者特性と輸送密度をもとに分類すると、以下のように整理されます。



1-2-2 交通空白地域での移動手段

(1) コミュニティバス・乗合タクシー

○市町村や市町村から委託を受けた民間事業者が運行主体となり地域内を運行するもので、定時定路線のほか、デマンド方式で運行する場合があります。

(2) 交通空白地有償運送

○一般旅客自動車運送事業者（バス・タクシー）による輸送が困難な場合に、市町村や NPO 法人等が道路運送法 79 条の規定による登録を受けて自家用車で運行するものです。

(3) 福祉有償運送

○事前登録した介助が必要な高齢者や障がい者等に限定し、NPO 法人や医療法人、社会福祉法人等が道路運送法 79 条の規定による登録を受けて、原則ドア to ドアで運行するものです。

(4) ボランティア運送

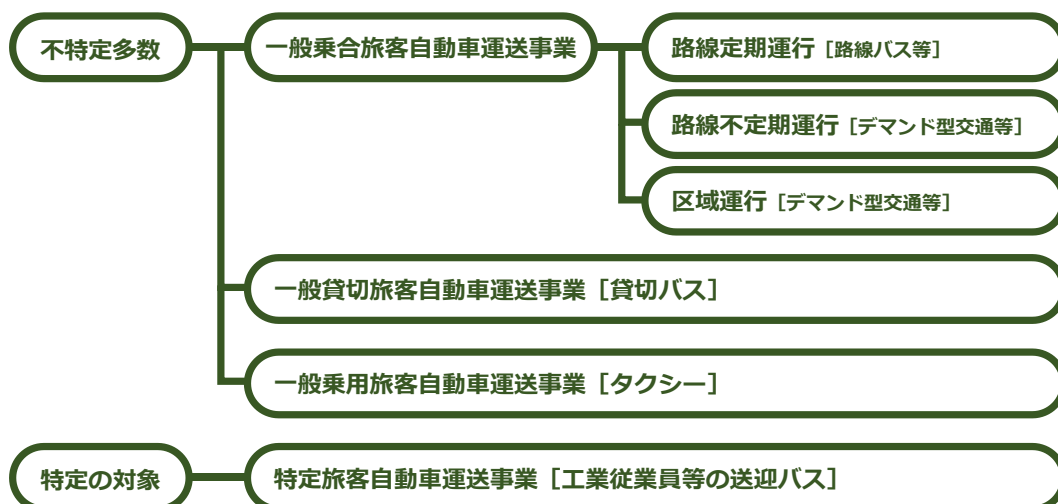
○無償もしくはガソリン代等の実費程度の対価で、地域のボランティアドライバー等によって運行される道路運送法の規定を受けない形態の輸送です。

1-3 道路運送法に基づく分類

1-3-1 事業用自動車

○道路運送法第4条許可で運行するものには、以下のような種類があります。

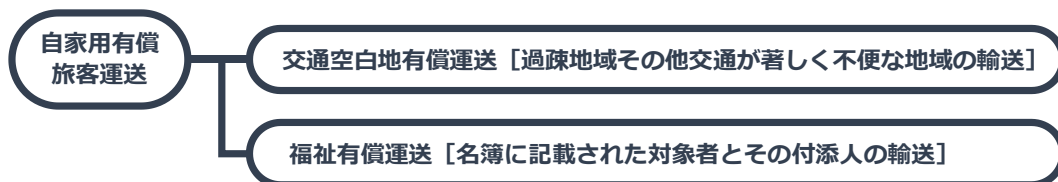
〔緑ナンバー・道路運送法第4条許可〕



1-3-2 自家用自動車

○道路運送法第79条登録で運行するものには、以下のような種類があります。

〔白ナンバー・道路運送法第79条登録〕



1-3-3 道路運送法の適用対象外

○原則利用者から対価を取らない運行は道路運送法の適用外となり、以下のような種類があります。

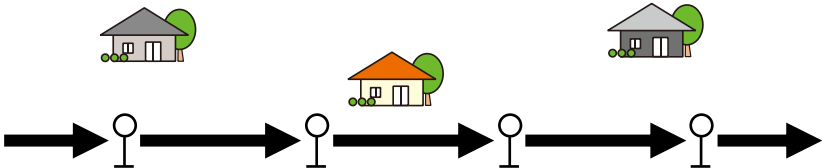
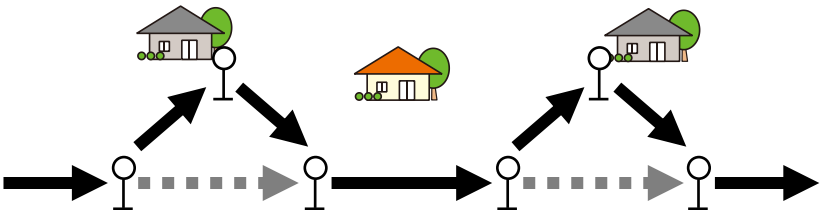
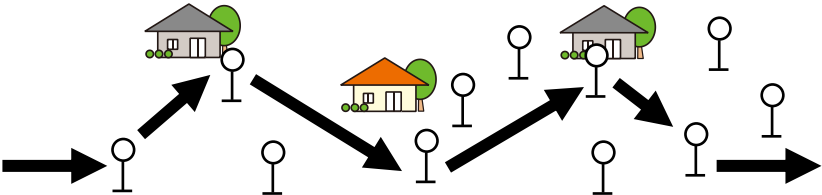


Ⅱ．デマンド型乗合交通 導入の考え方

2-1 デマンド型乗合交通の種類

2-1-1 運行方式

○デマンド型乗合交通の運行方式には、以下のような種類があります。

運行方式	特 徴
A 路線定期型	路線バスやコミュニティバスのように、所定の乗降ポイントで乗降を行うが、予約があった場合のみ運行し、予約がなければ運行しない方式。 
B 迂回ルート・ エリアデマンド型	路線定期型をベースに、予約に応じて所定の乗降ポイントまで迂回させる運行方式。乗降ポイントまで遠い地域に迂回ルートを設定することにより、公共交通空白地域の解消を図ることができる。 
C 自由経路 ミーティング ポイント型	運行ルートは定めず、予約に応じ所定の乗降ポイント間を最短経路で結ぶ方式。最短経路の選択により所要時間を短縮するとともに、乗降ポイントを多数設置することにより、乗降ポイントまでの歩行距離を短縮することができる。一般タクシーとの差別化を図るため、目的施設または出発施設を限定する場合が多い。 
D 自由経路 ドアツードア型	運行ルートや乗降ポイントは設けず、指定エリア内で予約のあったところを巡回するドアツードアのサービスを提供する運行方式。一般タクシーとの差別化を図るため、目的施設または出発施設を限定する場合もみられる。 

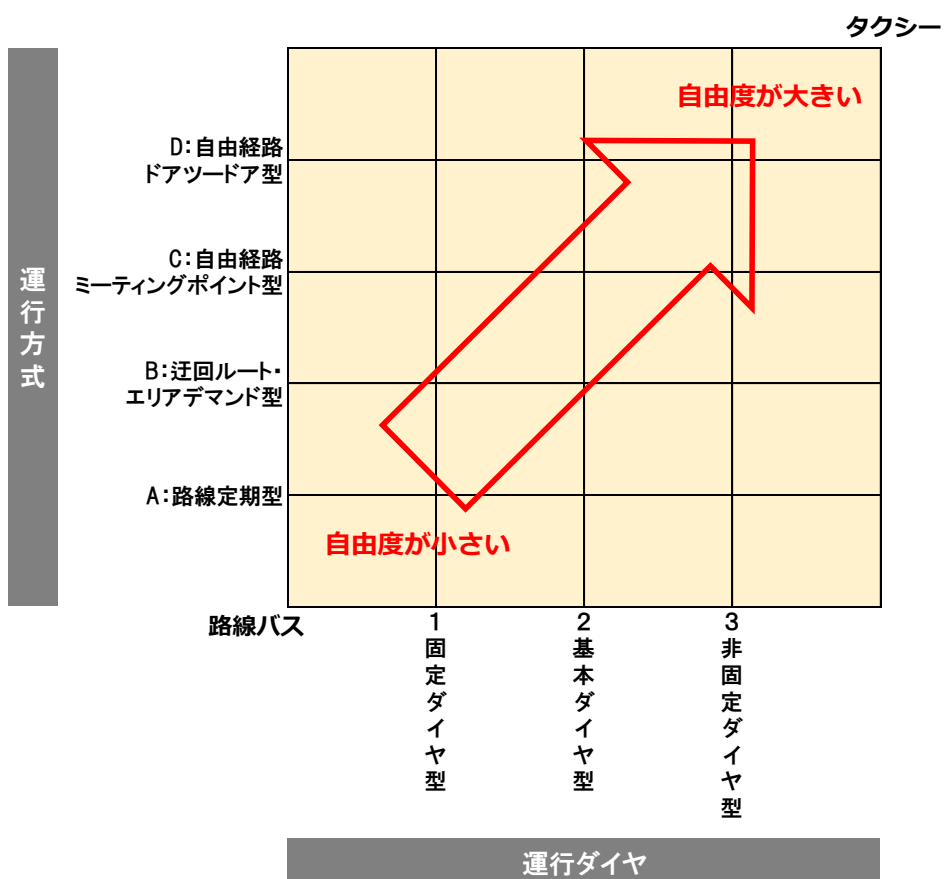
2-1-2 運行ダイヤの設定方式

○運行ダイヤの設定方式には、以下のような種類があります。

設定方式	特 徴
1：固定ダイヤ型	予め定められたダイヤに基づき、予約があった場合のみ運行
2：基本ダイヤ型	運行の頻度と主要施設や乗降ポイントにおける概ねの時刻、着時刻のみが設定されており、予約に応じて運行
3：非固定ダイヤ型	時間内であれば、需要に応じ、随時運行

POINT：運行方式と運行ダイヤの設定により異なる自由度

- 「A：路線定期型」で「1：固定ダイヤ型」にすると、路線バスに近い形になる。
- 「D：自由経路ドアツードア型」で「3：非固定ダイヤ型」にすると、一般のタクシーと同じ運行となる。



2-1-3 発着地の自由度

- 乗降場所をどのように設定するかにより、発着地の自由度は変化します。
- BB パターンは路線バスと同じであり、DD パターンは一般のタクシーと同じになります。
- 一般のタクシーとの差別化を図るため、発地か着地を限定する場合があります。

パターン	特 徴
BB : 乗降ポイント (BusStop) ⇔乗降ポイント (BusStop)	あらかじめ設置されている全乗降ポイントでの発着が可能なタイプ
BF : 乗降ポイント (BusStop) ⇔着地固定 (Fix)	発地 (自宅) は全乗降ポイントの利用が可能だが、着地は病院等の特定の施設またはエリアに限定されるタイプ
BT : 乗降ポイント (BusStop) ⇔乗り継ぎ施設 (Transfer)	発地 (自宅) は全乗降ポイントの利用が可能だが、着地は幹線バスの最寄り乗降ポイントに限定されるタイプ
DT : ドア (自宅・施設) (Door) ⇔乗り継ぎ施設 (Transfer)	発地は利用者の自宅 (玄関口) や特定の施設だが、着地は幹線バスの最寄り乗降ポイントに限定されるタイプ
DF : ドア (自宅・施設) (Door) ⇔着地固定 (Fix)	発地は利用者の自宅 (玄関口) や特定の施設だが、着地は病院等の特定の施設またはエリアに限定されるタイプ
DD : ドア (自宅・施設) (Door) ⇔ドア (自宅・施設) 直行型 (Door)	発地・着地とも制限がなく、自宅 (玄関口) や特定の施設から目的施設 (玄関口) まで移動できるタイプ

2-1-4 路線バスとデマンド型乗合交通の比較

○路線バスとデマンド型乗合交通の運行形態を比較すると、以下のようになります。

比較項目		デマンド型交通の運行形態			
		A：路線 定期型	B：迂回ルート エリアデマンド型	C：自由経路 ミーティングポイント型	D：自由経路 ドアツードア型
利用者の視点					
利用にあたっての制限		×予約をしないと利用できない		×予約をしないと利用できない ×予約が多い場合、希望の時間に利用できないことがある ×利用方法や利用できる区間など、利用にあたってのルールを理解する必要がある	
自宅から乗降ポイントまでの移動距離		△路線バスと同じ	○迂回ルートのバス停等の周辺では移動距離を短縮できる	○乗降ポイントをきめ細かく設定することにより移動距離を短縮できる	○移動距離はない
目的地までの所要時間		△路線バスと同じ	○迂回ルート上で利用者がいない場合迂回ルートを経由しないため目的地までの所要時間が短くなる	○利用者が少なければ目的地までの所要時間が短くなる	
到着時刻の確実性		△路線バスと同じ	×利用者の多寡により、乗降ポイントや目的地への到着時間が異なる		
車内の乗り合い環境		○必ず座ることができる			
		×相乗りに抵抗を感じることもある			
自治体の視点					
予約システム経費		×予約システムの導入やオペレータの設置に係る初期費用が発生する場合がある			
運行経費	経費の節減（予約がない場合）	○運行しないため経費節減になる			
	経費の節減（予約がある場合）	△路線バスと同じで起点から終点まで運行が必要		○必要な区間のみを運行することから、燃費等の経費削減になる ×利用者の増加に伴い経費が増大する可能性がある	
需要対応	分散立地・目的地が多方面	△冗長なルートとなり需要に応じた効率的な運行ができない		○交通空白地域を面的にカバーできるため需要に応じた効率的な運行ができる	
	需要を束ねることができる	△需要を束ねることで効率的な運行ができる		×相乗りしない場合、需要を束ねることができず効率的な運行は難しい（利用者の増加に伴い経費が増大する）	
位置づけの明確化		×デマンド型乗合交通の役割が明確にされていない場合、タクシー事業者と競合する可能性がある			
事業者の視点					
事業経営の安定化	車両の有効活用	○タクシー事業と車両を兼用する場合、車両の有効活用を図ることができる			
	人員配置	×運行に備え、予約受付時間終了までは配車や人員配置計画を立てておく必要がある			
	運行計画	△路線バスと同じ		×予約が多い場合、運行ルートが複雑になることがある	

○：路線バスと比較して長所と考えられる事項

△：路線バスと比較して同じ若しくは長所、短所の両面があると考えられる事項

×：路線バスと比較して短所と考えられる事項

2-2 運営主体の検討

2-2-1 地域自治組織

- これからの地域の生活交通については、自治体任せではなく地域住民も主体的に関わり、自らが地域の交通の運行に取り組める体制を整える必要があります。
- 現在、西条市では体制が整った地域から順次「地域自治組織」の立ち上げをしていますが、この「地域自治組織」が地域の生活交通の運営主体となることが考えられます。

2-2-2 NPO 法人、社会福祉協議会等

- 公共交通が不便で日常生活に影響が出やすい層は、車の運転免許や車を持たない人、交通空白地域に住む高齢者層などが挙げられます。
- 地域課題に対応するまちづくり系の NPO 法人や、福祉的な観点から社会福祉協議会等の組織等が地域交通の運営主体となることも考えられます。

2-2-3 西条市

- ある程度まとまった需要が見込まれる運行や、運行範囲が広い範囲にわたりひとつの地域だけで対応できない場合の生活交通の運営主体として、市が 4 条交通事業者へ運行を依頼したり、自らが自家用有償運送の運行主体となって実際の運行を交通事業者へ委託することなどが考えられますが、この場合、既に導入している他地域との整合性を踏まえ、運行日・運行回数等については必要最小限のサービスとなります。
- また、地域自治組織や NPO 法人等が運営主体となって自ら運行する場合や交通事業者に委託する場合であっても、市は運営主体と住民、運営主体と運行事業者等の間を調整するコーディネーターの役割を果たしていく必要があります。

2-3 導入条件の検討

2-3-1 移動需要の特性把握

（１）時間帯【移動が発生する時間帯はいつなのか】

- ▶一定の時間帯に利用が集中する場合⇒固定ダイヤ型・基本ダイヤ型
- ▶移動が発生する時間帯が日によって異なる場合⇒非固定ダイヤ型

（２）利用目的【誰がどのような目的で利用するのか】

- ▶通院・買物などを目的とする高齢者等⇒デマンド型乗合交通の利点を活用できる
- ▶他の交通機関への乗換⇒予約の多寡により到着時間が異なるため使い勝手が悪い
- ▶観光客等の地域住民以外⇒予約の必要性を広く周知するなどの工夫が必要

（３）地形的条件【どこからどこへ輸送するのか】

- ▶同一方向に一定の需要があり、需要を束ねることができる（通学等）⇒路線定期型

- ▶集落が分散立地し、目的地も多方面にわたる⇒自由経路型
- ▶集落や市街地が面的に分散し、経路選択が容易⇒自由経路型
- ▶道路に沿って集落が線的に展開する山間地等においては経路選択の自由度が制限され、自由経路型のメリットが十分活用されにくい

(4) 想定利用者数〔どれくらいの人数を輸送するのか〕

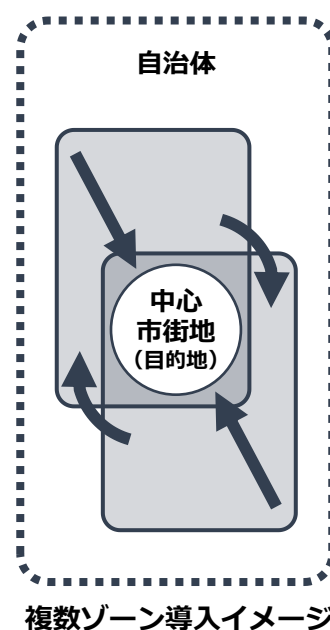
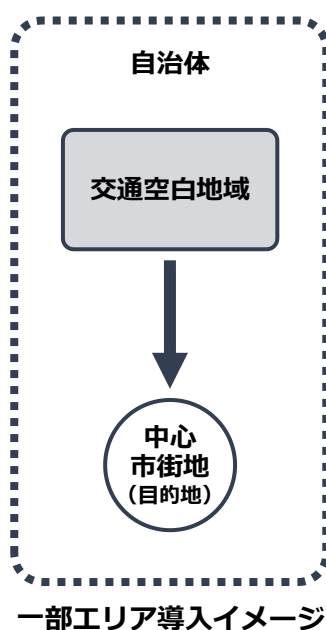
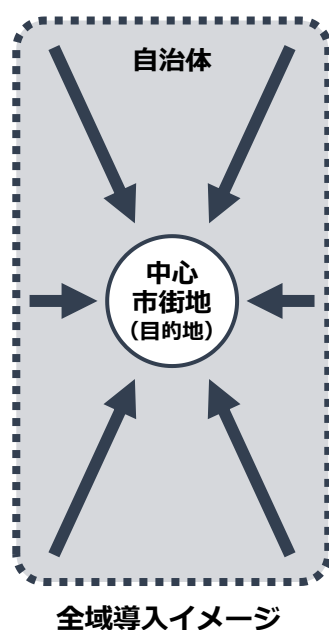
- ▶デマンド型乗合交通は利用者の増加に伴い運行経費も増加する傾向にある
- ▶需要が大きくなる地域でのデマンド型乗合交通の導入は、費用負担の増大につながる
- ▶移動需要を的確に把握し、定量的に需要及び費用を試算した上で導入の可否を判断する
- ▶利用者1人当り運賃、1乗車当り運賃等の費用負担のあり方についても意識する
- ▶どの範囲を輸送対象とするかといった区域要件も設定する必要がある

2-3-2 運行にあたっての検討項目

(1) 運行エリアの設定

○運行エリアは以下のような視点を踏まえ決定します。

運行エリア設定	留意点
自治体全域に導入する	○他の公共交通との役割分担を明確にし、交通機関同士が競合するのではなく補完し合う形で運行する必要がある。
交通空白地域等、自治体の一部のエリアに導入する	○交通空白地域と目的地となる中心市街地間を結ぶ形で運行するため、対象地域以外の住民が利用ができないよう途中をクローズすることも考えられる。
対象エリアを複数のゾーンに分割して導入する	○目的地となる中心市街地と複数のゾーンを結ぶ形で運行する。ゾーン間を移動する場合のルールを決め、広範囲に移動すること考えられる。



(2) 運行形態の選定

○移動需要の特性を把握し、最適な運行形態を選んでいく必要があります。

運行方式	固定ダイヤ型	基本ダイヤ型	非固定ダイヤ型
A：路線定期型	一定の時間帯に利用が集中する場合	同一方向に一定の需要があり、需要を束ねることができる場合	
B：迂回ルート・エリアデマンド型			
C：自由経路ミーティングポイント型	集落が分散立地し、目的地も多方面にわたっていたり、集落や市街地が面的に分散して経路選択が容易な場合		移動が発生する時間帯が日によって異なる場合
D：自由経路ドアツードア型			

(3) 運行車両の設定

- 車両サイズは、ピーク時輸送人員を踏まえ、1台の乗車定員と必要台数から運行経費を試算し、適切な組み合わせを設定する必要があります。
- 定員が11人以上になるとバスと定義され、14人乗りの運転には大型免許か中型(限定なし)免許が必要となります。
- 車両の設定にあたっては、以下のような車両の特徴についても考慮する必要があります。

車両サイズ	車両の特徴
バス車両	○乗車定員は多く、通勤通学などまとまった需要が存在する場合は活用が考えられるが、需要が少ない地域や時間帯においては過大供給となる。 ○細い道には入れないため、ドアツードアの運行方式には適していない。
ジャンボタクシー車両	○9人程度までの乗車が可能。小回りが利き細い道にも入ることができ、ドアツードアの運行方式には適している。 ○交通事業者が車両を保有していない場合もあり、調達（交通事業者が調達、市町村が調達し貸与など）に工夫が必要。
セダン型タクシー車両	○タクシー事業者の車両を活用できる。 ○小回りが利き細い道にも入ることができ、ドアツードアの運行方式には適している。 ○乗車人員が4人程度に限定されるため、需要のピークに合わせて車両台数を確保する必要がある。 ○利用者からは一般のタクシーと勘違いされる場合があるため、デマンド型交通であることが一目でわかるような車両選定や、車体表示などの工夫が必要となる。

(4) 運賃体系

- 運賃の設定にあたっては既存路線バスとの調整が行われるケースがあります。
- 運行方式の自由度が高いほど高い運賃設定になる傾向があります。
- サービス水準と連動した運賃の設定により、他の交通手段との差別化を図る工夫が必要となります。(運行時間や目的地などを限定し、路線バスより高く、タクシーより安く設定する)

（５）予約方法

- 予約の期限については、大まかに以下のように分類されます。
- 予約の期限と利用する便の出発時間との差が小さいほど利便性は高くなります。
- 朝の１便については前日予約、その他の便については出発 30 分～1 時間前といったケースもあります。

予約期限	特 徴
当日	○出発時間 30 分前、1 時間前等の設定があり、利用者にとっては利便性が高いが、運行する側にとっては結果的に予約が入らなくても締切の時間まで待機しておく必要がある。
前日	○前日予約の場合、運行当日の予定が前日までに立てられるため、効率的な人員配置が可能だが、利用者にとっては使い勝手が悪い。 ○朝の第 1 便についてのみ前日予約とするケースもある。 ○近年は月曜日が振り替え休日となるケースも多く、平日（月～金）運行の場合は 4 日前の金曜日に予約が必要な場合も生じる。

（６）事前登録

- 利用可能なエリアを限定する際などに、事前登録を行う場合があります。

登録の有無	特 徴
事前登録あり	○限られたエリアだけに導入する場合、利用対象を限定するため事前登録を行う場合がある。 ○事前登録していると予約の際に相手が特定しやすく、利用状況を個人名で把握していれば、分析が細かくできる。
事前登録なし	○特に利用できるエリアを限定しない場合は登録をしないケースが多い。

（７）住民周知

- デマンドの運行に当たっての周知方法としては、チラシ・パンフレットの配布、自治体の広報紙、自治体のホームページ、住民説明会等が考えられます。
- 住民説明会への出席者が少なく、認知度が低いケースもありますので、地域の実態に応じて住民参加の誘導に向けた工夫が必要となります。

（８）関係機関との調整

- デマンド型交通が適正に機能するためには、路線バス、コミュニティバス、タクシー、福祉輸送サービスなどの他の交通機関との明確な役割分担と相互補完関係について自治体、交通事業者、地域住民が共通認識を持つ必要があり、自治体が関係者相互の信頼関係の構築に向けたコーディネーターとしての役割を果たすことが求められます。

2-3-3 導入の評価

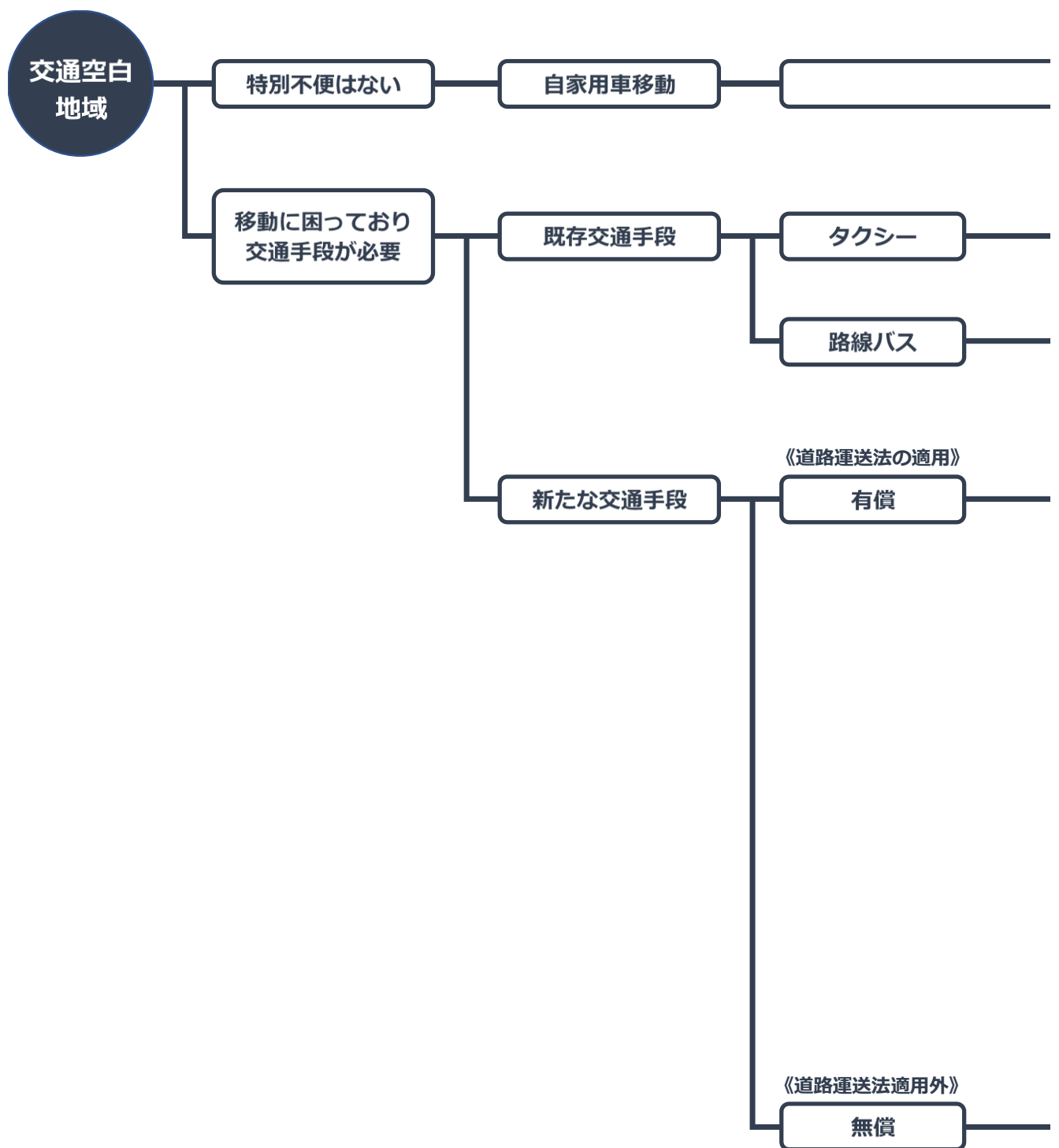
○デマンド型交通は地域に密着した交通サービスであることから、地域住民と行政が一体となって PDCA サイクルを実施していく必要があります。

評価の参考事例

	評価の視点	評価指標	基準を満たさない場合の対応方針	
検証 1：サービス評価からの課題 利用者ニーズに合ったサービスが提供されているか？				
利用者数（需要）と輸送力（供給）のバランスを検証	○積み残しは発生していないか？	積み残し発生回数	○回/年	車両選択の見直し
	○運行頻度は適切か？	デマンド率 ＝実運行回数/基本ダイヤ便数	○%	路線定期型運行への見直しの可能性検討
	○乗り合いになっているか？	1 便当たり平均乗車人員（乗り合い率）	○人/便	タクシー利用助成等による対応の可能性を検討
地域の取組みを検証	○地域による取組みは実施されているか？	地域活動	地域住民による公共交通の維持に向けた取組み状況を確認	利用実態からみた維持基準による評価と合わせ、公共交通の存続等の妥当性を検討
ネットワークの妥当性を検証	○需要に応じた乗降ポイントが設置されているか？	乗降ポイント別利用者数	○人/年	利用の少ない乗降ポイントの見直しを検討
	○乗降ポイントは利用しやすい位置に設定されているか？	沿線人口カバー率 ＝乗降ポイント圏域内人口/沿線人口	○%	乗降ポイントの見直しを検討
	○乗り継ぎ抵抗の軽減は図られているか？	乗り継ぎ時間	主要乗り継ぎ拠点の乗り継ぎ時間○分以内	運行ダイヤの見直しを検討
検証 2：事業評価からの課題 デマンド型交通が利用されず、費用効率が極端に悪化していないか？				
利用者数と運行経費のバランスを検証	○利用が特定の利用者に偏っていないか？	実利用者数	○人/年	利用者層拡大の可能性を検討
	○費用効率が極端に悪化していないか？	実利用者 1 人当たり運行経費	○円/人	タクシー利用助成等による対応の可能性を検討
	○費用負担は適切か？	市町村負担割合 ＝市町村負担額/運行経費	○%	運賃及び市町村負担のあり方を検討
検証 3：政策評価からの課題 デマンド型交通の運行目的は達成されているか？				
住民による評価及び住民参加による取組み状況を検証	○各系統が期待される役割を果たしているか？	利用者満足度	○%	不満内容に応じた見直しを検討
	○住民による定期的な評価が実施されているか？	地域で生活交通を検討する組織の会議開催回数	○回/年以上	地域住民のモチベーション維持方策を検討

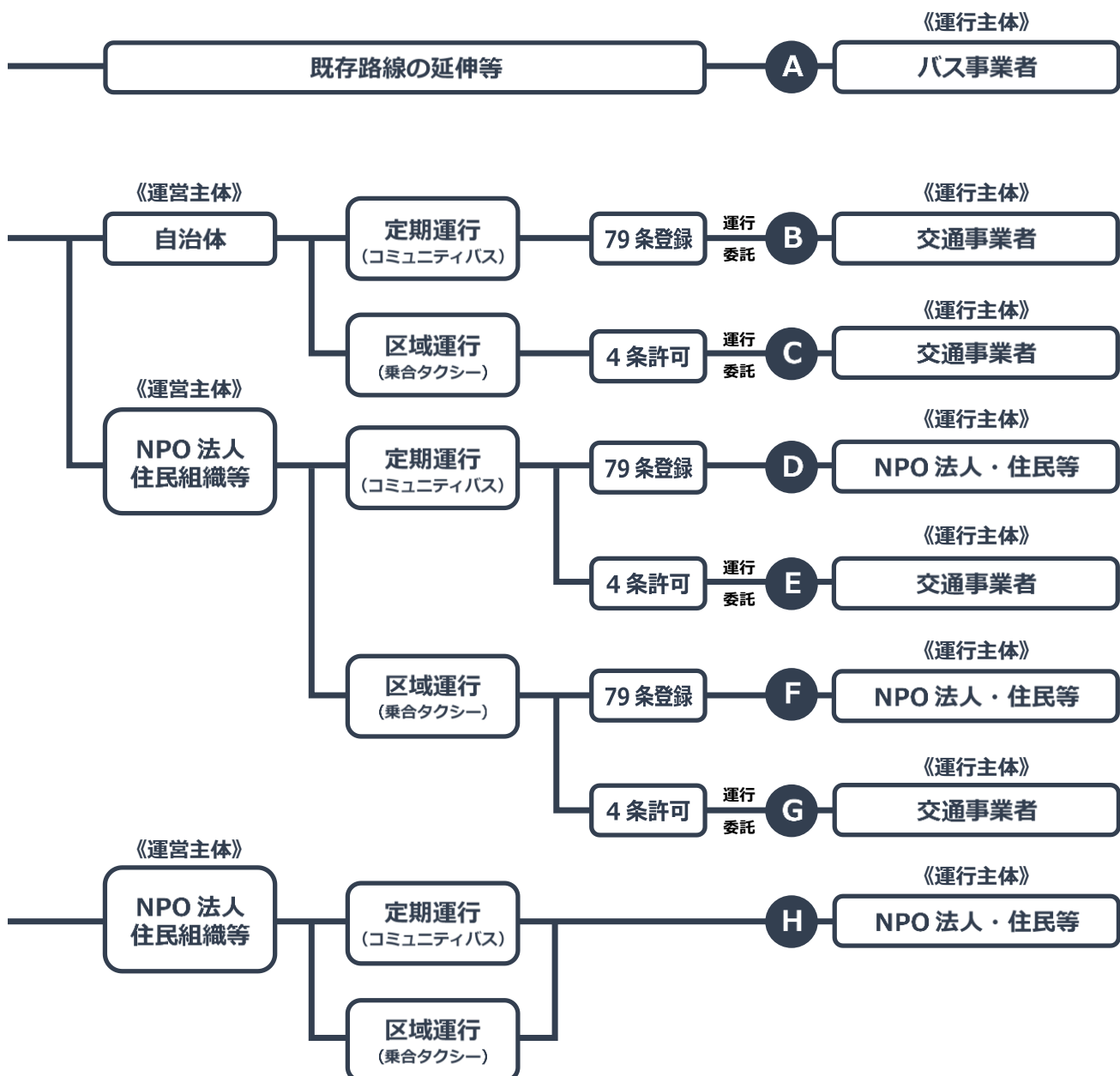
Ⅲ．交通空白地域への 対応策の事例

3-1 交通空白地域での運行モデルチャート



免許返納者への助成制度、バス利用助成制度の周知

タクシー利用の既存助成制度の周知、新規助成制度の創設

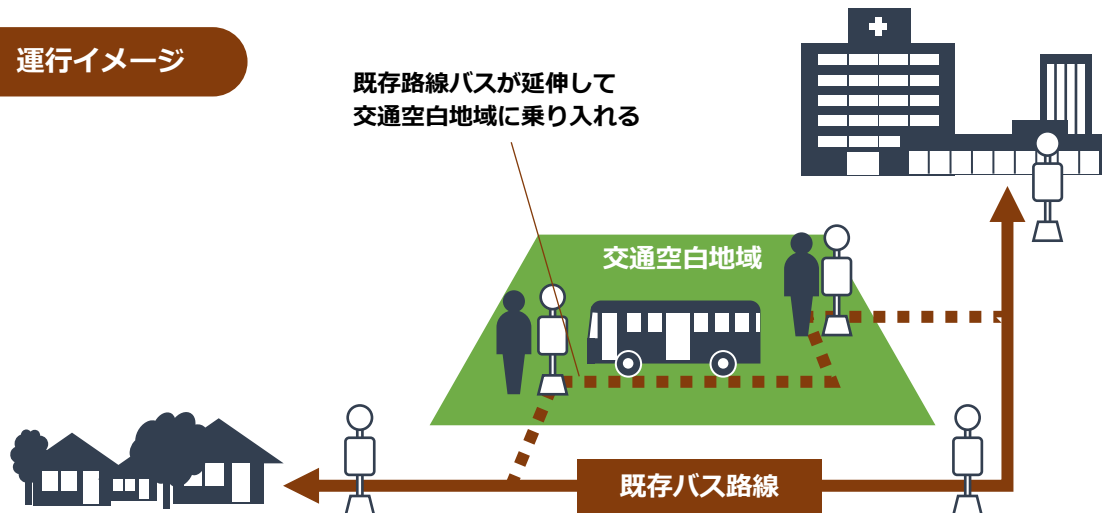


A

バス事業者による既存路線の延伸等

○新たな交通手段を導入することなく、近くを運行している既存路線バスを延伸して乗り入れることで交通空白地域の解消を図る方法〔路線定期運行〕

運行イメージ



運営イメージ



ポイント

- 日常的に利用があるかどうかの見極めが必要です。
- 乗り入れが可能かどうかの現地確認を行い、必要に応じて実際に車両を運行しルートを決定します。



運行の特徴	適合条件	○交通空白地域の近くを路線バスが運行している ○交通空白地域のエリアが比較的小さい ○交通空白地域に一定のバス需要がある ○大型車両が乗り入れ可能な道幅がある
	メリット	○既存路線の系統を追加することで運行でき、比較的手続きが簡単
	デメリット	○車両のサイズによっては乗り入れに限界がある ○交通空白地域に立ち寄ることで運行時間が長くなる
法律上の位置づけ・運営方法	道路運送法上の位置づけ	○道路運送法第4条許可 一般乗合旅客自動車運送事業
	運行主体	○バス事業者（一般乗合旅客自動車運送事業者）
	運行時の責任	○道路運送法第4条許可を受けた運行事業者が責任を負う
	運行車両	○緑ナンバー車両
	車両の費用	○運行主体が所有する既存車両を利用する
	運転者の資格	○第二種自動車運転免許（大型）を有しているもの
	運行ルート・範囲	○路線定期運行（あらかじめ決められたルートを時刻表に基づき運行） ○運行ルートは任意に設定できる
	運送の対価	○利用者は運送を行う交通事業者に所定の運賃を支払う

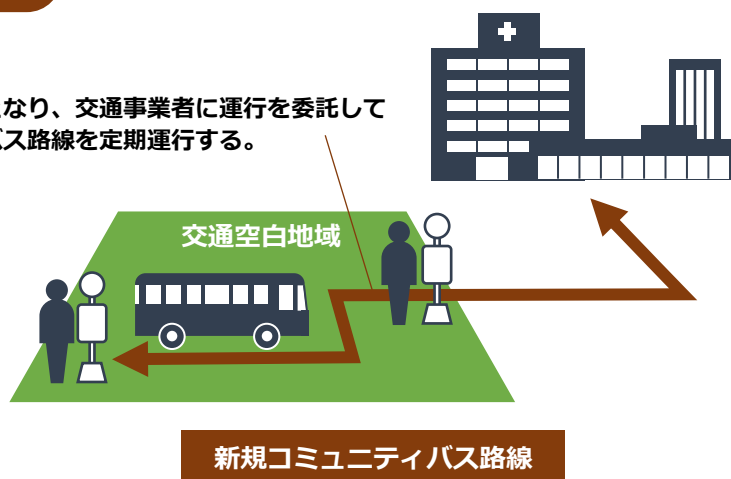
B

自治体による交通空白地有償運送〔路線定期運行〕

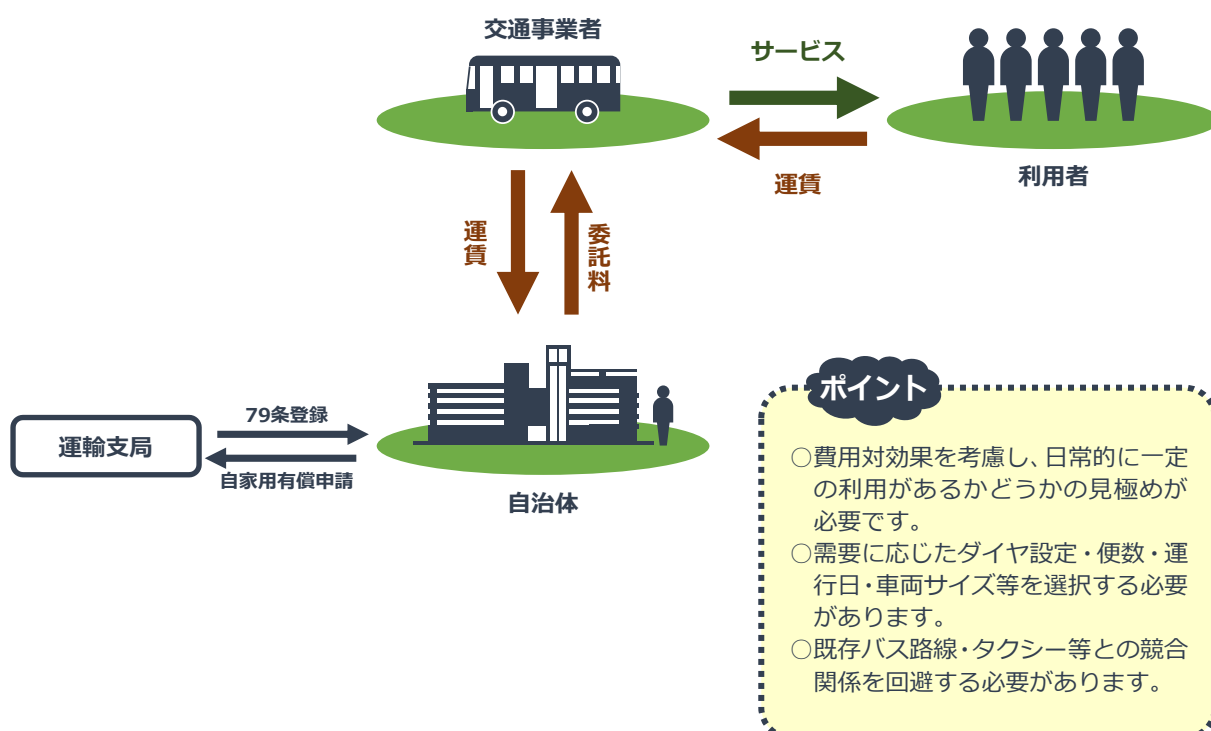
- 自治体が運営主体となって自家用有償運送（交通空白地有償運送）を実施し、実際の運行は交通事業者に委託して交通空白地域内を運行することで空白地域の解消を図る方法〔路線定期運行〕

運行イメージ

自治体が運行主体となり、交通事業者に運行を委託して新たなコミュニティバス路線を定期運行する。



運営イメージ





運行の特徴	適合条件	○幹線道路沿いに集落が展開している地域 ○一定のバス需要がある地域 ○路線バスの乗り入れ等に対応できない ○既存バス路線やタクシー等との競合が回避できる
	メリット	○実情に応じてきめ細かく運行することができる
	デメリット	○一定の利用がなければ費用対効果が見込めず、自治体の財政負担が拡大する ○自治体の担当部局に日常的なバスの運行管理業務が発生する
法律上の位置づけ・運営方法	道路運送法上の位置づけ	○道路運送法第 79 条登録 自家用有償旅客運送（交通空白地有償運送）
	運行主体	○自治体が運行主体となり、実際の運行は交通事業者に委託 ○交通事業者がノウハウを提供する事業者協力型自家用有償運送も可能
	運行時の責任	○運行主体である自治体が責任を負う
	運行車両	○白ナンバー車両（自家用車） ○自治体とその自家用自動車の使用権原を有しているもの（リース車両での対応も可能）
	車両の費用	○運行主体である自治体が負担する
	運転者の資格	○第二種自動車運転免許（普通・大型）を有している者 ○第二種自動車運転免許を有していない場合であっては、国土交通大臣が認定する講習を修了している者（交通空白地有償運送等運転者講習）
	運行ルート・範囲	○過疎地域自立促進特別措置法第 2 条第 1 項に規定する地域その他交通が著しく不便な地域
	運送の対価	○利用者は運送を行う交通事業者に所定の運賃を支払う ○運行委託事業者を支払われた運賃は自治体の収入となる ○運送の対価の範囲は、当該地域又は隣接市町村等における一般乗合旅客自動車運送事業の運賃、当該地域における撤退前の一般乗合旅客自動車事業の運賃を目安として、地域公共交通会議又は運営協議会において協議が調った額とする。（路線を定めて行う場合）
	運営費用・助成	○自治体が運行に必要な経費を委託費として交通事業者を支払う

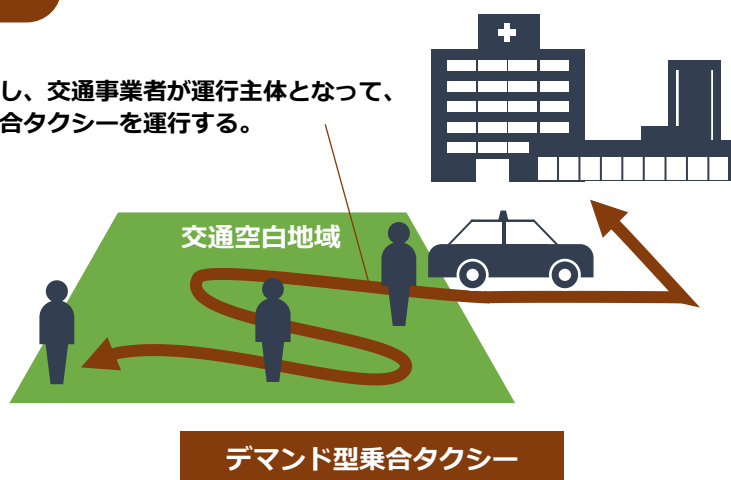
C

自治体が交通事業者へ運行を依頼〔区域運行〕

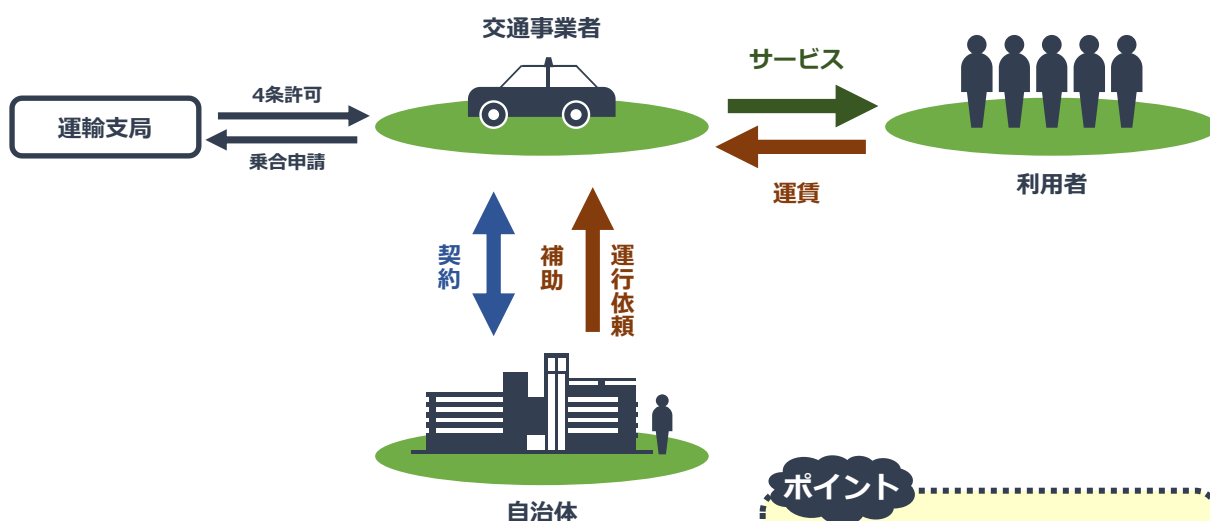
- 自治体が交通事業者と契約を結んで運行を依頼し、受託した交通事業者が運行主体となって交通空白地域内を区域運行することで空白地域の解消を図る方法〔区域運行〕

運行イメージ

自治体が依頼し、交通事業者が運行主体となって、デマンド型乗合タクシーを運行する。



運営イメージ



ポイント

- 需要に応じたダイヤ設定・便数・運行日・車両サイズ等を選択する必要があります。
- 既存バス路線・タクシー等との競合関係を回避する必要があります。



運行の特徴	適合条件	○面的な広がりがある集落で、住居が分散している地域 ○輸送対象人数が比較的少ない地域 ○既存バス路線やタクシー等との競合が回避できる ○地元に運行を受託してくれる交通事業者がある
	メリット	○予約に応じて運行するため、無駄な運行を回避できる ○既存の交通資源を活用することで運行することができる ○地域の実情に合わせたきめ細かな運行が可能 ○比較的道幅の狭い集落にも対応可能
	デメリット	○一般乗用旅客自動車運送事業（タクシー）許可では運行できないため、一般乗合旅客自動車運送事業の許可を取る必要がある ○路線バス等に比べ利用者一人当たりにかかる経費が高くなる
法律上の位置づけ・運営方法	道路運送法上の位置づけ	○道路運送法第4条許可 一般乗合旅客自動車運送事業
	運行主体	○交通事業者（一般乗合旅客自動車運送事業者）
	運行時の責任	○道路運送法第4条許可を受けた運行事業者が責任を負う
	運行車両	○緑ナンバー車両
	車両の費用	○運行主体が所有する車両を使用（普通車・特定大型車）
	運転者の資格	○第二種自動車運転免許（普通）を有しているもの
	運行ルート・範囲	○区域運行のため、運行ルートではなく運行区域を設定する
	運送の対価	○利用者は運送を行う交通事業者に所定の運賃を支払う
	運営費用・助成	○経費の一部を自治体が補助

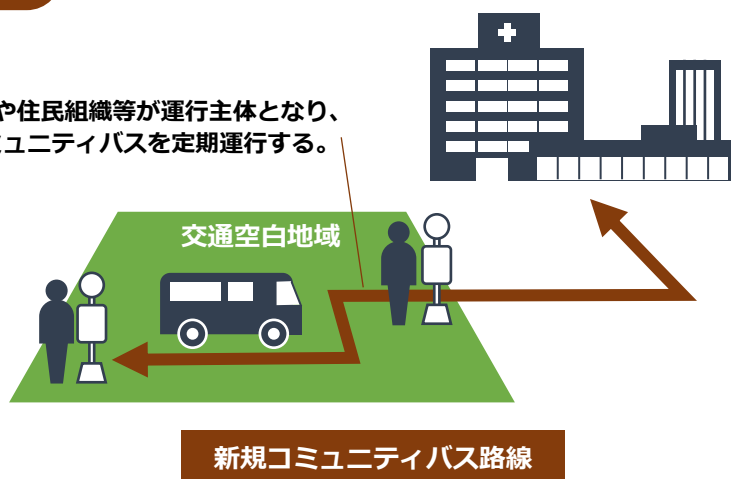
D

NPO 等による交通空白地有償運送〔路線定期運行〕

- NPO 法人や住民組織等が運行主体となって自家用有償運送（交通空白地有償運送）を実施し、自ら交通空白地域内にコミュニティバスを運行することで空白地域の解消を図る方法〔路線定期運行〕

運行イメージ

NPO 法人や住民組織等が運行主体となり、新たなコミュニティバスを定期運行する。



運営イメージ



ポイント

- 需要に応じたダイヤ設定・便数・運行日・車両サイズ等を選択する必要があります。
- 既存バス路線・タクシー等との競合関係を回避する必要があります。



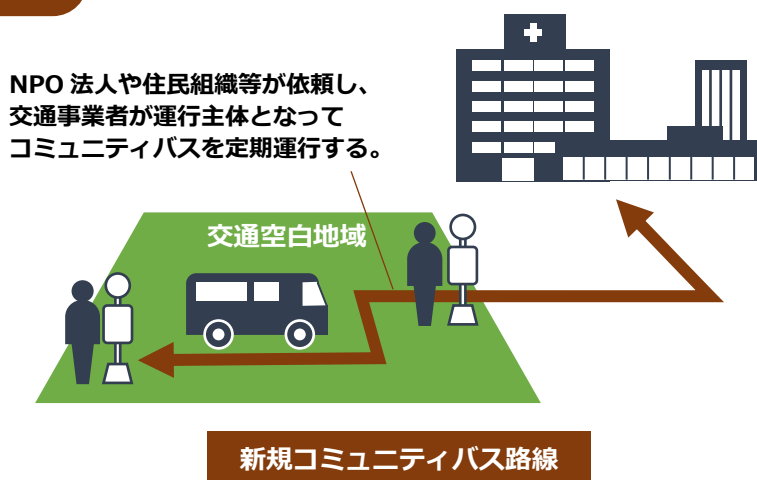
運行の特徴	適合条件	○幹線道路沿いに集落が展開している地域 ○一定のバス需要がある地域 ○路線バスや自治体による自家用有償運送等に対応できない ○既存バス路線やタクシー等との競合が回避できる ○地元に運行を受託してくれる交通事業者がない
	メリット	○実情に応じて任意に路線を運行することができる
	デメリット	○登録申請や運行準備、ドライバー等の確保など、運行組織の負担が大きい ○法人組織でない場合、運営組織の継続的な維持が困難
法律上の位置づけ・運営方法	道路運送法上の位置づけ	○道路運送法第 79 条登録 自家用有償旅客運送（交通空白地有償運送）
	運行主体	○NPO 法人、住民組織、一般社団法人、一般財団法人、農業協同組合、消費者生活協同組合、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 ○交通事業者がノウハウを提供する事業者協力型自家用有償運送も可能
	運行時の責任	○実際に輸送サービスを実施する NPO 法人等が責任を負う ○損害賠償措置として、対人 8,000 万円、対物 200 万円以上の任意保険に加入していること
	運行車両	○白ナンバー車両（自家用車） ○運行主体がその自家用自動車の使用権原を有しているもの ○地域資源の活用の観点で、ボランティア個人や地元企業、教育機関等が車検証上の使用者となっている車両を、変更登録手続きをせずに自家用有償旅客運送に持ち込んで使用することが可能（運行主体が使用権原を有している必要がある ※自動車の使用者との使用承諾書等を交わす）
	車両の費用	○運行主体が負担する ○自治体が車両を無償貸与したり、費用を補助する場合もある
	運転者の資格	○第二種自動車運転免許（普通）を有している者 ○第二種自動車運転免許を有していない場合であっては、国土交通大臣が認定する講習を修了している者（交通空白地有償運送等運転者講習）
	運行ルート・範囲	○過疎地域自立促進特別措置法第 2 条第 1 項に規定する地域その他交通が著しく不便な地域
	運送の対価	○利用者は運送を行う交通事業者に所定の運賃を支払う ○運送の対価の範囲は、当該地域又は隣接市町村等における一般乗合旅客自動車運送事業の運賃、当該地域における撤退前の一般乗合旅客自動車事業の運賃を目安として、地域公共交通会議又は運営協議会において協議が調った額とする。（路線を定めて行う場合）

E

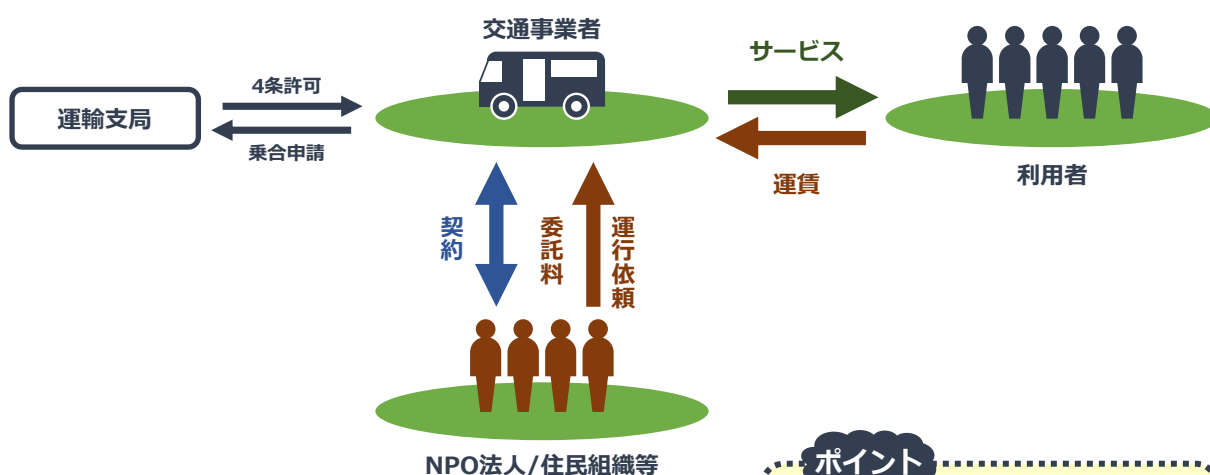
NPO 等が交通事業者に運行を依頼 [路線定期運行]

○NPO 法人や住民組織等が交通事業者と契約を結んで運行を依頼し、交通事業者が運行主体となって交通空白地域内にコミュニティバスを運行することで空白地域の解消を図る方法 [路線定期運行]

運行イメージ



運営イメージ



ポイント

- 需要に応じたダイヤ設定・便数・運行日・車両サイズ等を選択する必要があります。
- 既存バス路線・タクシー等との競合関係を回避する必要があります。



運行の特徴	適合条件	○幹線道路沿いに集落が展開している地域 ○一定のバス需要がある地域 ○路線バスや自治体による自家用有償運送で対応できない ○既存バス路線やタクシー等との競合が回避できる ○地元に運行を受託してくれる交通事業者がある
	メリット	○予約に応じて運行するため、無駄な運行を回避できる ○既存の交通資源を活用することで運行することができる ○地域の実情に合わせたきめ細かな運行が可能 ○比較的道幅の狭い集落にも対応可能
	デメリット	○一般乗用旅客自動車運送事業（タクシー）許可では運行できないため、一般乗合旅客自動車運送事業の許可を取る必要がある ○路線バス等に比べ利用者一人当たりにかかる経費が高くなる
法律上の位置づけ・運営方法	道路運送法上の位置づけ	○道路運送法第4条許可 一般乗合旅客自動車運送事業
	運行主体	○交通事業者（一般乗合旅客自動車運送事業者）
	運行時の責任	○道路運送法第4条許可を受けた運行事業者が責任を負う
	運行車両	○緑ナンバー車両
	車両の費用	○運行主体が所有する車両を使用
	運転者の資格	○第二種自動車運転免許（普通・大型）を有しているもの
	運行ルート・範囲	○区域運行のため、運行ルートではなく運行区域を設定する
	運送の対価	○利用者は運送を行う交通事業者に所定の運賃を支払う

F

NPO 等による交通空白地有償運送〔区域運行〕

○NPO 法人や住民組織等が運行主体となって自家用有償運送（交通空白地有償運送）を実施し、自ら交通空白地域内にデマンド型の乗合交通を区域運行することで空白地域の解消を図る方法〔区域運行〕

運行イメージ



運営イメージ



ポイント

- 需要に応じたダイヤ設定・便数・運行日・車両サイズ等を選択する必要があります。
- 既存バス路線・タクシー等との競合関係を回避する必要があります。



運行の特徴	適合条件	○面的な広がりがある集落で、住居が分散している地域 ○輸送対象人数が比較的少ない地域 ○路線バスや自治体による自家用有償運送で対応できない ○既存バス路線やタクシーとの競合が回避できる ○地元に運行を受託してくれる交通事業者がない
	メリット	○予約に応じて運行するため、無駄な運行を回避できる ○地域の実情に合わせたきめ細かな運行が可能 ○比較的道幅の狭い集落にも対応可能
	デメリット	○登録申請や運行準備等、運行組織の負担が大きい ○ドライバー等の人材確保が難しく、運営組織の継続的な維持が困難
法律上の位置づけ・運営方法	道路運送法上の位置づけ	○道路運送法第 79 条登録 自家用有償旅客運送（交通空白地有償運送）
	運行主体	○NPO 法人、住民組織、一般社団法人、一般財団法人、農業協同組合、消費者生活協同組合、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団体 ○交通事業者がノウハウを提供する事業者協力型自家用有償運送も可能
	運行時の責任	○道路運送法第 79 条登録を受けた NPO 法人等が責任を負う
	運行車両	○白ナンバー車両（自家用車） ○運行主体がその自家用自動車の使用権原を有しているもの（リース車可能） ○地域資源の活用の観点で、ボランティア個人や地元企業、教育機関等が車検証上の使用者となっている車両を、変更登録手続きをせずに自家用有償旅客運送に持ち込んで使用することが可能（運行主体が使用権原を有している必要がある ※自動車の使用者との使用承諾書等を交わす）
	車両の費用	○運行主体が負担する（ドライバー個人の車両を登録するケースもある） ○自治体が車両を無償貸与したり、費用を補助する場合もある
	運転者の資格	○第二種自動車運転免許（普通）を有している者 ○第二種自動車運転免許を有していない場合であっては、国土交通大臣が認定する講習を修了している者（交通空白地有償運送等運転者講習）
	運行ルート・範囲	○過疎地域自立促進特別措置法第 2 条第 1 項に規定する地域その他交通が著しく不便な地域
	運送の対価	○利用者は運送を行う NPO 法人等に所定の運賃を支払う ○運送の対価は、当該地域におけるタクシーの上限運賃（ハイヤー運賃を除く。）の概ね 1 / 2 の範囲内であること。ただし、地域公共交通会議等において調った協議結果に基づき、1 / 2 を超える運送の対価を設定することも可能である。（区域運行）

G

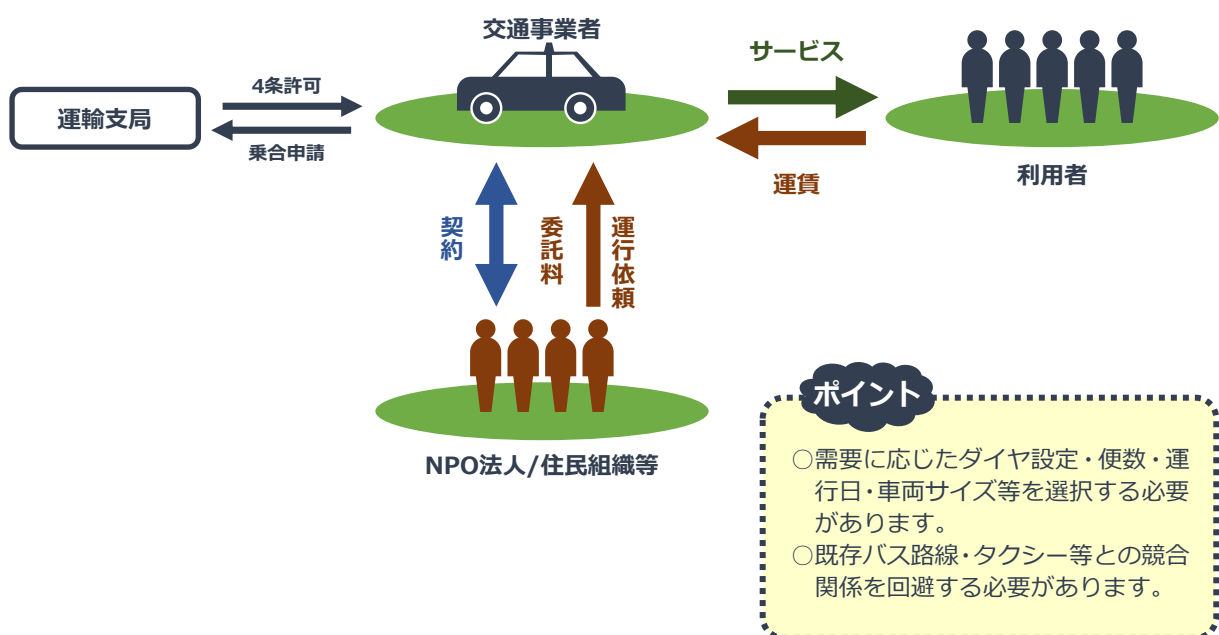
NPO 等が交通事業者に運行を依頼〔区域運行〕

○NPO 法人や住民組織等が交通事業者と契約を結んで運行を依頼し、交通事業者が運行主体となってデマンド型乗合タクシーで区域運行することで空白地域の解消を図る方法〔区域運行〕

運行イメージ



運営イメージ





運行の特徴	適合条件	○面的な広がりがある集落で、住居が分散している地域 ○輸送対象人数が比較的少ない地域 ○路線バスや自治体による自家用有償運送で対応できない ○既存バス路線やタクシー等との競合が回避できる ○地元に運行を受託してくれる交通事業者がある
	メリット	○予約に応じて運行するため、無駄な運行を回避できる ○既存の交通資源を活用することで運行することができる ○地域の実情に合わせたきめ細かな運行が可能 ○比較的道幅の狭い集落にも対応可能
	デメリット	○一般乗用旅客自動車運送事業（タクシー）許可では運行できないため、一般乗合旅客自動車運送事業の許可を取る必要がある ○路線バス等に比べ利用者一人当たりにかかる経費が高くなる
法律上の位置づけ・運営方法	道路運送法上の位置づけ	○道路運送法第4条許可 一般乗合旅客自動車運送事業
	運行主体	○交通事業者（一般乗合旅客自動車運送事業者）
	運行時の責任	○道路運送法第4条許可を受けた運行事業者が責任を負う
	運行車両	○緑ナンバー車両
	車両の費用	○運行主体が所有する車両を使用（普通車・特定大型車）
	運転者の資格	○第二種自動車運転免許（普通）を有しているもの
	運行ルート・範囲	○区域運行のため、運行ルートではなく運行区域を設定する
	運送の対価	○利用者は運送を行う交通事業者に所定の運賃を支払う

H

住民組織等によるボランティア運送【無償】

○NPO 法人や住民組織等が運行主体となって、自ら交通空白地域内を無償で運行することで空白地域の解消を図る方法

運行イメージ



運営イメージ



ポイント

- 持続可能な、運営上無理のない運行計画を立てる必要があります。
- 既存バス路線・タクシー等との競合関係を回避する必要があります。



運行の特徴	適合条件	○移動手段に困っている ○路線バスや自家用有償運送等に対応できない ○需要があまり見込めない
	メリット	○地域の実情に合わせたきめ細かな運行が可能 ○利用料金が発生しない ○道路運送法の適用を受けない
	デメリット	○ドライバー確保のため事前予約のケースが多く、利便性に欠ける ○ドライバーはボランティアであり、報酬を支払うことができない ○収益がないため運行組織の負担が大きく、継続的な維持が困難
法律上の位置づけ・運営方法	道路運送法上の位置づけ	○道路運送法の適用を受けない
	運行主体	○NPO 法人、住民組織等
	運行時の責任	○運行主体が責任を負う
	運行車両	○白ナンバー車両（自家用車） ○需要に応じて小型車両・中型車両・大型車両を選択する
	車両の費用	○運行主体が負担する（ドライバー個人の車両を登録するケースもある）
	運転者の資格	○第一種自動車運転免許（普通） ○必要に応じて講習を受ける
	運行ルート・範囲	○任意に設定が可能 ○既存交通事業者との競合を回避する必要がある
	運送の対価	○基本的に対価は発生しない ○次のようなケースの場合は許可や登録が不要 ・自発的に謝礼の趣旨で金銭等が支払われた場合 ・移送のお礼として自宅でとれた野菜を定期的に手渡しする場合 ・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