新たな
移動手段導入の
手引き

令和3年10月

群馬県 県土整備部 交通政策課

まえがき

運転免許証を返納した高齢者を対象に県が行った「生活実態アンケート調査」（平成 29 年）によると、免許返納後の「買物」、「通院」における移動手段の約 4 割を家族送迎が占めており、公共交通は約 1 割にとどまっています。免許返納者の多くは、日常生活の移動を「家族送迎」に頼っており、家族の都合が合わないときは、外出することができないという不安を抱えている状況にあります。

全国各地では、地域と行政が協力して、「住民互助によるボランティア運送」や「タクシーの相乗り」など、新たな移動手段を導入する動きが進んでいます。これらの地域では、移動手段は地域が「要望」し、行政が「運営」する、という従来の関係性ではなく、地域と行政が歩み寄り、互いに出来ることを協力しながら、地域の移動手段をつくり、守り、育てていくという努力が行われています。

そこで、県では、先進事例のノウハウ等を基に、新たな移動手段を導入するための手引書を作成しました。本書は、主に新たな移動手段の導入を検討している、市町村の行政職員に役立てていただくことを目的としています。地域とともに検討を進める方法、基本となる知識等をまとめることで、市町村の行政職員と地域が一緒に、取り組みを始めやすくなるように意識しています。

免許返納した高齢者でも外出できる環境をつくることは、地域住民にとっても安心して暮らし続けられる地域になるほか、経済活性化などの効果も期待できるものと考えています。

各地域で暮らしの足の確保に取り組まれている方々に敬意を表しますとともに、本書が新たな移動手段導入の一助となれば幸いです。

もくじ

必ず最初にお読みください

1 はじめに……1

1.1 本書で想定している移動手段……1

1.2 法令上の注意点……2

1.3 導入上の注意点……3

2 導入の進め方……7

① 取組を始める前の下準備……11

② 運行プランを検討する……14

③ 試しに運行してみる……22

④ 本格導入に向けて運行プランを改善する……28

⑤ 本格運行を開始する……31

3 付録……34

3.1 県内事例……34

3.2 県外事例……61

3.3 分析データ……73

3.4 参考資料……79

1 はじめに

1.1 本書で想定している移動手段

本書では、鉄道、路線バス、市町村が運営するコミュニティバスや乗合タクシーなどの既存の公共交通の概念にとらわれない移動手段を「新たな移動手段」として扱っています。具体的には、以下の赤枠で示した移動手段を指しています。

移動手段	一般的な運営主体	特徴
鉄道	鉄道事業者	専用レールを走行するため時間に正確で、朝夕でも一度に多くの利用者を輸送できる公共交通サービスです。
路線バス	バス事業者	民間のバス事業者が自主的に運営・運行し、乗降地点の異なる利用者を乗合で輸送する公共交通サービスです。
コミュニティバス、乗合タクシー	市町村	市町村が計画運営し、交通事業者に運行を委託する公共交通サービスで、主に乗車定員に応じてコミュニティバス（11 人以上）、乗合タクシー（10 人以下）に分かれます。運行経路・乗降地点・運行時刻があらかじめ決められている定時定路線型と、利用者の予約に応じてルートを迂回するなど柔軟な運行を行うデマンド型があります。
	地域組織等	地域組織が計画運営し、市町村の補助を受けて交通事業者に運行を委託するものです。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くなります。
タクシーの相乗り	ＮＰＯ法人、地域組織等	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やかな運送を行いつつ、料金負担を小さくする工夫を行っているものです。
自家用有償旅客運送※（交通空白地有償運送）	市町村、ＮＰＯ法人等	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」で運送を行うものです。（人件費・事務所経費等の営利を目的としない妥当な範囲内で、運賃を収受できます。）
ボランティア運送	地域組織等	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方法です。（実際の運送に要したガソリン代・道路通行料・駐車場代、自発的謝礼のみ収受できます。）
施設送迎バスへの混乗	学校、病院等	学校、自動車教習所、スイミングスクール、病院、商業施設などが運行する送迎バスの空席を活用して運送するものです。

※　自家用有償旅客運送のうち、福祉有償運送は利用者が要介護者に限定されることから、対象外としています。

1.2 法令上の注意点

ボランティア運送では、ガソリン代などの実費を超える運送料は受け取れません。

「道路運送法」は公共交通に関する最も基本的な法律の一つであり、運行方法について様々な「事業区分」が定められています。

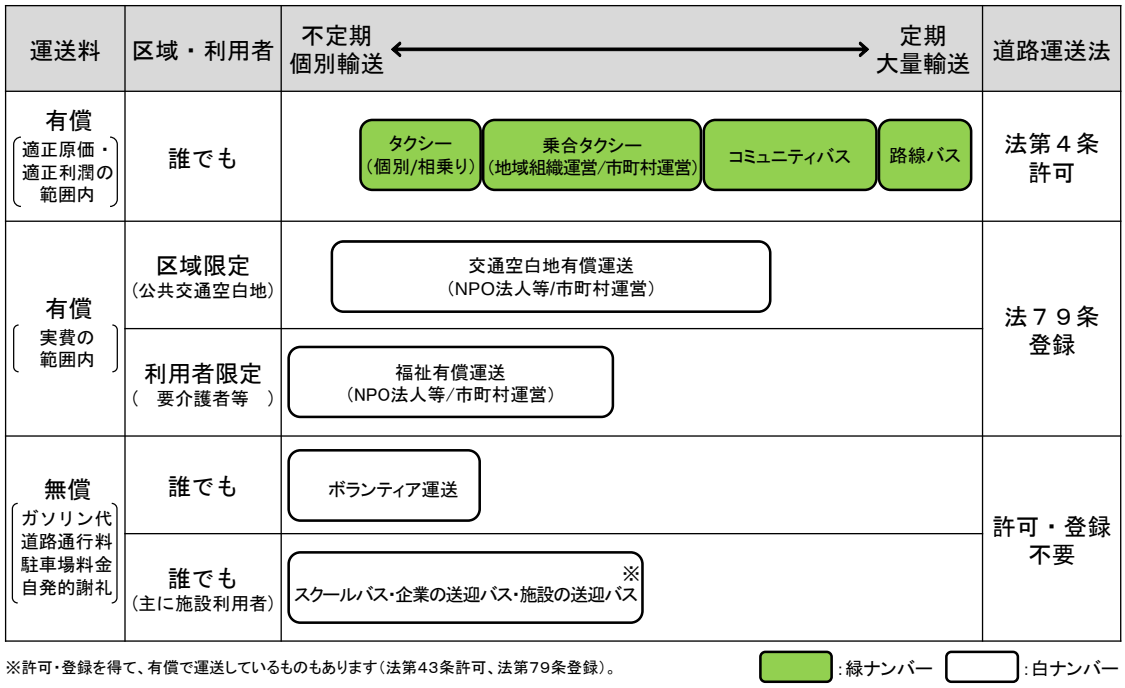


図　地域内交通の種類と制度

公共交通を運行する場合には、この法律の規定に基づいて実施する必要があり、例えばボランティア運送で対価を得るためには、交通空白地有償運送として法第 79 条の登録（運送事業者が対応できない場合で、地域公共交通会議や運営協議会等の合意があったときのみ可能）が必要になります。

＜道路運送法上の事業区分を詳しく知りたい方はこちら＞

- 地域公共交通のはじめの一歩！《初任者用ガイドブック》（平成 28 年 3 月）国土交通省九州運輸局

1.3 導入上の注意点

（1）地域住民の参画が不可欠

暮らしの足を地域が自分たちで「つくり」「守り」「育てる」意識を持たなければ、新たな移動手段は持続できません。

公共交通の導入はこれまで、「行政」、「交通事業者」、「地域」がそれぞれの立場だけを見てきた面があります。しかし、自動車を使えない県民が「お出かけ」しやすい移動手段を考えるためには、「三者が共に考えるパートナー」として、連携・協力しながら検討を進めることが一層重要となります。そのためには、地域住民が運行計画の検討に参画することが不可欠です。新たな移動手段の導入は、高齢者の外出機会創出だけでなく、地域住民にとっても、安心して健康で生き生きと暮らし続けられる地域づくりにつながる効果があります。

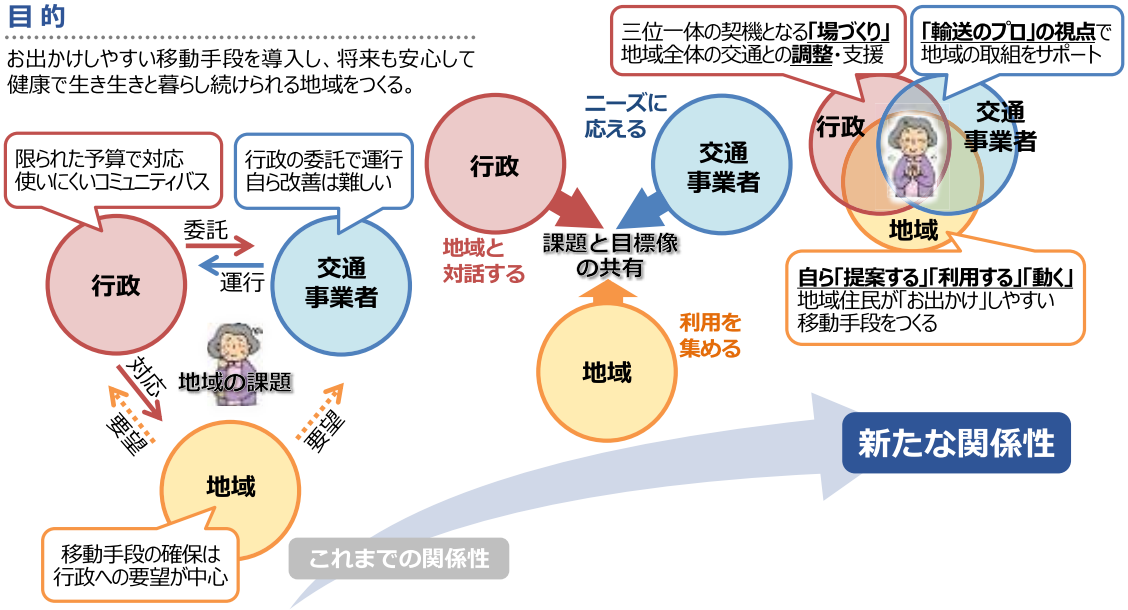


図　目指す方向性のイメージ

（2）各移動手段の役割を考える

安い代替手段を導入するだけでは、外出機会は増えません。

新たな移動手段を導入する目的は、お出かけ環境を整え、外出の機会を増やすことにあります。今まで行われている移動手段に代わって、安い移動手段を提供することが目的ではありません。

例えば、タクシーの相乗りを導入することによって、今までと同じ費用負担で外出の回数を増やすことができるはずです。お出かけ環境を整えることで、安心して健康で生き生きと暮らし続けられる、そんな姿を目指すことが新たな移動手段導入の目標となります。

地域内に路線バスなどの主軸となる公共交通がある場合、移動の基本はそれら基幹的な公共交通を中心に考えます。ただし、利用者に無理な乗り換えを強いることは、不便で利用されない移動手段になるおそれもあります。この場合、目的地まで直行するかわりに、運賃を高く設定するなどして、既存の公共交通ネットワークに配慮する方法が考えられます。

また、路線バスが走っていない地域であっても、タクシーとの役割分担を考えなければなりません。それは、新たな移動手段によってそれまでタクシーを利用していた人がタクシーを利用しなくなり、タクシーの撤退など、かえって地域が疲弊する結果になりかねないためです。

そのため、タクシーの相乗りなど、タクシー事業者と連携したサービスを考えることや、ボランティア運送を行う場合は、その範囲を日常的な趣味交流の範囲内に限定するなど、タクシー事業者との役割分担を話し合って決める必要があります。

なお、自力で外出できない要介護・要支援認定を有する高齢者については介助が必要となるため、新たな移動手段ではなく、福祉有償運送が担うことが適切です。

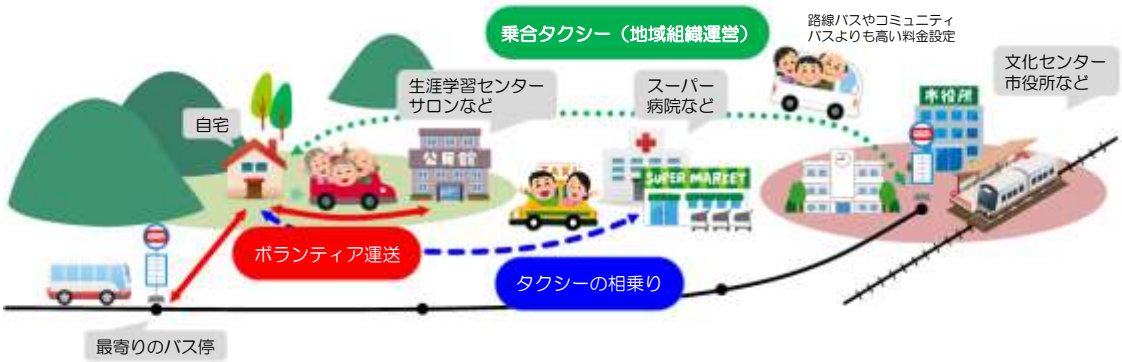


図　役割分担のイメージ（一例）

（3）運賃と利便性のバランスを考える

持続可能な運賃設定を考える必要があります。

コミュニティバスや乗合タクシーでは、運賃が安ければ安いほどよいと考えられがちですが、運賃を著しく低く設定するとその分の費用を行政負担で補填しなければならないため、継続が難しくなります。

マイカーのように、いつでも、どこにでも行ける移動手段を安い運賃で利用したいというニーズは多いですが、便利な移動手段ほど運賃も高くなるのが本来の関係性です。運賃を抑えるためには、例えばドアツードアではなく、主要な道路までは歩いて乗り合わせるなど、みんなで使うシステムであることを関係者それぞれが意識し、互いに歩み寄る姿勢が求められます。

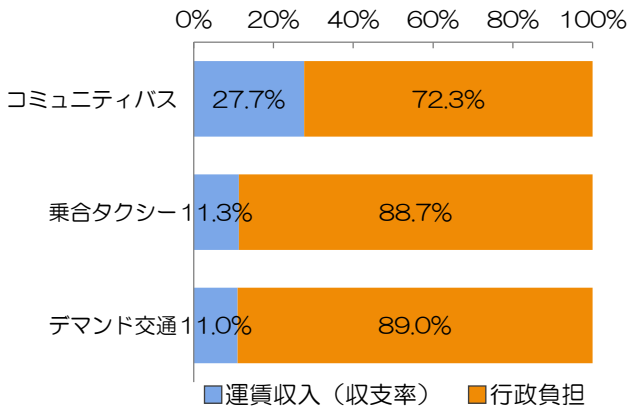


図　交通手段別の運行経費捻出の内訳※

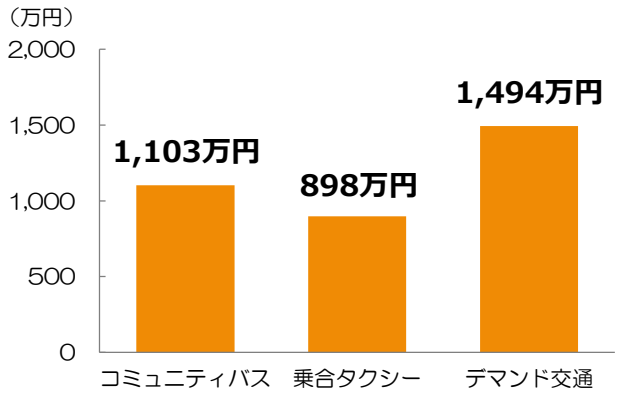


図　1 路線あたりの行政負担額※

※ 数字は市町村委託運行の平成 28 年度実績（県内平均）。定員 11 名以上の路線運行をコミュニティバス、定員 10 人以下の路線運行を乗合タクシーに分類。

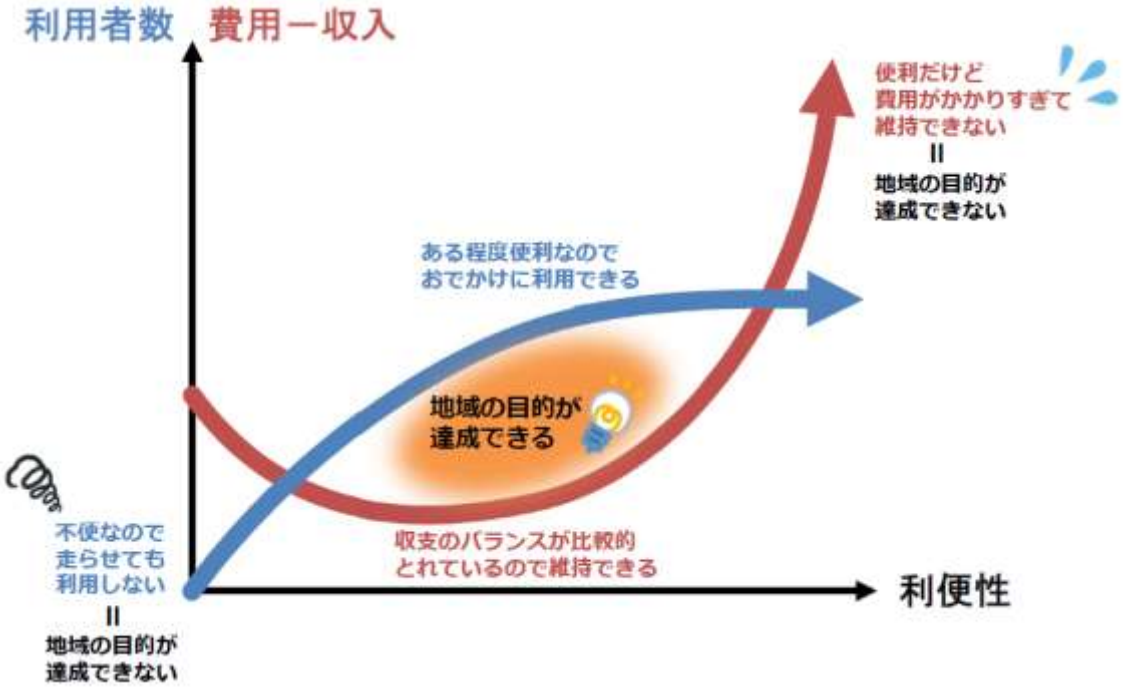


図　利便性と収支の関係のイメージ

なお、ボランティア運送はドアツードアという高い利便性にも関わらず無償ですが、これは運営団体の労力で成り立っており、輸送の対価を得られないため、持続性の視点から別の収益を考えることも必要となります。例えば配食サービスを市町村から受託するなど、別のサービス活動で収入を得ることにより、赤字を補う工夫を行いながら持続している事例もあります。行政の役割として、そのような包括的なサービス供給で運営費が賄える仕組みづくりをサポートすることが重要です。

2 導入の進め方

新たな移動手段導入の進め方は、導入を目指す地域の実情によって異なりますが、地域住民の参画を得るため、なるべく参加のハードルを下げる工夫が必要です。そのため、運営委員会のようなしっかりとした組織をはじめから立ち上げず、市町村が主体となって、勉強会や検討会を開催し、まずは実証実験までを目的とした検討から始めるなど、参画しやすい雰囲気をつくることが重要です。

以下に、中山間地域で取組主体がない状態からスタートする場合と、郊外地域で取組主体がある状態からスタートする場合について、基本的な検討ステップを示します。

本格運行までのステップ（中山間地域での例）

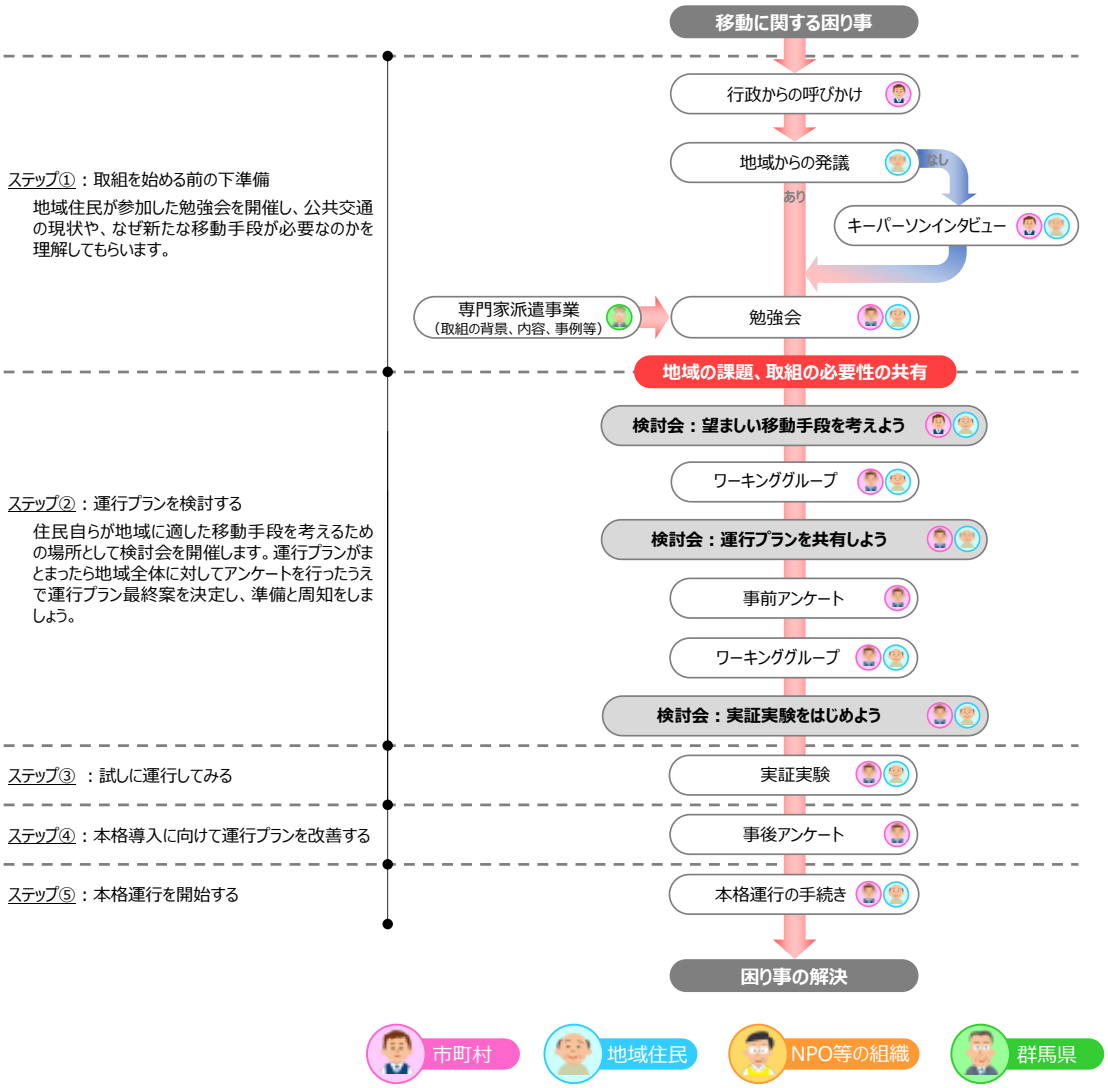


図　中山間地域での進め方の例（取組主体がない状態からのスタート）

本格運行までのステップ（郊外地域での例）

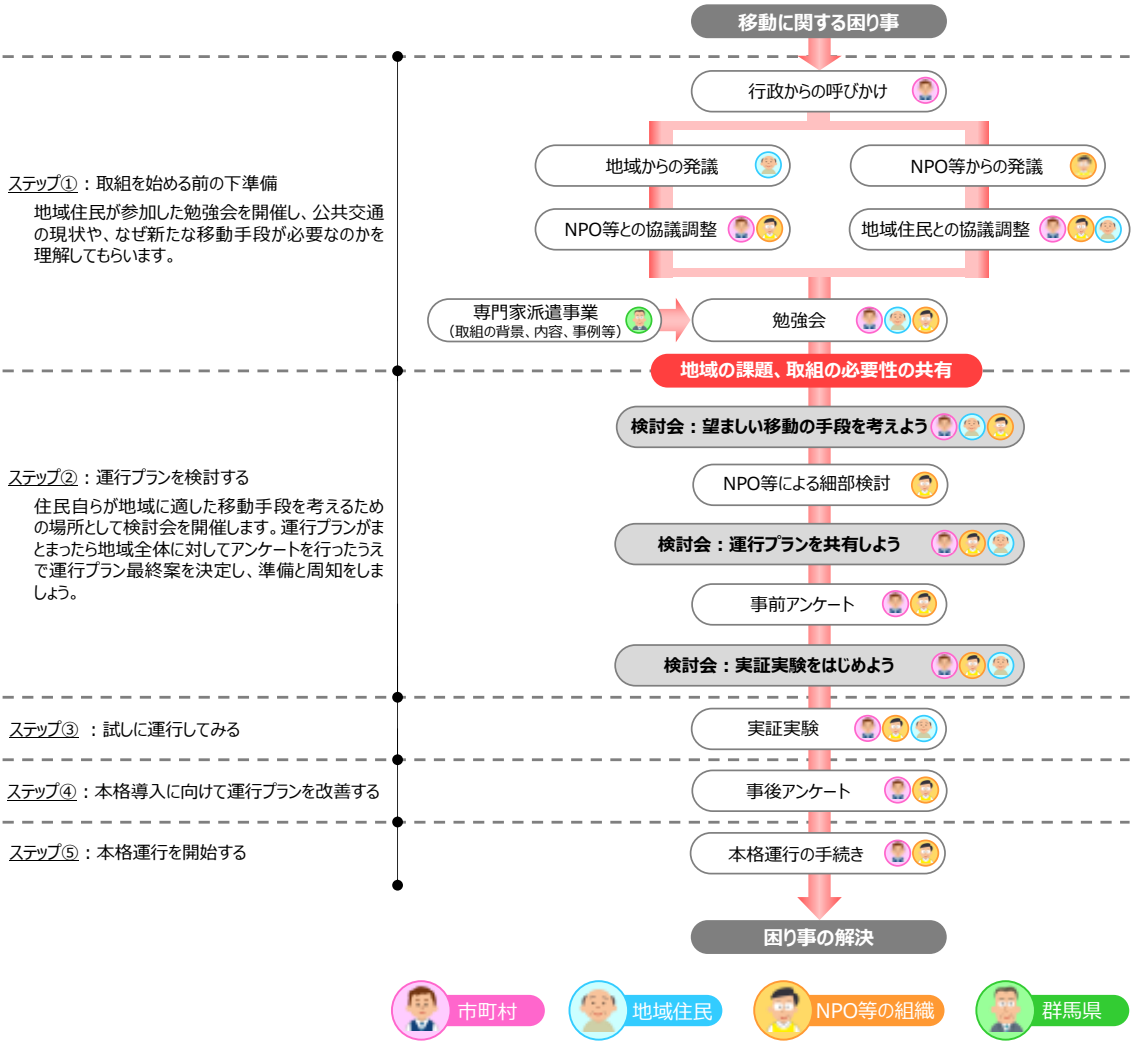


図　郊外地域での進め方の例（ＮＰＯ法人等の取組主体がある状態からのスタート）

検討ツール　～検討会やアンケートなどの資料準備にご活用ください～

地域住民が参加した取組がスタートできたとしても、検討会を開催するには日程の調整や会場の手配が必要で、なかなか資料の用意などに手が回らないと思います。また、アンケートやニューズレターの作成も慣れていないと難しいものです。

県では、過去の検討会で使った資料を元にした「検討ツール」を公開していますので、これらを有効活用することで効率的に準備を進め、円滑に検討会を進める参考にしてください。

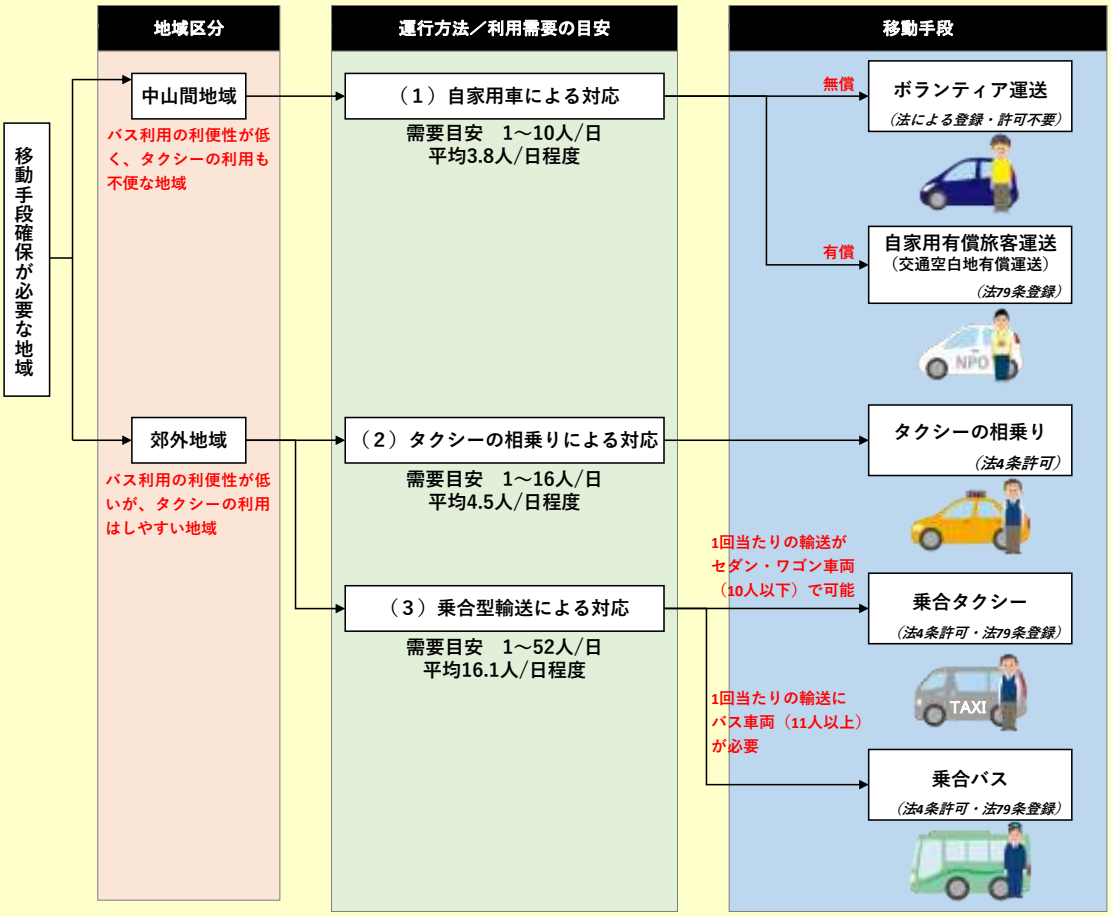
http://www.kendoseibi.pref.gunma.jp/section/koutsuu/localtrans/index.html

地域の特性による留意事項

具体的な移動手段の検討の際には、議論を発散させずに現実的な結論へ収束するよう、あらかじめ実現可能な移動手段の目安を考えておくとよいでしょう。

以下のフローは、それぞれの移動手段の事例調査の結果をもとに、地域の特性や需要の規模等に応じて適した移動手段を整理したものであり、あらかじめ移動手段の選択肢を絞り込む大まかな目安となります。

なお、市街地では既存の公共交通を活用することが前提となります。



※需要目安は、１人が往復利用する場合を２人としてカウント

地域や交通空白地については統一された明確な定義はありませんが、検討対象地域の区分を考える上での目安を以下のとおり整理しました。検討対象の地域がいずれに該当するのかを確認した上で、以降の取組に着手してみてください。

＜参考にした資料はこちら＞

- 地域交通の把握に関するマニュアル（令和２年 12 月）国土交通省自動車局旅客課

表　地域特性の目安

分類	項目	中山間地域		郊外地域	
		目安	備考	目安	備考
目的施設の立地状況	① 役所・役場の立地数	なし	①～③のすべてが該当する地域 【地域イメージ】 買い物や通院等は、地域外の施設を利用する必要があり、徒歩で通うことが困難	１ヶ所	①～③のいずれかが該当する地域 【地域イメージ】 買い物や通院等は、地域内の施設も利用可能であるが、既存の公共交通や徒歩で通うことが困難
	② 病院の立地数	なし		１ヶ所	
	③ スーパーマーケットの立地数	なし		１ヶ所	
交通のサービス状況	④ バス※の平日運行便数（往復）	16 便／日以下	④及び⑤（配車時間、片道料金のいずれか）が該当する地域 【地域イメージ】 地域住民が利用可能なバス路線について十分な運行便数が確保されておらず、タクシーも配車時間や利用料金の面から不便	16 便／日以下	④及び⑤（配車時間、片道料金のいずれか）が該当する地域 【地域イメージ】 地域住民が利用可能なバス路線について十分な運行便数が確保されていないが、タクシーを利用しやすい
	⑤ タクシーが配車されるまでの時間 または、主要な目的施設までの片道料金	配車時間 20 分超		配車時間 20 分以内	
		片道料金すべての施設で 2000 円超		片道料金いずれかの施設で 2000 円以内	

※地域住民が利用可能なバス路線（バス停圏域に留意）

① 取組を始める前の下準備

福祉担当や社会福祉協議会と連携を図ることで、地域で困っている状況を事前に把握します。解決すべき困り事がある場合には、地域に対して新たな移動手段導入の取組を呼びかけ、それに応じた地域を対象に勉強会を開催します。また、代表区長や積極的に活動されている民生委員など地域のキーパーソンやＮＰＯ法人等との連携も検討します。

To Do リスト	Check
• 福祉担当と交通担当の間で情報を交換する	☑
• 地域へ呼びかける	☑
• キーパーソンにインタビュー調査を行う	☑
• 勉強会を開催する	☑

（1）福祉担当と交通担当の間で情報を交換する

介護保険法に基づき多様な主体が参画する協議体での議論が進んでいれば、移動に関する課題や要望などが話題にあがっているかもしれません。また、積極的に活動されている民生委員などの情報を確認します。

（2）地域へ呼びかける

地域の関与を促すため、新たな移動手段導入の取組について行政から呼びかけを行い、呼びかけに応じた地域を対象として、新たな移動手段の導入を検討します。

発議のなかった地域に対して取組を進める場合には、（3）で地域に精通したキーパーソンやＮＰＯ法人等と連携・協力する体制を作りましょう。

（3）キーパーソンや地域組織との連携を図る

地域住民が行政からの呼びかけに反応した場合には、地域住民が参画した上での取組となりますが、住民からの発議がない場合には、民生委員などのキーパーソンや地域組織に対してインタビュー調査などを行います。インタビュー調査は、民生委員の方々などと直接面接するため、地域住民の外出状況や地域の移動の問題点などの「概略」を把握するのに適しています。インタビュー調査を通じて地域特有の注意点を把握し、取組の機運を高めるための協力を依頼するとよいでしょう。

主に以下の内容について聞き取りを実施します。

- 移動が困難な方の状況（困難な理由、移動手段、外出目的、外出を希望している場所）
- 問題解決のために必要となる移動サービスの内容、水準
- 外出に関して、今後問題になりそうなこと
- 他のキーパーソンや、検討会に参加してほしい人・団体等（ステークホルダーの確認）

また、ＮＰＯ法人等と連携することも新たな移動手段導入の取組を推進する上で有効です。行政からの呼びかけに対してＮＰＯ法人等が取組の意思を示した場合や取組に対する協力が得られる場合には、連携して取組むことで導入までにかかる時間の短縮や住民の負担減を図ることができます。

＜福祉分野の移動手段確保策を合わせて知りたい方はこちら＞

- 『交通』と『福祉』が重なる現場の方々へ～高齢者の移動手段を確保するための制度・事業モデルパンフレット（2019 年 10 月）国土交通省
- 総合事業 de 移動・外出支援 Let's start（2018 年３月）ＮＰＯ法人全国移動サービスネットワーク

（4）勉強会を開催する

取組を始める前に勉強会という形で移動に関する地域の課題や困り事、行政の公共交通予算に関する情報などをお互いに共有し、地域で導入可能な移動手段について、地域と行政が一緒に勉強します。勉強会には区長や民生委員などの地区代表者のほかに、将来の利用者となりうる住民に参加してもらい、導入を検討する移動手段の具体的なイメージが沸くよう、他地域の導入事例などの資料を準備します。

なお、群馬県では、新たな移動手段導入の取組について専門家派遣事業を実施しています。専門家派遣事業を利用した勉強会の開催支援が必要な場合には、県の交通政策課へお問い合わせください。

図 勉強会資料イメージ（リーフレット）

勉強会のポイント

- 高齢者の移動や外出の状況、公共交通を維持するために必要な経費など、取組が必要な理由を座学形式で説明し、以降の検討会で議論の基礎となる情報を共有します。
- 勉強会の目的は、今後の取組をスムーズに進めるための意識合わせであり、ニーズの把握や意見交換を行う場ではありません。住民の中にはすでにご意見をお持ちの方もいますが、意見交換は検討会で行うことを伝え、勉強会の参加者だけで議論が進まないようにしましょう。
- その後の検討会や実証実験は行政が主体で実施するため、ＮＰＯ法人等の協力を考えている場合であっても、勉強会の進行や説明は行政が行います。

勉強会での説明事項の例

- 新たな移動手段導入の取り組み背景（外出率の低さ、健康への影響）
- 公共交通の現状（利用の低迷、維持のための行政負担）
- 他地域での取組事例
- 新たな移動手段導入に取組む場合の手順

ボランティア運送

自家用有償
旅客運送

タクシーの相乗り

乗合タクシー

施設送迎バスへの
混乗

② 運行プランを検討する

地域住民が参画して議論や検討をしながら取組を進めます。移動手段の形態や運行頻度等について検討を行い、実証実験の運行プランを作成します。

To Do リスト	Check
• 検討会を開催する	☑
• 検討会の開催結果を周知、共有する	☑
• 実証実験の運行プランを作成する	☑
• 目標の収支ラインを設定する	☑
• 運行方法を決定する	☑
• 地域公共交通会議／運営協議会に概要を示す	☑

（1）第 1 回検討会「望ましい移動手段を考えよう」

新たな移動手段の検討を行うにあたり、地域住民や地域組織が参画する場として検討会を開催します。最初の検討会では、導入を検討する移動手段の具体的な利用イメージを固めるため、どこに出かけたいのかなどのニーズや、いくらまでなら運賃を支払えるかなどの条件を共有し、地域に適した移動手段の条件を整理しましょう。

地域の特性による留意事項

検討会を開催する際には、地域の特性に合わせた検討会を企画します。例えば、郊外地域では交通事業者の協力を得られる可能性がありますので、地域のバス事業者やタクシー事業者などにも呼びかけ、共に移動手段を考えるパートナーとして検討会に参加をしてもらうなどの配慮が必要です。そのほかにも、既に住民独自の活動組織やＮＰＯ法人などがあれば、下準備の際の意向に関わらず、検討会への参加を呼びかけることが望ましいです。

また、中山間地域ではボランティア運送が新たな移動手段として採用される可能性を考慮し、自動車の運転ができる世代の住民にも参加してもらえるとよいでしょう。

検討のポイント

- 地域の関与を促すため、移動の問題を将来自分にも関係する自分事として捉えてもらいます。
- 地域で移動に困っている状況など、移動の問題、課題を地域と行政で共有します。

自分たちは普段、自動車でどこにおでかけしているか？（自分たちの外出先）

✓ 病院・スーパー・役所
- 買い物、病院、市役所、文化センター

買い物ならAコープ
ヤオコー・セキチュー
カインズ・イオン

病院なら●●総合病院
●●眼科・●●内科
高崎の医療センター

✓ 趣味・気分転換
- 趣味や気分転換（大衆浴場、グラウンドゴルフ、カインズ等）

✓ 高校生の送迎
- 高校生の駅までの送迎

✓ 農業
- 家業で農業するための移動

この地区ではどのような移動ニーズに応えるべきか？（地域としての移動ニーズ）

✓ ドアtoドアのサービス
- ドアtoドアでなければ実用性がない

✓ 病院・スーパー・役所
- 病院・スーパー・役所には行けた方がよい

✓ 気分転換の外出も必要
- 病院やスーパー以外にも行けるとよいが、贅沢な場所は望まない

✓ 帰宅手段としても利用できる
- 帰宅手段として確実に利用できることが重要

バスのような停留所を設置するタイプのサービスはこの地域に合わない

図　移動の問題を共有するイメージ

- 安くて便利な移動手段は難しく、運賃と利便性のバランスを考えることが持続的な移動手段の確保につながることについて相互理解を深めるため、意見交換を行います。
- 地域が必要としている手段など、許容できる範囲も含めて望ましい移動手段を検討します。

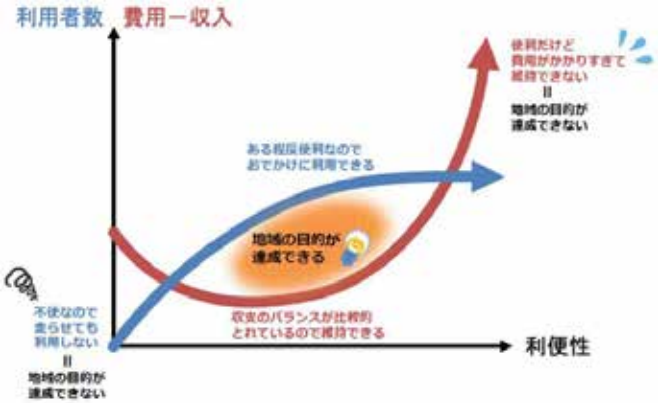


図　利便性と収支の関係のイメージ

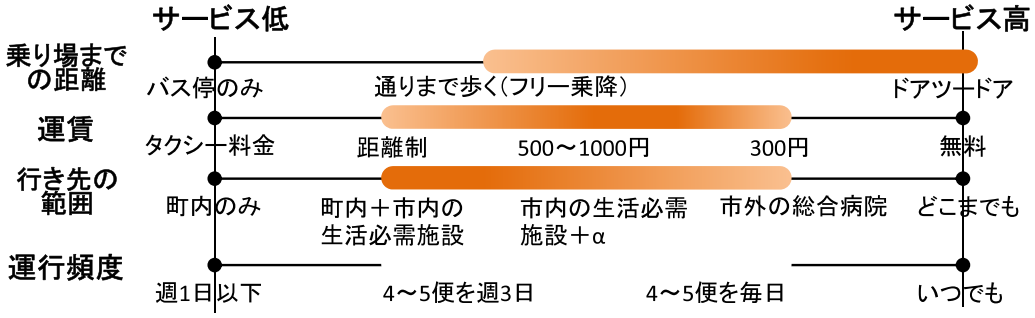


図　許容できる範囲も含めた望ましい移動手段を検討するイメージ

- 検討会で得られた意見をまとめておくことで、地域公共交通会議や運営協議会で示す地域ニーズの基礎資料とすることができます。

（2）検討会の開催結果を周知、共有する

参加者の意見が行政にくみ取られていることを示すため、検討会の開催後には必ずニューズレターを発行し、回覧板等で参加者からいただいた意見のフィードバックを行いましょう。

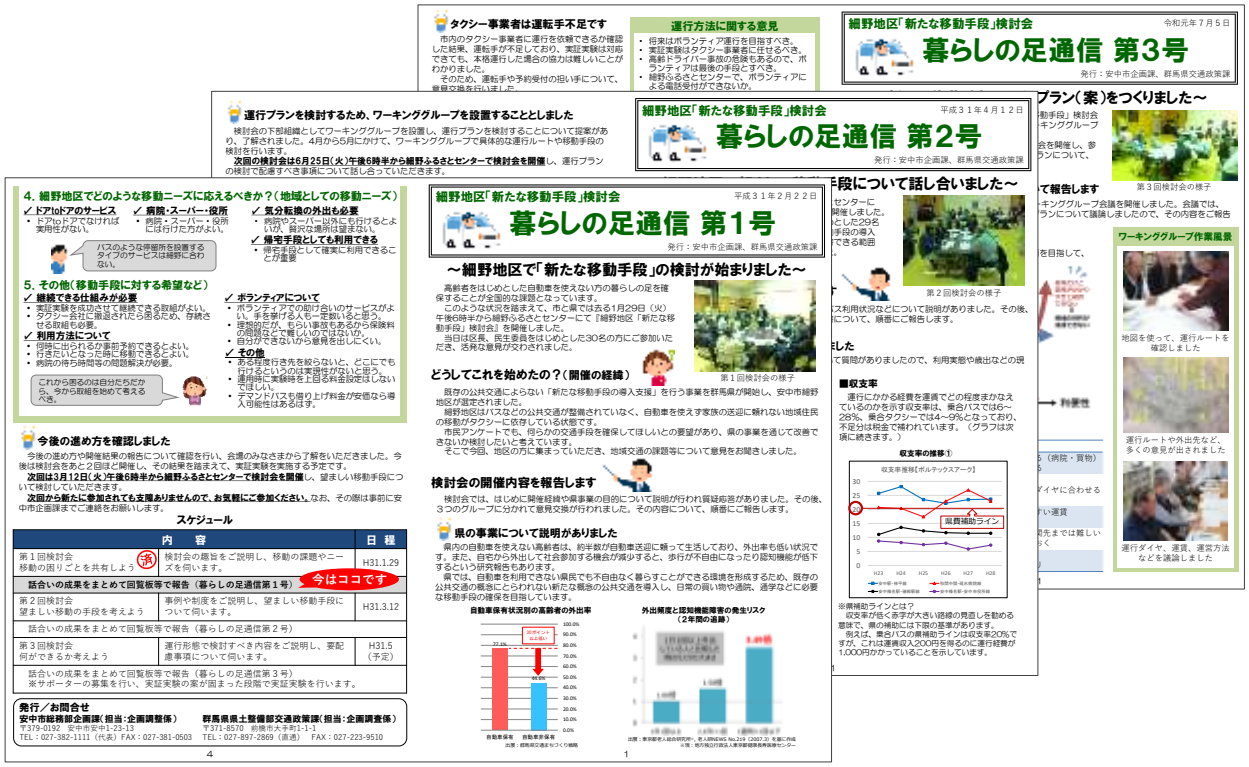


図　ニューズレター（安中市細野地区版）

不安の声　特定の人の発言ばかりで検討が進まなくなるのでは？

行政が開催する説明会では、特定の人の声が強いために、他の人が発言できない空気になってしまったり、説明会が前に進まなくなってしまうことがあるかと思います。特定の声が大きい人に場の雰囲気が支配されることを防ぎ、地域ニーズの声をより多く集めるため、検討会では６～８人単位のグループに分けて議論することも効果的です。

また否定的な意見に対しては、なぜそのように考えるのか「理由」を尋ねるように心がけましょう。地元住民でなくては分からなかった問題点や、同じような考えを持っている人がほかにもいることに気付くなど、その後の検討が円滑に進むヒントが隠されているかもしれません。

（3）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します。検討会は地域ニーズをくみ取り、意思決定を行う場として必要ですが、参加人数が多い中で運行プランをまとめるのは容易ではありません。そのため、住民の代表者による下部組織（ワーキンググループ）を作り、細かな運行プランを作成します。

検討会で積極的な姿勢の見られる住民を中心に検討会よりも少人数で構成し、行政が運行プランをとりまとめます。運行プランの作成者がＮＰＯ法人等の場合、必要に応じてＮＰＯ法人等と行政で意見交換を行います。

運行プランが取りまとめられたら第２回検討会を開催し、プランの内容を住民と共有します。さらに、住民からプランに対する意見を聞き取り、運行プランの修正案に反映を検討します。また、第２回検討会の時点で（4）のアンケートについて周知をしましょう。

なお、地域の積極的な参画や意見を得やすくするため、実証実験の実施主体はあくまで市町村であり、運営の永続的な関与を求めるものではないなど、位置付けを明確に説明しておいた方がよいでしょう。

《目標収支ラインの設定》

移動手段の大枠が決まったら地域住民の利用を促すため、目標収支ラインを設定します。地域の特性と導入する移動手段に応じて想定される運賃と経費を算出し、既存の補助金制度の条件などを参考に本格運行に移行するか否かを判断する収支率や利用者数を決めます。

費用の計算は、利用頻度や距離等を勘案して算出する方法も考えられますが、想定が難しくなります。一つの目安として、例えば、タクシーの時間制運賃（貸切運賃）を参考に検討を行う方法も考えられます（県内は約 3～4 千円/30 分）。

地域の特性による留意事項

運行方法を決める際、実験をする移動手段や運行プランによって準備の内容は異なります。例えば、中山間地域でのボランティア運送の場合、運転手がプロドライバーではないことへの配慮として、23 頁の《認定講習の受講》やその周知を考えます。また、郊外地域でのタクシーの相乗りの場合には、交通事業者の通常業務を圧迫しないよう、運行日時や料金収受の方法などについて事前の取り決めが必要になります。

検討のポイント

- 地域ニーズとして整理された望ましい移動手段の条件などを参考にしながら、対象者、運行範囲、頻度、運賃、車両、利用方式など、移動サービスの大枠を最初に決めていきます。
- その後さらに、予約受付や車両運転を担う主体等の詳細を決定していきます。
- 検討資料の参考とするため、検討対象地域や周辺地域の既存公共交通の料金等を調べて資料として準備しておきます。
- ワーキンググループで作成した運行プランのたたき台をもとに、運行プランの案を作成し、事前アンケートの実施を決定します。

①ルート・運行範囲

✓ **運行範囲を広げすぎない。**
- すべてのニーズを満たすと、時間・便数などの利便性を損なう。
- 目安は運行時間40分、運行距離20km以内。

✓ **既存公共交通と競合させない。**
- 運行範囲の重複は避ける。
- 難しい場合、運行時間の分担や運賃調整など。

②運行日・運行時間

✓ **利用者の目的に応じて設定。**
- 病院の受付時間や滞在時間など。

✓ **既存公共交通との乗り継ぎ**
- 乗り継ぎにより、移動範囲が拡大。

✓ **運転手の休憩**
- 連続運転時間は４時間以内などの基準。

③運行車両

✓ **適切な車両サイズを選ぶ。**
- 運行ルートを走行可能か。
- 予想される乗車人数に適しているか。

✓ **初期投資を抑える。**
- 運行事業者の所有車両を使用すると、新規購入が不要。初期費用が削減される。

④運賃

✓ **安すぎる運賃設定にしない。**
- 目標乗車人数と運行経費から、一定の収益性を確保する運賃に設定。

✓ **既存公共交通と競合させない。**
- 運行範囲の重複が避けられない場合、運賃を高く設定するなど、競合しない調整が必要。

⑤乗降場所

✓ **停留所方式を検討。**
- ドアツードア方式はニーズが多い反面、時間・便数などの利便性を損なう。
- 停留所方式ができないか検討。

✓ **停留所の設置場所。**
- 300～500m間隔を目安に停留所を設置。
- 公道上は強固な標識を用意する費用が生じるため、民有地への設置を検討。
- フリー乗降方式の場合、乗車合図の方法など。

⑥利用方法

✓ **利用者登録の有無。**
- 地域の目的等を考慮し、利用者を登録者に制限するか、制限しないかを検討。

✓ **予約方法。**
- デマンド方式の場合、予約先・受付時間・予約期間（期限）・伝える内容など。

✓ **実証実験中の支払方法**
- 道路運送法上の許可が整わない場合、支払方法に工夫が必要。

⑦運行主体・運営主体

✓ **交通事業者との役割分担。**
- 交通事業者への運行委託を検討。ボランティア運送の場合、交通事業者との役割分担を明確化。
- 交通事業者が担えない場合、自家用有償旅客運送やボランティア運送を検討。

✓ **予約受付などの運営主体。**
- デマンド方式やボランティア運送の場合、予約受付・配車等の運営を担う主体を検討。

図　運行プランの主な検討内容

（4）事前アンケートの実施

作成した運行プランに対する地域住民の意見を広く聴取し、また実証実験の PR を行うため、対象地域の住民を対象に事前アンケートを実施します。ボランティアが必要な移動手段の場合は、合わせてボランティアへの協力意向を伺うことも考えられます。

各世帯に調査票を配るには、郵送による配布・回収と自治会を通じて配布・回収する方法があります。郵送配布・郵送回収の場合、回収率が３割程度にとどまる可能性もあり、地域の参画を重視する観点からも、自治会を通じた配布・回収を目指したいところです。

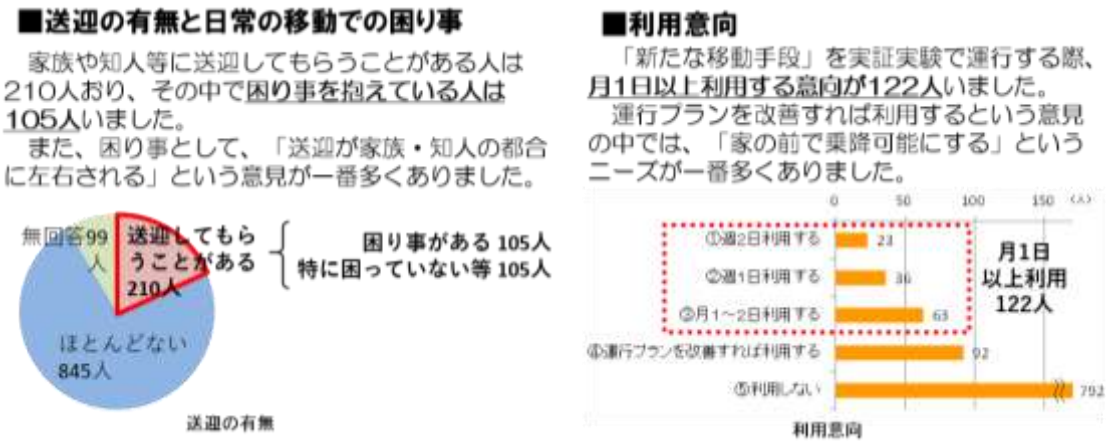


図　事前アンケート結果のイメージ

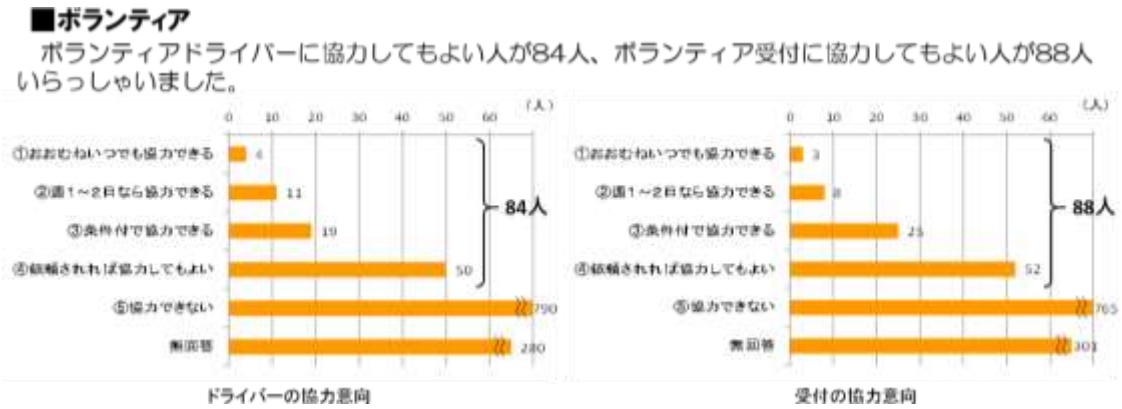


図　ボランティア協力意向確認のイメージ

Column

利用したい気持ちはあるけれど…

利用者数を想定するのは難しく、事前の調査で「必要」「利用したい」との回答が多かったとしても、実際に運行を始めてみると、想定していたほど利用されないことがよくあります。

しかし、地元の方に話を聞いてみると、利用したい気持ちがあっても、はじめてのものに不安を感じて使えない方も多くいらっしゃいます。付添いで誰かが一緒に利用してあげることで利用者が増えた例もあり、利用の第一歩のハードルをいかに下げられるかが重要です。

ちなみに、安中市細野地区では、事前アンケートで新たな移動手段を運行する際に月 1 日以上使うという回答が 122 人分ありましたが、実際には実証実験前半の実利用者が 29 人、実証実験後半の実利用者が 10 人という結果でした。

実証実験前半終了時のアンケート結果では、利用者の約 3 割（33.3%）が将来に備えて試しに利用した方であったため、実証実験後半でこれらの利用がさらに減少したと考えられます。

アンケートの利用意向よりも実際の利用者が少なくなる傾向に加えて、本格導入検討の際には、実証実験の利用者の中に「（今は困っていないが）将来に備えて試しに利用した」という方が一定数含まれている可能性にも注意が必要です。

【参考】
安中市細野地区：世帯数 712 世帯、人口 1,747 人（H30.5 現在）
実証実験の平均乗車人数…（前半）1.9 人/日、（後半）1.3 人/日
前橋市城南地区：世帯数 7,255 世帯、人口 18,775 人（H30.7 現在）
実証実験の平均乗車人数…12.5 人/日

（5）第 3 回検討会「実証実験をはじめよう」

アンケート結果を踏まえた運行プランの修正案を地域内で共有するために検討会を開催します。

《運行プランの決定》

事前アンケートによるボランティアの協力可否等を踏まえて、実証実験の運行プランを決定します。検討会参加者からの意見を聴取し、適宜運行プランに反映しつつ、実証実験の運行プランや実施期間等について住民との合意を形成します。

《利用方法の周知》

検討会では、新たな移動手段の利用方法を住民と共有します。利用するためには、まず事前の利用登録を行い、予約をして、当日は乗車場所に車両が来たら乗車するというのが一般的な手順となります。それぞれの段階で、事前登録の窓口はどこなのか、予約の電話先はどこなのか、どこで乗車することができるのかなどを参加者に説明し、口コミや回覧板などを通じて地区の中で利用方法の周知をお願いすることで利用者として想定される高齢者などに利用方法を伝えます。また、検討会に参加している民生委員等を通じて、地域の高齢者に利用を働きかけてもらったり、試乗会を設けるなどの工夫を行うと、最初の利用につながりやすくなります。

《移動手段の愛称》

新たな移動手段の導入事例を見ると、愛称をつけている地域が多くみられます。新たな移動手段に愛称をつけることで、導入した新たな移動手段に愛着を持ってもらい、地域で守り、育てるという意識を醸成することができます。住民が親しみを感じるような愛称を住民とともに考えてみると良いでしょう。

③ 試しに運行してみる

運行プランに基づいて実証実験を実施します。住民参画のハードルを低くするため、道路運送法上の許可・登録が不要な範囲内で試しに運行プランの内容を実施します。

To Do リスト	Check
• 無償で実施する場合、事業者との調整や住民ドライバーの準備を行う	☑
• 有償で実施する場合、法第 21 条許可を検討する	☑
• 試験運行を実施する	☑

（1）無償で試験運行する場合

どのような移動手段で本格導入を目指すとしても、まずは実施可能な移動手段を使って無償で試験運行してみるのがよいでしょう。理由は、利用者が運送の対価を支払わない無償運行の場合、道路運送法上の手続きが不要で着手しやすいためです。無償でも試験運行を行うことで、利用者の生の声や運行上の問題点が把握でき、想定していないことも見えてきたりするため、登録申請の前に、改善点を洗い出すことができます。

具体的な運用方法として、受付方法やキャンセル時の扱いなどについて、事前に決めておく必要があります。

【事前に決めておく内容】

- 予約の受付方法
- 配車の方法
- キャンセル時の対応
- 運行実績の記録方法・内容
- 交通事故等のトラブル時の対応
- その他運行プラン別に必要な事項

実験パターン　タクシー活用（未収金として処理）

地域のタクシー事業者の協力が得られる場合、降車時の運賃（時間制もしくは距離制）を未収金として処理し、試験運行の実施主体（市町村等）に後日請求する方法があります。高齢者が市町村のタクシー利用券を使う場合に、券面額が未収金として処理されるのと同様の考え方になります。

ただし、乗用タクシーの場合は乗合許可がないため、道路運送法上、別々の複数の予約を一つの運行として一緒に乗り合わせることができません。乗用タクシーを相乗りで利用するためには、複数の利用希望を一つにまとめて予約する役割を担う主体が必要です。比較的都市部に近く、タクシー事業者の営業所と予約をとりまとめてくれるＮＰＯ法人や地域組織等の両方が揃っている地域で想定されるパターンです。

実験パターン　ボランティア運送

《認定講習の受講》

住民ドライバーによる無償のボランティア運送で試験運行を行う場合、道路運送法上の許可・登録を要しないため、特段の定めはありません。しかし、安全確保の観点から、二種免許を保有していない住民ドライバーは、自家用有償旅客運送に求められるのと同じ国土交通大臣認定講習を受講することが望ましいといえます。県内での実施機関は以下の一覧のとおりです。

また、実施の際には、国土交通省自動車局旅客課長通達（平成 30 年 3 月 30 日国自旅第 338 号）に基づき、許可または登録を要しない運送サービスであることを利用者に周知する必要があります。

表　群馬県内の大臣認定講習実施機関

（令和３年６月１日現在）

名称	主たる事務所の所在地	講習の種類	電話番号
群馬県住民参加型在宅福祉サービス団体連絡会	群馬県前橋市新前橋町１３番地１２号	福祉有償運送運転者講習、セダン等運転者講習	027-255-6111
特定非営利活動法人エプロンの会地域福祉サービス	群馬県吾妻郡中之条町大字西中之条２４１番地	福祉有償運送運転者講習、セダン等運転者講習	0279-75-3911
特定非営利活動法人じゃんけんぽん	群馬県高崎市棟高町１２５７番地の５	福祉有償運送運転者講習、セダン等運転者講習	027-350-3191
特定非営利活動法人わたらせライフサービス	群馬県桐生市広沢町１丁目２６１９番地７	福祉有償運送運転者講習、セダン等運転者講習	0277-70-6677
特定非営利活動法人尾瀬なでしこの会	群馬県沼田市岡谷町１０７７番地２	福祉有償運送運転者講習、セダン等運転者講習	0278-22-0705
特定非営利活動法人グループ28	群馬県桐生市黒保根町上田沢７４４番地	交通空白地有償運送運転者講習	090-7196-4932

※ 県内で交通空白地有償運送向けの講習を実施しているのは、「グループ２８」のみです。
福祉有償運送向けの講習は、現在「群馬県住民参加型在宅福祉サービス団体連絡会」と「特定非営利活動法人じゃんけんぽん」の２団体で主に実施されています。

図　自家用有償旅客運送実施団体による講話風景

《保険の加入》

交通事故は通常、車両所有者の保険で賠償することになります（利用者は対人賠償保険の対象になります）。そのため、ボランティアが自らの所有する車両を持ち込んで運行する場合、ボランティア自身が契約する自動車保険を使用することになり、ボランティアの参加を妨げる障壁の一つとなっています。

こういった障壁を取り除く手段として、対応した保険へ加入するという方法があります。令和元年７月から損害保険ジャパン株式会社が、令和３年４月から東京海上日動火災保険株式会社がそれぞれ対応する保険商品の販売を開始しており、ボランティア所有車両による事故に対しても、活動団体が加入する保険から優先して保険金を支払うことができるようになりました。

内容	例
ボランティアドライバーが加入している自動車保険に優先して補償	損害保険ジャパン 「移動支援サービス専用自動車保険」
	東京海上日動火災保険 「移動サービス事業者向け自動車保険」

また、乗降介助中の転倒によるケガといった交通事故以外の損害賠償に加入する例など、ボランティアの負担を軽減するための以下のような取組も行われています。

内容	例
交通事故以外の損害賠償に加入	全国社会福祉協議会 「福祉サービス総合補償」
	あいおいニッセイ同和損保 「ＮＰＯ活動総合保険」
活動団体向けに利用者や運転手が対象の搭乗者傷害保険だけを商品化した保険に加入	全国社会福祉協議会 「送迎サービス補償」
事故で自動車保険を使った場合の保険料の値上がりを見舞金として補償する等級ダウン補償という特約を付加	あいおいニッセイ同和損保 「ＮＰＯ活動総合保険」
マイカーを使わずに活動を実施	車両のリース代を市町村が補助
	市町村の公用車を無償貸与
	社会福祉法人の日中の空き車両を使用

実験パターン　自家用有償旅客運送（実証実験）

《NPO法人や社会福祉協議会への委託》

自家用有償旅客運送では、法第 79 条の登録手続きを行い、運行をＮＰＯ法人や社会福祉協議会に委託する事例もあります。福祉有償運送を行っている社会福祉協議会であれば、既に大臣認定講習も受講して一定の体制が整っているため、比較的円滑に実証実験を進められる可能性もあります。

ただし、人件費について市町村から補助を受ける場合は「運送の対価」を受け取ったと見なされるため、法第 79 条の登録手続きの前段階である実証実験中は利用者から費用を徴収しない無償運行とし、人件費を支払うこともできませんので注意が必要です。

（2）有償で試験運行する場合

有償で試験運行を行う必要がある場合、乗用タクシーは、1 回の運送につき 1 回の運賃収受という決まりがあるため、利用者が運転手へ別々に運賃を支払うことができません。そのため、未収金としてまとめて総額を支払った上で、後日利用者から決めた利用料を集金する必要があります（交通事業者の協力が得られる地域であれば、法第 21 条許可によって実施する方法もあります）。また、無償と同じように、具体的な運用方法として、受付方法やキャンセル時の扱いなどについて決めておきます。

なお、自家用有償旅客運送の登録は関係者の合意形成や手続きに時間を要し、実施のハードルが高くなるため、本書では本格導入で実施するものとしています。

【事前に決めておく内容】

- 予約の受付方法
- 配車の方法
- キャンセル時の扱い（キャンセル料金の発生など）
- 集金の日時、方法
- 運行実績の記録方法・内容
- 実証実験用の車両ステッカーの有無
- その他運行プラン別に必要な事項

実験パターン　タクシー活用（後日に集金）

利用当日は運賃を支払わず、後日、ＮＰＯ法人や地域組織等が利用者宅に訪問するなどして運賃を集めてタクシー事業者に一括して支払う方法です。地域のタクシー事業者の協力が得られ、かつ、ＮＰＯ法人や地域組織等の協力も得られる場合に有効です。

ただし、相乗りの場合には利用者ごとに乗車している距離が異なるため、運賃を一律料金で支払う“割り勘”にすると不公平感が生じます。運賃をそれぞれの自宅から目的地までの距離に応じて按分するなど、タクシー事業者に支払う運賃を分担するルールについて十分に検討し、事前に利用者に理解してもらう必要があります。

実験パターン　タクシー活用（法第21条許可）

地域に乗合許可を取得している交通事業者がいない場合、乗用タクシー事業者でも、法第 21 条許可によって乗合旅客の運送が可能になります。イベント客等の一時的な需要のために期間を限定して行う場合に許可されるものであり、実証実験を行う場合についても対象とされています。許可申請の標準処理期間は 2 か月です。

【申請書記載事項】

- 運送しようとする旅客
- 運送しようとする期日又は期間
- 運送しようとする区間又は区域
- 運行時刻（運行時刻を定めない者にあっては、運行する時間帯）
- 使用する自動車の種別ごとの数
- 運送を必要とする理由

＜法第 21 条の手続きについて知りたい方はこちら＞

- 地方公共団体等が行うコミュニティバス等の実証実験の手続きについて（平成 30 年 12 月 28 日）国土交通省自動車局旅客課長

実験パターン　タクシー活用（企画旅行）

運賃をその都度支払わず、月額定額制にすることも考えられます。この場合、旅行業者が取り扱う旅行商品として販売する方法があります。

県内では、株式会社 JTB が旅行業法に基づく「募集企画型旅行商品」として、1 か月間のうち都合のよい 7 日間が乗り放題となるタクシー定期券を販売した事例があります（明和町版ジェロンタクシー）。

この事例では、タクシー運賃が道路運送法で規定されるため、乗車分に応じた運賃をタクシー会社に支払っています。そのため、定額料金を上回る利用については、差額を実施主体が負担する形で実施されています。

Column

事業者協力型自家用有償旅客運送

道路運送法の改正により、令和２年 11 月から、自家用有償旅客運送に必要な運行管理や車両の整備管理について一般旅客自動車運送事業者（バス・タクシー事業者）に委託することができるようになりました。これにより運行主体はバス・タクシー事業者の持つノウハウを活用でき、バス・タクシー事業者は委託費による収入面でメリットを得ることができます。令和３年４月時点では全国９箇所で導入されています。

出典：自家用有償旅客運送ハンドブック（令和２年 11 月改定／国土交通省自動車局旅客課）

図　事業者協力型自家用有償旅客運送

表　事業者協力型自家用有償旅客運送の導入箇所

No	都道府県	実施主体	委託先
1	北海道	安平町	乗合バス
2	山形	新庄市	タクシー
3		大倉村	乗合バス
4	千葉	ツーリズムいすみ	タクシー
5	富山	朝日町	タクシー
6	石川	珠洲市	乗合バス、貸切バス、タクシー
7	静岡	菊川市	貸切バス
8	愛知	山吉田ふれあい交通運営協議会	タクシー
9	岐阜	揖斐川町	タクシー

東京交通新聞（令和３年６月７日発行）より県が作成

④ 本格導入に向けて運行プランを改善する

実証実験の結果を確認し、本格導入に向けた課題を検討します。

To Do リスト	Check
• 利用実績を集計する	☑
• 事後アンケートを実施する	☑
• 効果検証結果を踏まえて本格導入を判断する	☑
• 運行プランを改善する	☑
• 予算を確保する	☑

（1）利用実績を集計する

事前に設定した目標収支ラインの達成状況を判断するために収支率や利用者総数を集計します。また、今後の改善点を見つける材料として、運行時間・曜日、目的地別の利用者数についても把握します。

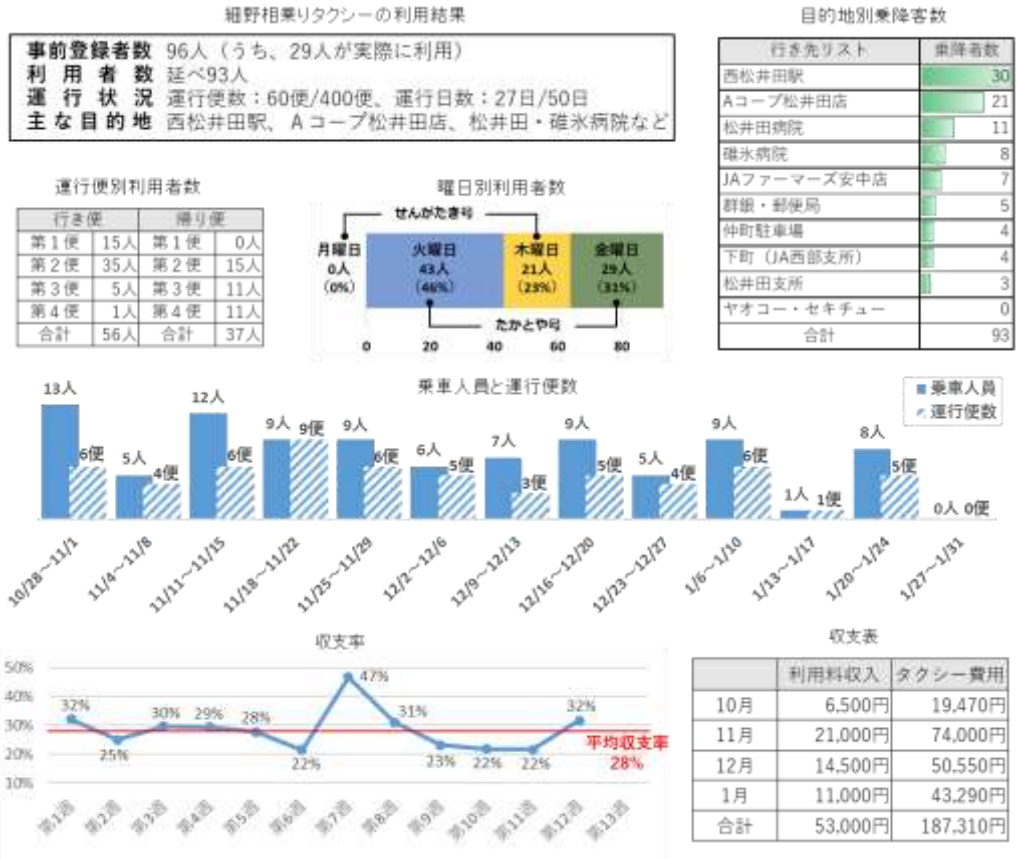


図　利用実績集計のイメージ

（2）事後アンケートを実施する

利用者の外出機会（外出回数や外出しやすさ）の変化等、利用実績だけでは測れない地域課題の改善状況について、アンケート調査で把握します。

《ご利用された理由として、一番近いものを一つ選んでください。》

n=24

項目	回答数	割合
①いつもクルマを運転しているが、運転に不安を感じることがあるから	1	4.2%
②いつも家族・知人の送迎に頼っており、自由に出かけられないから	6	25.0%
③いつもタクシーに頼っており、お金がかかるから	5	20.8%
④いつも徒歩・自転車でしか外出しないので、遠くへ出かけられないから	0	0.0%
⑤特に困っていないが、家族・知人に勧められたから	2	8.3%
⑥将来必要になると思ったから	8	33.3%
⑦その他	2	8.3%
合計	24	100.0%

《「新たな移動手段」があることで、上記で選んだ困り事は、解消されましたか。》

n=24

項目	回答数	割合
①解消する	7	29.2%
②ほぼ解消する	12	50.0%
③あまり解消しない	0	0.0%
④全く解消しない	0	0.0%
⑤どちらともいえない	5	20.8%
合計	24	100.0%

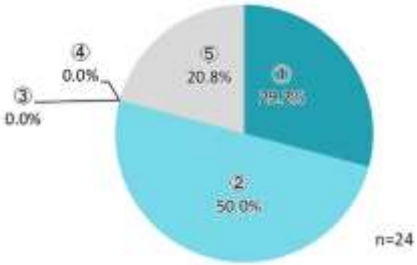


図　事後アンケート結果のイメージ

（3）本格導入を判断し、運行プランを改善する

利用実績、目標収支達成状況、アンケート調査結果等を踏まえて効果検証を行い、本格導入を判断します。本格導入に移行する場合は、利用実績や事後アンケートの結果から運行プランの課題を見つけ出し、具体的な改善策について、地域住民と一緒に話し合いましょう。

《受付・運転ボランティア意見交換会での主な意見》

- 月曜日の利用がほとんど無いので、月曜日は無くしてよいのではないか。
- 将来利用できる選択肢として、月曜日も残した方がよい。
- 電車が間に合わないので、早く迎えに来て欲しいという声がある。
- 病院の診療終わりが間に合わないため、帰りの2便は30分遅らせた方がよい。
- 運行ルートを曜日で分けない方がよい。
- 曜日を分けなくした場合、乗車の目安時間を利用者に伝えられるのか疑問。

《運行プラン改定の考え方》

- 意見交換会での意見を踏まえ、実証実験の利用実績と照らし合わせて運行プランを改定する。
- 車両は**市の公用車（軽自動車）を利用**する。
- 最大乗車３人までなら細野全域を回れる見込みのため、**南北別の運行ルートは廃止**する。
- 予約時に待ち合わせの目安時間を案内するため、新たな乗車順（4区分程度）を設定する。
- 予約の受付日時は変更しない。
- 西松井田駅の利用実績を踏まえ、**行き1～2便及び帰り2～4便をＪＲに接続**できる運行時間に変更する。
- **帰り2便の松井田病院出発時間を約30分繰下げ**る。
- 衣類の購入先がないため、**目的地に「サンキ」を追加**する。また、下町（ＪＡ西部支所）を**ＪＡ西部支所へ直接乗り入れ**に変更する。
- ボランティアの負担が大きいと新たなボランティア参加のハードルが高くなるため、利用実績の少ない**月曜日の運行を廃止**し、各曜日の**帰り１便についても廃止**する。

図　実績を踏まえた改善のイメージ

（4）予算確保

市町村名義の車両を用いてボランティア運送等を行う場合は市町村が車両を手配（購入・リース）します。次年度予算確保の準備を行い、車両費、保険代、燃料代、携帯電話リース代等の必要経費の予算要求を行います。

タクシーの相乗り、自家用有償旅客運送、地域組織が主体となって乗合タクシーを運営する場合などは、市町村の補助金について検討し、必要な予算の要求を行います。

⑤ 本格運行を開始する

自家用有償旅客運送で本格導入する場合、関係者（地域の交通事業者等）との調整を行い、法第 79 条の登録手続きを行います。

To Do リスト	Check
• 地域公共交通会議もしくは運営協議会を開催（自家用有償旅客運送の場合）	☑

導入手段 ボランティア運送

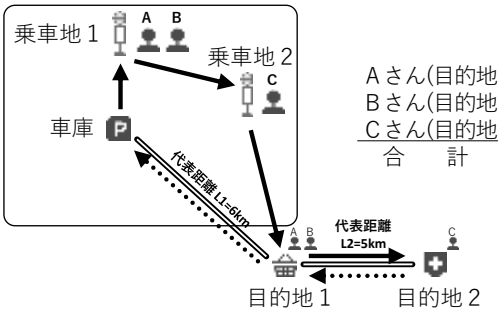
道路運送法上の手続きは不要です。車両手配、保険加入、大臣認定講習受講、携帯電話リース契約、燃料費の精算方法の取り決めなど、運行に必要な実務作業を進めます。

同時に細かな運用ルールを定めた実施要領の作成や、地元と市町村との間で費用負担などの取り決めが必要な場合には協定を締結するなど、協力体制を構築します。

さらに地域公共交通会議でも意見交換した方が望ましいでしょう。

燃料費の精算例

安中市細野地区では、実証実験時の利用実績と燃料費に基づいて目的地別の利用料金を決定しており、支払いは車内でせずに後日集金としています。また、ガソリンの価格変動等で生じる実際の燃料費との差額は、年に一度、まとめて不足を集計して利用者で精算することとしています。



	利用記録	1 回あたり燃料代(後日集金)
A さん(目的地 1）	L1 ＝ 6km	420円× 6km/23km≒100円
B さん(目的地 1）	L1 ＝ 6km	420円× 6km/23km≒100円
C さん(目的地 2）	L1+L2 =11km	420円×11km/23km≒200円
合　計	23km・給油額 420円	集金額 400円

・実験結果に基づいて 1 回あたりの燃料代を算出
・利用者が複数人であっても、負担総額が特定費用の範囲内であることを確認

図　安中市細野地区での精算方法イメージ

導入手段 自家用有償旅客運送（交通空白地有償運送）

自家用有償旅客運送を行う場合、まず登録要件や手続きを確認し、登録完了までの日程を作ります。地域公共交通会議または運営協議会への提出書類作成から、協議が整って申請書を提出まで６ヵ月、運輸支局から登録証の交付まで２ヵ月程度要します。

最終的な事業計画を策定し、地域公共交通会議または運営協議会の合意を得るため、実施主体は次のような手続きが必要となります。

１．事業内容の決定
- 地域公共交通会議／運営協議会への申請書類の作成（実施主体が作成）

２．登録申請に必要な要件の整備
- 自動車保険（自賠責＋任意保険）と、活動保険に加入
- 運転者は国土交通大臣認定講習を登録申請までに受講
- 運行管理や車両整備、苦情処理の体制を市町村担当者中心に決める
- 運転者台帳、持ち込み車両使用の契約書等の整備

３．群馬運輸支局へ書類提出（実施主体が提出）

ちなみに、交通空白地有償運送では、人件費に関する定めがないため、実施団体が任意に設定します。

＜自家用有償旅客運送について詳しく知りたい方はこちら＞
- みんなで作る地域に合った移動の仕組み（平成 30 年７月）一般社団法人トヨタ・モビリティ基金
- 自家用有償旅客運送ハンドブック（令和２年 11 月改定）国土交通省自動車局旅客課
- 共助による交通手段導入ガイドライン～公共交通空白地有償運送の導入に向けて～（平成 28 年３月）岡山県

導入手段 タクシーの相乗り

一般乗用旅客自動車運送事業での運行となるため、道路運送法上の手続きは不要です。予約方法や料金処理の体制について、変更の必要性がないか交通事業者と再確認します。

導入手段 乗合タクシー（地域組織運営）

法第21条許可で試験運行を行った場合、3年程度の許可期限の範囲内で本格導入するのであれば、特段の手続きはありません。

法第4条の乗合許可を新たに取得する場合、地域公共交通会議への協議、事業計画等の許可申請（標準処理期間2～3か月）、運行計画の事前届出（30日前までに届出）を行い、交通事業者に乗合タクシーとして営業できる体制を整えてもらいます。

【許可申請】

- 路線又は営業区域
- 営業所の名称及び位置
- 営業所ごとに配置する自動車の数
- 事業計画（路線に関する事項）
- 運行管理体制

【運行計画の事前届出】

- 運行系統ごとの運行回数
- 始発・終発の時間

導入手段 施設送迎バスへの混乗

施設送迎バスへの混乗を無償とする場合、道路運送法上の手続きは不要です。施設送迎の実施主体と利用者の事前登録、乗降方法、事故の補償、満席時の対応等を決めていきます。

有償とする場合には、自家用有償旅客運送（交通空白地有償運送）の手続きが必要になります。

Column

担い手確保の工夫
（認定ドライバー研修や案内の工夫）

秦野市では「地域支え合い型認定ドライバー養成研修」を実施しています（年２回40人定員・3日間／無料）。住民が65歳になったときに送付する介護保険被保険者証や、毎年6～7月に郵送する介護保険料納入通知書に「ヘルパー研修」や「認定ドライバー研修」等の日程一覧を同封し、問い合わせてきた人に個別のチラシを送付しています。修了者には福祉有償運送団体一覧や訪問D等の担い手団体を紹介し、人材確保につなげています。

3 付録

3.1 県内事例

（1）地域における輸送資源の動員状況一覧

市町村		鉄道駅	民間バス	市町村委託路線バス	デマンド交通	市町村無料バス（路線・デマンド）
1	前橋市	○	○	マイバス 新町玉村線など	ふるさとバス （大胡、宮城、粕川地区） るんるんバス （富士見地区）	
2	高崎市	○	○	ぐるりん よしいバス 南陽台線など		
3	桐生市	○	－	おりひめバス	新里町デマンドタクシー「えがお号」 （新里町） 黒保根町デマンドタクシー「ふれあいタクシー」 （黒保根町）	
4	伊勢崎市	○	○	あおぞら		
5	太田市	○	○	市営バス	おうかがい市バス （市内全域）	市営無料バス
6	沼田市	○	○	迦葉山線 佐山線など		
7	館林市	○	－	広域バス		
8	渋川市	○	○	りんご団地線など	北橋地区予約型バス 【R3 試行運行】 （北橋地区）	温泉シャトルバス 老人福祉センター送迎バス 県立ゆうあいピック 記念温水プール送迎バス

運賃補助		新たな移動手段 （ボランティア、相乗り、混乗、自家用有償 （社協・NPO）、地域組織運営デマンドなど）	県実証実験
バス	タクシー		
敬老バスカード	マイタク	城南あおぞら号※ （地域組織運営デマンド、地域組織、城南地区） マイタク （相乗りタクシー）	※H30
敬老バスカード		おとしよりぐるりんタクシー （無料巡回タクシー、倉渕･榛名･吉井･乗附･片岡･寺尾･南八幡地区） お店ぐるりんタクシー （無料巡回タクシー、中心市街地） 倉渕買い物おでかけ便「せせらぎ号」 （自家用有償、社協、倉渕町地区）	
敬老パスポート券 デマンド回数券		低速電動コミュニティバス「MAYU」 （グリーンスローモビリティ） 公共交通空白地有償運送 （自家用有償、NPO、黒保根町） 買い物ツアー【試行事業】 （ボランティア運送、社協･社福、川内地区）	
運賃補助（バス）	高齢者タクシー利用料金の助成	買い物支援 （ボランティア運送、社福、豊受地区）	
		福祉 Mover （デイサービス送迎車への混乗、MWS 日高、太田デイトレセンター近隣） 買い物支援【今後実施予定】 （ボランティア運送、社協･社福）	
敬老バスカード（尾瀬カード）		ささえあいタクシー実証実験※ （相乗りタクシー実証実験、沼田市･NPO、薄根･川田･白沢地区）	※R02, R03
シニアパス（公共路線バス） 高齢者無料定期券交付事業	高齢者通院等タクシー助成事業	買い物支援事業【現在休止中】 （ボランティア運送、社協･社福、赤羽･三野谷地区）	
敬老バスカード（尾瀬カード） 敬老バスカード 渋川市敬老割引回数券	高齢者移動支援事業	ささえあい買い物事業「あいのり」 （相乗りタクシー、社協、市内全域） 施設巡回バス「福祉のあし」 （無料バス、社協）	

※福祉タクシー補助については、障害のない高齢者を対象としているものを記載。

市町村		鉄道駅	民間バス	市町村委託路線バス	デマンド交通	市町村無料バス（路線・デマンド）
9	藤岡市	○	－	奥多野線 めぐるんなど	さんばがわ号 （鬼石地区、三波川地区）	
10	富岡市	○	－		愛タク （市内全域）	
11	安中市	○	○	秋間線 磯部線など	乗合タクシー （磯部･中野谷線、問仁田･岩野谷線）	
12	みどり市	○	－	東町バス 美術館線など	電話でバス （笠懸町･大間々町地区）	
13	榛東村	－	－	渋川～箕郷線など		
14	吉岡村	－	○	上野田線など		
15	上野村	－	－	奥多野線 乗合タクシー （上野村～下仁田･富岡方面）		
16	神流町	－	－	奥多野線		
17	下仁田町	○	－	しもにたバス		
18	南牧村	－	－	南牧ふるさとバス 南牧村乗合タクシー		
19	甘楽町	○	－		愛のりくん （町内全域・富総合病院・公立七日市病院）	
20	中之条町	○	○	六合地区路線バス	デマンドバス「どんぐり号、りんご号」 （青山・市城地区、伊参・赤坂・栃窪・横尾地区）	医療機関等外出タクシー「なかのん号」 （四万線、沢渡線、名久田線）
21	長野原町	○	○			外出支援バス 福祉バス
22	嬬恋村	－	○			福祉バス

運賃補助		新たな移動手段 （ボランティア、相乗り、混乗、自家用有償 （社協・NPO）、地域組織運営デマンドなど）	県実証実験
バス	タクシー		
敬老バスカード 高齢者バス利用割引			
敬老バスカード 敬老割引回数券	タクシー料金補助	細野地区「新たな移動手段」実証実験※ （相乗りタクシー･ボランティア運送実証実験、細野地区） スクールバスへの混乗 （坂本･入山地区）	※H30, R01
	高齢者福祉タクシー料金助成事業	公共交通空白地有償運送 （自家用有償、NPO、東町地区）	
敬老バスカード	福祉タクシー利用助成制度		
敬老バスカード	よしタク	吉岡町社協移送サービス （ボランティア運送、社協）	
敬老バスカード			
敬老バスカード		公共交通空白地有償運送事業「メジロ」 （自家用有償、社協、町内全域）	
	タクシー券交付事業	スクールバスへの混乗 （町内全域）	
児童・生徒パスポート事業 南牧村乗合バス・乗合タクシー無料乗車券交付			
		公共交通空白地有償運送事業「やまどり」 （自家用有償、社協、六合地区）	
	おでかけタクシー助成事業 高齢者福祉タクシー	買い物支援バス （ボランティア運送、社協、村内全域）	

※福祉タクシー補助については、障害のない高齢者を対象としているものを記載。

市町村		鉄道駅	民間バス	市町村委託路線バス	デマンド交通	市町村無料バス（路線・デマンド）
23	草津町	－	○	町内巡回バス		
24	高山村	－	－	たかやまバス 中山本宿線（沼田行）		高山村ふれあい福祉車 （村内全域）
25	東吾妻町	○	－	湯中子線 大戸線など	水仙ちゃんバス （スクールバス併用、坂上地区）	
26	片品村	－	○			
27	川場村	－	－	川場村循環バス		
28	昭和村	－	－	永井線など		
29	みなかみ町	○	○	猿ヶ京～法師線		
30	玉村町	－	－	たまりん 新町玉村線		
31	板倉町	○	－	広域バス		板倉町コミュニティバス
32	明和町	○	－	広域バス		
33	千代田町	○	－	広域バス		
34	大泉町	○	－	あおぞら	高齢者等デマンド交通「ほほえみ」 （町内全域）	
35	邑楽町	○	－	広域バス		

運賃補助		新たな移動手段 （ボランティア、相乗り、混乗、自家用有償 （社協・NPO）、地域組織運営デマンドなど）	県実証実験
バス	タクシー		
		買い物支援バス （ボランティア運送、社協、町内全域）	
敬老バスカード（尾瀬カード） 老人特殊回数券			
水仙ちゃんバスフリーパス券		福祉バス （東地区内、社協、東地区）	
片品村内路線バス運賃補助 敬老バスカード（尾瀬カード）	高齢交通弱者救済事業		
敬老バスカード（尾瀬カード）		移動支援事業実証実験※ （自家用有償（実証実験）、川場村･社協、村内全域）	※R01
敬老バスカード（尾瀬カード）			
みなかみバスカード		みなかみ観光周遊バス「わくわく号」 （みなかみ町観光協会・関越交通） 移動支援事業（町委託） （タクシー相乗り、社協、町内全域）	
敬老バスカード	タクシー利用補助券		
	福祉タクシー支援事業		
	福祉タクシー利用料金助成事業	チョイソコめいわ （社協運営デマンド、社協、町内全域） 楽ラクシー （社協運営定額制デマンド、社協、町内＋館林市） ジェロンタクシー実証実験※ （定額タクシー実証実験、明和町･社協）	※R01
	福祉公共交通利用料補助金	お買い物バスツアー （ボランティア運送、社協、町内全域）	
	福祉タクシー推進事業		

※福祉タクシー補助については、障害のない高齢者を対象としているものを記載。

（2）事例集

表　県内事例リスト

No.	地域	事業名	実施形態	県の導入支援事業活用	ページ番号
1	安中市（細野地区）	細野地区「新たな移動手段」実証実験	ボランティア運送	●	41
2	桐生市（黒保根町）、みどり市（東町）	桐生市・みどり市公共交通空白地有償運送	自家用有償旅客運送（交通空白地有償運送）		43
3	中之条町（六合地区）	公共交通空白地有償運送事業（やまどり）	自家用有償旅客運送（交通空白地有償運送）		45
4	神流町	公共交通空白地有償運送事業（メジロ）	自家用有償旅客運送（交通空白地有償運送）		46
5	高崎市（倉渕町地区）	倉渕買い物おでかけ便（せせらぎ号）	自家用有償旅客運送（交通空白地有償運送）		47
6	川場村	移動支援事業実証実験	自家用有償旅客運送（交通空白地有償運送）	●	48
7	渋川市	ささえあい買い物事業～あいのり～	タクシーの相乗り		49
8	前橋市	マイタク（でまんど相乗りタクシー）	タクシーの相乗り		51
9	沼田市	ささえあいタクシー実証実験	タクシーの相乗り	●	52
10	前橋市（城南地区）	城南地区地域内交通「城南あおぞら号」	乗合タクシー（地域組織運営）	●	53
11	下仁田町	スクールバスへの混乗	施設送迎バスへの混乗		55
12	太田市	福祉Mover	施設送迎バスへの混乗		57
13	明和町	楽ラクシー ※実証実験時はジェロンタクシー	その他	●	59

No.	1	安中市細野地区	細野地区「新たな移動手段」実証実験

実施形態	ボランティア運送	自家用有償旅客運送	タクシーの相乗り	乗合タクシー（地域組織運営）	送迎バスへの混乗

特徴

- 検討会を開催し、住民や行政による話合いを経て、実証実験を実施した。
- タクシーの相乗りから取組に着手し、ボランティア運送へ移行。
- ボランティア運送は、予約受付及び車両運転の両方を住民ボランティアにより実施。

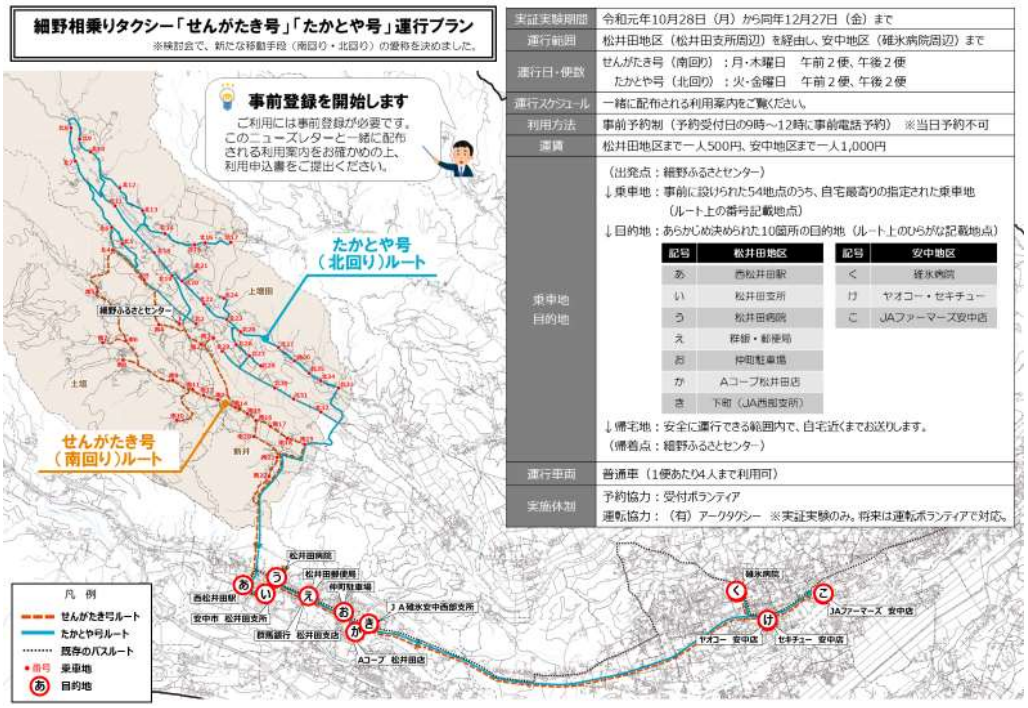
背景と経緯

- 細野地区にはバスなどの公共交通がなく、自動車を使えない住民を中心に何らかの交通手段を確保してほしいとの要望を受け、平成 31 年 1 月に市からの呼びかけで住民と行政による検討会を開始。

- 何度かの検討会を経てボランティアによる運送サービスの導入が地域に適しているとの結論を得るが、始めからボランティアによる運転ではなく、タクシーの相乗りから始めることとして、令和元年 10 月に実証実験を開始。
- 約 3 ヵ月のタクシー相乗りの実験の結果、お出かけの手段として導入の効果が見込まれたため、令和 2 年 2 月よりボランティアによる運送に切り替えて実験を継続。
- 令和 2 年 3 月までの実験により本格導入を目指すことが決まる。（新型コロナウイルス感染症の拡大により延期中）。
-

運行状況

【利用対象者】安中市細野地区の在住者
【事業主体】安中市
【使用車両】・タクシー相乗り実験時：タクシー車両１台
・ボランティア運送実験時：レンタカー１台
【運送区域】安中市細野地区～松井田地区または安中地区
【利用料金】・タクシー相乗り実験時：松井田地区まで片道 500 円、安中地区まで片道 1000 円
・ボランティア運送実験時：ガソリン代等の実費負担
【運行形態】・前日までに電話等で予約。
・月木曜日が南回り（せんがたき号）、火金曜日が北回り（たかとや号）、それぞれ午前２便と午後２便を運行。
【令和元年度実績】・タクシー相乗り実験時：93 人（R1.10.28～R2.1.31）
・ボランティア運送実験時：29 人（R2.2.3～R2.3.13）



担当部署	安中市建設部都市整備課 [住所]群馬県安中市安中１－23－13　　[電話] 027-382-1111

No.	2	桐生市（黒保根町）、みどり市（東町）	桐生市・みどり市公共交通空白地有償運送

実施形態	ボランティア運送	**自家用有償旅客運送**	タクシーの相乗り	乗合タクシー（地域組織運営）	送迎バスへの混乗

特徴

・ＮＰＯ法人が有償で運転・予約受付する公共交通空白地有償運送

背景と経緯

・平成 15 年　団体メンバーの一人が自らボランティアで自家用移送サービスを実施
・平成 16 年　団体の法人認可取得
・平成 17 年７月　過疎地有償運送事業（県内初）として運行開始
・令和元年 10 月現在、黒保根町ドライバー4 名、東町ドライバー7 名

運行状況

【利用対象者】桐生市黒保根町在住またはみどり市東町在住で、身体の状況、バス停・駅までの距離等の理由で公共交通機関を利用できない方
【事業主体】特定非営利活動法人グループ２８
【使用車両】・団体所有の普通自動車１台
・自治体等所有車両の持込７台（うち軽自動車５台）
【運送区域】・発着地のいずれかが、黒保根町または東町の区域
・運行の目的は日常生活で必要な用務
【利用料金】・運賃 100 円/km
・迎え料金 30 円/km、待機料金 200 円/15 分、付添料金 250 円/15 分
【運行形態】・原則として、サービス利用の２日前までに電話等で予約
・運送営業日は月～金曜日、8:30～17:30 まで。営業日、営業時間外でも時間外料金（25 円/km）上乗せで運行を行う。
【平成 28 年度輸送実績】
運送回数 1,706 回、輸送収入 4,575 千円、会員数 438 人、
桐生市補助額 1,383 千円、みどり市補助額 2,951 千円
（基本的に輸送収入と同額が運転手へ支払われる。市補助は輸送収入と関係なく、事務所経費、ガソリン代、保険代等の経費分が補助される。）

その他	・事業主体のＮＰＯ法人は国土交通大臣認定講習も実施しており、市町村運営有償運送等運転者講習については県内で唯一の実施機関となっている。
担当部署	特定非営利活動法人グループ 28 [住所]群馬県みどり市東町花輪 205 番地 2 東支所 1 階 [電話] 0277-97-3122

No.	3	中之条町（六合地区）	公共交通空白地有償運送事業（通称 やまどり）

実施形態	ボランティア運送	**自家用有償旅客運送**	タクシーの相乗り	乗合タクシー（地域組織運営）	送迎バスへの混乗

特徴	・社会福祉法人が有償で運転・予約受付する公共交通空白地有償運送
背景と経緯	・平成 20 年９月運行開始
運行状況	【利用対象者】六合地区在住で、65 歳以上、各種障害手帳等所有者、生活保護世帯などが対象 【事業主体】中之条町社会福祉協議会 【使用車両】普通自動車１台、軽自動車４台 【運送区域】六合地区内及び JR 長野原草津口駅（発着地のいずれも） 【利用料金】片道 400 円、年度登録料 2,000 円 【運行形態】・前日までに電話等で予約 ・利用時間は平日の午前９時～午後４時３０分 【平成 28 年度輸送実績】 運送回数 1,188 回、輸送収入 467 千円、会員数 71 人、町補助額 4,677 千円
担当部署	中之条町社会福祉協議会 六合支所 [住所] 群馬県吾妻郡中之条町大字小雨 577-1　　[電話] 0279-95-3041

No.	4	神流町	公共交通空白地有償運送事業（メジロ）

実施形態	ボランティア運送	**自家用有償旅客運送**	タクシーの相乗り	乗合タクシー（地域組織運営）	送迎バスへの混乗

特徴	・社会福祉法人が有償で運転・予約受付する公共交通空白地有償運送
背景と経緯	・平成 22 年３月運行開始
運行状況	【利用対象者】神流町在住の 65 歳以上の方又は身体障害者、療育、精神保健福祉手帳の交付を受けている方 【事業主体】神流町社会福祉協議会 【使用車両】軽自動車３台 【運送区域】神流町内のみ（発着地のいずれも） 【利用料金】片道 200 円 【運行形態】・会員登録（年 1,000 円）を社会福祉協議会で行ったのち、利用希望日の前日までに社会福祉協議会へ電話等で予約を行う。 ・運行時間は平日（月～金）の午前８時 30 分～午後４時 30 分 【平成 28 年度輸送実績】 運送回数 1,220 回、輸送収入 495 千円、会員数 97 人、町補助額 5,607 千円
担当部署	神流町社会福祉協議会 [住所]群馬県多野郡神流町神ヶ原４３０番地１　[電話]0274-58-2781

No.	5	高崎市（倉渕町地区）	倉渕買い物おでかけ便（せせらぎ号）

実施形態	ボランティア運送	**自家用有償旅客運送**	タクシーの相乗り	乗合タクシー（地域組織運営）	送迎バスへの混乗

特徴	・予約受付及び車両運転の両方を住民ボランティアにより実施 ・社会福祉法人が有償で運転・予約受付する公共交通空白地有償運送 ・地域のボランティアが、社会福祉協議会所有の車を運転 ・運行地域が倉渕町地区に限られるため、利便性の面で課題を抱えている
背景と経緯	・平成 24 年 10 月運行開始
運行状況	【利用対象者】倉渕地域に居住する 65 歳以上の高齢者（無償の会員登録と事前に利用券の購入が必要。） 【事業主体】高崎市社会福祉協議会 【使用車両】普通自動車 1 台、軽自動車 1 台 【運送区域】・倉渕地域内のみ（発着地のいずれも） ・送迎する場所は、商店への買い物、金融機関、公共施設（倉渕支所、健康診断）、病院、自宅から最寄りのバス停 【利用料金】片道 100 円 【運行形態】・当日の午前 10 時まで（午前の利用は、前日の午後 4 時まで）に予約 ・利用時間は月曜日から金曜日までの午前 9 時 30 分から午後 5 時 【平成 28 年度輸送実績】 運送回数 約 300 回、輸送収入 56 千円、会員数 203 人、市補助額 676 千円
担当部署	高崎市社会福祉協議会　倉渕支所 [住所]群馬県高崎市倉渕町岩氷 19-1　[電話]027-378-3440

No.	6	川場村	移動支援事業実証実験

実施形態	ボランティア運送	**自家用有償旅客運送**	タクシーの相乗り	乗合タクシー（地域組織運営）	送迎バスへの混乗

特徴	・社会福祉法人が有償で運転・予約受付する公共交通空白地有償運送の導入を目指し、無償の実証実験を実施
背景と経緯	・高齢化の進行にともない村内の公共交通等の利用が困難な地域住民や、高齢者の運転免許証自主返納が増加 ・住民の移動手段確保を喫緊の課題と捉え、平成 30 年 6 月に「公共交通及び高齢者等交通弱者の移動手段検討会」を設立 ・検討の末、平成 31 年 1 月に「公共交通空白地有償運送事業」の導入を目指すとの結論に至る。 ・令和 2 年 1～2月に実証実験を実施
運行状況	【利用対象者】70 歳以上の川場村在住で、自分で車両への乗り降りができる村民 ※福祉有償運送事業対象者は除く 【事業主体】川場村、川場村社会福祉協議会 【使用車両】レンタカー及び社会福祉法人所有車両 【運送区域】川場村内および利根町を除く沼田市 【利用料金】・無償 【運行形態】・利用日の 5 日前までに電話で予約。 【令和元年度実績】延べ利用者数：200 人（R2.1.6～R2.2.28）
担当部署	川場村健康福祉課 [所在]群馬県利根郡川場村大字谷地 2390－2　　[電話] 0278-52-2111

No.	7	渋川市	ささえあい買い物事業～あいのり～

実施形態	ボランティア運送	自家用有償旅客運送	**タクシーの相乗り**	乗合タクシー（地域組織運営）	送迎バスへの混乗

特徴	・社会福祉協議会がマッチングするタクシーの相乗り ・タクシーの相乗りとスーパーマーケット等の協賛金で利用者負担を抑えて運行 ・月２回のみとすることで、既存の手段（タクシーや宅配利用等）にも配慮
背景と経緯	・地域福祉活動計画の策定を目的に平成 24 年 11 月から平成 25 年１月にかけ、アンケート及び地区別懇談会を開催 ・地区別懇談会で最も多くあげられた地域課題が「高齢者の移動」に関するものであったことから、第一期地域福祉活動計画（平成 26 年３月）において「福祉のあし事業」を新規事業として位置づけ、バス事業とデマンド事業、両方を同時並行的に検討 ・買い物弱者の救済として、店舗設置や巡回バス運行を実際にやってみたが、経費面やバス停までの移動が困難な方がたくさんいるという課題があり、最終的に「高齢者が出かけられる」「ドア to ドア」というニーズに応えるには、タクシーを活用するしかないという結論に至る。 ・平成 29 年 11 月～平成 30 年１月の３か月間、渋川市豊秋地区で試験運行を実施 ・平成 30 年３月から同地区で本格的にスタートし、１年４か月で市内全域に拡充
運行状況	【利用対象者】75 歳以上の高齢者（事前に市社協へ申請が必要） 【事業主体】渋川市社会福祉協議会 【使用車両】タクシー車両 【運送区域】渋川市全域（9 地区） 【利用料金】・運賃は、利用者４名と市社協、スーパーマーケット、事業協賛者で負担。利用者の買い物１人１回につきスーパーマーケットから 100 円以上の協賛金をいただく。 ・運賃 500 円/往復（自宅から店舗まで片道２㎞）、２㎞以上はプラス 100 円/500m。同一世帯から２名以上利用（介助者含む）で、同一場所の乗降を条件に１００円割引。 【運行形態】・月２回、タクシーの相乗りによる、自宅からスーパーマーケットまでの往復送迎を実施（令和元年度平均乗車人数 3.1 人/台） ・実施回数は、試験運行で最も希望の多かった「月に２回」で設定。「毎週では疲れてしまう」という意見、「既存の絆を壊す事業にはしたくない」という思い、現在成立している商品の購入方法（宅配など）への影響も考慮して実施回数を決定。 ・月２回の買い物で不足する高齢者に対しては、宅配サービスを実施している事業者とも連携

【令和元年度実績】延べ利用者数：1,049 人

事業費：

項目	金額（円）	備考
利用料収入	624,000	
協賛金収入	357,950	
収入合計	**981,950**	
消耗品費	80,145	店舗看板など
タクシー料金	1,923,850	
支出合計	**2,003,995**	
収入－支出	**▲ 1,022,045**	社協負担額

【職員体制】担当職員は２名で、他業務と兼務

従事比率	あいのり	他業務
職員Ａ	0.7	0.3
職員Ｂ	0.5	0.5
合計	1.2	0.8

買い物店舗	買い物日	買い物時間
とりせん渋川店	第1・3火曜日	午後2～3時
	第2・4火曜日	午後2～3時
とりせん子持店	第2・4水曜日	午後2～3時
フレッセイ阿久津店	第1・3水曜日	午後1時30分～2時30分
フレッセイ有馬店	第1・3火曜日	午後2～3時
Aコープ北橘店	第1・3木曜日	午後2～3時
ベルク渋川店	第2・4木曜日	午後2～3時
すーぱーこいけ敷島店	第1・3金曜日	午後2～3時
西友入沢店	第2・4金曜日	午後2～3時

担当部署	渋川市社会福祉協議会生活支援課 [住所]群馬県渋川市渋川 1760 番地 1　　[電話] 0279-25-0500

No.	8	前橋市	マイタク（でまんど相乗りタクシー）

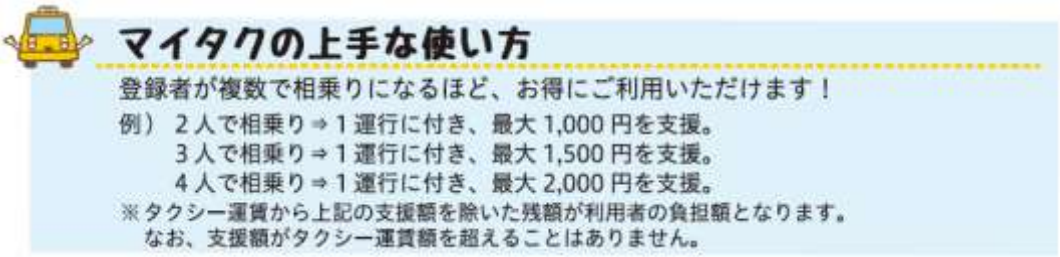
実施形態	ボランティア運送	自家用有償旅客運送	**タクシーの相乗り**	乗合タクシー（地域組織運営）	送迎バスへの混乗

特徴

- 行政主体で導入する相乗りタクシー
- 前橋市内のタクシーを利用した際、運賃の一部を前橋市が支援
- 登録者が複数でタクシーを相乗りするほど、利用が得になる支援を実施

背景と経緯

- 前橋市内全域に「デマンド運行」による交通手段の導入を調査・検討するため、学識経験者と行政関係者を委員とした「全市域デマンド化研究会」を平成 24 年５月に設置
- フルデマンド方式の導入に対して、研究会の委員や交通事業者などから疑問の声が大きく、結果的に既存のタクシーを活用した方式を採用
- 平成 28 年１月から運行開始
- 登録者 23,611 人、利用者 12,801 人（54.2%）
  （平成 29 年４月１日から平成 30 年３月 31 日の 365 日間のデータ）
- 利用者増に伴う支援額（財政負担）増加による、持続性の難しさが課題となっている。（市の年間支援額は約２億円）



運行状況

【利用対象者】前橋市に住民登録がある、75 歳以上の高齢者、65 歳以上の免許を持たない人、免許の自主返納者などが対象。事前登録が必要。
【事業主体】前橋市
【使用車両】前橋地区タクシー協議会所属のタクシー会社 10 社の運行車両
【運送区域】前橋市全域
【利用料金】・２人以上の相乗り利用の場合、１人１乗車に付き最大 500 円を支援。単独利用の場合、２千円以下の場合は運賃の半額、２千円を超える場合は千円を支援。
【運行形態】・午前７時から午後６時までに乗車した運行が市の支援対象

担当部署

前橋市政策部交通政策課
[住所]群馬県前橋市大手町二丁目 12 番１号　　[電話] 027-898-6263

No.	9	沼田市	ささえあいタクシー実証実験

実施形態	ボランティア運送	自家用有償旅客運送	**タクシーの相乗り**	乗合タクシー（地域組織運営）	送迎バスへの混乗

特徴	・タクシーの相乗りサービスを行うため、NPO 法人が利用者同士のマッチング・予約管理・集金を実施 ・相乗り率向上のためにグループ登録制を採用
背景と経緯	・実証実験の対象地区では、路線バスがあっても本数が少なく最寄りバス停まで距離があるなど、高齢者が利用しがたい状況にある。 ・高齢者は、経済的な理由からタクシーの利用も難しいため、相乗りによる利用者の負担軽減を NPO 法人が検討 ・令和２年 7～9 月に沼田市が主体となって説明会等を実施し、令和２年 10 月から実証実験を開始 ・実証期間を令和３年６月までとしたが、新型コロナウイルス感染症拡大による運行休止の結果、実際に利用されたのは令和２年 11 月までの約１か月
運行状況	【利用対象者】沼田市内の対象地区（薄根・川田・白沢）に居住しており自分で車両への乗り降りができる方 【事業主体】沼田市、NPO 法人 手をつなごう 【使用車両】タクシー車両 【運送区域】利用対象地区から買い物先まで（フレッセイ沼田恩田店、フレッセイ沼田ビバタウン店、ベイシア沼田モール店） 【利用料金】・一人あたり往復 500 円（本格運行では、距離に応じた割り勘を想定） 【運行形態】・原則として複数人による事前登録制 ・１グループごと月に２回の日を指定して、午後２～４時の間でお出かけが可能（うち、買い物時間は約１時間程度） 【利用実績】延べ利用者数：13 人（R2.10.19～R2.11.27）
担当部署	ＮＰＯ法人 手をつなごう [所在]群馬県沼田市久屋原町 340-３　　[電話] 0278-25-9082

No.	10	前橋市（城南地区）	城南地区地域内交通「城南あおぞら号」

実施形態	ボランティア運送	自家用有償旅客運送	タクシーの相乗り	**乗合タクシー（地域組織運営）**	送迎バスへの混乗

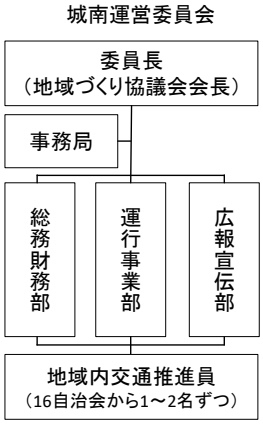
特徴

- 地域が運営する地域主体交通
- 城南地区住民自ら「運営委員会」を組織し、地域内交通を検討

背景と経緯

【城南地区地域づくり協議会】

- 平成 23 年７月　地域高齢者の足の確保検討開始
- 平成 28 年 11 月　地区アンケート実施
- 平成 29 年６月　実行委員会設置、運行形態案検討開始
- 平成 29 年６月　宇都宮豊郷地区視察
- 平成 29 年７～10 月　運行形態案作成
- 平成 30 年２月　運営委員会設置



【平成 30 年度実証実験】

- 平成 30 年 12 月～平成 31 年２月　実証実験
- 利用傾向や、「普段の外出に困っている人」の外出頻度が増加する効果等を確認
- 利用実績：事前登録 345 人、総乗車人数 778 人、１日平均 12.5 人/日

図　出発式の様子

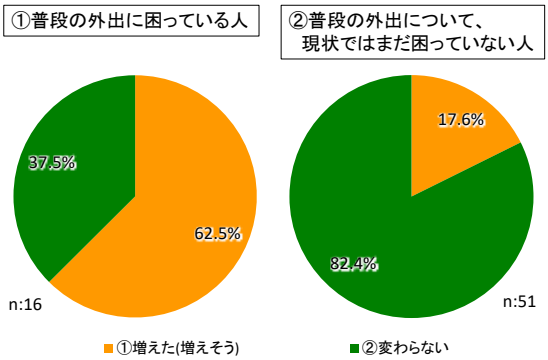
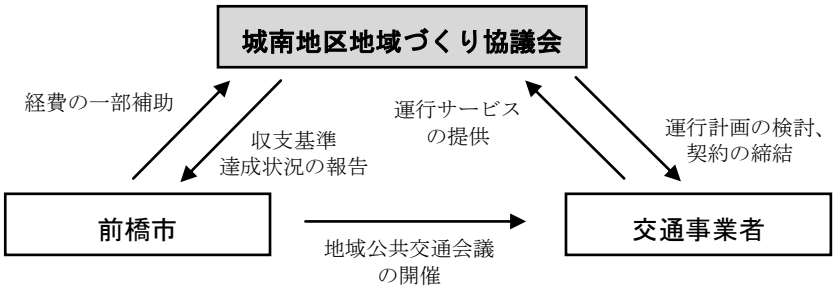
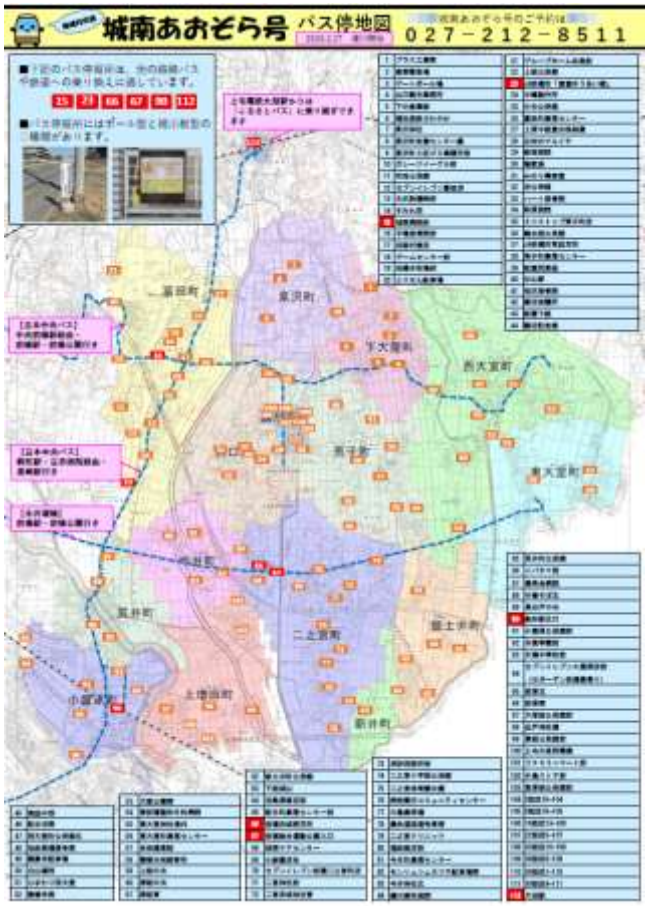


図　実証実験による外出頻度の変化

【プレ運行】

- 令和２年２月　本格運行に向けたプレ運行を開始
- 地域主体で運行し、市は運行経費を一部補助（プレ運行中は全額補助）



	【本格運行】 ・令和２年１０月　「城南あおぞら号」として 本格運行を開始 ・回数券の販売や「城南あおぞら号通信」の発行による利用促進に加え、利用の少ないバス停の見直しや問題点・課題の改善に取り組む。
運行状況	【利用対象者】一般 【事業主体】城南地区地域内交通運営委員会 【使用車両】ジャンボタクシー（10 人乗り） 【運送区域】城南地区内及び大胡駅（112 か所のバス停方式） 【利用料金】大人 300 円　中学生以下 150 円 【運行形態】・電話予約または Web アプリ予約（予約受付時間 8:00～16:00） ・運行時間は月～土曜日の 8:30～16:30、日曜運休 
担当部署	前橋市未来創造部交通政策課 [住所]群馬県前橋市大手町二丁目 12 番 1 号　　[電話]027-898-6263

No.	11	下仁田町	スクールバスへの混乗

実施形態	ボランティア運送	自家用有償旅客運送	タクシーの相乗り	乗合タクシー（地域組織運営）	送迎バスへの混乗

特徴

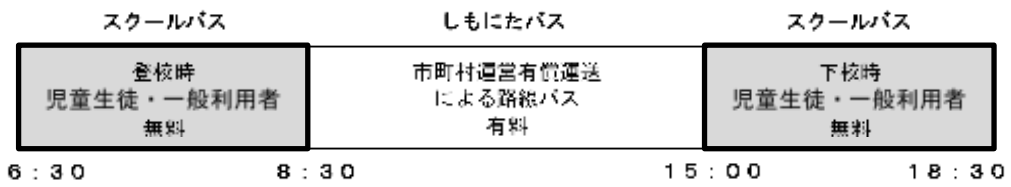
- 平日、朝夕の登下校時間帯はスクールバス、昼間の時間帯は町乗合バスとして有料運行し、スクールバスも空席があれば、一般利用者が無償で混乗可能としている。

背景と経緯

- 小学校の統廃合に伴い、スクールバスの運行を大幅に拡充させる必要があり、一般乗合旅客運送事業として運行していた「しもにたバス」と一体的な見直しを実施
- 車両は「しもにたバス」で利用していたものと、スクールバスを併用。町保有のスクールバスを路線バスに併用するため、市町村運営有償運送に登録。
- 児童生徒の保護者からは、スクールバスに一般の乗客が混乗することへの不安の声があったが、各地区で説明会等を開催し、混乗についても理解を得ることができた。
- 平成 24 年 4 月運行開始

運行状況

【利用対象者】地域住民
【事業主体】下仁田町
【使用車両】町所有の小型～大型バス（しもにたバス５台、スクールバス７台）
【運送区域】下仁田町内
【利用料金】・スクールバスへの混乗は無償
・昼間の町乗合バスは 200 円（70 歳以上の高齢者等は無償）
【運行形態】6 路線を昼間（8:30～15:00）は町乗合バス、登下校時間帯（6:30～8:30、15:00～18:30）はスクールバスとして運行
【平成 30 年度輸送実績】
しもにたバス：13,694 人（一般 10,504 人、児童生徒 3,190 人）
スクールバス：52,481 人（一般 5,307 人、児童生徒 47,174 人）、一般混乗化率 10.1%
収入状況：346 千円
【平成 30 年度運行経費】
しもにたバス：約 19,400 千円/年
スクールバス：約 43,800 千円/年



担当部署	下仁田町（路線バス：企画課、スクールバス：教育課） [住所]下仁田町大字下仁田 682　　[電話]0274-82-2111

No.	12	太田市	福祉Ｍｏｖｅｒ

実施形態	ボランティア運送	自家用有償旅客運送	タクシーの相乗り	乗合タクシー（地域組織運営）	送迎バスへの混乗

特徴	・独自システムを用いたデイサービス送迎車への相乗りサービス ・通所施設の利用者がスマートフォンの専用アプリを使って買い物や病院などの送迎希望を入力すると、近くを走行中の送迎車をシステムが自動で手配する仕組み
背景と経緯	・デイサービスは大型化しており、太田デイトレセンターは 1 日利用者 300 人規模の施設となっている。 ・送迎はキャンセルや当日参加などの調整が多く、職員の残業が多く生じていたことから、配車分けや最適コースを自動選択するシステムを自社開発し、送迎を効率化 ・さらに大学発ベンチャーの未来シェアが開発した AI を融合させることで、リアルタイムに施設利用者の外出希望に応じられる仕組みを整えた。 ・通所日の週 2 日間だけリハビリをしても、残りの 5 日間自宅に引きこもっていたら高齢者の生活の質は向上しない、との考えから事業を展開している。
運行状況	【利用対象者】デイサービス利用者（施設への通所日以外にも利用可能） 【事業主体】株式会社エムダブルエス日高 【使用車両】太田デイトレセンターの車両 38 台 【運送区域】・太田デイトレセンターから半径 5km 圏内の場所 ・乗車場所や行き先として、自宅・駅・ショッピングセンターなど 5 つの場所を登録できる。 【利用料金】無償 【運行形態】・専用アプリ「福祉 Mover」を通じて予約 ・デイサービスの到着遅れが 10 分以内に納まる車両のみを自動で配車 ・条件を満たさない場合、配車可能な車両が見つからないことになる。 【運行実績】・マッチング件数は月 100 件程度

担当部署	株式会社エムダブルエス日高 [住所]群馬県高崎市日高町 349 番地　　[電話]027-362-0691

<table>
<tr><th>No.</th><th>13</th><th colspan="3">明和町</th><th colspan="2">楽ラクシー</th></tr>
<tr><td>実施形態</td><td>ボランティア運送</td><td>自家用有償旅客運送</td><td>タクシーの相乗り</td><td>乗合タクシー
（地域組織運営）</td><td>送迎バスへの混乗</td></tr>
<tr><td>特徴</td><td colspan="5">・移動サービスを定額料金で提供
・タクシーによる実験を経て、ワゴン車両によるデマンド型の実験へ移行
【タクシーを利用した実験（ジェロンタクシー）】
・毎月、指定した７日間定額でタクシーを利用可能
・目的地２箇所を指定し、その組み合わせにより料金が変動
【ワゴン車両を利用した実験（楽ラクシー）】
・毎月定額で利用が可能なデマンド型の乗合送迎サービス
・事業に賛同した町内外の施設、事業者がエリアパートナーとして有料で停留所等の看板を設置</td></tr>
<tr><td>背景と経緯</td><td colspan="5">・平成 31 年２月より明和町公共交通および福祉サービス等検討会を開催
・町内を巡回している公共施設送迎バスを幹線バスと位置付けていく方針から、自宅と拠点間を結ぶ手段としての可能性をさぐるために実験を実施
・令和元年８月～令和２年２月まで定額乗り放題のタクシーサービス「JTB ジェロンタクシー」を利用した実験を実施
・令和２年２月、明和町・明和町社会福祉協議会・群馬トヨタ自動車で広域移動支援サービスにおける地域包括連携協定を締結
・令和２年 10 月、楽ラクシーの実証実験を開始、３年間の実験後に事業化を予定</td></tr>
<tr><td>運行状況</td><td>ジェロンタクシー</td><td colspan="4">【利用対象者】満 70 歳以上の明和町在住者
【事業主体】 明和町、明和町社会福祉協議会、株式会社 JTB
【使用車両】タクシー車両
【運送区域】自宅および指定した２箇所の目的地間を運行
【利用料金】・指定目的地の組合せにより変動（9,600～30,400 円/月）
【運行形態】・電話で事前に申し込み、月あたりの料金を確認のうえ利用登録を実施
・利用日の乗車 20 分前までに電話で配車を依頼
・月に７日間まで 9:30～17:00 の間、自宅および２箇所の目的地間でタクシーを定額で利用可能
【令和元年度実績】登録者数７名
延べ利用者数：32 人・月（R1.8 月～R2.2 月）</td></tr>
</table>

	楽ラクシー	【利用対象者】小学生以上の明和町在住者 【事業主体】明和町社会福祉協議会・群馬トヨタ自動車株式会社 【使用車両】ワゴン車両 【運送区域】明和町及び周辺市町村の停留所 【利用料金】・月額 5,000 円、回数券（1 枚 500 円） 【運行形態】・会員登録のうえ料金を支払う ・運行・受付時間　8：30～17：00 ・利用時間の 15 分前まで電話または web で予約を受け付け、予約に応じて運行経路を変更するデマンド型
担当部署	明和町社会福祉協議会 [所在]群馬県邑楽郡明和町新里 311-3　　[電話] 0276-84-4013	

3.2 県外事例

表　県外事例リスト

No.	自治体名・事業者名	事業名	実施形態	ページ番号
1	北海道　中頓別町	なかとんべつライドシェア	ボランティア運送	62
2	京都府　京丹後市 （丹後町）	ささえ合い交通	自家用有償旅客運送 （交通空白地有償運送）	64
3	兵庫県　豊岡市	地域主体交通「チクタク」	自家用有償旅客運送 （交通空白地有償運送）	66
4	岐阜県　多治見市	地域あいのりタクシー運行支援補助金	タクシーの相乗り	68
5	山形県　山形市 （明治・大郷地区）	スマイルグリーン号	乗合タクシー （地域組織運営）	69
6	千葉県　我孫子市	送迎バスの空席を活用した高齢者等外出応援事業	施設送迎バスへの混乗	71

No.	1	北海道　中頓別町	なかとんべつライドシェア

実施形態	ボランティア運送	自家用有償旅客運送	タクシーの相乗り	乗合タクシー（地域組織運営）	送迎バスへの混乗

背景と経緯	• 中頓別町は小規模な自治体であり、今後も人口減少・高齢化が進むことが予想され、様々なサービスの担い手が減少し、交通をはじめとした生活機能の低下が懸念されている。 • 公共交通機関は、平成元年に JR 北海道・天北線が廃止となってからは 1 日 4 往復の路線バスのみ。バスの赤字を補うため、年間約 2,000 万円程度の負担が必要となっている。そんな中で「新たな交通の仕組み」を模索するため Uber のプラットフォーム活用を進めた。 • 平成２７年度に策定した総合戦略の中で、地域交通の確保をはじめとした施策を掲げ、その具体的な施策推進に向けて、平成 28 年度より、交通をはじめ、地域の様々な資源をシェアリングする仕組みの構築を目指すこととした。 • 実証実験は平成 28 年 8 月 24 日にスタート、平成 31 年 4 月から本格運用に移行 • 交通のライドシェア（相乗り）という仕組みを活用して、単に住民の足の確保を目指すだけではなく、共助の仕組みを作り上げることも目標としている。
運行状況	【利用対象者】一般 【利用者数】利用：1,756 回　走行：23,000km 以上（令和 3 年 3 月末時点延べ数） 【事業主体】中頓別町、「シェアリング研究協議会」（秋山哲男中央大学教授を会長とし、その他委員として、町民、町内交通事業者、自治会連合会、老人クラブ連合会、社会福祉協議会、オブザーバーとして北海道運輸局旭川運輸支局、Uber Japan（株）、シェアリングエコノミー協会等が参画）、交通グループ会議（準構成員で毎月実施） ※なお、「シェアリング研究協議会」は、交通グループ会議に令和元年 4 月より移行し、課題解決を行っている。 【使用車両】町民ボランティア所有の車 【運送区域】配車（乗車）は中頓別町全域で可能。発着地は原則中頓別町内であり、町外への利用も可能。 （道路運送法の許可を要しない範囲で行っているため、利用可能区域に制限が存在しない。そのため、利用可能エリアは中頓別町全域であるが、中頓別町から別の町へ行く際に利用することも可能。） 【利用料金】実証実験開始時は無償でスタート。しかし、利用者から「無償だと申し訳なくて使いづらい」という意見が多かった。 より持続可能な制度の実現を目指し、平成 29 年 4 月からは国土交通省通達に反しない範囲での実費（ガソリン代、システム利用料）の負担を行うことを決定した。

①基本料金：利用１回あたり 156 円
②距離料金（時速 10km 以上の時）：走行 1km あたり 42 円
③時間料金（時速 10km 未満の時）：１分あたり５円
※上記料金は、ドライバーに還元されないシステム利用料（100 円）・決済会計事務費とドライバーに還元される実費相当（帰路分含む）からなるもの。

【利用時間】365 日、原則 8:00～24:00 頃

【運行形態】・有志による町民ボランティアがドライバーとして運転。
（令和２年時点で 20 名の登録）
・UBER 社のアプリをインストールして配車依頼。一番近くにいる車と利用者をマッチングするシステム。電話（専用ダイヤル）による配車依頼も可。
（職員がアプリ起動及び配車依頼を代行。利用は９時～17 時まで）

【道路運送法における登録・許可の有無】　無し

出典：中頓別町 HP

No.	2	京都府　京丹後市（丹後町）	ささえ合い交通

実施形態	ボランティア運送	**自家用有償旅客運送**	タクシーの相乗り	乗合タクシー（地域組織運営）	送迎バスへの混乗

背景と経緯	・京都府北部の日本海側に位置する丹後半島では、高度成長期以降、過疎化と人口減少が一貫して進行。平成 16 年に６町が合併して京丹後市が発足したことをきっかけに、200 円バス等公共交通政策の転換が図られた。 ・一方、タクシー事業は、平成 20 年に丹後町、24 年に久美浜町、25 年に網野町で、旧町に１ヶ所ずつあった営業所が撤退。 ・平成 21 年に丹後町の住民有志がＮＰＯ法人 気張る！ふるさと丹後町を設立。平成 26 年に市がスタートしたデマンドバス事業を NPO が受託し、地域住民参加による公共交通に取り組み始めるが、ドアツードアのタクシー同様の役割を果たしうる公共交通機関の実現が依然切望された。 ・平成 28 年１月 29 日開催の「京丹後市地域公共交通会議」で『ささえ合い交通』の運行が承認。２月 12 日、国土交通省が自家用有償旅客運送の登録申請を受理。５月 26 日、『ささえ合い交通』の運行を開始した。
運行状況	【利用対象者】丹後町住民、観光客等来訪者 【利用者数】毎月平均 60 回以上（運行１年目） 【事業主体】ＮＰＯ法人 気張る！ふるさと丹後町 【使用車両】登録ドライバー所有の自家用車（各車両の側面に登録標識を標示） 【運送区域】乗車は丹後町のみ、降車は京丹後市全体 【利用料金】・最初の 1.5km まで 480 円、以遠は 120 円/km を加算（概ねタクシー料金の半額） ・ウーバーへの手数料は、利用料金の一定比率で支払い ・当初は「クレジットカード支払い」のみ。平成 28 年 12 月 21 日から現金支払いも可能となった。（８割が現金払いを利用） 【利用時間】午前８時～午後８時（年中無休） 【運行形態】・スマートフォンで Uber のアプリを使って即時配車。 ・利用者に代わって代理人のスマホからささえ合い交通を配車してくれる「代理配車制度」も利用可能。（全乗車の約６割が代理配車） ・ドライバーは地元住民（14名、ボランティア） ・移動サービス NPO 等向け自動車保険（団体保険が優先して補償）及び自動車事故以外の賠償責任リスクに対する保険に加入 【道路運送法における登録・許可の有無】　有り（道路運送法第 79 条）

ささえ合い交通の車両とドライバー

ウーバーアプリの配車画面

提供：ＮＰＯ法人 気張る！ふるさと丹後町

No.	3	兵庫県　豊岡市	地域主体交通「チクタク」

実施形態	ボランティア運送	**自家用有償旅客運送**	タクシーの相乗り	乗合タクシー（地域組織運営）	送迎バスへの混乗

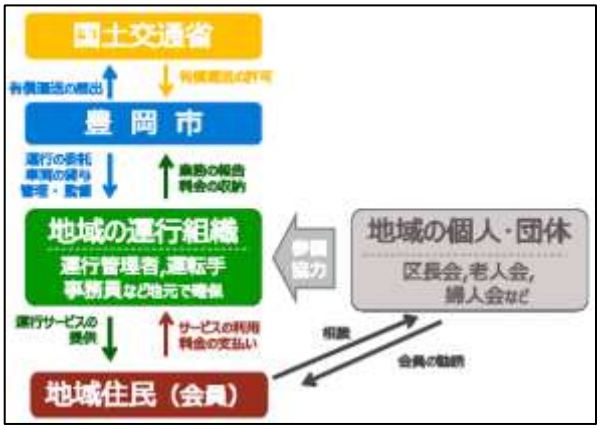
背景と経緯

- 平成 17 年に合併した旧但東町や旧出石町は中山間地域が多く、車を運転できない高齢者らの移動手段確保が課題になっていた。
- 平成 20 年、市内を走る路線バス 26 路線のうち 11 路線が不採算のために廃止。代替交通機関として運送事業者に委託した白ナンバーの市営バス「イナカー」を導入するが、平成 23 年には 11 路線のうち３路線が廃止。
- 市営バス「イナカー」廃止地域や交通不便地域等（＝バスの限界を超えた地域）における地域の移動手段を確保するために自家用有償旅客運送による地域主体交通政策導入を検討。平成 22 年のパイロット事業を経て、平成 23 年に本格実施。
- 地元関係者で組織する運営協議会が主体となって、豊岡市の支援を受けながら運行。（運転、利用予約受付等の事務まで、運営協議会が実施）

運行状況

【利用対象者】地域住民（会員登録）
【利用者数】月平均約 227 人（令和２年度）
【事業主体】豊岡市
【使用車両】市公用車（７人乗りワンボックスカー等）を無償貸与
【運送区域】「チクタク奥山」「チクタクひぼこ」「チクタク資母」「チクタク合橋」の４エリアをドアツードアに近いデマンド運行で実施
【利用料金】100 円～200 円（豊岡市有償旅客運送条例によって決められている）
【利用時間】午前７時 45 分～午後５時
【運行形態】
- 週３日運行、定時定路線、事前予約制（利用日の前日午後７時まで）
- ダイヤ及び停留所は地域で決定、地区内フリー降車
- ボランティア運転手を地域が確保
- 燃料代(実費)、車検代(同)、保険料(同)、運転手当(1 人 1 日 3,000 円)、事務委託料(月２万円)などの運行経費は市が負担

【道路運送法における登録・許可の有無】　有り（道路運送法第 79 条）



豊岡市役所竹野振興局
豊岡市役所城崎振興局
豊岡市役所本庁舎
5km
15km
チクタクひぼこ
チクタク資母
豊岡市役所
日高振興局
豊岡市役所
出石振興局
豊岡市役所
但東振興局
チクタク合橋
チクタク奥山
N

出典：豊岡市役所資料

No.	4	岐阜県　多治見市	地域あいのりタクシー運行支援補助金

実施形態	ボランティア運送	自家用有償旅客運送	タクシーの相乗り	乗合タクシー（地域組織運営）	送迎バスへの混乗

背景と経緯	・多治見市では、今後の郊外地域においてお出かけの足を確保する方法の一つとしてタクシーを活用した移動手段の導入が有効と考え、地域の主体的な取り組みを支援するため、平成 29 年 4 月からタクシー運行支援金補助制度を新設 ・区や町内会が運営主体となり、利用者ができるだけ相乗りでタクシーを利用することを推進 ・目的地や運行日、出発時間や利用者負担額等は地域のニーズに応じて地域で検討し、タクシー事業者と相談して運行内容を決定 ・市は利用者負担額を引いた補助対象経費の 10 分の５から 10 分の７を補助（限度額 40 万円）。残りは、区・町内会などの財源で負担 ・14 地区の年間補助額は、計 924,600 円（令和３年３月末現在）
運行状況	【事業主体】多治見市 【利用対象者】事前登録制 【補助金の対象】・市内の区、町内会などの自治会 ・地域福祉協議会で地域住民が主体となって地域あいのりタクシーを運営する組織 【利用者数】　・市内の区や町内会のうち、15 自治会（令和３年 10 月末現在）が市の補助金制度を利用して地域あいのりタクシーを運行中 ・各自治会で 10～184 人が登録 【運送区域】　①隣接する小学校区（ただし市内公立病院・公共施設及び鉄道駅は隣接校区外でも対象） ②市内全域（ただし１運行当たりの補助上限 1,500 円） ・各自治会で地域のニーズに合わせ上記①②から選択 ・範囲は隣接校区内としている自治会が多く、目的地を設定している。（スーパーマーケットや病院等） 【利用料金】　・利用者が運賃の一定額を負担（300 円以上） ・タクシーの実額運賃(メーター運賃)と利用者負担額の差額を区、町内会などの財源で負担 【利用時間】　・行きを午前、帰りを午後に設定している自治会が多い。

No.	5	山形県　山形市（明治・大郷地区）	スマイルグリーン号

実施形態	ボランティア運送	自家用有償旅客運送	タクシーの相乗り	乗合タクシー（地域組織運営）	送迎バスへの混乗

背景と経緯

- 明治・大郷地区は山形市の北端に位置し、約 3,200 人（1,206 世帯）が居住（令和３年１月１日時点）
- 路線バス（山交バス）が運行していたものの、平成 11 年３月不採算を理由に撤退。その後、高齢者に利用者を限定した高齢者福祉バスの運行を経て、山形市が「地域交流バス明治線」を週１日（水曜日、２往復）運行していたが、地域住民からは、週複数日の運行に増便を求める声が強かった。
- そこで、明治地区と大郷地区の合同の勉強会を経て、平成２１年４月から１年間の実証運行を実施、平成２２年４月に週２日で本運行を開始した。
- 事前予約に基づく運行であるため、従来の地域交流バスに比べて停留所数を増やすことが可能になった。
- 山形市は財政支援を行い、かつ道路運送法など法律・制度のフォローを交通事業者とともに実施
- 平成 28 年、隣の中山町まで運行範囲を延伸。これにより週３日の運行となる。

運行状況

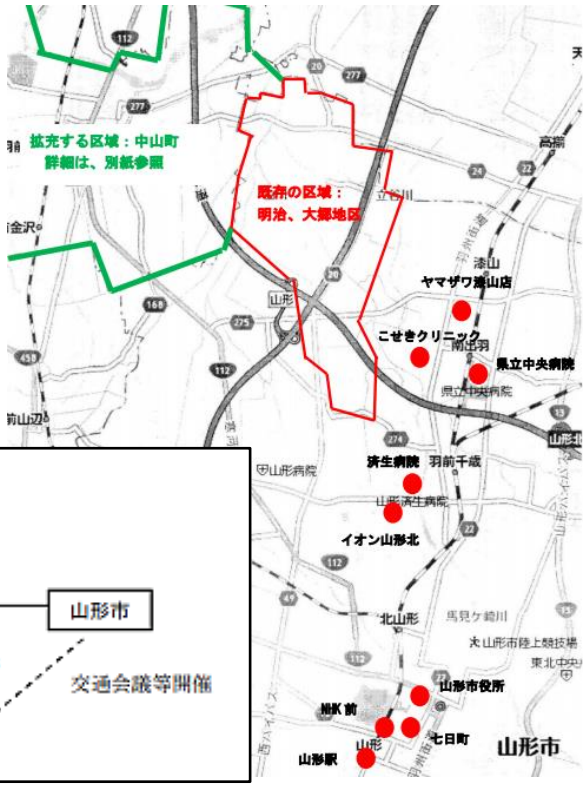
【利用対象者】一般（要利用会員登録）
【利用者数】1,948 人（令和２年度）
【事業主体】大郷明治交通サービス運営協議会（明治・大郷地区の町内会を中心に組織）
【使用車両】特定大型車（第１・２・３・５・７・８・９便）
小型車（第４・６便）
乗車定員を超える予約があった場合は、利用人数に応じた車両にて運行
【運送区域】中山町、明治地区、大郷地区と山形市市街地を往復する路線
【利用料金】※回数券あり（６回分 1,800 円）

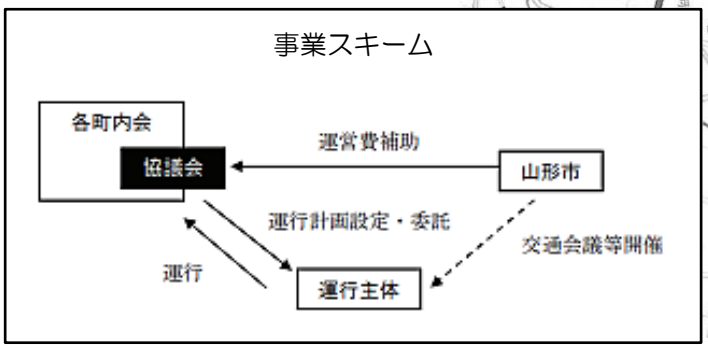
区分	運行発着地	明治地区 (1~16、23~27)	大郷地区 (17~22、28~33)	経由地 かとう内科クリニック前・ヤマザワ漆山店・県立中央病院・済生病院・イオン山形北店 (101 102 201 202 203)	山形市中心市街地 山形市役所・七日町（済生館前）・NHK前・山形駅 (301~305)
大人	中山町 (501~509)	200円	－	500円	600円
	明治・大郷（成安）地区 (1~27)	200円 (4・6便を除く)	200円 (4・6便を除く)	300円	500円
	大郷（天神町・見崎）地区 (28~33)	200円 (4・6便を除く)	200円 (4・6便を除く)	200円	500円

【利用時間】週３日（月・水・金）、各日計９便
（運休日は祝日、8月 13～17 日、12 月 29 日～1月3日）

【運行形態】・前日の夜７時までに予約センターに電話（山交ハイヤー株式会社内）
定員が予約に満たない場合に限り、第１便は当日朝５時まで、
第２便以降は当日朝７時まで予約が可能
・事前の予約をとりまとめ、運行経路を決定する。
・乗車定員を超える時は増便を出して対応
・３地区内は、ミーティングポイントを設定しそこからの送迎とし、３地区外、イオン山形北店・済生病院・県立中央病院等を経由地とし、中心市街地に停車地を設定し、乗降可能な場所を限定
・運行主体は公募型プロポーザルによって決定

【道路運送法における登録・許可の有無】
有り（道路運送法第４条に基づく一般乗合旅客自動車運送事業）





出典：国土交通省資料、山形市地域公共交通会議資料

No.	6	千葉県　我孫子市	送迎バスの空席を活用した高齢者等外出応援事業

実施形態	ボランティア運送	自家用有償旅客運送	タクシーの相乗り	乗合タクシー（地域組織運営）	送迎バスへの混乗

背景と経緯

・市内の自動車教習所や病院、大学、市の福祉施設への送迎のために運行しているバスの空席を活用して、高齢者や障がいをお持ちの方などへの外出応援事業を平成17年３月より開始

・事業を行うにあたり、事業者や法人と「送迎バスの空席を活用した我孫子市高齢者外出応援事業に係る協定書」を締結し、厚意（無償）で協力をいただいている。

運行状況

【利用対象者】市内在住の 65 歳以上の方、市内在住の障害者手帳等所有者及びその介助者

【登録者数】約 2,000 人

【事業主体】我孫子市

【使用車両】各施設専用送迎車両

【運送区域】事業者が設定する運行ルート【全１０事業者、市外ルート除く】

【利用料金】全ルート無償

【利用時間】原則、月～金曜日の午前９時～午後５時（各送迎バスの運休日を除く）
※西部福祉センター、老人福祉センターつつじ荘の送迎バスは、土・日曜日に運行している場合に限り利用可

【運行形態】・事前申請登録により発行されるパスカードを提示（介助者も必要）
・各施設のルートに沿って運行（ルート選定は事業者）。乗降方法は、送迎バス事業者の送迎方法によって異なり、専用乗車場のみ利用可なものと運行経路内で利用可としているものの２種がある。
・空席が無い場合（予想される場合含む。）、感染防止対策など事業者の事情により利用できない場合がある。
・我孫子市の負担は、送迎バス利用パスカード作成費（隔年約４０万円）、送迎バス車両の座席に対する保険料（毎年約１００万円）を支出、運行に係る事業者への負担金は無し（無償協力）。

【道路運送法における登録・許可の有無】　法令外（互助運送）

【事業の課題】・一部利用者のマナー悪化
・公共交通への影響

利用可能な送迎バス

	事業所名	乗降方法
1	東葛辻仲病院	病院と駅のみで乗降
2	中央学院大学	専用停車場所で乗降
3	東邦病院	運行経路内で乗降
4	高野山胃腸科内科	運行経路内で乗降
5	我孫子自動車教習所	専用停車場所で乗降
6	平和台病院	専用停車場所で乗降
7	我孫子聖仁会病院	運行経路内で乗降
8	西部福祉センター	専用停車場所で乗降
9	つつじ荘	運行経路内で乗降
１０	名戸ヶ谷あびこ病院	運行経路内で乗降

出典：国土交通省資料

3.3 分析データ

（1）高齢者の外出をとりまく現状

運転免許証を返納した高齢者に行った生活実態アンケート調査（平成29年7～9月末）によると、免許返納後の「買物」「通院」における移動手段の約 4 割を家族送迎が占めており、公共交通は約 1 割にとどまっています。

返納者の多くは買物など日常生活の移動を「家族送迎」に頼っており、家族の都合が合わないと移動ができず、また、家族を頼ることができなくなったとき、移動そのものが限られてしまう不安を抱えていることが明らかとなっています。

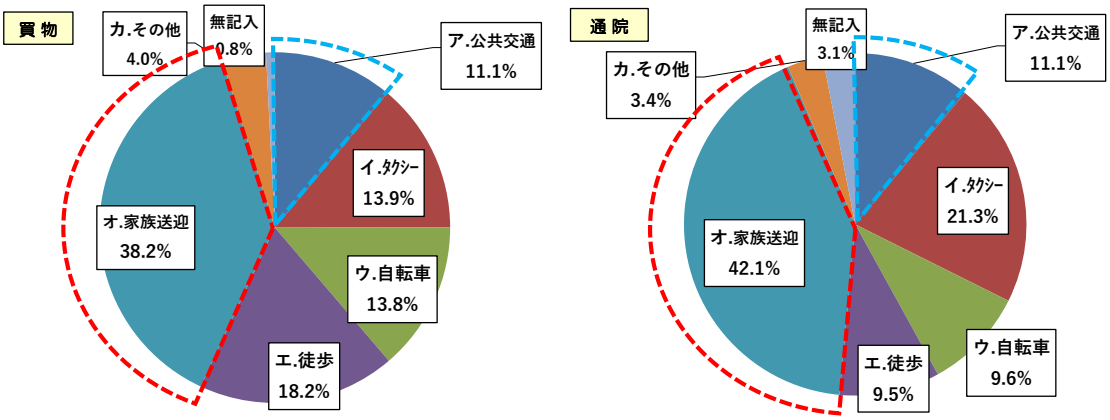


図　免許返納者の生活実態

出典：群馬県「生活実態アンケート調査」（平成 29 年）

実際、高齢者の外出率については、群馬県が平成 27･28 年度に実施した人の移動実態を把握する調査（「群馬県パーソントリップ調査」）によると、自動車を保有している高齢者が 77%である一方で、自動車を保有していない高齢者は 45%と 30 ポイント以上の差が生じていることがわかっています。

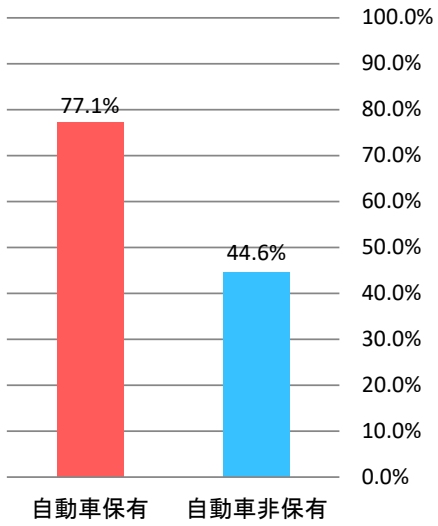


図　自動車保有状況別の高齢者の外出率

出典：群馬県交通まちづくり戦略

（2）外出に不自由することの問題

自動車が使える高齢者と比較して自動車を使えない高齢者の外出率は低く、送迎を頼む心理的負担などが原因で、自宅から外出する機会が減少することにより、生活の質が低下することや、健康リスクが増加することなどが危惧されます。

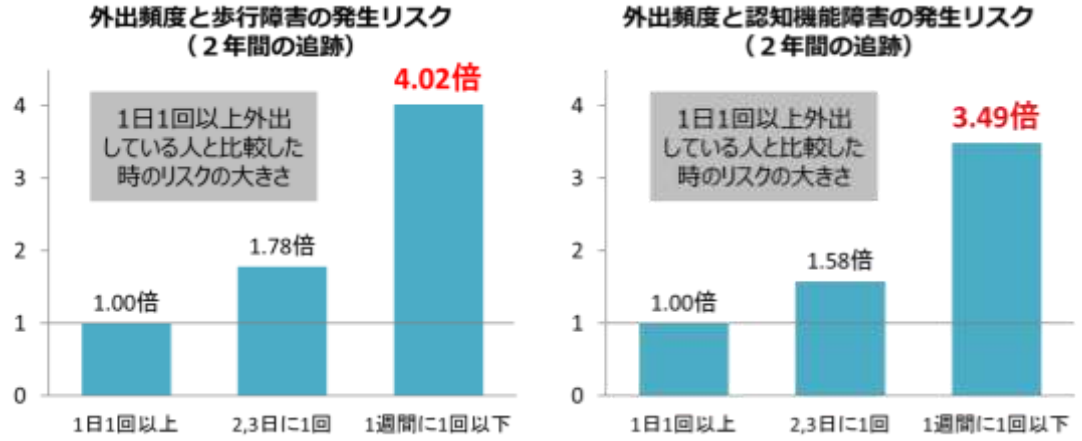


図　外出頻度と歩行障害及び認知機能障害の発生リスク

出典：東京都健康長寿医療センター、老人研 NEWS No.219（2007.3）より作成

新型コロナウイルス感染症（COVID-19）の感染拡大により外出を自粛するなどした結果からも、コロナ禍以前に比べて認知機能の低下や身体機能の低下が見られる事例が報告されています。

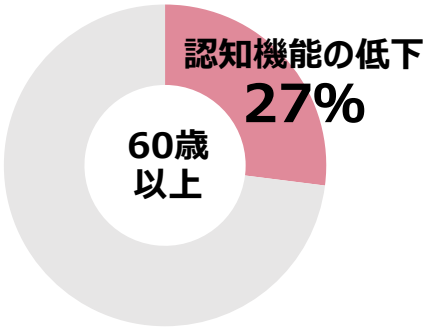


図 コロナ禍前と比べて認知機能の低下があると判定された人の割合

出典：コロナ禍での認知症への懸念に関する調査結果より作成（スマートウエルネスシティ政策開発研究センター　久野譜也ら）

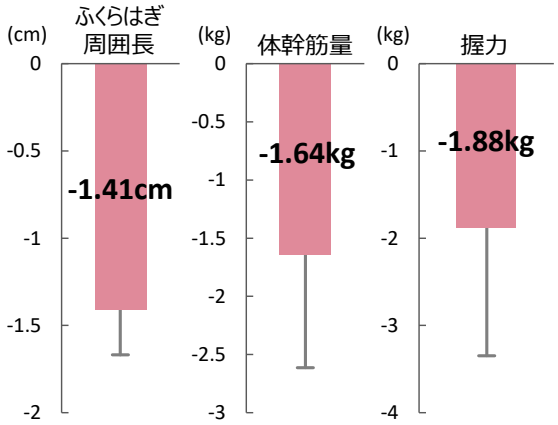


図 COVID-19 流行前後のフレイルチェック結果の比較（社会参加や人とのつながりが低下した高齢者群）

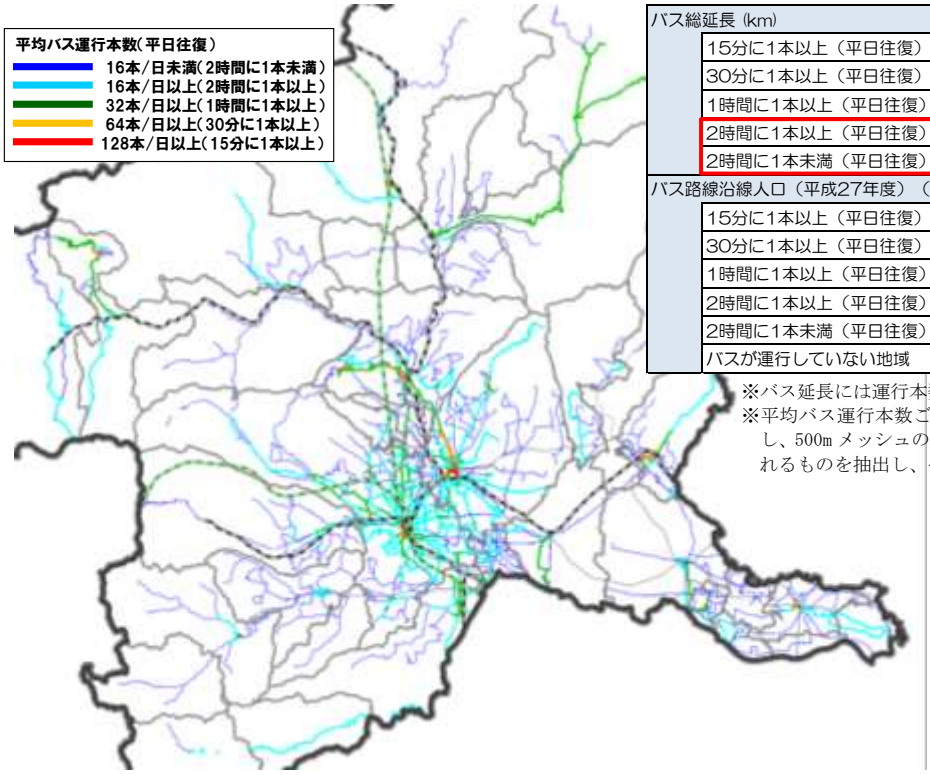
出典：公益財団法人長寿科学振興財団発行 機関誌 Aging & Health No.97 2021 年春号より作成（東京大学高齢社会総合研究機構 孫輔卿、飯島勝矢）

（3）外出に不自由する原因

前段に挙げた現状と問題の背景として、次の２つの原因が考えられます。

①公共交通の利便性が低い

現状では、自動車を使えない高齢者であっても、公共交通をあまり利用していません。これは群馬県のバスのサービスレベルが低いためと考えられます。県内の広範囲に広がった活動場所に対して公平性の観点から、幅広くサービスを提供してきた結果、県内の広い範囲をバス路線がカバーしていますが運行効率が低下し、バス路線総延長の約 90%が 1 時間に 1 本未満の低い運行頻度となっているのが現状です。



バス総延長 (km)		2,576.8（km）	100.0%
	15分に1本以上（平日往復）	8.2（km）	0.3%
	30分に1本以上（平日往復）	40.8（km）	1.6%
	1時間に1本以上（平日往復）	262.1（km）	10.2%
	2時間に1本以上（平日往復）	657.8（km）	25.5%
	2時間に1本未満（平日往復）	1,607.9（km）	62.4%
バス路線沿線人口（平成27年度）（万人）		196.5（万人）	100.0%
	15分に1本以上（平日往復）	2.7（万人）	1.4%
	30分に1本以上（平日往復）	6.8（万人）	3.5%
	1時間に1本以上（平日往復）	23.3（万人）	11.9%
	2時間に1本以上（平日往復）	35.7（万人）	18.2%
	2時間に1本未満（平日往復）	50.6（万人）	25.8%
	バスが運行していない地域	77.3（万人）	39.3%

※バス延長には運行本数 0 本は含まない。
※平均バス運行本数ごとのバス路線から 300m のエリアを作成し、500m メッシュの重心がバス路線から 300m のエリアに含まれるものを抽出し、そのメッシュに含まれる人口を算出。

図　県内の路線バスの平均運行本数（平日往復）

※バス運行本数は国土数値情報（平成 23 年度）から集計。

出典：群馬県交通まちづくり戦略

一定程度の利便性が確保されないと交通手段としては選択されにくく、群馬県では移動手段として選択しがたい運行頻度のバス路線が広がっていることから、バス利用が非常に少なくなっていると考えられます。

②移動の負担が大きい

前橋市城南地区で新たな移動手段導入の実証実験を行った際に実施したアンケート調査では、普段の外出に困っていると回答した実験参加者の理由として、「タクシーを使いたいが運賃が高い」が最も多く選ばれています。また、公共交通の運行に関する理由の他にも、「家族に送迎を頼みにくい」や「公共交通を使いたいが乗り場まで歩けない」などの理由も選ばれており、選択可能な移動手段は経済的・心理的・身体的いずれかの負担が大きいために、利用しづらいという現状が確認できます。

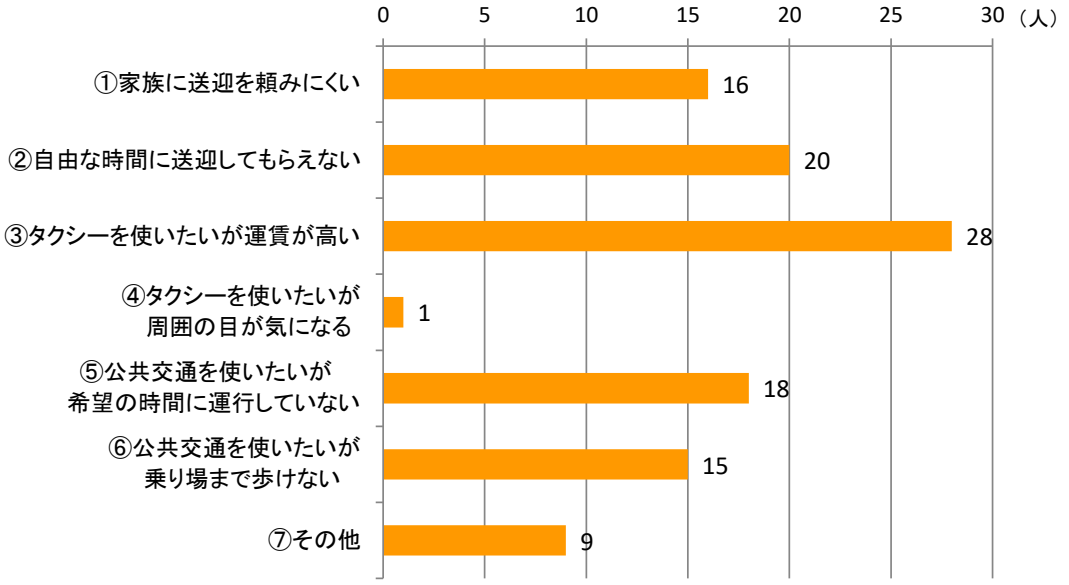


図　普段の外出に困っている理由

出典：「城南地区地域内交通実証実験」に関するアンケート調査（平成 30 年度）

（4）移動手段確保に向けた課題

これらの原因を解決する手段の一つとしてデマンドバスの導入が考えられますが、デマンドバスは収支率が低く一人当たりの損益額が高額になりがちです。例えば、県内の市町村乗合バスは平均収支率 27.7%なのに対し、デマンドバスは平均収支率 11.0%となっています（いずれも平成 28 年度実績）※。

平均収支率 11.0%というのは、300 円の運賃収入を得るのに約 2700 円の運行経費がかかっていることを意味しています。市町村乗合バスの維持が難しくなった地域では、デマンドバスを導入することで問題が解決するように思われがちですが、高齢化の進展による社会保障費の増大によって自治体の予算が限られる中、このままではデマンドバスを維持することすらも難しくなっていくことが予想されます。

※　デマンドバスの中には収支率が 20%を超えるものもありますが、傾向を比較するため平均値で比較しています。

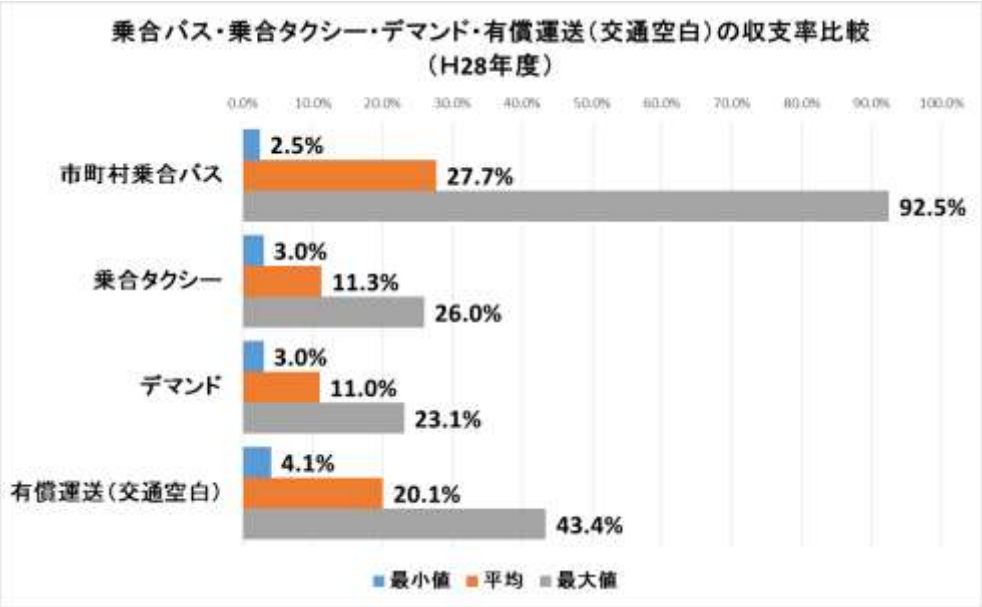


図　市町村乗合バス・タクシー、デマンド、市町村運営有償運送の収支状況

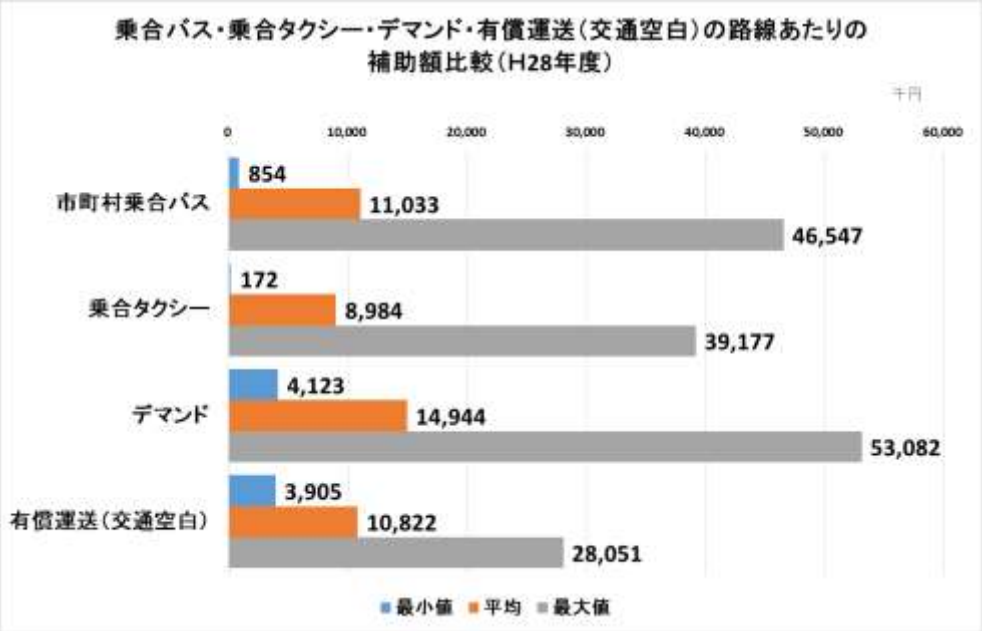


図　交通手段別１路線あたりの行政負担額

以上を踏まえると、自動車を利用できない県民でも不自由なく暮らすことができる環境を形成するためには、既存の公共交通の概念にとらわれない新たな概念の公共交通を導入し、住民参画による利用者目線のきめ細やかなサービスによって日常の買い物や通院、通学などに必要な移動手段を確保すること、それによって収支効率を向上するなどの工夫を凝らすことが群馬県の課題と考えられます。

＜高齢者が外出に不自由する原因＞
【公共交通の利便性が低い】公共交通があっても本数が少ない、目的の時間と合わない
【移動の負担が大きい】タクシー運賃が高い、家族送迎を頼みづらい、バス停まで歩けない

↓

＜高齢者の外出を確保するための課題＞
（１）住民参画による利用者目線のきめ細やかなサービスによって移動手段を確保する
（２）それによって収支効率を向上するなどの工夫を凝らす

図　原因と課題のまとめ

3.4 参考資料

本書の作成にあたり、次の資料を参考にしました。

＜道路運送法上の事業区分＞

- 地域公共交通のはじめの一歩！《初任者用ガイドブック》（平成 28 年３月）国土交通省九州運輸局

＜福祉分野の移動手段確保策＞

- 『交通』と『福祉』が重なる現場の方々へ～高齢者の移動手段を確保するための制度・事業モデルパンフレット（2019 年 10 月）国土交通省
- 総合事業 de 移動・外出支援 Let's start（2018 年３月）ＮＰＯ法人全国移動サービスネットワーク
- ＮＰＯ法人全国移動サービスネットワークホームページ https://www.zenkoku-ido.net/

＜運行計画検討＞

- 地域主体による生活交通の導入・確保マニュアル（平成 28 年３月）広島市
- 地域公共交通の確保・維持・改善に向けた取組マニュアル～概要版～（平成 24 年３月）国土交通省
- 地域交通の把握に関するマニュアル（令和２年 12 月）国土交通省自動車局旅客課

＜事前アンケート＞

- 公共交通における効果的なニーズ把握に関する調査（平成 29 年３月）関東運輸局

＜法第 21 条の手続き＞

- 地方公共団体等が行うコミュニティバス等の実証実験の手続きについて（平成 30 年 12 月 28 日）国土交通省自動車局旅客課長

＜自家用有償旅客運送＞

- みんなで作る地域に合った移動の仕組み（平成 30 年７月）一般社団法人トヨタ・モビリティ基金
- 自家用有償旅客運送ハンドブック（平成 30 年４月・令和２年 11 月改定）国土交通省自動車局旅客課
- 共助による交通手段導入ガイドライン～公共交通空白地有償運送の導入に向けて～（平成 28 年３月）岡山県

＜法律や制度全般＞

- 地域への公共交通導入ガイドブック《道路運送法編》（平成 29 年３月）国土交通省九州運輸局
- なるほど！公共交通の勘どころ（別冊資料）〔地域公共交通に関する法律や制度〕（平成 28 年３月）国土交通省九州運輸局
- 公共交通のトリセツホームページ
  https://text.odekake.co.jp/

群馬県交通まちづくり戦略

本書の作成は、群馬県交通まちづくり戦略に基づく取組の一つとして実施したものです。

発行・編集 | 群馬県 県土整備部 交通政策課 TEL | 027-897-2869
〒371-8570 前橋市大手町1-1-1 URL | https://www.pref.gunma.jp/07/h2100057.html