



地域生活交通の確保に向けた取組事例集

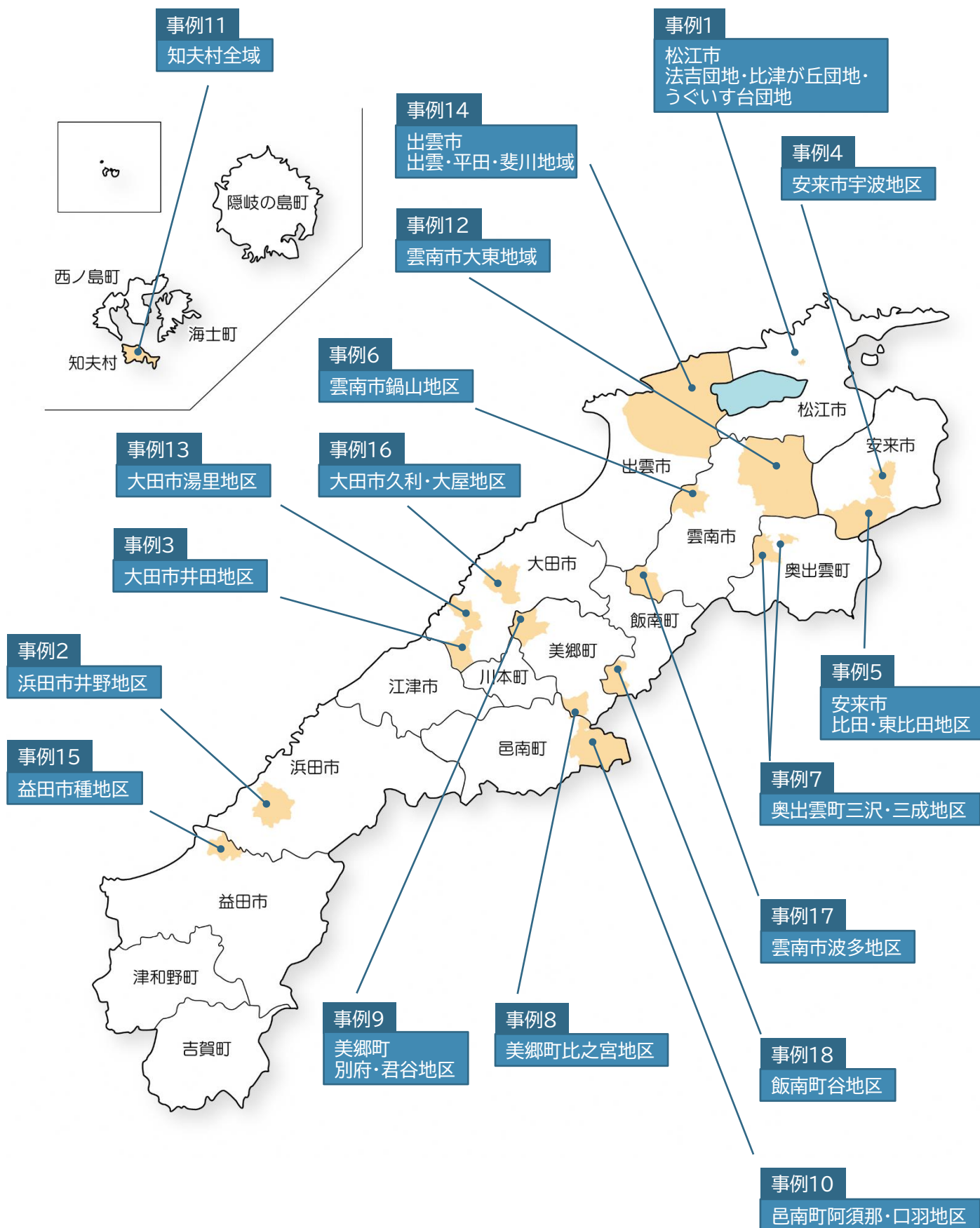


島根県地域振興部交通対策課
(令和7年3月)

掲載事例一覧

事例	市町村名	地域・ 地区名	実施主体	サービス名称・愛称等	運行形態					掲載ページ
					交通空白地有償運送	福祉有償運送	道路運送法第4条許可	4条ぶら下がり許可	互助による輸送	
1	松江市	法吉団地・比津が丘団地・うぐいす台団地	社会福祉法人みずうみ	グリーンスローモビリティ「Re×hope(リ・ホープ)」	○				○	4
2	浜田市	井野地区	まちづくり推進委員会INO	井野っ地号	○					6
3	大田市	井田地区	井田いきいきタクシー運営協議会	井田いきいきタクシー	○					8
4	安来市	宇波地区	うなみの里創生プロジェクト	ふくろう号	○					10
5	安来市	比田・東比田地区	えーひだ交通運営協議会	比田・東比田地区デマンド交通	○					12
6	雲南市	鍋山地区	躍動と安らぎの里づくり鍋山	よりそい号	○					14
7	奥出雲町	三沢・三成地区	奥出雲町	予約型乗合交通	○					16
8	美郷町	比之宮地区	比之宮連合自治会	ひめのみやふれあい号	○					18
9	美郷町	別府・君谷地区	NPO法人別府安心ネット	別府地区デマンド交通	○	○				20
10	邑南町	阿須那・口羽地区	NPO法人はすみ振興会	はすみデマンド	○					22
11	知夫村	全域	知夫村	村営バス・デマンドタクシー	○					24
12	雲南市	大東地域	NPO法人ほっと大東	大東地域福祉有償運送		○				26
13	大田市	湯里地区	湯里地域予約乗合タクシー運営協議会	湯里あいのりタクシー			○乗用			28
14	出雲市	出雲・平田・斐川地域	NPO法人たすけあい平田	介護保険利用に伴う移送・たすけあい移送				○		30
15	益田市	種地区	種むらづくり推進協議会	種地区互助による輸送					○	32
16	大田市	久利・大屋地区	久利・大屋地区小さな拠点推進協議会	久利・大屋地区互助による輸送					○	34
17	雲南市	波多地区	波多コミュニティ協議会	たすけ愛号					○	36
18	飯南町	谷地区	谷自治振興会	せせらぎ号					○	38

掲載事例の運行区域一覧図



基本情報

運行形態	交通空白地 有償運送	福祉有償運送	道路運送法 第4条許可	4条ぶら下が り許可	互助による 輸送	「介護予防・日常生 活総合事業」の活用 なし
------	---------------	--------	----------------	---------------	-------------	------------------------------

地域の概況 (R6年4月末住民 基本台帳人口)	当該市町村		対象地域・地区	
	人口	高齢化率	人口	高齢化率
	195,157人	30.6%	3,213人	30.3%



取組のポイント

- ① 幹線道路から少し離れた団地の住民を対象として、路線バスを補完
- ② 車両はグリーンスローモビリティを使用し、日々の運行に加えて、地域行事の送迎や公益事業にも活用
- ③ 輸送サービスに加えて、買い物支援や居場所づくりを展開
- ④ 民間事業者からの広告収入等により、持続可能な収支構造を確立

取組の経緯

- 対象地域は、JR松江駅から北西に約4kmの郊外に位置する昭和50年代から平成にかけて造成された団地であり、団地内には生活拠点として食品スーパーやATM、喫茶店、老人ホーム等が集積している。
 - 団地内の高低差により、荷物を持った移動が高齢者にとって大きな負担となっており、利用しやすい移動手段の確保が課題となっていた。
- H30年7月～8月

地区への説明、アンケート調査の実施

H30年9月～12月

実証運行（4人乗り1台、7人乗り1台）

H31年1月

実証運行結果の取りまとめ、各種団体への報告・視察対応等

R1年5月

本格運行開始（7人乗り1台）

R2年2月

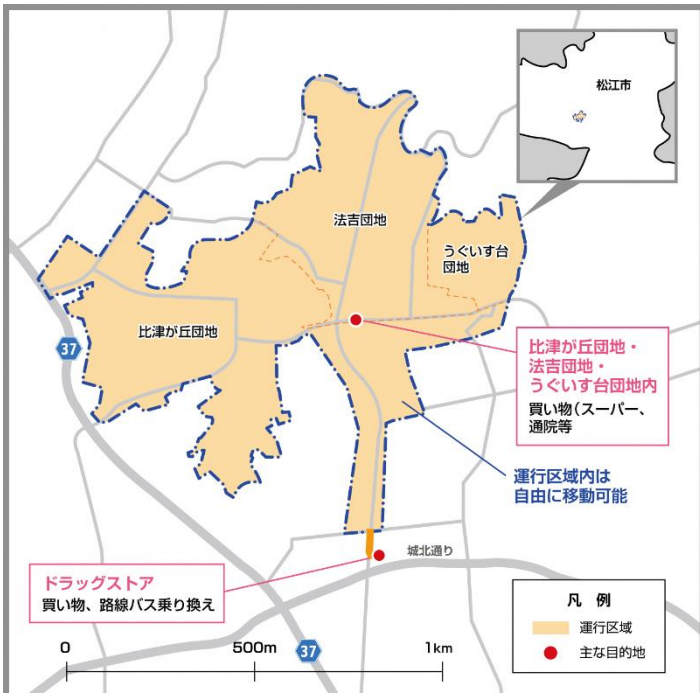
4人乗り2台を追加し3台体制で運行

R2年4月

有償運行開始（9:30-12:30は無償、12:30-13:30は100円）

運行サービスの概要

運行形態	12:30までは互助による輸送、 12:30以降は交通空白地有償運送
実施主体	社会福祉法人みずうみ
運行区域 (右図参照)	法吉団地・比津が丘団地・うぐ いす台団地
利用対象者	地区住民
運行日及び 時間帯	月曜日～金曜日の9:30-13:30 ※土日祝日は視察・イベント開 催時のみ対応 ※1月と2月は運休
運行本数	予約に応じて運行
運賃又は 運送の対価	交通空白地有償運送は一乗車あ たり100円 互助による輸送は無償



□ 運行体制

車両台数及び保有者	実施主体が保有するグリーンスローモビリティ3台（7人乗り1台、4人乗り2台）
運転者及び人数	実施主体の職員3名
運転者への報酬	実施主体の業務として実施しており、実施主体の給与規程の範囲内で対応（運転に対する報酬の加算等はなし）
事前の利用登録	必要
予約受付方法	1週間前後から前日までに電話で予約（午前便は当日予約可能）
運行管理	実施主体（職員1名体制）
車両任意保険の保険料負担	実施主体



写真：運行車両

利用状況

利用登録者数	458名（R6年10月17日時点）
延べ利用者数	794人（R6年4月1日～同年10月17日の累計） R5年度は約1,700人
運行一日あたり平均利用者数	5.9人/日（R6年4月1日～同年10月17日の平均）

※ いずれも、交通空白地有償運送と互助による輸送の合計



図：Re×hopeの概要
（資料：社会福祉法人みずうみ）

取組の成果・効果

- 団地内の高齢者が安心して利用できる移動手段の確保に寄与している。
- 湊北台団地での「リ・ホープストア」の営業（毎週火・木曜日）にあわせて、買い物が終わった後の自宅までの送迎を実施したり、松江市社会福祉協議会等と協力した「お茶の間カフェ」（月2回）や「オレンジキッチン」（月1回）の開催を通じた地域住民の居場所づくりに取り組むことで、住民の外出促進に寄与している。
- 外出がしやすくなったことで、利用者から「元気になった」との声が寄せられるなど、住民の健康増進・フレイル*予防に寄与している。
 - * 要介護状態に至る前段階を指す。身体的脆弱性のみならず、精神・心理的脆弱性や社会的脆弱性などの多面的な問題を抱えやすく、自立障がいや死亡を含む健康障がいを招きやすいハイリスクな状態を意味する。
- 幹線道路の最寄りバス停までの移動を担うことで、バスの利用促進につながっている。

課題と今後の展開

- 路面の凍結や積雪を考慮し運休する冬期間中や、車両故障等の緊急時における代替サービスの確保が課題となっている。
- まちあるきの促進や観光バリアフリーの推進に向けて、グリーンスローモビリティの活用策を検討中。R6年の松江市美保関地区における試験運行など、他団体から車両の貸し出しやドライバーの派遣等の相談があれば協力している。
- 利便性の向上のため、法吉団地周辺の住民を対象として、R6年度にモビリティスクーター*の貸し出しを行う実証実験を2か月間実施し、手法を検討している。
 - * 電動で低速なパーソナルモビリティ（15km/hで車道を走行するスクーター）で、欧州をはじめとする諸外国において高齢者などの自立した移動や生活を支援する乗り物として普及が進んでいる。

基本情報

運行形態	交通空白地有償運送	福祉有償運送	道路運送法第4条許可	4条ぶら下がり許可	互助による輸送	「介護予防・日常生活総合事業」の活用なし
地域の概況 (R6年4月末住民基本台帳人口)	当該市町村		対象地域・地区			
	人口	高齢化率	人口	高齢化率		
	49,138人	38.5%	549人	63.0%		

□ 取組のポイント

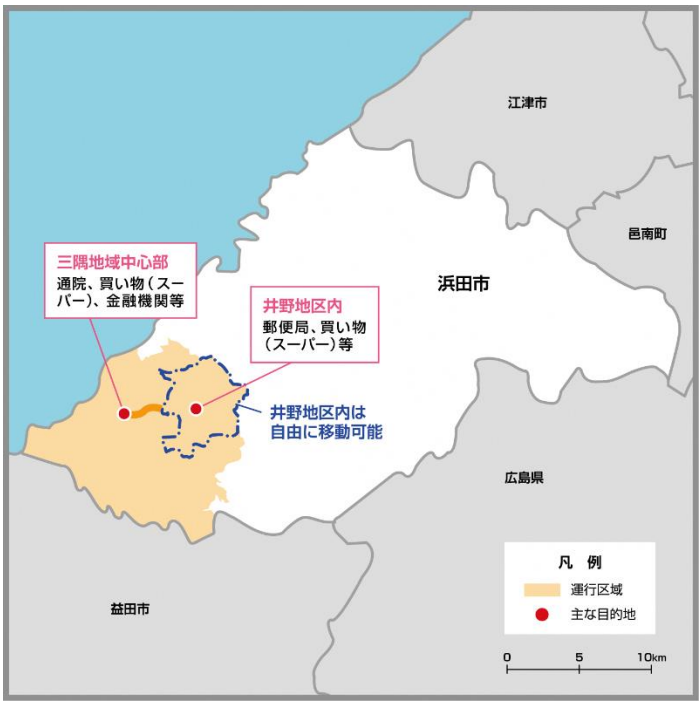
- ① バス停までの移動が困難な高齢者のための移動手段として、ドア・ツー・ドアの交通空白地有償運送を導入
- ② 利用登録者数増加に向け全戸訪問を実施
- ③ 住民主体の取組である「小さな拠点づくり」と連携し、県と市がそれぞれの役割に応じた支援を実施

取組の経緯

- 井野地区には市の生活路線バスが運行しているが、曜日を限定した定時定路線型での運行であり、地区内には最寄りのバス停から500m以上離れている家屋も点在するなど不便な状況であった。
 - 地区まちづくり推進委員会*としてH21年4月に設立された「まちづくり推進委員会IN0」において具体的な検討を開始し、事業の継続性等を考慮し公共交通空白地有償運送の導入を決定した。
 - H28年8月 高齢者を中心としたヒアリング調査の実施（島根県立大学と共同で実施）
 - H29年10月 無償による試験運行開始
 - H30年2月 浜田市有償運送運営協議会において関係者と協議
 - H30年4月 井野地区公共交通空白地有償運送（井野っ地号）の本格運行開始
 - R1年6月 経由地の設定、井野地区内の輸送便の設定等の運行改善を実施
 - R6年4月 運送の区域を、井野地区と三隅地域全域との間に拡大するとともに、三隅地域中心部で2か所までの立ち寄りを可能とする運行改善を実施
- * 浜田市の取組で、地域課題の解決や地域の活性化を図るため、自治会をはじめ地域で活動する高齢者・女性・若者等の各種団体が構成する地域自治の組織のこと

運行サービスの概要

運行形態	交通空白地有償運送
実施主体	まちづくり推進委員会IN0
運行区域 (右図参照)	井野地区～三隅地域全域、井野地区内
利用対象者	地区住民とその親族及び同伴者
運行日及び時間帯	月曜日～金曜日 ※井野地区内は、行事等に合わせて土日祝日も運行
運行本数	三隅行きは8:00発と9:00発の2便 井野行きは10:30発、11:30発、12:30発の3便
運賃又は運送の対価	井野地区～三隅地域：片道500円、立ち寄り2か所目は300円 井野地区内：片道300円、立ち寄りは無料



□ 運行体制

車両台数及び保有者	実施主体が保有するワゴン車2台（市から無償貸与）、住民保有の予備車（軽自動車）1台、計3台
運転者及び人数	住民23名（実際に活動しているのは11名）
運転者への報酬	三隅方面1,000円/便 井野地区内500円/便
事前の利用登録	必要
予約受付方法	前日までに電話で予約
運行管理	実施主体
車両任意保険の保険料負担	実施主体



写真：運行車両

利用状況

利用登録者数	179人（R6年3月時点）
延べ利用者数	675人 （R5年4月～R6年3月実績）



図：運行区域

取組の成果・効果

- 三隅地域中心部へのドア・ツー・ドアの移動手段として車椅子対応車を導入したことで、体の不自由な方の移動が可能になった。
- 運行開始年度の夏に約1か月の期間をかけて、運営委員と自治会長又は民生委員の2人1組で地区内の全戸訪問を行った結果、利用登録者数の増加につながった。
- 活動への協力者が増え、地区全体で運行を支える体制を整えることができた。
- 運行改善により井野地区と三隅地域全域との間の移動が可能になり、住民の利便性が向上した。

課題と今後の展開

- 活動している運転者の平均年齢は60代後半で高齢化が進行しており、運転者の確保が課題。
- 住民からは午後の運行への要望があるが、運転者の拘束時間が長くなるため、運転者の理解や運転者への報酬の見直しなどの検討が必要。
- 市からの補助金等を運行経費に充てており、将来にわたり安定的に運営するための財源確保が課題。運送の対価の見直しも含めて検討が必要。
- 利用者数の増加のため、お試し乗車券の配布や利用に応じたポイント付与等の利用促進策を検討している。
- 市の生活路線バスを含めた井野地区全体の公共交通のあり方や、福祉有償運送の導入に向けたニーズ把握及び運行体制の検討が必要。

基本情報

運行形態	交通空白地 有償運送	福祉有償運送	道路運送法 第4条許可	4条ぶら下が り許可	互助による 輸送	「介護予防・日常生 活総合事業」の活用 なし
------	---------------	--------	----------------	---------------	-------------	------------------------------

地域の概況 (R6年4月末住民 基本台帳人口)	当該市町村		対象地域・地区	
	人口	高齢化率	人口	高齢化率
	31,880人	41.5%	463人	61.3%



取組のポイント

- ① 住民の外出促進や余暇目的での利用拡大を図るため、乗合タクシーの利用料に定額制を導入
- ② AIオンデマンド予約・配車システムにより、1台の車両に複数で乗り合わせることで、「そこそこ便利」で効率的な運行を実現
- ③ 国・県の補助事業を活用し、地区が一体となって移動手段の確保など生活課題の解決に向けた取組を推進

取組の経緯

- 地区を運行する路線バスは本数が少なく、児童・生徒の通学利用を優先した経路・時刻であるなど、住民が通院や買い物の目的で公共交通を利用するのは不便であった。
- 「大田市地域公共交通網形成計画」(H27年5月策定)に基づき、時刻の定めのあるデマンド交通をH28年3月から試験的に運行したが、安価な運賃にもかかわらず利用は少なく、半年間で終了となった。
- 試験運行の結果を踏まえ、住民と行政で新たな移動サービスを検討し、国の補助事業等を活用して取組を開始した。
 - R1年6月 国土交通省の「新モビリティサービス推進事業」先行モデル事業に選定
 - R1年7月 県の「地域と企業の協働による生活機能確保モデル事業」に選定
 - R1年11月 道路運送法第4条(乗合)による「井田いきいきタクシー」の運行開始(定額制導入)
 - R4年1月 企業組合井田屋を設立し、加工食品生産・販売や地域食堂運営に向けた取組を開始
 - R4年4月 タクシー事業者の廃業に伴い、「井田いきいきタクシー運営協議会」が運行を引き継ぐ
 - R4年6月 国土交通省の「地域交通共創モデル実証プロジェクト」に採択
 - R7年1月 目的地側の乗降場所として「道の駅インフォメーションセンターかわもと」を追加

運行サービスの概要

運行形態	交通空白地有償運送
実施主体	井田いきいきタクシー運営協議会
運行区域 (右図参照)	井田地区内、井田地区～温泉津町中心部、井田地区～主要交通結節点(駅・バス停)
利用対象者	地区住民
運行日及び時間帯	月曜日～金曜日の8:30-16:30 ※祝日・年末年始は運休
運行本数	予約に応じて運行
運賃又は運送の対価	1か月乗り放題3,300円

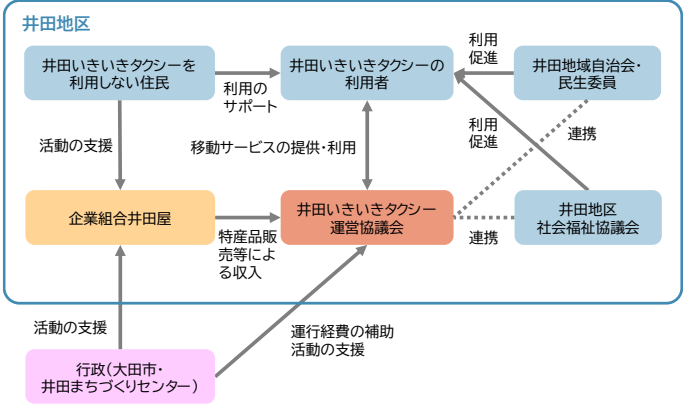


□ 運行体制

車両台数及び保有者	実施主体が保有する7人乗りミニバン車両1台 ※地域交通共創モデル実証プロジェクトを活用し購入
運転者及び人数	企業組合井田屋が直接雇用する運転者1名、地区住民6名、計7名
運転者への報酬	日給7,760円 (住民ドライバーの場合)
事前の利用登録	必要
予約受付方法	電話で予約（スマートフォンでの予約にも対応）
運行管理	実施主体
車両任意保険の保険料負担	実施主体



写真：運行車両



図：実施体制

利用状況

利用登録者数	25名（R6年3月時点）
延べ利用者数	1,904人 (R5年4月～R6年3月実績)

取組の成果・効果

- 住民を対象としたアンケート調査の結果によると、「運行開始の前後で外出回数が増えた」と回答した人が約6割を占め、趣味・娯楽目的での利用が通院・買い物目的での利用を上回って最多となるなど、住民の外出促進や相互交流に寄与している。
- 住民有志により設立された「企業組合井田屋」（地域運営組織）による旧井田小学校校舎を使用した「焼肉のタレ」の製造・販売や、地域食堂「井田屋」の開店・運営など、地区が一体となった「小さな拠点づくり」に取り組んでいる。
- 「自分たちの交通手段である」という意識が住民に浸透し、自動車を運転できる住民からも「自分たちが将来利用したいので残してほしい」という声が寄せられている。また、利用登録者数も30名程度で安定的に推移している。
- 利用者や運転者の意見を踏まえ、乗降場所の追加（農産物直売所「すいせんの里」、道の駅インフォメーションセンターかわもと）等のサービス改善に取り組んでいる。

課題と今後の展開

- 運行経費は運賃収入と市補助金を充てているが、市補助金には上限があるため、焼肉のタレなどの特産品の製造・販売を行うとともに、地域食堂「井田屋」への来店、井田まちづくりセンターで開催される各種行事（健康増進活動等）への参加など、地区活動と連携した利用促進により、利用登録者を増やして安定的な運行につなげることが必要。
- スマートフォンでの予約に対応しているが、実態としては電話での予約が100%を占めている。車両の位置をリアルタイムで把握できるというスマホ予約のメリットや操作方法についての住民の理解を深めることで、運転免許証を返納した高齢者などの利用拡大を図っていくことが必要。

基本情報

運行形態	交通空白地 有償運送	福祉有償運送	道路運送法 第4条許可	4条ぶら下が り許可	互助による 輸送	「介護予防・日常生 活総合事業」の活用 なし
地域の概況 (R6年4月末住民 基本台帳人口)	当該市町村		対象地域・地区			
	人口	高齢化率	人口	高齢化率		
	35,584人	38.2%	184人	53.8%		

□ 取組のポイント

- ① 地域運営組織「うなみの里創生プロジェクト」が主体となり、「小さな拠点づくり」の一環として県・市と密に連携して事業を推進
- ② 住民主体による移動サービス確保の取組が、地域課題の解決に向けた地区全体の機運醸成と、他の様々な地域活動の展開に寄与
- ③ 自治会輸送（互助による輸送）として運行開始したが、運転者に対して報酬を支払うことができるよう、交通空白地有償運送に転換



□ 取組の経緯

- 宇波地区には、道路の状況から安来市広域生活バス（イエローバス）の乗り入れが困難な自治会があり、交通空白地の解消が課題となっていた。
- 交通空白地の解消に向け、自治会による輸送活動を検討する組織として「うなみの里創生プロジェクト」をH26年8月に設立し、アンケート調査やワークショップ等を通じて具体的な検討を行った。
 - H26年12月 試験運行開始（12/14～翌年2/28）
 - H27年10月 2回目の試験運行開始（10/1～翌年3/25）
 - H28年3月 本格運行へ移行（3/26より）
 - H29年3月 地域ビジョン「ささえ愛 まめに楽しく集う里 うなみ」を策定
 - R3年4月 自家用有償旅客運送（交通空白地有償運送）の登録を受ける

運行サービスの概要

運行形態	交通空白地有償運送
実施主体	うなみの里創生プロジェクト
運行区域 (右図参照)	自宅～宇波地区内の最寄りバス停、 踊原バス停（地区外）、宇波交流 センター ※交流センターは、活動や行事に 参加する際の送迎に限る
利用対象者	主に地区住民 (地区住民以外も利用可)
運行日及び 時間帯	毎日7-18時台（イエローバスの運 行日・時間帯のみ運行）
運行本数	予約に応じて運行 (当日利用も対応可)
運賃又は 運送の対価	無償 ※自家用有償旅客運送の登録は受 けているが、無償で運行



□ 運行体制

車両台数及び保有者	市から無償貸与された車両1台
運転者及び人数	住民16名（ほぼ全員が実際に活動）
運転者への報酬	1シフトあたり1,000円（午前・午後・18時台イエローバス接続の3シフト制）
事前の利用登録	不要
予約受付方法	前日までに電話で予約
運行管理	実施主体
車両任意保険の保険料負担	実施主体



写真：本格運行開始当初の様子（右は運行車両）

利用状況

固定的な利用者の人数	約10名（R5年度時点）
延べ利用者数	149人 （R5年4月～R6年3月実績）



写真：宇波交流センターで開催される地区行事の様子（移動販売の実施にあわせた交流昼食会）

取組の成果・効果

- 地区内の交通空白地が解消されるとともに、イエローバスに乗り換えて安来市中心部へ通院や買い物に出かけやすくなったことで、住民の利便性が向上した。（乗り入れが困難であった自治会にR1年度からイエローバスが乗り入れたことで、運行開始当初に比べて利用者は減少）
- 自治会輸送活動を契機とした地域ビジョンの策定により、地区の将来を真剣に考える住民の輪を広げることができた。
- 移動手段の確保だけでなく、移動販売の実施にあわせた交流昼食会、各種イベントの開催など、宇波交流センターを中心とした地区活動が盛んになり、高齢者などが活躍できる場を創出することができた。

課題と今後の展開

- 運行スタッフ（運転者、予約受付や運転者のシフト調整等を行う事務員）の確保が課題。運転者16名のうち14名が60歳以上であり、運転者の高齢化も課題で、年齢の上限を設けるべきとの意見もある。運転者を専従とし、運行の有無にかかわらず報酬を支払うこと等を検討中。
- イエローバスに乗り換えることなく、自宅から通院先や買い物先まで直接行くことができるようにしてほしいという要望があるが、運転者の負担が増えることにもなるため、慎重な検討が必要。
- 利用者からは、地区住民が運転者となって運行していることもあり、「運転者に負担をかけている」という考えで利用を遠慮する人もいることから、改めて住民への周知が必要。
- 活動メンバーの多くが複数の地域活動を掛け持ちしており、負担が大きく、活動や運営の体制をコンパクトにすることが必要。

基本情報

運行形態	交通空白地 有償運送	福祉有償運送	道路運送法 第4条許可	4条ぶら下が り許可	互助による 輸送	「介護予防・日常生活 総合事業」の活用 あり(訪問型サービ ス・活動D)
地域の概況 (R6年4月末住民 基本台帳人口)	当該市町村		対象地域・地区			
	人口	高齢化率	人口	高齢化率		
	35,584人	38.2%	906人	54.1%		

□ 取組のポイント

- ① 「小さな拠点づくり」の一環として、住民の移動手段の確保や交流機会の創出に寄与
- ② 無償と有償の輸送サービスを組み合わせつつ、訪問型サービス・活動Dを実施すること等により、持続可能な運営の仕組みを構築
- ③ 利用できる区間を段階的に拡大することで、住民の移動ニーズに細やかに対応

取組の経緯

- 地区内を運行する安来市広域生活バス（イエローバス）は、車両の大きさや道路の幅員等により細かな運行が困難なため、地区内には交通空白地が多く存在していた。
- 移動手段の確保をはじめとする地区の課題解決のため、「比田地域ビジョン」をH28年3月に策定し、ビジョンを実行する組織として「えーひだカンパニー」をH28年8月に設立（H29年3月に法人化）。
- 移動手段確保策について具体的に検討するため、「比田の地域交通を考える会」をH29年4月に設立。
 - H30年3月 実証実験開始、同年4月に地区最寄りのバス停まで奥出雲町内の路線バスが乗り入れ
 - H30年9月 「えーひだ交通運営協議会」を設立し車両1台の貸与を受け、同年10月から本格運行を開始
 - H31年4月 自家用有償旅客運送（交通空白地有償運送）の登録、訪問型サービス・活動Dを開始
 - R3年4月 比田・東比田地区が県の「小さな拠点づくり」モデル地区に選定。新たに車両1台の貸与を受け、自宅と地区内の店舗・金融機関・郵便局との間の有償運送を開始
 - R5年1月 自宅と比田診療所・交流センター（住民票等の取り寄せ時）との間の有償運送を開始
 - R6年7月 自宅と地区内の理容院・美容院との間の有償運送を開始

運行サービスの概要

運行形態	交通空白地有償運送
実施主体	えーひだ交通運営協議会
運行区域 (右図参照)	【無償で利用できる区間】 自宅～バス停、比田交流センター・東比田交流センター ※交流センターは、活動や行事に参加する際の送迎に限る 【有償で利用できる区間】 自宅～地区内の店舗・金融機関・郵便局・比田診療所・交流センター（住民票等の取り寄せ時）・理容院・美容院との間



利用対象者	地区住民		運行本数	予約に応じて運行	
	無償で利用できる区間		有償で利用できる区間		
	バス停への送迎	交流センター活動参加への送迎	自宅から地区内の店舗・金融機関・郵便局・交流センターへの送迎	自宅から比田診療所への送迎	自宅から地区内の理容院・美容院への送迎
運行日及び時間帯	毎日8-16時台 (イエローバスの運行日・時間帯のみ運行)	活動・行事の開催にあわせて運行	月曜日～金曜日 9時	診療所の開所日 13時30分	月曜日～金曜日 9時頃（送り）、 11時頃・12時頃、 13時30分頃（帰り）
運賃又は運送の対価	無償	無償	300円	300円	600円

□ 運行体制

車両台数及び保有者	市から無償貸与された車両計2台 (比田地区1台、東比田地区1台)
運転者及び人数	46名(実際に活動しているのは25名前後)
運転者への報酬	1シフトあたり1,000円 (午前・午後の2シフト制) ※理容院・美容院の場合は行き・帰り1回ごとに1,000円
事前の利用登録	不要(地区住民全員が登録済のため)
予約受付方法	前日15時までに電話で予約 (コミュニケーションアプリでの予約にも対応)
運行管理	実施主体
車両任意保険の保険料負担	実施主体



写真：運行車両（後方は車庫）

利用状況

延べ利用者数	1,045人 (R5年4月～R6年3月実績)
--------	---------------------------

取組の成果・効果

- 地区住民の移動手段を確保するとともに、自宅から交流センターへの送迎やサービス拡充（ドア・ツー・ドアの有償運送の展開）により、高齢者の社会参加の促進に寄与している。
- 複数の地区で連携して取組を行う「小さな拠点づくり」のモデル地区に選定されたことで、比田・東比田地区全体に移動サービスを拡充することができ、地域の一体化につながった。

課題と今後の展開

- 運送の対価の支払いはチケット制（5枚綴り）とし、現金収受をしないなど、運転者の負担軽減に努めているが、サービス拡充により運転者本人の負担や運転者を手配する手間が増えている。利便性の向上と、運転者の負担軽減や運営の効率化をどのように折り合わせるのかが課題。
- 運転者の半数以上が高齢者であるため、若者の運転者を確保し、活動を次世代につなげることが課題。
- 財源の確保が課題。県や市の金銭的な支援に依存しない持続的な運営体制を構築する必要がある。

基本情報

運行形態	交通空白地有償運送	福祉有償運送	道路運送法第4条許可	4条ぶら下がり許可	互助による輸送	「介護予防・日常生活総合事業」の活用なし
地域の概況 (R6年4月末住民基本台帳人口)	当該市町村		対象地域・地区			
	人口	高齢化率	人口	高齢化率		
	34,772人	40.8%	1,182人	50.2%		

取組のポイント

- ① 地域自主組織（地域運営組織）が主体となり、路線バスやデマンド型乗合タクシーと役割分担しつつ、地区内の利便性を向上
- ② 実施主体が運営するカフェや指定管理を行う温泉施設と連携して、住民の外出促進の取組を実施
- ③ 実施主体が複数の収益活動を展開したり、輸送サービスの立ち上げや運営に国の休眠預金等活用制度を活用するなど、活動の財源を工夫して確保



取組の経緯

- 鍋山地区では、地域運営組織「躍動の安らぎの里づくり鍋山」（H18年12月設立）が主体となり、高齢者の見守りを兼ねた水道検針や除雪・草刈りなど、地域課題解決に向けた様々な活動を行っていた。
- 高齢者を中心とする移動手段を確保するため、H25年3月からデマンド型乗合タクシーの試験運行を開始（H26年4月から本格運行に切り替え）したが、通院等で利用したい時間帯と運行時刻が合わないことや、乗降場所が限られることにより、利便性の向上が課題となっていた。
- 住民の利便性向上のため、地域課題を解決する活動の一環として「躍動と安らぎの里づくり鍋山」が主体となり、地区内におけるドア・ツー・ドアの移動サービスの導入に取り組むことになった。
 - R2年度 市から実証運行モデル地区に指定されたことを受け、住民を対象に、利用方法の説明や利用促進のための出前講座を開催
 - R3年3月 実証運行開始
 - R4年4月 本格運行開始

運行サービスの概要

運行形態	交通空白地有償運送
実施主体	躍動と安らぎの里づくり鍋山
運行区域 (右図参照)	鍋山地区内
利用対象者	65歳以上で自動車を運転することができない地区住民
運行日及び時間帯	毎日8:30-17:00 (年未年始は運休)
運行本数	予約に応じて運行
運賃又は運送の対価	片道300円



□ 運行体制

車両台数及び保有者	実施主体が保有する軽自動車（4WD）2台
運転者及び人数	8名（うち7名は実施主体の事務局メンバー）
運転者への報酬	実施主体の業務として実施しており、実施主体の給与規程の範囲内で対応（運転に対する報酬の加算等はなし）
事前の利用登録	必要
予約受付方法	電話で予約（当日予約にも対応）
運行管理	実施主体
車両任意保険の保険料負担	実施主体



写真：運行車両



写真：鍋山交流センター（左奥は運行車両）

利用状況

利用登録者数	54名（R5年度）
延べ利用者数	461人 （R5年4月～R6年3月実績）

取組の成果・効果

- 高齢者を中心とする地区住民の通院、買い物、美容院・郵便局の利用などがしやすくなり、利便性が向上した。
- 地区内の温泉施設である「深谷温泉ふかたに荘」や、鍋山交流センターで月1回開催する交流サロン「ちょんてごカフェ」など、実施主体が展開する事業の送迎を担うことで、こどもたちを含む様々な住民の交流機会が増加した。
- 地区で開催する高齢者サロン（躍動サロン）に「よりそい号」を利用して参加する住民が増え、サロンを継続的に開催することが可能になった。

課題と今後の展開

- 見守り水道検針の際にチラシを配布するなど、利用促進に取り組んでいるが、利用者のさらなる掘り起こしが課題。
- 目的地別では鍋山交流センターの利用（主に躍動サロンへの参加）が最も多く、美容院・郵便局の利用やバス停への送迎（雲南市民バス・デマンド型乗合タクシーへの乗り継ぎ）がそれに続いているが、地区内の知人宅の訪問にも利用できることなど、利用方法のさらなる周知が必要。
- R6年度までは休眠預金等活用事業を活用できるものの、R7年度以降の財源確保が課題。車両保険や運転業務に係る人件費相当の負担が大きい。
- 「躍動と安らぎの里づくり鍋山」の活動の範囲や規模が大きくなったこともあり、就労機会の創出と、地域の様々な課題に対応するため、R6年2月に「労働者協同組合うんなん」を設立。地区の課題解決については従来どおり「躍動と安らぎの里づくり鍋山」が主体的に取り組み、実作業面は「労働者協同組合うんなん」に委託することで、効果的・効率的な事業運営を図っている。その一環として、市が実施するデマンド型乗合タクシーと組み合わせた、さらなる利便性の向上に取り組みたい。

基本情報

運行形態	交通空白地有償運送	福祉有償運送	道路運送法第4条許可	4条ぶら下がり許可	互助による輸送	「介護予防・日常生活総合事業」の活用なし
------	-----------	--------	------------	-----------	---------	----------------------

地域の概況 (R6年4月末住民基本台帳人口)	当該市町村		対象地域・地区	
	人口	高齢化率	人口	高齢化率
	11,240人	45.9%	2,474人	39.4%

取組のポイント

- ① 地元タクシー事業者の運転者や運行管理のノウハウを活用することで、持続可能な運営体制を構築
- ② 住民ドライバーを運転者として活用することで、運転者不足に対応
- ③ 「小さな拠点づくり」の取組の一環として、地区のNPO法人が展開する買い物支援や居場所づくり等と連携して移動サービスを展開



取組の経緯

- 三成地区では、H30年度から「小さな拠点づくり」の取組の一環として、地区住民を対象としたアンケート調査結果等をもとに、高齢者等の移動手段確保策の検討を開始した。
- R1年度から三成地区の一部地区において、互助による輸送（道路運送法の許可・登録を要しない輸送）として試験運行を実施した。
- 試験運行の結果等を踏まえ、高齢者等の移動の利便性向上と、外出や交流の促進をを目的として、町、住民や地元の交通事業者との連携による持続可能な移動サービスの導入について検討
 - R6年6月 国土交通省の「地域交通共創モデル実証プロジェクト」に採択
 - R6年10月 三沢地区全域と三成地区の一部（三所地区）において、交通空白地有償運送として実証運行を開始（事業者協力型自家用有償旅客運送の事例としては県内初）

運行サービスの概要

運行形態	交通空白地有償運送
実施主体	奥出雲町（運行は(有)奥出雲運送（あいタクシー）へ委託） ※火曜日・木曜日の運行は、あいタクシーから「労働者協同組合33」へ再委託
運行区域 (右図参照)	三沢地区全域～三成地区中心部及び三沢地区の決められた目的地、三成地区の一部（三所地区）～三成地区中心部の決められた目的地
利用対象者	地区住民
運行日及び時間帯	月曜日～金曜日 行き：9時台と12～13時台 帰り：10～11時台と13～14時台
運行本数	三沢地区・三成地区の一部（三所地区）それぞれ2往復4便 予約に応じて運行
運賃又は運送の対価	片道300円 1か月乗り放題3,000円



□ 運行体制

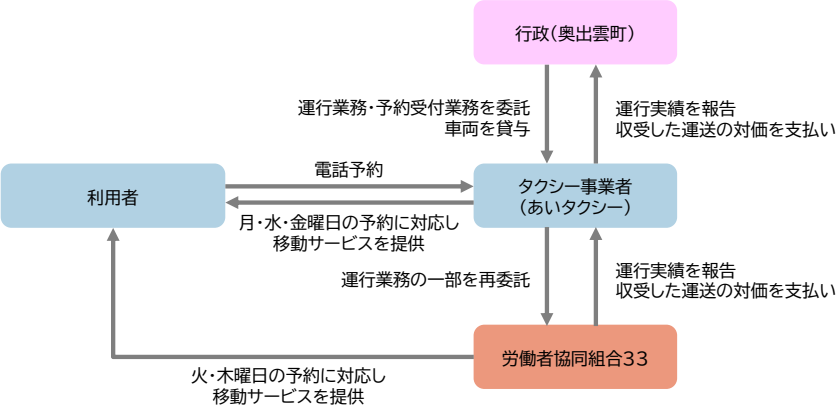
車両台数及び保有者	町のミニバン車両1台
運転者及び人数	タクシー事業者の乗務員2名 住民12～13名、計約15名 (住民ドライバーのうち実際に活動しているのは6～7名)
運転者への報酬	1運行日あたり1,000円 (住民ドライバーの場合)
事前の利用登録	必要
予約受付方法	1か月前から前日16時までに電話で予約
運行管理	タクシー事業者
車両任意保険の保険料負担	実施主体

利用状況

利用登録者数	93名 (R6年12月1日時点) ※R6年10月1日～R7年1月31日に実際に利用したのは19名
延べ利用者数	122人 (R6年10月1日～R7年1月31日の累計)
運行一日あたり平均利用者数	2.4人/日 (R6年10月1日～R7年1月31日の平均)



写真：運行車両



図：関係主体相互間の関係図

取組の成果・効果

- 地区を主な営業エリアとするタクシー事業者は1社のみで、車両台数が限られることなどから配車に時間を要することが多かったが、前日までに予約すれば自宅近くから目的地まで確実に移動できる手段が確保されたことで、住民の利便性が大きく向上した。
- タクシー事業者と労働者協同組合33が連携・協力して運行することで、運転者不足に対応することができている。
- 三沢地区では、介護保険事業等を手掛ける「NP0法人ともに」が、地域マーケットや地域食堂の運営、移動販売車の運行等の各種事業を展開しており、移動手段の確保と合わせた外出促進や利用者同士の交流につながっている。

課題と今後の展開

- 今後も安定的に運営していくためにはタクシー事業者の運転者と住民ドライバーの確保が重要。
- 利便性を高くしすぎるとタクシー事業者の顧客を奪ってしまう可能性があるため、タクシーとサービス水準の折り合いをどのようにつけるかが課題。
- 町内の交通を維持・確保していくためには、通学のほか、町外の医療機関への通院、大型バスによる観光客の輸送等は交通事業者が行い、地区内や地域の中心部までの輸送は住民ドライバーが行うなどの役割分担を検討していく必要がある。そのためにも、労働者協同組合33などの地域組織と連携して、運転者を安定的に確保・提供できる仕組みを構築することが重要になってくる。

基本情報

運行形態	交通空白地有償運送	福祉有償運送	道路運送法第4条許可	4条ぶら下がり許可	互助による輸送	「介護予防・日常生活総合事業」の活用なし
地域の概況 (R6年4月末住民基本台帳人口)	当該市町村		対象地域・地区			
	人口	高齢化率	人口	高齢化率		
	4,092人	47.9%	231人	60.2%		

取組のポイント

- ① 個別の事業を単独で進めるのではなく、比之宮交流センターを拠点として、住民の移動手段の確保と高齢者の生活支援の取組を一体で推進
- ② 連合自治会に発足したプロジェクトチームを中心に、住民だけで進めることが難しい部分は専門家や行政の助言も得ながら運行計画を検討
- ③ 運送の対価のほか、自治会費を財源とする協力金により運行経費を捻出しており、安定的な運営体制を構築



取組の経緯

- 比之宮地区では、比之宮連合自治会が主体となって、交流の場づくりやイベントの開催に取り組んできたが、人口減少が進行し、地区の存続に大きな危機感を抱くようになった。
- 比之宮連合自治会を中心に話し合いを重ね、地域の将来像を描いた「地域コミュニティ計画」をH27年に策定。比之宮交流センターを拠点に移動手段確保対策や高齢者等への生活支援の取組を開始。
- H28年に県の現場支援地区（支援期間：H28年12月～H30年3月）に選定されたことを受け、「比之宮小さな拠点づくりプロジェクトチーム」を発足。プロジェクトチームのメンバーを中心に、アンケート調査を通じた高齢者等の移動ニーズの把握や、他地区への視察等を実施。
 - H29年4月～ 検討・調査結果をもとに、町及びタクシー事業者との協議を開始
 - H29年11月 美郷町有償運送運営協議会において協議
 - H30年5月 交通空白地有償運送の運行開始

運行サービスの概要

運行形態	交通空白地有償運送
実施主体	比之宮連合自治会
運行区域 (右図参照)	自宅と比之宮交流センターとの間
利用対象者	地区住民
運行日及び時間帯	月曜日～金曜日の8:15-17:15
運行本数	予約に応じて運行
運賃又は運送の対価	片道100円



□ 運行体制

車両台数及び保有者	町から無償貸与された車両1台
運転者及び人数	住民18名（ほぼ全員が活動） ※うち地域おこし協力隊員1名・公民館主事1名
運転者への報酬	1回あたり500円
事前の利用登録	必要
予約受付方法	前日までに電話で予約
運行管理	実施主体
車両任意保険の保険料負担	町



写真：運行車両（出発の様子）

利用状況

利用登録者数	約70人（R5年度）
延べ利用者数	716人 （R5年4月～R6年3月実績）

取組の成果・効果

- 利用者は、比之宮交流センターで開催されるサロン（ひめのみや楽級）の参加者が約9割を占めている。サロンの開催に合わせて検診や移動販売を実施することで、地域の交流拠点を核とした高齢者の外出促進につながっている。
- 移動手段確保の取組をきっかけとして、連合自治会による活動が、「比之宮除雪隊」や「たすけあい比之宮」など、高齢者等の日常生活を支援する活動に発展している。

比之宮連合自治会
たすけあい比之宮
始めました！

比之宮地域で暮らしている一人暮らしの高齢者や高齢者のみの世帯で、「ちょっと手を貸してもらったら助かるな」といった日常生活上の軽易な作業を地域ボランティア会員『たすけあい比之宮』がお手伝いいたします！

ゴミ出し

軽易な作業内容例

ストーブの給油

家屋掃除

物干し

見守り
（書類確認・家電点検など）

●利用対象者：基本 65 歳以上の方ならどなたでも
●利用料金：30 分毎 100 円

お申し込み先：交流センター TEL 382-3474
出来るだけ前日の5時までに作業内容、作業希望日時をお知らせください。

※交流センターが閉館している場合の連絡先 TEL 090-7504-0353
TEL 080-6552-2354

ご質問・ご相談などもお気軽にどうぞ♪

図：「たすけあい比之宮」チラシ

課題と今後の展開

- 地域おこし協力隊員と公民館主事を除く16名はすべて60歳以上であり、運転者の確保が課題。
- 地区外の医療機関への通院や金融機関への移動のニーズもあり、タクシーとの役割分担を含め、連合自治会としてどこまでの移動ニーズに対応するのが課題。
- 運転者が住民であり、遠慮される方も一定数いると聞いている。利用者が固定化する傾向にあり、幅広い方に利用してもらいたいと考えているため、引き続き周知活動をしていきたい。
- 車両が車いすに対応していないため、歩行が困難な高齢者等は家族の送迎に頼っている実態がある。今後の展開として、買い物支援サービスや福祉有償運送の実施も考えられる。

基本情報

運行形態	交通空白地 有償運送	福祉有償運送	道路運送法 第4条許可	4条ぶら下が り許可	互助による 輸送	「介護予防・日常生 活総合事業」の活用 あり(訪問型サービ ス・活動D)
地域の概況 (R6年4月末住民 基本台帳人口)	当該市町村		対象地域・地区			
	人口	高齢化率	人口	高齢化率		
	4,092人	47.9%	551人	50.1%		

美郷町
別府・君谷地区

取組のポイント

- NP0法人等による交通空白地有償運送としては県内初の事例であり、財源確保等の工夫を図りながら活動を継続
- 交通空白地有償運送と福祉有償運送の両方を展開し、高齢者を中心とした住民の幅広い移動ニーズに対応
- 運転者として地域おこし協力隊員を活用

取組の経緯

- 別府地区では、H21年度に開始された総務省の地域おこし協力隊制度と集落支援員制度をいち早く導入し、連合自治会が主体となって地域の課題の掘り起こしや解決に取り組んできた。
- 活動状況を踏まえ、町から「地区として高齢者等の移動支援に取り組んではどうか」との提案を受け、地区で検討した結果、自治会輸送活動を行うこととなった。
- 第1期地域おこし協力隊の任期が終了するにあたり、活動の継続を図るため、H24年に住民有志が集いNP0法人を設立し、地域課題の解決に向けた活動を引き継ぐこととなった。
 - H22年4月 自治会輸送活動を開始（車両は県のモデル事業を活用し導入、運転者は地域おこし協力隊員）
 - H24年4月 NP0法人別府安心ネット設立
 - H25年4月 交通空白地有償運送、福祉有償運送運行開始
 - H29年4月 訪問型サービス・活動Dを開始

運行サービスの概要

運行形態	交通空白地有償運送、福祉有償運送
実施主体	NP0法人別府安心ネット
運行区域 (右図参照)	【交通空白地有償運送】 別府地区～美郷町内 【福祉有償運送】 別府地区～美郷町・大田市・出雲市等の医療機関
利用対象者	地区住民
運行日及び時間帯	月曜日～金曜日の8:30-17:00
運行本数	予約に応じて運行
運賃又は運送の対価	400円～（料金表による） 料金表以外の目的地は、500円＋65円/km



□ 運行体制

車両台数及び保有者	町から無償貸与された車両1台、 リース車両（普通車）2台の計 3台 ※全て福祉有償運送と兼用
運転者及び人数	実施主体の職員7名 ※うち5名は福祉有償運送と兼 務
運転者への報酬	実働1時間あたり1,050円
事前の利用登録	必要 ※年会費一世帯あたり2,000円
予約受付方法	2日前までに電話で予約
運行管理	実施主体
車両任意保険の 保険料負担	町から無償貸与された車両は 町、リース車両は実施主体



写真：運行車両



写真：実施主体の事務所（左）、
産直やなしおの里（右）

利用状況

利用登録者数	125人（R6年11月時点）
延べ利用者数	866人 （R5年4月～R6年3月の実績） ※内訳は、交通空白地有償運送 248人、福祉有償運送618人
運行一日あたり 平均利用者数	3.8人 （R5年3月～R6年4月の平均）

取組の成果・効果

- 高齢者が通院や買い物に利用しやすい、ドア・ツー・ドアの移動手段を提供することができている。
- 運行開始にあたっては、町の仲介や協力を得ながらバス事業者と丁寧に協議を重ねた。また、君谷地区の幹線道路から近い集落は運行区域外とすることで、地元のタクシー事業者との役割分担を図っている。これにより、交通事業者の理解を得ながら事業を継続することができている。
- 移動サービスは事業としては赤字であるが、実施主体が展開する他の事業（日常生活支援事業、生活サポート事業等）の収益や補助金を充てることで、財源を確保している。

課題と今後の展開

- 通院の時間帯や行き先が利用者によって異なること等により、乗り合わせの利用が減少している状況。
- 衣料品を購入できる店舗が町内に無いこともあり、大田市や川本町の中心部までドア・ツー・ドアで移動したいというニーズがあるが、バス事業者との調整が必要。
- 運転者の不足や高齢化が課題。近年は地域おこし協力隊への応募が少なく、町全体で運転に係る人材を確保・融通できる仕組みがあるとよい。
- 安定的な運営のためには、行政支援だけでなく、収入増の取組が必要。運送の対価の見直しや、隣接する「産直やなしおの里」を活用した外出や交流の促進に取り組むことが考えられるため、交通事業者や町と引き続き意見交換を行っていきたい。

基本情報

運行形態	交通空白地有償運送	福祉有償運送	道路運送法第4条許可	4条ぶら下がり許可	互助による輸送	「介護予防・日常生活総合事業」の活用なし
地域の概況 (R6年4月末住民基本台帳人口)	当該市町村		対象地域・地区			
	人口	高齢化率	人口	高齢化率		
	9,603人	45.7%	1,208人	56.5%		

取組のポイント

- ① 2つの地区が連携して実施主体を立ち上げ、住民ドライバーと住民の持ち込み車両による移動サービスを展開
- ② 住民の意見や要望を踏まえ、乗降場所の追加や、Web予約・配車システムの実証実験に取り組むなど、継続的にサービス改善を実施
- ③ 移動サービスをきっかけとして、他の活動にも両地区が連携して取り組んでいこうという機運が醸成



取組の経緯

- 阿須那・口羽地区では、「YUTAかプロジェクト」(阿須那)、「口羽をてごおする会」(口羽)がそれぞれ主体となって、高齢者サロンの運営等の地域活動に取り組んでいた。
- H28年にJR三江線の廃止が明らかになったことを受け、両地区の住民による検討組織「交通を考える会」を設立。H29年2月から移動手段確保策の検討を開始した。
- 「交通を考える会」から発展し、両地区の住民の移動を支えることを目的とした組織「NP0法人はすみ振興会」をH30年7月に設立。デマンド交通の運行に向けた具体的な準備を進める。
 - H31年4月 「はすみデマンド」の運行開始
 - R2年4月 三江線代替交通「宇都井口羽線」「引城地区運行」「江平上ヶ畑区域運行」の廃止に伴い、はすみデマンドが運行を引き継ぎ
 - R2年7月 町・JR西日本・電腦交通と連携し、Web予約・配車システムの実証実験を実施
 - R5年4月 運行管理の効率化のため、予約受付を口羽事務所に一本化

運行サービスの概要

運行形態	交通空白地有償運送
実施主体	NP0法人はすみ振興会
運行区域 (右図参照)	阿須那・口羽地区内 阿須那・口羽地区～広島県三次市作木町の一部バス停・瑞穂地域の石見高原駅
利用対象者	地区住民 地区外からの来訪者
運行日及び時間帯	毎日8:00-19:00 ※1/1～1/3は運休
運行本数	予約に応じて運行
運賃又は運送の対価	1回あたり200円から500円までの距離制



□ 運行体制

車両台数及び保有者	運転者による持ち込み車両約20台、 町から無償貸与された車両及び実施主体が保有する車両計4台
運転者及び人数	住民約60名（実際に活動しているのは10～15名）
運転者への報酬	実働1時間あたり1,500円 ※土日祝日に運転する場合は割増支給 ※車両借り上げ料として走行1kmあたり40円を支払い
事前の利用登録	必要 ※入会金一世帯あたり1,000円
予約受付方法	前日16時までに電話で予約
運行管理	実施主体
車両任意保険の保険料負担	実施主体 ※持ち込み車両については、個人の車両任意保険でまかなうことができない部分を、実施主体が加入する保険でカバー



写真：運行車両

利用状況

利用登録世帯数	約160世帯（R5年度）
延べ利用者数	2,916人 （R4年10月～R5年9月実績）
運行一日あたり平均利用者数	10.2人 （R4年10月～R5年9月の平均）

取組の成果・効果

- 8割以上が通院目的での利用であり、地域の移動手段として住民に定着している。
- 乗降場所への「道の駅みずほ」の追加や、運転者との連絡にコミュニケーションアプリを活用するなど、利便性向上や運行効率化に継続的に取り組むことで、年間利用者数は安定的に推移。
- はすみデマンドの運行を契機として阿須那・口羽両地区の一体感が醸成され、地域の課題解決に向けた取組方針等をまとめた「はすみ村づくり計画」の策定（R3年3月）につながった。

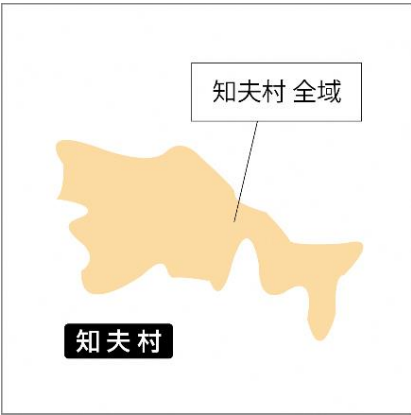
課題と今後の展開

- 運行区域外の医療機関への通院など、住民の移動ニーズがあるが、町や交通事業者との調整が必要となるため、ただちに実現することは難しい。
- 利用者の予約に際して、運転者への直接電話や、当日の朝や土日祝日の連絡、予約自体を忘れるといったことが少なからずあり、利用者側への利用ルールの周知が課題。
- 足腰は不自由であるが介護認定には至らない住民の生活支援について、地域としてどのように取り組むのが課題。医療機関への送迎だけでなく、薬の受け取りなど送迎の前後の付き添いを行うサービスなども考えられるが、人材の確保やサービスの対価をどのように設定するか等について、検討が必要。

基本情報

運行形態	交通空白地有償運送	福祉有償運送	道路運送法第4条許可	4条ぶら下がり許可	互助による輸送	「介護予防・日常生活総合事業」の活用なし
------	-----------	--------	------------	-----------	---------	----------------------

地域の概況 (R6年4月末住民基本台帳人口)	当該市町村		対象地域・地区	
	人口	高齢化率	人口	高齢化率
	590人	46.8%	590人	46.8%



取組のポイント

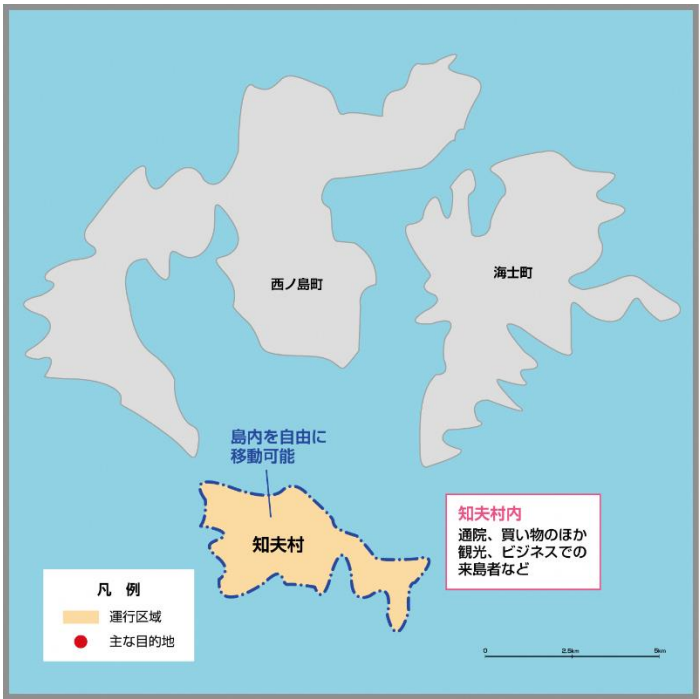
- ① 村内のタクシー事業者の廃業を受け、村営バス、デマンドタクシー、観光タクシーの3つを一般社団法人に一体的に運行を委託
- ② 住民のみならず、島外からの来訪者の移動需要にも対応
- ③ 運転者として、地域おこし協力隊員や集落支援員を活用

取組の経緯

- 知夫村では、定時定路線型の村営バス（交通空白地有償運送）とタクシーが運行していたが、住民向けのアンケート調査等によると、多くの住民が村内の公共交通に不満を感じていた。
- 村内唯一のタクシー事業者がR3年3月末で廃業することとなり、R2年11月から村営バスの便数と停留所を増やして試験運行を実施し、R3年4月以降の交通体系の検討を始めた。
 - R3年1月 移動サービスの運行主体として、（一社）ぐるーり知夫里島を設立
 - R3年4月 デマンドタクシーと観光タクシーの運行開始
※（一社）ぐるーり知夫里島は、村営バスの運行もあわせて受託
 - R6年6月 国土交通省の「地域交通共創モデル実証プロジェクト」に採択
 - R6年12月 実証事業として、スマートフォン等のオンライン予約に対応（R7年2月まで）

運行サービスの概要

運行形態	交通空白地有償運送
実施主体	知夫村（運行は（一社）ぐるーり知夫里島に委託）
運行区域 (右図参照)	知夫村全域
利用対象者	住民及び島外からの来訪者
運行日及び時間帯	村営バスは月曜日～金曜日の7時台から17時台まで デマンドタクシーと観光タクシーは毎日9:30-17:00
運行本数	村営バスは7時台・8時台・9時台・11時台・17時台の計5便 デマンドタクシーと観光タクシーは予約に応じて運行
運賃又は運送の対価 ※R7年4月に改定の予定	村営バスは一乗車100円 デマンドタクシーは乗車1回につき10分あたり500円（9人定員の車両は1,000円） 観光タクシーは90分あたり7,500～18,000円の貸切料金



□ 運行体制

車両台数及び保有者	村が保有する車両4台（軽自動車1台・普通車2台・中型バス1台） 運行主体のリース車両2台（軽自動車・普通車各1台）
運転者及び人数	実施主体の職員8名 ※職員のうち1名は地域おこし協力隊員、3名は集落支援員
運転者への報酬	運行を受託している団体が業務として実施しており、団体の給与規程等の範囲内で対応（運転に対する報酬の加算等はなし）
事前の利用登録	不要
予約受付方法	電話で予約
運行管理	実施主体
車両任意保険の保険料負担	実施主体



写真：運行車両



写真：運行車両

利用状況

延べ利用者数	村営バス2,409人 デマンドタクシー4,461人 観光タクシー1,203人 計8,073人 (R5年4月～R6年3月の実績)
運行一日あたり平均利用者数	村営バス・デマンドタクシー・観光タクシーの合計約25人 (R5年4月～R6年3月の平均)

取組の成果・効果

- タクシー事業者の廃業後も交通空白地を生じさせることなく、村内の移動サービスを継続的に提供することができている。
- （一社）ぐるーり知夫里島が村内の移動サービスを一手に担うことで、デマンドタクシーの車両や運転者を観光タクシーとしての海水浴客の輸送や高校の課外授業の際の輸送に活用するなど、限られた資源を効率的に活用することができている。
- 運転技能の向上への対応として、R5年度に正規職員を対象とした運転技能や点検・整備に関する研修を実施したことで、利用者から寄せられる苦情は減少している。

課題と今後の展開

- 周知不足等により、デマンドタクシーが住民に十分活用されていない状況がある。主な目的地である診療所・福祉施設・宿泊施設・来居港（観光協会）等に予約端末やチラシ・ポスターを設置する等、住民や来訪者が気軽に利用できる環境を整備することが必要。
- R6年度に実施したオンライン予約の実証事業の結果を踏まえ、デジタル技術の活用による予約受付・配車業務の効率化を検討中。
- 村営バスやデマンドタクシーが運休する年末年始の移動需要（主に港までの送迎）への対応が課題。
- ドライバーの確保と育成が課題。住民のほか、将来的にUターンする可能性のある帰省客等への積極的な声掛けが必要。
- 継続的な財源の確保が課題。あわせて、季節や利用者の属性（住民／来訪者）に応じて運送の対価を変動させるなど、収益向上の取組も必要。

基本情報

運行形態	交通空白地有償運送	福祉有償運送	道路運送法第4条許可	4条ぶら下がり許可	互助による輸送	「介護予防・日常生活総合事業」の活用なし
地域の概況 (R6年4月末住民基本台帳人口)	当該市町村		対象地域・地区			
	人口	高齢化率	人口	高齢化率		
	34,772人	40.8%	11,102人	40.9%		

□ 取組のポイント

- ① 主要事業であるデイサービスに付随するサービスとして、福祉有償運送をH18年から展開
- ② 利用者を限定するなど、地域のタクシー事業者との役割分担を図って実施
- ③ 福祉有償運送の赤字は他の事業における収益により補完し、行政支援を受けることなくサービスを提供

□ 取組の経緯

- 当時の雲南病院（現在の雲南市立病院）の退職者が中心となり、住民参加型のボランティア団体「ほっと大東」をH9年3月に結成し、送迎を含む高齢者の日常生活の支援を開始した。
- H12年11月に、特定非営利活動法人「ほっと大東」を設立し、H13年1月に「デイサービスほっと」を開始。以降、介護保険事業としての居宅介護支援事業所や通所介護事業所の運営、会員制による助け合い活動、ミニデイサービス（サロン）の運営等を展開している。
- 事業の一環として、福祉有償運送の実施を検討。当初はタクシー事業者の反発もあったが、関係自治体、事業者、住民などで構成される運営協議会において利用対象者や運送の対価について協議し、理解を得ることができた。
- H18年9月に、県内4事例目となる福祉有償運送を開始した。

運行サービスの概要

運行形態	福祉有償運送
実施主体	NP0法人ほっと大東
運行区域 (右図参照)	大東地域と雲南市内及び市外の医療機関等との間
利用対象者	高齢者や障がい者など、単独では公共交通を利用することが困難な地区住民
運行日及び時間帯	毎日9:00-17:00（年中無休）
運行本数	予約に応じて運行
運賃又は運送の対価	基本利用料20km未満200円、20km以上400円のほか、1kmごとに300円を加算 ※利用登録を受けた家族の同乗も可能（運送の対価は不要）



□ 運行体制

車両台数及び保有者	9台（デイサービス送迎と兼用） ※デイサービス送迎等の専用車両を含めると18台
運転者及び人数	7名 ※デイサービス送迎等を含めると全体で14名
運転者への報酬	1回あたり970円 ※デイサービス送迎は1,100円
事前の利用登録	必要 ※年会費1人あたり1,000円、家族が登録する場合も1,000円
予約受付方法	電話で予約
運行管理	実施主体
車両任意保険の保険料負担	実施主体



写真：運行車両

利用状況

利用登録者数	7名（R5年度）
延べ利用者数	165人 （R5年4月～R6年3月実績）



写真：事業所全景

取組の成果・効果

- 車いすを使用する高齢者や障がい者など、単独で通院や買い物をするのが困難な人の移動手段を確保することができている。

課題と今後の展開

- 運転者をはじめ、人材は常に不足している。運転者の高齢化も課題。
- 運転者の確保にあたっては、職員や近隣住民からの紹介だけでは限界があるため、ハローワークを通じた採用も行っているが、労働時間が限られ、報酬も多くはないため、長期的に従事してもらうことのできる人材の確保に苦労している状況。
- 午前中は福祉有償運送とデイサービス送迎の希望時間帯が重なることが多い。通院の時間帯をずらすことができる利用者にはできるだけ対応するよう努めているが、デイサービス送迎のため車両が出払っており対応できないことがある。
- 近年、市内で複数の福祉タクシー事業者が開業したこと等に伴い、利用者数は減少傾向にある。福祉有償運送は、デイサービス利用者に必要なサービスとして当面継続する方針であるが、利用者が限られることや、サービスに見合った運送の対価が得られていないこともあり、事業としては赤字。
- 燃料費、電気代、食材費等の高騰が続いており、事業所全体の運営は以前に比べて厳しい状況。事業全体の収益に占める福祉有償運送の割合は小さく、収益確保を軸とせずには何とか事業を継続することができているものの、行政による支援があると良いと考える。

基本情報

運行形態	交通空白地 有償運送	福祉有償運送	道路運送法第4 条許可(乗用)	4条ぶら下が り許可	互助による 輸送	「介護予防・日常生 活総合事業」の活用 なし
------	---------------	--------	--------------------	---------------	-------------	------------------------------

地域の概況 (R6年4月末住民 基本台帳人口)	当該市町村		対象地域・地区	
	人口	高齢化率	人口	高齢化率
	31,880人	41.5%	430人	56.5%



取組のポイント

- ① 地区社会福祉協議会(事務局)が利用者を取りまとめて予約調整を行い、地元のタクシー事業者に運行を依頼
- ② 利用登録者に配布される利用券とタクシー運賃の差額が利用者負担となるため、乗り合わせる(「あいのり」する)人数が多くなるほど、一人あたりの負担額が軽減
- ③ 利用登録者の会費と、住民の賛助協力費(寄付金)及び募金により運行経費をまかなう自主運営の仕組みを確立

取組の経緯

- 湯里地区の大部分は交通空白地であり、平成の市町村合併以前は、バス停から1km以上離れ、かつ、75歳以上の住民を対象にタクシー利用券が旧温泉津町から交付されていた。
- 合併に伴ってタクシー利用券制度が廃止されたことから、新たに地区独自で「あいのりタクシー」の仕組みを導入した。
 - H19年度 大田市市民提案型協働モデル事業を活用し、住民へのアンケート調査や実施主体の組織づくり、試験運転を実施
 - H20年4月 運行開始(乗車1回あたりの助成額:旧瀬摩郡内100円、旧瀬摩郡外200円)
 - H22年4月 助成額を拡大(旧瀬摩郡内200円、旧瀬摩郡外400円)

運行サービスの概要

運行形態	道路運送法第4条(乗用)
実施主体	湯里地域予約乗合タクシー運営協議会(タクシーの運行は(有)温泉津タクシーへ委託)
運行区域 (右図参照)	湯里地区~温泉津地域中心部 ※利用の多い区間
利用対象者	地区住民
運行日及び 時間帯	タクシー事業者の営業日・営業時間帯の範囲内で運行
運行本数	予約に応じて運行
運賃又は 運送の対価	200円×40枚の利用券を年間2回まで交付し、利用者はタクシー運賃との差額を支払い ※乗車1回あたり旧瀬摩郡内は1枚(200円)、旧瀬摩郡外は2枚(400円)を利用券を使用可能



□ 運行体制

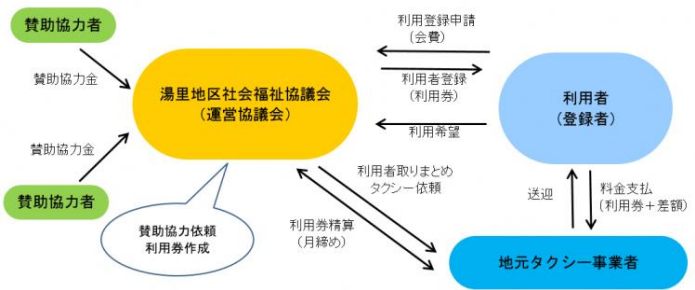
車両台数及び保有者	タクシー事業者の保有車両
運転者及び人数	タクシー事業者の乗務員
運転者への報酬	タクシー事業者の給与規程等による
事前の利用登録	必要 ※年会費1人あたり500円
予約受付方法	1 か月前から電話で予約
運行管理	タクシー事業者
車両任意保険の保険料負担	タクシー事業者



写真：運行車両

利用状況

利用登録者数	75名（R5年度） ※実際の利用者は25名程度
延べ利用者数	利用券の使用枚数：1, 896枚 （R5年4月～R6年3月実績）
運行一日あたり平均利用者数	2人程度



図：運営・運行の仕組み
（資料：大田市地域公共交通計画）

取組の成果・効果

- 会費収入、住民の賛助協力費（一口1, 000円）及び募金（赤い羽根共同募金）により運行経費をまかないつつ、利用者も応分の負担（タクシー運賃と利用券との差額の支払い）をすることで、持続可能な移動サービスを提供することができている。
- 通院や買い物などの日常生活を支える移動手段として住民に活用されていることに加えて、タクシーの旅客需要を支えることで地域のタクシー事業者の事業継続に寄与している。

課題と今後の展開

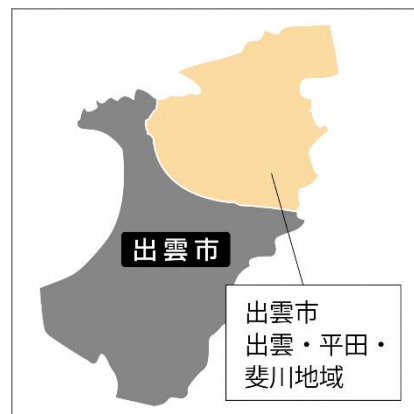
- 定期的な利用の大部分は通院目的であり、地区での集まりや温泉など余暇目的での利用は少ない。高齢になっても運転免許を持ち続ける住民が多いこともあり、利用者の拡大が課題。
- 利用者が少ない中で、地域の範囲が広いこと、目的地や時間帯が合わないことなどにより、複数での乗り合わせが減少傾向にあるため、複数が乗り合わせることで1人あたりの負担額が少なくなるなどのメリットを周知することが必要。
- 予約にあたっては、利用者は実施主体に連絡することとなっているが、一部の利用者はタクシー事業者へ直接連絡することもあり、利用方法の周知が必要。
- R7年4月に設立予定の地域運営組織が、利用者登録や予約受付などの実務を担うこととしており、地区社会福祉協議会と地区が一体となって生活課題の解決に取り組むことを目指している。

基本情報

運行形態	交通空白地 有償運送	福祉有償運送	道路運送法 第4条許可	4条ばら下がり許可	互助による 輸送	「介護予防・日常生活総合事業」の活用あり(訪問型サービス・活動D)
地域の概況 (R6年4月末住民基本台帳人口)	当該市町村		対象地域・地区			
	人口	高齢化率	人口	高齢化率		
	172,504人	30.4%	53,246人	32.0%		

□ 取組のポイント

- ① NPO法人を設立し介護保険事業に参入する前から、家事・介護・話し相手・通院介助などの「住民の困りごと」にきめ細かく対応
- ② 住民の要望に応え、安否確認システム、外出支援のための移送サービス、山陰初の自家用有償旅客運送に係る国土交通大臣認定講習など地域に不足するサービスを創出
- ③ 大臣認定講習の実施機関として他団体をサポート



□ 取組の経緯

- H4年10月に発足した、「市民同士のたすけあい制度」（話し相手、家事・介護、通院介助及び草取り等のサービスを提供するもの）を土台として活動を開始した。

H4年10月 たすけあい制度発足

H12年4月 「NPO法人たすけあい平田」を設立し、介護保険事業に参入

H16年4月 福祉有償運送や過疎地有償運送（当時）の制度化に伴い、福祉有償運送の準備を開始

H16年12月 福祉有償運送の使用車両には乗降を容易にするための装置が必要であったことから、セダン型車両による移送サービスが実施できるよう特区*の申請を平田市（当時）へ依頼

H17年3月 諸般の事情により、一般乗用旅客自動車運送事業（患者等輸送限定：当時）の許可を取得し、4条ぶら下がり許可によるサービスを開始

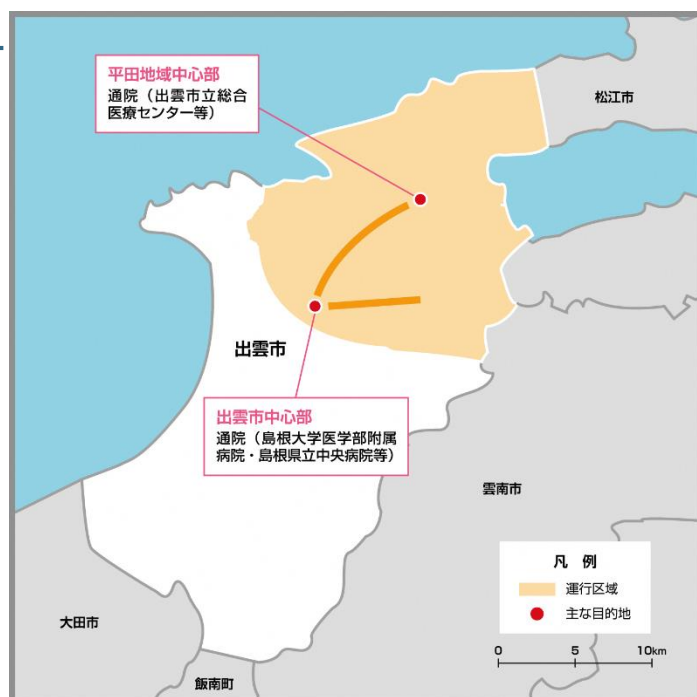
H18年11月 「しまね移送サービス支援センター」を設立し、大臣認定講習実施機関の指定を受ける

R6年4月 介護予防・日常生活支援総合事業の「訪問型サービス・活動D」を開始

* 当時、国の構造改革特別区域における措置として、福祉有償運送にセダン型等の一般の車両の使用が認められていたため

運行サービスの概要

運行形態	4条ぶら下がり許可
実施主体	NP0法人たすけあい平田
運行区域 (右図参照)	平田・斐川地域の全域、出雲地域の一部
利用対象者	【介護保険利用の場合】 実施主体と契約した要介護認定者（要支援者・障がい者等） 【介護保険対象外の場合（たすけあい移送）】 高齢者や障がい者等で、介護保険外の移送の支援を必要とする人
運行日及び 時間帯	毎日9:00-17:00 (時間外は応相談)
運行本数	予約に応じて運行 (当日利用も対応可)



	介護保険利用の場合	介護保険対象外の場合（たすけあい移送）
運賃又は 運送の対価	2kmまで400円、3kmまで600円、3kmを超える場合は180円×kmで算出	1kmまで500円、2kmまで600円、3kmまで900円、3kmを超える場合は200円×kmで算出した額にケア料金300円/30分を加算
	重介護の場合は車いすケア料金800円、乗車場所まで10km以上の場合は送迎料200円をそれぞれ加算	

車両台数及び 所有者	実施主体の保有車両12台、訪問介護員の持ち込み車両3台の計15台
運転者及び人数	実施主体の職員及び訪問介護員、計17名
運転者への報酬	30分以内440円、実車1kmあたり50円、空車4km以上200円
事前の利用登録	必要 （たすけあい移送は年会費2,000円）
予約受付方法	電話で予約
運行管理	実施主体
車両任意保険の 保険料負担	実施主体が加入 不足分は運転者の任意保険により対応 （人身傷害保険5千万円以上の任意保険へ加入）



写真：運行の様子
（資料：NP0法人たすけあい平田Webサイト）



写真：運行車両

利用状況

延べ利用者数	約2,100人（R5年4月～ R6年3月実績）
運行一日あたり平均利用者数	7～8人/日（同上）

取組の成果・効果

- 移送サービスの充実とそれに関わる人材育成、各種相談への対応、各種研修の実施により、福祉に理解と関心のある人材と、共に活動する仲間づくりにつながっている。
- 介護保険事業者として、介護保険利用の場合と介護保険対象外の場合の両面のサービスを提供することができている。

課題と今後の展開

- 今後、交通空白への対応が必要な地域の増加が見込まれるため、担い手の育成が課題。
- 非営利の在宅福祉サービスを住民が自発的・自主的に提供する団体によって構成される「しまね住民参加型在宅福祉サービス団体ネットワーク」（県内の15団体により構成）に加入しており、情報共有や交流・学習に取り組み、移送サービスを展開する他団体にも参加を呼び掛けている。
- 移送サービスを展開するNP0法人等は地域の福祉輸送に貢献しているため、行政の交通担当部署と話し合う場を設けたり、地域公共交通会議や運営協議会の構成員として参画したりすることで、福祉分野と交通分野、相互の連携や運営の強化を図ることができると考える。
- 移送サービスを展開するNP0法人等への行政支援はほとんど無い状況。移送サービスを実施するNP0法人等が行政支援を受けることができれば、継続的かつ安定的に事業を実施することができると考える。

基本情報

運行形態	交通空白地 有償運送	福祉有償運送	道路運送法 第4条許可	4条ぶら下が り許可	互助による 輸送	「介護予防・日常生 活総合事業」の活用 あり(訪問型サービ ス・活動D)
地域の概況 (R6年4月末住民 基本台帳人口)	当該市町村		対象地域・地区			
	人口	高齢化率	人口	高齢化率		
	43,353人	39.6%	221人	47.5%		

取組のポイント

- ① 住民・益田市・島根県立大学が連携してインタビューやアンケート調査等を行い、地域の移動ニーズや生活課題を丁寧に把握
- ② 益田市社会福祉協議会や地域包括支援センターと連携して、当初から訪問型サービス・活動Dの活用を念頭に事業を組み立て
- ③ 訪問型サービス・活動D（通院等の送迎前後の付添い）のほか、通所型サービス・活動B（利用者宅から通いの場までの送迎）も展開

取組の経緯

- H27年頃に、高齢者世帯のリストアップや住民へのインタビュー等を通じて、住民の生活課題や移動の実態・ニーズの把握を行った。
- H30年に買い物の移動ニーズを把握するため、毎月第4日曜日に買い物ツアーを開催（現在休止中）。
- R1年10月に介護予防・日常生活支援総合事業の訪問型サービスDを益田市が創設したことを知り、移動手段確保にこの制度を活用するため、益田市へ相談し協議を重ねた。
 - R2年4月 訪問型サービスDを開始
 - R3年4月 通所型サービスBを開始

運行サービスの概要

運行形態	互助による輸送
実施主体	種むらづくり推進協議会
運行区域 (右図参照)	種地区～市中心部の医療機関等 種地区～種公民館（サロン送迎）
利用対象者	基本チェックリスト該当者、要介護認定における要支援1及び要支援2の認定者
運行日及び時間帯	月曜日～金曜日の9:00-15:00 水曜日はサロン送迎のみ運行
運行本数	予約に応じて運行
利用者からの給付	乗り降りの補助等にかかる謝礼として1回あたり200円程度を受領 ※サロン送迎の場合は、茶菓子代として1回あたり100円を受領



□ 運行体制

車両台数及び保有者	ミニバン1台 ※種地区の地域運営組織の一つである（一社）里山生活支援協会が保有
運転者及び人数	3～4名（全員が実際に活動）
運転者への報酬	無し
事前の利用登録	利用登録の手続きは不要であるが、地域包括支援センターからケアプランに基づく情報を共有
予約受付方法	前日までに電話で予約
運行管理	実施主体
車両任意保険の保険料負担	（一社）里山支援協会が加入

利用状況

利用登録者数	7名（R5年度）
延べ利用者数	30～40人 （R5年4月～R6年3月実績）



写真：運行車両

取組の成果・効果

- 訪問型サービス・活動D（移動支援）として実施することで、ケアプランの対象である基本チェックリストの該当者と要支援1及び2の認定者の移動手段を確保することができている。
- 通所型サービス・活動B（サロン送迎）として実施することで、高齢者の引きこもりやフレイルの予防に寄与するとともに、外出のきっかけをつくるができている。
- 火曜日と金曜日は「乗合タクシー千振・種線」が運行しており、運行日になるべく競合しないようにしている。
- 地域運営組織が車両を保有しているため、災害などの輸送にも柔軟に対応することが可能となっている。



写真：サロンの様子

課題と今後の展開

- 事業の継続にあたり、運転者を含む活動の世話人の確保が課題。
- 収支は赤字であるため、活動を継続することについて、引き続き住民の理解を得ることが重要。
- 「道路運送法の許可・登録を要しない輸送」であり、路線バスや乗合タクシーの運行に影響を及ぼすほど利用者が多くないため、交通事業者との特段の調整は行ってこなかったが、種地区と益田市中心部を結ぶ路線バス（石見交通・種線）の廃止を踏まえ、今後は交通事業者と協働で地域の移動手段を確保する方法を模索したい。

基本情報

運行形態	交通空白地 有償運送	福祉有償運送	道路運送法 第4条許可	4条ぶら下が り許可	互助による 輸送	「介護予防・日常生 活総合事業」の活用 なし
------	---------------	--------	----------------	---------------	-------------	------------------------------

地域の概況 (R6年4月末住民 基本台帳人口)	当該市町村		対象地域・地区	
	人口	高齢化率	人口	高齢化率
	31,880人	41.5%	1,535人	43.5%



取組のポイント

- ① 「小さな拠点づくり」による地域課題解決のため、両地区のまちづくり推進協議会を母体とした両地区合同の推進組織を設立
- ② 持続的な運行のため、両地区のまちづくり推進協議会を認可地縁団体として法人化（久利地区はR5年4月、大屋地区はR5年10月に認可）
- ③ 移動手段確保の取組をきっかけとして、草刈り等のボランティア活動や合同防災研修会の開催など他分野における地区間連携が強化

取組の経緯

- 高齢者等の交通弱者の移動手段確保が課題となっていた久利地区では、久利まちづくり推進協議会が主体となりH30年度に互助による輸送の試験運行を行い、H31年4月から本格運行を開始した。
 - 大屋地区では、地区内唯一の公共交通である路線バス（石見交通・久利大屋線）がR3年3月末に廃止されることになり、移動手段を持たない高齢者等の代替交通手段の確保が喫緊の課題となった。
 - 以前から学校を通じたつながりの強い両地区が連携して、久利地区で実施していた互助による輸送（デマンド型自治会輸送）を大屋地区に拡大し、2地区共同で実施することとなった。
- H30年11月

久利地区での試験運行（翌年1月まで）
- H31年4月

久利地区での本格運行開始
- R2年11月

久利・大屋地区が県の「小さな拠点づくり」モデル地区に選定
- R3年1月

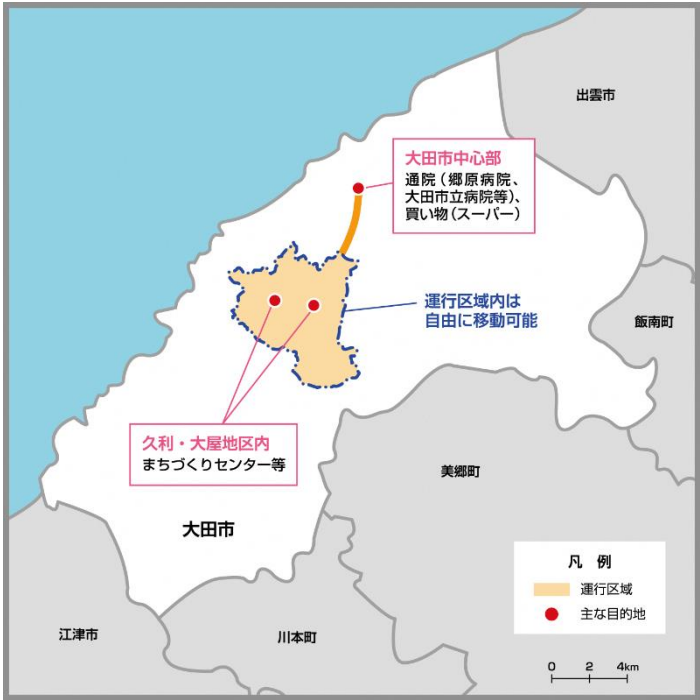
大屋地区での試験運行（同年3月まで）
- R3年4月

久利・大屋地区共同による運行開始（久利・大屋地区小さな拠点推進協議会）
- R6年6月

大屋地区での利用対象者拡大と利用時間延長のため、軽自動車1台を配備

運行サービスの概要

運行形態	互助による輸送
実施主体	久利・大屋地区小さな拠点推進協議会
運行区域 (右図参照)	自宅と地区内及び大田市中心部の医療機関・買い物先
利用対象者	【久利地区】 障がい者、75歳以上の高齢者、 自家用車を保有していない等の 条件を満たす地区住民 【大屋地区】 地区住民
運行日及び 時間帯	【久利地区】 月曜日、水曜日、木曜日及び金 曜日の9:00-14:00 【大屋地区】 月曜日～金曜日の9:00-17:00



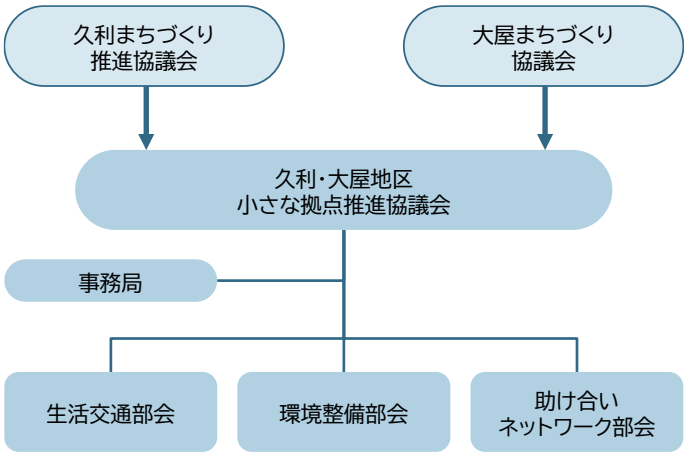
運行本数	予約に応じて運行
利用者からの給付	実費（燃料代）のみ負担

□ 運行体制

車両台数及び保有者	久利まちづくり推進協議会と大屋まちづくり協議会が保有する車両各1台、計2台
運転者及び人数	住民9名（実際に活動しているのは3～5名）
運転者への報酬	運行実績に応じた謝礼あり
事前の利用登録	必要
予約受付方法	前日15時までに電話で予約
運行管理	実施主体
車両任意保険の保険料負担	実施主体



写真：運行車両



図：久利・大屋地区小さな拠点推進協議会の関係図

利用状況

利用登録者数	35名（R5年3月時点） ※年度内に実際に利用したのは27名
延べ利用者数	1,015人 （R5年4月～R6年3月実績）

取組の成果・効果

- 地区住民に配布する広報誌等による周知活動や利用希望者への説明会の開催により、利用登録の促進を図るとともに、年代の若い運転者を確保することができた。
- 路線バスの廃止から空白期間を生じることなく、住民の移動手段を確保することができた。
- 自宅の前で乗り降りできる移動サービスの導入により、障がい者や高齢者の利便性が向上した。
- 通いの場や集いの場の合同開催など、もともと繋がりの強かった久利・大屋両地区間のさらなる連携強化に寄与した。

課題と今後の展開

- 車両更新や日々の運行にあたっての財源の確保が課題。特に、車両は10年も経たないうちに代替が必要になるため、車両更新や運行経費に行政の支援があるとよいと考える。
- 大屋地区では、R6年10月に新たな交流拠点施設「きずな」が開所し、カフェや物販を併設した交流スペースが整備された。高齢者等を対象とした買い物支援サービスの実施、住民との交流による子どもの居場所づくりと見守り、多世代交流など、交流拠点施設を活用した取組と連携した移動サービスの展開が必要。
- 今後も両地区での話し合いにより改善を図りながら、より効率的な運行システムの構築を目指す。
- 特産品の販売による収益を移動サービスの運営経費に充てるなど、持続可能な仕組みが構築できるとよいと考える。

基本情報

運行形態	交通空白地 有償運送	福祉有償運送	道路運送法 第4条許可	4条ぶら下が り許可	互助による 輸送	「介護予防・日常生 活総合事業」の活用 なし
------	---------------	--------	----------------	---------------	-------------	------------------------------

地域の概況 (R6年4月末住民 基本台帳人口)	当該市町村		対象地域・地区	
	人口	高齢化率	人口	高齢化率
	34,772人	40.8%	238人	58.4%



取組のポイント

- ① 地域自主組織(地域運営組織)が主体となり、路線バスやデマンド型乗合タクシーと役割分担しつつ、地区内の利便性を向上
- ② 地域自主組織が主体となり、「たすけ愛号」の運行のほか、「はたマーケット」による買い物支援や産業振興など、様々な活動を展開
- ③ 実施主体が温泉施設「波多温泉 満寿の湯」の指定管理を受託するなど、活動の財源を工夫して確保

取組の経緯

- 地区内の小学校の閉校をきっかけとして、地域自主組織「波多コミュニティ協議会」の有志が県と雲南市の支援を受けて「波多いんどりプロジェクト」を結成し、生活課題やニーズを把握するため、住民全員を対象としたアンケート調査や各自治会との意見交換を実施した。
- 車を持たない高齢者や一人暮らしの住民から、気軽に依頼できる移動サービスがあるとよいとの要望を受け、県の「中山間地域コミュニティ再生重点プロジェクト事業」を活用し、車両を購入して取組を開始した。
 - H20年9月 波多いんどりプロジェクトを結成(活動期間：H20～H22年度)
 - H21年10月 「たすけ愛号」の運行開始
 - H26年10月 地区唯一の個人商店の閉店(H26年3月)を受け、波多交流センター内に「はたマーケット」を開業
 - H31年3月 「たすけ愛号」の車両を更新
 - H31年4月 国道54号沿いの地区最寄りのバス停へ飯南町生活路線バス赤名・頓原線が乗り入れされたことを受け、バス停まで接続

運行サービスの概要

運行形態	互助による輸送
実施主体	波多コミュニティ協議会
運行区域 (右図参照)	波多地区内
利用対象者	地区住民
運行日及び 時間帯	月曜日～金曜日の8:30-17:30 ※波多交流センターの開所日・ 時間帯に合わせて運行(行事 に応じて、臨機応変に対応)
運行本数	予約に応じて運行
運賃又は 運送の対価	無償 ※波多交流センターに募金箱を設 置し、燃料費等に活用



□ 運行体制

車両台数及び保有者	実施主体が保有する軽自動車（4WD）1台
運転者及び人数	波多交流センターの職員7名、 地区住民9名、計16名 ※交流センター職員が主に活動
運転者への報酬	実施主体の業務として実施しており、実施主体の給与規程の範囲内で対応（運転に対する報酬の加算等はなし）
事前の利用登録	不要
予約受付方法	電話で予約 （当日予約にも対応）
運行管理	実施主体
車両任意保険の保険料負担	実施主体



写真：運行車両

利用状況

利用登録者数	46名（R5年度）
延べ利用者数	1,635人 （R5年4月～R6年3月実績）
運行一日あたり平均利用者数	7.5人/日 （R5年4月～R6年3月の平均）



写真：はたマーケット

取組の成果・効果

- 高齢者の買い物・通院、波多交流センターにおける行事参加等のための移動手段を確保するとともに、「はたマーケット」による買い物支援を通じて、外出の促進や交流機会の創出に寄与している。人口減少等により運行開始当初に比べて利用者数は減少しているが、外出頻度の増加により利用者1人あたりの利用回数は増加している。
- 主に運転者となる交流センター職員が利用者と車内で1対1で会話することで、住民の様々なニーズ（新型コロナワクチン接種便の運行やマイナンバーカード発行の支援など）を把握し、生活課題を解決することにつながっている。

課題と今後の展開

- 運転者（住民ドライバー）の確保が課題。R5年度は地区の協力を得て運転者の募集を行い、2名を採用したが、依然として不足している。実施主体における運行管理の事務作業の負担も大きい。
- 車両の維持（車検代、修理代、自動車保険料等）と更新に係る費用の負担に加え、燃料費の上昇も大きな負担。
- 地区出身者や住民からの寄付金・募金と市からの助成金により運営しているが、募金額が近年減少しており、安定的な運営のための財源の確保が課題。
- 地区内の輸送に限定しているため、他の公共交通との接続が重要。市が実施するデマンド型乗合タクシー等を含む、地区全体の交通網のあり方の検討が必要。
- 住民の外出促進と効率的な運用のために、社会福祉協議会等との間で情報を共有し、交流センターで行事があるときには他の行事を組まないことや、移動販売車の営業日・時間帯に合わせてイベントを開催する等、工夫することが必要。

基本情報

運行形態	交通空白地 有償運送	福祉有償運送	道路運送法 第4条許可	4条ぶら下が り許可	互助による 輸送	「介護予防・日常生 活総合事業」の活用 なし
地域の概況 (R6年4月末住民 基本台帳人口)	当該市町村		対象地域・地区			
	人口	高齢化率	人口	高齢化率		
	4,344人	47.4%	176	58.0%		

□ 取組のポイント

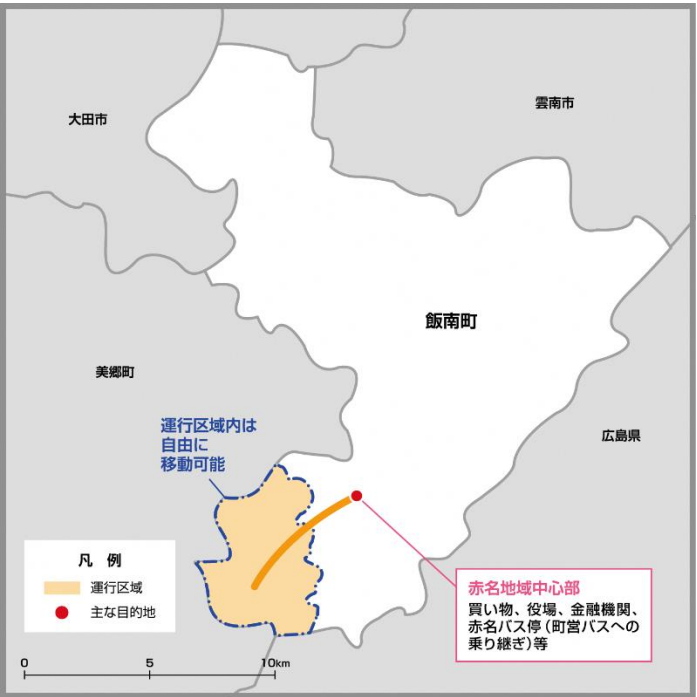
- ① デマンドバス廃止に伴う代替交通手段の運行計画を住民が主体となつて検討
- ② いわゆる「自治会輸送」活動の先駆的な取組であり、H21年8月の運行開始以来、互助による輸送（道路運送法の許可・登録を要しない輸送）を継続
- ③ 利用者の要望を踏まえ乗降場所の追加等のサービス改善に取り組むとともに、持続的な運行のため利用者負担額の見直しも実施

□ 取組の経緯

- H20年8月に、谷地区に乗り入れていたデマンドバスの運行を翌年度から見直すことが飯南町から発表され、自家用車を持たない住民の移動手段の確保が喫緊の課題となった。
- 町から、県の「自治会等輸送活動支援モデル事業」の提案を受け、谷自治振興会に設置した「輸送活動運営会議」において検討を開始。事業に採択され、運行計画について具体的な検討を開始した。
 - H21年3月 谷地区に乗り入れていたデマンドバスの運行終了
 - H21年8月 「せせらぎ号」の運行を開始（谷地区全域と赤名バス停まで）
 - H26年7月 利用者の要望を踏まえ、赤名地区の主要施設で乗降できるよう見直し

運行サービスの概要

運行形態	互助による輸送
実施主体	谷自治振興会
運行区域 (右図参照)	谷地区全域と、赤名地区の主要施設（食料品店、役場、JA、山陰合同銀行赤名支店、赤名バス停）との間
利用対象者	地区住民
運行日及び時間帯	月曜日～金曜日の8:30-18:00
運行本数	予約に応じて運行
利用者からの給付	実費（燃料代）のみ負担



□ 運行体制

車両台数及び保有者	町から無償貸与された車両1台
運転者及び人数	住民8名（実際に活動しているのは5名） ※大臣認定講習の受講を義務付けている*
運転者への報酬	運行実績に応じ、謝礼を渡している
事前の利用登録	不要
予約受付方法	2日前までに電話で予約
運行管理	実施主体
車両任意保険の保険料負担	町

* 互助による輸送では講習の受講は不要だが安全意識等を高めるため義務付け



写真：運行車両



写真：運行の様子
(しまねの郷づくり応援サイト)

利用状況

延べ利用者数	102人 (R5年4月～R6年3月実績)
運行一日あたり平均利用者数	1.4人/日 (R5年4月1日～R6年3月31日の平均)

取組の成果・効果

- 買い物や通院などに不便を感じている住民の移動手段を確保することができている。
- 自治会輸送活動の先進事例として、H23年度の「過疎地域自立活性化優良事例」の総務大臣表彰を受けたこともあり、全国各地から多くの視察を受け入れてきた。自治会輸送活動が地区の活性化や一体感の醸成につながり、15年の長きにわたり続けることができている。
- 赤名地区中心部の乗降場所を赤名バス停や主要施設に限定することで、交通事業者との役割分担を図っている。

課題と今後の展開

- 人口減少や利用者の施設入所などにより、利用者数は減少傾向にあり、利用者への周知とともに、「せせらぎ号」の役割や運営の仕組みを住民に理解してもらうことが必要。
- 運転者全員が60歳以上であり、次世代の運転者の確保が課題。
- 運転者の確保のため、運転者への謝礼の引き上げ（1回あたりではなく、1日あたりの固定額にする等）を検討中。
- 運送の対価を得たうえで、地区内の交通を維持していくために、自家用有償旅客運送への転換も検討したが、交通事業者との調整や、登録に向けた事務手続きが煩雑であることなどから、現在は検討していない。

運行形態と定義

運行形態	定義
自家用有償 旅客運送	市町村やNPO法人等が、交通事業者によるバス・タクシー事業の実施が困難な地域や時間帯に、国の登録を受けて運行する輸送サービス(いわゆる公共ライドシェア) ・道路運送法 第79条に基づく登録 ・運送の対価 有償 ・使用車両 自家用車(白ナンバー) ・運転者の免許 第二種免許保有者または国土交通大臣認定講習※を受けた第一種免許保有者
交通空白地 有償運送	交通空白地において、当該地域の住民、観光旅客その他の当該地域を来訪する者の運送を行うもの
福祉有償運送	単独で公共交通機関を利用できない身体障害者等を対象に、原則、ドア・ツー・ドアの個別輸送を行うもの
道路運送法 第4条許可	交通事業者(バス・タクシー事業者)が、国の許可を受けて運行する路線バス等 ・道路運送法 第4条に基づく許可 ・許可の区分 一般乗合(路線バス、乗合タクシー等) - 一般貸切(観光バス等) - 一般乗用(タクシー、福祉タクシー等) ・運送の対価 有償 ・使用車両 事業用車両(緑ナンバー) ・運転者の免許 第二種免許保有者
4条ぶら下がり 許可	訪問介護事業所等の指定を受けたタクシー事業者等が、雇用する訪問介護員等により要介護者等に輸送するサービス(訪問介護サービス等と連続又は一体として行う輸送であること) ・道路運送法 第78条第3号に基づく許可 ・運送の対価 有償 ・使用車両 自家用車(白ナンバー) ・運転者の免許 介護福祉士等の資格を要する以下の者 - 第二種免許保有者または - 国土交通大臣認定講習を受けた第一種免許保有者
互助による輸送	地域住民等が、地域の移動ニーズに対応するため、ボランティアや助け合いの取組として実施する、道路運送法の許可・登録を要しない無償の輸送 ・道路運送法 適用外(許可・登録を有しない) ・運送の対価 無償(利用者からガソリン代等の実費相当を受け取ることは可) ・使用車両 自家用車(白ナンバー) ・運転者の免許 第一種免許保有者で可

※ 国土交通大臣認定講習

自家用有償旅客運送を行う運転者を対象に、その業務に関する基礎的な知識及び技術を習得することを目的として行う講習で、以下の種類がある。

- (1)交通空白地有償運送運転者講習
- (2)福祉有償運送運転者講習
- (3)セダン等運転者講習

訪問型サービス・活動D

介護予防・日常生活支援総合事業に基づく、

- ・通院等をする場合における送迎前後の付き添い支援
- ・通所型サービス・通いの場の運営主体と別の主体による送迎

のことで、介護保険制度からの運営費補助を受けることができる移動サービス

<制作・編集>

島根県地域振興部交通対策課

〒690-8501 島根県松江市殿町1番地