

地域でともに考え支え合う

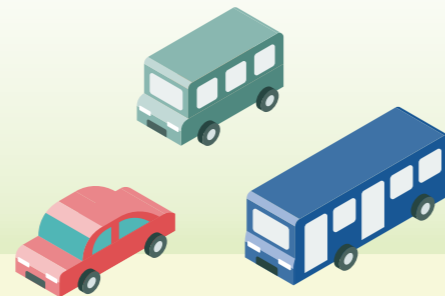
持続可能な移動に向けて

地域の支え合いによる交通（共助型交通）事例集



地域の支え合い交通（自家用有償旅客運送） 参考資料

- 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_sankousiryou.pdf
- 自家用有償旅客運送ハンドブック
<https://www.mlit.go.jp/common/001374819.pdf>
- 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>
- 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>
- 地域交通の把握に関するマニュアル
<https://www.mlit.go.jp/common/001380854.pdf>



- ① 福井市高須町 自治会輸送活動 → P8・9
- ② 三方上中郡若狭町「明倫買い物クラブ」&「みそみ買い物メイト」 → P10・11
- ③ 今立郡池田町 町民協働バス「のってこ」 → P12・13
- ④ 大飯郡高浜町「内浦ぐるりんバス（ぐるりん号・ささと買い物号）」 → P14・15
- ⑤ 吉田郡永平寺町「近助タクシー」 → P16・17
- ⑥ 鯖江市河和田地区「ちよいボラ交通」 → P18・19



地域に根差した交通システムの整理

利用者特性と輸送密度による分類

はじめに

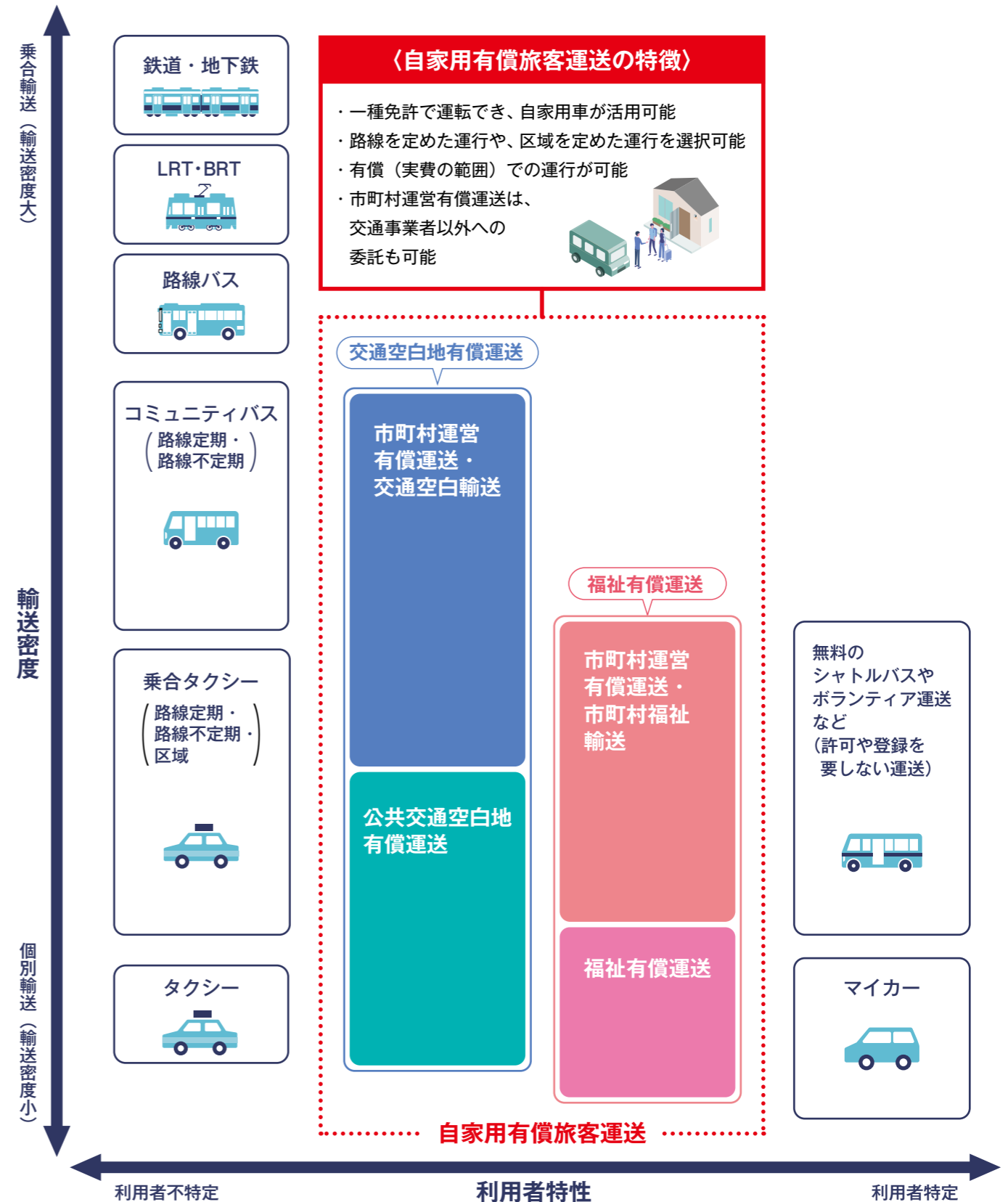
みなさんは普段、どのように「お出かけ」していますか？多くの人は「マイカーを運転して」と答えるのではないのでしょうか。一方で、自分では運転しないけれど家族や友達が運転するクルマに同乗させてもらっている、あるいはバスやタクシー、施設などの送迎を使っているという人もいます。とくに「交通空白地」といわれるような公共交通が乏しく、マイカーに依存せざるを得ない地域では、高齢にともなうマイカー運転の継続も次第に難しくなるとわれ、その代替手段としての公共交通はますます重要になると思います。

このような社会環境の中で、従来のように交通事業者や自治体が運行する公共交通（路線バスやコミュニティバス、デマンド交通、鉄道など）だけに拠るのではなく、地域の住民が主体となって住民の交通手段を確保するあらたな取り組みが各地で広がり始めています。いわゆる「共助」に支えられた地域交通というものです。人口減少や核家族化、さらに単身世帯が増加する中、地域のコミュニティが希薄化してきているといわれて久しいですが、この共助型の交通をつうじて地域の人たちの誰もが安心して移動（お出かけ）できるようになれば、個人さらに地域の活力の向上にもつながるのではないのでしょうか。

そこで、本小冊子では、お住まいの地域のこれから、またご自身のこれからを交通の側面から持続可能なものにしていくための一つの方法として、地域の支え合いによる交通（共助型交通）を取り上げ、関係する制度を示すとともに、福井県内ですでに取り組みされている実践例を紹介しします。全国各地で同様の取り組みが始まっていますが、いずれもその地域に合った方法や規模などが模索され、試行錯誤しながら進んでいます。詳細は巻末に参考として掲載していますので是非そちらを参照いただければ幸いです。

本小冊子が、みなさんがお住いの地域、またご自身の将来に向けた「お出かけ」についてあらためて考え、さらに地域の自主的な取り組みの実践に向けて一歩踏み出すきっかけになれば幸いです。

令和4年3月



(出典) 吉田樹・福島大学准教授作成資料を基に作成



道路運送法による運送形態の分類

自動車を使って有償で人を運ぶためには、道路運送法上の許可や登録が必要です。道路運送法では有償運送として「通常の有償運送」と「特例の有償運送」が定められています。地域に合った移動の仕組みづくりには、様々な交通手段を組み合わせることが大切です。



自家用有償旅客運送制度の登録要件

- ① **バス、タクシーによることが困難**、かつ、
- ② **地域における必要な輸送**であることについて、**地域の関係者***の協議が調う
*地方運輸局又は運輸支局、地域住民、NPO等、バス・タクシー事業者及びその組織する団体、運転者の組織する労働組合
- ③ **必要な安全体制の確保**

	法律上の呼び方	条件					代表的な運行形態			
		実施主体		ナンバー	運転免許 ¹⁾	運送対象		運送料		
		運営主体	運行主体							
通常の有償運送	バスやタクシー	一般乗合旅客自動車運送事業	一般乗合旅客自動車運送事業	バス・タクシー事業者、市町村、地域組織など	緑	二種免許	不特定	有償 (原価+利益)	路線バス (民間・公営) 事業者を実施主体として運行	路線定期運行 コミュニティバス 市町村等が企画運営しバス会社に運行委託
			一般貸切旅客自動車運送事業	バス・タクシー事業者など					乗合タクシー 小型車両による乗合運行、デマンド交通など	路線不定期運行・区域運行
			一般乗用旅客自動車運送事業	バス・タクシー事業者など					観光バス等の貸切バス	
		特定旅客自動車運送事業		限定 (社員等)	タクシー	スクールバス、企業の送迎バス、施設の送迎バス 同じ目的地に行く一定の範囲の人だけを乗せる				
特例での有償運送	対象地域が交通空白地のみ	(旧種別) 市町村運営有償輸送・交通空白輸送 (交通空白地有償運送)	市町村	市町村、バス・タクシー事業者、NPO等も可	白	二種運転免許保有	・地域住民 ・観光旅客 ・その他の当該地区を来訪する者	有償 (原価程度)	白ナンバーのコミュニティバス・乗合ワゴン・個別輸送 市町村が直接実施または事業者・団体に運行委託 → 地域公共交通会議で関係者間の協議と合意	
			NPO等	NPO等	白	又は 一種運転免許保有	有償 (原価程度)	NPO等による住民の送迎サービス 相乗り・個別輸送、路線・路線無しなど様々 → 運営協議会で関係者間の協議と合意		
	利用対象者が要介護者等のみ	身体障害者等のための「自家用有償旅客運送」 (福祉有償運送)	市町村	市町村、バス・タクシー事業者、NPO等も可	白	+自家用有償旅客運送の種別に応じた大臣認定講習の受講	限定 (要介護者等)及び付添人	有償 (原価程度)	自治体による障がい者や要介護者の送迎サービス 福祉車両や一般車両を使用し相乗りも可、社会福祉協議会への委託が多い	
			NPO等	NPO等	白		有償 (原価程度)	NPO等による障がい者や高齢者等の送迎サービス 福祉車両や一般車両を使用し、基本は個別輸送 → 運営協議会で関係者間の協議と合意		

平成29年8月から、基準が緩和され持込車両による輸送が可能になりました

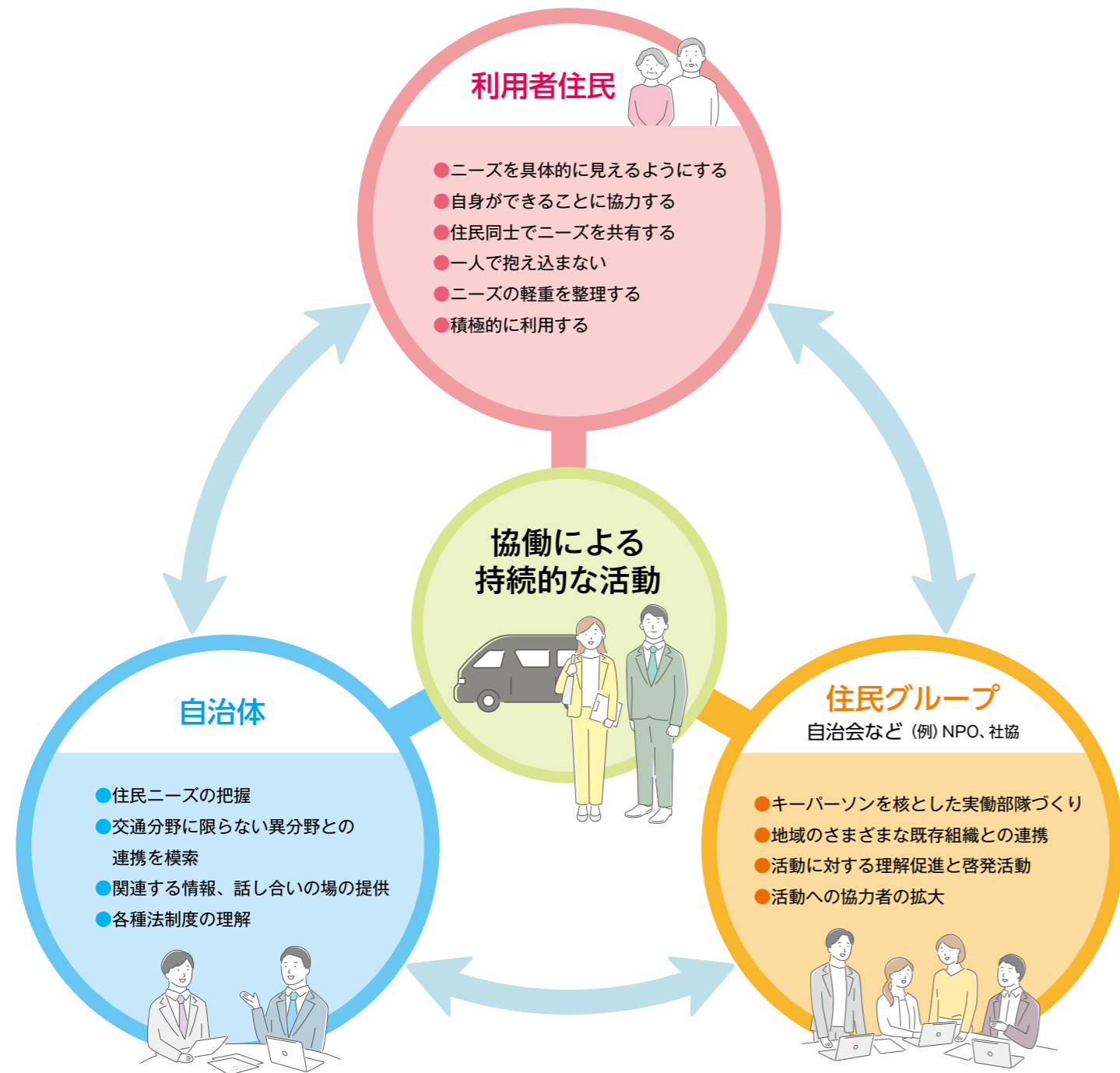
(出典) みんなで作る地域に合った移動の仕組みパンフレット http://min-mobi.jp/document/2012_mobility_fix_A3.pdf を一部抜粋し追記している。

1) 一種免許は日本の公道で自動車及び原動機付自転車を運転するために必要な免許
二種免許は旅客を運送する目的で旅客自動車を運転するために必要な免許



自家用有償旅客運送における関係者の関わり方

住民が安全で安心してお出かけできるようにするためには、自治体と住民が協働して取り組むことが重要です。お互いの考えや立場を尊重しながら、それぞれの役割を十分に理解し、情報の共有を積極的に図ることができることから始めることが大切です。



地域の支え合い交通(自家用有償旅客輸送)導入を住民グループが検討する上でのポイント

地域住民やNPOなどが主体となり、自治体の地域公共交通担当部署、社会福祉協議会、各種まちづくり団体といったさまざまな立場の人がそれぞれの特長を生かしながら協力し合い、組織を立ち上げて運行の実現をめざします。

構想段階

【住民グループ】

- 運行の実現に向けて一緒に活動してくれる仲間(住民有志)を集める
 - 自治体の公共交通担当部署に検討のスケジュールを相談する
 - お出かけ(外出)に困っている人の希望を直接聞き取る
 - 地域にある既存の組織(自治会、町内会、まちづくり団体など)の協力と連携を模索する
 - 地域を運行している地域公共交通の実態を把握する
 - 支え合い交通を実践している先行事例を調べる
- ※早い段階から自治体の地域公共交通担当部署へ相談しておく

計画段階

- 具体的に運行の検討を進める組織を自治体等と共に立ち上げる
- 応援者、協力者を増やす(民間企業や各種団体からの協力も)
- 利用者とそのお出かけの目的別に行先の実態を把握する
(アンケートの配布回収はもちろん、直接対話形式での聞き取りなども不可欠)
- 地域の力で実現可能な計画づくり(まずは優先的に満たすべきニーズを把握し、その実現をめざす)
- 地域住民に自分事として考えてもらえるように、ワークショップや意見交換の場を早い段階で設ける
- 実証実験に向けて、運行形態(利用対象者、運行エリア、運行日時間帯、利用方法、使用車両、運行経費、運行管理者、安全運転管理者、ドライバー)を具体的に決める

実施段階(実証実験)

- まずは無料で多くの住民に乗車体験してもらう
- 実験期間中に達成したい目標を決め、関係者が共に共有しその達成をめざす
- 単なる移動手段の確保ではなく、お出かけを通じた人と人がつながる機会(ドライバーも含めたコミュニケーションの場)と捉えて工夫をする
- チラシ、広報誌、ロコミ、SNSなど多様な伝達手段を用いて活用を広く住民に伝える
- アンケートやワークショップを通じて地域住民や利用者の感想や意見を収集する
- 本格運行を念頭に、成果と課題を洗い出し、運行手続き等の準備を進める

↓
本格運行へ





関係者の声

1 福井市高須町 自治会輸送活動

地域の紹介

福井市中心部から西へ約 20km 離れた山間部の集落。人口は約 60 ~ 70 名程度で 70 歳以上が半数を占めている。平成 16 年からは棚田オーナー事業に取り組み、また小学校の農業体験といった活動もおこなっており福井市の中山間地域モデル集落に選定されるなど地域の活性化に積極的に取り組む兼業農家が多い集落。

導入の経緯

以前から高齢者の交通手段確保が長年の念願であったものの、集落から約 5km 離れて走る乗り合いタクシーの路線延長も移動効率面から難しかった。そこで市からの提案を受けて、当時、島根県で実施されていた住民ボランティアによる高齢者の買い物や通院の交通手段の確保の取り組みを参考に、県が創設した「集落輸送活動支援モデル事業」を活用し、2010 (H22) 年 8 月から運行を開始した県内で最初の共助型輸送活動。

利用状況

当初は高齢者の通院、買い物、役所に行くための支援であったが、本事業が開始された翌月から、県民生協により買い物客を対象とした移動販売車事業が開始されたことにより、輸送活動の目的はおもに通院と役所等となり、現在では通院にほぼ限定されてきている。運行開始当初は週 2 回、現在は週 1 回から 2 回程度を運行。1 回の運行につき利用者は 2 名から 3 名程度となっている。

課題と展望

住民の共助により運営されており、低コストで既存の公共交通を補完するシステムとして機能している。通院などの継続的な利用者はいるものの、その他の目的での利用が少ないため、利用しやすい環境づくりと周知が必要。

●運行に関わる情報

運行団体名	福井市高須町自治会輸送活動
運行方法	<ul style="list-style-type: none"> 輸送エリア：集落と最寄りの病院、公共施設、スーパーなどを繋ぐ路線 運行頻度等：週 3 日 (火・木・土) の午前・午後の各往復 (7 時、15 時) 予約等：乗車予定の前日夕方までに自治会長に予約 運行車両：ワンボックス車 (10 人乗り) を市から自治会に無償貸与 料金：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自治会費で対応。
運営体制	自治会輸送活動運営協議会の下で運営。運転者は二種免許所有者および国土交通大臣認定者講習修了者。

運行団体

活動開始当初と比べると利用者、運行回数が減ってきていますが、高齢者の通院、買い物の為の交通手段として定着してきていますので、少しでも利用を増やす工夫をして、できるだけ事業継続していきたいと思っています。

利用者住民

- 「近くに送迎を頼める人がいないので、自治会バスは本当にありがたいです。」
- 「JA、市役所の出張所などへ行くのにとっても助かっています。」
- 「バスは乗り心地も良いし、運転手の安全運転で心配はないです」
- 「今後も自治会バスを継続して行って欲しい」

市町担当者

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。通院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。町内には運転手の後継者もいることから、今後も利用可能な事業として周知を図る必要がある。



地域の紹介

明倫地区は若狭町明倫小学校区の3集落で人口863人、高齢化率42%（R3.3）、みそみ（三十三）地区は明倫地区の南隣で人口2,200人、820世帯、集落数11、高齢化率37%。ともにJR小浜線の沿線地区でもあり、嶺南地域の主要都市である敦賀市と小浜市のちょうど中間地点に位置している。里山・里湖に恵まれた風光明媚な地区。

導入の経緯

明倫地区では2012（H24）年度に福祉関係者の話し合いから、みそみ地区でも同年に実施した地域支え合い検討会議で、高齢者等の交通の不便さの課題へのサポートとして検討された。明倫地区では、社協が前年度に購入した貸し出し用の福祉車両を使い、無償ボランティアが運転の買い物支援を行うことを決め、利用希望者と運転ボランティア依頼の住民アンケートを実施。地区の同意を得ながら具体化を進め2013（H25）年3月から週2便の運行を開始。みそみ地区でも、社協のアドバイスと協力を得て2014（H26）年7月から週3便の運行を開始。車両は両地区で同一であり、曜日を分けてシェアしている。

利用状況

明倫買い物クラブは、運行当初は利用者15人、運転ボランティア17人、毎週木曜2便、2班編成であったが、2020（R2）年7月現在では木・金曜とも1便の週2便、2班編成となっている。みそみ買い物メイトは、運行開始から1年後で利用登録者85人、運転ボランティア21人で、月・火・水・土曜の週4回を運行。現在2021（R3）年12月では利用者75人、ドライバー19人、月・火・水曜の週3回を運行。

●運行に関わる情報

運行団体名	明倫買い物クラブ&みそみ買い物メイト
運行方法	<ul style="list-style-type: none"> ・運行エリア：地区内に住む買い物に困っている高齢者等の同町内の買い物先への送迎 ・運行頻度等：明倫買い物クラブ ⇨ 週2日（木・金） みそみ買い物メイト ⇨ 週3回（月・火・水） ・予約等：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要連絡 ・運行車両：ワンボックス車（10人乗り）を町社会福祉協議会から無償貸与 ・料金：明倫買い物クラブ⇨ガソリン代100円/回。不足分は明倫地域づくり協議会が補填 みそみ買い物メイト⇨協力金（ガソリン代）200円/回。
運営体制	有志のボランティアグループの下で運営。運転者の国家資格等（二種免許所有者および国土交通大臣認定者講習修了者）は問わず。ただし、明倫買い物クラブでは75歳以上で運転ボランティアは退任。

課題と展望

運転ボランティアの高齢化に伴う後継者の確保や代表者の交代など。免許保有率が高くなる中での多様なニーズの把握。利用者の予測は困難であるが、いつでもサポートできる体制の維持が不可欠。

関係者の声

運行団体

運転免許の自主返納などで生活の交通手段が無い、近くに小売店が無いなどで買い物へ行くことに不便さを感じている高齢者を支援しようと、ボランティアでの買物の送迎を始めました。

運転手もほとんどが60～70歳代であり、グループの世代交代が課題ではありますが、買物の送迎を必要としている人がいる限り、この取り組みを継続していきたいと思っています。

帰り際、利用者から「ありがとう」と喜んでもらえることがやりがいにつながっています。

利用者住民

どちらの地区も高齢者の利用が多く「移動手段がないので、すごく助かっている」「運転してもらってありがたい」「雨や雪の日の移動の心配が無くなった」といった声をそれぞれお聞きしています。また、「運転手さんや一緒に行くご近所さんとの会話が楽しい」「なかなか出歩けないので、気晴らしにととても良い」「買い物に行くのが楽しみなった」など、移動の利便性だけでなく、利用者の心身の健康面にもよい働きかけとなっていることが利用者の声を聞いて感じられます。

市町担当者

人口減少や核家族、高齢世帯の増加等の問題、さらには若狭町を通るJR小浜線の減便等もあって、若狭町でも公共交通が対応できる時間や場所の空白化は課題となっています。

町事業によるデマンドタクシーの運行により、自宅から商業施設等への移動は可能としておりますが、それだけでは空白化を完全に埋めることはできません。明倫、みそみ両地区の活動は、地域に寄り添ったサービスを提供しており、行政だけでは対応できない交通の空白を埋めていただいているものです。

どの交通サービスも大切な生活の交通手段であり、これまでどおり住みやすく、今後も住み続けられる若狭町であるための取り組みを、町全体で深く考えていかなければならないと考えています。



地域の紹介

福井県の南東部、岐阜県との県境に位置し、四方を山が入り組み、総面積のうち山林が約9割を占める。町の中央は盆地を形成し肥沃な農地。人口2,486人、世帯数921、高齢化率45%。伝統芸能の能楽が有名。

導入の経緯

町内を循環するコミュニティバス「なかま号」が無料で運行されているが、路線バスの利用者の減少に伴う路線再編として、これまで池田町と福井市を結んでいた路線バス「京福バス池田線」が2019（H31）年3月末で廃止されることになった。これを受けて、町民の通勤・通学・通院等の移動手段を確保するため、2018（H30）年10月から池田町地域公共交通協議会にて検討を重ね、2019（H31）年4月から町民協働バス（愛称「のってこ」）の運行を開始した。

利用状況

平日（福井駅行き）の第一便は福井市内の高校の始業時間に合わせたダイヤ、第二便は福井市内の済生会病院に通院しやすいダイヤ、平日（池田行き）の第三便は済生会病院から帰宅しやすいダイヤに編成し、定時定路線の運行（現在は池田町発（午前3便、午後1便）、福井発（午前1便、午後2便）の計4便）となっている。また令和元年度の利用者数は延べ2,835人（通学定期利用実数36人）、令和2年度の利用者は延べ2,701人、令和3年度（2021.4～10）は2,333人となっている。またマイバスセンター公式LINEアカウントへの登録者数は63人（2020年度）で、おもに高校生が予約時に利用している。利用者はおもに池田町民であるが、その他の利用として観光客、帰省者、役場職員の出張などが想定されており、使用車両は快適に乗車でき乗車時間を有効活用できるように工夫している。

●運行に関わる情報

運行団体名	池田町
運行方法	<ul style="list-style-type: none"> ・ 運行ルート：池田町内（町内はどこでも乗降可能）⇔ JR福井駅東口、高志高校、和田公民館、東部プラザ、済生会病院（いずれも福井市内）。平日：4便（一部、デマンド便）、土日祝日：3便（全て予約便） ・ 予約等：電話または公式LINE ・ 運行車両：町所有のワゴン車（利用定員：9人）で一人掛けシート、Wi-Fi・読書灯・USB電源ポートを装備 ・ 料金：大人（中学生以上）：1,000円、小学生：500円、小学生未満：無料（※片道の運賃。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）
運営体制	運行管理は池田町。運行管理や車両管理、点呼業務等を役場職員が実施。運転者は二種免許所有者および国土交通大臣認定者講習修了者で池田町民6人。有償（給与、1回あたり）制。定年制についてはおおむね70歳までで検討中。

課題と展望

苦勞した点として、ニーズに合わせた運行ルートの模索（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）、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分かりにくい）が挙げられる。課題としては、運転手不足があり、現在の運転手は6名の町民の方で平日の運行は主に2人の方に依存している状態であること、定年は75歳としていることが挙げられる。今後に向けて、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。

関係者の声

運行団体

本事業のバスは運行主体が池田町、運転手が町民の方々という形態で運営しており、「町民協働バス」としています。「高齢者や高校生など車が運転できない方だけでなく、普段車を運転される方のご利用や運転手での協力」など、多くの町民の皆さまに関わっていただき、運行を継続していくことができる事業です。また、町民の方だけでなく町外の方にも広くご利用して頂き、マイバスが地域の活性化の架け橋となることを願っています。

運転手

仕事を退職後、地元に貢献したいという思いから運転手に応募しました。週に5日ほど勤務しており、お客様からの感謝の声が嬉しいです。退職後もこうして地域のために仕事ができることにやりがいを感じながら、責任感を持って事業に携わっていきたいと思います。

利用者住民

マイバスができたことで、高齢者からは「以前よりも通院がしやすくなった」、高校生からは「車両内の環境が整っているため通学の負担が軽減された」といった声を頂いております。また、「町民に対する割引があるため経済的負担が減った」という声も多いです。

市町担当者

新型コロナウイルスの影響を受けつつも、利用者の数は増加傾向にあります。また、町内のイベントに来られる方や観光客の方にも幅広くご利用いただいております。嬉しい限りです。さらに多くの方に知っていただき、利用していただけるよう努めていきたいと思っています。



地域の紹介

福井県の最西端にある高浜町内で京都府県境に隣接した中山間地域。町内で最も少子高齢化が進む地区であり、11の行政区から成り、人口624人、世帯数267、高齢化率48%（R3.4.1現在）。地勢的に日常生活圏は京都府東舞鶴市となる。地区が所在する音海半島と大浦半島は若狭湾のリアス式海岸で、棚田の広がる美しい内浦湾岸が風光明媚である。

導入の経緯

町内の中山間地域に位置し京都府県境に接する内浦地区では、日常生活圏である東舞鶴地域への移動手段が地域課題となっており、町内オンデマンドバス「赤ふんバス」の運行エリア内であるが、地理的問題から予約が取りにくい状況にあった。このため、内浦区長会を構成母体とする「一般社団法人内浦ぐるりん倶楽部」が運営主体となり、自家用有償旅客運送の登録を経て、2019年10月よりその運行が始まった。

利用状況

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に繋いでいる。これら3つの方面ごとに「ぐるりん号」と「ささっと買い物号」の2種類のバスが運行されている。主要な目的地をすべて巡る「ぐるりん号」に対して、病院や駅への立ち寄りを省略した「ささっと買い物号」は、スーパーの用事だけを済ませて待ち時間なく効率的に利用したといった地域ニーズを踏まえて運行されている。

課題と展望

運営側のほとんどが60歳代以上であり、持続可能な運営体制を見据えて継続的な担い手の確保が必要。また地域が一体となった利用促進をおこない、必要な手段であり続けること、またそのためにはニーズに即した運行をおこなうことが重要。利用者増加時の対応や、町内の他地区における運行、さらに地区内でのバス運行だけでない他事業の展開も要検討。

●運行に関わる情報

運行団体名	一般社団法人内浦ぐるりん倶楽部
運行方法	<ul style="list-style-type: none"> 運行ルート：高浜町 上瀬・神野浦・音海 ⇄ 旬工房、業務スーパー、フレッシュバザール、五条、JR 東舞鶴駅（南口）、舞鶴共済病院、舞鶴医療センター 運行頻度等：平日：3便（毎週2日のみ運行、週によって方面毎に運行曜日に変更） ※他にスーパーで折り返す便「ささっと買い物号」（木曜1便）あり 予約等：定時定路線のため予約不要 運行車両：町が無償貸与するワゴン車（利用定員：9人） 料金：乗車時の料金徴収無し（運営費は町からの補助と地元負担（区費等））
運営体制	一般社団法人内浦ぐるりん倶楽部の下で運営。運転者は二種免許所有者および国土交通大臣認定者講習修了者。

運行団体

運行開始後すぐに新型コロナウイルス感染症が拡大し、住民の外出機会が減少し、利用者が低迷する時期もありましたが、アプリの「LINE」を活用し、広報手段を工夫したり、よりニーズに即した運行を行う為のアンケートを実施した結果、現在では地域に浸透し、乗客数（固定客）も増えてきております。今後も住民のニーズをしっかりと捉え、地域振興と連携の象徴として、町内外に「内浦ぐるりんバス」の存在を広めていきたいと考えております。

利用者住民

- 車を運転できないので、家族や知人に頼まなくてもよくなり、買い物や通院に大変ありがたい。
 - 運転手が顔見知りで優しいので、安心して乗れる。
 - 乗客が知り合いの人ばかりなので情報交換ができて楽しい。
 - 料金が無料なのでありがたい。
- 以上、多くの利用者からお声をいただきました。

市町担当者

高浜町の内浦地区は、町内で最も少子高齢化が進み、事実上公共交通空白地帯となっていました。その様な中、一般社団法人内浦ぐるりん倶楽部が地元の方々を中心に立ち上がり、交通空白地における自家用有償旅客運送制度を活用し、「内浦ぐるりんバス」の事業が開始されました。

本事業の取組みとして着目する点は、地域主体であるからこそ、地域の細やかなニーズが多く反映されていることであると思います。例えば、買い物のみを短時間で済ませたい場合の「ささっと買い物号」は、家事で忙しい方の需要を意識したとてもユニークなアイデアとなっています。また、内浦地区では町内より京都府舞鶴市への外出機会が多いという事もあり、県境を越えての運行を行っていることも一つの特徴かと思えます。

今後も住民に愛される公共交通として、行政としても支援を行っていきたくと考えております。





5 吉田郡永平寺町 近助タクシー

地域紹介

永平寺町は曹洞宗大本山永平寺の門前町として知られ、東西を流れる九頭竜川に沿って東から順に大きく上志比・永平寺・松岡の3地域からなる。人口 18,198 人、世帯数 6,497、高齢化率 31% (R3.10.1) であり、うち志比北地区は人口 757 人、世帯数 250、高齢化率 42%、鳴鹿山鹿地区は人口 467 人、世帯数 157、高齢化率 33%である。

導入の経緯

町内には既存の町営コミュニティバスが運行されているが、特にお年寄りの方にとって自宅からその停留所まで行くのが大変という現実があり、何かいい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、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手助けしていた。そのモデルを見て、地域のニーズであることを確信して、町内の志比北・鳴鹿山鹿の2地区で取り組むことを決定。令和元年11月よりダイヤ制で試走運行を開始し、令和2年4月27日から時間フリー(朝夕はダイヤ制)に変更して試走を継続、同年10月より本格運行に至る。

利用状況

試走(無料、定時定路線)を開始した令和元年11月の1カ月間の利用人数が82人で、途中99人まで増加し最小で43人、フルデマンド変更後は102人から2020年9月の237人まで増加。その後、本格運行へ移行した10月以降は387人から徐々に増加し、2021年10月では517人まで増加(1日当たり約25人)した。運行範囲は町内に限定し、地域が継続して運行できる適正規模を保持している。

●運行に関わる情報

運行団体名	志比北振興連絡協議会
運行方法	<ul style="list-style-type: none"> 運行エリア：志比北・鳴鹿山鹿の2地区住民の自宅から町内の目的地(スーパー、鉄道駅、病院、公共施設等)まで。 運行頻度等：平日のみ 予約等：電話で予約センター(まちづくり(株)ZENコネクト)に要予約。または利用している福祉施設、通院先からでも可。 運行車両：福井県トヨタ販売店各社による支援を受けたリースのワゴン車(利用定員：6人、乗降口にステップ・手摺付き) 料金：大人300円、小中学生50円、1カ月定期大人4000円
運営体制	志比北振興連絡協議会の下、まちづくり(株)ZENコネクトと連携して運営。運転者は二種免許所有者および国土交通大臣認定者講習修了者。地域住民による有償ボランティア。9名のドライバーが半日勤務。

課題と展望

単純にドライバーとして運転するのではなく、地域の見守りをしていくといった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という共通の思いを知人、地域の知っている人に伝えていくことが大事。利用者からの急な時間の変更への対応は大変であるため、今後はAIを利用した配車システムなども重要。また利用者も、お互いに譲り合っていただくという意識の共有と相互理解が重要。また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も課題。

なお近助タクシーのさらなる活用策として、小学校児童の送迎(下校、学校行事)や弁当宅配(2020.5実証実験)、日本郵便と連携した貨客混載(2021.2実証実験)も行っている。

関係者の声

運行団体

近助タクシーのドライバーを務めるにあたり、地域に親しまれ利用者が日々増加していることに加え、これまでとは違う新たな形で住民との交流の機会が増えていること嬉しく思います。

利用者からの「ありがとう」の一言が、我々ドライバーとしての活力になり、車内でのコミュニケーションを交わしながら、元気とパワーをいただいております。

今後も、近助タクシーが地域の皆様から親しまれ、未来永劫運行できるように、私たちもお客様第一の精神で安全・安心な移動サービスを心掛けていきます。



利用者住民

普段の通院や買い物の他、週2回の老人センターへの行き帰りに利用しています。運転手さんがとても親切で、1人暮らしの私にとっては車内での会話がとても楽しく、利用を始めた当初に比べ、利用頻度が増えています。また、利用者同士の輪が広がり、定期的にお食事ツアーを自ら企画し、日々の生きがいにさせてもらっております。電話ひとつで自宅から目的地までの移動が出来る近助タクシーは、1度利用するとやめられなくなるほど沢山の魅力が詰まっています。日常の移動手段に欠かせなくなっている以上、これからも近所の方を誘って利用させていただきます。



市町担当者

地域住民の最適な移動手段の構築を目的に、住民が主体となった取組みを開始して2年が経過しました。従来の行政主導型ではなく、住民ニーズを地域自らが把握し、運行形態を築き上げたことで、予想を上回るスピードで利用者が増加しています。また、利用者同士の輪が広がり、地域コミュニティが拡大し、単なる移動交通の域を超えた地域オリジナルの交通モデルとして、町内他地区への横展開にもつながりました。今後も、各地域各々の課題が存在する中で、住民との対話による連携を加速させ、地域に根差した取組みを推進していきます。



6

鯖江市河和田地区

ちょいボラ交通

地域の紹介

鯖江市は多くの世帯が特産である眼鏡関連の産業、あるいは業務用の漆器生産に関わっている。河和田地区は市の東端で山あいの地域にあり、漆器の町として有名である。鯖江市は人口 69,353 人、世帯数 25,168、高齢化率 27% (R3.4) であり、うち河和田地区は人口 3,949 人、世帯数 1,335、高齢化率 38% であり、市内 10 地区の中で最も高齢化率が高い地域となっている。

導入の経緯

町内には既存の市営コミュニティバスが運行されているが、河和田地区は鯖江市の中でとても交通的に不便なエリアであり、利用者ニーズとのギャップがかなり大きいエリアであったため、2019 年に鯖江市のタクシー会社社長を理事メンバーにした「一般社団法人地域公共交通鯖江」が設立され、あらたな地域の互助による移動の仕組みが作られた。2020 (R2) 年 10 月より無償での実験運行を開始し、2021 (R3) 年 5 月 6 日からは有償で実証運行が開始され、現在に至る。

利用状況

無償運行時の第一段階 (10 月下旬からのパイロット 1-1 の約 1 ヶ月間 (予約は電話のみ)) での利用者は限定 5 人、第二段階 (11 月下旬からのパイロット 1-2 の約 3 ヶ月間 (電話予約に加え、アプリ予約も可能)) では 24 人であった (実利用者は 12 人)。また有償での実証運行になってから 11 月 19 日までの約 6 か月半の運行回数は 135 回、利用目的は通院、買い物、新型コロナワクチン接種のための運行となっている。うち、河和田地区内の運行は 58 回で全体の約 4 割、平均の利用料金は 1,660 円である。

●運行に関わる情報

運行団体名	一般社団法人地域公共交通鯖江
運行方法	<ul style="list-style-type: none"> 運行エリア : 鯖江市河和田地区住民の自宅から鯖江市内の目的地 (スーパー、鉄道駅、病院、公共施設等) まで。 運行日時間帯 : 平日のみ 8 時 30 分から 21 時 30 分 予約等 : 配車アプリあるいは電話で予約 運行車両 : ドライバーの自家用車 (保険は個人の保険加入で対応) 料金 : 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、当日にチャージも可) で当日利用はそこから差し引かれる方式です)。
運営体制	一般社団法人地域公共交通鯖江が運営 (理事に鯖江市のタクシー会社の社長)。運転者は二種免許所有者および国土交通大臣認定者講習修了者で地域住民による有償ボランティア。ドライバーは 8 人 (実働は 4 人程度)。ドライバーの報酬は利用料金の 50%。

課題と展望

ドライバーの確保は予想に反して苦労していないところはあるものの、活動自体の認知がまだうまくいっていないこともあり、これを広げていくことが課題。また単なる移動ということに留まらず、この移動を通して生活の質 (QOL) を上げて楽しく生きていただけるかということが重要。従来のタクシーとは違い、近くに行くために他の方に迷惑や負担を掛けずに気軽に乗ることができるので、新しいコミュニティづくりや、友達の所にも行ったり、公民館に行ったりしていただけることを期待している。

関係者の声

運行団体

河和田地区では、コミュニティバスの運行はあるものの運行時間やバス停までの移動負担などの課題がありました。

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を提供しているのが「ちょいボラ交通」です。

自家用車を利用したのモビリティ・サービスは事例が少ない為、試行錯誤しながらも地域の課題を互助コミュニティ形成によって解決すべく奮闘しております。



利用者住民

今まではバス停まで歩いたりしていたのが玄関先まで来てもらえてとても助かっています。近くへの移動に頼むのは申し訳ないと思っていたけど大丈夫だと言ってもらえてから気は楽になりました。河和田の人で使える事を知らない人もいますので、もっと知ってもらえると良いと感じます。



市町担当者

当市におきましては、市コミュニティバス「つつじバス」を運行していますが、多様なニーズに応えきれない中で、さらにタクシー空白地となっていた河和田地区において、小回りの利く新たな移動交通手段として、有償ボランティアによる自家用車を活用する「自家用有償旅客運送」について協議を重ね、令和 2 年度から実証運行を実施しております。

