

和賀・岩崎公共交通先進地研修会

<目的>

地域交通の自立的・継続的な運営に向け、先進地で運営の利点・課題をうかがい、地域型交通の確立を目指す。

<日程>

2009年11月18日（水曜日）

<スケジュール>

- 7：30 北上市役所和賀庁舎 出発
- 7：45 岩崎地区交流センター 出発
- 9：30 仙台市坪沼乗り合いタクシー運営協議会視察（12：00まで）
- 13：00 昼休憩
- 14：00 石巻市役所および地域交通運営委員会から乗り合いタクシーについての説明
- 14：30 地域交通運営会議の現地視察
- 16：30 現地出発
- 19：00 解散

<視察概要>

石巻市

石巻市では、市内各エリアに応じた公共交通のあり方や、バスの車両、便数、運行日、運賃、安全管理手法などを市民と協働で考え、地域に最も適したバス運行を計画するため、住民代表や有識者、関係機関を交えた「石巻市地域公共交通会議」を設置しています。これによって、石巻エリアと各エリアを結ぶ幹線交通については市が運行を維持しますが、各地域と市中心部を結ぶエリア内の交通に関しては、市民が中心となる運行協議会等の設置を支援するとともに、各エリアに適した運行形態の検討に対して市として支援を行っています。

仙台市坪沼乗合タクシー運営協議会

仙台市南部の坪沼地区の乗り合いタクシー「つぼぬま号」。平成18年に民間バスの路線が廃止されてから、住民有志が地域の足を守ろうと立ち上がり、タクシー事業者や仙台市と協力して始めた地域の乗合交通。つぼぬま号は、バスのように一定経路を走りますが、その経路や時刻は住民同士が話し合っていて決めています。車両が小さいので、今までバスが走れなかった狭い道路も経路にできるようになったほか、運行経路の近くであれば、停留所以外の場所でも乗り降り可能です。

<主催> 和賀地区自治協議会 岩崎地区自治振興協議会 いわてNPO-NETサポート

I. 仙台市乗り合いタクシー視察 坪沼乗合タクシーについて

(1) はじめに

①坪沼地区の概要

仙台市 公共交通推進課 鈴木氏

坪沼は仙台の端の山あいの場所にあり、道もほとんど1本道です。地域内の集落を遮るように東北自動車道が通り、かつて民間バス事業者さんが運行していたバスは大きな道路だけを通っていました。奥に入った場所の家の人にとっては、バスは使いにくい環境にありました。

今は地域内のみんなが使いやすくしようということで、今までバスが入らなかった経路も走るようなかたちで運行しています。乗車率としては1日1人いればいいほうです。

冬は凍結して大変な道もあります。仙台の場合、区役所が皆さんに身近な役場として機能しているのですが、そちらと協力して除融雪の対象にしてもらえるよう働きかけをしたり、地元の方にも融雪剤をすすんで撒いていただいたりというような協力もしていただいています。

これから向かう施設は、小学校の隣がコミュニティセンターになっており、仙台でも珍しく、小学校とコミュニティセンターが1つになっている合築施設です。

それは、将来、この地区に小学生がいなくなってしまうことなども考え、どちらにしても使いやすい建物を建築したといわれています。建ったのは平成12年だったと思います。

②仙台市の生活交通

仙台市 公共交通推進課 小林氏

坪沼地区は仙台の一番南に位置しており、すぐ隣には村田町があります。この地区はまとまりがある地区で、そのなかで乗合タクシーは18年から進み、今のところ、成功しています。

私たち、公共交通推進課は生活交通に取り組んでいます。仙台市は平成27年に地下鉄東西線ができあがります。現在、南北線があるのですが、東西南北というかたちで地下鉄ができあがりません。今、仙台市内に交通局と宮城交通という大きいバス会社が2つあり、そちらで運行しているのですが、地下鉄を利用して走らせようということで、バスの大きい再編を検討しているところです。

再編していくと、どうしてもバスが空白になるところがあります。そういうところも併せて考えなければならないだろうということです。それから坪沼タクシーは、もともと宮城交通が走っていたところなのですが、なくなってしまい、交通の維持も併せてやらなくてはならないのではないかと考えてやっています。

それから、交通空白地域として、まちなかで谷のようになっていてバスが走れないところがあるのですが、そちらも検討させてもらっています。

高齢化社会が進んでいくなかで、交通の足をどうしていくかを検討しているセクションです。

③坪沼乗り合いタクシー

坪沼乗合タクシー運営協議会会長 山田氏

坪沼乗合タクシーは18年度から運行されています。坪沼は、村田町までは宮城交通が走っていました。32年頃から走っていたのですが、さまざまな事情の中でバスが減便されるということで、1日8本走っていたのが5本になり、3本になりました。

坪沼地区は4町内会約130戸ありますが、そのなかで、これについてどう考えているか話し合いを持ちました。そうしているうちに全面廃止になりました。各町内会で正月の始めから討議をし、結果的に、「小型でもいいから、なんとか考えようがないのか」ということになり、なんとか5月からの運行実施に入りました。

現在は、毎月、定例会をもって、売り上げの反省などを検討しています。



(2) 坪沼乗合タクシーの概要

仙台市 公共交通推進課 鈴木氏

現在の経路は平成18年5月から運行を開始

したのですが、そのときから基本経路は変わっていません。これを選んだいきさつなどをこれからお話ししたいと思います。

①坪沼地区の概要

坪沼地区は仙台の南西部の端に位置しており、村田町、名取市と境を接する場所です。地区内の人口は、833人で高齢化率は約27%です。仙台市全体は比較的、高齢化率が低いのですが、比較すると坪沼の高齢化率は高くなっています。

地形的には、北東西の三方が山に囲まれていて、集落が山下の縁に張り付くようなかたちになっており、その集落の真ん中を走っているのが、大動脈である仙台村田線です。

バスはかつて村田町から仙台の中心部にわたって往復運行されていたのですが、大動脈の部分だけを走っていたわけです。

②坪沼乗合タクシーができるまでの経過

平成17年1月に民間バス事業者さんから路線廃止の意向表明が仙台市のほうにありました。宮城県では、やめたくなったら1年前に相談しなさいよという風に、バス事業者さんに義務を課しています。市町村をまたぐような広域的な路線の場合は、市町村間の調整が必要だとなっていますので、やめたいXデーを決めたら、それより1年前に届け出て相談してくださいという仕組みをとっています。

意向表明があり、それについて市の方では「地域の交通として大切な路線なので、やめられたら困る」というような話を当時したのですが、結果的にはその路線を一部短縮、減便して運行継続というかたちになりました。それが17年4月です。

要は、全面廃止というのはあまりにも節操なので、生き残り策はないですかというようにバス事業者さんと話をしましたところ、仙台の部分はある程度人が乗っているの、バス路線を短くして坪沼から市内の長町までつなぐ分には、バス路線も長くないので、それでやってみますかということで、17年4月に短縮運行が継続される見通しになりました。

ところが、それから数カ月し、17年12月にやっぱりできませんという話になってしまいました。それで私たちが新聞発表をしましたし、坪沼地区の町内会にもその情報を伝えに来ました。

当然、住んでいる方としては「市役所のほうで何とかありませんか」というような話が出ます。要はバスを走らせるのは行政の仕事ではないのかという意見も当時、たくさんありました。

誰の責任、というような議論をしていると、交通はなくなってしまいますので、実際、地域の交通がなくなったらどうするのですかということ、山田会長に音頭をとってもらって地区内の意見を聞こうということで、地域で、もし、自分たちの地域に合った交通をつくり出そうというまとめ方ができるのであれば、わたしたちのほうで案がありますということで、説明会を開きました。

それが最初の始まりで、平成17年の12月に内々でそういった話をし、18年1月に坪沼地区の4町内会に4日間通い、説明会を開きました。

プロジェクターを持って行って、交通の問題が視覚的にわかるようにし、理解を深めました。

坪沼地区はどうしても解消しなければならぬ大きい課題がありました。それはこの地区には小学校はあるのですが、中学校はないのです。

中学校がどこにあるかという、ひろせ川交通さんの向いです。坪沼コミュニティセンターからおよそ7~8km離れています。そこを何とか通わなくてはならないということで、バスがあるときはバス通学していたのですが、なくなってしまうと、どうやって通学したらいいんだということで、中学生の通学の足の確保が大きなテーマでした。

それから、今までのバスは本道しか走っていなかったの、使いにくかった、本道に出ること自体ままならない人もいるので、家の近くから乗れた方がいいのではないかというような意見が、中学生や高齢者のことを話す上でだんだん出てきました。

その結果、平成18年2月に、山田さんや後藤さんなど地域の有志の皆さんで坪沼乗合タクシー運営協議会を設立していただき、乗合タクシーの運営に向けた本格的な協議をすることになりました。

当時は、道路運送法が今ほど柔軟ではなく、いわゆる乗り合いの免許を取るのがけっこう難しかったのです。今は地域公共交通会議というものを市なりで持ち、そこで議論して路線や運賃などのことを話し合った結果で、非常にスムーズに許可が下りるようになっているのですが、当時は半

ばゴリ押しのような感じで、当分、運輸局に「何とかしてくれ」というようなことを言って、許可をいただいたということです。

③坪沼乗合タクシー運営の仕組み

今日、午後から石巻市稲井地区に行くということを知りましたが、私たちも稲井地区の真似をさせていただきました。あちらも町内会が中心になって、乗らない人でもお金を出して支える仕組みをつくった上でタクシーを運行されていたので、そういった仕組みを勉強した結果、こういったかたちがいいのではないかとということになりました。

利用者がいて、それをまとめる協議会があります。協議会は、年会費の支払いや利用登録といった利用者であり、利用者をまとめる役もするという一定の責任があり、そこから運行のプロに運行業務をお願いし、運行しているひろせ川交通さんは運行サービスをしながら、利用者はその都度、料金を支払うというかたちです。

行政はこの関係の流れがうまくいくようにいろいろお手伝いをするという流れです。このようなかたちを目指しました。

せっかく自分達でつくるのでですから、できれば自分達で使いやすいように変えていきやすい仕組み、要はバスですと、バスを運行している会社さんに「あの時間、変えてくれませんか」と言っても、会社の都合があるのでなかなか変えてくれません。

それでは、なかなか地域のニーズに合わないのではないか、その結果、お客さんが逃げたんじゃないかという反省があり、地域で自分達でやるからには、いつでも見直しができるようにしていきたいということで、協議会を立ち上げていただき、そこで討議していただいています。そのように、地域住民、運行事業者、行政の三者で協力する仕組みをつくってやっています。

④乗合タクシーを選択したメリット

まず、車が小さいので、今までバスが通れなかった狭い道路でも行くことができます。

また、バスのように一定の路線を設けて運行するのですが、停留所じゃないところでも手を挙げればいつでも乗れるフリー乗降も可能です。それから、住民の皆さんが中心になることで、運行時

刻なども地域で話し合っつてつくることができません。

⑤運行経路、運賃など

坪沼乗合タクシーは、定時定路線型なのですが、経路以外の所も走る可能性があるところは全部運輸局に届出をし、経路からちょっとそれて走るということもOKにしています。

「病院に行ったおばあちゃんがこの道路からちょっと離れた所に家があるので、入ってください」といったとき、入って戸口の近くで降ろすというサービス、それからフリー乗降ということで、停留所というのは何時頃にタクシーが来るという目安として置いておくだけで、別にそこで待っていないなくても、経路上で見つければ乗れる方が気安くていいのではないかとということになりました。



これをつくるときは、デマンドタクシーがけっこう流行りだったので、その可能性もよく検討するようにと言われたのですが、デマンドというのは乗る人に良さそうで、あまりそうでもないんですよ。電話しないと来てもらえないとか、そんなことはいちいちやっていたらいいでしょうし、使うたびに「どこどこの誰ですが」というのは、電話を取る人が地域のことを分かっている人だったらいいのですが、他所から来た方だと、「どちらの〇〇さんですか」というようなこともあり得えます。そんな面倒くさいことはしてられません。やはり、そういうのは人気がないんですよ。

いろいろなところで、デマンドというのは鳴り物入りでつくったのですが、結果的にはそういった不便さが人の心を離れてしまって、うまくいっていない事例もあると思います。

ですから、坪沼のタクシーをつくるときは、それも考えたのですが、やはり、決まった時間にある程度走ってもらった方が、「あの便に乗ろう」というような考え方ができるので、その方がいいという住民意見の方が多数派だったと思います。停留所を一応置いて、いつでもどこでも乗れるというようにすれば気安くていいのではないかとということで、現状のかたちをとっています。

運賃は、1回350円、子ども200円です。毎日、利用する小・中・高校生には定期券を出しており、1年通して使ってもらえるようになっています。

⑥経営安定化に向けた地域の取組み

運営協議会を立ち上げたとき、地域のほぼ全員に坪沼乗合タクシーの利用者の会員として登録をしていただきました。

これをまとめていただいたのが、運営協議会の皆さんなのですが、町内会の代表などを交えて話し合いをして、会員登録料というかたちで年間世帯あたり1,500円を負担していただいています。

乗合タクシーの仕組みをつくるときに、仙台市もある程度までは応援できるかもしれませんが、それでもうまくいくとは限らないので、地域の方でも何かあった時のための備えを用意する仕組みを考えていただけないですかと提案したところ、このようなかたちでまとめていただいて、ほぼ全世帯が加入していただいています。

その後は、坪沼に親戚がある他地区の人からも運営を支えてくれる協力金をちょうだいしています。

今までの交通では、そのようなことは考えにくかったのですが、地域でやるとなれば、地域のものとするためにそういう考え方が出てくるのかなと思っています。

現在までの会員登録料は毎年、基金として積み立てをし、非常事態に備えています。19年までは、その基金をあまり崩さずに運営できたのですが、20年度、崩しました。こういう地区では、なかなか利用者を大きく増やすということができないので、難しい部分があります。

あとは、企業からの協賛金ということで、これも集めるには地元の方のご苦勞があるのですが、例えば、地元の会社さんから協賛金をいただき、地域の祭りのときに、景品を用意して、乗り合いタクシーに乗った人に整理券のようなものを配

り、5回乗ったら1回抽選できますといったようなレクリエーションをしながら、協力いただいたり、企業さんをアピールしたりといったようなことも少しずつ行っています。

毎月初め、運営協議会をもち、「こういうことをしていったらいいのではないか」等を話し合っています。

また、ひろせ川交通さんの前のあの道路自体はバスが通っているので、いわゆる普通の路線バスに乗り換えをする人も考慮しながら、乗り合いタクシーのダイヤもその都度、変えていったりしています。

バス会社さんは知らない間にダイヤ改正をしたりしますので、それに合わせたりということですね。最近もそういうことがあって、時間が合わなくなったからか利用者が減ったので、それも検討しなくてははいけません。

⑦運行内容、利用実績

20年度は、平日は1日12本、土曜日は⑤本運行されています。利用実績は、中学生が通学や部活に行くために使ってくれますので多いです。それから、子どもも習い事をしていたりしますので、時々使ってくれています。

トータルで1万人強位の人数です。それを単純に割ると、1日当たり33.9人です。これは地域の人口からすると、かなり乗ってもらっているという数字だと思っています。これだけ乗ってもらっている数字が出ても、中身的にはなかなか厳しいです。本当は毎日トータルで40人位になると、収支が合ってくるのですが、なかなかそこまでいきません。

不思議なもので、運行を始める前に、市役所や山田会長さんに協力いただいて、需要調査、「こういう交通をつくろうと思っていますが、使っていただけますか。使っていただけたら、どういう用途に何時頃、何曜日に使いますか」というようなアンケートをしました。

アンケートでは、色良い返事がたくさん返ってきて、1日当たり80人超が「乗る」ということだったので、「すごい。バッチリだ。割り引いて考えても50人は堅いのではないか。」と考えて事業組みしたのですが、実際にご利用いただいたのは42、43人でした。

アンケートの結果というのは扱い方が難しく

て、きっと乗る意志や乗りたい気持ちはあると思うのですが、実際に行動に結び付くまでには、何か見えない壁があるなど、わたしも何年かここで仕事をしているのですが、そう思います。

⑧平成20年度の実績

運行経費の方は、ひろせ川交通さんにかなり勉強していただいて、仙台市内のタクシーの1日当たりと比べると、かなり安くしていただいています。

収入の仕組みの中身は、運賃収入、市の補助金、足りなかった部分は会員登録料や基金の取り崩しになります。

市の補助金と基金の取り崩しの他、運賃収入のなかに、説明しておかなくてはいけないことがあるのですが、中学生が通学に使うということで、市の教育局のほうから、一定の通学支援のための補助制度があり、要は、定期代を市のほうで負担してくれるという制度があります。

その制度も運賃収入に含まれています。それに、保護者からの月々の負担と合わせて、通年で中学生に関してはいつでも使える仕組みを、保護者と相談してつくっております。

⑨平成21年度事業における課題

地域の皆さんの努力で乗り合いタクシーは何とかやっているのですが、ちょっとでも、毎日、使っていたような人が例えば、入院したり、この地区からいなくなったりということになると、一気に20人分ぐらいの利用が減ってしまうわけです。1人減ったなんてたいしたことないと思ったりするのですが、よく調べてみると、けっこうな打撃です。

今年も、毎日平均で1.0人が減っています。理由はわかりませんが、そういうのがずっと続くと、その人の分がないだけで、年間ではかなりの打撃です。

地域の交通は、そういう部分があります。常に気を付けて、利用者を意識していかないと、例えば、誰かが乗らなくなると、急に収支が合わなくなるというようなことがあります。

協議会としては、アンケートでは80人が乗りたいと言っていたのですから、その半分くらいしか今乗っていないので、もう少し乗ってくれる人はいるのだろうということがあり、そういった人

たちに地域の交通なので使ってほしいという気持ちをもう一度、再確認していきたいと思っています。何年やっても、なかなかその辺は難しいです。

それから、行政としては今、少ないながら補助というかたちで支援をしているのですが、本当に今のままでいいのかというのはずっと考えていかななくてはいけないと思います。

また、この地区でやった方向、モデルとしては、地域の皆さんと一緒にやるというモデルはいいと思うので、他の地区でも応用していくことはできないかと考えています。

例えば、交通がない地区や同じような地区に行って、住んでいる人たちと一緒に、どういう交通がいいか考えていくことができるのではないかなと思っているのですが、なかなかうまくいきません。こういうことを系統だったガイドラインや指針にまとめて、事業をやっていきたいのですが、なかなかつけれないでいるのが、市の課題です。

(3) 質疑応答

質問1

この地区全部を循環すると、走行距離はどのくらいですか。

回答1 仙台市 公共交通推進課 鈴木氏

坪沼コミュニティセンターから市境まで直線距離で7~8kmで、循環すると16.8kmです。

質問2

バスが廃止になったということですが、バスの料金だと、「坪沼コミュニティセンター」から「生出中学校」までいくらだったのですか。

回答2 仙台市 公共交通推進課 鈴木氏

240円、市境からだとも290円だったと思います。ですから、乗り合いタクシーになった時点で50~100円の値上げです。

質問3

350円というのは、どうやって決まったのですか。住民の方たちの意見ですか。

回答3-1 仙台市 公共交通推進課 鈴木氏

結局のところ、運賃も「このぐらい負担してもらわないと、合わない」というところからスター

トしています。要は、「いくらだったらいいですよ」という決め方ではなかったです。

今思えば、「いくらだったら乗りたい」というように決めれば良かったのかもしれませんが、当時、利用予測をした結果、80人超という数字が出てきましたし、地域のまとまりがよかったので、何とかなるだろうと。

仮に50人ぐらいの利用があったとしたら、どのぐらいの運賃になるか先に計算してみようということやってしまったので、今にしてみたら、そこも反省点です。

回答3-2 坪沼乗合タクシー運営協議会会長

実際、一番遠いところ、境田から走ったときの運賃と、一番近いところから乗った時の運賃にかなり差がありました。

ですから、2つに分けるかという話があったのですが、皆さんのご意見を聞いたところ、近くても遠くても一律に運賃を設定した方がいいのではないかということで、350円というのはちょっと高すぎるのではないかとも思うのですが、皆さんそれでいいというご意見だったので、350円に設定しました。

質問4-1

4人でタクシーで「境田」から端まで乗ると、いくらですか。

回答4-1 ひろせ川タクシー 代表

坪沼町内をぐるっと回ると3500円位になります。ひろせ川タクシーから直接、生出まで行くと2000円位です。

意見4-2

すると、4人で割っても500円ですものね。

質問5

車両はセダンですか。

回答5 ひろせ川タクシー 代表

はい。セダンの小型車両です。

質問6

今はジャンボですか。

回答6 ひろせ川タクシー 代表

ジャンボだと小型車両でも、4割増しです。

質問7

坪沼の方が、どこに行くときにどういう時間帯

に使っているのが多いか、それが満たせているか等、利用状況はどうですか。仙台に行く利用が多いのですか。

回答7 仙台市 公共交通推進課 鈴木氏

この地区内では果たせない用事がいくつかあると思うんです。たくさんの食料品の調達や病院や、自分の楽しみのために何か買うとかということに関しては、残念ながら、この地域内でそれを叶える施設はありません。

コンビニがあるぐらいで、小さなものは用は足せると思うんですが、それ以外はないとなると、いずれそういうものを果たしたいと思ったら、移動しなくてはなりません。

移動するときに、かつては動脈機能を果たしている道路沿いを走っているバスがあったので、それに乗っていけば市内中心部まで行けたのですが、なくなりました。

こちらとしては移動したい方向全部を果たすというのは、地域の交通としては守備範囲が広すぎるだろうということで、他の交通がある場所まで一旦、出してやるということまで達成し、あとは利用者の声を聞きながら時間を変えたりというようなことをやっていけばいいのではというかたちでスタートしました。

見切り発車というか、地域の交通自体を守りたかったという感じです。

質問8

一般の方の利用が年間で2500人弱いるようですが、その方々は「生出中学校」からバスに乗り換えて、仙台のまちなかまで行って病院に行く、乗り合いタクシーの利用者自体ほとんどがバスに乗り継いでまちなかに行っているのですか。

回答8-1 仙台市 公共交通推進課 鈴木氏

はい。生出には診療所があるので、そこで用事が済む人はそれでいいのですが。

回答8-2 坪沼乗合タクシー運営協議会会長

仙台市内は病院がたくさんあります。市内の病院へ行くためには、生出から他の交通機関を利用することになります。一番の問題は、生出中学校まで出ていくこと、子どもたちの足を確保することが第一です。そして、家族が送ってくれないようなお年寄りの方が利用してもらえる交通手段だと思います。中学校の通学も、毎日、家族が送迎するというわけにいかないの、そういったこ

とも考えています。

質問 9

そうすると、仙台へは片道いくらですか。

回答 9 仙台市 公共交通推進課 小林氏

350 円で生出来まで行って、そこから仙台駅まで行くと合計 800 円位になります。行き帰りで 1600 円くらいです。ただし、仙台市では敬老乗車証というのがあって、70 歳以上はタダなんです。最初に 1 万円払うと、1 年間タダになるという仕組みがあります。70 歳以上の方々は、乗り合いタクシーの部分で 350 円は取られますが、その先はタダになります。

質問 10

基金がありますが、スタート時は市や他からある程度まとまったお金が入ったのですか。

回答 10 仙台市 公共交通推進課 鈴木氏

いいえ。基金というのはある程度、地域で集めていただいているお金で、完全に協議会さんにお任せしています。

質問 11

積立金が収入として入っていますが、取り崩し分ですか。

回答 11 仙台市 公共交通推進課 鈴木氏

はい。取り崩し分で、要はそのお金の分だけ足りなくなったということです。

質問 12-1

基金は増える状況ですか。減る状況ですか。

回答 12-1 仙台市 公共交通推進課 鈴木氏

減りますね。なかなか厳しくなっています。

質問 12-2

入ったものがそのまま出ていくというような感じでしょうか。

回答 12-2 仙台市 公共交通推進課 鈴木氏

はい。そうです。

回答 12-3 坪沼乗合タクシー運営協議会会長

最初は、1500 円の協力をいただいて、だいたい 5 年間積み立てれば、10 万ぐらいになるだろうという予測で、皆さんにもその辺を納得した上で、積み立てをしました。坪沼の皆が会員であるということを示しながら、登録した人は乗れるということだったので、今はそうも言えないので、

乗ってもらえるなら、どなたでも乗ってもらっています。

最初のきっかけとして、登録をしていただく、そうでないと協議会は成り立っていかないだろうということで、全戸から 1500 円の登録をしていただき、皆でつくった協議会であるということに皆にわかっていただくようにしています。そうして積み立てたお金を何かがあれば取り崩して、使っていきたいと思っています。

質問 13-1

積み立てに市のお金が入っているのかなあと考えたのですが、そうではないんですね。

回答 13-1 仙台市 公共交通推進課 小林氏

基金自体には入っていません。補助金としては 250 万円を限度ということでやらせてもらっています。

質問 13-2

それは毎年ですか。

回答 13-2 仙台市 公共交通推進課 小林氏

はい。毎年です。

質問 14

補助金が出るというのは通学バス兼用だから出るのですか。

回答 14 仙台市 公共交通推進課 小林氏

それはまた別です。中学生は運行経費の中には入っていますが、補助金という扱いにはしていません。あくまでも個人に対しての補助です。

以前から、6km 以上は遠隔通学負担ということで、市のほうから子どもたちに対して助成がありました。ここから中学校までは遠いので、路線バスのときからそういう制度がありました。

質問 15

通学定期券はいくらですか。

回答 15 仙台市 公共交通推進課 鈴木氏

350 円で 25 日換算なので、17,500 円くらいです。それを通年のカードにして、全中学生に使ってもらうようにし、要するにギルドのようなものをつくってもらって、負担の仕組みは個人個人からもらうのですが、全て協議会に預けるという仕組みにしています。

質問 16-1

坪沼小学校の児童数、ほどのくらいですか。

回答 16-1 仙台市 公共交通推進課 鈴木氏
小学校は 36 人です。

質問 16-2

中学生は 5~6 人ですか。

回答 16-2 仙台市 公共交通推進課 鈴木氏
中学生は各学年 4、5 人ずつなので、今年度ですと 15 人です。

回答 16-3 坪沼乗合タクシー運営協議会会長
坪沼はなぜ、教育委員会から助成が出ているかというのと、生出まで出ていくには歩道が全部つながっていないのです。ですから、危険通学手当と 4.5 km 以上 6 km までは遠距離通学手当が出ます。4 km 以内で通学している子どもと 6 km 以上で通学している子どもは金額が違います。それをプールして、保護者との協議をしながら、協議会に入れていただいて、足りない部分は定期券のなかで、保護者に若干負担をしてもらっています。

質問 17

それは個人助成ではないんですか。

回答 17 仙台市 公共交通推進課 小林氏
本来は個人助成なのですが、協議会のほうでまとめて、というかたちに入っています。それは、収入の中の「運賃収入」に入っています。

質問 18

市の補助金の 250 万円というのはどうやって決まったのですか。

回答 18 仙台市 公共交通推進課 小林氏
もともと村田町と仙台を走っていたバスがあって、それが広域路線で赤字だったのですが、その国の補助に対して、市の方でも補てんしていたのです。それが 250 万円でしたので、個々の地区に対して、250 万円は担保しましょうということで、実証実験というかたちで進めてきました。

質問 19

これについても、いつまでもではないということでしょうか。

回答 19 仙台市 公共交通推進課 小林氏
このままでいったら、乗る人が少ないので、だいたい年間 750 万円かかっているんですね。利用

者が少なくなれば、運行は難しいのかなと思っています。

実際、ひろせ川交通さんといろいろ話をして、毎年、便数を減らしたりということもやってきています。

もともと減ってしまえば、最終的には、不特定多数の人ではなく、中学生のために別個に動かすかというような話になってくる可能性もあります。

そういう意味で、利用者を増やしましょうということで協議会の方々とも毎月集まっています。

質問 20

利用者増ということですが、地区内には老人福祉施設はあるのですか。もしある場合、施設がデイサービスの方々を送迎していますよね。そうすると、こちらの利用者が少なくなるということもあると思うのですが、どうでしょうか。

私たちの地区では、老人福祉施設がけっこうあり、庭先まで行って送迎していますので。

回答 20 坪沼乗合タクシー運営協議会会長

私たちの方ではそうしたことはやっていません。生出から北の茂庭台というところには、診療所などの施設があり、デイサービスから直接、行きますので、わたしたちの乗り合いタクシーではそこまで考えていません。

質問 21

乗車率、乗り合い密度はどのくらいですか。

回答 21 仙台市 公共交通推進課 鈴木氏
1.8 人です。

質問 22

路線バスがなくなったことによって、乗継することになったと思うんですが、その手間に対する抵抗感や、料金面でも、今までは初乗り料金からあとは加算だったと思うんですが、今は 1 回払って、また初乗り料金を払って、ということへの抵抗感はありますか。

回答 22 仙台市 公共交通推進課 鈴木氏

あると思います。ただ、どうやってそれを解消すればいいのかというのがあります。この路線を伸ばすのか、となると身の丈に合わない路線になると負担になりますし、どういう折り合いをつけるかは難しい面があります。

質問 23

利用実績を見ると、学生さんが多いようなのですが、スクールバスだと交付税がもらえるというのがあると思いますが、それも比較しましたか。

回答 23 仙台市 公共交通推進課 鈴木氏

けっこう真剣に比較をしました。スクールバスのほうはコストがかかるというのが当時のわれわれの評価でした。同じくらいコストをかけるんだったら、不特定多数の方が乗れた方が地域の交通として定着しやすいのではないかという方を選択しました。

質問 24

中学生路線は、中学生しか乗れないのですか。

回答 24 仙台市 公共交通推進課 鈴木氏

そうですね。市内ではスクールバスは1か所か2か所くらいしかやっていないです。

質問 25

早く仙台に行きたい人は、通勤・通学線には乗れるのですか。私たちの地区では、病院に行く時、乗り合いタクシーでは時間が遅いと言われるのですが、早く乗りたい人に限っては通勤・通学線を使えるのですか。

回答 25-1 仙台市 公共交通推進課 鈴木氏

かつては、中学生の数が乗り合いタクシーの定員とカツカツだった時期があったのですが、今は少し席が空いているので、中学生と一緒に乗ってもらっています。

回答 25-2 坪沼乗合タクシー事務局

早い時間は第1便で6時台が出ています。しかし、ニーズとしてはあまりないです。高齢者の方々は通院には、第3便、4便あたりでちょうどいいみたいです。第1便もどうしようかという検討の材料に上がったときがあったのですが、どうしても何人かは第1便を利用したいということなので、残しています。

巡回運行が基本なのですが、朝の便だけは早さ重視なので、1回、境田まで行ってしまって、そこから畝伝いに拾って歩くという感じです。

回答 25-3 坪沼乗合タクシー運営協議会会長

高校生用と中学生用ということで、1~3便まではそういう運行の仕方をしています。一般の人はそれ以降に乗ってくださいということなのです

が、1、2便でも空いている場合は乗ってもらっても結構です。

質問 26

1便1台なんですか。

回答 26 仙台市 公共交通推進課 鈴木氏

はい。

質問 27-1

宮城交通のときは、多かった時から1日8本になって5本になって廃止した。しかもバスの時は停留所が決まっていて、途中から乗ったりはできなかったと思うのですが、今の循環便にしてから1日12便なので、非常に驚きました。きめ細かいサービスもされているので、料金的には妥当だと思うのですが、もし便数を減らせば、採算がとれるという問題ではないですよ。

回答 27-1 仙台市 公共交通推進課 鈴木氏

それは難しい問題です。1日何便でも運転手を1人拘束してしまいますので、便の減少によって減らせるコストというのは、ガソリン代とか車両の損耗代だけなので、大きなコストカットにはなりません。

質問 27-2

こういうのを走らせるといったときに、お金がかかるなら便数を減らしたらという発想でいくと、不便だし、ますます利用者が減ると思います。ある程度、便数を確保した上で、採算が合うかどうかという検討ですよ。

回答 27-2 仙台市 公共交通推進課 鈴木氏

当初は14回運行していました。そこから削った部分としては、最初は朝の中学生の前に早朝対応で2本走っていたのですが、人気なくて1本に合わせました。合わせた結果、今の方が少し利用があるので、今のかたちで良いのだと思います。

もう1つ削ったのは、夜です。今は18:30に生出中学校を出るのが最終なのですが、以前は19:15というのがありました。これが、すこぶる不人気で、時間が中途半端なのかもしれないですが、時間がもっと遅ければ使えるとかあるのかもしれませんが、便ごとに統計をとった結果、毎日ほとんど誰も乗っていないということでしたので、削りました。

それから、土曜日も減らしました。日曜祭日は

休みです。現在のスタイルになってからは2年ぐらいになります。

回答 27-3 坪沼乗合タクシー運営協議会会長

毎月、運営協議会を開いて、どういう運行方法がいいか、タクシー会社との話し合いもしながら検討しています。あまり利用者が減ると、会社の方も大変なので、その辺を両方で採算が合うようなかたちでやっていければと思います。路線バスが走っていたときは、県道1本で走っていたのですが、今は各地区を回り、少しでも多くの人に利用してもらおうという目的があります。地区をくまなく回することで利用価値を高めていきたいと思っています。

質問 28-1

運営協議会にはどういう方が参加されているのですか。坪沼には4町内会あるということですが、坪沼地区としての何か組織はあるのですか。

回答 28-1 坪沼乗合タクシー運営協議会会長

一番大きいものとして、振興会があり、私がお会長をしています。地区町内会の会長、副会長の3役も全部入っての役員になっているので、協力体制は得られると思っています。

その他、一般の方々やPTA関係も入っていません。学校の行事などのいろいろな情報を得るためには必要だと思っています。

回答 28-2 坪沼乗合タクシー事務局

小学生が夏場、プールに来るときのために、小学生対応にして特別料金で利用してもらったりということもしています。

質問 28-3

協議会は全員で何人で構成されているのですか。

質問 28-3 坪沼乗合タクシー運営協議会会長

30人ぐらいです。中学校のいろいろな行事、試験や一斉下校などの時間帯が私たちはわからないので、中学生の保護者に入ってもらってと助かります。1回に18人が下校されると、ジャンボでも乗りきれないので。

質問 29

だいたい、路線の周りに人が集まっているのですか。

回答 29-1 坪沼乗合タクシー事務局

はい。だいたいの集落が網羅できます。以前は境田から小学校前を取って、北ノ上へ行くルートしかなかったのですが、今は地区内に入るのでも利便性はすごくあると思います。

回答 29-2 坪沼乗合タクシー運営協議会会長

中学生はバス停まで来ていることが多いのですが、一般の方は、バス停まで行かなくてもバスが来れば、手を挙げれば乗れますし、降りる時も家の近くまで乗れますので、利用者の方々は大変、便利でありがたいという声があります。

質問 30

最初から最大のサービスをする、縮小するときには大変だと思うのですが。

回答 30-1 坪沼乗合タクシー運営協議会会長

はい。以前、「家まで入れるから」と言われて行ったら、Uターンするのに大変だったとか、本線に戻るまで時間がかかったとかありました。そういったことも考慮しながら運行しています。

回答 30-2 坪沼乗合タクシー事務局

坪沼乗合タクシーの課題があるのですが、他の行政区をまたぐ所からも「このバスを使って、仙台に出たい」という要望があって、今、行政との話し合いをしているところなのですが、交通というのはここで止まりではなく、もう少し行くと村田方面につながるバスとの連携ができるので、住民の方々から「つながらないのか」という要望があったりします。

すると、もう少し利用者が増えると思うのですが。行政区が違うという壁があります。

回答 30-3 坪沼乗合タクシー運営協議会会長

村田町の町長さんとも話し合いを何度かしましたが、要は「連携してもいいけれど、お客さんがどの程度仙台のほうに利用するか」ということなんですよ。

回答 30-4 仙台市 公共交通推進課 小林氏

隣町のほうへ行って、いろいろ相談したのですが「あればいいね」とは言うのですが、なかなか踏み込んでもらえません。私たちのほうで、都島のほうへ少ない額ですが補助をしているのですが、やった場合、向こうの方でも補助を出せるかというと、町としてそういう問題もあるし、向こうでは今、委託して走らせているバスがあるので、それをやめてしまうのかという整理があり、なかなか踏み込めないのです。

本来、ここの地区の高校生は村田の高校に行っている子が多いので、「なんとかつなげないか」と相談に行き、校長先生も「ぜひ」ということだったので、なかなか壁が越えられないという感じです。もう少し話し合いを続けていかなければと思っています。

回答 30-5 坪沼乗合タクシー運営協議会会長

生出のほうから村田の高校に通う生徒もいますし、村田から仙台の高校に通う子もいます。

質問 31

境目に住んでいる高校生だったら、このバスを利用したいですね。

回答 31-1 坪沼乗合タクシー運営協議会会長

はい。ですから、村田町の方で「登録するから乗せてくれ」ということで、境田まで来てもらって、そこから利用してもらっている人もいます。

回答 31-2 仙台市 公共交通推進課 鈴木氏

道路運送法という法律が、諸悪の根源なんですよ。地域限定で免許とかを出しているの、それを整理するには、行政同士の話し合いとかの調整力や時間が要ります。

村田町さんには村田町さんの交通への考えがありますので、仙台市がゴリ押しするということにはいきませんから。

回答 31-3 坪沼乗合タクシー事務局

小学校も今度、廃校になり、本校だけになってしまうので、菅生地区の学生さんも本校に通わなければいけません。

そういう点でもつながればいいなあと思いますが、仙台市と村田町と運輸局の認可、そういうところが難しいです。

回答 31-4 仙台市 公共交通推進課 小林氏

施行しているのは、ここだけなんです。実際、この17年に、川崎町でバスが廃止になって、同じようにこういうのができないかという話をしたんですが、なかなか難しく、今だにバスが走っていません。

質問 32-1

ホテルのバスは利用できないのですか。

回答 32-1 仙台市 公共交通推進課 小林氏

ホテルのバスが逆にネックになっています。もともと秋保町では、温泉があって、温泉にバスを引っ張ってくるというので、バス会社を入れまし

た。ところが、自分の所でお客さんを獲得するために、各旅館毎にバスを走らせて、結局乗らなくなってしまいました。

それが原因でバスが減便、廃止という状況になりました。組合の方へも足を運んでいろいろ相談しているのですが、結局は、自分の店を守らなくてはというのがあって、全体としてまとまらず、地元に戻元するということまではいかないというのが実情です。本来であればそういうものを使ってやればいいのでしょうか。

質問 32-2

ホテルの協同組合のようなものをつくって、バスを3、4台にして有効活用できれば良さそうですが。

回答 32-2 仙台市 公共交通推進課 鈴木氏

全くおっしゃる通りです。

○坪沼乗合タクシー車内

ドライバー、一般利用者さん3名、和賀地区・岩崎地区参加者6名



質問 1

運転手さんは1人で1日全部の便を運転するのですか。交替するのですか。

回答 1 ドライバー

1日は1人です。1週間、3人で交替でやっています。

質問 2

利用者は通院の方が多いのですか。

回答 2 ドライバー

はい。通院と朝晩は中学生・高校生が多いです。小学生も1人います。

質問 3

通院帰りだと何時の便の利用が多いのですか。

回答 3 ドライバー

11:50 の便がちょうどいいようです。今、境田に向かっているのですが、今、乗っている方は 12:10 秋保行きの路線バスに乗り継ぎます。

質問 4

病院へ行くには何時の便が人気ですか。

回答 4 ドライバー

8:30 と 9:15 です。診療所へは、だいたい 30 分くらいで着くので、8:30 で出ると 9:00 頃、着きます。それから、まちへ行く方もその便に乗りません。だいたい午前中ですね。

質問 5

冬は道路に雪があるんですか。

回答 5 ドライバー

このバス通りは除雪が入ります。

質問 6

便利ですね。

回答 6 ドライバー

以前は大きな幹線しかバスが走っていなかったのですが、お年寄りだとバス停まで歩くのも大変です。今は、バスを見てから、家から出てくる人の方が多いです。

予約制でなく、定時に走りますから。

一般利用者さん

はい。停留所まで来なくてもいいので便利です。宮城交通がなくなってから、このバスがあって、とても助かります。

質問 7

極端に路線から離れた所でなければ、家の近くまで送ってくれるんですね。

回答 7 ドライバー

はい。路線からちょっと入ったところや、足が悪いおばあちゃんもいるので、その方は家がずっと奥なんですけど、自宅まで送ります。通院で、だいたい月 1～2 回利用されます。あとは、病院に行く時は、家族に送られて行って、帰りだけ乗りタクを利用する人も結構います。

質問 8

予約制でないから、乗りたいと思ったらすぐ乗れますものね。

回答 8 ドライバー

はい。路線バスから乗り継ぎされる方で、電話で「あの便に乗れるかどうかわからないけれど、1 分くらい待っていてくれませんか」と言われれば、待っています。路線バスとなるべく合わせるようにしています。2、3 分なら待っていられるので待っています。

質問 9

宮城大学は大八山のバス停から何 km くらいあるんですか。

回答 9 ドライバー

5km くらいあります。宮城大学の学生さんもたまに利用するのですが、そのときは、学校まで送ります。ちょっと遠いので、歩くのはかわいそうなので。停留所から歩くと 20 分くらいかかります。

一般利用者さん

夕方はこの縦貫道路は車の往来が激しいですね。

質問 10

今日の用事は何ですか。

回答 10 一般利用者さん

仙台の眼科に行ってきます。

質問 11

路線バスは無料ですか。

回答 11 一般利用者さん

はい。乗りタクは 350 円で、宮城交通は無料です。おかげさまで助かります。

Ⅱ. 石巻市交通運行協議会視察 ～稲井地域乗合タクシーについて

石巻市稲井公民館

(1) はじめに

石巻市稲井地区乗合タクシー運行協議会

奥山氏

稲井地区乗合タクシー「いない号」の運行についての研修を始めます。忌憚のないご意見をいただいて、有意義な研修にしたいと思います。

岩崎地区

岩手県北上市の、合併前は和賀町のなかの和賀・岩崎地区から地域住民バスの運行について勉強に参りました。宜しくお願いします。

(2) 住民バス、乗合タクシーの制度・仕組みについて

石巻市

石巻市全体の住民バス、乗合タクシー、バス交通などの運行を説明させていただきます。

①石巻市総合交通計画[概要版]について

石巻市では平成19年度から28年度までの10年間を計画年度とした総合交通計画を策定しています。石巻市の交通課題として、人口減少・高齢化進展への対応、安全安心の確立、地域の連携強化、まちづくりと産業の支援、環境負荷の低減、多様な主体による協働のまちづくりが挙げられます。

基本方針の具体化に向けては、交通不便地区の解消、各交通手段の連携強化、災害に強い交通網の確立、安全安心な交通網の確立、歩行空間の確保、広域交通(他都市との連携軸)強化、エリア交通(エリア間交通・エリア内交通)の強化、効率的な渋滞対策、環境負荷が少ない交通施策の推進、まちづくりと産業の支援、多様な主体による取り組みが挙げられます。

②総合交通計画の重点施策

計画における重点施策ということで、「バス・乗合いタクシー交通の確立に向けて」とあります。石巻市は、平成17年4月に1市6町が合併してできております。大きくエリアに分けると、旧石巻市含める7つのエリアに分けています。基本的には、石巻市中心部と各エリアを結ぶ幹線交通、

それに関しては市が運行を維持するという事になっており、各エリア内の地域内交通に関しては、市民が中心となった運行協議会などが運行し、それに対して市が支援をするというなかたちで、市全体の交通を考えています。

地域内交通でもいろいろあり、地域によっては運行頻度が非常に高い地域や、週2回運行の地域もあります。そのサービスレベルに応じて、例えば、運行頻度が高い地域では各世帯から運行協力金をいただくかたちで、地域内交通を維持しています。どのくらい以上が運行頻度が高いかという線引きなのですが、週2回1日1往復を基本サービスレベルとし、それを超える運行頻度の地域では、地域内の世帯から運行協力金をいただいています。稲井地域もそうです。

路線図で見ると、青、濃青の線が地域内交通で、格地区の運行協議会で運行されています。赤い線、緑の線が幹線交通と呼ばれるものです。赤い線はミヤコーバスという会社がやっている路線です。



③石巻市のバス交通の現状

石巻市では、バス交通が大きく分けると3つあります。ミヤコーバスというバス事業者さんがやっている路線が11本と、市民バスという市が直営で運行している路線が1地区、それから住民バス、乗り合いタクシーが8地区あります。

ミヤコーバス路線は、事業者さんが自主運行している路線3路線と、廃止申出を受けて市が補助を出して何とか運行している路線8路線に分かれます。昨年の実績ですと、補助金で2700万ぐらいの支出です。

④石巻市の住民バス・乗り合いタクシーの現状

住民バス、乗り合いタクシーに関しては、荻浜地区住民バス、稲井地区乗合タクシー、寄磯前網地区乗合タクシー、河北地区住民バス、雄勝地区住民バス等あり、世帯数や運行頻度はその地区により、かなり差があります。

運行協力金は、各地区内の世帯からいただくのですが、ない地区もあります。稲井地区では1年で550円をもらっていますが、2,000円、1,200円の地区もあります。



(3) 稲井地域乗合タクシー「いない号」の概要

石巻市稲井地区乗合タクシー運行協議会

①稲井地区の概要

平成17年に1市6町が合併しました。稲井地区は、旧石巻市の北東部に位置し、地域全体が水田地帯の周囲に集落が点在している典型的な農村地帯です。

市内中心部から遠距離地までは約20キロの距離に位置し、一部地域を路線バス、及び鉄道が運行しているものの、大半の地域における公共交通機関は、廃止代替バスのみという、市内においても交通不便地域となっていました。

稲井地区の人口は約6000人で、世帯数は約1800世帯です。

②導入の背景

路線バスの廃止で、平成9年10月1日から市の委託による廃止代替バスを運行してきましたが、人口減少やマイカーの増加、市の財政的事情などにより、平成16年11月30日をもって、廃止代替バスについても廃止することになりました。

た。

廃止後、稲井地区の大半が公共交通機関の空白地域となるため、高齢者や学生等住民の足の確保が必要となりました。

③導入までの経緯

平成15年10月、石巻地域交通町内研究会で、代替バス廃止について、一定の方向が示されました。これに基づき、平成15年12月より全世帯対象のアンケートを実施し、利用意向などを確認しました。

平成16年4月より稲井地区区長会検討を開始しました。アンケート調査の住民意向の検討や廃止代替バスの再編案の協議、乗合タクシー導入に係る事業費についてなど協議しました。それに基づき、地元運行協議会を組織することについて協議し、平成16年9月、稲井地域乗合タクシー運行協議会を設立しました。

④稲井地域乗合タクシー運行協議会の概要

運行主体は、稲井地区行政区、全18地区の区長を構成員としています。平成16年9月1日に設立し、稲井地域乗合タクシーを効果的、かつ効率的に運行させることにより、稲井地域住民の生活の向上を図ることを目的とします。

役員は、会長、副会長、幹事、会計、監事で、役員の任期は2年です。役員は事業計画、予算決算、会則及びその他の重要事項を審議します。

運行協議会の経費は、主に運賃収入、運行協議会負担金をもって充て、運行収支に欠損額が生じる場合は市の補助金を充てることのできるものとします。

⑥いない号の概要

運賃については、距離に応じて300～900円で設定しています。ただし、地域内は一律で300円で、地区を出た場合は、距離に応じて900円の範囲内となっています。小学生は全区間1回200円です。未就学時は地域内外全区間が無料です。

負担金は、行政区の負担金と世帯毎の負担金の2本立てです。行政区負担金は1行政区につき15,000円をいただいているので、18地区ですから15000×18となります。ただし、2行政区は、

いない号が走っていないので、20,000円の負担金で、各世帯からの負担金はなしということになっています。世帯割は1世帯550円です。

運行経路はアンケートに基づき、病院や買い物に利用という意見が多かったので、それらを中心にした路線を組んでいます。それから、稲井地区では水沼が市街地から一番遠いところにあります。水沼を起点として、市街地へ向かう2路線を運行しています。平日と土曜では若干路線が異なり、平日は病院を主とする路線、土曜日は買い物を主とする路線を組んでいます。

それから、事業運営基金として、基金の積立額は当面100万円を目途とします。

運行事業者は、三陸タクシーさんで、委託契約については単価契約になり、特定大型車、9人乗りのジャンボタクシーは1日18000円、小型タクシーは2700円です。例えば、9人乗りのタクシーで乗りきれないときは、小型を出します。

⑥平成21年度当初予算計画

支出の部、運行費10,404,000円の内訳は、タクシーの契約料です。ジャンボタクシーは平日18,000円ですが、土曜は便数が少ないため、委託単価が9,000円です。平日は4往復しています。これを年間で計算したものが10,404,000円です。その他、会議費などを合わせ、10,464,000円です。

収入の部では、運賃収入が6,500,000円となっています。運行協議会負担金というのが、世帯からの負担金の合計です。それから2,969,000円を市から補助金をいただいています。それと雑収入を合わせた合計が10,464,000円で、21年度の予算となっています。

⑦実施後の状況

平成20年度の利用実績としては、年間13,478人で、月平均1,123人です。代替バスといない号の利用実績を比較すると、代替バスは1日平均46人に対し、いない号は50人と、若干利用者が増えております。

平成17年度から見てみると。運転免許を持っている高齢者になりつつありますので、利用者

は5%ぐらいずつ減っています。

⑧導入効果

<利便性>

- 1) 従来の代替バスは幹線のみでの運行でしたが、いない号は車両が小型化され、身近な生活道路まで行くことができるようになりました。それにより、お年寄りや足が悪い方でも利用できるようになりました。
- 2) 停留所は一応、設けていますが、稲井地区は手を挙げればどこでも乗れるフリー区間となっていますので、気軽に乗ることができます。
- 3) 日赤病院や私立病院に行くには、従来は乗り換えをしていったのですが、いない号の場合は、病院や買い物を主とした路線が組まれているので、乗り換えなしで病院の前まで行くことができます。
- 4) 行政区負担金や世帯負担金をいただいているのですが、従来と比較して3.5倍、増やすことができました。
- 5) 定時定路線なので、予約なしで気軽に利用できます。
- 6) 従来のバスと同じ料金設定にしています。
- 7) ジャンボタクシーは9人乗りなので、乗れない方は小型タクシーを追加することができます。
- 8) 土曜日は買い物コースを設けることができました。

<経済性>

平成20年度収支決算ですが、支出が9,989,031円に対し、収入は9,989,031円です。

- 1) 代替バス運行時の運行経費年間2,300万円に対し、いない号になってから年間1,000万円程度の経費で済んでいます。
- 2) 代替バス運行時の市負担額1,500万円が、6分の1である257万円程度で済んでいます。
- 3) 予約制でなく、定時定路線なので、システムなどの設備費がほとんどかかりません。

⑨今後の展開

地元負担金について、今後も継続して協力を得ることです。いない号は地域の足ということを理解していただき、負担金についても協力いただくということ です。

それから、地域住民の要望等を把握し、利用者増を図りたいと思っています。約5%ずつ減っていますので、何とかして同じ路線・便数を維持するためには利用者増を図らねばと思っています。



(4) 質疑応答

質問1

水沼地区から石巻駅までの距離はどのくらいですか。

回答1 乗合タクシー運行協議会事務局

20 km位です。稲井地区を山沿いにグルッと周ると、50 km位です。1日4往復で200 km位走りません。

質問2-1

稲井地区だけではなく、地域住民交通や乗り合いタクシーがいろいろ走っていますが、欠損金が出た場合、その部分は石巻市が補助するのですか。

回答2-1 石巻市 総合政策課 阿部氏

欠損補助というかたちで補助を出させていただいています。

質問2-2

市が今まで1,500万円ほど補助していたのを1/6で運行できるのであれば、市も補助を出さずと思うんですが、市としてはずっとこの方針を貫くのでしょうか。

回答2-2 三陸タクシー

はい、当面は。最初のスタートは、枠はだいたい500万円位でした。

質問3-1

非常にうまくできているシステムで、市も手厚く補助を出しているの、感心したのですが、「利

用状況」を見ますと、平成17年度は17,592人でしたが、18年度には約2,296人減って、19年度には1,026人がさらに減って、20年度には1,200人が減っていますよね。

減っている理由は過疎化が進んでいるのでしょうか、それとも不況で他に人口が流出したということでしょうか。

回答3-1 乗合タクシー運行協議会事務局

平成17年度は、いない号発足スタートですから、利用客も「乗ってみようかな」という方がけっこういたと思います。

しかし、2、3年経つとそういう方もいなくなるので、ガクッと落ちたのかなと思います。毎年5%位ずつ落ちていますが、ある程度までいくと落ち着くのではないかと思います。今までは免許のないお年寄りがいましたが、だんだんに若いときに免許を取っている方がお年寄りになるので、その辺りかだと思います。

稲井地区の人口減は歯止めというか、これ以上はないのかなと思います。

質問3-2

午前中に視察したところでは、病院に通院していた人が入院すると、途端に影響を及ぼすと伺ったのですが、そういう現象もありますか。

回答3-2 三陸タクシー

はい、あります。それから、不況で、奥さん方がパートで働いていたが辞めさせられたということもあるようで、そういったことも重なっていると思います。

質問4-1

稲井地区の三陸タクシーさんのほうで、本業の部分に、乗り合いタクシーが始まったことで影響が出ていますか。

それから、日赤病院や市立病院に行くときに、他の幹線のバスの重複している部分があると思うのですが、そこでバスの利用者ももしかしたら減っている可能性もあるかと思うのですが、何か言われたりはありますか。

回答4-1 三陸タクシー

多少は競合しているところはありますが、稲井地区の人だけを乗せるということですから。タクシー業者もマイカーに押されてなかなか苦戦しているところもありますから。

質問 4-2

乗合タクシーの事業をやること自体は、三陸タクシーさんとしては、例えば「普段、タクシー利用していたお客さんが乗合タクシーに変わってしまったから、ちょっとなあ」というようなことはありますか。

回答 4-2 三陸タクシー

はい、あります。5~10%位は減っています。バスに食われてるということで、これは全国的にどこでもではないですかね。それを心配しながら、こういうやり方をするのではないですかね。

質問 5

事業化の時点では、ほかに競合するようなまちなかの路線のバスからの反対などは特になかったですか。

回答 5 三陸タクシー

ミヤコーバスさんには反対されて、結局、同意書ももらってから走りました。本当は、山下に斉藤病院という大きな病院があるのですが、そこに行きたいのですが、その部分は同意をもらえなくて行っていません。路線についてもお客さんが競合する所は通らないでほしいということも多々あります。

それは、行政に頑張ってもらって、何とかお客さんの利便性を図っていきたいと思っています。

質問 6-1

同意書はどういう内容だったのですか。

回答 6-1 三陸タクシー

「この路線は通ってもいい」という文章です。

質問 6-2

日赤までは通っていいけれど、他はダメだということで落ち着いたということですか。

質問 6-2 三陸タクシー

宮城交通の路線のお客さんが乗る道路はダメで、他を回る道路ならいいということです。駅まで行って、日赤に行く路線が宮城交通さんにあるのですが、乗合タクシーはダメで、途中でお客さんを拾うこともダメという制約があります。

そこで、別なルートを走る同意書をいただいて運行しています。

質問 7-1

水沼から日赤まで 900 円ですか。

回答 7-1 三陸タクシー

はい。900 円で 25 km あります。

質問 7-2

タクシーだとどのくらいですか。

回答 7-2 三陸タクシー

だいたい 3500 円くらいで、約 3~4 倍です。

質問 8

病院の利用が多いですか。

回答 8 三陸タクシー

はい、病院の利用が一番多いです。

質問 9

小・中・高校生の利用もあるのですか。

回答 9 三陸タクシー

あまりないです。JRがあるので、駅まで自転車で来て、JRに乗りますので。

回答 9-2 石巻市稲井支所長補佐

稲井地区は幼稚園・小学校・中学校と同じ敷地にあります。小学校はスクールバスが送迎しています。高校生は駅も近いので、自転車を使ったりしていますので、学生はほぼ利用しないです。

質問 10

スクールバスはスクールバスで、教育委員会さんの方から補助が出て、スクールバスをどのくらいの規模でやられているのですか。

それから、まち場まで来れない路線に関しては、例えば河南地区・桃生地区などでは乗客数が少ないなかで、欠損補助をけっこうな金額でやられているということで、今後どのようなかたちで、例えば、改善していくのか、週 2 便 1 日 1 往復を維持するために仕方ないとか、まち場に行けばもっと伸びるのではないかというような意見が、他の運営協議会であるようなら教えていただきたいのですが。

回答 10 石巻市 総合政策課 阿部氏

スクールバスに関しては、こちらで詳細なデータは押さえていないのですが、4 km 以上の距離を通学させる場合は、スクールバスを運行することです。

それから、市街地乗入れについては、地区住民の方からは「乗り換えなしで行きたい」という希

望がありますが、ミヤコーバスさんの路線と全く競合してしまい、そちらを潰してしまうことになりそうですので、そちらに関しては、御面倒でもミヤコーバスさんの路線に乗り換えて利用していただくようお願いしています。

補助金につきましては、今のところ、欠損補助ということで、補助率や上限の制限はしていませんが、これに関しても、ある程度の率を越えるようであれば、路線を変える、減便するなどの改善をするように、市からお願いをするという基準を定めているところです。

質問 11

スクールバスに住民の方が乗ったりということは今のところ、将来的にも考えていませんか。

回答 11 乗合タクシー運行協議会事務局

考えていないですね。

質問 12

稲井地区では同じ路線をスクールバスが走っているようなイメージがあるのですが。

回答 12 稲井地域乗合タクシー運行協議会

スクールバスは教育委員会さんの方のバスですから、わたしたち運営協議会とは全く別です。

スクールバスは幼稚園と小学生のために出ており、4 km未満は歩き、4 km以上は送迎です。路線バスと別方向で走ったりもしているので、利用は無理だと思います。

回答 12-1 乗合タクシー運行協議会事務局

時間帯も違いますし、小・中・幼稚園は稲井地区全体の真ん中、田んぼの真ん中にあるので、そこに向かうのと、まちに向かう路線は全く方向が違いますので、利用は無理だと思います。

質問 13

市のほうで、週2便1日1往復をミニマムとして保証していくというお話がありましたが、具体的な金額についてはないのですか。

回答 13 石巻市 総合政策課 阿部氏

今後、運行費に対しての補助率のパーセンテージで80%を超えないような運行になるようにと定めていこうと考えています。

ただ、各地区によって状況が違いますので、合併前の旧町の地区に関しては80%、市内の分に関しては40%以下の補助率という基準を設けよ

うかと考えています。

旧町の地区は人口密度も少なく、どうしても対象人数が少ない割に運行範囲が広いので、その辺を考慮して今後やっていきたいと考えています。

質問 14

河南地区の利用人数が少ないのはなぜでしょうか。乗り継ぎなどの理由でしょうか。

回答 14 石巻市 総合政策課 阿部氏

この地区はJRが通っているのも、それが1つの理由だと思います。

それから、他の地区は路線バス事業者さんが走っていたり、合併前に町民バスや福祉バスが今まで走っていたのを住民バス化したという経緯がありますが、河南地区は今までバスがない状態で生活されてきたので、その辺も1つの理由だと思います。

質問 15

運賃が一律でなく、距離制なのでやむを得ないのですが、しょっちゅう900円区間を利用する人のために、回数券のようなものはありますか。

回答 15 三陸タクシー

回数券も定期もありません。経費がかからないようにやってくれと言われたので。稲井地区は顔と顔のつながりで、運転手も月に3回程の休みと土日休みで、ほぼ毎日同じ人です。運賃箱も簡素なものでやっています。

質問 16

乗務員は三陸タクシーさんの契約乗務員だと思いますが、一般のタクシーの乗務員さんと同じような待遇をしなければならないと思います。

一般のタクシーであれば歩合制ですが、乗合タクシーが低料金で走っているということ、市の補助金が250万出ていることを考えると厳しいのかなと思います。

一般のタクシー乗務員と比較すると待遇は同じぐらいなのでしょう。

回答 16 三陸タクシー

タクシーは歩合等がありますが、乗り合いの場合は時間制です。時間帯報酬額としては一般タクシーと近いです。

役所に出す見積書は宮城県の最低賃金、662円から社会保険などを入れています。それから、60

歳以上の方を使うと補助金などがいただけるので、そういうことを考えながら、儲かるもしない損もしないというところを考えています。

質問 17-1

定例会はどのくらいの頻度で、どういう人が参加していて、どういうことが今後の問題として出ているのですか。

回答 17-1 稲井地域乗合タクシー運行協議会

定例会は区長会と一緒にです。毎月、状況報告を区長さんたちに提示していただき、いくらかかったか等がわかります。意見に関しては、今のところは、タクシー事業さんのご理解で、何とかいっていますので、区長さんたちの意見はほとんどないです。

回答 17-2 三陸タクシー

何かあればわたしたちの所に来ます。「バス停が家から遠い」などの意見があれば、だいたいは直します。そして、細い狭い道でも、「ここに入る時は木を切って入ってくれ」と言われたりもしました。

質問 17-3

何か問題が出た時は、直接、三陸タクシーさんのほうに連絡がいく感じですか。

回答 17-3 三陸タクシー

いいえ。わたしたちと役所の連帯で、区長さんにも言われながらです。

質問 18

事務局は支所にあるのですか。

回答 18 乗合タクシー運行協議会事務局

はい、そうです。最近、大きな話題になっているのは、先ほど2行政区でいない号が走っていないと言いましたが、その地区に今度、バイパスができます。

橋ができることによって、橋を通ればまちまですぐなので、いない号をどうするかということを検討しています。

蛇田地区は、イオンやイトーヨーカドーの商業施設が密集しており、日赤病院もあります。バイパスを通ればすぐ着くことができます。今、日赤まで行くのに遠くからだと片道1時間かかります。

質問 19-1

稲井地区の運行協力金が1行政区あたり15,000円というのはけっこう画期的だったと思うのですが。

回答 19-1 稲井地域乗合タクシー運行協議会

いろいろな意見がありました。町内運行が一番多いので、クレームを付けられたりということもありました。

要は、最初、人口密度に対しての協力金というかたちをとったのですが、一律で15,000円に、世帯協力金550円の2本立てにしました。

質問 19-2

最初は人数割りで多いところは多かったということですか。

回答 19-2 稲井地域乗合タクシー運行協議会

はい、そうです。皆で話し合っ方向付けていきました。今は各町内会さんから協力いただいています。

質問 20

運行協議会を地区ごとにつくっているということですが、市全体としての公共交通会議のようなものは別に設けていますか。

回答 20 石巻市 総合政策課 阿部氏

はい。公共交通会議には警察や交通に関する国の組織、運行事業者の代表や地区住民代表が入っているので、何か認可の変更等がある場合は交通会議にかけてから行うというかたちをとっています。

細かい変更はかけませんが、路線や運賃の変更がある場合は、交通会議にかけて認めていただいてから運輸局に申請するというかたちです。

質問 21

ミヤコーバスの廃止申出路線は、市が単独で補助を行っている路線と考えていいのですか。

回答 21 石巻市 総合政策課 阿部氏

全てが単独路線ではなく、廃止申出路線の中にも補助路線があります。しかし、補助を受けても赤字なので、廃止したいという申し出もあります。

質問 22

今後、国庫から転落したという場合、この路線は幹線だから市が負担をしてやっていくのか、住

民バスに転換する可能性もあるのか、どうなのですか。

回答 22 石巻市 総合政策課 阿部氏

実際に例を申し上げますと、桃生線というのがありますが、今年度いっぱい廃止して、来年4月から住民バス化するということになっております。

質問 23

その場合は、これまで既にある桃生地区住民バスに路線が増えるかたちですか。

回答 23 石巻市 総合政策課 阿部氏

はい、そうです。どうしてもバス事業者さんの運行ですと、40人乗りとか大きな車両で太い道路を走るということになります。路線によってはジャンボタクシーで十分運行できるような路線もあるので、そういう所についてはそういった転換をした方が、市としても補助金を低くすることもできますし、住民の利便性を損なうこともないので。

できれば、ミヤコーバスさんに運行していただきたいというのがありますが、事情によっては転換していくということもあります。

質問 24

住民の方は、どのくらい企画段階から関わっているのですか。支所、地域ごとに違う可能性もありますが、基本的には市や支所がダイヤや運賃、便数の案を作って地域に出すのか、どのくらいから地域は入っているのでしょうか。

回答 24 石巻市 総合政策課 阿部氏

現在、運行されているところがどのようにやったかはよくわかりませんが、新たに市内2地区で住民バスを運行させるべく準備を進めているところがあるので、そちらでお話しますと、初期の段階から地区の代表住民、町内会長や役員に入っただいて、最初の段階から検討に加わっていただいて、どういった運行形式にするか、ルートはどうするかを考えていただいています。

他の地区でもほぼそういう形式でやったと思います。

質問 24

バス停から500m離れているところは交通空白

地帯というのですか。

回答 24 石巻市 総合政策課 阿部氏

公共交通機関の乗り場、停留所から半径500m離れている地区は空白地区といいます。

質問 25

今、石巻さんは旧行政区ごとに支所を置いていますよね。これをずっと将来的に続けていくのですか。支所ごとに地区の面倒をよく見ているなど感じました。

北上市は総合支所制度をなくし、分庁舎方式になりましたので、昔の考え方が取り入れられなくなり、全て一本に吸い上げられてしまったという経緯があります。こちらは平成17年に合併したばかりですが、今後、公共交通がどのように変わっていくか関心を持ちました。

回答 25 乗合タクシー運行協議会事務局

17年に合併しましたが、合併前と合併後の格差をなくすという意味で、総合支所は絶対に必要だということを合併協議会の中で決めたと思います。

しかし、合併してもう5年になりますし、経費削減、職員数もどんどん減っているのです。そういったことを考えれば、合併当時の体制を維持するのも困難だと思います。政策的判断も必要だと思いますが、時勢や経済状況などを鑑みながら考えていくべきだと思います。

(5) おわりに

私たちの地区は乗合タクシー発足当初から、地域18行政区が一体となって、交通弱者の足を確保しなければならぬという想いでやってきました。わたしたちのもので参考になるものがあつたら取り入れていただき、皆様の事業が成功するように願っています。本日はありがとうございました。