

# 地域で支える公共交通勉強会 報告書

## ～みんなが安心して暮らせる公共交通の仕組みとは～

○和賀地区

2009年9月10日 18:30～ 和賀地区交流センター 参加者：32名

○岩崎地区

2009年9月11日 18:30～ 岩崎地区交流センター 参加者：51名

### 1. はじめに

#### ○和賀地区あいさつ

和賀地区自治協議会 菊池 巖氏

和賀町は以前、マイクロバス患者輸送車というのをやっていました。ずっと患者輸送車を使って、高齢者の方々の交通をしていましたが、それが廃止され、乗合タクシーの制度を取り入れました。ところが、利用率があまり芳しくないということです。

80歳を過ぎますと、車の運転も難しくなり、公共交通機関を考えていかなければなりません。特に沿線からはずれている所に住む方々の交通を皆で考えていくことが大事です。

皆さんと一緒に勉強し、有意義な勉強会にしたいと思います。

#### ○岩崎地区あいさつ

岩崎地区自治振興協議会 亀田 善男氏

地域計画を作る際も、公共交通のことは話題としては出るのですが、具体的にどうしていくかという所まではなかなか出てきませんでした。今日は、先進的な事例を持っています菅野さん、若菜さんから学び、この地域の公共交通がどうあったらいいかを皆さんで考えたいと思います。

普段、車で自由に移動しているについ、交通弱者の皆さんの苦勞を感じないままに過ごしているのですが、そういった所に光を当てて、今後、どうしたらいいかを考える場になればいいなと思います。

### 2. 情報提供：

「運転できない人を地域で支える仕組みづくり～口内町の取り組みから」

情報提供者：

菅野 甚一氏（口内町自治協議会事務局長）

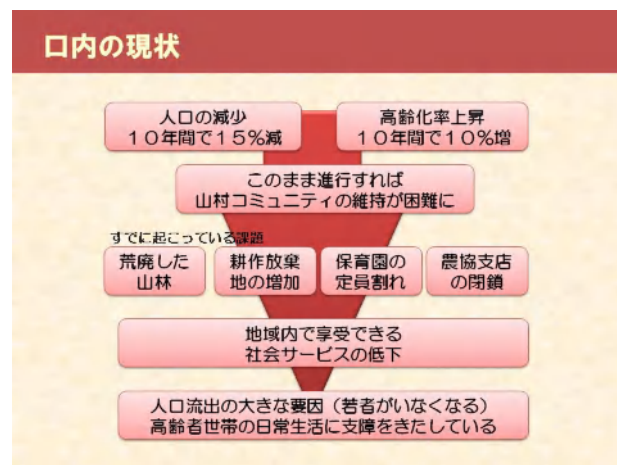
#### (1) 口内の現状

口内は行政区が9つあります。まちの中心部を107号線が通っていて、バス路線が通っています。456号線も路線バスが走っていたのですが、廃止になりました。2区、5区、3区、4区の人たちが不便をきたしているという状況です。

口内の人口動態なのですが、10年間で15%減り、特に10代が減っています。就職で市内または市外に出るためかだと思います。高齢化率は10年間で10%増えています。

保育園は、市内では待機園児の問題がありますが、口内では定員割れしています。

農協支店が閉鎖し、金融業務がなくなってしまったため、高齢者が年金受け取りで不便になったという課題があります。



#### (2) 口内の交通事例

わたしたちが公共交通に取り組んだのは、人口減少も大変な問題ですが、一番は地域の課題とし

て何が重要か考えたときに、交通問題だろうと思いました。

#### ・事例 1

70 歳以上の夫婦を見てみますと、旦那さんは免許を持っていて、奥さんが持っていないという年代です。

旦那さんが倒れてしまって、入院してしまい、着替えにタクシーやバスを利用しなければならなくなったのですが、奥さんは先ほどお話ししました 456 号線の路線バス廃止地区の方で、バス停まで約 40 分くらいかかるのです。そして、高齢で歩くのも大変です。

このことは、ここだけの話ではなく、口内全体のあちこちで段々出てきました。やがて、我々もそういう歳になってきます。やはり取り上げなければならない問題であります。

#### ・事例 2

交流センターでは講座など催し物をやりますが、参加する人はいつも同じ人たちで、センターに近い人たちです。センターから遠い人はなかなか参加できません。相乗りで乗せてくれる人がいれば参加できるのですが、いつも参加するのは同じ人で、センターの教室・講座をやるにしても支障をきたしてきているというのが実態です。

### (3) 事業への契機

これは地域で取り組んでいかなければならない問題です。この辺でも参加したくても行けない人のことも考えて、取り組んでいていただきたいです。

このような状況を市制座談会で提案しました。

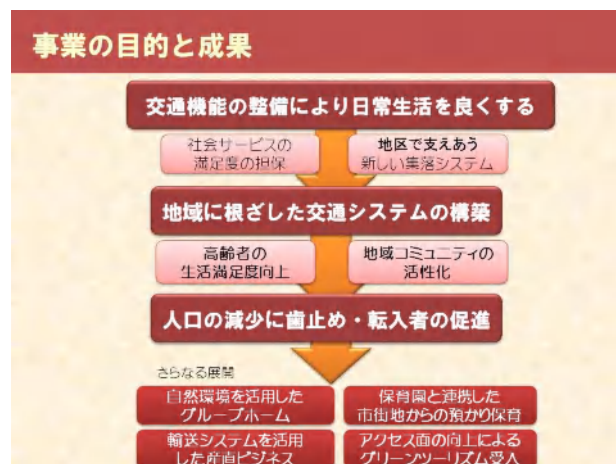
提案内容は、マイクロバスを地域循環型の足の確保に利用させてもらえないかということです。

東陵中学校のバスは朝晩しか使わないので、日中、足の確保対策として地域循環型のバスとして使わせてもらえないかと提案したのですが、スクールバスは教育委員会の管轄で、いろいろ問題があるようです。

代替案もなく、住民からも名案は出なかったのですが、ただどうしても足の確保は必要だという時に、この山村再生プランの情報があり、企画提案し採択され、昨年度試行しました。

事業の目的ですが、地域に根ざした交通システ

ムの構築であり、口内型でやってみたいと思いました。さらには人口減少に歯止めをかけられたらいいと考えました。



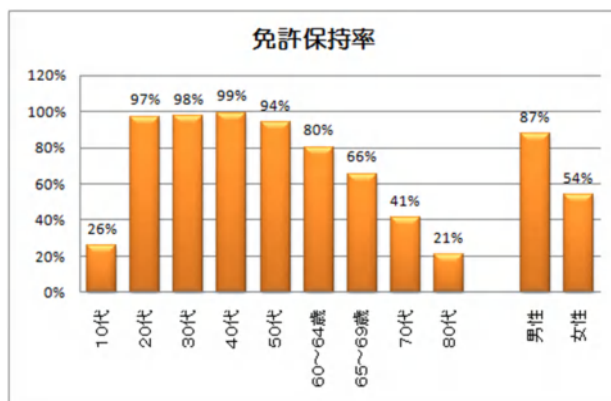
### (4) 実態調査

はじめにアンケート調査を行いました。試行、評価と進め、最終的には口内で、こういう形で輸送システムを行いたいと出しました。

自治協では、過疎地有償運送の事業主体になり得ないので、今年3月にNPOを立ち上げました。交流センター化になった辺りから、周りの方とNPOを立ち上げたいと話していたのですが、何のために立ち上げるかというきっかけが掴めずにいました。

そこにボランティア輸送の話があり、3月にNPOを立ち上げました。

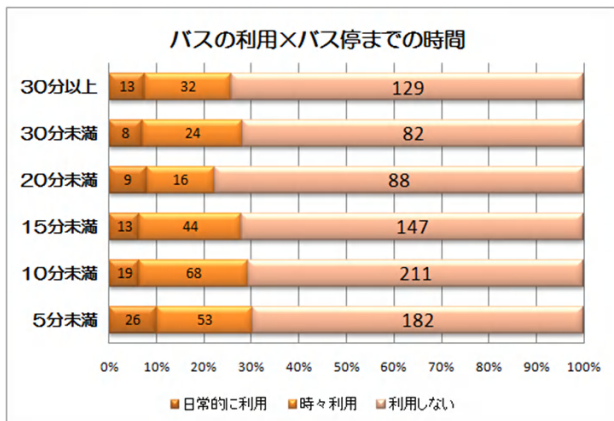
アンケート調査の中身ですが、回収率 85.3%で、60~64歳の男性、65~69歳の女性の回答率が高かったです。10代は 30.9%でした。免許保持率は、70代に入るとガクンと落ち、70、80代が少ないです。男性女性で比較すると、男性は 87%、女性は 54%です。こういった人たちの足の確保が重要であろうと思います。



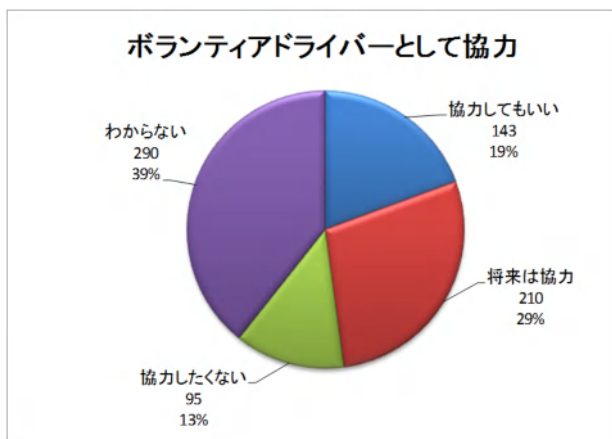
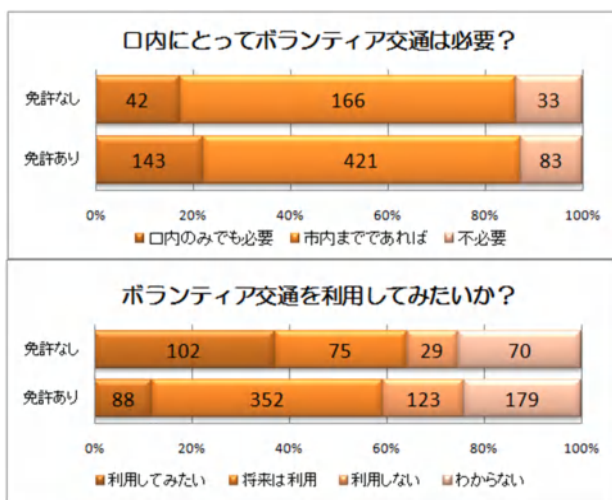
バス停までの時間とバス利用の関係ですが、バ

ス停まで30分以上の人と5分未満の人とで比較すると、あまり変わりませんでした。

バス停まで近い人の方がバス利用率が高いのではないかと予想していたのですが、あまり変わりませんでした。バス利用をする人が固定されているのかもしれませんが。



「口内にとってボランティア交通は必要か」の問いに対しては、免許なし免許ありに関わらず、80%以上の方が必要と答えています。「ボランティア交通を利用してみたいか」の問いでも、60%以上が「利用してみたい」「将来は利用してみたい」と答えています。



「ボランティアドライバーとして協力してもらえるか」の問いには、「協力してもいい」が143人いました。実際、「頼む」となったらこのくらい挙がらないかもしれませんが、私たちとしては心強い結果です。

### (5) 社会実験

試行の準備として、ボランティアドライバー12名の講習をしました。また自動車学校でも講習をしました。住民説明会と口内町全戸へのチラシ配布もしました。実施期間は10月27日～11月7日で、町外は11月4日～11月7日でした。

結果ですが、利用者が多かったのは2区、3区、4区、5区、7区です。8区は0です。8区はまちに近いので、口内に来るより市内に出た方が早いという場所です。7区は盆地なので、バス停まで遠いという面があります。

### <利用日別実績>

実施日	件数	延べ件数	割合
10月27日	1	1	2.6%
10月28日	2	3	5.3%
10月29日	0	3	0.0%
10月30日	1	4	2.6%
10月31日	3	7	7.9%
11月1日	8	15	21.1%
11月2日	1	16	2.6%
11月3日	0	16	0.0%
11月4日	4	20	10.5%
11月5日	7	27	18.4%
11月6日	6	33	15.8%
11月7日	7	40	18.4%

利用日で、後半の利用者が多くなっているのはクチコミで増えていったのだと思います。もう1回使いたいということで2回利用した方もいます。行先は文化祭、病院が多かったです。

### (6) 社会実験の結果

「地区住民だと安心してお願いしやすい」、「本当はまちまで行って欲しいけど、バス停まででも助かる」、「バスへの乗り降りが大変なので、助かった」という話がありました。今後の利用意向に



関しては、全員がこのサービスを有料でも利用したいという意見で、バス停まででもよいのでぜひ実現してほしいという声もありました。

ドライバーからのヒアリングでは、最初は人を乗せて運転することへの不安があったようですが、結果的には不安がなくなったということです。

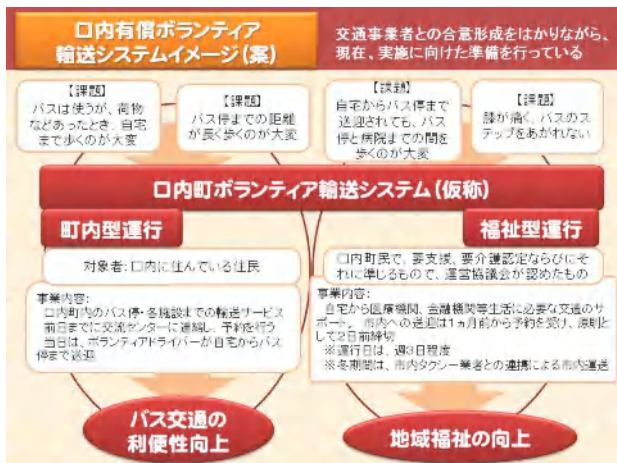
課題は、病院の待ち時間の問題ということで、皆終わる時間がバラバラなのでロスがあるということです。利用者からも「運転手さんは大変じゃないの？」という心遣いもあったようです。

それから冬場は大変だろうということで、タクシーとの協働も考えなければならぬと思います。

### (7) 口内有償ボランティア輸送システム

試行した結果、口内ではどういう輸送システムがいいのか考えてみました。イメージなのですが、町内型運行と福祉型運行の2本立てで行きたいと思っています。町内型運行は過疎地有償運送、福祉型運行が福祉輸送です。

町内型運行は、口内町自治協議会加入世帯全員が対象となりますが、バス停までです。福祉型の方は、民生委員が認定した者に限定し、市内まで行けます。



### (8) 全体のまとめ

「ボランティア交通は必要」だという意見が多かったようです。ドライバーからのヒアリングで、「人生相談だなあ…」というのは、一人世帯が多くなってきているので、利用者はとにかく話をしたいらしいのです。家族のことなどどんどん話してくるので、聞いてあげなきゃということでした。

試行が終わってから数日してその利用者が亡

くなったのですが、「来週も乗りたいが乗せてもらえるか」と聞かれたのですが、今週で終りだと言って乗せられなかったのです。次の週も乗せてあげれば、亡くなってからの発見が早かったかもしれないし、倒れていたとしたら病院に連れて行けたかもしれません。そういうことが考えられます。

交通システムをわれわれのような地域で確立するという事は、福祉的な要素も非常に大きいと思っています。県交通やタクシー会社さんには迷惑をかけない範囲で、地域住民のための足の確保をしていきたいと思っています。

これを試行するためには、何回も県交通やタクシー会社さんと話し合いの場を持ってきました。また、運輸局からもいろいろご指導いただきました。

公共交通をカバーする形で足の確保をしたく、今後も実施していきたいと思っています。

## 3. 講義

### 「“みんなで育てる地域交通”のススメ」

講師：若菜 千穂氏

(いわて地域づくり支援センター常任理事)

#### (1) はじめに

今日、お話をさせていただき内容を大きく3つに整理しました。1つは、なぜみんなで公共交通をやっていかなければならないのか、「そもそも論」的なことをお話しさせていただきたいと思います。

というのは、乗合バスはバス事業者さんが運行するもの、もしくは最近では市が運行すべきものと、今までずっとそういう政策で来ていたので、そういうものだと思っている方が多いと思うのですが、国の政策は転換をし、それでは地域の生活は守れないだろうということです。

2つ目は、では実際どう関わっていけばいいかです。新しい公共交通の形として、乗りタクと、口内で実施されている過疎地有償運送の概要などをご説明したいと思います。

そして、3つ目はまとめです。

## (2) なぜ、今「みんなで育てる地域交通」なのか

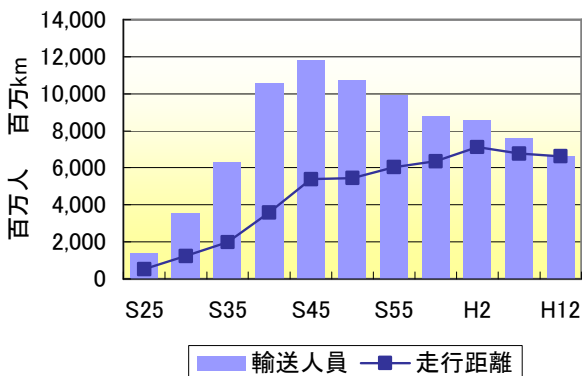
### ①バス事業と国の政策の展開

全国のバスの事業者数は、昭和43年がピークです。走らせれば儲かった優良産業だった時代です。しかし、その後、ガタガタと落ちてきました。40年代まではバスはバス事業者が運行するものでした。

年代区分	バス事業	バスに関する政策
～S40年代	民間事業者	安全確保、過当競争規制
S40年代～H14	国、民間事業者	赤字分を国が負担
H14～	国、民間事業者 市町村	規制緩和の波 市町村に委ねられる

その後、地方の人口が減ってマイカーが普及してくると、バスは赤字に転じ、平成14年までは国が赤字分を負担してきました。

平成14年以降は国も手を挙げてしまい、規制緩和の波が押し寄せますが、では、その時誰が公共交通の責任を持たされたかということ、市町村です。これが国の政策の大きな流れです。



### ②最近の流れ

平成14年に何があったかということ、法律が変わりました。

道路運送法は昭和26年に作られ、一度も改正されなかったのですが、平成14年に初めて改正されました。これは減反政策のようなもので、国は供給の量も管理しませんから、各地域でやってくださいというように規制緩和しました。

もう一つは、定時定路線のバスはとても運行できないので、タクシー事業者さんを利用して、利用者がいる所だけでも運行してほしい、その方が効率率だということで、乗り合いタクシーのようなものが全国的に始められてきました。

それは、法律の枠組みの中に当てはまらなく、

ずっとと例外規定でやっていたのですが、「路線バス＝公共交通」というのをやめます、となったのが平成18年です。

### 1)なぜ、今「みんなで育てる地域交通」なのか

#### ■最近の流れ ～規制緩和と政策の一環で大きく変貌～

- 平成14年「道路運送法」の改正  
→国の管理による需給調整規制が廃止
- 平成18年「道路運送法」の改正  
→乗合バスの要件から「定時定路線」が削除

減反政策  
みたいなもの

形にも  
こだわらない

それじゃあ、  
「公共交通」ってなに？

「それは、それぞれの  
地域で決めなさい」

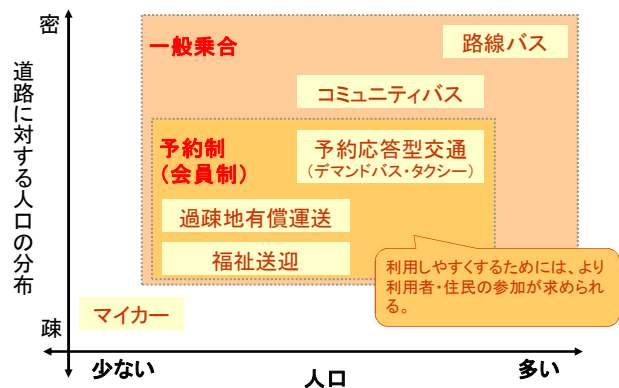
市町村が主宰する「地域公共交通会議」で  
みんなが話し合い、決めたものが  
“公共交通”となる

これは大きな転換であり、公共交通の規定はそれぞれの地域で決めていいというように変わりました。ですから、タクシー事業者は公共交通なのかという話が出てくるのですが、地域で「タクシー事業者さんも公共交通である」と決めれば公共交通になり、市町村の補助も出せるということです。

規定では市町村が規定する地域公共交通会議でみんなが話し合い、決めたものが“公共交通”となるということです。北上市では、すでに公共交通会議が立ち上がっており、一般の市民、市民団体、老人クラブ等の長を必ず参加させるということで、住民利用者代表が入った公共交通会議で、いろいろな公共交通システムが決められています。

### ③新しく登場している乗合交通のカタチ

#### 新しく登場している乗合交通のカタチ



利用しやすくするためには、より利用者・住民の参加が求められる。

北上市はコミュニティバスもありますし、乗り合いタクシーも始まっているので、わかるかとは

思うのですが、人口が密集している所は路線バスが適しています。

人口が減ってくると、コミュニティバスに転換したり、さらに少なくなると過疎地有償運送をやったりします。

どんどん人口が減ってくるほど、利用しやすくするためにより利用者参加が求められます。

#### ④まとめ

地域が主役になってきています。やり方も自由で、地域が決めなさいというようになってきている現在、なぜみんなが関わらなければならないのでしょうか。

実際、利用者が少なく、マイカーが基本で、マイカーから公共交通に転換しなさいというのは実態とは合わない現実もあります。

では誰が公共交通を利用するのか、必要としているのかというと、お年寄りの通院や免許を持たない子供たちの通学などです。

利用者が少ないと、誰がどれくらいのサービスを必要としているかをしっかりと見定めていかなければなりません。

#### 1)なぜ、今「みんなで育てる地域交通」なのか

地域が主役  
やり方も自由…デマンドタクシーも一般化

##### ■なぜ、「みんな」が関わらなければいけないのか？

利用者が少ない → “だれが”、“どのくらいのサービス”を必要としているのか

行政だけで考えるのは限界  
「公平性」と「効率性」=公共サービスの命題

地域が自分たちのために考え、参加する時代に

そうすると地域的な特性が出てきます。例えば、岩崎と和賀、乗り合いタクシーは和賀の利用は少なく、岩崎・藤根はそれなりに使われているということもあるのですが、地域の特性に細かく対応しなければならぬので、平均的なサービスというわけにはいきません。

行政だけで時刻やルートを決めるには限界があるのです。行政は「地域的な公平性」「時事業的な効率性」から逃れられません。

例えば、口内でコミュニティバスを走らせていて1日4往復しているとしたら、「なぜ岩崎には

ないの？税金は同じだけ払っているのに。」となりますので、行政だけで考えては行かないということです。

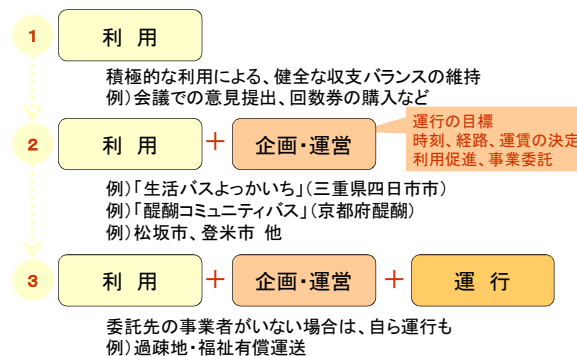
自分たちが、自分たちの地域は、このようなニーズを抱えているので、このように走らせてくださいときちんと声に出して言わないと、望む地域に本当に必要な公共交通は得られないのが現状です。

#### (3) 住民の関わり方

##### 参加のレベル

#### 2)住民の関わり方

##### ■参加のレベル



##### ①「利用」

利用することで公共交通は維持される側面があります。積極的な利用があれば収支がバランス良くなってきます。

##### ②「利用」+「企画・運営」

積極的に乗れと言うけれど、どんどん便数が減れば減るほど、乗れるような時間帯、便数、経路でないことがあります。

利用が不便な地域では、何時に何便、どこを走らせるかということに対して、皆さんが積極的に発言していく。それによって公共交通を決めるということが必要になってきています。

実際、全国的には多くのところで地域が企画運営する地域が増えていますが、行政も制度としてこういった仕組みをとっている市町村が増えていきます。

この間、宮城県石巻市に行って、ここまで進んだのかと思ったのが、石巻市では9町村が合併して石巻市になったのですが、9つの町村で全く別々の交通政策とやっていたのですが1つになくなくてはならなかったという事情があったのと、

9つの町村で各々要望が違うという事情がありました。

そこで、石巻市では何を考えたかという、北上市で当てはめて言うと、16地区に、最低の路線バスの頻度、週2日、1日3往復を維持するのに、年間750万かかりますということになると、750万の予算をあげ、それを毎日走らせてもいい、1日何便にしてもいい、誰も事業を委託してもいい、自分たちでやってもいい、どのように走らせるかは各地域で考えなさい、お金の使い方は自分たちで考えなさいというようなシステムを最近、導入しています。

同時に、北上市と同じように協働のまちづくりも並行して進めています。公民館の指定管理者制度を導入しているからこそできるシステムなのですが、北上市はそれよりさらに協働のまちづくりが進んでいるわけですから、そのシステムは案外、いいのではないかと考えているのですが、さまざまな政治的事情もあると思うので難しい面もあるかもしれません。

### ③「利用」＋「企画・運営」＋「運行」

さらにステップが上がると、口内町は自分たちで運営ということでは、全国的にもトップクラスに入ります。自分たちで運行さえしてしまおうという段階です。

参加のレベルとしては、これらが挙げられ、それぞれが重要です。

### (4) 新しい乗合交通のカタチ

路線バス、乗合タクシー、過疎地有償運送、これを簡単に全国的な平均で整理をします。

### 3)新しい乗合交通のカタチ

	企画 運営主体	事業主体 (運転者)	車両	運行方法
路線バス	バス会社	バス会社	大型バス他 (40~50人乗)	定時 定路線運行
コミバス	行政	バス会社	中型バス (20~30人乗)	定時 定路線運行
乗合タクシー	行政	タクシー会社	セダン(4人乗) ジャンボ(9人乗)	多様
過疎地有償 運送	NPO	NPO 住民	セダン(4人乗) ワンボックス (7人乗)	多様

### ①路線バス

バス会社が自分たちで企画をして運転をしています。車両も大きく40~50人乗りが一般的です。定時定路線、ダイヤ運行が基本的な形です。

### ②乗合タクシー

多くは行政や商工会などの団体が企画をして、タクシー会社に運行を委託します。車両はセダンやジャンボで8~9人乗りです。運行の仕方は多様で、定時定路線でもいいし、タクシーとバスのあいのこのような走り方でもいいし、完全にタクシーのような所もあります。

### ③過疎地有償運送

基本的にはNPO、NPO以外にも法人格をもっていればできます。運転者はNPOや住民の方です。車両は白ナンバーの車両を使っていいということになりますので、セダンやワンボックスが多くなってきます。

### (5) 乗合タクシーの制度

#### 乗合タクシーってどんなもの？

	経路・ 乗降場所	時刻	自宅までのお迎え
路線バス	固定	固定	なし
タイプA のりたくん	固定	固定	なし
タイプB	非固定	固定	あり
タイプC フルデマンド	非固定	非固定	あり

### ①予約に応じて経路や運行時刻を変えて運行する方法

乗合タクシーは、こちらの「のりたくん」はあくまで一形態で、総じて言うと、荷客に応じて経路や運行時刻を変えて走らせる運行法の総称です。これは何を狙っているかという、予約がなければ走りませんので、燃費、前日予約ということにすれば人件費も削れます。

無駄走りをなくすという目的が一つあります。もう一つは、乗降を増やせます。路線バスの場合はバス停を作ってしまったら、そのバス停全部を回らなければならないので、最終目的地まですごく遠くなります。コミュニティバスを見ればわ



かりますが、北上市のコミュニティバスは1～2時間かかって、中部病院に行くような形です。

乗合タクシーの場合は自宅で乗り降りできますが、早く着けます。1つの車両で、広い面積の公共交通を確保できるというメリットがあります。

また、予約で走りますので、予約が2人だったらセダンで行こう、5人だったらセダンやワンボックスで行こうというようなこともできます。

また、バス事業者だけでなく、タクシー事業者でもできます。

## ②必ずしも成功しているとは限らない

乗合タクシーは、全国的に導入が増えていて、地方では路線バスに代わるメインのスタイルになりつつあります。しかし、必ずしも成功しているとは限りません。

その原因で、よく言われるのは、利用者の多くが高齢なので、公共交通とはいいながら予約制で、バス停もどこにあるかわからないという新しい方法に馴染むのに時間がかかるのです。

広報は最初の1回だけなのです。

どうしても時間が経つと広報が手薄になってくるので、もう少し丁寧に持続的に、広報や利用促進をやって行かなければ、乗合タクシーは難しくなってきます。

もう一つは、そもそも利用者が少ないので、一人が亡くなると黒字だったのが赤字になってしまうということもあります。また、二人亡くなったら、必要なくなったのではないかという疑問が出るような地域もあります。

ですので、常に利用者を増やしていく、70歳になったら無料券を確実に発行して、「まずはお試しください」というような取り組みが必要です。

もう一つは柔軟性が高いのが利点です。バス停を置いてもいいし、時刻を設定してもいいので、この利点を生かして、もう少し利用者の立場から改善を重ねる必要があります。しかし、その改善を重ねるノウハウが全国的にありません。それが課題になっている所です。

## ③乗合タクシーのバラエティ

乗降場所を決めるか決めないか、時刻を決める

か決めないか、自宅まで行くか行かないか、大きくはこの3点でバラエティが出てきます。

### (6)「のりたくん」を考える

路線バスは、乗降場所は固定、時刻も固定、自宅までは行きません。

「のりたくん」は、乗降場所は固定、時刻も固定で、自宅までは行かないということです。路線バスに近いタイプかなと思います。

デマンドタクシー的にすれば、それらは全部決まっています。電話を受けたら、15分以内に行くというような運営でやっている地域もあります。

「のりたくん」をどうしたらいいか考えるときには、路線を決めるのを止めてしまって、時刻はある程度決めておいて、自宅まで行ってはどうかということも考えられます。地域の実情に応じて変えることができます。

「のりたくん」の利用状況や、皆さんが思う使いづらい点を多くはお聞きしていませんが、時刻表を見て思いついたことがあります。

ルートが決まっているということは、利用者にとっても便利な点があります。全くルートが決まっていないと、予約を締め切った時点で2人だった場合と5人だった場合で、迎えに行く時間が変わってきってしまうので、ルートが決まっていると、予約を締め切った後で、迎えの時間の確認の電話がいらなくなります。ですから、ある程度、この方向性は必要な所があります。

自宅まで来ないとなると、道路上で待つのは、私はだいぶ不便なのではないかと思います。

予約の数に応じて、運行の時間が変わりますので、道路上で5分待つというのはけっこう不安なのではないかと思います。それに対して、自宅で5～10分待つのだったら、確実に来ると分かっているのであれば、それほど不安には感じないのではないかと思います。

それから、走り方を決めていると、予約がなくても回らなくてはいけない感じになっているので、運行の短縮ができていいのか疑問があります。

もう一つは、皆さん利用されたことがないのでわからないかもしれませんが、現在、地域を反時計回りで回っています。横川目診療所を出て、西側をってから東側を国道の方に北上するよう



な経路になっています。

しかし、これは和賀から出ないので、利用が見込まれるのは西側の方ですよね。利用が見込まれる西側の地区は、横川目の駅に行くのに1時間くらいかかってしまいます。これは不便そうだと思います。

例えば、曜日毎に反対回りにしたらどうか、西側の人が使いやすいダイヤにしてもいいのではないかと思います。または、東西で分けてしまって、朝は南から国道の方へ北へ行く便、帰りは国道から南へ行く便とするなどが考えられます。その方が実情に合っているのではないかと思います。

これからいろいろ意見を聞きながら、皆さんで検討していったらどうかと思います。

### のりたくんの見直しポイント ～岩崎の場合～

- **ルートが決まっている**
  - ある程度の方向性は、コールバック(確認電話)をなくすためには必要
- **自宅まで来ない、道路上で待つことになる**
  - 予約の数に応じて運行時間が変わることが予想されるが、道路上では5分待つのも不安
  - 運行距離短縮ができないのでは
  - 自宅であれば、10分前後待ってもそれほど不安には感じない
- **反時計回りの運行**
  - 利用が見込まれる地区の西側は、横川目駅に行くのに1時間近くかかるのでは

- ・曜日ごとに反対周りにする
- ・東西に分けて、それぞれ運行する

### (7) 過疎地有償運送の整理

#### ① 過疎地有償運送とは

平成18年10月から改めて制度化されました。それまで白ナンバー、自家用車を使って、利用者の方からお金をいただいて運行することは法律で禁止されていました。

実際は、隣のおじいちゃんに送ってもらったら、季節の贈り物をするというようなことはありました。その辺はグレーゾーンになっていて、改めて制度化されました。

導入条件は、交通空白地域であること、市町村主催の運営協議会です承を得ることです。

口内町はこれから運営協議会で検討する形になります。運賃についてはタクシーの半額未満です。すごく安くなると、タクシー事業者さんが困ります。事業主体は、町内会や自治会はだめで、法人格を持たなければなりません。

口内町の事例がありましたが、運行方法は乗合タクシーと同じように地域で決めていいものな

ので、各地域で事情に合わせて運行しています。

現在、既に60位、地域で過疎地有償運送が導入されています。

### “過疎地有償運送”ってどんなもの？

#### ■ 運行概要

市町村	事業主体	運行方法	運行開始
徳島県上勝町	社会福祉協議会	個別送迎	H15.10.1
岐阜県飛騨市	商工会	個別送迎	H15.11.10
長野県中川村	NPO	個別送迎	H16.4.1
愛知県豊根村	シルバー人材センター	個別送迎	H16.8.1
鳥取県倉吉市	NPO	帰宅用	H16.8.2
茨城県常陸太田市	商工会	個別送迎	H16.11.9
岡山県岡山市	社会福祉法人	定時定路線	H16.11.22
長野県塩尻市	社会福祉協議会	個別送迎	H17.4.1
群馬県桐生市	NPO	個別送迎	H17.7

### “過疎地有償運送”ってどんなもの？

#### ■ 導入に当たっての5つの注意点

5つの条件・課題		対応策
その1 既存の公共交通との調整	目的地側の タクシー等との調整	利用者の限定 運行範囲の限定
その2 運行管理組織の確保と 経費の軽減	常時電話対応 可能な組織体制	既存組織の活用 管理作業の軽減
その3 ドライバーの確保	迎車費用の負担	ドライバーを 集落ごとに確保
その4 運賃の適正な設定	ドライバー対価と 利用者運賃の対応	地域貢献意欲の醸成、利用 者の理解
その5 事故補償問題の解決	事業主体の責任の 範囲の明確化	市町村が積極的に関与 コミュニティ組織

#### ② 全国的事例

徳島県上勝町は一番初めに導入した所なのですが、町のタクシー事業者が廃業してしまって、地域の方はとても不安に思って、タクシーの代替として過疎地有償運送制度を導入しました。ですので、運賃は1kmにつきいくら、送った先での待ち時間についても30分につきいくら、迎車は1回100円というように、タクシー的に運営しています。

岐阜県飛騨市では、導入した時には合併が1年後に決まっていた。1回100円の村営バスがあったのですが、合併によってもうやめなさいと言われるだろうと危機感を感じ、過疎地有償運送制度を導入してしまって、村営バスがなくなっても住民が不便に思わないようにということで、村営バスの代替として入れています。定時定路線なのですが、運賃は村営バスに合わせた1回100円という安価な運賃にしています。

倉吉市は口内と少し似ていて、地域の中に路線バスが残っているが、路線バスまで出られない方のために、路線バスが利用しやすいように、末端の部分のみ過疎地有償運送を導入しています。

このほか、完全に定時定路線で廃止バス代替として導入している地域もあります。このように、いろいろなバラエティを持たせることができます。

## (8) まとめ

今日のテーマは、“みんなで育てる公共交通のススメ”です。

なぜみんなで育てなければならないか、そのメリットは、使う人がつくる、参加する、そうでないと地域に本当に必要なサービスが決定できません。

参加すれば、使いやすい公共交通になりますし、国の制度としても、そのような仕組みが整っています。地域から見るとそういったメリットがあります。

行政側から見ると、地域が責任を持って、地域がやると言っているんだから、市がバックアップしますという仕組みを作れば、地域特性に応じたサービス内容となります。

それによって、効率性、変化に対応できる部分、継続性も生まれてきます。

### 4) “みんなで育てる地域交通”のススメ

#### ■ “ネットワーク”と“連携”を大切に

- いろんなカタチがあるが、ひとつですべてのニーズに対応できるとは限らない
  - 通勤通学は路線バス(定時性、快速性)
  - お年寄りの通院や買い物は乗合タクシー(戸口から戸口まで)
  - 地域内の移動は過疎地有償運送(タクシーが利用できない区間)
- 交通はつながっていることが重要
  - 駅まで行けるけど、そこから先の足がない、
- “交通資源”は有効活用
  - 車両、ドライバー、ノウハウなど

**既存の事業者さん(バス、タクシー)との  
役割分担、連携は重要**

#### ①目的から考える

よく「コミュニティバスを走らせてほしい」とか乗合タクシーが流行ると、「乗合タクシーを入れてみよう」とかカタチから入りやすいのですが、それでは「あれ、違ったかなあ」というようになり得ます。

誰が困っていて、そのためにはどのようなサー

ビスが必要とされているのかが、現時点でも重要でしょうし、10年後の地域にとっても重要です。

高齢化が進むなかで、その人たちをフォローするのにどのようなシステムが適しているのかという視点で様々なタイプをぜひ選んでいただきたいと思います。

#### ②育てるという視点が必要

例えば、「1日2往復しかない路線バスで不便じゃないですか」とお年寄りに聞くのですが、公共交通を必要とされている方ほど、不便じゃないと言います。

それは、バスに合わせて病院も決めているし、それに合わせた生活スタイルを決めているので、案外不便を感じないということです。

生活の足に合わせた生活スタイルが出来るので、どういう世代の方たちにどういう生活スタイルを送ってほしいのかということを描きながら、ではどういうものが必要かということを考えていってほしいと思います。

もう一つは気を長く持つということです。1年間やってだめだったから、やめましょうというのは早急です。2年3年たって、公共交通がライフスタイルに馴染んできた頃に初めて評価が出てきます。気を長く持って評価をしていっていただきたいと思います。

育てるという意味は、つくってしまうと一息ついて、あまり注意しなくなってしまうますが、利用者が少ない中では、随時、今何人ぐらい使っているのか、そのシステムを使えない人たちが地域にどれくらいいるのかというようなことを把握する必要があります。

やっている所では月に1回必ず利用者、事業者、行政の方が入って、今月はこうなので、ここをもう少し改善したらいいのではないかとというような話し合いを定期的に行っています。

また、お年寄りに直接、利用促進するための、フェイストゥフェイスの働きかけをしていかなければなりません。

#### ③ネットワークと連携を大切に

ここは、路線バスも乗合タクシーも鉄道もあります。そういったなかで、通勤通学は乗合タクシーは使えませんが、お年寄りは乗合タクシーを必

要としています。

いろいろな人たちが住んでいるので、いろいろなタイプが必要となってきます。

乗り合いタクシーで全てが満たせているわけではありません。交通はつながっていることが重要で、ここから横川目駅まで行って、そこからJRやバスが使えるという事です。つながっていないといけませんので、既存のバスやタクシー、鉄道との役割分担や連携は十分に重視しながら、これからの公共交通のあり方、生活のあり方は考えなければなりません。

#### 4. 質疑応答および意見交換

##### <和賀地区>

###### (意見1)

登米市の事例は非常に参考になりました。口内町さんは一生懸命、地域のために交通手段を考えられていて、いいことだと思いました。

###### (質問1)

乗合タクシーなのですが、コースは自由、乗車場所は自宅でもいいというお話があったのですが、和賀の場合はコースは決められているのですが、コースを自由に決めることができるのであれば、もっと利用者は増えるのかなと思いました。

その辺りをもう少しお話を聞きたいです。

###### (回答1)

乗合タクシーを今後どう改善するかということだと思います。

コースを決めるメリットとデメリットがあります。コースを決めるメリットは、コースを全く決めない場合、1便で2人のお客さんがいた場合、お客さんの予約を締め切ってからでないと、何時に迎えに行けばいいのか決められません。

予約を受け付けた時点で何時に迎えに行けばいいのかわからず、例えば「前日の18時以降にならないとわからないのです」というのは、受付する方も大変だし、お客さんの方としても翌日の予定が立てられないから困るので、ある程度のコースを決めたいというのがあります。

実際、こちらのタクシー事業者さんも、最初はこわいので、コースを決めたいということで、現状で走っている経緯があります。

ただ、コースが決まっていると、乗合タクシーのメリットが半減以上してしまいます。上手くやるコツとしては、例えば、北から目的地まで集落が連なっているとしたら、横に輪切りにして「だいたい、5～10分ぐらいで迎えに行きますよ」というようにするのです。バス停で、5～10分待つのはしんどいですが、自宅だったら5～10分待つと思います。

ですから、ある程度、一筆書きできるラインを描いておいて、予約を受け付けた段階で、「多少前後はありますが、5～10分ぐらいで行きます」と返せば、乗合タクシーのメリットはできるのですが、その場合は自宅まで来るというようにしなければ難しい所があります。

今は、「藤根コース」、「横川目コース」と地区割りになっていますが、それをもう少し細かくするか、一筆書きで描けるような大まかなエリア分けをした上で、「自宅までコースなしで」というのが一つの方法だと思います。

しかし、これだけ住宅が分散して道路もいっぱい入っているので、それが描けるのかという問題はありますが、できれば「自宅までコースなしで」がいいかなと思います。



###### (質問2)

口内町さんは何人乗りのバスなのですか。

###### (回答2)

朝夕は学生が乗るので、大きなバスです。日中は県交通のバスです。

###### (質問3)

市内までとは、具体的にどこまでなのですか。

###### (回答3)

北上駅までです。

(質問4)

そこから岩手中部病院まで行くには。

(回答4)

北上駅から乗り換えて、中部病院に行きます。

(質問5)

町内運行と市内まで、それぞれの料金は決まっているのですか。

(回答5)

これから決める予定です。概ね、町内は100円、市内までが片道1000円で考えています。

タクシーだと市内まで2500~2600円位、県交通バスだと新町から北上駅まで600円弱です。料金設定はこれからの検討で、距離に応じてということも考えています。

(質問6)

有償ボランティア交通はいつからスタートする予定ですか。

(回答6)

11月からを考えています。しかし、運営協議会の了解がないといけません。

(質問7)

タクシー会社からの反対はないですか。

(回答7)

口内町の場合はあまりないです。というのは、口内の新町までだったら、タクシーもペイするが、それから遠くなると行くだけ損するということらしいです。お客を乗せずに空で走る距離が長くなってしまいます。

しかし、最近では8区や9区などの町に近い方は、ぜひタクシーに任せてくださいなどの話が出てきています。

(質問8)

バス停までという人もいるのですか。タクシーが今までやっていた部分を取られるのではないですか。

(回答8)

実際はバス停までというのはあまりないようです。乗せるときは、自宅から行き先までというのが多いようです。

(質問9)

先ほど、のりたくんの利用者数が表されましたが、和賀地区で利用者が非常に少なく藤根地区が多いのですが、それについて分析はしているのですか。

横川目にも診療所がありますが、家から病院までの送迎の利用だけなのですか。

藤根の方に聞いてみると、のりたくんを利用して、藤根のバス停から農協で降りて、農協からバス停に行って、北上市内に行くということです。だから、藤根が多いのかなと思うのですが、その辺りは分析しているのですか。

ただ、和賀地区は合併前は患者輸送でタダだったので、料金を徴収するようになって、近い人も遠い人も500円になって非常に不満が出ています。ですから、NPOの方たちは、これからどのように利用者を増やしていくか考えていかなければならないと思います。

(回答9)

これから、住民の方と市が係って改善をしていくことと思います。のりたくんの分析はまだ詳しくはやっておりません。

今回、皆さんに実際に乗ってもらって、住民・利用者の意見を整理していく方法、もう一つは、タクシー利用者はデータが全部残るので、どこの方がどういう目的で利用しているのかという分析を並行して進めていって、突き合わせて、「では、こうしましょう」と市が中心になって考えていく予定になっています。

ただ、タクシー事業者との競争をなくす意味で、500円というのは、タクシーの初乗りより少し高い数値にして、「タクシーで1メートルで行ける人はタクシーで行ってください」というようにわざと料金設定しています。

和賀地区は500円で高いという範囲に人が住んでいて、藤根地区は路線から離れた所にも人がたくさん住んでいるので、利用者が多いのかなという仮説はあります。これから更に分析を進めていくところです。

(質問10)

和賀町に県交通のバス路線はどのくらいあるのですか。

(回答10) 参加者

今は2路線です。横川目線と煤孫線です。以前



は、花巻から来て、笠松に出る路線と空堰に出る路線があったのですが、切られたので。国の政策は「合理化しないと補助を出さない」というのが前提なのです。合理化とは、赤字路線を打ち切ることで、何人かという5人以下です。

#### (質問11)

そうすると、今残っている路線も減らされる可能性があるということですか。

#### (回答11) 参加者

はい。私が現役でいた頃は、上夏油線を1回で切ったことがあります。今度は煤孫線が該当になり、煤孫線について、コミュニティバスを出してくれという話があったのですが、市の方では無理ということになりました。

そして、4往復した場合に、どの便が1番乗車するかを1か月～2か月間ほど調査したことがあります。それで、1番乗車率が高い路線を2本残しました。それが今ある路線です。

だから、なるべく合わせて乗ってもらおうということです。乗ってもらえば、回数を増やせるし、新しい路線も増やせるのです。

地域の会議をやると、「欲しい欲しい」となるのですが、乗るかといえば乗らない。空気のようなもので、あるうちは全然感じませんが、無くなると苦しいわけです。バスの立場から言うと、そういう状況です。

南花巻でもバス路線を廃止するとなったとき、ものすごく反対運動が起きました。その時、どういう方法をとったかという、1か月1000円の回数券を全戸に買ってもらったのですが、廃止になりました。国立の療養所があるから無くしたくないという理由だったのですが、乗らない。回数券は眠ったままだったりします。

規制緩和があって、観光バスは新規参入の安いバスが使われます。そのほか、従業員の賃金も大幅に下げられています。早く言うと、貸切料金で路線バスを守っているような状況です。どこかで均していけないと路線バスは守れません。

#### (回答11)

おっしゃる通り、県交通のバスについても勉強していけないと、和賀地区の公共交通をどうしたらいいのかは見えてきません。

乗合タクシーは、通勤通学には使えません。通勤通学の時間に合わせて必ず行かなければなら

ないですし、毎日必要なので、本線には路線バスを残していかなければなりません。

高校生になったらここには住めないということになると、地域のエネルギーがガクッと下がりますので、10年後20年後の地域を考えると路線バスは残していかなければなりません。

口内のように路線バスを元気にするという視点も必要ですし、通院の方だけを見てはいけないと思います。地域にいろんな方が住んでいるのであれば、そのような視点が必要だと思います。

#### (意見2)

西小学校のスクールバスが岩沢から川の右岸を走っているのですが、私が以前、市長に混乗にしてほしいと言いました。

小学生のコミュニケーションを図るために、中学生、親も一緒に乗って来れないかと話したのですが、「いいですね」と言っておきながら、なかなか前に進まないです。

熊沢線はもともと組合バスが走っていた所で、現在も混乗です。ですから、空間を埋める意味で、その辺りをうまく利用していけば、密度が濃くなると思います。

#### (意見3)

乗合タクシーに関しては、地域で話し合っただけでは行かなければならないことだと思います。路線から直接1本で、岩手中部病院に行けるように交通手段を考えて頂きたいと思います。

#### (回答3-1)

市の側がダメと言っているわけではありません。地域で事業者の方々と話してもらおう部分が出てくるので、そこで合意が取れば、ということです。

それから、先ほど混乗の話が出ていましたが、地方交付税をスクールバスはもらっているのに、混乗すると地方交付税が丸々もらえないということです。そういった難しい面があります。そこを地域では考える必要があります。

#### (回答3-2)

スクールバス混乗は、国の方は規制緩和してしまして、H6年ぐらいから「無料であれば混乗して良い」最近では「有料でも混乗して良い」という制度になっていっていますが、なぜかそれが末端まで行っていなかったり、支局ごとに違うという

ことがあります。

#### (意見4)

和賀町では合併以前にあった患者輸送バスを無くしたくないということで頑張ってきましたが、経費がかかるということで無くなりました。

そこで、有償ボランティア交通をいち早く取り入れようとして始めようとしたのですが、和賀はバス路線もあるし、タクシー会社も2社あるし、JRもあるから交通の空白地帯ではないという理由で事業者から反対され、今ののりたくんになりました。

当時の患者輸送バスの代替でやっているの、コースもだいたい同じです。料金500円というのが引っかかるのかなあと考えていました。

老人の場合は補助金を活用していいということを行っているのですが、一向に流行りません。

#### (意見5)

私の母親も体調が悪いときに利用したりしていますが、のりたくんの一番のネックは、前の日に電話をかけなければならないということです。

それから、バス停までの運行なので、行き帰りバスに乗り換えしなければならないということ、それから片道500円払って県交通バスでまた料金を払って、帰りもとなると、交通費だけで2000円近くなります。

今は子供たちに送ってもらったりしていますが、いなくなったら不安です。

それから、部落には80歳すぎの夫婦がいて、旦那さんが奥さんを軽トラに乗せて移動しているが、やがて車を運転できなくなったら、と考えると今ののりたくんでは乗り継ぎや金銭面で使いつらいと思います。

#### (意見6)

横川目線で10時半ころに北上に行って14時から15時頃に帰ってくる便があるのですが、時間の設定そのものが利用しづらいと思います。

#### (回答6)

予約運行にこだわらなくてもいいと思います。

集落が固まっている所では定時定路線で、まばらな所は予約制というようにもできます。ですから、データの分析と皆さんからのご意見で改善ポイントが見つかると思うので、一緒にいい知恵を

出し合いながらやっていけたらと思います。



## 5. 最後に

### 菅野 甚一氏

どこでも交通空白地帯があると思います。和賀地区では、のりたくんもあるので大丈夫かなと思っていましたが、いろいろ課題があるようなので、お互いに情報交換をしながらやっていきたいと思います。

### 若菜 千穂氏

公共交通を考えるということは公共交通だけでなく、その地域の福祉の問題に直結します。特に予約運行型だと、「あそこは独居なんだ」とか「最近、ご主人を亡くされた」とか、その方の個人情報まで突っ込んでいく問題なので、地域の皆で取り組んでいかなければならない課題が出てきます。

そのくらいの視点で捉えて、ぜひ前向きに取り組んでいただけたらと思います。

## <岩崎地区>



**(質問1)**

交通空白地域というのは、どういう定義ですか。公共交通の空白地域というならわかるのですが。交通空白地域というのは、山の中みたいに乗用車が走るのも難しいし、マイカーを持っている人が極端に少ないというような所なのですか。

**(回答1) 若菜氏**

法律の要件なので、今は違うのですが、この定義はすごく問題になっています。少し前までは、交通空白地域とは一体どこかということがありました。基本的には過疎法の指定を受けている地域では過疎地有償運送を導入していいという言い方をしていました。しかし、過疎法の指定を受けていなくてもやはり不便だということを説明できる地域はいっぱいあります。ですから今は、過疎法の指定がない地域でも認められれば、導入することができます。

交通空白地域は、基本的にはタクシーの営業区域外の地域や、最近では、タクシーが走っていても財政的に使えない、財政的に交通空白なんだという言い方もあります。この決め方は、時代や地域によって、担当の運輸支局の考え方によって変わってきています。

**(質問2)**

例えば、岩崎・煤孫・横川目は交通空白地域なのかという定義からすると、そうではないと思います。路線バスが撤退しているという意味ではそうなのですが、ほとんどが乗用車やトラックを3～4台持っています。そのような人を除いて、免許を持っていない、高齢になった、車を自由に使えないという人がいるという意味ではわかるのですが。

**(回答2)**

交通空白地域というのは、運輸局は免許でなく、過疎地有償運送に関してはあくまで登録制です。登録する要件として、市町村主催の運営協議会で「ここは交通空白地域」だという判断をすれば、基本的に運輸局は免許でなく登録制なので、受け取ってくれるという今までの流れがあります。

交通空白地域というときに、煤孫線が1日2往復ですが、「昼間の時間帯は時間的空白地域」という概念をしてやっているような所もあります。地域の皆さんが公共交通がないから必要であるという認識で、市全体でも認められれば、交通

空白地域という認識になります。

これは地域で必要だということがきちんとアピールできれば如何ようにも解釈できます。

市町村が主催する運営協議会、公共交通会議がそれを決定する一番の重要な場所になります。そこには事業者も入ってきますから、事業者さんと地域の皆さんとの折り合いをつけた所が交通空白地域という考え方になります。

**(質問3)**

北上市で言うと、街なかを除けば、ほとんどが交通空白地域の認定に該当するということですか。

**(回答3)**

事業者さんを含めて、地域の皆さんが必要だと思えば、ということです。例えば、立花や黒岩では週2回コミュニティバスが通っている所では、曜日によっては交通空白地域ができるという考え方もできなくはありません。皆さんが「そうだね」と言わなければだめですが。

**(質問4)**

それは法律なのですか。

**(回答4)**

法律ではありません。

**(質問5)**

法律は関係ないといいますが、決してそうではないと思います。というのは、規制緩和というのは、業者に対する規制緩和であって、地域住民にとっては規制緩和はさっぱり役に立っていません。そのために和賀町全体でもいろいろ検討し、市でも検討しました。

バス会社は収入がなければやらない方がいいわけです。タクシー会社も同じです。しかし、バス業界とタクシー会社との関係もあります。そこで、私は和賀町、口内、更木などはひどいけれど、コミュニティバスが通っている関係もあるので、少なくとも和賀町に関しては各自治協ごとに大型バスを1台ずつ市で出せと言ったことがあります。

しかし、市も財政が厳しいので何ともなりません。運転手をどうするかという問題もありましたが、市の運転手を退職した人がけっこういるので、ボランティアでやる方向で考えていけばできる、

バスだけ提供してくれと言ったことがあります。

しかし、それもだめで「のりたくん」のような格好になりました。「のりたくん」もそれなりの収入がないとやっていけないので、その辺も検討していかなければなりません。

路線バスも、将来はこの地域は皆無になるような感じですし、規制緩和と言っても、「のりたくん」は和賀地域だけで旧北上には行けません。その辺も何のための規制緩和なのか、おかしいと思います。

#### (回答5-1)

この件に関しては、規制緩和というのは、地域で選べるメニューが増えたということです。ただし、メニューを選んで実行するためには、事業者さん等の理解が必要です。

例えば、過疎地有償運送はバスでもできます。ですから、極端に言えば、瀬美温泉のバスが過疎地有償運送をやっても法律的には問題はありません。

やり方は自由なので、地域のニーズ、どういう人が乗って何を求めているのか、それがはっきりしていてそれに合ったメニューであれば、皆さんのご提案を私たちがお手伝いして、伝えるということもできます。

#### (回答5-2)

最初に言った規制緩和というのは、事業の規制緩和で、参入は自由ですが退出も自由になってしまいました。国は地方の交通に対しては責任を持たないという方向に変わったので、規制緩和に関しても街なか、例えば、盛岡の市街地では参入事業者さんもいるでしょうけれど、地方については、儲からないなら国も補助を出さないから、やめますという所が増えてくることはわかった上での規制緩和です。まさにどんどん路線は廃止されていますし、人口も増えず高齢化が進んでいく上で、路線バスは今後もなくなっていく方向は変わりません。自分の身は自分で守らなくてはならないというのが、公共交通の現状であることをご理解いただきたいと思います。

例えば、江釣子ショッピングセンターまで行ってはどうかという話があります。いろいろな事情があって、今の現状なのですが、皆さんの使い勝手としては、中部病院まで行って欲しいというのがあると思います。しかし、それによって、タクシー事業者さんの儲けがなくなって廃業せざる

を得なくなったとします。その時に、和賀の中にタクシー事業者さんがなくなってもいいのか、ここまで賢く考えて頂きたいと思います。いざとなったときにはタクシーを呼ばなければならないので、それをわざわざ北上から呼ぶのかということまで考えて頂きたいと思います。タクシーがあるのであれば、上手に住み分けをしていただきたいと思います。

#### (質問6)

過疎地有償運送の概要で、事業主体としてNPOと商工会、社会福祉法人とありました。社会福祉協議会は健康や医療に関わっているグループで、利用者のお年寄りには病院通いが主体ですよ。

となれば、医療法人など病院を経営している人たちがお金を出し合って、病院専用に来てもらう、市内の病院をぐるぐる循環して帰るというのなら目的にかなうと思います。

それから、病院の帰りに何か買って帰りたいという人のために、街なかの商工会もお金を出して、街なかで買い物してもらえるように、医療法人と商工会がタイアップして走らせたらいいと思います。

先ほど「タクシーと共存」という話がありましたが、実際、タクシーを呼ぶ人は急に呼びなくなった人が圧倒的に多いと思いますし、前日予約して行く人は少ないと思います。ですから、タクシー業者を圧迫するという仮説は違うと思います。

利便性をなくして、不便な形で運営しようとすることに問題があります。事業主体がNPOや商工会であるならむしろ、北上市の街なかに客が来ないことに悩んでいる商工会が考えればいいと思います。

地方からのお年寄りを引っ張り込むような知恵を働かせてほしいと思います。

#### (回答6-1)

おっしゃる通りです。ですから、商工会が運行している過疎地有償の乗り合いタクシーの事例は多いです。

四日市では、「生活バスよっかいち」といって住民が運営をして走らせている例があります。民間のバス事業者さんが撤退をして廃止するとなったとき、地域住民は困って、町内会を中心にNPO化しました。そして、バス事業者さんに委託



をして運行しています。

運行費にあたって、スーパーや病院から協賛金という形でいただいています。収支のほとんどは協賛金で、6割ほどはそのスーパー、病院がしてくれるお金で運営できています。

こういうスタイルも一つであると思いますが、最近、商店街も元気がないので走らせる体力がないのが現状であると思います。住民の方から、走らせてくれれば利用するから、といった働きかけが必要だと思います。

青森では、病院がバスを走らせている例が多くあります。最近では薬局がバスを走らせている例が増えてきています。

前日予約に関しては、乗合タクシーだから前日予約にしないでいいということはありません。この地域では、タクシー事業者さんとの住み分けをするために、急ぐ時にはタクシーを使ってもらいたいという意味で、「のりたくん」は前日予約に決めたのです。それをやめてほしいということであれば、先ほどの例、上勝町はいつでも電話すれば15分以内に来ます、そういう仕組みをとることもできるので、地域の考え方一つなのです。

#### (回答6-2)

口内町の事例で、2つの仕組みでやることになったのは、過疎地有償運送はバスに乗れる人はバスに乗ってもらわないと困ると事業者さんがおっしゃっています。そうでなければ、お客さんが減ったら困るから賛成しないということです。

バスに乗れる人はバス停まででもいいから乗りたいという人がたくさんいたので、そういう方のためにバスの利便性向上、口内町内での生涯学習の機会が増えるから、過疎地有償運送はあっていいのではないかなりました。

福祉有償運送は街なかの病院まで行きます。それは事業者さんの合意を得てできるようにしています。

タクシー会社さんとの競合については、急ぎの場合はタクシー会社さんをお願いする、3人集まるのであればタクシーをお願いする、ということで、タクシー会社さんとの合意を図ろうとしている所です。

なぜ、合意を図ってまでこういうことをするかというと、口内の皆さんが必要だと思っていて、なんとかしてやりたいと思っているからであり、方法をなんとか探しているという現状です。

口内町の調査で分かったのは、みんな街なかまで行かないとこの仕組みは使わないだろうと思っていたのですが、実際、調査をしてみたら、バスを利用している人はバス停まででもありがたいという話が多かったのです。

どういった人が乗っていて、どこまで連れて行けばその人にとっていいのか、ということを考えることが大切です。実際に乗合タクシーに乗ったことがない人が多いと思いますが、乗っている人、乗りたいけど乗れない人はどうなのかということをしっかり把握することで、違うアイデアが出たり、病院や商工会など他への提案もできるかもしれません。



## 5. 最後に

岩崎は、何かやってやろうという雰囲気を感じていますので、わたしで協力できることであればお手伝いをしていきたいと思っています。また、他の事例も紹介していきたいと思っています。これから頑張ってください。よろしく申し上げます。