

# くらしの足を支える 移動サービス入門

～過疎地有償運送に関する調査研究報告書～



**NPO 法人 全国移動サービスネットワーク**

＜この報告書は、競艇の交付金による日本財団の助成金を受けて作成しました＞



## はじめに

21世紀に入り早くも10年が経過しようとしている。

2000年代、グローバル経済の進展、人口減少・少子超高齢社会の進行、都市と地方の格差拡大等、深刻な社会問題を我が国は抱えている。特に2000年代初頭から政府により行われた行財政改革＝三位一体改革によって、地方の疲弊化は一層進行したように思われる。

2010年、地方にある郡部市町村の多数は、限界集落、限界自治体の危機に瀕している。この間厚生労働省では、人口減少・少子超高齢社会の進行に対して社会保障構造改革や社会福祉基礎構造改革を政策として行ってきたが、生活インフラが崩壊しつつある限界集落化・限界自治体化している郡部市町村としては、必ずしも政策の効果があったとは言えない。

国土の1/3を占める北海道を例にすると、2005年現在の道人口は概ね560万人であるが、2030年には概ね460万人となり、100万人もの道人口が減少するとされている。また、2030年には札幌圏に65%の道人口が集中すると予測され、北海道内郡部市町村の中には、消滅集落、消滅自治体になる地域も多数出現すると思われる。

北海道内には180の市町村があるが、夕張のようにいつ財政破綻してもおかしくないという郡部市町村は、旧産炭地を中心に1/3に及んでいる。旧産炭地にある昔の炭鉱住宅は公営住宅となっているが、厳寒期は零下20℃以上となり、窓にはビニールが貼られ板が打ちつけられている。郡部市町村の開かずのシャッター街を歩くとシャッターは赤錆びていて、かなり以前から商店街は「開かずのシャッター街」になっていることが分かる。最後まで開いていた郵便局も先の郵政改革で閉鎖されてしまった。そして地元にある公立診療所も医師の確保が出来ないということで、閉鎖されてしまった地域も少なくない。最寄りの町にある病院まで通院するには、北海道では片道40キロの道のりを通院するのは、ごく普通の風景である。

郡部市町村に住んでいる高齢者は、老齢基礎年金のみの受給で月数万円程度の収入しかない者も少なくない。路線バスは早くから撤退し、とてもタクシーで片道40キロの道のりを通院することは、お金の面から出来ない。高齢者の多くは慢性的な多臓器疾病を患っており、複数の診療科に通院するの必要があり、通院は命綱と言える。福祉とは生活のセーフティネットであり、移動は生活インフラであり福祉そのものである。福祉とは社会保障構造改革や社会福祉基礎構造改革だけではない。

「交通空白地域の移動を考える調査研究委員会」では、交通空白地域で過疎地有償運送等を行っている地域21事例を調査研究対象とした。それら21事例を10項目の視点から分析・考察を行った。これまで交通空白地域における過疎地有償運送等を福祉の視点、コミュニティの視点、生活者の視点を織り交ぜて調査研究した報告は少ないと思われる。

本調査研究が国土交通省において「交通基本法」(仮称)、厚生労働省において「障がい者総合福祉法」(仮称)が検討されているなか、地域、自治体、社協、実施団体、事業の担い手、これから事業を計画している団体等にとって、参考資料となることを期待するものである。

交通空白地域の移動を考える調査研究委員会  
委員長 島津 淳(桜美林大学 教授)

# 「交通空白地域の移動を考える調査研究事業」について

## 1. 本事業の目的と今年度の目標

本事業は、移動手段と地域をつなぐキーパーソンを育てることを目的とする。専門家や自治体職員は、キーパーソンとして期待される一方で長くは居続けない。困っている人たちの中に、基本的なノウハウを持った人が必要である。基本的なノウハウは、2つ。制度的な基礎知識と、取り組みを軌道に乗せるまでの悩みを解決するヒントではないだろうか。今年度はこの2つを市民の視点から分かりやすくまとめて報告書(事例集)とする。

## 2. 新しい地域生活交通創出にあたっての条件(仮説)

以下の4つの仮説に基づいて取材先を過疎有償運送に絞り、調査した。

### <バスなど既存の交通手段の検証が必要>

●補助金を上手に活用すればよいが、自治体はバスの補助金削減が主目的になりがちで、これまでの路線の維持または減便・路線廃止されるだけという地域が目立つ。そのため市民が使いやすいシステム作りにつながらない。

### <住民が主人公になること>

- 過疎地有償運送は一つの法的な「型」であって、目的にするべきではない。大切なことは、住民が主人公になって手段を作り出していくこと。
- そうはいつでも、住民がどこに何を聞きに行けば、状況が変わるのかわからない。また、必要なサービスは供給されるのが当然と考えている市民は、自分たちで作り出すという意識が薄いことも事実。
- 住民組織が地域協議会を作っている例や、自治体が市民参加型ガイダンスを行っている例もある。きっかけは自治体からでも市民からでもよい。
- マイバスプロジェクトなど、具体的なサービス構築を行っている自治体もある。利用者は住民であり、住民が自分たちの交通と親しみを感じてもらえなければ使ってもらえない。成功している事例は、満足度が高い。

### <運営と運行のフェーズを分け、運営には住民が参画する>

- 運営(運行経路(範囲)や時刻表の設定、運賃の設定、コーディネート)と運行のフェーズを分けて、まず、住民にとってもっとも使い勝手の良い移動手段は何か、話し合える場を作ること。
- 最終的に運行は、バスやタクシーなどの既存の交通機関に依頼する場合でも、運営は交通

機関や自治体に任せきりではいけない。プロセスも大切だが、本運行の段階であっても住民がかかわり続けることが必要。

### <上手な補助金の活用方法を知ること>

- 例えば北海道には道単補助がある。補助金は都市間輸送にしか出されないため、郡部町村内のバスがなくなる。いわゆる地域公共交通活性化再生法にもとづく計画策定と事業実施にも補助が出るが、市町村負担分があるため、市町村は手を出しにくい。
- まず、特別地方交付税があるはずで、自治体職員の意識と工夫によっては、市民が利用しやすい移動のシステムを作れるのではないか。特別交付税がどのように使われているかわからないことが一つの問題。
- 地方運輸局が自治体職員研修マニュアルを作成している。その研修で、レクチャーするなどして、職員を育成することも大切。

## 3.研究事業の進め方

- 1) 調査研究委員会の設置(計7回委員会開催)。事業の進め方、重視する視点などを検討。
- 2) 過疎地有償運送だけでなく、「地域住民、地元企業、NPOによる自主運行バス」の実施状況について、運輸支局にアンケート調査票を配布。
- 3) 2)のアンケート回収後、市→団体の順で、全ての過疎有償運送団体アンケート調査を実施し実態を把握。
- 4) 3)と並行して、訪問取材(21事例)。
- 5) 過疎地有償運送に関心のある自治体職員や地域住民向けの事例集をまとめる。
- 6) シンポジウムの開催(取材報告、開催地域での課題の喚起、ノウハウの提供を目的とし、茨城県水戸市にて開催)

## 4.実施体制

- ▼事業全体の企画・運営：交通空白地域の移動を考える調査研究委員会(5名)
- ▼アンケート配布、回収、集計：全国移動ネット事務局
- ▼取材及び執筆・編集：委員、理事、会員(計20名)
- ▼シンポジウム開催：全国移動サービスネットワーク、茨城福祉移動サービス団体連絡会、茨城県社会福祉協議会共催

# 目次

第1章 交通空白地域の移動と過疎地有償運送	
1 交通空白地域はなぜ生まれるか	6
2 「採算のとれない地域公共交通」の考え方	7
3 過疎地有償運送	8
4 過疎地有償運送以外の方法	11
5 交通空白地域の移動確保に対する考え方	16
6 過疎地有償運送に対する考え方	17
第2章 立ち上げ・運営の条件と事例	
1 全国の過疎地有償運送団体	20
2 取材事例から見てきた立ち上げ・運営の条件	23
3 全国の過疎地有償運送の概況と課題	62
第3章 立ち上げる人のためのQ&A	
1 生活交通・過疎地有償運送Q&A	70
第4章 資料編	
1 「交通空白地域における住民または自治体主導の移動サービスの実施状況」 (運輸支局調査結果)	76
2 「全国の過疎地有償運送の基礎情報」 (過疎地有償運送団体および市町村調査結果)	80
3 (1) 過疎地有償運送等に関する調査票(運輸支局)	104
(2) 過疎地有償運送に関する調査票(市町村及び登録団体)	105
4 「くらしを支える足の確保を考えるつどい」開催レポート	107

# 1

## 第1章

### 交通空白地域の移動と過疎地有償運送

吉田 樹





必ずしも収支が均衡するとは限らない。図1は、乗合バス事業者の年度別収支率の推移（平均値）を示したものである。「大都市部」では、2002年に「需給調整規制」が撤廃された後、収支率の改善が見られる半面（「需給調整規制」の撤廃により、国・県による乗合バスへの補助が事業者単位から路線単位に変更されたことが背景にある）、「地方部（その他地域）」では、2002年以後も収支率の改善はほとんど図られていない。この収支率は、国・県や市町村からの公的補助を含めた経常収入が経常費用に占める割合を示したものであるため、「地方部」のバス事業は、事業者が赤字を抱えながら運行を継続していることになる。したがって、利用者の少ない路線の廃止や減便が進められ、サービス水準の低下した「バス」からはさらに利用者が逸走する「悪循環」に陥ることになる。

以前はバスが運行されていた「交通空白地域」が広がったのは、こうした「事業者任せ」で乗合バスを維持してきた実態が大きく影響している。しかし、「需給調整規制」が撤廃され、バス事業者の「内部補助」が原則とされなくなった今日でも、地域公共交通施策に主体的に取り組もうとする市町村は必ずしも多くはなかった。

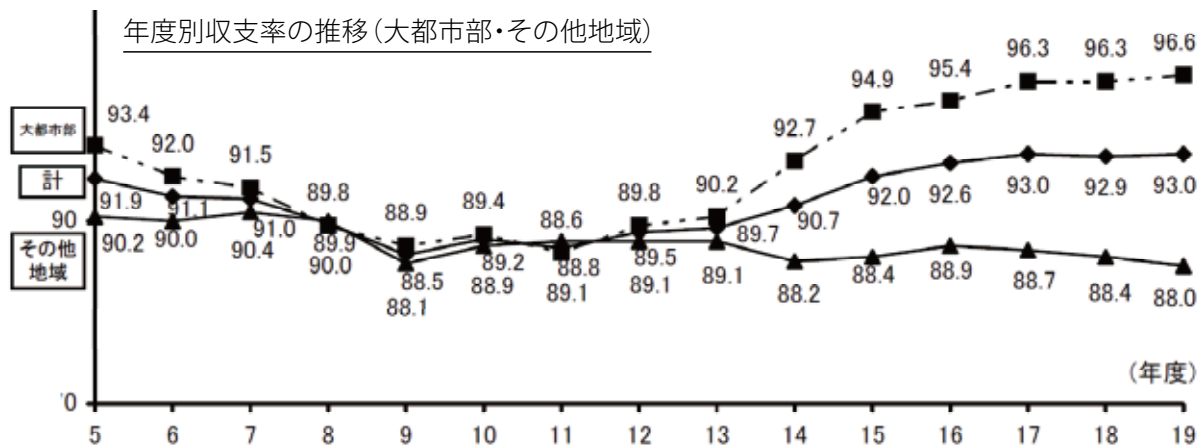


図1 乗合バス事業者の年度別収支率の推移（平均値）<sup>3)</sup>

## 2 「採算のとれない地域公共交通」の考え方

### (1) 「いま住んでいる」村・地域で「生き続ける」ための道具として交通を考える

国・県や市町村が公的補助を投じたり、交通事業者が赤字を抱えたりしながら運行する「採算の取れない地域公共交通」をどのように考えていけばよいのか。「いま住んでいる」村・地域で「生き続ける」ための道具として交通を考えることが大切である。

赤字で運行を続ける地域公共交通に対して、公的補助を投じることも必要だが、それが沿線住民の生活に「真に必要なものであるのか」を見極めることが大切である。とくに、一定の要件（市町村を跨ぐ一定以上の輸送量がある路線であり、一日の運行回数が3回（往復）以上であることなど）を満たす路線バスについては、欠損額（費用から収入を差し引いた額）を国と県が協調して補助を行う。そのため、市町村の負担が原則不要であることから、補助基準を満たす路線を維持しようとする「補助を受けるための路線

維持」が行われる懸念もある。

一方で、現在の運行形態が効率的であり、沿線住民の生活に役立つサービスを行っているかという視点も必要である。そのため、路線バス以外の運行形態で地域公共交通を維持したり、地域住民が「計画・運営」や「運行」に参画したりすることで、自らも「使いたくなる」交通をつくることも大切である。つまり、地域公共交通の維持・活性化は、地域づくりを一体的に考えることが求められる。

## (2) 「採算のとれない地域公共交通」の支え方～「計画・運営」と「運行」の考え方～

地域公共交通の実施主体については、運行自体を企画し、経路や時刻表といった運行計画を策定する「計画・運営主体」と、実際の運行业務（運転業務・車両の整備等）を行う「運行主体」とに分けることができる。

一般の路線バスについては、交通事業者（一般乗合旅客自動車運送事業者）が「計画・運営主体」と「運行主体」の双方の役割を担うケースが一般的である。しかし、コミュニティバスの運行については、「計画・運営主体」が市町村や地域住民組織などであり、交通事業者が「運行主体」となる交通手段である。

図2は、地域公共交通の「計画・運営」に関する多様な方式を整理し、「採算のとれない地域公共交通」の支え方について示したものである。従来のコミュニティバスは、行政（市町村）の発意で行われることが多く、地域住民との調整を経ながら、行政単独事業として行われ、行政が運営主体となる（運行は、交通事業者に委託する）場合が一般的であった。しかし、地域住民組織やNPOなどが公共交通運行を提案（市民発意）し、行政と連携しながら、市民が運営主体として輸送する形態もある。

本報告書では、市民（地域住民組織、NPO等）が運営主体となる輸送形態のうち、主に「過疎地有償運送」について取り上げる。

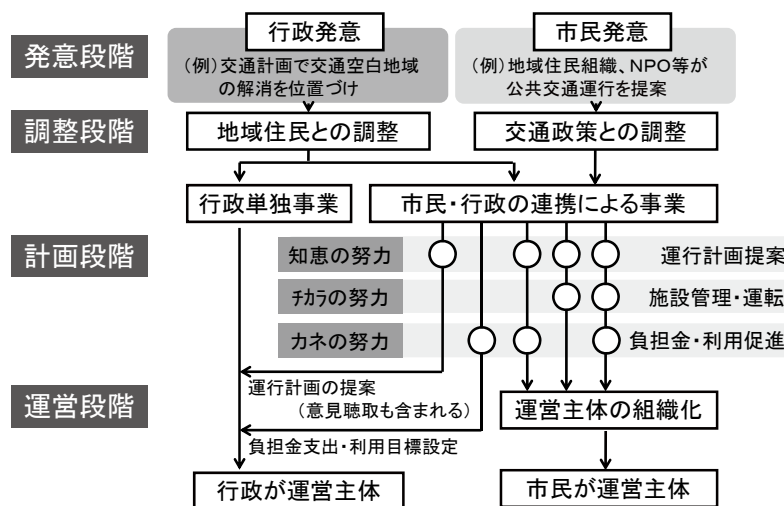


図2 「採算のとれない地域公共交通」の支え方

## 3 過疎地有償運送

### (1) 制度の概要

過疎地有償運送は、NPOをはじめとした非営利の法人や組合等が主体となり、自家用自動車を使用して

対象地域内における住民を有償で輸送する形態である。旅客から輸送の対価を受ける交通サービスについて規定された道路運送法では、第79条に位置づけられている。2006年10月に同法が改正される以前は、同法80条（当時）に定められた「自家用自動車による有償運送の禁止」の例外としてガイドライン（240号通達）のなかに位置づけられていた。過疎地有償運送の概要（2010年3月現在）を表2に整理する。なお、詳細は、最寄りの運輸支局のホームページを参照されたい。

表2 過疎地有償運送の概要

運行主体	NPOのほか国土交通省令で定めた者（一般社団法人又は一般財団法人、農業協同組合、消費生活協同組合、医療法人、社会福祉法人、商工会議所、商工会、認可地縁団体）が主体となり、有償運送を行うもの。
対象地域	過疎地域（過疎地域自立促進特別措置法に規定される）やこれに類する地域。タクシー等の公共交通機関によっては住民に対する十分な輸送サービスが確保できないと認められる地域。
輸送の対象者	当該地域内の住民と親族、そのほか、当該地域内で日常生活に必要な用務を反復継続して行う者。事前に登録された会員（同伴者も可）であることが必要。
輸送の対価	実費の範囲内であり、営利とは認められない範囲の対価。下記①と②に掲げる範囲を指す。 ① 輸送の対価（輸送サービスの利用に対する対価） ② 輸送の対価以外の対価（輸送サービスと連続して、若しくは一体として提供される役務の利用又は設備の利用に対する対価。迎車回送料金、待機料金など） 輸送の対価は、当該地域におけるタクシーの上限運賃（ハイヤー運賃を除く）の概ね1/2の範囲内であること。
輸送の区域	輸送の区域は、運営協議会（原則として市町村が主宰）の協議が調った市町村を単位とするものとし、旅客の発地又は着地のいずれかが輸送の区域にあることを要する。また、交通空白等の状況に対応するため、輸送の区域を市町村内の一部の区域に限定しようとする場合には、運営協議会における合意に基づき、輸送の区域を限定できる。
運転者の要件	① 第2種運転免許を受けている者（その効力が停止されていない者） ② 第1種運転免許を受けており、その効力が過去2年以内に停止されていない者で、国土交通大臣が認定する講習を修了していること。
使用車両・権原	事務所ごとに法人等が所有する自家用自動車及びボランティア個人の持ち込みの自動車（過疎地有償運送を実施する間、申請者が使用権原を有するものに限る）。 ① バス：乗車定員11人以上の自動車 ② 普通自動車：乗車定員11人未満の自動車（リフト等移動制約者の乗降を円滑にする設備が整備された車両を含むものとする）
損害賠償措置	対人8,000万円、対物200万円以上の任意保険もしくは共済に加入しており、過疎地有償運送中（自家用自動車有償運送中）も補償対象となっているもの。

## (2) 過疎地有償運送の登録と「運営協議会」

過疎地有償運送の開始するためには、原則として市町村が主宰する「運営協議会」での協議を調えたうえで、国土交通大臣の登録を受けることが必要となる。運営協議会の構成員は、下記のとおりである。

- ① 運営協議会を主宰する市町村長又は都道府県知事その他の地方公共団体の長
- ② 一般旅客自動車運送事業者（乗合バス、タクシー等）及びその組織する団体
- ③ 住民又は旅客
- ④ 地方運輸局長
- ⑤ 一般旅客自動車運送事業者の事業用自動車の運転者が組織する団体
- ⑥ 運営協議会を主宰する市町村長又は都道府県知事の管轄する区域内において現に過疎地有償運送又は福祉有償運送を行っている特定非営利活動法人（NPO）等
- ⑦ 運営協議会を主宰する市町村長又は都道府県知事が必要と認めた場合、学識経験者その他の運営協議会の運営上必要と認められる者を構成員として加えることができる。

## (3) 過疎地有償運送の実施主体と運行形態

過疎地有償運送の実施主体については、運行自体を企画し、経路や時刻表といった運行計画を策定する「計画・運営主体」に加え、実際の運行業務（運転業務・車両の整備等）を行う「運行主体」の何れもが、NPOのほか、国土交通省令で定めた各種法人である。なお、NPOなど地域主体で発意したものではなく、行政（市町村）発意で、既存の地域組織に過度地有償運送の運行を後押ししたケースもある。

一方、運行形態については、路線バスのように、時刻表や経路を定めて運行する「定時定路線運行」、会員からの事前予約に応じて運行する「デマンド運行」の何れもが可能である。「定時定路線運行」と「デマンド運行」の特性については、後述する。

表3 過疎地有償運送の実施主体および運行形態

		道路運送法4条（緑ナンバー）	道路運送法79条（過疎地有償）
実施主体	計画・運営主体	交通事業者 (市・NPO等が担う場合もある)	NPOのほか、国土交通省令で定めた者 (一般社団法人又は一般財団法人、農業協同組合、消費生活協同組合、医療法人、社会福祉法人、商工会議所、商工会、許可地縁団体)
	運行主体	交通事業者 (一般乗合旅客自動車運送事業者)	
運行形態	定時定路線運行 (タクシー車両)	路線定期運行（道路運送法4条許可） * 車両台数5両未満のみ地域交通会議必須	過疎地有償運送として道路運送法79条登録。 * 運営協議会必須
	定時定路線運行 (バス車両)	路線定期運行（道路運送法4条許可） * 地域公共交通会議必須	
	デマンド運行	区域運行（道路運送法4条許可） * 車両5両未満もしくは、タクシー車両使用時に地域公共交通会議必須	

\* バス車両；車両定員11人以上、タクシー車両；車両定員11人未満

表3は、過疎地有償運送の実施主体・運行形態について、「緑ナンバー」で運行する一般乗合旅客自動車運送事業（乗合バス、乗合タクシー。道路運送法4条許可）との比較を行い、整理したものである。

#### (4) 運行形態と使用車両の選択

過疎地有償運送は、時刻表と運行経路を予め定めて運行する「定時定路線運行」のほか、利用者の事前予約に応じて、その都度、運行経路やスケジュールを設定する「デマンド運行」も可能であることは先に述べた。また、使用車両もバス車両に限らず、乗車定員11人未満の小型車両にすることもできる。つまり、運行形態や使用車両を地域特性に合わせて設定することが必要である。この点は、過疎地有償運送に限らず、広く交通空白地の移動確保を目指す計画に共通した課題である。

図3は、バス車両を使用した定時定路線運行（一般の路線バス）と比較して、デマンド型交通や小型車両の定時定路線運行（乗合タクシー（プティバス））がどのような地域特性での導入に向くかについて、①地域における生活交通の需要密度（一定距離・一定時間あたりの輸送量）と、②運行エリアの広がりに着目して示したものである。

まず、生活交通の需要密度が大きく、定員11人未満の小型車両では、利用者の「積み残し」が多く発生すると考えられる場合には、増車対応に伴う人件費が余計に掛かる可能性があるため、小型車を用いた輸送（デマンド・定時定路線いずれも）には向かない可能性がある。一方、運行エリアが面的に広がり、需要密度が小さい場合には、デマンド運行の実施による効率化が図りやすい環境にあると考えられる。なお、図3では、各交通システムの導入適性が高まる地域条件であるほど色合いを濃く示している。

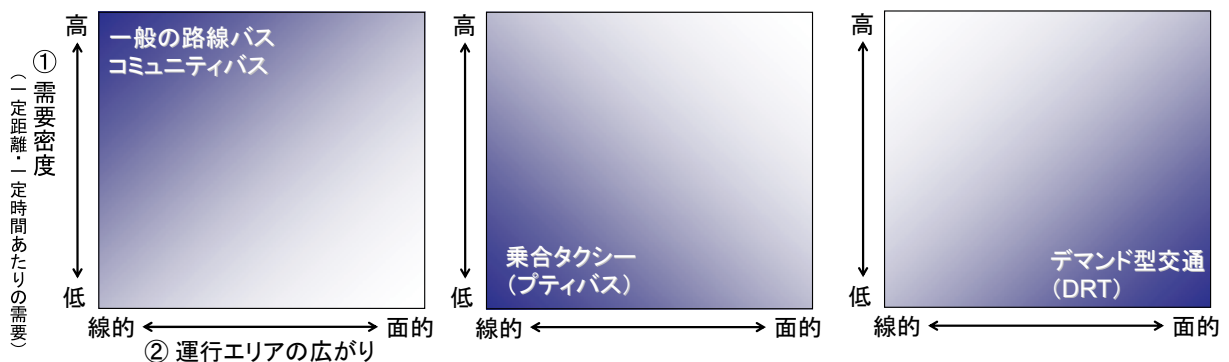


図3 生活交通の運行形態と地域条件との相性

## 4 過疎地有償運送以外の方法

### (1) 市町村運営有償運送

#### ① 制度の概要

過疎地有償運送と同様に自家用自動車で地域住民を輸送する形態として、市町村運営有償運送がある。市町村運営有償運送は、市町村が直接運行する交通サービスのことであり、路線バス廃止後の代替手段として運行されるようになったのが始まりである。

図4は、道路運送法における市町村運営有償運送の位置づけに関して、路線バスやDRT（Demand Responsive Transport；デマンド型交通）等の交通手段も含めて示したものである。道路運送法に基づく許可や登録の対象となるのは、旅客（利用者）から輸送の対価を受け取る（有償の）交通サービスに限られるが、大きく、緑ナンバー車両（事業用自動車）による輸送と、白ナンバー車両（自家用自動車）による輸送とに分けられる。前者は、全て道路運送法4条に基づく許可を受けることが必要となり、後者は、道路運送法79条に基づく「登録」を受けることになる。

市町村運営有償運送は、市町村が所有する白ナンバー車両を使用して運行されることから、有償で輸送する場合には、道路運送法79条に基づく「登録」が必要になる。また、現在の道路運送法では、路線バス廃止後に発生する交通空白地帯の輸送を行う「交通空白輸送」のほか、自市内の高齢者・障がい者に限定したドア・ツー・ドア型の交通サービスを市町村が直接運行する（いわゆる「金沢方式」と呼ばれた態様）「市町村福祉輸送」の2つの形態が市町村運営有償運送のなかに位置付けられている（表4）。いずれも、道路運送法に定められた「地域公共交通会議」（市町村の主宰が原則。詳細は後述）の場で協議が調えられていることが、先の「登録」を受けするためには必要になる。なお、以降の記述では、前者の「交通空白輸送」を対象にする。

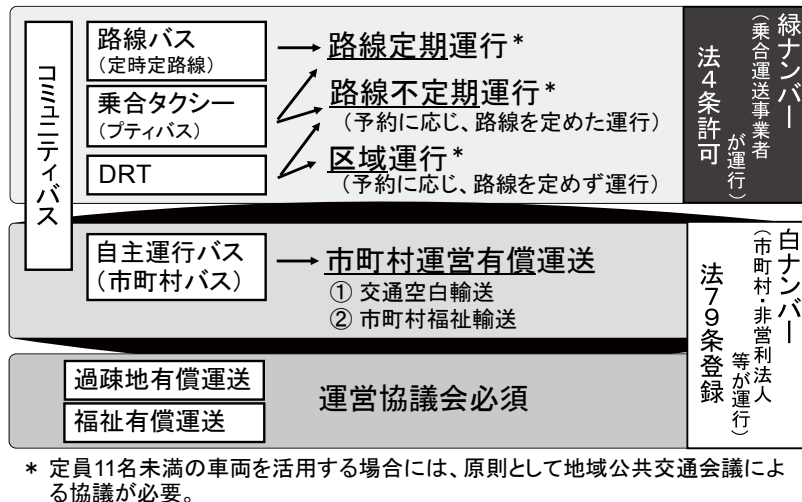


図4 道路運送法における各種輸送形態の位置づけ

## ② 制度の歴史

市町村運営有償運送（交通空白輸送）が位置づけられた道路運送法79条は、白ナンバー車両による有償運送の「禁止」を定めた条項である。そのため、市町村運営有償運送は、「禁止」の例外として位置づけられてきた経緯がある。現在の交通空白輸送にあたる形態が法的に位置づけられたのは1970年である。道路運送法101条（現78条）第1項（自家用自動車の有償運送の禁止）に関連して、市町村が廃止路線代替バスを直接運行することを可能とする通達が出されたのがはじまりである。あわせて、当該路線に対する補助制度（車両購入費）も創設されたが、1977年には運行費に対する補助制度もできあがった。こうした流れのなかで、乗合バス事業者が退出（廃止）した後に市町村が直接運行する、いわゆる「自主運行バス（市町村バス）」が全国的に見られるようになったのである。なお、補助制度自体は、1995年度以降、一般財源（用途の指定がない）である特別地方交付税による措置に変更されており、現在では、市町村負担額の8割が措置されている。

表4 道路運送法における市町村有償運送の位置づけ

市町村運営有償運送	市町村（特別区を含む）が、専ら当該市町村の区域内において、地域住民の生活に必要な旅客輸送を確保するため、市町村の長が主宰する地域公共交通会議の協議結果に基づき運送を行うもの。
交通空白輸送	当該市町村内の過疎地域や一部の都市地域などの交通空白地帯において、一般乗合旅客自動車運送事業によっては地域住民の生活に必要な旅客輸送を確保することが困難となっている場合において、市町村自らが当該市町村内の住民の旅客輸送の確保のために必要な運送（当該市町村における一般乗合旅客自動車運送事業の路線の廃止又は休止を受けて地域住民の生活交通を確保するために行う運送を含む）を行うもの。
市町村福祉輸送	当該市町村の住民のうち、身体障がい者、要介護認定者等であって、市町村に会員登録を行った者に対する外出の支援のために当該市町村自らが行う、原則としてドア・ツー・ドアの個別輸送。

\* 各運輸支局が公示する「市町村運営有償運送の登録に関する処理方針について」をもとに整理

③ 交通空白輸送の運行形態

市町村福祉輸送の場合は、ドア・ツー・ドアの個別輸送を前提としているが、交通空白輸送の運行形態は多様に想定される。簡単に言えば、図4に示した緑ナンバーの各輸送形態について、市町村が白ナンバー車両を使用して運行するものが交通空白輸送だということになる。

表5は、実施主体と運行形態の両面から、交通空白輸送と緑ナンバーによる運行（道路運送法4条許可）を比較したものである。

表5 交通空白輸送の実施主体および運行形態

		道路運送法4条（緑ナンバー）	道路運送法79条（交通空白輸送）
実施主体	計画・運営主体	交通事業者 (市・NPO等が担う場合もある)	市町村
	運行主体	交通事業者 (一般乗合旅客自動車運送事業者)	市町村 (運転者を委託する場合も)
運行形態	定時定路線運行 (バス車両)	路線定期運行(道路運送法4条許可) * 車両台数5両未満のみ地域公共交通会議必須	市町村運営有償運送(交通空白輸送)として道路運送法79条登録。 * 地域公共交通会議必須
	定時定路線運行 (タクシー車両)	路線定期運行(道路運送法4条許可) * 地域公共交通会議必須	
	デマンド運行	区域運行(道路運送法4条許可) * 車両5両未満もしくは、タクシー車両使用時に地域公共交通会議必須	

\* バス車両；車両定員11人以上、タクシー車両；車両定員11人未満

交通空白輸送の実施主体については、運行自体を企画し、経路や時刻表といった運行計画を策定する「計画・運営主体」と、実際の運行業務（運転業務・車両の整備等）を行う「運行主体」とに分けることができる。道路運送法4条に基づく許可（緑ナンバー）については、交通事業者（一般乗合旅客自動車運送事業者）が「計画・運営主体」と「運行主体」の双方の役割を担うケースが一般的である。しかし、いわゆるコミュニティバスの運行や、地域公共交通会議での協議を経て運行を開始するケースなどでは、市やNPO、地域組織などが「計画・運営主体」となる場合もある。一方、交通空白輸送の場合は、市町村が「計画・運営主体」と「運行主体」の双方の役割を担うことになる（但し、運行業務自体は、地域の交通事業者に委託する場合も多い）。

次に、運行形態については、時刻表と運行経路を予め定めて運行する「定時定路線運行」のほか利用者の事前予約に応じて、その都度、運行経路やスケジュールを設定する「デマンド運行」がある。いずれの運行形態であっても、交通空白輸送で対応することができる。但し、地域公共交通会議（詳細は後述）での協議が調わない限り運行を開始することはできない。

#### ④ 地域公共交通会議

地域公共交通会議は、2006年10月の道路運送法改正により制度化されたもので、コミュニティバス等の導入や運賃等の軽微な変更について「地域公共交通会議」での合意を経れば、比較的容易に行えるようになるものである（表6）。道路運送法4条許可（緑ナンバーによる輸送）に関しては、タクシー車両等（運転士を含む車両定員11人未満）を活用して乗合輸送を実施する場合や、運行事業者の1営業所の車両台数が5両（プラス1両の予備車両が必要）に満たないケースでは、地域公共交通会議の場で協議を調えることが必要である。

また、市町村運営有償運送の実施や変更、休廃止の場合は、全て地域公共交通会議で協議を調えることが必要となる。会議の構成員は、道路運送法施行規則で以下の通りに定められる。

- ① 地域公共交通会議を主宰する市町村長又は都道府県知事その他の地方公共団体の長
- ② 一般乗合旅客自動車運送事業者その他の一般旅客自動車運送事業者及びその組織する団体
- ③ 住民又は旅客
- ④ 地方運輸局長
- ⑤ 一般旅客自動車運送事業者の事業用自動車の運転者が組織する団体
- ⑥ （路線定期運行及び市町村運営有償運送の協議を行う場合）道路管理者と都道府県警察
- ⑦ （必要に応じて）学識経験者、その他の地域公共交通会議の運営上必要と認められる者



表6 地域公共交通会議における協議事項

案 件		主な協議内容	備考（メリット等）
法4条許可 一般乗合旅客 自動車運送事業	路線定期運行	●新規の輸送サービスについての協議 ●地域公共交通会議の決定に基づき実施している輸送サービスの変更（休廃止など）	●事業許可の標準処理期間が3ヶ月→2ヶ月に短縮 ●運賃等について、国の上限認可が不要、30日前までの届出で可 ●最低車両数の弾力化 ●路線不定期運行の路線の休廃止及び区域運行における営業区域の休廃止の届出が、廃止の2ヶ月前→30日前に
	路線不定期運行		
	区域運行		
法79条登録 市町村運営 有償運送	交通空白輸送	●新規の輸送サービスについての協議 ●地域公共交通会議の決定に基づき実施している輸送サービスの変更（休廃止など）	●地域公共交通会議で協議が調わない場合は国土交通省は登録拒否しなければならない（法79条の41項5号、規則51条の7）
	市町村福祉輸送		

## (2) 患者送迎バス・スクールバスなどの活用

交通空白輸送に関連して、利用目的や対象者を限定して運行する患者送迎バスやスクールバス（利用者限定型自主運行バス）などを活用して一般旅客（地域住民）の移動手段を確保することも考えられる。

表7は、これらの輸送形態と一般旅客輸送との連携について整理したものである。大きく分けて、①間合い運用、②混乗化、③統合の3種類の方策がある。一方、利用者限定型自主運行バスは、①教育（通学）、②医療（患者輸送）、③福祉（デイサービス等）の3分野が主なものであるが、文部科学省（教育）や厚生労働省（医療・福祉）の補助金を受けて購入した車両を一般旅客の輸送に活用しようとする場合には、注意が必要である。このうち、スクールバスについては、文部科学省（旧文部省）の「へき地児童生徒援助費等補助制度」に基づき補助を受けた車両、医療分野のうち、「医療施設等整備費補助金」に基づく「へき地患者輸送車」については、各省への承認や届出等により、一般旅客の輸送に活用することができる。ただし、文部科学省や厚生労働省の補助金を受けずに、市町村が自前で車両を購入し運行しているスクールバス等については、こうした制約を受けない。

表7 自主運行バスと一般旅客輸送の連携

① 間合い活用	自主運行バスが運行されない時間に空いている車両を活用して一般旅客を輸送する。
② 混乗化	スクールバスの利用対象者を地域住民にも広げる（混乗）
③ 統合	スクールバスと既存の路線バス等を統合し、新たな生活交通システムとして位置づける。

参考：国土交通省「総合的な交通体系を目指して」ホームページ『多自然居住地域の創造に資する異分野連携による新たな交通サービスの提供方策』「Ⅲ. 異分野連携による新たな交通サービスの提供方策」  
<http://www.mlit.go.jp/seisakutokatsu/soukou/ppg/ppg1/ppg1-3.html>

## 5 交通空白地域の移動確保に対する考え方

### (1) 交通空白地域での移動確保を地域住民とともに「育てる」

過疎地有償運送は「タクシー等の公共交通機関によっては住民に対する十分な輸送サービスが確保できないと認められる地域」で導入が想定される輸送形態である。また、市町村が直接運行する交通空白輸送は「当該市町村内の過疎地域や一部の都市地域などの交通空白地帯において、一般乗合旅客自動車運送事業によっては地域住民の生活に必要な旅客輸送を確保することが困難となっている場合」と導入が想定されるケースが限られている（各運輸支局が定めた公示（処理基準）による）。交通事業者による運行が困難であるということは、事業性に乏しく、市町村が公的補助（税金）を投じながら運行する事例も少なくない。そのため公的補助を投じつつも、「どこまで」公共交通として市民の「足」を確保するかを明確にしていくことが必要である。また、地域住民サイドも、地域の公共交通を生活のどのような場面で利用したいのか、地域での「住まい方」に着目して、行政とともに交通を「育てる」考え方を持つことが必要である。

### (2) 求められる「性能保証」と「情報提供」

交通空白輸送の計画に限らず、市町村が公的補助を投じて不特定少数を輸送する公共交通サービスの場合、「性能保証」と「情報公開」という2つの視点が重要になる。

こうした交通サービスの場合、一日数往復の運行であるケースが大半であるのだが、「スーパーの前に停車するのに、帰りのバスは2時間後」というように、生活のなかで「ちょうど良く」利用することができないケースも少なくない。地域住民の「通院に使える」「買物に使える」「通学に使える」こうした生活にねざした「性能」を持ち合わせたサービスになっているかを点検する必要がある。

一方、「情報提供」には、2つの意味合いがある。一つ目は、公的補助を投じながら維持していることが地域住民や利用者に知らされているかということである。これは、(1)で示した「なぜ必要であるか」という点に結びつくことであるが、そのあたりの情報が市民や地域公共交通会議に知らされない限り、交通空白地域における移動手段確保の必要性を議論することはできないはずである。二つ目は、路線図や時刻表という「情報」を提供するだけでは不十分であるということである。交通空白輸送の場合始発地から終着地までの所要時間が1時間にもなる路線が少なくない。一方で、役場や病院、学校といった公共施設をきめ細やかに運行するケースも多い。そのため、単に時刻表や路線図を配布しただけでは、「このバスに乗ると買物ができる」といった生活にねざした利用方法（つまり、性能）が市民に読み取れないという課題が残る。また、一般のバス路線図には、市町村運営有償運送や過疎地有償運送が触れられていない（当然その逆もある）という問題もある。確かに、これらの輸送手段は、当該市民の輸送を目的としたものであるが、「いつも利用している人にしか読み取れない」路線図や時刻表であれば、提供される意義も半減である。とくに、路線バスや鉄道への接続を考慮した運行を行っている場合は、これらの路線図や時刻表といった情報と一体的に提供する必要があるだろう。

## 6 過疎地有償運送に対する考え方

### (1) 行政（市町村）に求められる考え方

過疎地有償運送は「タクシー等の公共交通機関によっては住民に対する十分な輸送サービスが確保できないと認められる地域」で導入が想定される輸送形態であるが、①行政（市町村）の発意で進められるケースと、②NPOをはじめとした地域組織の発意で進められるケースに分けられる。

行政の発意で進められるケースは、交通空白地域の移動確保策として、地域組織に過疎地有償運送の導入を促す場合が多いと考えられる。この場合、「運営協議会」での議論も円滑であるケースが多いという利点がある半面、運営主体であるNPO等の組織や利用者（会員）が、地域の交通を「育てる」意識が薄くなり、行政の負担が大きくなる懸念がある。

一方、NPOをはじめとした地域組織の発意で進められるケースでは、市町村域や広域市町村圏全体の公共交通体系や施策との整合性を図ることが求められるが、行政としての「受け止め方」をあらかじめ想定しておく必要がある。

### (2) NPOに求められる考え方

NPOをはじめとした地域組織が過疎地有償運送を始めようとする場合、「運営協議会」での合意に時間を要したり、運行開始後も運営資金や運転ボランティアの不足といった課題に直面したりすることがある。その時、市民と一緒に、地域の交通を「育てる」意識を共有していくことが求められる。また、行政との連携を図っていくことも大切になる。また、過疎地有償運送だけで地域の交通を成り立たせることは困難であるため、既存の交通手段（乗合バス、タクシー、市町村運営有償運送、患者送迎バスなど）との役割分担を考えていくことも必要である。

---

### 参考文献

- 1) 交通政策審議会陸上交通分科会自動車交通部会：今後のバスサービス活性化方策検討小委員会（第2回；2006年4月24日実施）配布資料  
<http://www.mlit.go.jp/singikai/koutusin/rikujou/jidosha/bus/02/060424.html>
- 2) 秋山哲男・吉田 樹編：生活支援の地域公共交通（都市研究叢書3），学芸出版社，2009.
- 3) 国土交通省ホームページより作成

資料

～過疎地有償運送を対象とした補助金の例～

▼鳥取県鳥取市（公式ホームページより引用）

過疎地有償運送を行う事業者を支援する制度を創設しました。

現在、鳥取市内の大部分のバス路線が国県市の補助金（税金）で維持されています。しかし、燃料費の高騰や利用者の減少によって、税金による負担が今後ますます膨らんでいくことが懸念されており、少ない経費でより効率的な移動サービスを構築していかなければなりません。

また、もともと路線バスが運行していない公共交通空白地域でも高齢化が進み、生活交通が必要となる地域も増加していきます。

そこで、鳥取市では公共交通空白地域の解消や公共交通を補完するものとして、NPO法人等が行う「過疎地有償運送」を推進したいと考えており、過疎地有償運送を行う団体等に対し、初期投資の一部を補助する「鳥取市過疎地有償運送者支援事業費補助金」を以下のとおり創設しました。

**1. 補助対象者**

新たに過疎地有償運送を実施しようとする次のいずれかに該当する団体  
（内訳、略）

**2. 運行区域**

交通空白地域、路線バスが運行されている区域であるが路線の本数が極端に少ない区域等。

**3. 補助対象事業**

（1）運行事業

過疎地有償運送の補助対象路線ごとに、営業費用から営業収益を差し引いて得た額の合計額。ただし、補助対象路線ごとの営業費用の8/10を限度。

（2）車両等設備整備事業

主に過疎地有償運送に用いる車両等設備の購入費で以下に掲げるものとする。

- ・車両（登録諸経費を含む）
- ・当該過疎地有償運送の円滑な運行の確保のため、必要と認められる付属品、運行管理用の通信機器等（冬用タイヤ、車体表示、運賃箱、電話機、パーソナルコンピューター等）
- ・その他市長が必要と認める経費

**4. 補助額**

（1）運行事業

補助対象経費の額に1/2を乗じて得た額。（県と同額を補助）

（2）車両等設備整備事業

補助対象経費の額に1/2を乗じて得た額。ただし、100万円を限度。（県と同額を補助）

※その他、静岡県浜松市や群馬県みどり市では、補助金要綱がホームページで公開されています。

**第2章**

**立ち上げ・運営の条件と事例**

# 1 全国の過疎地有償運送団体

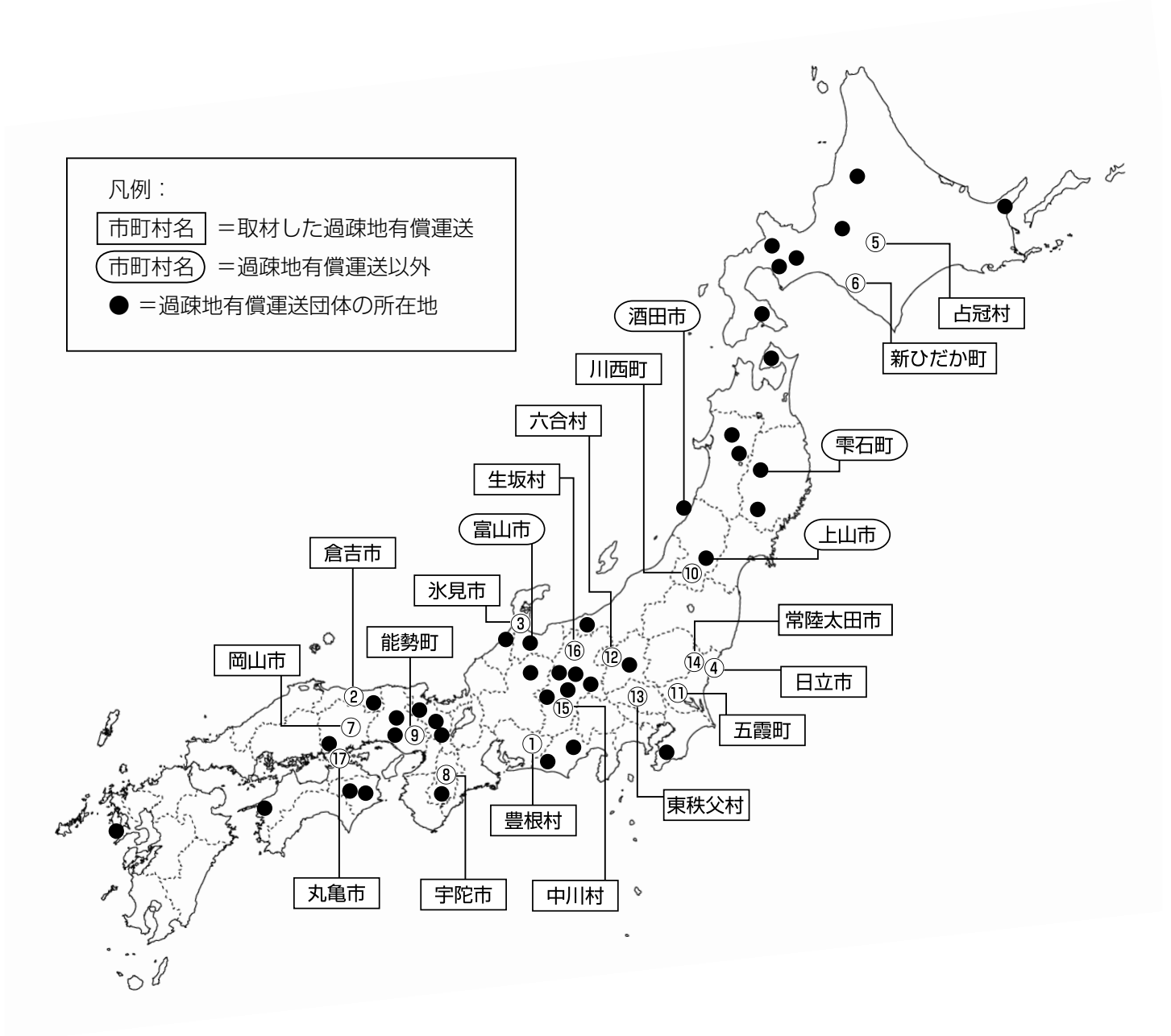
過疎地有償運送・登録団体一覧（2009年8月現在） 合計61団体

都道府県	市町村	団体名称	取材済
北海道	虻田郡洞爺湖町	(社福) 洞爺湖町社会福祉協議会	
		医療法人 社団洞仁会	
	日高郡新ひだか町	NPO 法人 三石過疎地有償運送すずらん	⑥
	勇払郡占冠村	(社福) 占冠村社会福祉協議会	⑤
	雨竜郡幌加内町	(社福) 幌加内町社会福祉協議会	
	目梨郡羅臼町	(社福) 羅臼町社会福祉協議会	
	茅部郡鹿部町	(社福) 鹿部町社会福祉協議会	
	古宇郡泊村	(社福) 泊村社会福祉協議会	
	樺戸郡浦臼町	(社福) 浦臼町社会福祉協議会	
樺戸郡留寿都村	(社福) 留寿都村社会福祉協議会		
青森県	下北郡佐井村	(社福) 佐井村社会福祉協議会	
岩手県	奥州市	NPO 法人 サポートセンターNPOえさし	
秋田県	北秋田郡上小阿仁村	NPO 法人 上小阿仁村移送サービス協会	
	仙北市	NPO 法人 ハートまるんマイカー仙北	
山形県	東置賜郡川西町	NPO 法人 は一とサービス川西	⑩
茨城県	常陸太田市	常陸太田市商工会	⑭
		NPO 法人 アイタク太田	
	日立市	NPO 法人 助け合いなかさと	④
	猿島郡五霞町	(社福) 五霞町社会福祉協議会	⑪
群馬県	吾妻郡六合村	(社福) 六合村社会福祉協議会	⑫
	桐生市	NPO 法人 グループ28	
埼玉県	秩父郡東秩父村	NPO 法人 ふれあいやまびこ会	⑬
千葉県	南房総市	(社福) 南房総市社会福祉協議会	
長野県	木曾郡王滝村	(社福) 王滝村社会福祉協議会	
	伊那市	NPO 法人 SALA	
	上伊那郡中川村	NPO 法人 ふるさとづくりやらまいか	⑮
	南佐久郡南相木村	(社福) 南相木村社会福祉協議会	
	東筑摩郡生坂村	(社福) 生坂村社会福祉協議会	⑯
	塩尻市	NPO 法人 ビレッジならかわ	
	松本市	(社福) 松本市社会福祉協議会	
新潟県	妙高市	NPO 法人 いきいき・長沢	

都道府県	市町村	団体名称	取材済
富山県	氷見市	NPO 法人 八代地域活性化協議会	③
		(社福) 知内町社会福祉協議会	
	高岡市	NPO 法人 小勢地区活性化協議会	
岐阜県	飛騨市	北飛騨商工会	
静岡県	浜松市	NPO 法人 がんばらまいか佐久間	
	静岡市	NPO 法人 フロンティア清沢	
愛知県	北設楽郡豊根村	(社) 豊根村シルバー人材センター「がんばらマイカー」	①
京都府	福知山市	NPO 法人 福知山 BGM 福祉サービス	
		NPO 法人 ヒューマンコミュニティ	
		NPO 法人 丹波・みわ	
	南丹市	(社福) 南丹市社会福祉協議会	
	京都市	(財) きょうと京北ふるさと公社	
大阪府	豊能郡能勢町	(社福) 能勢町社会福祉協議会	⑨
		NPO 法人 のせ田里伊能	
兵庫県	神戸市	NPO 法人 上野丘さつき家族会	
	丹波市	NPO 法人 鴨庄	
奈良県	宇陀市	(社福) 宇陀市社会福祉協議会	⑧
	吉野郡東吉野村	NPO 法人 東吉野村まちづくり	
鳥取県	日野郡日南町	NPO 法人 多里まちづくりサポートセンター	
	鳥取市	NPO 法人 OMU	
		(社福) 鳥取市社会福祉協議会	
	倉吉市	NPO 法人 たかしろ	②
岡山県	岡山市	(社福) 恩賜財団済生会支部岡山県済生会 「憩いの丘」	⑦
	笠岡市	NPO 法人 かさおか島づくり海社	
徳島県	勝浦郡上勝町	NPO 法人 ゼロ・ウェイストアカデミー	
	美馬市	NPO 法人 こやだいら	
香川県	丸亀市	NPO 法人 石の里広島	⑰
愛媛県	越智郡上島町	NPO 法人 サン・スマ	
	八幡浜市	NPO 法人 にこにこ日土	
長崎県	西海市	NPO 法人 平島を守る会	

## 全国の過疎地有償運送マップ

住民主体の要素が多く、交通空白地域で行われている、という観点から、過疎地有償運送 17 事例のほか、福祉有償運送 1 件、住民運営+事業者運行型の自主運行バス 2 件、準備中のケース 1 件取材した。





## 2 取材事例から見てきた立ち上げ・運営の条件

交通空白地域の移動を考える研究調査委員会の委員と、理事、会員関係者が取材した事例は以下のとおりである。

### 過疎地有償運送

- ① (社) 豊根村シルバー人材センター / 愛知県北設楽郡豊根村
- ② NPO 法人 たかしろ / 鳥取県倉吉市
- ③ NPO 法人 八代地域活性化協議会 / 富山県氷見市
- ④ NPO 法人 助け合いなかさと / 茨城県日立市
- ⑤ (社福) 占冠村社会福祉協議会 / 北海道勇払郡占冠村
- ⑥ NPO 法人 三石過疎地有償運送ずらん / 北海道日高郡新ひだか町
- ⑦ (社福) 恩賜財団済生会支部岡山県済生会「憩いの丘」 / 岡山県岡山市
- ⑧ (社福) 宇陀市社会福祉協議会 / 奈良県宇陀市
- ⑨ (社福) 能勢町社会福祉協議会 / 大阪府豊能郡能勢町
- ⑩ NPO 法人 は一とサービス川西 / 山形県置賜郡川西町
- ⑪ (社福) 五霞町社会福祉協議会 / 茨城県猿島郡五霞町
- ⑫ (社福) 六合村社会福祉協議会 / 群馬県吾妻郡六合村
- ⑬ NPO 法人 ふれあいやまびこ会<sup>⑬</sup> / 埼玉県秩父郡東秩父村
- ⑭ 常陸太田市商工会 / 茨城県常陸太田市
- ⑮ NPO 法人 ふるさとづくりやらまいか / 長野県上伊那郡中川村
- (⑯ (社福) 生坂村社会福祉協議会 / 長野県東筑摩郡生坂村)
- (⑰ NPO 法人 石の里広島 / 香川県丸亀市)

### 過疎地有償運送以外

- 山形県上山市 (福祉有償運送)
- 岩手県雫石町 (自主運行バス)
- 山形県酒田市 (立ち上げ準備中)
- (● 富山県富山市 (自主運行バス))

取材した20の事例から、今後他の地域で住民主導の移動サービスを立ち上げようとする際に役立つ視点を上げたのがA～Jの10項目である。10項目は全ての事例に含まれているわけではなく、3～4の条件が作用して、現在の活動を形作っていると考えられる。

**A**

**互助的な精神でボランティア活動として地域に定着している**

- ・非効率のサービスを、住民が少しずつ分担することにより、ローコストで運営されている
- ・ボランティア活動として生まれ、既存の組織が事務局機能を担っている。

**B**

**継続性や事業性を意識し、運転者や経費の確保に努めている**

- ・公的な補助金を受けている
- ・運転者を補充しやすい条件を整えている
- ・運営者に経営的な手腕がある

**C**

**地域住民の中に幅広い関係者を巻き込んでイニシアティブをとれる人材がいる**

- ・首長との政治的パイプがあるなど、行政関係者の理解を得やすい人が立ち上げた
- ・中核的な担い手が、地域から信頼され、バランス感覚と熱意と行動力の持ち主である

**D**

**多くの地域住民のニーズからわき上がったサービスで、住民自身が作り維持するサービスとして意識されている**

- ・住民組織によって、または住民参画の下、組織された運営主体である
- ・地域住民が積極的に利用することでサービスが成り立っている
- ・地域住民の互助活動や問題を協議する場が存在していた

**E**

**移動・外出にとどまらず、地域づくり・福祉のまちづくりの観点で、様々な事業が連関・並行して実施されている**

- ・過疎地有償運送以外にも、地域を元気にするための活動を展開している
- ・フォーマル（医療や介護）サービスとインフォーマルサービスをつなぐ拠点になっている

F

サービス立ち上げの要因となる交通事情があり、それに対応して形作られた

- ・市町村のバス運行事業の廃止などに伴う新たな方策が求められていた
- ・既存の交通機関との整合性を取る形でサービス内容が決まった
- ・他の交通機関との総合的なデザインの一部を担うサービスとして形成された

G

福祉の観点から細やかなサービスが提供され、ニーズの発見がスムーズ

- ・顔の見える関係の中で柔軟な対応が可能になっている
- ・有償運送の限定されている部分を、住民同士の互助活動（無償運送）で埋めている

H

サービスを実施する条件（車両、人材、財政基盤）が元々備わっていた

- ・他の事業で使用している事務所、車、人材を過疎地有償運送にも活用できた
- ・福祉有償運送等の移動サービスを行っていたことによりノウハウやニーズが見えていた

I

熱意のある行政関係者がいる

- ・自治体職員が過疎地有償運送の立ち上げを起案し、準備をリードした
- ・自治体担当課や首長が積極的に事業を推進している

J

事業を立ち上げ・推進するための情報源を持っていた

- ・地域の内外に相談できるアドバイザーがいる

では、事例を通して、10項目を確認していこう。

過疎地有償運送

**A▶** 互助的な精神でボランティア活動として地域に定着している

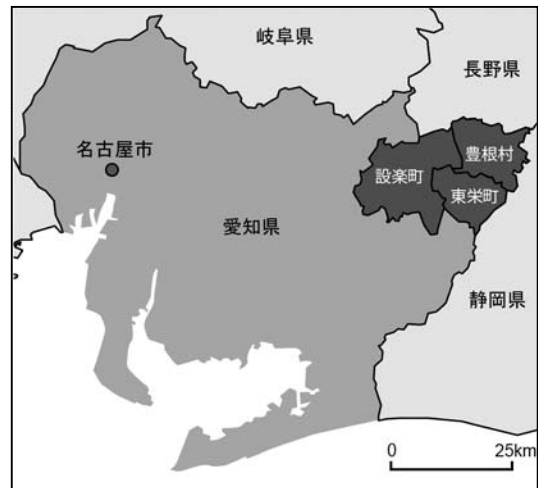
① 社団法人 豊根村シルバー人材センター

(きたしたらぐんとよねむら)

愛知県北設楽郡豊根村

過疎地指定	区域内の交通機関	運行形態	利用対象者
あり	村営バス	1対1を基本としたドアツードア型	全村民
車両台数と種類	立上げの中心人物・機関	他のポイント	公的補助金の有無
持ち込み21台	村総務課	D、H	あり

愛知県の最高峰は茶臼山（標高1415m）で、登山道とその周辺はブナの原生林に囲まれている。北設楽郡豊根村はこの茶臼山を含めて総面積の93%が森林、そのなかに約40の集落が点在している。世帯数587戸、人口1425人、小学校2校、中学校2校、診療所2か所、愛知県の東北端にあり、長野県と静岡県とに接した山村である。豊根村に入るとすれ違う車も疎らであるが、道路も良く整備され、美しい自然に恵まれた、清潔な雰囲気のある山村の風景である。



名古屋から車で3時間（片道およそ100キロ）、慣れない雪道の運転に気をつかいながら無事に豊根村役場に到着。総務課に課長補佐さんと企画係長さんを訪問したが、テキパキとした対応で気持ち良く話を聞くことができた。

● 「がんばらマイカー」は住民の貴重な足

運営主体は社団法人豊根村シルバー人材センターで、事務局維持のための人件費等の補助として60万円/年が村から助成されている。移動サービスの利用登録者172名（住民の12%）、通院その他、どこへでも利用可能で、行く先は村内26%、郡内49%、域外25%、である。

この活動を支えるボランティア・ドライバーは21名（うち男性14名、女性7名）で、全員が自分の乗用車を提供して移動サービス活動をしている。利用件数62件/月、平均利用額1,854円/回、総収入が11.5万円/月になるから単純に平均するとボランティア・ドライバーの収入は6千円/月/人に満たない。お金のためではない「互助」の精神でこの活動が支えられていることは間違いない。

しかし、バス会社も、タクシー会社もない豊根村ではボランティア・ドライバーの存在が住民の貴重な足である。総務課職員の稲垣氏は、村の人口流出にともなう公益機能の低下を防ぐためにも、地域の人々の暮らしを守る必要があり、この事業も決して無駄な投資ではない、と話す。新規ドライバーの確保、高

齡の運転者の安全管理などの課題はあるが、組織的な活動として「安心」「安全」「安定したサービス」が提供されており、これだけの素晴らしい自主的な住民の地域活動は驚きであると同時に敬服した。

### ●北設楽郡公共交通連携計画

北設楽郡の設楽町、東栄町、豊根村の3町村では「北設楽郡公共交通連携計画」を合意し、2009年度より三年間を実証実験の期間とし、計画書も公表されている。

域内に散在して居住する住民と医療機関・高等学校・JR 飯田線との相互の連携をスムーズにすることが目標であり、住民からは成果が期待されている。

(渡部勝、榎本愛一郎)



## A▶ 互助的な精神でボランティア活動として地域に定着している

### ② 特定非営利活動法人 たかしろ

(たかしろ)

#### 鳥取県倉吉市高城地区

過疎地指定	区域内の交通機関	運行形態	利用対象者
なし	路線バス、一般タクシー	バス停→ドア間の定時運行（複数を前提）	高城地区の住民
車両台数と種類	立上げの中心人物・機関	他のポイント	公的補助金の有無
2台	NPO代表(元公民館長)	C、D、F	あり（講習費のみ）

#### ●住民の発意で、地区の振興協議会→バス対策委員会→NPO 法人化

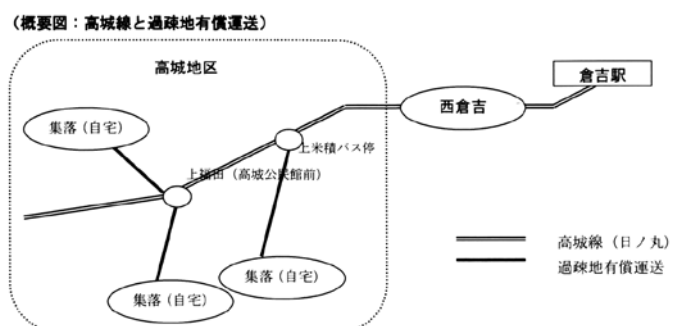
倉吉市は鳥取県の中央部に位置し、高城地区は市の中心部から西へ数 km のところにある。ここでは2001年の路線バスの需給調整規制の廃止がきっかけで、2002～2003年に地区の振興協議会の中から、バス対策委員会が発足し、バスの維持・活性化について協議が重ねられた。その結果、2004年に、まず2ヶ月間無償の試験運行を行い、NPO 法人化した後、過疎地有償運送許可を取得したのが「NPO 法人たかしろ」である。理事長は公民館長だった福有裕美氏で、会員数は2008年現在153名のうち25名が運転者となっている。

#### ●路線バスとスイッチする運行形態で、帰り道をサポート

たかしろの活動の特徴は、週3回1日4便(午前1便、午後3便)を運行している点だ。高齢者の多くは、出かけるときには、通勤する家族や隣近所の人のお家用車に乗せてもらって市街まで出られるが、帰りはバスに乗って市街から戻ってくる。そうすると、バス停から自宅まで何キロも歩かねばならない。そこで、路線バス4便をバス停で待ち受け、乗り合わせて自宅に送って回るサービスになった。このように運行区域や運行の曜日を限定しているのは、ボランティアの負担を少なくし、当初危機感を募らせていたタクシー事業者に対しても、営業を妨害する事業ではないことを理解してもらった意味があったようだ。

#### ●楽しく、続けられ、支え合うボランティア活動

運転ボランティアは25人おり、大半は利用者と同様に会員登録して1万円の入会金を払って、無償でボランティアをしている。月1回程度担当するよう、4班×3日で班分けし予備人員が出るように交代のシフトを組んで、5年間変わらぬ運行を続けてきた。2008年秋からは、バス停



を二つに増やしたほか、朝の自宅からバス停1か所への送迎も月4回実施しているが、農業地域のため、農繁期にはボランティアに負担をかけないように配慮しているという。






また、楽しみながら活動できるよう、「竹の子生産加工グループ」「椎茸生産グループ」「自然と環境を研究するグループ」など様々なグループ活動も立ち上げ、それぞれが自主的に活動している。色々な助成金に応募したり、竹林整備事業や自転車競技場の芝刈り事業などの受託事業をボランティアが実施し、その収益が「たかしろ」の財政を支えている面もある。

### ●立ち上げ段階から市とは二人三脚

「たかしろ」を支えるという点では、倉吉市も様々な支援を行ってきた。事業開始当初の車両は、公用車を廃止した3台を市から無償譲渡したほか、車検代25万円を補助した。有償旅客運送の申請に関する情報提供や手続きの実務も、総合政策室と「たかしろ」と二人三脚で進め、運転者の講習受講料は市が補助を行った。

しかし、「たかしろ」に対して、運行経費や車両購入費の支援については行っておらず、鳥取県が2009年に新設した「生活交通体系構築支援補助金」を活用して運営していくことも今後検討していくことになりそうだ。

(横山和廣)

<p>平成21年春 </p> <p><b>お知らせ</b></p>	<p><b>NPO法人たかしろ</b></p> <p>皆さん楽しい生きがいのあるグループ活動にしましょう♪</p>	<p>NPO 法人たかしろ</p> <p>事務局NO. 9</p> <p>平成21年2月</p>
<p><b>グループ活動のお知らせ</b></p> <p>グループ活動は4つのグループが結成されました。それぞれ各グループ単位で運営されます。</p> <p>椎茸生産グループは、すでに原木を用意され3月1日に菌入れ作業を実行されます。場所は、旧JA跡地です。会員は25名です。</p> <p></p> <p>竹の子生産加工グループは、2月9日に第2回の会議を開いて、昨年試験的に作られたことを反省しながら今年の計画を立てられることになっています。会員は14名です。</p> <p></p> <p>自然と環境を研究するグループは、2月17日午後1時より打ち合わせ会を開いて、今後の取り組みを計画します。自由に高城の自然を研究しながら、先進地も視察する計画です。</p> <p></p> <p>参加者13名です。</p>	<p>昨年より計画し実行しておりますグループ活動は、次々の希望者が集まり、別記のように各グループごとに活動を始めました。</p> <p>NPOの大きな目標であります地域の福祉と活性化に向けて会員同士が交流しながら、生きがいを持つ事業は力強く進んでいます。すでに各部門共スタートいたしました。</p> <p><b>竹林整備事業</b></p> <p>竹林整備事業は去る1月作業認可があり、次の箇所の竹林を整備することになりました。</p> <p>下米積地内では4戸の家の竹林を、モデルケースとして整備いたします。又桜の大日寺の裏山の竹林を整備し各種文化財を見学できる歩道も整備</p> <p></p> <p>致しております。このグループはすでに22名の会員が2班に分かれてすでに作業に入っております。</p> <p>知 各グループは、NPOたかしろの部門として運営されますので運行事業などもみんなNPO法人の事業として運営されますご承知おき下さい。</p>	<p><b>自転車競技場芝刈り事業協力のお願い</b></p> <p>来る3月22日(日)午前8時30分より自転車競技場の芝刈り管理事業を計画いたしました。</p> <p>大変ご多忙の折ですが、ご都合のつく方はご協力くださいますようお願いいたします。</p> <p>作業日程</p> <p>1 会場 自転車競技場内芝刈り作業</p> <p>2 持参品 こまざらえ、カマ、又は竹ぼうき </p> <p>3 集合場所 自転車競技場</p> <p>4 作業時間 8時30分より11時ころまでには終了する予定です。</p> <p><b>現在取り組んでいる事業</b></p> <p>(1)有償運送 会員65名、運転手36名          (2)ひだまり 8名          (3)椎茸グループ 25名          (4)竹林整備グループ 22名          (5)竹の子加工販売グループ 14名          (6)自然と環境を研究するグループ 15名</p>

**B**▶ 継続性や事業性を意識し、運転者や経費の確保に努めている

③ 特定非営利活動法人 八代地域活性化協議会  
(NPO 法人ますがた)

(やつしろ)

富山県氷見市八代地域

過疎地指定	区域内の交通機関	運行形態	利用対象者
なし	タクシー、民間バス	定時定路線	地域内の全年齢階層
車両台数と種類	立上げの中心人物・機関	他のポイント	公的補助金の有無
2台	NPOの理事（自治会役員など）	D、E	あり

氷見市八代地域は典型的な中山間地域であり、2009年3月現在、人口は697人、世帯数273戸、面積30Km<sup>2</sup>、高齢化率は50%以上の限界集落である。また、有数の地滑り発生区域でもある。歴史的にも名高く、戦国時代、上杉謙信が七尾城攻めを行った際、軍用として使用した道があり、地域には多数の文化財がある。また、自然薯や氷見牛、棚田の米など特産品も多数ある。

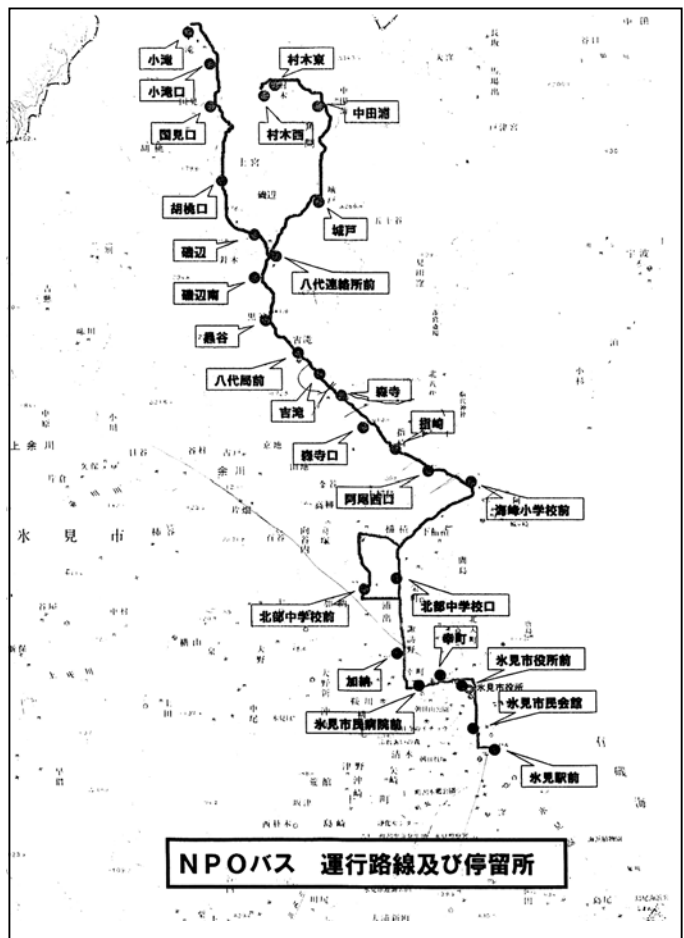
●まちを守る活動「八代環境パトロール隊」から、バス運行へ

「NPO 法人ますがた」は、いきなり地域バスの運行を実施したのではなく、八代地域が急激な少子化と過疎化により山林・田畑の荒廃が進み、ゴミの不法投棄が増え、地元の有志で「八代環境パトロール隊」を結成し、ゴミの撤去と不法投棄の監視を行ったことが始まりであった。

2000年4月には、小学校、中学校の統廃合があり、民間のバス会社が八代地域の運行から撤退し、2005年までスクールバスの空き時間を活用し地域バスとして使用していたが、市当局よりバスの小型化を提案され、地域が衰退していくのが明白となった。

そこで「八代環境パトロール隊」は、NPO法人を設立し、国からの過疎債制度を活用することで、2005年10月1日から地域バスの運行が開始された。

立ち上げについて相談・協議した行政窓口は、主に市役所商工観光課である。利用者の外出先で最も多いのは、市街地にある学校・医療





機関・スーパー等であり、市街地での路線が重複している営業バスとの協議に最も手間取った。運輸支局が営業バスとの間の調整を行ったことで解決した。立ち上げの準備段階では、バスの購入資金に最も困ったが、理事長が一部出費することで解決した。

### ●全世帯加入と補助金で黒字に

車輛は「三菱ローザ」と「トヨタハイエース」の2台で、運転者は4人（常時3人＋補助者1名）である。2系統運行しており、最近1か月の運行件数は142件であり、年間延べ22,000人程度が利用している（図）。

主な利用者層は全年齢層であり、主な利用目的は通院・買物・通学等である。

2006年度では、年間収入は、総計920万円である。年間支出は、総計846万円で、残金が74万円ある。

抱えている課題は、①市街地において営業バスとの重複路線は、バス会社の反対によりバス停を置くことが出来ない、②市街地から市郊外に移設される氷見市立病院への路線変更、③代替え車輛入れ替え等である。特に市立病院移設による路線変更は、バス会社の反対が予測される。

利用者は自身が年会費を払っているので、「自分たちのバス」という意識があり、利用者は増えており、収入も年々増加している。なお、ますがたでは年会費を集めるだけで、1回ごとの利用料は無料となっている。

（島津淳、笹沼和利、川添夏来）

（試算表 NPO法人 ますがた 経営状況一覧表

#### 年間収入明細

正会員・賛助会員会費収入	464万円
学校教育課より	276万円
商工観光課より	180万円
総合計	920万円

#### 年間支出明細

車検費用	38万円
保険費用	21万円
給料	528万円
油代	121万円
電話料	5万円
浄化槽代	4万円
電気料	5万円
検査費用(運転手)	6万円
車検時レンタカー費用	8万円
労働保険費用(運転手)	10万円
総合計	746万円

920万円－746万円＝174万円……通年

車両積立金は、昨年は、65万円。今年は、100万

残金は、74万円

**C**▶ 地域住民の中に幅広い関係者を巻き込んでイニシアティブをとれる人材がいる

④ 特定非営利活動法人 助け合いなかさと

(なかさと)  
茨城県日立市中里地区

過疎地指定	区域内の交通機関	運行形態	利用対象者
なし	路線バス	1対1を基本とする ドアツードア	地区内の全世帯
車両台数と種類	立上げの中心人物・機関	他のポイント	公的補助金の有無
2台	NPO理事長、(各種地域組織の代表)、市職	D、E、F、G、I	あり

日立市は、茨城県北部に位置し、太平洋岸に臨む工業都市部と、阿武隈高地を越えた中里地区に分かれている。中里地区は、山間の国道349号線沿線の一部(4km<sup>2</sup>)で、常陸太田市に食い込んでおり、地区の人口は1,500人余り。給与所得者の殆どが日立市や常陸太田市や水戸市に通勤し、日中は高齢者のみが目立つ過疎化が目立つ地区である。

●住民の互助活動としての無償の乗り合い送迎から有償運送へ

交通機関は、国道349号線を走る茨城交通バスと、中里地区から日立市中央部までを走る日立電鉄バスが存在するが、運行時間は朝夕の通勤時間帯に集中し、また、運賃も700円ぐらいかかるため、通勤通学以外の利用は少ない。そのような中、10年ほど前から集落の高齢化とともに運転が出来なくなった高齢者が増え外出機会が減少し、反して病院などへの通院の必要性が高まってきたため、住民相互の互助活動として無償の乗り合いで送迎を行うようになった。

それが、道路運送法で認められることになったため、中里学区コミュニティ推進会会長、中里地区社会福祉協議会会長、中里交流センター運営委員長でもあった石川諒一氏に日立市から声がかけられた。

●市の担当者と相談しながら準備し、全世帯が会員に登録

2007年7月に開かれた日立市公共交通に関する説明会に、石川氏が出席し同年8月に地域会議を行い、住民アンケート調査を開始した。その後、日立市都市計画課を交えた検討委員会を開き、住民アンケート結果を踏まえ過疎地有償運送運営協議会を開催してほしいと働きかけた。日立市内には中里地域のほか、諏訪地区(市内中央部住宅団地)、坂下地区(日立電鉄線撤退に伴う交通空白住宅地域)などが存在し、両地区については住民互助型の移送サービス団体が存在しているが、市の補助金で運営している登録を要しない形態の移動サービスだったため、中里地区は過疎地有償運送を選択した。2009年6月にNPO法人格を取得し、同年7月から運用開始している。隣接している常陸太田市里美地区が、早くから過疎地有償運送に取り組んでいたこともあるが、市の担当者が真剣に取り組んでくれ、社協(NPO化するまでの当面の受け皿)との橋渡しや、リース車両の手配や運転者の養成等、細かく指導してくれたことが大きかつ

たようだ。市からの助成金、交流センターを拠点にすること、全世帯の説明なども、市と相談しながら進め、全世帯の会員登録を実現している。

## ● 運送の区域を限定してほしいという利用者の声

また、中里地区はタクシー会社が存在しないため比較的容易に過疎地有償運送事業を開始できた面もある。しかし、1本の道路で繋がっている常陸太田市の過疎地有償運送団体との連携を検討した際には、制度上の問題とバス会社の抵抗によって、バス路線と重ならないよう中里学区エリア内という範囲に運行が限定されてしまった。利用者の多くは高齢者であり、地区内唯一の病院と地域交流センター（コミュニティサロン）へ出かけるのに利用しているが、「日立の病院やデパートなどに行くには、バス路線のところまでしか行ってくれないので、面倒くさい」という声もある。石川会長は区域の限定解除と、助成金や世帯負担金の安定確保と健全運営を願っている（市からの補助金とコミュニティ推進会会計からの補填により賄っている）。

（高松志津夫）

～日立市広報より抜粋～

## 新たな公共交通 中里・諏訪・坂下コミュニティの取り組み

日立市は山側に住宅団地を有し、過疎地も存在するという都市環境の中で、利用者の減少による路線バスの減便や廃止を回避するとともに、超高齢社会を目前に「地域の足」

である公共交通の確保や維持の必要があります。現在、地域性がある中里・諏訪・坂下地区が将来の夢を託し、新たな公共交通に取り組んでいます。

### 本格運行が開始

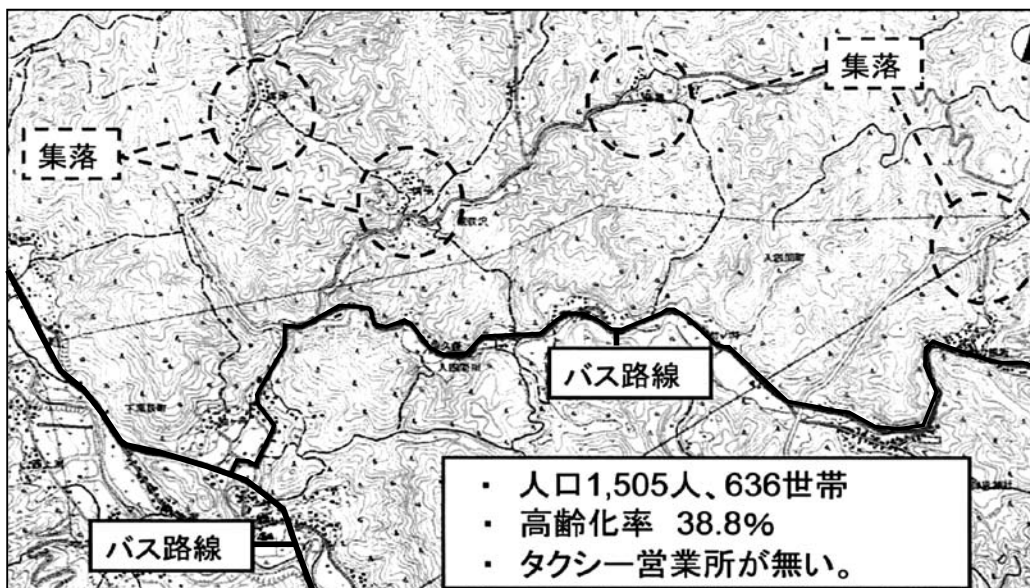
#### 中里助け合いタクシー「なかさと号」

昨年の10月1日から3か月にわたり実施した試行運行の結果、「便利になった生活の足が無くなるのは不安だ。ぜひ継続して欲しい」と言う多くの地域住民の声に支えられ、今年の6月30日まで延長し、試行運行が続けられました。日ごとに「なかさと号」の利用者も増加し、地域住民の足として定着してきました。

数回にわたる中里地域住民への説明会や臨時総会を開き、地域住民の同意を得て、「特定非営利活動法人助け合いなかさと」（NPO）を設立、7月1日から運行主体が市社会福祉協議会からNPO法人に移行し、本格運行が開始されました。

8人乗りワゴン車2台で、電話予約により利用者の家から中里地区内の目的地まで運行します。運行経費は市が7割を限度に助成、3割は運賃を含め中里地域住民が負担します。

石川諒一会長は「中里地区は過疎化が進み、将来への不安がいっぱい。安心して生活できる基盤を、今、創らなければならない。地域の皆さんの支援をいただき継続していきたい。課題は安定した利用者数の確保と休日の運行。夢は中里地区以外（日立駅、常陸太田駅）への運行拡大です。何がうれしいかって、利用者の笑顔が一番！」と話しています。



## C ▶ 地域住民の中に幅広い関係者を巻き込んでイニシアティブをとれる人材がいる

### ⑤ 社会福祉法人 占冠村社会福祉協議会

(ゆうふつぐんしむかっぴむら)  
北海道勇払郡占冠村

過疎地指定	区域内の交通機関	運行形態	利用対象者
過疎地	村営バス	1対1を基本とするドアツードア	高齢者
車両台数と種類	立上げの中心人物・機関	他のポイント	公的補助金の有無
4台（普通うち3台福祉車両）	社協の事務局長	E、H	なし

占冠村（しむかっぴむら）は、北海道上川支庁南部に位置する村。四方を山に囲まれ、森林が村面積の94%を占めている。冬は-30°Cになることもしばしばで、道内でも特に寒さの厳しい土地である。1980年代に開発された「トナムリゾート」などの観光産業が発展したが、バブル崩壊と客数の減少などによって運営会社が倒産し、その負債を村が負担しているため、村の財政状況は非常に厳しい。

人口は、村の人口は1,244人で、高齢化率は23%。トナムリゾートに従事する若年層が住んでいるため、比較的高齢化率が低いが、行動範囲や外出のニーズは2つのコミュニティではかなり異なっている。

#### ●要介護認定を受けている高齢者が少ない村

占冠村社協では、主な移動制約者として、高齢者を対象に過疎地有償運送を行っている。村の人は、積極的に介護認定を受けようとせず、軽度の人はほとんど認定を受けていない。訪問介護を利用している人は、350人中わずか1人、重度になって認定を受けると村外の施設に入所するのが一般的で、在宅の要介護高齢者が非常に少ないという状況がある。

そのため、福祉有償運送では利用対象者でない人が大半になってしまうことから、過疎地有償運送が必要だった。大きな買い物をしたから持って帰るのが大変というときにも利用してほしいという思いも、過疎地有償運送を選んだ理由だ。

現在、利用者30人。2010年10月時点では月5～6人の利用だが、利用者は増えつつある。利用者は、要介護認定なしが10人、障害の手帳+介護保険証を受けている人が20人で、最重度の利用者は要介護3となっている。

#### ●遠慮なく利用できるように、使い手のいいサービス・しくみを創りたい

飯沼事務局長は、北海道内の社協では珍しく、信用金庫に勤務した後、観光協会を経て、3年前にハローワークで社協の事務局長に採用された人物だが、村の保健福祉担当職員とは、何でも気軽に話せる関係ができているようだ。ケア会議（診療所、社協、保健福祉課の職員の3者会議）でそれぞれがケアの必要な人を話題に上げ、腰が曲がって動くとき痛い、よく字が見えないといった人に過疎地有償運送をお勧めして

いる。病院の送迎、診療所に送迎が主だが、買い物だけのための利用者もいる。

社協のデイサービスにも、なかなか人は来ないが来ると好評で、デイサービス部分のそばに元気な高齢者が集まって将棋などができるスペースを設けるといった工夫で、抵抗なく高齢者がサービスにつながる流れができつつある。

●運営協議会翌日に、タクシー事業者が補助事業を実施したいと要望

社協は、過疎地有償運送のための補助金は受けていない。車両は事業開始前から所有していた2台と村が購入した2台で、人件費は職員の月給の範囲内で賄っている。登録申請の際、タクシー事業者は、事前の話し合いを覆して運営協議会当日に不満を表明し、200万円と同じ事業を受託したいとの要望書を出してきた。しかし、サービス内容はもちろんだが、村の極めて厳しい財政状況にあって、タクシー事業者による委託は難しかったと思われる。その後、このタクシー事業者の社長が亡くなったことで村内の営業所はなくなったが、飯沼事務局長は、車両の使い道を広げるこ

過疎地有償運送サービスのイメージ図



と、鉄道を使って駅まで別の過疎地有償運送が迎えに来てくれるようネットワーク化すること、駅前の雇用促進住宅をリフォームケアの必要な高齢者に住んでもらえる賃貸住宅にしたいといった、色々なアイデアを持っている。

(島津淳、伊藤みどり)

**要介護者 低料金で移送**  
村社協がサービス開始

【占冠】村社会福祉協議会は6月から、公共交通機関が少ない地域で外出が困難な住民のための移送サービス「過疎地有償運送サービス」を始めた。要介護者などの交通弱者が対象で、村内外への通

院など福祉目的の移動に役立ててもらおう。同サービスはタクシーやバスなどが十分に利用できない地域で、自家用車を使って行う低価格の移送サービス。国の登録が必要で、昨年12月に村の運

登録、6月1日からサービスを開始した。利用対象者は身体に障害があったり、要介護、要支援認定を受けて単独で移動することが困難な村民で、事前に会員登録（登録料3

占冠村社会福祉協議会が今月から始めた過疎地有償運送サービス

00円)が必要。料金は村内の近距離で200円、占冠中央から富良野市までが2900円など目的地域によって定額にした。

同社協所有の4台を使用し、運転は社協職員やパート職員の7人が交代である。18日までに6人が登録し、通院などで3回の利用があった。問い合わせは同社協 ☎56・27

00へ。  
(山中いずみ)

**D** ▶ 多くの地域住民のニーズからわき上がったサービスで、住民自身が作り維持するサービスとして意識されている

## ⑥ 特定非営利活動法人 三石過疎地有償運送すずらん

(ひだかぐんしんひだかちょうみついしちく)


### 北海道日高郡新町三石地区(旧三石町)

過疎地指定	区域内の交通機関	運行形態	利用対象者
あり	町営スクールバス、タクシー、福祉有償運送	ドアツードア	交通弱者の高齢者
車両台数と種類	立上げの中心人物・機関	他のポイント	公的補助金の有無
2台	民生委員、自治会長、NPO、ヘルパー	E、G	なし

#### ●地域の生活ニーズから設立

三石過疎地有償運送「すずらん」は、過疎地有償運送のみならず草刈り、軽作業、家事サービス、雪かき等、地域で生活している一人暮らし高齢者、夫婦二人暮らし高齢者の生活ニーズからサービスが出発した。担い手は15人で有償ボランティアであるが、採算性はなく、「地域の助け合い活動」という性格を有している。

地域において認知症の進行した高齢者夫婦が専門病院への通院に困っていたので、通院ボランティアを行ったのが、過疎地有償運送への申請のきっかけとなった。車両台数及び種類は、軽自動車(スライドドア式)1台、セダン型車両1台である。運転者は、50歳以上で6人いる。100円/kmを基準として地区別運賃をとり、乗合の場合は乗車人数により割引している。主な利用目的は通院であるが、会員90人中利用している人は1人である。利用者が非常に少ないわけであるが、ここに行政の壁がある。



特定非営利活動法人  
三石過疎地有償運送  
住所 新ひだか町三石旭町141  
代表 河合曉子

# すずらん

草刈(庭の草取り手入れ他)  
軽作業  
家事サービス(掃除買物他)  
雪かき  
その他いろいろなこと

料金 30分まで 300円  
1時間まで 600円

電話 FAX **0146-32-3304**

ご用の時 わからない点がありましたらお気軽に電話ください

#### ●協議成立の条件は、区域の限定と、対価を100円/kmにすること

初回の運営協議会は非公開で行われ、地域住民より委員について過疎地域の代表を人れて欲しいとの要望を出したが必要ないとの回答で、次期運営協議会はタクシー会社との事前の合意が得られなければ取り上げないということであった。老人クラブ、地域婦人会等地域住民からタクシー事業者からの条件を呑んで過疎地有償運送をとりあえずスタートして欲しいとの強い要望があり、運営協議会での合意を得ることが出来た。

輸送対象である会員は、川上・歌笛地域等一部に限定されており、旧三石町に幅広く希望が上がっているのに対応できない。会員の輸送の範囲は、川上・歌笛地域の住民の殆どが隣町の浦河町にある中核の専門病院である浦河日赤病院に通院を希望しているのに、反対方向にある旧静内町しか認められていない。

利用料金をもっと低料金にしたいが、100円/km以上と決められているので、老齢基礎年金を月3～4万円程度しか受給していない高齢者は、費用の面から通院は難しい。乗合利用は、行っている。

例：川上地区～旧静内町(40km) / 1人利用：片道4000円、3人乗合：片道2800円。

(北海道は日本国土の35%を占めており、市町村の面積は本州よりたいへん大きい)

## ●町議会への請願書と地域主権

2009年11月26日付けで旧三石町の老人クラブ会長7人、民生委員15人、自治会長8人、町議会議員11人による「地域生活交通への支援のお願い」に関する請願書が町議会に提出された。「すずらん」は地域住民の多大な応援と期待を受けている。北海道民の新聞購読者6割を占めている北海道新聞でもこの案件について高齢者に対する過疎地有償運送、交通弱者の問題提起をしている。

新ひだか町は、2006年3月、旧静内町(人口22,400人余)が人口の旧三石町(人口4,700人余)

新ひだか町長 酒井芳秀様	平成21年11月16日
請 願 書 地域生活交通への支援のお願い	
<p>現在の三石の高齢者、交通弱者に対する町の対応は、病院バス、温泉バスが運行しておりこの度、更に乗合タクシーの試行運転も始めてもらいましたが、自宅より駅、バス停までであり交通弱者が利用できる状況ではありません。特に専門病院に行くにも高額で利用に耐えられません。</p> <p>過疎地有償運送の利用も同じく今の年金生活者には高額すぎて利用できる現状ではありません。</p> <p>そこで交通弱者救済のために、富良野市のようにワンコインで高齢生活者の足を確保し、過疎地生活者救済のために町が業者に委託し、事業の実施のための援助支援をお願い致します。</p>	
記	
<p>乗合タクシー、過疎地有償運送に委託し三石全地域を対象としてワンコインで交通弱者が利用できるよう支援をして頂きたい。</p>	
<p>&lt;発起人&gt; 歌笛地区連合会長 笈口行夫、川上地区連合自治会長 飯岡 博、民生児童委員 嵐 利治、民生児童委員 松本範昭 ほか26名</p>	

と合併して誕生した人口2万7千人程の町である。過疎地域に住む多臓器疾病を持った高齢者にとって通院の手段は命綱であり、交通空白地域として残る旧三石町には、血の通った行政対策が手薄になったように見える。もともと旧静内町と旧三石町の合併は、吸収合併ではなかったはずであり、行政の協力による地域住民による地域主権の創設を期待したい。

(島津淳)

**D** ▶ 多くの地域住民のニーズからわき上がったサービスで、住民自身が作り維持するサービスとして意識されている

## ⑦ 社会福祉法人 恩賜財団済生会支部 岡山県済生会「憩いの丘」

(あしもり)

### 岡山市北区足守地区

過疎地指定	区域内の交通機関	運行形態	利用対象者
なし	タクシー	定時定路線	地区内の住民や施設利用者
車両台数と種類	立上げの中心人物・機関	他のポイント	公的補助金の有無
3台	法人の理事、「守る会」、市職	H	なし

岡山市北区足守地区は、足守地区は岡山市の北西部に位置し、そのほとんどが山に囲まれた丘陵地帯の農山村地域である。人口 7331 人、高齢化率 32.4%で、市内の他地区に比べて高齢化率が高い。

#### ●小学生が通学できなくなるという危機感に、福祉の拠点が名乗りを上げた

足守地区では、2006年3月に路線バスの運行縮小が行われた際、小学生のバス通学が困難になる上、縮小された路線の維持も難しいことから、地域住民が対策を検討していた。そこへ岡山県済生会が「地元が困っているのであれば、済生会として過疎地有償運送事業に協力する。」との申し出たため、済生会を運行主体と想定して、関係機関との協議検討が進んでいったという経緯である。

運営協議会の設置は、わずか4カ月後の2006年7月で、翌8月には、地元検討組織として「足守の生活交通を守る会」が発足している。9月には足守地区全世帯を対象に、生活交通に関するアンケートを実施し、10月に済生会が事業計画を策定（福祉有償運送も許可取得）。11月には、運営協議会で承認され、過疎地有償運送の許可（80条許可）を取得し、運行を開始するという異例のスピードで準備が進んだ。

現在、過疎地有償運送は、岡山市の北部にある足守地区の住民や施設利用者を対象に、中型バス（29人乗り）など3台で、廃止バス路線を定時定路線（3路線）で運行し、福祉有償運送は、要介護高齢者や障がい者を対象に福祉車両3台を運行している。

#### ●定時定路線のバスでも降車場所は自由

過疎地有償運送は、高齢者の通院と学童の通学送迎が大半で、乗車場所は事前の電話があれば柔軟に対応し、降車はバス停以外でも自由に降りられる。2代目のバスやバス停の標柱も寄贈を受けるなど、地域で守り使って育てるバスになりつつある。最近では高松地区の一部にも拡大した。

しかし、バス運転者は法人の嘱託職員2名（大型2種所持者）と施設の常勤職員の3名が専属しており、過疎地有償運送が福祉有償運送より圧倒的に赤字負担が多いという（2事業とも不採算）。にもかかわらず、継続しているのは、地域への貢献や住民の福祉に熱意を持っている役員や団体の理念、様々な医療・福祉事業を行っている安定感、「守る会」などの住民の切実な声によるものと思われる。今後は、地区住民の利用促進を図って利用者数を拡大し不採算収支の減少をめざすと同時に、岡山市へ運行経費の助成支援も希



望している（現在は助成無し）。

※「足守の生活交通を守る会」は、連合町内会・小中学校PTA・商工会・老人クラブ・婦人会・民生委員児童委員協会・交通安全協会の代表者及び利用者代表で構成され、地域の協力体制を確立するとともに、地域の実情に応じた具体的な施策の検討を継続的に行っている。

（横山和廣、樫原一孝）

## 足守地区生活バスのご案内

### ○運行

土日祝日及び年末年始の期間（12/29～翌1/3）を除いて運行しています。利用には会員登録が必要ですが、乗車当日車内でも登録できます。

### ○乗降車

乗車はバス停でお願いします。（予約があればバス停以外での乗車もできますが、運転手によく分かるように手を上げて合図してください）また、降車は足守支所管内はフリーです。

### ○料金

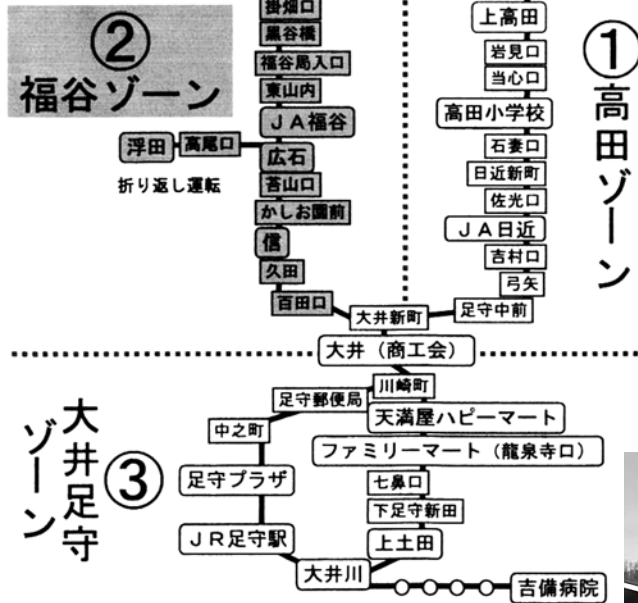
大井（商工会）を境として3ゾーンとし、同一ゾーン内は400円、ゾーンをまたがる場合は600円になります。（小学生以下はその半額）

料金は、利用券（200円券10枚綴り）でのお支払いとなります。利用券は、登録時にご購入いただきます。

### ○予約・問い合わせ

岡山県済生会「憩いの丘」  
電話：086(295)1155

## 路線図



**E** ▶ 移動・外出にとどまらず、地域づくり・福祉のまちづくりの観点で、様々な事業が連関・並行して実施されている

## ⑧ 社会福祉法人 宇陀市社会福祉協議会

(うたの)

### 奈良県宇陀市菟田野地区

過疎地指定	区域内の交通機関	運行形態	利用対象者
あり	タクシー	定時定路線	全市民
車両台数と種類	立上げの中心人物・機関	他のポイント	公的補助金の有無
1台（ワンボックスカー）	社協の事務局長、旧菟田野長役場 (現：市企画課)	F、H	あり

宇陀市は、奈良県の北東部に位置し、北は奈良市に西は桜井市に南は東吉野村に東は三重県名張市に隣接している。山間部の大和高原とよばれる高原地帯に位置し、平野部もあるが宅地としての土地利用は4%ほどで、全体の7割を山林が占めており、山間部にも集落が点在する。古事記や日本書紀にも地名が出てくる古代ロマンの漂う町でもあり、林業・農業や毛皮革とりわけ鹿革の全国シェアは95%を占める地場産業を人々が生業としていたのどかな地域であった。しかし、1995年頃をピークとして人口流出は加速し減少に転じ、2006年の大宇陀町・榛原町・菟田野町・室生村の市町村合併時に39,000人だったものが2010年現在すでに36,000人となっている。

#### ●社協が高齢者のアンケート調査に基づいて提案した「らくらくバス」

旧菟田野町 2004年の「ふれあいまちづくり事業」で高齢者アンケートを実施したところ、交通手段に困っているという声が上がリ、社会福祉協議会が日本財団から車両の寄贈を受け、2005年からワンボックスカーによる過疎地有償運送を開始した。市による運転者の人件費やガソリン代など車両の経費の補助により、1回の利用料が200円の一日3便の定路線で運営されている。

宇陀市全域では、公共交通事業者（奈良交通）の不採算バス路線からの撤退等によりバス路線が相次いで休止され、課題となった交通弱者等への対応策として、市営有償バス（廃止代替バス）や過疎地有償運送（愛称「らくらくバス」）が運行されてきた。また同市で、2008年に始まった「地域公共交通総合連携計画」の中では、各交通の利用状況や財政面等の現状調査も行い、課題を整理し活性化再生化が模索されつつある。

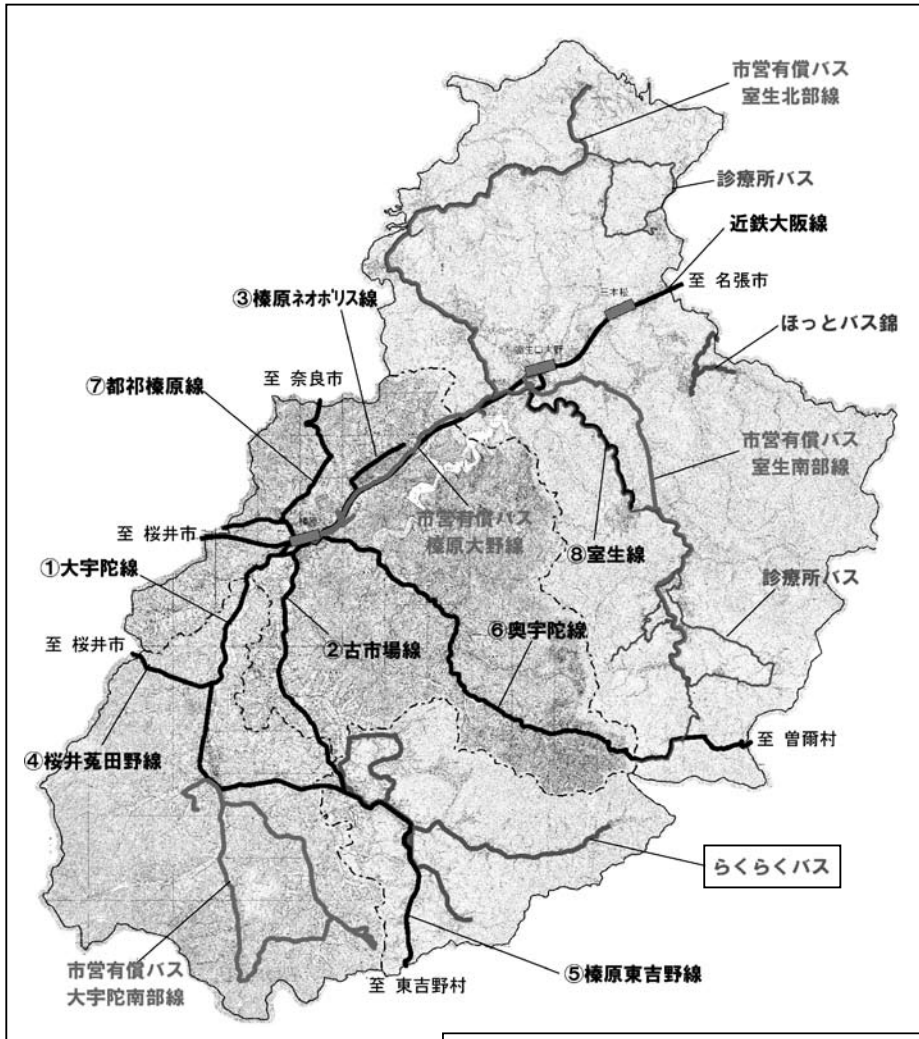
#### ●コミュニティバスも過疎地有償運送も細やかな対応が求められている

路線バスに配慮して、「らくらくバス」は山間部から路線バス停留所までの運行であるため、乗り換えの不便さや、その先のバス料金も必要となるなどの負担感により空気を運ぶ便もある。そのため、市では2010年4月からの室生区での実証運行を経てデマンド型運行への切り替えを検討している。

朝の便で出かけた利用者を、帰りの便の運転者に申し送りをしたり、定期利用者が乗らないと、隣接す

る地域包括支援センターに連絡したりという日々のきめ細かな対応が、市町村合併の後始末による社会福祉協議会の統合も今後あり、どうなるのかが心配されるところである。

(杉本依子、柿久保浩次)



## 2 宇陀市地域公共交通総合連携計画（素案）

【施策1】：市営有償バスなどの運行形態の見直し（案）（4/4）（事例）

### 菟田野区：らくらくバス（3便/日、休日運休）

【現状の利用状況】

- ・年間利用者はH19年に比べて、H20年は利用者が2割増加（H19：721人→H20：868人）
- ・平均的な利用者数は、1.0人/便である。
- ・経費が運賃を上回っている状況であるが、利用者が増加していることもありその額は約3割減少している。（H19年度：2,405円/人→H20年度：1,797円/人）

【アンケートから見る利用者の実態やニーズなど】

- ・らくらくバスの利用者層は、高齢者が多く、利用目的は買い物、通院である。
- ・らくらくバスが通る地域が求めるバスサービスの改善内容は、運賃を安くしてほしいという要望が多い。

## F▶ サービス立ち上げの要因となる交通事情があり、それに対応して形作られた

### ⑨ 社会福祉法人 能勢町社会福祉協議会

(とよのぐんのせちょう)  
大阪府豊能郡能勢町

過疎地指定	区域内の交通機関	運行形態	利用対象者
あり	タクシー	1対1を基本とする ドアツードア	町民
車両台数と種類	立上げの中心人物・機関	他のポイント	公的補助金の有無
2台	社協	H	なし

能勢町は、周囲のほとんどを他府県に囲まれている。同じ大阪府の他の町に直接出る道は、野間峠越えの1本しかない大部分が山地部を占める地域でありながら、一方では郊外型新興住宅地としての開発が進んだ。元々鉄道がなく公共交通機関が発達しておらず、便数の少ない路線バスとタクシーのみが住民の足となっていたことで、開発が進むにつれ自家用車の保有率が非常に高くなっていった。



#### ●路線バスの廃止を食い止めるために導入されたデマンドバスも定着せずに撤廃

路線バス（阪急バス）を廃止するという事業者と、廃止されては困るという行政側の攻防が続いた結果、電話申し込みによるデマンドシステムやワンマンのマイクロバスで60円均一というデマンド型の運行が事業者から提案され、1972年日本初のデマンドバスが能勢町に実現した。しかし、「自分だけのためにバスを呼ぶのは分が悪い」「近所の人に見られるのは恥ずかしい」「乗車する時に『どうもすみませんおおきに』どちらが客かわからない」などの声もあり、外からの取組みをなかなか受入れにくい地域性もあり交通需要は拡大せず、1997年に採算がとれなくなり路線の大幅見直しが行われ、デマンド交通は全面撤廃された。1999年に町は、独自で福祉施設を巡回する福祉バス「ふれあい号」を事業者委託により開始したが、赤字は膨れ上がるばかりで、2004年には職員による運行に変更している。住民アンケート調査では高齢化にともない「ドア TO ドア」の交通施策を望む声もあがり、近畿運輸局や学識経験者も入り1年かけて協議や関係機関との調整を重ね、2006年に福祉バスや保育園バスは廃止し、過疎地有償運送による交通再編を町議会において決議した。

#### ●町議会で導入を議決された「過疎地有償運送」だが、継続性に不安を抱えている

現在、社会福祉協議会とNPO法人のせ田里伊能の2団体により、町在住者が町内のみの移動に利用するという形態で運行されている。社会福祉協議会でのヒアリングでは、「利用者は70歳以上の高齢者が134人登録しており、個別輸送で今言ってしまうとすぐの対応が喜ばれ、1ヶ月に100件前後の利用がある。」

しかし、「町内に大病院がないため通院のためには、バス路線（1時間に1本）に配慮した最寄のバス停までの運行しかできず心苦しい」。また、「ボランティアの方（バス会社OBなど）が社会福祉協議会のファンで運転してくれているが、事故のマイナスイメージがなかなかボランティアを育てない風土があり、今後の運行者の確保が難しい。」などの課題もであると報告された。

（杉本依子、柿久保浩次）

# ふれあい号

(過疎地有償運送事業)

「買い物へ行きたい!」「お医者さんへ行きたい!」「金融機関へ行きたい!」などなど、出かけたいけれど車に乗れない、ご近所さんに頼むのも気が引ける!そんなことはありませんか?ふれあい号なら町内どこへでも送迎いたします。

**利用者と運送範囲** 能勢町在住の方及び同伴者。 運送は、能勢町内のみです。

**初回登録費と利用料**

- ① 初回登録費 . . . . . 500円 (2回目からは必要ありません。)
- ② 利用料金 . . . . . 約タクシーの半額程度 (詳細は下表のとおり)

走行料金	初乗走行2.0kmまで320円。 加算運賃305m40円。
時間距離併用運賃	1分50秒40円。(時間待ち料金)

**運行時間と運行予約**

- ① 運行時間 . . . . . 月曜日から金曜日までの午前9時から午後5時までです  
(※年末年始・祝日を除く。)
- ② 運行予約 . . . . . できるだけ、2日前にご連絡ください!

**お問い合わせ**  
〒563-0341 大阪府豊能郡能勢町宿野114  
社会福祉法人 能勢町社会福祉協議会  
TEL 734-0770 FAX 734-2623

## 能勢町社協 略地図

〒563-0341 大阪府豊能郡能勢町宿野114 (能勢町立ふれあいセンター『むつみの里』)

**社会福祉法人 能勢町社会福祉協議会**

電話 072(734)0770(代表)・FAX 072(734)2623(全共通)・E-mail: [nose.shakyo@extra.con.ne.jp](mailto:nose.shakyo@extra.con.ne.jp)

<営業日時> 平日(月～金)・午前8時30分～午後5時15分

- 居宅介護支援事業所 TEL 072(731)2607
- ホームヘルプサービス事業所 TEL 072(731)2607
- 能勢町シルバー人材センター TEL 072(734)4680

発行所：社会福祉法人 能勢町社会福祉協議会

## F▶ サービス立ち上げの要因となる交通事情があり、それに対応して形作られた

### ⑩ 特定非営利活動法人 は一とサービス川西

(ひがしおきたまぐんかわにしまち)  
山形県東置賜郡川西町

過疎地指定	区域内の交通機関	運行形態	利用対象者
あり	デマンド型乗合タクシー、タクシー	1対1を基本とする ドアツードア	東沢地区内の住民
車両台数と種類	立上げの中心人物・機関	他のポイント	公的補助金の有無
9台(普通自動車)	運輸支局、町まちづくり協働課、 NPOの代表	G	なし

山形県南部、米沢市や長井市に隣接する川西町は、人口17,859人ながら交通機関が比較的多い町だ。南北に長い町で、大きく6つの地区があり、行政機関や医療機関、公共施設などは北部の「小松地区」に集中している。

一方、「は一とサービス川西」のある「東沢」地区は町の小松地区から南へ約8km、JR米坂線の駅まで約3km、バス路線(米沢-小松の1路線)から外れ、住居が散在する山間地域だ。冬期は積雪が2mを超える豪雪地帯である。

#### ●国のプロジェクトの一環で始まった過疎地有償運送だったが…

「は一とサービス川西」は、2004年、国土交通省、山形県、川西町によるモデル地区として、「山形県における地域バス・生活交通活性化プロジェクト」調査事業(ボランティア輸送)が行われ、その一環として過疎地有償運送の立ち上げを町が検討・推奨し、2006年に許可を受けた団体である。

しかし、町がデマンド型乗合タクシーの運行を開始する見通しもあってか、利用対象者が東沢地区186世帯に限定された。そのため、は一とサービス川西は、2007年に福祉有償運送の許可も得て、障がい者の通所施設の利用者などを対象に、町内全域を発着地としてサービス提供するようになった。

また、町の担当課からは、2010年度にデマンドタクシーの区域を見直す(拡大する)ので次回更新時には過疎地有償の更新登録は認められないだろうと言われ、今後の事業継続に不安を抱えている。(運

山運輸第76号


**自家用有償旅客運送者登録証**

道路運送法第79条の3の規定に基づき、下記のとおり自家用有償旅客運送者として登録を行ったことを証する。

記

- 登録番号  
東山過第1号、東山福第13号
- 登録の有効期限  
平成20年4月28日 から 平成23年4月27日まで 3年間
- 名称、住所、代表者氏名  
特定非営利活動法人 は一とサービス川西  
山形県東置賜郡川西町大字上奥田3879番地  
理事長 森谷 孝男
- 自家用有償旅客運送の種別  
過疎地有償運送、福祉有償運送
- 運送の区域  
過疎地有償運送：川西町東沢地区  
福祉有償運送：川西町

平成20年4月25日

東北運輸局山形支局長 

営協議会は、デマンドタクシーを受託している3社を含め、20人中7人がタクシー事業者で、NPO関係者は1名という構成である)

過疎地有償運送、福祉有償運送ともに、利用登録者と利用件数が増えているが、特に町の勧めで開始した過疎地有償運送が打ち切りになることに対して、森谷代表は戸惑いを隠せない様子だ。

## ●コミュニティバスに代わるデマンドタクシーで生活の足の確保は万全か

川西町のデマンドタクシーは、大きな赤字を抱えていたコミュニティバスに代わって導入された。町内にあるタクシー会社3社(計3台)に委託されている。7:30発車から16:00発車まで、概ね1時間に1本の頻度で運行しており、前日までに予約が入ると、運行経路と車両のシフトを決め、当日は利用者の自宅へ迎えに行き、目的地として定められた地点へ送る。利用料は1回500円で、過疎地有償運送よりも大抵安い。しかし、降車地が限定されている。公立施設と、鉄道駅には停車するが、買物、民間医療機関への通院等の日常生活に必要な施設・地域には停車しない。復路の乗車時刻も前日に予約しておかねばならないし、町の南部から電車通学する高校生は、7:30発車で迎車しても間に合わない。デマンド方式は、限られた面積の地域であれば有効であるが、広い地域や山間部を含む場合その優位性が失われる場合が多いのだ。

町は、過疎地有償運送(補助なし)の存続を検討する前に、利用者の行動調査を行うなどして、デマンドタクシーの利便性の向上や運行の効率化を図り、住民が検討することが必要ではないだろうか。

(齋藤丈夫、菅原ふじ子)

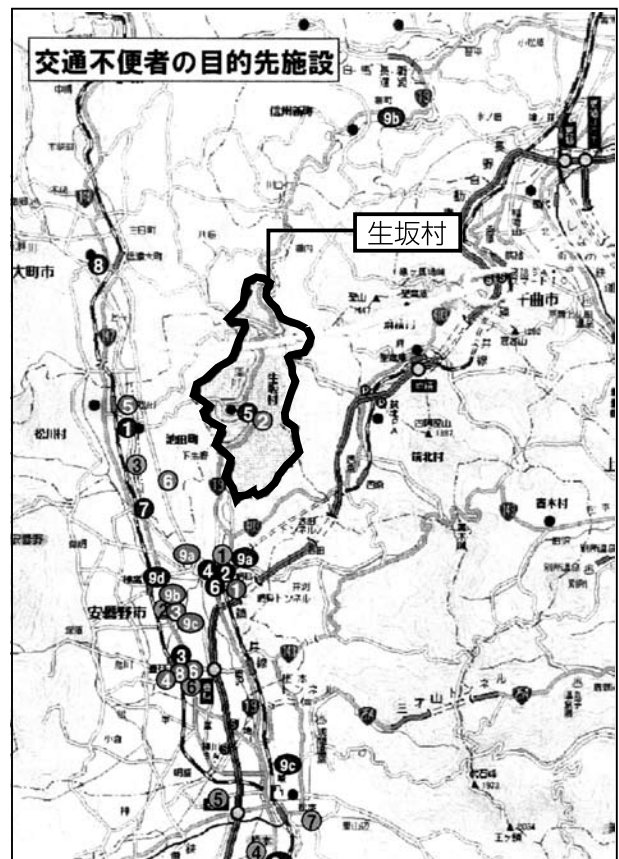
.....

## F ▶ ⑯ 生坂村社会福祉協議会

(ひがしちくまぐんいくさかむら)  
東筑摩郡生坂村

長野県の生坂村社協では、当初福祉有償運送として許可を受けたが、2006年の法改正時に過疎地有償運送に変更している。宮川事務局長によると、小中学生を対象としたスクールバスは運行されているが、部活や塾で朝晩の送迎が必要になる高校生については、保護者が送迎せざるを得ず、ニーズが高まっているという。生坂村は、2008年度から地域公共交通総合再生事業による地域交通の再編が始まっており、村営バスやスクールバスの見直しとともに、社協の過疎地有償運送も今後どのような役割を果たしていくか、協議が始まると思われる。

(笹沼和利、伊藤みどり)



## G▶ 福祉の観点から細やかなサービスが提供され、ニーズの発見がスムーズ

### ⑪ 社会福祉法人 五霞町社会福祉協議会

(さしまぐんごかまち)  
茨城県猿島郡五霞町

過疎地指定	区域内の交通機関	運行形態	利用対象者
なし	なし	1対1を基本とする ドアツードア	高齢者、障がい者、子育て 中の母親、ケガ人など
車両台数と種類	立上げの中心人物・機関	他のポイント	公的補助金の有無
7台（持ち込みの 普通自動車）	健康福祉課長、社協係長、社 協コーディネーター	H	あり

五霞町は、関東平野のほぼ中央、茨城県の西南端に位置し、東京都心から概ね50km、水戸市から70kmの圏域にあり、四方を川に囲まれている。北東部を流れる利根川を隔てて古河市や堺町、東部を流れる江戸川を隔てて千葉県野田市、南西部の権現堂調整池及び中川を隔てて埼玉県栗橋町と幸手市に隣接している。

#### ●通勤通学用のバス以外の交通手段がないので、年末年始以外は毎日運行

交通機関は、以前は東武バスが営業していたが撤退したため、町が補助を出して民間バス会社に依頼して、町中央と幸手駅の往復路線を1時間に一本運行している。これは、住宅団地の誘致のためにも必要だったようだ。しかし、朝夕の通勤通学時を除き、昼間は乗車人数も少ない。また、町内を運行する町営バスもない。

このような中、社協が町からの委託事業として開始したのが過疎地有償運送である。過疎地有償運送は年末年始とお盆休みを除いて毎日運行しており、突然の予約にも出来るだけ応えるようにしており、利用者からは非常に喜ばれている。



庁舎前の道路風景

#### ●「有償在宅福祉サービス」の一環だから、利用ニーズがサービスに繋がりやすい

そもそも、以前実施していた有償送迎サービスが、法律上そのままは継続できなくなり、代わって開始されたのが過疎地有償運送だが、現在も社協の「有償在宅福祉サービス」の一環に位置づけられている。

この在宅福祉サービスには通院介助、身の世話、子育て、外出・買い物などの項目があり、有償運送はこれらすべてにかかわる形で進められている。一時的なけがの人も利用できるし、妊婦の外出支援も子育て支援事業の一環で利用でき、町から補助がある。また、重度の障がい者（車いす生活者）の送迎は、



ボランティアではなく社協のヘルパーが社協の福祉車両を使って担っている。これも「有償在宅福祉サービス」に位置付けられており、社協は町民の生活を支える福祉サービスをトータルに実施している形となっている。

町議会では過疎地有償運送は対象を限定しなくてよいはずではないか、もっと幅を広げたらどうかとの議論もある。しかし、過疎地有償運送であっても、真に必要とする人が安定的に利用できるようにと、利用者は「高齢者（一人暮らし、高齢者夫婦世帯）、障がい者（怪我の方をふくむ）、子育て中の母親など単独で移動が困難な人」に限定している。

また、運転者は7人（女性5人、男性2人）。高齢の協力員もおり、今後どこまで対応力を向上できるか、次世代をどのように確保するか、あわせて検討していく必要があるようだ。

町内にタクシーがないので、「タクシーで行って下さい」とは言えないという職員のコメントは、交通空白地の切実さと、その移動を担う責任感を感じさせる。

庁舎裏の風景



(遠藤俊夫)



～ホームページより～

● 町からの受託事業

在宅福祉サービスセンター運営事業

【ボランティア情報（H19年4月1日発行）に移動サービスが掲載されました】

利用会員

町内にお住まいの病弱者、病人のいる一般家庭等、高齢者、障害者（児）、母子・父子家庭。

協力会員

町内にお住まいの健康な方で、家事援助等のサービスをしてくださる方。子供を自宅で預かれ、心身ともに健康で、保育に熱意を持っている方。

<p><b>1. サービスの内容</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>● 食事の世話</li> <li>● 衣類の洗濯・補修</li> <li>● 住居等の掃除・整理整頓</li> <li>● 買い物・話し相手</li> <li>● 外出、通院介助</li> <li>● 産前産後の妊産婦の援助</li> <li>● 保育施設終了後の託児</li> <li>● 保育施設までの送迎</li> <li>● 学童保育、学校帰宅後の育児 など</li> </ul>	<p><b>2. 利用日及び時間</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>● 月曜日から日曜日</li> <li>● 午前7時から午後9時</li> <li>● 12月29日から1月3日までは休みですが、相談に応じます。</li> </ul>
<p><b>3. 利用料</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>● 1時間につき700円（サービスチケット1枚）</li> <li>● 往復のガソリン代</li> </ul> <p>3kmまで・・・・・・無 料</p> <p>3km～10kmまで・・・100円</p> <p>10km～20kmまで・・・200円</p>	<p><b>4. 保 険</b></p> <p>活動中の事故等によるケガや物品等の破損に備えた在宅福祉サービス補償保険・送迎サービス補償保険に加入しています。保険料は、社会福祉協議会が負担します。</p>

## G▶ 福祉の観点から細やかなサービスが提供され、ニーズの発見がスムーズ

### ⑫ 社会福祉法人 六合村社会福祉協議会

(あがつまぐんくにむら)  
群馬県吾妻郡六合村

過疎地指定	区域内の交通機関	運行形態	利用対象者
なし	村営バス	1対1を基本とする ドアツードア	65歳以上の村民、身障・療育・ 精神の手帳、2号被保険者で要 介護認定者、生保受給者
車両台数と種類	立上げの中心人物・機関	他のポイント	公的補助金の有無
4台	村住民課	E、H	あり

群馬県北西部にある六合村（くにむら）は、南北に通っている幹線（国道）沿いに24集落が点在している。民間の商業施設などは無く、主なところでは、Aコープが1つ、郵便局が2つ、JAが1つ、ガソリンスタンドが2つあるのみ。村内に駅はなく、JRバスが、幹線道路を運行していたが、バス停から3kmの集落もあった。そのため村が有償で運行するため道路運送法の勉強を始め、2000年3月には村が当時の道路運送法80条許可（金沢方式）を取得し、同年4月から社協に委託された運行が始まった。



#### ●村の委託事業がそのまま過疎地有償運送に移行

村内に営業所を置くタクシーはなく、JR長野原草津口駅前にはタクシーが待機しているが、主に観光客相手で、村が許可をとるにあたって支局を交えタクシー会社と協議した際も特に不満はなかったようだ。過疎地有償運送が制度化される以前から自治体が運行していたこと、近隣のタクシーとの棲み分けができていたことなどによって、村から社協への移行もスムーズだったと考えられる。

社協の過疎地有償運送は、高齢者や身障者等が対象で104人が登録している。頻繁に使うのは約半分の人で、人口減少に伴い登録者は減少しているが、利用回数は増加している。

#### ●村内限定の過疎地有償運送を埋める“ふれあい切符”

また、六合村社会福祉協議会では、過疎地有償運送とは別に、地域通過“ふれあい切符”を利用した住民同士のサービスを行ってきた（サポートしている）。切符は1枚300円。サービスの利用希望者は社協に連絡をする。すると社協が対応可能者を探し紹介する（マッチング）。後は直接、利用希望者と対応希望者が連絡をとり、サービスに必要な切符の枚数などを決める。社協が間に入るのは新たに対応希望者を探

すときだけで、その後も同じサービスを利用する場合や頼む人が決まっている場合は社協が間に入らず、直接利用希望者から対応可能者に問い合わせる。

### ● “ふれあい切符” は移動に一番使われていたが…

社協が行っている過疎地有償運送は運送地域が村内だけとなっているが、村外にでる利用者はこのふれあい切符を利用している（マイカーでの無償運送）。正確な村外への運行件数は把握していないが、2008年4月から2009年12月までのふれあい切符の発行枚数は925枚。適用は移動が一番多いという。

但し、このふれあい切符は町村合併のため、2009年12月末で終了となってしまった。過疎地有償運送は合併後も継続することになったが、見通しの立たないことが多く、ふれあい切符に代わるサービスをどのような形で再開できるのかが課題と思われる。



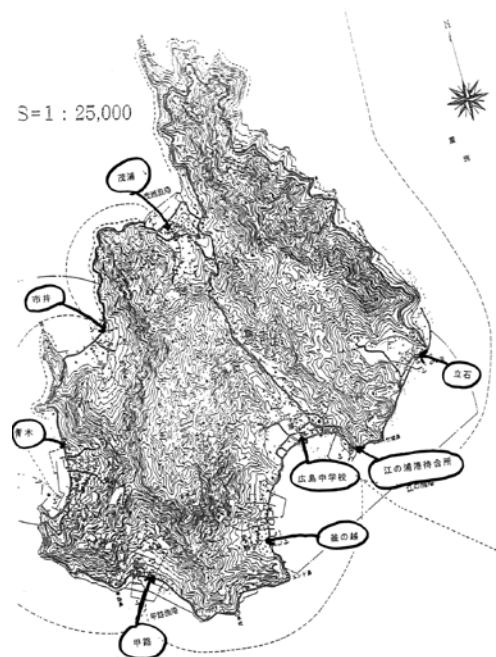
なお、JRバスは2009年3月末で撤退。現在は、実証実験運行として、JR長野原草津口駅から花敷温泉まで民間の運送会社に委託して村営バスが運行されている。幹線道路の運行には変わりがないが、一日4往復でJRバスの頃より利用者は増え、一部通学対応もこのバスが担っている。他にも、スクールバス4台があり、村立の小・中学校（各1校）への通学、実証実験運行が通っていない地域の通学に対応している。

(山本憲司)

## G ▶ ⑰特定非営利活動法人 石の里広島 香川県丸亀市

既存の法人が、他の事業と関連して過疎地有償運送を行っている事例としては、香川県丸亀市の広島町（島）がある。広島町は、フェリーが本土を結んでいるほか、島内の港から港までをフェリーが定期周航しているが、バスやタクシーはなく、バス運行を求める声が住民から上がっていた。

「石の里広島」は、高齢者のいきがいデイサービス事業や介護予防教室、食事サービス、児童の通学送迎や預かり事業を実施している中で、ニーズを拾い上げ2009年から専属の運転者1名＋非常勤2名を確保し、島内の巡回バス（定時定路線）の運行を開始している。丸亀市は、これに対し年間200万円を補助しており、立ち上げの手続きも支援をした経過がある。バス運行が実現してくれた団体として好意的にとらえているようだ。



(笠井則男)

## H▶ サービスを実施する条件（車両、人材、財政基盤）が備わっていた

### ⑬ 特定非営利活動法人 ふれあいやまびこ会

(ちちぶぐんひがしちちぶむら)  
**埼玉県秩父郡東秩父村**

過疎地指定	区域内の交通機関	運行形態	利用対象者
なし	路線バス、タクシー	複数乗車を基本とする ドアツードア	65才以上の村民
車両台数と種類	立上げの中心人物・機関	他のポイント	公的補助金の有無
7台（うち4台 福祉車両）	農協の組合長	J、B	なし

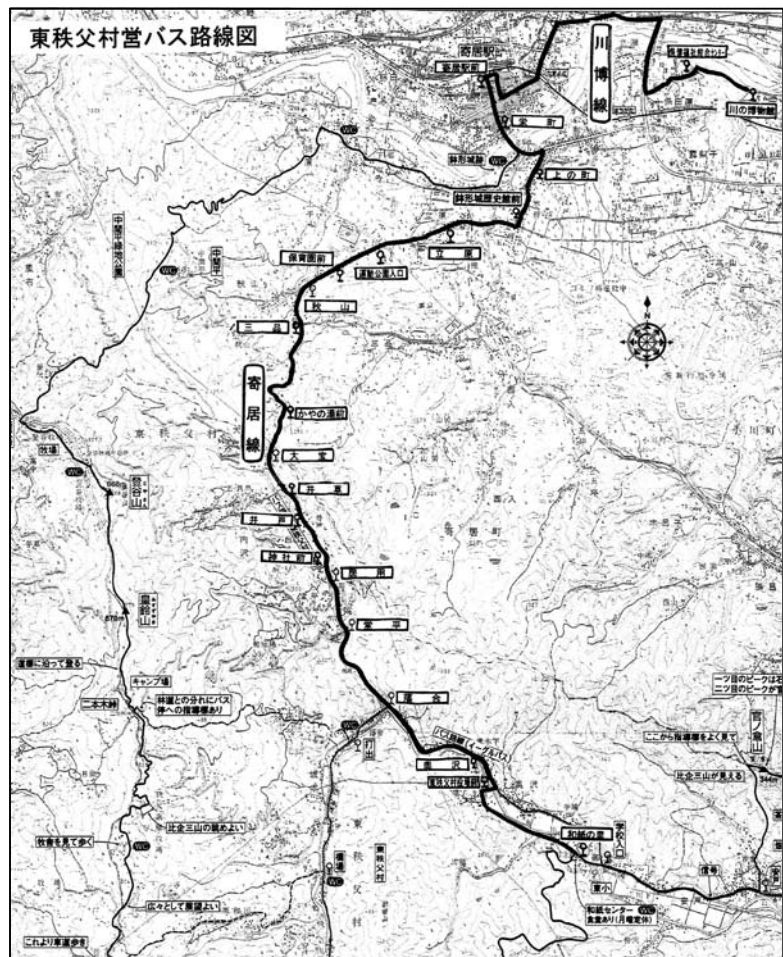
東秩父村は、埼玉でただひとつの村である。

ほとんどが中山間地で、鉄道の駅はない。村の中を廃止代替バスと村営バスが隣の町の駅まで運行している。

#### ●農協が母体になることで、周知が容易で、村と良好な関係を築ける

人口は4千人ほどだが、NPOの有償運送を使う会員は600人もいる。1日50～60人の利用がある。この利用の半分は福祉有償で、残りの半分は過疎有償だ。利用者が異なる以外は同じように利用されている。また、ほとんど行きは複数乗車に対応している。帰りは病院送迎がほとんどのため、個別での迎えが中心になっている。利用者の評判は高く、満足度も高いようである。また、複数乗車の活用などにより、NPOの会計も黒字を出している。

なぜこのようなことになったのかは、このNPOが、農協をバックにしたNPOで、農協の組合長が村長になったりしている関係で、村とのつながりは深く、福祉のほとんどの事業を社協ではなくこのNPOが行っている。



●利用者の声を受けて、サービスを増やしてきた結果、バスの利用が減少している

また、小回りも効き、初めはヘルパー業務が中心であったものが、利用者の声から有償運送に乗り出し、この村が過疎地の現状から、福祉有償と過疎地有償を組み合わせることを模索し、また、利用者便利と団体の維持のため複数乗車も埼玉県で最初に導入した。

農協という利用者の声を直接集めることが出来る組織をバックにしていたことの強みかと思う。

現在の問題は、バスなどとの連携をどのように図るのが大きな課題です。これだけの会員がいると、バスの利用が大きく減少してしまう。どのように解決できるか、公共交通会議など開催し思案中である。

ここの事例から参考になることは、

1. 利用者がいかにこれらのサービスを使ってもらえるのか、その前にこのNPOを如何に知ってもらえるのかが、大きな課題であったようである。その手段が笑ってしまうが、演芸会など、農協が得意とすることをおこなって、利用者を集めたようである。
2. 事業展開も、何でもよく相談をしている。埼玉ネットもよく呼び出され、相談を受けた。知恵を集めることこそ重要と考える。法律の穴をよく見つけていた。
3. もちろん行政との連携も重要である。
4. そして何よりも、黒字で運営できることが、次につながることになるのではと思う。

(笹沼和利)

支 出			収 入		
科 目	金 額	説 明	科 目	金 額	説 明
家事援助サービス費用	687,081	家事援助人件費	家事援助サービス収入	550,288	家事援助収入
有償運送費用	4,251,955	過疎地運送人件費	有償運送収入	3,703,734	過疎地運送収入
生活サポート費用	2,941,189	障害者移送人件費	生活サポート収入	8,934,120	障害者移送収入
介護者送迎費用	1,370,501	介護者移送人件費	介護者送迎収入	1,520,050	介護者移送収入
業 会 議 費	195,941	総会・役員会	預 金 利 息	5,811	農協より
接 待 費	37,784		入 会 金	27,000	新会員27名分
務 通 信 費	52,138	切手代他	年 会 費	942,000	既会員分
費 研 修 費	47,000	運転手研修費	助 成 金	700,000	農協より
消 耗 品 費	161,733	コピー紙リース料	雑 収 入	53,000	総会来賓ご芳志等
燃 料 費	1,779,250	ガソリン代	期 間 外 収 益	97,280	
施 保 險 料	714,285	自動車保険等			
設 修 繕 費	946,702	自動車等			
費 買 借 料	20,000	事務所使用料			
減 価 償 却 費	330,660	固定資産			
施 設 管 理 費	0				
諸 税 負 担 金	1,660,260	法人税・県民税等			
雑 費	177,480	遠任記念品等			
期 間 外 損 失	61,186	自動車処分損			
支 出 合 計	15,435,145				
当 期 利 益 金	1,098,138				
合 計	16,533,283		合 計	16,533,283	

## H▶ サービスを実施する条件（車両、人材、財政基盤）が備わっていた

### ⑭ 常陸太田市商工会里美支所

#### 茨城県常陸太田市

過疎地指定	区域内の交通機関	運行形態	利用対象者
あり	市営バス（委託3本）	1対1を基本とする ドアツードア	運転免許のない高齢者
車両台数と種類	立上げの中心人物・機関	他のポイント	公的補助金の有無
持ち込み 14 台	旧里美村商工会役員、県企画課	A、E	なし

#### ●都市の周辺部にある過疎地域

常陸太田市里美地区は、元は久慈郡里美村だったが、2004年12月に金砂村、水府村とともに常陸太田市に合併された。阿武隈高地をえぐるように流れる久慈川の両岸の僅かな丘陵地に張り付くように家々が散在し、川の片岸に一本の国道349号線が通っている。主たる産業は、農林業、畜産業、観光で、高校1、中学校1、小学校1、医療機関はない。

常陸太田市そのものは人口5万6千人を超える中規模の都市で、病院、医院、診療所なども多い。しかし、中心部から車で30分ほどの里美地区には、同じ市内でも対照的な風景が広がっている。「市」ではあるが、このような状況は全国どこにでも見られるのではないだろうか。

この地区の交通機関は、地区と市の中心市街地を結ぶ路線バス（茨城交通）が1本と、市が業者に委託運行している市民バスが3本ある（①廃止路線代替バス、②主に病院に通院する高齢者等を対象としたみどり号、③市街地と里美地区を結ぶ市民バス）。

しかし、バスの本数が少ない、バス停が遠い（路線バスは徒歩で30分以上かかる地区もある）など、地域住民の高齢化により、買い物、病院への通院などが不便をきたしていた



#### ●県が積極的に関与し特区申請

商工会とは、地区内の商工業者の1/2以上が会員になり、業種に関わりなくお互いの事業の発展や地域の発展のために総合的な活動を行う非営利の法人である。現在は常陸太田市商工会里美支所となっている当時の「里美村商工会」では、高齢者から電話注文を受けて配達する商店が多いが、「やはり店頭で並んでいる商品を見たい」という声などをきっかけに、2002年から対応を検討していた。その結果、住宅が散在しており利用形態からも過疎地有償運送が適当だと考え、2003年（平成15年）に、構造改革特区として名乗りを上げた。相談当初から県の企画課担当者が前向きに検討してくれたので、悩まなかったという。

●運転ボランティア+持ち込み車両+商工会職員=新しいコストは不要だった

運転者 14 人のうち、多くは地域の主婦で、配車係りは商工会里美支所職員 2 名が担当している。事務局を、地域の拠点の団体職員が担当し、運行そのものはボランティアが支えるというスタイルは、立ち上げ準備が比較的容易で、運転者の所有車両（持ち込み車両）を使うことでコスト削減もできるため、過疎地有償運送の典型的な運営形態の一つとなっている。

一方、①ボランティアの高齢化が進み後任が見つからないことや農繁期や土日の対応が困難なこと、②タクシー感覚で利用を頼む人が多いため、配車係りは商工会他の任務との兼務なので席を外すわけにも行かず業務に差障りがある、③車両については会員所有のマイカーなので、その整備管理や安全管理などが気になりといった課題も抱えている。代表の佐川氏は、いずれは自立した団体になる（NPO 化）のが望ましいが、常勤者の処遇など維持管理費が問題だと話す。

商工会の立場としては、地元商店街などでの買い物などに多く利用してもらいたいが、現在その利用の殆どは通院などの利用になっている状況もあり、行政に対して、車両の整備や予約係などの管理費や運転者の研修費用など補助を希望している。

（高松志津夫）



## 里美うぐいす輸送システム

# 利用のご案内

**エリア**

福島県矢祭町  
 大子町  
 高萩市  
 日立市  
 常陸太田市  
 (里美地区)  
 (水府地区)  
 (金砂郷地区) (常陸太田地区)

**輸送できる区域**

里美地区（旧里美村）に隣接する市町が輸送可能区域になります。（地図に市町名が入っている地域）

「里美うぐいす輸送システム」は、里美地区民の方で、会員登録をされた方を対象としています。申込その他詳細についてのお問合せは下記までお願いいたします。

問合せ先 常陸太田市里美商工会 TEL 0294 (82) 2609

▶ 熱意のある行政関係者がいる

⑮ 特定非営利活動法人 NPO ふるさとづくりやらまいか

(かみいながんなかがわむら)

長野県上伊那郡中川村

過疎地指定	区域内の交通機関	運行形態	利用対象者
あり	村営巡回バス、福祉有償運送	1対1を基本とする ドアツードア	交通弱者
車両台数と種類	立上げの中心人物・機関	他のポイント	公的補助金の有無
3台(うち2台は予備)	村総務課職員	B、H	あり

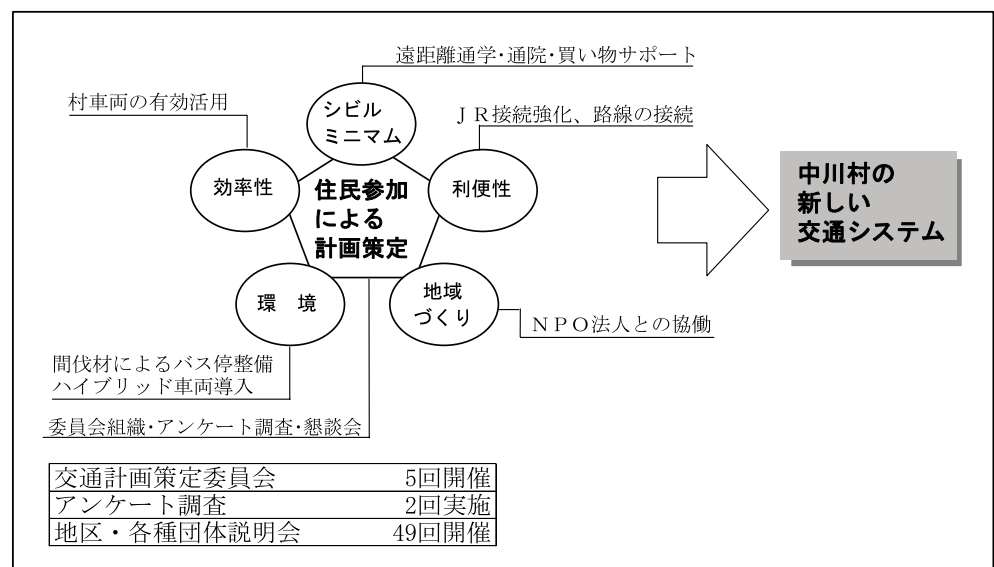
中川村は、長野県の南部伊那谷のほぼ中央に位置し、天竜川を挟んだ両岸の丘陵地帯にある。3000メートル級の南アルプスと中央アルプスに囲まれ、村自体はコンパクトにまとまっているが、河岸段丘のため幹線道路に出るまでには高低差がある。天竜川沿いに主要な幹線道路である国道153号線が通っており、その沿道に商店街が形成されている。人口5,300人、高齢化率は28%。

この村の生活交通は、全国でも珍しくバス事業、過疎地有償運送、福祉有償運送の連携がとられ、自治体を中心になって取り組まれている。これは、長野県が2003年度に打ち出した『中山間地域等生活交通確保支援事業に係る実施要綱』と『みんなでつくる新しい交通システムづくり支援事業費補助金交付要綱』について、村が活用を申し出たところ、モデル市町村に選定されたことが発端となっている。

●建設会社に声をかけたことがきっかけでNPOが設立された

これらの動きを主導したのは、総務課交通防災係の職員だ。県の生活交通確保支援アドバイザーとして(株)地域総合研究所(現在:(株)ソーシャルアーツコンサルティング)の富樫研究員のアドバイスを受けながら、非効率だった廃止路線代替バス、スクールバス、高校生バス、放課後児童クラブバスなどの再編に取り組んだ。立ち上げを行った小林和弥氏と、2007年10月から引き継いだ荒井耕一氏が2代6年にわたり、村の交通システムの再編、新しいサービスの創出、定着するまでの支援を一貫して手がけている。

主な目的だった





「バス運行サービスの提供」は、当時、公共事業が減って仕事が少なかった複数の建設会社にはたらきかけ、NPO法人「ふるさとづくりやらまいか」を設立し、大型運転免許を持っている社員を交替で運転業務に出向させてもらうことにした。

この村営巡回バスは、JR飯田線への乗り継ぎを意識してダイヤ編成し、携帯電話によるバスロケーションシステムも導入して、利便性の向上を図った。バス路線は3路線で、庁舎と村のショッピングセンターで連結しており、隣接する飯島町の循環バスとの接続も良い。複雑なダイヤながら乗客の増加でバスダイヤへの理解が進んだこと、よりわかりやすい時刻表を作るなどしたことにより、乗降客は毎年増加しているようだ（ただし2009年度は若干減少の見込み）。

### ●村営巡回バスを中心に本音に基づいたシステム構築

過疎地有償運送は、巡回バスを受託運行している「やらまいか」が自主事業として行っている。ゾーン制運賃を取り入れ、バスより若干高い料金設定にし、バスでは通行不能の地域の足を確保する役割を担っている。村との協働により、巡回バス定期券を持つ利用者への割引を行うなど利用を促進する工夫や利用者の心理に配慮した運賃設定も行っている。また、福祉有償運送は、社協など3団体が行っており、住民の「本音」に基づいた3層構造のシステム作りを実現している。

### ●持続可能で、すべての人の交通を保障したい

この事例から参考になることは、この計画の策定時に住民説明会をこの小さな村で50回以上行ったことである。バス利用者は住民である。住民の意見を聞かずしていい交通はありえない。住民の満足度も高く、そのため結果として、利用者も伸びているのだろうと考える。

すべての人の交通を保障するという意識が強く、過疎地有償運送も同時に行ったことで、住民の選択肢も増え、満足度の向上につながったのではないだろうか。

なお、バス運転者は、景気が持ち直したことももあり、現在は大型自動車運転免許を持つ退職者が中心となって運転を行っている。不安要素となりがちな運転者の確保だが、状況に応じて柔軟に対処しているようである。

荒井氏は、立ち上げ当時の様子について、小林氏と建設会社の専務取締役が時には徹夜しながらバス路線を組んだこと、NPO法人登記を自身が手伝ったことなど、小さな力を集めてこの事業を作り上げたことなどを感慨深く振り返る。駅にはタクシーがあり難しい問題はあるのだが、いつかは通勤者が飲んでも帰れる交通を作りたいと話してくれたことが、印象的だった。

（笹沼和利、越谷秀昭、伊藤みどり）

**NPO輸送サービス**

**ほかほか** のご案内 特定非営利活動法人  
ふるさとづくり・やらまいか

**1. 利用対象者**  
村内に住居を有する**交通不便者**※等で、事前に利用会員登録をされた方がご利用になれます。

※交通不便者とは、高齢者・障害者・児童・生徒等日常の交通手段のない方及び運転免許証を保有していても、様々な要因により交通手段が無くってしまう方などを指します。

**2. 会員登録の仕方**  
事務局または、役場総務課でお申し込みください。

**3. 利用範囲**  
運行範囲は村営巡回バス路線の範囲内とします。村外での利用は以下の施設のみ可能です。

◎JR伊那大島駅      ◎JR飯島駅      ◎JR七久保駅  
◎松川高校      ◎下伊那赤十字病院

**4. 利用方法**  
ご利用になる**2日前の午後5時までに、電話予約**をしてください。

**5. 運行時間帯**  
原則として**平日の午前9時から午後9時**までの間となります。

**6. 利用料金**  
この地域におけるタクシー事業者の概ね2分の1程度となります。乗合での運行となりますので、割り勘でなく1人ひとりの料金設定となります。

(例) チャオ～飯沼	700円	日赤～美里	800円
飯島駅～渡場	800円	大島駅～小平	700円

**7. その他**  
(1) 普通自動車1台での運行体制であるため、予約の状況により利用者の皆様にご迷惑をおかけする場面があるかと存じますが、ご理解とご協力をお願いいたします。  
(2) 予約状況により、乗合でのご利用をお願いいたします。  
(3) ご利用の際は、**ご近所の方と一緒にご予約**をいただくと、スムーズに運行できます。

**【NPO輸送サービス「ほかほか」の予約電話番号】**  
 特定非営利活動法人 ふるさとづくり・やらまいか  
 有線: 88-2758 電話: 88-2758  
 ※ご利用の際には、あらかじめ登録をしてください。

## J▶ 事業を立ち上げ・推進するための情報源を持っていた

住民、自治体担当者、運輸支局、申請団体といった当事者以外にアドバイザーがいたことによって、立ち上げ・運営をスムーズになったというケースが、取材及びアンケート回答から散見された。「上小阿仁村移送サービス協議会（秋田県）」が秋田大の教授を招いてシンポジウムを開催したこと、「ふれあいやまびこ会（埼玉県）」や「和楽（山形県）」（後述）が移動・移送サービスのネットワーク組織に相談したこと、佐井村社会福祉協議会（青森県）や能勢町社会福祉協議会（大阪府）、あねっこバス（岩手県）では研究者の助言を得たことなどがあげられる。特区申請段階で、県の助言を得た団体もあった。一方、中川村、豊根村、宇陀市、生坂村などでは、地域交通の再編を目的としてコンサルタントや研究者が関わっているが、これは過疎地有償運送の立ち上げとは直結していないようである。

### 上小阿仁のNPOなど

同協会によると、この送迎は会員制で、入会金200円、年会費500円、60歳以上か通院者、妊婦、障害者、その付添人に限り、2人乗車ならバス代程度の料金で村内を発着点とする送迎を受けられる。

運転歴10年以上で過去3年以上無事故、無違反の運転者が現在10人。76人の会員がおり、2年間で約300回、送迎をしてきた。運行管理責任者は役場斜め向かいにある電器店の経営者になる。国交省は昨年3月、過疎地などでのボランティアの有償運送を全国的に認める通達を出した。条例の一つが市町村が主宰する運営協議会の設置だ。役所や議会、利用者、運転者、学識経験者のほか、競合する可能性のあるバス、タクシー会社からも出席した。

委員長に就いた秋田大土木環境工学科の木村一裕教授は村の協力で実施したアンケートの結果、マイカーを運転しない交通弱者の半数近くが目ごる車で送迎してもらい、運転者の約4分の3は家族とした。

協議では「バスやタクシーがなくなるのでは」「事故で村が補償を求められるのでは」といった懸念も出た。だがバスやタクシー会社からは「自分たちの手が届かない部分をやって頂く」「村民が喜ぶなら協力したい」と前向きな声も出た。

国交省の担当者から無事故、無違反の証明の仕方や講習会、点呼の手法など申請書類の問題点の指摘があり、手直しした上で次回の運営協議会に諮ることになった。担当者は「申請があれば、1週間か10日で審査はできると思う」と話した。

## 申請へ書類手直し

県内一、高齢化率が高い上小阿仁村で2年前に始まったものの、国に達法性を指摘された、マイカーによる高齢者らの有償送迎の合法化に向けて21日、関係者らが一堂に会した過疎地有償運送等運営協議会があった。国が構造改革特区に認めてきた許可を全国に広める一方で、任意団体で出発した村移送サービス協会（理事長・小林佳代子村議）がNPO法人化し、初会合にこぎつけた。

朝日新聞・2005年10月22日付

**過疎地有償運送以外** 交通空白地域で行われているその他の事例

## 福祉有償運送

### ●特定非営利活動法人 かみのやま福祉運送サービス

(やまもとちく)  
山形県上山市山元地区

過疎地指定	区域内の交通機関	運行形態	利用対象者
なし	タクシー、路線バス	1対1を基本とする ドアツードア	要介護・要支援高齢者、 障がい者
車両台数と種類	立上げの中心人物・機関	他のポイント	公的補助金の有無
福祉車両2台、セダン8 台（持ち込み9台）	元市職員	C	なし

山形県上山市山元地区は、山形市の西部・上山市の北西部、山形市中心部から約15kmの地域にある。山形市近郊の限界集落として最近取上げられることが多く、行政の範囲としては上山市になっているが、通院・買物等の利便は山形市のほうがよい。山元地区には9集落、141世帯、428人が住んでいる。小学校は2006年に休校、中学校2009年に休校になった。以前は林業・農業が主産業であったが、高齢化に伴い林業の担い手はいなくなり、農業は、高齢化と減反政策によって手入れのあまり必要のない山菜栽培が少し行われ、稲作は自給自足程度にとどまっているようだ。



### ●交通空白地域で、福祉有償運送を実施している理由

交通の利便については、バスが通る国道沿いに位置するものの、山間部であるためバス停に出るまでに急な坂道を上り降りしながら歩いて行かなければならない。最寄のタクシー営業所は上山市中心部11kmにあるが、通常のタクシー車両がアプローチできないと思われる細い急傾斜の山道の上に住居が点在している。これらの状況は、まさに公共交通を利用できない「交通空白地域」だ。

しかし、「かみのやま福祉運送サービス」は、狸森地区は過疎地有償運送の対象地域にならないという前提に立ち福祉有償運送を申請した。要介護高齢者や障がい者を支援したいという思いもあったが、まず申請は考えもしなかったようだ。

現在は、市内全域に利用者がおり、要支援認定者232人を含む631人が利用している。通院などの移動は、まず山形市内の息子や娘夫婦に相談して、対応できない場合に、「かみのやま福祉運送」へ依頼が来

るという状況だ。要支援に認定された高齢者や身体障がい以外の障がい者も利用できているので（福祉有償運送でもローカルルールで限定される地域がある）、結果的に福祉有償運送でも問題は無かったのかもしれない。

### ●限界集落での生活を支えるための一時的な支援ではあるけれど

理事長の齊藤富夫さんは、次のように述べている。「限界集落は、いずれそこに住む人が少なくなって消滅する運命かもしれない。高齢者がその交通空白の地域から、通院や買い物ができなくなれば、住まいを子供世代の住む都市部で移すことになる。福祉有償運送は、地区全体を支えるための一時的な支援でしかないが、先祖代々住み続けてきた方々が、納得して最後を迎えるか、子供の住む都市部へ住まいを移すか、いずれにしてもその日までの期間の生活を支援するのは重要なことだという価値観を共有することによって成り立っている。」



このような地域は、限界集落やいわゆる「過疎地」でなくとも、全国各地にあるのではないだろうか。

※福祉有償運送は、過疎地有償運送と異なり、11人未満の車両で、利用対象者を要介護・要支援高齢者、身体障がい者、その他の障がい者に限定して送迎する。多くは、1対1のドアツードアで実施されている。

（鬼塚正徳、齋藤丈夫）

## 自主運行バス

## ● 雫石町あねっこバス

(いわてぐんしずくいしちょう)  
岩手県岩手郡雫石町

過疎地指定	区域内の交通機関	運行形態	利用対象者
なし	タクシー	定時定路線	町民
車両台数と種類	立上げの中心人物・機関	他のポイント	公的補助金の有無
7台(ジャンボタクシー3台、 タクシー車両4台)	NPOの役員、雫石タクシー	C、F、H	あり

自主運行バスは、いろいろな種類があるが、ここでは、住民組織や地元企業・団体等が運営主体となり、交通事業者に運行委託している事例を調べた。

## ● NPO とタクシー事業者の企画立案で町がバスを走らせた

「あねっこバス」は、バス事業者から、町内で完結する全ての既存ローカルバス路線（6路線8系統）について、2004年3月末をもって運行を打ち切る旨の申し出があったため、町、町内各種団体及び一般住民（公募）らが構成員をなした委員会において対策を検討し、企画立案されたものだ。

現在の形態は、雫石町の生活交通対策の基本的指針である「わが町、雫石のこれからの生活交通ビジョン」に盛り込まれた「地域資源を活かした交通手段の確保」に基づく「NPOと地元企業との連携による輸送システムの導入」を実施するにあたり、政策アドバイザー（岩手県立大学総合政策学部元田良孝教授）の協力を得て、必要最小限の初期投資による、タクシー車両を活用した乗合輸送システムを町が立案したことにより決定された。6路線を定時定路線で運行している。

「あねっこバス」は町、NPO、交通事業者が協働して立ち上がった。

事業主体：雫石町（担当課：住民課）

運營業務：NPO 法人しずくいし・いきいき暮らしネットワーク

運行業務：有限会社 雫石タクシー

## ● 三者が持っているものを出し合って新しいサービスを創出した

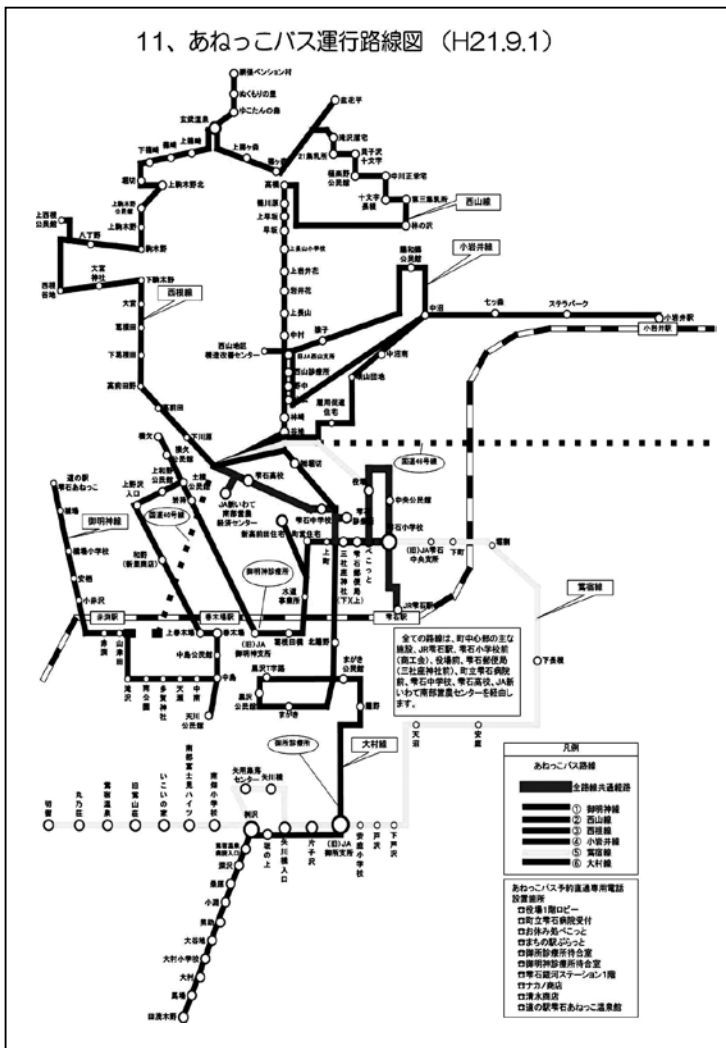
利用者数は、年間28,524人（平成20年度）で、運転免許証を持たない高齢者の通院、買い物、通勤（他市町村と接続する鉄道駅までの利用等）や、通学（小、中、高）に利用されている。

運賃は1回200円で、運賃収入の514万円、車両広告8.4万円はどちらもNPO（運営主体）の収入となり、雫石タクシー（運行主体）には、町から年間でNPOに支払われる運營業務委託料約3,764万円



のうち、約3,707万円の運行業務委託料が支払われている。

物とシステムはタクシー会社の既存のシステム(無線、パソコン等)及び車両を活用した。車両のうちジャンボタクシー車両2台については、岩手県市町村振興交付金を活用し、約500万円の補助を町からタクシー



会社に対して行ったほか、NPOからの運行業務委託料の中からタクシー会社が専属の運転手を6人雇用した。住民への周知(広報誌や町内74行政区に対しての住民説明会)に手間がかかったが、ほぼ既存のシステムで運用可能だったため、準備段階で困ったことは特になかったという。

運行開始後は、料金体系を、平成17年3月末までは距離や年齢等により料金を定めていたのを、利用者や運転手から「分かりづらい」との意見が寄せられたことから、輸送距離に関わらず1回200円(小学生は100円)に改定し、また利用者ニーズに応じて随時停留所の増設などを行っており、順調に推移している。母集団の人口が一定規模で、熱意のある交通事業者がいれば、このような方法も可能である。

(越谷秀昭)

## ●呉羽いきいきバス

(くれば)  
富山県富山市呉羽地区

(有)まちづくり公社呉羽を商工会が中心に設立し、現在2台のバスをバス会社に委託して運行しています。呉羽地区は人口2万7千人・9千世帯で呉羽駅を中心に郊外に広がっています。

特徴は、1、富山市地域自主運行バス事業補助金の制度(\*1公共交通空白地域、\*2シビルミニマム)など、富山市独自の制度を活用していること。2、中心街に居住している人も含め6千700世帯が世帯協賛金を出している。3、企業、病院など広告協賛金をだしている。など、住民を巻き込んだイベントなど盛り込んだバス事業を展開しています。事業実績も毎年着実に増加しているようで、かなりの営業努力をしていることがうかがえます。

(島津淳、笹沼和利、川添夏来)

\*1公共交通空白地域・鉄軌道駅、民間バス路線から750メートル以遠の地域  
\*2シビルミニマム・日常生活に最低限必要な交通サービス、1日2回のバス等による運行補助

## 登録不要の活動または過疎地有償運送（準備中）

### ●合同会社「和楽」

（とびしま）

## 山形県酒田市飛島

飛島は酒田港一日一往復の連絡船で片道約90分かかる島である。人口272人、漁港は「勝浦、中村、法木」の3箇所、島内にコンビニ、ガソリンスタンド、商店はなく、乗船手続きをするマリンプラザにみやげ物屋が3軒と観光客向け食堂が2軒あるだけで、日用品は酒田市内に船で出かけるか、酒田市内の商店に電話して定期船で送ってもらう方法しかない。公共施設としては、郵便局、派出所、酒田市出張所、酒田市民病院の診療所、ヘリポート（緊急患者輸送用）が各1ヶ所、小中学校が1校（小学校・中学校の併設校で、2009年4月まで3年間閉校していた）。

### ●生活物資を定期船から買うための移動が大変

タクシー、バス等の交通機関はなく、定期船の発着している港（勝浦）から島の反対側にある地区（法木）に向かうには、河岸段丘を超えて（急な上り、下りの曲がりくねった道を）行かなければならないが、この法木地区が最も高齢化率が高く、港に出るための約3.6kmの移動は高齢者には過酷と思われる。（診療所所有の軽自動車一台が看護師の運転で患者の送迎に提供されている）

### ●指摘を受け、過疎地有償運送を検討したが対象外の地域？

21年春酒田市内から若い夫婦が子供連れで飛島に転居し、訪問介護事業を開始した。子供2人が就学年齢であったため、閉鎖された学校が再開され4人の教員が配置された。それにともない、学校行事（運動会等）が再開され昔のように「学校行事＝地区の行事」が再開されるようになり島の活性化につながった。

しかし、法木地区から行政の出先機関や港への外出は従来どおり徒歩に頼らざるを得ず、高齢者は日常生活に伴う外出が困難な状況に変わりはない。これを見かねた介護事業を実施している夫婦が、定期船からの送迎を実費程度でサービス提供しているが、島民の一部に「白タク行為ではないか」との批判もある。

移り住んだ夫婦が批判を覆すため過疎地有償運送を指向しているが、まだ酒田市港湾課では酒田市には過疎地有償運送の運営協議会がないとのことで調整を行っている。

（齋藤丈夫）

### 3 全国の過疎地有償運送の概況と課題

全国61の過疎地有償運送について、実施団体宛に、活動実態と現在までのプロセスに関するアンケート調査票（P105 - P106）を配布した（一部に、市町村が回答したケースあり）。その結果、運行形態としては、大きく分けて3種類あることがわかった。

- ① 路線、停留所、時刻表があり、複数乗車を前提とするバス形式の活動（予約不要） ⇨ 16 団体
- ② 1対1の個別輸送を基本とするドアツードア型（要予約）
- ③ 同一の目的地への複数乗車を恒常的に行うドアツーターミナル型（要予約） ⇨ 44 団体

③は、行きは②で帰りは③、目的地によっては③といった柔軟な形で実施されており、②を依頼にあわせて効率よく実施しようとしたとき、おのずと導入された形態と考えられる。ここでは①「定時定路線」と②③「予約運行型」の2種類に分類してそれぞれの活動実態を見てみたい。

#### (1) 市町村の別と立ち上げの背景

全体としては、市部が47%、町村部がそれぞれ20%強だった。立ち上げの背景としては、定時定路線型は、民間バス路線が廃止されるが路線を維持したい、児童の通学など頻繁に利用することが明らかな母集団がいる、目的地（降車地）が定まっている、といったケースが多かった。

逆に、予約運行型の背景や選択理由には、住居が散在している、高齢者を支援したい（戸口までのアプローチする必要性）などが上げられた。町村部は町営・村営のバスが、同じエリア内で運行されているケースが多く、これも定時定路線型の過疎地有償運送が少ない原因と考えられる。

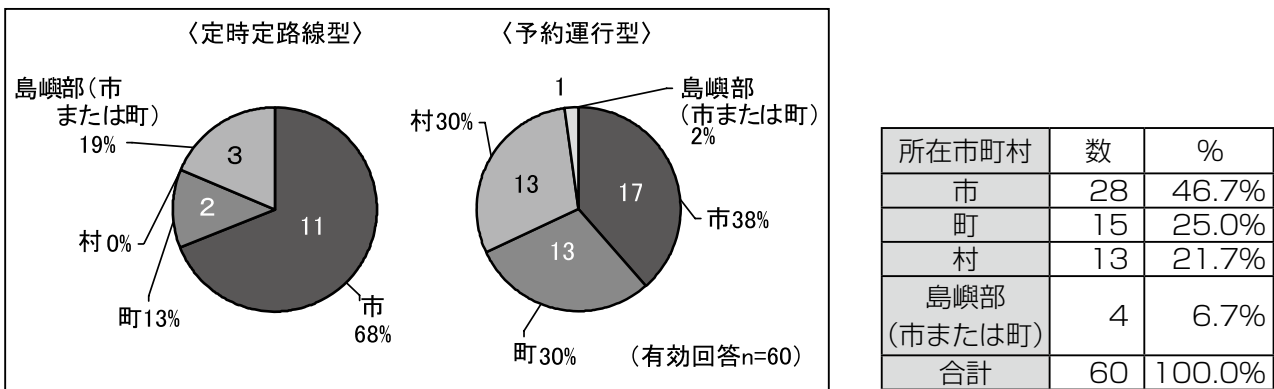


図1 過疎地有償運送団体の所在地（市町村の別）

#### (2) 法人の種別

全体としては、NPO法人が55%、社会福祉協議会が35%を占めている。社会福祉協議会では、従前から行われていた高齢者や障がい者を対象としたドアツードア型の有償移動サービスを、過疎地有償運送



団体・事業者名	数	%
社会福祉協議会	21	35.0%
特定非営利活動法人	33	55.0%
社会福祉法人（社協除く）	1	1.7%
商工会	2	3.3%
社団法人、財団法人	2	3.3%
医療法人	1	1.7%
合計	60	100.0%

図2 過疎地有償運送団体の法人格

に移行したというケースが複数みられた。そのため、社会福祉法人による定時定路線型の運行が少ないと考えられる。

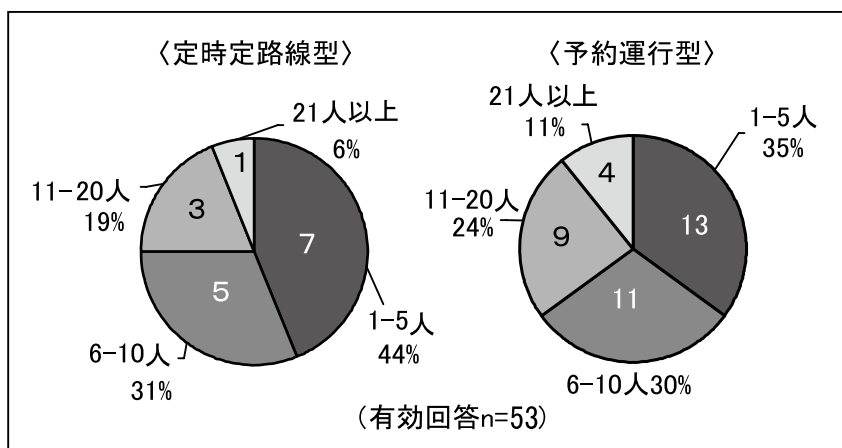
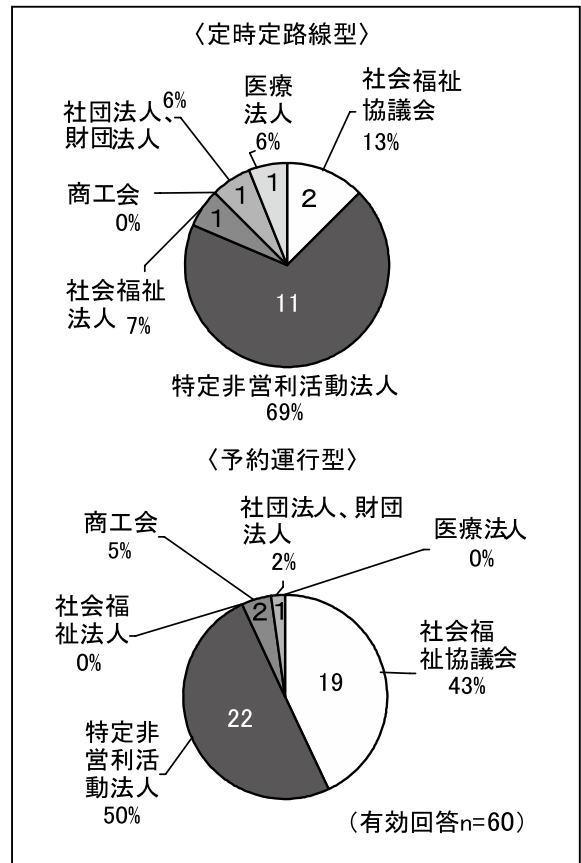
### (3) 利用者

「主な利用者」としては、殆どの団体が高齢者を挙げているが、利用対象者（要件）については、大きく分けて「①住民なら誰でもよい」ケースと、「②年齢や身体状況で限定している」ケースがあった。

定時定路線型では、①が多く、全世帯やそれに近い人が会員登録している（300人以上）という団体が7割近くに上った。一方、予約運行型の利用者数は様々で、②が少なくとも3割近を占めた（10団体以上）。その理由としては、福祉有償運送の要件を満たさない人を含む体の不自由な人の支援を目的としていた、タクシー事業者に配慮して年齢や住所地を制限した、といったケースが目立つ。セダン車の使用（特区）が全国化されておらず福祉有償運送と同様のサービスだが過疎地有償運送で登録したというケースもあるようだ。

### (4) 運転者

1団体あたりの運転者数の平均値は11人、中間値は7人だった。運転者の属性としては、主婦層や退



運転者数	数	%
1-5人	20	37.7%
6-10人	16	30.2%
11-20人	12	22.6%
21人以上	5	9.4%
合計	53	100.0%

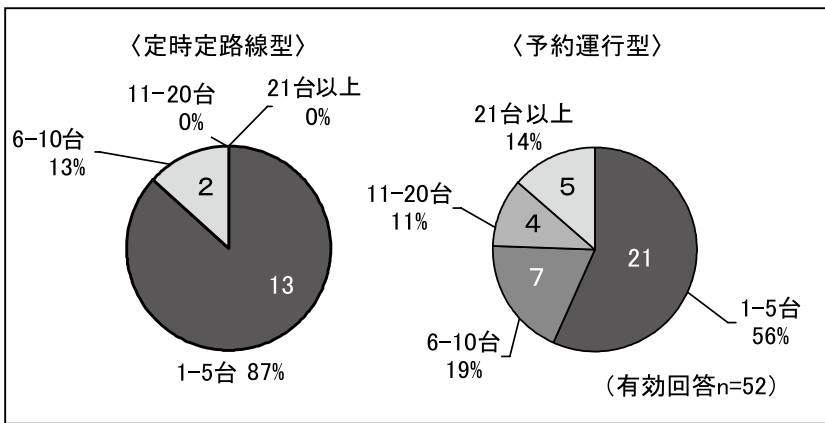
図3 登録している運転者数

職男性や自営業者等（非専従）が最も多く、続いて運送主体の職員やヘルパー（兼務）だった。また、運行件数との関係を見ると、定時定路線型では、一人の運転者が月に平均 20 便程度、予約運行型では平均 8 件程度を担当している。しかし、実際には、団体によって運行件数が 0 件～ 850 件と開きがあり、担当件数も人によってかなり差があるようだ。

### (5) 車両

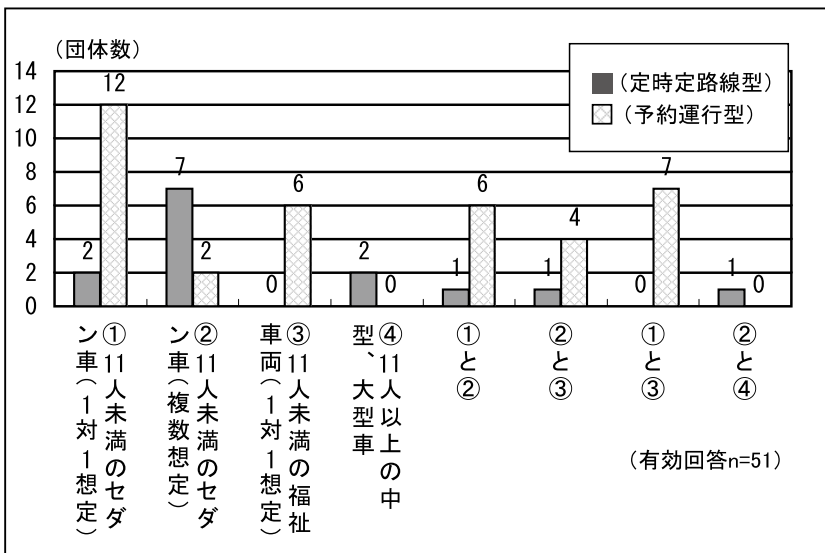
1 団体あたりの車両台数は、5 台以下が最も多く、車両の種類について、定時定路線型は、法定乗車人数 11 人未満の車両を使用しているケースが多い。予約運行型の場合は、利用対象者との関係もあり、福祉車両を使用している団体が比較的多い。また、運転者自身の車（＝持ち込み車両）のを使用しているケースが約 10 団体あった。この場合は、台数と運転者数がほぼ同数になる。

※セダン車＝福祉車両以外の乗用自動車をさす。



車両台数	数	%
1-5台	34	66.7%
6-10台	9	17.6%
11-20台	4	7.8%
21台以上	5	9.8%
合計	52	100.0%

図4 登録している車両台数



	数	%
① 11人未満のセダン車 (1対1想定)	14	27.5%
② 11人未満のセダン車 (複数想定)	9	17.6%
③ 11人未満の福祉車両 (1対1想定)	6	11.8%
④ 11人以上の中型、大型車	2	3.9%
①と②	7	13.7%
②と③	5	9.8%
①と③	7	13.7%
②と④	1	2.0%
合計	51	100.0%

図5 登録している車両の種類

## (6) 現在までの推移と課題

### ① 運営協議会開催まで

回答率が低いが、記述回答を、内容で分類した結果が図6である。「スムーズ」「比較的スムーズ」だったケースでは、「交通事業者がなかった」「従前から行ってきたサービスだった」「行政が協力的」「住民の要望があった」などが多く、開催までに要した期間は、半年以下が大半だった。しかし、交通事業者と調整を重ねたという回答も散見され、中には「調整は比較的スムーズだったが、バス事業者から過疎地有償運送が正式に認められたら、撤退したいとの申し入れがあった」という回答もあった。

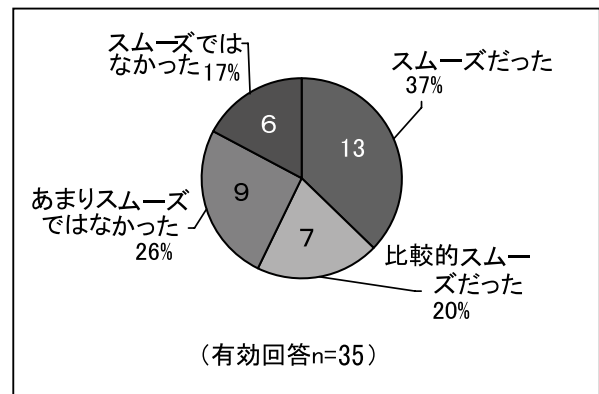


図6 運営協議会開催まではスムーズだったか

「スムーズではなかった」「あまりスムーズでなかった」ケースは、ほぼ逆の記述。「議会や村長が、安全面で責任を取れるのか、村内の店は車のない年寄りで成り立っている。村外での買物は困るなどと反対」「システムがわからず、そんなもんを、の声で理解がなかなか得られない。」など。

### ② 運営協議会開催や協議をスムーズに進めるために行ったこと、サービス開始準備で手間のかかったこと

自治体、地域住民、交通事業者の理解を得るために行ったこと、開始準備に分け、特徴的な回答を抜粋した。

#### 自治体

「住民アンケート調査」「運営協議会が開催されなかったので運輸局に相談し、その助言を自治体に伝えた」

#### 地域住民

「市の助成金申請など運営資金の相談」「拠点（場所）をつくる」「全世帯への加入の説明会、資金の確保に理解を得ること」「マスコミを活用してPR」

#### 交通事業者

「運送の区域・利用者の住所地・年齢を限定した」「運行時間帯の調整」「求められた利用料の設定に変更した」「移動制約者であることの判定会議において厳格に行うことを条件とした」

#### 開始準備

「車の確保」「運行までの事務手続き」「協議会の資料作成」「申請、運転手の法定（認定）講習の受講」「人材確保」「資金繰りを決めること」「利用しやすくわかりやすいシステムを作ること」

### ③ 課題

①②で生じた課題の中には、開始後も利便性を損なったり、実施団体の運営を困難にしているものもある。

#### 【利用者から】

- 10時台にもう1便増やしてほしい。（交通事業者との調整ダイヤに対し）
- バス路線のところまでしか行ってくれないので、面倒くさい。（限定された区域に対し）
- 高くて利用しにくい（交通事業者から求められた利用料設定に対し）

【実施団体から】

- H 23 年 3 月末で更新時期となるが、前回更新時と同様の運営協議会となるなら事業の中止も検討する予定。行政には住民の立場に立って、今後の移動手段はどうあるべきかを考えてほしい。
- 隣町に編入合併を予定している。隣町の社会福祉協議会では過疎地有償運送は行っておらず、行う意向はないようである。合併町村からの補助金と今後が不透明。

【自治体から】

- 市職が法人の実務などを支援してきたが、他にも同じような地域があり、全部を支援することは難しい。法人の自立が必要だが、構成員が高齢化しており法人運営が心配。

④ 開始後の推移

利用者数は増加している団体が多いが、住民自体が減少傾向にあるという回答もあった。

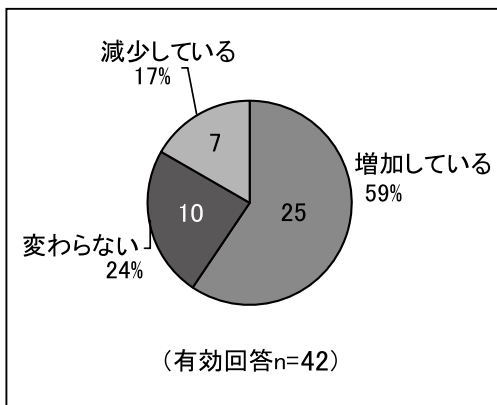


図7 開始後の利用者数の推移

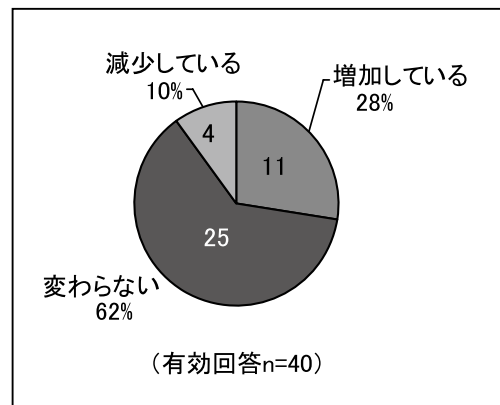


図8 開始後の運転者数の推移

また、「高齢化や身体機能の低下、認知症の増加に伴い、移動介助や付添や介護事業者との連携が必要になってきている」といったニーズの変化を表す回答が複数見られた。

運転者については、「運転者の確保：運転協力者の後継者がいない⇒増加するサービス利用者への十分な対応が図れない。運転協力者の高齢化⇒老々介護状態。」「2006年の法改正時に認定講習を義務付けられ運転者が減った」「認定講習機関がなく、運転者が増えない」などが目立った。

⑤ 財政状況

補助を受けている団体が多いが、額は様々である。100万円未満と100～300万円が比較的多く、他の事業で赤字事業である過疎地有償運送を支えている団体も多い（他の事業や年会費については詳細な回答が得られず、資料を参照した）。

財政状況については、「車両が古くなり、故障も増えてきたが買換え資金がない。」「当初は運賃と寄付金とでまかっていたが、毎年寄付をお願いするのは無

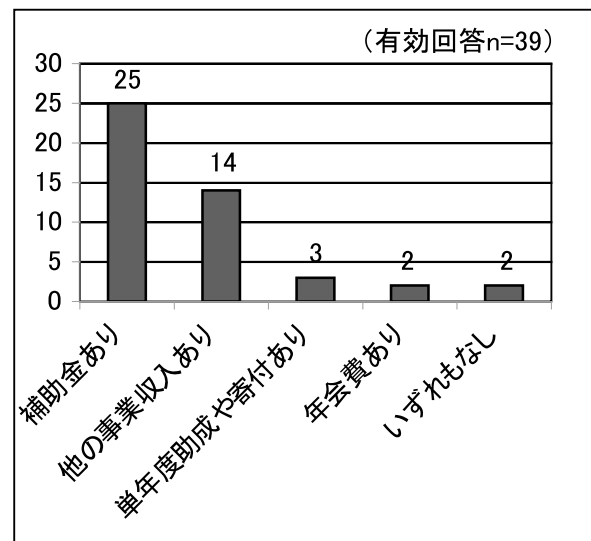


図9 利用料以外の収入源（複数回答）

理と感じる」「ボランティアでも多少の活動費はお支払いしたい、有償運送だけでは財政面で厳しい」「運送業とみなされ、法人住民税を課税されて困っている」といった声も寄せられた。

## ⑥ その他の課題

「抱えている課題」の回答から主なものを挙げてみよう。

- ヘルパーの自家用自動車利用のため、交通安全面での不安を抱えている。行政において車輛を確保しこれら輸送体系を構築されるよう望む。
- 地域が広く、所によっては同じところへ行くときでも複数の車を使うことになり非効率。一人ずつ運行計画を出しているのが個人タクシー状態。7～8人乗車できる車両を用意し、バス方式の運行も考えたい。
- 困っている人ほど乗車してくれない。帰宅支援便（学生対象）の乗車数が少ない。
- タクシー感覚で利用されてしまう時がある（すぐ来てほしい、頼めばすぐ来るものだ、など）。
- 運転会員が利用者宅から離れたところに住んでいる場合、そこまでの空車距離が長く、かなり無理をしてもらっています。
- 地区住民の利用促進を図って利用者数の拡大を行うことによる、不採算収支の減少を行いたい。

## ⑦ 行政への要望

立ち上げ段階で、スムーズとスムーズでない団体が2分したように、行政への要望も半数近くは、「特になし」「引き続き理解と支援の継続を」といった回答だったが、残りの半分としては次のような回答が多かった。

- 活動への助成（運行経費、車両購入の補助、予約係などの管理費、講習受講費用）と理解。
- 過疎地域に住む交通弱者の立場に立ってほしい。地域を啓発、リードしてほしい。
- 区域限定の解除を願っている。
- 福祉・過疎と区別せず、どなたでも利用できるようなサービスになるように希望します。
- 手続き等簡素化、法人税の特例措置、運転手の制限、緩和をお願いしたい。
- 交通の問題は採算だけで見るのでなく、住民福祉として捉えてほしい。

でもやっぱり、喜ばれています！

～利用者の声～

- 利用者も運転者も顔なじみで、車中話が弾み楽しく利用している。
- 外出したい時間帯にバスが走っていなかったり、バス停や駅まで離れていると、なかなか外出ができなかったが、このサービスを利用することによって、行動の範囲が広がりとても助かっている。
- タクシーで目的地へ行くより安価でとても融通がきく。
- 運転手の方が多く誰かには対応してもらえるので助かる。
- 金額が決まっているので、利用しやすい。
- いてくれないと生活に困る。

## (7) 最大の課題！？「利用者本位」「住民主体」とは…

交通事業者との調整のため、利用者の限定や運送の区域の限定を行っている例は多い。

61の過疎地有償運送団体の中には、タクシー事業者の新規参入に配慮し、近く廃止を予定している団体もある。4月に運営協議会を開催し、その後過疎地有償運送許可の廃止届を出す方向で、実施団体と自治体が合意しているという。しかし、現在の利用者を交えた協議や、新規参入するタクシーを生活交通として利用しやすい手段にしようという協議はなされていない。

また、申請を断念したケースもある。これらの例が、介護度の進行や引きこもり、バス・タクシーを含めて何も利用しない状況につながらないように、引き続き協議を続けてほしい。

### 2010年2月26日(金) 山口新聞より 過疎地有償運送を断念 バスとの共存共栄困難／周南

周南市の生活交通活性化などについて協議する市交通運営協議会(会長、古田健一・徳山工業高等専門学校准教授)が25日、市役所で開かれた。和田地区で要望のあったNPO法人などが過疎地の高齢者らを実費程度の費用で搬送する「過疎地有償運送」の導入について、住民代表者から断念の意向が示された。

過疎地有償運送はNPO法人などが自治体の設置する協議会の同意を経て、各運輸支局の認可を得て実施する。県内では現在、導入例はない。高齢化が進み、医療、生活交通手段の確保が難しくなっている同地区では、住民団体が立ち上がり、導入を模索していた。

前回の協議会では、団体設立代表者、伊藤禎亮さん(65)が自宅からバス停までの距離が遠く、自家用車を持っていない人などを対象に、目的地を経由しながら同地区から新南陽市民病院(同市宮の前)まで往復で運送する考えを示していた。しかし、同地区に路線バスを運行している業者は「実質的に共存共栄は難しい。運送する場合は関係地区のバス運行の廃止を検討する」と主張。このため住民らで話し合った結果、「バスが撤退した場合、通勤・通学者の運送も補わなければいけなくなり、皆の支持も得られない」などの理由で断念することになり、団体のNPO法人の認証申請も取り下げた。

この日は住民と市、交通事業者らで今後委員会を設立し、和田地区の交通手段について考えていく方向性も固まった。伊藤さんは「交通弱者をなくす方策が確立できれば」と話している。

# 3

## 第3章

### 立ち上げる人のための Q & A

## 1 生活交通・過疎地有償運送 Q&A

### 生活交通編

#### Q 1 現在提供されている生活交通には、どのような種類がありますか

自動車交通関係では、路線バス、貸し切りバス、スクールバス、コミュニティバス、タクシー、デマンド交通（バス、タクシー、）市町村有償（過疎、福祉）福祉有償運送、過疎地有償運送、介護タクシーが認められてます、人を運ぶ交通ですが、登録外といってガソリン代等の実費のみならば認可の必要なく人を乗せることができます。これ以外に違法行為の白バス、白タクなどがあります。

規制をどのようにかけていくのか、今あるさまざまな交通手段をどう生かしていくのかなど今後の課題です。交通基本法の中でどのように構築していくのかが問われています。

#### Q 2 それらの交通は、どのような法律的規制を受けているの？

道路運送法の規制を受けています。道路運送法は人を運送するとき有償で運送する場合の規制です。主な対象は上記の自動車関係の交通手段です。

マイカーのように無料ならば、この法律の枠外です。レンタカーやリース、代行運転などもこの規制の中に入ります

#### Q 3 バスが撤退しそうです。どうすればいいでしょう。

住民や自治体がバスを維持する（運営を住民組織が行う、市町村バスに移行する）方法もありますが、まず、何が原因なのか、撤退によって誰がどのように困るのかを確かめましょう。バス停までの送迎を行う過疎地有償運送によって、活動開始後にバスの乗客が増えた例があります。地域に住む人が何を必要としているのかをよく観察することが大切です。

#### Q 4 過疎地有償運送があると他の交通機関が成り立たなくなると言われました、本当ですか？

地域の交通全体を見ないで、それぞれが独自で行ってしまっは、お互いに利用者の取り合いになってしまいます。それを回避するために利用者制限をしている過疎地有償運送もあります。あくまでも利用者視点をお忘れなく。

#### Q 5 デマンドタクシーがあるから、過疎地有償運送は不要では？

デマンドタクシーは、運用面からある程度、人口が面的に広がっている地域が有効といわれています。農村地域などには有効がと思いますが、山間地域などでは過疎地有償運送のほうが、維持費がかかりません。また逆にバスのほうが有効な地域もあります。



**Q 6** 今あるバスやタクシーを使いやすくする方法を最初に考えたいのですが？

それが正解です。事業所に相談・提案してみてもいいでしょうか、数は少ないと思いますが、積極的に取り入れようとする事業者もあります。また、市町村が関与していれば市町村に申し入れるのもよいでしょう。門前払いであれば、過疎地有償運送の立ち上げを視野に入れ、改めて申し入れるという進め方がいいと思います。

**過疎地有償運送編****Q 7** 過疎地有償運送とはどのような制度ですか。

法人格を持った団体が、過疎地(交通空白地域)の住民を対象に(外部からやってくる人も対象になります)車(白ナンバーで、軽トラックから大型バスまで可能です)を使って有料で運送する事業です。陸運局への届出が必要になります。また、過疎地有償運送協議会(市町村が運営主体で、これを立ち上げてもらわなければなりません)で協議されます。

**Q 8** 過疎地有償運送を始めるにはどのような準備と手続きが必要ですか。

住民の意識調査から始めることをお勧めします。利用者の切実な声を背景に始めてください。

法人格をとる(仲間作り)。市町村と相談する。具体的な運行計画を作成。既存事業者との話し合い。車両の手配など具体化に向けた作業。そして認可の手続きに入ることになります。

**Q 9** 活動の立ち上げ方がよくわかりません。

この本を読んでいただければ、みな様々な工夫をしています。立ち上げ方の参考になるのではと思います。

**Q10** 過疎地の指定を受けていない地域ですが、過疎地有償運送はできますか。

過疎地有償運送という名称によってかなりの誤解があります。バスが通っていない、タクシーの営業所がないなどと言われますが、厳密な定めはありません。(通達による要件は p9 参照)。市町村合併などでたとえ県庁所在地の市町村になったとしても多くの過疎的な地域を抱えています。その地域の状況が交通空白地域と判断できれば可能と考えられます。

**Q11** 実際に過疎地有償運送を実施しているのはどんな地域ですか？

バスが走っていても、バス停から離れた住宅が多くある山間地や、タクシーの営業所が町の中心部にしかなかったり台数が少なかったりする集落などで多く実施されています。

## Q12 過疎地有償運送を相談する市町村の窓口はどこですか。

まず、交通関係（交通政策課など）か、企画関係（企画課、都市計画課など）を、訪ねてみてください。事例の中には、総務関係（市民生活課、総務課など）、福祉関係（住民福祉課、高齢福祉課など）の部署と相談して立ち上げたケースもあります。迷った時は、首長に相談してみるのも方法です。

## Q13 過疎地有償運送を始めたいのですが、お金が心配です

今活動している、ほとんどの過疎地有償運送団体は金銭的に豊かではありません。さまざまな知恵を働かせて運営しています。今ある車を利用したり、ある程度の運賃を負担してもらっても、利用者の満足度を高くし利用者の負担感を少なくする。広く浄財を集めたりなど様々な工夫を講じています。

## Q14 法律の規制が色々あり、どうすればいいかわかりません

法律には、様々な解釈があります。行政などから言われたからといってそのまま受け入れる必要はありません。いろいろな人に聞くことをお勧めします。また、研究者など専門家のアドバイスを求めてもいいと思います

## Q15 運転者や運営の担い手が足りません

運転者は、ボランティアだけで考えなくていいと思います。年金を受給している元運転手など、様々な人がいます。もっと広く担い手を求めてもいいのではないのでしょうか。本業にはなりませんが、職安の利用も考えてもいいのでは？

## Q16 行政が動かないのですが…

行政はもともと動かないものです。動かせばいいだけの話です。どうしたら動くのか、あちこちの事例を聞くことでヒントが見つかります。

また近くの自治体の事例で、取り入れてもよさそうだと思う事例は、よく調べて情報提供することもひとつの方策です。多くの自治体は近隣自治体のことを意識しているはずで。

## Q17 既存の事業者から、立ち上げ・継続に批判を受けています。

もっとも困難な状況です。交通基本法の成立に期待したいところです。といっても現状でできることから始めなければなりません。まず自治体に理解してもらうことです。首長、議員、自治会、自治体の中から理解してもらえそうな人を見つけるなど、様々なチャンネルの活用が必要です。外との連携も必要と考えます。最終的に既存事業者から、何らかの妥協を引き出す努力を続けましょう。住民の発意に基づくサービスであれば、時間はかかりますが、必ず理解は広がっていきます。

**Q18 首長、議員をどう動かせばいいの？**

交通に関心のある住民はかなり多いのが現状です。じっくり話せば理解してくれる首長、議員は多いと思います。また、近隣の自治体の動きをリサーチしたり、活用できる制度や情報をこちらが持っていることも重要です。

**Q19 対象者をどのように考えればいいの？**

福祉有償運送は、障がいを持っている人、介護認定されている人、それに準じている人に制限されています。過疎地有償運送は地域の人すべてが対象になりますが、他の交通との関係などで制限を自主的に設けている場合もあります（通達による要件は p9 参照）。

本当に必要な人のため、を念頭においてもらえばいいと思います。

**Q20 交通が不便な地域で、通院の足に困っている高齢者が沢山います。福祉有償運送と過疎地有償運送のどちらがいいでしょうか。**

一概には言えません。同一の地域なら、過疎地有償運送が取れば、福祉有償運送をとる必要はありません。ですが、実際には、両方を取得して同時に行っている団体もあります。過疎地有償運送で認められた区域が狭いが近隣地域のニーズにも応えたい、福祉有償運送に対して補助金が出る、過疎地と福祉で料金やしくみが違うなどが理由にあります。

**Q21 法人化するのは大変です。**

既存の法人を利用してもいいのではないのでしょうか。農協、森林組合、商工会、NPO、社協、自治会（認可が必要）などです。NPO法人の立ち上げはそれほど難しくありません。

**Q22 キーパーソンの育成はどうすればいいの？**

最も重要なのはコーディネートする人です。コンサルタントもいますが、全部頼ると結局は継続できなくなります。交通は継続です。常に問題点を把握し解決策を見つけ出さなくてはなりません。そのためには現場を熟知している人が必要です。行政担当者でもいいですし、NPO関係者でもかまいません、その他様々な人が係わることが出来ます。また、複数でもかまいませんし、チームを組んでもいいのではと考えます。

そこにコンサルタントや大学の先生などの専門家が必要になります。また、交通事業者も加わってくれば有効になるのですが、事業者視点の事業者ならば不必要です。

**Q23 当面のキーパーソンはどうやって見つければいいの？**

必要と思った人が始めてください。その人がキーパーソンです。交通の専門家はあまりいませんし、利

ユーザーの意見を柔軟に聞くことができる人なら大丈夫です。利用者が様々な意見を持っていますし、回答を持っています。問題の解決ができると思います。

### Q24 現在ある補助制度を教えてください、どうしたら補助金を受けられますか？

過疎地有償運送には国の補助制度はありませんが、いくつかの自治体や県では単独事業として補助制度を持っています（バス事業からデマンド交通までは特別交付税の対象になることもあります）。運転者講習の受講料、車両購入費などを補助している例、赤字部分を補てんしている例もあります。交通基本法が制定されれば、行政の責任が明確になり、何らかの助成制度が始まるのではと考えていますが。。

まず、補助制度を利用している自治体を調べ、自分の自治体にも可能かどうか調べてください。また、近くに実施しているところがあれば、可能性は高まります。

### Q25 自治体は財政難で、財政支援を受けられそうにありませんが…

過疎地有償運送への助成事例を見ると、少額の助成であっても、様々な工夫をして維持しています。額の多寡ではありません。市町村が認定講習機関になる、車両を貸与する、スクールバスの補助金を活用して過疎地有償運送の運行補助をするなど、直接的な財政支援でなくても、自治体ができることはあるのではないのでしょうか。また、多くの規制がかかって、必要以上の経費がかさむという問題もありますが、自治体の運用次第である程度のクリアーできるハードルもあります。

### Q26 好事例があったら教えてください、好事例の調べ方がわかりません。

まだまとまっている事例集はありませんが、全国デマンド交通システム導入機関連絡協議会、国土交通省・公共交通活性化事例集、過疎地有償運送、デマンド交通などでWEBサイトを検索してみてください。ただ、現場に行かないことにはわからない事例も多々あります。

### Q27 失敗例はありますか、教訓があれば教えてください

失敗例とは言いきれませんが、開始後やむなく廃止した例、活動していてもほとんど利用されていない例が、いくつかあります。好事例といわれていても課題を抱えており、原因は様々です。基本的には、利用人数や運行収入が減少している場合には何か問題点が隠されているのではと考えます。

### Q28 継続するときの指標は、実際の運行でどこを重視すればいいですか

補助金や他の事業収入がないと運行できないことは、多くの事例でも示されていますが、少しでも運行収入を増やす努力をすることです。少しずつでも運行人数、運行収入が増えている事例は、様々な創意工夫が行われているようです。（なかには人口が増えているため、努力なしに増えている事例もありますが、稀有な事例です）

# 4

## 第 4 章 資料編

# 1 「交通空白地域における住民または自治体主導の移動サービスの実施状況」(運輸支局調査結果)

名称	(市町村)交通空白輸送	市町村福祉輸送	道路運送法4条に基づく「区域運行」デマンドバス・タクシー	住民組織等が運営主体となり交通事業者に運行委託する自主運行バス
<b>北海道運輸局</b>				
札幌運輸支局	石狩市, 浦臼町, 恵庭市, 栗山町, 新篠津村, 奈井江町, 長沼町, 美唄市, 三笠市, 蘭越町	赤井川村, 恵庭市, 栗山町, 黒松内町, 南幌町, 三笠市		
函館運輸支局	八雲町, 奥尻町	江差町, 厚沢部町	函館市, 七飯町	
旭川運輸支局	上富良野町, 美深町, 鷹栖町, 東川町, 剣淵町, 南富良野町, 和寒町, 当麻町, 占冠村, 羽幌町, 愛別町, 東神楽町, 上川町, 下川町, 猿払村, 妹背牛町, 北竜町, 沼田町	上富良野町, 幌延町, 中川町, 利尻富士町, 苫前町, 美深町, 鷹栖町, 東川町, 剣淵町	富良野市	
室蘭運輸支局	豊浦町, 厚真町, むかわ町, 平取町, 日高町	豊浦町, 安平町, 厚真町, むかわ町, 日高町, 新ひだか町	伊達市	
釧路運輸支局	標茶町, 別海町, 白糠町, 中標津町	別海町, 釧路市, 浜中町, 鶴居村		
帯広運輸支局	池田町, 本別町, 浦幌町		帯広市八千代地区, 戸蔭地区, 大正地区)	
北見運輸支局		津別町, 興部町, 西興部村, 上湧別町, 遠軽町, 湧別町, 美幌町, 佐呂間町, 北見市		
<b>東北運輸局</b>				
青森運輸支局	蓬田村, 今別町, 外ヶ浜町, 六戸町, 七戸町, 南部町	野辺地町, むつ市, 青森市, 三戸郡福祉事務組合	八戸市(南郷区)	五戸町(貸切)
岩手運輸支局	花巻市, 遠野市, 一関市, 二戸市, 奥州市, 雫石町, 田野畑村, 普代村, 川井村, 野田村, 洋野町, 軽米町, 八幡平市		遠野市, 花巻市(石鳥谷町), 一戸町, 北上市(和賀町)	
宮城運輸支局		美里町, 南三陸町, 本吉町	東和町, 栗原市(旧一迫町域), 女川町, 丸森町, 気仙沼市(大島外浜線), 角田市, 仙台市(仙台空港~仙台市)	石巻市(4条定期)
秋田運輸支局	小坂町, 仙北市, 由利本荘市, 三種町	上小阿仁村, 八郎潟町, 八峰町, 東成瀬町, 藤里町, 三種町		
山形運輸支局	朝日町, 長井市, 酒田市, 戸沢村, 米沢市, 尾花沢市, 小国町, 最上町, 舟形町, 遊佐町, 真室川町, 鶴岡市, 金山町, 西川町, 山辺町, 大蔵村, 中山町, 上山市, 大江町, 新庄市, 庄内町, 白鷹町	尾花沢市	三川町, 高島町, 山形市, 酒田市, 鶴岡市, 遊佐町, 飯豊町, 白鷹町, 川西町	
福島運輸支局	柳津町, 鮫川村, 西会津町, 金山町, 白河市, 三島町, 飯館村, 葛尾村, 三春町, 広野町		会津美里町, 国見町, 只見町, 伊達町, 金山町, 本宮町, 南相馬市	
<b>関東運輸局</b>				
茨城運輸支局			常陸太田市, 東海村, 城里町, 笠間市, 桜川市, 鉾田市, 行方市, 神栖市, 石岡市, 土浦市, 筑西市, 美浦村, 古河市, 利根町, かすみがうら市, 常陸大宮市, 常総市	日立市「ふれあい諏訪号」「みなみ号」, 土浦市「キララちゃん」(4条路線定期)

名称	(市町村) 交通空白輸送	市町村福祉輸送	道路運送法4条に基づく「区域運行」デマンドバス・タクシー	住民組織等が運営主体となり交通事業者に運行委託する自主運行バス
栃木運輸支局	佐野市, 大田原市, 他8市町	大田原市	芳賀町, 高根沢町, 野木町	宇都宮市(4条路線定期)
群馬運輸支局	みなかみ町, 南牧村, 上野村, 宮岡市, 高崎市		前橋市(大胡地区), みどり市(旧笠懸町, 旧大間々町), 藤岡市(三波川地区)	
千葉運輸支局	南房総市, 君津市	富里町, 旭市, 芝山町, 白井市	酒々井町(成田赤十字病院, 日本医科大学付属千葉北総病院, 佐倉斎場)	
埼玉運輸支局	秩父市, 皆野町, 小鹿野町, 神川町, 東秩父村		騎西町, 秩父市	
東京運輸支局	小笠原村, 神津島村	武蔵野市		
神奈川運輸支局				
山梨運輸支局	市川三郷町	山中湖村		
北陸信越運輸局				
新潟運輸支局	川口町, 加茂市, 妙高市, 十日町市, 阿賀野市, 新発田市, 聖籠町, 上越市		新潟県津南町 + 長野県栄村	新潟市赤塚・みずき野・四ツ郷屋地区, 新潟市新潟島, 新潟市坂井輪地区, 柏崎市米山地区(4条路線定期)
長野運輸支局	麻績村, 豊丘村, 南木曾町, 木曾町, 長和町, 筑北村, 塩尻市, 小海町, 中川村, 南相木村, 生坂村, 松本市, 北相木村, 長野市, 箕輪村, 辰野町, 高山村, 中条村, 阿賀村, 天龍村, 根羽村, 飯山市, 池田町, 青木村, 阿南町, 川上村, 信州新町, 小川村	小布施町, 佐久市, 佐久穂町, 茅野市, 中条町	飯綱町, 富士見町, 佐久穂町, 上田町, 安曇野町, 木曾町, 飯山市, 伊那市, 佐久市, 大町市 + 白馬村	伊那市(路線定期)
富山運輸支局	富山市, 高岡市, 魚津市, 滑川市, 砺波町, 小矢部市, 南砺市, 上市町, 立山町, 入善町, 朝日町	富山市, 立山町	富山市(旧大沢野町)	富山市「まいどはやバス」「呉羽いきいきバス」, 「八尾まぢめぐりバス」(4条路線定期)
石川運輸支局	かほく市, 津幡町, 穴水町, 能登町, 輪島市, 七尾市	金沢市, 白山市, 宝達志水町	宝達志水町, 加賀市	金沢市「まちバス」(路線定期)
中部運輸局				
愛知運輸支局	豊田市, 豊根村, 新城市, 東郷町, 設楽村, 東栄町	新城市, 江南市, 幡豆町	豊田市(小原地区, 松平地区, つくばね地区, 鞍ヶ池地区, 稲武地区, 平井地区), 南知多町(篠島地区), 稲沢市(祖父江地区)	一宮市, 春日井市(路線定期)
静岡運輸支局	浜松市, 川根本町, 島田市, 藤枝市, 菊川市, 磐田市, 河津町, 森町, 静岡市, 芝川町	浜松市, 川根本町, 島田市, 新居町, 御前崎市, 沼津市,	富士宮市, 川根本町	
岐阜運輸支局	笠松町, 郡上市, 安八町, 本巣市, 七宗町	中津川市, 七宗町, 郡上市, 可児市, 大垣市, 川辺町, 東白川村	大野町, 多治見市, 郡上市, 大垣市, 可児市	
三重運輸支局	松阪市, 多気町, 名張市, 大台町, 伊賀市, 津市, 木曾岬町, 尾鷲市		志摩市(磯部地域), 大紀町, 松阪市	四日市市「生活バスよっかいち」, 津市「ぐるっと津バス」(路線定期)

名称	(市町村)交通空白輸送	市町村福祉輸送	道路運送法4条に基づく「区域運行」デマンドバス・タクシー	住民組織等が運営主体となり交通事業者に運行委託する自主運行バス
福井運輸支局	福井市, 大野市, 南越前市		小浜市(7路線), 大野市(市内中心部4地区), 越前市(越前地区, 織田地区), 高浜市(和田・高浜地区, 青郷地区)	福井市(4条路線定期)
<b>近畿運輸局</b>				
大阪運輸支局		能勢町		
京都運輸支局	木津川市, 京丹後市, 福知山市, 伊根町, 京丹波町, 和束町, 南丹市		京都市	京都市「醍醐コミュニティバス」(4条路線定期)
奈良運輸支局	宇陀市, 野迫川村, 御杖村, 吉野町, 十津川村, 明日香村, 川上村, 御所市, 五條市	御杖村	五條市(五條病院から谷の宮・奥谷間)	
滋賀運輸支局	高島市, 西浅井町, 木之本町, 湖北町, 近江八幡市	甲良町, 湖北町, 西浅井町	米原市, 長浜市	
和歌山運輸支局	北山村, 太地町, 那智勝浦町, 田辺市, 古座川町		みなべ町	
神戸運輸監理部	淡路市, 養父市, 豊岡市	穴栗市, 西脇市, 新温泉町	小野市	淡路市長沢地区, 淡路市岩屋地区(市町村運営), 神戸市「くるくるバス」(4条路線定期)
<b>中国運輸局</b>				
広島運輸支局	庄原市, 神石高原町, 大崎上島町, 尾道市, 坂町, 北広島市	大崎上島町, 安芸太田町	神石高原町, 庄原市(西城町), 三次市(三良坂町), 世羅町, 北広島町(大朝, 千代田, 芸北, 豊平), 安芸太田町, 安芸高田市(向原町, 吉田町他)	
鳥取運輸支局	鳥取市, 智頭町, 伯耆町, 日野町, 日南町, 大山町, 岩美町, 境港町, 南部町, 琴浦町, 江府町	西伯郡伯耆町, 岩美郡岩美町, 東伯郡北栄町		
島根運輸支局	松江市, 浜田市, 出雲市, 益田市, 大田市, 安芸市, 江津市, 雲南市, 東出雲町, 飯南町, 川本町, 三郷町, 邑南町, 津和野町, 吉賀町, 海士町, 西ノ島町, 隠岐の島町	松江市, 浜田市, 出雲市, 益田市, 邑南町	浜田市, 吉賀町, 雲南市, 斐川町, 益田市	
岡山運輸支局	高梁市, 井原市, 美作市, 岡山市, 真庭市, 鏡野市, 和気町, 新見市, 津山市, 赤磐市, 美咲町, 吉備中央町, 備前市, 総社市	高梁市, 真庭市, 津山市, 吉備中央町	和気町(日野・藤野エリア, 本庄・和気・石生エリア, 佐伯東エリア, 佐伯西エリア), 美作市(土の河内~美作中央病院), 鏡野町(富エリア~勝山高校前)	倉敷市西坂地区~倉敷駅, 倉敷市大室~児島駅「やまびこ号」(4条路線不定期)
山口運輸支局	上関町, 周防大島町, 岩国市, 和木町, 下関市, 阿東町, 宇部市, 光市	山口市, 阿東町, 下関市, 阿武町	周南市(鹿野), 萩市(旧萩市), 宇部市, 下関市, 長門市	山口市小郡地区・江崎地区・宮野地区・秋穂地区, 小鯖地区(4条路線定期)
<b>四国運輸局</b>				
徳島運輸支局	三好市, 海陽町, 美馬市, 東みよし町, 吉野川町, 上勝町, 那賀町, 神山町, 鳴門町, つるぎ町	東みよし町		



名 称	(市町村) 交通空白輸送	市町村福祉輸送	道路運送法 4 条に基づく「区域運行」デマンドバス・タクシー	住民組織等が運営主体となり交通事業者に運行委託する自主運行バス
香川運輸支局	観音寺市, 三豊市, 小豆島町, 坂出市, 丸亀市, 直島町, 三木町, まんのう町		高松市, 琴平町・まんおう町	高松市 (4 条路線定期)
愛媛運輸支局	内子町		伊方町 (瀬戸地区, 三崎地区, 伊方地区), 四国中央市	
高知運輸支局	香南市, 仁淀川町, 香美市, 須崎市, 芸西村, 三原村, 安芸市, いの町, 宿毛市, 四万十市, 津野町, 北川村	安芸市	大豊町	
九州運輸局				
福岡運輸支局	嘉麻市, 柳川市, 遠賀町, 芦屋町, 豊前町, 添田町, うきは市, 川崎町, 朝倉市	苅田町, 行橋市, 前原市, 嘉麻市, 豊前市, 星野村, 田川市, 二丈町, 志摩町, 筑後市	北九州市, 岡垣市, 吉富町	
佐賀運輸支局	多久市		嬉野市, 武雄市, 鹿島市, 神崎市吉野ヶ里町, 白石町・大町町・江北町以上 5 地区から有明佐賀空港, 小城市芦刈町	
長崎運輸支局	新上五島町, 東彼杵郡東彼杵町, 対馬市	隠岐市, 大村町, 対馬市		五島町 (4 条路線定期), 雲仙市 (4 条路線不定期)
熊本運輸支局	甲佐町, 天草市, 球磨村, 多良木町, 山郡町	天草市, 産山村, 菊陽町, 合志市, 高森町, 玉名市, 南関町, 水俣市, 南阿蘇村, 南小国村, 山郡村	菊池市, 山鹿市 (菊賀・鹿本・鹿北～市内中心部), 植木町 (小道区・草葉区・石川区から中心部), 大津町, 上天草市 (樋島地区), 宇城市 (小川町海東地区), 阿蘇市 (深葉・鍋釣・永草・萩の草～宮地地区)	
大分運輸支局	玖珠町, 豊後大野市, 日田市, 中津市, 佐伯市			
宮崎運輸支局	三股町, 五ヶ瀬町, 小林市, 高千穂町, 木城町, 西米良町, 椎葉村, 日之影町, 串間市, 日南市, 日向市	三股町, 小林市, 椎葉村	都農町, 諸塚村	
鹿児島運輸支局	霧島市および長島町			
沖縄総合事務局運輸部	国頭村, 久米島町, 多良間村	国頭村, 大宜味村, 石垣市		

## 2 「全国の過疎地有償運送の基礎情報」 (過疎地有償運送団体および市町村調査結果)

※ 2009年10月～2010年2月に行ったアンケート調査（P105 参照）または取材結果から基礎情報を抜粋

### 社会福祉法人 洞爺湖町社会福祉協議会

北海道虻田郡洞爺湖町

- ・開始時期 : 2009年度(旧:08年度)
- ・利用者数と主な利用者層 : 登録20件 要支援、要介護者
- ・主な利用目的 : 通院
- ・最近1カ月の運行件数 : 32件(11月分実績)
- ・運行している区域 : 洞爺湖町内(旧洞爺村の区域内)
- ・運転者数と主な運転者層 : 1人 介護福祉士
- ・車両台数と種類 : 1台 福祉車両(軽自動車)
- ・運行形態 : 1対1を基本とする予約対応型
- ・利用料 : 運行区域内片道250円

**活動を始めた背景、動機** 当該運行区域はバス、タクシーの利便性が悪く、介護保険認定者、移動制約者の通院手段確保のため実施

#### ● 所在地域情報

人口/10,453人 高齢化率/32.5%

地理的状況

- ・2006年3月27日、虻田町と洞爺村が新設合併して「洞爺湖町」が誕生。以下すべては、旧洞爺村の区域情報。
- ・洞爺湖町は北海道の南西に位置し、内浦湾北岸に位置する。長万部と室蘭のほぼ中間にあるが、過疎地有償運送の運行区域は洞爺湖町の中でも北側に位置しており、北海道の中心地札幌市とおおよそ100kmの距離である。
- ・主な産業は農業。同区間における人口は約1,750人。学校は小中高が各1校ずつあり、病床216数を有する病院が1院ある。大規模な企業はなく、日用品等は同区域内で購入できるが、高価な物や大型製品などは近隣の街で購入する方が多数。

交通事情 ・バス路線/あり ・タクシー会社/なし ・福祉輸送限定事業者/なし ・スクールバス/あり

### 医療法人 社団洞仁会

北海道虻田郡洞爺湖町

- ・開始時期 : 2006年4月
- ・利用者数と主な利用者層 : 9人 福祉有償運送等登録申請者
- ・主な利用目的 : 洞爺町付近にはタクシー会社がなく、病院までの交通機関がないため
- ・最近1カ月の運行件数 : 0
- ・運行している区域 : 洞爺湖町内のうち2006年3月27日に合併となった旧洞爺湖町の区域に限る。
- ・運転者数と主な運転者層 : 9人 大型2種
- ・車両台数と種類 : 10台 普通自動車
- ・運行形態 : 複数乗車を基本とする予約対応型
- ・利用料 : 走行1km以内につき100円、以後1km以内につき100円

**活動を始めた背景、動機** 公共の乗り物やタクシー会社がないため、通院や買い物など地域住民が不便なので

#### ● 所在地域情報

P80参照

### NPO法人 三石過疎地有償運送すずらん

北海道日高郡新ひだか町

- ・開始時期 : 2009年4月
- ・利用者数と主な利用者層 : 1人(会員90人、高齢者)
- ・主な利用目的 : 眼科、耳鼻科等への専門病院への通院
- ・最近1カ月の運行件数 : 0件
- ・運行している区域 : 新ひだか町のうち旧三ツ石町歌笛、川上、稲見、清瀬、美野和の一部

- ・運転者数と主な運転者層 : 6人 50歳以上
- ・車両台数と種類 : 2台 軽自動車(スライドドア)、セダン
- ・運行形態 : 一人または複数乗車の予約対応型
- ・利用料 : 1km100円を基準として地区別運賃とする。乗合の場合は、乗車人数により割引をする。

活動を始めた背景、動機 第2章参照

### ● 所在地域情報

人口/4,682人 (旧三石) 70歳以上 1,230人 高齢化率/26.0%

地理的状況

・2006年に「静内町」と「三石町」が合併して生まれた町。北海道日高支庁管内の中央に位置し、北には日高山脈、南には太平洋を望み、町の82%を森林と丘陵地帯が占める。

・種馬産業や日高昆布などが有名。三石地区は、町役場のある静内の中心部と、隣町である浦河町の中心部のほぼ中間に位置する(各20kmほど)。通院・通学・買い物は、浦河町に通う人も多い。

交通事情 ・バス路線/なし ・タクシー会社/あり ・福祉輸送限定事業者/あり ・スクールバス/あり

## 社会福祉法人 占冠村社会福祉協議会

北海道勇払郡占冠村

- ・開始時期 : 2009年6月
- ・利用者数と主な利用者層 : 30人 高齢者
- ・主な利用目的 : 病院 帰宅(退院時)
- ・最近1カ月の運行件数 : 5~6件
- ・運行している区域 : 発着地を占冠村とする
- ・運転者数と主な運転者層 : 7人(社協職員4人、契約運転手3人)
- ・車両台数と種類 : 4台 3台は福祉車両
- ・運行形態 : 一人または複数乗車の予約対応型
- ・利用料 : 1km約60円 登録料300円、待ち時間 30分を超えると30分ごとに500円 迎車料50kmを超えると50kmごとに1,000円

活動を始めた背景、動機 第2章参照

### ● 所在地域情報

人口/1,244人 高齢者35人 高齢化率/23%

地理的状況/第2章参照

交通事情 ・バス路線/あり ・タクシー会社/あり ・福祉輸送限定事業者/あり

## 社会福祉法人 幌加内町社会福祉協議会

北海道雨竜郡幌加内町

- ・開始時期 : 2006年
- ・利用者数と主な利用者層 : 約100人、65歳以上または、身体障がい者で、公共交通機関の利用に支障のある人
- ・主な利用目的 : 通院、買い物、日常の手続きなど
- ・最近1カ月の運行件数 : 80件(2010年1月実績)
- ・運行している区域 : 幌加内町を発着地とする
- ・運転者数と主な運転者層 : 3人、社協の職員
- ・車両台数と種類 : 3台、助手席回転式5人乗り、8人乗り普通自動車、スロープ付き車両
- ・運行形態 : 1対1、複数混在の予約運行型
- ・利用料 : 町外:5400円(3時間まで)以後20分につき900円、町内:距離制で1kmにつき約35円

### ● 所在地域情報

人口/1,783人 高齢化率/35.8%

地理的状況/本町は、四方を山で囲まれており、深川、旭川、士別、名寄市等などの近隣市町村に行くにも峠を越えなければならない。

交通事情 ・バス路線/あり ・タクシー会社/なし ・福祉輸送限定事業者/なし ・スクールバス/あり

**社会福祉法人 羅臼町社会福祉協議会**

北海道目梨郡羅臼町

- ・開始時期 : 2006年4月
- ・利用者数と主な利用者層 : 54人 要介護者、要支援者、身体障がい者等
- ・主な利用目的 : 病院等への送迎
- ・最近1カ月の運行件数 : 87件
- ・運行している区域 : 羅臼町の区域及び羅臼町を発着地とする区間
- ・運転者数と主な運転者層 : 12人 運転手、ヘルパー等
- ・車両台数と種類 : 6台 普通自動車2台、特殊自動車4台
- ・運行形態 : 1対2(介助者1人含む)もしくは1対1
- ・利用料 : 2kmまで200円、2kmを超えて60円、50kmを超えて30円。

**活動を始めた背景、動機** 自家用有償旅客運送者の登録を行わないと送迎ができないため。

● **所在地域情報** .....

- 人口/6,101人 高齢化率/22.7%
- 地理的状況/当町には海岸線に国道、道道の幹線がそれぞれ1本あるが、冬季には吹雪等で通行止めとなることがある。また、知床半島を横断する国道もあるが、冬季間は通行止めとなっている。
- 交通事情 ・バス路線/あり ・タクシー会社/あり ・福祉輸送限定事業者/あり ・スクールバス/なし

**社会福祉法人 鹿部町社会福祉協議会**

北海道茅部郡鹿部町

- ・開始時期 : 2008年2月
- ・利用者数と主な利用者層 : 59人 要介護高齢者、障害者自立支援利用者
- ・主な利用目的 : 通院
- ・最近1カ月の運行件数 : 14件
- ・運行している区域 : 近隣市町 (主に函館市)
- ・運転者数と主な運転者層 : 8人 主に30代~40代の男女
- ・車両台数と種類 : 5台 普通車3台、車椅子リフト付1台、スライドシート車1台
- ・運行形態 : 利用者:運転者=1:2(介助者1人含む)もしくは1:1の予約運行型
- ・利用料 : 場所により異なる  
片道料金(函館市3,000円、七飯町・旧森町2,200円、旧砂原町1,500円)

**活動を始めた背景、動機** 町内のタクシー業者が休業し、要介護者や身体障害者の福祉輸送が困難、JRやバスの公共交通機関では十分な対応ができない状態となった為。

● **所在地域情報** .....

- 人口/4,638人 高齢化率/27.1%
- 地理的状況/海と山のある、自然豊かな町です。冬は積雪量が少なく、夏は涼しい所。主な産業は、鹿部町の主な産業は漁業(第1産業)と、観光(温泉)の町。高校や大きな病院等が町内に無い為、主に函館市へ出る方が多い。
- 交通事情 ・バス路線/あり ・タクシー会社/なし ・福祉輸送限定事業者/なし ・スクールバス/なし

**社会福祉法人 泊村社会福祉協議会**

北海道古宇郡泊村

- ・開始時期 : 2008年7月
- ・利用者数と主な利用者層 : 20人 高齢者及び身障者
- ・最近1カ月の運行件数 : 28件
- ・運行している区域 : 泊村内~岩内町
- ・運転者数と主な運転者層 : 5人 ホームヘルパー
- ・車両台数と種類 : 2台 リフト付ワゴン及び回転シート付軽自動車
- ・運行形態 : 状況に応じ一人または複数乗車の予約対応型
- ・利用料 : 介護保険法及び障害者自立支援法による給付の額

**活動を始めた背景、動機** 介護保険及び自立支援法により通院移送等を行う場合に許可が必要になったから。

● **所在地域情報** .....

- 人口/1,990人 高齢化率/33.0%
- 交通事情 ・バス路線/なし ・タクシー会社/なし ・福祉輸送限定事業者/なし ・スクールバス/あり

## 社会福祉法人 浦臼町社会福祉協議会

北海道樺戸郡浦臼町

- ・開始時期 : 2006年3月
- ・利用者数と主な利用者層 : 105人 身体障害者・要介護認定者・高齢者等で移動困難者
- ・主な利用目的 : 通院
- ・最近1カ月の運行件数 : 117件
- ・運行している区域 : 町内全域及び町外(出発地・到着地)
- ・運転者数と主な運転者層 : 6人 一般事務員3人・ヘルパー2人・バス運転手1人
- ・車両台数と種類 : 4台 福祉車両(うち、軽自動車2台)
- ・運行形態 : 1対1または複数乗車の予約運行型
- ・利用料 : 町内～ 一移送(片道)につき 一律250円  
町外～ タクシー料金(距離料金制)の約4割

活動を始めた背景、動機) タクシー事業者が町内に不在の状態に陥ったため

## ● 所在地域情報

人口/2,308人 高齢化率/35.9%

地理的状況/幹線である、国道12号線および函館本線から離れ、交通が非常に不便である。高齢者が多いことにより、本町から15km程度の砂川市等への通院が主となる。

交通事情 ・バス路線/あり ・タクシー会社/なし ・福祉輸送限定事業者/なし ・スクールバス/あり

## 社会福祉法人 留寿都村社会福祉協議会

北海道虻田郡留寿都村

- ・開始時期 : 2006年5月
- ・利用者数と主な利用者層 : 25人 要支援・要介護認定者、障害者及び虚弱高齢者
- ・主な利用目的 : 介護保険・障害者自立支援法に基づく送迎
- ・最近1カ月の運行件数 : 70件
- ・運行している区域 : 留寿都村
- ・運転者数と主な運転者層 : 5人
- ・車両台数と種類 : 4台 セダン等2台、車椅子者1台、回転シート車1台
- ・運行形態 : 1対1の予約運行型

活動を始めた背景、動機) 本村の交通状況は、民間バス1社が運行されておりますが市街地以外に住んでいる高齢者などは移動手段として、隣町からタクシーを利用するか、親戚、知人等に街まで送ってもらうという背景であり、高齢化の進行と要介護者等の増加が予想され、移送サービスの充実が望まれていることから過疎地有償運送の必要があると考えている。

## ● 所在地域情報

人口/2,012人 高齢化率/25.0%

地理的状況/豊かな高原台地と秀峰羊蹄山をはじめとする四季折々の美しい山並みに囲まれた村。農畜産物を生産する農業地であり、国内外から観光客を集める国際観光リゾート地。

交通事情 ・バス路線/あり ・タクシー会社/なし ・福祉輸送限定事業者/なし ・スクールバス/あり

## 社会福祉法人 知内町社会福祉協議会

北海道上磯郡知内町

- ・開始時期 : 2005年4月
- ・利用者数と主な利用者層 : 登録者111人 要介護援護者
- ・主な利用目的 : 公共交通機関は路線バスのみで、国道沿い(幹線)の運行に限定された特殊な地域である。このことから、要介護者等の交通手段の確保を前提に運行を行っている。(主に通院介助、外出支援サービス等)
- ・最近1カ月の運行件数 : 365件
- ・運行している区域 : 町内
- ・運転者数と主な運転者層 : 18人 ヘルパー
- ・車両台数と種類 : 21台 ヘルパー自家用車16台、登録車輛、社協所有5台
- ・運行形態 : 1対1の予約運行型
- ・利用料 : 1回200円

活動を始めた背景、動機 公共交通機関は、路線バスのみで主に国道沿線の運行に限定された特殊的な地域である。又、タクシー等の運行もないことから、要介護援護者等の交通手段確保を前提とした運行開始（通院介護、買い物、金融、公共機関への介護輸送等）

● 所在地域情報

□人口 /5,260 人 □高齢化率 /29.3%

□地理的状況 / 青函トンネル北海道側出入口の町で、運行区域は全町を網羅している。産業は農・林・漁業の一次産業中心。住民の主な外出先は通院・買い物等。

□交通事情 ・バス路線 /あり ・タクシー会社 /なし ・福祉輸送限定事業者 /なし ・スクールバス /あり

社会福祉法人 佐井村社会福祉協議会

青森県下北郡佐井村

- ・開始時期 : 2006年4月
- ・利用者数と主な利用者層 : 527人 佐井村民全体
- ・主な利用目的 : 通院 買い物等
- ・最近1カ月の運行件数 : 28件
- ・運行している区域 : 佐井村全域
- ・運転者数と主な運転者層 : 11人 社協職員と住民ボランティア
- ・車両台数と種類 : 7台 福祉車両、セダン型、軽自動車
- ・運行形態 : 基本的には1対1で、複数もある予約運行型
- ・利用料 : 輸送地域により異なるので回答不可

活動を始めた背景、動機 佐井村民のニーズ

● 所在地域情報

□人口 /2,538 人 □高齢化率 /35.4%

□地理的状況 / 本州最北端の大間町より南へ13.1km、下北半島の西側に位置し、津軽海峡に沿って南北を底辺とする細長い三角形をなし、地勢は概して峻険で平地が少なく、ほとんどが山地である、集落を海岸線の沿って、8集落、山間に1集落が点在している。3集落は公共交通の空白地域となっている。村の基幹産業は漁業。管内に小・中学校が点在（小3、中3）うち2校は小中併設である。病院・高校は隣接の大間町にある。大型スーパーも大間町にある。

□交通事情 ・バス路線 /あり ・タクシー会社 /あり ・福祉輸送限定事業者 /あり ・スクールバス /あり

NPO法人 サポートセンターNPOえさし

岩手県奥州市（江刺区）

- ・開始時期 : 2006年4月
- ・利用者数と主な利用者層 : 江刺市区内居住の虚弱高齢者、移動制約者
- ・主な利用目的 : 公共交通機関では、補いきれない高齢者を対象として、住み慣れた地域にいつまでも元気で暮らせるよう支援することを目的に実施。利用者の利用目的は、主に通院や買い物
- ・最近1カ月の運行件数 : 124回
- ・運行している区域 : 江刺区内を発地、または着地とする奥州市金ケ崎：北上
- ・運転者数と主な運転者層 : 5人
- ・車両台数と種類 : 3台 / セダン型軽車両2台 車イス対応型軽車両 /1台
- ・運行形態 : 基本的に1対1の予約運行型
- ・利用料 : 移動距離に応じて4段階設定。リフト車両につき1回200円追加

活動を始めた背景、動機 江刺区の地理的要因や、高齢化、又、公共交通機関だけでは、移動困難である状況からして有償運送法の施行以前より独自の活動を行っていた。法律の制定に伴い、これまで実施し利用されていた方が継続利用できることを踏まえ過疎地有償運送を申請した。

● 所在地域情報

□人口 /32,038 人 □高齢化率 /30.4%

□地理的状況 / 大半が中山間地であり、広大な面積に家屋が点在している。江刺区の中心地である岩谷堂地区に医療機関、企業（工業団地）、商業施設が集中している。

□交通事情 ・バス路線 /あり ・タクシー会社 /あり ・福祉輸送限定事業者 /あり ・スクールバス /あり

## NPO法人 上小阿仁村移送サービス協会

秋田県北秋田郡上小阿仁村

- ・開始時期 : 2005年12月
- ・利用者数と主な利用者層 : 約200人 主に60歳以上の方、その他村民
- ・主な利用目的 : 全くの移動手段利用目的は限定せず
- ・運行している区域 : 発地または着地が上小阿仁村なら県内どこでも
- ・運転者数と主な運転者層 : 11人 プロを退職した運転手と一種免のボランティア
- ・車両台数と種類 : 11台 全てセダン
- ・運行形態 : 1人利用、相乗り混合の予約運行型
- ・利用料 : 最大タクシーの1/5、バスよりやや高い。

活動を始めた背景、動機 村内の交通があまりにも不便で、鉄道へのアクセスがない。運転できない世帯が210軒（全世帯数は1,100軒）

## ● 所在地域情報

人口 / 2,900人 高齢化率 / 44.0%

地理的状況 / 山村の中、集落が散在。産業：米作、林業、外出先：学校、私立診療所、病院、役場、スーパー

交通事情 ・バス路線 / あり ・タクシー会社 / なし ・福祉輸送限定事業者 / なし ・スクールバス / なし

## NPO法人 ハートまろんマイカー仙北

秋田県仙北市

- ・開始時期 : 2008年11月
- ・利用者数と主な利用者層 : 41人 車のない人、歩いて駅等までいけない人
- ・主な利用目的 : 通院者等が駅やバス停までの移動手段として利用
- ・最近1カ月の運行件数 : 8件
- ・運行している区域 : 仙北市内、西木町の内 上桧木内・桧木内の区域
- ・運転者数と主な運転者層 : 9人
- ・車両台数と種類 : 9台 個人社員所有の自家用車
- ・運行形態 : 一人または複数乗車の予約対応型、車に乗れる人数まで可
- ・利用料 : タクシーの半額以下の設定

活動を始めた背景、動機 高齢者のみの世帯の増加、日中のみ高齢者世帯となる人達が増え、病院への通院が1日かかり、通院者の病院までの移動サービスを考え立ち上げた。

## ● 所在地域情報

人口 / 30,756人 高齢化率 / 30.90%

地理的状況 / 仙北市北部山間の農村地帯。約30km離れた角館町への移動が多い。

交通事情 ・バス路線 / あり ・タクシー会社 / なし ・福祉輸送限定事業者 / なし ・スクールバス / あり

## NPO法人 はーとサービス川西

山形県東置賜郡川西町

- ・開始時期 : 2006年4月
- ・利用者数と主な利用者層 : 登録会員40人 70代・80代 18人
- ・主な利用目的 : 2007年の利用実績374回（内医療機関へ312回 83.4% その他6.7%）
- ・最近1カ月の運行件数 : 26回運行
- ・運行している区域 : 川西町の東沢地区から川西町南部の小松地区・県立置賜総合病院・米沢市内の三友病院、湖山病院等
- ・運転者数と主な運転者層 : 7人 60歳代6人・50歳代1人
- ・車両台数と種類 : 9台 セダン5台 軽自動車3台 ワゴン1台
- ・運行形態 : 主に1対1で乗合もありの予約運行型

活動を始めた背景、動機 第2章参照

## ● 所在地域参照

人口 / 17,831人（2009.9.30現在） 高齢化率 / 30.3%（町内玉庭地区は35.7%）（2009.9.30現在）

地理的状況 / 第2章参照

交通事情 ・バス路線 / あり ・タクシー会社 / あり ・福祉輸送限定事業者 / あり ・スクールバス / あり

常陸太田市商工会

茨城県常陸太田市里見地区

- ・開始時期 : 2004年11月
- ・利用者数と主な利用者層 : 200人 運転免許を持たない高齢者
- ・主な利用目的 : 病院への通院送迎、地元商店、市街地スーパーなどへの買物
- ・最近1カ月の運行件数 : 80件
- ・運行している区域 : 常陸太田市(里美地区)と隣接する市町村
- ・運転者数と主な運転者層 : 14人 主婦
- ・車両台数と種類 : 14台 会員個人所有車
- ・運行形態 : 1対1の予約運行型
- ・利用料 : 走行料金1キロ当たり100円、待ち時間10分100円

活動を始めた背景、動機 第2章参照

● 所在地域参照

- 人口/3,748人
- 地理的状況/第2章参照
- 交通事情 ・バス路線/あり ・タクシー会社/なし ・福祉輸送限定事業者/なし ・スクールバス/なし

NPO法人 アイタク太田

茨城県常陸太田市

- ・開始時期 : 2007年9月
- ・利用者数と主な利用者層 : 会員300人/8,000人の利用実績
- ・主な利用目的 : 通院・通学
- ・最近1カ月の運行件数 : 300件
- ・運行している区域 : 常陸太田市内および隣接市町
- ・運転者数と主な運転者層 : 2人 2種免許と2級ヘルパー・看護師資格をもつ長男との二人三脚
- ・車両台数と種類 : 2台 ハイエース10人乗り・軽自動車
- ・運行形態 : 複数を主とする予約運行型
- ・利用料 : 高校生以下500円・それ以外は片道千円の定額料金

活動を始めた背景、動機 タクシー23年のうちの16年間を労働組合で「交通問題研究会」に属して学習し全国の窮状を知りました。茨城交通の撤退劇にタクシー部門で邪魔にされて、会社ごと廃業で解雇され、常陸太田市に相談したら、「NPOでもなんでもいいから法人格とって始めてくれ」にだまされてNPO資格を取得して、長男に車を買ってもらって始めたが、苦しいことばかり(笑)お客さんの喜ぶ顔だけが自慢です。

● 所在地域情報

- 人口/59,892人 高齢化率/28.1%
- 地理的状況
  - ・常陸太田市の北部かつ茨城県の最北端にあり、県都水戸市から約50kmの山間部に位置する。常陸太田市の中心部からは車で約40分の距離にあり、東西9.7km、南北23.6kmの南北に細長い地形である。
  - ・産業や住民の主な外出先の概況：関東最大級の牧場である里美牧場や宿泊施設プラトーさとみがあり、農林業を活かした観光振興、風力発電やバイオマスリサイクルセンターなど自然環境に配慮したまちづくりを進めている。地区内には、市役所支所、保健センター、保育園、幼稚園、小・中・高等学校、医療機関(3箇所)、温泉保養センター等がある。
- 交通事情 ・バス路線/あり ・スクールバス/なし

NPO法人 助け合い なかさと

茨城県日立市

- ・開始時期 : 2009年6月
- ・利用者数と主な利用者層 : 1,350人 488世帯 中里地区全住民対象
- ・主な利用目的 : 中里中学校内の地域交流センター(コミュニティサロン)と地域内唯一の松本病院への送迎
- ・最近1カ月の運行件数 : 88件(1日平均11人利用)
- ・運行している区域 : 中里学区エリア内
- ・運転者数と主な運転者層 : 7人 リタイア男性



- ・車両台数と種類 : 2台 7人乗りリース
- ・運行形態 : 複数を主とする予約運行型
- ・利用料 : 1回300円負担(年会費1世帯1,500円)

活動を始めた背景、動機 第2章参照

### ● 所在地域情報

人口/193,492人 高齢化率/23.6%

地理的状況/第2章参照

交通事情 ・バス路線/あり ・タクシー会社/なし ・福祉輸送限定事業者/なし ・スクールバス/あり

## 社会福祉法人 五霞町社会福祉協議会

茨城県猿島郡五霞町

- ・開始時期 : 2006年4月
- ・利用者数と主な利用者層 : 199人 高齢者(一人暮らし、高齢者夫婦世帯)、障がい者(怪我の方をふくむ)
- ・主な利用目的 : 町内外の病院への送迎、買い物、銀行等への送迎、駅への送迎
- ・最近1カ月の運行件数 : 208件
- ・運行している区域 : 五霞町内及び近隣市町(古河、境、幸手、栗橋、春日部、久喜)
- ・運転者数と主な運転者層 : 7人(主婦5人 男性2人)
- ・車両台数と種類 : 7台 軽自動車、コンパクトカー、セダン
- ・運行形態 : 基本的には1対1の形態をとる。予約運行型(まれに家族1人が付き添う)
- ・利用料 : 1時間で700円の利用券を頂く。その他、10kmあたり100円のガソリン代を現金で運転手に直接支払う。

活動を始めた背景、動機 第2章参照

### ● 所在地域情報

人口/9,625人 高齢化率/21.2%

地理的状況/第2章参照

交通事情 ・バス路線/あり ・タクシー会社/なし ・福祉輸送限定事業者/なし ・スクールバス/あり

## 社会福祉法人 六合村社会福祉協議会

群馬県吾妻郡六合村

- ・開始時期 : 2008年10月(旧事業は2000年から)
- ・利用者数と主な利用者層 : 104人 65歳以上との条件あり うち頻繁に使う人半分位
- ・主な利用目的 : 医療センター72%、地域間21%、美容院4%、郵便局3%  
医療センターまでは社協事務所から約11km
- ・最近1カ月の運行件数 : 169件
- ・運行している区域 : 利用者宅から目的地(村内に限る)
- ・運転者数と主な運転者層 : 6人(通常は3人) 社協職員と非常勤スタッフ
- ・車両台数と種類 : 4台(普通車1台、軽自動車3台)
- ・運行形態 : どちらもあり 基本は1対1の予約運行型(複数は夫婦、同じ地区など)
- ・利用料 : 登録料2,000円/年、利用時400円/回 距離に関係なく1回あたりの利用料、片道で1回 開始当時は利用料は300円/回だった。

活動を始めた背景、動機 第2章参照

### ● 所在地域情報

人口/1,763人 高齢化率/33.4%

地理的状況/山間高冷地。主な産業は、農業(野菜、豆類、山野草)

交通事情 ・バス路線/あり ・タクシー会社/なし ・福祉輸送限定事業者/なし ・スクールバス/あり

## NPO法人 グループ28

群馬県桐生市黒保根町

- ・開始時期 : 2004年6月
- ・利用者数と主な利用者層 : 120人 高齢者
- ・主な利用目的 : 通院

- ・最近1カ月の運行件数 : 110～120件
- ・運行している区域 : 桐生市～みどり市
- ・運転者数と主な運転者層 : 7人 平均年齢66歳
- ・車両台数と種類 : 9台 回転シート車1台, セダン等8台
- ・運行形態 : 1対1の予約運行型
- ・利用料 : 4km未満300円、5km未満500円、10km未満800円、以降5km毎300円加算、50km未満3,200円、50km以上は5km毎500円増。待機料15分まで無料、30分まで300円、45分まで500円、60分まで700円、60分以上は15分加算で300円。現地での付添介助=30分単位で500円

**活動を始めた背景、動機** 当時、特養に勤務していた現メンバーの女性が、過疎地での高齢者における通院手段などの不便さを痛感し、特養退職後に自らボランティアで移送サービスを始めたのがきっかけとなる。

● **所在地域情報** .....

- 人口 /2,472人 高齢化率 /36.7%
- 地理的状況 / 山間地域
- 交通事情 ・バス路線 /あり ・タクシー会社 /なし ・福祉輸送限定事業者 /なし ・スクールバス /あり

**NPO法人 ふれあいやまびこ会**

埼玉県秩父郡東秩父村

- ・開始時期 : 2000年8月
- ・利用者数と主な利用者層 : 過疎:431人 福祉:162人 65歳以上
- ・主な利用目的 : 病院が80～90%。帰りに買い物が少し。健康教室デイなどの送り迎え一役所
- ・最近1カ月の運行件数 : 600件 (福祉260件 過疎340件)
- ・運行している区域 : 村内及び近隣の病院、もう少し遠距離もあり
- ・運転者数と主な運転者層 : 19人 福祉過疎含む定期的には6人 主婦や退職者
- ・車両台数と種類 : 7台 (普通スロープ3台、軽スロープ1台、軽セダン1台、普通セダン2台)
- ・運行形態 : 複数乗車(朝は半分以上) 帰りはバラバラの予約運行型
- ・利用料 : 過疎初乗り1km280円+1km55円 待機15分200円

**活動を始めた背景、動機** 第2章参照

● **所在地域情報** .....

- 人口 /3528人 高齢化率 /30.2%
- 地理的状況
  - ・東秩父村は埼玉県西部に位置し、都心から60km圏内にある。東西7.7km、南北10.5km、総面積37.17キロ平方メートル。外秩父山地などの山々に囲まれた正三角形の地形で総面積の約8割を山林が占める。1級河川槻川の最上流域となっており、山の中腹や川沿いに集落が開ける。
  - ・第一次産業は衰退し、第二次産業も減少傾向にある。主な生活圏は、比企地域(小川町、嵐山町、東松山市)で一部の地域は寄居町である。村内に病院、高校等はなく、村外に通っている状況である。
- 交通事情 ・バス路線 /あり ・タクシー会社 /なし ・福祉輸送限定事業者 /なし ・スクールバス /なし

**社会福祉法人 南房総市社会福祉協議会**

千葉県南房総市

- ・開始時期 : 2006年4月
- ・利用者数と主な利用者層 : 125人 独居高齢者、高齢者世帯
- ・主な利用目的 : 通院及び買い物が主となっている。
- ・最近1カ月の運行件数 : 187件
- ・運行している区域 : 安房管内
- ・運転者数と主な運転者層 : 68人 中年層
- ・車両台数と種類 : 68台 軽自動車・普通車
- ・運行形態 : 基本は1対1での予約運行型(介助者がいる場合は1対2)
- ・利用料 : 年会費:1,000円 1km=30円 初回30分=350円  
以降15分ごと:175円

**活動を始めた背景、動機** 過疎高齢化の著しい本市においては公共交通網の未整備などにより、高齢者や障害者の

「移動困難者」が多く居住している。安房7町村社会福祉協議会（現：南房総市社会福祉協議会）では合併以前から、この点に着目し、ボランティア及びヘルパーによる移送を行ってきたが、2006年3月に国が示したガイドライン（道路運送法の許可を得るまでの重点期間（準備期間））が終了することにもない、安房7町村合併協議会（現：南房総市）に運営協議会の設置について要望した。

### ● 所在地域情報

□人口/43,963人 □高齢化率/35.6%

□地理的状況/南房総市の地域は、房総半島の南端に位置し、北側には県下最高峰の愛宕山(408m)をはじめ、富山(349m)等300m以上の山々が連なっています。東側には東京湾、南側には太平洋と3方を海に囲まれ、首都東京から100km圏に位置している。緑豊かな自然を活かし、主な産業は観光と農林水産業。しかしながら、若者の流出、事業所の減少などの問題もあり、地域の活性化が求められている。

□交通事情 ・バス路線/あり ・タクシー会社/あり ・福祉輸送限定事業者/あり ・スクールバス/あり

## 社会福祉法人 王滝村社会福祉協議会

長野県木曾郡王滝村

- ・開始時期 : 2006年
- ・利用者数と主な利用者層 : ①65歳以上のひとり暮らし、および高齢者のみの世帯  
②それ以外の65歳以上の人  
③要介護要支援認定者、障がい者の手帳を持っている人
- ・主な利用目的 : 通院、買い物など
- ・運行している区域 : ①の人=目的は問わないが村内のみ、②の人=村内の診療所のみ、  
③の人=目的は問わず村外も可能
- ・運転者数と主な運転者層 : 11人、社協の職員(パート含む)
- ・車両台数と種類 : 4台、2台:福祉車両(普通、軽) 2台:セダン車(普通、軽)
- ・運行形態 : 1対1、複数混在の予約運行型
- ・利用料 : 村内片道/往復300円、郡内片道1,000円 往復1,500円、県内および中津川市片道 3,000円

### ● 所在地域情報

□人口/962人 □高齢化率/36.6%

□地理的状況

・当村の生活居住区は半径7キロ以内に比較的集落が固まっており、7キロ以上の地区でも1地区は、路線バス経路上に位置し、1地区のみ交通の利便性が非常に悪い状況にある。

・観光産業(夏山信仰・冬山スキー) 小中学校併設校1 診療所1(内科) {\*医師は週2回隣町にある県立病院より派遣。このため専門医の診断となると村外の専門病院への受診者が大半。} 企業、商店等非常に少なく買い物等は隣町の木曾町又は塩尻市や松本市方面まで足を伸ばし用足しする人が多いのが現状。若者や免許所持者は自家用車での移動、高齢者は基幹バスを乗り継ぎ電車で遠出する現状にある。

□交通事情 ・バス路線/あり ・タクシー会社/なし ・福祉輸送限定事業者/なし ・スクールバス/なし

## NPO法人 SALA

長野県伊那市

- ・開始時期 : 2006年
- ・利用者数と主な利用者層 : 2人 高齢者
- ・主な利用目的 : 通院のための送迎
- ・最近1カ月の運行件数 : 2件
- ・運行している区域 : 伊那市長谷を出発または帰着地とした上伊那圏域
- ・運転者数と主な運転者層 : 2人
- ・車両台数と種類 : 3台 (軽自動車2台、軽スロープ車1台)
- ・運行形態 : 1対1の予約運行型
- ・利用料 : 初乗り300円にサービスにかかる距離×60円を加えた額

活動を開始した背景、動機 地元社協の事業撤退のため要請を受ける

### ● 所在地域情報

□人口/72,884人 □高齢化率/26.0%

□地理的状況 / 伊那市長谷地区（合併前の旧長谷村）中山間地（他に老人ホームサンハート美和あり）  
 長谷地区人口 1,934 人 65 歳以上 684 人 高齢化率 35.37%（前期高齢 12.62%、後期高齢 22.75%）。  
 中山間地 過疎地面積 320.812km<sup>2</sup>（学校 小学校 1、中学校 1、診療所 1）  
 □交通事情 ・バス路線 / あり ・タクシー会社 / なし ・福祉輸送限定事業者 / なし ・スクールバス / なし

**NPO法人 ふるさとづくりやらまいか**

長野県上伊那郡中川村

- ・開始時期 : 2004 年 4 月
- ・利用者数と主な利用者層 : 607 人 高齢者
- ・主な利用目的 : 通院、買い物（望岳荘、チャオ、村内医療機関、下伊那日赤病院）
- ・最近 1 カ月の運行件数 : 120 件
- ・運行している区域 : 村内と村外の 5 施設（JR 3 駅、松川高校、下伊那日赤病院）
- ・運転者数と主な運転者層 : 3 人 主に 1 人、ほかに 4 人が村営バスの運転と兼務
- ・車両台数と種類 : 1 台 ワゴンタイプ普通乗用車
- ・運行形態 : 1 対 1（乗合あり）ドアツードア
- ・利用料 : エリア制：14 エリアに分けて各エリア内は 400 円または 500 円。隣のエリアまでは 100 円～ 300 円加算、

（活動を開始した背景、動機）民間の路線バスが撤退以後、数年間市町村バスとして、通学用のバス、通院用バス、巡回バスなど 9 路線があったが、重複していたり本数が少なかったりして不便だった。（うち、巡回バスは廃止代替バスの補助金を使用）。また村内のタクシー事業者も 2000 年に営業をやめた。そのため、通院・通学・買い物の交通需要を満たせるよう、県の「中山間地域と上しかつ交通確保支援事業」を使ってバスの仕組みを作りなおした。その中で、バス停まで歩けない人のための手段として過疎地有償運送と福祉有償運送の特区申請し立ち上げることを決めた。

● 所在地域情報

- 人口 / 5,300 人 □高齢化率 / 28.0%
- 地理的状況 / 上伊那郡の最南端、下伊那郡と接する山間地域。近隣の飯田市、駒ヶ根市へは車で約 30 分、伊那市へは約 50 分。高校生は上伊那郡と下伊那郡の高校にほぼ半々の割合で通学、それぞれ JR を利用しているが、駅から片道 4km を超える家庭が多い。日常生活用品の主要店舗や医療機関は、片桐と南方のそれぞれに 1 か所ずつ。勤労者は村外に勤めている人が多い。
- 交通事情  
 ・バス路線 / あり ・タクシー会社 / なし ・福祉輸送限定事業者 / なし ・スクールバス / なし（村営巡回バスに統合）

**社会福祉法人 南相木村社会福祉協議会**

長野県南佐久郡南相木村

- ・開始時期 : 2006 年 4 月
- ・利用者数と主な利用者層 : 14 人（2009 年 4～11 月） 要介護者、交通弱者
- ・主な利用目的 : 受診、病院の入退院、施設への入・退所
- ・最近 1 カ月の運行件数 : 29 件（11 月）
- ・運行している区域 : 佐久市
- ・運転者数と主な運転者層 : 5 人 30～50 代の社協職員
- ・車両台数と種類 : 4 台 軽ワゴン・リフト付車・電動昇降椅子付車両・スロープ付車
- ・運行形態 : 基本的には 1 対 1 の予約運行型（時間が一致すれば複数乗車）
- ・利用料 : 1 回（片道）500 円利用者負担が基本。その他に待機料もあり

（活動を開始した背景、動機）要介護者、交通弱者の移動手段確保のため

● 所在地域情報

- 人口 / 1,151 人 □高齢化率 / 38.5%
- 地理的状況 / 山間部。農業が主な産業。
- 交通事情 ・バス路線 / あり ・タクシー会社 / なし ・福祉輸送限定事業者 / なし ・スクールバス / あり

**社会福祉法人 生坂村社会福祉協議会**

長野県東筑摩郡生坂村

- ・開始時期 : 2004 年

- ・利用者数と主な利用者層 : 60人 高齢者
- ・主な利用目的 : 通院
- ・最近1カ月の運行件数 : 30人
- ・運行している区域 : 村内から村外の病院との往復またはその中継地点
- ・運転者数と主な運転者層 : 3,4人(補助職員としてほかに3人) 社協職員
- ・車両台数と種類 : 2台 リフト車
- ・運行形態 : 1対1(乗合あり) ドアツードア

**活動を始めた背景、動機** 高齢者の外出を支援するため、以前から有償サービスで行っていた。

### ● 所在地域情報

人口/2105人 高齢化率/38.1%

地理的状況 / ほぼ長野県の中央部東筑摩郡の北西部に位置しており、長野市までは約50km、松本市までは25kmの距離で結ばれている。山々の間を犀川が北流し、沿岸の段丘地に水田、畑が散在している。集落が幹線道路から離れたところに点在し、その位置関係が枝葉にわかれた形状。村内の移動は主として犀川に沿った道路沿いに行われているが、この道路延長が南北に約20kmと長いとため、集落によってそれぞれが隣接する市町村(5つ)に外出先が分散している。通院は、池田町の安住総合病院が最も多く、次いで明科の診療所・委員。買い物はアップランド、通学は県立明科高校。

交通事情 ・バス路線/あり ・タクシー会社/なし ・福祉輸送限定事業者/なし ・スクールバス/あり

## NPO法人 ビレッジならかわ

長野県塩尻市

- ・開始時期 : 2008年4月
- ・利用者数と主な利用者層 : 103人 塩尻市榑川地区在住の要介護状態あるいはこれに準ずる高齢者及び、身体・知的・精神障がい者で公共交通機関あるいは自立交通手段のない者
- ・主な利用目的 : 通院等
- ・最近1カ月の運行件数 : 54件
- ・運行している区域 : 塩尻市榑川地区を発着地とする塩尻市とその隣接する市町村及び木曾町の範囲
- ・運転者数と主な運転者層 : 3人 パート運転手
- ・車両台数と種類 : 4台 リフト付ワンボックスカー、ストレッチャー固定装置付ワンボックスカー、スロープ付乗用車、スロープ付軽自動車
- ・運行形態 : 基本的に1対1の予約運行型であるが、医療機関と予約時間が重なれば、利用者の許可を取った上、4人まで乗り合う
- ・利用料 : 榑川地区内200円、塩尻市及び木曾町1,000円、木祖村まで500円、その他塩尻市に隣接する市町村1,500円(いずれも片道)

**活動を始めた背景、動機** 1991年より旧榑川村社協において、毎月1回の高齢者バスハイクを行っていたが、山間過疎地域であった旧榑川村は、公共交通の便が悪く、地域内に商店も少なく、生活物資も近隣市町に出向き用意することが多かったため、1993年から参加高齢者の意向を踏まえ、近隣市町村への買い物のためのバスツアーに替わっていった。1994年には皆が買い物をしている間に通院したいという方が多く現れ、1996年にバスハイクと通院送迎を分けることにした。この後、社協職員が無料で通院送迎を担っていたが、ニーズが急増したため、1998年には、利用料(1回500円)を設定し、村がタクシー業者と委託契約を締結しプロドライバーによる通院送迎を行った。2002年からは再び社協が委託を受けたため、専属の運転手を雇用し事業を開始した。2005年の市村合併により事業調整を行ったが、旧榑川村から交通弱者の生命線であるとの声多く、双方首長及び担当部局協議の結果、代替事業ができるまでの当面の間、法制度にあわせ従来のスタイルで事業を継続することに決し、2005年にはガイドラインにより社協が有償運送事業者の認可を受け、利用体系を整理したうえで事業を行った。2008年に塩尻市社協の榑川地区担当事務所が閉鎖したため、社協の廃止した事業を当法人が引き受けた。

### ● 所在地域情報

人口/33,325人 高齢化率/21.0%

地理的状況 / 塩尻市榑川地区は、2005年に木曾郡から塩尻市に合併した地域で、国道19号線に沿って集落が展開する、南北に長い区域。主要産業:漆器、小学校:1校 中学校:1校 診療所:1ヶ所。大きな商業施設はなく、個人経営の漆器店が多い。

交通事情 ・バス路線/あり ・タクシー会社/なし ・福祉輸送限定事業者/なし ・スクールバス/あり

**社会福祉法人 松本市社会福祉協議会**

長野県松本市

- ・開始時期 : 2006年4月
- ・利用者数と主な利用者層 : 174人、対象は次の通り。対象地区に在住で①65歳以上の高齢者、②身体障がい者、③肢体不自由、内部障がい、精神障がい、知的障がい等により単独で歩行が困難な人④その他市長が認めた人。主な利用者は①②
- ・主な利用目的 : 通院等
- ・最近1カ月の運行件数 : 218件
- ・運行している区域 : 松本市内
- ・運転者数と主な運転者層 : 16人
- ・運行形態 : 1対1を基本とする予約運行型
- ・利用料 : 地区内150円、地区外10kmまで=800円、10~25km=1,000円、25km超=1,500円

● 所在地域情報

- 人口/四賀: 5,520 安曇: 1,941 奈川: 925人 高齢化率/四賀: 34.9 安曇: 31.1 奈川: 38.8%
- 地理的状況/山間地。主な産業は、四賀: 農業、安曇: 観光、農業、奈川: 観光農業。
- 交通事情 ・バス路線/あり ・タクシー会社/あり ・福祉輸送限定事業者/あり ・スクールバス/あり

**NPO法人 いきいき・長沢**

新潟県妙高市

- ・開始時期 : 2005年7月
- ・利用者数と主な利用者層 : 108人(長沢地区内高齢者中心)
- ・主な利用目的 : 通院が主
- ・最近1カ月の運行件数 : 1日5往復(土日祝日以外)
- ・運行している区域 : 長沢から荒井まで
- ・運転者数と主な運転者層 : 2人(NPOの職員)
- ・車両台数と種類 : 1台(10人乗り)
- ・運行形態 : 定時定路線
- ・利用料 : 300円/回

● 所在地域情報

- 人口/36,760人 高齢化率/32.9%
- 地理的状況/妙高市は新潟県の南西部頸城平野の南部に位置し、上越市、糸魚川市、長野県飯山市、長野市、小谷村、信濃町に接している。妙高山麓一帯の多くは上越高原国立公園に属し、雄大な自然の景観と四季折々の変化に富み湧出量豊富な温泉やスキー場を有している。JR信越本線が中央部を走り、市内には4つの駅がある。
- 交通事情 ・バス路線/あり ・タクシー会社/あり ・福祉輸送限定事業者/あり ・スクールバス/あり

**NPO法人 八代地域活性化協議会**

富山県氷見市

- ・開始時期 : 2005年10月
- ・利用者数と主な利用者層 : 年間22,000人 全年齢階層の方々
- ・主な利用目的 : 買物 通学 病院等
- ・最近1カ月の運行件数 : 142件
- ・運行している区域 : 八代地域全体(30km<sup>2</sup>) 森寺、指崎、阿尾、市街地
- ・運転者数と主な運転者層 : 3人
- ・車両台数と種類 : 2台(三菱ローザ、トヨタハイエース)
- ・運行形態 : 複数(定時定路線)
- ・利用料 : 年間会員として会員になられた方々と地域外より来られる帰省の方々(県外、地域外で年に1回ぐらいしかこられない方) 無料

活動をはじめた背景、動機 第2章参照

● 所在地域情報

- 人口/55,000人 高齢化率/67.0%
- 地理的状況/中山間地域(過疎地)。専業農家(兼業農家もある)が多い。外出先: 学校、医療機関、店、スーパー等

□交通事情 ・バス路線/なし ・タクシー会社/あり ・福祉輸送限定事業者/あり ・スクールバス/あり

## NPO法人 小勢地区活性化協議会

富山県高岡市

- ・開始時期 : 2009年8月
- ・利用者数と主な利用者層 : 約250世帯1,000人 高岡市小勢地区の全世帯・住民
- ・主な利用目的 : 他公共交通機関への乗り継ぎ(通勤・通学等)や、病院、商業施設等への外出
- ・最近1カ月の運行件数 : 29日間・164便(1月実績)
- ・運行している区域 : 地区の内部と近隣商業施設、老人福祉施設、JRの拠点駅・最寄り駅
- ・運転者数と主な運転者層 : 11人 1人が専属、残りは地区のボランティア
- ・車両台数と種類 : 1台 (トヨタハイエース10人乗り)
- ・運行形態 : 複数(定時定路線)
- ・利用料 : 年会費(世帯あたり3,000円)のみ

**活動を始めた背景、動機** 地元でコミュニティバスを希望する声が高まってきた際に、行政サイドから自主運行バスの話を持ちかけられ、内部で協議したところ賛同を得たことから、活動を始めることとなった。

### ● 所在地域情報

□人口/178,472 □高齢化率/26.6%

□地理的状況/高岡市は富山県の北西部に位置し、庄川、小矢部川によって形成された平野部は扇状地。気候は四季の変化が割合にはっきりしており、冬期には北西の強い季節風が吹き、降雪量が多いものの、年間平均気温は14度前後と比較的温暖的な気候となっている。「ものづくりのまち」として、第二次産業を中心に発展を見せており、県西部における商業・サービスの供給地としての役割も担っている。全国有数の道路整備率とマイカー保有率の高さの影響もあり、中心市街地の中心性の低下、商業施設の郊外化が進んでいる。

□交通事情 ・バス路線/あり ・タクシー会社/あり ・福祉輸送限定事業者/あり ・スクールバス/あり

## 北飛驒商工会

岐阜県飛驒市

- ・開始時期 : 2003年10月
- ・利用者数と主な利用者層 : 延べ2,500人(年間) 高齢者
- ・主な利用目的 : 診療所、JA、郵便局、公民館でのサークル・催物等
- ・運行している区域 : 飛驒市河合町・宮川町
- ・最近1カ月の運行件数 : 136回
- ・運転者数と主な運転者層 : 15人
- ・車両台数と種類 : 14台 普通乗用車、軽自動車
- ・運行形態 : 複数
- ・利用料 : 1回100円

**活動を始めた背景、動機** 行政からの要請で受託することになりました。

### ● 所在地域情報

□人口/27,851人 □高齢化率/32.1%

□地理的状況/90%以上が山林。

□交通事情 ・バス路線/あり(2~3時間に1本) ・タクシー会社/なし

・福祉輸送限定事業者/なし ・スクールバス/あり

## NPO法人 がんばらまいか佐久間

静岡県浜松市

- ・開始時期 : 2007年8月
- ・利用者数と主な利用者層 : 550人(月平均) “がんばらまいか佐久間”に加入し、会員名簿に登録された人
- ・主な利用目的 : 過疎地域の公共交通機関の空白地域に住む、会員及び同伴者の日常生活の利便並びに社会参加のための移動送迎の協力・援助を図ることを目的とする。
- ・最近1カ月の運行件数 : 450件
- ・運行している区域 : 佐久間自治区全域
- ・運転者数と主な運転者層 : 6人 年金受給者5人、その他1人
- ・車両台数と種類 : 2台 普通乗用車(カローラフィルダー4WD)

- ・運行形態 : 1対1を基本とする予約運行型、会員が同乗する場合相乗り可能
- ・利用料 : 年会費1,200円(初乗り300円でタクシーのほぼ半額 距離によって算出実績として300~3,000円)

**活動を始めた背景、動機** タクシーが撤退し、バスは1日6便で使い勝手が悪い。中山間地で、殆どが坂道。外出を通して町の活性化を図りたいとNPOタクシーを始めた。浜松市との合併を控え、行政サービスの低下をどう補うかが、このNPO設立の背景。このNPOタクシーは象徴的な事業。

● **所在地域情報** .....

- 人口/823,628人(佐久間町5,076人) □高齢化率/20.7%(48.2%)%
- 地理的状況/37の集落が山あいにならびに点在し、急な坂が多い。林業が主な産業。外出先:病院(佐久間病院)、学校(佐久間高、佐久間中、佐久間小、浦川小、城西小)、駅、商店
- 交通事情 ・バス路線/あり(朝・晩・通学が主) ・タクシー会社/なし ・福祉輸送限定事業者/なし
- ・スクールバス/あり

**NPO法人 フロンティア清沢**

静岡県静岡市

- ・開始時期 : 2006年11月
- ・利用者数と主な利用者層 : 253人 主として高齢者
- ・主な利用目的 : 通院、買い物、生涯学習交流館活動の利用
- ・最近1カ月の運行件数 : 18件
- ・運行している区域 : 公共交通機関空白地域(静岡市葵区中村地区・峯山学区)
- ・運転者数と主な運転者層 : 6人 50歳代~70歳代
- ・車両台数と種類 : 1台 普通乗用車(カローラ)
- ・運行形態 : 複数(定時定路線)
- ・利用料 : 中村地区 一車両 300円、峯山地区 一車両 500円

**活動を始めた背景、動機** きよさわ里の駅HPを参照してください。清沢地区には、バスが運行されていない地区が6地区あり、約123世帯400人が住んでいます。運行するのは5地区ですがこの地区の高齢化率は45%です。フロンティア清沢による過疎地有償運送導入により、高齢化や子供等の移動制約者や地区住民に移動のサービスが提供出来ることになりました。これにより地区の高齢者等の方々が、今まで以上にいつでも外出しやすくなり、個々の生活の幅を広げ自己実現が図られることを期待しています。

● **所在地域情報** .....

- 人口/718,779人 □高齢化率/24.1%
- 地理的状況/中山間地で集落人口が減少、高齢化傾向にある。主な産業は農業、食品加工業。主な外出先は医療機関、商業施設
- 交通事情 ・バス路線/あり ・タクシー会社/なし ・福祉輸送限定事業者/なし ・スクールバス/あり

**社団法人 豊根村シルバー人材センター**

愛知県北設楽郡豊根村

- ・開始時期 : 2004年8月
- ・利用者数と主な利用者層 : 742人/年(62件/月) 登録者数172人(住民の11%)  
全村民(主として高齢者)
- ・主な利用目的 : 通院その他 何処へでも 利用可(村内26% 郡内49% 域外25%)
- ・最近1カ月の運行件数 : 50件
- ・運行している区域 : 村内及び近隣市町村
- ・運転者数と主な運転者層 : 22人  
(男性14人 女性8人) 50代2人 60代14人 70代5人 80代1人
- ・車両台数と種類 : 22台 ボランティア持ち込み車両
- ・運行形態 : 基本的には1対1で、複数もありの予約運行型
- ・利用料 : 1,000円/回

**活動を始めた背景、動機** 第2章参照

● **所在地域情報** .....

- 人口/1,517人(世帯数609) □高齢化率/46.0%



□地理的状况 / 愛知県の北東端、長野県および静岡県と境界を接している。総面積の93%が森林。約40の集落が点在している。名古屋市内から往復214km。小学校2校、中学校2校、診療所2か所。

□交通事情 ・バス路線 / あり ・タクシー会社 / なし ・福祉輸送限定事業者 / なし ・スクールバス / なし

## NPO法人 福知山BGM福祉サービス

京都府福知山市

- ・開始時期 : 2008年
- ・利用者数と主な利用者層 : 41人 60～80歳代の高齢者
- ・主な利用目的 : 医療機関への通院・公共施設への外出・買い物等
- ・最近1カ月の運行件数 : 61件
- ・運行している区域 : 福知山市発着
- ・運転者数と主な運転者層 : 14人 40～70歳代
- ・車両台数と種類 : 事業所所有車3台、運転者持ち込み13台 軽自動車
- ・運行形態 : 基本的には1対1で複数ありの予約運行型
- ・利用料 : (モデル事業: 福知山市市下夜久野地域) 通常料金の30%  
(通常) 2.4km以下600円、その後、距離によって設定…福祉料金と同額  
\*モデル事業終了までに料金を見直し、申請予定

活動を始めた背景、動機 各地方自治体における公共交通、とりわけバス路線の確保は重要になっている。このような中で、毎年バス路線や便が減少し、その一方で毎年、補助金額が増えるが、乗車数は増えないのが現状となっています。このような現状の打開策として、福知山市が過疎地有償運送野導入を示し、2009年度からモデル事業がスタートした。

### ● 所在地域情報

□人口 / 82,000人 □高齢化率 / 25.5%

□地理的状况 / 京都市から60キロ、大阪市から70キロの距離。京都府北部の丹波地方に位置する。盆地という地形上、山間部では非常に入り組んだ地形で広い土地に多数の小規模の集落が点在している。運行している地域は、最寄のバス停から原則として1km以上離れている世帯のある地域と、タクシー営業所から7km以上離れている世帯のある地域。主な産業は、卸売業・小売業・製造業・建築業。舞鶴港と京阪神双方へのアクセスがよい。主な外出先: 学校…高校卒業までは、市内の学校へ通学。医療機関…福知山市民病院・京都ルネス病院他、企業…長田野工業団地他、商業施設…ジャスコ福知山店・(株)さとう他

□交通事情 ・バス路線 / あり ・タクシー会社 / あり ・福祉輸送限定事業者 / あり ・スクールバス / あり

## NPO法人 ヒューマンコミュニティ

京都府福知山市

- ・開始時期 : 2009年(2000年頃から無償で活動していた)
- ・利用者数と主な利用者層 : 35人登録、65歳以上の高齢者で雲原地域の住民
- ・主な利用目的 : 通院等
- ・運転者数と主な運転者層 : 4人(主婦が3人、退職男性が1人)
- ・車両台数と種類 : 8台前後、運転者の持ち込みの普通自動車
- ・運行形態 : 1対1を基本とする予約運行型
- ・利用料 : 雲原地区内500円、それ以外2,000円

### ● 所在地域情報

□上記参照

## NPO法人 丹波・みわ

京都府福知山市

- ・開始時期 : 1996年4月
- ・利用者数と主な利用者層 : 過疎地指定された地域の住民(上六人部及び中六人部)
- ・主な利用目的 : 通院等
- ・最近1カ月の運行件数 : 50～100件程度
- ・運行している区域 : 市内との過疎地域を発着(殆どの目的地は市内と綾部市)
- ・運転者数と主な運転者層 : NPOの職員
- ・車両台数と種類 : 1台、普通自動車

- ・運行形態 : 1対1の予約運行型
- ・利用料 : 100円/km

● 所在地域情報

P95 参照

社会福祉法人 南丹市社会福祉協議会

京都府南丹市

- ・開始時期 : 2000年8月
- ・利用者数と主な利用者層 : 389人
- ・主な利用目的 : 通院
- ・最近1カ月の運行件数 : 357件
- ・運行している区域 : 南丹市、亀岡市、綾部市、京丹波町、京北町（京都市）
- ・運転者数と主な運転者層 : 36人 60～70代のドライバーが多い（圧倒的に）
- ・車両台数と種類 : 17台（自軽四乗11台、自普乗5台、自小乗1台）
- ・運行形態 : 複数、個別混合の予約運行型
- ・利用料 : 保険料1,000円、往復30kmまで500円、以降10kmごとに100円加算

● 所在地域情報

人口/34,911人 高齢化率/29.4%

地理的状況/山間地域。医療機関や買い物が必要な外出先。

交通事情・バス路線/あり ・タクシー会社/あり ・福祉輸送限定事業者/あり ・スクールバス/あり

財団法人 きょうと京北ふるさと公社

京都府京都市京北地域

- ・開始時期 : 2005年4月
- ・利用者数と主な利用者層 : 年間約10万人 中学生の通学利用
- ・主な利用目的 : 京北地域内唯一の公共交通機関として、学生の通学や通勤のアクセス手段、地域内の往来
- ・最近1カ月の運行件数 : 約850便（件）
- ・運行している区域 : 京都市右京区京北地域内
- ・運転者数と主な運転者層 : 10人 40歳代1人、50歳代4人、60歳代5人
- ・車両台数と種類 : 7台 大型1台、中型6台
- ・運行形態 : 複数（定時定路線）
- ・利用料 : 初乗り150円又は160円で上限560円。路線別距離別バス料金

活動を始めた背景、動機 市町村合併前の旧京北町より引き継いだものである。

● 所在地域情報

人口/6,178人（住民基本台帳ベース） 高齢化率/34.5%

地理的状況/右京区の北部に位置し、北西部は南丹市と接している。形状は、東西に17.7km、南北21.7kmの長方形。地域全体が丹波高原の中にあり日本海と太平洋の分水嶺に位置し、総面積の9割以上を緑あふれる森林が占めている。東端の三国岳が源となる上桂川が地域の中央を流れ、弓削川、小塩川、細野川などの支流がこれに合流している。住民の生活は、これらの河川に帯状に広がる平均標高240mの平坦部に散在する集落で営まれている。主な外出先は小・中学校や病院など。

交通事情・バス路線/あり ・タクシー会社/あり ・福祉輸送限定事業者/あり ・スクールバス/あり

社会福祉法人 能勢町社会福祉協議会

大阪府豊能郡能勢町

- ・開始時期 : 2007年4月
- ・利用者数と主な利用者層 : 134人 70歳以上
- ・主な利用目的 : 1.作業所、2.バス停、3.買物、4.診療所
- ・最近1カ月の運行件数 : 100前後（9月100件、10月85件）
- ・運行している区域 : 町内（バスとの協議）
- ・運転者数と主な運転者層 : 3人

- ・車両台数と種類 : 2台 軽自動車
- ・運行形態 : 1対1の予約対応型
- ・利用料 : 2km 320円

活動を始めた背景、動機 第2章参照

### ● 所在地域情報

人口/12,600人 高齢化率/25.4%

地理的状況/町域の大部分は山地部を占め、鉄軌道はなく、公共交通はバスが担っているのが現状である。小学校6校、中学校6校、町診療所2箇所(内科)、民間医院4箇所(内科)、歯科4箇所。阪神間で勤務する社員が多く、町内の商工業の事業所は少なく、兼業農家が多数を占める。

交通事情 ・バス路線/あり ・タクシー会社/あり ・福祉輸送限定事業者/あり ・スクールバス/あり

## NPO法人 のせ田里伊能

大阪府豊能郡能勢町

- ・開始時期 : 2007年4月
- ・利用者数と主な利用者層 : 30人 主に高齢者
- ・最近1カ月の運行件数 : 10件
- ・運行している区域 : 能勢町内のみ
- ・運転者数と主な運転者層 : 福祉を含め5人
- ・車両台数と種類 : 3台(普通車プリウス1台、小型車2台:車種 ラクティス(車いす専用車)2台)
- ・運行形態 : 1対1を基本とする予約運行型
- ・利用料 : 入会費 500円 : 年会費 600円 : メーター料金制(タクシー料金の半額)

活動を始めた背景、動機 元々福祉有償運送を行っており、町内は町営巡回バスが運行していた。しかし町営巡回バスが廃止となり、住民の交通手段が絶たれた為。

### ● 所在地域情報

上記参照

## NPO法人 上野丘さつき家族会

兵庫県神戸市北区淡河町

- ・開始時期 : 2009年3月
- ・利用者数と主な利用者層 : 約400人/月 高齢者、学生
- ・主な利用目的 : 通院、買い物、金融機関、福祉センター利用等
- ・最近1カ月の運行件数 : 24件
- ・運行している区域 : 神戸市北区淡河町内
- ・運転者数と主な運転者層 : 4人 50代…1人、60代…3人
- ・車両台数と種類 : 5台(車イス適用車(普通車両)1台、乗用車1台、15人乗りマイクロ2台、29人乗りマイクロ1台)
- ・運行形態 : 複数(定時定路線)で運行するのは原則1台のみ
- ・利用料 : 200円/回

活動を始めた背景、動機 住民アンケートにより「町内交通アクセスの充実」を望む声が多くあることにより活動を開始した。

### ● 所在地域情報

人口/約3,300人(2005年国勢調査) 高齢化率/29.7%(2005年国勢調査)

地理的状況/伝統的な農村地域(文化・自然)が展開。人口の過疎化・高齢化が進展。主な外出先は診療所、スーパー、金融機関、道の駅など

交通事情 ・バス路線/あり ・タクシー会社/なし ・福祉輸送限定事業者/なし ・スクールバス/なし

## NPO法人 鴨庄

兵庫県丹波市

- ・開始時期 : 2009年8月(2008年から無償で活動開始)
- ・利用者数と主な利用者層 : 2,425人(2008年度合計)
- ・主な利用目的 : 通院、買い物等
- ・最近1カ月の運行件数 : 24便

- ・運行している区域 : 鴨庄地区内
- ・運転者数と主な運転者層 : 複数人が交代
- ・車両台数と種類 : 1台、8人乗りワゴン車
- ・運行形態 : 1日2便(定時定路線)
- ・利用料 : 200円/回

● 所在地域情報

人口/71,103人 高齢化率/27.0%

地理的状況/丹波市市島町鴨庄地区は市の東端に位置し、京都府福知山市と隣接している。面積は19.1km<sup>2</sup>、人口1,676人、世帯数550の地区です。鴨庄地区は入込んだ地形の中山間地で、主要な産業は農業となっており、企業・商業施設はほとんどありません。住民の外出先は主に隣接する地区の買い物施設や医療施設となっています。

交通事情 ・バス路線/なし ・タクシー会社/あり ・福祉輸送限定事業者/あり ・スクールバス/なし

社会福祉法人 宇陀市社会福祉協議会

奈良県宇陀市

- ・開始時期 : 2006年(元の事業は2004年から)
- ・利用者数と主な利用者層 : 約20人 70歳以上
- ・主な利用目的 : 通院
- ・最近1カ月の運行件数 : 約20件(1日3便、1回1.8人、月72.3人)
- ・運行している区域 : 地区内1コース28kmを1時間で回る。
- ・運転者数と主な運転者層 : 7人 65歳以上(元タクシー運転手、ボランティア、元奈良交通OB)
- ・車両台数と種類 : 1台 セレナ
- ・運行形態 : 複数(定時定路線)
- ・利用料 : 1回200円

活動を始めた背景、動機 第2章参照

● 所在地域情報

人口/36,261人(4,600人) 高齢化率/28.0%

地理的状況/奈良県の中東部 山間部の高原地帯で平野もありますが、70%が山林です。古事記や日本書紀にも地名が出てくる古代ロマンの漂う町。主な産業は、林業、農業、毛皮革産業(鹿皮の全国シェア95%)

交通事情 ・バス路線/あり ・タクシー会社/あり ・スクールバス/あり

NPO法人 東吉野村まちづくり

奈良県吉野郡東吉野村

- ・開始時期 : 2006年8月
- ・利用者数と主な利用者層 : 8~10人、透析患者や高齢者など
- ・主な利用目的 : 通院等
- ・運行している区域 : 村を発着地とする
- ・運転者数と主な運転者層 : 8人、役場職員、自営業、無職の方など(時給800円)
- ・車両台数と種類 : 持ち込みのセダン車
- ・運行形態 : 1対1を基本とし複数乗車もあり。
- ・利用料 : 地域別に5段階に設定

● 所在地域情報

人口/2501人 高齢化率/45.9%

地理的状況/四方を山に囲まれ、その96%が山林である。河川は高見山を源流とする高見川に支流の平野川、四郷川、鷲家川が注ぎ村の中心部を西流し、吉野川に合流している。これらの流域に沿って国道166号をはじめ幹線道路が走り、19の集落が点在している。主な産業は林業。外出先(医療機関、商業施設)

交通事情 ・バス路線/あり ・タクシー会社/あり ・福祉輸送限定事業者/あり ・スクールバス/あり

NPO法人 多里まちづくりサポートセンター

鳥取県日野郡日南町

- ・開始時期 : 2009年4月
- ・利用者数と主な利用者層 : 90人 単身者、高齢者(自家用車なしの)
- ・主な利用目的 : 病院への交通手段、買物への交通手段

- ・最近1カ月の運行件数 : 47件
- ・運行している区域 : 多里地域内～生山地域内へ(路線バス)
- ・運転者数と主な運転者層 : 11人 退職者(60才～66才) 自由業(50才～59才)
- ・車両台数と種類 : 1台 トヨタ車ワゴン10人乗り
- ・運行形態 : 複数等、基本的に1対1の予約運行型
- ・利用料 : 大人500円 子ども200円

活動をはじめた背景、動機 高齢化率が高く、自立した行動確保。

### ● 所在地域情報

人口/5,865人 高齢化率/45.0%

地理的状況/中国山地のほぼ中央に位置し、西は島根県、南は岡山県、南西部に広島県と3県に接し、中央を県3大川の一つ日野川が流れている。その日野川の支流により焼く3つの谷に分かれ標高280mから600mの間に大部分の集落がある。主な産業は、建設業、鉱業もあったが衰退し、農林業が現在の主になっている。中心地区に町営病院、駅、また、近年の中心地区には、役場、ショッピングセンター、小中学校があり、人の流れは大体そこに向かっていく。

交通事情 ・バス路線/あり ・タクシー会社/あり ・福祉輸送限定事業者/あり

・スクールバス/なし(町営バスが代替)

## NPO法人 OMU

鳥取県鳥取市

- ・開始時期 : 2009年2月
- ・利用者数と主な利用者層 : 480人(2009年4月～12月) 高齢者、小学生
- ・主な利用目的 : 通院、買物、小学校通学
- ・最近1カ月の運行件数 : 72件
- ・運行している区域 : 鳥取市大郷地区、末恒地区
- ・運転者数と主な運転者層 : 20人 ほとんど65才以上の高齢者で地区内の人
- ・車両台数と種類 : 2台 セレナ(日産)
- ・運行形態 : 複数を中心とする予約運行型
- ・利用料 : 大人200円/1回、小人100円/1回

活動をはじめた背景、動機 最寄のバス停まで2km以上あり、自家用車を運転できない高齢者や子どもたちの確保をしたかったため。市の指導。

### ● 所在地域情報

人口/197,487人 高齢化率/22.2%

地理的状況/中山間地域。農業が主産業。主な外出先は病院、スーパー、学校

交通事情 ・バス路線/あり ・タクシー会社/なし ・福祉輸送限定事業者/なし ・スクールバス/なし

## 社会福祉法人 鳥取市社会福祉協議会

鳥取県鳥取市

- ・開始時期 : 2008年4月
- ・利用者数と主な利用者層 : 子どもから高齢者まで、地域内の住民を中心に地域外の人。
- ・主な利用目的 : 通院、通学、買い物等
- ・最近1カ月の運行件数 : 1,052人利用
- ・運行している区域 : 福部町地域
- ・運転者数と主な運転者層 : 4人
- ・車両台数と種類 : 3台、セダン等2台、バス1台
- ・運行形態 : 複数(定時定路線) 1日7便
- ・利用料 : 1回200円、小学生と75歳以上の人、障がい者は1回100円

活動をはじめた背景、動機 2006年2月、鳥取県の広域バス路線補助見直しにより、補助対象外となった路線で、4月から実施。住民の利便性の向上を図り、地域福祉の向上に寄与するため。

### ● 所在地域情報

上記参照

**NPO法人 たかしろ**

鳥取県倉吉市

- ・開始時期 : 2004年8月
- ・利用者数と主な利用者層 : 1,200人 高齢者
- ・主な利用目的 : 買物及び通院
- ・最近1カ月の運行件数 : 12回週3回(月・水・金)午後
- ・運行している区域 : 倉吉市高城地区
- ・運転者数と主な運転者層 : 25人 60歳以上の農業者及び無職が主
- ・車両台数と種類 : 2台 ステーションワゴン8人乗り、セダン5人乗り
- ・運行形態 : 複数(定時出発)
- ・利用料 : 2km以上:片道200円、それ以下:100円

活動を始めた背景、動機 第2章参照

● 所在地域情報

- 人口/51,406人 高齢化率/26.1% 高城地区31.3%(2009年10月)
- 地理的状況/高城地域は、郊外の中山間集落ではあるが、30分圏内に医療機関、企業、商業施設がある。主な産業は農業。
- 学校、医療機関、企業商業施設は市内中心部に集約されている。高城地域は郊外に位置する中山間集落で農業を主要産業としている。
- 交通事情 ・バス路線/あり ・タクシー会社/あり ・福祉輸送限定事業者/あり ・スクールバス/なし

**社会福祉法人 恩賜財団済生会支部 岡山県済生会**

岡山県岡山市北区足守地区

- ・開始時期 : 2004年11月
- ・利用者数と主な利用者層 : 地区内の住民や施設利用者 高齢者、学童
- ・主な利用目的 : 通院、通学
- ・最近1カ月の運行件数 : 運行は土、日、祝を除く毎日、20日/月。平均3路線により運行
- ・運行している区域 : 岡山市北区足守地区、高松地区
- ・運転者数と主な運転者層 : 3人。運転者は法人の嘱託職員2人(大型2種所持者)と施設の常勤職員1人
- ・車両台数と種類 : 3台(25人乗り バス1台、10人乗り1台 8人乗り1台)
- ・運行形態 : 複数(定時定路線)。乗車はバス停で、降車は自由。
- ・利用料 : 複数乗車、定時低路線運行、バス停あり

活動を始めた背景、動機 第2章参照

● 所在地域情報

- 人口/7,331人 高齢化率/32.4%
- 地理的状況/第3章参照。主な産業は、農業・畜産で水稻のほかメロン、しいたけ、ごぼうなどが作られている。旧足守藩侍屋敷や旧藩主木下家庭園近水園など歴史的・文化的な資源が多く、町並み保存地区と整備されている。
- 交通事情 ・バス路線/無し ・タクシー会社/あり ・福祉輸送限定事業者/あり ・スクールバス/なし

**NPO法人 かさおか島づくり海社**

岡山県笠岡市北木島町

- ・開始時期 : 2006年10月
- ・利用者数と主な利用者層 : 1ヶ月110~140人 70~80代
- ・主な利用目的 : 特に高齢者の病院、港、公共施設などへの移動手段として
- ・最近1カ月の運行件数 : 11件
- ・運行している区域 : 北木島町丸岩~瀬戸間
- ・運転者数と主な運転者層 : 3人 60代、70代
- ・車両台数と種類 : 1台 9人乗りワンボックス
- ・運行形態 : 複数(定時定路線)
- ・利用料 : 島内を2ゾーンに分け、1ゾーン240円、2ゾーン360円

活動を始めた背景、動機 他に公共交通機関もなく、自分たちの手で実施するより他なかったため

● 所在地域情報

- 人口/55,119人 高齢化率/29.4%(数値は2009年4月1日現在)

□地理的状况 / 笠岡市が有する有人7島のひとつである北木島。主な産業は、石材加工業 主な外出先：島内診療所、港（船着場）

□交通事情 ・バス路線 / あり ・タクシー会社 / なし ・福祉輸送限定事業者 / なし ・スクールバス / なし

## NPO法人 ゼロ・ウェイストアカデミー

徳島県勝浦郡上勝町

- ・開始時期 : 2005年4月
- ・利用者数と主な利用者層 : 345人 年齢制限はありませんが主に高齢者
- ・主な利用目的 : 交通弱者の移動サービスを充実することにより住民へのサービス向上を図ること
- ・最近1カ月の運行件数 : 60件
- ・運行している区域 : 上勝町の近隣市町村を運行範囲とし、町内に発着地があること。
- ・運転者数と主な運転者層 : 20人 現在、43歳から70歳未満の方が登録（主に60歳代の方）
- ・車両台数と種類 : 登録台数 21台（普通車9台 軽自動車12台）
- ・運行形態 : 予約運行型。乗車人数等は登録運転手の組織を作り、全員対象で協議して決める
- ・利用料 : 迎車料金 300円 走行料金 100円/Km(切り上げ)  
時間待ち料金 100円/10分(切り捨て)

活動をはじめた背景、動機 2002年7月に町内のタクシー会社が休業。更に同年10月には民間路線バスから撤退の通告により公共交通機関が皆無の危機に陥り構造改革特区を申請。自分の町に合わせた形態を模索して独自につくったものである。2003年5月に上勝町が構造改革特区の認定を受け、同年10月より上勝町社会福祉協議会で運営を開始したが、諸般の事情によりNPO法人が事業を受け継いだ。

### ● 所在地域情報

□人口 / 2,000人（2009年10月1日現在） □高齢化率 / 49.6%

□地理的状况 / 標高100m～1,400mの急峻で複雑な山肌に張り付く僅かな棚田と集落が点在している山村です。日本の棚田100選に選ばれた棚田を基軸とした「彩」（日本料理に欠かせない妻物）や香酸柑橘、阿波晩茶等の農林業が主幹産業、幼・小・中学校各1校、診療所2施設、第三セクター5社等

□交通事情 ・バス路線 / あり ・タクシー会社 / なし ・福祉輸送限定事業者 / なし ・スクールバス / あり

## NPO法人 こやだいら

徳島県美馬市

- ・開始時期 : 2007年12月
- ・利用者数と主な利用者層 : 492人 30代～80代
- ・主な利用目的 : 交通弱者・生活弱者の支援
- ・最近1カ月の運行件数 : 17件
- ・運行している区域 : 地域内外
- ・運転者数と主な運転者層 : 53人 30代～70代男女
- ・車両台数と種類 : 53台 普通乗用車、軽乗用車
- ・運行形態 : 複数を中心とする予約運行型
- ・利用料 : 130円/km

活動をはじめた背景、動機 町村合併により行政で対応できないところを支援する。地域全体の意見による。

### ● 所在地域情報

□人口 / 33,341人 □高齢化率 / 30.5%

□地理的状况 / 美馬市自体が平野部面積より中山間地が多く、限られた平野部に主に居住をしているが、中山間地にも多くの住民が居住しており、運行を行っている所もある。基本的には、吉野川を挟んで南岸部分には、JRがあるので、主に北岸部分で運行を行っている。基本的には、利用しているのが高齢者、交通弱者と言われている人たちで、通院・買い物等が主な利用目的になっている。

□交通事情 ・バス路線 / あり ・タクシー会社 / あり ・福祉輸送限定事業者 / あり ・スクールバス / あり

## NPO法人 石の里広島

香川県丸亀市広島町

- ・開始時期 : 2008年
- ・利用者数と主な利用者層 : 100人 高齢者中心の島民
- ・主な利用目的 : 丸亀市への船までの足、島中の移動

- ・最近1カ月の運行件数 : 160件
- ・運行している区域 : 島内
- ・運転者数と主な運転者層 : 3人 60台男性と少し若い人
- ・車両台数と種類 : 1台 デイサービスのワンボックスカー 15人定員
- ・運行形態 : 複数(定時定路線)
- ・利用料 : 1回200円

活動をはじめた背景、動機 第2章参照

● 所在地域情報

□人口/366人 □高齢化率/74.0%

□地理的状況/島の地形は主に山で、バスは主に県道循環線(海岸沿が多い)を運行している。丸亀へは、フェリーが1日10往復運航しており、うち4本は島内の4つの港をつないでいる。外出先は、島内の医療機関への通院、商業施設(スーパー等)への買い物のほか、フェリーを使って丸亀に出る人が多い。

□交通事情 ・バス路線/あり ・タクシー会社/なし ・福祉輸送限定事業者/なし ・スクールバス/なし

NPO法人 サン・スマ

愛媛県越智郡上島町

- ・開始時期 : 2007年4月
- ・利用者数と主な利用者層 : 延べ300回(1年間) 高齢者
- ・主な利用目的 : 通院
- ・最近1カ月の運行件数 : 70件
- ・運行している区域 : 越智郡上島町生名(島内)
- ・運転者数と主な運転者層 : 5人 40代3人、50代1人、60代1人
- ・車両台数と種類 : 5台 軽の福祉車両1台、軽自動車4台
- ・運行形態 : 1対1の予運行型
- ・利用料 : 距離制=1.5kmまで270円、1.5kmを超え370m超すごとに40円。  
\*乗車地までの距離が1.5kmを超える場合、迎車回送料金適用、3kmを超える場合は迎車回送料金は、初乗運賃を限度。待機料金:10分に付き160円(介助なしの場合)

乗降介助 : 150円

活動をはじめた背景、動機 公共の交通機関がない。高齢者の「足」を確保する。

● 所在地域情報

□人口/7,649人 □高齢化率/38.7%

□地理的状況/上島町は、2004年に4離島町村が合併し誕生した町で、当該区域は旧生名村で、公共交通機関等は島内にはない。ただし、社会福祉協議会が実施している福祉有償運送はある。当該区域には、小学校はあるものの医療機関(歯医者は除く)、企業等もなく、大きな商業施設もない。船で5分でいける隣市(広島県尾道市)に、総合病院、企業、商業施設等があり、広島県尾道市のベットタウン的な区域。

□交通事情 ・バス路線/なし ・タクシー会社/なし ・福祉輸送限定事業者/なし ・スクールバス/なし

NPO法人 にこここ日土

愛媛県八幡浜市

- ・開始時期 : 2008年6月
- ・利用者数と主な利用者層 : 1,115人/月 高齢者
- ・主な利用目的 : 通院
- ・最近1カ月の運行件数 : 296件 / 2009年10月
- ・運行している区域 : 愛媛県八幡浜市日土町
- ・運転者数と主な運転者層 : 登録10人 主な者3人
- ・車両台数と種類 : NPO所有 定員11人1台・定員8人1台、ボランティア車両 3台
- ・運行形態 : 複数乗車で3路線。行きは、集会所から医療機関へ。帰りは、利用者の顔ぶれを見て降車場所をその場で決める。
- ・利用料 : 基本料金:1.5kmまで500円 追加料金:500mごとに50円追加  
上限額:1,500円



**活動を始めた背景、動機** 2007年7月、市から『当地域の生活交通システムの崩壊』とも言える通知があった。2006年9月まで1日10往復あった伊予鉄南予バスの榎野・森山・小坂方面発ならびに野地・筵田方面発の八幡浜市内方面行きが2007年10月1日付で廃止され、尾の花発八幡浜市内方面行き2.5便に削減されるという内容である。たちまち、地域の子供たち8人の通学の便が無くなり、地域住民に不安を招く結果となった。さらに、交通空白区の拡大により実質的にバスの利用が不可能になった高齢者の多くは国民年金生活者が多く、経済的にタクシー利用は難しく、検診や買い物など月に数度の市中心部までの外出に不自由をきたしている状況である。

この問題に我々は、住民総意により、高齢者住民が気軽に利用可能な交通システムを構築し、家庭に閉じこもりがちの高齢者が主体的にいきいきした生活を営むことを目指し地域が主体となった『過疎地有償運送事業』の運営を決意した。地元NPOが運営主体となることで、地区住民の要望に則したサービスの提供が可能になり、地域活力の維持、住み良い環境の整備、住民福祉の向上が図られることを目指してのものである。

### ● 所在地域情報

□人口 / 39,803人 □高齢化率 / 31.3%

□地理的状況 / 中山間地域。主な産業は、柑橘栽培。

□交通事情 ・バス路線 / あり ・タクシー会社 / あり ・福祉輸送限定事業者 / あり ・スクールバス / あり

## NPO法人 平島を守る会

## 長崎県西海市崎戸町平島

- ・開始時期 : 2009年4月
- ・利用者数と主な利用者層 : 250人以上(島民の殆ど)。島の中心部とは反対側の3集落の高齢者が主に利用。
- ・主な利用目的 : 通院や公共施設への用事、買い物など
- ・最近1カ月の運行件数 : 1日4便、平日のみ=約80便
- ・運行している区域 : 島内
- ・運転者数と主な運転者層 : 3人 1人が専属、残り2人はNPOの役員が補助要員で
- ・車両台数と種類 : 1台 10人乗りワゴン車
- ・運行形態 : 定時定路線
- ・利用料 : 1回150円

**活動を始めた背景、動機** 住民からのバス運行の要望は以前からあり、市の補助金(200数十万円)で試運行されていた。市としては、同様の交通空白地域が他にもあるため、市町村運営有償運送は実施できないという方針だったため、自治会長を中心にNPO法人を設立し、過疎地有償運送として運行を続けることにした。

### ● 所在地域情報

□人口 / 283人(2008年12月末現在) □高齢化率 / 55.1%

□地理的状況 / 運行区域である崎戸町平島は、西海市本土の西方沖約31.5kmに位置した離島である。主な産業は水産業で、一本釣り及び伊勢海老漁が主である。行政の出張所、小中学校、市立診療所、郵便局、漁協、デイサービスセンターがそれぞれ1箇所。商店は2箇所。主な外出先は佐世保市で、1日1往復の崎戸商船(株)を利用している。

□交通事情 ・バス路線 / なし ・タクシー会社 / なし ・福祉輸送限定事業者 / なし ・スクールバス / なし

#### (注) 第4章2の見方

■団体の基礎情報部分：アンケート調査票に書かれた回答をそのまま記載しています。

■所在地域情報：過疎地有償運送団体の所在地区の状況が書かれているケースと、市町村内全域の状況が書かれたケースが混在しています。紙面の関係で回答を一部割愛しました。

■利用者数と主な利用者層：利用者数は、登録している利用者数です。主な利用者層は、実際の利用者層ですが、対象者の身体状況等を限定しているケースでは、具体的な要件が記載されています。

■運行している区域：実際の運行区域を答えたケースと、登録上の「運送の区域」を答えたケースが混在しています。定時定路線の場合は、登録上の「運送の区域」と実際の運行区域は同じです。

■最近1カ月の運行件数：1回出勤する毎に1件(片道利用も往復利用も1件)と計算しているケースと一人×片道を1件(=1トリップ)と計算しているケースが混在しています。定時定路線の場合、乗車人数に関わらず運行便数を答えています。

■表記：元号→西暦、「障害者」→「障がい者」。単位の「名」→「人」、「両」→「台」に統一しました。

### 3 (1) 過疎地有償運送等に関する調査票 (運輸支局)

質問 1. 貴支局が管轄する市区町村に、社会福祉法人やNPO等の非営利法人による「**過疎地有償運送**」の事例はありますか。市区町村の担当部署名もお書きください。

1. ある 2. ない

1. ある  2. ない

過疎地有償運送  
 が実施されている  
 市区町村名

(例) ○○○市 (保健福祉課)

質問 2. 貴支局が管轄する市区町村に、「**市区町村運営有償運送**」の事例はありますか。市区町村の担当部署名もお書きください。

1. ある 2. ない

1. ある  2. ない

交通空白輸送  
 が実施されている  
 市区町村名

(例) ○○○村 (住民課)

市区町村福祉輸送  
 が実施されている  
 市区町村名

(例) ○○○市 (保健福祉課)

質問 3. 貴支局が管轄する市区町村に、道路運送法 4 条に基づく「**区域運行**」を実施している地域はありますか (実証運行の段階にあるものは除きます)。なお、いわゆる「みなし 4 条許可」(旧 21 条バス) に基づくデマンド運行も含みます。

1. ある 2. ない

1. ある  2. ない

市区町村名	運行区域

質問 4. 貴支局の管轄地域に、自治会などの住民組織や沿線企業・NPO 等が運営主体 (運行ルートやエリア、時刻表を設定したり、運行協賛金を支出したりする主体) となり、**交通事業者に運行を委託している (もしくは市区町村が直接運行している) 事例**はありますか。京都市の「醍醐コミュニティバス」や土浦市の「キララきやん」のような事例が該当します。なお、**実証運行の段階にあるもの、および過疎地有償運送・福祉有償運送は除きます。**

1. ある 2. ない

1. ある  2. ない

市区町村名	運行区域	運営主体	運行形態
			4 条 (路線定期) 4 条 (路線不定期) 4 条 (区域) 79 条 (市町村運営) その他
			4 条 (路線定期) 4 条 (路線不定期) 4 条 (区域) 79 条 (市町村運営) その他
			4 条 (路線定期) 4 条 (路線不定期) 4 条 (区域) 79 条 (市町村運営) その他
			4 条 (路線定期) 4 条 (路線不定期) 4 条 (区域) 79 条 (市町村運営) その他
			4 条 (路線定期) 4 条 (路線不定期) 4 条 (区域) 79 条 (市町村運営) その他
			4 条 (路線定期) 4 条 (路線不定期) 4 条 (区域) 79 条 (市町村運営) その他

◎最後に、ご記入された担当者様の所属 (役職) とお名前、連絡先等のご記入をお願いします。

ご担当者の役職・お名前: \_\_\_\_\_

ご連絡先 (電話・Eメール): \_\_\_\_\_

お忙しいところ、ご協力いただき誠にありがとうございました。

**FAX 返信先 03-3706-0661 (全国移動ネット) 期日 9月1日**

## (2) 過疎地有償運送に関する調査票（市町村及び登録団体）

<p><b>[1]自治体用</b>      ご記入者名： _____ 担当課： _____</p> <p><b>1. 運行区域のある市町村の地勢・基礎情報</b></p> <p>1) 市町村名 _____ (都道府県名 _____)</p> <p>2) 人口 _____ 人      3) 面積 _____ m<sup>2</sup>      4) 高齢化率 _____ %</p> <p>5) 運行区域が置かれている地理的状況 _____</p> <p>6) 運行区域の産業や住民の主な外出先の概況（学校、医療機関、企業、商業施設など） _____</p> <p><b>2. 市町村の交通事情</b></p> <p>1) 運行区域の交通事情や利便性（概況） _____</p> <p>2) バス路線の有無（コミュニティバス含む）＝ なし ・ あり（下の①～③にお答えください）</p> <p>① 昨年1年間の利用者数 _____ 人（概数）      ② 路線数 _____ 路線</p> <p>③ 補助金      □ 国庫補助      金額＝ _____ 円、対象路線数＝ _____</p> <p>   □ 都道府県単独補助      金額＝ _____ 円、対象路線数＝ _____</p> <p>   □ 市町村単独補助      金額＝ _____ 円、対象路線数＝ _____</p> <p>3) タクシー会社の有無（取材事例の運送区域内に）＝ なし ・ あり（下の①、②にお答えください）</p> <p>① 台数 _____ 台      ② 営業所数 _____ 箇所</p> <p>4) 介護タクシーなど福祉輸送限定事業者の有無（取材事例の運送区域内に）と台数</p> <p>なし ・ あり ⇒ ① 台数 _____ 台</p> <p>5) スクールバスの有無＝ なし ・ あり（下の①～③にお答えください）</p> <p>① 台数 _____ 台      ② 運行事業者（バス・タクシー等） _____</p> <p>③ 補助金      □ 地方交付税交付金によるもの      台数＝ _____ 台、金額＝ _____ 円</p> <p>   □ 地方交付税交付金によらないもの      台数＝ _____ 台、金額＝ _____ 円</p> <p>6) 可能な範囲で①～③の資料をご提供ください（同封にて）。</p> <p>① 年齢別人口      ② 民間バス・コミュニティバス・スクールバスの路線図と時刻表      ③ 地図</p>	<p><b>[2]実施団体用</b>      ご記入者名： _____ お立場： _____</p> <p><b>1. 過疎地有償運送等の運行実態</b>      (開始時期： 平成 _____ 年 _____ 月 )</p> <p>1) 団体・事業者名： _____ 代表者名： _____</p> <p>2) 事務所等の連絡先      Tel: _____ Fax: _____</p> <p>   ( 〒 _____ )</p> <p>3) 利用者数と主な利用者層 ⇒ _____ 人 ( _____ )</p> <p>4) 主な利用目的 _____</p> <p>5) 最近1カ月の運行件数 _____ 件</p> <p>6) 運行している区域 _____</p> <p>7) 運転者数と主な運転者層 ⇒ _____ 人</p> <p>8) 車両台数と種類 _____</p> <p>9) 形態（複数、1対1など） _____</p> <p>10) 利用料 _____</p> <p><b>2. 活動を始めた背景、動機</b>      (この手法・形態を選んだ理由があればあわせてお願いします)</p> <p>_____</p> <p>_____</p> <p>_____</p> <p><b>3. 現在に至るまでの経過</b></p> <p>(1) 行政担当者との相談・協議段階</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・ 立ち上げについて相談・協議した行政窓口 _____</li> <li>・ 相談・協議に要した期間 _____</li> <li>・ 行政への相談・協議段階で生じた悩みがあれば、内容と対応策を教えてください。</li> </ul> <p>_____</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・ 相談・協議をスムーズに進めるために特に役立った物や人（ニーズ調査、研究者、会合など） _____</li> </ul>
---	--

<p style="text-align: center;"><b>交通空白地域の移動を考える研究調査事業</b></p> <p style="text-align: center;"><b>● 過疎地有償運送等の事例調査票 ●</b></p> <p><b>[1]自治体用</b>      ご記入者名： _____ 担当課： _____</p> <p><b>1. 運行区域のある市町村の地勢・基礎情報</b></p> <p>1) 市町村名 _____ (都道府県名 _____)</p> <p>2) 人口 _____ 人      3) 面積 _____ m<sup>2</sup>      4) 高齢化率 _____ %</p> <p>5) 運行区域が置かれている地理的状況 _____</p> <p>6) 運行区域の産業や住民の主な外出先の概況（学校、医療機関、企業、商業施設など） _____</p> <p><b>2. 市町村の交通事情</b></p> <p>1) 運行区域の交通事情や利便性（概況） _____</p> <p>2) バス路線の有無（コミュニティバス含む）＝ なし ・ あり（下の①～③にお答えください）</p> <p>① 昨年1年間の利用者数 _____ 人（概数）      ② 路線数 _____ 路線</p> <p>③ 補助金      □ 国庫補助      金額＝ _____ 円、対象路線数＝ _____</p> <p>   □ 都道府県単独補助      金額＝ _____ 円、対象路線数＝ _____</p> <p>   □ 市町村単独補助      金額＝ _____ 円、対象路線数＝ _____</p> <p>3) タクシー会社の有無（取材事例の運送区域内に）＝ なし ・ あり（下の①、②にお答えください）</p> <p>① 台数 _____ 台      ② 営業所数 _____ 箇所</p> <p>4) 介護タクシーなど福祉輸送限定事業者の有無（取材事例の運送区域内に）と台数</p> <p>なし ・ あり ⇒ ① 台数 _____ 台</p> <p>5) スクールバスの有無＝ なし ・ あり（下の①～③にお答えください）</p> <p>① 台数 _____ 台      ② 運行事業者（バス・タクシー等） _____</p> <p>③ 補助金      □ 地方交付税交付金によるもの      台数＝ _____ 台、金額＝ _____ 円</p> <p>   □ 地方交付税交付金によらないもの      台数＝ _____ 台、金額＝ _____ 円</p> <p>6) 可能な範囲で①～③の資料をご提供ください（同封にて）。</p> <p>① 年齢別人口      ② 民間バス・コミュニティバス・スクールバスの路線図と時刻表      ③ 地図</p>	<p><b>[2]実施団体用</b>      ご記入者名： _____ お立場： _____</p> <p><b>1. 過疎地有償運送等の運行実態</b>      (開始時期： 平成 _____ 年 _____ 月 )</p> <p>1) 団体・事業者名： _____ 代表者名： _____</p> <p>2) 事務所等の連絡先      Tel: _____ Fax: _____</p> <p>   ( 〒 _____ )</p> <p>3) 利用者数と主な利用者層 ⇒ _____ 人 ( _____ )</p> <p>4) 主な利用目的 _____</p> <p>5) 最近1カ月の運行件数 _____ 件</p> <p>6) 運行している区域 _____</p> <p>7) 運転者数と主な運転者層 ⇒ _____ 人</p> <p>8) 車両台数と種類 _____</p> <p>9) 形態（複数、1対1など） _____</p> <p>10) 利用料 _____</p> <p><b>2. 活動を始めた背景、動機</b>      (この手法・形態を選んだ理由があればあわせてお願いします)</p> <p>_____</p> <p>_____</p> <p>_____</p> <p><b>3. 現在に至るまでの経過</b></p> <p>(1) 行政担当者との相談・協議段階</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・ 立ち上げについて相談・協議した行政窓口 _____</li> <li>・ 相談・協議に要した期間 _____</li> <li>・ 行政への相談・協議段階で生じた悩みがあれば、内容と対応策を教えてください。</li> </ul> <p>_____</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・ 相談・協議をスムーズに進めるために特に役立った物や人（ニーズ調査、研究者、会合など） _____</li> </ul>
--	--

## (2) 過疎地有償運送に関する調査票 (市町村及び登録団体)

<p>・中心となった人のお立場 (複数可)</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・時間や手間のかかったこと</li> <li>・準備段階で困ったこと、その対応策があれば教えてください。</li> </ul> <p><b>(5) 活動開始後の推移</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・利用者の増減</li> <li>・運転者や車両台数の増減</li> <li>・運行形態や名称や補助金の変更など、主だった動きがあれば教えてください。</li> <li>・活動開始後に困ったこと、その対応策があれば教えてください。</li> </ul>	<p><b>3. 昨年度の収支</b> (内訳の分かる資料があれば別添でお願いします)</p> <p>収入 (利用料: _____、それ以外: _____)</p> <p>支出 ( _____ )</p> <p><b>4. 抱えている問題や展望</b></p>
<p><b>5. 利用者の声</b></p>	<p><b>6. 行政への要望</b></p>
<p><b>その他、自由にお書きください。</b></p>	

※しくみや活動実績について資料があれば同封の上、ご返送いただければ幸いです。

<p><b>(2) 関係者が同じテーブルに着くまで</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・運営協議会や地域公共交通会議が立ち上がる前に出向いた関係者の内訳 (○で囲む)             <ul style="list-style-type: none"> <li>①就運事業者 (市電含む)      ②バス事業者 (市バス含む)      ③タクシー事業者</li> <li>④自治体職員 (部署: _____)      ⑤商工会、地元企業</li> <li>⑥自治会等の住民組織      ⑦医療機関、福祉介護施設</li> <li>⑧自治会等の住民組織      ⑨有償運送団体または申請する団体      ⑩学校、PTAなど</li> <li>⑩社会福祉協議会</li> <li>⑪その他 ( _____ )</li> </ul> </li> <li>・調整はスムーズに進みましたか、その理由も教えてください。</li> <li>・調整をスムーズに進めるために行ったこと (活動条件の限定、協働事業の提案など: 誰が何を)</li> <li>・調整に要した期間 _____</li> <li>・その他、調整の段階での悩みがあれば、内容と対応策を教えてください。</li> </ul>	<p><b>(3) 協働の状況</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・協議に参加した人 (○で囲む)             <ul style="list-style-type: none"> <li>①就運事業者 (市電含む)      ②バス事業者 (市バス含む)      ③タクシー事業者</li> <li>④自治体職員 (部署: _____)      ⑤商工会、地元企業</li> <li>⑥自治会等の住民組織      ⑦医療機関、福祉介護施設</li> <li>⑧自治会等の住民組織      ⑨有償運送団体または申請する団体      ⑩社会福祉協議会</li> <li>⑪その他 ( _____ )</li> </ul> </li> <li>・協議がまとまるまでに要した期間 _____</li> <li>・協議で一番時間を割いた事柄 _____</li> <li>・協議で意見が対立した事柄 _____</li> <li>・協議がまとまる決め手となった点 (対立項目があった場合)</li> </ul>
<p><b>(4) 立ち上げ準備段階</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・主な手順 (人、物、お金、システム等の調達)</li> </ul>	

## 4 「くらしを支える足の確保を考えるつどい」 開催レポート

自治体や  
社会福祉協議会、  
NPO等を対象に  
学習会を開いて  
みませんか？

自治体職員と社協職員が50人、合計約100人の参加を得て、講演とシンポジウムが行われました。

日時：2010年2月23日（火） 13時30分～16時30分

茨城県開発公社ビル 大会議室

主催：社会福祉法人 茨城県社会福祉協議会、茨城福祉移動サービス団体連絡会、特定非営利活動法人 全国移動サービスネットワーク

### 【プログラム】

開会挨拶 島津 淳氏（交通空白地域の移動を考える調査研究委員会委員長／桜美林大学教授）

基調講演Ⅰ 「交通空白地域に移動手段をつくるには ～茨城県内の概況と課題～」

山田 稔氏（茨城大学工学部都市システム工学科准教授）

基調講演Ⅱ 「「交通空白地域」の交通計画と住民主導型の移動サービス

～住民主導型の移動サービスの全国調査報告～

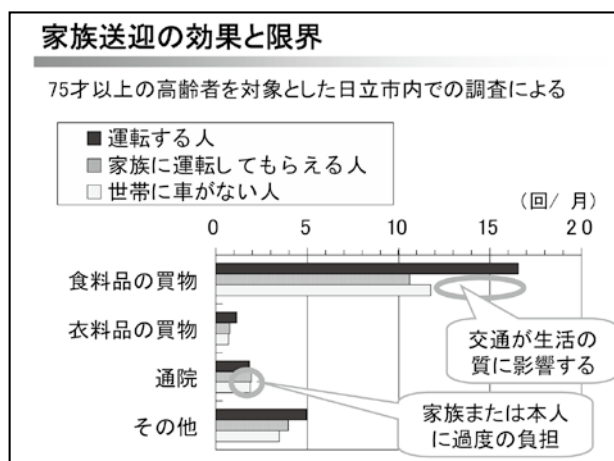
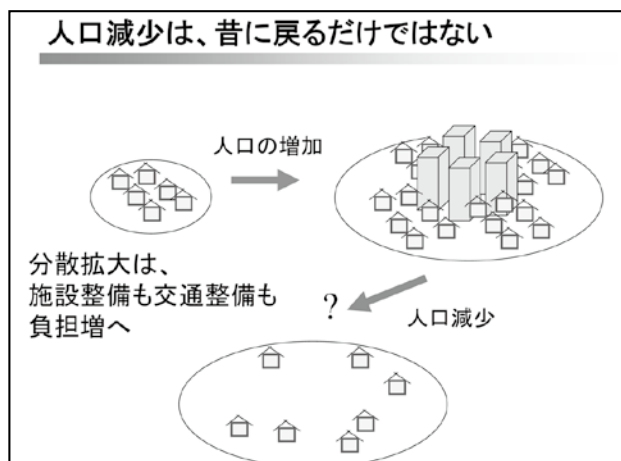
吉田 樹氏（首都大学東京大学院都市環境科学研究科観光科学域助教）

山田稔・茨城大学准教授と吉田樹・首都大学東京助教先生の講演は、交通空白問題が起こった構造を大変分かりやすくお示しいただきました。

### ●公共交通の再編が必要なワケ

・マイカーばかり使ってバスに乗らなくなったからといっても、現状を昔のように戻すことは難しい。町がいったん大きくなり、それが歯抜けになっているため、集落や目的地が散在している、バスで一筆書きの運行はできない。

・自家用車を運転して移動・外出できなくなると、外出の状況はどうなるか。最低限行かなくてはならない通院の頻度は変わらないが、食料品の買い物など生活の質を左右する外出は、自分で運転して外出する



人の2/3まで減ってしまう。

それを補う手段を確保するためには、コストが安いことも重要な要素である。「今よりも楽に移動できること」をめざして移動手段を作らなければ、外出機会は拡大しない。

運営を住民が行う、バスやタクシーの中間的なしくみを導入するなど、さまざまな工夫がされてよいのではないか。

### 利用者・地域主導型運用の利点

- ▶ 基本的な考え方は「得意な部分を分担する」
  - \* 地域の資源の活用：人、知恵、つながり
  - \* 例えば、
    - 詳細なニーズ調査と発案、
    - 利用者への情報提供、宣伝など
  - \* 地域が広告収入を集めて運営資金にしている例も
- ▶ 行政や交通事業者と、さまざまに連携することが重要

～山田氏講演資料より～

## ●どうすればいいの？

・住民が公共交通のあり方を考えたり、運営を担ったりすることが一つの方策ではないか。また、交通を考えること＝暮らし続けられるまちづくりを考えることで、市民一人一人が、我が町がどういう町であってほしいかということを考えて行動しなければならない。

・行政はまず、現状の問題に気付いて動き出した住民の動きを受け入れる姿勢を身につける必要がある。過疎地有償運送は、立ち上がりがスムーズだったケースとスムーズでなかったケースが二極化している。住民と公共交通機関と行政が今後どのような役割分担をしていくか、共通認識を持たなくてはならない。

### 1. 「交通空白地域」の交通計画

■ 公平性の考え方

投入 受益者負担 公的補助  
活動機会  
産出

① 受益者負担一定

- ・如何なる地域、市民でも同じ経済負担で交通サービスを利用できる  
(例)ムーバス、無料デマンドタクシー

② 公的補助一定

- ・個々の地域あるいは市民に同じ公的負担を投じる(税金の公平な再配分)  
(例)対キロ区間運賃によるコミュニティバス

③ 活動機会一定

- ・地域あるいは市民に最低限の活動機会を与える

①～③のいずれを重視するか。この部分の議論を交わしていくことが、「交通空白地域」の交通計画には不可欠。

### 3. 住民主導型移動サービスの成立要件

■ 地域住民主導型の交通サービスの成立要件

【成立要件以前】① 地域に「丸投げ」するのではうまく行かない。  
② むしろ市町村は大変。だからこそ地域にフィットした交通サービスが持続する。

1. 目的を一にした組織化がなされること
  - ・ 同じ問題意識や目的をもった市民は組織化しやすい  
(例) NPOによる福祉交通サービス

⇒ 市内における交通サービスでの「位置づけ」が必要
2. キーパーソンの存在 or 市町村が組織化を誘導
  - ・ 地域にキーパーソンがいなくても、市町村が組織化を誘導することができる(市町村がキーパーソンの肩代わり)

⇒ ①組織化によるインセンティブを与える、②専門家の活用

～吉田氏講演資料より～

## 報告

- ・ 茨城県警察本部交通部企画課安全係長 警部補 圓城寺 利弘氏
- ・ 茨城県企画部企画課交通対策室係長 石原 均氏
- ・ 茨城県社会福祉協議会福祉のまちづくり推進部係長 橘川 恒聡氏

圓城寺氏：交通事故による65歳以上の死者は、2005年から4年間で2倍以上に増えている。家族は心配、

でも免許返納したら不便だから返納したくないというのが現状ではないか。事故防止のため、免許返納や返納後のサポートについて、ご家族にも協力をお願いしたいと考えている。

**石原氏**：茨城県は、では2007年に「茨城県公共交通活性化指針」を作った。県民、事業者、市町村の意識調査を行い、2010年度までの4カ年計画で「公共交通全般」「鉄道・バスの維持確保」「利用促進」「利便性の向上」「県民の意識の醸成」のそれぞれに政策目標を立て、実施している。自家用車に依存している人が多い地域だからこそ、公共交通のあり方についても真剣に取り組く必要がある。

**橘川氏**：社会福祉協議会は、社会福祉法に位置づけられた民間団体として、全国全ての市町村にあり、地域の特性を生かした柔軟な福祉活動を行っている。市民、交通・企画の関係者とも、移動・外出の問題を福祉の立場から一緒に考えていける機関ではないだろうか。

### パネルディスカッション

「交通空白地域での移動」をキーワードに、さまざまな立場の意見から、地域の中で私たちは何ができるかについて考えます。」

コーディネーター：吉田 樹氏（首都大学東京大学院都市環境科学研究科観光科学域助教）

パネリスト：伊藤 みどり氏（全国移動サービスネットワーク事務局長）

石川 諒一氏（特定非営利活動法人助け合いなかさと代表）

皆川 嗣郎氏（常陸大宮市総務部企画課係長）

アドバイザー：成松 浩二氏（国土交通省関東運輸局茨城運輸支局専門官）

谷口 守氏（筑波大学大学院システム情報工学研究科教授）



**谷口氏**：都市問題、特に過疎地問題を研究する中で、岡山県の福祉有償運送の運営協議会委員を引受けることになった。福祉有償運送も過疎地有償運送と同様に交通事業者から合意が得られるよう、様々なルールの下に実施されている。しかし、全国一律のルール・ガイドラインで縛ることに無理がある。地域にある全てのニーズを満たす方法はない。それを踏まえて、地域で合意する方法を見出す努力を。



**成松氏**：道路運送法は市民の生活を守るためにある。これからは、市町村からも、住民のみなさんやNPO等からもこれやってみましょうというアイデアをどんどん出してほしい。運輸支局を上手く使って規制にとらわれず「くらしの足」の確保に積極的に取り組んでほしい。

## パネリストからの報告

石川氏は、「助け合いなかさと」が実施している過疎地有償運送について、市から勧めがあったこと、タクシーとの関係で運送の区域を限定され補助金も少ないものの、地区内の住民からは全戸加入など必要とされるサービスであることなど話されました。

皆川氏は、常陸大宮市は、過疎地指定を受けていることによって、交通に関しても色々な対策（温泉施設循環コース、市民バス、県立高校コース、デマンド型乗合タクシー）が取られていること、非効率になっている各種の移動手段を、デマンドタクシーの導入により再編を図っていることを紹介されました。

伊藤は、北海道占冠村、富山県氷見市などを例に取り、各地の過疎地有償運送が、地域特性に応じて誕生し、福祉やコミュニティ再生という視点を持って取り組まれていることを紹介しました。



会場からは、都市部にも交通空白地域が生まれているが対処できる法制度上のサービスがないこと、まず公共交通をしっかりと整備し直すことが優先ではないかといった発言があり、閉会後も講師への質問が続くなど、次回開催を切望されるつどいとなりました。

(伊藤みどり)



## 【交通空白地域の移動を考える調査研究委員会】

- 委員長 島津 淳（桜美林大学社会福祉専修教授）  
委員 吉田 樹（首都大学東京都市環境学部自然・文化ツーリズムコース助教）  
委員 笹沼 和利（全国移動サービスネットワーク副理事長、埼玉県移送サービスネットワーク代表）  
委員 杉本 依子（同 副理事長、ハンディキャブゆづり葉理事長）  
委員 伊藤みどり（同 事務局長）

## 【取材担当者（所属）】（敬称略）

- ・島津 淳（桜美林大学）
  - ・齋藤 光弘（N）ホップ障害者地域生活支援センター）※
  - ・越谷 秀昭（青森県移送サービスネットワーク）※
  - ・齋藤 丈夫（やまがた福祉移動サービスネットワーク）※
  - ・菅原ふじ子（N）移動サービスネットワークみやぎ）※
  - ・高松志津夫（茨城福祉移動サービス団体連絡会）※
  - ・遠藤 俊夫（茨城福祉移動サービス団体連絡会）
  - ・笹沼 和利（埼玉県移送サービスネットワーク）※
  - ・杉本 依子（N）ハンディキャブゆづり葉）※
  - ・山本 憲司（有）移動サポート）※
  - ・鬼塚 正徳（N）ハンディキャブを走らせる会）※
  - ・川添 夏来（富山福祉移動サービスネットワーク）※
  - ・渡部 勝（N）移動ネットあいち）※
  - ・榎本愛一郎（N）移動ネットあいち）
  - ・柿久保浩次（関西 STS 連絡会）※
  - ・横山 和廣（N）移動ネットおかやま）※
  - ・榎原 一孝（N）移動ネットおかやま）
  - ・笠井 則男（N）地域教育福祉会 花さき山）※
  - ・伊藤みどり（N）全国移動サービスネットワーク）※
- （※印は全国移動サービスネットワークの理事）

## 【レイアウト・表紙デザイン】

（株）アダプティブデザイン

---

## くらしの足を支える移動サービス入門 ～過疎地有償運送に関する調査研究報告書～

2010年3月発行

発行元：特定非営利活動法人 全国移動サービスネットワーク（全国移動ネット）

〒156-0055 東京都世田谷区船橋1-1-2 山崎ビル204号

TEL:03-3706-0626 FAX:03-3706-0661

info@zenkoku-ido.net

http://www.zenkoku-ido.net

---



**くらしの足を支える  
移動サービス入門**

～過疎地有償運送に関する調査研究報告書～

NPO 法人 全国移動サービスネットワーク