案件

枚方市総合交通計画に基づく取組について

土木政策課

１．政策等の背景・目的及び効果

令和７年（2025 年）３月に改定した枚方市総合交通計画では、「地域公共交通の維持」を施策共通目標に掲げ、公共交通を補完する移動手段となる「地域自主運行型コミュニティ交通」の一つである「ボランティア輸送」について、その基本的な仕組みや導入手続き、ならびに本市の補助制度の拡充内容などを分かりやすく地域にお伝えするための手引きを作成して、水平展開を図ることとしております。

また、同計画では、今後バス路線の廃止時など路線バスに代わる移動手段を導入する必要性が生じた際などにおいては、新たな移動手段の導入についても検討できるよう、道路運送法に基づく「地域公共交通会議」や、市民等を交えた部会の設置など、組織体制の見直しについても検討することとしており、これらの内容について先日開催されました「枚方市総合交通計画推進協議会」において協議されましたので、その内容についてご報告するものです。

２．内容及び実施方法等

（1）ボランティア輸送の水平展開について

■ ボランティア輸送補助制度の拡充　　【資料１】

■ 地域主体による新たな移動手段導入の手引き　　【資料２】

（2）枚方市都市交通会議の設置について　　【資料３】

３．実施時期等（今後のスケジュール）

令和７年度　８月　建設環境委員協議会へ報告

（2025 年度）　９月　ボランティア輸送補助要綱の改正

地域主体による新たな移動手段導入の手引きの公表

１月　令和７年度第１回枚方市都市交通会議の開催（設置）

※９月の枚方市コミュニティ連絡協議会にて補助制度の拡充について説明（予定）

４．総合計画等における根拠・位置付け

総合計画

・基本目標　　安全で、利便性の高いまち

施策目標４　安全で快適な交通環境が整うまち

施策目標５　快適で暮らしやすい環境を備えたまち

５．関係法令・条例等

都市・地域総合交通戦略要綱（平成 21 年）

地域公共交通の活性化及び再生に関する法律（平成 19 年法律第 59 号）

道路運送法（昭和 26 年法律第 183 号）

６．事業費・財源　《事業費》

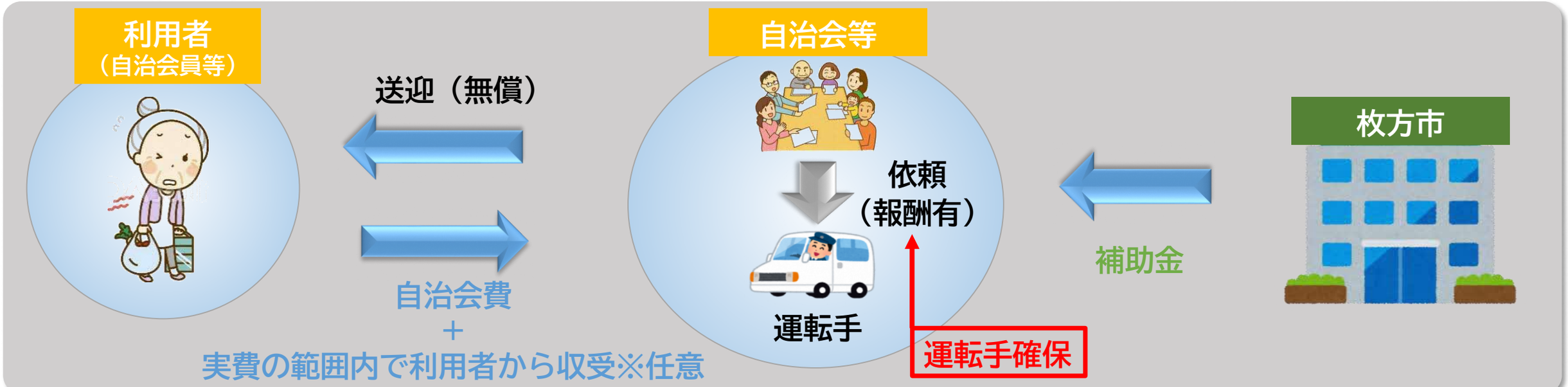
地域自主運行型コミュニティ交通支援事業　《事業費》860 千円（一般財源）

ボランティア輸送補助制度の拡充について

資料1

制度拡充(案)の概要　※制度拡充を機に枚方市共助版ライドシェア(愛称:ひライド)に改称して水平展開

- 補 助 対 象 者：本市に活動拠点を置く自治会・校区コミュニティ及びそれらに関連する営利を目的としない団体
- 補助対象行為：最寄りのバス停等を目的地として公共交通の利用促進にも寄与する市内におけるボランティア運送
- 補　　助　　額：運行経費の総額の最大9割(上限45万円)



補助対象となる運行経費

実費	①	ガソリン代等の燃料費
	②	駐車場代
	③	移動サービスに係る保険料
		自動車保険代
		トラッキングデバイス※費用
実費以外	④	運転手人件費
	⑤	運転者講習費
	⑥	サポカー整備費
	⑦	通信運搬費
	⑧	事務関連人件費
	⑨	広報に関する費用

※トラッキングデバイス

位置トラッキングデバイスで、走行距離や時間、場所を自動収集し運転日報を自動作成

端末

運行実態の把握や補助金の適正な執行管理を行うため、上記のような**システムの利用を条件付け**

【参考】
・位置トラッキングデバイス2,700円/月/台
・自動車保険代　約200円/時間/台

ーポイントー

■ 拡充案では、人件費など運送に係る費用まで補助対象を拡充
- 現行制度は、主に自動車保険料に助成

➡総運行経費の最大９割(上限45万円)を補助
☞***補助金の上限２７万円を４５万円に拡大***

■ 自治会等で１割程度の費用負担が発生
➡実費の範囲内であれば利用者から収受可能

資料2

暮らしの足を
みんなで守るために

～地域主体による新たな移動手段導入の手引き～

令和７年●月

枚方市　土木部　土木政策課

1 はじめに

みなさんがお住まいの地域の中には、最寄りのバス停留所までが遠い、坂道があるなどによりバスの利用が困難で「日常の移動に不便を感じる」と思われる方や、今は元気で日々の移動に不自由を感じていない人でも、高齢になり、「今までと同じように坂道を歩くことができるのか？」「車を運転できなくなったらどうするのか？」などと不安に思われる方もいることでしょう。

人口減少や少子高齢化の進行に加え、路線バスの運転手不足の顕在化に伴う減便や一部では路線廃止が行われるなどにより公共交通のサービス水準が低下しており、今後は、交通事業者だけではなく、行政と市民が連携して地域の足を確保する取り組みが益々重要となっています。

このため、枚方市総合交通計画（令和７年３月改定）では、“ひと・企業・行政 みんながつながり 支え合う交通で 未来のまちをつくる”を理念に掲げ、各主体がそれぞれの主な役割について共通認識を持ち、お互いに連携しながら地域公共交通の維持など交通の将来像実現に向けて取り組む考えとしています。

＜主な役割＞　行政（市）　：各主体と連携して地域公共交通を維持
ひと（市民）・企業　：地域の足の確保に主体的に関わるよう努力
企業（公共交通事業者）　：公共交通の利用促進に努力

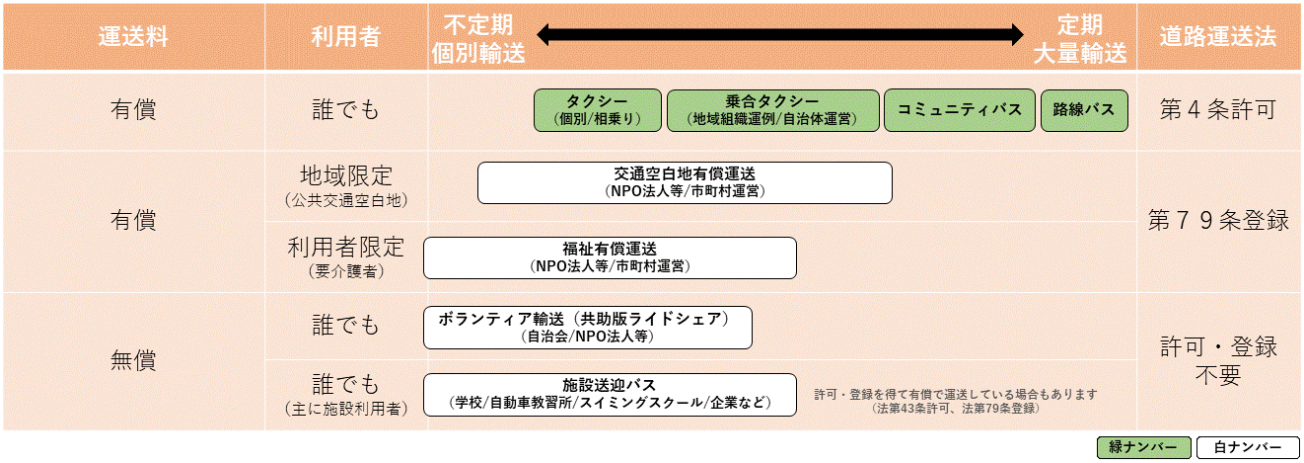
本書は、地域のみなさんや関係者の方々が、新しい移動手段を導入する方法を理解し、具体的に検討する際の「手引き」として活用していただくことを目的に作成したものです。 本書をきっかけに、地域のみなさんが地域公共交通について考え、地域にふさわしい移動手段の導入を実現させ、定着していくことによって、地域の足の確保につながることを期待するものです。

2 地域の足となる移動手段を確保するために

住民も参画した新たな移動手段の導入

地域住民が、行政・交通事業者と連携しながら、その地域に必要な移動手段の計画・運行・利用促進等に主体的に関わる交通を一般的には地域自主運行型コミュニティ交通と呼びますが、全国では地域自主運行型コミュニティ交通の一つとなる住民互助のボランティア輸送やタクシー相乗りといった新たな移動手段の導入が進んでいます。

地域の移動手段の種類と法制度



本市でも既に自治会などにおいて、地域が中心となった輸送を実施しており、本市は導入当初から勉強会やアンケートの実施、地域の実情に即した輸送制度構築の支援を行い、現在も補助制度を活用した運行支援を継続しています。

あたなの地域でも、将来も安心して生き生きと暮らし続けられるよう、地域が主体となって運行する地域自主運行型コミュニティ交通の導入について枚方市と一緒に考えてみませんか。 枚方市では、こうした地域の主体的な取り組みが円滑に進むように、強力かつ継続的に支援します。

■ ボランティア輸送補助制度拡充（令和７年秋頃開始予定）

	条件
対象者	○本市に活動拠点を置く自治会・校区コミュニティ及びそれらに関連する営利を目的としない団体 ※対象世帯数が概ね 100 世帯以上であること ※複数の団体が連合して概ね 100 世帯以上を確保する場合も対象とする
対象行為	○本市の区域内で市民を対象としたボランティア輸送 ※公共交通利用促進のため、最寄りのバス停等を目的地とした運送に限る
補助金額	○運行経費の総額の最大９割 ※補助金額の上限は４５万円

3　地域主体による新たな移動手段の特徴と事例

全国各地でボランティアや地域の助け合いによって地域の足を確保する取り組みが行われています。

ここでは、自治会やＮＰＯ法人などが主体となり実施されるボランティア輸送（最近では共助版ライドシェアと呼ばれることもあります）の特徴と事例を紹介します。

■　地域主体による新たな移動手段の特徴と事例

移動手段	特徴	事例
ボランティア輸送 （共助版ライドシェア）	ボランティアや住民互助により、自家用車を使用して「無償」で運送する道路運送法上の許可・登録を要しない運送 ※実際の運送に要したガソリン代・自動車保険代などのみ収受可能	**枚方市　氷室台地区** 【運行主体】 氷室台自治会 【運行形態等】 火木の午後 【運賃】 無償 （燃料費等の実費のみ負担） 【予約方法】 バスに乗る前に電話で予約

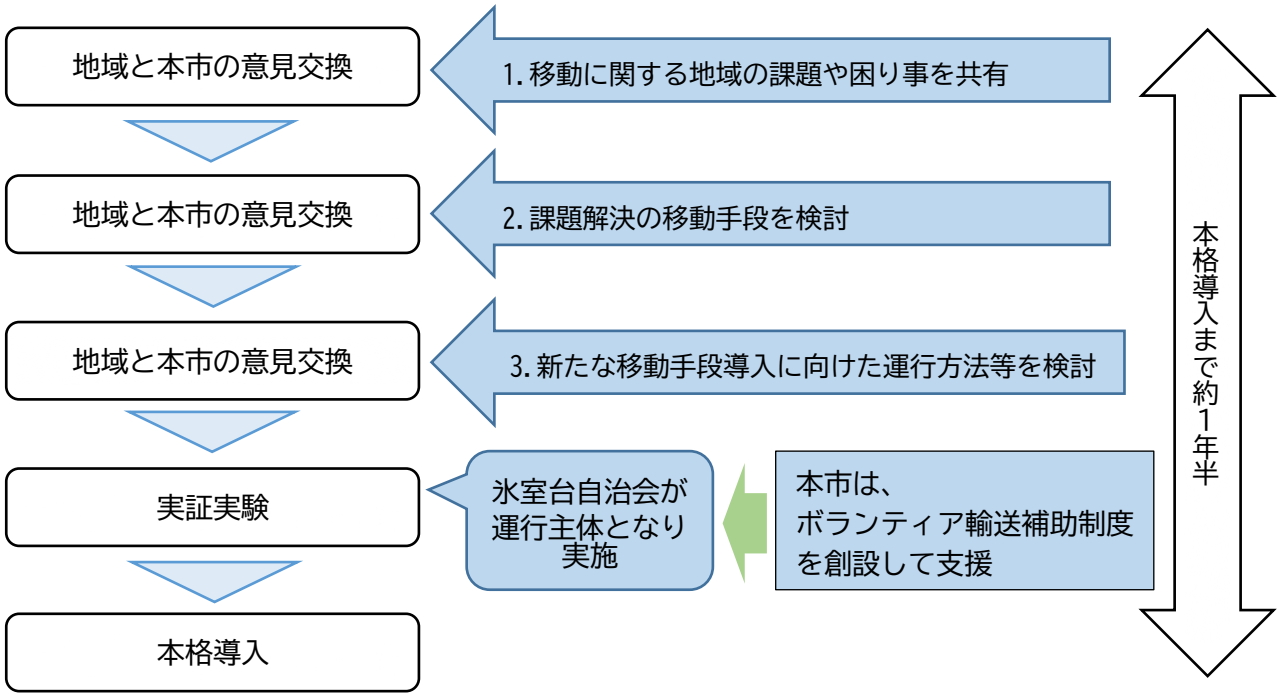
■　本市での導入事例～枚方市氷室台地区～

バス停からの帰り道が急な坂道で移動が困難

氷室台地区では、バス停からの帰り道が急な坂道であるため、高齢者の移動だけでなく、買い物などの重い荷物を持って帰ることも困難な状況でした。

まずは実証実験に向けた検討からスタート

そこで、地域と本市が意見交換を重ね、お互いにできることを考えた結果、地域住民の互助による無償の運送サービスの実施をめざして、地域は運転手を確保し、本市は、これを支援する補助制度を創設することとしました。その後、地域で運転手が確保できたことから、自治会が運行主体となり実証実験を実施し、その結果を踏まえ、令和３年度からボランティア輸送を本格実施しています。



4 新たな移動手段導入に向けたステップ

新たな移動手段を共に考えるため、基本的に本市が各ステップの勉強会・検討会・実証実験を主催します。そこに、地域にお住まいのみなさんが主体的に参画することで、導入に向けた取り組みを進めることができるようになります。

ステップ1 取り組みを始める前の下準備

地域と行政との対話

- ☞ 自治会や有志による検討組織を設立し、地域住民と行政が一緒に勉強会を開催して移動に関する**地域の課題や困り事を共有**
- ☞ 他地域の事例について学びながら、**「誰の」「どんな移動を」「どんな手段で」「誰が支えるか」**を議論
- ☞ 自分たちの地域に相応しい移動の方法を考え、導入可能な移動手段について、**具体的なイメージを持つ**

ステップ2 運行プランを検討する

第１回検討会「望ましい移動手段を考えよう」

- ☞ 検討会を開催し、実証実験の運行プランを検討
- ☞ **地域に適した移動手段の条件を整理**
  - 外出先のニーズや幾らまでなら運賃を支払えるか
  - 運行に際して必要となる概略費用の算定　　など

第２回検討会「運行プランを共有しよう」

- ☞ 第１回検討会で出てきた条件を踏まえて、実証実験の運行プランを検討
  - **①ルート・運行範囲　②運行日時・利用方法**
    ③運賃　④乗降場所　⑤運行方法
    ⑥一人当たりの輸送コスト　　など

地域へのヒアリング

- ☞ **地域住民全体の意見を聞くためのヒアリング**を実施
  - 検討会に参加できない人の意見や、利用意向を把握
  - 運行プランが地域に適したものになっているか確認
- ☞ **運転手の協力意向**も確認

第３回検討会「実証実験をはじめよう」

- ☞ ヒアリング結果を踏まえた運行プランの修正案を自治会等で共有
- ☞ **事前の利用登録方法や利用手順**などについて確認
- ☞ 運転手の責任範囲について確認・合意

ステップ 3

試しに運行してみる

実証実験

☞ みなさんが考えた新たな移動手段を実際に運行
- 継続に必要な利用者数が集まるか
- 移動に関する困り事が解決できるか　を確認

☞ 回覧板などで地域のみなさんと情報を共有

交通空白地となった地域において有償で運行する場合

法的な許可の申請（法第２１条許可）が必要な場合がありますので、事前に調整が必要になります。

ステップ 4

本格導入に向けて運行プランを改善する

試験運行の検証

☞ 試験運行の検証や利用者へのヒアリング調査
- 利用実績を集計
- 利用者の外出機会（外出回数や外出しやすさ）の変化等の地域課題の改善状況
- 外出をあきらめていた方の行きたい場所を把握

☞ 利用実績やヒアリング結果等を踏まえ効果を検証

☞ 住民・行政・交通事業者・ＮＰＯ法人など、関係者の合意の下で本格導入を判断

ステップ 5

本格運行を開始する

本格運行の手続き

☞ 市の支援を受けながら、運行管理や事故対応などの役割分担や対応方針などを準備

必要に応じてプランを見直す

☞ より利用しやすいように、必要に応じて本格導入後も随時運行プランの見直しも検討

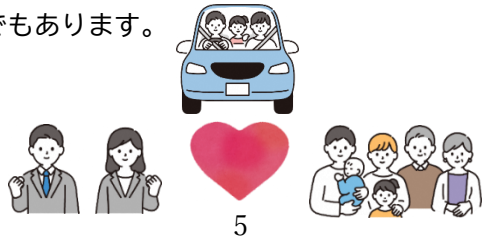
ステップ 6

運行を継続・定着させる

利用促進

☞ 新たな移動手段を守り、育て、定着させていくために、地域で積極的に利用

☞ 定期的に運行主体と利用者で意見交換を行うなど、利用者に近い立場のみなさんだからこそできることでもあります。



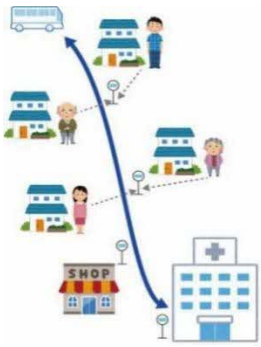
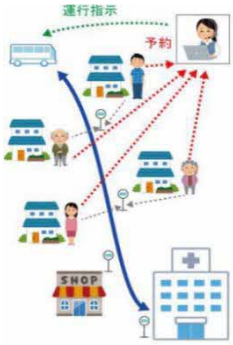
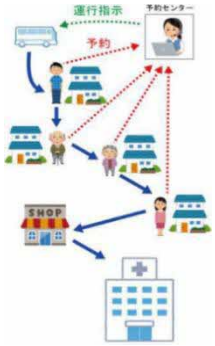
ステップ２の具体的な内容

地域自主運行型コミュニティ交通の導入内容を検討するにあたっては、外出に関する聞き取り調査の集計結果を考慮しつつ、以下の各項目について検討を行っていきます。

■ 運行プランの検討

項　　目	検討内容	検討概要
利用対象	• 利用対象者の検討	利用対象者を検討します（地域住民や自治会員、交通弱者限定など）。地域住民を対象とする場合は、自治会員との利用料金の差別化を図るなど、工夫が必要。
運行方法	• 路線定期運行（定時定路線型） • 路線不定期運行（予約型） • 区域運行（予約型）	地域へのヒアリングの状況等から検討します。
運行車両	• ミニバン車 • コンパクトカー軽自動車　など	地域における道路状況やヒアリングから推定した１日あたり利用者数等から検討します。
乗降場所	• 利用者の自宅前での乗降 • バス停での乗降	地域へのヒアリングの状況等から検討します。
運行主体	• 地域住民による運行 • 交通事業者（バスやタクシー会社）へ委託 • 民間バスへの混乗 • タクシーの相乗り　　など	運転手の確保や地域の経済状況等から検討します。
料金体系	• 距離制 • 均一性 • ゾーン制 • サブスクリプション（サブスク制）	地域へのヒアリングの状況等から検討します。

■ 運行方法の比較表

項　　目	①路線定期運行（定時定路線型）	②路線不定期運行（予約型）	③区域運行（予約型）
概　　要			
利　　点	• 事前の予約が不要 • 利用者が多い場合の効率性が高い	• 区域運行と比較して予約受付と運行指示が容易である	• 少ない需要でも面的に対応可能 • 空車のまま運行することがない
難　　点	• 運行ルートを定めるため、線的な対応となる • 利用者がいなくても空車のまま運行する	• 運行ルートを定めるため、線的な対応となる • 事前に予約が必要 • 予約の締切時間によっては運転手が待機する必要がある • 往路は予約が容易だが、復路は予約が難しい場合がある	• 事前に予約が必要 • 予約が多くなりすぎると対応できなくなるおそれがある • 予約の締切時間によっては、運転手が待機する必要がある • 往路は予約が容易だが、復路は予約が難しい場合がある

■ 料金体系の検討（ボランティア輸送）

モデルケース

運転手	・２人
運送日数	・１０４日（週２日の運行）
運送回数	・２０８回（１日２回の運行）
運送時間	・３０分
運送距離	・４ｋｍ
受付時間	・１回５分
労務単価	・１，１１４円（大阪府最低賃金（令和６年））
利用者数	・３０人

［運送に係る総運行経費（年間）］

			考え方		支出額（円）	
総運行経費	実費	車両維持管理費	ガソリン代	運送に要するガソリン代	10,000	合計 400,000
			自動車保険代	運送サービスに係る保険料	90,000	
	実費以外	運行費用	運転手の人件費	大阪府の最低賃金を基に算出	125,000	
			運転手の通信費	到着時等に通話する場合の通信費	4,000	
		事務費	書類作成費	大阪府の最低賃金を基に算出	11,000	
		予約受付費	オペレーターの人件費	大阪府の最低賃金を基に算出	10,000	
			オペレーターの通信費	予約受付時に通話する場合の通信費	20,000	
		その他	運転者認定講習受講料	受講料	40,000	
			安全サポート費	領収書等に記載の費用	80,000	
			広報費	領収書等に記載の費用	10,000	

［運行主体の負担額（年間）］

CASE①：利用者から収受しない場合

	考え方		金額（円）
収入	利用者からの収受	なし	0
	市からの補助金	収受金額が運行経費総額の９割以内 ☞400,000×0.9	360,000
負担額			40,000

CASE②：利用者から 1,000 円/年を収受する場合

	考え方		金額（円）
収入	利用者からの収受	収受金額は実費の範囲内 ☞1,000 円×30 人	30,000
	市からの補助金	収受金額が運行経費総額の９割以内 ☞400,000×0.9	360,000
負担額			10,000

CASE③：利用者から 2,000 円/年を収受する場合

	考え方		金額（円）
収入	利用者からの収受	収受金額は実費の範囲内 ☞2,000 円×30 人	60,000
	市からの補助金	収受金額が運行経費総額の９割以内 ☞400,000-60,000＝340,000≦360,000	340,000
負担額			0

5 参考

ボランティア輸送以外の新たな移動手段について

「３.地域主体による新たな移動手段の特徴と事例」で紹介したボランティア輸送以外にも、既存の公共交通の概念にとらわれない新たな移動手段があります。新たな移動手段を地域に導入するためには、地域にお住まいのみなさん・行政・交通事業者が協力しながら、地域に適した移動手段を共に考える必要があります。

ボランティア輸送以外の新たな移動手段の特徴と事例

移動手段	特徴	事例
① **自家用有償旅客運送** （交通空白地有償運送）	交通空白地において、道路運送法上の登録を受けた市町村や NPO 法人等が主体となり、自家用車を使用して「有償」で運送	**河内長野市** 【運行主体】 地域住民組織 【運行形態等】 オンデマンド　月・木曜日 定時定路線　　土曜日 【運賃】 100 円 【予約方法】 電話　又は 受付拠点で予約
② **タクシーの相乗り**	同じ目的地に移動する人をマッチングし、事前に利用日時を調整して同じ乗用タクシーに相乗りして運賃を案分することで、ドアツードアのきめ細かな運送を行いつつ、料金負担を小さくするよう工夫	**渋川市　ささえあいタクシー** 【運行主体】 渋川市社会福祉協議会 ・タクシー会社 【運行形態等】 月に２回、自宅からスーパーマーケットまで往復送迎 【運賃】 往復 500 円基本、2㎞ 以上の場合に 100 円/500m 追加 【その他】 協賛金で費用の一部を賄う
③ **乗合タクシー** （地域組織運営）	地域組織が計画運営し、交通事業者に運行を委託 市町村では対応できないきめ細やかな地域ニーズに対応しやすく、利用者にも使って残そうという意識が働きやすい	**河内長野市楠ヶ丘地域乗合タクシー「くすまる」** 【運行主体】 楠ヶ丘自治会・タクシー会社・市 【運行形態等】 月～土の日中に運行、定時定路線 【運賃】 大人 300 円　小人 100 円 【その他】 協賛金で費用の一部を賄う
④ **施設送迎バスの活用**	学校、自動車教習所、スイミングスクール、病院、福祉施設、商業施設などが運行する送迎バスの空き時間や空席を活用して運送	**城陽市** 【運行主体】 病院 【運行形態等】 月～金の日中に病院の送迎バスの空席を活用して運行、定時定路線 【運賃】 無料

※①③は交通空白地に該当する場合に導入可能**（現在、枚方市には該当する地域はありません）**

※交通空白の定義　：　半径 1㎞ 以内にバスの停留所及び鉄軌道駅がない地域であって、タクシーが恒常的に３０分以内に配車されない地域

運送に関する基礎知識について

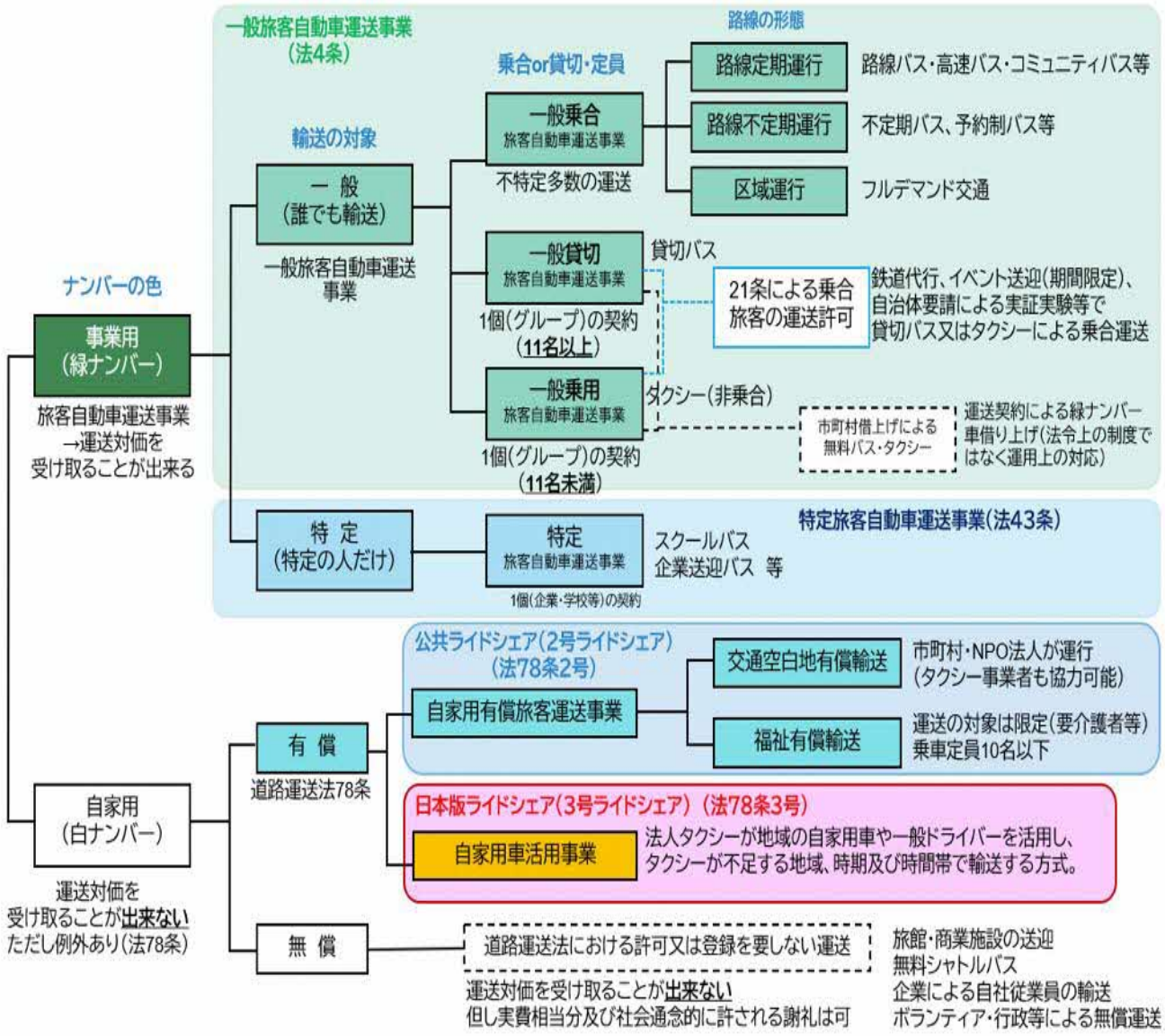
公共交通は、鉄道事業法、軌道法に基づく鉄道事業の他、道路運送法に基づくバス事業があります。

このうちバス事業等の旅客運送は、車両の種別により、大きく「事業用自動車（緑ナンバー、道路運送法第４条許可）」と「自家用自動車（白ナンバー・道路運送法第７９条登録）」に分類されます。

道路運送法では、自家用自動車を使用した有償運送は原則として認められませんが、公共交通空白地域での運送や身体障害者・要介護者の運送といった、地域住民の生活維持に必要な運送について、それらがバス・タクシー事業によっては提供されない場合に、市町村やNPO法人等が自家用自動車を用いて有償で運送することが認められています。

なお、いわゆるコミュニティバスは、その定義が法令で示されているものではなく、緑ナンバーと白ナンバーの両方が考えられ、地域の実情に応じて運行されています。

■ 道路運送法による分類



出典：公共交通トリセツ

※現在、枚方市には交通空白地はありません。

■ 道路運送法と地域自主運行型コミュニティ交通の関係による分類

一般的な地域自主運行型コミュニティ交通の対象
※　事前予約制の場合は「デマンド型交通」と呼称

			道路運送法			道路運送法による許可・登録を要さない輸送【法律上の規定なし】
			一般乗合旅客自動車運送事業【法 4 条許可】	自家用有償旅客運送（交通空白地有償運送）【法 78 条 2 号】	自家用車活用事業【法 78 条 3 号許可】	
目的等			輸送の安全を確保し旅客の利便性を高めること	路線バス等が廃止された後の交通空白地における地域の足を確保すること	タクシーが不足する地域で移動手段の選択肢を増やして利便性を高めること	公共交通を補完する地域の足を確保すること
運行主体	交通事業者		路線バス	－	日本版ライドシェア（タクシー事業者に限定）	－
	市町村	市町村による運行	市営交通	• コミュニティバス※ • 乗合いタクシー※ • 公共ライドシェア		
		交通事業者に運行委託	• コミュニティバス※ • 乗合いタクシー※			
	地域団体	地域住民による運行	• コミュニティバス※ • 乗合いタクシー※	• コミュニティバス※ • 乗合いタクシー※ • 公共ライドシェア		ボランティア輸送（共助版ライドシェア）
		交通事業者に運行委託				
運送対象			不特定多数の旅客	地域住民、観光客	地域住民、観光客	地域住民
運行区域			運行許可を得た範囲	交通空白地のうち地域公共交通会議で合意を得た範囲	都市部のタクシーが不足する地域 ➡ 地域・時期・時間帯を限定	公共交通不便地域など
対価			運行主体が国の認可を経て設定	タクシー運賃の８割が目安	タクシー運賃に準拠	運行主体が会費として設定可能
実施手続			運輸支局に許可申請	地域公共交通会議の合意を得て運輸支局への登録申請	運輸支局に許可申請	規定なし

発行年月日：令和７年●月　初版
発行・編集：枚方市土木部土木政策課
〒573-0027
枚方市大垣内町２丁目９番地２１号
TEL　072-841-1221(代表)
FAX　072-841-4605
HP　（公表 URL を記載）

枚方市都市交通会議の設置について

資料3

■ 将来、交通空白地が発生する可能性に備える

・本市においても、将来バス路線が廃止され**交通空白地が発生**する可能性は否定できない状況

・その場合には**道路運送法に基づく地域公共交通会議を設置**し、新たな移動手段導入について合意形成を図ることが必要

■ 交通と福祉有償運送に関する会議体を統合

・交通と福祉有償運送に関する**会議体を統合***し、その場で、従来からの福祉運営協議会における協議事項も協議

（*：R5道路運送法改正により、**法令上、地域公共交通会議に統合**）

既存の法定協議会と地域公共交通会議の両会議を兼ねる会議体（枚方市都市交通会議）を設置し、効率的に運営

【現　行】

枚方市総合交通計画推進協議会 ＜法定協議会＞

◆ 設置根拠
- 都市・地域総合交通戦略
- 地域公共交通の活性化及び再生に関する法律

◆ 目的
- 枚方市総合交通計画の作成
- 各事業の実施に関し必要な協議

枚方市地区福祉移送サービス運営協議会 ＜福祉運営協議会＞

◆ 設置根拠
- 道路運送法

◆ 目的
- 福祉有償運送の実施に必要な協議（必要性・収受対価など）

統合

【今　後】

枚方市都市交通会議

【本　会】

◆ 設置根拠
- 都市・地域総合交通戦略
- 地域公共交通の活性化及び再生に関する法律
- 道路運送法

◆ 目的
- 重要な事項の合意形成
- 各事業の実施に関し必要な協議
- 交通計画の作成・改定

交通分科会

◆ 役割
- 交通空白地有償運送事業の必要性等の協議
- 軽微な事項の合意形成（本会へ報告）

福祉分科会

◆ 役割
- 福祉有償運送事業の必要性等の協議
- 軽微な事項の合意形成（本会へ報告）