

## ■ 互助による輸送の事例

---

### ●国内事例

- ・ 天塩-稚内相乗り交通事業（北海道天塩町）
- ・ なかとんべつライドシェア（北海道中頓別町）
- ・ 黒岩地区内交通 あすくろ号（岩手県北上市黒岩地区）
- ・ 外出支援事業 笑顔咲く佐久山 さくやま1号（栃木県大田原市佐久山地区）
- ・ そら豆バス（千葉県南房総市富浦町大宮区）
- ・ 山下地区ささえあいバス（神奈川県横浜市山下地区）
- ・ 地域住民乗合交通 森の里ぐるっと（神奈川県厚木市森の里地区）
- ・ 自治会輸送活動 ふくろう号（島根県安来市宇波地区）
- ・ 地域との協働による買い物等支援推進事業(買い物先への送迎モデル事業)  
「ふれあいかすみ号」（福岡県福岡市香住丘校区）

### ●海外事例

- ・ Rezo Pouce（フランス モワサック 他）
- ・ BürgerBus（ドイツ バーデン・ヴュルテンベルク州 他）

# 天塩～稚内 相乗り交通事業

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

## 取組のポイント

<h3>地域の交通体系における役割</h3> <p>地域の交通体系における役割</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>● 天塩～稚内間の移動に限定することで、鉄道・バスやタクシーと競争を回避（天塩～稚内間は、鉄道・バスを乗り継ぐと3時間以上掛かり、日帰りが困難。また、タクシーでは片道約2万円と利用者はほとんどいない。）</li> <li>● マッチングプラットフォームを利用し、運転者が稚内に行く予定を登録し、それに利用希望者が同乗の申請を出す仕組み</li> </ul>
---

## 関係者の役割分担

検討の進め方	● 天塩町が主体となって導入し、運営
経費等の負担	● 燃料代は利用者が負担

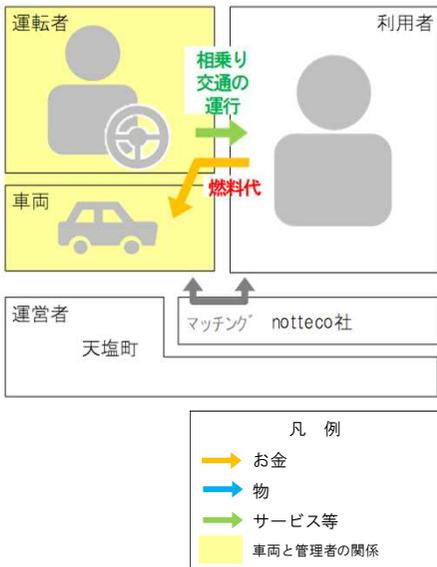
## 地域住民の参加

安全・安心の確保	<ul style="list-style-type: none"> <li>● 運転者の条件を75歳未満としています。</li> <li>● 安全運転・AED講習会を開催し、運転者が参加</li> </ul>
利用の促進	<ul style="list-style-type: none"> <li>● 広報物だけでは伝わりにくいことから、直接、高齢者が集まる老人クラブに出向き相乗りの仕組みを説明</li> <li>● 実際に利用してもらうために相乗りツアーを実施</li> <li>● 高齢者は、スマートフォンなどを利用できない場合が多く、電話・窓口での申し込みに対応</li> <li>● 知らない人のクルマに乗ることへの不安解消のため、利用者と運転者の相乗り交流会の開催</li> </ul>

## 交通ネットワーク



## 費用負担



## 運行概要

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

# なかとんべつライドシェア

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



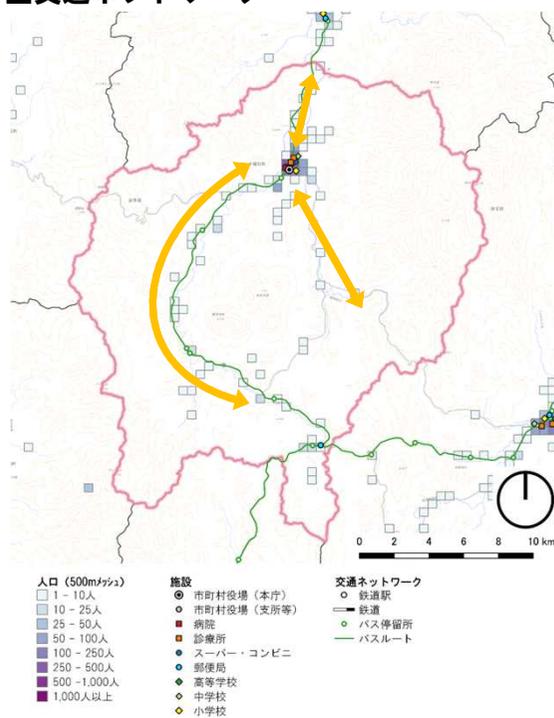
## 取組のポイント

地域の交通体系における役割	<ul style="list-style-type: none"> <li>● 全町域をカバーする交通手段が必要であるが、町の財政や交通事業者の供給力では、交通サービス提供が困難であり、互助の輸送を導入</li> <li>● 町では、高齢者・障害者を対象にタクシーチケットを配布</li> <li>● ライドシェアで都市間バスとの接続に対応</li> </ul>
---------------	--

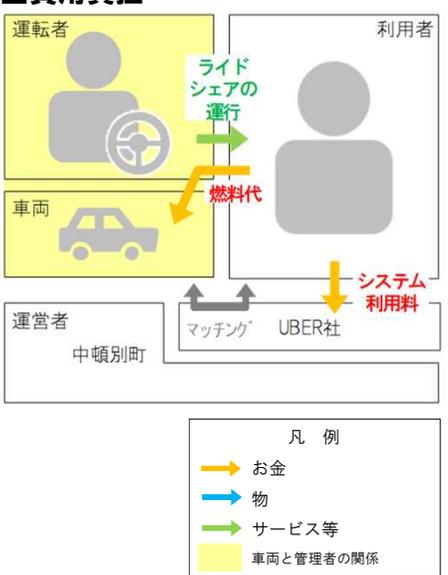
関係者の役割分担	<ul style="list-style-type: none"> <li>● 交通事業者が研究協議会に参加、運輸支局もオブザーバーとして参加</li> <li>● 下部組織として、ボランティアドライバーから構成される交通グループ会議を設置</li> </ul>
経費等の負担	<ul style="list-style-type: none"> <li>● 中頓別町が主体となって導入し、運営（電話受付、マッチング）</li> <li>● 町が主体となることで、取組に信頼感が得られる</li> <li>● 無料では、利用しにくいとの声を踏まえ、平成29年4月から実費を收受</li> </ul>

地域住民の参加	<ul style="list-style-type: none"> <li>● 交通グループ会議における安全対策の実施（町営自動車学校による講習会の受講、ヒアリングマップの作成・更新）</li> </ul>
安全・安心の確保	<ul style="list-style-type: none"> <li>● マatchingアプリの他、ライドシェア配車受付専用ダイヤル、町内6か所での代理配車</li> <li>● 広報活動（広報誌での特集記事の掲載、ライドシェア通信の発行、町民フォーラムの開催、町内のイベントへの出店等）</li> </ul>
利用の促進	<ul style="list-style-type: none"> <li>● ボランティアドライバーから構成される交通グループ会議を月1回開催し、情報交換や運営上の課題について対策を継続的に検討</li> </ul>

## 交通ネットワーク



## 費用負担



## 運行概要

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

# 黒岩地区内交通 あすくろ号

背景	・地区内にはコミュニティバス「おに丸号」が運行されているものの、運行経路は限られ、おに丸号の利用が困難な住民が存在
運行内容	・黒岩地区内交通 あすくろ号は、利用者の自宅とコミュニティバスとの乗継拠点にもなっている黒岩まんなか広場や地域行事の会場を結ぶ交通手段 
経緯	・平成30年9月：おに丸号の経路見直しを地域から市に相談→検討開始 ・平成30年9月～平成31年3月：黒岩自治振興会が、交通弱者を救うための検討会を立ち上げ、市も検討に参加 ・平成31年4月～令和元年8月：黒岩自治振興会、NPOあすの黒岩を築く会、市、地域公共交通アドバイザー、車両提供者が運行開始に向けた検討 ・令和元年9月～：実証運行（令和2年4月～：本格運行（予定））

## 取組のポイント

### 地域の交通体系における役割

- 北上市の公共交通ネットワークは幹線交通、拠点間交通、地域内交通により構成され、あすくろ号は地域内交通に位置づけ
- 乗合タクシー、空白地有償運送、互助による輸送の3案について検討し、互助による輸送を選択
- 運行主体が無理なく続けられるよう、運行ルートや目的地を制限
- 「黒岩まんなか広場わくわく夢工房」を待合施設として、おに丸号運行日に開放

- 産地直売所、高齢者サロン、学童保育所等の生活サービス機能が整備された「黒岩まんなか広場」に乗継拠点「黒岩地域ターミナル」を設置

### 関係者の役割分担

- 黒岩自治振興会が、交通弱者を救うための検討会を立ち上げ
- 市が地域公共交通サポート事業、市互助輸送事業補助要領にもとづき導入を支援するとともに、検討に並行して運輸支局に相談

### 経費等の負担

- 燃料代・保険代の2/3を市、1/3を黒岩自治振興会が負担

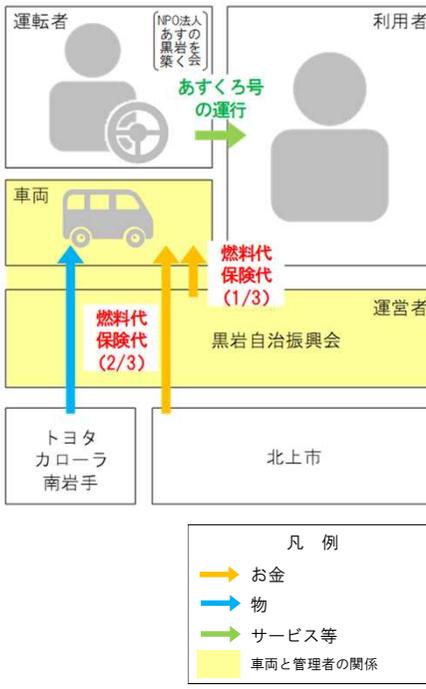
### 地域住民の参加

- 安全・安心の確保  
 ● ドライバーは市内の自動車学校において交通安全講習を受講
- 利用の促進  
 ● 民生委員が移動に困っている高齢者に対して、直接利用を呼び掛け
- 運行主体の広報誌で地域行事への交通手段としてあすくろ号を紹介

## 交通ネットワーク



## 費用負担



## 運行概要

運営主体	黒岩自治振興会（NPOあすの黒岩を築く会に運行を委託）		
運行形態	端末交通型・特定目的型	車両	7人乗りワゴン車(1台)
運行ルート・エリア	<ul style="list-style-type: none"> <li>・おに丸号利用：利用者自宅から黒岩地域ターミナル（乗継拠点）</li> <li>・一沢目コース・万内コースの2コース</li> <li>・地域行事等への出席：自宅から各会場 ※黒岩地区内のみ</li> </ul>		
運行日・回数等	<ul style="list-style-type: none"> <li>・おに丸号利用：飯豊黒岩線運行日（月・木曜日）</li> <li>・地域行事等への出席：随時</li> </ul>		
運転者	NPO法人あすの黒岩を築く会の職員 7名登録、主に2名が運行		
利用者	黒岩地区の住民		
利用方法	原則、前日15時までに電話予約	金銭收受	なし
利用者数	9月～10月：38人、11月：22人（計60人） （内訳-おに丸号利用：33人、地域行事等への出席：27人）		

- 背景**
- ・高齢化率が市内12地区中3番目に高い地区で、高齢者の外出支援・居場所づくりが課題
  - ・スーパーや病院が遠く、タクシー代も高いとの声
- 運行**
- ・自宅と原則市内の目的地までを結ぶドアツードア型の交通サービス



- 経緯**
- ・～平成28年：地域の声を吸い上げと外出支援実現に向けた素案（たたき台）を関係機関と協議開始
  - ・平成29年～：生活支援体制整備事業 佐久山地区第2層協議体活動の開始（第1層：市全体、第2層：地域単位）福祉有償運送運転者講習の受講がスタート
  - ・平成31年2月25日：地区社協臨時総会で「佐久山地区外出支援事業運営要綱」が承認
  - ・平成31年4月26日：運行開始

## ■取組のポイント

### 地域の交通体系における役割

- 地域の交通体系における役割
- ドアツードア運行とすることで、バス停留所を乗降地点とするデマンド交通と棲み分け
  - 事前予約制や利用回数に上限を設けることで、タクシー等と棲み分け

### 関係者の役割分担

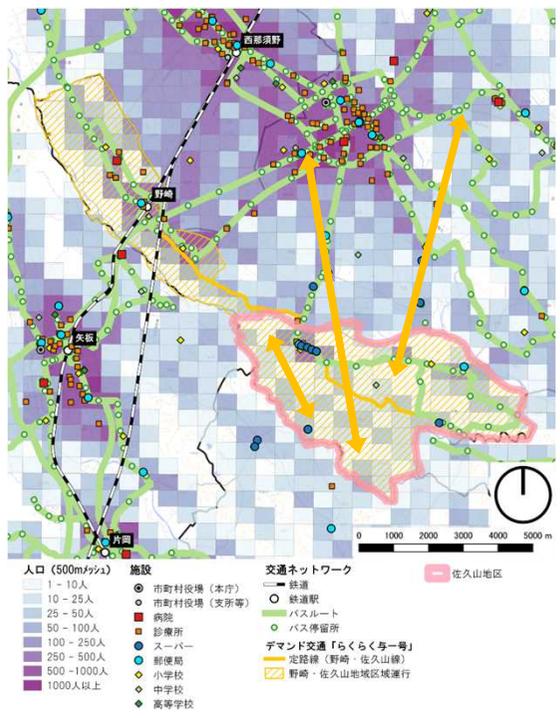
- 検討の進め方
- 市の交通政策担当部署と運行内容などを相談（市は県等に確認）
- 経費等の負担
- 燃料代は、佐久山地区社会福祉協議会が負担(自主事業の収益や寄付)
  - 車両は佐久山地区の出身者が代表を務める会社が市社会福祉協議会にワンボックス車を寄贈し、地区社会福祉協議会に無償貸与
  - 車両の保険代・車検代は、市社会福祉協議会が助成
  - 地区内のNPO法人が予約を受け付け

### 地域住民の参加

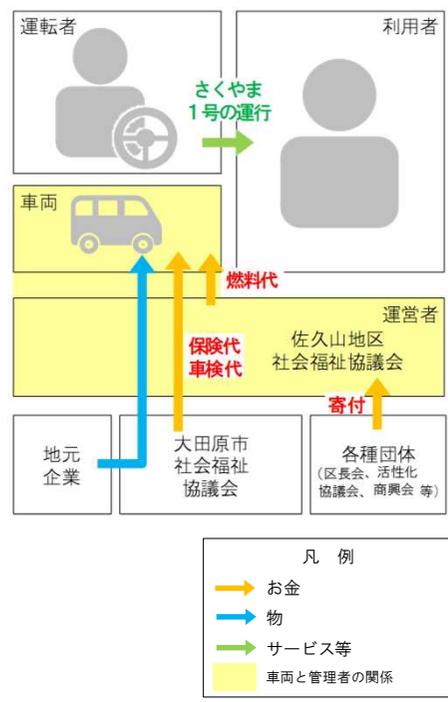
- 安全・安心の確保
- 運転者は福祉有償運送制度に基づく講習を受講
  - 交通事故、同乗者が急病の場合の連絡体制を構築
  - 運行手順に基づき、安全運転確認、車両点検などを運行毎に実施

- 運転者等の確保
- 給食サービスの配達ボランティアや、男の居場所として活動を開始した男メシ料理教室のメンバーに協力を得る
  - 運転者1人当たり月1回程度の参加となるよう運転者を計画的に確保

## ■交通ネットワーク



## ■費用負担



## ■運行概要

運営主体	佐久山地区社会福祉協議会		
運行形態	相乗り型	車両	7人乗りワゴン車(1台)
運行ルート・エリア	・利用者の自宅から原則として市内の目的地までを往復 (病院については隣接市町も可)		
運行日・回数等	・平日の午前中 ・原則月3回まで利用可能		
運転者	地域住民 17名 (令和元年12月27日現在)		
利用者	外出が困難な住民 25名 (令和元年12月27日現在)		
利用方法	1週間前までに電話連絡	金銭收受	なし
利用者数	利用者延べ人数140名 ※平成31年4月26日～令和元年12月27日 (内訳-病院:55人、買い物:12人、地域行事:64人、その他:9人)		

**背景**

- ・ 富浦町大宮区は、山間地に位置し、2012年に地区内の商店が消滅
- ・ S59年に民間路線バス廃止（旧八束線）その後は町営バスが運行していたが、富浦町内を運行する市営バスの運行本数は少なく、隣接する館山市には、乗り換えが必要となるなど交通の便が悪く、車を運転しない高齢者は買い物が困難になっていた。また、行政に頼りすぎない地域内の前期高齢者が後期高齢者を支える仕組みづくりの取り組みの一つ。

**運行**

- ・ 地域の高齢者が無償で借り上げた耕作放棄地で育てたそら豆等の売上で、月2回隣接市のスーパーへ買い物に行くバスを運行



**経緯**

- ・ 平成26年2月：有志による実証運行開始
- ・ 平成28年～平成29年：地域力を育むモデル事業を活用して取り組む
- ・ 平成30年～：自主運行（行政の財政支援なし）

## 取組のポイント

### 地域の交通体系における役割

**地域の交通体系における役割**

- 行き先が路線バスの運行ルートと重複しないように配慮
- 高齢者の外出の機会を作り、交通需要を創出
- そら豆等の売上の範囲内で可能な運行計画を策定

**利用者特性への配慮**

- 地区は広く、長距離の歩行が困難な高齢者も多いため、民生委員が同乗し、見守りも兼ね、当日は利用しない方も含め全会員の自宅を訪問

### 関係者の役割分担

**検討の進め方**

- 住民組織が単独で開始した取組を、南房総市「地域力を育むモデル事業」を活用して取組をバックアップ
- 南房総市は、住民組織への助言等や交通事業者や運輸局への説明を実施

**経費等の負担**

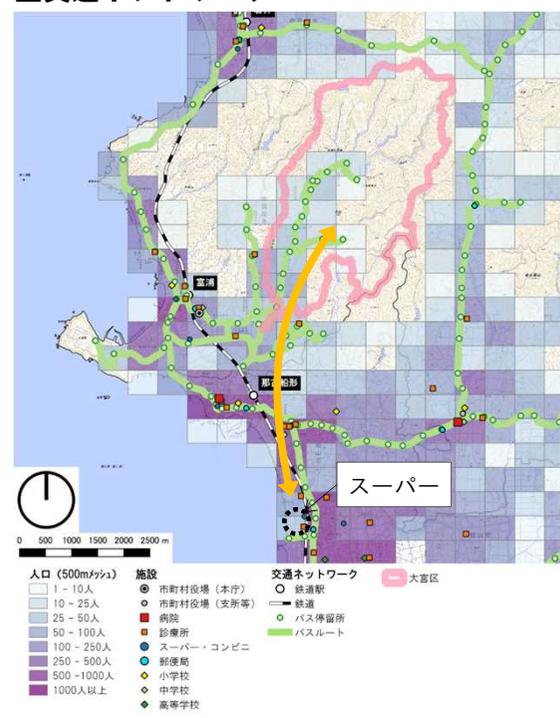
- 大宮区内の耕作放棄地を無償で借り、そら豆等を栽培し、売上から種苗代を引いた残額をバスのガソリン代に充当
- そらまめ等の栽培には、そら豆バスの利用者となる高齢者も、体力に応じた作業を分担しており、利用者もバスの運行に貢献

### 地域住民の参加

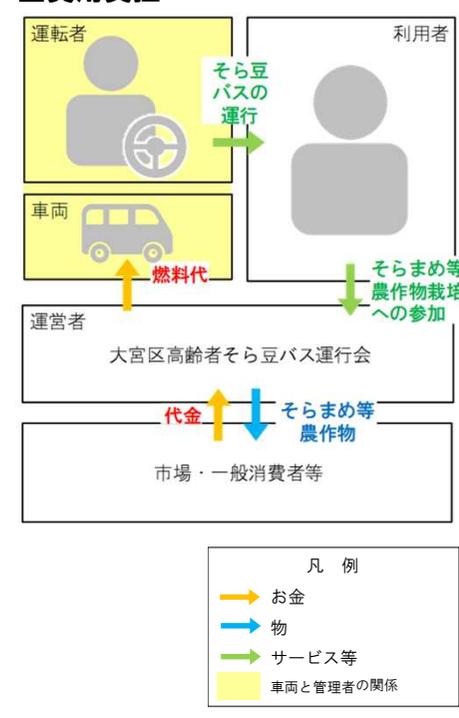
**安全・安心の確保**

- 講習会や制度理解の場を設けた

## 交通ネットワーク



## 費用負担



## 運行概要

運営主体	大宮区高齢者そら豆バス運行会		
運行形態	特定目的型	車両	運転者のマイカー
運行ルート・エリア	・ 利用者の自宅～隣接する館山市のスーパー～診療所、足湯～利用者の自宅		
運行日・回数等	・ 月に2回、スーパーの高齢者の割引日に合わせて運行		
運転者	大宮区高齢者そら豆バス運行会員 21名 (H30.12時点)		
利用者	※会員のうち2名が運転者を務める		
利用方法	運行予定の案内を会員宅に配布し、利用の意向を確認	金銭收受	なし
利用者数	—		

# 山下地区ささえあいバス

**背景**

- 山下地区は、丘陵部にある住宅地を農地が取り囲み、生活サービス施設が少ないエリア。
- 地区内は路線バスが通れない狭い道が多い。
- 横浜北西線の整備を契機に建設関連企業から沿線住民に対して地域貢献したいとの話が寄せられたこと、また、横浜北西線の沿線で地域交通サポート事業によるバス交通の導入には収支上課題があること、共助による取組を行うなど地域に熱意があることなどがうまくマッチングし、実現。

**運行内容**

- 地区内を運行する以下の2種のサービスを運行
- 一定時便：定時定路線型の交流センター便（地区内を循環）とお買物便（地区内と近隣スーパーを行帰）
- グループ便：3名以上のグループの申込に応じて運行するドアツードア型、原則山下地区内



**経緯**

- 平成26年4月：山下地区安全・安心まちづくりプラン策定（まちづくりの方針として、「地区内における交通網の充実」が位置づけ）
- 平成28年1月：山下地区安全・安心まちづくり協議会、横浜環状北西線建設関連企業による地域貢献協議会、横浜市の3者が小型バス運行に関する連携協定を締結
- 平成28年12月：実証運行開始
- 平成31年4月：本格運行開始

## 取組のポイント

### 地域の交通体系における役割

地域の交通体系における役割

- 山下地区内と周辺のスーパーに限定して運行する（鉄道駅には乗り入れしない）ことで、鉄道端末交通を担う路線バスと棲み分け
- 横浜都市交通計画において、公共交通が行き届かない地域等にボランティアによる乗合交通サービスの展開を検討することを記載

利用者特性への配慮

- 高齢者の利用にも配慮し、路線バスが入れない住宅地の道路なども運行ルートとし、かつ停留所も密に配置することによりきめ細かいルートとした。
- 乗降時に荷物を持つなどの乗降補助等を行う添乗員が同乗

生活サービス機能確保との連携

- 「山下地区安全・安心まちづくりプラン」で、活動拠点として位置付けられた「山下地域交流センター」等を経由して運行

### 関係者の役割分担

検討の進め方

- 横浜市「地域交通サポート事業」を活用して、住民アンケート等による運行ルート等の検討や実証運行を実施
- 横浜市は、住民組織への助言等や交通事業者や運輸局への説明を実施

経費等の負担

- 燃料代は利用者負担(年会費) 賄い、車両の保険代・車検代は横浜市が負担
- 車両は高速道路建設の関連企業の地域貢献協議会から提供

### 地域住民の参加

安全・安心の確保

- 自家用有償運送のマニュアルをアレンジした運行管理等の体制を整備

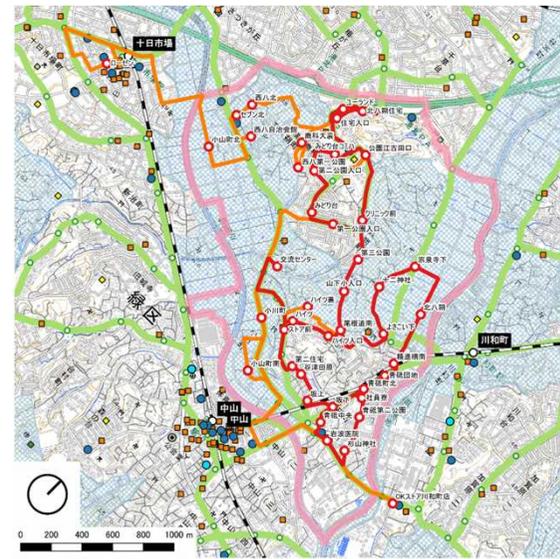
利用の促進

- 実証運行ニュースを発行し、取組の経過報告や利用者、運転者等の募集

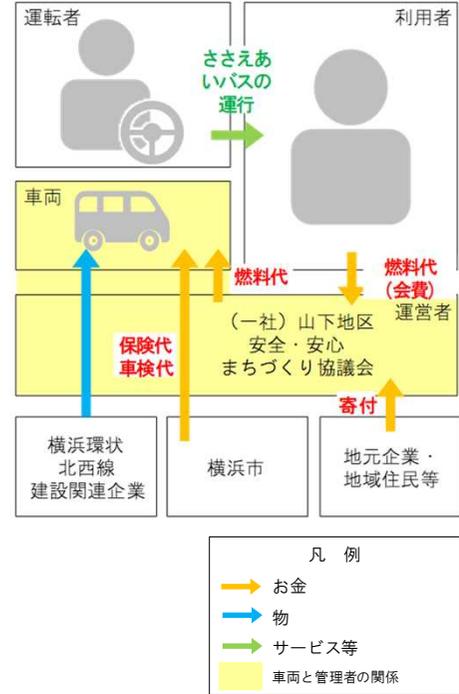
運転者等の確保

- 運営ボランティアを対象にアンケートを実施し、改善策を検討

## 交通ネットワーク



## 費用負担



## 運行概要

(運行ルート・エリア等は「一定時便」の内容)

運営主体	一般社団法人 山下地区安全・安心まちづくり協議会		
運行形態	地区内循環型	車両	10人乗りワゴン車(1台)
運行ルート・エリア	<ul style="list-style-type: none"> <li>交流センター便：交流センターを起点に地区内を循環</li> <li>お買物便：3コースがあり、地区外のスーパー2店の行帰便</li> </ul>		
運行日・回数等	<ul style="list-style-type: none"> <li>交流センター便：週3日、1日4便運行</li> <li>お買物便：3コース各週2日、1日1往復運行</li> </ul>		
運転者	山下地区の住民 【人数】運転者：12名 (R2.3現在)		
利用者	山下地区の住民、利用会員証が必要 【会員数】222名 (R2.3時点)		
利用方法	予約等不要	金銭收受	燃料代 (年会費)

**背景**

- 森の里地区には、鉄道駅に向かう路線バスが地域の外周道路を運行しているものの地域内の移動には不便
- 丘陵部を開発してつくられた住宅地で、区内は坂が多く、高齢者や子育て世代にとっては、バス停留所までの移動も負担

**運行**

- 「森の里ぐるっと」は、地域内を循環する定時定路線型の交通サービスで、停留所の他、運行ルート上であれば乗降可能
- 平成26年4月から運営主体の自主財源で継続的に運行



**経緯**

- 平成21年5月：森の里ふおーらむ（厚木ぐるっとの母体）の総会で、森の里地域コミュニティバス事業の市民協働提案事業への提案が承認
- 平成23年4月：実証運行
- 平成23年10月：本格運行（平成26年4月からは自主財源で運行）

## 取組のポイント

### 地域の交通体系における役割

**地域の交通体系における役割**

- 森の里地区内のみを運行することで、地区内外を運行する路線バスと棲み分け

**利用者特性への配慮**

- 高齢者等の利用にも配慮し、路線バスが運行しない街区内の道路等も運行ルートとし、自宅近くで乗降可能
- 助手が同乗し、利用者の乗降を見守り

**生活サービス機能確保との連携**

- 地域住民の交流・憩いの場として開催される「森カフェ」、「ふれあい喫茶」に合わせた運行も実施

### 関係者の役割分担

**検討の進め方**

- 厚木市の市民協働提案事業を活用して、住民アンケート・ワークショップ等を実施し、運行ルート等を検討するとともに実証運行を実施
- 厚木市は、地域公共交通会議での説明、運輸局への相談を実施

**経費等の負担**

- 本格運行後の運行経費は、厚木市から自治会に委託された草刈事業を実施して受け取る委託料で賄う

### 地域住民の参加

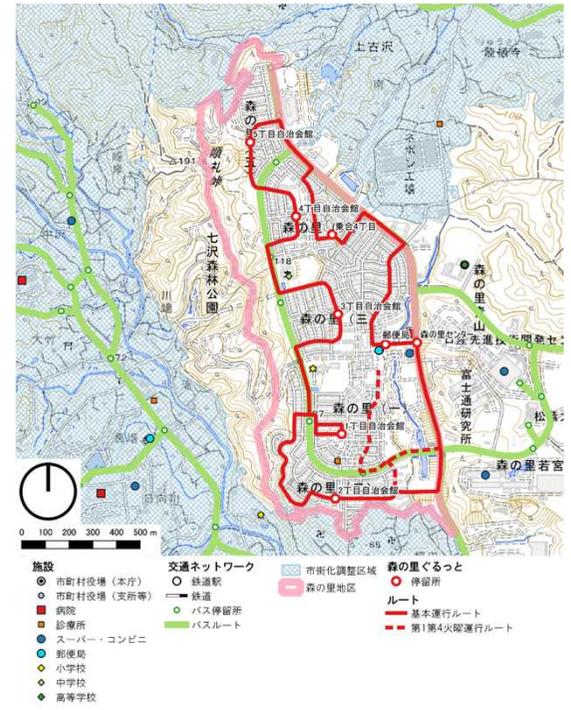
**安全・安心の確保**

- 利用者から事故時の補償範囲等、重要事項に同意をもらう
- 運休日を設ける、車両の点検や不具合箇所の修理を実施

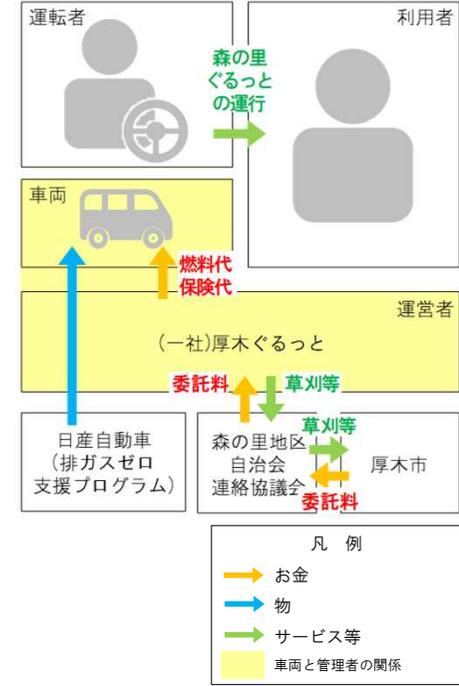
**運転者等の確保**

- 自治会活動等を通じて、運転者等を確保
- 運転者・助手は、事前に予定を申告し、2ヶ月単位で輪番表を作成

## 交通ネットワーク



## 費用負担



## 運行概要

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

背景	<ul style="list-style-type: none"> <li>宇波地区は山間地にあり、道路が狭隘で市が運行する広域生活バス「イエローバス」が通行できず、最寄りバス停まで1キロ以上離れた集落が存在</li> <li>最寄りのタクシー営業所から10km以上、タクシー配車が困難な地区</li> </ul>
運行	<ul style="list-style-type: none"> <li>自宅とイエローバスの最寄りのバス停、又は地区内唯一の公共施設である宇波交流センターを結ぶ交通サービス</li> </ul>
経緯	<ul style="list-style-type: none"> <li>平成26年9月：うなみの里創生プロジェクト設立</li> <li>平成26年12月～平成27年2月：実証運行1回目（土日祝日限定）</li> <li>平成27年10月～平成28年3月：実証運行2回目（毎日）</li> <li>平成28年4月～：本格運行</li> </ul>



## ■取組のポイント

### 地域の交通体系における役割

- 交通空白地域における移動手段の確保として、イエローバスを補完する新たな移動手段の確保として位置づけ
- 地域内交通は自宅から最寄りバス停か交流センターまでの移動で、前日までの予約制とするなど運行内容と範囲は限定

- 乗降の際に、手荷物を持つ、踏み台を置くなどの手伝いを実施

- 交通空白地域の解消（ふくろう号の運行）と生活支援（宇波交流センターでの移動販売、出張美容院）を一体的に推進

### 関係者の役割分担

- うなみの里創生プロジェクトを立ち上げ（女性、若者も参加）
- プロジェクトの会議以外にも、自治会長協議会、自治会、交流センター運営協議会等で運行に向けた検討を実施

- 市が公用車の貸与、保険料、車検費用等を負担
- 予約受付等各種事務を交流センター職員（市の嘱託職員）が実施

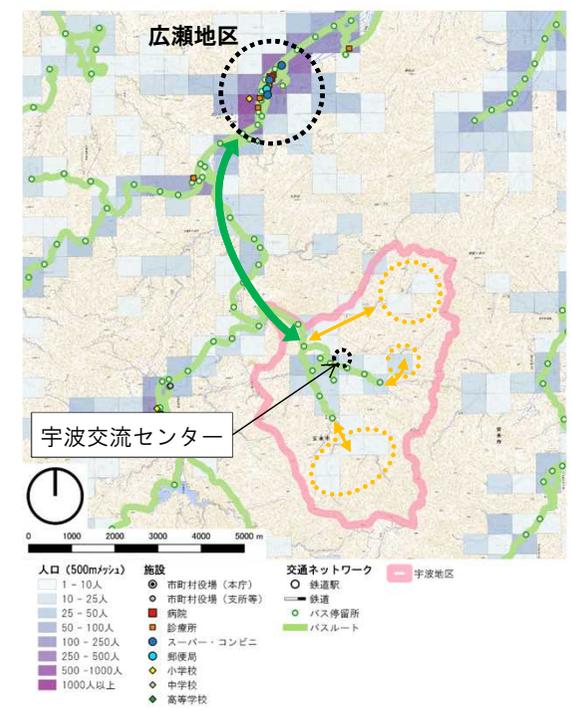
### 地域住民の参加

- 市町村運営有償運送等運転者講習に参加
- 地区内の道路の危険箇所の点検、テスト走行等を実施

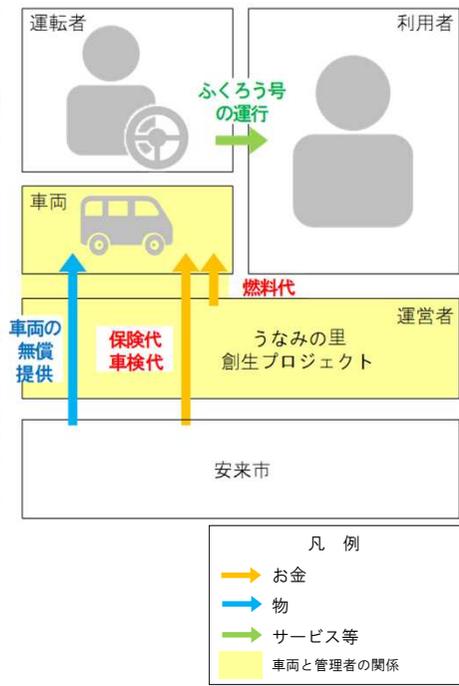
- 運転手カレンダーを作成し、運転者の顔が見えるよう工夫
- 無償で利用することへの抵抗感を持つ高齢者に積極的な利用を案内

- 曜日別の担当制により参加の平準化
- 運転者のシフトを前月に決定し、都合に応じて変更にも柔軟に対応

## ■交通ネットワーク



## ■費用負担



## ■運行概要

運営主体	うなみの里創生プロジェクト		
運行形態	端末交通型・特定目的型	車両	4人乗り軽ワゴン車(1台)
運行ルート・エリア	<ul style="list-style-type: none"> <li>・イエローバス利用：利用者の自宅から最寄のバス停</li> <li>・宇波交流センター利用：利用者の自宅から宇波交流センター（宇波交流センターで開かれる行事参加や、移動販売や出張美容室等が目的）</li> </ul>		
運行日・回数等	<ul style="list-style-type: none"> <li>・イエローバス利用：広瀬～宇波線（毎日、1日6便）</li> <li>・宇波交流センター利用：随時</li> </ul>		
運転者	地域住民 17名登録 [平日担当：4名、休日担当：4～5名]		
利用者	宇波地区の住民		
利用方法	原則、前日15時までに電話予約	金銭收受	なし
利用者数	H29年度：388名 (イエローバス利用：140名 交流センター利用：248名)		

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

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



## 取組のポイント

### 地域の交通体系における役割

- 公共交通が基本ではあるが、公共交通がカバーできない部分で、地域住民ができる日常生活の支援の範囲内での取組
- 効率的な運行をするため、利用者の変化に応じて、随時ルートを見直し、必要に応じて利用者に乗車便の変更等を依頼
- 高齢者の利用に配慮し、付添ボランティアが同乗し、乗降等を支援するとともに、スーパーの入口付近に乗降場所を確保

### 関係者の役割分担

- 福岡市の買い物支援のモデル事業の実施団体として選定され開始。市の委託を受け、福岡市社会福祉協議会が実施団体を支援。

### 経費等の負担

- 市が車両を無償貸与、任意保険、ガソリン代を負担
- 福岡市社会福祉協議会を通じて、地域の介護サービス事業者等が運転ボランティアに参画

### 地域住民の参加

- 運転者は県公安委員会認定の講習を受講
- 運行にあたって、危険箇所へのミラー設置等を道路管理者に要望
- 事故や利用する高齢者が体調を崩した場合の対応手順を定める
- 自治協議会会報で、利用者数などを示し、新たな利用を促進
- 利用者同士の親睦、運転ボランティア、付き添いボランティアとの交流を図るため、利用者お茶会を開催
- 校区内にある大学の協力で、ICTを活用した利用者との連絡ツールを検討中

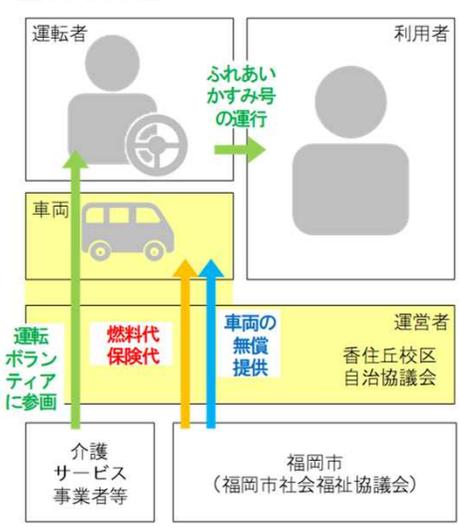
### 運転者等の確保

- 運行協議会、ボランティアスタッフ会議を毎月開催し、取組の改善等を検討することで停滞を防止

## 交通ネットワーク



## 費用負担



## 運行概要

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

## ■取組の概要

- ・ Rezo Pouceは、ヒッチハイクの考え方をベースに、安全性・不確実性を補った住民同士の相乗りの取組
- ・ 2009年にトゥールーズ北部の自治体のグループによってはじめられ、2012年には、Rezo Pouce協会が設立
- ・ Rezo Pouce協会はSCIC（社会的共通益協同組合）と呼ばれる組織形態で、自治体、企業等が組合員として、加入
- ・ フランスの地方部で広く展開され、2019年には、導入の検討も含めると約2,000の自治体に拡大

## ○Rezo Pouce協会・自治体の役割分担

- ・ Rezo Pouce協会は、導入を希望する自治体の職員の研修や取組の支援を実施
- ・ 自治体は、協会に会費を支払い、担当職員2名を協会の事務所を派遣し研修を受ける他、取組の段階に応じた支援を受ける

## ○利用方法

- ・ 利用者、運転者ともに、ウェブサイト又は自治体役場で会員登録
- ・ 以下の方法で相乗りを実施（いずれも無料）

① ヴィンテージ：乗車場で行先を表示したカードで提示して、運転者を待つ

② 2.0：アプリを利用して、同乗者を探す  
 —AUTOSTOP INSTANTANE：利用希望者は相乗り希望を出すことで、半径15km以内にいる運転者に通知。相乗りが受諾されると運転者の位置情報が表示

—AUTOSTOP PROGRAMME：24時間前までの旅行を登録し、同じ旅行をマッチング。趣味等のハッシュタグをつけ、同じ趣味を持つ人等を探すことが可能

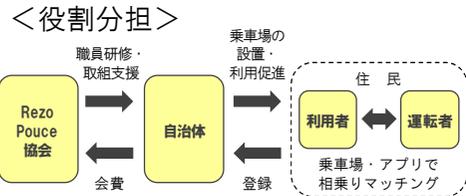
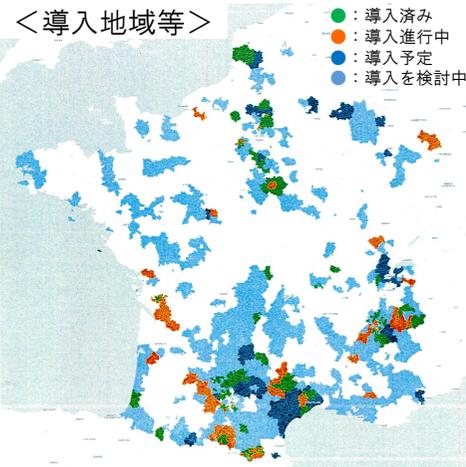
## ○その他の取組

① Rezo Senior（実験中）

- ・ 車を運転できない65歳以上の高齢者を対象とした相乗りのサービス。
- ・ 利用者は、自治体に電話で相乗りの希望を伝え、自治体がSMS・メールで対応可能なドライバーを探す（ドライバーは対応可能な曜日等を事前に登録）

② Rezo Pro（2020年から実施予定）

- ・ 企業等を対象とした従業員の相乗りサービス
- ・ Rezo Pouce協会は企業に対して、相乗りを促進するためのアクションプログラムの策定、相乗りによる効果（CO<sub>2</sub>策減量等）の情報提供を行う



## ■取組のポイント

### ✓既存公共交通を補完する交通手段として位置づけ

- ・ 鉄道、バスを補完する交通手段として位置づけており、鉄道駅、バス停留所の周辺に乗車場を設置し、乗り継ぎに配慮している。導入した自治体のモビリティシート（前頁参照）には、乗車場と当該地域で利用可能な交通手段が記載され、マルチモダリティを促進している。
- ・ また、REZO POUCEの利用者は、タクシーに乗らない層であり、導入地域には、タクシーの台数も少なく競合はしない。
- ・ バス事業者であるTransdev社は、REZO POUCEをバス停留所からの端末交通手段として期待し、出資している。

### ✓高齢者等の移手段の確保に加え、環境保護の観点からも相乗りに取り組む

- ・ 自動車を利用できない高齢者だけでなく、環境意識の高い若者等にも利用されている。ドライバーも地域貢献だけでなく、環境保護の関心が高い層が担っている。
- ・ また、CO<sub>2</sub>削減等を目的とした通勤の相乗りサービスである「REZO PRO」の導入も予定しており、幅広い政策的背景から相乗りが導入されている。

※フランスでは、今後の交通政策の指針となるモビリティ法（loi d'orientation des mobilités）が2019年11月19日に可決された。①日常の輸送への投資の加速、②新たな技術の導入促進、③クリーンなモビリティへの移行の促進を法律の柱としている。通勤や地域コミュニティでの相乗り等の促進も明記されている。

### ✓ドライバーの負担に配慮

- ・ ヒッチハイクの考え方をベースにしており、基本的にはドライバーの移動のついでに相乗りする仕組みである。
- ・ 高齢者向けの「REZO SENIORS」は、ドライバーは協力できる日を登録しておき、利用希望があれば、通知があり、ドライバーの都合も考慮して、調整できる。

### ✓住民への働きかけを重視

- ・ 仕組みの導入、乗車場の設置だけでは、住民からは利用されないため、利用促進が重要であり、個々の住民への働きかけも行っている。
- ・ モワサックでの担当職員の研修内容でも、コミュニケーションや取組を活気づける活動（会議、イベント等）を重視している。

### ✓自治体が導入しやすい仕組み・支援体制を構築

- ・ 取組を開始後9年が経ち、知名度が高く、導入を希望する自治体の意向を受け、取組を支援している。
- ・ REZO POUCE協会では、自治体が自立して運営できるよう、自治体職員に対する研修の実施や取組段階に応じた支援ツールを準備している。
- ・ また、REZO POUCE協会はSCIC（社会的共通益協同組合）という形態の組織で、自治体が持続的に取り組むを実施できるよう、会費を押さえ、自治体の費用負担を軽減している。

## ■取組の概要

### ○BürgerBusについて

- ・BürgerBus（市民バス）は、ドイツ国内の350地域で展開されている住民が運転手を務める交通サービス
- ・BürgerBusには、明確な定義はないが、概ね右記の特徴
- ・運行形態（定時定路線型・デマンド型）や関係者の役割（住民主導・行政主導）は取組によって様々

### ○バーデン・ヴュルテンベルク州の導入状況

- ・バーデン・ヴュルテンベルク州では、1986年にSchlierで導入され、2019年11月現在91地域で導入されている。
- ・州は、NVBWコンピテンスセンターとともに、BürgerBusの導入を支援
- ・近年、州における基本的な考え方が整理され、ガイドラインも作成される等支援体制が確立され、導入が加速  
(2015年：33→2017年：68→2019年：91)

### ○バーデン・ヴュルテンベルク州におけるBürgerBusのサービスモデル

<b>1.BürgerBus</b> ○固定ルートのミニバスサービス ○一般向け	<b>2.Bürgerfahrauto</b> ○デマンド型のサービス ○一般向け
<b>3.Der soziale Bürgerfahrdienst</b> ○特定の目的、グループ（高齢者、障害者等）のためのサービス	<b>4.Pkw-Bürgerfahrdienst</b> ○マイカーを利用したサービス ○近隣援助の範囲で行われる

### ○バーデン・ヴュルテンベルク州におけるBürgerBusの事例

#### Bad Krozingenの例

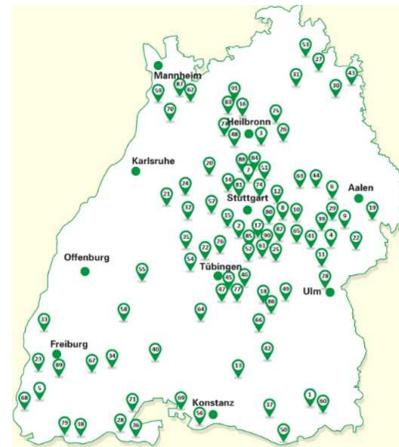
- ・Bad Krozingenは人口1.8万人の都市
- ・2003年10月に設立されたBürgerBus Bad Krozingen e.V.により、2004年7月から運行（e.V.：社団法人）
- ・鉄道駅を中心に定時定路線型の循環バス3路線運行（L1：11本/日、L2：18本/日、L3：10本/日）
- ・1乗車1.40€（地域カード利用可、障害者は無料）
- ・2018年12月現在、運転者は48人

#### Mögglingenの例

- ・Mögglingenは人口4千人の都市
- ・1991年に高齢者の生活などを支援するグループとして設立され、2004年10月に輸送サービスを実施、2009年にFörderverein-Miteinander leben e.V.として法人化
- ・Mögglingen内および半径約15km以内の市町村を運行区域とするデマンド型の輸送サービスを提供
- ・平日の8時～17時まで運行

#### <BürgerBusの特徴>

- ・誰もが利用可能な乗合型交通サービス
- ・運転手はボランティア（無償）
- ・コミュニティに近い単位で運行
- ・通常の運転免許証で運転可能な車両(乗客8人以下)



## ■取組のポイント

### ✓地域の“主体性”や“繋がり”が成功のカギ

- ・市民バスは、実際に動かす人・組織が不可欠であり、地域からのニーズが必要（ボトムアップ）であり、州などが上からやりなさい（トップダウン）ではうまくいかない。
- ・市民が自治体等のサポートを受けて、市民のリソースで実施可能な規模（路線延長、利用者数）のプロジェクトが成功する傾向にある。
- ・地方では、人と人の繋がり、土地に根差した生活、相互に助け合う気持ちが強く残っており、地方部で成功事例が多い要因と考えられる。

### ✓個々の負担を軽減し、幅広い世代がドライバーとして参加

- ・ドライバーは、リタイア世代だけでなく、現役世代も多い。
- ・ドライバーの一番モチベーションは「社会的な関心」である。社会に何かを返したい、社会貢献したいといった意識が大きい。
- ・週2回の運転という水準は、ドライバーの方にとっては「名誉職」であり、負担にならず、気軽に参加できる水準と考えている。
- ・ドライバーの後継者の確保は必要であり、自治体レベルで広報等を行って対応している。

### ✓既存公共交通を補完する交通手段として位置づけ

- ・市民バスは、サービスの水準や運行地域などで他の交通機関とは競合しないように配慮され、鉄道、バス等の既存の公共交通を補完するサービスとして、位置付けられている。
- ・他州でのアンケート調査によると、市民バスの代替手段は「親族・隣人の送迎」又は「移動しない」が多く、タクシーとは競合していない。

### ✓地域主体の取組をノウハウ・資金の面からサポート

- ・NVBWのコンピテンス・センターは、自治体・市民からのニーズに応じて情報提供、コンサルティング、サポートを行えるように設立された。
- ・ガイドライン・フライヤーの作成、イベント、1日セミナー等のいろいろな手法により、市民バスの普及を図っている。
- ・様々な主体、目的、用途の補助金・助成金の活用が可能であり、資金調達のコンサルティングもコンピテンス・センターの役割の1つである。

### ✓制度も地域主体の取組を後押し

- ・ボランティアによる輸送（無償のドライバーで、8人までの車両）は、ドイツの旅客運送法で例外として認めており、時刻表通りの運行、財務面での安定性等の義務を満たさなくてもよい。