

地域の暮らしの足を 確保するために

新たな移動手段導入の
ポイントと
取組の進め方

高齢者のお出かけ環境

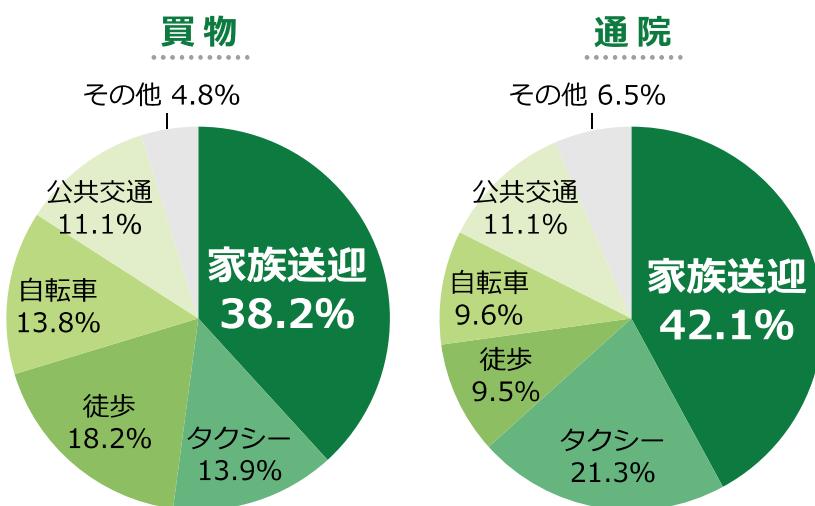
マイカーを使えない高齢者は外出率が低い

運転免許証を返納した高齢者は、約4割が家族送迎に頼って生活しており、マイカーを使える高齢者と比較して、外出率が低い状況にあります。その理由として、公共交通が利用しにくいことや、家族送迎だと都合が合わなかったり、遠慮をしてお出かけを控えてしまうことが挙げられます。

外出機会が減少することの悪影響

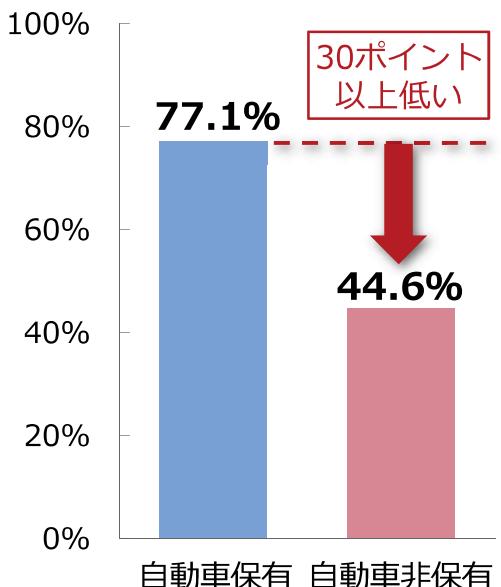
お出かけして社会参加する機会が減少すると、歩行が不自由になったり、認知機能障害が発生するリスクの増加が懸念されます。コロナ禍の外出自粛においても、高齢者の筋力や認知機能の低下といった事例が報告されています。

免許返納者の移動手段



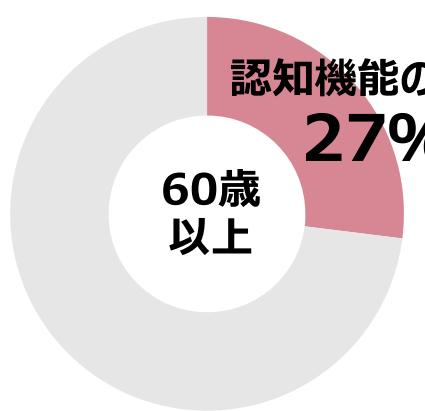
出典：群馬県生活実態アンケート調査

自動車保有状況別の高齢者の外出率



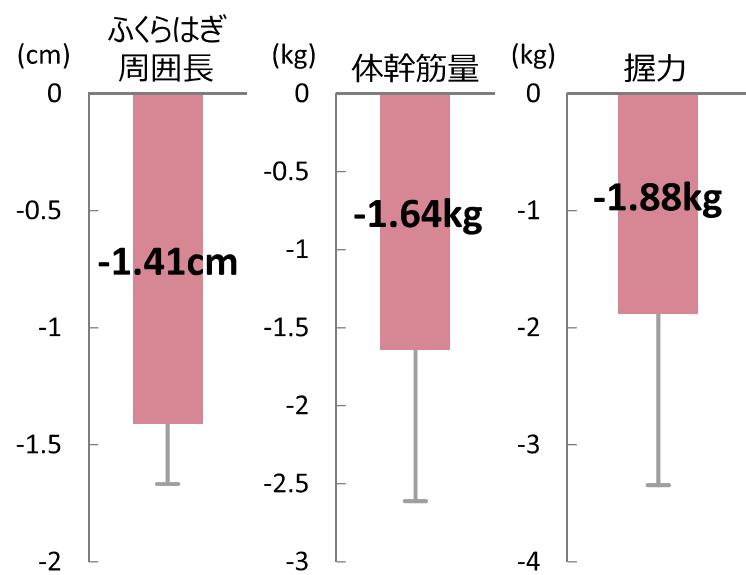
出典：群馬県交通まちづくり戦略

コロナ流行前よりも認知機能の低下が
みられた人の割合
(2020年11月時点)



出典：神戸新聞NEXT, 増える認知症への懸念 広がるオンライン活用
コロナ禍で高齢者の孤立防げ, 2021年4月3日より作成
(スマートウエルネスシティ政策開発研究センター 久野諒也ら)

コロナ流行前後のフレイルチェック結果の比較
(社会参加や人とのつながりが低下した高齢者群)



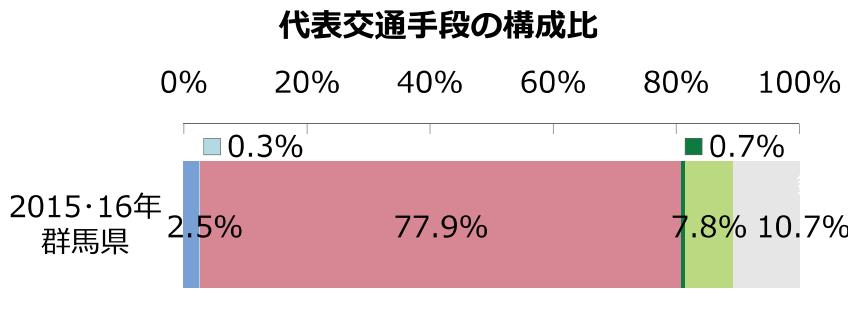
出典：公益財団法人長寿科学振興財団発行
機関誌 Aging & Health No.97 2021年春号より作成
(東京大学高齢社会総合研究機構 孫輔卿、飯島勝矢)

公共交通の現状と行政のお財布事情

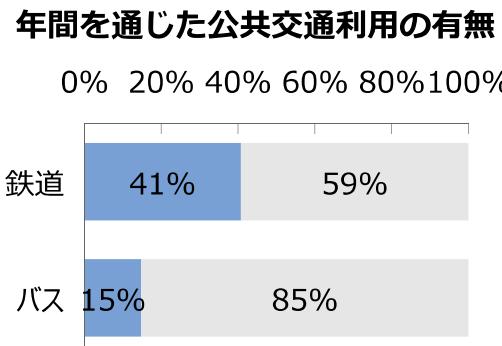
県民のバス利用率はわずか0.3%

高齢者がお出かけしやすくするため、公共交通を便利にすることはできるでしょうか？

バスは乗合で輸送することを前提としており、路線を維持・改善していくためには、まとまった利用者が必要です。しかし、日常生活の中で主な移動手段としてバスが利用される割合はわずか0.3%しかなく、約85%の県民が年間を通じて1回もバスを利用していない、というのが現状です。



出典：群馬県交通まちづくり戦略

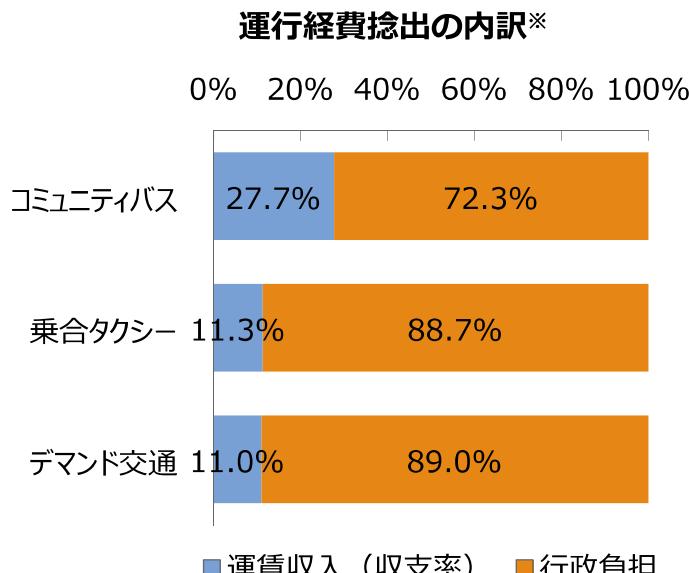


出典：群馬県交通まちづくり戦略

運賃収入は費用の3割以下

コミュニティバスの運行費用を運賃収入で賄えている割合（収支率）を計算すると、27.7%しかありません。

これは、300円の運賃収入を得るために、1,083円かけてコミュニティバスを運行していることを意味しており、差額は赤字として行政が負担しています。

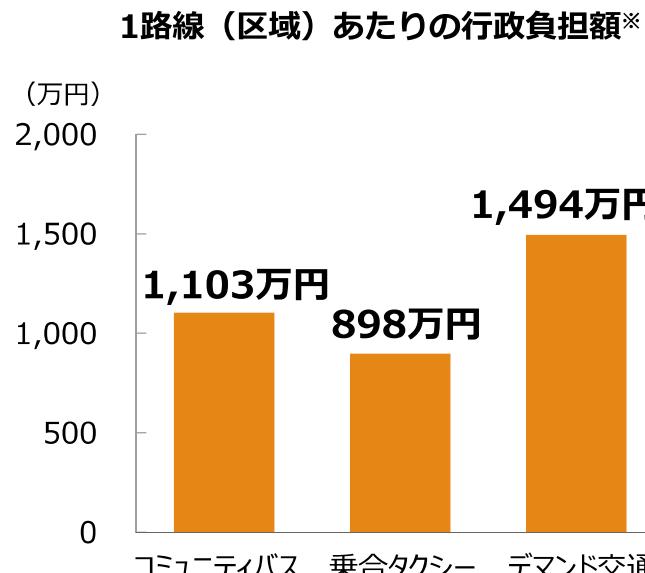


出典：群馬県土整備部交通政策課資料

維持するためにはお金が必要

行政負担額が年間でどのくらいの額かというと、コミュニティバスの場合、1路線あたり平均で年間約1,100万円に上ります。

これだけのお金が必要となるため、コミュニティバスを新たに運行したり、本数を増やしたりするのは、簡単ではありません。



出典：群馬県土整備部交通政策課資料

* 数字は市町村委託運行の平成28年度実績（県内平均）。定員11人以上の路線運行をコミュニティバス、定員10人以下の路線運行を乗合タクシーに分類。

3 地域の暮らしを支える移動手段を確保するために

住民も参画した新たな移動手段の導入

高齢者になってもお出かけしやすい環境は、どのようにつくればよいでしょうか？

そのためには、地域の暮らしや福祉事情も含めた移動ニーズを踏まえる必要があり、地域の提案や協力が不可欠となります。そのような取組として、住民互助によるボランティア運送や、タクシーの相乗りといった新たな移動手段の導入が進んでいます。

地域の移動手段の種類と法制度

運送料	利用者	不定期個別輸送	定期大量輸送	道路運送法
有償 (適正原価・適正利潤の範囲内)	誰でも	タクシー (個別/相乗り) 乗合タクシー (地域組織運営/市町村運営) コミュニティバス 路線バス		法第4条許可
有償 (実費の範囲内)	地域限定 (公共交通空白地)	交通空白地有償運送 (NPO法人等/市町村運営)		法第79条登録
	利用者限定 (要介護者)	福祉有償運送 (NPO法人等/市町村運営)		
無償 <small>[ガソリン代、道路通行料 駐車場料金、自発的謝礼]</small>	誰でも	ボランティア運送		許可・登録不要
	誰でも (主に施設利用者)	スクールバス・企業の送迎バス・施設の送迎バス	許可・登録を得て、有償で運送しているものもあります (法第43条許可、法第79条登録)	

緑ナンバー

白ナンバー

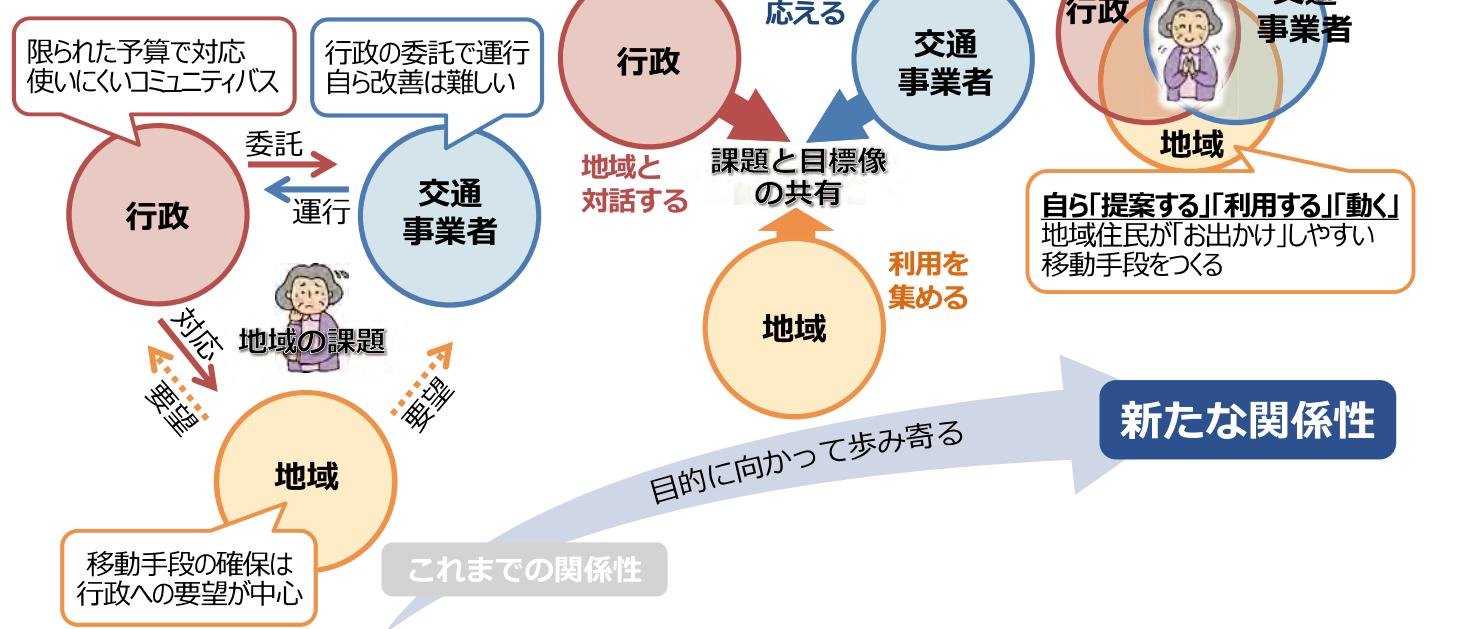
要望や不安を抱えるだから共に考えるパートナーへ

新たな移動手段を導入するためには、地域が要望し行政が対応する、というこれまでの一方向の関係性を変化させ、行政が対話を呼びかけ地域が自ら考える、という双方向の新たな関係性を築くことが重要です。そして、お出かけしやすい環境をつくることは、将来も安心して健康で生き生きと暮らし続けられる地域をつくることにも繋がります。

新たな移動手段導入の目的と目標像

目的

お出かけしやすい移動手段を導入し、将来も安心して健康で生き生きと暮らし続けられる地域をつくる。



新たな移動手段の特徴と事例

みなさんの地域で導入が想定される、具体的な5つの事例を紹介します。新たな移動手段を地域に導入するためには、地域に住まうみなさん・行政・交通事業者が協力しながら、地域に適した移動手段を共に考える必要があります。

新たな移動手段の特徴と県内での事例

移動手段	特徴	県内での事例
ボランティア運送	<p>ボランティアや住民互助により、自家用車を使用して「無償」で運送する、道路運送法上の許可・登録を要しない運送です。（実際の運送に要したガソリン代・道路通行料・駐車場代・自発的謝礼のみ収受できます。）</p>	<p>安中市 細野地区「新たな移動手段」実証実験</p> <p>【運行形態等】 ルートごとに月木と火金の日中に運行 【運賃】 無償（燃料費等実費のみ負担） 【その他】 利用予約もボランティアが受付</p> 
自家用有償旅客運送 〔交通空白地 有償運送〕	<p>交通空白地において、道路運送法上の登録を受けた市町村やNPO法人等が主体となり、自家用車を使用して「有償」で運送を行うものです。（人件費等の営利を目的としない妥当な範囲内で、運賃を収受できます。）</p>	<p>桐生市・みどり市 公共交通空白地有償運送</p> <p>【運行形態等】 月～金の日中を基本に、時間外料金負担で時間外にも対応 【運賃】 100円/kmを基本に、迎え料金30円/km、待機料金200円/15分、付添料金250円/15分</p> 
タクシーの相乗り	<p>同じ目的地に移動する人をマッチングし、事前に利用日時を調整して同じ乗用タクシーに相乗りして運賃を案分することで、ドアツードアのきめ細やかな運送を行いつつ、料金負担を小さくする工夫を行っているものです。</p>	<p>渋川市 ささえあいタクシー</p> <p>【運行形態等】 月に2回、自宅からスーパー・マーケットまで往復送迎 【運賃】 往復500円基本、2km以上の場合に100円/500m追加 【その他】 協賛金で費用の一部を賄う</p> 
乗合タクシー （地域組織運営）	<p>地域組織が計画運営し、市町村の補助を受けて交通事業者に運行を委託するものです。市町村では対応できないきめ細やかな地域ニーズに対応しやすく、利用者にも使って残そうという意識が働きやすくなります。</p>	<p>前橋市 城南あおぞら号</p> <p>【運行形態等】 月～土の日中に運行 乗降場所を事前予約して利用する区域運行型 【運賃】 大人300円、中学生以下150円 11枚つづりの回数券販売あり</p> 
施設送迎バスへの混乗	<p>学校、自動車教習所、スイミングスクール、病院、商業施設などが運行する送迎バスの空席を活用して運送するものです。</p>	<p>下仁田町 スクールバスへの混乗</p> <p>【運行形態等】 平日、朝夕の登下校時間帯はスクールバス、昼間の時間帯は町乗合バスとして有償運行 【運賃】 乗合バスとして運行時は200円 70歳以上は無償</p> 

新たな移動手段導入に向けたステップ

新たな移動手段を共に考えるため、基本的に行政が各ステップの勉強会・検討会・実証実験を主催します。そこに、地域に住まうみなさんが主体的に参画することで、導入に向けた取組を進めることができます。

ステップ
1

取組を始める前の下準備

勉強会（専門家派遣事業の活用など）

地域住民と行政が一緒に勉強会を開催し、移動に関する**地域の課題や困り事を共有しましょう**。

そして、他地域の事例について学びながら、自分たちの地域で導入可能な移動手段について、**具体的なイメージを持つところからはじめてみましょう**。

県の「専門家派遣事業」を利用して、専門家から話を聞くこともできます。お住まいの市町村の公共交通担当課に相談してみてください。



ステップ
2

運行プランを検討する

第1回検討会「望ましい移動手段を考えよう」

検討会を開催し、実証実験の運行プランを検討します。最初の検討会では、移動手段の具体的な利用イメージを固めるため、外出先のニーズや、いくらまでなら運賃を支払えるかなど、地域に適した移動手段の**条件を整理しましょう**。

第2回検討会「運行プランを共有しよう」

第1回検討会で出てきた条件を踏まえて、実証実験の運行プランを検討します。意見交換しながら、①ルート・運行範囲 ②運行日時・利用方法 ③運賃 ④乗降場所 ⑤運行方法などを考えます。細かいプランを考える際には、少人数のワーキンググループを立ち上げるのも良いでしょう。

まずは簡単な方法から



運行プランによっては、運輸局への届出や交通事業者との調整などに時間がかかるため、簡単に始められる方法（実証実験中は無償、タクシーの活用など）を前提として運行プランを検討しましょう。

事前アンケート

運行プランが出来上がったら、**地域住民全体の意見を聞くためのアンケート**を行い、検討会に参加できない人の意見や、利用意向を確認し、運行プランが地域に適したものになっているか確かめます。アンケートは、**実証実験を行う周知**にもつながります。

ボランティア運送を予定している場合は、ボランティアへの協力意向も確認します。アンケートが全戸配布されることで、意外とボランティアの協力者が見つかるものです。

検討会参加者を通じて、移動に困っている住民へ利用を働きかけてもらったり、試乗会を設けるなどの工夫を行うと、最初の利用につながりやすくなります。



第3回検討会「実証実験をはじめよう」

アンケート結果を踏まえた運行プランの修正案を共有し、事前の利用登録方法や利用手順などについて確認します。

ステップ
3

試しに運行してみる

実証実験

みんなが考えた新たな移動手段を実際に運行してみます。継続に必要な利用者数が集まるか、移動に関する困り事が解決できるかを確認します。

ボランティア運送の場合

住民ドライバーによる無償のボランティア運送を行う場合、特段の定めはありませんが、ドライバーの方が「大臣認定講習」を受けておくとよいでしょう。

認定講習の受講

Point

住民ドライバーが、有償で運送サービスを提供する自家用有償旅客運送の場合、運転者には「2種運転免許保有」または「1種運転免許保有+大臣認定講習の受講」が必要とされています。無償のボランティア運送の場合も、安全を確保するため、大臣認定講習を受講することが望ましいでしょう。

保険の加入

Point

住民ドライバーが所有する車両で運行する場合の交通事故は、車両保有者の保険で賠償することになり、ボランティアの協力を妨げる要因の一つになっています。そのため、活動団体の保険から優先して保険金を支払う移動サービス向け保険への加入や、リース車両等の活用なども検討するとよいでしょう。

有償で運行する場合

乗用タクシーは、1回の運送につき1回の運賃収受という決まりがあるため、利用者が運転手へ別々に運賃を支払うことができません。そのため、利用時は未収金として後日改めて利用者から集金した上でタクシー事業者にまとめて支払う方法、または、法的な許可の申請（法第21条許可）などについて事前に調整や手続きが必要になります。

ステップ
4

本格導入に向けて運行プランを改善する

事後アンケート

利用実績の集計と合わせて、利用者の外出機会（外出回数や外出しやすさ）の変化等の利用実績だけでは測れない地域課題の改善状況について、アンケート調査や利用者へのヒアリング調査で把握します。

利用実績や事後アンケート結果等を踏まえて効果検証を行い、住民・行政・交通事業者・NPO法人など、新たな移動手段の関係者の合意の下で本格導入を判断します。

本格導入に移行する際は、検証結果から改善点を見つけて、さらに地域に適した移動手段となるように話し合いましょう。



ステップ
5

本格運行を開始する

本格運行の手続

いよいよ新たな移動手段が地域に導入されます。自家用有償旅客運送などは、手續が複雑ですので、行政と協力しながら準備を進めましょう。

新たな移動手段を守り、育てていくために、本格導入後も隨時運行プランを見直すことが大切です。利用者に近い立場の地域のみなさんだからこそできることもあります。

6 これまでの取り組み事例～安中市細野地区の場合～

新たな移動手段導入の取り組みは、難しく感じられるかもしれません、話し合いを進める中で解決の糸口が見えてくることもあります。実際に県内で取組まれた事例を紹介しますので、みなさんの地域の参考にしてみてください。

マイカーがない住民はタクシーでしかお出かけができなかつた――

安中市細野地区はバスなどの公共交通が整備されておらず、マイカーを使えない地域住民の移動はタクシーに依存している状態でした。

住民と行政が率直な意見交換を重ねることで、徐々にお互いにできることを考える関係性が生まれてきました。



まずは実証実験に向けた検討からスタート――

細野地区の住民と行政が一体となった検討会が開催され、移動手段を考えた結果、まずは地区住民が予約の受付を行うタクシーの相乗りから実証実験をスタートしました。

その後、ドライバー講習の開催などを経て、ボランティア運送による実証実験も行われました。取組を進めていく中でドライバーを含めたボランティアの協力を得られることができたことから、ボランティア運送で本格導入を目指すことが決まりました。

行政からの呼びかけ

時間の経過

検討会①②

約2か月

ワーキンググループ①②

約5か月

検討会③

約7か月

地域内アンケート（事前）

約8か月

ワーキンググループ③

約9か月

検討会④

約10か月

実証実験

約11か月

地域内アンケート（事後）

約1年3か月

本格導入



地域の方々が集まり、意見を交わしながら、地域に適した移動手段を考えました。

検討会を開催する度にニュースレターを配布し、結果を地域全体で共有しました。



まずはタクシーの協力を仰ぐなど、できるところから実証実験をスタートしました。