

# 地域の実情に応じた移動手段確保のための手引書

---

---

～地域における移動に関する困りごとの解決に向けて～

令和7年12月版 (ver.2)  
鈴鹿市 都市整備部 都市計画課

# 目次

1.	はじめに.....	1
(1)	現状と課題.....	2
(2)	将来のネットワークイメージ.....	3
(3)	持続可能な地域公共交通ネットワーク形成に向けて.....	4
2.	地域の移動に関する困りごとの解消に向けて.....	5
(1)	移動ニーズに応える旅客運送サービスの検討.....	5
(2)	既存の地域公共交通の活用.....	6
(3)	新たな移動手段（有償運送）の検討.....	8
(4)	地域の輸送資源の活用.....	12
3.	地域の実情に応じた移動手段の導入に向けた手順.....	13
(1)	関係者の役割分担.....	13
(2)	基本的な手順.....	14
(3)	ステップ1 地域組織の立ち上げ.....	16
(4)	ステップ2 事業計画の作成.....	19
(5)	ステップ3 取組の開始.....	24
4.	取組の継続に向けて.....	26
(1)	取組開始後のモニタリング.....	26
(2)	利用者・収入確保の工夫.....	27
(3)	おわりに.....	28
5.	参考資料.....	29
(1)	旅客運送事業と関係法令.....	29

# 1. はじめに

私たちは、徒歩、自転車、バイク、自動車、鉄道、バス、タクシーなどの様々な移動手段を組み合わせ、通勤・通学・買い物・通院・レジャー等の日常生活を送っています。

広域の移動が必要な場合に、学生や高齢者等の自身で自動車を運転して移動することが困難である方にとって、地域公共交通<sup>※1</sup>は重要な移動手段となっています。

地域公共交通を取り巻く環境は、人口減少やライフスタイルの変化による利用者の減少、さらに人材不足の深刻化など、厳しい状況にあります。

そこで、本市では、鈴鹿市地域公共交通計画を策定し、交通事業者や地域住民等の関係者と一体となって施策を推進し、持続可能な旅客運送サービスの確保を目指しています。

本計画では、地域公共交通の将来像を『行政・事業者・地域のみんなで利便性の高い地域公共交通を「使い」、「つくり」、「守り育てる』』と設定し、将来像の実現に向けた基本的な方針を3つ定めています。

このたび、基本方針2「多様な移動ニーズに対応した地域公共交通の確保」に基づき、既存の地域公共交通での対応が難しい移動ニーズに応えていくために、新たな移動手段の確保に向けた手順や支援メニューを示した手引書を作成しました。

この手引書は、地域組織<sup>※2</sup>が主体となって移動に関する困りごとや課題の解決に向けた取組を進めやすくするためのガイドブックです。

今後、公共交通空白地域等の移動に関する課題がある地域において、本手引書が活用され、地域組織、市、交通事業者の協力・連携により、地域の実情に応じた移動手段の導入を目指します。

※1 地域公共交通：地域住民の日常生活や社会生活における移動、観光旅客その他の当該地域を来訪する者の移動のための交通手段として利用される公共交通機関（鉄道、バス、タクシー）のこと

※2 地域組織：市内の地域づくり協議会、自治会等の地域住民で構成される組織のこと

# (1) 現状と課題

市内の人口集中地域の大部分が、鉄道やバスを使うことができる環境にありますが、都市部と比較すると運行本数や便数が少なくなっており、市民の多くが、自家用車で移動しています。

また、市内の公共交通空白地域（駅から半径 800m、バス停から半径 300m以遠に位置し、公共交通機関の利用が不便となっている地域）では、広域の移動手段を持たない学生や高齢者等のニーズとして、新たな移動手段の確保が求められています。

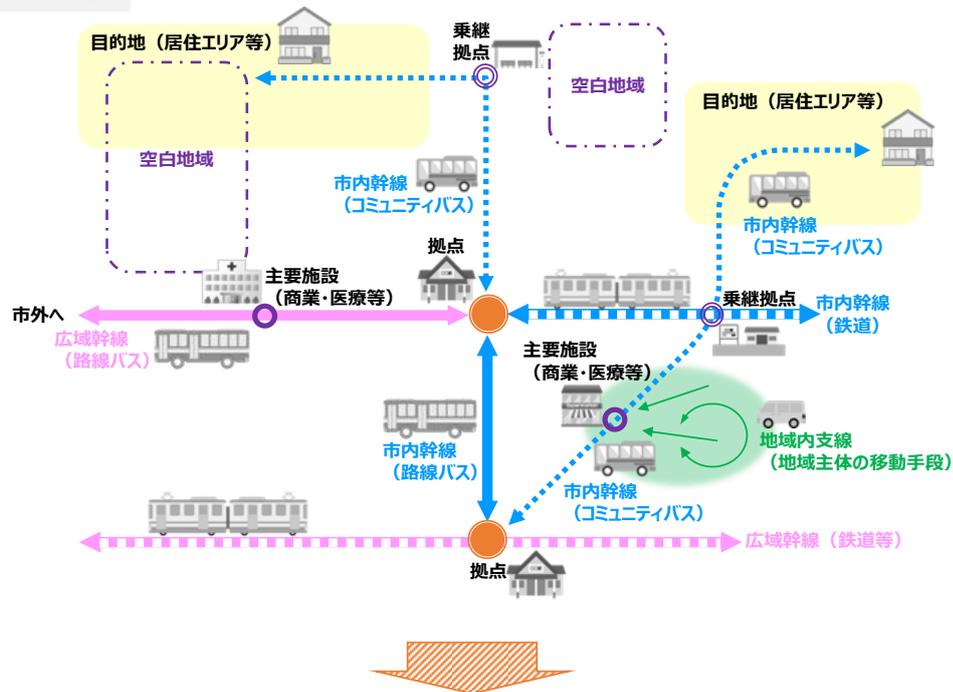
その他、徒歩や自転車で移動可能な範囲に商業施設や病院等の日常生活に必要な施設の立地がない地域においては、運転免許返納後や家族等に送迎をしてもらえない場合の不安感から、高齢者の移動手段の確保が求められています。

位置付け		対象(現状)	地域公共交通ネットワーク(現状)
基幹交通	広域幹線	<b>鉄道</b> ○近鉄名古屋線 ○JR 関西本線 ○伊勢鉄道  <b>高速バス(横浜・東京方面)</b> ○三重交通・高速鳥羽大宮線 ○ウィラーエクスプレス等  <b>路線バス</b> ○亀山みずほ台線 ○津太陽の街線 ○平田四日市線 ○水沢線 ○平田亀山線	<p>人口(250mメッシュあたり)                      ～50人                      ～100人                      ～300人                      301人～</p> <p>鉄道駅から800m・バス停から300mの範囲</p> <p>地域公共交通ネットワーク                      広域幹線(鉄道等)                      広域幹線(路線バス)                      市内幹線(鉄道)                      市内幹線(路線バス)                      市内幹線(コミュニティバス)                      コミュニティバス(四日市、亀山、津)                      タクシー事業者(営業所・休憩所)</p>
	市内幹線	<b>鉄道</b> ○近鉄鈴鹿線 ○伊勢鉄道  <b>路線バス</b> ○市内平田線 ○鈴鹿市内線 ○白子サーキット線  <b>コミュニティバス(C-BUS)</b> ○椿・平田線 ○庄内・神戸線 ○白子・平田線 ○太陽の街・平田線	
支線交通	<b>地域主体の移動手段</b> ○移動を伴う付添支援(おでかけハッピー号、稲生助け愛ネット等) ○事業者所有の車両を活用した外出支援		
その他の交通	タクシー、福祉輸送、その他		

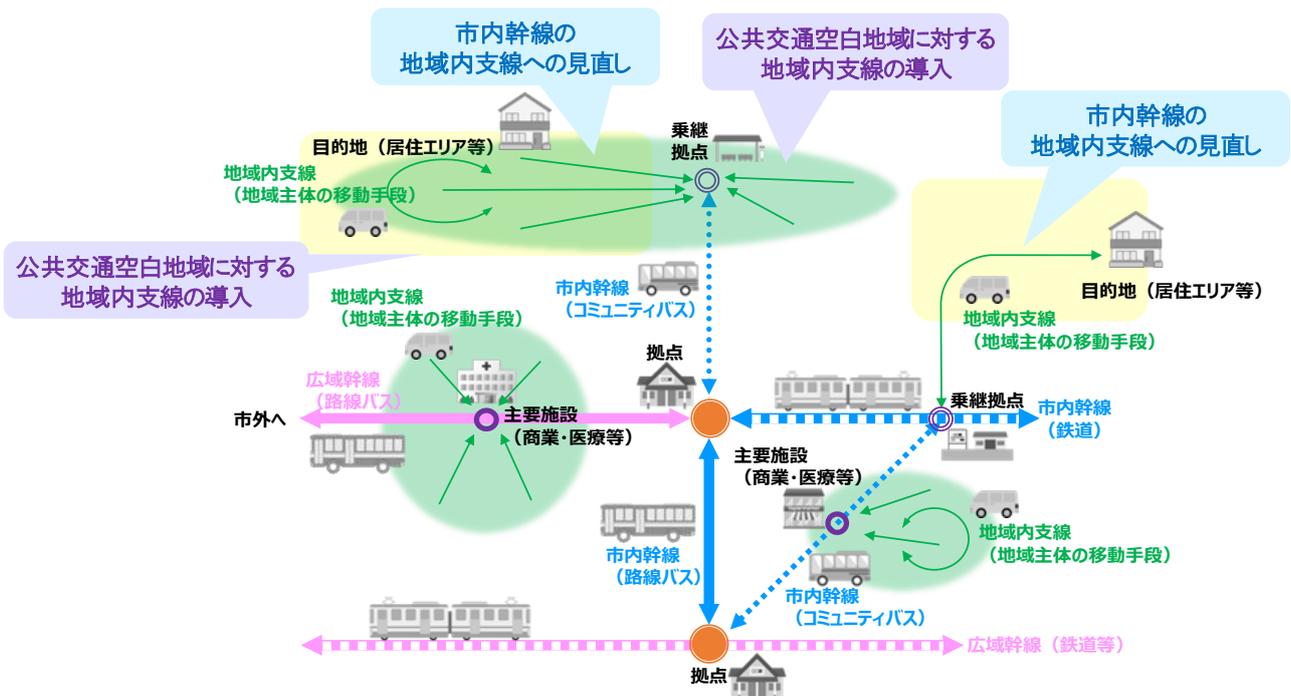
## (2) 将来のネットワークイメージ

現状の地域公共交通ネットワークの維持を基本とし、社会情勢や利用状況、地域住民のニーズを踏まえ、基幹交通の利便性の向上や路線再編に取り組み、地域の実情に応じて支線交通の導入を支援する等、持続可能な地域公共交通ネットワークの形成を目指します。

### 現状のネットワークイメージ



### 将来のネットワークイメージ



### (3) 持続可能な地域公共交通ネットワーク形成に向けて

将来のネットワークイメージ（P3）を実現するためには、以下の3つの視点が必要であり、特に視点③については、市や交通事業者だけでなく、地域住民等も含めた多様な主体が連携して取組を進めていく必要があります。

そこで、「地域の実情に応じた移動手段の確保」に向けて、地域組織が主体となって取組を進めていく場合の、市の相談窓口、支援メニューを以下のとおり定めました。

#### ※将来のネットワークイメージ実現のために必要な視点

視点①	市民の日常生活を支え、地域の活力を高めるために、必要不可欠な地域公共交通が維持されている。
視点②	運行内容の見直しや路線再編、適切な役割分担により、効率的で利便性の高い地域旅客運送サービスが提供されている。
視点③	既存の地域公共交通での対応が難しい移動ニーズに対して、多様な主体の連携により、地域の実情に応じた移動手段が確保されている。

#### ※市の相談窓口

地域組織が、一般旅客運送事業に係る検討や導入に向けた取組、その他、移動に関する困りごとの解決に向けた取組を進める場合、都市計画課が相談窓口となります。

主な相談内容(例)	相談窓口
・手引書の活用方法、手引書全般に関すること	担当課:都市計画課 電話:059-382-9024
・既存の公共交通機関の活用に関すること	
・新たな移動手段(有償運送)の検討・導入に関すること	
・地域の輸送資源の活用に関すること	

#### ※市の支援メニュー

地域組織が主体となり、地域内支線の位置付けの一般乗合旅客運送事業に取り組む場合、運行に係る経費の一部を市が財政支援します。

対象となる事業	道路運送法の位置付け	支援の内容
地域組織が主体となった 地域内支線の導入に係る取組	一般乗合旅客運送 (バス・乗合タクシー等)	運行に係る経費の一部を市が財政支援 (※財政支援の額は別に定める)

## 2. 地域の移動に関する困りごとの解消に向けて

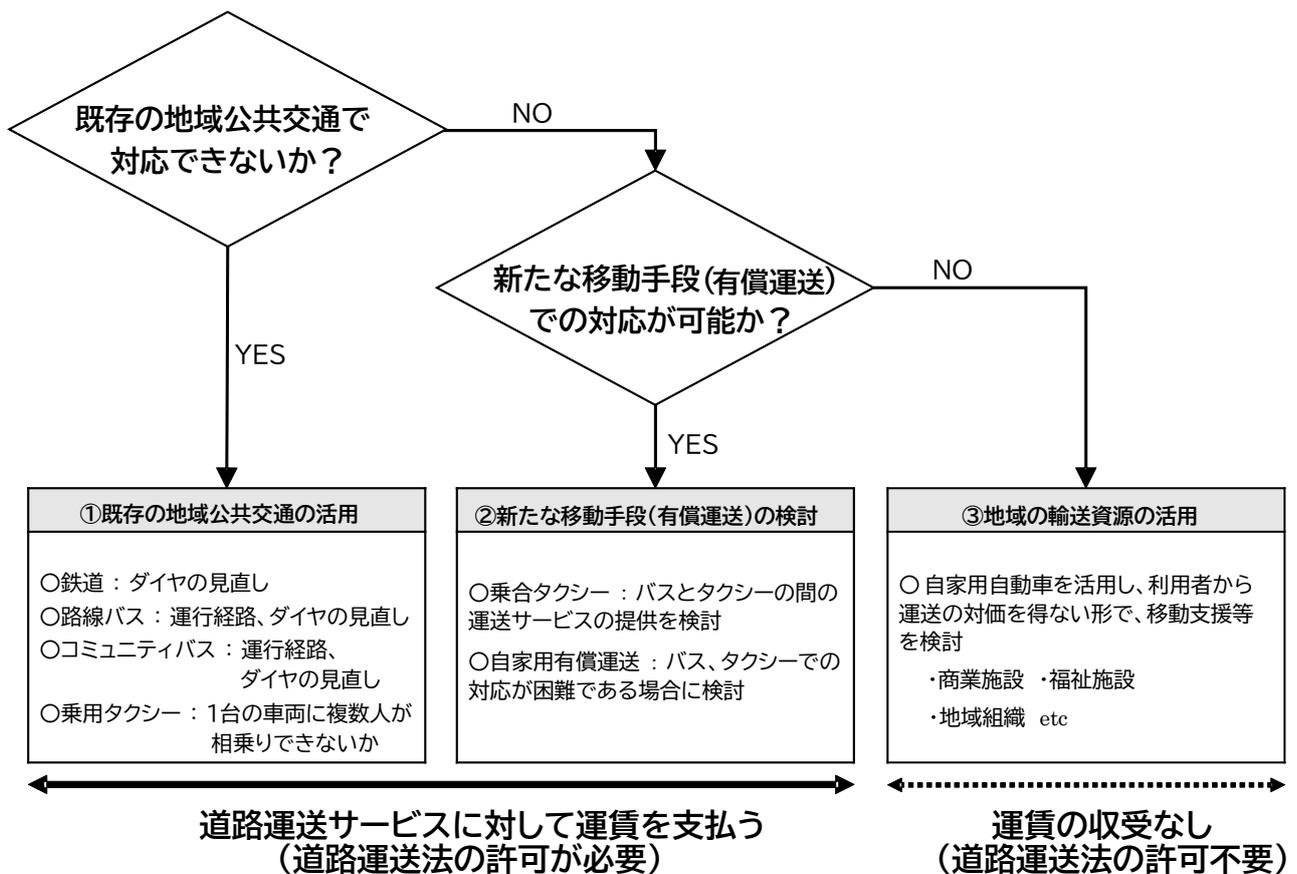
### (1) 移動ニーズに応える旅客運送サービスの検討

地域の移動に関する問題を解決するためには、地域の実情や移動ニーズ（いつ、誰が、どのような目的で、どこからどこへ、どのくらいの人を）を分析し、移動に関する困りごとや問題点を明らかにした上で、移動ニーズに応える適切な解決策を検討する必要があります。

まずは、今ある地域公共交通のサービス内容を見直し、既存の交通事業者に最大限の力を発揮してもらうことによる対応を検討し、新たなサービスの導入にあたっては、特定の手段ありきで検討を進めるのではなく、複数の手段の中から、最も効率的で効果的な手段を選定することが重要です。

このことを踏まえて、移動ニーズに応える旅客運送サービスを「①既存の地域公共交通の活用」、「②新たな移動手段(有償運送)の検討」、「③地域の輸送資源の活用」の順に検討します。

#### ■移動ニーズに対応する旅客運送サービス検討のフロー





## ■検討のイメージ

地域公共交通	検討すべき事項	実施主体
鉄道※1	運行本数・ダイヤの見直し	鉄道事業者
路線バス※1	運行経路・頻度・ダイヤの見直し	バス事業者
コミュニティバス※1	運行経路・頻度・ダイヤの見直し	鈴鹿市
乗用タクシー	タクシーの活用※2	地域・地域住民

### ※1 鉄道・バスの見直し

利用実態やニーズを把握・分析し、運行本数、経路、ダイヤ等の見直しの必要性について、鈴鹿市地域公共交通会議において協議を行い、持続可能な地域公共交通ネットワークの形成に寄与するかを見直しの判断基準とし、取組を進めていく必要があります。

### ※2 タクシーの活用

タクシー活用の事例として「相乗り」や「借り上げ」等が考えられますので、地域の移動ニーズに対応するタクシーの活用方法を検討する必要があります。

タクシーの相乗り	<p><b>○概要</b></p> <p>1台のタクシーに複数人が乗車し、実額運賃(メーター運賃)を利用者間で等分して支払う。</p> <p><b>○参考</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・Aさんが1人でタクシーを利用すると、運賃は2,000円。</li> <li>・近所に住んでいるBさんと同じ目的地に行く場合は、2人で乗車(相乗り)して運賃を折半、Aさん、Bさんが1,000円ずつ、合計2,000円を支払う。</li> </ul>	<p>病院、スーパー等</p> <p>Aさん タクシー代 1,000円</p> <p>Bさん タクシー代 1,000円</p>									
タクシーの借り上げ	<p><b>○概要</b></p> <p>地域組織がタクシーを借り上げ(貸切契約)、1人あたりの利用の回数や運賃負担等のルールを決めて、利用者登録を行った地域住民が利用する。</p> <p><b>○参考</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・Aさんが1人でタクシーを利用すると、運賃は1,600円。</li> <li>・地域の貸切タクシーを2人で利用すると、Aさん、Bさんの運賃は800円ずつ、残額の400円を地域組織が負担。</li> </ul>	<p>地域組織がタクシーを借り上げ、経費の一部を負担します</p> <p>Aさん 運賃 800円</p> <p>Bさん 運賃 800円</p> <table border="1"> <thead> <tr> <th colspan="3">実質運賃 2,000円</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>利用者負担 Aさん</td> <td>利用者負担 Bさん</td> <td>地域組織</td> </tr> <tr> <td>800円</td> <td>800円</td> <td>400円</td> </tr> </tbody> </table> <p>例えば... 1人あたりの利用者負担額800円で2人利用の場合</p> <p>※企業等から協賛を募ることや地域住民から自治会費等とは別に徴収する等の手法が考えられます。</p>	実質運賃 2,000円			利用者負担 Aさん	利用者負担 Bさん	地域組織	800円	800円	400円
実質運賃 2,000円											
利用者負担 Aさん	利用者負担 Bさん	地域組織									
800円	800円	400円									

### (3) 新たな移動手段(有償運送)の検討

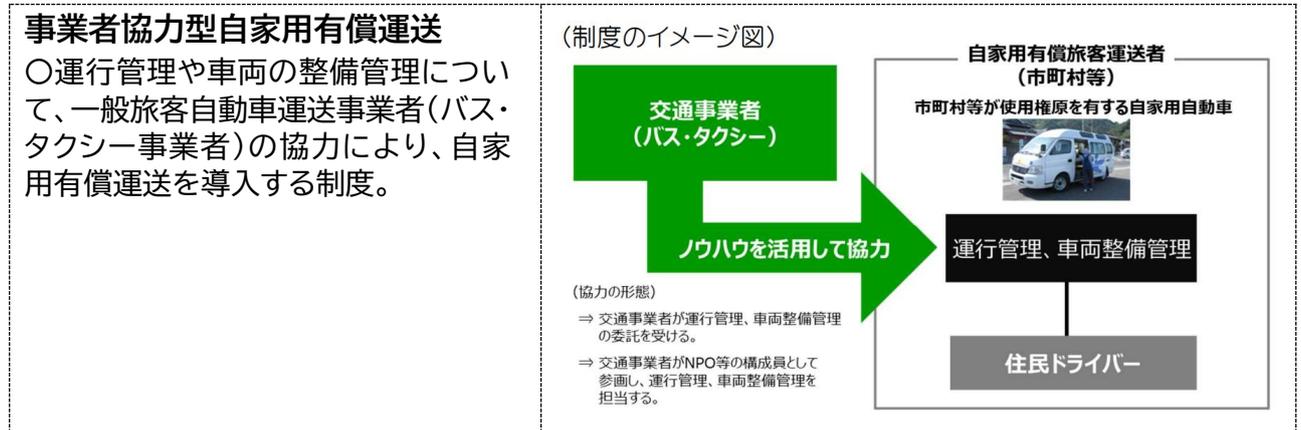
#### ①運行形態の検討

鉄道、バス、タクシーの活用によるニーズ対応が困難である場合に、新たな移動手段の導入を検討します。

新たな移動手段には、様々な運行形態がありますが、輸送の安全性や旅客の利便性確保の観点から、**まずは、バス、タクシー事業者が運行主体となる「一般乗合旅客運送」での対応を検討**します。

移動需要や事業性等の事情により「**一般乗合旅客運送**」での対応が難しい場合において、**NPO等が運行主体となる「自家用有償旅客運送」での対応を検討**します。また、「自家用有償旅客運送」の活用には、輸送の安全確保にノウハウのあるバス・タクシー事業者の協力を得る仕組みとして「事業者協力型自家用有償運送」の活用も視野に入れることが重要です。

運行形態	運行主体	輸送サービスの概要	留意点
<b>一般乗合旅客運送</b> <small>[道路運送法 第4条]</small>	バス、タクシー事業者	いわゆる路線バスや乗合タクシー等のことで、個々の旅客の依頼に応じて運賃を收受し、自動車に乗合旅客を運送する輸送サービス	<ul style="list-style-type: none"> <li>・2種免許の保有者が運転手となるため、輸送の安全性が高い</li> <li>・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</li> </ul>
<b>自家用有償旅客運送</b> <small>[道路運送法 第79条]</small>	社会福祉協議会、地域住民によって構成されるグループ及び団体、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	<ul style="list-style-type: none"> <li>・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</li> </ul>



## ②一般乗合旅客運送の運行方式・運行ダイヤの検討

運行方式の代表例\*として、決まったルートとダイヤで運行する「路線定期運行」、あらかじめ決まったルートを予約がある時間帯のみ運行する「路線不定期運行」、決まったルートを定めず、特定の区域内で予約に応じて運行する「区域運行」があります。

### 運行方式選択のポイント

- 一般的には、ある程度「まとまった需要」がある場合には、「路線定期運行」が適しており、「需要が分散」している場合には、「区域運行」が適しているとされています。
- ただし、上記の傾向は、あくまで目安であるため、地域の実情を踏まえて、運行方式・運行形態を選択します。

路線定期運行	路線不定期運行	区域運行
決まったルートとダイヤで運行	あらかじめ決まったルートを予約がある時間帯のみ運行	決まったルートを定めず、特定の区域内で予約に応じて運行

※その他の運行方式・運行ダイヤの組み合わせは、次頁に記載しています。

### ※運行方式・運行ダイヤの組み合わせ

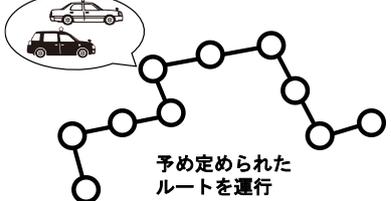
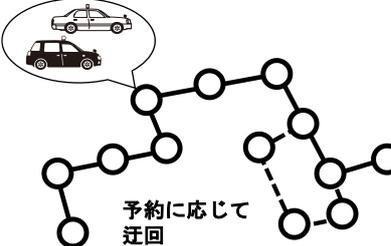
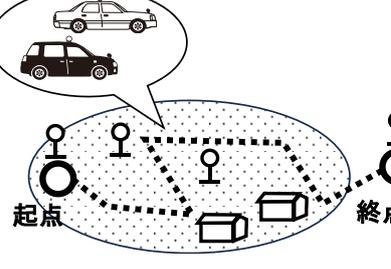
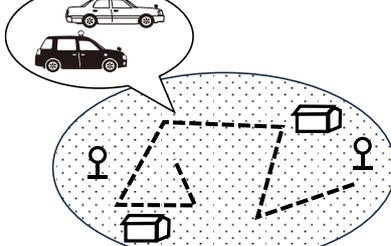
運行方式は、「定時定路線型（決まった時刻に決まったルートを実行）」と「デマンド型（利用者からの要望（予約）に応じてルートを設定して実行）」に分けることができます。

また、運行ダイヤは、「固定ダイヤ型」、「基本ダイヤ型」、「非固定ダイヤ型」に分けることができます。

運行方式		運行ダイヤ	概要
定時 定路線型		固定 ダイヤ	利用者の有無にかかわらず、予め定められたルートを決められた時刻に運行し、利用者は運行ルート上に設置されたバス停で乗降する。
デ マ ン ド 型	迂 回 型	固定 ダイヤ	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は末端で路線延長して運行するパターンなどがある。
	路 線 固 定 型	基本 ダイヤ	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。
	起 終 点 固 定 型	基本 ダイヤ	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。
	完 全 デ マ ン ド	非固定 ダイヤ	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。

### 運行方式選択のポイント

- 一般的には、ある程度「まとまった需要」がある場合には、「定時定路線型」が適しており、「需要が分散」している場合には、「デマンド型」が適しているとされています。
- ただし、上記の傾向は、あくまで目安であるため、地域の実情を踏まえて、運行方式・運行形態を選択します。

イメージ	メリット等	デメリット等
 <p>予め定められた ルートを実行</p>	<p>需要の大小にかかわらず運行経費は一定なので、利用促進などにより利用者数が増えれば収入も増え、収支が改善</p>	<p>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</p>
 <p>予約に応じて 迂回</p>	<p>予約がある場合のみ迂回することで、効率的に迂回ルート沿線のニーズに応えることができる</p>	<p>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</p>
 <p>予約があれば決まった 路線を実行 (予約がない場合はショ ートカットする計画にしておけばショ ートカットも可)</p>	<p>停留所到着時間があまり変動しない</p>	<p>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</p>
 <p>起点 終点</p>	<p>路線固定型や迂回型と比較すると、需要に応じた効率的なルート設定ができる。 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</p>	<p>目的地への到着時刻にバラツキがでる</p>
	<p>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</p>	<p>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</p>

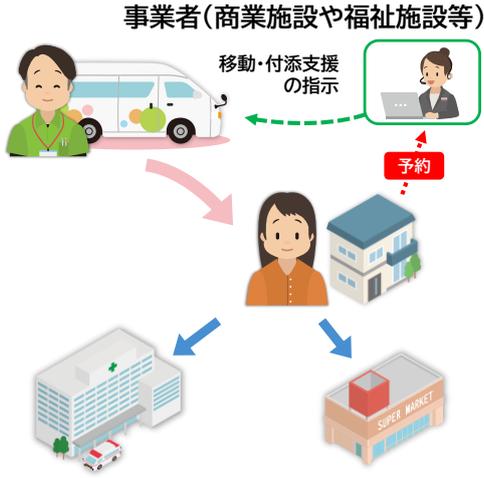
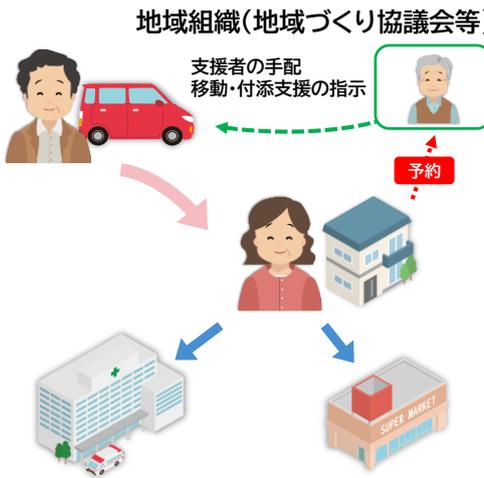
出典：「地域公共交通の確保・維持・改善に向けた取組マニュアル」（平成 24 年国土交通省）より作成

#### (4) 地域の輸送資源の活用

**新たな移動手段(有償運送)での対応が困難である場合に、道路運送法の許可を要しない形で、運送・送迎サービスの提供を検討します。**

地域の輸送資源である商業施設、福祉施設等の自家用自動車を活用し、利用者から運送の対価を得ない形で、移動支援等を検討します。

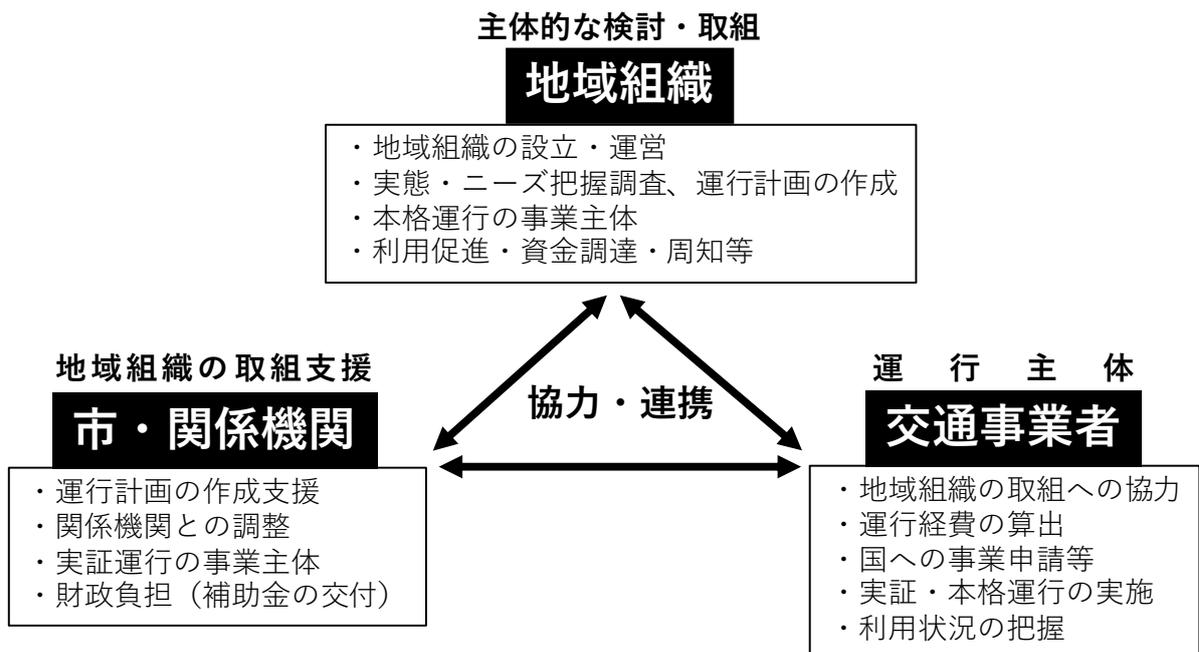
この取組は、運営団体の地域貢献、ボランティアの観点で実施するものであり、収益を得るものではありません。そのため、対象者や運行範囲を限定する等の工夫により、運営団体の負荷軽減や、既存の交通事業者（タクシー等）との競合回避を図る必要があります。

<p><b>概要</b></p>	<p>利用者から実費(ガソリン代や駐車場代)以外を収受せずに、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等の車両の空席を利用して輸送や送迎を行う</p>	<p>利用者から実費(ガソリン代や駐車場代)以外を収受せずに、地域組織又は住民の自家用自動車を使って輸送や送迎を行う</p>
<p><b>事例</b></p>	<p>事業者(商業施設や福祉施設等)</p> 	<p>地域組織(地域づくり協議会等)</p> 
<p><b>メリット</b></p>	<p>道路運送法の許可申請や届出は不要で、自由に運行計画を作成することができる          利用者はガソリン代等の実費のみの負担で輸送サービスの提供を受けることができる</p>	
<p><b>デメリット</b></p>	<p>車両や運転手の確保、事故時の対応などが必要          実費分しか収入がないため、運営団体が経費を負担する必要があり、持続性の観点から事業を検討する必要がある</p>	

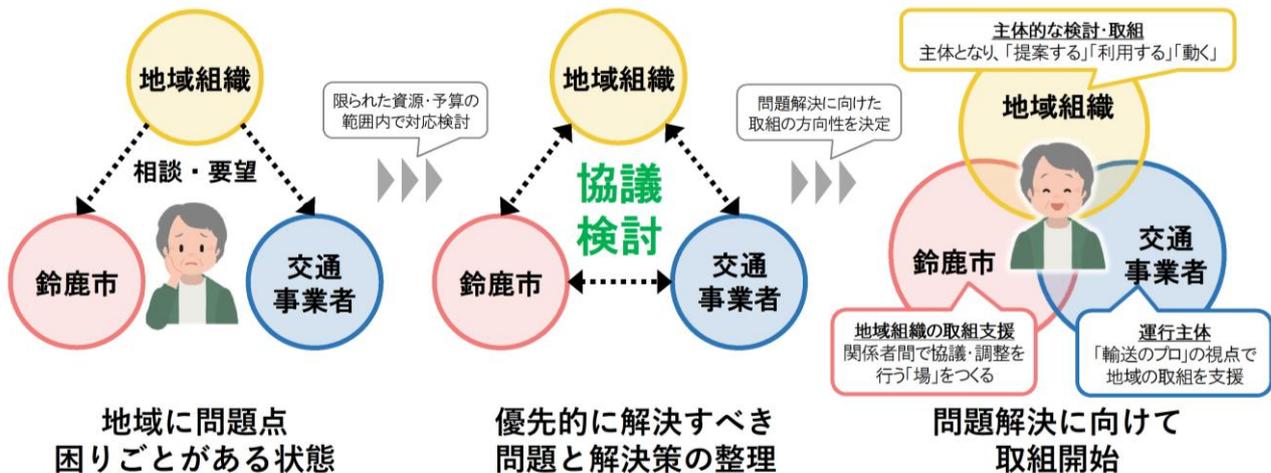
# 3. 地域の実情に応じた移動手段の導入に向けた手順

## (1) 関係者の役割分担

地域組織が主体となって、地域の実情に応じた移動手段の導入に向けて取組を進めていく中で、どのように地域のニーズを把握するか、ニーズに対応する移動手段はどのような形態か、関係法令に基づく事務手続きや運行計画の作成等、様々な調整が必要となります。そこで、以下のとおり、関係者が協力・連携して取組を進めていくことが重要です。



### ■ 地域の実情に応じた移動手段の導入に向けた関係者連携のイメージ





※基本的な手順と各主体の実施内容

基本的な手順	各主体の実施内容		
	地域組織	交通事業者	市
<b>ステップ1</b> ①相談・意見交換の実施 ②取組の方向性の決定 ③地域組織の立ち上げ	・地域の困りごとの相談 ・意見交換会の開催 ・地域の問題点の整理 ・取組の方向性の決定 ・地域組織の立ち上げ	—	・相談対応 ・取組事例の紹介 ・意見交換会への参加 ・地域組織の立ち上げ支援
<b>ステップ2</b> ④アンケートの実施 ⑤取組の検討・事業計画(案)の作成 ⑥需要調査の実施 ⑦事業計画の作成	・地域組織内での協議の実施 ・アンケートの設計 ・アンケートの実施 ・調査結果の分析 ・事業計画(案)の作成 ・需要調査の実施 ・事業計画の作成 ・関係機関等との調整 ・分科会、交通会議への報告	・相談対応、助言 ・地域組織内での協議への参加(必要に応じて) ・事業計画(案)の作成支援 ・事業計画の作成支援 ・運行概算経費の算出	・相談対応、助言 ・地域組織内での協議への参加(必要に応じて) ・アンケートのノウハウ提供 ・事業計画(案)の作成支援 ・事業計画の作成支援 ・関係機関等との調整
<b>ステップ3</b> ⑧運行主体の決定 ⑨国への事業申請 ⑩取組の開始	・運行主体の決定 ・取組の開始 ・各種手続き対応 ・関係機関等との調整 ・利用促進の実施 ・取組開始後のアンケート調査やヒアリング	・相談対応、助言 ・運送許可申請	・相談対応、助言 ・国への事業申請 ・各種手続き対応支援 ・関係機関等との調整

※市の相談窓口

主な相談内容(例)	相談窓口
・手引書の活用方法等、本書全般に関する事	担当課:都市計画課 電話:059-382-9024
・地域の移動に関する問題や困りごとに関する事	
・既存の公共交通機関の活用に関する事	
・新たな移動手段(有償運送)の検討・導入に関する事	
・地域の輸送資源の活用に関する事	

### (3) ステップ 1 地域組織の立ち上げ

#### ①相談・意見交換会の開催

地域組織が、地域に移動に関する困りごと（問題点）がある状況を把握し、困りごとの解消（問題解決）に向けて取組を検討する場合は、市に「地域の実情や課題」を相談します。

次に、地域住民、地域組織、市の3者で移動に関する困りごとについて意見交換を行い、問題点の整理と解決策、実施主体を整理します。

なお、既存の地域づくり協議会や自治会とは別に、地域住民を構成員として、移動課題の解決を図ることを目的に活動する組織を立ち上げる場合は、市（都市計画課）が支援します。

#### ※問題点と解決策の整理のイメージ

問題点	解決策	実施主体：◎ 協力・連携：○		
		地域組織	市	交通事業者
<b>●自動車移動できない</b> ・車を保有していない ・運転免許を保有していない ・運転免許を返納した ・家族に送迎をしてもらえない  <b>●公共交通機関が不便</b> <b>【鉄道・バス】</b> ・近くにない、利用できない ・運行本数や時間帯が不便 <b>【タクシー】</b> ・予約できない、配車されない  <b>●その他（困っていること）</b> ・目的地まで、徒歩や自転車での移動には無理がある ・地形に高低差があり、徒歩や自転車での移動は大変 ・足腰が弱く、外出が困難 ・近所にスーパーや病院がない	<b>公共交通機関の活用</b>  （鉄道、路線バス、C-BUS、タクシーの利用）	○	◎	◎
	<b>公共交通機関の見直し</b>  （運行時刻、乗継利便、路線等の見直し）	○	◎	◎
	<b>新たな移動手段（有償運送）の導入</b>  （乗合旅客運送・乗合タクシー（路線型、区域型）の導入検討）	◎	○	○
	<b>地域の輸送資源の活用</b>  （商業施設、福祉施設、地域の車両で外出支援や移動支援を検討）	◎	○	
	<b>移動を伴わずに問題解決</b>  （個々でオンラインショッピング、宅配サービス等を活用し、買い物を済ます）	◎		

## ②取組の方向性の決定

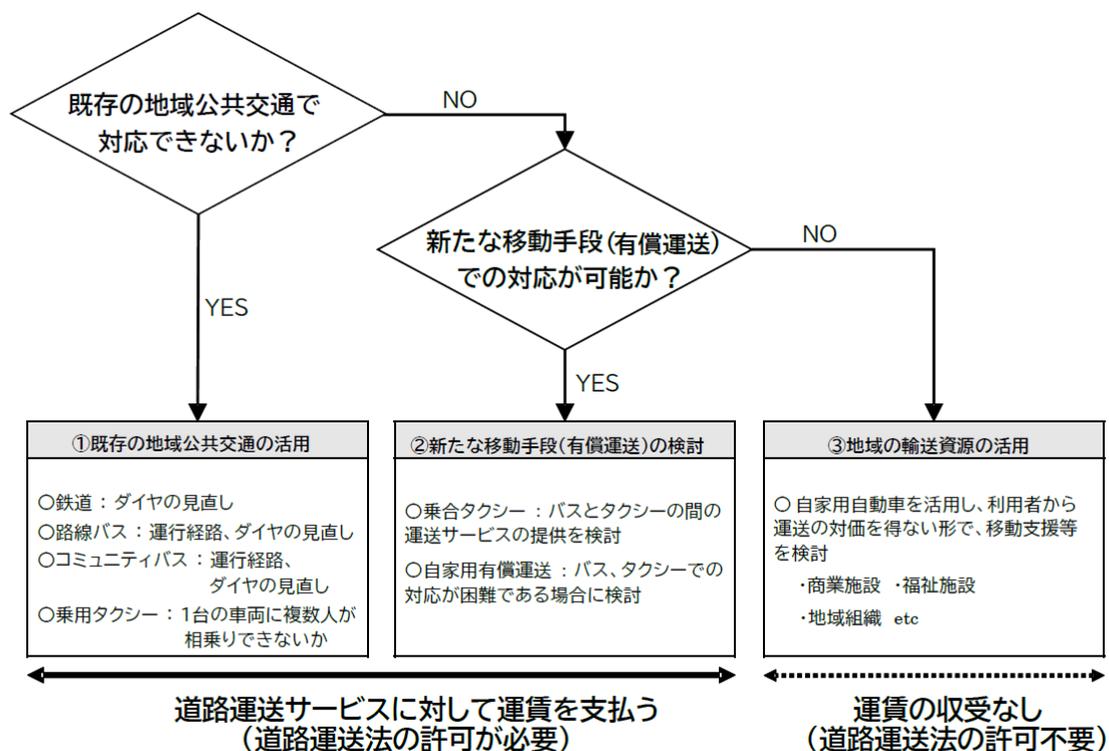
市や交通事業者の取組に加え、**地域組織**が主体となって移動に関する問題解決に取り組む場合は、問題点や優先度を整理し、取組の方向性を決定します。

実際に、地域の移動ニーズに対応する旅客運送サービスを提供する際には、交通事業者への委託又は、地域の輸送資源の活用が必要であり、限られた資源を有効活用するという視点が重要です。

※地域における移動に関する問題解決に向けて優先順位を整理するイメージ

対象となる人	問題点	優先度
20歳以下	広域の移動に困っている ・雨天時、夜間の徒歩・自転車は不安	○
20～70歳	広域の移動に困っている ・自動車を運転できない、保有していない	△
71～80歳	広域の移動に困っている ・自動車を運転できない、保有していない ・自動車の運転に自信がなくなってきた	◎
81歳以上	移動全般に困っている ・運転免許を返納した、徒歩や自転車では疲れる、足腰が弱くなってきた	◎

※例えば、年齢層によって問題点が異なり、それぞれの解決策を検討する場合には、P5に掲載している「移動ニーズに対応する旅客運送サービス検討のフロー」を参考に取組の方向性を検討することもできます。(再掲)



### ③地域組織の立ち上げ

**地域組織**は、移動に関する問題を全て解決することを目指すのではなく、人員・実施体制等を考慮して持続可能な取組を検討します。

また、取組を進めていくにあたり、市や関係機関に支援を求める場合は、人員体制や取組内容、実施体制等を整理し、**市**に報告します。

**市**は、地域組織の報告に基づき、**都市計画課が担当窓口**となり、庁内関係課に情報共有し、支援体制を構築、必要に応じて関係機関に協力を求め、地域組織の取組を支援します。

#### ※地域組織が取組開始に向けて体制等を整理するイメージ

報告事項	具体的な内容
●人員体制	名簿・連絡先・組織図
●取組	①～③から選択、概要、目的、対象、区域・エリア、時期等を整理  ①既存の公共交通機関の活用による対応 ・タクシーの活用  ②新たな移動手段（有償運送）による対応 ・一般乗合旅客運送（バス・乗合タクシー等）の検討・導入  ③地域の輸送資源を活用した対応 ・施設の送迎車両での対応（事業者が所有する自家用自動車） ・支え合い活動での対応（地域組織・住民が所有する自家用自動車） ・地域住民の互助による送迎・検討（住民が所有する自家用自動車）
●実施体制	取組の実施に向けて役割を整理 ・取組の進捗管理 ・取組の実施状況の確認・監査、会計管理 ・地域特性・ニーズの整理、分析 ・関係機関との調整、事務・庶務等全般

## (4) ステップ2 事業計画の作成

### ④アンケートの実施

地域組織が、タクシーの活用や新たな移動手段での対応、地域の輸送資源を活用した取組等の実施が必要であると判断し、主体的に取組を進めていく場合は、「いつ、誰が、どのような目的で、どこからどこへ、どのような移動手段（サービス水準も含む）を必要としているか」把握するためのアンケート調査を実施し、地域の移動ニーズを明らかにします。

### ※アンケート(ヒアリング)実施のポイント

#### ◎地域の移動ニーズを把握するためのアンケート設問を検討

- ①いつ？（普段、移動する時間帯は）
- ②誰が？（学生、高齢者、地域住民、市内外からの通勤・通学者、観光客）
- ③どのような目的で？（通勤・通学、通院、買い物、余暇、レジャー、地域活動等）
- ④どこからどこへ？（集落が分散しているか、共通の目的地は、道路事情は）
- ⑤どのくらいの人を？（需要大：定路線型・車両 需要小：デマンド型・車両）

#### 参考：普段の外出の状況を把握するためのアンケート調査票(鈴鹿市)

あなた自身のことについて、お尋ねします。		平日(月～金)の買い物、通院、その他の目的での「外出状況」について、お尋ねします。	
<b>Q1</b> 性別 (1つ選択)	<input type="checkbox"/> 男性 <input type="checkbox"/> 女性 <input type="checkbox"/> その他	<b>Q9</b> 普段、どこに買い物に行きますか。 (店舗名: )	
<b>Q2</b> 年齢 (1つ選択)	<input type="checkbox"/> 65～69歳 <input type="checkbox"/> 70～74歳 <input type="checkbox"/> 75～79歳 <input type="checkbox"/> 80～85歳	<b>Q10</b> 行きのお発時刻を教えてください。 (1つ選択)	<input type="checkbox"/> 7時～8時 <input type="checkbox"/> 8時～9時 <input type="checkbox"/> 9時～10時 <input type="checkbox"/> 10時～11時 <input type="checkbox"/> 11時～12時 <input type="checkbox"/> 12時～13時 <input type="checkbox"/> 13時～14時 <input type="checkbox"/> 14時～15時 <input type="checkbox"/> 15時～16時 <input type="checkbox"/> 16時～17時 <input type="checkbox"/> 17時～18時 <input type="checkbox"/> 18時～19時 <input type="checkbox"/> 19時～20時 <input type="checkbox"/> 20時～7時
<b>Q3</b> 住所 ※郵便番号又はお住まいの町名をご記入ください。	〒( )-( ) 又は 町名: 鈴鹿市( ) ※番地不要	<b>Q11</b> 帰りのお発時刻を教えてください。 (1つ選択)	<input type="checkbox"/> 7時～8時 <input type="checkbox"/> 8時～9時 <input type="checkbox"/> 9時～10時 <input type="checkbox"/> 10時～11時 <input type="checkbox"/> 11時～12時 <input type="checkbox"/> 12時～13時 <input type="checkbox"/> 13時～14時 <input type="checkbox"/> 14時～15時 <input type="checkbox"/> 15時～16時 <input type="checkbox"/> 16時～17時 <input type="checkbox"/> 17時～18時 <input type="checkbox"/> 18時～19時 <input type="checkbox"/> 19時～20時 <input type="checkbox"/> 20時～7時
<b>Q4</b> 運転免許の有無 (1つ選択)	<input type="checkbox"/> 所持している <input type="checkbox"/> 所持しているが、自主返納を考えている <input type="checkbox"/> 所持していない(自主返納した) <input type="checkbox"/> 所持していない(自主返納した場合を除く)	<b>Q12</b> 買い物の頻度を教えてください。 (1つ選択)	<input type="checkbox"/> 週に5日 <input type="checkbox"/> 週に4日 <input type="checkbox"/> 週に3日 <input type="checkbox"/> 週に2日 <input type="checkbox"/> 週に1日以下 <input type="checkbox"/> 月に2～3日程度 <input type="checkbox"/> 月に1日未満
<b>Q5</b> 普段の外出(買い物や通院)で困っていること(該当するものを全てを選択)	<input type="checkbox"/> 困っていない <input type="checkbox"/> 家族の車で送迎に頼らないと外出できない <input type="checkbox"/> 鉄道やバスを利用して外出しており、不便に感じている <input type="checkbox"/> タクシーを利用して外出しており、金銭的な負担を感じている <input type="checkbox"/> 家から駅やバス停までの距離が遠く、公共交通機関を利用できない <input type="checkbox"/> 徒歩や自転車外出しており、体力を消耗し疲れてしまう <input type="checkbox"/> 付き添い・介護・車椅子等がないと外出できない <input type="checkbox"/> 家族に送迎を頼むことができないので外出できない <input type="checkbox"/> その他( )	<b>Q13</b> 何曜日に買い物に行きますか。	<input type="checkbox"/> 月 <input type="checkbox"/> 火 <input type="checkbox"/> 水 <input type="checkbox"/> 木 <input type="checkbox"/> 金 (※該当するものを全てを選択)
<b>Q6</b> 普段、スーパーや病院に行く時の移動手段(該当するものを全てを選択)	<input type="checkbox"/> 徒歩 <input type="checkbox"/> 自転車 <input type="checkbox"/> 自動二輪・原付 <input type="checkbox"/> 自家用車(ご自身が運転) <input type="checkbox"/> 自家用車(家族や友人・知人が運転) <input type="checkbox"/> 利用施設の送迎車等 <input type="checkbox"/> タクシー(福祉タクシーを含む) <input type="checkbox"/> 路線バス <input type="checkbox"/> 鉄道 <input type="checkbox"/> その他	<b>Q14</b> 普段、どの病院に通っていますか。 (医療機関名: )	
<b>Q7</b> 携帯電話や固定電話の使用状況 (1つ選択)	<input type="checkbox"/> スマートフォンを使用している <input type="checkbox"/> スマートフォン以外の携帯電話(ガラケー)を使用している <input type="checkbox"/> 固定電話を使用している	<b>Q15</b> 行きのお発時刻を教えてください。 (1つ選択)	<input type="checkbox"/> 7時～8時 <input type="checkbox"/> 8時～9時 <input type="checkbox"/> 9時～10時 <input type="checkbox"/> 10時～11時 <input type="checkbox"/> 11時～12時 <input type="checkbox"/> 12時～13時 <input type="checkbox"/> 13時～14時 <input type="checkbox"/> 14時～15時 <input type="checkbox"/> 15時～16時 <input type="checkbox"/> 16時～17時 <input type="checkbox"/> 17時～18時 <input type="checkbox"/> 18時～19時 <input type="checkbox"/> 19時～20時 <input type="checkbox"/> 20時～7時
<b>Q8</b> インターネットの利用状況 (1つ選択)	<input type="checkbox"/> パソコンとスマートフォンの両方でインターネットを利用している <input type="checkbox"/> パソコンを使ってインターネットを利用している <input type="checkbox"/> スマートフォンを使ってインターネットを利用している <input type="checkbox"/> インターネットは利用していない	<b>Q16</b> 帰りのお発時刻を教えてください。 (1つ選択)	<input type="checkbox"/> 7時～8時 <input type="checkbox"/> 8時～9時 <input type="checkbox"/> 9時～10時 <input type="checkbox"/> 10時～11時 <input type="checkbox"/> 11時～12時 <input type="checkbox"/> 12時～13時 <input type="checkbox"/> 13時～14時 <input type="checkbox"/> 14時～15時 <input type="checkbox"/> 15時～16時 <input type="checkbox"/> 16時～17時 <input type="checkbox"/> 17時～18時 <input type="checkbox"/> 18時～19時 <input type="checkbox"/> 19時～20時 <input type="checkbox"/> 20時～7時
		<b>Q17</b> 通院の頻度を教えてください。 (1つ選択)	<input type="checkbox"/> 週に5日 <input type="checkbox"/> 週に4日 <input type="checkbox"/> 週に3日 <input type="checkbox"/> 週に2日 <input type="checkbox"/> 週に1日以下 <input type="checkbox"/> 月に2～3日程度 <input type="checkbox"/> 月に1日未満
		<b>Q18</b> 何曜日に通院に行きますか。	<input type="checkbox"/> 月 <input type="checkbox"/> 火 <input type="checkbox"/> 水 <input type="checkbox"/> 木 <input type="checkbox"/> 金 (※該当するものを全てを選択)

## ⑤地域の取組の検討・事業計画(案)の作成

**地域組織**は、移動ニーズへの対応に向けて、**市**や**交通事業者**と地域の取組を検討します。

「新たな移動手段（有償運送）の検討」、「地域の輸送資源の活用」を選択した**地域組織**は、市や交通事業者、関係機関からの支援を受けながら、地域の取組を具体化するための事業計画(案)を作成します。

### ※地域の取組を検討・決定するイメージ

調整事項	地域の取組		
①～③から選択	①既存の地域公共交通の活用	②新たな移動手段（有償運送）の検討	③地域の輸送資源の活用
具体的な内容	主にバスの運行経路、ダイヤの見直し、タクシーの活用	一般乗合旅客運送(バス・乗合タクシー等)の運行形態や方式	商業施設、住民等所有の地域の輸送資源の活用
支援体制	市(都市計画課)	市(都市計画課)	市(都市計画課、関係課) 鈴鹿市社会福祉協議会

### ※②新たな移動手段(有償運送)、③地域の輸送資源の活用を選択した場合※の事業計画(案)を作成するイメージ

調整事項	
運行日・時間	平日(月～金)を基本とし、運行日・時間を検討
運行経路・区域	路線型、区域型を検討し、運行ダイヤ、予約の有無を検討
乗降場所	停留所や乗降場所の設置等を検討
対象者	指定なし、会員登録、年齢、自動車の所有状況等を検討
需要対応(車両)	車両の定員、車両の形状(ワゴン・セダンタイプ・手すり・ステップ)等を検討
経費(運行経費)	取組の実施に必要な経費の見込みを算出
利用者数の見込み	アンケート調査結果やヒアリングを踏まえて利用者数の見込みを算出
収入の想定	収入の見込みの算出、経費を賄うための手法(協賛金、地域負担等)を検討
利用方法	時刻表、予約(電話、Web、アプリ)等を検討

※「③地域の輸送資源の活用」を選択した場合については、新たな移動手段（有償運送）の検討と比較し、事業規模などが小規模となることが考えられるため、事業計画(案)の記載内容については地域固有の事情に応じて変更することができます。

## ⑥需要調査の実施

地域組織は、事業計画（案）に基づき、運行した場合の利用者の見込みを把握するための需要調査を実施します。

調査結果に基づき、ニーズ対応の可否、持続可能性等を検証し、事業計画（案）の見直しの必要性を整理します。

ただし、調査結果が実際の利用と必ずしも一致するとは限りませんので、調査結果を踏まえつつ丁寧に利用者を見込む必要があります。

### ※需要調査のポイント

▶ 運行した場合にニーズに対応するか、持続可能か、問題点・課題、見直しの必要性を整理
①新たな移動手段はニーズに対応しているか
②運行形態は適切か … 路線型、デマンド型、運行時刻、停留所、運行区域・エリア
③車両の大きさ・台数は適切か … ジャンボタクシー、セダン型タクシー
④運賃は適切か … 運賃、協賛金、地域負担等により運行経費を賄うことができるか
⑤利用方法は分かりやすいか … 時刻表、予約方法(電話、Web、アプリ)
⑥利用者見込みは適切か … 実際の利用はアンケート結果よりも少なくなる場合が多い

### 参考：需要を調査するためのアンケート調査票(地域組織・鈴鹿市)

予約型乗合タクシーに関する意向調査 調査票(表面)					
利用を希望する人は、別紙「予約型乗合タクシーのイメージ」「停留所マップ」を確認の上、問1～3の回答欄の□に☑を( )に必要事項を記入してください					
問1 ご自宅の住所、ご自宅に最も近い停留所をご記入ください。			※記入例		
住所 (ご自宅)	〒( )-( )又は 鈴鹿市( ) ※町名まで 番地不要		行先の名称と 停留所番号	行先の名称(〇〇スーパー△△店) 停留所番号( 1 ) ※マップで番号を確認 ( )に、 必要事項を記入	
停留所	( ) ※停留所マップより、ご自宅に最も近い停留所の番号を記入		停留所の追加 (希望があれば記入)	地域内の目的地である(〇〇病院)の追加 を希望	
問2 性別、年齢、予約型乗合タクシーを利用する際の行先、追加を希望する停留所を記入してください ※3人目以降は、裏面に記入ください					
		1人目		2人目	
性別(1つ選択)	□男性 □女性 □その他		□男性 □女性 □その他		
年齢(1つ選択)	□19歳以下 □20歳代 □30歳代 □40歳代 □50歳代 □60～64歳 □65～69歳 □70～74歳 □75～79歳 □80～84歳 □85歳以上		□19歳以下 □20歳代 □30歳代 □40歳代 □50歳代 □60～64歳 □65～69歳 □70～74歳 □75～79歳 □80～84歳 □85歳以上		
予約型乗合タクシーを利用する際の行先	1番目によく行く行先	行先の名称と停留所番号 行先の名称( ) 停留所番号( ) ※停留所マップより、最も近い停留所番号を記入	行先の名称と停留所番号 行先の名称( ) 停留所番号( ) ※停留所マップより、最も近い停留所番号を記入		
	行きの出発時刻(1つ選択)	□9時台 □10時台 □11時台 □12時台 □13時台 □14時台 □15時台	□9時台 □10時台 □11時台 □12時台 □13時台 □14時台 □15時台		
	帰りの出発時刻(1つ選択)	□9時台 □10時台 □11時台 □12時台 □13時台 □14時台 □15時台	□9時台 □10時台 □11時台 □12時台 □13時台 □14時台 □15時台		
	この行先に行く頻度(1つ選択)	□週に5日 □週に4日 □週に3日 □週に2日 □週に1日以下 □月に2～3日程度 □月に1日未満	□週に5日 □週に4日 □週に3日 □週に2日 □週に1日以下 □月に2～3日程度 □月に1日未満		
	曜日(複数回答可)	□月 □火 □水 □木 □金	□月 □火 □水 □木 □金		
2番目によく行く行先	行先の名称と停留所番号	行先の名称( ) 停留所番号( ) ※停留所マップより、最も近い停留所番号を記入	行先の名称と停留所番号	行先の名称( ) 停留所番号( ) ※停留所マップより、最も近い停留所番号を記入	
	行きの出発時刻(1つ選択)	□9時台 □10時台 □11時台 □12時台 □13時台 □14時台 □15時台	□9時台 □10時台 □11時台 □12時台 □13時台 □14時台 □15時台		
	帰りの出発時刻(1つ選択)	□9時台 □10時台 □11時台 □12時台 □13時台 □14時台 □15時台	□9時台 □10時台 □11時台 □12時台 □13時台 □14時台 □15時台		
	この行先に行く頻度(1つ選択)	□週に5日 □週に4日 □週に3日 □週に2日 □週に1日以下 □月に2～3日程度 □月に1日未満	□週に5日 □週に4日 □週に3日 □週に2日 □週に1日以下 □月に2～3日程度 □月に1日未満		
	曜日(複数回答可)	□月 □火 □水 □木 □金	□月 □火 □水 □木 □金		
停留所の追加 (地域内の目的地に限る)	地域内の目的地である( )の追加を希望		地域内の目的地である( )の追加を希望		

## ⑦事業計画の作成

**地域組織**は、需要調査結果を踏まえて必要に応じて事業計画（案）の見直しを行い、市に事業計画（案）を報告します。

なお、一般乗合旅客運送の事業計画を作成する場合は、交通事業者等の関係者と協議を行い、競合のない範囲を決定した上で、事業計画を整える必要があります。

また、「地域の輸送資源を活用した取組」や「移動を伴わずにニーズに対応する手法」を選択した場合には、事業計画（案）の報告は任意としますが、既存の地域公共交通との役割分担や競合の有無等を確認するために、市から事業計画（案）の報告を依頼する場合があります。

### ※事業計画作成のポイント

▶ 事業計画(運行計画)は需要調査を踏まえて見直しを行ったか

①持続可能な取組となっているか、事業計画の問題点や課題に対応したか

②運行の範囲、運賃は適切か(有償運送の場合) … 交通事業者と競合のない範囲か

③実行可能か … 過度に拡張することなく、まずは実効性を伴う計画からスタートする

### 参考：一ノ宮地区乗合ワゴン実証実験の事業計画(抜粋)

運行形態	路線定期運行（道路運送法第21条の規定による乗合旅客運送）
事業主体	一ノ宮地域づくり協議会・鈴鹿市
運行主体	三重交通株式会社
車両	ワゴンタイプ（乗車定員13人・12人乗車可）  

**一ノ宮地区乗合ワゴン実証実験**

## 月・水 曜日

この曜日は、祝日も運行します。  
(12月29日から1月3日までは運休)

**運賃200円** (1人1乗車あたり)

※ 回数券を使用して乗車できます  
※ 小学生以上は運賃が必要です



**時刻表**

		1便	2便	3便	4便	5便	6便
鈴鹿市役所行き	1 高岡山センター(終点)	8:00	9:20	10:40	13:00	14:20	15:40
	2 高岡台三丁目センター	8:01	9:21	10:41	13:01	14:21	15:41
	3 高岡山中央公園	8:03	9:23	10:43	13:03	14:23	15:43
	4 一ノ宮緑いの広場	8:09	9:29	10:49	13:09	14:29	15:49
	5 高木病院	8:12	9:32	10:52	13:12	14:32	15:52
	6 オークワ鈴鹿奥局辺	8:13	9:33	10:53	13:13	14:33	15:53
	7 一ノ宮公民館	↓	9:36	10:56	13:16	14:36	15:56
	8 一ノ宮集会所	8:15	9:39	10:59	13:19	14:39	15:59
	9 鈴鹿市駅	8:23	9:46	11:06	13:26	14:46	16:06
	10 鈴鹿市役所(起点)	8:25	9:48	11:08	13:28	14:48	16:08

		1便	2便	3便	4便	5便	6便
高岡山センター行き	10 鈴鹿市役所(起点)	8:40	10:00	11:20	13:40	15:00	16:40
	9 鈴鹿市駅	8:42	10:02	11:22	13:42	15:02	16:42
	8 一ノ宮集会所	8:49	10:09	11:29	13:49	15:09	16:49
	7 一ノ宮公民館	8:52	10:12	11:32	13:52	15:12	16:52
	6 オークワ鈴鹿奥局辺	8:55	10:15	11:35	13:55	15:15	16:55
	5 高木病院	8:56	10:16	11:36	13:56	15:16	16:56
	4 一ノ宮緑いの広場	8:59	10:19	11:39	13:59	15:19	16:59
	3 高岡山中央公園	9:05	10:25	11:45	14:05	15:25	17:05
	2 高岡台三丁目センター	9:07	10:27	11:47	14:07	15:27	17:07
	1 高岡山センター(終点)	9:08	10:28	11:48	14:08	15:28	17:08

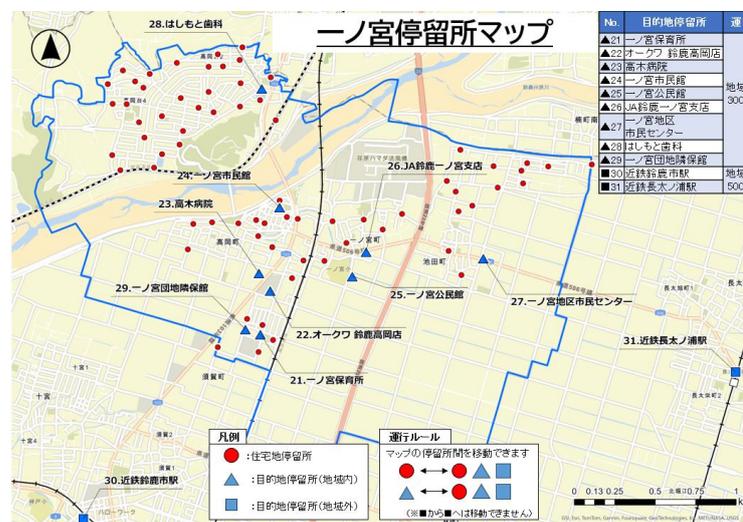
この時刻表は、月曜日・水曜日の時刻表です。(※火・水・金・土・日は運休)

運行計画について

## デマンド交通の運行計画

デマンド交通の運行計画について、現時点の内容を以下に整理する。

項目	内容
事業形態	乗合旅客運送事業(法21条)
運行概要	予約に基づき停留所間を運行する乗合タクシー
利用対象者	事前に利用登録を行った地域住民
運行期間	令和6年9月から令和7年3月までの6か月間
運行日・運行時間	平日(月～金)の9時から16時まで
運行車両	久間田・石薬師地区: セダン型のタクシー2台 一ノ宮地区: セダン型のタクシー1台
運行区域・停留所	久間田・石薬師地区と一ノ宮地区(停留所マップに示す)
運賃	久間田・石薬師地区: 地域内: 400円 地域外: 500円 一ノ宮地区: 地域内: 300円 地域外: 500円
予約受付方法	予約センターへの電話 またはスマートフォン・Webアプリ
予約受付時間	電話: 平日9:00～16:00 スマートフォン・Webアプリ: 24時間365日
予約受付期間	乗車の1週間前から受付
予約締切時間	新規予約・キャンセル・変更ともに、 午前中の乗車は前日16時まで、それ以降は乗車の2時間前まで



## (5) ステップ3 取組の開始

### ⑧運行主体の決定

市は、**地域組織**が作成した事業計画（案）を鈴鹿市地域公共交通会議に報告し、既存の地域公共交通との競合がないことを確認します。

なお、一般乗合旅客運送事業に係る事業計画である場合は、運行主体（交通事業者）の選定等を支援します。

また、地域の輸送資源を活用した取組を進めていく場合は、地域の取組（事業計画）に基づき、人員・運転手の確保、実施体制等の構築を支援します。

### ⑨国への事業許可申請（※新たな移動手段(有償運送)を選択した場合に限る）

**交通事業者**は、道路運送法 21 条の規定に基づく、乗合旅客運送事業許可を得るために必要な書類等を整え、国土交通省に事業許可申請します。

### ⑩取組の開始

**地域組織、市、交通事業者**は、それぞれの役割分担のもと、取引の開始に向けて必要な準備を行います。

特に、地域住民への周知（チラシ作成・配布、説明会、利用者登録等）を重点的に行い、その他、乗降場所を設けて運行（取組）を開始する場合は、停留所や乗降場所を示す表示等を設置します。

参考：一ノ宮地区乗合ワゴン実証実験での周知チラシ等(抜粋)

一ノ宮地区乗合ワゴン実証実験

曜日によって異なる色のマグネットを貼付けます。

運行車両  
・12人乗車可  
・ステップあり  
・手すりあり

12月1日から、曜日によって  
路線を分けて乗合ワゴンが運行します!

路線 (曜日によって異なります) ▶路線・時刻等の詳細は、裏面にてご確認ください

▼異なる色のマグネットが目印です▼

**月・水**  
(高岡台 ⇄ 鈴鹿市役所)  
緑[月・水のみ運行]  
高岡台・高岡町・西一宮町方面

**火・金**  
(池田団地 ⇄ 鈴鹿市役所)  
ピンク[火・金のみ運行]  
池田団地・池田町・東一宮方面

乗合ワゴンの利用方法

- ①乗車する停留所に乗合ワゴンが到着したら、左扉から乗車します。
- ②運転手に降車する停留所を伝え、運賃を支払います。
- ③目的の停留所に到着したら、左扉から降車します。

回覧

10月3日から

フリー降車開始します

フリー降車区間(指定区間)については、裏面から確認して下さい。



## 4. 取組の継続に向けて

### (1) 取組開始後のモニタリング

取組の継続に向けては、利用者数や運行経費等の運行内容について、継続的に分析・評価を行い、地域の利用促進の取組の強化や運行内容の見直しを行うことが重要です。

**地域組織**は、取組開始後に、アンケート調査やヒアリングを実施し、利用の有無や頻度、外出の回数が増えたか等を調査し、地域の移動に関する困りごとが解消されたかどうか、評価・検証し、運行内容の見直し等について検討します。

#### ※検証1 サービス評価(利用者数(需要)と輸送力(供給)のバランス)

- ▶ 利用者ニーズに合ったサービスが提供されているか？

	評価の視点	評価指標	対応方針
● 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を検討
● 乗り合いになっているか？	1便あたりの平均乗車人員 (乗り合い率)	○人/便	タクシーの活用等による対応の可能性を検討

#### ※検証2 事業評価(利用者数と運行経費のバランス)

- ▶ デマンド型交通が利用されず、費用効率が悪化していないか？

	評価の視点	評価指標	対応方針
● 利用が特定の利用者に偏っていないか？	実利用者数	○人/年	利用者拡大の可能性を検討
● 費用効率が悪化していないか？	実利用者1人あたりの輸送に係る経費	○円/人	タクシーの利用助成等による対応の可能性を検討

## (2) 利用者・収入確保の工夫

取組の継続に向けては、利用者を安定的に確保するとともに、運賃以外にも収入を確保することができないか検討することが重要です。

### ■利用者確保に向けて

運行計画の見直し、周辺地域組織との連携、広報・情報発信等、利用促進に取り組むことが重要です。また、日常生活における自家用車での移動に、多様な交通手段を適度に（＝かしこく）組み合わせ、過度に自家用車に頼る状態から、地域公共交通や自転車等も移動手段の選択肢となるよう、地域住民の意識や行動に訴えかける「モビリティ・マネジメント」も重要です。

### ■運賃以外の収入確保に向けて

広告料、協賛金、会費などにより、運賃以外の収入の確保に向けて取り組むことが重要です。

#### ※利用者・収入確保に向けた取組内容のイメージ

	取組	内容
利用者確保	運行計画の工夫	駅、商業施設、医療機関など利用者の多い施設を経由することで、利用者を増やせる可能性があります。
	地域との連携	沿線の商店街と連携して、買い物に応じた乗車券を提供する仕組みなどを設けることにより、利用者と買物客を増やせる可能性があります。
	広報・情報発信の工夫	地域公共交通の路線やダイヤ等を紹介したパンフレットの配布、転入者に対する地域公共交通の紹介などにより、利用を促すことができます。
	ライフスタイルの見直し促進	地域公共交通の利用が、環境負荷の軽減につながることを住民に伝え、ライフスタイルの見直しを促進し、利用を促すことができます。
運賃以外の収入確保	広告料	車内、バス停、パンフレット等に対して広告を掲載して広告料を確保できる可能性があります。
	協賛金	地域公共交通の重要性に共感する企業や商店などから、協賛金を得られる場合があります。協賛企業については、ホームページや広報紙などで住民に周知・紹介する方法もあります。
	会費	地域公共交通によって利便性が向上する地域に対して、各世帯から会費を求めることも行われています。集落あるいは団地などの自治会が、地域公共交通を支えることとなります。

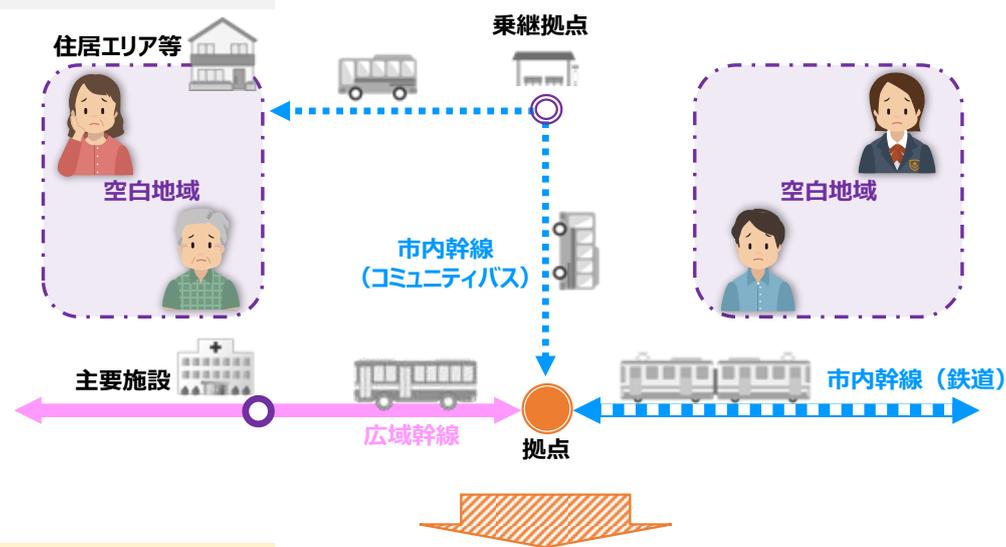
出典：「地域公共交通づくりハンドブック」（平成 21 年国土交通省）より作成

### (3) おわりに

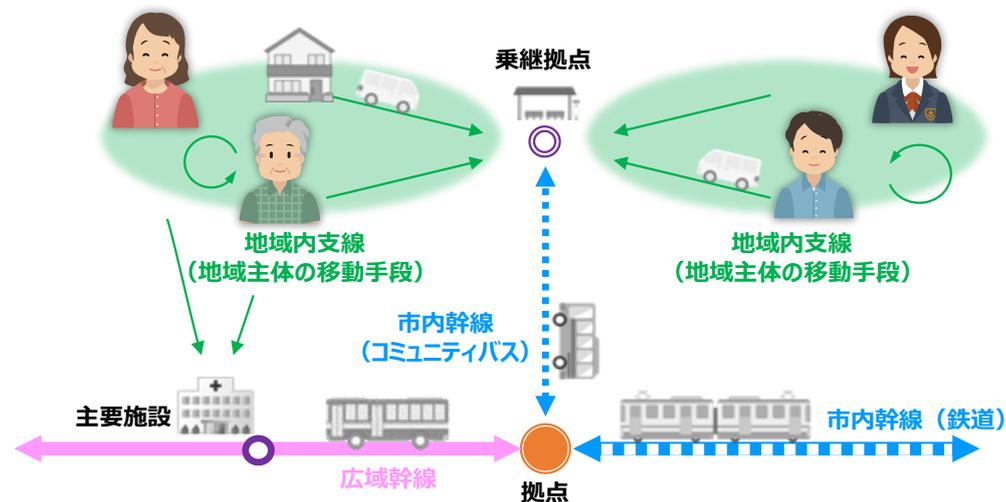
本書が活用され、地域の実情に応じた移動手段が導入されると移動に関する困りごとを解消し、「日常生活に必要な移動手段の確保」や「気軽に外出することができる環境の創出」に繋がります。

その結果、地域の皆様が協議・議論を重ねて導入した「移動手段」を「守り育てる」意識の醸成に繋がり、持続可能な取組として継続されることが期待されます。

#### 現状のイメージ



#### 将来のイメージ



手引書に記載の手順等については、目安であり、地域の実情に合わせて弾力的に対応する必要がありますので、まずは、市（都市計画課）までご相談ください。

## 5. 参考資料

### (1) 旅客運送事業と関係法令

旅客を運送する旅客運送事業等は、以下のとおり整理することができます。

公共交通機関を運行する場合には、道路運送法<sup>※1</sup>の規定に基づいて実施する必要がありますが、市内の路線バス、コミュニティバス、タクシーは、法4条許可を受けています。

既存の公共交通機関で移動ニーズへの対応が困難な場合に、法79条許可により、区域や利用者を限定し、地域の輸送資源を活用した自家用有償旅客運送を行うことができます。

その他、道路運送法上の許可・登録を要しない運送として、ボランティアや地域の支え合いの観点から、運送の対価を得ない形で、輸送サービスの提供を行うことができます。

区分			条件				概要と典型例	
			実施主体		運転免許	運送対象		運送料
			運営主体	運行主体				
旅客自動車運送事業	一般旅客自動車運送事業	一般乗合旅客自動車運送事業	バス・タクシー事業者、市町村、地域組織など	バス・タクシー事業者など	2種免許	不特定	有償	路線バス コミュニティバス 乗合タクシーなど
		一般貸切旅客自動車運送事業						観光バス等の貸切バス
		一般乗用旅客自動車運送事業	バス・タクシー事業者など					タクシー
	特定旅客自動車運送事業		限定(社員等)					企業の送迎バス 施設の送迎バス
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 (公共ライドシェア)	交通空白地有償運送	市町村	市町村、バス・タクシー事業者、NPO等も可	1種免許でも可(要認定講習)	不特定 ※2	有償	白ナンバーのコミュニティバスなど
			社会福祉協議会、地域住民によって構成されるグループ及び団体、NPO等	社会福祉協議会、地域住民によって構成されるグループ及び団体、NPO等				NPO等による住民の送迎サービスなど
		福祉有償運送	市町村	市町村、バス・タクシー事業者、NPO等も可		限定(要介護者等)		自治体による障がい者や要介護者の送迎サービスなど
			社会福祉協議会、地域住民によって構成されるグループ及び団体、NPO等	社会福祉協議会、地域住民によって構成されるグループ及び団体、NPO等				NPO等による住民の送迎サービスなど当による障がい者や高齢者等の送迎サービスなど
	自家用車活用事業 (日本版ライドシェア)	タクシー事業者	タクシー事業者	不特定		タクシー		
道路運送法上の許可・登録等が不要			制限なし	制限なし	1種免許でも可	不特定	無償	住民の支え合いによるボランティア運送など

※1：道路運送法…バスやタクシー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・料金の許可・届出、運送約款・事業計画の変更の認可等に関するルールが示された法律。

※2：地域公共交通会議、運営協議会の場で、対象者を限定することも可能。