

# 過疎高齢集落住民のモビリティ確保に 向けた取り組み

— 福井市高須町における自治会輸送活動 —



総合交通体系（地域モビリティ戦略）研修

（平成27年12月1日（火）10:30～12:00）

福井大学大学院工学研究科 川本 義海

yoshimi@u-fukui.ac.jp

10年8月、乗り合いワゴン車を走らせるモデル事業が始まった。

県の補助を受け市が10人乗りのワゴン車を購入し、高須町自治会に無償貸与。住民の要望を踏まえて福井温泉病院やすかつとランド九頭竜、鷹巣公民館を巡るルートを設定し、週3日、午前と午後に運行している。

午前7時すぎ、福井市高須町の集落内を乗り合いワゴン車が走る。地域の交通手段を地元自治会が受け持つ。乗客は地元民がほとんど。バスを運行するのは地元民が中心。バスを運行するのは地元民が中心。バスを運行するのは地元民が中心。

### 福井市高須町自治会 乗り合いワゴン車

国の権限や財源を大胆に地方に移し、地域の自主性を高めようとする地方分権改革は、法制度や予算化など制度づくりへ正念場の年を迎えた。一方、分権の受け皿となる地方の現場で、地域を支えていくのは「住民力」だ。高齢者を住民のネットワークで支えたり、NPOが障害を持つ人の働く場をつくり農業振興に役立てる…。他県では議会と住民の対話で民意を反映させる仕組みをつくる動きもある。地域が直面する課題を住民自らが解決し、新しい公共の担い手として地域の未来を切り開こうとする県内、全国の取り組みを追った。

# 未来切り開け

利用者はガソリン代の自己負担分として、1回2000円の利用券を購入する。運転手は地元の男性3人が交代で務め、自治会費から年間10万円が謝礼などに充てられる。自治会長の高山庄治さん(62)は「小さな集落だから助け合いが大切」と話す。

「過疎化する地域に何か協力したい」と運転手に志願した。担当の木曜は通院での利用が多い。前日までに予約のあった住民を把握し、できるだけ自宅近くまで迎えに行くようにしている。

リウマチのリハビリで病院に通う畑なみ(こ)さん(83)には、暮らしに欠かせぬ「足」となった。夫は市内の特養ホームに入所し、一人暮らし。以前は坂井市に住むおおいに送迎を頼むか、近所の人に謝礼を支払って同乗させてもらっていた。「毎回人に頼まなあかんかったけど、これで気兼ねなく病院に行くようになった」

## 過疎化集落で 高齢者の足に

福井市北西の山間部に位置する高須町は、65歳以上の高齢者が約100人のうち、65歳以上の高齢者が約100人を占める限界集落だ。2010年5月現在、最期の公共交通機関は、乗



りウマチのリハビリで病院に通う畑なみ(こ)さん(83)には、暮らしに欠かせぬ「足」となった。夫は市内の特養ホームに入所し、一人暮らし。以前は坂井市に住むおおいに送迎を頼むか、近所の人に謝礼を支払って同乗させてもらっていた。「毎回人に頼まなあかんかったけど、これで気兼ねなく病院に行くようになった」

福井新聞（県内特集）  
2011.1.3 より

県内全域で高齢化が進み「行政が住民の移動手段に配慮する必要は増していく」と県交通まちづくり課はみる。11年度以降はモデル事業を他地域にも広げたい考え。デマンドバスや乗り合いタクシーなどさまざまな形態を組み合わせ、地域交通をカバーする取り組みを後押しする方針だ。

通院のため県民が運行する乗り合いワゴン車に乗り込むお年寄り。車内では乗客と運転手の会話が聞かれる。10年11月、福井市高須町

# 移動販売 住民に好評

高齢化が進む中山間地域に食料品や日用品を販売に向く、県の集落移動販売システム整備モデル事業が20日、福井市国見岳周辺の集落で始まった。実施事業者の県民生協（本部福井市開発町、藤川武夫理事長）は移動店舗車を巡回させ、地域住民に商品を販売した。

## 総菜や菓子類売れ筋

同事業は、安心して暮らせる環境づくりのため、県が指定する地域において新たに移動販売を行う事業者を車両整備や人件費の面で支援。本年度から2年間実施する。初日は約500品目を乗せた移動店舗車「ハーツ便」が11集落7カ所の集落センターや公民館などを訪れ、1カ所30分～1時間かけて販売を行った。近くのスーパーまで車で20分以上かかるという高須町では、停留所とし



所狭しと商品が並べられた移動店舗「ハーツ便」車内で買い物をする住民  
＝20日、福井市高須町

鳴らしながら到着すると、町民約15人が次々と集まり、車内で目当ての商品を買い求めた。別居する家族に週に1度買い物を頼んでいるという同町の湯口道子さん（80）は「自分では自由に買い物に行けないので来てくれるのとても助かる。昼食のおかずにした」と刺し身や果物などの生鮮食品やかまぼこなどの加工食品を購入していた。

県民生協によると、売れ筋は総菜や刺し身、菓子類などで、少人数向け

に少量をバックしたものが人気という。

今後の運行については県ふるさと地域振興課は「品ぞろえや時間帯など意見を参考にしながら運行ルートを検討し、住民の不便を解消していきたい」と話している。当面は、県民生協が所有する8台の移動店舗車のうち1台が、国見岳周辺の14集落に最低週1回訪れる予定



加藤吉平商店の  
梵・吉平が金賞

日本酒コンテスト

日本酒コンテスト「第4回インターナショナル・サケ・チャレンジ」がこのほど行われ、加藤吉平商店（本社鯖江市吉江町）の「梵・吉平」＝写真＝が生もと・山麓部門で最高金賞を受賞した。

## 県モデル事業スタート

### 県民生協 中山間11集落巡回

## 背景・目的

- 急速に人口減少と過疎高齢化が進む「過疎高齢集落」において、マイカーや運転免許を持たない高齢者はもちろん、高齢ドライバーの負荷も今後大きくなりつつあり、モビリティの低下および持続性が危ぶまれている。
- 既存の地域交通サービス（路線バス、乗合タクシーなど）を享受できていない集落は各地に点在している。
- 従来の公共交通の概念をえた、真に利用者本位で住民主体の地区交通サービス（有償・無償）の取り組みが徐々に広がりつつある（高須町もその一つ）。
- このような集落住民自身によるモビリティ確保（共助型地域交通サービス）の取り組みについて、運行開始から約1年経過した時点での高須町の実績および5年が経過した今を追いながら、今後の課題と展望をまとめる。

## 過疎地域における交通問題（1）

- 既存のバス路線などが「ある」場合  
→ 財政逼迫、効率性重視により、バス路線の縮減あるいは廃止が依然として加速傾向にある。
- 既存のバス路線などが「ない」場合  
→ マイカー依存（運転or同乗）の状況は大きく変化しないものの、運転が困難になったり同乗させてもらう運転者自体が減少しており、安全と質の低下と外出機会の減少が懸念されている。



いずれにせよ、交通サービスを成立させるために不可欠な資源（ひと（運転者）、もの（交通手段）、お金（維持管理費））が今のままではますます縮退し続けてしまう。

## 過疎地域における交通課題（2）

- 交通システムの抜本的見直し
  - 従来の公共交通を主体とした交通システムをベースにその適用や応用を考えるだけでなく、実際の交通行動と潜在的ニーズを満たすに相応しいマイカーの使い方を住民主体で丹念に調査し、考えることも重要。
- 外発的、受動的な交通サービスからの質的転換
  - 過疎地域を外部から支えるという既成概念を脱し、内部から変えるという内発的、能動的な地域運営へ。



「住民参加型・共助型」の自律的な交通システムによる地域交通サービスにより、「量」から「質」の向上を図るべき。

## 車の共同所有・共同利用の観点から

- 共同利用（カーシェアリング）は交通需要の多い都市部で急速に導入展開が図られている。一方で、交通需要が少ない地方部、しかも過疎集落ではみられない。仕組みとしてまったく成立見込みがないのだろうか？
  - 営利事業としてみれば妥当な判断か。しかし地方で過疎地域という場所性を考えるとまったく別の観点、意味合いからの検討（例えば、崩壊に向かう地域コミュニティを繋ぎ止めるあるいは強化する）もあり得るのでは？
- そもそも交通サービスを支える資源に乏しい過疎地域で、今ある資源を共有（シェア）し合うことはとても合理的なはず。



とくに格差が危惧される過疎地域では、交通サービス享受は個人任せではなく、集落・地域全体で保障すべき。

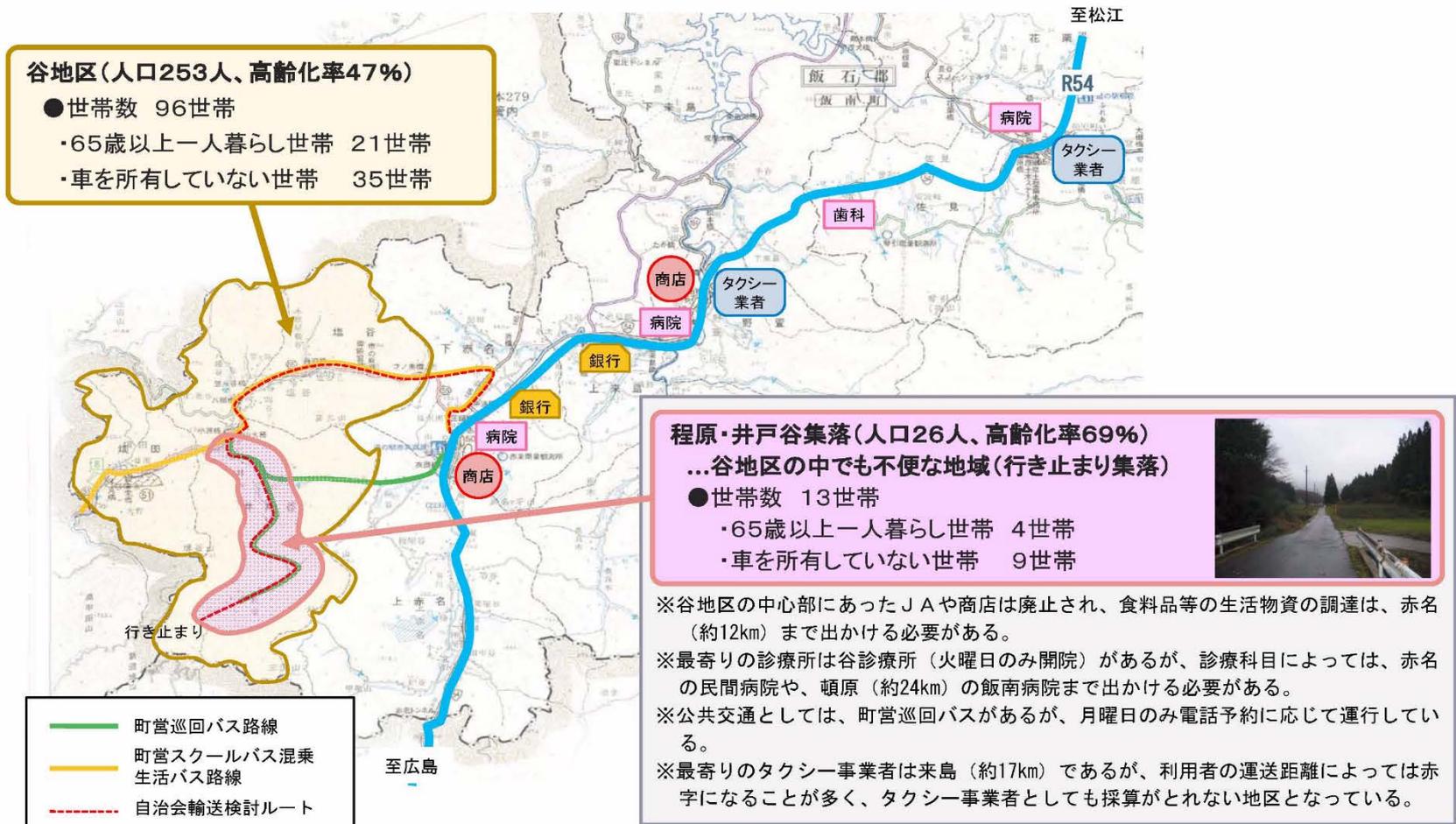
# 参考となる事例（1）

## — 島根県飯南町『自治会等輸送活動支援モデル事業』 —

- 公共交通機関の利用が困難な過疎地域で、自治会などがボランティアで高齢者らの移送を行うモデル事業。ガソリン代の実費は負担（自治振興会の会員券を購入）してもらうものの、運賃を徴収しない仕組み。
- 運行・維持管理は自治会などの地域活動の一環とし、住民向けのボランティアとして位置付けている。
- 県が輸送車両の購入費の2/3と運行経費の2割を市町村を通じて助成。また関係機関、業者との調整もおこない、維持経費はふるさと創生事業の一部を活用。

## 2. 交通空白地域等における生活課題（飯南町の事例）

- ▶ 交通空白地域では、買い物や通院などの日常生活に不便が生じている



（出典）島根県の過疎対策の取組状況「2.地域生活交通確保対策」

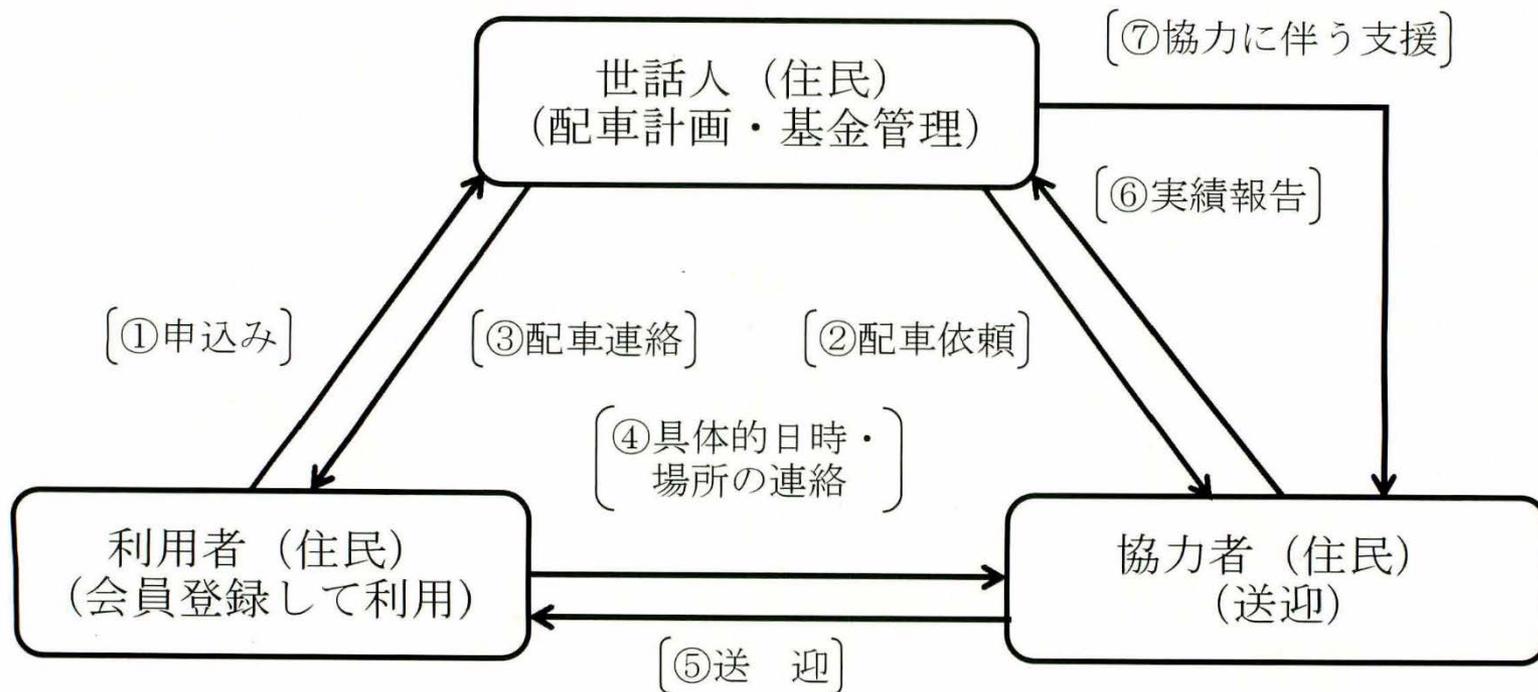
[http://www.soumu.go.jp/main\\_sosiki/jichi\\_gyousei/c-gyousei/2001/kaso/pdf/kasokon20\\_07\\_02\\_s1.pdf](http://www.soumu.go.jp/main_sosiki/jichi_gyousei/c-gyousei/2001/kaso/pdf/kasokon20_07_02_s1.pdf)

## 参考となる事例（2）

### － 鳥取県南部町『南さいはく共助交通システム』 －

- バスの便数が少ない、停留所まで距離が離れているといった中山間地域の課題を解消し住民の生活を守る狙いで、鳥取県と米子高専が結んだ包括連携協定の一環。プロジェクトチームには南部町や地元住民らも加わる。
- 買い物や通院など外出を希望しながら車を運転できない高齢者ら交通弱者と支援が可能な住民らをマッチングし、無料で相乗り。
- 地域振興協議会が運送主体。車検、保険等の経費は個人負担を検討しているが、個人所有車の使用可否などは今後の実験やアンケート結果をふまえて判断。

# 共助交通システム実験イメージ



（出典）鳥取県南部町提供資料

写真は、以前に町が行った試験運行の車両

# 地域の自主的・主体的な送迎サービス

## － 福井県若狭町の事例 －

- 明倫地域づくり協議会『明倫買い物クラブ』

地域住民から運転ボランティアを募り、地域の高齢者を送迎（H25. 3～）。車両は社協の貸し出し車両を使用。目的地を町内の2か所の商業施設（レピア、プラント2）に限定し、週に2日、1日あたり午前と午後の2回運行。

- みそみ地域づくり協議会『みそみ買い物メイト』

地域の高齢者を地域のボランティアが送迎（H26. 7～）。車両社協の貸し出し車両を使用。目的地はおもに町内の2か所の商業施設（レピア、プラント2）。三十三（みそみ）地区をA～Dの4つのエリアに分けて運行。1エリアあたり2週間に1日（午前・午後）運行。（利用者はおよそ60人/月で増加傾向）

- 鳥羽地区地域支え合い連絡会

一人暮らし高齢者や障がい者の日常生活の不安を解消するため、地区の福祉関係者が連携して支え合い活動を推進。ふれあいサロンバスの利便性向上のために、ルートやダイヤなどを検討し、ルート変更を町に要望（H25. 12）。

- 利用登録者は85人
- 運転ボランティアは21人
- 行きは集落内の決まった場所に集合、帰りは自宅前まで送迎

（出典）みそみ地域づくり協議会『みそみ買い物メイト』  
福井新聞2015.9.9

地域の困りごとに着目し  
買い物支援グループを設立

買い物袋を両手にいっぱい提げて、笑顔で車を降りる「みそみ買い物メイト」の利用者たち。平成26年7月から始動した「みそみ買い物メイト」は、高齢者等からの「交通が不便で買い物や病院に行きづらい」という声に応じて地区の有志たちが結成した送迎ボランティアです。

二元々は自分が退職後、母親を買い物に連れて行くのに近所の方を誘って乗せてあげていたのが発想の原点。平成24年に実施した「地域支え合い検討会議」でも、みそみ地区では高齢者等の交通の不便さが課題として挙げられており、自分たちで何とかサポートできないかと考えていました。そこで、同じような思いを持っていった仲間たちと声をかけあい、杜協さんからのアドバイスや協力も得て送迎ボランティアを始めめることにしたんです」と話す、発起人の一人である竹原正雄さん。現在は月・火・水・土曜日の週4回、買い物支援の送迎サービスを行っています。



住民主体の活動を若狭町協もバックアップしています

いの方や、子供と同居でも自由に買い物に行けない方、バイクは運転するが雪や雨が降ると危険だし、大きい荷物は運べないので...という方など、様々な状況の方がおられます。高齢者の方に重宝していただき、買い物に行く日を楽しみにしている方々の声も私たちドライバーにとって励みになりますね」と竹原さん。こうした活動は地区内でも徐々に認知され、利用登録者数、ドライバー数とも日を追うごとに増加しています。

利用者の「ありがとう」と  
ドライバー同士の交流も  
やりがい

「みそみ買い物メイト」の運転ボランティアは利用者を乗せる前に、まず、降りる際の声かけなど、安全に運行するための講習を受けています。また、ドライバー同士が定期的に集まり、改善点や気が付いたことなどを話し合う交流会も設けています。

「運転中は急ブレーキ、急ハンドルに気をつけ、安全運転を第一」に心がけています。車内では人生の先輩方

あなたからはじまる  
地域づくり

社会貢献活動の担い手として高齢者の期待が高まる中、高齢者の活躍の場が広がっております。

「自分自身の生きがいのため」  
「色々な人と交流するため」

「誰かの役にたつため」  
「ありがとうを聞くため」

「自分の知識や経験を生かすため」  
「あなたらしいセカンドライフを始めませんか」

支えられる人から  
支える人に

福井安心 113号

発行：(株)福井県社会福祉協議会  
発行所：福井県社会福祉協議会  
福井市 会長 櫻川 忠

みそみ買い物メイト(三方上中郡若狭町)  
みそみ地域づくり協議会若狭町支部が主催となり、昨年7月より始まった、地域住民の運転ボランティアによる送迎サービス。県庁のレボとPLANTまで2000円の協力金で活用しています。



約50年の運転歴を持つ、ベテラントライバーの吉田さん

から集落のしきたりや歴史の話を聞くのも楽しく、帰り際に「ありがとう」と喜んでもらえるのもやりがいにつながっています。また、ドライバー同士の交流会では他の集落の話も聞き、地域全体への理解が深まりました。利用者の方にとっても、ボラン

も家まで送ってもらえるのでありがたい、「同じ集落の人と一緒なので会話も弾むし、いい気分転換になる」、「自分の目でゆっくり選んで買える」、「自分の目やうれしい」など、喜びの声が聞こえてきます。

竹原さんは「与える人でありたい」という信念をもち、趣味の山歩き、陶芸、スポーツ鑑賞を楽しみつつ、自分の家事を優先しながら無理をせずに活動されています。「少しは役に立っているのかな」と話す笑顔が印象的でした。

ティアにとっても値打ちのある取り組みだと思おうので、今後ますます参加者が増えていくといいですね」と話す、運転ボランティアの吉田強さん。



「長年県外に出ていたので、地元の話も聞けるのも楽しい」と竹原さん

「現在の利用登録者は85名、運転ボランティアは21名。行きは集落内の決まった場所に集まってもらいますが、帰りは荷物もあるため、家の前まで送っていきます。利用者には一人暮らし、老夫婦だけのお住ま

# 住民と事業者の協働によるバスの運行

## ー 福井市地域コミュニティバス ー

- 公共交通空白地域等において、地域の方々が交通事業者と連携・協力して地域コミュニティバスの運行に取り組む場合に、活動費用や運行欠損額の一部を市が補助。

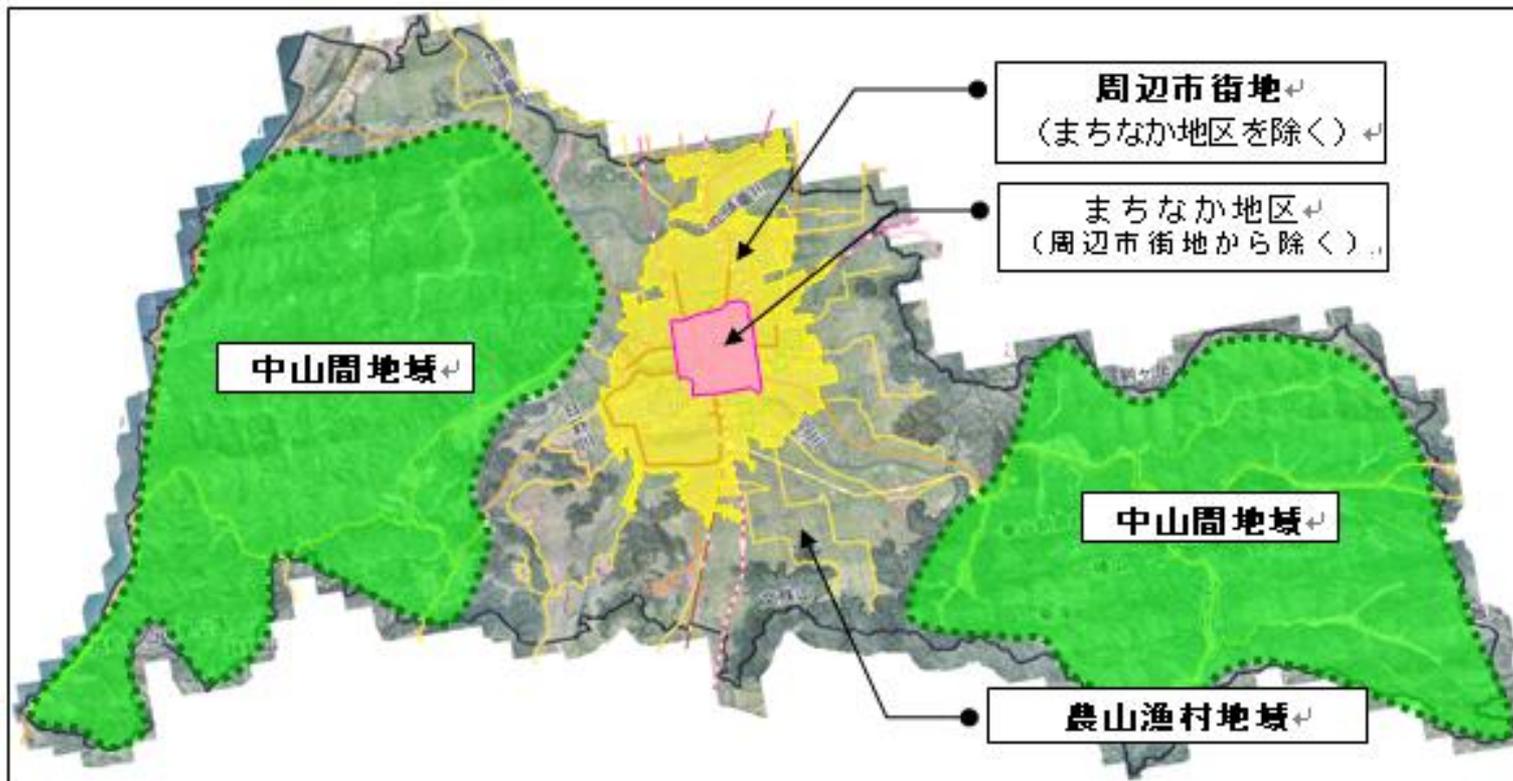


（出典）福井市ホームページ

<http://www.city.fukui.lg.jp/kurasi/koutu/public/localcommunitybus.html>

## 運行継続基準

運行態様及び運行地域の区分に応じて、各欄の数値を全て満たすことが必要。



### 定時定路線型の場合

地域区分	1往復又は1循環あたりの平均乗車人員	収支率※	欠損額
周辺市街地	5人以上	25%以上	800万円以下
農山漁村地域	3人以上	20%以上	
中山間地域	2人以上	15%以上	

※は別途、既定の算定方法により算出。

（出典）福井市ホームページ

## 共助型交通サービスへの期待

- 運行時間帯や運行頻度、運行ルート、サービス圏域などの制約に縛られ過ぎないように工夫し自由度を拡大。
- 移動の時空間ならびに車両の共有化によるコミュニケーション機会の増大と連帯感、一体感の醸成。
- 複数集落間の協力連携と交流の促進、さらには中山間集落と郊外集落（都市近郊集落など）との繋がり創出。
- 個人ベースでは充足できない多様な車両タイプの利用や資源（ひと・もの）の融通性向上（適材適所）。



集落住民の自立的な思考・発案と実践を促し、地域資源を活用した持続的な集落の維持・再生に資する契機に

# 過疎高齢集落の実情

## － 福井市の過疎高齢集落K、Tでの懇談会から －

### 福井市K町

世帯数20世帯、人口44人、75歳以上21人、独居世帯8世帯、路線バス、地域バスルートがある県道から約2km登ったところに位置。市中心部まで車で約45分。昭和の合併で福井市に編入。

### 福井市T町

世帯数49世帯、人口111人、65歳以上57人（高齢化率51%）、ダイヤモンド型乗り合いタクシールートのある最寄の県道から約4km登ったところに位置し標高約300m。県道まで集落はまったく無し。市中心部まで車で約40分。昭和の合併で福井市に編入。

### <おもな意見>

どこに行くにも車で30分は必要 / 高齢者も多く運転している / とにかくバスのようなものを走らせて欲しい / 町は公共交通があるのに田舎にないのは不公平 / 一人暮らしの人は用事を他人に頼むことがある / お金を払って送迎を依頼することもある / 食事のバリエーションが少ない / 往復のどちらかの足がない

# 共助型交通サービスの検討要素

---

## 地域資源

- **車両の確保**（おもに昼間に使用可能か、車のタイプなど）
- **運転手の確保**（運転免許保有者、運転技量、時間など）
- **運営管理**（集落における受け皿の有無）
- **経費**（個人部分、集落部分、その他の補助部分の区分け）

## 生活の質の確保

- **サービスレベル**（利用条件や制限の程度、満足度など）
- **受容性**（経済的、精神的、物理的など）

## 高須町における自治会輸送モデルの目的

---

中山間地域にあって高齢化の進行が著しく、公共交通空白地域である高須町において、地域住民による助け合いを前提とした新たな輸送活動の取組みをモデル事業として支援し、その活動成果を検証・評価のうえ、中山間地域・高齢化集落の生活交通を補完する新たな仕組みを確立する。

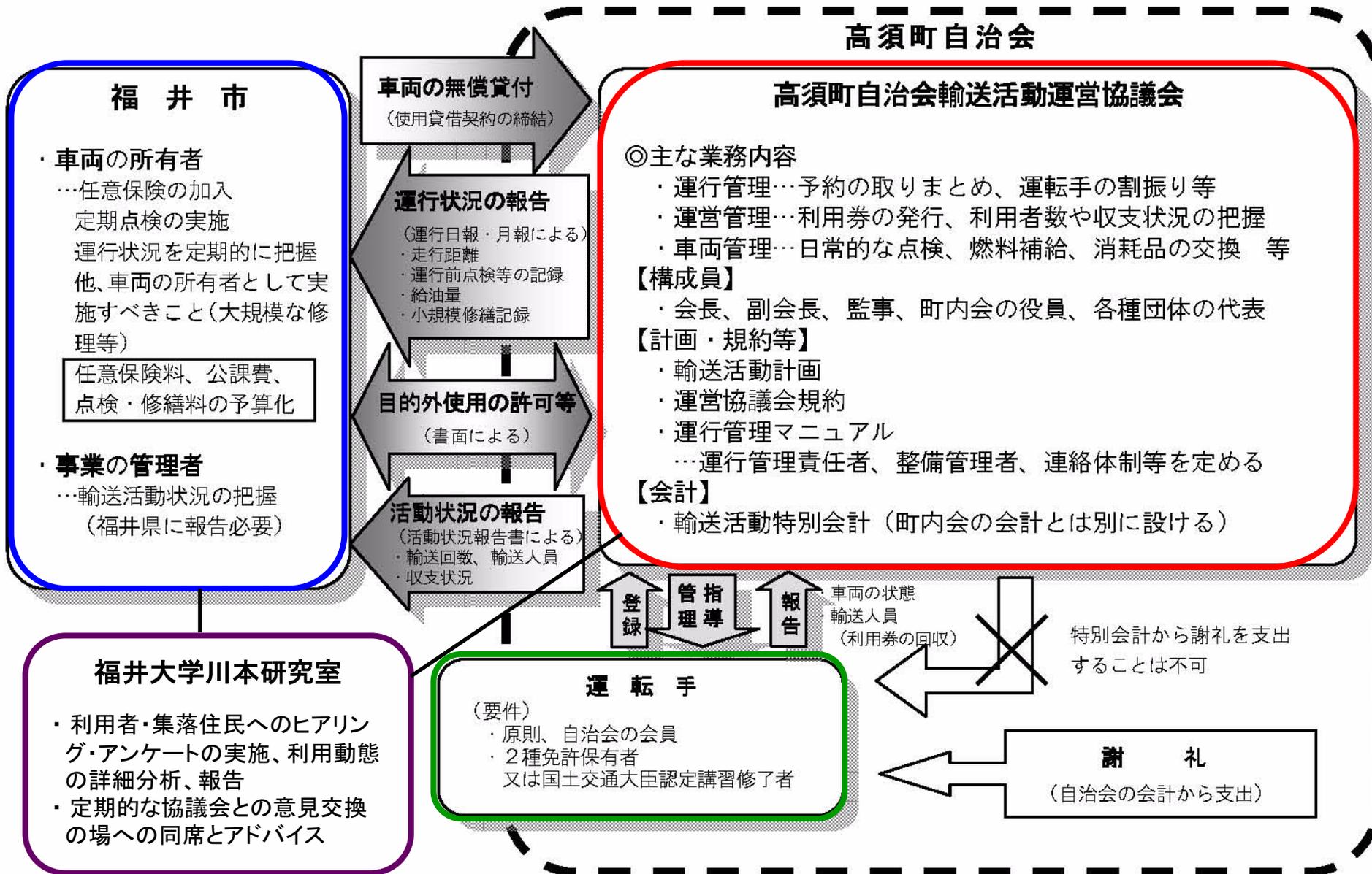
【事業期間は最低5年間。その後については運行開始現時点では未定であったが、5年を経過した現在も継続中】

## 事業概要

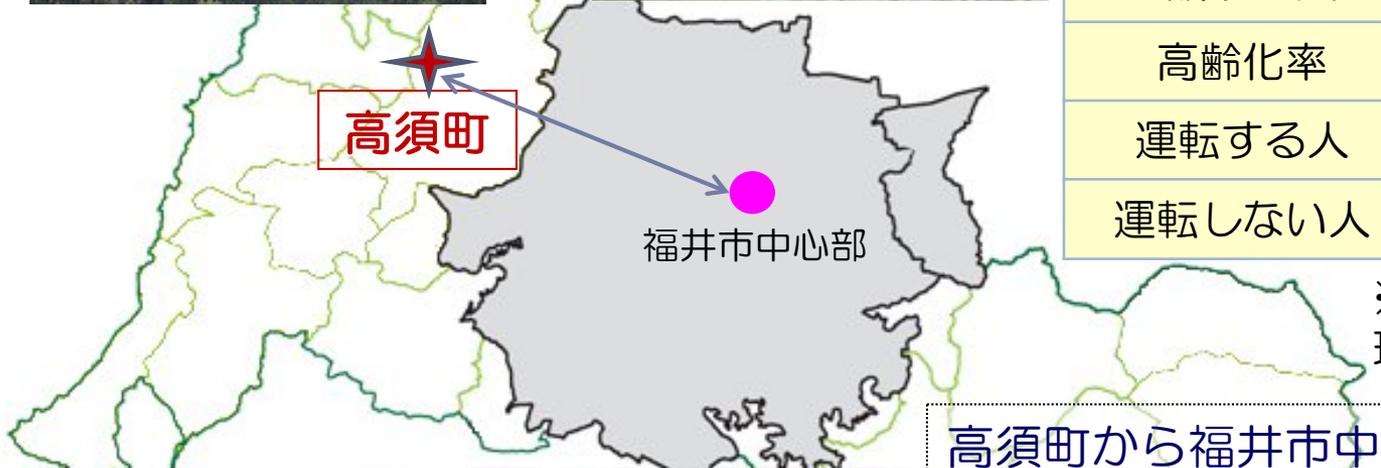
- 市がワゴン車（定員10名）を新車で購入し、高須町自治会に無償で貸与。
- 自治会は、輸送活動に必要な運営組織を設置し、運転手の確保、運行時間や運行経路の設定等を行い、高齢者（自治会会員）の日常生活に必要な輸送活動を実施。
- 利用者はガソリン代のみ負担。輸送活動に必要な経費（運転者への謝礼など）は、基本的に自治会費から支出。

行政（福井市交通政策室：当時）は車両の貸与、経費面の補助および計画・輸送活動の状況把握とアドバイス、大学（福井大学川本研究室）は住民の行動実態調査、他事例の情報提供および活動に対するアドバイス、自治会（高須町）は車両の運行・管理と報告を担う。

## 事業のイメージ



# 対象集落（福井市高須町）の概要（1）



福井県福井市高須町	
人口	94人（106人）
世帯数	49世帯（48世帯）
65歳以上人口	53人（56人）
高齢化率	51%（53%）
運転する人	52人（55%）
運転しない人	42人（45%）

※右カッコ内はH23.1.1  
現在



高須町から福井市中心部までは約20km  
福井市の中山間地域モデル集落に選定  
（棚田オーナー（H16～）など）

- H27.8末時点で人口85人
- 全員が20歳代以上
- 高齢者46人

## 対象集落（福井市高須町）の概要（2）

- 【面積】 5,097,518 m<sup>2</sup> (5.098km<sup>2</sup>)
- 【人口総数】 95人
- 【世帯総数】 43世帯
- 【性別】 男：46人、女：49人
- 【年齢構成】 15歳未満 - 男：-人、女：-人 / 15~64歳 - 男：29人、女：17人 / 65歳以上 - 男：17人、女：32人
- 【世帯人員】 1人：16、2人：16、3人：2、4人：4、5人：5
- 【親族世帯】 27世帯 核家族以外の世帯：9世帯、核家族世帯：18世帯（うち夫婦のみ：13、夫婦と子供：-）
- 【就業者総数】 43人 雇用者（役員を含む）：34人、自営業主（家庭内職者を含む）：6人、家族従業者：3人
- 【就業者総数】 43人 管理：0人、専門・技術：2人 事務：3人、販売：3人、サービス：1人、保安：2人、農林漁業：5人、生産工程：8人、輸送・機械運転：3人、建設・採掘：1人、運搬・清掃・包装等：3人、分類不能：12人
- 【就業世帯】 農林漁業就業者世帯：2世帯、農林漁業・非農林漁業就業者混合世帯：1世帯、非農林漁業就業者世帯、11世帯、非就業者世帯：23世帯、分類不能の世帯：6世帯

※平成22年（調査日 2010年10月1日）国勢調査（総務省統計局）をもとに作成



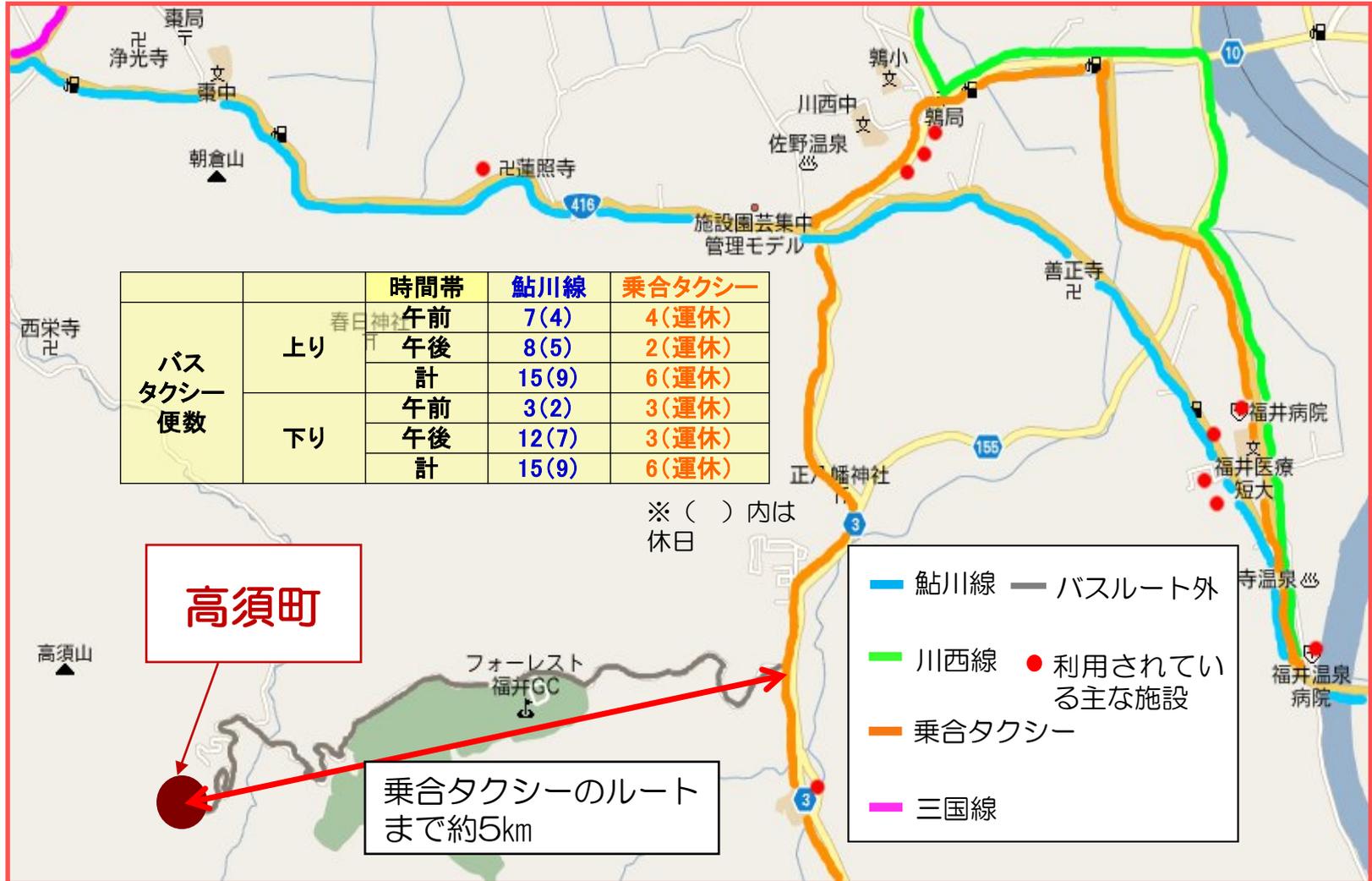


## 高須町自治会輸送活動のTV報道（紹介）

- 放送局：福井放送
- 放送時間：2011/04/29 16:00～16:30（30分）
- カテゴリ：ニュース／報道 - 報道特番
- 番組名：FBC報道スペシャル2011
- 番組概要：福井の今を見つめ、人々の日々の営みや地域の課題を追う新番組の一回目。公共交通機関がない山間の限界集落、福井市高須町に初めて走ったコミュニティバスに密着したもの。



# 対象集落の交通環境（道路・路線バス・各種施設）



# 集落住民調査の概要（運行開始前）

ヒアリング調査	
調査対象地区	福井県福井市高須町
調査対象	高須町自治会役員5名
調査年月	平成21年10月2日 平成21年11月20日

アンケート調査および活動日誌調査	
調査対象	高須町に住む 中学生以上全員
調査月日	平成21年12月
調査方法	直接配布（直接回収）



運転の有無	配布	回収	回収率
運転する人	52通	39通	75%
運転しない人	42通	22通	52%
計	94通	61通	64%

## 集落住民調査の結果

- 乗合バスや乗り合いタクシーを希望
- 一人暮らしの人は買い物を人に頼む
- 集落住民は家族・兄弟のような存在
- 病院へは毎日でも行きたい
- 買い物は若い人に頼んでいるが口に合わないことも多い
- 共稼ぎが多く若い人がいないので送迎を頼むことは難しい



【ルート】 買い物、通院のための交通手段が必要。これら両方の用途を兼ねた乗合に見合ったルートの考慮が重要。

【運行ダイヤ】 週2～3回の移動の確保が必要。住民のニーズに合った運行曜日、時間の考慮が重要。

## 通院

## 買い物

通院		買い物	
運転する人 (N=36)	運転しない人 (N=22)	運転する人 (N=36)	運転しない人 (N=22)
<b>主な目的地 (N=22)</b> ①市内の病院(10人) ②福井総合病院(5人) ③藤田医院(4人)	<b>主な目的地 (N=16)</b> ①福井総合病院(6人) ②藤田医院(2人) ③福井温泉病院(2人)	<b>主な目的地 (N=30)</b> ①ハニー七瀬川店(9人) ②市内その他(8人) ③組合マーケット(6人)	<b>主な目的地 (N=11)</b> ①ハニー七瀬川店(4人) ②組合マーケット(3人) ③ゲンキー川西店(2人)
<b>移動頻度 (N=32)</b> ①月に数回(12人) ②していない(11人)	<b>移動頻度 (N=18)</b> ①月に数回(9人) ②週に1回(6人)	<b>移動頻度 (N=27)</b> ①週2~3回(13人) ②週1回(11人)	<b>移動頻度 (N=14)</b> ①家族にしてもらう(12人) ②週に1回(2人)
<b>主な移動手段</b> ①自分の運転(19人)	<b>主な移動手段 (N=14)</b> ①家族の送迎(N=12)	<b>主な移動手段 (N=28)</b> ①自分の運転(26人)	<b>主な移動手段</b> ①家族の送迎
<b>主な移動曜日 (N=29)</b> ①決まっていない(9人) ②木曜(8人)	<b>主な移動曜日 (N=11)</b> ①木曜(3人) ①月曜(3人)	<b>主な移動曜日 (N=28)</b> ①決まっていない(19人) ②土曜(6人) ③火曜(5人)	<b>主な移動曜日</b> ①土曜
<b>主な移動時間帯 (N=18)</b> ①午前9時までに(11人) ②決まっていない(9人)	<b>主な移動時間帯 (N=13)</b> ①午前9時までに(7人) ②決まっていない(3人)	<b>主な移動時間帯 (N=25)</b> ①決まっていない(15人)	<b>主な移動時間帯</b> ①運転手に合わせる

福井市仙町付近と福井市上野町付近と同一地区に目的地が集中

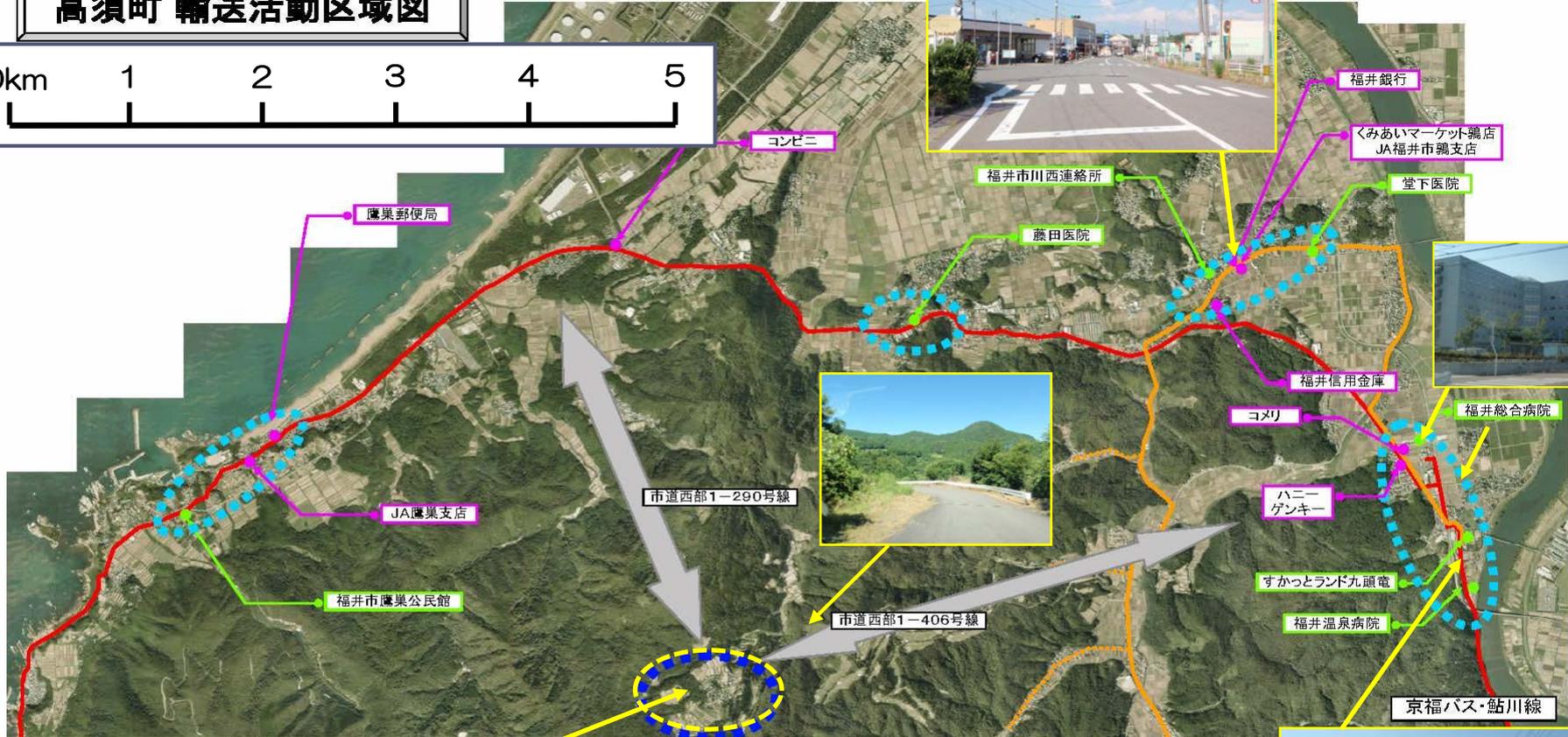
通院は木曜、買い物は土曜に需要が多い

通院は午前9時までの移動が多く、買い物は時間に融通がきく

「通院」と「買い物」の両方の用途を兼ねた乗合が最適と判断

# 高須町 輸送活動区域図

0km 1 2 3 4 5



**高須町**  
人口: 107人 世帯数48世帯  
高齢化率: 53.3%

乗合タクシー・本郷ルート





上野町付近（銀行・郵便局など）



福井総合病院



仙町付近（スーパー・ホームセンターなど）



福井温泉病院

# 輸送活動の具体案



通院と買い物の用途を兼ねた乗合を前提に、  
1. 通院の時間に合わせたダイヤの作成  
2. 木曜の運行  
3. 高須町と仙町付近、上野町の3ヶ所を核としたルート設定  
が基本的な条件

## 運行開始までの準備状況（概要）

- 福井県の「集落輸送活動支援モデル事業」の補助を受け、福井市が「自治会等輸送活動支援モデル事業」として、2010年8月から福井市高須町にて県内発の輸送活動を開始。
- 運行ルートおよび運行ダイヤは住民アンケート調査結果から把握したニーズにほぼ沿った形で開始することにし、運行後、状況に応じて随時変更を予定。（当初の運行曜日は月・木・土の週3日。運行時間は午前7時および午後3時高須町発の2往復。車両は10人乗りワンボックス。ドライバーは集落住民）
- 運行形態、管理運営については先行事例（島根県飯南町）にほぼ倣った形。なお福井県内の他地区、他集落での具体的な検討は見られない。
- 上記の他に県実施の「集落移動販売システム整備モデル事業（2年間）」も同年7月から開始され、高須町は移動販売車が巡回する県内11集落の一つにもなっている。
- 懸念される課題、問題点（利用実績、利便性、事故などへの対応など）について今後継続して検討の予定。

# 公共交通空白地帯に車貸与

## 高須(福)で事業始動

自治会が運行

路線バスが通らない「足」として運行する。中山間地域や高齢化集落に行政が車両を貸与し、地元自治会が事業が九日、福井市内の車を使って、住民の「で始まった。」

福井・高須町自治会が運行 県、市支援

### 乗り合いワゴン発車



### お年寄り「助かる」

会は週3回、病院、温泉施設、公民館などを巡回。途中で買い物に立ち寄ることもできる。利用者にはガリン代として1回200円負担する。ひとり暮らしの平田聡さん(68)は「天気がよくなり、移動手段がなかったのが助かります。買い物に行きやすくなりました。手すりやステップが付いたワゴン車に、一番喜んだ。計6人が乗車した。計8人が乗車した。計8人が乗車した。計8人が乗車した。」

# 過疎の中山間地 福井・高須地区

# 県・市が生活支援へ

交通の不便な集落で急速に進む高齢化や過疎に対応しようと、県と福井市が買い物や交通など生活手段の確保に力を入れている。65歳以上の高齢者が半数を超える集落は県内に107あり、うち93が便の悪い中山間地域。近くにはおかしなバス停すらなく、買い物難民対策が急務とされるなか、県内でも珍しい試みが市西部の中山間地で始まった。(西山明宏)

福井市高須町。同市の中心部から約20キロ、標高約2000メートルの山間にある集落は、107人が暮らす。65歳以上の高齢者は57人と半数を超える。最も近い公共交通機関が乗り合いタクシーで、その停留所まで約5キロ。公共交通機関の空白地域だ。集落に住む農業高橋みどりさん(78)は夫と二人暮らし。集落の外に出るときは、離れて暮らす子どもが送迎する。「子どもも忙しうへ都合が悪い。病院にもいじない」と漏らす。

### 自治会 乗り合いワゴン

今年始まったが、自治会で乗り合いワゴン運行する。試みた。県から補助金をもらって、自治会が運行する。高須町自治会が運行する乗り合いワゴン車に乗り込めば、9日、福井市高須町

### 移動販売車が巡回

「買い物難民」対策 移動販売車が巡回。交通手段への援助だけでなく、いわゆる「買い物難民」への支援も始まった。先月20日から、同市高須町を含む国見岳周辺の高齢化が進んだ17集落で、移動販売車が週に1度の巡回を始めた。いずれも20分以上かかる。県から車両と人件費の補助を受けた県民生協(福井市)が、食品などを中心に販売している。県ふるさと地域振興課によると、住民からの人気は上々という。

ただ、いずれも期間が2〜5年と限定されたモデル事業で、終了後の事業の継続などは運行してない。ワゴン車は運行する多くの高齢者であることや、そもそも利用者数がどれだけ確保できるかなどが課題となる。県交通まちづくり課の山内和芳課長は「複数の集落でモデル事業を成功させ、結果が出せれば」と話している。

(左上) 朝日新聞 2010.8.20

(中上) 福井新聞 2010.8.10

(左下) 福井新聞 2010.8.8

(右下) 県民福井 2010.8.10



高須町にワゴン車一台が無償貸与された。ワゴン車には高齢者が乗降しやすいように手すりが付いている。出発式は同日午前10時から、高須城小学校で開かれた。同町自治会の高山庄治会長は「町は高齢化が進んでいる。この事業を高齢者の足として、町内の活性化を目的とする。関係者たちが、この事業がスムーズに進んでいくことを願っている。関係者たちが、この事業がスムーズに進んでいくことを願っている。」

指して進めていきたい」と運用開始を喜んだ。同市交通政策室の梅田精一室長は「ボランティアの運転手には、安全運転に努めてほしい」とあいさつした。この後、関係者たちが「病院など街に出るときは、夫にさせてもらっていたけど、車が山の中にまで来てくれるので便利」と話して

# 高齢者の足確保へ 乗り合い車 自治会運行

## 県、福井市モデル事業 あす高須町で始動

高須町は市西部、標高約2000メートルの山間に位置し、人口11人に報告。県と市は、事業の成功を確信し、輸送の仕組みを確立したいと考え、高須町自治会の公共交通機関はなく、乗会長の高山庄治さん(68)は「運転手は無償奉仕だが、協力を得たい」と話している。小さな集落なので、助け合いの団結を大切にしながら、県は補助(費用の3分の2)を受け、福井市が10人乗りのワゴン車を300万円で購入し、自治会に貸与する。9日午前10時から、休校中の高須城小で住民、県関係者、自治会役員らが「輸送活動の高須城小で住民、県関係者、自治会役員らが」



運営用ワゴン車によって、住民らに輸送サービスを提供する。高須町自治会が運行する。

### 「買い物難民」対策

# 過疎の中山間地 福井・高須地区

# 県・市が生活支援へ

開始  
当時

交通の不便な集落で急速に進む著しい高齢化や過疎に対応しようと、県や福井市が買い物や交通など生活手段の確保に力を入れている。65歳以上の高齢者が半数を超える集落は県内に107あり、うち93が便の悪い中山間地域。近くに店はおろかバス停すらなく、「買い物難民」対策が急務とされるなか、県内でも珍しい試みが市西部の中山間地で始まった。（西山明宏）

今回始まったのが、自治会で乗り合いワゴンを運行する試みだ。県から補助金をもら

す。福井市高須町。同市の中心部から約20キロ、標高約2000メートルの山間部にある集落には、107人が暮らし、65歳以上の高齢者は57人と半数を超える。最も近い公共交通機関が乗り合いタクシーで、その停留所まで約5キロ。公共交通機関の空白地域だ。集落に住む農業高橋みどりさん(78)は天と2人暮らし。集落の外に出るときは、離れて暮らす子どもが送り迎える。「子どもが忙しくて都合が悪いと、病院にもいけない」と漏らす。

## 自治会 乗り合いワゴン

乗った市が約330万円でワゴン車を購入。車を自治会に貸与し、自治会員が交代で車を運転することで運行する。乗り合いタクシーに補助金を出して運行してもらう方法はコストがかさむことから、自治会の自主性と助け合いを重視した。高須町の自治会が同市の募集に手を挙げ、県内初の事業として実現した。週3回、午前7時と午後3時に集落を出発。福井温泉病院やすかつとランド九頭竜などを回り、集落に戻る。前日に自治会長に予約を入れ、乗車時に2000円の券を1枚渡すと利用できるという。効率の向上を目指し、予約がない



自治会によって運営される輸送用ワゴン車に乗り込む住民ら一福井市高須町

他の  
支援

## 移動販売車が巡回

日は運行しない。運転手はボランティアが基本だが、自治会から謝礼を渡すという。今年9日に開かれた出発式で、集まった30人ほどの住民に白いワゴン車がお披露目され、早速住民が乗り込んだ。自治会長の高山庄治さん(62)は「非常にありがたい。このバスを集落の足としてしっかり運営していきたい」と期待を込めた。

交通手段への援助だけでなく、いわゆる「買い物難民」への支援も始まっている。先月20日から、同市高須町を含む国見岳周辺の高齢化が進んだ17集落で、移動販売車が週に1度の巡回を始めた。いずれも山間部の集落で、スーパーへ車で20分以上かかる。県から車両と人件費の補助を受けた県民生協(福井市)が、食品などを中心に販売している。県ふるさと地域振興課によると、住民からの人気は上々という。

ただ、いずれも期間が2、5年と限定されたモデル事業で、終了後の事業の継続などは決まっていない。ワゴン車の運行は運転手の多くが高齢者であることや、そもそも利用者などがどれだけ確保できるかなどが課題となる。県交通まちづくり課の山内和芳課長は「複数の集落でモデル事業を成功させ、結果が出せれば」と話している。

今後

## 「買い物難民」対策



出発式（2010/8/9）会場の高須城小学校



運行車両



自治会長への報道陣インタビュー



出発式に集まった地区住民



車両の安全運行祈願御祓い



車両キーの受け渡し



運転者への花束贈呈



車両に乗り込む関係者



車両に乗り込む住民



集まった住民へのお神酒の振る舞い

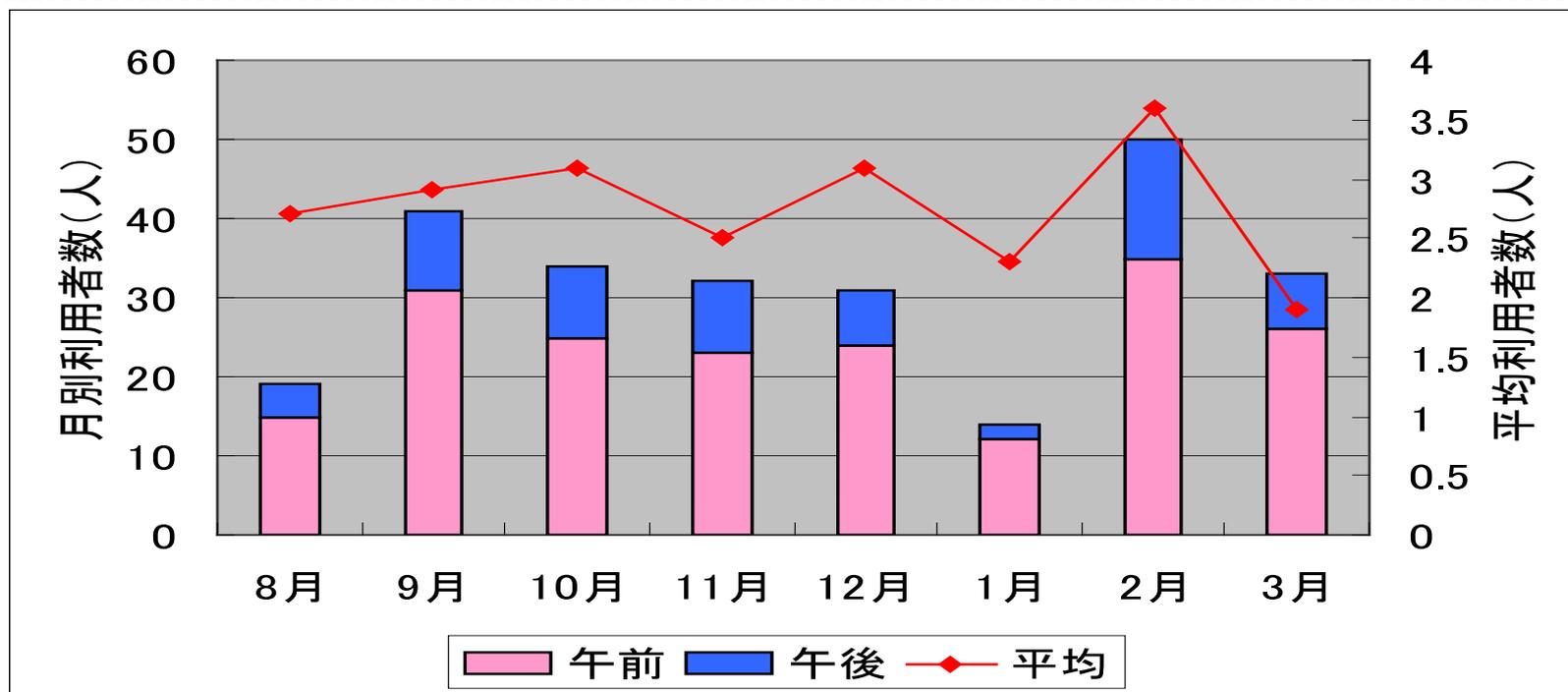


地元テレビ局の取材を請ける住民



車両の出発を見送る住民

# 運行開始直後（8カ月間）の利用状況



- 延べ利用者のうち 75% が午前中に利用。
- 運行1回あたりの 平均乗車人数は運行開始当初は増加していたが最近は減少傾向。

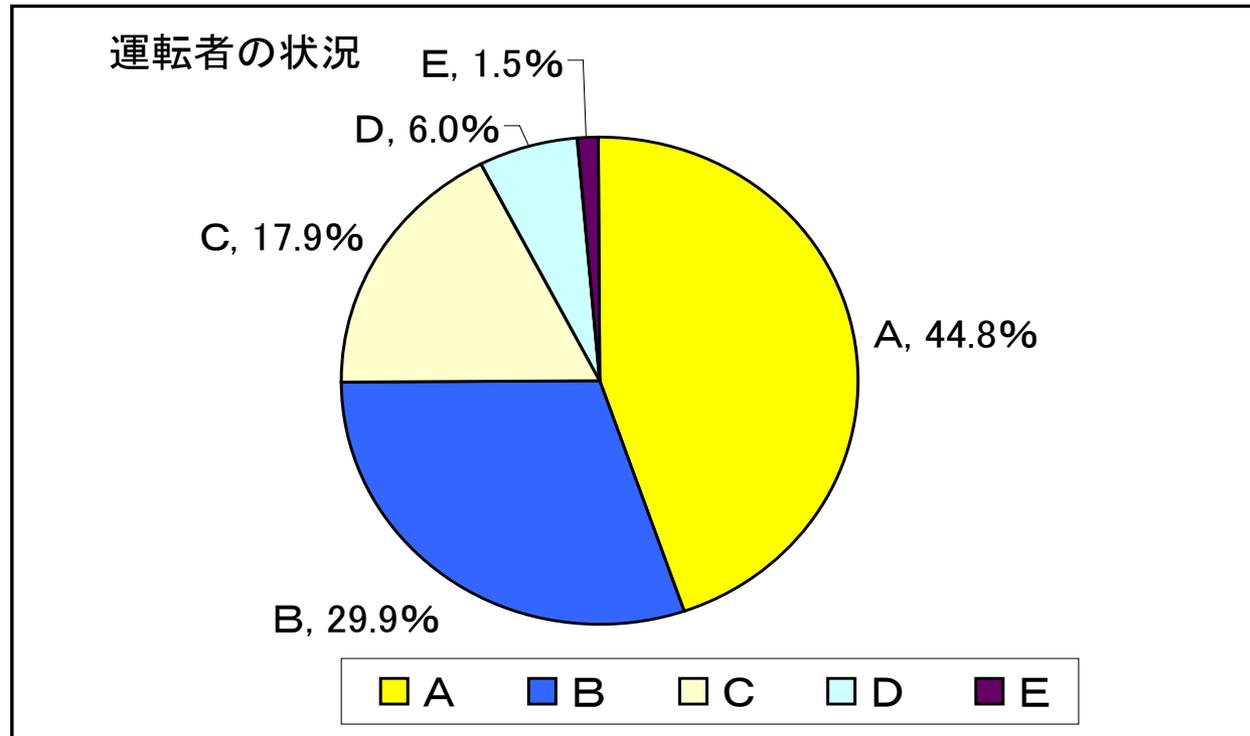
（※平成23年度の実績 → 4月：2.1人、5月：1.6人）

- 昨年度 利用券を購入した人は13人で高須町に住む高齢者数（53人）の25%

## 運行開始直後の実績（平成22年度）

		8月	9月	10月	11月	12月	1月	2月	3月	計	摘要
運行設定日		6日	13日	13日	13日	13日	14日	12日	13日	97日	月・木・土
運行日		4日	8日	8日	8日	8日	5日	8日	12日	61日	設定日外も含む
運行回数		7回	14回	11回	13回	10回	6回	14回	17回	92回	
利用者数	午前	15人	31人	25人	23人	24人	12人	35人	26人	191人	75%
	午後	4人	10人	9人	9人	7人	2人	15人	7人	63人	25%
	計	19人	41人	34人	32人	31人	14人	50人	33人	254人	
1回あたり乗車人数		2.7人	2.9人	3.1人	2.5人	3.1人	2.3人	3.6人	1.9人	2.8人	
走行距離		164 km	349 km	210 km	233 km	216 km	108 km	304 km	314 km	1,898 km	

# 運転者と利用者の目的



- 昨年度、運行を行った運転手は計5人。そのうち2人が全体の約75%を運行。
- 利用目的は「福井温泉病院への通院」が圧倒的に多いが、2月以降、ハニーへの買物利用やすかつとランドへの娯楽利用等、通院以外の利用もいくらか見られるようになった。

## 運行開始後約1年での評価と課題

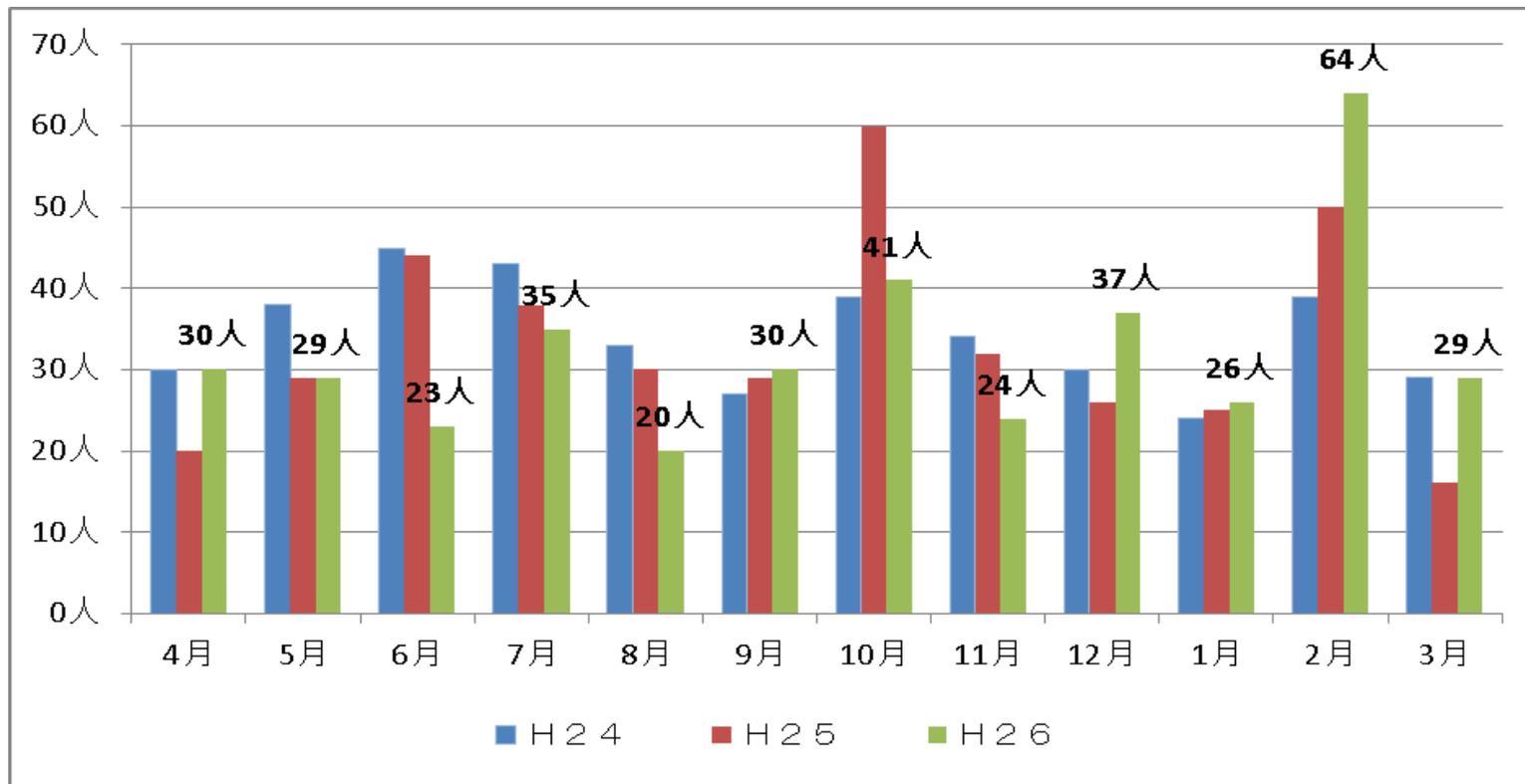
- 利用者からは大変好評であり今のところとくに問題はない。また他地域からの視察もあり注目されている（自治会の刺激に）。
- 事前のニーズ把握調査をもとに立案した計画がほぼそのまま利用されている（当初の運行計画内容から乖離なく運行中）。
- 乗り合わせの工夫によるさらなる効率的な運行（平均乗車人員アップ。現在は2～3名/回）。
- 利用の多様化（通院のみならず買い物や娯楽への利用拡大も）。
- 運行ルートの延伸（低頻度でよいのでさらに便利（病院）に）。
- 利用者の拡大（まだ利用していない人の潜在的ニーズを把握しあらたな利用の喚起および促進）。
- 持続的な運行のために必要な条件の整理およびそれらの条件を満たすための具体的方策の検討（運転者の確保と負担の分散化、資金の自己調達と補助からの自立、評価の視点の再考 ほか）。

# 運行実績（平成26年度） ※運行開始から5年目

		4月	5月	6月	7月	8月	9月	10月	11月	12月	1月	2月	3月	計
運行設定日		13日	14日	12日	12日	13日	13日	13日	13日	13日	14日	12日	13日	157日
運行日		11日	8日	8日	10日	6日	10日	12日	9日	9日	8日	10日	7日	108日
運行回数		14回	10回	10回	14回	8回	11回	20回	10回	12回	11回	12回	10回	142回
利用者数	午前	30人	29人	23人	35人	20人	30人	38人	24人	37人	26人	64人	29人	385人
	午後	0人	0人	0人	0人	0人	0人	3人	0人	0人	0人	0人	0人	3人
	計	30人	29人	23人	35人	20人	30人	41人	24人	37人	26人	64人	29人	388人
1回あたり乗車人数		2.1人	2.9人	2.3人	2.5人	2.5人	2.7人	2.1人	2.4人	3.1人	2.4人	5.3人	2.9人	2.7人
走行距離		360 km	228 km	185 km	302 km	158 km	294 km	405 km	249 km	247 km	236 km	308 km	159 km	3,131 km

▶ 44 ※運行約5年間（H22.8.~H27.9）の利用者総数2,048人、運行総距離15,742km

## 利用者数の推移（H24年度～H26年度）



- 年間利用者数は僅かながら減少傾向にあるもののほぼ一定（400人弱）。
- 運行1回あたりの利用者数は平均2.5～2.7人とほぼ一定。また利用のほとんどが午前中に集中。

# 運行開始後から現在までの推移（行先別）

行先	H23	H24	H25	H26	H27	計（回）	割合
1. 温泉病院	95	98	89	77	51	410	59%
2. 福井病院（新田塚）	29	14	11	16	13	83	12%
3. 福井総合病院	4	4	13	3	2	26	4%
4. ハニー（食品スーパー）	4	8	12	0	0	24	3%
5. パーマ屋	1	8	14	9	4	36	6%
6. コメリ（ホームセンター）	1	3	5	0	0	9	1%
7. 鷹巣郵便局	4	6	6	2	0	18	3%
8. 上田整骨院	0	4	0	0	0	4	1%
9. 藤田病院	1	2	1	1	2	7	1%
10. 鷹巣農協（JA）	7	8	5	5	4	29	4%
11. すかっとランド（温浴施設）	2	3	0	0	0	5	1%
12. 佐野温泉	4	2	3	0	0	9	1%
13. 鶉農協（JA）	0	1	2	0	0	3	0%
14. 棗郵便局	0	1	1	1	0	3	0%
15. あわら大江戸温泉	0	2	0	0	0	2	0%
16. 川西役場	0	0	1	0	0	1	0%
17. その他	4	0	10	6	5	25	4%
計	156	164	173	120	81	694	100%

▶ 46 ※1回の運行で「病院」→「ハニー」→「郵便局」をハシゴした場合、運行回数は1回だが、行き先別運行回数はトータルで3回になる。逆に、病院を送り迎えした場合（運転手が1度帰った場合）運行回数は2回だが、行き先別運行回数は1回になる。H23. 4～H27. 9の4年6カ月分のデータ（年度）による。

## 運行開始後から現在までの推移（利用者別）

	利用者	H24	H25	H26	H27	計（回）	
1.	Aさん	56	70	50	30	206	15%
2.	Bさん	28	29	41	17	115	9%
3.	Cさん	7	0	0	0	7	1%
4.	Dさん	55	79	61	27	222	16%
5.	Eさん	60	73	74	37	244	18%
6.	Fさん	47	64	58	27	196	15%
7.	Gさん	37	39	35	16	127	9%
8.	Hさん	9	0	0	0	9	1%
9.	Iさん	13	0	0	0	13	1%
10.	Jさん	2	0	0	0	2	0%
11.	Kさん	18	14	18	10	60	4%
12.	Lさん	6	1	4	0	11	1%
13.	Mさん	3	2	0	0	5	0%
14.	Nさん	3	0	0	0	3	0%
15.	Oさん	1	0	0	0	1	0%
16.	A～Oさん以外	20	29	47	29	125	9%
	計	365	400	388	193	1,346	100%

※H24. 4～H27. 9の3年6カ月分のデータ（年度）による。

## 運行開始から現在までの推移（概要）

- 運行開始前のニーズ把握調査をもとに立案した当初の計画を基本的に踏襲。
- 利用者からは依然好評であり、他地域からの視察は一段落。
- 運行ルートの一部延伸（低頻度でもさらに便利（病院へ）に）。
- 平均乗車人員は2.5～2.8人/回で当初からほぼ変わらず。現在の利用はほぼ午前中のみ。運転手は実質2～3名と変わらず。
- 実利用者は、運行開始当初の16人から現在は8人に半減。当初利用していた人の利用が無くなり、実利用者の減少が進行。あらたな利用の喚起および促進が必要だが、実際にはかなり困難。
- 実利用者一人あたりの月利用回数（距離）は、H24年度の1.9回（206km）からH27年度の4.0回（417km）へと年々増加（実利用者は半減し、利用距離は倍に）。利用者にとって、便利でなくてはならない足としての意味合いはますます増大。
- 利用形態（目的地）の多様化はほとんど進まず（圧倒的に通院が主であり、娯楽等への利用拡大はほとんどなし）。

## 非都市部（中山間地）での高齢者MMの視点

- 公共交通空白の場合が多く、結果としてマイカーに依存し続けざるを得ない環境をいかに改善するか。
- マイカー運転、マイカーに同乗では得難い車内における住民同士のおしゃべりから広がるコミュニティの持続。
- モビリティは与えられるだけのものではなく自ら確保するものであり、またできるという意識と実践へ。
- ニーズは当然ながら都市のそれとは同一に非ず。その地区ならではの暮らし方（ライフスタイル）に立脚したモビリティの評価が不可欠。
- 高齢者のモビリティだけに注目するのではなく、非高齢者も含めた地区トータルで考える（近くに住む家族やご近所さんなど）への依存度の高さを考慮）。

## おわりに

- 過疎高齢集落住民を主とした交通サービスであることはもちろんであるが、そこに出入りするすべての人・ものの移送（貨客混載）を可能にするという発想もあわせて重要。これにより、はじめて集落だけでクローズしない、外に開かれた地域（閉塞感を打ち破る閉鎖性の除去）をめざすことが可能となる。
- 集落がすでに有する既存の資源とコミュニティの力を再確認・再評価し、またそれらの関係性を整理・再構築することにより、限られた中でもまだまだできることがあるはず。
- 過疎高齢集落の交通サービスだからこそ、集落住民の移送サービスに留まらず、モノの輸送やコトの伝達を統合し、その質的な変革をもたらしべき。

## <参考・引用文献>

1. 過疎高齢集落におけるモビリティの維持と確保の視点 一車の共同所有・共同利用に着目して、土木計画学研究・講演集、40、講演番号117（CD-ROM）、2009.11
2. 過疎高齢集落における住民主体のモビリティ確保に向けた取り組み、第五回日本モビリティ・マネジメント会議、ポスターセッションPB-20、2010.7
3. 過疎高齢集落住民による新たな共助型モビリティの検討、土木学会年次学術講演会概要集、65、4、IV-168（CD-ROM）、2010.9
4. 過疎集落における共助型地域輸送活動に関する研究-福井市高須町を対象として-、土木計画学研究・講演集、42、講演番号42（CD-ROM）、2010.11
5. 過疎高齢集落住民のモビリティ確保に向けた取り組み ～福井市高須町における自治会輸送活動モデル事業～、第六回日本モビリティ・マネジメント会議、O-12、2011.7
6. 過疎と高齢化が進む集落における共助型輸送活動による持続的な住民のモビリティ確保、土木計画学研究・講演集、44、ポスターセッションP26、2011.11



## ご清聴ありがとうございました

運行実績データは、福井市都市戦略部地域交通課のご提供によるものです。

創造力、実践力。 国立大学法人  
**福井大学**  
UNIVERSITY OF FUKUI

