

政務活動報告書

令和6年6月3日

〔会派名：喜働〕

代表者氏名	川合 滋	記録者氏名	足立 淑絵
研修者氏名	足立 淑絵、幸松 孝太郎		
研 修 日	令和6年5月21日（火）		
研 修 先	兵庫県京丹後市丹後町 NPO 法人 気張る！ふるさと丹後町 専務理事 東 恒好様		
目 的	今回の視察は、人口 6.5 万人の京丹後市は全域過疎地域に指定されており、高齢者の交通移動に支障が出ている地域のまちづくり協議会が NPO 法人を立ち上げ、2016 年から取組んで約 7 年経過した「ささえ合い交通の実践」を学ぶことである。		

研修概要

（１）NPO 法人「気張る！ふるさと丹後町」の概要について



① 設立目的・趣旨

丹後町のまちづくりを住民主体で持続可能かつ計画的に進めるために、2008 年 12 月 17 日、京丹後市の 6 つのまちづくり協議会の内の 1 つである丹後町地域まちづくり協議会が京丹後市長に提言し、それを受けて、NPO 法人「気張る！ふるさと丹後町」を設立するに至った。

京都府京丹後市丹後町は、かつて丹後ちりめんや豊富な水産物等により隆盛を見せてきたが、近年における繊維産業の衰退、少子高齢化、過疎化により丹後町はその賑わいを失いつつあった。そのような丹後町の状況からの脱却をはかり、豊かな自然環境や伝統・文化を次世代を担う子どもたちに継承していかなければならないということで、丹後町の「いま」に向き合い「これから」をよりよいものにするために、現在までの「与えられる生活」から「みんなで創っていく生活」へと転換する必要があると考えた。丹後町において住民自身が知恵と力を共有し、地域の誇り意識を高め、住民自身の手でまちづくりを進めていくことが求められると考えたことが目的・趣旨である。

② NPO 法人名称「気張る」のいわれ

丹後町間人出身の明治の大実業家、松本重太郎の生涯を描いた小説『気張る男』（城山三郎著）のタイトルから取り入れた。十歳にして、赤貧から志を持って家出し、銀行、鉄道、紡績、



ビール会社など、次々と創業し、ついには「東の渋沢栄一」に対して「西の松本重太郎」と称されるほどの関西実業界の帝王になり、常に走り続けた重太郎の潔い生涯と、その不屈の精神を受け継ぎ、今こそ「気張る時」だと奮起する名前をつけたものである。

③ 組織

- ・ NPO 会員数：約 20 名（2024 年 5 月現在）
- ・ ささえ合い交通ドライバー 13 名（国へ登録：2024 年 5 月現在）：NPO 会員 3 名、会員以外 10 名で、年齢は 36 歳から 71 歳で、平均年齢 63 歳で、年齢制限（75 歳）も設けている。

④ NPO 法人事業内容

- (1) 豊かな地域資源・財産を活用した産業振興に関する事業
- (2) 地域の活性化に資する行事・催事に関する事業
- (3) 自然エネルギーの普及および循環型社会の構築に関する事業
- (4) 子育ての支援および子供の安全対策に関する事業
- (5) 高齢者に対する生活支援および生きがい交流に関する事業
- (6) 地域の問題および課題の発見とその解決に関する事業
- (7) その他目的を達するために必要と認められる事業

(2) 「気張る！ふるさと丹後町『ささえ合い交通』」事業について

1. 『ささえ合い交通』の活動について

①. ささえ合い交通を NPO が受託する経緯

2014 年 7 月 14 日から、市営デマンドバスサービス（前日予約型）を NPO が受託して運行した運行実績があったので、この経験を生かし自家用有償運送＝ささえ合い交通の運行が短時間に実施可能となった。

現在、民間路線バス（丹海バス）は、2006 年度より運賃「200 円」均一で運行しているが、それまでは、日本一高い運賃（最大 1600 円）であったが、国と市の補助金で実現しており、この恩恵は、高校生の通学が増えたことである。

また、2008 年 10 月には、丹後町内の民間タクシー会社の営業所が廃止し、撤退をしたため、交通空白地となったため、丹後町地区では、民間バスと市営バスが走るだけになり、公共交通サービスが十分提供されていない状況であった。

②. 市から委託事業

そこで、2016 年 5 月より、住民や観光客の自由な移動を、住民がサポートするため『ささえ合い交通』の運行を開始した。住民ボランティアがドライバーとして、自分が所有する自家用車（マイカー）を使って地域住民や観光客を運ぶ、住民同士の「ささえ合い」の精神を実現したものである。

NPO 法人として、市よりデマンドバスの運行を委託している「ささえ合い交通」は、独自で運営している。「ささえ合い交通」は、京丹後市丹後町で行われている住民移動のサポートと観光客の移動サポートで地域住民の助け合い精神を具現化している素晴らしい取組である。スマートフォンで「ウーバー」（アプリ）を活用し、自家用車を使ったライドシェア型公共交通である。この導入については、導入時の京都府副知事が国交省からの出向者であり、地域公共交通に積極的に取組んだことが大きく貢献しているが、そのような国の政策の先読みは、持続可能な地域づくりに、重要なことである。現在この運営は、行政からの金銭支援を受けておらず、地域住民のニーズに添っていると言える。観光では、伊根町にある伊根の船屋への往復運行

2. ささえ合い交通の運行

◆ささえ合い交通の運行概要

2016年5月26日運行開始

- ・配車方法：スマートフォンで **Uber** (ウーバー) のアプリを使って配車

- 運送区域：
(登録申請書
に記載の通り)

- ・支払方法：当初はクレジットカード決済のみであったが、2016年12月21日から現金支払いも可能に

- ・運行時間：午前8時～午後8時(365日、運休日なし)

- ・利 用 者：丹後町民 & 観光客等来訪者(国内、国外) ←(左記は運行開始当初から変わらず)



①. 「ささえ合い交通」運行のメリット

- ① ドア・ツー・ドアで（玄関から玄関まで）楽に、気兼ねなく移動できる。
- ② 利用者は行きたい時に、即移動できる。利用者曰く「羽が生えたよう」に自由に移動。（午前 8 時～午後 8 時 毎日運行・年中無休）
- ③ 高齢者の免許返納の促進に貢献。
- ④ 発熱等緊急時にドライバーが近くにいるので、直ぐ移送できる安心な運行を実現。
- ⑤ ウーバーアプリを使うので、電話受付・ドライバー呼出の「人的負担がゼロ」 オンライン オフラインの操作。
- ⑥ ドライバーもスマホでアプリを使用し、運転する・しないの意思表示が簡単。
- ⑦ マイカーとスマホを使いどこでも待受でき、誰でもドライバーとして活躍しやすい = 事務所で待機の必要なく、自宅や外出先等どこでも自由に受付可能。
- ⑧ 遊休資産の有効活用 = 日頃使われてないマイカーを有効に活用。
- ⑨ 行政コストの負担がゼロ = 行政からの補助金なく運行。

②.『ささえ合い交通』が実現したもの

- ・ 住民の移動をサポート

車を持たない方、特に高齢者の通院や買物の
自由な移動手段を確保 ー 乗りたい時に即乗れるー
道路運送法 第 78 条 第 2 号 (2020 年 5 月法改正
の前から記載)



- ・ 観光客、インバウンド客の移動をサポート

観光客、外国人の自由な地域内交通を当初から確保：道路運送法第 78 条 第 2 号に明記（2020 年 5 月法改正で上と併記）（改正前は「施行規則」第 49 条第 2 項（市町村長が認めた場合）で利用していた）住民、特に高齢者の自由な移動や外国人も通訳不要（アプリ）で移動できインバウンドにも対応し、移動の自由さ、楽しさや交流人口を拡充。

3. ささえ合い交通における配車に UBer ウーバーアプリの導入

①. UBer ウーバーアプリの導入

2015 年に京丹後市と NP0、ウーバー・ジャパンで「公共交通空白地有償運送（現・交通空白地有償運送）導入に向け検討を開始したが、京丹後市長等の強い意向のおかげで Uber の採用に至ったものである。市地域公共交通会議で承認を得た後、国交省に申請。実現までに、認定講習会やスマートフォン操作の研修、運輸支局による安全講習会などを行い、ドライバーの育成を図り、登録ドライバー 18 人のもと、2016 年に正式にサービスを開始した。導入後も、スマホを持っていない高齢者などに代わって代理で配車可能な「代理配車制度」や、アプリのシステムを変更し現金払いも可能とするなど、利用者の声に応える改善を図っており、電話での配車も受け付けている。

当初は、毎月平均 60 回以上の利用があり、累計走行距離は、6,754 キロに達したが、2022 年の利用回数は、1,100 回で 1 日平均 3 回である。

②. 利用方法

アプリを開き、行き先入力・乗車場所を確定し、料金支払い方法を選択して配車を「依頼」する。マッチング後、乗車場所に配車される時間とともにドライバーの顔写真などが表示される。利用後は、ドライバーの評価を行うこともできる。運賃は最初の 1.5 キロまで 480 円で、以後 1 キロごとに 120 円加算される。おおむねタクシー料金の半額である。観光客など地域住民以外も利用することができるが、丹後町区域外からの配車や乗車は受け付けず、また京丹後市域を越える運行を行わないこととしている。

安全運行に向け、毎朝運行管理者もしくは代行者が、当日運行するドライバーに対してアルコールチェックや健康状態の確認を行う。車両にはドライブレコーダーが完備されている。NP0 は 2 種類の団体保険に加入し、ドライバーの個人保険に優先して補償する。ドライバーアプリでオンラインとオフラインを切り替え、自分の空いている時間で対応する形態。

この研修後、会派 2 人で、早速、スマホにウーバーアプリから配車を依頼したところ、4 分で到着したが、その状況がアプリで刻々と配車の経路が表示され、またメールも来るため、不安要素もなく安心できた。30 分ほどの乗車であったが、料金もタクシー料金の半額のため 2 千円もかからなかった。

4. 安全運行管理の徹底（主な点を抜粋）

〔資格〕 一種（普通）免許保有者は「国土交通大臣認定講習」を受講。二種免許保有者はそれで OK。

〔保険〕 NP0 が団体保険（2 種類）に加入。（ドライバーの個人保険に優先して補償する形）

①自動車保険：対人・対物「無制限」で、同乗者も補償。

②賠償責任保険：乗車前後の傷害等も補償。

〔点呼〕 毎日、運行前と運行後にドライバー点呼を実施。アルコールチェッカーを使用したチェックや会話を通じての健康確認など実施。

〔ドライブレコーダー〕 全車両にドライブレコーダーを設置。

〔安全運転講習〕 警察署による安全運転講習会を適宜開催。

〔ドライバー会議〕 ドライバーが参加の会議を定期的に開催し、課題の共有と安全運行の意識を毎回徹底。

5. 直近の課題と対策

①. 直近の課題

●運行主体からの声（抜粋）

- ①丹後町外への往復運行（病院で一部実現） 丹後町外の病院やスーパー等への往復運行が利用者から望まれている。2023年3月より、町外の弥栄病院からの帰りの運行が可能になった。
- ②隣接の市外観光地へも運行可能に 周辺有名観光地との連携、特に交通不便な「半島北沿岸観光」の要望ある。
- ③運賃の高さ感の緩和（割引券等で一部実現） タクシーの半額でも運賃が高いという高齢者からの声があり、行政と連携した割引券等の緩和策の継続と拡充が望まれる。
- ④運賃設定は 【距離制】 に加え、観光利用向けに 【時間貸し制】 を追加し併用
⇒タクシー、バス等の撤退・空白地化リスクを避けるため、事業者との調整が不可欠。利用者目線を原点に、各運行主体などの間でWin-Winとなるような制度構築・支援が必要。

●2025年大阪万博では、大阪観光局と連携・協定してヘルスツーリズムの誘客を本格的に受け入れ。このため、インバウンド来訪者の面的な観光移動に円滑に対応。ーウーバーアプリは約50か国語で対応。万博に最適ー

②. (対策)

○地域のタクシー、バス会社等も運行が実施可能な形に緩和になった上で、

⇒ 市当局としては、例えば、

- ①まずは、タクシー等のライドシェアの営業区域は、当該タクシー等の既存の営業区域中心に運行を限定するなどの条件整備とともに、NP0 ライドシェア区域との間で降車等の相互乗り入れを行う、加えて、例として、タクシー等のライドシェアは、当初は観光客に限る、市民利用は一定の遠距離利用など、既存のタクシー等ニーズと決定的に重なることとならないよう、地元関係者間で地域の事情に応じて様々な点で調整可能な地元裁量の広い制度とする、
- ②タクシー等の撤退・空白地化リスクがある中でのチャレンジには、万一、損失が拡大するケースに一定の補償が可能な担保制度(例えば、「地域公共交通確保維持改善事業」などの補助金の中に、ライドシェアチャレンジにより損失が出た場合の補てんを可能とする助成メニューを加えるなど)を設ける、

⇒○経営リスクのあるチャレンジを公的助成で後押しすることで、それ以上の巨大な公益実現に繋がる。

○利用者ニーズの取り合いでなく、ニーズの掘り起こし（潜在ニーズの経済化）につながり、NP0、タクシー等とも相互発展に。

(3) 所感

実施できた背景として、2006年に日本一高い路線バス運賃と云われていた民間バス運賃が「市内どこまで乗っても200円」になり、その2年後の2008年に丹後町内のタクシー会社が撤退しました。

京丹後市は501km²の面積を持ち、そのうち丹後町は約65km²、本市の半分の面積です。移動手段として民間バスしかなく、隣町の鉄道の駅までは車で15分以上かかるため、免許を持たず車を所有しない方にとっては不便で不安な地域ではないでしょうか。

そのような背景があり、タクシー会社撤退後の翌年、2009年に地域課題を解決するための実現組織としてNPO法人が立ち上がり、2014年にデマンド型市営バスが運行開始し受託され、それを補完するような形で2016年「ささえ合い交通（Uber ウーバーアプリ導入しての運行）」が開始となりました。窮地に陥ったこそ、とことん挑戦した結果と捉えます。

本市において今後の市内移動手段は、維持することが厳しい時代を迎えると予測いたします。運行委託するタイプ、地域の有償ボランティアで成り立つタイプ、車もコミュニティ大型バス、10～15名乗車のコミュニティバス、軽自動車と大きく3種類あり、運転手も委託、ボランティアなど様々です。公共交通以外の移動手段が無い地域もあり、地域毎に差があり課題が山積です。しかし諦めることなく課題と向き合い、複雑な状況をひとつひとつを紐解き、対応していきたいと思いました。