

北陸信越
 地方
 ななおし
 石川県七尾市
 人口：52,940人 平成31（2019）年1月1日現在

ななおし
 南大呑地域づくり協議会
 問合せ：0767-59-1111

公共交通空白地有償運送

住民主導モデル

運送の特徴

- 路線バスの廃止に伴い、南大呑地域の住民の足の確保を目的に運行開始された、「南大呑さわやか送迎サービス」。
- 住民有志がドライバーとなり、地域内や地域最寄りのバス停までの送迎を、予約制で行う。
- 直前での予約があっても対応しているほか、継続には利用者の確保が大前提として、利用促進を呼びかけている。

運送の基本情報

運行開始時期	平成30（2018）年4月3日
運行形態	区域型（運行区域を設定）
使用車両	団体所有1台、持込1台
運送対価	均一制：50円/回
運送対価以外の対価	特になし
ドライバー数（免許）	5名（二種1名、一種4名）



実施エリア：南大呑地域内、水上町集会所～花園口バス停間
 中心地 ○ 観光地 ○

導入背景

- 導入のきっかけとして、「既存の公共交通だけでは、十分な移動手段を確保できなくなった」、「通院や買い物は、日常的に離れた場所の病院や店舗を利用する必要がある」などが挙げられる。
- ニーズの把握は、居住者などへのアンケートの実施、ワークショップや意見交換会の開催により行った。
- 本格運行に向け、6ヶ月前に実証実験を行ったことで、想定される利用者数とニーズを把握し、運行に反映することができた。
- ドライバーの確保が課題であったが、地区の町会長及びその経験者数名で任に当たることとした。

運行状況

- 年間利用者数は、630人程度。
- 主要な目的地は、市内の食品スーパー（どんたく、中島ストア）、病院（能登総合病院、恵寿総合病院、国下整形外科医院）など。
- 利用者はほとんどが高齢者で、主な利用者は、65～75歳が3名、75～85歳が2名（男性1名、女性4名）で、他に5名程の利用者。
- 地域の移動手段がないため、免許を返納する人や車を手放す人はごくわずか、ほとんどが高齢になっても運転を続けており、利用増が進まないことが課題。

北陸信越
地方

はくいぐんしかまち
石川県羽咋郡志賀町
人口：20,470人 平成31（2019）年1月1日現在

NPO法人なでしこ志賀
問合せ：090-3768-0450

福祉有償運送

移動手段の拡充モデル

運送の特徴

- ・町内の透析療法病院の閉鎖により、七尾、羽咋市内の病院への移動者の複数乗車を行っているが、距離加算額から乗車人数による按分をすることにより一人当たりの料金を抑え、利用者負担の軽減を図っている。
- ・町の包括支援センター及び各病院、施設などからの問合せ、紹介による利用希望者の情報獲得などを行っている。

運送の基本情報

運行開始時期	平成24（2012）年5月20日
運行形態	区域型（運行区域を設定）
使用車両	団体所有4台
運送対価	基本料金：500円 町外の場合は距離、時間により加算
運送対価以外の対価	入会金1,000円、年会費2,000円 （次年度以降）
ドライバー数（免許）	4名（二種4名、一種0名）



(c)Esri Japan

実施エリア：志賀町全域

中心地 観光地

導入背景

- ・導入のきっかけとして、「高齢化により、地域で移動手段の確保に困る人が増加した」、「ドア・ツー・ドアでないと移動できない人が増加した」などが挙げられる。
- ・合意形成にあたっては、町社会福祉協議会やJAといった他の組織の利用条件や料金などを、町担当課を通して調査するといった工夫を行った。
- ・「住みなれた家、住みなれた地域」で安心して住み続けられる地域社会をめざし、支えあい、助け合いの活動を行い「元気で優しい町づくり」を目指している。

運行状況

- ・年間利用者数は1,700人程度。 ・利用者は要介護、要支援の介護認定の方、障がいのある方である。
- ・主要な目的地は「富来病院（町内）」、「志賀クリニック（町内）」、「公立能登総合病院（七尾市）」、「公立羽咋病院（羽咋市）」、「金沢医科大学病院（かほく市）」、「県立中央病院（金沢市）」などの複数病院と、「スーパー」、「銀行」、「理髪店」など。
- ・車いす利用者の観光案内経験あり（宿泊地～能登金剛～千里浜ドライブウェイ～金沢など）。
- ・介護福祉士、ヘルパー有資格者のドライバーにより、志賀町と地域生活移動支援事業委託契約を締結している。

北陸信越
地方

いいやまし
長野県飯山市
人口：21,114人 平成31（2019）年1月1日現在

飯山市
問合せ：0269-62-3111

市町村運営有償運送（交通空白）

観光需要等に対する補完モデル

運送の特徴

- ・元々は民間の路線バスであったが、事業者の撤退により、市がコミュニティバスとして運行。令和元年度現在、(株)妙高ハブネットに運行委託。
- ・北陸新幹線飯山駅の開業後、国内外から斑尾高原へのスキー客が増え、冬期の収入額が増加し、赤字幅が減少した。
- ・住民と観光客の移動時間帯が合致しており、二次交通としての要素も含んだ路線として機能している。

運送の基本情報

運行開始時期	平成14（2002）年4月1日
運行形態	路線型（運行ルートを設定）
使用車両	団体所有4台
運送対価	例）飯山駅～斑尾高原ホテル →500円
運送対価以外の対価	特になし
ドライバー数（免許）	6名（二種6名、一種0名）



実施エリア：城六平地域・西山区・分道区・斑尾区

中心地 観光地

導入背景

- ・導入のきっかけとして、「既存の公共交通だけでは十分な移動手段が確保できなくなった」、「高齢化により、地域で移動手段の確保に困る人が増加した」、「生活に必要な店舗が減少した」などが挙げられる。
- ・バス路線の撤退により、交通空白地となる当地域では、地元関係者や市などによる「廃止問題検討会議」を立ち上げ、公共交通の在り方を検討した。導入後から現在に至るまで、当地区と中心市街地を結ぶ重要な足として機能している。

運行状況

- ・年間利用者数は、17,900人程度。
- ・主要な目的地は、「北陸新幹線飯山駅」、「飯山赤十字病院」、「上倉（城南中学校最寄）」、「本町（飯山小学校最寄）」。
- ・主な利用者は、高齢者、小中高生、斑尾高原への観光客。

北陸信越地方
 ながおかし
 新潟県長岡市
 人口：271,011人 平成31（2019）年1月1日現在

NPO法人中越防災フロンティア
 問合せ：0258-59-2308

公共交通空白地有償運送

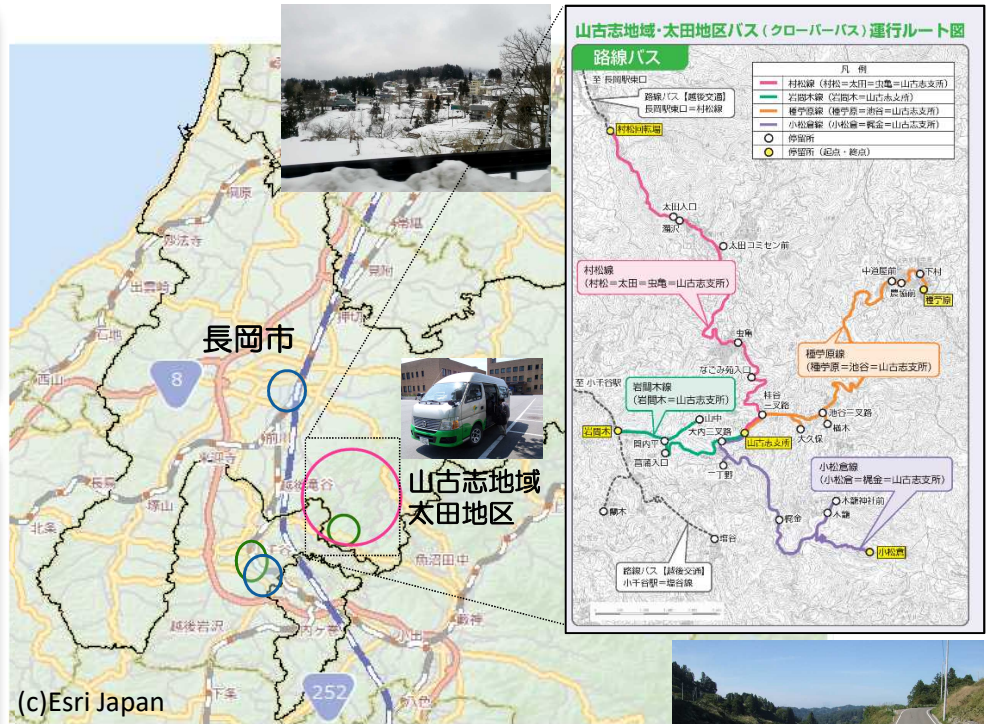
収支改善モデル

運送の特徴

- ・山古志地域、太田地区で運行される「クローバーバス」。
- ・有償運送の導入と同時に従来の路線バスを統合し、学校バスはデマンド化したため、経費を削減できた。
- ・乗車率のチェックに基づく時刻などの見直し、診療所の時間に合わせた運行や、小中学校との協議に基づく学校バスの運行により、効率性向上を図っている。

運行開始時期	平成26（2014）年4月1日
運行形態	路線型（運行ルートを設定）
使用車両	団体所有5台
運送対価	均一制：200円または300円/回
運送対価以外の対価	特になし
ドライバー数（免許）	20名（二種0名、一種20名）

運送の基本情報



実施エリア：山古志地域、太田地区
 中心地 観光地



導入背景

- ・導入のきっかけとして、「既存の公共交通だけでは十分な移動手段が確保できなくなった」、「高齢化により、地域で移動手段の確保に困る人が増加した」などが挙げられる。
- ・ニーズの把握は、居住者などへのアンケート、ヒアリングの実施により行った。
- ・合意形成にあたっては、スムーズに合意できるよう、行政も交えて検討をした。

運行状況

- ・年間利用者数は、18,000人程度。
- ・主要な目的地は、山古志地域の「小中学校」、長岡・小千谷市内の「病院・診療所」、「スーパー・店舗」など。
- ・主な利用者は、山古志地域内の小中高生、高齢者、一部観光客。

概要と特徴

- 山古志地域（旧山古志村）は、新潟県長岡市の山間にある豪雪地帯。
- 平成16年の新潟県中越地震により全村避難を余儀なくされるなか、平成19年に公共交通が撤退し、地域全体が「交通空白地」となる。
- これを受けて、平成20年7月に会員制の無料コミュニティバスの運行を開始し、平成26年4月から公共交通空白地有償運送に切り替えた。
- 地域住民のほとんどがNPO法人の会員となり、公共交通に代わる「生活の足」を、地域住民が主体となって運営している。

使用車両

- 車種：ワンボックス車両
- 定員：14人乗り
- 特徴：豪雪地帯のため、車両は全て4輪駆動車。



関係者（ドライバー等）の詳細

- 運転手の年齢層は、40～60歳代。
- 運転や運行管理は、(有)山古志清掃に委託。
- 安定的な運行、運転手の確保のため、地域内の企業に運行を委託している。

収支状況等

- NPO法人の会費収入と、長岡市からの地域交通補助金で、運行経費を補填している。

経緯

検討開始

行ったこと

- 平成19年に、既存公共交通の撤退の届け出を受け、事業計画の検討を開始。

計画の検討・協議 (約1年)

- 学識経験者と各地区の住民代表で、避難からの帰村後の住民の移動手段の確保が検討された。
- 住民へのヒアリング、グループインタビューなどを複数回実施した。

苦労・工夫したこと

- 運行ダイヤの検討などを住民の乗車率を上げるために各集落と協議をした。
- 対象住民の戸別訪問に時間と労力を要した。

実施① (約5年)

- 平成20年7月より、会員制無料コミュニティバスの運行を開始。（平成25年3月まで運行）

- デマンド方式としたが、需要に合わず、乗車率が上がらなかった。

計画の検討・協議 (約1年)

- 自家用有償運送に移行するため、検討会を2回開催。
- 地域公共交通協議会山古志分科会を2回開催、地域公共交通協議会にて運行計画が承認。

- 無料から有料にすることへの説明に時間を費やした。
- 運転手の確保をはじめ、運行体制の構築に苦慮した。

実施②

- 平成26年4月1日、運行開始。
- 利用者は、約18,000人/年で推移。
- 利用者の要望に合わせたルート見直しを随時検討し、分科会を年1回実施

- 要望に応じたルートやダイヤの設定に苦慮した。
- 運行エリアを、路線バスと重複しないようにし、ダイヤもバスに接続するようにした。
- 限られた財源のなかでの運行ダイヤの作成に苦慮している。

今後の予定、課題

- 今後も利用実績に沿ったダイヤの見直しを行う予定で、長期的には地域の実情にあった抜本的な見直しを検討していきたい。
- 各集落への周遊運行が地形的な制約でできないことから、同時間帯に複数の車両が必要になり、効率が悪いことが課題。

利用者の声

- 「現状は路線バスへの接続であるが、直接目的地まで運行してほしい」、「自宅近くまで運行してほしい」などの要望が寄せられている。

関係者の声

- 乗車予約や支払いにおけるスマートフォンの活用や、貨客混載など「生活の足」としての複合的な活用を追求していきたい。

中部地方
 いまだてぐん いけだちょう
 福井県今立郡池田町
 人口：2,592人 平成31（2019）年1月1日現在

池田町
 問合せ：0778-44-8003

市町村運営有償運送（交通空白）

移動手段の拡充モデル

技術活用あり

運送の特徴

- 池田町と福井市をつなぐ路線バスの廃止に伴い運行開始された、町民との協働によるワゴン車での運送。町民や町職員が運転を行う。
- 池田町と福井市をまたぐ移動のみに利用可能。
- LINE公式アカウントを作成し、運行状況の確認、予約受付を行えるようにしている。

運送の基本情報

運行開始時期	平成31（2019）年4月1日
運行形態	路線型（運行ルートを設定）
使用車両	団体所有2台、持込0台
運送対価	均一制：1,000円/回（障がい者・町民を対象に補助あり）
運送対価以外の対価	特になし
ドライバー数（免許）	10名（二種2名、一種8名）

<LINE公式アカウント>

実施エリア：池田町全域

導入背景

- 池田町と福井市（JR福井駅）をつなぐ路線バスの廃止に伴い、運行を開始した。
- 従来の路線バス利用者や中高生の保護者への聞き取り、町民との意見交換会により移動ニーズを把握し、路線とダイヤを設定した。
- 町民の希望が多岐にわたり、どのようなニーズにあわせた運行とするか悩んだが、従来の路線バス利用者と、高校生の通学にとって便利な路線・ダイヤとした。また、JR福井駅に到着後の、折返し時間の待機場所の確保にも苦労した。
- 池田町中心部からJR福井駅までは片道1時間かかるため、乗車時間が快適かつ有効になるように、一人掛けシートやWi-Fi設備を備えた車両を導入した。

運行状況

- 令和元年度の年間利用者数は、3,000人程度（見込み）。
- 主に、町内の高齢者が通院のために、済生会病院（福井市）を利用する。また、町内の高校生が通学のため、JR福井駅（福井市）を利用する。休日は、グループでの外出などのために、JR福井駅（福井市）への利用が多い。

概要と特徴

- 池田町は山林面積が92%を占め、高齢化率は43.3%。
- 移動手段はほとんどが自家用車。近隣市への路線バスは2系統あるが、本数が少ない。
- このうち福井市（JR福井駅）と池田町をつなぐ京福バス池田線が平成31年3月末で廃止となり、同年4月1日から、町民協働バスの運行を開始した。
- バス停はなく、池田町内のルート上であれば、どこからでも乗車可能。

使用車両

- 車種：ワンボックス車2台。乗客数などによっては、軽自動車・ワンボックス車・マイクロバスの公用車3台を使用する場合もある。
- 定員：10人乗り
- 特徴：乗客の乗車時間の有効活用のため、Wi-FiやUSB電源ポートを整備している。

関係者（ドライバー等）の詳細

- ドライバーは10名。年齢層は30代から70代。
- 農業や観光業との兼業。
- 運行管理は役場職員が実施。

収支状況等

年間収入：約100万円（運賃収入）
 年間支出：約700万円（役場負担、主に運転手の人件費と燃料代）※国や県の補助は受けていない。

経緯

検討開始

- 平成30年6月、京福バスが池田線の廃止を表明したことにより、代替手段の検討を開始。

ニーズの把握 (約3ヶ月)

- 京福バスの利用者や、これまで利用のなかった中高生の保護者への聞き取り（約50人）。町民（約60人）が自発的に開催した意見交換会を2回実施。

計画の検討 (約3ヶ月)

- ニーズ把握と並行して検討を実施。
- 路線バス事業者の新規参入が見込めなかったため、運行主体・運行形態・路線ダイヤを一から検討した。その中で、路線事業者に頼らない、町民と行政の協働による運行を柱にすることとなった。

協議 (約4ヶ月)

- 地域公共交通会議において協議。（平成30年10月から31年1月の間に計4回）

実施

- 平成31年4月1日、運行開始。
- 利用者は約3,000人/年となる見込み。
- 「予約運行の便の運行状況を事前に把握したい」、また、高校生や若い利用者からの「LINEやネットを通して予約をしたい」という希望により、LINEによる運行状況の発信と予約受付を実施。
- 積雪による運行の遅れを回避するため、冬期間のダイヤを設定。
- 利用促進のため、回数券を発行。

今後の予定、課題

- 運転手の高齢化に備え、今後のドライバーの安定的な確保が課題。

行ったこと

苦労・工夫したこと

- 利用者を直接訪問して、生の声を聞くことに努めた。高校生の通学に利用したいという声もあったため、福井市内の高校へのアクセス、適当な乗降場所を探すため、現地確認に時間がかかった。

- 町民のニーズは多岐にわたるが、人材、車両、財源には限りがあるため、どのニーズにあわせた仕組みとすればよいか悩んだ。

- 公共交通が町民の関心事になるように、会議や会議資料は全て公開した。
- 会議では、町が運行主体になることへの安全面での不安の声が大きかった。また、運行計画の改善を求める声もあり、思うように協議が進まなかった。
- 安全面への不安に対して、一種免許ドライバーには、大臣認定講習の受講や自動車事故対策機構の適性診断を受けてもらった。

- バス停がないため、初めての利用者はどこで乗ればよいか分かりにくい。運転手も、利用者かどうかの判断に迷うことがある。

利用者の声

- これまであった路線バスと比べ、高校生が通学しやすく、総合病院にも適当な時間に通えるようになり、利用者からは喜ばれている。

関係者の声

- ほぼ毎日運行しており、運行管理は大変であるが、公共交通は山間部の町の暮らしの安心を支えるものなので、町民と行政の協働により息の長い取り組みとしたい。
- 運行実施の基本はニーズの把握なので、時間をかけても直接聞くなどして綿密に行う方が良いものが出る。

中部地方
岐阜県えなし恵那市
人口：50,463人 平成31（2019）年1月1日現在

串原地域自治区運営協議会
問合せ：0573-52-2111

公共交通空白地有償運送

事業者との役割分担モデル

運送の特徴

- ・地域ボランティアによる無償運送を、継続可能で利用しやすい体制とするため、自家用有償運送に発展させた。
- ・日中及び夕方の路線バスの本数が少なく、各路線が接続できない状況を解消している。
- ・路線バスの運行区域外の中学生の登下校を受託しているほか、地域のイベント時には、シャトル運行を受託している。

運送の基本情報

運行開始時期	平成30（2018）年10月1日
運行形態	区域型（運行区域を設定）
使用車両	団体所有2台
運送対価	均一制：大人200円/回 中学生以下100円/回
運送対価以外の対価	特になし
ドライバー数（免許）	18名（二種1名、一種17名）

導入背景

- ・導入のきっかけとして、「既存の公共交通だけでは十分な移動手段が確保できなくなった」、「高齢化により、地域で移動手段の確保に困る人が増加した」、「ドア・ツー・ドアでない移動できない人が増加した」などが挙げられる。
- ・移動手段確保のニーズを、「居住者等を対象としたアンケート調査」により把握した。
- ・地域内にスーパーや病院などが無いため、地域外への運行を希望していたが、民間事業者の営業の支障とならないよう、地域内でのみの運行となった。

運行状況

- ・年間利用者数は、880人程度。
- ・主要な目的地は、「飲食店」、「公民館・交流施設」、「病院・診療所」など。
- ・主な利用者は、高齢者、中学生、園児など。
- ・利用促進のため、利用方法を示したチラシを地域全戸に配布している。

＜利用方法を示したチラシ（抜粋）＞



実施エリア：串原地域（ピンク） 中心地（青） 観光地（緑）

中部地方
なかつがわし
岐阜県中津川市
人口：78,930人 平成31（2019）年1月1日現在

中津川市
問合せ：0573-66-1111

市町村運営有償運送（福祉）

移動手段の拡充モデル

運送の特徴

- ・身体上の障がいまたは疾病のため、福祉車両を利用しなければ、家庭において移送が困難な住民を対象にした移送サービス。
- ・主に、医療機関への通院や入退院時に利用することができる。

運送の基本情報

運行開始時期	平成16（2004）年1月
運行形態	区域型（運行区域を設定）
使用車両	団体所有13台
運送対価	距離制：50円/km
運送対価以外の対価	特になし
ドライバー数（免許）	30名（二種4名、一種26名）



実施エリア：中津川市全域

導入背景

- ・中津川市は中山間地域であり、市面積は676.45平方キロメートルと広く、人口に比べて市面積が広範囲に及んでいる。
- ・高齢化率は3割を超え、在宅介護で生活する方が増えることで、福祉車両の需要も増加しているが、既存の鉄道及びバスでは、車椅子やストレッチャーには対応できておらず、また、福祉輸送に対応したタクシーや、福祉輸送を行う団体も少ない状況である。
- ・福祉車両による移送サービスは、家庭において移送することが困難な高齢者、及び重度の身体障がい者に対し、重要な福祉施策のひとつとして取り組んでいる。

運行状況

- ・年間利用者数は954人、年間利用回数は2,621回（平成30年度実績）。
- ・利用目的は、医療機関への通院又は入退院、公共機関が主催する事業などへの参加に限定している。
- ・実施区域は、市内及び市に隣接する市町村としている。
- ・3法人に業務委託し、運行している。

概要と特徴

- 家庭において移送することが困難な高齢者と重度身体障がい者に限定して行っている、福祉車両による病院への移送サービスであり、市の重要な福祉施策の一つ。
- 中津川市は中山間地域であり、人口に比べて市面積が広範囲に及んでいる。電車やバスは福祉輸送に対応しておらず、介護タクシー等の福祉輸送を行う団体も少ないという背景の下、運行が開始された。
- 車を予約して行きたいところに行ける、タクシーのようなイメージの輸送形態。

使用車両

- 車種：ワンボックス、軽自動車
- 定員：ワンボックスは、6・8・9・10人乗り。軽自動車は、4人乗り。
- 特徴：車椅子、ストレッチャー対応設備がある。

関係者（ドライバー等）の詳細

- 業務を委託をしているため、ドライバーの雇用は各団体が行っている。
- 運行管理は、3団体に委託しており、その内1団体がシルバー人材センターであることもあり、高齢者のドライバーが多い。
- ドライバーの年齢は平均64歳。

収支状況等

- 支出のうち、運行業務委託費は市が支出。
- 収入を上回る支出については市が補填。

経緯

検討開始

ニーズの把握

計画の検討

協議

実施

今後の予定、課題

行ったこと

- 平成7年頃から、対象を現在よりさらに限定した事業を、合併前の各市町村で実施していた。

（対象が限定された事業であり、利益を求めているため、行っていない）

苦勞・工夫したこと

- 対象者が高齢者や重度身体障がい者であるため、市として独自の工夫や取組みなどを行いにくい部分がある。

- 平成16年1月、現在の形態となり、運行開始。
- 現在まで、利用者は約950人/年で推移。

- 今後も移送サービスを多くの利用者が必要にすると考えられるため、事業を継続して実施していく予定。
- 市の負担が大きく財政が厳しい中、この移送サービスを継続していくためには、さらなる検討が必要であると思われる。

利用者の声

- 家族で病院へ連れていくことが困難なところを、移送サービスを利用し通院できるので、とてもありがたい。

関係者の声

- 支援を必要とする高齢者と身体障がい者に対し、移送サービスを実施することにより、今後も福祉の向上を図りたい。

中部地方
なかつがわし
岐阜県中津川市
人口：78,950人 平成31（2019）年1月1日現在

NPO法人つけちスポーツクラブ
問合せ：0573-82-2005

公共交通空白地有償運送

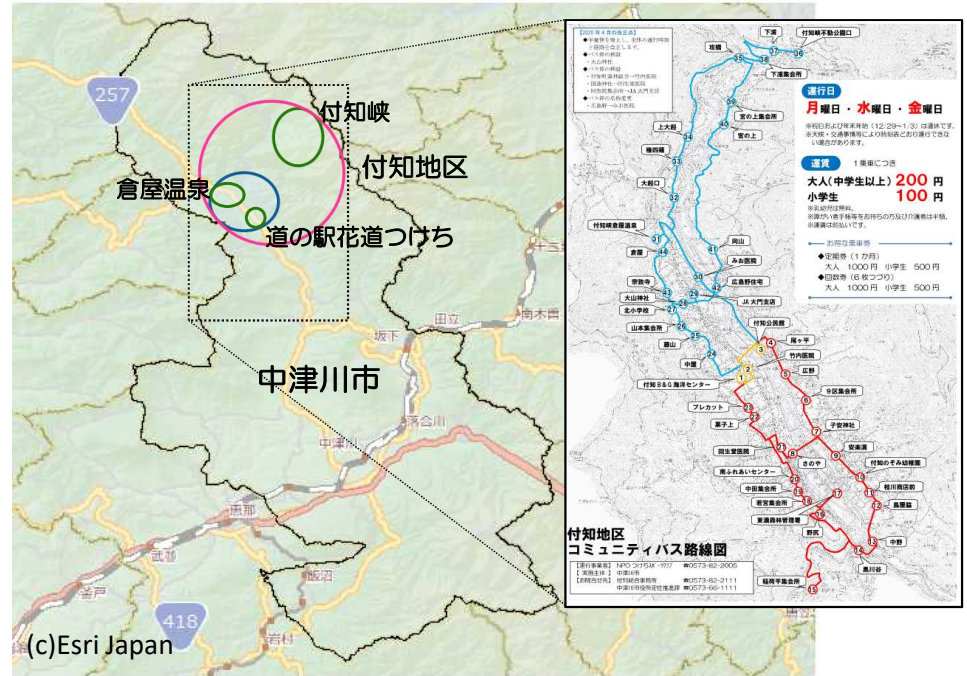
移動手段の拡充モデル 技術活用あり

運送の特徴

- 地区のスポーツクラブが運行管理を行っている、「中津川市コミュニティバス」の一路線。
- 他路線と同様に、運行データが「標準的なバス情報フォーマット」に沿ってオープンデータ化され、経路検索アプリ等に対応している。
- 地区外からのバス路線と連携し、山間部の交通空白地に地区外からアクセス可能とするデマンド交通。

運送の基本情報

運行開始時期	平成27（2015）年10月2日
運行形態	路線・区域型（運行ルート・区域をともに設定）
使用車両	団体所有1台
運送対価	均一制：大人200円/回、 小人100円/回
運送対価以外の対価	特になし
ドライバー数（免許）	6名（二種0名、一種6名）



実施エリア：付知地区（付知町） ○
中心地 ○ 観光地 ○

導入背景

- 導入のきっかけとして、「付知地区には鉄道がなく、他の既存公共交通も不十分だった」、「スーパーなど、生活に必要な店舗が減少した」などが挙げられる。
- シルバー人材センターによる無償の巡回バスについて、より持続的な運行のため当クラブが受け皿となり有償化を行った。
- シルバーによる運行の頃から担当された運転手の方に継続して運転の依頼をし、そこに他の運転手の方を加える形で、混乱無く体制を移行することができた。

運行状況

- 年間利用者数は2,100人程度。 • 主な利用者は、高齢者や学童。
- 主要な目的地は以下のとおり。
 - 医院（地区内：みお医院、回生堂医院、竹内医院ほか、地区外：今井医院(田瀬地区)）。
 - 店舗（スーパーさのや、スマイル付知店、Vドラッグ付知店など）。
 - 金融機関（JA大門支店・付知支店、岐阜信金付知支店、付知郵便局、下付知郵便局など）。
 - 公共施設（付知総合事務所、付知公民館、付知B&G海洋センターなど）。
 - その他施設・観光地（倉屋温泉、付知峡、道の駅花街道つけち、コンビニなど）。

概要と特徴

- 当団体では、スポーツ少年団や中学の部活動の支援を行っている。町内にはそのような団体がほかになく、市がバスの運行を委託する際に、委託出来る先が当団体しかなかった。
- 元々、市の指定管理や業務委託を受けており、その流れで巡回バスの委託も受けることになった。
- 市内の付知町は観光客も多いが、鉄道はなく、バスなどの公共交通網も薄い。そのため、地域で生活する人は移動の足に困っていた。

使用車両

- 車種：ワンボックス車
- 定員：10人乗り
- 市の所有するバスを使用している。保険は団体が支払っている。

関係者（ドライバー等）の詳細

- 年齢層は、30代の1人を除き、全員60歳以上。
- 主に企業退職者で構成されている。うち1人は、運転手のほかにアルバイトを兼任している。

収支状況等

- 利用者からの対価と行政からの委託収入事業により、運行経費を賄っている。

経緯

	行ったこと	苦労・工夫したこと
検討開始	<ul style="list-style-type: none"> • 平成27年の5月～6月頃に、市からコミュニティバス委託の話があった。 	
ニーズの把握	<ul style="list-style-type: none"> （委託のため未実施） 	
計画の検討	<ul style="list-style-type: none"> （委託のため未実施） 	
協議	<ul style="list-style-type: none"> （委託のため未実施） 	
実施	<ul style="list-style-type: none"> • 町内各団体の代表者における検討会議を経て、運行ルートを決めた。 • 平成27年10月2日、運行開始。 • 現在まで、利用者は約2,100人/年で推移。 • インターネットによる経路案内の活用、回覧板による時刻表の配布、地域情報伝達無線システムによる放送からの情報発信、利用者から自由に意見を伺えるよう意見箱の設置などを実施。 	<ul style="list-style-type: none"> • 利用者の意見について、運転手が随時話を聞いている。それに応じて、次の更新に合わせてルートを変更。 • 市は以前、バスを無料運行していた。その際には、多くの人が利用していたと聞いている。しかし、一回につき200円という額ではあるが、有料になり、利用人数が少なくなったと言われる時がある。
今後の予定、課題	<ul style="list-style-type: none"> • 今は委託を請け負っているが、独自の事業では成り立たない。どこまで市の援助が続くかが鍵である。 • 利用者が一定程度存在することが、取組みを続ける上では重要。 	

利用者の声

- 困ったという意見はあまりなく、お礼を言われることが多い。
- 要望はあまり上がってこない。（利用者を増やすにはどうしたらよいか考えているため、もっと様々な意見を言ってほしい。）

関係者の声

- 2020年4月から、運転手の時短勤務を検討中。しかし、運転手は利用者の利便性をまず大事にしたいと考えてくれている。
- 利用者の利便性確保が大切。
- 費用面が課題。

34. NPO法人がんばらまいか佐久間（静岡県浜松市）

中部地方
 はままつし
 静岡県浜松市
 人口：804,780人 平成31（2019）年1月1日現在

NPO法人がんばらまいか佐久間
 問合せ：053-965-1100

公共交通空白地有償運送

住民主導モデル

観光需要等に対する補完モデル

技術活用あり

運送の特徴

- ・町内を運行するNPOタクシー「がんばる君」として、高齢化の進む佐久間町の足になっている。
- ・土日祝日限定で、町内外を結ぶ「お出掛け支援事業」を実施。配車アプリ（JapanTaxi）を導入し、観光客の利用に対応している。
- ・原則予約制であるが、当日利用は予約時間を調整しながら、極力送迎対応をしている。

運送の基本情報

運行開始時期	平成19（2007）年8月1日
運行形態	区域型（運行区域を設定）
使用車両	団体所有2台
運送対価	最短料金500円で地区毎（距離をベースに算定）100円単位で加算
運送対価以外の対価	特になし
ドライバー数（免許）	7名（二種0名、一種7名）



実施エリア：佐久間町全域（ピンク） 中心地（青） 観光地（緑）

導入背景

- ・導入のきっかけとして、「町内にあったタクシー事業者が廃業した」などが挙げられる。
- ・タクシー会社の廃業後、近所の人、知人などが送迎を手伝ってくれていたが、謝礼のことや、気軽に頼めない申し訳なさなどが重なり、外出を気兼ねなくしたいという声が強くなり、NPO法人を立ち上げた時はタクシーを運行することを理念にするとのPRをした。
- ・移動手段確保のニーズは、居住者等を対象としたワークショップや意見交換会、個別の口コミや地域からの意見聴取などで把握した。

運行状況

- ・年間利用者数は2,800人程度。
- ・主な目的地は、病院（佐久間病院・東栄病院（愛知県東栄町））、市役所（佐久間協働センター・山香ふれあいセンターなど）スーパー（COOP佐久間・食彩広場浦川）、郵便局、金融機関（JA佐久間支店・浦川店）など。
- ・土日祝日の会員による町外外出、観光誘致のための一般外来客の利用にも対応。

概要と特徴

- お出掛け支援事業は、買物、保養（温泉）、通院の3つを柱に、「気分転換も兼ねて町外に出たい」という思いが実現したもの。
- 町内外の移動は、タクシー事業者との関係もあり難しかったが、実現できた。
- NPOタクシーは、原則2日前までに予約が必要だが、当日の飛び込みの連絡があっても、できるだけ対応するようにしている。
- 配車アプリ（JapanTaxi）を導入し、スマートフォンからの配車が可能。



使用車両

- コンパクトトールワゴン（5人乗り）



関係者（ドライバー等）の詳細

- ドライバーは、地域住民による会員（活動会員、賛助会員※）のうち、活動会員が行っており、年齢層は60代が1名、70代が6名。
- ドライバーは送迎だけでなく、待機時などには、事務の手伝いなどもしてくれる。

※賛助会員：健康的・年齢的に運転などは難しいため、支援のみ行っている会員。

収支状況等

- 市からの補助で補填（赤字額の1/2かつ上限100万円）。

経緯

検討開始

行ったこと

- NPO法人の立ち上げ（平成17年）前から構想はあった。

ニーズの把握

- NPO法人の立ち上げの時に説明会を行った。（説明会での様々な話の中の一部として、NPOタクシーについての話も行った）

計画の検討

- 計画検討は、法人内総務委員会の「NPOタクシー運営委員会」で複数回実施。
- 委員は内部の人のみで、外部委員はなし。

協議

- 国、県、市と協議。

実施

- 平成19年8月1日、運行開始。
- 市との協働によりポスターを作成し、町外へもPRを実施。

今後の予定、課題

- スタッフの確保が課題。
- 「お出掛け支援事業」の延長として、平日にも町外への乗り入れができないか検討中。（主に拠点病院への入退院利用を想定）

苦労・工夫したこと

- 料金設定に苦労した。
- 集落ごとの料金設定にしてわかりやすくするため、各集落間の距離を測定した。

利用者の声

- 利用者の要望（当日利用、運行時間外など）にも柔軟に対応していることもあり、利用者からはとても感謝されている。

関係者の声

- お互い顔見知りということもあり、利用者を「お客」として事務的に見ていないことが良い所。

中部地方
しずおかし
静岡県静岡市
人口：702,395人 平成31（2019）年1月1日現在

静岡市
問合せ：054-221-1025

市町村運営有償運送（交通空白）

移動手段の拡充モデル

運送の特徴

- 井川地区、両河内地区で運行。
- 井川地区では、廃止代替路線として自主運行バスを運行させ、運行エリアを拡大させるなど利便性の向上を実現。
- 両河内地区では、交通事業者から、地域住民で組織したNPO法人への委託に変更。車両の小型化を図り、狭あいな道路での運行が可能となるなど、利便性の向上を実現。

運送の基本情報

運行開始時期	井川地区：平成20年6月 両河内地区：平成21年4月
運行形態	路線型（運行ルートを設定）
使用車両	団体所有7台
運送対価	井川地区：距離制 200～1220円 両河内地区：均一制 各系統200円
ドライバー数（免許）	16名（二種3名、一種13名）



実施エリア：井川地区、両河内地区

導入背景

- 井川地区：民間バス事業者によるバス路線の撤退に伴い、地域住民の交通手段確保のため、廃止代替路線として自主運行バスの運行を開始。車両を小型化することにより、従前は大型バスでは運行できなかった地区への運行を可能とした。
- 両河内地区：平成21年4月から、民間事業者への委託により自主運行バスを運行させていたが、利用者の減少による収入の減少や運行経費の増加などにより、路線の維持について課題があった。そこで、地域が主体となり、市と協働でダイヤ改正など路線再編に取り組んだ。持続可能な運行に向け、利用の少ない日中時間帯はデマンド運行とし、運行の効率化を図った。

運行状況

- 年間利用者数は、27,000人程度（井川地区：約6,000人 両河内地区：約21,000人）。
- 主要な目的地は、「学校」、「病院・診療所」、「温泉施設」など。
- 主な利用者は、小学生、中学生、高齢者、観光客など。

中部地方

ちたぐん みなみちたちょう ひまかじま
 愛知県知多郡南知多町（日間賀島）
 人口：1,890人 平成31（2019）年1月現在

一般社団法人日間賀島観光協会
 問合せ：0569-68-2388

自家用有償観光旅客等運送

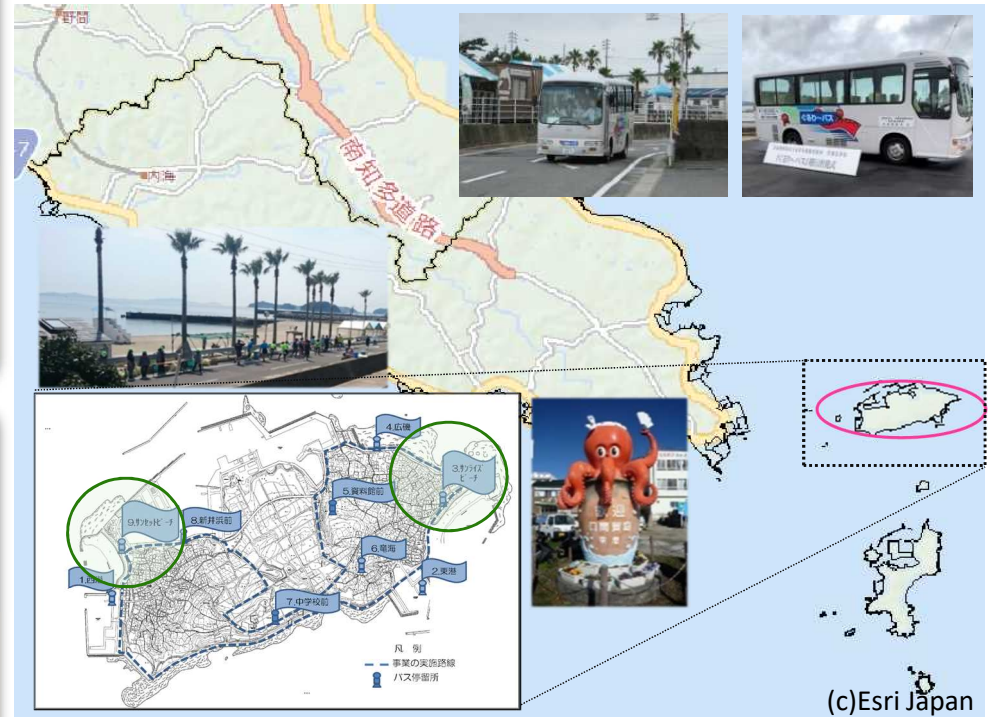
観光需要等に対する補完モデル

運送の特徴

- ・日間賀島は、年間約30万人の観光客が訪れる、観光業や水産業が盛んな島。
- ・島内に路線バスは運行されていないため、観光客のニーズが高い時期に、持続可能なおもてなしサービスとして、島内を循環する観光客向けの路線「ぐるり～バス」を運行。
- ・地域の旅館などで構成される観光協会が保有するバス車両を活用して運行。

運送の基本情報

運行開始時期	令和元（2019）年7月20日
運行形態	路線型（運行ルートを設定）
使用車両	持込1台
運送対価	均一制：100円/回
運送以外の対価	特になし
ドライバー数	5名



実施エリア：日間賀島島内



観光地



導入背景

- ・日間賀島は、愛知県名古屋市から南にのびる知多半島の沖合に位置する島で、離島振興地域に指定。
- ・外周は約6kmと狭いので、人口は1,896人（平成27年国勢調査）。東側と西側に集落があり、公共施設が中央に位置する、人口密度が日本一高い島。
- ・中部国際空港から最短で40分の場所に位置することから、近年は外国からの観光客も増加。
- ・近隣住民のコミュニティが色濃く残る地域であり、普段の住民の交通手段は隣人同士の送迎だが、観光シーズンは多忙により隣人の送迎も困難になることや、旅館の従業員が利用者の送迎と料理などの業務を両立することが困難だったことから運行を開始。

運行状況

- ・年間約11,000人程度が利用。
- ・毎年7月～8月の観光シーズンに、島内の宿泊施設からビーチなどへの輸送を行っている。

中部地方

三重県津市
人口：279,802人 平成31（2019）年1月1日現在

津市
問合せ：059-229-3289

市町村運営有償運送（交通空白）

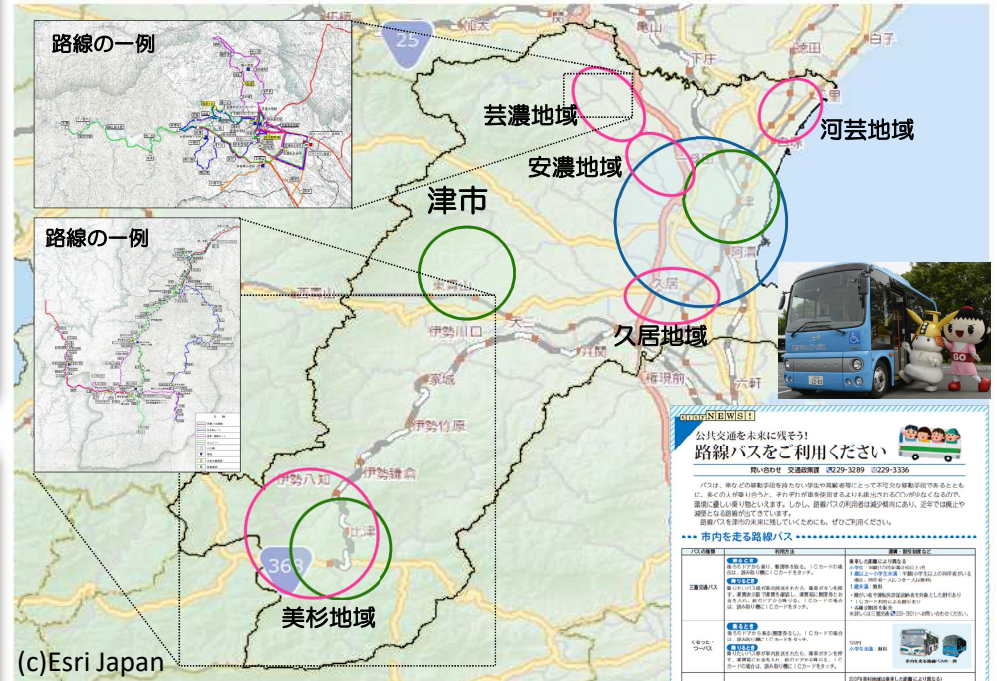
移動手段の拡充モデル

運送の特徴

- 市町村合併に伴い、旧市町村で実施していたバス事業を「津市コミュニティバス」として再編。
- 市内の3事業者へ運行を委託。
- 運行便数やルートについては、アンケート調査などで住民の移動ニーズを把握して、最適なものを目指している。
- 利用者の確保や継続的な運行のため、モビリティ・マネジメントシステムの構築などに取り組んでいる。

運送の基本情報

運行開始時期	平成22（2010）年4月1日
運行形態	路線型（運行ルートを設定）
使用車両	団体所有7台
運送対価	均一：200円/回（一部路線は距離制：8km未満200円など）
運送対価以外の対価	特になし
ドライバー数（免許）	14名（二種14名、一種0名）



実施エリア：
久居地域、河芸地域、芸濃地域
安濃地域、美杉地域（逢坂・飼坂）
中心地 ○ 観光地 ○

公共交通を未来に残そう！
路線バスをご利用ください

お問い合わせ 交通課 電話：059-229-3336

バスは、身近な移動手段であるが、利用者の高齢化などにより利用者が減少傾向にあること、多くの人が乗り捨て、半日バスを長時間利用するより長距離バスに乗り換えるなどの状況に課題を感じています。しかし、路線バスの利用者が減少傾向にあり、定年退職や子育て世代の減少などにより、路線バスも利用者の減少に悩んでいます。路線バスも利用者の減少に悩んでいます。ぜひご利用ください。

市内を走る路線バス

バス路線名	運行区間	運行時間
津市コミュニティバス	津市駅前 - 津市駅前	毎日 7:00 - 20:00
津市コミュニティバス	津市駅前 - 津市駅前	毎日 7:00 - 20:00
津市コミュニティバス	津市駅前 - 津市駅前	毎日 7:00 - 20:00

利用しよ！お得で便利な津市の交通サービス

シルバーパス 市内に在住の65歳以上の高齢者が利用できる。利用料は1回200円。利用期間は1ヶ月間。利用期間は1ヶ月間。利用期間は1ヶ月間。

観光バス 観光バスは、観光客の移動手段として利用されています。観光バスは、観光客の移動手段として利用されています。観光バスは、観光客の移動手段として利用されています。

導入背景

- 津市は、平成18年に10の市町村が合併して誕生した。旧市町村は、それぞれが独自のコミュニティバスや福祉バスなどのバス関連事業を実施していたが、運行方式や運賃体系に統一性はなく、民間バス路線や鉄道などとの連携が不十分だった。
- これらの課題から、効率的で利便性の高い公共交通網の再構築を目指し、平成22年4月から「津市コミュニティバス」として再編し、3年間の実証運行期間と平成24年3月に実施した「事業評価」を経て、平成25年4月に本格運行へ移行した。

運行状況

- 年間利用者数は、22,500人程度。
- 主要な目的地は、「スーパー・店舗」、「病院・診療所」、「金融機関・郵便局」など。
- 市町村運営有償運送（交通空白）は、市内に全15ルート存在する。

中部地方
 まつさかし
 三重県松阪市
 人口：164,568人 平成31（2019）年1月1日現在

まつさかし
 三重県健康福祉生活協同組合
 問合せ：0598-31-1211

福祉有償運送

住民主導モデル

運送の特徴

- 地域の高齢者、障がい者の「生活の足」として、生活協同組合が実施している運送。
- 要介助者や、経済的にタクシー利用が困難な場合は福祉有償運送、それ以外はタクシーの利用を呼びかけることで、乗客の棲み分けを行っている。
- 今後、GPSトラッカーの利用による配車円滑化を検討中。

運送の基本情報

運行開始時期	平成18（2006）年5月1日
運行形態	区域型（運行区域を設定）
使用車両	団体所有11台
運送対価	距離制：①3kmまで550円など ②2kmまで400円など ※介護保険等適用の場合
運送対価以外の対価	迎車回送料金：50円/回 介助料：1,000円/回 待機料金：200円/20～30分など
ドライバー数（免許）	14名（二種3名、一種11名）



実施エリア：松阪市全域 ○ 中心地 ○



導入背景

- 導入のきっかけとして、「既存の公共交通だけでは十分な移動手段が確保できなくなった」、「高齢化により、地域で移動手段の確保に困る人が増加した」、「生活に必要な店舗が減少した」などが挙げられる。
- 移動手段確保のニーズは、居住者等を対象としたアンケートやヒアリング、グループインタビューなどにより把握した。
- 当初は格段の介助が必要な方が対象であったが、アンケートで「年金生活者のため、通院でタクシーを利用すると、タクシーの運賃を確保するために1食抜くことがある」という声を聞き、低所得者で要支援を含む介護認定を受けている方のニーズにも応えるようになった。
- バスやタクシー事業者には「乗客をとられる」などという理由での否定的な意見が多く、理解を得るために2～3年を要した。

運行状況

- 年間利用者数は10,500人程度。
- 主要な目的地は「病院・診療所」、「役所・役場」、「金融機関・郵便局」などだが、「通院目的」が全体の9割以上を占める。
- 松阪市の面積は東京23区とほぼ同じであるため、市内であるが片道10キロメートル以上の運行もある。

近畿地方
 たかしまし
 滋賀県高島市
 人口：48,963人 平成31（2019）年1月1日現在

高島市 朽木支所
 問合せ：0740-38-2331

市町村運営有償運送（交通空白）

事業者との役割分担モデル

運送の特徴

- ・市西部の朽木地区を対象に、山間部の自宅から、診療所や食料品の商店がある朽木支所周辺や、大型量販店がある安曇川下流の琵琶湖沿いまで、スムーズに移動できるように運行。
- ・路線バスとの連絡運行や、往復の乗車時間の調整により、乗客の利便性の向上や運行の効率化を図っている。

運送の基本情報

運行開始時期	平成17（2005）年1月1日
運行形態	路線型（運行ルートを設定）
使用車両	団体所有6台
運送対価	均一制：220円/回
運送対価以外の対価	特になし
ドライバー数（免許）	11名（二種9名、一種2名）



実施エリア：朽木地区

導入背景

- ・導入のきっかけとして、「高齢化により、地域で移動手段の確保に困る人が増加した」などが挙げられる。
- ・少子高齢化に伴う人口減少が原因で、民間事業者による路線バスの乗客が減少し、補助金などによる経営支援も行ってきたが、最終的に運行路線を短縮することとなった。そこで、当時の朽木村が実施主体となり、「村営バス」が運行されるようになった。
- ・その後、朽木村は高島市に合併し、現在は「市営バス」として運行されている。

運行状況

- ・年間利用者数は、13,500人程度。
- ・主な利用者は、園児・小学生・中学生と、移動手段のない高齢者。
- ・主要な目的地は「高島市民病院（市内）・朽木診療所（地区内）」、「スーパー（地区内）・店舗（市内）」、「朽木公民館（地区内）・図書館（地区内）」、「てんくう温泉（地区内）・福祉サロン（地区内）」など。

近畿地方
がもうぐん りゅうおうちょう
 滋賀県蒲生郡竜王町
 人口：12,149人 平成31（2019）年1月1日現在

りゅうおうちょう
 NPO法人外出支援ボランティアスマイル
 問合せ：080-6134-4010

福祉有償運送

住民主導モデル

運送の特徴

- ・ 町内のNPO法人による、高齢者や障がい者を対象とした、ドア・ツー・ドアの運送。町からの補助を受けて運行。
- ・ 当初は、ボランティアの自家用車により無料での送迎を行っていたが、より継続性を高めるために法人化し、自家用有償旅客運送を導入した。
- ・ 退職などにより、時間を使えるようになった地域住民がボランティア運転手として活躍しており、住民による地域貢献がなされている。

運送の基本情報

運行開始時期	平成18（2006）年2月3日
運行形態	区域型（運行区域を設定）
使用車両	団体所有4台
運送対価	距離制：5kmまで400円 5km以上は0.5kmごとに+70円
運送対価以外の対価	特になし
ドライバー数（免許）	30名（二種0名、一種30名）



実施エリア：竜王町全域  中心地 

導入背景

- ・ 導入のきっかけとして、「高齢化により、地域で移動手段の確保に困る人が増加した」などが挙げられる。
- ・ 町内の公共交通機関は利便性に乏しく、特に高齢者や障がい者にとっては、ドア・ツー・ドアの送迎支援が不可欠であったことを背景に、導入した。
- ・ 移動手段確保のニーズを、居住者などを対象としたヒアリングやグループインタビューなどで把握した。

運行状況

- ・ 年間利用者数は、90人程度。
- ・ 主要な目的地は、町内では「各種医院、医科・歯科診療所」、「フレンドマーケット」、「町役場」、「金融機関」。町外では、町と隣接する近江八幡市の「医療センター、各種医院、スーパー」など。

41. NPO法人気張る！ふるさと丹後町（京都府京丹後市）

近畿地方
 きょうたんごし
 京都府京丹後市
 人口：55,109人 平成31（2019）年1月1日現在

NPO法人気張る！ふるさと丹後町
 問合せ：info@kibaru-furusato-tango.org
 又はホームページ kibaru-furusato-tango.org/より

公共交通空白地有償運送

運送の特徴

地域資源活用モデル
 観光需要等に対する補完モデル
 技術活用あり

- ・自家用有償運送では、全国で初めて配車アプリを導入し、効率的な運営を実施している。
- ・配車アプリとマイカーの活用により、利用者・ドライバー双方にとって、簡単で便利なシステムが構築されている。
- ・補助は受けておらず、法人の独立採算で運行している。
- ・地域住民だけでなく、観光客なども対象としている。

運送の基本情報

運行開始時期	平成28（2016）年5月26日
運行形態	区域型（運行区域を設定）
使用車両	持込18台
運送対価	距離制：1.5kmまでは480円、以降は120円/kmを加算
運送対価以外の対価	特になし
ドライバー数（免許）	18名（二種3名、一種15名）



運行区域：丹後町域 (pink circle) ※降車は京丹後市全域で可能
 中心地 (blue circle) 観光地 (green circle)

導入背景

- ・導入のきっかけとして、「高齢化により、地域で移動手段の確保に困る人が増加した」、「ドア・ツー・ドアでない移動できない人が増加した」、「観光客など新たなニーズが高まった」などが挙げられる。
- ・地域公共交通会議で協議する前に、地元タクシー事業者と事前協議を行って調整した。
- ・配車アプリを導入することで、受付・配車作業の人員の低減を実現した。また、ドライバーのマイカーを活用することにより、どこでも待機できドライバーの負担を減らすことができた。
- ・ドライバーもスマートフォンを使って対応するため、高齢ドライバーは使用方法に慣れるのに時間がかかった。



運行状況

- ・主要な目的地は「丹後中央病院（峰山町）、弥栄病院（弥栄町）、ふるさと病院（網野町）」、「峰山駅、網野駅」、「スーパー・店舗」など。
- ・利用者の多くは高齢者で、特にバス停まで歩くことや、買物の荷物を持って歩くことが困難な高齢者が中心。
- ・訪日外国人の利用もあり、配車アプリが多言語に対応しているため、外国語を話せないドライバーでも運送が可能。

近畿地方
 京都府京都市
 人口：1,412,570人 平成31（2019）年1月1日現在

久多自治振興会
 問合せ：075-748-2020

公共交通空白地有償運送

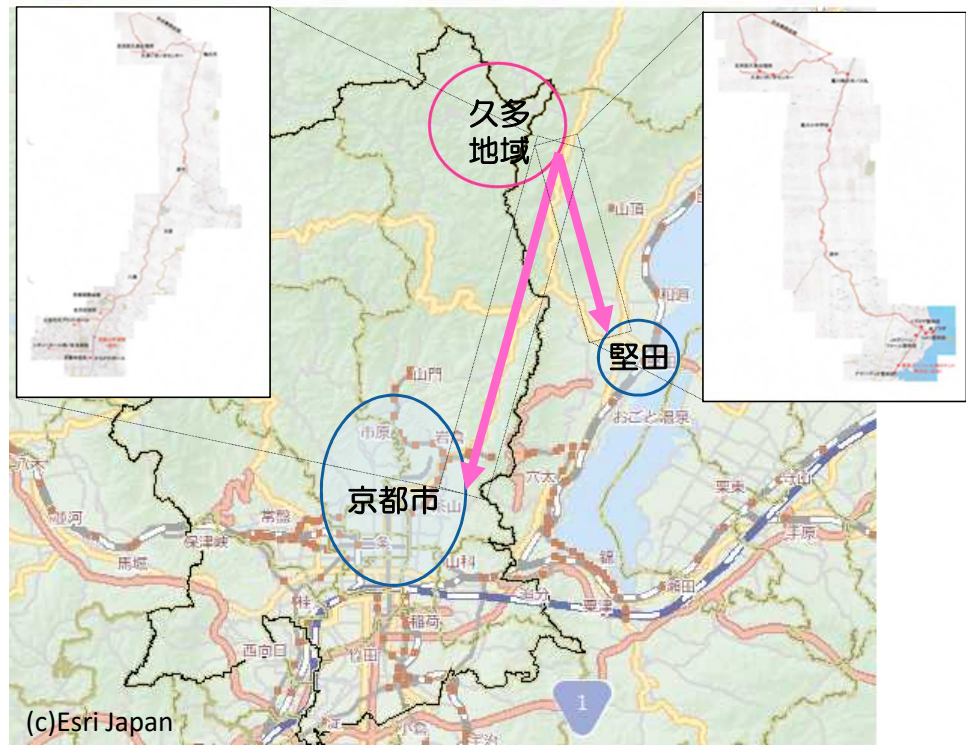
住民主導モデル

運送の特徴

- ・民間事業者などによるバスが運行されていない久多地域で、地域住民により運行されている自主運行バス。
- ・地域の高齢者交流施設と車両を共同使用し、同施設に利用受付を委託することで、経費削減や受付体制の簡素化を図っている。

運送の基本情報

運行開始時期	平成28（2016）年9月9日
運行形態	路線型（運行ルートを設定）
使用車両	団体所有1台
運送対価	距離制：～15km 200円、～20km 300円 など
運送対価以外の対価	特になし
ドライバー数（免許）	5名（二種4名、一種1名）



実施エリア：久多地域 ○ 中心地 ○

導入背景

- ・導入のきっかけとして、「高齢化により、地域で移動手段の確保に困る人が増加した」、「ドア・ツー・ドアでない移動できない人が増加した」などが挙げられる。
- ・過疎地ではあるが、古い生活文化や伝統行事が今も継承される山里で、自分がコツコツと手入れした山や世話を続けてきた田畑の中で最後まで暮らしたいという、高齢の方々の強い思いが導入の背景にある。
- ・ニーズの把握は、居住者等を対象としたアンケート調査、ワークショップや意見交換会により行った。



運行状況

- ・年間利用者数は、180人程度。
- ・主要な目的地は「大津市堅田のスーパーズミヤとホームセンターのコメリ」、「鉄道駅」、「病院・診療所」など。
- ・久多地域を訪れるには車が必須のため、農家民宿の利用者の送迎、地域住民の旅行や会合の際の駅までの送迎、葬儀の参列などに利用されることも多くなった。



近畿地方
 とよのくんのせちょう
 大阪府豊能郡能勢町
 人口：10,114人 平成31（2019）年1月1日現在

社会福祉法人能勢町社会福祉協議会
 問合せ：072-734-0770

公共交通空白地有償運送

移動手段の拡充モデル

運送の特徴

- ・ 移動支援により、公共交通の利用が困難な高齢者や、運転免許を保有しない住民などの生活支援、社会参加を促進。
- ・ 利用者の確保や継続的な運行のため、利用者募集の呼びかけ、情報発信、運転手の確保に取り組んでいる。

運送の基本情報

運行開始時期	平成19（2007）年4月1日
運行形態	区域型（運行区域を設定）
使用車両	団体所有2台
運送対価	距離制：320円（初乗り2kmまで）。以降305mごとに40円。
運送対価以外の対価	待機料金：1分50秒で40円。
ドライバー数（免許）	16名（二種2名、一種14名）



実施工エリア：能勢町全域 ○ 中心地 ○

導入背景

- ・ 導入のきっかけとして、「既存の公共交通だけでは十分な移動手段が確保できなくなった」、「町運営の福祉バスに替わる新たな交通システムとして、ドア・ツー・ドアでの移動手段の要望が多かった」などが挙げられる。
- ・ ニーズの把握は、居住者等を対象としたアンケート調査や住民意見交換会により行った。

運行状況

- ・ 年間利用者数は、延べ1,100人程度。
- ・ 主要な目的地は、「山辺口バス停（町外へ行くため）」、「いわさき歯科（町内）」、「ノセボックス（町内のスーパー）」・「ジャパン（町内ドラッグストア）」など。
- ・ 主な利用者は、高齢者。

とよおかし
 兵庫県豊岡市
 人口：82,037人 平成31（2019）年1月1日現在

豊岡市
 問合せ：0796-23-1712

市町村運営有償運送（交通空白）

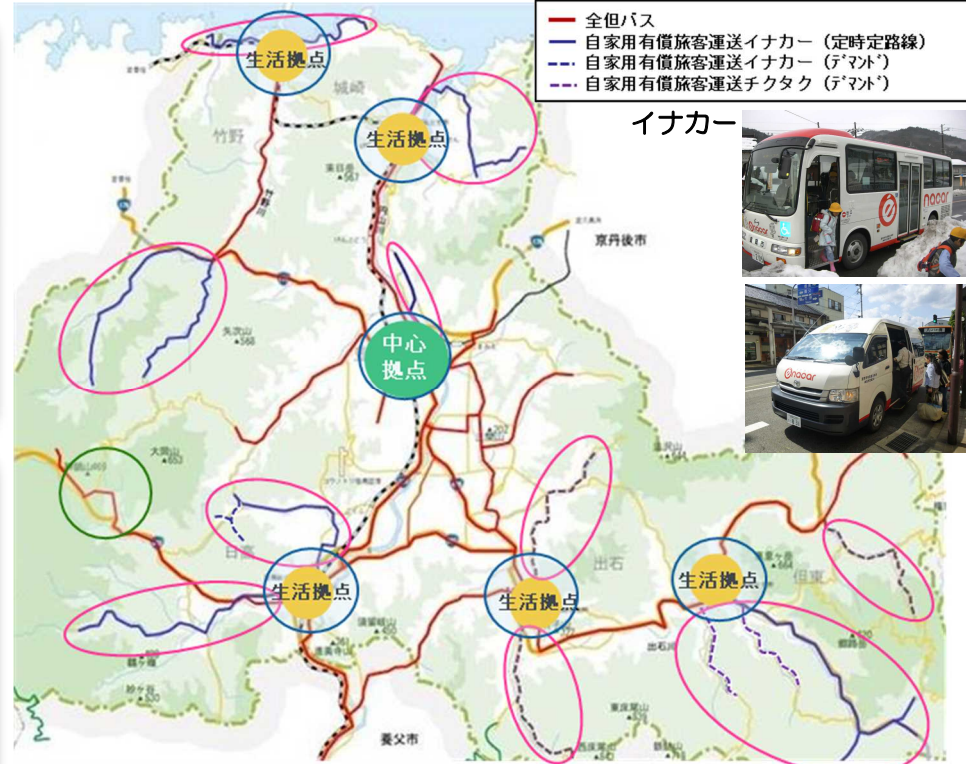
事業者との役割分担モデル

運送の特徴

- ・市内12地区で運行される有償運送。乗合バスと自家用有償旅客運送が適切な役割分担のもと、地域の交通ネットワークを構築。
- ・全但バス(株)、(株)ランドウェイ、4地区の運行組織に運行委託。
- ・住民に対して定期的に説明会を開催し、運行ダイヤやルートに関するニーズを把握している。

運送の基本情報

運行開始時期	平成20（2008）年10月1日
運行形態	路線・区域型(運行ルート・区域をともに設定)
使用車両	団体所有16台
運送対価	距離制：40円/km または初乗り100円・上限400円
運送対価以外の対価	特になし
ドライバー数（免許）	122名（二種69名、一種53名）



実施エリア：市内全12地区 チクタク
 中心地 観光地



導入背景

- ・導入のきっかけとして、「利用者減少による路線バスの撤退により、エリア内に自家用車以外の交通手段が無かったこと」などが挙げられる。
- ・当初は、全地区路線バス形式で運行を開始したが、運行基準を達成しなかった地区については、セミデマンドの運行に転換した。
- ・合意形成にあたっては、ルート重複による既存交通事業者との調整、年齢や立場により異なる市民の意見を計画に反映させること、通学ダイヤと一般住民のニーズとの折り合いをつけることに時間を要した。

運行状況

- ・主要な目的地は「公立豊岡病院」、「地域の診療所」、「中心地内の商業施設」、「市役所支所等公共機関」、「小・中学校」など。
- ・主な利用者は高齢者。一部路線はそれに加え高校生、中学生、小学生、認定こども園児童。

概要と特徴

- 従来、民間路線バスが26路線あったが、そのうち11路線で休止の申し出があった。
- その中にはスクール利用など日常生活の中でも重要な路線が含まれていたため、市が主導して生活の足を確保するため、取組みを実施した。

使用車両

- 大型バス：2台（51人乗り）
- マイクロバス：7台（29人乗り）
- ワンボックス：3台（15人乗り）
- ワンボックス：4台（7人乗り）



関係者（ドライバー等）の詳細

- ドライバーは50代～60代。
- 運行は全但バス(株)と、(株)ランドウェイに委託。（路線ごとや距離的に近い路線などで分担）

収支状況等

- 収入と費用の差額は、市の一般会計で補填。
- 国からの「地域内フィーダー系統確保維持費国庫補助金」で補填。



経緯

検討開始

- 平成19年に検討開始。

ニーズの把握 (約4ヶ月)

- 市内6,700世帯と交通事業者を対象に、アンケート調査を1回実施（調査票作成から集計までは、約1か月間）。
- 導入する11エリア（現在は8エリア）で、2週間の間に説明会を1回ずつ実施（1か所半日程度）。

計画の検討 (協議含め約3ヶ月)

- 庁内のプロジェクトチームで検討。（6回実施）

協議

- 協議会を3回開催。
- 市議会で複数回検討。
- 交通事業者との調整、警察との調整（ルート、ニーズ）、国との調整などを多く実施。

実施

- 平成20年10月1日、運行開始。
- 年1回、各エリアの代表、住民、交通事業者を交えて運行状況を報告。
- 市の基準（1人/便以上で存続、収支率20%以上で増便等を検討）を共有した上で意見交換し、ダイヤやルートを改正。

今後の予定、課題

- ドライバー不足を補うため、令和2年度から竹野海岸線で、地域住民のドライバーへの活用や、ITによる運行管理の効率化を予定している。
- ダイヤなども地域で検討し、夏期の観光需要も取り込んで、収支状況の改善を目指す。

行ったこと

苦労・工夫したこと

- 経費の裏付けが必要なため、予算の確保に苦労した。
- 限られた人数、限られた時間の中での作業だったため、苦労した。

- 実態の把握に苦労した。

- 関係者との役割分担に苦労した。
- 特にバス事業者との調整については、既存路線と新規路線との兼ね合いに労力を要した。

利用者の声

- 民間路線バスの時に比べて、車両が小型化されたことにより、これまで通れなかった場所にも行けるようになって便利になった。

関係者の声

- これからも、地域と一緒に考えていきたい。
- 場所、時代、地域ニーズによって求められるものは異なるため、それらをしっかり計画に反映できると良い。

45. 福崎町（兵庫県福崎町）

近畿地方
 かんざきぐん ふくさきちよう
 兵庫県神崎郡福崎町
 人口：19,353人 平成31（2019）年1月1日現在

福崎町
 問合せ：0790-22-0560

市町村運営有償運送（交通空白）

地域資源活用モデル

運送の特徴

- ・地域の大学保有の車両を活用し、コミュニティバス（まちなか便）運行時間終了後の空白時間を補完。
- ・夕方～夜の時間帯にかけて、市中心部の福崎駅と商業施設の間で運行。
- ・福崎町と神戸医療福祉大学との包括連携協定や、近畿運輸局と福崎町との地域連携サポートプランを背景に実現。

運送の基本情報

運行開始時期	平成30（2018）年10月1日
運行形態	路線型（運行ルートを設定）
使用車両	持込5台
運送対価	均一制：100円/回
運送対価以外の対価	特になし
ドライバー数（免許）	3名（二種3名、一種0名）

＜まちなか便と大学バスの運行路線図＞

※H30.10.1時点

- ・学生送迎に特化した大学バスを市町村有償として運行し、夕方以降の移動手段を確保
- ・まちなか便の始発便を早め、利便性を向上

まちなか便 (駅前発)	大学バス (駅前発)
7:34(交)	7:57
8:45	8:45
9:30	9:30
10:30	10:30
11:30	11:30
13:35	13:35
14:30	14:30
15:30	15:30
16:30	16:40
	17:35
	18:20
	19:10
	21:25

※先遣橋→駅前

実施エリア：
 福崎市駅前地区～西野地区

導入背景

- ・まちなか便の始発時刻が8時45分、終着時刻が17時28分と、通勤・通学での利用がしづらい状況であった一方で、神戸医療福祉大学の通学用バスがJR福崎駅と西野南（ボンマルシェ前）間を、夕方から夜にかけて運行していた。
- ・神戸医療福祉大学の通学用バスを活用し、夕方以降は自家用有償旅客運送として運行するとともに、まちなか便の始発便のダイヤを早め、通勤、通学に対応したバス運行に再編。
- ・地域連携サポートプランの提案や、連携協定を背景に、自治体、大学、運輸局などが協働して、地域に必要な取組みを進めた。



運行状況

- ・年間利用者数は、140人程度。
- ・主要な目的地は、「スーパー・店舗」、「役所・役場」など。
- ・主に福崎駅近辺に居住する高齢者が、西野南停留所側のスーパー（ボンマルシェ福崎店）での買い物のために利用。
- ・福崎町役場の職員が、出張時や帰宅時に利用。

概要と特徴

- 福崎町の中心部（福崎駅～福崎町役場周辺）で実施している自家用有償旅客運送。
- 地域にある神戸医療福祉大学のスクールバスが、寮生の買物やアルバイトに対応するため、夕方から夜にかけて役場周辺まで運行しており、町のコミュニティバスの運行終了後の移動手段として活用できないか検討。
- 近畿運輸局との「地域連携サポートプラン」の締結、大学との「包括連携協定」の締結により、全国初の大学スクールバスを活用した市町村運営有償運送を実現。

使用車両

- 車種：大型バス、マイクロバス
- 定員：80人乗り、28人乗り
- 特徴：大型バスは2台あり、大学生の利用が多い時に使用（マイクロバスは少ない時に使用）



関係者（ドライバー等）の詳細

- 年齢層：40代～50代
- 神戸医療福祉大学の専業ドライバー（常勤）

収支状況等

- 100円／回で運行。町からの運行委託料はなく、運行費用は大学が負担（マグネット、料金箱は町負担）。
- 大学は地域貢献として協力。



経緯

検討開始 (約4ヶ月)

行ったこと

- 平成29年7月に近畿運輸局と地域連携サポートプラン協定締結。
- 平成29年8月に通達改正により市町村運営有償運送で車両の持ち込みが可能となる通達改正が出されたことに伴い、交通空白時間補完構想が持ち上がる。

苦勞・工夫したこと

- 当初通達改正の想定では、交通空白地域を対象としていたが、夕方以降の交通空白時間に着目した。
- 制度説明のために近畿運輸局と神戸医療福祉大学を訪問した。

ニーズの把握

(特に実施していない)

計画の検討 (約6ヶ月) ※協議と並行

- 庁内検討会を4回開催。
- 兵庫陸運部担当者と共に大学を訪問し、制度の詳細説明と運行方法などを検討。

- 事例がなかったため、制度の詳細検討と運行に関する素案のとりまとめに時間を要した。
- 関係者の役割分担の取り決めに時間を要した。

協議 (約7ヶ月)

- 地域公共交通活性化協議会において協議。（平成30年7月）
- 既存事業者と運行可否について交渉。
- 警察と運行ルートについて協議。
- 大学及びドライバーと運行形態などを協議。

- タクシー事業者の意見への対応を丁寧に行った。
- 日中はスクールバスとして運行し、夕方から市町村運営有償運送に切り替わるため、緊急体制、マグネット配置、料金箱設置等を工夫。

実施

- 平成30年10月1日、運行開始。
- 現在まで、利用者は約140人／年で推移。
- JRダイヤ改正に合わせたダイヤ変更を年1回検討。

- 大学のスクールバスに一般住民が混乗する形態となるため、利用者の心理的ハードルを下げるのに苦慮した。
- ドライバーが丁寧に対応しているため、苦情はない。

今後の予定、課題

- 引き続き、JRダイヤ改正を反映した時刻表の作成を行う予定。
- 町民には、利用に対するハードルが高いことから、周知活動を引き続き実施する。

利用者の声

- 福崎駅と役場周辺を5分で結んでいて、便利。

関係者の声

- ドライバー：「学生だけでなく、地域住民とも触れ合える良い機会だ」
- 町担当者：「地域の大学とのつながりが強まり、とても良い」

近畿地方

兵庫県養父市
人口：23,609人 平成31.1現在

NPO法人養父市マイカー運送ネットワーク
問合せ：079-660-3008

自家用有償観光旅客等運送

事業者との役割分担モデル

技術活用あり

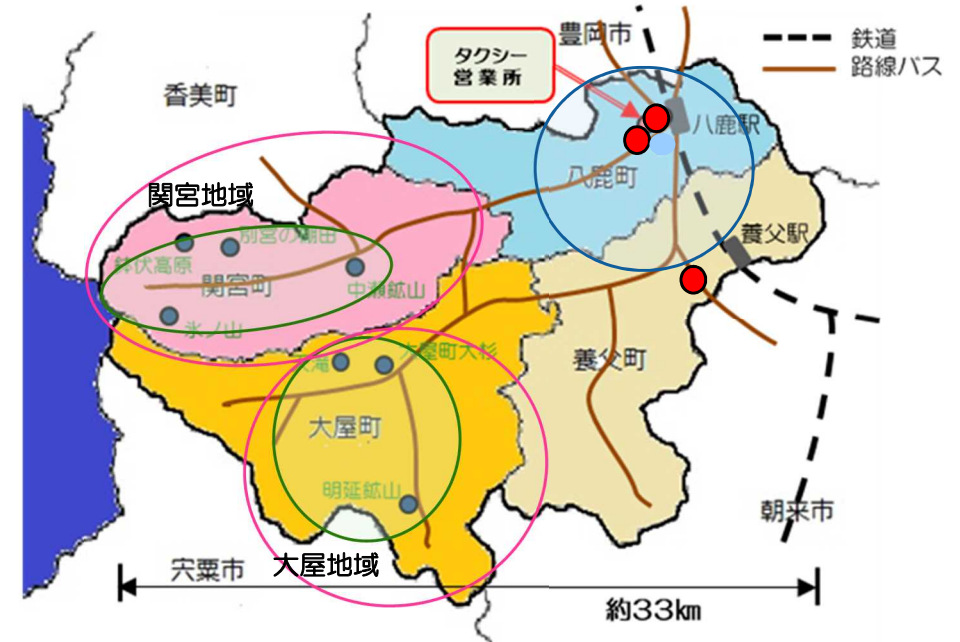
観光需要等に対する補完モデル

運送の特徴

- ・タクシーの営業所から遠い、市西側の山間部の交通手段の補完を目的に運行。愛称は「やぶくる」。
- ・市内で営業するタクシー事業者の運行管理者が、自家用有償運送の運行管理を兼務し、双方の配車業務を一本化している。利用地域により配車先を振り分けることで、役割分担を行う。
- ・国家戦略特区制度の活用により、観光客などの来訪者も輸送対象としているほか、ドライバーの点呼はスマートフォンのアプリを使用した遠隔点呼とし、関係者の負担を軽減している。

運送の基本情報

運行開始年	平成30（2018）年5月26日
運行形態	区域型（運行区域を設定）
使用車両	持込車両13台
運送対価	距離制：2kmまで600円 （以降750mごとに100円）
運送以外の対価	待機料金：15分ごとに500円
ドライバー数（免許）	16名（二種2名、一種14名）



実施エリア：

大屋地域、関宮地域

中心地

観光地



「日本の滝」百選



日本遺産認定
「播磨貫く、銀の馬車道 鉄石の道」

導入背景

- ・養父市は、平成16年4月に4町が合併し誕生した、兵庫県北部（但馬地方）に位置する市。人口は約2.4万人であるが、少子高齢化による人口の減少が続いている。
- ・市内のタクシー事業者は3社あるが、いずれも市東部のJR八鹿駅周辺に営業所があり、市西部の大屋（おおや）地域、関宮（せきのみや）地域では、地域住民や来訪者の移動手段の確保が急務だったことを背景に、自家用有償運送を導入した。

運行状況

- ・平成30年5月26日の運行開始から、平成30年度末までの利用件数は、169件。
- ・自家用有償運送は、大屋地域や関宮地域の各地域内で完結する運送のみを担当し、タクシーは、JR八鹿駅周辺の中心部から市内全域への運送と、大屋地域や関宮地域と地域外との運送などを担当している。
- ・NPO法人は、住民の自治組織、観光関係の団体、タクシー事業者（3社）、バス事業者により構成されている。

概要と特徴

- ・養父市西側の山間部はタクシーの運行がなく、既存の体制では交通手段の充実が困難なことを背景に、交通弱者の救済や生活の足の確保を目的に運行。愛称は「やぶくる」。
- ・明延鉦山、天滝溪谷、ハチ高原など観光資源が豊富にあることを活かし、国家戦略特区制度の活用により観光客も輸送対象としている。
- ・ドライバーはボランティア、車両もドライバーの自家用車の持込であるが、予約受付や配車などの運行管理は、タクシー事業者3社に委託している。

使用車両

- ・ドライバーが保有する自家用車を持込使用。
（軽トラック以外の軽自動車、または普通乗用車を使用可）
- ・定員は概ね4人乗り。



関係者（ドライバー等）の詳細

- ・ドライバーは、60代の退職者が中心であるが、30代の主婦も1人いる。
- ・運行管理は、タクシー事業者の全但タクシー(株)、(有)あいあい、丸八観光タクシー(有)に委託。
- ・ドライバーの点呼はスマートフォンアプリを活用した遠隔点呼とし、関係者の業務負担を軽減。

収支状況等

- ・運送の対価による収入と、養父市からの補助金により、運行経費を賄っている。

経緯

検討開始

ニーズの把握

計画の検討 (約7ヶ月)

協議 (約6ヶ月)

実施

今後の予定、課題

行ったこと

- ・平成26年頃に、養父市が中心となり構想が持ち上がる。
- ・市が住民アンケートを実施。
- ・運行予定の地域内の全世帯に配布し、回収率は比較的良好であった。
- ・「もし自家用有償旅客運送が運行されれば利用したい」旨の回答は、回答者のうち約20%であった。

- ・NPO法人、市、運行地域の自治協議会長、バス・タクシー事業者からなる検討委員会を6回開催した。
- ・運行区域、運行計画、関係者の役割分担などについて取りまとめた。

- ・市内で営業しているバス・タクシー事業者との調整を行った。
- ・タクシー事業者とは、運行管理の委託に係る調整も行った。

- ・平成30年5月26日、運行開始。
- ・平成30年度末までの利用件数は169件。
- ・うち、来訪者の利用は約20件。

- ・当面、現状の運行体制を継続していく方針。
- ・タクシーとの棲み分けを行う必要性もあるが、実施エリアの拡大が難しいことが課題。
- ・来訪者（観光客など）の利用が低調なため、観光誘致なども含めた利用促進が課題。

苦労・工夫したこと

- ・平成26年に養父市が国家戦略特区に定められたことを背景に、市から観光客を含めた旅客運送（道路運送法の特例）の実施を提案された。

- ・運送の対価の金額、NPO法人とドライバーとの収入の配分割合、運行地域の検討に時間を要した。
- ・運行地域の自治協議会長を通じ、ドライバーを引き受けてもらえる各地域の住民を探した。

- ・タクシー事業者との競争を防ぐため、実施エリアは事業者の営業所から離れた地域に限定した。

利用者の声

- ・「便利」との声がよくあり、リピーターも多い。
- ・ドライバーは居住者のため、お互い顔見知りという安心感も醸成されている。

関係者の声

- ・現在、市の観光協会と「やぶくる」で訪問できる観光地の開拓やPRについて協議しているところであり、今後は観光客の利用促進にも一層力を入れていきたい。

近畿地方
 やまべぐん やまぞえむら
 奈良県山辺郡山添村
 人口：3,471人 令和2（2020）年1月1日現在

社会福祉法人山添村社会福祉協議会
 問合せ：0743-85-0181

公共交通空白地有償運送

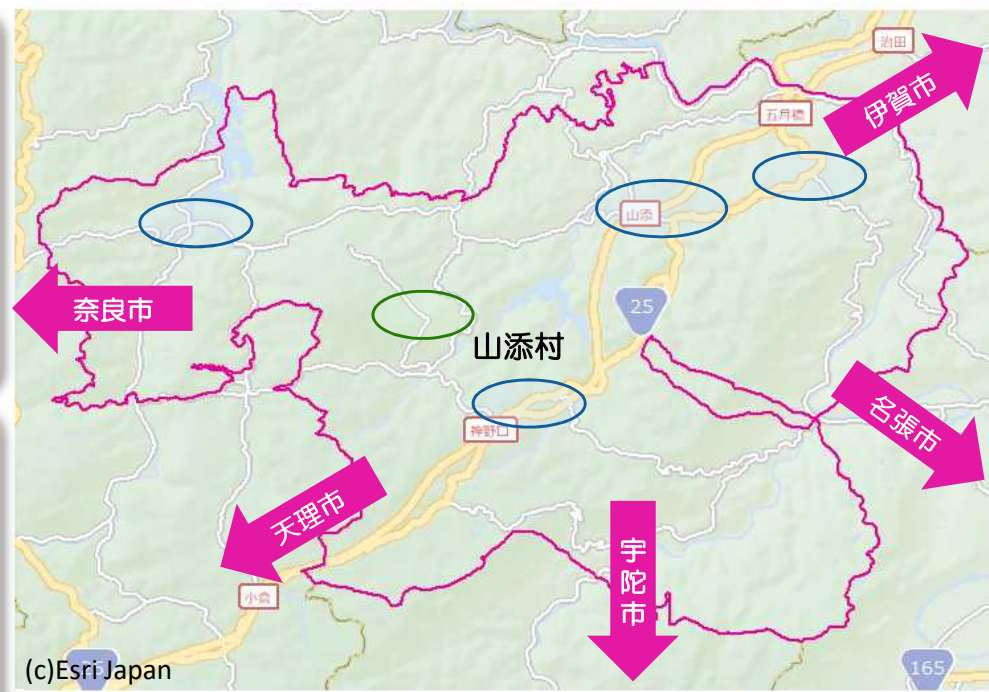
移動手段の拡充モデル

運送の特徴

- ・コミュニティバスなどの既存の交通手段の利用が困難な住民に向け、通院や買い物などの移動を支援している。
- ・路線バスの廃止など、村内の公共交通体系が十分でない状況を踏まえ、「地域の生活課題」のひとつである交通弱者、買い物弱者対策の一環として、行政と連携して体制の充実、強化に努めている。

運送の基本情報

運行開始時期	平成23（2011）年4月1日
運行形態	区域型（運行区域を設定）
使用車両	団体所有14台、持込1台
運送対価	距離制：100円/km （70歳以上または障がい者は50円/km）
運送対価以外の対価	特になし
ドライバー数（免許）	4名（二種1名、一種3名）



実施エリア：山添村全域（村内と、奈良市、天理市、宇陀市、三重県伊賀市、同名張市との間も利用可）
 中心地 ○ 観光地 ○

導入背景

- ・導入のきっかけとして「既存の公共交通だけでは十分な移動手段が確保できなくなった」、「地域で移動手段の確保に困る人が増加した」、「生活に必要な店舗が減少した」、「家族への送迎を頼みにくい」、「村内に総合病院がなく、近隣市の医療機関に行く必要がある」などが挙げられる。ニーズの把握は、個別の口コミや地域からの意見聴取により行った。
- ・運営協議会には、自治会代表者、老人クラブ代表者、民生児童委員代表者、障がい者団体代表者などの地域住民のほか、近隣市のバス事業者、県タクシー協会関係者が出席し、村の交通事情（移動事情）に理解を示したことから、円滑に合意形成が行われた。
- ・本会では以前から「福祉有償運送」を展開しており、車いす使用の方など、障がい者の利用者にも円滑に対応することが可能だった。

運行状況

- ・村民3,400人のうち、約600人が利用会員に登録している。年間利用者数は延べ約5,500人、うち70歳以上は約3,500人、障がい者は約2,000人。
- ・利用目的は、約8割が「通院」で、「買い物」と「その他の用途」が約1割ずつである。その他の用途には「役場・金融機関・公民館・最寄り駅」、「理美容室」、「病院や施設への見舞い」、「会葬」、「ペットの通院」などがある。
- ・行先は、村内（役場、金融機関、診療所など）が全体の3割強と最も多く、以下三重県伊賀市（3割弱）、同名張市（2割弱）と続く。

近畿地方
 ひがしむろぐん きたやまむら
 和歌山県東牟婁郡北山村
 人口：436人 平成31（2019）年1月1日現在

社会福祉法人北山村社会福祉協議会
 問合せ：0735-49-2090

公共交通空白地有償運送

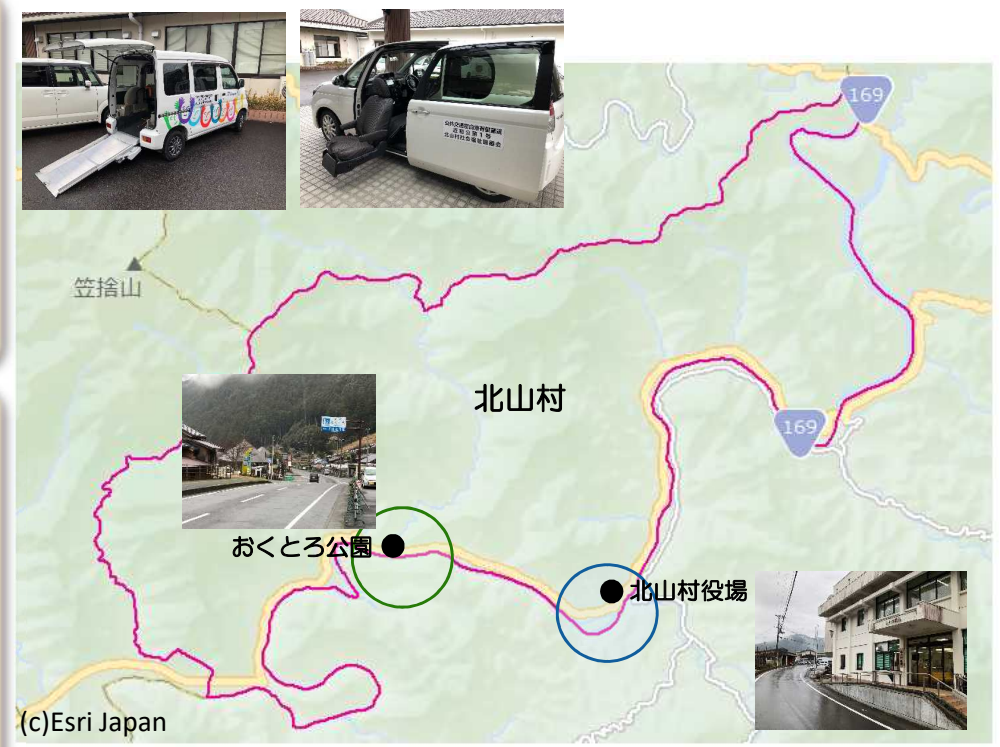
移動手段の拡充モデル

運送の特徴

- ・高齢者などの生活を支援するためのサービス。
- ・利用には、会員登録と年会費500円が必要。
- ・要支援・要介護認定者、免許返納者（運転経歴証明書保持者）については、医療機関への運送に対して、村から利用料の半額を助成する。

運送の基本情報

運行開始時期	平成28（2016）年7月1日
運行形態	区域型（運行区域を設定）
使用車両	団体所有7台
運送対価	3kmまで300円、以降2kmごとに250円。村内のみの利用は、距離に関わらず1回300円。
運送対価以外の対価	特になし
ドライバー数（免許）	8名（二種0名、一種8名）



導入背景

- ・導入のきっかけとして、「既存の公共交通だけでは、十分な移動手段を確保できなくなった」、「高齢化等により、地域で移動手段の確保に困る人が増加した」などが挙げられる。
- ・ニーズの把握は、住民などへの個別意見の聴取により行った。
- ・実施前の公共交通会議で、タクシー事業者から売上の減少について懸念を示されたが、村内の移動で近隣市のタクシーを配車してもらえない点を補完するサービスであること、村に関係する売上は少ないことを示し、合意を得られた。

運行状況

- ・年間延べ利用者数は、202名（平成30年度実績）。
- ・主要な目的地は、新宮市、南牟婁郡内の公立病院。また、スーパー・店舗、村内の金融機関・郵便局など。
- ・発地または着地が北山村内であれば、和歌山県新宮市・東牟婁郡、三重県熊野市・南牟婁郡間の移動も可能。

中国地方

ひのくにちなんちょう
鳥取県日野郡日南町
人口：4,616人 平成31（2019）年1月1日現在

日南町
問合せ：0859-82-1115

市町村運営有償運送（交通空白）

事業者との役割分担モデル

運送の特徴

- 地元企業、NPO法人、交通事業者の3者（株共立メンテナンス、NPO法人多里まちづくりサポートセンター、日南交通株）が受託して、共同輸送を実施している。
- 経費削減や、普通免許での運転手確保のため、利用者の少ない便に小型の車両を使用している。

運送の基本情報

運行開始時期	平成16（2004）年10月1日
運行形態	路線・区域型（運行ルート・区域をともに設定）
使用車両	団体所有16台
運送対価	均一：200円/回
運送対価以外の対価	特になし
ドライバー数（免許）	35名（二種10名、一種25名）

<路線図>



実施エリア：日南町全域 中心地（霞・生山エリア）

導入背景

- 導入のきっかけとして、路線の赤字化に伴い、自家用有償運送による委託運行を開始したことが挙げられる。
- 平成19年から学識者を中心に社会実験（ダイヤ、バス停、ルートの変更など）を試み、あわせて町づくり協議会との意見交換や住民ニーズを反映させるべく各種調査を行った。
- 平成21年4月に町内の全小学校（6校）の統合に伴い路線の見直しを行い、あわせて既設路線に隣接した交通空白地域にデマンドバスの運行を開始した。導入にあたっては、既存の公共交通と共存していくため、既存路線バス委託事業者のほか、一部路線の運行をタクシー会社とNPO法人にも委託した。

運行状況

- 年間利用者数は、23,000人程度。
- 主要な目的地は、「日南病院（生山）」、「スーパー丸合（霞）」、「金融機関・郵便局」、「小中学校（霞・生山）」など。
- 主な利用者は、高齢者、小中学生（朝夕は小中学校の通学、日中は高齢者の通院、買い物）。

50. 社会福祉法人もみの木福祉会（鳥取県米子市）

中国地方
 よなごし
 鳥取県米子市
 人口：148,524人 平成31（2019）年1月1日現在

社会福祉法人もみの木福祉会
 問合せ：0859-28-8470

福祉有償運送

地域資源活用モデル


運送の特徴

- ・米子市を中心に実施されている運送。車両の所有台数が多く、鳥取県西部を実施エリアとしてカバーしている。
- ・ほかの福祉サービスで送迎などを行わない時間帯に運送を実施しており、車両を有効活用している。

運送の基本情報

運行開始時期	平成20（2008）年10月1日
運行形態	区域型（運行区域を設定）
使用車両	団体所有17台
運送対価	距離制：40円/1km
運送対価以外の対価	特になし
ドライバー数（免許）	33名（二種0名、一種33名）



実施エリア：米子市など 

導入背景

- ・導入のきっかけとして、「既存の公共交通だけでは十分な移動手段が確保できなくなった」、「別の事業に併せたサービスとして必要になった」などが挙げられる。
- ・ニーズの把握は、個別の口コミや地域からの意見聴取により行った。
- ・合意形成にあたっては、料金設定の低さについて交通事業者などから厳しい意見も出たが、利用者である障がい者の経済状況や、移動環境が整っていなかった現状などを踏まえた料金設定であることに理解を求め、運行開始となった。

運行状況

- ・年間利用者数は、1,100人程度。
- ・主要な目的地は、「スーパー・店舗」、「病院・診療所」、「公民館・交流施設」など。
- ・主な利用者は、身体障がい者、知的障がい者、精神障がい者。