

地域の実情に応じた新たな交通サービスの
導入に向けた手引書

令和元年9月

山 梨 県

目 次

はじめに.....	1
第1章 手引書策定の背景と課題解決に向けた施策の方向性.....	2
1. 手引書策定の背景.....	2
(1) 本県を取り巻く環境.....	2
(2) 解決すべき課題.....	2
2. 課題解決に向けた施策の方向性.....	4
(1) 国における検討の状況.....	4
(2) 国の動向を踏まえた本県の課題解決の方向性.....	5
第2章 公共交通の活用.....	6
1. 公共交通機関の活用.....	8
(1) 公共交通の利用促進について.....	8
(2) 公共交通の利便性向上について.....	10
2. 貨客混載の推進.....	15
(1) 制度概要.....	16
(2) 事例紹介.....	19
(3) 導入に向けたステップ.....	23
(4) 貨客混載に関する留意点.....	24
3. 地域主体の取組の推進.....	25
第3章 公共交通を補完する交通サービス.....	26
1. 自家用有償旅客運送.....	27
2. 許可又は登録を要しない輸送（「互助」による輸送）.....	34
3. 福祉行政との連携.....	35
4. 交通サービスの導入にあたってのポイント.....	38
5. 公共交通を補完する交通サービスの円滑な導入・運用に向けた検討フロー.....	40
6. 交通サービスの全体図.....	49
おわりに.....	51
(参考) 県の補助制度のご案内.....	51

はじめに

高齢化の進展に伴い、交通事故の高齢者割合は増加傾向にあります。また、これに関連し、運転免許証を自主返納する高齢者も増えてきています。このような状況において、交通弱者の移動の足である公共交通の役割は益々重要になってきますが、輸送人員の減少や運転手不足など、公共交通を取り巻く環境は深刻な状況にあります。現状の解決のためには、十分な安全を担保しながら、交通弱者の移動手段の確保が最大限に図られることが今後益々必要となってきます。

県では、これらの課題解決に向けて、公共交通を活用する取組や公共交通を補完するための新たな交通サービスを検討する際に参考となる情報を整理し、手引書としてとりまとめました。制度の要点や留意事項、事例紹介などの情報を幅広く掲載していますので、市町村・NPO法人・交通事業者など地域の交通に関わる方々が地域の実情に応じた交通ネットワークのあり方を考える際、その一助としてご活用ください。

高齢化が進展する現在の状況において、交通弱者の移動の足である公共交通の確保・充実の基本であり、公共交通の活用は地域において大変重要になります。地域の交通に関わる皆様におかれましても、“公共交通の活用”を念頭に置いていただきながら本手引書を読み進めていただければ幸いです。市町村がコーディネーター役となり、まずは既存の公共交通の活用を考えながら、既存の公共交通で対応できない部分については補完する交通サービスの中から優先順位を定めて導入を検討していただくことが重要となります。

本手引書を参照いただきながら各地域で交通に関する議論が行われ、各地域の実情に合った交通サービスの検討・導入が進むことを望みます。

第1章 手引書策定の背景と課題解決に向けた施策の方向性

1. 手引書策定の背景

(1) 本県を取り巻く環境

本県は全国を上回るペースで高齢化が進展しており、2025年（平成37年）には、約3人に1人が65歳以上、約5人に1人が75歳以上の高齢者になると推計されています。

高齢化の進展に伴い、交通事故に占める高齢者割合は増加傾向にあります。また、運転免許証を自主返納する高齢者も増えてきています。このような状況において、交通弱者の移動の足である公共交通の役割は益々重要になってきます。

その一方で、バス交通の2017年度（平成29年度）の輸送人員はピーク時である1964年度（昭和39年度）の約1/7、系統はピーク時である1971年度（昭和46年度）の約1/2に減少しています。山梨県が2015年度（平成27年度）に実施したバスの利用に関するアンケートでは、県民の約75%が通常バスを利用しないという結果も出ています。タクシー業界においても同様の傾向が見られ、2017年度（平成29年度）輸送人員はピーク時である1971年度（昭和46年）の約1/3に減少しています。

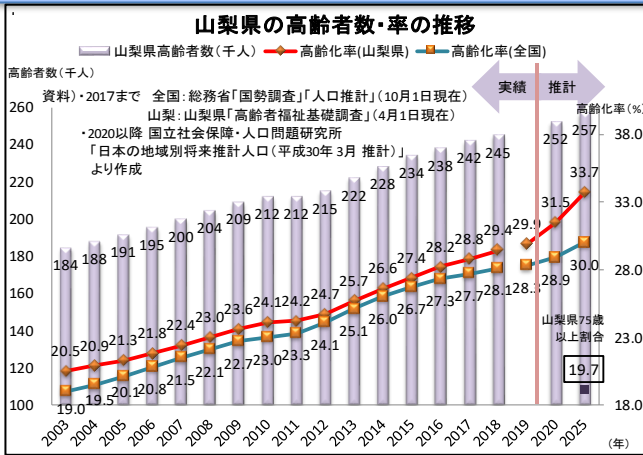
バスやタクシーの利用者の減少により運行が縮小される中、近年では更に、ドライバーの不足や高齢化が問題となっています。利用者の需要があってもドライバーが確保できず、やむを得ず路線を縮小するケースが出てくるなど、公共交通を取り巻く環境は深刻な状況となっています。

(2) 解決すべき課題

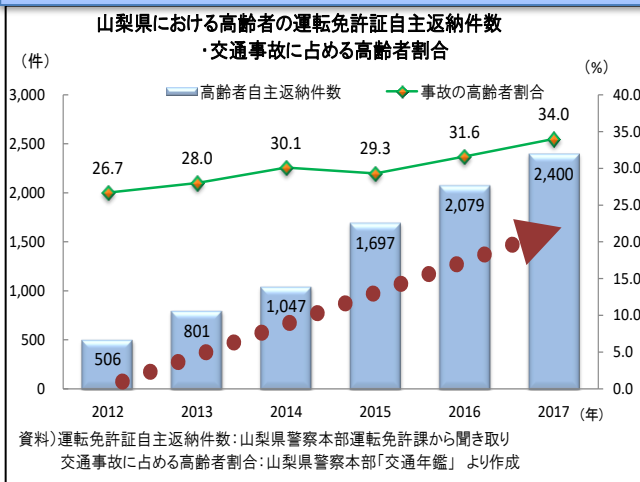
本県を取り巻く環境において、“高齢者などの交通弱者の移動手段の確保”が今後解決すべき課題として挙げられます。

課題に対応するためには、公共交通を活用する取組や公共交通を補完する交通サービスの提供が必要になると考えられます。

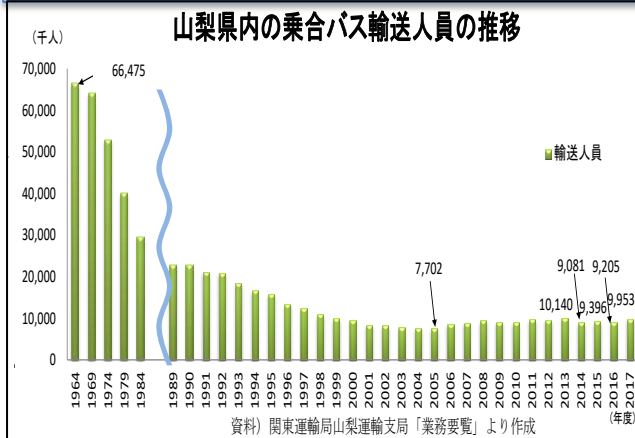
- ◆ 本県は全国を上回るペースで高齢化が進展
- ◆ 2025年には、約3人に1人が65歳以上、約5人に1人が75歳以上の高齢者になると推計



- ◆ 交通事故に占める高齢者割合、高齢者の運転免許証自主返納件数は増加傾向



- ◆ バス交通の輸送人員はピーク時の約1/7、系統はピーク時の約1/2に減少
- ◆ バスの運転手不足



解決すべき課題

課題への対応

高齢者などの交通弱者の移動手段の確保

公共交通の活用

公共交通を補完する交通サービスの提供

2. 課題解決に向けた施策の方向性

(1) 国における検討の状況

高齢運転者による重大な交通死亡事故の相次ぐ発生や改正道路交通法の施行等を背景に、運転に不安を感じる高齢者が自家用車に依存しなくとも生活の質を維持していくことが課題となっています。

国では、2016年（平成28年）に「高齢運転者による交通事故防止対策に関する関係閣僚会議」が開催され、自動車の運転に不安を感じる高齢者の移動手段の確保など、社会全体で高齢者の生活を支える体制の整備を着実に進めることについて内閣総理大臣から指示がありました。2016年（平成28年）から2017年（平成29年）にかけて開催された「地域公共交通の活性化及び再生の将来像を考える懇談会」では、交通事業者の生産性の向上や高齢者をはじめとする移動制約者への配慮の必要性について議論が行われました。

それらを踏まえ、2017年（平成29年）には、国土交通省において「高齢者の移動手段の確保に関する検討会」が開催され、高齢者が移動できる環境の整備について下記のとおり6つの方策が示されました。

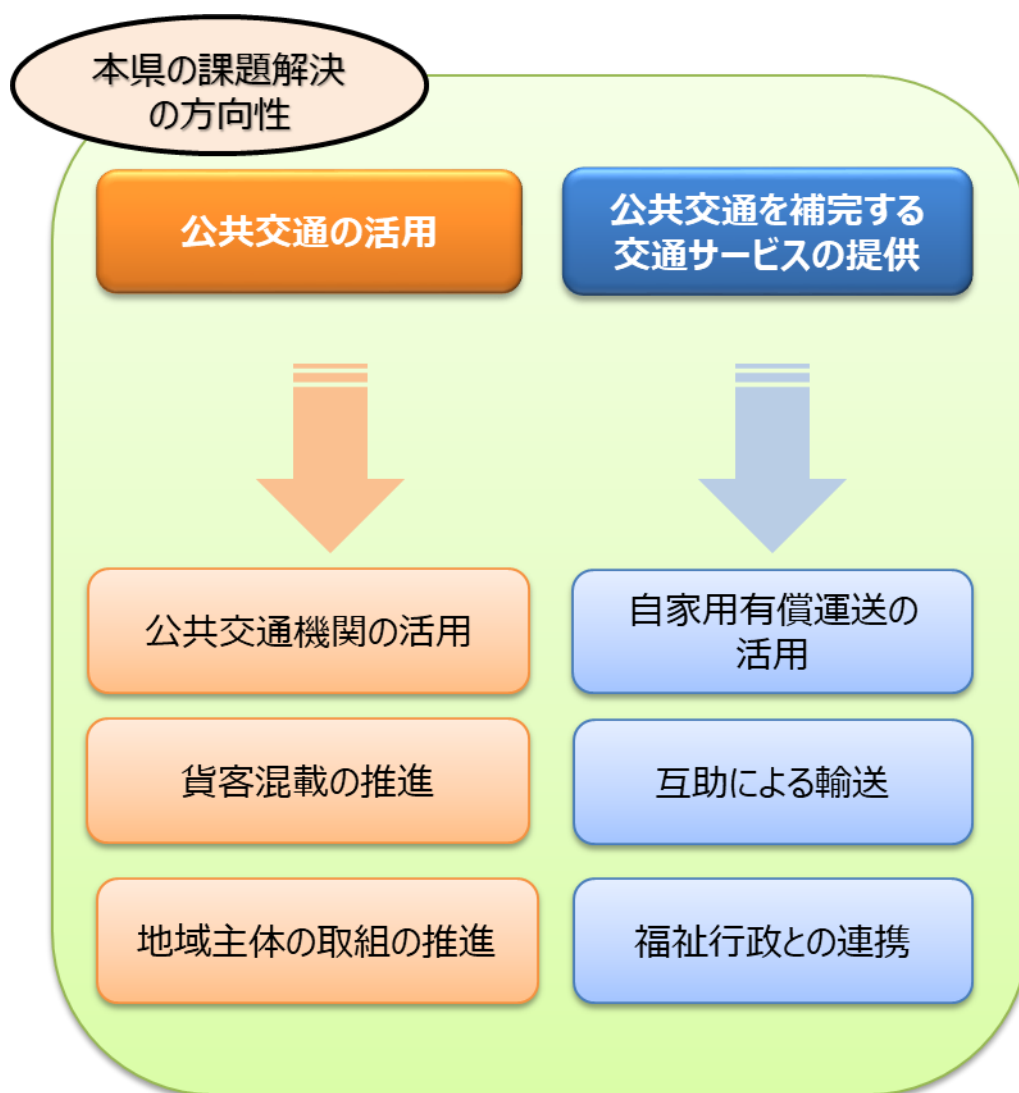
方策	必要性
公共交通機関の活用（タクシーの相乗り促進など）	高齢者の移動手段の確保に向けては、まずは公共交通機関の確保・充実が基本である。高齢者にとって、使いやすい公共交通機関の実現に向けて取り組む必要がある。同時に、サービス継続に必要な条件を検討し、持続可能性を確保していく必要がある。
貨客混載等の促進	運転手不足の中、特に過疎地域において、地域の資源の有効活用を図る観点から、高齢者の移動手段として「貨客混載」等の取組を促進する必要がある。
自家用有償運送の活用	公共交通機関では対応できない場合には、高齢者の移動手段として、自家用有償運送の活用を推進していく必要がある。
許可・登録を要しない輸送（「互助」による輸送）の明確化	高齢者の移動ニーズに対応するためには、地域における助け合いも今後重要性を増すものと考えられる。介護・福祉分野においても、こうした活動に一定の役割が期待されている。一方、運行管理や整備管理、事故発生時の責任の所在の観点で、バス事業・タクシー事業や自家用有償旅客運送と異なる。これらを踏まえつつ、適材適所の移動手段の導入に資するよう、営利を目的としない「互助」という観点から、許可・登録を要しない輸送についてその考え方の明確化を図る必要がある。
福祉行政との連携	介護保険制度等によって行われる輸送サービスについて、高齢者の移動手段として活用できるよう、環境整備を図るとともに、交通事業者、介護事業者等の相互の理解を促進する必要がある。
地域における取組に対する支援	高齢者の移動手段の確保については、地方公共団体が創意工夫を行いながら主体的な役割を果たす必要があり、国としても、高齢者の移動手段の確保を含む地域公共交通網形成計画の作成をはじめとし、地方公共団体の取組を促進していく必要がある。

（国土交通省「高齢者の移動手段の確保に関する検討会中間とりまとめ」参照）

(2) 国の動向を踏まえた本県の課題解決の方向性

国から示された方策には、本県が抱える課題解決のヒントがあると考えられます。“公共交通機関の活用”、“貨客混載の促進”、“地域主体の取組の推進”は公共交通の活用に繋がる可能性があり、“自家用有償運送の活用”、“互助による輸送”、“福祉行政との連携”は公共交通の補完に寄与する可能性があります。

これらの方策について、次章以降、詳細をご紹介します。



第2章 公共交通の活用

公共交通の種類

日常生活を支える主な公共交通には、以下の種類のものがあります。

種類	概要
鉄道	「鉄道事業法」に基づき、専用の敷地内にレールや駅を設置して車両の運行を行う。
乗合バス	路線バスのこと。交通事業者が主体となって営利事業として運行する。
コミュニティバス	交通空白地・不便地域の解消等を図るため、市町村等が主体的に計画し、市町村自ら、もしくは、交通事業者などに委託して、路線バスと同じような形で運行する。
乗合タクシー	ワゴン車やセダンなど、10人乗り以下の車両を使用して、不特定多数の人が「乗り合っ」て運行されるもの。あらかじめルート・ダイヤを設定して路線バスと同じような形で運行するものから、ルートもダイヤも設定せずに予約に応じてドア・ツー・ドアで運行するものまで、さまざまな形がある。なお、予約に応じて運行するものを一般に「デマンド交通」と呼ぶ。
タクシー	10人乗り以下の車両を使用して「貸切」で運行するもので、不特定多数の人が「乗り合う」ことはできない。

(国土交通省九州運輸局「地域公共交通のはじめの一步」参照)

事例紹介

定時・定路線で運行するデマンド交通（山梨県笛吹市）

県内事例

【運行主体】

笛吹市（市内タクシー事業者へ運行委託）

【概要】

- ・利用者は市内の登録者。運賃は1回200円。
- ・予約がある時にだけ時刻表に沿って運行し、予約した停留所間を送迎する。

時間自由・定路線で運行するデマンド交通（山梨県甲州市）

県内事例

【運行主体】

甲州市（市内タクシー事業者へ運行委託）

【概要】

- ・利用者は市内の登録者。運賃は1回200円。
- ・利用者が目的地へ到着したい時刻に合わせて運行し、予約した停留所間を送迎する。

時間自由・路線を定めず運行するデマンド交通（山梨県身延町）

県内事例

【運行主体】

身延町（身延町商工会へ運行委託）

【概要】

- ・利用者は町内の登録者。運賃は1回300円。
- ・利用者が目的地へ到着したい時刻に合わせて運行し、利用者の自宅付近と目的地の間を送迎する。

1. 公共交通機関の活用

高齢者等の交通弱者の移動手段として、まずは公共交通機関が挙げられます。交通弱者の移動手段の確保のために公共交通が今後とも活用されていくことが重要ですが、そのためには、利用を促進する取組や利便性を向上させる取組を行うことも重要です。

(1) 公共交通の利用促進について

山梨県が2015年度（平成27年度）に実施したバスの利用に関するアンケートでは、バスを利用しない理由として「バスの乗り方がわからない」「目的地に行くバス路線があるかわからない」が上位を占めています。公共交通の利用促進にあたっては、バスの運行時刻・停車場所やバスの乗り方について周知を図ることが重要です。

また、更なる公共交通の活用を図るためには、地方公共団体が旅客運送事業者とも連携を図りながら、利用促進のためのPR施策や利用機会の拡充に向けた施策を講じることが重要です。施策の展開を通じて地域住民の公共交通の利用に対する気運を醸成させることは、公共交通の将来的な維持に繋がります。

【県が実施している利用促進策】

- ◆ バスや鉄道、タクシーなど、公共交通に関する県民の関心を高め、利用を促進するため、交通事業者や市町村等の協力したPRイベントである「公共交通フェスティバル」を開催
- ◆ 県内の事業所・学校、マイカー通勤をしている県民に対して、バス交通を含む公共交通や徒歩、自転車など他の通勤手段への転換を働きかける「エコ通勤・エコ通学トライアルウィーク」を実施
- ◆ 高校生のバス利用を促進するため、高校ごとに近隣バス停の時刻表を整理したリーフレットを作成し、新入生オリエンテーション時に配布

【県内市町村が実施している利用促進策】

- ◆ 観光課が主催した「スタンプラリー」企画と連動し、路線バスの利用を促進（甲府市）
- ◆ コミュニティバスを利用する学生、65歳以上の高齢者、障がい者に対して運賃割引を実施（中央市）
※他18市町村でバス利用に関する支援を実施（H31.1月現在）
- ◆ 介護認定（要支援1・2）または介護予防・日常生活支援総合事業対象者である65歳以上の高齢者のうち、一人暮らしまたは高齢者のみの世帯の方に対し、タクシー初乗り料金相当額を助成（富士吉田市）
※他14市町でタクシー利用に関する支援を実施（H31.1月現在）
- ◆ 高齢者の社会参加や健康づくり・生きがいくりの増進や外出機会の拡大を図るため、市内のバスを利用できる「シルバーお出かけバス」を交付（大月市）
- ◆ コミュニティバスの仕組みや乗り方を学んでもらうため、市民グループを対象に体験乗車を実施（南アルプス市）
- ◆ 市内の商業施設と連携し、市民バスを利用して訪れた買い物客に買い物金額に応じてバスの片道無料券を配布（甲斐市）
- ◆ 市内ショッピングセンターなどへバス時刻表・経路図を掲示（中央市）

など

【県内交通事業者が実施している利用促進策】

- ◆ 小学校などに出張し、バスの乗り方などを説明する授業を実施（山梨交通（株）、富士急バス（株））
- ◆ 60歳以上の方など対象を選定し、路線バスを自由に何回も利用できる定期券を発売（山梨交通（株）、富士急バス（株））
- ◆ 「運転経歴証明書」を提示すると運賃が1割引になるサービスを実施（県内タクシー事業者）
※山梨県タクシー協会加入事業者のうち、約9割が実施

など

【事業主体】

山梨県甲府市

【概要】

自家用車に過度に依存する状態から、公共交通や徒歩などの多様な交通手段を適度に利用することに意識を変えていくための取組を積極的に展開

＜取組例＞

- ・バス事業者と連携し作成したポスターやチラシによる公共交通利用の周知
- ・自治会への公共交通勉強会の実施
- ・バスマップを作成し、市内全戸に配布
- ・バスの乗り方を説明する動画を作成し、市 HP で公開
- ・市民を対象にバス川柳を募集し、応募作品をバス車内に掲示

モビリティ・マネジメントとは

1人1人のモビリティ（移動）が、社会的にも個人的にも望ましい方向（過度な自動車利用から公共交通等を適切に利用する等）に変化することを促す、コミュニケーションを中心とした交通政策

(2) 公共交通の利便性向上について

公共交通の活用を促進させるためには利便性を向上させることも重要です。利便性が向上されることにより公共交通を利用したいという意識が高まり、その結果、利用機会の拡大が期待されます。

交通結節点を工夫したバス交通

公共交通の利便性向上のためには、交通結節点の工夫も重要なポイントとなります。例えば、タクシー乗り場と路線バス乗り場を併設することや幹線の交通結節点までの延伸を行うことによる利便性の向上、幹線である路線バスと支線であるコミュニティバスの発着時間を合わせた乗り継ぎの円滑化、集約施設を交通結節点にすることによるバス待ち時間の改善など、交通結節に工夫を凝らすことで利用者に対する利便性は向上します。

バス発着場所とタクシー乗り場の併設（山梨交通（株））

県内事例

【概要】

バス営業所敷地内へタクシーの営業所を移転し、タクシーと路線バスの乗り場を併設。終点までバスに乗り、そのままタクシーで自宅に帰るなど、路線バスとタクシーの乗り場を併設することで利用者の利便性が向上している。

幹線の交通結節点までの延伸（富士急行（株））

県内事例

【概要】

行き先や経路が類似した3つの幹線系統とコミュニティバスを統合。統合に伴い、運行経路の統一や大規模交通結節点（河口湖駅）までの路線延伸を実施。その結果、バス利用者数は増加傾向にある。

幹線と支線の円滑な連携（東京都檜原村）

【概要】

幹線の路線バスと支線のコミュニティバスが目の前で接続する形を構築。コミュニティバスは停車場所で乗客を降ろした後すぐに出発するのではなく、路線バスが到着するまで乗客を待機させている。乗客の乗り継ぎに対する抵抗感の軽減に寄与している。

集約施設に隣接したバス停の設置（岩手県大船渡市、熊本県上天草市）

【概要】

《岩手県大船渡市》

地域住民が多く利用するコンビニエンスストアをバス停として活用し、幹線路線と支線を接続させる交通結節点としている。

《熊本県上天草市》

地域の集約施設である「道の駅」を活用し、県都を結ぶ幹線バスと市内を巡るコミュニティバスを結節させている。

タクシーの相乗り

道路運送法上、旅客自動車運送事業は4種類に分類されますが、タクシーは、その内の1つである「一般乗用旅客自動車運送事業」に該当します。

「一般乗用旅客自動車運送事業」とは

一個の契約により乗車定員十人以下の自動車を貸し切って旅客を運送する一般旅客自動車運送事業のことをいいます。

道路運送法（昭和二十六年六月一日法律第百八十三号）抜粋

（種類）

第三条 旅客自動車運送事業の種類は、次に掲げるものとする。

- 一 一般旅客自動車運送事業（特定旅客自動車運送事業以外の旅客自動車運送事業）
 - イ 一般乗合旅客自動車運送事業（乗合旅客を運送する一般旅客自動車運送事業）
 - ロ 一般貸切旅客自動車運送事業（1個の契約により乗車定員11人以上の自動車を貸し切って旅客を運送する一般旅客自動車運送事業）
 - ハ 一般乗用旅客自動車運送事業（1個の契約により乗車定員11人未満の自動車を貸し切って旅客を運送する一般旅客自動車運送事業）
- 二 特定旅客自動車運送事業（特定の者の需要に応じ、一定の範囲の旅客を運送する旅客自動車運送事業）

通常、一般乗用旅客自動車運送事業者（タクシー事業者）が乗合輸送を行うことはできませんが、道路運送法第21条第2号の規定に基づき、地域及び期間を限定した形で例外的に認められる場合があります。

道路運送法（昭和二十六年六月一日法律第百八十三号）抜粋

（乗合旅客の運送）

第二十一条 一般貸切旅客自動車運送事業者及び一般乗用旅客自動車運送事業者は、次に掲げる場合に限り、乗合旅客の運送をすることができる。

- 一 災害の場合その他緊急を要するとき。
- 二 一般乗合旅客自動車運送事業者によることが困難な場合において、一時的な需要のために国土交通大臣の許可を受けて地域及び期間を限定して行うとき。

[参考]

山梨県内においても道路運送法第 21 条第 2 号を適用し、地域及び期間を限定した形でタクシーの乗合輸送を実施している事例があります。

<県内の事例>

南アルプス周辺を区域とするタクシー会社では、登山シーズンに限り、自動車等で南アルプス登山に行く観光客などを対象に、芦安の市営駐車場から広河原への行き帰りについてタクシーの乗合輸送を実施

現在の状況

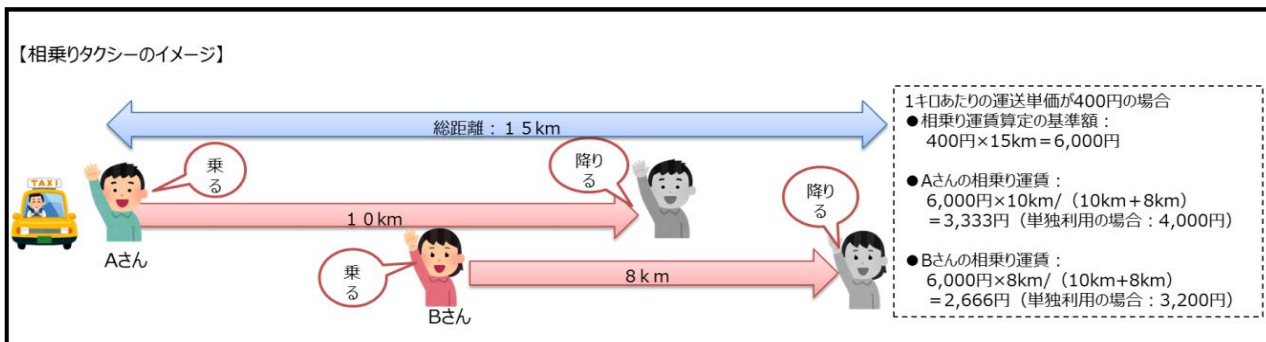
2018 年（平成 30 年）1 月から 3 月にかけて、国土交通省が東京ハイヤー・タクシー協会と協力し、道路運送法第 21 条第 2 号を適用する形で「相乗りタクシー」の実証実験を行いました。

「相乗りタクシー」とは、配車アプリを活用して複数の利用者を 1 台のタクシーにマッチングするものです。タクシーを一人で利用するよりも割安な運賃で利用可能となり、「タクシーは運賃が高いから」という理由で利用を控えていた人にも利用しやすいサービスを目指しています。

《実証実験の概要》

- 実証期間：2018 年（平成 30 年）1 月 22 日～3 月 11 日
- 実証エリア：東京 23 区、武蔵野市、三鷹市
- 想定する利用シーン
 - ・終電後の深夜時間帯の帰宅・・・始発まで時間を潰すより、相乗り帰宅
 - ・朝の通勤時間帯の利用・・・たまには満員電車はやめて、相乗り通勤
 - ・イベント時の利用・・・マラソン大会完走後、ゆっくり座って相乗り帰宅
 - ・空港へのアクセス
 - ・塾、病院への送迎 など

（国土交通省プレスリリース「平成 30 年 1 月から『相乗りタクシー』実証実験開始」参照）



【アプリのイメージ】



(国土交通省プレスリリース「平成 30 年 1 月から『相乗りタクシー』実証実験開始」抜粋)

今後の動向

タクシーの相乗りについては、2019 年（令和元年）6 月 21 日に閣議決定された「経済財政運営と改革の基本方針 2019」において、次のように示されています。

「タクシーの相乗りの導入は、利用客にとっては低廉な料金で利用可能であり、同時に、タクシー事業者にとっては生産性向上につながる。限られた交通機関で可能な限り多くの人が低廉に移動することが可能となるため、タクシーの相乗りについて、地域や要件の限定はかけずに一般的に導入を行う。具体的には、道路運送法上の通達等の整備を本年度中に図る。」

今後、通達等により方針が示される予定であるため、動向を注視する必要があります。

2. 貨客混載の推進

[用語の説明]

「旅客自動車運送事業」とは

他人の需要に応じ、有償で、自動車を使用して旅客を運送する事業を言います。

「貨物自動車運送事業」とは

他人の需要に応じ、有償で、自動車を使用して貨物を運送する事業を言います。

道路運送法（昭和二十六年六月一日法律第百八十三号）抜粋

（定義）

第二条 この法律で「道路運送事業」とは、旅客自動車運送事業、貨物自動車運送事業及び自動車道事業をいう。

2 この法律で「自動車運送事業」とは、旅客自動車運送事業及び貨物自動車運送事業をいう。

3 この法律で「旅客自動車運送事業」とは、他人の需要に応じ、有償で、自動車を使用して旅客を運送する事業であって、次条に掲げるものをいう。

4 この法律で「貨物自動車運送事業」とは、貨物自動車運送事業法による貨物自動車運送事業をいう。

貨物自動車運送事業法（平成元年一二月一九日法律第八三号）抜粋

（定義）

第二条 この法律において「貨物自動車運送事業」とは、一般貨物自動車運送事業、特定貨物自動車運送事業及び貨物軽自動車運送事業をいう。

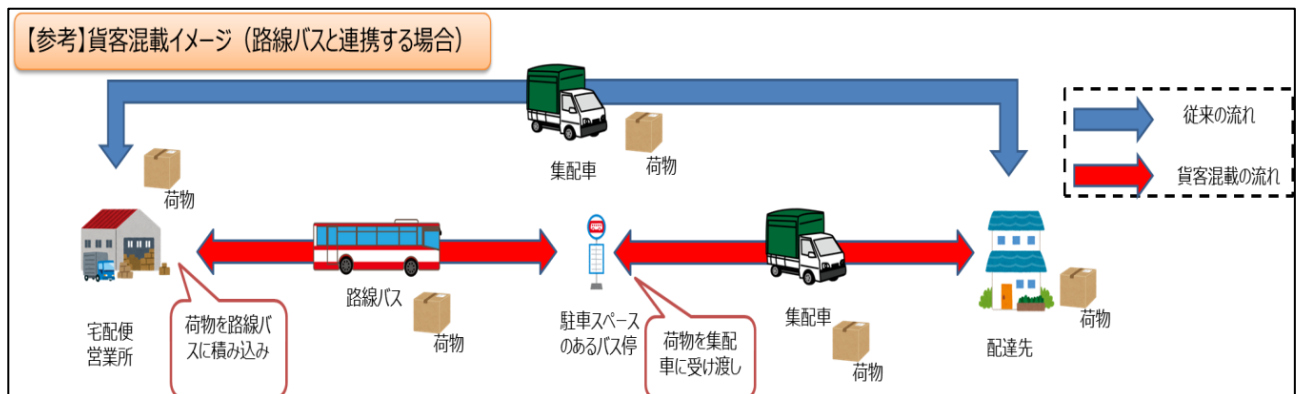
2 この法律において「一般貨物自動車運送事業」とは、他人の需要に応じ、有償で、自動車（三輪以上の軽自動車及び二輪の自動車を除く。次項及び第七項において同じ。）を使用して貨物を運送する事業であって、特定貨物自動車運送事業以外のものをいう。

3 この法律において「特定貨物自動車運送事業」とは、特定の者の需要に応じ、有償で、自動車を使用して貨物を運送する事業をいう。

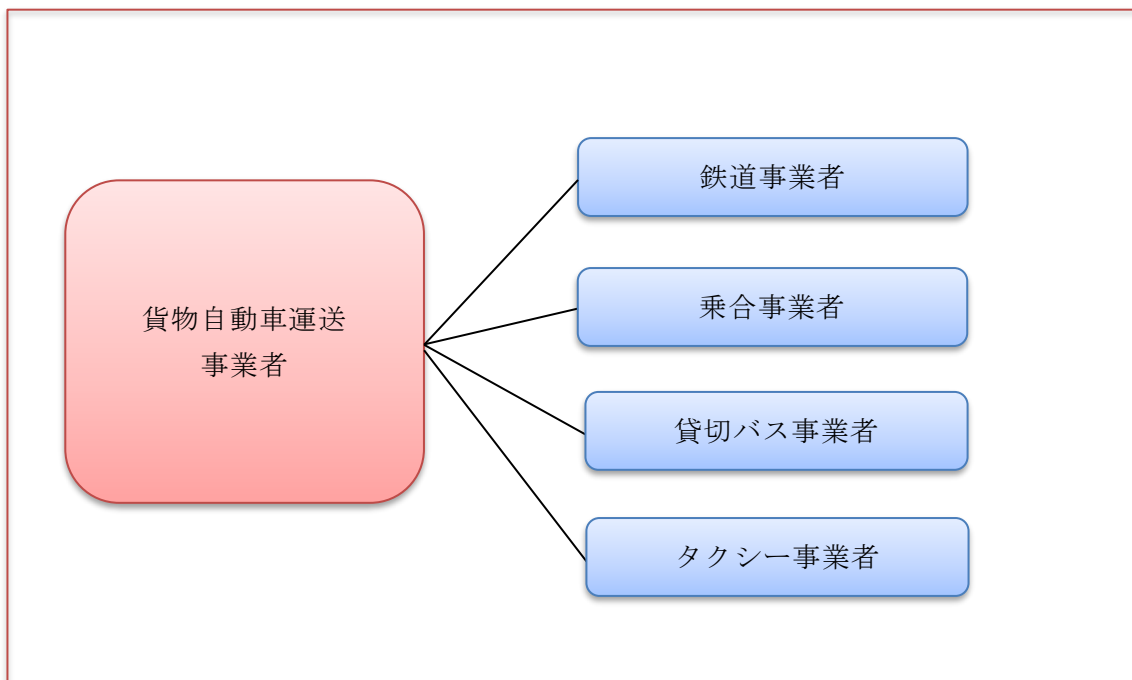
4 この法律において「貨物軽自動車運送事業」とは、他人の需要に応じ、有償で、自動車（三輪以上の軽自動車及び二輪の自動車に限る。）を使用して貨物を運送する事業をいう。

(1) 制度概要

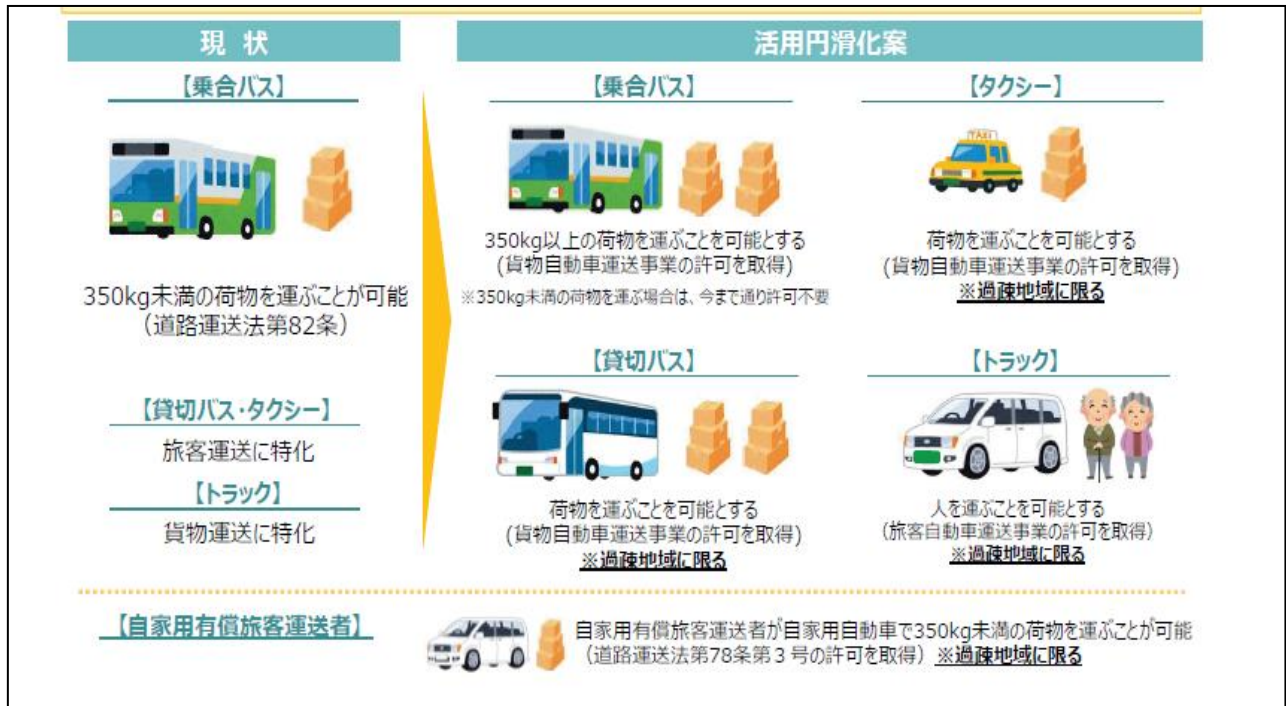
貨客混載とは、貨物と旅客の輸送を一緒に行う形態のことを言います。自動車運送事業者が旅客又は貨物の運送に特化してきた従来のあり方を転換し、サービスの「かけもち」が可能となりました。例えば、定期路線運行を行う乗合バスにおいて、同一方向に向かう貨物を一緒に載せ、地場のトラック事業者と共同することで、効率的な運送を実現します。



貨客混載について、以下の事業者の組み合わせが可能です。



2017年（平成29年）9月より国の規制が緩和され、乗合バスに積載できる荷物量の増加、貨客混載が可能な車両の拡大（過疎地域に限る）が図られました。



（国土交通省プレスリリース「貨客混載を通じて自動車運送業の生産性向上を促進します」
抜 粋）

貨客混載が可能となった背景

自動車運送業の担い手不足と人口減少に伴う輸送需要の減少により、過疎地域等において人流・物流サービスの持続可能性の確保が深刻な課題となっています。人流・物流サービスの持続可能性を確保していくためには、従来の自動車運送事業のあり方とは異なる新しい事業展開を可能とし、その生産性の向上を図っていくことが必要となります。

このことから、旅客自動車運送事業者は旅客の運送に、貨物自動車運送事業者は貨物の運送に特化してきた従来のあり方を転換し、両事業の許可をそれぞれ取得した場合には一定の条件のもとで事業の「かけもち」ができるようになりました。

貨客混載のメリット

貨客混載は、人口減少に伴う輸送需要の減少が深刻な課題となっている過疎地域等において、人流・物流サービスの持続可能性の確保に繋がります。また、旅客自動車運送事業者、自治体、貨物自動車運送事業者に対しては具体的に次のメリットが考えられます。

旅客自動車運送事業者	<ul style="list-style-type: none">・物流サービスも行うことにより、地域での存在意義が増す。・荷物を輸送することにより、手数料収入を得ることができる。
自治体	<ul style="list-style-type: none">・地域の人流・物流サービスを持続させることができる。・旅客自動車運送事業者の収益が向上することにより、補助額が削減できる。
貨物自動車運送事業者	<ul style="list-style-type: none">・集配効率が向上することにより、運送ドライバーの負担が軽減される。・地域の公共交通を利用することを通じて CSR 活動に取り組める。

※CSR (Corporate Social Responsibility) とは、環境問題への配慮や地域社会への貢献など、市民としての企業が果たすべき責任のことをいう。

制度的支援

貨客混載に関連する財政的な補助として、現在国では以下の事業があります。

モーダルシフト推進事業

[事業内容]

認定総合効率化計画に基づき実施する事業であって、貨物自動車による陸上輸送から鉄道輸送又は船舶を利用した海上輸送へ転換すること等により、CO2 排出量の削減を図ることを目的として実施する事業

[補助対象事業者]

荷主企業及び貨物運送事業者等物流に係る関係者によって構成された協議会であって、予め大臣の認定を受けた者

[補助対象経費]

- ・ 貨物自動車による陸上輸送から鉄道又は海上輸送に転換する場合に係る運行経費
- ・ 鉄道又は海上輸送により新規貨物を輸送する場合に係る運行経費

[補助率]

1/2 (上限 500 万円)

※申請にあたっては、流通業務の総合化及び効率化の促進に関する法律第 4 条第 1 項による認定を受けた「総合効率化計画」の策定が必要となります。

詳細は、関東運輸局交通政策部環境・物流課にお問い合わせください。

(電話番号：045-211-7210)

〔参考〕貨物運送自動車による旅客の輸送

貨客混載では、貨物運送自動車による旅客の輸送も可能です。ある2地点間で貨物を運送する際、途中経路に家がある旅客と一緒に乗車させることで、効率的な運送を実現します。バスやタクシーが対応できない末端部における移動の最終手段となる可能性があります。

ただし、運用にあたっては、現状では貨物自動車運送事業者が旅客自動車運送事業の許可を取得しなければならないこと、輸送の安全性が十分に担保しなければならないことなど、いくつかのハードルをクリアする必要があります。（旅客を乗車させる「助手席」は、一般車両においても危険性が高いとされています。）



（国土交通省プレスリリース「貨客混載を通じて自動車運送業の生産性向上を促進します」
抜粋）

(2) 事例紹介

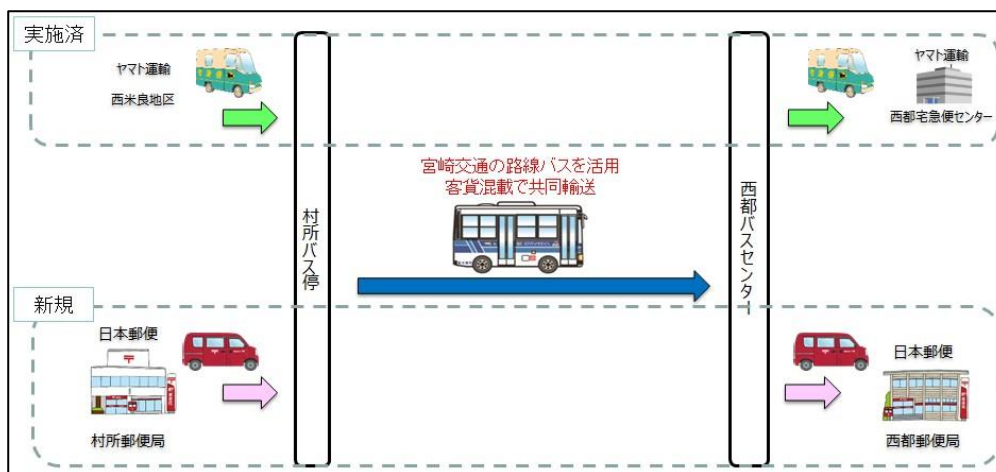
路線バスによる貨客混載

【事業主体】

宮崎交通（株）、ヤマト運輸（株）、日本郵便（株）

【概要】

- ・従来、西都市東米良地区と西米良村に配達する際、西都市にある西都宅急便センターから約50kmの道のりを約1時間半かけて輸送していた。
- ・路線バスによる貨客混載を開始。ヤマト運輸と日本郵便は、バス停留所「村所」で路線バスの荷台スペースにそれぞれ専用ボックスを利用して貨物を積み込み、宮崎交通は「村所」から「西都バスセンター」まで輸送後、各社へ貨物を引き渡す。
- ・複数事業者の貨物を共同輸送する事例としては、全国初の取組である。



（宮崎交通（株）提供資料）

コミュニティバスによる貨客混載

【事業主体】

ヤマト運輸（株）、豊栄交通（株）、豊田市

【概要】

- ・愛知県豊田市内の中山間地域では、通学や通院、買い物などで路線バスの重要性が高まっているが、高齢化や過疎化でバス路線の維持が困難な状況にあった。
- ・コミュニティバス「とよたおいでんバス」による貨客混載を開始。バスの座席の一部を荷台スペースに改造した路線バス1台を導入し、足助地区から稲武地区まで宅配便を輸送する。
- ・コミュニティバスを活用した貨客混載の事例としては、全国初の取組である。

【輸送フロー】



（ヤマト運輸（株）ホームページ抜粋）

県内事例

高速バスによる貨客混載

【事業主体】

富士急行（株）、全国農業協同組合中央会、三菱地所 等

【概要】

- ・中央高速バス「甲府新宿線」のトランクルームの空きスペースに山梨県内で採れた果物を積み込み、JR甲府駅からバスタ新宿までを運行する。
- ・地方の食材の販路拡大に寄与した取組である。また、取組を通じて生産者の所得向上も期待できる。

乗合タクシーによる貨客混載

【事業主体】

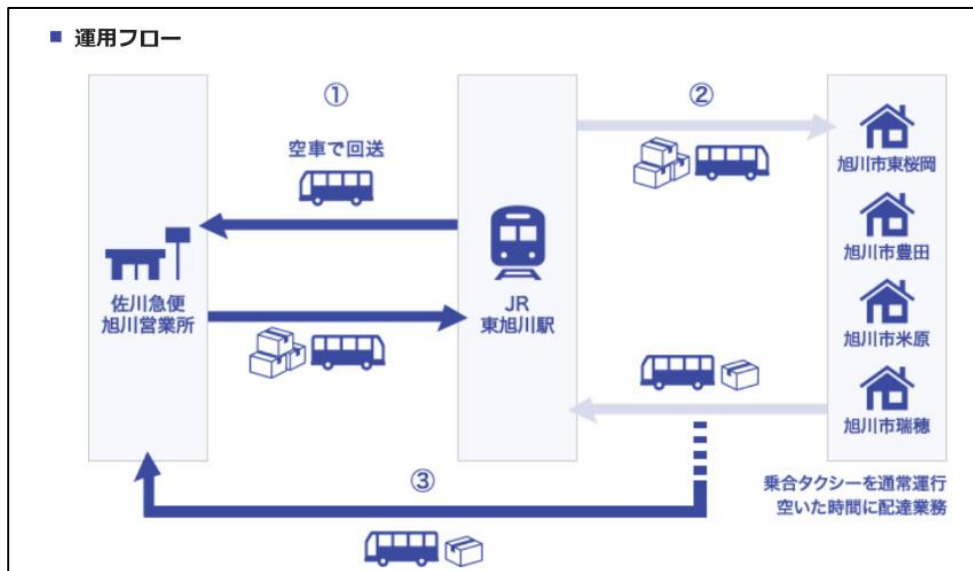
佐川急便（株）、旭川中央交通（株）

【概要】

- ・ JR 東旭川駅と約 20 キロ離れた米飯（ペーパーパン）地区間を乗合タクシーで輸送する。
- ・ 乗車待ち、空車時間など運行の合間を利用して乗合タクシー運転手が配達する。
- ・ 不在による未配達の荷物については、佐川急便旭川営業所に引き渡す。

※乗合タクシーとは

ワゴン車やセダンなど、10 人乗り以下の車両を使用して、不特定多数の人が「乗り合って」運行されるもの。「一般乗合旅客自動車運送事業」に区分され、タクシー事業とは異なる。



（佐川急便（株）ホームページ抜粋）

鉄道による貨客混載

【事業主体】

佐川急便（株）、北越急行（株）

【概要】

- ・ 宅配便営業所間の幹線輸送をトラックから鉄道へ変更。上越・六日町営業所間で各 1 日 1 便、2 カーゴずつ輸送する。
- ・ 省力化・CO2 排出量の削減に繋がっている。また、豪雪地域における安定した輸送にも寄与している。

※モーダルシフト推進事業を活用



（佐川急便（株）ホームページ抜粋）

(3) 導入に向けたステップ

路線バスと連携した貨客混載の実施を検討する際は、以下のステップに沿って条件の確認や事前の協議を行うことで実現の可能性が判断しやすくなります。市町村がコーディネーター役となり、旅客自動車運送事業者及び貨物自動車運送事業者に働きかけながら条件の確認等を行っていくことが重要です。

ステップ1：導入に寄与する条件の確認

《条件1》

ルートの条件

貨物自動車運送事業者の集配ルートとバスの運行ルートが重なっていること。

《条件2》

特に
重要

距離の条件

宅配便営業所から
配達エリアまでの距離が
長いこと。

量の条件

宅配便の輸送量がバス
又はタクシーの荷物積載
スペースの範囲内で
あること。(※)

時間の条件

貨物自動車運送事業者の
配送時間とバスの運行時
間が合っていること。

(※) 必ずしも宅配便の輸送量が年間を通じて荷物積載スペースの範囲内である必要はありません。輸送量が多い時期は従来通りの貨物輸送を行い、輸送量が少ない時期に貨客混載を実施するという方法も考えられます。

ステップ2：導入に向けた関係者間の事前協議

《協議が必要と思われる主な項目》

荷物を搬入・搬出する主体 貨物自動車運送事業者と旅客自動車運送事業者のどちらが荷物の搬入・搬出を行うか。	荷物を搬入・搬出する場所 荷物の搬入・搬出に時間を要する場合、車両を一時的に駐車する場所をどこに確保するか。	荷物破損時の責任の所在 荷物が破損してしまった場合、責任の所在はどちらになるか。
バス又はタクシーに積載する荷物の容量 バス又はタクシーに積載できる荷物の容量をどの程度に設定するか。	車両を改造する必要がある場合の設備投資の負担 宅配物を積載するにあたり車両を改造する必要が生じた場合、その費用はどちらが負担するか。（※）	遅延が発生した場合の責任の所在 荷物の搬入・搬出によりバス又はタクシーの運行が遅延した場合、または、交通渋滞により荷物の配達が遅延した場合、その際の責任の所在はどちらになるか。

これらに加えて、地域の状況に応じた個別協議が必要な場合もあります。例えば、バスが毎日運行していない地域であっても、運行日数に関する事前協議を行うことで貨客混載の実施が可能になることもあります。

（※）必ずしも改造が必要ではありません。路線バスの座席スペースに専用ボックスを設置することで対応できる場合もあります。

(4)貨客混載に関する留意点

貨客混載は、どの地域でもできるものではなく、また、必ずやらなければならないものでもありません。旅客自動車運送事業者、貨物自動車運送事業者、自治体などの条件がマッチングした時に初めて実現できるものです。

しかし、貨客混載は地域資源の有効活用の観点から見て非常に効果的な取組です。それぞれの地域で貨客混載の実現が可能かどうか、まずは検討を始めてみるのが重要です。

3. 地域主体の取組の推進

交通弱者の移動手段の確保にあたっては、行政・交通事業者だけではなく、地域住民と共に地域に合った交通サービスを考えていくことが重要です。

情報を提供し、地域住民が地域の交通を考えるきっかけを作ることは行政の重要な役割でもあります。きっかけ作りの積み重ねが地域住民の能動的な行動を促し、地域に合った交通サービスの運行に繋がります。

県内事例

住民・行政・事業者が協働して運行する楡形西地区コミュニティタクシー（山梨県南アルプス市）

【事業主体】

自治会長等住民・市・運行事業者からなる運営委員会

【概要】

住民・行政・事業者が協働して乗合タクシーを運行し、交通不便地における交通弱者の移動を支援。運行経費は運賃や市の補助金に加え、地域住民の賛助金で賄うなど、地域で互いに助け合う意識の醸成とその実践。

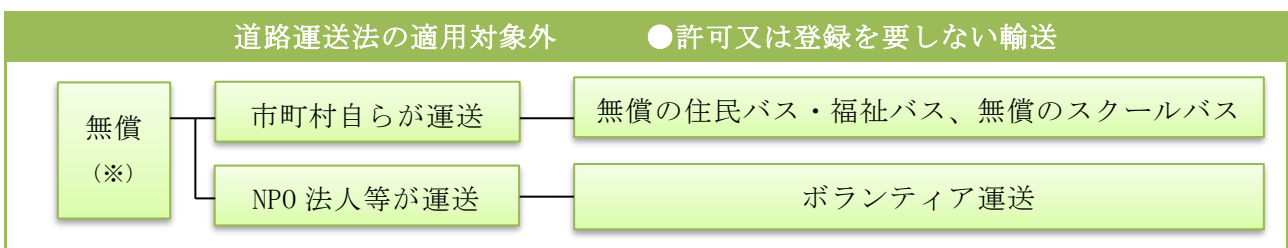
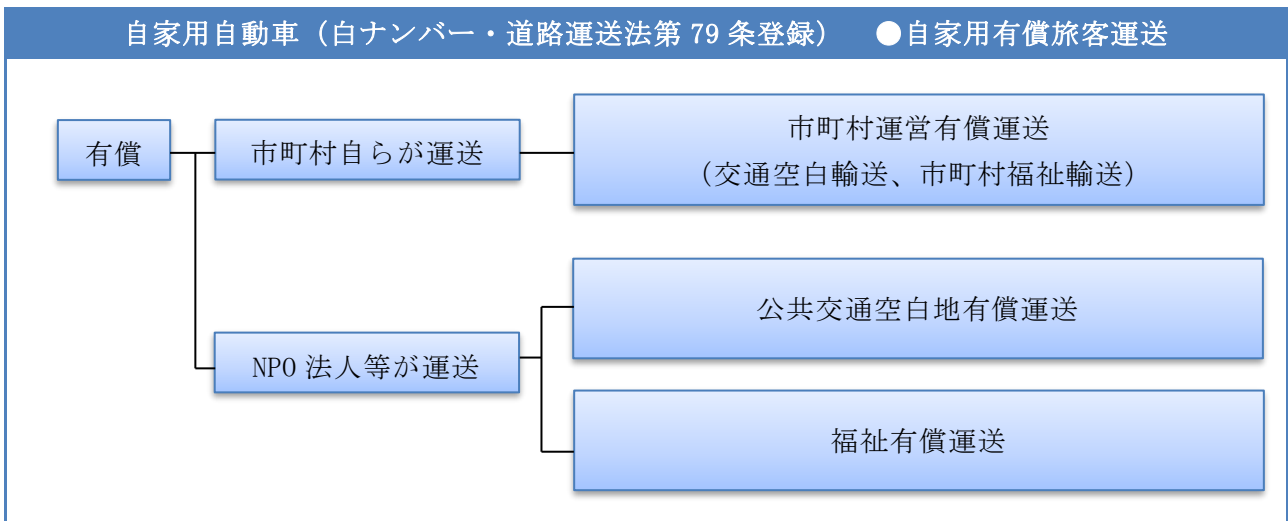
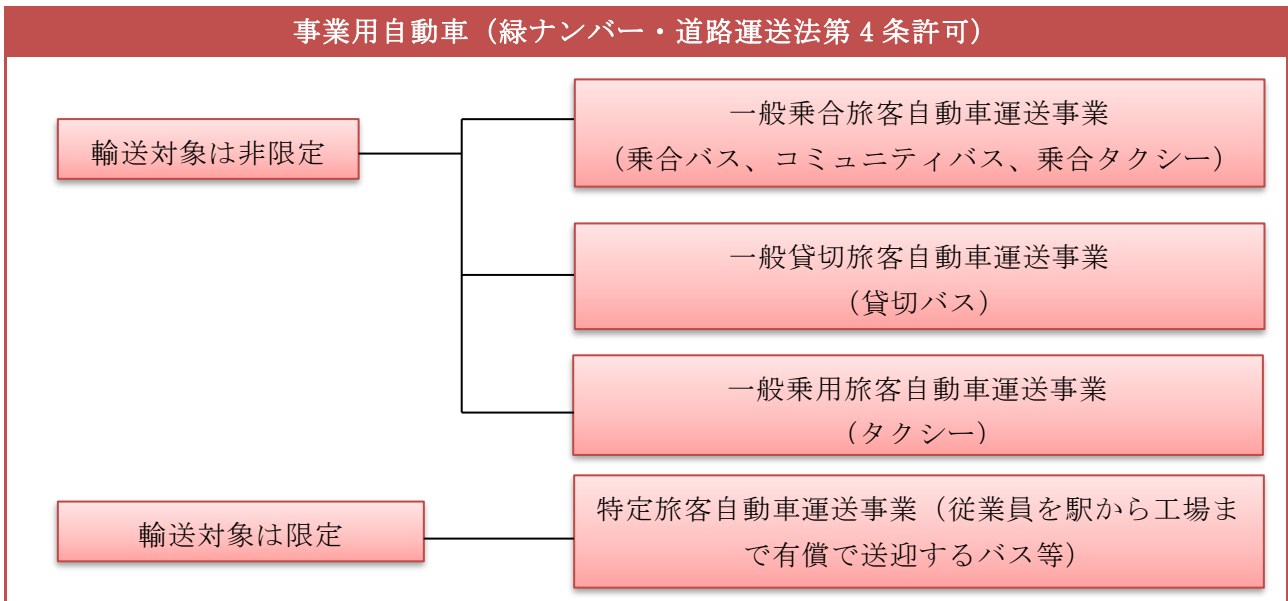
<取組例>

- ・行きは地区内の待合所から医療機関や商業施設などへ、帰りは自宅まで送迎し、地域の地形などの実情を反映したきめ細かい運行
- ・定期代の徴収時に併せて行う高齢者の見守り活動や生活支援

第3章 公共交通を補完する交通サービス

交通サービスの種類

移動手段の確保策は、道路運送法に基づく車両の種別によると、大きく「事業用自動車（緑ナンバー・道路運送法第4条許可）」と「家用自動車（白ナンバー・道路運送法第79条登録）」に分類されます。



（※）運送に要した燃料代、道路通行料及び駐車場代は収受可能

1. 自家用有償旅客運送

自家用有償旅客運送とは

他人の需要に応じ、有償で、自動車を使用して旅客を運送する場合には、輸送の安全や旅客の利便を確保する観点から、旅客自動車運送事業（バス、タクシー）の許可が必要です。

しかしながら、バス、タクシー事業によっては十分な輸送サービスが提供されず、地域の交通や移動制約者の輸送が確保されていない場合があります。

このような場合においては、生活交通の確保等の観点から、市町村バスやNPO法人等（※）による自家用自動車を用いた有償運送を認める「自家用有償旅客運送の登録制度」が活用できるよう、2006年（平成18年）に法律上明確に位置づけられました。

道路運送法（昭和二十六年六月一日法律第百八十三号）抜粋

（有償運送）

第七十八条 自家用自動車（事業用自動車以外の自動車をいう。以下同じ。）は、次に掲げる場合を除き、有償で運送の用に供してはならない。

一 災害のため緊急を要するとき。

二 市町村（特別区を含む。以下この号において同じ。）、特定非営利活動促進法（平成十年法律第七号）第二条第二項に規定する特定非営利活動法人その他国土交通省令で定める者が、次条の規定により一の市町村の区域内の住民の運送その他の国土交通省令で定める旅客の運送（以下「自家用有償旅客運送」という。）を行うとき。

三 公共の福祉を確保するためやむを得ない場合において、国土交通大臣の許可を受けて地域又は期間を限定して運送の用に供するとき。

（登録）

第七十九条 自家用有償旅客運送を行おうとする者は、国土交通大臣の行う登録を受けなければならない。

（※）“NPO法人等”には、以下の団体が含まれます。

- ・ NPO 法人
- ・ 一般社団法人又は一般財団法人
- ・ 地方自治法に規定する認可地縁団体
- ・ 農業協同組合
- ・ 消費生活協同組合
- ・ 医療法人
- ・ 社会福祉法人
- ・ 商工会議所
- ・ 商工会
- ・ 営利を目的としない法人格を有しない社団

自家用有償旅客運送には次の種別があります。

主体	種別	概要
市町村	交通空白輸送	市町村内の交通空白地において、市町村自らが当該市町村内の住民等の運送を行うもの
	市町村運営有償運送 市町村福祉輸送	当該市町村の住民等のうち、他人の介助によらず移動することが困難であると認められ、かつ、単独でタクシーその他の公共交通機関を利用することが困難な身体障害者等であって、市町村に会員登録を行った者等に対して、市町村自らが行う、原則としてドア・ツー・ドアの個別輸送を行うもの
NPO 法人等	公共交通空白地有償運送	NPO 法人等が交通空白地において、当該地域の住民やその親族等の会員等に対して運送を行うもの
	福祉有償運送	NPO 法人等が、他人の介助によらず移動することが困難であると認められ、かつ、単独でタクシーその他の公共交通機関を利用することが困難な身体障害者等の会員に対して、乗車定員 11 人未満の自動車を使用して、原則としてドア・ツー・ドアの個別輸送を行うもの

※市町村運営有償運送については、旅客自動車運送事業者へ運行を委託しているケースもあります。

《公共交通空白地域の定義例》

国の定める「地域公共交通確保維持改善事業費補助金交付要綱」では、補助事業の基準として、交通不便地域を次のように定義しています。

半径 1 キロメートル以内にバスの停留所、鉄軌道駅、海港及び空港が存しない集落、市街地その他の交通不便地域として地方運輸局長等が指定する地域

また、「地域公共交通づくりハンドブック」（国土交通省自動車交通局旅客課）では、「空白地域の捉え方」の一例として、次のような考え方が示されています。

駅やバス停から一定の距離を越えた地域が、地域公共交通の空白地域になります。都市と地方では、この「一定の距離」の捉え方にも幅が見られます。交通機関が充実している都市では、駅からは半径 500m 以上、バス停から半径 300m 以上が空白地域として捉えられていることが多いようですが、地方では、駅から半径 1,000m 以上、バス停から半径 500m 以上を空白地域と捉える場合も見られます。

地形の高低差や住民の意識なども考慮し、徒歩での利用が敬遠される距離を基準とするべきです。

現状、交通空白地域の考え方は様々です。このため、今後国が既存の導入事例を調査・分析した上で一定の目安を示し、判断の枠組みについてガイドラインを策定することが「経済財政運営と改革の基本方針 2019」（2019 年（令和元年）6 月 21 日閣議決定）で示されました。

自家用有償旅客運送の各種別について、旅客の対象や運送の対価などは以下の表を参照してください。

	市町村が主体		NPO等が主体	
	市町村運営有償運送 (交通空白)	市町村運営有償運送 (福祉)	公共交通空白地 有償運送	福祉有償運送
導入の必要性	地域住民の生活に必要な旅客運送を確保するため、一般乗合旅客自動車運送事業者によることが困難であり、地域の関係者が地域公共交通会議等で必要であると合意した場合	地域住民の中でも特に要介護者・身体障害者等の外出の支援のため、地域の関係者が地域公共交通会議等で必要であると合意した場合	タクシー等の公共交通機関によっては住民に対する十分な輸送サービスが確保できないと認められる場合において、地域の関係者が運営協議会で必要であると合意した場合	タクシー等の公共交通機関によっては要介護者、身体障害者等に対する十分な輸送サービスが確保できないと認められる場合において、地域の関係者が運営協議会で必要であると合意した場合
運送の基本的な対象	不特定 当該市町村に在住する住民及びその親族、その他当該市町村に日常の用務を有する者	限定(移動制約者) 要介護者や身体障害者等の移動制約者であって、当該市町村に利用登録を行った者	限定(会員等) 当該地域内の住民及びその親族、その他当該地域内において日常生活に必要な用務を反復継続して行う者及びその同伴者であって、申請者の団体において会員登録を受けた者	限定(移動制約者) 要介護者や身体障害者等のうち、他人の介助なしでは移動することが困難であり、かつ、単独でバス・タクシー等の公共交通機関を利用することが困難な移動制約者であって、運送者に利用登録を行った者
運送の対価	当該地域又は隣接市町村等における一般乗合旅客自動車運送事業の運賃、当該地域における撤退前の一般乗合旅客自動車運送事業の運賃を目安	当該地域又は隣接市町村等における一般乗用旅客自動車運送事業に係る運賃の1/2を目安	実費の範囲内であり、営利を目的としていると認められない妥当な範囲内であること。具体的には当該地域におけるタクシーの上限運賃の概ね1/2の範囲内を目安	左に同じ
運送の区域(※)	地域公共交通会議等において協議が調った路線又は運送の区域	地域公共交通会議等において協議が調った運送の区域	運営協議会で協議が調った市町村を単位。なお、運営協議会の合意に基づき、運送の区域を市町村の一部の区域に限定することができる。	運営協議会で協議が調った市町村を単位

(※) 運送の区域とは、その区域内に発地もしくは着地のいずれかがあることを指します。

自家用有償旅客運送の各種別について、運転者に必要な要件は以下の表のとおり定められています

【市町村運営有償運送（交通空白）、公共交通空白地有償運送の場合】

- ◆ 運転者は、第二種運転免許を有することが必要
- ◆ 運転者が第二種運転免許を有していない場合には、以下の条件を満たしていることが必要
 - 第一種運転免許保有者で効力が過去2年以内に停止されていない場合で、次の要件のいずれかを備えている場合であること。
 - ✓ a) 国土交通大臣が認定する講習を修了していること。
 - ✓ b) aに準ずるものとして国土交通大臣が認める要件を備えていること。

【市町村運営有償運送（福祉）、福祉有償運送の場合】

- ◆ 運転者は、第二種運転免許を有することが必要
- ◆ 運転者が第二種運転免許を有していない場合には、以下の条件を満たしていることが必要
 - 第一種運転免許保有者で効力が過去2年以内に停止されていない場合で、次の要件のいずれかを備えている場合であること。
 - ✓ a) 国土交通大臣が認定する講習を修了していること。
 - ✓ b) aに準ずるものとして国土交通大臣が認める要件を備えていること。
 - 福祉自動車以外（セダン等）の自動車を用いる場合、運転者または乗務員はa、bの要件に加え、「セダン等運転者講習」の修了または介護福祉士の登録等を受けている必要がある。

市町村運営有償運送（交通空白輸送）の事例① [山梨県市川三郷町]

【サービスの名称】

市川三郷町コミュニティバス山保線、三珠線

【概要】

- ・ 町内旅客運送事業者が町所有の車両（10人乗り乗用車）を用いて地域住民及びその親族を輸送
- ・ 輸送範囲は、町内を発地または着地とする路線運行
- ・ 料金は、1乗車あたり100円、高校生以下及び75歳以上は無料

【ポイント】

- ・ 身延線との円滑な接続を考慮したダイヤを編成している。（山保線は市川三郷町駅、三珠線は甲斐上野駅と芦川駅に停車）

※山梨県内では、市川三郷町の他、以下の市町村でも事例があります。（令和元年6月現在）

【甲府市、笛吹市、北杜市、身延町、南部町、小菅村】

市町村運営有償運送（交通空白輸送）の事例② [兵庫県豊岡市]

【サービスの名称】

「チクタク」

【概要】

- ・ ボランティアドライバーが市公用車を用いて地域住民を輸送
- ・ 輸送範囲は地区内（小学校区）および運行組織で決めた地区外の目的地
- ・ 料金は、1回あたり100～200円

【ポイント】

- ・ 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利用者が増加。市の財政負担も減少。

公共交通空白地有償運送の事例 [NPO 法人 小さな村総合研究所 (山梨県丹波山村)]

県内事例

【サービスの名称】

たばやま村民タクシー「ソNTAX」

【概要】

- ・ ボランティアドライバーが自家用車を用いて地域住民を輸送
- ・ 輸送範囲は村内が原則だが、専門性の高い医療機関へ通う場合などは村外への利用も可能
- ・ 料金は距離制で、1キロあたり 200 円

【ポイント】

- ・ ボランティアドライバーは、村内の 3 地区に分けて登録。利用者には地区内のボランティアドライバーが対応するため、迅速な送迎が可能。

市町村運営有償運送 (市町村福祉輸送) の事例 [山梨県山中湖村]

県内事例

【サービスの名称】

山中湖村外出支援サービス事業

【概要】

- ・ 村社会福祉協議会職員が村所有の福祉車両を用いて利用登録者を輸送
- ・ 利用登録者は、
 - ① 概ね 65 歳以上の寝たきり及び虚弱高齢者
 - ② 概ね 60 歳以上の一人暮らし高齢者及び高齢者夫婦世帯
 - ③ 重度身体障害者
 - ④ その他、村長が必要と認めた者で家族の送迎が困難な方
- ・ 料金は距離制で、最初の 2 キロまで 400 円 (以降、1 キロごとに 100 円加算)。その他場合に
応じて待機料金が加算。

【ポイント】

- ・ 医療機関 (内科受診、透析通院)、福祉施設等への送迎を行っているが、村外への送迎も可能である。

※山梨県内では、山中湖村の他、市川三郷町でも事例があります。(令和元年 6 月現在)

福祉有償運送の事例 [NPO 法人 ワーカーズコープてつなぎ北杜 (山梨県北杜市)]

【サービスの名称】

てつなぎ北杜

【概要】

- ・ NPO 法人職員が車いすのまま乗れる福祉車両を用いて利用登録者を輸送
- ・ 利用登録者は、要支援認定・要介護認定を受けている方や障がいのある方で、一人では電車・バス・タクシーを利用することが難しい方
- ・ 料金は距離制+時間制。1 キロあたり 60 円、また、1 時間 1,500 円（平日 9 時～17 時の場合）。
- ・ 輸送の他、乗降介助、病院や買い物の付き添いなどにも対応

【ポイント】

- ・ 病院への通院だけでなく、買い物、趣味のサークル、墓参り、花見、同窓会など目的や行き先を自由に設定できることで、外出の機会を創出

2. 許可又は登録を要しない輸送（「互助」による輸送）

許可又は登録を要しない輸送とは

バス・タクシー事業や、登録を受けた自家用有償旅客運送に頼ることが困難な場合に、ボランティアや地域の助け合いといった活動の中で提供する輸送サービスです。

道路運送法の許可・登録を受けない輸送サービスであるため、利用者から運送の対価を受け取ることはできません。利用者から受け取ることができる金銭等の種類は、運送に要した燃料代、道路通行料及び駐車場代のみです。Web サイト等で仲介者が利用者から仲介手数料を収受する場合であっても、仲介手数料を運転者に環流させることは道路運送法違反となりますので注意が必要です。

【参考】自発的な謝礼の取り扱いについて

利用者の自発的な気持ちから支払われた謝礼（金銭）は、道路運送法上の「運送の対価」とならない場合があります。

（例）

利用者から実際の運行に要した燃料代、道路通行料及び駐車場代の精算時にそれらを超える金額を渡され、「お釣りは要らないから」と言われた場合など

※自発的な謝礼の取り扱いについては個別の状況により異なりますので、詳しくは関東運輸局山梨運輸支局にお問い合わせください。

事例紹介

「サロン」と「移動支援」の組み合わせに補助 [神奈川県秦野市]

【概要】

- ・市内の高齢者サロンへの移動支援サービスを開始
- ・NPO と社会福祉法人の車両を用いて、サロン利用者を送迎
- ・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

【ポイント】

- ・福祉有償運送の対象外となる元気な高齢者の移動をサポート
- ・介護予防にも繋がる高齢者サロンの利用を促進

3. 福祉行政との連携

地域における移動ニーズへの対応については、主として市町村の交通部局が公共交通施策として対応していますが、高齢者施策として福祉部局が対応している場合もあります。市町村福祉部局が策定する「地域福祉計画」においても福祉と交通との連携に関する事項が記載されています。市町村が施策を効果的に進めるためには、両部局間の連携した対応も重要となります。

また、社会福祉法人は地域における公益的な取り組みとして“移動支援”に取り組んでいます。福祉行政との連携を通じて社会福祉法人との情報共有を図ることも重要です。

会議を活用した連携

「市町村の介護保険担当職員や生活支援コーディネーター等が交通分野の会議に参加して、把握している高齢者の移動ニーズを共有し、公共交通施策における検討を共に行う」あるいは、「福祉分野の会議に公共交通部局担当者が参加して、地域における移動に関するニーズ対応を共に検討する」など、会議を通じて連携強化を図ることで、地域の実情に応じた効果的な取組に繋がる事が期待できます。

交通分野の会議体

【地域公共交通会議】

既存のバス等の運行に係る手続きや、市町村運営バス（自家用有償旅客運送を含む）の運賃やルートについて協議する場

【運営協議会】

NPO 法人等が運行主体となる自家用有償旅客運送を実施するにあたって必要となる事項を協議する場

福祉分野の会議体

【協議体】

生活支援コーディネーターと生活支援等サービスの多様な提供主体が参画し、地域ニーズや既存の地域資源の把握等の情報の共有・連携強化を定期的に行う場

【地域ケア会議】

多職種の専門職の協働の下で、高齢者個人に対する支援の充実と、それを支える社会基盤の整備を同時に進めていく場

介護保険制度との連携

介護保険制度のうち、市町村が実施する「介護予防・日常生活支援総合事業」には高齢者の移動支援に係るサービス類型があります。このような制度と公共交通を補完する交通サービス（自家用有償旅客運送、許可又は登録を要しない輸送）を組み合わせながら高齢者の移動支援を行うことも有効です。

「介護予防・日常生活支援総合事業」とは

高齢者の生活支援の充実、支え合いの体制づくりなどを目指して各市町村が実施する取組です。一般介護予防事業と介護予防・日常生活支援サービス事業の2つから成り立っており、移動支援（「訪問型サービスD」と呼ばれています）は介護予防・日常生活支援サービス事業の一類型として整理されています。

地域の住民や自治会、NPOなどが主体となって、地域の移動ニーズに合わせたサービス内容を決定し、市町村から補助を受けて運営するサービスとして類型化されています。

介護予防・日常生活支援総合事業		
一般介護予防事業	<ul style="list-style-type: none"> ●当該市町村のすべての介護保険第1号被保険者 ●その支援のための活動に関わる人 	<ol style="list-style-type: none"> 1. 介護予防把握事業 2. 介護予防普及啓発事業 3. 地域介護予防活動支援事業 4. 一般介護予防事業評価事業 5. 地域リハビリテーション活動支援事業
介護予防・日常生活支援サービス事業	<ul style="list-style-type: none"> ●要支援認定を受けた人（家事や身支度等の日常生活に支援が必要になった人等） ●基本チェックリスト該当者（体の機能が衰えはじめてきた人等） 	<ol style="list-style-type: none"> 1. 訪問型サービス（家事手伝いなどの生活援助、体力改善に向けた相談指導や移動支援など） 2. 通所型サービス（体操やレク、運動器の機能向上プログラムなど） 3. その他の生活支援サービス（栄養改善のための配食、見守りなど） 4. 介護予防ケアマネジメント（一人一人の状態や環境に応じた目標の設定、目標達成のためのサービスの選択、介護予防に向けた取り組みの継続などに対する支援）

利用対象者

介護保険制度の1つであるため、利用対象者は以下に限定されます。

- ・ 要支援1，または2の認定を受けた人
- ・ 基本チェックリスト該当者（体の機能が衰えはじめてきた人など）

※さらに、介護予防ケアマネジメントを受けていることが必要

ただし、支援対象の半数以上が要支援者や基本チェックリスト該当者であれば、対象者以外も含めた一体的な補助を行うことが可能です。（半数に達していない場合は、対象者のみ補助）

実施可能な支援

訪問型サービスDは「介護予防・生活支援サービス事業と一体的に行われる移動支援や、輸送前後の生活支援」と定義されています。具体的には、以下2つのケースが実施可能です。

【ケース① 通院や買い物などの付き添い支援】

補助対象	サービス運営に必要な間接経費（サービスの利用調整に関する人件費など） ※輸送に関する直接経費（車両リース代や車検代などの車両維持費、燃料代など）は補助対象外
道路運送法の扱い	利用者から受け取る金銭が燃料代、道路通行料および駐車場料金の範囲内であれば道路運送法の許可又は登録は不要

【ケース② 通所型サービス等における送迎を別主体が実施する場合の送迎】

補助対象	・ サービス運営に必要な間接経費（サービスの利用調整に関する人件費など） ・ 輸送に関する直接経費（車両リース代や車検代などの車両維持費、運転者への報酬といった運転する行為への人件費など） ・ 燃料代等送迎に係る実費 ・ 車両購入など ※上記以外にも、補助対象を市町村で判断することは可能
道路運送法の扱い	運送の対価が補助対象に含まれている場合には、道路運送法の許可又は登録が必要 ※運転者の人件費や報酬は、運送の対価に該当

4. 交通サービスの導入にあたってのポイント

留意点1：優先順位を定めた交通サービスの導入

交通サービスの導入にあたっては、市町村がコーディネーター役となり、地域の実情に合った交通サービスを検討していくことが重要です。まずは公共交通の利用を第一に考えていくこととなりますが、公共交通で対応できない部分については補完する交通サービスの導入も必要となります。地域の今後を見据え、様々な交通サービスの活用について並行的に検討していくことが重要です。

公共交通を補完する交通サービスの導入にあたっては、輸送の安全性の観点から、まずは道路運送法の登録を受けた自家用有償旅客運送を活用し、困難な場合においては許可又は登録を要しない輸送（「互助」による輸送）を活用していくこととなります。

[参考] 山梨県富士河口湖町の事例

<背景>

町内の交通弱者の移動手段の確保に向けて、公共交通の活用と並行して公共交通を補完する交通サービス（自家用有償旅客運送、「互助」による輸送）の導入を検討していた。

<取組>

公共交通の活用と公共交通を補完する交通サービスの導入を並行して検討した結果、まずは公共交通を利用してもらうことが望ましいとの結論に至った。バスのシルバー定期券購入に対する補助制度を創設するが、バス路線が家の近くにない方もいることが想定されるので、タクシー代の一部を補助する選択肢も設け、住民にいずれかを選択してもらう形にした。

<ポイント>

公共交通の活用を念頭に置きながら、様々な交通サービスの活用について並行的に検討を進めている。検討の結果、交通弱者の移動手段確保策として、公共交通を活用する施策を展開している。

留意点2：交通サービスの相互連携

公共交通と、公共交通を補完する交通サービスが、相互に連携する形で地域交通網が形成されることが望ましいです。“バス停までの移動を自家用有償旅客運送が担う”など、既存の公共交通との連携を視野に入れながら、様々な交通サービスが併存する形で交通ネットワークが形成されることが重要です。

[参考] 岩手県北上市口内地区の事例

<背景>

口内地区は北上市街地から8~9キロ離れたところにあり、平日は路線バスが1日5往復運行している。地区内は民家がバラバラにある状態で、路線バスで人を集約して輸送することが難しい。

<取組>

口内地区では、NPO法人を運営主体として自家用有償旅客運送（公共交通空白地有償運送）を行っている。地区内にあるスーパーマーケット前のバス停を1つの拠点とし、地区内の住民を自家用有償旅客運送でスーパーマーケット前に集約。そこから路線バスに乗り換え、地域住民を市街地に輸送している。

<ポイント>

路線バスと自家用有償旅客運送がそれぞれのできること・できないことをよく認識し、相互に補っている。また、スーパーマーケット前を拠点とすることで利用者は買い物も済ませることができ、乗り継ぎの負担も軽減できる。



留意点3：タクシー空白地域の考え方

地域における交通空白地を考える際、タクシーについては営業区域の中で現実的な運行可能地域を考えていく必要があります。地元タクシー事業者と連携しながら、タクシーの運行可能地域・空白地域を把握することが重要です。

5. 公共交通を補完する交通サービスの円滑な導入・運用に向けた検討フロー

《ステップ1》幅広い関係者が関与する仕組みづくり

公共交通を補完する交通サービスを検討するにあたり、まずは地域の公共交通の実態を理解することが必要です。そのためには、市町村（交通部局及び福祉部局）が中心となり、交通事業者、NPO 法人、地域住民などを交えてワークショップなどを開催することが有効です。地域に適した交通サービスを考えていくためには、関係者が集まれる場を設け、信頼関係を構築しながら進めていくことが非常に重要です。

《ステップ2》既存の公共交通の現状把握

どのような公共交通があり、どのエリアでどの程度運行しているのかについて、ワークショップなどを通じて地域で情報を共有することが重要です。路線図や時刻表を元に運行されている路線・区域、運行便数、時刻、運賃などを把握します。

《ステップ3》移動ニーズの把握

地域でどのような移動ニーズがあるのかを事前に把握することが重要です。地域住民の身体の状態や家庭環境も移動ニーズに影響しますので、それらを加味して傾向を整理することも必要です。

把握にあたっては、町内会・自治会などを通じてアンケート調査を行うことが1つの方法です。また、地域の移動制約者の現状に詳しいケアマネージャーや保健師など、移動制約者の代弁者に協力してもらうことで、地域の実情をより詳細に把握することもできます。

また、「地域ケア会議」など、福祉分野の会議においても住民の移動について議題となる場合があります。それらの会議体とも連携を図りながら、地域交通について実情を把握していくことも重要です。

《事前把握が必要と思われる主な項目》

移動目的

事前に把握することで、移動パターンをある程度想定することができる。

移動頻度

事前に把握することで、新たな交通サービスの提供回数がある程度想定することができる。

移動時間帯

事前に把握することで、稼働率の高い時間帯をある程度想定することができる。

移動範囲

事前に把握することで、交通サービスの提供範囲をある程度想定することができる。

《ステップ4》公共交通を補完する交通サービスの検討

既存の公共交通の現状把握や移動ニーズの把握を踏まえて、地域において交通面での課題があるか検証します。まずは既存の公共交通の活用による課題解決を検討することが必要ですが、既存の公共交通では課題が解決できない場合、公共交通を補完する交通サービスの導入を検討します。

公共交通を補完する交通サービスの導入にあたっては、まずは道路運送法の登録を受けた自家用有償旅客運送を活用し、困難な場合においては許可又は登録を要しない輸送（「互助」による輸送）を活用します。

《ステップ5》公共交通を補完する交通サービスの導入に係る費用負担の整理

公共交通を補完する交通サービスの導入にあたっては、発生する費用を誰がどのような形で負担するか、事前にある程度整理しておくことが重要です。各者の負担割合について事前の整理を行うことで、後々の調整が円滑になることがあります。

《ステップ6》地域公共交通会議または運営協議会の開催

自家用有償旅客運送を実施する場合は、市町村（又はNPO法人等）、交通事業者、運輸支局、地域住民などで構成する「地域公共交通会議」（又は「運営協議会」）において、実施に対する合意が調った上で、国土交通大臣の登録を受ける必要があります。協議にあたっては、「地域交通の検討プロセスに関するガイドライン」を参考に検討を進めてください。市町村の福祉部局も会議に参画するなど、交通部局と福祉部局との連携を図りながら、移動支援の観点から検討を進めていくことも重要です。

「地域公共交通会議」又は「運営協議会」での検討の結果、自家用有償旅客運送によることが困難となった場合は、許可又は登録を要しない輸送（「互助」による輸送）を活用します。活用にあたっては、市町村の交通部局・福祉部局や社会福祉協議会などが実施団体をサポートしながら、導入に向けた準備を進めていくことが重要です。また、輸送を担う運転者の確保・育成についても実施団体と共に考えていくことが必要です。

【参考】会議の構成員

地域公共交通会議 構成員	運営協議会 構成員
<ul style="list-style-type: none">・市町村長又は都道府県知事（主催者）・バス・タクシー事業者、事業者団体・住民又は旅客・地方運輸局長（運輸支局長等）・バス・タクシーの運転手が組織する団体	<ul style="list-style-type: none">・市町村長又は都道府県知事（主催者）・バス・タクシー事業者、事業者団体・住民又は旅客・地方運輸局長（運輸支局長等）・バス・タクシーの運転手が組織する団体・区域内で現に公共交通空白地有償運送又は福祉有償運送を行っているNPO法人等
※次の者も構成員に加えることが可能 道路管理者、都道府県警察、学識経験者その他の地域公共交通会議の運営上必要と認められる者	※次の者も構成員に加えることが可能 学識経験者その他の運営協議会の運営上必要と認められる者

【市町村が導入する場合の検討プロセス】

※地域公共交通会議がこれによらない協議を行う旨決議した場合は、プロセスによらないことも可能

地域交通の検討プロセスに関するガイドライン（地域公共交通会議）

- 地域の具体的な移動ニーズをもとに協議
- 自家用有償旅客運送の提案をもとに協議 等

①交通事業者（バス・タクシー）に対し、地域の移動ニーズに対応した交通（乗合タクシー等）の導入について提案を求める

【最長2ヶ月】

具体的な提案あり

具体的な提案なし

②提案内容について協議

※地域の移動ニーズへの対応の可否
という観点を中心に協議

【最長4ヶ月】

合意

合意に至らず

※提案内容が地域の移動ニーズに
対応していると認められないとき 等

交通事業者（バス・タクシー）によることが困難であることについて協議が調ったものとみなす

③自家用有償旅客運送について検討

④交通事業者（バス・タクシー）への運行委託について検討

委託可能

委託困難

交通事業者
（バス・タクシー）による
地域交通の確保

市町村による地域交通の確保（交通事
業者（バス・タクシー）への運行委託）

市町村による地域交通の確保
（交通事業者以外への運行委託含む）

NPO等による地域交通の確保

地域住民の生活に必要な旅客輸送の確保のために必要であることについて協議が調う

（国土交通省「自家用有償旅客運送ハンドブック」抜粋）

※運営協議会がこれによらない協議を行う旨決議した場合は、プロセスによらないことも可能

地域交通の検討プロセスに関するガイドライン（運営協議会）

- 地域の具体的な移動ニーズをもとに協議
- 自家用有償旅客運送の提案をもとに協議 等

① 交通事業者（バス・タクシー）に対し、地域の移動ニーズに対応した交通（乗合タクシー等）の導入について提案を求める

【最長2ヶ月】

具体的な提案あり

具体的な提案なし

② 提案内容について協議

※地域の移動ニーズへの対応の可否
という観点を中心に協議

【最長4ヶ月】

合意

合意に至らず

※提案内容が地域の移動ニーズに
対応していると認められないとき 等

交通事業者（バス・タクシー）によることが困難であることについて協議が調ったものとみなす

③ 自家用有償旅客運送について検討

交通事業者
（バス・タクシー）による
地域交通の確保

NPO等による地域交通の確保

地域住民の生活に必要な旅客輸送の確保のために必要であることについて協議が調う

《ステップ7》輸送の安全性の確保

地域公共交通会議などを経て公共交通を補完する交通サービスの導入が決定した場合は、運行にあたり、輸送の安全性を最大限確保することが大変重要になります。安全性の確保に際しては、ドライバーによる安全な運転、管理体制の強化、保険の加入などが主なポイントとなります。

《ドライバーによる安全な運転》

安全な輸送のためには、ドライバー講習を受講することが有効です。

自家用有償旅客運送のドライバー講習にあたっては、国の認定を受けた実施機関がありますので、その機関に講習を依頼することが可能です。

許可又は登録を要しない輸送（「互助」による輸送）については国が定めるドライバー講習はありませんが、「自家用有償旅客運送における国が定める運転者講習の認定基準」を参考にした講習内容や講習時間を推奨します。

[参考] 県内における大臣認定講習実施機関 [2018年（平成30年）8月現在]

名称	所在地	講習の名称（※）			電話番号
		市町村	福祉	セダン等	
やまなし障害者移送ネットワーク	山梨県中巨摩郡昭和町紙漣阿原1808-2 未来ファーム内		○	○	055-275-6555
(株)長坂自動車教習所	山梨県北杜市長坂町長坂上条1531-1	○	○	○	0551-32-3366
(株)湯村自動車学校	山梨県甲府市塩部二丁目2-15	○	○	○	055-252-2333

※市町村：「市町村運営有償運送等運転者講習」の略。市町村運営有償運送（市町村福祉輸送を除く）又は公共交通空白地有償運送の運転者を対象とした講習。

福祉：「福祉有償運送運転者講習」の略。市町村運営有償運送（市町村福祉輸送に限る）又は福祉有償運送の運転者を対象とした講習。

セダン等：「セダン等運転者講習」の略。福祉自動車以外の自動車を使用した福祉有償運送の運転者又は乗務員を対象とした講習。

[参考] 自家用有償旅客運送における国が定める運転者講習の認定基準（講習内容・時間）

【市町村運営有償運送等運転者講習】

① 関係法令等に関する講義（20分）

安全ルールの遵守等道路交通法、道路運送法その他の関係法令に係る基礎的な知識等に関すること。

② 安全・安心な運行と緊急時の対応に関する講義（50分）

日常点検等安全・安心な運行に必要な基礎知識、交通事故や利用者の体調不良等の緊急時に的確に対応するための知識や方法等に関すること。

③ 運転方法に関する講義（40分）

安全運転の基礎知識及び運転時における適性や基礎的な動作、利用者の乗車時における運転方法等に関すること。

④ 運転方法に関する演習（受講者一人当たり 20分）

運転方法及び利用者の視点に関すること。

【福祉有償運送運転者講習】

① 関係法令等に関する講義（50分）

安全ルールの遵守等道路交通法、道路運送法その他の福祉有償運送の実施に当たり必要となる関係法令等の基礎的な知識等に関すること。

② 安全・安心な運行と緊急時の対応に関する講義（50分）

日常点検等安全・安心な運行に必要な基礎知識、交通事故や利用者の体調不良等の緊急時に的確に対応するための知識や方法等に関すること。

③ 運転方法に関する講義（50分）

安全運転の基礎知識及び運転時における適性や基礎的な動作、利用者の乗車時における運転方法等に関すること。

④ 障害の知識及び利用者理解に関する講義（50分）

障害についての知識及び利用者理解に関すること。

⑤ 基礎的な接遇技術及び介助技術に関する講義（120分）

基礎的な接遇に関する技術及び利用者が必要とする援助に対応するための介助技術に関すること（演習を含む）。

⑥ 福祉自動車の特性に関する講義（60分）

多様な福祉自動車の仕組みや取り扱いの方法等に関すること（演習を含む）。

⑦ 福祉自動車の運転方法等に関する演習（受講者一人当たり 20分）

福祉自動車の運転方法及び利用者の視点に関すること。

【セダン等運転者講習】

福祉自動車以外の自動車を使用して行う福祉有償運送における利用者理解及び乗降介助等の対応に関する講義及び演習（50分の講義及び受講者一人当たり 20分の演習）

（国土交通省「自家用有償旅客運送自動車の運転者に対して道路運送法施行規則第51条の16第4項の基準に適合すると認められる者が行う講習の認定要領等について」参照）

[参考]

- ・ドライバーの育成にあたっては、他団体と連携することも大切です。例えば、子育て支援団体の中には子どもを対象に送迎を行っている事例もありますので、相互に連携し、ノウハウを共有することも重要です。
- ・ボランティアドライバーの活動を地域住民の活躍の場と位置づけることで、“地域住民の生きがいづくり”といったプラスの効果が現れることもあります。

《管理体制の強化》

自家用有償旅客運送については、一つの事務所で管理する車両（乗車定員 11 人未満）数が 5 台以上の場合は、運行管理者の国家資格を有する者、または運行管理者試験の受験資格を有する者等の選任が必要です。

許可又は登録を要しない輸送（「互助」による輸送）については、特段定めはありませんが、自家用有償旅客運送を参考に管理体制を強化することを推奨します。

運行管理や安全運転管理を旅客自動車運送事業者に委託することで、管理体制を強化できることもあります。

【運行管理の責任者の要件】

運行管理者の国家資格を有する者又は次のいずれかに該当する者

●運行管理者試験の受験資格を有する者

（具体的には、事業用自動車の運行に関して 1 年以上の経験を有する者、もしくは独立行政法人自動車事故対策機構等認定実施機関が実施する基礎講習を修了した者）

●安全運転管理者の要件を備える者

●国土交通大臣が上記同等の能力を有すると認める者

◆選任が必要な人数

一つの事務所が管理する 車両数（乗車定員 11 人未 満の車両の場合）	人数と要件	
	運行管理者の国 家資格を有する 者	次のいずれかの場合 ●運行管理者試験の受験資格を有する者 ●安全運転管理者の要件を備える者 ●国土交通大臣が上記同等の能力を有す ると認める者
5 台未満	1 人（ただし、特別な要件は不要）	
5 台～19 台	1 人	1 人
20 台～39 台	1 人	2 人
40 台～59 台	2 人	3 人
60 台～79 台	2 人	4 人

【安全運転管理者の要件】

次のいずれにも該当すること。

- 20歳（副安全運転管理者が置かれることとなる場合にあつては、30歳）以上の者であること。
- 自動車の運転の管理に関し2年（自動車の運転の管理に関し公安委員会が行う教習を修了した者にあつては、1年）以上実務の経験を有する者又は自動車の運転の管理に関しこれらの者と同等以上の能力を有すると公安委員会が認定した者で、次のいずれにも該当しないものであること。
 - ①過去2年以内に公安委員会の安全運転管理者などの解任命令を受けたことがない者
 - ②過去2年以内に次の違反行為をしたことのない者
 - いわゆるひき逃げ、酒酔い・酒気帯び運転、飲酒運転に関し車両などを提供する行為、酒類を提供する行為及び依頼・要求して同乗する行為など

【副安全運転管理者の要件】

次のいずれにも該当すること。

- 20歳以上の者であること。
- 自動車の運転の管理に関し1年以上の実務の経験を有する者、自動車の運転の経験の期間が3年以上の者又は自動車の運転の管理に関しこれらの者と同等以上の能力を有すると公安委員会が認定した者で、上記①と②のいずれにも該当しないものであること。

◆選任が必要な人数

一つの事務所が管理する車両数 (乗車定員11人未満の車両の場合)	人数と要件
5台未満	不要
5台～19台	安全運転管理者1人
20台～39台	安全運転管理者1人＋副安全運転管理者1人
40台～59台	安全運転管理者1人＋副安全運転管理者2人
60台～79台	安全運転管理者1人＋副安全運転管理者3人

《保険の加入》

自家用有償旅客運送については、使用する車両には自動車損害賠償責任保険（自賠責保険）とは別に、以下の保険または共済に加入することが義務づけられています。

【加入が義務付けられている保険契約の内容】

- 損害賠償限度額が、対人 8,000 万円以上、対物 200 万円以上であること。
- 自家用有償旅客運送事業者の法令違反が原因の事故について免責になっていないこと。
- 期間中の支払額に制限がないこと。
- 全ての自家用有償旅客運送自動車を対象とするものであること。

その他、義務づけられてはいませんが、運転者と同乗者が事故で怪我や死亡した時に、他の保険や過失割合、損害賠償とは無関係に定額の保険金が支払われる「搭乗者傷害保険」や、運転者の過失の有無に関わらず運転者及び同乗者の損害に応じて実費が支払われる「人身傷害保険」などがあります。また、従事者が怪我をした場合や従事者が利用者に怪我をさせた場合など、交通事故以外の事故の保険として、社会福祉協議会が窓口となっている「福祉サービス総合補償」や「ボランティア活動保険」などがあります。

許可又は登録を要しない輸送（「互助」による輸送）については、特段定めはありませんが、自家用有償旅客運送を参考に、自動車損害賠償責任保険（自賠責保険）とは別に保険または共済に加入することを推奨します。

道路運送法の許可・登録を受けない輸送サービスであっても、輸送に関する安全性を実施団体自らがしっかりと担保した上でサービスを実施する必要があります。利用者は安全であることを前提として利用していますが、運転中の事故の可能性は決してゼロではなく、運転者は一定の負担を伴います。

運転者や利用者の不安を解消するためにも、実施団体は、道路運送法上の規制の対象外ではあるが自主的に輸送の安全及び利用者の保護のための措置を行っていること、事故が生じた際の責任の所在、損害保険の加入の有無及び補償内容などについて運転者と利用者に周知を図った上でサービスが実施されることが重要です。

6. 交通サービスの全体図

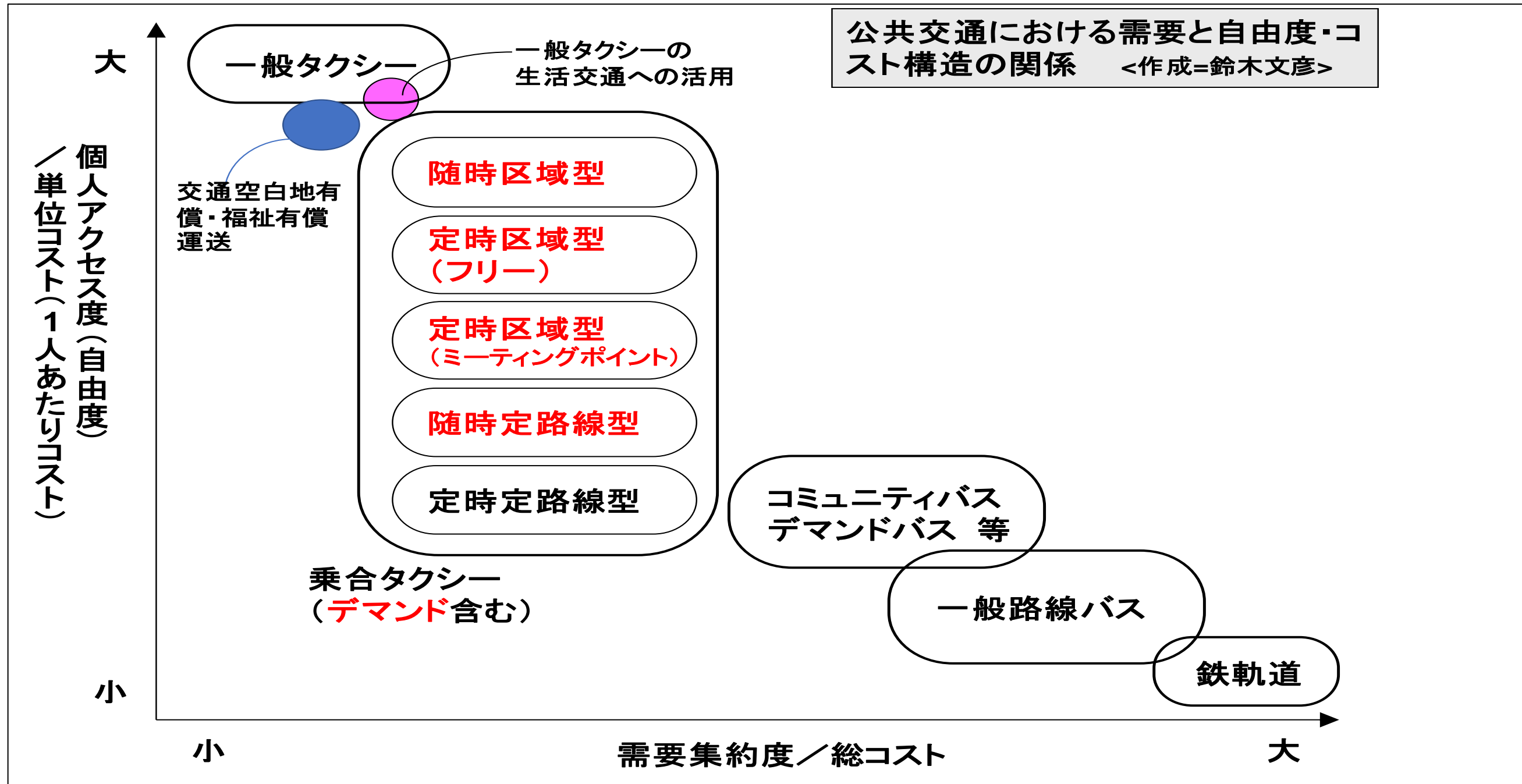
本手引書でご紹介した交通サービスの概要を整理すると、以下のとおりとなります。

優先順位			名称	実施主体		運転免許	ナンバー色	運送対象	運送料	区分		
				運営主体	運行主体							
通常の有償運送	P6 参照	バスやタクシー	一般旅客自動車運送事業	バス・タクシー事業者、市町村など	バス・タクシー事業者など	2種免許	緑 (※1)	非限定	有償 (原価+利益)	・路線バス ・コミュニティバス ・乗合タクシー		
			一般貸切旅客自動車運送事業							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、企業の送迎バスなど				
特例での有償運送	P27 参照	自家用有償旅客運送	対象地域が交通空白地のみ	市町村運営有償運送（交通空白）	市町村	市町村、バス・タクシー事業者	1種免許でも可 (要認定講習)	白 (※1)	有償 (原価程度)	・白ナンバーのコミュニティバス ・乗合ワゴン		
			利用対象者が要介護者等のみ	公共交通空白地有償運送	NPO等					NPO等	限定（会員等）	
				市町村運営有償運送（福祉）	市町村					市町村、バス・タクシー事業者	限定（要介護者等）	・福祉車両 ・セダン等の一般車両
				福祉有償運送	NPO等					NPO等		
無償	P34 参照	許可・登録等が不要	—	非限定	非限定	1種免許でも可	白 (※1)	無償 (※2)	—			

(※1) 「緑」は事業用自動車、「白」は自家用自動車を表しています。

(※2) ただし、運送に要した燃料代、道路通行料及び駐車場代は収受可能です。

本手引書でご紹介した交通サービスを需要集約度と個人アクセス度を軸に整理すると、以下のように考えられます。



(交通ジャーナリスト 鈴木文彦氏 提供資料)

【補足事項】

- 乗合タクシーに記載があるデマンド交通の類型は、以下の運行方式を表しています。
 - 随時定路線型：路線バスやコミュニティバスのように、所定のバス停等で乗降を行うが、予約があった場合のみ運行し、予約がなければ運行しない方式
 - 定時区域型（ミーティングポイント）：時刻を決め、予約に応じてあらかじめ定めたバス停等まで迂回させる運行方式
 - 定時区域型（フリー）：時刻を決め、運行ルートやバス停は定めず、予約に応じドアツードアで結ぶ運行方式
 - 随時区域型：運行ルートやバス停、運行時刻は定めず、指定エリア内で予約のあったところを巡回し、ドアツードアのサービスを提供する運行方式
- 市町村運営有償運送は、使用する車両の大きさや運行方式に応じて、「コミュニティバス、デマンドバス等」「乗合タクシー」のいずれかにプロットされます。
- 上記以外の交通サービスとして、許可又は登録を要しない輸送（「互助」による輸送）があります。

おわりに

公共交通へ価値を付加する取組や、公共交通を補完する交通サービスについて、制度の概要や事例紹介を交えてご紹介してきました。地域の足である公共交通を維持していくことは必要となりますが、既存の公共交通ではどこまでのことができ、どこからができなくなるのかについても今後は考えていかざるを得なくなります。市町村やNPO法人など、地域の交通に携わる皆様におかれましては、地域の事情に応じた交通サービスを検討していく際、参考に本手引書をご覧いただければ幸いです。本手引書を通じて各地域で交通に関する議論が行われ、各地域の実情に合った交通サービスの検討・導入が進むことを望みます。

なお、本手引書でご紹介しました交通サービスを導入するにあたっては、関東運輸局山梨運輸支局企画輸送監査担当（055-261-0880）などへ事前に相談してください。

（参考）県の補助制度のご案内

県では令和元年度より、公共交通を補完する交通サービスの導入に必要な初期投資に要する経費を助成する補助制度を創設しました。

【山梨県交通弱者移動支援サービス導入事業費補助金】

- 対象事業：・「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」
・「道路運送法における許可又は登録を要しない輸送」（公共交通空白地における高齢者等の移動手段を確保することが目的の輸送に限る。また、地域公共交通会議あるいは運営協議会において協議を調えることを補助条件とする。）

対象経費：公共交通を補完する交通サービスの導入に必要な初期経費（車両購入費、備品購入費、広報費 など）の1/2以内とし、30万円を限度額とする。

年間補助件数：5件まで

詳細は、山梨県交通政策課交通活性化担当(055-223-1665)へお問い合わせください。

発行・編集	山梨県リニア交通局交通政策課 〒400-8501 甲府市丸の内一丁目6番1号 電話 055-237-1111（代表） 055-223-1665（直通） FAX 055-223-1335
発行年月	令和元年9月

