

自家用車を
活用し
地域の移動を
もっと便利に

みんなで作る 地域に合った 移動の仕組み

自家用有償旅客運送のはじめかた

自家用有償旅客運送とは / 導入までのステップ / 各地の事例



監修
吉田樹(福島大学准教授)
NPO法人「全国移動サービスネットワーク」



トヨタグループ

【加工製本】
トヨタグループは、障がいのある方により多くの働く機会を提供するためにトヨタが設立した重度障がい者多数雇用事業所で、特例子会社に認定されています。トヨタ自動車の中で行っていた社内印刷、社内郵便物の受発信などの業務を受託業務として行っています。本冊子の印刷・製本はトヨタグループが行いました。

発行
一般財団法人 トヨタ・モビリティ基金 <http://toyotamobilityfoundation.org/ja/>
2018年(平成30年)7月発行
2020年(令和2年)12月改訂

本冊子の無断転載および複写を禁じます。

ラストワンマイルの移動手段として期待される「自家用有償旅客運送」

誰もが安心して移動できる地域を目指す 住民主体の仕組みづくり

地域の交通システムは、「地域間交通」と「地域内交通」に分けられます。超高齢社会を迎え、ラストワンマイルをカバーする「きめ細やかな」地域内交通のニーズが高まっていますが、コミュニティバスやデマンド交通など、従来型の乗合交通だけでは対応が困難なケースも少なくありません。

誰もが、安心して移動を楽しめることは、人々や地域を元気にします。ラストワンマイルの移動の仕組みを「つくる」ためには、地域が考え、行動することが必要です。また、自治体もこうした取り組みを支える視点が大切です。

▼ 主な交通分類と交通手段

交通分類	役割	交通手段
地域間交通	地域と地域を結ぶ	鉄道・地下鉄、LRT・BRT、路線バス
地域内交通	「幹線」 駅や地域内の主要目的地を結ぶ	路線バス、コミュニティバス
	「支線」 ラストワンマイル 各家庭など最終目的地を結ぶ 地域の特性、運行事業者の事業性、移動範囲・人数、利用者の目的等により、適切な移動手段を判断	コミュニティバス、乗合タクシー、タクシー、自家用有償旅客運送、許可や登録を要しない運送

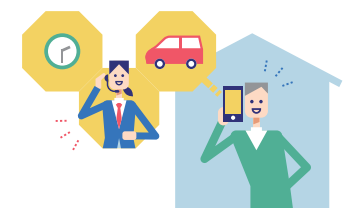
「地域のクルマ」として 自家用車を活用

いつでも、どこへでも行ける自家用車は、私たちのモビリティを飛躍的に高めました。自家用車を「地域のクルマ」として活用する仕組みとして「自家用有償旅客運送」があります。市町村やNPO、町内会といった多様な組織が実施できます。運行方法も、路線や時刻を定める方法だけでなく、需要に応じた運行、さらに個別輸送から相乗り輸送まで、地域のニーズにあわせてデザインすることができます。従来の公共交通と組み合わせ、誰もが安心して移動を楽しめる地域を目指しましょう。

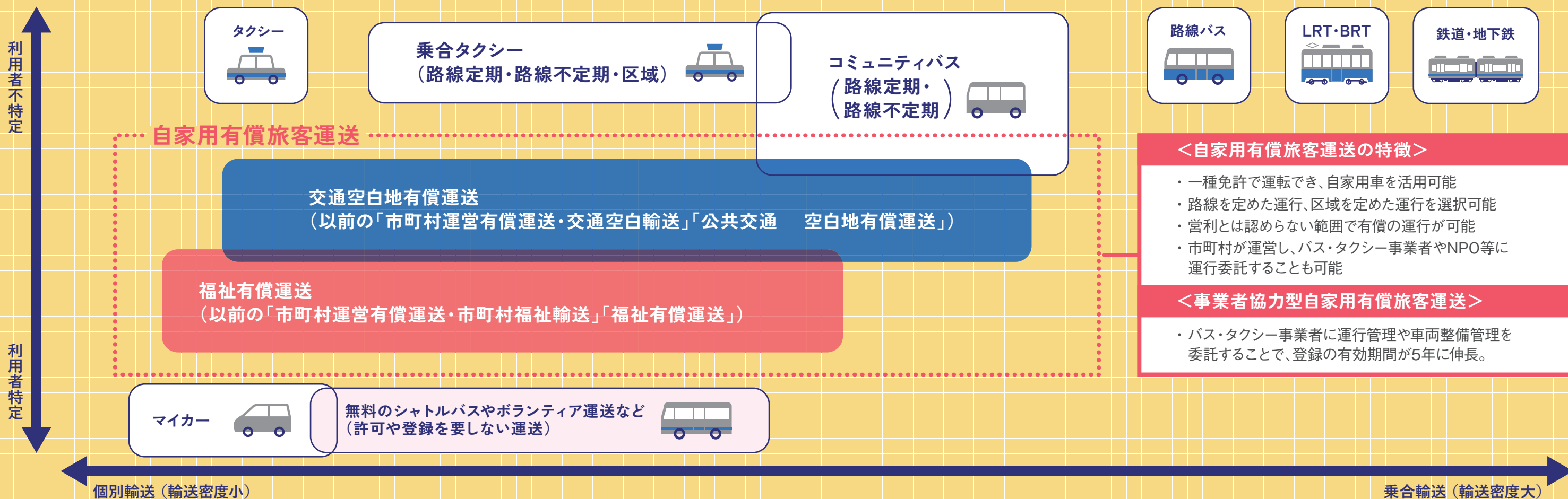


2つの区分がある 自家用有償旅客運送

自家用有償旅客運送は、区域や利用者を限定した移動手段であり、マイカー利用に近い形で実施されるものです。2020年11月の制度改正では、交通不便地で不特定多数を輸送する「交通空白地有償運送」と、要介護者など移動困難者を輸送する「福祉有償運送」の2区分に整理されました。いずれも、市町村が交通事業者やNPO等に委託することもできるほか、運行管理や車両整備管理をバス・タクシー事業者に委託する「事業者協力型自家用有償旅客運送」を選べるようになりました。



利用者特性と輸送密度による分類



道路運送法による運送形態の分類

自動車を使って有償で人を運ぶためには、道路運送法上の許可や登録が必要です。道路運送法では有償運送として「通常の有償運送」と「特例の有償運送」が定められています。地域に合った移動の仕組みづくりには、様々な交通手段を組み合わせることが大切です。



あわせてご覧ください

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(国土交通省)
https://www.mlit.go.jp/jidosha/jidosha_tk3_000012.html

	法律上の呼び方	条件						概要と典型例		
		実施主体		ナンバー	運転免許	運送対象	運送料			
		運営主体	運行主体							
通常の有償運送	バスやタクシー	一般乗合旅客自動車運送事業	一般乗合旅客自動車運送事業	バス・タクシー事業者、市町村、地域組織など	緑	2種免許	不特定	有償(原価+利益)	路線バス(民営・公営)事業者を実施主体として運行	コミュニティバス 市町村等が企画運営しバス会社に運行委託
			一般貸切旅客自動車運送事業	バス・タクシー事業者など					乗合タクシー 小型車両による乗合運行、デマンド交通など	観光バス等の貸切バス
			一般乗用旅客自動車運送事業	バス・タクシー事業者など					タクシー	
	特定旅客自動車運送事業			限定(社員等)	スクールバス、企業の送迎バス、施設の送迎バス 同じ目的地に行く一定の範囲の人だけを乗せる					
特例での有償運送	公共交通の不便地※1を対象	自家用有償旅客運送	交通空白地有償運送	① 市町村	市町村、バス・タクシー事業者、NPO等も可	白	1種免許でも可(要認定講習)	不特定※2	有償※3	白ナンバーのコミュニティバス・乗合ワゴン・個別輸送 市町村が直接実施または事業者・団体に運行委託
				② NPO等	NPO等	白	1種免許でも可(要認定講習)	不特定※2	有償※3	NPO等による住民の送迎サービス 相乗り・個別輸送、路線・路線無しなど様々
	要介護者など移動困難者が対象	福祉有償運送	③ 市町村	市町村、バス・タクシー事業者、NPO等も可	白	1種免許でも可(要認定講習)	限定(要介護者等)	有償※3	自治体による障がい者や要介護者の送迎サービス 福祉車両や一般車両を使用し相乗りも可、社会福祉協議会への委託が多い	
			④ NPO等	NPO等	白	1種免許でも可(要認定講習)	限定(要介護者等)	有償※3	NPO等による障がい者や高齢者等の送迎サービス 福祉車両や一般車両を使用し、基本は個別輸送	
無償	許可・登録等が不要	—	—	定め無し	定め無し	白	1種免許でも可	定め無し	有償	被災地で送迎した団体等に対し、市町村が費用補てんする場合などの許可
				介護事業所、学校等	介護事業所、学校等。運行委託も可	白	1種免許でも可	限定	有償	ヘルパーによる通院等の送迎、スクールバス
無償	許可・登録等が不要	—	—	誰でも	誰でも	白	1種免許でも可	不特定	無償(燃料等実費可)(謝礼可)	事業者・市町村が行う無料(シャトル)バス、無償ボランティアによる運送
自走	許可・登録等が不要	運送ではない(自分で運転)								レンタカー・カーシェアリングで自走または同乗 マイカー・カーシェアリングで自走または同乗

※1 公共交通の空白地や運行されない時間帯などを指す。地域公共交通会議/運営協議会の場で、個別に必要性を判断。※2 地域公共交通会議/運営協議会の場で、対象者を限定することも可能。※3 営利とは認められない範囲であること。従前の目安であった「タクシー運賃の概ね2分の1の範囲内」の指針は、2020年11月の制度改正で撤廃。【2020年11月の制度改正以前の名称】①市町村運営有償運送・交通空白輸送、②公共交通空白地有償運送、③市町村運営有償運送・

場、対象者を限定することも可能。※3 営利とは認められない範囲であること。従前の目安であった「タクシー運賃の概ね2分の1の範囲内」の指針は、2020年11月の制度改正で撤廃。

自家用有償旅客運送 導入までの10ステップ

地域内交通の導入は、市町村と地域住民が一体となり取り組む必要があります。自家用有償旅客運送は、市町村が実施する場合がありますが、ラストワンマイルの移動手段を確保するためには、地域住民、事業者、NPO、社会福祉協議会といった様々な立場の人々が協力してプロジェクトチームを立ち上げ、実施主体へと組織づくりを進めることが有効です。

-  市町村担当者のアクション
-  地域住民のアクション
・地域住民・キーパーソンのアクション
-  プロジェクトチームのアクション
-  実施主体のアクション

1

現状把握

- アンケートだけでなくヒアリングなども行い、具体的なニーズを可視化しましょう。

市町村担当者のアクション

- 1. 真のニーズ把握**
 - アンケート内容は、回答者が気づきを得たり、参加・利用しようと思える内容に工夫
 - 地域住民への個別調査や、住民同士の座談会なども真のニーズ把握に有効
- 2. 福祉分野と連携し、課題を把握**
 - 地域交通や福祉政策の課題を把握し改善可能かを検討
 - 福祉部局と連携して、「誰が、どのような移動手段を、どのくらいのサービス水準で必要としているか」を把握
 - 介護保険事業計画策定に向けたニーズ調査結果を分析
- 3. 現状の地域交通に関し以下を確認**

許認可形式/運行形式/事業主体/運行主体/起終点/ルートやバス停/ダイヤ/運賃/車両形態/利用制限/利用実績/収支状況/サービスの質



2

サービス提供方法の検討

- 地域のニーズを満たす移動サービスの大まかなイメージを作りましょう。
- 自家用有償旅客運送とその他の方法でできることを整理しましょう。

市町村担当者のアクション

- 1. ニーズを基に移動サービスの大枠を検討**
 - 対象地域/対象者/頻度/目的地/財源/費用/分担/地域資源、運行方式等
- 2. 自家用有償旅客運送の活用範囲の検討**
 - 幹線系に乗り入れる支線か、支線のみか
 - 路線を定めた運行か、区域を定めた運行か、もしくは組み合わせか
 - 市町村が運営する形態か、NPO等が運営する形態か

検討のコツ

- 支線の場合は、区域を定めた運行から検討を始め、ニーズの集約が可能なら、路線を定めた運行を検討すると良いでしょう

3. 会議の設置・開催

地域公共交通会議/運営協議会が設置されていない場合は、設置

[事務、法的手続き]

- 地域の交通事業者から、ニーズへの対応が可能か、提案を受ける
- 詳しくは「自家用有償旅客運送ハンドブック(国土交通省自動車局旅客課)」P8参照
<https://www.mlit.go.jp/common/001374819.pdf>



3

ワークショップ

- 早い段階で地域の関係者が主役意識を持てるように、地域住民、交通事業者など関係者によるワークショップを開きましょう。

市町村担当者のアクション

- 1. 住民主体の重要性を重点的に説明**
 - 住民が主体的に移動手段を作り、維持していくことの必要性、またそれが可能であること
 - 地域交通の現状と課題、行政側の基本的な方針等
 - 自家用有償旅客運送の概要、先行事例、条件等
- 2. 住民等の意見を受けて移動サービスの内容を再検討**

ワークショップ開催のコツ

- 福祉部門と連携し、相互参加、共同開催、各関係者向けに個別開催する等の機会を作りましょう

地域住民のアクション

- 1. 積極的に意見を出し継続的に参加**
 - 困りごとや課題を具体的に伝える
 - 各自ができることで協力

議論を進めるコツ

- 既存サービスの見直しなどは、別途話し合いの場をつくりましょう
- 分科会のような形をとっても良いでしょう

4

推進体制づくり

- 地域のプレーヤーである行政、住民、事業者、NPO、社会福祉協議会、有識者等で協力体制を構築します。
- 具体化のためのプロジェクトチームを立ち上げましょう。

市町村担当者のアクション

- 1. 地元プレーヤーへの説明**
 - 自治会(町内会)、商工会、地元企業、交通事業者、福祉施設、常設の会議等の機会を活用
- 2. プロジェクトチームの立ち上げ**
 - キーパーソンとなるやる気のある人を見つけて緩やかなプロジェクトチームを立ち上げる
 - まちづくり協議会等で、自家用有償旅客運送に関する分科会を設置するのもよい
 - 運営母体となる団体の候補を探す
 - 自治会等の地縁組織は意見集約も得意で、マンパワーを集約しやすい

地域住民・キーパーソンのアクション

- 1. チームメンバーや仲間を探す**
 - 近所の人や既存の組織で話し合う
 - 既存団体でネットワークを形成して検討するのもよい

仲間を見つけるコツ

- 公式な場ばかりではなく、広く非公式な場での会話で意外な人が見つかることもあります

5

フィールドワーク

- 先行事例の視察に行き、地域のニーズに適しているか、また運営のコツやノウハウを学びましょう。
- プロジェクトチームから、実施主体へ移行しましょう。

プロジェクトチームのアクション

- 1. 参考になりそうな事例を選び、研究**
 - 先行事例の現地視察や、立ち上げに携わった人の話を聞く
 - Webサイトなどから資料等を取り寄せ、自分たちのニーズに近い事例やしぐみを検討する
 - 事例紹介セミナー等に参加したり、地方運輸局交通政策部へ問い合わせるなど

事例選定のコツ

- 制度の枠組みに拘らず、活動目的やサービス提供のしぐみで近いものを選びましょう

事例研究時のチェックポイント

- 対応しているニーズ
- 担い手(役員、運転者、事務局等)
- コストとその費用分担
- 活用している地域資源や補助金
- 立ち上げのプロセスと壁の乗り越え方
- 抱えている課題

2. 先行事例の学びを基に検討

- 運行する区域や使用する車両、運転者、活用する補助金等を検討する
- 住民運行か事業者への委託運行かを判断

3. 実施主体へと組織づくりを進める

自家用有償旅客運送導入までの10ステップ

さあ、いよいよ導入です！全員で意見やアイデアを出し合って地域にあったサービスにしましょう。

市町村担当者のアクション
地域住民のアクション
地域住民・キーパーソンのアクション
プロジェクトチームのアクション
実施主体のアクション



6 サービスの詳細検討と 運行開始までの手続きの確認

- サービスの内容を細部にわたって検討し、立ち上げの準備をします。
- 地域公共交通会議、または、運営協議会の申請準備を始めます。

市町村担当者のアクション

- 登録要件や手続きを確認
- 関係者への情報共有
 - 市町村内の関係各課や、地域公共交通会議/運営協議会の構成員に申請内容の概要を示す
- 登録完了までの日程作り
 - 地域公共交通会議・運営協議会への提出書類作成から、協議が調って申請書を提出まで6カ月、運輸支局から登録証の交付まで2カ月程度
 - 期間限定の試験運行を行うか、最初から登録申請するかを判断

4. 予算確保

- 次年度予算確保の準備、予算要求を行う
- 既存の補助金等の交付申請
- 車両が市町村名義であれば手配(購入・リース)

実施主体のアクション

- サービス提供の準備
 - 拠点、車両、事務局等の確保、サービスの愛称、利用者負担額、運転者への支払い等の詳細を検討、組織体制の決定
- 先行事例の活用
 - 先行団体の運行管理やサービス調整等の実務を学び、活用
 - 配車システム等の活用も可能

[事務、法的手続き]

- 地域公共交通会議、運営協議会について
- 詳しくは「自家用有償旅客運送ハンドブック(国土交通省自動車局旅客課)」参照
<https://www.mlit.go.jp/common/001374819.pdf>

7 イベント・協力者集め

- 利用ニーズを持った人、協力してもらう人の両方に、新しいサービスを知ってもらいます。

市町村担当者&実施主体のアクション

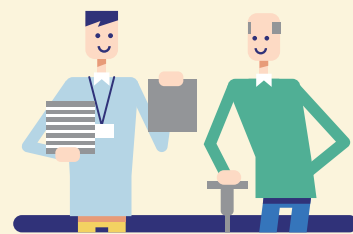
- 地域住民(利用者)への周知活動
 - イベント開催やチラシ配布
 - 担い手を増やすために運転者講習会を開催するのも良い
 - 祭り行事など、住民が気軽に参加する場で協力者や利用者を見つける

成功のコツ

- 地域に根差したサービスになるよう、応援団を増やすことは全てのステップで重要です

[事務、法的手続き]

- 運転者は国土交通大臣認定講習の受講が必要(二種免許保持者を除く)
- 詳しくは「国土交通省Webサイト、自家用有償旅客運送について、認定講習」参照
http://www.mlit.go.jp/jidosha/jidosha_tk3_000012.html



8 試験運行

- 本格導入の前に、試行することで改善点を洗い出します。

市町村担当者&実施主体のアクション

- 試験運行の実施
 - 登録手続き完了までは有償で実施できないため、無償で試験運行する
 - 3~6カ月を目安に実施
- 事業内容の改善
 - 利用者やサービス提供者の反応によってしくみを見直す最終調整

試験運行のコツ

- 無償で試験運行を行うことで、登録申請の前に、利用者の生の声や運行上の問題点を把握することができます
- 有償で試験運行を行う場合は、ステップ9の「登録申請」を先に行う必要があります



9 事業内容の決定・登録申請

- 必要に応じて修正を加え、最終的な事業計画を策定します。
- 地域公共交通会議または運営協議会の合意を得ます。

市町村担当者のアクション

- 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(市町村以外が運営する場合は実施主体が作成)
 - 構成員への事前説明
- 活用する補助や委託等の手続き

実施主体のアクション

- 登録申請に必要な要件の整備(住民運行の場合)
 - 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

[事務、法的手続き]

- 保険加入について
- 詳しくは「全国移動ネットWebサイト[自家用有償旅客運送に関する保険の加入について]」参照
http://www.zenkoku-ido.net/_faq/temp/180610point_hoken.pdf
- ※保険商品は最新のものをご確認ください。

10 事業実施の準備

- 広報への掲載、住民説明会などを通じて新しいサービスを伝え、理解と関心を得ます。

市町村担当者のアクション

- 運輸支局等へ書類提出(市町村以外が運営する場合は実施主体が提出)
- 地域住民等へのサービスの周知活動
 - サービスの利用につながりやすい場所や関係機関で告知

実施主体のアクション

- 利用者の管理
 - 利用者を募集し、利用者台帳を作成
- サービス提供の準備
 - 利用者宅や走行ルート、目的地周辺の下見
 - 運行管理に必要な地図
 - 運行記録用紙等の準備
- 住民の意識を高める工夫

[事務、法的手続き]

- 国土交通省(もしくは権限移譲を受けた県や市町村)に書類を提出
- 詳しくは「国土交通省Webサイト、自家用有償旅客運送に関する通達について」参照
http://www.mlit.go.jp/jidosha/jidosha_tk3_000044.html

事業開始

事業継続の仕組み作り

事業開始後は、継続に向けた努力が欠かせません。地域住民に使ってもらえるサービスになるよう心がけましょう。

ポイント

- 継続的に事業の現状を把握し、改善を続けましょう。
- 住民の「自分事」意識を高めるため、ワークショップ等を定期的に行い、事業の担い手となる人的資源の発掘、育成をします。

仕組みを構築する3ステップ

1 事業の運営主体の明確化

事業の担い手(事業運営主体)を明確にすることが、事業の継続性の担保には非常に重要です。その運営主体が主役意識をもち、やり甲斐と責任感をもって事業を運営することで事業の質が向上します。

2 特定人物に依存しない運営・管理の仕組みの構築

地域への想いが強い特定の人々の熱意と努力によって立ち上がった事業も、メンバーの高齢化などの様々な理由から、運営上の課題に直面する場合があります。事業を継続するには、特定のメンバーに依拠せずに事業の運営・管理をバトンタッチしていける仕組みづくりが必要です。

3 地域住民の積極的な利用を促す仕掛けづくり

事業の継続には、地域住民が積極的に関与し必要性を理解し、継続的に利用してもらうことが必要です。平日頃からのコミュニケーションに加え、自家用有償旅客運送を愛用してもらう仕掛けづくりが重要です。そのためには、自家用有償旅客運送を利用したくなる外出先(居場所やイベント等)の創出など、地域づくりの視点を持つことが大切です。

参考となる取組み

長野県中川村

運行の担い手のNPO法人とともに継続的に改善活動



公共交通空白地有償運送の運行を担うNPO法人「ふるさとづくり・やまいか」を構成する建設業者は村内の建設業協会のメンバーであり、適宜町役場と情報共有や意思疎通を図り、継続的に利用促進活動(免許返納者に1回限りで定期券進呈、中川村交通パス『NAKAMO』の発行、中川村公共交通ガイドブックの配布等)を行っている。

兵庫県豊岡市

全市統一の事業評価基準に基づき、PDCAを回す



需要種別、最低需要基準、市負担上限額の3点での評価の仕組みを構築している。毎年事業を見直して管理を継続的にやり、事業の質の改善・向上を図っている。→ 詳しくはP12参照

各地の事例

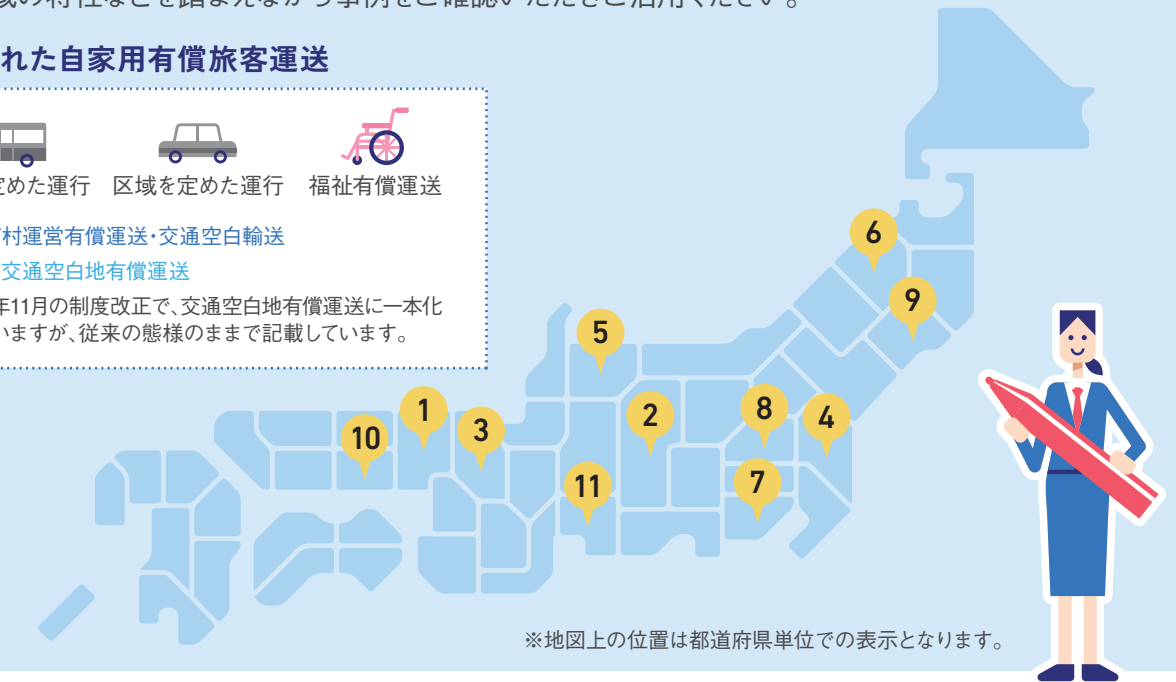
全国各地ですでに自家用有償旅客運送を取り入れている地域があります。皆様の地域の特性などを踏まえながら事例をご確認いただきご活用ください。

導入された自家用有償旅客運送



- 市町村運営有償運送・交通空白輸送
- 公共交通空白地有償運送

※2020年11月の制度改正で、交通空白地有償運送に一本化されていますが、従来の態様のままで記載しています。



- | | |
|---|--|
| <p>1 兵庫県豊岡市 P12</p> <p>評価基準を基に地域に最適なサービスを構築
・市町村運営有償運送・交通空白輸送</p> | <p>7 神奈川県秦野市 P17</p> <p>「サロン」と「移動支援」の組み合わせに補助
・福祉有償運送</p> |
| <p>2 長野県中川村 P13</p> <p>地域の建設業者がNPOを設立し担い手に
・市町村運営有償運送・交通空白輸送
・公共交通空白地有償運送
・福祉有償運送</p> | <p>8 埼玉県吉見町 P17</p> <p>地域の支え合いによる
「ささえあいサービス事業」
・福祉有償運送</p> |
| <p>3 京都府京丹後市丹後町 P14</p> <p>地域資源を活かし地域交通を再整備
・市町村運営有償運送・交通空白輸送
・公共交通空白地有償運送</p> | <p>9 宮城県石巻市 P18</p> <p>カーシェアリングで被災地の移動支援から
コミュニティ形成
・カーシェア
※自家用有償旅客運送ではありません。</p> |
| <p>4 茨城県五霞町 P15</p> <p>権限移譲を受け、社会福祉協議会とも連携
・公共交通空白地有償運送</p> | <p>10 岡山県美作市上山地区 P18</p> <p>地域住民同士で移動を含む
助け合いの仕組みを構築
・トヨタ・モビリティ基金助成プロジェクト
※自家用有償旅客運送ではありません。</p> |
| <p>5 富山県南砺市 P15</p> <p>通院・通学・買い物を支える交通空白地輸送
・市町村運営有償運送・交通空白輸送</p> | <p>11 愛知県豊田市足助地区 P18</p> <p>高齢者の活力ある暮らしを支える仕組みづくり
・トヨタ・モビリティ基金助成プロジェクト
※自家用有償旅客運送ではありません。</p> |
| <p>6 秋田県横手市狙半内地区 P16</p> <p>バス事業者と協議し住民の要望を実現
・市町村運営有償運送・交通空白輸送</p> | |

1 兵庫県豊岡市 評価基準を基に地域に最適なサービスを構築

平成17年4月に1市5町が合併し現在の豊岡市となった。森林面積率が79.3%と山間地域が多い。全但バス(株)が「幹線」となる路線バスを運行しているが、平成19年9月に市内26路線のうち11路線の1年後の休止を発表。そこで、同年11月から、豊岡市、兵庫県、バス・タクシー事業者、JR、住民代表、有識者からなる「地域公共交通活性化協議会」にて検討が行われ、以下の方針で対応することを決定した。

- ①「市民の足を守る」を基本理念とする
- ②地域の需要や特性に応じた運行とする
- ③地域で支え合う持続可能な公共交通とする
- ④継続的に事業の評価と見直しをおこなう

毎年、評価基準を基に見直しを実施 — 市営バス「イナカー」 市町村運営有償運送・交通空白輸送

導入概要

平成20年10月に、路線バスの廃止に対応するため、コミュニティバスやスクールバスを再編・統合する形で導入。以下の評価基準を設定し、毎年路線の見直しを行い、運行開始当初の11路線から現在は8路線で運行。また一部区間で停留所以外でも降車が可能な「フリー降車」を取り入れている。



運行団体	一般の旅客運送事業者
運行方法	路線を定めた運行(一部、予約時のみ運行)
運行本数	市内8路線、平日79便、土曜日10便
予約の有無	無
運行車両	普通車、15人乗りワゴン車、小型バス 計12台
料金	2.5km未満100円/回、以後2.5kmごとに100円加算、小学生は半額、障がい者は無料
委託費用(事務費)	4,000万円/年

<評価基準>

- ①需要種別:乗合型の公共交通としての健全性を示す指標「多様な主体(利用者や目的)の移動手段として利用されているか」
- ②最低需要基準:市が運行すべきかどうかの指標「一般利用者数(通学利用は除)」「運行日数×6便(最低運行回数)」=1人超/便→未滿だと路線廃止
- ③市負担上限率(収支率):採算性、運行計画の妥当性を示す指標「地域全体で利用されているか」→収支率20%以上であれば路線延長・増便等を検討、以下の場合には現状維持もしくは計画縮小

「地域の地域による地域のための公共交通」として開始 — 「チクタク」 市町村運営有償運送・交通空白輸送

導入概要

「イナカー」の存廃基準(利用率1人/便)以下の路線の平成22年度末の廃止通知を受け、該当する地域から、市が定めた地域主体の公共交通支援制度の活用申し出があり、地域の代表者と共に「地域の地域による地域のための公共交通」を検討し市から運輸局へ相談。5カ月間の試験運行を行い、平成23年4月から地域組織による本格運行を開始。利用者は地域住民(要会員登録)で、運転者はボランティア(最多地区で23名)、運行管理者や事務員も地域で確保し、運行詳細(曜日/時間/停留所)も地域で決定する。基本は予約制で決まったルートを運行するが、病院やコンビニ・スーパーなど住民の利用実態に即した場所に停留所を設置し、可能な限り自宅まで送迎するなど、ドアツードアに近いサービスを実現したことで、「イナカー」よりも利用者は増え、市の財政負担も減少した。



運行団体	地元組織4団体
運行方法	路線を定めた運行(一部、路線を柔軟に運行)
運行本数	6路線7系統、週3日運行
予約の有無	利用日の前日19時までに予約
運行車両	市公用車4台を無料貸与
料金	100~200円/回
委託費用(運転者)	3,000円/日
委託費用(事務費)	2万円/月
乗車人数(回数)	延べ利用者数は3,138人/年(H28年度)

2 長野県中川村 地域の建設業者がNPOを設立し担い手に

中川村は村中央を流れる天竜川を挟み東西に分かれ、山間部に集落が点在。平成6年にバス事業者、平成12年にはタクシー事業者が全て撤退した後は、村が費用負担し代替路線の運行を行っていたが、スクールバス、通院バスと目的別に整備されたため9路線あり、住民にとっても利便性が低かった。そのため平成16年にバス路線を再編し、自家用有償旅客運送の導入を検討。運転者の確保にあたって、村が人材活用の課題を抱えていた村内の建設業者に打診したところ、複数の建設業者でNPO法人「ふるさとづくり・やままいか」を設立するに至ったという異色の経緯がある。同NPOによる市町村運営有償運送・交通空白輸送の委託運行と、過疎地有償運送(現:公共交通空白地有償運送)を全国に先駆けて開始した。一つのNPOが担うことで、公共交通空白地有償運送の補助金と市町村運営有償運送の委託費を得るため経済的な持続性が向上。また、建設業者の8割には後継者がいることは今後の持続性に寄与している。

人口	4,947人(H30年5月)
人口密度	64.0人/km ² (H30年5月)
高齢化率	33.3%(H30年5月)

運行路線を集約し市民の利便性を向上 — 村営巡回バス「のっチャオ」 市町村運営有償運送・交通空白輸送

導入概要

村が運営主体となり、運転業務を同NPOが担う。JR飯田線内の駅へ接続する巡回バスで、運行路線を通学、通院をメインとした3路線「南回り線」「北回り線」「東西線」に集約。乗車時はバス停からだが、降車はルート上のどこでも可能(危険箇所以外)。当初は、建設会社の社員がNPOスタッフを兼任し運転していたが、現在は専任の運転者を雇用している。



運行団体	NPO法人「ふるさとづくり・やままいか」
運行方法	路線を定めた運行
運行本数	3路線、月曜~金曜:6時半~21時
予約の有無	無
運行車両	マイクロバス(定員29名)3台
料金	200円/回、小学生100円/回、未就学児無料
委託費用	巡回バスの運行費とNPOタクシーの利用者への運賃補助で約2,000万円
乗車人数(回数)	2万8,000人(H28年)

巡回バスの隙間を埋める — NPOタクシー「ぽかぽか」 公共交通空白地有償運送

導入概要

利用者は「自家用車の運転ができない方」「バスの通っていない地区の方」に限定し登録が必要。村内はドアツードアでの運行だが、村外での乗降は6カ所のみ。NPOタクシーの登録者限定で巡回バスの乗り放題とセットになった定期乗車券「中川村交通パスNAKAMO」が購入可能。



運行団体	NPO法人「ふるさとづくり・やままいか」
運行方法	区域を定めた運行
運行時間	月曜~金曜:8時~20時
予約の有無	利用日の前日17時までに電話予約
運行車両	小型ワゴン車(定員8名)1台
料金	利用者登録料200円、運賃は乗車距離に応じてだが、概ね民間タクシーの1/2程度
乗車人数(回数)	年間2,000人超(H26年)

社会福祉協議会が実施 福祉有償運送

導入概要

運行範囲は中川村内、上伊那郡及び下伊那郡全域。要介護者、障がい者を対象とし、利用用途のほとんどが通院(一部買い物で利用)。村内に診療所は2カ所のみのため、平成26年に有償運送協議会の合意を得て、対象となる病院を追加し、運行範囲を拡大した。



運行団体	中川村社会福祉協議会
運行方法	区域を定めた運行
予約の有無	利用日の2日前の17時までに電話予約
料金	200円/回、走行距離2kmを超えるごとに100円加算

3 京都府京丹後市丹後町 地域資源を活かし地域交通を再整備

京丹後市は平成16年4月に6つの町(峰山町、大宮町、網野町、丹後町、弥栄町、久美浜町)が合併し誕生。半島地域でかつ豪雪地域であり、全域が過疎地域に指定されている。地域交通の再整備にあたり、まず「幹線系」となる鉄道、路線バスから着手し、その後「支線系」として丹後町には自家用有償旅客運送(市営バスと公共交通空白地有償運送)、久美浜町と網野町にはEV乗合タクシーを導入した。

人口	55,369人(H30年6月)
人口密度	110.4人/km ² (H30年6月)
高齢化率	35.3%(H30年6月)
他の交通手段	鉄道(京都丹後鉄道)、路線バス(上限200円バス[丹海バス、市営バス]、EV乗合タクシー(丹海バス[網野町、久美浜町])、民間タクシー(3事業者)、介護タクシー(2事業者)、福祉有償運送京丹後市社会福祉協議会、NPO法人「のっけて」

NPO法人が運行 — 市営バス「丹後町デマンドバス」 市町村運営有償運送・交通空白輸送

導入概要

丹後町は集落が海沿いにある町。タクシーの撤退もあり、地域内の移動に困り、京丹後市は町内でデマンドバスを運行する検討を開始。地域で活発に活動するNPO法人「気張る!ふるさと丹後町」を運行委託先とした。住民ボランティア(有償)が運転者となり平成26年7月から「丹後町デマンドバス」が運行を開始。幹線道路を走行する「200円バス」と重複しない支線道路に限定して運行している。登録している運転者(一種免許)は合計15名。利用当日は、予約した時刻の5分前に指定の場所で待つ。ルートは一部区間を除いて、フリー乗降制となっている。

運行団体	NPO法人「気張る!ふるさと丹後町」
運行方法	路線を定めた運行
運行本数	2路線(各路線で曜日を変えて週3日)
予約の有無	利用日前日の17時までに予約
運行車両	トヨタハイエース(定員10名)1台
料金	100円または200円/回、小学生や障がい者及びその介護人又は付添人は半額
運行経費	運転委託料208万円/年、ランニングコスト59万円/年



ウーバーアプリを活用し観光にも寄与 — 「ささえ合い交通」 公共交通空白地有償運送

導入概要

平成28年5月から運行。「丹後町デマンドバス」を運行するNPOが実施主体となり米ウーバー社のアプリを活用。アプリによって配車希望と車(マイカーボランティア)がマッチングされる(運転者の指定はできない)。乗車は丹後町(町内は乗降自由)に限定されるが、京丹後市全域での降車が可能。町外から町に戻る際には乗車できず、バスやタクシーを利用する。運転者は18名。ほかに運行管理担当者が3名おり、毎日対面点呼を実施している。地域の要望に合わせアプリを現地仕様で修正し、クレジットカード決済のみであった利用料金を、運転者へ現金で支払えるようにしたり、アプリが使用できない利用者に代わってサポーターが配車依頼できるようにしたりと工夫している。また、道路運送法の改正に伴い市長から観光客の利用の承認を得たことで、観光利用も多い(8割が地域住民、2割が観光客)。多言語対応済の米ウーバー社のアプリは、外国人観光客にとっても言葉や通貨の壁が無いため使いやすく好評。

運行団体	NPO法人「気張る!ふるさと丹後町」
運行方法	区域を定めた運行
運行時間	年中無休、8:00~20:00
予約の有無	無
運行車両	ボランティア運転者(有償)の自家用車
料金	最初の1.5kmまで480円/回、以遠は120円/km加算(距離制)
補助金(事務費)	市の負担は初年度にドライブレコーダーの搭載などにかかった程度
乗車人数(回数)	利用回数は60回超/月



4 茨城県五霞町 権限移譲を受け、社会福祉協議会とも連携

五霞町は、自家用有償旅客運送の事務・権限移譲を受け、地域に適した公共交通施策を検討。現在、路線バス、コミュニティバス、公共交通空白地有償運送の3つの移動手段がある。路線バスは1路線で1時間に1本。コミュニティバスは平成28年から「ごかりん号」(緑ナンバー)が本格運行。通勤・通学時間帯に運行する朝晩ルートと、日中に通院や買物で利用される巡回型の日中ルートの2つ。「ごかりん号」は支線系をカバーするが、福祉等で移動支援が必要な人を対象に公共交通空白地有償運送をあわせて実施。

人口	8,677人(H30年5月)
人口密度	375.4人/km ² (H30年5月)
高齢化率	30.9%(H30年5月)
導入後財政負担	3,000万円/年
他の交通手段	路線バス(廃止代替バス、朝日自動車)、「ごかりん号」(朝日自動車、2ルート)

在宅福祉サービスの一環として社会福祉協議会が運営 公共交通空白地有償運送

導入概要

平成18年に運行を開始。社会福祉協議会が「在宅福祉サービス」の一環として運営。サービス内容は「通院介助」、「身の世話(見守り)」、「子育て(園児送迎)」、「外出・買物」で、公共交通空白地有償運送はこのサービス全てに関わる形で運営されている。対象者は一人暮らしの高齢者や高齢者世帯、日中独居者、障がい者、病弱者や病弱者のいる一般家庭、母子・父子家庭、乳幼児及び児童を抱えている人等。

運行団体	五霞町社会福祉協議会
運行方法	区域を定めた運行
予約の有無	有(できるだけ早め)
運行車両	運転者の自家用車
料金	チケット1枚1時間700円/回+ガソリン代(往復分)
委託費用(事務費)	町負担金・委託金775万円(H29年度)
利用件数	1,464件/年(H29年度)



5 富山県南砺市 通院・通学・買い物を支える交通空白地輸送

南砺市は平成16年に8町村が合併して新設。8町村のうち約8割は白山国立公園等を含む森林で、半分以上が山間地域である。路線バスは主要道路のみを運行。世界遺産バスを運行するなど、観光資源を結び、観光客の呼び込みを図っている。一方、生活交通の多くは市運営の交通空白輸送である「なんバス」が担っている。その他、市では自動運転によって、地域の移動の足を確保しつつ、観光客の周遊を図ることで地域経済や過疎地域の活性化を目指しており、国土交通省が自動運転の実証実験を実施。

人口	52,242人(H29年4月)
人口密度	78.1人/km ² (H29年4月)
高齢化率	36.3%(H29年4月)
導入後財政負担	約8,110万円を市の一般会計からバス会計へ繰入れ(H28年度)
他の交通手段	路線バス(加越能バス、西日本JRバス)、福祉有償運送(南砺市社会福祉協議会)、鉄道(JR西日本)

導入概要

路線バスの運行ルート外の地域の移動手段として、平成19年から複数の交通事業者へ委託し運行。利用者が少ない路線は小型商用車両を活用。平日のみの運行が基本だが、観光利用も見込める城端さくら線等は土日祝日も運行。利用者の少ない山間部の一部の路線は、予約時のみ運行。主な利用者は通学利用の小・中・高校生、通院や買い物で定期的に乗車する高齢者。平成28年4月からは南砺市内に住所がある70歳以上が対象の5,000円/年で乗り放題の「シルバーパス」を導入したり、米グーグル社のグーグルマップの乗り継ぎ検索が出来るようにするなど、利便性の向上に力を入れている。

運行方法	路線を定めた運行(一部、予約時のみ運行)
運行本数	21路線、城端さくら線等一部を除き土日祝日は休み
運行車両	ノンステップバス4台を含む全16台
料金	200円/回、小学生と障がい者は半額
乗車人数(回数)	1万人/月(H28年以降)



6 秋田県横手市狙半内地区 バス事業者と協議し住民の要望を実現

横手市は平成17年に旧横手市と旧平鹿郡7町村が合併してできた。面積は東京23区にほぼ匹敵し、交通空白地が散在している。狙半内(さるはんない)地区では、羽後交通(株)が路線バスを運行していたが、利用者減少により廃線となり、その後、横手市の費用負担で同社が週3日1日3往復で廃止代替バスを運行している。しかし同地区から大型スーパーなどが集積する中心地区(十文字町)への直通運行は行っていない。地区の住民からは直通運行の要望が出されていた。

人口	91,022人(H30年3月)
人口密度	131.4人/km ² (H30年3月)
高齢化率	36.5%(H30年3月)
他の交通手段	乗合タクシーによるデマンド交通(市の補助有)、路線バス(週3日1日3往復)、スーパーによる無料送迎バス

共助運営体を運行の担い手に

導入概要

横手市は平成29年4月から市内の公共交通空白地対策として、自家用有償旅客運送を検討。同年11月に、狙半内地区の自治組織である「狙半内共助運営体」を運行の担い手として実証実験を開始。羽後交通(株)との協議にて、住民の要望があった中心地(十文字町)まで運行するが乗車は狙半内地区のみ、また途中の路線バスが運行する区間は乗降不可というルールを設けることで、直通運行を実現。

運行団体	狙半内共助運営体
運行方法	路線を定めた運行
運行本数	4往復便/日、週3日(月・水・金)
予約の有無	不要
運行車両	トヨタエスクエア(乗車定員6名)1台
料金	200円~700円/回(区間による)、小学生と障がい者は半額
委託費用(運転者)	6,000円/日
委託費用(事務費)	15,000円/月



〔介護サービスと輸送サービスの連携〕

持続的なサービスの運営を可能にする「総合事業(介護保険制度)」との組み合わせ

- 介護保険制度が改定され、2017年4月から介護予防・日常生活支援総合事業の実施がスタートしました。
- 総合事業の介護予防・生活支援サービス事業の一つである「訪問型サービスD」の「移送前後の生活支援(付添い、介助等)」を行う場合、運営費用としてコーディネーター人件費、家賃、通信費用等の補助を受けることができます。
- 福祉有償運送や公共空白地有償運送と組み合わせることで、生活支援が必要な方に、シームレスな支援を提供できるだけでなく、サービス運営団体の経済的基盤が向上し、持続的なサービス提供につながります。
- また、家事支援に付随した移動支援については、「訪問型サービスB」として費用(コーディネーター人件費、家賃、通信費用等)の補助を受けることができます。

【参考】厚生労働省公的介護保険制度の総合事業(介護予防・日常生活支援総合事業)Webサイト
<http://www.mhlw.go.jp/stf/seisakunitsuite/bunya/0000192992.html>

7 神奈川県秦野市 「サロン」と「移動支援」の組み合わせに補助

- ・福祉有償運送の対象外となる移動困難者への対策として「訪問型サービスD」を実施し「交通」と「福祉」の連携を目指す
- ・高齢化の進展を見据え地域に継続的な協議の場を設け地域移動の今後を検討

秦野市では、NPOや社会福祉法人が自主事業として、福祉有償運送を実施。しかし、福祉有償運送の対象者は、障がい者や要介護・要支援認定者に限定されており、元気高齢者を対象としたサロンを市が実施していたが、送迎にかかる予算を十分に確保することができなかつたため、介護予防にもつながる高齢者サロンの利用者が減少していた。そこで、平成28年4月に、市内の福祉サロン(住民グループによる運営)を「通所型サービスB」とし、そこへの送迎を「訪問型サービスD」として、「サロン」と「移動支援」を組み合わせる形でサービスを開始。実施主体は福祉有償運送を担うNPOと通所介護を行っている社会福祉法人。NPOは車両1台で週3回、社会福祉法人は車両2台で週4回の頻度で、複数人を乗せて自宅~サロン間を送迎している。送迎は無料で、市は間接経費(送迎コーディネーター人件費、通信費、消耗品費、車両保険料)を補助。



人口	161,792人(H30年3月)
人口密度	1,559.2人/km ² (H30年3月)
高齢化率	28.8%(H30年3月)

8 埼玉県吉見町 地域の支え合いによる「ささえあいサービス事業」

- ・吉見町と社会福祉協議会が連携する「ささえあいサービス事業(訪問型サービスB)」で、福祉有償運送を補完

町の社会福祉協議会は福祉有償運送を自主事業として実施。片道800~900円程度。通院・通所が主。ただ、福祉有償運送では利用者や目的が限定されるため、社会福祉協議会は町と連携して「訪問型サービスB」として「ささえあいサービス事業」を実施。介護保険サービス等ではまかないきれない身の回りの軽易な作業の支援を行う。具体的には、「買物代行」、「付き添い外出支援」、「部屋の掃除」、「簡単な調理」、「洗濯・布団干し」、「屋外の作業」、「ゴミ捨て」、「話し相手・見守り」。利用料金は30分あたり300円。サービスの提供者は「ささえあいサポーター会員」として登録した吉見町の居住者。車両は福祉有償運送と兼用で使用している。



人口	19,293人(H30年5月)
人口密度	499.0人/km ² (H30年5月)
高齢化率	31.0%(H30年5月)

[地域づくりとの連携を目指す取組み]

9 宮城県石巻市 カーシェアリングで被災地の移動支援からコミュニティ形成

・イベント利用や参加住民主体の運営活動でコミュニティを形成

④ 「送り合い、助け合い」クルマを通して被災地を支援

一般社団法人日本カーシェアリング協会は、東日本大震災により大きな被害を受けた石巻市において、仮設住宅の住民の移動の確保という観点からのコミュニティづくりに着手。2012年2月には、石巻市の委託を受け、「カーシェアリング・コミュニティ・サポートセンター」を設立、地域のカーシェアリングの導入・運営の支援活動を展開。

④ 住民が主体となり楽しんで運営することで、コミュニティ形成に寄与

カーシェアリングは個人利用に加え、乗合(外出支援)やイベントで利用。「移動支援」を通して地域の人的繋がりや緊密化を図る。その一環として、地域のディーラーと協力して、EVを非常用電源に使用する方法を講習するなど防災訓練にも車両を活用。参加住民が主体となり、予約方法や、ルールづくり、運転日誌などを活用した利用状況の管理等の運営を行っている。費用捻出のために皆が参加したくなる旅行イベントの企画を行うなど、皆で楽しみながら運営。

④ 採算がとれる持続可能な仕組みで実施

シェアリング希望者(エリア)が無理なく地域にあったシェアリングを始められるように、利用料金は、最初の1カ月は無料、次の2~6カ月目までは保険料や経費を実費で負担(約3千円/月)、導入から半年となる7カ月目から、レンタカーもしくはリースとしてクルマを提供。利用料金の設定は各地域に委任(「1回5km、500円」が多い)されている。



[トヨタ・モビリティ基金助成プロジェクト]

10 岡山県美作市上山地区 地域住民同士で移動を含む助け合いの仕組みを構築

・地元NPOが地域の結束力を高めることから着手し、地域の助け合いの仕組みを構築

岡山県内の集落の維持・活性化に向けて活動するNPO法人「みんなの集落研究所」と、美作市上山地区で棚田の再生活動を行っているNPO法人「英田上山棚田団」が岡山大学等と協力し、地域住民(約160名)のうち約110名のニーズ(困りごと)をヒアリング。互いに助け合うための任意団体を地域で設立し、主に免許返納者の通院、寄り合い等への移動を無償運送で実施。(2017年度実績:230件の助け合いが発生。そのうち50件が無償運送。それ以外は草刈り、子守り等)



[トヨタ・モビリティ基金助成プロジェクト]

11 愛知県豊田市足助地区 高齢者の活力ある暮らしを支える仕組みづくり

・移動手段に加え、病院と連携し「健康状態の見守り」と「外出促進策」を実施

名古屋大学と東京大学を中心に、豊田市や地域の中核病院である足助病院とも連携。高齢者を対象とした「健康状態の見守り」「外出促進」「住民共助による自家用車の乗り合い」の3つを組み合わせた仕組みを導入。利用者はタブレットPCから外出の希望を入力し、ボランティアドライバーとして登録した住民とのマッチングを行う。また住民共創の考えに基づき、住民と共に地域の課題と未来を共有した地域づくりに取り組む。



④ タブレットを活用したマッチング

おわりに

一般財団法人 トヨタ・モビリティ基金は2014年の設立以来、人々の自由な移動の実現を目指し、国内外の多様なパートナーとともにモビリティに関する取り組みを推進しています。日本では過疎化、高齢化等による公共交通の縮小、高齢者の免許返納によって移動に不自由が生じていることに鑑み、多様な移動手段の組み合わせによる移動の仕組みづくりを行うプロジェクトを行っています。

プロジェクトを通じ、行政、自治組織、住民などが一体となって、地域活性化や財政負担の軽減にも寄与する地域に合った移動手段を構築していくことが重要であると認識しました。その一つの手段として、住民自らが自家用車を活用し地域交通の担い手となることが可能な自家用有償旅客運送等を導入する際の手引きとなることを目指し、本ガイドブックを作成しました。

作成にあたり、地域の交通政策の立案や導入アドバイスを行う福島大学の吉田樹准教授と、移動の支援策について調査・提言活動を行う特定非営利活動法人「全国移動サービスネットワーク」にご協力を頂きました。

本ガイドブックが「地域に合った移動の仕組み作り」に取り組む皆様にとって一助となれば幸いです。

参考資料

- ・国土交通省自動車局旅客課「自家用有償旅客運送実施マニュアル」(平成30年4月、令和2年11月改訂)
- ・岡山県県民生活部県民生活交通課「共助による交通手段ガイドライン～公共交通空白地有償運送の導入に向けて～」(平成28年3月)
- ・長野県企画部交通政策課「地域交通システム再構築ハンドブック」(平成26年1月)
- ・広島市「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、平成29年3月改訂)
- ・青森県企画政策部「生活交通ハンドブック～使える生活交通システムの導入に向けて～」(平成19年2月)
- ・青森県企画制作部「生活交通における症状別処方箋」(平成20年3月)
- ・国土交通省総合政策局公共交通政策部「地域公共交通の活性化・再生への事例集」(<http://www.mlit.go.jp/sogoseisaku/transport/jireiindex.html>)

取材協力

- ・鎌田実 教授(東京大学)
- ・横手市総合政策部経営企画課
- ・狛半内共助運営体
- ・一般社団法人 日本カーシェアリング協会
- ・吉見町役場政策財政課政策調整係
- ・社会福祉法人 吉見町社会福祉協議会
- ・五霞町役場生活安全課
- ・五霞町役場健康福祉課
- ・社会福祉法人 五霞町社会福祉協議会
- ・秦野市都市部公共交通推進課
- ・秦野市福祉部高齢介護課
- ・中川村役場総務課交通防災係
- ・南砺市市長政策部地方創生推進課交通政策係
- ・京丹後市役所市長公室政策企画課公共交通係
- ・NPO法人 気張る!ふるさと丹後町
- ・豊岡市役所都市整備部都市整備課交通政策係