

公共交通ネットワーク調査研究会について

1 目的

長久手市第2次地域公共交通総合連携計画に定める公共交通ネットワークの将来像実現を目的とし、将来像の具体化に向けた課題について調査研究を行います。

今年度は、主に高齢者など交通弱者への公共交通移動に関する調査研究を行い、年度末までに4回程度の開催を予定します。

2 メンバー

検討事項に関係する課等の係長級職員とします。

今年度の構成員は、政策秘書課、経営管理課、たつせがある課、安心安全課、福祉施策室、福祉課、長寿課とします。

3 開催日時・内容

第1回 平成27年10月20日（火）午後3時30分から午後5時まで
検討テーマと現状の共通認識

（別紙第1回資料1ページ～20ページ）

第2回 平成28年3月14日（月）午後3時から午後5時まで
新たな交通システムの導入可能性の確認

（別紙第2回資料1ページ～32ページ）

高齢化に備えた公共交通体系の実現に向けた調査・検討

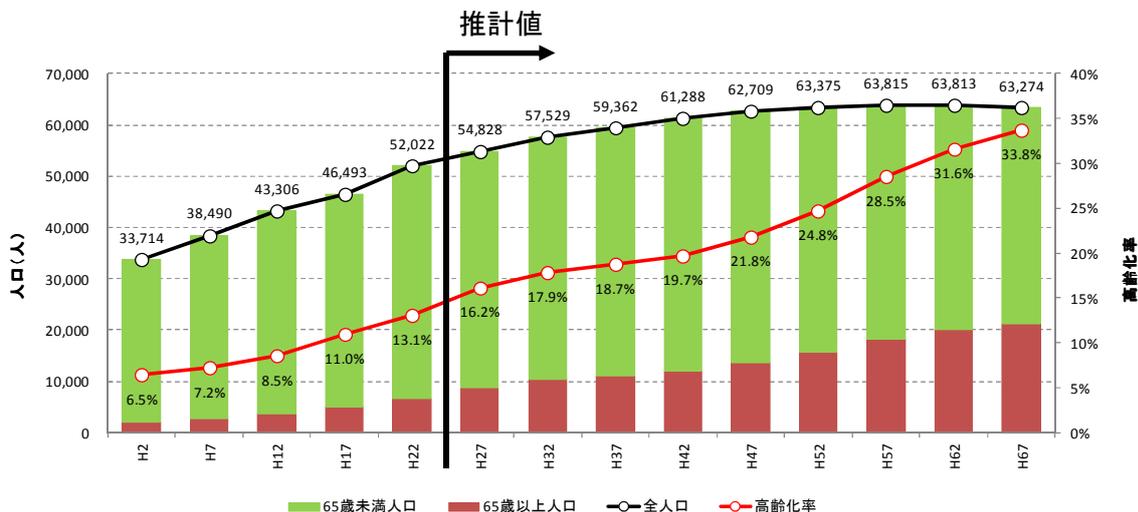
長久手市は、高齢化率や平均年齢などの面で、県内では最も若い都市となっており、社会全体としては少子高齢化のすう勢にある中で、現在も人口の増加が続いている。

しかしながら、長久手市も他の自治体に比べて高齢化は遅れてやってくるため、今の時点から高齢化に備えることが必要との考えに立ち、第2次地域公共交通総合連携計画に基づく検討課題の1つである「高齢者など交通弱者への公共交通の利用促進」に関する施策の展開について検討を行う。

庁内会議	テーマと主な内容（予定）
第1回 (10月)	検討テーマと現状の共通認識 ① 将来人口と人口分布 ② 高齢者の移動ニーズの概要と移動制約者の状況 ③ 市内の交通（Nーバス、福祉有償運送） ④ デマンド交通の紹介 ⑤ 今後の検討課題
第2回 (11月)	新たな交通システムの導入可能性の確認 ① 高齢者など交通弱者の移動ニーズの把握 ② 先進事例の整理 ③ 新たな交通システム（デマンド交通）の導入可能性の検討
第3回 (1月)	新たな公共交通体系の方向性 ① 新たな交通システムの導入可能性検討を踏まえた市全体の公共交通体系の方向性 ② 持続可能性を意識した財政負担・収支改善可能性の整理
第4回 (3月)	今年度検討結果のとりまとめ ① 今後の方向性の確認 ② 次年度以降からの実施に向けた対応方法、スケジュール、実施主体などの整理

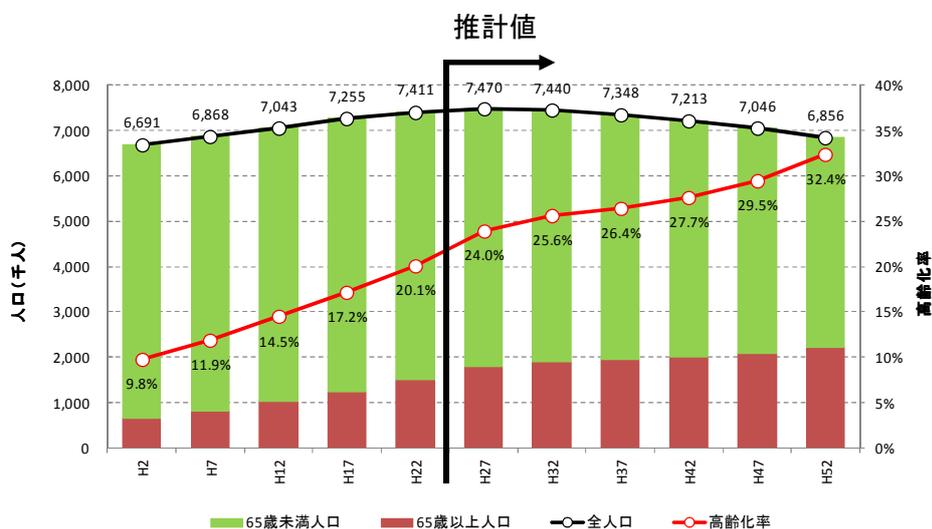
1. 長久手市の将来人口

長久手市の人口は、中位推計によると、平成 57 年頃をピークに減少に転じる予測となっており、愛知県全体では平成 27 年頃がピークになっているので、約 30 年遅れて減少期が訪れる。また、高齢率は県内では最も低く、平成 47 年頃までに 21% 超える見込みであり、愛知県全体と比べておおよそ 25 年程度遅れて超高齢社会となる見込みである。



※将来人口長久手市将来人口推計（平成 25 年 3 月）

長久手市の将来人口と高齢化率

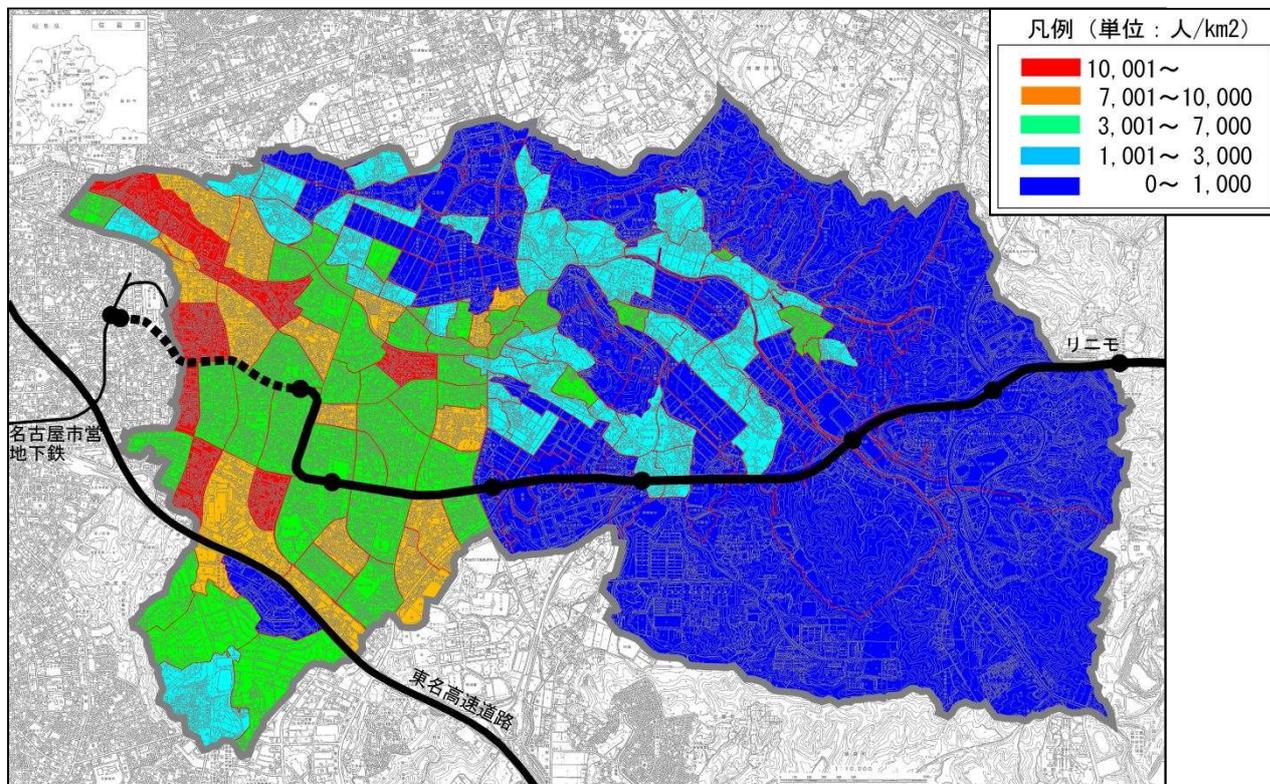


※将来人口は人口問題研究所

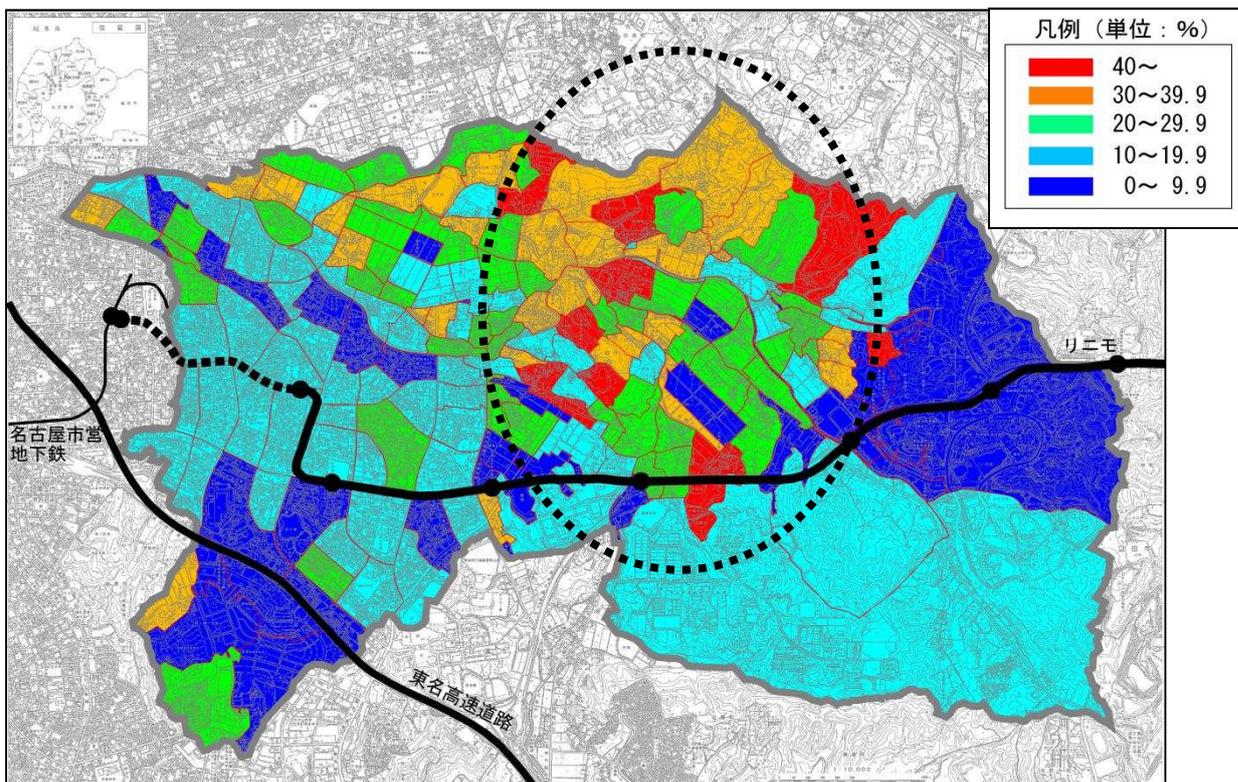
愛知県の将来人口と高齢化率

2. 人口分布

人口は主に名古屋市側の市街化区域に多いが、地区別の高齢化率は主に市東部の人口が少ない地区で高い傾向にある。

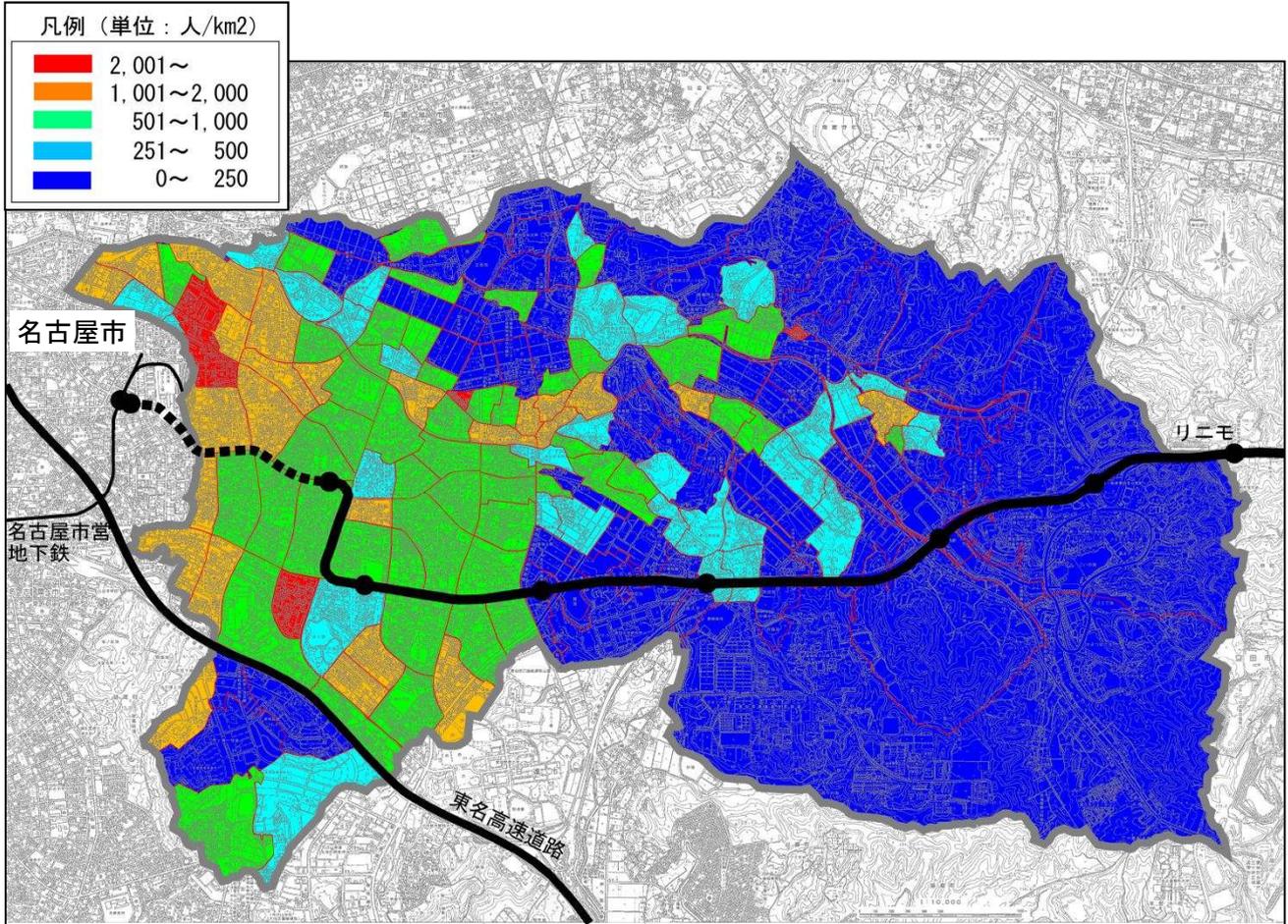


人口分布 (平成 25 年度時点)



地区別高齢化率 (平成 25 年度時点)

市内の地区別の高齢者（65歳以上）の人口密度を見ると、全年齢層の人口密度と同様に、名古屋市に近い西側で高齢者の人口密度が高くなっている。

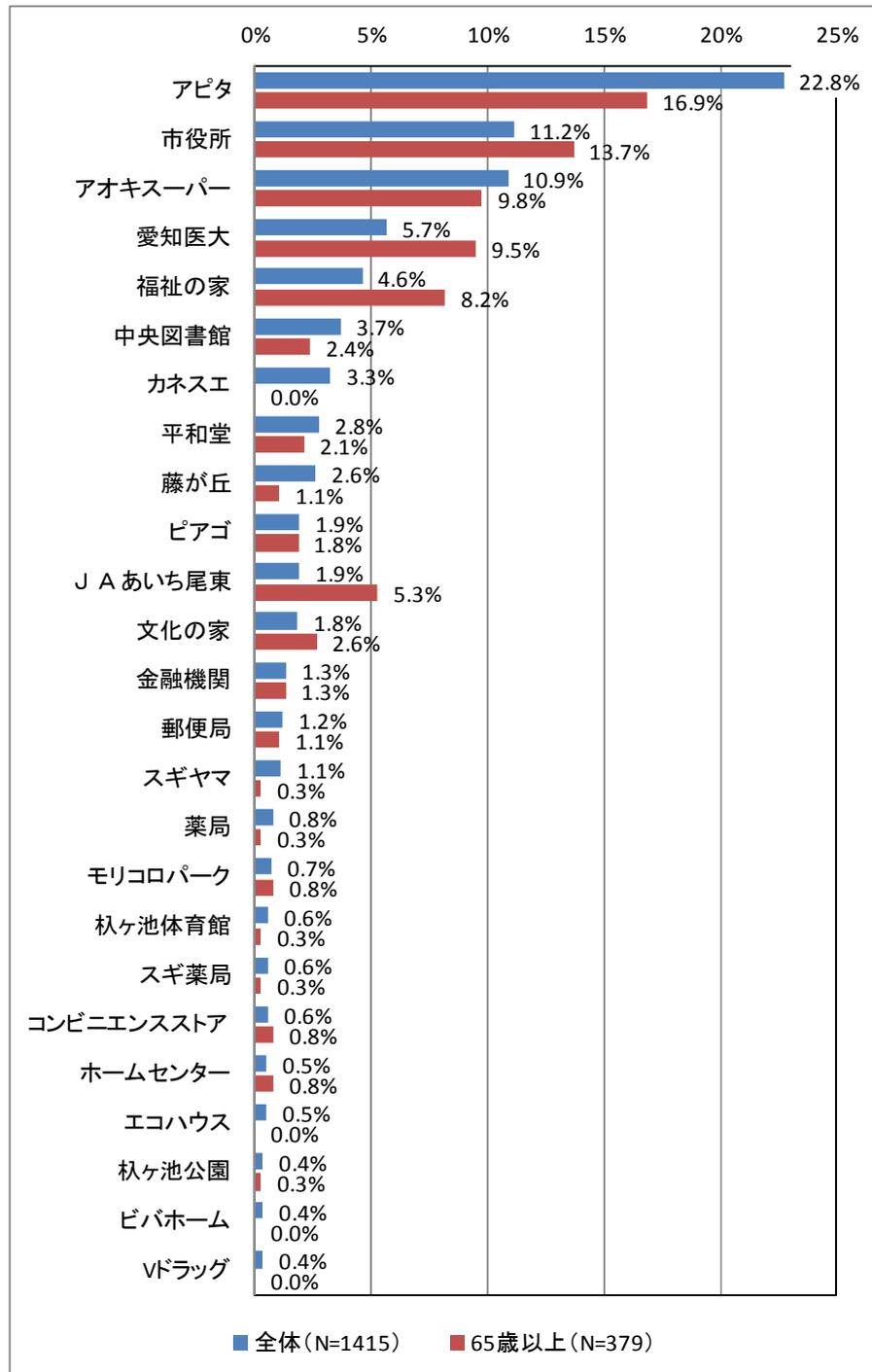


高齢者の人口密度（平成 25 年度時点）

3. 移動ニーズ

「市内で日常生活を送るために行くことが欠かせない場所や施設」について、市全体と65歳以上で回答割合を比べると、ニーズが多い施設に大きな変化はない。

上位の施設をみると、65歳以上の場合では市役所、愛知医大、福祉の家の割合が、市全体に比べて高くなる。



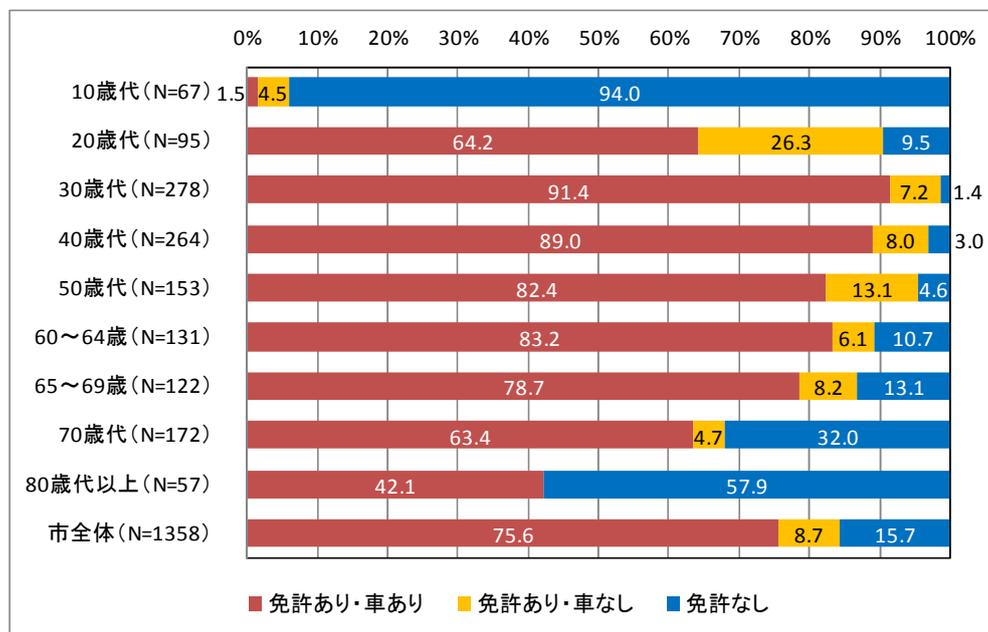
資料：公共交通に関する市民アンケート調査結果（平成 25 年）

市内で日常生活を送るために、行くことが欠かせない場所や施設

4. 移動制約者

年齢別の運転免許と自動車保有状況について、免許なし（車なし）の割合は10歳代を除くと70歳代で高くなり始め、80歳代では半数以上となる。

また、他人の介助によらずに移動できない移動制約者は、約2,800人と見込まれる。



資料：公共交通に関する市民アンケート調査結果（平成25年）

年齢別の自動車運転免許及び自動車の保有状況

(単位：人)

年度	平成21年度	平成22年度	平成23年度	平成24年度	平成25年度	
住基人口	47,984	48,688	49,721	51,639	53,173	
身体障がい者	人数	900	948	1,004	1,022	1,042
	構成比	1.88%	1.95%	2.02%	1.98%	1.96%
知的障がい者	人数	148	150	155	165	177
	構成比	0.31%	0.31%	0.31%	0.32%	0.33%
精神障がい者	人数	169	184	195	216	250
	構成比	0.35%	0.38%	0.39%	0.42%	0.47%
介護保険認定者 (要支援・要介護)	人数	851	877	943	1,011	1,102
	構成比	1.77%	1.80%	1.90%	1.96%	2.07%
難病認定患者	人数	—	—	50	270	275
	構成比	—	—	0.10%	0.52%	0.52%

(各年度3月31日現在)

※「身体障がい者」…身体障害者手帳所持者、「知的障がい者」…療育手帳所持者、「精神障がい者」…精神障害者保健福祉手帳所持者。
 ※「介護保険認定者」…介護保険制度において要支援または要介護の認定を受けた者。

長久手市における移動制約者数

(A) + (B) + (C) + (D) + (E) … **2,846人(重複有)**

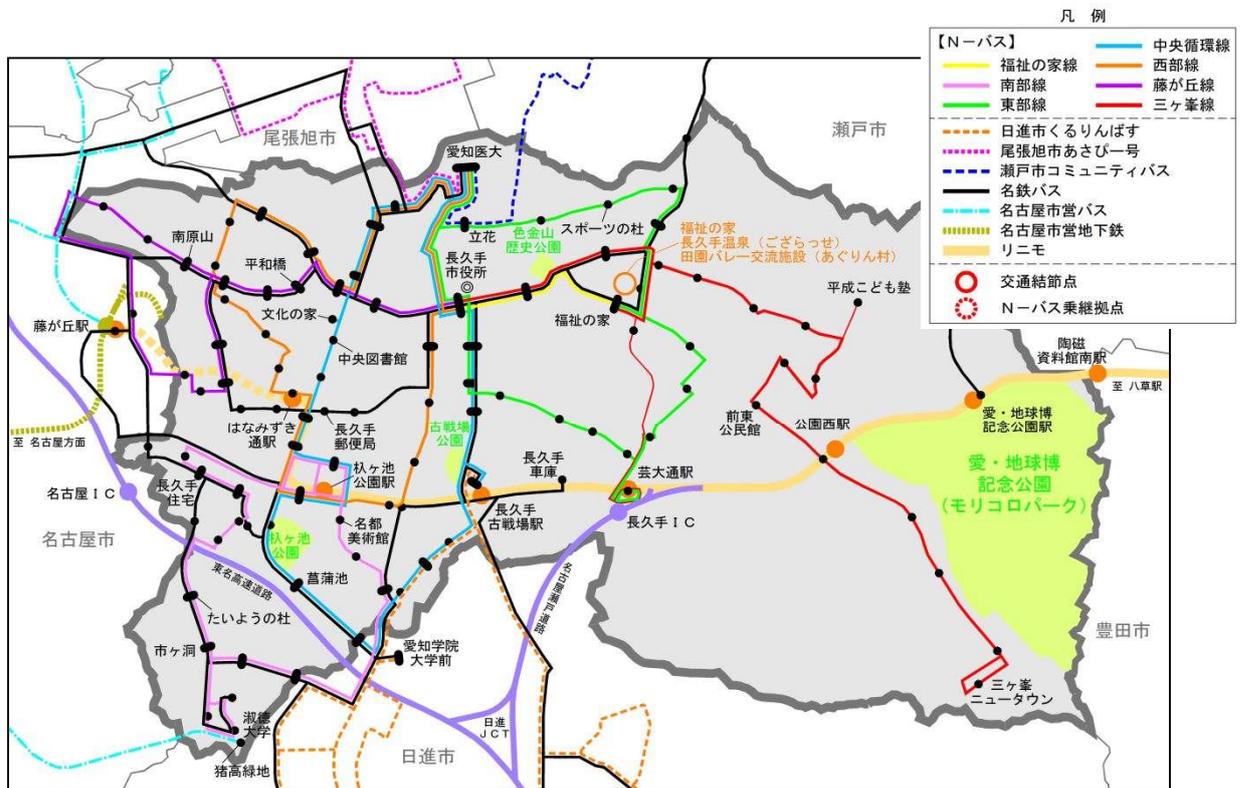
資料：福祉有償運送の概要と当市における現状について

市内の要介護者、障がい者

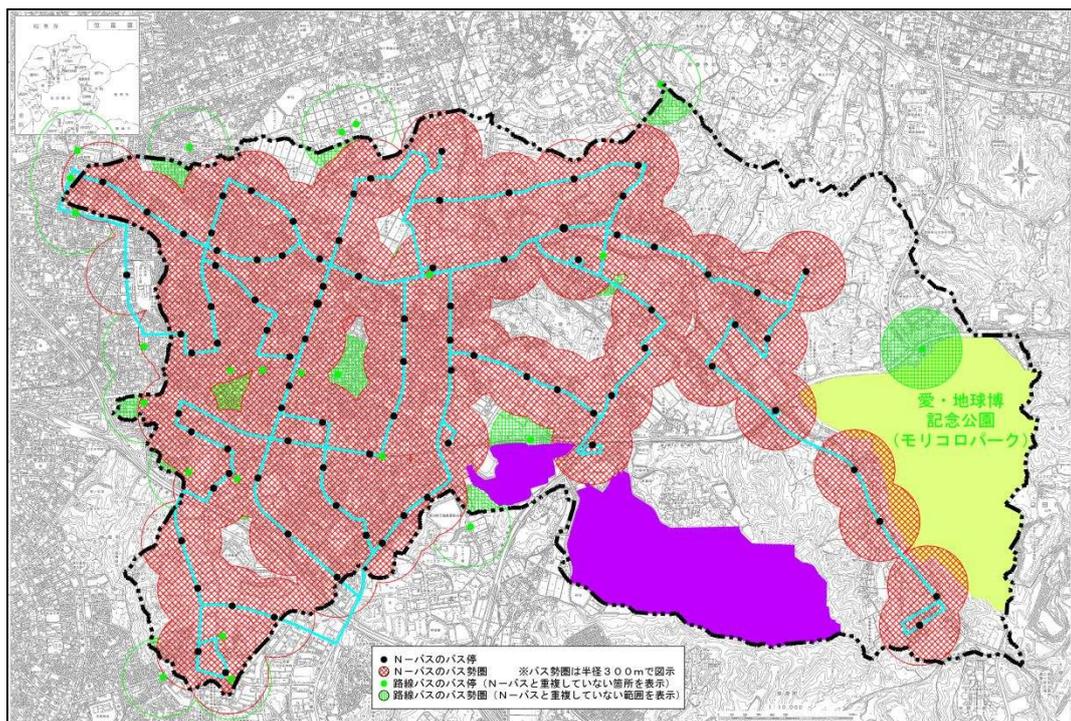
5. 市内の移動を支える交通

市内の公共交通は、リニモが東西方向の骨格として整備され、民間の名鉄バスが市西部を中心に路線網を形成しており、N-バスは民間のバス路線を補完する形で路線網を形成している。

N-バスと名鉄バスのバス勢圏（半径300m）で、市域の約6割をカバーしている。



市内の公共交通網



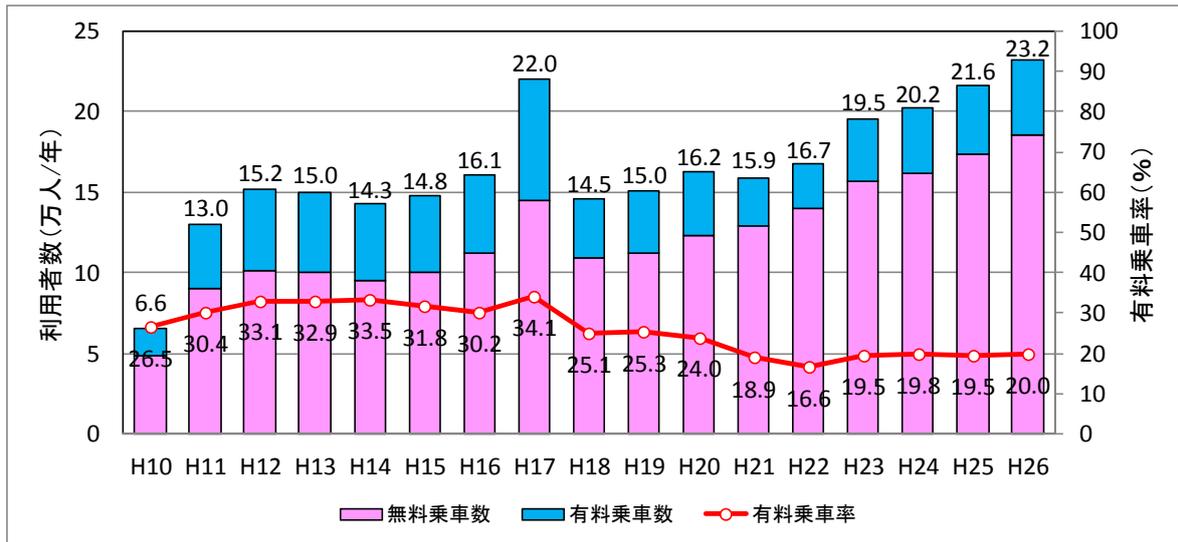
市内のバス勢圏

5.1 Nーバス

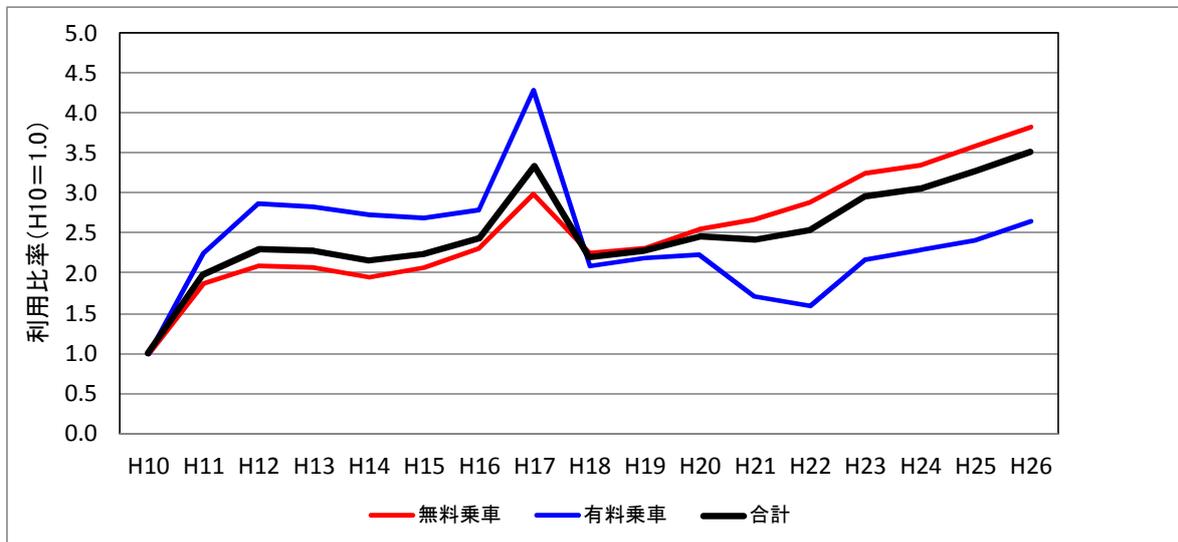
(1) 利用者数

Nーバスの利用者数は増加を続けており、平成26年度には年間約23万人の利用となり、愛・地球博開催年の利用者数を越え、過去最高となっている。

Nーバスの無料対象となる利用者は約8割を占めており、無料利用者、有料利用者とも増加している。



Nーバスの利用者数と有料乗車率の推移



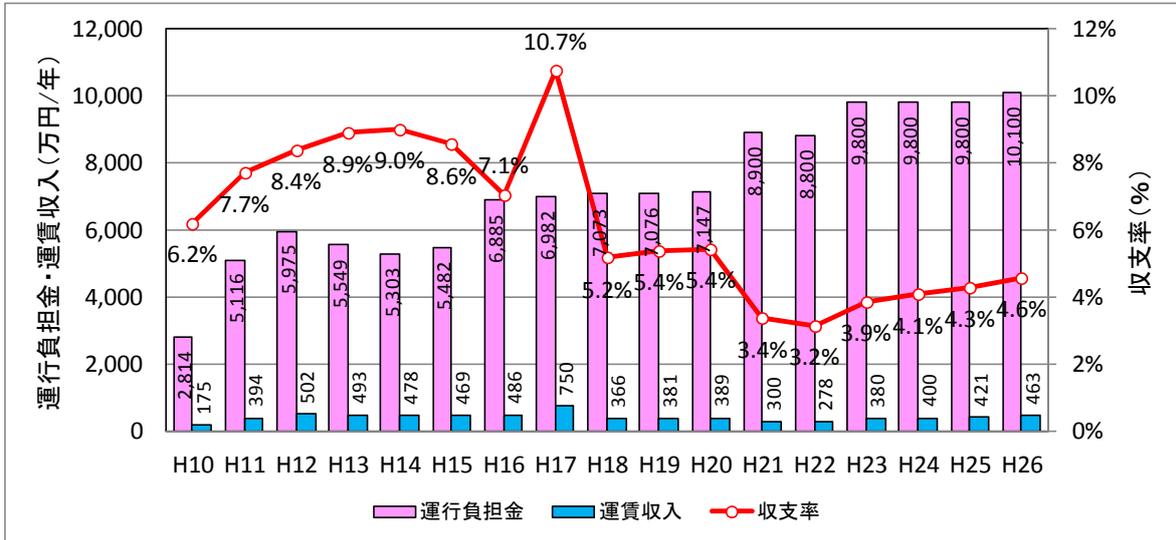
Nーバスの無料・有料別の利用比率 (H10=1.0)

【Nーバスの運賃が無料となる方】

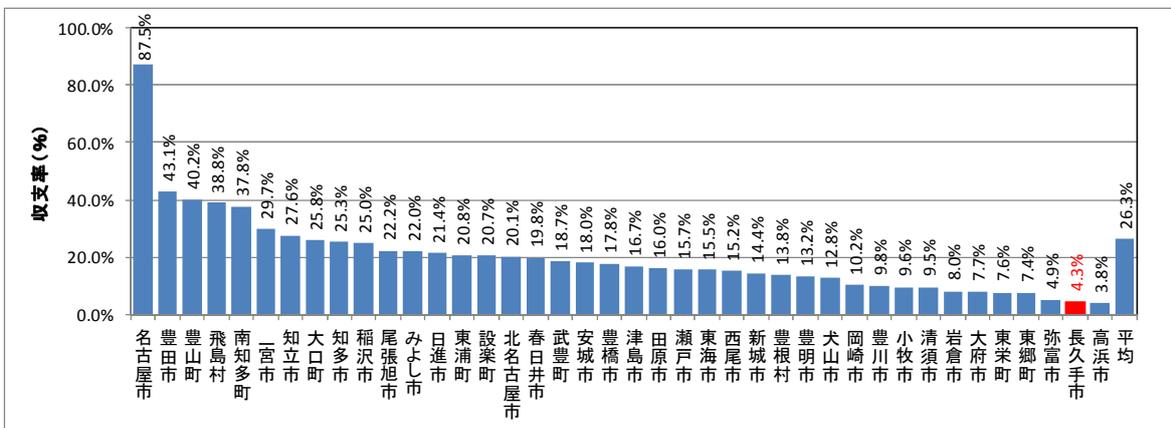
1. 中学生以下の小人
2. 長久手市が発行した赤色の「あったかあど」を携帯している人
3. 就学前の児童1人につき同伴の保護者1人
4. 妊婦
5. 身体障害者手帳の所持者と付添者1人
6. 療育手帳の所持者と付添者1人
7. 被爆者健康手帳の所持者と付添者1人
8. 精神障害者保健福祉手帳の所持者と付添者1人

(2) 収支

有料利用者数が増えているため、収入は増加傾向にあるものの、無料利用者が約8割を占めていることから、Nバスの収支率（運賃収入÷運行経費）は4%台となっており、県内の他都市と比べても低い水準にある。



Nバスの収入・経費・収支率の推移



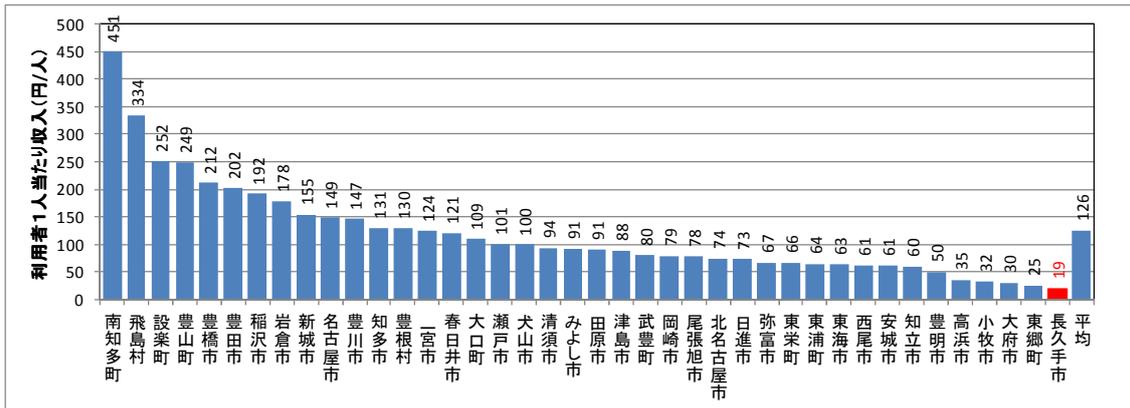
資料：愛知県内の市町村における自主運行バス等の運行状況について（平成26年5月）

※無料で運行している自治体のコミュニティバスは除いている。

愛知県内のコミュニティバスの収支率：平成25年度実績

Nーバスの利用者1人当たりの運賃収入は、県内でコミュニティバスを有料運行している自治体の中で最も少なく、無料利用者の割合が高いと考えられる。

なお、高齢者に対する運賃特例を有する自治体は、下表の8自治体であり、65歳以上に限定すると3自治体となり、その中でも初乗り運賃は低くなっており、これらのサービスが収支率に影響していると考えられる。



資料：愛知県内の市町村における自主運行バス等の運行状況について（平成26年5月）

※無料で運行している自治体のコミュニティバスは除いている。

愛知県内のコミュニティバスの利用者1人当たりの運賃収入：平成25年度実績

高齢者に対する運賃特例を有する自治体

自治体	運賃	高齢者に対する特例
長久手市	100円均一	「あったかあど」所持者(65歳以上)無料
小牧市	200円均一	65歳以上無料
豊根村	200円均一	65歳以上無料
弥富市	200円・100円均一	75歳以上無料
西尾市	100円均一	75歳以上運転免許自主返納者無料
春日井市	200円均一	運転免許自主返納者、高齢者カード所持者半額
安城市	100円均一	運転免許返納者2年間無料
日進市	100・200円均一	運転免許返納者3ヶ月無料

資料：愛知県内の市町村における自主運行バス等の運行状況について（平成26年5月）

5.2 福祉有償運送

1) 福祉有償運送とは

「福祉有償運送」とは、道路運送法において登録のもとに認められる「自家用有償旅客運送」のひとつで、単独で公共交通機関（電車やバス、タクシーなど）を利用して移動することが困難な高齢の方や障がい者の方のために、通院、通所、レジャーなどを目的として、NPO法人などの非営利法人が行う有償の移送サービスのことである。

本来、自動車を使用して有償で他人を運送する場合は、原則としてバス・タクシー事業の許可が必要とされていたが、高齢化社会の進展や障がい者の社会参加にともなって必要性が高まったことから、平成18年（2006年）の道路運送法改正により、有償運送の一類型として制度化された。

法令（道路運送法施行規則）では、「福祉有償運送」を以下のとおり定めている。

- (1) 特定非営利活動法人等が乗車定員11人未満の自動車を使用して行う。
- (2) 特定非営利活動法人等の会員で、身体障がい者、要介護・要支援認定者、その他肢体不自由などの障がいを持つ方で、他人の介助によらず移動することが困難であることが認められ、かつ単独でタクシーなど公共交通機関を利用することが困難である方を輸送する。

「福祉有償運送の概要と当市における現状について」より引用

上記(2)のように、運送の対象者は限定される。

なお、運送の対価は、当該地域のタクシー上限運賃の概ね2分の1の範囲内であることとされている。

2) 運送の概要

市内の登録業者は2社あり、平成25年5月より登録してサービスを開始しているが、現時点で運送の実績はない状況にある。

3) その他の福祉割引

(1) 障害者タクシー料金助成（長久手市役所福祉課）

- ①対象：身体障害者手帳1～3級（3級は下肢・体幹に限る）、療育手帳A・B判定、精神障害者手帳1、2級の人
- ②内容：タクシーを利用する場合の（上限610円）及び迎車料金（利用の場合200円）を助成。（年間52回分のチケットを交付）
- ③実績：平成24年度3,370,990円（5,154枚） 330人に交付
平成25年度3,300,450円（5,134枚） 346人に交付

(2) 市営バス「N-バス」の無料乗車（長久手市役所安心安全課）

- ①対象：身体障がい者、知的障がい者、精神障がい者本人及びその付添人1人、中学生以下の小人、就学児童に同伴保護者、妊婦など
- ②利用：降車時に身体障害者手帳、療育手帳または精神障害者保健福祉手帳を乗務員に提示することで乗車料金（100円）が無料。
- ③実績：平成25年度173,709人（全体利用者215,788人の80.5%）

(3) リニモの運賃割引（愛知高速鉄道㈱）

- ①対象：身体障がい者、知的障がい者
- ②内容：身体障がい者及び知的障がい者の方で、旅客鉄道会社運賃割引の欄で第一種の認定を受けている方が、介護者と同伴の場合に限り、本人と介護者お二人とも運賃を割引（割引率50%）。

(4) タクシー料金割引（全都道府県）

- ①対象：身体障がい者、知的障がい者
- ②内容：迎車料金等を除く規定料金の10%を割引

(5) 有料道路通行料の割引（全都道府県）

- ①対象：身体障がい者、知的障がい者
- ②内容：身体に障害のある人が自ら運転する場合又は第1種身体障害者若しくは第1種知的障害者が乗車し、その移動のために介護者が運転して有料道路を利用する場合に通行料金を割引（割引率50%）。

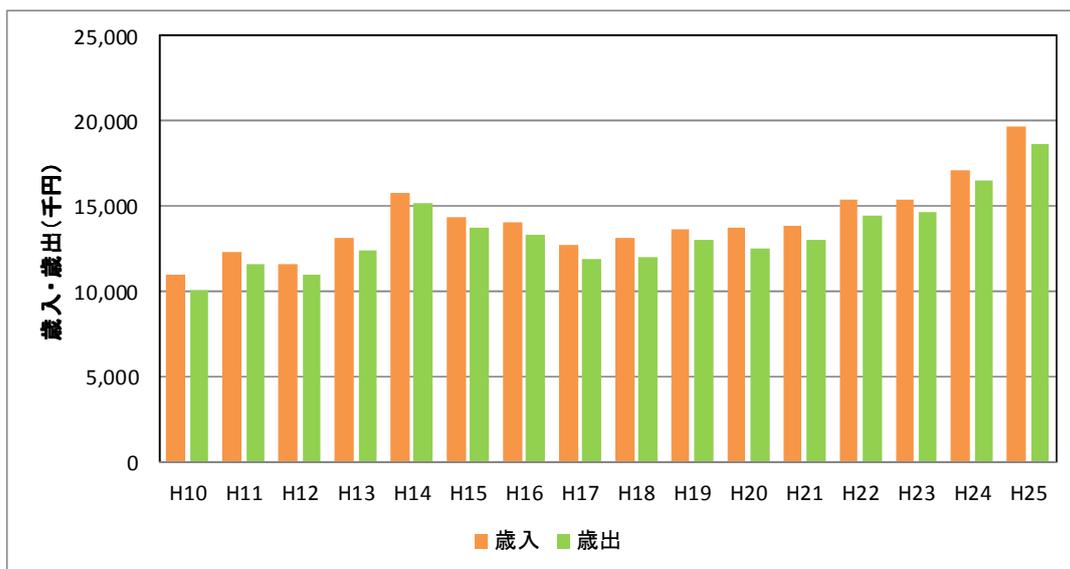
「福祉有償運送の概要と当市における現状について」より引用

6. 財政状況

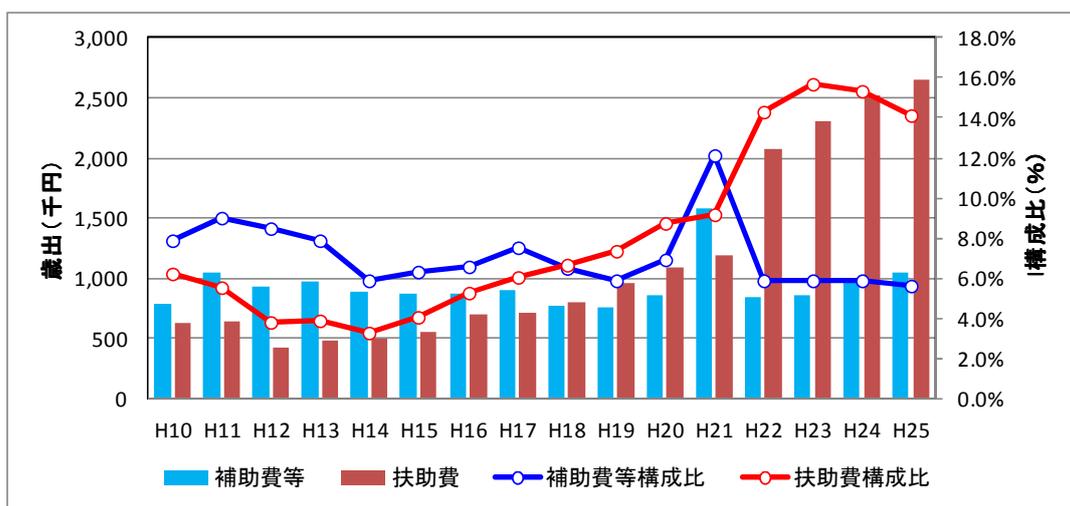
人口増加が続く中、歳入・歳出は増加を続けている。

歳出の中で、Nーバスの運行委託費が含まれる補助費等は、全体的には横ばい傾向にあるが、社会保障の経費となる扶助費とその構成比は増加傾向にある。

高齢化の進展とともに、扶助費の占める割合は今後も高まることが見込まれ、Nーバスの運行経費の負担に影響することも考えられる。



歳入・歳出の推移



歳出に占める補助費等と扶助費の推移と構成比

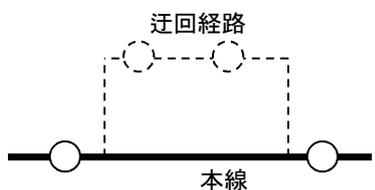
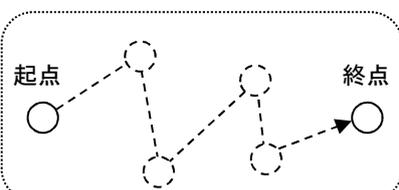
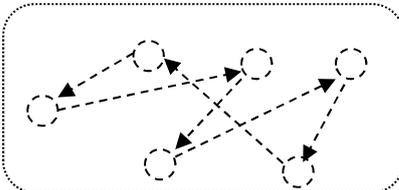
7. 新たな運行システムの参考（デマンド型交通システム）

（1） デマンド型交通の種類

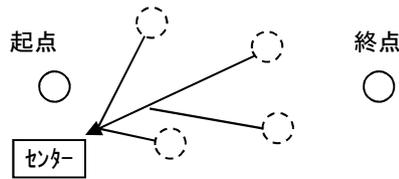
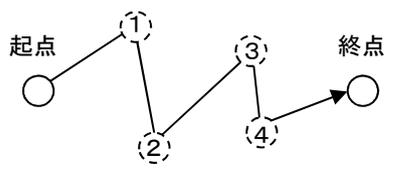
デマンド型交通システムは、全ての運行ルートやダイヤを固定せず、利用者の需要（デマンド）によって、ルートやダイヤを設定して運行するシステムであり、一般的には利用者からの予約のある地点を結んで運行される。（予約がない時は、運行しないようにすることもできる。）

運行の仕方には色々なケースがあるが、主だったケースで分けると下図のような種類が挙げられ、地域の特徴に合った導入方式を選択することが重要となる。

デマンド型交通システムの種類

路線デマンド	エリアデマンド	
	起終点固定	起終点未固定
		
<ul style="list-style-type: none"> ・ 定路線で運行し、予約が入った時に迂回する。 ・ 予約がない場合には運行しない方式もある。 ・ 相乗りがしやすいので、効率的な運行ができる。 	<ul style="list-style-type: none"> ・ 起点と終点を決め、おおよその移動の方向性がある地域に適する。 ・ 適切なエリアを設定すれば、相乗りによる効率的な運行が可能となる。 ・ ただし、エリアを広くし過ぎると、相乗りが難しくなり、効率的な運行ができない可能性もある。 	<ul style="list-style-type: none"> ・ 地域内の移動の方向性がない地域に適している。 ・ ただし、相乗りによる効率的な運行は難しくなる。 ・ タクシー業者との調整が必要となる。

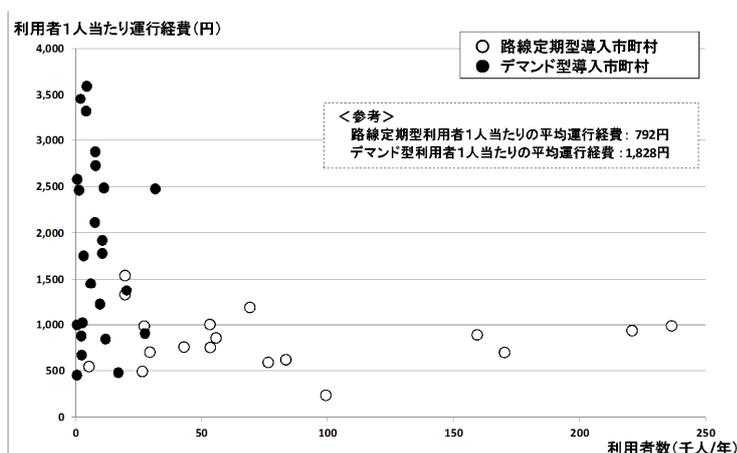
デマンド型交通システムの利用イメージ

予約	経路設定	運行開始
		
<ul style="list-style-type: none"> ・ 事前に登録した利用者が連絡し、センターにいるオペレーターが予約を受け付ける。 	<ul style="list-style-type: none"> ・ オペレーターが予約状況をまとめて、最適な運行ルートを設定する。 ・ それをオペレーターが車両の運転手に連絡する。 	<ul style="list-style-type: none"> ・ 配信を受けた車両の運転手が、設定されたルートに沿って運行を始める。

(2) 運行経費

運行経費面では、通常の路線定期型交通と比べて、デマンド型交通システムは利用者が少ない地域に導入することが多いので、1人当たりの運行経費は大きくなる傾向にある。

デマンド型交通導入市町村における利用者1人当たりの運行経費の比較 ～路線定期型交通とデマンド型交通の比較（平成23年度）～

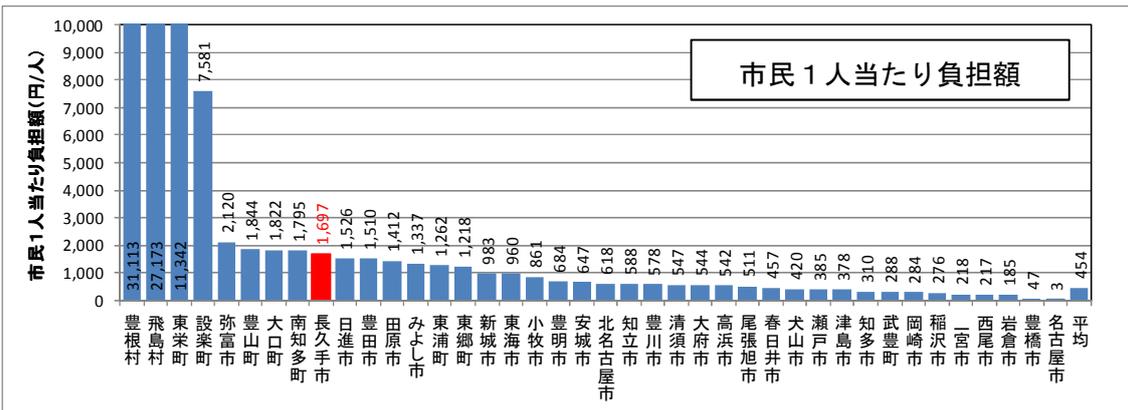
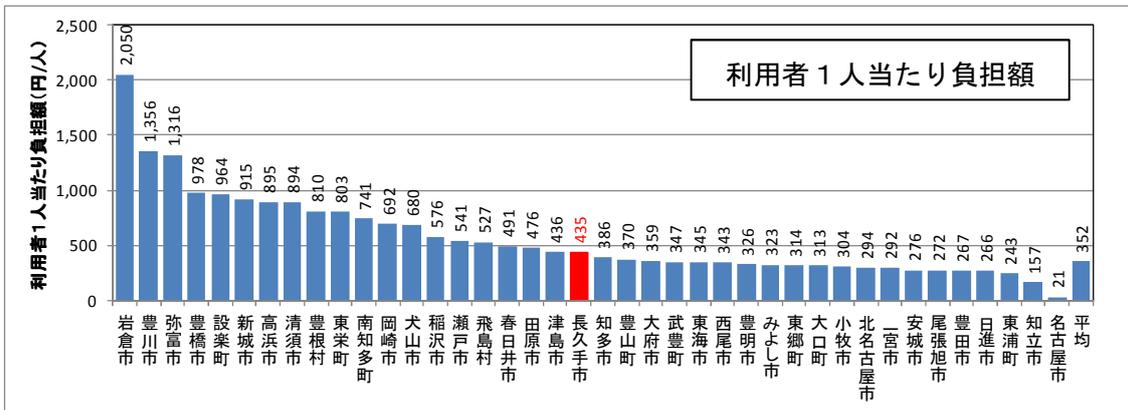


資料：デマンド型交通の手引き（平成25年3月）

愛知県内のデマンド型交通システムの収支率と利用者1人当たり負担額

路線	運行経費 (千円) A	運賃収入 (千円) B	年間利用者数 (人) C	運賃	収支率 B÷A	利用者1人当たり 負担額(円) (A-B)÷C
豊橋市愛のりくん	1,277	127	322	300～500円	9.9%	3,571
豊田市つくばね・鞍ヶ池バス	5,038	117	1,242	100円均一	2.3%	3,962
豊田市おばら桜バス	18,644	1,432	6,138	200円均一	7.7%	2,804
豊田市松平ともえ号デマンド便	—	—	17,028	200円均一	—	—
豊田市しもやまバスデマンド便	—	740	3,530	200円均一	—	—
豊田市どんぐりバスデマンド便	—	—	—	200円均一	—	—
豊田市旭地域デマンド便	—	—	—	200円均一	—	—
安城市あんくるタクシー	2,245	67	934	100円均一	3.0%	2,332
西尾市いこまいかー	711	256	922	300円均一	36.0%	493
岩倉市デマンド型乗合タクシー	9,326	746	4,186	300円均一	8.0%	2,050
飛鳥村乗合タクシー	1,650	327	653	500円均一	19.8%	2,026
武豊町事前予約制バス	365	25	616	100円均一	6.8%	552
東栄町予約バス	6,265	256	1,531	100・300円	4.1%	3,925
長久手市Nーバス	98,000	4,207	215,788	100円均一	4.3%	435

資料：愛知県内の市町村における自主運行バス等の運行状況について（平成26年5月）



資料：愛知県内の市町村における自主運行バス等の運行状況について（平成 26 年 5 月）

※無料で運行している自治体のコミュニティバスは除いている。

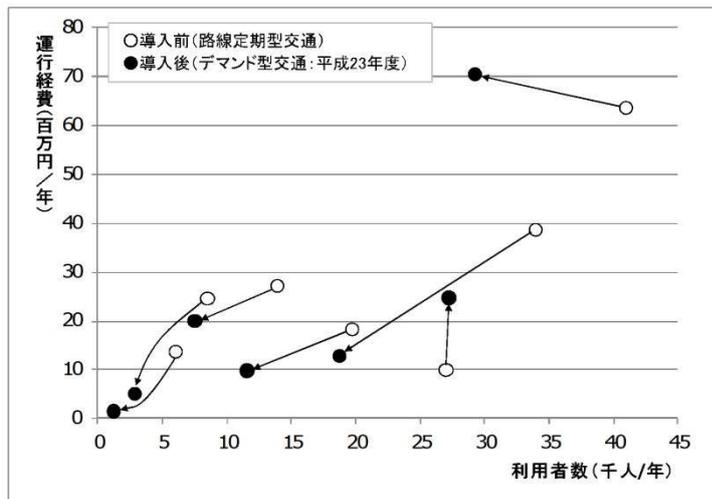
愛知県内コミュニティバスの利用者1人当たり負担額(上図)・市民1人当たり負担額(下図)：平成 25 年度実績

(3) 導入前後の比較例

路線定期型交通の代替手段としてデマンド型交通を導入した事例では、運行経費が下がったケースが多いが、利用者数も減少しているケースが目立つ。

デマンド交通の一般的なデメリットは、予約の煩わしさや所要時間の不確実になることなどから、利用が敬遠されることも考えられる。

デマンド型交通導入前後の市町村における利用者数と運行経費の比較
～路線定期型交通の代替手段としてデマンド型交通を導入したケースより～



資料：デマンド型交通の手引き（平成 25 年 3 月）

路線定期型交通とデマンド型交通の対比

○ 路線定期型交通と比較して長所と考えられる事項
△ 路線定期型交通と比較して同じ若しくは長所、短所の両面があると考えられる事項
× 路線定期型交通と比較して短所と考えられる事項

路線定期型交通との比較項目		デマンド型交通の運行形態				
		A 路線定期型	B 迂回ルート・エリアデマンド型	C 自由経路ミーティングポイント型	D 自由経路ドアツードア型	
利用者の視点	利用にあたっての制限	× 予約をしないと利用できない。		× 予約をしないと利用できない。 × 予約が多い場合、希望の時間に利用できないことがある。 × 利用方法や利用できる区間など、利用にあたってのルールを理解する必要がある。		
	自宅からバス停等までの移動距離	△ 路線バスと同じ。	○ 迂回ルートのバス停等周辺では、移動距離を短縮できる。	○ バス停等をきめ細かく設定することにより移動距離を短縮できる。	○ 移動距離はない。	
	目的地までの所要時間	△ 路線バスと同じ。	○ 迂回ルート上で利用者がいない場合、迂回ルートを経由しないため、目的地までの所要時間が短くなる。	○ 利用者が少なければ、目的地までの所要時間が短くなる。		
	到着時刻の確実性	△ 路線バスと同じ。	× 利用者の多寡により、バス停等や目的地への到着時刻が異なる。			
	車内の乗合い環境（路線定期型交通をバス車両、デマンド型をタクシー車両として比較）	○ 必ず座ることができる。				
		× 相乗りに抵抗を感じることもある。				
自治体の視点	予約システム経費		× 予約システムの導入やオペレータの設置に係る初期費用が発生する場合がある。			
	運行経費	経費の節減（予約がない場合）	○ 運行しないため経費節減になる。			
		経費の節減（予約がある場合）	△ 路線バスと同じで起点から終点まで運行が必要。	○ 必要な区間のみを運行することから、燃料費等の経費削減になる。 × 利用者の増加に伴い経費が増大する可能性がある。		
	需要対応	市街地や集落が分散立地する地域で、目的地が多方面にわたる場合	△ 冗長なルートとなり需要に応じた効率的な運行ができない。		○ 交通空白地域を面的にカバーできるため、需要に応じた効率的な運行ができる。	
		一定の需要が存在する地域で需要を束ねることができる場合	△ 需要を束ねることで効率的な運行ができる。		× 相乗しない場合、需要を束ねることができず、効率的な運行は難しい（利用者の増加に伴い経費が増大する）。	
位置づけの明確化		× デマンド型交通の役割が明確にされていない場合、タクシー事業と競合する可能性がある。				
事業者の視点	事業経営の安定化	車両の有効活用	○ タクシー事業と車両を兼用する場合、車両の有効活用を図ることができる。			
		人員配置	× 運行に備え、予約受付時間終了までは、配車や人員配置計画を立てておく必要がある。			
		運行計画	△ 路線バスと同じ。	× 予約が多い場合、運行ルートが複雑になることがある。		

（注）ここでの長所・短所は、運行方式から見た一般的なものを掲げており、運行ダイヤ、発着地（OD）自由度の要素は含まれていません。

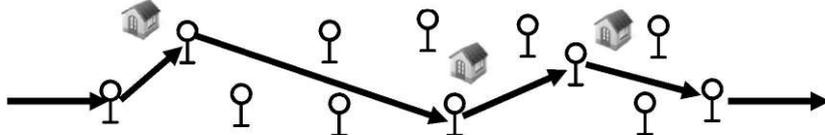
＜参考：デマンド型交通と比較したタクシー利用助成の長所と短所＞

高齢者や運転免許自主返納者等に対するタクシー利用助成について、デマンド型交通と比較した長所と短所を整理すると以下のとおりとなります。

長 所	<ul style="list-style-type: none"> ● 利用者は24時間好きな時間にドアツードアで移動できる。 ● 運行ルート、ダイヤなど運行計画を決める必要がない。 ● 利用券の発行枚数、金額等制限を設ける場合は、予算額を確定できる。また、予算額を超えることがない。
短 所	<ul style="list-style-type: none"> ● 助成対象者を予め限定する場合は、申請が必要となる。また、利用助成に対する条件（年齢など）の設定を行う必要がある。 ● 1回当たりの利用額が一定である場合、利用距離が長いほど利用者の負担が増大する。 ● 年間の発行枚数を制限する場合、利用回数に制限がある。

資料：デマンド型交通の手引き（平成 25 年 3 月）

運行形式からみた分類パターン

	運行方式の特徴（イメージ） [自宅 〇 バス停等]
A 定路線型	<p>路線バスやコミュニティバスのように、所定のバス停等で乗降を行うが、予約があった場合のみ運行し、予約がなければ運行しない方式。“空気バス”の解消を図ることができる。</p> 
B 迂回ルート・エリアデマンド型	<p>定路線型をベースに、予約に応じて所定のバス停等まで迂回させる運行方式。バス停等まで遠い地域に迂回ルートを設定することにより、公共交通空白地域の解消を図ることができる。</p> 
C 自由経路ミーティングポイント型	<p>運行ルートは定めず、予約に応じ所定のバス停等間を最短経路で結ぶ方式。最短経路の選択により所要時間を短縮するとともに、バス停等を多数設置することにより、バス停等までの歩行距離を短縮することができる。一般タクシーとの差別化を図るため、目的施設または発施設を限定する場合が多い。</p> 
D 自由経路ドアツードア型	<p>運行ルートやバス停等は設けず、指定エリア内で予約のあったところを巡回するドアツードアのサービスを提供する運行方式。一般タクシーとの差別化を図るため、目的施設または発施設を限定する場合もみられる。</p> 

資料：デマンド型交通の手引き（平成 25 年 3 月）

※14 頁の「デマンド型交通システムの種類」と上表分類との対比

- ・「A 定路線型」と「B 迂回ルート・エリアデマンド型」は、14 頁の「路線デマンド」に該当する。
- ・「C 自由経路 ミーティングポイント型」は、14 頁の「エリアデマンド 起終点固定」に該当する。
- ・「D 自由経路 ドアツードア型」は、14 頁の「エリアデマンド 起終点未固定」に該当する。

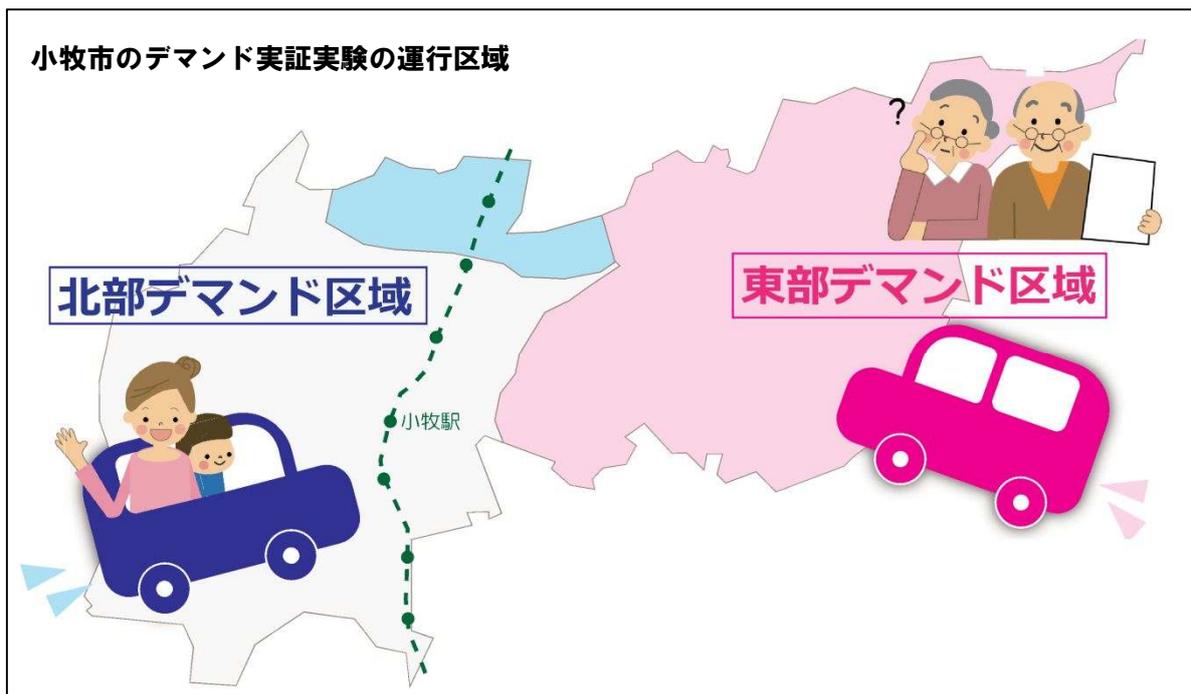
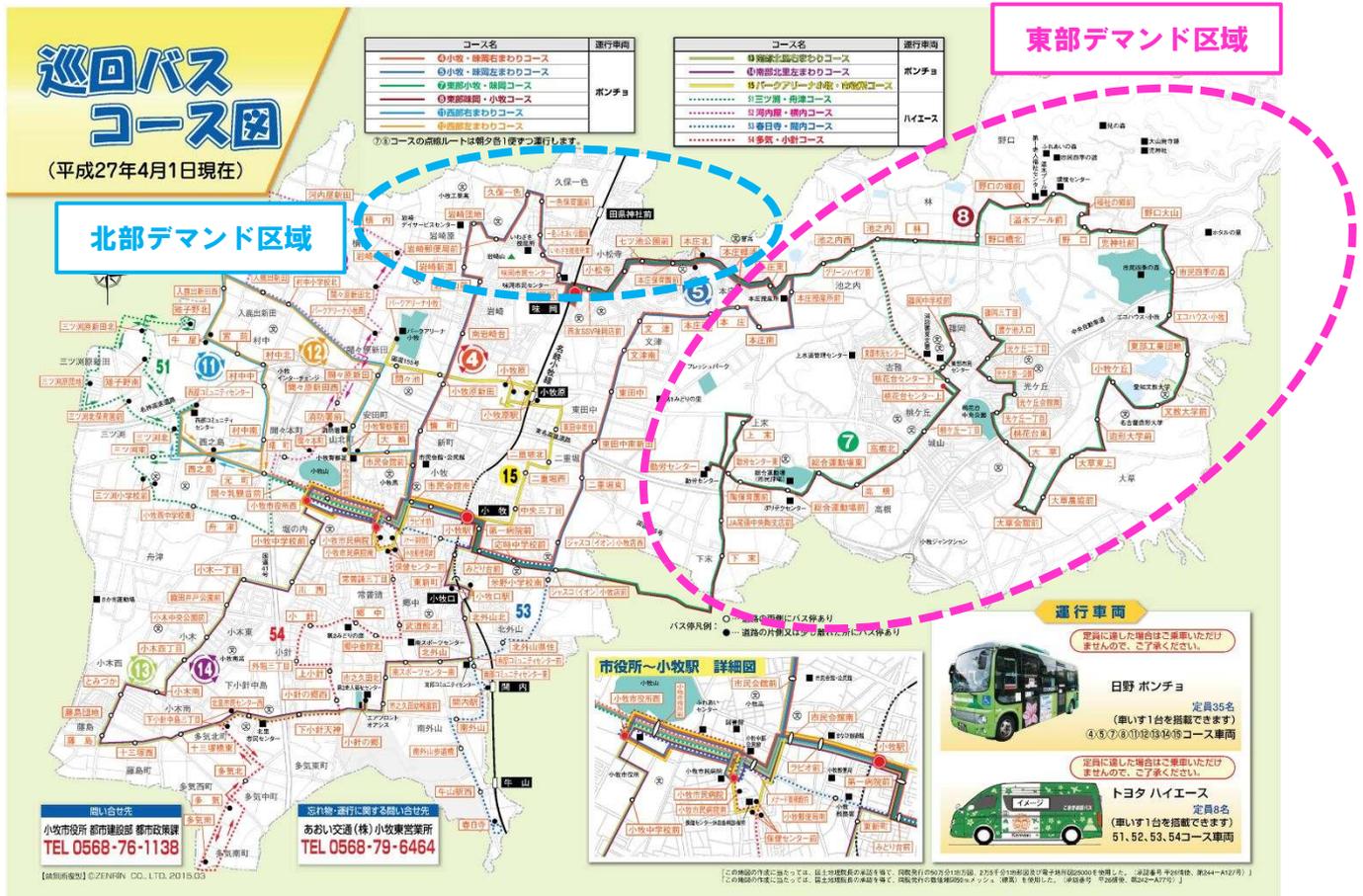
8. 今後の検討課題

高齢化に備えた対応として、市全体の公共交通体系の方向性、持続可能性の確保に向けて、関係部署間連携や既存の仕組みの有効活用、または新たな仕組みの導入可能性など、主に以下の点について整理・検討を行う。

- ①地区ごとの高齢者（移動制約者）の移動ニーズの把握
（平成 25 年の公共交通に関する市民アンケート調査、その他データがあれば活用）
- ②現時点の取組みについて、市内関係部署との横断的な連携の必要性、可能性の把握、または新たな仕組み構築の方向性
- ③上記②を公共交通に置き換えた場合の、市全体の高齢化に備えた公共交通体系の方向性や福祉有償運送との住み分けなどのあり方
- ④新たな仕組み導入の 1 つとして、地区ごとの高齢者（移動制約者）の移動ニーズから考えられるデマンド交通の運行エリアと導入可能性
- ⑤デマンド交通の先進事例の把握
- ⑥持続可能性を意識した財政負担・収支改善のあり方
（Nーバスの高齢者の有料化、運賃値上げ、コンパクトなまちづくり等）

参考：小牧市でのデマンド交通の実証実験運行（H25.08～H26.07）の区域

- ・小牧市では、地区内移動が多い範囲を運行エリアとするデマンド交通の実証実験運行が、1年間行われた。（運行エリアは、定時定路線のルートと重複している。）
- ・運賃は大人1回300円、小学生100円とされ、乗継割引はない。



高齢化に備えた公共交通体系の実現に向けた調査・検討

長久手市は、高齢化率や平均年齢などの面で、県内では最も若い都市となっており、社会全体としては少子高齢化のすう勢にある中で、現在も人口の増加が続いている。

しかしながら、長久手市も他の自治体に比べて高齢化は遅れてやってくるため、今の時点から高齢化に備えることが必要との考えに立ち、第2次地域公共交通総合連携計画に基づく検討課題の1つである「高齢者など交通弱者への公共交通の利用促進」に関する施策の展開について検討を行う。

庁内会議	テーマと主な内容（予定）
第1回 (10月)	検討テーマと現状の共通認識 ① 将来人口と人口分布 ② 高齢者の移動ニーズの概要と移動制約者の状況 ③ 市内の交通（Nーバス、福祉有償運送） ④ デマンド交通の紹介 ⑤ 今後の検討課題
第2回 (3月)	新たな交通システムの導入可能性の確認 ① 高齢者など交通弱者の移動ニーズの把握 ② 先進事例の整理 ③ 少量輸送の導入可能性と課題・問題点
第3回 (5月)	新たな公共交通体系の方向性 ① 新たな交通システムの導入可能性検討を踏まえた市全体の公共交通体系の方向性 ② 持続可能性を意識した財政負担・収支改善可能性の整理
第4回 (6月)	検討結果のとりまとめ ① 今後の方向性の確認 ② 実施に向けた対応方法、スケジュール、実施主体などの整理

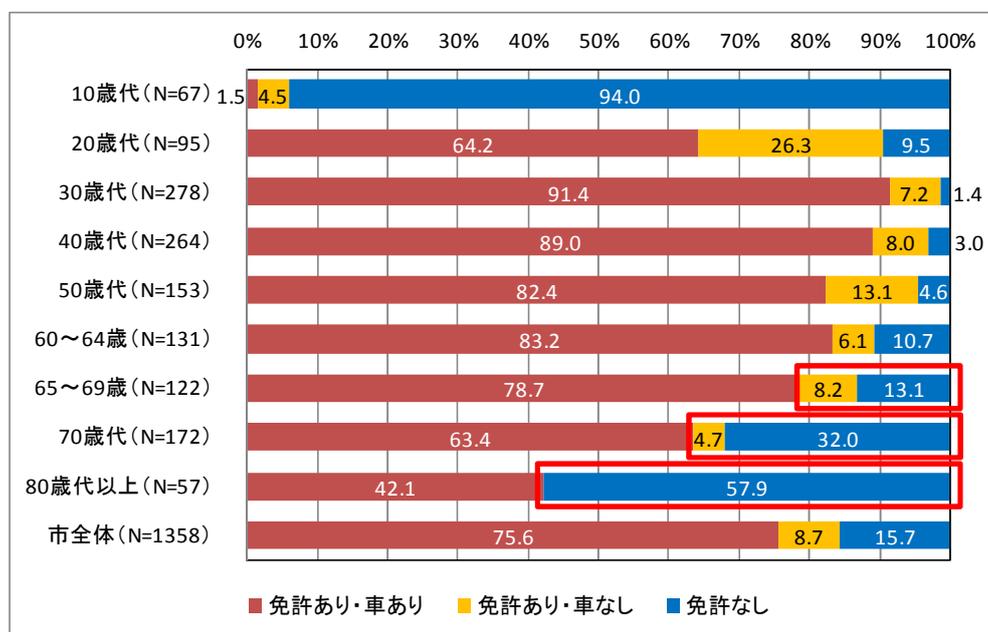
1. 高齢化に備えて移動支援の配慮が必要と考えられるターゲット

年齢別の運転免許と自動車保有状況をみると、免許なし（車なし）の割合は10歳代を除くと70歳代で高くなり始め、80歳代では半数以上となる。

この運転免許を保有せず、移動を公共交通に頼らざるを得ないものの、徒歩移動に影響が出てくると考える高齢者層が、移動支援が必要なターゲットと考える。

【ターゲットの定義】

- ・市内公共交通の駅勢圏またはバス勢圏内に居住しているが、高齢等を要因とした移動の制約で、駅またはバス停まで歩くことが困難あるいは抵抗があるものの、身体障がい者、要支援・要介護認定者でないために、福祉有償運送などの仕組みを活用することができず、外出に制約のある方。



資料：公共交通に関する市民アンケート調査結果（平成 25 年）

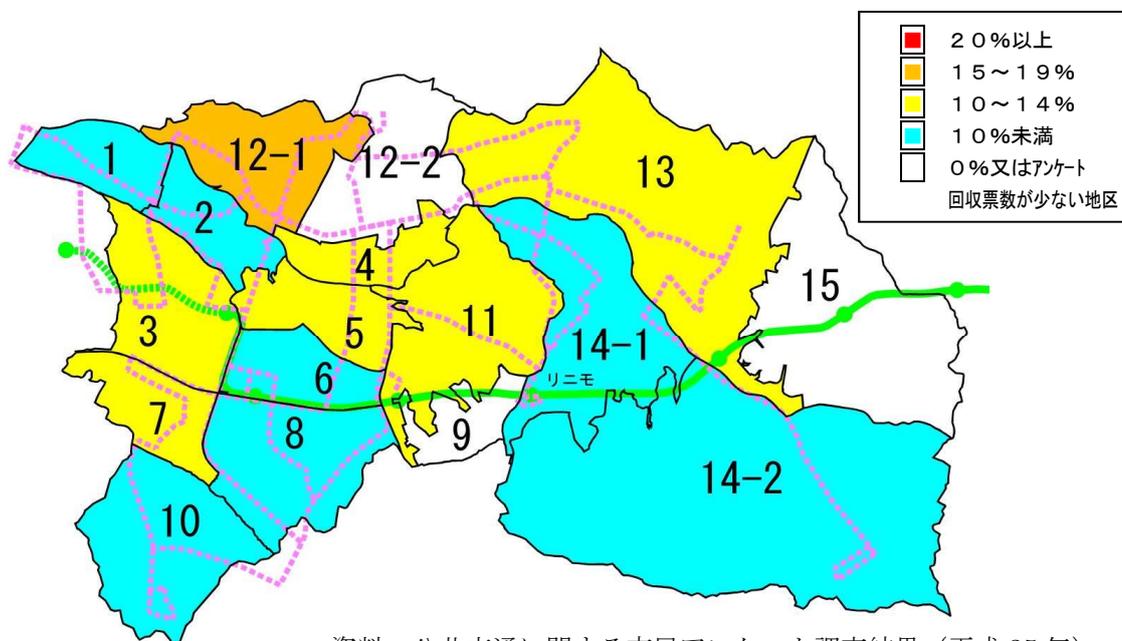
図 1 年齢別の自動車運転免許及び自動車の保有状況

2. ターゲット層の分布

(1) 運転免許を持たない市民の地区別分布

前頁ターゲット層のうち、「免許なし」の地区ごとの回答比率をみると、市域における偏りは小さいと考えられる。

ただし、高齢者の数は市域の西側に多いことから、ターゲット層の人数自体は西側に多いと考えられる。



資料：公共交通に関する市民アンケート調査結果（平成25年）

図2 運転免許を持たない市民の地区別回答比率（10歳代除く）

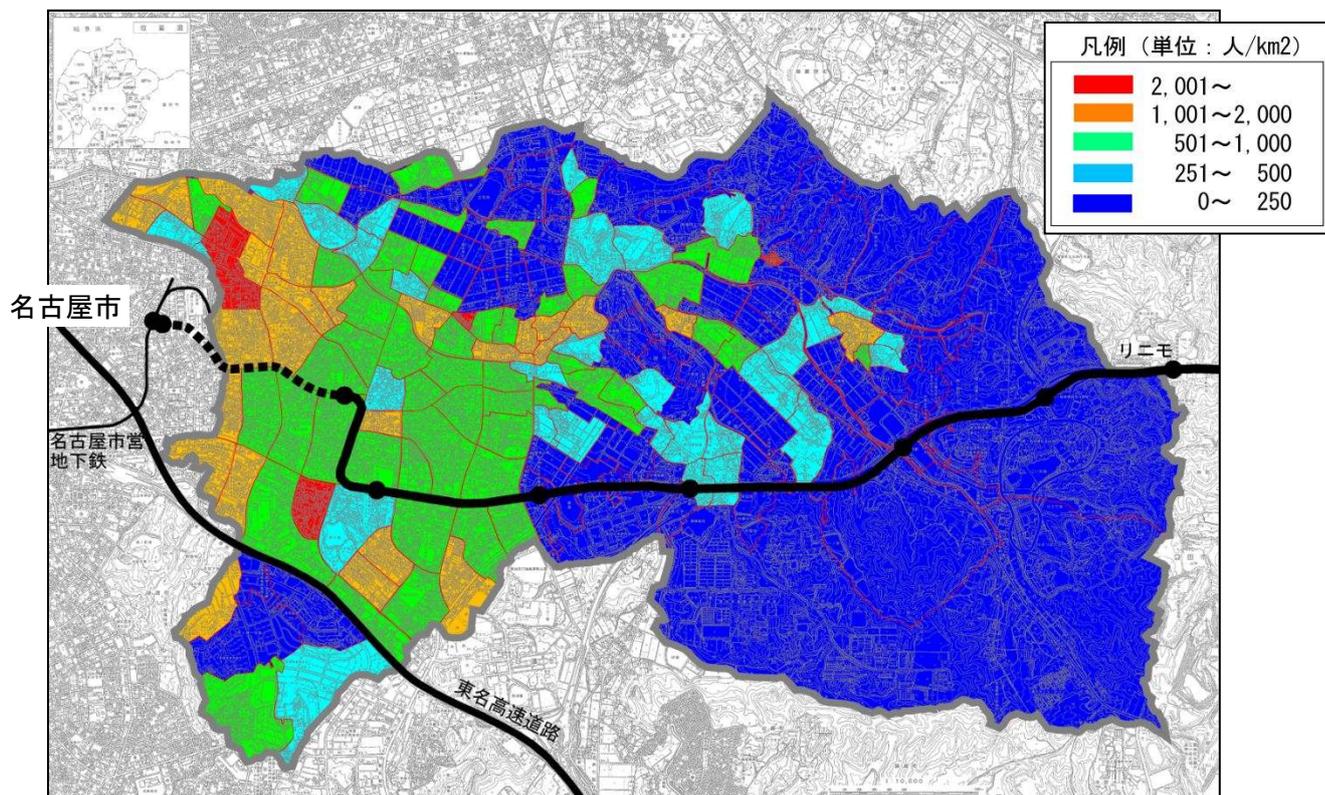
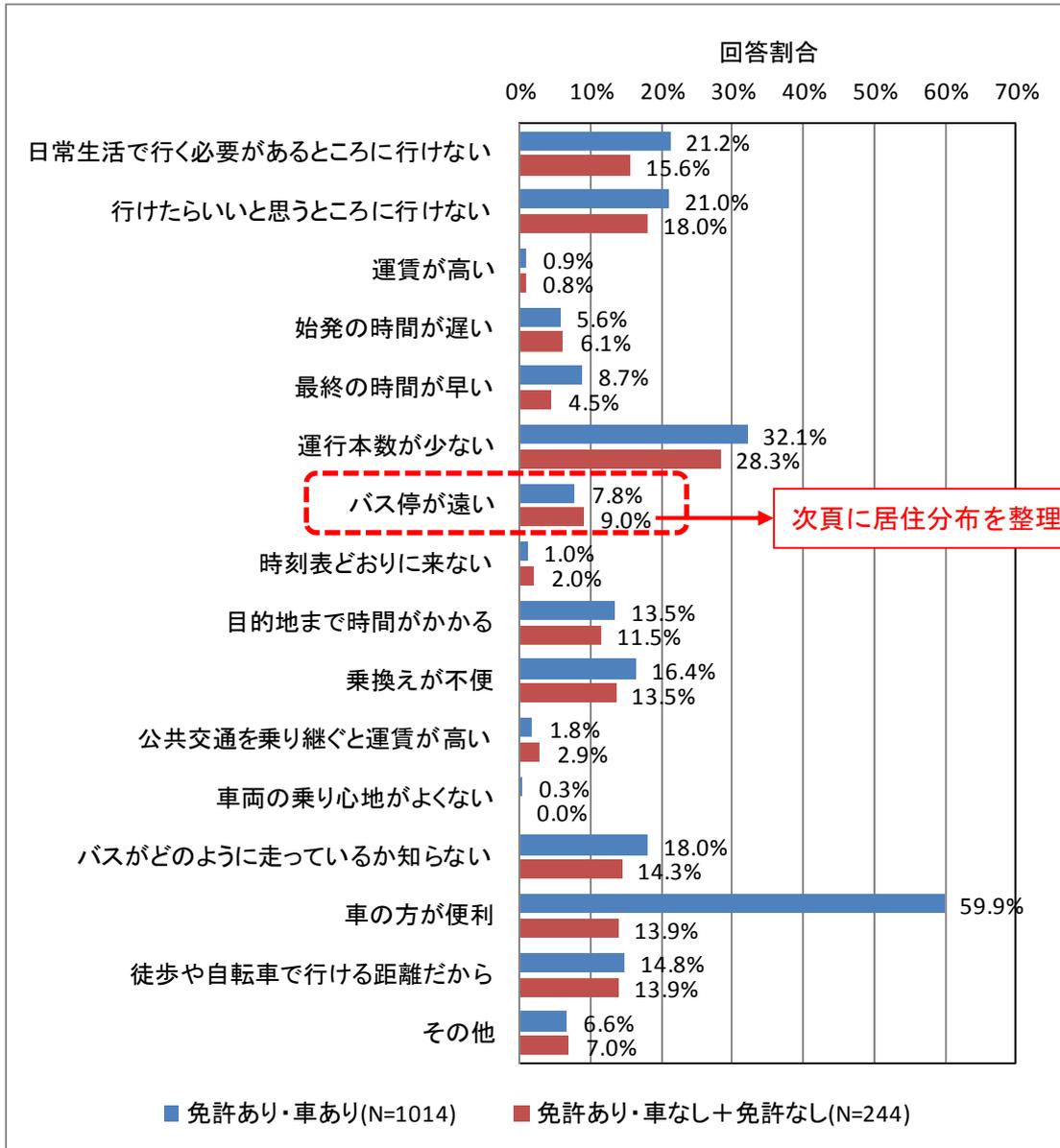


図3 高齢者の人口密度（平成25年度時点）

(2) 運転免許・車の有無別のNーバス未利用理由の構成

Nーバスの未利用理由を運転免許・車の有無別（10歳代除く）で見ると、運行本数などのNーバスのサービス水準を要因とした未利用理由が多い中、バス停までの距離が理由で利用していないと考えられる「バス停が遠い」理由で利用していない市民のうち、「免許あり・車なし+免許なし」の市民に着目し、次頁に居住分布を整理した。



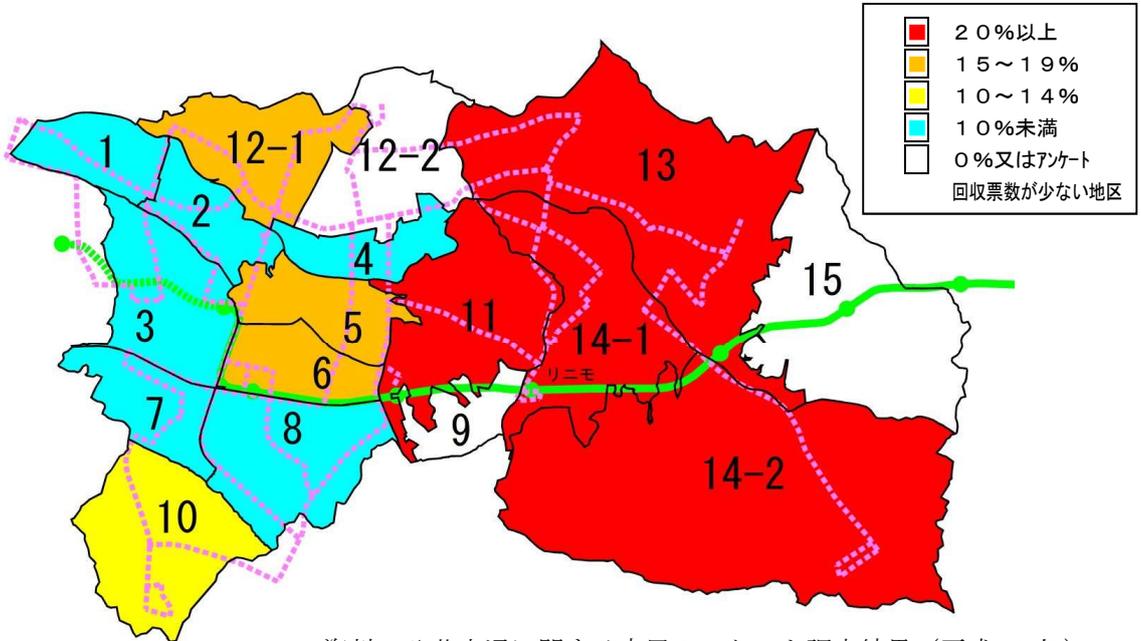
資料：公共交通に関する市民アンケート調査結果（平成 25 年）

図 4 Nーバスの未利用理由の割合（10歳代除く）

(3) N-バス未利用理由で「バス停が遠い」と回答した市民の地区別分布

公共交通を利用するために、徒歩でのバス停アクセスに不便を感じている市民の実態把握の参考のため、「バス停が遠い」という理由でN-バスを利用していない市民の地区ごとの回答比率をみると、市域の東側で特に目立っている。

市域の西側に比べて、東側では地区の高齢化率が高く、公共交通（N-バス）の路線密度が少ないことが影響していると考えられる。



資料：公共交通に関する市民アンケート調査結果（平成25年）

図5 N-バス未利用理由で「バス停が遠い」と回答した市民の地区別回答比率（10歳代除く）

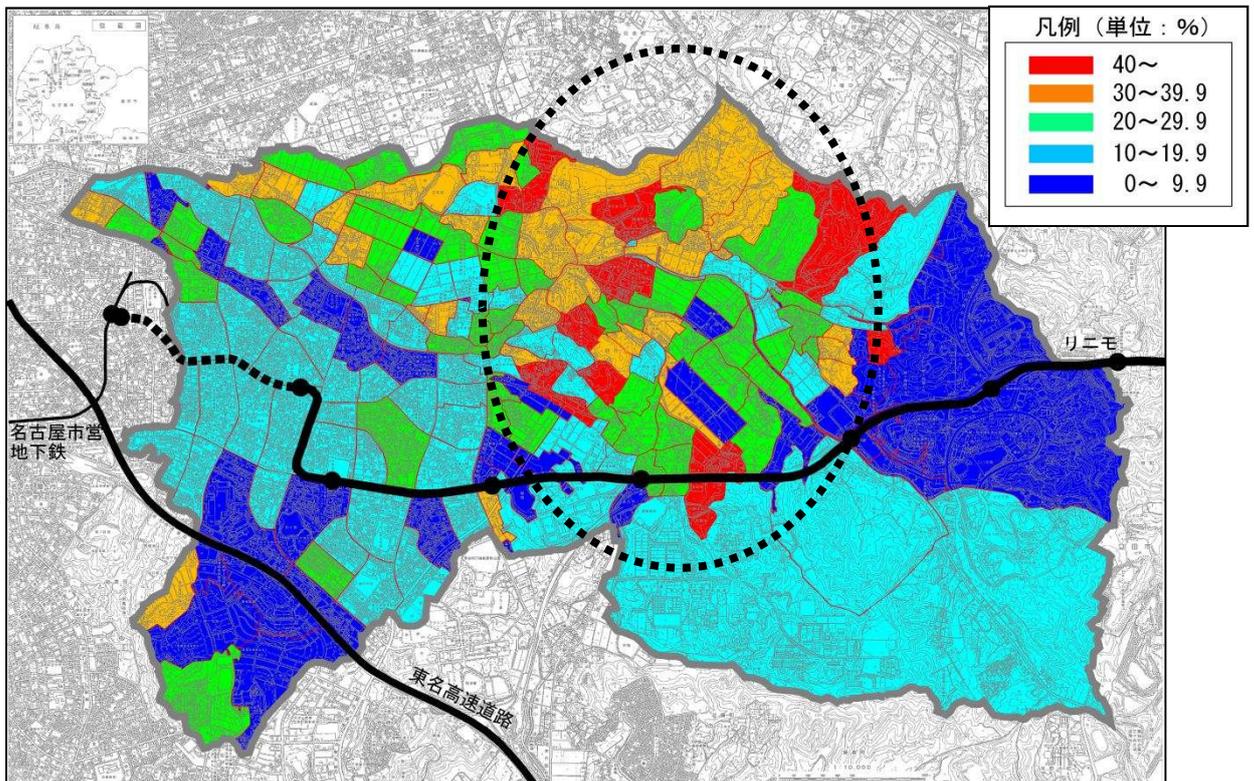
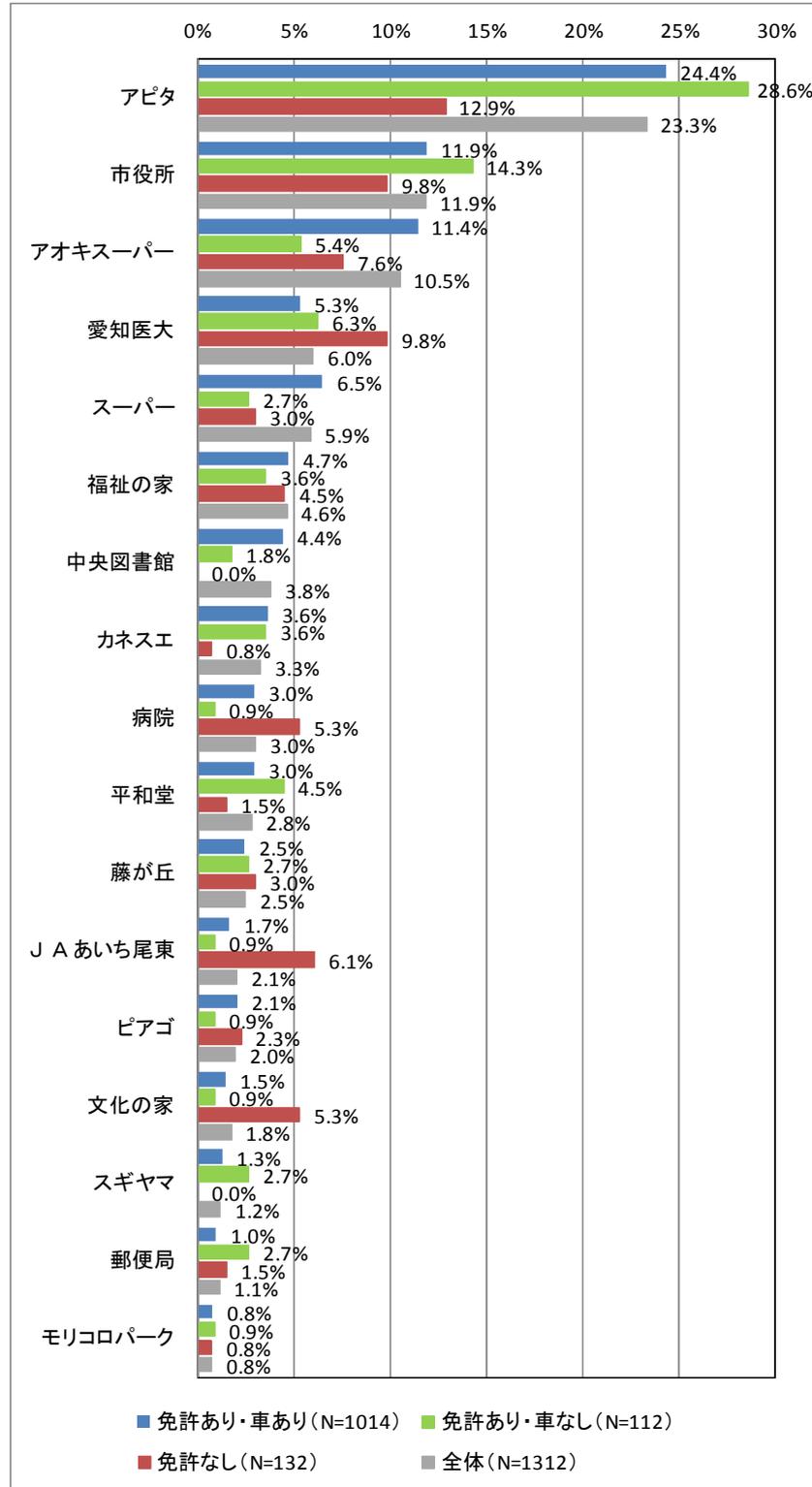


図6 地区別高齢化率（平成25年度時点）

(4) ターゲット層の移動ニーズ

1) 運転免許・自動車保有の有無別の移動ニーズ：市域全体

市域全体でみる移動ニーズは、運転免許・自動車保有の有無にかかわらず、アピタ、市役所、アオキスーパー、愛知医大が上位を占めている。

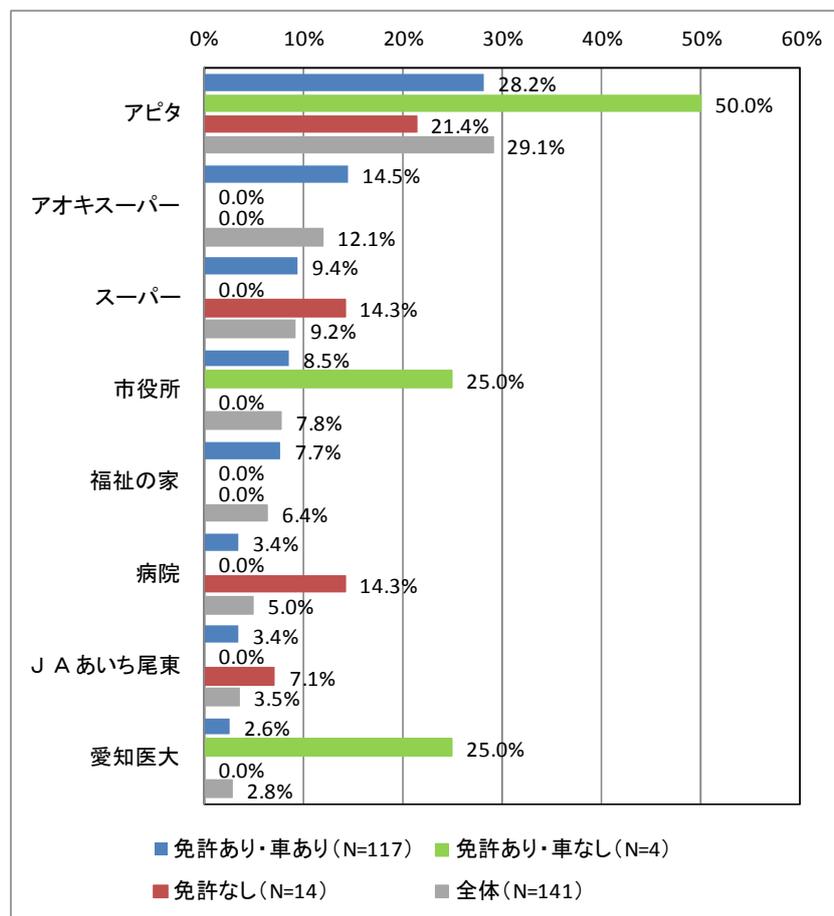


資料：公共交通に関する市民アンケート調査結果（平成 25 年）

図 7 運転免許・自動車保有の有無別の移動ニーズ：市域全体（10歳代除く）

2) 運転免許・自動車保有の有無別の移動ニーズ：地区11・13・14-1・14-2

Nーバスのバス停が遠いために、Nーバスを利用していない回答割合が多い4地区に絞って移動ニーズを抽出すると、「免許なし」の回答者では、アピタや愛知医大などの大型施設よりも、スーパー、病院といった最寄り施設と考えられる場所へのニーズが高いことが想定される。



資料：公共交通に関する市民アンケート調査結果（平成 25 年）

図 8 運転免許・自動車保有の有無別の移動ニーズ：地区11・13・14-1・14-2（10歳代除く）

(5) 一般高齢者及び要支援・要介護認定者の移動等の実態

長久手市第7次高齢者福祉計画及び第6期介護保険事業計画の策定のための基礎資料とするために調査された、一般高齢者及び要支援・要介護認定者に対するアンケート調査結果を参考に、移動に関わる調査結果を抜粋して整理した。

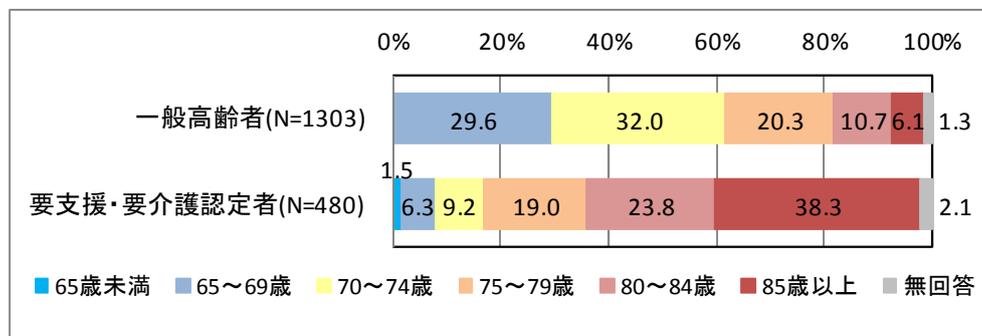
1) 調査概要

- ・調査方法：アンケート調査票の郵送配布、郵送回収
- ・調査期間：平成26年2月24日～3月12日
- ・調査対象：一般高齢者：65歳以上の市民2,000名を無作為抽出
 要支援・要介護認定者：市民の認定者978名全員を対象
 サービス提供事業者：市内の21事業者全てを対象

対象	配布数	回収数	回収率	有効票数	有効回答率
一般高齢者	2,000通	1,308通	65.4%	1,303通	65.2%
要支援・要介護認定者	978通	499通	51.0%	480通	49.1%
サービス提供事業者	21通	12通	57.1%	12通	57.1%

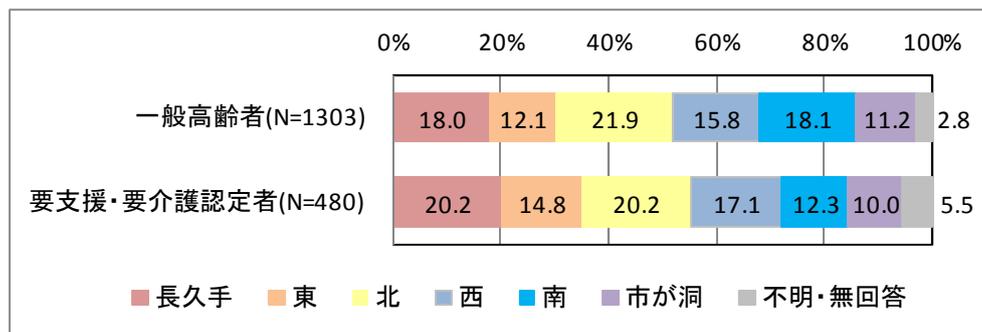
2) 回答者の基本属性

一般高齢者では、75歳以上の後期高齢者の割合は37.1%であるのに対し、要支援・要介護認定者では81.1%と高くなる。



資料：「長久手市第7次高齢者福祉計画・第6期介護保険事業計画」策定の基礎資料（平成25年）

図9 年齢構成の回答割合



資料：「長久手市第7次高齢者福祉計画・第6期介護保険事業計画」策定の基礎資料（平成25年）

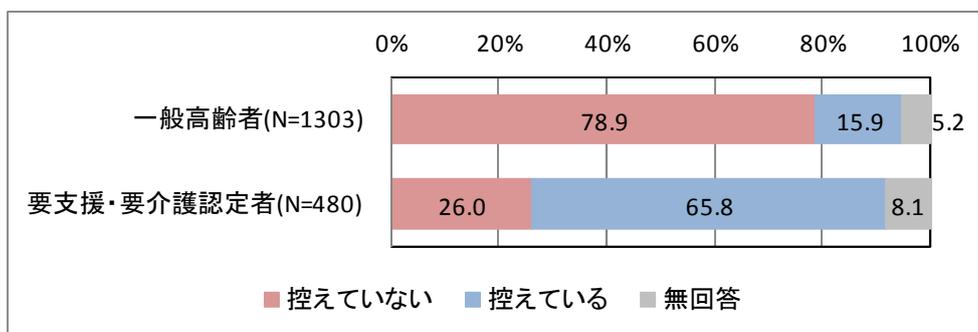
図10 住まいの小学校区の回答割合

3) 回答者の外出・移動の実態

① 外出状況

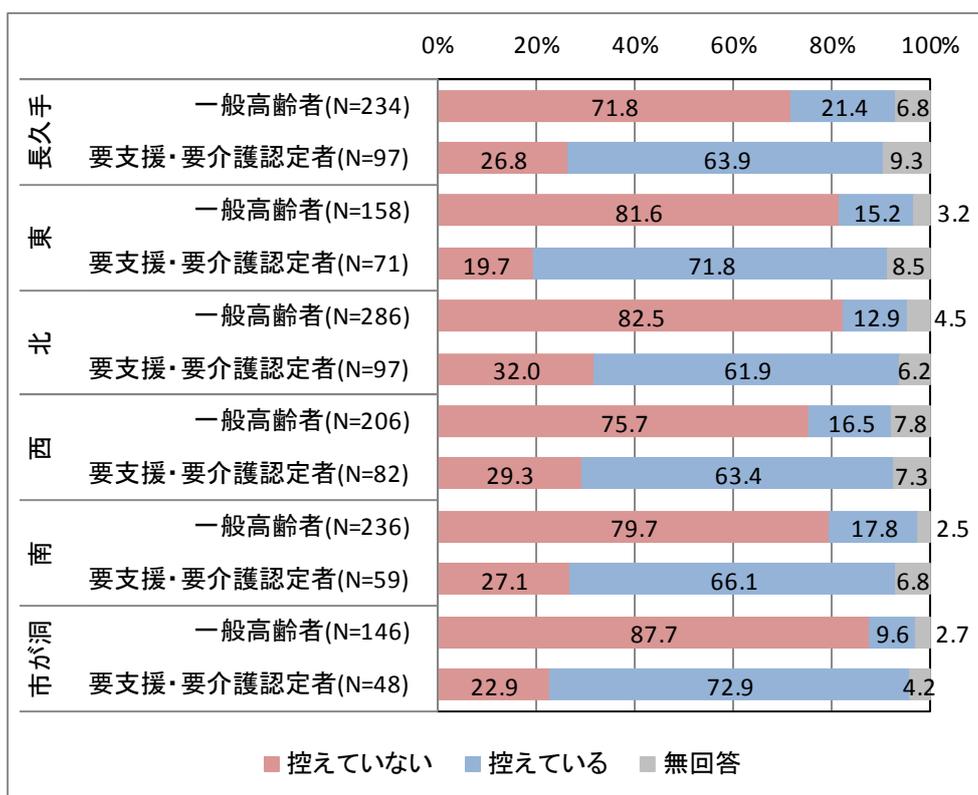
一般高齢者では、外出を控えている割合が15.9%であるのに対し、要支援・要介護認定者では65.8%と高くなる。

小学校区別では、一般高齢者では長久手小学校区で目立つ一方、要支援・要介護認定者では東・市が洞小学校区で目立っている。



資料：「長久手市第7次高齢者福祉計画・第6期介護保険事業計画」策定の基礎資料（平成25年）

図 11 普段の外出の出控えに関する回答割合



資料：「長久手市第7次高齢者福祉計画・第6期介護保険事業計画」策定の基礎資料（平成25年）

図 12 普段の外出の出控えに関する回答割合（小学校区別）

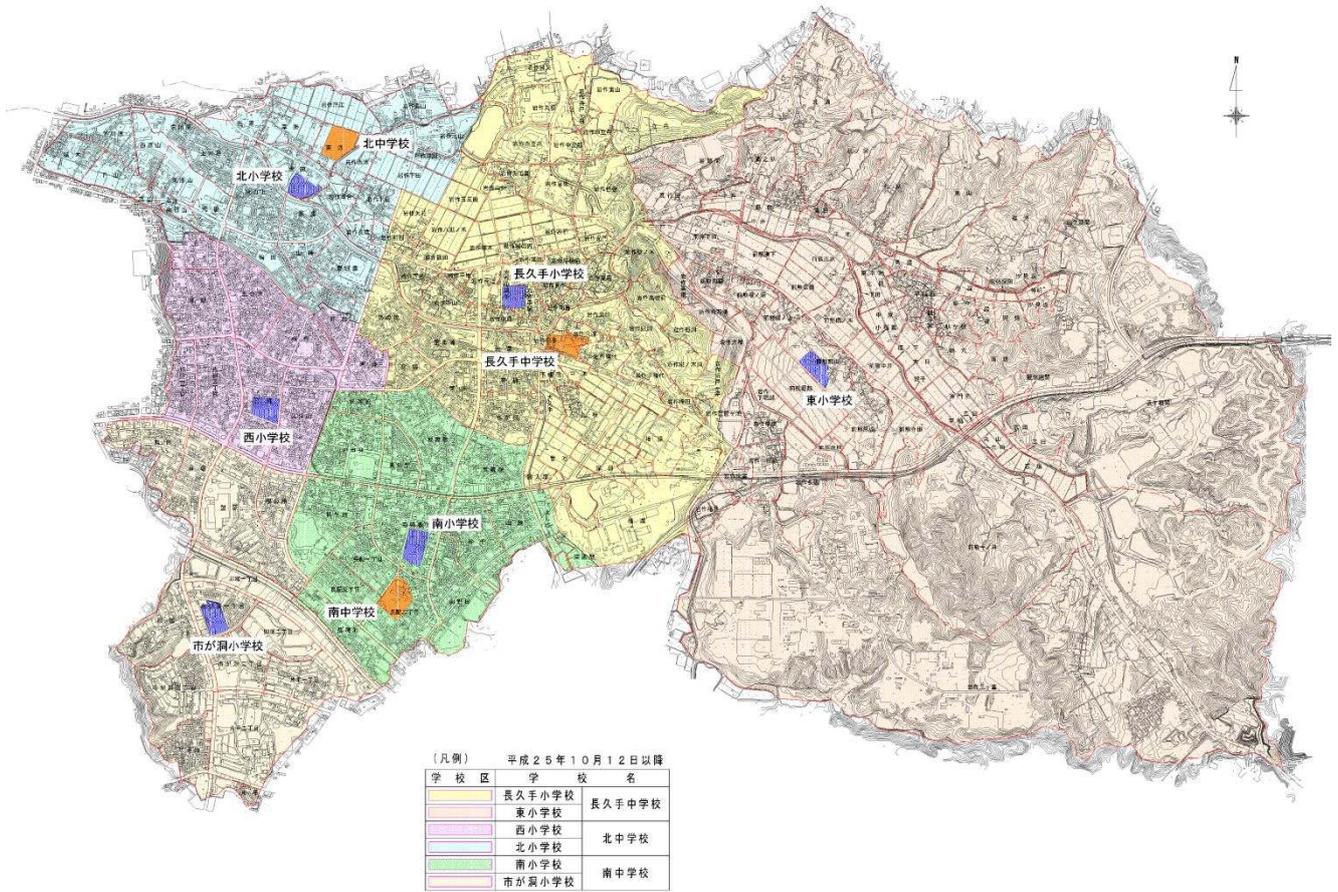
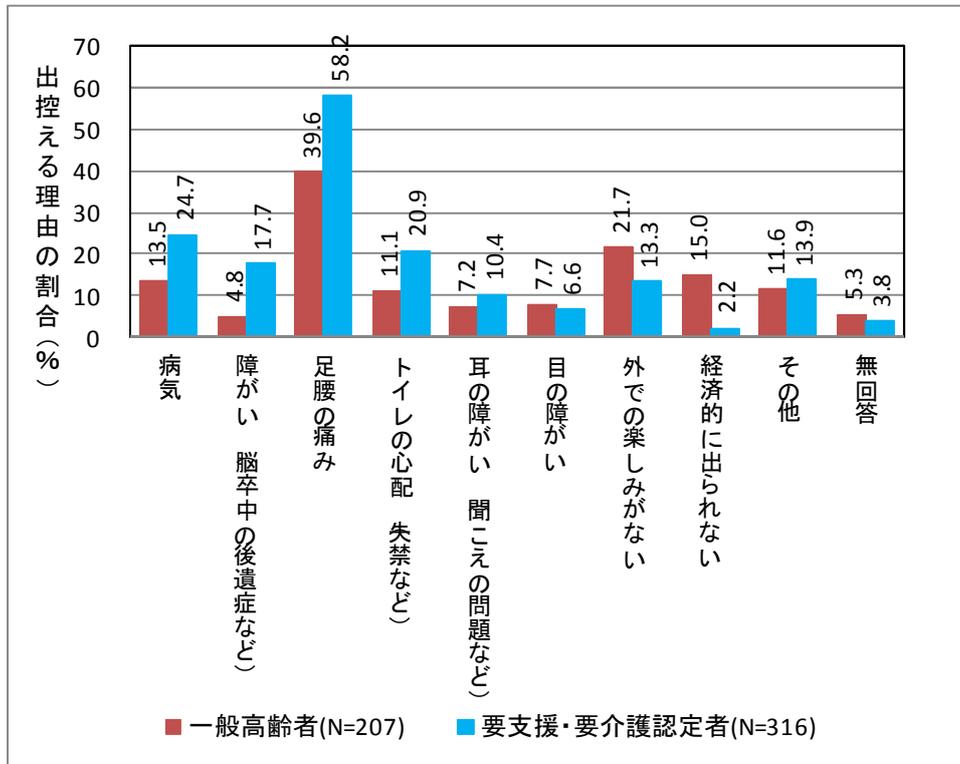


图 13 小学校区图

② 外出を控えている理由

一般高齢者、要支援・要介護認定者ともに、「足腰の痛み」が最も多く、全体的には身体的な要因で外出を控えている割合が目立つ。

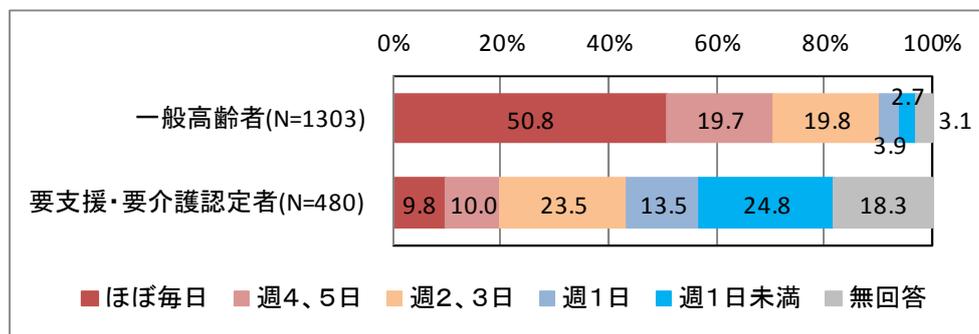


資料：「長久手市第7次高齢者福祉計画・第6期介護保険事業計画」策定の基礎資料（平成25年）

図 14 外出を控える理由の回答割合（複数回答）

③ 外出の頻度

週2、3日の複数日数以上の外出は、一般高齢者では90.3%に対し、要支援・要介護認定者では43.3%と割合は少なくなる。

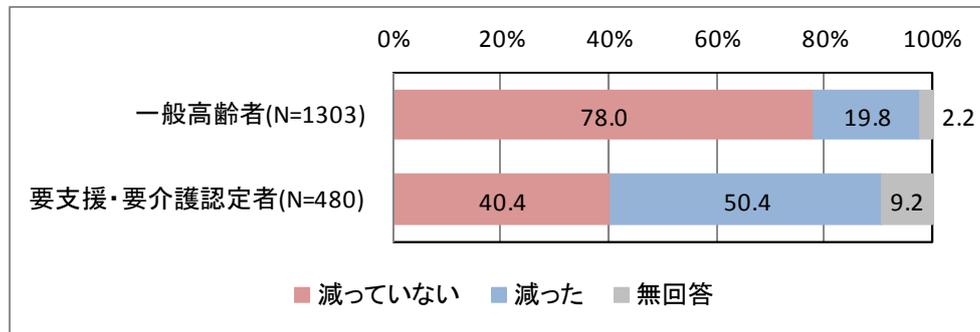


資料：「長久手市第7次高齢者福祉計画・第6期介護保険事業計画」策定の基礎資料（平成25年）

図 15 外出頻度の回答割合

④ 外出回数の変化

一般高齢者で外出回数が減った割合は19.8%であるのに対し、要支援・要介護認定者では50.4%と高くなっている。

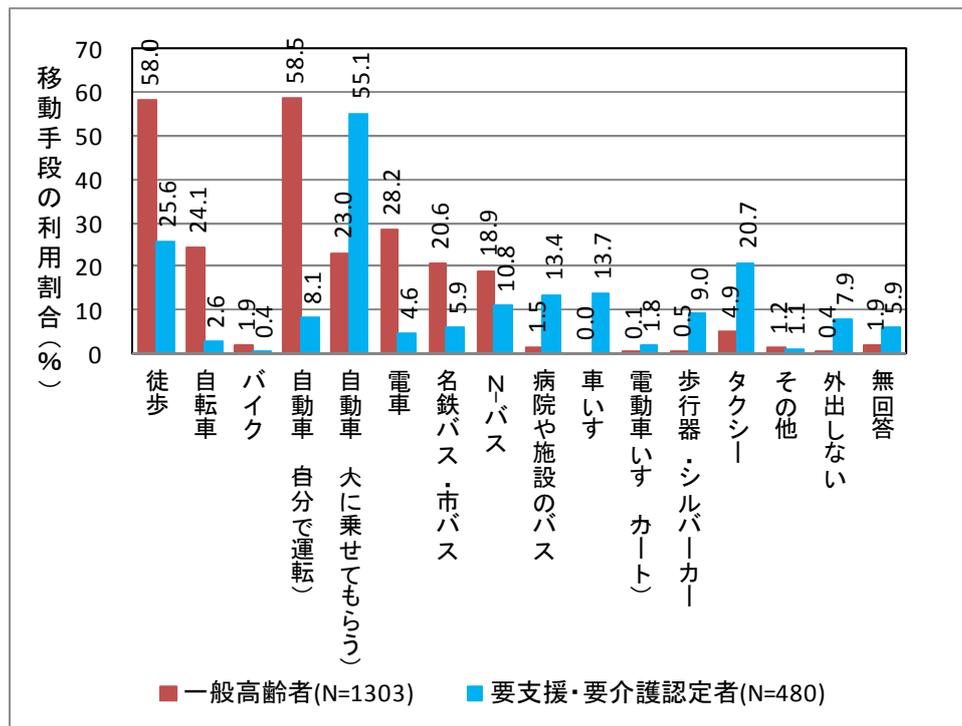


資料：「長久手市第7次高齢者福祉計画・第6期介護保険事業計画」策定の基礎資料（平成25年）

図 16 昨年と比べて外出回数が減っているかの回答割合

⑤ 外出時の移動手段

一般高齢者では「自動車（自分で運転）」が最も多く、「徒歩」も同程度の多さとなっている。一方、要支援・要介護認定者では「自動車（人に乗せてもらう）」が最も多くなっている。

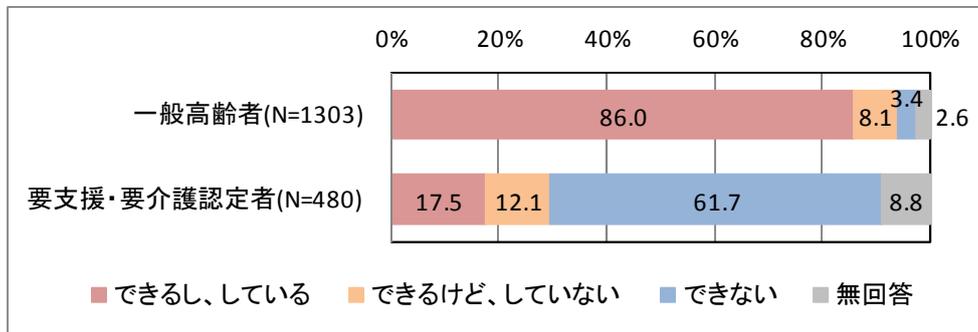


資料：「長久手市第7次高齢者福祉計画・第6期介護保険事業計画」策定の基礎資料（平成25年）

図 17 外出時の移動手段の回答割合（複数回答）

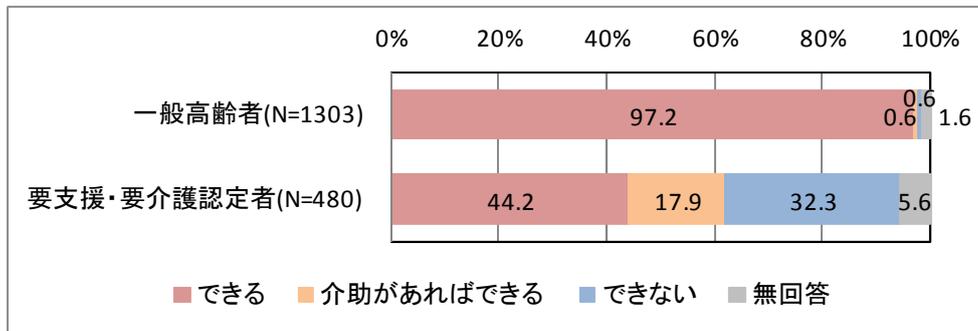
⑥ 1人での外出状況及び歩行距離の状況

一般高齢者では1人での外出や50m以上の歩行に9割以上が問題を感じていないが、要支援・要介護認定者では「できない」割合が多くなる。



資料：「長久手市第7次高齢者福祉計画・第6期介護保険事業計画」策定の基礎資料（平成25年）

図 18 1人でバス、電車、自家用車等で外出しているかの回答割合

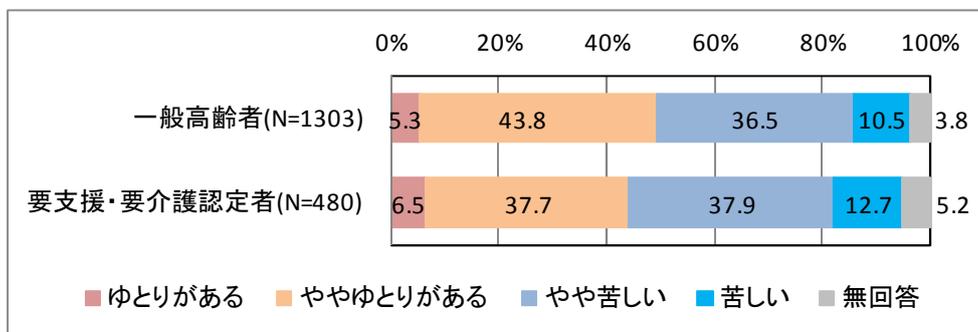


資料：「長久手市第7次高齢者福祉計画・第6期介護保険事業計画」策定の基礎資料（平成25年）

図 19 50m以上歩けるかの回答割合

⑦ 経済的なゆとりの状況

一般高齢者と要支援・要介護認定者とも、経済的にゆとりを感じている割合と苦しいと感じている割合は、概ね同じ程度となっている。



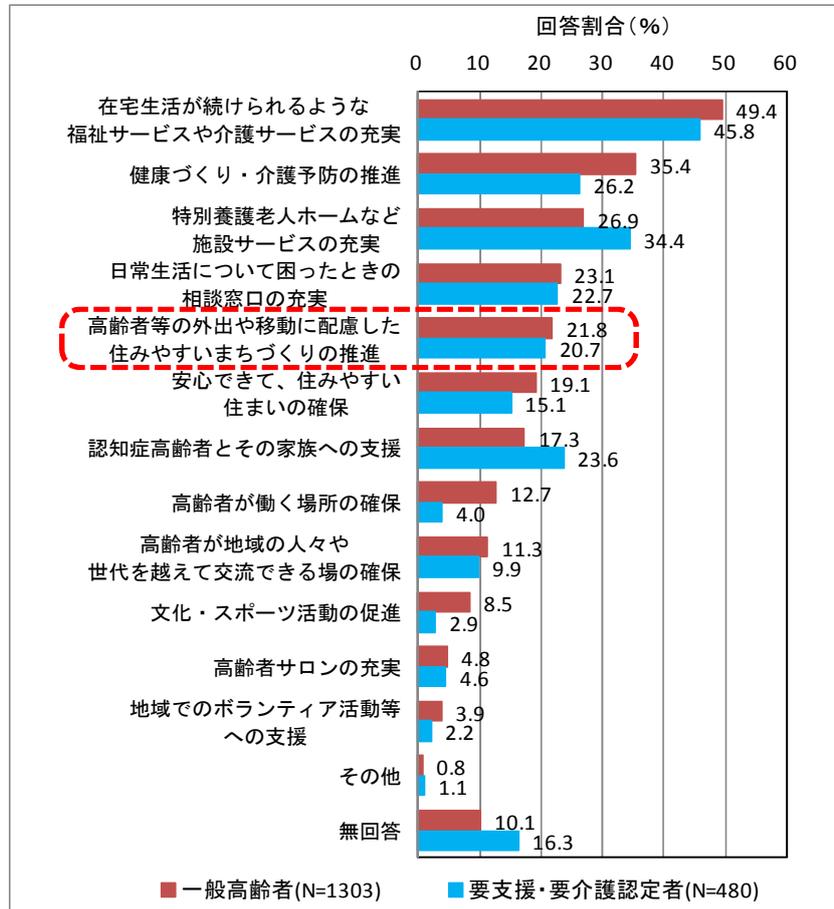
資料：「長久手市第7次高齢者福祉計画・第6期介護保険事業計画」策定の基礎資料（平成25年）

図 20 暮らしの経済的状況の回答割合

⑧ 行政に対する意識

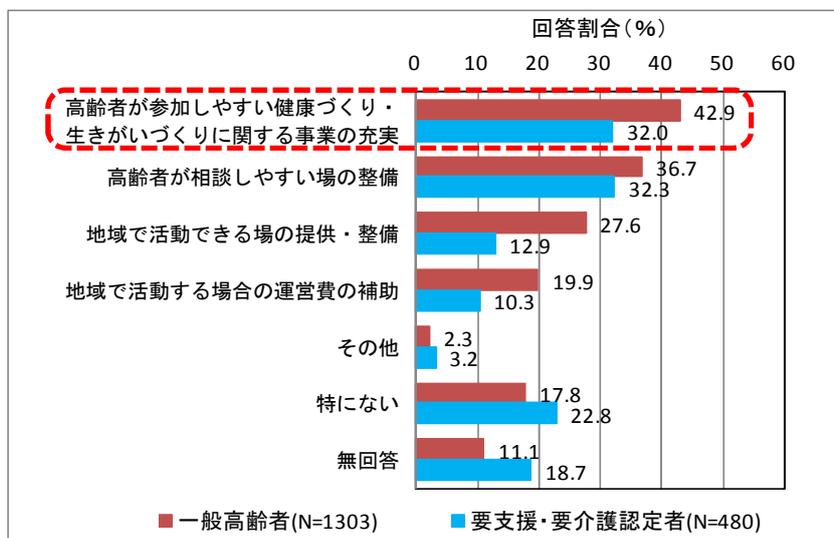
特に力を入れていくべきと思うことで外出や移動に関することの推進は概ね2割の回答割合があり、全体の回答項目の中でも5番目に位置する。

また、行政に対しては参加しやすい事業の充実が上位に位置している。



資料：「長久手市第7次高齢者福祉計画・第6期介護保険事業計画」策定の基礎資料（平成25年）

図 21 今後、高齢者施設で特に力を入れていくべきと思うものの回答割合



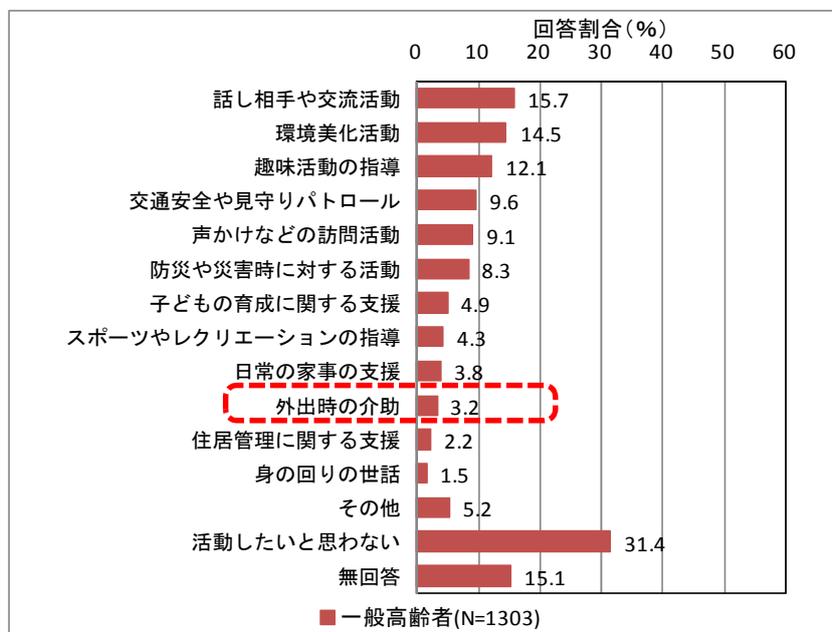
資料：「長久手市第7次高齢者福祉計画・第6期介護保険事業計画」策定の基礎資料（平成25年）

図 22 行政に求めることの回答割合

⑨ 社会活動への参加意識

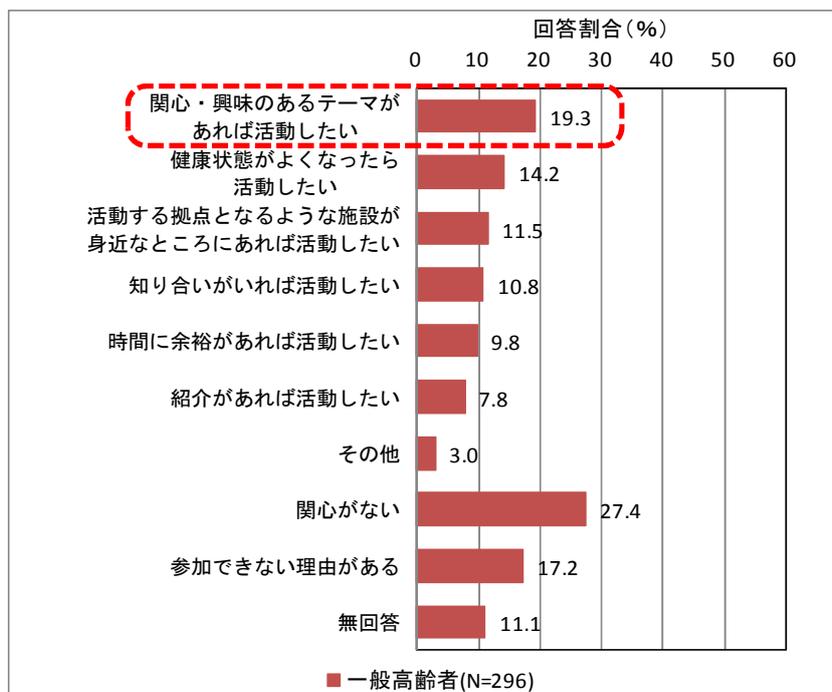
ボランティアやNPO等の活動意向の中でも、移動に関わる活動となる「外出時の介助」は3.2%に留まっている。

また、参加のきっかけとして「関心・興味のあるテーマがあれば活動したい」が最上位に位置している。



資料：「長久手市第7次高齢者福祉計画・第6期介護保険事業計画」策定の基礎資料（平成25年）

図 23 ボランティアやNPO等の活動意向の回答割合



資料：「長久手市第7次高齢者福祉計画・第6期介護保険事業計画」策定の基礎資料（平成25年）

図 24 地域活動への参加していない方の参加のきっかけの回答割合

3. 少量輸送対応の事例整理

(1) 交通空白地の少量輸送を事前予約制乗合タクシーで補完する例：愛知県内

1) 運行概要

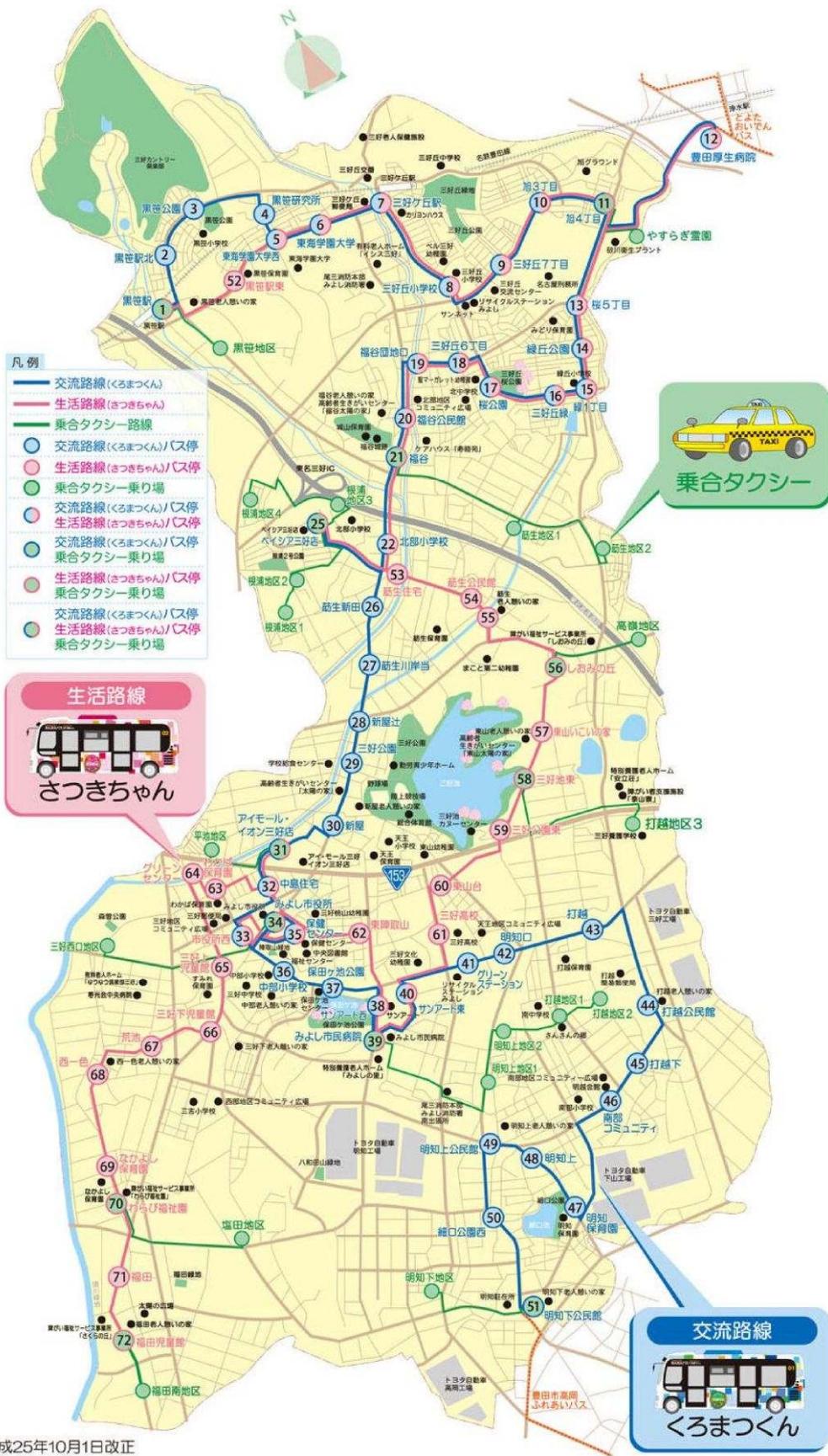
コミュニティバスを運行する自治体において、コミュニティバスが運行していない交通空白地区とコミュニティバスのバス停まで移動を補完する目的で、事前予約制の乗合タクシーを別途運行している例が、愛知県内にはみよし市、武豊町、稲沢市、安城市、西尾市の5自治体ある。また、飛島村での村外の海南病院までの移動に限定した例、設楽町、東栄町での時間帯による定時定路線とデマンドの使い分けの例、岩倉市では民間路線バスに配慮したデマンド導入例を加えて、以下に概要を整理した。

これら自治体のコミュニティバスでの交通空白地は、長久手市よりも多いものと見込まれ、交通空白地の移動手段の補完の必要性が高いものと推察される。

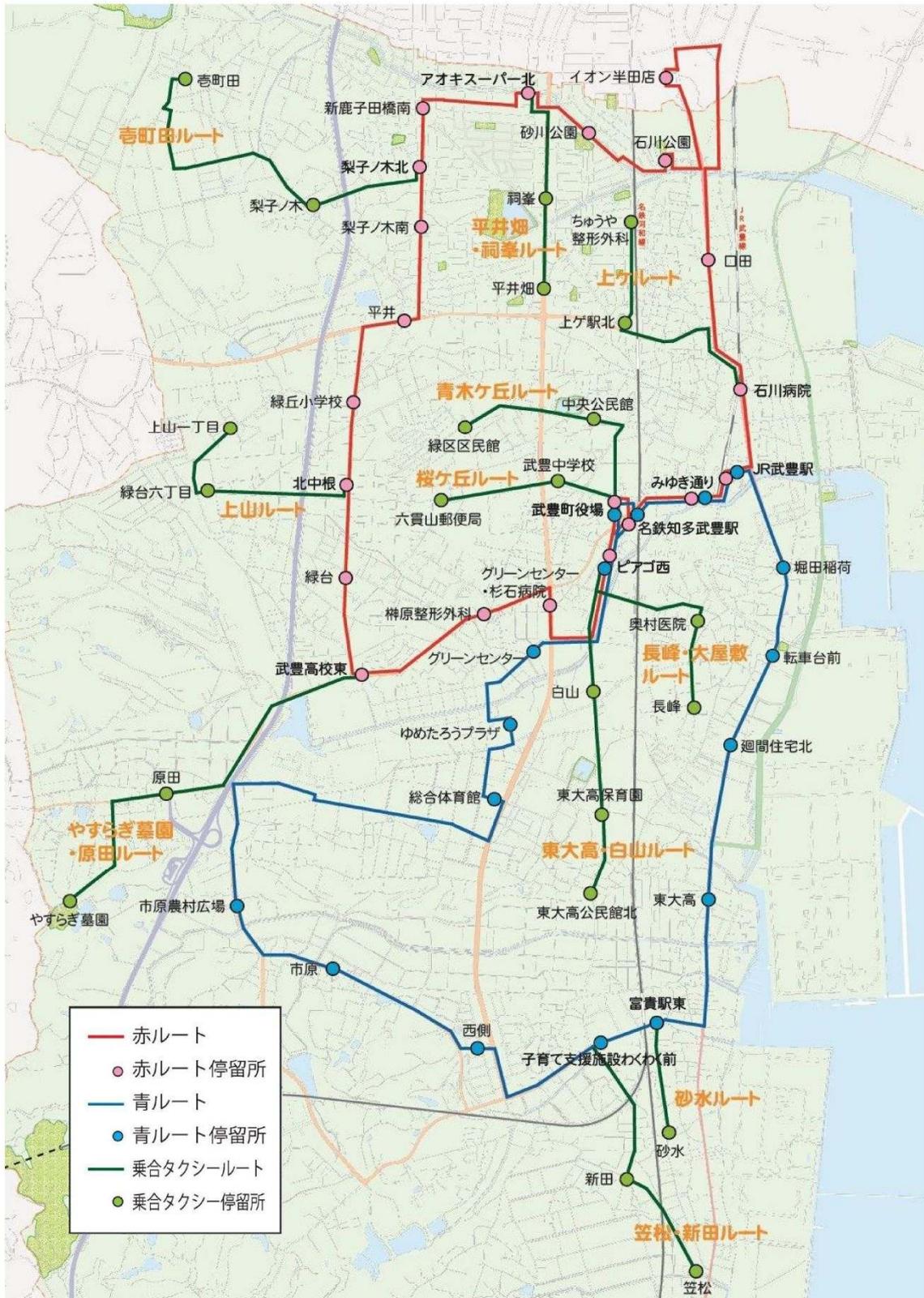
表 1 交通空白地の少量輸送を事前予約制乗合タクシーで補完する例：愛知県内

項目	概要
目的	<p>【みよし市、武豊町、稲沢市、安城市、西尾市】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・コミュニティバスの利用が不便な地区の移動手段として、指定タクシー停留所と各経路で指定されているコミュニティバスのバス停の間を運行 <p>【飛島村】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・指定タクシー停留所と村外の海南病院までの通院の移動手段として運行 <p>【岩倉市】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・高齢者、障がい者、子育て世帯の社会参加促進のため、市内の自宅と指定乗降場所の間を運行(路線バスに配慮し、岩倉駅は指定乗降場所から除外) <p>【設楽町、東栄町】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・登下校の朝夕は定時定路線で運行し、昼間時間帯(7・8～15時)に集落とまちなかの指定停留所間を運行
運行方式	<ul style="list-style-type: none"> ・予約のある時だけバスの時刻表等に合わせて運行
利用制限	<ul style="list-style-type: none"> ・事前登録不要(誰でも利用可):みよし市、武豊町、稲沢市、安城市、西尾市、飛島村 ・事前登録必要(年齢制限等なし):設楽町、東栄町 ・事前登録必要(年齢制限等あり):岩倉市(65歳以上、障がい者、妊婦、就学前児童、運転免許証返納者、市長が特に必要と認める者)
利用方法	<ul style="list-style-type: none"> ・事前に予約センター等に連絡 ・利用20分前:みよし市 ・利用30分前:武豊町、岩倉市 ・利用1時間前:安城市、西尾市 ・利用2時間前:稲沢市、飛島村(飛島村では帰りは利用30分前) ・利用前日まで:設楽町、東栄町
運賃	<ul style="list-style-type: none"> ・100円均一:みよし市、武豊町、安城市 ・200円均一:稲沢市 ・300円均一:西尾市、岩倉市 ・500円均一:飛島村 ・100～300円:東栄町 ・200～600円:設楽町
コミュニティバス乗継時の運賃	<p>【みよし市、武豊町、稲沢市、安城市、西尾市】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・コミュニティバス乗継時は「乗継券」で利用でき、コミュニティバスでの運賃支払いは不要

路線図の参考 1 : みよし市



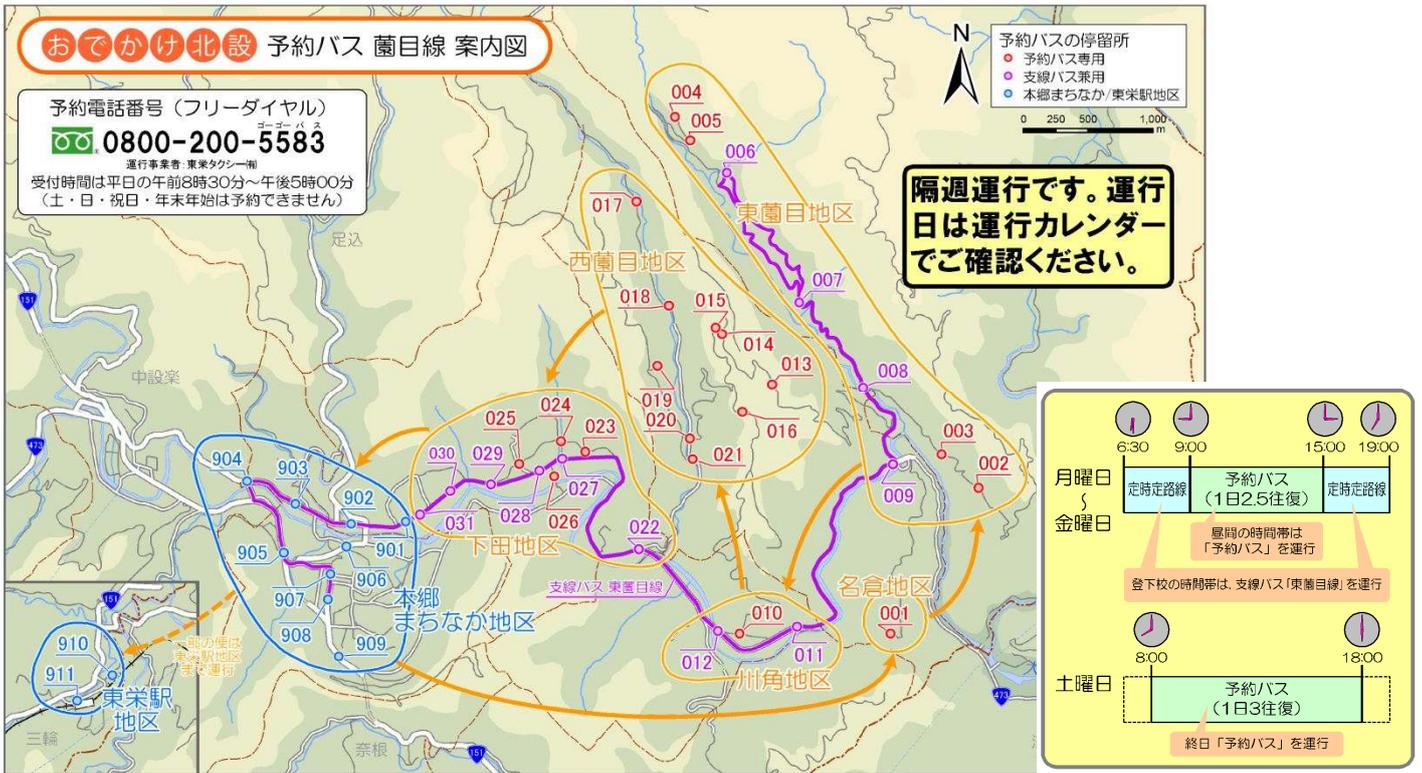
路線図の参考2：武豊町



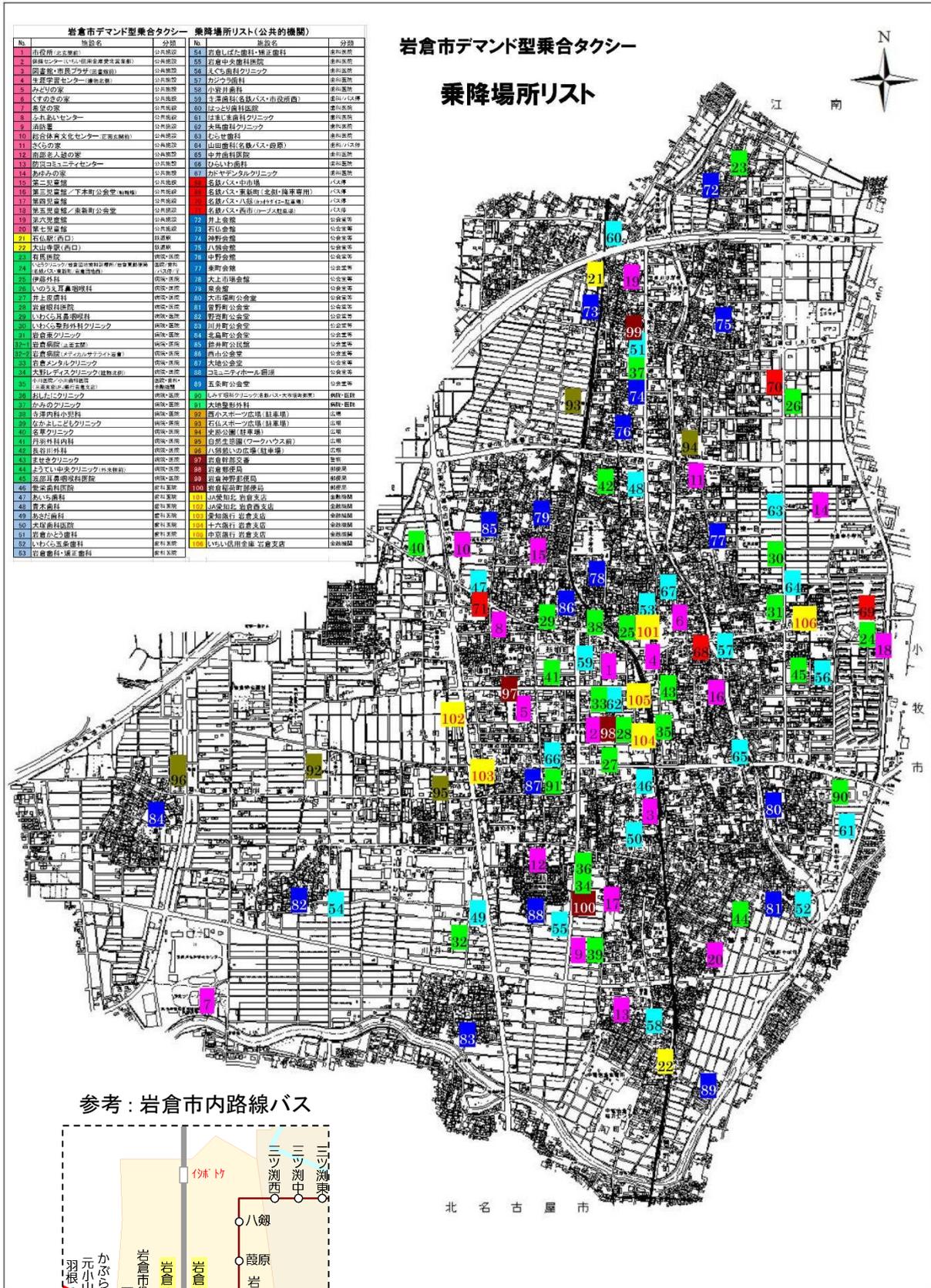
路線図の参考3：稲沢市



路線図の参考4：東栄町



路線図の参考5：岩倉市



参考：岩倉市内路線バス



2) 運行経費等

終日コミュニティバスを運行しているみよし市、武豊町、稲沢市、安城市、西尾市について、コミュニティバスと事前予約制乗合タクシーを併用する自治体の運行実績を比較すると、運行経費はコミュニティバスに対して0.1～2.0%、運賃収入は0.1～4.8%、利用者数は0.1～1.8%と小さい傾向にある。収支率や利用者1人当たりの負担額は事前予約制乗合タクシーの方が良くない傾向にあるが、一部ではコミュニティバスよりも良い実績となっている自治体もある。

また、運賃については、コミュニティバスと事前予約制乗合タクシーを併用する8自治体のうち、半数が両システムを同一運賃としている。

表 2 愛知県内のコミュニティバスと事前予約制乗合タクシー併用自治体の運行実績比較 平成26年度実績

自治体	人口:上段 面積:下段	運行の種類別	運行経費 (千円/年) A	運賃収入 (千円/年) B	利用者数 (人/年) C	運賃	収支率 B÷A	利用者1人当たり 負担額(円) (A-B)÷C
みよし市	59,885人 32.19km ²	コミュニティバス	113,685	24,751	268,017	100円均一	21.8%	332
		乗合タクシー	462	46	1,769	100円均一	10.0%	235
武豊町	42,744人 25.92km ²	コミュニティバス	20,479	2,913	36,385	100円均一	14.2%	483
		乗合タクシー	395	28	645	100円均一	7.1%	569
稲沢市	138,230人 79.35km ²	コミュニティバス	41,557	9,833	44,578	200円均一	23.7%	712
		乗合タクシー	42	8	46	200円均一	19.0%	739
安城市	185,615人 86.05km ²	コミュニティバス	239,318	22,952	453,502	100円均一	9.6%	477
		乗合タクシー	3,141	29	1,029	100円均一	0.9%	3,024
西尾市	164,206人 161.22km ²	コミュニティバス	45,441	6,469	112,504	100円均一	14.2%	346
		乗合タクシー	900	312	1,183	300円均一	34.7%	497
飛島村	4,599人 22.42km ²	コミュニティバス	148,716	79,116	238,049	200・400・500円	53.2%	292
		乗合タクシー	1,619	304	608	500円均一	18.8%	2,163
設楽町	5,357人 273.94km ²	コミュニティバス	25,189	5,414	25,933	100～500円	21.5%	763
		乗合タクシー	8,037	1,665	2,940	200～600円	20.7%	2,167
東栄町	3,684人 123.38km ²	コミュニティバス	36,737	2,655	43,461	町内100円均一	7.2%	784
		乗合タクシー	5,991	215	1,543	100・300円	3.6%	3,743
岩倉市	47,686人 10.47km ²	乗合タクシー	16,721	1,891	7,119	300円均一	11.3%	2,083
長久手市	54,644人 21.55km ²	コミュニティバス	101,000	4,631	231,832	100円均一	4.6%	416

資料: 愛知県内の市町村における自主運行バス等の運行状況について(平成27年5月調査)

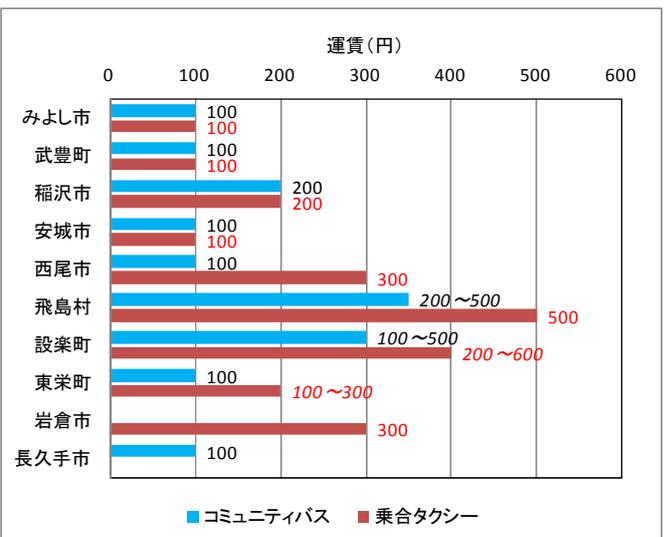
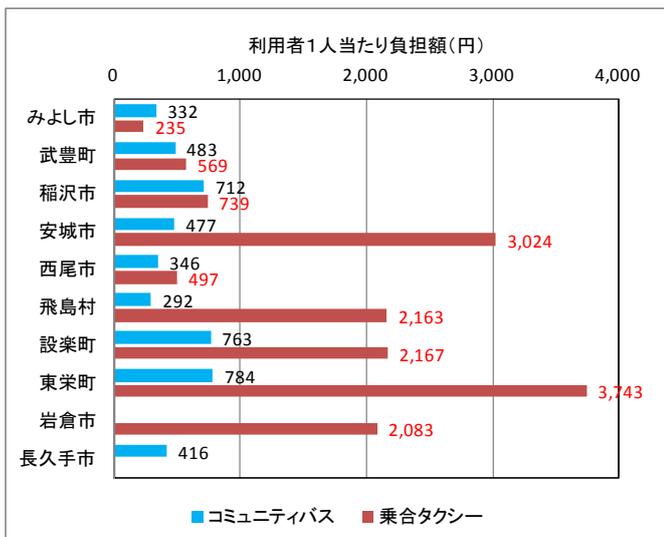
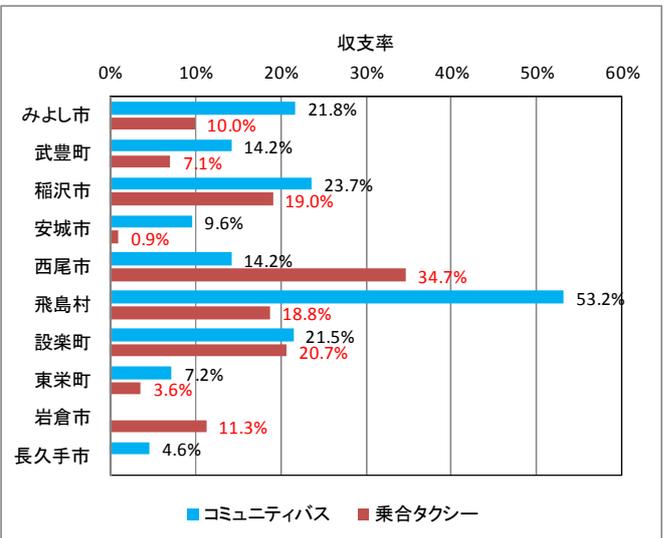
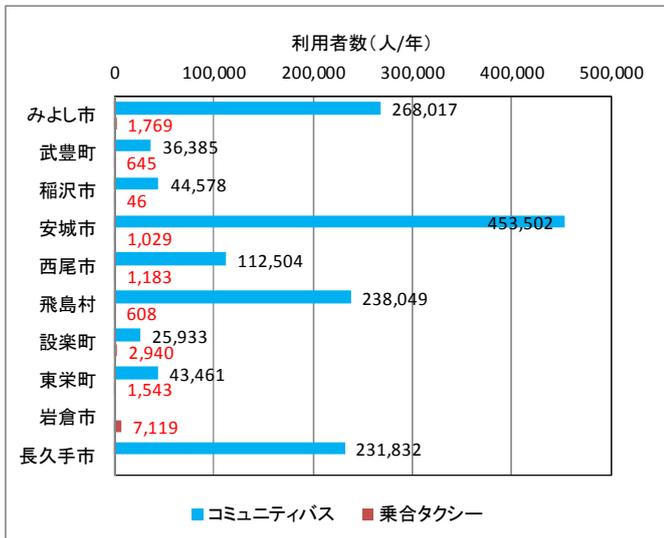
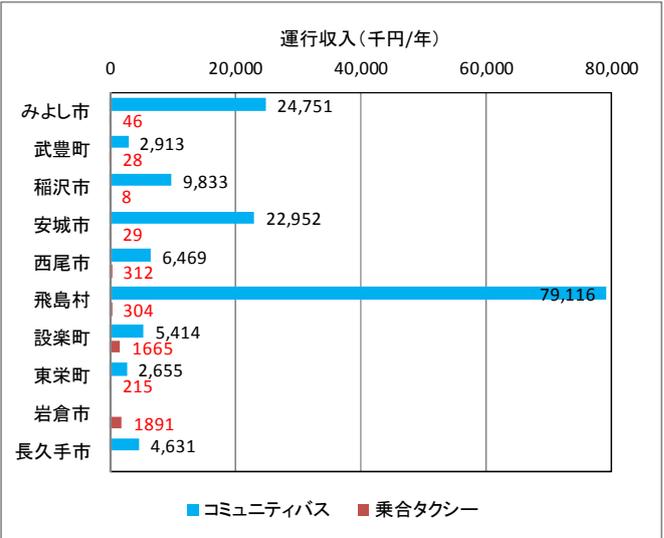
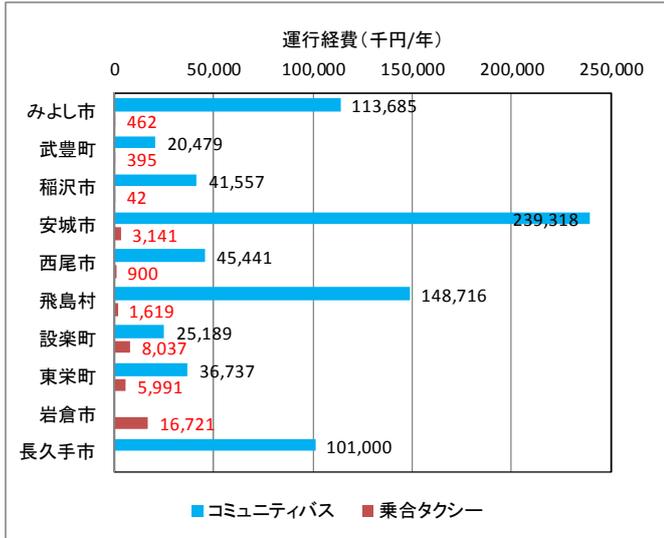


図 25 コミュニティバスと事前予約制乗合タクシー併用自治体の運行実績比較

(2) NPOや住民などのボランティアが移動を支えるなど、行政費用を抑えている例

愛知県内の少量輸送の確保例においても、その経費は通常のコミュニティバスに比べて小さくなっているが、さらに経費を抑える工夫の例について、他県の事例を参考にまとめた。

運転手の人件費を抑制するためにボランティアで賄っている例（佐井村、飛騨市、上勝町）、極力既存の仕組みを活用して経費を抑える例（川西町）、住民組織やNPO法人が運営主体となって、ボランティア精神で経費節減に寄与している例（市原市、四日市市）がある。

これらの実施には、理解ある市民等の協力者の存在が不可欠となる。

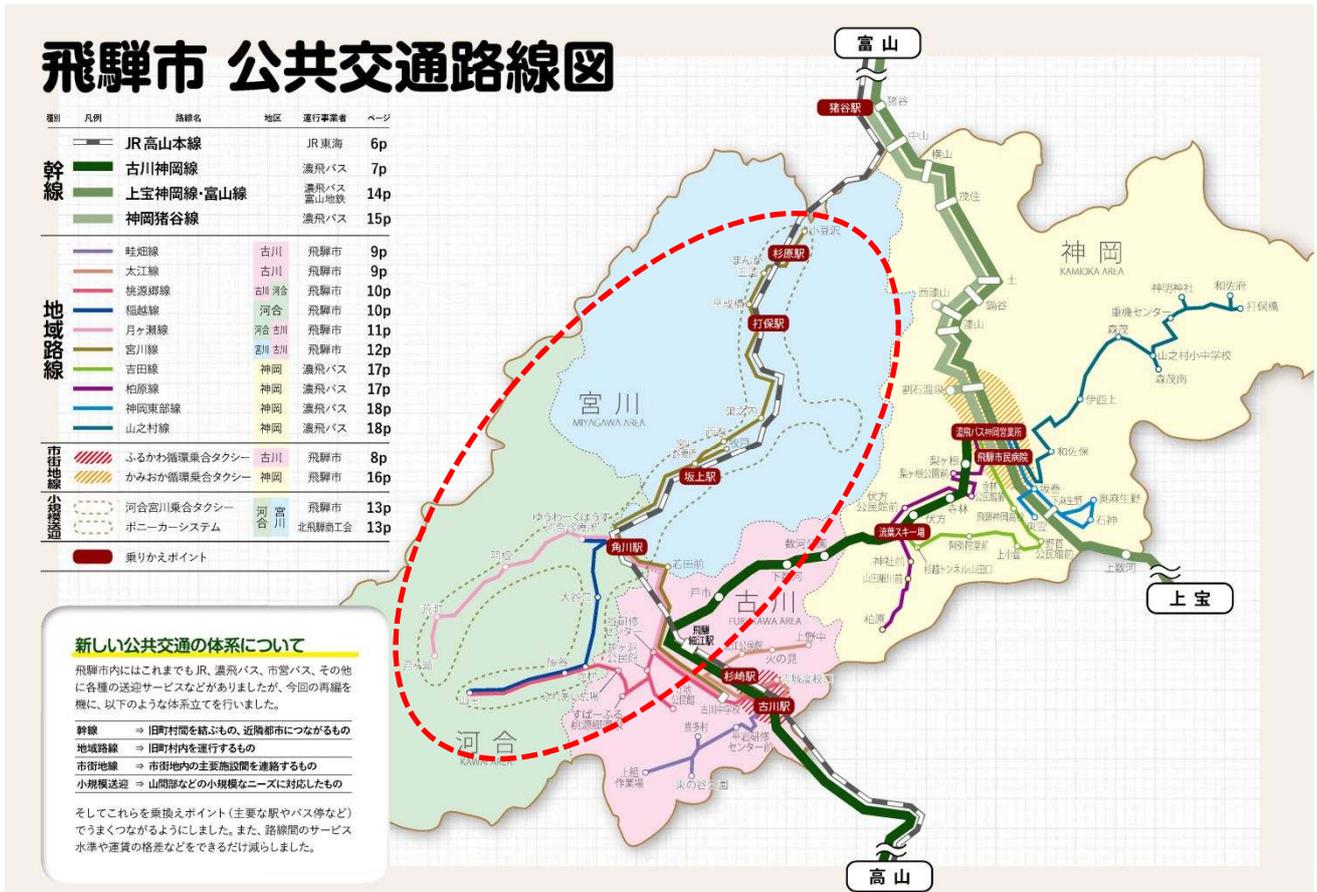
表 3 NPOや住民などのボランティアが移動を支えるなど、行政費用を抑えている例（1/2）

場所	概要
<p>1 佐井村（青森県） 人口：2,237人 面積：135.03km²</p> <p>・協議会職員と住民ボランティアが運転協力者となって運行</p>	<p>【背景等】</p> <ul style="list-style-type: none"> 中心部から離れた集落の高齢者等の移動手段確保のために導入 <p>【運行方式】 デマンド型交通（過疎地有償運送）</p> <p>【運営主体】 佐井村社会福祉協議会</p> <p>【利用方法】 会員登録し、前日までの予約が必要</p> <p>【特徴】</p> <ul style="list-style-type: none"> 社会福祉協議会が予約受付や配車を実施 協議会職員と住民ボランティア（謝礼有）が運転協力者となり、協議会所有者や住民持込み車両で運行 住民ボランティアのスケジュール管理は行わず、その都度、都合のつく協力者にお願いする。 運賃はタクシーの半額程度に設定 <p>【行政負担】 社会福祉協議会の運営経費を行政が負担</p>
<p>2 飛騨市（岐阜県） 人口：25,709人 面積：792.31km²</p> <p>・運転歴のある住民ボランティアが運転を実施</p>	<p>【背景等】</p> <ul style="list-style-type: none"> 山間部に点在する集落の高齢者等の移動手段確保のために小規模送迎手段として導入 <p>【運行方式】 デマンド型交通（過疎地有償運送）</p> <p>【運営主体】 飛騨市</p> <p>【利用方法】 会員登録し、前日までの予約が必要（対象は65歳以上の高齢者か運転免許を持っていない成人）</p> <p>【特徴】</p> <ul style="list-style-type: none"> 指定された地区内のみ運行し、地区外へは乗換えポイントで鉄道やバスに乗換え 運転手は57～70歳の運転歴10年以上の住民ボランティア 運賃は200円（旧町村をまたぐ場合は300円） H27.10.1からは誰でも利用できる乗合タクシーも併用して運行 <p>【行政負担】 運転手には利用者1人につき市から500円支払い</p>
<p>3 上勝町（徳島県） 人口：1,699人 面積：109.68km²</p> <p>・NPO法人が運行事業者となりボランティア運転手が運転を実施</p>	<p>【背景等】</p> <ul style="list-style-type: none"> 平成14年の町内のタクシー会社の休業をきっかけに、その以前から社会福祉協議会の登録ボランティアによる無償輸送が行われていたこともあり、それを活用するため有償ボランティア輸送事業を計画 <p>【運行方式】 デマンド型交通（過疎地有償運送）</p> <p>【運営主体】 上勝町（運行はNPO法人に委託）</p> <p>【利用方法】 会員登録し、タクシーと同様に利用可（年会費1000円/人）</p> <p>【特徴】</p> <ul style="list-style-type: none"> ボランティア運転手の条件は、70歳未満で運転歴10年以上 車両はボランティア運転手の自家用車を使用 経費節減のために、専用に管理システムは導入せず、全て専用の携帯電話で対応 運賃はタクシーの半分を目安に設定（走行1kmあたり100円、迎車300円、時間待ち10分あたり100円） <p>【行政負担】 車両に貼るマグネットシート5万円のみ町から負担</p>

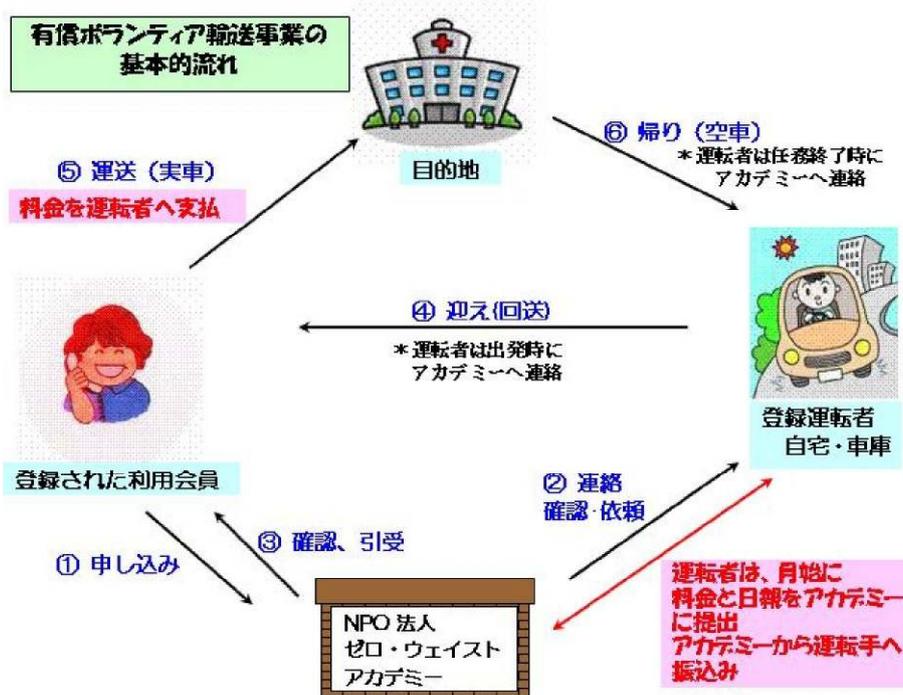
表 4 NPOや住民などのボランティアが移動を支えるなど、行政費用を抑えている例（2/2）

場所	概要
<p>4 川西町（山形県） 人口：16,324人 面積：166.46km²</p> <p>・既存の仕組みを活用する工夫で財政負担を節減</p>	<p>【背景等】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・高齢者等の交通弱者の生活交通を確保するために、町民バスをデマンド型交通に移行 <p>【運行方式】 デマンド型交通</p> <p>【運営主体】 川西町（運行は交通事業者に委託）</p> <p>【利用方法】 会員登録し、前日までの予約が必要</p> <p>【特徴】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・登録者データは町職員がエクセルで作成、管理し、システムの開発費、維持費を節約 ・予約受付のオペレーターは、タクシー会社のオペレーターが通常業務の合間に行い、人件費を節約 <p>【行政負担】 運行経費を行政（県・町）が負担</p>
<p>5 市原市（千葉県） 人口：280,225人 面積：368.20km²</p> <p>・市民主体の運営協議会を設立し全ての事務を実施</p>	<p>【背景等】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・当市青葉台地区の交通空白地・不便地域を解消するため、市民主体の運営協議会を設立して運行 <p>【運行方式】 定時定路線</p> <p>【運営主体】 青葉台コミュニティバス協議会（運行は交通事業者に委託）</p> <p>【利用方法】 定時定路線のため、誰でも利用可</p> <p>【特徴】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・住民自ら、運行ルート・運行ダイヤ、車両の大きさ、運行経費等の検討・作成、バス運行事業者との協議、収支の管理、ホームページの管理、利用者増へ向けたPR、広告収入確保のための営業等、コミュニティバスの運営に係る全ての事務を市民が実施 <p>【行政負担】 協議会は運賃収入と地域の企業・商店からの広告協賛金で運行経費の半分以上を賄い、運行経費の1/2を上限に行政が負担</p>
<p>6 四日市市（三重県） 人口：312,106人 面積：205.16km²</p> <p>・NPO法人を立ち上げて住民主体の活動で運営</p>	<p>【背景等】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・財政が厳しい中でバス路線を拡充するため、市民主体のバス事業に対する市の支援の下、公共交通手段を確保 <p>【運行方式】 定時定路線</p> <p>【運営主体】 NPO法人生活バス四日市（運行は交通事業者に委託）</p> <p>【利用方法】 定時定路線のため、誰でも利用可</p> <p>【特徴】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・行政が地域住民の手によるバス運行を支援する制度を確立 ・収益事業となるため、NPO法人が路線免許を取得 ・活動は住民主体で、行政、交通事業者、協賛事業者が協働 ・運賃収入に加え、沿線の協賛事業者からの賛助金と市の補助金で運営 ・NPOのメンバーによるボランティア精神で人件費・事務費を抑制 <p>【行政負担】 月額30万円を上限に行政が負担</p>

路線図の参考6：飛騨市（赤破線内が小規模送迎の対象範囲）



参考図7：上勝町のボランティア輸送事業の連絡体制等



(3) その他の少量輸送確保の工夫

市内に路線バスやコミュニティバスがある中で、少量輸送に対応するための交通システム導入の工夫として、地域の特性に応じて方式の異なるデマンド型交通を導入している例（米原市）や、事業所や法人の送迎バスの空席を活用した例（我孫子市）がある。

これらの導入可能性を探るには、ターゲットとする移動ニーズの把握が必要となる。

表 5 少量輸送確保の工夫例

場所	概要
1 米原市（滋賀県） 人口：39,982人 面積：223.10km ² ・地域の特性に応じてデマンドの方式を使い分け	【背景等】 ・市町村合併に伴う路線見直しで中山間地の高齢化が著しい地域の移動手段確保のために導入 【運行方式】 デマンド型交通 【運営主体】 米原市（運行は交通事業者に委託） 【利用方法】 会員登録し、30分前までの予約が必要 【特徴】 ・地域の特性に応じて、エリアデマンド方式とルートデマンド方式を導入 ・各エリアの発時刻を0分、30分にして分かりやすく設定 【行政負担】 運行経費を行政（県・町）が負担
2 我孫子市（千葉県） 人口：133,044人 面積：43.19km ² ・病院や教習所等の送迎バスの空席の活用	【背景等】 ・市営のコミュニティバスが交通空白地の解消を担う中、高齢者の外出支援の補助的手段として事業者等の送迎バスの空席を活用した事業を導入 【運行方式】 定時定路線 【運営主体】 事業者、法人（病院、自動車教習所、大学等） 【利用方法】 市が発行する「利用パスカード」を提示して乗車（対象は65歳以上の高齢者と障がい者） 【特徴】 ・市は各事業者と協定書を締結 ・協力事業者の負担軽減のため、65歳以上の高齢者と障がい者に限定し、1人もしくは介助者同伴で乗降できる方に対象を限定 ・利用者は無料で利用できる。（障がい者の介助者も無料利用可） ・苦情は全て市で受けることとしている。 ・満席の場合は利用できない場合も生じる。 【行政負担】 市の負担は送迎バスの座席に対する保険料とパスカード手続き費用の年100万円程度

路線図の参考 8：米原市（赤破線内がデマンド型乗合タクシー：まいちゃん号、カモン号）



4. 長久手市における少量輸送の導入可能性と課題・問題点

(1) 少量輸送対応の導入地区の有力候補及びニーズ把握

公共交通（Nーバス）の路線数が少なく、高齢化率の高い市東部が考えられる。

しかし、既存のアンケート調査ではサンプル数の少なさや少量輸送を目的とした調査が行われていないため、明確にニーズを把握しきれない現状にある。

導入事例では、利用対象を限定している例、利用地区を限定している例、送迎先を限定している例など様々であるので、長久手市の実態に適したシステムとする必要がある。

また、仮に導入に踏み切る場合においても、導入可否の判断基準となるものが必要となるので、ニーズ把握のための調査等の実施が必要である。

(2) 運賃負担

1) 無料とする場合

少量輸送の対象は高齢者が主体となるものと考えられるが、現在のNーバスの運賃は65歳以上は無料である。

少量輸送システムにおいても同様に無料とする場合には収益が極めて少なくなるため、運行経費負担の抑制と運行経費の確保が課題となる。

ターゲットとする層は今後も増加することは確実視される中で、市内の少量輸送対応の展開必要エリアの増加とともに必要経費が増加することは確実視され、運賃に変わる収益確保や経費抑制の仕組みの構築が必要と考えられる。

2) 有料とする場合

仮に少量輸送のみを有料とする場合、Nーバス利用者との間で、同じ利用者属性で運賃負担の公平性が損なわれる問題が生じる。交通弱者ほど負担が大きい仕組みとなる。

公平性が損なわれることを前提にするか、Nーバスの65歳以上の有料化に踏み切るかの選択が必要となる。

(3) NPOや住民ボランティア等の市民主体の展開による行政経費の抑制

運行経費負担の抑制にはNPOや住民ボランティアの活用が有効と考えられるが、「長久手市第7次高齢者福祉計画・第6期介護保険事業計画」策定の基礎資料によると、図 23のように外出時の介助に関わるようなボランティア等への参加意識は全体の中では低い現状にあり、意識の向上は年月を要すると考えられる。

地域によって必要性や意識の差があると考えられるので、行政経費の抑制と事業の継続性を考えると、必要性を感じている地区における市民主体の展開を重視することが望まれる。ただし、必要性を感じている地区でも、事業を推し進めるキーマンがいない場合、進まないデメリットもあるので、行政の支援も不可欠となる。

県内の例（みよし市、武豊町、稲沢市、安城市、西尾市）のように全市的な展開を図る場合は、行政主体で進める必要がある。

(4) 福祉輸送の住み分け

現在、市内では福祉有償運送が行われており、この輸送対象者も少量輸送の分類に含まれることとなり、対象の住み分けの課題がある。

福祉有償運送との住み分けを明確にするには、サービスに差を設けるような以下の方法が考えられる。

	福祉有償運送	少量輸送
運送形態	ドア・ツー・ドア	指定停留所間
運賃	タクシーの半額相当	無料または均一料金

(5) まちづくりとの整合

長久手市は平成57年頃まで人口増加が続く予測となっているが、その後に訪れる少子高齢化に備えて、コンパクト化も意識したまちづくりが求められる。

その一方で、少量輸送は適切に展開しなければコンパクト化と逆行することにもなりかねないので、まちが意図しない方向に拡大しないように、まちづくり施策とも整合を図っていく必要がある。

(6) 少量輸送の導入可能性と課題・問題点のとりまとめ

項目	課題・問題点
導入候補	・市東部が有力と見られるが、ニーズ把握調査が必要
運賃負担	<ul style="list-style-type: none"> 高齢者等無料の場合
	<ul style="list-style-type: none"> 高齢者等有料の場合
市民主体の展開による行政経費の抑制	<ul style="list-style-type: none"> ボランティア等への参加意識は低い。(意識向上には時間を要する。) 必要性を感じている地区で市民主体の展開を重視(キーマンが必要であり、行政支援も不可欠) 全市的な展開を図る場合は、行政主体が適当
福祉輸送の住み分け	<ul style="list-style-type: none"> 福祉有償運送と対象者が重複 運送形態と運賃で福祉有償運送と住み分け
まちづくりとの整合	・コンパクト化も意識した少量輸送システムの展開

自家用自動車による有償運送（法78条）



1. 災害のため緊急を要する時

2. 自家用有償旅客運送

市町村・特定非営利活動法人等が、市町村の区域内の住民の運送を行うとき

(1) 市町村運営有償運送

市町村が専ら当該市町村の区域内で住民の生活交通を確保するため自ら行う運送

特定非営利活動法人・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・認可地縁団体

(2) 過疎地有償運送

特定非営利活動法人等が、過疎地域その他これに類する地域において行う当該地域内の住民等がその地域内で日常生活に必要な用務を反復継続して行う者であって、名簿に記載されている者及び同伴者の輸送。

(3) 福祉有償運送

特定非営利活動法人等が定員11人未満の自動車を使用して行う、次に掲げる者のうち他人の介助によらずに移動することが困難であると認められ、かつ、単独でタクシーその他の公共交通機関を利用することが困難な者であって、名簿に記載されているもの及びその付添人の運送

身体障害者、介護保険法の要介護者・要支援者、その他肢体不自由、内部障害、知的障害、精神障害その他の障害を有する者

運輸支局の登録が必要

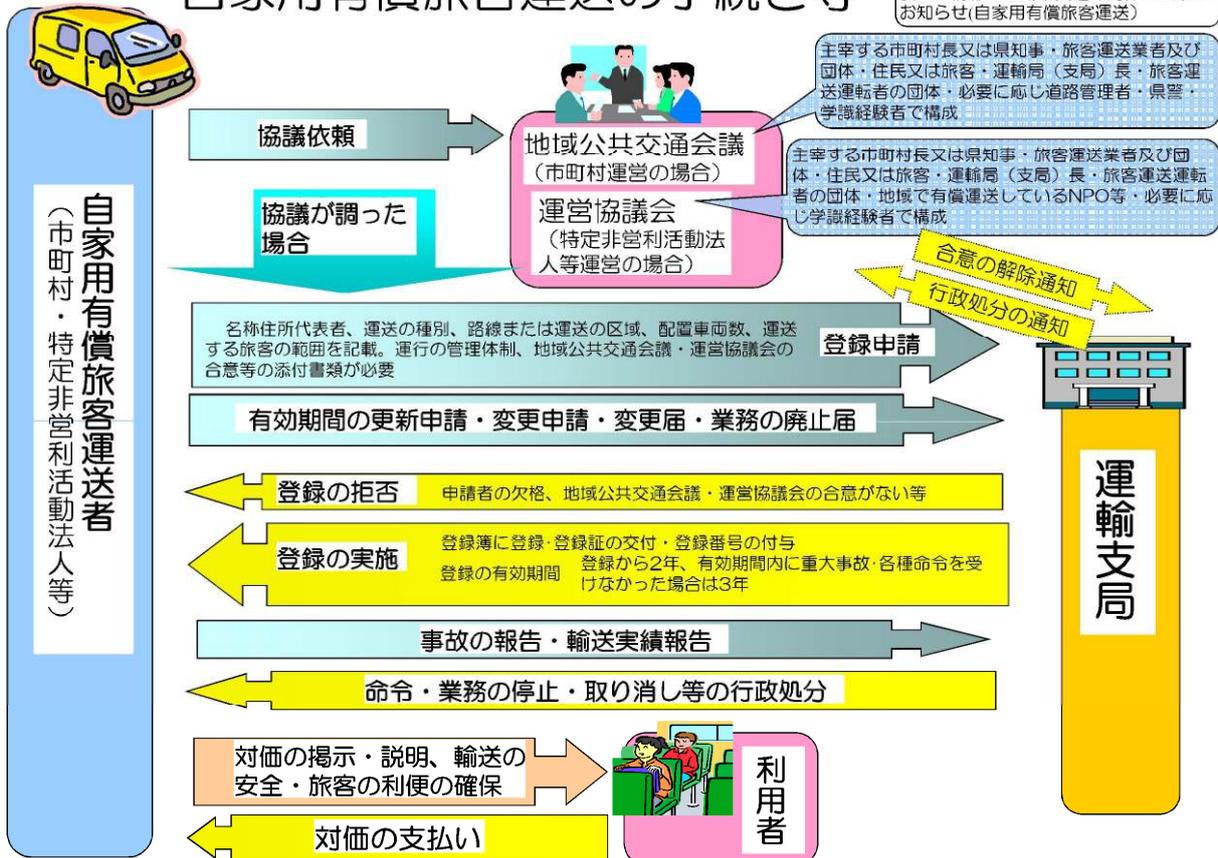
中国運輸局ホームページへ公示掲載
役立つ情報→自動車交通部関係・公示のお知らせ(自家用有償旅客運送)

3. 公共の福祉を確保するためやむをえない場合

- ・自らの施設への送迎（幼稚園・学校等）
- ・4条（福祉輸送限定）又は43条（特定）と契約するNPA等による運送

運輸支局の許可が必要

自家用有償旅客運送の手続き等





1. 市町村運営有償運送 施行規則・通達・公示



市町村が、専らその区域内で、住民の生活交通を確保するため自ら行う輸送
市町村が主宰する地域公共交通会議（地域協議会の分科会も含む）の合意が必要

交通空白輸送

過疎地域や一部の都市地域などの交通空白地帯において、乗合バス事業によっては住民の生活の足を確保することが困難となっている場合において、住民の足の確保を行う輸送

旅客の範囲 当該市町村に在住する住民、並びにその親族及びその他当該市町村に日常の用務を有する者。

路線 路線を定めて行う。デマンド輸送の場合でも、基本となる路線を定める。

使用車両 (市町村名義(リース可))
バス セダン等
移動制約者の移動を容易にするもの可

運転者の要件 (経過規定あり)
2種免許が有効な者
1種免許2年間停止のない者で大臣認定講習(市町村等運転者講習)の受講者又は(社)日本自動車自動車管理業協会自家用自動車運転士専門校運転サービス土士の修了者
人身事故等には適性診断を受診 運行委託も同様の資格

対価を事務所に掲示
より難しい場合：撤退前のバス運賃等参考に出来る
燃料費その他の費用を勘案して実費の範囲内

市町村福祉輸送

住民のうち身体障害者等の会員に限定した輸送であって、原則としてドア・ツー・ドアの個別輸送

旅客の範囲 当該市町村の住民であって当該市町村において移動制約者と考えられるものであって市町村に事前に会員登録を行った者。

運送区域 市町村の区域を運送の区域とする。旅客の発地又は着地のいずれかが運送の区域にあること

使用車両 市町村名義(リース可)
寝台・車いす・兼用・回転シート
セダン等(貨物×)
軽可 バス×

運転者の要件 (経過規定あり)
2種免許が有効な者
1種免許2年間停止のない者で大臣認定講習(福祉運転者講習)の受講者又は(社)全乗連等のケア輸送サービス従事者研修の修了者
セダン等はさらに次の要件のいずれかを備えた者
介護福祉士 大臣認定講習(セダン等運転者講習)の受講者 (社)全乗連等のケア輸送サービス従事者研修修了者
県又は県が指定する者が行う介護員養成研修、又は居宅介護の提供者として厚生大臣が定めた研修を修了し、証明のある者
人身事故等には適性診断を受診 運行委託も同様の資格

対価を事務所に掲示
対価の提示と説明
合理的な方法により定められ 旅客にとって明確であること。
より難しい場合：対価について一般タクシー運賃の1/2を目安に、対価以外は一般タクシーを参考に出来る

運行管理の体制

すべての事業所で運行管理の責任者必要
運行前の安全運転のための確認は対面で実施する。
代務者選任可

運行管理の責任者の資格
バス1両・その他5両以上の場合は、次に該当する者

旅客運行管理者資格者証所持
運行管理者基礎講習修了

安全運転管理者の資格
運行管理の実務1年以上の経験

安全運転のための確認の実施記録

乗務記録
事故記録

運転者台帳
苦情処理簿

車内掲示(運送者名称、運転者氏名、自動車登録番号、対価)

車両表示の実施(名称・「有償運送車両」登録番号)登録証の写しを備置

整備管理・事故・苦情処理体制の整備

損害賠償措置

運輸支局への報告

輸送実績報告(年1回(福祉輸送の場合会員名簿を添付))・事故報告(その都度)



2. 過疎地有償運送 施行規則・通達・公示



特定非営利活動法人等が過疎地域自立促進特別措置法に規定する過疎地域その他これに類する地域において自家用自動車を使用して行う輸送

タクシー等の公共交通機関によっては住民に対する十分な輸送サービスが確保できないと認められる場合

運営協議会の合意が必要

法人等の会員・同伴者に限る

営利に至らない範囲の対価

旅客の範囲 次に該当する法人等の旅客会員及びその同伴者

過疎地その他これに類する地域において、当該地域の住民とその親族、当該地域内において官公庁・病院・その他施設を利用する者、その他当該地域において日常生活に必要な用務を反復継続して行う必要がある者

運送の区域 市町村を単位とする

旅客の発地又は着地のいずれかが運送の区域にあること

使用車両 法人等が所有する自動車及びボランティア個人の持込みの自動車(過疎地有償運送を実施する間、自家用有償旅客運送者が使用権原を有するもの)
バス可 軽可 やむをえない場合を除き乗用自動車

運転者の要件 (経過規定あり)
2種免許が有効な者
1種免許2年間停止のない者で大臣認定講習(市町村等運転者講習)の受講者又は(社)日本自動車管理業協会自家用自動車運転士専門校運転サービス土士の修了者
人身事故等には適性診断を受診

運行管理の体制

すべての事業所で運行管理の責任者必要
運行前の安全運転のための確認は対面で実施する。
代務者選任可

運行管理の責任者の資格
バス1両以上・その他5両以上の場合は、次に該当する者

旅客運行管理者資格者証所持
運行管理者基礎講習修了

安全運転管理者の資格
運行管理の実務1年以上の経験

安全運転のための確認の実施記録

乗務記録
乗務員証
運転者台帳
事故記録
苦情処理簿

車内掲示(運送者名称、「有償運送車両」登録番号)登録証の写しを備置

車内掲示(運送者名称、運転者氏名、自動車登録番号、対価)

整備管理・事故・苦情処理体制の整備
会員名簿

損害賠償措置
任意保険の加入義務 別途告示を予定
対人8千万円
対物2百万円
搭乗者もカバー
自家用有償旅客運送中もカバー

対価

運営協議会の合意が必要

燃料費その他の費用を勘案して実費の範囲内

合理的な方法により定められ

旅客にとって明確であること。

営利に至らない範囲として、当該地域におけるタクシーの上限運賃の概ね1/2を目安に、また地域のバス運賃を参考にすることが出来る。

旅客に対し予め提示し説明する必要

運輸支局への報告

輸送実績報告(年1回)・事故報告(その都度)

参考資料 2

「白タク」の合法化に向けた動き

平成27年10月20日の国家戦略特別区域諮問会議で、首相より一般のドライバーがマイカーなどに有料で客を乗せる「自家用車タクシー（白タク）」を「過疎地などでの観光客の交通手段に、自家用車の活用を拡大する」という趣旨で、解禁に向けた検討を指示する発言があった。

タクシー事業の許可を受けた場合は緑ナンバーで運送することとなるが、無許可での運送は「道路運送法」に抵触し、禁止されている。

今回の発言を踏まえ、年度内に特区内での限定解禁か、法改正や省令改正などによる全国的な解禁のいずれかの結論を出し、法改正が必要な場合はこの1月からの通常国会で改正法案が提出される予定となっている。