

地域公共交通対策特別委員会視察研修報告書

1. 期 日 令和5年7月11日（火）～12日（水）
2. 視 察 先 (1) 養父市役所 (兵庫県養父市八鹿町八鹿1675)
(2) 豊岡市役所 (兵庫県豊岡市中央町2番4号)
(3) 京丹後市役所 (京都府京丹後市峰山町杉谷889番地)
3. 視察目的 各自治体の地域公共交通の特性を見聞し公共交通施策に反映する
4. 視察内容 (1) 養父市 自家用有償観光旅客等運送事業等地域公共交通施策について
(2) 豊岡市 地域主体公共交通「チクタク」について
(3) 京丹後市 公共交通施策について
5. 参 加 者 古屋信二委員長、鍋嶋邦広副委員長、畑野麻美子委員、川畑孝治委員、辻人志委員、伊藤聖一委員、佐藤寛治委員、廣瀬陽子委員（8名）
6. 随 行 者 伊藤剛成公共交通対策課長・水上静香議会事務局書記

7. 視察概要

- (1) 養父市 自家用有償観光旅客等運送事業等地域公共交通施策について

○養父市の概要

- 1) 人 口 21,694人 (5月末現在)
- 2) 世帯数 9,181世帯 (5月末現在)
- 3) 面 積 422.91km²
- 4) 概 要

平成16年（2004年）4月1日、養父郡の八鹿町・養父町・大屋町・関宮町の4町が合併した。面積は兵庫県の5.0%、但馬地域の19.8%を占めている。東部を一級河川円山川が流れ、その支流に沿って、旧町が点在している。

県下最高峰の氷ノ山や鉢伏山、ハチ高原、若杉高原、北部には妙見山がそびえるなど雄大で美しい自然に囲まれている。

○視察事業概要および調査内容

- ① 「やぶくる」について、平成27年秋に国家戦略特区の「道路運送法の特例」の活用を提案し、平成30年1月のマイカー運送ネットワークNPO法人設立後、運行エリア設定、ドライバー登録、運転講習等を経て、平成30年5月26日運行開始した。
- ② 人口減少が急激に進んでいる中、タクシー事業者の採算性が低い山間地域（2地域）の交通手段の充実を、地域の市民ドライバーで解消できないか模索。

- ③ 検討会議事務局は、バス・タクシー各事業者、市の関係部局が入り、特区活用に関する手続き調整は特区・地方創生課と、市地域交通会議にかけるため報告・意見調整に人権・協働課が担った。
- ④ NPO法人の中で、地域自治組織は8地区の自治協議会が参画しており、市民のニーズやドライバーの確保を担っている。
- ⑤ 登録するドライバーはボランティアでの登録であり、毎週の当番表で出勤管理をしている。16名の登録ドライバーがいるが、実働出来るのは5～6名程度である。
- ⑥ 山間地域の2地区での運行区域で、運行車両10台前後、料金は通常タクシー運賃の56～73%程度、毎日運行、8～17時のドアツードアの運行である。
- ⑦ 料金配分は

NPO法人（運営費）	： 25%
登録ドライバー（報酬）	： 70%（燃料費、車両維持費、任意保険含む）
タクシー事業者（手数料）	： 5%



養父市での視察の様子

（2）豊岡市 地域主体公共交通「チクタク」について

○豊岡市の概要

- 1) 人口 77,145人（4月末現在）
- 2) 世帯数 33,716世帯（4月末現在）
- 3) 面積 697.55km²
- 4) 概要

平成17年（2005年）4月1日、兵庫県北東部に位置する1市5町（豊岡市・城崎町・竹野町・日高町・出石町・但東町）が合併。市域の8割を森林が占め、北は日本海、東は京都府に接し、中央部には円山川悠々と流れている。

産業は、農林水産業、観光業が盛んで、特に全国的に有名な城崎温泉をはじめ、西日本屈指の神鍋高原スキー場、但馬の小京都、出石城下町などを有し、年間を通じて多くの観光客が訪れている。

地場産業は全国の4大産地の一つである「かばん」や出石焼きなどの生産が行われている。

○視察事業概要及び調査内容

① 豊岡市の地形

多くは山裾と平野や川筋に沿った谷底部分などの集落を形成していることから、奥深い谷筋運行となり、非効率な運行となる。

② 現状と課題

公共交通機関の利用者減少（直近10年で約3割減）や運行事業者の人材不足（低賃金・高齢化）、2024年問題（労働時間、休息時間の見直し等）、補助金増加による市財政の負担増（10年前の約2.5倍）などがあり、市民の移動需要を支えきれなくなってきた。

③ 豊岡市のバス交通

- ・路線バス、全但バス（道路運送法第4条）・・・事業者所有の緑ナンバー車両
概算経費 191,000千円
- ・市街地循環バス、コバス（道路運送法第4条）・・・市所有の緑ナンバー車両
概算経費 15,800千円
- ・市営バス、イナカー（道路運送法第78条）・・・市所有の白ナンバー車両
- ・市営バス、イナカー共同運行（道路運送法第78条）・・・市所有の白ナンバー車両
概算経費 56,800千円（上記2事業）
- ・地域主体交通、チクタク（道路運送法第78条）・・・市所有の白ナンバー車両
概算経費 5,300千円 合計 268,900千円

④ 地域主体交通「チクタク」について

交通不便地域の対応のため運行し、地域で運営協議会を設立、予約事務や運転など地域が主体となり運営し、平成23年から本格運行を開始した。

運行エリアは4地域36行政区（人口：4,041人・世帯数：1,687世帯）で実施。週3日の運行、市公用車の無償貸与、停留所も地域で決定し、運賃は100～200円で統一、予約制のエリア内運行。

ボランティア運転手を地域で確保し、原則75歳定年制を採用している。実働分3,000円/日の報酬があり、従事回数は平均で0.9回/月程度である。

⑤ これからのバス交通

生活様式の変化や、過疎化・少子化などがあり急激に地域が変化してきている。これからの取組方針として

◇地域に合わせた交通モードの組合せ

◇時代に応じた交通モードを進化

◇交通施策へ共助の仕組みを導入

を掲げ、将来の自分を今の自分が支える共助交通を促進し、公共交通ネットワークが維持できるようバス交通ビジョンを考えている。



豊岡市での視察の様子

(3) 京丹後市 公共交通施策について

○京丹後市の概要

- 1) 人 口 51,404人 (5月末現在)
- 2) 世帯数 22,940世帯 (5月末現在)
- 3) 面 積 501.44 km²
- 4) 概 要

海岸線は、国立公園、国定公園に指定されている豊かな自然環境を持っており、ユネスコ世界ジオパークに認定されている。

日本一の生産量を誇る「丹後ちりめん」、ブランド価値の高い「間人ガニ」や「丹後産コシヒカリ」「地酒」など様々な資源にあふれている。また、高度な技術力を有する機械金属業や関連企業が多く立地している。

古代、巨大な「丹後大国」があったといわれており、日本海側で最大級の古墳をはじめ、約6,000の遺跡が確認されている。

○視察事業概要及び調査内容

① 交通施策の転機

急激な人口減少、少子高齢化に伴い、既存公共交通の利用者減少に直面し、地域交通の消滅、市財政圧迫の危機意識が大幅な公共交通の転機に至る。

② 利便性向上の施策

- ・低額運賃の導入 (上限200円、学生定期の大胆な低額購入)
→700円×2人ではなく、200円×7人を目指す。・・利用者の増加
- ・お得な回数券の販売窓口の拡大
- ・パターンダイヤの導入、利用者ニーズに合わせたダイヤ改正、鉄道接続の強化
- ・バス停の増設、病院・買い物先の玄関口への車両乗り入れ、
- ・バス路線の見直し、ノンステップバス・低床車両の導入、車両の小型化
- ・年2回のバスなどの時刻表の冊子発行

等の対応を実施し、利便性交通の向上を図った。

③ 公共交通利用促進事業

- ・高齢者片道200円レール事業（65歳以上、普通・快速列車利用可能）
- ・上限200円バス（誰でも上限200円乗車可能）
- ・デマンドバス事業（事前予約、週3日、最大200円料金）
- ・ささえ合い交通事業（NPO法人で運営、ウーバー・ジャパン提供のシステムで配車（全国初）、クレジット決済対応可能、誰でも利用可能）
- ・予約型乗合タクシーの実証（エリア内定額乗り放題交通、地域内移動交通総量の増加による既存公共交通の活性化、バス・タクシーの中間）

さまざまな交通施策による移動手段の確保を実施

④ ささえ合い交通の運行概要

- ・地元住民ドライバーによるマイカーによる運行（交通会議で承認、陸運支局へ登録）
- ・ウーバーシステムによる配車、代理配車制度の導入
- ・NPO法人（市補助なし）による運行、料金はタクシー料金の半額程度、現金払い可能、8時～20時、運休日なし

⑤ ささえ合い交通が実現したもの

- ・住民移動のサポート・・乗りたいときに即乗車
- ・観光客、インバウンド客の移動サポート・・ウーバーシステムの世界的知名度
→高齢者の自由な移動や外国人も通訳不要で移動手段の確保が可能



京丹後市での視察の様子

8 所見・感想等

○古屋 信二 委員長

- ・養父市「自家用有償観光旅客等運送事業等地域公共交通施策」について

まずもって国家戦略特区の指定を受け、特区制度を活用し中山間地の価値を創造している点が素晴らしいと感じた。いくつかある規制改革メニューの中に過疎地域等での自家用自動車による、観光客を含めた旅客運送ができるよう特例を取得、NPO

法人が運営する通称「やぶくる」が運行している。運行から5年経ち市民ドライバーの確保や利用者数の減少がありボランティア活動に近い運行である。過疎地では必要な移動手段であり事業継続には自治体の支援が必要と感じた。

- ・豊岡市「地域主体公共交通 チクタク」について

路線バス廃止路線に市営バス「イナカー」を運行、市営バスの評価基準を設け基準を満たさなければ路線廃止され、過疎化、人口減に加え集落が奥深い谷筋が多く非効率になる地形では厳しい現状である。そこで地域主体交通「チクタク」を運行することに、市が事業主体となり地域の運行組織が運行する。

移動制約者を地域で守る為、地域の決断には深く感銘する。当市においても竹田地区でもこのような運行ができないか検討したいものである。

- ・京丹後市 公共交通施策について

公共交通利用促進事業の施策で5つの事業展開をしている。人口減少、高齢化、過疎地等問題がある中で観光資源が豊富でこれを活用した様々な交通取組が興味深い。

1つ目に、高齢者が京都丹後鉄道内のどの駅に降りても片道200円で利用できる事業がありおおむね19,000人前後で推移している。

2つ目に、上限200円バス事業は平均運賃380円程度から多くの市民が乗って喜んで頂けることで住民福祉の増進につながることから200円に設定、乗車人数が増えればむしろ財政支出を抑えられるという。

3つ目に、デマンドバス事業があり週のうち3日間の指定された曜日に、事前予約に応じて必要な区間だけ運行。

4つ目に、ささえ合い交通事業があり、地元NPO法人が事業主体となり、ドアツードアの運行をしている。ICT（ウーバーアプリ）を活用してインバウンドも含め、誰でもが使える丹後町の足として活躍している。

5つ目に、AIオンデマンドモビリティ（予約型乗合タクシー）の実証を行っている。エリア内、月額定額乗り放題の交通で、呼べばすぐ来る移動手段として地域の移動総量を増やすことにより既存交通と共存し、地域活性化に貢献する取組として期待されている。

以上、様々な取組で交通弱者を無くしインバウンド需要にも期待できるところは坂井市の今後の交通事業の見極めに大いに役立つはずである。

○鍋嶋邦広 副委員長

- ・兵庫県養父市

視察のテーマとして、養父市において実施している「やぶくる」について視察研修を行った。

同市は、人口減少・高齢化と農業の担い手不足・耕作放棄地の増加問題の課題解決に向け国家戦略特区全国初の認定を受け、さらにそのことをきっかけに、タクシー空白地域における交通手段の充実策として、国家戦略特区制度の活用も提案。時間をか

け、地元タクシー事業者及び地元住民との合意形成、協力体制の確立を計りながら、NPOを立ち上げており、この取組は本市においても大いに参考になった。

一方で、急激な人口減少と高齢化のスピードは止められず、ドライバーの確保や報酬面においては将来的な不安は否めないと感じた。

本市においても、ドライバーの確保に向け、新たなスキームを検討し、早急に取り組む事が大事な時期に来ていると考える。

・兵庫県豊岡市

視察のテーマとして、地域公共交通「チクタク」について視察研修を行った。

同市は面積が約700平方キロメートルと兵庫県内でも一番面積の大きな市（淡路島よりも広い）でもあり、人口減少と少子高齢化による公共交通の存続が厳しい地域が増加、大きな地域課題になっていた。

「チクタク」については、従来の市営バスの路線廃止の代替案として、地域の地域による地域のための公共交通を地域と市で検討するといったスタンスで進めていった経緯があり、豊岡市の取組は、本市においても将来的に、現行の路線バスやオンデマンド型交通の見直しの時期を迎えるタイミングが来た時に、大いに参考になると感じた。特に、公共交通政策の見直しのタイミングを図る上で、豊岡市が独自のKPIを事前に設定している点は参考にすべきと思う。

・京都府京丹後市

視察のテーマとして、地域公共交通の先進事例地区でもある京丹後市の公共交通施策全般について視察研修を行った。

日本海に面した観光地でもあり、海の京都DMOの存在、地方鉄道＝京都丹後鉄道の存在と、その環境は本市と似ている所が多く、各分野の施策が大いに参考になった。

町村合併をきっかけに、市内バス運賃の統一化を図ったり、従来の高いバス運賃を大幅に見直し、上限200円バスの導入など、ただ単に値下げしただけではなく、しっかりした考え方と、数値的根拠も持ちながら進めていった点は大いに参考になった。

また、「ささえ合い交通」という交通空白地有償運送（地元住民ドライバーがマイカーを使って運行）についても、道路運送法の第78条第2号に基づき、地域交通会議で承認を受け国土交通省へ登録をし、実現させている点は大変参考になった。

・総括

地域の公共交通を取り巻く環境は、時代と共に大きく変化していく、またその変化のスピードは加速度的で一度決めた事であっても、見直しを迫られる時期は必ずやって来る。今回の3自治体の担当者の話を聴いても、その危機感は相当なモノがある。

本市においても同様で、KPIの設定や見直しのタイミングを注意深く見て、早めの対策を検討していく必要があると実感した。

○畑野麻美子 委員

・養父市 自家用有償観光旅客等運送事業等地域公共交通施策について

養父市は少子高齢化のスピードが速く、合併して2年で人口は半減。JRは赤字路線となる中、養父市国家戦略特区の規制改革メニューで「過疎地域等での自家用自動車（道路運送法の特例）の活用拡大」で観光客を含めた旅客運送「やぶくる」が約4年の準備期間を経て、2018年5月26日に運行が開始になった。

NPO法人養父市マイカー運送ネットワークで事業がされている。市民・観光客の移動手段がより充実してきた。

ただ、登録ドライバーの確保は随時おこなっている。もちろん報酬はあるが、燃料費、整備費、保険料等は登録ドライバーの負担となっている。有償ボランティアに近いと感じた。また、経過の説明を聞いているときめ細かい準備など大変さが伝わってきた。

・豊岡市 持続可能な地域公共交通をめざして

豊岡市は6つの市町が合併してできたまちで、画一的なまちづくりがなかなかできないとの話からスタートした。

豊岡市の公共交通ネットワークは、路線バス、市街地循環バス「コバス」、市営バス（豊岡市所有のバス）の「イナカー」、地域主体交通「チクタク」（市所有のバス）があり、現在実証実験中の「ちょい乗り」、「乗合タクシー」がある。

また、スクールバスも運行されている。

市民の足となる交通手段は、高齢者が中心になるのできめ細かさが必要であり、継続が困難になってくることから、路線バスから市営バス、そして、地域主体バスへと交通体系の整理がされてきている。

実証実験中の、福祉事業所が使うバスは、運転手もバスも空いている時間帯なので、有効活用ができると効果的であると思うので期待したい。

・京丹後市 公共交通の取組について

*京丹後市の公共交通利用促進事業

①高齢者片道200円レール事業 65歳以上の人は域内の各駅から京都丹後鉄道線内どの駅で降りても片道200円。

②上限200円バス事業 誰でも上限200円でバスに乗車可能・・・運転手不足が課題。

*デマンドバス事業

*ささえ合い交通事業・・・地元NPO法人が運営するドアツードアの輸送を確保するため、道路運送法に基づく「公共交通空白有償運送」では全国初となるICT（ウーバー・ジャパン提供のシステム）を活用して平成28年から運行開始。このささえ合い交通は使いやすいので、もっと身近で気軽に使えるようにしていくのが坂井市でも使えると思った。

*AIオンデマンドモビリティ（予約型乗合タクシー）の実証

街でシェア（相乗り）するちょい乗りサービス。エリア内で月額定額乗り放題

で、呼べばすぐ来る新しい移動手段で、マイカーを持たない学生や高齢者や子供の送迎に便利。これは乗ってみたかった。

坂井市のオンデマンドをこの方向にもっていくとよいのでは。便利。

○川畑孝治 委員

・兵庫県養父市【自家用有償観光旅客等運送事業等公共交通施策について】

養父市は坂井市の約2倍の面積に人口約22,000人の地域で4つの地域で構成されており、JRや路線バス・コミュニティバス・タクシーが市民の足となっていたが、養父市は国家戦略特区を多岐にわたり活用して、農業分野や旅館業・過疎地域での自家用自動車の活用拡大などに取り組んでいた。

4地区の内2地区において自家用有償観光旅客等運送事業を愛称「やぶくる」としてスタートさせたが、市民ドライバーの確保などの課題を感じた。

・兵庫県豊岡市【地域主体交通「チクタク」について】

豊岡市は6つのまちが合併して、海から山、温泉や城下町、コウノトリの舞う自然豊かな地域など多彩なまちであり、面積697.55km²、人口約77,500人、市内にはJRや京丹後鉄道や空港、路線バスが運行しており、市街地循環バス「コバス」は何台も目にした。

今回は交通過疎地域での地域主体交通「チクタク」について研修をしたが、ボランティア運転手での運行で、手当も1日3,000円との事で継続性に問題を感じた。

・京都府京丹後市【公共交通施策について】

京丹後市は6町が合併し、面積501.44km²、人口50,800人、市内には、JRや京丹後鉄道、路線バスが運行しており、他にデマンドバス、NPOによるささえ合い交通事業を行っていた。

AIオンデマンドモビリティ（予約型乗合タクシー）の実証mobiを導入した取組は、坂井市のイータクと似ており先進的な取組と感じた。

高齢者等運転免許証自主返納支援事業は今後超高齢化社会の中、高齢者がなるべく早く運転免許証を自主返納してもらうためにも参考になった。

○辻人志 委員

・養父市自家用有償観光客等運送事業等地域公共交通施策について

過疎地域の公共交通代替輸送や福祉輸送に限られている現行の自家用有償旅客運送を拡充したものであり、国家戦略特区制度に基づく道路運送法の特例を活用して、地域住民だけでなく観光客も運送している。高齢者の外出のきっかけづくりや生活支援だけでなく、観光客の足としての役割も担っているのが興味深い。

バス・タクシー会社と観光関連団体、地域自治組織、行政が一体となった事業スキームは画期的だが、運行エリアが過疎地域内だけであることを考えると、使い勝手が

良いとは言いがたく、利用者のニーズとはかけ離れた印象を持った。

ただ、マイカーを活用した市民ドライバーによる旅客運送は、慢性的な人手不足を抱える地方のタクシー事業のあり方を考えていく上で一つの道標となると思う。

- ・豊岡市地域主体公共交通「チクタク」について

コロナ禍で外出が自粛されていたことも影響していると思うが、チクタクの利用者実績は年々減少傾向にあるようだ。厳しい見方かもしれないが、そもそもそれまで運行していた路線バスや市営バスが採算性の問題で路線廃止した地域に新たな公共交通を走らせようとする自体無理があると思う。

しかし路線廃止になった地区から、自分たちが出来ることは最大限やるから地域の移動手段を確保してほしいという申し入れを行政が受け入れて事業をに至ったことは住民本位の行政のあり方として評価したい。

人口減少、少子高齢化などの社会的要因によって公共交通の存続が厳しさを増す中で、豊岡市の取組は一つのヒントになると思う。

- ・京丹後市公共交通施策について

「京丹後市公共交通ガイドブック」という冊子をいただいたが、これが大変優れていると思う。市内の鉄道、バス、タクシー、デマンド交通が一目でしかも分かりやすく書かれている。

公共交通においては、市内それぞれの地区の特性に合った交通手段を提供している。特にスマートフォンを活用した新しい運送サービスである「ささえ合い交通」は、丹後町から乗車し市内全域で降車できる仕組みで、ドライバーは丹後町のNPO法人が担っている。帰りはバス、タクシーを利用するが、あらかじめ時間にゆとりを持って計画的に利用すれば不便なものではないと考える。

この事業に工夫改良を加えて坂井市竹田地区で実施すれば地域住民にとって利便性のある交通手段になり得ると思う。

また町なかの地域で運行している定額で乗り放題の予約型乗合タクシー（m o b i）の実証も先進的だ。現在一部のエリアを拡大して実証実験を延長しているとのことだが、マイカー依存という地方特有の課題解決につながる事業だと思う。

○伊藤聖一 委員

- ・兵庫県養父市

国家戦略特区の「道路運送法の特例」を活用し、タクシー会社の対応が困難な地域（タクシー空白地域）を設定し、自家用有償観光旅客等運送事業を実施している。タクシー会社が利用者からの運送依頼を受け登録ドライバーに依頼する仕組みで、年末年始を除く毎日8時から17時までの運行、料金は距離加算方式でタクシーと同じ様な運行方式である。利用料金の分配割合はドライバーが7割と高いが、燃料費や車両維持費、保険はドライバー持ちであり、タクシー事業者にリスク等が少ない仕組みと感じた。

- ・豊岡市

人口減少の続く社会を前提に、持続可能な地域公共交通を目指した取組を行っている。バスの利用状況を踏まえ、路線バス→市営バス→地域主体交通へと移行する仕組みを構築している。ステージ毎に最低需要基準を設け、基準を満たさなければ路線廃止のルールを決めて運行しているのが目を引いた。地域主体交通はボランティア運転手が運行するのは養父市の方式と同じであるが、公用車を無償貸与する事や運賃が定額である点に違いがあり、豊岡市方式の方がいいと感じた。

- ・京丹後市

200円定額バスやデマンドバス事業、ささえ合い交通事業など様々な公共交通の取組がある中で、バスとタクシーの中間的乗り物の予約型乗合タクシーの実証実験が斬新的である。月額定額乗り放題であり、実証実験の結果が興味深い。

○佐藤寛治 議員

- ・自家用有償観光等運送事業等地域公共交通施策について 養父市

国家戦略特区を活用し、観光客を含めた自家用有償旅客運送事業として活用を拡大することで観光産業の振興を図っている。本市においてもこのような対策を講じる必要があると強く感じた。

- ・地域主体公共交通「チクタク」について 豊岡市

地域主体交通「チクタク」事業は将来の自分を自分が支える共助交通を促進する考えから、地域の主体的な取組によりそれぞれの交通機関と共存を図り、公共交通ネットワークを維持している。このようにそれぞれの自治体の特徴にあった取組が必要と感じた。

- ・公共交通施策について 京丹後市

m o b i A I オンデマンドモビリティ（予約型乗合タクシー）の実証では、市街地を中心に半径4キロメートルの生活圏を、毎月定額を出し合い、呼べばすぐ来て、行きたいところまで送ってくれるもので運行主体は自動車会社、タクシー会社が主体で行っている。また、運行時間も午前8時から午後9時まで毎日運行している。運転免許証返納者対策としても有効とのことだった。このような取組も必要と感じた。

○廣瀬陽子 委員

- ・兵庫県養父市

養父市では、定期バスの路線を1時間に1本走っているため、そのバスまでの手段としてマイカー運送「やぶくる」を活用しているが、高齢者になるほど乗り換えが大変であると考えます。坂井市でスタートしたイータクでは、ドアツードアまではいかな

いが、乗り換えなしに目的地や自宅近くまで行けることが利用者にとって使いやすさにつながっているのではないかと感じた。現在のイータクの停留所が利用者にとって適切な場所に設置されているのかを確認し、より利用者にとっての利便性を高めることが必要であると感じた。

- ・兵庫県豊岡市

路線バス、市営バス「イナカー」、地域主体交通「チクタク」の順で利用者が減少し継続困難になった段階で交通モードを切り替えていく。その基準を地元にも提示し、交通モードが切り替わる理由を分かりやすくしていた。地元はバスがなくなると言われても簡単には納得できないが、事前に基準を提示されていれば受け入れやすく、次の交通モードへのシフトが容易になっているのではないかと感じた。坂井市でも乗車率の低い路線バスはある。事前に地元へ基準を提示することで、地元に関心を持っていただき、自分たちのこととして考えるきっかけになるのではないかと感じた。

- ・京都府京丹後市

「ささえあい交通」の料金体系はタクシー料金の半額程度となっているが、目的地によっては高く感じるのではないかと感じた。運賃の7割程度がドライバーに支払われるとのことであったが、ドライバーの収入だけで生活することは難しく、定年になってからドライバーをされる方が多いとのことであった。行政からの補助金なく運行されているが、継続していくには収入面など課題も多いのではないかと感じた。