

令和4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)

2023年3月

国立大学法人 福井大学

令和4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	…	5
第2章 交通空白地における移動サービスの仕組みと事例	…	7
2-1 移動サービスの仕組み	…	9
2-2 支え合い交通（共助型交通）の事例	…	12
2-3 支え合い交通（共助型交通）における課題	…	19
第3章 福井における支え合い交通（共助型交通）の仕組みと事例	…	29
3-1 移動の仕組み8STEPに基づく整理	…	31
3-2 県内の事例からみた各ステップの実際	…	33
3-3 今後の展開に向けて	…	53
第4章 福井県鯖江市河和田地区におけるちよいボラ交通の利用促進に向けた 改善とモビリティ・マネジメント	…	55
4-1 ちよいボラ交通の概要	…	57
4-2 利用促進に向けたモビリティ・マネジメント	…	60
4-3 さらなる利用意向のための課題	…	101
第5章 研究のまとめ	…	103
 <付録・参考資料>		
1. 地域の支え合いによる交通（共助型交通）事例集（2022.3）	…	111
2. 交通空白地における地域公共交通確保実践セミナー（2022.12）	…	123
3. 鯖江市河和田地区における地域活動参加者を対象とした モビリティ・マネジメント（ちよいボラ交通利用者評価に基づく資料提供 による利用意向変化調査）	…	163
4. 福井県内の共助型交通活動団体が発行する案内チラシ・関連資料	…	187
5. 自家用有償旅客運送登録申請書類（見本）	…	203
6. 交通空白地公共交通関連サイト一覧	…	217

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

2019 年末から始まった COVID-19 の世界的な感染拡大から 3 年が経過し、最近ではようやく終息が見えつつあるものの、人々の活動に与えた影響は極めて大きく、度重なる行動制限により日常生活における移動の量は激減した。公共交通の利用者は地方部のみならず都市部においても減少し、新型コロナ前の利用者数には戻っていない。とくに地方では公共交通利用者の戻りが悪く、感染防止のため公共交通を避け、車（マイカー）利用に転換した利用者を取り戻すことが難しい状況となっている。

地方における公共交通利用者の多くは高校生、高齢者であり、新型コロナによって休校や集会などの多くが中止になったこともあり、とくに感染に注意を要する高齢者の外出を強く抑制させることとなった。このことが公共交通利用者数を急激に減少させる直接的な要因となり、コロナ前から利用者減に悩んでいた地方の公共交通を取り巻く環境を急激に悪化させた。

福井をはじめとする多くの地方都市では人口減少と高齢化が加速しており、日常生活における移動の多くを車（マイカー）に大きく依存している一方で、高齢ドライバーの数は増加している。安全安心な交通環境を確保することはますます重要な課題となっており、車の安全性向上はもちろん、その代替となる公共交通の充実は安全安心で持続可能な地域社会を形成していく上で欠かせないものとなっている。

全国的な展開として、従来型の公共交通に加えて、新たなタイプの公共交通が急速に取り入れられるようになっており、住民のニーズをできるだけ叶えられるような仕組みが模索されている。その代表格がデマンド交通であり、公共交通空白地を埋めるための有効な移動手段として注目されている。

地方における公共交通の多くは、運行主体が自治体、民間企業などのいずれであったとしても、基本的には行政支援が大きく下支えして運行が継続されており、住民の移動に関する権利、交通手段選択の自由、交通に関する情報へのアクセス権などを広く含む概念としての「交通権」を保障するものとして位置づけられるものである。よってあらゆる地域住民が等しく移動サービスを楽しむことができるよう、交通空白地を解消していく、あるいは既存の公共交通サービス圏域に住民の活動拠点を集約していく方向で交通政策が行われる必要がある。

なおそれらに対する具体的な施策は、必ずしも自治体がすべて実施することを前提とするのではなく、これからの地域社会では民間企業や NPO などの各種団体、さらには住民自身といった多様な主体が考えられることから、対象とする地域・地区に見合った方法で検討され実施されることが望ましい。

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。そこで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。

2021（R3）年度の研究では、引き続き交通空白地における移動サービスに関わる動向と予測を概観した。また近い将来を見据えた社会環境変化による地域交通、技術革新やコロナ禍を踏まえた地域の未来像を俯瞰し、過疎地域における対応と課題を整理した。つぎに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を行い、既存のコミュニティバスとの組み合わせ利用の可能性やちよいボラ交通の利用促進のための方策について検討した。さらに福井県内で共助型（支え合い）交通を実践している諸団体間の情報交流の機会とネットワーク化を進めるとともに、それらの実態と課題を明らかにすることで、他地域への水平展開に資する資料を提供した。

1-2 研究の目的

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、まずは住民自身がもっ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た。

2021（R3）年度の研究では、過去 20 数年で全国的に普及したコミュニティバスでも賄いきれない公共交通空白地への対応が求められるに至り、乗り合いタクシーやデマンド交通さらには自家用有償旅客運送といった多様な取り組みが広がる中、とくに共助型（支え合い）交通に着目して、その実践例に学ぶこととした。

また鯖江市河和田地区で運行されている共助型移動サービス「ちょいボラ交通」の有償化以降の利用状況等を踏まえ、鯖江市コミュニティバス「つつじバス」との連携を視野に入れた運行の実態把握とあり方を検討し、持続可能な運行に向けての相応しい形を探る中で、利用者数は伸び悩んでいるものの、現利用者からは高評価であり、サービスに対する信頼も高いことが示された。その一方で、既存のコミュニティバス「つつじバス」との相互補完・協調には至っていないことも示され、料金設定に課題がある可能性を示唆した。

そこで、本年度（2022）では、①過去 2 年間の調査成果も含めてあらためて交通空白地における移動サービスの仕組みと事例を見つめ直し、全国また福井県内において展開されている共助型（支え合い）交通の課題を整理する。また②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、さらには今後新たな地域における取り組みを後押しするために必要とされる県内の身近な事例の初期の段階からその実現に至るまでの過程を整理する。③これにより課題や将来展望について、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活かしていくための知見を抽出し共有するための資料を作成する。④最後に地域のモビリティに関する住民および運営側へのヒアリング等を通じて、マイカーの運転や送迎から公共交通（つつじバス、ちょいボラ交通）への転換を促す「モビリティ・マネジメント」（MM）の部分的試行により、その効果と可能性を示す。

以上のことを踏まえ、本研究ではまず交通空白地における移動サービスの仕組みと事例を整理するとともにその課題を示す（第 2 章）。つぎに福井における支え合い交通（共助型交通）の仕組みと事例について、移動サービスの取り組みを段階別に整理し、今後の展開に向けた要点を示す（第 3 章）。また事例の一つとして鯖江市河和田地区で実施されている取り組みに着目し、簡易なモビリティ・マネジメントに向けた意向調査を実施し、その利用促進に向けた課題を示す（第 4 章）。最後に、これまで（令和 2 年度～4 年度）の研究を通じ

て得られた成果と課題を示す。

以上により、福井県内において地域住民などが主体的に行う助け合い（共助）による住民の移動手段確保に向けた取り組みを理論と実践の両面で支えていく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の 仕組みと事例

2-1 移動サービスの仕組み

2-2 支え合い（共助型）交通の事例

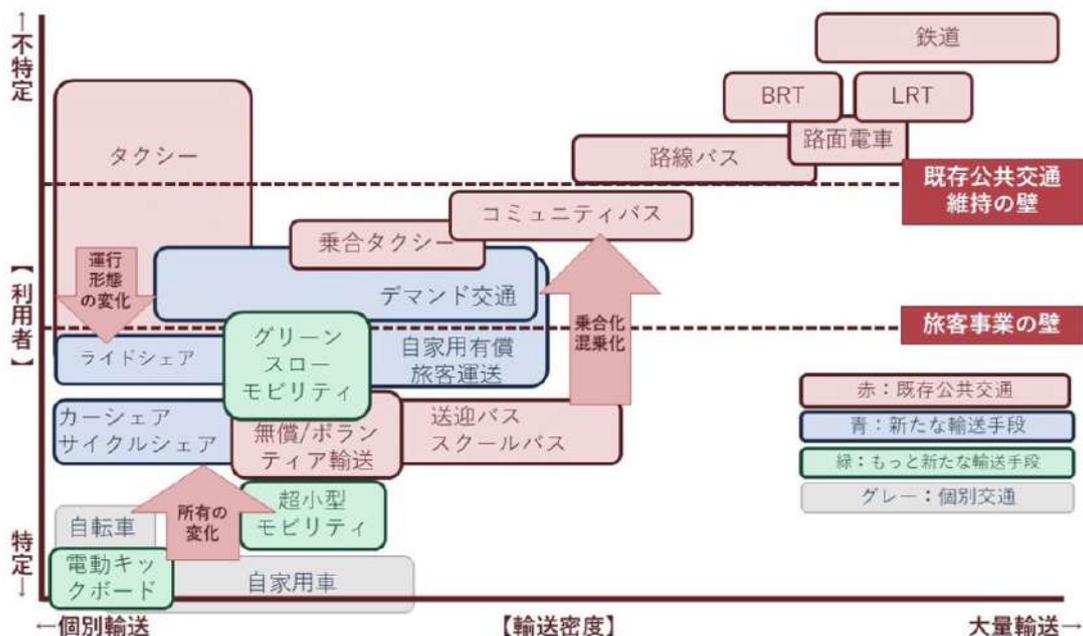
2-3 支え合い（共助型）交通における課題

2-1 移動サービスの仕組み

交通不便地域に限らず従来の移動サービスは、鉄道、バス、タクシー、二輪車、自転車、徒歩といった各交通手段別に整理され、これらを乗り継ぐことで目的地までの一連の移動が達成される。また料金は基本的にそれぞれの交通手段（モード）ごとに徴収されるとともに、乗り継ぎ（乗り換え）の手間が抵抗となるため、とりわけ公共交通不便地域では移動に時間とお金がかかり不便という理由で公共交通が敬遠されることが多くなっている。実際、車（マイカー）の随時性、速達性が公共交通を大きく上回るといった実態があり、公共交通利用者は地域において少数派となっている。

一方で、高齢化が急速に進んでいる過疎地域では、近い将来、車を運転しないまたは運転できない高齢者が急増することが見込まれており、買い物や通院などの日常生活活動に支障をきたすことが懸念されている。ただ従来型の公共交通サービスレベルのままでは長年マイカーに慣れ親しんだ住民には満足されないことから、コミュニティバスなどを運行する自治体は多いものの、その利用者は伸びるどころか減少が止まらず苦戦している場合が多くみられる。

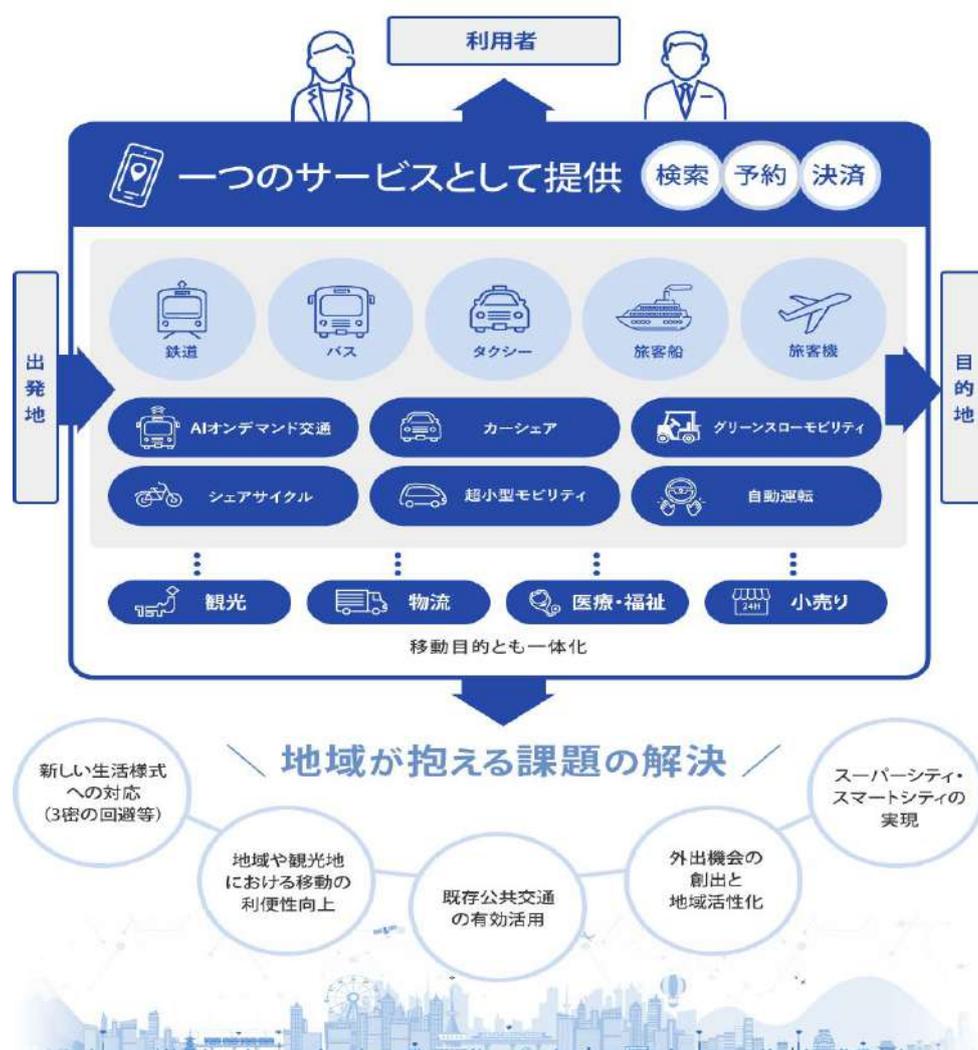
特に過疎地などでは、地域の輸送資源を総動員して移動ニーズに対応する取り組みを促すため、持続可能な運送サービスの提供の確保に資する取組を推進するための地域公共交通の活性化及び再生に関する法律等の一部を改正する法律が令和2年11月27日に施行され、地方公共団体が中心となって作成する地域公共交通計画等を通じて、地域の移動手段の確保・充実を図ることが期待されている。



交通手段の整理

(出典) 公共交通トリセツ <https://text.odekake.co.jp/20201025-2/>

多様な移動サービスを便利に享受するためには、それぞれを効果的につなぐプラットフォームが不可欠となる。近年では「MaaS (Mobility as a Service)」といわれる地域住民や旅行者一人一人のトリップ単位での移動ニーズに対応して、複数の公共交通やそれ以外の移動サービスを最適に組み合わせて検索・予約・決済を一括で行うサービスの導入が進んでいる。従来の交通サービスの利用では、利用者が出発地から目的地までの道順を検索し、鉄道、バス、タクシー、カーシェア、シェアサイクルなど様々な交通サービスから、どれを使うのかを選び、それぞれの交通機関ごとに個別に予約をしたり、料金を支払ったりしている。一方で MaaS によって、よりスムーズに、よりスマートに移動できるようになることが目指されている。そもそもの移動サービスレベルがそれほど高くない地方においては、地域の輸送資源や情報を総動員して移動ニーズに対応するためには、今後欠かせないサービスになるものと考えられる。



MaaS とは

(出典) 国土交通省、日本版 MaaS の推進
<https://www.mlit.go.jp/sogoseisaku/japanmaas/promotion/>

以上のように、移動サービスの多様化を見据えながら、地域に見合った具体的な選択を行っていくことが重要となるが、まずは人の移動において中心的な資源となる交通手段とその運用について整理する。

自動車を使った移動サービスには無償と有償のものがあり、有償で人を運ぶためには道路運送法上の許可または登録が必要となる。またそこには通常のものの特例の二種類があり、これらをまず理解しておく必要がある。

道路運送法による運送形態の分類

運送形態	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
			運送主体	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	バス・タクシー事業者、市町村、地域組織など	バス・タクシー事業者など	白	二種免許	不特定	<ul style="list-style-type: none"> 路線バス（民営・公営） 事業者を実施主体として運行 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					<ul style="list-style-type: none"> 路線バス等の貸切バス 	
		一般乗用旅客自動車運送事業	バス・タクシー事業者など					<ul style="list-style-type: none"> タクシー 	
		特定旅客自動車運送事業						<ul style="list-style-type: none"> スクールバス、企業の送迎バス、應援の送迎バス 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〕 住民等のための「自家用有償旅客運送」 〔交通空白地有償運送〕	市町村建設有償輸送、市町村交通空白輸送	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受益する者	<ul style="list-style-type: none"> 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 	
		〔旧種別〕 公共交通空白地有償運送	NPO等	NPO等	白	又は	有償（原簿程度）	<ul style="list-style-type: none"> NPO等による住民の送迎サービス 福祉バス、福祉タクシー、送迎・送迎無しなど様々 	
特例での有償運送	利用対象者が要介護者等のみ	〔旧種別〕 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〕	市町村建設有償輸送、市町村福祉輸送	市町村、バス・タクシー事業者、NPO等も可	白	一級運転免許保有 十自家用有償旅客運送の特別に附した大目認定講習の受講	限定（要介護者）及び 介護人	<ul style="list-style-type: none"> 自営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得る可、社会福祉協議会への委託が多い 	
		〔旧種別〕 福祉有償運送	NPO等	NPO等	白		有償（原簿程度）	<ul style="list-style-type: none"> 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、業簿は別冊輸送 	

出典）みんなで作る地域に合った移動の仕組み（PDF）http://min-mobi.gndocument2012_mobility_bz_43.pdf を一部改訂し転載している。

1) 一級免許は日本の法規で自動車及び原簿種目自動車運転するために必要免許
二種免許は乗客を運送する目的で軽自動車（運転するために必要免許

（出典）福井大学地域・交通計画研究室、地域の支え合いによる交通（共助型交通）事例集

2-2 支え合い交通（共助型交通）の事例

交通空白地における日常生活を支える移動サービスとして、自治体が運行するコミュニティバスや乗り合いタクシーの活用が広がっている。これらは運行車両やドライバーを地域の交通事業者へ委託して実現しているものが多く、地域に交通事業者がないもしくは事業拠点から遠隔である、さらにはドライバー不足など、物理的に移動サービスの提供が困難な場合もあり、特に過疎地では疎な交通需要に対して効率的な移動サービスの提供が強く求められている。

そこで既存の地域公共交通をベースとした輸送資源に頼らず、地域地区が独自でそれらを確認し移動サービスを提供するような取り組みとして自家用有償旅客運送制度を活用した「支え合い交通」「共助型交通」が注目されている。これに似たような取り組みとして「互助型交通」が挙げられるが、広義では支え合い交通（共助型交通）の一部といえる。この互助型交通は無償に基づく互助の精神で提供される移動サービスであり、道路運送法の適用外であるため、法的に必要とされる諸手続きが不要となる点が大きく異なっている。

以下では、交通空白地をおもなサービス圏として運行されている乗り合いタクシー、自家用有償旅客運送を例に、その概要をまとめる。

(1) 乗り合いタクシー

乗合タクシーは、タクシー車両（定員10人以下）を使用した乗合型の交通モードであり、主にバスが運行できない交通不便地域において、区域運行型や路線不定期型（デマンド型）で運行される。タクシー事業者が乗合タクシーの運行を行う場合、道路運送法第21条に基づく許可を受ければ実証運行として実施できるが、運行期間は最長でも3年程度となっている。本格運行に当たっては、同法第4条に基づく乗合事業の許可が必要となっている。

運行は、バス同様、定時・定路線で運行する路線定期型のほか、路線及び運行時刻は定めず事前予約による自宅から訪問先等の利用者の要望に応じてドア・ツー・ドア等で運行するデマンド型がある。これらの乗合タクシーは、全国で4,768コース、14,617台（令和3年3月末現在）が運行している。



乗り合いタクシーの現状

(出典) TAXI TODAY JAPAN2022 http://www.taxi-japan.or.jp/pdf/Taxi_Today_2022.pdf

乗合タクシー導入事例① 新潟県三条市

市内全域で運行するデマンド交通「ひめさゆり」

- バス路線を廃止・縮小し、代わりにデマンド交通の停留所を市内約600か所に設置(半径300mに1か所)。
- 高齢者の外出機会を増大し、自宅や目的地と停留所の間を歩くことにより、健康増進にもつなげる。
- 運行サービスの向上と持続性を確保するため、乗車人数によって自治体から支払われる補助金額が上がり、利用者の運賃が安価となる基準を導入した。



運行状況

- 利用者 事前予約制(利用の1時間前まで)
- 運賃 1人乗車の場合は500円~3,000円
乗り合い乗車の場合は1人当たり400円又は800円
- 運行車両 一般タクシー、ジャンボタクシー
- 運行便数・時間 平日は約240便運行、8:00~18:00
- 一運行当たりの走行距離と乗車人数に応じた事業者収入金額を定め、運行実績に基づき自治体から運行費用を支払う。
- 相乗りを促進するため高齢者向けに「おでかけバス」を発売(年間1,000円)。
2名以上の利用で割引となるほか、協賛店での特典もあり。
- 利用者の評価は高く、乗車人数は平日1日当たり約300名。



乗合タクシー導入事例② 福岡県北九州市

地域で支える公共交通「おでかけ交通」

- 公共交通空白地域において、地域住民の日常生活や外出を支援する生活交通を確保するため、一定の採算性の確保を前提に、地域住民・タクシー事業者・市がそれぞれの役割分担のもとで連携して、ジャンボタクシー等を運行している。
- 北九州市は、運輸局、既存の交通事業者など、関係機関との調整や車両調達等の費用及び運行に要する費用の一部に対する助成などの支援を行っている。



運行状況

- 運行地区 枝光 大蔵 合馬・道原 木屋瀬・楠橋・星ヶ丘 田代・河内 恒見・喜多久 平尾台

(恒見・喜多久地区の例)

- 運賃 大人250円、高校生200円、小中学生100円
- 運行車両 ジャンボタクシー
- 運行便数・時間 平日: 恒見周回16便(うち、恒見~喜多久4便)、6時~17時台
土曜日: 恒見周回14便、7時~16時台
日曜日・祝日運休
- 乗車人数は1日あたり約25名。



乗り合いタクシー導入事例

(出典) TAXI TODAY JAPAN2022 http://www.taxi-japan.or.jp/pdf/Taxi_Today_2022.pdf

(2) 自家用有償旅客運送

過疎地域での輸送や福祉輸送といった地域住民の生活に必要な輸送について、それらがバス・タクシー事業によっては提供されない場合に、市町村、NPO 法人等が自家用車を用いて有償で運送できることとする制度である。2022 年 3 月 31 日時点で、交通空白地有償運送の実施団体数は 670 団体となっており、全国 1,741 市区町村の内、572 市区町村（導入率 33%）で実施されている。また福祉有償運送について、実施団体数は 2,470 団体となっている。

全国で展開されている自家用有償旅客運送の事例を示す。

自家用有償旅客運送事例

掲載事例一覧 (1/5)

No.	地域	団体名	種別	運行形態	モデル
1	北海道虻田郡占冠村	占冠村【詳細】	市町村運営有償運送（交通空白）	路線型	移動手段の拡充モデル
2	北海道虻田郡占冠村	社会福祉法人占冠村社会福祉協議会【詳細】	公共交通空白地有償運送	区域型	移動手段の拡充モデル
3	北海道石狩市	NPO法人あつたライフサポートの会	公共交通空白地有償運送	区域型	住民主導モデル
4	青森県下北郡佐井村	社会福祉法人佐井村社会福祉協議会	公共交通空白地有償運送 福祉有償運送	区域型	住民主導モデル
5	岩手県北上市	NPO法人くちない	公共交通空白地有償運送 福祉有償運送	区域型	住民主導モデル
6	宮城県加美郡加美町	加美町	市町村運営有償運送（交通空白）	路線・区域型	地域資源活用モデル
7	秋田県横手市	横手市	市町村運営有償運送（交通空白）	路線・区域型	住民主導モデル
8	秋田県北秋田郡上小阿仁村	NPO法人上小阿仁村移送サービス協会【詳細】	公共交通空白地有償運送	区域型	車を改善モデル 移動手段の拡充モデル <small>※福祉活用あり</small>
9	山形県酒田市	酒田市【詳細】	市町村運営有償運送（交通空白）	路線型	移動手段の拡充モデル <small>※福祉活用あり</small>
10	福島県大沼郡金山町	金山町	市町村運営有償運送（交通空白）	区域型	観光需要等に対する補充モデル
11	茨城県牛久市	NPO法人サンライズ	公共交通空白地有償運送 福祉有償運送	区域型	移動手段の拡充モデル
12	栃木県大田原市	大田原市	市町村運営有償運送（福祉）	区域型	移動手段の拡充モデル
13	埼玉県飯能市	NPO法人奥武蔵グリーンリゾート【詳細】	公共交通空白地有償運送	区域型	事業者との役割分担モデル
14	群馬県甘楽郡下仁田町	下仁田町【詳細】	市町村運営有償運送（交通空白）	路線型	地域資源活用モデル
15	群馬県柄生市	NPO法人グループ28	公共交通空白地有償運送	区域型	移動手段の拡充モデル
16	埼玉県秩父郡小鹿野町	社会福祉法人小鹿野町社会福祉協議会	福祉有償運送	区域型	移動手段の拡充モデル

(出典) 国土交通省 自家用有償旅客運送事例集

<https://www.mlit.go.jp/jidosha/content/001338160.pdf>

掲載事例一覧 (2/5)

No.	地域	団体名	種別	運行形態	モデル
17	千葉県南房総市	南房総市	市町村運営有償運送（交通空白）	路線・区域型	事業者との役割分担モデル
18	千葉県富津市	NPO法人わだち	公共交通空白地有償運送 福祉有償運送	路線・区域型	移動手段の拡充モデル
19	東京都武蔵野市	武蔵野市【詳細】	市町村運営有償運送（福祉）	区域型	地域資源活用モデル
20	東京都町田市	社会福祉法人悠々会【詳細】	公共交通空白地有償運送	区域型	移動手段の拡充モデル <small>技術活用あり</small>
21	神奈川県横浜市	公益社団法人北沢沢地域総合福祉活動委員会【詳細】	福祉有償運送	区域型	住民主導モデル
22	山梨県北州市	社会福祉法人八ヶ岳名水会	福祉有償運送	区域型	移動手段の拡充モデル
23	新潟県新発田市	新発田市	市町村運営有償運送（交通空白）	路線型	収支改善モデル
24	富山県氷見市	NPO法人上庄谷地域協議会	公共交通空白地有償運送	路線型	移動手段の拡充モデル
25	富山県高岡市	NPO法人小勢地区活性化協議会	公共交通空白地有償運送	路線型	住民主導モデル
26	石川県七尾市	南大野地域づくり協議会	公共交通空白地有償運送	区域型	住民主導モデル
27	石川県羽咋郡志賀町	NPO法人なでしこ志賀	福祉有償運送	区域型	移動手段の拡充モデル
28	長野県飯山市	飯山市	市町村運営有償運送（交通空白）	路線型	観光需要等に対する補充モデル
29	新潟県長岡市	NPO法人中越防災フロンティア【詳細】	公共交通空白地有償運送	路線型	収支改善モデル
30	福井県今立郡池田町	池田町【詳細】	市町村運営有償運送（交通空白）	路線型	移動手段の拡充モデル <small>技術活用あり</small>
31	岐阜県恵那市	串原地域自治区運営協議会	公共交通空白地有償運送	区域型	事業者との役割分担モデル
32	岐阜県中津川市	中津川市【詳細】	市町村運営有償運送（福祉）	区域型	移動手段の拡充モデル

掲載事例一覧 (3/5)

No.	地域	団体名	種別	運行形態	モデル
33	岐阜県中津川市	NPO法人つけちスポーツクラブ【詳細】	公共交通空白地有償運送	路線・区域型	移動手段の拡充モデル <small>技術活用あり</small>
34	静岡県浜松市	NPO法人がんばらまいか佐久間【詳細】	公共交通空白地有償運送	区域型	住民主導モデル 観光需要等に対する補充モデル <small>技術活用あり</small>
35	静岡県静岡市	静岡市	市町村運営有償運送（交通空白）	路線型	移動手段の拡充モデル
36	愛知県知多郡南知多町	一般社団法人日間賀島観光協会	自家用有償観光旅客等運送	路線型	観光需要等に対する補充モデル
37	三重県津市	津市	市町村運営有償運送（交通空白）	路線型	移動手段の拡充モデル
38	三重県松阪市	三重県健康福祉生活協同組合	福祉有償運送	区域型	住民主導モデル
39	滋賀県高島市	高島市	市町村運営有償運送（交通空白）	路線型	事業者との役割分担モデル
40	滋賀県蒲生郡菟町	NPO法人外出支援ボランティアスマイル	福祉有償運送	区域型	住民主導モデル
41	京都府京丹後市	NPO法人気張る！ひるさと丹後町	公共交通空白地有償運送	区域型	地域資源活用モデル 観光需要等に対する補充モデル <small>技術活用あり</small>
42	京都府京都市	久多自治振興会	公共交通空白地有償運送	路線型	住民主導モデル
43	大阪府豊能郡能勢町	社会福祉法人能勢町社会福祉協議会	公共交通空白地有償運送	区域型	移動手段の拡充モデル
44	兵庫県豊岡市	豊岡市【詳細】	市町村運営有償運送（交通空白）	路線・区域型	事業者との役割分担モデル
45	兵庫県神崎郡福崎町	福崎町【詳細】	市町村運営有償運送（交通空白）	路線型	地域資源活用モデル
46	兵庫県養父市	NPO法人養父市マイカー運送ネットワーク【詳細】	自家用有償観光旅客等運送	区域型	事業者との役割分担モデル 観光需要等に対する補充モデル <small>技術活用あり</small>
47	奈良県山辺郡山添村	社会福祉法人山添村社会福祉協議会	公共交通空白地有償運送	区域型	移動手段の拡充モデル
48	和歌山県東牟婁郡北山村	社会福祉法人北山村社会福祉協議会	公共交通空白地有償運送	区域型	移動手段の拡充モデル

(出典) 国土交通省 自家用有償旅客運送事例集

<https://www.mlit.go.jp/jidosha/content/001338160.pdf>

掲載事例一覧 (4/5)

No.	地域	団体名	種別	運行形態	モデル
49	鳥取県日野郡日南町	日南町	市町村運営有償運送（交通空白）	路線・区域型	事業者との役割分担モデル
50	鳥取県米子市	社会福祉法人もみの木福祉会	福祉有償運送	区域型	地域資源活用モデル
51	島根県松江市	松江市	市町村運営有償運送（交通空白）	路線型	事業者との役割分担モデル
52	島根県雲南市	NPO法人ほっと大東	福祉有償運送	区域型	移動手段の拡充モデル
53	岡山県倉敷市	NPO法人かめかめ福祉移送	福祉有償運送	区域型	移動手段の拡充モデル
54	岡山県高梁市	高梁市	市町村運営有償運送（福祉）	区域型	移動手段の拡充モデル
55	広島県世羅郡世羅町	世羅町	市町村運営有償運送（交通空白）	路線・区域型	住民主導モデル
56	広島県三原市	社会福祉法人三原のぞみの会	福祉有償運送	区域型	移動手段の拡充モデル
57	山口県周南市	周南市【詳細】	市町村運営有償運送（交通空白）	路線・区域型	住民主導モデル
58	山口県長門市	NPO法人むかつく	公共交通空白地有償運送	区域型	住民主導モデル
59	山口県防府市	NPO法人養陽病院腎友会	福祉有償運送	区域型	移動手段の拡充モデル
60	徳島県美馬郡つるぎ町	つるぎ町【詳細】	市町村運営有償運送（交通空白）	路線型	移動手段の拡充モデル
61	徳島県那賀郡那賀町	社会福祉法人那賀町社会福祉協議会	公共交通空白地有償運送	区域型	移動手段の拡充モデル
62	徳島県三好郡東みよし町	東みよし町	市町村運営有償運送（交通空白）	路線型	事業者との役割分担モデル
63	香川県直島町	社会福祉法人直島町社会福祉協議会	福祉有償運送	区域型	移動手段の拡充モデル
64	愛媛県八幡浜市	NPO法人こここ日土【詳細】	公共交通空白地有償運送	区域型	住民主導モデル

掲載事例一覧 (5/5)

No.	地域	団体名	種別	運行形態	モデル
65	愛媛県宇和島市	宇和島市	市町村運営有償運送（交通空白）	路線・区域型	移動手段の拡充モデル <small>後継型あり</small>
66	高知県四万十市	四万十市	市町村運営有償運送（交通空白）	路線型	事業者との役割分担モデル
67	高知県土佐清水市	NPO法人ノアズアーク	公共交通空白地有償運送	区域型	住民主導モデル
68	福岡県北九州市	NPO法人北九州ひだまりの会	福祉有償運送	区域型	移動手段の拡充モデル
69	佐賀県佐賀市	佐賀市	市町村運営有償運送（交通空白）	路線型	収支改善モデル
70	佐賀県佐賀市	NPO法人運院送迎サービスふれあい	福祉有償運送	区域型	住民主導モデル
71	長崎県北松浦郡小値賀町	社会福祉法人小値賀町社会福祉協議会	公共交通空白地有償運送	区域型	観光需要等に対する補完モデル
72	長崎県吉敷市	吉敷市	市町村運営有償運送（福祉）	区域型	事業者との役割分担モデル
73	長崎県佐世保市	NPO法人ほほえみ佐世保	福祉有償運送	区域型	事業者との役割分担モデル
74	熊本県天草市	NPO法人ステップバイステップ	福祉有償運送	区域型	事業者との役割分担モデル
75	熊本県上益城郡山都町	山都町	市町村運営有償運送（交通空白）	路線型	事業者との役割分担モデル 地域資源活用モデル
76	大分県杵築市	杵築市	市町村運営有償運送（交通空白）	路線型	事業者との役割分担モデル
77	宮崎県都城市	都城市【詳細】	市町村運営有償運送（交通空白）	路線型	住民主導モデル
78	鹿児島県鹿児島市	社会福祉法人太湯会	福祉有償運送	区域型	移動手段の拡充モデル
79	沖縄県宮古島市	宮古島市	市町村運営有償運送（交通空白）	区域型	観光需要等に対する補完モデル
80	沖縄県国頭郡国頭村	国頭村	市町村運営有償運送（福祉）	区域型	移動手段の拡充モデル

(出典) 国土交通省 自家用有償旅客運送事例集

<https://www.mlit.go.jp/jidosha/content/001338160.pdf>

(3) 交通空白地有償運送

自家用有償旅客運送は、道路運送法に基づき、地域住民等の生活に必要な旅客輸送を確保するため、一般旅客自動車運送事業者によることが困難であり、地域の関係者が必要であるとして協議が調った場合に、一定の要件を満たした市町村や特定非営利活動法人等による自家用自動車を使用した有償旅客運送を登録制度の下で可能とし、輸送の安全及び旅客の利便の確保を図ること等を目的としている。

バス、タクシー等の公共交通機関によっては地域住民又は観光旅客を含む来訪者に対する十分な輸送サービスが確保できないと認められる場合において、市町村又は特定非営利活動法人等による交通空白地有償運送が、重要な役割を担っている。

交通空白地有償運送は市町村が主体となるケースが多いがNPO等（一般社団法人、一般財団法人、農業協同組合、消費生活協同組合、社会福祉法人等の非営利団体）・市町村ともに増加傾向、また交通空白地有償運送の車両数は増加傾向にある。



交通空白地有償運送の導入状況

(出典) 国土交通省ラストワンマイル・モビリティ／自動車DX・GXに関する検討会資料「ラストワンマイル・モビリティの現況について」 <https://www.mlit.go.jp/common/001460981.pdf>

なお補足として、ここでは道路運送法における登録又は許可を要しない運送について触れておく。

対象とする移動サービスが無償扱いとなるかあるいは有償扱いとなるかについては、道路運送法第2条第3項において、①他人の需要に応じ、②有償で、③自動車を使用して、④旅客を運送する、⑤事業を旅客自動車運送事業であると規定しており、①～⑤の要件全てに該当する場合は同法に基づく許可を受ける必要がある。

具体的には、道路運送法における登録又は許可を要しない運送の態様について、国土交通省は次のように例示している。

(<https://www.tb.mlit.go.jp/chubu/tsukuro/manager/pdf/H30/04.pdf>)

- サービスの提供を受けた者からの給付が、「好意に対する任意の謝礼」と認められる場合は許可等を要しない。つまり、あくまで自発的に謝礼の趣旨で金銭などが支払われた場合は有償とは観念されない。
- サービスの提供を受けた者からの給付が、金銭的な価値の換算が困難な財物や流通性の乏しい財物などによりなされる場合は許可等を要しない。例えば、日頃の移送の御礼として、自宅で採れた野菜を定期的の手渡す場合は有償とはみなされない。
- 実際の運送に要するガソリン代、有料道路使用料、駐車場代のみを収受する場合は許可等を要しない。
- 市町村の公共サービスを受けた者が対価を負担しておらず、反対給付が特定されない場合などは許可等を要しない。例えば、市町村の事業として、市町村の保有する自動車により送迎が実施され、それらの費用が全額市町村によって賄われ利用者からは一切の負担を求めない場合、また利用者の所有する自動車を使用して送迎を行う場合は、単に他人の自動車の運転を任せただけであり、運転者に対して対価が支払われたとしても、それらは運転役務の提供に対する報酬であって運送の対価とはならないこと、さらにNPO法人等が地域住民の運送サービスを提供する場合に、市区町村の自動車を利用する場合や当該NPO法人等の自動車の購入費や維持管理経費に対して市区町村から補助金が交付される場合が該当。

2-3 支え合い交通（共助型交通）における課題

支え合い交通（共助型交通）の実践にあたっては、2-1、2-2で示したように、地域の状況を踏まえてどのような仕組みを取り入れるかを検討する必要がある。地域の実情は多様であり、他の事例がそのまま対象とする地域に適用できるかの保障は必ずしもないが、その検討にあたり要点となることはある程度整理が可能である。

なお、移動サービスは安全安心であることが大前提であることから、検討にあたってはまずは地域に既存の公共交通サービスがある場合は、交通事業者との相談や交渉により、改善策を見出せるか考えることが重要である。また既存の交通事業者がない場合は、自治体の交通担当部署に相談するとともに、各地域を所管する運輸支局などから助言や協力を得ることを考えればよい。

ここでは、住民が主体となった移動サービスを提供する場合の基本的な形となる支え合い交通（共助型交通）において、その構想段階から運行実施の過程で発生する課題について、既往関連研究・報告書をもとに整理する。

① 互助型輸送サービスの導入プロセスと実務的課題

（中川 権人・谷口 綾子、土木学会論文集 D3（土木計画学）、Vol.78、No.6、II_19_II_34、2022）

<概要>

公共交通空白地域等で日常生活における移動手段確保の方策の一つとして注目されているものに、道路運送法の許可又は登録を要しない輸送（互助型輸送サービス）がある。本研究では、運行中もしくはかつて運行していた全国10の互助型輸送事例の情報収集・インタビュー調査を実施し、導入プロセス・実務的課題を把握した。その結果、互助型輸送サービスの導入には、キーパーソンの存在、無理のない運行計画の設定など、12の重要なポイントがあると分かった。また、ドライバーの負担の増加、後継者不足など5つの実務的課題が確認された。検討経緯で類型化したところ、モビリティ確保・まちづくり・福祉の3つの目的に分類できた。このように、互助型輸送サービスの導入を検討する団体が、最適なサービス設計を行うための参考情報を提示することができた。

<導入に向けたプロセスのポイント>

1. キーパーソンの存在
2. 運営組織の新設
3. アドバイス提供者の存在
4. 予約管理担当・機能の存在
5. ボランティアドライバーの存在
6. 保険会社との交渉
7. 運輸局への説明を支援する行政担当者の存在
8. 車両提供者の存在
9. バス／タクシー会社等の交通事業者の説得
10. 地域住民との信頼関係の構築
11. 金銭的な支援者の存在
12. 無理のない運行計画

<実務的課題>

1. ドライバーの負担
2. 後継者不足（ドライバーの高齢化）
3. 継続的な運営費の確保
4. 車両提供者の確保（新しい車の確保）
5. 利用者の高齢化

② 過疎地有償運送の導入条件と課題

若菜 千穂・広田 純一、土木計画学研究・講演集、Vol.33、2006

<概要>

車を持たない隣人をマイカーで運送することは住民の相互扶助的な活動の一部として行われている地域もあり、頼らざるを得ない重要な移動手段のひとつとなっている。過疎地有償運送はこのような運送の有償化を可能にしており、住民がマイカーを使って公共的な交通サービスを運行できるという新しい生活交通の確保方策の可能性を持っている。本研究では、過疎地有償運送が新しい公共的な交通手段となる可能性について検証することを目的とし、導入事例から導入条件と課題について明らかにする。

<導入の条件と課題>

1. 既存の公共交通との調整
2. 運送主体の確保と運行管理経費の軽減
3. ドライバーの確保
4. 運賃の適正な設定
5. 事故補償問題の解決

③ 自家用車を活用した輸送サービスの供給上の特性と持続可能性に関する一考察

竹内龍介・吉田樹・猪井博登、土木学会論文集 D3(土木計画学)、78 (6)、II_262-II_272、2022

<概要>

高齢者における免許自主返納者等の増加等に伴い、外出が困難な高齢者に対し、従来の公共交通を補完する自家用有償旅客運送の活用及び、ボランティア団体や地域の助け合いによる「互助」による、買物・通院等外出支援が今後重要性を増すと考えられる。そのような中、NPO 等が運営する自家用有償旅客運送や許可又は登録を要しない運送による輸送手段の確保がなされているものの、活動に掛かる人材や費用の負担といった問題があることから、将来的な持続可能性についての課題があるとも考えられる。以上のような問題意識のもと、本稿では、自家用車を活用した輸送サービスについて、事業規模や収支構造等の供給特性、並びにそれらのNPO等の実施者の主観的な持続可能性との関係性について考察する。

<要点>

自家用有償旅客運送では、市町村運営有償（福祉）や福祉有償運送といった福祉関係の方が、市町村運営有償運送（交通空白）や交通空白地有償運送といった交通空白に関連する輸送に比べて輸送サービス以外の事業収入が大きい一方、運行距離や輸送距離が小さく、収入に対する補助・委託等の割合が小さい傾向が見られた。福祉有償運送は、補助・委託の収入割合が低く、輸送サービス以外の収入への依存

がみられた。団体の持続可能性の要因では、収支と持続可能性の関連性がみられた。またいずれの輸送サービスにおいてもドライバーの高齢化やドライバーの不足が深刻な課題となっているが、市町村有償運営運送（交通空白）は、自治体の運送サービスの事業への補助・助成等の支援が継続上の課題になっていること、福祉有償運送では、ドライバー不足ほか運送対価、車両確保・更新等の運営費用に関すること、また運行管理の人材不足など多岐の課題が持続可能性に影響を与えることが明らかとなった。

④ 過疎地域の公共交通におけるライドシェア活用の課題と将来展望

國井 大輔、喜多 秀行、土木学会論文集 D3 (土木計画学)、78(6) II_623-II_633、2022

<概要>

過疎地域においては、路線バスの代替交通手段としてコミュニティバスやデマンド交通等の運行が行われているが、利便性と持続可能性の両立が困難な地域が少なからず存在している。そのような地域においては低廉な運賃でサービスを提供することができるライドシェアが自家用有償旅客運送という形で運行されているが、ドライバー不足等の問題でサービスの維持が困難な地域もでてきている。一方で、近年はタクシーを利活用する動きが活発化しているが、自治体の財政負担が増加傾向であるため、持続可能性が懸念されている。本研究では、公共交通サービスが具備すべき様々な条件を基に、過疎地域におけるニーズの隙間（ギャップ）の存在を明らかにする。また、そのギャップを埋めるためのライドシェア活用方策に着目し、現状課題と将来展望について述べる。

<タクシー利活用施策の問題点>

1. タクシー補助制度
2. その他の運賃施策
3. タクシーの運賃制度とタクシー原価

<自家用有償旅客運送の問題点>

1. ドライバー不足の問題
2. 運行区域の制限の問題

<残される課題>

1. タクシー事業者へのインセンティブをどのように与えるか
2. タクシーないしライドシェアの運賃をどのように設定するか

⑤ 交通空白地でのコ・ガバナンスの形成における課題—山間部での自家用有償旅客運送による地域主体交通を事例に—

衛藤 彬史、農林業問題研究/54 巻 (2018) 2 号

<概要>

多くの農村や山村では、日常生活に自家用車が欠かせない。自家用車を運転できない、または自家用車を利用できない場合、移動の機会は限られる。地方公共団体

が有する資源は限られているが、これらの地域で十分な交通手段を確保するためには、地方公共団体だけでなく複数のアクターが協力して独自の交通サービスを構築する必要がある。本稿では、コミュニティベースの交通システムを構築するための取り組みに関する文献レビューとインタビュー調査に基づき、利害関係を調整し、協力体制を形成する方法を明らかにするために、各アクター間の関係に焦点を当てる。またこのプロセスのさまざまな段階に含まれる課題を明らかにする。

<要点>

地域主体交通の運用における合意形成では、地元住民間、地方行政、交通事業者との合意形成が重要であること、コ・ガバナンス（複数のアクターによるガバニング（統治活動））がオーバーラップしている状態との形成において、3者間の連携が同様に強くなくとも、連携体制において孤立する主体を生み出さないことが重要であると推察できることが挙げられる。また交通空白地で地域主体の交通を運営する上で、未実施の地域への導入を見据えたときに克服すべき課題と、それをふまえての展望について、市町村運営有償運送では、市からの委託業務となるので地元組織に経営上のリスクがない反面、責任の所在に関するリスクがつきまとう。一方のNPO等地域団体が担う公共交通空白地有償運送では、経営上のリスクも含めた運営責任を団体で負うため、組織内の合意形成においてより労力が必要となる反面、問題が発生したときに一個人に責任が偏るリスクはない。また、システムの利用に際して初期投資が要らず、ランニングコストについても動きがなければほぼ発生しないため、経営上のリスクはほとんどない。他地域展開を見据えたときには一個人に責任が偏ってしまうというリスクの生じない仕組みが望ましいが、交通空白地の指定をローカルガバナンスのレイヤーのみで完結できない点が共通する課題として残る。

- ⑥ 住民送迎における ICT 活用と地方版 MaaS：地域活性化とモビリティ向上を目指して
高橋 愛典、野村 実、自動車交通研究 環境と政策、30-31、2021

<概要>

「地域・都市の総合交通政策の研究：省エネ下での地域の活性化・モビリティの向上」研究プロジェクトでは、京都府舞鶴市における”meemo”の実証実験（2020年7月～9月）に関する調査を実施した。地域公共交通政策において、自治体・住民・企業の連携が提唱されて久しいが、最近では自家用有償運送の制度化等を受けて住民が個人のドライバーとして参画する事例が増えており、この事例も公共交通と住民送迎（無償）を組み合わせた「地域共生型 MaaS」を志向している。企業の参画という点では、情報系企業が主導するところに特徴があり、「市政・市民の課題を ICT で解決する」プロジェクトの一環である。

<実証実験の評価>

地域公共交通政策における自治体・住民・企業の連携が提唱されて久しい。近年

は、自家用有償運送などの制度的な裏付けや ICT の進歩・活用に伴って、住民参加の重点が、協議会組織の運営から、ドライバー個人としての送迎サービス供給に移りつつある。企業の参画も、交通事業者（バス等の運行受託）にとどまらなくなった。この事例は、情報系企業が主導しているところに特徴があり、交通事業者の役割は住民ドライバー登録者への研修が中心である。一方で、電話予約の受付開始や、電話を通じた送迎の利用促進といった実験期間中の動向をみていくと、コールセンターは「ヘルプデスク」の域を超えているといえよう。もちろん、外出需要の掘り起こしにより住民間のつながりが促され、さらには地域活性化につながれば、実証実験の本来の目的は達成されたと評価できる。しかし、それが従来の電話でも可能ならば、ICT（とりわけスマートフォン）活用や MaaS の意義、そして情報系企業の役割をどのように捉えるべきであろうか。

- ⑦ 複数物流系事業者が参画する自家用有償旅客運送での貨客混載事業開始までの取り組み－宮崎県西米良村での村営バスを活用したホイホイ便事業を対象として－
吉武 哲信, 首藤 真希, 白石 悦二, 星田 康臣, 黒木 世巨、交通工学論文集特集号 B (実務論文)、8、2、2022

<抄録>

過疎地域においては、需要密度の低さや人材確保の困難性から、公共交通や物流も含めた諸サービスの水準を維持することが難しくなっている。貨客混載はこの問題への一つの対策法であるが、複数物流系事業者が関わる自家用運送旅客運送バスでの事業の実例は少ない。本研究は、郵便事業と2 宅配事業者が自治体と連携して村営バスを活用する西米良村の貨客混載事業に関し、本事業が開始可能となった関係者の合意内容および協議プロセス、そして残された課題について整理し報告したものである。特に、調整に時間を要した末端集配の委託方法、運行ダイヤと関係者の作業工程、高齢者への声かけ等の複合サービス、今後の検討課題について詳細に紹介し、他の地域での展開に知見となると考えられる。

<今後の検討課題>

冷凍・冷蔵品、代引き、再配達の取り扱い、村内便の確保、複合サービスの展開と人員の拡充、モニタリングシステムの拡充

- ⑧ 過疎地域における高齢者のモビリティ施策としてのタクシー補助制度に関する一考察
AINI Ayiguli, 山中 英生, 加藤 博和, 尾野 薫、環境共生、38、1、73-84、2022

<抄録>

人口が分散している過疎地域における個々の戸別訪問サービスのモビリティを確保するために、高齢者向けのタクシー補助金制度が多くの地方自治体によって実施されている。しかし、実施にあたっては、補助金の金額、利用回数・配布チケット、

対象者や対象地域の設定など、本方針に関わる課題が多い。このような認識に基づき、本研究ではタクシーの補助金制度について、補助金で政策を支援する地方自治体、TSS (Taxi Subsidy Scheme: タクシー補助制度) が事業経営に影響を与える中小規模のタクシー事業者、高齢者の外出状況や TSS の利用状況などといった 3 つの視点で説明する。さらに、国の政策動向を踏まえ、地方における高齢者の移動手段としてのタクシー補助金制度の有効活用について検討する。

<提言>

コスト減が可能な乗合システムとの併用の検討は必須であり、道路運送法上の規定を考えると、乗合許可を活用するのが柔軟性が高く、公共交通施策としての位置づけが容易となる可能性があること、また個別サービスを必要とする高齢者も、経済的な困窮者ばかりではないことから、一律に運賃を減免する方法ではなく、例えば、定額方式で一定回数の個別輸送は利用可能だが超過分は課金される MaaS など用いられている方式などが、役割分担を実現する方法と考えられる。一方、タクシー補助は、困窮者を的確に把握して、必要な移動機会を確保できる補助をする方向に改善することが重要。

⑨ Within one mile に着目した住民主導型コミュニティ交通の合意形成手法に関する研究

井原 雄人, 天谷 賢児, 江川 賢一, 岡田 久典, 永井 祐二, 国際 P2M 学会研究発表大会予稿集、2019

<抄録>

地方都市における地域公共交通は人口減少により利用客が低迷し、多くの地域において廃止や減便が行われている。これにより生じた公共交通空白地域を補完するため、市町村運送によるコミュニティバス等の運行がされるようになったが、廃止となった路線を代替するだけでは採算が確保できず、国や自治体からの補助により賄われているのが現状である。これに対して本研究では、公共交通空白地域の住民によるコミュニティを Within one mile community と定義し、住民が主導してコミュニティ交通を再構築し、持続可能なコミュニティ交通とするための合意形成手法について、実際の導入事例を踏まえて検証する。

<成果>

検討した手法を瀬戸市菱野団地における住民バスの導入および沼津市大岡地区、桐生市堤町での合意形成に活用して、その有効性を確認した。特に、瀬戸市菱野団地では実証運行期間を通し、約 5000 名の乗車を得て平成 30 年からの本格運行へと移行した。また、この合意形成を図る過程で設立した菱野団地コミュニティ交通運行協議会を発展させ、菱野団地再生計画策定検討委員会を組織し、コミュニティ交通の課題だけでなく、団地再生全体を検討する枠組み構築まで拡大していくことに貢献した。

⑩ コミュニティ交通の持続可能性に影響する要因の実証分析

西堀 泰英, 鈴木 雄, 土井 勉, 田中 徹, 辻 寛, 山中 千花、土木学会論文集 D3 (土木計画学)、78、6、II_717-II_729、2022

<抄録>

本研究では地域における生活の足を確保する取り組みである「コミュニティ交通」の持続可能性に影響する要因を明らかにするため、各地の運行主体に対するアンケート調査（回答数 67 件）とヒアリング調査（回答数 10 件）を行った。その結果、主に以下のことが明らかとなった。1) 5年後の運行継続に対して人材確保・財源確保が困難な団体が4割程度ある。2) 運営主体が交通事業者の内部事情を把握していない事例が少なくない。3) 行政以外の団体が経営的に自律した運営を行っている場合は、移動の足の確保だけでなく地域全体の価値向上を意図した運営を行っている。4) 人材や財源確保に影響する要因を分析した結果、運営の評価・改善の実施状況や自治体計画への位置づけの有無など、運営主体やそれを取り巻く「ひと」に関わる要素が多く関係する。

<要点>

人材や財源を確保可能と回答した団体でも、人材確保は交通事業者任せ、財源確保は行政の補助金頼みの団体があり、冷静に現状を点検し、次の行動につなげることが重要であること、5年後の人材と財源の確保可能性に影響する要因は、運行に対する評価改善の実施状況が最も大きく影響すること、行政以外の団体が経営的に自律した運営を行っている場合は、地域全体の価値向上を意図した運営しており、また利用者の意見を収集し柔軟に運行を改善している実態があること、人材の確保は運転手等だけでなく、コミュニティ交通を運営する側のひとへの対応も求められ、地域内で連携して運営に関わる仲間づくりや、相談できる人を外部に持つことも重要である。

⑪ 高齢社会における地域公共交通の新展開 —新たな公共交通アクターとしての社会福祉協議会—

野村 実、交通権、35、5-12、2019

<目的>

本稿では、まずどのような属性の地域住民が、いわゆる交通弱者層となっているのかを検討する。その上で、三重県玉城町「元気バス」の事例を取り上げ、新たな公共交通アクターとしての社協の役割を提示しつつ、地域住民との協働に基づくコミュニティ交通の展開可能性を模索する。

<考察>

近年の地域公共交通の文脈では、地域住民の主体的な活動や参加が求められてい

るが、必ずしも全ての地域で住民が参加可能であるとはいえない。そのため、社協や NPO 法人、住民団体等の中間的な組織への期待も高まりつつある。とりわけ社協は、社会福祉法に基づき各都道府県・市町村に設置される「非営利的な民間組織」として、住民の潜在的なニーズの顕在化を図りつつ、行政に政策要求を行う、あるいは住民の生活ニーズに根ざした取り組みを展開している。

社協が公共交通を担うことによって、従来の公共交通に関する課題がすべて解決されるというわけではない。一方で、玉城町や安曇野市における社協の実践は、住民生活に立脚したモビリティ確保の方策を提示しているという点で、従来の自治体や交通事業者にはみられない独自性と、現代社会の地域公共交通の運営・運行への論点が明示されているともいえよう。たとえば玉城町では、元気バスの利用者を玉城町民としているが、ある利用者から、町外の友人と一緒に温泉に行きたいという要求があったため、町民ではなくても賛助会費を社協に支払ってもらうことで、利用登録を認めている。たとえ友人との買い物や温泉というインフォーマルな（と考えられる）理由であっても、生活ニーズを出発点として取り組みを展開することで、単なるモビリティ確保だけでなく、地域住民の社会的な営みの維持、あるいはつながりの（再）構築を可能にしているといえよう。

以上のように、本稿では三重県玉城町を事例として、新たな公共交通アクターとしての社協の取り組みに着目してきた。すでに述べたように、社協は交通事業を専門とするアクターではないが、地域住民を取り巻く生活課題、社会的課題の対応を主な守備範囲としてきたため、その解決を住民生活に立脚して行ってきたといえる。社協による取り組みは、従来の公共交通アクターに比べると独自性を持っていたとも評価できる一方で、地域住民のインフォーマルな交友関係や本質的な生活ニーズに目を向け、そこからモビリティ確保の実現を構想していくという点に関しては、自治体や交通事業者、住民組織など、社協以外のアクターでも実現可能性は十分にあるものと考えられる。

⑫ 買い物送迎を支える地域に合った移動の仕組み作り実践に関する研究

長野 博一、吉田 樹、土木学会論文集 D3（土木計画学）、78、6、p. II_695-II_703、2022

<抄録>

我が国は、超高齢化社会に伴う高齢者の介護や健康維持が問題となっている。近年、エイジング・イン・プレイス（地域居住）の理念に基づく考え方が広まりつつあり、自宅に住み続けながら地域で暮らしたい意向のある高齢者をどのように支援するか、課題となっている。このため、居心地が良い場所、外出しやすい環境、自立のための支援が受けられる等の対策が必要である。しかしながら、地形的な要因による自力での外出が困難な状況や、公共交通等の未整備によるお出かけの阻害、これらに起因する閉じこもりなど、諸問題への対応が急務と言える。そこで本研究は、お出かけ支援策としての買い物送迎に着目し、横浜仏向地区社会福祉協議会が

行なう事業「仏向ふれあいワゴン」の活動を取り上げ、利用者である高齢者の居場所づくり、おでかけ支援として主に買い物送迎時の実態を把握した。その結果、ワゴンの存在が、利用者の暮らす手助けとしての買い物支援に留まらず、利用者にとっての居場所となり得る事が明らかとなった。

<要点>

地区が急峻な丘で構成され、坂道が多くバリアフリー対応がかなわない状況下において、車両による買い物送迎が効果的であること、また地域に住み続けながら暮らす AIP（エイジング・イン・プレイス）の理念に沿い、暮らす手助けとしての買い物支援に留まらず、ワゴンが利用者にとっての居場所となっていること。

以上の支え合い交通（共助型交通）関連の調査研究から分かることを以下にまとめる。

- ① 導入に向けてのプロセスとその各段階でのポイントを整理しておくこと
- ② 導入において懸念される事項（既存交通との関係、運営主体、経費、ドライバー確保、地元の合意形成）を事前によく検討しておくこと
- ③ 持続可能性について、運営の負担と資源の有限性を考慮しておくこと
- ④ 時世の ICT を活用した予約配車システムと高齢者との親和性に配慮が必要であること
- ⑤ 人の輸送だけでなく、モノやその他のサービスを包含した地域包括サービスとしての捉え方、活かし方も検討に値すること
- ⑥ 単なる移動サービスの枠を超えて、地域コミュニティの維持・形成を担う社会インフラの一つとして認識すべきこと
- ⑦ 既存の交通事業者はもちろん、自治会や福祉関係の団体など、地域における新たな公共交通のアクターとして位置づけられるようになってきていること
- ⑧ 高齢者の外出を支援することは健康長寿などの QOL 向上に資するものであること

このように、これまでのような交通移動手段、専門による輸送サービスから、提供する側（供給）と享受する側（需要）が別々ではなくクロスもしくは融合し、地域を創発させるような価値づけを期待されたものに変容しようとしていると捉えることができる。つまり、地域ぐるみでその持続性を高めていくための新たな挑戦といえる。

第3章 福井における支え合い交通

(共助型交通) の仕組みと事例

- 3-1 移動の仕組み 8 STEP に基づく整理
- 3-2 県内の事例からみた各ステップの実際
- 3-3 今後の展開に向けて

3-1 移動の仕組み 8STEP に基づく整理

地域において共助による支え合いの交通を実施していくためには、第2章で示したとおり、これまでの地域における交通環境をまずは整理し、地域の関係者間の適材適所を見据えながら検討を進めていくことが必要となる。

ただ、既存の交通事業者などが提供してきた移動サービスに関する専門的知識や経験を持ち合わせていない地域住民や各種団体、企業などは、どこから手を付けてよいのか、またどのような条件が必要とされるかなど、移動の課題に取り組むにあたって気がかりなことは多い。

一方で、このような共通した悩みに対して、最近では国や県市町などが指南書を作成、発行し、取り組みの実施を後押しする材料の提供が行われるようになってきており、地域に見合った形で検討を進めるための環境は次第に整いつつある。

そこで本章では、福井県内ですでに共助型の交通を実践している事例を対象として、移動の仕組みを段階的に整理し、その各段階で確認すべき事項が示されている指南書の一つである一般社団法人トヨタ・モビリティ基金が発行する「地域で考える 移動の仕組み 8STEP—START BOOK—」(2022年9月発行)に基づき、取り組みを実行に移していくにあたって、県内では実際にどのようなことがあり、また対応してきたのかを示すこととする。



地域で考える「移動の仕組み 8STEP - START BOOK -」

(出典) 一般財団法人 トヨタ・モビリティ基金 2022.9 発行

移動の仕組み 8STEP

サービス実現までどんな検討プロセスが向えるのか、必要な「行動」を一覧

があるのか、また各プロセスで見ておきましょう。

STEP1からSTEP7は、必ずしもこの順番で実施するわけではありません。また、STEPを異なることや同時進行で行うこともあります。



	下準備	リサーチ	設計と組み立て	実施後の評価
	STEP1 P.04 現状を把握し、方向性を描く	STEP2 P.08 「移動手段」には何があるかを確認	STEP3 P.10 合意を得るための土台づくり	STEP4 P.12 困っている人の量と質の把握
	STEP5 P.14 サービスの「あたり」をつける	STEP6 P.16 具体的なサービスの設計	STEP7 P.18 実施体制を構築する	STEP8 P.20 取り組みの評価と改善
	サービスの開始!			
実施主体 市の福祉課、民生委員、交通事業者など	自治体 福祉課の職員	交通事業者 バスやタクシーなどの事業者	住民 利用者の本人	

(出典)『地域で考える「移動の仕組み 8STEP - START BOOK - 』 p.4-5

この冊子では、取り組みの段階（ステップ）を8つで整理し、またそれぞれのステップにおいてのポイントを、実施主体、自治体、交通事業者、住民といった各立場でどのような行動を起こすのかについて次のとおり項目別に示している。

【STEP1】 現状を把握し、方向性を描く

住民の声から状況を把握し、自分たちがどう関わらなければならないかを考えましょう。

【STEP2】 「移動手段」には何があるかを確認

利用者の特性に応じて、さまざまな移動手段の種類があることを知りましょう。

【STEP3】 合意を得るための土台づくり

住民が自分事として捉えられるよう、参画の土台づくりを考えてみましょう。

【STEP4】 困っている人の量と質の把握

どのくらいの人が何を望んでいるかを調査しましょう。

【STEP5】 サービスの「あたり」をつける

下準備とリサーチの結果から、地域に合ったサービスのあたりをつけましょう。

【STEP6】 具体的なサービスの設計

サービスを提供するにあたり、目標達成のための具体的な内容を決めましょう。

【STEP7】 実施体制を構築する

安定したサービス提供のための費用を見積り、どう賄うかを考えましょう。

【STEP8】 取り組みの評価と改善

取り組みの成果を評価して、継続するかどうかを決定しましょう。

3-2 県内の事例からみた各ステップの実際

ここでは移動の仕組みにおける8つのステップごとに、福井県で実践されている6つの事例にみられる行動などを抽出、整理する。

(1) ステップ1 (現状を把握し、方向性を描く)

1-A. 実施主体

①福井市「高須町自治会輸送活動」、②若狭町「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」

(ア) 住民が抱える移動に関する不満や困りごとを知る

- ①福井市 運転免許や車を持たない高齢者、また免許返納者が自分だけでは買い物や病院に出掛けられない
- ②若狭町 親の買い物送迎の際に近所の人も誘って乗せてあげている
- ②若狭町 高齢者から交通が不便で買い物や病院に行きづらいといった声がある
- ②若狭町 バイクの運転では雪や雨の日の外出は危険。また大きな荷物は運べない
- ③池田町 既存の路線バスの廃止によって、町外への通学や通勤、通院の選択肢が大幅に狭まってしまう
- ④高浜町 地区住民の日常生活圏である隣接の舞鶴市への移動手段が課題
- ⑤永平寺町 高齢者にとって既存のコミュニティバスでは自宅から停留所まで行くのが大変
- ⑥鯖江市 公共交通の手段がコミュニティバスしかなく、タクシー空白地帯でもあるため、鯖江市内でもとくに交通が不便

(イ) 既存サービスの路線や運行ダイヤを確認し、不便な理由を明確にする

- ①福井市 集落内に既存の交通サービスはなく、また集落のふもとを走る乗り合いタクシーまでは約5キロメートルもあり歩いていくことはできない。また近辺にタクシー事業者もない
- ①福井市 多くの住民が通院している病院からの無料送迎バスはあるものの、曜日固定の週1回のみである
- ①福井市 移動販売車は週1回集落を巡回しており、買い物は一応できる
- ②若狭町 現在は町のデマンド交通があるが、当時は定時定路線型で自由度が低かった
- ③池田町 利用者減により既存の路線廃止の危機が直前に迫る
- ④高浜町 町内のオンデマンドバスは利用できるものの、バスの基地から離れた地理的特性から予約が取りにくい
- ⑤永平寺町 自宅や目的地からバス停留所までが遠い

- ⑥鯖江市 市のコミュニティバスがあるものの便数が限られており、乗車時間が長く、またタクシーの空白地でもある

(ウ) 目標を立て、取り組むべき課題を明らかにする

- ①福井市 高齢化が進む集落住民の移動の足を集落自身で確保する
②若狭町 買い物弱者対策に特化する
③池田町 廃止予定の路線バスの代替手段を確保する
④高浜町 舞鶴市内の買い物先、病院に行けるようにする
⑤永平寺町 自宅から気軽に町内の目的地に行けるようにする
⑥鯖江市 どの層の方がどこに行く為に不便を感じているかを確認して、需要密度が高くない地域で効率的かつ便利な移動手段を提供する

(エ) 関わり方のレベルを決める

- ①福井市 運行車両については県や市から無償貸与で確保し、運行管理とドライバー確保は地元住民、運行管理も地元住民でおこない、自治会が資金面でも全面的に協力する
②若狭町 地区住民が主体となりドライバーを担う
③池田町 町が主体となって運行する
④高浜町 地区が主体となりドライバーの確保や手配、運行管理のすべてを賄う(ただし、実施主体は地区から独立した形で一般社団法人を設立)。法的な手続きや法に則したマニュアル整備等は、行政が後方支援。車両は行政から無償貸与
⑤永平寺町 地区住民が主体となりドライバーを担う
⑥鯖江市 地区自治会とは独立した形で一般社団法人を立ち上げ、ドライバーは有償で地元の方をお願いする

1-B. 自治体

- ①福井市、②若狭町、③池田町、④高浜町、⑤永平寺町、⑥鯖江市

(ア) 実施主体へ自治体が持っている情報を提供する

- ①福井市 県が創設した「集落輸送活動支援モデル事業」(補助事業)を活用できることを提示(当時)。これを活用し県外で実績のあるボランティア輸送を提案
②若狭町 福祉の目的で社協が貸し出し用の車両を購入
③池田町 地域公共交通会議の中で代替運行に向けた議論の場を設ける
④高浜町 地域公共交通会議の中で議論の場を設ける
⑤永平寺町 自家用有償旅客運送の制度を紹介
⑥鯖江市 自家用有償旅客運送の制度を紹介

1-D. 住民

- ①高須町自治会員（福井市）、②三十三地区・明倫地区住民（若狭町）、③池田町民（池田町）、④内浦地区住民（高浜町）、⑤志比北地区・鳴鹿山鹿地区住民（永平寺町）、⑥河和田地区住民（鯖江市）

(ア) 移動に関して困っていることを伝える

- ①福井市 住民の感触として一定のニーズがあることは確証が持っていた
②若狭町 公共交通で行けるエリア・時間が限られており、車でしか買い物に行けない
③池田町 バスで高校通学ができなくなることで学校選択に大きな影響が出ることへの不安
④高浜町 オンデマンドバスの予約が相対的にとりづらい（往復時間分が空白である必要があるため）
⑤永平寺町 免許返納後の移動が不自由
⑥鯖江市 住民からも移動手段がない為、買い物や通院等で困っているという現状は聞いていた

(イ) どうなるのが理想かを考え、伝える

- ①福井市 この時点で直接的に移動が困難な住民の意見が出されていたわけではない（この状況が後の住民アンケート実施につながる）
②若狭町 高齢者が買い物に不自由しないようにする
③池田町 高校への通学に便利な時間帯に運行し、町内ではどこでも乗降可能にする
④高浜町 地区から最寄りのJR駅を経由して乗り換える方法ではなく、地区から直接舞鶴市に行ける方法がよい
④高浜町 運転に不安を抱える方、その家族が躊躇なく免許返納を行える環境づくり（高齢の親に対して安全上、免許返納を促したいが、公共交通が空白である中、免許返納を強いることは生活の自由度を大きく低下させることに繋がるので、躊躇してしまう）
⑤永平寺町 自家用車、タクシーと同じ移動ができるようにする
⑥鯖江市 どのような仕組みになるのかの住民に対する説明会を開催

★移動にかかわる様々なニーズと困り事を洗い出すことが大事。個人で解決してしまっている場合もあることにも十分気を配る

★取り組みのきっかけとなったことを多くの人に伝え、ストーリーとして関心を喚起するよう工夫する

(2) ステップ2 (「移動手段」には何があるかを確認する)

2-A. 実施主体

①福井市「高須町自治会輸送活動」、②若狭町「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」

(ア) どんな移動手段があるのかを把握する

- ①福井市 そもそも公共交通およびタクシーが集落はもとより最寄りにもない
- ①福井市 通院のための送迎バスは週1便ある
- ①福井市 運転できない人は家族の送迎か近所の人に同乗させてもらうしかない
- ②若狭町 社協の貸し出し車両が存在
- ③池田町 既存の路線バス廃止後の代替手段は存在しない
- ④高浜町 町のオンデマンドバス「赤ふんバス」は運行エリア内
- ⑤永平寺町 町のコミュニティバスが運行。県内の自動車販売会社からの車両の支援無償貸与が可能
- ⑥鯖江市 市のコミュニティバスが運行

(イ) 可能な範囲で、地域の交通事業者へ困り事への対応ができるかを聞く

- ①福井市 集落のふもとを走る乗り合いタクシーの集落への乗り入れ(延伸)は困難
- ②若狭町 地域の交通事業者の協力はない(車両は町社協が支援)
- ③池田町 町内の観光バス事業者にアドバイスをもらう
- ④高浜町 高浜交通(タクシー)や京都交通(バス)からアドバイスをもらう
- ⑤永平寺町 県内の自動車販売店から車両の支援を受けることが可能
- ⑥鯖江市 市内のタクシー業者の方に理事になってもらい、配車等のノウハウを確保

(ウ) 必要があれば、地域公共交通に詳しい専門家を探す

- ①福井市 市を通じて大学で地域交通を専門とする研究者を紹介
- ③池田町 地域公共交通会議に地域交通を専門とする大学の研究者が参画
- ④高浜町 地域公共交通会議に地域交通を専門とする大学の研究者が参画
- ⑥鯖江市 地域公共交通会議で状況報告し意見をもらう

2-B. 自治体

①福井市、②若狭町、③池田町、④高浜町、⑤永平寺町、⑥鯖江市

(ア) 運輸支局などに聞いて、専門家を紹介する

- ①福井市 自治体の交通担当部署から大学で地域交通を専門とする研究者に相談
- ⑤永平寺町 まちづくり株式会社が運行管理を担う
- ⑥鯖江市 鯖江市総合交通課担当者と運輸支局とも課題について共有相談の場を設けた

2-C. 交通事業者（バスやタクシーなどの事業者）

(ア) 困り事に対して、自社が地域に貢献できそうなことを提案する

- ①福井市 近くで運行する交通事業者がないことから、とくに事前の照会無し
- ②若狭町 当初から想定していない
- ③池田町 町内の観光バス事業者がノウハウを提供
- ④高浜町 当初から想定していない
- ⑤永平寺町 当初から想定していない
- ⑥鯖江市 タクシー事業者社長が理事となり運行のノウハウを提供

★移動手段の有無だけでなく、かかるコストを補える各種補助制度の有無も重要

★交通事業者のみならず、社協や福祉団体が保有する車両やドライバーも貴重な資源

(3) ステップ3 (合意を得るための土台づくり)

3-A. 実施主体

①福井市「高須町自治会輸送活動」、②若狭町「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」

(ア) 実施内容と大まかな実施スケジュールを立てる

- ①福井市 自治会が主体となった輸送活動として運営協議会を立ち上げ、協議開始から約1年で運行を開始する
- ②若狭町 社協への相談から約1年で運行を開始
- ③池田町 約半年の協議を経て本格運行
- ④高浜町 公共交通も含めた地域振興に対するアンケートから開始し、2年程度の行政との意見交換や実務協議を行い、約半年後に本格運行
- ⑤永平寺町 無料の定時運行で試行を開始し、約半年後に有償のデマンド型で本格運行
- ⑥鯖江市 2年程度の準備期間後、無料の試行運行から始め、約半年後に有償運行に移行

(イ) 取り組みに関係のありそうな人を整理する

- ①福井市 自治会役員が中心となり輸送活動運営協議会を組織し、自治会員にドライバーを募る
- ②若狭町 福祉関係者(民生委員、福祉委員、老人家庭指導員)による相談
- ③池田町 町全体のため地域公共交通会議のメンバー
- ④高浜町 内浦地区の全住民及び内浦公民館、舞鶴市役所
- ⑤永平寺町 地区住民全員
- ⑥鯖江市 地区内でまちづくり活動を行う団体や個人

(ウ) 話し合いの機会を設け、関係のありそうな人に参画を依頼する

- ①福井市 住民懇談会、自治会役員の協議、住民アンケートを通じた直接的、間接的な機会を提供する
- ②若狭町 自治体内の小中学校区で構成される地域づくり協議会で買い物弱者問題が課題として取り上げられる。地域支え合い検討会議で検討を進め、利用希望者とボランティアドライバーを募集
- ③池田町 地域公共交通会議を開催
- ④高浜町 内浦地区区長会・高浜町にて企画。内浦ぐるりん倶楽部を立ち上げ後は、同法人で協議(実質的には立ち上げ前と同メンバー)。地域公共交通会議を開催
- ⑤永平寺町 各地区で事業内容の説明会、意見交換会を開催

⑥鯖江市 区長会などの場で事業内容を説明

3-B. 自治体

①福井市、②若狭町、③池田町、④高浜町、⑤永平寺町、⑥鯖江市

(ア) 求めに応じて話し合いの場をつくる

- ①福井市 輸送活動運営協議会メンバーとの相談、報告の場をつくる
- ②若狭町 地域づくり協議会において相談
- ③池田町 地域公共交通会議を開催
- ④高浜町 内浦地区からの人口減少不安の声が高まっていることを受け、地区内で話し合いの場を設ける。地域公共交通会議を開催
- ⑤永平寺町 町内の各地区で説明会を開催
- ⑥鯖江市 地域公共交通会議を開催

3-C. 交通事業者（バスやタクシーなどの事業者）

(ア) 求めに応じて話し合いに参加し、意見を述べる

- ①福井市 近くで運行する交通事業者がないことから話し合いへの参加は無し
- ③池田町 地域公共交通会議に参画
- ④高浜町 地域公共交通会議に参画
- ⑥鯖江市 地域公共交通会議にて説明

3-D. 住民

①高須町自治会員（福井市）、②三十三地区・明倫地区住民（若狭町）、③池田町民（池田町）、④内浦地区住民（高浜町）、⑤志比北地区・鳴鹿山鹿地区住民（永平寺町）、⑥河和田地区住民（鯖江市）

(ア) 求めに応じて話し合いに参加し、意見を述べる

- ①福井市 住民懇談会、住民アンケートを通じた直接的、間接的な参加と意見出し
- ②若狭町 地域づくり協議会を通じた参加や意見は可能
- ③池田町 住民代表が地域公共交通会議に参画
- ④高浜町 住民代表が地域公共交通会議に参画。各区の区長は、一般社団法人の理事となって、住民から意見を吸い上げ、運行に反映
- ⑤永平寺町 各地区での事業内容の説明会、意見交換会で意見を述べる
- ⑥鯖江市 地域団体の集まりに実施主体が参加し意見交換の場を持った

★どのように話を持ち上げていくかの戦略も重要

★金銭面で地域ぐるみで支える場合は、利用者、非利用者を問わず賛同を得ることが求められるため、取り組みを見える化し共助に対する共感を醸成する

(4) ステップ4 (困っている人の量と質の把握)

4-A. 実施主体

- ①福井市「高須町自治会輸送活動」、②若狭町「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」

(ア) 対象者に近い関係団体と連携する

- ①福井市 自治会役員、各種団体の代表が運営協議会を構成
②若狭町 主に地域づくり協議会が支援
③池田町 住民と意見交換会を実施
④高浜町 内浦地区区長会と連携
⑤永平寺町 自治体、各団体と協議
⑥鯖江市 民生委員や老人会の方に制度の説明を行う

(イ) 統計データや住民アンケート、聞き取り調査から、困り事の「量」と「質」を把握する

- ①福井市 実施主体や自治体との相談を経て、大学研究室が住民アンケートを作成、実施、分析し、住民ヒアリングで補完。運営協議会で情報を共有
②若狭町 公共交通全般に係る住民アンケートや、デマンドタクシー利用者へのアンケートを実施
③池田町 公共交通全般に係る住民アンケートや公共交通を利用している方への聞き取りを実施
④高浜町 内浦地区区長会において、住民アンケートを実施
⑤永平寺町 各地区での事業内容の説明会、意見交換会を実施
⑥鯖江市 まちづくり活動を行う住民、大学と協働して戸別訪問の住民ヒアリングを実施

4-B. 自治体

- ①福井市、②若狭町、③池田町、④高浜町、⑤永平寺町、⑥鯖江市

(ア) 実施主体へ自治体が持っている統計データなどの情報を提供する

- ①福井市 自治会が小規模であり、特に行政統計データ無しでもほぼ実態把握が可能
②若狭町 自治会が小規模であり、自治会内で実態把握が可能
③池田町 事業者等から得た情報を住民と共有
④高浜町 統計データを提供、資料の作成補助
⑥鯖江市 統計データ等の公開情報を提供する

(イ) 地域の関係者を紹介する

- ①福井市 自治会が小規模であり、特に行政統計データ無しでもほぼ実態把握が可能
- ②若狭町 自治会が小規模であり、自治会内で実態把握が可能
- ③池田町 町内の交通事業者を含めた会議を開催
- ④高浜町 行政が、内浦地区の代表者を紹介。(停留所となる地元スーパーや医療機関、舞鶴市役所の仲介)
- ⑥鯖江市 地域でまちづくり活動をしている方々を紹介

4-C. 交通事業者 (バスやタクシーなどの事業者)

(ア) 可能な範囲で、統計データの提供に協力する

- ②若狭町 町営の公共交通受託事業者から情報提供
- ③池田町 各交通事業者から情報提供可能
- ⑥鯖江市 タクシー空白地であるこのエリアでの利用数等について情報提供

4-D. 住民

- ①高須町自治会員 (福井市)、②三十三地区・明倫地区住民 (若狭町)、③池田町民 (池田町)、④内浦地区住民 (高浜町)、⑤志比北地区・鳴鹿山鹿地区住民 (永平寺町)、⑥河和田地区住民 (鯖江市)

(ア) 住民アンケートや聞き取り調査などに積極的に協力する

- ①福井市 アンケート回収率は約 6 割で、運転しない人の回答も回答者の約 4 割程度となり、具体的な運行計画の基本情報として活用
- ②若狭町 利用希望者とボランティアドライバー募集のアンケートを実施
- ③池田町 住民と意見交換を実施
- ④高浜町 行政と内浦区長会の連名でアンケートを実施。アンケートの回収率は約 6 割
- ⑤永平寺町 近所や知人などへの積極的な口コミを通じて移動サービスの紹介とドライバーを募集
- ⑥鯖江市 まちづくり活動を行う住民を通じて紹介、依頼された住民がヒアリングに協力

(イ) 身近にいる移動に関して困っている人について、情報を提供する

- ①福井市 運営協議会などで近所の高齢者の情報を交換
- ②若狭町 地域づくり協議会や地域の見守り活動から情報収集
- ③池田町 意見交換会や聞き取りにより情報収集
- ④高浜町 区長・民生委員を中心に情報収集

- ⑤永平寺町 地域の見守りの雰囲気づくりによって困っている人の情報を得る
- ⑥鯖江市 無償期間などに登録・利用された方から周りの方に声かけ

- ★困っている人の声を取り組みの大きなきっかけになっていることから、それらをより掘り下げて直接、またより多くの人から話を聞くことが大切
- ★人づての情報収集や情報の拡散も有効

(5) ステップ5 (サービスの「あたり」をつける)

5-A. 実施主体

①福井市「高須町自治会輸送活動」、②若狭町「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」

(ア) 支援する困り事を決め、改めて目標と課題を設定する

- ①福井市 運転できない高齢者の通院と買い物を支える
- ②若狭町 高齢者の買い物のお出かけを支える
- ③池田町 高校生や高齢者の通学・通勤を支える
- ④高浜町 運転できない高齢者の通院と買い物等を支える
- ⑤永平寺町 高齢者、児童、生徒の移動を支える
- ⑥鯖江市 地区内でのちょっとしたお出かけを助け、互助の地域をめざす

(イ) 「量」と「質」に合った移動手段の候補を挙げる

- ①福井市 適当な交通事業者が最寄りに無く、また想定される利用者もそれほど多くないことが見込まれることから、ワンボックスタイプの車両1台、数名の住民ドライバーで十分賄うことができると判断
- ②若狭町 隣接した2つの地区に曜日を変えて1台のワンボックス車両を使いまわすことで買い物のおでかけニーズを賄うことは可能
- ③池田町 1台のワンボックスタイプの町所有の車両を導入
- ④高浜町 1台のワンボックスタイプの町所有の車両を導入し、地区に無償貸与
- ⑤永平寺町 自動車販売店による支援を受けたリース車両を使用
- ⑥鯖江市 利用頻度やフットワークなどを鑑みて、自家用車を活用する自家用有償旅客運送を適用

(ウ) 関係者に移動手段の候補を提示し、意見を聞く

- ④高浜町 区長・民生委員の方に意見を聞く
- ⑤永平寺町 自治体、各団体と協議
- ⑥鯖江市 単発的にこの制度を利用するだけでなく、公共交通との連携やケース別での利用などを示す

5-B. 自治体

①福井市、②若狭町、③池田町、④高浜町、⑤永平寺町、⑥鯖江市

(ア) 地域の将来像や、交通ネットワークの状況を踏まえた助言をする

- ①福井市 高齢者の外出機会をできるだけ増やし、地域の活力を維持する通院、買い物以外の多様な利用方法についても提案

- ③池田町 地域公共交通会議の場などで議論
- ④高浜町 地域公共交通会議の場などで議論
- ⑥鯖江市 交通以外のボランティア活動へ仕掛けやコミュニティバスとの連携

5-C. 交通事業者（バスやタクシーなどの事業者）

(ア) 協力する際の条件を提示する

- ③池田町 地域公共交通会議の場などで議論
- ④高浜町 地域公共交通会議の場などで議論
- ⑥鯖江市 地域公共交通会議の場などで議論

(イ) 交通事業者として、どのような資源を提供できるか検討し、提案する

- ⑥鯖江市 タクシー事業者が理事内にいるので定期打合せ時に発案・検討

5-D. 住民

- ①高須町自治会員（福江市）、②三十三地区・明倫地区住民（若狭町）、③池田町民（池田町）、④内浦地区住民（高浜町）、⑤志比北地区・鳴鹿山鹿地区住民（永平寺町）、⑥河和田地区住民（鯖江市）

(ア) 車両の提供や、ドライバーとしての協力など、可能な形で協力する

- ①福江市 自治体からの車両の無償貸与のため住民のマイカー使用は不要であるが、ドライバーは住民が担う（ただし現役世代はなかなか協力が難しい）
- ②若狭町 無償ドライバーとして住民が参加
- ③池田町 有償ドライバーとして住民が参加
- ④高浜町 有償ドライバーとして住民が参加
- ⑤永平寺町 有償ドライバーとして住民が参加
- ⑥鯖江市 有償ドライバーとして住民が参加

★事前調査などから得られたニーズを一定程度満たすことができるようなサービスをまずは確実に提供できるようなものにすることが重要

(6) ステップ6 (具体的なサービスの設計)

6-A. 実施主体

①福井市「高須町自治会輸送活動」、②若狭町「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」

(ア) 中心メンバーと専門家などで協力体制を構築する

- ①福井市 運営協議会と自治体職員、大学の研究者の間で話し合う機会を随時設定
- ④高浜町 行政との協議の結果、内浦地区に運行主体となる一般社団法人内浦ぐるりん倶楽部を設立
- ⑤永平寺町 地区の振興連絡協議会が主体
- ⑥鯖江市 運行主体である一般社団法人地域公共交通鯖江を設立

(イ) 地域の資源をどう活用するかを検討し、具体的なサービスを決める

- ①福井市 住民アンケートの分析結果をもとに、平日週3日で朝・午後の各1回運行を決定(予約有りの時のみ運行するデマンド型)。使用する車両は市から無償貸与
- ②若狭町 ドライバーをできるだけ多く確保し、ドライバー担当は月1回ぐらいが目安
- ③池田町 平日4便、土日祝日3便で、福井市内の高校の始業時間、福井市内の病院に通院しやすいダイヤに編成
- ④高浜町 地区を3つの方面に分けし、各方面ごとに目的地すべてを回る「ぐるりん号」と買い物だけを済ますための「ささっと買い物号」の2種類のバスを定時定路線運行
- ⑤永平寺町 地区住民の自宅から町内の目的地までをデマンド運行
- ⑥鯖江市 ドライバーを地域の中から選出するにあたり募集実施

(ウ) 制度や規制に関し、専門家の意見をあおぐ

- ①福井市 主に自治体職員を通じて確認
- ④高浜町 主に自治体職員を通じて確認(自治体職員は、国土交通省、舞鶴市に確認)
- ⑤永平寺町 自治体等を通じ確認
- ⑥鯖江市 自治体や運輸局に相談

6-B. 自治体

①福井市、②若狭町、③池田町、④高浜町、⑤永平寺町、⑥鯖江市

(ア) 求めに応じて話し合いに参加し、意見を述べる

- ①福井市 自治会輸送活動モデル事業の素案を提示し、次年度からの事業取り組みの意向を照会
- ④高浜町 一般社団法人の定期会議に参加、LINE アプリにより日々のコミュニケーションに参加
- ⑥鯖江市 他地域の事例など、参考になるものを提示し協議する

(イ) 住民による取り組みに対して必要な支援をする

- ①福井市 補助事業による費用面のサポートを提示
- ③池田町 ワンボックスの車両を新規に購入
- ④高浜町 ワンボックスの車両を運行主体に無償貸与
- ⑤永平寺町 自動車販売店による支援を受けたリース車両を提供

6-C. 交通事業者（バスやタクシーなどの事業者）

(ア) 求めに応じて話し合いに参加し、意見を述べる

- ⑥鯖江市 運行に関するサポート実施

6-D. 住民

- ①高須町自治会員（福井市）、②三十三地区・明倫地区住民（若狭町）、③池田町民（池田町）、④内浦地区住民（高浜町）、⑤志比北地区・鳴鹿山鹿地区住民（永平寺町）、⑥河和田地区住民（鯖江市）

(ア) 求めに応じて話し合いに参加し、意見を述べる

- ④高浜町 一般社団法人の理事である区長に意見集約

★確保できる車両、ドライバー、資金のバランスを考慮し、無理のない計画づくりが重要

(7) ステップ7 (実施体制を構築する)

7-A. 実施主体

①福井市「高須町自治会輸送活動」、②若狭町「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」

(ア) サービス実施にかかる費用と得られる収入を考える

- ①福井市 費用(ガソリン代、ドライバーへの謝礼、車両清掃代)を収入(実費負担分、自治会補助)で賄う
- ②若狭町 ガソリン代・協力金として利用者が100円~200円を負担
- ③池田町 料金は大人1,000円、小学生500円、小学生未満は無料)
- ④高浜町 毎回の利用料金は無料とするが、運営費は町からの補助および地区の地元負担(現状、区の家帯数割としている)
- ⑤永平寺町 料金は大人300円、中学生以下50円、定期券1ヶ月4,000円
- ⑥鯖江市 費用(オペレーター料金・管理費用・アプリ利用料・ドライバー報酬)、収入(運行代・補助金)

(イ) 収支として成り立つかを考える

- ①福井市 車両購入費や修理点検費等は自治体負担。それ以外の部分で収支はほぼ均衡
- ②若狭町 ガソリン代・協力金だけでは不足するので不足分は地域づくり協議会が負担
- ③池田町 必ずしも収支均衡をめざさず
- ④高浜町 必ずしも収支均衡をめざさず
- ⑤永平寺町 必ずしも収支均衡をめざさず
- ⑥鯖江市 収支均衡を目指しつつも単体では難しいことを自覚。自治体に協力を依頼

(ウ) 継続して運営するための体制を構築する

- ①福井市 自治会が中核なので継続的に運営
- ②若狭町 地域づくり協議会の傘下
- ③池田町 町が運行管理
- ④高浜町 地区区長会を母体とする一般社団法人を設立(運行管理、運転、法人管理機能を具備)
- ⑤永平寺町 地区振興連絡協議会を母体とし、まちづくり株式会社と連携して運営
- ⑥鯖江市 (一社)地域公共交通鯖江が運営

7-B. 自治体

①福井市、②若狭町、③池田町、④高浜町、⑤永平寺町、⑥鯖江市

(ア) 自治体の政策の中で、サービスの位置づけを検討する

- ①福井市 既存の交通空白地解消のために不可欠な共助型の地域交通としての位置づけ
- ②若狭町 自治体全域（一部を除く）をカバーする町営のデマンド交通サービスを補完する地域独自の自発的な取り組み
- ③池田町 バス路線廃止代替となる町外への通勤通学の重要路線
- ④高浜町 町のデマンド交通では賄いきれない地区特有のニーズに合ったきめ細かな移動手段の確保
- ⑥鯖江市 タクシー空白地解消、高齢者の移動手段の確保

(イ) 財政支援や、活用可能な助成制度の案内をする

- ①福井市 集落輸送活動支援モデルの適用
- ②若狭町 国の買い物弱者対策補助金の活用
- ③池田町 町内を循環する既存の住民バス同様の扱い
- ④高浜町 県の補助制度を活用しながら町からの補助を実施している
- ⑥鯖江市 補助金を交付

7-C. 交通事業者（バスやタクシーなどの事業者）

(ア) 事業者として、提供するサービスの内容と運賃を検討する

- ①福井市 自治会が中核となり継続的に運営
- ②若狭町 地域づくり協議会の傘下
- ③池田町 町が運行管理
- ④高浜町 地区長会を母体とし一般社団法人を運営
- ⑤永平寺町 地区振興連絡協議会を母体とし、まちづくり株式会社と連携して運営
- ⑥鯖江市 地域公共交通会議にて協議

7-D. 住民

①高須町自治会員（福井市）、②三十三地区・明倫地区住民（若狭町）、③池田町民（池田町）、④内浦地区住民（高浜町）、⑤志比北地区・鳴鹿山鹿地区住民（永平寺町）、⑥河和田地区住民（鯖江市）

(ア) 有償・無償ボランティア活動など、可能な範囲で協力を申し出る

- ①福井市 自治会会計からドライバーには謝礼を支出

- ②若狭町 ドライバーは無報酬。ドライバーは月1回程度を担当
- ③池田町 ドライバーは有償。1回の運行が長距離となるので平日は2人で交互に運行
- ④高浜町 ドライバーは有償。1日2台運行のため、平日2人体制
- ⑤永平寺町 ドライバーは町の期間任用職員として有償で半日勤務
- ⑥鯖江市 有償ドライバーとして参加・協力

★自治会が中心となって車両、ドライバー、運行管理をすべて賄うタイプや、ドライバーは地元住民から募り、運行管理は行政や地域の団体（法人格なしの任意の団体や社団法人など）が関与するタイプまで、地域の実情に合わせて実施体制が構築されている

(8) ステップ8 (取り組みの評価と改善)

8-A. 実施主体

①福井市「高須町自治会輸送活動」、②若狭町「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」

(ア) 想定した目標にどこまで対応できているかを定期的に確認する

- ①福井市 毎年夏に実施主体、自治体職員、大学研究者が集まり、前年度報告と今後に向けた意見交換を実施。
- ①福井市 利用者数などの目標はとくに立てていないが、実際に利用が見込まれそうな方々の利用があるか否かを参考にする
- ①福井市 運行当初から比べると運行回数、利用者数は減少しているが、人口減少を踏まえると必要な人のニーズはある程度賄えている
- ②若狭町 利用者数などの目標はとくに立てず、買い物送迎を必要とする人がいる限り継続する
- ④高浜町 内浦地区区長会（一般社団法人内浦ぐるりん倶楽部理事会と同時開催）および地域公共交通会議で状況報告
- ⑤永平寺町 ドライバー意見交換会で確認
- ⑥鯖江市 地域公共交通会議で状況を報告

(イ) 評価の結果、継続するか中止するか、改善するかを決定する

- ①福井市 ニーズがあり、自治体からのサポートがある限り、自治会が主となって継続する
- ④高浜町 ニーズがある限り、団体が主となり事業を継続
- ⑤永平寺町 自治体、各団体等で協議し決定
- ⑥鯖江市 地域公共交通会議での意見と地域からのニーズにより必要性が決定し、継続かの判断を実施

8-B. 自治体

①福井市、②若狭町、③池田町、④高浜町、⑤永平寺町、⑥鯖江市

(ア) 実施されたサービスについての意見を伝える

- ①福井市 自治体主体のニーズに寄り添った事業の継続を自治体として今後も支援
- ④高浜町 今後も地域（団体）主体事業の継続を自治体として支援
- ⑥鯖江市 自治体として側面支援をしながら交通空白地での課題解決に向けて助力

(イ) 住民への周知などの支援を検討する

- ①福井市 自治体はとくに関与せず、実施主体に委ねる

- ③池田町 町の広報誌で情報提供
- ④高浜町 町の広報誌で情報提供
- ⑤永平寺町 利用案内等で情報提供
- ⑥鯖江市 全戸回覧板などで周知活動。市の広報誌で情報提供

8-C. 交通事業者（バスやタクシーなどの事業者）

(ア) 実施されたサービスについての意見を伝える

- ④高浜町 地域公共交通会議で状況を報告
- ⑥鯖江市 地域公共交通会議で状況報告を行い意見を頂く

8-D. 住民

①高須町自治会員（福井市）、②三十三地区・明倫地区住民（若狭町）、③池田町民（池田町）、④内浦地区住民（高浜町）、⑤志比北地区・鳴鹿山鹿地区住民（永平寺町）、⑥河和田地区住民（鯖江市）

(ア) 実施されたサービスについての意見を伝える

- ①福井市 移動中の利用者の会話から意見を収集
- ②若狭町 店までの10分間の間に利用者の話を聞けるのでこれを大切にする
- ④高浜町 一般社団法人内浦ぐるりん倶楽部理事が各11区の区長であるため、理事会で意見を報告
- ⑤永平寺町 移動中に利用者から意見を聴取
- ⑥鯖江市 定期的に利用者アンケートを実施したり、直接ヒアリングを実施

(イ) 自分たちでできることを考える

- ①福井市 移動中の利用者の会話から意見を収集
- ②若狭町 店までの10分間の間に利用者の話を聞ける。またこれを大切にする
- ④高浜町 車内での会話など、コミュニケーションを大切にする
- ⑤永平寺町 ドライバー意見交換会で協議
- ⑥鯖江市 点から点への移動手段の提供だけではなく、他の手段との組み合わせによる移動イメージを伝える事で生活満足度が高くなるように案内をしていく

★ボランティアでの取り組みでは、とくに利用数の目標を定めるというよりは、困り事を持つ人がいる限りはできる限りサービスを提供していきたいという使命感が勝っている場合が多い

3-3 今後の展開に向けて

福井県内6事例について3-2のとおり整理した。これらからみえる移動の仕組みと仕掛けのポイントを示す。

<ステップ1>

- 移動に困っていること、またその理由は何かを知る
多くは買い物や病院への通院に不便というもの。それらの目的地、公共交通の有無とルートや乗降場所、運行ダイヤ、運行車両、時刻表などに問題がないかを探ることから始まる。
- 目指す姿と取り組むべき課題を意識する
理想に向かって当面はどのあたりまでを目指すのかを考え、まずは定性的でも構わないので共有可能な目標を定めることが大切。
- 移動サービスの提供にどのように関わるのかを考える
取り組みの肝となる部分であり、自分たちがどのようにまたどの程度関わっていくのかについて具体的なイメージを持つことが大切。

<ステップ2>

- 移動手段にはさまざまなものがあることを知る
従来の公共交通はもちろん、タクシーや個人所有の車を含むさまざまな形の移動手段が候補として考えられる。地域の移動ニーズに合うものはどれかを探ってみることが大切。
- 適切な移動手段を選択する
既存の交通手段を確認し、プロの交通事業者に任せるかあるいはその他(自家用車等)によるものとするかを考えることが大切。

<ステップ3>

- 身近な問題として共感を得て共鳴する
身近に移動で困っている人がいることをできるだけ丁寧に多くの人に直接聞いたり見たりしてもらえる機会をつくることが大切。
- 協力の形はいろいろであることを伝える
直接的な協力のみならず間接的な協力、また大きなものから小さなものまであらゆる協力の形を探ることが期待される。またそれらを見える化することも有効。

<ステップ4>

- 困っている人の実態を量と質の両面で把握する

困っている人の全容を理解するためには、その数と具体的な内容の把握が不可欠。困り事を直接聞くことはとくに有効であるが、グループでのインタビューや困り事を持つ人に近い人からの見聞も有効。

<ステップ5>

- 移動の困り事に対する支援の程度と方向性を示す
活用できる地域の資源をもとに実現できそうな移動サービスのレベルを決めていくことが重要。対応するサービスと対応しない（できない）サービスをある程度見極めておくことも大切。

<ステップ6>

- めざす移動サービスに必要な要素を整理し、バランスを考えながら優先順位をつける
移動サービスの具体的な内容を決めていくための関係者間の十分な議論が不可欠。まずはできる範囲で無理なく始めることが肝要。

<ステップ7>

- 取り組みの実施に必要な諸条件を満足させる
とくに財源の確保は重要で、事業実施のために最低限必要な額を見積もるとともに、不測の事態にも備えるため一定の余裕幅を持たせておくことと安心。またサービス安定化のために事務局を明確にしておくことも大切。

<ステップ8>

- 定期的な評価と逐次改善によりブラッシュアップする
当初の目的の達成度合いをその内容や目標値に照らして確認することが大切。無理のない持続的な活動のために振り返りは欠かせない。

以上のとおり、福井県内の6つの事例をもとに、共助型交通実践セミナー等でのワーキングや各団体への聞き取りから以上のように取りまとめを行った。とくに運行サービスの提供範囲やドライバーに過度な負担がかからないような無理のない実施は、持続的な事業継続のためには外せない要点であり、新たに活動を始めようとする団体にとってまず考慮すべき事項といえる。

なお第3章の内容を実践ヒント集として冊子化し、インターネット上を含めて閲覧・ダウンロードできるようにすることで、共助型交通の導入にあたっての一助となるようにした。

第4章 福井県鯖江市河和田地区における

ちよいボラ交通の利用促進に向けた

改善とモビリティ・マネジメント

4-1 ちよいボラ交通の概要

4-2 利用促進に向けたモビリティ・
マネジメント

4-3 さらなる利用意向のための課題

4-1 ちょいボラ交通の概要

鯖江市河和田地区は鯖江市の東部にある人口約4千人の市内10地区の中でもっとも高齢化が進む地区である。また漆器の町として有名である。

町内には市が運行するコミュニティバス「つつじバス」の河和田線が運行されているが、東西に長い鯖江市の中でも東端の山あいの地区であることから、市内でも相対的にみて交通が不便な地域であり、住民の移動ニーズとの間にギャップが大きかった。

そこで2019年に鯖江市のタクシー会社の社長を理事メンバーとした「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生み出された。2020年10月から無償での実験運行を開始し、翌2021年5月6日からは有償での実証運行に移行し、現在に至っている。

運行に関してみると、運行エリアは河和田地区住民を対象に自宅から鯖江市内の目的地（スーパー、病院、鉄道駅、公共施設など）とし、平日のみ8時30分から21時30分までを運行時間帯としている。予約制でWEBによる配車アプリを使った予約または電話での予約となる。運行車両はドライバーの自家用車であり、ドライバー個人の保険加入で万が一の事故の際の保障を担保している。料金は当初はタクシー料金の6割としていたが、利用者アンケートの分析結果を踏まえ、2022年7月より河和田地区内での移動（河和田地区から僅かに出たハニー東陽店は含む）については1回定額300円に変更して利用者の利便を図ることとした。支払いはキャッシュレス決済（チャージ式（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）または現金としている。運営体制は一般社団法人地域公共交通鯖江が運営し、ドライバーは二種運転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としている。ドライバーの報酬は利用料金の50%としている。

有償ボランティアによる新しい移動サービス

7月1日より
新料金になりました!!

みんなの ちょいボラ交通

【ちょいボラ交通 利用の流れ】



- 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 8:30～21:30（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** どんな使い方ができるの？
A. 例えば、ハニー東陽店でお買い物をする際、行きは「つつじバス」帰りは荷物があるので「ちょいボラ交通」で家の前まで送ってもらおう、という使い方もできます。

河和田地区内の移動
(ハニー東陽店を含む) であれば

定額 になりました!!

片道 / 1回 **300円**

※河和田地区外へは別途料金がかかります

※河和田地区内から河和田地区外へのご利用は通常料金での運行となります

ご利用料金 ※運行区域は鯖江市内（運行の拠点あるいは料金は河和田地区）

初乗り運賃 1,100m以内 300円（距離によって料金が加算されます）

ご利用例①	河和田地区内（自宅）	河和田地区内（例：コンビニ/スーパー/公園）	300円 / 片道1回
ご利用例②	河和田地区内（自宅）	河和田地区外（例：JR鯖江駅 5.7km）	1,450円 ※初乗り料金 1,100mまで300円 + 250mごとに50円加算

・運行時間 8:30～21:30（土・日・祝日は休み）
（予約受付 8:00～17:30 当日受付の場合は対応できない場合があります）
・事前に登録が必要となります（詳しくはお問い合わせください）

福祉タクシーチケット使えます!!

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

ちょいボラ交通チラシ

お年寄りらの移動を住居が迫る鯖江市河和田地区の自家所有乗用車運送「ちょいボラ交通」の実証運行が始まって11月余り、登録ドライバーは徐々に増え、「地域の交通弱者の足」としての役割を徐々に果たしている。利用は今月末の1日限り、6月25日までだが、28日から市内若狭の新型コロナウイルスの集団感染が本格化し、多くのお年寄りや高齢者が在宅に利用していただくことで安全、安心を呼び、事業の活性化につなげていきたい考えだ。

(土生 昌)

鯖江 ちょいボラ交通実証1カ月

■即効力
実証運行の大きな強みが運送手の確保だ。二重免許を保持している人だけでなく、普通免許でも車の運転講習を受ければ乗れる。講習は厚労省から開かれていた。このため実証運行は元タクシー運転手入りのスタートとなった。

しかし国の認可が下り、今月末にも市内で講習を受けられるようになった。お年寄りや交通の取り組が周知されたこともあり、この1カ月で運転手の登録者も講習合格者も計10人増えた。

全5種類の車両を運送できる「フル免許」取得者山岸謙太さんや、元タクシー運転手の女性らも登録。新規ドライバーの登録も増加している。

■メニュー
タクシーと同様にドライバーの利用は「鯖江」個別一を問わず、利用者は市が上限の千円が補給される。入替のにお年寄りらの利用が

市民運転手 徐々に浸透

見込られ、交通弱者の足としてPRも絶好の機会となる。また、買切など目的別に利用されるようになる。料金がネットとなる。タクシーに比べれば距離運賃の6割に安く設定しているが、市の「コミュニティバス」や「バス」なら目的地がバス停からバスまで1000円以内。今月7日定期市会、経営関係も、市議員らの料金負担の見直しを求め意見が出た。これに対し、ちょいボラ交通を運営する一般社団法人、地域公共交通鯖江(坂野三平)の月田誠司(チカ)は「料金の半分はドライバーへ



「ちょいボラ交通」の予約専用アプリの使い方を確認する山岸さん(左)。登録ドライバーが増え、運行環境は充実してきた2日、鯖江市西山町

ワクワクン送迎へ活用期待

か、河和田には申し分ないのが現状だ。「まだまだ市民の移動手段が乏しければ、料金などの課題もあるが、住民の生活の発展に期待したい。

フオロアツ

同じく支え合えるちょいボラ交通の社会的意義は大きい。高齢者に利用し、若い世代は家族に送迎を頼まない日にも活用し、来週「ありがとう」と呼ぶ。

福井新聞 2021年6月15日

住民の車高年齢者の足に 鯖江・河和田 実証運行始まる

交通弱者解消へ協力 運賃 タクシーの6割

鯖江市河和田地区、高齢者の足元を支援する実証運行が11日、同市西山町で始まった。

「ちょいボラ交通」は、高齢者や障害者、子育て世代など、交通弱者の足元を支援する実証運行だ。登録ドライバーは、免許がなくても運転講習を受ければ乗れる。講習は厚労省から開かれていた。このため実証運行は元タクシー運転手入りのスタートとなった。

しかし国の認可が下り、今月末にも市内で講習を受けられるようになった。お年寄りや交通の取り組が周知されたこともあり、この1カ月で運転手の登録者も講習合格者も計10人増えた。

全5種類の車両を運送できる「フル免許」取得者山岸謙太さんや、元タクシー運転手の女性らも登録。新規ドライバーの登録も増加している。

■メニュー
タクシーと同様にドライバーの利用は「鯖江」個別一を問わず、利用者は市が上限の千円が補給される。入替のにお年寄りらの利用が

また、お年寄りらの移動を住居が迫る鯖江市河和田地区の自家所有乗用車運送「ちょいボラ交通」の実証運行が始まって11月余り、登録ドライバーは徐々に増え、「地域の交通弱者の足」としての役割を徐々に果たしている。利用は今月末の1日限り、6月25日までだが、28日から市内若狭の新型コロナウイルスの集団感染が本格化し、多くのお年寄りや高齢者が在宅に利用していただくことで安全、安心を呼び、事業の活性化につなげていきたい考えだ。

(土生 昌)

福井新聞 2021年5月12日

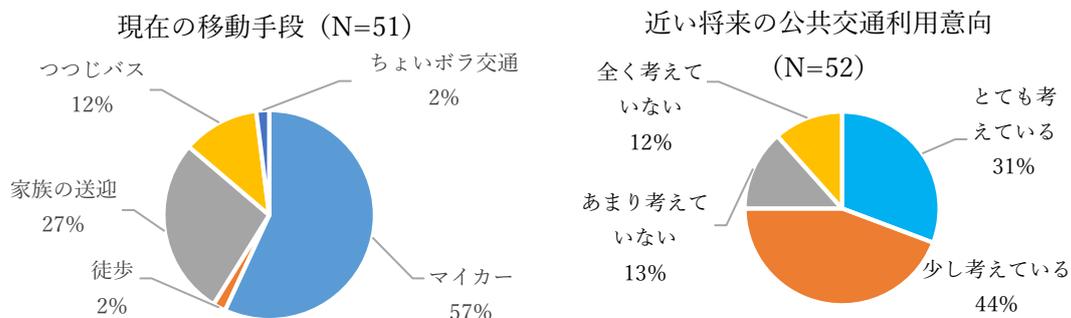
4-2 利用促進に向けたモビリティ・マネジメント

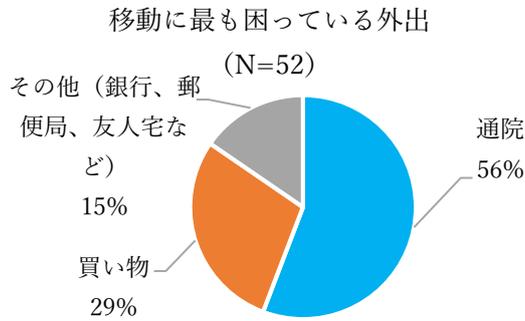
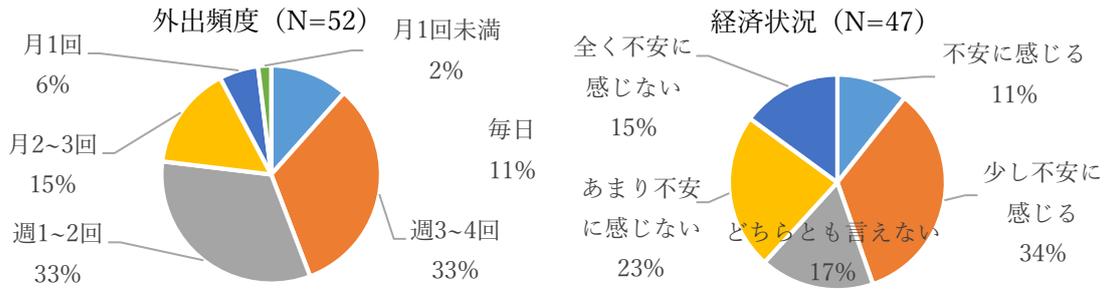
(1) ちょいボラ交通の評価

河和田地区で運行されている共助型交通「ちょいボラ交通」について、2021年5月から有償による実証実験へ移行してから2年が経過しようとしている。交通不便地域である河和田地区にとってあらたな移動サービスとしての期待は大きかったものの、当初は周知不足、またタクシーに比べると割安ではあるもののコミュニティバスに比べると料金が高額になるとのことで、利用者が伸び悩んでいたものの、徐々に地区住民に浸透するようになり、あわせて2022年7月からは地区内の移動は一律300円となり、従来に比べると割安になったことで地区内移動の利用者が増加している。

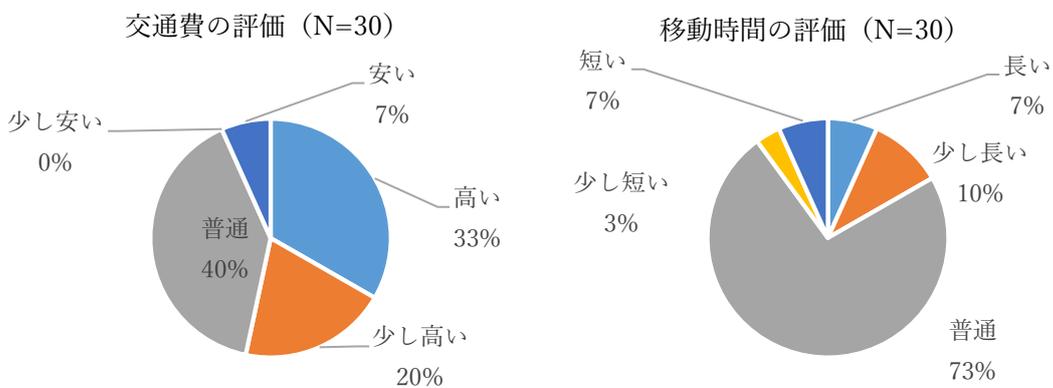
コミュニティバス「つつじバス」についても、2022年4月からの市内バスの運行見直しを受けて、利便性の向上が図られており、ちょいボラ交通とつつじバスの上手な使い分けを行うことでお出掛けの利便性を向上させることができると考えられる。なおつつじバスは1回乗車あたり100円であり、ちょいボラ交通の地区内移動1乗車300円（初乗り運賃1,100メートル分）に比べると格段に安いことから、ちょいボラ交通の割高感がより意識されている可能性がある。

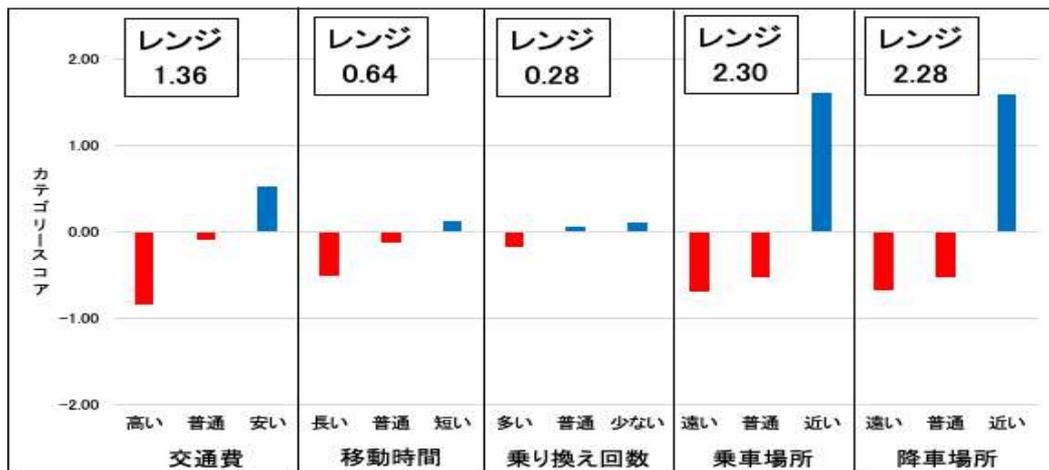
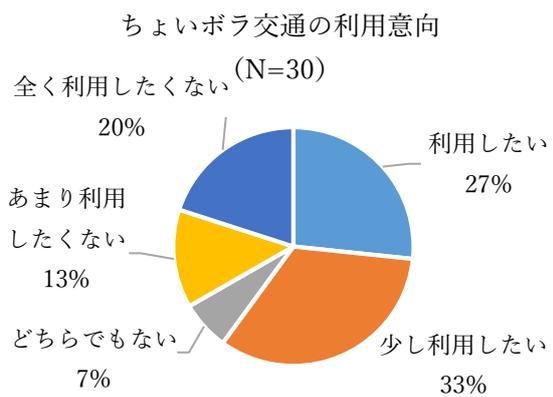
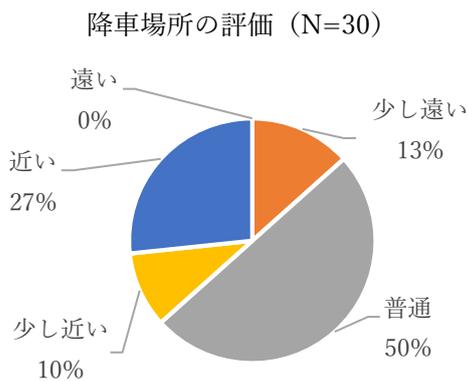
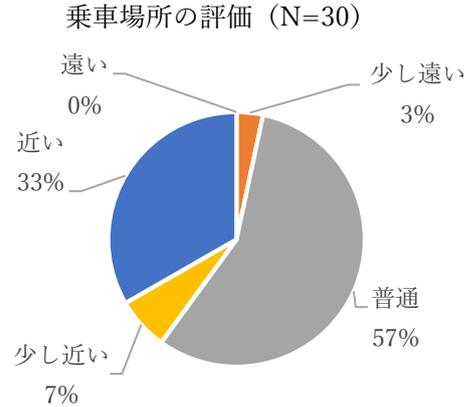
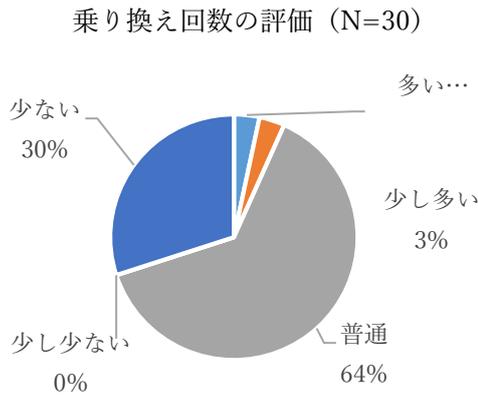
昨年度に実施した河和田地区で高齢者の集まりに参加されている住民を対象（60歳代4人、70歳代20人、80歳代28人、合計52人（男性15人、女性32人、不明5人））とした公共交通の利用意向に関するアンケート調査結果をみると、外出時の移動手段はマイカー利用者が6割程度と多く、次いで3割程度が家族の送迎であり、公共交通（つつじバス）の利用は1割程度であること、近い将来（5年以内）の公共交通の利用は、とても考えている人は3割程度、少し考えている人は4割程度であり、全体の4分の3程度は5年以内の公共交通利用を考えていること、外出頻度は週1~2回、週3~4回がともに全体の3分の1、月数回が約2割、毎日が約1割であり、約8割の人が週1回以上の外出をしていること、自身の経済状況について約3分の1が少し不安、約1割が不安を感じていること、移動手段に最も困っている外出は通院が過半数、買い物約3割であることが明らかとなった。





またちよいボラ交通に関する項目では、利用交通費について普通が4割、高いが全体の3分の1、少し高いが2割であり全体としては高めに感じていること、移動時間は普通が約7割、少し長いまたは長いを合わせると約2割であり、おおむね良好であること、乗り換え回数については普通が全体の約3分の2、少ないが3割であり、おおむね良好であること、乗車場所の評価では普通が約6割、近いが全体の約3分の1であり、おおむね良好であること、降車場所の評価では普通が5割、近いが約3割であり、おおむね良好であること、利用意向については少し利用したい、利用したいがともに約3割、まったく利用したくないが2割、あまり利用したくないが約1割であり、潜在的な利用者は一定程度存在すること、さらに数量化Ⅱ類による利用意向に与える要因分析の結果より、乗降場所が近いことが利用意向に大きく影響を与えていること、交通費を高いと感じている人は利用意向が低いことが明らかとなった。

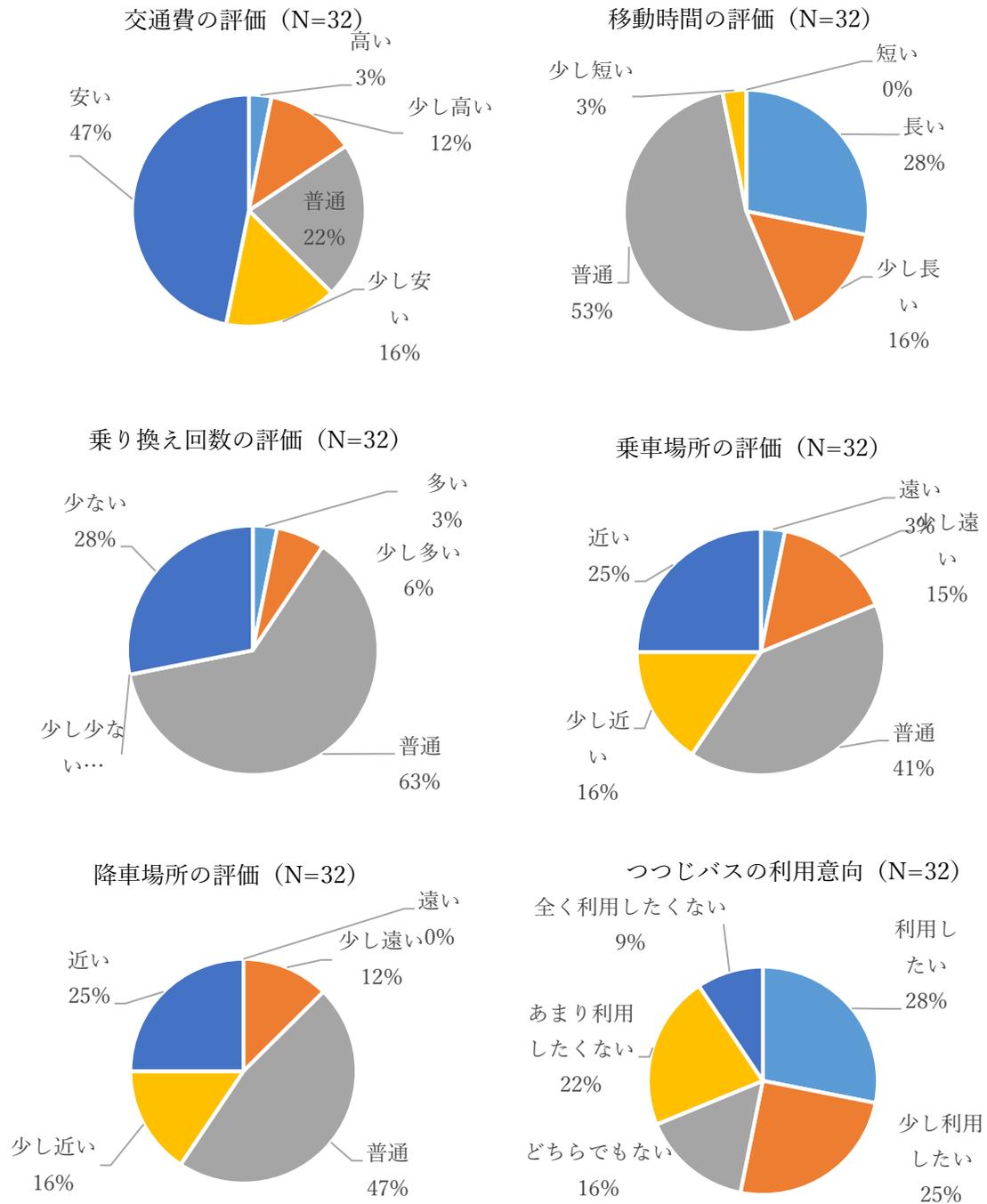


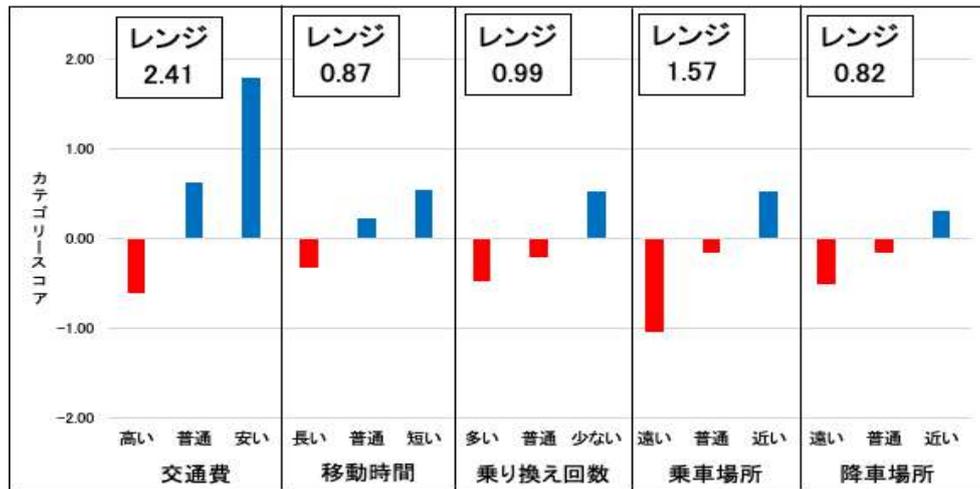


カテゴリースコアとレンジ (カテゴリースコアの最小値と最大値の差)

次につつじバスに関する項目では、利用交通費について安いが約 5 割、普通が約 2 割であり全体としては割安に感じていること、移動時間は普通が約 5 割、少し長いまたは長いを合わせて約 4 割であり、あまり評価が良くないこと、乗り換え回数については普通が約 6 割、少ないが約 3 割であり、おおむね良好であること、乗車場所の評価では普通が約 4 割、近いが全体の約 4 分の 1 であり、おおむね良好であること、降車場所の評価では普通が約半数、近いが約 3 割であり、おおむね良好であること、利用意向については少し利用したい、利用したいがともに約 3 割、まったく利用したくないが約 1 割、あまり利用したくない

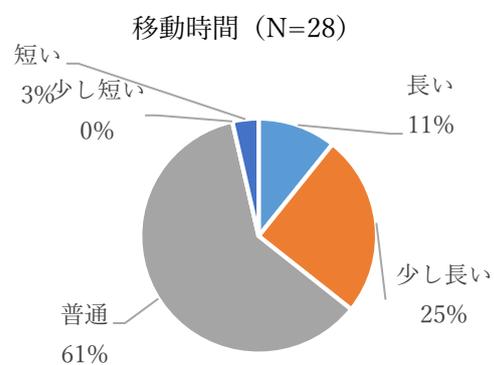
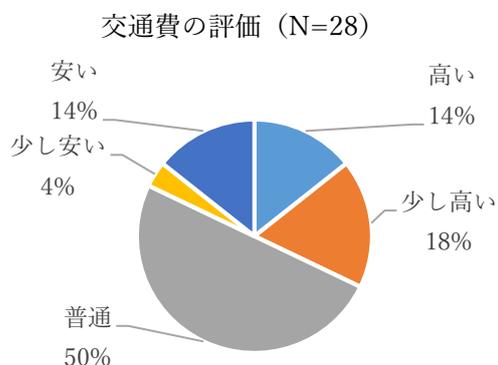
いが約 2 割であり、潜在的な利用者は一定程度存在すること、さらに数量化Ⅱ類による利用意向に与える要因分析の結果より、交通費の安さが利用意向を高めること、逆に乗降場所が遠いことが利用意向を大きく減少させることが明らかとなった。

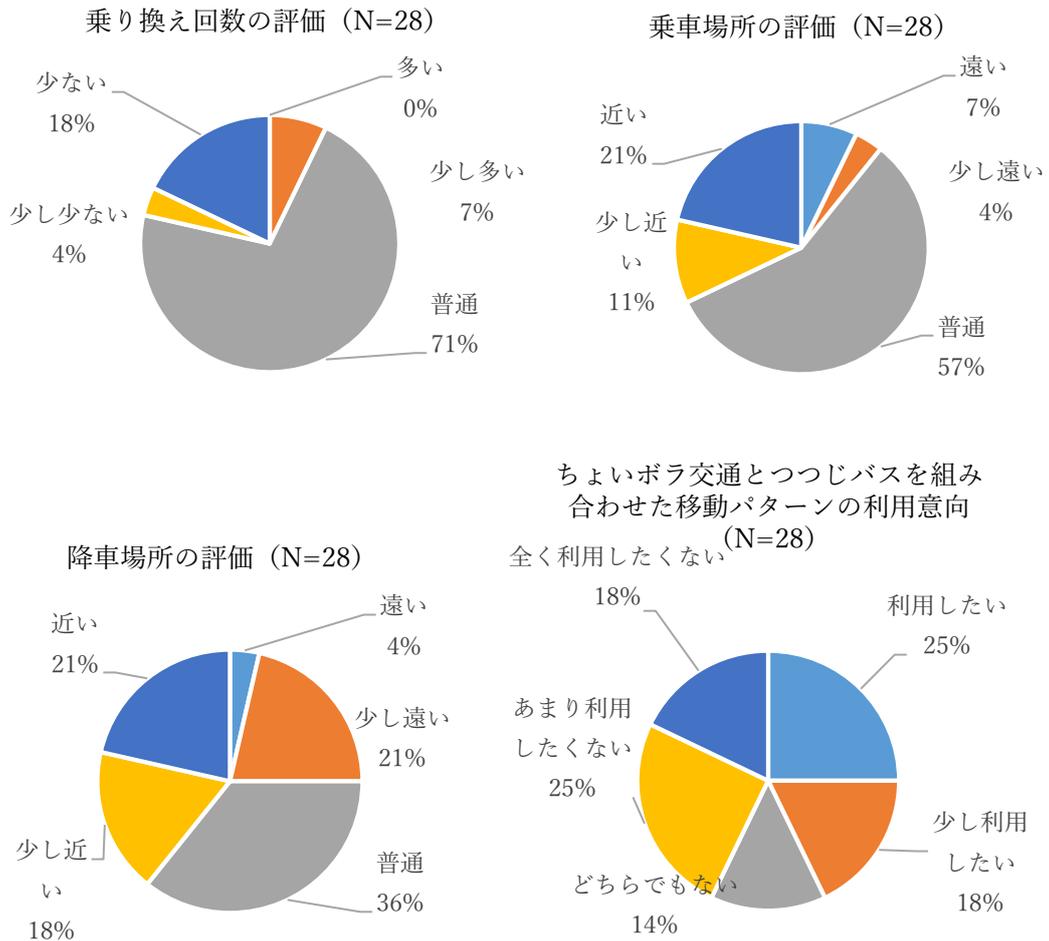




カテゴリースコアとレンジ (カテゴリースコアの最小値と最大値の差)

最後にちよいボラ交通とつつじバスの組み合わせに関する項目では、利用交通費について普通が約 5 割、少し高いが約 2 割であり全体としては少し割高に感じていること、移動時間は普通が約 6 割、少し長いまたは長いを合わせて約 4 割であり、あまり評価が良くないこと、乗り換え回数については普通が約 7 割、少ないが約 2 割であり、おおむね良好であること、乗車場所の評価では普通が約 6 割、近いが約 2 割、少し近いが約 1 割であり、おおむね良好であること、降車場所の評価では普通が約 4 割、近いと少し近いと少し遠いがともに約 2 割であり、おおむね良好であること、利用意向については利用したいとあまり利用したくないがともに全体の 4 分の 1、少し利用したいと全く利用したくないがともに約 2 割であり、利用したいと利用したくないは拮抗していること、さらに数量化Ⅱ類による利用意向に与える要因分析の結果より、交通費の安さと乗車場所の近さが利用意向を高めること、逆に交通費の高さと乗り換え回数が多いことが利用意向を大きく減少させることが明らかとなった。





カテゴリースコアとレンジ (カテゴリースコアの最小値と最大値の差)

以上をまとめると、ちょいボラ交通、つつじバスの2つの移動手段を使った場合に、河和田地区に見合った移動サービスを考える上で考えられることは以下のとおりである。

ちょいボラ交通のみの移動パターンでは、乗車場所や降り場所が利用意向に大きく影響しており、乗車場所や降り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。

これらの分析結果を踏まえて、ちょいボラ交通に関して利用料金の一部見直しなどの改善が進められているが、潜在的な利用者層が一定程度存在するにもかかわらず、それらをうまく顕在化させることまでには至っていないと考えられる。利用者増に加えて、既存のつつじバスと組み合わせた上手な使い方が住民に評価され、交通空白地における移動サービスとして定着していくことで、持続可能な地域社会のための社会基盤の一つとしてしっかりと位置づけられることにつながる。

そこで、ちょいボラ交通のさらなる利用促進を図る一手段として、ちょいボラ利用者による主観的な評価を簡単にまとめた冊子の作成をおこない、この小冊子を未利用者を対象に提示することで、より身近な移動手段として認識してもらえることを期待するとともに、さらに利用意向を高めるための一材料としての有効性また課題を明らかにすることを目的としたモビリティ・マネジメントを試行する。

(2) 利用者個人の主観的評価に着目した交通行動変容

1人1人のモビリティ（移動）が、社会的にも個人的にも望ましい方向（過度な自動車利用から公共交通等を適切に利用する等）に変化することを促す、コミュニケーションを中心とした交通政策を「モビリティ・マネジメント（MM）」という。

地方では公共交通の利便性が高くないため、マイカー中心で過度に自動車に頼る状態を変えることは容易でない。一方で、高齢化が急速に進む中で、将来にわたってマイカーに依存し続けることもできないという現実があり、マイカーを代替する公共交通の整備は不可欠となっている。ただ、現時点はその利用者はこれまでも運転免許を持たずバスなどの公共交通を利用してきた住民がほとんどであり、マイカーから公共交通に利用転換している人はかなり限定的であるといった実態がある。そこで今はマイカーを利用しているが、将来的には公共交通を利用すると考えられる潜在的な利用者を早い段階で見出すとともに、それらに対する公共交通の理解や認識をできるだけ早い段階で高めることが今取るべき重要な課題といえる。

モビリティ・マネジメントでは、自発的な行動変容を導く最も基本的な方法で、人々の意識や認知にコミュニケーションを通じて直接働きかけ、それを通じて行動の変容を目指す施策としての「コミュニケーション施策」、自発的な行動変容をサポートすることを目的とした、公共交通の利便性の向上や料金施策など（pull 施策）や、自動車の利用規制や課金施策など（push 施策）とを、コミュニケーション施策と適切に組み合わせることで、自発的な行動変容をより大きく期待できるモビリティ・マネジメントとしての「交通整備・運用改善施策」、財源や合意形成の問題などのために、しばしば「交通運用改善施策」の実施が難しい場合があり、それらの施策を一時的に実施することによって自発的な行動変容を促す「一時的な交通運用改善施策」が挙げられる。

「コミュニケーション施策」には、コミュニケーションの要素技術として、依頼法、行動プラン法、アドバイス法、フィードバック法などがあり、これらの技術を組み合わせて実施することが一般的となっている。

また「交通整備・運用改善施策」では、公共交通の利便性の向上や料金施策などや、自動車の利用規制や課金施策などを、先のコミュニケーション施策と共に実施することで、自発的な行動変容をより大きく期待できるモビリティ・マネジメントの展開が可能となる。

なお「交通整備・運用改善施策」の展開は重要ではあるものの、実際には財源や合意形成の問題からそれらを実施することが難しい場合も考えられるため、一時的な交通運用改善施策をコミュニケーション施策に合わせて展開することが有用となる。

モビリティ・マネジメントを実施する対象としては、個人、世帯のほか、職場や学校などの組織や特定の商店街や地域などの地域があり、取り組みとしては組織的なプログラムと個人的なプログラムに分類できる。

本年度は、上記に示すモビリティ・マネジメントにおける方法（施策）と対象をまずは小規模に試行的に実施することにした。具体的には、コミュニケーション施策としてちよいボ

ラ交通に関する実際の利用者の声を情報として掲載した小冊子を提供し、利用意向を高めるといった依頼法、またその対象は高齢者の集まりに定期的に参加している河和田地区住民の方々に設定して、個人に対して関心の喚起と利用意向の向上をめざした働きかけを行うこととした。

(3) 利用促進小冊子作成のための事前調査

ここではちよいボラ交通の利用促進のために掲載する内容として有用と考えられる情報の内容を抽出するために、ちよいボラ交通を運営する（一社）地域公共交通鯖江に協力いただき、比較的ちよいボラ交通の利用回数が多く、認知症や体の調子などによってヒアリングが難しい方を除いた9名の利用者を対象にヒアリング調査を行った。

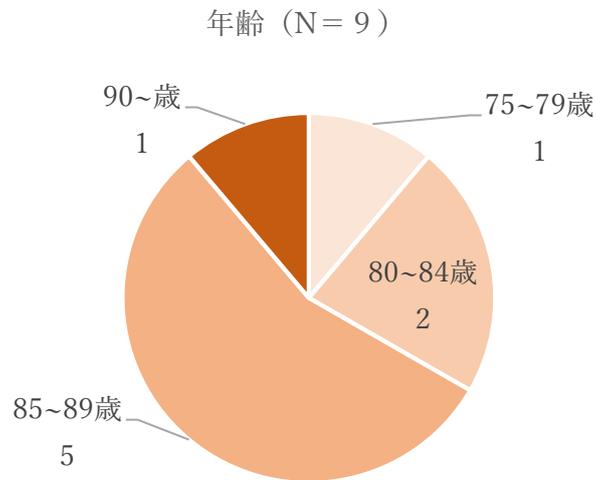
ヒアリングのおもな内容は以下のとおりである。

- 個人属性では、歩行状況を聞いている。年齢や性別は事前情報として地域公共交通鯖江から提供されている。
- 生活状況では、ちよいボラ交通を利用し始める前後に分けて聞いている。
- 生活状況（利用前）では、外出頻度や移動手段、日常の移動の不便さ、交通費の負担感、送迎依頼を聞いている。また、マイカーを運転していた人には運転時の事故の不安感も聞いている。生活状況（利用後）では、外出頻度や移動手段の変化、日常の移動の不便さの変化、交通費の負担感の変化、地域交流の変化を聞いている。また、マイカーを運転していた人にはマイカーからちよいボラ交通に移行して良かったかも聞いている。
- ちよいボラ交通の評価では、総合評価や料金、利用しやすさの満足度、改善してほしい点について聞いている。
- ドライバーの評価では、ドライバーの人柄や運転技術、車両の乗り心地について聞いている。

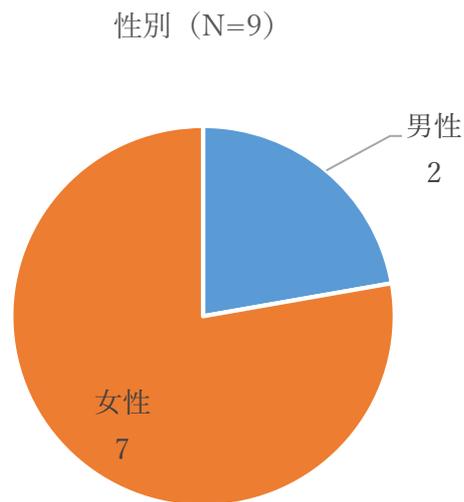
(4) 事前調査結果

ヒアリング対象者の個人属性・生活状況についての回答結果を以下に示す。

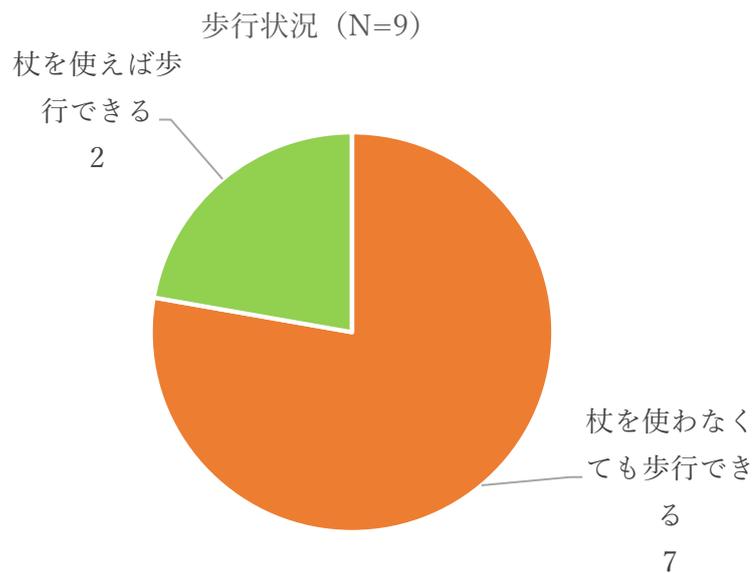
① 年齢



② 性別



③ 歩行状況



④ ちょいボラ交通の利用状況

<おもな利用目的 (複数回答)>

N=9



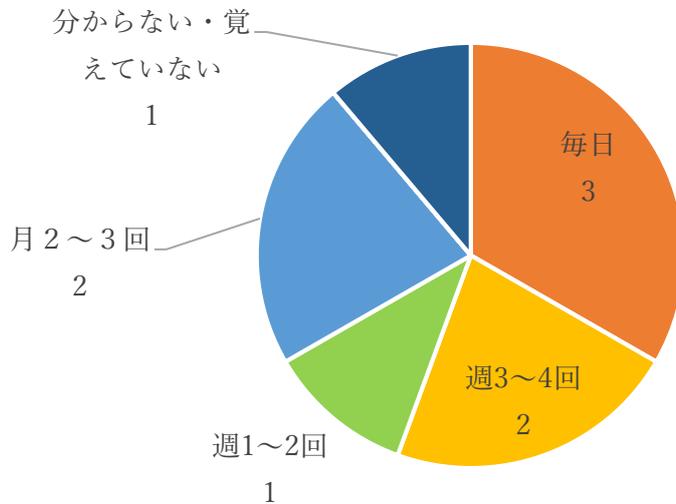
<利用のきっかけ>

- 「つつじバスが不便だから」や「マイカーの運転時の事故が不安だから」「免許を返納したから」「体力が低下してきたから」と回答する人が多かった。
- 他に、「元々タクシーを利用していたが、ちょいボラ交通の方が安いから」や「周囲に送迎を頼みにくい」という回答があった。
- ヒアリングの中で、「通院先の看護婦が代わりに予約をしてくれた」や「喫茶店の知り合いが代わりに予約してくれる」といった地域の協力によって、より簡単に利用できていることが分かった。

⑤ 外出頻度

〈ちょいボラ交通を利用し始める前〉

ちょいボラ交通を利用し始める前の外出頻度 (N=9)

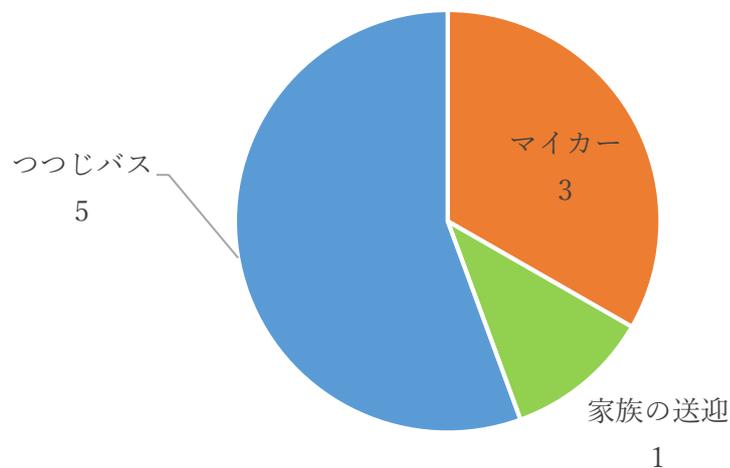


〈ちょいボラ交通を利用し始めた後〉

- ちょいボラ交通を利用し始めてから外出頻度が変化した人はいなかった。

⑥ ちょいボラ交通を利用し始める前の主な移動手段

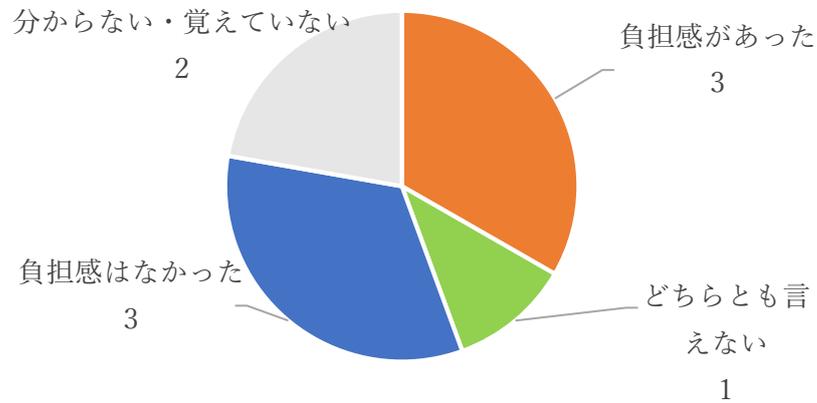
ちょいボラ交通を利用し始める前の主な移動手段 (N=9)



- 「マイカー」を利用していた人は「事故の不安感があった」と回答し、「ちょいボラ交通に移行して良かった」と回答した。
- 「事故の不安感があった」と回答した人は、「過去に事故の経験があるから」「体力が低下してきたから」と理由を回答した。

⑦ ちょいボラ交通を利用し始める前の交通費（マイカー所持者は維持費も含む）への負担感

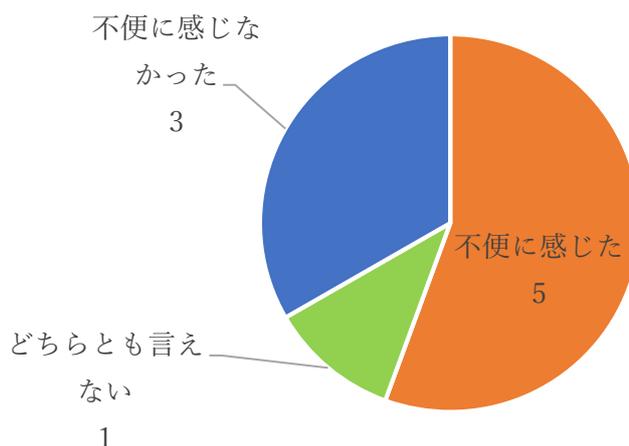
ちょいボラ交通を利用し始める前の交通費への負担感
(N=9)



- マイカーを利用していた3名のうち、2名は「交通費に負担感を感じていなかった」と回答し、そう回答した理由とした「交通費を意識していなかった」と回答した。

⑧ 移動の不便さ

ちょいボラ交通を利用し始める前の移動への不便さ (N=9)



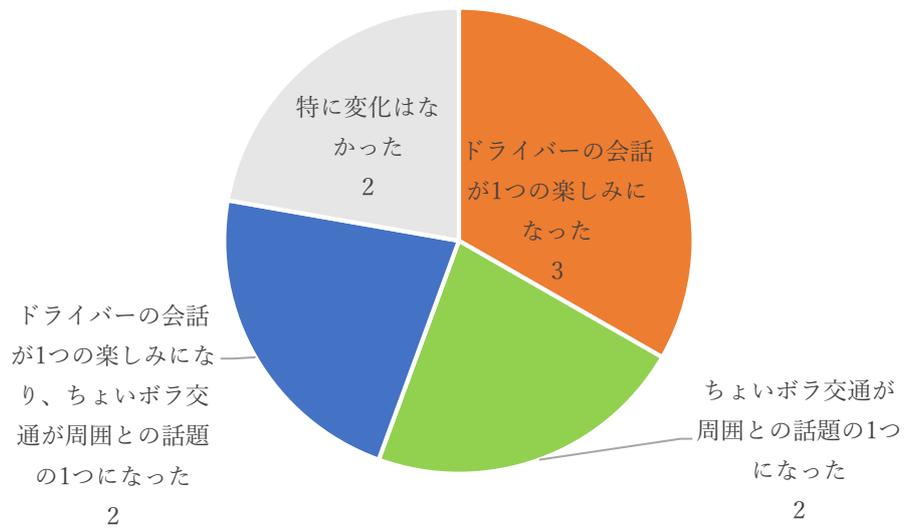
- 「不便さを感じない」と回答した3名のうち、2名は理由として「マイカーがあったから」と回答し、他1名は「外出頻度が少ないから」と回答した。

〈ちょいボラ交通を利用し始めた後〉

- 移動の不便さについて、「不便さが増した」と回答した人はおらず、「変わらない」と回答した人は5名で、他4名は「不便さが減った」と回答した。
- 「不便さが変わらない」と回答した5名のうち2名は、元々マイカーを利用していた。

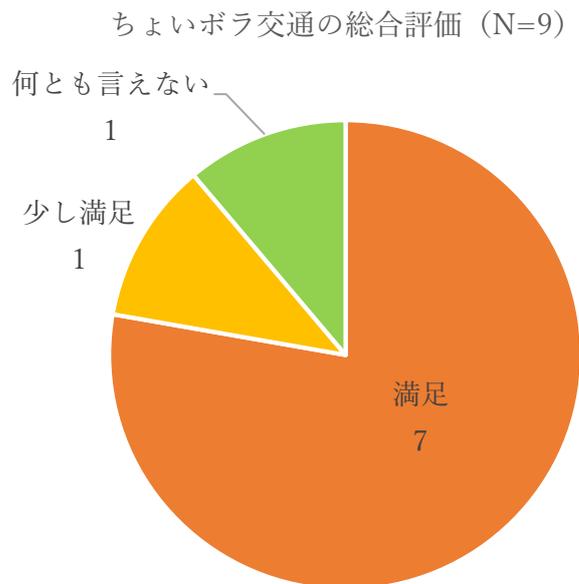
⑨ 地域交流の変化

ちよいボラ交通を利用し始めた後の地域交流の変化 (N=9)



【ちょいボラ交通に対する評価】

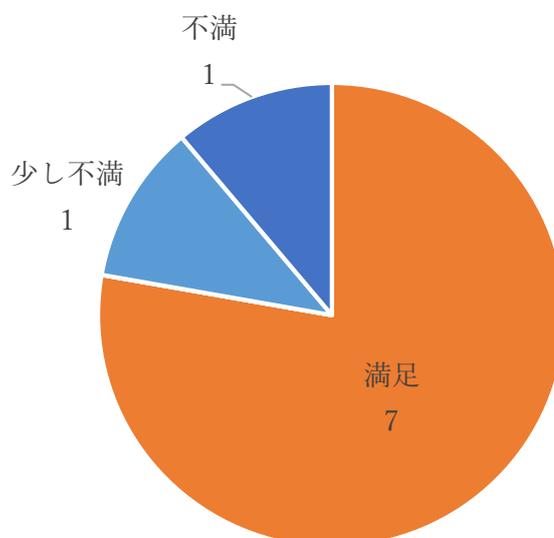
① 総合評価



- 「どちらとも言えない」と回答した人は「評価できるほど利用していない」という理由から「どちらとも言えない」回答した。

② 料金

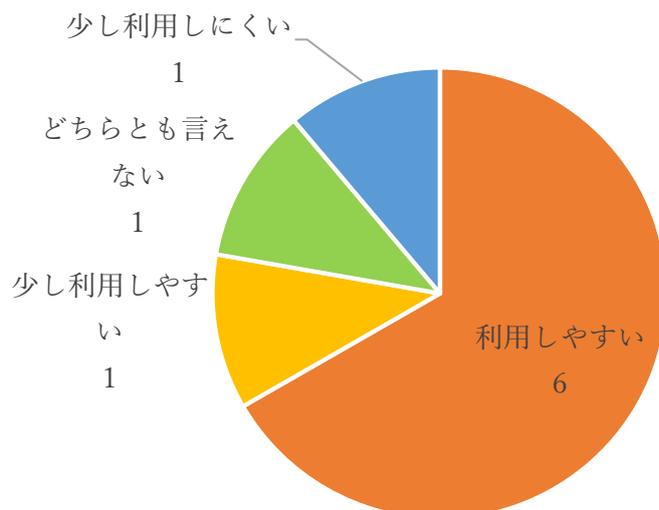
ちょいボラ交通の料金の評価 (N=9)



- 河和田地区外への移動にかかる料金については「高い」と感じる人は多いが、河和田地区内での移動については「安い」「妥当」と感じる人が多かった。

③ 利用のしやすさ

ちよいボラ交通の利用しやすさの評価 (N=9)

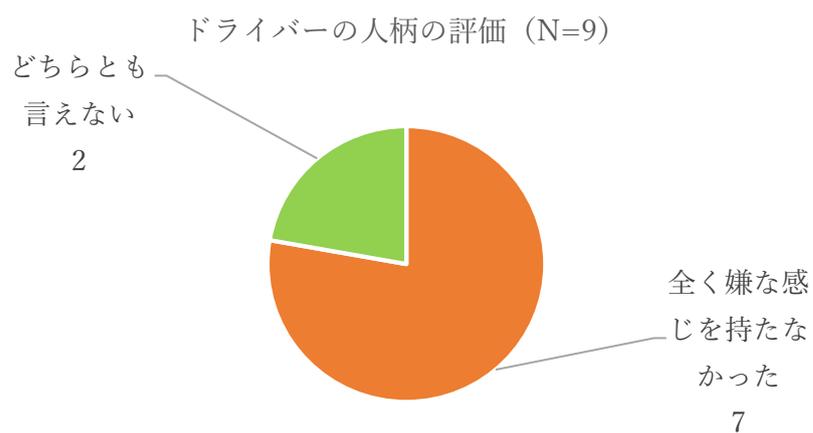


- 「利用しにくい」と回答した人は、「マイカーと比べ自分の行きたいときに行けないから」と理由を回答した。
- 「利用しやすい」と回答した人は、「電話をかけるだけで利用できるから」「利用したい当日の電話にも対応してくれるから」等の理由を回答した。

④ ちよいボラ交通に改善してほしい点

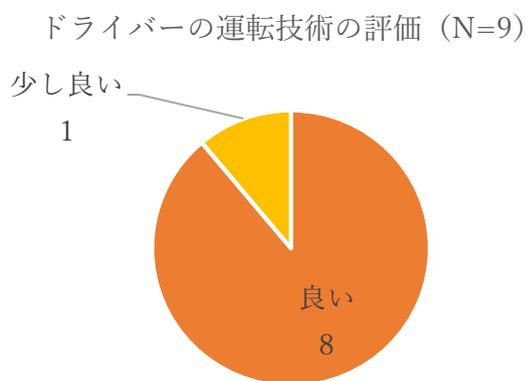
- 車両が高く、乗り降りしづらい場合がある
- 発着のいずれが河和田地区外の場合も安くしてほしい
- 運行可能範囲を広くしてほしい
- 土日でも利用できるようにしてほしい
- 夜間の利用を可能にしてほしい
- 30分前でも利用できるようにしてほしい

⑤ ドライバーの人柄について

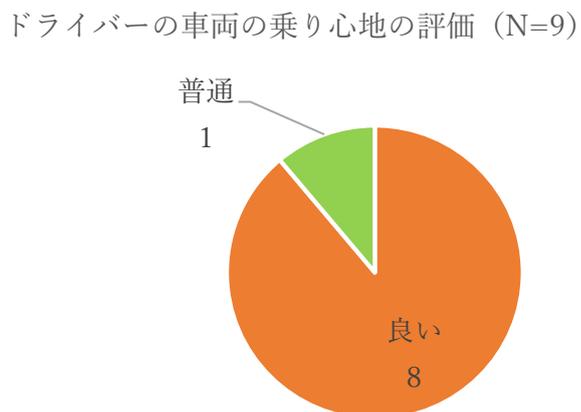


- ヒアリング対象者のうち、2名はドライバーの人柄に対して「普通」と回答し、「どちらとも言えない」とした。

⑥ ドライバーの運転技術



⑦ 車両の乗り心地



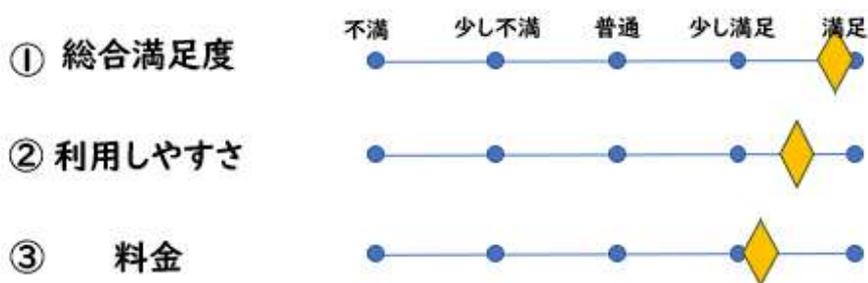
(5) 利用者の評価を踏まえた動機づけ冊子の作成

9人のちよいボラ交通の利用者ヒアリングの結果から動機づけ冊子を作成した。動機づけ冊子の内容として、昨年度の調査結果において、ちよいボラ交通の利用意向に料金と乗降場所が影響していることが明らかにされていることから、「料金の評価」と「利用しやすさの評価」を掲載することとした。また地域公共交通鯖江から他人の車に乗ることへの抵抗感によって学生の利用を促せなかったという意見から「ドライバーの人柄の評価」「ドライバーの運転技術の評価」「車両の乗り心地」を掲載することとした。あわせてマイカー利用者をちよいボラ交通へ移行させる動機づけとして、元々マイカーを利用していた人からも高く評価されたことを載せた。

なお今回のアンケート対象者は高齢者であるため、図を用いて見やすくした。またちよいボラ交通に改善してほしい点については利用意向へ悪影響を促す可能性があるため、地域公共交通鯖江と相談しながらどの内容を掲載するか確認しながら進めることとした。

以下に、①～⑨の具体的な掲載内容を示す。

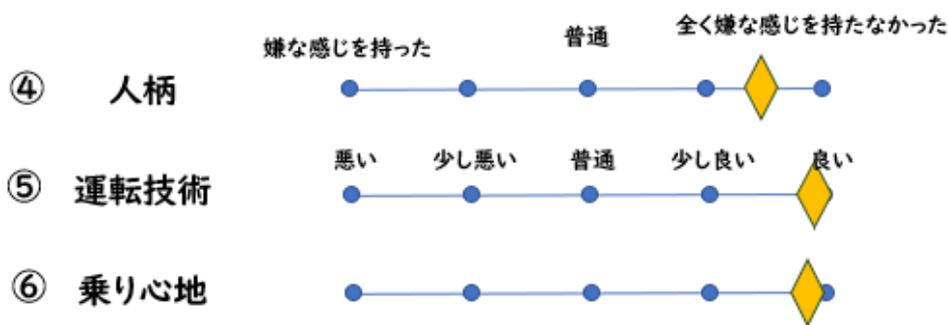
(a) ちよいボラ交通の評価



利用しやすさは、ちよいボラ交通が電話をかけるだけで利用できる点や利用したい当日の電話にも対応する点が高く評価されています。
料金は、今年7月に河和田地区内の移動が一律300円になった点が高く評価されています。
他にも、マイカーの運転を止めて、ちよいボラ交通を利用し始めて良かったという意見を多くいただいています。

ここでは、ヒアリング結果から「満足」～「不満」をそれぞれ「2点」～「-2点」に配点し、平均値を図で示した。また、どのような点によって高く評価されたかやマイカーからちよいボラ交通の移行の感想を補足した。

(b) ドライバーの評価



ドライバーは河和田地区内の住民なので、顔見知りかドライバーだったという意見やドライバーとの会話が楽しいといった意見もいただいています。

ここでは、ヒアリング結果から「良い」～「悪い」と「全く嫌な感じを受けなかった」～「嫌な感じを受けた」をそれぞれ「2点」～「-2点」に配点し、平均値を図で示した。また、ドライバーとの関係性や地域交流の変化を補足した。

(c) おもな利用目的・利用者の意外な特徴

⑦ 主な利用目的

利用目的として、通院が最も多く、一部の医院では「代わりに帰りの予約をしてもらえて楽」といった意見を頂いています。
他の利用目的は、買い物・外食・サロンに行くため等があります。

⑧ 利用者の意外な特徴

ちよいボラ交通の利用者は足腰の弱い方だけでなく、杖や押し車を必要としない元気な方にも多く利用されています。
ちよいボラ交通を利用する前はマイカーを利用していた方もおり、マイカーの運転を止めて、ちよいボラ交通を利用して良かったと評価されています。
マイカーを利用されていて、マイカーにかかるお金(車検・ガソリン代等)を意識していなかった方からもちよいボラ交通の料金に「安い」「ちょうどいい」という意見を頂きました。

ここでは、実際に利用するときのイメージが付くよう主な利用目的とマイカーを利用する人や足腰の良い人に関係のないことと思われぬよう利用者の意外な特徴を載せた。主な利用目的では、地域の協力によってより楽に利用されていることを補足した。利用者の意外な特徴では、利用者の中には足腰の悪くない人やマイカーを利用していた人がおり、このような利用者からも高く評価されていることを補足した。

(d) 利用者の具体的な意見



Y.Yさん(80代)

河和田地区内の移動だと300円で河和田地区外でもタクシーの約6割と安く済むので利用しています。電話をかければ、利用できるのが安心感があって良いです。改善点としては、鯖江市内だけでなく、より広い範囲への利用を可能にしてほしいです。

ちよいボラ交通をご利用いただきありがとうございます。現行の規則では鯖江市を越えての運行は不可能ですが、将来的に関係各所の意見を交わして同意が得られればエリアの拡張の可能性はあります。



地域公共交通鯖江

ここでは、3名の利用者の利用きっかけと利用の感想、改善してほしい点、改善してほしい点への地域公共交通鯖江の回答を載せた。

(6) 利用者の評価をまとめた動機づけ冊子によるちよいボラ交通の利用促進に対する期待効果

(a) ちよいボラ未利用者に対するアンケートの実施

動機づけの冊子がどの程度のちよいボラ交通利用意向を高めることができるかを明らかにするため、高齢者が集まる場であるふれあいサロンや老人クラブ等の協力していただける9つの集まりに参加し、ちよいボラ交通を利用したことがない高齢者を対象にアンケートを実施した。

アンケートは集団比較実験計画法を用いて実施し、実験群には地域公共交通鯖江が配布しているチラシと利用者の評価をまとめた動機づけ冊子の2種類を配布し、統制群には地域公共交通鯖江が配布しているチラシのみを配布した。そのため、アンケート票は実験群と統制群の2種類とした。

調査の概要は次のとおりである。

対象者	9つの集まりに参加し、ちよいボラ交通を利用したことがない高齢者		
	老人会	<ul style="list-style-type: none"> ・ 苅生田町老人クラブ (苅生田町) 	
	ふれあいサロン	<ul style="list-style-type: none"> ・ サロン笑みのわ (北中町) ・ うすずみ桜 (沢田町) 	
	趣味の集まり	<ul style="list-style-type: none"> ・ 健康マーじゃん ・ 囲碁 ・ 体操の会 ・ 輪投げの会 ・ スティックリング (河和田体育館) ・ スティックリング (鯖江東部児童センター) 	
調査期間	2022年11月15日～12月9日		
調査方法	各集りの代表者を通じてアンケートを配布し、郵送にて回収した		
配布数	合計 134 部 (実験群：67 部 統制群：67 部)		
	<ul style="list-style-type: none"> ・ 苅生田町老人クラブ：67 部 ・ サロン笑みのわ：8 部 ・ うすずみ桜：8 部 ・ 健康マーじゃん：6 部 ・ 囲碁：8 部 ・ 体操の会：6 部 ・ 輪投げ：8 部 ・ スティックリング (河和田体育館)：13 部 ・ スティックリング (鯖江東部児童センター)：10 部 		
回収数	113 部 (実験群：53 部 統制群：60 部) (回収率 84%)		
設問内容		実験群	統制群
	個人属性・生活状況	○	○
	ちよいボラ交通の利用意向	○	○
	利用者の評価をまとめた動機づけ冊子について	○	×

アンケートの設問内容（実験群）については以下のとおりである。

- 個人属性・生活状況では、年齢や性別、ちょいボラ交通の事前登録の有無、ちょいボラ交通の周知、歩行状況、送迎状況、交通費の負担感、移動の不便さ、マイカーの運転時の事故の不安感、公共交通の利用意向を聞いている。
- ちょいボラ交通の利用意向では、地域公共交通鯖江が配布しているチラシと利用者の評価をまとめた動機づけ冊子を見た場合（統制群では地域公共交通鯖江が配布しているチラシのみを見た場合）のちょいボラ交通の利用意向を聞いている。
- 利用者の評価をまとめた動機づけ冊子では、利用者の評価をまとめた動機づけ冊子が参考になったかとの利用者の評価内容が参考になったかを聞いている。

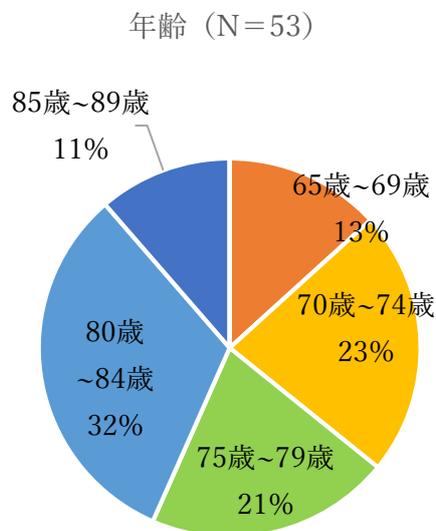
(b) アンケート結果分析

回答者の個人属性・生活状況についての回答結果を以下に示す。なお未記入、無回答の項目は除いて集計しており、各分析における回答者数は必ずしも一致しない。

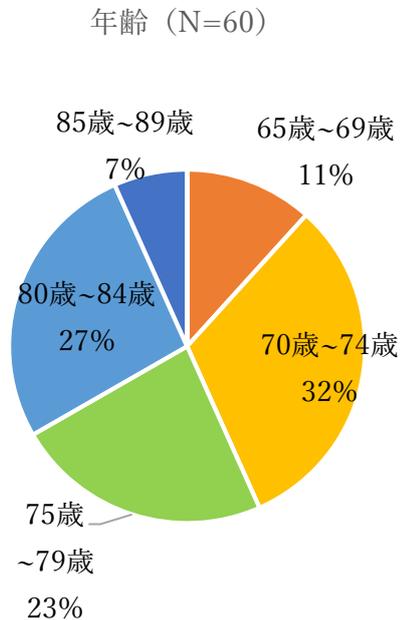
① 年齢

年齢	人数 (実験群)	人数 (統制群)
65歳～69歳	7	7
70歳～74歳	12	19
75歳～79歳	11	14
80歳～84歳	17	16
85歳～89歳	6	4
90歳以上	0	0
合計	53	60

【実験群】



【統制群】



② 性別

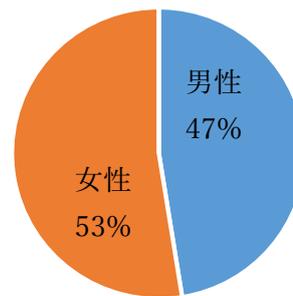
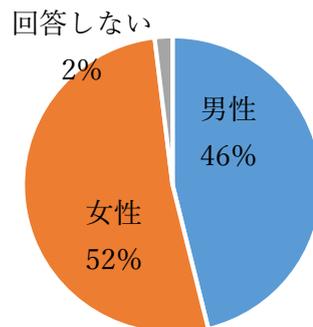
性別	人数 (実験群)	人数 (統制群)
男性	24	28
女性	27	31
回答しない	1	0
合計	52	59

【実験群】

【統制群】

性別 (N=52)

性別 (N=59)



③ 事前登録

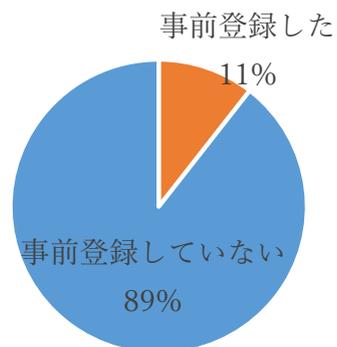
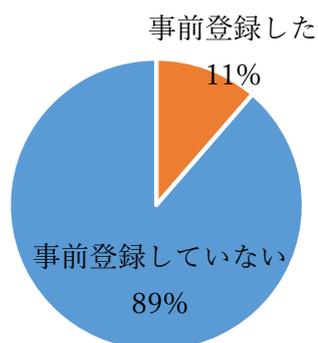
事前登録	人数 (実験群)	人数 (統制群)
事前登録した	6	6
事前登録していない	47	51
合計	53	57

【実験群】

【統制群】

事前登録状況
(N=53)

事前登録状況
(N=57)

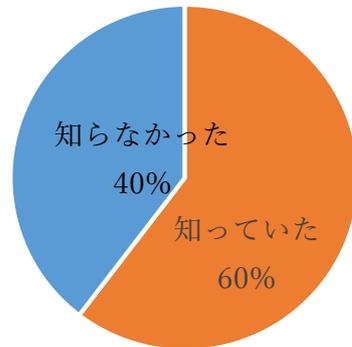


④ 周知

周知	人数 (実験群)	人数 (統制群)
知っていた	32	41
知らなかった	21	19
合計	53	60

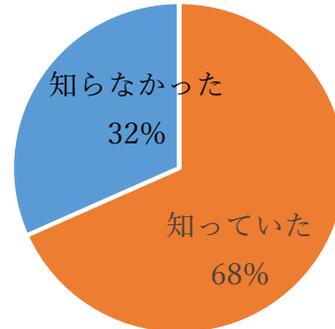
【実験群】

周知 (N=53)



【統制群】

周知 (N=60)

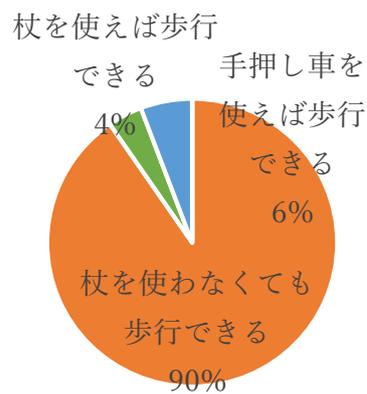


⑤ 歩行状況

歩行状況	人数 (実験群)	人数 (統制群)
杖を使わなくても歩行できる	47	55
杖を使えば歩行できる	2	3
手押し車があれば歩行できる	3	0
周囲の人の手を借りれば歩行できる	0	0
車いすに乗れば歩行できる	0	0
合計	52	58

【実験群】

歩行状況 (N=52)



【統制群】

歩行状況 (N=58)

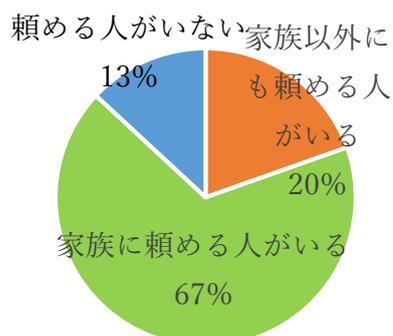


⑥ 送迎の依頼状況

送迎の依頼状況	人数（実験群）	人数（統制群）
家族以外にも頼める人がいる	9	6
家族に頼める人がいる	31	39
頼める人がいない	6	5
合計	46	50

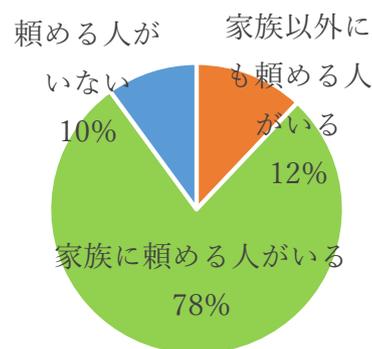
【実験群】

送迎依頼（N=46）



【統制群】

送迎依頼（N=50）

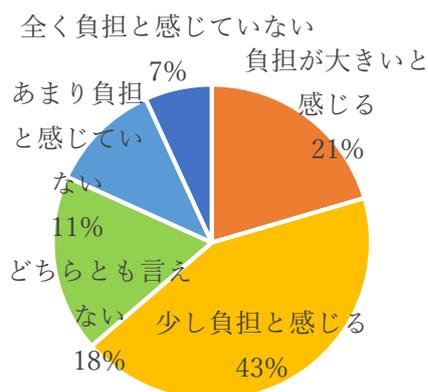


⑦ 現在の交通手段の交通費（マイカー所持者は維持費を含む）への負担感

負担感	人数（実験群）	人数（統制群）
負担が大きいと感じる	9	10
少し負担と感じる	19	17
どちらとも言えない	8	7
あまり負担と感じていない	5	6
全く負担と感じていない	3	5
合計	44	45

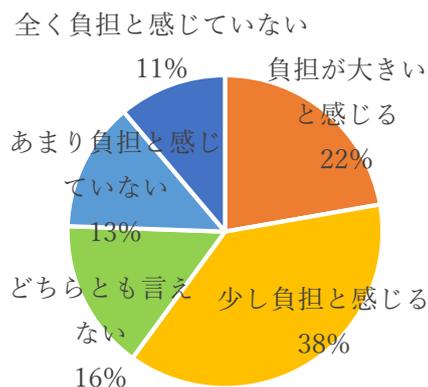
【実験群】

交通費への負担感
(N=44)



【統制群】

交通費への負担感
(N=45)

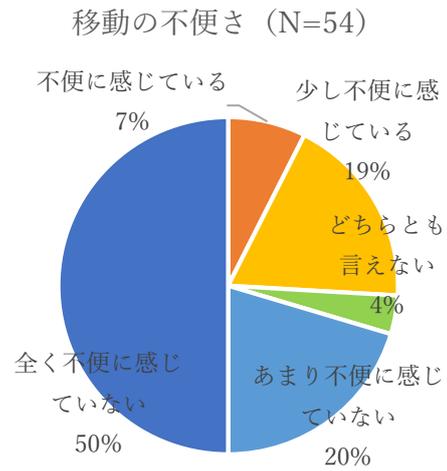
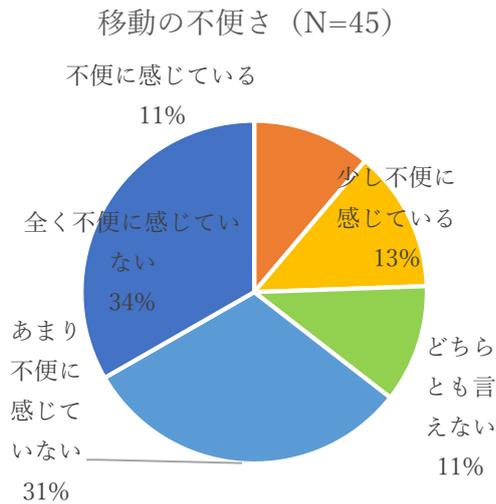


⑧ 移動の不便さ

不便さ	人数 (実験群)	人数 (統制群)
不便に感じている	5	4
少し不便に感じている	6	10
どちらとも言えない	5	2
あまり不便に感じていない	14	11
全く不便に感じていない	15	27
合計	45	54

【実験群】

【統制群】

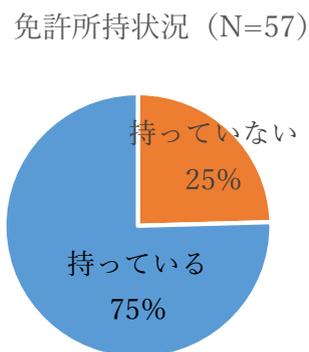
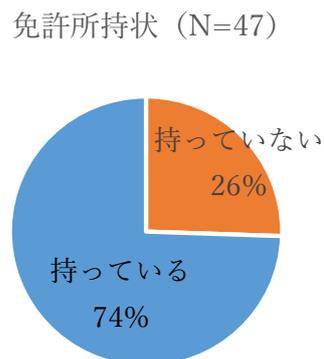


⑨ 免許の有無

免許	人数 (実験群)	人数 (統制群)
持っている	35	43
持っていない	12	14
合計	47	57

【実験群】

【統制群】

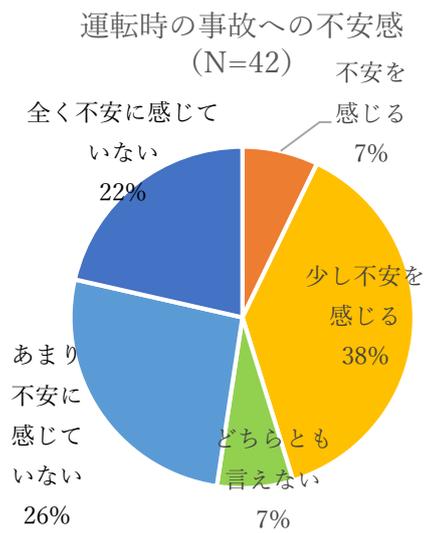
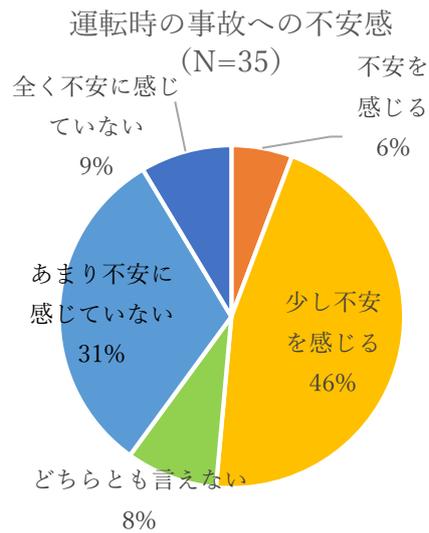


⑩ 運転時の事故への不安感

運転時の事故の不安感	人数 (実験群)	人数 (統制群)
不安を感じる	2	3
少し不安を感じる	16	16
どちらとも言えない	3	3
あまり不安を感じていない	11	11
全く不安を感じていない	3	9
合計	35	42

【実験群】

【統制群】

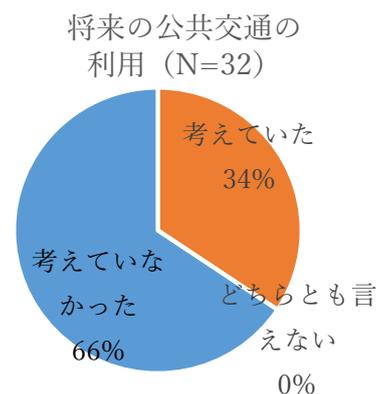
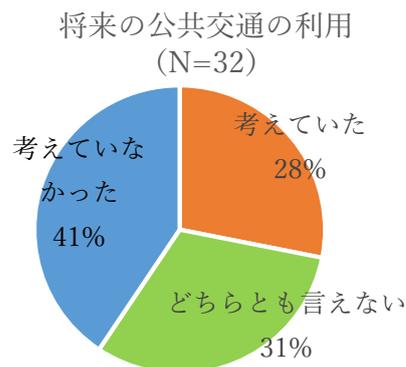


⑪ 将来の交通手段として公共交通を考えたか

公共交通の利用	人数 (実験群)	人数 (統制群)
考えていた	9	11
どちらとも言えない	10	0
考えていなかった	13	21
合計	32	32

【実験群】

【統制群】

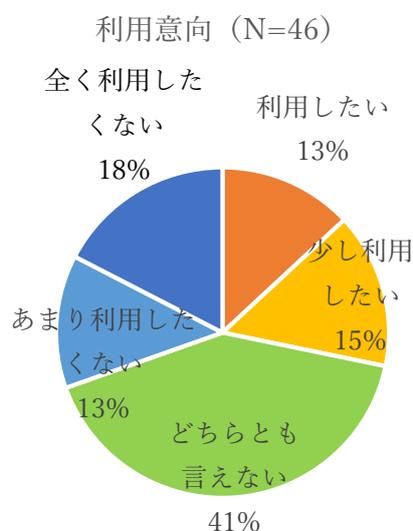


(c) 動機づけ冊子によるちよいボラ交通の利用促進に対する期待効果分析

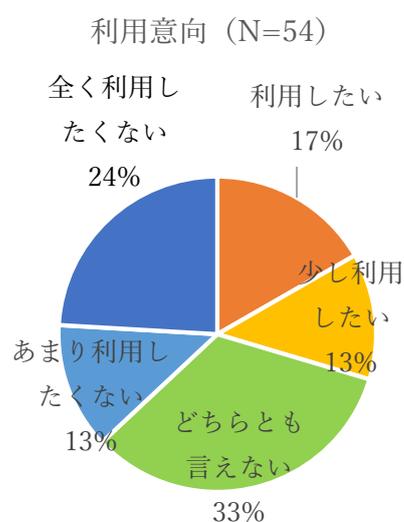
実験群と統制群のちよいボラ交通の利用意向を比較し、その差から利用者の評価をまとめた動機づけ冊子が公共交通の利用を促すかを分析した。

利用意向	人数 (実験群)	人数 (統制群)
利用したい	6	9
少し利用したい	7	7
どちらとも言えない	19	18
あまり利用したくない	6	7
全く利用したくない	8	13
合計	46	54

【実験群】



【統制群】



なお、実験群と統制群の利用意向に差があるかを検定した結果、下記の表のとおり有意差は見られなかった。

t 検定			有意差の有無
t 値	自由度	P	
1.98	98	0.75	有意差なし

ここで個人属性・生活状況ごとに実験群と統制群の利用意向を比較した。サンプルサイズが多いもの（両郡のサンプルサイズが8以上、かつ片方が21以上）にはt検定を行い、それ以外にはマンホイットニーのU検定を行った。どちらも有意水準=0.05で検定を行った。

利用意向+：ちょいボラ交通を利用したい・少し利用したい

利用意向※：どちらとも言えない

利用意向-：ちょいボラ交通をあまり利用したくない・全く利用したくない

①年齢

個人属性	利用意向実験群			利用意向統制群			t 検定			有意差
	+	※	-	+	※	-	t 値	自由度	P	
前期高齢者	2	7	8	3	10	11	2.02	39	0.81	有意差なし
後期高齢者	11	12	6	13	8	9	2.00	57	0.82	有意差なし

②事前登録

個人属性	利用意向実験群			利用意向統制群			マンホイットニーのU検定		有意差
	+	※	-	+	※	-	検定統計量	限界値	
事前登録している	5	0	0	2	1	2	7	2	有意差なし

個人属性	利用意向実験群			利用意向統制群			t 検定			有意差
	+	※	-	+	※	-	t 値	自由度	P	
事前登録していない	8	19	14	14	16	17	1.99	86	0.72	有意差なし

③交通費（マイカー所持者は維持費を含む）への負担感

個人属性	利用意向実験群			利用意向統制群			t 検定			有意差
	+	※	-	+	※	-	t 値	自由度	P	
負担と感じる・少し負担と感じる	7	14	5	6	11	8	2.01	50	0.23	有意差なし

個人属性	利用意向実験群			利用意向統制群			マンホイットニーのU検定		有意差なし
	+	※	-	+	※	-	検定統計量	限界値	
あまり負担と感じていない・全く負担と感じていない	2	1	5	2	1	8	43	19	有意差なし

④日常の移動の不便さ

個人属性	利用意向実験群			利用意向統制群			マンホイットニーのU検定		有意差
	+	※	-	+	※	-	検定統計量	限界値	
不便を感じる・少し不便を感じる	6	3	0	7	5	0	53.5	28	有意差なし

個人属性	利用意向実験群			利用意向統制群			t検定			有意差
	+	※	-	+	※	-	t値	自由度	P	
あまり不便に感じない・全く不便に感じない	4	12	11	8	9	18	2.00	60	0.80	有意差なし

⑤免許の有無

個人属性	利用意向実験群			利用意向統制群			t検定			有意差
	+	※	-	+	※	-	t値	自由度	P	
所持している	7	13	12	8	16	16	1.99	69	0.66	有意差なし

個人属性	利用意向実験群			利用意向統制群			マンホイットニーのU検定		有意差
	+	※	-	+	※	-	検定統計量	限界値	
所持していない	5	5	1	7	1	4	65.5	33	有意差なし

⑥運転時の事故への不安感

個人属性	利用意向実験群			利用意向統制群			マンホイットニーのU検定		有意差
	+	※	-	+	※	-	検定統計量	限界値	
不安を感じる・少し不安を感じる	6	7	4	6	9	4	156.5	99	有意差なし
あまり不安に感じない・全く不安に感じない	1	4	7	0	4	12	64.5	53	有意差なし

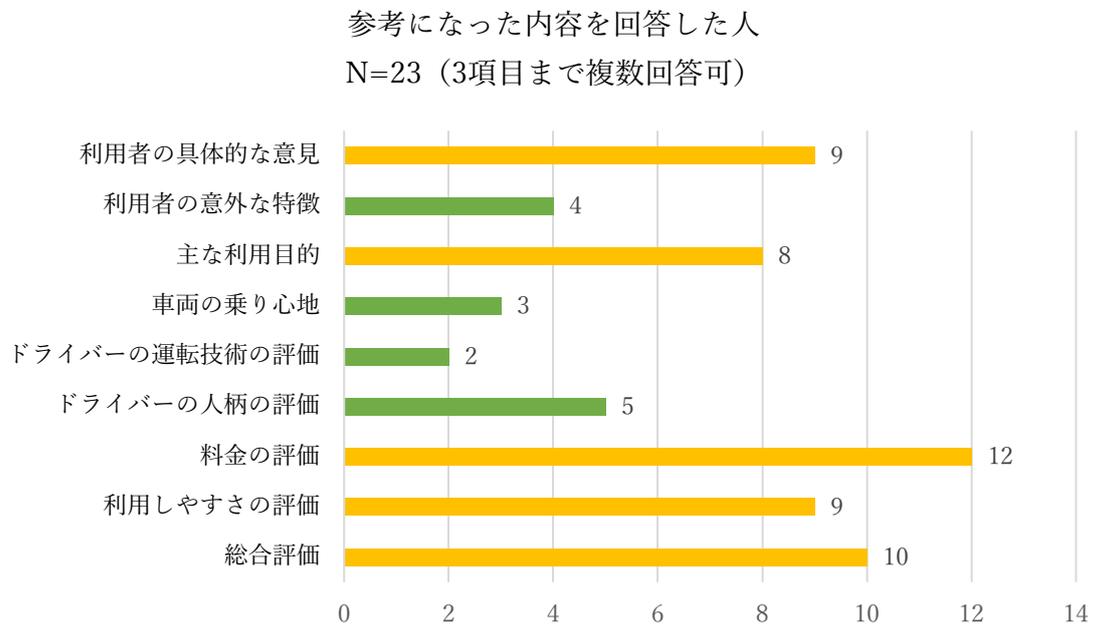
以上の分析結果により、どの個人属性・生活状況においても実験群と統制群の利用意向を比較したが、有意差が見られなかった。このことから、今回提示した利用者の評価をまとめた動機づけ冊子では既存のチラシ以上の効果は期待できないと考えられる。

本研究と同じように利用者の評価に着目している研究として谷口らの研究が挙げられる。しかし、谷口らの研究では利用者の評価が公共交通の利用を促したことが明らかになっている。谷口らの研究と本研究で異なる点としては、谷口らは家族・知人という身近な関係の

中での評価の伝達に着目しているのに対して、本研究では評価をする利用者が誰なのかが未利用者は分からない。そのため、身近な関係の利用者の評価を受けた場合よりも利用者の評価の信頼度が低くなった可能性がある。また、谷口らの研究では評価を利用者が家族や知人に伝えているのに対して、本研究では利用者の評価を一度編集したうえで未利用者へ提供している。これらの点によって本研究で提示した動機づけ冊子の情報の信頼度が低くなった可能性がある。

(d) 参考にされた利用者の評価内容の分析と考察

利用者の評価をまとめた動機づけ冊子の中で、どのような内容が参考にされ、非利用者が重視しているのか分析するため、「総合評価」「料金評価」「利用しやすさ評価」「ドライバーの人柄の評価」「ドライバーの運転技術の評価」「車両の乗り心地」「主な利用目的」「意外な利用者の特徴」「具体的な利用者の意見」の9項目に分けて、参考になった内容を回答してもらった。以下にその結果を示す。



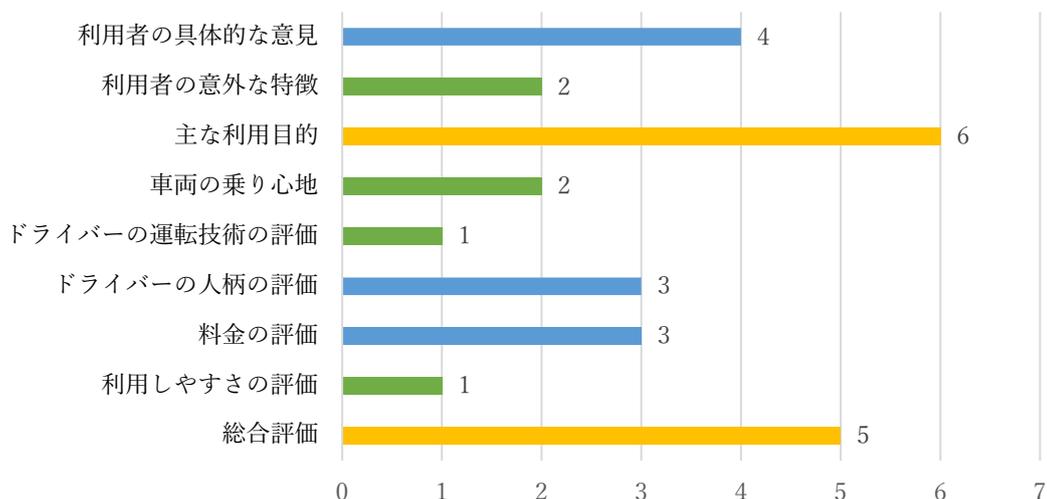
「ちょいボラ交通の総合評価」「料金の評価」「利用しやすさの評価」「利用目的」「利用者の具体的な意見」を比較的参考にすることが分かった。また、「ドライバーの人柄の評価」「ドライバーの運転技術の評価」「車両の乗り心地」「利用者の意外な特徴」は比較的参考にされていないことが分かった。

なお個人属性・生活状況ごとに重視する内容が異なると考えられるため、年齢や性別、現状に不満を持っている（交通費に負担感を感じている・移動に不便さを感じている・運転時に事故の不安を感じる）又は移動手段が少ない（運転免許を持っていない）属性ごとに参考にした内容を以下に示す。

① 前期高齢者

参考になった内容を回答した前期高齢者

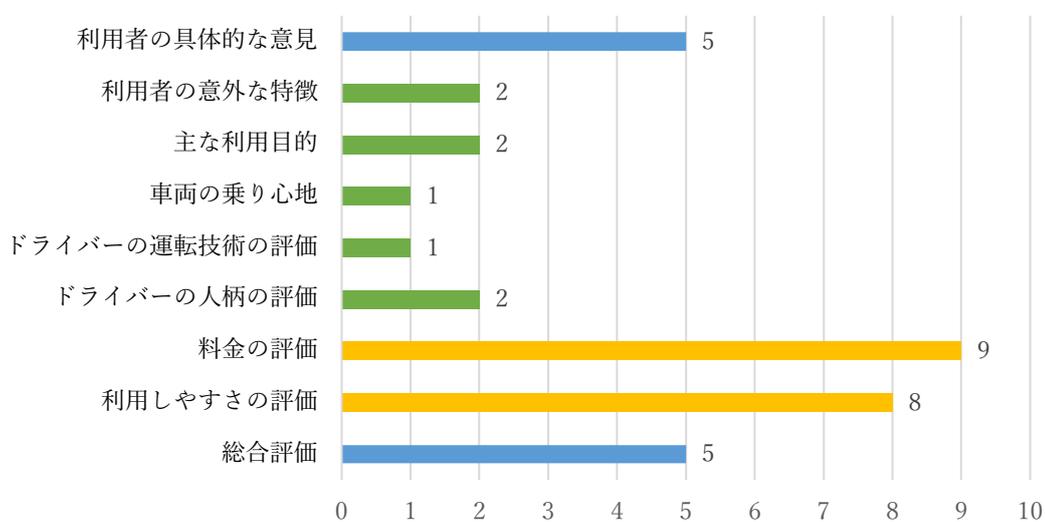
N=9（3項目まで複数回答可）



② 後期高齢者

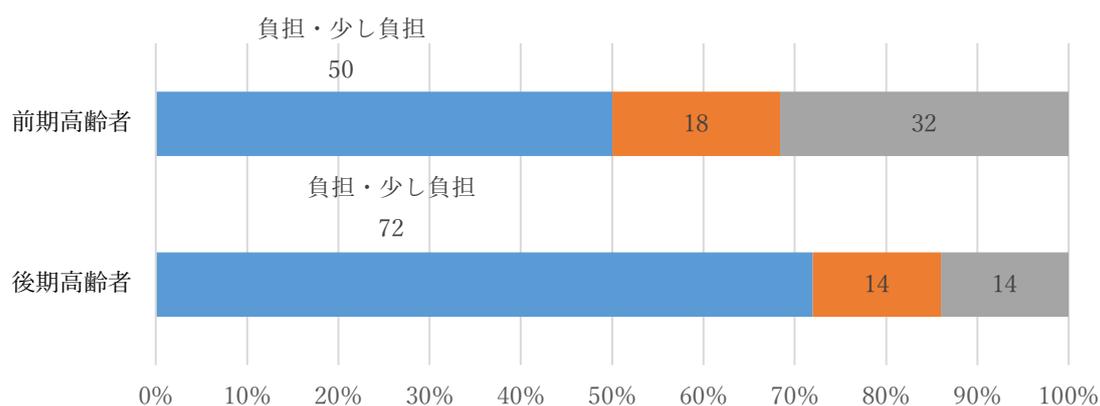
参考になった内容を回答した後期高齢者

N=14（3項目まで複数回答可）

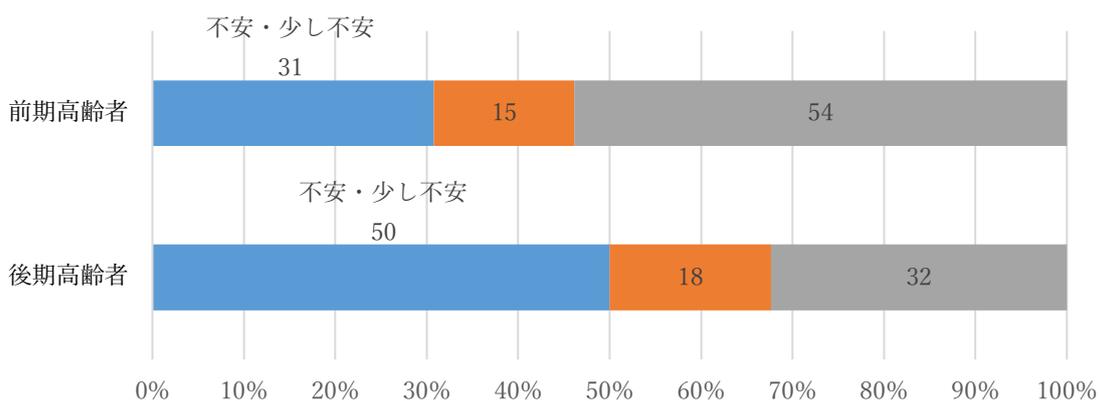


また後期高齢者では「料金の評価」「利用しやすさの評価」を参考にしているのに対して、前期高齢者では比較的参考にしているとは言えないことが分かった。「料金の評価」については、現在の交通費へ負担感を感じる・少し感じると回答した人が前期高齢者では47%に対して後期高齢者では75%であったこと、さらに令和3年度の調査で自身の経済状況に不安感を感じている人が後期高齢者の方が高かったことから、後期高齢者の方が前期高齢者に比べてお金の不安感を感じており、移動に対してあまりお金をかけたくないという思いが強いのではないかと考えられる。「利用しやすさの評価」については、年齢による体力の低下が後期高齢者の方が進んでいるためと考えられる。

交通費に負担感を感じている人の割合



自身の経済状況に不安感を感じる人の割合



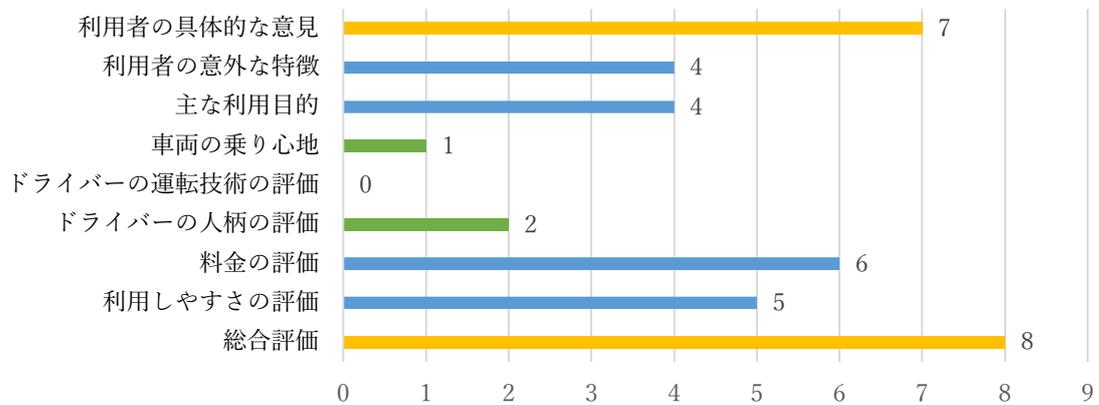
(出典：2021年度福井大学卒業論文、山口航輝)

③ 性別

男性は「総合評価」「利用者の具体的な意見」を比較的参考に行しているのに対して、女性は「総合評価」「利用者の具体的な意見」を比較的参考に行しておらず、「料金の評価」を最も参考に行していることが分かった。

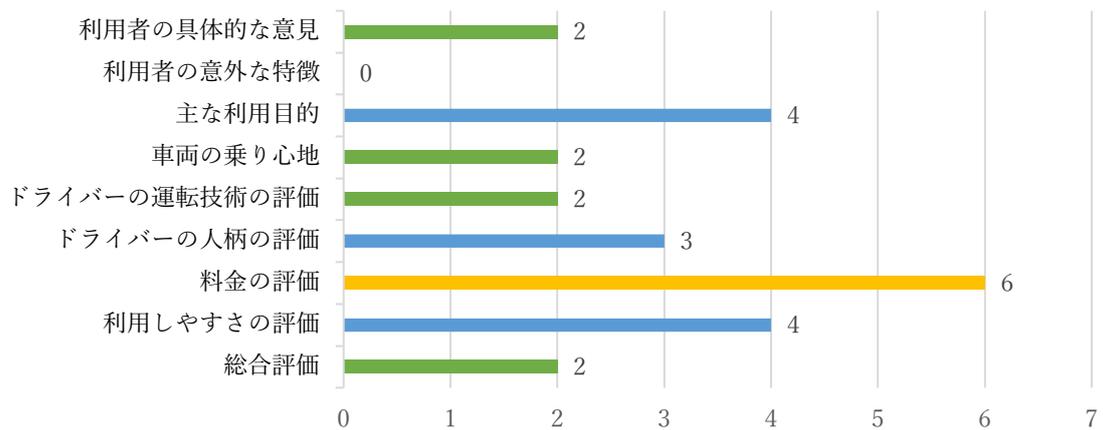
参考になった内容を回答した男性

N=13 (3項目まで複数回答可)



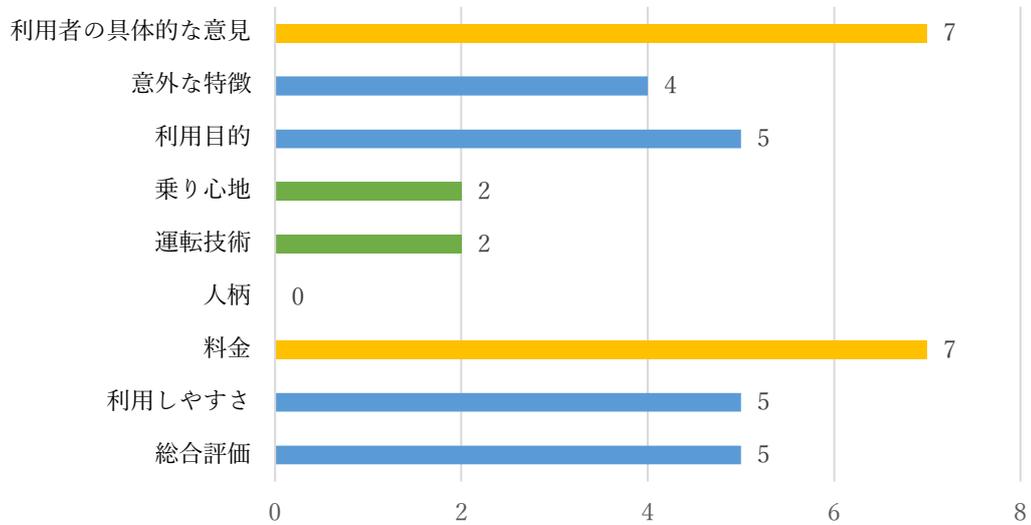
参考になった内容を回答した女性

N=10 (3項目まで複数回答可)



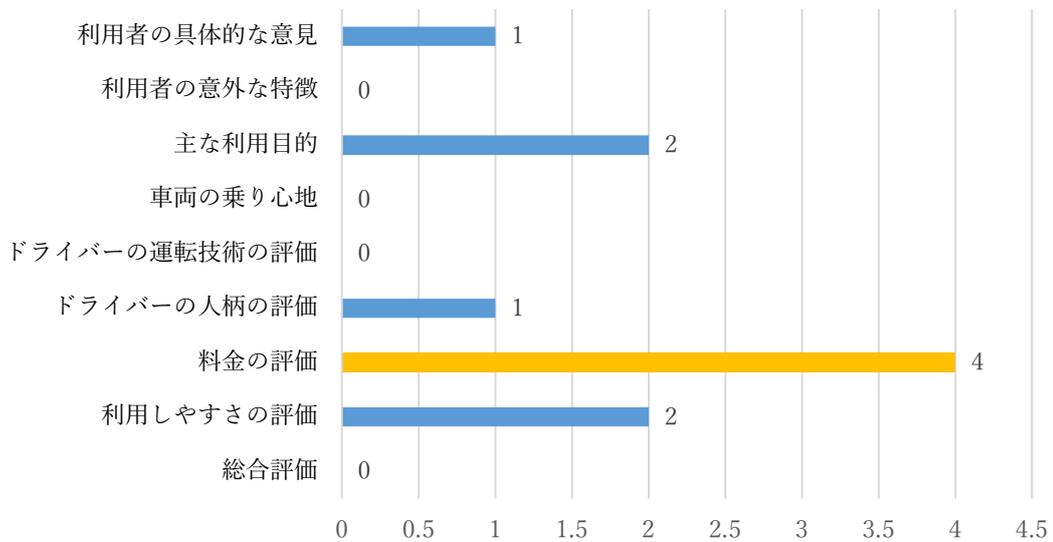
④ 交通費（マイカー所持者は維持費を含む）に負担を感じる人・少し負担を感じる人

参考になった内容を回答した交通費に負担感を感じる人 N=14
(3項目まで複数回答可)



⑤ 日常の移動に不便さを感じる人・少し不便さを感じる人

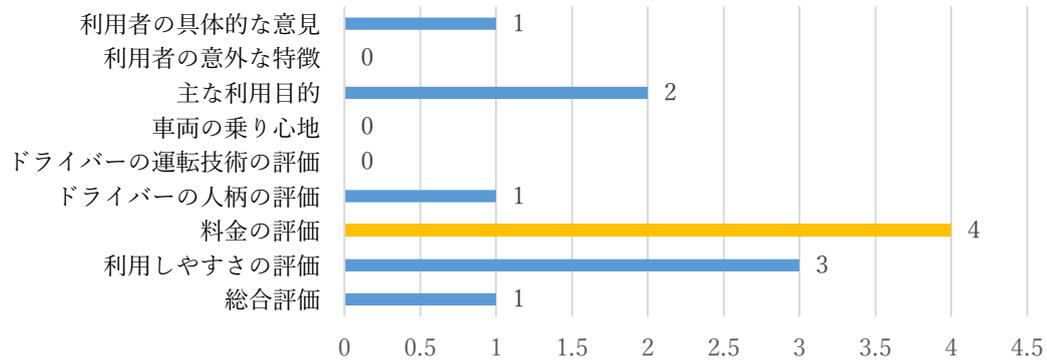
参考になった内容を回答した日常の移動に不便さを感じる人
N=5 (3項目まで複数回答可)



⑥ 運転免許を所持していない人

参考になった内容を回答した運転免許を持たない人

N=4 (3項目まで複数回答可)



⑦ 運転時に事故の不安を感じる人・少し不安を感じる人

参考になった内容を回答した運転時の事故への不安を感じる人

N=12 (3項目まで複数回答可)



以上のことから、「交通費に負担を感じている」「移動に不便さを感じる」「運転免許を持っていない」「運転時に事故の不安を感じる」の4つの属性すべてにおいて「料金の評価」を参考にしていることが分かった。ただ、「交通費に負担を感じている」属性は「利用者の具体的な意見」も参考にしており、「運転時に事故の不安を感じる」属性は「総合評価」も参考にしていることが分かった。

ここで年齢や性別、現状に不満を感じている又は移動手段の少ない属性ごとに参考にして
いる利用者の評価の内容を表にまとめる。

	総合評価	利用しやす さの評価	料金の評価	主な利用 目的	利用者の具体的 な意見
前期高齢者	○			○	
後期高齢者		○	○		
男性	○				○
女性			○		
交通費に負担を感 じている			○		○
移動に不便さを感 じている			○		
運転時に事故の不 安感がある	○		○		
運転免許を持って いない			○		

個人属性・生活状況ごとに、参考にする内容が異なることが分かった。そのため、利用
者の評価を用いてモビリティ・マネジメントを行う際に、事前に対象者の個人属性・生活
状況を把握し、本研究で得られた知見を活用して、個人属性・生活状況ごとに参考にする
内容をより詳しく載せた動機づけ冊子を作成し、提供することで、対象者に公共交通の利用
を促すことが可能であると考えられる。

(e) 過去の調査研究からの考察

本研究は、令和2年度から河和田地区を対象に研究を続けているものであることから、以下にそれら既往研究とともに本研究で考えられることを示す。

令和2年度では、中山間地域において送迎をする人と送迎される人に着目して、通院のための移動を送迎から公共交通へ移行させる動機づけに関する研究を行った。そこで、送迎する人・送迎される人ともに通院送迎する家族の負担に関する動機づけが意識変化に有効であると明らかにした。そのため、送迎から公共交通へ移行した高齢利用者の評価・意見・感想を見せることにより、現在送迎してもらっている高齢者自身が公共交通へ利用変更することで家族の送迎負担を減らすことができる可能性があるということを自身が理解し実際に行動に移すことをより意識させられるのではないかと考えられる。

令和3年度では、共助型交通の料金への抵抗感の緩和に関する検討を行い、複数回利用したときに特典を付けることで利用を促すことができることを示唆した。そこで、特典を付けた場合の共助型交通の利用意向について見ると、利用意向が高い人の割合が前期高齢者では31%に対して後期高齢者では53%であった。また、本研究において、後期高齢者の方が前期高齢者よりお金の不安感を持っており、移動にあまりお金をかけたくないという思いが強いという考察ができたことから、高齢者とひとまとめにせず、前期高齢者と後期高齢者に分け料金設定・特典の有無を決定するべきだと考えられる。

例えば後期高齢者はより割安な料金設定をしたり、特典を多くしたりすることが考えられる。また近年注目されているサブスクリプション（定額制運賃）を導入し、ある一定の回数までは割高にならないような料金で利用でき、それ以上の場合は追加料金にするなど、お出かけのためにある程度必要と考えられる移動サービスを基準として料金設定を工夫するなどの検討も求められる。

4-3 さらに利用意向のための課題

今回は河和田地区の高齢者を対象にヒアリング調査とアンケート調査を実施し、利用者の評価をまとめた動機づけ冊子が公共交通の利用を促すかを明らかにすること、また利用者の評価をまとめた動機づけ冊子の中で、どのような評価の内容が参考にされているかを明らかにすることを目的として調査を進めてきた。以下で得られた成果と課題まとめる。

まず今回の実験群と統制群の利用意向に有意な差は見られず、各個人属性・生活状況ごとに実験群と統制群の利用意向を見たが、すべての個人属性・生活状況においても有意な差は見られなかった。このことから、今回作成した動機づけ冊子がちよいボラ交通の利用を促す材料になっていないわけではないが、既存のチラシに増して効果的な利用促進の媒体になるかといえば、そうではないことが示された。

なおこのような結果になった理由として、「利用者と未利用者の関係性」や「第三者による編集の有無」によって情報の信頼度が低くなってしまった可能性があることが挙げられる。しかし、本研究ではこれら懸念点の信憑性を示すことができなかつたため、今後の研究課題である。

また参考になった内容について見ると、ちよいボラ交通の評価・利用目的・利用者の具体的な意見を比較参考にするのに対して、ドライバーの評価・利用者の意外な特徴は比較参考にされていなかった。

前期高齢者では料金の評価・利用しやすさの評価を比較参考にしていないと言えないが、後期高齢者では参考にしていることが分かった。これは、交通費へ負担感を感じると回答した人や自身の経済状況に不安を感じている人の割合が後期高齢者の方が多いことから、後期高齢者の方が前期高齢者より移動にお金をかけることへの抵抗感が強い点と年齢による体力の低下が進んでいる点が要因として考えられる。

男性は総合評価・利用者の具体的な意見を参考にしているのに対して、女性は総合評価・利用者の具体的な意見を参考にしておらず、料金の評価を最も参考にしていた。また、現状に不満を持っている又は移動手段が少ない属性では共通して料金の評価を参考にしているが、交通費に負担を感じている属性は利用者の具体的な意見も参考にしており、運転時に事故の不安を感じる属性は総合評価も参考にしていた。

以上のことから個人属性・生活状況ごとに、参考にする内容が異なることが分かった。そのため、利用者の評価を用いてモビリティ・マネジメントを行う際に、対象者の個人属性・生活状況を把握し、本研究で得られた知見を活用して、参考にする内容をより詳しく載せることで、対象者に公共交通の利用を促すことができると考えられる。

今回提示した利用者の評価をまとめた動機づけ冊子がちよいボラ交通の利用を既存のチラシ以上に促すとは言えないことが明らかになったが、今回の調査対象者は高齢者が集まる場に参加している方々が中心となっており、比較的口コミになじみが深い層と考えられることから、今後は普段あまり地域の人との交流がないような口コミに馴染みがない高齢

者を対象とした調査も検討していく必要がある。

なお昨年度の調査結果を踏まえ、河和田地区内利用については一律 300 円の均一料金としたことで利用者が増加している。またちよいボラ交通とつつじバスの組み合わせによる利用については、乗り換えの抵抗感が利用を躊躇させてしまう要因になっている。公民館や商業施設などでの乗り換えポイントの待合環境を整備していくなど、移動サービスの提供のみならず、乗降場所としての機能充実も大きな課題である。

さらには、一昨年度の研究から、高齢者の家族の送迎負担軽減、マイカー所有における経済的負担の軽減、また乗車体験イベントなどの実施も今後利用意向を高めるために情報や機会として提供していくことも有用と考えられる。これらについては他地域での実践事例の蓄積も出てきていることから、河和田地区において例えば免許返納を検討しようとしている方々を対象としたマイカー所有と公共交通転換との交通費用の比較検討、高齢者がいる家族を集めた送迎についての意見交換、ちよいボラ交通の利用者による実体験講演会など、幅広い取り組みが期待される。いずれにせよ、一人ひとりあるいはサロンなどを通じた小規模な集まりの中で、会話を通じたコミュニケーションの場を随時設けて、利用者仲間を増やしていくことが求められる。

第5章 研究のまとめ

交通空白地における公共交通の確保は、マイカー運転を余儀なくされている多くの住民にとって、これから加速度的に進行する高齢化に伴う将来に対する不安を軽減するお出かけのための安全で安心な移動サービスになることから、重要な地域施策の一つといえる。

令和2年度から令和4年度の3年にわたり調査研究を行ってきたが、この期間は新型コロナ禍の影響を受け続けてきたこともあり、過疎地に限らず都市部においても公共交通の利用者数は激減し、公共交通を取り巻く環境は一気に厳しくなった。最近になってようやくコロナ禍の出口が見えつつあるものの、地方部における公共交通の利用者数はコロナ禍前のレベルには戻っておらず、依然として厳しい状況が続いている。

しかしながらそのような中であっても、地域でともに考え支え合う共助型交通は徐々に全国的にも広がってきており、それらの取り組みの経験は次第に蓄積されつつある。制度面でもこれらをサポートする体制も整えられてきており、まずは地域の自発的な行動がその実現に向けての大きな原動力になっている。

ただこれまでのような交通事業者や行政が主体となって運行してきた仕組みに永らく準拠してきた中で、あらたに住民やNPOなどが主体となって作り上げる仕組みは経験も知見も少なく、また未知のものでもある。よって関心はあってもその実施にはなかなか移っていくことが難しいという現実にも向き合わざるを得ないのが実情である。

そこで、本研究ではこれらに対する情報提供として、交通空白地における移動サービスに関する既往調査報告のレビューをとりまとめるとともに、地域の移動サービスに関わる動向と予測についても整理を行ってきた。さらに鯖江市河和田地区で取り組まれているちょいボラ交通を対象として、地域住民の移動に関する実態を把握するとともに、そこから捉えられたニーズを踏まえながら、その利活用に向けた利用者増のための方策について検討した。あわせて既存の公共交通（つつじバス）との連携も見据えた意向調査を行い、現時点における連携の可能性を探った。

また県内で共助型交通を実践する諸団体の経験と知見を共有し、今後に生かしていくためのつながりを目的として、講演会をはじめ意見交換会や実践セミナーを実施した。なおこれらの結果は共助型交通の事例集（令和4年3月発行）および実践ヒント集（令和5年3月発行）として小冊子にまとめることで、今後同様の取り組みを実施しようとする住民や団体の後押しとなることを期待している。

なお事例集および実践ヒント集で紹介した県内の共助型交通の事例は、長いもので10年以上経過しているものがあり、いずれも地域にしっかりと根付いたものとなっている。なおこれら以外にも県内には高齢者のお出かけを支援する住民や民間の取り組みも見られてきている。

福井市安居地区では、2022年3月に地区の高齢者の買い物を支援するために、自治会や地区内の高齢者施設などをつくる安居ふるさと創り委員会が発案し、毎週金曜日に11か所の停留所をめぐる商業施設に向かう無料の買い物バス「あごころ」の運行が始まっている。

郊外に位置する安居地区は、自身で自動車を運転できない人や免許返納した人の買物が

地域課題となっていたということで、安居地区社協が2018年に実施した調査でも、買物の課題が上位に挙がっており、地元の関係者が対応を検討してきた経緯がある。この「あごころ」は、地元の高齢者福祉施設「高雄苑」（福井市本堂町）の協力を得て、昼間（午前9時半頃から午後3時半頃）使われていない送迎用バスを使って週1回、高雄苑から約6キロメートル東にある商業施設MEGAドン・キホーテ UNY 福井店（飯塚町）間を往復運行している。これは地域資源（福祉施設の送迎バス）を有効に活用した事例として注目できる。2020年から福祉施設に協力を依頼して準備を進めており、福井市内で福祉車両を活用した初の事例となっている。対象は安居地区に住む65歳以上の高齢者で、運転免許を所有していない、自家用車での買い物が困難な人などを条件としており、事前予約制である。

福井新聞 2022年2月23日

高齢者支援 買い物バス

福祉車両活用 予約制で無料

安居地区 来月から運行



福井市安居地区で2月10日から、地元の高齢者福祉施設が所有する福祉車両を活用した「買い物バス」が運行する。高齢者の買い物を支援するため、伊賀市に1台ある福祉車両を、安居地区と飯塚町を結ぶ「福祉車両」の運行に活用する。対象は、安居地区に住む65歳以上の高齢者で、運転免許を所有していない、自家用車での買い物が困難な人などを条件としており、事前予約制である。

福祉車両の活用は、高齢者の生活の質を向上させるための重要な取り組みである。安居地区では、高齢者の生活を支えるための様々な取り組みが行われており、この買い物バスはその一環として実施される。福祉車両の活用により、高齢者の買い物が容易になり、生活の質が向上する。また、福祉車両の活用により、地域資源を有効に活用し、コストを削減することができる。これは、地域課題の解決に貢献する取り組みである。

安居地区では、高齢者の生活を支えるための様々な取り組みが行われており、この買い物バスはその一環として実施される。福祉車両の活用により、高齢者の買い物が容易になり、生活の質が向上する。また、福祉車両の活用により、地域資源を有効に活用し、コストを削減することができる。これは、地域課題の解決に貢献する取り組みである。

市、福祉施設で28日まで提供
市、福祉施設で28日まで提供
市、福祉施設で28日まで提供

出張カキ小屋 今年も盛況
ハビテラス 東北支援で4年目

生ビールを。 PPO

福井新聞 2022年2月23日



福井新聞 2022年3月12日

また一時的ではあるが、新型コロナ禍の中、高齢者のワクチン接種を支援する住民組織が接種会場までの輸送を行った事例も見られる。若狭町常神地区では、地元の看護師や漁師らでつくる地域共助組織「岬援隊（こうえんたい）」と地元の地域づくり協議会が独自のシャトルバスを運行し、80歳代の10人を2便に分けて接種会場まで送っている。半島の全5集落で希望者を調査し、密を避けるため2使用意し、公共交通のバスでは時間が合わない、また遠くを運転することに不安を持つ人が多い中、これら移動が難しかった住民の手助けが行われたことは、通年型の取り組みではないものの、地域のニーズに合わせた臨機応変な移動サービスの提供例として注目できる。



福井新聞 2021年6月20日

共助型交通にはこのように有償、無償といったものがあるが、主に地域住民自身の気付きと主体的な行動が大きな原動力となっていることは確かである。これまでは運転免許を持っている人はマイカー、運転免許がないあるいは免許を返納した人は既存の公共交通（おもにバス）やタクシーといった選択であり、自助（マイカー）か公助（公共交通）かの二者択一的なことしか考えられていなかったといえる。

しかしながら本報告で取り上げてきた共助型交通は、その間に位置づけられる第三の交通手段ともいえるものであり、過疎高齢化が進む中山間地域をはじめとする交通空白地における地域づくりにとって非常に注目できる取り組みに育ちつつある。全国的にもその動きは活発化しており、制度面でのサポートや支援の輪も広がってきており、地域独自の輸送サービスを考え始めるための環境は整いつつある。

事例集（令和4年3月）でその概要を知っていただくとともに、実践ヒント集（令和5年3月）で取り組みを具体化するきっかけをつかんでいただくことが両冊子作成の目的である。すでに実践されている団体等が情報共有と連携を図ることによって、より安全でより安心して持続的に楽しく活動を続けられるようになっていただけることを期待するとともに、これから取り組みを始めようと考えている個人、団体等には先行事例をヒントにまずは仲間集めから始めて事例を共有し、実際に行動していくための手順を実践ヒント集からイメージしてもらえたいことを期待している。

このような取り組みを県内に水平展開していくためには、まずは各地域地区の高齢者団体、自治会連合会などでの紹介をおこない、まずは広く実施例を知ってもらうことで地域自身事として捉えてもらうことが必要である。そこでは必ずしも共助型交通だけが唯一の解ではないことも含めて話し合うことが重要であり、無理に進めようとしないことが肝要である。実施例はいずれも地域の自発的な行動によるものであり、時機を見極めて事を進めることが求められる。実践ヒント集に掲載の事項は一例であり、まずはこれによって全体像をつかんでいただき、これ以外にもさまざまな経験や知見が実践者と現場には蓄積されていることから、関心を持った場合には実践者に直接問い合わせてみることを強く推奨する。

付録・参考資料

1. 地域の支え合いによる交通（共助型交通）事例集（2022.3）
2. 交通空白地における地域公共交通確保実践セミナー（2022.12）
3. 鯖江市河和田地区における地域活動参加者を対象としたモビリティ・マネジメント（ちょいボラ交通利用者評価に基づく資料提供による利用意向変化調査）
4. 福井県内の共助型交通活動団体が発行する案内チラシ・関連資料
5. 自家用有償旅客運送登録申請書類（見本）
6. 交通空白地公共交通関連サイト一覧

1. 地域の支え合いによる交通（共助型交通）事例集（2022.3）

地域でともに考え支え合う

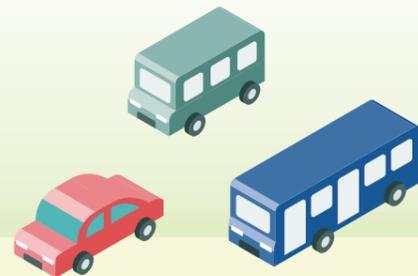
持続可能な移動に向けて

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/tkskdgyb.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



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思われ、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。

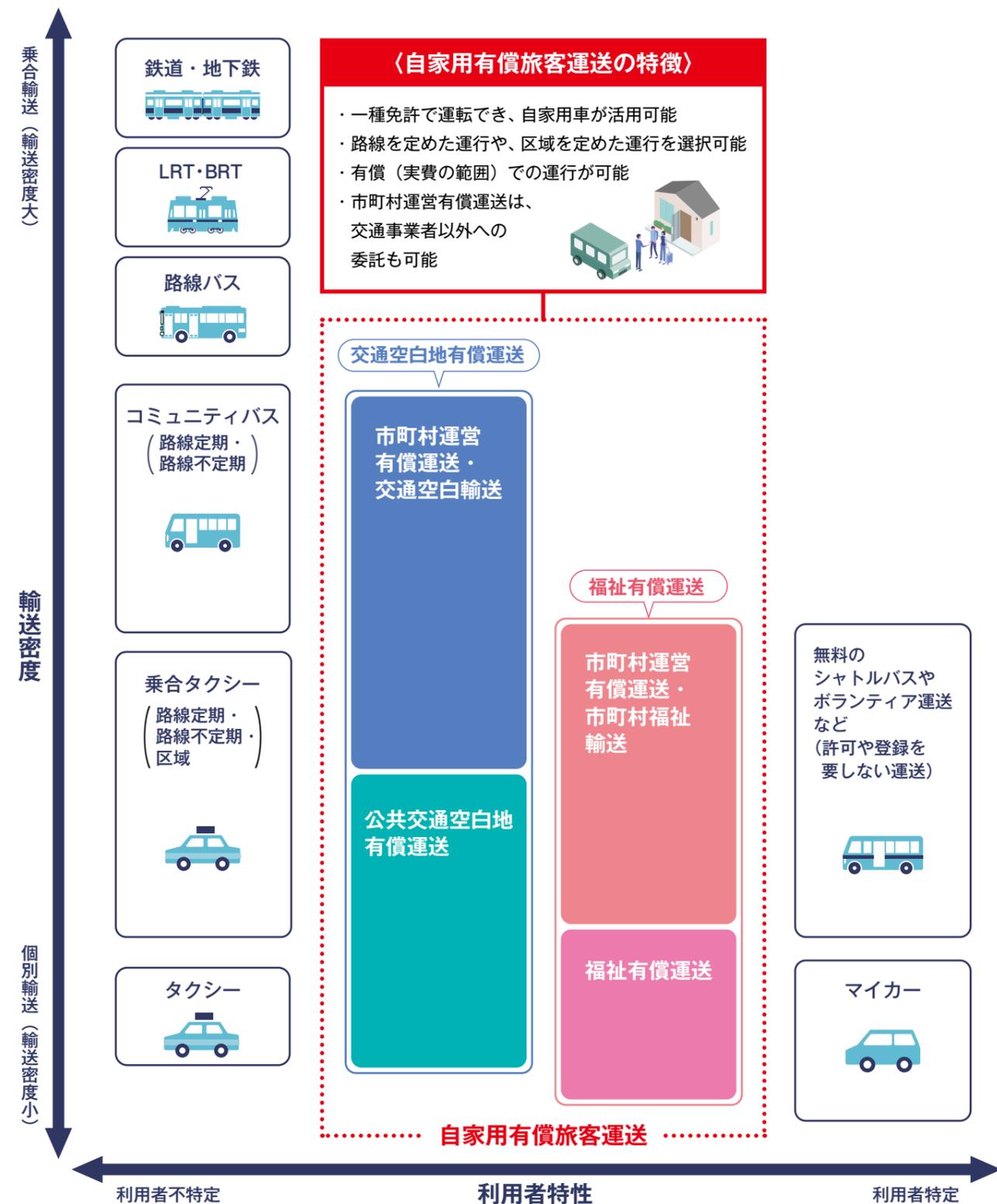
そこで、本小冊子では、お住まいの地域のこれから、またご自身のこれからを交通の側面から持続可能なものにしていくための一つの方法として、地域の支え合いによる交通（共助型交通）を取り上げ、関係する制度を示すとともに、福井県内ですでに取り組みされている実践例を紹介しします。全国各地で同様の取り組みが始まっていますが、いずれもその地域に合った方法や規模などが模索され、試行錯誤しながら進んでいます。詳細は巻末に参考として掲載していますので是非そちらを参照いただければ幸いです。

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

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



(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

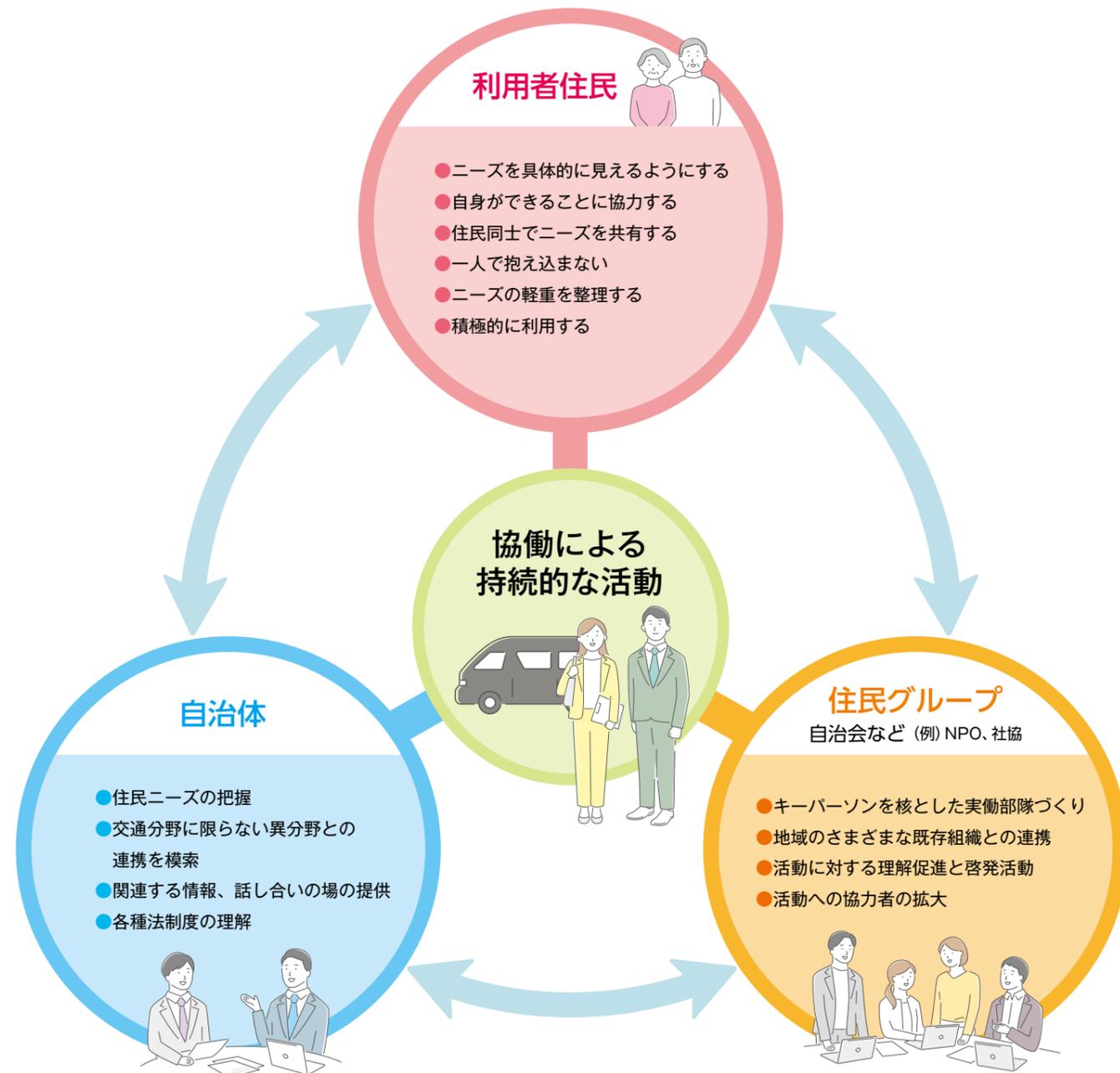
(出典) みんなで作る地域に合った移動の仕組みパンフレット http://min-mobi.jp/document/2012_mobility_fix_A3.pdf を一部抜粋し追記している。

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。





3 今立郡池田町 町民協働バス「のってこ」

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、地元で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。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。





関係者の声

4 大飯郡高浜町 内浦ぐるりんバス(ぐるりん号・ささっと買い物号)

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、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。



2. 交通空白地における地域公共交通確保実践セミナー

(2022.12)

交通空白地における地域公共交通確保 実践セミナーのご案内

<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は、地域住民が主体的に関わり合い、助け合いながらマイカーに依存し過ぎない地域住民の実態に合った移動の仕組みが必要です。

そこで昨年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・交流会に続き、今年はその実践編として、地域で考える移動の仕組みについて、すでに取り組みを行っている地域、またこれから行おうと考えている地域や関心をお持ちの地域の方々とともに、ワークショップ形式でともに考え、さらに一歩前に進んでいくためのセミナーを開催します。なおワークショップをより活性化し、成果を共有するために、地域で移動の取り組みを始める際のポイントをまとめた冊子「地域で考える移動の仕組み 8STEP-START BOOK-」を使用し、またイラストや図、文字を使って議論の内容を見える化し、まとめる手法「グラフィックレコーディング」（通称“グラレコ”）も活用します。

<開催日時>

2022年12月11日（日）14時から16時50分まで

<開催場所>

福井市地域交流プラザ アオッサ（AOSSA）6階 研修室601B・C

（新型コロナやインフルエンザの感染状況に応じて、オンライン開催も検討中）

<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4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。50名程度を想定。

<タイムスケジュール>

- | | |
|-------------|--------------------------------------|
| 14:00～14:05 | 1. 開会挨拶（5分） |
| 14:05～14:30 | 2. 「移動の仕組み8STEP-START BOOK-」の紹介（25分） |
| 14:30～15:05 | 3. 福井県内での取り組み（話題提供）（35分） |
| 15:05～15:15 | －休憩－（10分） |
| 15:15～16:15 | 4. グループワーク（60分） |
| 16:15～16:45 | 5. グループ発表（30分） |
| 16:45～16:50 | 6. まとめ、閉会 |

<協力>

合同会社おでかけカンパニー 代表 福本 雅之 氏、中嶋 伸恵 氏

福井県内での取り組み（話題提供候補）

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」、⑦福井市内の福祉施設が提供する乗り合い交通 他（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、その後、グループワークをおこないます。

◇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/Fax 0776-27-8763 E-mail yoshimi@u-fukui.ac.jp

交通空白地における地域公共交通確保実践セミナー

(2022年12月11日(日) 14時から16時50分まで)

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：12/2(金))

お名前：	
団体名(あれば)：	
ご連絡先：Tel	E-mail
その他(ご質問など)：	

<会場(対面)>

福井市地域交流プラザ アオッサ(AOSSA) 6階 研修室601B・C
(福井県福井市手寄1丁目4-1)



新型コロナウイルス感染症対策のお願い

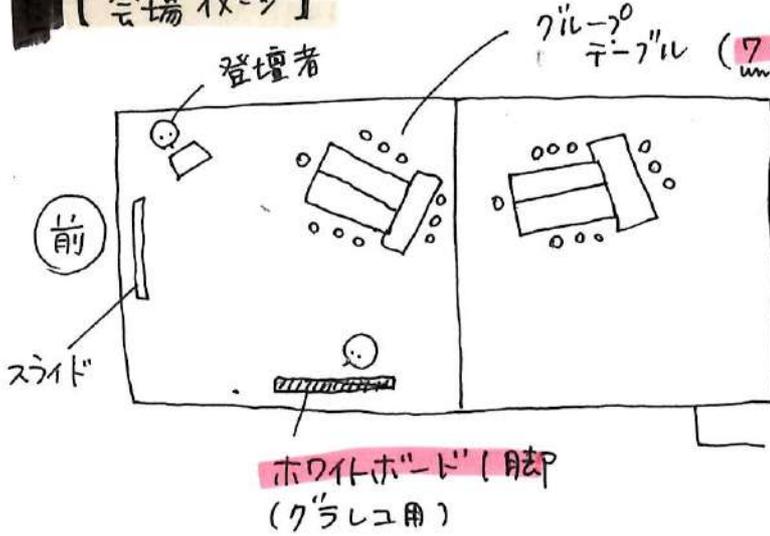
新型コロナウイルス感染症対策のため、下記のことにご協力ください。

- ・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地域公共交通確保
実践セミナー 進め方 memo

石井修室.
@Aossa 6F 601B・C

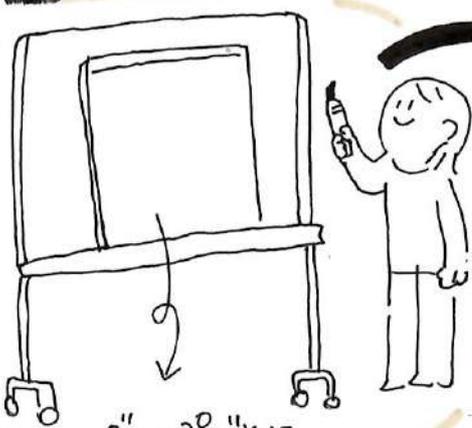
【会場レイアウト】



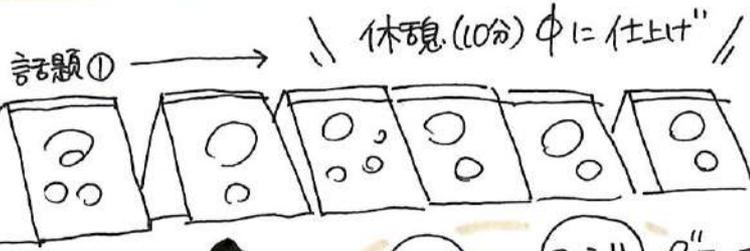
グループ
テーブル (7グループ) ... 1グループ
7人程度?

描いた
模造紙を
壁に見立てて
よいか確認

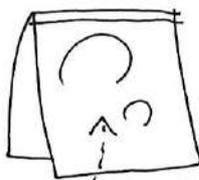
【県内の取り組み紹介】 ④ 35分



グループごとに
1つ
(ポスター
イーゼルボード)



【グループワーク】 ⑤ 60分



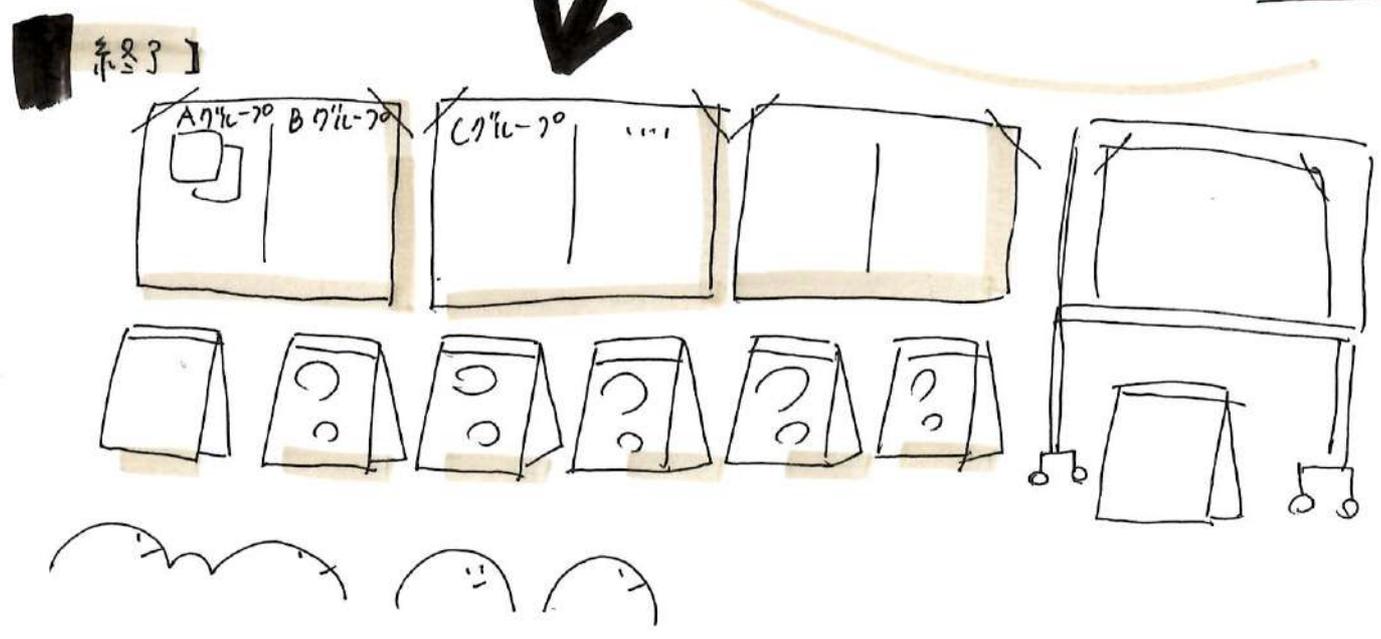
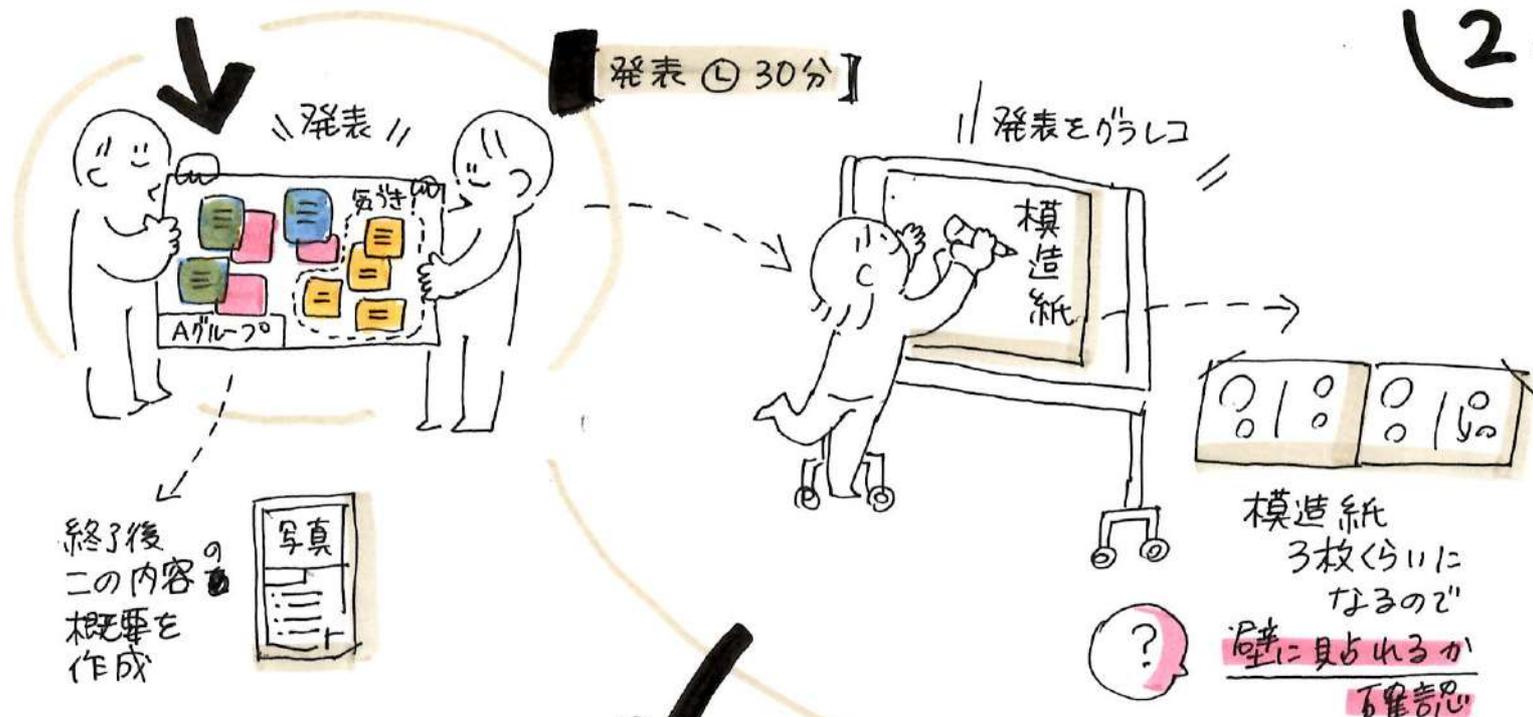
話題を見ながら
意見・質問を
ポスターに
⑤ 記入
(5分程度)

模造紙



回答を書き留めたい!! (7人)

- 7人 なるほど!! ● (ex. 地域で活かしたいと 思ったこと)
- 7人 もう詳しく知りたい 質問したいこと



【グラコ準備】 ● ホワイトボード1脚

- ☆ グラコ用の模造紙・A0類は中山島が持参。
- 話題提供のスライド(資料)は事前に提供してもらえるといい。
- ポストイットインセルパッド x グループ数

こちらで購入して郵送
請求書も渡してもOK?

【グループワーク準備】

- 模造紙 (A0) x グループ数
- フェン紙
 - 色 書いてもらう内容による
 - ※各グループ色は揃える。

☆ フェルトペン
 たくさんあるので中山島持参あり

●
 マーカー x グループ数
(なければ送ります)

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

志比北振興連絡協議会 会長 川崎 直文

～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
試走運行 ダイヤ制

令和2年4月27日(月)より
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)から
本格運行

■ 志比北・鳴鹿山鹿地区 概要



(R3.10.1現在)

	全人口(人)	65歳以上(人)	高齢化率	世帯数(世帯)
町全体	18,198	5,726	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

■ 近助タクシー運行概要

○自家用有償旅客運送（道路運送法第78条）

→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

- 【概要】：デマンド型地域交通
- 【運行日】：平日8時30分～17時00分
- 【運行対象】：志比北・鳴鹿山鹿地区住民（事前登録者）
- 【予約方法】：まちづくり株式会社ZENコネクトに予約の電話
- 【停留所】：自宅から町内指定目的地のドアツードア
- 【目的地】：町内全域の病院、スーパー、社会福祉施設、公共施設等



■ 予約して乗り合う「支え合い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コネクト）へ
 - ・電話での予約が難しい方…

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見える、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

■ 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

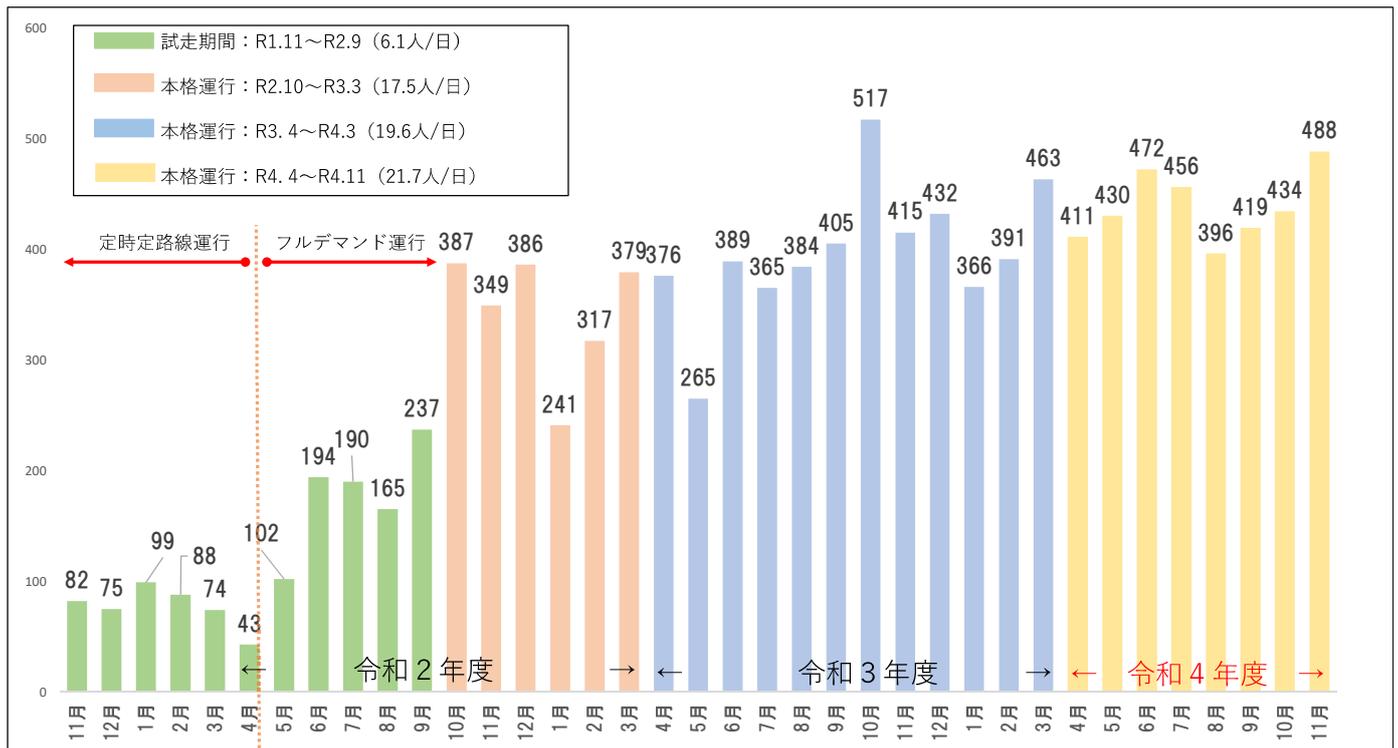
▶ 「近助タクシードライバー意見交換会」を開催（月1回）

- ・ 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

▶ 運転業務にとどまらない地域活動

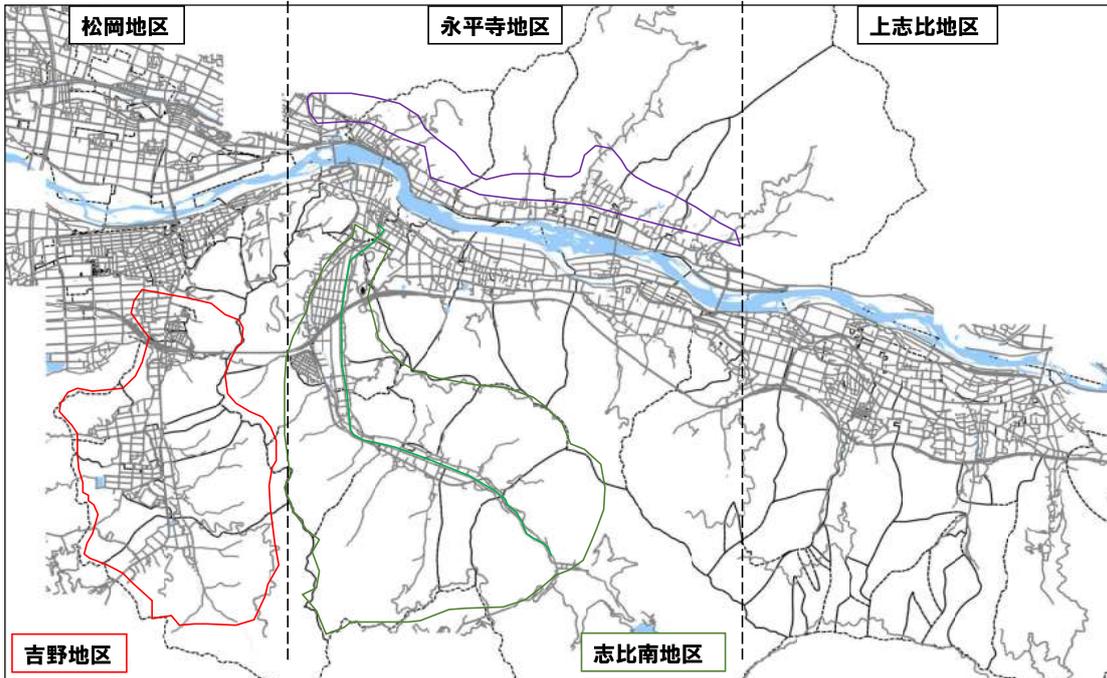


■ 近助タクシー運行実績



■ 近助タクシーの広がり

令和4年10月より 志比南地区および吉野地区においても本格運行を開始



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
2022年12月11日

© 2021 一般社団法人 地域公共交通鯖江

説明項目

1. 鯖江市で活動中の「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. 2.利用実績について(令和4年4月1日～令和4年11月30日)
3. 令和4年4月から令和4年11月までの分析(抜粋)

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き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応えていくことは、採算面からも効率的とは言えず、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)

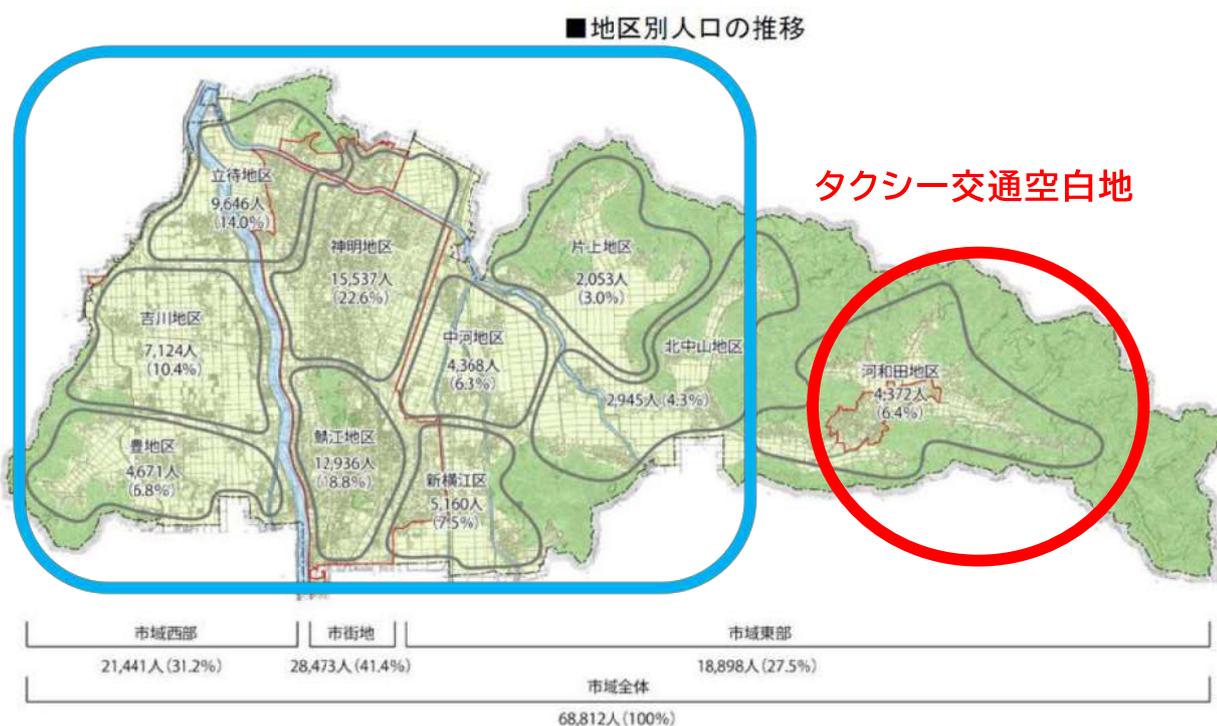
【自家用有償運送を利用する状況】

- ・時間的な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・買い物で荷物が多い等)

© 2021 一般社団法人 地域公共交通鯖江

2

1-1_b. 鯖江市と河和田地区の位置関係



© 2021 一般社団法人 地域公共交通鯖江

3

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
→9:00~21:30 (但し受付時間は8:30~17:30)
→土日祝日を休みとします。
- ▶▶ あいのりについて
→利用者に付随して1名は付添い者として取り扱います(付添い者分の料金は発生しません)
(現行では、それ以上の運行については別の予約とみなします)
- ▶▶ 料金は正規タクシー料金の6割
初乗り:1,100mまで300円 + 250m毎に50円が加算
(例) 2.5km利用したとすると、300円+(2,500-1,100)/250*50=600円
令和4年7月1日~ 河和田地区内の移動は料金定額制で片道300円
- ▶▶ 支払い方法は、原則キャッシュレス決済(チャージ方式)だが現金支払いにも対応
- ▶▶ ドライバー報酬は、利用料金の50%と設定しています

1-3. 令和4年7月からの新料金についての検証

「河和田地区内料金定額制」のご提案

河和田地区内(買い物ができる箇所は生活地区とします)について
片道の利用料金を **300円** 定額として設定しました。

河和田地区内移動固定料金制を導入するにあたり下記の検討要素があります。

▶▶ メリット

- ・利用料金が安くなり河和田地区内での利用促進に繋がる
- ・利用料金が固定化される事により分かりやすくなり利用者拡大に繋がる期待アップ
- ・河和田地区内固定料金+つつじバスとの連動により鯖江市内における毛細血管的役割が果たせる

▶▶ デメリット+課題

- ・売上の減少
→既存利用者の利用頻度増と新たな利用層の獲得によるカバーを期待
- ・利用料金減少に伴いドライバー収益も減少する(利用料金の50%がドライバー収益)
→こちらにつきましては、ドライバーへの説明を行い、理解・承諾を頂いております

© 2021 一般社団法人 地域公共交通鯖江

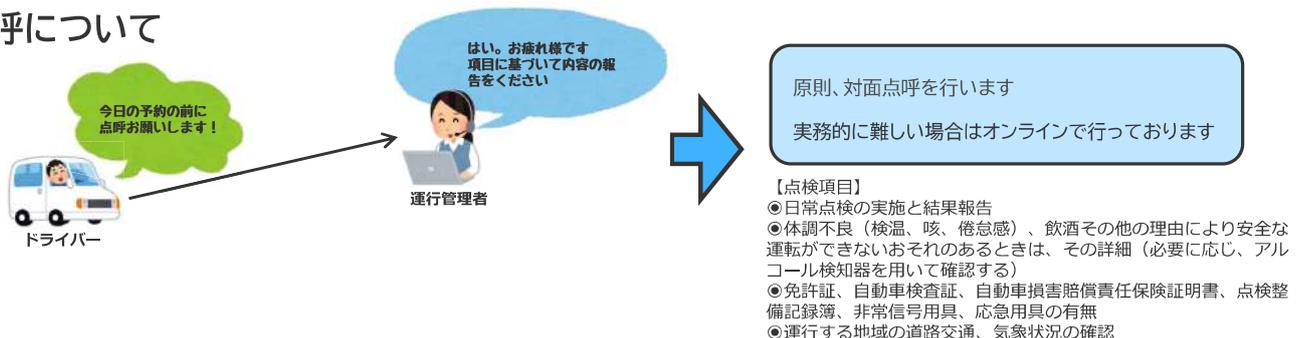
6

1-4. ドライバーについて

・現在、10名をドライバーとして有償運行を行っております

車両はドライバーに権原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

→整備管理者は、日常点検を確実に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周知徹底を図ります

・ドライバーの募集について

→運行を開始しての2年以上事故や大きなクレームもない状態で運行実績を安心材料として、直接的に複数名に声を掛けており今後も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

→現行はドライバー個人の保険加入で対応してもらいます(対人8千万、対物2百万以上を要確認)

・ドライバー講習の内容について

→講義・演習で3時間超でのプログラムで初任者講習を行います

講義内容として安全ルール等関連法令の知識に関する事・日常点検等安全安心な運行に関する基礎知識等が含まれます

© 2021 一般社団法人 地域公共交通鯖江

7

1-4. 利用者について

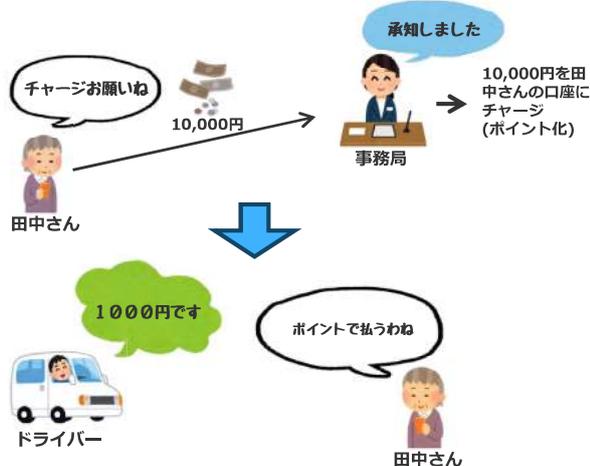
・希望したい場合の流れ

事務局に利用申込の連絡を頂けたら、事務局から申し込みのご案内を持参して説明を致します。

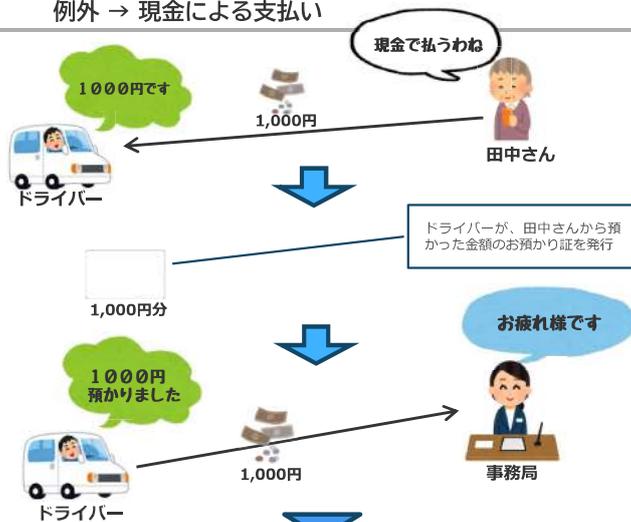
・支払い方法

原則 → チャージによる支払い

例外 → 現金による支払い



- ・田中さんは事前に10,000円をチャージ(ポイント化) → 田中さん残高10,000ポイント
- ・利用料金1,000円をポイントから支払い → 田中さん残高9,000ポイント
- ・ドライバーの口座に500ポイント、地域公共交通鯖江に500ポイント移動



- ・田中さんはドライバーに1,000円を渡す → ドライバーは1,000円を一旦預かる
- ・ドライバーが受領書を使用し1,000円分チャージ(ポイント化) → 田中さん残高1,000ポイントになりそれで利用料金を支払う
- ・ドライバーが、預かった1,000円を事務局に持って行く

© 2021 一般社団法人 地域公共交通鯖江

8

2. 利用実績について(令和4年4月1日~令和4年11月30日)

令和4年4月1日から令和4年11月30日の期間内での大きなアクション

- ・2022年7月1日から利用料を河和田地区内定額制導入

利用実績

期間	2022年4月1日	2022年11月30日
利用登録者	43名	174名
ドライバー	9名	10名

- ・運行回数 163回 (11/30日現在)
- ・利用目的 通院(74回)・新型コロナワクチン接種の為の移動(12回)
郵便局(10回)・美容院(4回)・買い物(18回)・娯楽(32回)・その他(13回)
- ・河和田内運行 163回の内、118回(72.3%)

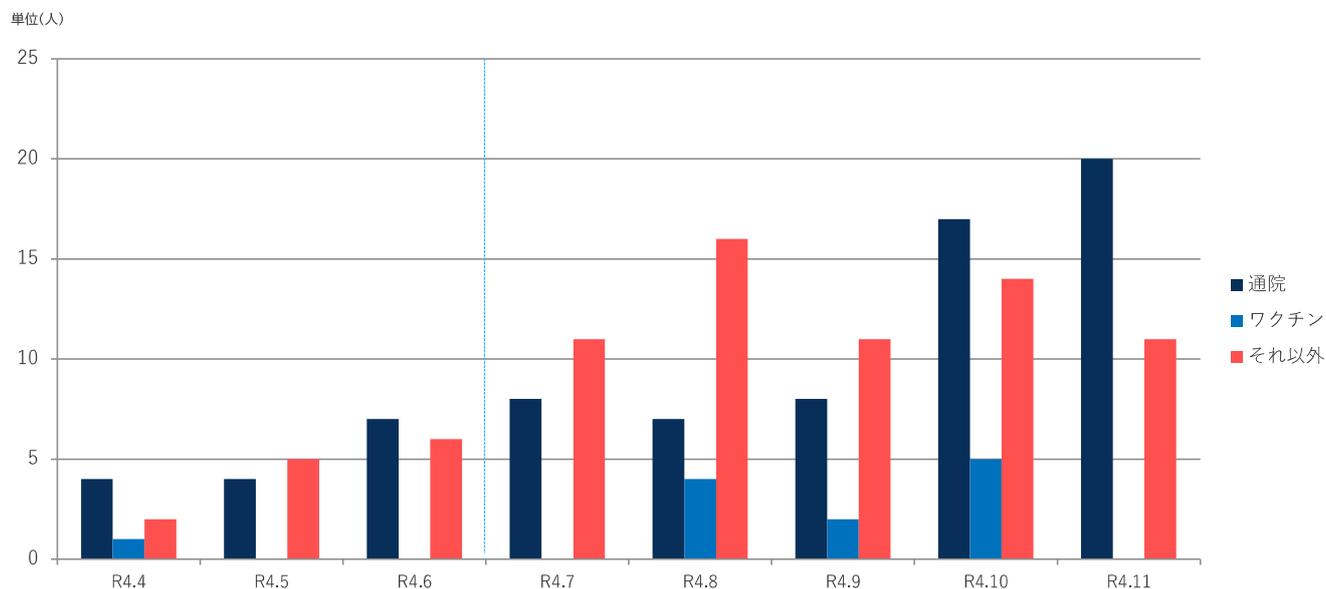
© 2021 一般社団法人 地域公共交通鯖江

9

3. 令和4年4月から令和4年11月までの分析

利用目的

通院, ワクチン接種, その他 (買い物, 美容院, 郵便局, コンビニ, 娯楽, 他)

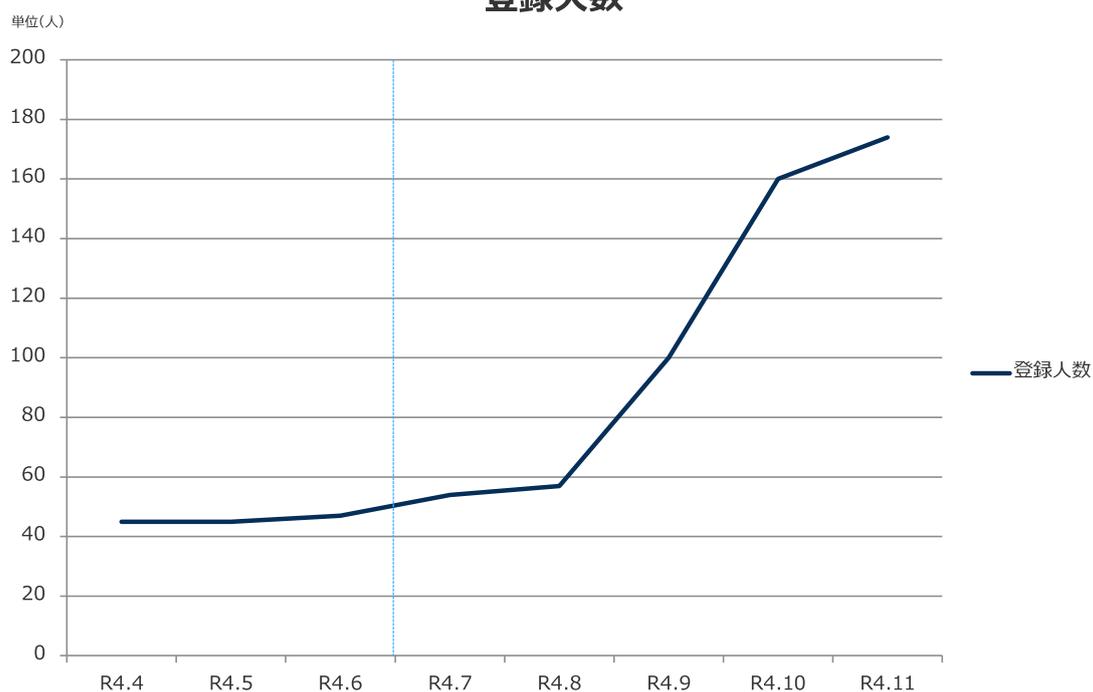


© 2021 一般社団法人 地域公共交通鯖江

10

3. 令和4年4月から令和4年11月までの分析

登録人数



© 2021 一般社団法人 地域公共交通鯖江

11

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

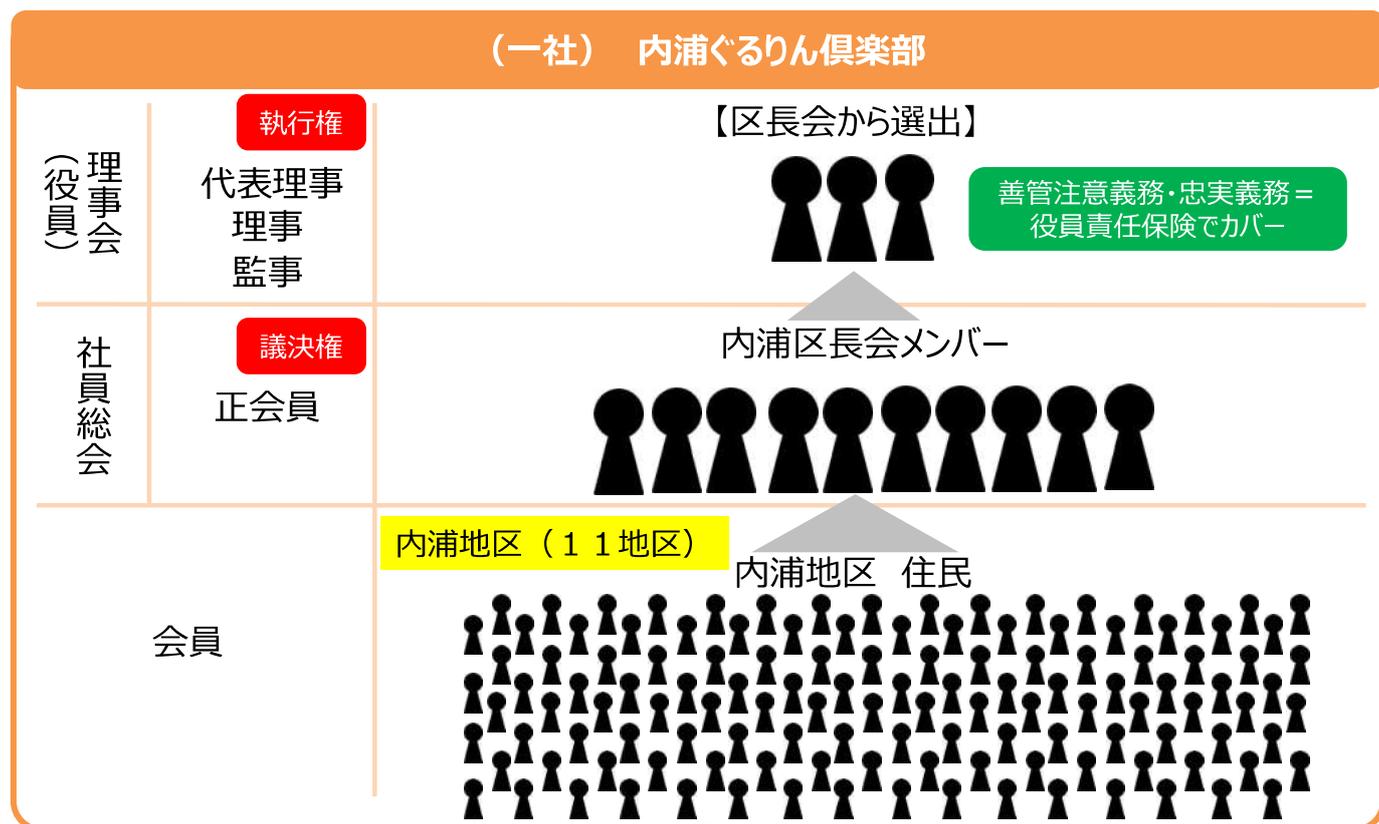


(一社) 内浦ぐるりん倶楽部

1

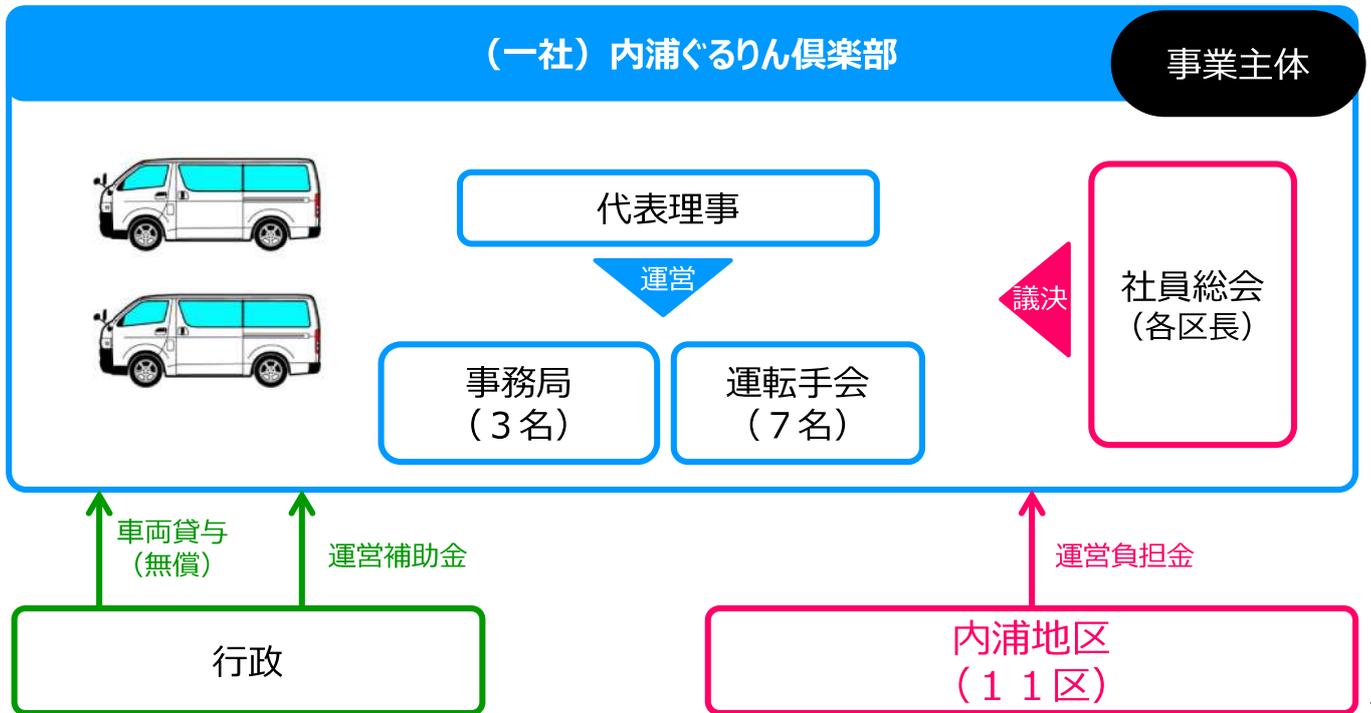
1. (一社) 内浦ぐるりん倶楽部の組織について

□組織構成



2. 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交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に万全を期すためにも、車内での金銭收受行為は行わず、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）



3. 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。



4. 運行内容について

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

	運行日時	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変更) ● 7時40分～ 15時48分	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
ささと買い物号	毎週、木・土曜日 (各週交互) ● 9時40分～ 14時49分	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」駐車場停車

※2 「五条」は、「五条通の敷島通交差点と朝日通交差点の間、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、ご親族の方が帰省される際などにも、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。

5

5. 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



6. 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。
- 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。
- 運営側の事務局・運転手は、主に地元男性が担っているが、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た。
- 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た。

7

7. 内浦小中学校 総合学習での取り組み

Our hometown UCHIURA
高浜町立内浦中学校

来てミナレ内浦
【内容】
受け付け
チケット販売 ・接客
野菜売り
野菜・内浦の特産品
かき水売り
内浦の特産品

内浦くるりバス
内浦地区の交通の不便さを助けるため、行政と地区との協力が実現したものです。
＜みんなが協力して＞
バスを運行し、色んな人に乗ってもらいました。
乗客さんや運転手さんにインタビューしました。
感想 地域の人と協力しながら、たくさんの人に内浦を知ってもらえるのが嬉しかったです。これからはもっと乗ってほしいです。

乗客さん
Q&A
Q 乗客さんにはどうですか？
A 乗客さんにはどうですか？
Q 乗客さんにはどうですか？
A 乗客さんにはどうですか？

運転手さん
Q&A
Q 運転手さんにはどうですか？
A 運転手さんにはどうですか？
Q 運転手さんにはどうですか？
A 運転手さんにはどうですか？

実行：福井県教育庁生涯学習課
作成：福井県立北郷小学校・北井町立大島小学校
福井県立北郷小学校・福井町立内浦中学校
福井県教育庁生涯学習課
〒930-8500 福井県福井市 1-21-1
TEL: 0776-25-0575 FAX: 0776-204671

2020年9月30日(水)発行
マスケット完成 「ぐるりん倶楽部」に取材
内浦の困り感解決！
ぐるりんバス
内浦の困り感解決！
ぐるりんバス
内浦の困り感解決！
ぐるりんバス

私たちが中学二年生は、学校休業中の期間、ぐるりんバスの運行状況を知るため、ぐるりん倶楽部の大浦公民館の谷部さんに取材しました。新型コロナウイルスの影響により、オンライン通信アプリZOOMを使っての取材となりました。
この期間の乗車人数や、コロナ対策のことをお聞きしました。その後、自分たちでぐるりんバスの周知方法について話し合い、私たちが取材したことや提案などを掲載した新聞を作成し、地域のみなさんに配布することになりました。
地域のみなさんの要望で始まったぐるりんバスです。多くの人に利用してもらうことで、長く続いてほしいです。ぐるりん倶楽部のみなさんの思いが強く伝わりました。

谷部さんへの取材
私たちが中学二年生は、学校休業中の期間、ぐるりんバスの運行状況を知るため、ぐるりん倶楽部の大浦公民館の谷部さんに取材しました。新型コロナウイルスの影響により、オンライン通信アプリZOOMを使っての取材となりました。
この期間の乗車人数や、コロナ対策のことをお聞きしました。その後、自分たちでぐるりんバスの周知方法について話し合い、私たちが取材したことや提案などを掲載した新聞を作成し、地域のみなさんに配布することになりました。

8. 共助型交通実践にあたり

①工夫していること

- 住民ニーズを把握するため、対象区域の住民にアンケートを実施。
⇒できる限り早く住民ニーズに合致した運行へ

②苦勞したこと、心配や困っていること

- 区域が県境を越えての運行であることで、当町と京都府舞鶴市の公共交通会議双方にて承認をいただく必要があった。
- 当初は地区の中でも運行が必要な区とそうでない区があった。そのような中、丁寧な説明を行い実現に至った。

③今後の展望

- 内浦ぐるりんバスの活動をしっかりと住民にアピールし、利用されたことのない方にまずは乗車をしていただきたい。
(新規利用者の獲得)

④後に続く団体へのアドバイスなど

- しっかりと住民に認知していただき、持続可能な組織運営を！

9

9. 乗車実績

元年度	上瀬線	神野浦線	音海線	買い物号	月別計
10月	44	16	39	62	161
11月	39	28	22	65	154
12月	54	20	22	46	142
1月	45	31	23	35	134
2月	51	38	16	26	131
3月	43	23	26	43	135
計	276	156	148	277	857

令和2年度	上瀬線	神野浦線	音海線	買い物号	月別計
4月	29	13	8	28	78
5月	33	6	6	21	66
6月	30	18	16	40	104
7月	46	16	14	26	102
8月	23	18	4	22	67
9月	36	11	12	44	103
10月	50	18	13	50	131
11月	40	16	3	39	98
12月	38	16	12	41	107
1月	29	9	12	34	84
2月	34	16	14	20	84
3月	61	16	21	39	137
計	449	173	135	404	1161

令和3年度	上瀬線	神野浦線	音海線	買い物号	月別計	
4月	63	19	18	60	160	
5月	28	9	10	35	82	
6月	51	27	14	42	134	
				上瀬線	音海・神野浦線	
7月	54	18	30	10	35	147
8月	46	19	14	9	13	101
9月	38	23	27	12	26	126
10月	39	31	32	25	31	158
11月	56	16	35	17	34	158
12月	49	19	35	7	20	130
1月	52	16	21	11	21	121
2月	54	15	28	26	8	131
3月	51	36	30	12	4	133
計	581	248	294	266	192	1581

【参考】※令和4年4月1日現在
 ・内浦地区人口 603人 (内65歳以上 289人)
 ・高齢化率 47.92%

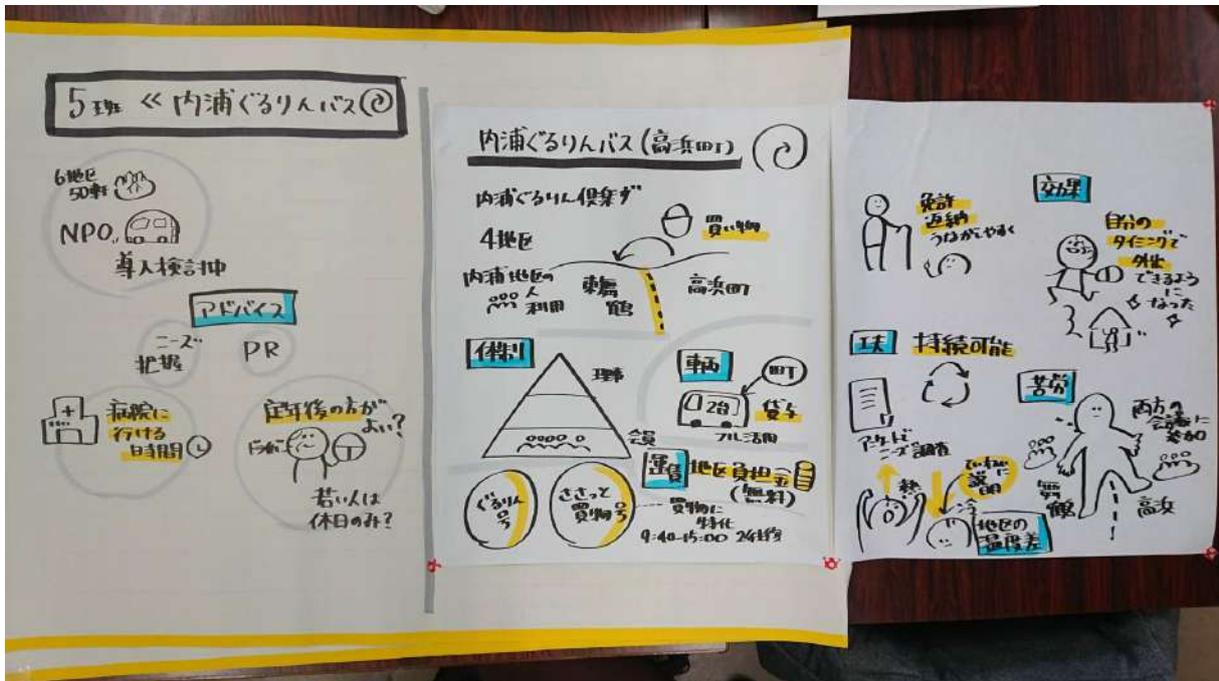
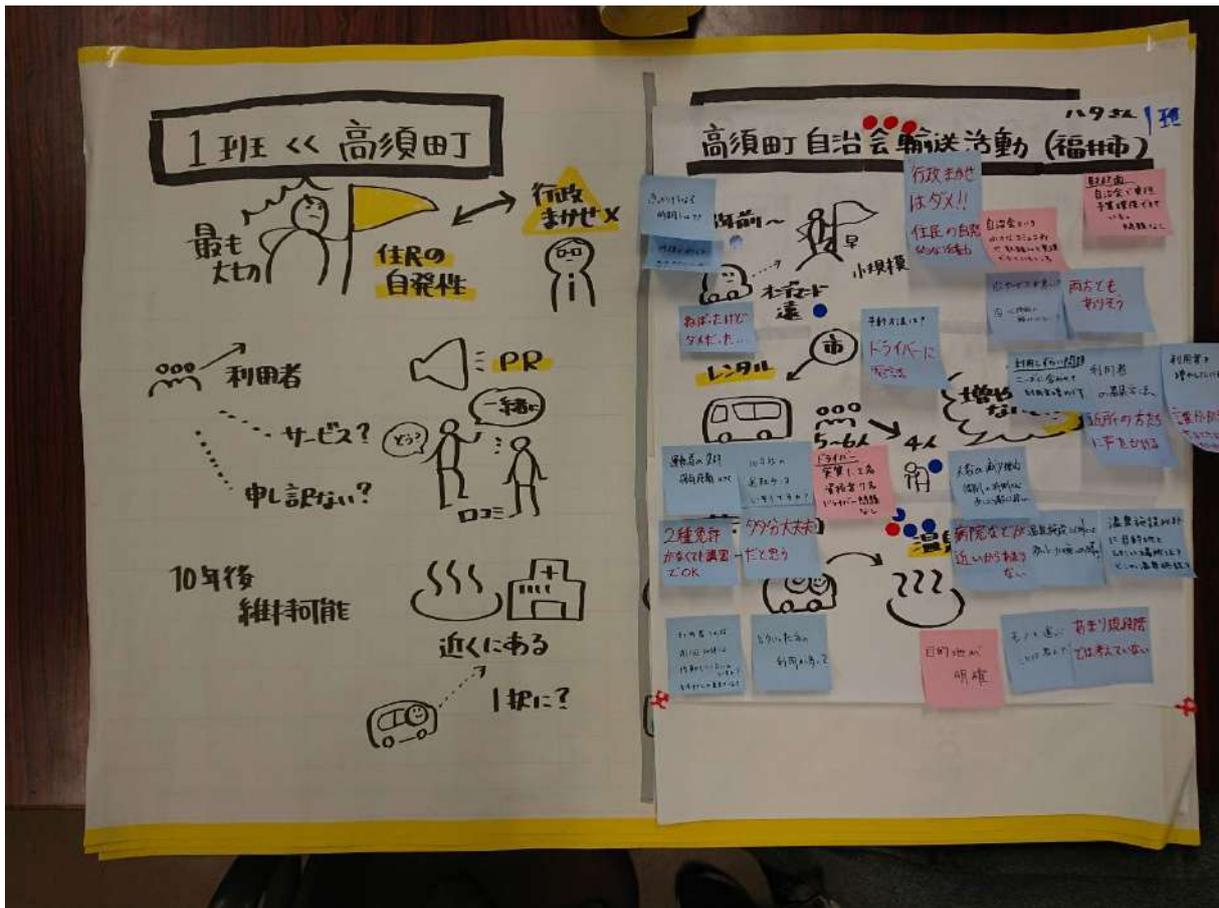




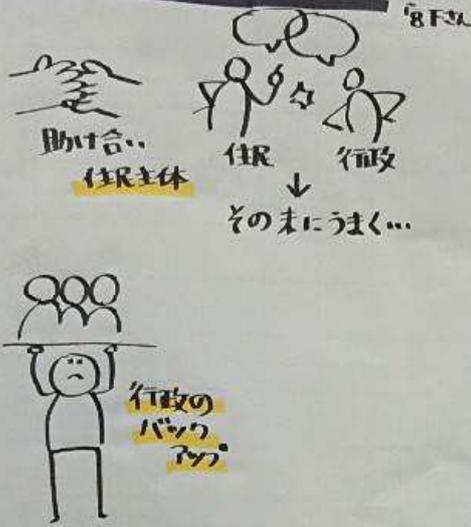
ご清聴ありがとうございました。



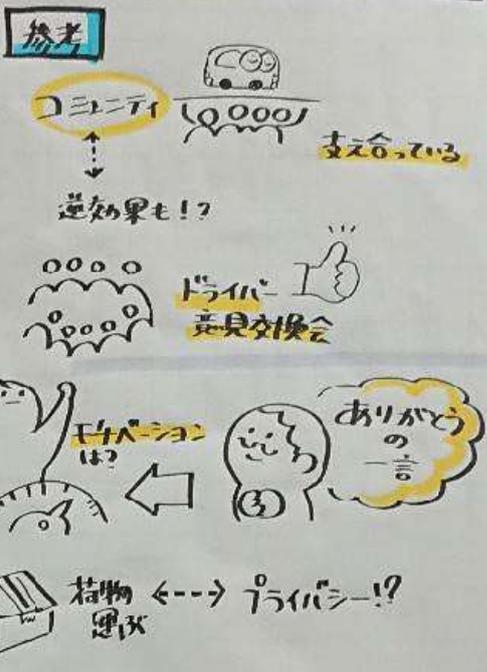




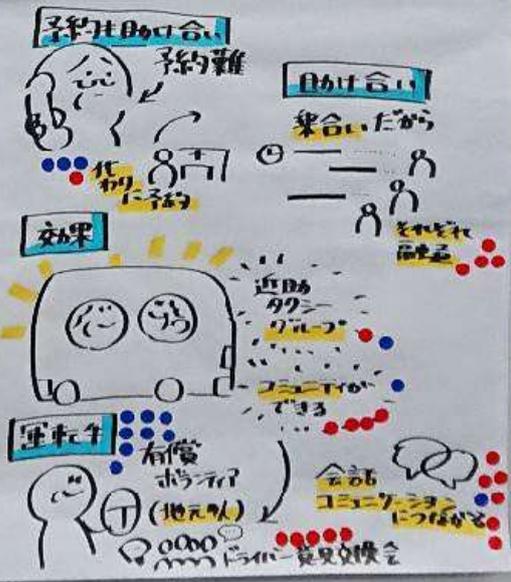
2班 《近助タクシー》



4班 《近助タクシー》



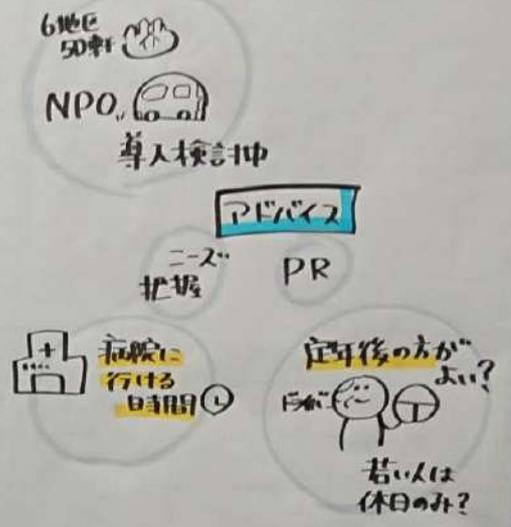
近助タクシー (永平寺町)



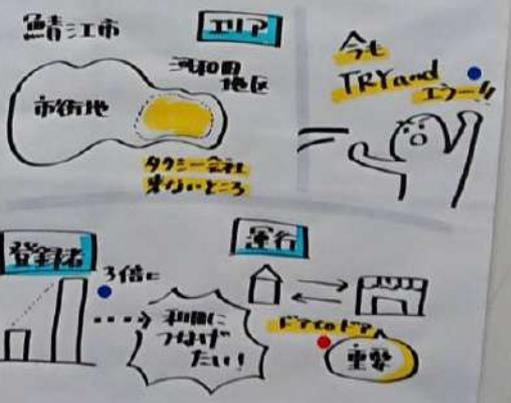
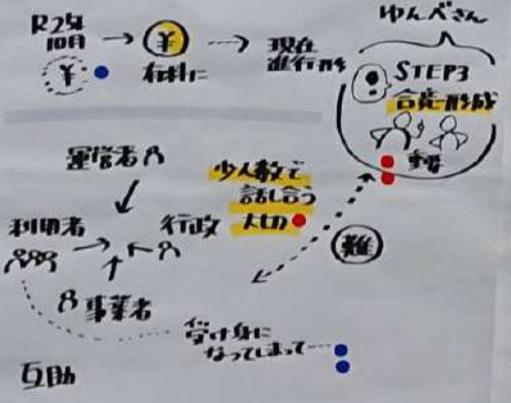
3班 << ちよぽう交通



5班 << 内浦ぐるりんバス②



河和田地区 ちよぽう交通 (魚清江市)



交通空白地における地域公共交通確保実践セミナー グループワーク資料(1班)

議論テーマ：高須町自治会輸送活動

日時：2022年12月11日(日) 15:15~16:15

場所：福井市地域交流プラザ アオッサ(AOSSA) 6階 研修室 601B・C

グループワークの概要：話題提供で出してもらった事例をテーマに青文字で「もう少し聞きたいと思ったこと、疑問に感じて質問したいと思ったこと」、赤文字で「参考になったと思う内容、マネしたいと感じた内容」を記入してもらい、それについて議論する。

「もう少し聞きたいと思ったこと、疑問に感じて質問したいと思ったこと」

<運行開始前>

- 行政に対して乗り合いタクシーを運行して欲しいと粘らなかったのか？
 - ・ 粘ったが市役所からは良い返事がもらえなかった

- 運行のきっかけは？
 - ・ 市役所からマイクロバスを貸し出すから住民で運行しないかと話をもらったことと、困るのは高齢者のため、まずは始めてみようと思ったことがきっかけ
 - ・ 行政まかせにしているだけではなく、自分たちでできることはやっていき、どうしても難しい場合は相談することが大事

<運行状況>

- 費用面について詳しく
 - ・ ガソリン代等は住民側で負担
 - ・ ドライバーはボランティアとして活動
 - ・ 料金はバスの倍となる500円を払っていただき、その一部をドライバーへの謝礼として充てている。

- 利用者は本当に4人しかいないのか？
 - ・ 潜在的にいると思われる。
 - どうしたら潜在的利用者に利用してもらえるか模索していくことが現状の課題

- 利用者の発掘は難しいか？
 - ・ 隣近所に声掛けをしたりすれば、難しいわけではない。

- 予約方法について
 - ・ 自治会ではなく、運転手に電話することで予約する。
 - ・ 運転手は実質3人くらいで運行

- 希望の時間通り利用できそうだから便利だと思うが、そうではないのか？
 - ・ 一人のために運行するのはあまりにも効率が悪いので、できるだけ調整してまとめて乗ってほしいが、難しい。
 - ・ 一人で利用する場合はチケットを2枚使ってもらえる場合もある。

- 利用者はまとまって移動しているのか？
 - ・ 毎週木曜日の通院は必ずまとまって移動している。
 運行エリア外だが、市役所に申請を出すことで高齢者が集まってあわら温泉などに行く場合もあった。

- 利用者を増やさないと維持していくのは難しいのか？
 - ・ 利用者から500円をいただき、ドライバーに1000円の謝礼を払うため、一人のみで利用されると赤字なる。
 自治会からの補助金（5万～10万）がないと厳しい。

- 10年後の運転手はいそうなのか？
 - ・ 限界集落のため分からないが、いると思う。

- 2種免許がなくても問題ないのか？
 - ・ 講習を一度受ければ問題ない

- 利用者の減少理由や個別の特例的な使い方があったら教えてほしい。
 - ・ 研修で勝山に出かけるときに市役所に申請を出して運行した。
 - ・ 町内で交流やイベントがあるときに過去に運行
 - ・ 市役所からはまちおこしなどにはどんどん使ってほしいと言われた。

- 利用者は週1回以外移動していないのか？
 - ・ 通院も大事だが、買い物を目的として始めた。しかし、ハーツ便等の移動販売が週2回来るようになり、出かけることがなくなった。
 - ・ 年に数回ほどは銀行や市役所に行きたいという場合があるため、週1回以上移動することはある。

- 温泉施設以外に多いところはないのか？
 - ・ すかっとランド等に向かうことは可能だが、利用者からそのような声はあがらない。

- 利用者が増えないのはサービス面が悪いのか？心理的に頼みづらいのか？
 - ・ 両方ともありそうだが、町内からの視線が気になり、使いづらいのではないかと思う。

- モノを運んで運行するという事は考えたのか？
 - ・ あまり現段階では考えていない。

「参考になったと思う内容、マネしたいと感じた内容」

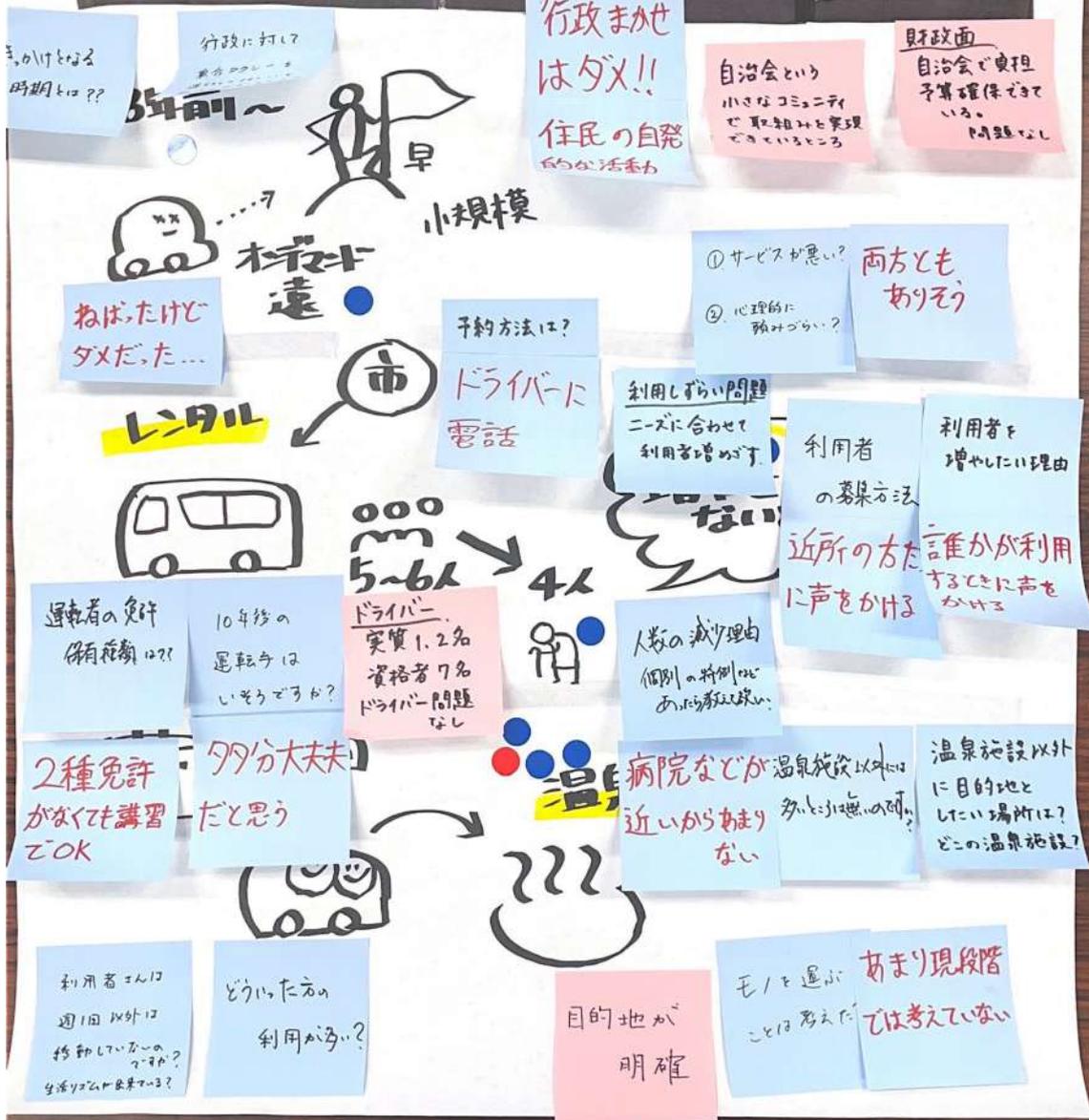
<運営面>

- ・ 自治会という小さなコミュニティで取り組みが実現できている点
- ・ 財政面に関しても自治会で負担し、予算確保できている点

<運行面>

- ・ ドライバーが実質 1、2 名でも資格者が 7 人いるため、現状ドライバー不足などの問題はない点
- ・ 目的地が明確な点

高須町自治会輸送活動 (福井市)



交通空白地における地域公共交通確保実践セミナー グループワーク資料(2班)

議論テーマ：永平寺近所タクシー

日時：2022年12月11日(日) 15:15~16:15

場所：福井市地域交流プラザ アオッサ(AOSSA) 6階 研修室 601B・C

グループワークの概要：話題提供で出してもらった事例をテーマに青文字で「もう少し聞きたいと思ったこと、疑問に感じて質問したいと思ったこと」、赤文字で「参考になったと思う内容、マネしたいと感じた内容」を記入してもらい、それについて議論する。

「もう少し聞きたいと思ったこと、疑問に感じて質問したいと思ったこと」

<運行形態>

運行形態は？

- ・ 平日8:00~17:00までの運行、ニーズが少ないため土日の運行はなし
- ・ 事前登録、事前予約制
- ・ 高齢者のアプリ利用が難しいため TEL 予約のみ

<ドライバー>

運転手への手当てについて

- ・ 時給890円、1日当たり2人体制で行っている。
- ・ 月4~5回程度の出勤

運転手確保のための行動

- ・ キーパーソンからの声掛けや地域住民の協力で集めている

<利用実態>

乗り合いはどうやって増やしたのか

- ・ そもそも乗り合いを嫌がる人が少なく、乗り合いの割合は約50%

利用実態はどうなっているか(時間帯・年齢層・人数)

- ・ 実利用は50人程度で80歳以上の高齢者が多い

急な利用はどう対応するか

- ・ あまりないが対応している

介護が必要な人への対応

- ・ 一人で乗り降りできる人限定にしている
- ・ 多少の手伝いはすることがある

<住民意識>

- 地域の住民たちは近所タクシーを残そうという意識はあるのか
 - ・ 使った人が他の人を呼び込むような口コミでの利用は増えている
 - ・ 地元の人自らが声掛けをして利用を増やしている

<住民の理解度>

- タクシーと誤解する人はいるか
 - ・ 介護タクシーと誤解している人はいる
 - ・ タクシーのような使い方をしたがる人がいる
- 乗り合いという形態に満足しているのか
 - ・ 乗り合いに不満は少なく満足して利用している

<予約システム>

- 予約の助け合いとは具体的になにか
 - ・ 携帯を持っていない人のために個人病院から代理予約をしている

「参考になったと思う内容、マネしたいと感じた内容」

<運営面>

- ・ 避難訓練と連動している点
- ・ 地元住民の規模感に合わせた運行形態がとられている
- ・ 地元有志がドライバーを勤めている点
- ・ ドア to ドアで運行している点

<コミュニティ>

- ・ 会話コミュニケーションによる新しいコミュニティが形成されている点
- ・ 利用者同士が支えあいをしている点

「近所タクシーの課題」

- ・ 様々な利用者がいるためその人達への対応が難しい(無理なお願いをする人等)
- ・ 地域主体で進めてほしい行政側と手伝ってほしい住民側での意見のすり合わせが難しい

運行形態

- 運行距離 (距離)について
 - 土日の運行態は別ですか?
 - 登録(会員) → 免状利用は?
 - 利用料?
- 平日 8:30~17:00
→ 住民主体の運行 (チケット制乗車)
土日運行の要望①
平日の病院利用が
今後②も③④に
合わせ運行
① ② ③ ④
あまりない
りせ
対応してる
⑤
回数
⑥
定期券
- 事前登録 事前予約制
 - TEL予約のみ → 利用者が高齢者 = アプリ使わない

運転手

- 運転手 (ドライバー)
 - 運転手さん確保のために
- ドライバー 町の会計年度職員 2900/M
ドライバー 2人/日 体制 (1人平日)
9人/月 体制
1人あたり 4~5回/日 乗車
 - 地元有志 キーパーソンからの声かけ
みんなの協力

意識

- 地域住民の協力を活用して
強さの意識
は何かあるか?
- PR
言或走 (日平均) 3~4人のとき...
↓
運行形態を「シェア」 = ツアー
作った人が他の人を呼ぶ = コミュニティ
利用者増
- 自体がPRしたというより
地元の人たちの声かけ。地域が動く

参考になる・したい

- 避難避難対策
の連携は
いいですね!
 - 地元有志
ドライバーE
つとめる
 - 地域住民の
人数(規模)に
応じた運行形態
 - ドアポア
 - ドライバー
お疲れ!
- 会話コミュニティ
(はな) 新しい
コミュニティ
- 地域
づくり①

予約

2期5

- 病院協力
ハードル高
 - 予約の助け合い
について
- 乗り合いは嫌がらない (50%乗合い)
 - ケ-タイがない人 → 個人病院の代理予約 (病院から提案!)

利用実態

- 乗り合いはいつ
やって乗せた
のか?
 - 朝夕の予約制の
利用者には?
若者?
高齢者?
- 実利用 - 50人 (80才~高齢者①小学生)
 - お客さん どうし誘いあって利用 (乗り合い) ↓
利用の半分くらいは
乗り合い!

本理解度

- 「タクシー」とは解
する人が多いけれど
その詳細と仕組み
を知らない人が
多い
 - 乗り合いでコミュニティ
の意識を高めたい
というから、お客さん
が「タクシー」で乗る
のは不便なのかな?
- 介護タクシーと関連認識している
 - タクシーみたいな使い方と使ってる人も...
- 利用者も
支えあい
お互いに助け合う

その他のサービスとの違い

- 若干介護
の高齢者
者や障がい
にのり
- 1人で乗り降りできる人限定
- 荷物の積みおろしは手伝う

課題 (過去 → 現在)

- いろいろな利用者の対応が大変 → 不公平感 (無理なお願いすけ etc)
- 地域主体 vs 行政の役割

交通空白地における地域公共交通確保実践セミナー グループワーク資料(3班)

議論テーマ：ちょいボラ交通

日時：2022年12月11日(日) 15:15~16:15

場所：福井市地域交流プラザ アオッサ(AOSSA) 6階 研修室 601B・C

グループワークの概要：話題提供で出してもらった事例をテーマに青文字で「もう少し聞きたいと思ったこと、疑問に感じて質問したいと思ったこと」、赤文字で「参考になったと思う内容、マネしたいと感じた内容」を記入してもらい、それについて議論する。

「もう少し聞きたいと思ったこと、疑問に感じて質問したいと思ったこと」

<運営方法>

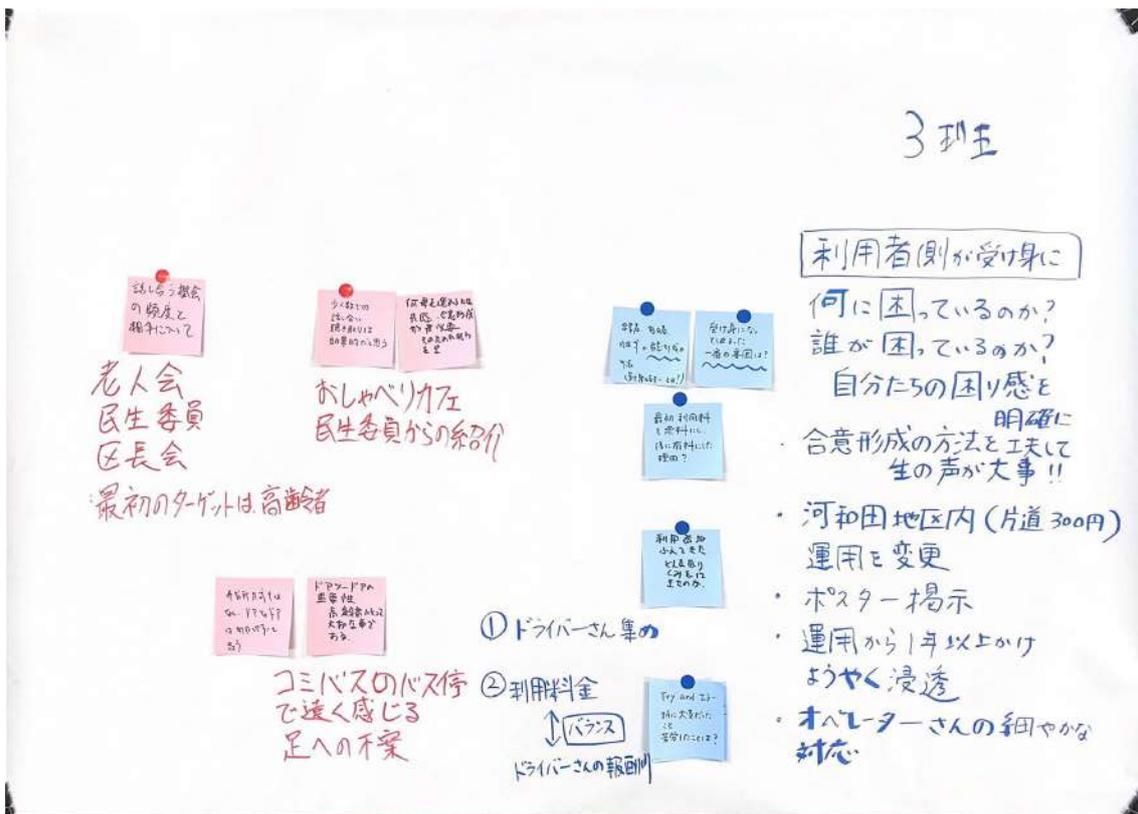
- 利用者を増やすために取り組みにきたのか？
 - ・ 河和田地区内の移動料金を300円に固定にしたことが利用増につながった要因として大きい
 - ・ オペレーターとしての対応をずっと続けていてちょいボラ交通自体の信頼度が上がってきた
 - ・ ちょいボラ交通の周知を増やすための定期的な活動
- 運営者、利用者、行政等の合意形成の手法（受け身になるとは？）
 - ・ 必要か必要じゃないかという利用者の意見をしっかりと拾うことが重要
 - ・ 相手の意見を聞くだけで自分の意見がなかなか出てこない受け身の状態がある
- 受け身になってしまった一番の要因は？
 - ・ もっと少人数の集まりを増やすことによって、意見しやすい環境をつくれば改善される可能性がある
- 特に大変だったこと苦勞したことはなにか
 - ・ ドライバーが集まるかどうかの不安、頼むことへの遠慮

<ちょいボラでの取り組み>

- ちょいボラがうまくいった要因は？
 - ・ 何に困っているのか、だれが困っているのかという意見を明確にすること
 - ・ 合意形成の方法を工夫して生の声を大事にすること
 - ・ ポスター掲示
 - ・ オペレーターさんの細やかな対応
- どのように認知を増やしたか
 - ・ 運用から一年以上かけてようやく浸透した

「参考になったと思う内容、マネしたいと感じた内容」

- ・ 老人会、民生委員、区長会等、最初のターゲットは高齢者にして認知を広げていったこと
- ・ 少人数での話し合う機会をつくることは効果的だと思う。何事を進めるにも共感、合意形成が必要なためその努力は欠かせない
- ・ ドア to ドアの重要性



交通空白地における地域公共交通確保実践セミナー グループワーク資料(4班)

議論テーマ：永平寺近助タクシー

日時：2022年12月11日(日) 15:15~16:15

場所：福井市地域交流プラザ アオッサ(AOSSA) 6階 研修室 601B・C

グループワークの概要：話題提供で出してもらった事例をテーマに青文字で「もう少し聞きたいと思ったこと、疑問に感じて質問したいと思ったこと」、赤文字で「参考になったと思う内容、マネしたいと感じた内容」を記入してもらい、それについて議論する。

「もう少し聞きたいと思ったこと、疑問に感じて質問したいと思ったこと」

<運行形態>

介護が必要な人は利用可能か

- ・ 事業始めから前提として「近助タクシーは介護タクシーではない」「ドライバーは乗り降りの手伝いをしない」としている
- ・ ドライバーが支えて怪我をしたら責任問題が生じる
- ・ ドライバーも住民であり、ルールとしてはダメだが、人間として支えてあげたい

ドア to ドアが定着するまでにどれくらいかかったか

- ・ 徐々に定着していった
- ・ 「ドア to ドア」は地域が求める姿

土日祝の運休

- ・ 運行してほしいとの声はある

ダイヤフリーの時間調節、コースを決める人

- ・ 定時からフリーにしたことで利用者増加
- ・ ドライバーとは別で、何人かで作業している
- ・ 指定時間に間に合わない場合もあるが、毎月の会議で話し合い修正している
- ・ 時には順路の関係で利用者に許しをもらい送る順番が前後するが、利用者間で「受験頑張る」のようにつながりができる良さもある

過去に事故はあったか

- ・ ちょっとした接触のみ
- ・ 車両は永平寺町のもので保険も加入している
- ・ 大きい事故を起こした時が怖い

<ドライバー>

ドライバーのモチベーションを保つ方法

- ・ 利用者から「ありがとう」の一言（『地域の支え合いによる交通事例集』 p17 記載）
- ・ 人を運ぶのではなく、人と人を繋げて幸せを繋ぐのが大事
- ・ 6人乗りバスは多くも少なくもない絶妙な空間で、この距離感がよい

□年齢

- ・ 60代後半～70代半ば

□成り手はいるか

- ・ 地元のドライバーをゼロにしたいが確保が難しい
- ・ 募集しても来ないため、ドライバー自身が呼びかけしている
- ・ その場でokしてくれても、奥さんや家族が反対する人もいる
- ・ 若い人になってもらいたい、切り口が分からない

□ドライバーの調節、講習、免許

- ・ 年に1回辞令で永平寺町から更新している
- ・ 1日だけ講習をしている
- ・ 二種免許を持っている人はいない

<その他>

□料金（高い or 安い）

- ・ 途中から有料になったが利用者増加、有料でも使いたいとの声があった
- ・ 定期券は多少お安くなり、定期券を買ったなら使いたいと利用を促している
- ・ 定期券のように何回も利用してもらえらる仕組みは、引きこもり防止にもなる

□他のサービス その1：荷物の輸送

- ・ 個人情報積んでいるため、利用者が同乗中には運べない

他のサービス その2：弁当の輸送

- ・ 温度管理等、運転手と別でスタッフが乗っている
- ・ このサービスを続けるのは難しい
 - ☆ 様々なサービスをやりすぎると、今のスタッフでは厳しい
 - ☆ 事業入口で持続できることを調節し、理想を求めすぎないことも大切

□コミュニティが強くなりすぎると新たな人が輪に入りづらそう

「参考になったと思う内容、マネしたいと感じた内容」

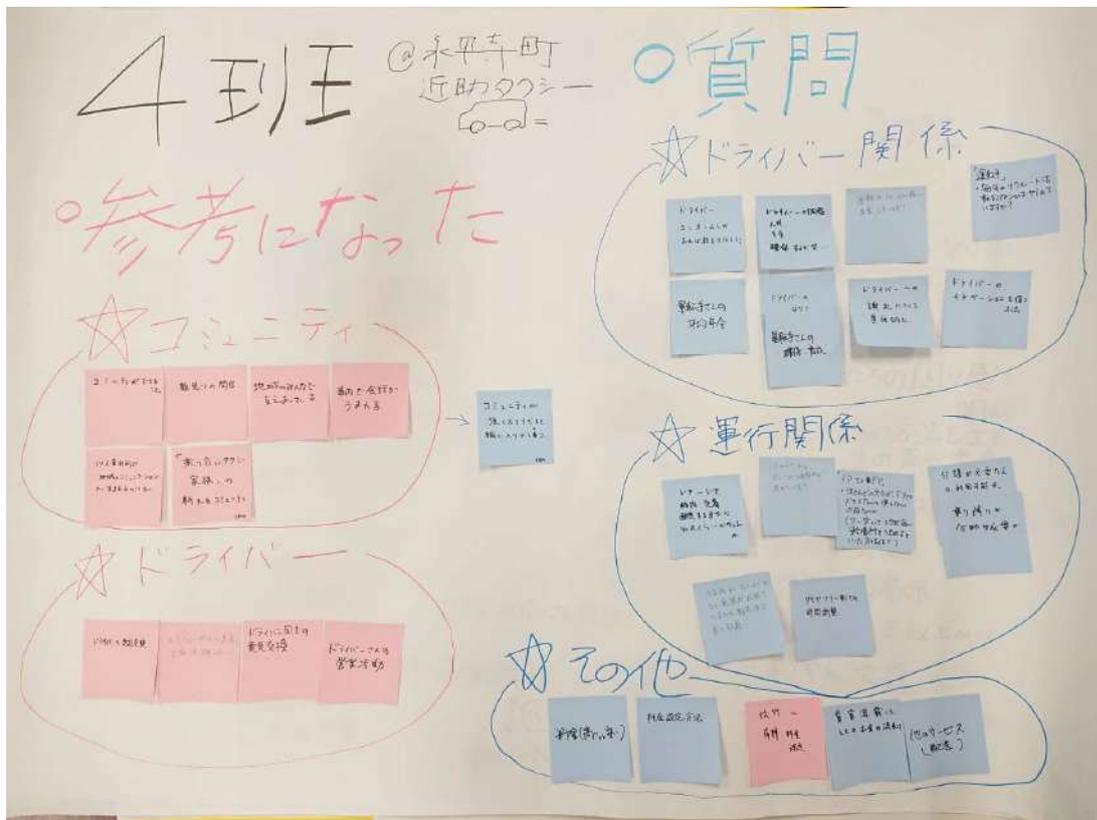
<コミュニティ>

- ・ ドライバーと利用者の顔見知りな関係
- ・ 地域みんなで支え合っている
- ・ 車内で会話が生まれる

- ・ 『乗合タクシー家族』の新たなコミュニティ

<ドライバー>

- ・ ドライバー間の意見交換が活発
- ・ 利用者や新たなドライバー勧誘などの営業活動



3. 鯖江市河和田地区における地域活動参加者を対象とした
モビリティ・マネジメント（ちょいボラ交通利用者評価に
基づく資料提供による利用意向変化調査）

ちょいボラ交通をご利用の方へのヒアリング内容

Q1. 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手押し車を使えば歩行できる |
| <input type="checkbox"/> ④周囲の人の手を借りれば歩行できる | <input type="checkbox"/> ⑤車椅子に乗れば外出できる | |

Q2. 外出頻度はどのくらいですか？

ちょいボラ交通を利用し始める前	
利用し始めた後	

Q3.現在のちょいボラ交通の利用状況をお答えください。

主な利用目的は何ですか？具体的な行先は？	
利用きっかけは何ですか？動機は？	

Q4.ちょいボラ交通を利用し始める前、移動手段は何？ちょいボラ交通を利用するまでの移動手段の推移？

--

Q5.ちょいボラ交通を利用し始める前、運転免許所は持っていましたか？

- | | | | |
|---------------------------------|------------------------------------|-----------------------------------|--------------------------------|
| <input type="checkbox"/> ①持っていた | <input type="checkbox"/> ②持っていなかった | <input type="checkbox"/> ③今も持っている | <input type="checkbox"/> ④返納した |
|---------------------------------|------------------------------------|-----------------------------------|--------------------------------|

Q6.マイカーを運転時に事故の不安感を感じていましたか？

- | | | |
|--|---|-------------------------------------|
| <input type="checkbox"/> ①不安に感じていた | <input type="checkbox"/> ②少し不安に感じていた | <input type="checkbox"/> ③どちらとも言えない |
| <input type="checkbox"/> ④あまり不安に感じていなかった | <input type="checkbox"/> ⑤全く不安に感じていなかった | |

Q7.マイカーの運転を止めて、ちょいボラ交通を使い始めて良かったと感じていますか？

- ①良かったと感じている ②少し良かったと感じている ③どちらとも言えない
④あまり良かったと感じていない ⑤全く良かったと感じていない

マイカーは手放せられそう？)

Q8. ちょいボラ交通を利用し始める前、ご自身の日常生活の移動に対して不便だと感じていましたか？

- ①不便に感じていた ②少し不便に感じていた ③どちらとも言えない
④あまり不便に感じていなかった ⑤不便に感じていなかった

Q9.ちょいボラ交通を利用し始めたことによって、ご自身の日常生活の移動に対しての不便さは変化しましたか？

- ①利用前より不便さが減った ②利用前より、少し不便さが減った ③どちらとも言えない
④利用前より少し不便さが増した ⑤利用前より不便さが増した

Q10.ちょいボラ交通を利用し始める前、ご自身の交通費に負担を感じていましたか？

- ①負担が大きいと感じていた ②少し負担と感じていた ③どちらともいえない
④あまり負担と感じていなかった ⑤全く負担と感じていなかった

Q11. ちょいボラ交通を利用し始める前、周囲に送迎を頼める人はいましたか？

①家族以外にも頼める人がいた ②家族に頼める人がいた ③頼める人がいなかった

Q12. ちょいボラ交通を利用し始めたことによって、地域交流は変化しましたか？

①ドライバーとの会話が1つの楽しみになった ②ちょいボラ交通が周囲との話題の1つになった
③ドライバーとの会話が1つの楽しみになり、ちょいボラ交通が周囲との話題の1つにもなった ④特に変化はなかった

どんな内容の話題？)

Q13. ちょいボラ交通の料金についてどのように感じていますか？

①安い ②少し安い ③妥当である ④少し高い ⑤高い

Q14. ちょいボラ交通に満足していますか？

①満足している ②少し満足している ③どちらとも言えない
④あまり満足していない ⑤全く満足していない

Q15. ちょいボラ交通は利用しやすいと感じていますか？

- ①利用しやすい ②少し利用しやすい ③どちらとも言えない
④少し利用しにくい ⑤利用しにくい

Q16. 河和田地区内での移動で、ちょいボラ交通はマイカーの代替手段として満足していますか？

- ①満足している ②少し満足している ③どちらとも言えない
④あまり満足していない ⑤全く満足していない

Q17. 河和田地区外での移動で、ちょいボラ交通はマイカーの代替手段として満足していますか？

- ①満足している ②少し満足している ③どちらとも言えない
④あまり満足していない ⑤全く満足していない

Q18. ちょいボラ交通に改善してほしい点がありますか？

Q19.ドライバーの方の人柄についてマイナスの感情（不安・不満等）を持ちましたか？

- ①全く持っていない ②あまり持っていない ③どちらとも言えない
④少し持っている ⑤持っている

Q20.ドライバーの運転技術は安全だと感じていますか？

- ①安全だと感じる ②少し安全だと感じる ③どちらとも言えない
④あまり安全だと感じない ⑤全く安全だと感じない

Q21.車両の乗り心地は良かったと感じていますか？

- ①良いと感じている ②少し良いと感じる ③どちらとも言えない
④あまり良いと感じない ⑤全く良いと感じない

Q22.理想の移動手段は？

ちよいボラ交通の利用者へ ヒアリングをしました

ヒアリング期間：11月4日～11月10日

ヒアリング対象者：ちよいボラ交通に登録している170名の
うち実際に利用されている9名

質問内容：個人属性

利用者の利用状況

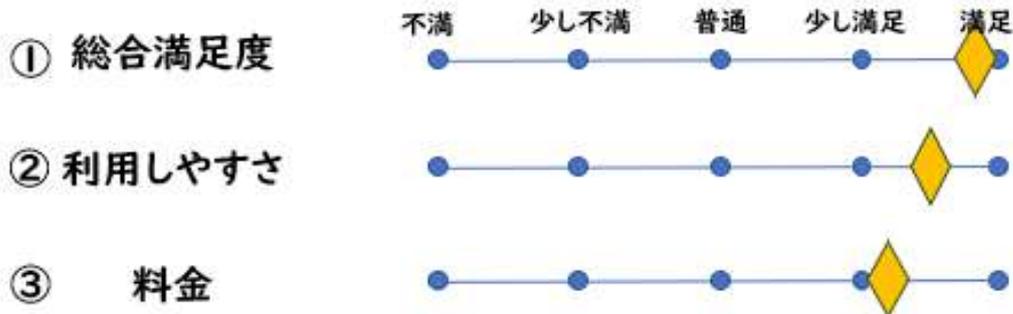
ちよいボラ交通の評価

利用者を送るドライバー（ボランティア）の評価

ちよいボラ交通の改善点

ちよいボラ交通は、河和田地区で運行している公共交通の1つ。
地域公共交通鯖江が仲介して、利用者はボランティアのドライ
バーさんに送迎してもらっています。

利用者が感じるちよいボラ交通の評価

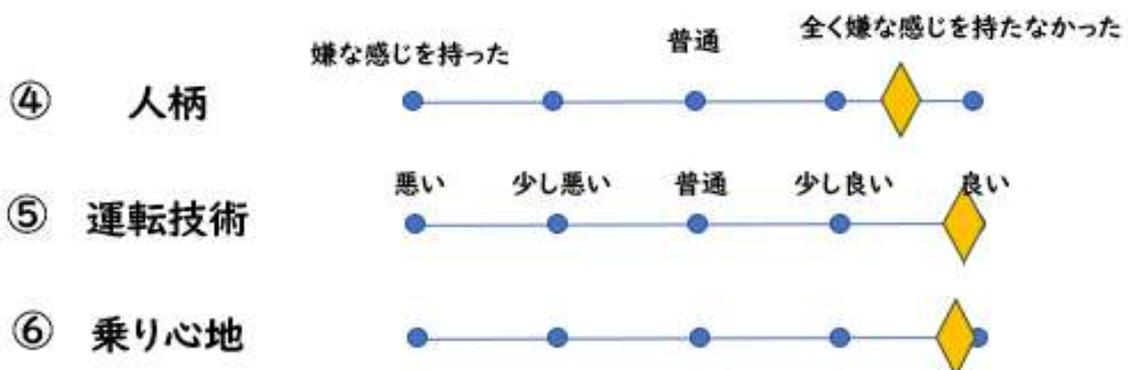


利用しやすさは、ちよいボラ交通が電話をかけるだけで利用できる点や利用したい当日の電話にも対応する点が高く評価されています。

料金は、今年7月に河和田地区内の移動が一律300円になった点が高く評価されています。

他にも、マイカーの運転を止めて、ちよいボラ交通を利用し始めて良かったという意見を多くいただいています。

ドライバーの評価



ドライバーは河和田地区内の住民なので、顔見知りかドライバーだったという意見やドライバーとの会話が楽しいといった意見もいただいています。

⑦ 主な利用目的

利用目的として、通院が最も多く、一部の医院では「代わりに帰りの予約をしてもらえて楽」といった意見を頂いています。

他の利用目的は、買い物・外食・サロンに行くため等があります。

⑧ 利用者の意外な特徴

ちよいボラ交通の利用者は足腰の弱い方だけでなく、杖や押し車を必要としない元気な方にも多く利用されています。

ちよいボラ交通を利用する前はマイカーを利用していた方もおり、マイカーの運転を止めて、ちよいボラ交通を利用して良かったと評価されています。マイカーを利用されていて、マイカーにかかるお金(車検・ガソリン代等)を意識していなかった方からもちよいボラ交通の料金に「安い」「ちょうどいい」という意見を頂きました。

⑨



Y.Yさん(80代)

河和田地区内の移動だと300円で河和田地区外でもタクシーの約6割と安く済むので利用しています。

電話をかければ、利用できるのが安心感があって良いです。

改善点としては、鯖江市内だけでなく、より広い範囲への利用を可能にしてほしいです。

ちよいボラ交通をご利用いただきありがとうございます。
現行の規則では鯖江市を越えての運行は不可能ですが、将来的に関係各所の意見を交わして同意が得られればエリアの拡張の可能性はあります。



地域公共交通鯖江

⑨



匿名さん(70代)

近所の人に送迎をお願いしてましたが、その方が免許返納したのでちよいボラ交通を利用しています。
 バスが不便で、行きはいいけど、帰りの待ち時間が長いのが、ちよいボラ交通で短くなって、楽になりました。
 改善点としては、足腰が悪くなったときに高い車だと辛そうです。

ご利用いただきありがとうございます。

車両によっては踏み台を常備しています。予約時に言っていただければ、ご用意しますので、安心して乗り降りしてもらえます。



地域公共交通鯖江

⑨



K.Tさん(80代)

免許返納をした事と体力が低下してきたのでちよいボラ交通を利用している。
 ドライバーさんは親切で、乗り心地も良かった。
 改善点としては、利用したい時間の30分前でも利用できたら…

ちよいボラ交通をご利用いただきありがとうございます。
 可能な限り早く対応できるようにしますが、安全面への配慮(法令上)の為に点呼を行っていますので、手配できるまでの時間はお待ち頂ける事にご理解をお願い致します。



地域公共交通鯖江

用紙B

河和田地区内の移動 であれば
(八三一東陽店を含む)

定額 になりました!!

片道 / 1回

3000 円

ご好評
頂いています!

※特に好評をいただいているご利用例



定期的な通院



塾などへの送迎



荷物がある時の買い物

※河和田地区内から河和田地区外へのご利用は通常料金での運行となります



ご利用料金

※運行区域は鶴江市内（運行の起点あるいは終点は河和田地区）

初乗り運賃 1,100m以内 300 円 (距離によって料金が加算されます)

ご利用例①	河和田地区内 (自宅)	→	河和田地区内 (例: コミュニティセンター 2.5Km)	→	300 円 / 片道 1 回
ご利用例②	河和田地区内 (自宅)	→	河和田地区外 (例: 青森駅前 6.7Km)	→	1,450 円 ※初乗り料金 1,100m まで 300 円 + 250m ごとに 50 円 加算

- ・ 運行時間 8:30 ~ 21:30 (土・日・祝日は休み)
(予約受付 8:00 ~ 17:30 当日受付の場合は対応できない場合があります)
- ・ 事前に登録が必要となります
(詳しくはお問い合わせください)

福祉タクシー
チケット
使えます!!

ちよいボラ交通

☎ 080-8856-2010



一般社団法人 地域公共交通鶴江 事務局 (担当: 林)



有償ボランティアによる新しい移動サービス

7月1日より
新料金になりました!!

詳しくは、054-233-1111

みんなの ちょいボラ交通

【ちょいボラ交通 利用の流れ】



どうすれば乗れるの？

Q
01

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。

運行のルールは？

Q
02

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 8:30～21:30（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。

どんな使い方ができるの？

Q
03

A. 例えば、ハニー東陽店でお買い物をする際、行きは「つつじバス」帰りは荷物があるので「ちょいボラ交通」で家の前まで送ってもらう。という使い方もできます。



ちよいボラ交通をご利用でない方へのアンケート

必ず用紙 B と用紙 C をご覧になってから回答して下さい。

各設問では当てはまるものの□に1つだけ✓をつけて下さい。

Q1. 下記についてお答えください。

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歳～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
住んでいる町名	<input type="checkbox"/> ①河和田町 <input type="checkbox"/> ②別司町 <input type="checkbox"/> ③片山町 <input type="checkbox"/> ④金谷町 <input type="checkbox"/> ⑤寺中町 <input type="checkbox"/> ⑥沢町 <input type="checkbox"/> ⑦筋生田町 <input type="checkbox"/> ⑧西袋町 <input type="checkbox"/> ⑨東清水町 <input type="checkbox"/> ⑩尾花町 <input type="checkbox"/> ⑪北中町 <input type="checkbox"/> ⑫上河町
ちよいボラ交通の事前登録	<input type="checkbox"/> ①事前登録した <input type="checkbox"/> ②事前登録していない
ちよいボラ交通の周知	<input type="checkbox"/> ①知っていた <input type="checkbox"/> ②知らなかった

Q2. 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手押し車を使えば歩行できる
④周囲の人の手を借りれば歩行できる ⑤車椅子に乗れば外出できる

Q3. 現在、周囲に送迎を頼める人はいますか？最も近いものを選んでください。

- ①家族以外にも頼める人がいる ②家族に頼める人がいる
③頼める人がいない

自由記述)

Q4. 現在、ご自身の交通費(マイカーをご利用の場合はガソリン代や車検等)に負担を感じていますか？最も近いものを選んでください。

- ①負担が大きいと感じている ②少し負担と感じている
③どちらともいえない
④あまり負担と感じていない ⑤全く負担と感じていない

自由記述)

Q5. 現在、ご自身の通院や買い物などの移動に対して不便だと感じていますか？最も近いものを選んでください。

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

自由記述)

Q6. 現在、運転免許所は持っていますか？ 最も近いものを選んでください。

①持っていない ②持っている

Q6で「②持っている」とお答えした方のみ、Q7をお答えください。

Q7. マイカーを運転時に事故の不安を感じていますか？最も近いものを選んでください。

①不安を感じている ②少し不安を感じている
③どちらとも言えない
④あまり不安を感じていない ⑤全く不安を感じていない

自由記述)

Q8. 以前から、移動手段として公共交通の利用を考えていましたか？

①考えていた ②どちらとも言えない ③考えていなかった

自由記述)

Q9. ちょいボラ交通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どちらとも言えない
④あまり利用したくない ⑤全く利用したくない

Q10. 別紙Cの内容は参考になりましたか？最も近いものを選んでくだ

さい。

- ①参考になった ②少し参考になった ③どちらとも言えない
④あまり参考にならなかった ⑤全く参考にならなかった

Q10で「①参考になった」又は「②少し参考になった」とお答えした方
のみ、Q11をお答えください。

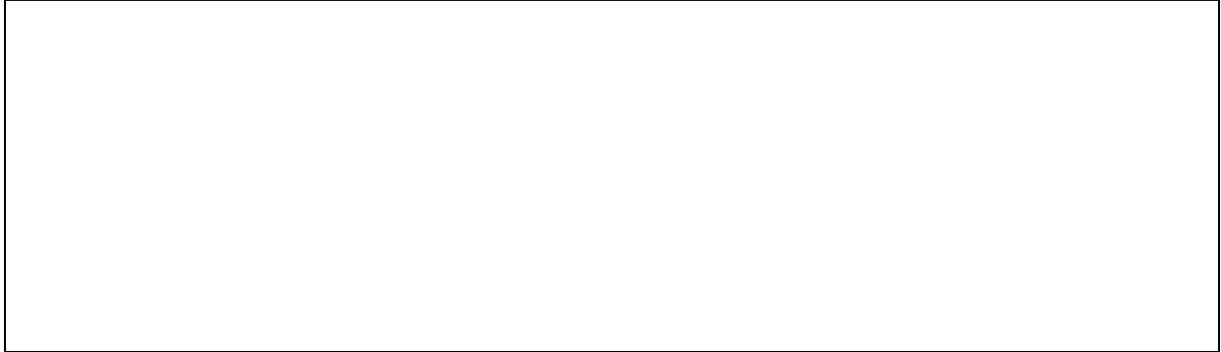
Q11. 具体的に参考になった内容を順に記入下さい。

1番 () 2番 () 3番 ()

- ①ちょいボラ交通の総合評価 ②利用しやすさ評価 ③料金の評価
④ドライバーの人柄評価 ⑤運転技術評価 ⑥車両の乗り心地評価
⑦利用者の利用目的 ⑧利用者の意外な特徴 ⑨利用者の意見
⑩その他

()

Q12. 利用者の評価や今後の移動手段などについてご質問・ご感想があれば、ご自由にお書きください



ちよいボラ交通をご利用でない方へのアンケート
必ず用紙 B をご覧になってから回答して下さい。

各設問では当てはまるものの□に1つだけ✓をつけて下さい。

Q1. 下記についてお答えください。

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歳～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
住んでいる町名	<input type="checkbox"/> ①河和田町 <input type="checkbox"/> ②別司町 <input type="checkbox"/> ③片山町 <input type="checkbox"/> ④金谷町 <input type="checkbox"/> ⑤寺中町 <input type="checkbox"/> ⑥沢町 <input type="checkbox"/> ⑦筋生田町 <input type="checkbox"/> ⑧西袋町 <input type="checkbox"/> ⑨東清水町 <input type="checkbox"/> ⑩尾花町 <input type="checkbox"/> ⑪北中町 <input type="checkbox"/> ⑫上河町
ちよいボラ交通の事前登録	<input type="checkbox"/> ①事前登録した <input type="checkbox"/> ②事前登録していない
ちよいボラ交通の周知	<input type="checkbox"/> ①知っていた <input type="checkbox"/> ②知らなかった

Q2. 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手押し車を使えば歩行できる
<input type="checkbox"/> ④周囲の人の手を借りれば歩行できる <input type="checkbox"/> ⑤車椅子に乗れば外出できる |
|--|

Q3. 現在、周囲に送迎を頼める人はいますか？最も近いものを選んでく

ださい。

<input type="checkbox"/> ①家族以外にも頼める人がいる <input type="checkbox"/> ②家族に頼める人がいる <input type="checkbox"/> ③頼める人がいない
自由記述)

Q4. 現在、ご自身の交通費(マイカーをご利用の場合はガソリン代や車検

等に負担を感じていますか？最も近いものを選んでください。

<input type="checkbox"/> ①負担が大きいと感じている <input type="checkbox"/> ②少し負担と感じている <input type="checkbox"/> ③どちらともいえない <input type="checkbox"/> ④あまり負担と感じていない <input type="checkbox"/> ⑤全く負担と感じていない
自由記述)

Q5. 現在、ご自身の通院や買い物などの移動に対して不便だと感じていま

すか？最も近いものを選んでください。

<input type="checkbox"/> ①不便に感じている <input type="checkbox"/> ②少し感じている <input type="checkbox"/> ③どちらとも言 えない <input type="checkbox"/> ④あまり不便に感じていない <input type="checkbox"/> ⑤不便に感じていない
自由記述)

Q6. 現在、運転免許所は持っていますか？ 最も近いものを選んでください。
い。

①持っていない ②持っている

Q6で「②持っている」とお答えした方のみ、Q7をお答えください。

Q7. マイカーを運転時に事故の不安を感じていますか？最も近いものを選んでください。

①不安を感じている ②少し不安を感じている
③どちらとも言えない
④あまり不安を感じていない ⑤全く不安を感じていない

自由記述)

Q8. 以前から、移動手段として公共交通の利用を考えていましたか？

①考えていた ②少し考えていた ③どちらとも言えない
④あまり考えていなかった ⑤全く考えていなかった

自由記述)

Q9. ちょいボラ交通を利用したいですか？最も近いものを選んでくだ

さい。

- | | | |
|--------------------------------------|-------------------------------------|-------------------------------------|
| <input type="checkbox"/> ①利用したい | <input type="checkbox"/> ②少し利用したい | <input type="checkbox"/> ③どちらとも言えない |
| <input type="checkbox"/> ④あまり利用したくない | <input type="checkbox"/> ⑤全く利用したくない | |

Q10. 今後の移動手段などについてご質問・ご感想があれば、ご自由にお書

きください

--

〈アンケートの自由記述〉

- つつじバスは通院に不便。
- 将来運転ができなくなったら、ちよいボラ交通を利用するかも。
- 家族による送迎や移動販売で事足りている。
- 免許返納を考えているが、公共交通は不便。
- ちよいボラ交通で鯖江市外へも行けるようにしてほしい。
- 将来、ちよいボラ交通を利用するかも。
- ちよいボラ交通の料金設定は分かりやすくていい。
- 今は運転できるから、ちよいボラ交通を利用しない。
- ちよいボラ交通は将来的に大切なもの。
- 今はまだ運転可能、安心。
- つつじバスで十分。
- マイカーがある。
- 将来の移動への不安感がある。
- 免許返納する時がちよいボラ交通を利用する時だと思う。事前登録しなくても利用できるようにしてほしい。
- ちよいボラ交通は必要がない。
- 今は運転できる。
- 毎度は送迎を頼みづらいし、不便で免許返納がしにくい。つつじバスを小型化して駐車場も回数も増やしてほしい。
- 夜間の運転は不安。つつじバスは本数が少なく、時間的ロスを考えるとちよいボラ交通もいいが、料金がまだ高い。ちよいボラ交通を乗り合いにしたらいいのでは。
- 筋生田公民館までコミュニティバスを通してほしい。
- 免許返納したら使いたい。
- 現時点は利用しない、暗くなってからは運転しない。
- 次回の車検までに軽自動車に変更する。
- 仕事が休みなら送迎を頼める。
- 越前市まで行けたらいいのに。
- 将来をみこして取り組んでほしい
- 今は家族に乗せてもらっているが、将来が不安。バスが不便。
- クルマがなければ外出が困難
- 免許返納したらちよいボラ交通を利用したい

4. 福井県内の共助型交通活動団体が発行する案内チラシ・

関連資料



2019年

4/1 月 運行開始!

町民協働バス



池田町



福井市

福井市へのバスが変わります!

2019年

路線図・時刻表

福井県 池田町





安心して楽しく暮らせるまちを目指して

これまで池田町と福井市をつないできた京福バス池田線は赤字拡大などにより平成31年3月末日で廃線となります。そこで日常の移動手段を確保するため、平成31年4月1日からマイバスが池田町と福井市間を運行します。マイバスは町民協働バスです。「高齢者や高校生など車の運転が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のご協力」など、多くみなさまに関わっていただくことで、これからも継続して運行することができますので、みなさまぜひご利用ください。

マイバスは以下のとおり運行します

1. 便数・ダイヤ

■マイバス／時刻

平日	
役場 (JA前経由) →福井駅(東口)	福井駅(東口) → 役場
① 6:30 → 7:40	① 8:20 → 9:20
② 7:20 → 8:29	
③ 11:30 → 12:24	③ 13:30 → 14:28
④ 17:20 → 18:16	④ 18:40 → 19:39

土・日・祝日	
役場 (JA前経由) →福井駅(東口)	福井駅(東口) → 役場
① 6:30 → 7:35	① 8:50 → 9:48
② 10:30 → 11:24	② 12:20 → 13:16
③ 16:00 → 16:57	③ 17:20 → 18:16

平日第2便と土日祝日の 全便は事前予約運行です。

利用者がいない場合、運行しませんので、ご利用の場合は利用日の前日17:00までにお申し込みください。

※病院の定期受診など、予定が分かっている場合は、一括してお申し込みいただけます。

電話番号 44-7730

マイバスセンター(役場内)

受付時間 / 8:30~17:00
(土日の受付可)



詳しいお申し込み方法は8ページをご覧ください。

ポイント

- 平日、休日ともに便数が増えました。(ダイヤは6ページをご覧ください。)
- 福井市内に通う高校生が、朝、通学できるダイヤにしました。
- 済生会病院の診察開始までの待ち時間を短くするため、朝7:20発の便(平日②の便)をつくりました。
※平日②と土日祝の全便を利用する場合は事前にお申し込みをお願いします。
(申込先・申込方法は8ページ。)

2. 運賃 池田町内～福井市間

○普通運賃 片道運賃(一律運賃)

大人(中学生以上) : 1,000円
小学生 : 500円
小学生未満 : 無料

※障がい者は半額運賃となります。

○通学定期券(1ヶ月)
30,000円

町民は割引あり
詳しくは次ページ



2019年度の普通運賃助成・通学定期券助成は以下のとおりです。

(助成の申請方法は7ページをご覧ください)

○普通運賃助成 対象者／池田町民

()内は、障がい者の運賃等です。

区分	普通運賃額	助成額	自己負担額
大人(障がい者)	1,000円(500円)	500円(300円)	500円(200円)
中学生(障がい者)	1,000円(500円)	1,000円(500円)	0円
小学生(障がい者)	500円(250円)	500円(250円)	0円

○通学定期券助成 対象者／池田町から福井市内の学校に通学する高校生

対象者	通学定期券額	助成額	自己負担額
高校生	30,000円／月	27,000円／月	3,000円／月

3. 運行ルート

これまでの京福バス池田線のルートとほぼ変わりありませんが、出発場所と到着場所が以下のとおりとなります。(詳細は4・5ページをご覧ください。)

■出発場所・到着場所

福井市へ行くとき	福井市から帰るとき
出発地：役場玄関前 <small>※役場玄関前からJA丹南池田支店を経由します。</small>	出発地：JR福井駅東口
到着地：JR福井駅東口	到着地：役場玄関前

4. 乗降できる場所

○池田町内

マイバスの運行ルート上であれば、どこでも乗降できます。バス停はありませんので、バスが見えたら手を上げてください。

○福井市内 以下の場所で乗降できます。

済生会病院、東部プラザ前、和田公民館前、高志高校前、JR福井駅東口、

降りるときは、降りる少し前に運転手に、どこで降りるか伝えてください。

※マイバスのバス停はJR福井駅東口のみを設置しています。

(注)池田町内間のみの移動(例:松ヶ谷で乗車し稲荷で降りる)や福井市内間の移動

(例:済生会病院で乗車しJR福井駅(東口)で降りる)はできませんので、ご注意ください。

5. 車両

ワゴン車を使用します。(利用者の定員は9人です)

車両は「マイバス」と表示をしています。

平日②・③・④便と土日祝日の全便は、以下の車両を運行します。

●入口には乗降しやすいよう、電動ステップと手すりがついています。

●椅子は1人掛けシートになっています。車内はWiFi接続ができます。

※車いすでのご乗車はできません。



車内イメージ

マイバス路線図(池田町内)

乗降場所

バスの運行ルート上であれば、どこでも乗降できます。
バス停はありませんので乗車するときはバスが来たら
手をあげてください。

(注)池田町内でのみの移動はできません。

例：松ヶ谷で乗って稲荷で降りる。

乗ります！



通過地点



池田町役場から JA 丹南池田支店前
を經由して福井市へ向かいます。



武生高等学校
池田分校

至 福井市

松ヶ谷三叉路

白粟集会所前

持越集会所前

至 越前市

wacca cafe

野尻三叉路

わいわいドーム

役場玄関前

喫茶香

池田町役場

足羽川

池田小学校

梅田氏庭園

池田中学校

JA 丹南池田支店前

澤崎豆腐店前

池田郵便局

藪田集会所前

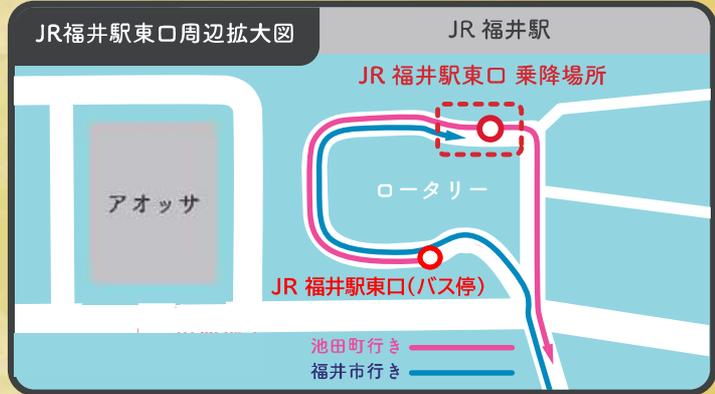
役場玄関前
(バス停あり)

池田郵便局前

JA 丹南池田支店前



マイバス路線図(福井市内)



乗降場所

下記の場所で乗降できます。バス停はありませんので、乗車するときは手をあげてください。降りるときは、降りる少し前に運転手に、どこで降りるかを伝えてください。

- 済生会病院 (病院入口)
- 東部プラザ前 (東部プラザ前道路)
- 和田公民館前 (福井西方郵便局前道路)
- 高志高校前 (高志高校前道路)
- JR福井駅東口 (ロータリー内)

(注) 福井市内のみの移動はできません。(例: 済生会病院で乗ってJR福井駅(東口)で降りる。)





マイバス時刻表

平日①・③・④ →必ず運行します

平日②、土日祝①・②・③ →利用者がいない場合は運行しません

※利用希望者は利用日の前日の午後5時00分までにマイバスセンター(役場内電話44-7730)までご連絡ください。

※年末年始(12/29~1/3)は運休します

●JR福井駅行 池田町役場→JR福井駅(東口)

乗降場所	発着時刻							
	平日①	平日②	平日③	平日④	土日祝①	土日祝②	土日祝③	
池田町内(乗車のみ可)	役場玄関前 ※バス停あり	6:30	7:20	11:30	17:20	6:30	10:30	16:00
	JA丹南池田支店前	6:31	7:21	11:31	17:21	6:31	10:31	16:01
	池田郵便局前	6:32	7:22	11:32	17:22	6:32	10:32	16:02
	藪田集会所前	6:34	7:24	11:33	17:24	6:34	10:34	16:04
	澤崎豆腐店前	6:36	7:26	11:36	17:26	6:36	10:36	16:06
	野尻三叉路	6:40	7:30	11:40	17:30	6:40	10:40	16:10
	持越集会所前	6:42	7:32	11:42	17:32	6:42	10:42	16:12
	白粟集会所前	6:46	7:36	11:46	17:36	6:46	10:46	16:16
松々谷三叉路	6:48	7:38	11:48	17:38	6:48	10:48	16:18	
福井市内(降車のみ可)	済生会病院	7:29	8:19	12:14	18:06	7:26	11:15	16:47
	東部プラザ前	7:32	8:23	12:17	18:09	7:29	11:18	16:50
	和田公民館前(西方郵便局前)	7:34	8:25	12:19	18:10	7:30	11:19	16:51
	高志高校前	7:38	8:27	12:21	18:13	7:33	11:22	16:55
	JR福井駅(東口)	7:40	8:29	12:24	18:16	7:35	11:24	16:57

●池田町行 JR福井駅(東口)→池田町役場

乗降場所	発着時刻							
	平日①	平日②	平日③	平日④	土日祝①	土日祝②	土日祝③	
福井市内(乗車のみ可)	JR福井駅東口 ※バス停あり	8:20		13:30	18:40	8:50	12:20	17:20
	高志高校前	8:23		13:32	18:42	8:53	12:21	17:22
	和田公民館前(西方郵便局前)	8:26		13:36	18:45	8:56	12:25	17:24
	東部プラザ前	8:27		13:37	18:47	8:57	12:26	17:25
	済生会病院	8:29		13:39	18:50	8:59	12:28	17:27
池田町内(降車のみ可)	松々谷三叉路	9:02		14:10	19:21	9:30	12:58	17:58
	白粟集会所前	9:04		14:12	19:23	9:32	13:00	18:00
	持越集会所前	9:08		14:16	19:27	9:36	13:04	18:04
	野尻三叉路	9:10		14:18	19:29	9:38	13:06	18:06
	澤崎豆腐店前	9:14		14:22	19:33	9:42	13:10	18:10
	藪田集会所前	9:16		14:24	19:35	9:44	13:12	18:12
	池田郵便局前	9:18		14:26	19:37	9:46	13:14	18:14
	JA丹南池田支店前	9:19		14:27	19:38	9:47	13:15	18:15
役場玄関前	9:20		14:28	19:39	9:48	13:16	18:16	

※道路状況により、バスの到着に多少の遅れが生じる場合がありますので、ご了承ください。



マイバス 運賃助成申請・通学定期券助成申請の方法 (2019年度)

普通運賃助成申請(一般の方)

対象者／池田町民

- ①池田町役場またはほっとプラザで申請書に記入してください。
障がい者の方は手帳をお持ちください。

- ②町民パス(有効期限なし)をお渡しします。

【運賃支払いの方法】バスを降りる際、町民パスを運転手に提示し、普通運賃から割引額を差し引いた額をお支払ください。

例)町民パス(500円割引)の場合、降車時に500円お支払ください。

通学定期券助成申請(高校生)

対象者／福井市内の学校に通学する高校生

- ①池田町役場で申請書に記入してください。
※学生証など学生であることを証明できるものをご持参ください。
- ②1ヶ月の定期料金30,000円から助成額27,000円を差し引いた3,000円を窓口でお支払ください。
- ③通学定期券(1ヶ月)をお渡しします。
※通学定期券は、数ヶ月分をまとめて購入することもできます。

※申請書は、池田町役場のホームページ「マイバス」からダウンロードできます。

※役場までお越しいただくことが困難な方は、マイバスセンター(電話44-7730)までご連絡ください。

※「福鉄バス」の運賃助成割引券や通勤・通学定期券の助成申請方法は、変更ありません。



お問い合わせ先／マイバスセンター(池田町役場内) 電話 0778-44-7730

平日②便（7時20分役場発）、土日祝の全便に乗車希望の方

事前申込制バスのお申し込みの方法

申込専用電話 **マイバスセンター（池田町役場内）**

 **0778-44-7730**

申込受付時間／午前8時30分から午後5時00分まで（毎日受付します）
利用日の前日の午後5時00分までにお申し込みください。

※病院の定期受診など、予定が分かっている場合は、一括してお申し込みいただけます。

申込電話のかけ方

ルルルル……ガチャッ



マイバス
センター

はい、マイバスセンターです

バスの予約をお願いします

お名前とご連絡先を教えてください。

池田太郎です。連絡先は、00-0000です。

利用される日と時間、人数を教えてください。

〇月△日、日曜日、行きは10時30分、役場発の便、帰りは午後5時20分JR福井駅東口発の便です。人数は2人です。

乗り降りする場所を教えてください。

池田郵便局からJR福井駅東口までお願いします。

利用者



以上で申込は完了です。

※申込内容の変更やキャンセルの場合は、申込専用電話にご連絡ください。

マイバスに関する
お問い合わせ先

マイバスセンター（池田町役場内）

電話 0778-44-7730 FAX 0778-44-6296

池田町役場ホームページ <https://www.town.ikeda.fukui.jp>

内浦ぐるりんバスのご案内【改訂】

簡易版

内浦ぐるりんバスは、内浦地区を3つの方面に分け、「ぐるりん号」と「ささっと買い物号」の2種類のバスが、東舞鶴エリアを目指します。

概略図



<目的地>

- ① 匂工房
- ② 業務スーパー
- ③ フレッシュバザール
- ④ 五条
- ⑤ 東舞鶴駅(南口)
- ⑥ 舞鶴共済病院
- ⑦ 舞鶴医療センター

	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 匂工房 ② 業務スーパー ③ フレッシュバザール※1 ④ 五条※2 ⑤ JR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 匂工房 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」駐車場停車

※2 「五条」は、「五条通の敷島通交差点と朝日通交差点の間、約80mの間」

- ・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。
- ・内浦ぐるりんバスは、利用料金はかかりません。※地元負担（区費等）で成り立っています。

事務局携帯 080-3853-9660

緊急連絡先

(つながらない時) 内浦公民館 0770-76-2007
(なおつながらない時) 役場総合政策課 0770-72-7711

LINEで緊急
情報をGET

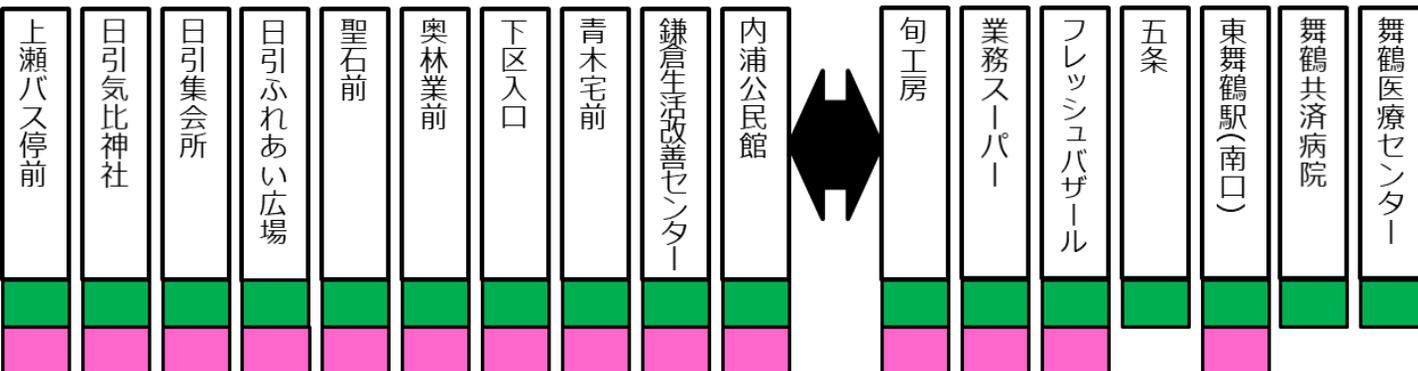


上瀬方面（上瀬区、日引区、宮尾区、下区、鎌倉区）

乗降場所

緑色着色地点：ぐるりん号停車場

桃色着色地点：ささと買い物号停車場



カレンダー

緑色着色日：ぐるりん号運行日

桃色着色日：ささと買い物号運行日（毎週木曜日）

2021年 10月						
日	月	火	水	木	金	土
26	27	28	29	30	1	2
3	4	5	6	7	8	9
10	11	12	13	14	15	16
17	18	19	20	21	22	23
24	25	26	27	28	29	30

2021年 11月						
日	月	火	水	木	金	土
31	1	2	3	4	5	6
7	8	9	10	11	12	13
14	15	16	17	18	19	20
21	22	23	24	25	26	27
28	29	30				

2021年 12月						
日	月	火	水	木	金	土
28	29	30	1	2	3	4
5	6	7	8	9	10	11
12	13	14	15	16	17	18
19	20	21	22	23	24	25
26	27	28	29	30	31	

時刻表

ぐるりん号

停留所名	第1便		第2便		第3便	
	行き↓	帰り↑	行き↓	帰り↑	行き↓	帰り↑
上瀬バス停前	7:45		10:00	12:42	13:25	15:42
日引気比神社	7:51		10:06	12:36	13:31	15:36
日引集会所	7:53		10:08	12:34	13:33	15:34
日引ふれあい広場	7:55		10:10	12:32	13:35	15:32
聖石前	7:58		10:13	12:29	13:38	15:29
奥林業前	8:01		10:16	12:26	13:41	15:26
下区入口	8:04		10:19	12:23	13:44	15:23
青木宅前	8:09	↑	10:24	12:18	13:49	15:18
鎌倉生活改善センター	8:11	↑	10:26	12:16	13:51	15:16
内浦公民館	8:14	↑	10:29	12:13	13:54	15:13
匂工房		↓	10:38	12:04	14:03	15:04
業務スーパー		↓	10:43	11:59	14:08	14:59
フレッシュバザール		↓	10:49	11:53	14:14	14:53
五条			10:55	乗車不可	14:20	乗車不可
J R 東舞鶴駅（南口）	8:39		10:58	11:45	14:23	14:41
舞鶴共済病院	8:42		11:01	11:42	14:26	14:42
舞鶴医療センター	8:49		11:08	11:35	14:33	14:35

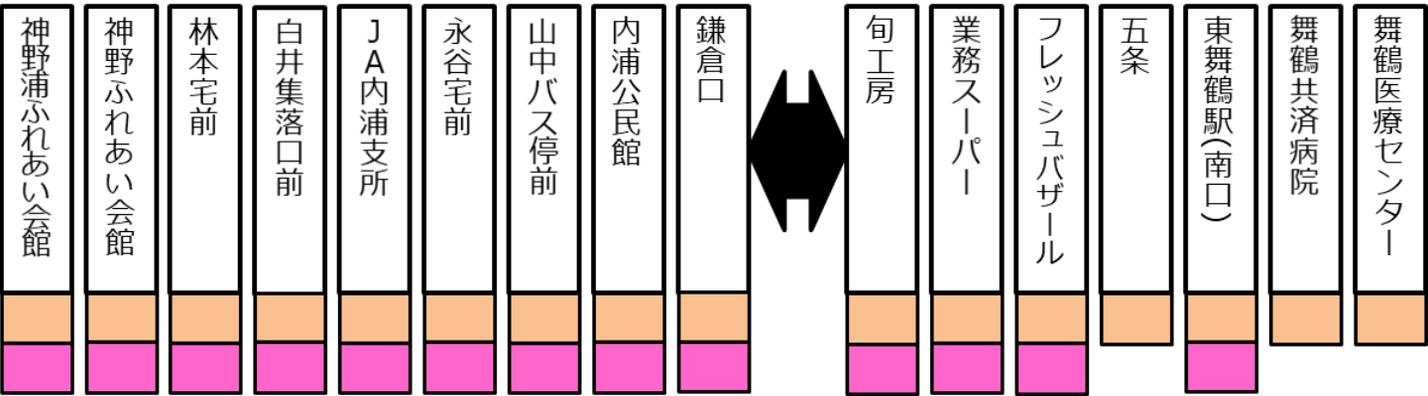
ささと買い物号

停留所名	第1便 （フレッシュ号あり）		第2便 （フレッシュ号なし）	
	行き↓	帰り↑	行き↓	帰り↑
上瀬バス停前	10:00	12:17	12:45	14:41
日引気比神社	10:06	12:11	12:51	14:35
日引集会所	10:08	12:09	12:53	14:33
日引ふれあい広場	10:10	12:07	12:55	14:31
聖石前	10:13	12:04	12:58	14:28
奥林業前	10:16	12:01	13:01	14:25
下区入口	10:19	11:58	13:04	14:22
青木宅前	10:24	11:53	13:09	14:17
鎌倉生活改善センター	10:26	11:51	13:11	14:15
内浦公民館	10:29	11:48	13:14	14:12
匂工房	10:38	11:39	13:23	14:03
業務スーパー	10:43	11:34	13:28	13:58
フレッシュバザール	10:49	11:28	停車なし	
J R 東舞鶴駅（南口）	10:57	11:20	13:41	13:45

神野浦方面（神野浦区、神野区、山中区）

乗降場所

■ 橙色着色地点：ぐるりん号停車場所
■ 桃色着色地点：ささと買い物号停車場所



カレンダー

■ 橙色着色日：ぐるりん号運行日
■ 桃色着色日：ささと買い物号運行日（毎週木曜日）

2021年 10月						
日	月	火	水	木	金	土
26	27	28	29	30	1	2
3	4	5	6	7	8	9
10	11	12	13	14	15	16
17	18	19	20	21	22	23
24	25	26	27	28	29	30

2021年 11月						
日	月	火	水	木	金	土
31	1	2	3	4	5	6
7	8	9	10	11	12	13
14	15	16	17	18	19	20
21	22	23	24	25	26	27
28	29	30				

2021年 12月						
日	月	火	水	木	金	土
28	29	30	1	2	3	4
5	6	7	8	9	10	11
12	13	14	15	16	17	18
19	20	21	22	23	24	25
26	27	28	29	30	31	

時刻表

ぐるりん号

ささと買い物号

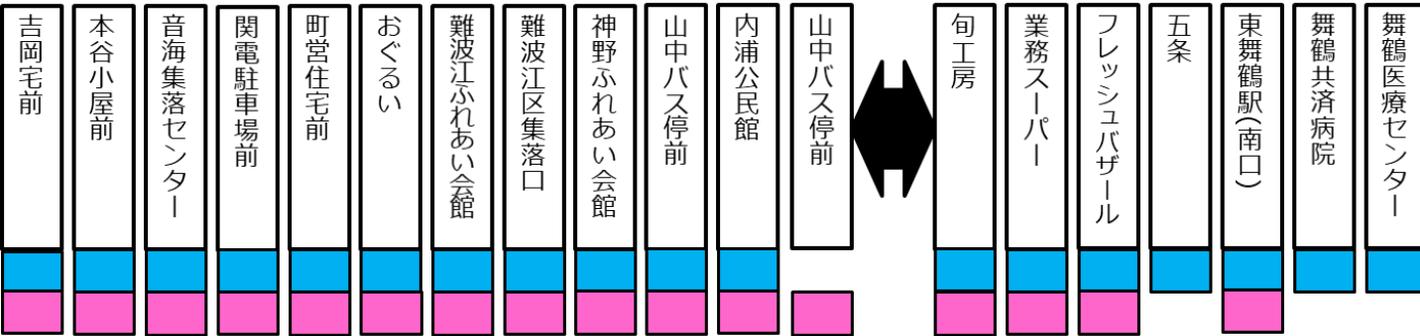
停留所名	第1便		第2便		第3便	
	行き↓	帰り↑	行き↓	帰り↑	行き↓	帰り↑
神野浦ふれあい会館	7:50		10:15	12:38	13:20	15:34
神野ふれあい会館	7:53		10:18	12:41	13:23	15:31
林本宅前	7:54		10:19	12:35	13:24	15:25
白井集落口前	8:01		10:26	12:29	13:31	15:19
JA内浦支所	8:04		10:29	12:26	13:34	15:16
永谷宅前	8:07		10:32	12:23	13:37	15:13
山中バス停前 海岸口	8:09		10:34	12:21	13:39	15:11
内浦公民館	8:11		10:36	12:19	13:41	15:09
鎌倉口	8:12		10:37	12:18	13:42	15:08
旬工房			10:46	12:09	13:51	14:59
業務スーパー			10:51	12:04	13:56	14:54
フレッシュバザール			10:57	11:58	14:02	14:48
五条			11:03	乗車不可	14:08	乗車不可
JR東舞鶴駅(南口)	8:37		11:06	11:50	14:11	14:40
舞鶴共済病院	8:40		11:09	11:47	14:14	14:37
舞鶴医療センター	8:47		11:16	11:40	14:21	14:30

停留所名	第1便 (フレッシュ停車あり)		第2便 (フレッシュ停車なし)	
	行き↓	帰り↑	行き↓	帰り↑
吉岡宅前	9:40	12:15	12:40	14:49
本谷小屋前	9:42	12:13	12:42	14:47
普海集落センター	9:43	12:12	12:43	14:46
関電駐車場前	9:44	12:11	12:44	14:45
町営住宅前	9:46	12:09	12:46	14:43
おぐるい	9:52	12:03	12:52	14:37
難波江ふれあい会館	9:56	11:59	12:56	14:33
難波江区集落口	9:57	11:58	12:57	14:32
林本宅前	10:02	11:53	13:02	14:27
神野ふれあい会館	10:03	11:52	13:03	14:26
神野浦ふれあい会館	10:06	11:49	13:06	14:23
JA内浦支所	10:12	11:43	13:12	14:17
山中バス停前 海岸口	10:14	11:41	13:14	14:15
内浦公民館	10:16	11:39	13:16	14:13
鎌倉口	10:17	11:38	13:17	14:12
旬工房	10:26	11:29	13:26	14:03
業務スーパー	10:31	11:24	13:31	13:58
フレッシュバザール	10:37	11:18		停車なし
JR東舞鶴駅(南口)	10:45	11:10	13:44	13:45

音海方面（音海区、小黒飯区、難波江区）

乗降場所

水色着色地点：ぐるりん号停車場所
 桃色着色地点：ささと買い物号停車場所



カレンダー

水色着色日：ぐるりん号運行日
 桃色着色日：ささと買い物号運行日（毎週木曜日）

2021年 10月						
日	月	火	水	木	金	土
26	27	28	29	30	1	2
3	4	5	6	7	8	9
10	11	12	13	14	15	16
17	18	19	20	21	22	23
24	25	26	27	28	29	30

2021年 11月						
日	月	火	水	木	金	土
31	1	2	3	4	5	6
7	8	9	10	11	12	13
14	15	16	17	18	19	20
21	22	23	24	25	26	27
28	29	30				

2021年 12月						
日	月	火	水	木	金	土
28	29	30	1	2	3	4
5	6	7	8	9	10	11
12	13	14	15	16	17	18
19	20	21	22	23	24	25
26	27	28	29	30	31	

時刻表

ぐるりん号

停留所名	第1便		第2便		第3便	
	行き↓	帰り↑	行き↓	帰り↑	行き↓	帰り↑
吉岡宅前	7:40		10:00	12:38	13:20	15:48
本谷小屋前	7:42		10:02	12:36	13:22	15:46
音海集落センター	7:43		10:03	12:35	13:23	15:45
関電駐車場前	7:44		10:04	12:34	13:24	15:44
町営住宅前	7:46		10:06	12:32	13:26	15:42
おぐるい	7:52		10:12	12:26	13:32	15:36
難波江ふれあい会館	7:56		10:16	12:22	13:36	15:32
難波江区集落口	7:57		10:17	12:21	13:37	15:31
神野ふれあい会館	8:02		10:22	12:16	13:42	15:26
山中バス停前 海岸口	8:08		10:28	12:10	13:48	15:20
内浦公民館	8:10		10:30	12:08	13:50	15:18
旬工房		↑	10:39	11:59	13:59	15:09
業務スーパー		↑	10:44	11:54	14:04	15:04
フレッシュバザール		↑	10:50	11:48	14:10	14:58
五条		↑	10:56	乗車不可	14:16	乗車不可
J R 東舞鶴駅(南口)	8:35	↓	10:59	11:40	14:19	14:50
舞鶴共済病院	8:38	↓	11:02	11:37	14:22	14:47
舞鶴医療センター	8:45	↓	11:09	11:30	14:29	14:40

ささと買い物号

停留所名	第1便 (フレッシュ停車あり)		第2便 (フレッシュ停車なし)	
	行き↓	帰り↑	行き↓	帰り↑
吉岡宅前	9:40	12:15	12:40	14:49
本谷小屋前	9:42	12:13	12:42	14:47
音海集落センター	9:43	12:12	12:43	14:46
関電駐車場前	9:44	12:11	12:44	14:45
町営住宅前	9:46	12:09	12:46	14:43
おぐるい	9:52	12:03	12:52	14:37
難波江ふれあい会館	9:56	11:59	12:56	14:33
難波江区集落口	9:57	11:58	12:57	14:32
林本宅前	10:02	11:53	13:02	14:27
神野ふれあい会館	10:03	11:52	13:03	14:26
神野浦ふれあい会館	10:06	11:49	13:06	14:23
J A 内浦支所	10:12	11:43	13:12	14:17
山中バス停前 海岸口	10:14	11:41	13:14	14:15
内浦公民館	10:16	11:39	13:16	14:13
鎌倉口	10:17	11:38	13:17	14:12
旬工房	10:26	11:29	13:26	14:03
業務スーパー	10:31	11:24	13:31	13:58
フレッシュバザール	10:37	11:18		停車なし
J R 東舞鶴駅(南口)	10:45	11:10	13:44	13:45



有償ボランティアによる新しい移動サービス

7月1日より
新料金になりました!!
(詳しくは裏面をご覧ください)

みんなの ちょいボラ交通

【ちょいボラ交通 利用の流れ】



ドライバーさん



2、予約依頼する

3、依頼を受理する

代理予約受付



利用者さん



1、電話で依頼する

4、電話で受理を伝える

どうすれば乗れるの？



01

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。

運行のルールは？



02

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 8:30 ~ 21:30（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。

どんな使い方ができるの？



03

A. 例えば、ハニー東陽店でお買い物をする際、行きは「つつじバス」帰りは荷物があるので「ちょいボラ交通」で家の前まで送ってもらう。という使い方もできます。



河和田地区内の移動

(ハニー東陽店を含む)

であれば

定額 になりました!!

片道 / 1回

3000円

ご好評
頂いています!

※特に好評をいただいているご利用例



定期的な通院



塾などへの送迎



荷物がある時の買い物

※河和田地区内から河和田地区外へのご利用は通常料金での運行となります



ご利用料金

※運行区域は鯖江市内（運行の起点あるいは終点は河和田地区）

初乗り運賃 1,100m以内 300円（距離によって料金が加算されます）

ご利用例① 河和田地区内（自宅） → 河和田地区内（例：コミュニティセンター 2.5Km） → 300円 / 片道1回

ご利用例② 河和田地区内（自宅） → 河和田地区外（例：齊藤病院 6.7Km） → 1,450円
※初乗り料金 1,100m まで 300円 + 250m ごとに 50円 加算

- ・運行時間 8:30 ~ 21:30（土・日・祝日は休み）
（予約受付 8:00 ~ 17:30 当日受付の場合は対応できない場合があります）
- ・事前に登録が必要となります
（詳しくはお問い合わせください）

福祉タクシー
チケット
使えます!!

ちよいボラ交通

☎ 080-8856-2010



一般社団法人 地域公共交通鯖江

事務局（担当：林）

5. 自家用有償旅客運送登録申請書類（見本）

交通空白地有償運送 新規登録提出書類一覧

	様式	提出書類
1	様式第1-1号	自家用有償旅客運送の登録の申請 印紙貼付用紙(新規登録用)収入印紙15,000円を貼り付け(市町村が実施する場合は不要)
2	様式任意	定款又は寄付行為、登記事項証明書、役員名簿(市町村が実施する場合は不要)
3	様式任意	路線図(会議資料等)
4	様式第3号	宣誓書(市町村が実施する場合は不要)
5	様式第1-5号	公共交通会議等において協議が調ったことを証する書類 (公共交通会議等から発行された対価の書類も添付)
6	参考様式第イ号	自家用有償旅客運送に使用する車両の一覧
7	様式任意	自家用有償旅客運送自動車についての使用権原を証する書類(車検証等)
8	様式第4号	運転者就任承諾書 兼 就任予定運転者名簿、(参考様式第ロ号)
9	様式任意	自家用有償旅客運送自動車の運転者が必要な要件を備えていることを証する書類 (運転免許証等(事業者協力型自家用有償旅客運送を行う場合は、様式第5号の提出でも可))
10	様式第6号	運行管理の責任者 就任承諾書
11	様式第7号	運行管理の体制等を記載した書類
12	(様式第8号)	旅客その他の者の生命、身体又は財産の損害を賠償するための措置を講じていることを証する書類 (事業者協力型自家用有償旅客運送を行う場合は、様式第9号の提出でも可)



新規登録提出書類データ

(年号) 年 月 日

中部運輸局 福井運輸支局長 殿

名 称 一般社団法人 おでかけふくい
 住 所 福井県〇〇市〇〇町1-1
 代表者の氏名 代表理事 福井 太郎

自家用有償旅客運送の登録の申請

このたび、自家用有償旅客運送の登録を受けたいので、道路運送法第79条の2の規定に基づき、下記のとおり申請します。

記

1. 名称、住所、代表者の氏名
 一般社団法人 おでかけふくい
 福井県〇〇市〇〇町1-1
 代表理事 福井 太郎

2. 自家用有償旅客運送の種別

交通空白地有償運送

路線で運行する場合

3. 路線又は運送の区域

(1) 路線

	起 点	主たる経過地	終 点	キ ロ 程
1				
2				
3				
4				
5				

区域(エリア)で運行する場合

(2) 運送の区域

区 域	備 考
福井県〇〇市〇〇地区	〇〇市全域を運行できるものとするが、運行の起点あるいは終点が〇〇地区とする

4. 事務所の名称及び位置

事務所の名称	位 置
一般社団法人 おでかけふくい	福井県〇〇市〇〇町1-1

5. 事務所ごとに配置する自家用有償旅客運送自動車の数及びその種類ごとの数

事務所の名称	保有区分	バス		普通自動車 (軽)		合 計	
			※		※		※
一般社団法人 おでかけ ふくい	保有			(0)			
	持込		※	3 (1)	※ ()	3 (1)	※
	合計			3 (1)		3 (1)	

軽自動車については、() 内に内数で記載すること
 事業用自動車については、※欄に記載すること

ボランティア個人等が車検証上の使用者となっている車両を、持ち込んで使用することが可能。ただし、自動車の使用者との使用承諾書等を交わす必要がある。

6. 運送しようとする旅客の範囲

市内外を問わず利用会員申込書を提出した者

7. 路線又は運送の区域ごとの対価の額

(必要に応じ関係資料を添付のこと)

大人1乗車300円、小中学生1乗車50円

8. (事業者協力型自家用有償旅客運送の場合) 協力事業者の氏名又は名称及び住所

9. 添付書類

- (1) 定款又は寄付行為、登記事項証明書、役員名簿
- (2) 路線図
- (3) 法第79条の4第1~4号に該当しない旨を証する書類
- (4) 地域公共交通会議等において協議が調ったことを証する書類
- (5) 自家用有償旅客運送自動車についての使用権原を証する書類
- (6) 運転者が必要な要件を備えていることを証する書類
- (7) 運行管理の責任者及び運行管理の体制を記載した書類
- (8) 整備管理の責任者及び整備管理の体制を記載した書類
- (9) 事故発生時の対応に係る責任者及び連絡体制を記載した書類
- (10) 自家用有償旅客運送自動車の運行により生じた旅客その他の生命、身体又は財産の損害を賠償するための措置を講じていることを証する書類

市町で開催される会議

中部運輸局福井運輸支局長 殿

宣 誓 書

当法人における役員の全員が、道路運送法第 79 条の 4 第 1 項第 1 号から第 4 号までのいずれにも該当しないことを宣誓致します。

(年号) 年 月 日

名 称	一般社団法人 おでかけふくい
住 所	福井県〇〇市〇〇町 1-1
代表者の氏名	代表理事 福井 太郎

市町の公共交通会議で協議が調ったのちに
作成

(年号) 年 月 日

中部運輸局 福井運輸支局長 殿

地域公共交通会議等において協議が調ったことを証する書類

申請のあった自家用有償旅客運送については、下記のとおり地域公共交通会議等において、一般旅客自動車運送事業者によることが困難であり、かつ、地域住民等の旅客輸送を確保するために必要であるとの協議が調ったので、その旨証明します。

記

1. 自家用有償旅客運送の種別

交通空白地有償運送

2. 地域公共交通会議等の名称及び対象市町村

(名称) ○○市地域生活交通活性化会議

(対象市町村) ○○市

3. 地域公共交通会議等にて協議が調った年月日

令和○年○月○日

4. 運送主体の名称、住所、代表者の氏名

一般社団法人 おでかけふくい

福井県○○市○○町 1 - 1

代表理事 福井 太郎

5. 調った協議の内容

(1) 路線又は運送の区域

福井県○○市○○地区

(2) 旅客から收受する対価（対価の内容を添付すること）

大人 1 乗車 3 0 0 円、小中学生 1 乗車 5 0 円

(3) 運送しようとする旅客の範囲

市内外を問わず利用会員申込書を提出した者

6. その他特記事項

(年号) 年 月 日

○○市地域生活交通活性化会議 会長 ○○ ○○

※地域公共交通会議等が設置されていない場合は、対象市町村の長

自家用有償旅客運送に使用する車両の一覧

自家用有償旅客運送者の名称 一般社団法人 おでかけふくい

番号	自動車登録番号 又は 車両番号	乗車定員 (任)	所有者名	使用者名	備考
1	福井000あ0000	5人	福井 五郎	福井 五郎	
2	福井000い0001	4人	坂井 花子	坂井 花子	
3	福井000う0002	5人	鯖江 三郎	鯖江 三郎	
4					
5					
6					
7					
8					
9					
10					
11					
12					
13					
14					
15					
16					
17					
18					
19					
20					

運転者就任承諾書 兼 就任予定運転者名簿

申請者（ **一般社団法人 おでかけふくい** ）が自家用有償旅客運送の登録を受けた場合は、その運転者として就任することを承諾致します。

	氏名	住所	運転免許の種類	
			区分	種類
1	福井 五郎	福井市〇〇〇〇	普通	二種
2	坂井 花子	福井市〇〇〇〇	普通	二種
3	鯖江 三郎	福井市〇〇〇〇	普通	二種
4				種
5				種
6				種
7				種
8				種

※ 運転免許の種類欄には、受けている運転免許の別（普通・大型及び1種・2種）を記載すること。

※ 第2種運転免許を有しない者にあつては、施行規則第51条の16第1項各号のいずれかの要件を備えていることを証する書類を添付すること。

一種の場合は、交通空白地有償運送等運転者講習を受講し、修了証の写しを添付する。

自家用有償旅客運送に従事する運転者の一覧

自家用有償旅客運送者の名称 一般社団法人 おでかけふくい

番号	氏名	住所	免許区分	免許の種類	備考
1	福井 五郎	福井市〇〇〇〇	普通	二種	
2	坂井 花子	福井市〇〇〇〇	普通	二種	
3	鯖江 三郎	福井市〇〇〇〇	普通	二種	
4					
5					
6					
7					
8					
9					
10					
11					
12					
13					
14					
15					
16					
17					
18					
19					
20					

運行管理の責任者 就任承諾書

申請者（ 一般社団法人 おでかけふくい ）が自家用有償旅客運送の登録を受けた場合は、その運行管理の責任者として就任することを承諾致します。

（年号） 年 月 日

住 所 福井県〇〇市〇〇〇〇
氏 名 福井 次郎

※ 乗車定員11以上の車両を配置する事務所及び乗車定員10人以下の車両を5両以上配置する事務所の運行管理の責任者にあつては、運行管理者資格証の写し又は施行規則第51条の17第2項各号のいずれかの要件を備えていることを証する書類を添付すること。

運行管理の責任者は、20台ごと1人選任する必要がある。（運行管理者の資格を有する者を選任する場合は40台ごと。）

運送の主体（申請者名）	一般社団法人 おでかけふくい
-------------	----------------

運行管理の体制等を記載した書類

事務所名（ 一般社団法人 おでかけふくい ）

1. 運行管理・整備管理の体制

(ア) 運行管理の責任者の就任予定名簿

No	氏名	住所	資格の種類	委託	協力
1	福井 次郎	福井県〇〇市〇〇〇			

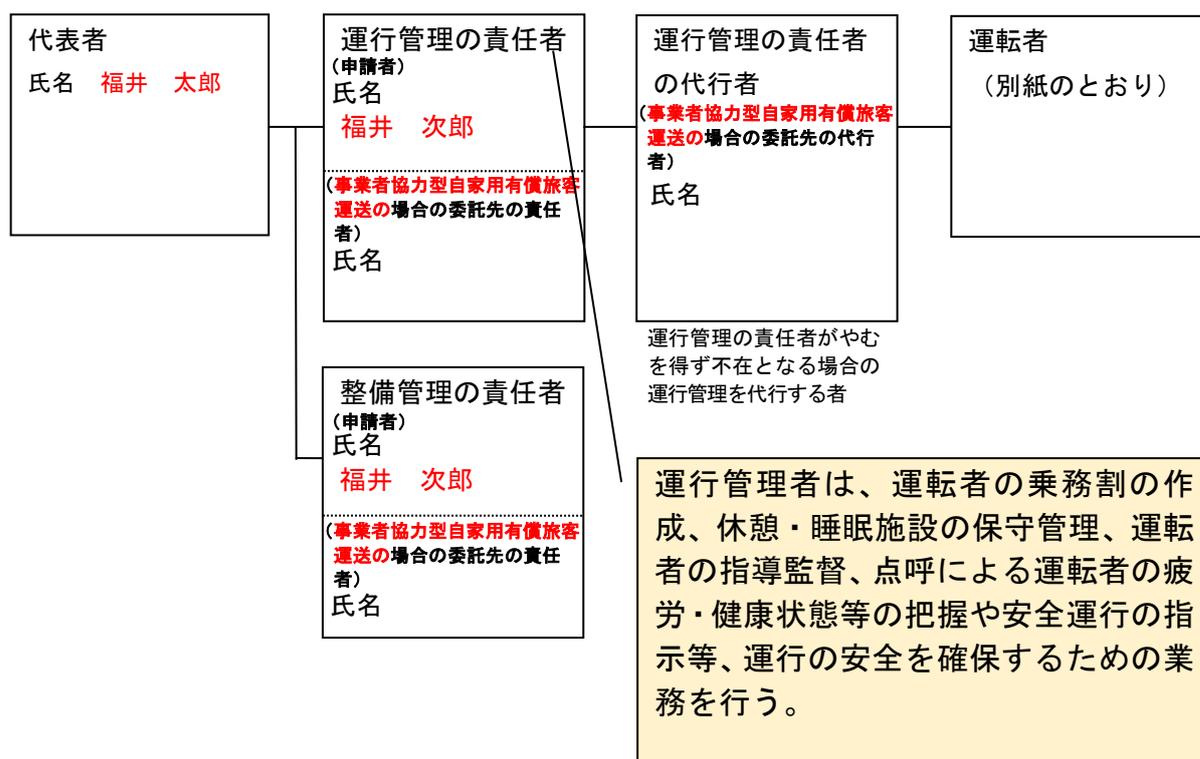
- 乗車定員11人以上の車両を配置する事務所及び乗車定員10人以下の車両を5両以上配置する事務所の運行管理の責任者にあつては、運行管理者資格証の写し又は施行規則第51条の17第2項各号のいずれかの要件を備えていることを証する書類を添付すること。
- 資格の種類には、法23条第1項の運行管理者、その他の別を記載するものとする。
- 運行を委託する場合は、受託者における運行管理の責任者を記載し、委託欄に○印を記載するものとする。
- 事業者協力型自家用有償旅客運送の場合は、協力事業者における運行管理者を記載し、協力欄に○印を記載するものとする。

(イ) 整備管理の責任者の就任予定名簿

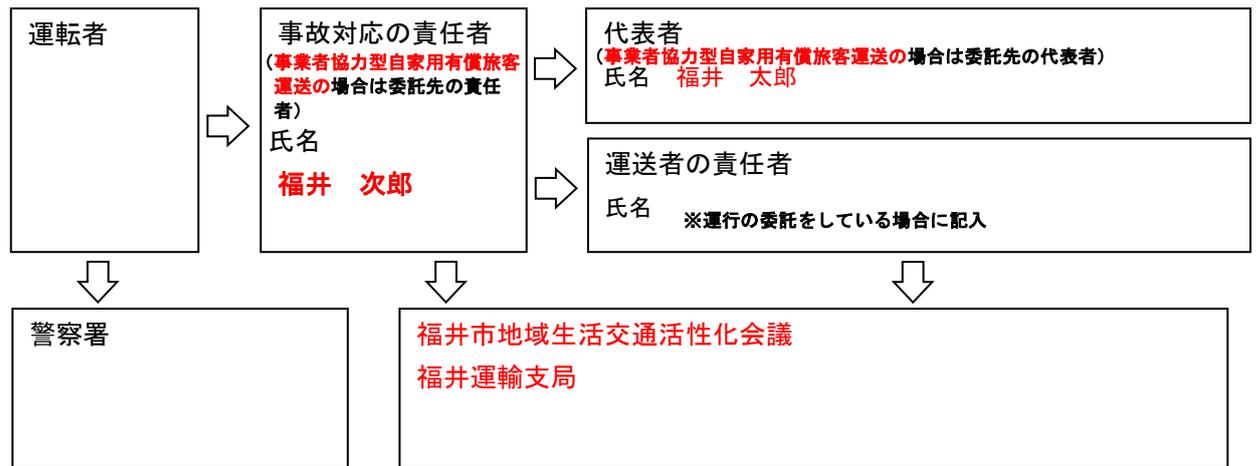
No	氏名	住所	協力
1	福井 次郎	福井県〇〇市〇〇〇	

- 事業者協力型自家用有償旅客運送の場合は、受託者において選任した者を記載し、協力欄に○印を記載するものとする。

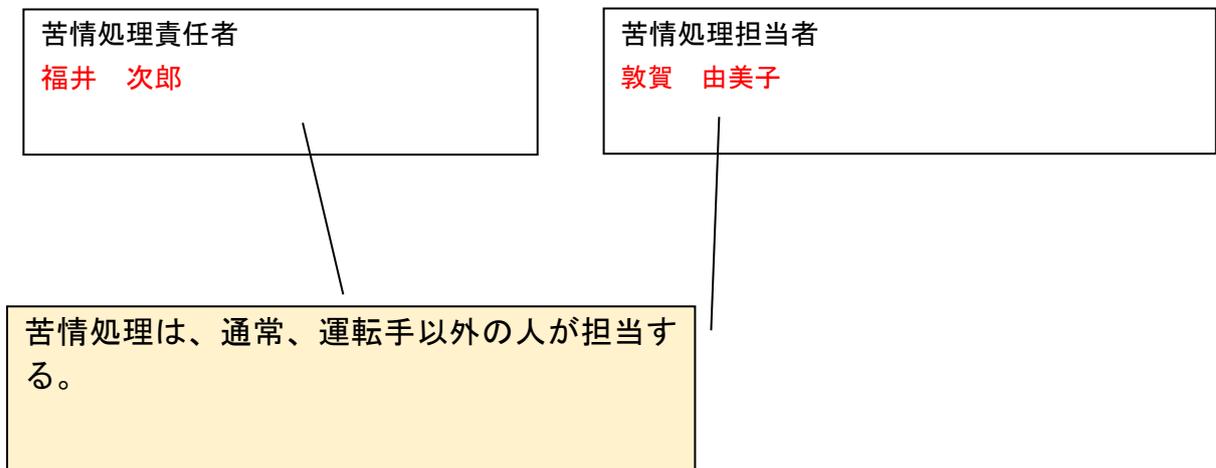
(ウ) 運行管理・整備管理に係る指揮命令系統



2. 事故処理連絡体制



3. 苦情処理体制



(契約申込書の写し、見積書の写しが添付できない場合は以下の宣誓書を添付する)

様式第8号

中部運輸局福井運輸支局長 殿

宣 誓 書

道路運送法第79条の登録を受けた時は、速やかに以下のとおり損害を賠償するための措置を講ずることを誓約します。

記

保険（共済）の種類	補償金額
対人保険（共済）	（無制限・ 〇〇〇万円）
対物保険（共済）	（無制限・ 〇〇〇万円）

（年号） 年 月 日

名 称 一般社団法人 おでかけふくい
住 所 福井県福井市大手3丁目17-1
代表者の氏名 代表理事 福井 太郎

6. 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
 - ・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
 - ・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
 - ・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
 - ・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
 - 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】

- 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/>
- 「地域に合った移動の仕組みづくり」プロジェクト（トヨタ・モビリティ基金）
 - ☞ https://toyotamobilityfoundation.jp/activity/local_mobility_support/min_mobi.html
- 自家用有償旅客運送について（国土交通省）
 - ☞ https://www.mlit.go.jp/jidosha/jidosha_tk3_000012.html
- 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>
- 地域生活交通の確保に向けた取組事例集（令和4年3月 島根県）
 - 👉 https://www.pref.shimane.lg.jp/medical/fukushi/kourei/tiikihoukatucare/houkatsu_sikatsushien.data/220801jirei.pdf?site=sp
- 地域で始める移動支援手順書（令和4年3月 宮崎県）
 - 👉 https://www.pref.miyazaki.lg.jp/documents/73126/73126_20221205164618-1.pdf
- 新たな移動手段導入の手引き（令和3年10月 群馬県）
 - 👉 <https://www.pref.gunma.jp/uploaded/attachment/18790.pdf>
- 中山間地域における移動手段確保対策の手引き（令和2年3月 高知県）
 - 👉 https://www.pref.kochi.lg.jp/soshiki/070301/files/2020040700294/hyoushi_1syoushou.pdf
- 地域交通の把握に関するマニュアル（令和2年12月 国土交通省自動車局旅客課）
 - 👉 <https://www.mlit.go.jp/common/001380854.pdf>

令和4年度 交通空白地公共交通確保調査（福井県委託事業）報告書

発行日 2023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