

## 地域共助型生活交通の導入事例

# III

この章では、全国で先進的に導入されている地域共助型生活交通の事例をご紹介します。地域共助型生活交通のイメージをつかみながら、地域の実情に対しどのような工夫が考えられているのかを理解し、導入検討の参考として活用しましょう。



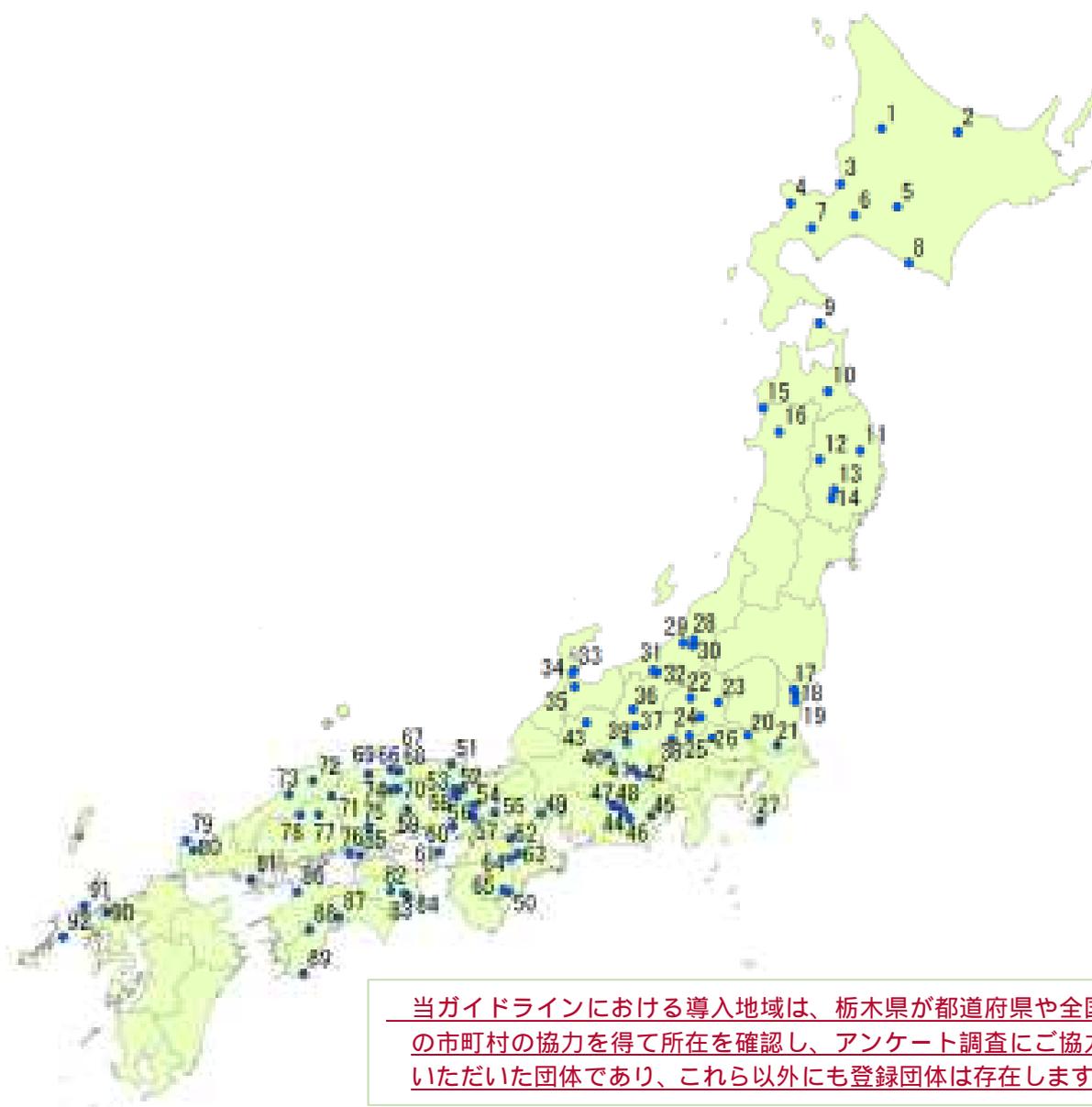
### III. 地域共助型生活交通の導入事例

#### 1. 事例の特徴

全国では約 100 団体が地域共助型生活交通の登録を行い、運行しています。(平成 28 年現在)  
本章では、これらの団体を対象に実施したアンケート調査結果及びヒアリング調査結果から、地域共助型生活交通の特徴を整理していきます。

#### (1) 全国の導入地域の分布

地域共助型生活交通を導入している地域は、以下のとおりです。



全国の導入地域の分布

全国の導入地域

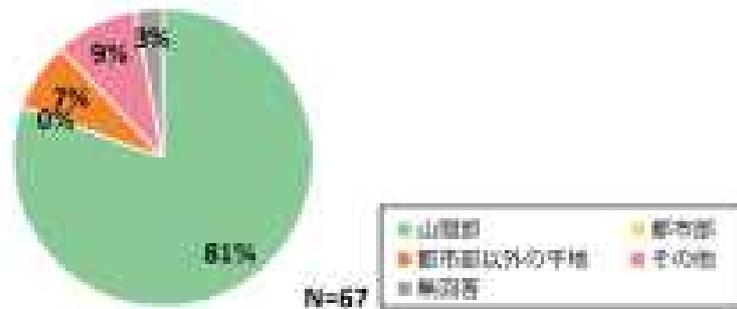
No	都道府県	団体名称
1	北海道	幌加内町 社会福祉協議会
2	北海道	遠軽町 NPO法人 生田原交通サポート
3	北海道	NPO法人あつたライフサポートの会(石狩市)
4	北海道	泊村 社会福祉協議会
5	北海道	占冠村 社会福祉協議会
6	北海道	長都・中長都・釜加デマンドバス運行協議会(千歳市)
7	北海道	留寿都村 社会福祉協議会
8	北海道	NPO法人 三石過疎地有償運送すずらん(新ひだか町)
9	青森県	風間浦村
10	青森県	NPO法人 十和田奥入瀬郷づくり大学
11	岩手県	おおかわむら地域振興協議会
12	岩手県	NPO法人しずくしいいきいき暮らしネットワーク
13	岩手県	NPO法人くちない
14	岩手県	NPO法人サポートセンターNPOえさし
15	秋田県	社会福祉法人 八峰町社会福祉協議会
16	秋田県	上小阿仁村移送サービス協会
17	茨城県	NPO法人 アイタク太田
18	茨城県	NPO法人 助け合いなかさと
19	茨城県	常陸太田市商工会
20	茨城県	社会福祉法人 五霞町社会福祉協議会
21	茨城県	NPO法人 サンライズ
22	群馬県	社会福祉法人 中之条町社会福祉協議会
23	群馬県	NPO法人 グループ28
24	群馬県	社会福祉法人 高崎市社会福祉協議会
25	群馬県	社会福祉法人 神流町社会福祉協議会
26	埼玉県	ふれあいやまびこ会
27	千葉県	南房総市社会福祉協議会
28	新潟県	NPO法人 中越防災フロンティア
29	新潟県	NPO法人 MTNサポート
30	新潟県	NPO法人 暮らしサポート越後川口
31	新潟県	NPO法人 ふるさとづくり妙高
32	新潟県	NPO法人 いきいき長沢
33	富山県	NPO法人 八代地域活性化協議会
34	富山県	NPO法人 余川谷地域活性化協議会
35	富山県	NPO法人 小勢地区活性化協議会
36	長野県	社会福祉法人 生坂村社会福祉協議会
37	長野県	社会福祉法人 松本市社会福祉協議会
38	長野県	社会福祉法人 南相木村社会福祉協議会
39	長野県	NPO法人 ビレッジならかわ
40	長野県	社会福祉法人 王滝村社会福祉協議会
41	長野県	NPO法人 ふるさとづくり・やらまいか
42	長野県	NPO法人 あんじゃネット大鹿
43	岐阜県	飛騨市役所 総務課
44	静岡県	NPO法人 がんばらまいか佐久間
45	静岡県	NPO法人 フロンティア清沢
46	静岡県	NPO法人 春野のえがお

No	都道府県	団体名称
47	愛知県	津具商工会
48	愛知県	社会福祉法人豊根村社会福祉協議会
49	三重県	社会福祉法人菰野町社会福祉協議会
50	三重県	NPO法人 のってこらい
51	京都府	京丹後市 企画総務部 企画政策課
52	京都府	綾部市 市民環境部 市民協働課
53	京都府	福知山市 市民人権環境部 生活交通課
54	京都府	南丹市 企画政策部 地域振興課
55	京都府	京都市 都市計画局 歩くまち京都推進室
56	大阪府	能勢町社会福祉協議会
57	大阪府	NPO法人 のせ田里伊能
58	兵庫県	NPO法人 鴨庄
59	兵庫県	社会福祉法人 佐用町社会福祉協議会
60	兵庫県	NPO法人 上野丘さつき家族会
61	兵庫県	NPO法人 兵庫ふるさと創成センター
62	奈良県	やまぞえ福祉タクシー
63	奈良県	社会福祉法人 御杖村社会福祉協議会
64	奈良県	NPO法人 東吉野村まちづくりNPO
65	奈良県	NPO法人 サポートきなり
66	鳥取県	NPO法人 OMU
67	鳥取県	NPO法人 ワーカーズコープ
68	鳥取県	社会福祉法人 鳥取市社会福祉協議会
69	鳥取県	NPO法人 たかしる
70	鳥取県	公益社団法人 智頭町シルバー人材センター
71	鳥取県	NPO法人 多里まちづくりサポート
72	島根県	雲南市社会福祉協議会
73	島根県	NPO法人 別府安心ネット
74	岡山県	NPO法人 エコビレッジあば
75	岡山県	社会福祉法人 恩賜財団済生会支部岡山県済生会
76	岡山県	NPO法人 かさおか島づくり海社
77	広島県	社会福祉法人 庄原市社会福祉協議会
78	広島県	NPO法人 元気むらさき
79	山口県	NPO法人 むかつく
80	山口県	NPO法人 ゆうゆうグリーン依山
81	山口県	社会福祉法人 田布施町社会福祉協議会
82	徳島県	NPO法人 こやだいら
83	徳島県	NPO法人 ゼロ・ウェイストアカデミー
84	徳島県	那賀町
85	香川県	NPO法人 石の里広島
86	愛媛県	愛媛県 企画振興部 交通対策課
87	高知県	いの町社会福祉協議会
88	高知県	NPO法人 絆
89	高知県	NPO法人 ノアズアーク
90	佐賀県	波多津町まちづくり運営協議会
91	長崎県	NPO法人 度島地区まちづくり運営協議会
92	長崎県	NPO法人 平島を守る会

## (2) 導入地域の基本情報

### 地域の特性

約 8 割の地域が山間部の地域で、都市部での導入は少なくなっています。



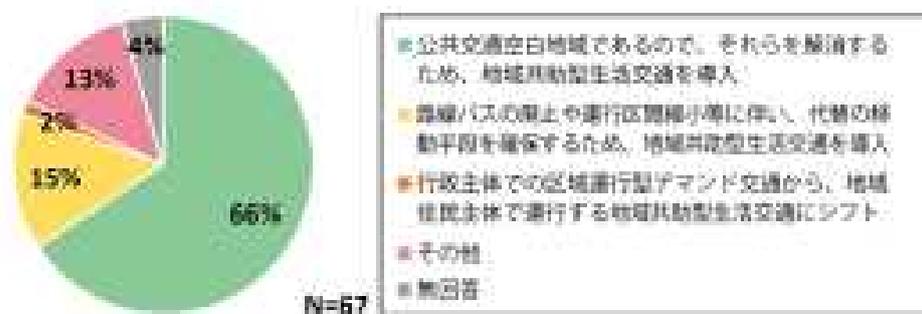
### タクシー事業者との競合

タクシー事業者との競合が見られない地域が、約 6 割となっています。



### 導入目的

約 8 割の地域が、公共交通が利用しにくい・公共交通がなく不便である状況（公共交通空白地域であること）の解消を目的として導入しています。

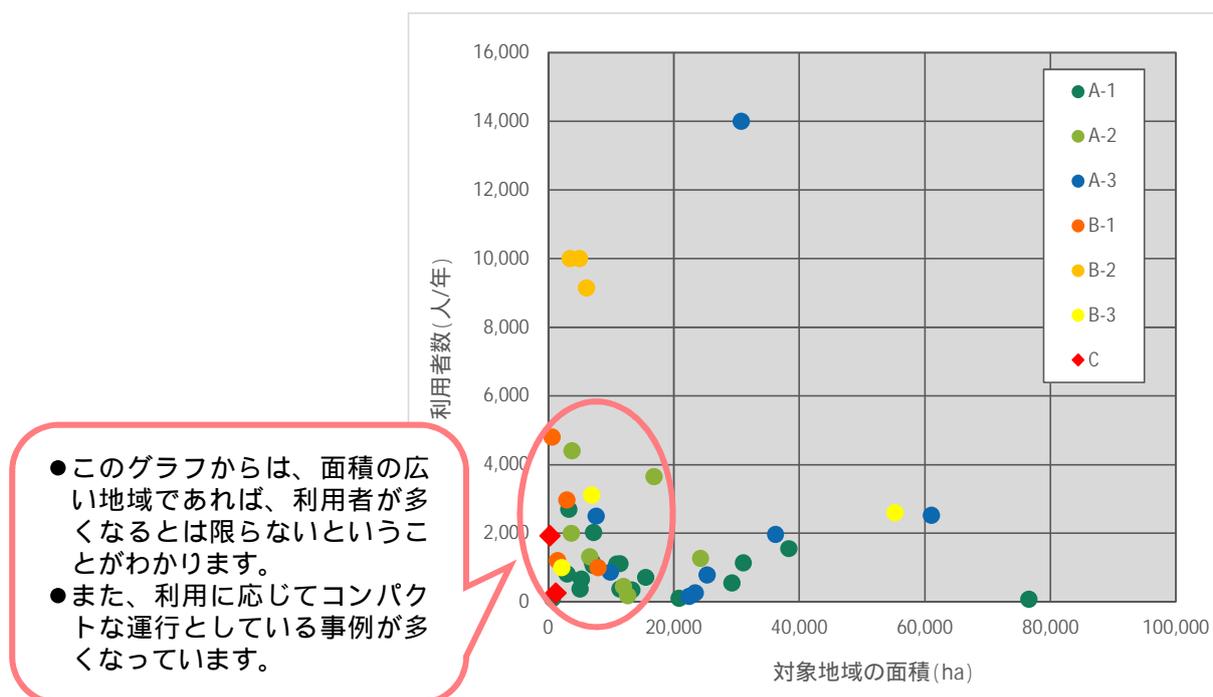


### (3) 運行エリア

#### 対象地域の設定

対象地域は、合併前の旧町村や大字、小規模の自治体では自治体全域とする等、地域に合わせて設定されています。

対象地域の面積は、20,000ha（およそ 10km x 20km の広さ）未満の事例が多く見られます。対象地域の面積を広く設定していても、利用者数が少ない場合が見られます。



対象地域の面積と利用者数の関係

(地域特性により、凡例を分類しています)

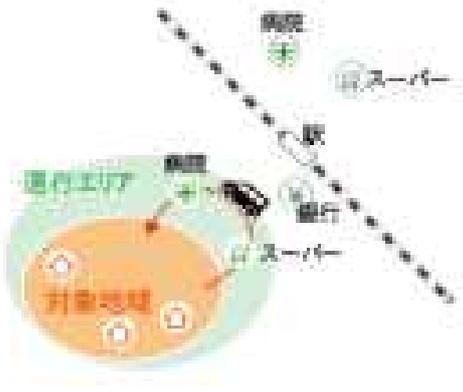
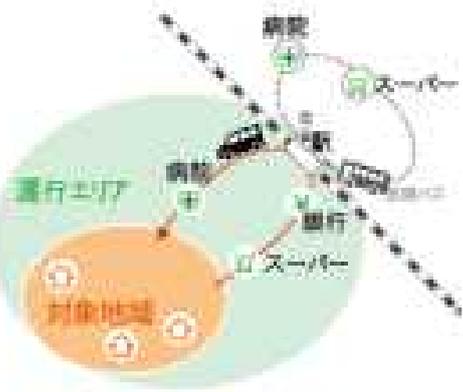
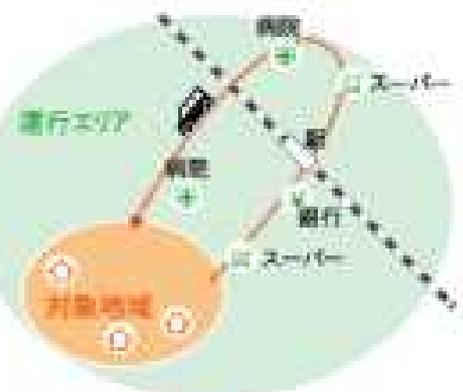
地形	走行パターン	対象地域の人口
山間部 (54団体)	区域型	A-1 小規模(2,500人未満)
	路線型	A-2 中規模(2,500人以上5,000人未満)
平地部 (4団体)		A-3 大規模(5,000人以上)
	B-1 小規模(2,500人未満)	
	B-2 中規模(2,500人以上5,000人未満)	
		B-3 大規模(5,000人以上)
		C 小規模(2,500人未満)

## 運行エリア

スーパーや医療施設等の目的地が対象地域から近い場合は、運行エリアをコンパクトに設定している事例が多く見られます。

対象地域から目的地が遠い場合は、時間をかけて遠くまで運行する事例と、バス停や駅まで運行し、乗継いで目的地まで行けるようにする事例が見られます。後者の場合、円滑な乗継ができるような工夫（ダイヤ設定、予約時間設定）がされています。

### 対象地域と運行エリアのイメージ

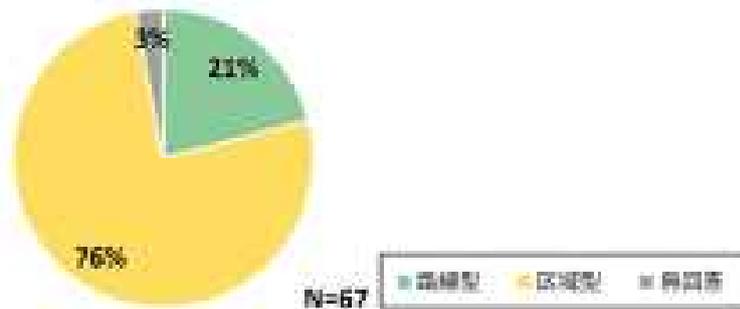
<p>日常生活で最低限行きたい施設が回れる運行エリア</p> <p>対象地域から最寄りのスーパーや病院までといったコンパクトな運行エリアのため、少ない車両数でも運行本数を増やすことができると考えられます。</p> <p>一方で、遠くまでの移動には向かないことが考えられます。</p>	 <p>The diagram illustrates a compact service area. A central orange circle represents the '対象地域' (target area). A green circle around it represents the '運行エリア' (service area). A dashed line indicates a route that only covers the immediate vicinity, including a nearby '病院' (hospital) and 'スーパー' (supermarket). A bus icon is shown within this compact area.</p>
<p>他の交通に接続できる施設が含まれる運行エリア</p> <p>対象地域からバス停や駅を含む運行エリアとすることで、他の交通機関への乗継ができ、利用者の移動範囲を広げることができると考えられます。</p>	 <p>The diagram shows a service area that includes a bus stop or station. The orange '対象地域' is surrounded by a green '運行エリア' that extends to a 'バス停' (bus stop) and a '駅' (station). This allows for connections to other transport modes. A bus icon is shown near the station.</p>
<p>行きたい施設を全て回れる運行エリア</p> <p>対象地域から離れたところも運行エリアに含むため、利用者が行くことができる場所の選択肢を増やすことができます。</p> <p>一方で、一回当たりの運行が長時間となるため運転の負担が大きくなることが考えられます。</p>	 <p>The diagram depicts a large service area. The orange '対象地域' is surrounded by a large green '運行エリア' that covers a wide range of locations, including a '病院' (hospital) and 'スーパー' (supermarket) that are far from the target area. A bus icon is shown on a route that traverses this large area.</p>

対象地域は、地域共助型生活交通の利用対象となる住民が居住している地域とします。

運行エリアは、車両の移動範囲（対象地域と利用者の目的地等が含まれたエリア）とします。

## 走行パターン

約 8 割の地域が、指定区域内の走行ルートを決めずに走る区域型を取り入れています。区域型を採用している地域の中には、自宅以外の乗降場所を指定された施設・停留所のみにするこ  
とで、乗合促進や運転者の負担軽減等に配慮している事例も見られます。  
路線型を採用している地域は、路線バスの廃止を受け、代替機能として導入している事例が多く見  
られます。  
路線型を採用している地域の中には、高齢者の健康増進等の観点からバス停まで歩いてもらうこ  
とを意図している事例も見られます。



### 参考 走行パターンの種類

路線型とは、路線バスのように決まった路線を走るタイプです。  
区域型とは、タクシーのように利用者の要望に合わせて走るタイプです。



路線型のイメージ



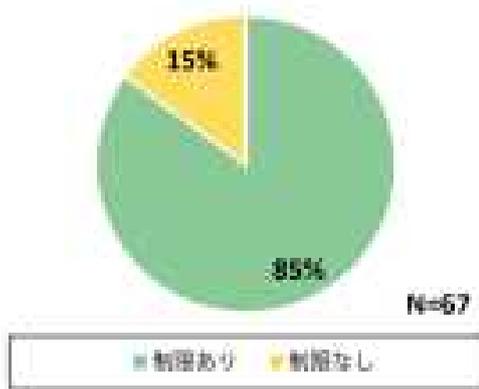
区域型のイメージ

## (4) 運行サービス

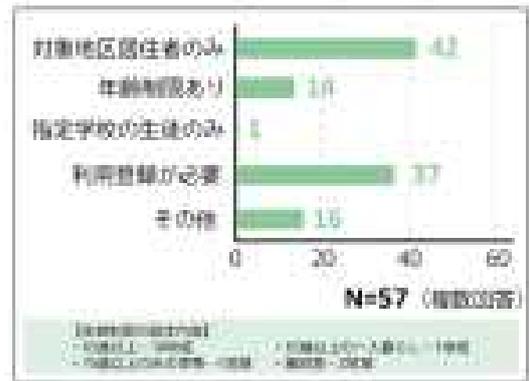
### 利用対象

約 9 割の地域が、居住地域による制限や、利用登録を条件とすることにより利用対象を定めています。

年齢制限を設けている地域では、利用対象を 65 歳以上としている事例が多く見られます。



利用対象の制限の有無



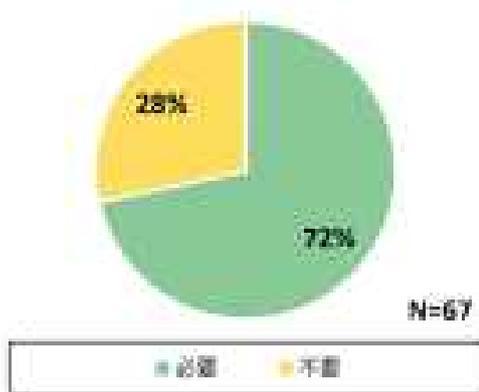
利用対象の設定内容

### 利用方法

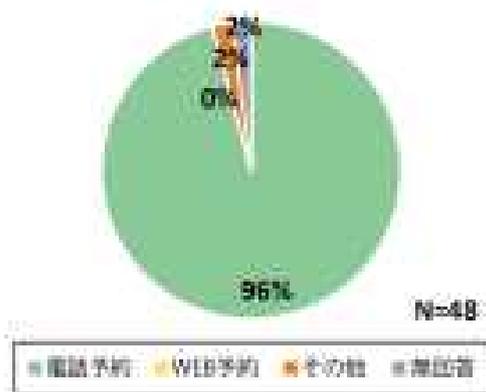
約 7 割の地域が、利用に当たって事前予約を必要としています。

予約方法は、ほぼ全ての地域で電話としています。

予約方法をタブレットパソコンとした地域では、高齢者が多く利便性が低かったことから「有料コールセンターによる予約」を追加するといった工夫が見られています。



予約の要否



予約方法

## 車両

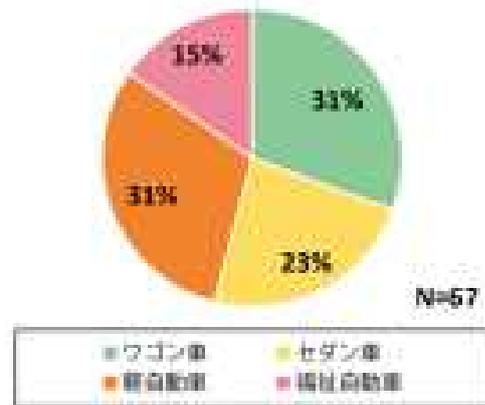
約 5 割の地域が、保有車両を 2 台以下としています。

車両タイプは、ワゴン車や軽自動車の事例が多くなっています。

車両の導入には、補助金等を活用している事例が最も多くなっていますが、行政等から貸与される事例や個人所有の自家用車を活用する事例も見られます。



車両台数



使用車両タイプ



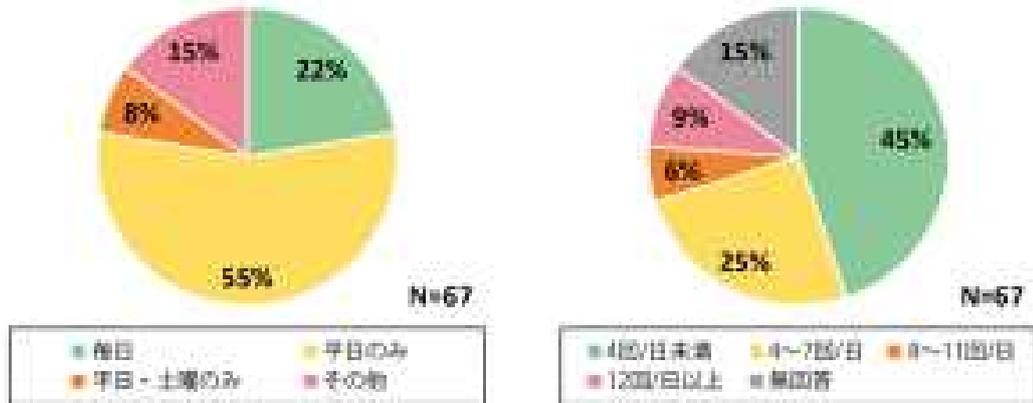
車両の導入方法



## 営業日数・時間

約 6 割の地域が、平日のみの運行としています。

約 5 割の地域が、1 日の運行を 4 回未満としています。

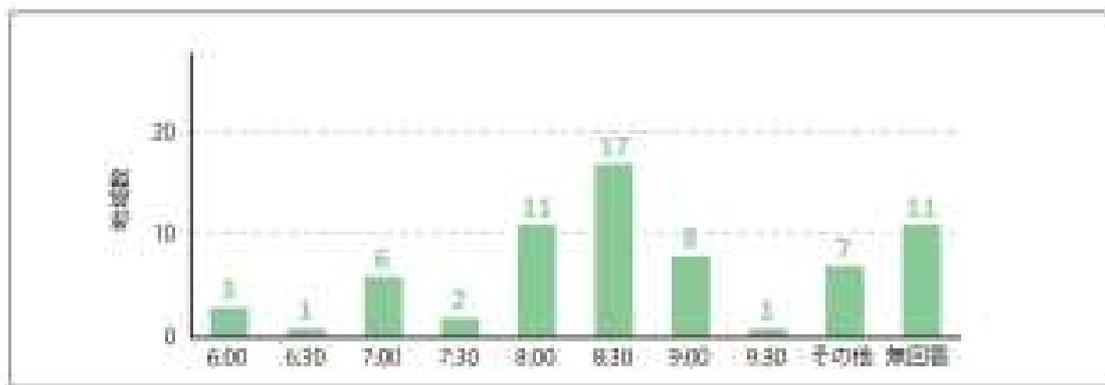


運行日

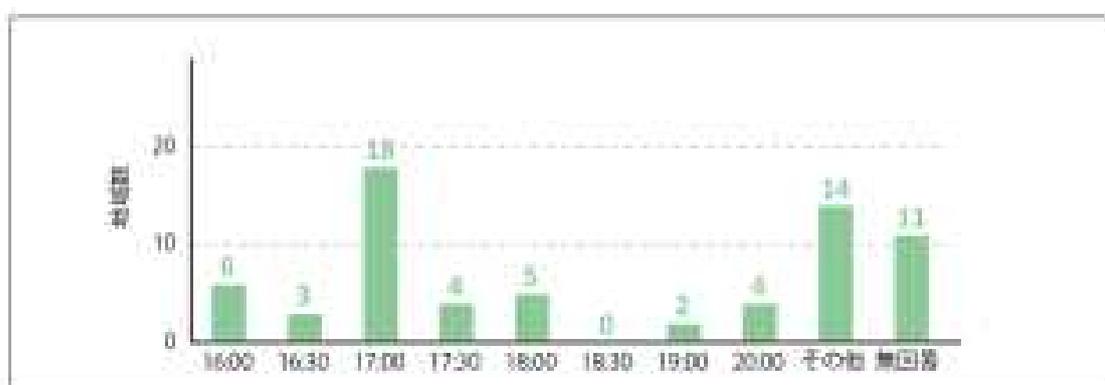
運行頻度

運行開始時刻は、8～9 時頃としている事例が多く見られます。

運行終了時刻は、17 時頃としている事例が多く見られます。



運行開始時間

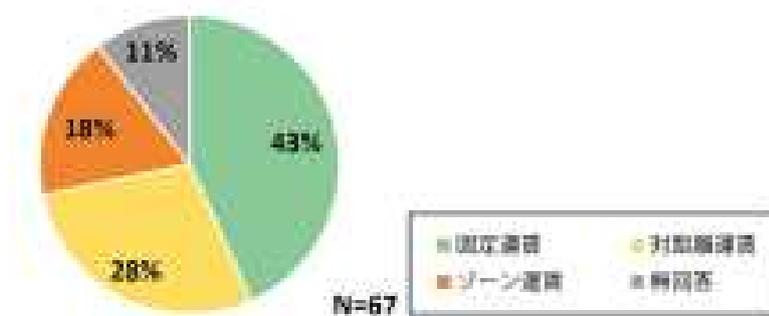


運行終了時間

## (5) 収支状況

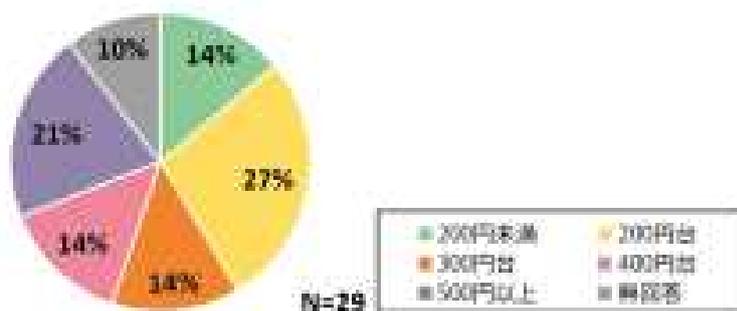
### 収入（運賃 = 運送の対価）

約 4 割の地域が、固定運賃としており、約 3 割が対距離運賃となっています。



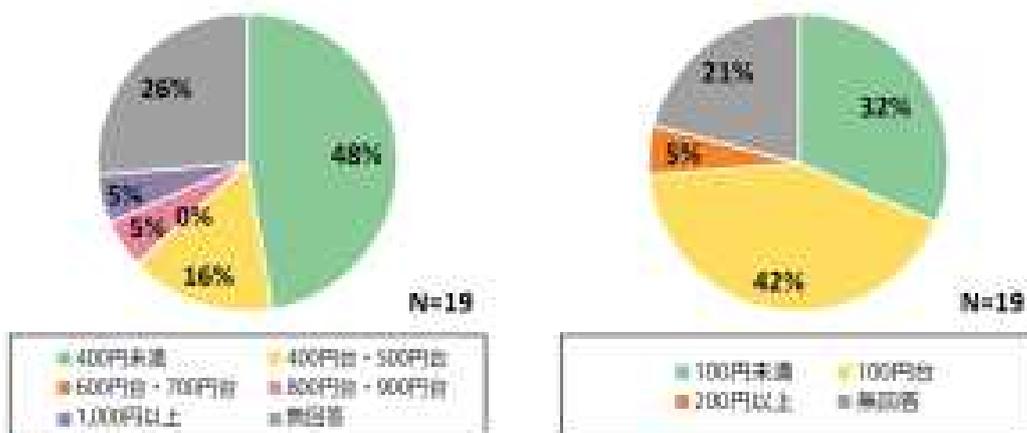
運賃設定

固定運賃としている場合、低廉な設定が多く、「200 円台」が最も多くなっています。



運賃設定 (固定運賃)

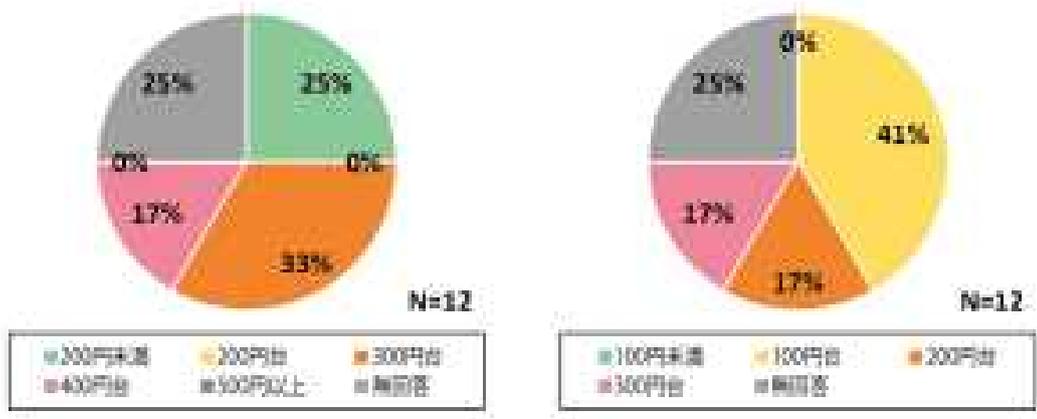
対距離運賃としている場合、初期運賃は「400 円未満」、1km 当たりの増運賃は「100 円台」が最も多くなっています。



初期運賃設定 (対距離運賃)

1km 当たり増運賃 (対距離運賃)

ゾーン運賃としている場合、ゾーン内々運賃は「300円台」、ゾーン外増運賃は「100円台」が最も多くなっています。



ゾーン内々運賃 (ゾーン運賃)

ゾーン外増運賃 (ゾーン運賃)

### 年間運賃収入

年間運賃収入は、「10万円以上50万円未満」となっている地域が約3割を占めています。また、約2割の地域が「200万円以上」となっており、地域間で差が見られます。



### 参考 運賃設定に見られる工夫

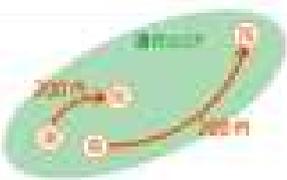
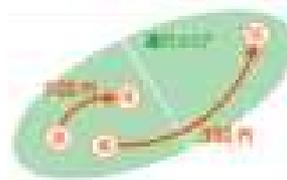
乗合利用が生じた場合には、運賃を利用者同士で折半することで、金銭面のメリットを持たせる工夫も見られます。

地域内の全戸から年間 3,000 円を徴収するといった地域全体での協力により、利用時の運賃を徴収しない工夫も見られます。

### 参考 運賃設定の種類

運賃の設定方法についてご紹介します。

#### 運賃の設定方法の種類

種類	固定運賃	対距離運賃	ゾーン運賃
モデル			
概要	<ul style="list-style-type: none"> <li>● 利用距離に関係なく、エリア内は一定運賃です。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>● 利用距離に対して算出される運賃です。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>● ゾーンを跨ぐごとに加算することで算出される運賃です。</li> </ul>
メリット	<ul style="list-style-type: none"> <li>● 運賃計算が不要のため、利用者にとって分かりやすい運賃システムです。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>● 距離で運賃が変わるため、公平性が保たれます。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>● ゾーンで運賃が変わるため、公平性が保たれます。</li> <li>● 運賃計算が不要なため、利用者にとって分かりやすい運賃システムです。</li> </ul>
デメリット	<ul style="list-style-type: none"> <li>● 短距離移動では、割高となる場合があります。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>● 運賃計算が複雑になりやすく、利用者にとって分かりにくい運賃システムとなる場合があります。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>● ゾーンを越えると急激に運賃が上がる場合があります。</li> </ul>
適性	<ul style="list-style-type: none"> <li>● 運行エリアがコンパクトであること等、移動距離に差がない地域が適しています。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>● 移動距離に差がある地域が適しています。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>● 移動距離に差があり、自宅・目的地等の拠点がゾーンとして分けやすい地域が適しています。</li> </ul>



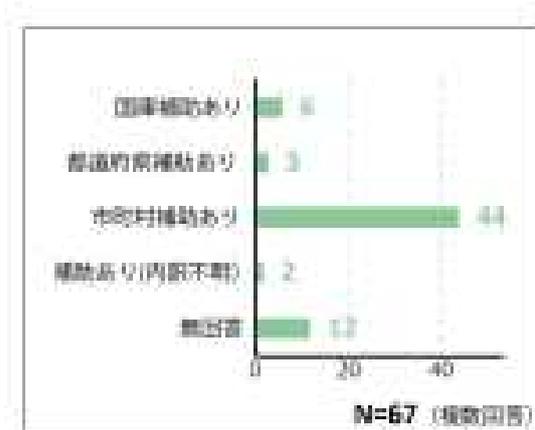
## 収入（補助金等）

市町村から補助金を受けている事例が最も多くなっています。

補助額は「10万円以上100万円未満」の事例が最も多くなっています。

補助金以外の収入では、広告費・登録料・協賛金等があります。

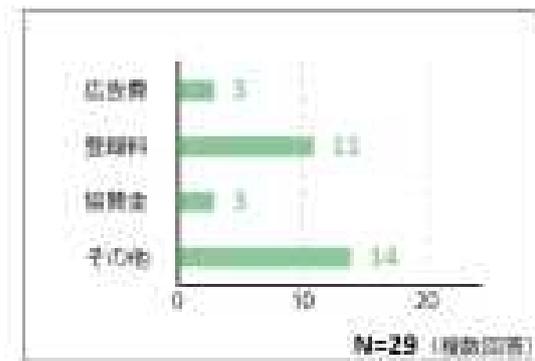
地域の共助により運行を継続していただくための意識（マイバス意識）の醸成等のため、運行経費の一部を地域負担としている事例も見られます。



公的補助



年間市町村補助額



その他の収入

- 市町村からの補助金だけでなく、地域全体から幅広い支援を求めていることが分かります。
- 安定した運営に向けて、市町村をはじめ、関係者間としっかり協議し、調整することが大切です。

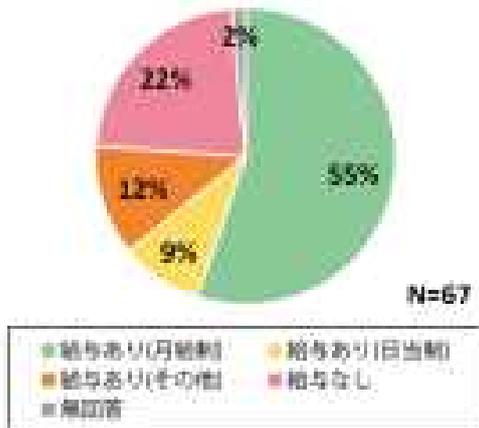


## 支出

運転手の給与は、約 6 割の地域で月給制としています。

年間運行経費は、「300 万円以上 500 万円未満」が最も多く、次いで「100 万円以上 300 万円未満」となっています。

運行経費は、運行エリアがコンパクトかつ人口規模も小さい地域では、200 万円/年程度の事例が多くなっています。

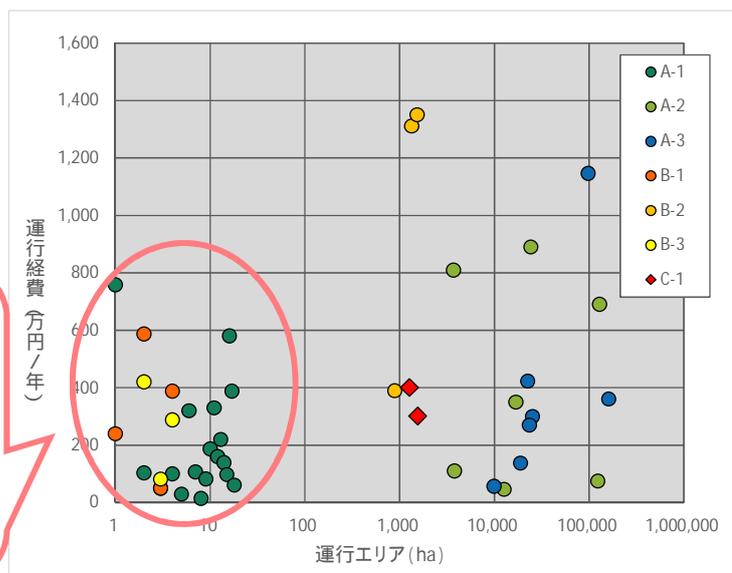


運転手の給与

運行経費

(人件費、燃料費、車両借上費、システム費等)

- 運行エリアが広い地域では、運行経費が多額となっている事例が見られます。
- 運行エリアの小さい地域では、比較的運行経費が低額となっていることから、利用者の意向に配慮しながら、運行エリアはできるだけコンパクトにする工夫が必要です。



凡例は、「(3) 運行エリア 対象地域の設定」をご覧ください。

運行経費と運行エリアの関係

## (6) 運行の実態

### 利用者数

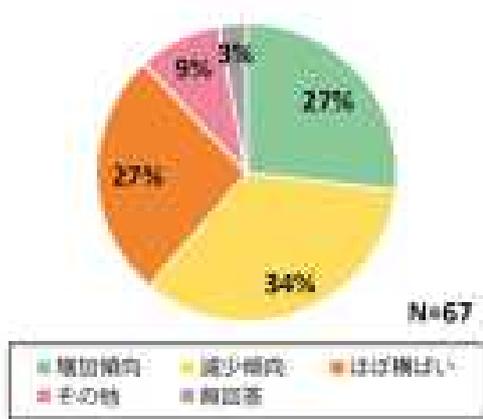
年間利用者数は、「500 人未満」が最も多くなっていますが、「1,000 人以上 1,500 人未満」「1,500 人以上 3,000 人未満」となっている地域もあり、地域間で差が見られます。



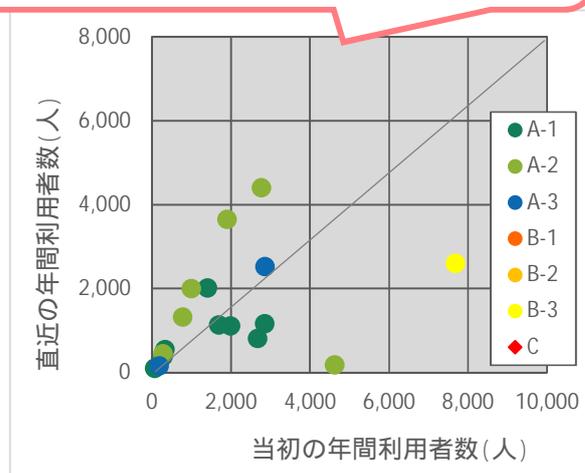
年間利用者数

利用者数は、増加傾向の地域も、減少傾向の地域も同程度見られます。

- 減少傾向の地域の中には、大幅に減少している事例もあります。
- 利用者数の変化に応じて、維持・促進のための様々な工夫を検討してみましょう。



利用者数の推移



凡例は、「(3) 運行エリア 対象地域の設定」をご覧ください。  
導入当初の利用者数と調査直近の利用者数の関係

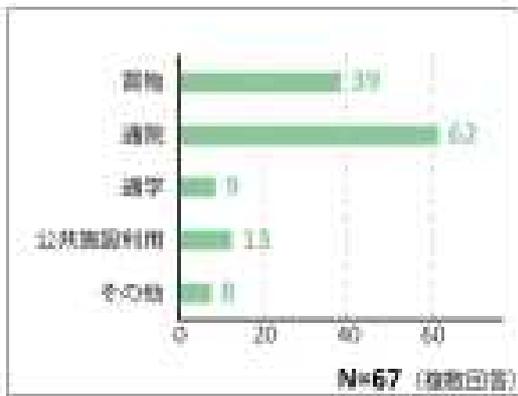


## 利用者の特性

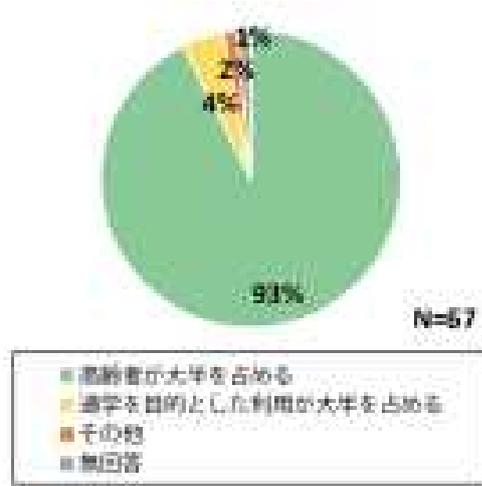
利用目的は、通院が最も多く、次いで買物となっています。

利用者の特性は、「高齢者が大半を占める」が約 9 割を占めています。

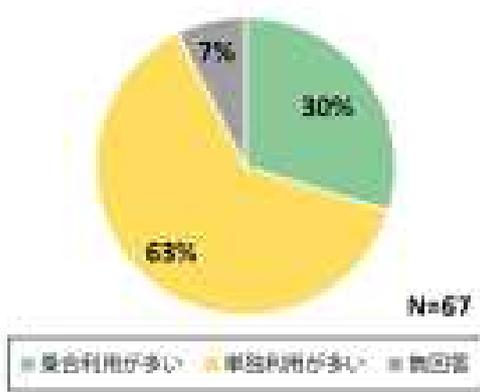
乗合の状況は、「単独利用が多い」が約 6 割を占めています。



主な利用目的



利用者の特性



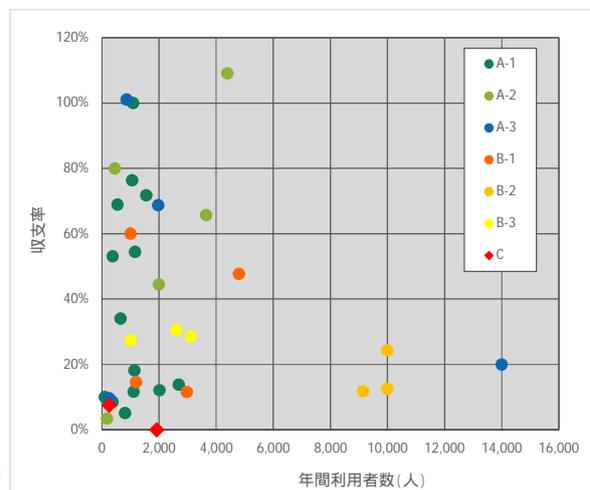
乗合の状況

## 参考 利用者数と運行経費の関係

利用者数が多くても収支率が低くなっている地域が見られます。これは、利用者数が増加し、運行体制（人・車両等）の強化が必要となったことで、運行経費も増大したと考えられます。利用者の需要と運行の持続性とのバランスを見ながら運行体制を検討していきましょう。

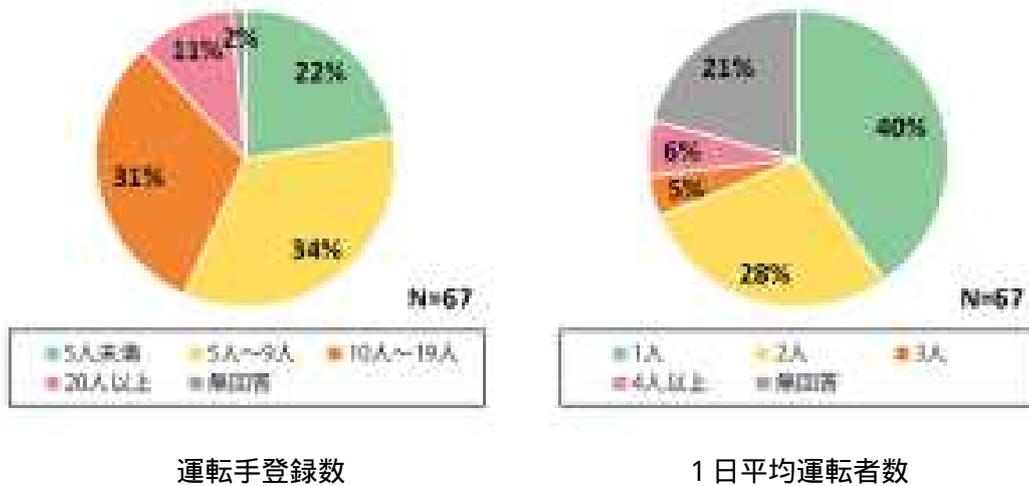
凡例は、「(3) 運行エリア 対象地域の設定」をご覧ください。

利用者数と収支率の関係

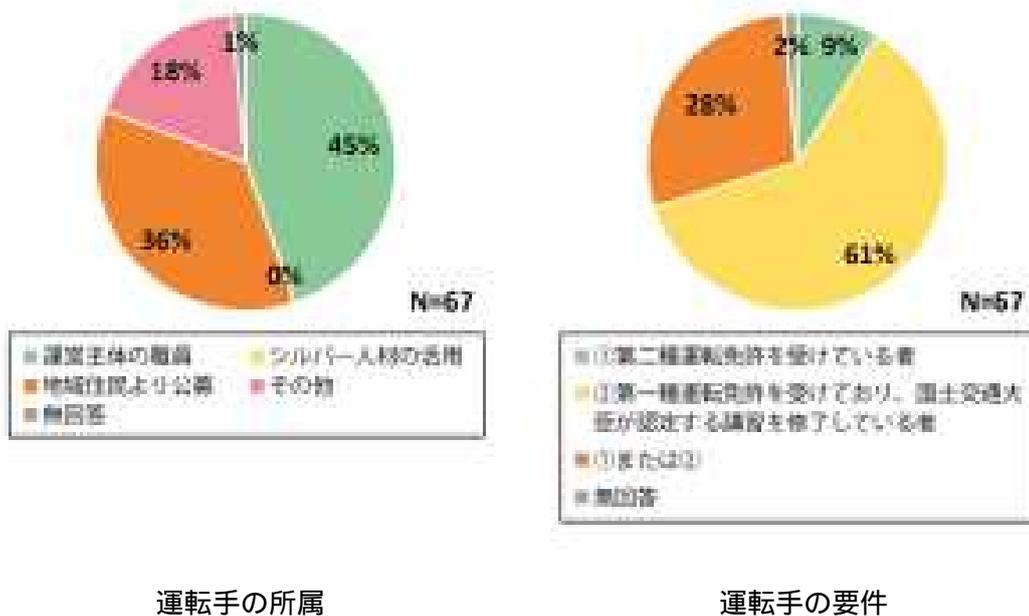


## 運転手の確保

運転手登録数は5人以上の事例が多いですが、1日平均運転者数は1人の事例が多くなっています。



運転手は、運行主体の職員とする事例が最も多いですが、地域住民より公募する事例も見られます。運転手の要件は、「第一種運転免許を受けており、国土交通大臣が認定する講習を修了している者」としている事例が、約6割を占めています。



## 参考 運転手の確保に関する課題

運行主体から運転手を出す場合、運転手は運転とそれ以外の業務を行わなければならないため、営業日数・時間の拡大が難しいという事例が見られます。

地域住民からの公募では、本職をリタイアして自由な時間のある方に依頼している場合が多く、高齢のため運転手を確保しにくくなっている事例が見られます。

運転手の年齢制限の引き上げを行っている地域もありますが、運転手の世代交代を意識した運営体制を考えていきましょう。

## 運行体制

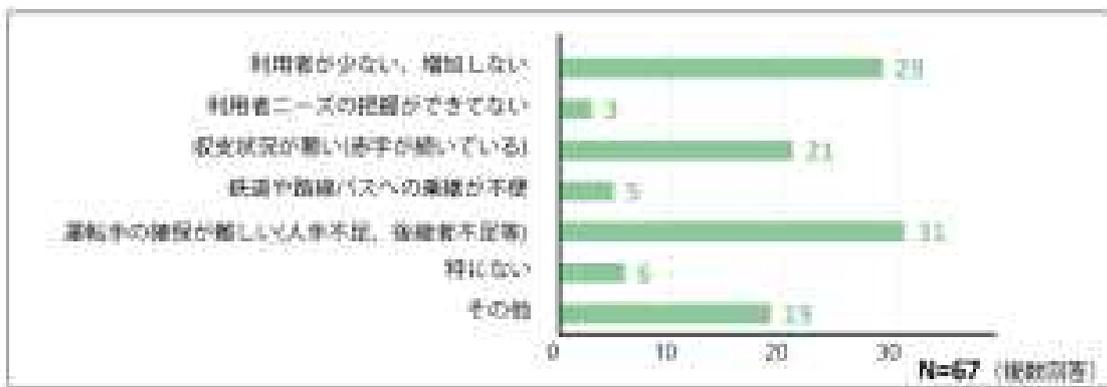
NPO法人や社会福祉協議会等の地域団体による運行が多く見られます。

地域共助型生活交通の導入に伴いNPO法人を立ち上げる際、行政手続きに慣れている人や、行政を取り込むことでスムーズに申請手続きを行うことができると考えられます。

社会福祉協議会が運行主体となっている地域では、関連する福祉事業との連携が図れるというメリットがある一方、運送事業を専属でできないことによりサービス向上が図りにくいといったデメリットが生じる場合もあります。

## 運行課題

運行課題は、「運転手の確保が難しい」が最も多く、次いで「利用者が少ない、増加しない」となっています。



## (7) 事例から見た運営の工夫

各地域では利用促進等に向けて、様々な工夫がされています。運営体制を強化するため、下記のような工夫も検討していきましょう。

### 利用促進の工夫

#### ④ 広報・周知を行う

地域情報誌や、声掛け等による周知

老人クラブ等の団体が集まる場所や、サロン等での PR 活動、町内等のケーブルテレビでの PR

#### ④ 関係者と連携する

(学生を対象に含める場合) 学校や教育委員会との連携

運転者との定期的な意見交換会の開催

高齢者見守り事業との連携

病院に運行日に合わせた診察への配慮を依頼

#### ④ 運行サービスを見直す

運営委員会にて、地区要望を基にダイヤ改正等を検討

割引回数券の発行

買物時間を考慮した運行ダイヤの見直し

タブレットパソコンによる予約を見直し、有料コールセンターによる予約を追加

バス型(定期・路線運行)とタクシー型(予約・区域運行)の2タイプを組み合わせて対応

(路線型運行で)路線上であれば停留所以外でも乗降可能とする自由乗降区間の設定

### その他の工夫

#### ④ 資金を確保する(持続的な運行に向けた工夫)

運行車両を法人の他業務と兼用し、運行経費を抑制

有償運送運転者講習受講費の助成

地域の事業者(会社等)個人による寄附

地域住民全戸が会員となり、年会費を負担

介護保険事業により赤字補てん

他事業への参入の模索(スクールバスの事業、地元農産物 集荷販売事業、農家サロン カフェ事業等)

#### ④ 運転者へのフォローを行う(安全性の確保に向けた工夫)

ドライブレコーダーを各車に(法人だけでなく自家用自動車にも)装着

定期的に運転者講習会を実施

#### ④ その他

第一種運転免許証保持者に対する国土交通大臣認定の講習代金の減免

## 2 . 代表的な事例

栃木県での地域共助型生活交通の導入の参考とするため、全国の「公共交通空白地有償運送制度」の導入事例の中から、12 地域を対象としてヒアリング調査を実施しました。

ここでは、その中から、特徴的な代表事例をご紹介します。

### (1) 代表事例

代表事例として、それぞれの地域に合った工夫によって、安定した運営ができている 3 つの事例を整理しています。

なお、ヒアリング調査では、導入の背景から導入後のサービス改善までの流れに沿って調査を行い、導入までの担当者の苦労話等についてもお聞きしながら、今後の導入に参考となる点を整理しています。

#### 代表事例

1	富山県 <small>たかおか</small> 高岡市 <small>おぜ</small> 小勢地区 住民全員が年会費を支払うことによって、安定した運営ができている事例です。
2	長野県 <small>かみいな</small> 上伊那郡 <small>なかがわ</small> 中川村 地元団体の協力によって安定した運営ができている事例です。
3	愛知県 <small>きたしたら</small> 北設楽郡 <small>したら</small> 設楽町 <small>つぐ</small> 津具地区 導入前に運営されていた交通と類似の利用方法としたことで、利用者が受け入れやすい交通となり、安定した運営ができている事例です。

#### 主なヒアリングの内容

項目	ヒアリングの目的
導入の背景	導入検討の際に地域課題を把握する参考となるよう、地域の持つ課題、導入時の課題等、導入に至るまでに苦労した点、工夫した点を聞きました。
運行形態	運行形態の検討の際の参考となるよう、走行パターン、走行ルート等、具体的にどのような運行を行っているのかを聞きました。
運営の仕組み	運営方法の検討の際の参考となるよう、運転手の数・確保法、車両の導入方法等、運営に関する工夫を聞きました。
利用状況	運行形態、運営の仕組みと利用実態を照らし合わせて検討できるよう、利用状況を聞きました。
サービス改善のための取組と課題	持続的な運営について検討する際の参考となるよう、運行後の利用促進策、課題等、サービス改善のための取組と課題について聞きました。

(2) 富山県 <sup>たかおか</sup>高岡市 <sup>おぜ</sup>小勢地区

交通の概要

名称	小勢地区過疎地有償運送 「ぐるっとおぜ地区バス」		
運行主体	NPO法人 小勢地区活性化協議会		
運行開始時期	平成 21 年 8 月		
人口	約 1,000 人		
高齢者数 (高齢化率)	約 300 人 (30%)		
区域面積 (居住地面積の割合)	約 300 ha (100%)		
地域指定の状況	なし		

人口・高齢者数・区域面積：平成 22 年国勢調査、居住地面積の割合は国勢調査より独自試算

導入の背景

地域の課題	<ul style="list-style-type: none"> <li>● <u>住民アンケートにおいて、半数以上から「負担金を払っても運行すべき」との回答があった。</u></li> <li>● 免許返納制度等もあり、老人会等から安心して出かけられる交通手段が求められた。</li> </ul>
導入時の課題	<ul style="list-style-type: none"> <li>● バス事業者との運行ルートの調整に難航した。</li> <li>● <u>事業の安定経営に向けた市補助額・地元負担金・運賃を設定すること。</u></li> </ul>

運行形態

走行パターン	● 定時定路線型で、乗合があるタイプとしている。
走行ルート	<ul style="list-style-type: none"> <li>● 駅、病院、スーパーをきめ細かくルートに組み入れている。</li> <li>● 路線バス・電車と接続している。</li> </ul>
利用対象	● 小勢地区の住民としている。
利用方法	<ul style="list-style-type: none"> <li>● 会員登録を必要としている。</li> <li>● 1～6 便は予約不要、7～8 便は電話予約を必要としている。</li> </ul>
運行時間	<ul style="list-style-type: none"> <li>● 時間帯は、7 時頃～19 時頃までとしている。</li> <li>● 1 日 8 本運行している。</li> </ul>
運賃	● <u>無料だが、年会費として各世帯から 3,000 円徴収している。</u>

### 運営の仕組み

運転手の数・確保法	<ul style="list-style-type: none"> <li>● 登録者は 13 人となっている（1 人/日運行）</li> <li>● 運転手は、地元住民による有償ボランティアが多い（1 名は常勤雇用）</li> <li>● 運転手は、市町村運営有償運転等運転者講習を受講した第一種運転免許証所持者としている。</li> </ul>
車両の導入方法	<ul style="list-style-type: none"> <li>● 10 人乗り自家用自動車（トヨタハイエース）を行政から無償で貸与されている。</li> </ul>
事業化のポイント	<ul style="list-style-type: none"> <li>● 住民全員が年会費 3,000 円を支払うことで、運賃を無料としている。</li> <li>● 年会費 3,000 円は、市の補助条件である「<u>運行費の 1/5 は地域負担とし、補助金の上限額は 300 万円とする</u>」ことと全世帯数を考慮し設定した。</li> <li>● 運行に係る事務処理は、地区連絡センターの職員が実施しており、運賃収入を得る場合の事務処理負担も考慮し、運賃無料としている。</li> </ul>
安全確保方法	<ul style="list-style-type: none"> <li>● 自家用有償旅客運送者登録申請のとおり、事故対応の責任者を置き、運転者との連絡体制をとっている。</li> <li>● 一般用自動車共済保険に加入している。</li> </ul>

### 利用状況

登録・利用者数	● 年間利用者数は 1,926 人となっている。
利用者の主な目的	● 買物・通学が多い。

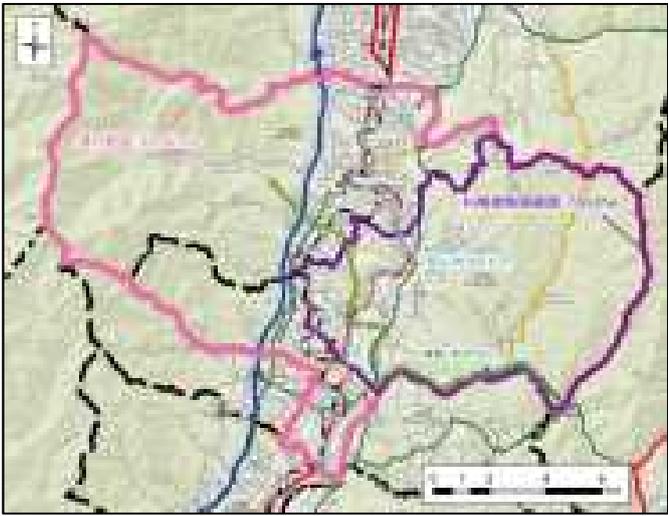
### サービス改善のための取組と課題

利用促進策	<ul style="list-style-type: none"> <li>● 時刻表に周辺情報（西高岡駅の列車時刻表・停車施設の案内）を掲載し、カラー印刷としたものを全戸配布した。</li> <li>● アンケートを実施予定である。</li> <li>● 地区のイベント時に臨時バスを運行している。</li> </ul>
課題	<ul style="list-style-type: none"> <li>● 高岡駅まで運行しているが、地区の会員制であり地区外の人利用要望があっても対応できないため、対応する場合は、車両定員等の見直しが必要となる場合もある。</li> </ul>
運行後の工夫	<ul style="list-style-type: none"> <li>● 運行初年度の運行実績より、通学が多いため土日祝日の利用が少ないことが分かり、平成 22 年 6 月から土日祝日便を廃止した。更に、ダイヤ改正を行った。</li> <li>● 平成 21～23 年は市の補助金が 450 万円（ふるさと雇用再生特別基金事業）であったのに対し、平成 24 年は 300 万円（市地域バス事業補助金）に減額となったため、7～8 便を予約制に変更し、運転手の給与を少なくして対応した。</li> </ul>

(3) 長野県 かみいな 上伊那郡 なかがわ 中川村

交通の概要

名称	NPOタクシー ぽかぽか	
運行主体	NPO法人 ふるさとづくりやらまいか <u>地元の建設会社 7 社による協同設立</u>	
運行開始時期	平成 16 年 4 月	
人口	約 5,000 人	
高齢者数(高齢化率)	約 1,500 人(30%)	
区域面積(居住地面積の割合)	約 7,700 ha(40%)	
地域指定の状況	特定農山村法、 過疎法 (一部)振興山村法	



人口・高齢者数・区域面積：平成 22 年国勢調査、居住地面積の割合は国勢調査より独自試算

導入の背景

地域の課題	<ul style="list-style-type: none"> <li>● 平成 6 年に民間バス路線が廃止、平成 12 年にタクシー事業所が撤退した。</li> <li>● バス停までの距離が遠い。</li> <li>● 山間地域の交通手段の確保が求められた。</li> <li>● バスが運行しない時間帯の交通手段の確保が求められた。</li> <li>● 近隣町村から民間タクシーを呼びにくい。</li> </ul>
導入時の課題	<ul style="list-style-type: none"> <li>● 村外タクシー業者・バス事業者等との協議が難航した。</li> </ul>

運行形態

走行パターン	<ul style="list-style-type: none"> <li>● 区域型で、乗合がないタイプとしている。</li> </ul>
走行ルート	<ul style="list-style-type: none"> <li>● 村内全域と隣接町村 6 ヶ所(巡回バスのバス停と同じ所)としている。</li> <li>● 路線バス・電車と接続している。</li> </ul>
利用対象	<ul style="list-style-type: none"> <li>● 運転免許証のない方、又は持っても運転しない方としている。</li> <li>● 最寄りのバス停から徒歩距離で 600m以上離れている方としている。</li> </ul>
利用方法	<ul style="list-style-type: none"> <li>● 運行日の 2 ヶ月前～前日午後 5 時までに電話予約を必要としている。</li> </ul>
運行時間	<ul style="list-style-type: none"> <li>● 時間帯は、9 時～21 時としている。</li> <li>● 運行曜日は、月曜～金曜(お盆・年末年始を除く)としている。</li> </ul>
運賃	<ul style="list-style-type: none"> <li>● 会員登録料は 200 円としている。</li> <li>● 運賃はエリア料金制としている(ゾーン内は 400～500 円、ゾーン外は追加で 100～300 円)</li> <li>● 中川村交通バス「NAKAMO」により利用割引制度がある。</li> </ul>



(4) 愛知県 <sup>きたしたら</sup>北設楽郡 <sup>したら</sup>設楽町 <sup>つく</sup>津具地区

交通の概要

名称	過疎地有償運送「のってかっせ」	
運行主体	津具商工会	
運行開始時期	平成 26 年 4 月	
人口	約 1,300 人	
高齢者数 (高齢化率)	約 600 人 (50%)	
区域面積 (居住地面積の割合)	約 5,300 ha (20%)	
地域指定の状況	過疎法 振興山村法 特定農山村法	



人口・高齢者数・区域面積：平成 22 年国勢調査、居住地面積の割合は国勢調査より独自試算

導入の経緯

地域の課題	● シルバー人材センターの方による運行継続が困難になった。
導入時の課題	● 特になし( <u>導入前に行政によって運営されていた福祉タクシーと利用形態が似ているため、違和感なく利用してもらえた。</u> )

運行形態

走行パターン	● 区域型で、乗合がないタイプとしている。
走行ルート	● 津具地区内としている。 ● 路線バス・電車と接続していない。
利用対象	● 年齢・身体状況は問わないこととしている(1人で乗車できない人は利用できない)。
利用方法	● 入会金・年会費は無料だが、会員登録を必要としている。 ● 利用日の 2 日前(土日祝日除く)までに津具商工会へ電話予約を必要としている。 ● 受付時間は 9 時～17 時(平日のみ、土日祝日・年末年始・お盆を除く)としている。
運行時間	● 時間帯は、9 時～16 時としている。 ● 運行日は、日曜祝日・年末年始以外としている。
運賃	● ワンコインという手軽さを意識し 500 円に設定している(往復利用・片道ともに 500 円だが、往復利用の場合、待ち時間を 2 時間超えたら追加で 500 円)。

## 運営の仕組み

運転手の数・確保法	<ul style="list-style-type: none"> <li>● 登録者は 4 人となっている（1 人/日運行）</li> <li>● 運転手のうち 2 人は津具商工会の職員であり、実質は地域住民に対する公募で採用している 2 人が日替わりで運行している。</li> <li>● 公募時には特に要件を設けておらず、有償運行運転者講習会を受講してもらっている。</li> </ul>
車両の導入方法	<ul style="list-style-type: none"> <li>● 軽自動車 1 台を設楽町より無償貸与されている。</li> </ul>
事業化のポイント	<ul style="list-style-type: none"> <li>● <u>運行区域内の端から端まで運行したとしても 10 分程度しかかからないため、利用者が重複することもなく、運転手は 1 人いれば十分運行可能である。</u></li> <li>● 行政による福祉運行時は無償であったが、有償になったことによるクレーム等は特になかったことから、<u>通院の足として必要なものだ</u>と認識されていると考えられる。</li> <li>● 平成 27 年度の事業収支              収入) 利用料・町補助金 = 約 100 万円              支出) 運転手報酬・車両維持費・事務手数料・事務費 = 約 100 万円</li> <li>● 運転手の給与は 1 回（往復）運行当たり 800 円としており、月 2～3 万円/人となっている。本職をリタイアされた方のちょっとしたお小遣い稼ぎ程度になるように支給額を設定している。</li> </ul>
安全確保方法	<ul style="list-style-type: none"> <li>● 保険加入をしている程度である。</li> <li>● 今のところ事故なく運行しているため、クレーム等もない。</li> </ul>

## 利用状況

登録・利用者数	<ul style="list-style-type: none"> <li>● 登録者数は 195 人となっている。</li> <li>● 実際に利用している人は 30 人程度であり、定期的な利用がほとんどである。</li> <li>● 予約は前日までを基本としているが、当日でも臨機応変に対応している。</li> </ul>
利用者の主な目的	<ul style="list-style-type: none"> <li>● 通院が多い（地区内の診療所が多い）。</li> <li>● 有償運行から路線バスへの乗り換え利用はない。</li> </ul>

## サービス改善のための取組と課題

利用促進策	<ul style="list-style-type: none"> <li>● 高齢者以外の人に利用してもらうことは考えにくい。</li> <li>● 深夜まで運行すれば、もしかすると飲んだ帰りに利用されることもあるかもしれないが、現在は考えていない。</li> </ul>
-------	--

## (5) 参考：その他の地域

上記で紹介した3地域以外の事例から、安定した運営ができているポイントをご紹介します。

### 地域A

運行主体		NPO法人
工夫点	導入に至るまで	<ul style="list-style-type: none"> <li>● NPO法人の立ち上げは地域が主導で行ったが、素人では困難なため、社会福祉協議会・ボランティアセンター職員等の知識・経験が役に立った。</li> <li>● 運行開始日から逆算して協議を進め、諸手続きの段取りをする役割が必要だと思われる。</li> <li>● 公共バスからの移行運行としている。</li> </ul>
	サービス・運営	<ul style="list-style-type: none"> <li>● <u>バスが必要ない人にも地域としての必要性を感じてもらい、費用負担（年会費1,000円）をしてもらっている。</u></li> <li>● <u>市から補助金が支給されている（500万円が限度）。</u></li> </ul>
	導入後	<ul style="list-style-type: none"> <li>● <u>座談会形式で懇談会を実施している。</u></li> </ul>

### 地域B

運行主体		社会福祉法人
工夫点	導入に至るまで	<ul style="list-style-type: none"> <li>● <u>事業遂行に慣れた社会福祉協議会で導入し、最終的に地元組織に移行することでスムーズに導入できた。</u></li> <li>● <u>路線型の福祉バスを補う位置づけとした。</u></li> </ul>
	サービス・運営	

### 地域C

運行主体		NPO法人
工夫点	導入に至るまで	<ul style="list-style-type: none"> <li>● 町の合併に当たり、地域の行政サービスの低下を懸念した当時の理事長が発起人となりNPO法人を立ち上げた。</li> </ul>
	サービス・運営	<ul style="list-style-type: none"> <li>● 地区住民全戸に対し、NPO法人会員への加入を基本としている（年間1,200円/戸）</li> <li>● 事務所のある施設管理の委託等も受けており、<u>他事業も含めて赤字補てん</u>をしている。</li> </ul>



### 地域D

運行主体		社会福祉法人
工夫点	導入に至るまで	● 元々、路線バスや介護タクシーがあり、利用者の幅を広げるために導入した。
	サービス・運営	<ul style="list-style-type: none"> <li>● 介護タクシーと同額（300円）で運行している。</li> <li>● 車椅子での利用は受け付けておらず、介護タクシーとの役割分担を行っている。</li> <li>● 村からガソリン代や車両維持費として補助費が出ている。</li> <li>● 他事業（地域の福祉事業や介護・障害サービス事業等）により赤字補てんをしている。</li> <li>● <u>運転手はケアマネジャー業と兼務しているため、利用者個人の実情を把握しやすい。</u></li> </ul>

### 地域E

運行主体		NPO法人
工夫点	導入に至るまで	<ul style="list-style-type: none"> <li>● アンケート調査にて、日常的な移動に不便を感じているとの回答が多かった。</li> <li>● もともと地域内での助け合い精神が強い地域で個々に困っている人を支援していたが、気を使う部分も多かった。</li> </ul>
	サービス・運営	<ul style="list-style-type: none"> <li>● ポイントカード分の補助等、<u>町の支援が充実</u>している。</li> <li>● 配食事業も実施しており、若干赤字補てんをしている。</li> </ul>

### 地域F

運行主体		社会福祉法人
工夫点	サービス・運営	<ul style="list-style-type: none"> <li>● 社会福祉協議会として、生活に必要なものという視点で、介護・配食・交通等の各種支援を一体的に実施している。</li> <li>● <u>山間でコンパクト</u>であるため、上手くいっている。</li> </ul>



### 3 . 導入・運営に当たってのポイント

全国の先進事例を踏まえると、地域共助型生活交通の導入のポイントは、次のように整理することができます。

#### (1) 導入のポイント

##### ① 地域から強い要望があること

アンケートで、「負担金を払っても運行すべき」「日常の移動に不便を感じる」との回答があった。免許返納制度等もあり、老人会等から安心して出かけられる交通手段が求められた。バス停までの距離が遠く、山間地域の交通手段の確保が求められた。近隣町村から民間タクシーを呼びにくかった。

##### ② 地域にキーマンがいること

地域の行政サービスの低下を懸念した当時の理事長が発起人となりNPO法人を立ち上げた。地元建設業者によって運営している。

##### ③ 関係者と密な連携を図れること

NPO法人を立ち上げる際、市社会福祉協議会・ボランティアセンター職員等に支援してもらった。事業遂行に慣れた社会福祉協議会での導入後、地元組織に移行することでスムーズに導入できた。運行範囲を、村内全域と隣接町村に絞ることで、循環バスとの調整を図った。運転手がケアマネジャー業と兼務し、利用者個人の実情を把握しやすいようにした。

##### ④ 既存の交通サービスを活用できること

導入前に運営されていた福祉タクシーと利用形態を似せることで、違和感なく利用してもらえた。介護タクシーと同額で運行している。

##### ⑤ 補助・支援体制があること

年会費等により、地域全体で経費の一部を負担している。市町村から補助金等の支援がある。

#### (2) 運営のポイント

##### ① 定期的に住民の需要を把握し、適切なサービスを提供する

利用実態・アンケート調査・懇談会の開催等により住民の需要を把握し、適切な運行日数・ダイヤ・運賃体系・運行範囲等が設定できるよう、定期的に見直しを行う。

##### ② きめ細やかな広報を行う

説明会の開催や広報誌の配布等により、移動に困っている人に情報を伝える工夫をする。