

第1回 四万十町地域公共交通会議 会議次第

日時：平成20年9月17日（水）14:00～

場所：農村環境改善センター（2F）第一会議室

1 開会あいさつ（会長）

2 議 題

（1）この会議の目的とスケジュール等の確認について

（2）各事業所等の課題について

（3）バス路線の一部変更について

3 その他

この会議の目的とスケジュール等の確認について

1 この会議の目的

「四万十町公共交通再編行動計画」を策定すること

- ① 会議の開催（年度内5回程度）
- ② 住民ニーズ及び交通事業所等実態調査（二次調査）の実施及び分析
- ③ 計画書の策定

○ なぜ、いまこの計画を策定する必要があるのか？

【住民のこえ】

- ・ 規定の路線を定時に走行するシステムの路線バスでは、路線以外の住民の停留所までの足が確保できないという限界にきている。

参考資料：四万十町総合振興計画策定にかかる住民意向調査結果

【事業所のこえ】

- ・ 利用者の減少や、燃料費の高騰により経営が厳しくなっている。

【行政のこえ】

- ・ 路線バスの赤字増加等が、行政負担の増加に繋がっている。
- ・ 行政として、地域住民のニーズに沿った足を確保する責任がある。

また、この会議は、道路運送法の規定に基づく「地域公共交通会議」という位置づけで設置し、法で求められる協議事項を協議する機関とする。

例えば、先の総合振興計画住民意向調査のなかで「スクールバスで有償輸送を希望する」という声があったが、今後の協議の結果、もしそういった取組を行うことになれば、この会議で合意し運輸支局に届け出すれば実施が可能となる。

(1) 会議の構成員及び役割

別紙「委員名簿」及び「設置要綱」のとおり。

【主な役割】

- ・ 本会議へ参加し、それぞれが抱える課題や思い等を述べていただく
- ・ 委託業者及び事務局が実施する実態調査への協力（ヒアリングへの応答など）
- ・ その他に本会議で定めること

(2) 策定する計画書のイメージ

P3「イメージ図」のとおり。

計画書は、短期と中長期に区分し、短期とは3年以内程度、中長期とは4～10年程度を想定している。

2 スケジュール(予定)

| 年 月 | 項 目 | 内 容 |
|--------|-----------------------------------|--|
| 20年9月 | 17日 <u>第1回会議の開催</u> | 会議の目的やスケジュールの確認 事務局が把握している公共交通の課題等をもとに、事業所の抱える課題の拾い出し等を行う |
| | 下旬 委託契約(9月補正後) | 調査の実施に向けて、委託業者と契約を行う 契約後ただちに、第1回会議の結果をもとに打ち合わせを行い、調査方針と調査内容案の作成に取り掛かる |
| 20年10月 | 初旬 調査票(案)の作成 | |
| | 中旬 <u>第2回会議の開催</u> 調査開始 | 前回出された課題のポイントを説明し、調査方針及び調査内容案の検討を行う 住民ニーズ調査・分析、交通事業所調査の分析などを実施 地区別懇談会についても実施予定 |
| 20年11月 | 下旬 調査結果のとりまとめ | |
| 20年12月 | 上旬 <u>第3回会議の開催</u> 骨子及び原案の作成開始 | 調査結果等の報告 |
| 21年1月 | 下旬 <u>第4回会議の開催</u> | 調査結果等をもとに、計画の骨子及び原案の検討 |
| 21年2月 | 下旬 <u>第5回会議の開催</u> | 原案の最終検討 |
| 21年3月 | 上旬 計画書の策定 | |
| | 中旬 3月議会での報告 | ※ただし、第5回で原案が決まらない場合には、翌年度も引き続き会議を開催し検討を行う |

※ 上記スケジュールについては、会議のなかで検討を行い、見直しを図りながら進めていく。

※ 会議の前後には、幹事会等を行い、会議資料等を作成する。

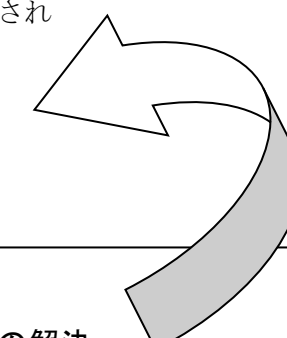
四万十町公共交通再編行動計画の策定に向けた取組のイメージ図 (案)

■ 四万十町内の既存の公共交通

- ヒトの輸送
高南観光バス、北幡観光バス、診療所バス、スクールバス、福祉タクシー、民間病院バス、タクシー など
- モノの輸送
学校給食、みどり市、あぐりショップ四万十、おかみさん市 など

これまで、2つのバス会社が町の公共交通の中核を担ってきたが、次の課題が出てきた。

- (1) 規定の路線を定時に走行するシステムの路線バスでは、路線以外の住民の停留所までの足が確保できないという限界が顕在化してきている。
- (2) 路線バス以外に、患者輸送や福祉輸送、スクールバスや給食の搬送など多様な輸送形態があらわれて、一定の統合された考えをまとめる必要が出てきた。
- (3) 路線バスは乗客がいなくても定時に走らなければならないことから、空気の乗せて走っていると揶揄される。



目標

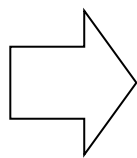
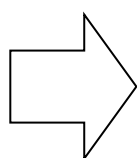
短期に解決すべき課題

- ① バス事業所等の意識の改善。
- ② 年々利用者が減少する路線バス・タクシー等の対応。
- ③ 路線バス車両が老朽化するなか、早急に買換えが必要なものの対応。
- ④ 2つのバス会社の連携。
- ⑤ 各地域で取り組む産直運送の連携。
- ⑥ 町が直営で取り組むスクールバスや給食輸送、福祉輸送の見直し。

目標

中長期に解決すべき課題

- ① 停留所までの住民の足の確保。
- ② 路線バスと病院バスの連携。
- ③ 地域(山間集落)の支えあいによる輸送手段の確保。
- ④ その他住民ニーズに沿った抜本的な見直し。
- ⑤ 多大な行政負担の削減。



四万十町公共交通実態調査

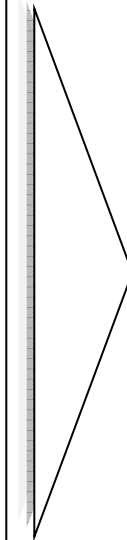
■ 調査概要

(1) 短期的な課題解決に向けた調査

- ① 住民ニーズ調査
利用目的、目的地等の調査
エリア：全町
手法：調査票、地区懇談会
- ② 交通事業所調査
事業所の課題等の調査
手法：調査票、ヒアリング

(2) 中長期的な課題解決に向けた調査

- ① 住民ニーズ調査
地域の課題や路線バス以外の取組への理解度等の調査
エリア：全町
手法：調査票、地区懇談会
- ② 交通事業所調査
所有する車両や雇用形態等の調査
手法：調査票、ヒアリング



効果：これらの課題の解決

■ 計画のイメージ

(1) 短期計画

- ① 部分的なバス路線の見直し
- ② バス会社の連携による旧三町村間の運行
- ③ スクールバスへの有償輸送
- ④ JAの連携による農産物輸送
- ⑤ 必要に応じたバスの買換え

(2) 中長期計画

- ① バス路線及び料金の大幅な見直し(病院バスやその他輸送との一体的な見直し)
- ② バス車両の小型化及び保有台数の見直し
- ③ 幹線路線以外のデマンド運行の実施(タクシー事業所との役割分担)
- ④ 地域自治区との連携による支えあいによる輸送
- ⑤ ケーブルシステムを活用した予約システムの整備

うえの図は、あくまでも事務局が大雑把に作成したイメージです。実際に、こういった目標をたて、調査を行い、計画書を作成するかは会議のなかで話し合いながら決めていきます。まず、第1回目の会議(この後の議題)では、目標(課題)の設定に向けて、自由に意見を出し合ってください。

各事業所等の課題について

■ 現在、事務局が把握している課題

別紙「各事業所等の課題一覧」のとおり

※ この一覧は、先に実施した「四万十町公共交通事業所等実態調査（一次調査）」で把握した内容をもとに作成したものです。しかし、未記入部分などが多いため、今後は聞き取り調査等が必要。

■ 本日、これから話し合っていたきたいこと

- ① 普段、困っていることや、こうなればいいなあと思っていること、町に言いたいこと、言い難いかもかもしれませんが他の事業所への要望など、些細なことでも構いませんので自由なご意見をお聞かせください。
- ② 次のステップで、住民ニーズ及び交通事業所等実態調査（二次調査）を予定していますが、「このことについて調査して欲しい」「調査票にはこんな内容のことを入れて欲しい」など調査に対するご意見をお聞かせください。

○ 参考資料

- ・ 公共交通の見直しの例
- ・ 移動販売の仕組みづくりの例

課題があれば、その先には見直しの必要があります。

別紙に、一般的な公共交通の見直しの例等を添付していますので、今回の話し合いや、今後の取組の参考にしてください。

- ・ バスの路線図及び時刻表

今回、既存の路線バスの見直しと、それによる各事業所への影響や連携が議論の柱になると想定されます。現在、路線バスが、いつ、どこを走っているのか参考にしてください。

各事業所等の課題一覧

1. ヒトの輸送

| 項 目 | 調査対象事業所名・事業名 | 事 業 概 要 | 課 題 |
|------------|--|---|--|
| (1) 路線バス | (有)高南観光自動車バス (有)北幡観光自動車バス | 町が路線の運行を依頼し、要綱に基づき運行赤字分を補助している。(H19補助実績：75,308千円) ※窪川ー大野見の間は、国庫路線として国と県が依頼している。 | <ul style="list-style-type: none"> ・ 定期路線バスの乗降客の減少 ・ 会社の長期借入金の返済金が収益を圧迫している（高南） ・ 原油高騰により燃料費の支出が増加している ・ 社員が株主であるため、日々社員でありながら会社運営へ参画するといった問題がある ・ 路線バスの老朽化により修繕費が運営を圧迫（北幡） ・ 次期代表取締役が見つからない（北幡） ・ 一つの町で2つのバス会社の補助制度が違う（高南は単価設定、北幡は赤字90%補助） |
| (2) 鉄道 | J R 四国 土讃線 J R 四国 予土線 土佐くろしお鉄道 中村・宿毛線 | 土讃線と予土線は、J R 四国が運行。予土線の利用促進に向けては四万十市と四万十町が利用促進協議会を設置し、イベント等を実施している。 中村・宿毛線は、県及び沿線市町村が出資している土佐くろしお鉄道（株）が運行。予土線同様に沿線で協議会を設置し、利用促進に向けた取組などを実施しているが、経営は非常に厳しい。 | <ul style="list-style-type: none"> ・ 病院送迎バスの運行により予土線の利用客の減少 ・ 高南観光バスとの競合 ・ 少子高齢化が進み、定期利用のお客様減少に歯止めがかからず苦慮している。（くろ鉄） |
| (3) タクシー | (有)窪川ハイヤー 新生タクシー 丸三ハイヤー（本社） 十和ハイヤー（十川営業所） | 町内には4つの事業所があり、丸三ハイヤーには見付と大正に、十和ハイヤーには昭和にも営業所がある。 | <ul style="list-style-type: none"> ・ 利用者数の減少 ・ 燃料等経費の値上がり |
| (5) スクールバス | スクールバス | 本町では、大正地域と十和地域の小中学校を対象に運行している。（年間経費：13,995千円） | <ul style="list-style-type: none"> ・ 旧町村で運行方法や運転手の労働条件等に相違がある ・ シートベルト後部座席着用義務化 ・ 部活対応のため運転手の労務の過重化 土日の練習（別途賃金） 対外試合の場合の早朝・夜間運行（別途賃金） ・ 便乗利用者の増加 ・ 運行計画の複雑化（部活・便乗・対外試合等の調整） ・ 運転手の確保（部活対外試合・土日練習） ・ 災害時や降雪時の早急な対応 ・ 学校と運転手間の連絡及び確認方法（話し合いの場の提供等） |

| 項 目 | 調査対象事業所名・事業名 | 事 業 概 要 | 課 題 |
|------------|--|---|--|
| (6) 通学補助金 | 通学バス定期補助 | <p>スクールバスで対応できない遠距離通学の児童生徒は、路線バスを利用して通学している。そのため通学に係る定期等を支給している。窪川地域と大正地域の一部で実施。(年間経費：21,317千円)</p> | <p>○窪川中 部活動終了時刻と路線バス最終便の調整ができないため、一部の部活では保護者が迎えにきている。(志和地区への帰宅は、タクシーで送る) 学校が昼に終了する場合などは、高南観光と打合せが必要。 長期休暇等の関係で定期を分けて購入するため割高となる。 (定期の購入 4/7～7/6、7/7～8/6、8/25～9/24、9/25～12/24、12/25～3/24) 夏休みの一部と春休みの定期がないため、部活等の送迎は、回数券を配布。路線バスを利用しての通学は、交付税算定されない。</p> <p>○川口小 登校時には、路線バスの到着時間までに教職員が登校して学校をあけておく必要がある。 土日等休みの日に学校行事を行う場合、路線バスが動いていない。帰宅時間に合うバスがない場合、すぐに帰れない。</p> |
| (7) 診療所バス | 診療所バス | <p>大正地域で大正診療所までの送迎、十和地域で十和診療所までの送迎バスを運行している。(年間経費：3,402千円)</p> | <ul style="list-style-type: none"> ・現在の通院バスは、8名乗車であるが、一部地域で一回で乗車できないところがでてきている。(大正) ・診療所行きを、通常朝2便、昼1便で各集落に振り分けて運行しているが、次の時間までの待ち時間が長く患者さんに不便かける場合がある。しかし、患者さんが少ない時などは定期の時間より早く出たり、待合所ではなく患者さんの家の近くまで送っていく場合がある。しかし、定期時間外に実施していくと、北幡バス又は、地元のタクシー等の問題もでている現状である。(十和) ・各集落の患者さんも、高齢化が進み待合所まで出てくるのにも苦労している様に見受けられる。診療所としても、各集落の終点まで送迎してあげたいのだが、そうすると診療開始時間に、まにあわなくなる。(十和) |
| (8) 民間病院バス | <p>くぼかわ病院バス 大西病院バス 田辺医院バス 高橋内科・呼吸器科・消化器科バス</p> | <p>本町では、窪川地域と十和地域の小中学校を対象に運行している。</p> | <ul style="list-style-type: none"> ・燃料の値上がり |

| 項 目 | 調査対象事業所名・事業名 | 事 業 概 要 | 課 題 |
|-----------|--|--|---|
| (9)健康福祉支援 | 通所介護事業 通所リハビリ 短期入所生活介護・療養介護 生きがいサロン 外出支援サービス事業 福祉タクシー 配食サービス 療護施設通所 就労継続支援 短期入所 福祉タクシー 腎臓機能障害者通院費助成 | 役場の健康福祉課が所管する事業で、ヒト（一部モノも含む）の輸送に関するもの。 | <p>○外出支援サービス事業 合併時に本事業の取り扱いについて、地域性を考慮し大正・十和地区は外出支援事業を継続（十和は新規で）し、窪川地区のみ福祉タクシーを継続というかたちで、高齢者への交通手段の支援対策について一定の調整を行った。 しかし、外出支援事業と福祉タクシーでは実施方法も対象者も違うため両事業の調整は困難である。委託先であるしまんと町社協からも本事業の運営について、運転手や車両の確保に苦慮している。</p> <p>○福祉タクシー 合併時に本事業の取り扱いについて、地域性を考慮し大正・十和地区は外出支援事業を継続（十和は新規で）し、窪川地区のみ福祉タクシーを継続というかたちで、高齢者への交通手段の支援対策について一定の調整を行った。 しかし、外出支援事業と福祉タクシーでは実施方法も対象者も違うため両事業の調整は困難である。今後も現行の取り扱いのまま福祉タクシーを継続するか、全町的に広げるか、廃止とするか合併後3年目となり、今後の方向性について見直しが必要な時期になっている。 また、障害者への対応について、現行では身体障害者のうち一定条件の方のみが対象となっている。知的、精神障害の方も含めて必要性を検討する必要があると思われる。</p> |
| (10)その他 | 松葉川温泉バス 町所有（保管）バス | | <ul style="list-style-type: none"> ・現在のところ、臨時に雇用している運転手が1名であるので、全ての要請に対応できないときがある。（町所有） ・買い替えの時期に来ているが、購入の目途が立っていない。（町所有） |

2. モノの輸送（給食及び農産物）

| 項目 | 調査対象事業所名・事業名 | 事業概要 | 課題 |
|----------|---------------------------------------|---|--|
| (1) 学校給食 | 学校給食運搬 | 現在は大正地域と十和地域で実施。来年度からは窪川地域でも運搬が始まる。 | <p>○十和 配送車の運転手が、学校行事によりスクールバスを運転する場合や個人の事情等により、配送車を運転できない場合は、代替運転手として給食センターのパート職員（配送車運転手は事前に検便が必要な為、給食センター関係者以外には対等ができない為）に、お願いしている。 この様に対応できているのも、パート職員が確保できているからであるが、実際は数時間の勤務だけに出勤することとなっている。また、パート職員が確保できなかった場合はどうするのか等も今後検討が必要となる。</p> <p>○窪川 現時点では、実際に給食センターが稼動していないため、詳細な課題で不透明な部分が多いが、給食配送対象校の多さ(15校)がネックとなっている。配送時間に制約があるため、配送車輛が多数必要となってしまふ。</p> |
| (2) 農産物 | J A 四万十みどり市 あぐりショップ四万十 十和おかみさん市 | 窪川地域が J A 四万十みどり市、大正地域があぐりショップ四万十、十和地域が十和おかみさん市の産直活動に取り組んでいる。 | <p>・遠距離運行のため、燃料費の高騰による影響が大きい</p> <p>○十和おかみさん市 ・平成13年度から地域の活性化等のため、この事業に取り組み平成17年度「農林水産祭の豊かな村づくり部門で内閣総理大臣賞」を受賞するなどの評価を受けたが、現在の商品量では採算に合わない。 ・行政の支援を受けずに取り組む必要はあると思うが、新町になりそれぞれの地域条件にあった支援も必要に思う。 ・この取組みの特徴として、限られた農地で生産したものが販売できることなど農地の適正な維持管理に繋がっていることや生涯現役で生活できる仕組みの一つではあるが、採算性や高齢化など課題山積です。 ・四万十町では、それぞれの地域で高知市周辺の量販店と提携したインショップ方式での販売や常設の店舗での販売など行っています。運転手さんなどの雇用の問題など課題山積ではあるが、経費の節減や商品量の充実のためにも統合し、農家の所得増加に繋がっていくための取組みへの支援も必要です。</p> |

移送サービスの仕組み事例（案）

1. 移送サービスの仕組みについて、下記のように分類する

- ①幹線となる仕組みの組み合わせにより利便性を向上するもの②幹線から外れた地域の移動手段を確保する仕組み③タクシー事業者の協力で移動手段を確保する仕組み
④支え合いの移送サービスの仕組み ⑤収益性を確保する仕組み ⑥利用促進を図る仕組み ⑦その他

2. 仕組みの分類

| 仕組み | | 取り組み事例 | | | | | | | |
|--|---|--|-------------------------------------|------|-------------|-----|------------|-----|------------|
| | | 北川村 | 須崎市 久通 | 仁淀川町 | 三重県 四日市市 | いの町 | 島根県 雲南市 | 大豊町 | 高知市 土佐山 |
| 運行 方法 の 工夫 | ① | 1 車輛を小型化する、小型車両を使用する | | ○ | ○ | | | | |
| | | 2 車輛の保有台数の見直し | ○ | | ○ | | | | |
| | | 3 曜日、期間を限定して運行する | ○ | ○ | ○ | ○ | | ○ | ○ |
| | | 4 曜日別に運行ルートを設定する | ○ | | ○ | | | | |
| | | 5 利用者がある場合のみ運行する（デマンド運行） | | | ○ | | ○ | ○ | ○ |
| | | 6 定時運行とデマンド運行の組み合わせ | ○ | | ○ | | | | |
| | | 7 公営バス路線の見直し（増減便） | ○ | | | | ○ | | |
| | | 8 運行ダイヤの見直し | ○ | | | | | | |
| | | 9 運行便数の見直し | ○ | | | | | | |
| | | 10 スクールバスの活用 | ○ | | | | | | |
| | | 11 デイサービス送迎と路線バスなど複数ある公営の移送サービスを集約する | ○ | | | | | | |
| | | 12 民間の路線バスとの統合を図る（一方を減便） | | | | | | | |
| | ② | 13 合併した自治体内の利用料金の平準化 | | | ○ | | | | |
| | | 14 市町村の協力により地域にバス運行を委託する | | ○ | | | | | |
| | | 15 NPO法人や自治会等が主体となり路線バスを運行する | | | | ○ | | | |
| | | 16 自宅から目的地までの移動手段を確保する（ドアtoドアの運行） | | | | | | | |
| | | 17 フリー乗車区間の設置 | | | ○ | | | | |
| ③ | 18 路線と時間を定めて運行する乗合タクシー | | | | | ○ | | | |
| | 19 ドアtoドアで運行する乗合タクシー | | | | | | ○ | | |
| | 20 タクシー事業者による乗合タクシー（ドアtoドア） | | | | | | | ○ | |
| | 21 乗車効率・利便性向上のため「ITシステム」を導入した乗合タクシー | | | | | | ○ | | |
| | 22 住民ボランティアの移送サービスにより通院などの移動手段を確保する | | | | | | | ○ | |
| 運営 方法 の 工夫 | ④ | 23 NPO法人等による自家用車を利用した有償運送の移送サービス | | | | | | | |
| | | 24 自治体が運行費用を補助するタクシーチケット交付制度 | ○ | | | | | | |
| | ⑤ | 25 自治体が運行費用を補助するバス・通学補助制度 | | | | | | | |
| | | 26 自治体が運行費用を補助するバス・通院助成制度 | | | | | | | |
| | | 27 沿線企業、病院等から協賛金（応援券、会費等）を集め運行経費に充てるもの | | | | ○ | | | |
| | | 28 地域住民（個人、自治会等）から協賛金などの支援を受けて運行するもの | | | | ○ | | | |
| | | 29 車体広告により収益性を向上させる | | | | | | | |
| | | ⑥ | 30 路線・車輛のネーミングを公募することでマイバス意識を高める | | | | | | |
| | | | 31 地域住民へのPRとしてバス車輛の工夫をするもの（イメージカラー） | | | | | | |
| | 32 利用促進のため利用券を配布する（次回の無料券や商品との交換） | | | | | | | | |
| | 33 利用促進のため利用料を低料金化する | | | ○ | ○ | ○ | ○ | ○ | |
| | 34 高齢者への乗降に配慮するものとして、ノンステップ車輛、福祉車輛を導入するもの | | | | ○ | | | | |
| | 35 バス停留所の工夫として、公共施設や病院等を利用するもの | | | | | ○ | | | |
| 36 自治体行事や業務のPRなどを行うために、車内にお知らせボードを設置する | | | | | | | | | |
| ⑦ | 37 バス運営管理に指定管理者制度を適用する | | | ○ | | | | | |
| | 38 運転手に定年退職者を雇用する。又はボランティアで行う | | ○ | | | | | | |
| | 39 乗客以外の貨物（野菜など）の移送サービス | | | | | | | | |
| | 40 買い物バスの運行 | | | | | | | | |

■ 公共交通の見直しの例

| 仕組みの分類 | 仕組み | 特徴 |
|--|--|--|
| ①幹線の利便性を向上させる仕組み | 1 車輦を小型化する、小型車両を使用する | ・車輦費（購入費や維持費）を抑制できるが、大型バスに比べ、車輦更新期間が短くなる ・車輦の小型化と併せてバス路線の運行主体をバス事業者からタクシー事業者に変更することも選択肢となる |
| | 2 車輦の保有台数の見直し | ・バス路線の見直しにより、自治体の所有する車輦数を減らすことにより経費を削減するもので、最も効果的な方法である。（但し乗降調査や住民要望を把握したうえで検討することが重要である） ・不要な車輦を事業者売却して路線委託している事例もある |
| | 3 曜日、期間を限定して運行する | ・運行ルート上の利用者を運行日に集約でき、1便当りの乗車効率の改善が見込める |
| | 4 曜日別に運行ルートを設定する | ・通勤、通学での利用者がいる路線では不向き ・夏期と冬期などで運行ダイヤを変更することで、利用者の利便性を向上させることができる |
| | 5 利用者がいる場合のみ運行する（デマンド運行） | ・利用者のニーズに応じて運行するため、経費が軽減できる ・利用者は事前に予約する必要があるなど、急を要するニーズには対応できない |
| | 6 定時運行とデマンド運行の組み合わせ | ・利用者の少ない地域をデマンド運行で対応することにより、集落末端までの移動手段を確保できると共に、運行経費も削減できる ・デマンド運行を導入することによって、バス台数を減らすことができるかどうか、組み合わせのポイントになる。 |
| | 7 公営バス路線の見直し（増減便） | ・利用者の減少による運賃収入の減・財政負担の増による路線維持が困難、空白地域解消のための路線の新設、市町村合併による路線の拡充などの課題に対応するもの |
| | 8 運行ダイヤの見直し | ・便数が少なく希望時間帯の運行がない、乗り継ぎが不便といった課題に対応するもの |
| | 9 運行便数の見直し | ・便数が少なく希望時間帯の運行がない、乗り継ぎが不便といった課題に対応するもの |
| | 10 スクールバスの活用 | ・効率的な運行を図りたい、その他の公営バスとの一元運行したい場合など、昼間稼働していないスクールバスを有効活用するもの ・スクールバスを混乗する場合は、文科省への目的外使用の申請が必要 |
| | 11 デイサービス送迎と路線バスなど複数ある公営の移送サービスを集約する | ・自治体関連の移送サービスで用途別に送迎が混在しており、運行の効率化を図るために対応するもの |
| | 12 民間の路線バスと公営バスの統合を図る（一方を減便） | ・公営バスと民間病院の送迎バスなどが混在している場合、限られた需要を取り合う状況にねっており公営バスとの一元化などができれば双方のコスト削減が期待できる |
| ②幹線から外れた地域の移動手段を確保する仕組み | 13 合併した自治体内の利用料金の平準化 | ・合併後の旧市町村内で料金体系の違いに対応し、料金を平準化するもの ・例）高齢者の負担の有無、小中学生の通学負担の有無など |
| | 14 市町村の協力により地域住民にバス運行を委託する | ・車輦は市が地域に無償で貸与（車輦賃貸契約を締結）し、燃料費は地区が負担し、車検、自動車保険事故対応は市が受け持つ仕組み ・運転手は地区のボランティアが行う（2種免許資格者） |
| | 15 NPO法人や自治会等が主体となり路線バスを運行する | ・NPO法人や自治会が住民主体の活動からバス運行につながった仕組み ・住民組織、住民支援企業、バス事業者、行政の協働が成功のポイント |
| | 16 自宅から目的地までの移動手段を確保する（ドアtoドアの運行） | ・自宅からバス停までの移動が困難といった課題に対応するもの ・ワゴン車やタクシーなど小型車輦を利用することにより、より効果的となる |
| | 17 フリー乗車区間の設置 | ・安全に乗降できる地点をフリー乗車区間に設定し、バス停にこだわらず、自宅の近所でも乗り降りできるように配慮したもの（高齢者の利便性を考慮） |
| ③タクシー事業者の協力で移動手段を確保する仕組み | 18 路線と時間を定めて運行する乗合タクシー（定時制デマンド型乗合タクシー） | ・路線と時刻を定めた事前予約制とし、予約に応じて運行されるため、運行経費の削減が可能 ・事前に電話予約が必要なることを利用者に理解してもらうためのPRが重要になる |
| | 19 ドアtoドアで運行する乗合タクシー | ・タクシー車輦を使用し、自宅から目的地までを直接、車で移動することができるが混乗方式となる ・運行経費を路線バス運行と比較した場合、リース車輦を活用する乗合タクシーの方が安価となる事例が多い |
| | 20 タクシー事業者の協力による乗合タクシー（ドアtoドア） | ・タクシー事業者の協力により公共交通を担う仕組み ・通常料金の1/3程度の料金での運行事例あり ・運賃収入以外の財源として、行政の助成金を充当している |
| | 21 乗車効率・利便性向上のため「ITシステム」を導入した乗合タクシー | ・利用者が多い（40人/日以上）場合に、効率的な運行を行うためにシステムを導入する事例が多い ・設備の初期投資と、システムの維持管理費用が必要。運行経費に財政負担が必要な事例が多い |
| | 22 バス事業者とタクシー事業者が協同組合をつくり運行事業者となる | ・それぞれのメリットを活かした運行体制ができる ・バス事業者とタクシー事業者の連携が進むことにより、事業者間の調整が容易となる |
| | 23 介護タクシーの運行 | ・ホームヘルパー養成（2級課程）研修修了及び移動介助実技自習修了したものが乗務する |
| ④支え合いの移送サービスの仕組み | 24 住民ボランティアの移送サービスにより通院などの移動手段を確保する | ・地域の支え合いによるもので、担い手の確保が成功のポイントとなる ・道路運送法の改正により無償運送の態様について整理された ・事故発生時の対応が課題。保険費用の公的支援など、仕組みの継続に繋がる支援策の検討が必要 |
| | 25 NPO法人等による自家用車を利用した有償運送の移送サービス | ・サービス提供者の確保が成功のポイントとなる ・有償運送を行うためには、自治体の主宰する運営協議会で合意を得て、国土交通大臣の登録が必要 |
| ⑤助成金 | 26 自治体が運行費用を補助するタクシーチケット交付制度 | ・タクシーやバスなどの初乗り料金を負担するもの |
| | 27 自治体が運行費用を補助するバス・通学補助制度 | ・対象者を限定した必要最小限の支援策となり、自治体の財政的な負担は少ない。 |
| | 28 自治体が運行費用を補助するバス・通院助成制度 | ・公営バスの見直しにより運行本数が削減された地域に住む高齢者の支援策として助成制度を創設した事例もある |
| | 29 運転免許を返納した高齢者の方へのバス無料バス券の配布 | ・高齢者の交通事故撲滅と利用促進を目的としている。 ・配布年齢、金額、期間は各自治体が決めている |
| ⑥収益性を確保する仕組み | 30 沿線企業、病院等から協賛金（応援券、会費等）を集め運行経費に充てるもの | ・地域の社会貢献に協力してもらって趣旨で協賛金を集め、運行経費に充当する仕組み ・利用して、残していく、マイ・バス意識が高まる ・協力企業等への配慮として、バス停の設置など |
| | 31 地域住民（個人、自治会等）から協賛金などの支援を受けて運行するもの | ・運行経費を確保するための取り組みで、定期券の共同購入や、自治会費として協賛金を募っている |
| | 32 車体広告により収益性を向上させる | ・事業者の地域貢献をPRと、行政負担の赤字圧縮などの目的に対応する仕組み ・金額は各自治体で任意に設定し、要綱の定めがある |
| | 33 バス停ネーミングライツ | ・バス停スポンサー企業を公募するもの。従来の停留所名に協賛企業名を追加する（バス停、時刻表など） |
| ⑦利用促進を図る仕組み | 34 路線・車輦のネーミングを公募することでマイバス意識を高める | ・バス事業への参画意識を高めてもらい利用促進を図るための仕組み ・広く事業のPRができる |
| | 35 地域住民へのPRとしてバス車輦の工夫をするもの（イメージカラー） | ・利用者に親しみを持ってもらうため仕組み |
| | 36 バスの利用促進のため利用券を配布する（次回の無料券や商品との交換） | ・協賛商店の協力を得て利用促進を図る仕組み |
| | 37 商店で一定額以上の買い物をした場合に発行される地域通貨等で乗車できる仕組み | ・地域でバス、商店の利用促進と存続につながる取組みが実践できる |
| | 38 利用促進のため運賃を低料金化する | ・利用促進のため低料金（100円～300円程度）での運行事例が多い。 ・利用者が増加しても赤字にはならず、財政支援は必要（補助金支出額の削減に期待） |
| | 39 ノンステップ車輦、福祉車輦を導入するもの | ・高齢者への乗降に配慮する仕組み ・車両購入費が高額になるため、補助ステップや手すりを設置した事例もある |
| 40 バス停留所の工夫として、公共施設や病院等を利用するもの | ・便数の少ない路線バスなど、待ち時間の工夫として、高齢者等に負担をかけない仕組み | |
| 41 自治体行事や業務のPRなどを行うために、車内にお知らせボードを設置する | ・自治体の機能を併せたバス運営の仕組み | |
| ⑧その他、運営方法を工夫する仕組み | 42 バス運営管理に指定管理者制度を適用する | ・より広く民間のノウハウを受けることができる ・管理者の裁量で、効率的な運行が可能 |
| | 43 運転手に定年退職者を雇用する。又はボランティアで行う | ・定年退職者の再雇用における人件費削減と高齢者の雇用促進対策の両立 ・高齢者の生きがいづくりによる医療費の削減効果に期待 |
| | 44 乗客以外の貨物（野菜など）の移送サービス | ・バス運行以外のサービスの組み合わせとして、副収入につながる仕組み ・29人乗バスに小型カートン（60*40*20cm）を30ケースほど乗せて運ぶ事例あり |
| | 45 買い物バスの運行 | ・商店街の活性化に繋がるが一定の売り上げがないとサービスが継続できない |

運行方法の工夫

運営方法の工夫

■ 移動販売の仕組みづくりの例

| 仕組みの分類 | 仕組み | 特徴 |
|--------------------------------------|-------------------------------------|---|
| ①事業者単体で行う 仕組み（移動販売等） | 1 個人商店が移動販売を行う | ・地元商店であれば、地域に馴染みもあるので、一定の利用者は確保できる。 ・単独商店では商品数が限定される。個店では移動販売の人材確保が困難。 |
| | 2 個人商店が共同で行う | ・単独経営に比較して、共同仕入れ・販売により経営効率が向上する。 ・個人の資本金が少なくすむ。また、人材確保においても有利となる。 |
| | 3 コンビニが行う | ・取り扱い商品・サービスが多様化しているコンビニが行うメリットがある。 ・仕入れ、売れ残り商品への対応はできるが、アルバイト以外の人材確保、F C制であり母体組織との調整が必要。 |
| | 4 大手スーパー（量販店）が行う | ・仕入れ、売れ残り商品への対応が可能。（商品管理のリスクが少ない） ・広域での移動販売等が期待できる。 |
| | 5 農協の直営店（Aコープ）が行う | ・仕入れ、売れ残り商品への対応が可能。（商品管理のリスクが少ない） ・農協共通の商品券を利用した販売収益を向上させる仕組みも考えられる。 ・移動販売を実施している店舗が多い。 |
| | 6 農協直販所に商品を持ち込んでいる農業者や婦人会などが行う | ・地域に密着しており、一定の利用者が見込めるのではないかと。 ・住民主体の取り組みになるため経営、商品管理ノウハウを習得できれば事業の継続性が確保できる可能性がある。 |
| | 7 社協が単独で行う | ・話相手や安否確認などの福祉的役割を加味した戸別訪問型の事業展開となる。 ・経営、商品の仕入れ、管理ノウハウの習得が必要。 |
| | 8 会社組織（3セク）をつくり行う | ・新たな雇用が確保できるとともに、民間の資本、人材、技術等を有効活用できる。 ・小規模な自治体では移動販売だけではなく、他の事業を組み合わせた多角経営化が有効 |
| ②事業者の連携、又は 事業者の他の機能を組み 合わせた仕組み | 9 地域商店と農協が連携して行う | ・Aコープなどから商品を仕入れ、地元商店が移動販売を行うもので、安定した商品管理が可能となる。 |
| | 10 農協が商品の集荷と併せて行う | ・集荷と移動販売を併用することで効率的な運営を行うもの。ただし、作業を併用するだけのニーズと効率性を検討する必要がある。 |
| | 11 農協が金融機能を併せて行う | ・住民の利便性は向上するが、金融業務専属の人員が必要ではないかと。 |
| | 12 社協と移動販売業者が連携して行う | ・高齢者の生活支援につながる。 ・運営方法を明確にしないと、福祉も販売も中途半端になる恐れがある。 |
| | 13 自治体が行行政サービスを併用して行う | ・収益性の少ない地域での生活物資の確保ができるが、財政負担が大きい。 ・経営、商品の仕入れ、管理ノウハウの習得が必要。 |
| | 14 核組織が複合ビジネスとして行う | ・新たな雇用や収入が確保できるが、地域の企業は体力面で余裕がなく、新分野への進出意欲のある企業の確保が課題。 |
| ③販売収益を向上させる 仕組み | 15 販売地点の集約 | ・販売地点の集約により効率的な販売が可能。 ・利用者を販売地点までの送迎する仕組みが必要となる。 |
| | 16 移動販売を利用したい方の情報提供 | ・利用者のニーズに対応でき、事業者にとっても収益増が期待できる。 ・継続性のある情報提供の仕組みを構築することが必要 |
| | 17 地域購入券（商品券）を地域で購入し収益向上につなげる | ・地域で移動販売を継続する取り組みにつながる。 ・購入者へのメリットを考える必要がある。（額面の割り増し券の発行など） |
| | 18 商品単価のアップ | ・一定の収益が確保できるが、高くても買う付加価値の高い商品が必要。 |
| | 19 会員価格と非会員価格に分ける | ・集落単位での協力により、一定の収益が確保できる ・会員へのメリットが必要 |
| | 20 集会所など地域の拠点施設に商品を集約する | ・利用者の都合のよい時間帯に利用できる。 ・集会所などの管理、購入商品の仕分けなど行う世話役が必要。 |
| | 21 POSシステムの導入 | ・効率化、経費の削減を進め収益の向上を図ることができる。 ・個人商店で導入することができるか。 |
| | 22 廃車公用車の有効活用 | ・初期投資及び更新費用が安価になるため事業の継続性が確保できる。 ・耐用年数に見合う改造しかできない。 |
| | 23 個人商店が地域住民と任意団体をつくり、地域で購買力を維持する | ・移動販売等を実施している個人商店が住民（購買客）と一緒に任意組織をつくり事業を継続する仕組み ・任意組織になるため、個人商店への補助も可能となる |
| ④宅配サービス | 24 社協と地元商店が連携した宅配サービス | ・社協がデイスサービスなどを通じ、御用聞きを行い商品配達する仕組み。 ・商品調達は連携する商店が行う。 |
| | 25 自治体直営で宅配サービスを行う | ・日用品、雑貨の取扱いは出来るが、生鮮食品などの取扱いは困難。 ・業務を統括する仕組み（商品の仕入れ、組織づくり）づくりが必要 |
| | 26 学校の給食センターを活用した宅配 | ・空き時間と設備（車、調理師など）を有効活用できる。 ・地域商店から食材を仕入れ、商店の活性化が図れないか。 |
| | 27 生協と農協の連携による宅配 | ・宅配の御用聞きを行うことで、高齢者の注文方法に対する不安を除ける。 ・農協以外の組み合わせも可能性がある。 |
| | 28 地域住民による宅配サービス | ・地域住民による仕組みであり、経営ノウハウを習得できれば継続性が確保できる。 ・地域の担い手の確保が課題となる。 |
| | 29 商工会会員事業者による宅配サービス | ・地域商店が宅配サービスを行うことにより、高齢者の安否確認が行える。 ・商工会、民生員等と連携し事業のPRと宅配サービスの利用者の拡大を図る。 |
| | 30 ブロードバンドを活用した宅配サービス | ・ブロードバンドで整備した無料電話を利用し、商品の注文を行うことにより、利用者及び商店の経費削減を図る。整備地域で実現できるサービスとなる。 |
| | 31 一定金額以上の買い物をした場合に、商品を自宅に届ける宅配サービス | ・一定金額以上の買い物をした場合に商品を自宅まで宅配するサービスを、見て選んで買い物をしたい高齢者のニーズに対応するもの。 |
| ⑤その他、生活物資を 確保する仕組み | 32 買い物バスの運行（商店街等との連携） | ・商店街の活性化に繋がるが、事業の継続には一定の売り上げが必要。 |
| | 33 郵便局舎を活用し地域で商店を経営 | ・地域に商店がない地域では有効な買い物手段となる。 |
| | 34 郵便配達を活用 | ・商品の配達料金を補助する。 |
| | 35 人材マッチング | ・空き店舗の経営者を確保するもので、地域商店を継続させることができる。 ・自らが経営してきた商売への愛着もあり、地域ぐるみでの調整が必要となる。 |
| | 36 商店のない地域で公設民営で商店を確保する | ・新たな雇用と地域の消費生活活動に寄与するもの ・経営者の確保に人材マッチングの仕組みとの組み合わせも考えられる ・経営を地域住民が担うことで集落の活性化も期待できる |

移動販売等の仕組み：（①事業者が単体で行う仕組み）

| 項目 | 仕組み | メリット | デメリット | 課題、問題点 | 方策 |
|----------------------------------|--|--|---|---|---|
| 1 2. 小売業者など（量販店、小・個人商店、商工会など） | <p>【地元の個人経営の商店が移動販売を新規に始める】</p> <p>①経営規模の小さい商店であれば、販売エリアは限定される。</p> | <p>①地元商店であれば、地域になじみもあるので一定の利用者は確保できる。</p> <p>②ごく狭い範囲でやる場合、その地域の商店なら地域の協力、販売地点での工夫がしやすいのではないか。</p> | ①単独商店では取扱商品に限りがある。 | <p>①安定して商品を提供できる体制が作れるか。（ニーズに応じた商品構成、販売体制）</p> <p>②地域の商店は家族経営が多く、移動販売の人手が足りないのではないか。</p> <p>③販売ノウハウの習得。</p> | ①小・個人商店を組織化し、協同組合をつくり、組合として仕入れを行い、地域の拠点に集配することで、仕入れ手間・コストを抑える。 |
| 2 2. 小売業者など（量販店、小・個人商店、商工会など） | <p>【商店が出資しあった移動販売の協同組合。又は協同組織をつくる（幾つかの商店が共同で実施する）】</p> <p>①経営規模が比較的大きくなるので、広域での移動販売も可能。</p> <p>※）共同組合、企業組合の設立には4事業者（個人）以上が必要。</p> | <p>①商業法人化による経営体となることから、個人経営より、他からの信用が増すとともに、ある程度、安定した仕事を提供できる。</p> <p>②販売商品数、種類を増やすことができ、地域のニーズに対応できる。</p> <p>③複数の商店実施するため移動販売の人員が確保できる。事業規模によっては新たな雇用が生まれる可能性がある。</p> <p>④複数の商店で移動販売を行うことにより、地域に残る商店との調整が進む可能性がある。</p> <p>⑤仕入れ効率の向上、売れ残り商品の対応ができる。</p> <p>⑥共同実施により、個人の資本金が少なくて済む。</p> | | <p>①後継者がいない商店も多いと思われる。会社を設立して、移動販売をやる意欲のある業者が確保できるか</p> <p>②移動販売、協同組織としての経営ノウハウを取得する必要がある。</p> | ①商工会と連携した取り組み（移動販売をやる商店の選定、経営指導、移動販売のPR、既存商店との調整など） |
| 3 2. 小売業者など（量販店、小・個人商店、商工会など） | <p>【取り扱っている商品・サービスが多様化しているコンビニが移動販売を行う】</p> <p>①経営規模が比較的大きくなるので、広域での移動販売も可能。</p> | <p>①コンビニの仕入れの中で移動販売商品への対応が可能。</p> <p>②他品目に対応することができる。</p> <p>③売れ残り商品への対応ができる。</p> <p>④F C制の経営体であり、一定の経営基盤は確保できている</p> | ①移動販売の人材を確保する必要がある。 | <p>①F C制であるため、移動販売を実施するには、母体会社との調整が必要となる。</p> <p>②移動販売のノウハウの習得</p> | ①商工会と連携した取り組みを行う（経営、販売指導、移動販売のPR、既存商店との調整など） |
| 4 2. 小売業者など（量販店、小・個人商店、商工会など） | <p>【量販店（大手スーパー）が新たに移動販売を行う】</p> <p>①経営規模が比較的大きくなるので、広域での移動販売も可能。</p> | <p>①スーパー全体の中で商品の仕入れができ移動販売商品への対応が可能。</p> <p>②他品目に対応することができる。</p> <p>③売れ残り商品への対応ができる。</p> <p>④一定の経営基盤は確保できている。</p> | | ①移動販売のノウハウの習得 | <p>①購入経費 一定の公益性を認めることによって、車両購入に係る経費を助成する。</p> <p>②仕入れに係る労働・時間を縮減する。→POSシステム(2～3百万)の導入によって効率化、経費の縮減を進め収益率の向上を図る。（補助金等による行政支援）</p> |
| 5 3. 農協 | <p>【農協の直営店（Aコープ）が移動販売を行う】</p> <p>※）宅配バージョンもあり</p> | <p>①商品の仕入れを安定的に確保でき、仕入れロスを少なくする（必要な分だけ、多品目に対応でき、売れ残り商品への対応ができる）</p> <p>②一定の経営基盤は確保できている。</p> <p>③中山間地域では住民との関わりが深い</p> <p>④ガソリンの価格が安価</p> <p>⑤移動販売を実施しているAコープが多い（嶺北地域など）</p> | <p>①管轄エリアが決まっているため（市町村単位など）フレキシブルな販売エリアを設定できない。</p> <p>②移動販売のノウハウがない。</p> | <p>①初期投資に多額の費用がかかる。</p> <p>②労働条件が過酷。</p> <p>③移動販売のノウハウの習得（一部店舗のみ対象）</p> | <p>①購入経費 一定の公益性を認めることによって、車両購入に係る経費を助成する。</p> <p>②仕入れに係る労働・時間を縮減する。→POSシステム(2～3百万)の導入によって効率化、経費の縮減を進め収益率の向上を図る。（補助金等による行政支援）</p> <p>③Aコープのある地域に限定される。</p> |

移動販売等の仕組み：（①事業者が単体で行う仕組み）

| 項目 | 仕組み | メリット | デメリット | 課題、問題点 | 方策 |
|-----------------|---|--|---|--|--|
| 6 3. 農協 | <p>【直販所商品を利用した移動販売を行う】</p> <p>①直販所に商品を持ち込んでいる農業者や婦人会などが移動販売を行う。</p> | <p>①地域に密着しており、一定の利用客は見込めるのではない。</p> <p>②地域住民の取り組みになるので、経営ノウハウを取得できれば事業の継続性が確保できる可能性がある。</p> | <p>①野菜や果物の取り扱いが多く、商店と比較すると取扱商品の種類が少ない。</p> <p>②野菜や加工品に限られ、野菜は自分で作っているため、まず売れない。</p> | <p>①売れる商品の確保</p> <p>②商品の仕入れ、売れ残り商品の対応</p> | <p>①農協と連携した取り組みが必要（経営ノウハウの指導、コープ商品の仕入れなど）</p> |
| 7 4. 社会福祉協議会 | <p>【社協が単独で福祉サービスを併せた移動販売を行う】</p> <p>①話相手や安否確認などの福祉的役割を加味した個別訪問型の移動販売</p> <p>②販売は事前に決めておく</p> <p>③多くの箇所には行けないので、注文方式も必要となる。</p> | <p>①生活物資の確保と、特に一人暮らしの高齢者の安否確認、健康状態が把握できる。</p> <p>②一つの集落でワンストップの対応ができる。</p> | <p>①商品の仕入れ、売れ残り商品を管理するノウハウがない。</p> | <p>①移動販売を直営でできる資金力がないのではないか。</p> <p>②移動販売を行う人材の確保</p> <p>③移動販売、経営、商品管理ノウハウの習得</p> | <p>①社会福祉法人がどこまで商売ベースでできるか。福祉サービスを主体とする場合は、補助金を導入することも検討しなければならない。（補助金の導入がないと継続しない）</p> |
| 8 5. 自治体 | <p>【雇用につながる会社組織（3セク方式）をつくり移動販売を行う】</p> | <p>①新たな雇用が確保できる。</p> <p>②3セク方式の場合、法人であり行政と違って柔軟な対応ができる。</p> <p>③制度、制約からの自由に活動できる。</p> <p>④民間の資本、人材、技術等を有効活用できる。</p> <p>⑤官・民それぞれの長所の活用による相乗効果が期待できる</p> | <p>①大きな自治体で、ある程度人口がいるところであればいいが、小さい自治体では厳しい。（収益が見込めない）</p> <p>②経営努力が弱くなる可能性が大きい</p> <p>③自治体財政危機の要因となる</p> | <p>①事業計画の不明確さと安易な事業化。</p> <p>②安易な需要予測に基づく過大な投資。</p> <p>③事業採算性を度外視した事業計画。</p> <p>④小さい自治体であれば移動販売だけではなく、他の事業を組み合わせた多角経営が必要</p> | <p>①県内での移動販売の空白地域の把握と、その中で移動販売を必要とする地域の絞込み。そのうえでの事業計画を策定する。</p> |

移動販売等の仕組み：(②事業者の連携又は、事業者の持つ他の機能を組み合わせた仕組み)

| 項目 | 仕組み | メリット | デメリット | 課題、問題点 | 方策 |
|----|---|--|---|--|---|
| 9 | 2. 小売業者など(量販店、小・個人商店、商工会など) 【地域商店と農協が連携して移動販売を行う】 ①農協(Aコープなど)から商品を仕入れ、地元商店などが移動販売を行う。 | ①商品の仕入れを安定的に確保できる。 | ①農協の直販所やAコープのある地域に限定される。 ②商店規模により販売エリアが限定される。 | ①連携する地元商店を増やして、販売地域を広げる必要がある。 | ①複数商店で共同組合などをつくり対応する。 |
| 10 | 3. 農協 【直販所商品の集荷と併せた移動販売を行う】 ①直販所とAコープを営んでいる農協が最も望ましい。農協がAコープ商品の移動販売を行い、販売地点で農作物などの集荷を行う。 Aコープを持っていない場合は、地元商店(中心部)と連携する。 | ①集荷と移動販売を併せることで、効率的な運営が可能となる。 ②農業資材の配達も兼ねれば更に利便性が向上する。 ③移動販売先で野菜の集荷ができ、生産者の出荷手間が省ける。 ④農協の所有するトラックの活用ができる。 | ①集荷作業に時間を要する。 ②集荷と販売の二人の担当が必要になる。 ③移動販売車両に農産物を積み込むためには大型車両が必要になる。 | ①集荷作業を併用するだけのニーズと、効率性を検討する必要がある。 ②予め注文をとる方法ができないか。 | ①実際に集荷作業を実施している地域で試行する。 ②集荷による効率性が向上した利益を買い取り価格に反映させる。 |
| 11 | 3. 農協 【農協が年金の取り扱い、納税など金融機能を併せた移動販売を行う】 ①金融業務の実施日を決める(年金の取り扱い日など) ②Aコープや直販所商品の移動販売を行う。 | ①農協の出張所がない地域での利便性を向上させることができる。 | ①金融業務を専属で行う人員が必要ではないか。 | ①公金の管理を十分に行う必要がある。 | ①金融サービスを併用する時のみ2名体制で移動販売を行う。 |
| 12 | 4. 社会福祉協議会 【社協と移動販売事業者が連携し、福祉サービスを併せた移動販売を行う】 ①社協が移動販売に同乗又は同行し、高齢者の見守り、安否活動を行なう。 | ①商品管理(社協の仕入れ、売れ残り商品の管理)に対応できる。 ②高齢者の生活支援につながる。 | ①商品販売と福祉サービスの2名体制となる。 | ①主体をどちらが担うか(社協の場合)見守りを併せて実施することは、見守りも販売も中途半端にならないか。 ②事業者が主体の場合、経営上は有利だが、福祉的観点から見守りができるか、単なる情報提供だけになるのではないか。 | |
| 13 | 5. 自治体 【自治体が直営で行政サービス(行政文書や広報、福祉サービスなど)を併用した移動販売を行う】 | ①収益性の少ない地域での買い物の手段が確保できる。 ②住民ニーズに対応できる。 | ①財政負担が大きい ②経営、販売ノウハウがない。 ③商品の仕入れ、売れ残り商品に対応するノウハウがない。 | ①行政がやるべきか。 ②商品仕入先の確保 ③経営、販売、商品管理ノウハウの取得 | ①費用対効果の検証 ②直営以外の3セク、委託方式などの検討 |

移動販売等の仕組み：(②事業者の連携又は、事業者の持つ他の機能を組み合わせた仕組み)

| 項目 | 仕組み | メリット | デメリット | 課題、問題点 | 方策 |
|--------------|--|---|-------|--|--|
| 14 5. 自治体 | <p>【地域の核となる事業体や地域の農協、三セクが中心となり複合的なビジネスとして移動販売を行う】</p> <p>①建設業者など地域の核となる事業所が主体となり、一定の商品管理ができる量販店（農協のAコープなど）と企業体をつくる。量販店から商品を仕入れ、建設業者が移動販売を行う</p> | <p>①生活を守るための仕組みを作り上げることで、地域のニーズに対応でき、新たなシステムを作り上げることで新たな雇用や収入が確保できる。</p> <p>②商業法人化による経営体となることから、個人経営より他からの信用が増すとともに、雇用関係を構築することにより、安定的な仕事を提供できる。</p> <p>③拠点施設において企画力、経営力のある人材を確保することにより、組織の経営改善を行うことができる。</p> | | <p>①地域の企業には体力的な余裕がなく、食品販売分野に進出するのは現状では困難。また、販売分野進出に意欲があっても有力な企業が存在する地域が限定されるため、県下的な拡がり難しい。</p> | <p>①体力的に厳しい企業体は、本業の経営見直し、改善が先決。その後に売り上げを伸ばすための事業展開を図る。</p> |
| | | | | | |
| | | | | | |
| | | | | | |
| | | | | | |

移動販売等の仕組み：（③販売収益を向上させる仕組み）

| 項目 | 仕組み | メリット | デメリット | 課題、問題点 | 方策 |
|-------------------------|--|--|---|--|---|
| 15 販売効率を上げ採算性を高める仕組み | <p>【販売地点を集約した移動販売をする】</p> <p>①集落の代表的な場所（集会所、個人宅など）に利用者に集まってもらい移動販売の効率化を図る。 ア) 送迎（ボランティア）＋移動販売 イ) 送迎（行政サービス）＋移動販売</p> | <p>①事業者は販売地点が集約されることにより効率的な販売ができる。（販売エリアの拡大を期待） ②地域で移動販売を利用し、残していく意識を育てることができる。その結果、利用者の増加や地域購入券など地域で補完する仕組みが実践しやすくなる。</p> | <p>①販売地点までの移動手段の確保など、新たなサービスが必要となる。 ②利用者の立場では利便性が悪くなる。 ③地域ボランティアで送迎サービスを実施する場合、事故の対応等、安全面での不安がある。（保険は社協の保険で対応できるが運転手の精神的な不安は残る）</p> | <p>①週に1、2回の送迎ボランティアが地域で確保できるか。 ②社協の行う移送サービスと抱き合わせができないか。 ③集約した場合に、商品代金を安くするなど、地域へ還元できることがないか。（大手事業所が対象となる）</p> | <p>①行政で送迎サービスを行うサロン利用者を対象に試行する</p> |
| 16 利便性を高める仕組み（地域の協力） | <p>【移動販売業者に移動販売を利用したい方の情報提供を行う】</p> <p>①高齢者と接する機会が多いデイサービスなどの場で買い物の困りごとについて情報収集を行い、社協若しくは市町村福祉担当課から事業者へ情報提供を行う。 ②民生委員、区長などの協力も必要。</p> | <p>①利用希望者のニーズに対応できる（買い物空白地域の解消につながる） ②間接的な効果として、高齢者の外出機会が増えることにより介護予防につながる。 ③事業者の収益増加につながることも考えられる。</p> | | <p>①既存のネットワークを活用し、継続性のある情報共有の仕組みを構築することが必要。（例えば、サンプルザの見守り協定など）</p> | <p>①個人事業者と見守り協定が締結できないか。ひいては、移動販売の公益性を評価することもできる。</p> |
| 17 販売収入を上げる仕組み | <p>【地域購入券（商品券）を地域で購入し、収益向上につなげる仕組み】</p> | <p>①集落単位での協力により、一定の収益が確保できる。 ②地域で移動販売を守る仕組みができる。</p> | | <p>①高齢者に会員制度が馴染むのか ②購入者へのメリット</p> | |
| 18 販売収入を上げる仕組み | <p>【商品単価のアップ】</p> | <p>①一定の収益が確保できる。</p> | | <p>①高くても買う付加価値の高い商品が必要。また、そういった商品の仕入れルートの開拓。 ②どこまでアップしていいか、地域で調べる。</p> | |
| 19 販売収入を上げる仕組み | <p>【分担金を徴収する】</p> <p>①価格を会員価格と非会員価格にする</p> | <p>①集落単位での協力により、一定の収益が確保できる。 ②地域で移動販売を守る仕組みができる。</p> | | <p>①高齢者に会員制度が馴染むのか ②購入者へのメリット</p> | |

移動販売等の仕組み：(③販売収益を向上させる仕組み)

| 項目 | 仕組み | メリット | デメリット | 課題、問題点 | 方策 |
|-----------------------------|---|---|-------------------------|---|-------------------------|
| 20 販売地点で工夫する仕組み | 【集会所など地域の拠点となる場所を商品の保管場所にする】 ①備品として冷蔵庫や冷凍庫などを備え付ける ②生協の宅配商品保管場所として ③移動販売、宅配商品の保管場所として | ①利用者の都合の良い時間帯に商品を取りに行くことができる。 | ①集会所で商品の仕分けを行う人員が必要となる。 | ①集会所などの管理、購入商品の仕分けなど、世話役を地域で取りまとめることができるか。 ②食品衛生法などの研究 | ①台所付きのコミュニティセンターなどで試行する |
| 21 仕入れロスを抑える | 【POSシステムの導入】 ①効率化、経費の縮減を進め収益率の向上を図る。 | | | | |
| 22 初期投資を抑える仕組み | 【廃車公用車の活用】 ①自治体の廃車公用車を事業者に譲渡し、移動販売車として活用する。移動販売に必要な改造は、補助金で対応することも検討する。 | ①事業者の初期投資額を抑えることができるため、事業に着手しやすい。又は車体の更新費用が安価となる。 | ①耐用年数に見合う改造しか出来ない | ①譲渡 | |
| 23 地域の協力により移動販売等を維持する仕組み | 【個人商店と住民による任意団体の設立】 ①移動販売等を実施している個人商店と地域住民が「購買グループ」(任意団体)を組織し、地域で購買力を維持する仕組み | ①地域で事業を継続する仕組みになる ②任意組織になることで、個人商店への補助が可能となる | | ①地域に密着した商店が必要 | |
| | | | | | |

移動販売等の仕組み：(④宅配サービス)

作成・更新日(19.12.20)

| 項目 | 仕組み | メリット | デメリット | 課題、問題点 | 方策 |
|----------|--|---|---|---|--|
| 24 宅配 | <p>【社協又はケアサービス事業者と地元商店の連携して宅配サービスを行う】</p> <p>①社協、ケアサービス事業者はデイサービスの送迎を実施している。その際に注文をとり、商品調達は商店が行い、商品の配達も社協、ケアサービス事業者が行う。 ②市町村によっては弁当配達サービスや介護事業（ヘルパー派遣）などを行っているところがある。 ③注文とり、商品配達も社協が行い、商品の調達は業者がやるという役割分担型もある。</p> | <p>①移動販売の車両が不要。 ②商品の仕入れや、残った商品の対応が不要。</p> | <p>①販売回数が限定される。</p> | <p>①デイサービス利用者を対象にしており、新たな配達コストも発生しないのであれば、無料サービスとしてできないか。 ②販売ではなく、商品配達への委託という捉え方ができないか。 ③採算性という面で疑問がある。（採算性が確保できるか）</p> | <p>①社協の弁当配達サービスの改良型 1) 社協が宅配マージンを商店から買う。 2) はじめは、既存の弁当配達サービス利用者から始めてみる。（新たな配達コストが発生しない） ②営利事業として実施する場合は定款の変更をして行う。</p> |
| 25 宅配 | <p>【自治体が直営で宅配サービスを行う】</p> <p>①地域担当制で地域を決め、朝夕の出勤時間を利用して宅配サービスを行う。又は、公務で外出する職員が届ける。 ②利用者は欲しいものがあれば、役場などに連絡する。</p> | <p>①業務内で行うため人件費がかからない</p> | <p>①日用品、雑貨の取り扱いは出来るが、生鮮食品などの取り扱いは出来ない。</p> | <p>①職務を統括する仕組み（商品の仕入れ、組織づくり）づくりが必要 ②惣菜など生鮮食品のニーズは給食センターを活用</p> | |
| 26 宅配 | <p>【お弁当、惣菜のニーズには学校の給食センターを活用した宅配サービスを行う】</p> | <p>①空き時間を有効活用できる。 ②給食センター施設、設備を利用でき大きな初期投資が不要。（車、調理士、運転手など）</p> | <p>①空き時間を利用した新たなサービスではあるが、仕事量が増えるため、人員の増員も考えられる。</p> | <p>①学校の理解をえることが可能か ②地域商店から食材を仕入れ、商店の活性化を図れないか。</p> | |
| 27 宅配 | <p>【生協と農協の連携による宅配サービス】</p> <p>①生協の役割はチラシ、商品の提供。JA職員が注文をとりと商品の配達を行う。 ②カタログは写真に○を付け、必要数を記入する。高齢者に必要ないチラシは配布しない。 ③週に1回、JAの年金担当者が年金業務と併せ各課を巡回し回収する。JA職員が注文入力し、後日、商品の配達も行う。 (JA支店の統廃合によりJA組合員の利便性の確保が求められていた)</p> | <p>①宅配の御用聞きを行うことで、高齢者の注文方法に対する不安を除ける。 ②商品を取りにいけない方に対して対応できる。 ③地域に密着した農協が御用聞きを行うため、一定の利用者が確保でき、利用者も安心して利用できるのではないか。 ④新たな設備投資は少額で済む。（そのその本来業務の一環として行なうため） ⑤連携効果として、宅配時に利用者が生産している農産物などを集荷し、生協店舗で販売することができる。</p> | <p>①本来業務に付随するサービスとなるため、効率性が劣る可能性がある。 ②生協の配送センターとの位置関係によっては、新たな配達コストが発生することが考えられる。 ③農協職員の業務量の増加が考えられる。</p> | <p>①注文とり、配達を郵便局ができないか。 ②社協ができないか</p> | |
| 28 宅配 | <p>【地域商店や住民による宅配サービス】</p> <p>①生協のように会員登録して出資金も出してもらって期限を決めて注文したものを地区の集会所とか集まりやすい所に届け、取に行ける人は自分で行ったり、元気な人が当番で配ったり、地区の助け合いでやっていく。 ②御用聞き若しくは各戸の郵便ポスト等に注文票に記入していれてもらう。</p> | <p>①地域、民間による仕組みであるため継続性が確保できる。 ②安否確認など見守り活動ができる。</p> | | <p>①地域内で世話役が確保できるか</p> | |

移動販売等の仕組み：(④宅配サービス)

| 項目 | 仕組み | メリット | デメリット | 課題、問題点 | 方策 |
|----------|--|--|--|---|--|
| 29 宅配 | <p>【商工会による宅配サービス】</p> <p>①商工会会員が組織する事業者が宅配サービスを行う。事業者が行う宅配サービスに対して助成する。</p> | <p>①地域商店が買い物代行を行うことにより、高齢者の安否確認が行えるとともに地域での見守り体制が図られる。</p> <p>②商工会が関与することにより、事業の継続性も確保できる。</p> | | <p>①商工会との連携により、宅配サービス事業者を拡大を図る。</p> | <p>①民生委員等の協力を得ながら、事業の周知と宅配サービス利用者の拡大を図る。</p> |
| 30 宅配 | <p>【ブロードバンドを活用した宅配サービス】</p> <p>①ブロードバンドで整備するIPフォン（利用料：無料）を利用して商品の注文を行う。</p> | <p>①利用者間の通話が無料のIPフォンを利用することにより、利用者、商店側の経費・費用の削減が図れる。</p> | <p>①提供できるサービスが、ブロードバンド整備済み地域に限定される。</p> | <p>①インターネットを利用した商品の注文も可能となるが、高齢者に分かりやすい利用方法や環境作りが必要となる。</p> | <p>①当面は無料電話利用から始め、ブロードバンドを活用した高齢者の生活支援機能として発展させていくことを検討する。（福祉部局などと連携して活用方法を検討）</p> <p>②高齢者の生活支援の視点で、ブロードバンド整備を進めていく。</p> |
| 31 宅配 | <p>【買い物宅配サービス】</p> <p>①一定金額以上の買い物をした場合に、商品の宅配を行う。</p> <p>②単独商店、複数の商店、商店街での取り組みが考えられる。</p> | <p>①高齢者の見て買い物ができるニーズに応えることができる。</p> <p>②商店街の活性化と利用促進が期待できる。</p> | <p>①無料の宅配サービスであるため、一定金額以上の購入額がある場合のサービスに限定される。</p> | <p>①宅配エリアが広域に及び（集落外）ような場合、宅配用の人員を確保する必要がある。</p> | <p>①中山間地域の商店で実施する場合は、商店街、複数の商店が共同で実施することで効率的且つ少ない費用でサービスが提供できるのではないかと</p> |
| | | | | | |
| | | | | | |

移動販売等の仕組み：(⑤その他、生活物資を確保する仕組み)

| 項目 | 仕組み | メリット | デメリット | 課題、問題点 | 方策 |
|---------------|--|---|---|---|---|
| 32 買い物バス | <p>【一定規模の量販店又は商店街と連携して週1回程度の移送サービスを実施する】</p> <p>①無料の買い物バスを運行する。</p> | <p>①商店街の活性化につながる。</p> <p>②商品を見て、選んで買いたいお年よりのニーズに対応できる。</p> <p>③外出支援にもつながり、高齢者の介護予防効果も期待できる。</p> | <p>①一定の売上げがないと、無償の送迎サービスを継続することができない。</p> | <p>①商工会が商店街等と連携して送迎バスの運営ができないか。</p> <p>②沿線住民の移動手段も確保したい場合は、双方の利害関係を調整し、有償による運送形態がとれないか検討する。</p> | |
| 33 郵政公社の活用 | <p>【郵便局舎を利用して地域で商店を運営する】</p> | <p>①地域に商店のない地域では有効な買い物手段となる。</p> | | <p>①商店経営だけでは事業を継続していくことが難しいため、多角経営することを検討する。</p> | |
| 34 郵政公社の活用 | <p>【郵便配達を活用】</p> <p>①住民・・・必要な食品・物資を受付窓口に電話発注。 ②受付窓口・・・農協又は量販店など。受注品をまとめ、郵便局に。 ③郵便局・・・曜日を決めて配達か、通常の郵便物の便に配達</p> | | | <p>①受付窓口の設置 ②郵送料の補助 仮に50戸に週一回で配達し、配達補助を500円と仮定すると、 年間経費50戸×500円×52週=130万</p> | |
| 35 集落支援 | <p>【人材マッチング】</p> <p>①後継者がいない商店等への対応</p> | <p>①商店経営者の同意を得ることによって、経営を継続させることが可能。</p> | | <p>①収益の確保できない地域で後継者の確保が必要となる。</p> <p>②山間部では土地や商売に対して強い愛着があり、経営者の理解を得ることができるか。</p> | <p>①商店等を継続していく必要性を地域が一体となって説得して行くことが必要。</p> |
| 36 | <p>【公設民営で商店を確保】</p> <p>①商店のない地域において、公設民営で商店を確保する仕組み</p> | <p>①新たな雇用と地域の消費生活活動に寄与できる</p> | | | |

バス路線の一部変更について

1 一部変更する路線の概要

地域住民の要望を受け、高南観光自動車が行う北ノ川線の一部を、別紙「一般乗合旅客自動車運送事業の運賃届出書」及び添付資料のとおり変更する。

なお、これまで折り返していたものをループ運行することになるので、運行経費等の増加にはほとんど繋がらない。

2 本会議で合意を求めること

この変更で、野地地域の住民等が、窪川方面・北ノ川方面に行く場合は、遠回りすることになる。また、運行距離が伸びることで、制度上、運賃の増加にも繋がる。

しかし、今回の変更は、弘瀬地域の住民の要望を受けて行うものであり、その影響で野地地域からの運賃が増加することは相応しくない。

このため、道路運送法 9 条に基づき、本会議を活用して路線変更に伴う「協議運賃」の合意を求めるものである。

■道路運送法（抜粋）

(一般乗合旅客自動車運送事業の運賃及び料金) ※第 2～3 項、第 5～6 項は省略

第 9 条 一般乗合旅客自動車運送事業を営業者（以下「一般乗合旅客自動車運送事業者」という。）は、旅客の運賃及び料金（旅客の利益に及ぼす影響が比較的小さいものとして国土交通省令で定める運賃及び料金を除く。以下この条、第 31 条第 2 号、第 88 条の 2 第 2 号及び第 5 号並びに第 89 条第 1 項第 1 号において「運賃等」という。）の上限を定め、国土交通大臣の認可を受けなければならない。これを変更しようとするときも同様とする。

4 一般乗合旅客自動車運送事業者が、地域における需要に応じ当該地域の住民の生活に必要な旅客輸送の確保その他の旅客の利便の増進を図るために乗合旅客の運送を行う場合において、国土交通省令で定めるところにより、地方公共団体、一般乗合旅客自動車運送事業者、住民その他の国土交通省令で定める関係者が当該運送に係る運賃等について合意しているときは、当該一般乗合旅客自動車運送事業者は、第 1 項及び前項の規定にかかわらず、あらかじめ、その旨を国土交通大臣に届け出ることをもって足りる。 これを変更しようとするときも同様とする。

【法の解釈】

バス運賃は上記 1 項に基づき定められているが、上記 2 項により省令で定める関係者（本会議構成員）が合意し、国土交通大臣に届け出ることによって、1 項で定めた運賃によらず運行することができる。

(案)

様式第2—1号

平成20年9月18日

高知運輸支局長 様

地域公共交通会議においての協議が調ったことを証する書類

下記のとおり地域公共交通会議を開催し、下記のとおり合意に至ったので、その旨証明します。

記

1. 地域公共交通会議の名称及び対象市町村
(名称)

四万十町地域公共交通会議

(対象市町村)

四万十町

2. 地域公共交通会議にて合意に至った年月日

平成20年9月17日

3. 合意の内容

有限会社高南観光自動車の北の川線路線延長に伴い、運賃の設定を別紙「運賃表」のとおりとすることについて合意しました。

平成20年9月18日

四万十町地域公共交通会議

主宰者 四万十町長 前田 哲生 証明印