



国土交通政策からみた交通・福祉連携 ～交通政策担当からみた現状と課題～

山形県
企画調整課長
酒井 達朗

2021年11月



国土交通省公共交通担当⇒自治体交通政策担当

：「交通政策」という観点で、移動手段に関わる

：国交省本省での全国的な制度設計と自治体担当としての現場運用を経験

2010年 国土交通省 入省

**2016～2018年 国土交通省総合政策局公共交通政策部交通計画課（当時）
課長補佐**

地域公共交通活性化再生法の担当として、高齢者の移動手段確保についての有識者検討会の事務局を担当。交通と福祉の連携に関する通知改正等を実施。

**2019～2021年 山形県みらい企画創造部総合交通政策課
課長**

地域公共交通政策を含む県交通政策を担当。山形県地域公共交通計画の策定や交通系ICカード導入、交通オープンデータ施策等を実施。



プレゼンター＝「交通側」

- ：「地域公共交通」「生活交通」「交通側」…なんとなく同じ意味「こちら」
- ：「福祉側」…丘の向こう側、「あっち」

「交通側」：

- ・ **基本的には、自治体地域交通政策（バス補助等）担当者を想定**
- ・ 交通事業担当官庁である国交省や、バス・タクシー事業のような万人向けの公共交通事業者を含む広い意味で使うことも。
- ・ **「広く一般的な利用者を想定した交通サービスの供給を考える立場」**

「福祉側」：

- ・ **基本的には、自治体高齢者福祉政策担当者を想定。生活保護、要支援家庭の保護のような福祉政策を含めている場合も。**
- ・ 福祉関係の移動サービスを検討・実施しているNPOのような関係者を含む広い意味で使っている場合も。
- ・ **「特定の福祉ニーズに対応した移動サービスの提供を考える立場」**

「住民側」はいないの？：ニーズはもちろん、NPOのような現場の実践者も
どちらの側にもいるので、どちらの側にもいるし、どちらの側でもない

地域における移動手段の確保

：地域住民も観光客や帰省客のような来訪者も広く一般的に使える手段を

伝統的な手法①：

「民間公共交通事業者のサービスを維持する・拡充する」

= 公共交通事業者への許認可（国）、赤字路線等への補助（国・自治体）

伝統的な手法②：

「行政が必要な交通サービスを用意する」

= 公営交通サービスの提供（自治体）

ex.（大きいところでは）公営交通事業（民間と同じ許可を取るもの）

ex.（地方部含め）コミュニティバス・デマンド交通



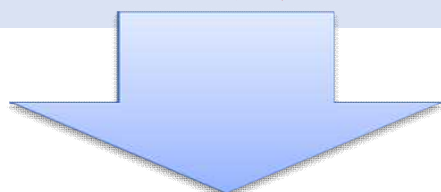
近年の新たな手法：

「特定のニーズに応じて地域・草の根で行われている移動サービスの活用」

= 福祉NPOの移動サービス、通学通園送迎バス等との連携

地域における移動手段の確保

： **地域住民も観光客や帰省客のような来訪者も** 広く一般的に使える手段を



「地域内外」といいつつも、地域住民の移動がメインターゲット：
地域行政の主権者であり、利用も一番多頻度である地域住民ニーズが核
＝「**生活交通**」：日常の生活を支えるインフラとして必須な移動

(少子高齢化が進む地方部では特に)
高齢者や障がい者の移動手段確保はニーズの (本来は) ど真ん中

では、実際に自然と連携できているか…？

地域における移動手段の確保の中での福祉ニーズ

：生活交通を支えてきた「公共交通」の特性

⇒ある程度のボリュームのある旅客をまとめて運ぶと効率が良い

⇒大きな幹（飛行機や新幹線）から枝（路線バス）、葉（コミュバス等）
というネットワークをつなげて、地域内移動と地域間・全国移動が可能に

万人向けの移動手段であるが故に、サービスも最大公約数

- 多くの人を拾える部分に集中するルート設定
- ある程度「歩いてもらう」前提の駅やバス停の配置
- より広域のネットワークに接続するために自由にはならないダイヤ
- 地域内交通は、基本通学・通勤ダイヤが基本

（特に地方部の）福祉ニーズ

- （マイカー依存が激しくこれまで歩かなかったの）歩けない高齢者
- 広い地域に散在するドアツードアで移動したい／それしかできないニーズ
- 介護サービス・病院予約に対応した通勤・通学とは異なる時間帯需要

**既存の生活交通とのズレ
では、交通は福祉に手出しすべきでない？**

地域公共交通政策の担い手と優先順位

優先度高

1. 民間交通事業者

2. 行政（コミュニティバス等）

優先度低

3. 地域のその他の移動手段

なぜ民間交通事業者の優先度が高いのか？

民間（公営許可事業含む）交通事業は、

- ・ 国の許可基準に合致した安全性と利便性が確保されたプロフェッショナル
- ・ 本来行政が維持すべき「赤字」の移動サービスも民間交通事業者が維持
= 「内部補助」の存在
： 別の路線やサービスの黒字で生活路線の赤字を補填すること

（地域公共交通側が認識している）大原則

「血を流しながら生活交通を維持しているプロフェッショナル」
の民間事業者あってこそその交通政策

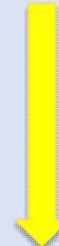


地域公共交通政策の従来の担い手とは異なる福祉移動サービス

1. 福祉限定許可・福祉有償運送
2. 介護保険総合事業の各種サービス
3. それ以外の福祉サービス

公共交通政策との親和性（比較的）高

公共交通政策との親和性（比較的）低



交通事業（福祉限定許可）・自家用有償旅客運送（福祉有償）

- ・道路運送法に規定のある交通サービスの一形態
- ・福祉限定許可だと、**客が限定される**が、普通のタクシー等より基準緩和
- ・福祉有償だと、**地元交通事業者との調整を踏まえ**、運輸支局へ登録

介護保険総合事業の各種サービス

- ・特に訪問サービスD
- ・運輸支局や自治体交通政策担当は基本スルー
- ・道路運送法上の位置付けはケースバイケース



霞が関の法令担当者ですら理解し難いのに、地域にわかってもらえるか??
道路運送法や地域公共交通補助といった**交通政策**と、介護保険総合事業のよ
うな福祉政策が微妙・複雑に絡み合う世界

交通と福祉、お互いがお互いの制度もニーズもよくわかっていないと…
：重なり合う需要に対して、バラバラの施策・サービスを実施
：不幸な衝突の末に、音信が途絶えることも…

●福祉の制度・財源は目的が限定されていて生活交通側が活用しにくい

⇒交通側

「よくわからない制度や財源がある福祉側が生活交通の需要を奪っている！」

●万人向け・一定以上の需要向けの公共交通が福祉サービス
(バリアフリー・ドアツードアのニーズが高い) として使いにくい

⇒福祉側

「福祉ニーズにまともに対応しない癖に交通担当が邪魔ばかりしてくる！」

お互いの不信感や連携不足を放置すると…

交通分野と福祉分野が重なる需要に対して連携しないと起こり得る

：最悪の想定

：しかし、結構起きてしまっている…

●万人向けの生活交通と福祉の移動ニーズがかみ合わない

⇒福祉分野の行政・地域団体等が独自の移動手段を用意

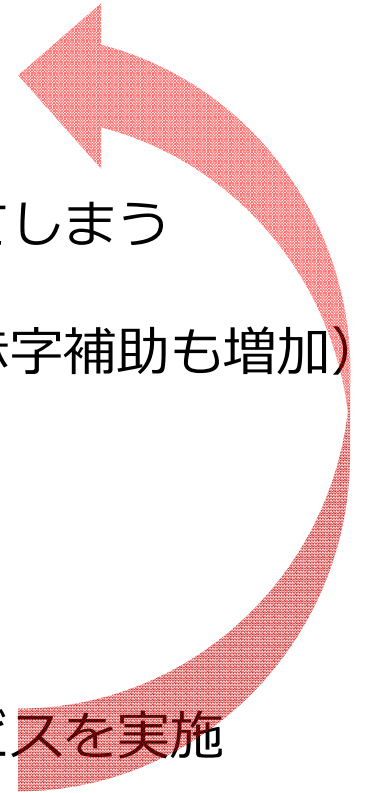
⇒ルートや時間が近かった既存公共交通側の利用も喰ってしまう

⇒生活交通を支える公共交通の運賃収入が減少（行政の赤字補助も増加）

⇒収入減を補うため、公共交通のサービスが減少

⇒公共交通がますます福祉ニーズに対応しなくなる

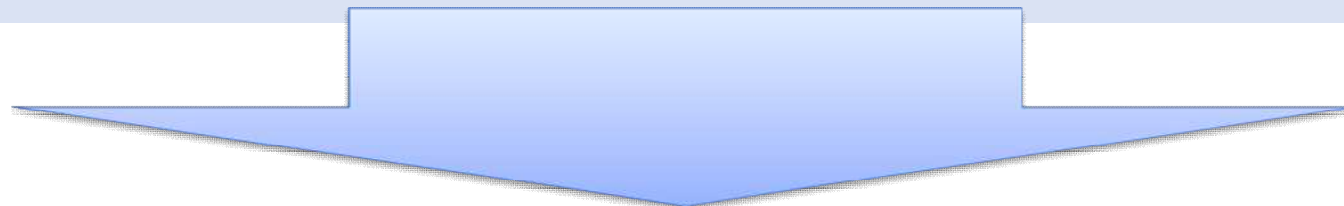
⇒福祉側がニーズの高まりに対して、さらなる独自サービスを実施



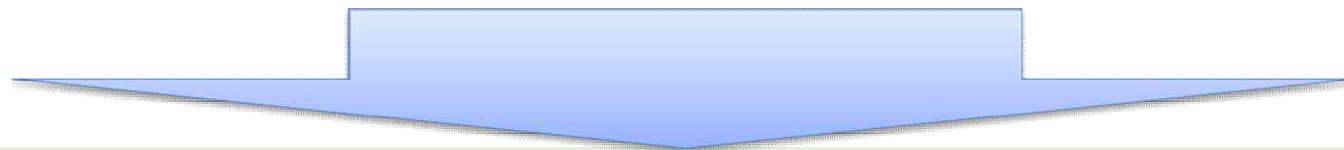
交通・福祉の負担が増大し続ける悪循環

交通側から見た福祉との連携の理想的シナリオ

- ：多くの地域で最大の需要源である福祉ニーズを生活交通でしっかり対応
- ：福祉ニーズも満たされ、生活交通（特に民間交通事業者）の収益性もUP！



とはいえ、福祉ニーズを既存の公共交通で**完全に満足させることは無理**…
（自動運転化された完全バリアフリータクシーが走り回る未来になれば…？）



交通側から見た福祉との連携の実現可能なベターシナリオ

- ・ **福祉ニーズをしっかりと福祉担当から聞き取り**、交通政策担当が把握
- ・ 聞き取った福祉ニーズのうち、**公共交通で対応可能なものを整理**
- ・ 対応できるものは**しっかり公共交通で対応**
- ・ 福祉側にも公共交通の対応を伝え、**きちんと利用してもらう**
- ・ **公共交通で対応できない福祉ニーズについて、福祉側の取組をサポート**
（例えば、道路運送法で可能な範囲を探る・地元交通事業者を説得する）

「福祉ニーズの聞き取り」って具体的には何が？

：山形県地域公共交通計画の策定に際して実際に情報収集にトライ

：県と市町村ではかなり違うと思うので、ご参考までに。

（市町村の庁内レベルの聞き取りの方がはるかに意味があるはず）

山形県地域公共交通計画で収集した福祉関連情報

- ・ 病院や福祉施設の位置・営業時間
- ・ 病院や福祉施設の通院者・利用者の地理的分布（提供依頼）
- ・ 利用者送迎を実施している病院・福祉施設とその内容（施設アンケート）
- ・ その他移動サービスを提供しているNPO等（市町村アンケート）
- ・ 県内の訪問サービスDの実施状況（市町村福祉部局照会）
- ・ 免許返納者情報（県警察から提供）
- ・ 県内安全運転管理者一覧（事後・県警察から提供）

他にあったかもしれないと思うもの

- ・ 病院や施設の通院や来所の混雑時間帯、業務やイベントスケジュール
- ・ マイカーが無くて職場の限られる要支援家庭や、移動支援を希望するが対応するものがない高齢者単身世帯などの個別のケース情報
- ・ 移動支援サービスを検討している段階のNPO等の要望事例

高齢者の移動手段の確保に関する検討会（国交省・厚労省・警察庁共同）

- ：2015年頃に頻発した高齢者ドライバー事故を受け、検討を実施
- ：2017年に一旦、とりまとめ、交通・福祉連携についても一定の施策を実施

○自家用有償運送（福祉有償を含む）の協議の円滑化

⇒**対案が無い反対によりスタックすることを回避**する規定をガイドライン化

○介護保険総合事業ガイドラインに生活交通との連携について追記

⇒**要支援やチェックリスト該当以外の住民を含むサービスも総合事業**として実施できる旨やその場合の支援割合について明記

○道路運送法の複雑なルールについてのターゲットを絞った解説

⇒「『交通』と『福祉』が重なる現場の方々へ～高齢者の移動手段を確保するための制度・事業モデルパンフレット」の作成

○福祉サービスが使いやすいボランティア用保険の開発促進

⇒民間損害保険会社に要請し、自家用車をボランティアで使った事故の際に、ボランティア個人の保険等級が下がらない保険を開発

山形県地域公共交通活性化協議会の設置・県地域公共交通計画の策定

- ：何でも協議・共有・実行できる協議の場／ハコを用意
- ：とにかく情報／データを共有・公開する
- ：福祉ニーズにもっとも適合する／一番の「抵抗勢力」＝タクシーの支援強化

- **誰でも傍聴し、誰でも意見（傍聴者は事後）を言える交通の協議の場を**
⇒ 県の地域公共交通政策すべてを協議できるオールマイティの協議会を
完全公開、傍聴自由、資料・録画の事後公開のフルオープンスタイルに
- **どんな公共交通があるのかの公開と関係者が何を知っているかの共有**
⇒ 公共交通情報オープンデータ化・行政や事業者情報の共有・二次利用公開
⇒ 交通事業者のオープンデータは県補助要件で義務化・関係者情報の共有は
地域公共交通計画でルール化
- **ドアツードアで福祉に対応しやすい＋福祉サービスと競合しやすいタクシー
（公的な補助が無いために福祉との競合に敏感で、福祉移動サービス導入の
「抵抗勢力」となることも多い）**
⇒ 国に要望し、**運行費補助制度を確保**・県のタクシー補助も制度化
⇒ **高齢者用ワンコインタクシー**の横展開（南陽市⇒尾花沢市⇒さらに…）
⇒ タクシー情報のオープンデータ化も試行



山形県地域公共交通活性化協議会と地域公共交通計画

山形県地域公共交通計画策定の経緯・趣旨

- 路線バスの補助金協議のみだった県バス対策協議会を**交通手段を問わない地域交通全体の協議会**に
- 最上位の法定協議会のため、補助金協議・コミュバス運行・地域運賃設定など、**地域交通のすべての案件を処理する法定機能を有する**

県全体⇒地域ブロック単位⇒市町村単位

協議会・計画は、**山形県全域**を対象する一方、県総合支庁の管轄に合わせた4ブロック（村山・最上・置賜・庄内）を対象として地域ブロック部会も設置し、市町村協議会／計画も併存し、県単位・地域単位・市町村単位の課題に柔軟に対応

計画の構成員・対象

県内全市町村が参画。また、県際間の広域移動については隣接県・市もオブザーバー参加

鉄道、バス、タクシー等、地域交通事業者全てが参画
その他、国・県の施設管理者や警察、観光DMO等、
「移動」の関係者を可能な限り幅広く包含





山形県地域公共交通活性化協議会と地域公共交通計画

山形県地域公共交通計画策定の経緯・趣旨

○路線バスの補助金協議のみだった県バス対策協議会を交通手段を問わない地域交通全体の協議会に

- 協議会資料の公開
- 協議会のフルオープン（マスコミ・一般人同席可）
- 協議会本番の録画・ネット公開
- バックデータ中で提供可能なデータのリスト公開

ついでに：

現場が使いやすいハコであるために

⇒県計画は上位計画である必要は無い

= 「記載に矛盾があったら市町村計画優先」を計画に明記

村山地域

タクシー事業者の活用事例（ワンコインタクシー）

沖郷地区地域公共交通運行協議会（山形県南陽市）



22年間、地区のほとんどが交通空白地帯だったが、地域住民自ら立ち上がり検討協議し、自分たちに必要な地域交通「おきタク」を導入。利用者の声を反映させ、需要に合わせた負担の少ない運行形態・地域住民の負担金により効率的な財政支出を実現し、**持続可能なコンパクトパッケージを構築**。

（取組の概要）

1. 多様な主体の実質的参画

- 住民自ら立ち上がり地域住民全員を構成員と位置づけた協議会（当初は検討会）を設立し、視察、勉強会、アンケート調査を実施。アンケート回収率は約80%。検討開始から本格運行まで協議を21回行い、運行内容を入念に検討。
- 市交通担当がタクシー事業者等と調整、公民館が協議会の事務局となり住民主体の協議を後方からサポートし、共通認識を共に積み重ねたことで「おきタク」運行の土台を構築。



住民参加の勉強会の様子



運行開始セレモニー
（山形新聞 R1102）

2. 創意工夫

- 乗用タクシーをベースとする持続可能性を重視した運行形態の構築
 - 住民アンケートで高齢者小規模需要を把握し、乗合型交通では非効率な運行となることから、あえて「乗用タクシー」として運行し、利便性を確保。
 - 需要に合ったサービスレベルを入念に協議し、**経費、事業者の手間も含めた負担の少ない運行形態**を創り上げた。さらには地区の負担金も合わせることで、より効率的な財政支出を実現し、協議会をバランサーとする**持続可能なコンパクトパッケージを構築**した。
- 高齢者のおでかけの足となる「おきタク」
 - 高齢者の外出のハードルを下げることで外出機会が増加。まちの賑わい創出、免許返納数の増加に寄与。

※利用者アンケートより
「おきタク」により外出機会が増加したと回答した人 約4割
免許返納すると回答した人 導入前4人 → 導入後38人

3. 自立性・継続性

- 地域の支え合いの意識
 - 地域の支え合いにより運行するサービスとして、対象者や利用の有無を問わず全世帯（2,513世帯）から負担金（200円/戸・年）を徴収し、継続性と住民の意識を向上。
- 公共交通としてのタクシー事業者の維持存続
 - 本事業でタクシーを利用することで事業者の収益の安定化にも寄与。タクシー事業者の存続により地域の交通インフラが維持され、観光等の一般利用者利便の維持継続が図られる。

●「おきタク」の概要

対象者	沖郷地区の60歳以上（利用登録が必要） 登録者以外の家族や知人も相乗りが可能
運行時間	平日8時から17時 ※前日予約
運行範囲	自宅とおきタクのりば※間の移動
運賃	1乗車 500円（片道）
利用状況	医療66% 商業19% 金融5% 公共機関10%

※おきタクのりば…協議会が指定する乗降場所
現在は医療・金融・公共機関、商業施設54箇所

●「おきタク」と市内路線バス（3路線）の運行経費負担割合・負担額の比較



沖郷地区住民1人あたり
市の負担額 **121円**/年

沖郷地区以外の住民1人あたり
市の負担額 **750円**/年

個人情報保護法等

- ：行政内部データを共有する際の同意の範囲や有無、「利用目的」の考え方が曖昧で、**基本的に個人・民間情報を部局間で共有できない。**
- ：**中央官庁側が縦割り**で、省庁ごとの「これはやってはだめ」という通知はたくさんあるが、「これはやっけていい」という**省庁横断の通知がない**

行政情報デジタル化

- ：紙の情報が多く、共有するために**機微な情報を削除するなどの加工が大変**

交通政策の特徴

- ：**民間交通事業者の利用拡大のため、となると「営利・私的」利用ではないかと警戒され、共有が進まない**

行政情報の紙⇒デジタル化や国・県・市町村等の行政内部の情報共有から
まずは手を付けようとしている

分野横断のための個人情報保護法解釈の通知や国データの提供など
国レベルでも、国交・厚労・文科などの各省庁連携した
「地道な」データ政策の検討が必要



道路運送法

- ：「通達行政」による複雑怪奇なルール
- ：法令を読むだけでは絶対にわからない+国交官僚ですらわからない通知の山

補助事業

- ：交通側は地域公共交通維持確保改善事業（サバイバル補助）、福祉側は介護保険総合事業、どちらも要綱やガイドラインが複雑

道路運送法や補助事業の中身について、公共交通担当側から丁寧に説明
(ex.令和3年度第1回県協議会)

道路運送法の通達について、機械判読可能な形でデータを提供し、**地域や民間事業者の側の工夫について通達のキーワード検索ができるようにできないか**
検討中

緊縮財政に応えるために要件を増やして複雑化したサバイバル補助の
要綱・要領の整理とともに、**道路運送法の透明化は最大の課題**
(せめて、通達は一元・機械判読可能な形で公開を)

交通と福祉の連携でしたかったこと

：できること・できないこと、したいこと・してほしいことの意見交換

：地域内の関係者相互の信頼関係の構築

⇒**かっちりした線引きをしたいわけではない（できない）**

○地域の関係者に悪人はいない、という大原則をきちんと認識したい

⇒生活や事業がかかっている人が「邪魔者」に見えるのは、
その背後にある苦境を無視しているからでは？

⇒したいことができずにもどかしい思いをしている人が「無法者」に見える
のは、制度がわかりにくいことを無視しているからでは？

○交通側も福祉側も関係者がお互いがどういう制度と事情に基づいていて、 何ができるのかを知り合い、お互いの善意を信頼していれば、多少の重複や 競合があっても問題はないはず

○最終的には、「移動したい人」にとって「交通」も「福祉」も関係ない話

⇒厳格に線引きするのではなく、お互いの得意分野や財源を出し合って、
それぞれの検討や事業が少し重なりあいながら利用者ニーズに応じていく

（行政にポテンヒットは許されないから、むしろ多少の「重複」や「無駄」は
絶対に必要）

【公式のご参考】山形県のこれまでの取組とこれからのデータ連携の内容

：山形県地域公共交通情報共有基盤

公共交通関連のオープンデータ、計画の策定経緯や本文、協議会の資料や議事等はすべて以下のHPで公開しています。

<https://www.pref.yamagata.jp/020056/kurashi/kendo/kotsuseisaku/kokyokotsu.html>

：令和2年度（策定年度）3年度（修正年度）の協議会開催状況

県協議会の資料、当日の議事（youtube）もすべて公開されています。策定準備の資料、具体的な計画への記載やその趣旨説明等についてご参照頂けます。

https://www.pref.yamagata.jp/020056/kurashi/kendo/kotsuseisaku/kyogikai_r2.html

https://www.pref.yamagata.jp/020056/kurashi/kendo/kotsuseisaku/kyogikai_r3.html

【非公式のご参考】

個別政策の背景事情や考え方についてはこちらのnoteでも書き下しています。

オープンデータ政策の考え方：

<https://note.com/pmi/n/n08b331ab9e42>

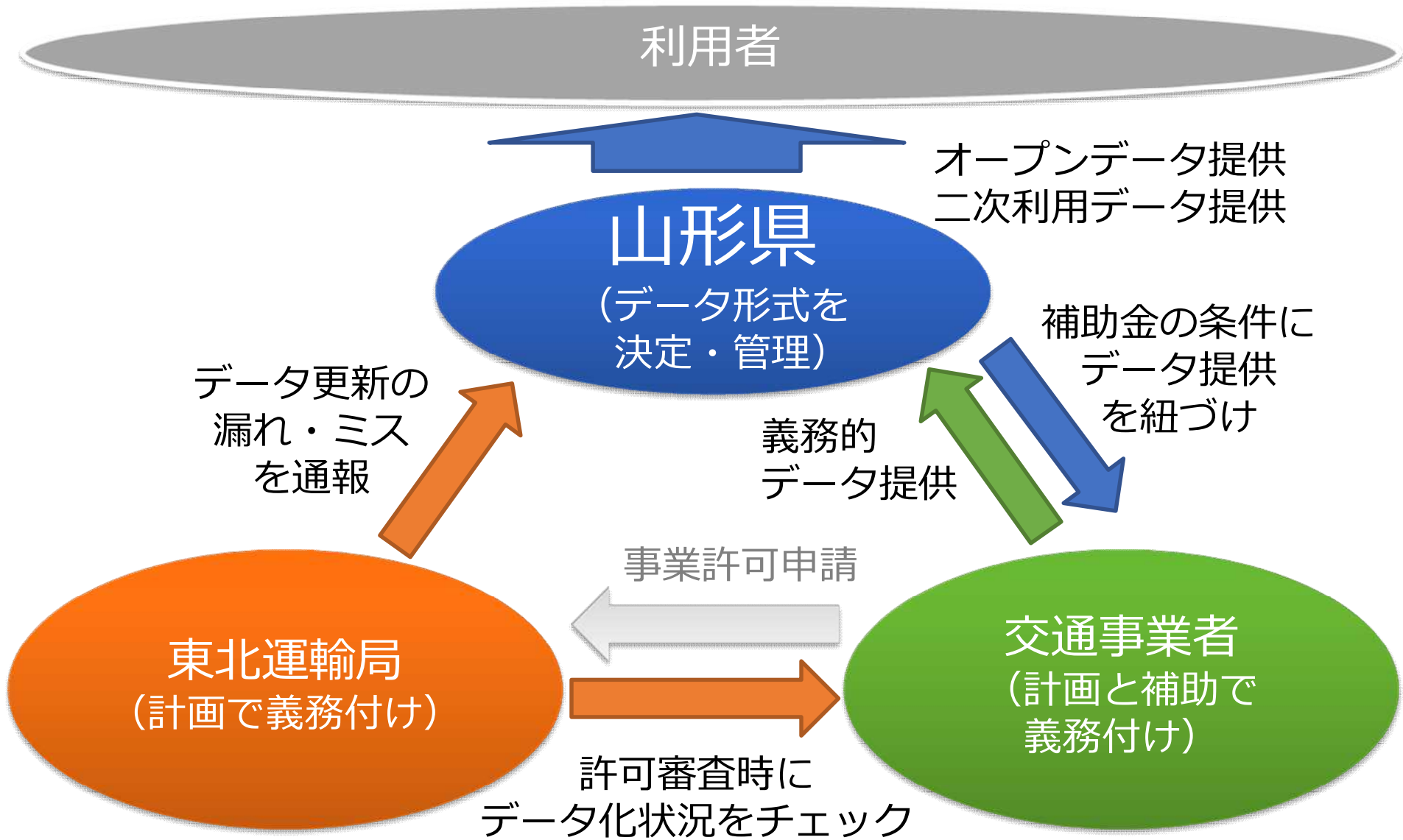
乗用タクシー補助制度創設についての考え方：

https://note.com/n_shirokitsune/n/nd2078cc5b254



データ利活用のための提供・集約を計画と補助制度で仕組み化

：データに関するルールを県内関係者に同時に義務付け



ラストワンマイルに重要なタクシー情報をオープンデータ化

オープンデータフォーマットが未策定 + 中小事業者が多く個別にやっても意味が無いタクシー情報 ⇒ コロナ支援を契機に県が集めたデータを実験的にCSV化

taxi_jigyosya.csv - メモ帳

ファイル(F) 編集(E) 書式(O) 表示(V) ヘルプ(H)

```
ID, RG, CTV, Company, Name, Address, Postal, Phone, OpeSta, OpeEnd, OpeTime, Holiday, Service_UD, Service_Big, Serv
1, 村山, 山形市, 法人, あいてむタクシー, 山形県山形市南一番町10-32, 990-2441, 023-642-2467, 16:30, 4:00,,
2, 村山, 山形市, 法人, 山寺観光タクシー(株), 山形県山形市落合町316番地1, 990-0075, 023-633-1333, 7:00, 0:0,
3, 村山, 山形市, 法人, 平成タクシー(株), 山形県山形市中桜田2丁目6番22号, 990-2422, 023-615-1313, 0:00, 0:0,
4, 村山, 山形市, 法人, うるしやまタクシー(株), 山形県山形市大字七浦字北川原280番地の6, 990-2171, 023-684
5, 村山, 山形市, 個人, 樹氷タクシー, 山形県山形市南原町2丁目8番44号, 990-2413, 090-2995-5176, 8:45, 15:30,,
6, 村山, 山形市, 個人, 伊藤 敬治, 山形県山形市大字中野目字十王堂464番地2, 990-2175, 023-684-0164, 20:00,,
7, 村山, 山形市, 個人, あけぼのタクシー, 山形県山形市若宮三丁目5番7号, 990-2453, 023-644-3483, 9:00, 17:00,,
8, 村山, 山形市, 個人, いたうタクシー, 山形県山形市飯塚町770番地の54, 990-0845, 090-1490-2945, 8:20, 19:0,
9, 村山, 山形市, 個人, コバヤシタクシー, 山形県山形市南館2丁目7-5, 990-2461, 090-7667-9056, 9:00, 18:00,,
10, 村山, 山形市, 個人, さくらんぼタクシー, 山形県山形市双月新町5番地7号, 990-0008, 023-632-1852, 12:00, 22:
11, 村山, 山形市, 個人, タンノタクシー, 山形県山形市大字今塚21番地, 990-0817, 090-9038-9155, 7:00, 16:00,, 日
12, 村山, 山形市, 個人, ふるとうタクシー, 山形県山形市みはらしの丘1丁目22番地4, 990-2317, 023-688-4462, 6
13, 村山, 山形市, 個人, ほりのタクシー, 山形県山形市南松原2丁目7番地1号, 990-2312, 090-3755-0932, 6:40, 17:
14, 村山, 山形市, 個人, 鎌田タクシー, 山形県山形市大字下反田1528番地の7, 990-2385, 090-9030-5811, 9:30, 1
15, 村山, 山形市, 個人, 金子タクシー, 山形県山形市蔵王上野978番地, 990-2303, 023-688-5940, 9:00, 19:50,, 日
16, 村山, 山形市, 個人, 金沢タクシー, 山形県山形市飯田2丁目10-12, 990-2332, 090-3984-2261, 8:30, 20:00,,
18, 村山, 山形市, 個人, 西村 清吉, 山形県山形市大字柏倉1050番地, 990-2341, 023-645-0882, 9:00, 19:00,, 第
19, 村山, 山形市, 個人, 瀧山タクシー, 山形県山形市大字若波782番地, 990-2403, 023-632-8792, 7:00, 17:00,, 日
20, 村山, 山形市, 個人, 東山タクシー, 山形県山形市大字上東山972, 990-2241, 090-2364-5798, 8:00, 17:00,, 日
21, 村山, 山形市, 個人, 飯田タクシー, 山形県山形市飯田5丁目11-10, 990-2332, 090-4631-0205, 6:00, 15:00,,
22, 村山, 山形市, 個人, 富樫タクシー, 山形県山形市大字陣場新田715番地3, 990-0882, 090-2972-4652, 8:30, 19:
23, 村山, 山形市, 個人, 平尾 修, 山形県山形市東青田3丁目9-3, 990-2423, 090-7930-8614, 16:00, 4:00,, 第一
24, 村山, 山形市, 個人, 本間タクシー, 山形県山形市宮町5丁目1-19, 990-0057, 080-1822-1640, 7:30, 14:00,, 土
```

← 県内タクシー事業者のサービス内容をCSV形式でデータ化・オープン化

C	D	E
記述回答	選択肢	
	0	
	1	村山/置賜/最上/庄内
	1	市町村名
	1	法人/個人
	1	事業者名称
	1	県内住所
	0	ハイフン付き
	0	ハイフン付き
	0	24h時刻表記
	0	24h時刻表記
	1	自由記述
	1	自由記述
	0	実施・対応・保有:1、非実施
	0	実施・対応・保有:1、非実施
	0	実施・対応・保有:1、非実施
	0	実施・対応・保有:1、非実施
	0	実施・対応・保有:1、非実施
	0	実施・対応・保有:1、非実施
	0	実施・対応・保有:1、非実施
	0	実施・対応・保有:1、非実施
	0	実施・対応・保有:1、非実施
	0	実施・対応・保有:1、非実施
	0	実施・対応・保有:1、非実施
	0	実施・対応・保有:1、非実施
	0	実施・対応・保有:1、非実施
	0	実施・対応・保有:1、非実施
	0	実施・対応・保有:1、非実施

CSVの仕様は実験的なもの → 国内 (世界的に?) 初の試み

- 14 Service_UD 実施しているサービス(UDタクシー)
- 15 Service_Big 実施しているサービス(ジャンボタクシー)
- 16 Service_Dri 実施しているサービス(運転代行)
- 17 Service_Tor 実施しているサービス(観光タクシー)
- 18 Service_Wel 実施しているサービス(福祉タクシー)
- 19 Service_Cre 実施しているサービス(介護タクシー)
- 20 Service_Mat 実施しているサービス(マタニティタクシー)
- 21 Service_Shp 実施しているサービス(買い物代行)
- 22 Service_Eme 実施しているサービス(緊急を要する非定型的な物品の輸送)
- 23 Service_Med 実施しているサービス(薬の代理購入)
- 24 Service_Lef 実施しているサービス(忘れ物のお届け)
- 25 Service_Sen 実施しているサービス(シニアみまもり安心サービス)
- 26 Service_Sem 実施しているサービス(基参り代行サービス)