

わたしたちの地域を考える

コミュニティ交通導入の手引き

【スタート編】



四 街 道 市

くらし安全交通課

目次

| | |
|---------------------------------|----|
| はじめに | 1 |
| 1. 地域の交通、いまはどうなってる | 2 |
| 2. コミュニティ交通ってどんなもの | 3 |
| 3. 地域における移動手段を確保するために | 4 |
| 4. 「有償」に該当しない場合とは | 7 |
| 5. 運送に関連して金銭授受が行われる場合の取扱い | 11 |
| 6. 事業モデル例 | 13 |
| 7. 許可・登録を要しない運送のQ&A | 16 |
| 8. 地域で話し合いを始めるために必要なこと | 18 |

4つのまちづくりの道
人によりそうやさしい道



はじめに

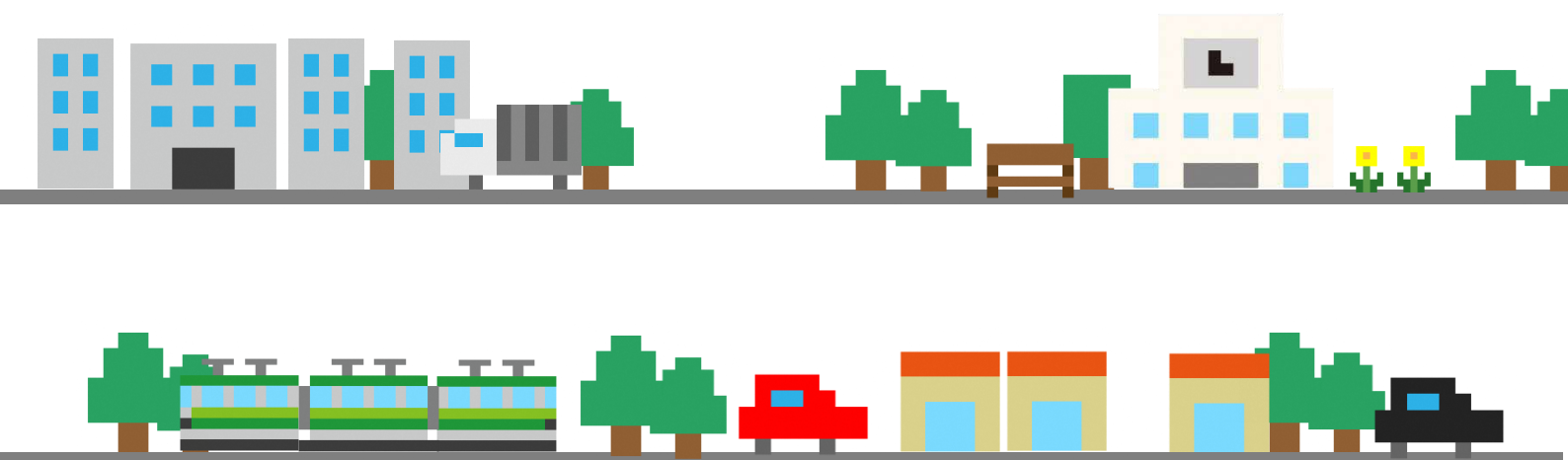
近頃、「買い物に行きにくくなった」「病院に行くのが大変」「外出に付き添ってもらえないと困る」——そんな声を、地域の中でよく耳にするようになってきました。

高齢化やバスの減便、運転免許の返納など、暮らしを取り巻く環境が変わる中で「移動」に関する困りごとが少しずつ広がっており、日々の生活に大きな影響が出ている方もいらっしゃいます。

こうした課題に対して、全国のさまざまな地域では、住民同士で話し合い、「地域でつくる交通（＝コミュニティ交通）」を立ち上げる動きが進んでいます。

この手引きは、私たちの地域でも「移動の不安をなくし、誰もが安心して暮らせるしくみを一緒に考えていく」ための第一歩として作成しました。

この資料をきっかけに、地域のみなさんと一緒に、これからの交通のこと、暮らしのことを話し合っていけたらと思います。



1. 地域の交通、いまはどうなってる

私たちの地域では、ここ数年で交通の状況が大きく変わってきています。

とくに目立つのが、高齢者を中心とした「移動のしづらさ」の広がりです。

以前は自家用車で自由に移動できていた方も、加齢や体力の低下、運転免許の返納等により、だんだんと行動の範囲が限られてきています。

また、公共交通の面でも、バスの便数が減ったり、路線自体が廃止されたりするケースも見られるほか、駅やバス停まで遠いなど地理的な要因から公共交通の利用が不便な地域があります。

【主な課題】

- ・ 高齢化や運転免許の返納等により自家用車以外の移動手段が必要な人が増えている
- ・ バスの便数が減少し、通院や買い物など日常の移動が困難になってきている
- ・ 徒歩圏内に店舗や病院がない地域では、家に閉じこもりがちになる人も増えている
- ・ 家族による送迎に頼っているが、家族も忙しく、支えきれない場合がある

これまでの暮らしの中で当たり前だった「どこへでも気楽に行ける」ことが、今は、少しずつ難しくなっている現実があります。

とくに一人暮らしの高齢者や交通手段を持たない世帯にとっては、「移動できないこと」が健康や生活の質にもつながってくる深刻な問題になりつつあります。

【地域の声】

「病院までバスが出ていないので、毎回タクシー代がかさんで困っている。」

「買い物に行きたくても坂道が多くて歩けない。」

「バスが1日1本しかない。」

「車をやめたら、出かけることが面倒になって、家に閉じこもりがち。」

このような声は、決して特別な話ではなく、私たちの地域でも日常的に聞かれるようになってきました。

まずは、こうした現状を地域全体で共有し、「どうすれば安心して移動できる地域になるか」を考えることが、コミュニティ交通導入の第一歩になります。

2. コミュニティ交通ってどんなもの

コミュニティ交通とは、地域に暮らす人たちの声をもとにつくられた、地域のための小さな移動手段であり、「地域が主体となり、みんなで作る交通」のことです。

たとえば――

- ・毎日でなくても、決まった曜日に運行する買い物バス
- ・電話やアプリで予約して乗る乗合タクシー
- ・地域のボランティアが運転する送迎車

など、地域ごとの実情に合わせて、いろいろな形が考えられます。

【コミュニティ交通の主な種類の一覧】

| 種類 | 概要 | 特徴 |
|----------|--|---|
| コミュニティバス | 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、定時・定路線で運行するバス | 一定規模の需要がある場合に有効／定時定路での運行／路線バスが運行されていない地域が対象／道路が狭い地域は運行不可 |
| デマンド交通 | 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交通 | 需要が分散している場合に有効／一定の区域内で要望に応じて運行／事前予約が必要 |
| 乗合タクシー | 地域の生活交通を維持するため、タクシー事業者が市区町村と連携して提供する乗合の運送サービス | ある程度需要がまとまって発生する場合に有効／往路は停留所に集合、復路は自宅送迎／目的を集約して運行／事前予約は不要 |
| ボランティア送迎 | 地域の移動手段の確保のため、道路運送法の許可又は登録を要しない助け合いによる運送 | 地域での互助活動やボランティア活動による運行／道路運送法による制限はない／運送サービスに対する反対給付の収受ができない |

コミュニティ交通の検討に先立ち、既存の移動手段があれば、最初にその活用を検討してみましょう。既存の移動手段でも、活用方法を工夫することで、個人や地域の抱える課題を解決できる場合があります。

3. 地域における移動手段を確保するために

最初に検討するべきポイント

地域における移動手段の確保を検討するにあたっては、まずは利用者が運送の対価を負担する“有償運送によるサービス提供”の検討から始めることが基本となります。

有償運送には、事業用車両（緑ナンバー）を用いた一般旅客自動車運送事業のほか、自家用車両（白ナンバー）を用いた公共ライドシェアがあり、それぞれ道路運送法による許可または登録が必要です。

① 既存のバス・タクシー

運送サービスのプロであるバス事業者やタクシー事業者を活用するという方法があります。

地域に既に存在する交通事業者と協議し、サービスを地域の移動ニーズに合ったものに見直すことで、高齢者に求められている移動手段の提供が可能となることも多くあります。

これは結果的に公共交通の利用促進につながり、ひいては、地域全体の安全で持続可能な地域公共交通網の維持にもつながります。

② 公共ライドシェア

公共交通機関（バス、タクシー等）では対応できない場合に、市町村やNPO等が道路運送法上の登録を受けて、「公共ライドシェア」による運送サービスを提供することが考えられます。

公共ライドシェアとは、これまで「自家用有償旅客運送」と呼ばれていた制度で、バス・タクシー事業により十分な運送サービスを提供することが困難な場合に、市町村やNPO法人等が自家用車を用いて提供する運送サービスのことです。

③ 住民などによる許可・登録を要しない運送

「許可・登録を要しない運送」というのは、主にボランティア団体や、自治会などによる地域の助け合いで実施される移動サービスをいいます。

地域の公共交通ではカバーしきれない細かいエリアのニーズに応えているケースがあります。

公共ライドシェアとは

公共ライドシェアとは、バス、タクシーのみでは十分な移動サービスが提供されない場合において、過疎地域等の交通空白地帯において、住民等の日常生活における移動手段を確保するため、国土交通大臣の登録を受けた市町村、NPO等が自家用車を用いて有償で運送する仕組みです。

エリアや利用者を限定して運行されるもので、事業用ではない自家用車を使って、運送の対価を受け取り、バスやタクシーでは対応しきれない小規模の移動ニーズに応えることが可能です。

どんな種類があるの？

公共ライドシェアは、過疎地域等の交通が不便な地域における住民や来訪者のための運送を担う「交通空白地有償運送」と、障がい者や要介護者等の福祉運送を担う「福祉有償運送」の2種類があり、どちらも、市町村や、NPO法人等の非営利団体が運送主体となります。

公共ライドシェアを行うためには、地域公共交通活性化再生法に基づく法定協議会、または道路運送法に基づく地域公共交通会議において協議を調えた上で、道路運送法上の登録を受ける必要があります。

| | |
|---------------|---|
| 交通空白地 有償運送 | 市町村やNPO法人等が、交通が不便な地域において、当該地域の住民や来訪者等に対して運送を行うもの(利用者の実施団体への登録は不要) |
| 福祉 有償運送 | 市町村やNPO法人等が、心身の障がいなどをお持ちの方や、介護を必要とする方など、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方とその付添人に対して、乗車定員11名未満の自動車を使用して、原則としてドア・ツー・ドアの個別運送を行うもの(利用者の実施団体への登録が必要) |

許可・登録を要しない運送の検討

有償での運送サービスの利用が難しい場合、地域の移動ニーズに対応するためには、ボランティアや地域の助け合いといった活動の力を借りて、地域の足を確保することも考えられます。

日常の買い物や自宅と病院の間の移動など、移動ニーズに対応して「道路運送法上の許可・登録を要しない運送」という形で、自家用車（白ナンバー）を使って高齢者等を運送するサービスを実施することができます。

<許可・登録を要しない運送のメリット・デメリット>

| | |
|-------|---|
| メリット | 自家用車（白ナンバー）を使える 第一種免許で運転可能 |
| デメリット | 利用者から受領できる金銭だけでは運営が困難 （＝運送主体の自己負担が増える） |

どういう場合に、許可・登録を要するのか

自家用車については、一般的に旅客自動車運送事業のような運送のための安全や利用者の保護のための措置が行われていないため、道路運送法上、原則として、自家用車は有償で運送の用に供してはならないとされており、例外的に、許可・登録を受けることで認められています。

有償とは、運送サービスの提供による対価として金銭を受け取ることであり、これに該当するかによって、道路運送法上の許可・登録の要否が判断されることになります。

4. 「有償」に該当しない場合とは

利用者から受け取るお金が「運送の対価」に当たらない場合

1. 「任意の謝礼」

社会通念上、常識的な範囲での「謝礼」は、運送の対価ではありません。

運送の提供者が金銭の支払いを求めず、利用者から謝礼として金銭等が支払われたとしても、有償の運送とはいえず、許可・登録は不要です。

ただし、「謝礼」とは交通手段を持たない高齢者を街での買い物に同乗させるなどのボランティア・共助へのお礼の気持ち程度のもので、運送を提供する者が運賃表を定めてそれによって利用者が金銭を支払う場合や、謝礼の名を借りて実質的には運賃を求める態様の場合、謝礼の有無・金額の多寡により、利用者を選別するなどの取扱いを行う場合など、この謝礼を隠れ蓑にして営利事業を行うことは認められません。

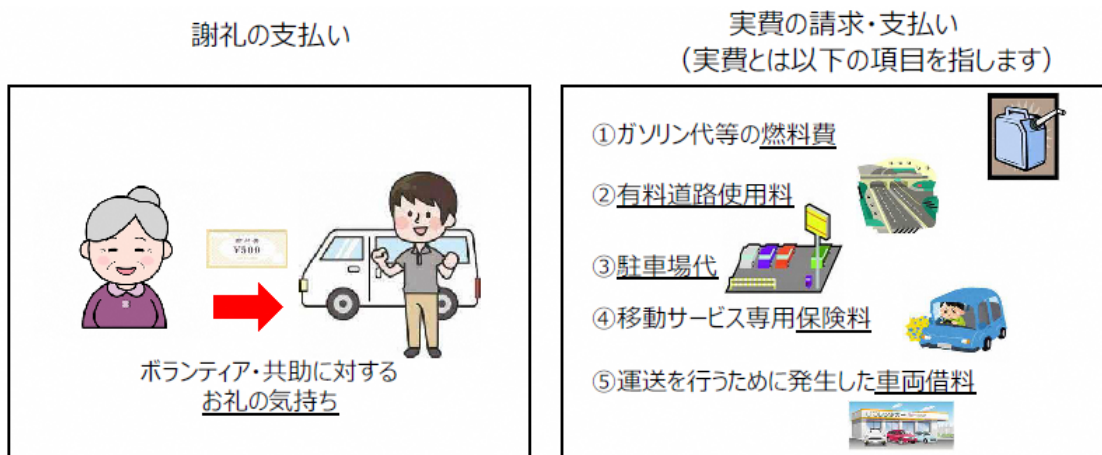
2. 「実費」相当分

運送行為が無償で行われる場合においても、ガソリン代等の「実費」を受け取ることは問題ありません。

ポイント

実費とは、運送（前後の回送を含む。）に必要なガソリン等の燃料代、道路通行料、駐車場料金、保険料、当該運送を行うために発生した車両借料（レンタカー代）のことです。

ガソリン代の算出は、直近のガソリン価格等を利用して算出することが可能ですが、運送行為を頻繁に行う場合は、一定期間において「1 km当たり〇円」などと定めて概算するなどの簡易な方法でも問題ありません。車庫を出発してから帰庫するまでのすべての行程を対象として受け取ることが可能です。



(図) 国土交通省資料より

利用者の利用料に差をもうける場合の取扱いについて

介護施設への送迎などに付随する運送サービスについて、利用者間の公平性を図る観点から、当該運送サービスの利用の有無によって施設の利用料などのサービス料に差を設ける場合には、当該差額が運送サービスに要する実費の範囲内であれば、許可・登録は不要です。

この場合の実費については、当該車両が、主として送迎を要する利用者のためだけに購入・維持されていることから、前述（P7）のポイントの各費用に加えて、車両償却費、車検料・保険料等の車両維持費を含めても問題ありません。



(図) 国土交通省資料より

第三者からの給付の取扱いについて

運送主体が、利用者以外から補助金や寄付金等を受け取る場合は、原則として、運送サービスの提供に対する対価とは解されませんので、許可・登録は不要です。そのため、国・自治体が運送サービスを行うボランティア団体等に対し、団体の職員（運転のみを行う職員を含む）の人件費などに充てるものとして、団体の運営に要する費用の補助金を支出する場合や、団体運営の支援として個々の運送行為と紐付かない寄付金、協賛金などを第三者が支出する場合についても許可・登録は不要です。

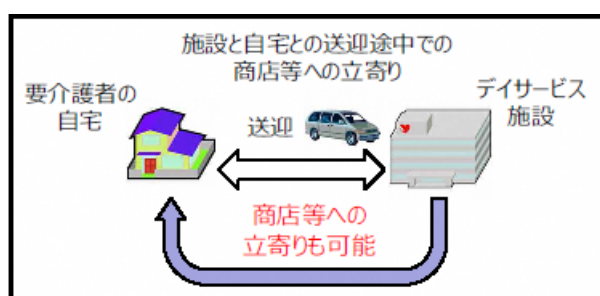
ただし、当該運送サービスの提供を受ける利用者に対し、国・地方公共団体が運送利用券を直接又は間接的に給付するなど、利用者に代わって対価を支払う場合は、許可・登録が必要になります。

利用者から受け取るお金が「運送以外」のサービスの対価の場合について

以下の場合においても、ガソリン代等の「実費」に加えて、サービス等の利用料を追加で受け取ることが可能です。ただし、実態として運送のみを行っている場合、受け取っているお金は運送部分に特定した反対給付と見なされ、許可・登録が必要になります。

1. 施設等（デイサービスや通いの場など）の利用料

目的地であるデイサービスや通いの場等の運営団体が、当該施設等への送迎を一体的に行う場合、当該送迎に特定したものでなければデイサービスや通いの場等の利用料を利用者から受け取るとは問題ありません。また、利用者の依頼・要望に応じて、送迎途中で商店等に立ち寄る場合であっても、当該立ち寄りに特定した対価を受け取らない場合には、許可・登録は不要です。



(図) 国土交通省資料より

2. 生活支援サービスの利用料

1つ目は、ゴミ出しや庭の草取りなど、様々な生活支援サービスを提供するボランティア団体等において、そのサービスの1つとして付き添いを伴う運送が位置づけられており、他の生活支援サービスと一律の料金体系である場合です。(例えば1回や時間当たり●●円といった料金体系など。)

2つ目は、提供する生活支援サービスが、病院内や買い物施設内などにおける付き添い支援が主であり、ボランティア団体等において、運送サービスがそれに付随して行われるものである場合です。子どもの「送り届け」や「お迎え」も同様です。

介護保険法等に基づく移動支援等の運送に関する給付の取扱いについて

法制度上、運送サービスに対する報酬が支払われていないと扱われるものは、有償の運送には該当しないため、許可・登録は不要です。なお、第三者からの給付と考え方は同じです。

1. 訪問介護における運送

通院等における乗降介助が介護報酬の対象となっている場合でも、運送は介護報酬の対象外であり、利用者から運送の対価として金銭を受け取っていない場合は、許可・登録は不要です。

障害者総合支援法に基づく居宅介護、行動援護、同行援護、重度訪問介護、重度障害者等包括支援及び地域生活支援事業の移動支援事業において運送を行うことがある場合についても同様です。

ポイント

介護サービスの一環又はそれに付随して行っている運送については、運送サービスに特定した対価をもらっていない場合は、許可・登録は不要です。

2. 訪問型サービス・活動B又はD及び一般介護予防事業の一環として行う運送

本事業として行う運送については、提供するサービスに人の運送が付随して行われるものに該当するため、当該運送に特定した対価がない限り、許可・登録は不要です。なお、委託を受けて通所サービス事業所等への送迎を実施する場合についても、当該運送に特定した対価がない限り、許可・登録は不要です。

地域支援事業交付金等から補助されるガソリン代等の実費やボランティア（運送を行う者を含む。）に対するボランティアポイント及びボランティア奨励金は、運送の対価とはみなされないため、許可・登録は不要です。

5. 運送に関連して金銭授受が行われる場合の取扱い

運転役務の提供について報酬が支払われた場合の取扱い

介護サービスの利用者が所有する車両を使用して、運転役務の提供者が、利用者を送迎するなど、他人の車両の運転を委託されて運転役務を提供した場合に、運転役務の委託者から運転役務を提供する者に対して、当該役務の提供について報酬が支払われたとしても、有償には当たらないため、許可・登録は不要です。

車両提供者が、運転役務の提供者に運転をさせて第三者たる利用者の運送を行う場合の取扱い

車両提供者が利用者から金銭を受け取らないもしくは、謝礼及び実費のみを受け取る場合は、無償運送であるため、許可・登録は不要です。この場合に、車両提供者が自己の負担で、運転役務の提供者に報酬を支払うことは問題ありません。

ただし、実質的には利用者から運転役務の提供者に運送の対価を支払っていると見られる場合（単に車両提供者を介して運送の対価を収受していると見られる場合）には、有償に当たるため、許可・登録が必要です。

仲介手数料の受領及び運送サービス提供者に対する謝礼及び実費の代行受領

1. 運送サービスの仲介者が仲介手数料を受け取る場合の取扱い

運送サービスの仲介を依頼した者（運送サービスの提供者及び当該サービスの利用者）から仲介者に対して仲介に関する報酬が支払われたとしても、運送サービスの提供に対する対価ではないので、有償には当たらないため、許可・登録は不要です。

2. 運送サービスの仲介者が運送サービスの提供者の受領すべき謝礼及び実費を代行受領する場合の取扱い

運送サービスの仲介者が利用者から謝礼及び実費を代行受領し、運送サービスの提供者に支払うことは問題ありません。

ただし、運送サービスの提供者が、名目・支払方法に関わらず、謝礼及び実費を超える金銭等を受け取ることにより、利用者から運送の対価を得ているとみられる場合には、有償の運送行為として、許可・登録が必要です。

NPO法人等が同法人の職員等に対して報酬を支払う場合の取扱い

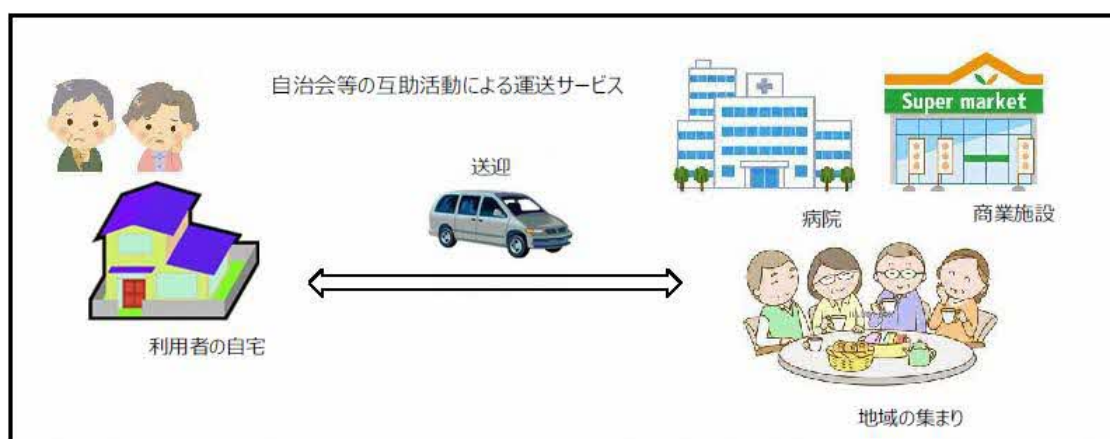
NPO法人等が、その管理下にある運転手（職員、登録ボランティア等）に対して、当該NPO法人等からの指示に応じて第三者を無償で運送し、当該業務を遂行したことに對して報酬が支払われたとしても、運送サービスの提供に対する対価に当たらないため、許可・登録は不要です。

登録ボランティアがNPO法人等の指示に基づき、自己の車両等を用いて無償運送を行う場合、運送主体はNPO法人等であって、NPO法人等が利用者から受け取れるのは謝礼及び実費のみですが、ボランティア運送に協力してもらった謝礼・報酬等として、金銭等を運転者に与えることは問題ありません。

自治会等の活動として、会員向け運送サービスを行う場合の取扱い

市町村社会福祉協議会、地区社会福祉協議会・自治会・町内会・まちづくり協議会・マンション管理組合・老人クラブ等の地縁団体（以下「自治会等」）の活動において、会員が負担する会費で運送サービスを提供しても差し支えありません。この場合、会費で車両を調達することや、会費から当該サービスを提供するための運転者に対して報酬を支払っても問題ありません。

自治会等において、利用者間の公平性を図る観点から、当該運送サービスの利用の有無によって会費に差を設ける場合には、当該差額が運送サービスに要する実費の範囲内であれば、許可・登録は不要です。



(図) 国土交通省資料より

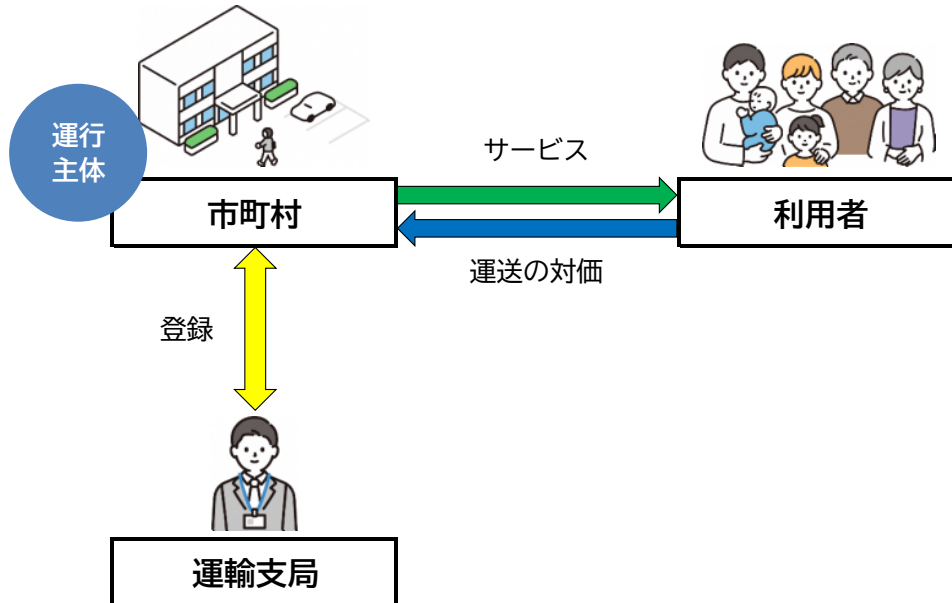
6. 事業モデル例

公共ライドシェア

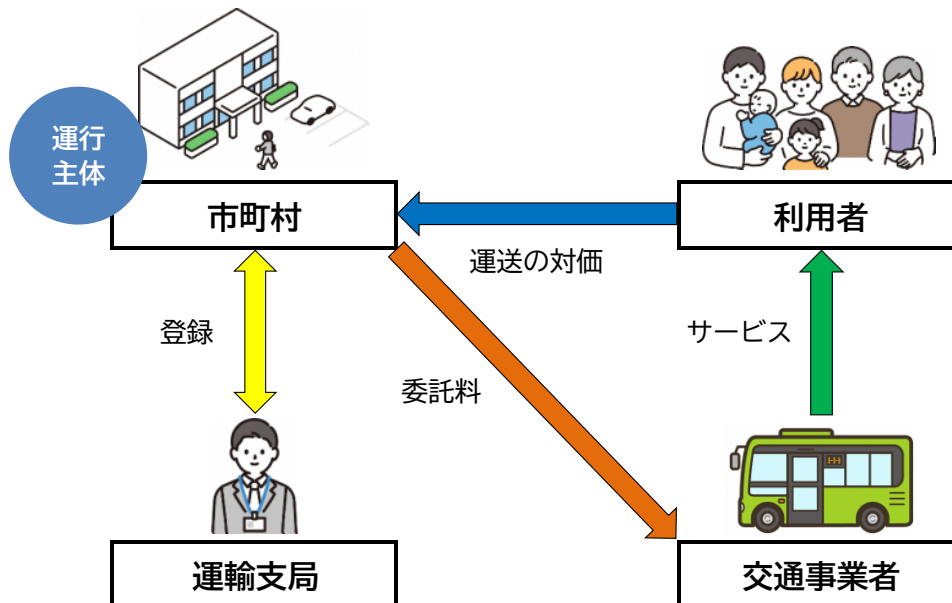
市町村による運送モデル

利用者が所定の運送の対価を負担し、市町村が自ら公共ライドシェアの登録を受けて運送サービスを実施するケース。

--- 運行委託なし ---



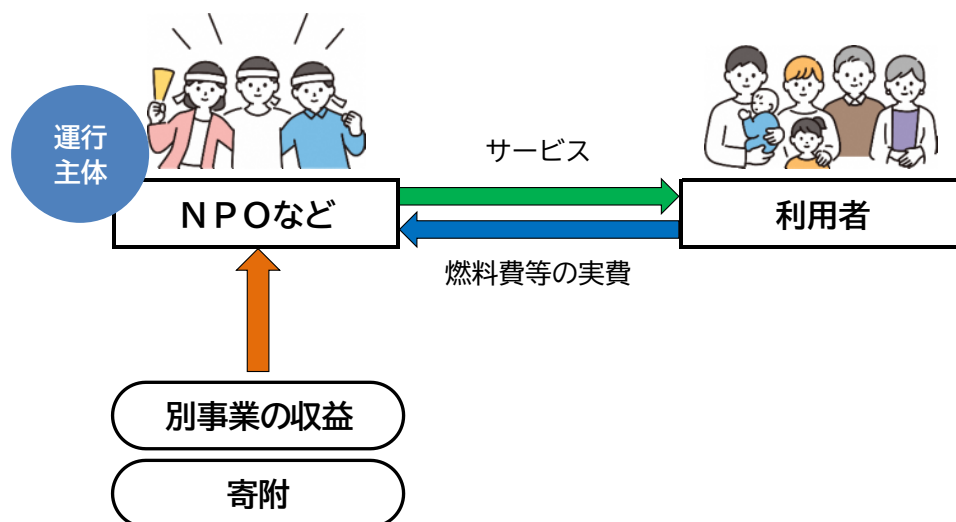
--- 運行委託あり ---



許可・登録を要しない運送

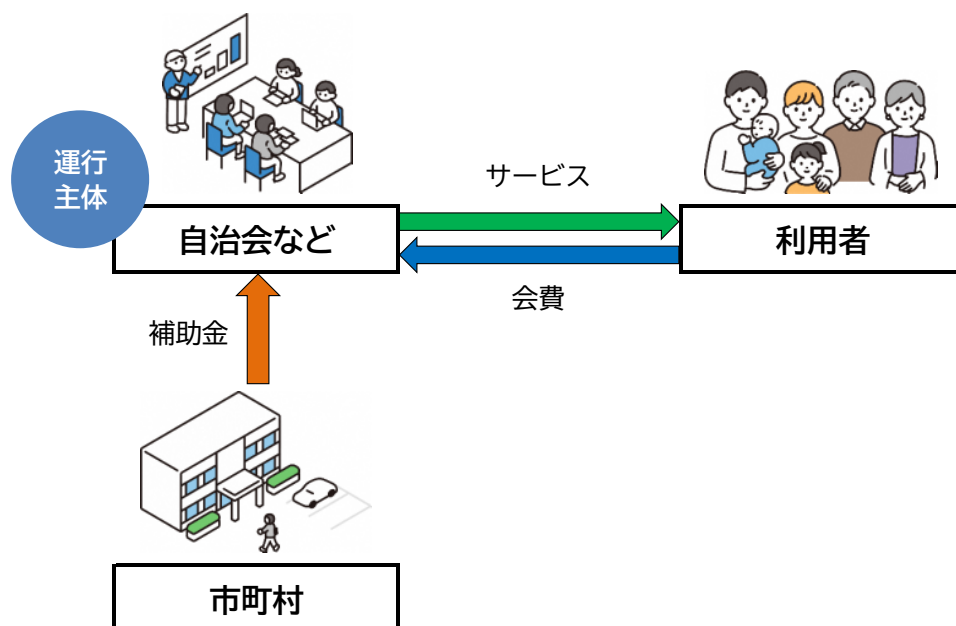
実費相当モデル

利用者がガソリン代や保険料、車両借料などの「実費」を負担し、NPOや社会福祉法人などが乗合型での運送サービスを運営するケース。



会費モデル

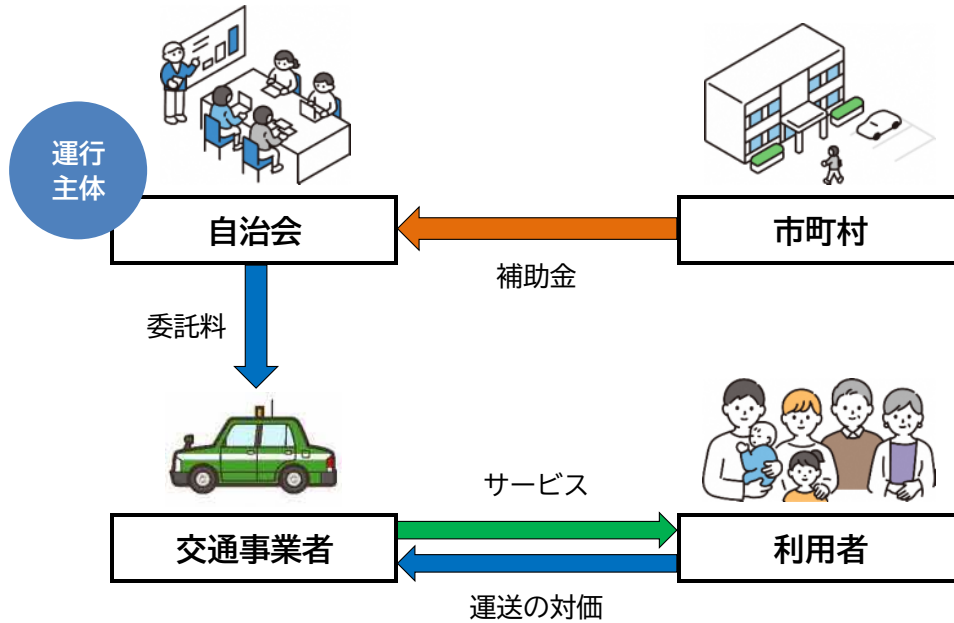
自治会などの活動として、会員向け運送サービスを行うケース。会費から運転者に対して報酬を支払うことや、送迎の有無に応じて会費に差を設けることも可能。



実証実験

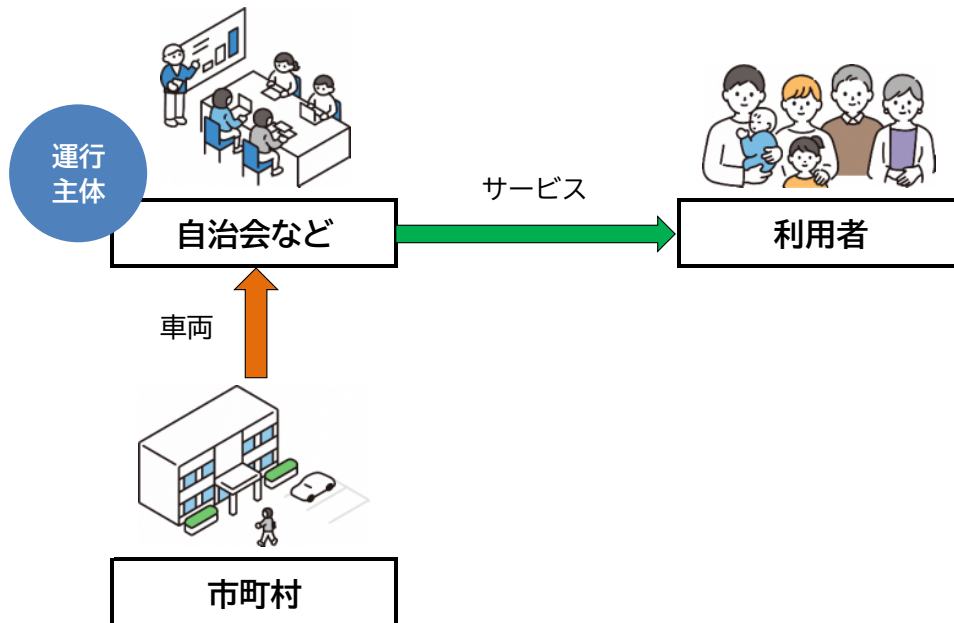
さつきヶ丘地区モデル【デマンド型乗合タクシー】

利用者が所定の運送の対価を負担し、委託料と運賃収入の差額は自治会が負担することで、乗合運送を運行するケース。市町村は経費の一部を補助金などで支援。



地域運営型モデル【グリーンスローモビリティ】

自治会などが自ら考え運営していくスタイル。市町村が貸与する車両を活用し、地域の互助により「無料」で運行するケース。



7. 許可・登録を要しない運送のQ & A

Q モノや謝金は運送の対価に当たる？

利用者から実際の運行に要した燃料代、道路通行料等の実費を受け取ることについて、「細かすぎてきりが悪いから毎回 500 円をお願いしたい。燃料代以外は、寄付する」と言われました。500 円をそのまま受け取っても良いのでしょうか。

A 運送の対価に当たりませんので、受け取ってOKです。

利用者の自発的な気持ちから提供された金銭や物品は、道路運送法上の「運送の対価」とならないため、受け取って差し支えありません。同様に、おつりを支払おうとした時に受領を遠慮する行為なども、利用者の自発的な気持ちから支払われた謝礼（金銭）とみなされますので、受け取って差し支えありません。

Q 一律 100 円／回と決めたら道路運送法上の許可・登録が必要？

利用者から、実際の運行に要した燃料代、道路通行料等の実費を都度計算して受け取るのではなく、利用者から運送一回につき 100 円と決めて受け取る場合、「運送の対価」に当たりますか？

A 実際の運行に要する燃料代・道路交通料・駐車場料の範囲内であれば道路運送法の許可・登録は不要です。

ただし、燃料代・道路通行料・駐車場料などの実費相当分を超えると、道路運送法の許可・登録が必要です。

例えば、直近のガソリン価格や新車販売時に公表されている燃費により算定する方法が考えられます。また、実証実験の結果に基づく算定も一つの方法です。

また、燃料代は、利用者が乗車している区間だけではなく、乗車前の迎えと降車後の戻りの区間も受け取ることが認められています。例えば、実際の燃費と燃料代から 1 kmあたりの平均単価を算出し、出庫から帰庫を何通りか試走し距離を確認して 1 回あたりまたは目的地別の燃料代を定額で決めているところもあります。

Q 仲介者への手数料は？

利用者と運転ボランティアの間に、窓口となる仲介者（コーディネーター）を設置しました。仲介者は運送を行う主体ではありませんが、利用者は仲介手数料を支払います。この仲介手数料は「運送の対価」に当たりますか？

A 仲介手数料は「運送の対価」には当たりません。

ただし、手数料が運転者に渡り、実際の運行に要した燃料代・道路通行料等の実費を超えた金銭を收受することとなる場合には、「運送の対価」とみなされ、道路運送法の許可・登録が必要となります。

仲介手数料が運転者に渡らないよう分別管理する、利用規約等に運転者に仲介手数料を直接または間接に支払ってはならないことを規定する、收受する金銭の内訳を利用者に周知するなどの対策を講じることで、道路運送法に抵触しない形で、移動サービスを提供することができます。

Q 実費に加えて「付き添い費」をもらうのはOK？

運転者と添乗員の2名でサービス提供しています。利用者から、実際の運行に要した燃料代・道路通行料等の実費を受け取ることに加えて、添乗員の付き添い費として、運送一回あたり300円を別で受け取っています。「運送の対価」になりますか？

A 実費を超えて金銭を受け取ったとみなされる場合に限り、道路運送法の許可・登録が必要になります。

運転者とは別に添乗員をつけてサービスを提供している場合に、その添乗員のサービス料を実費とは別に利用者から受け取ったとしても、原則、許可・登録は不要です。

また、運転者が運転行為だけでなく、付き添いを行っている実態がある場合についても、300円は生活支援サービスの利用料と解され、運送の対価にはならないため、許可・登録は不要となります。

Q 利用者の車両を運転するだけでも登録が必要？

運転ボランティアが運転をしますが、車両は利用者の所有する車両を使っています。利用者から、一回の運転につき一定額の金銭を受け取る場合、道路運送法上の許可や登録を必要としますか？

A 道路運送法の対象外なので、許可や登録は不要です。

自動車の提供とともに行われる運送サービスではなく、単に利用者に代わって運転するのみであれば、道路運送法の対象とはなりません。※役務提供の態様等によっては、自動車運転代行業や労働者派遣業と見なされることもあります。

Q どの車両を借りていいの？

車両を借りて、移動サービスを提供したいと考えています。どこから借りれば、道路運送法の登録が不要になりますか？

A どこから借りた車両でも、運送の対価を受け取らずに運行するのなら、登録は必要ありません。市町村だけでなく、社会福祉法人や医療法人などの空き車両を活用する事例もあります。

ただし、車両の所有者が有償で車両の貸し出しを業として実施している場合は、レンタカー事業の許可が必要です。

8. 地域で話し合いを始めるために必要なこと

STEP 1：事前準備

【地域主体の発意】

地域でコミュニティ交通をはじめするには、住民の課題意識の共有が必要です。一部の人が必要としているのではなく、「地域の総意」として取り組みましょう。

地域で一丸となって取り組む体制を整えましょう。町会や自治会といった既存の組織を活用して、導入までの取り組みをスムーズに行うことができる体制を整えましょう。



【市への相談】

自治会などを通じて、地域の交通課題や日常の移動に関する悩み事などを、市に相談しましょう。必要に応じて、地域からの相談内容を交通事業者などと共有し、意見や提案があった際には、地域と一緒に対応を検討します。



～ 地域の“みんな”で話し合っつてつくるのが大事 ～

移動にお困りの方の状況は、地域ごとに内容も段階もさまざまです。

それらを市の力だけですべて解決できるわけではありません。

地域の課題を共有し、みんなで話し合いながら、それぞれの力を合わせることで解決策を見つけていきます。

STEP 2：移動ニーズの確認

【アンケート調査】

あらかじめアンケート調査やヒアリングなどで、地域の移動ニーズを確認しましょう。日常の外出先や外出目的、移動手段やその頻度などとともに、コミュニティ交通の利用意向を調査し、どのような需要に対応していくのか「目的」を明確にしましょう。



目的に応じて先行事例を紹介するなど、市は地域を支援します。また、明らかになった移動ニーズによっては、再度交通事業者などと情報共有し、対応策がないか検討します。

STEP 3：検討体制の構築

【組織の設置】

コミュニティ交通の検討や導入の準備、導入後の実務などを行うための組織を、地域で立ち上げましょう。

町会や自治会で検討などを進める場合には、担当役員を決めることや、コミュニティ交通の導入について議題にするなど、取り組みを“見える化”して位置づけておくといいでしょう。

運営組織の要件（例）

- ・地域の代表として、継続的に活動できること。
- ・5人以上を目安とする、地域住民が含まれている組織であること。
- ・行政の連絡窓口となる担当者を選任していること。
- ・地域組織の規約を定めていること。
- ・地域や近隣の町会、自治体と連携できていること。

さあ、一緒に話し合いを始めましょう！

令和8年4月発行

四街道市 地域共創部 くらし安全交通課

〒284-8555 四街道市鹿渡無番地

【TEL】 043-421-6104 【FAX】 043-424-8922

【E-mail】 yjshinko@city.yotsukaido.chiba.jp
