

## 互助輸送（許可・登録を要しない輸送）について

地域における移動手段の確保にあたっては、まずは公共交通機関の確保・充実を基本とするが、利用者のニーズの多様化や交通事業者の厳しい実態を鑑みると、ボランティア団体や地域の助け合いによる輸送サービスの重要性が増すものと考えられる。互助輸送の仕組みを整理し、導入の検討を進めることとする。

### 1. 互助輸送（許可・登録を要しない輸送）について

#### (1) 概要

互助輸送（許可・登録を要しない輸送）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サービスのことである。高齢になっても障害があっても、通院、買い物などに伴う「外出・移動」は欠かすことができない。自分で外出することに困難を感じる人たちにも、使いやすく安全な移動手段を確保することが求められている。互助輸送（許可・登録を要しない輸送）では、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ることが期待されている。

#### 許可・登録の手続きが不要な運送（無償：互助活動、運賃収受は不可）

| 区分       |                     | 許認可  | ナンバー | 協議会            |
|----------|---------------------|------|------|----------------|
| 企業<br>団体 | 企業などが実施する民間送迎バス     | 該当なし | 白    | 運行者との<br>合意が必要 |
|          | 社会福祉法人などが実施する民間送迎バス |      |      |                |
| 行政       | 市町村の車(保険付)で住民が運行    |      |      |                |
| 地域       | 地域ボランティアによる送迎バス     |      |      |                |

#### 運行実施主体（\*NPO法人等ほか）

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、商工会など

#### (2) 互助輸送（許可・登録を要しない輸送）の検討

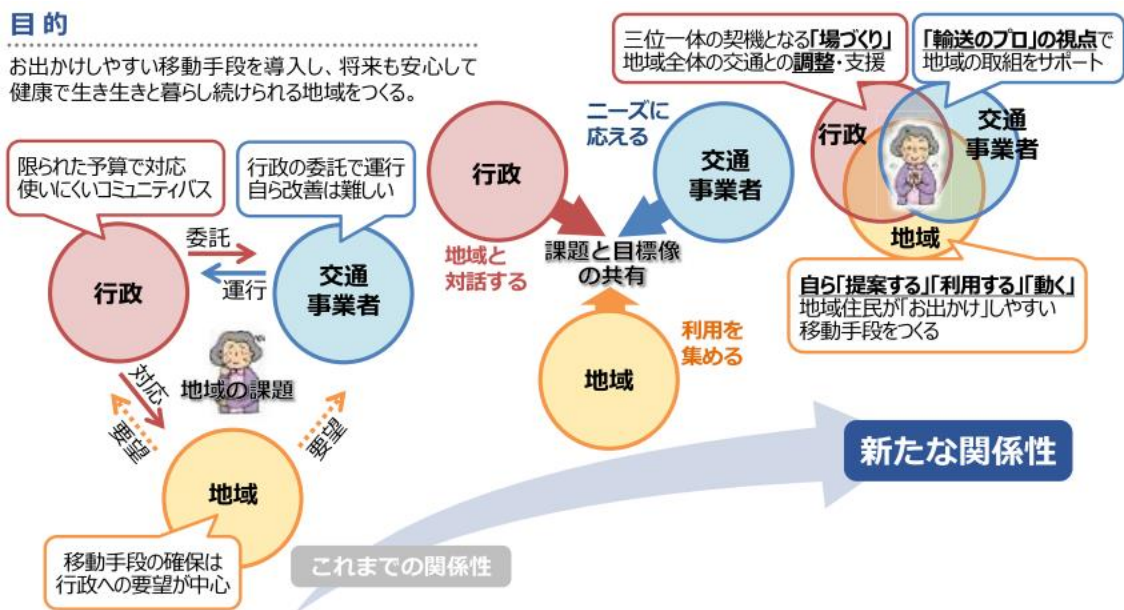
互助輸送（許可・登録を要しない輸送）を検討するにあたって、地域住民の外出支援を考える上で普段の生活にあわせた経路や時刻に加え、行動範囲や移動目的などにも考慮することが求められるが、互助輸送は、地域住民に移動手段として「相乗り」が基本にあり、一人ひとりの生活スタイルに合わせることは難しく、実現が可能な運用の仕組みを検討していくことが重要である。

#### 互助活動における地域で取組む移動・外出支援

- ・食料品などの購入アクセスが困難な地域への支援
- ・食料品などの購入による荷物の運搬支援
- ・閉じこもりがちな高齢者の外出支援 ・高齢者の単身世帯などの見守り支援

### (3)各移動手段の役割を考える

新たな移動手段を導入する目的は、お出かけ環境を整え、外出の機会を増やすことにあり、今まで行われている移動手段に代わって、安い移動手段を提供することが目的ではない。大井町では、おおいゆめバス・富士急湘南バス株式会社の路線バスといった主軸となる公共交通があるため、移動の基本はそれら基幹的な公共交通を中心に考える。ただし、利用者に無理な乗り換えを強いることは、不便で利用されない移動手段になるおそれがあるため、この場合、目的地まで直行するかわりに、運賃を高く設定するなどして、既存の公共交通ネットワークに配慮する方法を検討する。また、バスが走っていない地域であっても、タクシーとの役割分担を考えなければならず、それは、新たな移動手段によってそれまでタクシーを利用していた人がタクシーを利用しなくなり、タクシーの撤退など、かえって地域が疲弊する結果になりかねないためである。ボランティア運送を行う場合は、その範囲を日常的な趣味交流の範囲内に限定するなど、タクシー事業者との役割分担を話し合う必要がある。



三者の役割分担のイメージ図

## 2. 互助輸送（許可・登録を要しない輸送）のポイント

- (1) 自家用車（白ナンバー）を使える
- (2) 第1種免許で運転可能
- (3) 運送に要した燃料費、道路通行料、駐車料金に限り、利用者から受領できる
- (4) 自治体から車両の購入費や維持管理費の補助を受けることができる

### ◆モデル1. 利用者が燃料代等の実費のみを負担

提供者：地域住民又は NPO 法人等の団体が、輸送サービスを提供。

利用者：実際の運行に要した燃料代、道路通行料及び駐車場料金を負担する。

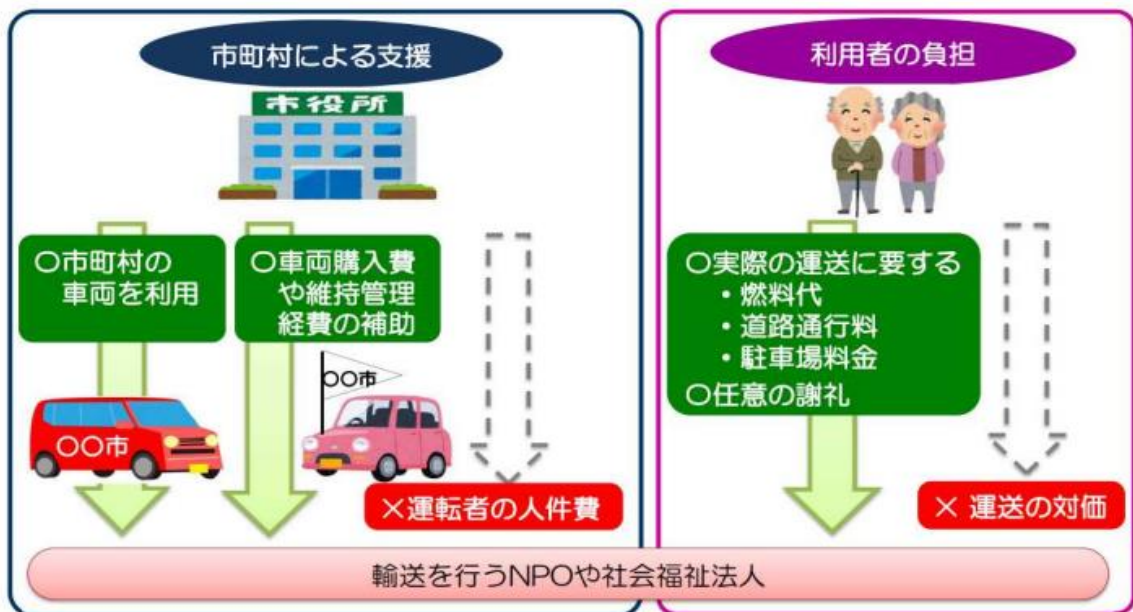
費用：利用者の実費負担を超える費用は、別の活動で集める寄付金などで賄う。

車両：NPO 法人等の団体が所有する車あるいは行政が用意した車を使用。

運転手：地域住民、団体職員。

※行政は車検等の法定の整備費用、任意の自動車損害賠償保険料について補助可能。

※運転ボランティアが持ち込む所有車両を使用することも可能。



### ◆モデル2. 利用者負担なく、市町村が負担

提供者：地域住民又は NPO 法人等の団体が、輸送サービスを提供。

利用者：負担なし。

費用：市町村が法定整備費用、保険料、実際に要した燃料代、道路通行料及び駐車場料金を負担。

車両：市町村にて車両の購入（あるいは市町村が所有する車両の貸与）。

運転手：地域住民、団体職員。

### 3. 互助輸送(許可・登録を要しない輸送)の明確化

#### (1) ルールの明確化

- ・ 互助輸送(許可・登録を要しない輸送)について、実費代等の他に一定の金額を収受することが可能な範囲を明確化(それ以外のものを受け取る場合には有償とする整理)
- ・ 営利を目的としない「互助」による輸送のために、自治体の車両を活用するなど、輸送の対価に当たらない支援を公表(受け取っても対価にあたらない範囲について整理)

#### (2) 運行方法

互助輸送(許可・登録を要しない輸送)を行おうとする場合には、白ナンバーによる運行と限定されており、利用者から受け取ることができる金銭等の額は、運送に要した燃料代、道路通行料及び駐車場代のみであり、そうした実費では賄えない経費は別の方法で賄う必要がある。

#### (3) 地域の担い手

互助輸送(許可・登録を要しない輸送)は、運行にあたって運転手などが対価をもらって輸送を行うことができず、予約の受付や連絡係、運転手及び付添人などは、「無償」によるボランティアとして位置付けられている。

#### (4) 行政の支援

| 導入支援          | 内容                                    |
|---------------|---------------------------------------|
| 導入する自治会への支援   | 運営方法や仕組みづくりなどの支援                      |
| 車両の提供         | 前項「車両の提供」手段を検討し車両を提供                  |
| 燃料費の提供        | 導入する自治会から町内の活動範囲及び運行形態などから算出される燃料代の負担 |
| 保険料の提供        | 自動車保険(任意保険)に加入する保険料の負担                |
| 安全運転「講習会」の受講費 | 運転手に対する安全運転に関わる受講費の負担                 |
| 車両整備          | 車検や車両整備にかかる費用の負担                      |
| 運行に必要な備品類     | アルコールチェッカーなど安全運行に必要な備品類の負担            |

#### 4. 安全確保のための措置

##### (1) 運転者に対する教育(安全運転の確保)

道路運送法上の許可・登録を要しないということは、道路運送法が定める輸送の安全や利用者保護の措置が担保されていないということになり、輸送ドライバーに対して、運転者講習は義務付けられていない。そのため、運行主体において、運転者の運転技能や知識をどのように確保するのか十分検討し、輸送の安全確保に努める必要がある。

○神奈川県内国土交通大臣認定講習実施機関（令和3年6月1日現在）

|   | 認定機関                    |
|---|-------------------------|
| 1 | (特非) かながわ福祉移動サービスネットワーク |
| 2 | (特非) 横浜移動サービス協議会        |
| 3 | (有) 神奈川ドライバーズネット        |
| 4 | 福祉クラブ生活協同組合             |
| 5 | (福) 川崎市社会福祉協議会          |
| 6 | 医療アクセス権プロジェクト           |
| 7 | 神奈川高齢者生活協同組合            |
| 8 | (株) メディコサービス            |
| 9 | (福) 小田原福祉会              |

##### (2) 各種保険による対策

安全の確保に関する措置として、自動車保険の加入状況や事故の際の責任の所在がどのようなものとなるかといった点について、運行主体が、利用者に対し、わかりやすく周知することも必要である。

###### ① 自賠責保険と自動車保険

自動車保険は自賠責保険と任意保険の二重構造である。法律で加入が義務付けられている自賠責保険と、万が一の場合に自分を守るための任意保険の両方に加入し、不足部分を補完する体制を取ることを検討する。

| 補償範囲<br>保険種類 | 相手への補償  |   | 自分への補償  |   | その他  |   |
|--------------|---|---|---|---|--|---|
|              |  怪我・死亡 |  車・物 |  怪我・死亡 |  車・物 |  示談交渉 |  ロードサービス |
| 自賠責保険        | ○   | ×   | ×   | ×   | ×  | ×   |
| 自動車保険        | ◎   | ◎   | ◎   | ◎   | ◎  | ◎   |

## ②自動車事故以外の賠償事故に対する保険

乗降介助中に利用者にケガを負わせてしまった場合や、他人の所有物を破損してしまった場合など、自動車事故以外の賠償事故にも備えることができる保険がある。

## ③自動車保険の損害賠償責任の範囲

自動車損害賠償保障法三条の規定では、自動車事故によって生じた人身事故の損害については、運転者の故意・過失を問わず、事故を起こした車の運行供用者（自動車の所有者等）に賠償責任を負わせるとされている。

※以下の要件を満たした場合、運行供用者とされる

- ・運行支配権をもつ者…車の使用に対して、その人が支配権を有していること。
- ・運行利益の帰属…車の使用により受ける利益がその人に帰属すること。

## 5. 運行経費の算出方法について

燃料費の算出は以下のとおりとする。

走行距離 (km) ÷ 燃費 (km/ℓ) × 1 ℓ 当たりのガソリン価格 (円/ℓ)

(数値の算定根拠)

- ・走行距離：地図情報サイトで計測した距離
- ・燃費：自動車情報サイトで車種ごとに公表されている燃費
- ・ガソリン価格：ガソリン価格調査機関が公表する価格

## 6. 運行の対価について

互助による輸送と判断される内容と有償と判断される内容

| 適用の範囲   | 範囲外（有償と判断）  |
|---|---|
| ①サービスの提供を受けた者からの給付が「好意に対する任意の謝礼」と認められる場合  | <ul style="list-style-type: none"> <li>・ 予め運賃表などを定め金銭の収受が行われる場合</li> <li>・ 会費として収受され、運送サービスの提供と会費の負担に密接な関係が認められる場合</li> <li>・ 「カンパ」などの運送とは直接関係ない名称を付して利用者から収受する金銭で、運送行為に対する反対給付と認められる場合</li> </ul>  |
| ②サービスの提供を受けた者からの給付が、金銭的な価値の換算が困難な財物や流通性の乏しい財物などによりなされる場合（自宅で採れた野菜を定期的に手渡す場合など）        | <ul style="list-style-type: none"> <li>・ 流通性、換金性が高い財産的価値を有する金券や、希少価値を有する財物等の収受を受け取る場合（商品券、図書カードなど）</li> <li>・ サービスの交換として有料で点数を購入して貰うなどの場合や、地域通貨で対象サービス内容、流通範囲、交換可能な財・サービス内容に応じて認められる場合</li> </ul>   |
| ③ボランティア活動として行う運送において、実際の運送に要したガソリン代、有料道路使用料、駐車場代のみを収受する場合                             | —   |
| ④市町村の公共サービスを受けた者が対価を負担しておらず、反対給付が特定されない場合（子供の預かりや家事・身辺援助の提供など運送に対する固有の対価の負担を求めないものなど） | <ul style="list-style-type: none"> <li>・ 運送者から利用者にガソリン代などと称して実費や運賃を要求する場合</li> <li>・ 施設等から委託契約を受けて当該施設までの運送を行う場合や訪問介護事業所が行う要介護者の運送</li> <li>・ 運送を行う場合と行わない場合で料金が異なる場合、運送に対する反対給付が特定される場合</li> </ul> |

## 7. 他の自治体の事例（参考）

### (1) 住民などが独自に運行して外出支援をしている事例

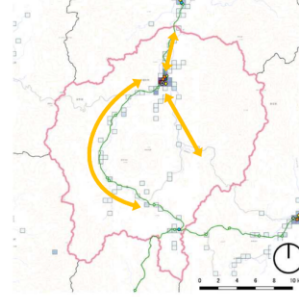
#### なかとんべつライドシェア

（北海道中頓別町）

|      |  |
|------|--|
| 背景   | <ul style="list-style-type: none"> <li>路線バスや都市間バスは、路線が少なく、便数も少ない</li> <li>タクシーは、町内に計2台しかなく、これらが稼働中の場合、町内の交通資源は自家用車のみ</li> </ul>  |
| 運行内容 | <ul style="list-style-type: none"> <li>町民のボランティア・ドライバーのマイカーを利用した相乗り</li> <li>出発・目的地いずれかが町内であれば、町外の利用も可能</li> <li>マッチングプラットフォームを利用し、町民の他、来訪者も利用可能</li> </ul>  |
| 経緯   | <ul style="list-style-type: none"> <li>平成28年6月20日：第1回中頓別町シェアリング研究協議会</li> <li>平成28年8月3日：平成28年度第1回交通グループ会議</li> <li>平成28年8月24日：なかとんべつライドシェア実証実験開始</li> <li>平成29年4月20日：燃料代・システム利用料収受開始</li> <li>平成31年4月：継続が決定</li> </ul> |



#### ■交通ネットワーク



#### ■費用負担



#### ■取組のポイント

##### 地域の交通体系における役割

- 全町域をカバーする交通手段が必要であるが、町の財政や交通事業者の供給力では、交通サービス提供が困難であり、互助の輸送を導入
- 町では、高齢者・障害者を対象にタクシーチケットを配布
- ライドシェアで都市間バスとの接続に対応

##### 関係者の役割分担

- 交通事業者が研究協議会に参加、運輸支局もオブザーバーとして参加
- 下部組織として、ボランティアドライバーから構成される交通グループ会議を設置

##### 経費等の負担

- 中頓別町が主体となって導入し、運営（電話受付、マッチング）
- 町が主体となることで、取組に信頼感が得られる
- 無料では、利用しにくいとの声を踏まえ、平成29年4月から実費を収受

##### 地域住民の参加

- 交通グループ会議における安全対策の実施（町営自動車学校による講習会の受講、ヒアリングマップの作成・更新）

##### 利用の促進

- マッチングアプリの他、ライドシェア配車受付専用ダイヤル、町内6か所での代理配車
- 広報活動（広報誌での特集記事の掲載、ライドシェア通信の発行、町民フォーラムの開催、町内のイベントへの出店等）

##### 運転者等の確保

- ボランティアドライバーから構成される交通グループ会議を月1回開催し、情報交換や運営上の課題について対策を継続的に検討

#### ■運行概要

|           |   |      |                 |
|-----------|---|------|-----------------|
| 運営主体      | 中頓別町  |      |                 |
| 運行形態      | 相乗り型  | 車両   | 運転者のマイカー        |
| 運行ルート・エリア | <ul style="list-style-type: none"> <li>中頓別町内（ドア・ツー・ドア）</li> <li>発地又は着地が町内の場合は町外への配車は可能</li> </ul> |      |                 |
| 運行日・回数等   | <ul style="list-style-type: none"> <li>毎日、8時～24時</li> <li>（時間帯によっては配車ができない場合もあり）</li> </ul>       |      |                 |
| 運転者       | 75歳以下の地域住民 登録者数：15名（2019年9月末）   |      |                 |
| 利用者       | 町民及び来訪者 145名以上（2016/8/24～2019/3/31）   |      |                 |
| 利用方法      | マッチングプラットフォーム又は電話で申し込み  | 金銭収受 | あり（燃料代、システム利用料） |
| 利用者数      | 利用回数：887回（2016/8/24～2019/3/14）  |      |                 |

#### 天塩一稚内 相乗り交通事業

（北海道天塩町）

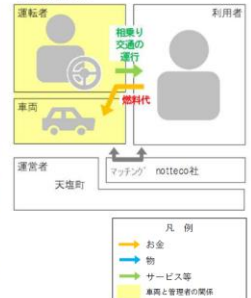
|      |   |
|------|---|
| 背景   | <ul style="list-style-type: none"> <li>最も近い総合病院、大型の商業施設などは70km離れた稚内市</li> <li>稚内市に直行する公共交通機関はなく日帰りの往復は困難</li> </ul>   |
| 運行内容 | <ul style="list-style-type: none"> <li>天塩町～稚内市を往來するボランティアドライバーと同乗希望者をマッチングして相乗りする交通サービス</li> </ul>  |
| 経緯   | <ul style="list-style-type: none"> <li>平成28年12月：地域再生計画「天塩町シェアリングコミュニティ構築プロジェクト」認定</li> <li>平成29年1月：株式会社notteco（ノッテコ）と提携</li> <li>平成29年3月：実証実験開始</li> <li>平成29年11月：本格導入</li> </ul> |



#### ■交通ネットワーク



#### ■費用負担



#### ■取組のポイント

##### 地域の交通体系における役割

- 天塩～稚内間の移動に限定することで、鉄道・バスやタクシーと競合を回避（天塩～稚内間は、鉄道・バスを乗り継ぐと3時間以上掛かり、日帰りが困難。また、タクシーでは片道約2万円と利用者はほとんどいない。）
- マッチングプラットフォームを利用し、運転者が稚内に行く予定を登録し、それに利用希望者が同乗の申請を出す仕組み

##### 関係者の役割分担

- 天塩町が主体となって導入し、運営

##### 経費等の負担

- 燃料代は利用者が負担

##### 地域住民の参加

- 運転者の条件を75歳未満としています。

- 安全運転・AED講習会を開催し、運転者が参加

##### 利用の促進

- 広報物だけでは伝わりにくいことから、直接、高齢者が集まる老人クラブに出向き相乗りの仕組みを説明
- 実際に利用してもらうために相乗りツアーを実施
- 高齢者は、スマートフォンなどを利用できない場合が多く、電話・窓口での申し込みに対応
- 知らない人のクルマに乗ることへの不安解消のため、利用者と運転者の相乗り交流会の開催

#### ■運行概要

|           |                             |      |          |
|-----------|-----------------------------|------|----------|
| 運営主体      | 天塩町                         |      |          |
| 運行形態      | 相乗り型                        | 車両   | 運転者のマイカー |
| 運行ルート・エリア | 天塩町～稚内間（ドア・ツー・ドア）           |      |          |
| 運行日・回数等   | ドライバーの移動予定による               |      |          |
| 運転者       | 町内在住者 登録者数：32名（2019年4月末）    |      |          |
| 利用者       | 18歳以上の町民 登録者数：82名（2019年4月末） |      |          |
| 利用方法      | マッチングプラットフォーム又は電話で申し込み      | 金銭収受 | あり（燃料代）  |
| 利用者数      | H30年度：311名（H29年3月からの累計）     |      |          |



## (2)市町村の車で住民が運行している事例

### 地域住民乗合交通 森の里ぐるっと

(神奈川県厚木市森の里地区)

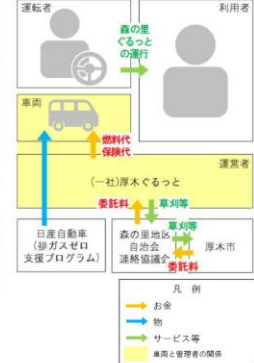
|    |  |
|----|--|
| 背景 | <ul style="list-style-type: none"> <li>森の里地区には、鉄道駅に向かう路線バスが地域の外周道路を運行しているものの地域内の移動には不便</li> <li>丘陵部を開発してつくられた住宅地で、地区内は坂が多く、高齢者や子育て世代にとっては、バス停留所までの移動も負担</li> </ul>               |
| 運行 | <ul style="list-style-type: none"> <li>「森の里ぐるっと」は、地域内を循環する定時定路線型の交通サービスで、停留所の他、運行ルート上であれば乗降可能</li> <li>平成26年4月から運営主体の自主財源で継続的に運行</li> </ul>                                      |
| 経緯 | <ul style="list-style-type: none"> <li>平成21年5月：森の里ふーらむ（厚木ぐるっとの母体）の総会で、森の里地域コミュニティバス事業の市民協働提案事業への提案が承認</li> <li>平成23年4月：実証運行</li> <li>平成23年10月：本格運行（平成26年4月からは自主財源で運行）</li> </ul> |



#### ■交通ネットワーク



#### ■費用負担



#### ■取組のポイント

##### 地域の交通体系における役割

|               |   |
|---------------|---|
| 地域の交通体系における役割 | <ul style="list-style-type: none"> <li>森の里地区内のみを運行することで、地区内外を運行する路線バスと棲み分け</li> </ul> |
|---------------|---|

|           |   |
|-----------|---|
| 利用者特性への配慮 | <ul style="list-style-type: none"> <li>高齢者等の利用にも配慮し、路線バスが運行しない街区内の道路等も運行ルートとし、自宅近くで乗降可能</li> <li>助手が同乗し、利用者の乗降を見守り</li> </ul> |
|-----------|---|

|                |   |
|----------------|---|
| 生活サービス機能確保との連携 | <ul style="list-style-type: none"> <li>地域住民の交流・憩いの場として開催される「森カフェ」、「ふれあい喫茶」に合わせた運行も実施</li> </ul> |
|----------------|---|

##### 関係者の役割分担

|        |   |
|--------|---|
| 検討の進め方 | <ul style="list-style-type: none"> <li>厚木市の市民協働提案事業を活用して、住民アンケート・ワークショップ等を実施し、運行ルート等を検討するとともに実証運行を実施</li> <li>厚木市は、地域公共交通会議での説明、運輸局への相談を実施</li> </ul> |
|--------|---|

|        |   |
|--------|---|
| 経費等の負担 | <ul style="list-style-type: none"> <li>本格運行後の運行経費は、厚木市から自治体に委託された草刈事業を実施して受け取る委託料で賄う</li> </ul> |
|--------|---|

##### 地域住民の参加

|          |  |
|----------|--|
| 安全・安心の確保 | <ul style="list-style-type: none"> <li>利用者から事故時の補償範囲等、重要事項に同意をもらう</li> <li>連休日を除く、車両の点検や不具合箇所の修理を実施</li> </ul> |
| 運転者等の確保  | <ul style="list-style-type: none"> <li>自治体活動等を通じて、運転者等を確保</li> <li>運転者・助手は、事前に予定を申告し、2ヶ月単位で輪番表を作成</li> </ul>   |

#### ■運行概要

|           |  |      |              |
|-----------|--|------|--------------|
| 運営主体      | 一般社団法人厚木ぐるっと   |      |              |
| 運行形態      | 地区内循環型   | 車両   | 7人乗りワゴン車(1台) |
| 運行ルート・エリア | 森の里地区内を一方通行で循環（1周約6km、所要時間約20分）<br>（自由乗降方式、幹線道路上は危険なため原則乗降不可）  |      |              |
| 運行日・回数等   | <ul style="list-style-type: none"> <li>毎週月・水・金曜日：1日8便</li> <li>第1・第4火曜日：1日6便(森カフェ、ふれあい喫茶の開催日)</li> </ul> |      |              |
| 運転者       | 一般社団法人厚木ぐるっとのメンバー<br>【人数】運転者(5名)と助手(8名)が輪番で担当 (H28.4現在)  |      |              |
| 利用者       | 誰でも利用可能（重要事項に同意された方にバスポートを発行）<br>【人数】バスポート発行枚数は150枚 (H28.4現在)  |      |              |
| 利用方法      | 予約等不要  | 金銭収受 | なし           |
| 利用者数      | 3,739人（平成30年度）   |      |              |

### 地域との協働による買い物等支援推進事業(買い物先への送迎モデル事業)「ふれあいかすみ号」

(福岡県福岡市香住丘校区)

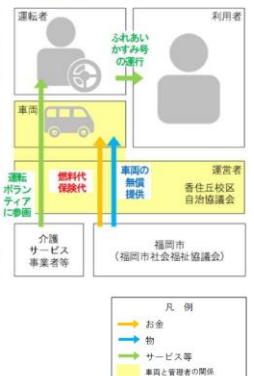
|      |  |
|------|--|
| 背景   | <ul style="list-style-type: none"> <li>「商店が遠い」「公共交通機関がない」などの理由から、買い物に行くことが困難な高齢者が増加</li> </ul>   |
| 運行内容 | <ul style="list-style-type: none"> <li>自宅と地域のスーパーをドアツードアで結ぶ福岡市による買い物支援のモデル事業</li> <li>月・水・金の午前・午後の計6ルート運行</li> <li>※令和元年度現在、地域負担の軽減等の課題があることから、モデル事業として検証中。</li> </ul> |
| 経緯   | <ul style="list-style-type: none"> <li>平成28年11月：福岡市がモデル事業実施団体を募集</li> <li>平成29年2月：運行開始</li> <li>平成30年8月：地域の事業者が運転ボランティアに参画</li> </ul>                                  |



#### ■交通ネットワーク



#### ■費用負担



#### ■取組のポイント

##### 地域の交通体系における役割

|               |   |
|---------------|---|
| 地域の交通体系における役割 | <ul style="list-style-type: none"> <li>公共交通が基本ではあるが、公共交通がカバーできない部分で、地域住民ができる日常生活の支援の範囲内での取組</li> <li>効率的な運行をするため、利用者の変化に応じて、随時ルートを見直し、必要に応じて利用者に乗車便の変更等を依頼</li> </ul> |
|---------------|---|

|           |  |
|-----------|--|
| 利用者特性への配慮 | <ul style="list-style-type: none"> <li>高齢者の利用に配慮し、付添ボランティアが同乗し、乗降等を支援するとともに、スーパーの入口付近に乗降場所を確保</li> </ul> |
|-----------|--|

##### 関係者の役割分担

|        |   |
|--------|---|
| 検討の進め方 | <ul style="list-style-type: none"> <li>福岡市の買い物支援のモデル事業の実施団体として選定され開始。市の委託を受け、福岡市社会福祉協議会が実施団体を支援。</li> </ul> |
|--------|---|

|        |   |
|--------|---|
| 経費等の負担 | <ul style="list-style-type: none"> <li>市が車両を無償貸与、任意保険、ガソリン代を負担</li> <li>福岡市社会福祉協議会を通じて、地域の介護サービス事業者等が運転ボランティアに参画</li> </ul> |
|--------|---|

##### 地域住民の参加

|          |   |
|----------|---|
| 安全・安心の確保 | <ul style="list-style-type: none"> <li>運転者は県公安委員会認定の講習を受講</li> <li>運行にあたって、危険箇所へのミラー設置等を道路管理者に要望</li> <li>事故や利用する高齢者が体調を崩した場合の対応手順を定める</li> </ul>                                   |
| 利用の促進    | <ul style="list-style-type: none"> <li>自治協議会会報で、利用者数などを示し、新たな利用を促進</li> <li>利用者同士の親睦、運転ボランティア、付き添いボランティアとの交流を図るため、利用者お茶会を開催</li> <li>校区内にある大学の協力で、ICTを活用した利用者との連絡ツールを検討中</li> </ul> |

|         |  |
|---------|--|
| 運転者等の確保 | <ul style="list-style-type: none"> <li>運行協議会、ボランティアスタッフ会議を毎月開催し、取組の改善等を検討することで停滞を防止</li> </ul> |
|---------|--|

#### ■運行概要

|           |   |      |               |
|-----------|---|------|---------------|
| 運営主体      | 香住丘校区自治協議会  |      |               |
| 運行形態      | 特定目的型   | 車両   | 10人乗りワゴン車(1台) |
| 運行ルート・エリア | <ul style="list-style-type: none"> <li>利用者の自宅と買い物先をドアツードアで結ぶ（6ルート）</li> <li>※利用者の入れ替わり等により、随時ルートは見直し</li> </ul> |      |               |
| 運行日・回数等   | <ul style="list-style-type: none"> <li>月・水・金の午前・午後の計6便</li> <li>(便毎に利用者が割り振られ、利用者当り週1回利用)</li> </ul>            |      |               |
| 運転者       | 【住民】28名(運転手12名 付添16名)【協力事業者】6社(20名)<br>(令和元年11月末現在)   |      |               |
| 利用者       | 91名   |      |               |
| 利用方法      | 利用しない場合、電話連絡  | 金銭収受 | なし            |
| 利用者数      | 利用者延べ人数3,395人 運行日数151日<br>※平成30年4月～平成31年3月  |      |               |