

山口市

コミュニティ交通導入の手引き

～育て支えよう！みんなの公共交通～



山口市都市整備部交通政策課

令和6年9月

はじめに

近年の急速な人口減少や少子高齢化あるいはモータリゼーションの進展により、公共交通利用者の減少に歯止めはかかっておらず、さらに昨今では、公共交通を担うバスやタクシーの運転士不足など新たな問題も生じており、公共交通を取り巻く環境はますます厳しさを増しています。

また、マイカーを基礎とした生活スタイルにより、居住する場所や商店・病院などの生活に必要な施設が、公共交通でカバーされていない地域にまで広がり、車を運転できない人の移動手段の確保が課題となっています。加えて高齢ドライバーによる事故の増加などによる運転免許返納の動きが加速する中で、従来の交通事業者や行政だけで移動手段を確保することはとても困難な状況です。

こうしたことから、本市では、平成 30 年 3 月に第二次山口市市民交通計画を策定し、マイカーに頼り過ぎないまちづくりを目指して、公共交通を育て支えていくとともに、市民、事業者、行政が協働し、地域に適したコミュニティ交通を整えられるよう、地域の主体的な取組を支援することとしています。

本書は、最寄りの駅やバス停から離れており、公共交通の利用が不便な地域にお住まいの皆さんが、駅やバス停まで移動するための手段、また地域内のスーパーや病院、地域交流センターなどの施設までの移動手段を確保するために、地域でどのように取り組んでいけばよいかについてお示しするものです。

目次

第1章 コミュニティタクシー・・・・・・・・・・・・・・・・	1
第2章 グループタクシー・・・・・・・・・・・・・・・・	16
第3章 自家用有償旅客運送・・・・・・・・・・・・・・・・	19

第1章 コミュニティタクシー

◆コミュニティタクシーとは

タクシー車両（乗車定員が 10 人以下の車両）を使用し、路線バスと同じように運行時刻と乗降する停留所を定めて運行します（路線定期運行）。地域によって予約があったときのみ運行する予約型（デマンド）を取り入れることもできます。

地域団体が主体となり、市の支援を受けながら、委託するタクシー会社や運行ルート・時刻・便数、停留所などを決定し、地域の状況に応じた運行を行います。

利用者は各停留所で乗降し、地域内のスーパーや病院、地域交流センターなどに行ったり、駅やバス停で鉄道やバスへ乗り継いだりすることができます。他の交通の妨げにならない道路では自由乗降区間を設けることができる場合があります。



コミュニティタクシーの状況(南部地域)

小郡地域：サルビア号 (平成19年12月25日運行開始)	
運営主体	サルビア号を育てる会
運行会社	いさむや第一交通(株) 湯田都タクシー(株)
年間乗車人員 (R5)	15,522人
運行態様	路線定期運行
運行車両	9人乗り
運行日	月～土
運行便数	8便/日



嘉川地域：みんなでGO！ (平成20年1月28日運行開始)	
運営主体	嘉川コミュニティ タクシー推進協議会
運行会社	(有)嘉川タクシー
年間乗車人員 (R5)	1,846人
運行態様	路線定期運行
運行車両	4人乗り
運行日	月・水・金
運行便数	8便/日



阿知須地域：あじす☆きらろコミタク (平成20年10月1日運行開始)	
運営主体	阿知須コミュニティ 交通協議会
運行会社	中央交通㈱ (有)宇部相互タクシー
年間乗車人員 (R5)	6,171人
運行態様	路線定期運行 (一部デマンド)
運行車両	4人乗り
運行日	月～金
運行便数	14便/日



佐山地域：ふれあい号 (平成20年10月1日運行開始)	
運営主体	佐山地区自治連合会
運行会社	(有)嘉川タクシー
年間乗車人員 (R5)	2,124人
運行態様	路線定期運行
運行車両	4人乗り
運行日	月・水・金
運行便数	9便/日



【市内8地域コミュニティタクシーの状況（令和6年9月1日現在）】

◆コミュニティタクシー導入条件

コミュニティタクシーは、交通不便地域にお住まいの方の移動手段を確保するための1つの方法です。生活に密着した移動手段は、住民の転出・転入や入学・卒業などにより常にニーズが変わってきます。地域の状況や課題を最もよく知る地域住民が主体となって取り組むことで地域にふさわしい柔軟な運行につながります。

導入にあたっては、次の条件を全て満たす必要があります。

- ①導入地域から最寄りの駅やバス停まで1キロ以上離れていること、又は地理的条件により公共交通までの移動が困難であること
- ②地域団体が主体となり運営すること
- ③地域の自治会や協賛企業などの協力を得ながら運営すること
- ④利用促進活動を恒常的に行うこと
- ⑤本格運行への移行は、実証運行の結果が追加便を含む年間の平均乗車率 30%以上を満たしていること

◆実証運行

本格運行に移行できるか判断するため、1年間の実証運行を行います。
実証運行に係る経費（運賃収入や協賛金を引いた額）は全額市が補助します。

◆本格運行の基準（実証運行から本格運行への移行基準）

年間の平均乗車率が30%以上であること（追加便を含む）

算定式：1便あたりの乗車人員÷使用車両定員

※乗車率が30%未満となった場合

30%を達成できない場合は、次年度以降、市と協議し運行内容の見直しや利用促進を行います。3年連続して30%を満たさない場合は市の運行経費の補助を中止します。

乗車率30%以上とは、小型タクシーを使用した場合、1便あたり1.2人以上利用されていることとなります。

3年連続して30%を満たさない場合は、地域においてコミュニティタクシーのニーズがないと判断できるため、必要に応じてグループタクシーやタクシーの効果的な利用を考えるなど、別の手段を市とともに検討します。

◆地域負担

地域は運行経費の30%（または25%）を負担します。そのうち運賃収入（乗車人員×正規運賃）と利用促進加算（乗車率基準を5%上回る35%を超過した人数分の運賃収入（超過人数×正規運賃））を除いた額を地域が協賛金などで負担することになります。

なお、上記の額がマイナスになる場合は協賛金等の負担はありません。

※通常、地域は運行経費の30%を負担しますが、コミュニティタクシー運行区域内の停留所から商業施設又は医療施設までの距離が4.5km以上である地域は

運行経費の25%を負担します。

※コミュニティタクシーがスクールバス機能を有している場合（市教育委員会の遠距離通学対策事業補助金により定期券の実費が補助されている児童生徒が利用している場合に限る）は、当該便の運行経費の1/2を市が補助します（登下校便1便ずつ）。

※前年度の利用状況等から地域負担額を見積り、年度末に地域負担額が確定した後に支払います。地域で集めた協賛金などが余った場合は地域で留保し、次年度以降の利用促進活動や地域負担に充てることができます。

※運賃収入や協賛金等によってもなお欠損が生じる場合

当該年度の地域負担経費（30%又は 25%）に対し、運賃収入、利用促進加算及び協賛金、留保金を充当してもなお欠損が生じる場合、翌年度に収支改善を実施することを条件に、市から欠損補助の支援があります。

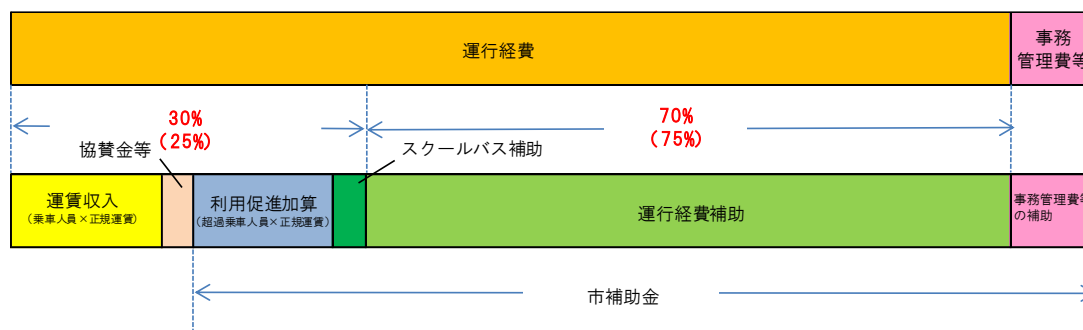
3年連続して上記が満たせない場合、市の欠損補助を中止します。ただし、運行経費にかかる補助（70%又は 75%）及び事務管理費等の補助は引き続き行います。

◆市の補助と補助対象経費

市は概算で補助金をコミュニティタクシー運行団体へ支払うことができます。

補助対象経費：運行経費、停留所整備費、広告収入に係る活動費、事務管理費

【市補助額と地域負担】



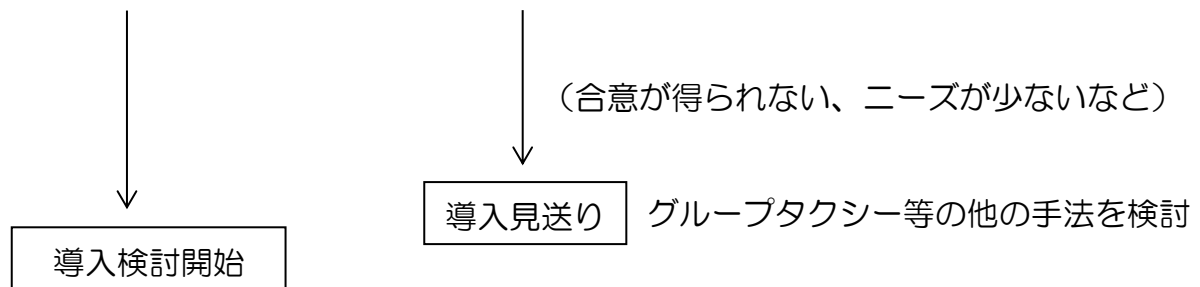
【地域負担額の算出例】

年間乗車人員	600	年間乗車人員を600人とする
年間座席数	1,300	年間運行便数325便（小型タクシー4人乗り）
乗車率	46.2%	$600人 \div 1,300席$
乗車率35%時の乗車人員	455	$1,300席 \times 35\%$
超過乗車人員	145	$600人 - 455人$
運行経費	1,000,000	年間運行経費を1,000千円とする
地域負担①	300,000	運行経費 $\times 30\%$
運賃収入②	180,000	$600人 \times 300円$
利用促進加算③	43,500	$145人 \times 300円$
実際の地域負担額①－（②＋③）	76,500	

◆導入の流れ

1 導入検討の開始

- （１）市への相談
- （２）地域組織の立ち上げ
- （３）実施地域の視察、地域住民の導入意向の把握（アンケート調査など）



2 運行計画概要の作成

- （１）愛称の検討
- （２）運行方法、運行ルート、停留所、運行便数・時刻、運行日、使用車両・台数、運賃などの検討
- （３）地域負担の検討
- （４）運行事業者への協力依頼

3 需要調査の実施

運行計画概要に対する利用意向の把握（アンケート調査など）

4 運行計画（案）の作成

- （１）実証運行に向けた運行計画概要の見直し
- （２）概算事業費の算定

- (3) 目標の設定
- (4) 山口市公共交通委員会での検討
- (5) 山口市地域公共交通会議での協議、合意
- (6) 運輸局へ事業認可申請

5 実証運行の準備

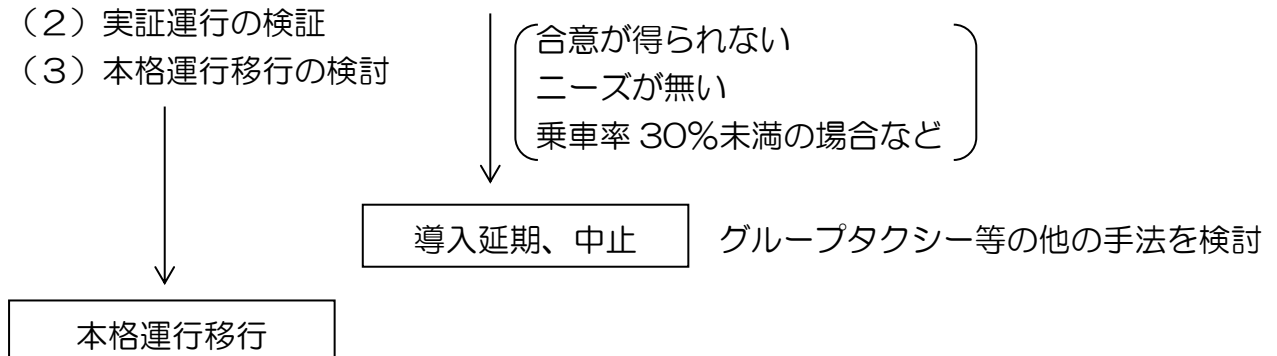
- (1) 路線図、時刻表等の作成
- (2) 実証運行開始の周知
- (3) 停留所の設置
- (4) 補助金の受け入れ準備

6 実証運行（１年間）の開始

- (1) 利用状況報告
- (2) 利用促進

7 実証運行の検証

- (1) 利用意向の把握（アンケート調査など）
- (2) 実証運行の検証
- (3) 本格運行移行の検討



8 運行計画（本格運行）の詳細検討

- 実証運行結果に基づく運行内容の見直し
- (4 運行計画（案）の作成と同じ)

9 本格運行の準備

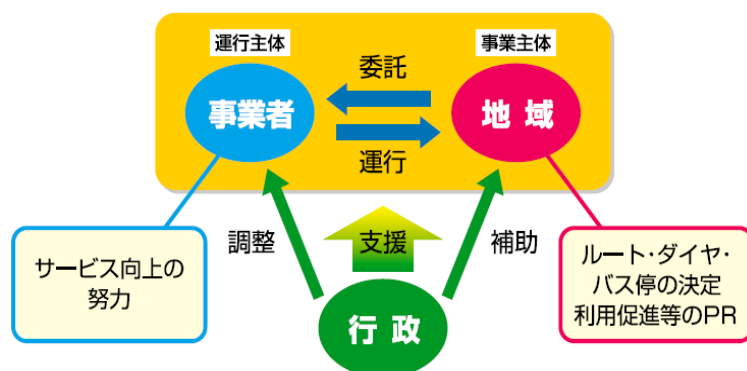
- (5 実証運行の準備と同じ)

10 本格運行の開始

- 本格運行開始後は運行実績などの検証を行い、必要に応じて見直しを行う。

◆導入の流れのポイント

コミュニティタクシーの導入に向けて、地域の主体的な取組を基本として、地域、事業者、行政が協働し、地域にふさわしいコミュニティ交通を整えられるよう行政（市）は地域の取組を支援します。



1 導入検討の開始

(1) 市への相談 地域

正式な組織を立ち上げる前に、導入地域の要件、地域組織（地域団体）、検討方法などについて市に相談します。既存の公共交通や他の制度を利用できるか否かについても検討します。移動手段の確保は地域課題を解決する手段の一つです。地域課題を広く捉え、総合的な観点から取組を考える地域づくり協議会等と連携することで効果的な取組が期待できます。

(2) 地域組織の立ち上げ 地域

コミュニティタクシーの導入には、地域が主体的に検討し、取り組む必要があるため、導入の検討やニーズ調査、運行計画策定までを、市の支援を受けて行う「地域組織」を立ち上げます。

※地域組織・・・コミュニティタクシーの導入には、地域の諸問題やニーズをよく知る地域の総力をあげた取組が必要です。運行地域に居住する人や趣旨に賛同する人で組織を立ち上げる方法や、自治会連合会や地域づくり協議会などと連携する方法が考えられます。対象とするエリアや将来の拡大の可能性等を考慮し、地域にふさわしい組織を考える必要があります。

(3) 地域住民の導入意向の把握 地域

「コミュニティタクシーを走らせた場合に利用するか」、「地域の協力が得られるか」など、地域住民の導入意向を把握するため、アンケート調査などを行います。導入に対する地域の盛り上がりを判断し、導入の可否や導入時期など

を検討します。必要に応じて市へ交通アドバイザーの派遣を求めることもできます。

導入を決定した場合は、市に実証運行の意向があることを伝え、実証運行開始時期から逆算して準備を進めていきます。また導入を見送った場合でも、移動困難者がいる時は他の制度の活用について検討します。

2 運行計画概要の作成

(1) 愛称の検討 地域

地域に親しまれる愛称（〇〇号）を付けます。

※「〇〇地区コミュニティタクシー」という地域名のみを名称にすると、地域以外の人には利用できないイメージを与えてしまいます。

(2) 運行方法、運行ルート、停留所、運行便数・時刻、運行日、使用車両、台数、運賃などの検討 地域 市

① 運行方法

アンケート結果や需要予測、運行地区の移動困難者の分布状況などから、路線定期運行、路線不定期運行、区域運行のうち、地域の実情に合った運行方法を選択します。コミュニティタクシー（乗合）は路線定期運行を基本としています。ニーズに応じて一部の便だけ運行方法を変えることも可能です。

【運行方法一覧（令和6年9月1日現在）】

運行方法	路線定期運行	路線不定期運行			区域運行
		迂回ルート型	一部区間予約型	設定時刻予約型	
概要	あらかじめ設定された運行時刻、ルートで運行する	固定ルートは定時運行し、予約があったときのみ、あらかじめ設定された迂回ルートを実行する	一定の地点までは定時定路線で運行し、予約があったときのみ、その先にある区間まで延長運行する	あらかじめ設定された運行ルートを予約があったときのみ運行する	一定のエリアの中で予約に応じて任意の停留所間を実行する
市内運行事例	小鯖コミタク 宮野コミタク コミタク良成（吉敷） サルビア号（小郡） みんなでGO！（嘉川） あじす☆きららコミュニティタクシー（阿知須） ふれあい号（佐山）	地福徳地線（阿東生活バス） 蔵目喜線（阿東生活バス）	あじす☆きららコミュニティタクシー（阿知須） 地福徳生線（阿東生活バス） 蔵目喜線（阿東生活バス）	ふれあい号（佐山）	藤木おたっしや号（島地）

②運行ルート

既存のバス路線との競合に充分留意して効率的な運行となるようルートを検討します。最寄りの駅やバス停に接続し乗り継ぐことで、利用者の行動範囲が広がり、運行経費を抑えることができます。基幹交通（路線バスや鉄道）の縮小や撤退につながることをないよう、共存できる交通ネットワークづくりに留意することが必要です。特に、地域をまたぐ場合は運行距離が延びるため、他の交通機関と競合しないか、利用に見合った運行経費になっているかなどを検討します。

※競合に該当するかについては、市が交通事業者と調整します。

※交通事業者、公安委員会（警察）、道路管理者との調整が必要です。

③停留所

利用者の利便性と安全性に配慮し、商業施設や病院など、目的地となる場所を検討します。併せて駅やバス停での乗り継ぎについても検討します。利便性を高めるため、停留所以外の運行ルート上の任意の場所で乗降できる自由乗降（フリー乗降）区間を設けることも検討します。

※交通事業者、公安委員会（警察）、道路管理者、地権者との調整が必要です。

④便数・時刻

地域のニーズや需要予測などから適正な便数と時刻を設定します。例えば買い物を目的とする場合は、商業施設の開店時間や買い物の所要時間を考慮した時刻設定、鉄道や路線バスに乗り継ぐ場合は、乗り継ぎに合わせた時刻を設定します。

⑤運行日

地域のニーズや需要予測、運行経費から1週間の運行日数、曜日、年末年始の運行などについて検討します。

⑥使用車両・台数

運行経路（道路幅員）、運行経費から適正な使用車両を検討します。積み残しが出た場合の追加車両についても検討します。

【使用車両による経費算定方法】

車両種別	初乗運賃	加算運賃
ジャンボタクシー (9人乗り)	最初の1,337mまで 850円	163m 90円
	最初の1,500kmまで 940円	163m 90円
普通車タクシー (4～5人乗り)	最初の1,255mまで 680円	245m 80円
	最初の1,500mまで 760円	245m 80円

一般社団法人山口県タクシー協会ホームページの記載をもとに作成（令和6年9月現在）

例）普通車タクシーで6.4kmを運行する場合にかかる経費

6,400m－1,500m＝4,900m 4,900m÷245m＝20回 20回×80円＝1,600円
760円＋1,600円＝2,360円

⑦運賃

均一制運賃：距離に関わらず、1回の乗車ごとに決まった運賃。

（参考）

均一制運賃のほかに、距離制運賃とゾーン制運賃がありますが、コミュニティタクシーは均一制運賃を取り入れ、誰もが利用しやすいよう1乗車の運賃を定額200円～350円に設定しています。山口市福祉優待バス乗車証（70歳以上の敬老用）や運転卒業者サポート手帳（または運転経歴証明書）などを提示すると1乗車100円、山口市福祉優待バス乗車証（障がい者用）を提示すると無料で利用でき、運賃収入の減収（正規運賃との差額）を市が負担しています。

（3）地域負担の検討 地域

本格運行では、持続可能な運行ができるよう地域が運行経費の一部を負担する必要があるため、地域で負担が可能か検討します。本格運行へ移行の際、実証運行の結果を見て、年間の運行経費と乗車人員から地域負担額の見込みを立てます。地域負担は、企業からの協賛金や自治会費、また利用者からの年会費などが例として挙げられます。地域づくり交付金を充当することはできません。

地域で集めた地域負担の余剰分は、次年度の地域負担やコミュニティタクシーの利用促進として使うことができます。

（4）運行事業者への協力依頼 地域 事業者 市

山口地区タクシー協会に対して運行計画概要を示し、運行事業者へ協力を依頼します。市の担当者も同行します。運行事業者は一般乗合旅客自動車運送事

業許可（道路運送法４条）の取得が必要です。

運行事業者の決定後、運行計画概要の確認、修正等の調整を行います。

３ 需要調査の実施 地域

運行計画概要に基づき運行した場合、どれくらいの需要があるか把握するため、アンケートやヒアリング調査などを実施します。

４ 運行計画（案）の作成

（１）実証運行に向けた運行計画概要の見直し 地域 事業者 市

需要調査の結果に基づき、運行計画概要を見直し運行計画（案）作成します。

（２）概算事業費の算定 地域 市

需要と調査の結果から運行計画（案）に基づき運行した場合の概算事業費を市が算定します。運行便数や地域負担などについての妥当性を検討します。

（３）目標の設定 地域

１日及び１便あたりの利用者数など、地域住民にも分かりやすいような基準となる目標を立てます。

（４）山口市公共交通委員会での検討 地域 市

運行計画（案）を山口市公共交通委員会に提示し、様々な視点から意見を伺います。地域組織の代表者も出席します。

公共交通委員会の意見を踏まえ、必要に応じて運行計画（案）を修正します。

※山口市公共交通委員会

本市の交通政策を総合的に調査審議し、まちづくりと連動した交通政策を推進することを目的とした委員会

構成員：公募市民、自治会連合会、社会福祉協議会、商工会議所、学識経験者、JR西日本、バス事業者、山口地区タクシー協会、国土交通省（山口運輸支局・山口河川国道事務所）、山口県警察本部、山口県、山口市

（５）山口市地域公共交通会議での協議、合意 地域 市

運行計画（案）を山口市地域公共交通会議で審議し合意を得ます。地域組織の代表者が出席し運行計画（案）について説明を行います。

なお、山口市地域公共交通会議において合意が得られない場合は、指摘事項

等を改善し、合意が得られるよう内容の変更を行い、再度、山口市地域公共交通会議に諮ります。

※山口市地域公共交通会議

地域における需要に応じた住民の生活に必要なバス等の旅客輸送の確保その他旅客の利便の増進を図り、地域の実情に即した輸送サービスの実現に必要なとなる事項を協議するもの。道路運送法に基づいて設置

構成員：自治会連合会、学識経験者、山口県バス協会、山口県タクシー協会、バス事業者、山口地区タクシー協会、山口県交通運輸産業労働組合協議会、国土交通省（山口運輸支局・山口河川国道事務所）、山口県警察本部、山口県、山口市

（６）運輸局へ事業認可申請 事業者 地域 市

運行事業者が運輸局に事業認可の申請を行います。申請に必要な資料を事業者、市、地域組織が協力して作成します。申請から許可までの処理期間は約２箇月です。

５ 実証運行の準備

（１）路線図、時刻表等の作成 地域 市

（２）実証運行開始の周知 地域

路線図、時刻表を地域住民に配布。町内会報による周知など。

（３）停留所の設置 地域 市

運行開始に間に合うよう停留所標識を製作し設置の準備を行います。停留所標識には停留所名、路線図、時刻表、運賃などを掲示するとともに、協賛企業の広告を掲載することもあります。

（４）補助金の受け入れ準備 地域 市

地域組織は市からの補助金を受け入れるための口座を開設し、市に債権者登録（口座登録）を行います。その後、市へ補助金の請求を行います。時刻表の印刷や停留所標識作成などに係る経費、交通事業者に支払う運行経費などが補助対象に該当します（山口市コミュニティタクシー運行事業補助金交付要綱参照）。

※実証運行に係る経費（運行経費、その他補助金交付要綱に記載の経費）は

全額市が補助します。

(5) 協賛金の受け入れ準備 地域

地域組織は企業等からの協賛金を受け入れるための口座を開設します。

6 実証運行（1年間）の開始

(1) 利用状況報告 事業者

1便ごとの各停留所の乗降人数を記録し、前月の利用状況を地域組織及び市へ報告します。

(2) 利用促進 地域

地域住民や停留所を設置している施設等へ周知を継続し、利用促進に努めます。

7 実証運行の検証

(1) 利用意向の把握 地域

実証運行開始から一定期間が経過した後、利用者へ利用目的・時間・頻度、利用していない方へ利用しない理由などを調査します（アンケートやヒアリング調査）。

(2) 実証運行の検証 地域 事業者 市

利用状況や利用者の声をもとに実証運行の課題や問題点を検証し、改善が必要な場合は随時対応します。

(3) 本格運行移行の検討 地域 市

実証運行の結果から、本格運行への移行又は延期、中止を検討します。

運行継続の条件である「年間の平均乗車率 30%以上（追加便を含む）」を達成しているかが本格運行移行への条件です。また、本格運行開始後、毎年一定の地域負担が発生することについても考慮が必要です。

8 運行計画（本格運行）の詳細検討 地域 事業者 市

実証運行の結果に基づき、必要に応じて運行内容を見直します。

9 本格運行の準備 地域 事業者 市

本格運行へ移行する場合は、実証運行開始時と同じく山口市公共交通委員会への諮問、山口市地域公共交通会議での協議・合意後、本格運行開始の1か月前

までに運行事業者が運輸局に事業認可の申請を行います。申請に必要な資料を事業者、市、地域組織が協力して作成します。

実証運行の準備（５に記載）と同じく、地域組織は路線図や時刻表を作成し、本格運行を開始することを住民へ周知します。また、運行内容を変更する場合は、停留所標識の記載内容の変更も必要です。

10 本格運行の開始 地域 事業者 市

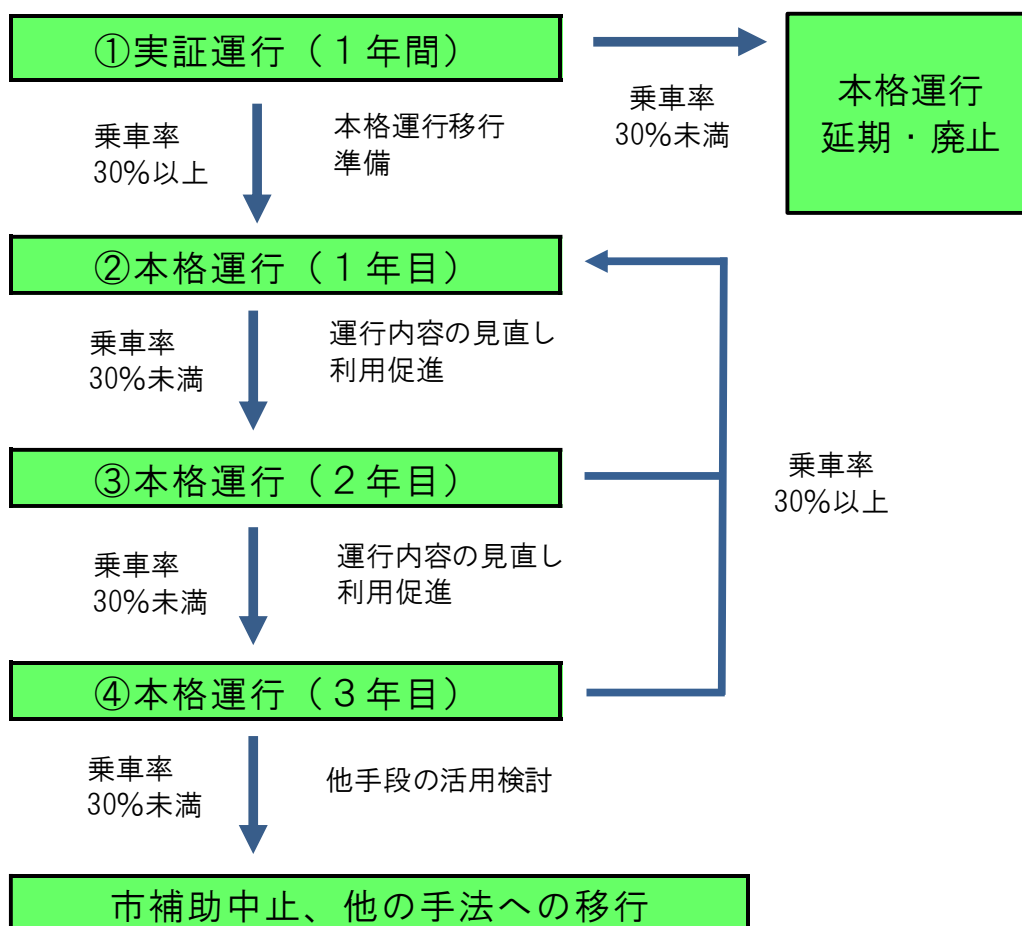
実証運行から本格運行に移行後、地域に必要とされるコミュニティタクシーを維持していくため、利用者ニーズの把握に努めるとともに、定期的に検証を行い必要に応じて運行ルートや時刻等を見直します。

（参考）買い物便の運行

地域内に大型商業施設がない地域では、コミュニティタクシーと連動して、買い物便というタクシーを運行している地域があります。

買い物便・・・コミュニティタクシー協議会や地域づくり協議会等が一般のタクシーを貸切ることで、コミュニティタクシーの停留所と大型商業施設の間を運行します。

【本格運行の基準（実証運行から本格運行への移行基準）】
乗車率30%以上（追加便を含む）



※本格運行で3年連続で基準に満たない場合は市の補助を中止する。②で基準を満たした場合は次年度も②になる。

【実証運行開始からの運行継続・廃止等の判断】

第2章 グループタクシー

◆グループタクシーとは

グループタクシーは、自宅から最寄りのバス停等まで一定の距離があり、公共交通の利用が不便な地域に住む高齢者にタクシー券を配布し、タクシー（一般のタクシー）を共同で利用することによる移動支援をするものです。1人で利用することもできますが、メーター料金に関わらず1乗車につきタクシー券を1人1枚使用できるため、タクシー券をお持ちの方が一緒にタクシーを利用すると、1人あたりの負担額が軽減されます。また、目的地までではなく、最寄りのバス停等までタクシーを利用して、そこから他の公共交通機関に乗り継ぐと、少ない負担で広範囲の移動が可能になります。

◆グループタクシー券の交付要件（令和6年9月1日現在）

グループタクシー券を受け取るには次の要件を全て満たす必要があります。

- ①65歳以上の方
- ②自宅から一番近いバス停等（コミュニティタクシーの停留所、フリー乗降区間を含む）まで1.0km（75歳以上の方700m）以上距離がある方
※距離要件を満たさない場合であっても、高台に住んでいる場合などの地理条件により対象となる場合があります。
- ③山口市タクシー利用券※を受給していない方
※旧福祉タクシー利用券、おでかけサポートタクシー利用券

◆距離に応じて、利用券の金額が異なります。

自宅から一番近いバス停等までの距離が

1.0km（75歳以上の方700m）以上 1.5km未満	300円券×60枚／年
1.5km以上 4.0km未満	500円券×60枚／年
4.0km以上	700円券×60枚／年

◆申込手順

- ①交通政策課または最寄りの総合支所、地域交流センター・分館に申請書を提出します。申請書は市ウェブサイトでダウンロード、もしくは各提出先の窓口で受け取ることができます。

距離要件を満たしているか分からない場合は、事前に交通政策課へご連絡ください。交通政策課で距離を計測します。

※同一地区内（自治会等）に既に申請者がいる場合

原則、既存の申請者と同じグループに登録します。グループに登録するための調整は交通政策課が行う場合もあります。また、年度末に代表者宛に次年度の更新手続きの資料が届きます。次年度はグループ単位で更新の手続きを行います。

※同一地区内（自治会等）に申請者がいない場合

4人以上のグループで申込みが原則ですが、4人に満たない場合でも申込みが可能な場合がありますのでご相談ください（グループの中で代表者を決定します）。

②グループタクシー券の交付

代表者にグループの登録者分の券を交付します。

◆利用券の使い方、注意点

- ・利用券は1回の乗車につき、1人1枚利用できます。
- ・山口市タクシー利用券（旧福祉タクシー利用券、おでかけサポートタクシー利用券）をお持ちの方と一緒に乗車した場合にも併用できます。
- ・利用券をお持ちでない方と一緒に乗ることはできますが、利用券は本人分のみ利用できます（タクシー券を他人に譲渡することはできません）。
- ・使用期間は4月1日から翌年3月31日までで、1年ごとに申請が必要です。
- ・再発行できません。

◆利用できるタクシー会社

会社名	住所	会社名	住所
(株)大隅タクシー	山口市朝田	(有)小郡交通タクシー	山口市小郡下郷
湯田都タクシー(株)	山口市神田町	(有)嘉川タクシー	山口市嘉川
(有)中司タクシー	山口市湯田温泉	(有)宇部相互タクシー阿知須営業所	山口市阿知須
山口交通(株)	山口市大内長野	中央交通(株)阿知須営業所	山口市阿知須
フラワータクシー	山口市黒川	(有)平和タクシー	山口市徳地堀
いさむや第一交通(株)	山口市朝田	島地タクシー(有)	山口市徳地島地
日本交通(株)山口営業所	山口市湯田温泉	(有)徳佐タクシー	山口市阿東徳佐中
		地福タクシー	山口市阿東地福上

◆グループタクシーの上手な使い方（令和6年9月1日現在のタクシー運賃に基づき算出）

事例）グループタクシー券300円券をお持ちの方が、ご自宅からスーパーまでの3kmの距離を普通タクシーで出かける場合、片道1,320円かかります。

①一人で利用した場合

1乗車1枚（300円券）利用できるので、残り1,020円を現金で支払います。

②300円券をお持ちの方が3人で相乗りした場合

3人それぞれが1乗車1枚利用できる（合計900円）ので、残り420円を3人で割り勘すると、1人140円の現金払いとなりとてもお得です。

グループタクシーは、タクシーを利用して近所の仲間や友達と一緒に外出する機会を増やすことで、健康の維持や地域コミュニティの活性化も目指すものでもあります。

（参考）タクシーを上手に利用する手段

タクシーは出発地から目的地まで結ぶ利便性の高い乗りものです。グループタクシー制度に該当しない方でも、車を運転しない方はタクシーを利用する機会が多いのではないのでしょうか。タクシーは利便性の高い分、他の公共交通機関と比べ高い料金設定になっています。

しかし、タクシーを利用する場合、スーパーに行く人とスーパーの前にある病院へ行く人が相乗りすると、割り勘で一人当たりの負担は軽減されます。

また、「特売日の毎週水曜日10時から買い物へ行く日」とご近所さん同士で決めておけば、地区内の所定の場所へタクシーを配車してもらい、複数人で少ない負担で出かけることができます。

さらに、他県では、地区内にタクシー乗り場を設置する取組みを進めている地域もあります。地区内で共通の乗降場所を設定し、共通の発車時刻と行先を決めておく。このような仕組みを地区内で作ることができれば、乗降場所まで少しだけ歩いて健康を保ち、少ない負担で外出でき、近所の人との交流も図られるのではないのでしょうか。利用者が増えてくればジャンボタクシーを呼ぶことも検討できます。

前もってタクシーを予約しているので、呼んでもなかなか来てくれないということがありません。

第3章 自家用有償旅客運送

◆自家用有償旅客運送とは

道路運送法では、有償による運送形態として、交通事業者が緑ナンバー（事業用）で運行する「一般乗合旅客自動車運送事業」と、市町村やNPO法人等が白ナンバー（自家用）で運行する「自家用有償旅客運送」があります。

白ナンバー（自家用）による有償での運送は禁止されていますが、既存のバス・タクシー事業者による輸送サービスの提供が困難な場合であって地域における輸送手段の確保が必要な時は、地域の関係者の合意の後、国土交通大臣の登録を受け白ナンバーによる有償運送が許可されるものです。また、身体障がい者の移動手段を確保するための有償運送もあります。

【有償による運送形態（令和6年9月1日現在）】

区分	一般乗合旅客自動車 運送事業 (4条乗合)	自家用有償旅客運送		自家用自動車による 有償運送
		法78条2号		法78条3号
運行主体	交通事業者	市町村、NPO法人、自治会等		交通事業者(タクシー)
輸送種類	路線バス、乗合タクシー等	交通空白地有償輸送 いわゆる公共ライド シェア、自治体ライド シェア	福祉有償輸送	自家用車活用事業 いわゆる日本版 ライドシェア
市内運行 事例	路線バス、コミュニティバス コミュニティタクシー、 徳地生活バス、阿東生活バス	阿東生活バス 徳佐嘉年線 徳佐生雲線	—	無し
運行車両	事業用(緑ナンバー)	自家用(白ナンバー)		
運転者の要件	第2種運転免許	第1種または第2種運転免許		

山口市において、コミュニティ交通は地域が主体で取り組むこととしているため、ここではNPO法人や自治会等が運行主体の交通空白地有償運送について記載しています。

4 公共ライドシェア（自家用有償旅客運送）

① 公共ライドシェア（道路運送法78条2号）の概要

バス事業やタクシー事業によって輸送手段を確保することが困難な場合、**市町村やNPO法人**などが、**自家用車**を活用して提供する、**有償の旅客運送**。



省令において「**交通空白地有償運送**」及び「**福祉有償運送**」を規定。

種類 ※数値はR5.3.31時点	（交通空白地） 698団体、4428車両 （福祉） 2428団体、14044車両
利用者	（交通空白地） 地域住民・観光客 （福祉） 介護を必要とする者
提供体制	（運送主体） 市町村、NPO法人等 （使用車両） 自家用車（白ナンバー） （ドライバー） 第1種運転免許の保有、大臣認定講習の受講等
運送の対価	法律により、「 実費の範囲内 」の収受が認められている。
登録要件	① 安全体制を確保すること。 （運行管理・整備管理の責任者の選任等） ② 地域の関係者（※）において協議が調うこと。 （※）地域住民、地方公共団体、NPO、バス・タクシー事業者、事業者団体、運転者団体等

- 7 -

出典：地域交通における「担い手」「移動の足」不足への対応方策のカタログ（国土交通省）

◆自家用有償旅客運送の導入条件

地域における移動手段確保のため、まず、道路運送法の許可を受けたバス・タクシーといった既存の交通事業者を活用することを十分検討し、その上で、交通事業者による輸送サービスの提供が困難な場合には、地域の関係者による協議を経て、自家用有償旅客運送制度の活用を検討します。輸送の安全を確保でき、将来にわたって運転士を確保することができるのか、苦情や事故等に対応する組織を作ることができるのか等を十分に検討する必要があります。

◆導入の流れ（概要）

地域住民の導入意向の把握など、概ねコミュニティタクシーの導入の流れと同じ手順で進めます。まず市へ相談し、コミュニティタクシーの導入やグループタクシーの利用、その他既存の公共交通を活用した移動手段の確保が可能かについて市と協議します。既存の公共交通を活用できる場合は自家用有償旅客運送ではなく、交通事業者と協働してバスやタクシーを活用した地域にふさわしい移動手段を検討します。

◆地域における関係者の合意

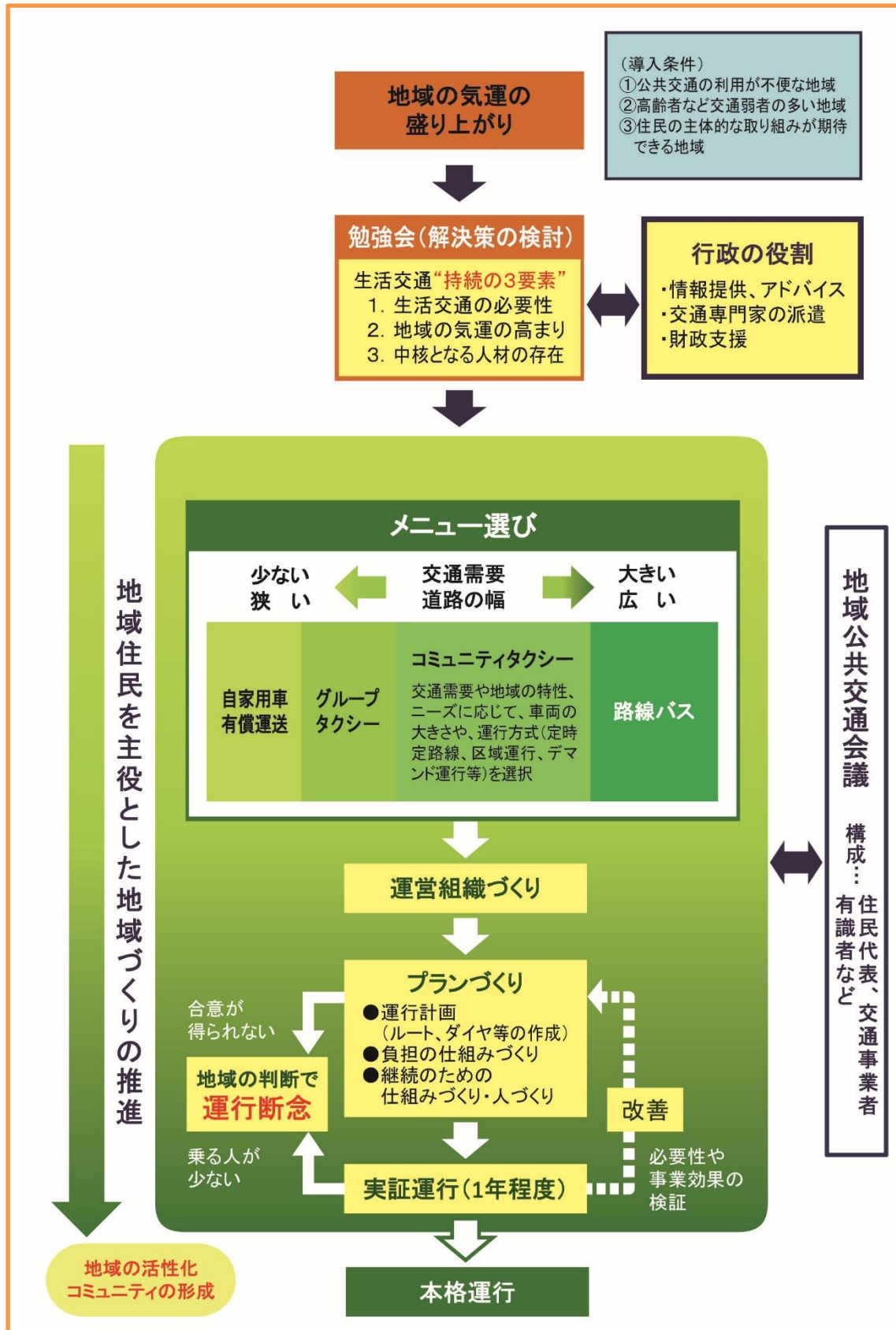
自家用有償旅客運送の必要性や旅客から収受する対価に関する事項、その他自家用有償旅客運送に関し必要となる事項について山口市公共交通委員会への諮問、山口市有償運送運営協議会での合意が必要です。

（参考）無償（ボランティア）輸送について

輸送の対価を受け取らない、いわゆる無償（ボランティア）輸送は、有償の輸送を対象とする道路運送法の適用範囲外です。このため有償運送に求められる許可や登録が不要であり「許可・登録を要しない輸送」とされています。道路運送法の適用外のため、責任関係が明確でない、保障がない等の課題があります。

バスやタクシー、鉄道などの公共交通は地域にとって限りある貴重な資源です。あまりに個々の便利さを求めてしまった結果、既存の交通事業者の撤退を招いてしまい、これを再び元に戻すことは困難なため、将来にわたって移動手段を自ら確保する必要が生じてしまいます。お住まいの地域で持続的な公共交通を維持・確保していくために何が必要か、地域、事業者、行政が一緒になって考えていくことが大切です。

【地域主体によるコミュニティ交通の推進】



山口市コミュニティ交通導入の手引き

令和6年9月改訂

編集・発行 山口市都市整備部交通政策課
〒753-8650 山口市亀山町2番1号
TEL 083-934-2729
FAX 083-934-2959