

令和3年度 交通空白地公共交通確保調査

報告書

(福井県委託事業)

2022年3月

国立大学法人 福井大学

令和3年度 交通空白地公共交通確保調査 報告書

－ 目 次 －

第1章 研究の背景と目的	…	1
1-1 研究の背景	…	3
1-2 研究の目的	…	4
第2章 交通空白地における移動サービスに関わる動向と予測	…	5
2-1 2030年を見据えた社会環境変化からみた地域交通	…	7
2-2 医療、ビジネス、技術革新、コロナ禍を踏まえた地域の未来像	…	14
2-3 過疎地域における対応と課題	…	18
第3章 福井県鯖江市河和田地区における公共交通の利用意向に関する意向調査	…	19
3-1 前年度の調査結果の整理	…	21
3-2 本年度の調査の概要	…	26
3-3 ちょいボラ交通・つつじバス利用意向分析	…	31
3-4 利用意向を高めるための方策	…	49
第4章 福井県内における共助型（支え合い）交通の実態と課題	…	61
4-1 概要	…	63
4-2 経緯と実態	…	67
4-3 持続可能な活動に向けた課題	…	73
第5章 研究のまとめ	…	77
 <付録・参考資料>		
1. 河和田地区における地域活動参加者を対象とした公共交通利用に関するアンケート	…	83
2. 交通空白地公共交通に関する講演会資料	…	117
3. 福井県内の共助型交通活動団体の交流会関連資料	…	141
4. 交通空白地公共交通関連サイト一覧	…	191

第 1 章 研究の背景と目的

1 – 1 研究の背景

1 – 2 研究の目的

1-1 研究の背景

人口減少と高齢化はとりわけ地方都市、過疎地域において急速に進行しており、地域における社会活動の維持と活性化はこれまで以上に大きな課題となっている。また日常生活における移動を車（とくにマイカー）に大きく依存したライフスタイルが定着し、長寿命化も相まって運転を続ける高齢者が増加している。さらにこれまで通学利用の中心層であった車を運転できない児童や生徒の数は年々減少しており、地域公共交通の利用者は一部の地域を除いてはほぼ減少傾向にある。とりわけバス利用者の減少が大きく、効率性と採算性の問題に加え、運転者不足と高齢化も相俟ってバス運行路線の縮小や廃止が進むなど、地域公共交通を取り巻く環境はますます厳しくなっている。

長寿社会の到来は元気な高齢者の社会活動を活性化させ、人やモノの移動をより活発にするとされるが、車に過度に依存し過ぎた社会においてはこれまで以上に高齢者の交通事故が増加するとともに、車を運転できないもしくは運転したくない人の移動手段の選択肢を結果として減らすことにつながりかねない。これは近年大きく進んでいる免許返納の流れを阻害するものであり、安全安心で持続可能な地域社会の形成に向けて一人一人に合った移動手段の多様性の確保が不可欠である。

しかしながら地方における現状として、路線バスの縮小や撤退、また運転ができない高齢者が地域の中に点在化していることもあり、従来型の公共交通サービスである路線バスやコミュニティバス、さらには乗合タクシーでさえも十分には対応できない地域が多くみられるようになってきている。このような地域ではおもに地方自治体が主体となって公共交通をサポート、管理運営するのが一般的となっているが、同じ自治体内での公平性や効率性の観点から真に地域地域の実情に寄り添った適正な公共交通サービスを提供することが困難である場合も多々みられる。そのような中、行政や交通事業者だけに頼らず、住民自ら移動手段を確保するいわゆる「共助型」の支え合いによる地域の持続的な公共交通確保に向けた取り組みが各地で進められてきている。

2020（R2）年度の研究では、まず全国における交通不便（空白）地域における移動サービスを俯瞰し、その現状と今後の展望を整理した。つぎに県内における地域が主体となった先導的な交通確保の取り組みについて収集・整理し、交通空白地における自家用有償旅客運送による地域の実情に合った公共交通の現状と課題を概観した。さらに地域ニーズに即したオンデマンド型の乗り合い交通をめざして福井県鯖江市河和田地区で実証運行中の「ちよいボラ交通」をケーススタディとして、とくに地区にお住いの高齢者が日常の移動に対してどのような意見を持ち、将来に不安を抱いているのか、また期待しているのかについて住民ヒアリングとアンケートにより明らかにした。とくに交通空白地を抱える地域特性およびお住いの住民の方々の家族特性に応じた交通課題や対策について検討し、地域として今後重点的に取り組むべき課題を整理した。加えて運営管理、運行形態、利用者評価、ドライバー確保、システム上の課題など、関係者へのヒアリングと利用実績を整理した。

1-2 研究の目的

前年度（2020（R2）年度）の研究では、交通空白地で広まりつつある共助型交通のさまざまな形を概観することで、地域の実情に合わせた取り組みが数多く存在し、地域住民、自治体、また場合によっては民間企業が密に連携しながら最新の情報通信技術も駆使しつつ事業を展開する事例も確認できた。一方で、一集落規模で取り組まれているような所から自治体規模で取り組まれているものも見られ、さらに ICT などの最新技術を駆使するようなものはこれからの時代の先導的なお手本として位置付けられるものの、まずは住民自身がかと気軽に考え取り組んでみようという気持ちを引き出すための仕掛けも必要ではないかと考えられる。

そこで、本年度は福井県内においてすでに取り組まれている共助型交通の持続的な運行、さらに今後新たな地域における取り組みの始まりを後押しするために必要とされる県内の身近な事例の現状や課題、また将来展望について、ともに共有する機会を設けながら、そこで創り出されるネットワークを今後に生かしていくための知見を抽出し整理する。

まず大きな社会背景として、地域社会環境の変化を踏まえながら、移動サービスが今後どのような位置づけとされるべきかについて、医療、ビジネス、技術革新、コロナ禍などの動向を押さえつつ、過疎地における地域交通の動向と予測をおこない、その対応と課題をまとめる。

つぎに福井県鯖江市河和田地区で進められている共助型交通を対象として、2020 年度に実施した住民の移動実態と新たな共助型交通の利用意向調査結果および本年（2021 年）度実施した既存公共交通と新たな共助型交通の利用意向調査をもとに、役割分担による効率的かつ利便性の高い持続可能な地域公共交通システムの可能性について考察する。

さらに福井県内で実施されている共助型交通を対象に、各事例の特徴を要素別に整理するとともに、共助型交通の関係者間の情報交流や意見交換から見える地域における持続可能な公共交通の姿と活動の持続可能性について考察する。

以上により、福井県内において地域住民や NPO、企業などが主体的に行う住民の移動手段確保のために実施している取組みのノウハウおよび意識の共有化（共助型地域交通ネットワーク組織の構築）を行い、交通空白解消を目指す他地域へ水平展開するための基礎資料を提供する。

第2章 交通空白地における移動サービスに 関わる動向と予測

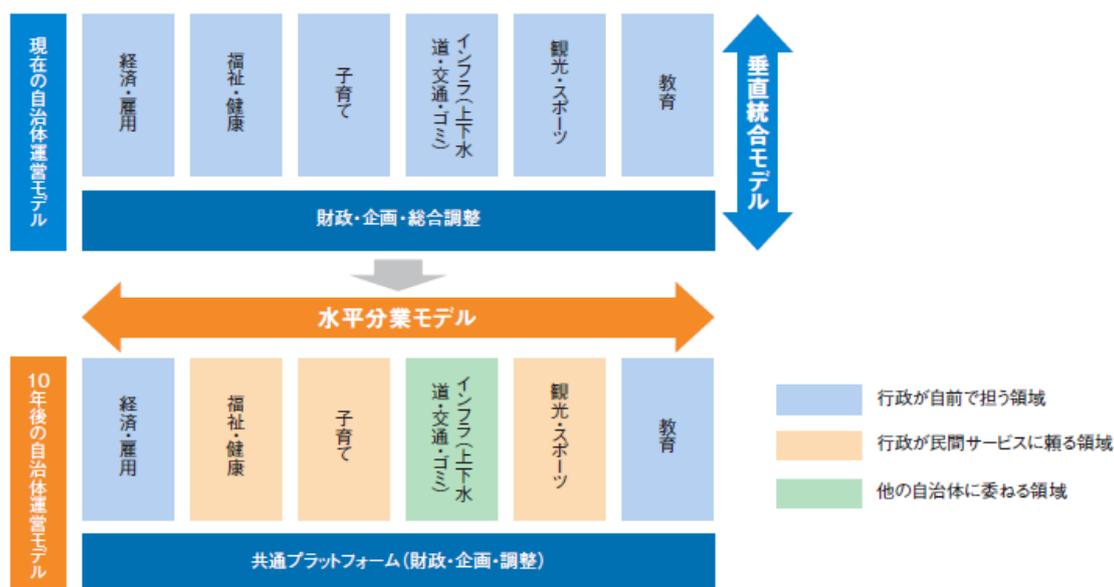
- 2-1 2030年を見据えた社会環境変化からみた
地域交通
- 2-2 医療、ビジネス、技術革新、コロナ禍を踏まえた
地域の未来像
- 2-3 過疎地域における対応と課題

2-1 2030年を見据えた社会環境変化からみた地域交通

わが国は今世紀に入り、これまで経験したことがないような大きな社会変化、つまり少子化、高齢化、人口減少、都市化の中で地域づくりを模索している。とりわけデジタル社会元年ともいえる2021（R3）年からの10年間は、デジタル社会がもたらすであろう大変革をさまざまな分野で分析し、予測し、方向性を示していくことが必要である。

地方自治体による都市経営において生産性向上がこれから本格化する中で、考えられる対応の一つとして「選択と集中」がある。従来のように自治体があらゆる公共サービスを提供する方法を改め、隣接する自治体と行政サービスを共有（シェア）し、民間企業が提供するサービスを活用するといったアウトソーシングが検討されるようになる。旧来の垂直統合型の都市経営から水平分業型の都市経営への転換であり、都市がオープン化されていく。

都市がオープン化されることにより、「公共」の意味が変化していくと考えられる。つまり「公共」は「行政」といった位置づけから、公共の担い手の多様化により「公共」は「行政」であるとともに「企業」でもありまた「NPO（非営利団体）」ともなる。このように公共の担い手の拡がりによって、それぞれの立場で新たな気づきや視点が生まれ、行政にはビジネス感覚、企業には公益性が求められるようになり、持続可能な事業展開につなげていくことが期待されている。



10年後の自治体の姿

(出典) 日本の未来 2021-2030 都市再生／地方創生編

そこで、民間企業が公共サービスを提供する時代に向けて、今後 10 年の日本と都市再生／地方創生ビジネスの姿を描いたレポート（日本の未来 2021-2030 都市再生/地方創生編、監修・著者：北川正恭（早稲田大学名誉教授／元三重県知事）、伊藤大貴（Public dots & Company 代表取締役）、2021 年 3 月 17 日発行、発行：日経 BP）を参考に、地域の移動サービスの将来を見据えつつ整理し考察する。

（1）少子化

子どもの出生数は 1973 年に 209 万人と第 2 次ベビーブームを迎えてからはほぼ減少を続けている。2016 年には年間の出生数が 100 万人を割り、2019 年には約 87 万人と 90 万人を割るなど、加速度的に減少している。また合計特殊出生率（1 人の女性が生涯に産む子どもの数）は 1974 年に 2.07 を下回ってから 2005 年まで一貫して減少傾向にあったが、2019 年時点では 1.36 となっている。福井県は 2019 年で 1.56 と全国平均を上回っているものの、人口減少が大きいことから子どもの数は大きく減少している。また 2020 年の新型コロナウイルス感染症（COVID-19）の感染拡大により、出生数が大幅に減少することが見込まれており、今後の影響が懸念される。

子どもの減少は公共交通の主な利用者層である高校生などの通学利用の減少と直結するため、運賃収入の減少により公共交通の運営はますます厳しい状況に置かれていくことが想定される。一方で、子どもの数が減ることで同時に学校の統合化も進むことが想定されることから、生徒は高校選択のためにこれまで以上により広域的に移動する必要がある可能性がある。これを保障する重要な社会インフラとして公共交通が維持されることは非常に重要である。

（2）高齢化

高齢化率は 1990 年頃から急速な高まりを見せ、今後も 40 数年程はその率は高まり続けると予測されている。1997 年には 15.7% となり年少人口の割合を超え、2020 年 10 月（概算）の年少人口は 1,500 万人（12%）に対し、高齢者人口は 3,600 万人（29%）と過去最高を記録しており、高齢者人口は年少人口の 2 倍を超える状況となっている。人口流出の多い非都市圏の県では高齢者の人口比率が高くなっており、非都市圏から大都市圏に流出する世代が 20～40 代で、10 代未満を含む子供世代を随伴して移動することが多いため、相対的に高齢者人口の比率が高くなっている。

地方における高齢化は都市部に比べてその速度も速く、人口減少も相俟って地域活動の維持や存続にも影響が及び始めている。また日常生活においても買い物や通院、その他の活動にはマイカーを使用していることが多く、高齢化に伴い運転が難しくなったとしても車に頼らざるを得ない環境に置かれている場合がほとんどである。最近の高齢ドライバー事故の増加の影響もあり、免許返納数が増加しているものの、マイカーに代わる移動手段が確保されない限りは無理に運転を継続するか、移動を諦めないといけないといった選択に迫られることとなる。平均寿命が延び高齢者である時期が長くなってきている今、安全で安心

して暮らすことができるための移動手段の確保は急務といえる。また将来的には自動運転車の導入や普及によるモビリティ確保が期待されるが、当面は地域の福祉的観点からも公共交通によるサポートが必要不可欠である。

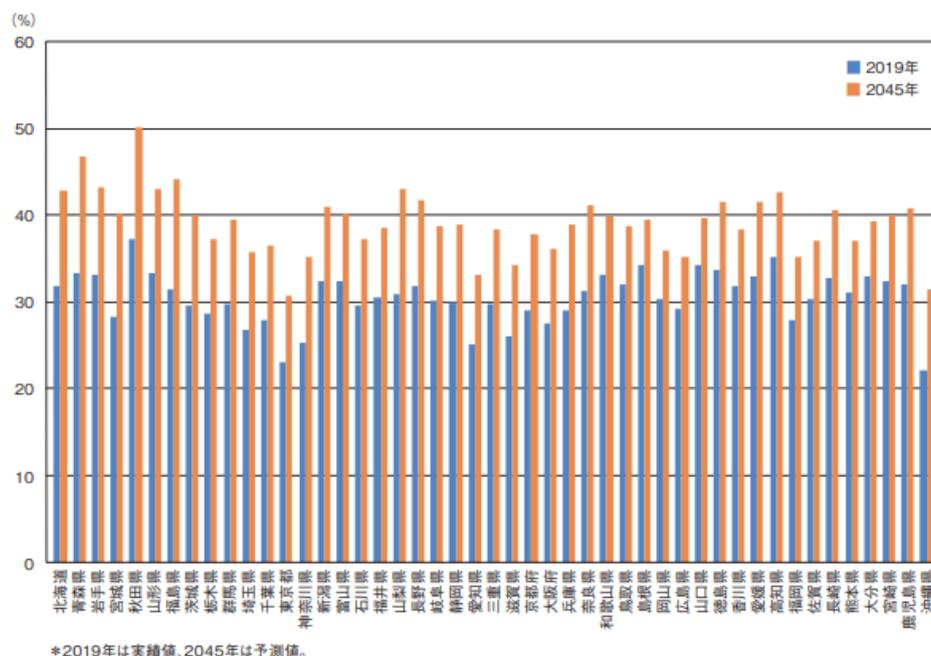
(3) 人口減少

2020年10月の日本の総人口は1億2,600万人(概算)であり、前年の同時期に比べて29万人の減少となっている。これは例えば青森市、福島市、明石市といった規模の自治体人口に相当し、1年間でこのような自治体が1つ減少したことになる。

2017年4月に国立社会保障・人口問題研究所が公表した「日本の将来推計人口(平成29年推計)」では、将来の出生推移・死亡推移について中位、高位、低位の3つの仮定を設け、その組み合わせにより9通りの推計を行っている。その中でも平均として考えられる中位推計の結果を見ると、今後は長期の人口減少過程に入り、総人口は2030年に1億1,900万人となり、2053年には1億人を割って9,900万人に、2065年には8,800万人になると推計されている。

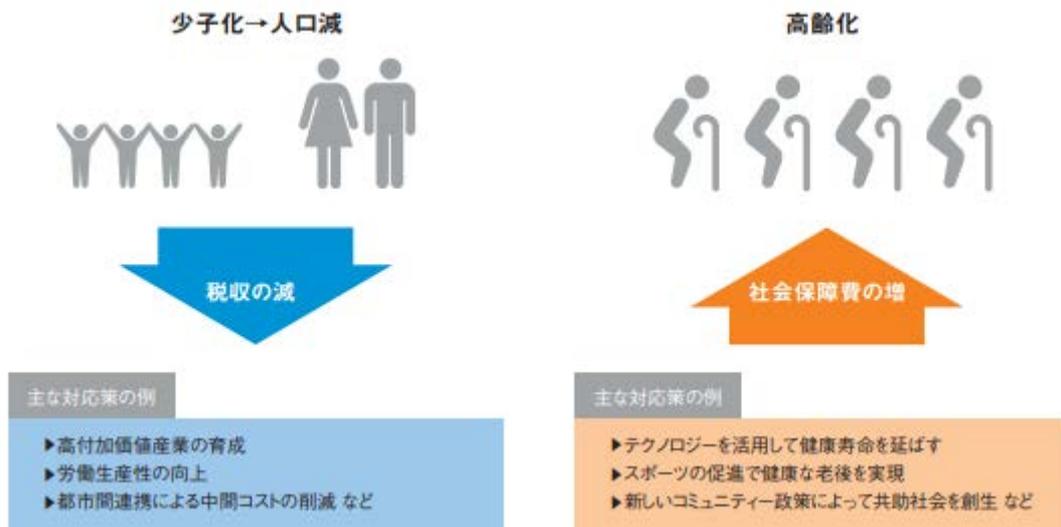
年少人口は2030年に1,300万人(11%)となり、高齢者人口の3分の1を下回り始めるとされている。さらに2053年の年少人口は1,000万人(11%)、2065年には900万人(10%)になると推計されている。

高齢者人口は2030年には3,700万人(31%)となり、2042年に3,900万人(36%)でピークを迎え、その後は減少に転じると推計されているものの、総人口の減少によって相対的には高齢者人口は上昇を続けることとなる。



都道府県別の高齢化率 (2019年と2045年)

(出典) 日本の未来 2021-2030 都市再生/地方創生編



少子化と高齢化がもたらす影響と主な対策の例

(出典) 日本の未来 2021-2030 都市再生／地方創生編

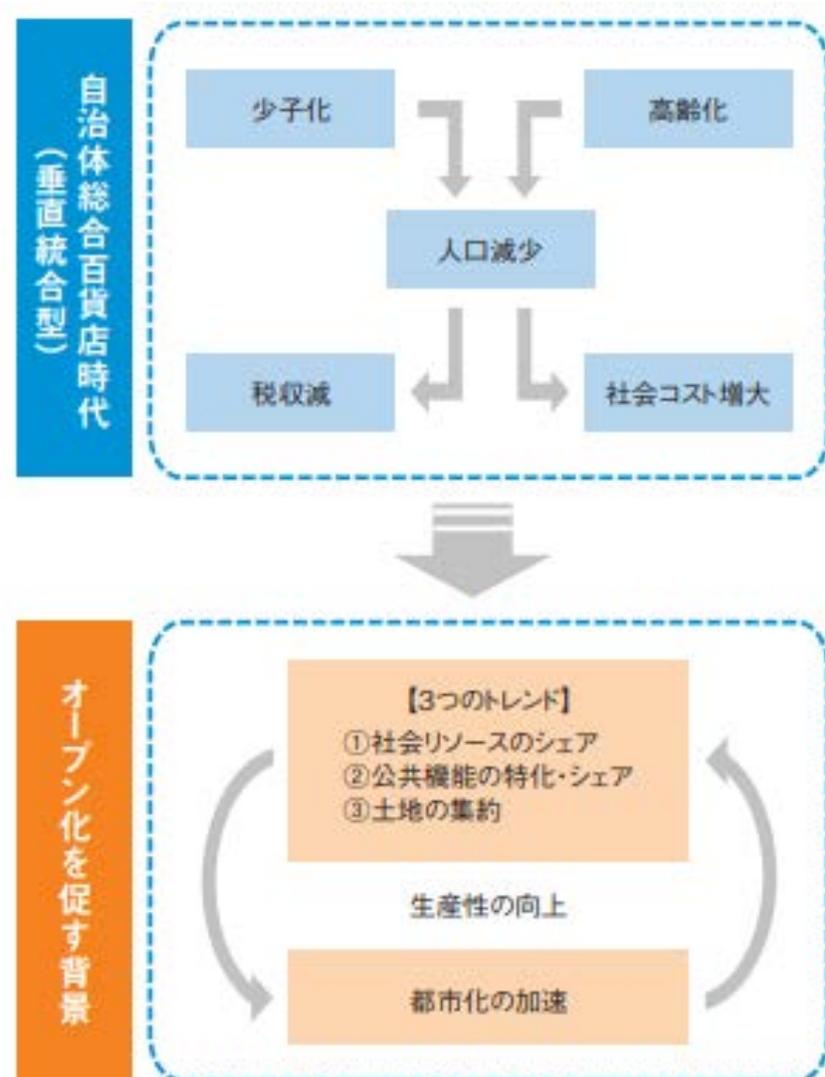
人口減少は地域の公共交通利用者の減少も意味する。先に述べた通り、地方における公共交通の主な利用者である子どもと高齢者で見ると、子どもは減少し高齢者は増加する。ただマイカーに多くを依存した地方都市では、子どもも家族が運転する車に同乗し移動することも多く、また高齢者は免許保有者も多いため運転ができなくなるまで運転をし続ける。これらにより、公共交通の利用者はますます減少するといった悪循環が生まれてしまっている。この流れを変えていくためには、過度に車（マイカー）に依存し過ぎない生活様式を創り出していく知恵と工夫が求められる。あわせてまちの暮らし方もよりコンパクトで効率的な空間づかいができるよう、緩やかにその形を変更していくことが求められる。

(4) 都市化

都市と地方の関係は長年のテーマであり、大都市圏への人と富の集中による地方との格差是正が様々な形で議論されてきた。これまでのような大都市で生み出された富を地方に分配することで地方を支えるような関係性は少子化と高齢化、さらに人口減少時代にあって大きく変わらざるを得なくなりつつある。地方創生が言われる中、地域の核となる都市をハブとしながら、周辺都市が連携し、これまで自治体が自前で担ってきた公共交通サービスをネットワーク化することで、互いの強みを生かしつつ弱みを補完し合う水平分業の都市運営に転換が図られる。

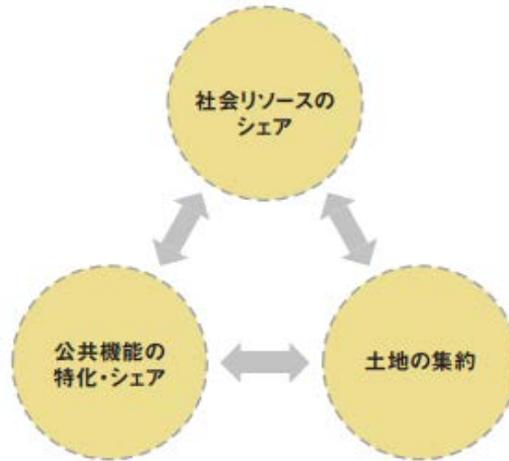
生産年齢人口の減少と高齢者人口の増加は社会保障費を増大させるとともに、高度経済成長期に整備された膨大な社会インフラが大規模な更新時期を迎え、限られた税収の中で取捨選択しながら効率的に対応していく必要がある。コンパクトシティはこれらに向き合うための都市政策として注目されているが、これは都市地域に留まらず中山間地域を含む

生活圏全てに共通する概念として捉えられるべきものといえる。この中で鍵を握るのは地域の核となる拠点づくりと、それらを効果的につなぐ交通ネットワークであり、都市機能の集約化と効率化を促す土地利用と公共交通を軸とした空間形成が求められる。このような都市のオープン化は、社会リソースのシェア、公共機能の特化・シェア、土地の集約といった3つのトレンドで進行していくと予想されている。



都市のオープン化と加速する都市化

(出典) 日本の未来 2021-2030 都市再生／地方創生編

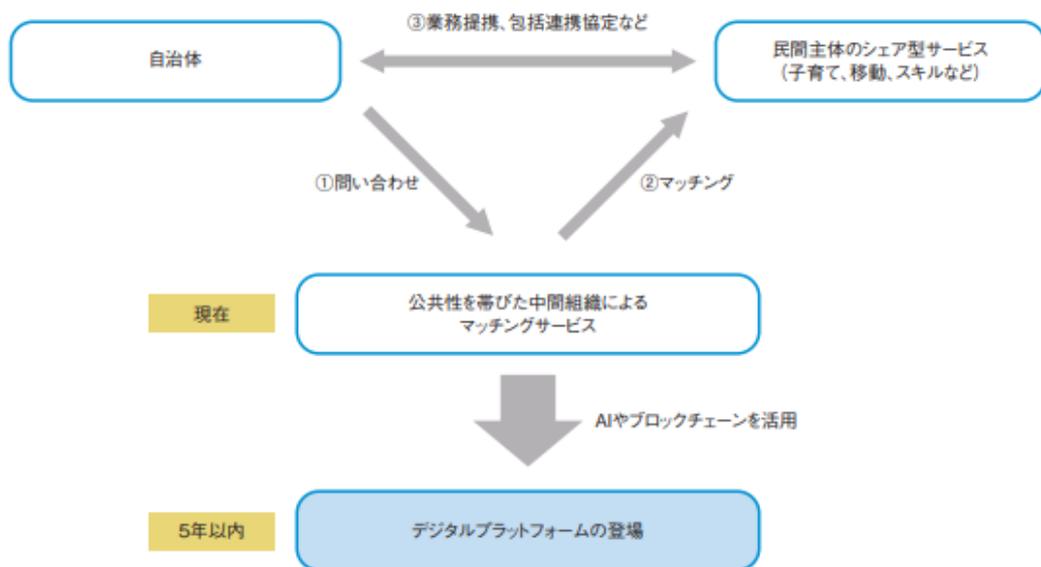


今後 10 年の都市再生／地方創生の 3 つのトレンド

(出典) 日本の未来 2021-2030 都市再生／地方創生編

社会リソースのシェアについて見ると、1つは自治体が提供する行政サービスを他の自治体が共有するタイプ、もう1つは企業が提供するサービスを自治体が購入・利用するタイプである。

すでに社会の中ではシェアリングエコノミーと呼ばれるビジネス領域が広がっており、地域交通に関わる移動の側面でも自動車のシェア（カーシェア）が少しずつ認知され利用も広がってきている。また公共交通の中でも自家用有償旅客運送では、個人の車を活用して不特定の人々が乗車できる仕組みとしてシェアの仕組みが生かされている。さらにデジタル化時代を念頭に、よりシステムティックな仕組みとしてデジタルプラットフォームが形成されつつあり、社会リソースを上手くつなぎ合わせる中間組織に期待が集まっている。



社会リソースのシェア

(出典) 日本の未来 2021-2030 都市再生／地方創生編

(5) これからの地域交通

これまで交通事業者あるいは自治体が運行・管理してきた地域の公共交通であるが、これらシェアリングエコノミーの中では NPO や地域の公益性を備えた組織が中心となり事業を展開していくことが期待される。また自家用車に過度に依存する生活からの転換を図るためには、地域に表出する社会課題を行政と企業がともに共有し、解決していくといった姿勢と実働が鍵となり、これらはビジネスとしての持続性と社会の持続性を両立させた SDGs 的な視点に立った経済活動がより重要となる。官民共創のプラットフォームを形成し、価値創造を促す新たな地域交通の経営をめざすことが求められる。

2-2 医療、ビジネス、技術革新、コロナ禍を踏まえた地域の未来像

(1) 医療

衣食住など高齢者の暮らしに関する需要は都市の中で十分充足されていくものの、医療や介護の問題は地方都市に委ねられていくことになると思われる。過密化した大都市では対応が難しくなると思われるからである。公共機能の特化・シェア、また土地の集約で触れた通り、今後、地方の自治体では機能の集約化、土地の集約化が進められるため、都市部で年齢を重ねた数多くの高齢者の医療・福祉を担うサービスを引き受ける自治体が出てくるものと思われる。

またそのサービスの提供者は必ずしも地方自治体である必要はなく、企業が地方都市の余った土地を使って、サービスとして医療、福祉を提供することが考えられる。5G（第5世代移動通信システム）の普及とあらゆるものがインターネットにつながるIoT（モノのインターネット）が普及することで、遠隔医療モニタリングなども当たり前の時代になる。医療業界は規制の壁、既得権の壁が大きく、遠隔医療モニタリングも技術的にできるという話と、実際にやるという話の間には大きな乖離があったが、COVID-19によって、その大きなハードルが取り払われようとしている。

いずれにせよ、日本全体がコンパクトシティ化し、グローバル経済を担っていくのが東京、福岡であり、特に著しい高齢化に直面する東京の高齢者に関する需要の一部は、地方に余った土地などを上手に活用しながら補完していくようになっていくと見込まれている。

(2) ビジネス

都市のオープン化が進む中で、自分たちの自治体がどの機能に軸足を置き、どの部分は他に委ねていくのか、自治体経営の巧拙がその地域の未来を決める大きな要素になると思われる。機能特化・機能集約は行政サービスだけに留まらず、その都市が注力する産業戦略にも及び、その萌芽はさまざまな自治体で少しずつではあるが見受けられている。

例えば、東北の中核都市である仙台市は、東北地方の観光情報の窓口になろうとしている。従来の地方自治体は東京からどれだけ観光客を誘致できるかという発想で観光政策を立案してきた。この考え方だと、隣接する都市は単に観光客を奪い合う競争相手になってしまう。この考え方を改め、東北観光のゲートウェーとして、仙台市に限らず、東北地方各地の観光情報を提供するように舵を切っている。

このことは1つの機能集約といってよく、その結果、仙台市は観光客を増やしている。仙台市と東北の他の都市との連携は今後も進んでいくと思われるが、その中で東北地方の各都市が観光情報の発信を仙台市に完全に委ねるといった流れになるものと思われている。それに加えて、スタッフを派遣し観光政策のすべてを仙台市に委ねるといった戦略もあり得る。現状のDMO（観光地経営組織）は従来の観光協会が名前を変えただけの特徴も工夫も見られないようなところが多いため、このように力を有した都市にその機能を集約し委

ねるといった流れは加速していくものと思われる。

他の事例として、長野県白馬村では、雪質の良さを生かして海外からのスキー客の誘致に成功している。これまでバラバラであったリフト券を共通システムに移行し、宿泊単価が高く、宿泊日数の長いインバウンド需要に向けて着々と手を打ちつつある。加えて、スキーシーズンは限定されることから、今はマウンテンリゾートの都市へと脱皮しようとしている。スキーをしない旅行客でも楽しめる山のふもとの立地を生かしたまちづくりに舵を切っている。

またスタジアムをまちの中心に据えて、野球に関心のない人でも楽しめるまちづくりを進める北海道北広島市や千葉市、長崎市などボールパーク（スタジアムシティ）構想も類似例として挙げることができる。いずれも都市が機能を特化することにより、その生産性を高めようとしている事例といえる。

そもそも地方における公共交通の需要は大きくないため、観光客をターゲットとした地域振興戦略に期待が大きい。都市部に比較して便数やネットワークがかなり疎であり、また情報も限られている場合が多い。これらの諸問題を解決していくための積極的な技術導入や、地域自らが深くかかわることができるコミュニティビジネスに仕立てていくなどの工夫も求められる。

（3）技術革新

今後は、都市部への人口集中が進む、いわゆる都市化とともにさまざまな社会課題が発生し、深刻化していく可能性がある。そのような社会課題にテクノロジーを駆使して対処していく「スマートシティ」が構想・構築されている。スマートシティは高層建築や交通機関のハード整備だけでなく、ビッグデータやAI（人工知能）などを駆使して社会課題を解決していくソフトなアプローチが重要になってきている。さらに人を惹きつけ、イノベーションの舞台となることも期待されている。

都市化は成長の原動力となるなどポジティブな効果をもたらすばかりではなく、むしろ過密化や多様な人々の共存にともなうさまざまな社会問題の原因にもなるため、このような都市問題への対応の必要性は高まっている。近年のデータ活用技術の発展や社会基盤整備の進展を背景として、ICT（情報通信技術）の活用場として、都市への関心はますます高まっている。

そのような中、技術を活用して住みよい環境の実現を目指す都市を意味する「スマートシティ」が注目されている。近代化・都市化の進展とともに構想されてきたさまざまな未来の都市の一種ではあるが、スマートシティは高層ビルが立ち並びロボットが動き回り、自動運転車が走るといったハード整備に留まらず、コンピューターを活用した都市機能のスマートな制御という側面を持つものである。

その対象は省エネルギーや温室効果ガスの削減などのエネルギー分野であり、国内では官民連携によるプロジェクトが推進されてきた。なお近年では、環境負荷の低減や交通問題への対応、ワークライフバランスの実現や文化的多様性の実現、医療・健康、人材育成などのソフト面で複

数の分野をカバーする幅広い取り組みが行われるようになってきている。また行政や単一の企業によるサービス提供型から、多様なスタートアップ企業の関与とエコシステムの構築へと、都市のあり方や機能の再定義を志向するといった傾向が見られる。

都市が抱える諸問題を解決し、都市機能をアップデートするテクノロジーの中で、他の分野にも影響を与える基礎的・横断的な技術は、ビッグデータとAI、ロボティクス、センサー、IoT、通信ネットワーク技術、自動運転車・モビリティ関連技術、ブロックチェーン技術などである。都市には目には見えないがデータとして把握できるものが多く存在し、そのようなさまざまな分野や種類のデータをオープン化したり取り引きしたりする環境を作り、その活用のための基盤を整備していくことによりさまざまなサービスを構築し、都市はデータを社会資源として活用できるようになる。モノとモノが情報通信ネットワークでつながり、情報をやり取りするIoTは、都市の神経系として機能する。

これらのデータ活用・情報通信技術とハードウェアの技術が組み合わさる応用的な技術の代表例が自動運転車やドローンなどモビリティに関わる技術である。運転手を必要としない完全自動運転や大型ドローンによる輸送などが普及すれば、都市の交通や物流は大きく変わり、それに伴って社会問題を解決したり空間利用のあり方を変えたりするものと考えられる。

モビリティの側面から見ると、自家用車、電車、バス、自転車など、さまざまな交通手段から得られるデータを統合的に活用することで移動手段の最適化を行う「MaaS (Mobility as a Service)」というコンセプトが注目されている。このMaaSのコンセプトで作成されたアプリを使えば、目的地に向かうためのさまざまな交通手段が運行状況、混雑度や料金などの情報を容易に入手でき、その予約や決済が一括してできたり、アプリが切符になってその他の情報サービスが提供されたりする。既存の路線検索サービスでも複数の交通手段を組み合わせたルート検索は可能であるが、レンタサイクルやタクシー、カーシェア、ライドシェアなど、移動手段の選択性が広く、より複合的なサービスを提供することで利用者の利便性を高め、都市交通の最適化が図られる点がMaaSの大きな特徴となっている。

このMaaSが高度化することにより、さまざまな交通手段を組み合わせるとスムーズに移動できるようになると、公共交通機関の利用が最適化され、個人が自家用車を利用する時のようにストレスなくドアツードアで動きやすくなる。またこれによって地方都市においても必ずしもマイカーを所有する必要がなくなる可能性もあると考えられる。高齢化が進む過疎地域では限られた交通資源の有効活用に大きく寄与し得るものとして期待される。

(4) 新型コロナ禍

長期にわたり継続しているコロナ禍は、これまでの人々の生活スタイルを大きく変化させている。IoTが進み直接人と人との対面によるコミュニケーションの機会が減少する流れは、人との接触を避けることを余儀なくしたコロナ禍によって加速し、これにより人の移動が大きく制限または消滅してしまった。とりわけ人口が少ない地方の過疎高齢化が進む地域では、この傾向が地域のコミュニティの希薄化に追い打ちをかける結果となっている。ただでさえ地域活動の維持や存続が難しくなっている中で、人との接触機会がさらに減少させられることで、数少

なくなっている地域の伝統的な行事さえも中止に追い込まれ、その継承が心配されるような状況が生まれてきている。またこの状況は三密を避けるという理由からとりわけ公共交通の利用が敬遠され、利用者を急激に減らすという危機的な状況を生み出している。さらにお出かけの機会も縮小し、診療機会の減少と健康維持の懸念が大きくなっている。

2-3 過疎地域における対応と課題

過疎と高齢化が進む地方の中山間地域において、人々が安全に安心して暮らしていくための環境をいかに構築していくか、急速に都市化とグローバル化が進む社会の中で、多様性を確保していくための地域経営、技術の活用、価値の創造を目指していく必要がある。

国全体が人口減少と少子化、高齢化が進行している中で、過疎地域はその最先端を走るモデル的地域として捉えることができる。都市化の波は消えることは無くても、自然や文化豊かな中山間地域の魅力が消え失せるわけではない。むしろ都市化が進めば進むほど、その対極としての中山間地域の意味や価値が認識され評価される時代がやってくるとも言われている。またグローバル化、デジタル化を押し進めてきた技術革新は同様に過疎地域にも及び、これまでに見られなかった新たな取り組み（情報技術を駆使した企業の誘致やワーケーション、地域の小さなビジネスでのオンライン商取引など）も始まっている。さらに長寿命社会の中で、定年後の人生を豊かに暮らすためのキャリアデザインを模索し、企業の中でそれを実現させるだけでなく、地域の中でもそれを実現していくようなパラレルキャリアモデルを考えると、地方また過疎地域はまだ手付かずの大地が広がっていると考えることができる。

これまでのように土着ベース（その土地にある資源とそれへの物理的距離）でほぼ活動の規模と内容が決められてきた社会から、オンラインなどの ICT 活用により、物理的な制約を超えて広域的につながる機会を得ることができる現在、これまであまり見えてこなかったあるいは見せてこなかった過疎地域の現状や可能性を外に示し、関心を引き込むことが可能になると考えられる。

一方で、地域交通の持つさまざまな課題やニーズに的確に応えていくためには、地元の事情に通じ、また地域のさまざまな資源を繋ぐことができる地域のリーダー的企業や組織が調整役を果たしていくことが望まれる。従来のようなある専門に特化した事業（交通、医療、商業、工業、観光、教育など）が有する多種多様な利用者ニーズと取得データを活かしながら、地域及び住民のニーズに総合的に応えていくようなプラットフォームづくりが望まれる。

上記のとおり、過疎地域を取り巻く環境は大きく変化しており、現在顕在化している小さな需要に基づく縮小均衡型の地域公共交通のシステムづくりに留まらず、地域の持続性を高めていくための価値創造的な新たな仕組みづくりが求められている。住民が主体となって取り組む共助型（支え合い）の地域交通により、地域に存在するさまざまな有形無形の資源を総動員しつつ、IoTをはじめとする新たな技術の積極活用も含めて交通空白地が抱える共通の課題解決に挑戦していくための地域の公共交通体系検討が必要である。とくに人口減少と高齢化が急速に進む過疎地では、地域活動における助け合いは必須かつ重要な生活基盤であり、また共助型交通を支えるドライバーをいかに安定的に確保できるかは地域の存続にもつながるものと考えられる。

<参考・引用資料>

- 日本の未来 2021-2030 都市再生/地方創生編、北川正恭、伊藤大貴、日経 BP、2021

第3章 福井県鯖江市河和田地区における 公共交通の利用意向に関する意向調査

- 3-1 前年度の調査結果の整理
- 3-2 本年度の調査の概要
- 3-3 ちょいボラ交通・つつじバスの利用意向分析
- 3-4 利用意向を高めるための方策

3-1 前年度の調査結果の整理

ここでは、前年度に河和田地区住民を対象におこなったヒアリングおよびアンケートから得られた成果を今年度の調査に反映させるために、前年度調査の結果を整理する。なお前年度の調査においては、交通空白地である鯖江市河和田地区における住民の移動の実態と生活環境に関して着目する点を明らかにするため、下記に示す二段階で調査を行った。

(1) 第一段階調査（ヒアリング（戸別訪問インタビュー））

- 【調査対象】** 河和田地区の河和田町、苮生田町、椿坂町、上河内町の計 144 軒
- 【調査方法】** 河和田町、苮生田町、椿坂町の合計 112 軒については直接自宅に伺いインタビューシートをもとに聞き取る形式による。これら 3 町については町内会経由で事前に聞き取り調査の協力可否を伺い、協力可と回答のあった世帯のみを調査した。また上河内町の計 32 軒にはアンケートを配布しその場で記入する形式でおこなった。（※本調査は全戸調査ではなく、また調査形式が異なるデータを集計していることから、集計結果は必ずしも河和田地区全体の状況を表しているものではないことに注意が必要。）
- 【調査期間】** 聞き取り形式の調査は、7 月 1 日から 12 日のうちの 11 日間、アンケート調査は 7 月 26 日
- 【調査者】** 河和田地区の有志の方々および福井大学川本研究室の学生 6 名
- 【調査内容】**
- ・家族構成 ・移動に関して現在困っていること、将来困りそうなこと
 - ・外出の際の交通手段 ・外出頻度 ・コミュニティバス（つつじバス）の利用経験 ・バス停までの距離 ・コミュニティバスの評価
 - ・ちょいボラ交通（自家用有償旅客運送）のイメージ ・ちょいボラ交通で予想される利用目的、利用頻度、気になる点、市民ドライバー協力可能性
 - ・ちょいボラ交通の料金について ・ドライバーへの謝礼について
 - ・ちょいボラ支援（有償ボランティア）について ・その他

この戸別訪問によるインタビューの結果、将来の移動に不安を感じている世帯は過半数を超えていること、移動には一人暮らしの前期高齢者が中でも最も困っていること（約 9 割）、また高齢者と非高齢者の同居世帯および後期高齢者のみ（2 人以上）世帯の間には困る程度に大きな違いはないことが分かった。

また鯖江市が運行する地域コミュニティバス「つつじバス」の利用経験世帯は約 3 割あること、2020 年 10 月から無償運行される予定（当時）の「ちょいボラ交通」の利用意向について、使いたい世帯は約 4 割、使いたいと思わない世帯は約 1 割、分からない・イメージがわからないは約半数で、試行運行前段階にもかかわらず利用意向が 4 割を超える一方で、分からないも同程度と多いことから新たな交通に関する情報の住民への周知が大きな課題

であった。

さらにちょいボラ交通を使いたい世帯での現在の外出頻度についてみると、ほぼ毎日約4割、週1～3回は約5割であったことから、ちょいボラ交通によってマイカーからの手段変更に合わせて生活スタイルも変化していくことが考えられた。

運行サービス提供側の課題の一つであるドライバーとしての協力意向についてみると、協力できる世帯は約2割、協力できない世帯は約6割であり、協力の内容とその程度にも拠るが現段階ではドライバーの確保はそれほど難しい問題にはならなさそうであった。

ドライバーとしての協力で気になることをみると、事故が最も高く約5割、つぎに協力できる時間で約3割、マイカーに他人を乗せることで約1割であった。これより安全安心を最優先に考え、より安全な車両の使用や自動車保険の充実が重要と考えられ、合わせて協力する時間の調整や気軽さも重要といえた。

ただほとんどの世帯ではマイカーによる移動でほぼ完結しており、つつじバスやタクシーを利用している世帯は数%しか見られなかった。あらたな交通移動サービスとなる「ちょいボラ交通」に馴染みがない人が殆どであり、まずはどのような仕組みの乗り物なのかを気軽に体験できる機会を一定程度提供することが必要であると考えられた。またとくに通院先への移動手段の確保が大きな課題となっていることがあらためて確認された。

(2) 第二段階調査（全戸配布）

実施期間	2021年1月17日（日）～1月20日（水）（配布期間）		
配布世帯数	1,061世帯		
配布方法	ポスティング		
回収方法	返信用封筒で返送（×切：1月中。ただし集計は2月回収分も含む）		
回収数	482票（アンケート票A：124票、アンケート票B：92票、アンケート票C：266票）		
アンケート票の種類	A	B	C
対象者	送迎している側が対象	送迎を受けている側が対象	家族内で送迎に全く関与しない世帯が対象
全体の項目数	49項目	43項目	25項目
本研究に関連する項目数	26項目	25項目	2項目
	1. 生活状況（3項目）	1. 生活状況（10項目）	1. 年齢
	2. バスの利用経験（1項目）	2. クルマの利用状況（2項目）	2. 外出時の主な外出手段
	3. 送迎状況（10項目）	3. バスの利用経験（1項目）	
	4. 動機付けの効果（12項目）	4. 動機付けの効果（12項目）	

上記の第一段階の戸別訪問インタビュー調査の結果を踏まえて、今後の送迎需要（通院）また免許返納の増加に伴う移動手段の確保の問題について、現状理解と将来予測を通じて検討するため、第二段階では、通院送迎の負担感の軽減につながる公共交通の利用促進の動機付け手法を明らかにすることを目的として、鯖江市河和田地区の全世帯 1,337 世帯を対象にアンケート調査を実施した。なお各戸へのアンケート投函時に住人から断られる場合もあり、実際には 1,061 世帯に配布した。

アンケート票は、送迎している側を対象としたもの（A）と、送迎を受けている側を対象としたもの（B）、送迎をする側もされる側もない世帯を対象としたもの（C）の三種類とし、一世帯に送迎している側と受けている側が同居している場合は別々の返信用封筒に入れて返送してもらった。

この調査ではおもに3つの観点（①高齢者の家族構成の変化と外出実態、②通院における送迎、③自身のマイカー運転及び送迎からの転換）について明らかにした。

まず①高齢者の家族構成の変化と外出実態についてみると、現在の高齢者の主な移動手段はマイカー（自身が運転）が約7割、マイカー（家族の送迎）が約1割、つつじバスが約1割でほぼマイカーであること、前期高齢者の家族構成別にみた主な移動手段をみると、非高齢者との同居世帯の約9割はマイカー（自身が運転）であり、独居世帯は約8割がマイカー（自身が運転）で約2割がその他（タクシーや知り合いの送迎が想定される）であること、また高齢者のみ世帯のマイカー（自身が運転）が最も低く約7割であり、徒歩や自転車、つつじバスなど多様な移動手段を使用している割合が高かった。さらに後期高齢者の家族構成別にみた主な移動手段をみると、高齢者のみ世帯はマイカー（自身が運転）で約6割、家族の送迎が約2割とマイカーに依存する割合が他より高かった。一方で独居世帯では5割がマイカー（自身が運転）、徒歩約1割、自転車約1割、つつじバス約2割など、マイカーに依存し過ぎない移動をしていた。

外出目的では、買い物や通院が中心であるが、前期高齢者では家族構成によってその目的の割合の差が見られるものの、後期高齢者においてはそれほど大きな違いは見られなかった一方で、趣味での移動の割合が増加していた。

外出頻度とその満足度の関係では、前期高齢者は週に1回以上の外出がある人の満足度は家族構成に拠らず一定の満足を感じているものの、週に1回も外出しない人の満足度はかなり低くなっていた一方で、後期高齢者は家族構成に拠らず外出頻度が高まるにつれてほぼ満足度も高くなっていた。

以上のことから、外出の満足度レベルを考慮すると、高齢者には最低週に1回以上外出する機会を確保することが求められた。なお後期高齢者の方が外出頻度の高まりとともに満足度も向上する傾向があり、週に4回程度の外出を確保することが理想と推察された。高齢であるほど外出頻度と満足度に正の相関があることは注目すべき点であり、自力での外出可能性と送迎依頼等による外出の程度を考慮しつつ、外出目的の質に着目したモビリティサービスの形を模索することで、より豊かな生活につながるヒントが得られると考えられた。

さらに10年前に比べて、前期・後期高齢者ともに自身が運転する車に依存している傾向が高まっており、過去にバイクも少しみられたが現在はほぼ見られなくなっており、近距離移動も車に転換していることが推察された。現役世代と高齢者の同居世帯がもっとも車への依存度が高くなっており、今後もその傾向は高まると思われた。

つつじバスの利用意向の有無による現在の移動手段についてみると、つつじバスを利用したいと思っている高齢者の約半数はその後もつつじバスを利用している一方で、現在つつじバスの利用意向はないが今後利用したいと思っている高齢者の現在の移動手段はマイカー（自身が運転）が主でありとくに高齢者のみ世帯で顕著（約8割）であった。つつじバスのような公共交通に求めることとして、「運賃が安い」が最も多く、次いで「自宅を出てすぐに乗れる」、「運行時間帯が長い」であった。公共交通の組み合わせによる利用意向については、ちょいボラ交通のようなオンデマンドの乗り合い交通のみでの移動よりも、現在のつつじバスの利便性を改善した交通を希望する割合がかなり高かった。またオンデマンド乗り合い交通とつつじバスの組み合わせ（ハイブリッド）はどちらともいえないが過半数であった。オンデマンド乗り合い交通は運賃の高さ、オンデマンド乗り合いとつつじバスの組み合わせは乗り換え抵抗の大きさが影響するためそれらの利用意向が高くないものと推察された。またオンデマンドの乗り合い交通は高齢独居世帯ほど利用の意向が高いことから、ニーズをきめ細かく把握・理解し、それらに寄り添った移動サービスを提供することが求められることから、高齢単身者にすべてを委ねるのではなく、地域でサポートする体制作りも重要と考えられた。

つぎに②通院における送迎についてみると、送迎する側の負担感は40歳代が最も高くなっており、現役世代で同居率が高いことが影響していると考えられたこと、送迎する側の意向として、現在の送迎の負担感が大きい人ほど公共交通に転換して欲しいと感じており、中でもとても負担に感じている人の約6割が送迎からの解放を強く求めていること、一方で、送迎を受ける側について、送迎を頼むことで迷惑を掛けたくないと「とても思う」が約3割、「少し思う」が5割で、送迎されている人のほとんどが家族に迷惑を掛けたくないと考えていた。現役世代への送迎の頼み難さ、また一人暮らしの高齢者は頼る人がなく送迎以外の手段（徒歩、自転車、バス）を選択せざるを得なくなっていることから、送迎する側には送迎の頼みを断りにくい状況、また送迎される側には送迎を頼み難い状況がみられ、お互いにかなり辛い状況に置かれていると推察された。この送迎問題を緩和するための公共交通の在り方について、家族の問題に留めるのではなく、地区・地域が社会として積極的に関わりしっかり考えていくこと、つまり互いの想いの共有の必要性が高いことが示された。

さいごに③自身のマイカー運転及び送迎からの転換)についてみると、通院で送迎する側と送迎される側がともに送迎に対する負担が大きいことに同感している（約6割）こと、通院における送迎の負担の大きさの次に、運転免許返納後を考え移動手段を確保しておくといった考えに同感している（送迎する側が約4割、送迎される側が約3割）こと、ちょいボラ交通のようなデマンド型の乗り合い交通は通院しやすいという考えに同感している（送迎する側が約4割、送迎される側が約3割）こと、全体でみると約7割は今回提示した11の動機付けのいずれかには同感していた。また全体的にみて送迎する側の方が動機づけに

同感する人の割合が多く、公共交通の利用促進により理解を示していた。さらに公共交通の利用促進の意義として一般的に良く提示されている肥満や病気の予防に対する効果に対して、送迎される側からの同感を送迎する側と比較してかなり小さく、これは送迎される側にとって実際には公共交通への利用転換の動機にはなりにくいと推察された。

これらの分析結果から、公共交通利用による健康的な生活を訴えるより、送迎に対する双方の負担感を訴える方が公共交通への利用転換の動機に繋がりやすいと考えられた。合わせて負担感の質にも着目し、場合によっては負担感が満足感に転換・昇華できるような工夫やアイデアを探ることも良いと考えられた。具体的には、地区内における送迎の現状を住民同士で共有するとともに、送迎がもたらす利点と欠点を洗い出し、より良い送迎の在り方、また送迎に依存しないために公共交通に何をどの程度求めるのかを立場を越えて議論することが重要であると推察された。

3-2 本年度の調査の概要

(1) アンケートの調査概要

河和田地区には、高齢者が集まる場としてふれあいサロンや老人クラブがあり、本調査では、協力していただける6つの老人クラブ・ふれあいサロンに登録している高齢者を対象にアンケート調査を実施した。なお、アンケート票は「シートA（通院時の移動手段でお困りの方向け）」「シートB（買い物時の移動手段でお困りの方向け）」「シートC（通院・買い物以外の移動手段でお困りの方向け）」の三種類とした。

アンケート調査概要

対象者	協力していただける6つの老人クラブ・ふれあいサロンに登録している高齢者			
	老人クラブ	<ul style="list-style-type: none"> ・別司町老人クラブ（別司町） ・河和田町老人クラブ（河和田町） ・西袋町老人クラブ（西袋町） 		
	ふれあいサロン	<ul style="list-style-type: none"> ・サロン笑みのわ（北中町） ・河和田町レインボーサロン（河和田町） ・うすずみ桜（沢町） 		
調査期間	2022年1月15日（土）～1月24日（月）			
調査方法	各団体の代表者を通じてアンケートを配布し、郵送にて回収			
配布数	合計 65 部			
	別司町老人クラブ：8部 河和田町老人クラブ：8部 西袋町老人クラブ：8部 サロン笑みのわ：15部 河和田町レインボーサロン：11部 うすずみ桜：15部			
回収数	52部（回収率：80%）			
設問内容		A	B	C
	個人属性・生活状況	○	○	○
	通院時の公共交通の利用パターン別に見た各項目の評価	○		
	買い物時の公共交通の利用パターン別に見た各項目の評価		○	
	ちよいボラ交通と互助コミュニティの組み合わせの可能性	○	○	○

(2) アンケートの設問内容

アンケートの設問は次のとおりである。(※アンケート原票は付録に収録)

<アンケート A (通院時の移動手段でお困りの方向け) / アンケート B (買い物時の移動手段でお困りの方向け)>

Q1. 下記にお答えください。

ご年齢	<input type="checkbox"/> ①65～69 歳 <input type="checkbox"/> ②70～74 歳 <input type="checkbox"/> ③75～79 歳 <input type="checkbox"/> ④80～84 歳 <input type="checkbox"/> ⑤85～89 歳 <input type="checkbox"/> ⑥90 歳以上
性別	<input type="checkbox"/> ①男性 <input type="checkbox"/> ②女性 <input type="checkbox"/> ③回答しない

Q2. 現在、ご自身が外出する時に移動手段として**最も利用しているもの**をお答えください。

<input type="checkbox"/> ①マイカー <input type="checkbox"/> ②徒歩 <input type="checkbox"/> ③家族の送迎 <input type="checkbox"/> ④つつじバス <input type="checkbox"/> ⑤ちよいボラ交通 <input type="checkbox"/> ⑥その他()

Q3. 近い将来 (5 年以内) の移動手段として、公共交通の利用をどの程度考えていますか？

<input type="checkbox"/> ①とても考えている <input type="checkbox"/> ②少し考えている <input type="checkbox"/> ③あまり考えていない <input type="checkbox"/> ④全く考えていない
--

Q4. 現在の外出頻度について**最も近いもの**をお答えください。

<input type="checkbox"/> ①毎日 <input type="checkbox"/> ②週 3～4 回 <input type="checkbox"/> ③週 1～2 回 <input type="checkbox"/> ④月 2～3 回 <input type="checkbox"/> ⑤月 1 回 <input type="checkbox"/> ⑥月 1 回未満

Q5. 現在のご自身のご家庭の経済状況に対して不安を感じていますか？

<input type="checkbox"/> ①不安を感じている <input type="checkbox"/> ②少し不安を感じている <input type="checkbox"/> ③どちらともいえない <input type="checkbox"/> ④あまり不安を感じていない <input type="checkbox"/> ⑤不安を感じていない

Q6. ご自身の現在の歩行状況について**最も近いもの**をお答えください。

<input type="checkbox"/> ①杖を使わなくても歩行できる <input type="checkbox"/> ②杖を使えば歩行できる <input type="checkbox"/> ③周囲の人の手を借りれば歩行できる <input type="checkbox"/> ④車椅子に乗れば外出できる <input type="checkbox"/> ⑤その他 ()
--

Q1～Q6: 個人属性・生活状況

ここでは、回答者の年齢や性別、現在の移動手段、近い将来の公共交通利用意向、外出頻度、経済状況、歩行状況を聞いている。

Q7. ご自身が普段利用している病院について

Q8. 多くの高齢者の外出が想定される9時～10時頃に、河和田地区内の公共交通を利用した移動パターンとして考えられる3つ（ちょいボラ交通、徒歩+つつじバス、ちょいボラ交通+つつじバス）で病院へ向かう際の情報が示されています。ご自身が普段利用している病院の情報を参考にしながら各問にお答え下さい。

ちょいボラ交通のみの場合（河和田町の場合）の例

	交通費 (片道)	移動時間	乗り換え 回数	乗車場所	降車場所から目的地ま での距離
斎藤病院	約1470円	約10分	0回	自宅前	目の前 (50m未満)
広瀬病院	約1990円	約15分	0回	自宅前	目の前 (50m未満)
公立丹南病院	約2220円	約18分	0回	自宅前	目の前 (50m未満)
高野医院	約350円	約2分	0回	自宅前	目の前 (50m未満)
山岸医院	約660円	約5分	0回	自宅前	目の前 (50m未満)
きむら内科医院	約1140円	約8分	0回	自宅前	目の前 (50m未満)
一乗医院	約350円	約2分	0回	自宅前	目の前 (50m未満)
鯖江地区の病院 (歯科・眼科な どを含む)	約2000円	約15分	0回	自宅前	目の前 (50m未満)
神明地区の病院 (歯科・眼科な どを含む)	約2200円	約20分	0回	自宅前	目の前 (50m未満)

1. 交通費に関してどのように感じますか？**最も近いもの**を選んでください。

①高い ②少し高い ③ふつう ④少し安い ⑤安い

2. 移動時間に関してどのように感じますか？**最も近いもの**を選んでください。

①長い ②少し長い ③ふつう ④少し短い ⑤短い

3. 乗り換え回数に関してどのように感じますか？**最も近いもの**を選んでください。

①多い ②少し多い ③ふつう ④少し少ない ⑤少ない

4. 乗車場所に関してどのように感じますか？**最も近いもの**を選んでください。

①遠い ②少し遠い ③ふつう ④少し近い ⑤近い

5. 降車場所に関してどのように感じますか？**最も近いもの**を選んでください。

①遠い ②少し遠い ③ふつう ④少し近い ⑤近い

6. ご自身の通院でこの移動方法を利用したいですか？**最も近いもの**を選んでください。

①利用したい ②少し利用したい ③どちらでもない
④あまり利用したくない ⑤利用したくない

Q7～Q8：公共交通の利用パターン別に見た各項目の評価

ここでは、「ちょいボラ交通のみ」「つつじバスのみ」「ちょいボラ交通+つつじバス」の3つの移動パターンごとに、その移動パターンを利用する場合の①交通費②移動時間③乗り換え回数④乗車場所⑤降車場所の5つ要素の実際の情報を提示し、5つの要素の評価と各移動パターンの利用意向を聞いている。

アンケート A では病院へ行く際の情報、アンケート B ではスーパーへ行く際の情報を提示して、5つの要素の評価及び各移動パターンの利用意向を聞いている。

Q9. 現在、ちよいボラ交通のドライバー報酬は利用料金の50%に設定されていますが、ドライバーの報酬としてどのようなものが良いと思いますか？**最も近いもの**を選んでください。

- ①お金 ②河和田地区の特産品 ③河和田地区で採れた野菜
- ④鯖江市内のお店で使うことができる商品券 ⑤つつじバスの回数利用券
- ⑥ちよいボラ交通の回数利用券
- ⑦降雪時に雪かきをお手伝いしてくれる券
- ⑧その他()
- ⑨要らない(無償ボランティア)

Q10. **Q9で「⑨要らない(無償ボランティア)」以外を選んだ人のみお答えください**(「⑨要らない(無償ボランティア)」を選んだ方は**Q11**へお進みください)

Q9で選んだ物を貰うことができる場合、**ご自身**はちよいボラ交通のドライバーとして協力できますか？**最も近いもの**を選んでください。

- ①協力できる ②少し協力できる ③あまり協力することができない
- ④全く協力することができない ⑤分からない

Q11. もし仮に、ちよいボラ交通を何回か利用した特典として**何か**を貰うことができる場合、どのようなものが良いと思いますか？**最も近いもの**を選んでください。

- ①河和田地区の特産品 ②河和田地区で採れた野菜
- ③鯖江市内のお店で使うことができる商品券 ④つつじバスの回数利用券
- ⑤ちよいボラ交通の回数利用券
- ⑥降雪時に雪かきをお手伝いしてくれる券
- ⑦その他()

Q12. Q11で選んだ物を貰うことができる場合、**ご自身**はちよいボラ交通を利用したいと思いますか？**最も近いもの**を選んでください。

- ①思う ②少し思う ③どちらでもない ④あまり思わない
- ⑤全く思わない

Q13. 住民同士の助け合い・ささえあいとしてごみ出しの手伝いなどをやられている方もいるのですが、このような助け合い・ささえ合いを地域ぐるみで行って行く時、どのようなことができそうですか？ご自由にお書き下さい。

Q9～Q13：共助型交通と互助コミュニティの組み合わせの可能性

ここでは、ちよいボラ交通のドライバー報酬や複数回利用の特典として、地域資源が活用される場合、どのようなものに需要があるのか、また、それらがちよいボラ交通へ活用された場合のちよいボラ交通のドライバーの協力意向やちよいボラ交通の利用意向を聞いている。

<アンケート C>

Q1～Q6 はアンケート A、B 同様に個人属性・生活状況を聞き、Q7～Q11 ではアンケート A、B の Q9～Q13 と同様のことを聞いている。

3-3 ちょいボラ交通・つつじバスの利用意向分析

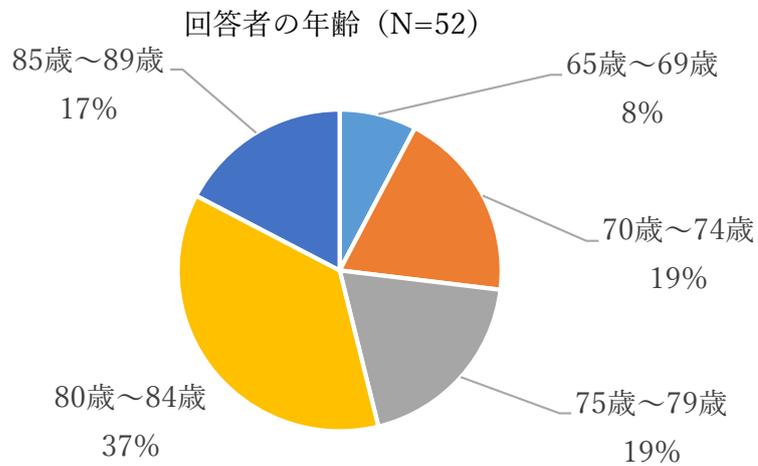
(1) 単純集計

アンケート調査で回答のあった52人の個人属性・生活状況についての質問の集計結果を以下に示す。

① 年齢

回答者の約7割以上が75歳以上の後期高齢者であることから、回答者の多くの人が、現在免許を返納しているか、近い将来に免許返納を行うと考えられる。

年齢	人数
65歳～69歳	4
70歳～74歳	10
75歳～79歳	10
80歳～84歳	19
85歳～89歳	9
90歳以上	0
合計	52

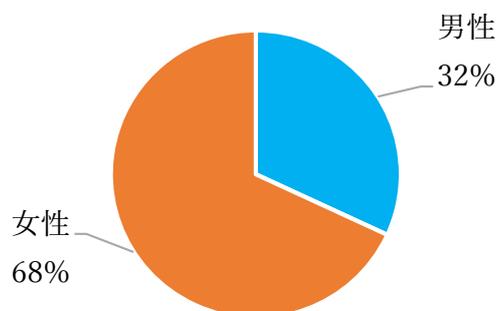


② 性別

回答者の性別の割合を見ると、男性が約3割、女性が約7割であった。

性別	人数
男性	15
女性	32
回答しない	0
合計	47

回答者の性別 (N=47)



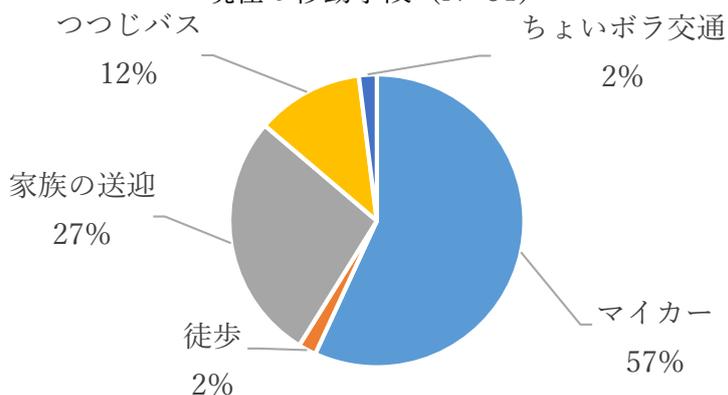
③ 現在の外出時の移動手段

回答者の約6割は移動手段にマイカーを利用しており、回答者の約3割は移動手段に家族の送迎を利用している。一方で、移動手段に公共交通を利用している人は約1割程度である。

〈ご自身が外出する時に移動手段として最も利用しているものをお答えください。〉

現在の移動手段	人数
マイカー	29
徒歩	1
家族の送迎	14
つつじバス	6
ちょいボラ交通	1
その他	0
合計	51

現在の移動手段 (N=51)

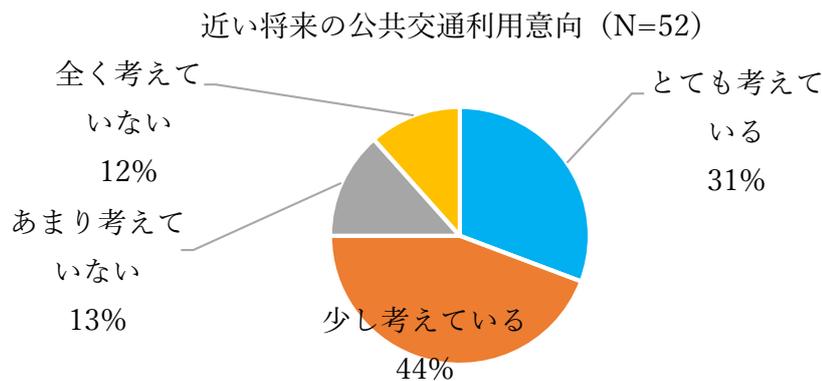


④ 近い将来（5年以内）の公共交通の利用意向

回答者の3/4（75%）の人が、近い将来（5年以内）の公共交通利用を少しでも考えている。

〈近い将来（5年以内）の移動手段として、公共交通の利用をどの程度考えていますか？〉

近い将来の公共交通利用意向	人数
とても考えている	16
少し考えている	23
あまり考えていない	7
全く考えていない	6
合計	52

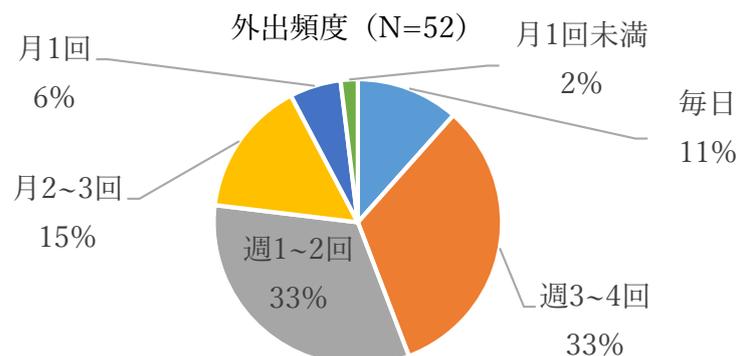


⑤ 現在の外出頻度

回答者の約8割の人が、週に1回以上は外出をしており、回答者の約4割の人は週に3回以上外出していることが分かる。そのため、高齢者の外出時の移動手段の確保は重要である。

〈現在の外出頻度について最も近いものをお答えください。〉

外出頻度	人数
毎日	6
週3~4回	17
週1~2回	17
月2~3回	8
月1回	3
月1回未満	1
合計	52

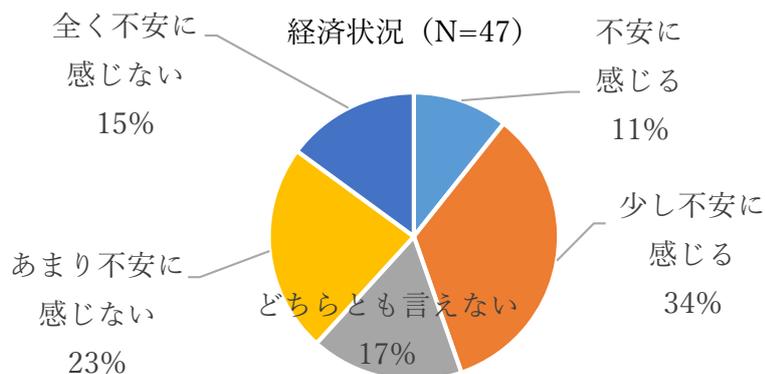


⑥ ご自身の経済状況に対する不安感

回答者の約4割の人が、ご自身の経済状況に対して少しでも不安に感じていることが分かる。

〈現在のご自身のご家庭の経済状況に対して不安に感じていますか？〉

経済状況	人数
不安に感じる	5
少し不安に感じる	16
どちらとも言えない	8
あまり不安に感じない	11
全く不安に感じない	7
合計	47

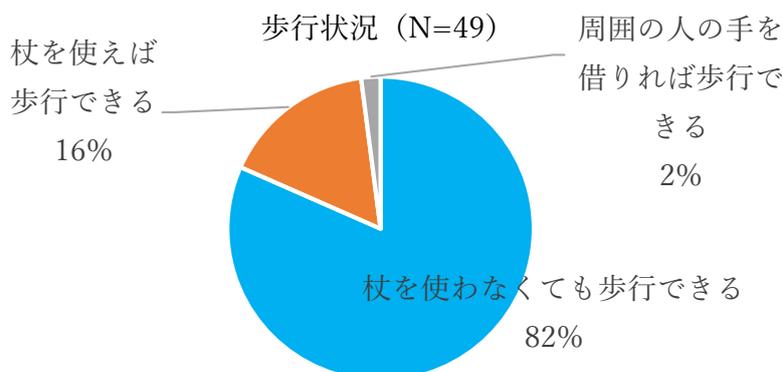


⑦ 現在の歩行状況

回答者の約8割の人は、ご自身の力で歩くことができ、残りの約2割の人は、杖を利用するか周囲の手を借りることで歩けると分かる。

〈ご自身の現在の歩行状況について最も近いものをお答えください。〉

歩行状況	人数
杖を使わなくても歩行できる	40
杖を使えば歩行できる	8
周囲の人の手を借りれば歩行できる	1
車椅子に乗れば外出できる	0
その他	0
合計	49

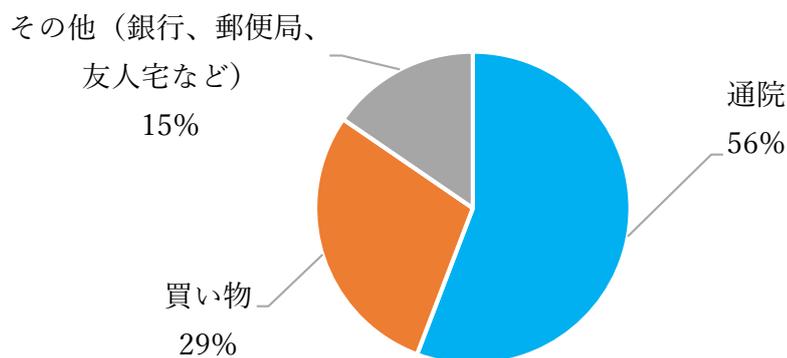


⑧ 移動手段に最も困っている外出

回答者の約5割以上の方が通院時の移動手段に最も困っていることが分かる。また、河和田地区にはスーパーまでの送迎バスや移動販売などの買い物を手伝ってくれるサービスが5つもあるが、それでも買い物時の移動手段に最も困っている人が回答者約3割程度いることが分かる。また、銀行や郵便局、友人宅などの地区内の移動手段に最も困っている人が回答者の15%いることが分かる。

外出目的	人数
通院	29
買い物	15
その他（銀行、郵便局、友人宅など）	8
合計	52

移動に最も困っている外出 (N=52)



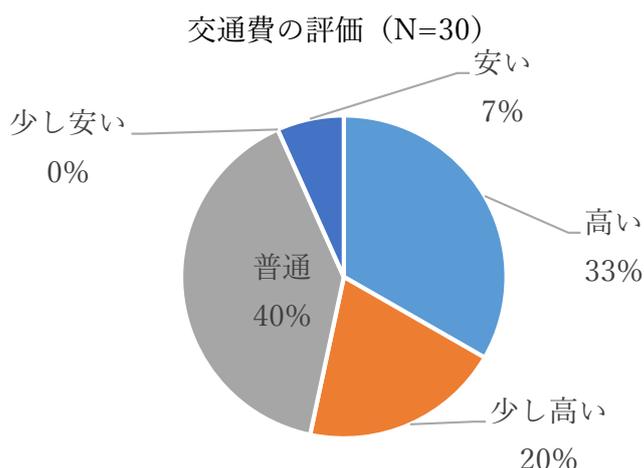
(2) ちょいボラ交通を対象とした5つの要素から見た評価と利用意向に対する影響分析

ちょいボラ交通のみを利用した移動パターンにおける住民の利用意向と5つの要素の評価を示し、数量化Ⅱ類を用いて5つの要素の利用意向への影響度を分析した。

1) ちょいボラ交通を対象とした5つの要素の評価と利用意向

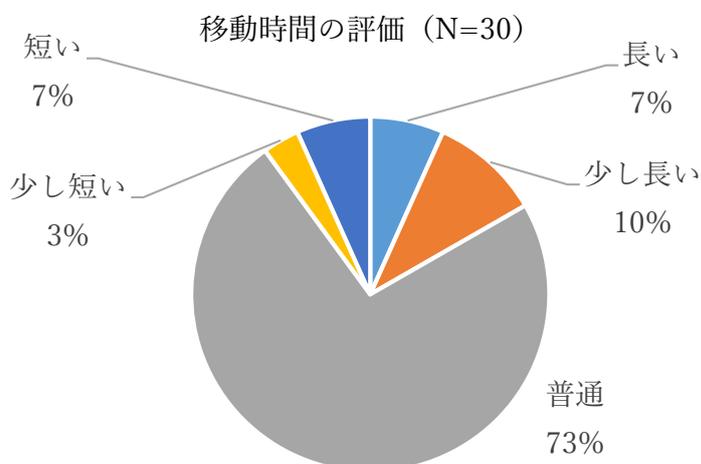
① ちょいボラ交通の交通費の評価

交通費は約400円～約2500円であるが、全体の約5割の人は交通費が「高い」もしくは「少し高い」と回答しており、「安い」もしくは「少し安い」と回答した人はわずか7%しかいなかったため、交通費の評価はあまり良くないことが分かる。



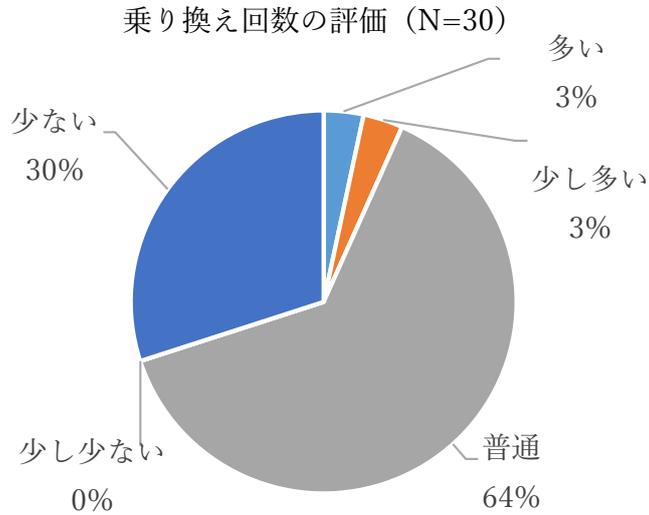
② ちょいボラ交通の移動時間の評価

移動時間は約3分～約20分であるが、全体の約7割の人が「普通」と回答しており、「短い」もしくは「少し短い」と回答した人は約1割、「長い」もしくは「少し長い」と回答した人は約2割しかいなかった。



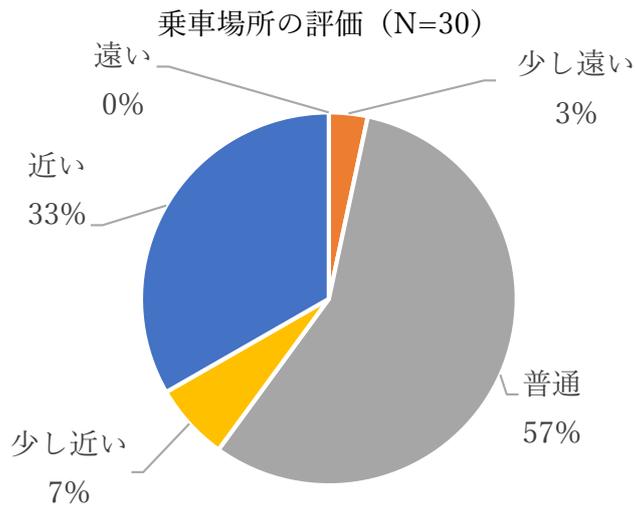
③ ちょいボラ交通の乗り換え回数の評価

乗り換え回数は0回であるが、全体の約6割の人は「普通」と回答しており、「少ない」と回答した人は全体の約3割程度であった。



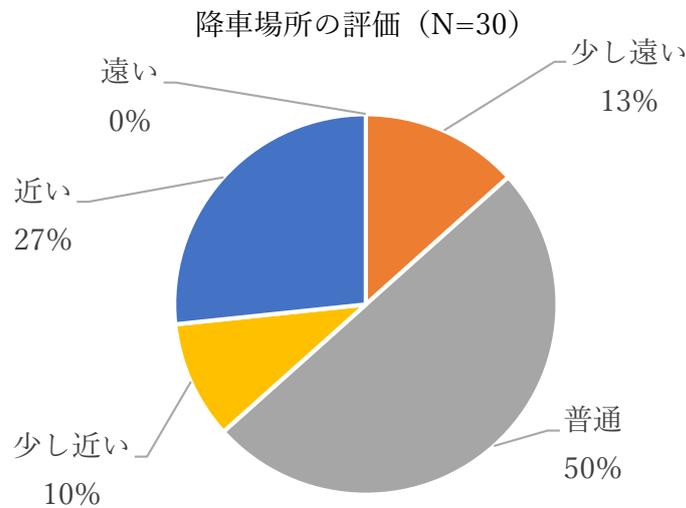
④ ちょいボラ交通の乗車場所の評価

乗車場所は自宅前であるが、全体の約6割の人は「普通」と回答しており、「近い」もしくは「少し近い」と回答した人は4割であったため、乗車場所の評価は良いことが分かる。



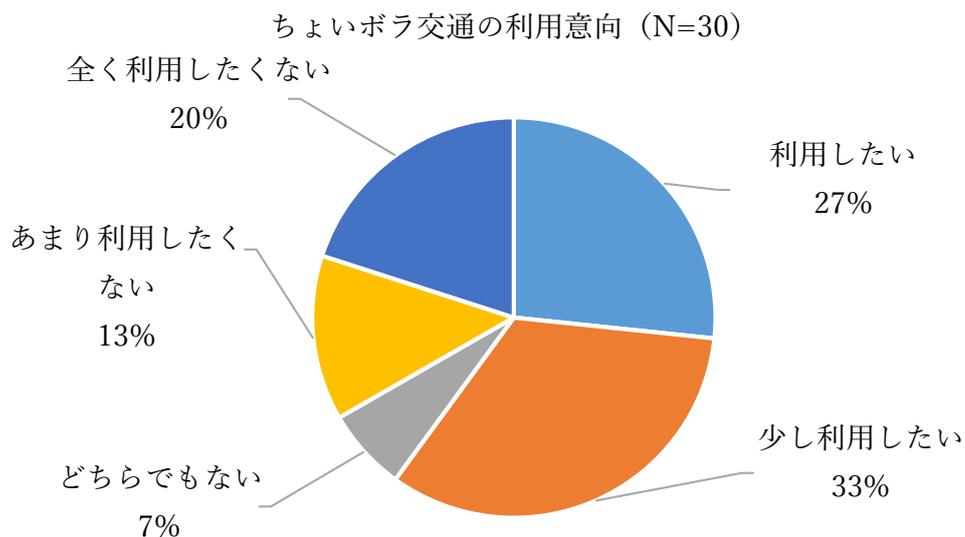
⑤ ちょいボラ交通の降車場所の評価

降車場所は目的地であるが、全体の約5割の人は「普通」と回答しており、「近い」もしくは「少し近い」と回答した人は約4割程度であったため、降車場所の評価は良いことが分かる。



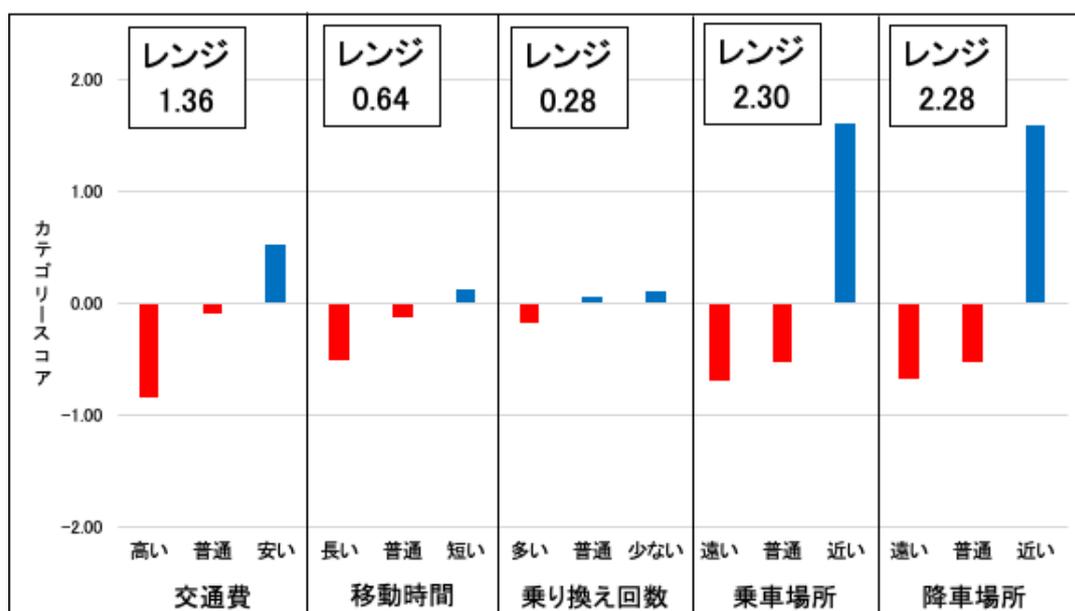
⑥ ちょいボラ交通の利用意向

令和3年6月21日～11月19日(104日間)で、11名の人しかちょいボラ交通を利用していなかったが、ちょいボラ交通には潜在的な利用者が一定数いることが分かる。



2) 数量化Ⅱ類*による5つの要素がちよいボラ交通の利用意向に与える影響分析

ちよいボラ交通の利用意向を目的変数に、「交通費」、「移動手段」、「乗り換え回数」、「乗車場所」、「降車場所」の5つの要素の住民の評価を説明変数に設定して、数量化Ⅱ類による分析を行った。なおカテゴリースコアは、説明変数の各カテゴリー（3つ）の目的変数への重みを表す指標であり、カテゴリースコアのレンジ（カテゴリースコアの最小値と最大値の差）は説明変数の目的変数への影響力を表す指標である。5つの各要素の中で、カテゴリースコアがプラスの評価については利用意向にプラスに働き、マイナスの評価の場合はその逆となる。またレンジの値が大きい要素ほど利用意向に影響を与える重要な要素となる。



カテゴリースコアとレンジ

図より、カテゴリースコアを比較すると、乗車場所や降車場所を近いと評価した人のカテゴリースコアが大きくプラス（図中の青色）となっていることからちよいボラ交通の利用意向が高いことが分かった。また交通費を高いと評価した人はカテゴリースコアがマイナス（図中の赤色）となっていることから利用意向が低いことが分かった。さらにカテゴリースコアのレンジ（カテゴリースコアの中の最小値と最大値の差）を比較すると、「乗車場所」（2.3）と「降車場所」（2.28）が他のレンジに比べて大きいことから、利用意向に大きく影響を与えていることが分かった。

*数量化Ⅱ類とは、説明変数に名義尺度からなる質的データを用いた判別分析のことをいう。なおここでは対象とする交通手段（ちよいボラ交通）について、目的変数として「利用する」「利用しない」、説明変数として「交通費」「移動時間」「乗り換え回数」「乗車場所」「降車場所」の5つの要因をそれぞれ3つのカテゴリー（「交通費の場合は「安い」「普通」「高い」の3つ）で評価してもらい、その利用意向（目的変数）に影響を与える要因を把握している。

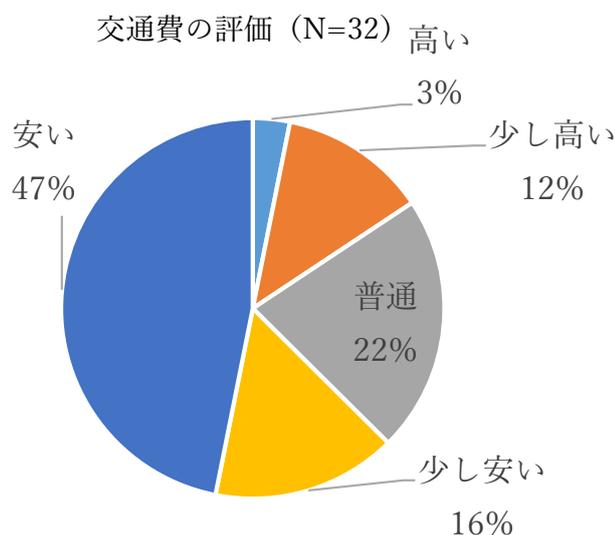
(3) つつじバスを対象とした5つの要素から見た評価と利用意向に対する影響分析

つつじバスのみを利用した移動パターンにおける住民の利用意向と5つの要素の評価を示し、数量化Ⅱ類を用いて5つの要素の利用意向への影響度を分析した。

1) つつじバスを対象とした5つの要素の評価と利用意向の利用意向

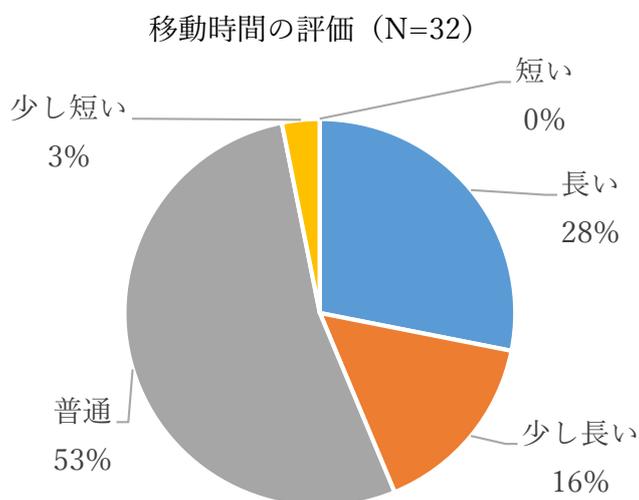
① つつじバスの交通費の評価

交通費は100円であるが、全体の約6割以上の人には交通費が「安い」もしくは「少し安い」と回答しているため、多くの人がつつじバスの運賃は安いと感じている。



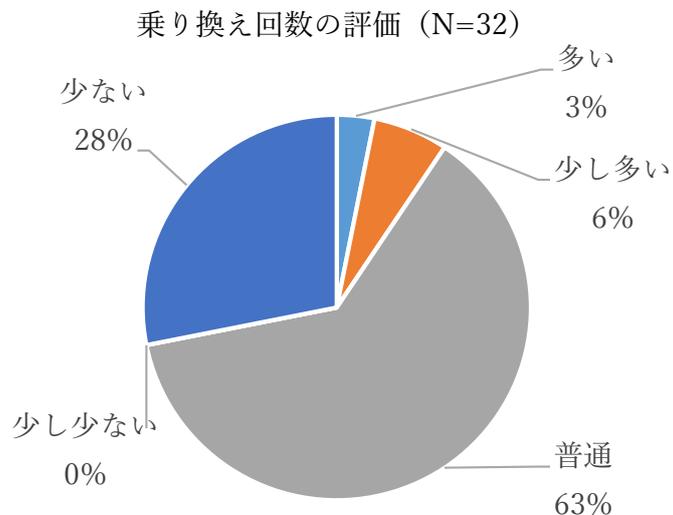
② つつじバスの移動時間の評価

移動時間は近い所だと数分であるのに対し、鯖江市中心部へは30分以上かかってしまうが、全体の44%の人が「長い」もしくは「少し長い」と回答しており、全体の約5割の人が「普通」と回答しているため、移動時間の評価はあまり良くないことが分かる。



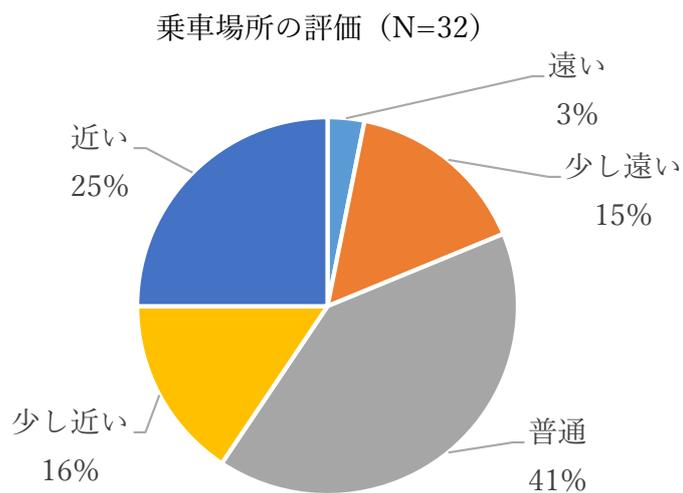
③ つつじバスの乗り換え回数の評価

乗り換え回数は鯖江市内の場所へ行く場合は1回であるが、全体の約6割の人は「普通」と回答しており、「少ない」と回答した人は全体の約3割程度であった。



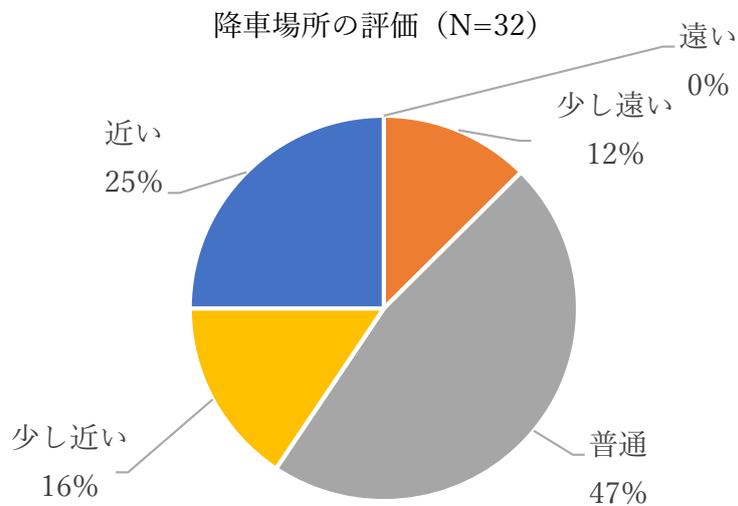
④ つつじバスの乗車場所の評価

乗車場所は最寄りのバス停であるが、全体の約4割の人は「近い」もしくは「少し近い」と回答しており、全体の約2割の人は「遠い」もしくは「少し遠い」と回答していることが分かった。



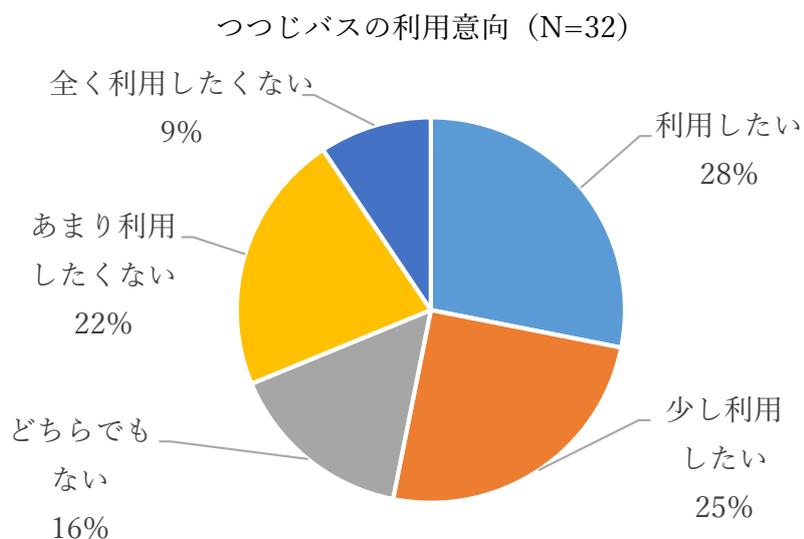
⑤ つつじバスの降車場所の評価

降車場所は目的地の最寄りにバス停であるが、全体の約4割の人は「近い」もしくは「少し近い」と回答しており、全体の約1割の人は「遠い」もしくは「少し遠い」と回答していることが分かった。



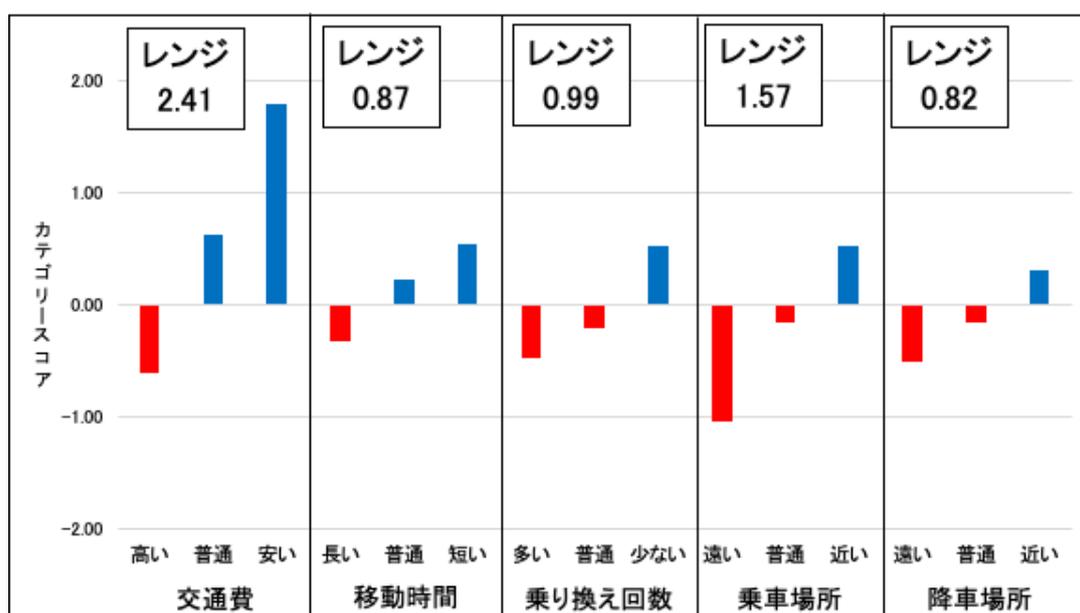
⑥ つつじバスの利用意向

現在の外出時の移動手段では、マイカーや家族の送迎を利用している人が多く、つつじバスを利用している人はほとんどいなかったが、つつじバスには潜在的な利用者が一定数いることが分かる。



2) 数量化Ⅱ類*による5つの要素がつつじバスの利用意向に与える影響分析

つつじバスの利用意向を目的変数に、「交通費」、「移動手段」、「乗り換え回数」、「乗車場所」、「降車場所」の5つの要素の住民の評価を説明変数に設定して、数量化Ⅱ類による分析を行った。なおカテゴリースコアは、説明変数の各カテゴリー（3つ）の目的変数への重みを表す指標であり、カテゴリースコアのレンジ（カテゴリースコアの最小値と最大値の差）は説明変数の目的変数への影響力を表す指標である。5つの各要素の中で、カテゴリースコアがプラスの評価については利用意向にプラスに働き、マイナスの評価の場合はその逆となる。またレンジの値が大きい要素ほど利用意向に影響を与える重要な要素となる。



カテゴリースコアとレンジ

図より、カテゴリースコアを比較すると、交通費を安いと評価した人のカテゴリースコアが大きくプラス（図中の青色）となっていることから利用意向が高いことが分かった。また乗車場所が遠いと評価した人はカテゴリースコアがマイナス（図中の赤色）となっていることから利用意向が低いことが分かった。さらにカテゴリースコアのレンジ（カテゴリースコアの中の最小値と最大値の差）を比較すると、「交通費」（2.41）が他のレンジに比べて大きいことから、利用意向に最も影響を与えていることが分かった。

*数量化Ⅱ類とは、説明変数に名義尺度からなる質的データを用いた判別分析のことをいう。なおここでは対象とする交通手段（つつじバス）について、目的変数として「利用する」「利用しない」、説明変数として「交通費」「移動時間」「乗り換え回数」「乗車場所」「降車場所」の5つの要因をそれぞれ3つのカテゴリー（「交通費の場合は「安い」「普通」「高い」の3つ）で評価してもらい、その利用意向（目的変数）に影響を与える要因を把握している。

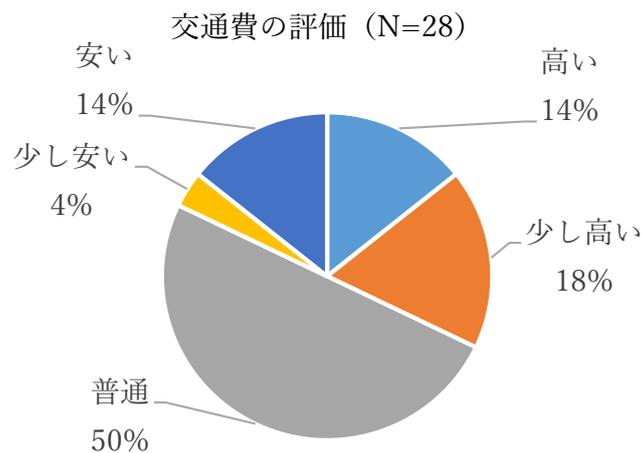
(4) ちょいボラ交通とつつじバスを併用した移動パターンの5つの要素から見た評価と利用意向に対する影響分析

ちょいボラ交通とつつじバスを組み合わせた移動パターンにおける住民の利用意向と5つの要素の評価を示し、数量化Ⅱ類を用いて5つの要素の利用意向への影響度を分析した。

1) ちょいボラ交通とつつじバスを組み合わせた移動パターンを対象とした5つの要素の評価と利用意向

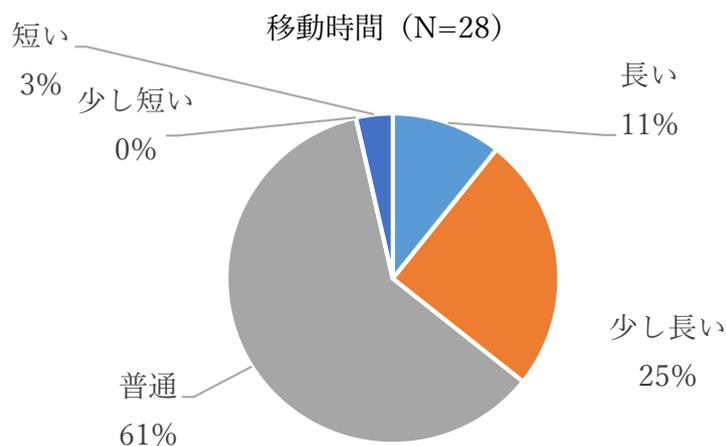
① ちょいボラ交通+つつじバスの交通費の評価

交通費は450円であるが、全体の18%の人は交通費が「安い」もしくは「少し安い」と回答しており、全体の32%の人は交通費が「高い」もしくは「少し高い」と回答したことが分かった。



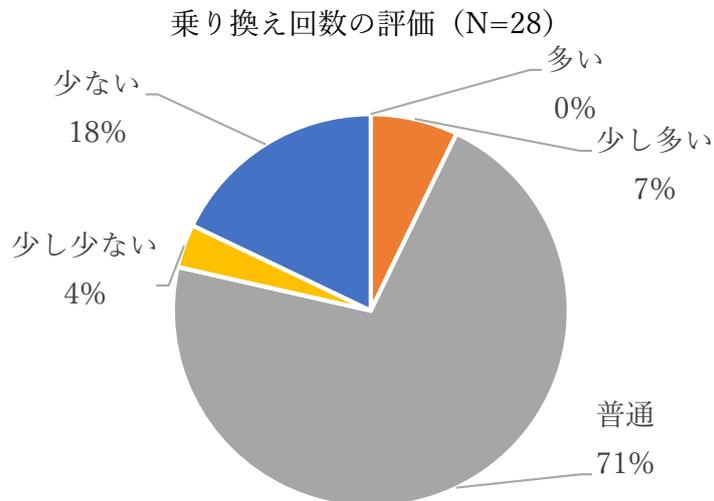
② ちょいボラ交通+つつじバスの移動時間の評価

移動時間は近い所だと数分に対し、鯖江市中心部へは25分程度かかり、全体の36%の人が「長い」もしくは「少し長い」と回答しており、全体の約6割の人が「普通」と回答しているため、移動時間の評価はあまり良くないことが分かる。



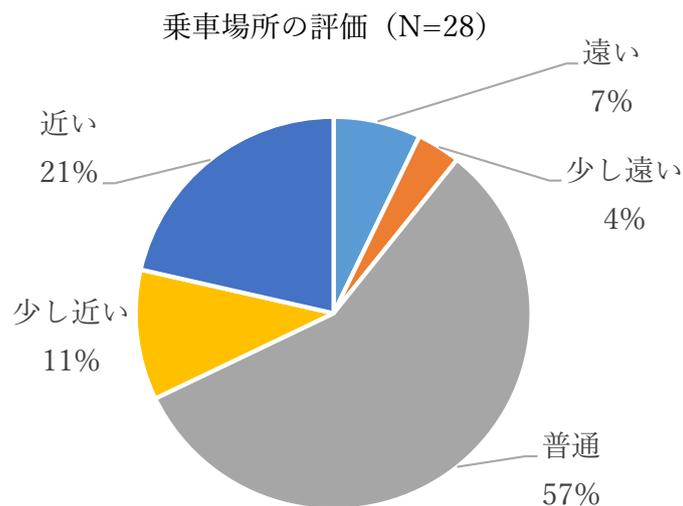
③ ちょいボラ交通+つつじバスの乗り換え回数の評価

乗り換え回数は1~2回であるが、全体の約7割の人は「普通」と回答しており、「多い」もしくは「少し多い」と回答した人は全体の約1割程度であった。



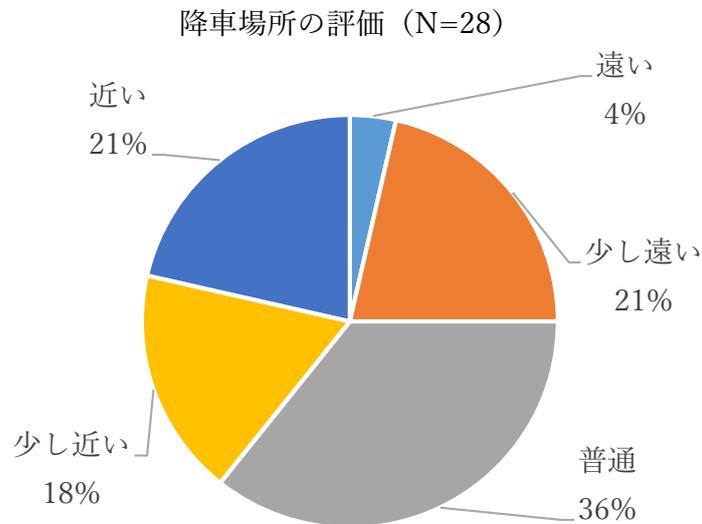
④ ちょいボラ交通+つつじバスの乗車場所の評価

乗車場所は自宅前であるが、全体の約3割の人は「近い」もしくは「少し近い」と回答しており、全体の約1割の人は「遠い」もしくは「少し遠い」と回答していることが分かった。



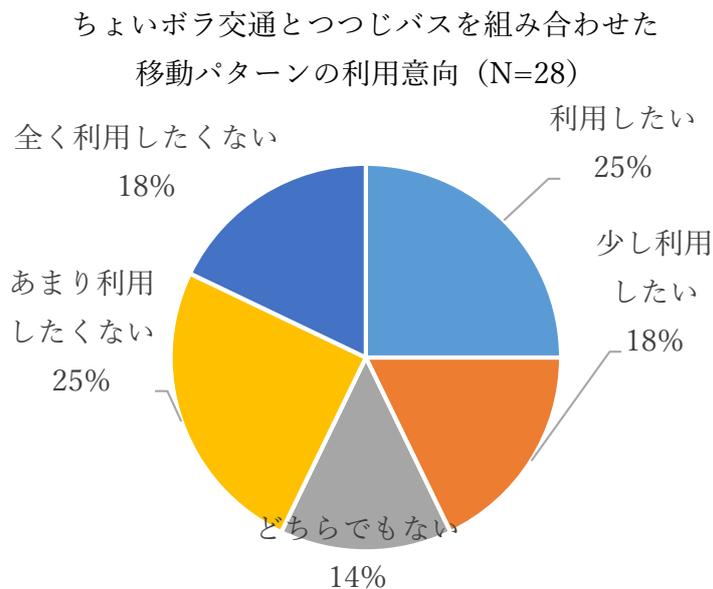
⑤ ちょいボラ交通+つつじバスの降車場所の評価

降車場所は目的地の最寄りのバス停であるが、全体の約4割の人は「近い」もしくは「少し近い」と回答しており、全体の約2割の人は「遠い」もしくは「少し遠い」と回答していることが分かった。



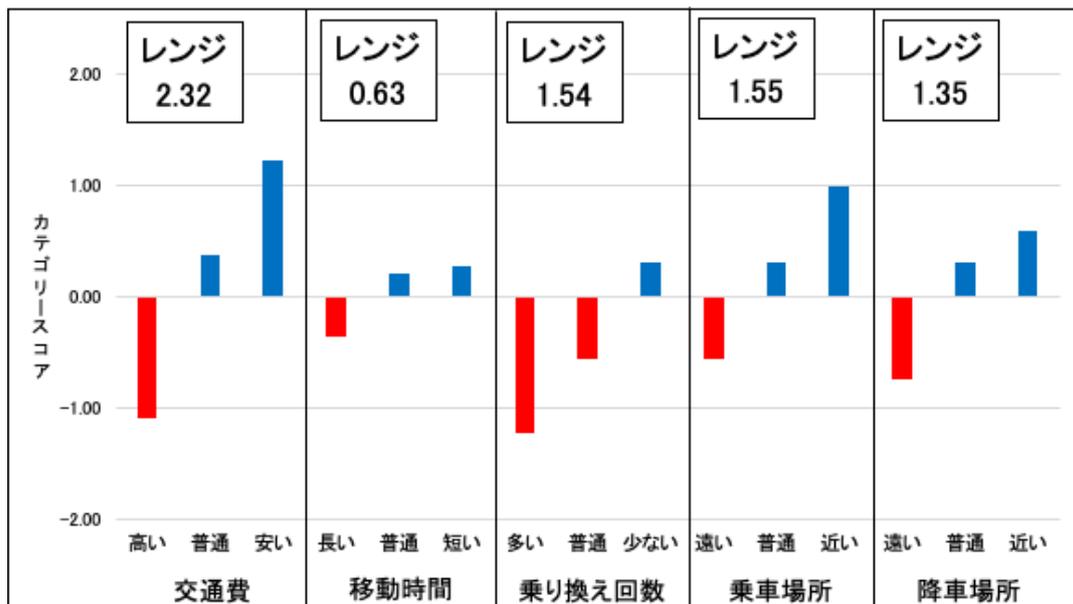
⑥ ちょいボラ交通+つつじバスの利用意向

他の移動手段の利用意向と比べて、「利用したい」もしくは「少し利用したい」と回答した割合は少ないが、潜在的な利用者が一定数いることが分かった。



2) 数量化Ⅱ類による5つの要素がちよいボラ交通とつつじバスを組み合わせた移動パターンの利用意向に与える影響分析

ちよいボラ交通とつつじバスを組み合わせた移動手段の利用意向を目的変数に、「交通費」、「移動手段」、「乗り換え回数」、「乗車場所」、「降車場所」の5つの要素の住民の評価を説明変数に設定して、数量化Ⅱ類による分析を行った。なおカテゴリースコアは、説明変数の各カテゴリー（3つ）の目的変数への重みを表す指標であり、カテゴリースコアのレンジ（カテゴリースコアの最小値と最大値の差）は説明変数の目的変数への影響力を表す指標である。5つの各要素の中で、カテゴリースコアがプラスの評価については利用意向にプラスに働き、マイナスの評価の場合はその逆となる。またレンジの値が大きい要素ほど利用意向に影響を与える重要な要素となる。



カテゴリースコアとレンジ

図より、カテゴリースコアを比較すると、交通費を安いと評価した人や乗車場所を近いと評価した人のカテゴリースコアが大きくプラス（図中の青色）となっていることから利用意向が高いことが分かった。また交通費を高いと評価した人や乗り換え回数を多いと評価した人はカテゴリースコアがマイナス（図中の赤色）となっていることから利用意向が低いことが分かった。さらにカテゴリースコアのレンジ（カテゴリースコアの最小値と最大値の差）を比較すると、交通費（2.32）が他のレンジに比べて大きいことから利用意向に大きく影響していることが分かった。その他として、他の移動手段（ちよいボラ交通のみ、つつじバスのみ）の場合に比べて、乗り換え回数を多いと評価しているカテゴリースコアが大きくマイナスとなっており、乗り換え回数の影響が大きいことが分かった。

*数量化Ⅱ類とは、説明変数に名義尺度からなる質的データを用いた判別分析のことをいう。なおここでは対象とする交通手段（ちよいボラ交通とつつじバスの乗り継ぎ）について、目的変数として「利用する」「利用しない」、説明変数として「交通費」「移動時間」「乗り換え回数」「乗車場所」「降車場所」の5つの要因をそれぞれ3つのカテゴリー（「交通費の場合は「安い」「普通」「高い」の3つ）で評価してもらい、その利用意向（目的変数）に影響を与える要因を把握している。

(5) 各移動パターンの利用意向に影響を与える要因の考察

『ちょいボラ交通のみ』の移動パターンでは、乗車場所や降車場所が利用意向に大きく影響しており、乗車場所や降車場所が近いと感じた人は、利用意向が高いことが分かった。これは、回答者の7割以上が後期高齢者であり、足腰の悪い人が多いため、自宅前から目的地までドアツードアで運んでくれる点が大きく影響したと考えられる。また、交通費が高いと感じた人は利用意向が低いことも分かった。これは、回答者の約半数程度が経済状況に対して少しでも不安に感じているため、ちょいボラ交通の運賃の高さが影響したと考えられる。

『つつじバスのみ』の移動パターンでは、交通費が利用意向に最も影響しており、交通費が安いと感じている人は、利用意向が高いことが分かった。これは、回答者の約半数程度が経済状況に対して少しでも不安に感じているため、つつじバスが1乗車100円で他の公共交通と比べても安い点が大きく影響していると考えられる。また、乗車場所が遠いと感じた人は利用意向が低いことも分かった。これは、広い河和田地区では自宅からバス停までの距離が遠い人もおり、足腰の悪い人にとってバス停まで歩くことが難しいことが影響したと考えられる。

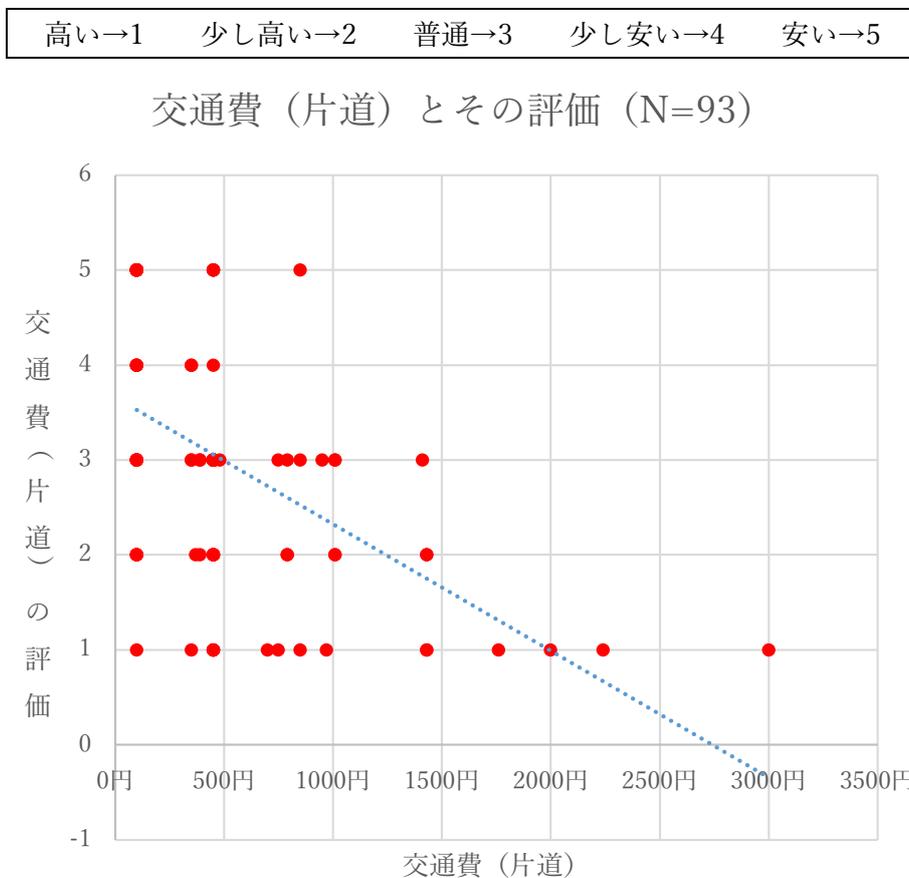
『ちょいボラ交通+つつじバス』の移動パターンでは、交通費や乗車場所が利用意向に大きく影響しており、交通費が安いと感じている人や乗車場所が近いと感じている人は、利用意向が高いことが分かった。また、他の移動手段と比べて、乗り換え回数の利用意向への影響が高く、乗り換え回数が多いと感じている人は、利用意向が低いことが分かった。これは、ちょいボラ交通とつつじバスの間で必ず乗り換えが発生してしまい、足腰の悪い高齢者にとって、バスや車の乗り降りが大変であることが大きく影響していると考えられる。

3-4 利用意向を高めるための方策

(1) 地域資源の活用による共助型交通の運賃に対する抵抗感緩和の可能性

1) 現状の公共交通の運賃の評価

各移動パターンの交通費（横軸）とその評価（縦軸）の分布を図に示す。



注) 3つの移動パターン全ての回答。なお交通費と評価が重複している回答は図上では重なって表示されるため、図上の点の数と回答総数 (N=93) は必ずしも一致しない。また点線は交通費とその評価の関係性を直線式で推定したものである。(あくまで目安となるが、例えば交通費が500円の場合の平均的な評価は3となり「普通」、2000円の場合の平均的な評価は1となり「高い」という関係を意味する。)

各移動パターンを利用した際にかかる片道の交通費の情報を提示して、「どのように感じますか？」という質問をしたところ、交通費が1,500円を超えると、全員が「高い」と評価した。また交通費が1,500円以下になると「少し高い」や「普通」と評価する人がいた。また交通費が500円以下になると「少し安い」や「安い」と評価する人がいた。

さらに移動パターン別に見た交通費とその評価を表に示す。ちょいボラ交通のみの場合が最も交通費の平均が高くまた評価も低い(少し高い)ことが分かる。続いてちょいボラ交通とつつじバスとの組み合わせ(普通)、そしてつつじバスのみの場合が最も交通費が安くまた評価も高い(少し安い)ことが分かる。

ちよいボラ交通のみを利用した場合、自宅と目的地の距離は1178メートル以内で初乗り運賃の348円（ここでは350円として扱う）から3000円と大きな開きがある。一方、つつじバスのみの場合は距離に関係なく一律100円であり、同様にちよいボラ交通+つつじバスの併用の場合も結果的にはちよいボラ交通の最低料金350円につつじバスの料金100円を加えた450円の均一料金になる。

以上のように、交通費（利用料金）と評価には相反の関係にあり、地域内で今後、ちよいボラ交通とつつじバスを位置づけて使い分ける、あるいは組み合わせるかについて、住民の居住場所とバス停との位置関係（距離）、また目的が区内での移動か区内外での移動か、さまざまなケースが考えられることからより具体的なケースを想定した検討が必要である。具体的には、ちよいボラ交通とつつじバスを組み合わせた方法の評価が「普通」であるということから、これら2つの移動手段の組み合わせによる使い分けと料金の工夫に検討の余地があると考えられる。

交通費とその評価の関係性から判断すると、大まかに言って100円は安く、500円は普通、1000円は少し高いといった捉え方をされていると判断できる。よって例えどのような手段（ちよいボラ交通のみ、つつじバスのみ、ちよいボラ交通とつつじバスの併用）であっても、片道500円あたりを目安に利用できるのであれば比較的多くの住民に許容されるのではないかと思われる。よってちよいボラ交通のみを利用して片道1000円を超えるような使われ方に対して、つつじバスとうまく併用できれば交通費がある程度低く抑えることができ、料金抵抗感が和らぐことで利用しやすくなるものと考えられる。

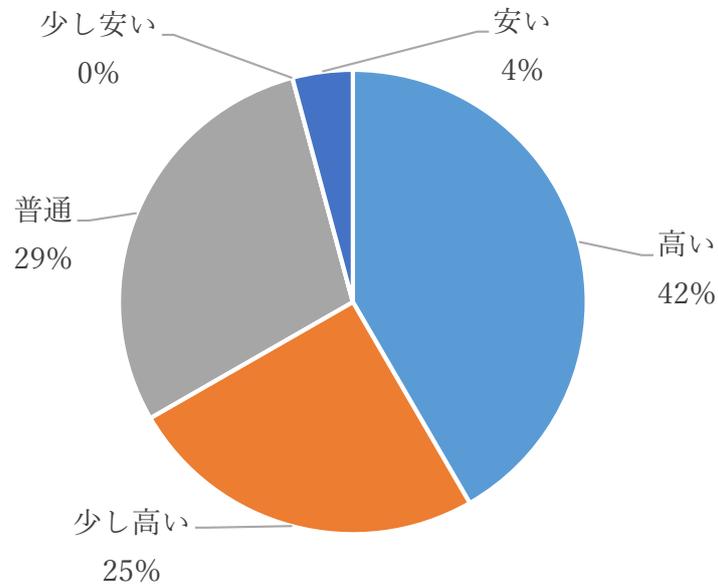
移動パターン別に見た交通費（片道）とその評価

移動パターン	回答数	交通費の平均額	最高額	最低額	評価の平均
ちよいボラ交通のみ	33人	989円	3000円	350円	2.2 少し高い
つつじバスのみ	30人	100円	100円	100円	3.9 少し安い
ちよいボラ交通+つつじバス	30人	447円	450円	450円	2.9 普通

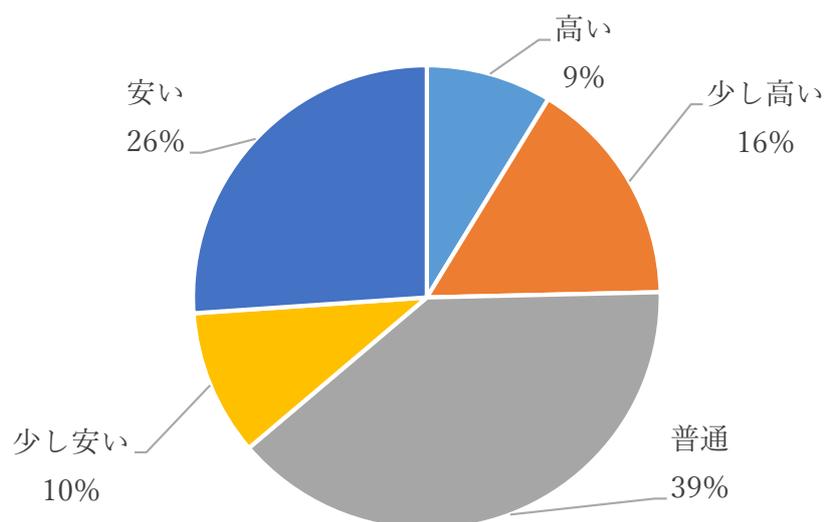
2) 共助型交通の運賃が高いと感じない金額

1) で示した図より、交通費が500円未満になると「少し安い」や「安い」と評価する人がいたことから、500円以上と500円未満での交通費の評価を比較した。

片道の交通費が500円以上の場合の感じ方 (N=24)



片道の交通費が500円未満の場合の感じ方 (N=69)



片道500円以上の金額では、「少し高い」または「高い」という回答が67%であったが、500円未満の金額になると、「少し高い」または「高い」という回答が25%まで減少した。

このことから、共助型交通の運賃を片道500円より下げることで、共助型交通の運賃への抵抗感を大きく緩和できると考えられる。

共助型交通には行政からの補助が十分ではなく、運営が厳しいところもあり、運賃を大きく下げるのは難しい。そこで、運賃を直接下げるのではなく、利用時にいくらか分を返すことで、間接的に支払う料金を下げて、運賃への抵抗感を緩和することができないかと考えられる。他の地域では、地域内のお店で利用できるクーポン券を活用しているところもあり、同様に、利用時のお返しとしてその地域の地域資源を活用することはできないかと考えられる。

3) 対象地域において運賃の抵抗感を和らげることができそうな地域資源の活用にあたっての需要分析

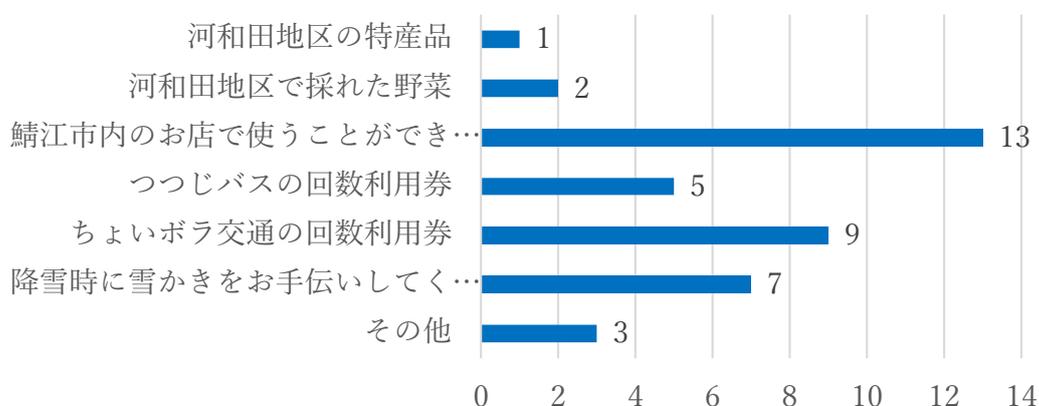
地域資源の活用による共助型交通の運賃への抵抗感の緩和の可能性を探るため、ちょいボラ交通を複数回利用した時の特典に地域資源を活用した場合、どのような地域資源に需要があるのかについて考察した。

① ちょいボラ交通を複数回利用した時の特典として良いと思うもの

もし仮に、ちょいボラ交通を何回か利用した特典として何かを貰うことができる場合、どのようなものが良いと思いますか？最も近いものを選んでください。

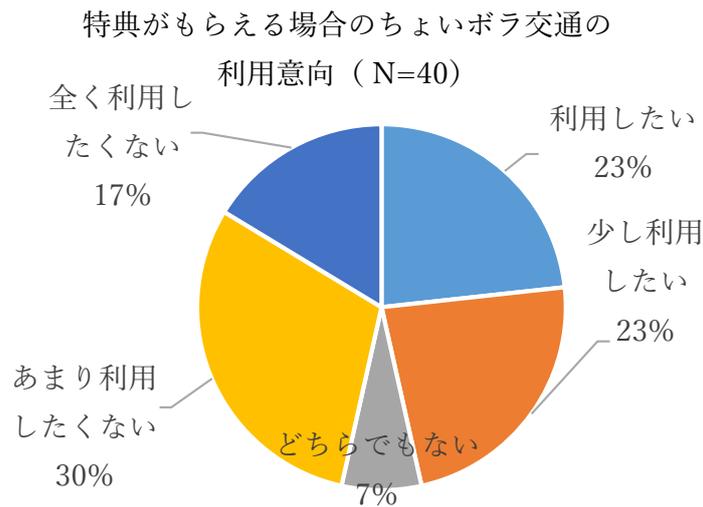
河和田地区の特産品	／	河和田地区で採れた野菜
鯖江市内のお店で使うことができる商品券	／	つつじバスの回数利用券
ちょいボラ交通の回数利用券	／	降雪時に雪かきをお手伝いしてくれる券
その他()		

ちょいボラ交通を複数回利用した特典として良いと思うもの
(N=40)



「鯖江市内のお店で使うことができる商品券」を回答した人が最も多く、「ちょいボラ交通の回数利用券」、「つつじバスの回数利用券」、「降雪時に雪かきをお手伝いしてくれる券」を回答した人も多かった。

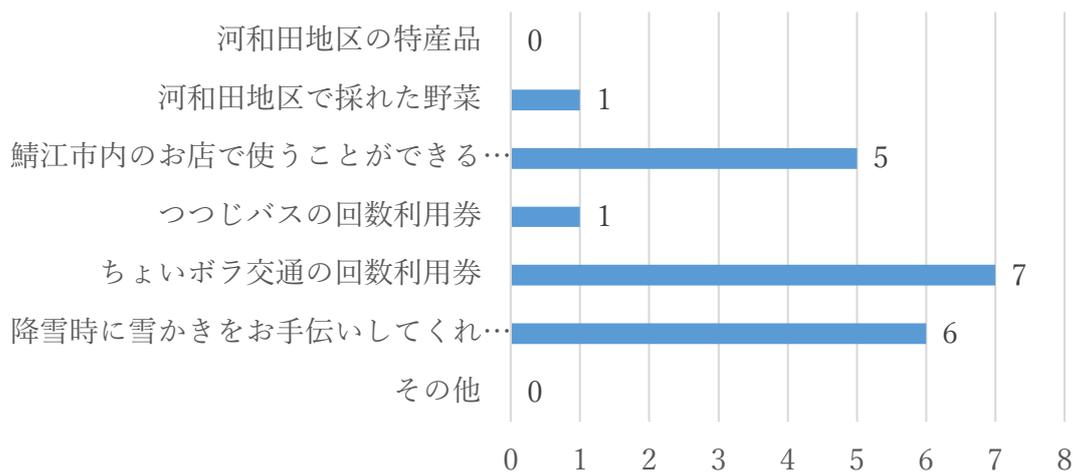
② 特典がもらえる場合のちよいボラ交通の利用意向



図を見ると、複数回利用時に何か特典がもらえる場合、回答者の46%の人が「少し利用したい」または「利用したい」と回答した。

③ 好意的な回答をした人が特典として良いと思ったもの

好意的な回答をした人が良いと思った特典 (N=20)



「少し利用したい」、「利用したい」の回答を好意的な回答として、好意的な回答をした人が複数回利用時の特典として良いと思ったものを図に示す。これを見ると、「鯖江市内のお店で使うことができる商品券」、「ちよいボラ交通の回数利用券」、「降雪時に雪かきをお手伝いしてくれる券」の3つの回答が多く、「つつじバスの回数利用券」を選んだ人は少ないことが分かる。

4) 地域資源の中で共助型交通の運賃への抵抗感を緩和させるのに効果的なもの

ちよいボラ交通を複数回利用した時の特典として良いと思うものを質問したところ、「鯖江市内のお店で使うことができる商品券」や「ちよいボラ交通の回数利用券」、「つつじバスの回数利用券」の回答が多くなった。これは回答者の約 50%の人が、自身の経済状況に不安を感じているため、自身の支出を抑えることができるものに需要があると考えられる。

またこの地区特有の事情を反映して、「降雪時に雪かきをお手伝いしてくれる券」の回答も多く、自由回答ではゴミ出しや庭の掃除の手伝いをしてほしいという意見も多かった。これは、回答者が全員 65 歳以上の高齢者であり、その内の約 70%は 75 歳以上の後期高齢者であるため、足腰があまり良くなく、生活の中で発生する重労働のお手伝いに需要があると考えられる。

以上のことから、回答が多かった4つのうち、「鯖江市内のお店で使うことができる商品券」、「ちよいボラ交通の回数利用券」、「降雪時に雪かきをお手伝いしてくれる券」の3つは、特典が貰えた場合に共助型交通の利用が期待でき、「つつじバスの回数利用券」が貰えた場合はあまり利用が期待できないことが分かった。つまり、自身の支出を抑えることができるものや生活の中で発生する重労働のお手伝いは、共助型交通の運賃への抵抗感の緩和に活用できると考えられる。

(2) 公共交通の利用を促すための方策

前年度(2020)および今年度(2021)の調査結果および利用実態を踏まえ、今後、河和田地区において公共交通(つつじバス、ちよいボラ交通)の利用促進のために必要な方策について考察する。

1) 運行サービス

ちよいボラ交通は2020年10月から始まった無償運行での試行段階では、運行日時間帯は平日朝9時から夕方5時までであったが、2022年2月より8:30~21:30に延長し利便性の向上を図っており、今後利用者の増加が期待できる。

なお河和田地区の地理的な特性上、同じ鯖江市内の中心にある買い物先に向かうよりも、隣接する越前市や福井市に所在する買い物先や病院の方がむしろ近い場合もあり、またニーズも高いことも指摘されている。現在は運行範囲が市内に限定されていることによるサービス(利便性)の限界といえる。市が関わる公的事業という性質上、運行範囲に一定の制約が付されることはやむを得ないとは考えられるものの、隣接市の公共交通の状況、また目的先となる買い物先や病院などとの連携や調整といった協議も念頭に、他地域でもみられるような越境型の域外へのサービス拡大も検討できることが望ましい。

またつつじバスは2022年度からバスダイヤ改正が行われることになっており、地区路線の河和田線は通常路線に加え、乗車時間を短縮するために一部バイパスを運行する「快速」が運行されることになっている。よってこれまでつつじバスの利用では長時間の乗車を余儀なくされていた問題が一部改善されることになる。ただこれまでに実施した住民ヒアリングやアンケート調査結果から明らかなように、自宅玄関から最寄りのバス停までの歩行自体がまず大変であり、バスを下車した場所から目的地までも歩かなければならないことから、バス利用は難しいといった問題の解決にはなっていない。よって自宅から最寄りのバス停までの移動負荷の軽減を図りつつ、低廉なつつじバスを乗り継ぐ工夫をすることによって、移動時間の短縮と交通費の軽減を両立させるあらたな運行サービスを提供することも一案である。さらに運行ダイヤ、快速便の運行時間なども利用状況を見ながら調整されることが望ましい。

2) 活動の周知と理解

河和田エリアの主要施設(公民館や飲食店・病院)にちよいボラ交通の利用啓発に向けたポスターが設置され、これをきっかけに利用者になる方も徐々に始めている。試行開始時には利用者を限定し小さくスタートしたものの、その後は登録制と配車アプリを導入しながら徐々に利用者の増加が図られてきている。

なおこれまでも口コミや地域で行われている諸活動の集まりでちよいボラ交通のお知らせがされているが、多くの住民にはまだ自分が実際に使う乗り物として考えられていない可能性がある。名前程度は聞いたことがあるものの、利用の仕方や料金などのシステムについてはほぼ認知、理解されていないと思われる。よってチラシなどの案内配布に留まら

ず、実際の乗車体験を通じた理解促進と利用意欲の引き出しを積極的に展開することが望まれる。地区のイベントや会合などの際に試しに乗車してもらったり、すでに利用されている方々の感想や使い方を直接見たり聞いたりできるきっかけの場を作ることができればよいと考えられる。

3) 利用料金

無料期間中には利用していた人が、有料化後、利用されなくなった例が多くみられる。利用料金は一般のタクシー利用料金の6割であり、タクシーに比べれば確かに割安ではあるものの、河和田地区から利用者が行きたい主な目的地までにはかなり距離があることが多く、結果としてそれなりの利用料金になってしまうことには変わりはない。一方で同地区を運行しているつつじバスの料金は距離に拠らず乗車1回100円であり、ちょいボラ交通の利用料金と大きな開きがある。行くことができる目的地や乗車時間といったサービスレベルが両者では大きく異なることから必然の結果とはいえるものの、利用者からみればちょいボラ交通の割高感是否せず、これが実質的に利用の大きな障害になっている。

現在は相乗りなしでの単独乗車を前提としており、乗り合いバス・タクシーのように相乗りすることで実質的な料金負担の低減を図ることができていない。限られた運行のための資源であるドライバーと車両をできる限り有効活用し、また料金抵抗を低減させるためには、相乗りを可能にすること、また低廉なコミュニティバスであるつつじバスを組み合わせることで料金抵抗を下げるのが有効と考えられる。

また買い物や通院など日常の移動手段にマイカーを使用している人にも、ちょいボラ交通やつつじバスを選択肢の一つとして考えてもらえるようにしていくために、実際に自身の交通に費やされている諸経費を具体的に見える化し、マイカーでも相応の費用負担が生じていること、あわせてマイカーの運転によるリスクも含めて自身で考え、免許返納や公共交通を選択してもらえるような情報と環境を提供していくことも重要と考えられる。

さらには、料金を実質的に安くする（割り引く）ための一方法として、ちょいボラ交通利用者には利用回数などに応じて地域の店で使える買い物券や地域産物を提供したり、ドライバーの報酬の一部などに充てたりすることが考えられる。これは地域通貨やポイント制度の考え方に近いものである。またドライバーにとっては有償ではあるが高額報酬ではないボランティアとしての互助精神に寄り添う形とも考えられることから、受け入れられる可能性があると思われる。

4) ドライバーの確保

地元住民からの協力が得られ、現在必要とされるドライバーの数は十分確保できている状況にある。また利用者からのドライバーに対する評価は良好であり、現時点で利用者とドライバーの関係は望ましい状況にあるといえる。このように現時点でとくに心配される点は見られないものの、持続的な運行のためには継続的なドライバーの確保も重要である。ただリタイアした住民でも引き続き仕事に就いている場合も多くみられるようにな

り、たとえ現役をリタイアした人であってもドライバーとして勤めることができる自由な時間の確保がそれほど容易ではないといった実態も明らかになってきている。

またドライバーとしての協力は本人の協力意思はもちろんであるが、身近な家族の理解と同意もまた重要である。安全と安心の確保はドライバー、利用者ともに最優先すべき要件であり、これを如何に担保できるかが問われている。保険加入による事故対応は当然であるが、車両自体の安全性を高めるための装備、また健康チェックなど、事故を極力発生させにくくする対策を十分講じることが求められる。

ドライバーのモチベーション維持に関することとして、ドライバーの使命感に過度に依存した運行にしないことが挙げられる。ドライバーを引き受けられる住民は地域への貢献を体現している素晴らしい方々で住民からも頼りにされる存在である。ただそれが過度な使命感を醸成し、無理を掛けるようなことがあってはならないともいえる。お出かけに困っている住民への気配りはもちろん、ドライバーへの気配りも同様に重要といえる。一方で、一人で好きに使うことでドライバーに申し訳ないといった気持ちを持つ利用者もいるかもしれない。これによって利用を控えてしまうようなことがあるかもしれないが、過度に気にし過ぎて利用しなければ、結果としてせつかくのドライバーの善意も生かされることなく、利用が低迷することでその存在意義が意識されにくくなり、またドライバーとしてのモチベーション低下にもつながる可能性もある。使って使われてこそその共助型交通といった考え方が広く共有されることが望ましい。

ドライバーの報酬については、料金の5割とされている。一般のタクシーと比べるとかなり割安ではあるが、ボランティアとして無償あるいは実質無償に近い形でドライバーを担っている事例もあることを考えると、これをもっと安くできないかといった意見が出されたり大きくなったりすることも想定される。一方で、ドライバーを担う方々も決して暇ではなく、運転のために予定を空けておいたり調整したりするなど、一定の労力を提供されている現状がある。これらを踏まえるならば、何らかの報酬があってしかるべき側面も有する。いずれもその規模やバランスの問題と考えられるが、持続的な地域公共交通の運営において、ドライバーの確保は基本的な重要要件であり、一方で利用者にとって運賃は利用するかしないかの重要な要件であることから、これらの均衡点を探っていくことが必要と思われる。

5) ちょいボラ交通+つつじバスの手い使い方に向けて

上記のとおり、ちょいボラ交通、つつじバスともに利点と欠点を有しており、どちらが望ましいかといった二者択一で考えるべきものではない。河和田地区の特性を考えるならば、この2つの公共交通をどのように使いこなすかを考えることがまずは望ましい。

この場合、提案できそうな方法を次に示す。

①長距離移動（河和田地区⇄鯖江市中心部）の場合

自宅から最寄りのバス停までは徒歩あるいはちょいボラ交通、バス停からはつつじバスといった移動方法を基本とし、河和田地区内の移動はちょいボラ交通で均一料金

とする。なお、できれば河和田コミュニティセンターを拠点化（交通ターミナル化）し、ここと鯖江市中心部をつつじバスの快速便で結ぶ。あわせてコミュニティセンター内に待合スペースを設け、地域のつながりの場の強化を図る。

②単距離移動（河和田地区内）の場合

自宅から目的地までちよいボラ交通を利用。料金は一律とする。

なお、利用者の利用形態（①or②）に応じて、ドライバーを募集し、その人の都合に合わせた運行エリア担当を決める。

事業の継続性を考える上で、収入と費用が重要となる。ちよいボラ交通の事業採算性を検討する際には、例えば長距離サービスの場合と短距離サービスの場合のそれぞれの収入時間単価（〇〇〇円/h）をもとに、効率性を比較する方法が考えられる。また同時に使用できる資源（ドライバーと車両数）と稼働性（配車予約に対応できる確率）も考慮に入れておく必要がある。

コミュニティセンターの拠点化（交通ターミナル化）については、乗り継ぎの場として雨や風、雪を気にせず快適に待合ができる空間が必要であり、現在のコミュニティセンターがその役割を担う場としてもっとも相応しい。単にちよいボラ交通やつつじバスを利用する人のみならず、コミュニティセンターにマイカーで出入りする多くの人たちにも広く見て知ってもらうことにもつながり、さらに住民の多様な出会う場としての役割も高めることができる。また乗り継ぎではつつじバスやちよいボラ交通の定時性の不安定さ（到着遅れ）により大なり小なり待ち時間は必ず発生することとなり、この待ち時間の使い方がポイントとなる。単に快適に乗車待ちができるというだけに留まらず、乗車前後の待ち時間中に会える地域住民の方々とのおしゃべりや情報交換はちょっとした交流にもつながる可能性があり、拠点施設としての工夫のしどころと思われる。

またバス停については、コミュニティセンター前の道路の歩道上に置くのではなく、コミュニティセンターの玄関前にできれば移設し、バスの到着が施設内から確認でき、雨や雪にも濡れずに快適かつ安心して乗り継ぎができる環境を提供することができれば望ましい。なお駐車場の安全確保に注意が必要であるが、関係者の理解を得ながら具体的な運用方法が検討されればよい。あわせて既存のつつじバスのバス停についても、利用者の多くが高齢者という実情を踏まえて、バス停直近に腰掛用のベンチを置くなど、待ち時間の負荷軽減にも配慮されると良い。

6) 潜在的な利用者の認識と行動への働きかけ

現在、つつじバスやちよいボラ交通を利用している住民は、各々の日常生活の中でその必需性からこれらの公共交通のみ、またはこれらの公共交通に加えてマイカーによる家族や友人などによる送迎、あるいは買い物バスのような送迎を利用している。これらはいずれも現時点で顕在化（見える形での移動ニーズ）しているものであるが、実際には気にはなっているがまだ利用したことがない、あるいは現時点では利用しないが将来的には利用したいといった潜在的（まだ見える形で移動ニーズが現れていない）ニーズがある。

しばしば実施される住民アンケートでは、前者の顕在化しているニーズは確かな情報であり、実際の公共交通サービスの根拠になるものといえるが、後者のニーズには必需性に基づく確実に利用につながるようなニーズとあれば望ましいといった希望（無くてもとくには困らない）に基づく不確実性を含むニーズ（必ずしも利用につながるとは言えない）ものが入り混じっていると考えられる。よって、後者の中でもとくに必需性に基づいた確実に利用につながるようなニーズをうまく探り出し、これを顕在化させるための方策が重要である。社会（実証）実験はこのようなニーズを見出し顕在化させるための重要な機会といえることから、いわゆるモビリティ・マネジメント（MM）といわれる多様な交通施策を活用し、個人や組織・地域のモビリティ（移動状況）が社会にも個人にも望ましい方向へ自発的に変化することを促す取組みにおいて重点的に取り組むべき施策といえる。

第4章 福井県内における共助型（支え合い） 交通の実態と課題

4-1 概要

4-2 経緯と実態

4-3 持続可能な活動に向けた課題

4-1 概要

本章では、前年度の調査で整理した福井県内で実施されている共助型（支え合い）交通の現状をもとに、地域住民が主体となって共助型交通を持続的に維持発展させていくための方策と課題について示す。

なお、既存の取り組みを通じて、今後同様の取り組みの実現を考えている地域にも有用な情報を提供することもねらいの一つである。

そこで、2021年12月に開催した「交通空白地における公共交通の確保に関する講演会&交流会」における講演内容、先行事例紹介および意見交換の結果を踏まえて考察する。

開催概要は次のとおりである。（※関連資料は付録・参考資料に収録）

<開催目的>

安全で安心して健康的な暮らしを続けるために、個人のマイカーに依存し過ぎない地域づくりが求められている。そこで住民が主体となった地域公共交通が今、各地で注目されているが、現在取り組まれている事例はどのようなものなのか、またこれから地域で検討し実践していこうとする場合の要点や課題などについて、ともに考え行動していくためのきっかけとする。

<開催日時>

2021年12月12日（日）14時から16時半まで

<開催場所>

嶺北会場（福井大学文京キャンパス）と嶺南会場（リブラ若狭）の2会場での対面と2会場間のオンライン接続+各団体からの直接オンライン参加

<主催>

福井大学工学部 建築・都市環境工学科 地域・交通計画研究室（川本研究室）
（「令和3年度交通空白地公共交通確保調査研究」（委託者：福井県、受託者：福井大学）の一部として開催）

<参加者>

福井県内で住民主体の地域交通運営に取り組む方々、県・市町の地域交通担当部署の方々、住民主体の地域交通に関心を持つ方々ほか。

<タイムスケジュール>

14:00～14:05	開会挨拶
14:05～15:00	講演会（55分）
15:00～15:10	質疑応答
15:10～15:20	休憩
15:20～15:50	交流会（県内での取り組みの紹介5分/団体=約30分）
15:50～16:30	グループ別意見交換（40分）
16:30	閉会

1. 講演会

交通空白地における住民主体のモビリティ確保に向けて

大分大学経済学部門 教授 大井 尚司 氏

2. 交流会（県内での取り組みの紹介と意見交換）

（1）取り組み紹介

- ①福井市高須町自治会輸送活動
- ②若狭町買い物支援ボランティア「明倫買い物クラブ・みそみ買い物メイト」
- ③池田町町民協働バス「のってこ」
- ④高浜町「内浦ぐるりんバス」
- ⑤永平寺町「近助タクシー」
- ⑥鯖江市河和田地区「ちょいボラ交通」

（各団体から4～5分程度で活動概要（内容、課題、今後の展望など）

（2）グループ別意見交換



講演会「交通空白地における住民主体のモビリティ確保に向けて」

大分大学経済学部門 教授 大井 尚司 氏



交流会（県内での取り組みの紹介）



交流会（グループ別意見交換：福井大学会場）



交流会（グループ別意見交換：リブラ若狭会場）

2021年(令和3年)12月14日(火曜日) 地域 (24)

嶺南

題字・宮山 天音
(松陵中1年)

敦賀支社
☎ 0770(22) 3939
FAX 0770(22) 4529
小浜支社
☎ 0770(52) 3311
FAX 0770(52) 3312

交通空白地解消探る 若狭町、福井大 オンライン講演会

交通空白地における公共交通の確保をテーマにした講演会が12日、福井大文京キャンパスと若狭町リブラ若狭の2会場をオンラインでつないで行われた。交通や観光を専門とする大分大経済学部の大井尚司教授が「移動手段を創出する際は、本当に必要なとしている人から意見を聞くべきだ」と強調した。

福井大工学部建築・都市環境工学科地域・交通計画研究室が主催した。県内全域の人が参加できるように、嶺北と嶺南の2会場で開催。県、市町で地域交通を担当する職員や住民主体で地域交通運営に取り組む人ら約80人が参加した。

交通空白地はバスや電車などの公共交通機関がほとんど通っておらず、自家用車なしでは買い物や通院などが難しい地域を指す。大井教授は「近年は公共交通機関がない場所に住宅地などが開発されるのが原因で交通空白地が発生している」と説明。現場の住民が必要としているかを確認し、インフラ整備や法制度の中で足りているものと足りないものを協議した上で、地域の移動手段を作り出さないといけないとした。

講演会後は参加者らが各自の取り組みを紹介し、意見交換した。(吉田拓弥)

交通空白地における公共交通の確保について考えた講演会＝12日、若狭町リブラ若狭

福井新聞 2021年12月14日記事

4-2 経緯と実態

(1) 共助型交通の導入時期

共助型の地域交通が見られるようになってきたのは今から 10 数年前ぐらいからであり、既存の公共交通である路線バスや鉄道、またコミュニティバスでも賄うことが困難な移動サービスを住民自らが主体的に関わり対応していこうとするものである。現在では自治体が運行するコミュニティバスは一般的であるが、その歴史は 1990 年代半ばの 1995 年に運行が開始された東京都武蔵野市のコミュニティバスである「ムーバス」の概念が全国に広まったものといわれる。ただコミュニティバスの普及からおよそ 20~30 年近くが経過し、その間には人口減少と高齢化が急速に進み、利用者の減少による路線バスの縮小や生活利便施設の地域からの撤退などによって、従来型のコミュニティバスでも賄うことが困難ないわゆる「交通空白地域」が中山間地域の過疎集落はもちろん、街中でも部分的に拡大しつつある。

このような中で始まった自衛的な共助型交通であるが、県内では 6 つの市町で運行されており、地域の実情に合わせた新たな取り組みも検討され始めているところである。

福井県内ではまず、2010 (H22) 年 8 月に福井市高須町で運行が始まった。それ以降の取り組みは表に示すとおりであり、ここ数年で県内各地に広がりを見せている。

福井県内における共助型交通の取り組み開始時期

開始年月	実施場所 (取り組み事例)
2010 (H22) 年 8 月	福井市高須町 (高須町自治会輸送活動)
2013 (H25) 年 3 月	三方上中郡若狭町明倫地区 (明倫買い物クラブ)
2014 (H26) 年 7 月	三方上中郡若狭町みそみ地区 (みそみ買い物メイト)
2019 (H31) 年 4 月	今立郡池田町 (町民協働バス「のってこ」)
2019 (R1) 年 10 月	大飯郡高浜町 (内浦ぐるりんバス)
2020 (R2) 年 10 月 ¹⁾	吉田郡永平寺町 (近助タクシー)
2021 (R3) 年 5 月 ²⁾	鯖江市河和田地区 (ちょいボラ交通)

1) 2019 (R1) 年 11 月から試走運行、2020 (R2) 年 4 月から運行形態をフリー (朝夕はダイヤ制)、同年 10 月より本格運行

2) 2020 (R2) 10 月から無償による実験運行、2021 (R3) 年 5 月からは有償による実証運行

(2) 運行主体

各取り組みにおける運行管理主体を表に示す。多くは地域の地縁組織である自治会などが基盤となっているが、運行範囲に応じた組織としていることが特徴である。

福井県内における共助型交通の運行主体

事例	運行管理主体
主体が住民	
福井市高須町（自治会輸送活動）	高須町自治会輸送活動運営協議会
三方上中郡若狭町明倫地区(明倫買い物クラブ)	明倫買い物クラブ
三方上中郡若狭町みそみ地区(みそみ買い物メイト)	みそみ買い物メイト
吉田郡永平寺町（近助タクシー）	志比北振興連絡協議会
主体が自治体その他（社団法人など）	
今立郡池田町（町民協働バス「のってこ」）	池田町
大飯郡高浜町（内浦ぐるりんバス）	一般社団法人内浦ぐるりん倶楽部
鯖江市河和田地区（ちょいボラ交通）	一般社団法人地域公共交通鯖江

(3) 運行車両

運行で使用されている車両のほとんどは9～10人乗りのワンボックス型の乗用車であり、少人数の利用者および荷物を十分運ぶことができる車両である。また車両は自治体からの無償貸与（福井市高須町、高浜町内浦地区）やリース車両（永平寺町）、社会福祉協議会からの無償貸与（若狭町明倫地区、みそみ地区）、ドライバー個人の車両（鯖江市河和田地区）となっており、さまざまタイプがみられる。個人の車両を除く使用車両の乗降口には手すりやステップが設けられ、中には乗車中の車内環境に配慮した池田町のような例（Wi-Fi、読書灯、USB 電源ポート装備、一人掛けシート）もみられる。

(4) 運行エリア・運行ルート

ルート、乗降場所を決めて運行するルート（路線）型、利用者の自宅前から目的地までドア to ドアで送迎するエリア（区域）型がある。利用者の利便性を確保する観点から、エリア（区域）型が多数を占めている。ルート（路線）型では、同市町内ではどこでも乗降可能とするなどの利便性を図りつつ、隣接自治体での乗降を制限し、隣接自治体の既存の公共交通との競合に配慮している。ルート型では乗降場所の設定方法（場合によってはフリー乗降制を導入）、エリア型ではどのルートを走行するかの調整・決定を都度必要とする。

運行エリア・運行ルート

事例	運行エリア・ルート
ルート（路線）型	
今立郡池田町（町民協働バス「のってこ」）	同町内のルート上（フリー乗降制）から福井市内の停留所のみ乗降可能
大飯郡高浜町（内浦ぐるりんバス）	同地区内のバス停から東舞鶴市内の施設（スーパー、病院、駅）を定時で結ぶ
エリア（区域）型	
福井市高須町（自治会輸送活動）	同集落の車両保管場所から病院、スーパー、公共施設などまでを送迎する
三方上中郡若狭町明倫地区（明倫買い物クラブ）	自宅から目的の買い物施設までを送迎する
三方上中郡若狭町みそみ地区（みそみ買い物メイト）	自宅から目的の買い物施設までを送迎する
吉田郡永平寺町（近助タクシー）	自宅から同町内のスーパー、鉄道駅、病院、公共施設などまでを送迎する
鯖江市河和田地区（ちょいボラ交通）	自宅から同市内の目的の施設（スーパー、病院、駅、公共施設などまで）を送迎する

(5) 運行日時間帯、予約の有無

基本的には平日運行となっており、土日祝日は家族の送迎なども考慮して運行しない場合が見られる。買い物ニーズに応える形で専用便を運行する若狭町（明倫買い物クラブ、みそみ買い物メイト）や高浜町（内浦ぐるりんバス「ささっと買い物号」）も見られる。

ダイヤ制は分かり易い反面、使いたいときに必ずしも使えない場合もあり、利用者自身がバスダイヤに合わせて行動する必要がある。一方で、フルデマンド制では、いつでも使える便利さの反面、利用者の時間帯が重なり配車が難しくなる場合も見られる。

運行日時間帯

事例	運行日時間帯
ダイヤ制	
福井市高須町（自治会輸送活動）	週3日（火、木、金）の午前・午後の各往復（7時、15時）で、乗車予定の前日夕方までに予約が必要
三方上中郡若狭町明倫地区（明倫買い物クラブ）	利用しない場合や利用日の変更がある場合は1週間前までに社協に連絡が必要
三方上中郡若狭町みそみ地区（みそみ買い物メイト）	利用しない場合や利用日の変更がある場合は1週間前までに社協に連絡が必要
今立郡池田町（町民協働バス「のってこ」）	平日4便（一部、デマンド便）は予約不要で土日祝日3便は電話または公式LINEで予約が必要
大飯郡高浜町（内浦ぐるりんバス）	平日3便（月・水・金のうち週2日のみ運行で週によって運行曜日が変わる）で予約は不要。これとは別にスーパーで折り返す便（毎週木・土の各週交互）あり
フルデマンド制	
吉田郡永平寺町（近助タクシー）	平日のみ。電話で予約センター（まちづくり株ZEN コネクト）に予約が必要。または利用している福祉施設、通院先からでも予約可能。
鯖江市河和田地区（ちょいボラ交通）	平日のみで8時30分から21時30分まで。配車アプリまたは電話で予約が必要。

(6) 利用料金

運行主体や利用形態によってさまざまであるが、利用者にとって低廉に抑えられており、不足分は運営主体からの補助で賄われている。

利用料金

事例	料金徴取など
一律料金	
福井市高須町（自治会輸送活動）	1回 250 円でガソリン代相当分のみ負担（その他活動に必要な経費は高須町自治会費で負担）
三方上中郡若狭町明倫地区（明倫買い物クラブ）	1回 100 円（不足分は明倫地域づくり協議会が補填）
三方上中郡若狭町みそみ地区（みそみ買い物メイト）	1回 200 円（協力金（ガソリン代））
今立郡池田町（町民協働バス「のってこ」）	片道大人（中学生以上）1,000 円、小学生 500 円、小学生未満無料。ただし障がい者は半額、町民割引で高校生以上 500 円、小中学生無料、通学定期 3,000 円／月
大飯郡高浜町（内浦ぐるりんバス）	利用者の直接負担なし（乗車時の料金徴取無し）。運営費は町からの補助と区費等による地元負担
吉田郡永平寺町（近助タクシー）	大人 300 円、小中学生 50 円、1 ヶ月定期大人 4,000 円。不足分は町からの補助。
対距離料金	
鯖江市河和田地区（ちょいボラ交通）	タクシー料金の 6 割。キャッシュレス決済または現金（チャージ方式（前金制）、当日チャージも可）で当日利用はそこから差し引く。

(7) 運行にかかる費用負担

運行にかかる費用は、利用料金による収入のほかに、自治会からの補助や自治体からの補助（助成）により賄われている。費用の内容は、車両の購入・維持管理、ガソリン代、運行管理に係る諸費用（保険料、予約システムなど）、ドライバーの労務費などであるが、事業の形態によりそれぞれにかかる費用には差があり、無償供与されているものや無償ボランティアによる運行の場合もあり、さまざまである。

(8) 運転手

いずれも地域住民がドライバーを担っている。また有償、無償があり、有償としている場合は賃金として支払われており、これとは別に自治会などから謝礼として運営費とは別に対応されている場合もみられる。

またドライバーの条件は、いずれも二種免許（旅客自動車運転免許）所有者あるいは一種免許（普通免許）で国土交通大臣認定者講習（1日講習）を修了した者であることが条件となっている。なお、安全確保のために運行開始前の点呼や健康チェック（アルコールチェック含む）、定年制（75歳まで）を設けている場合もみられる。

住民の中から有志でドライバーを確保している場合がほとんどであり、地域のことを知った身近なドライバーとしての期待も大きい。

4-3 持続可能な活動に向けた課題

前節で整理した県内7事例の経緯と実態、講演会の内容および交流会での議論をもとに、今後の持続的な活動に向けた課題を示す。

(1) 活動のきっかけづくり

現在でも地域内で買い物や通院に困っている住民がいて、さらに今後は高齢化が進み運転免許の返納を考える住民が増えることが想定される中、既存の公共交通ではやや使いにくく、より住民の事情に寄り添った運行が求められている。そのような中で、自家用有償旅客運送などをはじめとした地域の助け合い（共助）による交通が注目され、全国各地で実践例が見られるようになってきている。しかしながら、これまで住民自身が運行を計画したり運行管理したりする経験は無く、どこから手を付ければよいのか分からない場合が多い。またお出かけに困っている住民も同様に自ら具体的な仕組みを提示できるような十分な知識を持ち合わせている訳ではないことから、自身ができ得る範囲で何とか移動の確保を行っている状況にある。よって一個人でまた地域の中で考えているだけでは具体的に前に進むことは困難であり、これを後押しする何らかの働きかけが不可欠である。

県内で実践されている共助型交通はいずれも地域住民の声に端を発しているが、住民組織が自ら他の協力組織のサポートを得て独自に実現している事例はあるものの、その多くは自治体の交通担当部署からの提案を受けて具体化を進めている。なお活動開始にあたってはその受け皿となる組織の立ち上げが不可欠となるが、自治体レベルで運行されている一般的なコミュニティバスとは異なり、利用者がより地域（地区や集落）に密着したものとなるため、自治会レベルの地縁組織が中心となり具体化を進めていくものが多い。よって地域組織と自治体との情報共有と連携がまずは重要となる。

(2) 住民ニーズの捉え方

活動開始にあたり、どのようなニーズがどの程度あるのかを予測するために住民アンケートが実施されることが一般的である。住民の移動の実態や実現して欲しいサービスを把握する上では有効な手法であるが、その実施方法には工夫が必要である。

まず実際に想定される利用者の多くは高齢者であるため、紙に文字で説明されたアンケート用紙を読み、さらにその質問に答え回答（記入）すること自体にも困難さがある。質問の分量が多過ぎる、文字が小さ過ぎで読みにくい（読めない）、説明文や質問内容が難しいなど、アンケートの回答を諦めてしまうような懸念要素をできるだけ排除することが重要である。そのためには、事前に一部の高齢者に試しに回答してもらい感触や意見を収集するなど、一般的なアンケートに比べてより慎重に検討し実施すべきである。

また意向調査ではよくみられることであるが、仮に新たな交通サービスが提供された場

合に利用するかといった意向調査において、利用するとの回答は多くみられるものの、実際に運行された際にはそれほど利用されないといった過大な意向ニーズを引き出す傾向があることに注意が必要である。よってできる限り、利用者として想定される住民から直接丁寧に聞き取りを行い、真のニーズを把握することが求められる。

(3) 運営の適正な規模感

活動の実施に当たって、どの程度のことを実現するかは大きな課題である。すでに顕在化しているニーズに対応することはもちろん、潜在的なニーズを引き出すことも将来的には考えるべきものであるが、まずは目前にある顕在化したニーズに的確に応えることを優先させるとともに、それに合わせたサポート体制（運営の協力者とドライバー）を整えることが必要である。なお実際の運行ではその時々を活用できる経費や車両、ドライバーなど資源の限界性も考慮し、可能な範囲で小さくスタートすることが望ましい。運行範囲と運行負荷のバランスを考えながら無理の無い計画の下に実施されることが重要である。若狭町の明倫地区とみそみ地区、永平寺町の志比北地区と鳴鹿山鹿地区のように隣接する地区がそれぞれ地域に密着した運営組織を持ちながら連携して運行するといった方法は、さまざまなことに目が行き届き対応も小回りが利くといった利点が活かされている。

(4) 運行主体の新陳代謝（世代交代）、安全管理

運行当初の主要メンバーが現在まで活動をけん引してきているが、長いところでは運行開始から十数年が経過し、運営メンバー自体の高齢化もかなり進んでいる。またそのリーダー自身がドライバーを務める場合も多く、新たなメンバーが少しずつでも加わり次世代に交替していくことが求められる。ただ現実にはなかなか後継者が見つからずに上手く引継ぎが行われない状況も見られる。現役をリタイアした後に活動に参加してもらえる住民を募ることが考えられるが、引き続き何らかの仕事や地域において別の役割を担っている人も多いため、ドライバーを容易に引き受けてもらうことが難しいといった事情も見られる。

また団体によってはドライバーに定年制（75歳まで）を設けているところ（「明倫買い物クラブ」、「みそみ買い物メイト」、また「池田町町民協働バスのってこ」はおおむね70歳まで）もあり、高齢化が進むほどドライバーの確保が難しくなることが予想され、現在取り組まれているほとんどの組織においてもっとも心配されている課題である。

さらにドライバーとしての協力は本人の協力意思によるものであることは確かであるが、身近な家族の理解と同意もまた重要となっている。安全と安心の確保はドライバーおよび利用者ともに最優先すべきことであり、これを如何に担保できるかが重要といえる。運行車両の保険加入による事故時対応はもちろん、車両自体を安全機能が充実したものを使用するなど、また運転前の健康チェックなど、事故をできる限り起こしにくくする対策を講じることが求められる。

(5) 利用促進に向けた周知と理解

住民説明会やチラシの配布など、利用促進に向けた取り組みが実施され、合わせて活動の協力者を募集したりアンケートを取るなど、地道な活動が継続されている。ただ実際には本当に伝えたい住民に十分届いていなかったり、要望を聞き取ることができていなかったりすることもある。また他人事としてしか捉えず関心を示さない住民がいることも事実である。しかしながらこれら活動の主体はやはり自治会など地縁組織が中心となり調整役や取りまとめを行うことが不可避であり、地域全体の協力が基盤となることから、活動の意義やその効果を見える形で伝え続け理解を得る努力が重要である。

また利用者自身が高齢化で施設に入居したり、亡くなられたりすることで当初の利用者が少なくなり、また今後の利用者として見込まれる人の運転免許保有率が高まっていることによって、マイカーに乗り続ける人が多くなることで共助型交通の利用者の増加に向わないという状況が見られる。さらにいわゆる利用者の固定化が常態化することで、新たな利用者（潜在的利用者）が利用者として入りにくいといったことも考えられる。よって定期的に運営側から潜在的な利用者に声掛けするなど、利用のタイミング（間口）を固定化しないよういつでも大丈夫といった雰囲気づくりと機会の創出も重要と思われる。

(6) 他の地域生活サービスとの協調

地域によっては、移動販売車や買い物バス、医療機関の送迎バスなど、独自の移動サービスが展開されているところも見られる。利用者にとっては移動の選択肢が増えるため歓迎すべきことといえるが、共助型交通の運営側から見れば利用者が取られる（競合する）といった側面も発生するため、競争するのではなく、運行日や時間帯、場所などの工夫で協調するなどの工夫が求められる。

(7) 人の輸送だけでなくモノの運送も視野に

とくに過疎地域における旅客は需要そのものが少なく経営的に困難な場合が殆どである。同様に物流においても小口の荷物を集配拠点から遠方に運搬しなければならず、こちらも経営的に非効率な場合が多い。これら双方の課題を緩和するために、人とモノを同時に運ぶ「貨客混載」が注目されており、県内でもいくつかの取り組みが見られる。

モノによっては配送の日時間に融通性があることも考えられることから、とくに定時定路線型の運行を行っているところでは馴染みやすいと考えられる。また収支改善のためにも寄与できる可能性もあり、地域内外のモノの移動の実態を把握し貨客混載の可能性を探ることも有効と考えられる（永平寺町「近助タクシー」では、弁当宅配や日本郵政と連携した貨客混載の実証実験も実施）。

(8) 既存の公共交通との関係

そもそも交通空白地域で運行される共助型交通ではあるものの、既存の公共交通がなく調整などが必要ないといったところは少なく、部分的に調整が必要であったり、既存の公共交通を置き換える程の影響の大きなものであったりする場合も考えられる。前者ではとくに心配することはないと思われるが、後者の場合、場合によっては交通形態が大きく変更されることになる前提でより慎重に検討することが必要である。同一地域に複数の運行サービスが一時的にでも提供されることにより、既存の公共交通の利用者が減少し、その影響を受けて現在の公共交通が縮小あるいは廃止されるかもしれないということも想定した上で、実験運行を含めた計画づくりを行う必要がある。鯖江市河和田地区でのちよいボラ交通とつつじバスの連携については、それぞれの特長を生かしながら住民ニーズに応じていく方策のさらなる検討が期待される。

(9) 待ち時間と場所の配慮

エリア（区域）型での自宅から目的地までドア to ドアの運行であればそれほど乗車待ち環境について考える必要はないかもしれないが、ルート（路線）型の運行であれば乗降場所での待ち時間が発生する。とくに自宅から最寄りの乗降場所の環境の多くはバス停があるのみで、雨や風を避けて待つことができる上屋や囲いがある場合は多くない。また高齢者の利用が多いにも関わらず腰掛ベンチさえもなくその場に立ったまま待たなければならないという利用者にとって決して優しくない環境も見られることから、まずはこれらを改善することが急務である。

また目的地として多いスーパーや病院などでは、帰り便を待つために待ち時間が長くなる傾向にある。よってこのような場所ではとりわけ待合環境が重要であり、施設管理者の協力を得ながらできれば施設内部で快適に待つことができる空間を提供してもらうことが望ましい。なおこれらはすでに路線バスと乗り合いタクシーの接続（福井市における「清水グリーンライン（路線バス）」と「ほやほや号（予約制乗合タクシー）」の乗り継ぎ場所に当たり商業施設での待合所の設置）、また医療施設や商業施設での待合空間整備（福井済生会病院、福井赤十字病院、ショッピングシティベルなど）でも事例があることから、積極的に検討されることが望まれる。

さらに地域の拠点となるような施設を活用し、ここを共助型交通の拠点として位置付け、自宅とスーパーでの買い物、病院などへの通院といった単目的の単純往復だけでなく、その間に地域交流の拠点を挟み込むことでさまざまな地域住民との接点をより生み出しやすくする工夫も考えられる。単に買い物や通院といった目的達成のための乗り物と移動といった拘束的需要を満たす位置づけに留めることなく、地域コミュニティの維持と新たな機会の創造といった視点から、マイカー利用者と公共交通利用者が見える形で地域内において接点を持ち交流を可能とする仕掛けとして活用することが望まれる。

第5章 研究のまとめ

地方都市の多くの公共交通は、約半世紀前の全盛期に比べてその規模は縮退の一途を辿ってきたといえる。道路整備が進み、また高速交通体系の整備も進むことで、人々の行動範囲が徐々に広がり、またマイカーの普及とその利便性も相俟って、地域内の公共交通のシェアは低下するばかりである。一方で、高齢化と少子化は同時に進行し、利用者が減少した公共交通は効率化の下に減便や廃止、統合などによって利便性が低下してしまい、移動手段の選択肢が少ない子どもや免許を持たない高齢者にとって厳しい環境が待ち受けることになった。

これらの問題を緩和・解決していくために、従来の重厚長大型の交通から、より狭域を対象とした軽薄短小型の交通への転換が図られるようになった。これがいわゆる「コミュニティバス」であり、現在ではほぼ全国の自治体で見られるようになった。ただ中山間地域を多く抱える地方では、コミュニティバスでも賄うことが困難なエリアが点在化し、新たなタイプの交通が求められてきた。この交通空白地を対象とした交通として、乗り合いタクシーやデマンド交通が導入されるに至り、さらに昨今では住民自らが運行を担う自家用有償旅客運送といった仕組みも取り入れられるようになった。

ここ数年の間に社会のデジタル化が加速し、需要に応じた効率的な旅客運送、旅客に加え貨物にも柔軟に対応できるシステムの普及、MaaSに見られる異なる交通モードの統合やその他サービスとの融合など、新たな地域サービスとしての萌芽も見られるようになっている。地域の未来像を探る中で、キーワードとして浮かび上がったのは「都市のオープン化」である。地域の人口、需要、資源がいずれも「疎」である中で、社会が求める効率化、持続可能性を求めるとき、それらを有機的に繋げる「何か」が必要であり、その答えの一つが「共助」に基づく「共創」プラットフォームづくりであることが示された。〈第2章〉

鯖江市河和田地区で取り組まれている互助コミュニティの一翼を担うことが期待されている共助型（支え合い）交通である「ちょいボラ交通」を対象に、その利用実態、併存するコミュニティバスの評価とその関係性を探り、公共交通として住民から必要とされまた利用され支え合う持続可能な地域交通を考察した。現状では実際の利用者からの評価は良好であり、提供されているサービスの信頼性も確保されている。一方で、過去の調査結果が示すように、潜在的な利用者の顕在化はやや緩やかであり、これが既存の公共交通（つつじバス）を一定程度補完さらには協調・連携するまでにはまだ至っていないと考えられる。その要因の一つに利用料金の高さがあり、またつつじバスとの差がかなり大きいことで移動の選択が二者択一的になっており、利用者個人のさまざまな事情（金銭的負担）と価値観（利便性）のバランスを十分に掴み切れていない可能性が示唆される。よって利用の場面を複数シミュレーションし、実質的に選択性のある利用システムを検討することが望まれる。具体的には料金設定のあり方、乗降負荷や乗り継ぎ負荷の軽減のための工夫を凝らすなどの必要性を示した。〈第3章〉

福井県内で取り組まれている共助型交通の現状と課題を概観し、相互の情報交換と意見交換を通じて、活動開始のきっかけの重要性、真のニーズの捉え方、適度な運行規模感、持続可能性向上のための世代交代（引継ぎ）、利用のハードルを下げる工夫、周りにある関連資源との棲み分けと協調、人流と物流の融合化、既存交通との関係性、地域拠点づくりと待合環境整備についてその重要性を指摘した。〈第4章〉

これからの地域の公共交通は、単に住民を目的地まで運ぶ移動手段としての価値に留まることなく、コト（想いや情報など）やモノ（お裾分けや荷物など）をも届ける地域の潤滑材（血管）としての役割を担うことが期待されている。積極的に利用してその価値を向上させることはもとより、利用しなくても意思があればここに何らかの形で関わるができるような間口の広い互助の一角を担っていくことが大いに期待される。

自家用有償旅客運送は、過疎地における移動手段の有力な確保策であり、また地域活性化にもつながる方策である。

今後は、令和2年度および3年度の研究結果を活かし、自家用有償旅客運送の交通空白地導入に向けて興味関心を持つ地域において実践者も交えたワークショップを実施するなど、水平展開につながる実践的な研究が求められる。

※地域公共交通の計画づくりや検討に当たっては、巻末の付録・参考資料「交通空白地公共交通関連サイト一覧」を必要に応じて参照いただきたい。

付録・参考資料

1. 河和田地区における地域活動参加者を対象とした
公共交通利用に関するアンケート
2. 交通空白地公共交通に関する講演会資料
3. 福井県内の共助型交通活動団体の交流会関連資料
4. 交通空白地公共交通関連サイト一覧

1. 河和田地区における地域活動参加者を対象とした公共交通利用
に関するアンケート

令和4年1月12日

河和田地区にお住まいのみなさまへ

福井大学工学部 建築・都市環境工学科

地域・交通計画研究室(川本研究室)

河和田地区の公共交通利用と共助型交通に関するアンケート調査への

ご協力をお願い

拝啓、時下ますますご清祥のことお慶び申し上げます。また日頃から本学の教育研究に対しご理解とご協力をいただき、厚く御礼申し上げます。

この度は鯖江市河和田地区内の全世帯のみなさまを対象として、公共交通の利用に影響を与えるものや共助型交通の運賃が高いと感じない金額の目安、また、共助型交通の運賃が高いと感じる感覚を緩和させるのに効果的なものを明らかにすることを目的とするアンケートへのご協力をお願い申し上げます。ご多忙の中大変恐縮ではございますが、河和田地区の公共交通利用に関してお考えをお聞かせいただきたく、**アンケート用紙にご記入の上、同封の封筒にて2022年1月25日(火)までにご返送**いただければ幸いです。

なおアンケート票は、「シートA(通院時の移動手段でお困りの方向け)」と、「シートB(買い物時の移動手段でお困りの方向け)」「シートC(通院・買い物以外の移動手段でお困りの方向け)」の**3種類を同封**しています。**シート1で該当するアンケート票をご確認**いただき、回答後は**シート1と回答したアンケート票を返信用封筒(切手不要)に入れてご返送**ください。

またご質問等がございましたら、お手数ですが裏面に記載したお問合せ先までご連絡下さい。

何かとご多忙の中、大変恐れ入りますが何卒ご協力賜りますようお願い申し上げます。

敬具

～昨年度の調査の御礼～

当研究室では福井県の交通空白地公共交通確保調査事業の一環として、一昨年7月に河和田地区内の一部のご家庭に伺い、地域で支え合う共助型交通の利用意向などについて聞き取り調査を実施させていただきました。また、昨年の1月に鯖江市河和田地区内の全世帯のみなさまを対象として現状の外出状況、通院に関するアンケート調査を実施させていただきました。その際には調査にご協力いただきありがとうございました。この調査結果から、家族送迎する側と受ける側の多くの方が通院を家族の送迎で行う状況の改善を望む共通認識があるが、公共交通で通院した方がよいと頭では理解していても、実際に行動に移すまでにハードルが高いことが明らかとなりました。この詳細につきましては、別紙にて記載しておりますので、ご覧頂けたら幸いです。

なお、本調査の結果は、後日、改めてご報告させていただくことを考えています。

<お問い合わせ先(調査実施主体)>

〒910-8507 福井市文京 3 丁目 9-1

福井大学工学部建築・都市環境工学科 地域・交通計画研究室(川本研究室)

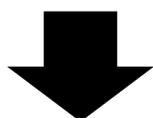
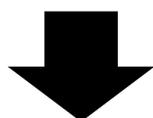
調査担当:山口 航輝(代表:福井大学学術研究院工学系部門教授 川本 義海)

TEL:0776-27-8763 Mail:hc180636 @g.u-fukui.ac.jp

シート 1

以下の外出目的①～③のうち、移動手段として最も困っているものの□に✓□を記入してください。

①通院 <input type="checkbox"/>	②買い物 <input type="checkbox"/>	③その他 (銀行、郵便局、友人宅など...) <input type="checkbox"/>
---	--	---



「①通院」に✓□を記入した方は シートA (黄色) を回答してください	「②買い物」に✓□を記入した方は シートB (水色) を回答してください	「③その他」に✓□を記入した方は シートC (白色) を回答してください
--	---	---

※ご回答いただいたアンケート票は、こちらのシート1と合わせて返信用封筒と一緒に入れ、返送して下さい。□

Q5. 現在のご自身のご家庭の経済状況に対して不安に感じていますか？

- ①不安に感じている ②少し不安に感じている ③どちらともいえない
④あまり不安に感じていない ⑤不安に感じていない

Q6. ご自身の現在の歩行状況について**最も近いもの**をお答えください。

- ①杖を使わなくても歩行できる ②杖を使えば歩行できる
③周囲の人の手を借りれば歩行できる ④車椅子に乗れば外出できる
⑤その他 ()

ここからは、高齢者の外出目的の1つである「**通院**」についてお聞きします。

Q7. ご自身が普段利用している病院について**最も近いもの**を選んでください。

- ①斎藤病院 ②広瀬病院 ③公立丹南病院 ④高野医院
⑤山岸医院 ⑥きむら内科医院 ⑦一乗医院
⑧「②広瀬病院」以外の鯖江地区の病院（歯科・眼科などを含む）
⑨「③公立丹南病院」以外の神明地区の病院（歯科・眼科などを含む）
⑩その他 ()

Q7で「⑩その他」以外を選んだ方は **Q8** へ、Q7で「⑩その他」を選んだ方は

Q9 へお進みください

➔ 裏面に進んでください

Q8. Q7で「⑩その他」以外を選んだ方のみお答えください。

以下の〈1〉～〈3〉では、多くの高齢者の外出が想定される**9時～10時頃**に、河和田地区内の公共交通を利用した移動パターンとして考えられる3つ（ちよいボラ交通、徒歩→つつじバス、ちよいボラ交通→つつじバス）で病院へ向かう際の情報がそれぞれ示されています。ご自身が普段利用している病院の情報を参考にしながら各問にお答えください。

〈1〉ちよいボラ交通のみ



	交通費 (片道)	移動時間	乗り換え 回数	乗車場所	降車場所から目的地ま での距離
斎藤病院	約1470円	約10分	0回	自宅前	目の前 (50m未満)
広瀬病院	約1990円	約15分	0回	自宅前	目の前 (50m未満)
公立丹南病院	約2220円	約18分	0回	自宅前	目の前 (50m未満)
高野医院	約350円	約2分	0回	自宅前	目の前 (50m未満)
山岸医院	約660円	約5分	0回	自宅前	目の前 (50m未満)
きむら内科医院	約1140円	約8分	0回	自宅前	目の前 (50m未満)
一乗医院	約350円	約2分	0回	自宅前	目の前 (50m未満)
鯖江地区の病院 (歯科・眼科な どを含む)	約2000円	約15分	0回	自宅前	目の前 (50m未満)
神明地区の病院 (歯科・眼科な どを含む)	約2200円	約20分	0回	自宅前	目の前 (50m未満)

1. 交通費に関してどのように感じますか？ **最も近いもの**を選んでください。

①高い ②少し高い ③ふつう ④少し安い ⑤安い

2. 移動時間に関してどのように感じますか？ **最も近いもの**を選んでください。

①長い ②少し長い ③ふつう ④少し短い ⑤短い

3. 乗り換え回数に関してどのように感じますか？ **最も近いもの**を選んでください。

①多い ②少し多い ③ふつう ④少し少ない ⑤少ない

4. 乗車場所に関してどのように感じますか？ **最も近いもの**を選んでください。

①遠い ②少し遠い ③ふつう ④少し近い ⑤近い

5. 降車場所に関してどのように感じますか？ **最も近いもの**を選んでください。

①遠い ②少し遠い ③ふつう ④少し近い ⑤近い

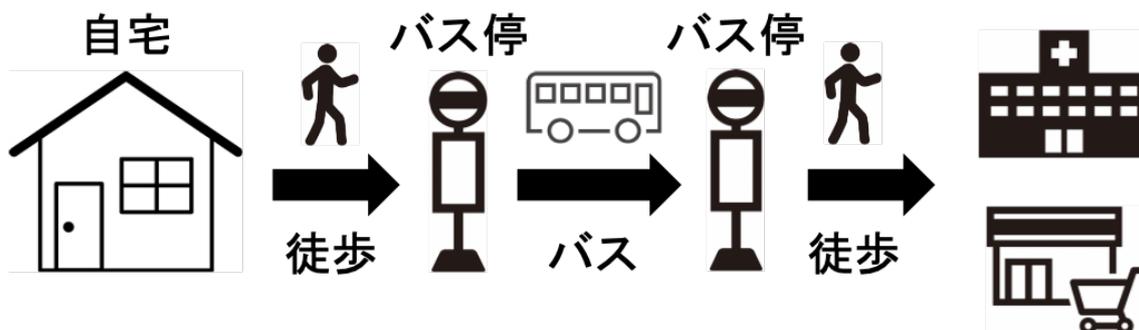
6. ご自身の通院でこの移動方法を利用したいですか？ **最も近いもの**を選んでください。

①利用したい ②少し利用したい ③どちらでもない

④あまり利用したくない ⑤利用したくない

➡ 次のページに進んでください

〈2〉 徒歩→つつじバス



* 最寄りバス停は河和田コミュニティセンター（徒歩約5分）

	交通費 (片道)	移動時間	乗り換え 回数	乗車場所	降車場所から目的地ま での距離
斎藤病院	100円	約31分	0回	バス停	約340m（徒歩約6分）
広瀬病院	100円	約35分	0回	バス停	約160m（徒歩約3分）
公立丹南病院	100円	約60分	1回	バス停	目の前（50m未満）
高野医院	0円	約5分	0回		
山岸医院	100円	約14分	0回	バス停	約140m（徒歩約3分）
きむら内科医院	100円	約25分	0回	バス停	約90m（徒歩約2分）
一乗医院	100円	約6分	0回	バス停	目の前（50m未満）
鯖江地区の病院 (歯科・眼科な どを含む)	100円	約30分 以上	約1回	バス停	徒歩5分～10分程度
神明地区の病院 (歯科・眼科な どを含む)	100円	約60分 以上	約1回	バス停	徒歩5分～10分程度
* 高野医院は徒歩のみで計算したものを表記					

1. 交通費に関してどのように感じますか？ **最も近いもの**を選んでください。

①高い ②少し高い ③ふつう ④少し安い ⑤安い

2. 移動時間に関してどのように感じますか？ **最も近いもの**を選んでください。

①長い ②少し長い ③ふつう ④少し短い ⑤短い

3. 乗り換え回数に関してどのように感じますか？ **最も近いもの**を選んでください。

①多い ②少し多い ③ふつう ④少し少ない ⑤少ない

4. 乗車場所に関してどのように感じますか？ **最も近いもの**を選んでください。

①遠い ②少し遠い ③ふつう ④少し近い ⑤近い

5. 降車場所に関してどのように感じますか？ **最も近いもの**を選んでください。

①遠い ②少し遠い ③ふつう ④少し近い ⑤近い

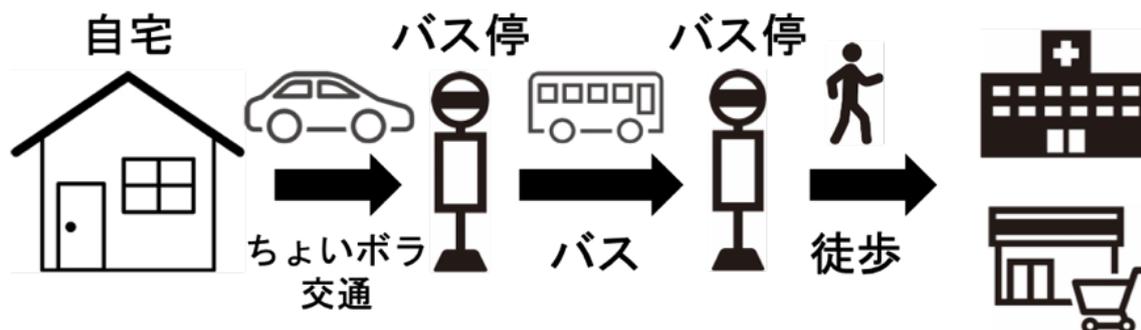
6. ご自身の通院でこの移動方法を利用したいですか？ **最も近いもの**を選んでください。

①利用したい ②少し利用したい ③どちらでもない

④あまり利用したくない ⑤利用したくない

➔ 裏面に進んでください

〈3〉 ちょいボラ交通→つつじバス



* 最寄りバス停は河和田コミュニティセンター（徒歩約5分）

	交通費 (片道)	移動時間	乗り換え 回数	乗車場所	降車場所から目的地ま での距離
斎藤病院	450円	約28分	1回	自宅前	約340m（徒歩約6分）
広瀬病院	450円	約32分	1回	自宅前	約160m（徒歩約3分）
公立丹南病院	450円	約57分	2回	自宅前	目の前（50m未満）
高野医院	350円	約2分	0回	自宅前	目の前（50m未満）
山岸医院	450円	約11分	1回	自宅前	約140m（徒歩約3分）
きむら内科医院	450円	約22分	1回	自宅前	約90m（徒歩約2分）
一乗医院	450円	約3分	1回	自宅前	目の前（50m未満）
鯖江地区の病院 (歯科・眼科な どを含む)	450円	約30分 以上	約2回	自宅前	徒歩5分～10分程度
神明地区の病院 (歯科・眼科な どを含む)	450円	約60分 以上	約2回	自宅前	徒歩5分～10分程度
* 高野医院はちょいボラのみで計算したものを表記					

1. 交通費に関してどのように感じますか？ **最も近いもの**を選んでください。

①高い ②少し高い ③ふつう ④少し安い ⑤安い

2. 移動時間に関してどのように感じますか？ **最も近いもの**を選んでください。

①長い ②少し長い ③ふつう ④少し短い ⑤短い

3. 乗り換え回数に関してどのように感じますか？ **最も近いもの**を選んでください。

①多い ②少し多い ③ふつう ④少し少ない ⑤少ない

4. 乗車場所に関してどのように感じますか？ **最も近いもの**を選んでください。

①遠い ②少し遠い ③ふつう ④少し近い ⑤近い

5. 降車場所に関してどのように感じますか？ **最も近いもの**を選んでください。

①遠い ②少し遠い ③ふつう ④少し近い ⑤近い

6. ご自身の通院でこの移動方法を利用したいですか？ **最も近いもの**を選んでください。

①利用したい ②少し利用したい ③どちらでもない

④あまり利用したくない ⑤利用したくない

➡ 次のページに進んでください

Q5. 現在のご自身のご家庭の経済状況に対して不安に感じていますか？

- ①不安に感じている ②少し不安に感じている ③どちらともいえない
④あまり不安に感じていない ⑤不安に感じていない

Q6. ご自身の現在の歩行状況について**最も近いもの**をお答えください。

- ①杖を使わなくても歩行できる ②杖を使えば歩行できる
③周囲の人の手を借りれば歩行できる ④車椅子に乗れば外出できる
⑤その他 ()

ここからは、高齢者の主な外出目的の1つである「**買い物**」についてお聞きします。

Q7. ご自身が普段利用しているスーパーについて**最も近いもの**を選んでください。

- ①ハニー東陽店 ②ゲンキー東陽店 ③アルプラザ鯖江
④その他 ()

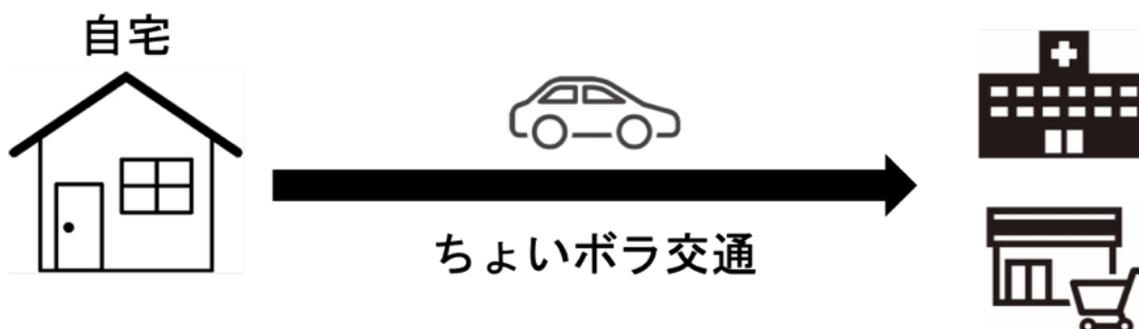
Q7で「④その他」以外を選んだ方は **Q8** へ、Q7で「④その他」を選んだ方は
Q9 へお進みください

➔ 裏面に進んでください

Q8. Q7で「④その他」以外を選んだ方のみお答えください。

以下の〈1〉～〈3〉では、多くの高齢者の外出が想定される**9時～10時頃**に、河和田地区内の公共交通を利用した移動パターンとして考えられる3つ（ちよいボラ交通、徒歩→つつじバス、ちよいボラ交通→つつじバス）でスーパーへ向かう際の情報がそれぞれ示されています。ご自身が普段利用しているスーパーの情報を参考にしながら各問にお答えください。

〈1〉ちよいボラ交通のみ



	交通費 (片道)	移動時間	乗り換え 回数	乗車場所	降車場所から目的地ま での距離
ハニー東陽店	約750円	約5分	0回	自宅前	目の前 (50m未満)
ゲンキー東陽店	約690円	約4分	0回	自宅前	目の前 (50m未満)
アルプラザ鯖江	約2070円	約15分	0回	自宅前	目の前 (50m未満)

1. 交通費に関してどのように感じますか？ **最も近いもの**を選んでください。

①高い ②少し高い ③ふつう ④少し安い ⑤安い

2. 移動時間に関してどのように感じますか？ **最も近いもの**を選んでください。

①長い ②少し長い ③ふつう ④少し短い ⑤短い

3. 乗り換え回数に関してどのように感じますか？ **最も近いもの**を選んでください。

①多い ②少し多い ③ふつう ④少し少ない ⑤少ない

4. 乗車場所に関してどのように感じますか？ **最も近いもの**を選んでください。

①遠い ②少し遠い ③ふつう ④少し近い ⑤近い

5. 降車場所に関してどのように感じますか？ **最も近いもの**を選んでください。

①遠い ②少し遠い ③ふつう ④少し近い ⑤近い

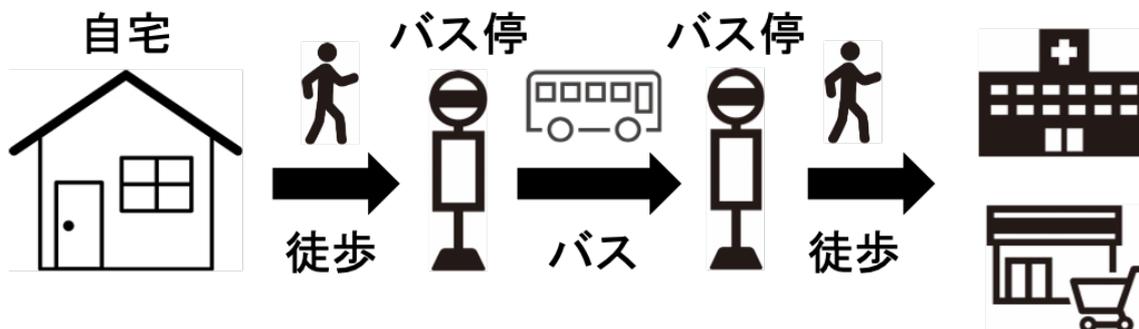
6. ご自身の買い物でこの移動方法を利用したいですか？ **最も近いもの**を選んでください。

①利用したい ②少し利用したい ③どちらでもない

④あまり利用したくない ⑤利用したくない

➡ 次のページに進んでください

〈2〉 徒歩→つつじバス



* 最寄りバス停は河和田コミュニティセンター（徒歩約5分）

	交通費 (片道)	移動時間	乗り換え 回数	乗車場所	降車場所から目的地ま での距離
ハニー東陽店	100円	約14分	0回	バス停	目の前（50m未満）
ゲンキー東陽店	100円	約18分	0回	バス停	約200m（徒歩約4分）
アルプラザ鯖江	100円	約70分	1回	バス停	目の前（50m未満）

1. 交通費に関してどのように感じますか？ **最も近いもの**を選んでください。

①高い ②少し高い ③ふつう ④少し安い ⑤安い

2. 移動時間に関してどのように感じますか？ **最も近いもの**を選んでください。

①長い ②少し長い ③ふつう ④少し短い ⑤短い

3. 乗り換え回数に関してどのように感じますか？ **最も近いもの**を選んでください。

①多い ②少し多い ③ふつう ④少し少ない ⑤少ない

4. 乗車場所に関してどのように感じますか？ **最も近いもの**を選んでください。

①遠い ②少し遠い ③ふつう ④少し近い ⑤近い

5. 降車場所に関してどのように感じますか？ **最も近いもの**を選んでください。

①遠い ②少し遠い ③ふつう ④少し近い ⑤近い

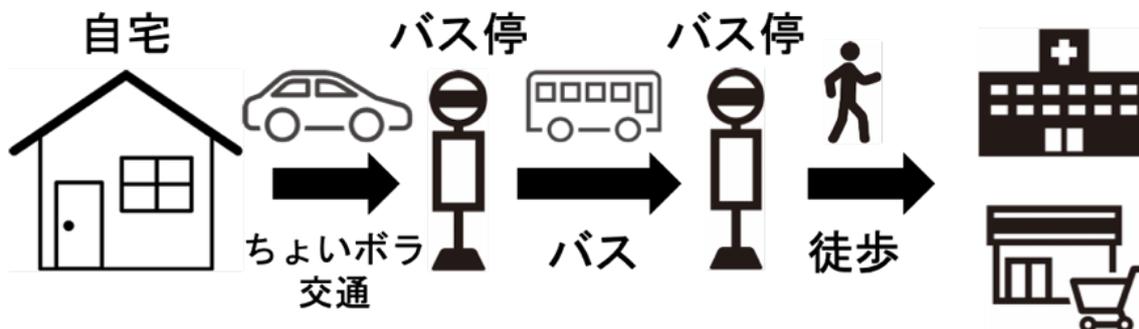
6. ご自身の買い物でこの移動方法を利用したいですか？ **最も近いもの**を選んでください。

①利用したい ②少し利用したい ③どちらでもない

④あまり利用したくない ⑤利用したくない

➔ 裏面に進んでください

〈3〉 ちょいボラ交通→つつじバス



* 最寄りバス停は河和田コミュニティセンター（徒歩約5分）

	交通費 (片道)	移動時間	乗り換え 回数	乗車場所	降車場所から目的地ま での距離
ハニー東陽店	450円	約11分	1回	自宅前	目の前（50m未満）
ゲンキー東陽店	450円	約15分	1回	自宅前	約200m（徒歩約4分）
アルプラザ鯖江	450円	約67分	2回	自宅前	目の前（50m未満）

1. 交通費に関してどのように感じますか？ **最も近いもの**を選んでください。

①高い ②少し高い ③ふつう ④少し安い ⑤安い

2. 移動時間に関してどのように感じますか？ **最も近いもの**を選んでください。

①長い ②少し長い ③ふつう ④少し短い ⑤短い

3. 乗り換え回数に関してどのように感じますか？ **最も近いもの**を選んでください。

①多い ②少し多い ③ふつう ④少し少ない ⑤少ない

4. 乗車場所に関してどのように感じますか？ **最も近いもの**を選んでください。

①遠い ②少し遠い ③ふつう ④少し近い ⑤近い

5. 降車場所に関してどのように感じますか？ **最も近いもの**を選んでください。

①遠い ②少し遠い ③ふつう ④少し近い ⑤近い

6. ご自身の買い物でこの移動方法を利用したいですか？ **最も近いもの**を選んでください。

①利用したい ②少し利用したい ③どちらでもない

④あまり利用したくない ⑤利用したくない

➡ 次のページに進んでください

Q5. 現在のご自身のご家庭の経済状況に対して不安に感じていますか？

- ①不安に感じている ②少し不安に感じている ③どちらともいえない ④あまり不安に感じていない ⑤不安に感じていない

Q6. ご自身の現在の歩行状況について**最も近いもの**をお答えください。

- ①杖を使わなくても歩行できる ②杖を使えば歩行できる
③周囲の人の手を借りれば歩行できる ④車椅子に乗れば外出できる
⑤その他 ()

➔ 裏面に進んでください

通院送迎する家族の負担軽減を考慮した公共交通の通院利用促進に関する研究 ～鯖江市河和田地区を対象に～

福井大学工学部建築・都市環境工学科 地域・交通計画研究室(川本研究室)

1. 研究背景

内閣府の高齢社会白書^[1]では、通院手段は高齢で体調が良くないほど公共交通から家族の送迎にシフトすると述べられている。都市部より高齢化した中山間地域は一般的に現状の公共交通は利便性に欠け、送迎者の負担増加や送迎を見込めない人の移動手段確保がより深刻である。

また、既往研究では公共交通利用へ行動変容を促しやすい動機付け内容や対象者の特徴について明らかにされてきた。一方で通院目的の交通行動では松本ら^[2]が他の外出目的と比べ行動変容させにくいことが分かっているのみで、家族送迎から公共交通への通院手段の転換手法や実際の通院の送迎負担に着目した研究はなされていない。

2. 研究目的

本研究では「①負担に感じる送迎内容」「②送迎を受ける側の生活状況」「③送迎から公共交通への通院手段転換に効果的な動機づけ内容」の3つについて明らかにし、今後行動変容を促す施策を実施する際の知見を得ることを目的とする。

3. 研究方法

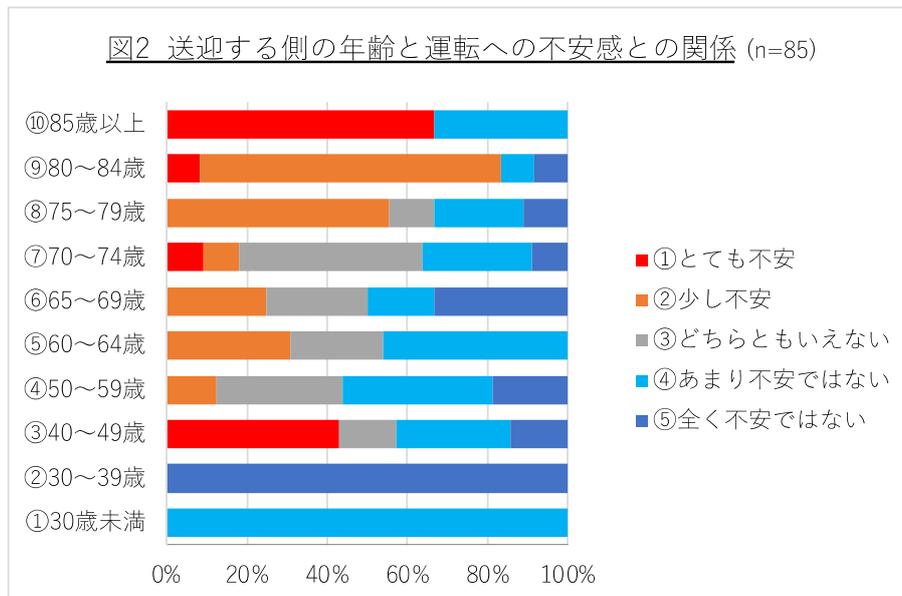
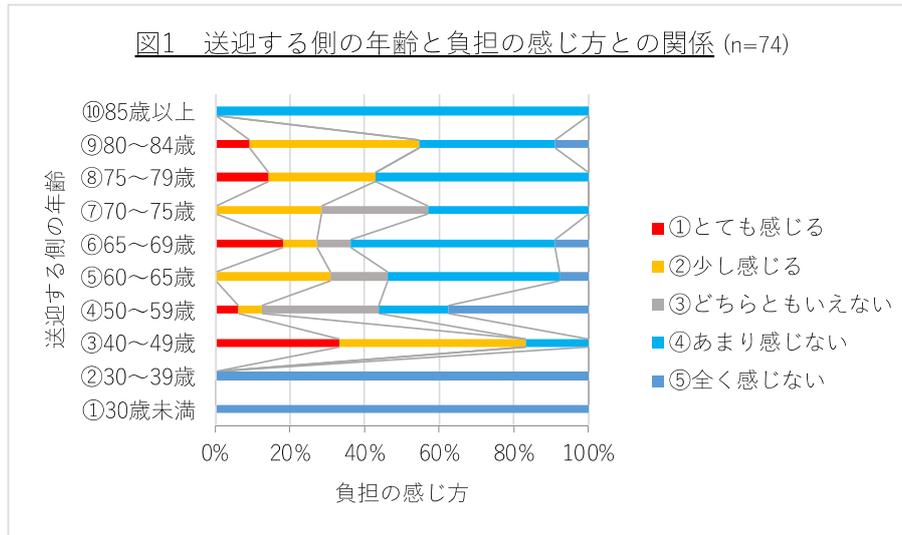
本研究では福井県鯖江市の中山間地域である河和田地区の全世帯を対象にアンケート調査を実施した。「A.高齢の家族を送迎している人」「B.主に家族や周囲の送迎で外出している人」「C.アンケート票A・Bの両方に該当者がいない世帯向け」の3種類のアンケート票を配布し、A・Bの両方該当者がいる世帯からは二種類のアンケート票を回収した。

表1 アンケート調査概要

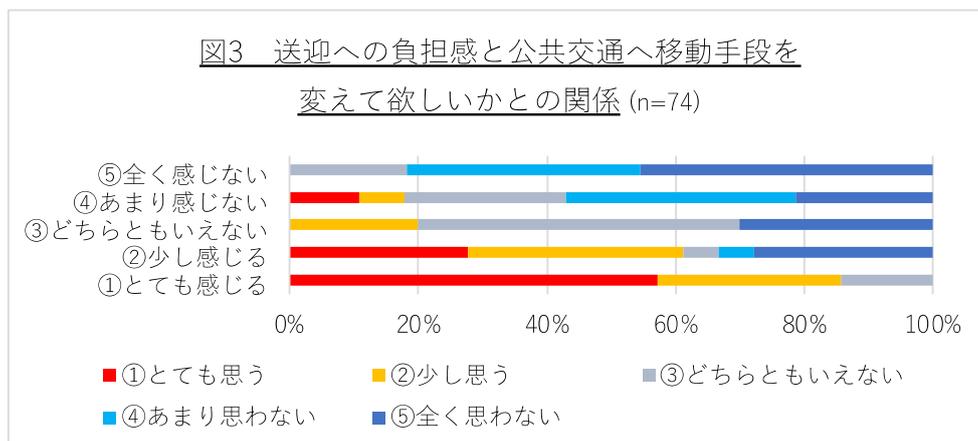
実施期間	2021年1月17～29日		
対象者	鯖江市河和田地区の全世帯		
配布世帯数	1061世帯(それぞれA・B・Cの三種類を配布)		
配布方法	ポスティング		
回収方法	各自で返信用封筒に入れ返送		
回収数	425枚		
設問項目	A(1～5)	B(1・2・3・5)	C(1・2)
	1.個人属性		
	2.クルマの利用状況		
	3.バスの利用経験		
	4.送迎状況		
	5.動機付けの内容・効果		

4. 調査結果

(1)負担に感じる送迎内容



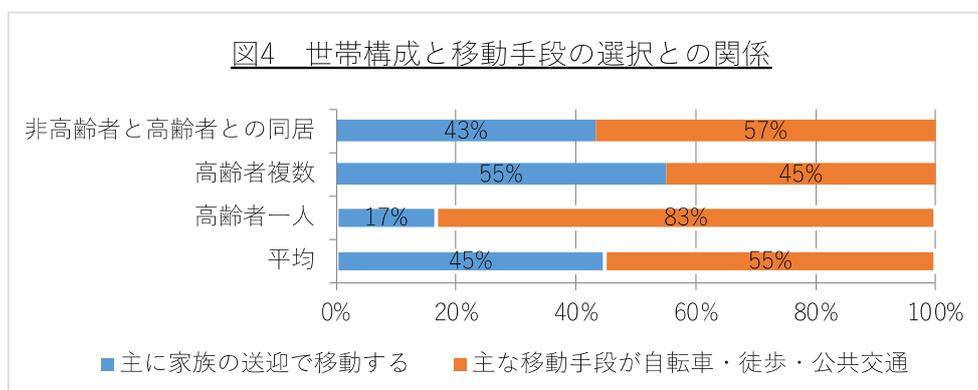
- 送迎する側の年齢が 40代、80代前半、70代後半の順に負担に感じる割合が大きい一方で、85歳以上は負担に感じていない。(図1)
- 送迎する側の年齢が 40代・75歳以上の順に運転への不安を感じる割合が高い。(図2)
 - ➔ 75歳以上で運転に不安を感じやすい理由として、自身の体力の衰えが影響していると考えられる。
 - ➔ 40代は平均第一子出産時の母親の年齢を考慮すると、子どもが中高生になり、習い事や部活動での送迎や復職・仕事量の増加でストレスに感じていることが運転不安に影響しているのではないかと考えられる。



- 送迎から公共交通に移動手段を変えて欲しいと思う人は、送迎に負担を感じる傾向がある。

→ 送迎を負担に感じている人への負担軽減策が強く求められる。

(2)送迎を受ける側の生活状況



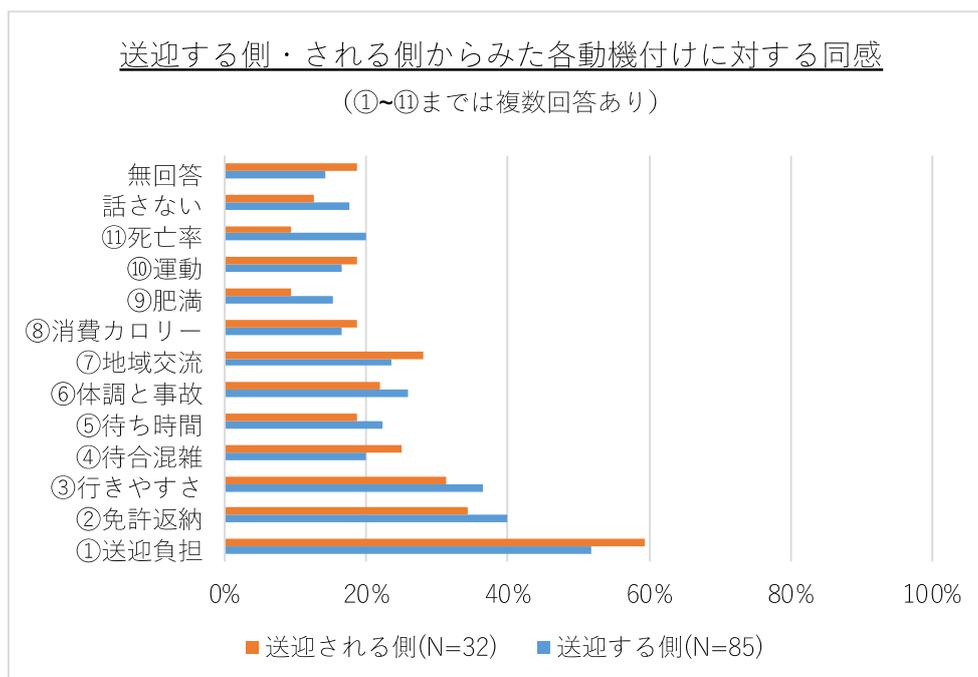
- 高齢者と非高齢者との同居世帯では、高齢者のみで複数人の世帯より家族の送迎で移動する割合が低い。

→ 送迎を受ける側としては相手が高齢者の方が送迎を頼みやすい一方で、非高齢者には気を使って送迎を言いづらく感じていることが考えられる。

- 一人暮らし高齢者が送迎で外出する割合が他と比べて著しく低い。

→ 一緒に暮らしていないと家族にも送迎を頼みづらく感じていることや、身近に頼れる人がおらず無理をしているのではないかと考えられる。

(3)公共交通での通院意向を促しやすい動機付け



- 送迎をする側・される側ともに全体の6割以上が今回示した11種類の中で何らかの動機付けにより意識変容していることが明らかとなった
- 「送迎する家族の負担」問題を考える方がより公共交通を利用する意識を持ちやすい傾向にあることが明らかとなった。

5. 考察

送迎する側と受ける側の両方が「通院送迎する家族の負担」に関する動機付けに半数以上が意識変容を促されたことから、多くの方が通院を家族の送迎で行う状況の改善を望む共通認識があることが明らかとなった。一方で、送迎を受ける側は公共交通で通院した方がよいと頭では理解していても、これまでの習慣を変えづらく 実際に行動に移すまでにハードルが高いことが明らかとなった。

今後は、まず比較的心動きやすい送迎をする側を対象に公共交通での通院の利点を伝え意識醸成を図る。その後、送迎する側の断りづらさや送迎を受ける側の頼みづらさを家庭内で意見交換することや、公共交通で通院するよう周囲の家族から助言や後押しをしてもらうことが有効である。

<参考文献>

- [1] 内閣府 高齢社会白書(平成30年度・全体版)
- [2] 新規バス路線沿線居住者を対象とした健康意識に働きかけるモビリティ・マネジメントの効果分析、松本隼宜・長田哲平・大森宣暁、土木学会論文集 D3(土木計画学)Vol.73 No.5 p. I_1191-I_1199、2017

2. 交通空白地公共交通に関する講演会資料

交通空白地における公共交通の確保に関する講演会&交流会のご案内

<開催目的>

安全で安心して健康的な暮らしを続けるために、個人のマイカーに依存し過ぎない地域づくりが求められています。そこで住民が主体となった地域公共交通が今、各地で注目されていますが、現在取り組まれている事例はどのようなものなのか、またこれから地域で検討し実践していこうとする場合の要点や課題などについて、ともに考え行動していくためのきっかけとします。

<開催日時>

2021年12月12日(日) 14時から16時半まで

<開催場所>

嶺北会場(福井大学文京キャンパス)と嶺南会場(リブラ若狭)の2会場での対面と2会場間のオンライン接続(状況に応じて各団体からの直接オンライン参加も検討中)

<主催>

福井大学工学部 建築・都市環境工学科 地域・交通計画研究室(川本研究室)
〔令和3年度交通空白地公共交通確保調査研究〕(委託者:福井県、受託者:福井大学)の一部として開催します)

<参加者>

福井県内で住民主体の地域交通運営に取り組む方々、県・市町の地域交通担当部署の方々、住民主体の地域交通に関心を持つ方々ほか、各会場20名程度を想定。

<タイムスケジュール>

14:00~14:05 開会挨拶
14:05~15:00 講演会(55分)
15:00~15:10 質疑応答
15:10~15:20 休憩
15:20~15:50 交流会(県内での取り組みの紹介。5分/団体=約30分)
15:50~16:30 グループ別意見交換(40分)
16:30 閉会

講演会

交通空白地における住民主体のモビリティ確保に向けて
大分大学経済学部門 教授 大井 尚司 氏

交流会(県内での取り組みの紹介と意見交換)

①福井市高須町自治会輸送活動、②若狭町買い物支援ボランティア「明倫買い物クラブ・みそみ買い物メイト」、③池田町町民協働バス「のってこ」、④高浜町「内浦ぐるりんバス」、⑤永平寺町「近助タクシー」、⑥鯖江市河和田地区「ちょいボラ交通」(各団体から4~5分程度で活動概要(内容、課題、今後の展望など)についてお話いただきます。またその後、グループに分かれて意見交換をおこないます。

◇お問い合わせ・申込先◇

川本義海(福井大学工学部 建築・都市環境工学科)
Tel 0776-27-8763 E-mail yoshimi@u-fukui.ac.jp

交通空白地における公共交通の確保に関する講演会&交流会

(2021年12月12日(日) 14時から16時半まで)

メールあるいはFAXのいずれかの方法で申込をお願いいたします(参加費無料)。

<申込先>

福井大学工学部 建築・都市環境工学科 川本義海

E-mail : yoshimi@u-fukui.ac.jp FAX : 0776-27-8763

<参加申込み書> (申込〆切 : 12/3 (金))

お名前 :	
団体名 (あれば) :	
ご連絡先 : Tel	E-mail
ご希望の参加会場 : <input type="checkbox"/> 福井大学文京キャンパス <input type="checkbox"/> リブラ若狭 <input type="checkbox"/> オンライン	
お車の利用 : <input type="checkbox"/> あり <input type="checkbox"/> なし	
その他 (ご質問など) :	

<会場(対面)>

福井大学文京キャンパス (福井市文京 3-9-1)

リブラ若狭 (若狭町中央1-2)



新型コロナウイルス感染症対策のお願い

新型コロナウイルス感染症対策のため、下記のことにご協力ください。

- ・当日、発熱、咳、倦怠感等がある方は、会場での対面参加はご遠慮ください。
- ・マスク等の着用をお願いいたします。
- ・会場では換気をさせていただきます。

交通空白地における公共交通の確保に関する講演会

【開会挨拶】

(司会) 休日にもかかわらず、約 80 名の方にご参加をいただけることになりました。ありがとうございます。本日は前半が講演会、後半が事例紹介と意見交換の 2 部構成で進めさせていただきたいと思っております。

今回の趣旨についてご説明をさせていただこうと思っております。県内でも高齢化、少子化、また人口減少も伴いまして、地域の公共交通はなかなか厳しい状況があることは皆さんもご存じのことかと思っております。自治体ではそれぞれいろいろな形で取り組んでおりますけれども、一方で地域の住民の方々が主体となって地域の足を確保しようという取り組みも広がってきています。今回は県内で既にそういった取り組みを行われている方々に来ていただいて、それについて紹介を頂き、また関心を持っている方々にもお越しいただいて一緒に共有できればと考えています。また、今後のことについて考えるきっかけを作ろうということで開催させていただいております。

なお、主催は福井大学ですが、昨年度から福井県から研究委託を頂きまして、交通空白地公共交通確保調査を進めさせていただいております。昨年の報告書が出来上がっていきまして、ちょっと間に合っていないくて申し訳ありません。皆さまには後ほどメールで、これをダウンロードできるようなサイトがございますので、お知らせしたいと思っております。一度ご覧いただければと思っています。

では、早速始めさせていただこうと思っておりますが、まず注意事項を確認させていただきたいと思っております。新型コロナの件です。それぞれの会場では換気に努め、またマスクの着用をよろしくお願いいたします。また、消毒についても、時々やっていただけるようお願いしたいと思っておりますので、よろしくお願いいたします。

それでは、前半の講演に早速入らせていただこうと思っております。大井先生、準備の方はよろしいでしょうか。

(大井) はい、かしこまりました。大丈夫です。

(司会) 私の方から簡単に紹介をさせていただきたいと思っております。本日は、大分大学経済学部の教授である大井尚司先生にお越しいただきました。大井先生は神戸大学で博士（経営学）の学位を取られまして、現在、主に九州地域において公共交通に関するご指導や各種委員、さらに全国적으로活躍でございます。今回は福井県でということなので、中で紹介いただくのは九州の方の、他の地域でこんなことがあるよとか、取り組んでいるよということをご紹介いただけるかなと思っておりますので、ぜひ参考にさせていただきたいと思っております。なお、講演の後に少し時間を取れると思っておりますので、ご質問などもお受けしたいと思っております。細かいご紹介は先生の資料の方に書かれていますので、そちらの方にお譲りしたいと思っておりますので、大井先生の方でご紹介いただければと思います。よろしくお願いいたします。

では、大井先生の方にお渡ししたいと思っておりますけれどもよろしいでしょうか。

(大井) はい、かしこまりました。

【講演会】

「交通空白地における住民主体のモビリティ確保に向けて」

大井 尚司 氏

(大分大学経済学部門 / 減災・復興デザイン教育研究センター 総務省「地域人材ネット」
地域力創造アドバイザー)

(大井) 皆さん、こんにちは。大分大学の大井でございます。このような場にお招きいただき、ありがとうございます。川本先生とは学会等でいろいろとつながりを持たせていただいております。こういう場にまさか招かれるとは思っていませんでした。

今から1時間弱、私のお話を進めさせていただきます。資料が結構多くなっておりまして、時間が50分程度ということですので、逐一読み上げるという話よりも、どちらかというところを重点にお話する形になりますので、飛ばしているところについてはそのままお読みいただければと思います。前にお見せするものもお手元にあるものも何も中身は変わりありませんので、それでご理解をいただければと思います。では、画面を共有させていただきます。

(以下、スライド# 併用)

<p>交通空白地における公共交通の確保に関する講演会&交流会 交通空白地における 住民主体のモビリティ確保に向けて</p>  <p>2021年12月12日 於: 福井大学文芸キャンパス・リブラ若狭 話題提供者: 大井 尚司(おおい ひさし) (大分大学経済学部門/減災・復興デザイン教育研究センター) (総務省「地域人材ネット」地域力創造アドバイザー)</p>	<p>簡単ですが自己紹介</p> <ul style="list-style-type: none">□1973年、福岡県北九州市生まれ(年男です)□旅行会社(主に海外旅行担当5年)、国交省系研究所(東京・2年)を経て現職(13年目)□専門: 交通、観光、公企業経営(主に経済学、交通計画、地域・都市計画の側面から) 例: 地方鉄道・バスの経営、規制や制度設計、観光の経済効果、地域公共交通の人材育成□社会活動:<ul style="list-style-type: none">地域内)自治体協議会の支援(九州内は佐賀以外で28か所(大分11か所)、その他華発)各種政策(主に大分県で運輸総合計画、PT、津波、温暖化対策、港湾活性化、観光、空港活性化)検討委員大分県・熊本県の担当者研修支援、ほか国交省)交通政策審議会地域公共交通部会臨時委員(活性化再生法改正に際して)活性化再生法事業評価第三者評価委員(九州)「地域交通フォーラム・イノベーション検討会」委員、活性化再生法等のマニュアル等の作成(九州、本省)各種セミナー等での講演・研修、国土交通大学「地域公共交通研」(課題研究講師(6年連続))ほか学会)日本交通学会理事、日本計画法学会九州支部理事、日本都市計画学会九州支部幹事、日本観光研究会理事、九州・韓国海防支部支部長、公益事業学会評議員、土木学会日本モビリティ・マネジメント会議(JCOM)委員兼幹事他)総務省「地域人材ネット」地域力創造アドバイザー第一交通産業株式会社(大分第一交通株式会社) 特命担当次長(2019.11~2020.03:クロスポイントメント1号)「地域と交通をサポートするネットワークin Kyushu(Qコラボネット)」代表(11年、29回、延べ1900人超参加)「タクシースタートアップネットワーク研究会」研究者代表(第一交通産業株式会社の奨学金支援による輪強会)
--	--

#1 先ほど川本先生からお話があったとおり、私は実は地元が九州でして、地域交通の仕事については単発の講演会とかを除くと、基本的に九州から出ておりません。その関係でご紹介する事例も九州の話が中心になりますが、なかなか北陸の方が九州の事例をお聞きになることがないと思うので、そういった目線で見ていただければと思っています。

#2 自己紹介は割愛させていただきます。興味のある方だけ、お読みください。

<p>きょうの話題提供の内容</p> <ol style="list-style-type: none">1. 「モビリティ」をめぐる「過去」と「いま」2. 国の制度改正とモビリティ確保の考え方3. 空白地におけるモビリティ確保の実例とポイント4. まとめにかえて	<ol style="list-style-type: none">1. 「モビリティ」をめぐる「過去」と「いま」2. 国の制度改正とモビリティ確保の考え方3. 空白地におけるモビリティ確保の実例とポイント4. まとめにかえて
---	--

#3 今日はこんな話をさせていただきます。まず、今日は皆さん、地域のモビリティということですので、今までモビリティがどういう歴史を繰り返してきたかということ、そこから学んでいただきたいとか、こういう視点が出てきているという話を最初にさせていただきます。その後、実は私は国の制度改正に携わっておりましたので、その辺りの流れからちょっとしたお話をさせていただきます。運輸局の方もいらしているということなので、解釈が間違っていたら指摘してください。

よろしくお願ひします。最後は事例紹介をしながらこういった視点がありますよというヒントになればと思っております。

#4 それでは過去と今ということ。

過去のコミュニティ(系)交通といえば(10年ひと昔)
【昔のはやり言葉:交通といえばこれ! だった(話者の勝手なチョイスです)】

- ① **コミュニティバス** ← 実はちゃんとした定義はない和製英語
- ② **循環バス** ← 市街地でも郊外でもとにかく「回る」
- ③ **100円均一** ← 1998年宇野バス、2000年初頭西鉄、など
- ☞ ①②③の**合体版が東京都武蔵野市の「ムーバス」**
- ④ **デマンド** ← 某大学、某通信会社が開発?したシステムが流行(〇〇〇クル、など) 本も出た(F県MS市など)
- ⑤ **乗合タクシー** ← ④と連動 ①などのうまくいかない部分を代替
- ⑥ **ボランティア輸送** ← 福祉との境界崩壊
- ⑦ **「実費程度の対価」白ナンバー有償輸送** ← 島根・福井、大野城(コミュニティ施策の一環)
- ☞ **「すき間領域」への輸送手段展開**

#5 実はこれまでも歴史とは結構繰り返してきたということです。いわゆるいろいろなコミュニティ交通とか、今はこういったものを入れていっしやる自治体さんも少なからずあると思うのです。循環するバスとかコミュニティバス、あるいは下の方ですね。もう少し小さいサイズになると乗り合いのタクシーとかデマンド交通とか、それができないところになると、例えば福井などで導入されているボランティアの方とかが白ナンバーで地元の方が輸送すると。そういったものが出てきたのが大体10年前から、それくらい前くらい、もう少し前くらいの流行でした。

その中でよく成功例として挙げられてきたのが、実は東京の武蔵野市の「ムーバス」と呼ばれるものです。200mごとに停留所を付けるとか、小さいバスを入れるとか、そういうことをやって、実はこのムーバスも今、直近の事情を知る方に聞くとなかなか経営が厳しみたいで、値上げをするという話も実は出てきています。

#6 実は国の法律でも、いろいろな輸送手段がありますが、よくあるのは路線バスとかコミュニティバスです。それ以外にも実は今、病院が送迎をされていたり、スクールバスとか、商業施設が送迎している。こういったものをどうやって公共交通の概念に取り込むかというような話が今、出てきているところ。こういったものは実は昔からあり、今に始まったものではありません。

最近のコミュニティ(系)交通といえばこれ(いま)
【いまのはやり言葉:交通といえばこれ! だった(話者の勝手なチョイスです)】

- ① **「グリスロ」「新モビリティ」「超小型モビリティ」**
ダウンサイジングの担い手、自動運転系となじむ
*電動なので、環境・経産系の省庁や部署が注目(地産地消の電力との絡みなど)
- ② **自動運転**
運転手不足がとどめ、レベルはまだ2あたりがやっと
①との組み合わせも進む
- ③ **AI(人工知能)-配車システム**
人間の経験と勘 → システムに学習させて置き換え
データ蓄積狙う(?)
※ アプリ化、ソフトウェア系の参入
- ④ **タクシーの乗合化**

最近のコミュニティ(系)交通といえばこれ(いま)
【いまのはやり言葉:交通といえばこれ! だった(話者の勝手なチョイスです)】

- ⑤ **MaaS(Mobility as a Service)**
某国からの流れ~「アプリ+決済+検索」が定番化
日本の補助メニュー→観光との連携(サイトと紐付け、が中心)
- ⑥ **「輸送資源の総動員」**
従来型「公共交通機関」が人材不足を前に受けられなくなった
→ ある「移動」を使うしかない: 国が白旗揚げたようなもの
*「動員」される輸送手段=相変わらず厚労省・文科省などの所管別契約のものが多い

#7 法改正とかいろいろあって、いろいろなものがまた出てきております。典型的なもの、今回のテーマに沿うものだけ少し抜粋させていただきましたけれども、グリーンスローモビリティという少し小さい輸送手段です。あるいはそこに自動運転を組み合わせたり、あるいはタクシーの乗り合いなどもAIとか、人間の経験と勘でやっていたものをシステムに入れてやっていく。そこにアプリやソフトウェアの会社の人たちがいろいろ入ってきます。

一番下はつい最近法律で認められたのですが、タクシーを乗り合いにして構いません。ただ、これはかなり難しい仕組みです。相乗りするときの条件も相当厳しい条件がいっぱい付いているので、これを地方で入れるというのは今は少し難しいかなと思っております。

#8 あとはMaaSです。MaaSという言葉がすごく独り歩きしたりいろいろな解釈がありますけれども、今回はある目的、ある所に行こうと思ったときに検索すると全部交通手段の行き方が出てきて、場合によっては乗車券もそこで買えてという、全部統合する。だから、「Mobility as a Service」と。移動というのはサービスの一つとして。英語を直訳するとそうなりますね。あくまでも、目的を達成するために、何かやろうとしたら一括で全部出てくる。移動手段のサイトを見ないといけない、あっちを見ないといけないということはないですよというのが、実は本来のMaaSの趣旨です。なぜか知らないですけども、検索サイトができたり、乗車券のサイトができるとMaaSと言っている人がいますが、それは大間違いです。

今、日本は観光が中心になりますが、昨年、法律の改正があって、輸送資源を総動員しましょうという話が出ています。キーワードになって昨年、今年くらいあちこちに出回っていますが、いわゆる従来型の移動手段だけではとても賄いきれないので、厚生労働省とか文科省とか、そういったところが紹介している移動とかも含めて使えるものはまとめていく、使っていくように最後はしないと地域のモビリティは担えない、移動は担えませんねという話が出てきているというのが今の状態です。

よくよく見てみると

- ✓ 「(なんちゃって)先進」事例に騙されていないか？
- ✓ 「システム」屋の甘言にのせられていないか？
- ✓ 「すべての移動を満たす」仕組みがあると思っていないか？
- ✓ 「国の制度」「お墨付き」に振り回されてないか？
- ✓ 「不都合な真実」までちゃんと確認したか？
- ☞ **過去も、未来も、「歴史は繰り返し」している**
- = 「わからない」「お任せ(という名の丸投げ)」

「いつまでも あると思うな 交通事業者」:担い手不足

- **労働力不足の深刻化** ⇒ 「事業者」不足の地域続出
新規採用も希望者不足、入社後すぐ退職:平均年齢上昇(バス50、タクシー60前)
震災復興・オリンピック・インバウンドなどの「特需」に取られる
事業者が「収支面」ではなくて「担い手」のせいで続けられない現状
 - 「ブラック企業」取り締まりのための労働時間規制(+コロナの移動規制)
人がいない⇒残業超動・再雇用依存⇒できないなら減便するしかない
ただですら雇用確保に困る ⇒ イメージ悪化は悪循環に
規制産業ゆえの労働の「非柔軟性」:免許、運行管理、...
 - **本業すらこなせない、だから経営危機、を理解しているか(+コロナ)**
補助金とるのも人手がいる(書類作成は大労力)+調整金ないと潰れる(それでも延命程度)
自治体の「政策的交通」で本業に回る労働減+コロナ移動制限 ⇒ 収入源を断つ可能性
入札制、契約形態⇒必要経費を賄えない
- ◎このままでは、本業すら担えなくなる＝一気に「交通空白」へ

#9 ただ、これを見ていくと、結構ここにいらっしゃる方もお思いになっている方はいらっしゃると思います。(なんちゃって)先進事例は多いのです。先進事例だとよく見に行くとすごいお金がかかっていたとか、昔のそれこそデマンドのシステムで3,000万円も4,000万円も入れるのに掛かっていたのです。それでも安くなったのです。システム屋とかに言わせるとそれを入れると何でもすごく解決しますと。昔はデマンドのシステムでしたが今はAIとかそういうところでまた同じことが始まっています。MaaSにしてもそうです。

国の制度とかお墨付きといったものもあります。あつた方がいいのですけれども、それに浮かれるとやはりうまくいかないし、もっと言うと、議員の方はいらっしゃらないと思うのですが、いたらお許してください。都合の悪い真実を見ないのです。いいところだけをつまみ取って伝えてきて、自治体の方などは困っていらっしゃると思いますが、上の方から言われて「これ、入れろ！」とすぐに頭ごなしに言われてお困りになっているというケースがあります。過去も未来も本当に繰り返してきています。ですから、このままですと今いろいろ出てきているものを盲目的に指示してしまう、あるいはメディアとかに出てきているものを、情報が昔に比べて増えているので、盲目的に信じてしまうと、また同じことを繰り返してしまうことになってしまいます。

#10 繰り返して困る大きな理由は実はこれなのです。川柳みたいに書いていますが、「いつまでも あると思うな 交通事業者」です。本当に交通事業者さんの人手不足というのが急激に深刻化しています。これまでですと、例えばちょっと隣の地域とか、あるいはトラックの会社が貸し切りバスをやっていたらいらっしゃるようなら会社の方にお問い合わせできるような状態だったのですが、それすら今はもう成り立たなくなっています。だんだん、もう担っている方が、特にタクシーは60を超えた人ばかりになっていきます。しかもタクシーとかバス事業者さんは給与水準でいくと全産業の平均よりも相当低いのです。かつ、労働時間が長いので、それを放っておくとまずいということで、ブラック企業の対策というところで、労働時間をやはり制限せざるを得なくなってきました。制限すると、実

はこれまでの交通事業者は結構無理をしていたのです。残業や休日出勤を当たり前に行って何とかがやってきていたのが、それをやるといけないとなってしまうと、結局減らすしかない。今いる人の中で、もう持てないと言わざるを得ないのです。

そこに、例えば、中にはなかなかご理解いただけない自治体ですと、本業すら今はできない状態なのに、自治体の「政策的交通」とここにちょっと書いていますが、そういうコミュニティ交通とか、あれとか、やってくれ、やってくれとどんどん仕事を言うので、結局本来の稼ぎどころを奪うようなものをやっちゃって、タクシー会社などを中心に破綻してしまっているケースがあります。破綻すると一気にそこから交通空白が増えてくるので、そういったことを何とかしていかないといけないというのが今の時代になっています。

そこで起きていること:「まちづくり」の変化と新たな社会問題

まちづくりは交通を考えた配置か:交通が先ではない

- まだできる「ニュータウン」は近い将来の「オールドニュータウン」
若い世代が一気に入居→30年後は?
生活機能は最初からない
- 「交通空白地」の変化
これまで:公共交通の廃止・減便で発生
いま:交通がないところに住宅・公共施設・商業、よって空白地発生
- 中心市街地をこれからどうするか
大型店の一人勝ち・依存、はいずれダメに ⇔ 「代わり」があるか
中心地へ転住(コンパクトシティ):生活機能・行き先があるか

そこで起きていること:通勤・通学の自動車化とパターン変化

• 学校・企業・商業施設の郊外移転→「重心・中心」の変化

- 「不便」な方へ流動が一致
- 公共交通での対応に不向き
- 自家用車化、渋滞

• 自動車による「通勤と通学の本体化」

- 定期代が自己負担→家計にはきつい
- 通勤と同じ→ならば送迎(通勤手当は出る)

• 移動の長距離化?短距離化?

- 所得・学力・購買力・生活施設多寡でどちらにも振れる移動の実態(それは、通勤も、通学も、日常生活も)

#11 実はまちの構造も今、少しずつ変わってきています。ちょっとここだけ大きな話になりますけれども。福井もきっと車社会だと思ふのです。私が住んでいる大分も、九州全体もかなりの車社会です。今、例えば、新聞の折り込み広告で入っている、何とか団地を造りましたとかの新しいものを見ると、まだそういう住宅地ができています。一体どこにできていつているかという、若い方が住みたいと思うような地域にできていると思うのです。「オールドニュータウン」という言葉があります。これはイギリス辺りから出てきた言葉です。いわゆる私たちの親の世代くらいに一気に家を買って住んだ世代がみんな高齢者になっている。われわれは出て行ってしまったので。それをまだ地方でもやっているのです。戸建てで。規模は小さくなってきていますけれども、20戸単位くらいで新築で幾らですよと、いまだに売っています。昔でしたら、銀行があつて、スーパーがあつてとか、あつてと揃えるのが団地だったのですが、今はもう車で行けるからと言って、そういうものがない所に平気で、空いた所にどんどん造ります。そうすると、昔の交通空白地と違って、元々公共交通がない所にそういったものがどんどんできてくるので、交通空白地が生まれ続けているのです。実は今、これまで人も住んでいなかった、何もなかったのが交通空白地と考えなくてよかった所が、そういった無秩序な開発によってどんどん空白地になっています。

これはやはり少し抑えていかないと、結構中心市街地の話は皆さん目が向くと思います。例えば福井ですと西武さんという大きいデパートがまだちゃんと残っていて、何とかそれに依存してまちなかというの成り立っている。ショッピングモールにしても何にしても、郊外型にしても、大きい所を1個作って、そこに依存するまちづくりというのは、やはりどこか最後に破綻するのです。

一方で郊外にこういう空白地のような所、モールとかそういう大型の商業施設がずらっと並んでいる所にまた家が建っていつてみたいなのをやっているといっていると、本当は公共交通に乗せようと思ふと、コンパクトシティという言葉がよく出てきますが、中心部みたいな所に移住させた方がいいのですが、中心部に生活機能がなくなっています。中心部では買い物一つ行けない、スーパーもなければ何もない、あつて病院と金融機関くらい。こういうまちづくりをしている。今回のテーマは田舎の方の交通みたいな話がどちらかという若干主眼になるかもしれないのですが、都市部でも実は一歩間違ふと起こりかねないのです。あるいは、皆さんがお住まいになっている地域の中には、もしかするとそういった地域ができてくるかもしれません。10年、20年、新しく家が建ったようなまちが。ということが、ちょっと気を付けないといけないポイントではないかなと思つています。

#12 さらに、これも福井の事情ともしかすると違うかもしれませんが、学校とか企業が軒並み郊外に移転すると、またこれは交通問題として悩ましい話なのです。特に学校の統廃合とか企業の立地が郊外に移ってしまったと。よくあるのは病院です。公立の病院が中心部にあったのが、土地が足りないので外に移ってしまうと。そうすると、今まで買い物と金融機関と病院が、まちなかに出てきたら済んでいたものが、病院にわざわざ行って、またまちに戻ってきて買い物をして帰らなければいけない。場合によっては郊外のショッピングモールみたいな所しかなければ、あっちへ行って、こっちへ行って帰らなければいけない。そういったものが出てきてしまいます。

郊外の公共交通はどうしても不便で、特に公立の高校ですと定期代は基本的に自己負担です。私立の学校はスクールバスとかがありますが、県とか高校が出すということはないので、高校生も実は既に公共交通に乗らないのです。お金がもったいないから。昔こんな話を聞いたことがあります。親御さんが娘さんに「携帯代と定期代とどちらを取るか、両方出せない」、どちらを取ったと思いますか。ほぼ間違いなく携帯代を取ったのです。では、通学できない。それは親御さんが通勤と同じ方向でしたら送り迎えします。しかも親御さんは通勤手当が出るので痛くもかゆくもない。というようなことが起きています。ですから、実は通学で当てにしている高校生までがどんどん減っていているのです。

一番下は実は九州で最近起きていることなのですが、九州で高校の学区制というのがまだあって、あるエリアだとこの高校しか行ってはいけないという制度があったのです。それがあったので地域の中心にみんな来てくれていたのですが、それが少し取り払われていって、いわゆる県庁所在地のような進学がよくできるような高校にみんな行きたがるのでそこに集中してしまうのです。そうすると、学力とかいろいろな問題で弾かれる子が出てきて、中心部の子が外に通わないといけなくなったり、外の子が中心部までずっと通ってこないといけなくなったり、通学のパターンも全然変わってきている状態があります。これは福井はちょっとどうか分かりませんが、もしかすると高校の統廃合とかが起きると早晚こういう問題も考えなければいけないということになります。

1. 「モビリティ」をめぐる「過去」と「いま」

2. 国の制度改正とモビリティ確保の考え方

3. 空白地におけるモビリティ確保の実例とポイント

4. まとめにかえて

国の制度改正とモビリティ確保の考え方

- 「輸送資源の総動員」の真意とは
- 「生活圏」で考えることの重要性
- 全ての需要は絶対に満たせないのが「公共交通」
- 今こそ「公共交通」で担う範囲は「トリアージ」の重要性
- 国の予算や制度に過剰に期待しない

13

14

#13 ここまでが前段です。この後は少し、国の仕組みの話などもちょっと入れながらお話をしたいと思います。皆さんの資料は二つで一つなので、頻繁にめくっていただかないといけないかもしれませんが、ご了承ください。

#14 お話をしようと思っているのはこの五つです。上から順に少しずつお話をしていきたいと思います。

「輸送資源の総動員」の真意を理解する

- 全部を使わないといけないのか？ そうとは限らない
- > 「事業者のする(自動車)交通」しか見ないことの問題～限界がある
 - 思わぬ競合相手の存在：多くは道路運送法外、協議対象外
 - これらを知ることで、交通の本当の需要・供給を知る
- > 事業者がギブアップしたときに備える：代替手段は急にはできない
 - * バスの廃止時に何回困ったか(そして喉元過ぎれば熱さを忘れる)
- > ネットワークにあった役割分担することが狙い：統廃合してもよい
 - * できる人(主体)に頼むしか、有限の資源という制約は越えられない
- > ないものを無理に作る必要はない
 - 実験の予算欲しさに新手段に飛びつかないこと
- ☞ やらないといけないのは「何があるか知る」「使えるか」「無理・無駄がないか」の「見極め」

ひとりじゃない公共交通網：生活圏で考える

- 計画策定義務は「自治体」、ですが「都道府県」も自治体です → だから作った／けしける権利あり
制度設計時の議論：複数自治体の協議会は「あり」
* 束ねる(まとめる)主体の問題：地元が理想的だが、...
☞ 実は県が入ることが重要
- 人の移動を考える
単独の自治体で生活が成立していますか？
同じことを議論して何回も会議するならばまとめた方がよい
(幹線になっているバスの問題など)
- 「コミバス」の過去を繰り返さない
「市町村境」で分断する「行政都合の交通」をまだ作りたいのか？
あくまで移動に合わせた計画圏域と協議体を

#15 「輸送資源の総動員」というのが、実は昨年法律の改正の中でキーワードとして挙げられてきました。ちょっと十分な説明ができていなかったという部分もなきにしもあらずなのですが、一方でちゃんと理解をせずに使っているところがあって、ここでもう一回整理をしておきたいと思えます。全部使わないといけないとはどこにも言っていません。ただ、こういうことを言っていて、例えば事業者さんがやっている交通だけでは限界があります。タクシー、バス、いろいろ取ってきたけれども、どうもそれだけではとても移動をみきれないので、よくよく見ているとここに「思わぬ競合相手」と書いています。先ほど言った病院の送迎だったり、福祉系の輸送サービスなど、そういった移動があるので、そういうのを使っているから公共交通、バスとかタクシーに乗らない、あるいはそもそも乗れないという人もいるかもしれません。そういったものがあったら、まず知ってくださいね、というのが一つの趣旨です。

これまでは公共交通の議論をしていると、こういったものはいわゆる交通に関する法律の埒外だったので、一緒に議論できなかつたのです。別の席で議論しました。ですから、結果的に同じような移動の話をお互いにお客さんを取り合っているというようなことが起きていました。それは止めましょうね。取りあえず、一緒に議論しましょうねということです。

それと、2番目、事業者さんがギブアップする可能性があります。今の現状だと、タクシーの方がギブアップするタイミングが早いかもしれません。明日つぶれました、ということはタクシー会社はあり得るわけです。もしかすると夜逃げしましたと。移動手段は急にはできませんよね。では、早めに備えておきましょう。そういえばこういうのがあったな、では、ちょっとお願ひしようという。場合によってはネットワークで分担したりすることも大事です。

ただ、下に書いていますが無理に作らなくていいのです。総動員しないといけないといった途端に無理にスクールバスを持ってきたりする。してほしいということが趣旨ではなくて、あくまでも一番下に書いていますが、何があるか知っていただいて、使えるかどうか見極めていただいて、その上で、そのあるものが無理・無駄がないですか、他に同じようなことをやっているのに、同じバス会社にやってもらっているのに同じようなことを二手でやっていたりしていませんか、もう人がいないのです、では一つにしましょう、みたいな話をやってくださいねというのが本来の趣旨です。

#16 もう一つ、ちょっと出てきているのは、これはどちらかというと自治体の皆さん向けの話になりますが、地域公共交通計画という、地域の公共交通をこういう方針でやっていきましょうねという、5年くらいのマスタープランと呼ばれている計画があります。住民の代表の方なども入っていただきながら議論しているわけですが、今、実は法律が変わって努力義務という、完全な義務ではないのですが各自自治体では極力作ってくださいねと。

ところが、昔、各自自治体でバラバラに作ってしまった結果、何が起こったかということ、それこそコミュニティバスができて、まちの境目でぷつと切れてしまう。そこから先、乗り継げるならまだラッキーですけども、あれは向こうの町ですから知りませんというようなことが起きています。

ここに書いていますが、計画策定義務というのは自治体なのですが、実は今回ののは都道府県の役割

を少し強くしてもらっています。ですから、都道府県にまとめてくださいというのを自治体の側からけしかけるといってちょっと言葉は悪いかもしれませんが、それができるようになります。もっといって言われた都道府県の方は応じなければいけません。なぜそんなことになったかという、実は人の移動を考えたときに一つの自治体で終わっているケースがだんだん少なくなっていくのです。高校とか買い物とか。そうすると、同じ行くのに何台も繰り返している、あっちのまちでも同じことをやってこっちのまちでもこんなことをやってというくらいであったら、人の移動に合わせてまとめて生活圏で作った方が効率はいいですね。確かに調整するのは大変だったりしますが、そこに、できれば都道府県さんが入ってくださいね、というのが実は今回の、生活圏でやってもいいよという内容の趣旨です。

もちろん、自治体単独でやってもらうのも全然構わないし、それ同士が連携できていけば別に無理して複数自治体にして協議会とかをやらなくていいのですが、と言いつつ、やはり一つの自治体では荷が重い。移動が幾つにもまたがっているというときは、ぜひその移動の範囲で一緒に協議をしていただいた方が、各自自治体の皆さんも負荷が少し減り、よりよい移動手段が作れるのではないかと思います。

実は大分は今、これに若干近いのですが、県が主導して幾つかのエリアごとに協議をする組織を作ってバス路線の維持を図っています。

「不便益」があるのが公共交通

図表: 2次元で考える

- 「不便」の対義語＝「便利」
→「思い通りになること」
- ☑ 「公共」交通ではありえない
- 「公共」とは？
→「公衆が共有すること。社会全体がそれにかかわること。」
- ☑ 思い通りにはなりえないはず

出典: 川上真樹(2020)「不便益」という概念が強い思考を深めると書(投稿) [DIAMOND Quarterly Online, 2020年1月30日投稿] (https://diamond.jp/quarterly/articles/-/175)

「すべてを満たす」という発想からの脱却

- 「平等」の裏には「悪平等」がある
使わない・必要のないところに税を投じるのは「悪平等」(×不平等)
医療と同じ考え:「トリアージ」すればいろんな主体が助かる
- 税金(補助金)も交通資源も無限ではない
住民全員に1人1台自動運転車がタクシーを配れるか?
お金を出せば残せる時代ではなくなった(保険としても):運転手という制約
- 公共交通の「公共」の真意とは
あくまで「時間等を合わせて相乗り」の意(×「公的主体がやる」)
「不便」を受け入れられない限り「公共」交通には絶対にならない
※何を入れても「すべて」は満たせない:「要る人・ネットワーク」を見極めるしかない

#17 三つ目です。最初の見出しのところで挙げていたのですが、全部の需要は満たせません。これは、京都大のある先生だったと思うのですが、「不便益」という言葉を出されています。興味深く読んでみると、不便なのだけでも益がある。実は公共交通というのはここにどうも位置するというか、ここを狙わないといけません。なぜかという、「不便」の対義語は「便利」です。「便利」という言葉の意味を引くと「思いどおりになる」。でも、公共交通で思いどおりになることはあり得ません。絶対に。仮にあり得るとすると、1人に1台、24時間365日自由に使えるタクシーを置いておけばできるかもしれませんが、それはあり得ません。全国民の2倍、人間が要るわけですから、1人1台、そんなものは絶対無理なのです。

「公共」という言葉の意味を改めて見ると、一つは「共有」なのです。それと「社会全体が関わる」ということなので、絶対、便利にはならないのです。どこかで妥協しないといけません、場を共有しないといけません。であったら、そこでちょっと犠牲はあるけれども利益を得る、あれに乗るといえることがあるよね、というものを作るといっていかざるを得ないのです。

なぜこんな話をしたかという、次の話につながってくるのです。

#18 よく AI とか新しい技術を入れると全ての需要が満たせるという、何かどこか勘違いがあるように私には思えるのです。あるいは自治体の皆さんの中には平等にしないといけません、取りあえず空白地があったら全部埋めないといけません。そちらが何か優先になっています。でも、実はもう全部埋めるということはそもそも無理になっているのです。先ほど「輸送資源の総動員」というのも実は今までやっていたやり方というのはギブアップの状態になってきているので、もうそんなことはできませんと。

もっと言うと、ここに「悪平等」という言葉を書いています。これは、ある場所で言ったら発言を撤回するまで会議が紛糾してしまっていて、議事録に残る形なので、私は発言撤回の記録を書かされたことがあるのですが、結局、要らないと言っている所、使わないと言っているところに平等だからと言って税金使って資源をまくのはかえって悪、平等の真逆というかもっと悪い方向になってしまっています。使いたいと思っている人のところに資源が行き届きません。使ってくれている人の所に。ですから、医療のようにトリアージをせざるを得ないのです。

もっと言うと、お金を出しても、事業者さんに幾らお金を積んでもできないものはできないと言われます。そうするともうやむを得ません。公共交通の資源というのは無限ではないのです。それで、先ほどの不便益のところにつながります。あくまで時間を合わせて相乗りせざるを得ないし、公共交通は不便なのです。絶対便利にはなり得ない。ですから、もう限界がありますよというところを前提にして議論をしないと駄目ですし、全部満たそうとすると永遠に満たせません。だから、もう諦めるしかないというは言葉が悪いですが、要るか要らないかをちゃんと地元の方に判断していただいて、「要らない」と言ったら「うちは知りませんよ」、「要る」と言うなら「ちゃんと自分たちも犠牲を持ってやってください」ということをやらないと、とてもじゃないけど満たすことはもうできません。どこかが破綻してしまうということです。

今こそ「公共交通」で担う範囲は「トリアージ」の重要性 国の予算や制度に過剰に期待しない

・今こそ「公共交通」で担う範囲は「トリアージ」の重要性

人手も資源も足りない：やれる範囲は限られる

☞ 医療で言う「トリアージ」をするしかない

「空白地」は埋めなくて良い：要らないものをやる余裕なし

☞ 要るならば利用する覚悟を地域に求める(当たり前)

・国の予算や制度に過剰に期待しない

国にも責務があるが一番守る責務があるのは自治体

現場のことをわかっているのは国ではなく現場自治体

→ あてにするから持続可能にならない：それはまずい

19

#19 国もいろいろな制度があります。お金とかもあります。医療のトリアージという言葉がありますが、重篤な患者から拾っていくので、最悪、仕方がないという人もいます。でも、今の公共交通はまさにその状態なのです。人も資源も足りません。それを、全部の空白地を埋めようなどということをやっても誰も使わないのに空のバスだけが走っている。でも本当に需要がある所にバスが足りないということが起きるとやはりよくないのです。お金の使い方としても人材の使い方としてもよろしくない。それは公共交通という相乗りをして犠牲を背負ってもらう、その代わり値段を安く提供するという。手段についてはどこかで線を引きしかないので。残念ながら国の制度も公共交通はどちらかというと非常に予算が少ない。自治体の皆さんは非常に頑張って競争に立ち向かいながら国の予算を取ってきているわけですが、最初に言った金額の半額も取れないという状態が続いています。そうすると、どこかで自分たちが幾ら出せる、その範囲でここまでやるという、覚悟というは変ですが、投資するならある程度出さなければいけないし、国を100%当てにすることは難しく、現場の自治体の、分かっている方々がちゃんとやらないと持続可能にならないということも最後に申し添えたいと思います。

1. 「モビリティ」をめぐる「過去」と「いま」

2. 国の制度改正とモビリティ確保の考え方

3. 空白地におけるモビリティ確保の実例とポイント

4. まとめにかえて

20

公共交通として使えるもの考えるポイント

・ 輸送手段は過去も今も充分選択肢はあるという気づき

別に新しいものでないといけな理由はない

AI利用のオンデマンド、グリスロなども万能ではない

・ 既存のモードと事業者をどう扱うか

だが、どう担うのか、の視点を忘れずに:担い手の制約が最大

結局既存に頼るのならば官製民業圧迫→これは論外

・ どうにもならないときの考え方:基本は適材適所

制度に合わせて人は動くのではない

交通側の論理で相いれない部分は地域との調整が必須

21

#20 それでは、ここから少し事例を紹介しながらお話を進めたいと思います。時間でいうとあと 30 分ですね。

#21 少し今までよりは楽に聞いていただけたと思います。幾つかちょっと私に取り上げたもののヒントを最初にお見せしています。実は私が今からご紹介する中にはっきり言う目新しいものはありません。AI とかそういったものもほとんどないですし、ほとんどというか、はっきり言ってないです。グリーンスローモビリティの話はちょっとするかもしれませんが、それもちょっと話する程度です。

実は、今あるものも使い方によってはできますよということをお伝えしたいということが一つです。それと、今いらっしゃる交通事業者さんとか交通手段というものをつぶすようなやり方をすると、ここに「官製民業圧迫」という言葉を使っていますが、こういったことをやるとやはり持続可能にはならないので、そうならないためにどう渡り合っていくかということのお話を入れています。もっと言うと、交通側と相いれない地域もあります。それをどう乗り越えておられるか。適材適所の視点でやられているか。それをちょっとご紹介したいと思います。

考え方のヒントとして:事例の紹介

- ・ 地域検討会(大分市)の実践例
- ・ 地縁+支援の例: 函館Jバス、大分市広内、北九州、大野城
- ・ 柏原3丁目(福岡市南区)の実践例
- ・ 中心部商店街との連携:熊本市健軍
- ・ グリーンスローモビリティから乗合タクシーへ:延岡市
- ・ ダメな例
空白地解消が目的~地図の穴埋め
既存モードと役割分担できない、奪ってしまう=二重三重に同じ路線
見た目の経費だけ見て廉価なモードを選択する愚
AIだったらなんでも満足すると考える愚

22

「住民説明会」+「地域検討会」: 地域検討会設置のポイント(一部、協議会運営のヒント)

誰の声を聴くか

- ・ 『登録者・利用者』に聞くのが一番
= 登録制・予約制の強み
- ・ 自治委員も同席(地域特性を踏まえ)

どのように聞くか

- ・ 大原則は「行政が地域に向く」
- ・ 行けない人に足を確保
- ・ 時間をかけて全員に発言してもらう

せっかくだから

- ・ 目標設定や利用実績の報告も実施
- ・ タイヤ・ルートも決めてもらう(住民参画型の交通計画の実現)

23

#22 こういった中身をお話ししていきます。

#23 実は私がある大分市も、市は言うなというのですが、はっきりと失敗を経験しています。公共交通の空白地に対して最寄りのバス停まで相乗りでつなぐタクシーをやっています。地域数でいくと、市内で 30 地域弱やっています。中には消えた所もありますし新設した所もあります。意見聴取をしていく中でこういったことがやはり改めて浮き彫りになったのです。話の順からすると逆ですが、結論から先にお話をしておく、声の聴き方を気を付けないと本当に使っている人の声はず拾えない。たまたま、この大分の場合は登録者でしたので、登録制でしたので登録していて、誰が利用しているか、全部記録に残っていたので、とにかくその方をつかまえました。本当に使っている方です。

それから、聴き方も、行政が汗をかいて出向きます。実は声を聴くときに結構抜け落ちるのですが、「公民館でやります」と言ったときに、この手の交通を使えない方というのは公民館に行けないのです。公民館まで行く足もないのです。歩いていくにはとてもじゃないけれども、例えば行きはまだ下り坂だから行けるけれども、帰りはもう無理だと。では、そこに、ちゃんと足も用意するし、時

間をかけて発信していくと、絶対、何か言う。

そのときにちゃんと今これだけ使っていて、もう少し増やしたら、便数を増やせませうという話をしたり、バスのダイヤを決めるときに住民の方に意見を聴きます。スーパーの売り出し日から、病院にどれくらい時間がかかるかまで全部聴き出します。こういうことをやるようにしました。

大分市「地域検討会」の実践の実態
 - 地域も利用者も一緒に「協働」で考える仕組み -



- ・出席者はあくまで**利用者**(自治委員も出席)
- ・地域ニーズの把握(行先、頻度、目的)、ダイヤ改定協議、利用率の説明、増便可能性の提示など
- =「**地域で・利用者(住民参加)でつくる交通**」の意思決定機関として機能
- ・2012年11月より各地区で実施(年1回以上、総合計で年80超の訪問)
- ・検討会の結果でダイヤ改定実施した地区もあり

24

アンケート結果を反映した実証実験の反省:
 よく考えると利用者は参画していなかった

「調査」で把握することの限界

- ・アンケート: 利用者が答えていない可能性
- ・回答数・配布数や回数の問題ではなかった可能性

利用者は本当に意思表示?

- ・説明会に本当の利用者が行けないうに気付かなかった
- ・説明会参加・アンケート回答は「利用しない『利用者』?」

3つの「マ」を惜しまなかったか?

- ・「**テマ**」「**ヒマ**」「**オジャマ**」なしに本当の声は聞けない
- ・覚悟できるか? ← 短期で見たら生産性が低い仕事

25

#24 どんな形でやっているかというのがこの絵です。下がちょっと若干広めの所ですが、これは場所的に地域の集会所くらいです。前にいるのが市の職員です。上はどうももう個人のお宅です。こういう感じの話で、ここに座っているのは実は本当によく使っている利用者の方です。自治の方は1人置いていますが、本当に使っている方に膝詰めでお話を聴きに行くというのをやっています。約10年前からです。年1回しかちょっと行けませんが、年1回は絶対に行くと言う約束をしていて、年間に八十数カ所回ります。自治体の方はこれを見て「これは無理だ」と思った方も多々いらっしゃると思います。いきなり80はできなくてもいいですが、もう少し少ないところからやってもいいのです。これくらい膝を詰めてやると、例えばあるバスの時間を決めるときに、今日は〇〇スーパーの売り出し日だから1時間あれば帰れるので、帰りの便は1時間後でいいですとか、ある日は病院があるので早く終わる人と検査とかがあって遅く終わる人がいるから、帰りは2便作ってくれ、それでも間に合わなければタクシーで帰るといような話が出てきます。使う人が決めて、使うパターンでダイヤを決めるので、使わない理由がないのです。でもこれは膝詰めでなければ絶対にできません。このくらい膝詰めで話を聴かないと。アンケートをばらまいては駄目なのです。

#25 大分市が失敗したのはこれだったのです。アンケート調査をやったので大失敗しました。この膝詰めをやる前です。実は、ふたを開けてみると本当に使っていらっしゃる方はどうも答えていないのです。「不便だ、不便だ」「くれ、くれ」といような人たちがいっぱい答えていて、先ほどもここに書いていますが、本当に使っている人は説明会に行けなかったり声が出せなかったのです。アンケートの紙が来て「ちょっと私は目が悪からこんなの答えられないから」と言って、例えば息子さんとか娘さんをお願いして答えてもらっているものですから、本当に使っている人の声ではない答えが届いていて、実際それで増便をやったのですが全然駄目だったのです。誰も使わなかったのです。

これは1年半やりました。相当なお金をかけました。1年半のお金をドブに捨てた経験が、実はあれに生きています。そのときにやはり分かったのはこの三つの「マ」です。「テマ」と「ヒマ」と「オジャマ」です。「テマ」、面倒くさいです。手数がかかって「ヒマ」、時間がかかります。「オジャマ」、出ていけないといけません。でもこの三つをどれか一つでも惜しむと本当の声というのは出ません。本当の地域の交通はできないというのが分かりました。ですから、アンケートをばらまいてやると短期的には生産性が高いですが、長い目で見ると非常に非効率だということに気付いたのです。この失敗例が実は先ほどの話に生きています。

大分市における地域検討会：
設立の背景～アンケート調査の解析結果から(過去の分析より)

<p>現行のサービスへの評価 「もっと充実を」</p> <ul style="list-style-type: none"> バスサービスの充実 運行本数は多いに越したことはない 停留所を増やしてほしい
<p>交通サービスの必要性 「必要です」</p> <ul style="list-style-type: none"> ヘビーユーザーの意識は高い 使わない人にとってはどうでもいい MMのような訴えかけでは難しい？
<p>維持への負担 「あまり払わない方が・・・」</p> <ul style="list-style-type: none"> ヘビーユーザー=タクシーより安ければ それ以外=200円も払いたくない？ ルートやサービス改善では負担の可能性

2021/12/12 大分大学 福祉地域協働実践(大分市大分大) 26

実際の使われ方

- 本来:「路線バス」への接続のための端末交通
 - ⇒ 実際: 端末のみの利用もあり
 - 端末の車両がタクシー(緑)→そのまま終点から実車(割り勘)
- 病院や周辺施設の協力が得られるケースも
 - 診察時間の配慮、待合い環境整備など
- 地域住民が「おでかけ」する誘因に
 - 乗らないとなくなる→声かけて出かける→安否確認+外出促進
- タクシー利用者が置き換わる例も
 - ⇒ 「行政には協力するが収入減は痛い」
 - = 体のいい「行政が作った格安タクシー」はまずい

◎ 地域ニーズに合わせ、地域がきちんと考えた交通へ昇華する傾向

27

#26 アンケート調査で答えるとこんな声が出てきます。よくあると思います。こういった声が出てきます。ちょっと参考までにご紹介しておきます。

#27 実は実際にそうやって作ってもらった交通、結構こんな使われ方をされていて、幾つかちょっと挙げておくと、例えばそういう目的で行くので病院の方とかが理解してくださって、診察時間を配慮してくださって「あのタクシーで来ているからちょっと検査の時間を早くしてあげるね」とかやってくれたり、あとは乗らないとなくなると分かっているので、「毎回目標を達成していないからなくなるかもしれません」とか言うわけです。そうしたら、変な話、用もないのにでかける方がいらっしやるのです。何をしているのかというと、地域の拠点のセンターみたいな所に行ってただお話をして帰ってくる、あるいはスーパーでお弁当を買って食べて、それだけで帰ってくるというようなおでかけをしている方がいらっしやる。これは実は軽い安否確認です。近所、家にいるときほど安否確認ができないのです。地方に行けばいくほどそれぞれの家が離れてしまっているので、乗り物に乗ることで安否確認をしています。

ただ、下も最近ちょっと問題になっています。行政が作った安いタクシーという、それまでになっちゃう。普通タクシーを使っていた方が置き換わった例もあったそうで、タクシー会社との調整という意味では最近また課題も出てきています。ちゃんと地域ニーズを聞いて、地域に合わせた交通網が出来上がるといいなと思います。

地縁+支援の例: 地域と事業者の協働

函館市陣川あさひ町会「Jバス」
利用者=ニーズ
→ 町内会で「発掘」
それに動く人がいる
リソース
→ 既存路線・スクールバスと連携
既存バス会社を選択
その他
→ 町会主体で運行
財源は補助金なしで自主確保
地域に認知(+バス会社にもプラス)
※利用者減少で廃止の議論が
⇒ 政治的判断で存続は決定:ここからが勝負

2021/12/12 大分大学 福祉地域協働実践(大分市大分大) 26

大分市広内地区(自治会負担でバス維持)

53世帯・230人生活(2015年現在)
(背景) バス路線の廃止申請
↓
存続要望 ⇔ 補助制度なし/乗合タクシー転換示唆
↓
バス会社・行政に要求するだけではダメと判断
(内容) 自治会が経費負担(区費が1500円/月(かつては2000円))
1日2往復(朝 街向け2便/午後 街から2便)のバスを維持
※ 大分市は路線バスへの単独補助を行っていない
(注目点) 経費負担(犠牲)含め地元で必要性を議論して存続
利用の順成につながる(乗らないとなくなる)
※ 実態は高齢者の一部と小学生→これがなくなった:2022年3月で廃止
(ふれあい交通検討中)

2021/12/12 大分大学 福祉地域協働実践(大分市大分大) 26

#28 これもご紹介までです。実は路線バスが全くなかった地域があって、函館のちょっと奥の方で、五稜郭の方です。ここに町内会の方が、動く方がいらっしやあって、路線バスの会社をお願いして「Jバス」という地域住民用のバスを引っ張ったのです。値段が安いところだとタクシー会社に頼んだ方が安かったらしいのですが、スクールバスをやってくれていたのが普通の路線バスだったので、そこを大事にしようということで、その会社をお願いして、ちゃんと町会の財源も使いながら運行していったら、お客さんがちゃんと利用してくれたので、実は普通の路線に格上げになりました。そして、地域の方に敬意を表して行き先の番号をこの「Jバス」の「J」という部分をこの地域だけ残したという例です。

ただ、実はこれは大臣表彰まで取られたのですが、ご多分に漏れず人口減が進んでしまって廃止の議論が出てきたそうです。一応、ちょっと当座、政治的な判断で残すという判断にはなっただけなのですが、これからはもしかするとこの地域にこのバスを続けられなくなる可能性はあります。普通

のバスでもできることがありますという例でご紹介しました。

#29 似た事例が大分にあります。実は自治会費を月に2000円も取る。月に2000円の自治会費は高いですね。ですが、この地域の方はこの地域に入るバスを残すために、過去は陳情していたのですが、陳情ばかりでは駄目だということで、では幾ら出したら残してくれるのだという話を交渉した結果、では町内会費で出しますと言って、最低限の便数だけ残して、維持をしていました。ここは町内会さんがちゃんと自分たちでどこまで身銭を払うかというところで、払える範囲で便数を残してもらうという議論までやって、今まで山奥の集落に2便だけのバスを残してきたのですが、残念ながらここも人口減少というか、使ってくれていた小学生がいなくなってしまったので、もう路線が続けられないということになり、今度の3月でオンデマンドの交通に切り替わるようです。

地縁中心(+支援・応援)の例

北九州市「おでかけ交通」(観光地区ほか)

◎事業者のアイデアによる自然発生→行政が制度化→住民主導へ設計

- 事業者: 利用客の声に反応して動いた
- 基本は地域が動く仕掛け
協力と責任分担(市・地域・事業者)
補助金もほとんどない
自分たちで運営するための議論
- NPO・大学の関与、他の商店街の振興などに拡大
←ヒト・システム・カネ(=地域にあるいろいろな「縁」)につながっている

利用者でにぎわい地域もにぎわう北九州市「おでかけ交通」:何が違うのでしょうか



#30 もう一つ、これはどちらかというと行政主導というよりは事業者が主導ですけれども、ご紹介したいのが北九州市という所になります。北九州市という大都市ではないですかと思う方がいらっしゃると思うのですが、実は住んでいる地域と商業・工業の地域を極端にまで分けていたので住民が住む方、住民は山縁の所にへばりつくように住む形にしか取れなくて、住宅の土地がなくて、しかもこの紹介する所は昔スペースワールドという遊園地があった近くなのですが、今の日本製鉄、前の新日本製鉄の比較のお偉い方が住んでいたエリアで、車を持たなくても個々のタクシー会社がいつも送り迎えするような方々が住んでいたエリアだったのです。しかし、みんな高齢者になった途端に気が付いたら誰も車の免許を持っていない。家も車庫が作れる状態ではない。山坂になってしまって歩くのも大変なのだというので、途端に不便地が出来上がってしまいました。

ここにいたタクシー会社さんが地域を見て、乗り合いを作らなければいけないなということが、歩き回って分かり、やり出したのです。ただ、事業でやっているのでは意味がなくて、実はこれは地元を巻き込んで、最終的に……。これは横に書いてあるのですが、何か乗り物が欲しいと言ったら幾つか選択肢がありますよと市が提示して、地域でちゃんと協議をして、タクシー会社にするならご紹介しますと。それで、タクシー会社と地元が協議してそういう乗り合い交通を作りました。この仕組みをこの会社が作ったのです。市の制度に先駆けて作って、この会社が作った制度を市の制度にして他地域に展開するというのをやりました。

最初は本当に補助金も何もなかったのでみんなが分担して、議論して、どこでどこまでお金を払えるかというのをやり、実際、運賃を値上げしたりしてやったのですが、結果として、地域を巻き込んでいたので商店街の振興とか、大学がそこに関わったりして「地域を盛り上げるのを手伝います」などという動きにもどんどんつながっていき、いろいろなものが動くようになったのです。

#31 ここに紹介している写真はほんの一例です。住んでいるのはこんな所です。崖の上です。これくらいのハイエースが1台やっと通れるかなという道を、これだけのコースがあるのですが、6コースですが、これは全部1周20分以内です。それがこのタクシー事業者さんのこだわりでもあったのです。20分以上乗る乗り物はタクシーがやるものではない、それはバスとかがやってくれるものだ、そんな長いものはうちはやりませんと。実はそれくらいにすると1時間に2回回せるのです。等間隔のダイヤになり、覚えやすい。0と30。そういうものが組めるということが実はメリットです。

これは最初のころの車両で、今はもう新しいものです。真ん中にある商店街の福引きの景品で一番人気なのは、このタクシーの回数券です。要は水平エレベーターみたいな状態です。自宅のそばから乗り、20分くらいで下りて、まさに水平エレベーターの機能を果たしています。そして、この商店街に若い人が帰ってきたりして、実は今どき空き店舗ゼロなのです。

今日は交通の話ですが、こういった視点でものを考えると、MaaSの話ではないですが、目的とちゃんとつながって移動を作っていくというやり方を地域のコミュニティと一緒にやる。そうするとちゃんとこの会社も採算が取れるような仕組みです。実際はちょっと赤字らしいのですが、それでも広告宣伝費と思うと安いと。実際、このタクシーをやっていると普通のタクシーに乗ってくれるのです。それと、ドライバーさんがいまだに集まってくる。これをやりたいと応募してくるらしいです。それで一応、この会社は普通のタクシーもやってくださいという条件でドライバーさんを採用しています。歩合制のタクシーも一緒にやってくださいということで採用します。これはやりたいというドライバーさんが来ます。タクシー会社のドライバーで応募してくるということは、今時、珍しいです。

地縁+支援(+地元希望者が「応援」)の例
 福岡県大野城市「ふれあい号」
 ◎コミュニティ政策(=住民参画前提の取り組み)に移動をセット

- バスでカバーできない地区の存在とその対策
 → 実は『地域コミュニティ』支援の一部に位置付け
- 自治会内で「地域に役立ちたい人」と「移動が大変」な人のニーズのマッチング(「縁」づくり)
 → 責任や組合せて市が黒子として活動
 既存手段との調整(バス、タクシー、隣接バス)
- 資金調達を自治会に
 (店舗からの協賛金なども地域がとりに行く)

2021/2/12 32

2011.05.14開催のQサポネットの大野城市役所・見城部長の発表資料から引用
 10. 「ふれあい号」の運行ルート

- 2コースをそれぞれ週3日運行(1日4便)
- ボランティア23人で運営
- 20人/日が利用
- 日常生活に必要な場所を経由(スーパー、病院、郵便局、金融機関)←ここから広告収入確保
- 隣接する市の地域バスと連結

2021/2/12

#32 あと少し、福井のやり方に若干近いかなと思うのがこれかなと思います。福岡の大野城市、これは福岡市の隣の隣町くらいの所なのですが、ちょっと不便だというくらいの所の移動を地域コミュニティの資源、要は役立ちたいという人がいて、移動が大変困っている人がいて、それをつなげるのをコミュニティ活動でやりましょうということをやっている事例があります。市は一応、黒子で動いていて、資金調達も自治会がやってくれます。ですから、市が真水をじゃぶじゃぶ突っ込むのではなくて初動費用くらいしか出さない、あとは自分たちでやってねという形で移動支援をしている例です。

#33 やっていることはそんなに特殊なことではないのです。車は市が出して、ボランティアのドライバーが動いているだけなのですが、行きたい所を、バスがない所をなるべく中心にぐるぐる回ってあげる。回ると、幾つかそういう目的地があるので、この運行費を稼がなければいけないので、自治会の人たちがこういう所、スーパーに回って広告費を取ってくるのです。連れて行ってあげるからお金をくれと言って運行経費を賄います。

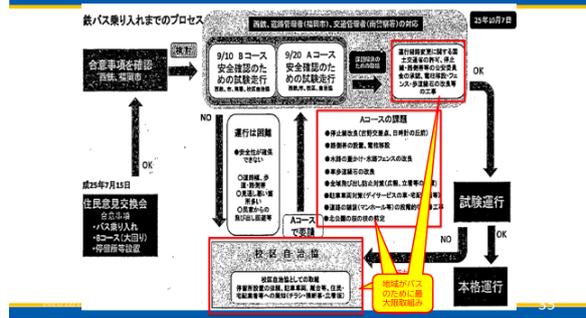
それから実はこれはちょっと隣町になってしまう、隣の市になってしまうのです。今までのコミュニティバスの考え方ですと隣の市に入った途端に面倒くさいからと言ってギリギリの所で隣の市に行かないルートとかを作ってしまう。目の前にスーパーがあるのにあそこは隣の市だから入れない。ここから歩いて行く。これは白ナンバーなのでそういう法律のしがらみとかがないので、実は隣町のスーパーに入っています。そして、実は隣町のバスと接続しています。

ですから、あくまで、どちらかというグレー的な色の輸送なので、積極的には推奨はできませんが、移動の考え方としてはヒントになる例だと思います。

本物の地域主導の典型例＝福岡市柏原三丁目



- ◆地域、事業者、行政のタイアップ
- ◆地域で利用意識醸成、取り組み
- ◆1年の実証運行を経て本格運行
- ◆市の財政支援は半年だけ →市の支援制度変更を促した!
- ◆既存資源活用が有効、の立証
- ◆「要る」人が議論し、汗を流し、つくりあげたもの
- ◆広報作り、広告取って、地域内消費までやれるか?



#34 もう一つちょっと路線バスの例をご紹介します。これも実は特殊なことはやっていません。はっきり言うとこの赤枠で囲まれているちょっと小高い丘の上に、ちょっと見づらいと思うのですが、オレンジ色という点線があります。今私がポインタでなぞっていますが、やったこととしては、実はこのバスを引きずり込んだだけです。ですから、何の新しい技術も入っていません。引きずり込んだだけなのですが、大臣表彰を取りました。なぜかという、これは1年間の実証運行だったのですが、目標値を達成しないとバス会社は運行しないと最初から突きつけていたのです。市の実証実験事業の補助も半年しかなくてどうしようかと。この穴は事業者さんが埋めてくれたのですが、実は地域と事業者と行政が、ちゃんとタイアップして、しっかりタイアップしてお互いの穴を埋めながら、例えば、住民の方はこういうふうに毎週、西鉄さんから、バス会社さんからデータをもらって「あとちょっとで目標達成です」とか「まだ達成できていません、このままではつぶれます」と、ずっとしつこいくらい見せ続けるのです。それで、乗ってもらうきっかけは何だろうと思ったときに、この広告を取りにいったのです。これは後で何の広告かご紹介したいと思います。

#35 バスを入れるまでの努力をこれだけなされています。逐一読み上げませんが、細かいところですと停止線、一旦停止の線、バスは大きくせり出すので停止線を下げなければいけません。電柱に引っかかったら下げなければいけない、そういうことを全部地域の方がチェックしました。溝ぶたをかけないといけない。デイサービスの車が止まる時があります。団地の中とか、そういうものを使っている方がいる。どうしようかと。そういうことを全部校区の方がチェックして、校区の方だけでできないものは行政の力を借りたりしてやりながら、とにかくバスが通るために何をやらいいかということをや地域の方が全部やってくれたのです。公園の桜の枝まで切ってしまいました。有名な桜があったらしいのですが、バスの上当たるから、バスのために桜を切るという判断をなさったのです。ここまでやる。



柏原3丁目の例に学ぶこと

- ◆「隼より始めよ」の実践の蓄積
自治会(町内会)の会議をバス時間に合わせる
自ら乗る、実践して伝える、波及する、の継続(広報)
- ◆バスでないとできないお出かけの発掘
飲み屋の広告を取ってきたことの意味＝地域ニーズ
バス利用のおでかけの実践:バスツアーなど
- ◆誰かに任せっぱなし、押し付け合いにしなかった
住民: 目標を守るために努力、非利用者含め協力
事業者: 地域の熱意をくみとり、事業継続性を考える
行政: 必要な制度の整備、調整役などの実践
※国土交通大臣表彰: 取り組んだ担当者(行政・事業者)は人事異動後後任の「初心者」がDNA受け継ぎ継続、実践

#36 そうすると、新聞も取り上げてくれて、先ほどの広告です。これは毎週地域に入れていっています。もっとバスを使ってくれということで使った人がこういう楽しさがあるよという声を毎週毎週伝えていっています。例えばバスツアーもこういうふうにあたりして、バスに乗りましょうという。

これは何の広告だと思いませんか。時間がだいぶ押ししておりますのでそろそろ終わりにしないといけません。これは実は地元の、地域の居酒屋なのです。お酒を飲んだら絶対に公共交通でなければ無理でしょう。地域にある居酒屋なので、このバスで行けるのです。バス停の目の前にある居酒屋

さんで、そこに行って、「俺たちバスに乗って行くから広告を出してくれ」と広告収入を得て、本当に飲みに行って、乗って居酒屋に行って、最終バスで帰ってくる。地域にお金を落としている。病院に行ってコミュニティ形成しているよりもよほどこれの方が健康的ですね。というようなことが実はできるのです。こういうのも実はコミュニティ交通ではないのでしょうか。ですから、ちゃんと西鉄さんも堂々と自分のところがやったと取り上げるし、新聞にも載りますし、大臣表彰ももらいました。

ですから、新しいことを入れることがコミュニティ交通ではないのです。今あるものをどうやって使って、どうやって地域の人が本当に総動員で回っていくかということをやっていくと何でもできるということをちょっとお見せしました。

#37 それをまとめたのがこれです。「塊より始めよ」で、やったということと、バスでないといけないおでかけの発掘です。もっと言うと誰かに任せっぱなしにはしない。もっと言うと、実はこれをやった当事者の方が全部異動した後に国土交通大臣表彰を取られたのです。バス会社も行政も。でもちゃんとDNAを引き継いで、きちんと今、事業として残されています。町内会長さんはさすがに年齢の関係で引退なさったそうで、後任の方に引き継いでいます。

健軍商店街「よって館ね」と肥後タクシー



- ・ 医商連携の取り組み(健康支援、NPO連携など)
- ・ タクシー活用の買利物物輸送サービス
- ・ 超小型モビリティによる配達(社会実験)
- ・ 多様な主体の連携、主ターゲットは高齢者

38

(補足)グリーンスローモビリティの課題

- ・ 「モビリティ」としての限界
 効率性挙げるなら「相乗り」⇔ 車両が小さい:大量輸送×
 車両:特殊、閉鎖空間ではない、電動 → 導入コスト
 車両設備、大きさ、性能 → 長距離長時間は無理
 だれが運転するのか: グリスロに限らず「担い手不足」は深刻
- ・ 「スロー」であるがゆえの限界
 「速くいきたい」「遠くに行きたい」は無理 ← ハードの限界
 スローゆえの競合:電動自転車、ミニカー、バイク
 (観光面)人力車、馬車、ウォーキングとの差別化は?
 ② 一歩間違えば「中途半端」な移動手段になりかねない
 =「手段」に飛びつかず、「目的」「お出かけ」に根差す必要性

39

(補足:参考事例) 延岡市方財地区の社会実験

- ・ バス停~集落の「ラストワンマイル」輸送
- ・ バスの延伸:道路幅員・運行上の制約で不可能
- ・ バス路線の存廃問題、バス停までの移動困難者存在
- ・ おでかけ促進のイベントも実施(健康施設)
- 【振り返って】
- ・ 「声」ほど需要がなかった
- ・ (これはグリスロの問題ではないが、利用は固定客数人に限定)
- ・ 狭い街路のドAトDに有利
- ・ 海沿いなど空気を感じながら走る場所には好適
- ・ 「見られながら走る」に地域は慣れるか?
- ・ 運転手確保、他モード競合の問題
- ◎【結果】バス残しつつ、地域主導乗合タクシー実施



40

#38 あとは拠点づくりのお話として少しだけご紹介しておきたいと思います。商店街の中にこういう荷物を預けたり、ちょっと寄れる場所を空き店舗に作りました。これは荷物を預けているところです。ここからタクシーを呼んでくれて、元々はこのタクシーでこの荷物だけを運んでいたのです。だんだんみんなが勝手に相乗りするようになって、タクシーの相乗りに結果的につながったという事例です。もし空き店舗があるような商店街があって、こういうスペースが作れそうだったらタクシー会社と協力して作っていただくと、結構自分たちで勝手に相乗りしてタクシーで帰ります。投資もほとんど要りません。やってみていただけるといいと思います。

#39 ちょっとグリーンスローモビリティの話をしたかったのですが、もう時間がないので割愛いたします。参考程度にご覧ください。

考え方のヒントとして:ダメな事例(例)

◎こういうことが目的だとまず「ニーズ」は酌めない

- 空白地解消が目的～地図の穴埋め
GISの授業ではない:「使わない」選択をした地域には不要
- 既存モードと役割分担できない、奪ってしまう＝二重三重に同じ路線を作ってもなんとも思わない(だめな「総動員」)
二重投資が問題になる行政で交通ではよく起きる例
→ そういう無駄遣いは公認なのか??
- 見た目の経費だけ見て廉価なモードを選択する愚
担当者の在籍中だけで判断しない:長期的視点で
- AIだったらなんでも満足すると考える愚
AIは「学習させて覚えるもの」:いま需要がなければ学習不能
AIだって人が組むものでは?

41

#41 逆に、ちょっと駄目な例のポイントだけパッと話をしておきますと、先ほども言ったとおりで、こういったことですね。例えば空白地解消とか、あるいは二重、三重に同じ路線を引っ張る、逆の意味の総動員をやってしまう例。あるいは見た目の経費だけ見て、安いもので、特に白ナンバーの輸送とかでどうしても見た目の経費が安くなるものがあるって、そういうものを見て持ってこられる。「あれを入れろ」とすぐ言われるのですが、そんな簡単にやはりできないのです。実は長い目で見ると結構高く付いているケースもあります。あと AI です。AI というのは実は学習しないので、何でもそんな技術を入れてすぐ解決するものではありません。でも、結構、こういうことをやっている例が多いので、気を付けていただければと思います。

1. 「モビリティ」をめぐる「過去」と「いま」
2. 国の制度改革とモビリティ確保の考え方
3. 空白地におけるモビリティ確保の実例とポイント
4. まとめにかえて

地域の「おでかけ」創出に資する「モビリティ(くらしの足)」を住民主体で創り出せるか?

◎以下のキーワードに忠実に全主体が向き合い、「自分ゴト」として取り組めるか?

- 「おでかけ」創出
- 「くらしの足」
- 「新たな」でないといけない理由

42

#42 最後にまとめにかえてということ。

#43 地域のおでかけ、私はモビリティを「おでかけ」という言い方をなるべくしたいと思っているのですが、そういったものを何とか住民主体で作るためにこういったことを考えるといいのではないかと、三つほど挙げています。なるべくその移動を「おでかけ」にしたい、それは「くらしの足」になります。「新たな」でなくてもいいということです。

キーワード①「おでかけ」創出

- 「移動」でないのはなぜか
人間はモノではない:空間移動するだけでは満足しない
移動ならば相手から来るパターンも:それでは無意味
- 「出て」×「掛ける」
「わざわざ」出ることを強いる:理解と満足が不可欠
「掛ける」:何らかの目的がないとただの「移動」
- 「愉しみ」がそこにあるか
業として、ビジネスとしてやる移動はもう限界
目的の満足度を高めるポイントが「愉しみ」

キーワード②「くらしの足」

- 観光客・視察客(行政・議会)向けの“アトラクション”?
それが目的ならばそれでも結構: 飽きられる覚悟を
「移動」は「見世物」なのか?: 乗客の心理がない
- なぜその足が必要とされるかの本質
動く必要がなければ、自分でできるというなら、必要ない
その現場を見ない「移動絵図」は使われない移動の典型
- 「くらし」という言葉の意味
おでかけできることは「くらし」成立の不可欠な要素
地域自体の存続、住民生活の維持、という意味を考える

#44 なぜ、「移動」ではなくて「おでかけ」にしているかということ、ここへ「出て」「掛ける」ということ。「わざわざ」行くということは、何か目的を掛け合わせないと、人間はベルトコンベアに乗って移動するものではない。楽しくないと移動しない。それをぜひ作っていただきたいのです。実はMaaSの根幹はここにあります。目的を一緒に作らないで、移動手段のことばかりを考えていると人

の目的がどこか置いてきぼりになってしまう。そんなものを作っても、移手段はできたけれども、行き先がないからでかけないというふうになってしまいます。

#45 それからあくまで「くらしの足」であることに徹底していただきたいのです。よく、新しいものはいろいろ入れていて、先進事例といって視察に行くケースがあると思うのですが、どうもアトラクションになっているのではないのでしょうか。移動というのは見世物ではないのです。あくまで暮らしの中の道具として定着しているものでなければ意味がない。しかも、やはり必要であるものとしてちゃんと使われないといけない。動く必要がなければ、自分でできるというのであればわざわざ手当をする必要などないのです。それができない人のために忠実にやらなければいけません。出かけられないと暮らしができない。そこが根底にあります。見世物の移動を作っているわけではないので、人がやはりそこで住める、生きながらえるというところにやはり焦点を置いた方がいいです。

キーワード③「新たな」でないといけない理由

- 「今までの」ものでやれている(できている)ものは何か
実はほとんどの「やりたいこと」は既存のものでもできる
話す前から、現場見る前から「新しいもの」に飛びつくのは？
- 「枠組み」でできないものは何なのか
単なる「協議不足」「理解不足」→技術以前の問題
何が足りていて、何が足りないのかの理解 →これが不足する案件多
インフラ整備、法制度改正→すぐにはできない、短期的に評価不可能
- 「新たな」が活きる部分はどこ(何)なのか
課題の解決が既存リソースで「本当にできない」場面に限られる？

流行語に踊らされない「おでかけ」

- 出てもはやされ、消えていく？ = 「新モビリティサービス」も二の舞？
- コミュニティバス: 不正確なムーバスコピー量産、コミュニティも確保できない「空気輸送」
 - 「乗合タクシー」: 乗り合っていない「激安」個別交通化 → タクシー会社を破綻に??
 - 「デマンド交通」「○○シェア」: 全員のデマンドは満たせないのに(アローの不可能性定理)、満たせると思ってしまう「システムによる“最適化”幻想」
 - 「ボランティア輸送」: 「ボランティア=美」で違法も正当化?、負担できなくなったらジエント
 - 「自動運転」: 現状はインフラで大きく左右、全自動はまだだ
 - 「超小型モビリティ」: シニアカー・軽自動車・ミニカーといった既存技術を無視して「小さいことはいいこと?」の新型車礼賛
 - MaaS: 公共交通で移動し慣れている人は「頭の中MaaS」=やるならこままでいかないと今やっているのは、使い慣れていない人に「玄人向け+合体+アプリ」?
- ◎海外は海外です、日本は日本です。不正確なコピーはかえって事態を悪化させます。

#46 最後、「新たな」でなくてもいいというのは、実は今までお話した中身もそうなのですが、別に新しいものは何も入れていないのです。やりたいことがほとんど今あるものでできるのです。単純に協議をしていなかったり、理解が足りなかったり、何が足りていないかとか、そういうところを見ないで新しいもので何か解決できると思ってしまうと、そこから間違いが始まります。でも、ちょっと協議すればできるものもいっぱいあるわけです。いきなり大きなものを、法改正とかを求めるとなかなか難しいので、今のところ今あるものでやるしかありません。本当に新しいものを入れなければいけないところは、よくよく見ると本当に解決できないごく一部の部分だけだと思います。それを見つけることは多分、相当大変です。長期的に時間がかかるとお思いますので、むしろ、そこに行き着く前のところはまだ全然できていないので、やはりそちらにしっかり地に足を着けて考えてみるということが大事になるのではないかと思います。

#47 何度も言っていますが、流行語がいっぱい出てきました。海外がいいとかと言っている人もいっぱいいます。でも海外は海外です。日本は日本です。先進事例もそれぞれの土地とか条件によって向き不向きがあります。それをちゃんと見ていただきたいというふうに思います。

「流行語」=「ツール」、適材適所に活かす

- これまで出たは消えた「流行語」に飛びついた反省を
補助金、流行、...よりも「おでかけ」を熟知すべき
→ 最優先は「必要なおでかけ」確保 + 今あるツール活用
新しいものは、上記で不足あるいは充実するために使うべき
- 「ツール・道具」は「活かせば」機能する、の大原則に
「何を満たす」ための「ツール・道具」なのかに立ち返る
→ モード選択: 空間の広さ狭さ、距離、時間
その他: 必要な情報の範囲、客層、移動範囲、などに注目

守るべき、創るべき、育てるべきは何か？

- ①人々の「日々の営み」を支える「おでかけ」
 - 今やこれができなくなっている: IoTで全ては代替できず
 - 全員が満足する解はないが、妥協点は見つかる
- ②日々の営み「+α」の「愉しみ・豊かさ」を支える「おでかけ」
 - ①は「持つてくる」ことも動かないと老化、医療費増など
 - 「マイナスの消費=医療」から「地域も、住民も、豊かになる消費」を誘導する「おでかけ」=このためには「目的」「目的地」づくりが必須
- ③外から来た人が「動けて良かった」と思える環境
 - 「わざわざ」来る人への最大のおもてなしは「動ける」こと
 - 動けばお金は循環する、動けなければ「行かない」し循環しない(×病院通い)

#48 あと、流行語にやはりいろいろ飛び付いて、ツールに飛び付くとやはりいろいろな必要とされるおでかけが全然できないままにお金を使ったというケースもいっぱいあると思うので、もう一度こういったところにも立ち返っていただきたい。

#49 若干繰り返しになりますが、こういったものです。日々の営み「+α」。そして、もっとよければ、外から来た人が「ここに来て動けてよかったな」と思うおでかけが、そういった皆さんが今から作られる移動の中で演出できれば、かなりいいものが出来上がると思います。真ん中の方に少しだけ書いていますが、病院へ行く足を確保したらいいという移動はそろそろ卒業した方がいいかと私は思っています。病院に行く移動はきっと楽しくないので、長くは続かないと思います。

エンリケ・ペニャロサ氏の講演より
 一何故バスが活きた民主主義の象徴なのか—
※詳細は
https://www.ted.com/talks/enrique_penalosa_why_buses_represent_democracy_in_action?language=ja を参照

- 先進的な都市 = 貧困層が車を利用することはなくとも 裕福な人が公共交通機関を利用する都市のこと
- 先進的と後進的な都市の本当の違いを生み出すのは高速道路や地下鉄ではなく 歩道の設備がちゃんとされているかどうか
- どの地域でも思想的・政治的に大切なのは、都市で一番大切な資産・道路スペースをどうやって分配するか
- 合法的造成物であっても、間違った場所にも建てており都市圏から離れていけばローコストで頻繁な公共交通機関を提供する事は不可能
- これからの50年の間に私たちが築き上げていく都市は、未来の数百万の人々の生活の質 さらには幸せを決めるもの

→ 生活に必要な「おでかけ」が自動車に依存しないのでできる都市こそが「先進的な都市」
 ~ そのために必要なのは「公共交通」と「歩ける空間」



#50 最後にこんな話を載せています。全部は読み上げませんが、実はおでかけが自動車に依存しないのでまちこそが先進的な都市だと名言を言われた方がいたのでそのまま引用してみました。地方都市で完璧には無理かもしれませんが、一部でもこれができるようになると本当にいい、そこに住んでよかったと思う土地がきっとできると思うので、ぜひそういった土地を作っていくために、私も今後お手伝いしたいと思います。この地には川本先生という立派な先生がいらっしゃいますので、ぜひ先生のお力にすがっていただくのが一番いいと思うのですが、何かお手伝いできることがあればお手伝いをさせていただければと思います。

ちょっと最後はバタバタになりましたが、お話、これで終わらせていただきます。ご清聴ありがとうございました。

【質疑応答】

(司会) 大井先生、ありがとうございました。では、少しお時間がございますので、両会場またはウェブからの参加の方々、ご質問がありましたらお願いしたいと思いますがいかがでしょうか。

(大井) 飛ばしてしまったので申し訳ありません、後半の方。

(司会) たくさん事例を紹介頂いたのと、ポイントですね。どこでも空白であれば埋めようとするという単純な話ではなくて、地域の望んでいるものを丁寧に確認しながら、一緒に、協働で進めるという、ある意味当たり前のところなのですけれども、それを丁寧にやっていくというところが一番ポイントだなということを改めて、今のお話を伺って、伝えていただいたのかなというふうに思います。また、地域、地域で違うというところもあるので、あまり先進事例に飛びついてそれがいいのだと単純に決めつけないこと。そこら辺も今示唆を頂いたのかなと私は感じました。どうでしょう、文京の皆さま方とかいかがでしょうか。何かございましたら、またウェブの方。

(大井) 川本先生が的確過ぎるくらいまとめていただいたので、私、話さない方がよかったのではないかと。

(司会) よろしいでしょうか。

(大井) 今、ちょっと手が挙がったので、こちらの方で。

(参加者) 先生、ありがとうございました。今日の議論と少し離れてしまうかもしれないのですが、越前市役所の者です。今、われわれの業務というか仕事としては、新幹線が福井県内に開業するの

に向けて、観光客向けに公共交通を考えるみたいな視点もすごく求められています。そこ今回のお話とちょっと離れるかもしれませんが、その点についてはどういうふうにお考えでしょうか。最後の方で少し触れるだけでいいですが、その点ちょっと。

(大井) ご質問ありがとうございます。観光客向けということで、必要だと思うのですが、私は実は観光客向け、結構悩ましいなと思っている部分があります。なぜ悩ましいと思っているかというと、実は観光客は2度目来る保障がないのです。普通に使っている交通のお客さんみたいに月に1回とか2週に1回とか必ず使うという保障がないので、下手すると、1回来たら飽きられてしまいます。1回来たらもう使わないという交通が出来上がってしまうリスクが若干あるのです。それをどう組み込むかということはすごく悩ましい。例えば、地域でやられている日常の交通の中に観光地がある、普通に観光地みたいな所が存在しているような所であれば平日はどちらかというところ少し生活に密着しつつ、観光地にも寄りながらというのをやりつつ、土日は例えば交通事業者さんも少し休みのダイヤとかで人が少なくて済んだりするので、むしろ観光地に直行させたりしてなるべく頻度を上げてあげる。買い物に行けるような所とかとセットにして頻度を上げてあげるようなやり方くらいしか、そこが落とし所かなと。要するに日常の足も維持しつつ、ちゃんとそういう観光の所に対応するというのが一つの軟着陸かなと思います。観光客向けに別にあつらえるのは、よほど多いときはいいのですが、減った途端にダメージが大きくなるので、なるべくならどうかと、個人的にはそういう気がしています。すみません。お答えになっていますか。

(参加者) ありがとうございます。

(司会) ありがとうございます。あと1点くらいありましたらお伺いしたいと思います、いかがでしょうか。若狭会場の方、よろしいですか。

では、時間もまいりましたので、以上で大井先生のご講演の方は終えさせていただきたいと思えます。改めまして大井先生、ありがとうございます。

(大井) どうもありがとうございます(拍手)。

以下 参考資料

(当日時間があればお話しします／質問時などで対応します)

(参考1)輸送手段のいろいろ

法制 料金	道路運送法 (4条適用)		道路運送法 (79条適用)	
	有償	無償	有償または無償	無償
大量輸送	集合バス(一般の路線バス)			(注1) 商業施設の送迎バス スクールバス
中量輸送	コミュニティバス 集合タクシー(バス代乗型) アマシロバス 集合タクシー(バス代乗型・フィーター輸送型)	コミュニティバス 市町村運営有償運送(市町村バスなど)		
小量輸送	デマンドタクシー 福祉タクシー 一般タクシー	高齢者有償運送 福祉有償運送	自治会等による送迎 (注2)	病院の患者送迎 福祉施設の送迎 自主的な送迎(家族・近隣住民・ボランティアなど)

53

(参考2)移動サービスに関する制度

料金を取るか否か、主目的が何かで制度は多様
・・・細かい内容は通達等で決まっている現状



54

(参考3)移動サービスの運営主体

NPO以外にも様々な主体が運営、組合せは複雑

運営主体	自治体	NPO等 任意団体	民間 交通事業者	施設・病院・企業
公共 法人 社会・非 営団体 等	分給分業 (運送) 分給分業 (福祉) 分給分業 (福祉) (3セク) (福祉) 分給分業 (福祉)	分給分業 (福祉) 分給分業 (福祉) 分給分業 (福祉)	分給分業 (福祉) 分給分業 (福祉) 分給分業 (福祉)	分給分業 (福祉) 分給分業 (福祉) 分給分業 (福祉)
民間 交通事業者	分給分業 (福祉) 分給分業 (福祉) 分給分業 (福祉)	分給分業 (福祉) 分給分業 (福祉) 分給分業 (福祉)	分給分業 (福祉) 分給分業 (福祉) 分給分業 (福祉)	分給分業 (福祉) 分給分業 (福祉) 分給分業 (福祉)
施設・病院・企業	分給分業 (福祉) 分給分業 (福祉) 分給分業 (福祉)	分給分業 (福祉) 分給分業 (福祉) 分給分業 (福祉)	分給分業 (福祉) 分給分業 (福祉) 分給分業 (福祉)	分給分業 (福祉) 分給分業 (福祉) 分給分業 (福祉)

55

交通といえばこれ(10年ほど昔) 【何が起きたか】

- **不完全な猿真似(コピー)の登場と乱立**
100円+循環の「コミバス」ブーム → 適用条件の無視・不適合で「猿真似」(結果)使い物にならない、民業圧迫、財政支出
- 「大臣表彰制度」「連携計画」「啓もう書(←学者・ジャーナリスト)」が招いた弊害: 真似、失敗、慢心
事例が少なかった → 表彰事例 = 視察増 = 「成功」した「ように見える、勘違い」も法の理念をそっこのけで「とりあえず計画」(← 作るお金で公共交通延命、コンサルのテンプレ蓄積) → 1400円/人 かかるデマンドの事例が「先進事例」? 計画のほとんどが「現状紹介・分析」?
- 「システム信奉」が招いた悲劇: 末端自治体や事業者が困る羽目に
議員や首長の誘導 × システム屋の口車 = 「かっぱえびせん」(S県のデマンド施策)
- ◎ **結論: 「不都合な事実」を見ずにはじめ、「かっぱえびせん」に**
不都合な真実: 地理的条件、人口、施設配置、事業者対応力、コンサルの束力、自治体職員の学び力
かっぱえびせん: 「やめられない、とまらない」→ 赤字垂れ流し、悪例も継続 ~ 頻繁な法改正の元凶

56

交通といえばこれ(いま)【何が起きたか】

- **使えないMaaS**
実態は「くっつけただけ」:
元サイトや各機能が洗練されてない: 行きたいところに行けない
広報もない: 検索しても出てこない、だから誰も知らない、使わない
システム屋の荒らしの後は?: 「実証実験の屍」
「使い捨てアプリ」乱発、放置、次の補助狙いで乗り換え、だれも責任取らない
- **グリスロ・新モビ・自動運転・AI**
適材適所になっていない:
「走らせた・使った実績」があればいいの? (入れるべきところで実験がない)
コストパフォーマンスの悪さ:
高い、使えない、管理が大変 = イメージだけで買うべきではない

57

交通といえばこれ(いま)【何が起きたか】

- **GTFS、AI配車**
データはただではない: 自治体や事業者の業務負担になる例も
既存検索サイトにあげたデータを改善・統合する方が先では?
システム代より労働者を雇ったほうが経済的にも貢献しコスト安では?
(特に地方)
データにするなら補助金や路線申請の書類を電子化すべきでは?
- (参考)IC、決済システム
共通化したほうが便利に決まっている、が...:
ハードルは高い導入コスト、決済手数料、資金流出、プレミアム付補助出ても無理:
導入時の費用感がない補助金の安さ、量産しても下らない導入費

58

デマンド交通とは

- 一般論
- 事前予約: 需要(Demand)がある時のみ運行
 - 小型の車両: タクシー(セダン型)かワゴン車
- その実態
- 運行時間帯・回数を限定するか
 - 運行区域・路線・乗降停留所を限定するか
 - 利用対象者を限定するか
- * バスでもデマンド運行はできる
(利用者の多くない一部の区間に限定)

59

地域とニーズに合わせて様々な形態を

利用対象者	停留所・路線	運行頻度	実態例
だれでも	限定	毎日	熊本県菊池市 (観光系デマンド)
		隔日	?
	区域運行 (域内であれば限定せず)	毎日	熊本県菊池市 (バス廃止代替)
		隔日	佐伯市?
地域住民限定	限定	毎日	熊本県荒尾市
		隔日	大分市 (ふれあい交通)
	区域運行 (域内であれば限定せず)	毎日	福岡県八女市 熊本県長洲町 (さんぎょタクシー)
		隔日	豊後大野市 (あいのりタクシー)

60

デマンド交通は特効薬? ①

- 「適性」がある
広域・長距離には不向き
ピーク時多客の地区には不向き (物理的制約)
外来客には「限定交通」; 「公共交通」ではない
(菊池市: 菊池渓谷へ行く足がデマンド=使えない)
- 費用削減にはならない
タクシーを貸切チャーターする費用を考えると
運行しないからその日の費用が減るだけ
(= 実際は運行しない日も拘束される)
システム導入=メンテナンスコストはどうする?

61

デマンド交通は特効薬? ②

- 赤字には変わらない
他の手段で成り立たないから = 赤字は前提
1人当たりの輸送コストは
鉄道 > バス > タクシー > 自家用車
→ とはいえ、タクシーより高いデマンドはあり得ない
- タクシー会社をつぶしてしまう可能性も
暇にするより「まし」だからデマンドを受託するだけ
(受託分は固定的に収入が入る)
デマンドに全部代替すれば内部補填も不可能に
(長洲町: タクシー会社の廃業)

62

@「バス > コミバス > デマンド」?

- コミバスやデマンドが安い理由
→ 安い事業者が入札: 「安い」とは?
... 入札時にみる「費用」は「運行費用 = 可変費用」だけ
※ 固定費用はどこが持つのか? は不透明
- 既存バス会社が高い理由
整備・間接部門などの経費(人件費等)が含まれる
... 「可変費用」だけでなく「固定費用」もかかっている
⇒ そもそも条件が違っている!

63

「固定費用」の考え方を

- 「固定費用」でやっていることはあまりに大きい
地域全体(≠単一市町村)の路線ネットワーク維持
→ 単一路線だけ運営できれば良いのではない
地域の雇用維持: バス会社は地域の重要な雇用
- ⇒ 地域全体の維持費用と考えると高くはない!
... 特に失業へのコストはバスの維持費以上に高い
ボードレス化する移動は規模でカバーすべき
- ※ 路線バスと小規模輸送の役割分担は重要
ただ包括委託したほうが効率化する可能性が高い

64

公共交通は「便利」にはできない: 「不便益」の増大へ

- 公共交通の「合わせるための不便」= 不便益(不便だからこそ得られる価値や効用)を評価する
目的地と拠点の間を歩くようになる → 健康面への効果
サービス供給の効率化 * 「便利」= 「思い通り」 → 「公共」とは担いれない
公共交通は「不便益」を大きくすることはできるツール
= MaaSの根幹(目的移動を考えたリアルプロデュース)視点の必要性
- 「空気のような存在」「あって当たり前」「移動だけを事業で行えばよい」環境は終わった
地方部、過疎地からすでに担い手も含め撤退戦に入っているのが現状
自動運転、AI、グリスロなど: 解決は「移動」だけ、費用化まで待てない
運転士不足: 若い層を取り込んででも活躍できるまでには数年は要
- 地域の「くらしの足」「おでかけ」を全関係者で真剣に自分事として議論
「事業」優先の考えから「ネットワーク維持」優先の観点へ
「利用」あるいは「目的づくり」から総力戦で始める公共交通の確保維持

65

3. 福井県内の共助型交通活動団体の交流会関連資料

交通空白地における公共交通の確保に関する交流会（県内での取り組み紹介）

（司会） では、時間がちょっと過ぎましたけれども、ただ今から交流会の前半を始めたいと思います。まず、それぞれの団体の方々から4～5分程度活動の紹介を頂くことにしたいと思います。①～⑥まで順番にいきたいと思います。それをひとつお終えましたら、それ以降は後半部ということで、班に分かれて意見交換をしたいと思いますので、よろしくお願ひします。

では、まずトップバッターとして①福井市高須町自治会の輸送活動についてご紹介の方、お願ひしたいと思います。ご説明いただける方、前の方にお越しいただいてよろしいですか。資料を共有しておりますので、よろしくお願ひします。

① 福井市高須町自治会の輸送活動

畑 健一 高須町自治会輸送活動運営協議会（福井市）

（以下、スライド# 併用）

#1 こんにちは、皆さま。この資料にご紹介していただいています、福井市の高須町で、ボランティア活動による主に高齢者の輸送活動の事業をやっているところです。高須町というのは福井市から約20km離れた山間部の集落で、非常に孤立しています。以前から高齢者の交通手段をどういうふうに確保するかということが長年の念願でした。市役所に対して、近くを走っている京福バスがこの辺まで延びて欲しいというニーズを、移動効率が悪いということでなかなかそういうこともうまくいかないの、市役所からある提案がなされました。それは島根県の方で住民がボランティアで高齢者の買い物とか通院の足を確保しているということで、そういう先進的な取り組みをこの福井でもやってみませんかというお話がありまして、それでいろいろな意見がありましたが、では取り組んでみようということで、町内で始めました。

平成22年度くらいから開始しまして、約10年になります。目的としましては高齢者の通院とか買い物とか役所に行くことを支援するということでしたが、ちょうど事業スタートが10年前の8月だったのですが、9月から主に買い物についてということを県民生協が移動販売車という事業を開始したので、食事の買い物はほぼそれで何とか解決できるということで、主に輸送活動の目的は通院と役所等への交通になりました。市役所の方が、そういうことに加えて高齢者の趣味の活動というのですか、近くの温泉に行ったり、そういうことに使ってもいいですよと言われたのですが、その辺はなかなか広がらなくて、通院にほぼ限定するような活動になっております。

当初は週2回だったのですが、今はもう週1回から2回くらいの利用で、中長期的にはどんどん増えていくのではないかと考えていたのですが、意外と増えなくて、日平均1回の運行につき利用者が2名から3名となってきております。実際、この2名くらいが困っているのかというと、そうではなくて、4人か5人くらいいるのですが、その人たちは個人的に解決してしまっています。やはり近くの人にお金を出して通うとか、そういうことでなかなかそういう町内で運行してるバスがそういうニーズに対応できていないということが一つ、問題としてあります。

#2 それで、町内の方からのいろいろな補助につきましては、必要なときには補助をしますけれども、基本的に利用者の方から250円頂きて、それで何とか、ちょっと赤字ですけどもやってきております。今後の課題としてはどんどん高齢者が増えてきていまして、人口的には減るばかりです。集落は約60～70名くらいの人口なのですが、70歳以上が半数を占めているということで、今後どうなっていくのかなと思っております。一応、簡単な報告で終わります。これでよろしいですかね。

自治会等輸送活動事業の概要

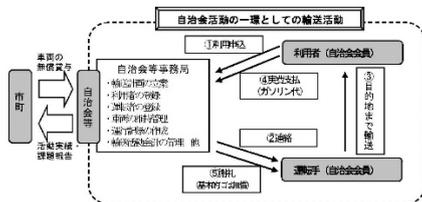
1. 目的

県が平成22年度に創設した「集落輸送活動支援モデル事業」の元、地域住民による助け合いを前提とした新たな輸送活動の取組みを支援し、その活動成果を検証・評価の上、中山間地域・高齢化集落の生活交通を補完する新たな仕組みを確立するために事業開始された。

2. 制度概要

○基本的な仕組み

- ・ 高須市が、多数乗車に適した車両(ワゴン車等)を購入し、対象自治会に無償貸与
- ・ 自治会は、運行時間や運行経路の設定、運転手の確保、利用者からの予約の取りまとめ等を行う
- ・ 高齢者等(自治会会員)の日常生活に必要な輸送活動を実施
- ・ 利用者は、ガソリン代のみ負担。輸送活動に必要な経費は、基本的に自治会費から支出



3. 輸送区域

主な運行経路は、下記を原則とし、利用者の要望等も勘案しながら柔軟に、かつ、効率的に運行するものとする。

(往路)

高須町⇒福井温泉病院⇒福井市川西連絡所⇒藤岡病院⇒柳原⇒高須公民館⇒高須町

(復路)

高須町⇒高須公民館⇒柳原⇒藤岡病院⇒福井市川西連絡所⇒福井温泉病院⇒

ハニー七瀬川店⇒高須町

4. 輸送頻度

輸送頻度は、下記に定める曜日及び時間を原則とする。

1) 運行曜日：火曜日、木曜日、土曜日

2) 運行時間

(午前・往路) 高須町発時刻 7時00分

(午後・復路) 高須町発時刻 15時00分

5. 運営体制等

1) 自治会輸送活動運営協議会

○構成員：高須町自治会役員、高須城山老人クラブ会長及び高須町女性クラブ会長

○役員：会長、副会長2名、会計1名、監事2名

2) 運転者

○二種免許所持者を除き、国土交通大臣認定運転者講習(市町村運営有償運転者講習)修了者とする。

○運転可能日をあらかじめ登録し、予約状況に応じて自治会輸送活動協議会会長が調整する。

3) 利用方法

○利用者は、原則として前日のうちに自治会員に予約するものとする。

○高須町内の乗降場所は、JA 倉庫前とする。

○1回の乗車(片道)につき、利用券1枚(250円)を運転手に手渡すものとする。

○利用券は、自治会役員から購入する。

○使用目的(主に送迎)や輸送区域について事前に許可申請を出し、区域外施設を利用している。

6. 課題と今後の展望について

住民の共助により運営されており、低コストで公共交通を補完するシステムとして機能している。高齢者など継続的な利用者はいるが、他に利用する人が少ない現状である。町内には運転手の乗降者も数人いることから、今後も利用可能な事業として町内での周知が課題となる。送迎や買い物などの日常生活に支障をきたしている地域が他にもあることから、この事業がモデルケースとなり高齢者の日常の移動手段確保の一助となることを期待している。

(司会) はい、ありがとうございました。では、今度は若狭会場の方から、若狭町の買い物支援ボランティアの明倫買い物クラブとみそみ買い物メイト、この二つの取り組みについてご紹介いただきたいと思ひます。では、まず明倫さんの方からお願いできますでしょうか。

② 若狭町買い物支援ボランティア「明倫買い物クラブ・みそみ買い物メイト」

小西 清光

明倫買い物クラブ (若狭町)

#3-4 ご苦労さまです。明倫買い物クラブの代表をしています小西と言ひます。時間が5分ということなのでレジュメに従って説明します。明倫地区というのは、この会場である若狭地区の明倫小学校下の3集落で、人口863人、高齢化率42%です。先ほど話がありましたけれども、明倫小学校も間もなく統合されて三方小学校になり、来年の3月で閉校になります。そういう地区です。

先ほどの高須さんは10年やっていますけれども、ちょうど8年前の平成24年に福祉関係者(民生委員、福祉委員、老人家庭指導員)、三役がありますから全部で12人がいろいろ相談をして。私はそのとき民生委員2期目で責任者になっていたのですが、このときに、前年に社協が貸し出しの車両を買うということになりました。トヨタのVOXYで7人乗り、車椅子仕様で5人です。それで区長さんにも相談しました。なぜ区長さんに相談するかというと、移動販売車の方とかいろいろな方がおられますので「こういうことを行ってもいいか」と。「それはいいことだ、やろう」ということで、11月にアンケートを取りました。先ほどアンケートのお話もありましたけれども、そのアンケートを基に翌年、25年3月8日から運行を始めました。

最初は利用者15名、ボランティア17名、1週間に1日、木曜日だけ午前中と午後と1便ずつ、1便は上中方面、PLANT-2ということで、時間でいうと20分ちょっと、弱なのですが25分と書いてあります。もう1本、1便は三方、これは近くです。約10分です。2便を運転することになって、2班

で編成して始めました。

翌年、もっときちんとやれということでもう1回アンケートを取り直しして、25年8月から利用者20人、ボランティア20人、それぞれ利用者も運転者も4班ずつにして、班ごとに責任を持って運行することにしました。毎週木と金曜日、2便ずつ運行しました。

ところが、先ほどもお話がありましたけれども、利用者が4班あって、日によっては1人だったり、なかったり、そういうことがありましたので、班の編成替えをして途中から3班で運行しました。それもちょっと書いてありますが、それから後、また幾らか経って、人数も減ってきたので今度は3班にして1便は休んでいます。

現在は、ABCDあったのですけれども、A・C班だけ運行してB班は休んでいます。それは後の運行の状況のところに書いてあります。その運行の計画は、3カ月ごとに班長会を開いていまして、これで決めています。利用者の希望とか運転車の希望を聞きながら計画を立てることにしています。

次のページの②の資料は、利用者に渡す資料です。1回100円です。往復で100円です。それから、木・金と運転するのですが、4便あるのですが、金曜日の方は木・金だけ運転するので社協の車を満タンにして返します。社協の車は借りるだけで、満タンにして返せばいいということです。

それから、利用者からは1回100円頂いてガソリン代にしているのですが、これでは足りません。これは地域づくり協議会の傘下にありますので、そこから不足分を出していただいています。

今までのところ、大きな事故もなく過ごしているのですが、現在では運転手は3カ月に2回の運転、利用者は毎週利用します。今までで延べ4000人近くこれで運んでおります。

課題ですが、私も年を取ってきましたけれども運転手が年を取ってきます。75歳の方にはもう無理を言っていない。今のところ、70代までで辞めていただいて、新しい方を補充して何とか行えています。最近の若い人は全部仕事をしているので、なかなか頼みにくいのです。それから、今後、一時と比べて4班、3班、2班となって利用者が減ってきているのですけれども、今後どのように変わっていくか分からないですが、運転手は今のところ20人キープしているので4班でもできるような体制だけは整えておいた方がいいかなと思いつつながら、運行しています。

②の資料は先ほど言った利用者向けの資料です。③の資料は10月と11月と12月の運行表を名前を消して入れました。そこにBとCとDとちょっと書いてあるのですが、4班編成したときにはそういう編成でした。今は11月、12月にあるように、週2便、木・金で運行しております。以上、明倫の説明を終わらせていただきます。

若狭町買い物支援ボランティア「明倫買い物クラブ・みそみ買い物メイト」

竹原 正雄 みそみ買い物メイト（若狭町）

皆さん、こんにちは。私はみそみ買い物メイトをやらせていただいています竹原と申します。先ほどの明倫地区の隣のみそみ地区で活動をしています。みそみ地区は11集落ございまして、2,200人、820世帯の地域です。平成27年7月からやっています、現在、今、8年目です。利用者が今、75名登録されており、ドライバーは19名で回しています。

買い物難民というか、買い物にあまり行けない人を対象にして買い物支援をしています。近くのスーパまで月曜・火曜・水曜日に買い物に連れていくというふうな形をとっています。木曜日と金曜日が先ほどの明倫地区さんで車を利用しています。

1回について私のところは協力金として200円頂いています。ガソリン代になります。利用者は一人住まいの人、あるいはご主人がいらっしゃるけれども老々でお住まいの人、あるいは子どもさんと一緒にいらっしゃるのですが子どもさんが日中仕事に出ていらっしゃるので日中独居の人、さまざまな人です。この買い物に行きたいと思う人が登録していただいています。

ドライバーはあくまで無償でやっていただいています。気持ちよくやっていただくので、いろいろドライバーの人も自分の集落の人を送迎するのはいいけどよその集落の人までは手に負えないと言う人もいらっしゃいますし、あるいは自分の近所の人とはあまり関係を持ちたくなくて、違う集落で活動をしたいという人とか、いろいろです。それを一応、私の方ですみ分けをして、活動しやすいようにしています。ドライバーは月1回のペースです。大体、月に1回半日、3時間ちょっとくらいです。気楽にやれるので、そのドライバーの人の家の買い物もできるというのがいいところだと思います。自分の所の買い物のついでに利用者の人も買い物に行ける。車は社協の車なので保険に入っているから事故があればその保険でできる形にしています。

あと利用者の方は生協で物を調達したりとかもしていますし、買い物はいろいろな方法があると思うので、普段の生活の質を少し上げるための活動です。

今8年目で、今後に向けてですけど、ドライバーの人の定年が少しずつ長くなってきて、だんだん年を取ってくるので、ドライバーの確保、あと利用者の方も皆さん免許証を持って車を運転なさる人がほとんどなので、今後いろいろな利用者の声を聞きながら。ほんの10分間、店まで10分間なのですけれども、その中でお話を聞けるので、その声を大事にしながら活動をしていきたいと思っています。以上です。ありがとうございます。

きいて！みて！TRY! 9月-11月

TRY ふくい健康長寿祭2015 入場無料

9月19日(土) 9:30-15:30
 鯖江市商會会館(鯖江市桜町2丁目7番1号)を中心にスポーツ・文化交流大会や個々の生活に関するイベントを開催します。

先着400名様に食事コーナーで使用できるお買い得券(300円)プレゼント
 (お食事コーナー・フードコートおしほば・トトカレー・ケーキ等)
 先着1,000名様に参加賞として商品プレゼント

ステージイベント《入場無料》
 会場:鯖江市商會会館 多目的ホール
 10:00 オープニングセレモニー【鯖江市商業高等学校吹奏楽部】
 10:30 和太鼓……………【鯖江いずみ保育園】
 11:00 劇「いのちを大切に生きて」……………【合唱団】
 13:00 健康づくり講演
 「あわせ暮らしをつくるセロトニンとオキシトシン生活」
 栗駒大学学芸学部 七口ニノミヨ子氏 有田 英孝 氏
 やんしを踊り……………【鯖江いずみ保育園】
 14:30 ………………【鯖江いずみ保育園】

健診を受診しよう!! 《受診料無料》
 会場:鯖江市商會会館 大会議室
 ①特定健診(後期高齢者健診)……………40歳以上先着100名
 ②特定健診……………40歳以上先着50名
 ※健康保険証持参

健康チェックコーナー《無料》
 会場:鯖江市商會会館 ギャラリー
 姿勢・バランス評価、ロコモティブシンドロームチェック

健康生活改善・体力測定《無料》
 会場:アイトニエ鯖江 健診室(鯖江市水町2丁目30-1)
 (1)医師による健康相談
 (2)体力測定等による健康指導
 (3)血圧測定
 (4)ペットボトルを使用した筋力アップ教室
 ※子供から高齢者まで参加できます。

子どもと体験しよう!!
 会場:鯖江市商會会館 ギャラリー
 グラスアート、タイルクラフト
 押し絵、ペーパークラフト
 ※材料費自己負担
 ◎絵本読み聞かせ

スポーツ体験

福徳人 113号

発行:(福)福井県社会福祉協議会
 誌名・会報 発行 用 紙

あなたからはじまる 地域づくり

支えられる人から 支える人に

社会貢献活動の担い手として高齢者の期待が高まっています。高齢者の活躍の場は広がっています。

「自分自身の生きがいのため」
 「色々な人と交流するため」
 「誰かの役にたつため」「ありがとうを聞くため」
 「自分の知識や経験を生かすため」

あなたらしいボランティアを始めませんか。

プッポー!!
 みんなの笑顔が
 広がるよー!!

みそみ買い物メイト(三方上中郡富雄町)
 みそみ買い物メイト(福井県富雄町)が主催となって昨年7月より始まった。地域住民の福祉やボランティア活動。週4日、集得からヒアPLANTまで200円の協賛金で送迎しています。

スポーツチャンバラ、吹き矢体験……………10:00~15:30
 会場:鯖江市商會会館 フロムナード

①ウットニエ……………11:00~15:00
 会場:新鯖江公園(鯖江市東通町1番43番地)
 ※雨天中止、動きやすい服装でお越しください。

ラジオ放送講座「いきいきセミナー」
第1回公開スクーリングのご案内
 テマ「すぐに始めよう。認知症予防」
 ～聞くは福に聞く～

福にでもしやすし、理解困難である認知症の早期発見と認知症予防について深く学ぶことで、福い効果がうまれること等をのぞける特別講座です。

日 時 平成27年9月20日(日) 13:00-14:30
 会 場 福井大学医学部附属病院 神経内科 科長 津波 昭彦 氏
 講 師 福井県自治会連 2階(201研修室)
 (福井市南町4丁目202-1)
 料 金 一般県民およびラジオ放送聴取者各70名
 福井県社会福祉協議会ホームページからチラシをダウンロードし、お申し込みください。申し込み締切は9月15日(金)です。お申し込みは、お名前・年齢・住所をお知らせください。
 ホームページ <http://www.f-shakyoo.or.jp/>
 電話 0776-24-2433 FAX 0776-24-0063
 メール sakuyaka@f-shakyoo.or.jp

楽・らく介護講座 受講生募集 **参加費無料**
 テマ「みんなに役立つ正しい介護」
 ～予防と早期発見、暮らしのために～
 認知症は誰にでも起こりうる身近な病気です。その種類や症状、特徴を知り、認知症の人との接し方をみんなでおぼえましょう。

日 時 平成27年10月13日(水) 13:30-15:30
 場 所 福井県介護福祉センター(福井市桜町3-22)
 取 扱 店 福井県介護福祉センター TEL:0776-24-0086
 日 時 平成27年10月22日(水) 13:30-15:30
 場 所 福井県介護福祉センター(福井市桜町3-22)
 取 扱 店 福井県介護福祉センター TEL:0776-24-0086

ラジオで学ぼう! いきいきセミナー 受講生募集
 FBCラジオ(福井88.4kHz、岐阜・小浜165.7kHz)
 毎週日曜日 6:30-7:00 放送中

日 時	場 所
9/13 新築講座 建て付け心算をしよう! 建築士 佐藤 洋子	
9/20 防災講座 防災グッズのチェックリスト 消防士 藤田 雅夫	
9/27 防災講座 ワークで「地震づくり」 消防士 藤田 雅夫	
10/4 クラウドで高齢者福祉と地域力向上に貢献しよう!! 消防士 藤田 雅夫	
10/11 消防訓練報告会 消防士 藤田 雅夫	
10/18 防災のあじろに挑戦しよう! その魅力と楽しみ方 消防士 藤田 雅夫	
10/25 防災のあじろに挑戦しよう! その魅力と楽しみ方 消防士 藤田 雅夫	
11/1 防災のあじろに挑戦しよう! その魅力と楽しみ方 消防士 藤田 雅夫	

※申し込み締切は、放送の前日です。お申し込みは、お名前・年齢・住所をお知らせください。
 ホームページ <http://www.f-shakyoo.or.jp/>
 電話 0776-24-2433 FAX 0776-24-0063
 メール sakuyaka@f-shakyoo.or.jp

地域の困りごとに着目し 買い物支援グループを設立

買い物支援グループを設立し、買い物支援サービスを提供しています。高齢者の生活を支えるために、地域住民の福祉やボランティア活動。週4日、集得からヒアPLANTまで200円の協賛金で送迎しています。

「現在利用を希望している高齢者は55名、送迎の申し込みは10名ほどです。送迎の申し込みは、高齢者の生活を支えるために、地域住民の福祉やボランティア活動。週4日、集得からヒアPLANTまで200円の協賛金で送迎しています。」

利用者の「困りごと」とドライバーの交流も

「お買い物のメイトの送迎サービスは、高齢者の生活を支えるために、地域住民の福祉やボランティア活動。週4日、集得からヒアPLANTまで200円の協賛金で送迎しています。」

古里を愛し日本一吹越 宇野重吉

約50年の運転経験を持つ、ベテランドライバーの宇野重吉氏。

「福井の困りごと」

古里を愛し日本一吹越 宇野重吉
 1914-1988

「福井の困りごと」

古里を愛し日本一吹越 宇野重吉
 1914-1988

(司会) ありがとうございます。続きまして、③池田町町民協働バス「のってこ」についてご紹介いただければと思います。よろしくお祈いします。

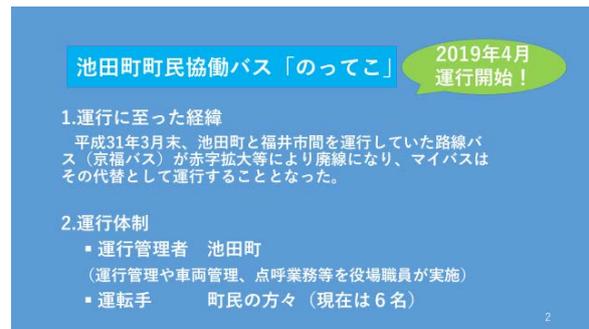
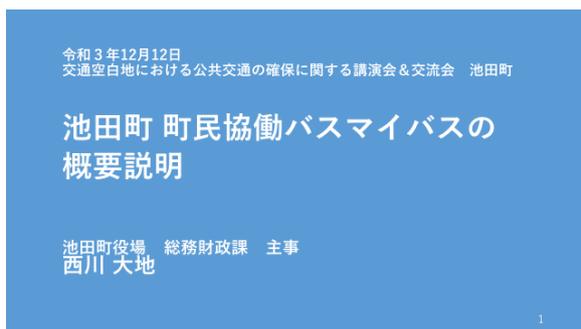
③ 池田町町民協働バス「のってこ」

西川 大地 池田町役場総務財政課

#9 (1) では、池田町のマイバスについて説明させていただきます。私は池田町役場の西川と申します。よろしくお願いいたします。簡単な資料ですが、資料に沿って説明させていただきます。

#9 (2) 資料2 ページ目の池田町町民協働バス「のってこ」という資料をご覧ください。運行に至った経緯ですが平成13年3月末に池田町と福井市を運行していた路線バス（京福バス）が赤字拡大などの理由により廃線となりました。その代わりとしてマイバスが運行することとなりました。

運行管理者は池田町役場になっておりまして、運行管理や車両管理、点呼業務や受取業務が役場職員が実施しております。また、運転手は町民の方々にはお願いしております、現在は6名いらっしゃいます。

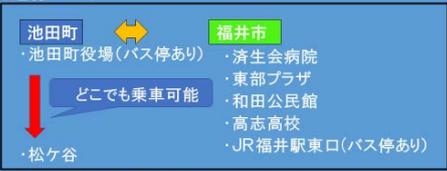


#10 (3) 3 ページ目をご覧ください。運行ルートですが、池田町と福井市を結んでいるルートになりまして、池田町役場を起点とし、終点がJR 福井駅東口となっております。池田町内では運行ルート上であればどこでも乗車が可能になっておりまして、バスが近づいてきたら手を挙げて乗車することができます。また、福井市は五つの場所で乗降ができますが、JR 福井駅東口はバス停がありまして、それ以外はバス停がございませんので、ホームページに地図と乗車できる場所の写真を掲載しております。注意点として池田町内だけの移動、福井市内だけの移動はできないというふうにしています。

#10 (4) 続いて4 ページ目をご覧ください。便数・ダイヤについてですが、平日1便の6時30分発の便は町民の方に聞き取りをしまして、福井市内の高校に通っている高校生が授業時間に間に合うように合わせたダイヤとなっております。また、平日2便ですが、こちらは済生会病院に通院しやすいダイヤとなっております、済生会病院の開院時間が8時30分なので、そのちょっと前、8時20分くらいに着くような便となっております。3便は済生会病院に行かれた方が帰りやすい便となっております。土日祝日は3便あります。

平日2便、土日祝日便は予約運行となっております、予約がなかった場合には運行しません。予約する方法は、池田町役場に電話していただく、もしくは公式LINEのアカウントがありまして、そちらのホームページからLINEを追加することができるのですが、その公式LINEで、電話をするよりもそちらの方が便利という方はそちらで予約をさせていただいております。

3.運行ルート



池田町 ← 福井市

池田町役場(バス停あり) ・ 済生会病院
 ・ 東部プラザ
 ・ 和田公民館
 ・ 高志高校
 ・ JR福井駅東口(バス停あり)

松ケ谷

※起点と終点以外はバス停なし
 ※利用者は路線上で手を挙げて乗車する
 ※町内・市内の移動はできない

4.便数・ダイヤ

※平日2便、土日祝日は予約運行

平日		土日・休日	
役場 (JA経由) ⇒ 福井駅 (東口)	福井駅東口 ⇒ 役場	役場 (JA経由) ⇒ 福井駅 (東口)	福井駅東口 ⇒ 役場
① 6:30→7:40	① 8:20→9:20	① 6:30→7:35	① 8:50→9:48
② 7:30→8:30		② 10:30→	② 12:20→
③ 11:30→	③ 13:30→	③ 11:24	③ 13:16
12:24	14:28		
④ 17:20→	④ 18:40→	③ 16:00→	③ 17:20→
18:16	19:39	16:57	18:16

予約の方法：電話or公式LINE

平① 福井市行き 福井市内の高校の始業時間に合わせたダイヤ
 平② 福井市行き 済生会病院に通院しやすいダイヤ
 平③ 池田町行き 済生会病院に通院しやすいダイヤ

#11 (5) 続きまして5ページ目をご覧ください。利用料金ですが、こちらは全部片道の運賃となっております。大人の方、中学生以上の方は基本1,000円となっております。小学生は500円、小学生未満の小さいお子様は無料となっております。通学定期券は3万円となっております。ただ、町民の割引がありまして町民の方は通常1000円を払うところを半額の500円で乗ることができます。また、中学生、小学生は無料で乗ることができます。こちらは全て池田町役場の方に来ていただいてパスを発行する必要があるのですが、そちらのパスを運転手の方に見せればこの料金で乗ることができるというふうになっております。また、通学定期券は、こちらは主に町民の方しか利用できないのですけれども、こちらより割補助の3,000円で利用いただいております。

#11 (6) 続きまして6ページ目をご覧ください。運送の特徴として、使用しているワゴン車は乗客が9名、一人掛けシートとなっております。隣の人を気にせずに乗ることができます。また、Wi-Fiも常に載せておりまして、こちらパスワードが座席に書いてありますので、そちらを打ち込んでいただければWi-Fiを利用することができます。また、読書灯も付いております。USB電源ポートも付いておりますので、携帯の充電をすることができます。

5.利用料金

○普通運賃 片道運賃 (障がい者)	○通学定期券 (1か月) 30,000円
大人 (中学生以上) : 1,000円 (500円)	
小学生 : 500円 (250円)	
小学生未満 : 無料	

町民は割引あり

○町民料金 片道運賃 (障がい者)	○通学定期券 (1か月) 3,000円
大人 (中学生以上) : 500円 (250円)	
中学生 : 0円	
小学生 : 0円	

6.運送の特徴



マイバス車両

- ・乗客9名
- ・一人掛けシート
- ・Wi-Fiあり
- ・読書灯
- ・USB電源ポート

#12 (7) 続きまして7ページ目をご覧ください。利用者数の推移ですが、年間、大体3,000人ほどの方が利用されています。今年は4月から10月までの時点で既に2,333人ですので、恐らく4,000人弱くらいになるのではないかなというふうに考えております。

月別ですが、最近の3カ月の乗降者数が載っております。

経常収支ですが、運賃売上は64万5,600円、こちらは令和2年度の情報となっております。支出が運転手に400万円ほど、燃料費、保険料などが加わりまして、合計の収支がマイナス613万8,380円となっております。ただ、こちらですが、令和3年度から県の補助が入るようになりまして、予定では200万円ほどの補助が入るとなっておりますので、恐らく3分の2くらいの収支になるのではないかと、400万円ほどのマイナスになるのではないかと考えております。

#12 (8) 続きまして8ページ目をご覧ください。苦勞した点ですが、初めにどういう方に向けて運行ルートなどを策定していくかですが、聞き取りをしていく中でさまざまなニーズがありまして、その中でも特に多かった高校生の方の通学です。また、通院といったところに目を向けまして、そ

れに合わせたダイヤを作成しました。

また、乗車方法の周知ですが、先ほど申しました起点と終点以外にはバス停がございませんので、乗り方がよく分からないという方が初めの方は多くいらっしゃいました。こちらも町民の方には広報紙に載せたりすることで周知を図りまして、現在は特に問い合わせのお電話はありません。

乗車される方は大体決まっております、主に学生の方が1便で行かれて4便で帰られます。あとは予約があった場合には2便で済生会病院に行かれる方がいますので、大体慣れている方が多いですので、特に問い合わせは今はありません。

7.利用者数推移	
・年間利用者数	・月別利用者数
2019 2,835人	2021.8月 240人
2020 2,701人	2021.9月 371人
2021.4月～10月 2,333人	2021.10月 407人

8.経常収支	
・収入	・支出
運賃売上 645,600円	運転手賃金 4,684,625円
	燃料費 1,070,414円
	その他保険料 1,028,941円
収支 ▲6,138,380円	

9.苦勞した点
①ニーズに合わせた運行ルート of 模索 (京福バスの利用者や中高生の保護者への聞き取り、町民との意見交換会2回)
②乗車方法の周知 (バス停がないため初めての利用者はどこで乗ればよいのかわかりにくい)

#13 (9) 9 ページ目をご覧ください。課題ですが、やはり運転手不足が課題となっております。運行を始めた当初は10名の方に協力を頂いていたのですが、現在は6名の方になってしましまして、また平日の運行に関しては主に2名の方が交互に入っているという状態になっています。また、定年は75歳となっております、その依存している方の1人が70歳に今となっております、あと5年後には退職されてしまいますので、こちらも広報誌に募集の記事を掲載しまして運転手の確保を目指しております。

現在6名、この方々以外に3名の方が手を挙げてくださっているのですが、この運転手ですが、国土交通大臣が認めた運転者講習というものを受けなければお客さまを乗せて運行することができないことになっています。こちらの講習なのですが、現在コロナの影響で県外で受けることを止めておりまして、県内の鯖江市で今、運転者講習を受けることができるようになっています。そちらの次の運転者講習の日程が決まり次第、その3名の方にも行っていただいて運転手になっていただくという形となっております。

すみません、これで説明を終わらせていただきます。ご清聴ありがとうございました。

10.課題
◆運転手不足
・現在の運転手は6名の町民の方
・平日の運行は主に2名の方に依存している状態
・定年は75歳としている
⇒町内で発行している広報誌に募集の記事を掲載し、運転手の確保を目指す。

(司会) はい、ありがとうございます。それでは続きまして④高浜町「内浦ぐるりんバス」についてご紹介いただきたいと思います。お願いいたします。

④ 高浜町「内浦ぐるりんバス」

田中 秀和 高浜町総合政策課

#14 (1) こんにちは、高浜町の内浦ぐるりん倶楽部の田中と申します。どうぞよろしくお願い致します。資料がちょっと多いのですが、限られた時間ですので抜粋をさせていただくこととなりますが、ご容赦ください。

#14 (2) まず、内浦地区における自家用有償旅客運送の必要性、2 ページ目ですが、高浜町には高浜地区、和田地区、青郷地区、内浦地区と大きく四つの地区があります。その中でも最西部の内浦地区は中山間地域にありまして、町内で少子高齢化が最も進んでいる地域です。下の表にもちょっとあるのですが、その当時ですが、内浦地区は 46% の高齢化率ということになっています。町内にはオンデマンドバス、先ほど大井先生からもありましたが、「赤ふんバス」というものも走っているのですが、こちらのバスは中心部の方が結構予約を取られまして、なかなか予約が取りにくい状況ということになっています。

また、内浦地区の活性化ということで住民アンケートを 2018 年に実施しました。内浦地区は舞鶴市と非常に密接してしまっていて、そういった中で通院や買い物は内浦地区に行くというようなことになっています。オンデマンドバスの運行エリア内ではあるのですが、なかなか予約が取りにくい状況、また、内浦地区は舞鶴市との関係が非常に強いということで、地域住民が主体となって白ナンバーでの自家用有償旅客運送というものの実現を目指すことになりました。

内浦地区運営による 自家用有償旅客運送の取り組みについて



(一社) 内浦ぐるりん倶楽部

1. 内浦地区における自家用有償旅客運送の必要性について

- 高浜町最西部の「内浦地区」は、中山間地域にあり、町内で少子高齢化が最も深刻で、利便性の低下が懸念されるエリアである。
- 町内オンデマンドバス「赤ふんバス」の運行エリア内ではあるが、内浦地区住民は地理的特性から中心部在住の利用者と比較して予約がとりにくい状況にあり、苦情に繋がっている。
- また、元来、内浦地区住民は舞鶴市側との交流も深く、地理的要因からも買い物や通院は舞鶴市内の施設利用が主となっている。
- こういった中、2018年、当地区において住民アンケートを実施したところ、**内浦地区と舞鶴市内を結ぶ移動手段の確保が最重要課題かつ最大ニーズであることが判明し、内浦地区長会での協議を重ねた結果、地域住民が主体となり、その力を結集して白ナンバーでの「自家用有償旅客運送」の実現を目指すこととなった。**

地区	高齢者数	人口	高齢率
内浦地区	1,991	4,397	45%
和田地区	1,070	2,580	41%
青郷地区	929	2,526	37%
高浜地区	259	652	40%



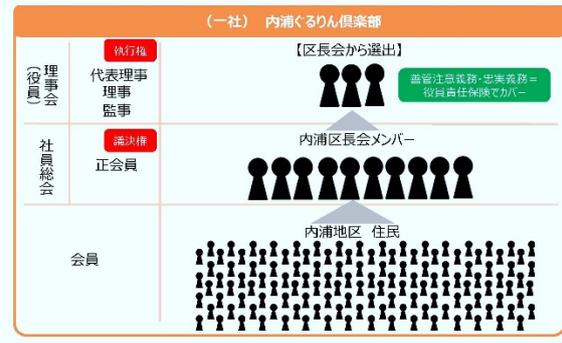
#15 (3) 3 ページ目をお願いします。内浦ぐるりん倶楽部の組織についてですが、こちらは構成です。まず内浦地区の住民の方が会員になりまして、その上に内浦地区の区長会のメンバーが正会員となっています。その上に理事会ということで区長会から選出された 3 名ということになっています。内浦地区は 11 地区あります。全員でまたこの組織を担っていくというような形になっています。

#15 (4) 内浦地区の自家用有償旅客運送事業の運営体制ということで、事務局員、運転手は内浦地区から募集を行っております。先ほど池田町さんからもありましたが、専門の講習を受けていただいて、運転手になっていただきます。「内浦ぐるりんバス」では運転手の乗降の安全確保のためということもありまして、車内での金銭収受は行っておりません。間接的に各地元の地区から負担金を拠出して運営することにしております。

運営に当たっては町の補助金、また県の補助制度も活用しながら地区からも会費をちょっと頂いて運営を行っております。構成図につきましては、こちら、見ていただいたとおりになっています。

2. (一社) 内浦ぐるりん倶楽部の組織について

□組織構成



3. 内浦地区自家用有償旅客運送事業の運営体制

- 事務局員・運転手は、内浦地区から募集。運転手は二種免許非保有者でも国土省認定講習を受けることで認められる。
- こういったことから、運転手が乗降時の安全注意到万全を期すためにも、車内での金銭収受行為は行わず、間接的に地元各区が負担金を拠出して運営することとした。
- 運営にあたっては、高浜町からも補助金による支援を行う。(県の補助制度を活用)

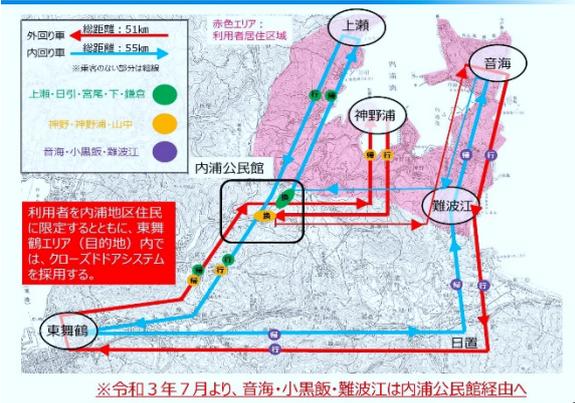


#16 (5) 運送の区域についてです。運送の区域につきましては大きく分けて上瀬・日引・宮尾・下・鎌倉という上瀬線、そして神野・神野浦・山中、オレンジっぽい、黄色っぽいところなのですが、この神野・神野浦線、そして音海・小黒飯・難波江という紫色の音海線があります。

こちらは基本的には内浦地区を通過して舞鶴市の方に向かっていくのですが、令和3年7月、下の方にも書かせていただいておりますが、音海線は今まで国道27号線を通っておりました。けれども、難波江坂トンネルが新しく開通したことに伴いまして、内浦地区を通過して舞鶴に向かう運行となっております。

#16 (6) 次に舞鶴市内の目的地、どこに向かうかということなのですが、目的地につきましては先ほどの三つの路線が七つの目的地に向かって走ります。通院または買い物を目的としますので、旬工房というスーパーとか、業務スーパー、フレッシュバザール、こちらに書いてある病院等々に向かって走っていきます。

4. 運送の区域について



5. 舞鶴市内の目的地について

- 内浦ぐるりんバスは、内浦地区を3つの方面に分け、それぞれから、東舞鶴エリアの目的地へ運行します。



#17 (7) 運行内容についてですが、三つの方面から「ぐるりん号」と「ささっと買い物号」と、こちらは名称を決めさせていただいて運行しております。ぐるりん号は毎週月・水・金のうち平日2日、これは週によって変わります。なぜかと言いますとバスが2台しかございませんので、毎週月・水・金のうちの平日2日ということで運行しております。1日の便数は3往復という形になっています。

また、買い物に特化した「ささっと買い物号」というものもあるのですが、こちらは毎週木曜日・土曜日の隔週交互という形になっております。こちらは2往復です。そして行き先は買い物に特化しておりますので、ほぼ買い物に使うということになっています。

こちら、下段の方に、「内浦ぐるりんバス」は内浦地区に住所をお持ちの方であればどなたでもご利用いただくことが可能です。また、親族の方が帰省される際にもご利用いただくことが可能で

す。

「内浦ぐるりんバス」は乗車時の利用料金は頂いておりません。バスの運営は、先ほどの話にもありますけれども、行政からの補助と地元負担、区費等で成り立っているという形になっています。

#17 (8) ダイヤにつきましては、路線ごとに決めておまして、「ぐるりん号」のダイヤ、「ささっと買い物号」のダイヤという形になっています。

6. 運行内容について

■ 3つの方面ごとに「ぐるりん号」と「ささっと買い物号」の2種類のバスが走ります。

	運行日	1日便数	目的地
ぐるりん号	毎週、月・水・金の内、平日2日 (週によって運行曜日が変わります。)	3往復	①旬工房 ②業務スーパー ③フレッシュバザール※1 ④五条※2 ⑤JR東舞鶴駅(南口) ⑥舞鶴共済病院 ⑦舞鶴医療センター
ささっと買い物号	毎週、木・土曜日 (各週交互)	2往復	①旬工房 ②業務スーパー ③フレッシュバザール ④東舞鶴駅(南口)

※1 「フレッシュバザール」は「株式会社上林商会」駐車場内
※2 「五条」は、五条線の数島渡交差点と島日渡交差点の間、約80mの区間

- 内浦ぐるりんバスは、内浦地区に住所をお持ちの方であれば、誰でもご利用いただけます。また、ご親族の方が帯省される際にも、ご利用いただけます。
- 内浦ぐるりんバスは、乗車時の利用料金はいただきません。バスの運営は、行政からの補助と地元負担(区費等)で成り立っております。

7. 方面ごとの時刻表①

上瀬・日引・宮尾・下・鎌倉 方面

停留所名	ぐるりん号		ささっと買い物号	
	行き	帰り	行き	帰り
上瀬の陣付	7:51	10:09	10:09	12:42
日引宮尾	7:54	10:06	10:06	12:36
宮尾	7:58	10:08	10:08	12:34
日引	7:55	10:10	10:10	12:32
日引宮尾	7:58	10:12	10:12	12:30
日引	7:58	10:14	10:14	12:28
宮尾	8:01	10:16	10:16	12:26
日引	8:04	10:19	10:19	12:23
日引宮尾	8:07	10:21	10:21	12:21
日引	8:10	10:24	10:24	12:18
宮尾	8:13	10:27	10:27	12:15
日引	8:16	10:30	10:30	12:12
日引宮尾	8:19	10:33	10:33	12:09
日引	8:22	10:36	10:36	12:06
宮尾	8:25	10:39	10:39	12:03
日引	8:28	10:42	10:42	12:00
日引宮尾	8:31	10:45	10:45	11:57
日引	8:34	10:48	10:48	11:54
宮尾	8:37	10:51	10:51	11:51
日引	8:40	10:54	10:54	11:48
日引宮尾	8:43	10:57	10:57	11:45
日引	8:46	11:00	11:00	11:42
宮尾	8:49	11:03	11:03	11:39
日引	8:52	11:06	11:06	11:36
日引宮尾	8:55	11:09	11:09	11:33
日引	8:58	11:12	11:12	11:30
宮尾	9:01	11:15	11:15	11:27
日引	9:04	11:18	11:18	11:24
日引宮尾	9:07	11:21	11:21	11:21

#18 (9) こちらはダイヤで、記載のとおりですので、またお時間があるときにご覧いただければいいかなと思います。朝に時間帯ですと大体7時50分、8時前から走っていく便となっています。買物の便に関しましては大体10時前から走っていくというような形になっています。

#18 (10) 音海や小黑飯も先ほどと同じような形で便数、時刻表となっています。こちらはちょっと神野浦の便と。「ささっと買い物号」に関しましては、上瀬線はそのまま「ささっと買い物号」が走って行くのですが、先ほどの話でバスが2台しかございませんので、神野浦と音海方面に関しましては同一の便で運行しております。

7. 方面ごとの時刻表②

神野・神野浦・山中 方面

停留所名	ぐるりん号		ささっと買い物号	
	行き	帰り	行き	帰り
神野浦	7:50	10:15	10:15	12:40
神野浦	7:53	10:18	10:18	12:37
神野浦	7:56	10:21	10:21	12:34
神野浦	8:01	10:26	10:26	12:29
神野浦	8:04	10:29	10:29	12:26
神野浦	8:07	10:32	10:32	12:23
神野浦	8:11	10:36	10:36	12:19
神野浦	8:12	10:37	10:37	12:18
神野浦	8:16	10:41	10:41	12:14
神野浦	8:19	10:44	10:44	12:11
神野浦	8:22	10:47	10:47	12:08
神野浦	8:25	10:50	10:50	12:05
神野浦	8:28	10:53	10:53	12:02
神野浦	8:31	10:56	10:56	11:59
神野浦	8:34	10:59	10:59	11:56
神野浦	8:37	11:02	11:02	11:53
神野浦	8:40	11:05	11:05	11:50
神野浦	8:43	11:08	11:08	11:47
神野浦	8:46	11:11	11:11	11:44
神野浦	8:49	11:14	11:14	11:41
神野浦	8:52	11:17	11:17	11:38
神野浦	8:55	11:20	11:20	11:35
神野浦	8:58	11:23	11:23	11:32
神野浦	9:01	11:26	11:26	11:29
神野浦	9:04	11:29	11:29	11:26
神野浦	9:07	11:32	11:32	11:23
神野浦	9:10	11:35	11:35	11:20
神野浦	9:13	11:38	11:38	11:17
神野浦	9:16	11:41	11:41	11:14
神野浦	9:19	11:44	11:44	11:11
神野浦	9:22	11:47	11:47	11:08
神野浦	9:25	11:50	11:50	11:05
神野浦	9:28	11:53	11:53	11:02
神野浦	9:31	11:56	11:56	10:59
神野浦	9:34	11:59	11:59	10:56
神野浦	9:37	12:02	12:02	10:53
神野浦	9:40	12:05	12:05	10:50
神野浦	9:43	12:08	12:08	10:47
神野浦	9:46	12:11	12:11	10:44
神野浦	9:49	12:14	12:14	10:41
神野浦	9:52	12:17	12:17	10:38
神野浦	9:55	12:20	12:20	10:35
神野浦	9:58	12:23	12:23	10:32
神野浦	10:01	12:26	12:26	10:29
神野浦	10:04	12:29	12:29	10:26
神野浦	10:07	12:32	12:32	10:23
神野浦	10:10	12:35	12:35	10:20
神野浦	10:13	12:38	12:38	10:17
神野浦	10:16	12:41	12:41	10:14
神野浦	10:19	12:44	12:44	10:11
神野浦	10:22	12:47	12:47	10:08
神野浦	10:25	12:50	12:50	10:05
神野浦	10:28	12:53	12:53	10:02
神野浦	10:31	12:56	12:56	9:59
神野浦	10:34	12:59	12:59	9:56
神野浦	10:37	13:02	13:02	9:53
神野浦	10:40	13:05	13:05	9:50
神野浦	10:43	13:08	13:08	9:47
神野浦	10:46	13:11	13:11	9:44
神野浦	10:49	13:14	13:14	9:41
神野浦	10:52	13:17	13:17	9:38
神野浦	10:55	13:20	13:20	9:35
神野浦	10:58	13:23	13:23	9:32
神野浦	11:01	13:26	13:26	9:29
神野浦	11:04	13:29	13:29	9:26
神野浦	11:07	13:32	13:32	9:23
神野浦	11:10	13:35	13:35	9:20
神野浦	11:13	13:38	13:38	9:17
神野浦	11:16	13:41	13:41	9:14
神野浦	11:19	13:44	13:44	9:11
神野浦	11:22	13:47	13:47	9:08
神野浦	11:25	13:50	13:50	9:05
神野浦	11:28	13:53	13:53	9:02
神野浦	11:31	13:56	13:56	8:59
神野浦	11:34	13:59	13:59	8:56
神野浦	11:37	14:02	14:02	8:53
神野浦	11:40	14:05	14:05	8:50
神野浦	11:43	14:08	14:08	8:47
神野浦	11:46	14:11	14:11	8:44
神野浦	11:49	14:14	14:14	8:41
神野浦	11:52	14:17	14:17	8:38
神野浦	11:55	14:20	14:20	8:35
神野浦	11:58	14:23	14:23	8:32
神野浦	12:01	14:26	14:26	8:29
神野浦	12:04	14:29	14:29	8:26
神野浦	12:07	14:32	14:32	8:23
神野浦	12:10	14:35	14:35	8:20
神野浦	12:13	14:38	14:38	8:17
神野浦	12:16	14:41	14:41	8:14
神野浦	12:19	14:44	14:44	8:11
神野浦	12:22	14:47	14:47	8:08
神野浦	12:25	14:50	14:50	8:05
神野浦	12:28	14:53	14:53	8:02
神野浦	12:31	14:56	14:56	7:59
神野浦	12:34	14:59	14:59	7:56
神野浦	12:37	15:02	15:02	7:53
神野浦	12:40	15:05	15:05	7:50

※神野浦・音海方面同一の便

7. 方面ごとの時刻表③

音海・小黑飯・難波江 方面

停留所名	ぐるりん号		ささっと買い物号	
	行き	帰り	行き	帰り
音海	7:40	10:05	10:05	12:30
音海	7:43	10:08	10:08	12:27
音海	7:46	10:11	10:11	12:24
音海	7:49	10:14	10:14	12:21
音海	7:52	10:17	10:17	12:18
音海	7:55	10:20	10:20	12:15
音海	7:58	10:23	10:23	12:12
音海	8:01	10:26	10:26	12:09
音海	8:04	10:29	10:29	12:06
音海	8:07	10:32	10:32	12:03
音海	8:10	10:35	10:35	12:00
音海	8:13	10:38	10:38	11:57
音海	8:16	10:41	10:41	11:54
音海	8:19	10:44	10:44	11:51
音海	8:22	10:47	10:47	11:48
音海	8:25	10:50	10:50	11:45
音海	8:28	10:53	10:53	11:42
音海	8:31	10:56	10:56	11:39
音海	8:34	10:59	10:59	11:36
音海	8:37	11:02	11:02	11:33
音海	8:40	11:05	11:05	11:30
音海	8:43	11:08	11:08	11:27
音海	8:46	11:11	11:11	11:24
音海	8:49	11:14	11:14	11:21
音海	8:52	11:17	11:17	11:18
音海	8:55	11:20	11:20	11:15
音海	8:58	11:23	11:23	11:12
音海	9:01	11:26	11:26	11:09
音海	9:04	11:29	11:29	11:06
音海	9:07	11:32	11:32	11:03
音海	9:10	11:35	11:35	11:00
音海	9:13	11:38	11:38	10:57
音海	9:16	11:41	11:41	10:54
音海	9:19	11:44	11:44	10:51
音海	9:22	11:47	11:47	10:48
音海	9:25	11:50	11:50	10:45
音海	9:28	11:53	11:53	10:42
音海	9:31	11:56	11:56	10:39
音海	9:34	11:59	11:59	10:36
音海	9:37	12:02	12:02	10:33
音海	9:40	12:05	12:05	10:30
音海	9:43	12:08	12:08	10:27
音海	9:46	12:11	12:11	10:24
音海	9:49	12:14	12:14	10:21
音海	9:52	12:17	12:17	10:18
音海	9:55	12:20	12:20	10:15
音海	9:58	12:23	12:23	10:12
音海	10:01	12:26	12:26	10:09
音海	10:04	12:29	12:29	10:06
音海	10:07	12:32	12:32	10:03
音海	10:10	12:35	12:35	10:00
音海	10:13	12:38	12:38	9:57
音海	10:16	12:41	12:41	9:54
音海	10:19	12:44	12:44	9:51
音海	10:22	12:47	12:	

8. 車両・点呼の様子



- 白色ハイエース（白ちゃん）
- 銀色ハイエース（銀ちゃん）

アルコールチェッカーを使用しての点呼



11

9. 試乗会・出発式の様子



内浦ぐるりんバス試乗会
(令和元年9月26日)

内浦ぐるりんバス出発セレモニー
(令和元年 10月2日)



12

#20 (13) 運行までの経緯ですが、ご覧いただくとおりです。地区と町、他にはなかなかないのかなと思うのですが、舞鶴市の方、ここは県境をまたいでの運行になっておりますので舞鶴市さんとも協議を行わせていただきました。そういった町の協議、また舞鶴市の協議、国交省への手続き等々を終えまして、正式な運行を令和元年10月2日に行っています。

#20 (14) 乗車実績につきましては令和元年度、そして令和2年度、令和3年度と路線別にささげていただいております。令和元年度は半年の運行となっておりますし、令和2年度は1年間、年間の運行となっております。令和3年度につきましては10月末現在の運行となっております、新しい最新のデータですと11月も158名の合計数で、現時点で1066名の方に乗っていただいております。令和3年度です。ですので、ほぼほぼ先ほどの池田町さんではないのですが、昨年度のペースは超えていく乗客数になっていきます。

この右下のところに「内浦ぐるりんバス」というロゴがあるのですが、これもぐるりんで作っているものです。

10. 運行までの経緯

年度	協議		具体的アクション	
	高浜町	舞鶴市	国交省 手続き	内浦地区 運営法人 実地
2017年度	区長会と行政による意見交換会【全2回】		<ul style="list-style-type: none"> ✓ アンケートの実施 ✓ アンケートとりまとめ（バスが重要と判明） 	
2018年度	バス事業に向けた区長会と行政との実務協議【全12回】		<ul style="list-style-type: none"> ✓ 運営スキーム確立 ✓ 車両購入（行政）・貸与 	
2019年度	行政と実務協議【全5回】		<ul style="list-style-type: none"> ✓ 区長会により準備委員会設立 ✓ 事務局立上げ ✓ 運転手募集 	
7月	第1回会議(7/11)		協議	登録申請
	第2回会議(8/29)			
8月			設立総会	登記完了
			協議	登録完了
9月			審議	登録完了
			協議	登録完了
10月	正式運行（令和元年10月2日運行開始セレモニー）			

11. 乗車実績

元年度	上乗客	下車乗客	乗降客	乗車回数	乗車時間	乗車距離	乗車人数	乗車回数	乗車時間	乗車距離	乗車人数
10月	44	16	39	63	163	18	85				85
11月	39	28	23	65	154	18	35				134
12月	54	29	22	46	142	18	10				134
1月	45	31	23	35	136	18	10				147
2月	51	38	16	76	131	18	13				152
3月	43	23	26	43	135	18	17				156
4月	276	156	148	277	857	18	31				118
5月	211	141	139	173	510	18	31				128
令和2年度	274	133	8	26	76	18	66				134
6月	33	6	4	21	66	18	10				134
7月	30	18	16	40	100	18	10				134
8月	46	16	14	26	102	18	10				134
9月	23	18	4	22	67	18	10				134
10月	36	11	12	44	100	18	10				134
11月	50	18	13	56	131	18	10				134
12月	40	16	3	39	98	18	10				134
令和3年度	38	16	12	41	107	18	10				134
1月	29	9	12	34	86	18	10				134
2月	34	16	14	26	88	18	10				134
3月	61	16	21	39	137	18	10				134
4月	409	173	135	404	1160	18	10				134

【参考】※令和3年4月1日現在
・内浦地区人口 624人（内65歳以上 300人）
・高齢化率 48.08%

14

#21 (15) 次は効果なのですが、バスの車内がコミュニケーションの場となった、また子ども世代に関しては交通手段ができたことで、先ほどもありましたけれども、高齢化が進んでいますので免許の返納であったり、そういったことを促しやすくなったというようなお声もあります。

運転手の方も日々の見守り機能、結構人がいない所が多いので見守り機能ということで兼ねていますし、小中学校の総合学習での利用促進策や研究をするということで、地域一丸となった取り組みに発展しております。

#21 (16) こちらには総合学習での取り組みの、小中学校が作っていただいた新聞も付けております。また、お時間があるときにご覧ください。

1 2. 効果

- バスの車内がコミュニケーションの場となり、住民同士のコミュニティや情報共有が活性化しました。
- 車を運転しない高齢者の方にとっては、今まで家族に気を遣いながら外出を頼んでいたものが、平日に自分の意思で外出できるようになり、日々の生活に活力が生まれたようです。
- 逆に、子ども世代は、交通手段ができたことで、親に免許返納を促しやすくなったようです。
- 運営側の事務局・運転手は、主に地元男性が担っておりますが、運営側としても地域のための活躍の場が創出され、コミュニケーションも活発化しました。
- 運転手は、日々の“見守り機能”も兼ねています。
- 内浦小中学校での総合学習で、利用促進策を研究するなど、地域一丸となった取り組みに発展しました。

15

1 3. 内浦小中学校 総合学習での取り組み



16

#22 (17) 課題になります。皆さん、ちょっとおっしやっておられることもあるのですが、運営側のほとんどの方の年齢が60代以上となっています。やはり今後を見据えた運営としまして、継続的に担い手を確保していく必要があるのかなというふうに思っています、これが後継者の育成という形になります。

もう1点、地域一丸となったさらなる利用促進を行っていくということで、ニーズや環境に応じた柔軟な対応が求められるということになっています。アンケートの話も、先ほども出ていましたが、アンケートの実施も行っていて、ニーズに即した運行を行っています。

#22 (18) 今後の展望なのですが、ますます地域の高齢化率が高くなり、免許返納者が増えることが予想されます。また、「ぐるりんバス」の利用者も増加傾向になっていくと、そうっていけばうれしい悲鳴なのですが、また乗客が乗車できる車両、台数を確保するというようなことも必要になってくるかなと思います。また、現在は内浦地域のみ運行ですけれども、他地区への運行というふうなことも、他地区もそういったことをやっていくというふうなことも必要になってくるかなと思っています。

後継者の育成が事務局、運転手共に必要です。あと、内浦ぐるりん倶楽部は一般社団法人ということになっていて、その他の、バス運航事業だけにこだわらず他の事業、例えば公民館の運営であったり、そういったことも一つの視野として考えていくこともあろうということになっています。

1 4. 課題

- 運営側のほとんどの方の年齢が60代以上となります。持続可能な運営体制を見据え、継続的に担い手を確保していく必要があります。

↓
後継者の育成

- 地域一丸となったさらなる利用促進策を行い、必要な交通手段であり続ける必要があります。そのために、ニーズや環境変化に応じた柔軟な対応（停留所の追加、ルートの変更など）が求められます。

↓
アンケートの実施 ⇒ ニーズに即した運行

17

1 5. 今後の展望

- 今後益々地域（内浦地区）の高齢化率が高まり、免許返納者が増えることが予想される。
- ぐるりんバスの利用者も増加し、現車両（ハイエース）以上の乗客が乗車できる車両、又は台数を増やす等の検討が必要。
- 現在は内浦地域のみ運行しているが、町内他地区においても運行の検討が必要。
- 事務局・運転手共に後継者育成が必要。
- バス運行事業に限らず、内浦地域における他事業も展開

18

#23 (19) 最後のページになりますけれども、2周年記念ということでイベントを行ったときの、ちょうど乗客が乗っておられるところの写真になっています。簡単ですが、以上となります。ありがとうございました。



(司会) ありがとうございました。では、続きまして⑤の永平寺町「近助タクシー」のご紹介をお願いしたいと思います。

⑤ 永平寺町「近助タクシー」

川崎 直文 志比北振興連絡協議会（永平寺町）

#24 (1) 志比北振興連絡協議会の川崎です。よろしくお願ひします。お手元の資料の24ページ、上のシートになります。志比北・鳴鹿山鹿地区、これは永平寺町ですけれども、志比北・鳴鹿山鹿地区での「近助タクシー」です。

写真が三つ出ていますけれども、左側の方から紹介します。令和元年の11月1日からテストラン、試行運行を行っております。このときはコミュニティバスと同じようにダイヤ制であらかじめ決められたルートでテストランを開始しました。

令和2年の4月27日から、今紹介しました決められたルート、定時運行というのを変えまして、朝と夕方に、この1便ずつは決められたルート、定時運行でやります。それ以外は予約制ということで運行形態を変えております。令和2年の10月1日から本格運用。これは何が変わったかと言いますと、テストランのときは無料であったのを、本格運用では有料化したということです。大人は300円、そして小中学生が50円、もう一つ、1カ月の定期が大人で4000円という設定をしております。

#24 (2) 下のシートを見ていただきたいと思ひます。どういった地域で運行しているかということです。シートの上の方に志比北、鳴鹿山鹿の利用者のお宅まで送迎すると。この地図の実線で囲っている部分です。鳴鹿山鹿地区、それから志比北地区、この実線で囲っている部分にお住まいの方の家の玄関まで迎えに行きます。そして、行き先は永平寺町内。福井まで行ってくれと言ってもこれはちょっとお断りしているのですが、永平寺町の目的地まで行きます。そして、目的地からまた自宅へ、玄関先までお送りするというシステムになっております。行き先は町内のスーパー、それからえちぜん鉄道の駅、病院、公共施設。そういった所に目的地を設定しております。

志比北・鳴鹿山鹿地区 近助タクシー
志比北振興連絡協議会

志比北・鳴鹿山鹿地区における地域のための近助タクシー
～住民参加型の自家用有償旅客運送～
交通空白地において、自家用車で住民の移動手段の確保を行う



令和元年11月1日(金)より試行運行 ダイヤ制
令和2年4月27日(月)から運行形態を変更 フリー（朝夕はダイヤ制）
令和2年10月1日(木)より本格運行

■ 志比北・鳴鹿山鹿地区近助タクシー運行系統



	全人口(人)	65歳以上(人)	高齢化率	世帯数(世帯)
町全体	18,198	5,736	31.4%	6,497
志比北地区	757	319	42.1%	250
鳴鹿山鹿地区	467	155	33.2%	157

(※10.1現在)

#25 (1) 車はトヨタのエスクァイアという車です。これを1台で、今は運行しております。ちょうど乗り降りする所に、ドアを開くと下にステップが出てくるという。ちょっと足が、力がなくなってお年寄りには非常に優しいステップになっています。

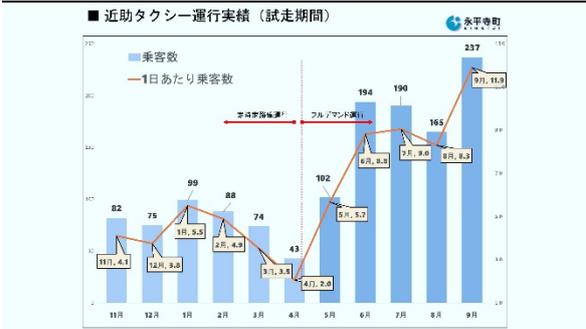
#25 (2) 25ページの下です。1日当たりの乗客数の推移のグラフです。一番左側がテストランをやりました令和元年の11月、1カ月間の人数が82人、四角く囲って吹き出しのあるところが1日の平均の利用者数です。運行日は、土日は休んでおります。それから祝日も休んでおります。平日のみの運行ということです。25ページの左側が近助タクシーのテストランをやった11月の利用者数です。

■ 運行するクルマ-細い道でもOK

● 福井県トヨタ販売店各社による支援を受けたリース車両
● 志比北小児童が描いた風景画の作品をラッピング

●車両概要 TOYOTA エスクァイア

- ・定員 7人
- ・特長 奥座席にステップ
手すり付きで乗降便利



#26 (1) 次の26ページの上の方のシート、一番右側のグラフが直近の令和3年10月の利用者数です。四角く囲ってある部分の10月、24.6人というのが1日の利用客数になっております。

#26 (2) 26ページの下の方に移ります。「近助タクシー」は三つあります。自宅と目的地の送迎、先ほど地図、マップの方で紹介しましたようにドアツードアの運行スタイルでやっております。そして二つ目、予約して乗り合うデマンド型タクシーです。この二つ目のキーワードも二つあります。予約ということと、それから乗り合いというシステムです。それから三つ目が、運転手は地域住民の有償ボランティアの方がやっております。永平寺町の会計年度任用職員という位置付けで有償ということになっています。



志比北・鳴鹿山鹿地区 近助タクシー
志比北福祉連絡協議会

きんじよ
近助タクシー

- ・ 自宅と目的地の送迎
ドアツードアの運行
- ・ 予約して
乗り合う「**デマンド型タクシー**」
- ・ 運転手は**地域住民の有償ボランティア**

#27 (1) まず一つ目の自宅と目的地の送迎という、ドアツードアの運行ということですが、矢印のところを見ていただきたいと思ひます。運行範囲は永平寺町内です。永平寺町は、道路を走りますと端から端まで大体22~23km くらいのエリアです。

次にコメントしておりますのは、町外へ運行ルートを作りますと非常に事業規模が大きくなってしまふということ、車1台ではとても賄いきれないということ。そしてもう一つ大事なことは、地元のドライバーを確保するということが非常に難しくなります。1台で現在は9名のドライバーが半日の勤務体系でやっております。利用するお客さんがどんどん増えますと、今がちょうどいい状況ではないかと思ひます。これ以上利用される方が増えますと、2台、さらに10人のドライバーの確保ということは、ちょっとこの地域、このユニットでは非常に難しいのではないかと思ひます。地域が継続してできる適正規模の事業というのが一つのポイントになるのではないかと思ひます。

それからドアツードアの運行というところで、一番下の所に書いております介護タクシーとのすみ分けという。これは一つ課題になるのです。どうしても歩くのが不自由な方は、地元のドライバーゆえにちょっと体を支えてあげるとかということがあるのですけれども、それをどこまでやるかという。介護タクシーではありませんので、もし転んでけがをされたらどうするかといったところ。これはなかなか解決する方法はないのですが、一つの課題です。介護タクシーと近助タクシーのすみ分けをどう考えるかというところですが、

それから、やはりドアツードアですから、玄関先まで行くわけですから非常に狭い道路まで入り込むということですから、より一層、安全運転というところを心がけなければいけないのではないかと

などと思います。こういった車両も安全装置をどんどん付けていただきたいなということが実感としてあります。

#27 (2) 二つ目です。予約して乗り合うデマンド型タクシーということです。電話での予約が難しいというコメントを見ていただきたいと思います。これは利用している福祉施設、それから目的地の病院へ行きます。特にお年寄りの方はスマホとか携帯を持っていませんので、帰りの便を予約センターへ電話することもちょっとできないという状況なのです。そうした場合には出先の所、病院の事務局、事務所にお願いして、そこから予約センターへ電話を入れていただくということで、お互いにいろいろな関係する皆さんに協力していただいているということです。

6人までの乗り合いということです。「近助タクシーグループ」、「近助タクシー家族」という言葉が出てきております。先ほど、「おでかけ創出」とか、「くらしの足」ということが先生のお話にも出てきたのですが、やはり目的地を福祉施設へ行くということになりますと、例えば5人のグループ、10人のグループが出来上がるわけです。そこに地域の一つのコミュニティというものが出来上がってくることがあります。

志比北・鳴鹿山鹿地区 近助タクシー
志比北振興連絡協議会



- ・ 自宅と目的地の送迎、ドアツードアの運行
 - ・ 自宅 ⇄ 町内のスーパー、えちぜん鉄道の駅、病院、公共施設 等
 - ↳ 運行範囲は永平寺町内 町外運行は事業規模が大きくなる（車両、ドライバー増）
地域が継続して運用できる適正規模
- ・ ドアツードアの運行
 - ・ コミュニティバスのバス停まで行くのが大変
 - ・ 自家用車、タクシーと同じ、便利でありがたい
 - ・ 買い物を持っての帰りは助かる
 - ・ 狭路道路、施設入口での安全運行
 - ・ 介護タクシーとの棲み分け

○ 移動、買い物の支援

志比北・鳴鹿山鹿地区 近助タクシー
志比北振興連絡協議会



- ・ 予約して乗り合う「デマンド型タクシー」
 - ・ 予約は電話で予約センター（まちづくり株式会社 ZENコネク）へ
 - ・ 電話での予約が難しい
利用している福祉施設、通院先から予約
 - ・ 6人まで乗車、乗り合い
 - ・ 定員オーバーの時は乗車時間の変更をお願い
 - ・ 利用者の皆さんにも協力していただく
 - ・ 乗り合って近所の人に会える、会話が弾む
近助タクシーグループ、近助タクシー家族
- 地域での支え合い
お互い様の支え合い
地域のコミュニケーションの場 地域コミュニティの活性化



#28 (1) 三つ目、運転手は地域住民の有償ボランティアということです。これは支え合いの組織づくり、今、一生懸命ドライバーで支えているのですけれども、うちももう65過ぎから70を超えた人がドライバーになっています。われわれも5年先、10年先は、今度は支えられる方に、「近助タクシー」に乗る方に回るのではないかとということで、お互いに支え合っていくという仕組み、これをしっかりと作り上げていきましょう、そして、続けていきましょうということがあります。

#28 (2) 28ページの下です。ちょっとまとめておきました。地域のコミュニケーションの場であるということです。乗り合いです。5分か10分の間ですけれども、そこに人と人との会話が出来るという、そういう「近助タクシー」になっております。地域コミュニティの活性化ということです。

「近助タクシー」は人を移動するということですが、28ページの下の方の、一番下に書いてありますように小学校の児童の送迎といったところもどんどん展開されています。それから、弁当の宅配を実証実験でやりました。それから、日本郵便と連携して貨客混載というの、これも実証実験ですけれども郵便局のゆうパックを届けたという。これも実証実験でやりました。人と人のつながり、これも大事ですけれども、物を運ぶといったところにも「近助タクシー」をこれからもどう展開していくのかというのが、一つ、大きなテーマとしてあります。

以上です。ありがとうございました。

志比北・鳴鹿山鹿地区 近助タクシー
志比北振興連絡協議会

・運転手は地域住民の有償ボランティア

- 志比北、鳴鹿山鹿地区の住民がドライバー
 - 地域住民が地域の“移動支援”を行う共助、支え合いの地域づくり
- 9名の近助タクシードライバーが半日勤務
 - 気楽に話ができ、気楽に頼める近助タクシー
 - 利用者とのコミュニケーション、地域見守り
- 「近助タクシードライバー意見交換会」を開催（月1回）
 - 運行業務に関する課題の共有・改善等
 - ドライバーの担い手育成

○ 支え合いの地域づくり






志比北・鳴鹿山鹿地区 近助タクシー
志比北振興連絡協議会

**地域のコミュニケーションの場
地域コミュニティの活性化**

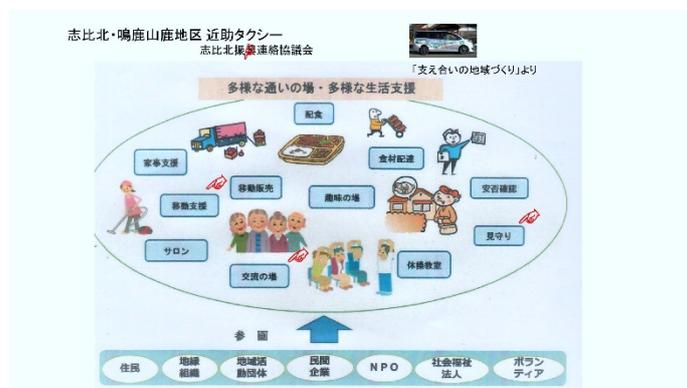
- 利用の方
 - 近助タクシーで相乗りし、遠う地区の方と会話し仲よくなった。
- 近助タクシーのドライバー
 - 利用した人から“本当にありがとう”と声を掛けてもらえる。
 - 外出に躊躇っていた利用者から涙を流しながら感謝された。

・近助タクシーは、単に人を運ぶだけでなく、人と人の結びつきで幸せな効果を生んでいる。

近助タクシーの活用

- 小学校児童の送迎
 - 下校時、学校行中
- 弁当宅配
 - 令和2年5月 実証実験
- 日本郵便局と連携の宅配混載
 - 令和3年2月 実証実験

近助の翼がり大 >>>



(司会) ありがとうございました。それでは最後になりますけれども、⑥鯖江市河和田地区での「ちょいボラ交通」についてご紹介の方、お願いしたいと思います。

⑥ 鯖江市河和田地区「ちょいボラ交通」

弓部 誠

一般社団法人地域公共交通鯖江（鯖江市）

#30 皆さん、こんにちは。地域公共交通鯖江の弓部と申します。資料ページでいいますと 30 ページから最後のページまでになるのですが、時間の関係もあると思いますので、31 ページのみを使って説明をさせていただきたいと思います。

#31 (1) 現在、地域公共交通鯖江というのは、福井市の隣にあります人口約 7 万人の町、鯖江市から補助を頂きながら運営されている団体です。下の方に地図が出ていると思うのですが。

#31 (2) 鯖江市のエリアの所でも、右の方に河和田地区というエリアがあります。こちらはとても交通的に不便なエリアでして、先ほど話が出ていましたがコミュニティバス、つつじバスというバスが走っているのですが、こちらも大井先生の言葉で言いますと不便なエリア、場所になっていまして、この不便と便利とのギャップがかなり大きいエリアでして、このギャップを埋めるために仕組みを作ったという形になります。

この中で特徴としまして、制度としては自家用有償旅客運送という制度を使っております。そして、この中でもちょっと他の団体様と違うかなというふうに思いますのは、まず、ドライバーを雇用はしていません。車も我々は保持していません。車はそのドライバーの方のお車を使っております。もちろん登録はしているのですが、あと主体であるわれわれ、地域公共交通鯖江の運営主体の中に鯖江市のタクシー会社の社長が理事として入っています。一体化してやっているという形になっています。

ドライバーなのですが、今は 8 名おまして、実働としては今 4 名くらいで回っているという感じなのですが、利用者に関しても特に制限は設けておりません。登録制になっておりますので、この制度趣旨を理解していただいている方に説明を差し上げまして利用登録をしていただく形になっています。現在、39 名の方が登録をしてくれています。

交通空白地における公共交通の確保交流会 説明資料

一般社団法人 地域公共交通鯖江
2021年12月12日

© 2021 一般社団法人 地域公共交通鯖江

説明項目

1. ちょいボラ交通について
 - 1-1 a. 既存交通網と自家用有償運送の役割分担の想定
 - 1-1 b. 鯖江市と河和田地区の位置関係
 - 1-2. ちょいボラ交通の概要
 - 1-3. ドライバーについて
 - 1-4. 利用者について
2. 無料運行期間を経て有料運行開始後現在の利用状況 (10/22~11/19)

© 2021 一般社団法人 地域公共交通鯖江

1-1 a. 既存交通網と自家用有償運送の役割分担の想定

「平成31年4月現在人口約4,100人、高齢化率37.9%の河和田地区は、鯖江中心部から約10km離れており、公共交通利用による中心部へのアクセスはもとより、日常生活を支える地区内の移動も不便な状況にあります。現在、鯖江市にはコミュニティバス「つつじバス」が運行されているが、運行本数も限られていることから地区住民の移動のニーズに十分に答えられていない状況にあります。その上、タクシーも地区内に存在せず、タクシー空白地となっている。もとより、需要密度が高くはない地区では、コミュニティバスのみで地区住民の移動ニーズに答えていくことは、採算面からも効果的とは見え、新たな移動サービスを提供することが求められていると考えました。こうした課題に応えるために、自家用有償旅客運送の仕組みを適用し、有償ボランティアによる自家用車を移動資源として活用する新たな移動サービスの導入を試みることにしました。

【既存公共交通を利用する状況】

- ・急がない遠方への移動（つつじバス）
- ・できる限り安価での移動（つつじバス）
- ・緊急事態の移動（タクシー）

【自家用有償運送を利用する状況】

- ・時間的余裕ゆとりがある時の移動
- ・Door to Door が必要だけどコストを抑えたい方（足が悪い・重い物で荷物が多い等）

© 2021 一般社団法人 地域公共交通鯖江

1

1-1 b. 鯖江市と河和田地区の位置関係



1

#34 (資料 1) 予約とか利用のイメージだけ。資料としまして 33 ページの次のページに資料 1 というところがあるのですが、イラストが載っているページです。こちらをちょっと使って説明させていただきます。アプリを使っているというのもちょっと特徴なのですが、利用者の方はアプリを使える方はアプリを使って配車依頼をかけることができます。ドライバーの方もアプリを普段起動しておりまして、その起動したアプリを見て、予約を受けて、自分がそのときになったら赴くという仕組みになっているのですが、いかんせん、アプリを使える方というのが利用対象者とマッチしていないという部分もありまして、実際のところ、電話での予約というのがほぼ 9 割以上で、電話で予約を受けております。これは電話のところだけオペレーターを設置しておりますので、オペレーターの方が電話で受けて、その利用者の代わりに配車はアプリで行っています。ドライバーの方はアプリで予約を受け付けて自分が実働をするという形になっています。

ですので、先ほど雇用していないと申し上げましたが、自分の空いた時間に自分の時間を使って、空いている時間を有効活用して赴くという形になっていますので、拘束されないとか、その辺で、ドライバーの確保に関しては皆さまご苦勞されているというふうにお話が出ておりましたが、こちらがわれわれの予想に反してというか、ドライバーになりたいという方は比較的いらっしゃるという形にはなっています。そういうところも一つの特徴になっているかなと思います。

あとは課題です。われわれの課題としましてはドライバーの方の確保は予想に反して苦勞していないというところはあるのですが、活動自体の認知がまだ広報活動的にもうまくいっていないこともあるかと思うのですが、広げていくところに一つの課題があります。先ほど大井先生のお話にも MaaS の話が出ていました。移動ということではなくて、この移動を通して QOL を上げるというか、どうやってハッピーに生きていただけるかというところのイメージです。今まででしたらタクシーに 20 分くらいかけて来ていただいて、遠くに行かないと申し訳ないという価値観がこのエリアの方にはございまして、今回のこの仕組みによって近くに移動していただくことが可能になりますので、近くに、他の方に迷惑というか負担を掛けずに乗って行っていただくことによって新しいコミュニティというか、お友達の所にもこれを使って行っていただいたり、公民館に行っていたり、そういったふうにしてみんなでいろいろコミュニティをとっていけるのではないかというところの、価値観のイメージをどういうふうにしてお伝えしていけるかなというところもまた一つ、われわれの課題かなというふう感じて、今取り組んでいるという次第です。

料金の方なのですが、すみません、料金が飛んでおりました。料金がタクシー料金の 6 割という計算をさせていただいております。ですので、遠くに乗って行くにはあまり向かない仕組みだなと思っています。近くの所に、タクシーより廉価で乗っていただけるというところが一つの特徴かなというふうに思っております。

資料 1

有償ボランティアによる新しい移動サービス

5月6日より
会員受付開始!!

みんなの ちょいボラ交通

【ちょいボラ交通 利用の流れ】

①スマートフォン予約の場合

ドライバーさん

1. 予約依頼する
2. 依頼を受諾する

利用者さん

②電話予約の場合

ドライバーさん

1. 電話で依頼する
2. 依頼を受諾する
3. 予約依頼する
4. 依頼を受諾する

代り予約受付

01 どうすれば乗れるの？

A. まず会員登録が必要となります。利用方法は予約制となっており、電話かスマートフォンを使って予約します。詳しくは（一社）地域公共交通鯖江までお問い合わせください。

02 運行のルールは？

A. 運行区域 出発地か目的地、またはその両方が河和田地区の場合に予約できます。（※市外への運行はいたしません。）
 運行時間 9時～17時（土日・祝日は休み）
 （※既存の交通機関と状況に応じて使い分けて利用しましょう。）
 地域公共交通鯖江までお問い合わせください。

03 いくらぐらいで乗れるの？

A. 料金は正規タクシー料金の6割を目安にしています。支払い方法は、原則キャッシュレス決済（チャージ方式）ですが現金支払いにも対応しています。

※ドライバー募集中

自家用有償旅客運送での有償ボランティア

「自家用有償旅客運送」とは、バス、タクシー等が運行されていない地域などにおいて、住民の日常生活における移動手段を確保するため、登録を要したドライバーが、MPD等が自ら車を運行して有償で送迎するサービスです。

1人での運行が難しい方におき、乗客が複数人であればお出掛けの手伝いも可能で行うボランティアです。ご協力の方が社会参加の機会を得るような支援を大切にいたします。

Q. どのように運轉されるのですか？

A. 利用者は事務所に電話するかスマートフォンを利用して予約依頼をします。ドライバーはスマートフォンはその連絡がくるようになります。（利用方法などについては別途講習があります）

Q. 誰でもドライバーにできるの？

A. はい、普通免許をお持ちならどなたでもできます。ただし、適切な時間講習の受講を要いたします。

Q. いつも準備をして待たないといけないの？

A. 自分で空いている時間に予約が入った時のみ送迎をさせていただきます。見返り自由です。

- ・主に病室や高齢施設などへの送迎です。
- ・ご自身の車を使用しておこないます。
- ・平日以外の日、時間帯で異なります。（予約制、土・日・祝日休み）
- ・送迎中に万が一、活動費を受け取る場合がございます。

一般社団法人 地域公共交通鯖江
事務局 ☎ 080-8856-2010（担当：林）

#31 (2) あとエリアなのですが、先ほどの地図のページで言いますと、鯖江市の中での運行になっておまして、出発地か到着地がこの河田地区であるというエリアの制限というのはございます。まずはこの河田地区の中で皆さんのお役に立つところを今、積み重ねているという状況です。われわれの特徴としては以上になります。ただ、一つ、すみません、資料の中で訂正点だけございますので、こちらだけ最後、申し上げさせていただきます。

#32 (2) ページ数でいうと32ページです。下段の「ドライバーについて」というところなのですが、こちらは資料が途中の分科会で提出した資料で、「現在、第二種運転免許保持者3名をドライバーとして無償運行を行っております」とありますが、こちらは無償運行、テスト運行として、令和2年の10月から令和3年の5月まで行っておりまして、その間こういった仕組みでやっていたという文字になりますので、すみません、こちらだけ訂正させていただきます。以上です。

1-2. ちょいボラ交通の概要 [資料1]

- ▶▶ 運行エリア
→運行区域は河和田地区発着とします。（申請予定エリアは鯖江市内）
発着地が鯖江市から出る事はありません
- ▶▶ 運行時間帯
→9:00～17:00（但し受付時間は8:30～16:30）
→土日祝日を休みとします。
→12/12現在、テスト的に平日運行時間は9:00～21:30で実施中
- ▶▶ あいのりについて
→利用者1付随して1名は付添い者として取り扱います（付添い者の料金は発生しません）
（現在は、それ以上の運行については別の予約となります）
- ▶▶ 料金は正規タクシー料金の6割
料金は、実質の範囲内とします（※）
（※）利用料金：高齢者割引・妊産婦料金のほか、人格権・事務経費等の負担を目的とした該当範囲内
（1,178円までを580円に引き下げて、1,178円を超えた距離の261円までを1,900円を基準とした額に割を乗じ、乗客1名につき、予約アプリで決めた運行の起点と終点から自動計算される距離より、距離を算出に決定する。）
- ▶▶ 支払い方法は、原則キャッシュレス決済（チャージ方式）だが現金支払いも対応予定
- ▶▶ ドライバー報酬は、利用料金の50%と設定しています

1-3. ドライバーについて

- ・現在、第二種運転免許保持者3名をドライバーとして無償運行を行っております
※現在はドライバーに推薦のある普通乗用車と軽乗用車で、所有者から使用承諾を得ております

・点呼について



・安全確認

- 送迎者には、日常乗車を推奨し、実施させるため点検箇所、点検の内容、点検の方法等について運転者に通知徹底を図ります

・ドライバーの募集について

- 無償運行を開始しての4か月半事故や大きなクレームもない状態で無償運行火傷を安心材料として、直接的に複数名に声を掛けてより今後行政からの協力も得ながら募集していく予定です

・保険の取り扱い

- 旅行はドライバー1人の保険加入で対応してまいります（対人8千円、対物2千円以上を要補償）

・ドライバー講習の内容について

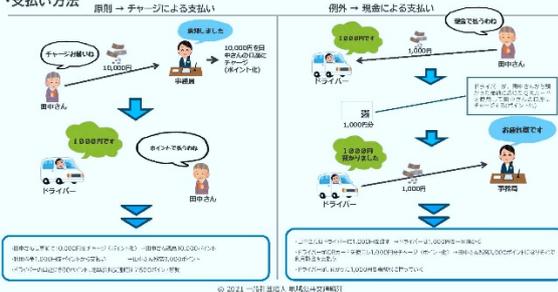
- 講義：講習で定められたプログラムで初心者講習を行います
講義対象として安全ルール等道路交通法の知識に関する事・日常乗車安全安心な運行に関する基礎知識等が含まれます

1-4. 利用者について

・希望したい場合の流れ

本機関に利用申込の定款を頂戴したら、事務局から申し込みのご案内を拜啓して説明を致します。

・支払い方法



2. 無料運行期間を経て有料運行開始後現在までの利用状況

① 10/22～5/5までの無償運行の実績

- ・期間 2020年10月22日～2021年5月5日(約6ヶ月半)
- ・ドライバー 3名(第二種運転免許所持者)
- ・利用登録者 30名(河和田地区老人会や民生委員会の方からの選出中心に利用会員を段階的に設定)
- ・運行回数 226回
- ・利用目的 主に送迎・買物

② 5/6から11/19までの実証運行の状況

- ・期間 2021年5月6日～11月19日
- ・ドライバー 5名(第二種運転免許所持者)→8名(6/28に第一回ドライバー講習を予定し、ドライバー講習修了者3名が追加)
- ・利用登録者 39名(内、この期間利用した方は11名)
- ・運行回数 135回
- ・利用目的 送迎、買物等・新型コロナワクチン接種のための移動
- ・河和田内運行 135回の内58回
- ・期間平均単価 1,660円/回

(司会) ありがとうございます。すみません、皆さんは多分、お気づきだと思いますが、もう既に予定の時間になってしまいました。もし、皆さんのお許しをいただけるのであれば、せっかくお集まりいただいているので、あと残り20分でもよろしいですので、頂いて、グループで少しお話をさせていただくということを考えていますけれども、いかがでしょうか。よろしいですか。時間がどうしても駄目という方はお帰りいただくしかないかもしれませんが、よろしければ引き続きお付き合いいただくということで、福井大学の方もよろしいですか。

(福井大学会場) それでは、ご都合が悪い方はここでお帰りいただいても結構でございます。もしもご都合がよいという方はこのままワークショップの方にご参加いただきたいと思います。よろしくお願いいたします。

(司会) それでは、今からグループで20分にしましょう。35分、40分と言っているのですがそれでも5時過ぎてしまいますので20分間ということで、目安に少しお話しいただいて、また最後にちょっとまとめということにさせていただきたいと思います。では、それぞれの会場の方でよろしくお願いいたします。

(福井大学会場) はい、承知いたしました。それでは4班の方、申し訳ありませんが別のお部屋の方に移動していただいてよろしいですか。その他の班の方に関しましては今ご着席のお席のまま、グループごとにご議論いただきたいと思います。

交流会（グループ別意見交換）

<1班>

◆「近助タクシー」の実施動機

コミュニティバスの停留所まで、そこまでしんどいという、特にお年寄りの方にそういう現実があって、何かいい人の移動手段がないのかなということからスタート。

秋田県横手市への視察では、まさに地元の人がドライバーになって、高齢化率の高い地域で、自分たちが車を運転して人の移動をやりましょうということになっていた。具体的にはそのモデルを見て、地域のニーズであることを確信して動機になった。

やはりコミュニティバスで、なかなか利便性というのはいちつなのではないかなというのが一番分かりやすい理由。

◆ キーパーソンは会長

やろうというのは、行政からそういう呼び掛けがあったから。もう一つはトヨタの社会貢献事業として、先ほど紹介したエスクエアという車両を2年間無料で貸し出しますという事業があり、せっかくだから、これにエントリーしようということで、それが具体的なきっかけにもなった。

それにエントリーしたが、結局外れて「さあ、どないしようかな」ということに。もうトヨタで2年間借りられる予定でどんどん進めていたが駄目になった。そこでトヨタグループの中で福井県のディーラーさんが、福井県のディーラーさんの会で「じゃあ1年間無償で貸し出しましょう」というお話があった。そのあと、今はリースで借りている。

◆ 周辺の支えとその広がり

そういったことも踏まえて、事業に乗っかるし、トヨタの皆さんもやってくれるということだから、われわれとしてはもう一つやはり地元のドライバーを一生懸命説得して集めなくてはいけないなどという、そういった動きが会長の役目。何とかちょっと元気なお年寄りが、ドライバーで頑張ってみようではないかという、友人、それから知っている人を中心に、どんどん集まっていた。

そこに何をするのかという話で、地元のドライバーさんがいて、「近助タクシー」というものができて、皆さんに利用してもらおうということに。それがどんどん広がってきた。これが大事。行政から言われて「近助タクシー」をやるというよりも、やはり地元のわれわれが動いて「誰々さんがやるのだから、便利な『近助タクシー』乗ってよね」という話もどんどん広がっていくという形。みんな支えていく地域づくり、その具体的なものが「近助タクシー」。支え合いの行動というのはいろいろあるが、一番分かりやすい話だったのではないかという思いで、皆さんの協力も得られ、利用する人も「じゃ、乗りましょう」という話になった。

◆ 導入後の地区内での反応

最初はあまり乗るという気持ちもなかったが、だんだん「近助タクシー」が行ったり来たりしているうちに皆さんが関心を持ち、「じゃ、乗ってよね」という話に。それから、先ほどのドライバーさんも、みんなにできるだけ話し掛けている。「こんなふうにしてやるんだよ」という形で。そういった動きが「近助タクシー」というのは実際、動いていく。いいものをこの地域でやるのだよねという関心事が集まってきたということに。もちろん説明会も行政主体でいろいろ地区ごとにやってもらった。

◆ 運賃300円の採算性と持ち出し

行政の試算したところでは、この志比北・鳴鹿山鹿地区で、コミュニティバスだと去年の10月ぐ

らいに試算したときに600万円ぐらいかかっていたのではないか。大体同じような金額に今、試算している。そういうお金の問題については全て事業主体者である行政が負担。

◆ 継続的な取り組みに向けた課題

どこでも出ているとおり、ドライバーの担い手というところが、かなりしんどいのではないかと。ちょっと元気なお年寄りが今やっているの、平日の勤務ということで、会社勤めとか、事業者の方はちょっとしんどい。そうすると、定年になった人が5年か10年ぐらい頑張ろうよねという状況。

今は男性のちょっと元気なお年寄りに頼り切っているが、最近は若い人たちも会社の勤務形態がいろいろ変わり、そういったところで、少し勤務時間以外で参加してもらえるのかなということもあり、若い人たちへのアプローチもしなくてはいけない。

それから女性の方にもお願いしているが、ただドライバーという、それも人を乗せての運転ということなので、あまり無理も言われない。われわれお年寄りで、ちょっと2年先輩の人に「お願いしますよ」という状況。本人は「ちょっとやってみようか」と言っているが、後ろからその奥さんが「駄目、駄目。そんな危ないことをうちの旦那はできませんよ」と言うと、その一言で駄目になってしまう話。やはり担い手というか、後継者というのは非常に大事ではないか。若者へ呼び掛けていく、それから女性の方にも呼び掛けていくというふうなところで、今は取り組んでいる。なかなか厳しいが。

◆ 運転されている人の現役時のバックグラウンドとドライバー確保

サラリーマンの人もいれば、昔ドライバーで運転していたという人もいれば、いろいろな職業の方がある。特定のこの業種の方は誘いやすいとか、そういう法則みたいなものはあまりない。

みんなに声を掛けていますが、やはり個人。ドライバーになった方は、「あんた、近所に誰かいないか」というので、それでどんどん広がっていった。声を掛ける団体とか、何か声を掛けやすいとかはとくにない。

だから行政が『近助タクシー』のドライバーをお願いしますと言っても、なかなかその気にならないので、やはり「ちょっと頼むよね」という話になる。私も一生懸命頼んでいて、「あんたもやるのやろう?」と言ったから「ああ、そうです」といった感じで。そういう関係でどんどん広がってきた。

やっていくところでお互いに、みんなで「あそこのおばちゃん、どうや」とか、そういう雰囲気づくりというか、単純に運転するのではなくて、地域の見守りをしていくのだよという、そういう意識をお互いに確認し合いながら、地域のためにやっているのだという、そういう共通の思いみたいなものをどんどん知人、地域の知っている人に広げていくという、これがやっぱり大事。

◆ 利用者増とダイヤ編成

運行状態は、朝の1便は大体8時半からエリアの端からずって行って「そこは行きますよ」と。「ここの集落は8時30分出発、ここは35分出発」とかというダイヤ制。夕方もそれでやっている。その間は完全にフリー。予約センターに電話が入ってきて、われわれのところのタブレットにどんどん情報が入ってきてそれで走る。予約センターの人が一生懸命予約状況を見ながら。

途中で「病院が早く終わったから来てくれ」というのが一番困る。「ちょっと待ってください」と言って、自宅へ帰るのが「ちょっと、おばちゃん、途中で病院に行かなあかんで、隣村のCさんが呼んできたんで頼むよね」という、そういう会話をやりながら、真っすぐ帰らずにちょっとこっちに行き、また相乗りで行っている。そこのところがだんだん混み合ってくると、予約センターの人も今、車がどこを走っているか分からないようになるので、運転手に聞いてくる。運転しながら、「こっちへ行くと、おばちゃんはまだ待っていてもらうのはかわいそうやな」とか、いろいろ考えるので、先ほどAIを利用した配車システムという、あの辺も非常に大事ではないか。あまり待っていてもらうといい加減、怒りますから。乗っていただく方も、お互いに譲り合って「お願いしますよね」とい

う感じで。普通のタクシーではないですから。そのところがちょっと苦労するところ。

◆ 鯖江市での事例「ちょいボラ交通」

運行の動機はいろいろな要因が重なったタイミングだったというのもある。鯖江市に元々タクシー会社は3社あり、その3社も同様のドライバー不足で、今後の自分たちの業態の衰退が課題に挙がっていた。今、現在はいいが5年後、10年後と考えたときにドライバーの定年とかを考えると、交通を鯖江市の中で支えることができないという、自分たちの不安というものを感じており、撤退すればいいというものではなくて、自分たちがいなくなったらどうやって成り立っていくのだろうかというところに、とても課題を考えていらっしゃる3社の社長さんがいた。そこで今のまだ余力があるうちに、自分たちで何とかそのケアできるものができればなという、まず運営側の動機があった。

同時に、先ほどの河和田地区という所では、特に交通に対する困ったな、自分たちも若い人たちが地域から出て行ってしまいう中で、どうやって自分たちを成り立たしていこうという、その危機感というか、そのところが意見として出ていたというところもあった。あとグランドビジョンみたいなものを考えた方がいて、そこをマッチングさせて、仕組みとしてどうやってやっていけるのかという話になったときに、またそこからは鯖江市といろいろ相談させていただきながら、2年ぐらい準備をした上で、2021（R3）年の5月に地域公共交通活性化協議会等の中で承認いただき、整理をして、始めさせていただき今、半年経過しているという状況。

◆ 保険について

車の保険というのは特徴的になるのですけれども、その時間帯だけその保険を使うというのが今の制度上結構難しいものがあり、これからは多分損保ジャパンとか、いろいろそういうプランを作られているというのは聞いてはいるが、自家用有償旅客運送に対してある制度の運用を考えていらっしゃるとは聞いている。ただ今現在として使えるものとしてはあまりない、使えたとしてもものすごく高くなってしまふ。その中で、われわれはドライバーさんにそのところはボランティア精神でお願いしているが、そこは入っていただかないといけないという基準はあり、そこを越えたものでご自分で入っていらっしゃる方がドライバーとして頑張っていただいているという形。

◆ 福井市美山地区の交通環境など

やはり美山も人口が減っており、交通手段がないのはもうないので、今後どうやっていくかなという勉強をさせてもらいに来た。

野波地区内に京福バス大野線は走っているものの、大きい道に出るまでの交通手段がない。地域のコミュニティバスは走っているが、あまり乗っているのも見かけないし、みんなほぼ車で移動している。ただ車を運転できないようになったときにどうしていくのかなという心配はある。

地区の中で、みんな協力しながら何かやっていこうみたいな話は出ておらず、やはり今言ったように行政が突いて、ちょうど何かしらのタイミングが合ったりして、ちょうどそのときに、「体が悪くなったお年寄りがいるよ」とかといった地区が何個も出てきたりする。タイミングも大事。

◆ 行政に望むこと

地域からドア・ツー・ドアがいいとか乗り合いとかって、そこまでの提案というのはどこの地域もなかなか出ないのではないかな。やはり行政がいろいろな支援事業、先ほど私が紹介したように、民間のトヨタでもそういうことをやっているからどうかなという、そういう切り口から行政の皆さん、地域交通に関するいろいろな国の事業があると思う。それをつかんで、自分の地域で「ここはどうですか」という。本当に便利だなというのは後で付いてくる話。最初、私申し上げたように「コミュニティバスのバス停に行くまでに、私歩けないから行けないのです。もう、閉じ籠りつきりになっているんです」という、「何かあったらいいよね」と。で、そのおばさんが積極的に「『近助タクシー』といういい方法がある」という、そういう提案はない。それを周りが見て、「大変だよ、じゃ何とかし

ようね」という先ほどの話が入り口だと思う。

事業をどんどんやっていく上で、皆さんの感想を聞いて「本当にありがたいです」と。例えばの話、有料化するとき、「私、有料やったらあまり乗られへん」と言っていた人が、積極的に定期券を買ってどんどん乗るのです。独り住まいのその人にとってみたら、外出する機会ができたということで生き生きしてきているのです。自分一人だったらとてもではないけれども、週末に息子が来てくれるから外出できたという状況から、週に2回も3回もどんどん外出する機会ができて、「ありがたいね、ありがたいね」というのがどんどん広がって、その地域のニーズというのが出来上がってくるのではないかなと思います。何か計算尽くで、「こういうニーズがある、こういうニーズがあるよ」と言っても、なかなか出てこないと思います。何かのきっかけでとにかくやってみようということ。

◆ 他地域では

私、福祉の方の人間でして、大野市の健康長寿課にいます。大野市内でも、幾つかの地区で住民主体の話し合いの場というのを持っていて、そこでも「ご近助タクシー」みたいなのをつくりたいというお話が出てきたり、かなり以前から、要はデマンド型と言いつつも、玄関までお迎えに来てくれないと意味がないというお話は結構聞いていて、住民さんの側から自分たちで送り迎えをしたい、そういうサービスをつくりたいという声が挙がるのが何回もあるのですけれども、やはり話し合いの中で、「でも、事故があったらどうしよう」という、住民同士で行ったり来たり、行ったり来たりして、なかなか前に進まないのです。つくっていく過程でそういう時期というか、ありましたか。それとも、案外トントントンとそこはクリアできてしまわれましたか。

◆ 事故の心配は

事故を起こしたらどうしようか。いや、それは会計年度任用職員だから、ちゃんと自分が何かあったら保険も入れるし。自分のところで営業するわけではないので。ドライバーの立場は町の職員だよ。車はリースだから、町が借りてきて、事故を起こしても、そちらの方でちゃんとやってくれるよね。何か一つ一つ具体的に、これだったらどうしようという今声が挙がるのだったら、それこそまさに行政の方が、こういうふうな永平寺町の「近助タクシー」と聞いてもらったら、こういう具合でやりますよということで、一つ一つ解決していったらいいのではないですかね。

ええ、そうなのでよね。なかなか、その辺が。福祉部門から見えますと難しいというか知識が全然ないものですから、分からない部分がたくさんあったので、それで今日はちょっとお邪魔させていただいたのですけれども。

そうですね。先進事例のところをどんどん聞いてもらって。「課題があるからどうしよう、どうしよう」と一人で考えるだけではなくて、そういうものを取り組んでいけばいいのではないのでしょうかね。

◆ まとめ

どうもありがとうございました。いろいろお話をお聞きしましたけれども、やはりやるに当たってはいろいろな利用者のことだとか、運転手さんのことだとかいろいろ考えないといけないことがあります。お金のことも当然ありますし、何かすぐにぱっとできるような話ではないと思うのですね。そこはやはりよくよく考えていかないといけないと思うし、また、その前段として今ある公共交通に乗っていただいて。なくなるともう戻しませんから。池田町さんなども京福バス池田線がなくなってしまおうという形でやられていて、非常に苦労されているというところがありますので、今あるものに乗っていただくことも大事なので。これをそのまま全てが解決するという話でもないのです。運転手さんの話もされていましたが、何かAIに入れればいいのか、なかなかそういう話ではないのかなという、それはいろいろ考えていかなくてはいけない話です。

<2班>

これが議題なのだというふうに具体的に何か意見をまとめるというわけではないと思いますので公共交通に対する意見交換ということでもいいのかなと思います。皆さん、どういうお仕事をやっておられて、その中で問題点というのを抱えておられたら、ご発言いただけたらよろしいのかなと思うのですがいかがですか。まず簡単な自己紹介を兼ねて、それぞれ公共交通の関係でこういう問題かどうか、こんなところで苦労しているとかということがあれば、議論しようかなと思っっているのですけれども、いかがですか。

◆ 鯖江市の例

鯖江市です。どうぞよろしくお願いします。私の担当は公共交通の全般ということで、自家有償から、コミバスから、路線バスのこととか、新幹線の駅が今度隣の市にできるので、その駅と市とをどうするかということやずっと考えているところですかね。バスについては再編に取り組んでいる最中で、4月1日からのダイヤ改正で運輸支局からのご理解とご協力を得ながら進めている最中ですが、一応バスが終わったらちょっと新幹線などの交通とか考えていかないといけないかなと考えているのですが。

その中で、調べているのですけれども、新幹線の単独駅というのは全国でも10個ぐらいしかないのです。新幹線の止まる駅というのが。大体普通は、新幹線の駅とJRの駅と連絡するのが普通なのです。一番近い手段で、それを隣の市からバスを出しているのは、他のところも調べているのですけれども、何かいい情報があれば教えてください。そういったところが今、私の課題かなと思っっています。よろしくお願いします。

◆ 大野市では

せっかくこういった場なので、言いたいことを言ってから帰ろうかと思うのですが、自分は大野市の方から来ていまして、富田地区という所でお助け隊というのが2年前に起きたので、今回、公民館の方にこういうのがあるというので、興味があるので参加させていただきました。この間も夜の9時過ぎに歩いていたのですが、越美北線に、越前大野から九頭竜の方は誰も乗っていないのです。今日の話を聞いていて、要らないところは要らないと言うのですけれども、ただ、JRとか公共の乗り物は、今、減便とかというとすぐに反対運動をしているのではないですか。やはりずっと続けてもらいたいと思うのです。ただ、人が乗らないのに動かすというのは、やはりお金なので、公共交通だけでも、事前にネットとかで確認して、乗るときには声を掛けてやろうと。土日とか紅葉の時期は朝早くても夜遅くても乗るのだったら、それは定時にしっかり運用して欲しい。けれども、いずれなくなるといふ状態のときに、やはり何かあったときにはあるよねという体制だけは取ってほしい。でも普段使わないのだったら、ちゃんと節約する。そういったことが必要だなと。大井先生も要らないところはやらないという。そこが一番大事なのかなと。長いこと続けていくならと感じましたので、自分たちも地区の所をやる時も、空白地を全部埋めるのではなくて、やるところはやる、やらないところはやらないというメリハリを付けてやればよいなと思っ今日帰ろうと思っいます。以上です。

大野市の中心街から結構離れて、5キロ以上離れた1,000軒ぐらいある所、自分は下麻生嶋という80軒ぐらいの所なのですが、そういう集落が20とか集まった所になります。そこから今日来たら、役所の方ばかりだと思っながら楽しかったです。

◆ 地域交通担当の立場から

今、大野市では実は富田地区も含めて、大井先生の、昔はやった交通科学展とか乗り合いタクシーとかありましたけれども、それが10年ぐらい前に乗り合いタクシー、町中循環バスとかまさに当時にはやっていたことが大野市で実現して、ほぼほぼ96%ぐらい交通空白地を埋めている状態なのですけれども、今日の講演を聞いて、では今、担ってくれている交通事業者さん、私らもよくやり取り

して分かってはいるのですが、本当にドライバーさんとかいなくなっているし、高齢化が本当に進んでいるという状況で、いつ、今、構築したこの体制が崩れて交通空白地というのがぽんと出てくる可能性が将来は本当にあり得る話だと思います。ちょっと今日はここを改めて危機感を持って話を聞いてみたいと思います。

そういったときに備えてというわけではないのですが、今、公共交通では不便なところが大前提だという今日話がありましたけれども、やはりそういうところがちょっと交通担当として非常に苦しいところでもあるのですが、そういったところも住民さんに一応、不便ですが安いよとか。不便益のところにつなぐ。なので、私も使いやすいダイヤとかバス停とか考えるので、最初は「公共交通に乗ってもらえませんか」というところから丁寧に話していきたいなと思っていますし、地域でお助け隊みたいなものでなさっている方は、大野市内のいろいろなところいらっしゃるので、そういったところで、もしお力を借りられるのであれば、そこを公共交通の至らないところを、どうしていくかみたいところで相談に乗ってもらえるということをして今後、是非していきたいなというふうには思っています。

◆ 県の立場から

県交通まちづくり課です。今年から公共交通の担当になりまして、毎日勉強の日々なのですけれども、担当の中に交通空白地における調査ですとか、そういったものも今回の川本先生に委託させていただいている事業の担当もさせていただいております。

交通空白地の対応ということになると、どうしても新しい制度ですとか、取り組みといったところに目が行ってしまうようなところが今まで私の中でもあったのですけれども、今日の大井先生のお話にもありましたように、交通空白の対応というのは、本当に利用される方の利便性というところが原点であって、そこをまず意識しないといけないというところがあるのかなと。私も担当として認識を改めさせてもらったというところですよ。よろしくお願いします。

◆ 国の立場から

私は中部運輸局、国の役所なので、元々、許認可の役所なのでどうしてもバスやタクシーの事業の許可を与えるだけと言えば、だけでしたが、どんどん時代は変わってきていて、地元の方々と協力しながら、それぞれの地域がどういうニーズを抱えているのか。われわれはただ許可証を発行するだけの仕事から離れて、調整の役所にだんだんなってきていて、そういうようなところに特化しながら、それぞれの地域のことを見据えながら、勉強しながら。それをまた別の自治体さんとか地域の方々に紹介できるような役割をやっていかないといけないのかなと思います。

やはり私たちの立場では、どうしても安全性が大切で、それを考えなくてははいけません。最近ではボランティア輸送といいますか、結局、バスやタクシーの業者に任せると経費がかかるといったことで。安全性との両立ということで、白ナンバーの講習をして、そこで安全を担保していく。あとは、継続的に一過性のもので実験的にやるわけではないので、いかに継続して地域の人々に積極的に使われるように、そういうようなことに気を付けながらやれば良いなあと思っています。

◆ 地区での取り組み

富田で、やはり生活に困る方とか、屋根雪を下ろせないとか出てくる人が来るから、今のうちからつくっておこうと。ボランティアで毎回お茶とかもらっているのですが、無償ではないなと思っただけですけれども、お金もらってどうかではなくて。やはりこれから若い人たちがずっと住みたいなと思えるためには、そういう自分たちで活動しないと、もう確実に。全部、役所任せでうまく世の中が回るのだったら「はい、ぜひお願いします」ですけれども、今はもうそういう時代ではないので。

その一環で今日は公共交通の会に。20年間、話が持ち上がったり、今しているのですか。

そう。交通難民とか、結構ちょこちょこ出てきているので、ではどうやってそういった方々をフォローするかというのを今、考えているところなので、最近まだ発足して2年ですけども、毎月1回ずつ集まって、ようやく地区のアンケートをまとめ始めているというところなんです。自分は先10年、20年参加するだろうなと思っているので、言いたいことを言えるけど、最初から行っていないと、そういうのも言えないと思うので。

うちの課も、集落センター部分の問題点ですが、ぜひ行きたくない。特に地区ごとの、この間の説明会はやはり来られない人がたくさんいるので、そこを何とかしたいなと。

私は妻が大野なので、大野に来て25年たつのですが、私が来たとき、私は山口出身ですが、親がもう関東に行っていたので小中学校は横浜で、高校3年間は千葉で、大学で富山へ行ったら妻と知り合って、妻が一人娘だから「じゃ、私が引き取るわ」と言って、私が来たときには4万5,000人いた人口が、今は3万2,000人を切っているのです。私はいい所だから住んでいるのだけれども、娘が3人いるのだけれども、もう大学生とか高校生で、大学は大阪へ行っているし、戻ってくると一言も言わないけれども、私は大野はいい所だと思うから、娘たちがいつ来てもいいような環境をどうやって残し続けるのかなというので。

それでお助け隊。学校再編の話があったときも、私はPTAの会長を中学校でやっていたので、アンケートを取ったのです。もうアンケートに書いてあるのは、「仕事がないから」なのです。それは某局のテレビのキャスターをやりたいけれどもといえそれはないという話になるけれども、目的の仕事があるというのは、住む魅力の一つだと思います。

優良団地ができたからって、喜べないですね。みんな、心配ですよ。毎月の定期代とか、さっきの携帯の話じゃないですけども、やはり天秤にかけて福井で。

だって、まず中身だもんね。娘もやはり福井の高校へ行きたいと言っていたけれども、越美北線で。朝乗って、行って、はい、大野高校にしますと、それは毎日3時間かかっている。通学を考えたら、その時間をどう使うと考えた方がよほどいいねと。私だけが福井に通勤していて、そのついでというのだったら別にいいのですけれども、物理的にやはり近いところに住みたいというのはありますよね。

中部縦貫道ができて、愛知県まで通勤するかと言ってもね。なかなかそうはならない。要らないところにはやらない、ではないけど、そういう決断をしなくてはいけないのがいろいろ出てくると思います。

役所の人間的には、多分そこは決断が要ることですね。

そうそう。やはり大井さんが言っていたのだよなという。日本の一番駄目なところがさっきの平等悪とか、ああいう言葉で凝縮されているのかなと。だってどこかで割り切らないと。では延々と税金使い続けるのですかと。税金だって限られているのだから、予算が取れなければ限られる。では、その代わり、その金はどこに回さなくてはいけないというのは、全体的な視野が見えたら、ここではないよねと言うことができますよね。



<3班>

皆さん、お時間よろしいでしょうか。せっかくの機会でございますので、意見交換に20分ぐらいさせていただければと思いますので、どうぞよろしくお願いいたします。意見交換のポイントについてお配りしたところでございますけれども、お時間もありますのでこれを全部というわけにはいかないのかなというところなんです。もし皆さんの方で何かこの点だけは意見交換しておきたいという部

分がございましたら、ぜひご意見を頂きたいと思います。

◆ 地域の交通環境

私は福井市なのですが、旧美山町で池田町に近い所に住んでいます。だから大野へ行くのも福井へ行くのも池田へ行くのも、それぞれ同じぐらいかと思います。ところが先ほど池田町の話がありましたように、京福バスで非常に困っていたのです。一方で、越美本線という鉄道が大野からも出ていますね。ちょうど美山を通っているのですが、それも非常に利用率が低いらしくて、すごく本数が減らされてしまったのです。昼間は3時間ぐらい、3時間近く無いというのがあります、本当にそれは公共交通かなと思うぐらいになっています。

それで、先ほど若狭地区の方の内浦地区のお話もあったのですが、あそこも小浜線というのがあると思います。それで、うちの美山も地域コミュニティバスというのがあるのですが、これがなかなか美山の駅まで行っても、要するに越美本線に乗ろうが、だから大野線の京福バスに乗ろうが、30分から1時間ぐらいかかなくてはいけない。とてもではないけれども、駄目なのですね。パーク・アンド・ライドで車が置けるようにはなっているのですが、それで行っても小一時間かかる。非常にしんどいので、これだけ減便されているわけですから、それで、コミュニティバスも100円になりましたよね。5便ぐらいあるのです。平日5便ぐらいあるので、それだったら完全に鉄道なりと一致させていただくとか、5分程度で鉄道なりバスに乗れるというふうにしていただけたらと思います。

それから、私は県道2号線沿いに家があるのですが、池田町のコミュニティバスが前をバンバン通るのですが、福井市民は乗せてくれない。こういう話なのです。それで、空荷で走っているようなことが多いので、だから先ほど先生のお話でも、市町境を越えてみたいな話がありましたけれども、やはり私の親なども済生会病院へよく行くので乗せてもらえたらいいのになと。そうすれば、利用する方も増えて、ちょっと安くなるかなと思うのです。だから元々ある既存の鉄道網やバス路線、それをうまく回すように。もっと言えば、伊自良温泉とか観光地に近いものがありますけれども、そこら辺、利用しやすいダイヤにしていれば、そういう人たちももう少し乗るかなと思っています。結局、美山は田舎なので、美山駅まで行ってもどうしようもないのです。そこに店舗も何もない。だから、そこからやはり福井なり大野に簡単に皆さんが出掛けられるようなことができればいいなと思っています。

◆ 隣接地域との調整・連携、行政からの支援

今の池田の話なのですが、こちらからも池田町さんに乗れないのかという願いはしているところはあるのですが、何をしなければいけないのかというのは、正直、書いてないので、町民だけに乗せるためのものということで届出しているということがあって。なかなか壁は高いのですけれども。あと、地域バスが美山方向に走っているのですけれども、結局、市としても需要のある所、どこに行きたいというのがあまり分かっていないというのもありまして、皆さんが済生会に行きたいとか、美山の駅まで行きたいとかというのが分かっていないのです。皆さん、あまり乗換えというのに抵抗があるのかなと思っています。

だから、直通で行ってもらえればそれはいいと思いますので。あと、やはり小中学校が美山の駅の周辺、周辺ではないところ、近くにありますが、それはキープするだろうと思うのです。だから、そこ経由で例えば済生会病院、福井駅前まで行っていたら、そうなればそれに越したことはないと思いますけれども、再検討を。ありがとうございます。

勝山の北谷の方からまいりました。地元の方でもやはり非常に関心が高くて、何とかしてシステムを導入したいと思っいろいろ話をお聞きしているのですが、一番話の近いというか、導入したいと思うのに近いのは、永平寺町が運用されている「近助タクシー」です。そこで、職員については、職員という行政がある程度バックアップして、会計年度任用職員ということでバックアップ

して、人件費は結構かかるのですけれども、ボランティアというのはなかなか協力が得られないところがあって、そういうところに対して行政が支援していただくということがないとなかなか。考え方は非常にいいのですが、実際にはそういう形で、うまく地域の人のも含めて考えていただくのに一番いいモデルかなというふうに考えました。そのあたりで、行政の支援というのはどこまでできるかというのは、結局、各市町の考え方一つになってくるかなと思います。その辺は少し国の方でも、あるいは側面的にバックアップできれば、もっともっとこういうシステムが広がっていくのではないかと考えています。

ありがとうございます。行政のバックアップがないとなかなかやるのは難しいということですね。いろいろ国ですとか市の方で制度など用意させていただいているところがありますが、なかなかPRがうまくできていない部分もありまして、活用できていない部分があるのではないかなと思います。その点も積極的に情報提供させていただきまして、自家用有償旅客運送に合致していれば利用可能でございますので、市の方と相談させていただきながら進めていければなどは思っているところでございます。

◆ 地域ニーズとサービスレベル

今のと直接ではないのですけれども、市の取り組みのご紹介という感じになるのですけれども、地区の交通戦略の中で、地域拠点を市内に十数カ所設定しまして、先ほどちょっとなかなか乗り継ぎが大変だけれどもとか、乗り継ぎに抵抗があるという話もちろん課題としてありますが、そういった例えば美山駅とか、あるいはショッピングセンターみたいなところ、いろいろバスとか電車が曲がりなりにも乗り継げるようなところを中心に、地域拠点という呼び方で何かできないかということで、ちょっとまだこれは手探りです。今年度から始めた、チャレンジ的な検討をやっているわけですが、美山と越廼の方でそういったワークショップを福井大学の先生などにもご協力を頂きながら、移動とかもう少し幅広く買い物をどうしようとか、そういったところの意見を頂いて、何ができるだろうかということは今、少しずつ探っているところです。

いろいろな方にワークショップという形でこういうような場をつくって、意見を伺ってはいるのですが、今日の冒頭の先生のお話にあったとおりで、どうやったらこの意見を上手に引き出せて、どうやったら継続的に皆さんが「あっ、使いたいな」と思ってもらえるのか。その移動がどういうものを必要とするのかとか、今あるものをどうやればそれをつなげられるのかとか、お金の話とか、多分これは1年、2年で簡単には結論が出ないと思うのですけれども、途中の実験を含めて、まだ取り組みを始めたばかりですが、ワークショップでいうと今、次が3回目ぐらいです。専門家の方の会議なども設けて模索をしているという感じです。

例えば移動のことで、今日のテーマは移動ということでもありますし、移動との兼ね合いもありますけれども、訪問販売と言いますか、生協さんがやられているものになりますが、個別に配達するような仕組みというのが既にあるとあって、そういった仕組みと何かを組み合わせ、掛け合わせができないかなというところを、ちょっと現状を押さえながら。

やはり難しいのは、繰り返しになりますが、どういった要請・ご要望、どういったニーズがあるのかというのをどうやって教えていただくかが課題なのかなと思っています。すみません、紹介だけですが、そういったことも今考えています。

ありがとうございます。追加で何かございますでしょうか。乗り継ぎが不便だという話がありました。

美山で市町村合併する前からずっと運行していたバスで、積極的に見直しをかける中で、もちろん変えることは全然可能ですし、使い勝手のいいものにしていけばいいのかなとは思っています。あとは、さっきも先生がおっしゃったように、それぞれの意見は把握できていないのですが、多分困って

いるだろうなというのは肌で感じてはいるのですけれども、どういうふうに困っているのか。それが聞きたいなと思っています。

バスのダイヤ表が駅の待合所に貼ってあるのですが、それが平成 25 年のものなのです。そんなものなのです。だから誰も気にしていないのだろうなと思いました。それから JR の方は、どんどん今年の 3 月にダイヤを変えましたよね。この間 10 月にもまた減便されましたよね。要するに、そういうのを本当に把握されているのですかと。全然、バスのダイヤは変わらないわけです。そういうところも市がきちんと見ていただければ、もう少し良くなるのかなとも思います。それ以上のことをお願いしても、町の形態とか村の形態とかその辺が元々あるものですから、それというのは変わるか衰退していくか、どうなるか分かりませんが、それを見ていてもどうしようもないと思うのですね。だから、まずそこからやって、みんなそれが利用しやすいようにしていくと。

そうした意見や要望があったら、ぜひ声を挙げていくといいかなと思います。今の議論を含めて、何か思ったこととか、進めていってほしいこととかありましたらお願いしたいと思います。

◆ 地域の将来と助け合い

私は大野市の富田地区という所から来ているのですが、第 2 層協議体と言いまして、地元の中学校区の範囲で今後、皆さん住んでいる住民が助け合いましようということで立ち上げたところです。そして、今から、「皆さん、どういうことが困っていますか」ということをアンケートを取って、それに順次、答えられることは答えていこうということをやりますのですけれども、その恐らく、こういう自分の移動手段で困っているということが出るだろうなということで今日は参加させていただいたのです。

今はそんなに子どもの世代とか孫の世代がおうちに同居している人もまあまあ居まして、移動はお願いすれば連れて行ってもらえるという環境の人が多いのですけれども、恐らく 20 年、30 年たつと子どもの世代が地元にはいないとか、孫もいないということで、困る人がすごく増えるというのがもう目に見えているので、そういうときのために今からシステムを作っておかないといけないなということで今、考え始めているところではあります。

今、要介護の人は結構介護タクシーの業者が結構少しずつ増えてきていまして、恐らく介護タクシーに乗って病院を受診したりしているのだとは思いますが、やはりまだ元気なお年寄りというのが免許を返納されて、行くのに困っているのだろうというふうに予測されるので、何とかうまくシステムを作って、それが継続するできるような形にしたいなというふうに思っております。

ご意見を頂きましたけれども、それに対して何かございましたらお願いします。大野市さんはいろいろ何か市の方が活動されて、今、意見を拾われて、意見交換会を今年度にされたというようなお話を聞き及んでいるのですけれども、またこういう意見があるというようなお話がありましたら。

全体的話はなかなか参加できていないのですが、各地区に協議体というのが発足していて、そこで本当に雪下ろしから、ごみ出しから、そういうお年寄りの家庭が困っていることを何とか助け合いましようということで立ち上げ始めているので、今からなのですけれども。移動手段というものもその中の一つとして大事だなということなのですけれども。やはりお金がかかることですし、車を使うことになったら事故の後の保険とかいろいろなことが予測されるので、そういうのもすごく進んでいってほしいところのご意見を頂いて、できたらなというふうに思っております。

非常に大野市さんもエリアも広くて大変だなという。また雪が降ってしまうと、さらに移動が非常に苦しいのではないかと気もしますけれども。助け合いという意味合いからして、コミュニティはか

なり充実しているという。

そうなのです。広いので。雪でおうちの前まで行けないとか、そういうことも出るのかなと予測します。まだ始まったところなので何ができるかも分からないですし、実際、担い手を今探さないといけないので。私たちは一応普段は仕事をしていますので、平日の昼間に動ける担い手を集めるということがまず大切だというふうに思っているのです。こういうタクシーとかそういうシステムをやはりボランティアとはいえお金がかかりますし、担い手を見つけるのが大変かなというふうに思いました。

あまり参考になるかどうか分からないですが、市がこういうボランティア移送に関わるやり方は本当にいろいろなやり方がありまして、高須町でやっているのは、運転手は地元の方で、福井市の絡み方としては車を無償で使ってもらっているというやり方もあります。また、地域のコミュニティバスという完全に地域でルートとかを決めた移送を、福井市が京福バスに委託してそれで運行しております。そういうやり方もあります。また、今、新しく始めようとしているのは、その地区の老人ホームと地区が話し合いをして、老人ホームの車両を使って移送するというもの。そういうやり方もあるので、そこに対しては、市の在り方としては、安全確保の提供とか、そういう具体的な部分を補助していくという制度を設けたわけです。

いろいろなアプローチの仕方があると思います。問題になってくるのは、やはりお金と人手なので、老人ホームの場合は老人ホームの運転手さんも運転するし、地区の人で動ける人。ちょうど今高齢化社会と言っても動ける60代、70代は結構いらっしゃるのです。まだ今の段階は運転できる人が結構いらっしゃって、高須町でも運転手さんはまだ何人かいるので、一応、困ってはいないという状況ではあります。あと10年ぐらいは多分そういうやり方で何とかかなるかなと。つなげるかなと。

10年過ぎたら運転手さんも困ってくるのですが、恐らくその頃には自動運転がだいぶ進んでいるのではないかと、甘い期待を抱いています。取りあえず10年間をどう考えるかという観点でいくと、そういういろいろなアプローチの仕方があるので、できれば市と連携をして、何かいいのを探ってもらいながら、無理のない範囲でやるというのが多分大事だと思います。運転手さんは毎週運転しろというと本当に難しいので、月に1回ぐらい運転できるという人を4人集めれば毎週運転できるみたいな、そういう感覚でいかないと続かないみたいなので。

協議体の世話役をしている方が福祉施設の職員さんなので、うちのデイサービスの送迎の時間、朝と夕方間の時間が空いているから、そこは使えるのではないのかなというふうには言ってくさっているのですけれども。

福井市も同じようなことを近々始めたいなと思っています。始めればいいと思います。

自分の住んでいるところはどちらかというと福井市に近いのです。福井の方へ高校に通う数も結構多くて、えちぜん鉄道も越前竹原駅から乗ることが多いのです。そうすると市町を越えるということになって、そういった公共交通機関の根っこがどこにあるのかなと、ちょっと今心配しているのですけれども、実際に永平寺町では、その中で地元の10人、車はあるらしいのですが、市町を越えられないというか、勝山市まで行けないと。その辺でうまくお互いの市町が話をしながらできればいいのでしょうか、なかなか難しいかなと。そこが一番私らもやりたいことなのです。

市町をまたいで、実際の地域の人々のニーズに合わせて動いていくことがなかなか可能なものかどうか。

無理ではないですけれども、話し合いが進んでいかない。予算的な分担だとか、そういうところで

すね。あと、どうやってできるか。どちらも運行、偏ってしまうと、やはりバランスを取らなければいけないというところがありますので、しっかり話し合っていければそれは可能なのですが。

<4班>

先ほど交流会で6つのさまざまな取り組みとか紹介されたのですが、それについての意見などがありましたら、ぜひお話しいただきたいと思います。

せっかくの機会ですのでよろしいですか。先ほどのお話の中にもありましたけれども、やはりドライバーの確保というのは非常に課題になっている。各団体さんとかも、そういったことをおっしゃっていました。今、池田町さんも運転手の確保ということに頑張っておられると思うのですが、特に池田町さんは結構高齢化というか、そういう地域だと思うのです。そこで今、ドライバーの確保に向けての施策をお話してもらえたらと思います。

◆ 池田町での取り組み

今、定年を75歳としていまして、今、一番高齢の方で71歳の方がいらっしゃいます。あと30代の方もいらっしゃいますけれども、大体60代の方が多い状態です。75歳を定年としていまして、それまでいらっしゃるかどうかは分からないのですけれども、71歳の方や70歳の方が4~5年後に退職されてしまうということですので、この間、今年9月の池田町に配布している『広報いけだ』という広報紙がありまして、それは町民2,000名ほどいるのですけれども、その2,000名の方それぞれ1人1部、全員に配るようになっている広報紙がありまして、そちらの9月号に町民の方に向けてドライバー確保について募集の広報を載せさせていただいたのです。そうしたらその効果もありまして2名の方が今、お電話を頂いて手を挙げてくださったのです。その方にもこれから運転手になっていただきたいのです。ただ、その運転手募集中には、国土交通大臣が認めたという、一般の人でもお客さまを乗せて運転ができますというふうになるような講習がありまして、その講習を今までは岐阜県で行っていたのです。いつも新しいドライバーの方には、岐阜県まで行っていただいて講習を受けて、それからドライバーになっていただいたのですけれども、今はコロナの影響もあって県外には行けないということで、探していると、鯖江市の先ほどもありましたつつじ株式会社さんが河和田地区の方で講習をやっているということがわかりました。ただその講習が不定期ということもありまして、1回はあったのですけれども、2回目がまだ未定ということで、そちらの講習が決まり次第、その2名の方にもドライバーになっていただいて、元々昔から手を挙げていた方がもう1人いらっしゃいまして、合計では3名の方が手を挙げてくださっているのです。けれども、ただその講習の機会がないということで、またその講習が決まりましたら3名の方に受けていただいてという形になりました。そうすると、6名の方をお願いしているのですけれども、3名の方が追加で9名の方をお願いできるようになるので、またこれからも広報にちよくちよく載せていただいて、そこで募集をかけたいこうかなというふうには思っています。

また、それ以外の話ですと、役場の職員が、課長とか「定年になったら、やろうかな」みたいな人もちよくちよくいまして、そういうところでも積極的に募集をかけていって運転手の確保を。もちろん池田町の職員の方ですので町民の方ということで、ドライバーになることもできるかなということで、その辺にも積極的に声を掛けさせていただいて確保に努めようかなというふうには考えています。そういったところです。

◆ ドライバーの報酬と負担

池田町の場合は給料をお支払いしています。ちょっとここには載せていないのですが、資料で言いますと「便数・ダイヤ」のところを見ていただきたいのですが、10ページの下の段にあります。こち

らの便数を見ていただくと、この便数ごとに給料が決まっています、平日1便、3便、4便、土日祝日の全便、それは1回出ていただくと4,500円というふうになっています。それで、平日2便は特に運行がないときもありますので、この上の段を見ていただくと済生会病院、東部プラザ、和田公民館、高志高校、JR福井駅東口というふうにあるのですけれども、例えば、この平日2便が予約運行ですが、「役場から済生会まで行きたいです」という方が1人いらっしゃいます。そうなった場合には、役場を出発して終点のJR福井駅東口まで行かずに、もっと手前の、済生会病院が一番近いのですけれども、済生会病院まで行って1名の方を降ろしていただいて、すぐに戻ってきてというふうになるので、他の便よりも、行きのみです。帰りはバスという風になっていて、帰りは回送です。誰も乗らないので、そういう負担もありまして、平日に2便だけ4,000円という風に、500円安い4,000円という風に設定しています。

もっと安くてもいいのではないの(笑)。どれだけコストダウンするかなと聞いていたもので。

その予約運行ですけれども、一応締め切りを例えば明日の予約運行の締め切りですと今日の午後5時になりまして、今日の午後5時まで予約があるかないかが決まらないのです。だから明日の平日2便のドライバーさんは、明日あるかな、ないかなというふうに、待機というのですが、予約便待機というふうにして、あるかないかが分からない状態での運行をお願いしているということもありまして、4,000円というふうにしております。また、この予約がなかった場合、明日予約があるかな、ないかなと言って今日の5時に「予約ありません」と言われたら、ドライバーさんはもちろん明日の2便の時間で空けてくださっていますので、空けてくださっているのに予約がなかったとなると、そこで給料を払わないのもおかしいので、そういう場合には予約便待機として1,000円だけ、1,000円のお支払いをしまして、そういうふうにしています。土日祝日も同じです。土日祝日も、予約便運行です。予約がなかった場合には1,000円お支払いというふうにしております。

◆ 地域における今後の検討について

福井工大で教員をしています。話を聞かせてもらっていて、今の方からのお話を伺うのがいいと思うのですが、今日、参加された理由などはあるのですか。今、北谷で何かそういうふうな動きもあるのですか。ちょっと私は今、こちらの方を何も把握できていないのですが。

私は勝山の北郷町の公民館の勤務です。過日、市長と語る会がありまして、ここにも一応京福バスは来てはいるのですが、1日に朝1便、夜1便。実際にそれが通るバス停は、実際買い物でよく利用するコメリとか、勝木の本屋さん、食品スーパーでゲンキー、これが集中している所でバスが止まらない仕組みとか、昔ながらのバス停しか運行していない。私らは通常運転でもほとんど乗客はないのです。そういう状態ですから、恐らく近々廃止にもなっても仕方ないかなというぐらいのところなので。区長会でいろいろ話が出た中で、われわれも実際5年か10年したら免許返納もあり得ると。そうなったときに迷わないようにとか、いろいろな各地の、今も池田町さんの話もいろいろ入ってきていますので、これを何とか市として考えてくれというような意見がたくさん出たのです。そうしたところ、今回このような事例とか、講習会の案内を県の方から頂いて、市がわれわれ北郷町の区長に「いっぺん、話だけでも聞いてみたらどうや」というのが取っ掛かりです。自分たちはその区長のお供です。あの赤い方がそうです。私自身も今66歳ですから、あと9年。健康年齢も73~74歳ですか、今。そうなるくと、やはり先々のことが心配なので一緒に考えたいなと思ってはいます。そういうところです。池田町みたいに、がっちり町が背負ってやっていただければ一番いいのですけれどもね。勝山市は財政難で、とてもそんなことは望めそうな自治体ではないので。

自分が行ったのは、自分のこれからの大学の研究にも生かせないかなという興味が一番のあれで行ったのですけれども、ちょうど今、ここにある美山地区、福井市に吸収合併された所の出身で、そ

ここで福井市主催でやっている「地域未来づくりビジョン」という、地域を考える会というのに何回か参加していて、その縁があって今回の会のお話を頂いたので、せっかくなら今後考える上で、出てみようかなということに参加しました。

それで、美山地区も公共交通機関としては今、京福バス、JR 越美北線が公共交通機関としてあるのですけれども、このコロナの影響もあって減便なども続いていまして、これは個人的な思いですが、自分はあまり自家用車の負担が大きいのかなと。やはり乗りたくなくてというのがあって、それでこの美山に戻ってくるという、そういうことを考える上でもそういう公共交通機関の存在というか、在り方については考えたいなと思ったのと、今後、地区の存続ではないですが若手の流出というか、人口減少というか、高齢化に加えて、さらにこういう流出というのが今、起きているので、そういうものの歯止めというのではないのですけれども、そういうことを考える上でのこの公共交通機関の在り方を知れたら、ぜひ考えたいなと思ってここに参加させていただきました。

何かこういう方と一緒に地区の方々がつながってコーディネーターしていってやれると、研究もできてその地域の移動手段を確保して、どうしていくという話をできると面白いですね。何か一緒に連携してできるといいのかなと。これから立ち上げようとしているので。今の池田町の話もそうですけれども、その苦労の話があって、学生たちとマッチングしていくというところできると面白いかなと思いました。

そうですね。今おっしゃったそのワークショップとかを今年度、川本研究室と野嶋研究室とやらせていただいている、福井市も皆さんの要望は受けるのですけれども、それは行政だけでは実現できないので、地域の方の力をお借りしたいということを思っています。地域の方としては「そんな急に言われても、何からやったらいいかが分からん」とおっしゃるので、こういう機会に皆さんの先進的にやられている方の実際の声を聞いて勉強させていただければなと思っています。

◆ 運行経費や運転手

生活安全課というところは、今コミバスを担当しているところでして、敦賀市では全部コミバスでやって、一部デマンドというところなのですが、やはり財政の話をするとうちでもコミバス委託費というのも年々増加していくという状況の中で、減便を考えざるを得ない。そうすると、まずどこになるかというやはり山間部とか、そういった利用者がいないようなところがどうしても対象になってきてしまう。で、今日の話の中で自家用の有償旅客運送の話を書く中で、参考になればなというふうなところで参加したところです。

正直、難しいのです。うちは免許返納も実は担当しているところで、本当に皆さんには「高齢者になった人は免許返納を是非してください」という中で、自家有償は結局高齢者が運転される方が多いので、そこで一方では「運転してね」、一方では「免許返納してね」ということ、ちょっと難しいところではあります。

さっきおっしゃっていた国交省の認定講習ですか、あれは1日で受けるのですか。

1日だけです。私も池田町総務財政課に所属しているのですけれども、総務財政課がこのマイバスの管轄の課になりまして、総務財政課の職員は全員その講習を受けて、運転手の方が行けないというときのためにいつでも代わりに運転できるようにしています。1日だけで終わります。私が行ったところは2万円でした。これは個人負担ではなく町負担です。総務財政課が仕事として講習を受けに行くので。職員の場合はもちろん町負担ですし、一般の町民の方の場合にも町負担でやります。個人負担はないですね。

先ほどの講習でも、「白ナンバーは正直言って、あまりお勧めできません」みたいな言い方を先生

もされていたかなと思うのですが。その辺は何も問題は？

そうですね。私らで言うと運行ルートも決まっていますので、白ナンバーで対応をしています。

ただ、今あるもので移動手段を賄えないのかというのは、大前提でまず議論は始まっていきます。そういうのを全然全くできないのであれば、自家用車に替えないといけないと。

一番、取り組みやすいのは白ナンバーの方かなと思うのですがけれども。担い手が難しいという話が出ていましたけれども。池田町さんも会計年度職員という考え方でやっておられるのですか。それはまた何か違いますか。

協議会というのも、マイバスに関してはないのです。池田町が、役場が主体として運行していますので、運転手の人など。

◆ 運行車両の環境

本当に池田町の車両プレミアですね。USB 充電もできて、ほんとに飛行機のプレミア。シートで。いいなあと思います。私らも満員電車でぎゅうぎゅうで行ったりしているより、全然いい。Wi-Fi もあって。

そうです、革張りです。レンタカーを、元々の車両を改造して、その委託で。そういうふうに行っています。快適に行けているとは思いますが。池田町民は通学定期で月 3,000 円です。他の福鉄バスとか JR とか、他の公共交通に関しても 20 歳以下であったら 9 割補助なので、それに合わせてマイバスも 9 割補助にしようかというふうに行っています。

◆ 既存バス路線、隣接市町との関係

なるほど。これはいい機会なので教えてほしかったのですがけれども、今、池田町から福井市まで直行で行っているますね。あれを最寄りの武生駅か鯖江駅までにして、それから公共交通を使ってもらうという議論はなかったのですか。

そうですね。京福バスがなくなったのですが、福鉄バスの方は走ってまして、実際に福鉄バスで乗られて武生駅まで行かれて、そこから通学されている方もいらっしゃいますので、マイバスの場合は福井市に直行で行くように、そちらの方向で進めていきました。

なるほど。そうしたときに福鉄の方は、すぐ了承は得られた感じですか。了承が得られたから今、運行しているのでしょうかけれども。でも、福鉄、交通事業者の方は、「どんどんやってくださいよ」という感じの雰囲気だったのですか。その辺の調整が難しかったのかなと思いつつながら。

そうですね。京福の路線バスが走っていたところを代わりにマイバスでというふうに行ったので、特にそこでは問題はありませんでした。

広域でできると本当にいいなという話で、おおい町と高浜町で公共交通会議に参加していますけれども、デマンドをやっているのが同じタクシー事業者なのです。でも、町内だけで完結しているので。そこをうまく市町を越えた感じでできると、住民さんにとってはやはり高浜町でないところまで行けるので、これは非常にいいなと思いつつながら。内浦は舞鶴に行く文化が昔からあったので、舞鶴と

もうまくいったということなのですけれども。ある程度連携がやはり必要になってくるのだらうなとは思いますが、どうしても市町だけで完結するというのは、なかなか難しいところだと思うのです。

<5班>

交流会で、取り組みの資料とかの表紙にあると思うのですが、今お話しいただいた取り組みを紹介していただいた方々に何か聞きたいこと、例えば、この「意見交換会でのポイント」と下に書いてあると思うのですが、利用者の方々の反応はどうかとか、まずこの活動の実施に至ったきっかけとか、でも運営を継続していくためにどんなキーパーソン、カギがあるかとかというところを、もしご質問等があったら答えていただくという形で進めてよろしいですか。

明倫買い物クラブは最初が3班とか4班でやっていたのが、今は2班になって利用者というのも少し伸び悩んでいるところと。

◆ 明倫買い物クラブの例

他のところでも利用者が少なくなっているというのがありました。もちろん利用者で亡くなった方もたくさんいるし、それから免許返納されたけれどもそのうち亡くなったとか、そういうのがありますし、ちょっと認知症になって買い物をし過ぎるとか、そういうことで家族に止められるのもあるし、いろいろあります。8年も経つと、最初に登録された方で亡くなっている方も何人もおりますので。

登録者自体が減っているということなのでしょうか。

逆に言えば新しく登録する人が少ないということです。前と比べて。最初は登録者があったけれども、上はちょっとずつ亡くなっていくし、下から来る人は少ない。都会から子どもが帰ってくる等、いろいろあります。

それは何か行き先が、例えばこういう行き先でなくてとか、そういう利用に何か課題があるのですか。

一応、3カ月に1回ずつ班長会を開いているのですが、各班の運転手は車の中でみんな話を聞いてくれるので、班長会で全部聞いてこれを生かしては、3カ月おきに見直しをしています。だから、一応形は整えているけれども、いつでも変えられる状態にはなっています。無償ボランティアなので、お金の心配は全然していません。最初、立ち上げるときに、果たしてみんな集まるだろうかとか心配したのですが、運転者の場合は何人か核になる人を頼んでおいて、アンケートしたときに入れるようにと何人かに頼んであります。例えば、ある程度の年齢で独り暮らしの男の人。そういう人たちも生きがいができるし、その人たちにも声を掛けてやっていただく。

皆さん、お買い物は1人で利用されるのですか。それとも地区の何人かで一緒に乗っていきましょう。

それが非常に楽しいのです。もう亡くなられた方でもそれが楽しくて、乗るのが楽しくて、その会話が楽しみで出られる。「生きがいや」と言っておられる方もおられました。中にはその買い物で、毎週、これは1週間やるのですが、それでつないでいる人もおります。

◆ 世代交代と持続性

会の代表を続けられているポイントは何ですか。

私はちょうど立ち上げたときに福祉関係者のまとめをしていたもので、いろいろ申請などをするのに代表者の名前が要るのです。これを代表で出したら、そのまま引退できないというか、ずるずる来てしまって、誰か代わってほしいのだけれども、なかなか代わりができない。これはここだけでなくて、他の会でもそうですね。立ち上げるとなかなか。行政の人みたいに町の職員がやっているのではないから、その辺がなかなかしてくれる人が少ない。これが悩みです。他のことも恐らくそうではないかな。世の中は、かなりそういうことが多いのではないかな。

◆ あらたに取り組む上での課題

昨年ですか、若狭瓜生地区の方で支え合い委員会というもので町の方から立ち上げて、取りあえず組織をつくって、ここで何ができるかということでアンケートを取って、その支え合い委員会でどんなことをしようかという、そういう話までにはなったのです。けれども、今、確かにそのアンケートの中にやはりその買い物でいろいろな問題が起こっているという話が出てきたのですが、それならそういう助け合いで誰が必要かということで、それぞれの集落でまた集まってしたときに、それぞれの個別のところへ行って聞くと「いや、あれはアンケートで出ただけで、今のところ私らは特別に困っていない」ということで、いざそういうことをやろうとしても、人に迷惑かけるのが嫌なのか、その辺が出てきて、そこから先を人に助けを求めるといことが嫌なのか、その辺があったので、自分のところはそのままになっているような格好なのですが、その辺はどのようにしてやっていたらいいのかわからない。

◆ まずはやってみること

最初は老人家庭相談員さん、福祉委員さんがいるでしょう。この人たちはいつもその人たちとよく話をしているから、それをした後にみんな集まって決めるのです。買い物の時間などを決めるときに、老人家庭相談員の方は「買い物は1時間半見てもらわないとあかん。私らはもう歩かれんから」と。だから、時間を最初に設定したときに1時間半にしたのです。それから、いろいろな要望があって、それを入れてちょっとずつ作っていったのです。アンケートしたときにも、一応そういう話をした上でしたから、やはりちょっとずつその下地はあったのかなと。ただ、1回アンケートをしたときには少なかったけれども、2回目をしたらまた増えてきましたから。ともかく1回そういうのを体験してみる。ともかく、ちょっとでもやってみるとい。これが大事なのではないかなと思う。一歩でも、ちょっとでもそういうのをやってみて、そして見てもらう方がいいのではないかなと思う。何もしないで話だけをしていてもできない。会議は全部そうなので、いつも会議して終わるので、今日の会議は何をするのか、今日の会議で何をすることを決めるのかという会議でないと、話だけで終わってしまいます。いつもそういう具合に私は進めてきているのです、物事は。

◆ 使用する車の地域間共有

明倫クラブさんは車を保有されているのはどうしてですか。

車は若狭町、先ほどみそみメイトさんの説明のときにあったあの写真の車です。VOXYです。それ1台で動きます。最初、木曜日だけ使っていたのですが、私のところで。これですね。これは同じ車です。最初は平成25年に明倫地区をやって、明るる年にみそみ地区さんがやられたのです。これです、この車で7人乗りです。車椅子を入れると5人。でも、車椅子は使わないようにしています。病院も行かないようにしています。送り迎えはしないようにしています。ただ、病院で待っていて、帰りに寄ってくれとか、パーマに先に行っているから、帰りに乗せてくれとか、それは乗せています。あくまでも買い物ということでやっています。今でも難しいのは、先ほども出ていましたけれども、

介護タクシーではないので、家の前まで乗せてはいきますけれども、自分で車に乗れない、自分で買い物ができない、そういう人はお断りしております。

◆ 安全性の確保

それともう一点は、お客さんを乗せるので、例えば飲酒運転とか、そういうチェックはされているのですか。

全然していません。

いや、それはやはり問題ではないかなと。例えば他に今日の健康状態はどうですかとか、夜、睡眠不足とか、そういう方もいらっしゃるかも分からないので、そういう点呼とか、そういうものも必要ではないかなと思うのですけれども。

先ほど、しているところがありましたね。ただ、運転ボランティアという関係でやっているのです。いくらボランティアといえども、もし万が一その運転手さんがお酒でも、そうなった場合に重大な問題になると思うのですが。

運転手さんの身を守るという意味でも、するのでもいいかもしれないですね。乗る人も安心だし。

ボランティア保険にはみんな入っています。事故の場合は、福祉課が入っている車両保険ですね。そういう関係の。それ以外の責任は、運転者が負うという契約は交わしています。やはり買い物のそういう高齢者以外に、それ以外に自分でした場合は運転手さん。本来はボランティア保険にも入っていますので。そのボランティア保険の中にあるのですが。ちょっと細かくそれ以外は分からないので。ボランティア保険の中に飲酒運転のことが入っているかどうか。入っていないのか、入っているのかな。そこらへんは自己責任になる。

◆ 乗降場所について

私、ちょっと質問があったのは、高浜から舞鶴まで行けると思うのですけれども、途中の停留所で病院とスーパーがあると思うのですが、病院からスーパーとかの途中から途中でも乗ることができるのですか。

舞鶴市内では一切、乗ることはできないのです。途中下車はね。既存の公共交通の邪魔をするということで。私のところはこうした形、公共交通が走っていない地域ですので、その場所での乗り降りはOKなのですが、公共交通が走っている舞鶴市内はもうバスなので。

舞鶴市内で1回買い物をして、その後また病院に行きたいときは乗れないのですね。

乗れないです。病院へ行く場合は病院までです。帰りも病院からなのです。途中下車なしに、家まで帰ってきてもらうというだけです。

なるほど。交通空白地でやろうというところで始まっているから、元々ある路線のところに影響が出ないようにというところで始まっているということですね。

若狭町もデマンドバスをするときに、高浜町でも見学に行きました。私も明倫買い物クラブをして

いたので、一緒に来いということで、優先で見に行きました。それで若狭町もデマンドをしましたよね。

◆ 組織の立ち上げと負担

最初に立ち上げるときになかなか実際に進むのが難しいというお話のところは、高浜町ではどうでしたか。やろうという話になってから。

住民アンケートがまず最初に今から約5年前ですね。内浦地区で11区あるのですけれども、区長さんが中心になってアンケートを取ったところ、やはり一番心配なのは病院とか買い物へ行けないので、何とか行けるような交通手段を立ち上げてほしいということが回答として多かったです。それで区長がそれを取り上げて、高浜町で行政と相談して、1年半ぐらいかかって区長と打ち合わせをしながら立ち上げに向かいました。いろいろ説明のあったとおり、社団法人とか立ち上げるには行政とか、協力を頂いて立ち上げたのです。

安全運転のために乗っているときに、お金をやり取りせずに区費とかから払ってもらって。

ええ。全て無償で。その11区で所帯数に応じて負担金を頂いていて。

それは、区の人には自分は乗らないけれどもというところをご理解いただいているのですか。

ええ。それは各区長さんに納得いただいて、どのようにして分けるか、いろいろ案を出して、最終的には所帯数で。内浦地区は全部で300所帯あるのですが、その300所帯の一つの区が50とか30所帯とか、そういう割合で全部で分けて。1区平均で大体100万円ぐらいです。年間の各区が、内浦地区としての負担金は、100万ちょっとというくらいになると思います。

私ら（明倫買い物クラブ）の場合、ガソリン代だけだと1人200円もらうと大体できるのですが、1人100円だと駄目。足らないのは地域の区民協議会へ請求。どっちみち全部出してくれると最初に言ったのですが、利用者の方も心苦しいと。少し取ってくれと言う方もいます。100円でもいいから。10年前にもありました。西鉄の中で、100円均一でやっていて「ああ、これは一緒やわ」（明倫買い物クラブと）と思っていたのですけれども、100円だけもらうと。往復で100円ね。

やはり利用する方もお金を払っている方がいいですね。

そうやね。何か違うから。100円でも自分は払っているという方が気が楽だから、そういうのも大事かなと思うのです。気が済まないと言われて。

◆ 明倫買い物クラブの例

こういう足があることで、その地区の人たちはどこか、何か不安なことも解消されたりとかあったりしますか。

日頃、一緒に会えない人に会って、かなり会話がいろいろ弾んでいます。

単なる移動手段というよりは、本当にそういう何かコミュニティではないけれども、そうやってお

話しする場にもなったりとか、地域づくりみたいなところにつながっていったりとかするということですか。

大体、何年も同じグループでおりますから、運転手も家のことが全部分かっているし。私は人が欠席だとどこでも行くから、どの班の人でも皆、分かります。家の事情も皆、大体分かっている人ばかりなので、その辺はいろいろ話し合っています。

高浜町さんの方も、利用者は最初からどんどん増えていくという感じですか。

どんどんとまではいかないですけども、1年目よりも2年目、2年目よりも3年目の方が少しずつ。これから私たちも乗っていただく人が増えていくのではないかなと期待はしているのです。高齢化になっていきますので、免許返納とか、お年寄りの利用する方が増えていくのではないかなと予想はしているのです。

その利用が増えていくのは、みんな口コミとかでいいよとか、そういうのもあるんですね。

はい。それが大事です。私たちも各区長さんをお願いしているのです。ぜひ利用してほしいと。

明倫地区で立ち上げた時とだいぶ違うのは、今は業者がハーツ便とか、回送用を家の前まで迎えに行って送りますとか、そういうのがだいぶ出てきましたから、私らはこういうので皆、こういうので乗ってくればいいなと思うのです、逆に。だから私は班長会にハーツの人も呼んで一緒に入ってもらいました。ハーツが来るのは木曜と金曜日だから、例えばわれわれが集落へ行くのは火曜日ぐらいにしてもらおうかなと。それで、その人たちがそれでいいのなら、私たちは別に減っても構わないので。もうけているわけではないので、みんな便利だったらいいので。運転者もみんなそうですから。減って便利だったらいいので。という具合に、みんなで一緒に考えてやっております。

本当にいろいろな自家用有償もあれば、そういうふうにお買い物の人たち、ハーツとかがやってくれる。いろいろな交通手段があるので、みんなができると。何か質問しておくとか、大丈夫ですか。

もう少し距離があれば思ったりする。私の集落だと、同じ集落内に PLANT3 があつたりするので。歩いて5分ですから。行きたいところはやはり PLANT で大概。あそこしかないのです。

今、町でデマンド運行していますけれども、ナンバーワンは PLANT です。ダントツです。だから、PLANT さんに運行して欲しいなと思っているところです。三方のハーツさんはそういうことをしてくれるので。小浜のハーツさんはされていますね。そっちの努力も、やはり欲しいなというのはちょっと思います。

先ほど講演のところでも話があつたけれども、やはり小さい集落とかまたがった地域で、そういうニーズの合ったものがこういう制度を利用すると一番無駄がないですね。離れた所やそういう所でするよりも、同じ住んでいる人が同じ所でその要望に応じたことはできるということが一番私たちはいいなと思います。無償でそういう人が出てくるのは、全国どこでもできると私は思う。みんなどう思っているかは分からない。社協の方も車を買って、貸し出すだけなら。維持費は出せないけど、ガソリン代だけだと払うとか。

~~~~~

## <6班>

若狭町の方々、3枚目は私どもの行政担当者という形なのかと思っています。若狭町の野木地区からいらっしやっていますが、これから地域で取り組んでいこうかなというお話があるということですよ。よろしければ、今回の状況とかお話いただけるとありがたいですけれども。

### ◆ 地域での取り組みを考え始めた中で

実は野木地区というのは、隣の小浜市に非常に隣接して、生活エリアがこちらの三方エリアにあって、ほとんどが小浜ということです。それで、若狭にはデマンドタクシーというものがあるのですが、とにかく小浜の方が生活圏ですので。医療的には小浜病院が一番大きいのですが、デマンドタクシーで小浜市には行けないということで、政策推進の方もこちらにいますが、地区としての要望で、最寄りの、小浜に一番近い駅までのデマンドならどうにかなるということで、そこまでの地区要望をしました。JR 小浜線を利用して、市町境を跨いで小浜駅までは行けるということになりましたが、今日のあれを聞いていますと、やはり市町を跨いで行くのが県の力と、あと病院に行くための利用するのはマイナスということでどうしようかなと。

一度、アンケートをしていたのですが、周知徹底ということがなくしての住民アンケートでしたので、具体的なアンケートが過去には盛り上がり欠けたようなアンケートになってしまった。今日、膝を交えてのというのはちょっと勉強になりました。

私は小浜市なのですけれども、小浜市の中でも小浜市から大体 16 キロぐらい離れているので、小浜市の市に行くまでにタクシーを使えば片道大体 4,000 円ぐらいです。「あいあいバス」という小浜の路線バスがあるのですが、やはり朝晩の学生の通学する以外は乗車率というのはほぼゼロに近いところです。特に内外海地区は今、高齢化率も 37% を超えて 38% ぐらいになってきていますので。それと、免許証の取得率は大体 9 割を超えて、内外海地区だけ見ていくと 500 世帯ですが、1 家に 1 台か 2 台ぐらいかな、1 回アンケートを取っているのですけれども、いつまで運転したいかということ、90 歳までというような回答も出てきているぐらいで、車がないと生活できない。車が一番便利だということなところでは。

そういう中で今は何が問題かなということという、その路線バスは少し前に仕組んだ仕組みなので、今、14 区あるのですけれども、自宅からそのバス停へ行くまでの、バス路線は国道に沿って設定されていて、バス停へ行くまで歩いていけないということがありまして、その辺をどういうふうにこれから解決していこうかということと、やはり高齢化率もあって運転免許返納という。それと合わせて、これからどうやるかという思案中です。

ありがとうございました。先ほどご発表いただいた中で、実際に今、立ち上げから関わっていらっしやるのですか。立ち上げのときというのは大変だと思いますけれども、何かアドバイスのなこととか、こういうことが大変だったりという体験談などありましたら、ご紹介いただければありがたいかと思えます。

### ◆ ぐるりんバスの例

私のところは、令和元年の 10 月から運行を開始したのですが、それより 2~3 年ほど前から地域の課題を洗い出してみる中で、やはりどうしても途中の空白地帯を解消させますということで。私の住んでいるところは 11 の小さい集落で、人口は全部で 630 人ぐらいなのです。それぞれ区長さんがおられまして、区長会を毎月やっているのですが、その中でずっと検討を重ねまして、町の総合政策課さんの方からいろいろなアイデアも頂きながら、ここまで持ってきたのですが、どうしてもその頃は「自分らは利用せえへんからええわ」という一つ、二つの地区があって、それを納得してもらって地域の負担金を頂くようになるまではなかなか。区長さんは 1 年交替ですので話もつながっていかな

かったり、本当に利用されるのだろうかという、自分も疑心暗鬼になるところもあって始めたですけれども、何とか2年ぐらい経過しましたので、毎日10人前後の方に乗っていただいています。

それと、免許の返納の話がありましたけれども、もっと免許の返納者は増えてくるのかなと思ったから、あまり直接つながらないですね。やはり自分でいくつまでも乗って行きたいということもあって。普通、近場は行くけれども、病院はこれで乗って行くとかということもあります。なかなか最初の意見の取りまとめが難しいかなと思います。

地元の方の負担は幾らぐらいかかるような形になっているのですか。地元の方に負担というと、例えば先ほど、区費から取るのか、1回幾らとかという。

具体的に言いますと、年間1,000万ぐらいの経費がかかっています、1割は地元で負担するということになっていて、車両保険とかは町の補助を頂いているのです。あとは地元の負担金の中でちょっと広告料とか、車内広告を入れて広告収入も入れたり、募金箱を置いて募金していただいたりということもやっています。

私のところ(みそみ買い物メイト)は、基本的には自分の車で家族の人と一緒に買い物に行っていて、一昔前までは近所の人に「買い物に行くのに一緒に行かへんか」と言って、一緒に行ったりとかしていたのです。ところが、今はそういう時代ではなくなってきているので、そうしたらどういふふうにしたらいかなと考えたときに、先ほど外出支援のための車があるのでそれを借りて、車を動かすと車の維持費はかからないし何も経費がかからないのです。ただ、運転するドライバーの人は無償なので、それさえクリアできればということで、最初は3~4人ぐらいから、100%話をきっちり決めてからだと事が始まらないので、取りあえずやってみようというところから始まっています。

それで少しずつ、最初は1週間に1回の利用だったり、土曜とか日曜も動かしたりとかしていたのですが、1週間に1回までいなくていいよという利用者の人がいたり、土日はやはりよく考えて見ると自分の家の子どもさんとか家族の人に買い物に連れてもらうのが普通ではないかというのもあったり、それで土日はやめたりとか、いろいろ動かしながら変えていったというのが実情です。今、全部が全部、決まってからはなかなか進められないので。

一緒にやろうと言ってくださる方から巻き込んでという感じですね。

そう、そう。だから、町というか町役場も全然協力してもらっていないというか、立ち上げるときにどういふふうにしたかいいかなという相談したぐらいなもので。すると、ドライバーを有償ボランティアにすると事務経費がかかったり、なかなかややこしかったので、それなら無償で、その代わりに利用者は登録制にしようとかという。それで協力金もガソリン代だけだと120~130円で済むのですけれども、それだとドライバーがおつりを出したりとか、そういううっとうしいことをしなくてもはいけないので、それでは200円にしようという。それで、車の中に貯金箱を置いておいて、乗った人が200円をコロコロと入れてくれています。50円足らなかつたりとか、200円入れ忘れてりする人もいらっしやいますけれども、そういうのはあくまで協力金なのでそれはOKですという。まあいい加減な。乗る人も、運転する人もそんなに気を使ったことではないので。そういう感じでやっています。

こちらの野木地区さんのように病院の送迎もやってくれということもあったのですが、それが一番多いのですけれども、病院は内科とか外科とか歯医者とか眼医者とかたくさんあって、とてもではないけれども、そこまで手伝ってあげれないというのが今の実情です。

お買い物が多いということですか。

ほとんど買い物です。たまに、年金を下ろすのに銀行寄ってくれとか、郵便局へ寄ってくれというのはありますけれども。

ありがとうございます。他に何かご意見があったら、何か教えて欲しいなとか、そういう話がある方はいらっしゃいますか。

おっしゃっていたとおり、野木地区の二人とか、お二人はご存じかもしれませんけれども、資料の一番最後にこれは福井大学の方で用意していただいた資料なのですが、自家用有償旅客運送という長い難しい名前なのですが、それを入れるときには大体こういうことが必要ですよと簡単に書いたものが最後に付いています。実は自家用有償というのはお金を頂くような形で、目安とするとタクシーの半額ぐらいまでは取っていいよというような形ですが、そういった形の制度があります。完全ボランティアだとすると、極端な話、何もしなくても勝手にできてしまうと。近所の方が完全ボランティアであれば何もする必要はないよと。そのときに一切お金を取ってはいけないのかというそういうわけではなくて、本当にガソリン代だけですか、そういったようなことであれば、こういった役所の届けは一応要らないことになっています。

ただ、ちょっとお話としてよく伺いますのは、それでもある程度大々的にやってしまいますと、地元の路線バスですとか、タクシー会社の経営を圧迫してしまって、それならそれでやってくださいねということで、やめるとかタクシーが無くなってしまおうという、そういうマイナスのところもあります。その辺はバランスを取るのがなかなか難しいという話は伺います。そういったところが役場の方に入っていたきながら、調整されているのかなと思います。もう一つ、実際に活動されている方々がおっしゃった、地元の方々がどうやって協力してくださるかが大変難しいというお話は伺っています。

各地域においていろいろな課題が、さまざまなことがあると思いますけれども、この点は本当におっしゃったように、こういった制度が整ったというか、以前はもうちょっと違った制度だったと思います。白ナンバーで自家用有償旅客運送ができるようになったということで、いろいろ私どもも近隣の舞鶴市の方にもちょっとそういった説明というか説明会とか開いてほしいということで、8月の中旬に行かせていただいたこともあるのですが、全国的にそういった交通空白地というものが非常に多くなって、どんどん過疎化が進んできたならそうならざるを得ないというような課題としてあろうかと思っています。制度をうまく活用しながら、今、おっしゃっておられましたように、行政と意見交換しながら、もちろんやはり主体的なことでいくと、地域の方々にキーマンとして入っていただきながら、やはり地域の課題は地域からしか出てこないと思いますので、地域の方が一番よく知っておられます、もちろんですが、そういったところで、意思疎通を取りながら事業を進めていく。やはり地域の方が安心してその地域で暮らせるようにやっていくことが重要なことなというふうに思っております。

あと変な話ですが、病院とか買い物、買い物はちょっと今、移動お買い物、そういった軽トラの後ろに何か載せて地域に来てくれるということはあると思いますけれども、病院とかだとなかなか、訪問診療はあるかもしれませんが、どうしても自分たちが行くという形が多くなるかなと思いますので、こういった交通という面が非常に重要なものかなと。すみません、先ほどのお話でいろいろ時間の関係でお伝えすることができないことも多々あったのですが、こういうふうに思っております。

病院まで乗せていくのはいいのですが、帰りがね。時間が読めないのも、なかなかダイヤが組みにくいというか。

まさに、私どもも内浦ぐるりん倶楽部もなのですからけれども、アンケートを1年で取ったのです。立ち上げてから1年間でアンケートを取らせていただいて、ちょっと今年の7月から改編したというようなこともあるのですけれども、大井先生がおっしゃっておられたように、病院に行きたいということで90分程度早めたのです、時間を。早めたのですけれども、なかなかその時間帯に乗ってこられる方というのは少ないというか。だから実際に乗っておられる方が言っていた意見ではなかったのかなと。というようなこと。こうだったら便利だなと思ったけれども、実際に乗っていただけるわけではないので。それは膝を突いての話し合いというのは、本当にそういうことなのかと。

アンケートを作るときに利用したことのある方と、していない方を最初は分けて設問を考えたのですけれども、あまりややこしくなったので一つにしてしまったのです。病院に行きたいというのがすごく多かったですが、実際は意外と少ないなみたいなことなので。

町内(若狭町)でデマンドタクシー使われているお年寄りの方がいるのですけれども、友達と会話がしたくて一緒に乗りたいということがあるので、お年寄りは。それでデマンドを予約するのにも、あの方と一緒に乗れるならという方が多いので。登録したのも家族の方が登録したりするので、本人が登録していない方もおられますので、あの友達と行きたいというときに何か苦労されているというか。

私も小さいときに買い物を連れて行ってもらうときに、母親が免許を持っていないというか、持っているのですけれども、あまり車に乗るのが得意ではなかったもので、地域の近所の人にらせてもらっていたことがありまして、やはりそういう気心知れたというか、そういう方たちでお話をしながら行くということがやはりあるのかな。ただ、昔はそういう、乗せていってもらったりということが多かったかもしれないのですけれども、今は結構住民同士、私もそうですが、関係が希薄になってきたというか、なかなか関係性が昔みたいにそういう声掛けしていけるような形ではなくなってきたので、非常にこういった交通という面が、乗合バスもそうですし、非常に重要な部分かなと思います。

池田町の方も紹介されていましたが、病院についてはダイヤをこれに乗ってくださいと。池田町はダイヤ制なのですけれども、行くときは朝一ですよ。帰りは昼一までに診察をできるだけ終えるような形で段取りして帰ってくださいと決めてしまって、済生会病院は中に結構いろいろなものがありますので、時間をつぶすところは結構あるので、それで帰れなかったら自分で何とかしてくださいと。タクシーもありますので。そういう形で帰ってねという形が池田町の形かなと思っています。それが地域に合うかどうか分からないのですが、そういったやり方もあるかと思っています。

#### 4. 交通空白地公共交通関連サイト一覧



## <交通空白地公共交通関連サイト一覧>

### 【公共交通全般】

- 中部運輸局「公共交通ライブラリー」（公共交通に関する報告書、事例集等）
  - 🔗 <https://www.tb.mlit.go.jp/chubu/tsukuro/library/index.html>
  - ・バスデータ活用大百科～バス実態調査とデータ活用方法が丸わかり～（R1 年度発行）
    - 🔗 [https://www.tb.mlit.go.jp/chubu/tsukuro/library/pdf/h31\\_pamphlet.pdf](https://www.tb.mlit.go.jp/chubu/tsukuro/library/pdf/h31_pamphlet.pdf)
    - ・地域間幹線バスが地域で役立つようにするために ～利用者増加による生産性向上を目指して～（H30 年度発行）
      - 🔗 [https://www.tb.mlit.go.jp/chubu/tsukuro/library/pdf/h30\\_pamphlet.pdf](https://www.tb.mlit.go.jp/chubu/tsukuro/library/pdf/h30_pamphlet.pdf)
    - ・地域公共交通会議マニュアル【改定版】（H28 年度改定版）
      - 🔗 [https://www.tb.mlit.go.jp/chubu/tsukuro/library/pdf/kkk\\_manual.pdf](https://www.tb.mlit.go.jp/chubu/tsukuro/library/pdf/kkk_manual.pdf)
    - ・地域公共交通に関する事業評価の手引き（H28 年度改訂版）
      - 🔗 <https://www.tb.mlit.go.jp/chubu/tsukuro/library/pdf/tebiki.pdf>
    - ・活発で良い議論ができる会議のために（H27 年度発行）
      - 🔗 [https://www.tb.mlit.go.jp/chubu/tsukuro/library/pdf/kkk\\_leaflet.pdf](https://www.tb.mlit.go.jp/chubu/tsukuro/library/pdf/kkk_leaflet.pdf)
    - ・地域公共交通の確保・維持・改善に向けた利用促進策事例集（H26 年度発行）
      - 🔗 [https://www.tb.mlit.go.jp/chubu/tsukuro/library/pdf/kakuho\\_jirei.pdf](https://www.tb.mlit.go.jp/chubu/tsukuro/library/pdf/kakuho_jirei.pdf)
  - 乗合タクシー事例集（第4版）
    - 一般社団法人 全国ハイヤー・タクシー連合会、平成30年9月発行
    - 🔗 <http://www.taxi-japan.or.jp/pdf/CaseStudies.pdf>
  - 地域交通の把握に関するマニュアル
    - 🔗 <https://www.mlit.go.jp/common/001380854.pdf>

### 【自家用有償旅客運送関係】

- 自家用有償運送について
  - 🔗 [https://www.mlit.go.jp/jidosha/jidosha\\_tk3\\_000012.html](https://www.mlit.go.jp/jidosha/jidosha_tk3_000012.html)
  - 自家用有償旅客運送事例集（令和2年11月改定 国土交通省自動車局旅客課）
    - 🔗 <https://www.mlit.go.jp/jidosha/content/001338160.pdf>
    - 🔗 <https://www.mlit.go.jp/jidosha/content/001338161.pdf>
    - 🔗 <https://www.mlit.go.jp/jidosha/content/001338162.pdf>
    - 🔗 <https://www.mlit.go.jp/jidosha/content/001338163.pdf>
- 自家用有償旅客運送ハンドブック
  - 🔗 <https://www.mlit.go.jp/common/001374819.pdf>
- 公共交通トリセツ「自家用有償運送って何ですか？」
  - 🔗 <https://text.odekake.co.jp/20200815-01/>
- 自家用有償旅客運送のはじめかた
  - 🔗 [https://www.town.nakai.kanagawa.jp/div/kikaku/pdf/seikatu\\_kotu/26-04\\_sankousiryoku.pdf](https://www.town.nakai.kanagawa.jp/div/kikaku/pdf/seikatu_kotu/26-04_sankousiryoku.pdf)
- 地域共助型生活交通導入ガイドライン 概要版 - 栃木県
  - 🔗 <https://www.pref.tochigi.lg.jp/h03/kyojo/documents/tkskdggyb.pdf>
- 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
  - 🔗 <https://www.mlit.go.jp/common/001317469.pdf>



令和3年度 交通空白地公共交通確保確保調査（福井県委託事業）報告書

---

発行日 2022年3月31日  
研究委託者 福井県地域戦略部 交通まちづくり課  
研究受託者 国立大学法人福井大学  
発行者 国立大学法人福井大学（工学部建築・都市環境工学科 川本研究室）  
〒910-8507 福井県福井市文京3-9-1  
Tel & Fax 0776-27-8763