

既存交通システムの活用における 課題整理

令和3年（2021年）2月12日

能勢町



能勢PR キャラクター
「お浄・るりりん（アマビエver）」

1. 既存交通システムの活用について

■ 考え方

- 町内には、路線バス及び一般のタクシーの公共交通をはじめ、以下に示す交通システムが存在する。
- 今後、持続可能な輸送サービスを確保するために、公共交通である既存の路線バス及び一般のタクシーだけではなく、町内に存在する下記の交通システムの活用も考えられることから、これらの交通システムの活用の可能性について課題整理を行う。
- 公共交通は、介護等の必要がなく1人で外出できる人を対象（車イス等で1人で外出できる人も公共交通の対象）とすることから、NPOや社会福祉法人などの非営利法人が、高齢者や障がい者等公共交通機関を使用して移動することが困難な人を対象に実施している「福祉有償運送」は含まないものとし、本検討の対象外とする。

- ・ 能勢町立能勢小学校・能勢町立能勢中学校（能勢ささゆり学園）の「スクールバス」
- ・ 自家用自動車を使用して運送する「公共交通空白地有償運送」
- ・ 田尻地区において、住民のうち要支援者を対象とした「田尻地区高齢者等移動支援事業」として、地域主体により実施されている「許可・登録を要しない輸送（無償輸送（ボランティア輸送））」

2. スクールバスの活用について

■概要

- 町内では平成28年（2016年）4月に能勢町立能勢小学校・能勢町立能勢中学校（能勢ささゆり学園）の開校に合わせて、スクールバスを導入している。
- スクールバスは、中型バス4台（定員44人）、マイクロバス6台（定員28人）、町内10路線を設定しており、登校時1便、下校時3便を運行している。
- スクールバスへの一般客の混乗や登下校時間帯以外のスクールバスが運行しない時間帯を活用する事例も見受けられることから、能勢町におけるスクールバスの活用の可能性について整理する。

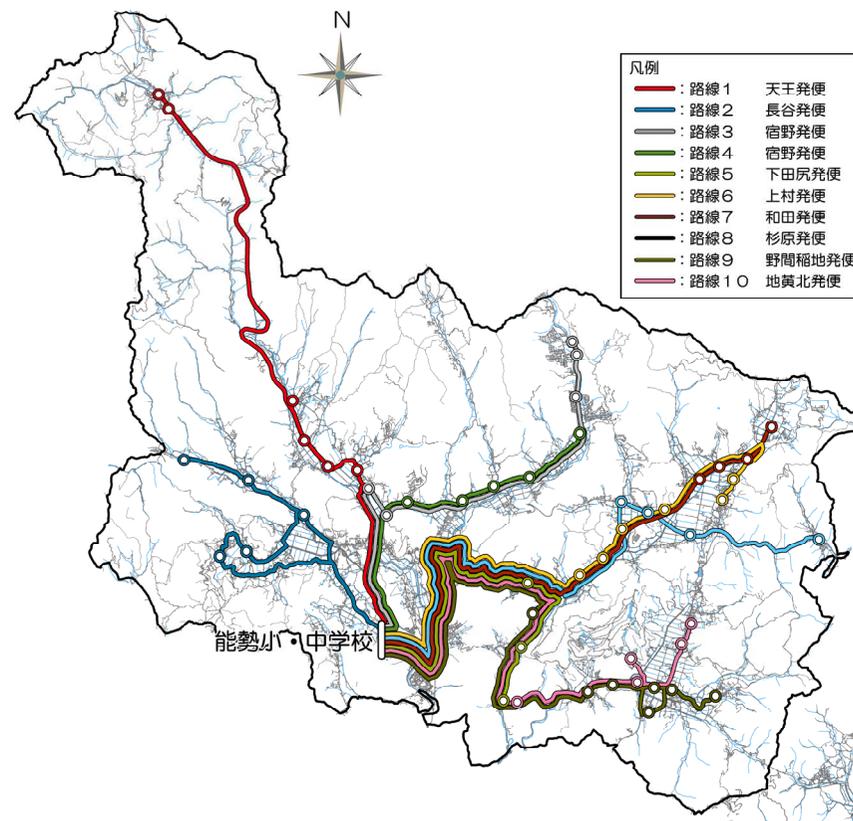
●スクールバス利用対象範囲

登校班を基本とする通学距離が片道概ね3km以上の児童（小学生）、片道概ね6km以上の生徒（中学生）及び片道概ね3～6kmのバス通学選択の生徒（中学生）で、下表に示す対象地区に居住する児童が対象。

区分	スクールバス利用対象地区
児童（小学生）	天王、長谷、山田、上山辺、東山辺、宿野北区、宿野みどり区、宿野東区、宿野一区、宿野二区、宿野三区、宿野四区、大里（城山台）、上田尻、中田尻、下田尻、嘉村、西村、上村、長尾、和田、吉野、山内、杉原、地黄北、地黄南、野間中、野間稲地、野間出野、野間大原、野間西山
生徒（中学生） ※バス通学選択地区	天王、宿野北区、宿野みどり区、宿野東区、宿野一区、上田尻、中田尻、下田尻、嘉村、西村、上村、長尾、和田、吉野、山内、杉原、地黄北、地黄南、野間中、野間稲地、野間出野、野間大原、野間西山 ※長谷、山田、上山辺、東山辺、宿野二区、宿野三区、宿野四区、大里（城山台）、

出典：令和2年度スクールバス利用の手引き（能勢町教育委員会）

●スクールバスの運行路線図



※令和2年度スクールバス利用の手引き（能勢町教育委員会）をもとに作成

2. スクールバスの活用について

■一般利用者が利用できる運行形態

- 一般利用者がスクールバスを利用できる運行形態は、「スクールバス混乗化」と「スクールバスの間合い利用」がある。

【スクールバス混乗化】

- ・ 児童生徒が利用している登下校の時間帯の、空いた席を一般住民が利用できるようにする方策を「混乗化」という

【スクールバスの間合い利用】

- ・ 登下校時間帯以外のスクールバスが運行しない時間帯を活用して、一般住民が利用できるよう活用する方策を「間合い利用」という

2. スクールバスの活用について

■ 運行形態別に見たメリット・デメリット

【スクールバス混乗化・スクールバスの間合い利用】

メリット	デメリット
<ul style="list-style-type: none">・ 車両の有効活用・ 新たな移動手段の確保・ 児童生徒と大人（地域住民）の混乗による交流拡大	<ul style="list-style-type: none">・ 定員に余裕のある車両でないと、乗れない可能性が高い・ 運行時間帯が通学時間のため、目的地となる公共施設や医療機関（診療所など）、商業施設などがまだ開いていない・ スクールバスが学校行事（遠足、校外学習、部活動の遠征など）に合わせて運用する等、登下校時間の変更や台風等緊急時の休校の場合、不定期にダイヤが変更することや運休となる可能性が高い・ 休校日（春季・夏季・冬季休業など）は、部活動に対応したダイヤ変更や運休となる可能性が高い・ 料金徴収が、制度的にも設備的にも困難・ 利用する子どもへの安全面確保の観点から一般利用者は事前登録が必要となる場合が多い・ 運用する車両規模により、輸送力が過剰あるいは不足となることがある・ 新たに乗務員及び運行委託費の確保が必要

- ・ 赤文字：スクールバス混乗化
- ・ 緑文字：スクールバスの間合い利用
- ・ 青文字：スクールバス混乗化及びスクールバスの間合い利用

2. スクールバスの活用について

■スクールバスの活用における課題

【スクールバス混乗化】

- 「混乗化」の実施には、そもそもスクールバスに一般利用者に対する余裕のスペースがあるかどうかという前提条件がある。
- 現在のスクールバスは、各ルートの子童生徒の人数に合わせた車両サイズとなっているため（利用登録をしている子童生徒数がすでに定員の約90%を占め、うち2路線は100%である）、一般利用者が乗車できる余地はない。
- 一般利用者と混乗することで、安全を確保する観点から利用登録している子童生徒の保護者や関係者等の合意形成を図る必要がある。
- 学校行事に応じた柔軟な運用が想定されるため、毎日必ず混乗化による運行ができるとは限らない。
- 運行時間帯が通学時間のため、目的地となる公共施設や医療機関（診療所など）、商業施設などがまだ開いていないため、利用者の待合等ができる環境整備も求められる。

【スクールバスの間合い利用】

- スクールバスは、学校行事に合わせて柔軟な運用が行われるため、学校行事によっては、運行できない便や日が不定期に発生する可能性がある。
- 使用する車両は、町の所有で、事業者へ運行委託を行っている。間合い利用により、通学・帰宅時間帯以外の時間帯において、新たに乗務員及び運行委託費を確保する必要がある。
- 車両台数・運行時間の制約が前提になるため、町域全体で運行しようとする、利用者にとっては「使えない」サービス（運行日が限定・運行便数が少ない・運休日や運休便が不定期にあるなど）になる可能性が高い。

3. 公共交通空白地有償運送の活用について

■概要

- 平成18年度（2006年度）に廃止した「福祉バス」に替わる新たな交通システムとして、「公共交通空白地有償運送」の導入を決定し、平成19年（2007年）4月より運行開始している。
- 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、一定の要件を満たしたNPO法人などが運送主体となり、事前に会員登録した住民などから、タクシーの半額程度の対価を収受して運行する形態である。
- 公共交通空白地有償運送の導入に際しては、平成18年度（2006年度）に「公共交通空白地（旧過疎地）有償運送運営協議会」を設置し、本運送制度の必要性や運送区域、運送主体からの申請内容等について協議を行っている。

●公共交通空白地有償運送の概要

運行主体	<ul style="list-style-type: none"> ・能勢町社会福祉協議会 ・NPO法人 のせ田里伊能
運送区域	<ul style="list-style-type: none"> ・能勢町内（発着地とも）
利用要件	<p>運送主体に事前に会員登録をされた方で下記の条件のいずれかに該当する方</p> <ul style="list-style-type: none"> (1) 能勢町内に住所を有する者及びその親族 (2) 能勢町内に存する官公庁、病院、その他の公共的施設の利用者 (3) 能勢町内において日常生活に必要な用務を反復継続して行う必要がある者
利用料金	<p>概ねタクシー料金の半額程度 ※運送主体に会員登録をされる際に登録費用が必要（初回のみ）</p>
利用方法	<p>利用希望日の2日前までに直接運送主体に電話により申込み ※土・日・祝日を除く</p>



3. 公共交通空白地有償運送の活用について

■公共交通空白地有償運送の利用促進案

○公共交通空白地有償運送を活用するために、利用促進を行う方策として、以下のような「利便性の向上」、「料金体系の見直し」が考えられる。

【予約受付期限の見直し】

- 現在の利用方法は、利用希望日の2日前（土・日・祝日除く）までに電話予約が必要であるため、利用希望近くまで予約受付期限を見直す案が考えられる。

【料金体系の見直し】

- 概ねタクシー料金の半額程度である利用料金について、利用者の料金軽減を図るために、町の補助等により利用料金を割引し、正規料金と割引料金の差額分を町が補助する案が考えられる。

■利用促進案別に見たメリット・デメリット

【予約受付期限の見直し・料金体系の見直し】

メリット	デメリット
<ul style="list-style-type: none">•車両の有効活用•利用者の利便性が向上•利用者の料金負担が軽減•新たな需要の創出	<ul style="list-style-type: none">•予約受付期限を見直すことにより、町内に存在する一般のタクシーとの役割分担が不明瞭となるとともに、競合関係に陥る可能性が高い（⇒路線バスの廃止や一般タクシーの撤退）。•利用料金を見直すことにより、既存の路線バスや一般のタクシーから公共交通空白地有償運送への転換により、競合関係に陥る可能性が高い（⇒路線バスの廃止や一般タクシーの撤退）。•公共交通空白地有償運送は、個別輸送による対応となることから、利用者から受領する利用料金だけでは運営が困難な状況にある。また、乗合輸送から個別輸送の公共交通空白地有償運送が日常の移動手段を担う場合、運送主体の自己負担（車両及びドライバー確保等も含む）が増大することが懸念される。

3. 公共交通空白地有償運送の活用について

■公共交通空白地有償運送の活用における課題

- 公共交通空白地有償運送は、道路運送法（昭和26年法律第183号）第78条第2号に定める自家用有償旅客運送のうち、道路運送法施行規則（昭和26年運輸省令第75号）第49号第1項第2号に定める公共交通空白地有償運送は、過疎地域その他の交通が著しく不便な地域において、タクシー等の公共交通機関では、住民に対する十分な輸送サービスが確保できない場合に、特定非営利活動法人等が国土交通大臣の登録を受け、実費の範囲内で営利とは認められない範囲の対価によって、自家用自動車を使用して当該会員等に対して行う輸送サービスとされている。
- 公共交通空白地有償運送の輸送対象は、会員登録者のみであり、特定多数の輸送となることから、公共交通の不特定多数とは利用条件が異なる。
- 能勢町は、平成18年度（2006年度）に廃止した「福祉バス」に替わる新たな交通システムとして、バス事業者やタクシー事業者を含む構成員による「能勢町公共交通空白地有償運送運営協議会」での協議を経て、運行されている。
- 公共交通空白地有償運送の活用にあたっては、法令で定められた要件（運行主体・運行区域・運送対象者・運転者要件・使用車両・運送の対価・運行管理体制等）を満たす必要があることと、「能勢町公共交通空白地有償運送運営協議会」での合意形成を図る必要がある。
- 公共交通空白地有償運送は、平成18年度（2006年度）に廃止した「福祉バス」の代替手段とされることから、公共交通空白地有償運送の活用については、既存の路線バスや一般のタクシーとの役割分担が必要である。

4. 道路運送法上の「許可・登録を要しない輸送」

■ 許可・登録を要しない輸送（無償輸送（ボランティア輸送））と事業法の関係

- 輸送の対価を受け取らない、いわゆる無償輸送（ボランティア輸送）は、有償の運送を対象とする道路運送法の適用範囲外となる。
- このため有償運送に求められる許可／登録が不要であり、道路運送法上の「許可・登録を要しない輸送」と称される。

■ 「対価を受け取らない」の範囲

- 道路運送法上の許可・登録を要しない輸送について、ガソリン代等の他に一定の金額を收受することが可能な範囲を明確化する等の通達改正が行われている（平成30年（2018年）3月通達改正）。

■ 「許可・登録を要しない輸送」の考え方

- 能勢町では、路線バスが運行しているが、バスの運行本数が少ない、バス停までの距離や高低差がある、地域にバスが乗入れていないなど、路線バスの利用が困難な地域において、地域ボランティアが行う外出支援活動に該当する「許可・登録を要しない輸送」は、能勢町の公共交通ネットワークを補完するものとし、新たな公共交通ネットワークが形成されるものとして期待される。

4. 道路運送法上の「許可・登録を要しない輸送」

【参考】道路運送法の趣旨

(目的) 道路運送事業の運営を適正かつ合理的なものとすることにより、道路運送の利用者の利益を保護するとともに、道路運送の総合的な発達を図り、もって公共の福祉を増進すること

◆ 道路運送法が定めるもの

- 旅客自動車運送事業
 - 事業の種類、許可制度、運賃・料金
 - 事業者の責務（運行計画の届出等）
 - 安全運行の確保（運行管理者制度、遵守事項等）、事業改善命令制度
 - 路線の休廃止、取消手続 等
- 自家用自動車の使用

◆ 道路運送法が守るもの

- 守っているもの → [安全の確保、利用者の保護（運賃・料金等）]
- そのために必要なもの → [許可制度、2種免許、運行管理者制度 等]

※法の対象ではない場合、法律上の保護は確保されない

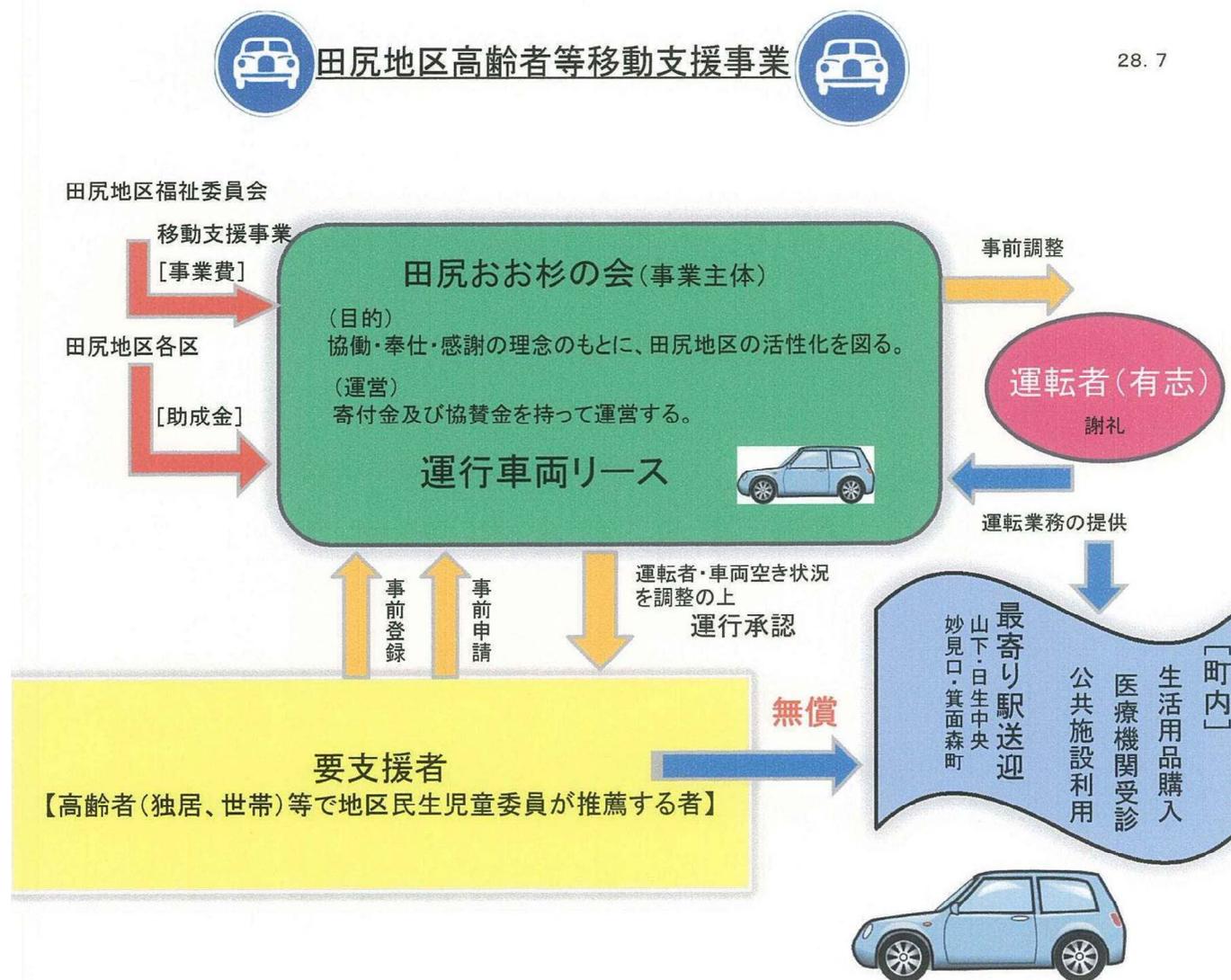
→（自己責任：何かあったときにも保障がない）

※国土交通省資料による

4. 道路運送法上の「許可・登録を要しない輸送」

■ 能勢町における「許可・登録を要しない輸送」

○ 能勢町では、田尻地区において住民のうち要支援者を対象とした「田尻地区高齢者等移動支援事業」を田尻おお杉の会により平成28年（2016年）9月から運行されている。



4. 道路運送法上の「許可・登録を要しない輸送」

■ 能勢町における「許可・登録を要しない輸送」

● 田尻地区高齢者等移動支援事業の概要

事業主体	田尻おお杉の会
運行目的	能勢町内で生活物資の購入、医療機関の受診、公共施設等への利用、及び最寄り駅までの送迎
運送範囲	能勢町内及最寄り鉄道駅（山下駅、妙見口駅、日生中央駅、阪急バス箕面森町地区センター停留所）
対象者	田尻地区住民で、 真に移動支援が必要な方で民生児童委員が推薦する人
運行日 ・運行時間	火・木・土曜日の週3日 午前9時から午後4時まで
利用回数	特に制限ない（常識の範囲内で）
予約方法	田尻農産販売所に前日又は当日午前中までに電話等で予約
利用料金	無償
運営費	町社会福祉協議会より田尻地区福祉委員会への助成金（移動支援事業費）、及び田尻各地区からの助成金をもって充てる。
事故対応	保険の範囲内のみでの補償
開始時期	平成28年9月事業開始

【運用状況】

- ・ドライバーは11名、登録者（利用者）は30世帯38名（令和2年10月13日時点）
- ・電話受付は、田尻農産のレジ係が担当
- ・無償で運送を行い、利用者からはガソリン代も徴求していない

運行日／運行予定日	66日／89日 稼働率：74%
利用者数	延べ：98人 実利用者：18人 登録者のうち利用経験者が占める割合は約40%（登録者44人中）
年間走行距離	1,795km/年 月平均：149km/月
ドライバー登録者数	12人
主な行き先	山下駅 ショッピングスクエア ノセボックス 診療所 など

※令和元年度（平成31年4月～令和2年3月）実績

【運用における課題】

- ・事業の継続性について（収入面など。現在は、地区福祉委員会や区の助成金などをもとに運営）
- ・ドライバーの確保（今後ドライバーの高齢化が懸念される）
- ・車両の維持確保（購入費、維持管理費など）
- ・事故発生時における対応について（保険の範囲内のみで補償）
- ・受付者の体制の確保（田尻おお杉の会が農産物直販売を運営しており、そこでの対応）

※田尻おお杉の会へのヒアリングをもとに作成

4. 道路運送法上の「許可・登録を要しない輸送」

■ 許可・登録を要しない輸送の活用における課題

- 許可・登録を要しない輸送は、道路運送法の適用外であるため、責任関係が不明確で保障がない。これを補完するための保険制度等も不十分であるなど安全の確保に対する不備が多い。
- 地域ボランティアが行う外出支援活動等における許可・登録を要しない輸送は、ガソリン代、道路使用料、駐車場代のみを収受する場合に限定され、運送による反対給付があるものは、たとえ少額でも自家用有償運送の登録が必要とされている。
- 公共交通を補完する有効な手段であるが、ガソリン代、道路使用料、駐車場代以外の金銭の収受が認められていない現状では、地域ボランティアに個人負担が生じるケースも見受けられることから担い手確保が困難になったり、利用者が無償でサービスを受けることに抵抗を感じたりしており、導入・継続が厳しい状況にある。
- 既存の公共交通機関（路線バス、一般のタクシー）との競合関係になることで、既存の公共交通機関の利用者減少に伴う減便や撤退等が想定されるため、「許可・登録を要しない輸送」の役割分担を明確にする必要がある。
- 既存の公共交通機関と新たに導入する「許可・登録を要しない輸送」が共存する公共交通ネットワークの構築を図るために、交通事業者等の関係機関との協議・調整を経て、協定を締結する等のルールづくりが求められる。

4. 道路運送法上の「許可・登録を要しない輸送」

道路運送法における登録又は許可を要しない輸送の態様について

道路運送法第2条第3項において、①他人の需要に応じ、②有償で、③自動車を使用して、④旅客を運送する、⑤事業を旅客自動車運送事業であると規定しており、①～⑤の要件全てに該当する場合は同法に基づく許可を受ける必要があります。

個別の旅客運送行為が、許可等を必要とする態様かどうかについては、最終的には個別に総合的に判断されますが、②の有償については客観的な判断が困難である場合も考えられることから、事案毎に許可等を要するか否かを例示しました。ご不明な点は、最寄りの運輸支局等にご相談下さい。

本パンフレットは、平成18年9月29日付事務連絡「道路運送法における登録又は許可を要しない輸送の態様について」の内容をわかりやすく図化したものであり、新たな解釈を示したり、許可等を要しない範囲を変更するものではありません。

(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。

運送行為の実施者の側から対価の支払いを求めた、事前に対価の支払いが合意されていた、などの事実がなく、あくまでも自発的に、謝礼の趣旨で金銭等が支払われた場合は有償とは観念されないことから許可等は不要です。



ただし、以下の場合には有償であるとみなされ許可等を要することとなります。

予め運賃表などを定め金銭の收受が行われる場合。

料金表	大人	小人
～5km	200	100
5km～10km	300	150
10km～	400	200



会費として收受され、運送サービスの提供と会費の負担に密接な関係が認められる場合。

会費
1ヶ月 1,000円



「カンパ」などの運送とは直接関係のない名称を付して利用者から收受する金銭で、運送行為に対する反対給付と認められる場合。

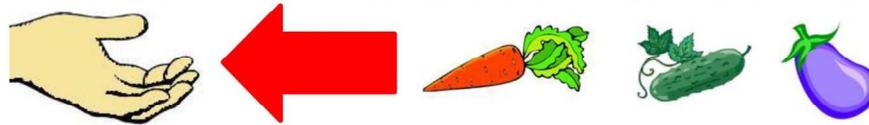


「協賛金」、
「保険料」、
「カンパ」等

4. 道路運送法上の「許可・登録を要しない輸送」

(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。

○日頃の移送の御礼として、自宅で採れた野菜を定期的に手渡す場合は有償とはみなされず、許可等を要しません。



○地域通貨の一種として、ボランティアなサービスを相互に提供しあう場であって、例えば、運送の協力者に対して1時間1点として点数化して積立て、将来自分が支えられる側になった際には、積立てておいた点数を用いて運送等のサービスを利用できる仕組み等、組織内部におけるボランティアサービスの提供を行う場合も有償とはみなさず、許可等を要しません。

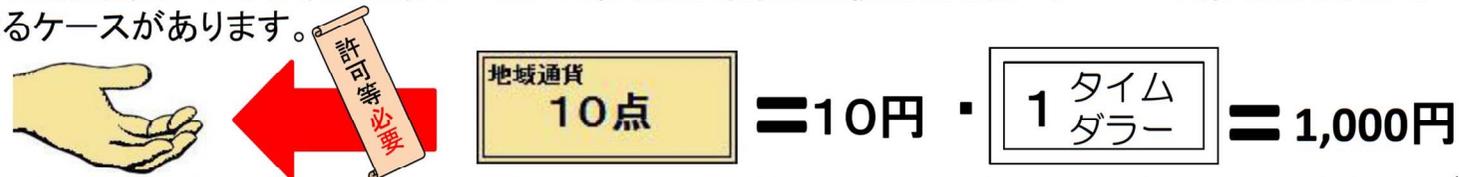


ただし、以下の場合には有償とみなされ許可等を要することとなります。

流通性、換金性が高い財産的価値を有する金券や、希少価値を有する財物等の收受は有償とみなされ、許可等が必要です。



サービスの交換にとどまる場合については原則として許可等は不要であるものの、有料で点数を購入して貰うなどの場合や、地域通貨といってもその対象サービス内容、流通範囲、交換可能な財・サービス内容に応じ、許可等が必要となるケースがあります。



4. 道路運送法上の「許可・登録を要しない輸送」

(3) ボランティア活動として行う輸送において、実際の輸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。

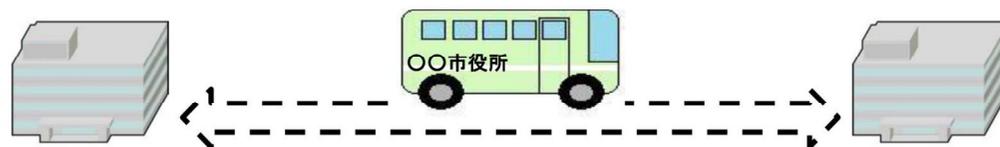


ガソリン代の算出にあたって

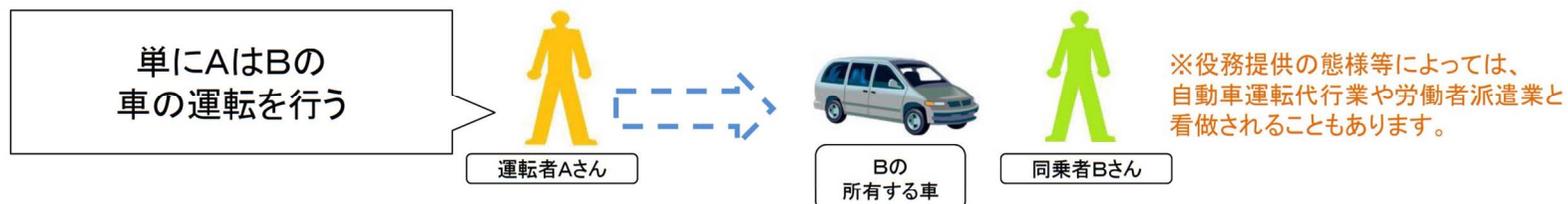
登録又は許可が不要として認められるのは、実際の運行に要するガソリン代(乗車中はもとより、乗降場所と車庫等の回送区間に係るものを含む。)であり、ガソリン代相当額ではありません。地域のガソリン代の単価や使用車両の燃費、走行距離等により、具体的・客観的に算出する必要があります。

(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。

○市町村の事業として、市町村の保有する自動車により送迎が実施され、それらの費用が全額市町村によって賄われ利用者からは一切の負担を求めない場合は許可等は要しません。

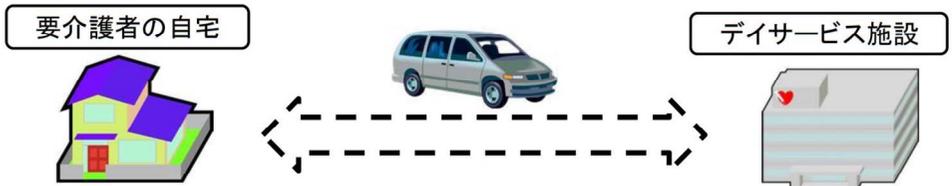


○利用者の所有する自動車を使用して送迎を行う場合は、単に他人の自動車の運転を任せただけであり、運転者に対して対価が支払われたとしても、それらは運転役務の提供に対する報酬であって送迎の対価とはなりません。よって、許可等は要しません。



4. 道路運送法上の「許可・登録を要しない輸送」

○デイサービス、授産施設、障害者のための作業所等を経営する者が、自己の施設の利用を目的とする通所、送迎を行う場合であって、送迎に係るコスト(ガソリン代等の実費も含む。)を利用者個々から収受しない場合にあっては、当該送迎は自己の生業と密接不可分な輸送と解され、許可等は要しません。



ただし、以下の場合は有償性があると認められ**許可等を要することとなります。**

運送者から利用者にガソリン代等と称して実費や運賃を要求する場合

実費や運賃

施設等からの委託契約を受けて当該施設までの輸送を行う場合

委託者又は第三者が対価を負担して、利用者の負担が一切なくとも

訪問介護事業所が行う要介護者の輸送(介護保険給付が適用される場合)

介護保険給付

○子供の預かりや家事・身辺援助の提供が中心となるサービスを提供するものであって、輸送に対する固有の対価(ガソリン代等の実費も含む。)の負担を求めないものである場合は、当該送迎サービスの提供は有償の輸送とは解さず、許可等は要しません。



市区町村が設立するファミリーサポートセンターにおける子育て支援のための相互援助活動の一環として行われる保育施設と依頼会員の自宅との間の送迎サービス

ただし、以下の場合は有償性があると認められ**許可等を要することとなります。**

輸送を行う場合と行わない場合とで料金が異なる

送迎付き	12,000円
送迎無し	10,000円

許可等必要

送迎を利用する者と利用しない者との間のサービスに差を設ける

送迎付き	マッサージ無し
送迎無し	マッサージ有り

許可等必要

輸送に対する反対給付が特定される

請求書	
施設料	10,000
食事代	4,000
送迎料	2,000
合計	16,000

許可等必要