

# 大井町の新たな移動手段導入に関する手引き

## 1 大井町における現状と新たな移動手段の方向性

大井町では大井町地域公共交通会議での協議を通じて、地域の需要に応じた町民の生活に必要なバスなどの旅客運送の確保、利便性の向上に取り組んでいます。

大井町には鉄道（JR 御殿場線）、高速バス、路線バス（富士急湘南バス（株））及びタクシーなどの移動手段があり、近年では交通不便地域の解消と児童・生徒の通学手段を確保するため、令和4年度から大井町巡回バス「おおいゆめバス」の運行を開始したところです。

しかしながら、こうした現状の公共交通ネットワークだけでは地域の皆さまのニーズにお応えしきれないのも現状です。

そうした中、大井町社会福祉協議会では買い物などが困難な方を対象にした買物ツアー「わくわく・ショッピング」や移動販売車「くるまつくん」の運行、要介護認定者や身体障害者手帳をお持ちの方等で通院時等の移動にお困りの方を対象にした移送サービス事業が実施されています。

また、地域においても、家庭内または地域の声掛けによる助け合い移動などにより、皆さま自身で移動手段を確保いただいているケースも多々あるかと思えます。

「みんなが気軽にお出かけできるまち」を実現するためには、こうした地域の主体的な取り組みも大切な輸送資源として、持続可能なかたちで確保・維持して行けるよう、地域の皆さまと検討していきたいと考えています。

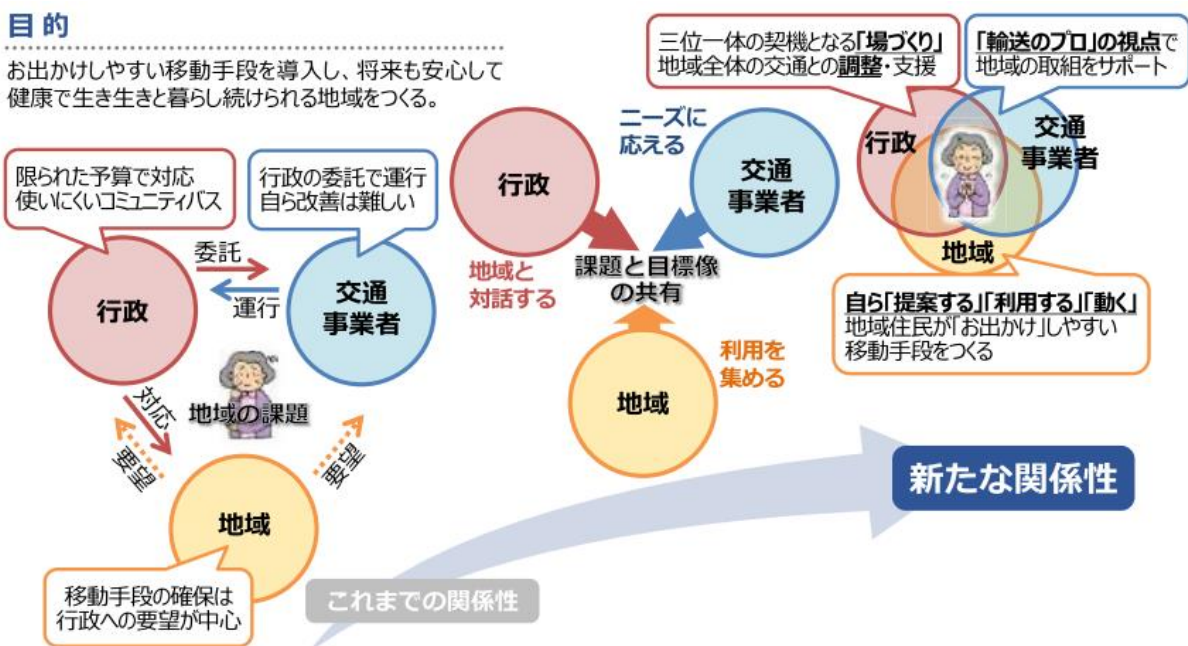
大井町では、地域の主体的な取り組みが円滑に進むよう、積極的にサポートします。

本手引き（案）は、町民主体の移動手段の導入に向けて検討する際のスタートブックとして、活用することを目的に作成したものです。

### ■三者の役割分担のイメージ図

#### 目的

お出かけしやすい移動手段を導入し、将来も安心して健康で生き生きと暮らし続けられる地域をつくる。



## 2 新たな移動手段導入の進め方

地域主体で新たな移動手段導入を始める場合、取り組みは次のステップで進めましょう。

Step 1 : 現状の把握



Step 2 : 移動に関する課題や需要の確認



Step 3 : 運行方法の検討



Step 4 : 運行にかかる収支計画



Step 5 : お試し運行の開始

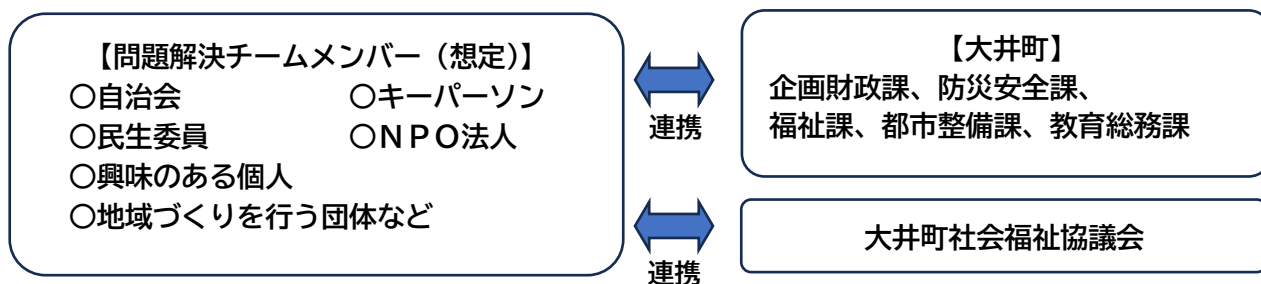


Step 6 : 運行の評価と本格運行

## Step1 現状の把握

新たな移動手段の導入に関する取り組みを行うため、まずは、地域の困りごとをきちんと把握する必要があります。困りごとを把握する活動のためにチームを作り、意見交換や町民への聞き取りを行いましょう。移動に関する問題を確認したら、改善したい課題を明確にし、解決のための方向性を確認します。まとめた結果を一度、大井町の交通担当へ相談しに来てください。既存の公共交通の改善を進めることで解決できる場合もあります。まずは、調査結果の報告をお願いします。

その上で改善が難しい・地域の移動ニーズを満たせない場合は、地域における新たな移動手段を考えましょう。その活動の中で移動手段の確保に対する関わり方を決め、活動の共感者をさらに増やしましょう。取り組みを進めていくためには、地域の合意・協力を得なくてはなりません。地域の実情に合わせて、参加してくれる人を増やし、大井町や社会福祉協議会等と連携を行っていきましょう。



### （地域と行政との役割分担）

地域（町民）	・移動手段の検討のためメンバーを集め、検討の場や聞き取りを行います。
行政（町）	・取り組みについて確認し、検討会の場所の提供をします。

## Step2 移動に関する課題や需要の確認

既存の公共交通状況は大井町交通担当者や交通事業者を確認して、現状で移動に困っている「人数」がどれだけいるかを把握します。その上で町民へのアンケート調査や実地調査を行い、「どういった理由」で移動に困っているかを把握します。アンケート調査だけでは、取り組みに関心がない人や回答することが難しい人もいるため、回収率が低い場合があります。その場合に町民の声を直接聞くための方法として、戸別訪問もあります。調査に時間等の負担は大きいですが、個別の状況を把握でき今後の活動や運行後の利用促進にもつながっていきます。調査結果を基に取り組みに対する目標を設定しましょう。今後の計画は、この目標を基にどのサービスが有効かを考えていきます。

### 【実地調査の場合（例）】

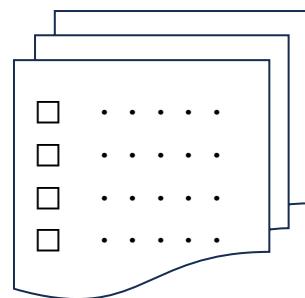
地域や事業者が発行している時刻表やマップを活用し、大井町のどの地域で、どういった人が困っているかを抽出します。現状困っている人だけではなく、今後（5～10年後）にも支援が必要となる人も考慮して抽出を行いましょう。地図を使って、移動への危険な場所や注意点を色分けや番号を使って書き込み、移動支援マップを作成しましょう。確認中に地域の方へ聞き取り調査を行うことも効果的です。

#### ①調査対象者の抽出

移動支援サービスの対象となりそうな方を抽出し、一覧表をつくります。

（抽出ポイント）

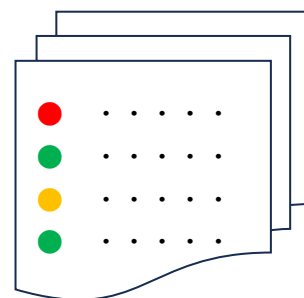
- ・高齢者を中心とした移動支援の場合  
⇒65歳以上の方がいる世帯
- ・子どもの移動支援を含める場合  
⇒子ども（高校生まで）のいる世帯



#### ②サービスのレベル分け（想定）

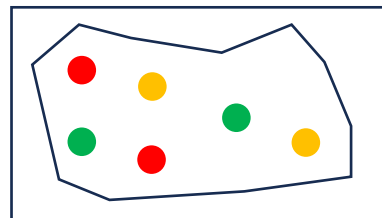
移動支援ニーズの緊急度について、レベル分けを行います。

- …今すぐにも支援を必要としている
- …近い将来、支援が必要になる
- …将来的に、支援が必要になる



#### ③移動支援マップをつくる

地図上に色分けしながらシールと番号をつけていきます



【アンケート調査の場合（例）】

	調査項目	質問	回答項目例
1	属性	家族構成	一人暮らし・二人暮らし・親と子など
		年齢	同居している家族の年齢（免許の有無）
		自家用車有無	自家用車の有無
2	移動の手段	外出時の移動手段	自家用車・路線バス・おおいゆめバス・タクシーなど
3	移動の目的	買い物・通院 習い事や趣味	施設名、曜日、頻度、利用時間など
4	移動に関する困りごと	今困っていること 今後の不安	困り具合の有無、今後の不安度
5	地域の移動の助け合いの有無	ご近所で助け合いがあるか・利用しているか	助け合いの有無、利用の有無
6	免許返納の有無・意思	免許所持の有無	持っている、持っていない、返納済み、今後返納予定

※調査内容はプライベートに関することも含まれるため、移動支援に必要だと思われる項目にしましょう。また個人情報保護の観点から、調査結果が外部に漏れることのないよう管理を徹底しましょう。

（地域と行政との役割分担）

地域（町民）	<ul style="list-style-type: none"> <li>・移動に関する困りごとを実地調査やアンケート調査より把握し、なるべく多くの人の問題が解決するように考えます。</li> <li>・目標値（理想の状態）を決定します。</li> </ul>
行政（町）	<ul style="list-style-type: none"> <li>・町の統計データや大井町地域公共交通計画の提供をします。</li> </ul>

### Step3 運行方法の検討

すべての困りごとに対して解決できる手段を考えることは難しいため、Step 2で確認した課題や需要の確認を踏まえて、新たな移動手段の導入について検討を行います。支援対象者が決定したら移動に関する分類（図 1）からどの移動手段が適切かを考え、移動サービスの候補（図 2）と運行体制（図 3）を決定します。

図 1：移動手段の分類

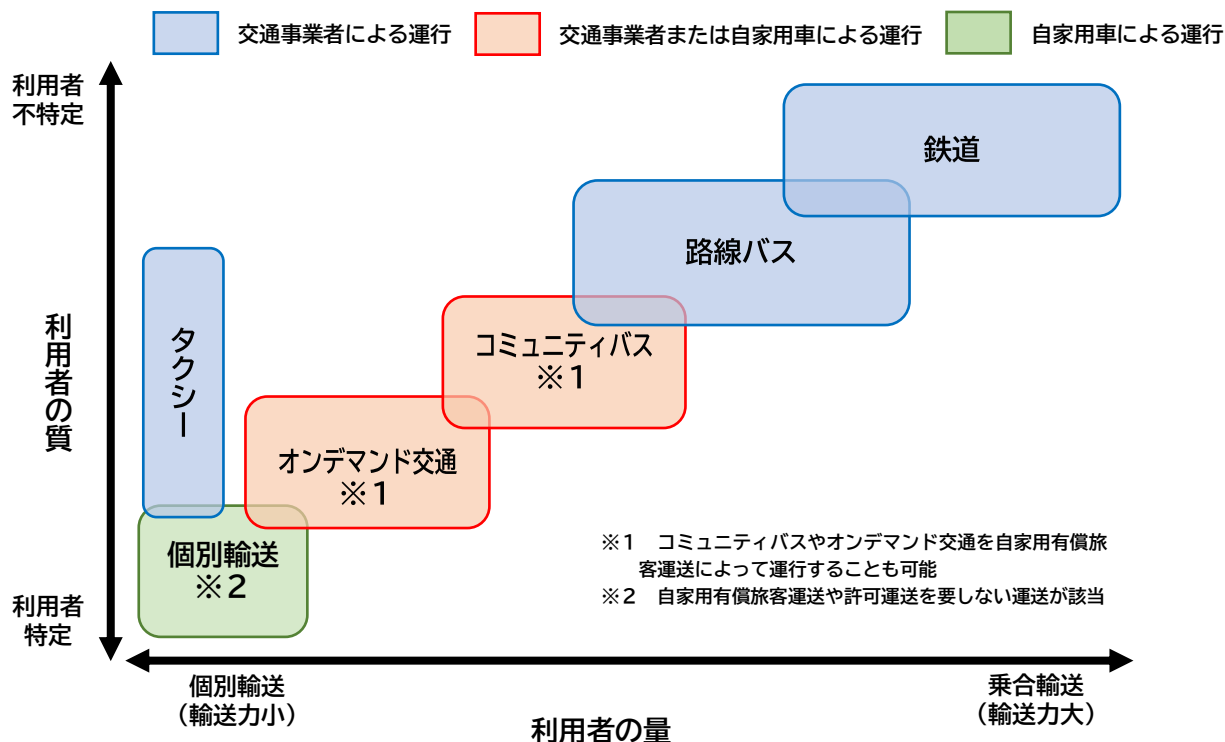


図 2：運行形態と道路運送法の関係

運賃	区分	運行主体	利用者	道路運送法上の区分	運行形態	運行形態の概要・特徴
有償	事業用	交通事業者	誰でも利用可能 (制限無し)	一般乗合旅客自動車運送事業	路線定期運行	路線を定めて定時運行
					路線不定期運行	路線を定めて予約に応じて運行
					区域運行	運行区域を定め予約に応じて運行
			一般乗用旅客自動車運送事業	タクシー	一個の契約により定員10人以下の自動車を貸し切って運行	
	一般貸切旅客自動車運送事業	貸切バス	一個の契約により定員11人以上の自動車を貸し切って運行			
			特定の者	特定旅客自動車運送事業	送迎バス	委託(自治体や企業)により運行 乗車時は無償であることが多い
無償	自家用	市町村 NPO 自治会等	地域住民 来訪者	自家用有償旅客運送	交通空白地有償運送(路線定期、区域運行等)	交通事業者が運行困難な場合 地域公共交通会議で合意したのちに自家用車を用いて有償で輸送
			登録した会員		福祉有償運送	協議会で合意された移動制約者を輸送
		市町村 NPO 自治会等	地域住民 住民等	対象外		自治体の車両による無償輸送 ・高齢者向け：福祉バス ・小中学生：スクールバス等 住民同士の互助による輸送

図3：運行体制に関する検討項目

検討項目		考えられる選択肢
1	運営主体	①市町村が自ら運営主体 ②市町村以外が運営主体（商工会、社会福祉協議会、NPO法人等）
2	運行方式	①定時定路線方式 ②路線不定期方式 ③区域運行方式
3	車両サイズ	①中型 or 小型バス ②ワンボックス車両 ③セダン型車両
4	運行エリア	①隣接市町村を含む ②大井町のみ ③町内の一部エリア
5	運行日	①毎日運行 ②平日・土曜運行 ③平日のみ運行
6	運賃の形態・水準	①均一運賃 ②対キロ運賃 ③ゾーン制運賃※ ※乗車・下車するまでに通過するゾーンの数で運賃を決める方式
7	利用対象者	①制限なし（町外の来訪者も利用可） ②町内住民限定 ③高齢者限定
オンデマ ンド交通 の場合	8 利用者登録	①あり ②なし
	9 予約期限	①当日（リアルタイム、30分前まで等） ②前日まで
	10 オペレーターの雇用形態	①タクシー業務兼務 ②自治体職員等の兼務 ③専属
11	運行事業者	①バス事業者 ②タクシー事業者 ③NPO法人 ④ボランティア など
12	契約方式	①運行経費定額補助 ②赤字欠損補助 等

地域の今持っている資源（交通事業者、車両、運転手）などを活用し、地域の人の負担がかからず、持続可能な交通の確保を考える必要があります。

#### ○交通事業者に運行依頼する場合

サービスの安全性の確保や運転の不安を軽減するために、交通事業者に運行を委託することも可能です。しかし、運行委託費がかかるため、費用の捻出が必要となります。費用については step4 予算・道具の確保において検討します。

#### ○自家用車などを使って運行する場合

自家用車などを使って運行する場合、車両の確保と運転手の確保が必要となります。車両は運転手の自家用車か大井町の用意した車を用いる場合が考えられますが、移送サービス向けの保険に加入しておき、万が一の事故に備える必要があります。また、運転の担い手の確保が必要となり、継続して運行していくためには、運転手の募集を常に行う必要があります。

#### （地域と行政との役割分担）

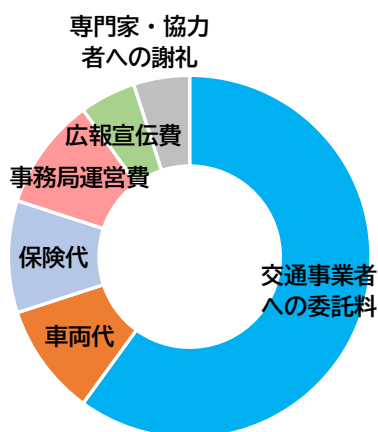
地域（町民）	<ul style="list-style-type: none"> <li>・運行計画案を作成します。</li> <li>・移動手段の候補を示し、関係者に意見をもらいます。</li> </ul>
行政（町）	<ul style="list-style-type: none"> <li>・地域の実情を踏まえて、計画案に助言を行います。</li> <li>・地域の取り組みに対して、支援を行います。</li> </ul>

## Step4 運行にかかる収支計画

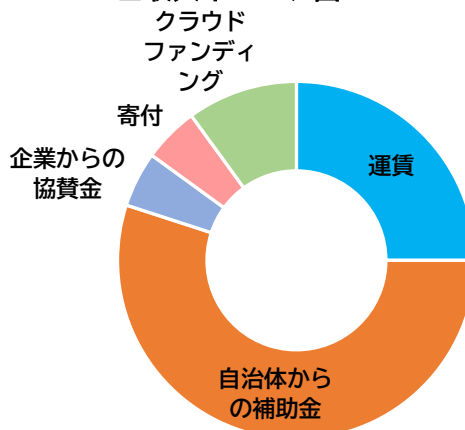
まず、運行していくためにかかるお金を明らかにしましょう。委託費、燃料費、人件費、車両代、保険代など多くの支出が発生します。かかる経費を計算し、お金が足りなくなることがないようにします。運行費を削減するために、ボランティアに頼む場合も考えられますが、共感してくれる人がいなくなるとは立ち行かなくなります。持続可能な移動サービスを提供していくためには、無償で協力してくれると言ってくれた人にも適正な対価を支払いましょう。

その上で、無料で事業を行うのか、運賃を設定して利用者からも負担してもらうかを決め運行できる体制を整えます。しかし、運賃を設定した場合も運賃収入だけでは運行が出来ない可能性も考えられます。自治体からの補助金や寄付、クラウドファンディングなどを活用し足りない部分のお金を確保します。自治体の補助金や寄付に頼りすぎると、その補助がなくなった場合に活動できなくなってしまう恐れがあるため、十分に注意が必要です。

■支出イメージ図



■収入イメージ図



※今回の収支イメージ図は運行委託した場合の例となっています。

### (地域と行政との役割分担)

地域 (町民)	<ul style="list-style-type: none"> <li>・収支計画を作成します。</li> <li>・継続して運行できるための体制を作ります。</li> <li>・取り組みに賛同してくれるよう企業や施設にお願いをします。</li> </ul>
行政 (町)	<ul style="list-style-type: none"> <li>・地域の取り組みに対して、財政支援や補助金の案内を行います。</li> </ul>



## Step5 お試し運行の開始

移動手段としてコミュニティバスや自家用有償旅客運送を行う選択をした場合は、大井町地域公共交通会議などで協議が必要となります。運行計画（案）や収支計画を大井町へ提出してください。また、バス停の設置や活動の届け出を警察などの関係機関に提出し協議が必要な場合もあります。法制度が関係するため、運行計画（案）と併せて町に相談し、神奈川県運輸支局と調整しながら進めていきましょう。

移動の取り組みは、運行情報を周知して、利用者が定着するまでに時間がかかります。Step2で設定した目標値を数値としても設定します。例として「お年寄りの外出機会の増加」を設定した場合は、数値目標を「毎月お年寄りの利用150人」とするなど、分かりやすい数値で設定します。お試し運行後は、月ごとに実績をまとめ利用の実態を分析しましょう。お試し運行がある程度経過したら利用者にアンケート調査などを行い、利用者目線の改善にも取り組みます。目標値に達成しない場合は、運行体制の変更や目標値の再設定などを行い、運行改善につなげていきましょう。

### （地域と行政との役割分担）

地域（町民）	<ul style="list-style-type: none"><li>・数値目標値をどこまで達成できているか確認します。</li><li>・アンケート調査なども行い利用者調査も行います。</li><li>・本格運行につながるか判断をします。</li></ul>
行政（町）	<ul style="list-style-type: none"><li>・実施されたサービスについて意見を伝えます。</li><li>・町民への活動周知に協力します。</li></ul>

## Step4 運行の評価と本格運行

少なくとも1年程度お試し運行を行った後、目標値の達成状況を確認し本格運行へ繋げるか、計画を考え直しお試し運行を続けるか、運行をやめるかの判断をします。本格運行を始める場合は、数値目標を再設定し、状況の把握を定期的に行いましょう。例えば、お試し運行中は上手くいっていた取り組みも年月とともに思うような結果が得られないなど利用状況の変化や物価の上昇、賃金の変更等が考えられます。お試し運行中と同様に、事業の評価を行い、状況に応じて取り組みを変化させていきましょう。

### （地域と行政との役割分担）

地域（町民）	<ul style="list-style-type: none"><li>・利用者への本格運行の周知を行います。</li><li>・利用状況を確認し、サービス内容を見直します。</li><li>・協賛してくれる企業・施設をお願いします。</li></ul>
行政（町）	<ul style="list-style-type: none"><li>・サービスの本格運行にあたって、意見を伝えます。</li><li>・町民への活動周知に協力します。</li><li>・本格運行後の財政支援を行うか検討します。</li><li>・補助金についての案内を行います。</li></ul>

## (参考) 他自治体導入事例

### (1) 住民などが独自に運行して外出支援をしている事例

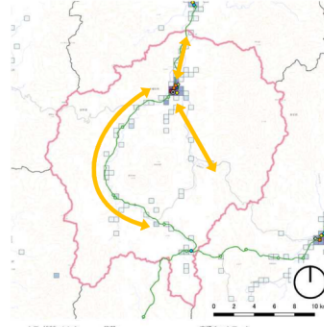
#### なかとんべつライドシェア

(北海道中頓別町)

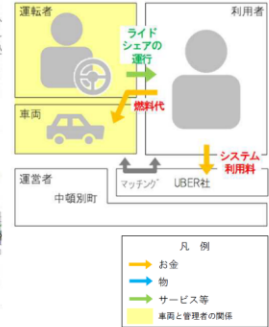
背景	<ul style="list-style-type: none"> <li>路線バスや都市間バスは、路線が少なく、便数も少ない</li> <li>タクシーは、町内に計2台しかなく、これらが稼働中の場合、町内の交通資源は自家用車のみ</li> </ul>
運行内容	<ul style="list-style-type: none"> <li>町民のボランティア・ドライバーのマイカーを利用した相乗り</li> <li>出発・目的地いずれかが町内であれば、町外の利用も可能</li> <li>マッチングプラットフォームを利用し、町民の他、来訪者も利用可能</li> </ul>
経緯	<ul style="list-style-type: 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・システム利用料収受開始</li> <li>平成31年4月：継続が決定</li> </ul>



#### ■交通ネットワーク



#### ■費用負担



#### ■取組のポイント

##### 地域の交通体系における役割

- 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
- 町では、高齢者・障害者を対象にタクシーチケットを配布
- ライドシェアで都市間バスとの接続に対応

##### 関係者の役割分担

- 検討の進め方
  - 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
  - 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

##### 経費等の負担

- 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）
- 町が主体となることで、取組に信頼感が得られる
- 無料では、利用しにくいとの声を踏まえ、平成29年4月から実費を収受

##### 地域住民の参加

- 安全・安心の確保
  - 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）

##### 利用の促進

- マッチングアプリの他、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
- 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）

##### 運転者等の確保

- 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

#### ■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	・中頓別町内（ドア・ツー・ドア） ・発地又は着地が町内の場合は町外への配車は可能		
運行日・回数等	・毎日、8時～24時 （時間帯によっては配車ができない場合もあり）		
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	金銭収受	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）		

#### 天塩一稚内 相乗り交通事業

(北海道天塩町)

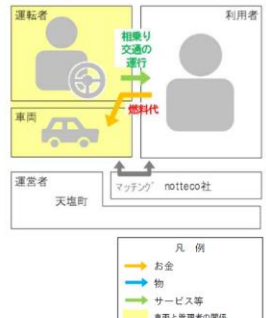
背景	<ul style="list-style-type: none"> <li>最も近い総合病院、大型の商業施設などは70km離れた稚内市</li> <li>稚内市に直行する公共交通機関はなく日帰りの往復は困難</li> </ul>
運行内容	<ul style="list-style-type: none"> <li>天塩町～稚内市を往來するボランティアドライバーと同乗希望者をマッチングして相乗りする交通サービス</li> </ul>
経緯	<ul style="list-style-type: none"> <li>平成28年12月：地域再生計画「天塩町シェアリングコミュニティ構築プロ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



#### ■交通ネットワーク



#### ■費用負担



#### ■取組のポイント

##### 地域の交通体系における役割

- 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合を回避（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。）
- 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

##### 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
  - 運転者の条件を75歳未満としています。
  - 安全運転・AED講習会を開催し、運転者が参加
- 利用の促進
  - 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
  - 実際に利用してもらうために相乗りツアーを実施
  - 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
  - 知らない人のクルマに乗ることへの不安解消のため、利用者や運転者の相乗り交流会の開催

#### ■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	金銭収受	あり（燃料代）
利用者数	H30年度：311名（H29年3月からの累計）		

## (2)市町村の車で住民が運行している事例

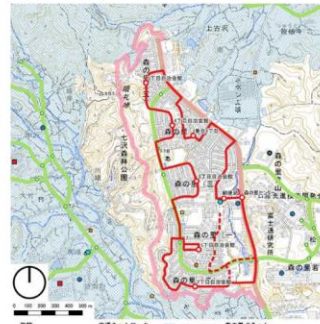
### 地域住民乗合交通 森の里ぐるっと

(神奈川県厚木市森の里地区)

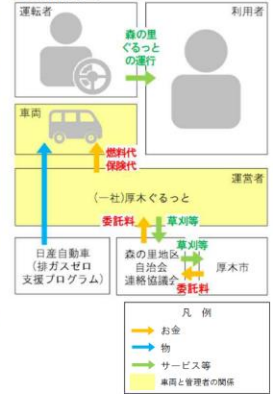
- 背景**
- 森の里地区には、鉄道駅に向かう路線バスが地域の外周道路を運行しているものの地域内の移動には不便
  - 丘陵部を開発してつくられた住宅地で、地区内は坂が多く、高齢者や子育て世代にとっては、バス停留所までの移動も負担
- 運行**
- 「森の里ぐるっと」は、地域内を循環する定時定路線型の交通サービスで、停留所の他、運行ルート上であれば乗降可能
  - 平成26年4月から運営主体の自主財源で継続的に運行
- 経緯**
- 平成21年5月：森の里ふぉーらむ（厚木ぐるっとの母体）の総会で、森の里地域コミュニティバス事業の市民協働提案事業への提案が承認
  - 平成23年4月：実証運行
  - 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）



#### ■交通ネットワーク



#### ■費用負担



#### ■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
  - 運行日を設ける、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

#### ■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、幹線道路路上は危険なため原則乗降不可)		
運行日・回数等	・毎週月・水・金曜日：1日8便 ・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)		
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)		

### 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)

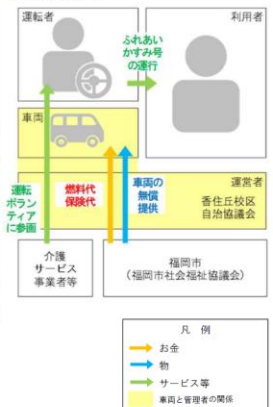
- 背景**
- 「商店が遠い」「公共交通機関がない」などの理由から、買い物に行くことが困難な高齢者が増加
- 運行内容**
- 自宅と地域のスーパーをドアツードアで結ぶ福岡市による買い物支援のモデル事業
  - 月・水・金の午前・午後の計6ルート運行
  - ※令和元年度現在、地域負担の軽減等の課題があることから、モデル事業として検証中。
- 経緯**
- 平成28年11月：福岡市がモデル事業実施団体を募集
  - 平成29年2月：運行開始
  - 平成30年8月：地域の事業者が運転ボランティアに参画



#### ■交通ネットワーク



#### ■費用負担



#### ■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
- 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

- 利用者特性への配慮
- 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

- 検討の進め方
- 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

- 安全・安心の確保
- 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
- 利用の促進
- 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

#### ■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	・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) ※利用者の入れ替わり等により、随時ルートは見直し		
運行日・回数等	・月・水・金の午前・午後の計6便 (便毎に利用者が割り振られ、利用者当り週1回利用)		
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		