

地域が主体となる移送サービス 導入マニュアル

令和6年3月
長泉町

目次

はじめに	1
1 マニュアル策定の目的	1
2 本マニュアルの位置づけ	1
3 地域主体で移送サービス導入に取り組む意義	2
4 移送サービスの導入における連携・協働の必要性	2
第1章 マニュアル活用に関わる諸条件の確認	3
1 マニュアルの対象	3
2 対象とする運行形態	3
3 主体となる地域の単位	4
第2章 地域が主体となる移送サービスの検討手順	6
1 検討フロー	6
2 取組のステップに応じた各主体の役割と取組のポイント	8
Step 1 事前相談	8
Step 2 実証運行に向けた準備	12
Step 3 実証運行	20
Step 4 本格運行・検証評価	26
第3章 町の支援制度等	31
1 町の支援制度	31
2 長泉町地域が主体となる移送サービス導入検討立候補制度実施要領（案）	31
3 マニュアルの見直しについて	33

はじめに

1 マニュアル策定の目的

地域が主体となる移送サービスとは、通勤や通学、通院、買い物等の日常的な移動・外出に困難を感じている人、公共交通機関を利用することが困難な人（移動困難者）を主な対象として、地域の町民が主体となり車両を使って移動や外出の支援を行うサービスのことです。

例えば、公共交通機関を利用することが困難なお年寄りが病院に行きたいときに、運転ボランティアが自分の車両で、お年寄りの自宅へ迎えに行き、病院まで車両に乗せて送り、再び自宅へ送るといったサービスが考えられます。

既に高齢者の生活支援の一環として移動支援が行われている実態があり、今後は地域が主体となる移送サービスに移行していくことも考えられます。

そこで、地域が主体となり町とともに移送サービスの仕組みを構築できるよう、サービスの具体的な検討手順や町による支援体制等を整理した導入マニュアルを作成しました。

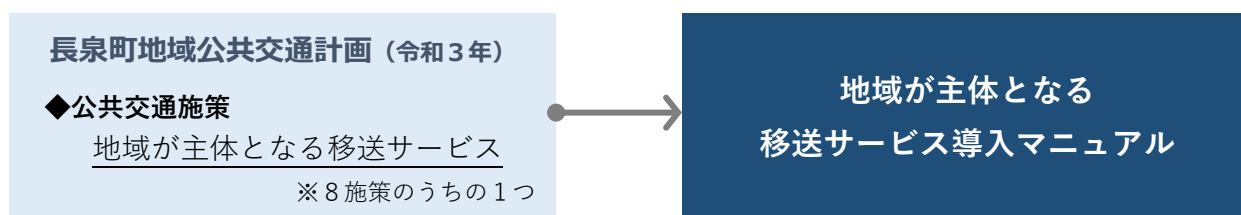
今後、本マニュアルを地域住民、交通事業者、行政など移送サービスに関わる方々に活用していただくことにより、効果的な移送サービス方策の選択、関係者同士の具体的な移送サービスの形の共有等が可能になり、さまざまな場面で連携・調整が効果的かつ円滑に進められることが期待されます。

一方で、地域や行政の担当者など関係者の交代により実施体制に変化が生じた場合でも、円滑な引継ぎや取組における実施水準の確保が可能になり、取組が継続的に実施されることも期待されます。

2 本マニュアルの位置づけ

令和3年に策定した「長泉町地域公共交通計画」においては、公共交通の役割として「住民等の移動に資する社会インフラ」、在るべき姿「地域特性に合った交通機関の組み合わせによる持続可能な公共交通体系」を掲げ、これらを実現するための具体的な施策として8つの施策が位置付けられ、その1つに「地域が主体となる移送サービス」があります。

本マニュアルは、地域が主体となる移送サービスの導入促進を図るために、移送サービスの仕組み、町による支援策を明らかにしつつ、この内容を町民、事業者及び行政内での周知を図るために策定するものです。



3 地域主体で移送サービス導入に取り組む意義

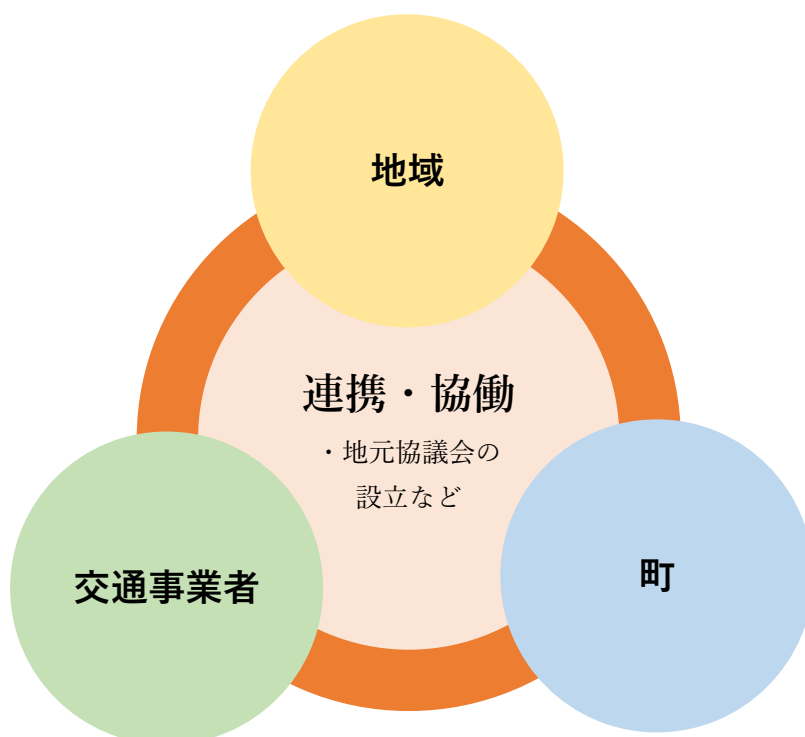
民間事業者により経営・運行される路線バスと異なり、「地域主体」で移送サービスの維持・確保の実現が図られることには、次のような意義があります。

- ・地域が主体となって移送サービスの形を検討することで、運行計画等に対する様々な意見を集約しやすく、地域住民の意向を踏まえた運行計画となり、合意形成を得やすい。
- ・地域固有の移動ニーズが把握しやすく、地域特性に応じた路線設定等につながり、地域にとって利便の良い生活交通となりやすい。
- ・地域が主体となって生活交通の維持・確保に取り組むことにより、地域が運行させた“自分たちの生活交通として、「守り」「育てる」意識を持つことがしやすく、持続的な生活交通の確保につながりやすい。
- ・生活交通を維持・確保することは地域の「誇り」や「愛着」につながりやすく、コミュニティの強化に寄与することが期待できるとともに、幅広い地域づくりにも結びつくことが期待できる。

4 移送サービスの導入における連携・協働の必要性

地域だけで移送サービスを導入する場合、煩雑な事務手続きや専門知識の習得など、様々な問題が生じてくると考えられます。このため、地域主体のもと、交通事業者、本町の3者の連携・協働により適切な役割分担の下で連携して取り組むことが重要です。

3者の連携を確実なものとするために、地域、交通事業者、町などが連携する長泉ならではの体制を整備し、運行事業を進めていくことも望まれます。



第1章 マニュアル活用に関わる諸条件の確認

本章においては、マニュアルの活用及び移送サービスの検討に係る諸条件を明確にします。本章で記載されていることを基本とし、活用及び検討を行ってください。

1 マニュアルの対象

本マニュアルの対象者及び活用方法は、マニュアル策定の目的を踏まえ、次のように想定します。

①移送サービスを導入しようとする地域（町民）

…地域において導入しようとする移送サービスの手法の検討 等

②交通事業者

…地域が想定する移送サービスの手法の確認 等

③行政

…行政から地域への移送サービス導入を提案しようとする際の望ましい手法の検討 等

2 対象とする運行形態

（１）地域が主体となる移送サービスの仕組み

地域が主体となる移送サービスは、買い物や通院などの日常生活に欠かせない移動手段として、さまざまな地域において、多様な運行形態で導入されています。

このうち運賃等の対価を得て有償で地域が主体となる移送サービスを行う場合、道路運送法の規定に基づいて実施する必要があります。（図表１）

図表１ 地域が主体となる移送サービスに関連する道路運送法上の規定

区分	種類	種別	運行の態様別	代表的な運行形態	参入の手続き
旅客自動車運送事業	一般旅客自動車運送事業 (特定旅客自動車運送事業以外の旅客自動車運送事業)	(イ)一般乗合旅客自動車運送事業(乗合旅客を運送する一般旅客自動車運送事業)	ア 路線定期運行	・路線バス ・コミュニティバス ・乗合タクシー(定時定路線型) ・高速バス 等	法４条許可
			イ 路線不定期運行 ウ 区域運行	・乗合タクシー(デマンド型)	
		(ロ)一般貸切旅客自動車運送事業(一個の契約により乗車定員 11 人以上の自動車を貸し切って旅客を運送する一般旅客自動車運送事業)		・貸切バス(チャーター)	

旅客自動車 運送事業	一般旅客自動車 運送事業	(ハ)一般乗用旅客自動車運送事業 (一個の契約により乗車定員 11 人未満 の自動車を貸し切って旅客を運送する 一般旅客自動車運送事業)	・タクシー(チャーター) 【時間制運賃等】	法 4 条許可
	特定旅客自動車運送事業 (特定の者の需要に応じ、一定の範囲の旅客を運送する旅 客自動車運送事業)		・工場従業員の送迎バス ・スクールバス	法 43 条許可
【例外許可】国土交通大臣の許可を受けた場合等における、貸切バス事業 者、タクシー事業者による乗合旅客の運送 ア 災害の場合その他緊急を要するとき イ 一般乗合旅客自動車運送事業者によることが困難な場合において一 時的な需要のために国土交通大臣の許可を受けて地域及び期間を限定 して行うとき			・鉄道工事運休代替バス ・イベント送迎シャトルバス ・乗合タクシー等の実証運行 【実証運行時】	法 21 条許可
自家用自動 車による有償 の旅客運送	自家用有償旅客 運送	ア 交通空白地有償運送	NPO 等が行う有償運送	法 79 条登録
		イ 福祉有償運送		
	国土交通大臣の許可を受けて行う運送		幼稚園送迎バス	法 78 条許可
	災害のため緊急を要するときに行う運送 (法 78 条関係)		-	-

注 1：表中の「法」は、道路運送法を指す

注 2：無償運送（自家用自動車による運送等）は、道路運送法の規制対象外

（２）本マニュアルで対象とする運行形態

「（１）地域が主体となる移送サービスの仕組み」で整理した結果を基に、本町における地域が主体となる移送サービスに適用可能な運行形態を次のように設定します。

なお、無償運送に関しても対象としますが、本町の支援が十分に受けられない可能性があります。

【本町における地域が主体となる移送サービスの運行形態の対象】

- ①乗合タクシー（定時定路線）[バス車両を活用する場合を含む]
- ②乗合タクシー（デマンド型）[バス車両を活用する場合を含む]
- ③チャーター（借り上げ）
- ④タクシー
- ⑤交通空白地有償運送

-
- ⑥無償運送（ボランティア運送）

3 主体となる地域の単位

主体となる地域の基本単位は行政区単位とし、複数の区や NPO 法人等が共同で主体となることも可能とします。

<参考：運行形態の概要とメリット・デメリット>

これらの運行形態について、概要及びメリット、デメリットは次のとおり。

図表2 地域が主体となる移送サービスに適用可能な運行形態の概要

運行形態	運行主体	概 要	メリット等	デメリット等
①乗合タクシー (定時定路線) [バス車両を活用する場合を含む]	バス、 タクシー 事業者	・路線を定めて運行し、運行系統の起終点及び停留所の時刻設定が定時	・事前登録や予約が必要ない ・定時に目的地に到着 ・バスと同様の仕組みであり、高齢者にもわかりやすい	・利用者がいない場合でも運行するため、一定の需要がないと事業性が低下しやすい
②乗合タクシー (デマンド型) [バス車両を活用する場合を含む]		・路線を定めて運行し、運行系統の起終点の時刻設定が不定となる形態、あるいは路線を定めず、旅客の需要に応じた乗合運送を行う形態	・事前の予約により、利用者がいる場合のみ運行することから事業性を担保しやすい	・事前予約を必要とするため、利用者にとって使いづらい ・乗合となるため、希望する時刻に目的地に到着できるかどうか分からない
③チャーター (借り上げ)	貸切バス、 タクシー 事業者	・行政区等が貸切事業者からバスやタクシー車両を貸切り、運行する方式 ・乗客から直接運賃を収受することは不可	・運行計画は基本的に自由に決めることができる (路線バス等が存在する場合は、利用者減による減便や廃止につながる可能性もあるので配慮が必要) ・道路運送法上の新たな許可申請や届出は不要	・乗客から直接運賃を収受できないため、別途財源確保が必要(利用者の割り勘等による場合は、利用人数により一人当たりの負担額が変化することになる(運賃のように決まらない))
④タクシー	タクシー 事業者	・路線や時間を定めず、予約時等に運行 ・メーターの表示額により運賃を支払う距離制運賃や、実拘束時間に応じて支払う時間制運賃等がある	・いつでもどこへでも行くことが可能	・乗合タクシーなどに比べ一人あたりの運賃が割高
⑤交通空白地有償運送	NPO 等	・過疎地域などバスやタクシーなどの公共交通機関だけでは十分な輸送サービスが確保できない場合、NPO法人等*が営利とは認められない範囲の対価によって行う輸送サービス	・移送サービスの事業性が低い過疎地域の移動手段として活用可能 ・自家用自動車による有償運送が可能 ・2種免許がなくても、講習を受ければ運転可能 ・路線定期運行でもデマンド型でも運行可能	・運転者や車両の確保、組織・管理体制の整備、輸送実績報告などを実施主体自らが行う必要がある

※交通空白地有償運送の運行主体：市町村、NPO、一般社団法人又は一般財団法人、地方自治法に規定する認可地縁団体（町内会・自治会が不動産登記等を行うために法人化の認可を受けた団体）、農業協同組合、消費生活協同組合、医療法人、社会福祉法人、商工会議所、商工会、営利を目的としない法人格を有しない社団であって代表者の定めがあるもの

運行形態	運行主体	概 要	メリット等	デメリット等
⑥無償運送（ボランティア運送）	地域	・自家用車を使用して無償で運送する方式 ・乗客から直接運賃を収受できない(燃料代等の実費は収受できる場合あり)	・運行計画は基本的に自由に決めることが可能 ・道路運送法上の新たな許可申請や届出は不要	・運転者や車両の確保、事故時の対応などを自らが行う必要がある

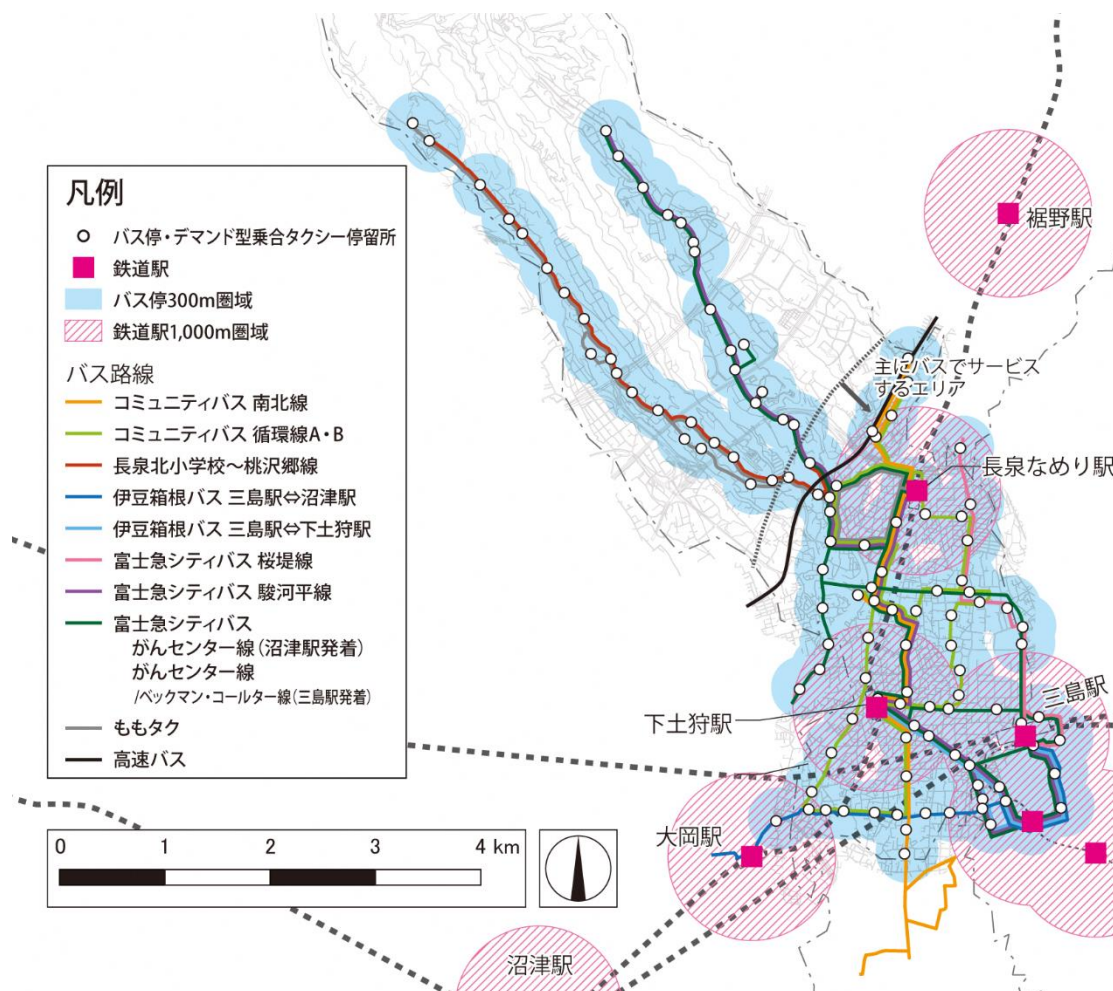
第2章 地域が主体となる移送サービスの検討手順

1 検討フロー

本町において、地域が主体となる移送サービスの導入を検討する際は、その地域に既存の公共交通機関が存在する場合には、まず、その公共交通機関を維持する施策を展開することを基本とします。ただし、既存の公共交通機関が存在する場合であっても、公共交通機関を利用することが困難な人を対象とするなど既存の公共交通機関への影響が少ない場合には移送サービスを検討することができます。

その検討手順は次ページの4つのステップに沿って進めていきます。(図表4)

図表3 公共交通サービス圏域



図表 4 検討フロー

Step 1 事前相談 (P8～11)

取組の流れ
(1)移送サービスの発意・検討 (P8)
(2)住民アンケートの実施 (P9)
(3)移送サービスの導入の取組実施の判断 (P10～11)



Step 2 実証運行に向けた準備 (P12～19)

取組の流れ
(1)地元協議会の設立・運営 (P12)
(2)移送サービスの導入検討申請手続き・協定締結 (P13～14)
(3)運行形態(案)の決定、運行事業者との事前相談 (P15～16)
(4)運行計画(案)の検討・合意形成 (P17～19)



Step 3 実証運行 (P20～26)

取組の流れ
(1)実証運行の準備・周知 (P20～21)
(2)実証運行の実施・利用実態調査等の実施 (P22～23)
(3)運行計画の改善・本格運行移行の判断 (P23～25)
(4)地域公共交通協議会における協議 (P25～P26)



Step 4 本格運行・検証評価 (P26～30)

取組の流れ
(1)本格運行の準備・周知 (P26)
(2)利用促進・資金確保 (P27～P28)
(3)本格運行の実施・本格運行結果の分析・運行計画の改善 (P29)
(4)事業実施に伴う手続き (P30)

2 取組のステップに応じた各主体の役割と取組のポイント

ここでは、取組のステップに応じた各主体の役割を整理するとともに、各主体が取組を行う際の参考となるよう、ポイントなどを掲載しています。

Step 1 事前相談

(1) 移送サービスの発意・検討

○地域において地域が主体となる移送サービスを進めるか否かについて、地域が主体となり、町の助言や情報提供を得て方向性を検討します。

<各主体の役割>

地 域	・地域の移送サービスに対する問題意識を持ち、地域の大まかなニーズを把握します。 ・町の支援制度等（P31 参照）を理解し、地域が主体となって取組を進めるかどうか検討します。 ・公共交通に関する勉強会を開催します。必要に応じ、町職員が地域に出向き、町の移送サービスの支援に関する取組などについて話をする「ふれあい出前講座」に申し込みます。
事業者	—
町	・地域の方々からの相談を受け、適宜、アドバイスを行います。 ・協議記録を作成し、関係者と情報共有します。 ・町の支援制度等（P31 参照）の情報提供を行います。

◆地域の大まかなニーズの把握方法

○把握方法

- ・高齢者のニーズに関しては、シニアクラブや地域包括支援センターの生活支援コーディネーター等に聞き取りを行う方法があります。
- ・障がい者のニーズに関しては、地区社会福祉協議会や民生委員に聞き取りを行う方法があります。

○地域の移送ニーズの例

- ・家からバス停までは高低差があり、バス停まで歩けないので、家の前まで車で来てほしい。
- ・自家用車を持っているが運転することが怖いため、診療所まで代わりに運転してもらいたい。
- ・自家用車を手放したので、買い物で重い荷物のあるときだけ誰かに運んでほしい。
- ・通院時に診療所までの運転と付き添いを頼みたい。
- ・子どもに習い事をさせたいがバスが運行していない時間帯で、送迎も難しいため、子どもだけで乗れる移動手段がほしい。

【町の支援制度の例】ふれあい出前講座について

- ・長泉町では、地域が主体となる移送サービスに限らず、住民参画のまちづくりをテーマとして、町の職員及び地域人材を講師として派遣する事業を実施しています。講座では、行政の取り組み状況の説明や専門知識を生かしたお話をします。



長泉町 HP
ふれあい出前講座

(2) 住民アンケートの実施

○地域が主体となる移送サービスの導入について、地域住民の意向を把握するためにアンケート調査を実施します。

<各主体の役割>

地 域	・地域のニーズをより詳細に把握するため、アンケートを実施します。 ・アンケート内容や分析、配布・回収などについて、町へ相談します。
事業者	—
町	・住民アンケートの設問項目、配布方法などに関して助言します。 ・アンケート結果の分析などに協力します。

◆住民アンケート実施ポイント

○対象者

- ・移送サービスの導入を検討している地区への全戸配布を基本としつつ、費用や配布・回収作業などを踏まえ検討します。
- ・情報が過大にならないよう、全戸配布する場合は、各世帯に1部配布し、代表者一人に（利用が見込まれる高齢者など）回答してもらうなどの調整が望めます。

○基本的な調査事項

個人属性	年齢、性別、免許の有無、バス停まで歩けるかなど
現状把握	買い物、通院など目的ごとの現在の行先、移動手段、出発・帰着時間、頻度など
運賃	利用してもよいと思う運賃、上限運賃など
意向	移送サービス導入による利用意向の有無
その他	自由意見など

○回答形式

- ・アンケートは、回答のしやすさや集計作業のしやすさを優先して、選択式を基本とし、必要に応じて記述形式とすることが望めます。
- ・ポスト投函等が難しい方のために、Web 回答フォームを用意するなど、回答の提出方法にも配慮することが望めます。

○アンケートの配布・回収・集計

- ・アンケートは、回収率の向上や経費の節減を図るため、行政区を通じて配布・回収することが望めます。回答結果は、グラフ・表など視覚的に状況把握がしやすいように集計・加工することが望めます。

(3) 移送サービスの導入の取組実施の判断

- アンケート結果を踏まえ、地域が主体となる移送サービスについて、具体的に取り組むことを前提として実証運行を実施するか否かを判断します。

<各主体の役割>

地 域	・他の地域における取組事例、アンケート結果等による地域のニーズなどをもとに、移送サービス導入に向けた取組実施の判断を行います。
事業者	—
町	・地域の方々からの相談を受け、適宜、アドバイスを行います。

◆移送サービス導入に向けた取組を実施するか否かの判断に当たっての確認事項

○判断材料に不足はないか？

- ・住民アンケートだけで判断しかねる場合は、関係者へのヒアリングなど、適宜、必要な情報を収集して、適切な判断ができるように努めることが大切です。

○移送サービスに関するニーズを適切に把握できているか？

- ・移送サービスはあるに越したことはないという考えが働き、アンケートで「利用する」の回答が多くても、現実的にはそれほど利用されないことが多々あります。移送サービスの利用意向や運賃、運行時間等のアンケート結果から、総合的に判断することが大切です。

○地域主体による移送サービスの導入を検討することが妥当か？

- ・本町の多くの地域においては、既存の路線バスやデマンド型乗合タクシーが運行されています。地域に既存の公共交通機関が存在する場合には、まず、既存の公共交通機関の活用あるいは改善策の検討をすることが望まれます。
- ・地域に公共交通機関が存在する場合、これらと競合する移送サービスを行うことはできません。あらかじめアンケート等で「バス停やデマンド型乗合タクシーの停留所まで歩けない方」など、移動に制限を受ける交通弱者を把握した上で、既存の公共交通機関と競合しない移送サービスを検討し、その移送サービスに関して取組実施の判断を行いましょう。
- ・地域が主体となって移送サービスを導入する取組は、地域住民の利便性を高めるだけでなく、地域づくりにもつながることから、地域の大きな財産になります。
一方、安定的な継続運行のためには、様々な労力と運行に必要な収入の確保を図るべく、場合によっては地域での金銭的負担が生じる可能性もあります。このため、既存の公共交通が活用できないか、あるいは他に考えられる効果的な対応策がないかという点について、慎重に見極めることが大切です。

○移送サービス以外のサービスを活用できないか？

- ・移送サービスの導入目的はさまざまですが、実態として買い物や通院の利用者が多くを占めます。移送サービスの主たる利用者である高齢者は、買い物目的での外出が多いものの、生活上の不便な点としても買い物を挙げるケースが多く、高齢者になるほど買い物が困難になることが分かります。
- ・移送サービス導入の取組実施について判断する際は、買い物困難者に対するサービス等の活用についても検討することが望まれます。

<参考 買い物困難者に対するサービスの種類と概要>

区 分	サービス等の種類	概 要	メリット	デメリット
① 商品を受け取る	移動販売	・食料品や日用品等を移動販売するサービス	・商品を実際に見て選ぶことができる ・住民に「集う」きっかけができるため、コミュニケーションを促進する効果が見込める	・店舗と比べ商品数が少なく欲しい商品が品切れになることもある ・巡回する日程・時間があらかじめ決められており、自分が好きな時間に買い物をすることができない
	宅配サービス・買い物代行	○店舗購入品の宅配サービス ・店舗で購入した商品を配達するサービス ○注文を受けた商品の宅配サービス ・インターネット・電話・FAX等で注文を受けて配達するサービス ○配食サービス ・宅配のお弁当や材料が送られてくるサービス ○買い物代行 ・利用者の代わりに買い物を請け負うサービス	○宅配（店舗購入品） ・自分の持てない商品でも届けてもらえる ・商品を実際に見て選ぶことができる ○宅配（注文品を宅配、配食）・買い物代行 ・外出が困難な場合でも利用することができる ・インターネットであれば24時間発注できるなど、自分の都合に合わせて注文ができる	・買い物したものをすぐに持って帰れない ・受取時間に家にいなければならない ・商品自体を自分の目で確かめながら選べない ・注文から配達に時間がかかり、ほしいときにすぐに商品が手に入らない場合がある ・注文方法がインターネットに限られる店舗があり、その場合、インターネット非利用者は活用できない
② 店への移動手段を確保する	移動支援	・乗合タクシー等の運行、店舗への送迎サービス	・乗合タクシー等は、買い物だけでなく、通院など他の施設への移動にも活用できる ・店舗で実際に商品を見ながら買い物することができる	・停留所まで距離がある人は利用が困難な場合がある ・自分の持てる範囲でしか買い物することができない
③ 店を作る誘致する	朝市・店舗誘致等	・食料品・日用品等の販売を行う小型店舗や朝市などの運営・誘致	・商品を実際に見て選ぶことができる ・住民に「集う」きっかけができるため、コミュニケーションを促進する効果が見込める ・営業時間であれば、いつでも買い物に行ける	・朝市や店舗を地域で運営しようとする場合、自ら新たに商品の仕入れ先を確保することが必要である ・新たに店舗を設置する場合、他の方法に比べ、店舗の取得・貸借費用、陳列什器や冷蔵庫、冷凍庫などの初期投資に費用が必要となる可能性がある

Step 2 実証運行に向けた準備

(1) 地元協議会の設立・運営

○地域が主体となる移送サービスの実施について、多様な関係者と協議を進めていくため、あるいは実証運行等を実施していくために、事業者や町も参画する地元協議会を設立します。

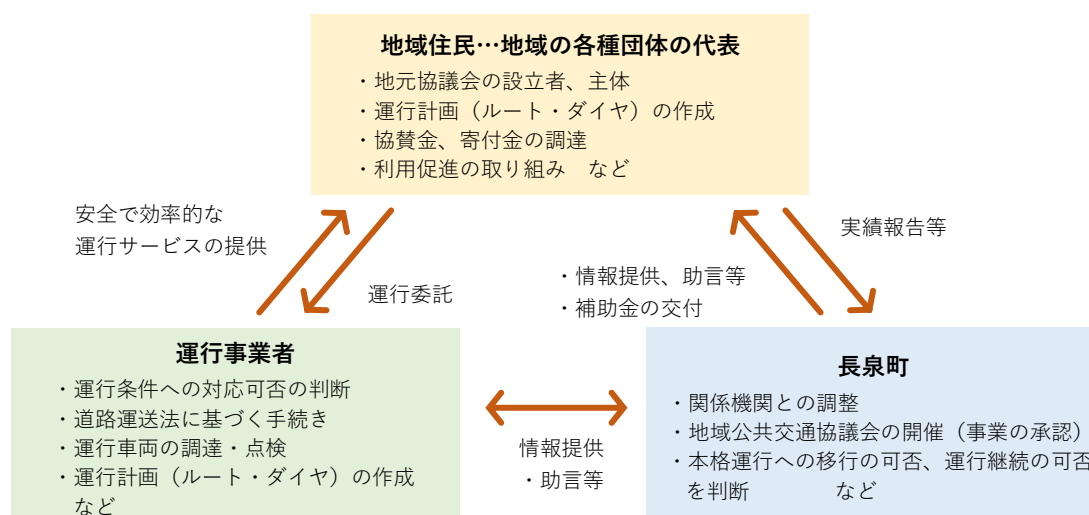
<各主体の役割>

地 域	・地域の各種団体（地区社会福祉協議会、行政区、シニアクラブなど）の代表者、利用者、運行事業者、町などが参画する「地元協議会」を設立し運営します。
事業者	・地元協議会に参画します。
町	・地元協議会に参画し、運営の補助を行います。

◆地元協議会設立のポイント

- ・移送サービスの導入にあたっては、利用者である地域が一体となり、継続的に取組を進めていく必要があります。また、導入後は、適宜地域の意見を集約し、運行計画の策定や改善等を行う必要があります。これらの協議や検討を地域、事業者、町が連携・協力して進めていくために、地域で地元協議会を設立することが望まれます。
- ・地元協議会のメンバーは地域の各種団体（地区社会福祉協議会、行政区、シニアクラブなど）の代表者が主体となり、運行事業者、町などが参画します。それぞれが役割分担を十分に認識しつつ、当協議会を調整の場として活用するなどして、各主体が連携しながら実施していくことが最適な移送サービス導入の成功につながるためのポイントです。
- ・協議会の設置については、本町が地域主体による取組と認めた上で支援を継続します。
- ・運行計画の策定や改善の際には、利用者の意向が重要であることから、利用者の協議会への入会、運行事業者から利用者の意向把握など、協議会に利用者の意見を反映できる仕組みや体制づくりが求められます。
- ・地元協議会の設立後は、随時地元協議会を開催し、運行計画の策定・改善の議論や本格運行移行の決定などを行うことになります。

図表 5 地元協議会のイメージ



(2) 移送サービスの導入検討申請手続き・協定締結

○地域から町に、地域が主体となる移送サービスの導入を具体的に進める申請書を提出し、地域と町で協定を締結します。

<各主体の役割>

地 域	・「長泉町地域が主体となる移送サービス導入検討立候補制度実施要領」(P31 参照)に基づき、移送サービス導入検討申請書を町へ提出します。 ・町から、導入検討の決定を受けた後は、実証運行の実施に関する協定を締結します。
事業者	—
町	・地元協議会から移送サービス導入検討申請書の提出を受けた場合、「長泉町地域が主体となる移送サービス導入検討立候補制度実施要領」に基づき、導入検討の可否を決定します。 ・協定書の案を作成の上、地元協議会と実証運行に関する協定を締結します。

◆移送サービスの導入検討申請手続き・協定締結のスケジュール

- ・移送サービスの導入検討申請は毎年度4月から8月末日までです。
- ・町は申請を受付、内容を審査し適当であると認めたときは、当年度の1月末までに決定通知します。
- ・協定は、決定通知後速やかに締結します。
- ・町の予算措置の関係上、実証運行は翌年度以降となります。

月	4月	5月	6月	7月	8月	9月	10月	11月	12月	1月	2月	3月	翌年 4月
スケジュール	移送サービスの導入検討 申請期間												
						審査期間							
											協定締結		実証運行開始
													●-----→

◆町との協定書の例

●●協議会が主体となる移送サービスに関する協定書（例）

長泉町（以下「甲」という）と、●●協議会（以下「乙」という）は、乙が主体となる移送サービスに関して次のとおり協定を締結する。

（趣旨）

第一条 この協定は、甲と乙が協力し、乙の地域の移送ニーズに対応する取り組み（●●協議会△△プロジェクト）について、必要な事項を定める。

（目的）

第二条 ▲▲区で通勤や通学、通院、買い物等の日常的な移動・外出に困難を感じている人、公共交通機関を利用することが困難な人（移動困難者）を主な対象として、乙が主体となり車両を使って移動や外出の支援を行うことを目的とする。

（移送サービスの概要）

第三条 移送サービスの概要は、次条にかかげる役割分担により▲▲区の（買い物や通院等の目的）支援を行う。

2 □移送サービスの詳細については、甲と乙が協議のうえ決定する。

（役割分担）

第四条 甲と乙の役割分担は次の通りとし、それぞれ責任をもって行う。

（中略）

この協定の締結を証するため、本書2通を作成し、甲、乙が記名押印のうえ、それぞれ1通を保有する。

令和●年●月●日

長泉町長

長泉 太郎 印

（住所）長泉町■■■

（職名氏名）

●●協議会 会長 長泉 花子 印

(3) 運行形態（案）の決定、運行事業者との事前相談

○地域は、事業者や町と調整しつつ、地域が主体となる移送サービスの運行形態について決めていきます。

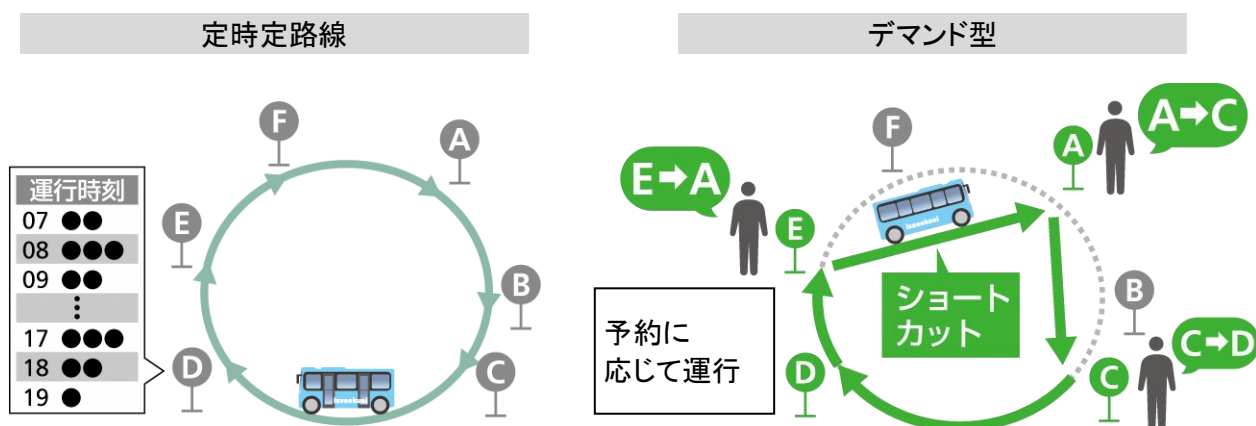
<各主体の役割>

地 域	・エリア毎の運行形態の考え方（図表 6、7）を参照し、運行対象となる地域が主にバスでサービスするエリアか、既存路線バスに加えデマンド交通でサービスするエリアかを把握し、地域住民の意向を踏まえて運行形態（案）を決定します。 ・町と連携して運行形態を検討した上で、移送サービスの導入に向けて運行事業者と事前相談を行います。
事業者	・事前相談に協力します。
町	・地域と連携して運行形態を検討した上で、運行事業者の確保に向けて交通事業者と事前相談を行います。 ・運行事業者を確保する前に静岡県タクシー協会・静岡運輸支局などと協議（地域の交通事業者の利害調整等）を行います。

◆エリア毎の運行形態の考え方

- ・移送サービスの運行形態は、主に、決まったルートとダイヤで運行する「定時定路線型」と予約に応じて運行する「デマンド型」に分けられます。
- ・長泉町地域公共交通計画に基づき、本町においては、主にバスでサービスするエリアでは、「定時定路線」を基本とし、対象者が少ないなど需要が見込めない場合には、「デマンド型」について検討します。また、既存路線バスに加え、デマンド交通でサービスするエリアでは、「デマンド型」を基本として検討します。
- ・「定時定路線」「デマンド型」のどちらにおいても、既存の交通事業者との競合を回避するため、区域、対象者、目的地の限定、既存バス路線への接続などについて、制約があることが基本となります。

※次ページ図表参照



図表6 主にバスでサービスするエリア、デマンド交通*でサービスするエリア



※デマンド交通は、需要のある時のみ予約を受け運行する公共交通であり、デマンド型乗合タクシー、タクシー車両を活用した新たな移動サービス、地域が主体となる移送サービス等です。

図表7 エリア毎の運行形態の考え方

	【定時定路線】 ①乗合タクシー （定時定路線） ③チャーター（借り上げ）	【デマンド型】 ②乗合タクシー （デマンド型） ④タクシー	【定時定路線・デマンド型の両方に対応可能】 ⑤交通空白地有償運送 ⑥無償運送
主にバスでサービスするエリア	◎	△ 定時定路線では需要が見込めない場合等	※
既存路線バスに加え、デマンド交通でサービスするエリア	×	◎	※

※無償運送は可能、交通空白地有償運送は輸送サービスが十分に確保できないなどの理由があり、長泉町地域公共交通協議会にて協議が調えば可能

(4) 運行計画(案)の検討・合意形成

○既に決定している運行形態を基に、ルート、ダイヤ、運賃などの運行計画案を作成するとともに、地元協議会において合意形成を図ります。

<各主体の役割>

地 域	・ アンケート結果等をもとに、運行計画(案) (ルート・ダイヤ・運賃等) を作成します。 ・ 地元協議会で運行計画 (案) について合意形成を行います。 ・ 停留所の設置について関係者の承諾を得ます。
事業者	・ 狭い道路の通行、ダイヤの設定など運行事業者の視点から、運行計画 (案) を作成します。 ・ 実際にルートを試走するなど、運行に際して支障がないか確認します。 ・ 実証運行実施の判断、運賃の設定等を検討するため、運行概算経費を算出します。
町	・ アンケート結果等をもとに、運行計画 (案) の作成を支援します。 ・ 関係機関 (警察、道路管理者、既存交通事業者、静岡運輸支局、タクシー協会等) と調整します。

◆運行計画の作成ポイント

・ 運行計画の作成は、以下のポイントに留意して検討して下さい。

○基本要件を整理する

・ A~F の基本要件は、順番に検討を進める必要はなく、手のつけやすい要件から整理して構いません。

A：目的地とルート

・ 目的に見合った目的地・ルートの設定を行います。目的地が遠すぎたり、経由地が多すぎたりすると、運行時間が長くなり利用者にとって不便になります。デマンド型の場合は、経路を明確に決める必要はありません。

B：運行時刻（便数）

・ 利用目的に合わせて運行時刻の設定を行います。通院目的の移送サービスであれば診察開始時刻、買い物支援目的であれば買い物先の滞在時間を考慮し帰りの時刻を設定するなど、なるべく多くの利用者が利用しやすい時刻に設定することが望まれます。

C：乗降地点（停留所、停車場、ミーティングポイントなど）

・ 利用者数が少ない場合は、乗降地点を設定せず、自宅前や自宅敷地内を乗降地点とすることも可能です。利用者が多い場合は、ルートに沿って停留所を設置すると効率化が図れます。中間的に、集落内に複数の乗降地点を設ける方法もあります。

D：車両

・ 車両は移送サービスの目的に合わせた検討が必要です。少人数の場合は、タクシー車両や自家用車を活用したほうがバスよりも安価に移送できます。

E：運賃（利用料金）

- ・移送サービスを継続するためには、運賃収入と協賛金等で 1/3 を賄う必要があります。そこで、想定される運行経費の 1/3 を「想定収入目標」とし、アンケート調査などから求めた「想定利用者数」で割ることで、運賃が算出されます。

$$\frac{\text{想定運行経費} \times 1/3}{\text{想定利用者数}} = \text{想定運賃}$$

- ・この他、アンケート調査にて「利用者が見込める運賃」を調査し、運行経費の 1/3 を達成できるよう、「目標利用者数」を設定することも考えられます。
- ・運賃は「想定収入目標」「（想定・目標）利用者数」のバランスを考慮して設定し、想定の通り行かなければ実証運行中に変更することも必要です。

F：情報提供

- ・さまざまな手段で、実証運行の実施を地域住民にアピールすることが大切です。時刻表やルートに乗降地点への掲示をはじめとし、チラシの戸別配布、回覧や町 HP での情報発信、記者クラブへの情報提供などさまざまな手段を活用することが求められます。

○地域ごとに調整する

- ・基本要件の A~D は、アンケート調査などから把握した利用者の希望を満たす観点で検討を進め、その実現のための手段を選びましょう。
- ・道路運送法ではさまざまな運行形態を認めていますので、町、静岡運輸支局、運行事業者等と相談して調整しましょう。

【事例】山形県南陽市沖郷地区のコミュニティ交通「おきタク」

- ・山形県南陽市沖郷地区は、地区のほとんどが交通空白地でしたが、地域住民自らが検討協議し、タクシーを活用した「おきタク」を導入。市と運行協議会で運行経費を折半して運営することで、対象者は割引料金でタクシーを利用することができます。

対象者：60 歳以上の沖郷地区在住者

運行時間：平日 8 時から 17 時

運行範囲：自宅からおきタクのりば間の移動限定

（おきタクのりば：医療機関、商業施設、金融機関、公共機関延べ 54 箇所）

利用料金：1 回 500 円（片道）

運行車両：タクシー車両（セダン型）

利用方法：あらかじめ登録カードを発行してもらい、乗車前日までに予約、登録カードを提示の上利用、利用後 500 円を支払い

① 地域住民による主体的な活動

- ・沖郷地区地域公共交通検討会を設立し、実証運行までの約 1 年で 14 回の検討会（部会含む）を開催し、60 歳以上を対象としたアンケート調査、先進地視察等を実施しました。
- ・その後検討会を運行協議会に再編成し、運行内容の検討、地区負担金と市補助金の負担区分を検討し、主体的に活動しています。



おきタク 車両（南陽市 HP）

② タクシーを活用した運行

- ・タクシー会社の配車システムを活用することで、車両、コールセンター等の固定費を抑え、低コストで運行できるようにしています。

③ 運行協議会を調整役とするコストシェアリング

- ・利用料金による収入だけでなく、地区の全世帯から一戸 200 円の地区負担金を徴収し、市と協議会の負担割合を約 50%ずつ（年により負担率は若干変動）とすることで、市と地域住民の両方の主体性を維持する仕組みが作られています。



運行実績の概況（R3.9 末）
（沖郷地区地域公共交通運行協議会
南陽市みらい戦略課 資料）

Step 3 実証運行

(1) 実証運行の準備・周知

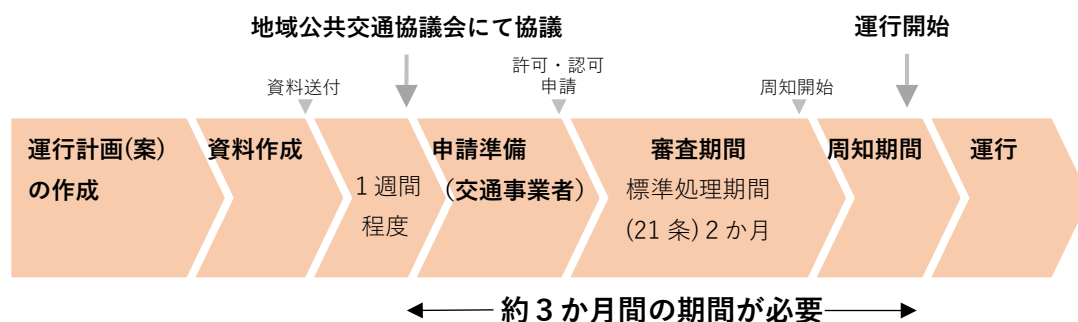
○決定した運行計画（案）に基づき、実証運行を実施するための必要な準備を進めるとともに、実証運行について地域住民や関係者に周知を図ります。

<各主体の役割>

地 域	・チラシ配布、地域での様々な会合でPRすることにより、路線・ダイヤ・運賃・利用方法などを地域に周知します。 ・乗降地点の標識を設置します。 ・大雪や台風など急遽運休となる時のために、利用者への周知方法を決めておくとともに、運行事業者と連携して緊急連絡網を作成します。
事業者	・運行を開始する2か月前までに、静岡運輸支局へ許可申請を行います。 ・続行便を無線で呼ぶなど、乗り残しの対応方法を決めます。 ・車体には乗合タクシー等とわかるように表示します。
町	・必要に応じて地域公共交通協議会に諮る資料を作成するとともに、協議会を開催します。 ・チラシの作成・配布や乗降地点の標識設置、静岡運輸支局への許可申請書類などの作成を支援します。 ・広報紙や記者クラブへの情報提供により周知を図ります。

◆許可申請について

- ・有償で実証運行を行う場合には、道路運送法 21 条による許可（以下「21 条許可」という。）を得て実施することができます。そのため、運行事業者は運行を開始する2か月前までに、地域公共交通協議会にて運行計画（案）等について協議を完了し、静岡運輸支局へ許可申請を行う必要があります。ただし、地域公共交通協議会後の申請準備あるいは審査終了後の周知期間を加味すると、運行開始予定日の3か月前には地域で運行計画（案）を確定し、地域公共交通協議会で協議をしておくことが望まれます。
- ・提出書類や提出時期は、事前に静岡運輸支局に相談・確認を行いましょう。
- ・無償で実証運行を行う場合でも、既存の地域公共交通に影響を及ぼすと考えられる場合は、地域公共交通協議会にて協議や報告を求められる場合があります。



道路運送法（昭和二十六年法律第百八十三号）（抜粋）

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

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

◆実証運行期間

- ・実証運行は、3年間実施することができます。
- ・運行計画（案）が適切か否かは、長期的に実証運行することにより判断しやすくなることから、出来る限り3年間実施することを想定し、必要な検討や準備を進めていくことが望まれます。

◆車体表示について

- ・実証運行で使用する車両は、運休日や運行時間帯以外の時間には一般の乗用タクシーとしても活用することも考えられます。
- ・簡易に切り替えができ、かつ一般の乗用タクシーとの見分けがつくよう、実証運行時では、車体マグネットシートに実証運行の名称を明記するなどして、車体に掲示する例が多くあります。



車体表示の例
(出典：広報ながいずみ No.1324)

◆周知について

- ・利用状況をニュースレターにまとめ、回覧や地域内で掲示することにより地域で周知を図る必要があります。あわせて、移送サービスの重要性等についても発信し、利用促進に繋げていくことが求められます。
- ・実証運行の期間は、わかりやすい目標値（1日又は1便当たりの平均利用者数等）を設定し、達成度等を発信することで、地域住民は理解しやすくなります。

(2) 実証運行・利用実態調査等の実施

○決定した運行計画（案）に基づき実証運行を実施するとともに、あわせて、利用者数などの利用実態調査、利用者意向調査、住民アンケート等を行います。

<各主体の役割>

地 域	・ 運行計画（案）に基づき実証運行を実施します。 ・ 利用促進、地域住民への周知方策を進めます。 ・ 利用者の意向調査、地域住民へのアンケート調査を実施します
事業者	・ 運行計画（案）に基づき実証運行を実施します。 ・ 利用者の乗降場所、人数を記録します。 ・ 運行時に得られる利用者の意見を聞いておきます。
町	・ 運行計画（案）に基づき実証運行を実施します。 ・ 予算の範囲内で収支不足額（実証運行に係る経費－運賃収入）を支援します。 ・ 利用状況の集計を支援します。 ・ 地域が主体となって実施する利用実態調査やアンケート調査の実施を支援します。

◆利用者意向の把握方法

- ・ 移送サービスの利用者の意向を実証実験中に把握しておくことは、本格運行に移行する際の重要な情報となることから、意向把握の実施は重要な作業です。
- ・ 利用者意向の把握方法の手法は、①アンケート調査、②利用者へのヒアリング及びグループヒアリング、③「意見ポスト」設置による意見収集などの方法があります。

◆利用状況の把握方法

- ・ 利用者の実態調査は、運行計画改善の検討時に貴重な資料となります。
- ・ 毎日の利用状況を把握しておけば、便別・曜日別・天候別などの分析ができ、運行計画の改善に役立ちます。

日付	曜日	天候	乗務員名
令和5年10月6日	金	晴	長泉 太郎
始発	終着	始発時刻	利用者数記録欄
〇〇区公会堂	△病院	10:00	5人
△病院	〇〇区公会堂	12:00	3人

◆住民アンケート

- ・基本的には Step1 (2) (P 9 参照) における手順と同じですが、既に移送サービスを実施しているため、利用促進策の検討や運行計画の改善を目的としたアンケートになります。また、本格運行を実施するかどうかの判断材料にもなります。さらに、アンケート調査自体が、地域が主体となる移送サービスの P R にもつながります。
- よって、アンケートは、利用状況や問題点・改善点を適切に把握できるような設問にすることが求められます。
- ・アンケート調査は、1 年に 1 回程度の頻度で行うことが考えられます。

【基本的な調査事項】

個人属性	年齢、性別、免許の有無、居住地区など
現状把握	移送サービスの浸透度、利用経験（意向）、利用頻度、利用目的、利用日・時間帯など
改善点（新たなニーズ）の把握	周知方法、運行コース、停留所、ダイヤ、運行日、運賃など
その他	自由意見など

（３）運行計画の改善・本格運行移行の判断

○実証運行時の利用実態調査やアンケート調査結果等を踏まえ、本格運行へ移行するか否かを検討するとともに、本格運行する場合は、運行計画の改善について検討します。

<各主体の役割>

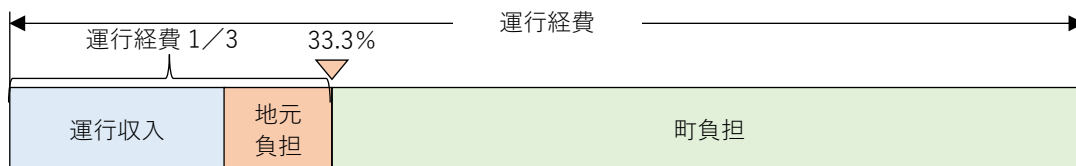
地 域	・利用実績、地域や利用者アンケートの結果等を基に、必要に応じて運行計画改善案を検討します。 ・地元協議会で運行計画改善案について合意形成を図ります。 ・利用実績、アンケート結果等をもとに、本格運行移行の判断を行います。
事業者	・狭い道路の通行、ダイヤ設定など運行事業者の視点で、運行計画改善案を検討します。 ・（路線等を変更する場合）路線など運行内容が変更となる場合は、原則 2 か月前までに再度許可申請書を静岡運輸支局へ提出します。
町	・実証運行の結果の分析などに協力し、運行計画改善案の検討を支援します。 ・（路線等を変更する場合）関係機関（所轄警察署、既存交通事業者、運輸支局など）と調整します。

◆運行計画改善の考え方

- ・運行計画の分析・評価は、1 年に 1 回程度の頻度で定期的に行うことが望まれます。
- ・移送サービスの継続的实施のために、収支率の向上や利用者拡大に繋がるよう、利用者の少ない便や停留所の廃止による運行経路の短縮、ニーズの高い路線や目的地の再設定等を行うことが望まれます。
- ・地域が主体となる移送サービス導入の意義や必要性をより共有するために、事前に運行計画の見直し基準を数値化して設定しておくことも有効です。
（例：「平均利用者数が 1 便当たり 1 人未満の便は時刻変更」など）

◆費用負担のルール

- ・本町では、地域主体の移送サービスを本格運行する際の費用負担のルールとして、町の負担は運行経費の2/3までを上限とし、残り1/3を運行収入（運賃収入、沿線の企業・店舗等の協賛金）で確保できない場合は、不足分を地域で負担することとします。これは、地域で利用促進を図り、公共交通を「守り」「育てる」という意識を醸成するためのものです。



◆本格運行移行の判断

- ・実証運行の利用状況やアンケート結果から、移送サービスの地域における有効性や妥当性について分析します。また、運行収支やその他の見込み収入なども踏まえ、移送サービスを継続的に推進できるかどうか分析します。

○本格運行移行の判断のポイント

- ・実証運行の段階では、運行収支の赤字が見込まれる場合がほとんどです。しかし、スポンサーを付けたり、車内に広告掲示をすることなどにより、赤字を地域で賄う事例も多くあります。（P28 参照）
- ・本格運行移行の判断にあたっては、移送サービス導入の目的を踏まえ、導入タイミング、運行形態の妥当性、将来にわたる金銭的負担、地域の協力体制などについて考慮し、総合的に判断する必要があります。

道路運送法（昭和二十六年法律第百八十三号）（抜粋）

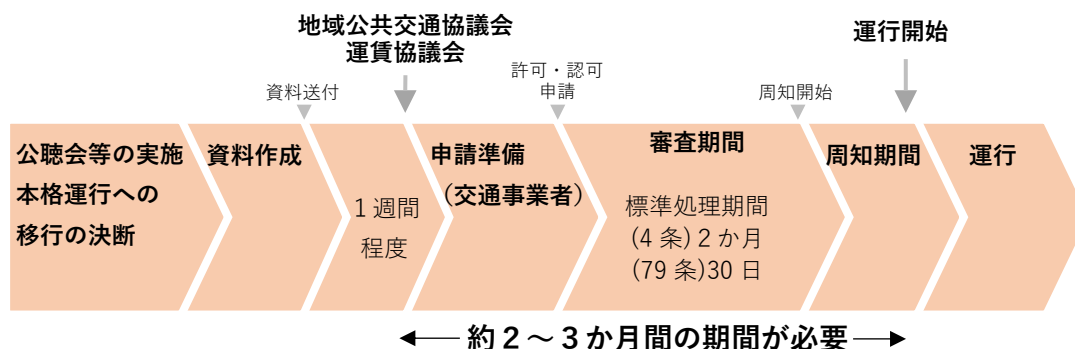
第四条 一般旅客自動車運送事業を営もうとする者は、国土交通大臣の許可を受けなければならない。

2 一般旅客自動車運送事業の許可は、一般旅客自動車運送事業の種別について行う。

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

◆本格運行移行への決定時期

- ・本格運行への移行の決断は、地域公共交通協議会の開催や静岡運輸支局の標準処理期間、道路運送法9条4項、5項の運賃協議会、公聴会等の実施を考慮すると、本格運行開始の約3か月前までにすることが望まれます。このため、少し早めの段階から、静岡運輸支局に確認を行いながら決定時期を決めていきます。
- ・本格運行への移行を断念した場合は、利用者への周知期間を経て、速やかに運行を廃止することになります。



(4) 地域公共交通協議会における協議

- 「長泉町地域公共交通協議会」において、地域が主体となる移送サービスの本格運行について、協議調整します。

<各主体の役割>

地 域	・地域公共交通協議会にオブザーバーとして参加し、委員の質問等に対応します。
事業者	・地域公共交通協議会にオブザーバーとして参加し、委員の質問等に対応します。
町	・地域公共交通協議会に諮る資料を作成するとともに、協議会を開催します。

◆本格運行移行の留意点

- ・有償で本格運行への移行を決断した場合、本格運行を開始する3ヶ月前までに、長泉町地域公共交通協議会で合意を得る必要があります。
- ・無償運送の場合は、合意を得る必要はありませんが、報告等が求められる場合があります。

◆長泉町地域公共交通協議会とは

- ・長泉町地域公共交通協議会（以下「協議会」という。）とは、道路運送法および地域公共交通の活性化および再生に関する法律の規定に基づき、地域の実情に即した輸送サービスの実現に必要な事項並びに計画の作成および実施に関し必要な事項を協議する協議組織です。
- ・協議会は、道路運送法及び地域公共交通の活性化および再生に関する法律の、二つの法律に基づく組織として規定されています。

- ・町内で有償の移送サービスを行う場合、既存の地域公共交通に影響を及ぼすことが考えられるため、協議会にて協議や報告を行わなければなりません。
- ・無償で運行を行う場合でも、既存の地域公共交通に影響を及ぼすと考えられる場合は、地域公共交通協議会にて協議や報告を求められる場合があります。

Step 4 本格運行・検証評価

(1) 本格運行の準備・周知

○地域が主体となる移送サービスの本格運行実施にあたり、必要な準備を進めるとともに、地域住民及び関係者に周知を図ります。

<各主体の役割>

地 域	・実証運行時と同様、チラシを作成、配布するなど、地域への周知を行います。 (Step 3 (1) P21 参照)
事業者	・道路運送法 4 条による許可を申請する場合、運行を開始する約 2 か月前までに、静岡運輸支局に申請します。 ・道路運送法 79 条の登録を行う場合、運行を開始する 30 日前までに、静岡運輸支局に登録申請します。
町	・既存交通事業者など関係機関と調整を行います。 ・チラシや静岡運輸支局への申請書類などの作成を支援します。

◆申請について

- ・本格運行を有償で行う場合には、道路運送法 4 条 (P24 参照) による許可 (以下「4 条許可」という。)、または道路運送法 79 条 (P24 参照) の登録 (以下「79 条登録」という。) を行う必要があります。
- ・運行事業者は 4 条許可を申請する場合、標準処理期間が 2 ヶ月であるため、運行を開始する約 2 か月前までに、静岡運輸支局に申請する必要があります。
- ・自家用有償旅客運送の実施主体は 79 条登録を行う場合、標準処理期間が 30 日であるため、運行を開始する 30 日前までに、静岡運輸支局に登録申請する必要があります。
- ・提出書類や提出時期は、事前に静岡運輸支局に相談・確認することが望めます。

(2) 利用促進・資金確保

○持続的な移送サービスの推進のために、利用促進のための施策の実施や資金確保のための施策を実施します。

<各主体の役割>

地 域	・ 持続的に運行していくため、利用促進策や資金確保策に取り組みます。
事業者	—
町	・ 利用促進策や資金確保策の検討・実施を支援します。

◆持続的な運行のポイント

- ・ 持続的に地域が主体となり移送サービスを運行するためには、利用率を高めていくことが必要です。そのために、地域で導入した移送サービスの必要性について、地域住民の多くの人が理解し、誰もが積極的に利用していく機運を高めていくことが求められます。また、利用者の確保のために、移送だけに留まらない、幅広いサービスを交通事業者や行政等と連携して利用者に提供していくことも望めます。
- ・ どうしても利用者確保が難しい場合は、支援者（スポンサー）の確保、車内広告による広告料収入等、別の手段で経費を確保することも可能です。

【事例】 富士市岩松北地区コミュニティバス「こうめ」

- ・富士市の岩松北地区では、コミュニティバスの持続的な運行のために、多様な手法により、利用促進を図っています。

①岩松北地区コミュニティ協議会

- ・年2回程度、利用実績や課題等を共有し議論しています。

②利用者への回数券配布

- ・協議会が回数券の購入費用を負担し、毎年度、8月、11月、2月の期間中、1乗車ごとに回数券を1枚配布しています。

③車内での傘の貸し出し

- ・協議会が傘(30本)を寄贈し、平成24年7月から車内で傘の貸し出しを行っています。

④協賛事業者の募集

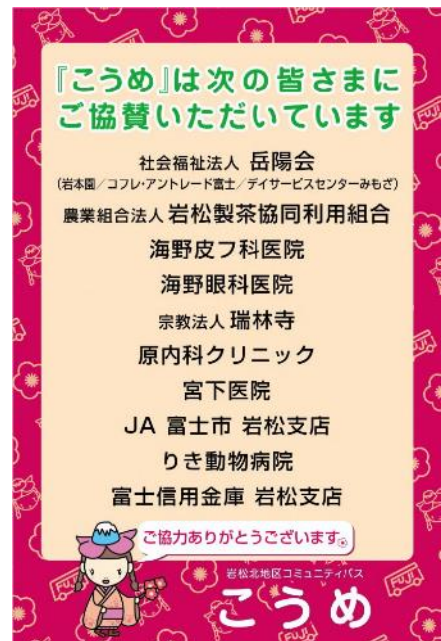
- ・バス停名称を事業者名に変更したり、事業者の名称等を車内にて音声案内することで、沿線の事業者からの協賛を得て資金を確保しています。
- ・平成27年度から協賛事業者の事業所等の名称をバス車内に掲示しています。

⑤こうめサポーター募集

- ・地元住民や団体を対象に1口1,000円のサポーターを募集しています。
- ・令和4年度は46人、4団体がサポーターとなり、計236口が集まりました。



こうめ 車両（富士市 HP）



協賛事業者の車内掲示（富士市 HP）

(3) 本格運行の実施・本格運行結果の分析・運行計画の改善

○地域が主体となる移送サービスの本格運行の実施後においても、利用実態や地域住民ニーズの把握に努め、必要に応じて運行計画を改善していきます。

<各主体の役割>

地 域	・引き続き、地域への周知を行います。(Step 3 (1) P21 参照) ・定期的なアンケート(年1回など)の実施など、継続的にニーズを把握します。(Step3 (2) P23 参照) ・利用実績やニーズなどをもとに運行計画の改善を検討します。(Step3 (3) P23 参照) ・地元協議会で運行計画について合意形成を行います。
事業者	・利用者の乗降場所等を記録するとともに、運行時に得られる利用者の意見を把握します。 ・狭い道路の通行・ダイヤ設定など運行事業者の視点で運行計画の改善を検討します。
町	・利用状況の集計を支援します。 ・運行結果の分析などに協力し、運行計画の改善を支援します。

◆運行時に得られる意見と改善策の想定

・利用者から得られる意見とその改善策として以下のような方法が想定されます。

利用者意見	想定される改善策
帰りの便が15分遅ければ、病院の診察終わりに間に合う	該当する便の出発時間を15分繰り下げる時刻設定に見直す
シニアクラブの大会に行くのに使いたい	通常便とは別に使える制度(グループ便など)をつくる
家からのりばが遠い、 家の近くにのりばを作ってもらえないか	運行経路やダイヤが対応可能な場所にのりばを設ける
朝の10時の出発便は、前日までに予約が必要だが、当日も受付られないか	当日朝8時～8時30分までの予約に対応できる体制にする
急な雨のときに傘を貸してもらいたい	トランクに傘を常備しておく

(4) 事業実施に伴う手続き

○事業実施後、定期的に事業報告を行います。

<各主体の役割>

地 域	—
事業者	(4条許可の場合) ・毎事業年度の経過後 100 日以内に当該事業年度に係る事業報告書を静岡運輸支局へ提出します。 ・輸送実績報告について、前年 4 月 1 日から 3 月 31 日までの期間に係るものを 5 月 31 日までに静岡運輸支局へ提出します。
町	—

◆事業報告書等の提出について

- ・4条(P24 参照) 許可または 79 条(P24 参照) 登録により運行している場合、運行事業者または自家用有償旅客運送の実施主体は、事業報告書等を静岡運輸支局に提出する必要があります。4条許可の場合と 79 条登録の場合では、提出書類や提出時期が異なりますので、事前に静岡運輸支局に相談・確認をして下さい。

第3章 町の支援制度等

1 町の支援制度

地域が主体となる移送サービスの導入にあたっては、関係する多くの制度等を踏まえ、取り組みを進める必要があります。

地域が主体となる移送サービスの導入支援として町の以下の制度を活用することが可能です。

制度名	制度概要
協働によるまちづくり推進事業補助金 (企画財政課)	地域の活性化を図るとともに住民との協働による魅力あるまちづくりを推進するため、町民の皆さんが自主的に行う事業、活動に要する経費を予算の範囲内で補助する制度です。※条件あり 活動継続支援の場合：1団体につき最大20万円/年度 活動拡大支援の場合：1団体につき最大50万円/年度
ふれあい出前講座 (生涯学習課)	住民参画のまちづくりを目指して、町の職員を講師として派遣する制度です。行政の取組状況の説明や専門知識を活かした講座ができます。開催予定日の1ヶ月前までに申込が必要、受講は無料
住民主体による介護予防・生活支援サービス事業 (長寿介護課) (令和6年度から実施予定)	介護予防や高齢者の自立した生活環境の維持・向上を目的とした活動を「住民主体による介護予防・生活支援サービス」と定め、補助金を交付する制度です。 買い物、通いの場等への車両を使用した送迎及び同行支援も対象となります。※条件あり 基本活動費：10万円(上限額) 任意保険料加算：4万円(上限額)

2 長泉町地域が主体となる移送サービス導入検討立候補制度実施要領(案)

(趣旨)

第1条 この要領は、地域が主体となる移送サービス導入マニュアル(以下「導入マニュアル」という。)に基づき、地域が主体となる移送サービスの導入検討を立候補制度による参画型の協働事業とすることに当たり、必要な事項を定めるものとする。

(導入検討の単位)

第2条 導入検討は、原則として行政区ごとに行うものとする。ただし、複数の区やNPO法人等が共同で主体となり導入検討することも可能とする。(以下、行政区等で構成された地域が主体となる移送サービスの導入検討する者を「導入検討する者」という。)

(勉強会の開催)

第3条 導入検討する者は、町の協力により公共交通に関する勉強会を開催(主催は各区等)するものとする。

(地元協議会の設立)

第4条 導入検討する者は、移送サービスを地域で守り・育てるために地区住民で構成された地元協議会を設立し、運行内容の検討やPR活動、地元協賛金の確保等、移送サービスの導入及び維持に関する事項を行うものとする。

(立候補の条件)

第5条 立候補は、住民アンケート調査により地域の移送サービスの導入意向を把握し、移送サービスの導入を検討している地元協議会が申請する。

(立候補の期間)

第6条 地元協議会が立候補できる期間は、毎年4月から8月末日までとする。

(立候補の申請)

第7条 地元協議会は、立候補の申請をしようとするときは、移送サービス導入検討申請書(様式第1号)(以下「導入検討申請書」という。)を町長に提出するものとする。ただし、立候補の申請前に、第4条に規定する勉強会の開催及び第5条に規定する地元協議会の設立をしなければならない。

(導入検討の決定)

第8条 町長は、導入検討申請書の提出があったときは、その内容を審査し、適当であると認めたときは、導入することを決定し、移送サービス導入検討決定通知書(様式第2号)(以下「決定通知書」という。)により、立候補の申請のあった年度の1月末までに当該申請者に対して通知するものとする。

2 町長は、第1項の導入検討の決定に当たっては、立候補の申請をした区の数及び予算に応じて決定するものとする。

(導入検討決定の取消し)

第9条 町長は、導入検討の決定を受けた者が次の各号のいずれかに該当すると認めたときは、導入検討の決定を取り消すことができるものとし、移送サービス導入検討決定取消通知書(様式第3号)により当該決定者に対して通知するものとする。

- (1) 導入検討申請書に虚偽の記載をしたとき。
- (2) 決定通知書にある決定の条件に違反したとき
- (3) 導入検討の決定を受けた者から導入検討を辞退する申出があったとき

(その他)

第10条 この要領に記載のない事項は、長泉町と地元協議会との間において必要な調整を行い、適切に対応することとする。

3 マニュアルの見直しについて

本マニュアルは、今後の関係法令の改正・社会情勢の変化などにも対応しながら、必要に応じて内容の見直しを行います。令和6年3月1日付で「道路運送法における許可又は登録を要しない運送に関するガイドラインについて」が発出され、これまでの取扱いや考え方が一部変更となるため、今後その考え方を反映させる必要がある場合は、内容の見直しを行います。

地域が主体となる移送サービス導入マニュアル

発行 長泉町企画財政課

〒411-8668 静岡県駿東郡長泉町中土狩 828

TEL: 055-989-5504 FAX: 055-989-5585

E-mail: kikaku@town.nagaizumi.lg.jp

令和6年3月