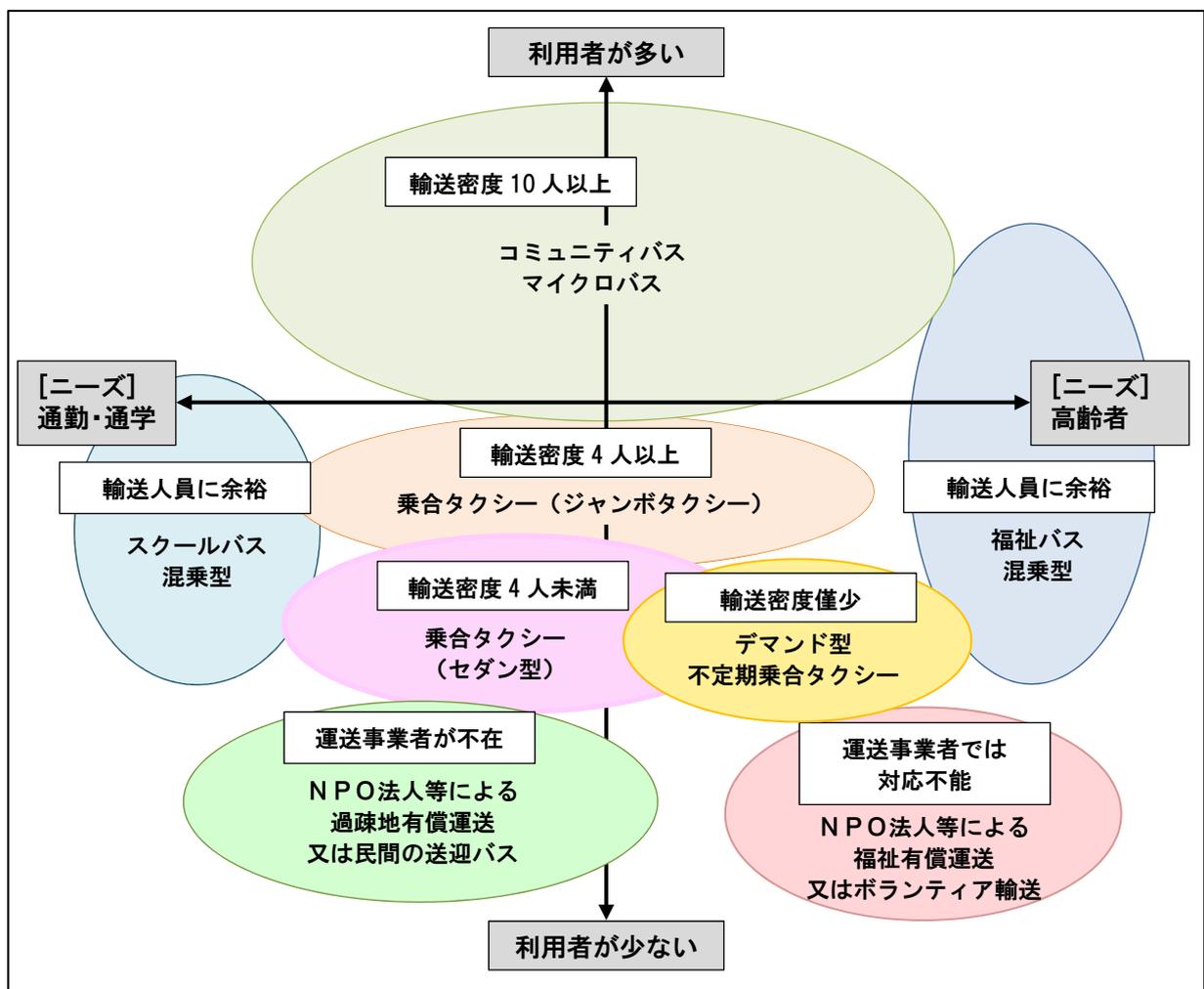


第6章. 事業モデルの検討

6-1. 本町内で導入可能性のある事業モデル

1) 事業モデルの検討

現在、本町内で運行している公共交通は、有償運送に路線バスとタクシーが運行されており、無償運送では、スクールバスや民間送迎バスなどが運行されている。今後住民の移動支援を考えると、既存の公共交通ではカバーできない地域の移手段として、求められる交通手段を検証し、本町内で導入可能性のある事業モデルを検討する。



2) 公共交通の分類別特徴

□有償運送モデル

分類別	イメージ写真
<p>①コミュニティバス（定時定路運行）</p> <p>地域住民の移動手段を確保するために運行する地域バスで、交通空白地帯（バスが通過しない地域など）の解消のため、また、高齢者や身体障害者、学生など交通移動に制限がある方の交通手段が失われないようにするための公共交通。</p> <p>※県内では、名護市、読谷村、北中城村、中城村、沖縄市、北谷町、南城市</p>	
<p>②デマンドバス（不定期・不定路運行）</p> <p>デマンドバスとは、定まった路線を走るのではなく、利用者の呼出しに応じることによりルートを変えて運行されるバスのこと。使用する車両によって「デマンドタクシー」とも呼ばれ、利用者は基本的に事前登録し、乗車日時を予約して利用する公共交通。</p> <p>※県内では、浦添市、糸満市、南城市</p>	
<p>③自家用有償旅客運送</p> <p>市町村やNPO等が自家用自動車を使用して、身体障害者、要介護者などの移送を行う「自家用有償旅客運送」の一つで、バス・タクシー事業者のサービス提供が困難な地域において、住民が外出するための移動手段として利用する公共交通。</p> <div data-bbox="225 1218 1058 1406" style="border: 1px solid black; padding: 5px;"> <p>地域資源の活用の観点で、ボランティア個人や地元企業、教育機関等が車検証上の使用者となっている車両を、変更登録手続きをせずに自家用有償旅客運送に持ち込んで使用することが可能。</p> </div> <ul style="list-style-type: none"> ・ 交通空白地有償運送 NPO法人等が、サービス提供が困難な地域において、当該地域の住民やその親族等の会員等に対して運送を行うもの ※市町村運営有償運送（宮古島：交通空白、国頭村：福祉） ・ 福祉有償運送 NPO法人等が、他人の介助によらず単独で移動することが困難な身体障害者等に個別輸送を行うもの ※国頭村、大宜味村、東村、恩納村、南城市、石垣市 <div data-bbox="225 1832 1058 2011" style="border: 1px solid black; padding: 5px;"> <p>事業者協力型 自家用有償旅客運送 道路運送法の改正により、令和2年11月から、運行管理や車両の整備管理について一般旅客自動車運送事業者が協力する「事業者協力型自家用有償旅客運送制度」が創設</p> </div>	 <div data-bbox="1098 1249 1401 1675" style="border: 1px solid black; padding: 5px;"> <p>運行実施主体</p> <p>市町村、NPO法人、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、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</p> </div> <div data-bbox="1098 1686 1401 1989" style="border: 1px solid black; padding: 5px;"> <p>旅客から收受する対価は実費の範囲内 ガソリン代・道路通行料・駐車場料金のほか、人件費・事務所経費等の営利を目的としない妥当な範囲内</p> </div>

□無償運送モデル（道路運送法の許可・登録を要しないもの）

①互助ボランティア輸送（道路運送法第78条第2項の規定）

ボランティアや地域の助け合いといった活動において、道路運送法上の許可・登録を要しない輸送で、市町村自身が費用の全額を負担して運行主体となり、利用者から運送の対価を一切得ない輸送サービスの提供を行うという方法。



②送迎バス（福祉輸送、病院や商業施設、自動車教習所等）

民間の事業者が運行している送迎バスで、定められた運行コースと便数で利用する無料の送迎バス。利用する場合には、運行している施設を利用することを前提とする場合が多い。



③介護予防・日常生活支援総合事業（福祉有償運送）

公的介護保険の支援サービスは、介護が必要になった人が尊厳を持って自立した日常生活を住み慣れた場所で送れるように、必要なサービスを提供し、社会全体で支えるための制度で、介護保険を使って、ヘルパーさんに付き添ってもらう「買い物支援」と買い物をしてきてもらう「買い物代行支援」がある。

平成27年4月以降、介護保険制度の中で新たに位置付けられた総合事業は、移動支援・送迎も含めた高齢者の生活全体を対象とする包括的支援。総合事業は、公費と被保険者が支払う介護保険料で構成されることから、その用途には一定のルールがあるが、移動支援・送迎のみでなく、介護予防ケアマネジメントを通じた、生活支援や社会参加、自立支援・重度化防止などの観点も踏まえた包括的な支援メニュー。

総合事業で実施しているのは、「送迎前後の付き添い支援」であり、「目的地までの道中」は総合事業の対象外となる。（通院や買い物などの道中のガソリン代などは自己負担）
※道路運送法にそった「自家用有償旅客運送」となる。

④スクールバス（通学）

学生・生徒の通学を目的として運行されるバスのことで、始業時刻と終業時刻に合わせて住宅地域と学校の間を運行する。運行主体は、一般的に学校を運営している団体で、学校関係者（生徒や教員など）以外の利用は基本的にできない。



3) 検証する事業モデル

□有償運送モデル

交通手段	運行経路の考え方	経路の設定
コミュニティバス -第5章-	路線バスで対応しきれないニーズに応えるため、市区町村が主体的に計画し、地域住民のすべての人が利用できる定時定路運行のバスで、主に交通空白地を巡回する有償の運送サービス	所定の場所で乗降 (全住民が対象) (学生対象)
デマンド型交通 -本章 6-2-	区域を定めて、利用者の要望に応じて、機動的に最短ルートを実行したり、利用希望のある地点まで送迎したりする定時・定路線からデマンドまで地域のニーズに応じて多様な形態で運行するバス。	ドア to ドア (全住民が対象) (学生対象)
自家用有償運送 -本章 6-3-	バス・タクシーによる移動サービスが十分に提供されない場合であって、地域における移動手段の確保が必要な場合に、必要な安全上の措置をとった上で、市区町村やNPO法人等が、自家用車を用いて提供する運送サービス。	ドア to ドア (主に高齢者)

□無償運送モデル（道路運送法の許可・登録を要しないもの）

送迎バス -本章 6-4-	民間の病院や自動車教習所などが運行する、主に施設を利用する者を対象に町内を巡回する無料の送迎バスで、空席を利用して、一般の方にも開放して実施される運送サービス	ドア to ドア (主に高齢者) (施設の利用者)
無償ボランティア輸送 -本章 6-5-	高齢者の移動手段確保のため、地域が主体となり運行する互助型の運送モデル。運転手の無償のボランティアによって運行される範囲で、比較的自由に運用できる運送サービス。	ドア to ドア (主に高齢者)
スクールバス -本章 6-6-	スクールバスとして運行する町内のバスは、1校のみで実施されているが、スクールバスが可動していない時間帯などを活用するなど、連携を前提とした運送サービス。	所定の場所で乗降 (学生)
福祉バス -本章 6-7-	社会福祉協議会が通所型のデイサービスなどのために、高齢者に対して運行している無料の送迎バス。可動していない時間帯などを活用するなど、連携を前提とした運送サービス。	ドア to ドア (主に高齢者) (施設の利用者)

□その他のモデル

タクシー券の助成 -本章 6-8-	対象者を 65 歳以上の高齢者で、自動車運転免許の非保有とした場合には対象者が限定される、タクシーにかかる費用を助成するサービス	ドア to ドア (主に高齢者)
介護タクシー -本章 6-9-	介護保険制度等によって行われる総合事業(移動支援・送迎も含めた)による補助を活用したサービス(要介護認定者のみが利用可能)	ドア to ドア (主に高齢者)

どの地域にどの交通手段がふさわしいかを検討し、1つの基準として、「利用者の大小」と「想定する利用者層の違い」などに考慮し、運送可能な人数や、交通手段や車両の大きさなどを検討する。