

福祉輸送・スクールバス等の実態及び  
多様な輸送モードの連携の確保に向けた施策  
に関する調査業務

報告書

令和2年3月

国土交通省 関東運輸局 交通政策部



## 【目次】

第1章 業務概要.....	1-1
1 業務目的.....	1-1
2 本業務の内容と流れ.....	1-1
3 業務項目.....	1-2
1) 既存制度・施策の整理・分析.....	1-2
2) 多様な輸送モードが重複している事例の調査・分析.....	1-2
3) 業務の打合せ.....	1-2
4) 報告書作成.....	1-2
第2章 既存制度・施策の整理分析.....	2-1
第1節 旅客輸送の体系.....	2-1
第2節 各輸送モードの概要.....	2-3
1) コミュニティバス、スクールバス、送迎バス.....	2-3
2) 福祉輸送.....	2-27
第3節 輸送モードの比較表.....	2-56
1) コミュニティバス、スクールバス、送迎バス.....	2-58
2) 福祉輸送.....	2-60
第3章 市町村アンケートの実施.....	3-1
第1節 概要.....	3-1
1) 調査方法、対象者、調査期間.....	3-1
2) 回収状況.....	3-1
3) 質問内容.....	3-2
4) 対象モード.....	3-2
5) アンケート調査票.....	3-3
第2節 結果.....	3-8
1 「多様な輸送モード」の運行状況、課題認識、検討実績について.....	3-8
1) 「多様な輸送モード」の運行の有無.....	3-8
2) 4条バスとのルート重複と交通空白地での運行有無、及び課題認識.....	3-11
3) 4条バスと「多様な輸送モード」との連携（混乗化、間合い利用、統合等）の検討実績.....	3-13
2 「多様な輸送モード」の連携に関する取組について.....	3-16
1) 概要.....	3-16
2) 対象モード.....	3-18
3) 内容.....	3-20
4) 目的.....	3-23
5) 課題.....	3-27

6) 課題を解決するための施策等.....	3-33
3 今後の施策検討、実施にあたっての国や都県への要望について.....	3-34
第4章 多様な輸送モードが連携して効率的に運行するための取組事例の調査.....	4-1
第1節 ヒアリング対象市町村の選出.....	4-1
第2節 ヒアリング調査の実施.....	4-2
第3節 調査結果.....	4-3
1 群馬県前橋市・前橋市社会福祉協議会 ～社会福祉協議会と市の交通部門との連携による 移動困難者の移動手段確保～.....	4-3
1) 概要.....	4-3
2-1) マイタクの概要.....	4-3
2-2) 関係者の費用負担と役割.....	4-6
2-3) 経緯.....	4-7
2-4) 効果.....	4-10
2-5) 今後の課題.....	4-10
3-1) あいのりタクシーの概要.....	4-11
3-2) 関係者の費用負担と役割.....	4-12
3-3) 経緯.....	4-13
3-4) 運行にあたっての検討・協議.....	4-18
3-5) 実施にあたり生じた課題と解決のために工夫したこと.....	4-21
3-6) 効果.....	4-23
3-7) 今後の予定.....	4-27
2 群馬県甘楽郡下仁田町 ～自家用有償旅客運送とスクールバスの運行時間の区分・スクー ルバスの混乗化～.....	4-28
1) 概要.....	4-28
2) 関係者の費用負担と役割.....	4-32
3) 運行の根拠としている法令等.....	4-32
4) 経緯.....	4-33
5) 運行にあたっての検討・協議.....	4-37
6) 実施にあたり生じた課題と解決のために工夫したこと.....	4-38
7) 効果.....	4-41
8) 今後の課題.....	4-44
3 埼玉県狭山市 ～病院送迎バスの混乗化～.....	4-45
1) 概要.....	4-45
2) 関係者の費用負担と役割.....	4-50
3) 経緯.....	4-51
4) 運行にあたっての協議.....	4-53
5) 実施にあたり生じた課題と解決のために工夫したこと.....	4-54
6) 効果.....	4-58

7) 今後の展望と課題.....	4-59
4 千葉県船橋市 ～自動車教習所送迎バスの混乗化・市福祉施設送迎バス車両の間合い利用～.....	4-60
1) 概要.....	4-60
2) 関係者の費用負担と役割.....	4-64
3) 経緯.....	4-65
4) 実施にあたり生じた課題と解決のために工夫したこと.....	4-67
5) 効果.....	4-69
6) 今後の展望と課題.....	4-71
5 千葉県我孫子市 ～各種民間施設送迎バスの混乗化～.....	4-72
1) 概要.....	4-72
2) 関係者の費用負担と役割.....	4-76
3) 経緯.....	4-77
4) 実施にあたり生じた課題と解決のために工夫したこと.....	4-78
5) 効果.....	4-79
6) 今後の課題.....	4-80
6 千葉県南房総市（丸山・和田地域）～自家用有償旅客運送とスクールバスのモード統合～.....	4-81
1) 概要.....	4-81
2) 関係者の費用負担と役割.....	4-85
3) 運行の根拠としている法令等.....	4-86
4) 経緯.....	4-87
5) 運行にあたっての検討・協議（北三原線）.....	4-89
6) 効果.....	4-91
7) 今後の展望.....	4-91
8) その他の取組（自家用有償旅客運送、スクールバスの車両の共用）.....	4-93
7 神奈川県秦野市（栢窪地区）～高齢者福祉施設送迎バスの混乗化・福祉施設保有車両の間合い利用～.....	4-94
1) 概要.....	4-94
2) 関係者の費用負担と役割.....	4-101
3) 運行の根拠としている法令等.....	4-103
4) 経緯.....	4-104
5) 運行にあたっての検討・協議.....	4-108
6) 実施にあたり生じた課題と解決のために工夫したこと.....	4-109
7) 効果.....	4-116
8) 今後の展望と課題.....	4-118
第4節 ヒアリング調査のまとめ.....	4-120

第5章 「『多様な輸送モード』の連携にあたっての課題に関するアンケート調査」の実施.....	5-1
第1節 概要.....	5-1
1) 方法、対象者、期間.....	5-1
2) 回収状況.....	5-1
3) 質問内容.....	5-2
4) アンケート質問票・調査票.....	5-2
第2節 結果.....	5-5
1 実施しようとした取組と対象モードについて.....	5-5
1) 対象としたモード.....	5-5
2) 取組の内容.....	5-6
3) 運行の根拠となっている法令.....	5-8
4) 補助制度の活用.....	5-9
5) 利用の対価の収受.....	5-11
6) 関係者の役割分担と費用負担.....	5-12
2 取組実施に向けた検討までの経緯、検討経過等について.....	5-14
1) 検討の背景（きっかけ）.....	5-14
2) 検討開始から実施断念までの年数.....	5-16
3) 協議の実施パターン（協議の熟度）.....	5-17
4) 検討過程で判明した課題と、実施にあたって障害となった程度.....	5-18
3 今後の展望.....	5-21

# 第1章 業務概要

## 1 業務目的

市町村の財政状況が厳しさを増す中、限られた予算の中で様々な地域住民の移動ニーズに対応していくためには、福祉タクシー、福祉有償運送、既存のスクールバスや民間路線バスなど、地域にある多様な輸送モードを有効活用していくことが重要である。

特に、地域住民の移動ニーズに関する傾向として、過疎化や少子高齢化の進展で地域や都市の構造が大きく変化する中で、身体障害者や要介護者など、移動制約者の福祉輸送サービスに対するニーズが高まり、多様化しているとともに、市町村合併や少子化、過疎化の進展により、全国的に学校の統廃合が進む中で、スクールバスの運行が増加してきていることが言える。

こうした背景を踏まえ、管内の福祉輸送やスクールバス等を取り巻く状況等を整理・分析することにより、市町村や都県において、既存の様々な交通資源を有効活用するための庁内横断的な取組を促し、もって、地域住民の移動手段確保に向けた公共交通施策の効率的な遂行に資することを目的とする。

## 2 本業務の内容と流れ

業務項目とその流れを以下に示す。

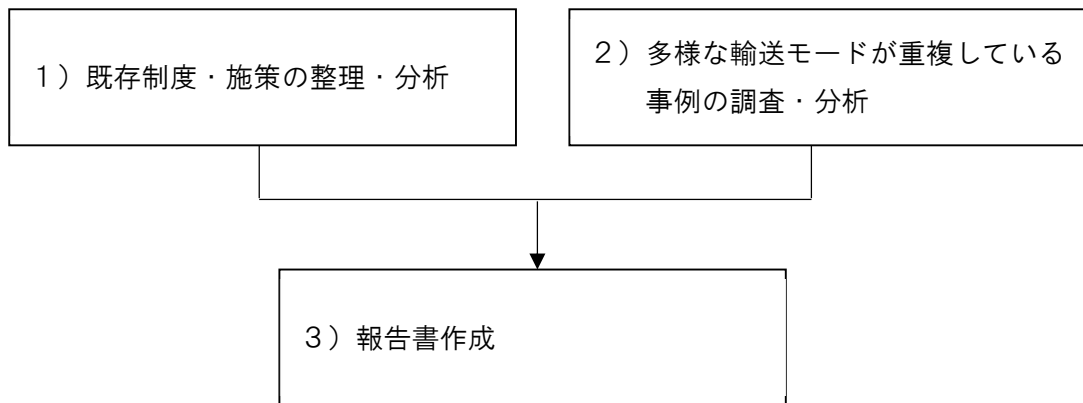


図 1-1 業務フロー

※上記項目の他、業務期間中を通じて「業務の打合せ」を開催した。

### 3 業務項目

#### 1) 既存制度・施策の整理・分析

地域住民の移動手段としては、路線バス、タクシー、コミュニティバス、デマンドタクシーのほか、スクールバス、福祉有償運送や介護保険制度に基づく移動支援サービス、病院・企業の送迎バス、さらには無償運送など多様な輸送モードが考えられるが、それぞれについて連携をとることにより、効率的な地域公共交通網を構築していくことが重要である。

そこで、こうした多様な輸送モードに関連する以下のような諸制度について整理・分析を行った。

- ・コミュニティバス、スクールバス、病院・企業等の送迎バスの運行等に関する法令・通達、予算制度等
- ・福祉輸送（介護保険制度の移動支援サービスを含む）の運行等に関する法令・通達、予算制度等

【第2章（p.2-1～p.2-61）】

#### 2) 多様な輸送モードが重複している事例の調査・分析

多様な輸送モードが域内で運行している事例を調査するにあたり、関東運輸局管内の全市町村（東京都特別区を除く）を対象にアンケートを行い、各市町村における多様な輸送モードの連携に係る取組の実施・検討状況等を調査した。

【第3章（p.3-1～p.3-37）】

その調査によって把握した情報等により、複数の輸送モードが連携して効率的で利便性の高い交通網を構築している市町村を7箇所選定し、ヒアリング調査を実施して、取組内容等（どのようにして効率的で利便性の高い交通網を構築したのか、問題の所在と問題解決までの道筋など）を詳細に分析した。

【第4章（p.4-1～p.4-123）】

また、上記のアンケートにより、多様な輸送モードの連携に係る取組を検討したものの実施に至らなかったと回答した市町村を対象に追加的にアンケートを行い、検討において障害となった事項等について調査した。

【第5章（p.5-1～p.5-21）】

#### 3) 業務の打合せ

業務の打合せは、業務期間中を通じて適宜開催した。

#### 4) 報告書作成

上記の内容をとりまとめ、報告書を作成した。



## 第2章 既存制度・施策の整理分析

### 第1節 旅客輸送の体系

旅客の輸送を道路運送法等関係法令から体系的に整理すると、以下のとおりである（以下の記述において、道路運送法を「法」、道路運送法施行規則を「規則」と記す）。

表 2-1 法的位置づけからみた旅客輸送の体系

		根拠法	輸送の対象	車両 乗車定員	事業名等	運行の様態等		主な輸送モード
事業用自動車 (緑ナンバー)	一般旅客自動車運送事業	法第4条許可	乗合旅客を運送	—	一般乗合旅客自動車運送事業（法第3条第1号イ）	路線定期運行（規則第3条の3第1号）	路線バス、コミュニティバス	
						路線不定期運行（規則第3条の3第2号）	路線バス	
						区域運行（規則第3条の3第3号）	コミュニティバス	
		—	—					
	特定旅客自動車運送事業	法第43条許可	特定の者の需要に応じ、一定の範囲の旅客を運送	—	特定旅客自動車運送事業（法第3条第2号）	11人以上（規則第3条の2）	一般貸切旅客自動車運送事業（法第3条第1号ロ）	観光バス、スクールバス、送迎バス、無料の市民バス
10人以下						一般乗用旅客自動車運送事業（法第3条第1号ハ）	タクシー（福祉輸送を含む）、スクールバス、送迎バス	
自家用自動車 (白ナンバー)	法第78条第3号許可	ケアプランに基づく輸送	10人以下	有償運送	4条ぶら下がり許可（H18.9.25 国自旅 169号）	福祉輸送		
	法第79条登録	原則として当該市町村（特別区を含む。本表及び以降の表において同じ。）の住民を輸送	—	自家用有償旅客運送	市町村運営有償運送（規則第51条第1号）	交通空白輸送（H18.9.15 国自旅 141号1①）	コミュニティバス	
						市町村福祉輸送（H18.9.15 国自旅 141号1②）	福祉輸送	
		原則として当該市町村の住民のうち介助が必要な人を輸送	10人以下	—	公共交通空白地有償運送（規則第51条第2号）	NPO等による過疎地の会員輸送		
		原則として登録を受けた過疎地等の住民等を輸送	—	—	福祉有償運送（規則第51条第3号）	福祉輸送		
	— (道路運送法の適用対象外)	制限なし	—	—	無償運送	無償運送	無料の市民バス（コミュニティバス）、スクールバス、送迎バス等	
—							—	—

次に、輸送モードからみて旅客運送を整理すると次のとおりである。  
 次節以降において、これら各輸送モードの詳細について述べる。

表 2-2 輸送モードからみた旅客運送の体系

輸送モード	根拠法	事業区分			運行の態様等
コミュニティバス	法第4条許可	一般旅客自動車運送事業	一般乗合旅客自動車運送事業		路線定期運行 (規則第3条の3第1号)
			一般貸切旅客自動車運送事業		区域運行 (規則第3条の3第3号)
			一般乗用旅客自動車運送事業		市町村が貸切バス・タクシー車両を借り上げ、旅客から運賃を收受せず無償で運行
	法第79条登録	自家用有償旅客運送	市町村運営有償運送	交通空白輸送	原則として当該市町村の住民のみを輸送
	—	無償運送(道路運送法における許可・登録を要しない運送)			市町村が保有等する車両により、旅客から運賃を收受せず無償で運行
スクールバス	法第4条許可	一般旅客自動車運送事業	一般貸切旅客自動車運送事業 一般乗用旅客自動車運送事業		児童・生徒の通学等の輸送
	法第43条許可	特定旅客自動車運送事業			
	—	無償運送(道路運送法における許可・登録を要しない運送)			
送迎バス	法第4条許可	一般旅客自動車運送事業	一般貸切旅客自動車運送事業 一般乗用旅客自動車運送事業		病院・企業・商業施設・宿泊施設等の利用者や従業員等の輸送
	法第43条許可	特定旅客自動車運送事業			
	—	無償運送(道路運送法における許可・登録を要しない運送)			
福祉輸送	法第4条許可	一般乗用旅客自動車運送事業(福祉輸送事業限定)			単独での移動が困難な者等が対象
	法第43条許可	特定旅客自動車運送事業			指定訪問介護事業者との間で介護サービスの利用を契約する要介護者が対象
	法第78条第3号許可	訪問介護員等による自家用自動車の有償運送			
	法第79条登録	自家用有償旅客運送	市町村運営有償運送	市町村福祉輸送	
福祉有償運送			単独での移動が困難で会員登録を行った者とその付添人が対象		

## 第2節 各輸送モードの概要

### 1) コミュニティバス、スクールバス、送迎バス

#### (1) コミュニティバス

##### ① 運送の根拠法令条項等

道路運送法（以下、「法」という。）第2条第3項において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と定義されており、法第3条第1号イにおいて旅客自動車運送事業の種類として、乗合旅客を運送するものを一般乗合旅客自動車運送事業と区分している。そのため不特定多数の旅客を有償で運送する場合は、法第4条の許可を受けた一般乗合旅客自動車運送事業により実施することが原則となる。

しかし、法第78条の規定により例外的に自家用自動車を使用して有償で不特定多数の旅客を運送することが可能とされており、過疎地域や交通空白地域において、一般旅客自動車運送事業者によることが困難で、地域の関係者が必要であると合意した場合は、法79条の登録を受けて法78条第2号の自家用有償旅客運送を実施することができる。

よって、市町村（特別区を含む。以下同じ。）が有償で運行するコミュニティバスは、一般乗合旅客自動車運送事業若しくは自家用有償運送により行われることとなる。

また、市町村が無料で住民輸送を行っているケースもあり、これは市町村が保有等する自家用自動車を使用して道路運送法における許可・登録を要しない運送により行う場合と、市町村がバス車両（一般貸切旅客自動車運送事業）またはタクシー車両（一般乗用旅客自動車運送事業）を借り上げて運送する場合がある。

※表2-3から表2-7までにおける「運賃」欄の有料/無料の区分は、道路運送法に基づく運送（他人の需要に応じ、有償で旅客を運送）であるか否かによるものではなく、旅客が運賃を負担するか否かにより整理したものである。

表 2-3 コミュニティバス運行にかかる根拠法

運賃	根拠法	事業区分		ナンバー	車両	
有料	法第4条許可	一般旅客自動車運送事業	一般乗合旅客自動車運送事業		緑	定員11人以上※1
	法第79条登録	自家用有償旅客運送	市町村運営有償運送	交通空白輸送	白	定員11人未満
無料	法第4条許可	一般旅客自動車運送事業	一般貸切旅客自動車運送事業 一般乗用旅客自動車運送事業		緑	定員11人以上 定員11人未満
	—	無償運送(道路運送法における許可・登録を要しない運送)		白	制限なし	

※1 乗車定員11人以上の車両が原則であるが、地域交通会議等の協議結果に基づく場合は11人未満の乗車定員とすることができる。

※2 運送対象は当該市町村の区域内の住民が基本となる（規則第49条第1項第1号）。

※3 地域住民、年齢等の制限を定めている場合もあるが、不特定の場合もある。

② 対象旅客

法第4条許可を受けた一般乗合旅客自動車運送事業により実施する場合、運送対象は不特定（誰でも利用可）である。

一方、法79条登録の市町村運営有償運送（交通空白輸送）の場合は、表2-4のとおり当該市町村住民及びその親族、その他当該市町村に日常の用務を有する者が基本となるが、当該地域の交通が著しく不便であること等を、当該地域を管轄する市町村長が認めた場合には、当該区域の来訪者等も運送の対象となる。

また、市町村が無料で住民輸送を行っているケースでは、地域住民、年齢等の制限を定めている場合もあるが、誰でも利用可（不特定）としている場合もある。

表 2-4 コミュニティバスの対象旅客

運賃	根拠法	事業区分		対象旅客
有料	法第4条許可	一般旅客自動車運送事業	一般乗合旅客自動車運送事業	誰でも利用可（不特定）
	法第79条登録	自家用有償旅客運送	市町村運営有償運送 交通空白輸送	
無料	法第4条許可	一般旅客自動車運送事業	一般貸切旅客自動車運送事業	地域住民、年齢等の制限を定めている場合もあるが、誰でも利用可（不特定）としている場合もある
			一般乗用旅客自動車運送事業	
	—	無償運送（道路運送法における許可・登録を要しない運送）		

### ③ 運行主体

「コミュニティバスの導入に関するガイドライン」(H18.9.15 国自旅第 161 号通達)では、コミュニティバスを次のように定義している。

<p>本ガイドラインで「コミュニティバス」とは、交通空白地域・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、以下の方法により運行するものをいう。</p> <p>(1) 一般乗合旅客自動車運送事業者に委託して運送を行う乗合バス(乗車定員 11 人未満の車両を用いる「乗合タクシー」を含む)。</p> <p>(2) 市町村自らが自家用有償旅客運送者の登録を受けて行う市町村運営有償運送</p>
--

法第 4 条許可の一般乗合旅客自動車運送事業者に委託して運行する場合も、法第 79 条登録による市町村運営有償運送により運行する場合も、市町村が主体となって運行の計画を定めている。

また、無料の輸送のうち、市町村が住民輸送を行っているケースにおいても、当該市町村が主体となって運行の計画を定めている。

表 2-5 コミュニティバスの運行主体

運賃	根拠法	事業区分		運行主体
有料	法第 4 条許可	一般旅客自動車運送事業	一般乗合旅客自動車運送事業	市町村(一般乗合旅客自動車運送事業者に委託)
	法第 79 条登録	自家用有償旅客運送	市町村運営有償運送 交通空白輸送	市町村
無料	法第 4 条許可	一般旅客自動車運送事業	一般貸切旅客自動車運送事業	市町村(一般貸切旅客自動車運送事業者に委託)
			一般乗用旅客自動車運送事業	市町村(一般乗用旅客自動車運送事業者に委託)
	—	無償運送(道路運送法における許可・登録を要しない運送)	市町村	

#### ④ 運賃等

一般乗合旅客自動車運送事業の運賃について、国土交通大臣より上限運賃の認可を受け（法第9条第1項）、その範囲内で実施運賃の届出を行うこととなるが（同条第3項）、地域公共交通会議で協議が整った運賃については、上限運賃の認可は不要で事前の届出をもって足りるとされている（同条第4項）。

一方、市町村運営有償運送（交通空白輸送）については、地域公共交通会議において市町村運営有償運送の必要性及び旅客から収受する対価について協議を行うものとされており、路線を定めて運行するものに係る運送の対価の範囲については、「当該地域又は隣接市町村等における路線バス又は当該地域における撤退前の運賃」が目安となり、区域を定めて運行するものに係る運送の対価の範囲については、「当該地域又は隣接市町村におけるタクシー運賃の1/2」が目安となる（H18.9.15 国自旅第144号通達）。

表 2-6 コミュニティバスの運賃等

運賃	根拠法	事業区分		運賃等設定手続き/目安	
有料	法第4条許可	一般旅客自動車運送事業	一般乗合旅客自動車運送事業		国土交通大臣の認可（上限運賃） 国土交通大臣に届出（実施運賃） ・能率的な経営の下における適正な原価に適正な利潤を加えたものを超えないものであること。 ・社会的経済的事情に照らして著しく不適切であり、旅客の利益を阻害するおそれがないこと。 ・特定の旅客に対し不当な差別的取扱いをしないこと。 ・他の一般旅客自動車運送事業者との間に不当な競争を引き起こすおそれがないこと。
	法第79条登録	自家用有償旅客運送	市町村運営有償運送	交通空白輸送	・路線を定めて行う運送は当該地域又は隣接市町村等における路線バス又は当該地域における撤退前の運賃 ・運送の区域を定めて行う運送は当該地域または隣接市町村におけるタクシー運賃の1/2を目安
無料	法第4条許可	一般旅客自動車運送事業	一般貸切旅客自動車運送事業		国土交通大臣に届出 ・社会的経済的事情に照らして著しく不適切であり、旅客の利益を阻害するものでないこと。 ・特定の旅客に対し不当な差別的取扱いをするものでないこと。 ・他の一般旅客自動車運送事業者との間に不当な競争を引き起こすおそれがないこと。
			一般乗用旅客自動車運送事業		国土交通大臣の認可 ・能率的な経営の下における適正な原価に適正な利潤を加えたものを超えないものであること。 ・特定の旅客に対し不当な差別的取扱いをするものでないこと。 ・他の一般旅客自動車運送事業者との間に不当な競争を引き起こすこととなるおそれがないものであること。 ・運賃及び料金が対距離制による場合であって、国土交通大臣がその算定の基礎となる距離を定めたときは、これによるものであること。
	—	無償運送（道路運送法における許可・登録を要しない運送）		—	

⑤ 運転者の要件

旅客自動車運送事業においては、該当する車種に応じた第二種免許が必須である。

自家用有償旅客運送においては、旅客自動車運送事業の条件に加え、過去二年間に効力停止されていない第一種免許を有し、国土交通大臣認定講習を修了するか、国土交通大臣が定める要件を備えていれば乗務可能（法第 51 条の 16 第 1 項）であり、旅客自動車運送事業に比して条件が緩和されている。

表 2-7 コミュニティバス運行に必要な運転免許

運賃	根拠法	事業区分		必要な運転免許	
有料	法第 4 条許可	一般旅客自動車運送事業	一般乗合旅客自動車運送事業		第二種免許（乗車定員 30 人以上の場合は大型、11 人以上 29 人以下の場合は中型、10 人以下の場合は普通）
	法第 79 条登録	自家用有償旅客運送	市町村運営有償運送	交通空白輸送	次のいずれか イ. 第二種免許 ロ. 過去二年間に効力停止されていない第一種免許を有し、国土交通大臣認定講習を修了するか、国土交通大臣が定める要件を備えている
無料	法第 4 条許可	一般旅客自動車運送事業	一般貸切旅客自動車運送事業	一般乗用旅客自動車運送事業	第二種免許（乗車定員 30 人以上の場合は大型、11 人以上 29 人以下の場合は中型、10 人以下の場合は普通）
	—		無償運送（道路運送法における許可・登録を要しない運送）		第一種免許でも可

## ⑥ 運行の安全確保に係る措置等

### ア 安全管理規程

道路運送法では、所定の要件に該当する旅客自動車運送事業者に対して、安全管理規程を策定し国土交通大臣へ届出することを義務付けている（法第 22 条の 2）。

安全管理規程とは、運輸事業者において、輸送の安全を確保するために遵守すべき輸送の安全を確保するための事業の運営の方針、事業の実施及びその管理の体制、事業の実施及びその管理の方法等に関する事項を定めるものである。平成 17 年 4 月に発生した JR 西日本の福知山線における脱線事故、航空分野における各種トラブル等、ヒューマンエラーが関係すると見られる事故・トラブルが多発した状況を受けて、平成 18 年 10 月に「運輸の安全性の向上のための鉄道事業法等の一部を改正する法律」（運輸安全一括法）が施行され、運輸事業者に安全管理規程の作成が義務付けられた。

旅客自動車運送分野においては、その後、平成 24 年に発生した「関越自動車道高速バス居眠り運転事故」を受けて、対象となる事業者が拡大された（一般貸切旅客自動車運送事業及び一般乗合旅客自動車運送事業（貸切委託運行の許可を得ているもの）について、従来は 200 両以上のバス車両を有する事業者が対象であったが、全事業者が対象となった。）。

安全管理規程の届出が義務付けられている事業者は表 2-8 に示すように、貸切バス事業者のほか、一般乗合旅客自動車運送事業及び特定旅客自動車運送事業の事業用自動車を合計 200 両以上所有している旅客自動車運送事業者となり、市町村が自ら行う家用有償旅客運送は届出義務の対象外となる（旅客自動車運送事業運輸規則の解釈及び運用について（H14.1.30 国自総第 446 号・国自旅第 161 号・国自整第 149 号通達））。

したがって、コミュニティバスの運行を一般貸切旅客自動車運送事業者に委託する場合、当該事業者は安全管理規程の届出義務を負っているほか、一般乗合旅客自動車運送事業者又は一般乗用旅客自動車運送事業者に委託する場合でも、当該事業者が前述の規模に該当するならば、その事業者は安全管理規程の届出義務を負っていることに留意する必要がある。

表 2-8 安全管理規程の届出が義務付けられている旅客自動車運送事業者

事業の種類別	義務付け対象事業者
一般貸切旅客自動車運送事業	全ての事業者
一般乗合旅客自動車運送事業（法第 35 条第 1 項の規定による一般貸切旅客自動車運送事業者に対する管理の委託に係る許可を受けているものに限る。）	
一般乗合旅客自動車運送事業（上記のものを除く）	一般乗合旅客自動車運送事業及び特定旅客自動車運送事業の用に供する事業用自動車を合計 200 両以上有する事業者
特定旅客自動車運送事業	
一般乗用旅客自動車運送事業	一般乗用旅客自動車運送事業の用に供する事業用自動車を 200 両以上有する事業者

※同一事業者で複数種類の事業許可を有する場合であって、上記のいずれか一つに該当するものは、安全管理規程の届出等が義務付け。



## イ 運行管理

法令で定められた車両台数（バス（乗車定員 11 人以上の車両をいう。以下同じ。） 1 両以上、タクシー等（乗車定員 10 人以下の車両をいう。以下同じ。） 5 両以上）を配置する営業所においては、旅客自動車運送事業にあつては運行管理者を、自家用有償旅客運送にあつては運行管理の責任者を選任しなければならない。

旅客自動車運送事業の運行管理者は、所定の運行管理者資格者証の交付を受けている者の配置が必須であるのに対し、自家用有償旅客運送の運行管理の責任者は、運行管理者試験の受験資格を有する者（運行管理に関し 1 年以上の実務経験を有する）、安全運転管理者等（運転管理実務経験 2 年以上で公安委員会の認定を受けている）など、幾分要件が緩和されている。

また、自家用有償旅客運送において運行の委託を行う場合は、委託先に運行管理の責任者を配置する必要がある。

表 2-9 運行管理者等の配置

区分	要件		法令・通達等
一般貸切旅客自動車運送事業	事業用自動車 19 両以下の営業所	2 人。ただし当該営業所が運行を管理する事業用自動車の数が 4 両以下で、地方運輸局長が認めた場合は 1 人。	旅客自動車運送事業運輸規則第 47 条の 9
	事業用自動車 20 両以上 99 両以下の営業所	当該営業所が運行を管理する事業用自動車の数を 20 で除して得た数（1 未満の端数があるときは切り捨て）に 1 を加算して得た数以上選任されていること。	
	事業用自動車 100 両以上の営業所	当該営業所が運行を管理する事業用自動車の数から 100 を引いた数を 30 で除した数（1 未満の端数があるときは切り捨て）に 6 を加算して得た数以上選任されていること。	
一般乗用旅客自動車運送事業	事業用自動車 5 両以上の営業所の場合、当該営業所が運行を管理する事業用自動車の数を 40 で除して得た数（1 未満の端数があるときは切り捨て）に 1 を加算して得た数以上選任されていること。		
特定旅客自動車運送事業	バス 1 両以上またはタクシー等 5 両以上配置する営業所の場合、当該営業所が運行を管理する事業用自動車の数を 40 で除して得た数（1 未満の端数があるときは切り捨て）に 1 を加算して得た数以上選任されていること。		
一般乗合旅客自動車運送事業	バス 1 両以上またはタクシー等 5 両以上配置する営業所の場合、当該営業所が運行を管理する事業用自動車の数を 40 で除して得た数（1 未満の端数があるときは切り捨て）に 1 を加算して得た数以上選任されていること。		
自家用有償旅客運送	<p>バス 1 両以上またはタクシー等 5 両以上配置する事務所の場合、事務所ごとに運行管理者資格者証の交付を受けている者又は下記 a～c のいずれかに該当する者の中から、当該事務所が運行を管理する事業用自動車の数を 20（運行管理者資格者証の交付を受けている者を「運行管理の責任者」として選任する場合にあつては、40）で除して得た数（1 未満の端数があるときは切り捨て）に 1 を加算して得た数以上選任されていること。</p> <p>&lt;運行管理の責任者に必要な要件&gt;</p> <p>運行管理者資格者証の交付を受けている者又は次のいずれかに該当する者</p> <p>a) 旅客自動車運送事業運輸規則第 48 条の 12 に規定する受験資格を有する者</p> <p>b) 道路交通法施行規則第 9 条の 9 第 1 項に規定する安全運転管理者等の要件を備えている者</p> <p>c) 国土交通大臣が上記同等の能力を有するものと認める者</p>		規則第 51 条の 17 第 2 項

## ウ 点呼

旅客自動車運送事業においては、乗務前、乗務終了後に、原則として対面により点呼を行うものとされており、乗務前は以下のイ～ハを、乗務終了後は以下のロ及びニを実施しなければならない。また、自家用有償旅客運送においても、乗務前に以下のロ及びハの確認が求められている。

イ. 灯火装置の点灯、制動装置の作動その他の日常的に点検すべき事項に関する点検の実施または確認
ロ. 酒気帯びの有無
ハ. 疾病、疲労、睡眠不足その他の理由により安全な運転をすることができないおそれの有無
ニ. 当該乗務に係る事業用自動車、道路及び運行についての報告を求める

旅客自動車運送事業においては、遠隔地で乗務が開始又は終了する場合に限り、携帯電話、業務無線等により運転者と直接対話できる方法での点呼が認められている。また、輸送の安全及び旅客の利便の確保に関する取組が優良であると認められる営業所では、旅客IT点呼の実施も可能である。

自家用有償旅客運送については、これまで市町村が旅客自動車運送事業者等に運行の委託を行う場合にあっては「対面により確実に実施するものとする」とされてきたが、運行委託先の旅客自動車運送事業者が当該地域から撤退するなどの事情により、対面での確認・指示が困難なことから運行委託を継続できないケースも生じている。一方、NPO等が主体となる自家用有償旅客運送における確認・指示については「対面での確認が困難である場合には、電話により必要な確認、指示を確実に実施できる体制を整備し、実施すること」とされていた。

こうした状況を踏まえて、令和元年6月に、「市町村運営有償運送の登録に関する処理方針について」等が一部改正され、自家用有償旅客運送（実施主体・運行委託の有無を問わず）における確認・指示については、地域公共交通会議において対面の点呼が困難であると認められた場合は、地域の実情を踏まえ、適当と認められた方法によることが可能となった。

表 2-10 点呼の実施

区分	点呼方法	備考	法令・通達等
旅客自動車運送事業	乗務前の運転者に対して対面により点呼を行う。	遠隔地で乗務が開始又は終了するため、乗務前点呼又は乗務後点呼が乗務員が所属する営業所において対面では実施できない場合は、携帯電話、業務無線等により運転者と直接対話できる方法で行うことができる。	旅客自動車運送事業運輸規則第24条 旅客自動車運送事業の運輸規則の解釈について（H14.1.30 国自総第446号・国自旅第161号・国自整第149号通達）
	輸送の安全及び旅客の利便の確保に関する取組が優良であると認められる営業所では、国土交通大臣が定めた機器（カメラ、モニター等によって、運行管理者等が運転者の酒気帯びの有無、疾病、疲労、睡眠不足等の状況を随時確認でき、かつ、当該機器により行おうとする点呼において、当該運転者の酒気帯びの状況に関する測定結果を、自動的に記録及び保存するとともに当該運行管理者等が当該測定結果を直ちに確認できるもの <sup>※</sup> 旅客IT点呼）	以下のいずれにも該当していること。 1)開設されてから3年を経過している。 2)過去3年間所属する旅客自動車運送事業の用に供する事業用自動車の運転者が自らの責に帰する自動車事故報告規則（昭和26年運輸省令第104号）第2条に規定する事故を発生させていない。 3)過去3年間自動車その他の輸送施設の使用の停止処分、事業の停止処分又は警告を受けていない。	
自家用有償旅客運送	規則第51条の18第1項に定める、運送者が乗務しようとする運転者に対して行う確認、指示は対面により行うよう努める。	地域公共交通会議等において対面での確認が困難であると認められた場合には、地域の実情を踏まえ、輸送の安全の確保の観点で適当と認められた方法により、必要な確認、指示を確実に実施できる体制を整備し実施すること。	市町村運営有償運送の登録に関する処理方針について（国自旅第141号、平成18年9月15日）

## エ 車両の点検整備

自動車の使用者は、自動車の点検及び整備並びに自動車車庫の管理に関する事項を処理させるため、自動車の点検及び整備に関し特に専門的知識を必要とすると認められる車両総重量八トン以上の自動車その他の国土交通省令で定める自動車であつて国土交通省令で定める台数以上のものの使用の本拠ごとに、自動車の点検及び整備に関する実務の経験その他について国土交通省令で定める一定の要件を備える者のうちから、整備管理者を選任しなければならないとされている（道路運送車両法第 50 条）。

表 2-11 整備管理者を選任する基準

事業の種類	自動車の種類	選任が必要となる台数 (使用の本拠ごと)
事業用（貨物軽自動車運送事業用自動車は除く。）	バス	1 両以上
	タクシー、トラック	5 両以上
自家用（レンタカーは除く。）	バス	乗車定員 30 人以上の自動車の場合は 1 両以上 乗車定員 11 人以上 29 人以下の自動車の場合は 2 両以上
	トラック等（車両総重量 8 トン以上）	5 両以上
自家用（レンタカーに限る。）	バス	1 両以上
	トラック等（車両総重量 8 トン以上）	5 両以上
	その他の自動車	10 両以上
貨物軽自動車運送事業用自動車	軽自動車又は小型二輪自動車	10 両以上

表 2-12 整備管理者の要件

一	整備の管理を行おうとする自動車と同種類の自動車の点検若しくは整備又は整備の管理に関して二年以上実務の経験を有し、地方運輸局長が行う研修を修了した者であること。
二	自動車整備士技能検定規則（昭和 26 年運輸省令第 71 号）の規定による一級、二級又は三級の自動車整備士技能検定に合格した者であること。
三	前二号に掲げる技能と同等の技能として国土交通大臣が告示で定める基準以上の技能を有すること。

また、自家用有償旅客運送においては、自動車の点検及び整備の適切な実施を確保するため、整備管理者の責任者を選任しなければならないとされている（規則第 51 条）。整備管理者の責任者については、自動車の点検及び整備に関する知識や技術を有することが望まれるが、特段の要件は定められていない。但し、使用する車両数が表 2-11 に相当する場合には、道路運送車両法第 50 条に基づき整備管理者の選任が必要となる。

## 才 事故の報告

旅客運送において重大な事故が発生した場合は、旅客自動車運送事業、自家用有償旅客運送とも事故の種類、原因その他国土交通省令で定める事項を国土交通大臣に届け出なければならない。

なお、自家用有償旅客運送においては、予め事故が発生した場合の対応に係る責任者の選任その他連絡体制を整備することが定められている。

表 2-13 事故の報告に関する事項

区分	事故の報告に関する事項
一般旅客自動車運送事業	一般旅客自動車運送事業者は、その事業用自動車に転覆し、火災を起こし、その他国土交通省令で定める重大な事故を引き起こしたときは、遅滞なく事故の種類、原因その他国土交通省令で定める事項を国土交通大臣に届け出なければならない。(法第 29 条)
自家用有償旅客運送	事故が発生した場合の対応に係る責任者の選任その他連絡体制の整備 →自家用有償旅客運送事業者は、その自家用有償旅客運送自動車に転覆し、火災を起こし、その他国土交通省令で定める重大な事故を引き起こしたときは、遅滞なく、事故の種類、原因その他国土交通省令で定める事項を国土交通大臣に届け出なければならない。(法第 79 条の 10)

## カ 乗客の保険・補償

旅客自動車運送事業、自家用有償旅客運送とも、乗客の保険・補償のため、異なる国土交通省告示において、「対人 8,000 万円以上（一般貸切旅客自動車運送事業にあつては無制限）、対物 200 万円以上の、損害賠償責任保険契約又は損害賠償責任共済契約のいずれかを締結すること」とされている。

但し、地方公共団体が経営する企業が旅客自動車運送事業者である場合や市町村運営有償運送の場合は除外対象となっている。

表 2-14 乗客の保険・補償

区分	保険・補償内容	根拠法
旅客自動車運送事業	対人 8,000 万円以上（一般貸切旅客自動車運送事業にあつては無制限）、対物 200 万円以上の、損害賠償責任保険契約又は損害賠償責任共済契約のいずれかを締結すること（ただし、地方公共団体が経営する企業が旅客自動車運送事業者である場合を除く。）	旅客自動車運送事業運輸規則第 19 条の 2 に定める基準（旅客自動車運送事業者が事業用自動車の運行により生じた旅客その他の者の生命、身体または財産の損害を賠償するために講じておくべき措置の基準を定める告示（平成 17 年国土交通省告示第 503 号）
自家用有償旅客運送	対人 8,000 万円以上、対物 200 万円以上の、損害賠償責任保険契約又は損害賠償責任共済契約のいずれかを締結すること（ただし、市町村運営有償運送の場合はこの限りではない）。	規則第 51 条の 22 に定める基準（道路運送法施行規則第 51 条の 22 の規定に基づき自家用有償旅客運送事業者が自家用有償旅客運送自動車の運行により生じた旅客その他の者の生命、身体又は財産の損害を賠償するために講じておくべき措置の基準を定める告示（平成 18 年国土交通省告示第 1171 号）

⑦ 補助制度

コミュニティバスに関する国の補助制度は、大きく、車両に対するものと、路線維持に対するものとに分けられる。

詳細については、「地域公共交通確保維持改善事業費補助金交付要綱」（平成 23 年 3 月 30 日国総計第 97 号他、最終改正令和 2 年 2 月 5 日国総地第 57 号他）を参照されたい。

表 2-15 コミュニティバスに係る国の補助制度

補助名称	補助対象	所管省庁	補助率等
地域間幹線系統確保維持費国庫補助金	路線維持	国土交通省	補助対象経費の最大 1/2 注1
地域内フィーダー系統確保維持費国庫補助金			1/2 注2
車両減価償却費等国庫補助金 <sup>1</sup>	車両		1/2 ※上限あり
公有民営方式車両購入費国庫補助金	路線維持		1/2 ※上限あり
予約型運行転換経費国庫補助金	小型車両導入		1/2（上限 500 万円）
	予約システム導入		1/2（上限 1300 万円）
バリアフリー化設備等整備事業	車両	1/3	

注1 補助対象経費の算出方法

補助対象経費の額は、補助対象経常費用の見込額と経常収益の見込額との差額とする。ただし、補助対象経常費用の見込額の 9/20 に相当する額を限度とする（補助対象期間中に補助対象システムの合併・分割その他の再編が予定されている場合は、再編前後の運行予定日数に応じて算出した額の合計額とする。）

注2 補助対象経費の算出方法

補助対象システムが運行する市区町村毎の国庫補助金の交付額は、市区町村毎の地域内フィーダー系統に係る補助対象経費の合計額の 1/2 と、当該市区町村毎に算定される国庫補助上限額の、いずれか少ない方の額以内の額とする（補助対象期間中に補助対象システムの合併・分割その他の再編が予定されている場合は、再編前後の運行予定日数に応じて算出した額の合計額とする。）

<sup>1</sup> 車両減価償却費等国庫補助金、公有民営方式車両購入費国庫補助金における補助額の上限は以下のとおりである。

- ・ノンステップ型車両：1,500 万円
- ・ワンステップ型車両：1,300 万円
- ・小型車両：1,200 万円
- ・都市間連絡用車両：1,500 万円

## (2) スクールバス

### ① 運送の根拠法令条項等

スクールバスの運行は、学校や市町村等と運送契約を締結した旅客自動車運送事業者が行う場合と、学校や市町村等が保有等する自家用自動車を使用して、自ら若しくは運転業務を外部に委託して道路運送法の規制を受けない無償運送により行う場合の主に2つに分かれる。

※表 2-16 から表 2-20 までにおける「運賃」欄の有料／無料の区分は、道路運送法に基づく運送（他人の需要に応じ、有償で旅客を運送）であるか否かによるものである。また、有料の場合における運賃は、スクールバスの運行に係る運送契約に基づき、学校や市町村等が旅客自動車運送事業者を支払うものをいう。

表 2-16 スクールバスの区分

運賃	根拠法	事業区分		ナンバー	車両
有料	法第4条許可 法第43条許可	一般旅客自動車運送事業	一般貸切旅客自動車運送事業	緑	定員11人以上
			一般乗用旅客自動車運送事業		定員11人未満
特定旅客自動車運送事業		定員11人以上※1			
		定員11人未満※2			
無料	—	無償運送(道路運送法における許可・登録を要しない運送)		白	制限なし

※1 バス、マイクロバス等の場合

※2 ワゴン車、タクシー車両等の場合

### ② 対象旅客

スクールバスは、その名称が示すように児童・生徒を対象としたものであり、この章では児童・生徒のみが乗車する専用スクールバスを対象として整理するが、第4章（4-28 ページ）で述べるように、地域の移動手段を確保するため、路線バス等と統合して一般の旅客も混乗している事例もある。

表 2-17 スクールバスの対象旅客

運賃	根拠法	事業区分		対象旅客
有料	法第4条許可 法第43条許可	一般旅客自動車運送事業	一般貸切旅客自動車運送事業	児童・生徒
			一般乗用旅客自動車運送事業	
特定旅客自動車運送事業				
無料	—	無償運送（道路運送法における許可・登録を要しない運送）		

### ③ 運行主体

専用スクールバスの運行は、学校や市町村等が運行主体となる。

表 2-18 スクールバスの運行主体

運賃	根拠法	事業区分		運行主体
有料	法第4条許可	一般旅客自動車運送事業	一般貸切旅客自動車運送事業	学校・市町村等
			一般乗用旅客自動車運送事業	
	法第43条許可	特定旅客自動車運送事業		
無料	—	無償運送（道路運送法における許可・登録を要しない運送）		

### ④ 運賃等

学校や市町村等と運送契約を締結した旅客自動車運送事業者が運行する場合において、当該契約に基づき旅客自動車運送事業者が学校や市町村等より收受する運賃は、道路運送法の規定に基づき国土交通大臣の認可等を受けたもの（一般乗用旅客自動車運送事業者）または国土交通大臣に届け出たもの（一般貸切旅客自動車運送事業、特定旅客自動車運送事業）によらなければならない。

表 2-19 スクールバスの運賃等

運賃	根拠法	事業区分		運賃等設定手続き/基準等
有料	法第4条許可	一般旅客自動車運送事業	一般貸切旅客自動車運送事業	国土交通大臣に届出 ・社会的経済的事情に照らして著しく不適切であり、旅客の利益を阻害するものでないこと。 ・特定の旅客に対し不当な差別的取扱いをするものでないこと。 ・他の一般旅客自動車運送事業者との間に不当な競争を引き起こすおそれがないこと。
			一般乗用旅客自動車運送事業	国土交通大臣の認可 ・能率的な経営の下における適正な原価に適正な利潤を加えたものを超えないものであること。 ・特定の旅客に対し不当な差別的取扱いをするものでないこと。 ・他の一般旅客自動車運送事業者との間に不当な競争を引き起こすこととなるおそれがないものであること。 ・運賃及び料金が対距離制による場合であって、国土交通大臣がその算定の基礎となる距離を定めたときは、これによるものであること。
	法第43条許可	特定旅客自動車運送事業	国土交通大臣に届出	
無料	法の許可等を要しない	—		無料

⑤ 運転者の要件

旅客自動車運送事業においては、該当する車種に応じた第二種免許が必須であるが、市町村や学校等が無償運送により運行する場合は、第一種免許で運行できる。

表 2-20 スクールバス運行に必要な運転免許

運賃	根拠法	事業区分	運転免許
有料	法第4条許可	一般旅客自動車運送事業 一般貸切旅客自動車運送事業 一般乗用旅客自動車運送事業	二種
	法第43条許可	特定旅客自動車運送事業	
無料	—	無償運送（道路運送法における許可・登録を要しない運送）	一種

⑥ 運行の安全確保に係る措置等

学校や市町村等と運送契約を締結してスクールバスを運行する旅客自動車運送事業者は、(1) コミュニティバスと同様に、運行の安全確保に係る措置等として主に以下ア～カの規制を受ける。

一方、学校や市町村等がスクールバスを道路運送法の規制を受けない無償で運送する場合、エ. の整備管理者の選任を除いて法の規制は受けない。

ア 安全管理規程

道路運送法では、所定の要件に該当する旅客自動車運送事業者に対して、安全管理規程を策定し国土交通大臣へ届出することを義務付けている（法第22条の2）。

安全管理規程の届出が義務付けられている事業者は表 2-21 に示すように、一般貸切旅客自動車運送事業者のほか、一般乗合旅客自動車運送事業及び特定旅客自動車運送事業の事業用自動車を合計 200 両以上有する旅客自動車運送事業者、一般乗用旅客自動車運送事業の事業用自動車を合計 200 両以上所有している一般乗用旅客自動車運送事業者である（旅客自動車運送事業運輸規則の解釈及び運用について（H14.1.30 国自総第 446 号・国自旅第 161 号・国自整第 149 号通達））。

したがって、スクールバスの運行を一般貸切旅客自動車運送事業者に委託する場合、当該事業者は安全管理規程の届出義務を負っているほか、特定旅客自動車運送事業者又は一般乗用旅客自動車運送事業者に委託する場合でも、当該事業者が前述の規模に該当するならば、その事業者は安全管理規程の届出義務を負っていることに留意する必要がある。

表 2-21 安全管理規程の届出が義務付けられている旅客自動車運送事業者

事業の種類別	義務付け対象事業者
一般貸切旅客自動車運送事業	全ての事業者
一般乗合旅客自動車運送事業（法第35条第1項の規定による一般貸切旅客自動車運送事業者に対する管理の委託に係る許可を受けているものに限る。）	
一般乗合旅客自動車運送事業（上記のものを除く）	一般乗合旅客自動車運送事業及び特定旅客自動車運送事業の用に供する事業用自動車を合計 200 両以上有する事業者
特定旅客自動車運送事業	
一般乗用旅客自動車運送事業	一般乗用旅客自動車運送事業の用に供する事業用自動車を 200 両以上有する事業者

※同一事業者で複数種類の事業許可を有する場合であって、上記のいずれか一つに該当するものは、安全管理規程の届出等が義務付け。



## イ 運行管理

法令で定められた車両台数を配置する旅客自動車運送事業の営業所においては、運行管理者を選任しなければならない（旅客自動車運送事業運輸規則第 47 条の 9）。

表 2-2 2 運行管理者の配置

区分	要件	
一般貸切旅客自動車運送事業	事業用自動車 19 両以下の営業所	2 人。ただし当該営業所が運行を管理する事業用自動車の数が 4 両以下で、地方運輸局長が認めた場合は 1 人。
	事業用自動車 20 両以上 99 両以下の営業所	当該営業所が運行を管理する事業用自動車の数を 20 で除して得た数（1 未満の端数があるときは切り捨て）に 1 を加算して得た数以上選任されていること。
	事業用自動車 100 両以上の営業所	当該営業所が運行を管理する事業用自動車の数から 100 を引いた数を 30 で除した数（1 未満の端数があるときは切り捨て）に 6 を加算して得た数以上選任されていること。
一般乗用旅客自動車運送事業	事業用自動車 5 両以上の営業所の場合、当該営業所が運行を管理する事業用自動車の数を 40 で除して得た数（1 未満の端数があるときは切り捨て）に 1 を加算して得た数以上選任されていること。	
特定旅客自動車運送事業	バス 1 両以上またはタクシー等 5 両以上配置する営業所の場合、当該営業所が運行を管理する事業用自動車の数を 40 で除して得た数（1 未満の端数があるときは切り捨て）に 1 を加算して得た数以上選任されていること。	

## ウ 点呼

旅客自動車運送事業においては、乗務前、乗務終了後に、原則として対面により点呼を行うものとされており、乗務前は以下のイ～ハを、乗務終了後は以下のロ及びニを実施しなければならない。

イ. 灯火装置の点灯、制動装置の作動その他の日常的に点検すべき事項に関する点検の実施または確認
ロ. 酒気帯びの有無
ハ. 疾病、疲労、睡眠不足その他の理由により安全な運転をすることができないおそれの有無
ニ. 当該乗務に係る事業用自動車、道路及び運行についての報告を求める

旅客自動車運送事業においては、遠隔地で乗務が開始又は終了する場合に限り、携帯電話、業務無線等により運転者と直接対話できる方法での点呼が認められている。また、輸送の安全及び旅客の利便の確保に関する取組が優良であると認められる営業所では、旅客 IT 点呼の実施も可能である。

表 2-2 3 点呼の実施

区分	点呼方法	備考	法令・通達等
旅客自動車運送事業	乗務前の運転者に対して対面により点呼を行う。	遠隔地で乗務が開始又は終了するため、乗務前点呼又は乗務後点呼が乗務員が所属する営業所において対面で実施できない場合は、携帯電話、業務無線等により運転者と直接対話できる方法で行うことができる。	旅客自動車運送事業運輸規則第 24 条 旅客自動車運送事業の運輸規則の解釈について（H14.1.30 国自総第 446 号・国自旅第 161 号・国自整第 149 号通達）
	輸送の安全及び旅客の利便の確保に関する取組が優良であると認められる営業所では、国土交通大臣が定めた機器（カメラ、モニター等によって、運行管理者等が運転者の酒気帯びの有無、疾病、疲労、睡眠不足等の状況を随時確認でき、かつ、当該機器により行おうとする点呼において、当該運転者の酒気帯びの状況に関する測定結果を、自動的に記録及び保存するとともに当該運行管理者等が当該測定結果を直ちに確認できるもの（旅客 IT 点呼）	以下のいずれにも該当していること。 1) 開設されてから 3 年を経過している。 2) 過去 3 年間所属する旅客自動車運送事業の用に供する事業用自動車の運転者が自らの責に帰する自動車事故報告規則（昭和 26 年運輸省令第 104 号）第 2 条に規定する事故を発生させていない。 3) 過去 3 年間自動車その他の輸送施設の使用の停止処分、事業の停止処分又は警告を受けていない。	

## エ 車両の点検整備

自動車の使用者は、自動車の点検及び整備並びに自動車車庫の管理に関する事項を処理させるため、自動車の点検及び整備に関し特に専門的知識を必要とすると認められる車両総重量8トン以上の自動車その他の国土交通省令で定める自動車であつて国土交通省令で定める台数以上のものの使用の本拠ごとに、自動車の点検及び整備に関する実務の経験その他について国土交通省令で定める一定の要件を備える者のうちから、整備管理者を選任しなければならない（道路運送車両法第50条）とされている。

表 2-24 整備管理者を選任する基準

事業の種類	自動車の種類	選任が必要となる台数 (使用の本拠ごと)
事業用（貨物軽自動車運送事業用自動車は除く。）	バス	1両以上
	タクシー、トラック	5両以上
自家用（レンタカーは除く。）	バス	乗車定員30人以上の自動車の場合は1両以上 乗車定員11人以上29人以下の自動車の場合は2両以上
	トラック等（車両総重量8トン以上）	5両以上
自家用（レンタカーに限る。）	バス	1両以上
	トラック等（車両総重量8トン以上）	5両以上
	その他の自動車	10両以上
貨物軽自動車運送事業用自動車	軽自動車又は小型二輪自動車	10両以上

表 2-25 整備管理者の要件

一	整備の管理を行おうとする自動車と同種類の自動車の点検若しくは整備又は整備の管理に関して二年以上実務の経験を有し、地方運輸局長が行う研修を修了した者であること。
二	自動車整備士技能検定規則（昭和26年運輸省令第71号）の規定による一級、二級又は三級の自動車整備士技能検定に合格した者であること。
三	前二号に掲げる技能と同等の技能として国土交通大臣が告示で定める基準以上の技能を有すること。

## 才 事故の報告

旅客運送において重大な事故が発生した場合、旅客自動車運送事業者は、事故の種類、原因その他国土交通省令で定める事項を国土交通大臣に届け出なければならない。

表 2-26 事故の報告に関する事項

区分	事故の報告に関する事項
旅客自動車運送事業	事業用自動車が転覆し、火災を起こし、その他国土交通省令で定める重大な事故を引き起こしたときは、遅滞なく事故の種類、原因その他国土交通省令で定める事項を国土交通大臣に届け出なければならない。(法第 29 条)

## カ 乗客の保険・補償

旅客自動車運送事業においては、乗客の保険・補償のため、国土交通省告示において、「対人 8,000 万円以上（一般貸切旅客自動車運送事業にあつては無制限）、対物 200 万円以上の、損害賠償責任保険契約又は損害賠償責任共済契約のいずれかを締結すること」とされている。

但し、地方公共団体が経営する企業が旅客自動車運送事業者である場合は除外対象となっている。

表 2-27 乗客の保険・補償

区分	保険・補償内容	法令・通達等
旅客自動車運送事業	対人 8,000 万円以上（一般貸切旅客自動車運送事業にあつては無制限）、対物 200 万円以上の、損害賠償責任保険契約又は損害賠償責任共済契約のいずれかを締結すること（ただし、地方公共団体が経営する企業が旅客自動車運送事業者である場合を除く。）	旅客自動車運送事業運輸規則第 19 条の 2 に定める基準（旅客自動車運送事業者が事業用自動車の運行により生じた旅客その他の者の生命、身体または財産の損害を賠償するために講じておくべき措置の基準を定める告示（平成 17 年国土交通省告示第 503 号）

⑦ 補助制度

スクールバスは、主としてへき地における通学支援のために導入されたものであり、昭和 29 年に施行された「へき地教育振興法」においては、へき地学校の児童生徒の通学を容易にするための措置を講じることを市町村の任務として求めている。そのため、へき地学校への通学支援のためのスクールバスの購入費の国庫補助制度が設けられている。また、近年、市町村合併、過疎化などにより学校の統廃合が進んでいるが、統合のため遠距離通学が必要になった児童生徒を対象とした、スクールバスの国庫補助を実施している。それに伴い、各市町村においては、自宅等から学校までの遠距離を対象としたスクールバスの購入費について、国庫補助制度を活用している。

表 2-28 スクールバスに係る国の補助制度

補助名称	補助対象	所管省庁	補助率等
へき地児童生徒援助費補助金 (スクールバス・ボート等購入費)	車両	文部科学省	1 / 2
へき地児童生徒援助費補助金 (遠距離通学費)	学校統合により遠距離通学となる児童・生徒(児童 4 km以上(豪雪地帯 2 km以上)、生徒 6 km以上(豪雪地帯 3 km以上))の通学に要する交通費を負担する市町村		1 / 2

(3) 病院・企業・商業施設・宿泊施設等の送迎バス

「病院・企業・商業施設・宿泊施設等が運行する送迎バス」について、「送迎バス」と称する。

① 運送の根拠法令条項等

病院、企業、商業施設、宿泊施設等（以下、「施設等」という。）が利用者や従業員等を送迎する目的で反復継続的に行う送迎バスの運行は、施設等と運送契約を締結した旅客自動車運送事業者が行う場合と、施設等が保有等する自家用自動車を使用して、自ら若しくは運転業務を外部に委託して道路運送法の規制を受けない無償運送により行う場合の主に2つに分かれる。

※表2-29から表2-23までにおける「運賃」欄の有料／無料の区分は、道路運送法に基づく運送（＝有償）であるか否かによるものである。また、有料の場合における運賃は、送迎バスの運行に係る運送契約に基づき、施設等が旅客自動車運送事業者を支払うものをいう。

表 2-29 送迎バスの区分

運賃	根拠法	事業区分		ナンバー	車両	運送対象
有料	法第4条許可	一般旅客自動車運送事業	一般貸切旅客自動車運送事業	緑	定員11人以上	顧客、従業員等
			一般乗用旅客自動車運送事業		定員11人未満	
	法第43条許可	特定旅客自動車運送事業				
無料	—	無償運送（道路運送法における許可・登録を要しない運送）		白		

② 対象旅客

送迎バスは、運行側が顧客や従業員等の効率的な輸送のために運行するものであることから、原則として輸送対象旅客は「顧客、従業員等」である。

ただし、第4章（4-45ページ）で述べるように交通空白の解消等のため、施設等の協力により送迎バスに地域住民が混乗している事例がある。

表 2-30 送迎バスの対象旅客

運賃	根拠法	事業区分		対象旅客
有料	法第4条許可	一般旅客自動車運送事業	一般貸切旅客自動車運送事業	顧客、従業員等
			一般乗用旅客自動車運送事業	
	法第43条許可	特定旅客自動車運送事業		
無料	—	無償運送（道路運送法における許可・登録を要しない運送）		

### ③ 運行主体

病院・企業・商業施設・宿泊施設等が運行主体である。

表 2-31 送迎バスの運行主体

運賃	根拠法	事業区分		運行主体
有料	法第4条許可	一般旅客自動車運送事業	一般貸切旅客自動車運送事業	病院・企業・商業施設・宿泊施設等
			一般乗用旅客自動車運送事業	
	法第43条許可	特定旅客自動車運送事業		
無料	—	無償運送（道路運送法における許可・登録を要しない運送）		

### ④ 運賃等

学校や市町村等と運送契約を締結した旅客自動車運送事業者が運行する場合において、当該契約に基づき旅客自動車運送事業者が施設等より収受する運賃は、道路運送法の規定に基づき国土交通大臣の認可を受けたもの（一般乗用旅客自動車運送事業者）または国土交通大臣に届け出たもの（一般貸切旅客自動車運送事業、特定旅客自動車運送事業）によらなければならない。

表 2-32 送迎バスの運賃等

運賃	根拠法	事業区分		運賃等設定手続き/基準等
有料	法第4条許可	一般旅客自動車運送事業	一般貸切旅客自動車運送事業	国土交通大臣に届出 ・社会的経済的事情に照らして著しく不適切であり、旅客の利益を阻害するものでないこと。 ・特定の旅客に対し不当な差別的取扱いをするものでないこと。 ・他の一般旅客自動車運送事業者との間に不当な競争を引き起こすおそれがないこと。
			一般乗用旅客自動車運送事業	国土交通大臣の認可 ・能率的な経営の下における適正な原価に適正な利潤を加えたものを超えないものであること。 ・特定の旅客に対し不当な差別的取扱いをするものでないこと。 ・他の一般旅客自動車運送事業者との間に不当な競争を引き起こすこととなるおそれがないものであること。 ・運賃及び料金が対距離制による場合であって、国土交通大臣がその算定の基礎となる距離を定めたときは、これによるものであること。
	法第43条許可	特定旅客自動車運送事業		国土交通大臣に届出
無料	法の許可等を要しない	—		無料

### ⑤ 運転者の要件

旅客自動車運送事業においては、該当する車種に応じた第二種免許が必須であるが、無償運送により運行する場合は第一種免許で運行できる。

表 2-33 送迎バス運行に必要な運転免許

運賃	根拠法	事業区分		運転免許
有料	法第4条許可	一般旅客自動車運送事業	一般貸切旅客自動車運送事業	二種
			一般乗用旅客自動車運送事業	
	法第43条許可	特定旅客自動車運送事業		
無料	—	無償運送（道路運送法における許可・登録を要しない運送）		一種

⑥ 運行の安全確保に係る措置等

施設等と運送契約を締結して送迎バスを運行する旅客自動車運送事業者は、(1) コミュニティバス、(2) スクールバスと同様に、運行の安全確保に係る措置等として主に以下ア～カの規制を受ける。

一方、施設等が送迎バスを道路運送法の規制を受けない無償で運送する場合、エ. の整備管理者の選任を除いて法の規制は受けない。

ア 安全管理規程

道路運送法では、所定の要件に該当する旅客自動車運送事業者に対して、安全管理規程を策定し国土交通大臣へ届出することを義務付けている（法第 22 条の 2）。

安全管理規程の届出が義務付けられている事業者は表 2-3 4 に示すように、一般貸切旅客自動車運送事業者のほか、一般乗合旅客自動車運送事業及び特定旅客自動車運送事業の事業用自動車を合計 200 両以上有する旅客自動車運送事業者、一般乗用旅客自動車運送事業の事業用自動車を合計 200 両以上所有している一般乗用旅客自動車運送事業者である（旅客自動車運送事業運輸規則の解釈及び運用について（H14.1.30 国自総第 446 号・国自旅第 161 号・国自整第 149 号通達））。

したがって、送迎バスの運行を一般貸切旅客自動車運送事業者に委託する場合、当該事業者は安全管理規程の届出義務を負っているほか、特定旅客自動車運送事業者又は一般乗用旅客自動車運送事業者に委託する場合でも、当該事業者が前述の規模を満たすならば、その事業者は安全管理規程の届出義務を負っていることに留意する必要がある。

表 2-3 4 安全管理規程の届出が義務付けられている旅客自動車運送事業者

事業の種別	義務付け対象事業者
一般貸切旅客自動車運送事業	全ての事業者
一般乗合旅客自動車運送事業（法第 35 条第 1 項の規定による一般貸切旅客自動車運送事業者に対する管理の委託に係る許可を受けているものに限る。）	
一般乗合旅客自動車運送事業（上記のものを除く）	一般乗合旅客自動車運送事業及び特定旅客自動車運送事業の用に供する事業用自動車を合計 200 両以上有する事業者
特定旅客自動車運送事業	
一般乗用旅客自動車運送事業	一般乗用旅客自動車運送事業の用に供する事業用自動車を 200 両以上有する事業者

※同一事業者で複数種類の事業許可を有する場合であって、上記のいずれか一つに該当するものは、安全管理規程の届出等が義務付け。

## イ 運行管理

法令で定められた車両台数を配置する旅客自動車運送事業の営業所においては、運行管理者を選任しなければならない（旅客自動車運送事業運輸規則第 47 条の 9）。

表 2-35 運行管理者の配置

区分	要件	
一般貸切旅客自動車運送事業	事業用自動車 19 両以下の営業所	2 人。ただし当該営業所が運行を管理する事業用自動車の数が 4 両以下で、地方運輸局長が認めた場合は 1 人。
	事業用自動車 20 両以上 99 両以下の営業所	当該営業所が運行を管理する事業用自動車の数を 20 で除して得た数（1 未満の端数があるときは切り捨て）に 1 を加算して得た数以上選任されていること。
	事業用自動車 100 両以上の営業所	当該営業所が運行を管理する事業用自動車の数から 100 を引いた数を 30 で除した数（1 未満の端数があるときは切り捨て）に 6 を加算して得た数以上選任されていること。
一般乗用旅客自動車運送事業	事業用自動車 5 両以上の営業所の場合、当該営業所が運行を管理する事業用自動車の数を 40 で除して得た数（1 未満の端数があるときは切り捨て）に 1 を加算して得た数以上選任されていること。	
特定旅客自動車運送事業	バス 1 両以上またはタクシー等 5 両以上配置する営業所の場合、当該営業所が運行を管理する事業用自動車の数を 40 で除して得た数（1 未満の端数があるときは切り捨て）に 1 を加算して得た数以上選任されていること。	

## ウ 点呼

旅客自動車運送事業においては、乗務前、乗務終了後に、原則として対面により点呼を行うものとされており、乗務前は以下のイ～ハを、乗務終了後は以下のロ及びニを実施しなければならない。

イ. 灯火装置の点灯、制動装置の作動その他の日常的に点検すべき事項に関する点検の実施または確認
ロ. 酒気帯びの有無
ハ. 疾病、疲労、睡眠不足その他の理由により安全な運転をすることができないおそれの有無
ニ. 当該乗務に係る事業用自動車、道路及び運行についての報告を求める

旅客自動車運送事業においては、遠隔地で乗務が開始又は終了する場合に限り、携帯電話、業務無線等により運転者と直接対話できる方法での点呼が認められている。また、輸送の安全及び旅客の利便の確保に関する取組が優良であると認められる営業所では、旅客 IT 点呼の実施も可能である。

表 2-36 点呼の実施

区分	点呼方法	備考	法令・通達等
旅客自動車運送事業	乗務前の運転者に対して対面により点呼を行う。	遠隔地で乗務が開始又は終了するため、乗務前点呼又は乗務後点呼が乗務員が所属する営業所において対面で実施できない場合は、携帯電話、業務無線等により運転者と直接対話できる方法で行うことができる。	旅客自動車運送事業運輸規則第 24 条 旅客自動車運送事業の運輸規則の解釈について（H14.1.30 国自総第 446 号・国自旅第 161 号・国自整第 149 号通達）
	輸送の安全及び旅客の利便の確保に関する取組が優良であると認められる営業所では、国土交通大臣が定めた機器（カメラ、モニター等によって、運行管理者等が運転者の酒気帯びの有無、疾病、疲労、睡眠不足等の状況を随時確認でき、かつ、当該機器により行おうとする点呼において、当該運転者の酒気帯びの状況に関する測定結果を、自動的に記録及び保存するとともに当該運行管理者等が当該測定結果を直ちに確認できるもの（旅客 IT 点呼）	以下のいずれにも該当していること。 1)開設されてから 3 年を経過している。 2)過去 3 年間所属する旅客自動車運送事業の用に供する事業用自動車の運転者が自らの責に帰する自動車事故報告規則（昭和 26 年運輸省令第 104 号）第 2 条に規定する事故を発生させていない。 3)過去 3 年間自動車その他の輸送施設の使用の停止処分、事業の停止処分又は警告を受けていない。	



## エ 車両の点検整備

自動車の使用者は、自動車の点検及び整備並びに自動車車庫の管理に関する事項を処理させるため、自動車の点検及び整備に関し特に専門的知識を必要とすると認められる車両総重量8トン以上の自動車その他の国土交通省令で定める自動車であつて国土交通省令で定める台数以上のものの使用の本拠ごとに、自動車の点検及び整備に関する実務の経験その他について国土交通省令で定める一定の要件を備える者のうちから、整備管理者を選任しなければならない（道路運送車両法第50条）とされている。

表 2-37 整備管理者を選任する基準

事業の種類	自動車の種類	選任が必要となる台数 (使用の本拠ごと)
事業用（貨物軽自動車運送事業用自動車は除く。）	バス	1両以上
	タクシー、トラック	5両以上
自家用（レンタカーは除く。）	バス	乗車定員30人以上の自動車の場合は1両以上 乗車定員11人以上29人以下の自動車の場合は2両以上
	トラック等（車両総重量8トン以上）	5両以上
自家用（レンタカーに限る。）	バス	1両以上
	トラック等（車両総重量8トン以上）	5両以上
	その他の自動車	10両以上
貨物軽自動車運送事業用自動車	軽自動車又は小型二輪自動車	10両以上

表 2-38 整備管理者の要件

一	整備の管理を行おうとする自動車と同種類の自動車の点検若しくは整備又は整備の管理に関して二年以上実務の経験を有し、地方運輸局長が行う研修を修了した者であること。
二	自動車整備士技能検定規則（昭和26年運輸省令第71号）の規定による一級、二級又は三級の自動車整備士技能検定に合格した者であること。
三	前二号に掲げる技能と同等の技能として国土交通大臣が告示で定める基準以上の技能を有すること。

## 才 事故の報告

旅客運送において重大な事故が発生した場合、旅客自動車運送事業者は、事故の種類、原因その他国土交通省令で定める事項を国土交通大臣に届け出なければならない。

表 2-39 事故の報告に関する事項

区分	事故の報告に関する事項
旅客自動車運送事業	事業用自動車が転覆し、火災を起こし、その他国土交通省令で定める重大な事故を引き起こしたときは、遅滞なく事故の種類、原因その他国土交通省令で定める事項を国土交通大臣に届け出なければならない。(法第 29 条)

## カ 乗客の保険・補償

旅客自動車運送事業においては、乗客の保険・補償のため、国土交通省告示において、「対人 8,000 万円以上（一般貸切旅客自動車運送事業にあつては無制限）、対物 200 万円以上の、損害賠償責任保険契約又は損害賠償責任共済契約のいずれかを締結すること」とされている。

但し、地方公共団体が経営する企業が旅客自動車運送事業者である場合は除外対象となっている。

表 2-40 乗客の保険・補償

区分	保険・補償内容	法令・通達等
旅客自動車運送事業	対人 8,000 万円以上（一般貸切旅客自動車運送事業にあつては無制限）、対物 200 万円以上の、損害賠償責任保険契約又は損害賠償責任共済契約のいずれかを締結すること（ただし、地方公共団体が経営する企業が旅客自動車運送事業者である場合を除く。）	旅客自動車運送事業運輸規則第 19 条の 2 に定める基準（旅客自動車運送事業者が事業用自動車の運行により生じた旅客その他の者の生命、身体または財産の損害を賠償するために講じておくべき措置の基準を定める告示（平成 17 年国土交通省告示第 503 号）

## ⑦ 補助制度

送迎バスについては、運送事業者が運行する場合、無償運送の場合のいずれも国の補助制度はない。

## 2) 福祉輸送

福祉輸送とは、身体障害者・要介護認定者・要支援認定者・その他障害により単独での移動が困難で、単独でタクシーや公共交通機関を利用することが難しい人、患者等搬送事業者による搬送サービスの提供を受ける患者、及びこれらの者の付添人を輸送するサービスである。福祉輸送にあたっては、規則第51条の3第1項第8号に規定する福祉自動車（車いすもしくはストレッチャーのためのリフト、スロープ、寝台等の特殊な設備を設けた自動車、または回転シート、リフトアップシート等の乗降を容易にするための装置を設けた自動車）、もしくは介護福祉士等が乗務するセダン型等の一般車両を使用する。

福祉輸送に関しても、1)項のコミュニティバス、スクールバス、送迎バスと同様に有償、無償で行う場合が想定されるが、1)項で述べたように、無償の輸送に関しては法の規制を受けないため、以下、有償で福祉輸送を行う場合について整理した。

### (1) 運送の根拠法令条項等

有償で福祉輸送を行う場合には、主に以下の4通りの方法が考えられる。

表 2-41 福祉輸送の種別

根拠法	事業区分			備考
法第4条許可	一般乗用旅客自動車運送事業※ (福祉輸送事業限定 <sup>2</sup> )			
法第43条許可	特定旅客自動車運送事業			
法第78条第3号許可	訪問介護員等による自家用自動車の有償運送			4条ぶら下がり許可 <sup>3</sup>
法第79条登録	自家用有償旅客運送	市町村運営有償運送	市町村福祉輸送	
		福祉有償運送		

※法第4条許可による一般乗用旅客自動車運送事業について

旅客を限定しない、一般のタクシーも福祉輸送を行うことは可能であるが、2)福祉輸送の項における一般乗用旅客自動車運送については、業務の範囲を福祉輸送事業に限定したものを対象として、これ以後、整理した。

<sup>2</sup>: この場合、営業区域が都道府県単位に、最低車両数が1両に、標準処理期間が2か月に緩和される。

<sup>3</sup>: 訪問介護事業所等の指定を受けたタクシー事業者等との契約に基づき訪問介護サービスを提供する訪問介護員等が、道路運送法第78条第3号の許可を受けて自家用自動車を使用して要介護者等を輸送する有償輸送。

(2) 対象旅客

福祉輸送の対象旅客を事業区分から見ると表 2-4 2 のとおりである。

表 2-4 2 事業区分からみた福祉輸送の対象旅客

根拠法	事業区分		対象旅客	法令・通達等
法第4条許可	一般乗用旅客自動車運送事業 (福祉輸送事業限定)		身体障害者、要介護者、要支援者、その他の障害を有する等単独での移動が困難かつ、単独で公共交通機関を利用することが困難な者、患者等搬送事業者による搬送サービスの提供を受ける患者及びそれらの付添人	・一般乗用旅客自動車運送事業(福祉輸送事業限定)の許可等の取扱いについて(H18.9.25 国自旅 169号通達)
法第43条許可	特定旅客自動車運送事業		指定訪問介護事業者との間で介護サービスの利用を契約する要介護者	・特定旅客自動車運送事業の申請に対する処分及び標準処理期間の処理方針について(H14.1.31 国自旅 165号の2通達) ・特定旅客自動車運送事業の許可要件の明確化について(H16.3.16 国自旅 230号通達)
法第78条第3号許可	訪問介護員等による自家用自動車の有償運送		指定訪問介護事業者との間で介護サービスの利用を契約する要介護者	・一般乗用旅客自動車運送事業(福祉輸送事業限定)の許可等の取扱いについて(H18.9.25 国自旅 169号通達)
法第79条登録	自家用有償旅客運送	市町村運営有償運送	市町村福祉輸送	市町村運営有償運送の登録に関する処理方針について(H18.9.15 国自旅 141号通達)
		福祉有償運送		

### (3) 介護保険に関連する福祉輸送

#### ① 介護保険利用の流れ

介護保険による介護給付を受けるためには、市町村による要介護認定を受ける必要があります。身体機能等の低下が明らかでない場合には、基本チェックリスト（高齢者が自身で生活機能に低下があるかどうかを確認する質問リスト。次頁表 2-4 4 参照）を実施し、その結果、日常生活を営む上で何らかのリスクがあり、支援が必要と判定されれば、要介護認定に進む。

チェックリストを実施した結果、要介護認定を必要としないと判定された場合、また要介護認定の結果「非該当」となった場合でも、次頁表 2-4 5 のア～キに該当する場合は、介護予防ケアマネジメント（介護保険特別会計から支出される総合事業サービス）の給付を受けることができる。

なお、介護保険の財源構成は図 2-2 に示すとおりであり、事業の実施主体は市町村である。市町村は介護保険法の規定に基づき介護保険特別会計を持ち、介護保険料は各市町村が3年毎に策定する介護保険事業計画により設定される。よって、各サービス給付に伴う被保険者の負担額も、市町村によって異なる。

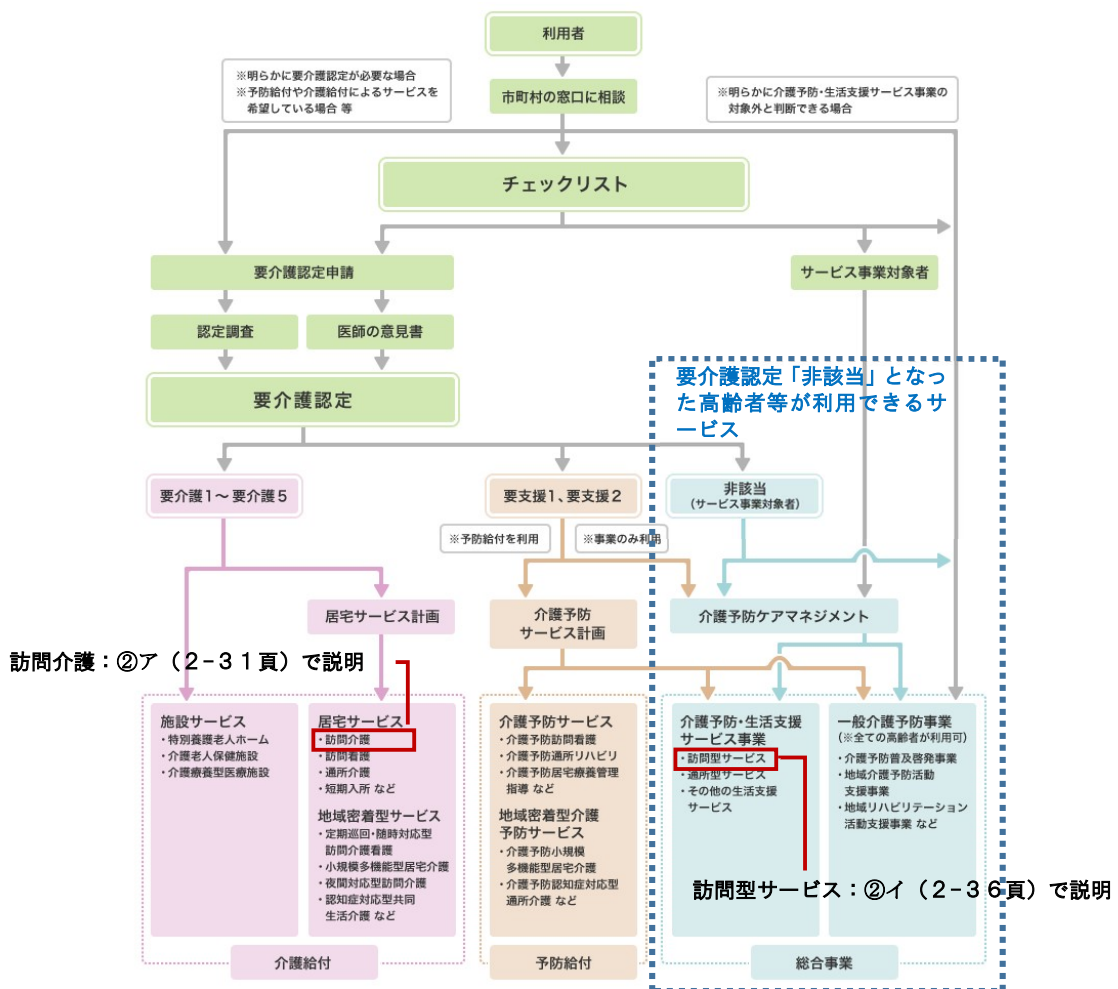


図 2-1 介護保険等サービス利用手続きの流れ

出典：厚生労働省資料に加筆

表 2-4 3 基本チェックリストによるチェックの対象者

出典：基本チェックリストの活用について（H29 東京都八王子市）

<p>以下の要件すべてに該当する方が、基本チェックリストの対象となります。</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>●要支援 1 の認定を受けている認定更新対象者（要支援 2 の認定者も実施は可能）</li> <li>●介護予防給付サービスの利用を必要としない者</li> <li>●基本チェックリストによる事業対象者認定を希望する者</li> <li>●第 2 号被保険者ではない</li> <li>●給付制限を受けていない</li> </ul>
---

表 2-4 4 基本チェックリストの内容

出典：厚生労働省資料

<p>日常生活関連動作について</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1. バスや電車で、一人で外出していますか</li> <li>2. 日用品の買い物をしていますか</li> <li>3. 預貯金の出し入れをしていますか</li> <li>4. 友人の家を訪ねていますか</li> <li>5. 家族や友人の相談のついでにしていますか</li> </ol>	<p>口腔機能について</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>13. 半年前に比べて固いものが食べにくくなりましたか</li> <li>14. お茶や汁物等でむせることがありますか</li> <li>15. 口の温きが気になりますか</li> </ol>
<p>運動器の機能について</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>6. 階段を手すりや壁をつたわずに昇っていますか</li> <li>7. 椅子に座った状態から何もつかまらずに立ち上がっていますか</li> <li>8. 15分位続けて歩いていますか</li> <li>9. この1年間に転んだことがありますか</li> <li>10. 転倒に対する不安は大きいですか</li> </ol>	<p>閉じこもりについて</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>16. 週に1回以上は外出していますか</li> <li>17. 昨年と比べて外出の回数が減っていますか</li> </ol>
<p>低栄養状態かどうか</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>11. 6ヶ月間で2kgから3kg以上の体重減少がありましたか</li> <li>12. 身長 (cm) と体重 (kg) およびBMI (注)</li> </ol>	<p>認知症について</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>18. 周りの人から「いつも同じ事を聞く」などの物忘れがあるとされますか</li> <li>19. 自分で電話番号を調べて、電話をかけることをしていますか</li> <li>20. 今日が何月何日かわからない時がありますか</li> </ol>
	<p>うつについて</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>21. (ここ2週間) 毎日の生活に充実感がない</li> <li>22. (ここ2週間) これまで楽しんでやれていたことが楽しめなくなった</li> <li>23. (ここ2週間) 以前は楽にできていたことが今はおっくうに感じられる</li> <li>24. (ここ2週間) 自分が役に立つ人間だと思えない</li> <li>25. (ここ2週間) わけもなく疲れたような感じがする</li> </ol>

表 2-4 5 基本チェックリスト該当者の要件

出典：基本チェックリストの運用マニュアル（H29 東京都八王子市）に加筆

	判定基準	リスク該当項目
ア	1～20 までの 20 項目のうち 10 項目以上に該当	生活機能全般
イ	6～10 までの 5 項目のうち 3 項目以上に該当	運動機能
ウ	11.12 の 2 項目のすべてに該当	栄養状態
エ	13～15 までの 3 項目のうち 2 項目以上に該当	口腔機能
オ	16.17 の 2 項目のうち No.16 に該当	閉じこもり
カ	18～20 までの 3 項目のうちいずれか 1 項目以上に該当	認知症
キ	21～25 までの 5 項目のうち 2 項目以上に該当	うつ

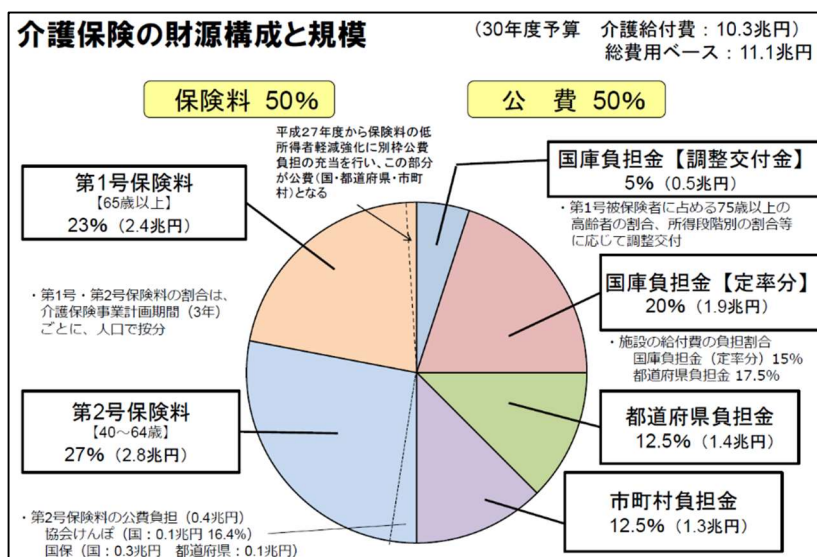


図 2-2 介護保険の財源構成

出典：厚生労働省資料

② 輸送に関連した介護保険サービス

ア 要介護者を対象としたサービス～介護保険による輸送サービス

A. サービス概要

介護保険制度において、介護給付の対象となるサービスは以下の図のとおりである。輸送に関わるサービスとしては、居宅介護サービス（2-29頁図 2-1では「居宅サービス」と表記しているが同一）の訪問サービスの中の訪問介護が該当する。



図 2-3 介護保険のサービス体系

出典：厚生労働省資料に加筆

B. 訪問介護のサービス内容

訪問介護は更に①身体介護、②生活援助、③通院等乗降介助の3類型に分類され、介護保険を適用した介護タクシーの利用は、その中の主に③通院等乗降介助を利用することになる。

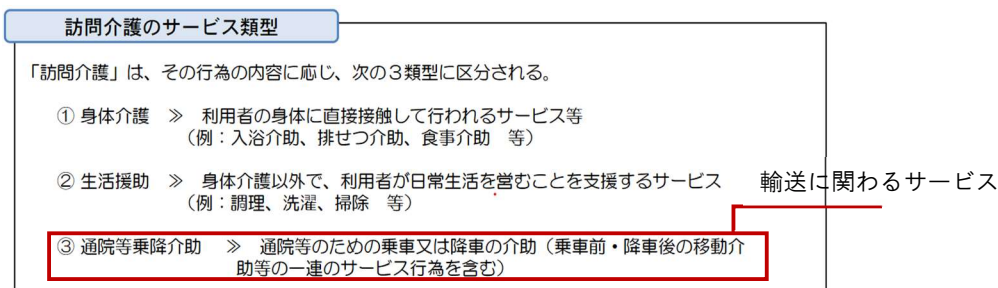


図 2-4 訪問介護におけるサービス類型

出典：厚生労働省資料

通院等における乗降介助の具体的なイメージは以下のとおりである。

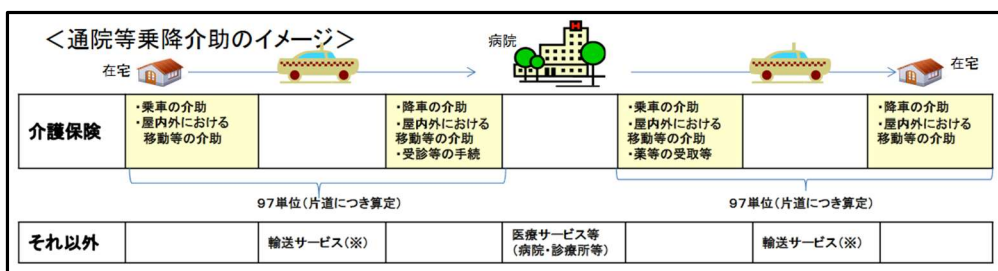


図 2-5 通院等乗降介助のイメージ

出典：厚生労働省資料

介護保険が適用される通院等乗降介助の「通院等のため」に認められる内容としては、次のa～eの5点とされており、こういった行動が対象となるかについては、浜田地区広域行政組合が厚生労働省に確認の上作成・公表した、表 2-46が参考となる。

- a. 病院への通院
- b. 日用必需品の買い物
- c. 生活費の払戻しや公共料金の支払い
- d. サービス選択の目的での介護保険施設等の見学
- e. 公共機関での各種手続。

表 2-46 通院等乗降介助の算定基準について

資料：訪問介護における通院等乗降介助に係る算定基準について（浜田地区広域行政組合、H28.9.5 浜広介第 396 号）に加筆

	内容	報酬算定の考え方
1	買い物への送迎及び付き添い	<b>算定可</b> 日用必需品の買い物はよい。(店舗内での介助が確保されていること。)移動範囲は基本的に在住市内とする。
2	理髪店・美容院への送迎及び付き添い	<b>算定不可</b> 移動理髪車や訪問美容師等に対応。
3	冠婚葬祭に関する送迎及び付き添い	<b>算定不可</b> 墓参りも同様。
4	選挙への送迎及び付き添い	<b>算定可</b> 前記 e. の理由により。
5	眼鏡や補聴器の購入、修理の送迎及び付き添い	<b>算定可</b> 前記 a. b. の理由により。
6	入退院時の送迎及び付き添い	<b>算定不可</b> 入退院は居宅サービスではないとの判断をしているため。
7	通院の送迎及び付き添い後、そのまま入院となった場合	<b>算定可 (状況の記録が必要。)</b> 居宅サービス利用後に、引き続き結果的に入院となったという状況のため。
8	病院から病院への送迎及び付き添い	<b>算定不可</b> 医療機関の移送は、介護保険法における訪問介護の定義に該当しないため。
9	マッサージや鍼灸院への送迎及び付き添い	<b>算定可</b> 医療保険適用である場合。
10	短期入所サービスの送迎	<b>算定不可</b> 家族が行うことが原則であるため。 しかし、利用者の心身状態、家族等の事情からみて送迎を行うことが必要な場合は、事業所が加算を取って送迎を行うことができる。 (事業所が準備する車両では送迎ができない場合は、通院等乗降介助を算定可とすることができる。)
11	通院後に買い物をして帰宅すること	<b>基本的には認められない。</b> 調剤薬局に薬を受け取りに行くことはよい。 (その際の待ち時間までは関与しない。)
12	通院等乗降介助で同乗者は認められるか	<b>基本的には本人のみの送迎とする。</b>



表 2-46 の内容も踏まえつつ、通院等乗降介助において介護保険が適用される場合における対象者・サービス利用目的・サービス内容等の条件を整理すると、表 2-47、表 2-48 のとおりである。

表 2-47 介護保険適用の条件（利用者）

項目	条件・内容										
対象者	<p>自宅、有料老人ホーム、ケアハウス、サービス付き高齢者向け住宅（サ高住）等で生活していて、1人でバスや電車等の公共交通機関に乗ることができない要介護1～5の者。</p> <p>家族の同乗は原則として認められない。（特別な事情があると市区町村が判断した場合は、例外も存在する。）</p>										
サービス利用目的	<p>社会生活上必要不可欠な外出及び余暇活動等の社会参加のための外出</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・通院（受診、リハビリ等）</li> <li>・補装具・補聴器・メガネなど本人自身でなければならない調整や買い物</li> <li>・預金の引き下ろしといった金銭に関するもの</li> <li>・選挙投票、公共機関における日常生活に必要な申請や届け出</li> </ul> <p>仕事や趣味嗜好などの目的に利用出来ない。（家族の見舞いは頻繁でなければ介護保険の適用対象となる。）</p>										
サービス内容 ※介助の範囲はケアプランで決まるが、右のようなサービスが受けられる。	<ul style="list-style-type: none"> <li>・移動と介助の包括的なサービスであるため、何らかの介助を必要とせず、車両への乗降を運転手が見守るだけでよい場合は、介護保険を適用したサービスは利用不可。</li> <li>・また、運転手による介助量が増えると（外出の準備として長時間（20～30分程度以上）の介助を必要とする場合等）、身体介護や生活援助に切り替わる事があり、サービスの単位数が変わり費用も変化する。</li> </ul>										
	<table border="1"> <tr> <td>出発時</td> <td> <ul style="list-style-type: none"> <li>・介護タクシーが利用者宅等まで迎車</li> <li>・着替えなどの外出準備介助</li> <li>・タクシーまでの移動と乗車の介助</li> </ul> </td> </tr> <tr> <td>運転</td> <td> <ul style="list-style-type: none"> <li>・目的地までの運転（※介護給付の対象外）</li> </ul> </td> </tr> <tr> <td>目的地に到着</td> <td> <ul style="list-style-type: none"> <li>・降車介助、目的の場所までの移動介助</li> <li>・通院時は受付及び受診科までの移動介助と病院スタッフへの声かけ</li> <li>・受診後の会計や薬の受け取りサポート</li> </ul> <p>※通院の場合、病院内介助は原則として病院スタッフの役目とされるため、運転手は病院内の介助は原則行わない。（病院内の移動に介助が必要な場合、認知症そのほかのために見守りが必要な場合、排泄介助を必要とする場合等例外的に認められるケースも存在する。）</p> </td> </tr> <tr> <td>運転</td> <td> <ul style="list-style-type: none"> <li>・利用者宅までの運転（※介護給付の対象外）</li> </ul> </td> </tr> <tr> <td>帰宅時</td> <td> <ul style="list-style-type: none"> <li>・降車介助、室内までの移動介助</li> <li>・必要に応じて着替えやおむつ交換等</li> </ul> </td> </tr> </table>	出発時	<ul style="list-style-type: none"> <li>・介護タクシーが利用者宅等まで迎車</li> <li>・着替えなどの外出準備介助</li> <li>・タクシーまでの移動と乗車の介助</li> </ul>	運転	<ul style="list-style-type: none"> <li>・目的地までの運転（※介護給付の対象外）</li> </ul>	目的地に到着	<ul style="list-style-type: none"> <li>・降車介助、目的の場所までの移動介助</li> <li>・通院時は受付及び受診科までの移動介助と病院スタッフへの声かけ</li> <li>・受診後の会計や薬の受け取りサポート</li> </ul> <p>※通院の場合、病院内介助は原則として病院スタッフの役目とされるため、運転手は病院内の介助は原則行わない。（病院内の移動に介助が必要な場合、認知症そのほかのために見守りが必要な場合、排泄介助を必要とする場合等例外的に認められるケースも存在する。）</p>	運転	<ul style="list-style-type: none"> <li>・利用者宅までの運転（※介護給付の対象外）</li> </ul>	帰宅時	<ul style="list-style-type: none"> <li>・降車介助、室内までの移動介助</li> <li>・必要に応じて着替えやおむつ交換等</li> </ul>
出発時	<ul style="list-style-type: none"> <li>・介護タクシーが利用者宅等まで迎車</li> <li>・着替えなどの外出準備介助</li> <li>・タクシーまでの移動と乗車の介助</li> </ul>										
運転	<ul style="list-style-type: none"> <li>・目的地までの運転（※介護給付の対象外）</li> </ul>										
目的地に到着	<ul style="list-style-type: none"> <li>・降車介助、目的の場所までの移動介助</li> <li>・通院時は受付及び受診科までの移動介助と病院スタッフへの声かけ</li> <li>・受診後の会計や薬の受け取りサポート</li> </ul> <p>※通院の場合、病院内介助は原則として病院スタッフの役目とされるため、運転手は病院内の介助は原則行わない。（病院内の移動に介助が必要な場合、認知症そのほかのために見守りが必要な場合、排泄介助を必要とする場合等例外的に認められるケースも存在する。）</p>										
運転	<ul style="list-style-type: none"> <li>・利用者宅までの運転（※介護給付の対象外）</li> </ul>										
帰宅時	<ul style="list-style-type: none"> <li>・降車介助、室内までの移動介助</li> <li>・必要に応じて着替えやおむつ交換等</li> </ul>										
ケアプラン	<p>ケアプランに目的地や必要な介助、スケジュールをケアマネージャーによって組み込んでもらう必要がある。</p>										
介護タクシー業者の選択	<p>ケアマネージャーが介護タクシーを運営しているタクシー会社へ依頼して利用者と事業者が契約を行う。</p>										

表 2-4 8 介護保険適用の条件（事業者）

項目	条件	
事業主体	訪問介護事業所の指定 （居宅介護支援事業所 や訪問介護事業所な ど）	法人格が必要（株式会社・合同会社・NPO 法人 等）
		管理者・サービス提供責任者を含め、訪問介護 職員を常勤換算方式で 2.5 人以上配置
資格	介護福祉関連の資格が必須（介護職員初任者研修・介護福祉士）	
道路運送法 上の取扱い	道路運送法上の許可・登録を得ていること（2-26 ページ参照）	

また、介護保険を適用した際の料金の構成は以下のとおりであり、介護タクシーに係る費用のうち、介助料のみが介護保険の給付対象となる。



図 2-6 介護保険適用時の料金構成

### C. 訪問介護等における通院等乗降介助を行うにあたっての介護輸送の法的取扱い

平成 18 年 9 月に国交省・厚労省により示された「介護輸送に係る法的取扱いについて」の文書において、介護輸送に係る、道路運送法上の許可または登録に関する法的取扱いについて整理されている。

その中では、訪問介護事業所又は居宅介護事業所（以下、訪問介護事業者等）による訪問介護における、道路運送法上の許可または登録については、

- ①訪問介護事業者等が行う要介護者等を輸送する場合について、第 4 条の許可
- ②訪問介護事業者等が行う要介護者等を輸送する場合について、第 43 条の許可
- ③NPO 法人等が行う福祉有償運送について、第 79 条に基づく登録
- ④訪問介護員等が自己の車両で要介護者等を有償で運送する場合について、第 78 条第 3 号に基づく許可

のいずれかに分類される。

訪問介護サービス等に連続して移送を行う場合は、道路運送法上の許可又は登録を求めなければならないが、これらの許可または登録を受けずに運送を行う訪問介護事業所については、介護報酬の対象としないものとしている。

一方、施設介護において施設介護事業者（デイサービス、ショートステイの事業者を含む）が行う要介護者等の送迎輸送については、施設自らが車両を運行する場合、当該施設への送迎に限り自家輸送とし、道路運送法上の許可又は登録は不要であるとされている。（輸送の安全の確保・向上の観点から、運行管理体制の確保、道路運送法の許可を受けた旅客自動車運送事業者への送迎輸送の外部委託等を促進するものとされている）

イ 要支援者等を対象としたサービス～総合事業（訪問型サービスD）

A. 総合事業概要

総合事業（介護予防・日常生活支援総合事業）は、介護予防・生活支援サービス事業と一般介護予防事業からなり、介護予防・生活支援サービス事業は、要支援者、要介護認定非該当者、基本チェックリスト（表 2-4 4 参照）によるサービス事業対象者が対象である（図 2-1 参照）。

一方、一般介護予防事業は、市区町村が住民の互助や民間サービスと連携し、高齢者の生活機能の改善や生きがい作りを重視した介護予防に役立つ事業であり、65 歳以上のすべての人が利用可能である。

これらのうち、移動支援に係るサービスとしては、介護予防・生活支援サービス事業の内の訪問型サービスDが該当する（図 2-7、参照）。

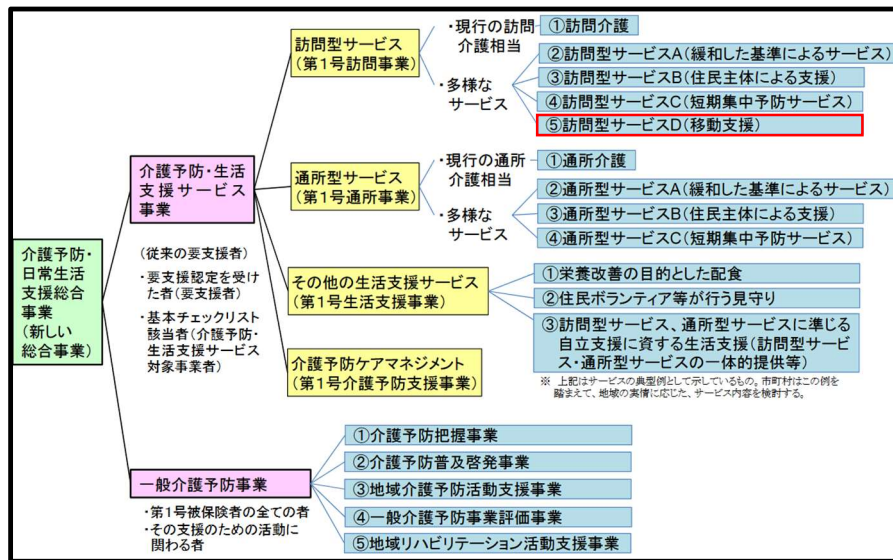


図 2-7 総合事業のサービス体系

出典：厚生労働省資料

表 2-4 9 訪問型サービスにおけるサービスの類型

出典：厚生労働省資料

①訪問型サービス ※ 市町村はこの例を踏まえて、地域の実情に応じた、サービス内容を検討する。					
○ 訪問型サービスは、現行の訪問介護に相当するものと、それ以外の多様なサービスからなる。 ○ 多様なサービスについては、雇用労働者が行う緩和した基準によるサービスと、住民主体による支援、保健・医療の専門職が短期集中で行うサービス、移動支援を想定。					
基準	現行の訪問介護相当	多様なサービス			
サービス種別	①訪問介護	②訪問型サービスA (緩和した基準によるサービス)	③訪問型サービスB (住民主体による支援)	④訪問型サービスC (短期集中予防サービス)	⑤訪問型サービスD (移動支援)
サービス内容	訪問介護員による身体介護、生活援助	生活援助等	住民主体の自主活動として行う生活援助等	保健師等による居宅での相談指導等	移送前後の生活支援
対象者とサービス提供の考え方	○既にサービスを利用しているケースで、サービスの利用の継続が必要なケース ○以下のような訪問介護員によるサービスが必要なケース (例) ・認知機能の低下により日常生活に支障がある症状・行動を伴う者 ・退院直後で状態が変化しやすく、専門的サービスが特に必要な者 等 ※状態等を踏まえながら、多様なサービスの利用を促進していくことが重要。	○状態等を踏まえながら、住民主体による支援等「多様なサービス」の利用を促進		・体力の改善に向けた支援が必要なケース ・ADL・IADLの改善に向けた支援が必要なケース ※3～6ヶ月の短期間で行う	訪問型サービスBに準じる
実施方法	事業者指定	事業者指定／委託	補助(助成)	直接実施／委託	
基準	予防給付の基準を基本	人員等を緩和した基準	個人情報の保護等の最低限の基準	内容に応じた独自の基準	
サービス提供者(例)	訪問介護員(訪問介護事業者)	主に雇用労働者	ボランティア主体	保健・医療の専門職(市町村)	

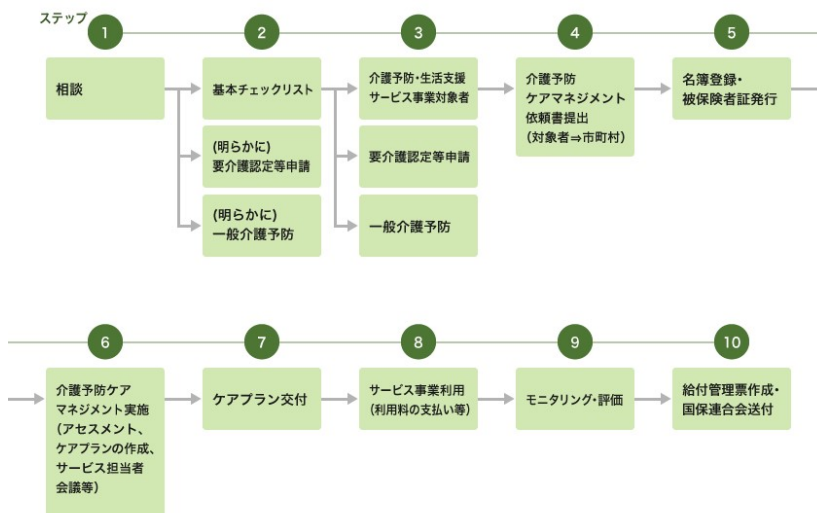


図 2-8 総合事業（サービス事業）の利用の流れ

出典：厚生労働省資料

B. 訪問型サービスD（移動支援）について

訪問型サービスD（移動支援）の輸送実施主体は主にボランティア団体であり、その活用方法については、以下の2つの類型に分類される。

a. 通院や買物等をする場合における送迎前後の付添支援（ケース1）

- ・介護保険制度の通院等乗降介助に類似した支援であり、送迎前後の付き添い支援を行う。
- ・目的地は生活支援の範囲内であれば、通院のほか買物支援も可能である。
- ・市町村からサービス提供者への補助の対象としては、サービスの利用調整の人件費等の間接経費のみが対象となる。（車両やガソリン代等の補助といった、移送に関する直接経費は対象とならない。）

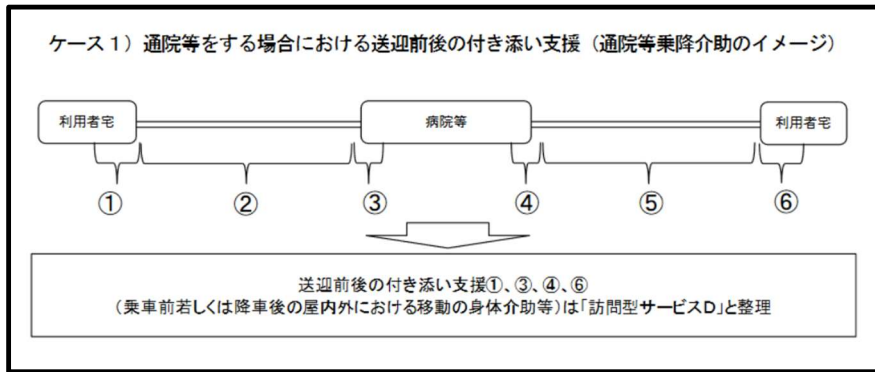


図 2-9 訪問型サービスDの活用例：通院等をする場合における送迎前後の付き添い支援

出典：厚生労働省資料

b. 通所目的のサロン送迎型（通所型サービスBにおいて、その送迎を別主体で実施する場合）（ケース2）

- ・通所型サービスBや一般介護予防事業による、サロン等の通いの場へ通所において、送迎を「別主体」が行う場合、その送迎部分を訪問型サービスDとして位置付ける事ができる（通いの場での支援については、通所型サービスBに該当する）。
- ・市町村からサービス提供者への補助の対象としては、間接経費の他、ガソリン代など送迎にかかる実費・車両購入費等であるが、具体的な対象経費については、市町村の判断に委ねられている。
- ・市町村からの補助がない場合は、ガソリン代を利用者から収受することもできる。

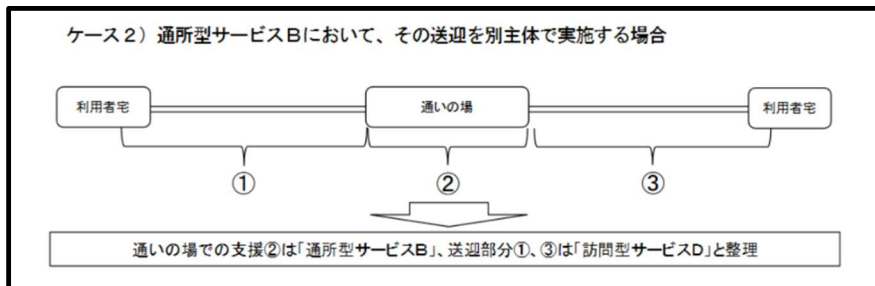


図 2-10 訪問型サービスDの活用例：通所型サービスBにおいて、その送迎を別主体で実施する場合

出典：厚生労働省資料

C. 訪問型サービスD（移動支援）の輸送許可

訪問型サービスDを支える輸送は、法第4条許可（福祉輸送事業限定）、法第78条第3号の許可（4条ぶら下がり）<sup>4</sup>、法第79条の登録による運送の他、道路運送法における許可・登録を要しない運送の態様について（H30.3.30 国自旅第338号国土交通省自動車局旅客課長通達）において許可・登録が不要とされているケース（実際の運送に要するガソリン代、道路通行料、駐車場料金、自発的な謝礼を超えて収受しない場合等）に該当する運送により実施される。

表 2-50 総合事業と道路運送法の類型（令和2年1月）

資料：NPO法人 全国移動サービスネットワーク

道路運送法の類型	許可・登録不要			登録	許可
	ガソリン代実費・有料 道路・駐車料のみ	サロン送迎 (自家輸送)	家事身辺援助等サービス (訪問B一体型)		
総合事業の類型					
訪問型サービスB			松戸市 吉見町 天童市 八王子市 花巻市 萩市		
訪問型サービスD (ケース1)	米原市 大網白里市 柏崎市		黒滝村 流山市 太子町 柏崎市 小野市 山形市	取手市 美郷町 若桜町 橋本市 御代田町 白老町	さつま町
訪問型サービスD (ケース2)	鶴岡市 桑名市 伊勢市	秦野市 網走市 長沼町 飯綱町 加東市 防府市 太子町 葉山町 函南町 藤枝市 浜松市 吉田町		和光市	川島町
一般介護予防事業 ※ケアマネジメント不要	神栖市高根沢町 吉備中央町	国東市			
総合事業活用なし	富田林市 みやき町	岡山市南区	川越市 千葉市緑区		

前頁（第2章第2節2）（3）②イB訪問型サービスD（移動支援）について）にも記載したとおり、ケースにより市町村からサービス提供者への補助の範囲は異なる。とくにケース2においてはどこまでを補助対象とするかは市町村の判断にゆだねられているが、利用者負担との2重徴収にならないよう留意する必要がある。

表 2-51 訪問型サービスDにおける市町村からの補助の範囲

ケース	補助の範囲
ケース1	サービスの利用調整の人件費等の間接経費のみが対象（車両やガソリン代等の補助といった、移送に関する直接経費は対象とならない）
ケース2	間接経費の他、ガソリン代など送迎にかかる実費・車両購入費等であるが、具体的な対象経費については、市町村の判断による（市町村からの補助がない場合は、ガソリン代を利用者から収受することも可）

<sup>4</sup> 表 2-50に示すさつま町を例にとると、事業を実施する法人の要件として、「道路運送法(昭和26年法律183号)第4条に規定する一般乗用旅客運送事業及び同法第78条第3号に規定する自家用有償運送の許可を受けていること。」と規定している（さつま町訪問型移動支援サービス事業(事業所実施型)実施要綱第13条(1)）

## 早わかり法制度 総合事業編

プラン①～⑥の実施に当たって総合事業の補助金を活用する場合は、下表の条件を満たす必要があります。

- \*1 一般介護予防事業のうち「介護予防普及啓発事業」または「地域介護予防活動支援事業」として実施
- \*2 登録不要の活動の種類はp11の①～④参照

総合事業の類型	訪問Dケース1) 通院や買物等	訪問Dケース2) 通所目的	訪問B	通所B	一般介護予防 事業*1
内容・目的地	通院等における送迎前後の付添支援(目的地はケアマネジメントによる)	通所Bや一般介護予防事業による通いの場の送迎を別主体が実施	(住民主体で)家事支援等生活支援の一部として送迎を実施	通所Bへの送迎(同一主体でも別主体でも)	通いの場への送迎(同一主体でも別主体でも)
補助が可能な経費	コーディネーター人件費	○	○	○	○(市町村判断)
	家賃・通信費等	○	○	○	○(市町村判断)
	車両維持購入費	×	○(市町村判断)	×	○(市町村判断)
	ガソリン代	×	○	×	○
補助対象となる利用者	要支援1、要支援2、基本チェックリスト該当者				高齢者は誰でも
ケアマネジメントの要否	要	要	要	要	不要
利用者負担 (登録不要の場合)	ガソリン代実費①	ガソリン代実費①	家事支援と同一の利用料④	サロン利用料のみ③	サロン利用料のみ③

## 早わかり法制度 道路運送法編

道路運送法では、料金収受の有無や対象者、地域特性等によって手続きが変わります。自家用車(白ナンバー)の車両を使用した住民主体の移動・外出支援は、道路運送法の枠組みにあてはめると以下 [ ] のようになります。

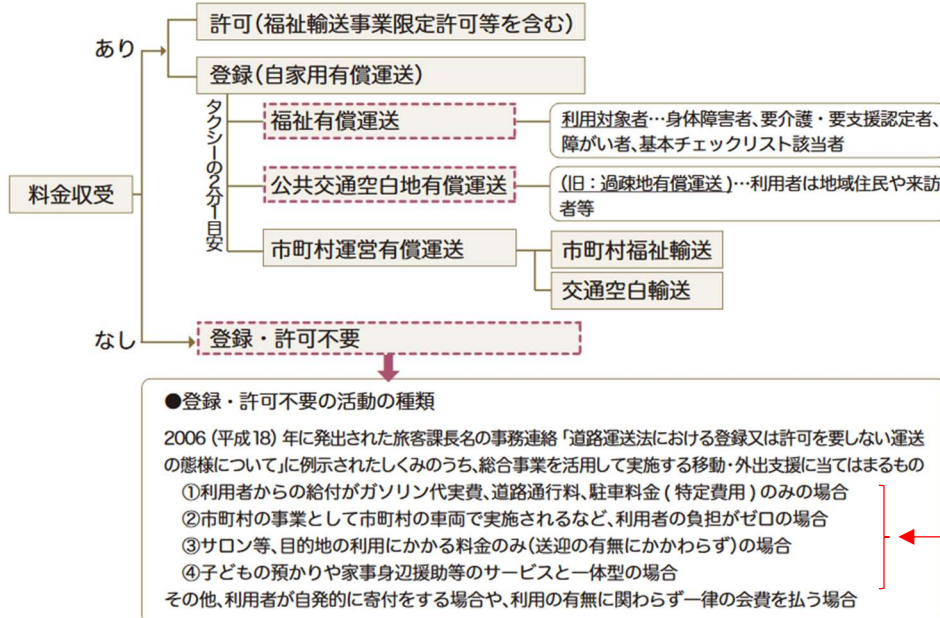


図 2-11 総合事業概要

出典：NPO 法人 全国移動サービスネットワーク



(4) 運行主体

福祉輸送における運行主体は以下に示すとおりである。

表 2-52 福祉輸送の運行主体

根拠法	運行主体等	
法第 4 条許可	介護保険適用	訪問介護事業所又は居宅介護事業所の指定を受けた一般乗用旅客自動車運送事業者
	介護保険適用外	一般乗用旅客自動車運送事業者
法第 43 条許可	訪問介護事業所又は居宅介護事業所の指定を受けた特定旅客自動車運送事業者	
法第 78 条第 3 号許可	当該運送を行う訪問介護員等と契約関係にある訪問介護事業所又は居宅介護事業所の指定を受けた旅客自動車運送事業者	
法第 79 条登録	NPO 法人のほか、公益法人、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。（規則第 48 条参照。）	

(5) 運賃等

① 一般乗用旅客自動車運送事業（福祉輸送事業限定）の運賃

通常のタクシー（一般乗用旅客自動車運送事業）の運賃については、「一般乗用旅客自動車運送事業の運賃料金の認可の処理方針について」（国自旅第 101 号平成 13 年 10 月 26 日）による審査基準が適用されるが、一般乗用旅客自動車運送事業（福祉輸送事業限定）による福祉輸送サービスに係る運賃については、「福祉輸送サービスを行う一般乗用旅客自動車運送事業の運賃及び料金について」（国自旅第 170 号平成 18 年 9 月 25 日）により、弾力的な取り扱いが可能とされている。

こうした制度を活用し、一般タクシーと同程度のメーター運賃（時間距離併用制運賃）で徴収する以外に、時間制運賃や距離制運賃を採用している事業者も多くみられる。

表 2-53 一般乗用旅客自動車運送事業（福祉輸送事業限定）に係る運賃制度の概要

資料：福祉輸送サービスを行う一般乗用旅客自動車運送事業の運賃及び料金について（H18.9.25 国自旅第 170 号）

運賃及び料金種類	概要	認可の処理方針等
1. ケア運賃	福祉輸送サービス（2. 及び 3. を除く。）を行う場合。	<ul style="list-style-type: none"> <li>福祉輸送サービスの実態を踏まえ、以下の①～③に例示する運賃等、距離制によらない運賃のみを設定することができる。</li> <li>距離制による運賃を設定する場合を含め、審査基準及び処理期間等について弾力的に取扱う。</li> <li>運賃の割引、料金の設定については、輸送の実績に応じた弾力的な取扱いができるものとし、介護料金等旅客の運送に直接伴うものではない料金については、認可も届出も不要。</li> <li>ただし、自動認可運賃を大きく下回る運賃や減収率が大きい割引運賃を設定しようとする場合にあっては、必要に応じて原価計算書等の提出を求め、所要の審査を行う。</li> <li>①時間制運賃を基本として、15 分又は 30 分単位など細分化した時間に対応して設定するもの。</li> <li>②一定の幅で運賃を設定し認可を受け、その範囲内で送迎サービスの内容等に応じて運賃を収受するもの。</li> <li>③一定の輸送範囲において定額運賃を設定するもの。</li> </ul>
2. 介護運賃	福祉輸送サービスのうち、介護支援専門員（ケアマネージャー）が作成する介護サービス計画（ケアプラン）又は市町村が行う介護給付費支給決定の内容に基づき、資格を有する訪問介護員等が訪問介護サービス等と連続して又は一体として行う輸送を行う場合。	<ul style="list-style-type: none"> <li>事業者の判断により多様な運賃の設定方式がありうることを踏まえ、審査基準の弾力的な取扱いを図る。</li> <li>具体的には、自動認可運賃に該当しない運賃を設定しようとする場合であって、運賃改定を伴わないときには、原価計算書等の提出を求めず、自動認可運賃に準じた処理手続による。</li> <li>提供される輸送サービスの内容と比較して、設定しようとする運賃の額が著しく低額でもつばら名目的なものにすぎないと認められるときは、この限りでない。</li> </ul>
3. 民間救急運賃	福祉輸送サービスのうち、消防機関又は消防機関と連携するコールセンターを介して、患者等搬送事業者による搬送サービスにより患者の輸送を行う場合。	<p>民間救急運賃の適用方法等については、以下のとおりとし、輸送の実態に応じた運賃料金を設定することができるものとする。（原価計算書等の提出と所要の審査が必要）</p> <p>（1）運賃の適用方法 基本運賃は、原則、時間制運賃とし、運賃の算定は、旅客が乗車した時から旅客の輸送を終了するまでに要した時間によるものとする。この場合、別途、定額の待料金、迎車回送料金を設定することができるものとする。</p> <p>（2）車種区分 車種は福祉自動車として一区分とする（軽自動車は除く。）。</p> <p>（3）特別な設備を有する車両の割増 寝台等固定した設備を有する車両に限って適用することができるものとし、割増率は事業者の申請に基づき 2 割以内で設定できるものとする。</p> <p>（4）その他、運賃の割引、料金の設定等については、輸送の実態に応じた弾力的な取扱いができるものとする。</p>

## ② 特定旅客自動車運送事業の運賃

特定旅客自動車運送事業の運賃は届出制であり、特定の要件等はなく、メーター運賃（時間距離併用制運賃）、時間制運賃、距離制運賃のいずれも適用可能である。

なお、福祉輸送を特定旅客自動車運送事業により行う場合は、指定訪問介護事業者との間で介護サービスの利用を契約する要介護者が対象旅客となり、通院等乗降介助に相当する部分に関しては介護報酬により支払われるが、輸送に係る運賃は利用者が負担する。

## ③ 訪問介護員等による自家用自動車の有償運送の運賃

訪問介護員等による自家用自動車の有償運送（4条ぶら下がり許可）の運賃は、契約先である旅客自動車運送事業者が認可を受けた（契約先の旅客自動車運送事業者が特定旅客自動車運送事業者の場合は届け出た）運賃に準じる。

なお、②と同様に指定訪問介護事業者との間で介護サービスの利用を契約する要介護者が対象旅客となり、通院等乗降介助に相当する部分に関しては介護報酬により支払われるが、輸送に係る運賃は利用者が負担する。

## ④ 市町村運営有償運送の対価

市町村福祉有償運送においては、「自家用有償旅客運送者が利用者から収受する対価の取扱いについて」（国自旅第144号 平成18年9月15日）により、「運賃」ではなく「対価」として、次のように定められている。

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を目安とするものとし、運送の対価以外の対価については当該一般乗用旅客自動車運送事業における料金を参考として定めることができるものとする。
--



⑤ 自家用有償旅客運送（福祉有償運送）の対価

自家用有償旅客運送（福祉有償運送）においても、市町村福祉有償運送と同様に「自家用有償旅客運送者が利用者から収受する対価の取扱いについて」（国自旅第 144 号 平成 18 年 9 月 15 日）により、「運賃」ではなく「対価」として、次のように定められている。

表 2-55 自家用有償旅客運送（福祉有償運送）が旅客から収受する対価等

資料：自家用有償旅客運送者が利用者から収受する対価の取扱いについて（国自旅第 144 号 H18.9.15）

対価の範囲		対価の設定方法	対価の設定に当たっての考え方	
			旅客から収受する対価の水準	対価の適用方法
運送の対価	運送サービスの利用に対する対価	原則として、次のイ、ロ、ハ、の中から選択するものとする。ただし、これらのいずれにもより難しい場合にあつては、運営協議会の合意に基づき、地域の実情に応じた運送の対価の設定を行うことができるものとする。 イ. 距離制 原則として、旅客の乗車した地点から降車した地点までの走行距離に応じて対価を設定するものであつて、初乗りに係る対価と加算に係る対価を定めるもの。 ロ. 時間制 旅客を運送するため旅客の指定した場所に到着した時から旅客の運送を終了するまでに要した時間により運送の対価を定めるものであつて、初乗りに係る対価と加算に係る対価を定めるもの。 ハ. 定額制 旅客の運送に要した時間及び距離によらず 1 回の利用ごとに対価を定めるもの又は予め利用者の利用区間ごとの対価の額を定めるもの。	旅客から収受しようとする対価は、施行規則第 51 条の 15 において、実費の範囲内であると認められること、営利を目的としていないと認められない妥当な範囲内であることなどが求められており、具体的には、次のイ、ロ、ハ、に掲げる基準を目安とするものとする。 イ. 運送の対価は、当該地域におけるタクシーの上限運賃（ハイヤー運賃を除く。）の概ね 1/2 の範囲内であること。 ロ. 運送の対価以外の対価にあつては、実費の範囲内であること。 ハ. 均一制など定額制による運送の対価において、近距離利用者の負担が過重となるなど、利用者間の公平を失するような対価の設定となっていないと認められること。 二. 運送の対価を距離制又は時間制で定める場合であつて、車庫（事務所の車庫を含む。）を出発した時点からの走行距離を基に対価を算定しようとする場合にあつては、当該同一旅客をタクシーが運送した場合の実車運賃の額に迎車回送料金を加えた合計額と比較して、当該対価が概ね 1/2 の範囲内であると認められること。ただし、当該対価を適用する場合には、迎車回送料金を併せて徴収してはならない。 （注 1）登録後の実績に基づき、平均実車キロを算出することができる申請者にあつては、当該平均実車キロを乗車した場合のタクシーの上限運賃を基準として、上記イ、ロ、ハ、二、の考え方を適用することができる。 （注 2）運送の対価以外の名目で、実質的に運送サービスの対価を収受することにより、運送の対価の水準を名目的に上記イ、ロ、ハ、二、に合致する水準に抑制するなどの操作は認められない。	イ. 時間制及び距離制の双方を定めることは差し支えないが、それぞれの適用方法について明確に基準が設けられており、運送を利用しようとする際に予め旅客に対して適用する対価の説明がなされる必要がある。 ロ. 福祉有償運送に係る運送の対価にあつては、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場合の対価を定めるものである。このため、ハ、に規定する複数乗車（1 回の運行で複数の利用者を運送する場合であつて、旅客 1 人ずつから対価を収受する場合をいう。以下同じ。）の対価を定めることができる場合を除き、旅客数に応じた運送の対価を収受することはできないものであること。 ハ. 福祉有償運送における複数乗車の対価を定める場合には、旅客 1 人ずつから収受する対価が明確に定められており、かつ、当該自動車の乗車定員を最大限利用した場合における対価の総額が、同一距離又は時間を運行した場合におけるタクシー運賃の額と比較して概ね 1/2 の範囲内にあると認められるか、又は平均乗車人員が算出できる場合には、平均乗車人員で運行した場合の対価の総額が、同一距離又は時間を運行した場合におけるタクシー運賃の額と比較して概ね 1/2 の範囲内にあると認められるか、いずれかの方法により判断することができる。 二. 運送の対価以外の対価を利用者に求める場合は、旅客が利用した設備又は提供された役務の種類ごとに金額を明記すること。
運送の対価以外の対価	イ. 迎車回送料金（旅客の要請により乗車地点まで車両を回送する場合に適用する料金） ロ. 待機料金（旅客の都合により車両を待機させた場合に適用する料金） ハ. その他の料金（介助料（乗降介助に関する部分に限る）、添乗料（運送にあつて添乗員を付き添わせた場合の料金）、ストレッチャー、車いす使用料等の設備使用料など）	運送の対価以外の対価を設定する場合には、それぞれの対価の額及びそれを適用する場合の基準を明確に定めるものとする。 （注）会員となるときの入会金、年会費、月会費その他の名目で徴収され、専ら団体の活動の維持・運営に当てられる会費等は、原則としてここでの対価には含めない。		

その他：タクシーの半額等、必要以上に価格の安いことを煽って会員等の募集を行ってはならない。



(6) 運転者等の要件

旅客自動車運送事業においては二種免許が必須であるが、法第 78 条第 3 号許可による訪問介護員等による自家用有償旅客運送及び法第 79 条登録による自家用有償旅客運送においては、第一種免許の保有者であっても、国土交通大臣が認定する講習を修了し又はこれに準ずるものとして国土交通大臣が定める要件を備えている場合は運行できる。

表 2-5 4 福祉輸送に従事できる運転者の要件（運転免許）

根拠法	事業区分		運転者の要件（運転免許）
法第 4 条許可	一般乗用旅客自動車運送事業（福祉輸送事業限定）		第二種運転免許を受けており、その効力が停止されていない者
法第 43 条許可	特定旅客自動車運送事業		
法第 78 条第 3 号許可	訪問介護員等による自家用自動車の有償運送		第一種運転免許を受けており、かつ、その効力が過去 2 年以内において停止されていない者であって、次の要件のいずれかを備える者 i. 国土交通大臣が認定する福祉有償運送運転者講習を修了していること ii. (社) 全国乗用自動車連合会、(財) 全国福祉輸送サービス協会及び (社) シルバーサービス振興会が行うケア輸送サービス従事者研修を修了していること（ただし、同研修は平成 26 年 5 月を以て廃止）
法第 79 条登録	自家用有償旅客運送	市町村運営有償運送 市町村福祉輸送 福祉有償運送	

また、福祉輸送で使用できる自動車の種類は、乗車定員 11 人未満のもので、次のとおり福祉自動車とセダン型等の一般車両の 2 種類がある。

表 2-5 5 福祉輸送に用いる車両

車種		概要
福祉自動車	寝台車	車内に寝台（ストレッチャー）を固定する設備を有する自動車
	車いす車	利用者が車いすのまま車内に乗り込むことが可能な自動車であってスロープ又はリフト付きの自動車
	兼用車	ストレッチャー及び車いすの双方に対応した自動車
	回転シート車	回転シート（リフトアップシートを含む。）を備える自動車
セダン等		貨物運送の用に供する自動車を除く。

このうち、セダン型車両を使用する場合にあつては、表 2-5 4 の要件のほかに運転者又は乗務員は以下のいずれかの要件を満たす必要がある。

表 2-5 6 セダン型車両を用いた福祉輸送における運転者の要件

根拠法	事業区分		運転者の要件（セダン型車両）	法令・通達等
法第 4 条許可	一般乗用旅客自動車運送事業（福祉輸送事業限定）		<ul style="list-style-type: none"> <li>・ケア輸送サービス従事者研修を修了していること</li> <li>・介護福祉士の資格を有していること</li> <li>・訪問介護員の資格を有していること</li> <li>・居宅介護従事者の資格を有していること</li> </ul>	一般乗用旅客自動車運送事業（福祉輸送事業限定）の許可等の取扱いについて（H18.9.25 国自旅 169 号通達）
法第 79 条登録	自家用有償旅客運送	市町村運営有償運送 市町村福祉輸送 福祉有償運送	<ul style="list-style-type: none"> <li>・介護福祉士の資格を有していること</li> <li>・国土交通大臣が認定するセダン等運転者講習を修了していること</li> <li>・ケア輸送サービス従事者研修を修了していること</li> <li>・訪問介護員等の資格を有していること</li> </ul>	規則第 51 条の 16 第 3 項

(7) 運行の安全確保に係る措置等

ア 安全管理規程

道路運送法では、以下の表のとおり所定の要件に該当する旅客自動車運送事業者に対して、安全管理規程の策定と国土交通大臣への届出が義務付けられている。

従って、福祉輸送を行う一般乗用旅客自動車運送事業者または特定旅客自動車運送事業者が事業用自動車を 200 両以上有する場合は、安全管理規程の届出が義務付けられる。

表 2-57 安全管理規程の届出が義務付けられている旅客自動車運送事業者

事業の種別	義務付け対象事業者
一般乗用旅客自動車運送事業	一般乗用旅客自動車運送事業の用に供する事業用自動車を合計 200 両以上有する事業者
一般貸切旅客自動車運送事業	全ての事業者
一般乗合旅客自動車運送事業（貸切委託運行の許可を得ているもの）	
一般乗合旅客自動車運送事業（上記を除くもの）	一般乗合旅客自動車運送事業及び特定旅客自動車運送事業の用に供する事業用自動車を合計 200 両以上有する事業者
特定旅客自動車運送事業	

※同一事業者で複数種類の事業許可を有する場合であって、上記のいずれか一つに該当するものは、安全管理規程の届出等が義務付け。



## イ 運行管理

法令で定められた車両台数（バス1両以上、タクシー等5両以上）を配置する営業所においては、旅客自動車運送事業にあつては運行管理者を、自家用有償旅客運送にあつては運行管理の責任者を選任しなければならない。

旅客自動車運送事業においては所定の運行管理者資格者証の交付を受けている者の配置が必須であるのに対し、自家用有償旅客運送においては、運行管理者試験の受験資格を有する者（運行管理に関し1年以上の実務経験を有する）、安全運転管理者等（運転管理実務経験2年以上で公安委員会の認定を受けている）など、幾分要件が緩和されている。

また、自家用有償旅客運送の市町村福祉輸送において運行の委託を行う場合は、委託先に運行管理の責任者が配置されていればよいとされている。

なお、法第78条第3号許可（4条ぶら下がり許可）の場合においては、当該運送を行う訪問介護員等と契約関係にあるタクシー事業者等が運行管理を行うほか、次ページ以降のウ. 点呼、エ. 車両の点検整備、オ. 事故の報告についても同様に、当該運送を行う訪問介護員等と契約関係にあるタクシー事業者等が対応を行う。

表 2-58 運行管理者等の配置

区分	要件	法令・通達等
一般乗用旅客自動車運送事業	5両以上の運行を管理する営業所につき、当該営業所が運行を管理する自動車の数を40で除して得た数（一未満の端数があるときは切り捨て）に一を加算して得た数以上選任されていること。 なお、法第78条第3号許可（4条ぶら下がり許可）の場合において使用する自家用車も加算され、計5両以上となった場合は運行管理者を選任しなければならない。	旅客自動車運送事業運輸規則第47条の9
特定旅客自動車運送事業	バス1両以上またはタクシー等5両以上配置する事務所の場合、当該営業所が運行を管理する自動車の数を40で除して得た数（一未満の端数があるときは切り捨て）に一を加算して得た数以上選任されていること。 なお、法第78条第3号許可（4条ぶら下がり許可）の場合において使用する自家用車も加算され、計5両以上となった場合は運行管理者を選任しなければならない。	
自家用有償旅客運送	バス1両以上またはタクシー等5両以上配置する事務所の場合、事務所ごとに運行管理者資格者証の交付を受けている者又は下記a～cに該当する者の中から、事務所が運行を管理する自動車の数を20（運行管理者を「運行管理の責任者」として選任する場合には、40）で除して得た数（一未満の端数があるときは切り捨て）に一を加算して得た数以上選任されていること。 <運行管理の責任者に必要な要件> 運行管理者資格者証の交付を受けている者又は次のいずれかに該当する者 a) 旅客自動車運送事業運輸規則第48条の12に規定する受験資格を有する者 b) 道路交通法施行規則第9条の9第1項に規定する安全運転管理者等の要件を備えている者 c) 国土交通大臣が上記同等の能力を有するものと認める者	規則第51条の17第2項

## ウ 点呼

旅客自動車運送事業においては、乗務前、乗務終了後に、原則として対面により点呼を行うものとされており、乗務前は以下のイ～ハを、乗務終了後は以下のロ及びニを実施しなければならない。また、自家用有償旅客運送においても、乗務前に以下のロ及びハの確認が求められている。

イ. 灯火装置の点灯、制動装置の作動その他の日常的に点検すべき事項に関する点検の実施または確認
ロ. 酒気帯びの有無
ハ. 疾病、疲労、睡眠不足その他の理由により安全な運転をすることができないおそれの有無
ニ. 当該乗務に係る事業用自動車、道路及び運行についての報告を求める

旅客自動車運送事業においては、遠隔地で乗務が開始又は終了する場合に限り、携帯電話、業務無線等により運転者と直接対話できる方法での点呼が認められている。また、輸送の安全及び旅客の利便の確保に関する取組が優良であると認められる営業所では、旅客IT点呼の実施も可能である。

自家用有償旅客運送については、これまで市町村が旅客自動車運送事業者等に運行の委託を行う場合にあっては「対面により確実に実施するものとする」とされてきたが、運行委託先の旅客自動車運送事業者が当該地域から撤退するなどの事情により、対面での確認・指示が困難なことから運行委託を継続できないケースも生じている。一方、NPO等が主体となる自家用有償旅客運送における確認・指示については「対面での確認が困難である場合には、電話により必要な確認、指示を確実に実施できる体制を整備し、実施すること」とされていた。

こうした状況を踏まえて、令和元年6月に、「市町村運営有償運送の登録に関する処理方針について」等が一部改正され、自家用有償旅客運送（実施主体・運行委託の有無を問わず）における確認・指示については、今後、地域の実情を踏まえ、適当と認められた方法によることが可能となった。

表 2-59 点呼の実施

区分	点呼方法	備考	法令・通達等
旅客自動車運送事業	乗務前の運転者に対して対面により点呼を行う。	遠隔地で乗務が開始又は終了するため、乗務前点呼又は乗務後点呼が乗務員が所属する営業所において対面で実施できない場合は、携帯電話、業務無線等により運転者と直接対話できる方法で行うことができる。	旅客自動車運送事業運輸規則第24条 旅客自動車運送事業の運輸規則の解釈について（H14.1.30 国自総第446号・国自旅第161号・国自整第149号通達）
	輸送の安全及び旅客の利便の確保に関する取組が優良であると認められる営業所では、国土交通大臣が定めた機器（カメラ、モニター等によって、運行管理者等が運転者の酒気帯びの有無、疾病、疲労、睡眠不足等の状況を随時確認でき、かつ、当該機器により行おうとする点呼において、当該運転者の酒気帯びの状況に関する測定結果を、自動的に記録及び保存するとともに当該運行管理者等が当該測定結果を直ちに確認できるもの <sup>※</sup> 旅客IT点呼）	以下のいずれにも該当していること。 1)開設されてから3年を経過している。 2)過去3年間所属する旅客自動車運送事業の用に供する事業用自動車の運転者が自らの責に帰する自動車事故報告規則（昭和26年運輸省令第104号）第2条に規定する事故を発生させていない。 3)過去3年間自動車その他の輸送施設の使用の停止処分、事業の停止処分又は警告を受けていない。	
自家用有償旅客運送	規則第51条の18第1項に定める、運送者が乗務しようとする運転者に対して行う確認、指示は対面により行うよう努める。	地域公共交通会議等において対面での確認が困難であると認められた場合には、地域の実情を踏まえ、輸送の安全の確保の観点で適当と認められた方法により、必要な確認、指示を確実に実施できる体制を整備し実施すること。	市町村運営有償運送の登録に関する処理方針について（国自旅第141号、平成18年9月15日、一部改正 国自旅第122号、令和元年9月5日）

## エ 車両の点検整備

自動車の使用者は、自動車の点検及び整備並びに自動車車庫の管理に関する事項を処理させるため、自動車の点検及び整備に関し特に専門的知識を必要とすると認められる車両総重量八トン以上の自動車その他の国土交通省令で定める自動車であつて国土交通省令で定める台数以上のものの使用の本拠ごとに、自動車の点検及び整備に関する実務の経験その他について国土交通省令で定める一定の要件を備える者のうちから、整備管理者を選任しなければならない（道路運送車両法第 50 条）とされている。

表 2-60 整備管理者を選任する基準

事業の種類	自動車の種類	選任が必要となる台数 (使用の本拠ごと)
事業用（貨物軽自動車運送事業用自動車は除く。）	バス	1 両以上
	タクシー、トラック	5 両以上
自家用（レンタカーは除く。）	バス	乗車定員 30 人以上の自動車の場合は 1 両以上 乗車定員 11 人以上 29 人以下の自動車の場合は 2 両以上
	トラック等（車両総重量 8 トン以上）	5 両以上
自家用（レンタカーに限る。）	バス	1 両以上
	トラック等（車両総重量 8 トン以上）	5 両以上
	その他の自動車	10 両以上
貨物軽自動車運送事業用自動車	軽自動車又は小型二輪自動車	10 両以上

表 2-61 整備管理者の要件

一 整備の管理を行おうとする自動車と同種類の自動車の点検若しくは整備又は整備の管理に関して二年以上実務の経験を有し、地方運輸局長が行う研修を修了した者であること。
二 自動車整備士技能検定規則（昭和 26 年運輸省令第 71 号）の規定による一級、二級又は三級の自動車整備士技能検定に合格した者であること。
三 前二号に掲げる技能と同等の技能として国土交通大臣が告示で定める基準以上の技能を有すること。

また、自家用有償旅客運送においては、自動車の点検及び整備の適切な実施を確保するため、整備管理者の責任者を選任しなければならないとされている（規則第 51 条）。整備管理者の責任者については、自動車の点検及び整備に関する知識や技術を有することが望まれるが、特段の要件は定められていない。但し、使用する車両数が表 2-60 に相当する場合には、道路運送車両法第 50 条に基づき整備管理者の選任が必要となる。

オ 事故の報告

旅客運送において重大な事故が発生した場合は、旅客自動車運送事業、自家用有償旅客運送とも事故の種類、原因その他国土交通省令で定める事項を国土交通大臣に届け出なければならない。

なお、自家用有償旅客運送においては、予め事故が発生した場合の対応に係る責任者の選任その他連絡体制を整備することが定められている。

表 2-62 事故の報告に関する事項

区分	事故の報告に関する事項
旅客自動車運送事業	事業用自動車転覆し、火災を起こし、その他国土交通省令で定める重大な事故を引き起こしたときは、遅滞なく事故の種類、原因その他国土交通省令で定める事項を国土交通大臣に届け出なければならない。(法第 29 条)
自家用有償旅客運送	事故が発生した場合の対応に係る責任者の選任その他連絡体制の整備 →自家用有償旅客運送自動車転覆し、火災を起こし、その他国土交通省令で定める重大な事故を引き起こしたときは、遅滞なく、事故の種類、原因その他国土交通省令で定める事項を国土交通大臣に届け出なければならない。(法第 79 条の 10)

カ 乗客の保険・補償

旅客自動車運送事業、自家用有償旅客運送とも、乗客の保険・補償のため、異なる国土交通省告示において、「対人 8,000 万円以上（一般貸切旅客自動車運送事業にあつては無制限）、対物 200 万円以上の、損害賠償責任保険契約又は損害賠償責任共済契約のいずれかを締結すること」とされている。

但し、地方公共団体が経営する企業が旅客自動車運送事業者である場合や市町村運営有償運送の場合は除外対象となっている。

表 2-63 乗客の保険・補償

区分	保険・補償内容	備考	法令・通達等
旅客自動車運送事業	対人 8,000 万円以上（一般貸切旅客自動車運送事業にあつては無制限）、対物 200 万円以上の、損害賠償責任保険契約又は損害賠償責任共済契約のいずれかを締結すること（ただし、地方公共団体が経営する企業が旅客自動車運送事業者である場合を除く。）	道路運送法第 35 条に基づき、受託者が保有する事業用自動車をその運行の用に供するものにおいて、管理の受委託に基づき受託者が行った委託に係る運行で交通事故が発生した場合の、被害者等に対する不法行為による損害賠償責任については、委託者と受託者が連帯して責任を負う。この場合、受託者が保有する事業用自動車を運行の用に供するものにあつては、受託者が委託に係る事業用自動車の運行により生じた旅客その他の者の生命、身体又は財産の損害を賠償するための損害賠償責任保険（共済）契約を締結するものとし、受託者が加入している損害賠償責任保険（共済）契約等による支払いが可能な場合に、委託者は受託者に対し、当該支払いが可能な額について支払いを求めることが可能であり、また委託者が受託者の責任によって生じた損害について受託者に求償することも可能。	旅客自動車運送事業運輸規則第 19 条の 2 に定める基準（旅客自動車運送事業者が事業用自動車の運行により生じた旅客その他の者の生命、身体または財産の損害を賠償するために講じておくべき措置の基準を定める告示（平成 17 年国土交通省告示第 503 号）
自家用有償旅客運送	対人 8,000 万円以上、対物 200 万円以上の、損害賠償責任保険契約又は損害賠償責任共済契約のいずれかを締結すること（ただし、市町村運営有償運送の場合はこの限りではない）。		規則第 51 条の 22 に定める基準（道路運送法施行規則第 51 条の 22 の規定に基づき自家用有償旅客運送者が自家用有償旅客運送自動車の運行により生じた旅客その他の者の生命、身体又は財産の損害を賠償するために講じておくべき措置の基準を定める告示（平成 18 年国土交通省告示第 1171 号）

(8) 補助制度

① 車両等に対する補助

福祉タクシーの車両購入等に関して、地域公共交通確保維持改善事業費補助金の「バリアフリー化設備等整備事業」、訪日外国人旅行者受入環境整備緊急対策事業費補助金の「交通サービス利便向上促進事業」、観光振興事業費補助金の「公共交通利用環境の革新等事業」において、以下のものが補助対象となっている。

表 2-6 4 福祉輸送に係る国土交通省の補助制度（バリアフリー化設備等整備事業）

出典：地域公共交通確保維持改善事業費補助金交付要綱 別表 2 3 【抜粋】

補助対象事業者	補助対象経費の区分	補助率等
一般乗合旅客自動車運送事業者（路線定期運行を行う者に限る。）、一般乗用旅客自動車運送事業者、これらの者に車両を貸与する者	・バス・タクシー車両の移動等円滑化に要する経費（ノンステップバス・リフト付バス（空港アクセス又は観光周遊に使用するものを除く。）、福祉タクシー（ユニバーサルデザインタクシー（空港アクセス又は観光周遊に使用するものに限る。）を除く。）の導入・改造に要する経費のうち車両本体及び車載機器類の価格、改造費）	1 / 3 （ただし、ノンステップバス、リフト付バスについては、1 / 4又は当該補助対象経費と通常車両価格との差額に1 / 2を乗じて得た額のいずれか少ない額）
一般乗用旅客自動車運送事業者を構成員に含む団体、上記に準ずるものとして大臣が認定した者	・福祉タクシーの共同配車センターの整備に要する経費（通信設備整備、車載機器整備、コーディネーターの育成）	

表 2-6 5 福祉輸送に係る国土交通省の補助制度（交通サービス利便向上促進事業）

出典：訪日外国人旅行者受入環境整備緊急対策事業費補助金交付要綱 別表 2 【抜粋】

補助対象事業者	補助対象経費の区分	補助率
一般乗合旅客自動車運送事業者（路線定期運行を行う者に限る。）、一般貸切旅客自動車運送事業者（貸切バス事業者安全性評価認定制度の認定を受けた者に限る。）、一般乗用旅客自動車運送事業者及びこれらの者に車両を貸与する者	バス・タクシー車両の移動等円滑化に要する経費（ノンステップバス、リフト付バス、ユニバーサルデザインタクシーの導入・改造（一般乗合旅客自動車運送事業に係るもの（ノンステップバス及びリフト付バス）及びユニバーサルデザインタクシーは空港アクセス又は観光周遊に使用するものに限る。）に要する経費のうち車両本体及び車載機器類の価格、改造費）	1 / 3（ただし、ノンステップバス、リフト付きバスについては1 / 4又は当該補助対象経費と通常車両価格との差額に1 / 2を乗じていずれか少ない額）

表 2-66 福祉輸送に係る国土交通省の補助制度（公共交通の利用環境の革新等事業）

出典：観光振興事業費補助金交付要綱 別表3【抜粋】

補助対象事業	細目	補助対象区分	補助率
⑥大きな荷物を持ったインバウンド旅客のための機能向上	インバウンド対応型バス・タクシー車両の移動等円滑化に要する経費（車両の導入・改造に要する経費のうち車両本体及び車載機器類の価格、改造費）	・バス ・タクシー	・1/2（必須メニューを全て実施する場合） ・1/3（必須メニューのうち実施済がある場合）

※インバウンド対応型タクシーとは、多言語対応、無料 Wi-Fi サービス及びキャッシュレス決済対応が全て設置されているユニバーサルデザインタクシーをいう。

※必須メニューとは、多言語対応、無料 Wi-Fi サービス、キャッシュレス決済対応をいう。

## ② サービス給付に関する補助

介護予防・日常生活支援総合事業（以下、総合事業）の実施方法には、市町村による「直接実施」「指定」「委託」「補助（助成）」があり、訪問型サービスDは、「補助」が基本とされている。

「補助（助成）」は、「直接実施」、「委託」、「指定」といった実施方法とは異なり、サービスの内容や対象者、利用料（謝礼）などの決定を、市町村でなく実施主体が行うことが最大の特徴である。訪問型サービスDにおいて、市町村はサービスを「作る」のではなく、住民が自発的に行う活動に対して補助（助成）を通じて「支援する」性格にあるためである。

※総合事業の実施要綱（「地域支援事業の実施について」老発第 0609001 号、H18.6.9 別紙）には住民主体のサービスに対する補助（助成）を行うことのみが明記されており、自治体におけるサービス類型ごとの実施要綱や補助金交付要綱において、補助対象の団体や補助対象経費等を規定することを前提としている。

訪問型サービスDのケース1と2について、補助の範囲（対象）の違いをまとめると、次のとおりである。

表 2-67 訪問型サービスDにおけるケース別補助の範囲

ケース	(ケース1) 通院や買物等をする場合における送迎前後の付添支援	(ケース2) 通所目的のサロン送迎型(通所型サービスBにおいて、その送迎を別主体で実施する場合)
サービス概要	介護保険制度の通院等乗降介助の部分を要支援者等でも利用できるようにしたもの。	通所型サービスBや一般介護予防事業の通いの場において、その送迎を別主体で実施する場合で、 <b>今までのデイサービスの送迎を切り分けたと考えるもの。</b>
補助の範囲(対象)と根拠	乗降の付添等の支援に補助を行う。通院等をする場合における送迎前後の付き添い支援であり、 <b>要介護者の通院等乗降介助には乗降部分しか含まれないため、ガソリン代や車両購入費等の移送に関する直接経費は対象とならず、サービスの利用調整の人件費等の間接経費のみが対象となる。</b>	要介護者の通所介護は <b>運転及び乗降部分が介護保険サービスに含まれるため、間接経費のほか、ガソリン代等送迎にかかる実費、車両購入費等に対する補助が可能。</b> 具体的な対象経費について費用の効率性の観点から市町村において判断出来、直接経費を補助することが可能となっている。
補足	介護保険特別会計からの支出ではなく、一般会計からの支出であれば、補助を行うことは可能。  <2017.8.25「国交省」通知>ボランティア団体等が地域住民にサービスを提供するにあたり、市区町村所有の車両を使うときは道路運送法上の許可・登録は不要。団体に対して車両の購入費や維持管理経費(*)の全部や一部を市区町村が補助する場合も同様(ただし、補助金に運転者の人件費や報酬が含まれる場合は登録等が必要) (*)維持管理費: 駐車場代、保険料、車検代、自動車税、消耗品代を含む	

### 第3節 輸送モードの比較表

---

前節で整理した各輸送モードについて、根拠法、実施要件などを比較するために表形式で整理した。





1) コミュニティバス、スクールバス、送迎バス

表 2-68 コミュニティバス、スク

輸送モード	道路運送法の適用	主な運行主体	対象旅客	運行計画
バス（市区町村が運行主体となるコミュニティバスを除く）	4条許可 （一般乗合旅客自動車運送事業）	バス事業者	不特定	定時定路線が大多数を占めるが、路線不定期での運行もある。区域運行は実施できない。
タクシー	4条許可 （一般乗用旅客自動車運送事業）	タクシー事業者	不特定	—
コミュニティバス	4条許可 （一般乗合旅客自動車運送事業）	市町村	不特定	<ul style="list-style-type: none"> <li>・定時定路線運行</li> <li>・路線不定期運行（予約制）</li> <li>・区域運行（デマンド型）</li> </ul>
	79条登録（市町村運営有償運送（交通空白））		当該市町村住民及びその親族等	
	適用外（無料の市民バス）		地域住民かつ年齢制限を定めているものが多いが、不特定のものもある。	
スクールバス	4条許可 （一般貸切旅客自動車運送事業）	学校、市町村等	児童・生徒・学生。ただし、一般旅客の混乗が可能なものもある。	主に定時定路線の運行であるが、運送需要者の都合に柔軟に対応
	4条許可 （一般乗用旅客自動車運送事業）			
	43条許可 （特定旅客自動車運送事業）			
	適用外（無償運送）			
送迎バス（商業施設、病院、宿泊施設など）	4条許可 （一般貸切旅客自動車運送事業）	企業（工場、宿泊施設等）	従業員、宿泊者等	主に定時定路線の運行であるが、運送需要者の都合に柔軟に対応
	4条許可 （一般乗用旅客自動車運送事業）			
	43条許可 （特定旅客自動車運送事業）	病院、商業施設、宿泊施設等	主に当該施設を利用する者。一般旅客に開放しているものもある。	運行主体が自由に設定できる。商業施設や病院などでは定時定路線の運行が多い傾向にあり、宿泊施設などでは、旅客からの連絡等を受けてその都度運送する形態もみられる。

ールバス、送迎バスの制度等比較表

運転者の要件	運行の安全確保に係る措置等	補助制度（国）
第二種免許	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 運行管理者、整備管理者の選任</li> <li>・ 点呼実施（要件を満たせば旅客IT点呼も可能）</li> <li>・ 任意保険の加入</li> <li>・ 事故の報告</li> </ul>	車両、路線維持に対する国庫補助制度あり
		車両に対する国庫補助制度あり（UDタクシーに限る）
		車両、路線維持に対する国庫補助制度あり
第二種免許または大臣認定講習受講者	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 運行管理の責任者、整備管理の責任者の選任</li> <li>・ 点呼実施（対面が望ましい）</li> <li>・ 任意保険の加入</li> <li>・ 事故の報告</li> </ul>	路線維持に対する国庫補助制度あり
—	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 整備管理者の選任（道路運送車両法施行規則第31条の3の要件に該当する場合）</li> </ul>	—
第二種免許	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 運行管理者、整備管理者の選任</li> <li>・ 点呼実施（要件を満たせば旅客IT点呼も可能）</li> <li>・ 任意保険の加入</li> <li>・ 事故の報告</li> </ul>	車両、通学日に対する国庫補助制度（文科省）
第二種免許	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 運行管理者、整備管理者の選任</li> <li>・ 点呼実施（要件を満たせば旅客IT点呼も可能）</li> <li>・ 任意保険の加入</li> <li>・ 事故の報告</li> </ul>	—
—	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 整備管理者の選任（道路運送車両法施行規則第31条の3の要件に該当する場合）</li> </ul>	—

## 2) 福祉輸送

表 2-69 福祉輸送

輸送モード	道路運送法の適用	運行主体	対象旅客	
下記によらないもの	4条許可 (一般乗用旅客自動車運送事業(福祉輸送事業限定))	タクシー会社	身体障害者、要介護者、要支援者など	予約制
	79条登録 (市町村運営有償運送(市町村福祉輸送))	市町村		
	79条登録 (福祉有償運送)	NPO法人等		
訪問介護サービスにおける輸送	4条許可 (一般乗用旅客自動車運送事業(福祉輸送事業限定))	訪問介護事業者又は居宅介護事業者	要介護者	ケアプラン
	43条許可 (特定旅客自動車運送事業)			
	第78条第3号許可 (訪問介護事業所の訪問介護員等による自家用自動車の有償運送)			
	79条登録 (市町村運営有償運送(市町村福祉輸送))	市町村		
	79条登録 (福祉有償運送)	NPO法人等		
訪問型サービスD	4条許可 (一般乗用旅客自動車運送事業(福祉輸送事業限定))	訪問介護事業者又は居宅介護事業者	要支援者、要支援者相当の者	介護予防に基づく
	第78条第3号許可 (訪問介護事業所の訪問介護員等による自家用自動車の有償運送)	訪問介護事業者又は居宅介護事業者		
	79条登録 (市町村運営有償運送(市町村福祉輸送))	市町村		
	79条登録 (福祉有償運送)	NPO法人等		
	許可・登録を要しない輸送	住民組織等		

に係る制度等比較表

運行計画	運転者の要件	運行の安全確保に係る措置等	補助制度（国）
	第二種免許※	<ul style="list-style-type: none"> <li>・運行管理者、整備管理者の選任</li> <li>・点呼実施（要件を満たせば旅客IT点呼も可能）</li> <li>・任意保険の加入</li> <li>・事故の報告</li> </ul>	・車両購入費（ユニバーサルデザインタクシーの場合）
	第一種免許※	<ul style="list-style-type: none"> <li>・運行管理の責任者、整備管理の責任者の選任</li> <li>・点呼実施（対面が望ましい）</li> <li>・任意保険の加入</li> <li>・事故の報告</li> </ul>	—
ンに基づく	第二種免許※	<ul style="list-style-type: none"> <li>・運行管理者、整備管理者の選任</li> <li>・点呼実施（要件を満たせば旅客IT点呼も可能）</li> <li>・任意保険の加入</li> <li>・事故の報告</li> </ul>	・車両購入費（ユニバーサルデザインタクシーの場合）
	第二種免許		—
	第一種免許	以下の事項を契約先のタクシー事業者等が実施する <ul style="list-style-type: none"> <li>・運行管理者、整備管理者の選任</li> <li>・点呼実施（要件を満たせば旅客IT点呼も可能）</li> <li>・任意保険の加入</li> <li>・事故の報告</li> </ul>	—
	第一種免許※	<ul style="list-style-type: none"> <li>・運行管理の責任者、整備管理の責任者の選任</li> <li>・点呼実施（対面が望ましい）</li> <li>・任意保険の加入</li> <li>・事故の報告</li> </ul>	—
アマネジメントに	第二種免許	<ul style="list-style-type: none"> <li>・運行管理者、整備管理者の選任</li> <li>・点呼実施（要件を満たせば旅客IT点呼も可能）</li> <li>・任意保険の加入</li> <li>・事故の報告</li> </ul>	・車両購入費（ユニバーサルデザインタクシーの場合）
	第一種免許	以下の事項を契約先のタクシー事業者等が実施する <ul style="list-style-type: none"> <li>・運行管理者、整備管理者の選任</li> <li>・点呼実施（要件を満たせば旅客IT点呼も可能）</li> <li>・任意保険の加入</li> <li>・事故の報告</li> </ul>	—
	第一種免許※	<ul style="list-style-type: none"> <li>・運行管理の責任者、整備管理の責任者の選任</li> <li>・点呼実施（対面が望ましい）</li> <li>・任意保険の加入</li> <li>・事故の報告</li> </ul>	—
	第一種免許	—	—

※セダン型車両を使用する場合は介護福祉士等の資格を有する者が乗務しなければならない。



## 第3章 市町村アンケートの実施

### 第1節 概要

関東運輸局管内の全市町村（東京都特別区を除く）を対象に、「多様な輸送モード」の運行や、道路運送法第4条に基づく交通モード（路線バス等）との連携に係る取組について、現状と課題の認識状況、検討実績等を把握し、今後の取組の参考となる事例や知見等の抽出を行うことを目的に、『「多様な輸送モード」の連携に関わる市町村アンケート』（以下、「市町村アンケート」と記す）を実施した。

#### 1) 調査方法、対象者、調査期間

市町村アンケートの実施方法、対象者、調査期間について、表 3-1 に示す。

表 3-1 アンケート調査の概要

項目	内容
調査方法	メールによる調査票（Excel 形式）の配布・回収
対象者	関東運輸局管内の市町村（東京都特別区を除く全 320 市町村）の交通担当部署 ・回答にあたっては、福祉、教育、商工等、福祉輸送、スクールバス、送迎バスの詳細を把握していると考えられる部署の担当者にも、必要に応じて協力いただけるよう依頼した。 ・東京都特別区については、公共交通や「多様な輸送モード」の整備状況が特殊であり、一般的な市町村の参考となる知見の抽出が困難と考えられるため、調査対象から除外した。
調査期間	令和元年 10 月 7 日～10 月 25 日

#### 2) 回収状況

市町村アンケートの回収状況を、表 3-2 に示す。

表 3-2 アンケートの回収状況

配布数	回収数	回収率
320	258	80.6%

### 3) 質問内容

市町村アンケートの質問内容を、表 3-3 に示す。

表 3-3 市町村アンケートの質問内容

区分	内容
1. 多様な輸送モードの運行状況、課題認識、連携の検討実績について	Q1-1 多様な輸送モードの運行状況 (モード別の運行の有無) Q1-2 4条バスとの重複の有無 Q1-3 交通空白地での運行の有無 Q1-4 効率性等の課題認識 Q1-5 連携(混乗化、間合い利用、統合等)の検討実績
2. 「多様な輸送モード」の連携に係る取組・検討内容について	Q2-1 連携の対象としたモード Q2-2 取組の内容 Q2-3 取組の目的 Q2-4 取組の課題 Q2-5 課題を解決するための施策等
3. 今後の施策検討、実施にあたっての国や都県への要望について	Q3 国や都県への要望事項(項目選択及び自由記述)

### 4) 対象モード

市町村アンケートの質問対象とした交通モードの区分と名称を、表 3-4 に示す。

対象モードを、「大分類」では9モード、「小分類」では21モードに区分して集計を行った。

なお、このアンケートにおける「4条バス」は、道路運送法第4条の許可に基づく一般乗合旅客自動車運送事業者による運送のことであり、バス事業者が運行主体となる路線バス、自治体が運行主体となるコミュニティバス・乗合タクシー・デマンド交通が該当する。

表 3-4 市町村アンケートの質問対象とした交通モード

区分	モード名	
	大分類	小分類
4条バス	4条バス	路線バス
		コミュニティバス
		乗合タクシー
		デマンド交通
多様な輸送モード	スクールバス	小学校スクールバス
		中学校スクールバス
		高校スクールバス
		大学スクールバス
	空白地有償運送	市町村運営有償運送(空白地)
		空白地有償運送
	福祉有償運送	市町村運営有償運送(福祉)
		福祉有償運送
	自治体が運行する無料バス	自治体が運行する無料バス
	民間企業等が運営する送迎バス	企業送迎バス
	病院送迎バス	
	商業施設送迎バス	
	宿泊施設送迎バス	
	その他送迎バス	
	ボランティアによる運送	ボランティアによる運送
タクシー	タクシー(福祉タクシー含む)	タクシー(福祉タクシー含む)
上記以外のモード	その他	その他



## 5) アンケート調査票

アンケート調査に用いた調査票（全4ページ）を、図 3-1～図 3-4に示す。

「多様な輸送モード」の運賃に関わる市町村アンケート 調査票	
<b>本アンケートの回答方法</b>	
・調査票（本ファイル）に直接、下記の要領で回答をご記入いただき、記入済の調査票をメールにてご返信ください。	
・アンケートの回答方法は、回答枠の色により異なります。以下の3種類の方法によりご回答ください。	
青枠（「○」による回答）	：当てはまる項目の回答枠に「○」をご記入ください。 「単数回答」と「複数回答可」の設問があります。
黄枠（数字による回答）	：選択肢の番号や数量を、半角英数字でご記入ください。
赤枠（記述による回答）	：具体的な内容をご記入ください。
<b>ご回答にあたっての留意事項</b>	
・回答者様個人ではなく、市町村様としてのお考えやご意見をご回答ください。	
・回答にあたっては、必要に応じて教育（スクールバス等）、福祉（自家用有償旅客運送等）、商工業・観光（送迎バス等）等、「多様な輸送モード」の運行状況等をご存知と考えられる部署の担当者様にもご協力いただけますよう、お願い申し上げます。	
・回答内容により、詳細をお尋ねする場合や、次に回答する設問が異なる場合があります。ことわり書きにご注意ください。	
<b>「多様な輸送モード」について</b>	
・本アンケートでお尋ねする「多様な輸送モード」とは、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（設問文では『4条バス』と記す）」以外の、有償または無償で輸送するモード（多くの場合、目的地や対象者が限定されている）とします。	
※「一般乗合旅客自動車運送事業」とは、他人の需要に応じ、有償で、自動車を使用して不特定多数の旅客を運送する事業のことで、バス事業者が運行主体となる路線バス、自治体が運行主体となるコミュニティバス・乗合タクシー・デマンド交通が該当します。	
<b>【「多様な輸送モード」に該当するモードの例】</b>	
・スクールバス	
・市町村、NPO法人等が運行する、道路運送法第79条に基づく自家用有償旅客運送（交通空白輸送・福祉輸送）	
・企業、商業施設、病院、ホテル・旅館等が、利用者や従業員等を送迎する目的で反復継続して行う無料の運送（無料送迎バス）	
・住民が主体となって運行する無償ボランティアによる運送 等（道路運送法によらない無償輸送）	
・自治体が運行する無料バス	

図 3-1 アンケート調査票（1/4ページ）

「多様な輸送モード」の運行状況、課題認識、検討実績について

Q1-1 現在、貴市町村内において、4条バス以外の「多様な輸送モード」が運行されているかご存知ですか。  
 交通政策担当部署で把握<sup>※</sup>されていない場合は、お手数ですが、関係部署に照会の上、貴市町村で運行されている「多様な輸送モード」について可能な限り網羅的に確認の上、回答していただければ幸いです。  
 (路線・サービスが、貴市町村内で完結しているもののほか、近隣市町村に跨っているものも含む。)  
 (※ここでの「把握」とは、多様な輸送モードについて存在を知っているだけでなく、運行の起終点若しくは区域、運行頻度など運行内容について具体的に知っている場合を指します。)

Q1-2 貴市町村内で、4条バスと「多様な輸送モード」が重複<sup>※</sup>して運行されている区間またはエリアはありますか。  
 (※「重複」とは、4条バスと「多様な輸送モード」が概ね1km以上、同一の道路区間で運行されている状態と定義します。)

Q1-3 貴市町村内の交通空白地<sup>※</sup>で、「多様な輸送モード」が運行されている区間またはエリアはありますか。  
 (※「空白地」とは、貴市町村において「交通空白地」を定義している場合は、その定めによってください。定義していない場合は、概ねバス停300m・鉄道駅800m圏外を目安としてください。)

Q1-4 4条バスと「多様な輸送モード」の重複運行、または交通空白地における「多様な輸送モード」の運行は、貴市町村にとって、効率性等の面から課題だとお考えですか。

Q1-5 これまでに、貴市町村で4条バスと「多様な輸送モード」との連携<sup>※</sup>に関する取組の検討や、何らかの施策を実施したことがありますか。  
 (※「連携」とは、スクールバスや送迎バスの混乗化、時間帯や曜日による間合い利用、交通モードの整理・統合等の手法により、4条バスと「多様な輸送モード」との重複を解消するなど、主に市町村内を運行する地域交通の運行効率化を図ること。)

回答欄 (「多様な輸送モード」毎に、該当するもの一つにQを記入)

「多様な輸送モード」の種類	Q1-1 多様な輸送モードの運行状況		Q1-2 4条バスとの重複の有無	Q1-3 交通空白地の運行の有無	Q1-4 効率性等の課題認識	Q1-5 連携 (混乗化、間合い利用、統合等) の検討実績								
	運行している	運行していない	わからない	ある	ない	ある	ない	課題だと思わない	取組検討済・実施済	取組検討済・実施予定	取組検討済・実施に至らず	取組検討中	取組を検討したことはない	わからない
	交通政策担当部署で把握	他部署で把握	ここに該当するモードについてはQ1-2~1-5は回答不要です	ある	ない	ある	ない	課題だと思わない	ここに該当するモードが一つでもある場合は、Q2-1へ					
スクールバス	小学校													
	中学校													
	高校													
	大学													
市町村運営有償運送	交通空白輸送													
	市町村福祉輸送													
NPO法人等が行う自家用有償旅客運送	公共交通空白地有償運送													
	福祉有償運送													
自治体が運行する無料バス														
民間企業等が運営する無料送迎バス	企業(事業所等)													
	病院													
	商業施設													
	宿泊施設 (ホテル・旅館)													
	その他(下欄に施設の種類の記入)													
住民等の無償ボランティアによる運送														
その他(下欄に具体的に記入)														

図 3-2 アンケート調査票 (2/4 ページ)

**「多様な輸送モード」の連携に係る取組・検討内容について**

Q2-1 どのようなモードを対象に、取組を検討または実施しましたか。  
対象とする取組ごとに、下欄から輸送モードを選んでいただき、回答欄にその番号をご記入ください。

【4条バス】	1. 路線バス	2. コミュニティバス	3. 乗合タクシー	4. デマンド交通
【スクールバス】	5. 小学校	6. 中学校	7. 高校	8. 大学
【市町村運営有償運送】	9. 交通空白輸送	10. 市町村福祉輸送		
【NPO法人等が行う自家用有償旅客運送】	11. 公共交通空白地有償運送	12. 福祉有償運送		
【自治体が行う無料バス】	13. 自治体が行う無料バス			
【民間企業等が運営する無料送迎バス】	14. 企業（事業所等）	15. 病院	16. 商業施設	17. 宿泊施設（ホテル・旅館等）
【無償ボランティアによる運送】	18. その他の施設			
【タクシー】	19. 住民等の無償ボランティアによる運送			
【その他のモード】	20. タクシー（福祉タクシーも含む）			
	21. その他（回答欄に具体的に記入）			

Q2-2 どのような内容の取組を検討または実施しましたか。  
下欄から取組内容を選んでいただき、Q2-1の取組内容別に回答欄に選択肢番号をご記入ください。

1. 本来の対象者以外の利用を可能とする（混乗化）	2. 時間帯や曜日による間合い利用、車両の共用
3. モード間での運行時刻の調整（同時刻に運行されないようにする等）	4. モードの統合・一体化
5. その他（回答欄に具体的に記入）	

Q2-3 取組を検討または実施した目的は何ですか。  
下欄から目的を選んでいただき、Q2-1の取組内容別に回答欄に選択肢番号をご記入ください。

1. 公的な財政負担の抑制	2. 車両運用の効率性の向上	3. 住民の利便性の向上
4. 人材不足（運転手等）の改善	5. その他（回答欄に具体的に記入）	

Q2-4 取組の検討や実施にあたり、これまでどのような課題が生じましたか。  
下欄から該当する課題を選んでいただき、Q2-1の取組内容別に回答欄に選択肢番号をご記入ください。  
（※Q1-5で「取組検討済・実施に至らず」とお答えいただいた場合は、実施に至らなかった（至っていない）理由をお答えください。）

【制度面】	1. 関係法令等による制約（回答欄に具体的に記入）	2. 関係法令等の分かりにくさ
【費用面】	3. 予算・補助金使途の制約	4. 関係者間の費用負担
【合意形成】	5. 運行主体間の調整	6. 市町村内部での調整
【運用面】	9. 運行ルートやダイヤ調整	10. 運行管理体制の確保
【安全面等】	11. 乗降の補助等が困難	12. 事故発生時の対応・補償
【その他】	14. その他（回答欄に具体的に記入）	13. 車内での乗客（児童・生徒等）の安全確保

Q2-5 Q2-4で生じた課題を解決するために、どのような施策等を実施しましたか。  
回答欄に具体的に記入してください。  
（※施策等が複数ある場合は、全てご記入ください。Q1-5で「取組検討済・実施に至らず」とお答えいただいた場合等、特に解決のための施策等を実施しなかった場合は、空欄で結構です。）

回答欄（取組の種類ごとに、選択肢から該当するものを選び、番号等を入力）

取組の種類	Q2-1 連携対象モード		Q2-2 取組の内容		Q2-3 取組の目的		Q2-4 取組の課題			Q2-5 課題を解決するための施策等
	選択肢番号 【複数可】	その他 （具体的に記入）	選択肢番号 【複数可】	その他 （具体的に記入）	選択肢番号 【複数可】	その他 （具体的に記入）	選択肢番号 【複数可】	「1.関係法令等による制約」は具体的に記入	その他 （具体的に記入）	
取組①										
取組②										
取組③										
取組④										
取組⑤										
記入例	1 5		1		1 2 4		1 5 14	有償による運行を目指したが、4条許可が困難なため、無償での混乗とした	政令公約として運行を開始した経緯があり、ネットワークの再編に係る合意形成に難航	取組のメリットを強調した広報を行い、実施の必要性をご理解いただいた ・説明会や戸別訪問を頻りに実施し、住民との意見交換や合意形成の場を設けた
	↑「路線バス」と「小学校のスクールバス」連携の取組		↑「混乗化」の取組		↑取組を検討・実施した目的		↑「関係法令等による制約」、「運行主体間の調整」、「その他」の課題が生じた	↑「関係法令等による制約」の具体的な内容	↑「その他」の具体的な内容	↑Q2-4の課題を解決するために実施した施策等の具体的な内容

図 3-3 アンケート調査票（3/4 ページ）

**今後の施策検討、実施にあたっての国や都県への要望について**

Q3 今後、バスや「多様な輸送モード」が連携した効率的な交通ネットワークを形成していくにあたって、国や都県に対する要望等は何かございますか。

回答欄（該当するものすべてに○を記入）【複数可】

- 関係法令を分かりやすく解説してほしい
- 関係法令の規定を見直してほしい
- 関係法令の運用を見直してほしい
- 連携に関する手続きを簡素化してほしい
- 国・県の相談窓口を明確化してほしい
- 検討や取組に関するノウハウの共有を進めてほしい
- その他
- 特になし

選択した項目について、具体的な要望事項があればご記入ください。  
（複数可）

**ご回答の内容のお問合せ先について**

ご回答の内容の確認等をさせていただく場合があります。その際のご連絡先をご記入ください。

市町村名 (都県名・市町村名)		
部署名		
フリガナ		
お名前(姓・名)		
お電話	-	-
E-mail		

設問は以上です。ご協力ありがとうございました。  
記入したファイルを保存し、電子メールに添付の上ご返信ください。

図 3-4 アンケート調査票（4/4 ページ）

補足：Q2「モード組合せ別」集計の対象組合せパターン選出の要領

(関係ページ：p.3-22、3-26、3-31)

- ・ Q2 におけるモード組合せ別の集計の実施にあたっては、「Q2-1 連携の対象としたモード」の回答結果に基づき、集計対象とするモードの組合せパターンを選出し、集計を行った。
- ・ 具体的な選出の手順は、以下の通り。

①各取組の連携対象モード (Q2-1) の回答結果を、組合せパターン (ペア) に分解

例) 「路線バス」・「コミュニティバス」・「小学校スクールバス」を対象とした取組

⇒ 「路線バス・コミュニティバス」、「路線バス・小学校スクールバス」、「コミュニティバス・小学校スクールバス」の組合せパターン (ペア) に分解した。

②組合せパターンの出現数の集計

- ・ ①で分解した組合せパターンを三角表に集計し、各組合せパターンの出現数を集計した。

③集計対象とする組合せパターンの選出

- ・ ②の集計結果から、「モード組合せ別」の集計対象とする組合せパターンを選出した。
- ・ 本報告書では、取組における出現頻度が高い組合せであり、かつ地域公共交通を構成するモードと「多様な輸送モード」の連携といえる組合せとして、以下5種類の組合せパターンを含む取組を対象に集計を行った。

- A. 4条バス・スクールバス
- B. 4条バス・自家用有償旅客運送
- C. 4条バス・自治体が運行する無料バス
- D. 4条バス・送迎バス
- E. スクールバス・自家用有償旅客運送

- ・ 組合せパターンの集計と、集計対象とするパターンの選出の結果は、下表の通り。

表 モードの組合せパターンの集計と集計対象パターンの選出結果

組合せモード1	単独または同一モードの組合せ	組合せモード2																				
		路線バス	4条バス コミュニティバス	乗合タクシー	デマンド交通	小学校スクールバス	中学校スクールバス	高校スクールバス	大学スクールバス	市町村運営有償運送(空白地)	市町村運営有償運送(福祉)	自家用有償旅客運送(空白地)	自家用有償旅客運送(福祉)	自治体が運行する無料バス	企業送迎バス	病院送迎バス	商業施設送迎バス	福祉施設送迎バス	その他送迎バス	ボランティアによる運送	タクシー(福祉タクシー含む)	その他
4条バス	路線バス	0	2	7	3	16	13	0	2	4	1	1	0	5	1	2	0	1	0	0	1	0
	コミュニティバス	0		2	3	14	9	1	0	0	0	1	1	5	2	2	0	0	0	0	1	1
	乗合タクシー	1			2	4	3	0	0	1	1	0	0	2	0	1	0	0	0	0	0	0
	デマンド交通	0				3	1	0	0	1	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
スクールバス	小学校スクールバス	4					29	0	0	6	0	1	0	3	1	1	0	0	0	1	0	1
	中学校スクールバス	0						0	0	4	0	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0
	高校スクールバス	0							1	0	0	0	0	0	1	0	1	0	0	0	0	0
	大学スクールバス	2								0	0	0	0	0	2	1	2	0	0	0	0	0
自家用有償旅客運送	市町村運営有償運送(空白地)	0								1	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0
	市町村運営有償運送(福祉)	0								0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
	空白地有償運送	0									0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0
	福祉有償運送	0										0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
自治体が運行する無料バス	自治体が運行する無料バス	2												0	0	0	0	0	0	0	1	0
	企業送迎バス	4													4	3	1	1	1	0	0	0
	病院送迎バス	5														4	1	1	1	0	0	0
	商業施設送迎バス	0															1	0	0	0	0	0
福祉施設送迎バス	福祉施設送迎バス	2																0	0	0	0	0
	その他送迎バス	1																		0	0	0
	ボランティアによる運送	0																			0	0
タクシー(福祉タクシー含む)	1																					0
その他	1																					0

## 第2節 結果

### 1 「多様な輸送モード」の運行状況、課題認識、検討実績について

#### 1) 「多様な輸送モード」の運行の有無

##### 【Q1-1 多様な輸送モードの運行状況】

質問対象：全市町村

現在、貴市町村内において、4条バス以外の「多様な輸送モード」が運行されているかご存知ですか。

#### (1) 市町村が運行を把握している多様な輸送モードの数

アンケートの質問対象とした交通モードのうち、「多様な輸送モード」に当てはまる15種類のモードの運行状況の把握の有無を質問したところ、9割以上の市町村が、1種類以上の「多様な輸送モード」が運行されていることを把握していた。

一方で、全てのモードについて「不明」と回答した市町村も4.7%あった。

半数以上の市町村が1～3種類の運行を把握しているが、6種類以上の把握も11.2%あり、最も多いのは10種類の把握であった。

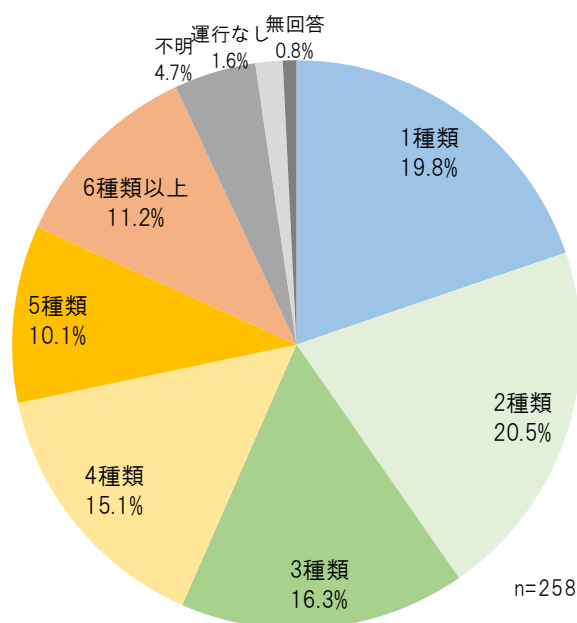


図 3-5 市町村が運行を把握している「多様な輸送モード」の数（小分類）

※自部署または他部署で運行を把握しているモードの数を、市町村ごとに集計。

「不明」、「運行なし」、「無回答」は、全てのモードについて当該選択肢を回答した市町村の割合。モードの分類の詳細については、p.3-2 参照。

## (2) モード別の運行把握状況

### ① 大分類によるモードの運行把握状況

モード別の運行把握状況を見ると、「スクールバス」や「福祉有償運送」は、約半数の市町村で交通部署または他部署により運行を把握している。

一方、「民間企業等が運営する無料送迎バス」や「ボランティアによる運送」は、他のモードよりも「わからない」が多く、市町村が運行実態を十分に把握できていない例もあると考えられる。

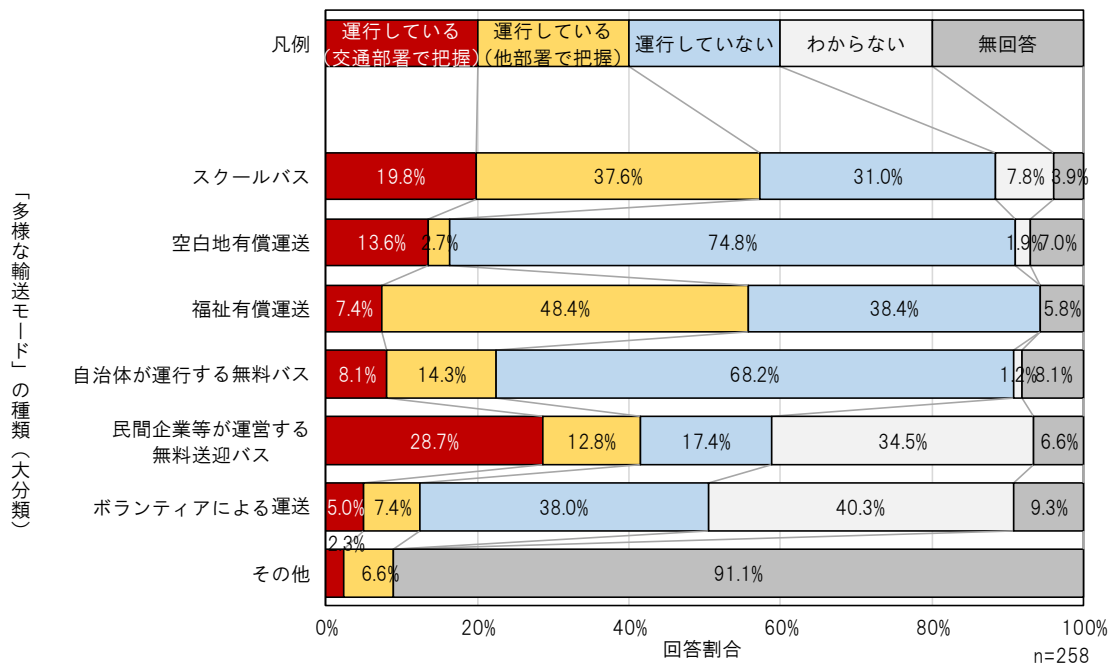


図 3-6 「多様な輸送モード」の運行の把握状況 (大分類)

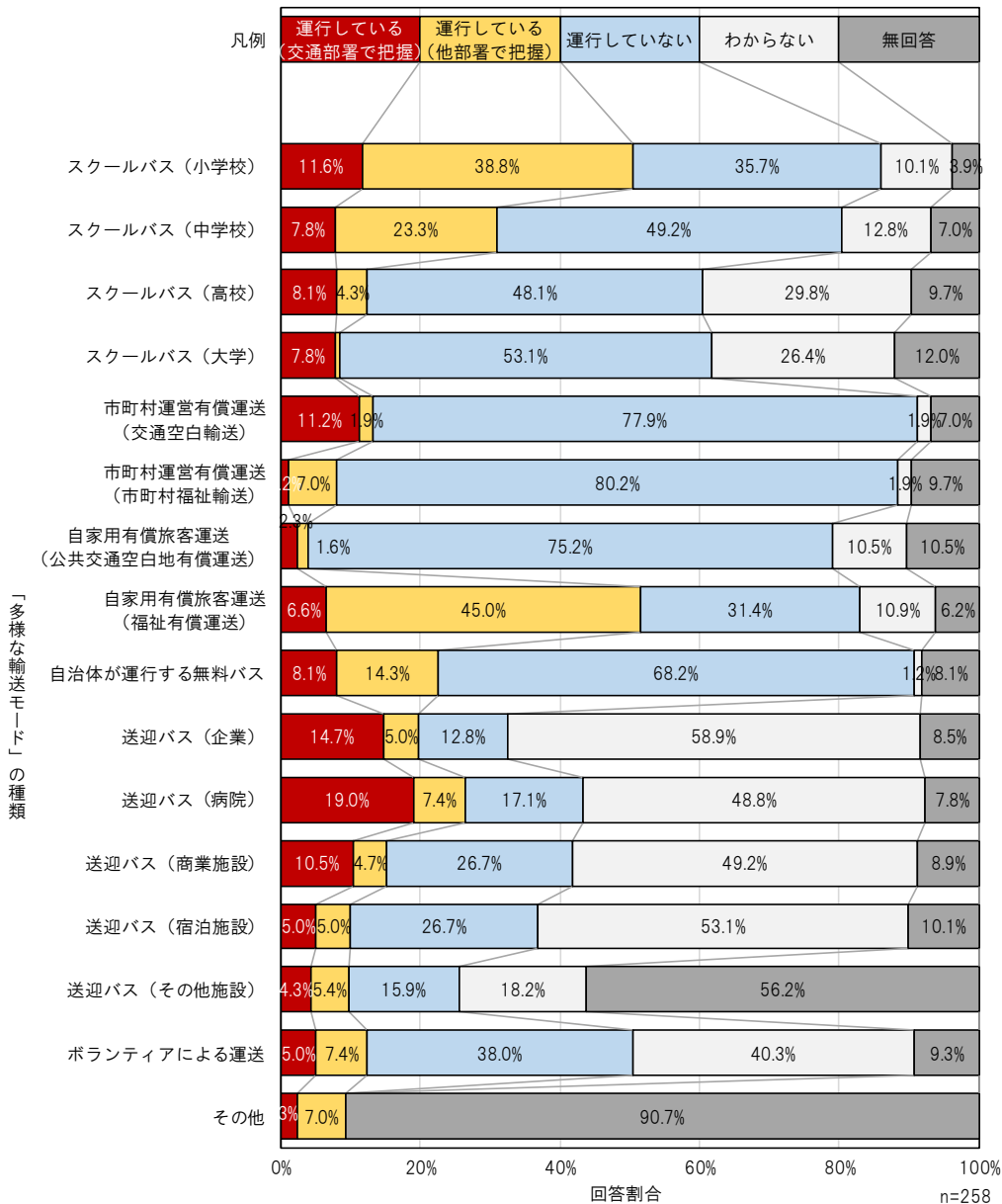
※モードの分類の詳細については、p.3-2 参照。

各大分類に属するモード間で、運行把握状況の回答が異なる場合は、「運行している (交通部署で把握)」、「運行している (他部署で把握)」、「運行していない」、「わからない」の順で優先して大分類の回答として採用し、集計を行った。

② 小分類によるモードの運行把握状況

モード別の運行把握状況を小分類でみると、スクールバスのうち「小学校」は約半数、「中学校」も約3割の市町村が運行を把握しているが、「高校」や「大学」は「運行していない」や「わからない」の割合が高くなる。

送迎バスは、いずれの施設も「わからない」と回答した市町村が約半数となっている。



【モード「その他」の回答例】

- ・ 社会福祉協議会による買い物支援バス (A 町)
- ・ マンション住民専用シャトルバス (B 市) 等

図 3-7 「多様な輸送モード」の運行の把握状況 (小分類)  
※モードの分類の詳細については、p.3-2 参照。



## 2) 4条バスとのルート重複と交通空白地での運行有無、及び課題認識

### 【Q1-2 4条バスとの重複の有無】

質問対象：「多様な輸送モード」の運行を1モード以上把握している市町村（以下共通）  
貴市町村内で、4条バスと「多様な輸送モード」が重複して運行されている区間またはエリアはありますか。

### 【Q1-3 交通空白地での運行の有無】

貴市町村内の交通空白地で、「多様な輸送モード」が運行されている区間またはエリアはありますか。

### 【Q1-4 効率性等の課題認識】

4条バスと「多様な輸送モード」の重複運行、または交通空白地における「多様な輸送モード」の運行は、貴市町村にとって、効率性等の面から課題だとお考えですか。

#### ① 大分類によるモードと4条バスとのルート重複等

「スクールバス」と「送迎バス」は、4条バスとのルート重複が「ある」という回答の割合が高く、運行効率性の課題認識も「課題だと思う」という回答の割合が比較的高い。

運行効率性の課題認識について、不特定多数の利用があると考えられる「空白地有償運送」や「自治体が運行する無料バス」は「課題だと思う」という回答の割合が高い一方、利用者や利用目的が限定されていると考えられる「福祉有償運送」は15.7%と割合が低い。

表 3-5 4条バスと「多様な輸送モード」のルート重複と交通空白地での運行有無、及び運行効率性の課題認識（大分類）

「多様な輸送モード」の種類	各設問の回答割合と回答数		
	Q1-2 4条バスとのルート重複の有無	Q1-3 交通空白地での運行の有無	Q1-4 運行効率性の課題認識の有無 (※4条バスとのルート重複または交通空白地での運行がある市町村のみ回答)
	4条バスとのルート重複がある	交通空白地での運行がある	ルート重複や交通空白地での運行は、運行効率性等の面から課題だと思う
スクールバス	73.8% n=145	51.1% n=141	46.5% n=114
空白地有償運送	48.9% n=47	65.9% n=44	56.3% n=32
福祉有償運送	59.4% n=138	64.0% n=136	15.7% n=102
自治体が運行する無料バス	46.0% n=63	49.2% n=63	59.5% n=42
企業等が運営する無料送迎バス	68.0% n=103	41.6% n=101	44.2% n=77
ボランティアによる運送	30.6% n=36	47.1% n=34	27.8% n=18
その他	57.7% n=26	56.5% n=23	25.0% n=16

※回答数(n)の定義について

Q1-2、Q1-3：各大分類に属するいずれかのモードについて「運行している」と回答した市町村の数。

Q1-4：各大分類について、4条バスとのルート重複がある、または交通空白地での運行があると回答した市町村の数。

※Q1-2「重複」について

「重複」は、4条バスと「多様な輸送モード」が概ね1km以上、同一の道路区間で運行されている状態と定義した。

※Q1-3「交通空白地」について





















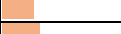



























「交通空白地」は、バス停300m・鉄道駅800m圏外を目安と設定したが、回答市町村が独自の基準を設定している場合は、そのために沿って回答いただいた。

② 小分類によるモードと4条バスとのルート重複等

「スクールバス」について、小学校～高校は4条バスとのルート重複や、交通空白地での運行が「ある」という回答の割合が高いが、大学はどちらも割合が比較的低い。ただし、運行効率性の課題認識について「課題だと思う」という回答はいずれも40%前後となっている。

市町村運営有償運送に属する「交通空白輸送」については、運行効率性の課題認識について「課題だと思う」という回答の割合が高い一方、自家用有償旅客運送に属する「公共交通空白地有償運送」は、割合が低い。

表 3-6 4条バスと「多様な輸送モード」のルート重複と交通空白地での運行有無、及び運行効率性の課題認識（小分類）

「多様な輸送モード」の種類		各設問の回答割合と回答数					
		Q1-2 4条バスとのルート重複の有無		Q1-3 交通空白地での運行の有無		Q1-4 運行効率性の課題認識の有無 (※4条バスとのルート重複または交通空白地での運行がある市町村のみ回答)	
		4条バスとのルート重複がある		交通空白地での運行がある		ルート重複や交通空白地での運行は、運行効率性等の面から課題だと思う	
スクールバス	小学校		70.9% n=127		54.5% n=123		45.9% n=98
	中学校		72.0% n=82		49.4% n=79		42.2% n=64
	高校		75.7% n=37		35.1% n=37		35.7% n=28
	大学		50.0% n=28		14.3% n=28		40.0% n=15
市町村運営有償運送	交通空白輸送		41.0% n=39		59.5% n=37		68.0% n=25
	市町村福祉輸送		32.1% n=28		53.6% n=28		20.0% n=15
自家用有償旅客運送	公共交通空白地有償運送		44.4% n=18		47.1% n=17		12.5% n=8
	福祉有償運送		59.8% n=127		63.2% n=125		15.1% n=93
自治体が運行する無料バス			46.0% n=63		49.2% n=63		59.5% n=42
企業等が運営する無料送迎バス	企業		70.6% n=51		25.0% n=48		38.2% n=34
	病院		65.2% n=69		33.8% n=68		33.3% n=48
	商業施設		51.2% n=41		22.0% n=41		42.9% n=21
	宿泊施設		53.6% n=28		22.2% n=27		46.7% n=15
	その他施設		58.6% n=29		46.2% n=26		38.9% n=18
ボランティアによる運送			30.6% n=36		47.1% n=34		27.8% n=18
その他			57.7% n=26		56.5% n=23		25.0% n=16

※回答数(n)の定義について

Q1-2、Q1-3：各モードについて「運行している」と回答した市町村の数。

Q1-4：各モードについて、4条バスとのルート重複がある、または交通空白地での運行があると回答した市町村の数。

※Q1-2「重複」について

「重複」は、4条バスと「多様な輸送モード」が概ね1km以上、同一の道路区間で運行されている状態と定義した。

※Q1-3「交通空白地」について

「交通空白地」は、バス停300m・鉄道駅800m圏外を目安と設定したが、回答市町村が独自の基準を設定している場合は、そのために沿って回答いただいた。

### 3) 4条バスと「多様な輸送モード」との連携（混乗化、間合い利用、統合等）の検討実績

#### 【Q1-5 連携（混乗化、間合い利用、統合等）の検討実績】

質問対象：「多様な輸送モード」の運行を1モード以上把握している市町村

これまでに、貴市町村で4条バスと「多様な輸送モード」との連携に関する取組の検討や、何らかの施策を実施したことがありますか。

#### (1) 市町村別の検討実績

全市町村の検討実績をみると、何らかのモードについて「検討済・実施済」と回答した市町村は全体の12.4%であり、全てのモードについて「検討したことはない」と回答した市町村は、全体の半数以上にあたる53.1%であった。

市町村の人口規模別に検討実績をみると、人口50万人以上の市では「検討済・実施済み」の回答割合が高く、「検討済・実施予定」、「検討中」を含めると半数以上となる。一方、これ以外の市町村では、いずれの人口規模でも「検討したことはない」が約半数となっている。

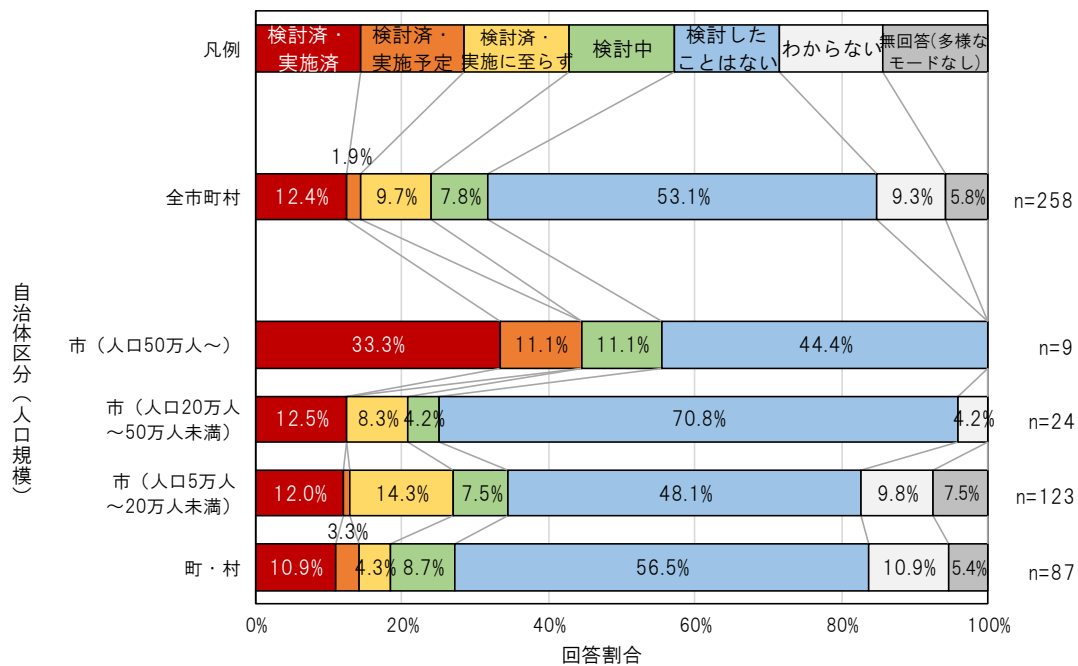


図 3-8 4条バスと「多様な輸送モード」との連携の検討実績（市町村別）

※各市町村で最も検討が進捗したモードを抽出し、市町村別の検討実績として集計した。

(2) モード別の検討実績

モード別の検討実績をみると、「スクールバス」や「市町村運営有償運送（交通空白輸送）」、「自治体が運行する無料バス」、「送迎バス」で項目「検討済・実施済」～「検討中」の割合が比較的高い。

「検討済・実施に至らず」をみると、「スクールバス（小学校）」、「スクールバス（中学校）」で比較的高割合が高くなっていることが特徴的である。

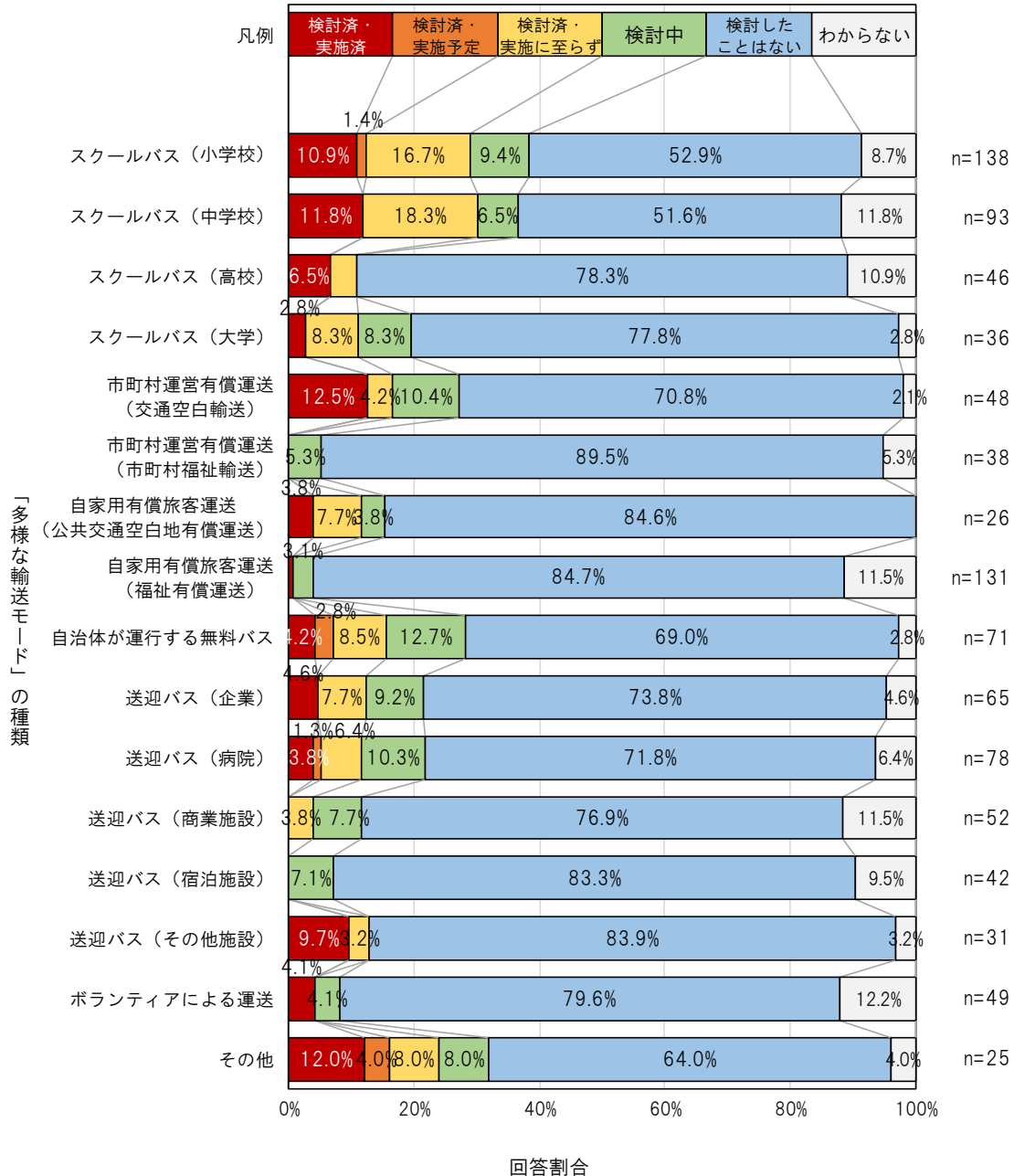


図 3-9 「多様な輸送モード」の連携の検討実績（モード別）

※モードの分類の詳細については、p.3-2 参照。

(3) 課題認識の有無別の検討実績

効率性等の課題認識の有無別に、各モードの検討実績をみると、「課題だと思う」と回答した市町村は、「検討中」が約2割～4割みられた一方、「検討したことはない」も約3割～4割みられる。

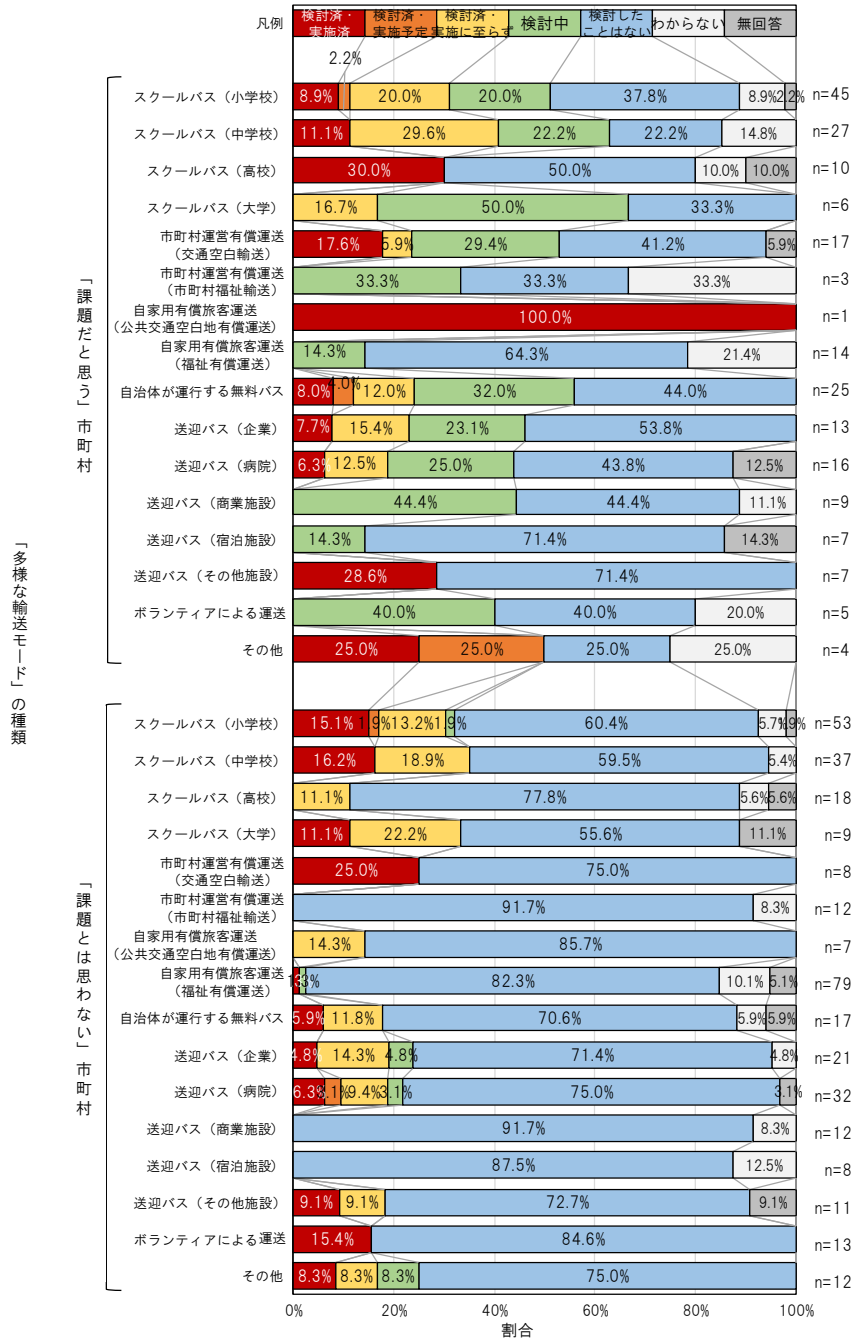


図 3-10 「多様な輸送モード」の連携の検討実績 (課題認識の有無別)

※Q1-2・Q1-3で、各モードについて、「4条バスとのルート重複がある」または「交通空白地での運行がある」と回答した市町村について、Q1-4での各モードの効率性等の課題認識の有無の回答に応じて集計。

## 2 「多様な輸送モード」の連携に関する取組について

### 1) 概要

#### (1) 市町村別の取組検討実績と取組数

Q1-1・1-5の回答結果から、全市町村のうち、「多様な輸送モード」の連携に関する取組を「検討したことがある」と分類できるのは、31.8%にあたる82市町村であった。

「検討したことがある」市町村について、Q2において回答があった取組の数をみると、73.2%にあたる60市町村が「1つ」であり、最多は「3つ」と回答した7市町村であった。

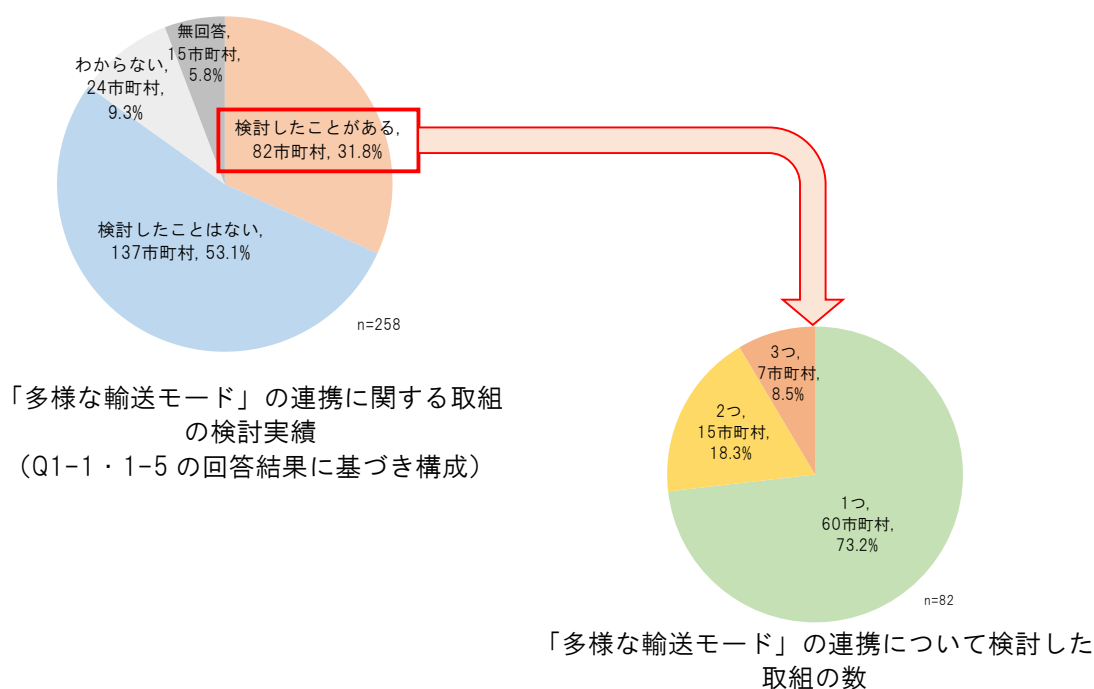


図 3-1 1 「多様な輸送モード」の連携に関する取組の市町村別の検討実績と取組の数

※『「多様な輸送モード」の連携に関する取組の検討実績』における「検討したことがある」、「検討したことはない」、「わからない」は、Q1-1・1-5の回答状況に基づき、以下の基準で分類した。

#### 検討したことがある

⇒これまでに取組検討または実施実績がある市町村

- ・Q1-5で、「検討済・実施済」、「検討済・実施予定」、「検討済・実施に至らず」、「検討中」を1モード以上回答した市町村

#### 検討したことはない

⇒(A)これまでの取組検討実績が全くない市町村、(B)多様な輸送モードの運行が全くない市町村

- (A)Q1-5で、全てのモードに「検討したことはない」と回答した市町村
- (B)Q1-1で、全てのモードに「運行していない」と回答した市町村

#### わからない

⇒これまでの取組検討実績が不明のモードがある市町村

- ・Q1-5で、全てのモードに「検討したことはない」または「わからない」と回答した市町村  
(※全てのモードに「検討したことがない」のみ回答した場合は「検討したことはない」に含む)

#### 無回答

- ・Q1-1で「運行している」と回答したモードが1モード以上あるものの、Q1-5が無回答の市町村

※『「多様な輸送モード」の連携に関する取組の数』における「取組」は、現在市町村が実施または検討を行っている取組のこと。

(2) 取組の検討対象としたモードの数

「2モード」が45.0%と約半数を占め、次いで「3モード」が24.3%、「4モード」が9.9%であった。

取組内容別にみると、「混乗化」以外の内容では「2モード」がいずれも約半数となっているが、「運行時刻の調整」と「モードの統合・一体化」は「4モード」の割合がやや高い。

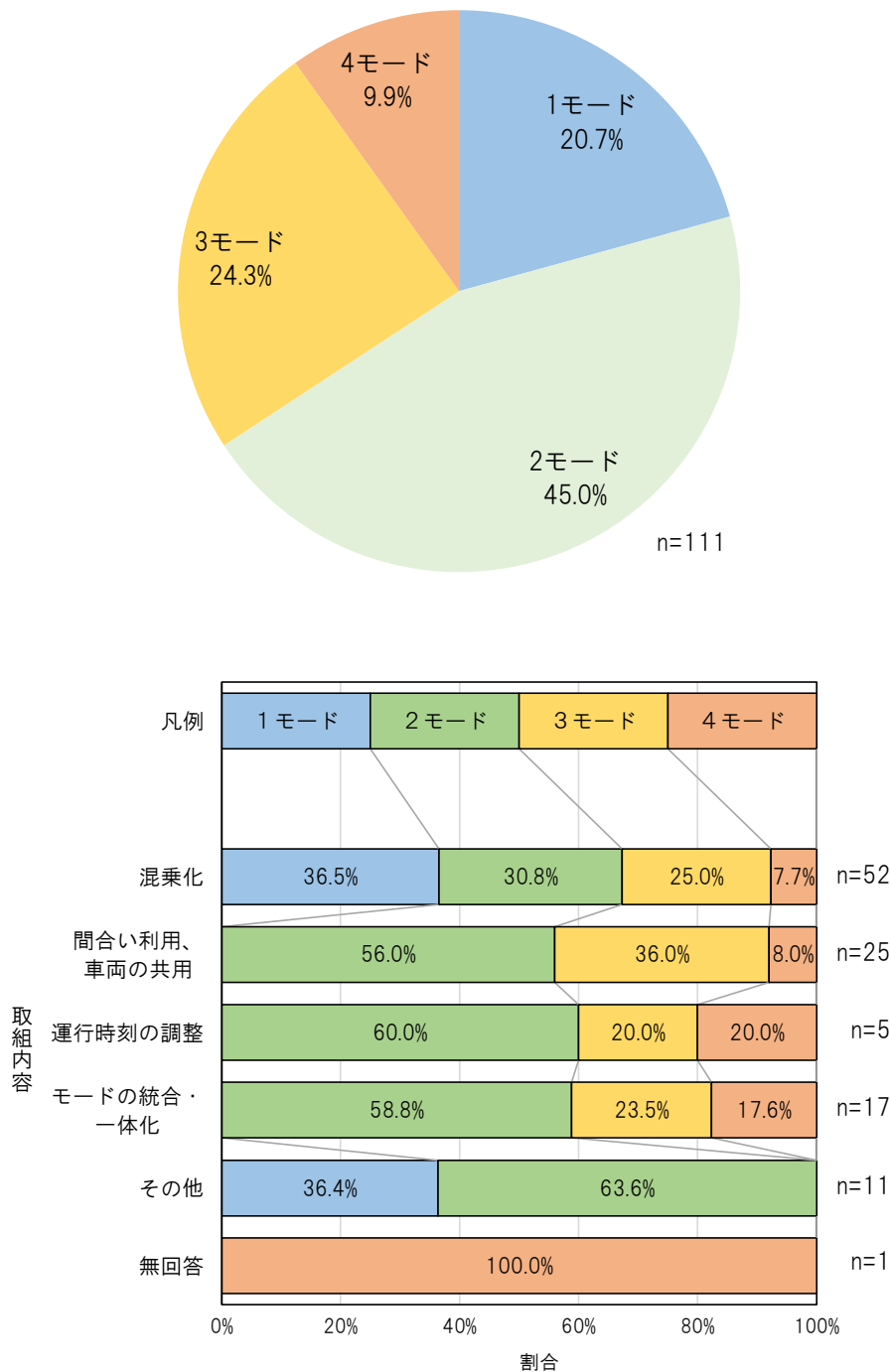


図 3-12 「多様な輸送モード」の連携に関する取組の検討対象としたモードの数 (全体傾向・取組内容別)

## 2) 対象モード

### 【Q2-1 連携の対象としたモード】

質問対象：取組の検討または実施実績がある市町村

どのようなモードを対象に、取組を検討または実施しましたか。

#### ① 大分類

「多様な輸送モード」の連携に関する取組を「検討または実施している」と回答があった、82市町村111取組について、分析を行った。

各取組の対象としたモードについて、「4条バス」は60.4%、「スクールバス」は56.8%と共に割合が半数以上であり、これに次いで「民間企業等が運営する無料送迎バス」が24.3%となっている。

自家用有償旅客運送に含まれるモードの中でも、「空白地有償運送」の11.7%と比較して「福祉有償運送」は1.8%と、割合は低い。

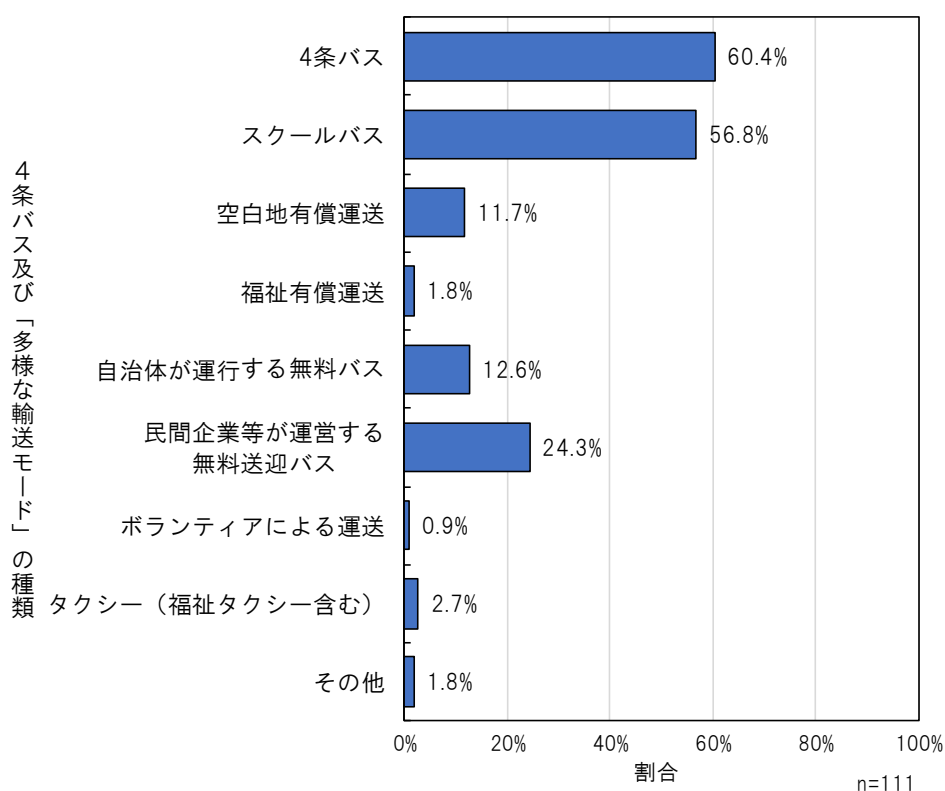


図 3-13 「多様な輸送モード」の連携に関する取組の対象としたモード

※モードは、p.3-2 に示す「大分類」で集計を行っている。

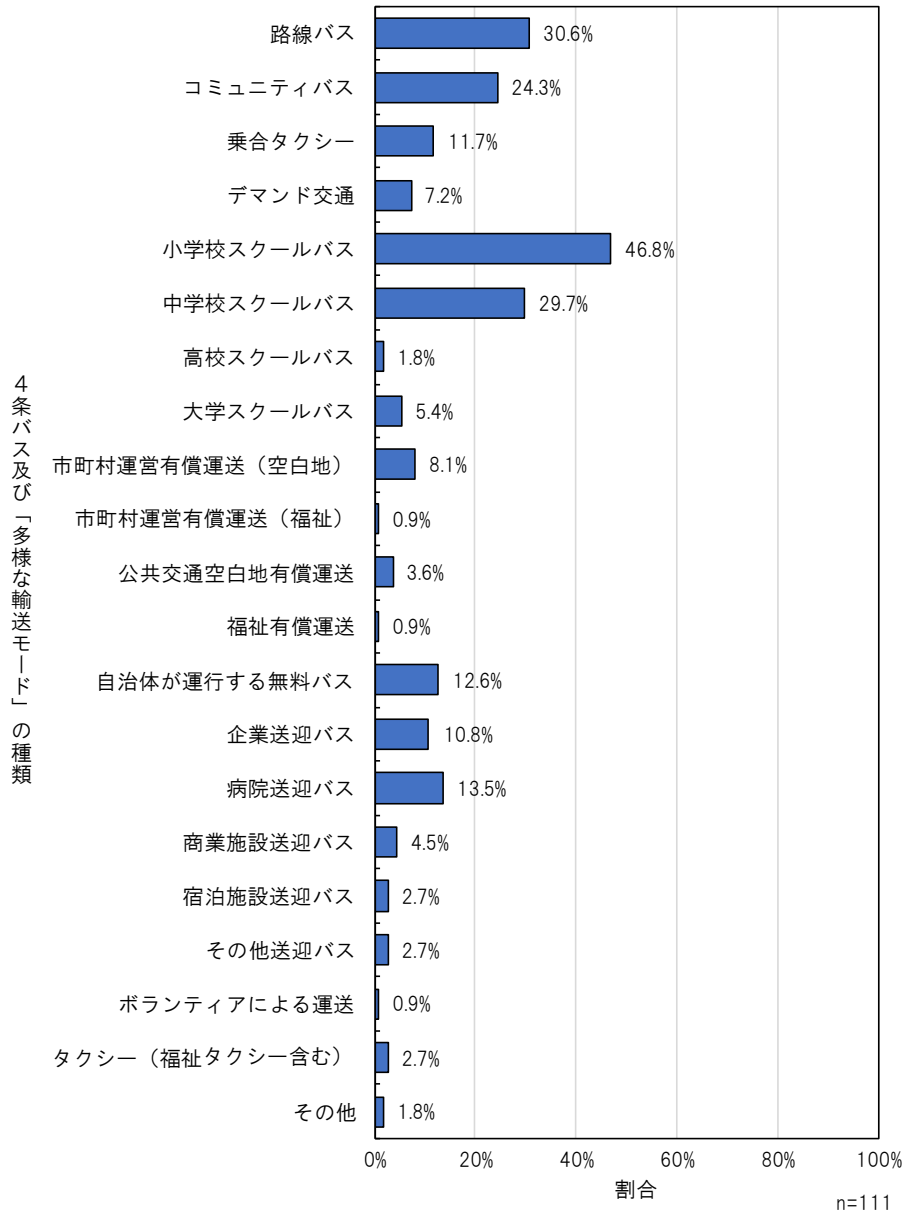
上図では、各大分類に含まれるモードが1種類以上取組対象となっている場合に、当該大分類が取組対象モードになっているものとして集計を行った。



## ② 小分類

取組の対象としたモードを小分類で見ると、スクールバスの中では「小学校スクールバス」が46.8%、「中学校スクールバス」が29.7%と割合が高い一方、「高校スクールバス」は1.8%、「大学スクールバス」は5.4%と、割合が低い。

送迎バスの中では「企業送迎バス」と「病院送迎バス」の割合が、「商業施設送迎バス」と「宿泊施設送迎バス」と比較して高い。



### 【モード「その他」の回答例】

- ・ 保育園、幼稚園の通園バス (A市)
- ・ 自動車教習所の送迎バス (B市) 等

図 3-14 「多様な輸送モード」の連携に関する取組の対象としたモード

※モードは、p.3-2に示す「小分類」ごとに集計を行っている。

### 3) 内容

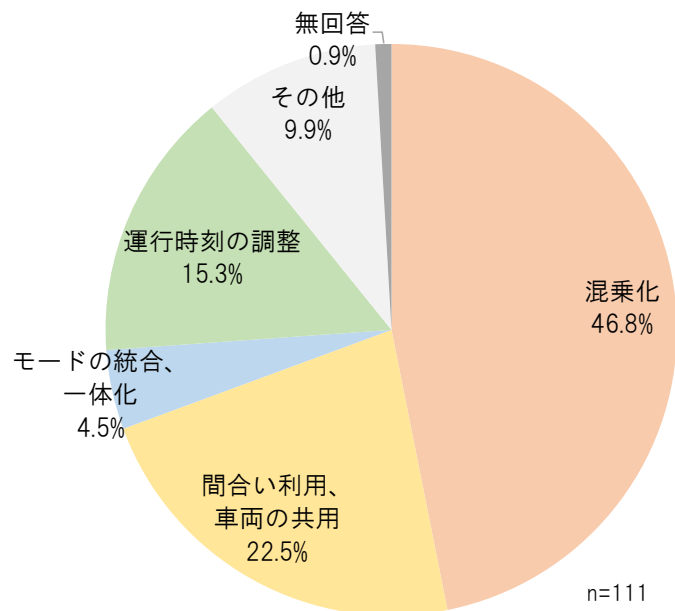
#### 【Q2-2 取組の内容】

質問対象：取組の検討または実施実績がある市町村  
どのような内容の取組を検討または実施しましたか。

#### (1) 全体傾向

全体傾向として、82 市町村 111 取組の内容をみると、全取組のうち約半数にあたる 46.8%が「混乗化」であり、これに次いで「間合い利用、車両の共用」は 22.5%、「運行時刻の調整」は 15.3%の順となっている。

「その他」は 9.9%で、重複する路線の整理や、運行日を区別する等の取組がみられた。



#### 【内容「その他」の回答例】

- ・他モード間の重複路線の再編 (A 市)
- ・モードによって運行日を差別化 (B 市) 等

図 3-15 「多様な輸送モード」の連携に関する取組の内容

※「111 取組」とは、本アンケートで市町村から回答があった、現在までに実施または検討を行った、または行っている取組の合計である。

(2) 詳細分析

① 取組対象モード別の内容

取組の内容を、各取組の対象となっているモード別にみると、「スクールバス」や「送迎バス」は「混乗化」の割合が高い。

「4条バス」、「空白地有償運送」、「自治体が運行する無料バス」については「混乗化」と「間合い利用、車両の共用」の割合が同程度となっている。

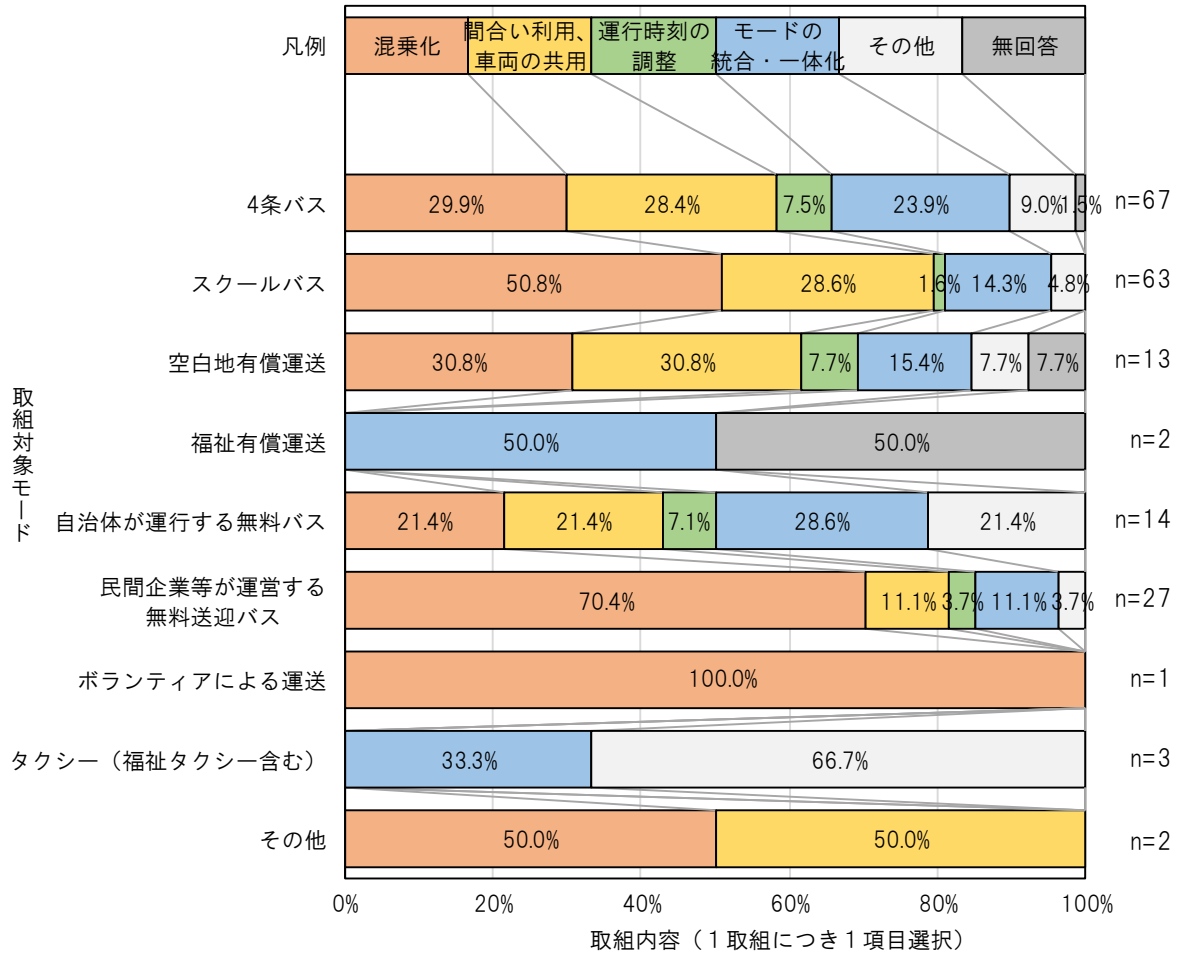


図 3-16 「多様な輸送モード」の連携に関する取組の内容（取組対象モード別）

※モードは、p.3-2 に示す「大分類」で集計を行っている。

② モード組合せ別の内容

取組の内容を、各取組の対象モードの組合せ別にみると、「4条バス・スクールバス」、「4条バス・送迎バス」、「スクールバス・自家用有償旅客運送」の3種では、「混乗化」と「間合い利用、車両の共用」の割合が比較的高い。

一方、「4条バス・自家用有償旅客運送」と「4条バス・自治体が運行する無料バス」では、「モードの統合・一体化」の割合が高い。

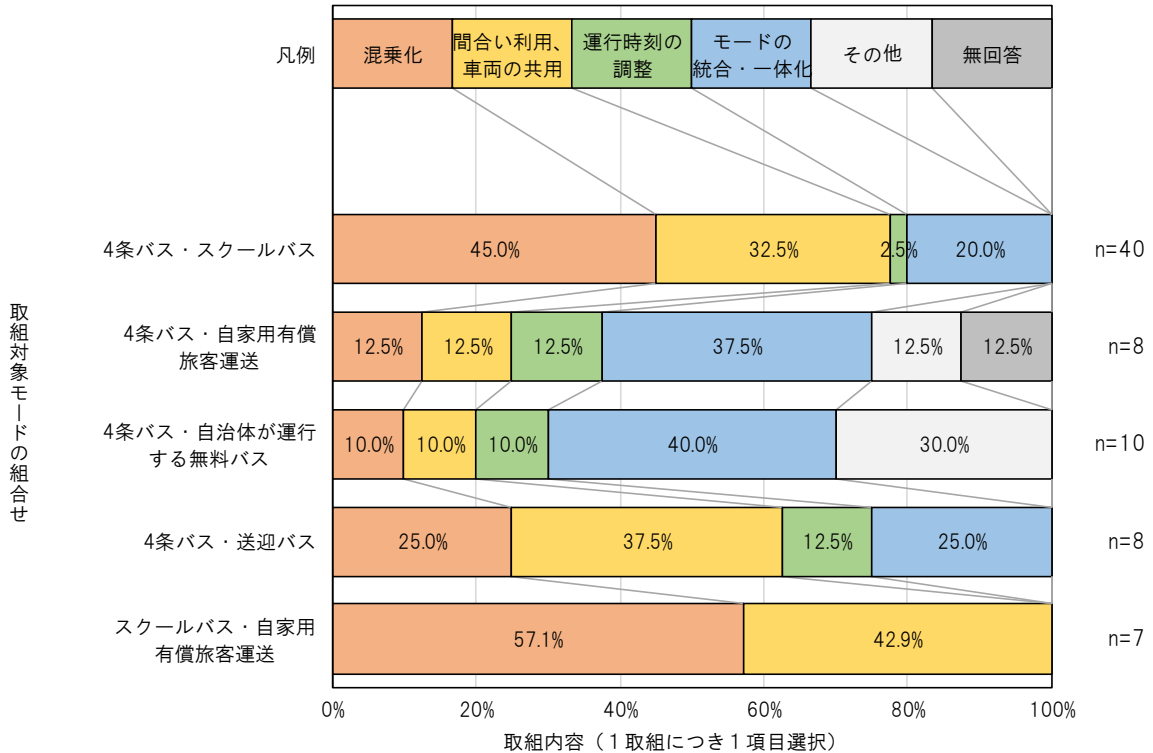


図 3-17 「多様な輸送モード」の連携に関する取組の内容（モード組合せ別）

※「取組における出現頻度が高い組合せ」かつ「異なる大分類（p.3-2 参照）に属するモードの組合せ」として、上図に示す5種類の組合せを含む73取組を対象に、「モード組合せ別」の集計を行った。集計対象とした組合せの選出方法は、p.3-3 参照。

#### 4) 目的

##### 【Q2-3 取組の目的】

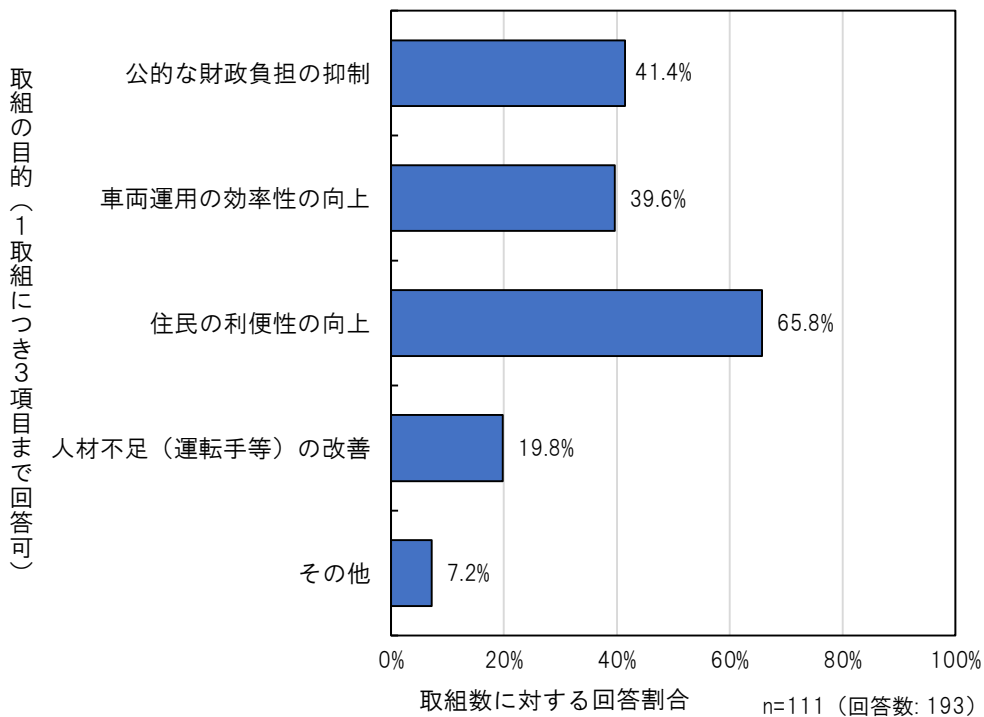
質問対象：取組の検討または実施実績がある市町村

取組を検討または実施した目的は何ですか。（複数回答可）

##### (1) 全体傾向

全体傾向として、82市町村111取組の目的をみると、「住民の利便性の向上」が65.8%と最も多く、次いで「公的な財政負担の抑制」は41.4%、「車両運用の効率性の向上」は39.6%の順となっている。一方、「人材不足（運転手等）の改善」は19.8%と、他の項目よりも比較的割合が低い。

「その他」では、「交通不便地域の交通手段の確保」に関する回答が多く寄せられた。



##### 【目的「その他」の回答例】

- ・ スクールバスの混乗化による、交通空白地域の暫定的解消（A市）
- ・ 送迎バスの混乗化による、交通不便地域の交通手段の確保（B市） 等

図 3-18 「多様な輸送モード」の連携に関する取組の目的

※「111取組」とは、本アンケートで市町村から回答があった、現在までに実施または検討を行った、または行っている取組の合計である。

取組の目的は、1取組につき3項目まで選択可とした。

(2) 詳細分析

① 取組内容別の目的

取組の目的を、各取組の内容別にみると、内容を問わず「住民の利便性の向上」の割合が高い。

他方で、内容「モードの統合・一体化」の中では目的「公的な財政負担の抑制」の割合が他の目的よりも高い。

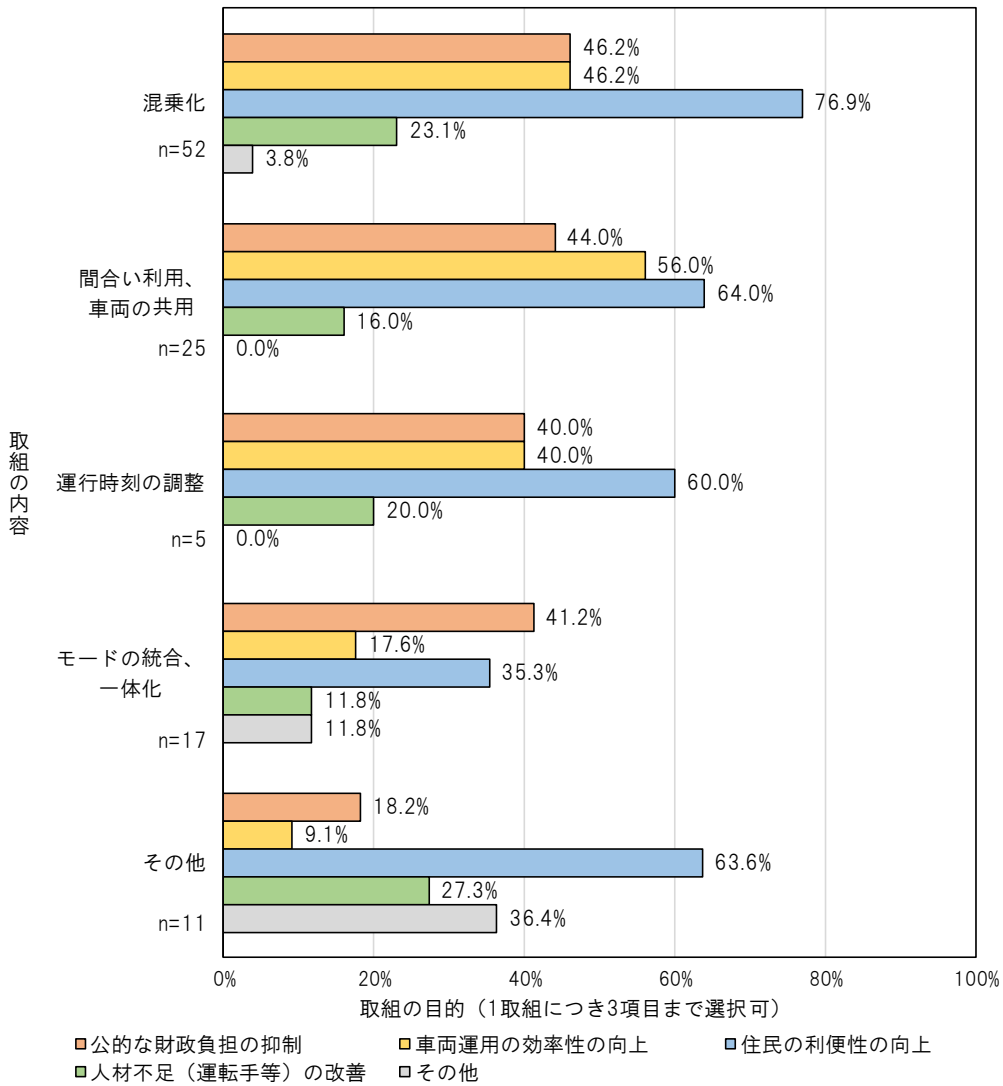


図 3-19 「多様な輸送モード」の連携に関する取組の目的（取組内容別）

## ② 取組対象モード別の目的

取組の目的を、各取組の対象となっているモード別にみると、「4条バス」、「スクールバス」、「空白地有償運送」では、「公的な財政負担の抑制」、「車両運用の効率性の向上」、「住民の利便性の向上」の3項目の割合が高い。

「自治体が運行する無料バス」は「車両運用の効率性の向上」の割合が上記のモードと比較して低い。

「送迎バス」は「住民の利便性の向上」の割合が、他の項目と比較して高い。

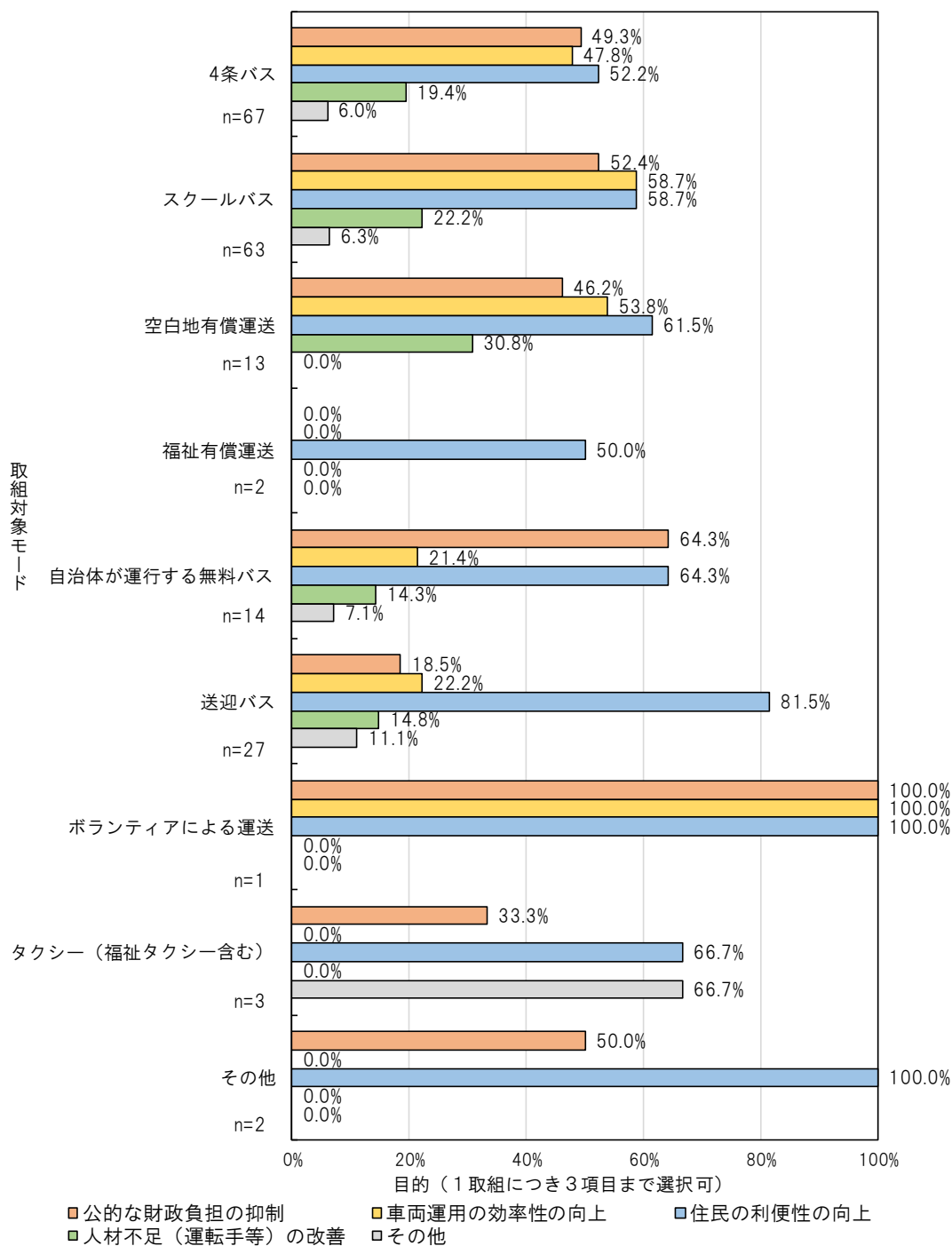


図 3-20 「多様な輸送モード」の連携に関する取組の内容（取組対象モード別）

※モードは、p.3-2 に示す「大分類」で集計を行っている。

③ モード組合せ別の目的

取組の目的を、各取組の対象モードの組合せ別にみると、「4条バス・スクールバス」と「スクールバス・自家用有償旅客運送」では、「車両運用の効率性の向上」の割合が最も高く、通学時間帯とそれ以外の時間帯での車両の有効活用を図る市町村が多いと考えられる。一方、上記以外の組合せは「住民の利便性の向上」の割合が最も高い。

「4条バス・スクールバス」、「4条バス・自治体が運行する無料バス」、「スクールバス・自家用有償旅客運送」のように、自治体が財政負担を行っていると考えられるモードを含む組合せでは、「公的な財政負担の抑制」の割合も高い。

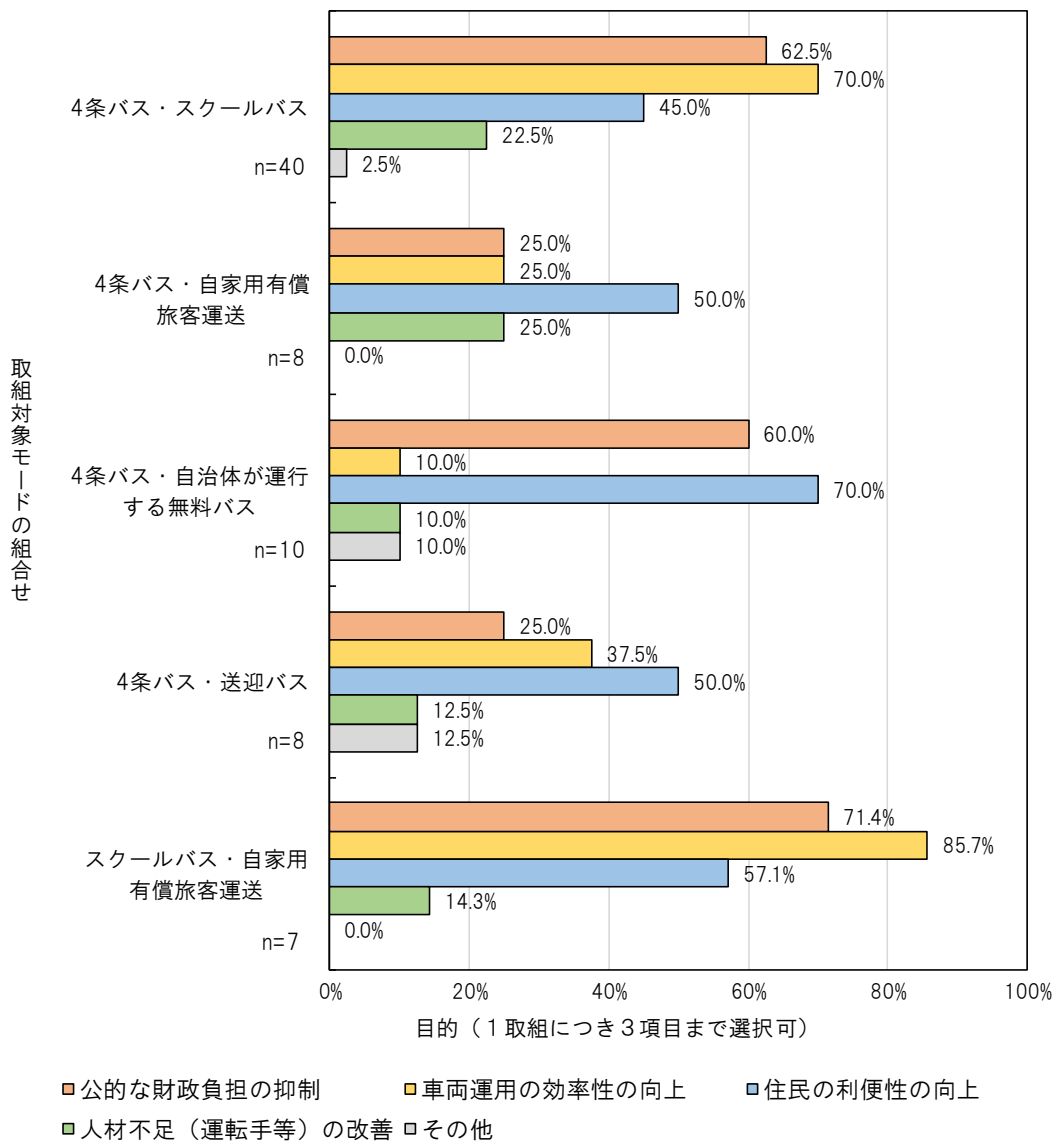


図 3-2 1 「多様な輸送モード」の連携に関する取組の内容(モード組合せ別)

※「取組における出現頻度が高い組合せ」かつ「異なる大分類(p.3-5参照)に属するモードの組合せ」として、上図に示す5種類の組合せを含む73取組を対象に、「モード組合せ別」の集計を行った。集計対象とした組合せの選出方法は、p.3-3参照。



## 5) 課題

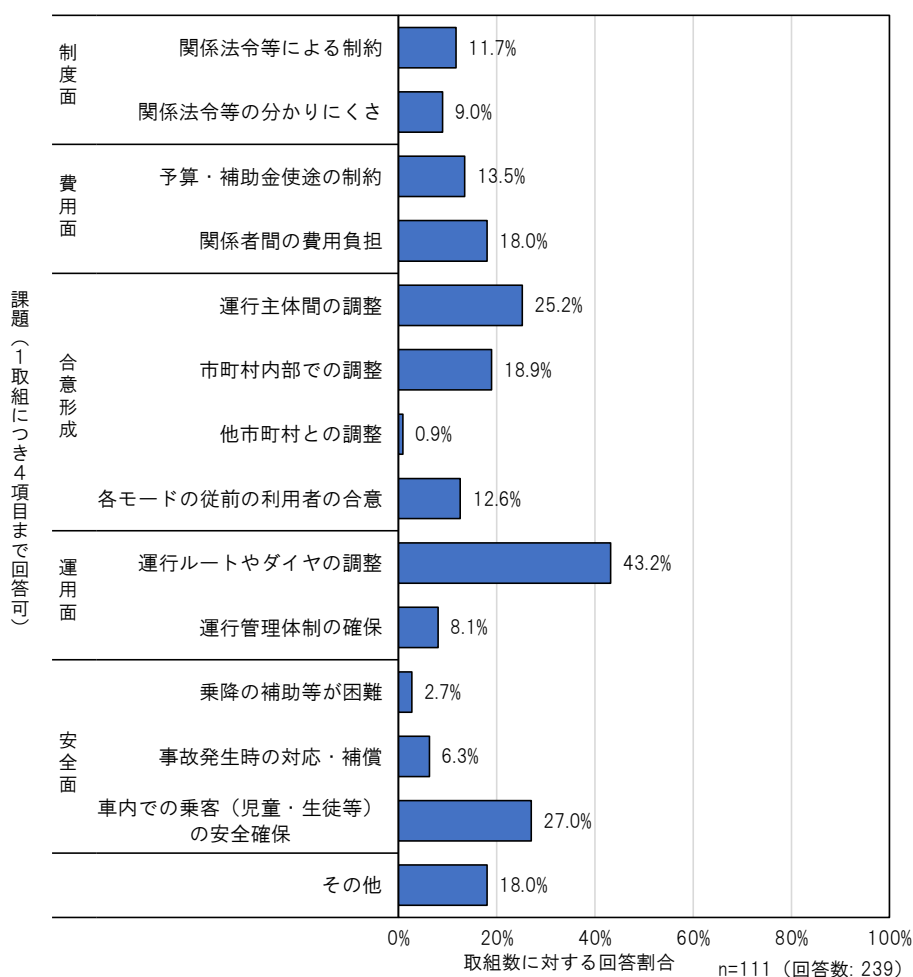
### 【Q2-4 取組の課題】

質問対象：取組の検討または実施実績がある市町村

取組の検討や実施にあたり、これまでどのような課題が生じたか。(複数回答可)  
(※Q1-5で「取組検討済・実施に至らず」と回答した場合は、実施に至らなかった理由を回答)

#### (1) 全体傾向

全体傾向として、82市町村全111取組の課題をみると、「運行ルートやダイヤの調整」が43.2%と最も高く、各モードの本来の運行目的やニーズを満たしつつ、混乗化や間合い利用等を行うためのルートやダイヤの調整が主要な課題になっていると考えられる。



#### 【課題「その他」の回答例】

- ・送迎バスの混乗化に係る利用マナーの啓発、混乗利用者からの苦情の処理 (A市)
- ・少子化の進展でスクールバスが廃止になった場合の運行継続性 (B町) 等

図 3-2-2 「多様な輸送モード」の連携に関する取組の検討・実施にあたっての課題

※「111取組」とは、本アンケートで市町村から回答があった、現在までに実施または検討を行った、または行っている取組の合計である。

取組の目的は、1取組につき4項目まで回答可とした。

(2) 詳細分析

① 取組進捗状況別の課題

課題のうち「運行ルートやダイヤの調整」は、全ての取り組み状況の区分で最も割合が高く、実施に至る各局面で課題として頻出すると考えられる。

「検討中の取組」をみると、「関係者間の費用負担」、「運行主体間の調整」の割合が高く、取組の検討段階では主体間の費用、役割等の調整が主な課題になっていると考えられる。

「実施に至らなかった取組」をみると、「関係法令等による制約」、「車内での乗客の安全確保」の割合が高く、実施を断念する主な要因になっていると考えられる。

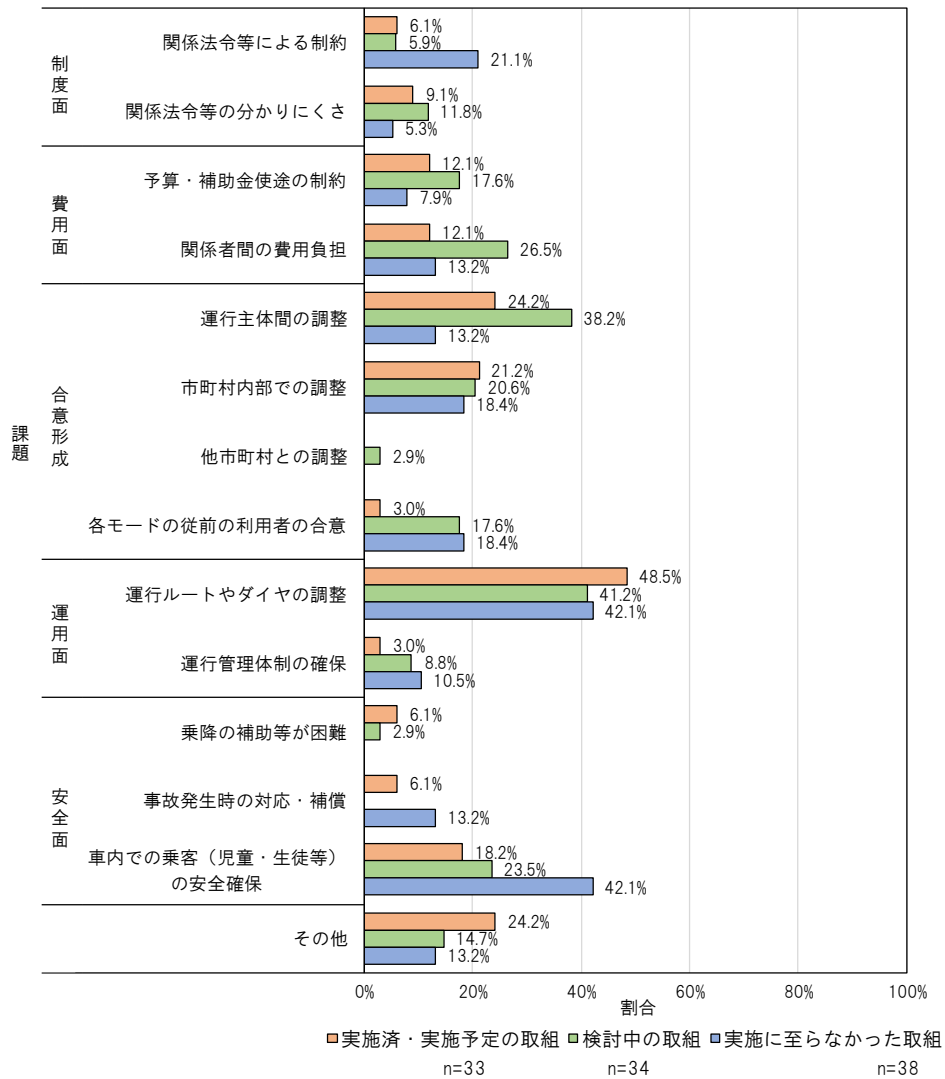


図 3-23 実施に至らなかった取組の課題

※Q1-5（モード別の連携検討実績）の回答状況に基づき、各取組を以下の要領で分類し集計を行った。

実施済・実施予定の取組：Q1-5で「取組検討済・実施済」または「取組検討済・実施予定」と回答があったモードのみを含む取組
検討中の取組：Q1-5で「取組検討中」と回答があったモードを含む取組
実施に至らなかった取組：Q1-5で「検討済・実施に至らず」と回答があったモードのみを含む取組

② 取組内容別の課題

取組の課題を、各取組の内容別にみると、「混乗化」は「安全面」が、「間合い利用、車両の共用」は「運用面」が、「運行時刻の調整」と「モードの統合・一体化」は「合意形成」や「運用面」が課題となる割合が高い。

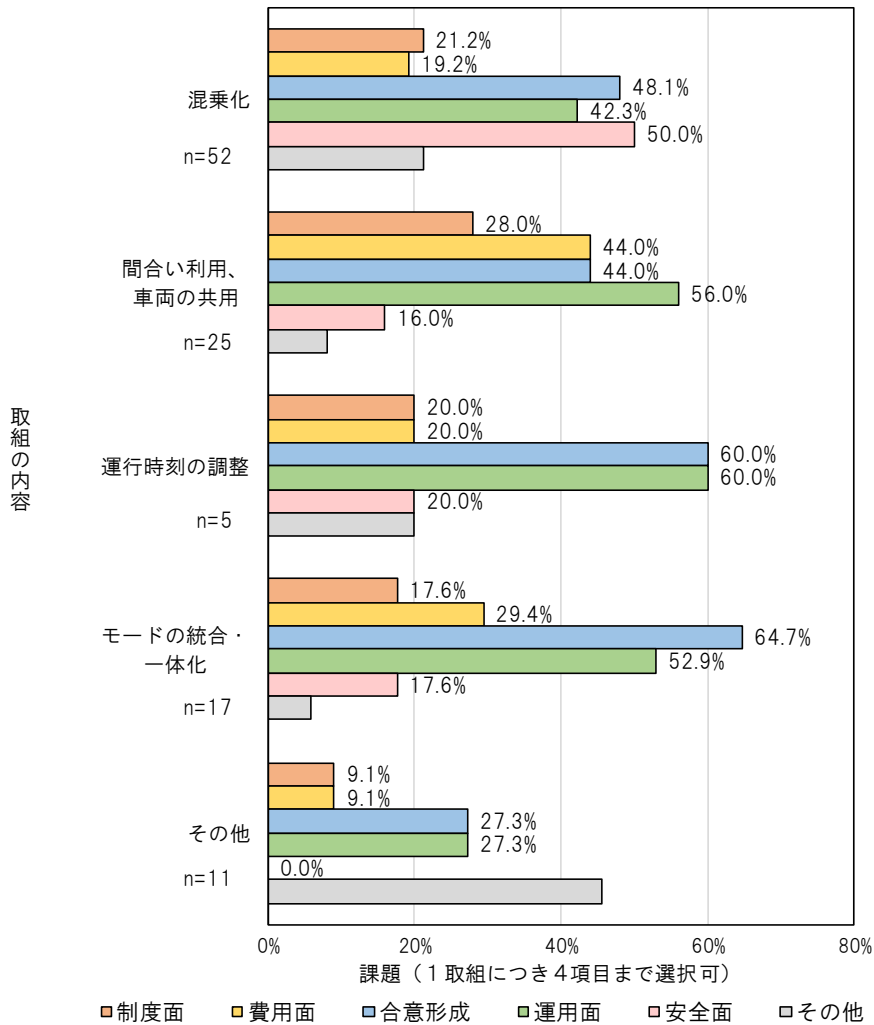


図 3-2 4 「多様な輸送モード」の連携に関する取組の検討・実施にあたっての課題  
（取組内容別）

※課題については、p.3-23 で示した課題大分類ごとに集約して集計している。

### ③ 取組対象モード別の課題

取組の課題を、各取組の対象となっているモード別にみると、「スクールバス」を対象とする取組は「安全面」、「自治体が運行する無料バス」を対象とする取組は「合意形成」が他のモードよりも割合が高い。

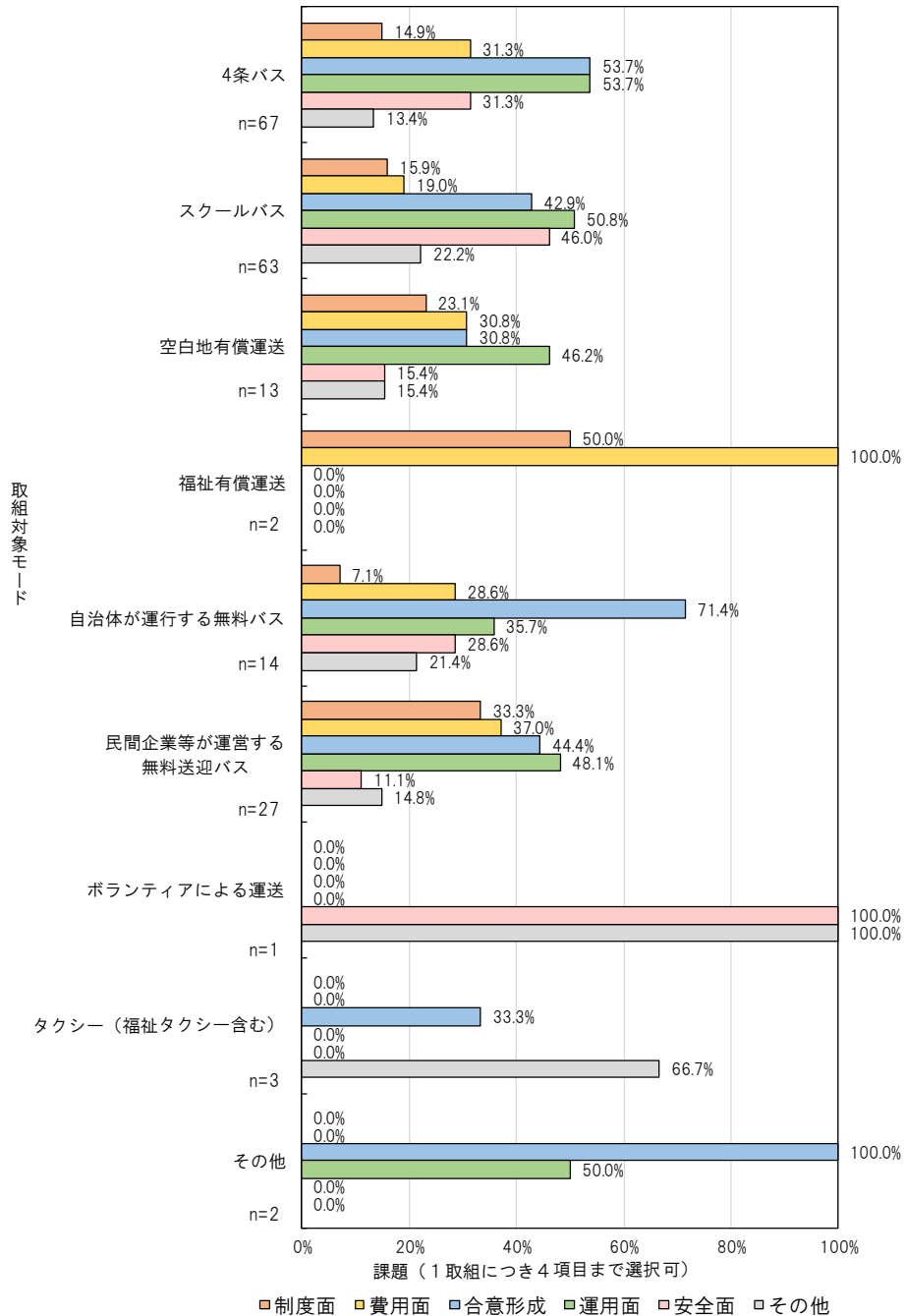


図 3-25 「多様な輸送モード」の連携に関する取組の検討・実施にあたっての課題  
(取組対象モード別)

※課題については、p.3-23 で示した課題大分類ごとに集約して集計している。  
※モードは、p.3-2 に示す「大分類」で集計を行っている。

#### ④ モード組合せ別の課題

取組の課題を、各取組の対象モードの組合せ別にみると、「4条バス・スクールバス」と「4条バス・送迎バス」では「合意形成」、「運用面」の割合が比較的高い。

また、「4条バス・自家用有償旅客運送」では「制度面」、「4条バス・自治体が運行する無料バス」では「合意形成」、「スクールバス・自家用有償旅客運送」では「運用面」の割合が他の組合せよりも高く、頻出する課題は組合せによってやや異なる傾向にある。

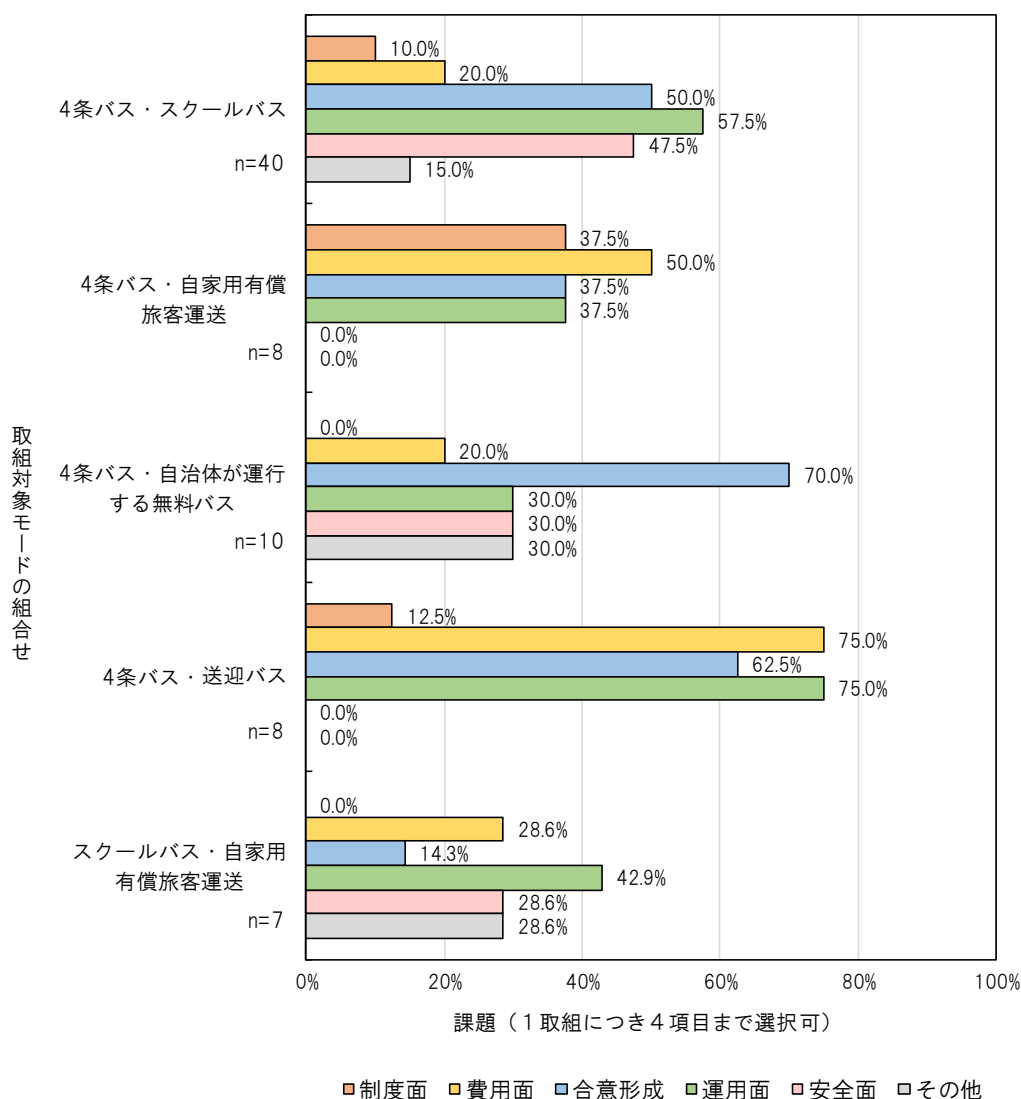


図 3-26 「多様な輸送モード」の連携に関する取組の検討・実施にあたっての課題  
(モード組合せ別)

※「取組における出現頻度が高い組合せ」かつ「異なる大分類 (p.3-5 参照) に属するモードの組合せ」として、上図に示す5種類の組合せを含む73取組を対象に、「モード組合せ別」の集計を行った。

集計対象とした組合せの選出方法は、p.3-3 参照。

※課題については、p.3-23 で示した課題大分類ごとに集約して集計している。

(3) 「関係法令等による制約」に係る具体的な課題

道路運送法に係る制約のほか、バリアフリーや医療に係る法令による制約を、課題として挙げる市町村がみられる。

表 3-7 関係法令等による制約に係る課題の例

市町村名	課題	取組概要	
		対象モード	内容
A市	スクールバス車両（ツーステップバス）では、 <u>定時定路線の間合い運行ができないこと</u>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・路線バス</li> <li>・乗合タクシー</li> <li>・スクールバス（小学校）</li> </ul>	間合い利用、車両の共用
B市	スクールバスは、 <u>道路運送法第43条（特定旅客自動車運送事業）の許可車両。</u> （他の事業には利用できない）	<ul style="list-style-type: none"> <li>・スクールバス（大学）</li> <li>・送迎バス（企業）</li> <li>・送迎バス（病院）</li> <li>・送迎バス（商業施設）</li> </ul>	混乗化
C市	それぞれの <u>委託事業者が受けている許可の違い。</u> 道路運送法第4条（一般旅客自動車運送事業）と第78条（自家用有償旅客運送）	<ul style="list-style-type: none"> <li>・コミュニティバス</li> <li>・スクールバス（小学校）</li> <li>・スクールバス（中学校）</li> </ul>	間合い利用、車両の共用
D市	病院送迎バスの混乗化は、 <u>医療法に抵触する恐れがある。</u> （商業施設等の送迎バスへの混乗について検討中）	<ul style="list-style-type: none"> <li>・送迎バス（病院）</li> <li>・送迎バス（商業施設）</li> </ul>	混乗化
E市	不特定多数の者を乗車させるためには、 <u>道路運送法第4条による許可が必要であること。</u>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・送迎バス（企業）</li> <li>・送迎バス（病院）</li> <li>・送迎バス（商業施設）</li> <li>・送迎バス（宿泊施設）</li> </ul>	混乗化
F町	<u>道路運送法に基づく許可（現状は特定旅客運送）</u>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・スクールバス（小学校）</li> <li>・スクールバス（中学校）</li> </ul>	混乗化

※市町村名は匿名としている。また、固有の地名、施設名、サービス名等、市町村の特定に繋がるおそれのある表現は修正している。

## 6) 課題を解決するための施策等

### 【Q2-5 課題を解決するための施策等】

質問対象：取組の検討または実施実績がある市町村

Q2-4 で生じた課題を解決するために、どのような施策等を実施しましたか。

関係先との協議や住民等への説明会の開催等、合意形成を図るための施策を課題解決のための施策として挙げる市町村が多くみられる。

表 3-8 課題解決のための施策等の例

課題内容	市町村名	解決手法	取組概要		
			対象モード	内容	
制度面	関係法令等による制約	A市	スクールバス車両を活用した市営路線バスは、 <u>道路運送法第21条の規定による実証試験運行として運行を開始した。</u>	・路線バス ・スクールバス（小学校）	間合い利用、車両の共用
合意形成	運行主体間の調整	B市	事業者間での調整を重ね、 <u>利便性向上につながることを説明し、合意を得た。</u>	・路線バス ・デマンド交通 ・交通空白輸送	運行時刻の調整、重複ルートの整理
		C市	高校と運行ルート・時間の調整を行い、 <u>市内の公共交通体系を勘案し、路線バス事業者との調整を図った。</u>	・コミュニティバス ・スクールバス（高校）	運行時刻の調整、重複ルートの整理
	市町村内部での調整	D市	関係部署と、 <u>運行ダイヤについての協議を行った</u>	・乗合タクシー ・スクールバス（小学校）	間合い利用、車両の共用
	E市	市町村内部・バス事業者への <u>丁寧な説明。</u>	・スクールバス（小学校）	間合い利用、車両の共用	
	F町	関係部局、 <u>学校関係等と調整。また、説明会等を開催し、意見集約し運行に向け調整。</u>	・スクールバス（小学校、中学校）	混乗化	
	G市	バス停設置場所の地権者や他市と運行事業者との調整役を担い、 <u>合意形成の場を設けた。</u>	・路線バス ・スクールバス（大学）	モードの統合・一体化	
運用面	運行ルートやダイヤの調整	H市	・バスの支払い運賃額に上限を設ける「 <u>上限運賃制度</u> 」や公共交通を乗り継いだ場合に運賃を割り引く「 <u>乗継割引制度</u> 」などの <u>運賃負担軽減策の検討</u>	・路線バス ・スクールバス（高校、大学） ・送迎バス（企業、商業施設）	モードの統合・一体化
		I市	<u>学校のスケジュールと路線バス運行時刻の調整を行う。</u>	・路線バス ・乗合タクシー ・スクールバス（小学校）	混乗化
		J町	関係部署及び運行事業者と協議し、 <u>両モードにとって効率的な運行体制となるよう見直しを行った。</u>	・デマンド交通 ・スクールバス（小学校）	間合い利用、車両の共用
安全面	車内での乗客（児童・生徒等）の安全確保	K市	児童の保護者の理解を得るための <u>説明会の開催。実証実験を実施（約1年）</u>	・スクールバス（小学校）	混乗化

※市町村名は匿名としている。また、固有の地名、施設名、サービス名等、市町村の特定に繋がるおそれのある表現は修正している。

### 3 今後の施策検討、実施にあたっての国や都県への要望について

#### 【Q3 国や都県への要望事項（項目選択及び自由記述）】

質問対象：全市町村

今後、バスや「多様な輸送モード」が連携した効率的な交通ネットワークを形成していくにあたって、国や都県に対する要望等は何かございますか。

#### (1) 項目別の回答割合

「検討や取組に関するノウハウの共有を進めてほしい」、「関係法令を分かりやすく解説してほしい」の割合が高く、取組を検討・実施するにあたっての手法や制度等の解説を行うことへのニーズが高いと考えられる。

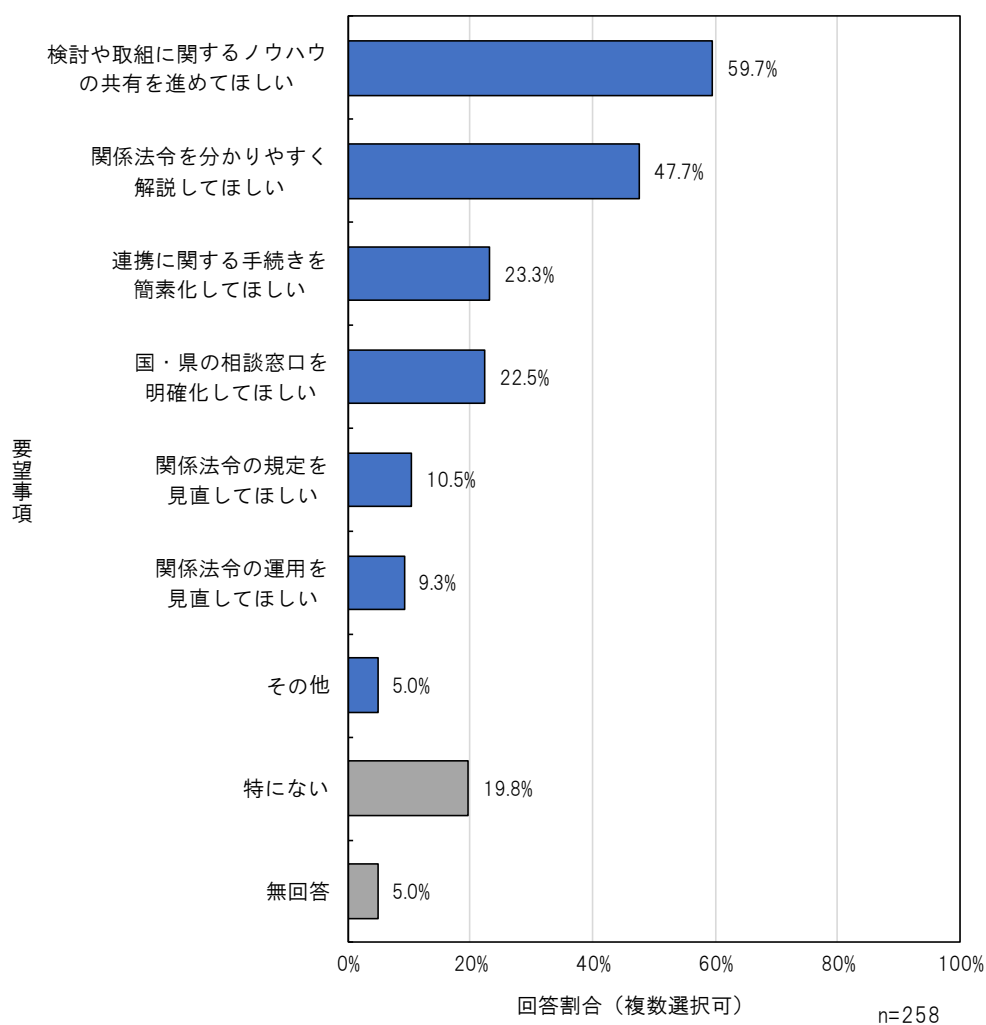


図 3-27 今後の施策検討、実施にあたっての国や都県への要望（項目別）



(2) 自由記述による意見・要望等

自由記述による回答では、ノウハウの共有、関係法令の解説のほか、様々な意見・要望が寄せられた。

意見・要望の例を以下に示す。

表 3-9 各選択項目における自由記述による主な意見、要望

選択項目	意見・要望の例
検討や取組に関するノウハウの共有を進めてほしい	・自治体で行っている具体的な事例があれば紹介してほしい ・運行地域や利用者の特性に応じた輸送モードの導入取り組み例を具体的に共有してほしい 等
関係法令を分かりやすく解説してほしい	・連携事例や利便性向上例について、 <u>法律のどこをどう解釈して改善につなげたのかがわかるよう</u> にお示しいただければ、自治体にとってできること、できないことの見当がつけやすくなる ・制度に関する説明会の開催、解説資料の提供 等
連携に関する手続きを簡素化してほしい	・乗用事業者が乗合事業を実施する場合の、 <u>許認可申請手続きの簡素化</u> や運行管理に係る運用の共通化 等
国・県の相談窓口を明確化してほしい	・国や都の担当部署も事業ごとにそれぞれ窓口を設けているケースが多い。 <u>移動にまつわる相談窓口を統一していただきたい</u> 等
関係法令の規定を見直してほしい	・地方自治体又は地域住民が実施している（検討している）ものについては、地域の公共交通事業者が認めることなどを条件に <u>法令の制約を受けずに実施できるようにしてほしい</u> ・ <u>統一ルール（法令等）の策定や規制緩和等</u> も検討していただきたい 等
関係法令の運用を見直してほしい	・関係法令及び諸手続きの処理方針など、 <u>縛りを可能な限り軽減し、弾力的な運用が図れるような環境づくりに配慮していただきたい</u> 等
その他	・将来に向けた地域公共交通についての検討は、 <u>財政面での支援が不可欠</u> ・ <u>待遇改善等による運転手確保施策</u> を国や県により実施していただきたい 等

また、全ての意見・要望の記載内容を、次頁以降に示す。

表 3-10 自由記述による意見、要望等の記載内容（1/2）

No.	選択項目							左記選択項目に関する要望事項
	共有	ノウハウの解説	関係法令の素化	手続きの簡明確化	相談窓口の明確化	法令の規定の見直し	法令の運用	
1	●						●	高速バス利用者と、路線バス利用者の混乗化を行いたいと考えている。参考となるような事例があれば、ご教示いただきたい。
2	●						●	特にスクールバスとの連携事例
3		●	●					学校統合の際のスクールバス費用は、特別交付税措置があるが、路線バスと重複する場合は不算定としてほしい。（スクールバス導入について、保護者の強い要望に反対する理由がないため）
4		●	●					行政が主体となって行う交通事業において、複数事業者間の運転手を融通できるような制度があればありがたい。今年、民間路線バス事業者が、運転手不足等を理由に大幅な減便を実施した。4市を跨ぐ広域路線バスで、利用が少ない本市と他1市の区間が減便となった。財政的な支援を行う検討は可能であっても、人材面での支援は検討することも困難と考える。
5							●	国交省以外の関係省庁（厚労省、経産省、文科省等）も積極的に動いてほしい
6	●						●	「多様な輸送モード」を取り入れた事例や先駆的な取り組みを参考にしたい。
7	●	●			●	●		運行地域や利用者の特性に応じた輸送モードの導入取り組み例を具体的に共有してほしい。
8	●						●	スクールバスを市営バスとして利用し、小学生だけでなく、一般市民も利用できる形態を今後検討したいが、道路運送法等関係法令上可能かどうか解釈がわからない。
9	●						●	バス事業者が利用する、平均乗車密度の計算方法など、基礎的な勉強会があれば参加したい。
10	●	●	●				●	スクールバスに関しては、車両を町で保有し運行业務を委託しているが、朝晩の時間帯以外は空車となっているものの、文科省補助金を受給し運行している関係で児童・学生の輸送の目的外使用ができない状況。一方、大部分が交通空白地となっている本町は、デマンド型交通を運行しており、年間で30,000千円を超える費用が必要となっている。当該状況が問題視されて久しく、省庁の垣根を超えた具体的な対応策、法令の規定・運用の見直しや全国における事例紹介など、現場サイドに立った検討を進めていただきたい。
11	●	●	●				●	タクシーの事前確定運賃について、事業者の行う手続きが多く、実現までのハードルが高いと聞いているため、手続きの簡素化を検討していただきたい。
12		●	●					過疎地域等条件不利地においては、バス運行を検討する際、4条事業で参入する事業者もならず、79条で地域住民以外を輸送することが困難となるため旅客の範囲等の条件緩和を要望する。
13		●	●					有償ボランティア運送が出来るような運用にしていきたい。
14							●	財政的支援をさらに拡充してほしい
15	●		●					・交通モードの導入にあたり、道路運送法等関係法令の理解については、自治体の交通政策担当者にとって必須になる。積極的に研修を実施されたい。 ・スクールバスを混乗化したことにより、教育委員会が受けている文科省からの補助金が一部減額となるが、市町村の交通事情を鑑み、柔軟に対応されたい。
16	●		●				●	交通ネットワークの形成・実現を図るためには、行政・市民・企業等及び運行主体が地域の課題を共有化し、地域事情に合った交通体系を確立していくことが重要であり、そのためにも道路運送法をはじめとする関係法令及び諸手続きの処理方針など、随時の見直しにおいて、これらの縛りを可能な限り軽減し、引き続き、弾力的な運用が図れるような環境づくりに配慮していただきたい。
17							●	全国的な問題となっている運転士不足に対応するため、待遇改善等により運転士確保施策を国や県により実施していただきたい。
18							●	将来に向けての地域公共交通についてプロジェクトを立ち上げ検討中です。問題となるのはやはり財政面で、この支援が不可欠です。
19	●							他市町村への乗り入れの仕方を教えていただきたい。
20	●		●	●	●	●		連携に関するノウハウや金銭等の補助があるとよい。
21	●			●	●	●	●	・「多様な輸送モード」の新規導入や、既存の公共交通と「多様な輸送モード」間の連携をする際に使用できる補助メニューの創設

※固有の地名やサービス名等、市町村の特定に繋がるおそれのある表現は修正している。

表 3-1 1 自由記述による意見、要望等の記載内容 (2/2)

No.	選択項目							左記選択項目に関する要望事項	
	共有	ノウハウの解説	関係法令の素化	手続きの簡明確化	相談窓口のの見直し	法令の規定の見直し	法令の運用		その他
22							●	どのように検討し、取組を進めればよいのかが具体的にイメージできるよう様々な事例を紹介していただきたい。	
23							●	実施されている事例について、情報を共有してほしい	
24	●						●	・具体的な連携事例や利便性向上例について、法律のどこをどう解釈して改善につなげたのかがわかるようにお示しいただければ、自治体にとってできること、できないことの見当がつけやすくなると思います。	
25	●						●	・交通ネットワークの形成のための満たすべきサービス水準等の基準を示してほしい。 ・連携を行った場合の財政的支援。	
26		●				●	●	地方自治体では、非常に厳しい財政状況となっていることから、地方自治体又は地域住民が実施している（検討している）ものについては、地域の公共交通事業者が認めることなどを条件に法令の制約を受けずに実施できるようにしてほしい。 ※ただし、営利を目的としたもの（白バス・白タク）に関しては、引き続き厳しい指導を行ってほしい。	
27					●			市町村間を跨ぐ輸送モードについては、県は当事者（運行主体）であるべき。	
28	●				●	●	●	今後、多様な輸送モードの連携は重要であると思うが、多様な輸送モードの把握のためにはそれぞれの輸送モードが届け出をする必要がある。（現状、本市では実施していない。）一方で、その届け出の作業量等により民間企業等の無料送迎バス実施が困難になることや、行政の管理業務量を増加させる懸念もある。自治体によって状況は異なると思うが必要であれば、全国的な統一ルール（法令等）の策定や規制緩和等も検討していただきたい。	
29							●	●	財政支援（サービス維持のため）
30	●						●	●	自治体で行っている具体的な事例があれば紹介してほしい。
31	●						●		今後、地域公共交通網形成計画の策定検討を行っていくため、積極的な情報提供をお願いいたします。
32							●		財源措置
33				●					・国や都の担当部署も事業ごとにそれぞれ窓口を設けているケースが多い。移動にまつわる相談窓口を統一していただきたい。
34	●	●					●		新たな運行に関する補助金があれば助かる。
35	●			●	●	●			制度に関する説明会の開催、解説資料の提供等
36	●						●		公共交通手段を確保するにあたり、町の状況を考慮し、どのような手法が適しているのか、またそれらの費用対効果を予測する方法について、前例があればご教授いただきたい。
37		●	●						・乗用事業者が乗合事業を実施する場合、許認可申請手続きの簡素化や運行管理に係る運用の共通化 ・平成30年3月に国土交通省から『高齢者の移動手段確保のための「互助」による輸送～道路運送法上の許可・登録を要しない輸送の制度とモデルについて～』が示されているが、より具体的な事例等を用いた輸送サービスの導入方法を示してほしい
38	●								民間送迎バスなどとの連携は、輸送の仕組みを構築する際に連携者間での役割分担や行政境界を超える移動などが課題として影響することから、国のガイドライン等があるとよいと考えている。
39							●		本市では、地域公共交通網形成計画を策定しておらず、今後計画を策定するにあたり、多様な輸送モードを位置づけ、連携を強化する必要があると思われるが、スクールバス等も計画に位置づけるものなのか、もし事例等があればご教授いただきたいと思っております。
40		●					●		・タクシーを活用した乗合輸送の柔軟な対応 ・ボランティアによる輸送の安全性の確保策
41	●	●		●					一定の制限（交通空白地のみ等）のもと、乗用貸切にかかる規制緩和。 運賃収受や停留所の設置等を可能にしてほしい。
42		●		●			●		補助制度の拡充を検討してほしい
43							●		実際に取り組みを行っている自治体の実例や取り組みに対するメリット・デメリットなどの情報提供していただけると、今後の交通施策に対する検討資料となる。

※固有の地名やサービス名等、市町村の特定に繋がるおそれのある表現は修正している。



## 第4章 多様な輸送モードが連携して効率的に運行するための取組事例の調査

### 第1節 ヒアリング対象市町村の選出

市町村アンケートの結果や、文献調査等を踏まえ、関東運輸局管内の市町村から、多様な輸送モードが連携して効率的に運行するための取組を実施している市町村を選出し、ヒアリング調査を実施した。

対象として選出した市町及び取組内容について、以下に示す。

表 4-1 ヒアリング対象として選出した市町と取組内容

No.	県名	市町村	取組名	取組内容
1	群馬県	前橋市	マイタク あいのりタクシー	・ 社会福祉協議会と市の交通部門との連携による移動困難者の移動手段確保
2		甘楽郡 下仁田町	しもにたバス スクールバス	・ 自家用有償旅客運送とスクールバスの運行時間の区分 ・ スクールバスの混乗化（小学校、中学校）
3	埼玉県	狭山市	市内の病院の送迎バスを活用した高齢者外出支援事業	・ 病院送迎バスの混乗化
4	千葉県	船橋市	高齢者支援協力バス	・ 自動車教習所送迎バスの混乗化 ・ 市福祉施設送迎バス車両の間合い利用
5		我孫子市	外出応援事業	・ 各種民間施設送迎バスの混乗化（大学、自動車教習所、病院等）
6		南房総市 （丸山・和田地域）	スクール混乗バス	・ 自家用有償旅客運送とスクールバスのモード統合
7	神奈川県	秦野市 （栢窪地区）	栢窪地区買物支援事業 栢窪地区移動支援事業	・ 高齢者福祉施設送迎バスの混乗化 ・ 福祉施設保有車両の間合い利用

## 第2節 ヒアリング調査の実施

前節で選定した7市町を対象に、ヒアリング調査等を実施し、取組の現況、取組の実施に至るまでの経緯、実施にあたっての協議内容と生じた課題、実施による効果等の詳細について確認した。

ヒアリングの対象とした部署等について、以下に示す。

表 4-2 ヒアリング調査の対象部署等と実施方法

No.	県名	市町村名	対象部署等	方法
1	群馬県	前橋市	政策部 交通政策課 (社福)前橋市社会福祉協議会	電話・メール
2		甘楽郡下仁田町	企画課 地域創生係 教育委員会 教育課学校教育係	対面
3	埼玉県	狭山市	市民部 交通防犯課	電話・メール
4	千葉県	船橋市	建設局 道路部 道路計画課	電話・メール
5		我孫子市	建設部 交通課	電話・メール
6		南房総市	総務部 企画財政課	対面
7	神奈川県	秦野市	都市部 交通住宅課 福祉部 高齢介護課	対面

各ヒアリングの調査結果は、次節で示す。

## 第3節 調査結果

### 1 群馬県前橋市・前橋市社会福祉協議会

～社会福祉協議会と市の交通部門との連携による移動困難者の移動手段確保～

#### 1) 概要

- ・前橋市では、市内全域を対象地域として移動困難者の移動支援を目的としたタクシー運賃の助成制度「マイタク」を実施している。
- ・この制度を活用し、前橋市社会福祉協議会では、「マイタク」の利用者のマッチングを行うことで、効率的にかつ利用者負担をより減らして、利用者の自宅とスーパーマーケットとの往復輸送をドア・ツー・ドアで行う買物支援事業「あいのりタクシー」の社会実験を、令和元年10月から同12月にかけて、市内中山間部の芳賀地区で実施した<sup>5</sup>。

「マイタク」	「あいのりタクシー」
管轄：前橋市政策部交通政策課 実施：平成28年1月～	管轄：前橋市社会福祉協議会 社会実験：令和元年10～12月
・移動困難者を対象とした、タクシー運賃助成制度 ・前橋市内全域で利用可 ・利用登録証と利用券の提示により利用可	・「マイタク」の仕組みを活用した買物支援事業 ・社会実験は芳賀地区（市中山間部）で実施 ・利用は「マイタク」登録者に限定

図 4-1 「マイタク」と「あいのりタクシー」の事業実施概要

各事業の詳細について、「マイタク」は2-1)～2-5)に、「あいのりタクシー」は3-1)～3-7)に示す。

#### 2-1) マイタクの概要

「マイタク」は、前橋市政策部交通政策課が管轄する、移動困難者の移動支援を目的とした、タクシー運賃の助成制度である。

登録者同士が相乗りすると助成額が大きくなる仕組みとなっており、相乗りを推奨する制度設計となっていることが特徴である。

事業の現況について、表 4-3に示す。

<sup>5</sup> 社会実験で一定の効果が認められたことから、令和2年5月頃を目途に本格運行を開始する予定であったが、国内での新型コロナウイルス感染症の流行に伴い、令和2年3月現在、開始時期は未定となっている。

表 4-3 事業の現況

内容	移動困難者（高齢者、障害者等）の移動支援を目的とした、タクシー運賃の補助制度
実施主体	・前橋市 ・タクシー事業者（前橋地区タクシー協議会所属の計 10 事業者）
根拠としている法令等	道路運送法第 4 条 （市内を運行するタクシーの利用者への運賃助成制度）
対象エリア	市内全域 （乗車地または降車地が市内であれば、市外での乗降も助成対象）
利用対象者	以下のいずれかに該当する前橋市居住者 A.75 歳以上の者 B.65 歳以上で、運転免許を保有していない者 C.障害者、要介護・要支援認定者、妊産婦等（年齢不問） D.運転免許を自主返納した者および失効した者（年齢不問） （※失効前の当該免許が取消等の基準に該当している場合を除く）
登録者数 （平成 30 年度）	約 2.4 万人 （月間延べ利用者数：約 2.5 万件）
利用対象時間	毎日 7 時から 18 時までの乗車分 （1 日あたり 1 人 2 回まで利用可）
利用方法	・あらかじめ市に利用登録を行い、利用登録証と利用券を受け取る。 ・タクシー乗車時に利用登録証を提示し、降車時に利用券を運転手に渡す。
助成額	【1 人で乗車】 運賃の半額（上限 1,000 円）を助成 例）運賃 3,000 円の場合、利用者支払額は 2,000 円 【複数人（2～4 人）で乗車】 1 人につき最大 500 円を助成 例）3 人で乗車し運賃 3,000 円の場合、利用者支払額は 1,500 円
運行開始時期	平成 28 年 1 月 23 日



図 4-2 マイタクの事業実施イメージ

資料：前橋市提供



マイタクの利用には、市に申請書を提出することで交付される利用登録証と利用券が必要である。タクシーに乗車する際には利用登録証を提示し、運賃を支払う際に利用券（1乗車につき1人1枚）を運転手に渡すとマイタクの運賃助成が適用され、利用者は正規のタクシー運賃から助成額を差し引いた額を運転手に支払うこととなる。

利用券のサンプルを、図 4-3 に示す。

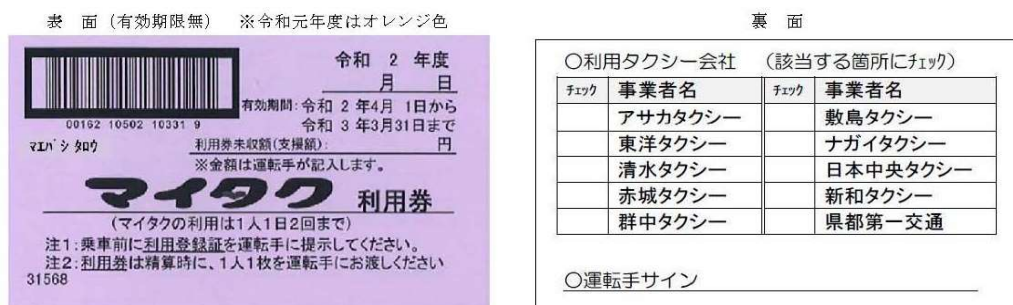


図 4-3 利用券のサンプル (左:表面 右:裏面)

資料: 前橋市提供

なお、利用者への利用券の発送や、各タクシー事業者から回収した利用券の整理作業が市の多大な負担となっていたことを背景に、平成30年からは、マイナンバーカードによる利用登録証と利用券の電子化の取組が開始された。

具体的には、市内で営業する全てのタクシー車両(約400台)にタブレット端末を配備し、利用者は同端末に、あらかじめ利用登録を行ったマイナンバーカードをかざして利用することとし、平成30年1月から3月まで実証実験が行われた後、平成30年5月から本格運用が開始された。

これにより、市での利用券の発送、回収、整理等の作業負担が大幅に軽減されただけでなく、タクシー事業者の負担の軽減や、利用手順の簡素化による利用者の利便性の向上を図ることができた。



図 4-4 マイナンバーカードによる利用券の利用イメージ

資料: (一財) 全国地域情報化推進協会「Future Vol.22」2019年12月,p.64

## 2-2) 関係者の費用負担と役割

令和2年3月現在、マイタクは、前橋市政策部交通政策課が管轄し、市内のタクシー事業者（計10事業者）の協力により実施されている。

運行の関係者と、費用負担、役割について、表4-4に示す。

表4-4 運行の関係者と費用負担、役割について

関係者	費用負担	役割
前橋市 政策部交通政策課	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 運賃助成額 約2億円/年（H30年度）</li> <li>・ 事務経費</li> <li>・ マイナンバーカードによる利用に係る経費 （システム保守費、車載タブレット端末の管理費等）</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 事業全体の管轄</li> <li>・ 利用登録の受付</li> <li>・ 利用登録証、利用券の発行</li> <li>・ 利用券の回収、整理</li> </ul>
タクシー事業者 （10事業者）	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 通信費 （車載タブレット端末等）</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ タクシーの運行</li> <li>・ 運賃、利用券の収受</li> </ul>
利用者	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ タクシー運賃の支払 （助成額を差引いた残額）</li> </ul>	

## 2-3) 経緯

### ① 検討の背景

前橋市は、市民の移動の自家用車への依存度が高く<sup>6</sup>、高齢化率も年々上昇していたため、高齢者が加害者となる交通事故の増加が懸念されており、過去には全国で広く報道された事故が発生したこともあった。

このような状況への対応策として、「市内全域で利用できる 200 円均一料金の移動手段を導入する」という市長の方針を踏まえ、平成 24 年 5 月、市の審議会である「全市域デマンド化研究会」を設置し、後のマイタクに繋がる検討が開始された。

#### 【全市域デマンド化研究会】

構 成 員：学識経験者、行政委員（関東運輸局群馬運輸支局、群馬県、前橋市）、  
交通事業者関係者（鉄道、バス、タクシー）等

主な目的：市内全域へのデマンド型の交通手段導入の研究・検討

### ② 全市域デマンド化研究会での議論

当初、全市域デマンド化研究会では、市長の方針に沿った形で、「市内全域で運行する 200 円均一料金の新たな交通システム」の導入を目指していたが、交通事業者から「民業圧迫に繋がる」、「利用者の減少に繋がる」、「民間路線バスの衰退、タクシーサービスの撤退を招く」等の否定的な意見が寄せられた<sup>7</sup>。

これを踏まえつつ同研究会で議論を進め、平成 25 年 2 月に第 4 回研究会で合意に至り、同年 3 月に公表した中間報告では、次頁表 4-5 のような基本方針等が示された。

<sup>6</sup> 群馬県の自家用車の 1 人あたり保有台数は 0.684 台/人（全国 1 位）であり、前橋市の自家用車の 1 人あたり保有台数は 0.679 台/人（いずれも H28 年度、軽自動車を含む）。また、運転免許を保有する市民の外出（全目的）における、自家用車の分担率は約 70%（H27 群馬県パーソナルトリップ調査）。

<sup>7</sup> 「全市域デマンド化研究会」中間報告書 p.9～11

表 4-5 デマンド型公共交通手段導入の基本方針等  
(平成 25 年 3 月「全市域デマンド化研究会」中間報告)

区分	内容
基本方針	<ol style="list-style-type: none"> <li>1. <u>移動困難者対策や公共交通不便地域の解消など、公共交通による移動手段を喫緊に必要としている市民サービスの確保に軸足を置くこと。</u></li> <li>2. <u>民間交通事業者を最大限活用するという枠組みで、既存の鉄道・バス・タクシーとの共存共栄と、適切な役割分担を目指すこと。</u></li> <li>3. <u>持続可能な公共交通ネットワークづくりに向けて、地域の实情に応じた輸送力を担保するとともに、市財源の確保はもとより、適正な運賃設定など利用者の応分の費用負担を考慮すること。</u></li> </ol>
実現に向けた戦略	<p><u>デマンド方式による乗合タクシーを手法の中軸に据え、実現性及び持続可能性の高い社会実験を計画して課題を抽出し、その対応と導入効果の検証に道筋をつけ、本格運行を目指す。</u></p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1. <u>移動困難者対策については、利用者を特定するなどサービスの対象者を限定する。</u></li> <li>2. <u>公共交通不便地域の解消については、既存の公共交通機関への影響を考慮し、地域を限定するなど既存公共交通とネットワークする区域制を採用する。</u></li> <li>3. <u>既存の公共交通機関を補完する運行計画を検討する。</u></li> <li>4. <u>利用者の負担割合については、既存の公共交通機関の運賃体系を十分踏まえた上で、そのあり方を検討する。</u></li> </ol>

資料：前橋市 Web サイト「全市域デマンド化研究会 中間報告」

この基本方針（中間報告）に基づき、デマンド方式による、対象者と地域を限定した乗合タクシーの導入を見据えた検討を進めた結果、平成 27 年 7 月の第 9 回研究会で「マイタク」の最終案が承認され、平成 28 年 1 月 23 日より事業を開始した。

### ③ 利用条件の設定

当初は、利用者等を特に限定しない公共交通手段の導入を想定していたが、交通事業者から懸念が示されたことを踏まえ、マイタクでは利用条件を設け、対象者、利用時間、利用回数を限定することとした。

具体的な利用条件を、表 4-6 に示す。

表 4-6 マイタクの利用条件

条件	内容
対象者	・以下の A~D のいずれかに該当する前橋市居住者 A.75 歳以上の者 B.65 歳以上で、運転免許を保有していない者 C.障害者、要介護・要支援認定者、妊産婦等（年齢不問） D.運転免許を自主返納した者および失効した者（年齢不問） （※失効前の当該免許が取消等の基準に該当している場合を除く）
利用時間	・毎日 7 時から 18 時まで
利用回数	・1 日につき 1 人 2 回まで ・年間 1 人 120 回まで

特に対象者については、高齢者や障害者等、公共的な移動手段の必要性が高い市民に限定し、移動困難者に外出の機会を提供する趣旨の制度となった。

なお、運行エリアについては、市内の公共交通不便地域に限定する等の案もあったが、病院や商業施設等の施設立地等の兼ね合いから、前橋市全域を対象としている。

### ④ 助成額の設定

マイタクの運賃助成額には、他の交通機関の運賃水準も考慮し、上限額を設けた。

さらに、複数人で利用した際には助成額が大きくなる設定とし、相乗りによる利用を推奨する設定とした。

#### 【マイタクの運賃助成額】

##### 1. 1 人で乗車

運賃の半額、または最大 1,000 円を助成

例 1) 1 人で乗車し運賃 800 円の場合、利用者支払額は 400 円

例 2) 1 人で乗車し運賃 3,000 円の場合、利用者支払額は 2,000 円

##### 2. 複数人（2~4 人）で乗車

1 人につき最大 500 円を助成

例) 3 人で乗車し運賃 3,000 円の場合、利用者支払額は 1,500 円

## 2-4) 効果

新たな交通モードを導入するのではなく、「ドア・ツー・ドア」の移動を実現できる既存の交通モードであるタクシーに着目し、低額で利用できる制度設計にしたこと、高齢者、障害者等の移動困難者を主な対象者としたことで、従来は移動したくても移動できなかった市民の移動手段を行政の負担を抑え効率的に構築することができた。

市民からは、「外出する機会が広がった」、「病院や福祉施設に行きやすくなった」等の感想が寄せられており、開始初年度の平成 28 年度の時点で、1 日あたりの利用者数は概ね 600 人/日以上となり、現在の利用登録者数は約 2.8 万人となるなど、好評を得ている。

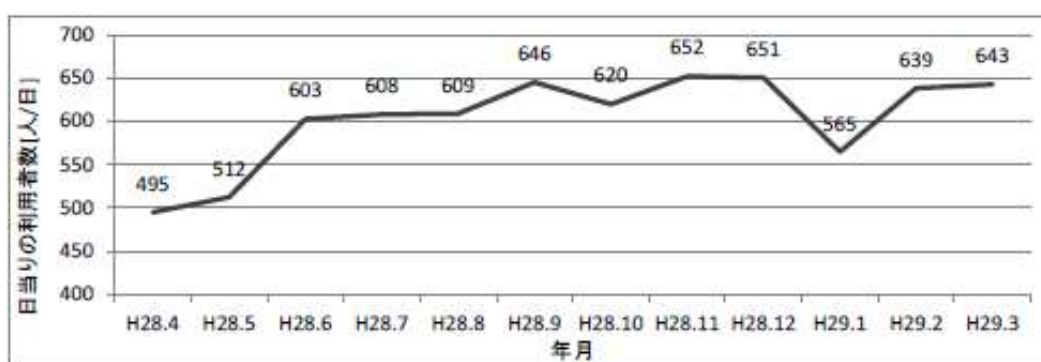


図 4-5 マイタクの日別利用者数の推移（月別平均・平成 28 年度）

資料：前橋市「前橋市地域公共交通網形成計画（H30.3）」p.29

## 2-5) 今後の課題

マイタクは、令和 2 年 1 月で開始から満 4 年となり、前述した通り市民からは好評を得ている。それゆえに、市の財政負担が年々増大していることが課題となっている<sup>8</sup>。

元々、紙ベースのマイタク利用券の回収、データ入力作業が多大な負担となっていたことを背景に、平成 30 年度からは、マイナンバーカードを電子化された利用券として利用できるようにし、郵送費や作業時間等のコストを大幅に削減する効果が得られた。

しかし、利用登録者の増加や、今後の高齢化に伴い、運賃助成に係る負担は今後も増加し続けることが見込まれる。

市の財政的な負担を軽減し、今後とも持続可能な制度とするためには、補助の枠組み等、事業の実施内容の見直しが求められてきていると考えられる。

<sup>8</sup> 平成 30 年度の補助金支出は約 2 億円。

### 3-1) あいのりタクシーの概要

「あいのりタクシー」は、前橋市社会福祉協議会が管轄し、令和元年 10～12 月に市中山間部の芳賀地区で社会実験が行われた買物支援事業である。

前述した「マイタク」のタクシー運賃助成の仕組みを活用し、社会福祉協議会が高齢者の買物のための外出の需要をマッチングさせて、タクシーの相乗り利用で自宅からスーパーマーケットを往復することで、高齢者に買物の機会を提供する内容の事業である。

また、「マイタク」による運賃助成を活用しつつ「マイタク」より安価に利用できるよう、自宅からスーパーマーケットまでの距離に応じた、往復分の利用料金をあらかじめ定め、不足するタクシー運賃を前橋市社会福祉協議会が助成していることも特徴である。

運行の現況について、表 4-7 に示す。

表 4-7 事業の現況

内容	「マイタク」のタクシー運賃助成の仕組みを活用した、高齢者向けの買物支援事業
運行主体	・前橋市社会福祉協議会 ・前橋市（事業協力） ・タクシー事業者（4 事業者）
運行エリア	芳賀地区（市中山間部）
利用対象者	・前橋市芳賀地区在住のマイタク利用登録者で、自力で買い物ができる者
運行区間	各利用登録者の自宅～スーパーマーケット「A」または「B」 （自宅のある地区により近いスーパーマーケットへ運行）
運行頻度	2 週間に 1 回（社会実験実施中、合計 6 回）
利用方法	・あらかじめ社会福祉協議会に利用申請を行う。 ・利用の数日前に、社会福祉協議会から送迎時間等についての電話連絡がくる。 ・利用時は専用の買い物カゴを持参し、タクシーに乗車する。
延べ利用者数	215 名（R1.10～12 社会実験中）
利用者の支払額	利用者の自宅からスーパーマーケットまでの最短経路の距離に応じて設定された「往復利用料金」を支払う（200～1,000 円）。
社会実験実施期間	令和元年 10～12 月（※今後、本格運行の実施予定あり）



記名した買い物カゴを登録証代わりに持参  
登録証の紛失や、荷物の取り違いの防止を図る

図 4-6 あいのりタクシーの事業実施のイメージ（左）と専用買い物カゴ（右）

資料：前橋市社会福祉協議会提供

### 3-2) 関係者の費用負担と役割

令和元年 10~12 月に実施された社会実験は、前橋市社会福祉協議会が管轄し、芳賀地区の近隣に営業所が立地するタクシー事業者(計4事業者)の協力を得て実施された。

マイタクを管轄する前橋市政策部交通政策課には、利用券の処理やタクシー事業者との調整等の後方的な支援について協力を得たほか、地元の民生委員やボランティア会には、利用登録手続きの補助や、実施時のタクシーへの添乗、乗降の補助等で協力を得ることができた。

運行の関係者と、費用負担、役割について、表 4-8 に示す。

表 4-8 運行の関係者と費用負担、役割について

関係者	費用負担	役割
前橋市社会福祉協議会	・ タクシー運賃の補填 計 55,772 円 (原資は個人、企業等から社会福祉協議会への寄付金) ・ 事務経費	・ 事業全体の管轄 ・ 利用登録の受付(マッチング) ・ タクシー運賃の精算
前橋市政策部交通政策課	・ 運賃助成(マイタク)	・ あいのりタクシー利用分のマイタク利用券の処理 ・ タクシー事業者との調整
タクシー事業者(4事業者)	-	・ タクシーの運行 ・ 運賃、利用券の収受
自治会、民生委員、ボランティア会	-	・ 利用登録手続きの補助 ・ 実施時の添乗、乗降補助等
利用者	・ 利用料の支払 (200~1,000 円/回)	

※費用負担、役割や具体的な金額等については、社会実験期間中(令和元年 10~12 月)のもの。



### 3-3) 経緯

#### ① 芳賀地区で社会実験を実施することとなったきっかけ

前橋市社会福祉協議会では、厚生労働省が推進する「地域の包括的な支援・サービス提供体制（地域包括ケアシステム）」の構築に向け、平成 28 年 4 月から、前橋市の委託を受け高齢者の生活支援や介護予防等の生活支援体制整備事業に取り組んでいる。

前橋市は、都市計画マスタープラン等の計画において、各支所または市民サービスセンターの管轄区域に基づいた全 12 地区に区分しており、高齢者の生活の足の確保は各地区共通の課題である。中でも芳賀地区は、赤城山麓に位置する傾斜地であり、市の地域公共交通網形成計画において、バスの運行本数が比較的少ない、またはバス停留所から離れた場所が多い、公共交通不便地域と認められていた。

また、地区内にスーパーマーケットが立地しておらず、高齢化率が高いことから、自動車の運転に不安を感じながら、生活の維持のために運転免許が返納できない高齢者もいることが想定された。

そこで、平成 28 年 1 月より開始された市のタクシー運賃助成制度「マイタク」の運賃助成の枠組みを活用し、同じスーパーマーケットへ買物のために外出する高齢者を、タクシーへの相乗り等を通じて支援する事業「あいのりタクシー」の社会実験を、令和元年 10 月から同年 12 月の 3 か月間、芳賀地区全域を対象に、地区外縁にあるスーパーマーケット「A」または「B」を目的地として実施することとした。

芳賀地区、及び目的地のスーパーマーケットの位置等について、図 4-7 に示す。

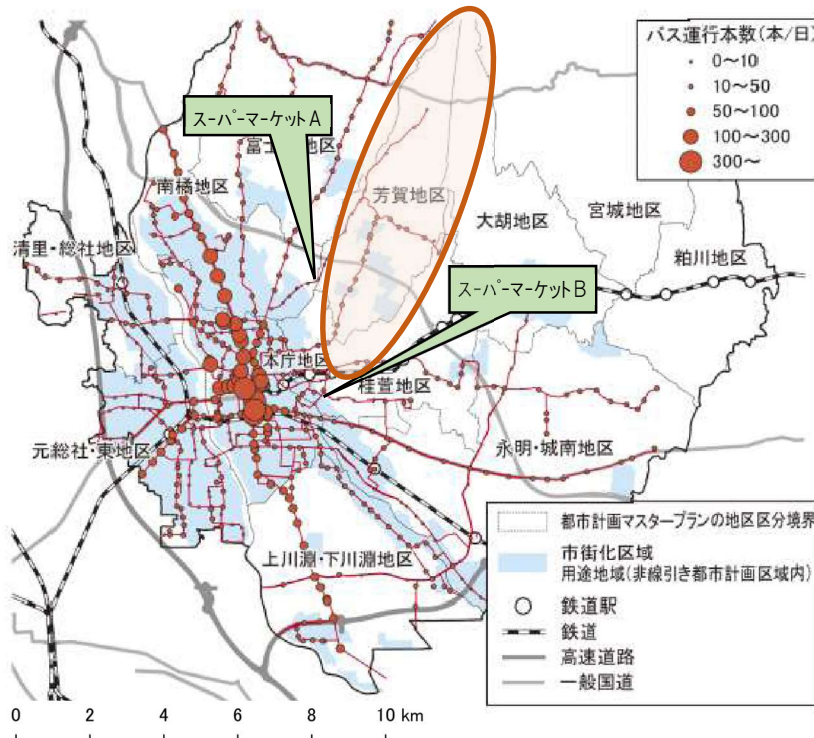


図 4-7 前橋市内の鉄道・バスネットワークと、芳賀地区の位置

資料：前橋市「前橋市地域公共交通網形成計画（H30.3）」p.24

② 芳賀地区の既存公共交通機関の運行状況

芳賀地区には、市中心部の JR 前橋駅等を結ぶ永井運輸（株）の路線バスが2路線通過しており、嶺公園線は概ね 90 分おき、荻窪公園線は概ね 60 分おきに運行されている。

地区内の路線バスの運行本数や路線の密度は、市中心部等と比較して低いほか、北部の<sup>かなまるまち</sup>金丸町等、路線バスが運行されていない町丁もある。

また、西側に隣接する富士見地区や、東側に隣接する<sup>おおこ</sup>大胡地区では、市が管轄するデマンドバスが運行されているが、芳賀地区では運行されていない。



図 4-8 芳賀地区と市中心部におけるバスネットワーク

資料：前橋市「前橋バス路線 MAP（令和元年 10 月 1 日現在）」（一部地区を抜粋）

表 4-9 芳賀地区を通過する路線バスの概要

路線名	系統名	運行区間	主な経由地 (芳賀地区内)	運行本数 (本/日)	備考
嶺公園線	北50	JR前橋駅～嶺公園	勝沢町、嶺町	16	-
	北59		鳥取町、高花台団地	4	・朝2本、夕方2本（各1往復）
荻窪公園線	北51 北52 北53 北54	JR前橋駅～小坂子・荻窪公園	鳥取町、高花台団地 (各系統で中心部の経由停留所が若干異なる)	34	・北51、北54：JR前橋駅～小坂子間で運行 ・北52：前橋駅発夕方2本 ・北54：前橋駅行き朝3本、前橋駅発夜3本

※「運行本数」は平日上下計。

資料：永井運輸 Web サイト（令和2年3月現在）

### ③ 制度設計

#### ア マイタクの課題を踏まえた工夫

マイタクは市内全域を対象としているが、芳賀地区をはじめとした郊外部では、運賃の他に迎車料金が加算され、また、多くの場合はタクシーの利用距離が長くなり運賃が高額になることから、マイタクの利用率は低いという課題があった。また、複数人で同乗した場合の利用者への支援額を大きくすることで相乗りを推奨する制度設計であるが、相乗りでの利用は少ないという課題があった。

これら2つの課題に対して、あいのりタクシーでは、あらかじめ距離制の利用料金を設定すること、外出支援事業の一環として社会福祉協議会が運賃の一部を負担すること、社会福祉協議会が利用者同士の相乗りのマッチングの調整役となるといった工夫を通じて、課題解決を図った。

表 4-10 マイタクが抱えていた課題とあいのりタクシーにおける工夫について

「マイタク」が抱えていた課題		「あいのりタクシー」の工夫
項目	詳細	
郊外部での利用が少ない	・迎車料金がかかるほか <sup>9</sup> 、1運行あたりの利用距離が長く市街地で利用するよりも割高になるため、郊外部での利用率が低い。	・利用者の自宅から店舗までの距離に応じた利用料金を、あらかじめ設定した。 ・「マイタク」による助成金額と上記利用料金の合計額と、タクシー運賃との差額は、社会福祉協議会が負担することとした。
相乗りでの利用が少ない	・複数人で同乗すると支援額が大きくなる、相乗りを推奨する制度であるが、相乗りでの利用が少ない。	・社会福祉協議会が、利用者同士のマッチングの調整役となり、利用者が極力複数人で同乗できるよう配慮した。

#### イ 参考とした先行事例

あいのりタクシーの制度設計にあたっては、前橋市の北側に隣接する渋川市で、渋川市社会福祉協議会を中心に実施されている「ささえあい買い物事業 あいのり」の利用対象者、料金負担の枠組み、運行頻度等を参考とした。

##### 【渋川市「ささえあい買い物事業 あいのり」の概要】

- ・75歳以上の渋川市在住者を対象とした、タクシーへの乗合による買物支援事業。
- ・利用料金は、目的地のスーパーマーケットまでの距離に応じてあらかじめ設定。
- ・タクシー運賃は、目的地のスーパーマーケットと、社会福祉協議会が一部負担。
- ・社会福祉協議会が、利用希望者同士の相乗りのマッチングを行う。
- ・令和2年3月現在、月2回実施。

<sup>9</sup> マイタクは事前予約による迎車利用が基本であるが、駅や病院等に待機するタクシーは運賃のみで利用可。

## ウ 利用料金

あいのりタクシーの社会実験では、利用者負担金として往復利用料金を定めた。同料金は、各利用者の自宅から、目的地のスーパーマーケットまでの自動車による最短移動距離を基に設定され、実際のタクシー運賃に関わらず、毎回一定額とした。

利用者は、前述の往復利用料金と、マイタクの利用券を、利用時に運転者に支払・提出することで、タクシー運賃を精算する。

表 4-11 往復利用料金の詳細

スーパーマーケットまでの距離	往復利用料金 (表 4-12 利用者負担金 (c))
3.0 キロメートル未満	200 円
3.0～4.0 キロメートル	400 円
4.0～6.0 キロメートル	600 円
6.0～8.0 キロメートル	800 円
8.0 キロメートル以上	1,000 円

なお、タクシー運賃からマイタクの助成額と利用者負担金を差し引いた残額が発生する場合は、社会福祉協議会が補填<sup>10</sup>することとし、マイタクを複数人で利用した際の利用者負担金よりもさらに低額な料金で利用できるようにした。

マイタクとあいのりタクシーにおけるタクシー運賃の負担の仕組みについて、表 4-12 に示す。

表 4-12 マイタク、あいのりタクシーにおけるタクシー運賃負担の仕組み

区分	マイタク		あいのりタクシー
	1人で利用	複数人で利用	
タクシー運賃 (A),(a)	運賃、迎車料金等の合計額 ⇒運賃(A)	運賃、迎車料金等の合計額 ⇒運賃(A)	運賃、迎車料金、待機料金の合計額 ⇒運賃(a)
「マイタク」制度による助成額 (B),(B')	タクシー運賃の半額 ⇒助成額(B) (最大1,000円)	1人あたり最大500円 ⇒助成額(B') (例：3人の場合1,500円)	1人あたり最大500円 ⇒助成額(B') (マイタクの複数人利用時と同様)
利用者負担金 (C),(C'),(c)	運賃(A)-支援額(B) =負担金(C)	運賃(A)-支援額(B') =負担金(C')	200円～1,000円 ⇒負担金(c)
社会福祉協議会による補填額 (d)			運賃(a)-[助成額(B')+負担金(c)] =補填額(d)

また、実際の運行時のタクシー運賃等の計算方法と、社会福祉協議会による料金補填

<sup>10</sup> マイタクの助成額と利用者負担金がタクシー運賃を上回った場合は、後日各利用者に社会福祉協議会から利用者負担金を返金。

の例を、図 4-9 に示す。

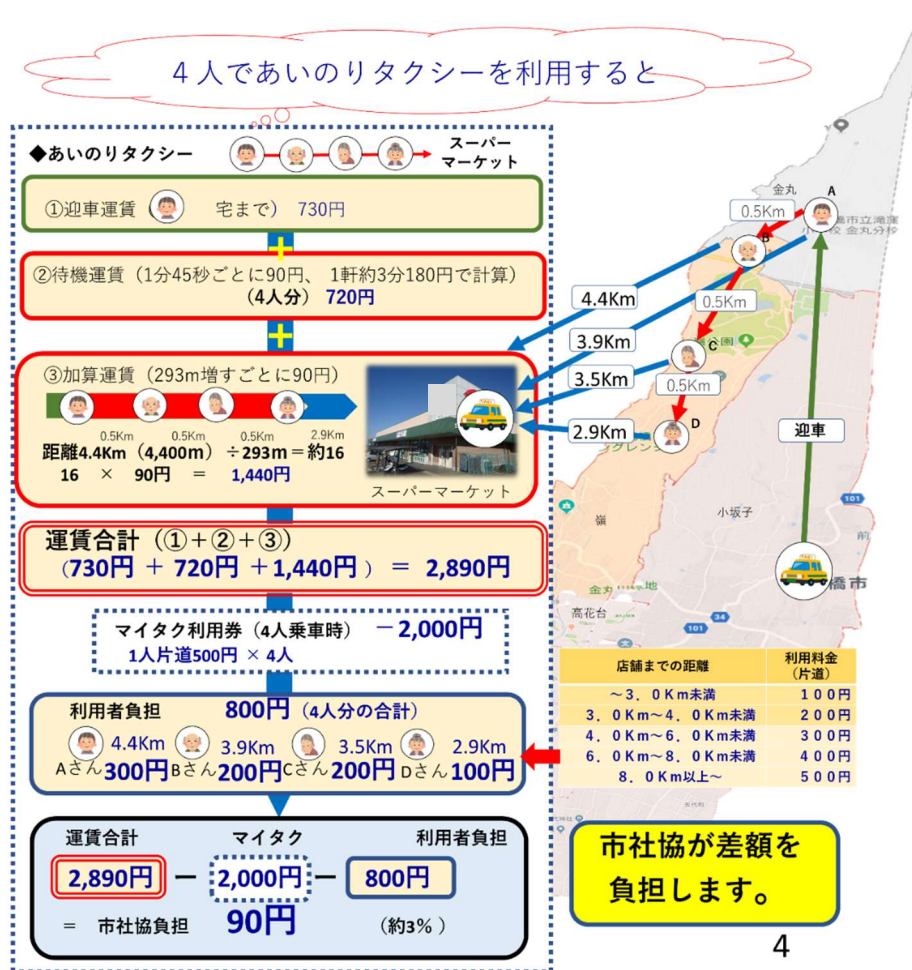


図 4-9 利用料金と社会福祉協議会による料金補填の例

資料：前橋市社会福祉協議会提供

## エ 実施日と運行時間

社会実験の実施にあたっては、芳賀地区の町丁を4つのグループに分け、2週間に1回の割合で、14時頃にタクシー事業者の営業所を出発し、17時頃に同営業所に帰着するスケジュールで実施した。

表 4-13 あいのりタクシーの実施日と運行時間

町丁名	実施日	運行時間
① かつさわまち みねまち かなまるまち 勝沢町、嶺町、金丸町	隔週火曜日	概ね 14～17 時 (買物時間約 45 分)
② こじんめいまち とつとりまち こざかしまち 小神明町、鳥取町、小坂子町	隔週水曜日	
③ はげまち ごだいまち 端気町、五代町	隔週木曜日	
④ 高花台1・2丁目 (高花台団地)	隔週金曜日	

※概ね第二、第四火～金曜日に実施。

資料：前橋市社会福祉協議会提供

### 3-4) 運行にあたっての検討・協議

あいのりタクシーの社会実験の実施にあたり前橋市社会福祉協議会は、前橋市の関係部署である、政策部交通政策課、市民部生活課、福祉部長寿包括ケア課と協議を行った。また、市以外の組織等については、タクシー事業者、運行の目的地とするスーパーマーケット、地域住民と協議を行った。

具体的な協議対象者と、主な協議内容について、表 4-14 に示す。

表 4-14 協議対象者と主な協議内容

対象者名	主な協議内容
①前橋市 政策部交通政策課	・制度設計（マイタクの枠組みの活用等） ・タクシー事業者との協議の仲介 等
②前橋市 市民部生活課、福祉部 長寿包括ケア課	・生活支援体制整備事業として買物支援を行うことの説明 等
③タクシー事業者	・事業への協力意向 ・タクシー運賃の計算、請求方法 等
④スーパーマーケット A・B (運行の目的地)	・タクシーの乗降場所 ・復路のタクシーの待ち時間におけるイートインコーナーの利用 等
⑤地域住民 (自治会、民生委員、 住民ボランティア)	・事業の趣旨説明 ・協力者の確保 等

以下、協議対象者別に詳細を記す。

#### ①前橋市政策部交通政策課

マイタクの枠組みを活用した、買物支援事業の社会実験を実施するにあたり、平成30年度から約1年半かけて、前橋市政策部交通政策課と協議を重ねた。

元々、マイタクは「郊外部での利用が少ない」、「相乗りでの利用が少ない」という課題を抱えており、芳賀地区も同様であった。そこで、マイタクを利用して外出する機会を提供し、郊外部でのマイタクの相乗り利用の促進に繋げることを目的に、対象者を「マイタクの利用登録者かつ、自力で買い物ができる住民」とし、マイタクの枠組みを活用した買物支援事業の検討を、交通政策課を交えて行うこととした。

具体的には、事業で使われるマイタク利用券の取り扱い等の制度設計、タクシー事業者との事業実施に向けた調整の方法等について検討・協議した。

当初、交通政策課からは社会福祉協議会と市の財政負担について懸念を示されたが、社会福祉協議会から事業費の試算を交えた説明を行うことで、交通政策課の同意を得ることができた。

表 4-15 交通政策課との協議で示された懸念事項と、社会福祉協議会の説明内容

交通政策課の懸念事項	社会福祉協議会の説明内容
<ul style="list-style-type: none"> <li>・将来的に全市に取組が拡大した場合、社会福祉協議会が事業費を十分に負担できなくなる可能性</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・対象地域、対象者、利用目的、運行回数を限定した取組であり、当面は社会福祉協議会が事業費を支出できる見込みであることを、事業費の試算を交えて説明した。</li> </ul>
<ul style="list-style-type: none"> <li>・マイタクの枠組みの活用により、市の財政負担が増加する可能性</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・取組実施の影響は軽微である点について、取組におけるタクシーの運行台数や、市の事業実施に係る支出の試算を交えて説明した。</li> </ul>

その後、事業計画を社会福祉協議会から市長に説明する機会があり、市長の賛同を得られたことから、社会実験の実施に向けた準備を本格的に進めることとなった。

②前橋市市民部生活課、福祉部長寿包括ケア課

社会福祉協議会と共同で、市内における生活支援体制整備事業を実施している前橋市市民部生活課、福祉部長寿包括ケア課に対しても、同事業の一環としての社会実験の実施について説明し、意見交換を行った。

社会福祉協議会と同課は、ボランティア活動等、住民の発意による活動を共同で後援していた経緯があったため、社会福祉協議会が住民にサービスを提供する点について、公平性の確保等の観点から懸念を示された。

これについて、社会福祉協議会では、「本格的に実施することになった場合は、徐々に自治会やボランティア等に権限を委譲し、地域が主体となり取組を行えるよう支援したい」として、将来的には住民主体の取組としていく予定であることを強調した説明を行い、社会実験実施の同意を得られた。

### ③タクシー事業者

令和元年度に入り、社会実験の実施に向けた準備がある程度進捗した段階で、前橋地区タクシー協議会や、タクシー事業者に対して社会実験に関する説明を行い、芳賀地区の近隣に立地する4事業者の協力を得られることとなった。

その後、料金の收受や精算の方法、また運行に係る配車依頼表兼請求書などの書類の様式に対する意見を聴取したほか、できるだけマイタクと同様の事務手続きができるよう、マイタクチケットの取り扱い等について協議を進めた。

なお、タクシー事業者とは、前橋市政策部交通政策課の仲介や助言等を得つつ協議を進めた。

### ④スーパーマーケット A・B

あいのりタクシーの目的地となるスーパーマーケット A・B とは、社会実験に関する趣旨の説明の他、タクシーに乗降できる場所の確保や、利用者の休憩時間のイートインコーナーの利用等について協力を申し入れ、了承を得られた。

### ④ 地域住民

社会実験の実施にあたり、地区の自治会、民生委員、ボランティア会を対象に、趣旨の説明、意見交換を実施した。

住民への事業の周知や、運行日の協力者の確保にあたっては、自治会等の協力を得ることができた（次項参照）。



### 3-5) 実施にあたり生じた課題と解決のために工夫したこと

あいのりタクシーの検討や協議の過程では、表 4-16 に示す課題が生じ、それぞれ解決を図った。

表 4-16 主な課題と解決のために工夫したこと

区分	課題	課題を解決するために工夫したこと
①費用面	・ 社会福祉協議会によるタクシー運賃補填の財源	・ 社会福祉協議会への寄付金（善意銀行）を充当することとした。
②運用面	・ 住民への事業の周知（必要となりそうな住民への広報） ・ 運行日の協力者（添乗者等）の確保	・ 自治会、民生委員、ボランティア会の協力を得ることができた。

以下、課題の区分ごとに詳細を記す。

#### ①費用面

あいのりタクシーにおいて、タクシー運賃から利用料金とマイタクによる助成額を差し引いた残額は、社会福祉協議会が補填することとしているが、充当する財源について課題となった。

これについて、当面は、市内外の事業者や個人から社会福祉協議会に寄せられた寄付金（愛称：善意銀行）を充当することとした<sup>11</sup>。

<sup>11</sup> 社会実験期間中、計 134 便を運行し、社会福祉協議会による補填額は計 55,772 円であった。

## ②運用面

### ア 住民への事業の周知

住民への事業実施の周知の方策が課題となっていたが、地区の自治会、民生委員、ボランティア会の多大な協力により、一定の周知を図ることができた。

具体的には、回覧板や地域の行事での告知のみならず、家に閉じこもりがちな住民や、対象者に該当すると考えられる住民の自宅を巡回し、直接声掛けを行ってもらうことができた。特に民生委員には、各利用希望者の自宅に社会福祉協議会の職員が訪問して行う説明への同席や、事務手続きの補助、利用希望者の取りまとめも行ってもらえた。

運行開始後も、運行の様子を見学した自治会の会員が、個人的に気がかりであった住民に声掛けを行ったことで、参加人数の増加に繋がったことがあった。



図 4-10 事業の周知について自治会、民生委員等から得られた協力の例

資料：前橋市社会福祉協議会提供

### イ 運行日の協力者の確保

運行日の協力者（添乗者、見守り役等）の確保の方策が課題となっていたが、民生委員やボランティア会の協力を得ることができた。

具体的には、ボランティア会の会員がタクシーに添乗するなどし、買物の手伝いや乗降の補助、見守り等について協力を得られた。



図 4-11 運行日に自治会、民生委員等から得られた協力の例

資料：前橋市社会福祉協議会提供

### 3-6) 効果

#### ①利用実績

##### ア 月別利用登録者数

令和元年10月の運行開始後、新たに利用登録を行った住民もみられ、12月の社会実験終了時には、47名の利用登録があった。

表 4-17 利用登録者数の推移

	(開始時)	10月	11月	12月
利用登録者数(人)	42	44	46	47
うち増加数(人)	-	+2	+2	+1

資料：前橋市社会福祉協議会提供

##### イ 月別運行実績・利用実績

令和元年10～12月の社会実験実施期間中、あいのりタクシーは延べ24日(各地区6日ずつ)運行を行い、利用人数は延べ215名、タクシーの運行便数は134便となり、複数便の運行を行う日も多くみられた。

表 4-18 月別運行実績・利用実績

	10月	11月	12月	計
実施日数(日)	7	9	8	24
利用人数(人)	66	81	68	215
運行便数(便)	38	54	42	134

資料：前橋市社会福祉協議会提供

※利用人数について、利用登録者以外の添乗者等の人数は除く。

## ②利用者アンケートの結果

### ア 利用者登録の属性

#### ・年齢層・性別

11 月末時点の利用登録者 46 名の年齢層は、80 代が半数を占め、平均年齢は 80.9 歳、最高齢は 97 歳（1 名）であった。性別は、9 割近くにあたる 87.0%が女性であった。

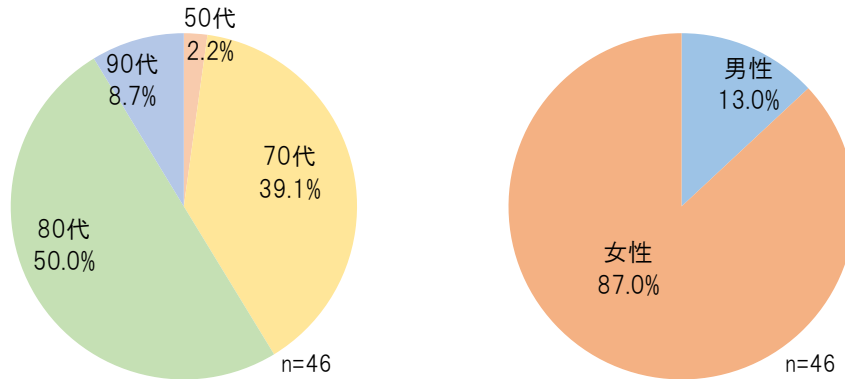


図 4-1 2 利用者の年齢層・性別

資料：前橋市社会福祉協議会提供

#### ・家族構成

家族構成は、「一人暮らし」が 43.5%と最も多く、次いで「子または子ども夫婦と同居」が 28.3%、「夫婦のみ」が 17.4%と続く。

住民への事業の周知（p.4-22②ア参照）において、自治会、民生委員、ボランティア会から、家に閉じこもりがちな住民や、対象者に該当すると考えられる住民への声掛けの協力を得られたことが、一人暮らしの住民が多く利用したことに繋がったと考えられる。

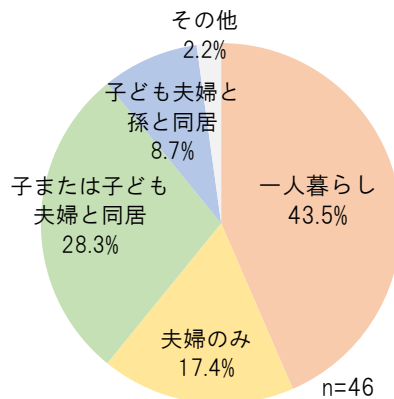


図 4-1 3 利用者の家族構成

資料：前橋市社会福祉協議会提供

#### イ 利用料金に対する感想

11 月末時点の利用登録者 46 名に、利用料金の設定について「高い」、「ふつう」、「安い」の 3 択で質問したところ、67.4%にあたる 31 名が「安い」と回答し、「高い」と回答した利用登録者はなかった。

ドア・ツー・ドアであり、買物や荷物運搬等の補助も含まれたサービスを、通常のタクシー運賃よりも低額で提供する点が評価されたと考えられ、「もう少し高くても利用したい」等の感想も寄せられた。

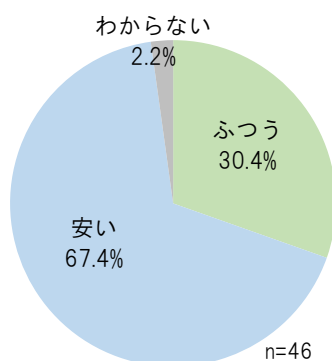


図 4-14 利用料金に対する感想

資料：前橋市社会福祉協議会提供

#### ウ 今後の利用意向

11 月末時点の利用登録者 46 名に、今後の利用意向について「利用したい」、「利用したくない」の 2 択で質問したところ、8 割以上にあたる 38 名が「利用したい」と回答した。

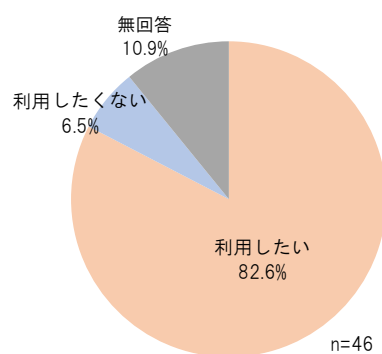


図 4-15 今後の利用意向

資料：前橋市社会福祉協議会提供

「利用したい」と回答した 38 名に理由を尋ねたところ、「車を保有しておらず不自由していたので便利」、「色々な人に会えるので楽しい」といった回答が寄せられた。

一方で、「利用したくない」と回答した 3 名に理由を尋ねたところ、「運転ができなくなったらお願いしようと思う」、「今はまだ運転して買物に行ける」など、「現在は必要ないが将来的には利用を考える」という趣旨の回答が寄せられた。

## エ 利用者の感想

あいのりタクシーの利用者からは、以下のような感想が寄せられた。

### 【主な感想】

- ・ 家族に頼むのではなく、自分でスーパーマーケットに行って、好きなものを買うことができるので便利。
- ・ 自宅からスーパーマーケットまで「ドア・ツー・ドア」で行くことができ、買物がしやすい。
- ・ 安否確認や困りごとの相談ができる。
- ・ 外出することで、介護予防につながっている。
- ・ 近所の人と会って話ができる。

このように、事業自体の利便性を評価する声のほか、外出することや、他人とふれあうことによる介護予防等の効果も感想として挙げられており、アンケートの結果から、利用者の好評を博したことがうかがえる。



図 4-16 あいのりタクシーの利用者の様子

資料：前橋市社会福祉協議会提供

### 3-7) 今後の予定

社会実験は全体的に好評であり、前項で触れた通り運行開始後も利用登録者が増え、今後の利用意向についても、8割以上の利用者から「利用したい」との回答が寄せられた。

今後は、市、タクシー事業者、目的地となるスーパーマーケット等との調整を改めて行い、本格運行を実施したいと考えている。

## 2 群馬県甘楽郡下仁田町

～自家用有償旅客運送とスクールバスの運行時間の区分・  
スクールバスの混乗化～

### 1) 概要

#### (1) 運行の現況

下仁田町では、町が運営する自家用有償旅客運送「しもにたバス」と、町立小学校・中学校のスクールバスの2つのモードについて、学校統合によるスクールバスの運行拡充を契機に、

- ・両モードの運行ルートをほぼ同一にし、朝夕の通学時間帯はスクールバスとして、日中は自家用有償旅客運送として運行し、
- ・スクールバスとして運行する便においては、児童・生徒以外の一般旅客も無償で乗車できることとした。

また、両モードの乗務員の共通化、スクールバスへの一般旅客の混乗化等により、町内公共交通の運行の効率化も図っているところである。

運行の現況について、次頁表 4-19 に示す。



表 4-19 運行の現況

内容	自家用有償旅客運送とスクールバスの一体的な再編による、 <u>運行時間の区分及びスクールバスへの混乗化</u>
運行主体	下仁田町（運行業務は民間事業者に委託）
根拠としている法令等	しもにたバス：道路運送法第 79 条登録（自家用有償旅客運送） スクールバス：法令等によらない無償運送
運行ルート・エリア	下仁田町全域
運行頻度	<p><u>しもにたバス馬山線・スクールバス 1～3 号<sup>12</sup></u> 馬山線：2 往復 スクールバス 1～3 号：各 3 往復</p> <p><u>しもにたバス中之岳線・スクールバス 4 号</u> 中之岳線：2 往復 スクールバス 4 号：3 往復</p> <p><u>しもにたバス市野萱線・スクールバス 5 号</u> 市野萱線：3 往復 スクールバス 5 号：上り 4 本、下り 3 本</p> <p><u>しもにたバス初鳥屋線・スクールバス 6 号</u> 初鳥屋線：2 往復 スクールバス 6 号：3 往復</p> <p><u>しもにたバス青倉線・スクールバス 7 号</u> 青倉線：2 往復 スクールバス 7 号：3 往復</p> <p>・概ね平日 8 時以前、15 時以降はスクールバスとして運行。 ・土日祝日は、しもにたバスのみ各路線 4 往復運行。</p>
利用者数 (H30 年度・延べ数)	<p>【しもにたバス】 13,453 人</p> <p>【スクールバス（児童生徒）】 52,973 人</p> <p>【スクールバス（混乗旅客）】 6,991 人（混乗旅客の割合：11.7%）</p>
1 便あたり利用者数 (H30 年度)	<p>【しもにたバス】 1.34 人/便</p> <p>【スクールバス（混乗旅客）】 0.79 人/便</p>
利用方法	<p>・自家用有償旅客運送、スクールバスのどちらも、一般的な定時定路線型交通と同様に、停留所で乗降。</p> <p>・スクールバスへの一般旅客の混乗は、車両に空席があった場合のみ乗車できる。</p>
利用者の支払額	<p>しもにたバス：大人 200 円/回、高校生以下は無料</p> <p>スクールバス：無料（児童・生徒、混乗旅客いずれも）</p>
費用負担 (H30 年度)	<p>下仁田町企画課：1,941 万円（しもにたバス運行委託費）</p> <p>教育課：4,380 万円（スクールバス運行委託費）</p>
目的	<p>・公的な財政負担の抑制</p> <p>・車両運用の効率性の向上</p> <p>・人材不足（運転手等）の改善</p>
運行開始時期	平成 24 年 4 月

<sup>12</sup> しもにたバス馬山線・スクールバス 1～3 号については、それぞれ途中の経由地が若干異なる。

(2) 運行ルート

令和2年3月現在、しもにたバスが5路線、スクールバスが7路線運行されており、双方で経由地や停車する停留所の相違が若干あるものの、町内各地から町役場、上信電鉄下仁田駅、下仁田中学校、下仁田小学校等が立地する町中心部までを結ぶ、ほぼ同一のルートで運行されている。

しもにたバス、スクールバスの運行ルートについて、図 4-17 に示す。

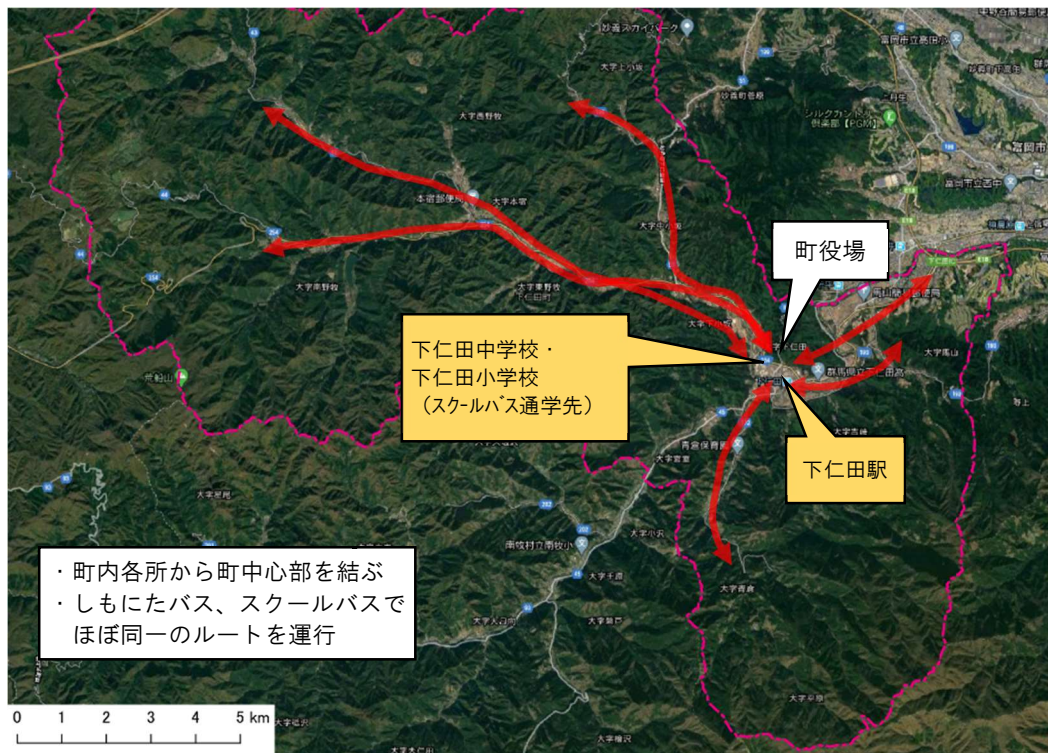
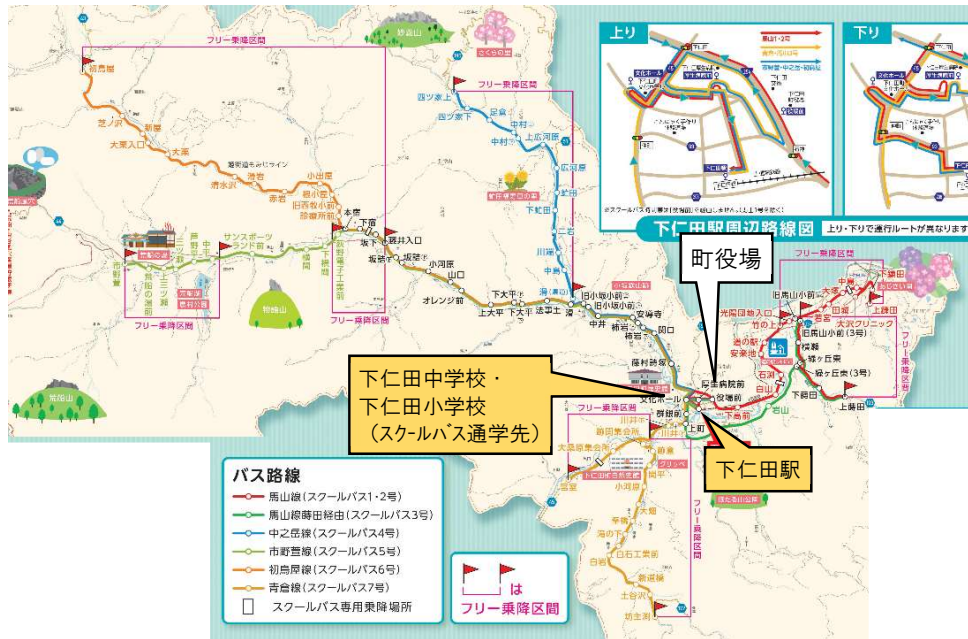


図 4-17 しもにたバス・スクールバスの運行ルート (路線図・衛星写真)

下図：下仁田町提供 (路線図)、Google Maps (衛星写真)

### (3) 使用車両

しもにたバスはワンボックス車両5台で運行し、スクールバスはバス車両7台で運行しており、全ての車両が下仁田町保有の自家用車である。ただし、学校の長期休暇中やイベント等での多客時には、双方で車両の融通を行い、効率性の向上を図っている。

使用車両の概要について表 4-20 に、写真について図 4-18 に示す。

表 4-20 しもにたバス、スクールバスの使用車両の概要

	しもにたバス	スクールバス
車種	ワンボックス車両	バス車両
定員・台数	14人乗り：2台	56人乗り：3台
	13人乗り：2台	54人乗り：1台
	10人乗り：1台	29人乗り：3台



図 4-18 使用車両（左：しもにたバス） 右：スクールバス）

資料：下仁田町提供

### (4) 主な利用者

#### ① しもにたバス

しもにたバスの主な利用者は専ら地域住民で、高齢者の通院利用が多い。

#### ② スクールバス

スクールバスは、通学先となる下仁田中学校、下仁田小学校の児童・生徒が同一車両に乗車している。ただし、早朝の第1便は部活動のある中学生が多いなど、ある程度、便により利用者層が分かれている。

なお、学校近辺の道路が狭あいであることから、学校内での乗降は行わず、学校から100m程度離れた公共施設のロータリーで乗降し、そこから徒歩（小学生については補助員が同伴）で通学している。

長期休暇中も、部活動等の通学に対応するため、平日はスクールバスを運行しているが、児童・生徒の利用が少ないことから、しもにたバスのワンボックス車の共用による運行とし、燃料費を削減している。

混乗者は、しもにたバスと同じく専ら地域住民で、高齢者の通院利用が多い。

## 2) 関係者の費用負担と役割

令和2年3月現在、しもにたバスは下仁田町企画課、スクールバスは同町教育課がそれぞれ運行の統括を行い、実際の運行は町内等で営業するタクシー事業者の上信ハイヤー(株)に委託している。

平成30年度の予算(運行委託費)は、しもにたバスは1,941万円/年、スクールバスは4,380万円/年であり、それぞれ企画課、教育課の予算となっている。

利用者の費用負担(運送の対価)は、しもにたバスは有償、スクールバスは無償としている。なお、しもにたバスは平成30年6月から、町長の方針により高校生以下の者、70歳以上の者、運転免許返納者に無償利用対象者の範囲が拡大された。

運行の関係者と、費用負担、役割について、表4-21に示す。

表4-21 運行の関係者と費用負担、役割について(令和2年3月現在)

関係者	費用負担	役割
下仁田町企画課	・しもにたバス運行委託費 1,941万円/年(H30)	・しもにたバスの運行の統括
下仁田町教育課	・スクールバス運行委託費 4,380万円/年(H30)	・スクールバスの運行の統括
運行委託事業者(上信ハイヤー)	-	・しもにたバス、スクールバスの運行管理
利用者	【しもにたバス】 ・運賃 200円/回 (小学生、未就学児、障害者に加え、平成30年6月から高校生以下の者、70歳以上の者、運転免許返納者も無償化) 【スクールバス】 無償	

しもにたバスの運賃収入は、平成29年度は約200万円、平成30年度は67.5万円であり、全額町の収入となる。なお、平成30年度の運賃収入の減少については、同年6月から70歳以上の運賃を無料としたことに起因すると考えられる。

## 3) 運行の根拠としている法令等

しもにたバスは、道路運送法第78条第2号で定められている自家用有償旅客運送として運行を行っており、同法第79条に基づく登録を受けている。

スクールバスは、法令等によらない無償運送として運行を行っている。

## 4) 経緯

### (1) 概要

「しもにたバス(旧・町営バス)」は、昭和 57 年に上信電鉄(株)の路線バスが撤退したことを受け、町がスクールバスに用いるために保有していた車両を活用し、<sup>まやま</sup>馬山・<sup>あおくら</sup>青倉地区で運行が開始された。その後、平成 3 年には小坂・<sup>こさか</sup>西牧地区でも運行が開始され、現在の「しもにたバス」とほぼ同様の路線形態となった。

平成 22 年には、平成 24 年度から町内の小中学校が中心部の各 1 校に統合されることが決定し、スクールバスを町内全域で運行する必要が生じたことから、町営バスとスクールバスの一体的な運行形態の見直しが計画され、平成 24 年 4 月の学校統合に合わせ、現在の自家用有償旅客運送「しもにたバス」の運行が開始された。

スクールバスは、昭和 54 年に町南部の<sup>くりやま</sup>栗山地区で初めて運行が開始され、昭和 60 年代以降は、学校の統合とともに町内各地で運行されるようになった。

平成 24 年 4 月に、町内の小中学校が中心部の各 1 校に統合されたことを機に、スクールバスの運行地域が町内全体に拡大したほか、町営バスとの一体的な運行形態の見直しにより、スクールバスへの一般旅客の無償での混乗を可能とし、運行時刻の調整等、町営バスとの一体的な運行形態の見直しが図られた。

下仁田町の概ねの地域区分を図 4-19 に、昭和 54 年から平成 24 年までの「しもにたバス」とスクールバスの運行の経緯や、学校統合の経緯を次頁表 4-22 に示す。

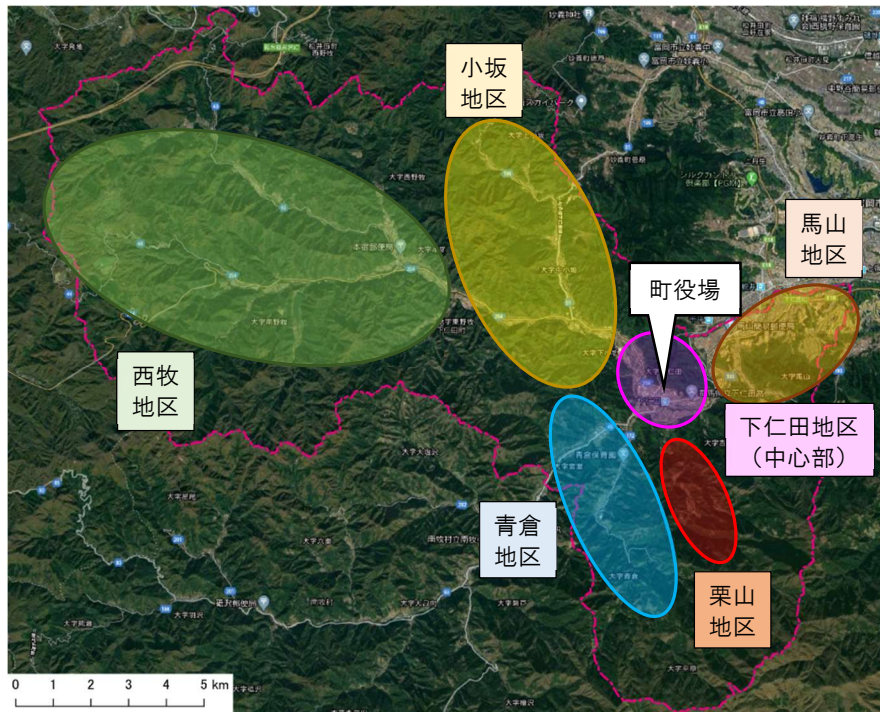


図 4-19 下仁田町の概ねの地区区分

※地区区分は、下仁田町 Web サイト「住民基本台帳人口(統計データ)」に示されている区分を参考とした。

下図 : Google Maps

表 4-2 2 しもにたバス（旧・町営バス）、スクールバスの運行の経緯及び  
町立小中学校の統合の経緯（昭和54年～平成24年）

時期	町営バス・しもにたバス (交通担当部署管轄)			スクールバス (教育委員会管轄)	町立小中学校の統合の経緯													
	年 月	内容	利用者の 費用負担 (大人1名1回)	道路運送法上 の許可形態	内容	小学校						中学校						
昭和54	4	-	-	-	・栗山地区スクールバス運行開始 (下仁田町で初めての専用スクールバスの運行)													
昭和56	4	-	-	-	・青倉地区スクールバス運行開始													
昭和57	4	・上信バス馬山・青倉線の撤退を受け、馬山・青倉地区町営バス（スクールバス利用）試行運行開始	無償	- (無償運送)	・文部大臣（当時）の認可を得て、スクールバス使用車両の混乗化を実施													
昭和58	4	・馬山・青倉地区町営バス（スクールバス利用）本格運行開始 ・東京陸運局（当時）との協議の結果、運転業務については個人委託とした 【費用】下仁田町が全額拠出 (運転は各運転手に個人委託) 【車両】町保有の自家用車	均一制 100円	第80条 (当時)	-													
昭和60	4	-	-	-	・小坂小学校（東野牧、中小坂、上小坂地区）スクールバス運行開始													
昭和61	4	-	-	-	・旧西牧西小学校、旧西牧南小学校校区児童の上信バス委託による通学開始													
平成3	10	・上信バス小坂・西牧地区路線の撤退を受け、小坂・西牧地区町営バス（中之岳線、市野萱線、初鳥屋線）運行開始 【費用】下仁田町が全額拠出 (運転は各運転手に個人委託) 【車両】町保有の自家用車	-	-	・上信バス撤退、町営バス運行開始に伴い、小坂・西牧地区のスクールバス利用児童は町営バスによる通学を開始													
平成4	12	・日曜日、祭日の運行開始	-	-	-													
平成5	6	・高齢者（75歳以上）、身体障害者（1～3級）無料乗車券の発行	-	-	-													
平成6	4	・運賃制度変更（均一制→区間制）	対キロ区間制 150～500円	-	-													
平成8	4	-	-	-	・下仁田小学校スクールワゴン（栗山地区）運行開始													
平成12	4	・町営バスの運転を民間業者に委託（経緯、詳細は不詳） 【費用】下仁田町が全額拠出 (運転は業者に委託) 【車両】町保有の自家用車 ・75歳以上の高齢者の利用を有料化（6/1～）	対キロ区間制 (75歳以上の高齢者はH12.5まで無料、以降100円/回)	-	-													
平成14	3	-	-	-	・下仁田小学校スクールワゴン（栗山地区）廃止 ・以降、栗山地区児童の通学はタクシー借上で実施													
平成16	4	・下仁田町保有の自家用車による運行（80条バス）から、貸切バス事業者への委託による運行（21条バス）へ変更 【費用】下仁田町が全額拠出 (運行管理は業者に委託) 【車両】町保有の事業用車（緑ナンバー）	-	第21条 (当時)	-													
平成18	10	・道路運送法の一部改正に伴い、許可形態が移行（第21条→第4条） ・タクシー事業者への運行委託を開始 【費用】下仁田町が全額拠出 (運行管理は業者に委託) 【車両】町保有の事業用車（緑ナンバー）	-	第4条 (一般乗合旅客自動車運送事業)	-													
平成20	1	-	-	-	・下仁田中学校（栗山地区）スクールバス運行開始													
平成21	4	-	-	-	・下仁田小学校（青倉地区）スクールバス運行開始													
平成24	4	・小学校統合によるスクールバス拡大に伴い、町営バスを事業者委託運行から市町村運営有償運送「しもにたバス」に変更 【費用】下仁田町が全額拠出 (運行管理は業者に委託) 【車両】下仁田町保有の自家用車	均一制 200円 (スクールバス混乗は無償)	第79条 (市町村運営有償運送)	・小学校統合により、スクールバスの運行区域を全町に拡大													

※スクールバスは、法令等によらない無償運送。

資料：下仁田町提供、下仁田町教育委員会 Web サイト「下仁田町教育委員会の沿革」

しもにたバス（旧・町営バス）、スクールバスそれぞれの詳細については、次項で示す。

## (2) 詳細

### ① しもにたバス（旧・町営バス）

昭和 57 年 4 月、上信バス馬山・青倉線が撤退したことを受け、馬山・青倉地区で町営バスの無償での試行運行を開始した。使用車両は、町がスクールバス用として保有していた自家用車であり、国庫補助を受けて購入した車両であったことから、同車両を活用した運行にあたっては、文部大臣（当時）の許可を得た。

昭和 58 年には、道路運送法第 80 条許可（当時）を取得し、スクールバスの使用車両を活用した町営バスの本格運行を開始した。利用料金は大人 100 円/回の均一制とした。

平成 3 年 10 月には、上信バスが小坂・西牧地区からも撤退したため、同地区でも町営バス 3 路線（中之岳線、市野萱線、初鳥屋線）の運行を開始<sup>13</sup>し、現在の「しもにたバス」とほぼ同様の路線形態となった。

（※平成 21 年当時の路線図は、次頁図 4-20 参照）。

当初は、道路運送法第 80 条（当時）の許可に基づき、下仁田町が費用の拠出や運行管理を行う運行形態であったが、平成 16 年 4 月には道路運送法第 21 条第 2 号（当時）に基づく許可を受けた貸切バス事業者への委託運行に移行した<sup>14</sup>。その後、平成 18 年 10 月に道路運送法が改正され、従前の 21 条許可（当該許可に期限が付されていないものに限る。）による乗合運送は、改正法附則規定により、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の許可を受けたものとみなされることとなったことから、これ以降は一般乗合旅客自動車運送事業による運行となった。

#### 【道路運送法第 21 条（平成 16 年 4 月当時）】

一般貸切旅客自動車運送事業者は、次の場合を除き、乗合旅客の運送をしてはならない。

- 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、国土交通大臣の許可を受けたとき。

このように、町営バスの法的位置付けは、平成 24 年 4 月の市町村運営有償運送「しもにたバス」の運行開始以前にも、委託形態の変更や法改正に伴い、数回変更されている。

平成 24 年度からは、町立小中学校が各 1 校（下仁田小学校・下仁田中学校）に統合されることが決まり、町全域で町営バスと重複するルートスクールバスを運行する必要が生じた。これを機に、町営バスとスクールバスの一体的な再編による運行の効率化が計画され、平成 24 年 4 月の学校統合に合わせ、現行の自家用有償旅客運送「しもにたバス」の運行が開始された。

<sup>13</sup> 使用車両は、町営バス専用として新たに町が購入した自家用車を用いた。

<sup>14</sup> 運行形態の変更の経緯については、年次が古く不詳。



図 4-20 旧・町営バス路線図 (平成 21 年)

資料：国土交通省関東運輸局（群馬運輸支局）提供

### ② スクールバス

町立の小中学校は、栗山地区で初めてスクールバスの運行が開始された昭和 54 年の時点で、小学校が 9 校、中学校が 2 校存在したが、児童・生徒の減少や、校舎の耐震化に係る問題等の事情により順次統合が進み、平成 24 年 4 月からは小学校、中学校とも、中心部に所在する各 1 校（下仁田小学校・下仁田中学校）となっている。

スクールバスは、昭和 54 年に町南部の栗山地区で初めて運行が開始され、昭和 60 年代以降は、学校の統合とともに町内各地で運行されるようになった。

途中、平成 3 年には小坂・西牧地区での町営バスの運行開始を受け、児童の通学も専用スクールバスから町営バスを利用した通学に移行したほか、平成 14 年には栗山地区での運行が廃止され、貸切タクシーによる通学に移行するなど、町営バスの運行形態の変更や、児童・生徒数の状況に合わせた合理化が図られてきた。

平成 24 年 4 月以降は、運行区域の町内全域への拡大と、町営バスとの一体的な運行形態の見直しに伴い、町内全域から中心部の小中学校まで運行される形態となっている。併せて、全路線で一般旅客の無償での混乗を可能とし、運行時刻の調整等、町営バスとの一体的な運行形態の見直しが図られた。



## 5) 運行にあたっての検討・協議

平成 22 年ごろに下仁田町の庁内での検討を開始し、スクールバスを所管する教育課と町営バスを所管する企画課で事務レベルの協議を重ねた。

対外的には、地域公共交通会議を 4 回、地域公共交通会議内の幹事会を 3 回、地域公共交通会議内のスクールバス部会と路線バス部会を各 3 回行った。学校に対しては、小学校を対象とした「小学校スクールバス運行説明会」を当時の 4 校に対して実施し、住民には説明会を町内 5 地区で計 6 回実施した。

具体的な協議対象者と、主な協議内容について、表 4-23 に示す。

表 4-23 協議対象者と主な協議内容

区分	対象者名	主な協議内容
庁内	教育課	・ 町営バスとスクールバスの一体的な見直し、スクールバスへの一般旅客混乗化について
庁外	地域公共交通会議	・ 町営バスとスクールバスの一体的な見直し、スクールバスへの一般旅客混乗化について (下部組織として、学校関係者や行政機関を中心に具体的な計画案を検討する幹事会と、幹事会の計画案を反映させる調査や意見集約をするスクールバス部会、路線バス部会を設置)
	国土交通省 関東運輸局 群馬運輸支局	・ 町営バスとスクールバスの一体的な見直し、スクールバスへの一般旅客混乗化に係る道路運送法等関係法令の解釈について
	小学校関係者 (4校)	・ スクールバス運行計画説明会の開催 (スクールバス運行計画の説明、意見交換、質疑応答等)
	住民 (5地区)	・ スクールバス及びしもにたバスの運行地区説明会の開催 (運行計画、利用方法、スクールバスを利用した登下校方法の説明、質疑応答等)

## 6) 実施にあたり生じた課題と解決のために工夫したこと

### (1) 生じた課題と解決手法

検討や協議の過程では、主に費用面、運用面、安全面に関する課題が生じ、表 4-24 に示す工夫により解決を図った。

表 4-24 主な課題と解決のために工夫したこと

区分	課題	課題を解決するために工夫したこと
①費用面	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 事業実施の基となる歳入を確保するための方策の検討</li> <li>・ スクールバスの混乗利用者の利用形態の検討 (混乗利用を有償とできるか)</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ バスの運行形態、料金形態の違いによる運賃収入、補助金額、地方交付税額を試算し、歳入の確保に努めた。</li> <li>・ 道路運送法を所管する国土交通省関東運輸局群馬運輸支局に確認を行いつつ、最も収支が良くなる形態を模索した。</li> </ul>
②運用面	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 様々な想定ニーズに合致した運行ダイヤの設定</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ しもにたバス、スクールバスにそれぞれ想定されるニーズを考慮し、ダイヤを設定した。</li> </ul>
③安全面	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ スクールバスへの一般旅客の混乗に対する、保護者の不安への対応</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 地域公共交通会議のスクールバス部会や説明会を開催し、意見の聴取や説明を行った。</li> <li>・ スクールバス車内に防犯カメラを設置し、児童・生徒の安心安全の確保に努めた。</li> </ul>

以下、課題の区分ごとに詳細を記す。

#### ① 費用面

##### ア 歳入を確保するための方策の検討

企画課が管轄するしもにたバスと、教育課が管轄するスクールバスでは、予算が分かれているという条件下で、なるべく経費を抑制しつつ、住民の利便性を確保する方策を検討する必要があった。

そこで、様々な運行形態、料金形態等を検討し、それぞれの場合の運賃収入、補助金額、地方交付税額を試算するなどし、当時の制度の範囲内で国や県の補助制度を最大限に活用でき、事業実施の基となる歳入を確保できる方策を検討した。

過去に活用した補助制度の例として、運行初年度の平成 24 年度は、群馬県の生活交通導入検証事業として、しもにたバスの運行費用の補助を受けた。また、スクールバスの

使用車両の購入については、文部科学省の「へき地児童生徒援助費等補助金（スクールバス・ボート等購入費補助金）」を受けた。

#### イ スクールバスの混乗利用者の利用形態の検討

町内全域でのスクールバスの混乗化の実施は、同時間帯のしもにたバスとの重複運行を避けつつ、住民の利便性を確保する方策として、庁内で検討されたものである。しかし、下仁田町のスクールバスは、法によらない無償運送として運行されていたため、混乗利用者を有償とすることができるか否かが問題となった。

これについては、県外で行われているスクールバスの混乗化の先行事例を調査したほか、道路運送法を所管する国土交通省関東運輸局群馬運輸支局に相談し、スクールバスに有償で一般旅客を混乗させる方法があることを確認した。

ただし、地方交付税交付金について、現在はスクールバスへの有償での混乗も対象となるが、検討時は対象外であったことから、町として最も収支状況が良くなる方法を模索した結果、混乗利用者は無償とする利用形態とした。

なお、しもにたバスは有料であるのに対して、スクールバスの混乗利用は無料としているが、しもにたバスの利用者は元々少なく、その上しもにたバスの主な利用者である70歳以上の運賃は平成30年6月から無料となったため、町にとって大きな損失にはなっていないと考えている。

また、利用者である住民等から「スクールバスは無料なのだから、しもにたバスも無料にしてほしい」といった要望は、現在まで特に出していない。

#### ② 運用面

しもにたバスは、高齢者の通院利用や、上信電鉄下仁田駅での鉄道との乗継利用を主に想定したため、病院の診察時間や、鉄道との接続を考慮したダイヤを設定する必要があった。またスクールバスは、季節により異なる下校時間や、中学生の部活動の開始・終了時間に対応したダイヤを設定する必要があった。

これについて、しもにたバスは病院の開診時間に合わせたダイヤとしたほか、スクールバスは季節別のダイヤの導入や、登下校時にそれぞれ複数便を運行することとした。

また、しもにたバス、スクールバスとも、下仁田駅では多くの便が15分以内で鉄道と乗継できるダイヤとし、町で作成する時刻表には、下仁田駅で各便と接続する列車の発着時刻を記載して案内の充実に努めた。

ダイヤの設定にあたり考慮した事項（ニーズ）と、具体的に対応した事項について、次頁表 4-25 に示す。

表 4-25 ダイヤの設定にあたり考慮した事項と具体的な対応

ダイヤの設定にあたり 考慮した事項（ニーズ）	具体的な対応	
	しもにたバス	スクールバス
高齢者の通院利用	・ 病院の開診時間に合わせたダイヤとした。	-
季節により異なる下校時間	-	・ 下校時の便には、季節別のダイヤを導入した。 (3パターン)
中学生の部活動 (授業前・放課後)	-	・ 全路線、登校時は2便、下校時は3便以上設定した。
鉄道との乗継利用 (上信電鉄下仁田駅)	・ 概ね 15 分以内で乗継できるダイヤとした。 ・ 町で作成する時刻表に、下仁田駅の列車発着時刻を記載した。	

### ③ 安全面

スクールバスに一般旅客が混乗することについては、小中学校の保護者への説明会等で多くの意見が寄せられ、合意形成に苦慮した。具体的には、不特定多数の利用者がスクールバスに乗車することを不安視する意見が多く寄せられた一方、「乗車するお年寄りの介助を児童・生徒が手伝えるのは良いことではないか」などの好意的な意見もあった。

スクールバスの混乗化を実現するには、まず保護者の不安を解消し、納得してもらうことが前提であったため、安全対策として、車内には防犯カメラを設置し、運行開始当初は町や学校の職員が添乗することとして保護者の同意を得た。

現在でも毎年、1年生が入学する4月頃に町や学校の職員がスクールバスに添乗し、車内の様子を確認している。

### (2) 取組を実施できた要因

公共交通会議に幹事会を設け、下部組織として路線バス部会、スクールバス部会を設置したことで、調査や意見集約を行いやすい体制とし、事業について綿密な検討協議を進めた。

また、住民への運行地区説明会、学校のPTA 代表者会議、学校でのスクールバス運行計画説明会等、さまざまな形で説明会を行い、繰り返し根気よく住民との協議を重ねた。

これら2つが、最終的に合意形成を図り、取組を実施することができた主な要因と考えている。

## 7) 効果

しもにたバスとスクールバスの一体的な運行形態の見直しと、スクールバスの混乗化を実施した結果、表 4-26 に示す効果がみられた。

表 4-26 取組の実施による効果等

区分	効果等
①利用者の利便性の向上	運行開始当初は、アンケート調査や乗降調査により利用者ニーズを確認した。 その後も、主な利用者や児童・生徒のニーズに合致するよう、ダイヤの見直しや無料対象者の拡大等、利用者の利便性向上のための施策を実施している。
②運行の効率性の向上	ほぼ同じ時間帯、経路で町営バスとスクールバスが重複して運行していた状況を解消した。
③コストの削減	しもにたバス、スクールバスの一体的な見直しにより、費用の削減に繋がった。
④労働力の確保	しもにたバス、スクールバスの運転、運行管理を一元化し、運転手の確保と勤務体制の効率化を図った。

以下、効果の区分ごとに詳細を記す。

### ① 利用者の利便性の向上

運行開始当初は、アンケート調査や乗降調査により利用者ニーズを確認し、ダイヤの調整等を実施した。その後も、増便や、学校の授業時間の変更に合わせて時刻の変更を行い、しもにたバスとスクールバス双方の利用者の利便性向上を図っている。なお、しもにたバスについては、近年は利用者の少ない便を削減する等の変更も行っている。

最近では、平成 30 年 6 月に、上信電鉄のダイヤ改正に合わせて時刻を変更し、役場や道の駅に停留所を新設したほか、高齢運転者による事故が社会問題となっていた背景から、町長の方針によりしもにたバスの 70 歳以上の高齢者の利用を無料とした。

これらのハード面・ソフト面の見直しの継続的な実施により、利用者の利便性の向上に努めている。

### ② 運行の効率性の向上

従来は、町営バスとスクールバスが同一時間帯、同一ルートで重複して運行していた地区があったが、見直しにより解消できた。このことは、車両運用の効率化や、運転手の勤務体制の効率化、運行車両の削減によるコストの削減にも繋がっている。

### ③ 歳入と歳出

#### ア 歳入

スクールバスの運行に係る「普通交付税」は、再編実施前は約 17 百万円であったが、実施後は、運行区域が町内全域に拡大されたこともあり、約 40 百万円と大幅に増加した。その他、平成 24 年度以降は「運賃収入」が町の歳入となったことなどもあり、歳入額の合計については、約 43 百万円から、56～58 百万円に増加した。

一方で、乗合バスの運行に係る県の補助金である「群馬県市町村乗合バス運行費補助金」については、再編実施前には約 4 百万円あったが、再編後は約 2 百万円に減少している。

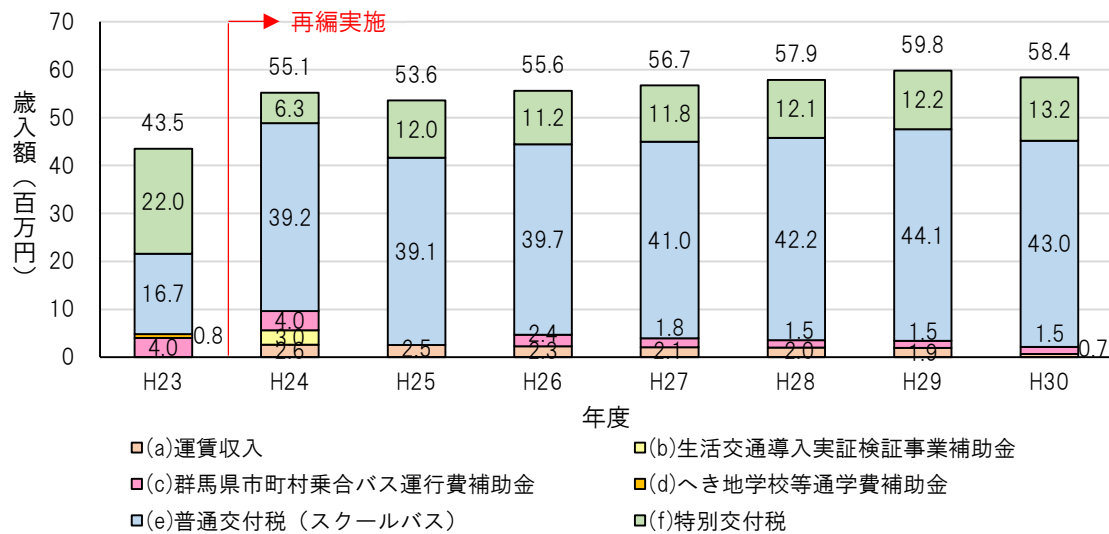


図 4-2 1 しもにたバス・スクールバスに係る歳入額の推移 (平成 23 年度～平成 30 年度)

資料：下仁田町提供

※「生活交通導入実証検証事業補助金 (群馬県)」は、再編実施初年度の平成 24 年度のみ交付。  
「運賃収入」は、平成 23 年度以前は運行委託事業者の歳入。

### イ 歳出

スクールバスの運行委託費については、運行区域の拡大等により、再編前の約 10 百万円から約 40 百万円へ、大幅に増加した。

一方で、しもにたバス（旧・町営バス）の運行委託費は、再編前は約 30 百万円を要していたが、再編後は約 18～19 百万円と減少している。

これらのことから、歳出額の合計は、約 50 百万円から約 60 百万円に増加し、平成 30 年度は、再編後最も多い 61 百万円であった。

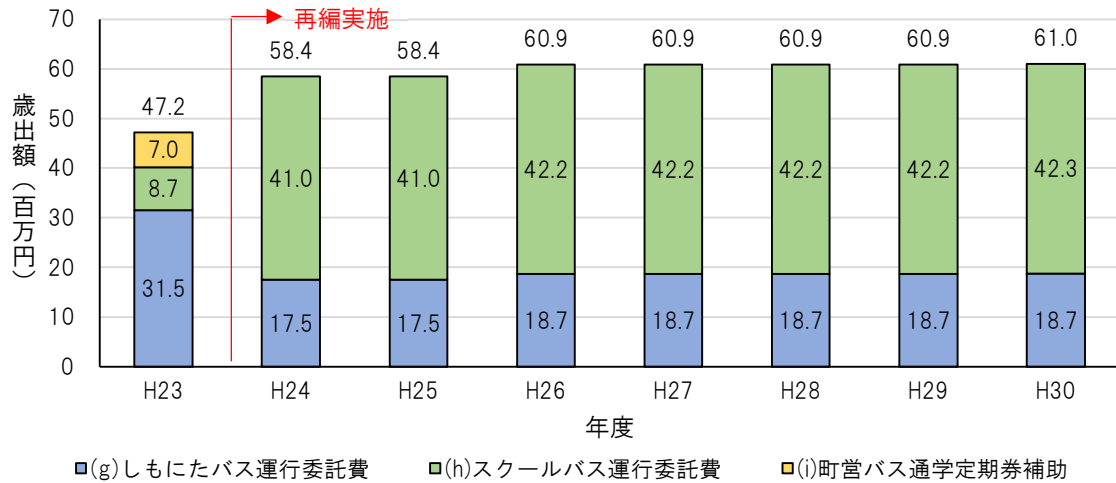


図 4-2 2 しもにたバス・スクールバスに係る歳出額の推移（平成 23 年度～平成 30 年度）

資料：下仁田町提供

※「町営バス通学定期券補助」は、スクールバスの運行拡大に伴い平成 23 年度をもって終了。

### ウ 歳入と歳出の差額

再編前、再編後も、一貫して歳出額が歳入額を上回る状況が続いているが、年度によっては再編前と比較して差額が減少している。

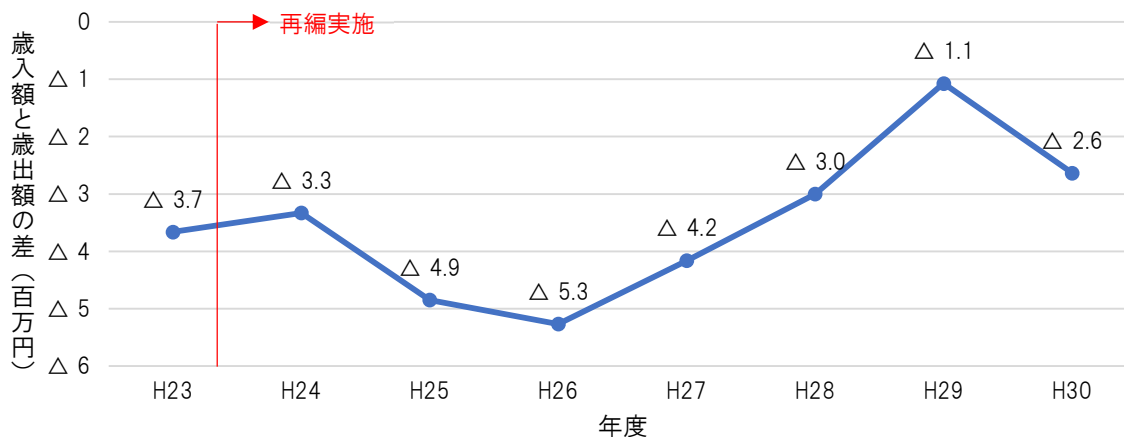


図 4-2 3 歳入額と歳出額の差（歳入合計-歳出合計、平成 23 年度～平成 30 年度）

資料：下仁田町提供

## 8) 今後の課題

高齢者や交通弱者に対して地域性に合った利便性の高い公共交通を確保することが、今後の課題といえる。

平成24年のしもにたバス、スクールバスの再編から8年目となったが、現在、下仁田町の高齢化率は50%近くとなっており、現行の定時定路線型の運行形態で補えていない移動の需要があると考えている。しもにたバスやスクールバスでカバーできていない集落を対象に、タクシー利用券の補助も行っているが、現在の施策でニーズを補完できているかどうかは不明である。

下仁田町の地理的な構造は谷あいであるため、しもにたバスやスクールバスのような中心部から延びる放射状のネットワークは形成しやすい反面、例えばデマンド型交通のような循環路線の運行は難しい点が不利といえる。

近年は、全国各地で住民が主体となり交通弱者の移動を支える取組もみられているので、下仁田町としても、そのような取組の実施に対する機運が町内で高まった場合は、ぜひサポートをしていきたいと考えている。



### 3 埼玉県狭山市

#### ～病院送迎バスの混乗化～

#### 1) 概要

##### (1) 運行の現況

狭山市では、交通空白地域の暫定的な解消を図り、住民の利便性を向上させることを主な目的に、「病院等の送迎バスの空席を活用した高齢者外出支援事業（以下、高齢者外出支援事業）」として、市内に立地する病院「A」・「B」と協定を締結し、各病院を起終点にして鉄道駅を経由するルートで各病院が運行している送迎バスへの地域住民の混乗化を実施している。

運行の現況について、表 4-27 に示す。

表 4-27 運行の現況

内容	病院送迎バスの混乗化
運行主体	・狭山市 ・病院 A、病院 B（狭山市と各病院間で協定を締結）
運行の根拠としている法令等	特になし （法令等によらない無償運送）
運行エリア	市中央部、南西部 （西武新宿線狭山市駅、入曽駅、新所沢駅周辺）
運行頻度	病院 A：月～土曜日 8～18 時台に 1～3 便/時間 病院 B：月～土曜日 8～18 時台に 5～6 便/日
利用登録者数	約 250 名
利用方法	・あらかじめ市に利用登録し、乗車時は「パスカード」を提示する。 ・指定された停車場所で乗降する。（病院 B のバスのみ、停車場所以外の、運転者が安全と判断した場所での乗降も可。） ・車両に空席があった場合のみ乗車可。
利用対象者	・満 70 歳以上の狭山市在住者で、車両に単独で乗降できる者に限る。
利用者の支払額	無料
運行費用	病院 A・B が全額負担 （パスカード等の発行に必要な消耗品代と、混乗利用者分の傷害保険料のみ市が拠出）
取組実施の主な目的	・交通空白地域の暫定的な解消 ・住民の利便性の向上
運行開始時期	実証運行：令和元年 7 月 1 日 本格運行：令和元年 10 月 1 日

利用には、市の市民部交通防犯課に「狭山市高齢者外出支援事業利用申請書兼同意書」を提出し、交付される「パスカード」を運転者に提示することが必要である。

パスカードの券面のサンプルを図 4-24 に、使用時のイメージを図 4-25 に示す。

狭山市高齢者外出支援事業送迎バス利用パスカード			
発行日 年 月 日			No. _____
発行者	狭山市長	<div style="border: 1px solid black; padding: 2px;">           埼玉県            狭山市            長之印         </div>	
利用者氏名	_____		
生年月日	_____		
住所	_____		
緊急連絡先			
氏名	続柄	住所	電話 ( ) _____

送迎バス利用上の注意事項
1 このカードに記載の対象者本人しか利用できません。
2 時刻表の5分前には、停車位置（乗降ポイント）付近でお待ちください。
3 バスが近づいたら、運転者に分かるように手を挙げてお知らせください。
4 乗車するときに、このパスカードを運転者に提示し、降車場所を告げてください。
5 利用に当たっては、「高齢者外出支援事業利用申請書兼同意書」に記載の同意事項を遵守してください。
6 バスを利用する際は、運転者の指示に従ってください。
7 空席がなく、乗車できない場合があります。
8 個人での利用に限り、団体での利用はできません。
9 乗車中は、シートベルトを着用するなど、安全な乗車に努めてください。
10 狭山市外へ転出されたときは、本カードを返却してください。
11 本カードには有効期限の定めはありません。ただし、事業の廃止やカードの更新を必要とするときは、別途通知します。

【問合せ先】 狭山市役所 交通防犯課 電話04-2953-1111

図 4-24 パスカードの券面サンプル（左：表面 右：裏面）

資料：狭山市提供



図 4-25 パスカードの使用イメージ

資料：狭山市提供

## (2) 使用車両

車両は、病院が保有するワンボックス車両（概ね 10 人乗り）が用いられる。高齢者外出支援事業の利用者は、車両に空席がある場合に限り乗車できる。



図 4-26 使用車両（左：病院 A 右：病院 B）

資料：狭山市提供（個人や施設名を特定できる箇所は一部加工）

### (3) 運行ルート

#### ① 運行ルートの概略

令和2年3月現在、病院Aの送迎バスは、病院と西武新宿線狭山市駅、入曽駅の各駅を結ぶ2路線、病院Bの送迎バスは、病院と狭山市駅、入曽駅、新所沢駅（所沢市）の各駅を結ぶ3路線が運行され、外出支援事業の利用登録者は全ての路線への混乗が可能である。

これらの送迎バスの運行経路は、鉄道駅等を結ぶ路線バスやコミュニティバスが運行していない道路が中心となっている。

各病院の送迎バスの運行ルートの概略について、図 4-2 7に示す。

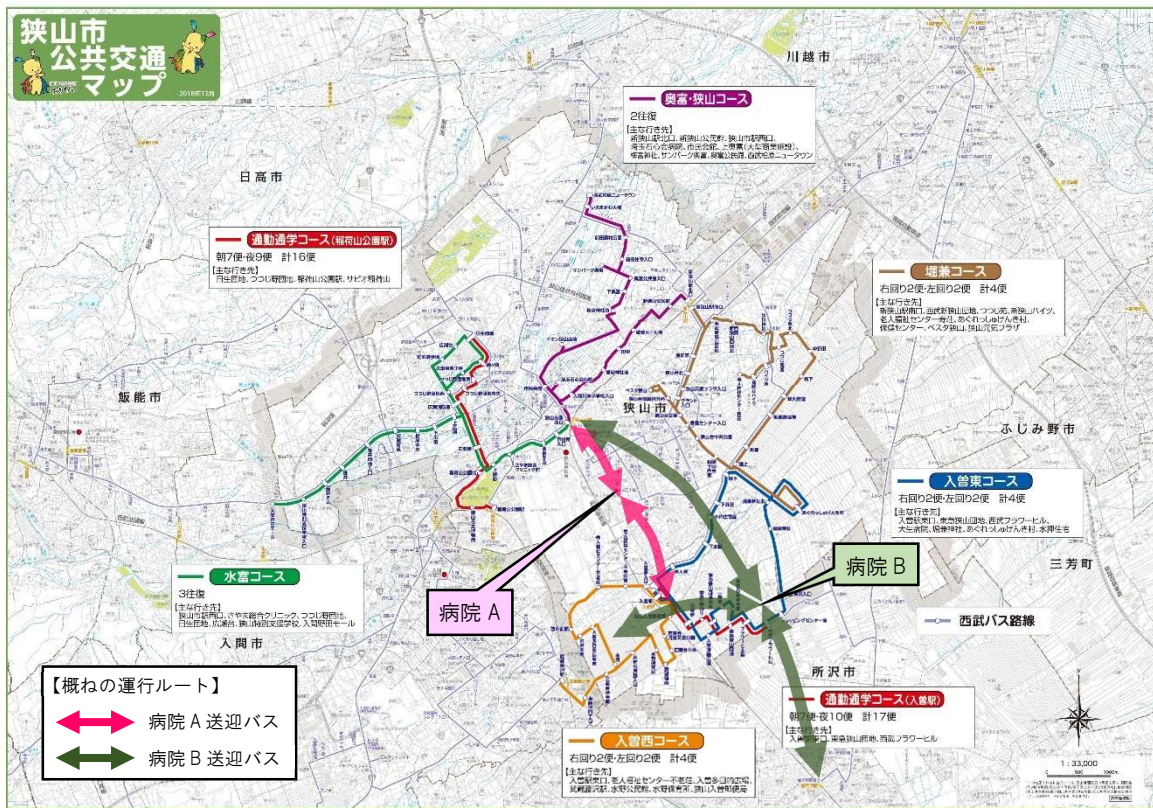


図 4-2 7 送迎バスの運行ルートの概略

下図：狭山市「狭山市公共交通マップ (H30.3)」

各路線の運行ルートの詳細については、次頁以降に示す。

② 運行ルートの詳細

ア 病院 A

病院 A の送迎バスは2路線運行されており、「病院 A～狭山市駅」路線については、15～60分に1本の割合で、上下合わせて34便/日が運行されている。また、「病院 A～入曽駅」路線については、概ね2時間に1本の割合で8便/日が運行されている。

表 4-28 病院 A の送迎バスの運行路線

路線	便数 (便)	運行曜日・時間帯	途中停車場所
病院 A ～狭山市駅	34	月曜日～土曜日 8時台～18時台 (日曜日・祝日は運行なし)	なし
病院 A ～入曽駅	8	月曜日～土曜日 10時台～16時台 (日曜日・祝日は運行なし)	2ヶ所 (上下各1ヶ所)

道路の一方通行等の関係上、上り便と下り便、また時間帯等により一部異なるルートを走行する。また、「病院 A～狭山市駅」路線については、途中の停車場所は設けられていないが、「病院 A～入曽駅」路線については、停車場所が2ヶ所（上下各1ヶ所）設けられている。

運行ルートの詳細について、図 4-28 に示す。



図 4-28 病院 A の送迎バスの運行ルート

資料：狭山市提供

イ 病院 B

病院 B の送迎バスは 3 路線運行されており、「病院 B～狭山市駅」と「病院 B～入曽駅周辺」路線は 9 便/日、「病院 B～新所沢駅」路線は 7 便/日が運行されている。

表 4-29 病院 B の送迎バスの運行路線

路線	便数 (便)	運行曜日・時間帯	途中停車場所
病院 B～狭山市駅	9	月曜日～土曜日 8 時台～16 時台 (日曜日・祝日は運行なし)	4 ケ所
病院 B ～入曽駅周辺	9		10 ケ所
病院 B～新所沢駅	7		4 ケ所

運行ルートの詳細について、図 4-29 に示す。

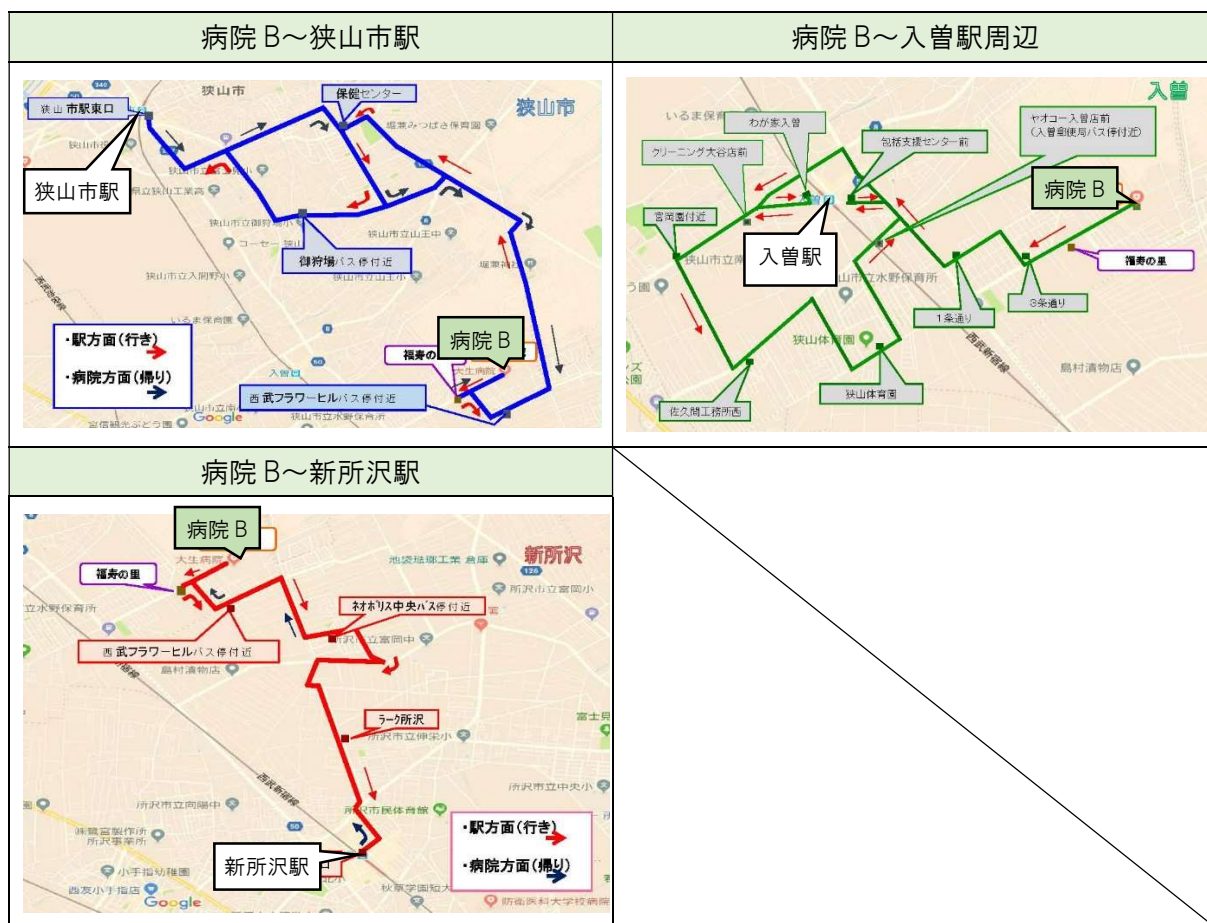


図 4-29 病院 B の送迎バスの運行ルート

資料：狭山市提供

## 2) 関係者の費用負担と役割

令和2年3月現在、高齢者外出支援事業は、市の市民部交通防犯課が事業実施にあたっての各関係者への連絡調整や利用申込の対応等を行い、病院 A・B が送迎バスの運行を行うことで実施されている。

なお、利用者の費用負担（運送の対価）は無償である。

運行の関係者と、費用負担、役割について、表 4-30 に示す。

表 4-30 運行の関係者と費用負担、役割

関係者	費用負担	役割
狭山市 市民部交通防犯課	<ul style="list-style-type: none"> <li>・交通事故傷害保険の保険料 (約 95,000 円/年)</li> <li>・パスカードの発行、リーフレットの発行等に要する消耗品代 (約 50,000 円/年)</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・事業実施にあたっての連絡調整</li> <li>・事業開始時の協定の締結</li> <li>・利用申込の受付、パスカードの発行</li> <li>・利用者に係る苦情処理</li> </ul>
病院 A	<ul style="list-style-type: none"> <li>・運行に係る費用全般 (人件費、車両管理費、燃料費等)</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・バスの運行</li> </ul>
病院 B	<ul style="list-style-type: none"> <li>・運行に係る費用全般 (人件費、車両管理費、燃料費等)</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・バスの運行</li> </ul>
利用者	- (無償)	

事業の実施にあたっては、市と各病院との間で「狭山市病院等の送迎バスの空席を活用した高齢者外出支援事業に関する協定書」を締結し、費用負担や責任の範囲等、事業実施の枠組みを明文化している（※項目「5）(2)」で詳説）。

### 3) 経緯

#### (1) 狭山市の公共交通の従前の状況

狭山市は、鉄道駅から半径1キロメートル圏外かつ、バス停から半径300メートル圏外を交通空白地域と定義している。

幹線道路を中心に運行している民間事業者の路線バスについては、近年の利用客の減少等により厳しい経営環境にあり、運行の拡大は難しい状況にあった。また、同路線バスを補完する市のコミュニティバス「茶の花号」についても、車両の通過に適さない狭隘な道路が多い等の事情や、現下の市の厳しい財政状況から、当面、運行の拡大は難しい状況にあった。

このように、既存の路線バスやコミュニティバスでは、交通空白地域の解消は困難な状況にあったことから、既存の送迎バスを活用した移動手段の確保を検討することとした。

#### (2) 運行に向けた検討

##### ① 地域公共交通会議における検討

平成29年に、市の公共交通のあり方や、コミュニティバスの運行の見直しを検討する「狭山市地域公共交通会議」で、交通空白地域の解消が議題に上がり、当面の解決策として送迎バスの混乗化に関する議論が出たことが、検討開始のきっかけである。

病院Aの立地地域の自治会からは、コミュニティバス運行の要望書が市に提出されるなど、住民からの移動手段確保のニーズも高かったため、送迎バスの混乗化による交通空白地域の解消の可能性について、具体的な検討を行うこととなった。

同会議での、送迎バスの混乗化に係る議事の概要について、表4-31に示す。

表 4-31 「狭山市地域公共交通会議」での送迎バスの混乗化に係る議事の概要

回数	開催日	議事概要
第4回	平成29年 10月3日	・交通空白地域の解消の方策として、送迎バスの活用で狭山市駅～入曽駅間を結べないか、水面下で調整している。
第5回	平成29年 11月28日	・病院Aの立地地域の自治会から、コミュニティバス運行の要望書が提出されているが、経費等の問題もあるため、送迎バスの活用について引き続き調整を進めていく。

資料：狭山市地域公共交通会議 会議録（第4回、第5回）

② 送迎バスを運行する事業者等へのアプローチ

路線バスやコミュニティバスが運行されていない地域で送迎バスを運行している民間企業、大学、高校、商業施設、病院を候補者として、直接訪問または電話を行い、送迎バスの混乗化に対する市の考えを伝えるとともに、送迎バスの運行状況や、混乗化に係る問題点等を聴取した。

その際に、多くの候補者が運行時間や安全面の制約等により難色を示したが、病院は前向きな意向であったことから、病院との間で運行に向けた具体的な協議を進めることとした。

③ 先進自治体の取組の調査

送迎バスの混乗化の取組の先進事例として、千葉県船橋市、千葉県我孫子市、愛知県豊田市を調査し、事業の枠組みの検討の参考とした。

表 4-32 調査を行った先進自治体

自治体	内容	開始年次
千葉県船橋市	自動車教習所送迎バスの混乗化	平成 17 年度
千葉県我孫子市	各種事業者送迎バスの混乗化	平成 17 年度
愛知県豊田市	自動車教習所送迎バスの混乗化	平成 14 年度

資料（豊田市）：豊田市「とよたの共働事例集『市民と行政』でつくる新しい力（H20.3）」



#### 4) 運行にあたっての協議

運行にあたっては、市が主宰する地域公共交通会議において事業の実施について審議したほか、市議会への情報提供を行った。また、混乗化に協力する病院 A・B と運行の詳細等について、民間バス事業者と既存バス路線への影響について、それぞれ協議を重ね、協定の締結をはじめとする事務手続きを進めたが、協議開始から運行開始までには約1年半を要した。

具体的な協議対象者と、主な協議内容について、表 4-33 に示す。

表 4-33 協議対象者と主な協議内容

対象者名	主な協議内容
地域公共交通会議	・ 事業実施についての審議
市議会	・ 事業内容等の情報提供
病院 A・B	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 乗車条件の明確化について (利用は高齢者に限る 等)</li> <li>・ 利用者の苦情処理について (利用者からの苦情は全て市が窓口となる 等)</li> <li>・ 混乗化に伴い、市民の利便性向上の観点から、1～2箇所乗降場所を増設することについて</li> <li>・ 運行開始後の事業の変更及び中止の可能性について</li> <li>・ 3ヶ月程度の実証運行を実施し、本格運行の実施の可否を判断することについて</li> </ul>
民間バス事業者	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 送迎バスの運行ルートが、一部で路線バスの運行ルートと重複していることから、民業圧迫に繋がらないための配慮について</li> <li>・ 影響度等を検証するため、本格運行前に3ヶ月程度の実証運行を実施することについて</li> </ul>

## 5) 実施にあたり生じた課題と解決のために工夫したこと

### (1) 生じた課題と解決手法

検討や協議の過程では、主に制度面、合意形成、運用面、安全面に関する課題が生じ、表 4-34 に示す工夫により解決を図った。

表 4-34 主な課題と解決のために工夫したこと

区分	課題	課題を解決するために工夫したこと
①制度面	・混乗化が法令・制度等に抵触する可能性	・監督官庁（関東運輸局埼玉運輸支局）に協議・調整した。
②合意形成	・バス事業者における、民業圧迫に繋がる可能性についての懸念	・既存路線バスへの影響を確認するために、本格運行の実施前に、試行運行を実施することを提案した。 ・本格運行を実施するにあたり、バス事業者から同意書の提出を受けた。
③運用面	・満席時や、遅延・運休等により乗車できない可能性 ・事業の継続性	・利用申込時の同意事項に規定し、周知徹底を図った。 ・事業の中止予定日の3ヶ月前に病院側から関係者に告知し、協議する旨を協定に明記した。
④安全面	・乗車中の利用者が負った傷害の補償 ・病院の送迎バスであり、乗車中に感染症に罹患するリスクの高さ	・市において傷害保険に加入した。 ・利用申込時の同意事項に規定し、周知徹底を図った。

以下、課題の区分ごとに詳細を記す。

### ① 制度面

混乗化が道路運送法等の法令・制度に抵触する可能性が課題となったが、監督官庁である国土交通省関東運輸局埼玉運輸支局に確認したところ、法令上の問題はないとの見解が示された。

ただし、「これをもって市の公共交通の体系が整ったというものではなく、病院側の動向にも左右されることから、あくまで補完的な手段であること、公共交通への影響を考慮した対応をすること、利用者の安全面を考慮すること<sup>15)</sup>」という意見も示されたため、市として送迎バスの混乗化は「交通空白地域解消の暫定的手段」と位置付けることとした。

### ② 合意形成

送迎バスの運行ルートが、一部で路線バスの運行ルートと重複していたため、路線バスを運行する民間バス事業者は、送迎バスの混乗化による民業圧迫の可能性について懸念を示した。

そこで、継続的な運行を前提とする本格運行の実施前に、3ヶ月程度の実証運行を実施し、運行による路線バスの乗客の減少等の影響を見極めることを提案し、民間バス事業者と合意した。

試行運行は令和元年7月から同9月まで実施されたが、民間バス事業者からは事業による影響について意見等が出ることはなく<sup>16)</sup>、市と民間バス事業者の間で本格運行の実施について同意書の提出を受けた上で、令和元年10月から本格運行に移行した。

### ③ 運用面

#### ア 満席時や遅延発生時に乗車できない可能性について

送迎バスは、通常路線バスとは異なり立席での乗車はできず、また交通事情、気象状況、病院側の都合により遅延や運休が生じる可能性もあることが課題となった。

これについては、利用申込の際に提出する「狭山市高齢者外出支援事業利用申請書兼同意書」や、利用登録者に配布する「利用の手引き」に、病院側の厚意により運行されていること、交通事情や気象条件によって遅延または運休が生じることがあること、車両に空席がある場合のみ乗車できることを明記し、利用者の同意事項として周知徹底を図っている。

<sup>15)</sup> 「第5回狭山市地域公共交通会議（平成29年11月28日）会議録 p.5

<sup>16)</sup> 試行運行による民間バス事業者への影響が認められた場合、事業者側からの申し入れに基づき乗降調査等の詳細な検証を行うこととしていたが、申し入れは無かったため、検証は特に行っていない。

#### イ 事業の継続性について

病院側の都合で送迎バスの運行が中止される可能性があること、また万一中止されることとなった場合の対応方法が課題となった。

これについては、中止前に利用者への周知期間を設けるために、市と病院 A・B との間で締結した協定（次項参照）において、病院側が事業を中止しようとする場合は、3ヶ月前までに市に申し入れを行い、市と協議を行うこととした。

#### ④ 安全面

##### ア 事故等による傷害の補償について

送迎バスの混乗利用者が、その責めによらず負った傷害の補償の方策が課題となったが、これについては市で加入する傷害保険による補償を行うこととした。

具体的には、病院側との協議により、運行する送迎バスの座席数（乗車定員数）に応じた保険料を市が負担することとした。

##### イ 感染症罹患のリスクについて

病院の送迎バスの混乗化であり、同乗する病院利用者（患者）等から感染するリスクが通常の路線バスよりも高いと考えられることが課題となったが、これについては利用申込時の同意事項に明記し、事前の同意と周知徹底を図ることとした<sup>17</sup>。

---

<sup>17</sup> 令和2年3月現在、国内での感染症（新型コロナウイルス感染症）の流行に伴い、市と病院との協議により、事業を一時休止している。

(2) 関係者間での協定の締結

運行開始にあたっては、事業の実施主体となる市と病院 A・B との間で、合意事項や、事業における役割等を明文化した協定「狭山市病院等の送迎バスの空席を活用した高齢者外出支援事業に関する協定書」を締結した。

協定の主な内容について、表 4-35 に示す。

表 4-35 協定の主な内容

区分	概要
締結者	(協定の締結者を明記)
事業の目的	・事業の実施主体と実施内容
利用対象者	・事業の利用対象者 (市内在住の満 70 歳以上、かつ車両に単独乗降できる者) ・利用者の責務 (利用者の合意事項 等)
個人情報の保護	・利用者名簿の管理方法 等
狭山市の役割	・市の責務 (利用者に、利用方法等の周知徹底を図る 等)
事業者の協力	・送迎バス運行事業者(病院)の責務 (事業には無償で協力を行う 等)
事故等の処理	・事故発生時の対応方策 ・適用する保険と適用範囲
苦情処理	・利用者からの苦情に対する対応方策 (市が窓口となる、解決は市と事業者が協力して対応する 等)
運行路線・運行日・運行時間	・運行ルート、運行時間等の設定の権限 (病院が定めることができる 等) ・運行ルート、運行時間を変更する際の対応方策 (病院と市が協力して、周知等を実施する 等)
安全運行	・市の安全確保に対する責務 ・病院が送迎バスを運行する際の安全確保に対する責務
実証運行	(課題把握や、路線バスとコミュニティバスの乗車率への影響を検証するため、本格運行前に 3 ヶ月程度の実証運行を行うことを明記)
協議事項	・疑義が生じた場合の協議方策
協定期間	・協定の有効期間 (病院または市から事業中止の申し出がない限り、1 年単位で自動更新 等) ・事業を中止する場合の協議方策 (3 ヶ月前までに病院から市に申し入れを行い、協議する 等)

### (3) 取組を実施できた要因

取組の検討にあたり、市から送迎バスを運行する事業者に積極的なアプローチを行った結果、病院から混乗化への協力依頼に前向きな回答を得ることができ、地域の交通資源を発掘することができた。

また、最終的に関係者間の合意形成を図り、取組を実施できた要因として、病院 A・B の社会貢献意識の高さや理解の深さが大きく影響したと考えている。

## 6) 効果

### (1) 利用登録者数

令和元年7月に実証運行を開始した時点での登録者数は121名であったところ、令和元年10月に本格運行へ移行した時点では211名、同12月には241名、令和2年3月には255名に増加しており、登録者数は順調に増加している。

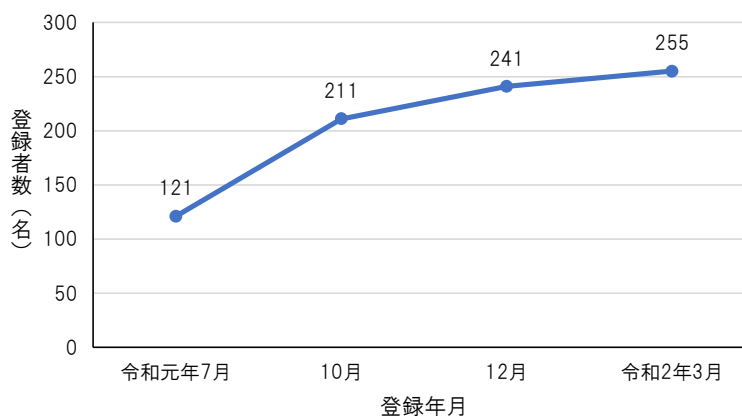


図 4-30 高齢者外出支援事業の利用登録者数の推移（令和元年7月～令和2年3月）

資料：狭山市提供

### (2) 利用者からの反応

運行地域は元々交通空白地域であり、一部の地域からはコミュニティバスの運行の要望が上がるなどしていたことから、住民の間で日常生活の移動手段としての活用意識が高まり、好評を得ている。利用者からの具体的な反応としては、移動手段が確保されたことに対する感謝の声や、今後の継続を望む声が寄せられている。

#### 【利用者からの主な反応】

- ・ 交通手段がない地域で、送迎バスを無料で利用できる制度を創ってもらいたい。
- ・ 送迎バスの運行時刻に合わせて行動するようにしている。事業の実施に感謝している。
- ・ 運転免許返納後の移動手段として活用したい。事業の継続を期待している。

### (3) 利用頻度

令和元年 12 月末時点での利用登録者 241 名を対象に、利用頻度等を質問するアンケートを実施したところ、有効回答 205 名分のうち、「よく利用している」との回答は 121 名であった。

割合にすると、利用登録者の約半数が頻繁に利用していることとなり、住民の日常生活における移動手段として定着しているものと考えられる。

なお、現時点では自家用車を運転しているため利用していないものの、将来的な利用を見込み登録した住民も多くみられた。

## 7) 今後の展望と課題

### (1) 今後の展望

#### ① 輸送資源の活用による交通体系の補完の必要性について

狭山市では、送迎バスの混乗化による交通空白地域の解消は、あくまで暫定的なものとして位置付けており、本来は、地域事情を踏まえた公共交通により交通体系を構築し、交通空白地域を解消していくことが求められる。

しかし、公共交通による移動手段の拡充は、財政的な問題や人手不足等で今後ますます困難になることが見込まれることから、送迎バスのような輸送資源をフルに活用し、効率的に地域の交通体系を補完することも必要と考えている。

#### ② 公共交通における広域的な連携の一層の推進について

病院 B の送迎バスの内、1 路線は隣接する所沢市（西武新宿線新所沢駅）に乗り入れているが、市民の生活圏が隣接自治体にも及んでいる現状に鑑み、行政境を接している自治体へのコミュニティバスの相互乗り入れ<sup>18</sup>など、交通分野における隣接自治体等との広域連携の一層の推進を図っていきたいと考えている。

### (2) 今後の課題（事業の継続性について）

病院の送迎バスの混乗化は、病院側の厚意に基づくものであり、今後の事業の継続性が担保されていないという課題がある。そのため、今後も送迎バスの運行が行われ、事業が継続できるかどうかは、病院側の事業の運営方針と密接に関係している。

このような中で、今後も可能な限り事業を継続できるよう、病院側との連携を密にしつつ、事業を実施していきたいと考えている。

---

<sup>18</sup> コミュニティバスについては、平成 30 年 12 月の運行ルートの見直しに合わせ、初めて隣接自治体（入間市）への乗り入れが実現した。

#### 4 千葉県船橋市

～自動車教習所送迎バスの混乗化・市福祉施設送迎バス車両の間合い利用～

##### 1) 概要

###### (1) 運行の現況

船橋市では、交通不便地域における高齢者等の移動支援を目的に、「高齢者支援協力バス」事業として、

- ・ 民間の自動車教習所が運行する送迎バスへの地域住民の混乗化（自動車学校・自動車教習所送迎バス活用事業）
- ・ 市が管轄する老人福祉センターが運行する送迎バスの空き時間における車両の間合い利用（老人福祉センター送迎バス活用事業）

を実施している。

運行の現況について、次頁表 4-36 に示す。



表 4-36 運行の現況

	自動車学校・自動車教習所 送迎バス活用事業	老人福祉センター 送迎バス活用事業
内容	自動車教習所送迎バスへの混乗化	老人福祉センター送迎バスの車両の間に利用
運行主体	・船橋市 ・自動車教習所運営事業者	・船橋市 ・老人福祉センター指定管理者
根拠としている 法令等	なし（法令等によらない無償運送）	
運行エリア	市内の交通不便地域 （事業開始時、バス 60 本/日未満、鉄道駅・バス停留所 300m 圏外、市内他地域と比較して高齢化率が高い地域と定義）	
運行頻度	1 日あたり数本程度～昼間 1 時間あたり 1 本程度	
利用者数 (H30 年度)	8,366 人（4 施設 6 路線計） <sup>19</sup>	14,625 人（4 施設 12 路線計） <sup>20</sup>
利用方法	・あらかじめ市に利用登録し、乗車時は「パスカード」を提示する。 ・乗降は、あらかじめ定められた乗降地点に限る。	
利用対象者	・船橋市内在住の満 65 歳以上で、原則として車両に単独で乗降できる者に限る。 （老人福祉センターの送迎バスのみ、利用者 1 名につき介助者 1 名の同乗を認める。）	
利用者の支払額	無料	
費用負担 (平成 30 年度)	船橋市：事務経費、保険料等 662 千円 協力事業者：運行経費 （人件費、車両管理費、燃料費等）	船橋市：運行経費、施設管理委託費（4 施設計） 9,353 千円
取組実施の主な 目的	・交通不便地域の解消 ・高齢者の移動支援	
運行開始時期	平成 16 年度	平成 16 年度（西、北） 平成 17 年度（東、中央）

<sup>19</sup> 市として記録は特に行っていないが、H30 年度の混乗利用者数を、運行日と運行便数で除算した 1 便あたり平均利用人数は、1.09 人/便である。なお、事業開始以降、教習所利用者が満席となり、混乗利用者が乗車できなかった事例はほぼ見受けられない。

<sup>20</sup> 施設利用者との混乗あり（ただし、老人福祉センターの利用登録と高齢者移動支援事業の利用登録の両方の登録が必要）。

利用には、市道路計画課に「利用申請書兼同意書」を提出することにより交付される「パスカード」を運転者に提示することが必要である。

パスカードの券面のサンプルについて、図 4-3 1 に示す。

第 3 号様式

交通不便地域支援事業パスカード			
発行日 平成 年 月 日 発行者 船橋市長 国			
対象者氏名 _____ 生年月日 _____ 住 所 _____			
緊急連絡先			
氏名	続柄	住所	電話 ( )
			—

利用上の注意事項
1 このカードに記載の対象者本人しか使えません。 2 時刻表の 5 分前には、停車位置（通過ポイント）付近でお待ちください。 3 バスが近づいたら、手を挙げてお知らせください。 4 乗車するときに、このカードを運転者に提示し、降車場所を伝えてください。 5 乗車中は、運転者の指示に従って乗車してください。 6 空席がなく、乗車できない場合があります。 7 個人での利用に限り、団体での利用はできません。 8 乗車中はシートベルトを着用するなど、安全な乗車に努めてください。 9 船橋市外へ転出されたときは本カードを返還してください。 10 本カードには有効期限の定めはありません。ただし、事業の廃止やカードの更新を必要とするときは別途通知します。
【問合せ先】：船橋市役所道路計画課（電話 047-436-2055）

図 4-3 1 パスカードの券面サンプル（左：表面 右：裏面）

資料：船橋市 Web サイト「高齢者支援協力バス 利用案内」

使用車両は、各施設が保有するワンボックス車両やマイクロバス車両であるが、車体に「高齢者支援協力バス」のステッカーが掲出され、事業の実施対象車両が判別できるようになっている。



図 4-3 2 使用車両の一例（中央老人福祉センター送迎バス）

資料：船橋市提供

## (2) 運行ルート

令和 2 年 3 月現在、自動車教習所 3 施設、老人福祉センター 4 施設の送迎バスが、「高齢者支援協力バス」として、計 12 路線が市内各所の交通不便地域を中心に、教習所や老人福祉センターと周辺にある鉄道駅を結ぶルートを実行している。

老人福祉センターは市が管轄する施設であり、「高齢者支援協力バス」の運行ルート等も市で検討できることを活かし、市道路計画課が定期的にアンケート等で住民のニーズを把握し、利用状況や町会、自治会等からの要望を踏まえたルートの改善や、利用者の少ない路線の見直しを定期的に行い、運行の効率性の向上に努めている。

対象路線について次頁表 4-3 7 に、運行ルートについて次頁図 4-3 3 に示す。

表 4-3 7 「高齢者支援協力バス」の対象路線

区分	No.	施設名	路線	運行区間	主な経由地	運行曜日 (▲:一部便運行)					便数 (便)	備考		
						月	火	水	木	金				
自動車 教習所	1	ソフィアドライビング スクール船橋	西船橋駅・原木中山駅方 面	(教習所発着循環)	西船橋駅 原木中山駅	●	●	●	●		9	・片方向のみ運行		
	2	津田沼自動車教習所	北習志野・田喜野井方面	(教習所発着循環)	北習志野駅 田喜野井公園	●	●	●	●		8	・片方向のみ運行		
	3	船橋中央自動車学校	飯山満駅・高根公園駅方 面	(教習所発着循環)	飯山満駅 高根公園駅		●	●	●	●		11	・片方向のみ運行	
			船橋日大前駅・北習志野 駅方面	(教習所発着循環)	船橋日大前駅 北習志野駅		●	●	●	●		11	・片方向のみ運行	
老人福祉 センター	4	東老人福祉センター	薬園台・飯山満方面	北習志野駅～市立医療 センター	東老人福祉センター 薬園台駅	●						6		
			飯山満・芝山方面	北習志野駅～市立医療 センター	東老人福祉センター 飯山満駅		●						6	
			西習志野・芝山方面	東老人福祉センター～ 市立医療センター	北習志野駅 飯山満駅			●					6	
			西習志野・新高根方面	東老人福祉センター～ 市立医療センター	北習志野駅 新高根公民館				●				6	
			高根台・松が丘方面	東老人福祉センター～ 市立医療センター	北習志野駅 滝不動駅					●			6	
	5	西老人福祉センター	行田・前貝塚方面	西老人福祉センター～ 前貝塚北公園前	新船橋駅 塚田駅	●						2		
			馬込方面	西老人福祉センター～ 市立医療センター	馬込駅		●	●	●	●			5	
	6	北老人福祉センター	坪井方面	北老人福祉センター～ 北習志野駅	船橋日大前駅	●						4		
			大穴方面	(北老人福祉センター 発着循環)	滝不動駅 三咲駅		●	▲	●	▲			2	・双方向運行 ・水、金曜日は1便
			二和方面	北老人福祉センター～ 二和グリーンハイツ	三咲駅 二和向台駅		●	▲	●	▲			4	・水、金曜日は2便
7	中央老人福祉センター	前貝塚方面	市立医療センター～前 貝塚北公園	中央老人福祉センター 新船橋駅 塚田駅	●	●	●	●			3			
		緑台・二和方面	中央老人福祉センター～ 馬込駅	市立医療センター 二和グリーンハイツ			●					3		

資料：船橋市提供（報告書作成にあたり再編集）

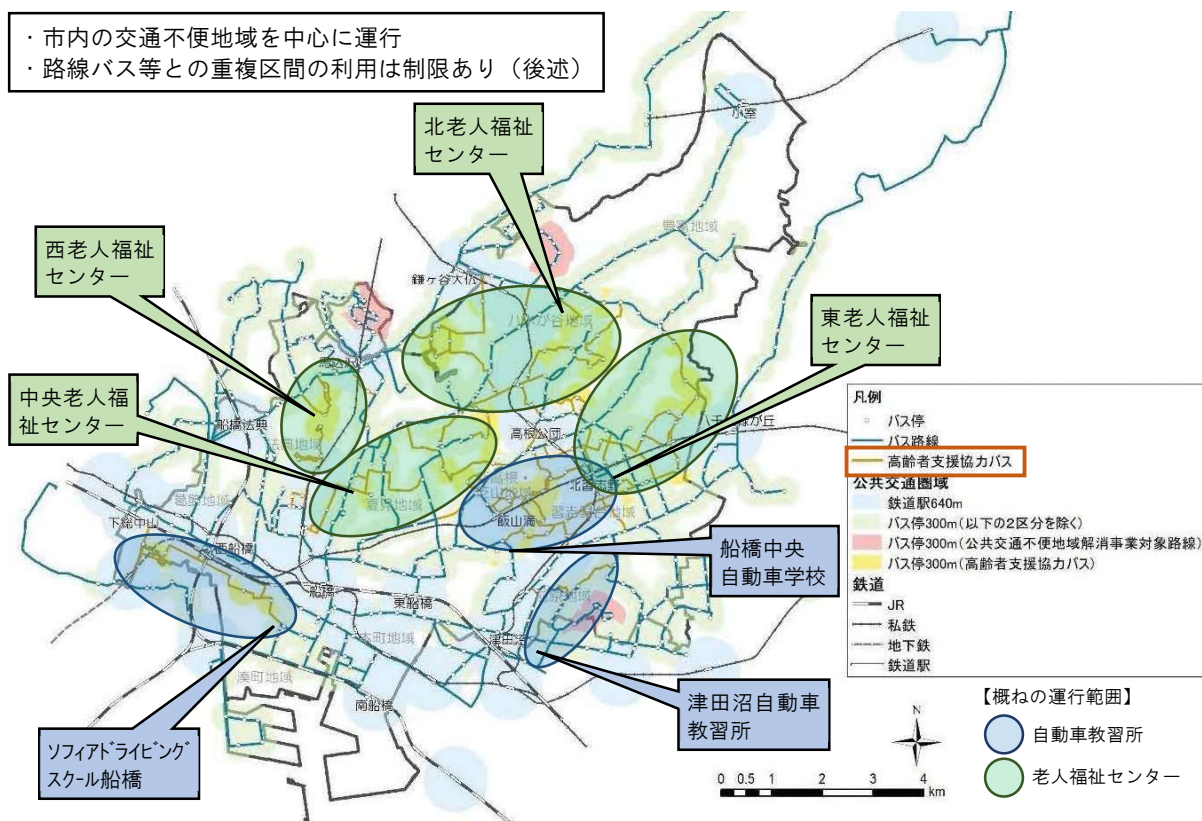


図 4-3 3 「高齢者支援協力バス」の運行ルート

資料：船橋市提供（報告書作成にあたり加工）

## 2) 関係者の費用負担と役割

### (1) 自動車学校・自動車教習所送迎バス活用事業

令和2年3月現在、自動車教習所の送迎バスへの混乗化である「自動車学校・自動車教習所送迎バス活用事業」は、市の道路計画課交通政策係が事業の統括と保険料の負担を行い、各教習所の運営事業者が送迎バスの運行を行っている。

なお、利用者の費用負担（運送の対価）は無償である。

運行の関係者と、費用負担、役割について、表 4-38 に示す。

表 4-38 運行の関係者と費用負担、役割（自動車学校・自動車教習所送迎バス活用事業）

関係者	費用負担	役割
船橋市 道路計画課交通政策係	・乗降時の傷害に係る保険料	・事業全体の統括 ・利用申込の受付、パスカードの発行
自動車教習所 運営事業者 (3事業者)	・運行に係る費用 (人件費、車両管理費、 燃料費、保険料等)	・バスの運行
利用者	- (無償)	

### (2) 老人福祉センター送迎バス活用事業

令和2年3月現在、老人福祉センターの送迎バス車両の間合い利用である「老人福祉センター送迎バス活用事業」は、市の道路計画課交通政策係が事業の統括を、同高齢者福祉課が施設指定管理者の監督を行い、各施設の指定管理者が運行を行っている。

費用については、道路計画課交通政策係が車両の間合い利用で発生する費用（交通不便地域支援事業費、送迎バス活用事業費）を、高齢者福祉課が各施設の管理委託費を拠出している。

なお、利用者の費用負担（運送の対価）は無償である。

運行の関係者と、費用負担、役割について、次頁表 4-39 に示す。

表 4-39 運行の関係者と費用負担、役割（老人福祉センター送迎バス活用事業）

関係者	費用負担	役割
船橋市 道路計画課交通政策係	・ 交通不便地域支援事業 費、送迎バス活用事業費 (人件費、燃料費等)	・ 事業全体の統括 ・ 利用申込の受付、パスカ ードの発行
船橋市 高齢者福祉課	・ 施設管理委託費 (送迎バスの車両管理費、 車両保険料等を含む)	・ 老人福祉センターの管轄 ・ 指定管理者の監督
老人福祉センター 指定管理者 (4事業者)	-	・ バスの運行
(利用者)	- (無償)	

### 3) 経緯

#### ① コミュニティバスの導入の検討（平成 13 年頃）

平成 13 年度に、民間事業者による路線バスでカバーされていない交通不便地域の解消を図るため、コミュニティバスの導入に向けた検討を行った。

具体的な経由地やルートについて自治会等の意見を聴取したところ、交通不便地域以外の地域も含めた市内各所から、経由地やルートについて多岐にわたる要望が寄せられた。このため、具体的な導入地域を絞り込むことが困難であること、仮に導入しても全市民的な公平性を担保できないことが考えられ、市が運行主体となるコミュニティバスの導入は困難と結論付けられた<sup>21</sup>。

ただし、平成 13 年当時から市内の既存路線バスは撤退に歯止めがかからない状況であり、将来的に市内の交通不便地域がさらに拡大する懸念があった。

#### ② 送迎バスの活用の検討、事業の実施（平成 16 年頃）

市内に点在する交通不便地域の解消に向け、各種企業が船橋市内で運行する送迎バスに着目し、送迎バスを運行する事業者等を対象に、交通不便地域に在住する高齢者等を対象とした送迎バスの混乗化について、市から交渉を行った。

その結果、自動車教習所からは事業の趣旨に賛同を得られ、社会貢献の一環として協力を前向きな意向が示されたことから、送迎バスの混乗化を試験的に実施することとした。

<sup>21</sup> その後、船橋市地域公共交通活性化協議会で、住民発意による交通不便地域でのバス等運行への支援策が検討され、収支率 50%以上の達成等を条件に市が支援を行う「公共交通不便地域解消事業」の枠組みが平成 25 年 3 月に策定された。令和 2 年 3 月現在、同事業によるバス・乗合ワゴンが市内 3 地区で運行されている。

その後、同年に西・北老人福祉センター、平成 17 年度には東・中央老人福祉センターの送迎バスの間合い利用が開始され、現在に至っている。

③ 自動車教習所、老人福祉センター以外に市から交渉を行った施設等

過去に、学校スクールバスの混乗化について教育委員会等との協議を、病院送迎バスの混乗化について医療施設の管理者と交渉を行ったが、いずれも車両の定員に対する利用者数が比較的多く、混乗利用者が乗車できない可能性が高かったことが主なネックとなり、混乗化の実現には至らなかった。

#### 4) 実施にあたり生じた課題と解決のために工夫したこと

検討や協議の過程では、主に費用面、合意形成、運用面に関する課題が判明し、表 4-2 4 に示す工夫により解決を図った。

表 4-40 主な課題と解決のために工夫したこと

区分	対象	課題	課題を解決するために工夫したこと
①費用面	老人福祉センター送迎バス	・ 庁内における、間合い利用時の費用負担のあり方の明確化	・ 間合い利用で発生する費用は、高齢者福祉課は負担せず、道路計画課交通政策係が負担することとした。
②合意形成	自動車教習所送迎バス 老人福祉センター送迎バス	・ 路線バスとの重複運行に関する事業者との合意形成	・ バス事業者への説明を実施し、重複区間のみの利用は不可とした。
	老人福祉センター送迎バス	・ 私有地に設置する停留所の地権者との合意形成	・ 各保有者と個別に協議を実施した。
③運用面	老人福祉センター送迎バス	・ 車両の稼働範囲が限られる中での運行ルートの設定方策	・ 各老人福祉センターの指定管理者との調整を実施した。

以下、課題の区分ごとに詳細を記す。

##### ① 費用面

老人福祉センターの送迎バスの運行に係る費用は、指定管理者への管理委託費に含まれているが、車両の間合い利用に係る費用負担のあり方を明確化する必要があったため、事業の実施にあたり高齢者福祉課と協議を行った。

その結果、間合い利用で新たに発生する費用については、人件費、燃料費等の実費分を道路計画課交通政策係が拠出することで合意した。なお、運転者は老人福祉センター送迎業務の運転者が本事業の運転も担当することとし、効率的に労働力を確保している。

##### ② 合意形成

###### ア 路線バスとの重複区間についての対応

自動車教習所送迎バス、老人福祉センター送迎バスとも、鉄道駅の周辺等で路線バスとの重複区間が生じるため、事業実施にあたっては、バス事業者との合意形成を図る必要があった。

これについては、路線が重複するバス事業者<sup>22</sup>に対する説明を行い、合意を得た。  
バス事業者と協議を行った結果、路線バスや鉄道等の既存の公共交通機関と重複する区間のみ利用は不可とし、公共交通の利用を呼び掛けることとした。

#### イ 私有地に設置する停留所の地権者との合意形成

老人福祉センター送迎バスの間合い利用による運行路線の停留所のうち、一部停留所を私有地に設置するにあたり、地権者の合意を得る必要があった。

これについては、道路計画課交通政策係が個別に協議を実施し、地権者の合意を得た上で停留所を設けることとした。

### ③ 運用面

老人福祉センターの送迎バスについては、車両の間合い利用であること、各センターの管轄範囲が異なることから、稼働範囲が限られる中で運行ルートを設定する必要があった。

これについては、各老人福祉センターの指定管理者との調整を行い、本来の業務に支障をきたさないこと、各センターの管轄範囲を大きく逸脱しないことに留意し、住民の利便性を考慮した運行ルートを設定した。

---

<sup>22</sup> 事業者数や説明を行った事業者については、記録が残っておらず不詳。



## 5) 効果

### (1) 利用状況の推移

平成 16 年 7 月の事業開始以降、利用者は増加傾向にあり、平成 30 年度は自動車学校・自動車教習所送迎バス活用事業が過去最多の 8,366 人、老人福祉センター送迎バス活用事業は過去 2 番目に多い 14,625 人であった。

老人福祉センター送迎バスについては、市で運行ルートの検討が可能なことから、毎年の利用状況や町会、自治会等からの要望を踏まえたルートの改善や、利用者の少ない路線の見直しを行い、運行の効率性の向上に努めている。

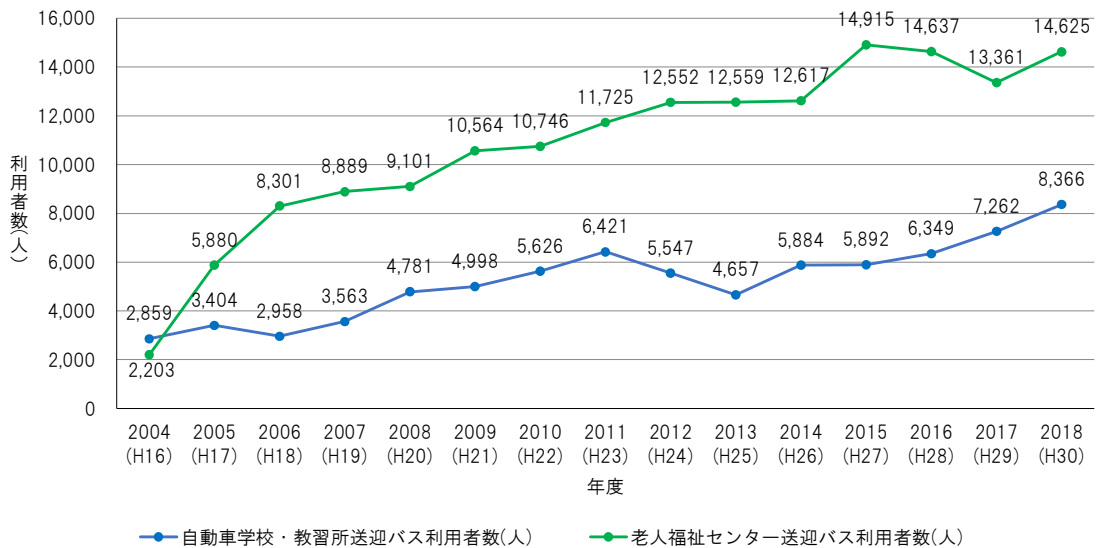


図 4-34 「高齢者支援協力バス」の年度別利用者数（平成 16～30 年度）

資料：船橋市提供

※平成 16 年度は 7 月以降のデータ（以下同様）。

### (2) 累積利用登録者数

事業開始以降、年 300～400 人程度のペースで新規の利用登録があり、事業開始から平成 30 年度末までの累積利用登録者数は 6,632 人であった。

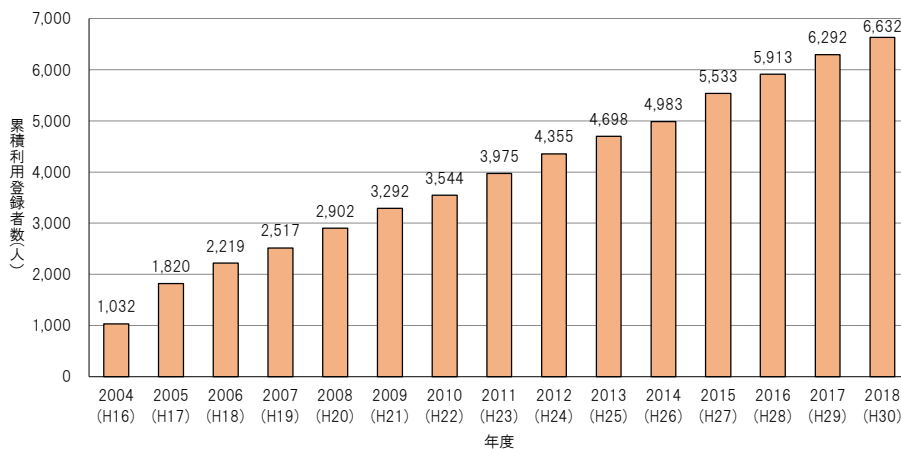


図 4-35 「高齢者支援協力バス」の累積利用登録者数（平成 16～30 年度）

資料：船橋市提供

(3) 費用拠出状況の推移

① 自動車学校・自動車教習所送迎バス活用事業（事業費）

自動車学校・自動車教習所送迎バス活用事業について、市は保険料のほか、消耗品費、印刷製本費を事業費として拠出している。年間の事業費は 600 千円程度で推移しており、平成 30 年度は 662 千円であった。

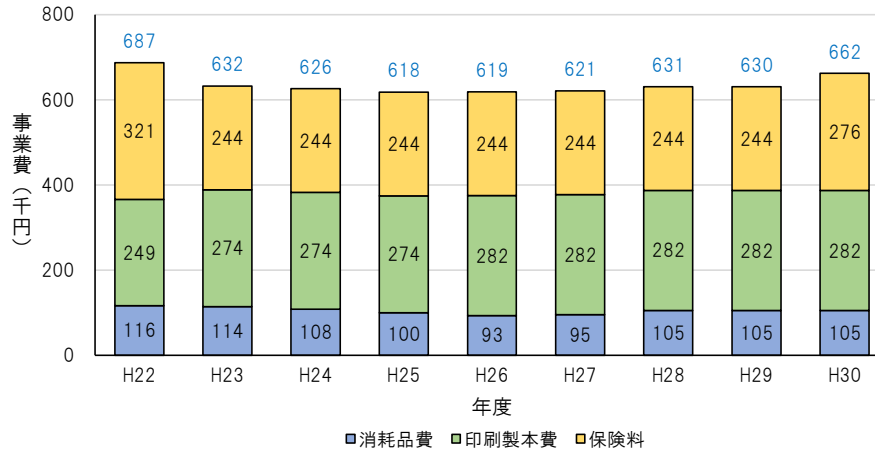


図 4-36 自動車学校・自動車教習所送迎バス活用事業の事業費（平成 22～30 年度）

資料：船橋市提供

※費用の詳細は以下の通り。

消耗品費：パスカード用紙、パスカードケース、宛名シール等の消耗品の購入費

印刷製本費：利用手引書、返信用封筒等の印刷物の印刷製本費

保険料：乗車中の傷害保険料

② 老人福祉センター送迎バス活用事業（契約額）

老人福祉センター送迎バス活用事業の運行経費については、毎年度各老人福祉センターの指定管理者と入札による契約を行っている。各施設の契約額は、年間 2,000 千円～2,600 千円程度であり、施設により多少の差異はあるが、人件費の増加等によりやや増加傾向にある。4 施設の合計金額については、平成 30 年度は 9,353 千円であった。

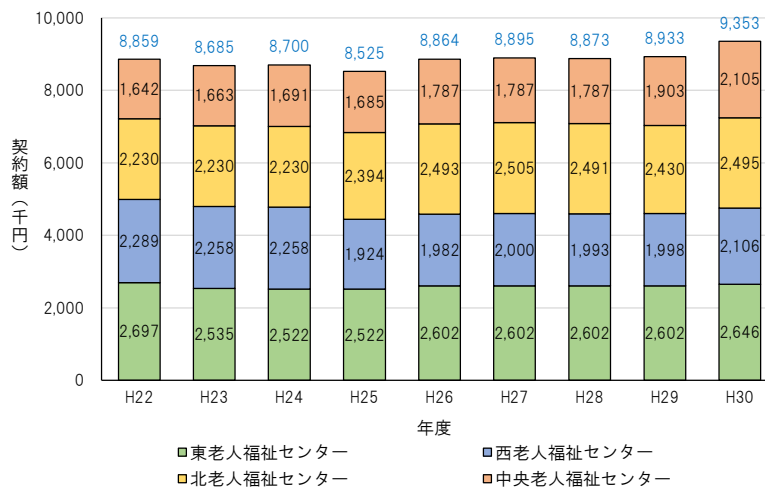


図 4-37 老人福祉センター送迎バス活用事業の委託契約額（施設別、平成 22～30 年度）

資料：船橋市提供

## 6) 今後の展望と課題

### (1) 展望（地域公共交通網形成計画への事業の位置付けについて）

船橋市では、令和3年度に「地域公共交通網形成計画」の策定を予定しており、令和2年3月現在、策定に向けた検討を実施している。

この中で、高齢者移動支援事業についても、交通が不便な状況が解消できない地域における代替施策の一つとして位置付けることを検討している。

### (2) 課題

今後、高齢者移動支援事業を実施していく上での課題の詳細について、表 4-4 1 に示す。

表 4-4 1 高齢者移動支援事業を実施していく上での課題

区分	課題	詳細
自動車教習所 送迎バス	運営事業者の都合による撤退の可能性	<ul style="list-style-type: none"> <li>・自動車教習所の送迎バスの混乗化は、協力事業者の厚意により実施されているが、自社の都合で運行から撤退する可能性がある。</li> <li>・実際に、令和元年9月末をもって1事業者が撤退したほか<sup>23</sup>、過去にも1事業者が撤退している<sup>24</sup>。</li> </ul>
老人福祉センター 送迎バス	人件費の増加	<ul style="list-style-type: none"> <li>・老人福祉センターの送迎バスは指定管理者の運転者が運行しているが、人件費の増加による委託料等の増加が懸念される。</li> </ul>
	車両使用時間、発着地の制約	<ul style="list-style-type: none"> <li>・車両の空き時間を活用していることと、各老人福祉センターの管轄範囲が異なることから、稼働範囲がある程度限定され、ニーズに充分応えられない場面も想定される。</li> </ul>

<sup>23</sup> 理由として、ルートが長距離であったこと、渋滞が発生しやすい箇所を通過していたこと、混乗利用者（高齢者等）の乗降に時間を要していたことで遅延が多発し、本来業務（教習生の送迎）に支障をきたす場面が多く見受けられたことが挙げられる。

<sup>24</sup> 理由として、教習生の需要が比較的少なかったため、定時定路線型の運行から事前予約による運行に切り替えたことが挙げられる。

## 5 千葉県我孫子市

### ～各種民間施設送迎バスの混乗化～

#### 1) 概要

##### (1) 運行の現況

我孫子市では、高齢者や障害者の買物、通院、鉄道駅や公共施設までの足の確保を主な目的に、「送迎バスの空席を活用した我孫子市高齢者等外出応援事業（以下、外出応援事業）」として、各種施設の送迎バスへの地域住民の混乗化を実施している。

運行の現況について、表 4-4 2 に示す。

表 4-4 2 運行の現況

内容	病院、福祉施設、大学、自動車教習所送迎バスの混乗化
運行主体	我孫子市、各協力事業者（両者で協定を締結）
根拠としている法令等	なし（法令等によらない無償運送）
運行エリア	市内各所で、路線バス停留所から比較的離れた場所と鉄道駅を結ぶルートを中心に運行
運行頻度	1日あたり数便～10分間隔 （施設や路線により異なる）
利用登録者数	約2,000人 （各路線の利用者数については、協力事業者の負担に繋がることから、特に集計していない）
利用方法	<ul style="list-style-type: none"> <li>・あらかじめ市に利用登録し、乗車時は「パスカード」を提示する。</li> <li>・指定された停留所での乗降を基本とするが、一部路線では、停留所以外の安全が確保できる場所での乗降も可。</li> <li>・車両に空席があった場合のみ乗車できる。</li> <li>・利用は、平日9時～17時に限る。</li> </ul>
利用対象者	<ul style="list-style-type: none"> <li>・我孫子市内在住の満65歳以上の高齢者または障害者で、車両に単独、または介助者の援助で乗降できる者に限る。</li> <li>・利用者1名につき介助者1名の同乗を認める。</li> </ul>
利用者の支払額	無料
費用負担	我孫子市：傷害保険料（混乗利用者分のみ） 協力事業者：運行経費全般（人件費、車両管理費、燃料費等）
取組実施の主な目的	<ul style="list-style-type: none"> <li>・高齢者等の外出促進</li> <li>・公的な財政負担の抑制</li> </ul>
運行開始時期	平成17年3月
運行費用	各協力事業者が全額負担 （混乗利用者分の傷害保険料のみ市が拠出）

利用には、市建設部交通課に「送迎バス利用申請書兼同意書」を提出し、交付される「パスカード」を運転者に提示することが必要である。同カードの有効期限は2年間であり、市への申請により更新を行う。

パスカードの券面のサンプルについて、図 4-38 に示す。

表

裏

<b>送迎バス利用パスカード</b>	
利用者名	<input type="text"/>
住所	<input type="text"/>
緊急連絡先氏名	緊急連絡先(TEL)
<b>我孫子市</b>	有効期限/2021年2月28日
※自署なきものは無効です。	カードNo. 1192

<ol style="list-style-type: none"> <li>送迎バス乗車の際、パスカードを運転手に必ず提示し、降車場所を伝えてください。</li> <li>利用できる送迎バス ①東葛辻仲病院 ②中央学院大学 ③東邦病院 ④高野山胃腸科内科 ⑤我孫子自動車教習所 ⑥平和台病院 ⑦我孫子つくし野病院 ⑧我孫子聖仁会病院 ⑨西部福祉センター ⑩つつじ荘 ⑪名戸ヶ谷あびこ病院</li> <li>送迎バスが満車の場合又は事業者の都合により、乗車できないことがありますので、予めご了承ください。</li> <li>送迎バス事業は、事業者のご厚意により実施されている事業です。各自マナーを守りご利用ください。</li> <li>都合により、予告なく時刻を変更する場合があります。</li> </ol>
--

図 4-38 パスカードの券面サンプル（左：表面 右：裏面）

資料：我孫子市提供

## （2）使用車両、対象路線、運行ルート

### ①使用車両

車両は、各協力事業者が保有するバス車両やワンボックス車両等が用いられ、外出応援事業の利用者は、空席がある場合に限り乗車できる。



図 4-39 使用車両の一例（右：中央学院大学 左：東葛辻仲病院）

資料：我孫子市 Web サイト「送迎バスの空席を活用した高齢者等の外出を応援」  
東葛辻仲病院 Web サイト

## ② 対象路線

令和2年3月現在、10事業者（病院6施設、福祉施設2施設、大学1校、自動車教習所1施設）の送迎バスが、外出応援事業の対象として混乗化されており、計27路線が各施設と近隣の鉄道駅等を結ぶ区間で運行されている。

利用は平日（月曜日～金曜日）の9時～17時に運行される便に限られており、多くの路線で対象便数は10便/日以下である。

各事業者の対象路線、運行区間、使用車両等について表4-43に示す。

表4-43 「外出応援事業」の対象路線、運行区間、使用車両等

施設区分	No.	施設名	運行区間	使用車両			便数 (便/日)	停留所 外乗降	備考
				車種	定員 (人)	車両数 (台)			
病院	1	東葛辻仲病院	我孫子駅北口～病院	ワンボックス	14	1	(20分 間隔)		我孫子駅、病院のみ乗降可
	2	我孫子東邦病院	手賀沼公園～我孫子駅南口～病院	ワンボックス	14	2	15	●	国道6号上と、交通の妨げ になる場所では、安全確保 のため乗降不可
			青山台～天王台駅～病院	4			●		
			我孫子駅北口～つくし野～並木～病院	4			●		
	3	高野山胃腸科 内科	天王台駅、湖北駅方面	ワンボックス	10	1	2	●	-
			我孫子駅、天王台駅方面	2			●		
	4	平和台病院	湖北駅、新木駅方面	マイクロバス	29	2	9	●	-
			布佐駅、新木駅方面	10			●		
			布佐駅、木下駅方面	7			●		
			天王台駅方面	8			●		
5	我孫子聖仁会 病院	中峠、新木、平和台方面	ワンボックス	10～26	3	3	●	-	
		中峠台、湖北台循環	または			9	●		
		湖北台団地方面	マイクロバス			12	●		
		天王台駅北口循環	2			●			
		天王台駅、東我孫子駅、下ヶ戸方面	6			●			
		青山台方面	3			●			
6	名戸ヶ谷あび こ病院	我孫子駅南口～病院	マイクロバス	29	2	7	●	-	
福祉 施設	7	西部福祉セン ター	我孫子駅北口方面循環	ワンボックス	14	2	4		-
			天王台駅、湖北駅方面循環	4					
	8	我孫子市老人 福祉センター つつじ荘	湖北駅方面循環	マイクロバス	29	2	8	●	-
			新木駅方面循環	4			●		
9	中央学院大学	我孫子駅北口～大学	バス	62	3	(10分 間隔)		我孫子駅、大学のみ乗降可	
自動車 教習所	10	我孫子自動車 教習所	新木駅、布佐駅、湖北駅方面	ワンボックス	10～14	3	7		-
			天王台駅、中央学院大学、我孫子駅方面	7					
			我孫子駅、柏市方面	8					
			天王台駅方面	8					

資料：我孫子市 Web サイト、各施設 Web サイト掲載情報（令和2年3月現在）、我孫子市提供資料（使用車両）

※「定員」欄の人数については、運転者を含む。

「便数」欄については、混乗により地域住民が利用可能な便のみを集計している。

「停留所外乗降」欄については、停留所以外での安全な場所での乗降を認めている路線に「●」を付与している。

## ③ 運行ルート

外出応援事業の運行ルートは市内のほぼ全域をカバーしており、我孫子駅周辺の中心部では、路線バスやコミュニティバスの路線が充実しているため、路線バス等とのルートの重複が多くなっているが、市東部では路線バス等が運行していない地域でも運行している。

外出応援事業の運行ルートについて、次頁図4-40に示す。また参考として、路線バスやコミュニティバス等の運行ルートについて、次頁図4-41に示す。

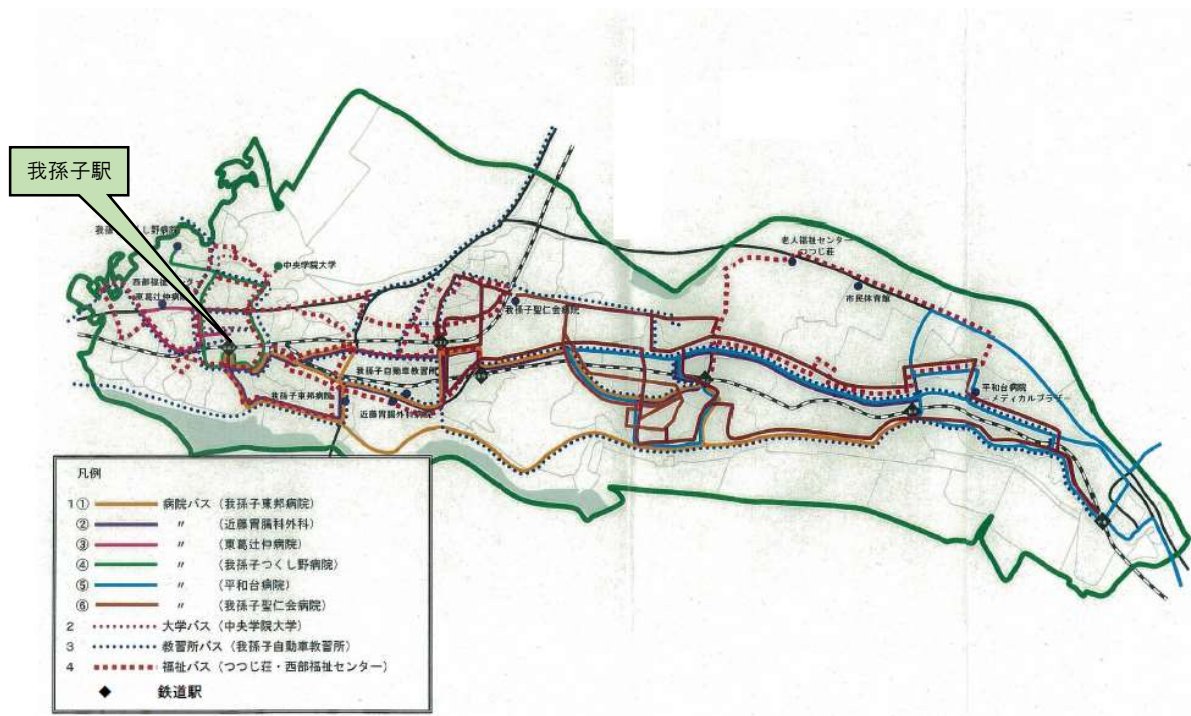


図 4-40 「高齢者支援協力バス」の運行ルート

資料：国土交通省総合政策局 Web サイト「地域公共交通支援センター」

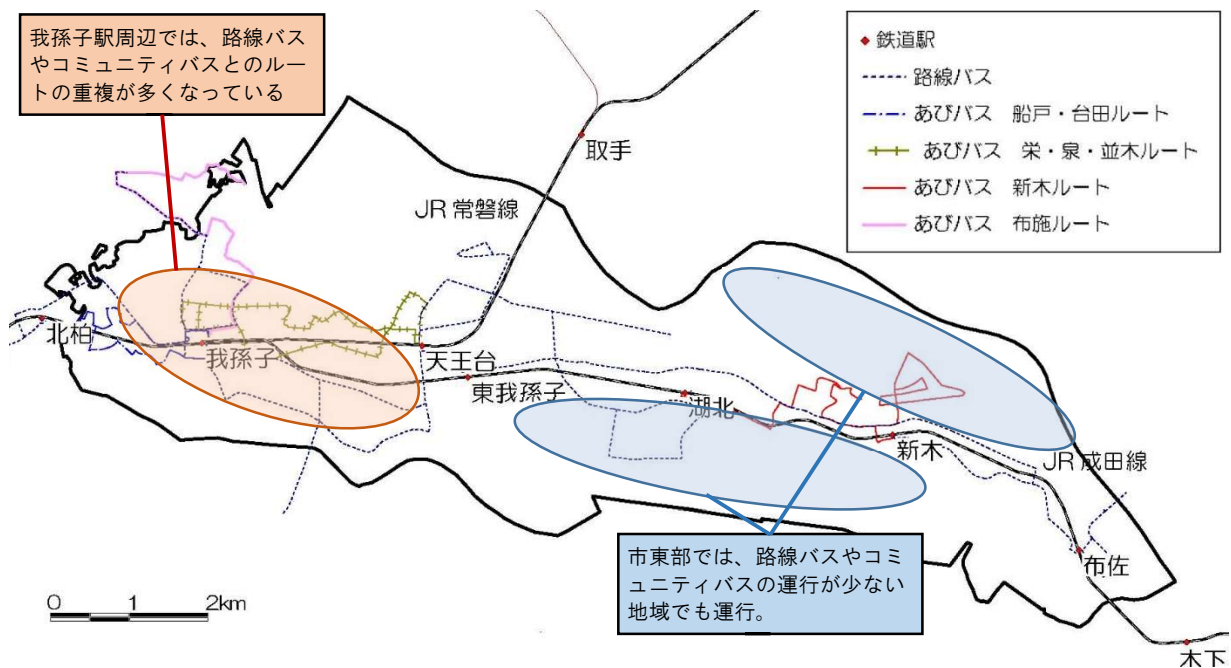


図 4-41 我孫子市の公共交通ネットワーク（鉄道、路線バス、コミュニティバス）

資料：我孫子市「我孫子市地域公共交通総合連携計画 (H23.1)」 p.15

## 2) 関係者の費用負担と役割

令和2年3月現在、外出応援事業は、市の建設部交通課が事業の統括と保険関係費用の拠出を行い、各協力事業者が送迎バスの運行を行うことで実施されている。

なお、利用者の費用負担（利用の対価）は、無償である。

運行の関係者と、費用負担、役割について、表 4-4 4 に示す。

表 4-4 4 運行の関係者と費用負担、役割（自動車学校・自動車教習所送迎バス活用事業）

関係者	費用負担	役割
我孫子市 建設部交通課	・ 混乗利用者分の傷害保険料	・ 事業全体の統括 ・ 利用申込の受付、パスカードの発行
各協力事業者 (10 事業者)	・ 運行に係る費用 (人件費、車両管理費、燃料費、保険料等)	・ バスの運行
利用者	- (無償)	

なお、事業の実施にあたっては、各協力事業者と「送迎バスの空席を活用した我孫子市高齢者等外出応援事業に係る協定書」を締結し、費用負担や責任の範囲を明確化している。



### 3) 経緯

#### ① 取組開始までの経緯

平成16年頃、市内の公共交通政策を検討する中で、交通空白地の解消を主な目的とするコミュニティバス「あびバス」の運行が計画された。これと併せて、市内の各事業者が運行していた送迎バスについて、高齢者等の混乗利用を可能とし、移動手段の拡充を図ることが計画された。

取組の主目的は、高齢者が気軽に外出できる移動手段を提供し、日常的な外出機会の確保による健康増進を目指すもので、「外出応援事業」と位置付け、「あびバス」との区別を図った。

送迎バスを運行する事業者との交渉や、バス事業者やタクシー事業者との調整等を実施し、「あびバス」の運行開始とほぼ同時期の平成17年3月に取組を開始した。

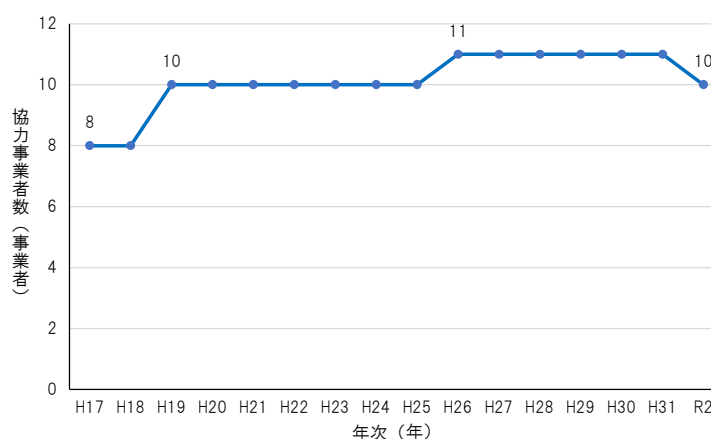
#### ② 運行に向けた調整、取組開始後の推移

運行にあたっては、バス事業者やタクシー事業者の合意を得ることが課題となった(次項参照)。また、市内で送迎バスを運行する事業者に対しては、市から個別に説明を実施し、事業実施への協力を得た。

当初は協力を難色を示した事業者もあり、8事業者の協力のもと取組を開始したが、市民からの評判の良さなどが後押しとなり、平成19年度に2事業者、平成25年度に1事業者が新たに加わった。

一方で、平成30年度をもって、事業協力への負担の増大を理由に1事業者が撤退したため、令和2年3月現在は10事業者の協力を得て事業を実施している。

外出応援事業は、事業者の厚意に基づいて実施されているため、利用者がルールやマナーを順守し、事業者側が快く事業に協力できる環境を作っていくことが、事業継続に向けた大きな課題となっている。



※各年3月末時点のデータ。

図 4-4 2 協力事業者数の推移(平成17年~平成31年)

資料: 我孫子市提供

#### 4) 実施にあたり生じた課題と解決のために工夫したこと

検討や協議の過程では、主に合意形成、安全面に関する課題が生じ、表 4-45 に示す工夫により解決を図った。

表 4-45 主な課題と解決のために工夫したこと

区分	課題	課題を解決するために工夫したこと
①合意形成	・ 事業実施についてのバス、タクシー事業者の合意	・ 利用時間と利用者を限定したことで、事業者の合意を得ることができた。
②安全面	・ 運転者の負担感への対応方策 ・ 混乗利用者が乗車中に傷害を負った際の賠償責任の所在	・ 利用は、単独または介助者が付添い乗降できる者に限定した。 ・ 混乗利用者分の傷害保険料を、市で負担することとした。

以下、課題の区分ごとに詳細を記す。

##### ① 合意形成

我孫子市内では民間バス事業者が1社、法人タクシー事業者が4社営業しており、送迎バスへの混乗者の運賃が無料であること、また既存の路線バスのルートと重複する区間もあることから、これらの交通事業者の合意を得ることが課題となった。

これについて、交通事業者との協議を通じて事業の枠組みを検討した結果、送迎バスの利用時間は平日昼間（9時～17時）のみとし、ラッシュ時や休日は対象外とした。また、利用者を65歳以上の高齢者や障害者に限定したことで、事業者の合意を得ることができた。

最終的に合意を得られた要因として、バス事業者はコミュニティバス「あびバス」の運行を市から受託しており、日ごろより市との関係は良好だったこと、またタクシー事業者も、市内各所で送迎バスの運行を受託していたことが考えられる。その他、送迎バスはほとんどの路線が1時間に1本未満の運行であり、競合による影響は少ないと判断されたものと考えられる。

##### ② 安全面

###### ア 運転者への負担感への対応方策

送迎バスの使用車両は、通常の路線バスとは異なり、バリアフリーに配慮した車両ではないため、利用者の乗降介助等により運転者への負担がかかることが考えられ、対応方策が課題となった。

これについては、協力事業者の負担を最小限にするため、利用者は車両に単独、または介助者が付添い乗降できる者に限定することとした。

#### イ 混乗利用者が傷害を負った際の賠償責任の所在

また、車両の維持費、燃料費等、運行に係る費用は協力事業者が全額負担しているが、万一の事故等により混乗利用者が傷害を負った場合の、賠償責任の所在等が課題となった。

これについては、混乗利用登録者の人数に応じた保険料を市で負担し、市が賠償責任を持つこととした。

### 5) 効果

外出応援事業として送迎バスの混乗化を実施した結果、表 4-46 に示す効果がみられた。

表 4-46 取組の実施による効果

区分	内容
①利用者の利便性の向上	・ 外出支援の手段として、公共交通を補完する第二の移動手段として機能している
②コストの削減	・ 既存の輸送資源を活用することで市や利用者の費用負担を最小限に抑えつつ、地域の移動手段を確保できている ・ 道路運送法における許可又は登録を要しない無償の運送であることから、運行前に必要な手続きが少なく、実施に要する期間も短く済む

以下、効果の区分ごとに詳細を記す。

#### ① 利用者の利便性の向上

現在、外出応援事業の利用登録者数は約 2,000 人で、市民の高齢化とともに年々増加している。

交通空白地や、路線バスが通過していない道路を走行する点、無料である点が好評であり、「買い物時の荷物を持たなくてよくなった」などの声が寄せられるなど、地域に住む高齢者等の貴重な外出の足となっている。

#### ② コストの削減

協力事業者の厚意に基づいているという前提であるが、新たに車両購入等を行う必要がなく、市の費用負担を最小限に抑えつつ、地域の移動手段を確保し、事業を運営できている。

さらに、道路運送法に基づくコミュニティバス等を運行する場合と異なり、法令等に

よらない無償運送となるため、サービス開始までに必要な手続きが少なく、実施までに要する期間も短く済むという利点がある。

## 6) 今後の課題

### ① ルール・マナーの周知・指導

事業開始から約 15 年が経過し、市内の高齢化とともに利用者は年々増加している一方、ルールやマナーを守れない利用者も増加し、対応に苦慮している。

協力事業者の負担の軽減のために、苦情処理は市が受け付けることとしているものの、中には事業者とのトラブルに発展する事例もある。実際に、平成 30 年度には事業協力への負担の増大を理由に 1 事業者が撤退したが、ルールやマナーを守れない利用者への対応に苦慮したこともきっかけの一つである。

利用者には、協力事業者の厚意により成り立っている事業であることを、パスカードの交付時や更新時に説明しているが、今後も利用者にルールやマナーを周知、指導し、順守への協力を得ることが、事業を継続していく上で必要不可欠となっている。

### ② 他の公共交通機関との連携

我孫子市では、送迎バスの混乗化（外出応援事業）は高齢者等の外出支援の補助的な手段ととらえており、交通不便地域の解消は、コミュニティバス「あびバス」の役割としている。

また、市内の公共交通事業者の理解を得て行っている事業であり、例えば「自宅から駅までは送迎バスを使って、駅から先は公共交通機関を使ってください」などと、送迎バスを活用して外出頻度を増やしてもらい、他の公共交通機関の利用を積極的に誘導していく必要がある。しかし、送迎バスは施設への送迎が目的のバスであるため、鉄道や路線バスとの接続は必ずしも良好ではない。

各送迎バスの本来の目的を果たしつつ、他の公共交通機関と連携を図るのは難しいことが、課題となっている。

## 6 千葉県南房総市（丸山・和田地域）

～自家用有償旅客運送とスクールバスのモード統合～

### 1) 概要

#### (1) 運行の現況

南房総市では、市が運営する自家用有償旅客運送とスクールバスの2つのモードを実質的に統合した「スクール混乗バス」<sup>25</sup>を、市東部の丸山地域（旧丸山町）に丸山線、和田地域（旧和田町）に北三原線の計2路線で運行している。

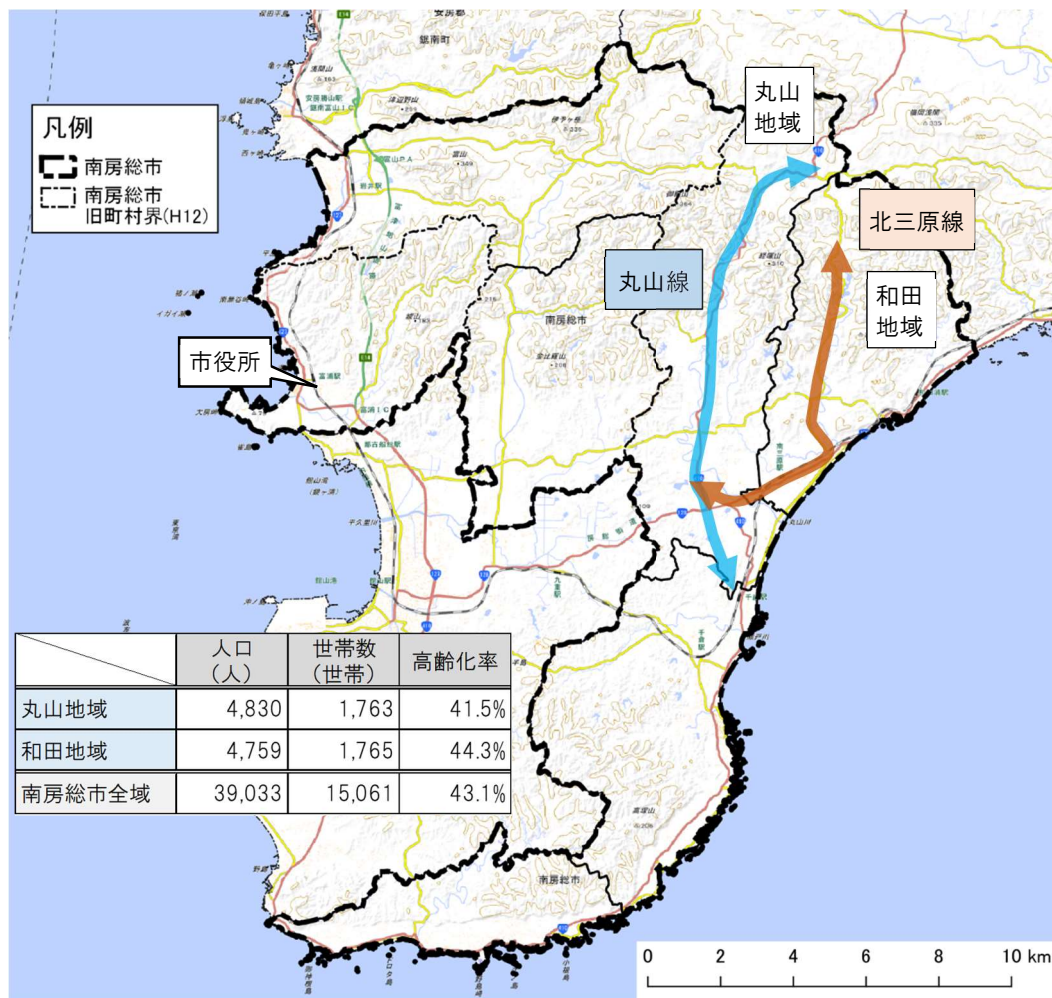


図 4-4-3 丸山・和田地域の位置と人口、世帯数、高齢化率（平成 27 年）

資料（人口、世帯数、高齢化率）：H27 国勢調査  
下図：国土地理院「地理院地図」

なお、市内の他地域でも、市の交通部門が管轄する自家用有償旅客運送の運行をしているが、このスクール混乗バスの2路線については教育委員会が管轄しているという点

<sup>25</sup> 道路運送法上の自家用有償運送として登録して路線を運行し、通学時間帯には当該路線沿線の学校の児童・生徒に利用してもらう運行形態をとり、自家用有償運送をスクールバスとしても活用していることを踏まえて、本項では「2つのモードを実質的に統合した『スクール混乗バス』」と記載している（「スクール混乗バス」は、南房総市における丸山線、北三原線の案内上の呼称）。

が特色である。

経緯としては、北三原線については、学校の統廃合のタイミングで新たなスクールバスが必要となったことから、教育委員会が児童・生徒の運賃を全額負担し、実質無料で既存の市営バス（自家用有償旅客運送）に混乗させることとしたものである（丸山線は運行開始が古く経緯の詳細は不明）。

運行の現況について、表 4-47 に示す。

表 4-47 運行の現況

内容	自家用有償旅客運送とスクールバスの実質的なモードの統合 (自家用有償旅客運送への児童・生徒の混乗化)
運行主体	南房総市（運行業務は民間事業者に委託）
根拠としている法令等	道路運送法第 79 条登録（自家用有償旅客運送）
運行ルート・エリア	丸山・和田地域（市東部）
運行頻度	丸山線：平日 2 往復 北三原線：平日 6 往復・土休日 3 往復
一般旅客 日あたり平均利用者数 (H30 年度)	丸山線：2.0 人/日 北三原線：4.8 人/日
児童・生徒 利用登録者数 (R1 年度)	丸山線：小学生 19 人、中学生 17 人 北三原線：小学生 41 人
利用方法	・一般的な定時定路線型交通と同様。 ・利用の際には、「利用料」を支払う。 ・通学目的で乗車する児童・生徒は無料。
利用者の支払額（名目）	大人 200 円/回（利用料） （通学目的の児童・生徒は無料）
費用負担（2 路線計）	南房総市：13,669 千円/年 （運行委託費、平成 30 年度）
取組実施の主な目的	・公的な財政負担の抑制 ・車両運用の効率性の向上
運行開始時期	丸山線：昭和 63 年 10 月 北三原線：平成 20 年 9 月

## (2) 使用車両

丸山線（丸山地域）、北三原線（和田地域）とも、市が保有する自家用のバス車両（車検証上の乗車定員 45 名）を使用している。

車体の正面と側面には、スクールバスの標章が掲出されているが、これに加えて「混乗バス」と標記されており、混乗が可能であることを判別できるようになっている。



図 4-4 4 使用車両（左：丸山線 右：北三原線）

資料：南房総市提供

## (3) 運行ルート

丸山線は、丸山地域北部の大井細田を起点に、スクールバスの通学先である嶺南学園<sup>26</sup>を<sup>れいなん</sup>經由し、南部の JR 千歳駅まで運行されている。

北三原線は、和田地域北部の上三原を起点に、南部の JR 南三原駅を經由し、嶺南学園まで運行されている。

運行区間と運行本数について、表 4-4 8 に示す。

表 4-4 8 丸山線、北三原線の運行区間と運行本数

	丸山線	北三原線
運行区間	大井細田～嶺南学園～JR 千歳駅	上三原～JR 南三原駅～嶺南学園
運行本数	平日 2 往復 (土休日は運行なし)	平日 6 往復 土休日 3 往復

また、運行ルートについて、次頁図 4-4 5・図 4-4 6 に示す。

<sup>26</sup> 南房総市立嶺南小学校・嶺南中学校のほか、同一敷地内にある嶺南幼稚園、嶺南子ども園を含めた総称。スクール混乗バスを利用するのは小学生、中学生のみ。



図 4-4 5 丸山線・北三原線の運行ルート

下図：南房総市「南房総バスマップ（令和元年10月）」

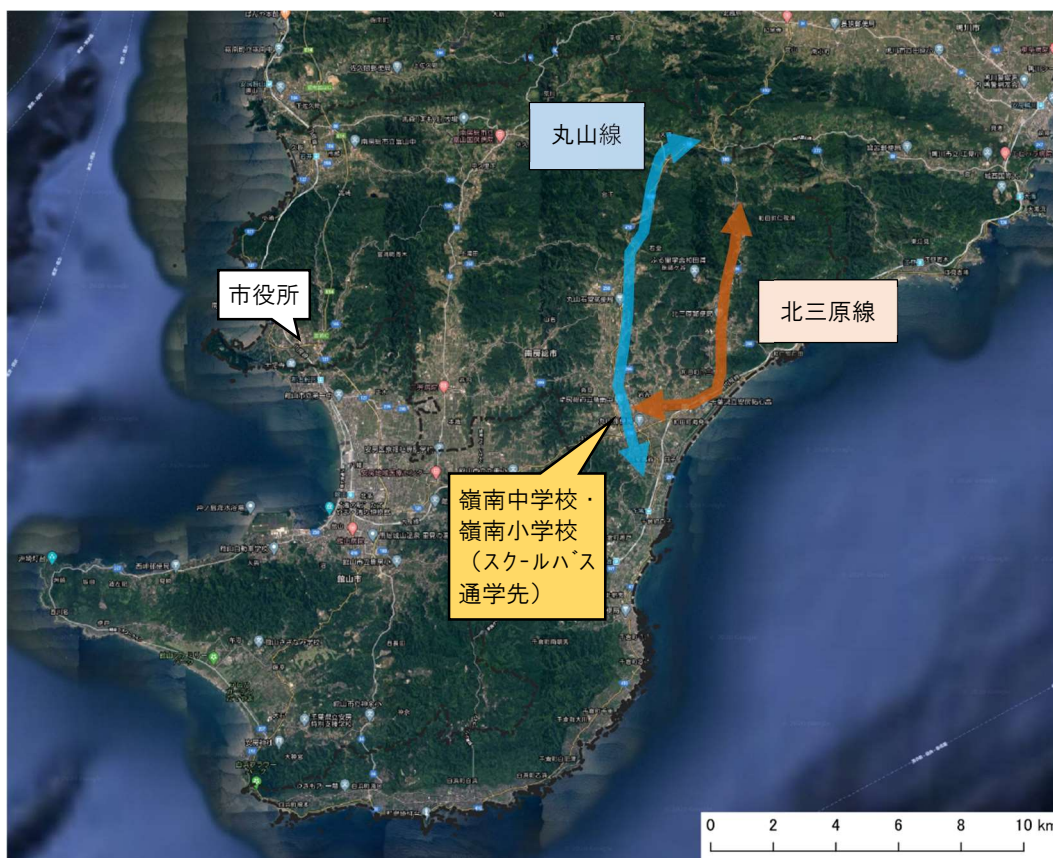


図 4-4 6 丸山線・北三原線の運行ルート（衛星写真）

下図：Google Maps



## 2) 関係者の費用負担と役割

令和2年2月現在、丸山線、北三原線の両線とも、運行は市内等で営業を行うバス事業者の館山日東バス（株）に委託し、それ以外の運行全体の統括や、運行に係る事務、車両の保有については市が行っている。

市内で運行する他の専用スクールバスと同様、運行の統括は教育委員会が行っているが、公共交通担当部署である総務部企画財政課も、専門的な事項に対する助言等を行う立場で参画している。

運行費用は、委託費を支払うことで市が全額負担しており、軽微な故障の修理や、タイヤ交換等の消耗パーツの維持は、委託料に含まれているが、重大な故障に係る費用負担は、市と受託者で別途協議を行うこととしている。

運行委託事業者は、3年に1度の一般競争入札で選定しており、二種免許を保持する運転手が運転を行うことを参加要件としている。

運行の関係者と、費用負担、役割について、表 4-49 に示す。

表 4-49 運行の関係者と費用負担、役割について（令和2年2月現在）

関係者	費用負担	役割
南房総市教育委員会	・ 運行委託費 13,669 千円/年 (H30)	・ 運行全体の統括 ・ 車両の保有
南房総市 総務部企画財政課	-	・ 公共交通に係る専門的な事項の助言
運行委託事業者 (館山日東バス)	・ 車両の消耗部品等の維持管理費 ・ 軽微な故障の修繕費	・ バスの運行 ・ 車両の維持管理
利用者	・ 利用料 大人 200 円/回、 小学生以下 100 円/回 ※通学目的で乗車する 児童・生徒は無償	

### 3) 運行の根拠としている法令等

丸山線、北三原線の両線とも、道路運送法第 79 条の登録を受け自家用有償旅客運送として運行を行っている。

なお、文部科学省からのへき地教育振興法に基づく「へき地児童生徒援助費等補助金（スクールバス・ポート等購入費）」は、市内他地域で運行されている専用スクールバスには交付されているが、丸山線、北三原線は自家用有償旅客運送として運行されているため、交付されていない。

通学目的の小中学生の利用については、別途市の条例を制定して無料としているため、自家用有償旅客運送の路線であるものの、市内他地域で運行している専用スクールバスと同様に小中学生は無料で利用可能としている。

なお、制度上は、自家用有償旅客運送の路線に児童・生徒が混乗する形となっているが、利用者の大半を児童・生徒が占めており、実質的には、スクールバスに一般旅客が混乗する形で運行を行っている。

## 4) 経緯

### (1) 丸山線（丸山地域）

丸山地域（旧：丸山町）を運行する丸山線は、昭和 63 年 10 月からスクール混乗バスとしての運行が始まった。

運行開始の経緯は年次が古く不詳であるが、運行開始前は、昭和 47 年から丸山町の廃止代替バスが運行されていた。また、同年に大井小学校が丸小学校<sup>27</sup>に統合されたことに伴い、小学校の通学児童の移動手段として、地域北部の大井地区と、丸小学校を結ぶ専用スクールバスが運行されていたものと考えられる。

丸山線は従来、丸山地域から嶺南中学校に通学する生徒のために、スクール混乗バスとしての運行を行ってきたが、平成 31 年 4 月の南小学校の統合（嶺南小学校開校）により、同地域から嶺南小学校に通学する児童も利用するようになった。

### (2) 北三原線（和田地域）

和田地域（旧：和田町）で運行されている北三原線は、平成 20 年 9 月から、スクール混乗バスとして運行している。

運行開始前は、昭和 58 年 10 月から、館山日東バスの撤退に伴う廃止代替バスとして、旧和田町による町営バスの運行が開始され、平成 18 年 3 月の南房総市発足後も、市営バスとして運行が引き継がれた。

平成 20 年 4 月に、沿線の小学校 2 校が 1 校（南三原小学校）に統合されたことに伴い、市営バスと重複するルートでスクールバスを運行する必要性が生じたため、財政負担の抑制や車両運用の効率性向上等の合理化を目指し、丸山地域と同じスクール混乗バスの運行が計画された。

平成 20 年 4 月から 7 月までの 1 学期中は、検討と協議を進めていたため暫定的に市営バスと専用スクールバスを両方運行していたが、平成 20 年 9 月の 2 学期の開始に合わせて、スクール混乗バスの運行が始まった。

当初は、和田地域から JR 南三原駅までを南三原小学校を経由し運行していたが、平成 31 年 4 月には、南三原小学校が新たに開校する嶺南小学校に統合されたことに伴い、JR 南三原駅から嶺南小学校までの区間が延伸された。

### (3) 公立小学校統合との関係

丸山・和田地域の小学校は、昭和 47 年 3 月以前は計 7 校あったが、平成 18 年 3 月の南房総市の発足以前から統合が進み、平成 31 年 4 月以降は新たに開校した嶺南小学校に集約され、小学校は両地域で 1 校となった。

このため、丸山・和田地域ではスクールバスの運行が順次拡大し、北三原線については前項で触れた通り、平成 20 年 4 月、北三原小学校が南三原小学校と統合されたことに伴い、スクール混乗バスとしての運行を開始した。

---

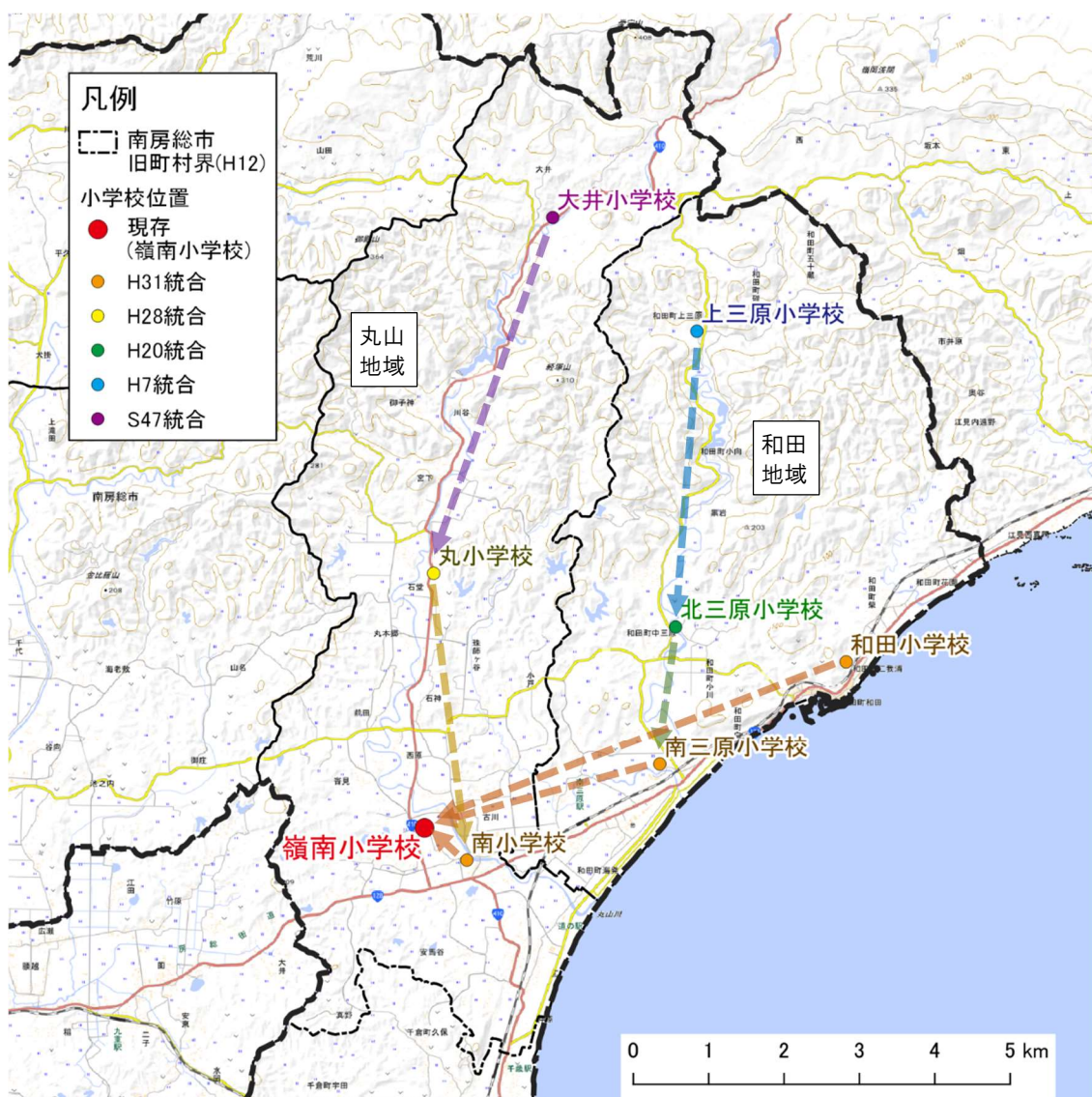
<sup>27</sup> 丸小学校は平成 28 年 4 月に南小学校へ統合。南小学校への児童の通学は専用スクールバスを利用。

表 4-50 丸山・和田地域の公立小学校統合の経緯（昭和47年度～令和元年度）

時期	丸山地域			和田地域			
(昭和47年3月以前)	丸山町立 大井小学校	丸山町立 丸小学校			和田町立 上三原小学校	和田町立 北三原小学校	和田町立 南三原小学校
昭和47年4月	丸山町立丸小学校		丸山町立 南小学校	和田町立 和田小学校	和田町立北三原小学校		南房総市立南三原小学校
平成7年4月							
平成20年4月							
平成28年4月	南房総市立南小学校						
平成31年4月 (令和2年3月現在)	南房総市立嶺南小学校						

※平成18年3月、富浦町、富山町、白浜町、千倉町、丸山町、和田町、三芳村（6町1村）が合併し、南房総市が発足。

資料：南房総市提供（報告書作成にあたり再編集）



※矢印は統合元・統合先の小学校を表す。嶺南中学校は嶺南小学校と同一敷地内に立地。

図 4-47 丸山・和田地域の公立小学校の位置

資料（小学校位置）：南房総市提供  
 下図：国土交通省国土地理院「地理院地図」

## 5) 運行にあたっての検討・協議（北三原線）

北三原線については、平成 19 年頃に、平成 20 年度からの小学校統合を見据えて庁内での検討を開始し、平成 20 年 3 月に住民アンケートを実施、同年 5 月に住民説明会、区長会（和田地区の約 20 の自治会長の会議）での説明を行っている。

住民を交えて議論したのは、細かいバス停の位置や、安全対策であった。このうち、安全対策については、沿線人口が少なく観光地も特に無いため、利用者はお互いにほぼ顔見知りと想定された。よって、児童・生徒と一般旅客の混乗化にあたり、地元住民からの反対は特に無かったものと考えられる。

ただし、安全対策として、児童・生徒の利用がある便には、地域に在住する主婦などを市の臨時職員として雇用し、添乗員として乗車してもらうこととした。添乗員の乗車は現在も継続されており、児童・生徒やその保護者の安心感の醸成に繋がっているものと考えられる。

住民アンケートの結果概要について図 4-48 に、住民説明会で配布された、スクール混乗バスの運行の考え方と、北三原線の運行概要に関する資料について、次頁図 4-50・図 4-49 に示す。

（※丸山線については運行開始が古く、経緯の詳細は不明。）

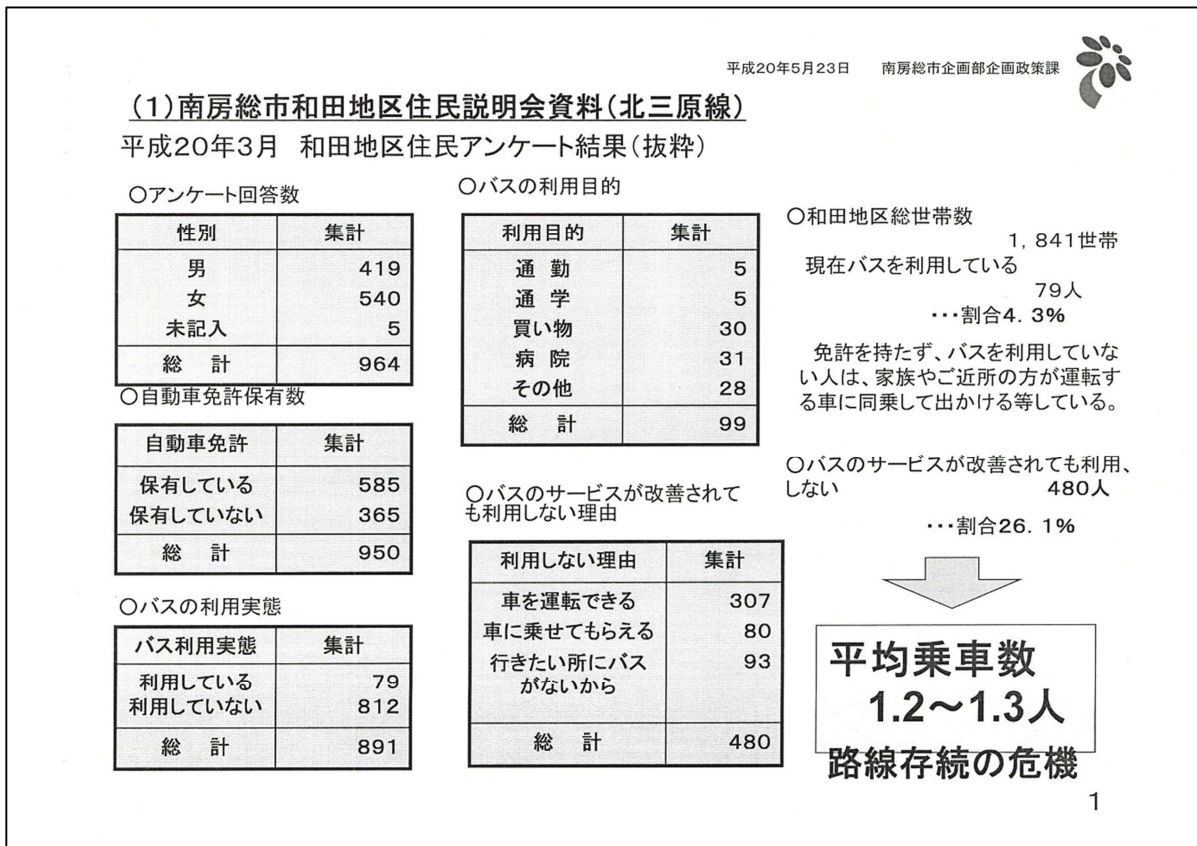


図 4-48 和田地区住民アンケートの結果概要

資料：南房総市提供（平成 20 年 5 月 23 日 和田地区住民説明会配布資料）



南房総市の多様な運行体系の検証  
路線バス+スクールバス=スクール混乗バス「北三原線」の考え方

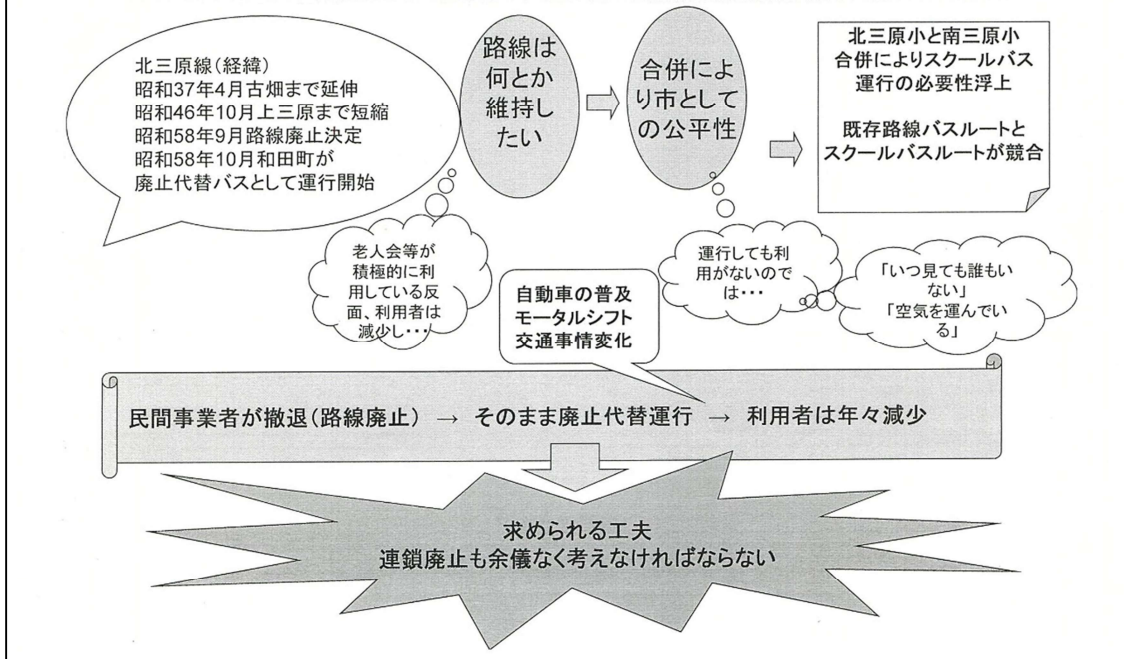


図 4-49 スクール混乗バスの考え方

資料：南房総市提供（平成20年5月23日 和田地区住民説明会配布資料）



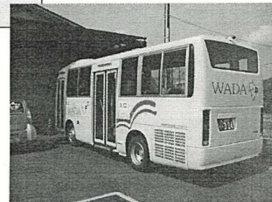
スクール混乗バス北三原線(案)の概要

運行開始時期：平成20年9月1日(月)～  
使用車輛：新規車両日野メルファ(56人)※座席37人+立席18人(補助席8)+乗務員1人  
運行便数：平日5.5便(うち1、2、5便は南三原駅接続)、土休日3便(全便南三原駅接続)  
利用料金：200円均一(通学のため児童、園児は無料)※従来は150円～450円(距離別運賃)  
運行区間：上三原～南三原駅(11.2km)、上三原～南三原小(9.2km)  
その他：運行ダイヤについては通学・通園時間を基本とする。  
混乗時間ダイヤは、添乗員(車掌)が同乗する。

- 特徴1 路線バスとスクールバスの運行経路が競合しているため、むやみに並走することなく、合理的な運行ができる。
- 特徴2 お互いに路線存続のため必要性を強調でき、極論を回避できる。

路線を残すためには何か工夫が必要なのではないでしょうか...

行政と住民と一緒に育てるバス  
できるだけ公共交通を使おうという  
みんなで路線を大事にする気持ち



廃止代替路線バス北三原線  
(H15式 日野リエッセ リフト付)

図 4-50 スクール混乗バス北三原線の運行概要

資料：南房総市提供（平成20年5月23日 和田地区住民説明会配布資料）

## 6) 効果

北三原線について、スクール混乗バスの導入により平成 20 年 8 月末で廃止された市営バスは市の臨時職員が運行していたため、スクール混乗バスの運行を外部委託することによって人件費を削減する効果があったと考えられる。

また、路線バスの運行が採算的に成り立たない地域でも、児童・生徒が居住している限り運行する必要のあるスクールバスの機能を、路線バスと統合するという制度設計は、路線存続（地域住民の移動手段の確保）にも寄与したものと考えられる。

## 7) 今後の展望

### (1) スクール混乗バスの今後について

丸山線、北三原線とも利用者数は近年増加傾向にあるが、沿線人口が少ないため市内の他路線と比較すると利用者数は少ない。また、令和元年には市の 0 歳人口が 100 人を下回るなど、今後も全市的に人口の減少は進行すると考えられる。

よって、今後は現状の運行体制を極力維持していくことが重要と考えられる。



※図中の年間利用者数、1日平均利用者数については、児童・生徒の利用者数は計上していない。

図 4-5 1 丸山線・北三原線の一般利用者数の推移（平成 23～30 年度）

資料：南房総市提供

(2) 他地域への展開について

南房総市の学校統廃合は、最近 10 年間で全市的に進行したが、現在のところ、スクール混乗バスの路線を増やす予定はない。専用スクールバスは現在、文部科学省から「へき地教育振興法」に基づく補助金を得て、全 27 台で市内各所を運行しており（図 4-5 2）、令和元年度は小学校 731 名、中学校 167 名が利用している<sup>28</sup>。ただし、スクールバスを混乗化してほしい等の住民等からの要望は、特にない。

例えば、千倉地域の安房白浜駅～千倉駅の区間は、路線バスが先に運行されていた中で別にスクールバスを運行し、運行経路が重複している状況にあるが、地域の議論の中で、児童・生徒の利便性確保や安全確保等の観点から、スクールバスを別に運行することが決まったという経緯がある。

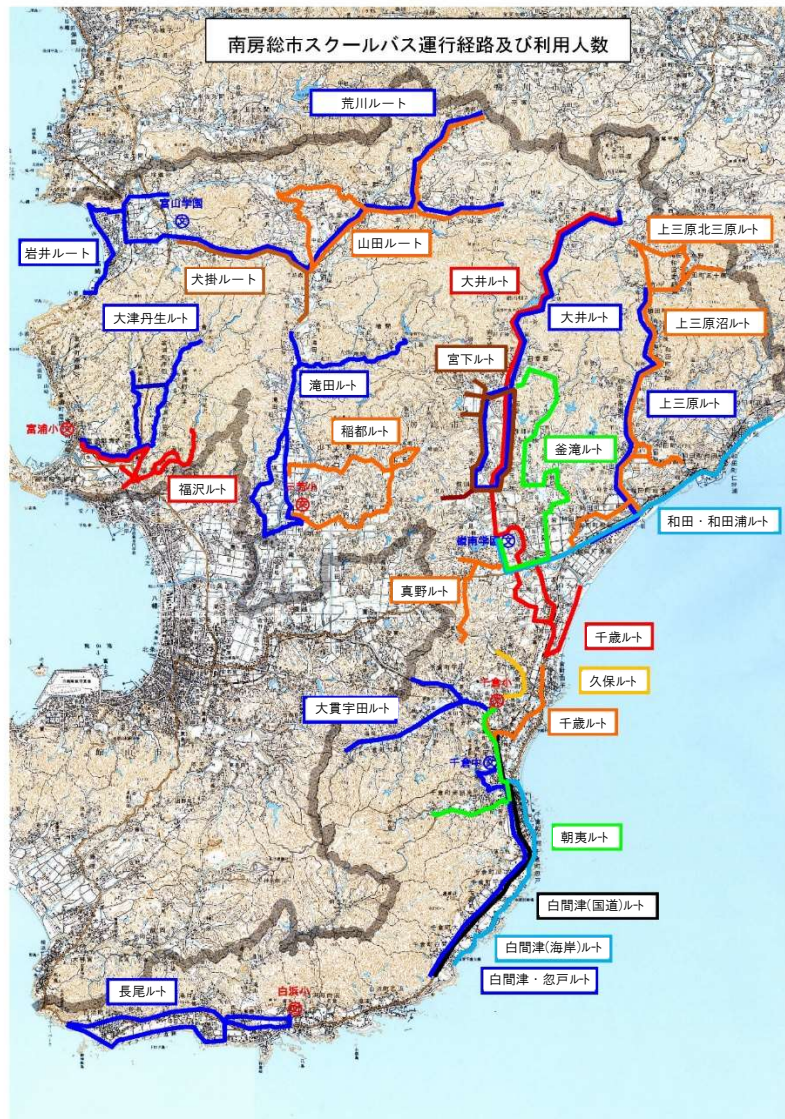


図 4-5 2 南房総市のスクールバスの運行経路（令和 2 年 3 月現在）

資料：南房総市提供

※図中にはスクール混乗バス丸山線（大井ルート・赤線）、北三原線（上三原ルート）も含まれている。

<sup>28</sup> 南房総市の規定により、小学生は学校から 2km 以上、中学生は同 4km 以上の距離に自宅がある場合、スクールバスを利用可。



## 8) その他の取組（自家用有償旅客運送、スクールバスの車両の共用）

市内公共交通の運行効率化に係るその他の取組として、市西部の富浦地域における自家用有償旅客運送と専用スクールバスの車両の共用が挙げられる。

富浦地域で運行する市営バスでは、昭和 58 年より、児童・生徒の通学時間と、幼稚園の通園時間に合わせて、児童生徒専用便を運行している<sup>29</sup>。

市営バスとして運行時刻を Web サイト等で公表しているのは 5 往復/日であるが、他に児童生徒専用便を運行しており、両モードで車両を共用している。

---

<sup>29</sup> 市営バスは道路運送法第 79 条の登録を受けた自家用有償旅客運送、児童生徒専用便は道路運送法の適用外の無償運送（専用スクールバス）として運行している。

## 7 神奈川県秦野市（栢窪地区）

～高齢者福祉施設送迎バスの混乗化・福祉施設保有車両の間合い利用～

### 1) 概要

#### (1) 運行の現況

秦野市では、市内南西部の小田急電鉄渋沢駅南側に位置する栢窪地区の住民を対象に、栢窪地区買物支援事業（以下、買物支援事業）と、栢窪地区移動支援事業（以下、移動支援事業）の2つの取組を実施している。

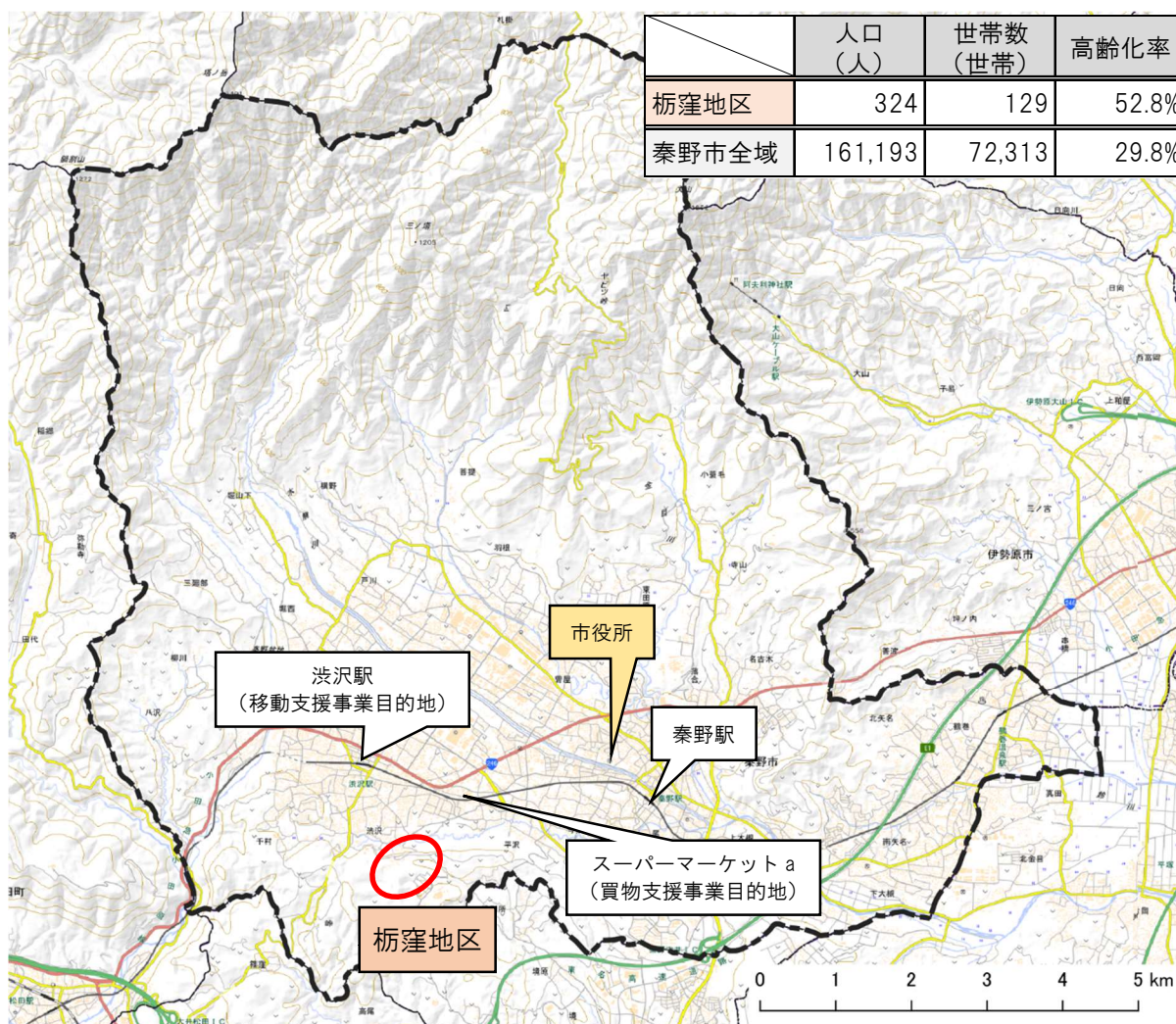


図 4-5 3 栢窪地区の位置と人口、世帯数、高齢化率（令和2年1月1日現在）

資料：秦野市「町丁目別年齢別人口調べ（住民基本台帳人口）」（人口、高齢化率）、  
秦野市「人口と世帯（令和2年1月1日付）」（世帯数）  
下図：国土交通省国土地理院「地理院地図」

※「栢窪地区」の人口、世帯数、高齢化率は、秦野市大字栢窪のデータ。

世帯数は、H27 国勢調査（確定値）と住民基本台帳登録の異動値に基づいた市推計値。

### ① 買物支援事業

買物支援事業は、地区近隣で障害者福祉施設を運営する社会福祉法人「A」が、施設利用者の外出等に不定期で使用しているミニバンタイプの保有車両を無償で借用（間合い利用）することで、地区の住民が買い物のための移動手段として活用できるよう、週1回、地区内と小田急電鉄渋沢駅近隣にあるスーパーマーケット「a」を往復する、ボランティアによる無償運送を「とちくぼ買い物クラブ」の愛称で実施している。

運行の現況について、表 4-5 1 に示す。

表 4-5 1 運行の現況

内容	社会福祉法人 A の保有車両を間合い利用する、ボランティアによる無償運送
運行主体	秦野市、社会福祉法人 A、栃窪自治会（協定を締結）
根拠としている法令等	社会福祉法第 24 条第 2 項に基づく、社会福祉法人の地域貢献活動（住民ボランティアによる無償運送）
運行エリア	秦野市栃窪地区～スーパーマーケット a（小田急電鉄渋沢駅近隣）
運行頻度	週 1 回 1 往復 （令和 2 年 3 月現在、毎週水曜日午前 10 時出発、正午頃帰着）
利用方法	・あらかじめ自治会に利用登録を行い、運行日の前日までに電話予約を行う。 ・利用は、栃窪自治会の会員に限る。
利用者の支払額	無料（道路運送法の許可又は登録を要しない無償の運送）
費用負担	秦 野 市：補助金（介護予防活動に対する補助金） 年額 42,000 円 社会福祉法人 A：車両の維持管理費、燃料代、保険料 栃 窪 自 治 会：ボランティアの保険料
運行開始時期	試験運行：平成 30 年 9 月 本格運行：平成 30 年 12 月



図 4-5 4 買物支援事業の実施のイメージ

資料：秦野市提供（個人や施設名を特定できる箇所は一部加工）

## ② 移動支援事業

移動支援事業は、地区近隣で高齢者福祉施設を運営する社会福祉法人「B」が職員及び来所者のために渋沢駅と施設の2点間を運行する送迎バスについて、運行ルート上にある柘窪地区の住民が地区と駅の往復に活用できるよう混乗利用を可能としている。

運行の現況について、表 4-5 2 に示す。

表 4-5 2 運行の現況

内容	社会福祉法人 B が運行する施設送迎バスの混乗化
運行主体	秦野市、社会福祉法人 B、柘窪自治会（協定を締結）
根拠としている法令等	社会福祉法第 24 条第 2 項に基づく、社会福祉法人の地域貢献活動（無償運送）
運行エリア	（社会福祉法人施設～）秦野市柘窪地区～小田急電鉄渋沢駅
停留所	・ 柘窪地区内 2 ヶ所 ・ 小田急電鉄渋沢駅南口ロータリー （上記以外の場所での乗降は不可）
運行頻度	片道 1 時間あたり 1 本程度（毎日 10 時～16 時頃運行）
利用方法	・ あらかじめ自治会に利用登録を行い、乗車時には「利用カード」を提示する。 ・ 利用登録は、柘窪自治会の会員と、自治会が認めた者に限る。 （自治会会員以外の登録者は、柘窪地区居住者の家族が 1、2 名程度） ・ 車両に空席があった場合のみ乗車できる。
利用登録者数	32 名（令和 2 年 3 月現在）
利用者の支払額	無料
費用負担	社会福祉法人 A：車両の維持管理費、燃料代、保険料、運転者等の人件費
運行開始時期	平成 31 年 4 月



図 4-5 5 移動支援事業の実施のイメージ

資料：秦野市提供（個人や施設名を特定できる箇所は一部加工）

## (2) 運行ルート

### ① 運行ルートの概略

令和2年3月現在、買物支援事業は毎週水曜日に栃窪地区～スーパーマーケット a 間を運行し、移動支援事業は毎日、栃窪地区～小田急電鉄渋沢駅を運行している。

各事業の運行ルートの概略について、図 4-5 6 に示す。



図 4-5 6 買物支援事業・移動支援事業の運行ルートの概略

下図：Google Maps

各事業の運行ルートの詳細については、次項以降に示す。

## ② 運行ルートの詳細

### ア 買物支援事業

買物支援事業は、毎週水曜日の午前 10 時に栃窪地区内の「停留所 1」を出発し、栃窪地区内の「停留所 2」を経由し、スーパーマーケット a には所要時間約 10 分で到着する。復路は、正午頃に停留所 1 に帰着するよう運行されている。

車両は、社会福祉法人 A が運営する障害者福祉施設の保有車両を借用しているため、運行日には、運転を担当するボランティアが、同施設から地区まで車両を回送して運行を行っている。

(運行中、ボランティア自身の自家用車は、法人側の厚意により施設の駐車場に駐車。)

停留所の位置や、車両回送ルートを含めた、買物支援事業の運行ルートの詳細について、図 4-5 7 に示す。

なお、運転を担当するボランティアは栃窪地区の住民 6 名であり、自家用有償旅客運送の運転者講習を受講している。



下図：Google Maps

## イ 移動支援事業

移動支援事業で混乗化されている、社会福祉法人 B が運営する高齢者福祉施設の送迎バスは、栃窪地区の南東側にある施設と小田急電鉄渋沢駅の間を、所要時間約 15 分で運行している。

送迎バスは元々栃窪地区内を通過していたが、混乗利用者用の停留所を栃窪地区内の運行ルート上に 2 ヶ所設け、同停留所から渋沢駅までの間で混乗利用を可能とした。

移動支援事業の運行ルートの詳細について、図 4-5 8 に示す。



図 4-5 8 移動支援事業の運行ルートの詳細

下図：Google Maps

### (3) 使用車両

買物支援事業は、社会福祉法人 A が保有するミニバン車両を借用し実施されている。また移動支援事業は、社会福祉法人 B が保有し、同法人の施設の送迎バスとして使用されているワンボックス車両を活用している。

使用車両の概要について表 4-5 3 に、写真について図 4-5 9 に示す。

表 4-5 3 使用車両の概要

	栢窪地区買物支援事業	栢窪地区移動支援事業
車種	ミニバン車両	ワンボックス車両
保有者	社会福祉法人 A	社会福祉法人 B
定員	8 人乗り	10 人乗り
詳細	<ul style="list-style-type: none"><li>・ 本来は、施設入所者の外出や通院時に不定期で使用。</li><li>（利用者等の送迎は、別にマイクロバスを保有。）</li></ul>	<ul style="list-style-type: none"><li>・ 本来は、施設利用者や利用者の家族、職員の便宜を図るための送迎バスとして使用。</li><li>・ 手すり、乗降口のステップを装備。</li></ul>



<買物支援事業（ミニバン車両）>



<移動支援事業（ワンボックス車両）>

図 4-5 9 使用車両

資料：秦野市提供



## 2) 関係者の費用負担と役割

### (1) 買物支援事業

令和2年3月現在、買物支援事業は、秦野市高齢介護課・社会福祉法人 A・栃窪自治会の3つの組織により実施され、スーパーマーケット a の協力も得ている。

なお、利用者の費用負担（運送の対価）は無償である。

運行の関係者と、費用負担、役割について、表 4-5 4 に示す。

表 4-5 4 運行の関係者と費用負担、役割について（令和2年3月現在）

関係者	費用負担	役割
秦野市 高齢介護課	・ 事業に対する補助金 （介護予防活動に対する補助金、年額 42,000 円）	・ 連絡調整の取りまとめ ・ 運転ボランティアの養成 （講習会の開催 等）
社会福祉法人 A	・ 車両の維持管理費、燃料代 ・ 車両の保険料	・ 車両の管理、貸し出し
栃窪自治会	・ 運転ボランティアや利用者 に対する傷害保険料	・ 利用者との連絡調整 ・ 車両の運転、添乗 （運転ボランティア） ・ 実施日の調整
スーパーマーケット a	-	・ 専用駐車スペースの確保 （エレベーターに近い駐車 スペース）
利用者	-（無償）	

買い物クラブは毎回、運転者と添乗員の2名の運転ボランティアにより運行され、ボランティア登録者数は6名である。

(2) 移動支援事業

令和2年3月現在、移動支援事業は、秦野市高齢介護課・社会福祉法人B・栃窪自治会の3つの組織により実施されており、事業に係る経費は社会福祉法人Bが全額負担している。

なお、利用者の費用負担（運送の対価）は無償である。

運行の関係者と、費用負担、役割について、表 4-55 に示す。

表 4-55 運行の関係者と費用負担、役割について（令和2年3月現在）

関係者	費用負担	役割
秦野市 高齢介護課	-	・連絡調整の取りまとめ
社会福祉法人B	・車両の維持管理費 ・車両の保険料 ・運行に要する費用（運転者の人件費、燃料代）	・送迎バスの運行
栃窪自治会	-	・利用者の申込みの取りまとめ
利用者	-（無償）	

### 3) 運行の根拠としている法令等

買物支援事業、移動支援事業の両事業とも、道路運送法の許可又は登録を要しない無償運送であるが、事業としては社会福祉法第 24 条第 2 項に規定された、社会福祉法人の「地域における公益的な取組」として実施されている。

#### 【社会福祉法第 24 条第 2 項】

社会福祉事業及び第 26 条第 1 項に規定する公益事業を行うに当たっては、日常生活又は社会生活上の支援を必要とする者に対して、無料又は低額な料金の福祉サービスを積極的に提供するよう努めなければならない。

地域における公益的な取組の実施は、平成 28 年に改正された社会福祉法で創設された、社会福祉法人の責務規定であり、実施にあたっては、以下の要件を全て満たす必要がある。

#### 【「地域における公益的な取組」の要件】

- 要件 1：社会福祉事業又は公益事業を行うに当たって提供される「福祉サービス」であること（社会福祉と関連する取組であること）
- 要件 2：日常生活又は社会生活上の支援を必要とする者に対するサービスであること
- 要件 3：無料又は低額な料金の提供されること

これに基づき、一人暮らしの高齢者への食事の提供、交流サロンの開設、子どもの学習支援など、地域が抱える課題を反映した様々な取組が全国各地でなされている。栃窪地区で行われている買物支援事業・移動支援事業も、高齢の住民が多く、公共交通の運行が無いといった地域ニーズに対応したものとなっている。

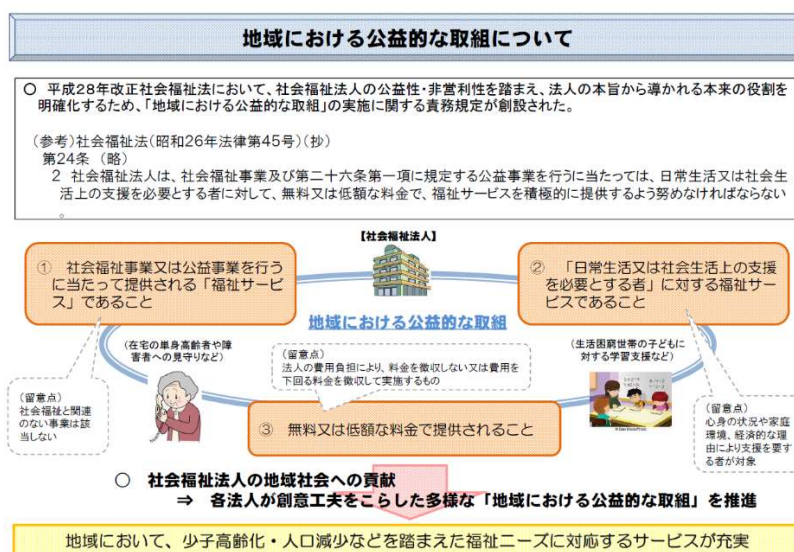


図 4-60 地域における公益的な取組の概要

資料：厚生労働省 Web サイト「社会福祉法人制度：地域における公益的な取組について」

#### 4) 経緯

##### (1) 柘窪地区の従前の状況

柘窪地区は、市の南西部、小田急電鉄渋沢駅の南側約2kmの場所にあり、丘陵地と窪地にある2つの集落に分かれた地区で、住民全体に占める65歳以上の高齢者の割合は52.8%と、人口の半数を超えている。(秦野市全体では29.8%)

地区の南側の丘陵地には、代々居住する住民が多く、農業に従事し、親と子世帯が同居しているケースが多く、一人暮らしの高齢者は少ない傾向にある。一方、地区の北側の窪地に在住する住民は、約40年前に県外から移り住んだ住民が多く、一人暮らしの高齢者や移動困難者の割合も高く、買物支援事業の利用者は窪地の住民が多い。

公共交通については、地区内を通過する路線バスは無く、渋沢駅周辺への移動手段を確保するため、平成23年度から市の事業としてデマンド型乗合タクシーが運行されている。また、地区内にはスーパーマーケット等の商店は無く、日常的な買物に不便をきたしている状況であった。

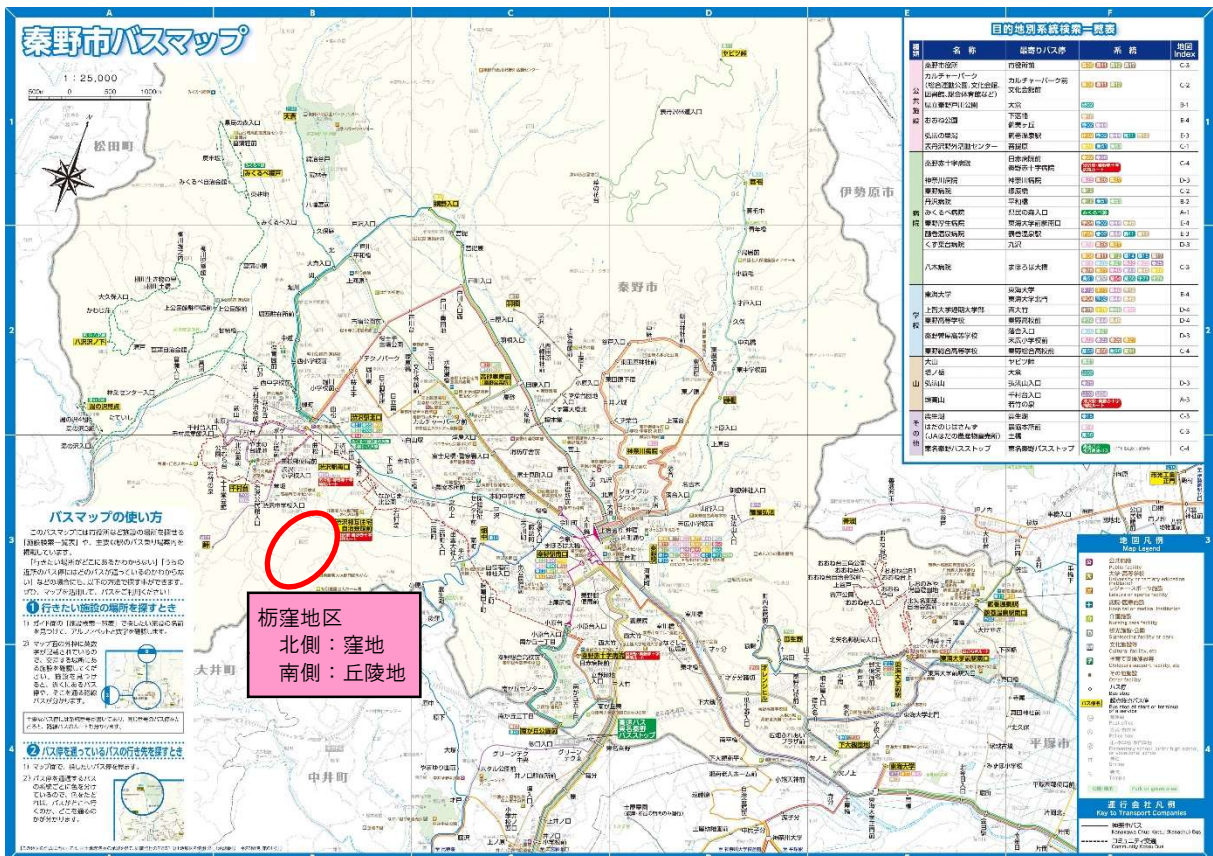


図 4-6 1 秦野市内のバス路線図と柘窪地区の位置

資料：秦野市 Web サイト「秦野市バスマップ」

(2) 買物支援事業、移動支援事業の実施の経緯

栃窪地区における買物支援事業、移動支援事業の実施の経緯について、図 4-6 2 に示す。

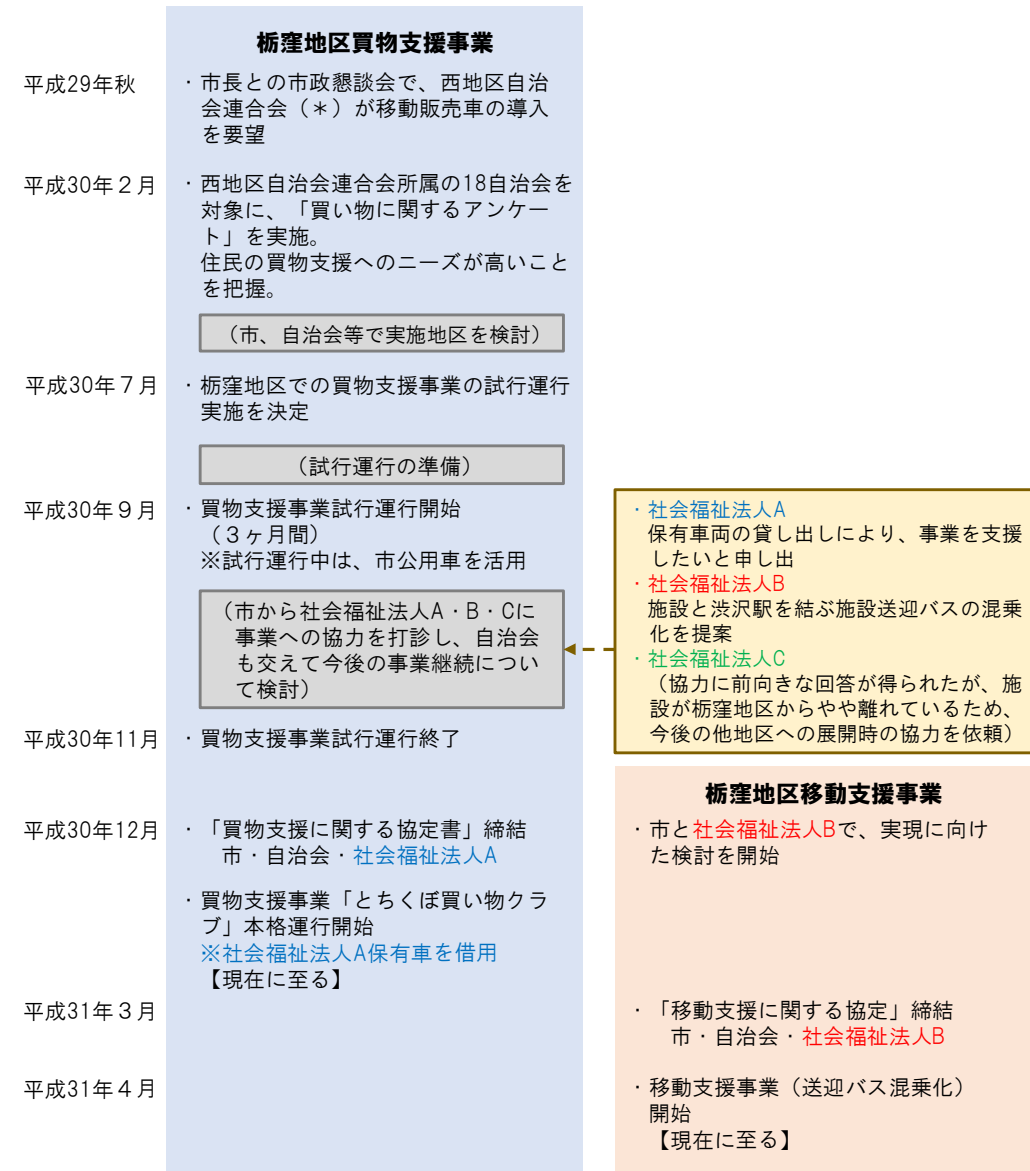


図 4-6 2 買物支援事業、移動支援事業の実施の経緯

\*「西地区自治会連合会」は、栃窪自治会の上部組織。

買物支援事業は、平成 29 年秋に自治会連合会から移動販売車導入の要望があったことが実施のきっかけであり、平成 30 年 9 月から試行運行が、平成 30 年 12 月からは、社会福祉法人 A の車両を借用しての本格運行が実施されている。

移動支援事業は、買物支援事業の今後の継続についての検討の過程で、社会福祉法人 B から提案があったことが取組実施のきっかけであり、平成 31 年 4 月から実施されている。

なお、買物支援事業の実施にあたっては、社会福祉法人 C とも交渉を行い、協力に前向きな回答を得られたが、同法人の施設は栃窪地区からやや離れた場所にあることから、社

会福祉法人 A から協力を得られる目途が立った時点で、市からは「今後、同種の取組を他地区に展開する際に改めて協力をお願いしたい」旨を説明した。

#### ① 柘窪地区で買物支援事業が実施されることとなった経緯

平成 29 年秋に、市長との市政懇談会で、柘窪自治会の上部組織である西地区自治会連合会から、移動販売車の導入について要望があったことが、実施のきっかけである。

その後、同自治会連合会所属の 18 の自治会に、生活の困りごとに関するアンケートを実施したところ、多くの自治会から「買い物に不便をきたしている」旨の意見が寄せられた。

柘窪地区は、買い物に不便をきたす住民の割合が特に高く、公共交通不便地域でもあったことから、自治会連合会から「まずは柘窪地区を改善してほしい」旨の意見が出され、秦野市内では初となる、ボランティアによる買物支援事業の試行運行が実施されることとなった。

#### ② 買物支援事業の経緯

##### ア 試行運行の実施

買物支援事業の試行運行は、平成 30 年 9 月から 3 ヶ月間の予定で、市の公用車を活用する形で開始された。

試行運行中は、市、自治会、利用者の三者で繰り返し打合せを行い、試行運行の終了後の方向性を検討していた。自治会や地区の住民からは、「今後も利用したいのでぜひ継続してほしい」という意見が多く、本格運行による事業の継続について検討を行うこととなった。

##### イ 社会福祉法人への協力依頼

社会福祉法人への協力の依頼は、市から行った。平成 28 年に改正された社会福祉法に「地域における公益的な取組」の実施が責務規定として盛り込まれたこともあり、平成 30 年 10 月頃、市の高齢介護課から、柘窪地区近隣の社会福祉法人 A・B・C に、協力に関する話を持ち掛けた。

なお、こうした依頼の前提として、社会福祉法人との連携による運送については、国土交通省の資料等でもしばしば先行事例が取り上げられており、また県内でも、逗子市や川崎市麻生区で、福祉施設の自動車を地域で借用してボランティアが運転する形態の運送サービスが行われているという事例があったため、スキームを検討する上で参考となった。

##### ウ 本格運行への移行

社会福祉法人 A・B・C への協力の依頼を行う中で、元々柘窪自治会と面識があった社会福祉法人 A から、「地域における公益的な取組」の一環として、保有車両の貸し出しについて申し出があった。

このため、試行運行終了後の本格運行移行を目指し、市、自治会、社会福祉法人 A の

間で協定を締結、平成 30 年 12 月から、社会福祉法人 A の保有車両を借用しての本格運行の実施に至った。

#### エ 既存交通事業者への説明

バス事業者への説明は、路線バスの無い地区であったため行っていないが、運行開始後にバス事業者との間で特段の問題は生じていない。デマンド型乗合タクシーの運行事業者には、運行エリアの重複はなく、週 1 回のみ運行である点を説明したところ、地域のためなら構わないと理解を得られた。

### ③ 移動支援事業の経緯

#### ア 実施のきっかけ

買物支援事業への協力について、近隣の社会福祉法人 A・B・C に依頼を行う中で、当初は社会福祉法人 B とも、買物支援事業に使用する車両の貸し出しについて交渉していたが、その中で社会福祉法人 B の施設と小田急電鉄渋沢駅を結ぶ送迎バスが柗窪地区内を通過していたことから、平成 30 年 10 月ごろに社会福祉法人 B よりこの送迎バスの混乗化を提案されたことが、実施のきっかけである。

#### イ 検討の経緯

買物支援事業を開始した後、平成 31 年 1 月から社会福祉法人 B と自治会を中心に、運行ルールを約 2 ヶ月間で検討し、3 月末に試乗会を開催、4 月 1 日に協定を締結し、同日より事業を開始した。

## 5) 運行にあたっての検討・協議

買物支援事業、移動支援事業の実施にあたっては、市の高齢介護課が主導し、庁内は交通住宅課と財産管理課に、庁外は公共交通分野の監督官庁である国土交通省関東運輸局、市内の公共交通事業者、社会福祉法人、自治会との協議を実施した。

具体的な協議対象者と、主な協議内容について、表 4-56 に示す。

表 4-56 協議対象者と主な協議内容

区分	対象者名	主な協議内容
庁内	交通住宅課	<ul style="list-style-type: none"> <li>・道路運送法への抵触の有無</li> <li>・既存交通事業者の民業圧迫に繋がる可能性の有無</li> </ul>
	財産管理課	<ul style="list-style-type: none"> <li>・運転ボランティアや利用者が、交通事故以外の車両の乗降時等に傷害を負った際の、保険対応可否</li> </ul>
庁外	国土交通省関東運輸局 自動車交通部旅客第一課	<ul style="list-style-type: none"> <li>・道路運送法への抵触の有無に関する確認</li> </ul>
	市内の公共交通事業者	<ul style="list-style-type: none"> <li>・栃窪地区を対象にデマンド型乗合タクシーを実施している事業者に対する説明と了解</li> </ul>
	社会福祉法人 A・B	<ul style="list-style-type: none"> <li>・交通事故が発生した場合、使用車両に対する既存の保険の対応可否の確認</li> <li>・使用車両の維持管理は、社会福祉法人側が行うことの確認</li> </ul>
	栃窪自治会	<ul style="list-style-type: none"> <li>・事業の実施内容（運行頻度、乗降場所、買物支援事業の運転ボランティアの確保、利用者登録の方法等）に関する協議</li> <li>・住民ニーズに関するアンケートの実施</li> </ul>

協議段階では、栃窪自治会の多大な協力を得られたことが特筆される。

具体的には、自治会の会長と打合せを頻繁に実施し、その都度市役所に来庁してもらえたほか、自治会の主導で住民アンケートが行われたことが挙げられる。

住民アンケートでは、買物支援事業を実施するにあたり、利用意向、行先にしてほしい店舗、利用したい曜日等を、地区内全戸を対象に質問した。また、記名式で実施することで回答の信頼性の高いものとした。

このような自治会の協力的な姿勢については、日頃から買物や移動に不便をきたしており、移動手段の確保に対する問題意識が高かったことが関係していたと考えられる。



## 6) 実施にあたり生じた課題と解決のために工夫したこと

### (1) 判明した課題と解決手法

検討や協議の過程では、表 4-57 に示す課題が判明し、それぞれ解決を図った。

表 4-57 主な課題と解決のために工夫したこと

区分	課題	課題を解決するために工夫したこと
①制度面	・道路運送法への抵触の回避	・運送に対する対価、謝礼を収受しないようにした。
②費用面	・使用車両に係る費用負担のあり方	・車両の維持管理費、燃料代、保険料は社会福祉法人が全額負担することを確認した。
③合意形成	・事業の継続性や、事故等のトラブルが発生した時の対処	・市（高齢介護課）が社会福祉法人と自治会との調整役となり、3者の役割分担を定めた協定を締結した。
④運用面	・買物支援事業の利用者ニーズの把握 （利用希望曜日、時間帯等）  ・車両が満席となった場合の対応	・社会福祉法人の車両を活用できる時間帯と、利用者のニーズを調査し、双方をマッチングさせた。  ・買物支援事業については、利用者数に応じて1日2往復運行することとした。 ・外出支援事業については、施設利用者の利用を優先し、満席の場合は乗車できないことについて理解を得た。
⑤安全面	・交通事故が発生した際の保険適用  ・買物支援事業について、ボランティアが運転することに対する不安	・社会福祉法人が加入する、自動車保険が適用できることを確認した。 ・自家用有償旅客運送のドライバーが受講する講習を受講してもらうこととした。 ・自治会としてボランティア保険に加入した。

※特記が無いものは、買物支援事業・移動支援事業で共通して発生した課題。

次頁から、課題の区分ごとに詳細を記す。

### ① 制度面

買物支援事業、移動支援事業で実施される運送について、道路運送法に抵触しないよう実施することが課題となった。

これについては、監督官庁である国土交通省関東運輸局（神奈川運輸支局）に相談し、運送に対する対価や謝礼を一切收受せず、法によらない無償運送と位置づけることで、道路運送法への抵触を回避した。

### ② 費用面

買物支援事業、移動支援事業の実施にあたり、使用車両を保有する社会福祉法人 A・B の費用負担のあり方が課題となった。

これについては、市が社会福祉法人 A・B と交渉を行うにあたり、車両の貸し出しや混乗化に対する対価、謝礼等は栃窪地区の利用者及び市より收受せず、運行に係る費用は社会福祉法人 A・B においてそれぞれ全額負担してほしいと依頼した。

社会福祉法人からは、運行に対する補助の有無について質問があったが、地域貢献の意欲が高かったことから特に費用面について難色を示されることはなく、車両の維持管理費、燃料代、保険料は社会福祉法人 A・B が全額負担する形で協力が得られた。

### ③ 合意形成

社会福祉法人 A・B は、両者とも以前から栃窪自治会と面識があり、2 者だけでの取組の実施も可能であったが、法人側からは、2 者だけでは取組の継続性の確保や、万一の事故等のトラブルが発生した場合の対処方策が不安視されていた。

これについては、市（高齢介護課）が社会福祉法人と自治会との調整役となり、事業を開始するにあたり協定を締結し、3 者の役割や責務等を明文化した<sup>30</sup>。

### ④ 運用面

#### ア 買物支援事業の利用者のニーズの把握について

買物支援事業については、利用者の利用希望時間帯、曜日等のニーズを把握し、社会福祉法人 A の車両を活用できる時間帯と合致させて運行を行うことが課題となった。

利用者のニーズの把握については、自治会の協力のもと、区内全戸を対象としたアンケートを実施<sup>31</sup>し、希望が最も多かった水曜日の午前中に実施することとした<sup>32</sup>。

同事業で借用する社会福祉法人 A の保有車は、特に決まった時間に施設で使用するものではないため、同時間帯に貸し出しを行えるよう調整して、スムーズに予定を空けてもらえた。

<sup>30</sup> 協定についての詳細は、「(3) 関係者間での協定の締結」を参照。

<sup>31</sup> アンケートについての詳細は、「(5) 運行にあたっての検討・協議」を参照。

<sup>32</sup> 希望が多かった理由は、行先となるスーパーマーケットの特売日だったからと考えられる。

#### イ 車両が満席となった場合の対応について

買物支援事業、外出支援事業とも、車両が満席となった場合の対応方策が課題となった。

これについて、買物支援事業では、栃窪地区から目的地のスーパーマーケットまでは自動車ですり道 10 分ということもあり、利用者が多い場合は 1 日につき 2 往復運行することで解決を図った<sup>33</sup>。

外出支援事業では、使用車両の定員が決まっており、施設利用者の乗車が優先であることから、満席の場合は乗車できないことを自治会から利用者に周知することで解決を図った。

実際に、朝一番の便は施設から外出する人で満席となり、積み残しとなることもあるが、あくまで、自治会は送迎バスを利用させてもらっている側であると周知することで、住民の理解は得られていると考えている。

### ⑤ 安全面

#### ア 交通事故が発生した際の保険適用について

社会福祉法人 A の保有車両を借用して実施する買物支援事業と、社会福祉法人 B の保有車両に混乗する移動支援事業の双方について、交通事故が発生した際に自動車保険の適用範囲となるかが課題となった。

これについては、社会福祉法人側から保険会社に確認してもらうことができ、保険会社からは、貸与先の住民が車両を運転する場合、また施設の関係者以外の住民が混乗する場合でも保険は適用されるとの回答を得られた。

(社会福祉法人が加入している自動車保険の補償の範囲内であるため、市は保険料を負担していない。)

#### イ ボランティアが運転することに対する不安について

買物支援事業では、現在までに運行中の事故は発生していないが、市として、住民ボランティアによる運転は安全面での不安要素があることが課題となっている。

これについては、各ボランティアに、自家用有償旅客運送の運転者向けの講習を受講してもらうことで対応を図っている。その他、車両に起因しない事故等について、自治会としてボランティア保険に加入した。

ただし、路線バス等と異なりプロのドライバーが運転するものではないため、現在も不安は残っている状況である。

---

<sup>33</sup> 予約制であり、前日にあらかじめ利用人数を把握することが可能である。

## (2) 関係者間での協定の締結

社会福祉法人側としては、栃窪自治会との合意だけでは、取組の継続性や、万一の事故等が発生した場合の対処に不安があった。また、市としては、法によらない無償運送として実施することから、取組を実施するにあたり不明瞭な部分は極力排除したいと考えていた。

このため、取組を安全で効果的かつ継続的に実施していく観点から、市（高齢介護課）が社会福祉法人と自治会との調整役となり、事業の実施に際しての関係者の役割等を明文化した協定（運行マニュアル）を締結した。

協定の概要について、表 4-58 に示す。

表 4-58 協定の概要

	栃窪地区買物支援事業	栃窪地区移動支援事業
締結者	・ 秦野市 ・ 社会福祉法人 A ・ 栃窪自治会	・ 秦野市 ・ 社会福祉法人 B ・ 栃窪自治会
締結日	平成 30 年 12 月 4 日	平成 31 年 3 月 28 日

また、買物支援事業の協定の主な内容を表 4-59 に、移動支援事業の協定の主な内容について、表 4-60 に示す。

表 4-59 買物支援事業の協定の主な内容

区分	概要
実施者	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 事業の実施内容、実施主体 (市・社会福祉法人 A・自治会)</li> </ul>
事業実施に係る確認事項等	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 市の責務と役割 (ボランティアの運転免許証と使用車両の車検証の写しを保管する、事業の実施状況について定期的に自治会等に確認を行う 等)</li> <li>・ 社会福祉法人 A の責務と役割 (車両の保守整備、給油、保険加入を行う、ボランティアの運転免許証の写しを保管する 等)</li> <li>・ 自治会の責務と役割 (ボランティアの名簿と運転免許証の写しを市と社会福祉法人に提出する、運行終了後は社会福祉法人に運行記録簿を提出する 等)</li> </ul>
事業の中止について	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 災害、道路工事等による事業の中止 (中止にあたっては、市・社会福祉法人・自治会で協議する 等)</li> </ul>
車内での事故について	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 運行中の車内で、体調不良者が発生した場合等の対応方針 (対応方法、関係先への連絡方法、保険適用の可否 等)</li> </ul>
車両降車後の事故について	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 事業実施中の車外で、転倒等の傷害事故が発生した場合の対応方針 (対応方法、関係先への連絡方法、保険適用の可否 等)</li> </ul>
交通事故について	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 事業実施中、人身に係る交通事故が発生した場合の対応方針</li> <li>・ 事業実施中、物損に係る交通事故が発生した場合の対応方針 (自治会は市、社会福祉法人に直ちに連絡する、社会福祉法人は保険会社に連絡する、以降の事業は一時的に中止し対応を協議する 等)</li> </ul>
定期的な協議	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 協議事項が生じた場合の対応方法 (市、社会福祉法人 A、自治会の三者で協議を行う 等)</li> <li>・ マニュアルの更新 (マニュアルの更新事項が生じた場合、市が更新し配布する 等)</li> </ul>
連絡先	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 責任者の氏名、連絡先電話番号 (市・社会福祉法人 A・自治会・スーパーマーケット a)</li> </ul>

資料：秦野市提供

表 4-60 移動支援事業の協定の主な内容

区分	概要
事業の実施主体	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 事業の実施主体と役割の概要 (市・社会福祉法人 B・自治会)</li> </ul>
事業概要	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 事業の実施内容</li> <li>・ 運行ルートとダイヤの設定権限 (社会福祉法人が運行ルートとダイヤを設定できる 等)</li> <li>・ 乗降場所の位置</li> <li>・ 事業に使用する車両 (車両には、移動支援事業の実施車両を識別できるようマークを掲出する 等)</li> </ul>
利用方法	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 利用者登録、利用カードの交付の方法</li> <li>・ 利用者登録の受付方法</li> <li>・ 利用者名簿の管理方法</li> </ul>
乗降方法	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 乗車方法、降車方法 (乗車時は利用カードを提示し、降車場所を運転者に伝える 等)</li> <li>・ 満席時の利用方法 (利用者は、運転者の指示に従い、次便を利用する)</li> </ul>
運行方法	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 混乗利用者への運転者の対応方法 (利用カードを確認する、乗降介助は行わない 等)</li> <li>・ 災害等による一時的な事業の中止 (社会福祉法人の判断で、一時的に事業を中止できる 等)</li> </ul>
事故発生時の対応	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 運転者の責務</li> <li>・ 社会福祉法人の責務</li> <li>・ 自治会の責務</li> <li>・ 適用する保険と適用範囲</li> </ul>
協議事項	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 協議事項が生じた場合の対応方法 (市、社会福祉法人 B、自治会の三者で協議を行う 等)</li> <li>・ マニュアルの更新 (マニュアルの更新事項が生じた場合、市が更新配布する 等)</li> <li>・ 社会福祉法人の事情で事業を終了する場合の対応方法 (事前に自治会と市に相談し、協議を行う 等)</li> </ul>

資料：秦野市提供

### (3) 取組を実施できた主な要因

最終的に合意形成を図り、取組を実施できた主な要因には、栃窪自治会の移動手段確保に対する問題意識と、社会福祉法人の理解と協力の2点が挙げられる。

#### ① 栃窪自治会の移動手段確保に対する問題意識

栃窪地区では、以前から雪の日の除雪や台風の後片付けを住民が協力して行っており、自分たちの地区の問題は、自分たちで解決したいという意識を生む土壌があったと考えている。現在の自治会長や副会長も取組の実現に向けて熱心であったほか、住民全体の移動手段確保に対する問題意識の高さが、取組を実施できた主な要因と考えている。

#### ② 社会福祉法人の理解と協力

社会福祉法人からは、施設の立地地域の課題を汲み取り、住民との信頼関係に基づく地域貢献活動として、現在まで多大な理解と協力を得られている。

例えば、社会福祉法人Bによる移動支援事業は、日頃から道路の清掃や除雪等をして、送迎バスを円滑に通行できるようにしていた住民に対する、法人側からの恩返しという意味もあるようである。

また近年は、市内の他の社会福祉法人からも、公益的な取組に関する相談が寄せられることが増えた。具体的には、公益的な取組の実施にあたり、地域にはどのようなニーズがあるか、市を通じて教えてほしいといった内容が寄せられるようになった。

## 7) 効果

栢窪地区において、買物支援事業と移動支援事業を実施した結果、表 4-6 1 に示す効果がみられた。

表 4-6 1 取組の実施による効果

区分	内容	
	買物支援事業	移動支援事業
①利用者の利便性の向上	<ul style="list-style-type: none"> <li>・移動が困難な高齢者が、自ら買物に行けるようになった。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・1時間に1往復する定時定路線型の運行であるため、気軽に駅まで外出できるようになった。</li> </ul>
	<ul style="list-style-type: none"> <li>・移動の利便性の向上により、運転免許を返納した住民がいる。</li> </ul>	
②運行の効率性の向上	<ul style="list-style-type: none"> <li>・昼間の空き時間に福祉車両の有効活用ができるようになった。</li> <li>・個々人で買物に行くよりも、混乗により無駄がなくなった。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・乗車定員に余裕がある場合、地元自治会の会員を効率的に移送できるようになった。</li> </ul>
③コストの削減	<ul style="list-style-type: none"> <li>・新たな負担を最小限にしつつ、住民の移動手段を確保することができた。</li> </ul>	
④労働力の確保	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ドライバー、添乗員は自治会の運転ボランティアの協力を得ている。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・元々、施設利用者やその家族、施設職員のために運行しているバスであるため、新たな労働力確保の必要はない。</li> </ul>
⑤その他	<ul style="list-style-type: none"> <li>・住民の「地域力」が向上。</li> <li>・住民の団結力が高まり、地域コミュニケーションが活発化した。</li> <li>・あまり外出をしない高齢者が買物に行けるようになったことで、介護予防につながった。</li> </ul>	

以下、効果の区分ごとに詳細を記す。

### ① 利用者の利便性の向上

栢窪地区は、鉄道や定時定路線のバスの運行が無い「交通不便地域」であり、食品や日用品を購入できる店舗も存在しないが、買物支援事業の実施により、1人での移動が困難だった高齢者が買物に行けるようになった。

また、移動支援事業の実施により、地区から約2キロメートル離れた鉄道駅が送迎バスで結ばれ、駅周辺の商業施設等や鉄道の利用が容易となった。

さらに、2つの事業を通じた移動の利便性の向上の結果、運転免許を返納した住民が1人いる。



## ② 運行の効率性の向上

買物支援事業は、社会福祉法人が保有している車両が使われていない時間を活用する「間合い利用」であり、遊休車両の効率的な利用を行っている。また、移動支援事業は、社会福祉法人が運行する施設送迎バスの「混乗化」であり、施設側にとっては、送迎バスの空席の有効活用となっている。

## ③ コストの削減

社会福祉法人の保有車両や交通資源を輸送手段として動員することで、車両の購入費等、コスト面での新たな負担を最小限にしつつ、住民の移動の利便性を向上させることができた。

## ④ 労働力の確保

買物支援事業の運転者と添乗員は、自治会長からの声掛けに応じる形で参加した運転ボランティアが担当しているほか、移動支援事業は既存の送迎バスを活用している。買物支援事業のボランティアについては、継続的に協力者を確保する仕組みが整っていないことが今後の課題となっているものの、現在協力する6名<sup>34</sup>はいずれも「地区の住民と交流し、日常生活を支える活動にやりがいを感じており、今後もできる限りボランティアとして協力したい」という意向を持っている。

このように、施設や住民有志の厚意により、新たな労働力を確保することなく移動手段を確保できている。

## ⑤ その他（「地域力」の向上）

2つの事業の実施を通じて、栃窪地区の住民の「地域力」が向上したと考えている。

取組実施に向け熱心に活動した自治会の会長は元々県外に居住していたが、このような近年居住するようになった住民と、古くからの住民が一体となって事業に取り組むことで、地域住民の団結力がさらに高まった。また、運転ボランティアとして協力してもらえる地区の人材を発掘でき、住民にとってボランティアが特別なことではない雰囲気生まれたのも大きな成果であった。

特に買物支援事業では、高齢者に対する思いやりが醸成されたと考えている。例えば、集合時間になっても来ない利用者がいれば、家まで様子を見に行くようになった。また、近所付き合いができることを楽しみにしている利用者も多く、外出やコミュニケーションの機会の提供は、介護予防にも繋がっていると考えている。

住民自ら「移動や買物が不便」という課題を発見し、解決できたことが、住民の自信に繋がったのではないかと考えている。

---

<sup>34</sup> 運転ボランティア6名の平均年齢は69歳（最高齢72歳）で、全員が退職者である。

## 8) 今後の展望と課題

### (1) 今後の展望

#### ① 市内他地域への展開について

まずは公共交通の維持確保を行うことが前提であるが、公共交通では賄いきれない住民のニーズを支えるものとして、企業等が運行する送迎バスの混乗化も、地域住民の移動手段を確保するための一つ的手段と考えている。また、栃窪地区の取組のような交通と福祉との連携は、地域の課題を解決する一つ的手段として重要ではないかと考えている。

栃窪地区のような事業の他地域への展開について、具体的な検討は現在のところ無いが、潜在的な移動ニーズを把握したいという話は他地域でもある。例えば、地域の住民のニーズが自治会長の耳に入り、市役所に相談が寄せられることがある。

#### ② 公共交通関連計画への「多様な輸送モード」の位置づけ

秦野市は都市構造が10年以上変わっていないこともあり、地域公共交通活性化再生法に基づく地域公共交通網形成計画については策定していないものの、改正後の同法に基づく地域公共交通計画（仮称）については、地域において移動ニーズに対応しつつ必要な交通を自らデザインしていくという観点から、策定の上活用していくことが求められるものと認識している。

そのため、必ずしも路線バスを全市的に運行することが良いものではないことを踏まえ、送迎バスの混乗化、ボランティア輸送、ICTの活用などといった点についても盛り込んだ地域公共交通計画を策定することで、「多様な輸送モード」をどう活用していくかを改めて提示していくことが必要と考えている。

## (2) 今後の課題

### ① 買物支援事業のボランティア確保の仕組み作り

買物支援事業の運転ボランティアは現在6名であり、今後も各自できる限り協力したいという意向を持っている。ただし、6名の平均年齢は69歳（最高齢72歳）であり、事業開始以降、高齢を理由に1名が活動から退いている。また、栃窪地区の人口は324人、高齢化率は52.8%<sup>35</sup>であり、市として今後の担い手を栃窪地区の住民だけで確保するのは難しいと考えている。

担い手の養成に向けた市の取組として、平成28年度から、福祉有償運送やボランティアによる輸送サービスへの従事を検討する市民を対象に、「地域支え合い型認定ドライバー養成研修」<sup>36</sup>を毎年1～2回実施しており、修了者は市全域で約100名いる。ただし、修了者の活躍の場を充分提供できていないことが課題となっているため、今後の買物支援事業の担い手は、例えば栃窪地区近隣に居住する修了者に依頼することも選択肢の一つと考えている。

このように、栃窪地区の買物支援事業を持続的に運営していき、将来的には市内他地域に展開するためには、ボランティアを安定的・継続的に確保する仕組みを作ることが急務となっている。

### ② コーディネーター役の住民の確保

買物支援事業・移動支援事業の実現や継続は、現在の自治会長や副会長が熱心であり、利用者である住民のニーズを汲み上げて協力者に橋渡しする「コーディネーター」として、多大な協力を得られたことが大きな要因である。

しかし、今後年月が経過し住民の世代が変わった時に、運転ボランティアと同様、コーディネーターとなり得る人材を確保できるか、また地区住民全体の取組への意識がどう変化するかという点が不確定な要素となっている。

<sup>35</sup> 秦野市「町丁字別年齢別人口調べ（住民基本台帳人口）」令和2年1月1日現在。

<sup>36</sup> 国土交通大臣の認定を受けた福祉有償運送運転者講習で、机上講習と実技研修を通じ、運転方法、利用者の介助方法、秦野市の交通や福祉に係る施策等について3日間で学習する。

## 第4節 ヒアリング調査のまとめ

---

ヒアリング調査で得られた主な知見のまとめとして、以下に示す項目を対象市町村別に整理し、一覧表を作成した。

1. 実施の経緯
  - ①実施前の地域状況
  - ②実施の主なきっかけ
2. 検討・協議過程で判明した課題と解決方法
  - ①課題の内容
  - ②課題の解決方法
3. 実施の成果
  - ①主な効果
  - ②取組を実現できた要因

一覧表について、表 4-6 2・表 4-6 3に示す。

表 4-62 ヒアリング調査で得られた主な知見のまとめ (1/2)

No.	ヒアリング先 市町村(団体)名	内容 (開始時期)	実施の経緯		検討・協議過程で判明した課題と解決方法		実施の成果	
			実施前の地域状況	主なきっかけ	課題の内容	左記課題の解決方法等	主な効果	取組が実施できた要因 (明確な要因がある場合のみ)
1	群馬県前橋市	【マイタク】 市が実施する市民へのタクシー運賃補助制度	・自家用車への依存が高い ・高齢化率が年々上昇	・市長から、市内全域を対象とした低額な移動手段の導入に関する方針が示された ⇒方針を受け、市の審議会で検討を開始した	【合意形成】 ・交通事業者からの反対意見への対応	・利用条件(対象利用者、利用時間、利用回数上限)を設定した	・平成28年度の開始当初から市民の好評を得ており、現在の利用登録者数は約2.8万人	-
	前橋市社会福祉協議会	【あいのりタクシー】 上記「マイタク」の枠組みを活用した、市中央部の芳賀地区在住の高齢者向けの買物支援事業	実施地域の芳賀地区は、 ・赤城山麓に位置する傾斜地 ・市の地域公共交通網形成計画で、交通不便地域と認められており、地区内にはスーパーマーケットが存在しない地域である。	・交通不便地域であり、また、スーパーマーケットがなく、高齢化率も高いことから、生活維持のために運転免許を返納できない高齢者がいると想定された ⇒「マイタク」の枠組みを活用し、買物支援を目的としたタクシーを運行することとした	【費用面】 ・タクシー運賃補填の財源の確保 ・市交通政策課との協議で示された費用負担増大への懸念への対応  【運用面】 ・住民への事業実施の周知 ・運行日の協力者(添乗者等)の確保	・当面は、社会福祉協議会への寄付金を活用することとした ・市に対して事業費や支出の試算を交えた説明を実施した  ・自治会、民生委員、ボランティア会の多大な協力を得ることができた	・社会実験終了時の利用登録者数は47名 ・アンケートでは、利用者の8割以上が「今後も利用したい」と回答 ・事業自体の利便性を評価する声のほか、外出することや他人とふれあうことによる介護予防の効果についても評価する声があった	-
2	群馬県甘楽郡下仁田町	自家用有償旅客運送(旧・町営バス)とスクールバスの運行時間の区分  スクールバスの混乗化	・町営バスが町のほぼ全域をカバーするように運行 ・スクールバスも町内各所で運行、一部で町営バスとルートが重複	・町立の小中学校が各1校に統合され、スクールバスの運行区域を町全域に拡充する必要が生じた ⇒町営バスとスクールバスの運行時間の区分と、スクールバスの混乗化を通じて、財政負担の抑制、運行効率性の向上を図った	【費用面】 ・運行に係る町の財政負担を軽減するための運行形態、利用形態の検討	・監督官庁(群馬運輸支局)への相談を行いつつ、様々な運行形態による歳入額を試算し、最も収支が良好になる形態を模索した	・歳出額が歳入額を上回る状況は取組実施前から続いているが、年度によっては、取組実施前と比較して差額が減少している  ・自家用有償旅客運送とスクールバス双方の検討組織を設置し、事業について綿密な検討協議を進めたこと ・さまざまな形で住民や学校関係者への説明会を行い、繰り返し根気よく協議を重ねたこと	
					【運用面】 ・様々な想定ニーズに合致した運行ダイヤの設定	・自家用有償旅客運送、スクールバスにそれぞれ想定されるニーズを考慮し、ダイヤを設定した		
					【安全面】 ・スクールバスへの一般旅客の混乗に対する、保護者の不安を解消するための方策の検討	・説明会等を開催し、意見の聴取や説明を実施した ・スクールバス車内に防犯カメラを設置した		
3	埼玉県狭山市	病院送迎バスの混乗化	・市内に交通不便地域が点在 ・一部の交通不便地域の自治会が市にコミュニティバス運行の要望書を提出 ・路線バスやコミュニティバスの運行拡大は、民間事業者の経営環境や、市の道路事情、財政事情等から難しい状況	・「狭山市地域公共交通会議」で、交通空白地域の解消が議題に上がり、当面の解決策として送迎バス混乗化の検討を行うこととなった ⇒市から送迎バスを運行する事業者に打診を行ったところ、病院から協力的に前向きな意向が示された	【制度面】 ・混乗化が法令や制度等に抵触する可能性	・監督官庁(埼玉運輸支局)と協議・調整した	・令和元年7月の試行運行開始以降、利用登録者数は順調に増加 ・元々交通空白地域であったことから、住民の間で日常生活の移動手段としての活用意識が高まり、好評を得ている ・移動手段確保への感謝の声や、今後の継続を望む声が寄せられる	
					【合意形成】 ・バス事業者から示された、民業圧迫につながる可能性の懸念への対応	・影響を確認するため、3ヶ月程度の試行運行を実施することをバス事業者に提案した。 ・本格運行を実施するにあたり、バス事業者から同意書の提出を受けた。		
					【運用面】 ・満席時や、遅延・運休等により乗車できない可能性 ・事業の継続性の担保	・利用申込時の同意事項に規定し、周知徹底を図った ・病院側の都合で事業を中止する場合、中止予定日の3ヶ月前に関係者に通知し、協議を行うこととした		
					【安全面】 ・乗車中の混乗利用者が負った傷害の補償 ・病院の送迎バスであり、乗車中に感染症に罹患するリスクへの対応	・市において傷害保険に加入した ・利用申込時の同意事項に規定し、周知徹底を図った		



表 4-63 ヒアリング調査で得られた主な知見のまとめ (2/2)

No.	ヒアリング先 市町村(団体)名	内容 (開始時期)	実施の経緯		検討・協議過程で判明した課題と解決方法		実施の成果	
			実施前の地域状況	主なきっかけ	課題の内容	左記課題の解決方法等	主な効果	取組が実施できた要因 (明確な要因がある場合のみ)
4	千葉県船橋市	自動車教習所送迎バスの混乗化 福祉施設送迎バスの車両の間合い利用	・市内に交通不便地域が点在 ・交通不便地域の解消のため、平成13年度に、コミュニティバス導入の検討を実施したが、全市民的公平性の担保が難しい等の理由により、導入は見送り	・交通不便地域の解消のため、各種企業が市内で運行する送迎バスに着目し、混乗化の検討を開始した ⇒送迎バスを運行する事業者等を対象に、市から交渉を行ったところ、自動車教習所から協力的に前向きな意向が示された  (※その後、市が管轄する福祉施設「老人福祉センター」の送迎バス車両の間合い利用も実施)	【費用面】 (老人福祉センター) ・間合い利用時の庁内における費用負担のあり方の明確化  【合意形成】 (自動車教習所・老人福祉センター共通) ・路線バスとの重複運行に関するバス事業者との合意形成  (老人福祉センター) ・私有地に設置する停留所の地権者との合意形成  【運用面】 (老人福祉センター) ・各車両の稼働範囲が限られる中での運行ルートの設定方策	・間合い利用で発生する費用は、道路計画課交通政策係が負担することとした  ・バス事業者への説明を実施し、重複区間のみの利用は不可とした  ・各地権者と個別に協議を実施した  ・老人福祉センターの指定管理者との調整を行った	・事業開始以降、現在まで年間利用者数は増加傾向 ・年300~400人程度のペースで、新規の利用登録がある ・老人福祉センター送迎バスについては、市で運行ルートの検討が可能なことから、毎年の利用状況や町会、自治会等からの要望を踏まえたルートの改善や、利用者の少ない路線の見直しを行い、運行の効率性の向上に努めている	
5	千葉県我孫子市	病院、福祉施設、大学、自動車教習所送迎バスの混乗化	・市内に交通不便地域が点在	・交通不便地域の解消等、市内の公共交通政策を検討する中で、コミュニティバスの導入と併せて、高齢者等を対象とした送迎バスの混乗化を検討した ⇒日常的な外出機会の確保による健康増進を目指す「外出応援事業」として、移動手段の拡充を図ることを計画した	【合意形成】 ・事業実施についてのバス、タクシー事業者との合意形成 (バス事業者1社、法人タクシー事業者4社)  【安全面】 ・混乗化による送迎バス運転手の負担感への対応方策(乗降介助等)  ・混乗利用者が乗車中に傷害を負った際の賠償責任の所在	・利用時間と利用者を限定したことで、事業者の合意を得ることができた  ・利用は、65歳以上の高齢者または障害者であったり、単独または介助者の援助により乗降できる者に限定した  ・混乗利用者分の傷害保険料を、市で負担することとした	・現在、利用登録者数は約2,000人で、市民の高齢化とともに年々増加 ・市や利用者の費用負担を最小限に抑えつつ、地域の移動手段を確保できている ・道路運送法における許可又は登録を要しない無償運送であることから、運行前に必要な手続きが少なく、実施までに要する期間も短く済む	・送迎バス運行事業者の協力が得られたこと。
6	千葉県南房総市 (※1)	自家用有償旅客運送とスクールバスの実質的なモード統合(自家用有償旅客運送への児童・生徒の混乗化)	・昭和58年に民間事業者による路線バスが撤退し、以降は旧和田町による町営バスが運行、平成18年の南房総市発足後も、市営バス(自家用有償旅客運送)として引き継がれる ・地域内の小学校は、昭和40年代から順次統合が進行	・小学校の統合に伴い、市営バスと重複するルートでスクールバスを運行する必要性が生じた ⇒財政負担の抑制や合理化を目指し、自家用有償旅客運送に児童・生徒が混乗する「スクール混乗バス」の運行を計画した	【安全面】 ・児童生徒の安全確保の方策  【費用面】 ・児童・生徒が利用する便には、添乗員(市の臨時職員)を乗車させることとした(添乗員の乗車は現在も継続中)	・児童・生徒が利用する便には、添乗員(市の臨時職員)を乗車させることとした(添乗員の乗車は現在も継続中)	・路線バスに、児童・生徒が居住する限り運行する必要のあるスクールバスの機能を統合するという制度設計は、路線バスの運行が採算的に成立しない地域での地域住民の移動手段の確保に寄与した	
7	神奈川県秦野市 (※2)	【買物支援事業】 ・社会福祉法人の保有車両の間合い利用 ・地域のボランティア運転手による無償運送  【移動支援事業】 福祉施設送迎バスの混乗化	・地域内に路線バスは運行されておらず、スーパーマーケット等の商店も立地していない ・周辺地区と比較し、栃窪地区は買物に不便をきたす住民の割合が高かった ・地区住民の高齢化率は50%以上(秦野市全体では29.8%)	【買物支援事業】 ・市の公用車を活用し、住民ボランティアが運転する買物支援車の試行運行を実施、好評を得る ・本格運行を行うにあたり、地区近隣の複数の社会福祉法人に、社会福祉法第24条第2項に基づく地域貢献活動として、使用車両の借用への協力を依頼したところ、ある法人から協力の意向を示される ⇒社会福祉法人の保有車両の間合い利用による買物支援車の運行を計画した  【移動支援事業】 ・上記「買物支援事業」の使用車両の借用への協力を複数の社会福祉法人に依頼した際に、ある法人から送迎バスの混乗化を提案される ⇒社会福祉法人が運行する送迎バスの混乗化を計画した	【制度面】 ・事業実施が道路運送法に抵触する可能性  【費用面】 ・使用車両に係る費用負担のあり方  【合意形成】 ・事業の継続性 ・事故等のトラブルが発生した時の対処  【運用面】 (買物支援事業) ・利用者ニーズの把握(利用希望曜日、時間帯等)  ・車両が満席となった場合の対応  【安全面】 ・交通事故が発生した際の保険適用  (買物支援事業) ・ボランティアが運転することに対する安全上の不安	・運送の対価、謝礼を収受しないこととした  ・車両の維持管理費、燃料代、保険料は社会福祉法人が全額負担することを確認した  ・市、社会福祉法人、自治会との間で、役割分担を定めた協定を締結した。  ・市において社会福祉法人の車両を活用できる時間帯と、利用者のニーズを調査し、双方をマッチングさせた。  ・買物支援事業は、利用者数に応じて1日2往復運行することとし、外出支援事業は、満席の場合乗車できないことについて理解を得た。  ・社会福祉法人が加入する、自動車保険が適用できることを確認した。  ・自家用有償旅客運送のドライバーが受講する講習を受講してもらうこととした。	・遊休車両や既存送迎バスの活用を通じた、コストと労働力を抑制した移動手段確保 ・取組実施を通じた住民の地域コミュニケーションの活発化、「地域力」の向上	・地元自治会、住民の移動手段確保に対する問題意識の高さ ・社会福祉法人に、間合い利用や混乗化に対する理解と協力が得られたこと

※1：南房総市における自家用有償旅客運送への児童・生徒の混乗化は、現在2路線(丸山線・北三原線)で実施されているが、「実施の経緯」や「検討・協議過程で判明した課題と解決方法」については北三原線のもの。(丸山線は検討年次が古く、詳しい検討の経緯は不詳。)

※2：「検討・協議過程で判明した課題と解決方法」と「実施の成果」には、特記がない限り、買物支援事業・移動支援事業に共通する事項を記載している。





## 第5章 『多様な輸送モード』の連携にあたっての課題に関するアンケート調査」の実施

### 第1節 概要

市町村アンケート（⇒第3章）において、「多様な輸送モード」の連携等について検討を行ったものの、実施に至らなかった取組があると回答した市町村を対象に、取組を実施するにあたり障害となった事項等を詳細に確認する目的で、「『多様な輸送モード』の連携にあたっての課題に関するアンケート調査」を実施した。

#### 1) 方法、対象者、期間

アンケートの実施方法、対象者、調査期間について、表 5-1 に示す。

表 5-1 アンケート調査の概要

項目	内容
調査方法	メールによる調査票（Excel形式）の配布・回収
対象者	市町村アンケート（令和元年10月実施）のQ1-5「連携の検討実績」において「取組検討済み・実施に至らず」と回答した市町村
調査期間	令和2年2月14日～3月2日

#### 2) 回収状況

市町村アンケートの回収状況を、表 5-2 に示す。

表 5-2 アンケートの回収状況

配布数	回収数	回収率
32	25	78.1%

### 3) 質問内容

質問内容を、表 5-3に示す。

表 5-3 市町村アンケートの質問内容

項目	内容
1. 実施しようとした取組と対象モードについて	Q1-1 運行の根拠となっている法令 Q1-2 年間の運行経費 Q1-3 補助制度の活用状況 Q1-4 利用者の支払額と支払名目 Q1-5 関係者の費用負担と役割
2. 取組実施に向けた検討までの経緯、検討経過等について	Q2-1 検討の背景(きっかけ)と検討開始時期、実施を断念した時期 Q2-2 主な協議対象者(庁内・庁外)と協議内容 Q2-3 検討過程で判明した課題と、当該課題が取組実施にあたって障害となった程度
3. 今後の展望について	Q3 今後の展望

### 4) アンケート質問票・調査票

アンケートに用いた質問票と調査票を、次頁以降に示す。

## 「多様な輸送モード」の連携にあたっての課題に関する アンケート調査

### 【質問票】

年度末のお忙しいところ恐縮ですが、以下の質問について、「回答票（エクセルファイル）」に直接ご記入いただき、依頼状に記載されたアドレスまで、メールにてご返信をお願いいたします。

なお、本アンケートにおける「連携」とは、混乗化、車両の間合い利用、統合・一体化等の手法で、主に各市町村内を運行する複数の交通モードの利便性や効率性を向上させることを指します。

#### **Q1. 実施しようとした取組において対象としたモードについて**

貴市町村で取組の対象となった各モードの現在の状況について、以下のような項目をご記入ください。

なお、「取組に係るモード」と「取組内容」は、昨年実施した「多様な輸送モード」の連携に関わる市町村アンケート」の回答状況を基に、予め記入させていただいております。

- ・ 運行の根拠となっている法令（道路運送法等）
- ・ 年間の運行経費
- ・ 補助制度の活用状況（活用の有無と制度名、補助金額）
- ・ 利用者の支払額及び名目（利用者の運賃等の負担額と、徴収の名目）
- ・ 各モードの運行に係る関係者の費用負担と役割 等

#### **Q2. 取組実施に向けた検討までの経緯、検討経過等について**

取組を検討されるに至った経緯や、検討過程で判明した課題と、実施にあたって障害となった程度について、以下のような項目をご記入ください。

- ・ 取組検討の背景（きっかけ）と、検討を行った時期
- ・ 取組実施にあたっての主な協議対象者（市内・市外）と協議内容
- ・ 検討過程で判明した課題と、課題が取組実施にあたって障害となった程度 等  
（制度面・費用面・合意形成・運用面・安全面・その他の6分類でお伺いしますが、課題が無かったものは、ご回答の必要はございません。また各課題について、取組実施にあたって障害となった程度を「◎（重大な影響あり）」、「○（軽度の影響あり）」、「×（影響なし）」の3段階でご記入ください。）

#### **Q3. 今後の展望について**

今後、再びモード間の連携に係る取組の実施を検討されている場合や、モード間の連携とは異なる形で、貴自治体の交通体系の合理化を図る取組を行っている場合等、今後の予定がある場合は、詳細をご記入ください。

以 上

図 5-1 アンケート質問票

「多様な輸送モード」の連携にあたっての課題に関するアンケート調査 回答票

Q1. 実施しようとした取組において対象としたモードについて

質問項目	ご回答									
	モード1			モード2			モード3			
取組に関連するモードと取組の内容	モード									
	取組内容									
Q1-1	運行の組織となっている法令									
Q1-2	半年間の運行経費									
Q1-3	活用の有無									
	補助制度の活用状況	制度名と実施主体								
	補助金額									
Q1-4	利用者の支払額（名目）									
Q1-5	関係者の費用負担と役割（モード・関係者別）	名称等	費用負担状況	運行における役割	名称等	費用負担状況	運行における役割	名称等	費用負担状況	運行における役割
		関係者1								
		関係者2								
		関係者3								
		関係者4								

Q2. 取組実施に向けた検討までの経緯、検討経過等について

質問項目	ご回答		
Q2-1	背景（きっかけ）	検討開始時期	実施断念時期
Q2-1	検討の背景（きっかけ）と検討開始時期、実施を断念した時期		

質問項目	ご回答		
	対象者名	協議内容	
Q2-2	庁内	対象者A	
		対象者B	
	庁外	対象者a	
		対象者b	
		対象者c	
		対象者d	

質問項目	ご回答		
	課題	障害の程度	
Q2-3	制度面 （関係法令等の制約・分りにくさなど）	法令の規定に係ること 補助制度に係ること	
	費用面 （予算・補助金使途の制約、関係者間の費用負担など）		
	合意形成 （関係者間の調整など）		
	運用面 （運行ルートやダイヤ調整、運行管理体制の確保など） 安全面 （事故発生時の対応・備償、児童・生徒の安全確保など） その他		

Q3. 今後の展望について

質問項目	ご回答
Q3	
今後の展望	

設問は以上です。ご協力ありがとうございました。  
記入した回答票を保存し、電子メールに添付の上ご返信ください。

図 5-2 アンケート回答票

## 第2節 結果

### 1 実施しようとした取組と対象モードについて

#### 1) 対象としたモード

##### ① 取組の対象モード

「多様な輸送モード」のみをみると、「スクールバス」が66.7%と最も割合が高く、次いで送迎バスが29.2%であった。「4条バス」は62.5%であるが、主に取組における「多様な輸送モード」との連携の相手としての割合と考えられる。

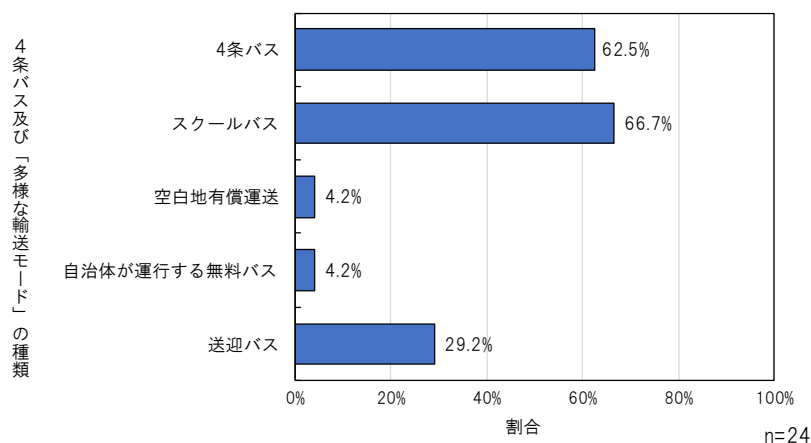


図 5-3 取組の対象としたモード

##### ② 取組の対象モードの組合せ

取組別に対象モードの組合せをみると、「4条バス・スクールバス」が45.8%と最も割合が高く、次いで「スクールバス」の20.8%、「送迎バス」の16.7%であった。4条バスが対象となる取組をみると、スクールバスとの組合せが多いことがわかる。

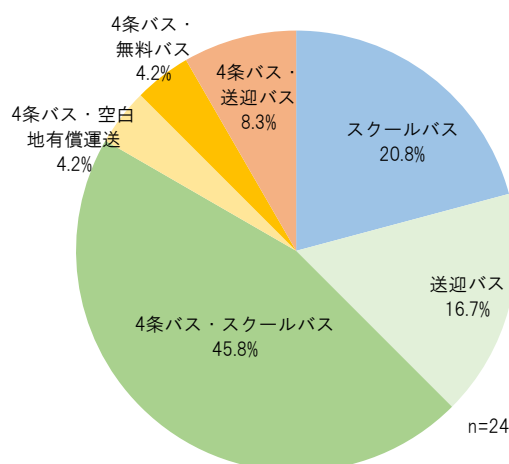


図 5-4 取組の対象モードの組合せ

## 2) 取組の内容

### ① 取組別

全取組の半数以上にあたる 54.2%が「混乗化」であり、次いで「モードの統合・一体化」が 29.2%となっている。

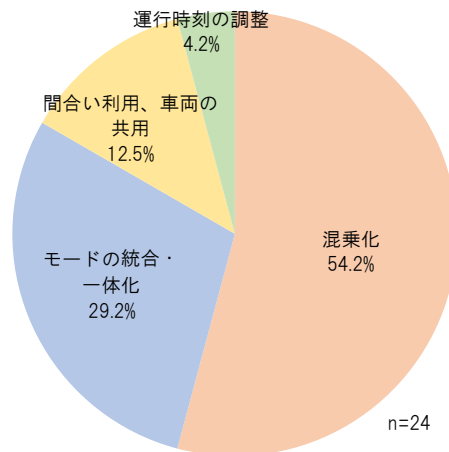


図 5-5 取組の内容

### ② 対象モード別

取組の対象モード別に内容をみると、スクールバス、送迎バスとも「混乗化」が最も多い。スクールバスは「間合い利用、車両の共用」がみられる一方、送迎バスは「運行時刻の調整」がみられた。

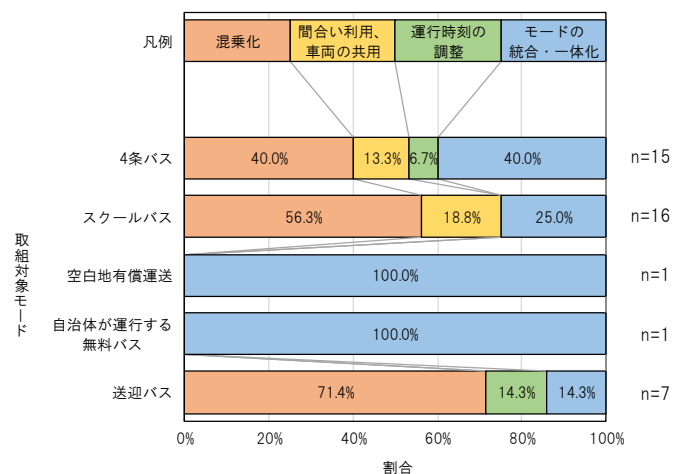


図 5-6 取組の内容（対象モード別）

③ モードの組合せ別

取組の対象モードの組合せ別に内容をみると、「スクールバス」単独と「4条バス・スクールバス」は同様の傾向であり、「送迎バス」単独は「混乗化」のみであった。また、4条バスが関係する取組でも、「4条バス・空白地有償運送」と「4条バス・無料バス」はいずれも「モードの統合・一体化」のみであった。

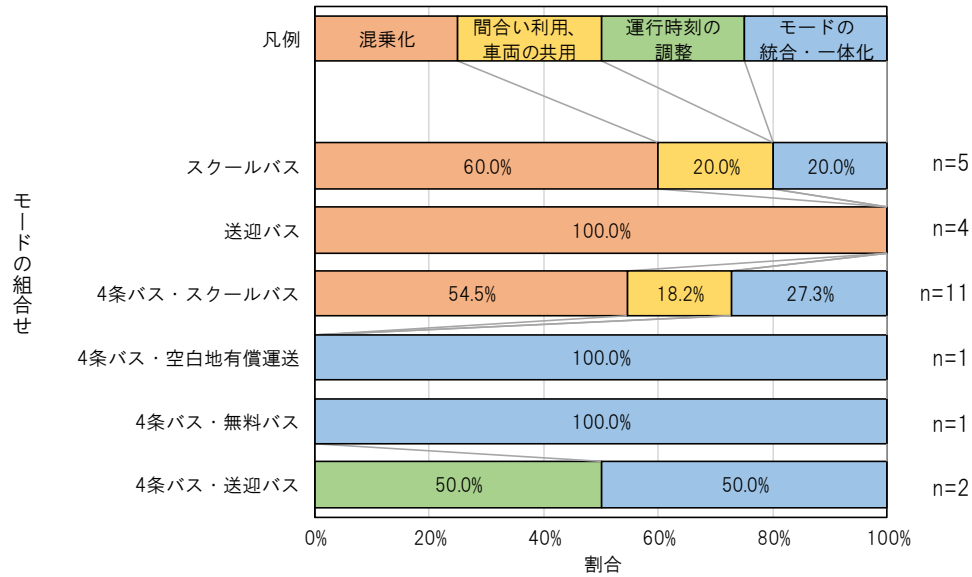


図 5-7 取組の内容（モードの組合せ別）

### 3) 運行の根拠となっている法令

#### ① 取組別の概況

取組別に、道路運送法等の法的根拠のあるモードの有無を整理したところ、全取組の8割以上にあたる83.3%の取組で、法的根拠のあるモードが含まれていた。

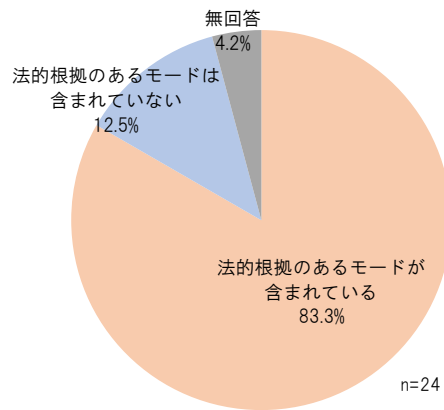


図 5-8 運行の根拠となっている法令の有無

【「課題・障害の回答内容一覧」の取組番号との対応】(⇒p.5-17,5-18)  
 法的根拠のあるモードが含まれている：3,4,5,6,7,8,9,10,11,12,13,14,15,16,17,18,19,20,21,22 (20 取組)  
 法的根拠のあるモードは含まれていない：1,23,24 (3 取組)

#### ② 対象モード別

「スクールバス」については、「道路運送法（第4条、第43条）」や「へき地教育振興法」、「法的根拠なし」が混在し、法的根拠の有無も含め、市町村により根拠となる法令は異なることがわかる。

「送迎バス」については、約7割が「法的根拠なし」であったが、残りの約3割は「道路運送法第43条（特定旅客自動車運送事業）」であった。

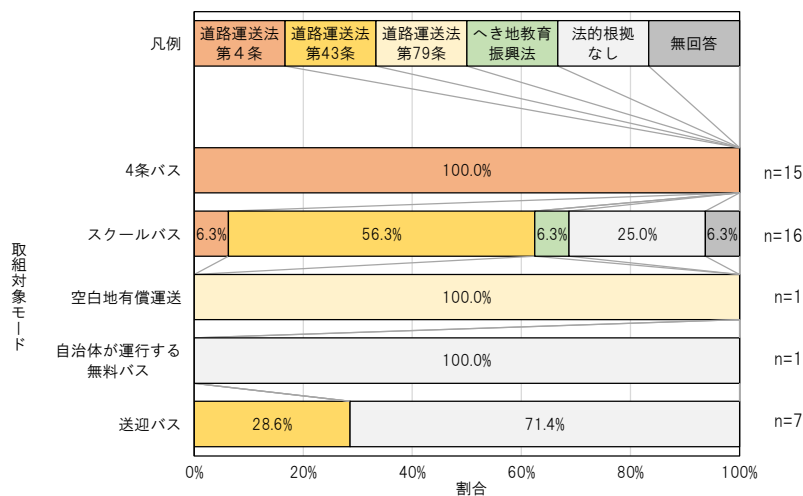


図 5-9 運行の根拠となっている法令（対象モード別）



#### 4) 補助制度の活用

##### ① 取組別の概況

取組別に国、県、市町村の補助制度を活用するモードの有無を整理したところ、「活用しているモードがある」は37.5%、「活用しているモードはない」が41.7%であった。特に送迎バス単独を対象とした取組について、「不明」が20.8%であった。

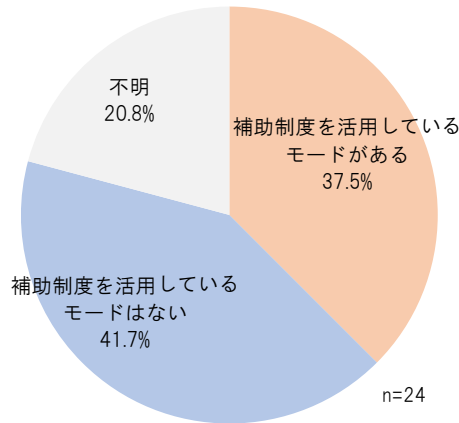


図 5-10 補助制度の活用に関する取組別の概況

【「課題・障害の回答内容一覧」の取組番号との対応】(⇒p.5-17,5-18)  
 補助制度を活用しているモードがある：2,4,6,8,13,14,15,16,24 (9取組)  
 補助制度を活用しているモードはない：1,5,7,9,11,12,17,19,20,21 (10取組)

##### ② 対象モード別

「スクールバス」のうち31.3%、「送迎バス」の14.3%は「補助制度の活用あり」であった。送迎バスについては「不明」が42.9%と最も多い。

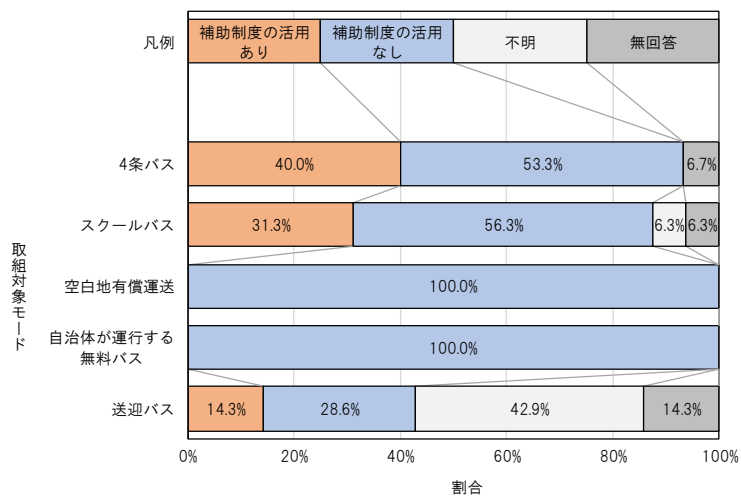


図 5-11 補助制度の活用状況 (対象モード別)

※具体的な活用制度名等については次頁参照。

③ 活用している補助制度の詳細

「4条バス」については国、県、市町の公共交通に係る補助金制度の活用が多く、「スクールバス」は国（文部科学省）からの「へき地児童生徒援助費等補助金」の活用が多かった。また、送迎バスに市が補助金を拠出している事例も1事例みられた。

表 5-4 活用している補助制度

モード	No.	市町村 区分	活用制度名等	拠出元
4条バス	1	市	(県の公共交通補助金制度)	県
	2	市	地域公共交通確保維持改善事業費補助金	国(国土交通省)
			(県の公共交通補助金制度)	県
	3	市	地域内フィーダー系統確保維持費国庫補助金	国(国土交通省)
			(県の公共交通補助金制度)	県
	4	市	(市の公共交通補助金制度)	市
	5	市	(市の公共交通補助金制度)	市
(県の公共交通補助金制度)			県	
		地域公共交通確保維持改善事業費補助金	国(国土交通省)	
	6	町	地方創生推進交付金	国(内閣府)
スクールバス	7	市	(市のスクールバス補助金制度)	市
	8	市	へき地児童生徒援助費等補助金	国(文部科学省)
	9	市	へき地児童生徒援助費等補助金	国(文部科学省)
	10	市	へき地児童生徒援助費等補助金	国(文部科学省)
	11	市	へき地児童生徒援助費等補助金	国(文部科学省)
送迎バス	12	市	(市の公共交通補助金制度)	市

※制度名について、市町村が特定されるおそれのある内容は修正している。

## 5) 利用の対価の收受

### ① 取組別の概況

取組別に、利用の対価を收受しているモードの有無を整理したところ、半数以上の58.3%の取組が「利用の対価を收受するモードがある」取組であった。

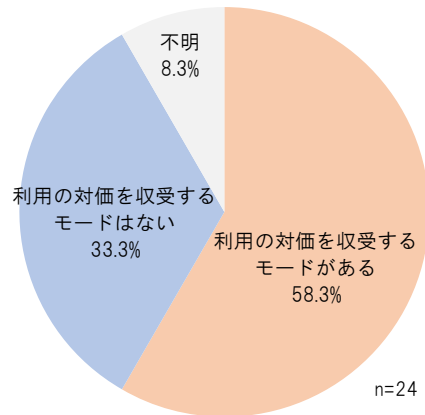


図 5-1 2 利用の対価の收受に関する取組別の概況

【「課題・障害の回答内容一覧」の取組番号との対応】(⇒p.5-17,5-18)  
 利用の対価を收受するモードがある：2,4,5,6,8,11,12,13,14,16,17,19,21,22 (14 取組)  
 利用の対価を收受するモードはない：1,7,9,10,15,20,23,24 (8 取組)

### ② 対象モード別

「4条バス」と「空白地有償運送」以外のモードでは、「利用の対価は收受していない」が多くなっている。

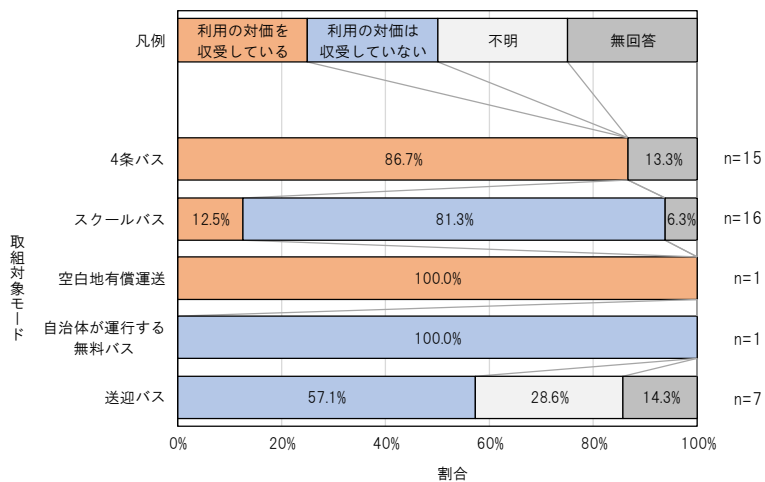


図 5-1 3 利用の対価の收受の有無 (対象モード別)

## 6) 関係者の役割分担と費用負担

### (1) 役割分担

#### ① 取組別の概況

取組別に、関係するモードの運行主体を「市町村」と「市町村以外」で整理したところ、「市町村以外が運行しているモードのみ」を対象とした取組が、半数以上にあたる58.3%であり、「市町村以外が運行しているモードを一部含む」を合わせると、約7割の取組で市町村以外が運行しているモードを取組の対象としている。

一方で、「市町村単独で運行しているモードのみ」を対象とした取組は、16.7%であった。

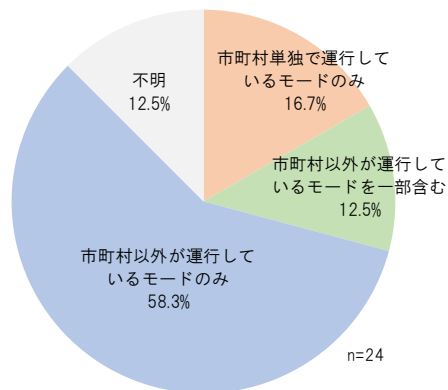


図 5-14 関係者の役割分担に関する取組別の概況

【「課題・障害の回答内容一覧」の取組番号との対応】(⇒p.5-17,5-18)

市町村単独で運行しているモードのみ：1,5,7,9 (4取組)

市町村以外が運行しているモードを一部含む：6,21,22 (3取組)

市町村以外が運行しているモードのみ：2,4,8,10,11,12,13,14,15,16,18,19,20,24 (14取組)

#### ② 対象モード別

「4条バス」と「スクールバス」は、市町村や市町村からの受託事業者が運行しているモードの割合が高く、一方「送迎バス」で市町村が運行しているものはみられなかった。

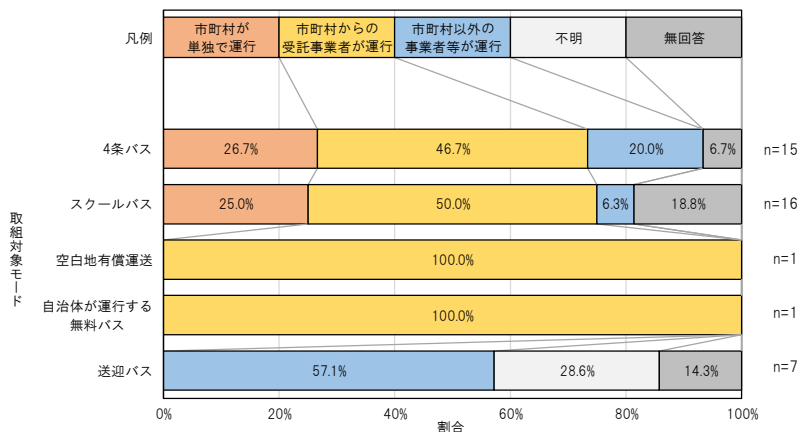


図 5-15 関係者の役割分担の状況 (対象モード別)

## (2) 費用負担

### ① 取組別の概況

取組別に、対象としたモードの費用の拠出状況を整理したところ、「市町村が全額拠出しているモードのみ」が37.5%と最も割合が高く、「市町村以外が拠出しているモードを一部含む」は33.3%であった。一方、「市町村以外が拠出しているモードのみ」は8.3%であった。

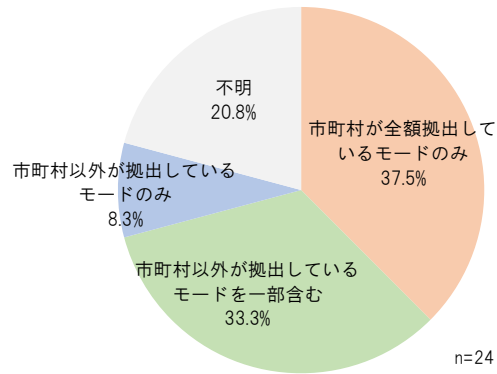


図 5-16 関係者の費用負担に関する取組別の概況

【「課題・障害の回答内容一覧」の取組番号との対応】(⇒p.5-17,5-18)  
 市町村が全額拠出しているモードのみ：1,2,5,7,9,15,16,19,21 (9取組)  
 市町村以外が拠出しているモードを一部含む：4,6,8,11,12,13,14,22 (8取組)  
 市町村以外が拠出しているモードのみ：10,24 (2取組)

### ② 対象モード別

「4条バス」では、市町村が全額、または一部拠出しているものが全体の8割以上であった。「スクールバス」も、私立学校が運行しているものを除き、「市町村が全額拠出」であった。一方で、「送迎バス」は、「市町村からの拠出なし」や「不明」の割合が高く、市町村以外の組織等が独自に運行しているものが多いと考えられる。

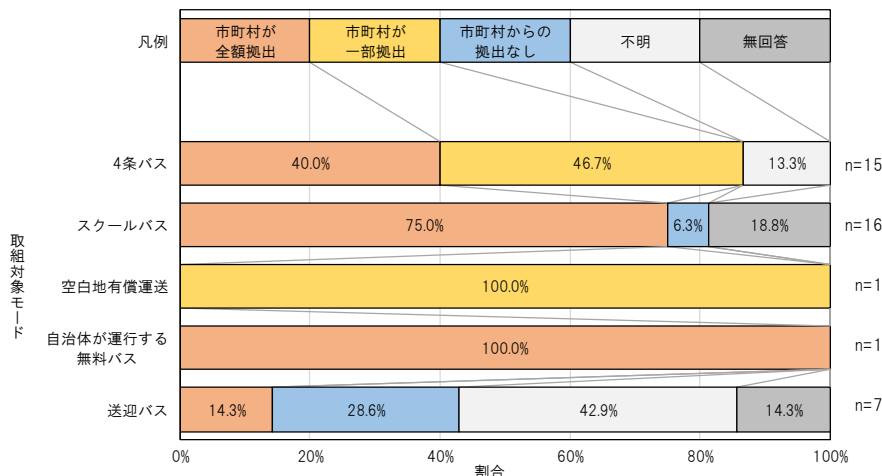


図 5-17 関係者の費用負担の状況 (対象モード別)

## 2 取組実施に向けた検討までの経緯、検討経過等について

### 1) 検討の背景（きっかけ）

市内の公共交通担当等の部署における、「既存交通資源の運行効率性向上の検討」が54.2%と最も割合が高く、市内における検討がきっかけが多くなっている。次いで施設の新設や、既存の交通モードの廃止等の「地域状況の変化」が29.2%であった。

また、「住民からの要望」や「議会からの質問」がきっかけとなった事例は、各8.3%であった。

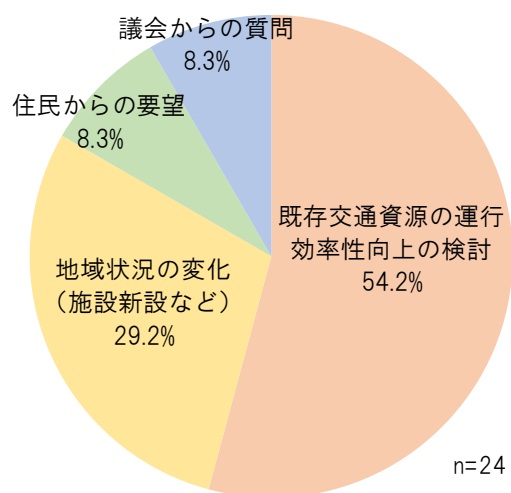


図 5-18 検討の背景（きっかけ）

※検討の背景（きっかけ）の詳細については、次頁参照。

【参考】検討の背景（きっかけ）一覧

表 5-5 検討の背景（きっかけ）の一覧表

分類	市町村 区分	実施しようとした取組について			検討の背景
		モード1	モード2	取組内容	
既存交通資源の 運行効率性向上 の検討	市	4条バス	スクールバス	混乗化	・ 地方創生推進交付金事業の1つとして、大学のスクールバスを活用した周辺市へのアクセス改善事業について計画した。
	町	4条バス	スクールバス	混乗化	・ 収支悪化によるコミュニティバスの廃止を検討する中で、代替策として小学校スクールバスの活用（混乗化、日中利用）を検討した。
	市	4条バス	スクールバス	モードの統合・一体化	・ 市内の地域公共交通再編の検討にあたる庁内関係課検討会議において、スクールバスと一般路線バスの統合や混乗化等の可能性について検討を行った。
	市	4条バス	スクールバス	モードの統合・一体化	・ スクールバスの運行経費削減のため
	市	4条バス	スクールバス	モードの統合・一体化	・ 路線バスと重複している部分の効率化や、スクールバスの新車導入を契機に、混乗化の検討が行われるようになった。
	市	4条バス	空白地有償運送	モードの統合・一体化	・ 町内の路線バスが廃止されデマンド交通（区域内運行）が導入されることで、競合が懸念された。
	町	4条バス	送迎バス	運行時刻の調整	・ 町で運行しているシャトルバスの収支率向上および利用者増加のため、工業団地にある企業が各社で行っている送迎バスのニーズを吸収しようとした。
	市	4条バス	送迎バス	モードの統合・一体化	・ 一部バス路線における利用者減少の理由のひとつに、病院送迎バスの充実が挙げられたため、一般路線バスと病院送迎バスが重複する部分の統合等を検討することになった。
	市	スクールバス	-	混乗化	・ 地域公共交通会議の中で、混乗化に関する議題が挙がった。 （乗車人数や安全性の観点から認めない方針となった）
	市	送迎バス	-	混乗化	・ 既存の移動手段の利活用のため。
	市	送迎バス	-	混乗化	・ コミュニティバスなど定時定路線型の地域公共交通の実施が難しいことから、調査・検討に向け地域公共交通の検討プロジェクトチームを立ち上げていた。 ・ 同PT内の検討の際、スポーツセンターの指定管理者が運行する送迎バスをルート変更することで混乗化ができないかという話が出た。
	地域状況の変化 （施設新設など）	市	送迎バス	-	混乗化
町		送迎バス	-	混乗化	・ 企業等の送迎バスの混乗化を検討し、企業にアンケートを実施した。 （全て協力できないとの回答であったため断念）
市		4条バス	スクールバス	混乗化	・ 小中学校の統合に伴い、通学時の安全確保を目的に教育部局でスクールバスの導入を検討した。その際、新設校付近を運行するコミュニティバスを活用できるか検討した。 （地域の日常生活を支援する交通手段としての、コミュニティバスの役割を果たせなくなることを考慮し断念）
市		4条バス	スクールバス	混乗化	・ 学校統合に伴い、新たにスクールバス運行の必要性が生じたため、市民混乗を検討した。
町		4条バス	スクールバス	混乗化	・ 学校統廃合に伴い、新たにスクールバス運行の必要性が生じたため、既存路線バスも含めて運行の見直しを行い効率化を図った。 ・ 当該地域は既存の路線バスが運行されていたため、スクールバスの混乗化の検討を行った。
町		4条バス	スクールバス	間合い利用、車両の共用	・ 町内の公共交通機関が路線バスしかなく、一部の地域においては廃止により空白地域が発生した。 ・ 高齢者の運転免許証自主返納者の増加に伴い、交通手段の確保をする必要があった。
町		4条バス	スクールバス	間合い利用、車両の共用	・ 学校統合に伴いスクールバスの運行を開始し、学校の送迎以外の時間でのバスの有効活用を図った。
市		スクールバス	-	混乗化	・ 当該地域の小学校が統合されることになり、スクールバス運行の必要性が生じた。 ・ 当時課内で検討していた地域公共交通網形成計画に基づき、交通不便地域において住民主体による自家用有償旅客運送の実施を検討をしているところであったため、自家用有償旅客運送による児童と住民の混乗化について地域と協議した。
住民からの要望	市	4条バス	無料バス	モードの統合・一体化	・ 既存の市内循環バスの運行本数が少なく、無料バスとコースが重なる部分が多いことから、一部の利用者より声があがった。
	市	スクールバス	-	混乗化	・ 小学校の統廃合が決定した際に、市が運行するスクールバスを高齢者等の住民も利用できるようにしてほしい旨の要望が一部の地域からあった。
議会からの質問	市	4条バス	スクールバス	混乗化	・ 市議会に質問を受けたことをきっかけに、庁内関係部署で検討した。
	市	スクールバス	-	間合い利用、車両の共用	・ 議会の一般質問において、「スクールバスの間合い利用」に関する質疑の通告を受けて検討。

※固有の地名、サービス名等、市町村の特定に繋がるおそれのある表現は修正している。

## 2) 検討開始から実施断念までの年数

- ・半数にあたる 50.0%が、検討開始から実施断念まで「1年未満」であった。
- ・一方で、1年以上にわたって検討を行うも実施を断念した取組もみられ、「2年以上3年未満」や「3年以上4年未満」も各1取組（4.2%）みられた。

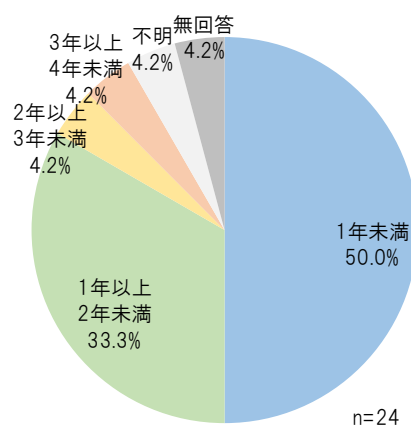


図 5-19 検討開始から実施断念までの年数

【「課題・障害の回答内容一覧」の取組番号との対応】（⇒p.5-17,5-18）  
1年以上2年未満：6,11,14,15,16,18,19,21（8取組）  
2年以上3年未満：24（1取組）  
3年以上4年未満：13（1取組）



### 3) 協議の実施パターン（協議の熟度）

協議の関係者を取組別にみたところ、「庁内のみで協議」が45.8%と最も割合が高く、市町村の内部における検討で断念した事例が多い。一方で、「住民等を含めた協議」の段階まで進んだものの断念した取組は、16.7%であった。

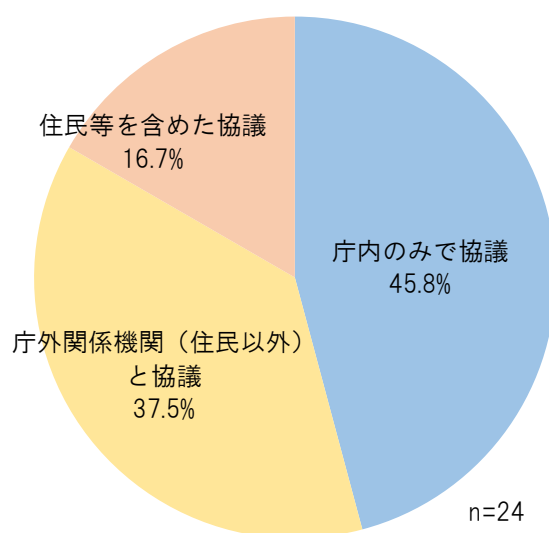


図 5-20 協議の実施パターン

【「課題・障害の回答内容一覧」の取組番号との対応】（⇒p.5-17,5-18）  
庁外関係機関（住民以外）と協議：6,10,11,14,18,20,21,22,23（9取組）  
住民等を含めた協議：2,7,15,24（1取組）

#### 4) 検討過程で判明した課題と、実施にあたって障害となった程度

##### (1) 課題項目別の概況

「運用面」や「合意形成」については、「重大な影響あり」、「軽度の影響あり」ともに回答した市町村の割合が高い。また、「安全面」も「重大な影響あり」と回答した市町村の割合が高く、これら3項目の課題が、実施にあたっての障害となりやすいと考えられる。

一方で、「制度面（法令の規定）」と「制度面（補助制度）」については、「軽度の影響あり」の割合が高く、制度面の課題は副次的な課題となることが多いと考えられる。

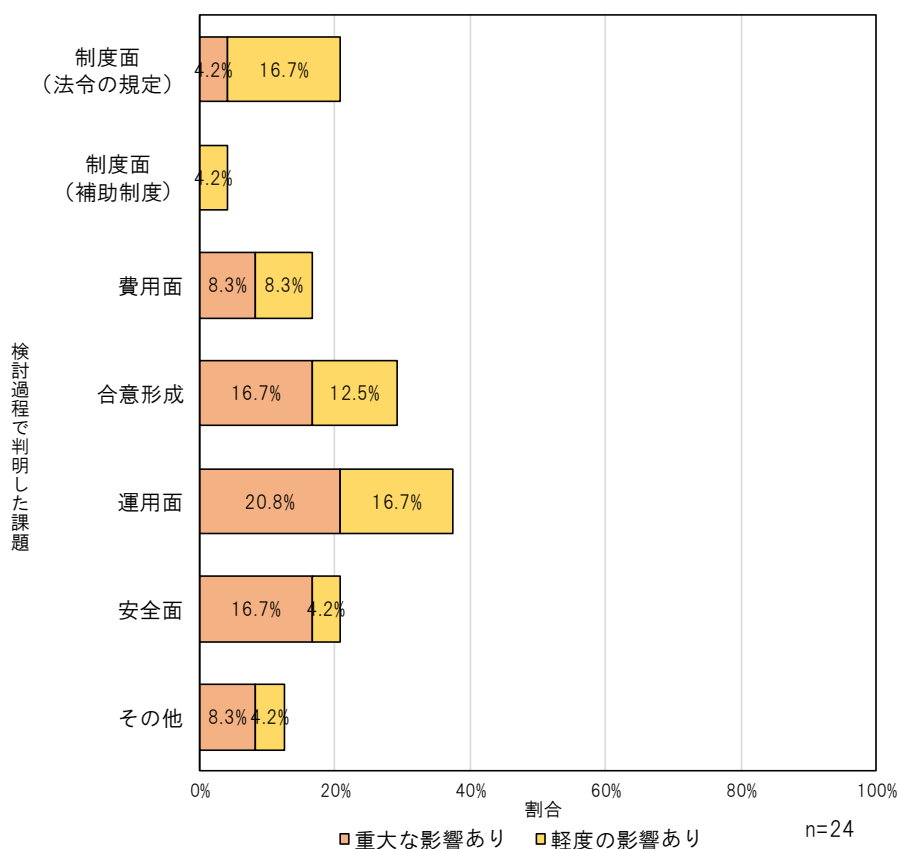


図 5-2 1 検討過程で判明した課題と、実施にあたって障害となった程度（課題項目別）

※「実施にあたって影響なし」と回答があった課題や、影響の程度が無回答であった課題については、上図から除外している。全ての回答内容については、次頁以降の「【参考】課題・障害の程度一覧」を参照。

【参考】課題・障害の回答内容

表 5-6 課題・障害の回答内容一覧（1/2 制度面、費用面、合意形成）

課題内容	取組番号	市町村区分	実施しようとした取組について			検討過程で判明した課題について	
			モード1	モード2	取組内容	障害の程度	内容
制度面 (法令の規定)	24	市	送迎バス	-	混乗化	◎	・医療法人の本来業務以外の不特定多数の人が送迎バスを利用することは、医療法に抵触する恐れがある。
	9	市	スクールバス	-	間合い利用、車両の共用	○	・スクールバスは白ナンバーであって、営業用車でないため運賃収受ができず、無償とするしかない。
	12	市	4条バス	無料バス	モードの統合・一体化	○	・現状、無料バスについては道路運送法の規定から外れていることから、四条バスとして認可されている市内循環バスとの法的（制度的）な兼ね合いが難しい（運転手の免許など）。
	13	市	4条バス	スクールバス	モードの統合・一体化	○	・有償での混乗化を目指した場合、自家用有償運送に形態を変更することが求められる。
	14	市	4条バス	送迎バス	モードの統合・一体化	○	・病院送迎バスを有償に変更する場合、自家用有償運送に形態を変更することが求められる。
	18	市	4条バス	スクールバス	混乗化	×	・大学通学バス運行事業者の4条免許取得が障害となった。
	16	市	4条バス	スクールバス	混乗化	-	・本市スクールバスは無料でスタートしており、道路運送法第4条による許可（一般貸切旅客自動車運送事業）であるが、料金を収受する道路運送法第4条による許可（一般乗合旅客自動車運送事業）とは、許可の事業区分が異なり、受託できない事業者がある点。
制度面 (補助制度)	3	市	送迎バス	-	混乗化	-	・乗客の氏名等をすべて把握する必要がある。
	24	市	送迎バス	-	混乗化	○	・送迎バスの車両購入費や運行経費に対する補助は、利益供与と取られる恐れがあり、送迎バスの活用に当たり行政からの支援内容の拡大が難しい。
費用面	5	町	4条バス	スクールバス	間合い利用、車両の共用	◎	・検討事業の見積もりを徹したところ、費用が高額であった。
	14	市	4条バス	送迎バス	モードの統合・一体化	◎	・様々な主体による運行の場合、誰がどのように費用を負担していくかが課題となる。
	11	市	4条バス	スクールバス	混乗化	○	・通学利用に当たり増便の可能性があることから、車両購入等の費用捻出が困難であった。
	18	市	4条バス	スクールバス	混乗化	○	・採算性や費用負担の枠組み。
	24	市	送迎バス	-	混乗化	×	・利用者は無償で送迎バスを利用できるが、燃料費等の経費負担が病院や企業の課題となっている。
	21	町	4条バス	スクールバス	混乗化	-	・特に車両の購入費用について、確保できる目途が立たない。
合意形成	11	市	4条バス	スクールバス	混乗化	◎	・混乗化による乗務員の負担が懸念された。
	18	市	4条バス	スクールバス	混乗化	◎	・スクールバスを運行する大学から、大学関係者以外の乗車や所要時間の増加に対する懸念を持たれた。
	4	市	4条バス	スクールバス	モードの統合・一体化	◎	・スクールバスの運行については、廃校となる場合の条件として、対象学区の児童生徒の通学手段の確保策としてスクールバスを運行することとしていたため、保護者等の合意を得ることが困難であることが想定された。
	10	市	スクールバス	-	モードの統合・一体化	◎	・バス事業者側の乗務員不足が深刻であり、新規路線を開設することについて各社とも対応が困難な状況である。
	9	市	スクールバス	-	間合い利用、車両の共用	○	・無償とした場合、現在運行している有償コミュニティバスとの差別化を図るための理由付けが必要なほか、民業圧迫のおそれがある。
	12	市	4条バス	無料バス	モードの統合・一体化	○	・それぞれのバスを担当する部署が異なっており、地域交通会議（道路運送法による）も存在しないことから、議論の場を作るまでにいかなかった。
	13	市	4条バス	スクールバス	モードの統合・一体化	○	・混乗化に当たっては、PTAやバス事業者との合意形成が不可欠だが、そこまで話が至らなかった。
	24	市	送迎バス	-	混乗化	×	・事前に協力が得られた送迎バス運行事業者を前提として検討を進めた為、地域との合意形成が不十分であった。
	7	町	4条バス	スクールバス	混乗化	-	・地域移動に対するニーズ（ルート、ダイヤ等）について、把握が不十分であった。
	21	町	4条バス	スクールバス	混乗化	-	・小学校保護者との意見交換会を開催したところ、スクールバスの運行を希望する保護者が多く、不特定多数の旅客を混乗させることに合意を得られなかった。
	21	町	4条バス	スクールバス	混乗化	-	・学校側から、混乗化、日中利用に対する前向きな意見がなかった。
	15	市	スクールバス	-	混乗化	-	・循環バスは小学生の通学の足になっているので、できれば朝夕の時間だけでも残してほしいという意見があった。
	23	市	送迎バス	-	混乗化	-	・近隣のタクシー事業者に児童の安全確保の観点から、通学時間帯だけでも自治会バスの運転手を担えないか打診をしたが、運転手不足により対応不可との回答であった。
	20	町	送迎バス	-	混乗化	-	・指定管理者より、あくまで施設利用者のための送迎バスであるため、利用者以外は原則利用できないとの見解が示された。
	19	町	4条バス	スクールバス	間合い利用、車両の共用	-	・関係者間の調整がつかなかった。
22	町	4条バス	送迎バス	運行時刻の調整	-	・関係者間の調整がつかなかった。	
						-	・自社の送迎バスのほうが利便性が高いという企業があった。

※課題の内容について、市町村の特定に繋がるおそれのある表現は修正している。

【「障害の程度」欄の記号について】

- ◎：実施断念に重大な影響あり  
 ○：実施断念に軽度の影響あり  
 ×：実施断念の要因ではないが、検討過程で課題となった  
 -：無回答

表 5-7 課題・障害の回答内容一覧（2/2 運用面、安全面、その他）

課題内容	取組番号	市町村区分	実施しようとした取組について			検討過程で判明した課題について	
			モード1	モード2	取組内容	障害の程度	内容
運用面	11	市	4条バス	スクールバス	混乗化	◎	・学校付近を運行するルートは隔日の運行であることや、通学時間帯でのダイヤ調整が困難であった。
	2	市	スクールバス	-	混乗化	◎	・席は予約制で、乗車率が8割程度となっていることから、座席数の面から混乗化が困難。
	9	市	スクールバス	-	間合い利用、車両の共用	◎	・学校行事の規模や重複の状況に応じて、間合い利用の調整がその都度必要となる。
	4	市	4条バス	スクールバス	モードの統合・一体化	◎	・バス路線再編のルート案が、必ずしもスクールバスとして利用しやすいルートではないなど、運用面における調整が困難であった。
	6	市	4条バス	スクールバス	モードの統合・一体化	◎	・運行ルート調整（幹線から外れた生徒宅の前まで入るなど、ドアtoドアに近い運行が求められた） ・ダイヤ調整（学校の行事にあわせ下校時間が変わることにより路線バスが対応できない）
	18	市	4条バス	スクールバス	混乗化	○	・大学夏季休暇中の運行体制と、送迎バスの運行事業者が鉄道駅などにバス停を設置することについて難色となった。
	24	市	送迎バス	-	混乗化	○	・事前に協力が得られた送迎バス運行事業者を前提として検討を進めた為、本来の運行目的（ルート、ダイヤ等）と地域の移動に対するニーズが一致しなかった。 ・既存バス路線を運行するバス事業者に配慮し、駅に向かうルートは混乗の対象外としたが、地域にとって利便性が低く利用者数が伸びなかった。
	13	市	4条バス	スクールバス	モードの統合・一体化	○	・スクールバスは学校までの移動手段であり、そこから先、一般利用者のニーズに合わせた目的地の設定が難しい。 ・登校時はほぼ一定の時刻で走るが、帰りの時刻は曜日等によって変わるため、一般利用者のニーズに合わせるのが難しい。
	14	市	4条バス	送迎バス	モードの統合・一体化	○	・路線バスは通院以外の目的での利用者もいるため、通院利用者中心のダイヤ設定とした場合、利便性が低下する恐れがある。
	7	町	4条バス	スクールバス	混乗化	-	・運行ルートが複数に分かれることや、急な運行時刻の変更の対応が可能なか、車両の大きさなど、混乗化した場合のスクールバスの役割と生活バス路線として、また観光地であるためダイヤの調整など困難と判断した
	16	市	4条バス	スクールバス	混乗化	-	・スクールバスは、短縮日課等の学校の日程に応じた臨機応変な運行が可能であるが、定時定路運行となる路線バスでは対応できない。
	21	町	4条バス	スクールバス	混乗化	-	・学校のスケジュールへの柔軟な対応ができなくなる、あるいは学校優先にすると住民の利便性が落ちるといった問題があった。 ・スクールバスに必要な大きさの車両では、狭い道路を走れない可能性があった。
	19	町	4条バス	スクールバス	間合い利用、車両の共用	-	・ダイヤ調整について、調整がつかなかった。
	22	町	4条バス	送迎バス	運行時刻の調整	-	・送迎バスを運行する企業が希望するダイヤが組みづらい（朝の時間帯と帰宅時間帯の流動に合ったダイヤを組むため）。
8	市	4条バス	空白地有償運送	モードの統合・一体化	-	・公共交通空白地有償運送では、ルート外への運行が可能であることと、運転手による移動先での付き添いや待機なども可能であるため、4条バスではできない面の補完的な移動手段として、必要があると判断した。	
安全面	17	市	4条バス	スクールバス	混乗化	◎	・スクールバスに不特定多数の混乗利用者が乗車することについて、児童・生徒の保護者から難色を示された。
	1	市	スクールバス	-	混乗化	◎	・スクールバスに不特定多数の者が混乗することについて、児童・生徒の保護者等は難色を示した。
	2	市	スクールバス	-	混乗化	◎	・児童以外を乗せた場合の事故等の懸念から、保護者の理解が得られなかった。
	13	市	4条バス	スクールバス	モードの統合・一体化	◎	・混乗化することによる生徒の安全確保には、課題が残る。
	11	市	4条バス	スクールバス	混乗化	○	・トラブル発生時の対応について、事業者に難色を示された。
	7	町	4条バス	スクールバス	混乗化	-	・混乗化した場合に不特定多数の利用者が乗車することについて、児童の保護者から難色を示された。 ・災害発生時や緊急時の児童・生徒の送迎に対応できない。
	16	市	4条バス	スクールバス	混乗化	-	・児童生徒以外が混乗することで安全確保が難しくなることへの懸念や、保護者の理解や協力を得られることが難しいと予想された。
	21	町	4条バス	スクールバス	混乗化	-	・児童生徒の安全面に不安があった。
15	市	スクールバス	-	混乗化	-	・地域住民がスクールバスを運行するにあたって、ドライバーが高齢になることが想定されたため、児童・生徒の保護者から安全性の面で難色を示された。	
その他	13	市	4条バス	スクールバス	モードの統合・一体化	◎	・学校再編について協議している段階であり、再編の目的がつかまでは混乗化事業の具体化・実施は難しい。 ・現在でも、生徒だけで定員一杯の状況であり、混乗化した場合積み残しが出る恐れもある。
	14	市	4条バス	送迎バス	モードの統合・一体化	◎	・ドアtoドアではない、路線バス車両が古くステップが高いため乗降できない等の理由により、送迎バスを利用している人は路線バスを利用できない可能性があった。
	12	市	4条バス	無料バス	モードの統合・一体化	○	・無料バスについては、高齢者福祉施設の管理業務に含まれるものだが、委託先の社会福祉法人も、あくまで高齢者福祉施設の管理が本業となっていることから、4条バスとの統一化の理解を得ることが難しい。

※課題の内容について、市町村の特定に繋がるおそれのある表現は修正している。

【「障害の程度」欄の記号について】

◎：実施断念に重大な影響あり

○：実施断念に軽度の影響あり

×：実施断念の要因ではないが、検討過程で課題となった

-：無回答

### 3 今後の展望

今後の予定や、「多様な輸送モード」の連携に関する市町村としての展望を質問したところ、特に混乗化を検討した市町村からは、「今後の情勢変化によっては再び取組を検討したい」旨の展望が複数みられた。

表 5-8 今後の展望の記載内容

市町村 区分	実施しようとした取組について			今後の展望
	モード1	モード2	取組内容	
市	4条バス	スクールバス	混乗化	将来の情勢変化によっては、スクールバスや送迎バス等との混乗化を検討したい。
市	4条バス	スクールバス	混乗化	連携は困難であり、協議は行っていない。
市	4条バス	スクールバス	混乗化	将来の情勢変化によっては、再びスクールバスの混乗化など、輸送モードの連携について検討したい。
町	4条バス	スクールバス	混乗化	子供たちにとって安全な方法で通学の足を確保することが課題。この課題が解決できなければ、循環バスの全面廃止は難しい。日中の時間帯は、循環バスからデマンドタクシーへの移行を推進していく。
町	4条バス	スクールバス	混乗化	当面予定はないが、社会情勢の変化や財政状況によっては、再び、スクールバスの混乗化など輸送モードの連携について検討したい。
町	4条バス	スクールバス	間合い利用、車両の共用	2019年よりデマンド型乗合タクシー事業の実証運行を開始したため、当事業の利用状況の分析を行う。
市	4条バス	スクールバス	モードの統合・一体化	通学環境を取り巻く情勢の変化等を注視しながら、効率的かつ効果的な運行に資するモードの統合等の輸送モードの連携について必要に応じて検討する。
市	4条バス	スクールバス	モードの統合・一体化	前回の検討から10年が経ち、生徒数も当時より減っていることや、高齢者の足の確保も課題となっているので、住民の移動手段の確保について再度検討が必要であると感じている。
市	4条バス	スクールバス	モードの統合・一体化	少なくとも学校再編の目的が立つまで、スクールバス混乗化を具体的に検討していくことは不可能と考えている。
市	4条バス	空白地有償運送	モードの統合・一体化	各交通モードの役割と住み分けを明確化しながら、持続可能な移動手段として、状況に応じて再検討も思慮する。
市	4条バス	無料バス	モードの統合・一体化	令和2年度中に地域公共交通活性化再生法に基づく協議会を立上げ、関係者間の協議により、新たな交通システムや既存バスの混乗、システムの効率化等の検討を行っていく。
市	4条バス	送迎バス	モードの統合・一体化	病院側も、人員確保や費用面で、送迎バスの運行に苦慮しているとの話を聞いているが、地域貢献や営業施策の一環として実施されているものであり、路線バス事業との利害を一致させることはかなり難しいと予想している。
町	4条バス	送迎バス	運行時刻の調整	現在は、企業の送迎バスとコミュニティバスがほぼ同じルートで重複して運行している。 そもそも工業団地では、公共交通機関より自家用車で通勤している人の割合のほうが多かったが、シャトルバスの工業団地ルートを開始してみると、一定数のニーズはあるようなので、引き続きルートは確保しニーズが増えてくれれば通勤に利用しやすい時刻表を検討していく。 そのなかで、企業の送迎バスの廃止（企業にコミュニティバスの費用の一部を負担してもらい、共同運行のようなかたち）が可能かどうか、検討していく。
市	スクールバス	-	混乗化	バス路線の再編及び需要閑散時間帯のタクシーを活用した取組を推進することにより、市民の移動手段の確保を図る。
市	スクールバス	-	混乗化	現段階での混乗化は困難であり、担当課との情報共有を進めていく。
市	スクールバス	-	混乗化	当地域には高校のスクールバスが多く運行しているが、1台当たりの乗車人数が多く、一般客は乗れない状況。 小中学校については、現時点で新たな地域へのスクールバスの導入や混乗化について検討していない。
市	スクールバス	-	間合い利用、車両の共用	児童生徒の送迎時に一般市民も無料利用可（混乗化）といった活用の可能性もあると思うが、こちらは保護者の同意を取り付けることの困難が予想される。
市	スクールバス	-	モードの統合・一体化	現在、大学スクールバスの混乗化を検討した地域への路線バス運行の計画は、特に進捗していない。
市	送迎バス	-	混乗化	引き続き調査・検討を行う。
市	送迎バス	-	混乗化	令和2年より5年程度、市全域の高齢者、子育て世帯を対象としたデマンド型交通の運行を行うことから、まずは利用状況の把握に努める。
市	送迎バス	-	混乗化	スーパーマーケットの送迎バスの混乗について、具体的な地区での実施に向けて検討中。

※固有の地名、サービス名等、市町村の特定に繋がるおそれのある表現は修正している。