

公共交通問題調査特別委員会次第

日 時 平成 22 年 5 月 31 日 (月)

午後 1 時 30 分から

場 所 第 1 ・ 第 2 委員会室

【調査項目】

- (1) 玉山区における生活交通の実態と他都市の地域密着型交通の現状について
- (2) 盛岡近郊におけるタクシーの実情と地方自治体への要望について
- (3) その他

< 参考人略歴 >

特定非営利活動法人 いわて地域づくり支援センター

常務理事 ^{わかな} 若菜 ^{ちほ} 千穂 氏

■研究テーマ

農山村地域の生活交通サービスの再構築

■学歴

平成8年3月 岩手大学農学部（林学専攻）卒業

平成10年3月 岩手大学大学院農学研究科（林学専攻）修士課程修了

平成17年3月 岩手大学連合農学研究科（農村計画専攻）博士課程修了

■職歴

平成10年4月～平成14年5月 株式会社 地域科学研究所

平成14年6月～平成17年6月 社団法人 北海道開発技術センター

平成17年10月～現職

■活動実績

帯広市バス活性化基本計画～DRT実証実験（H12～H17）

江別市公共交通のあり方検討（H16）

北上市における生活交通活性化総合プロジェクト調査＊（H17～継続中）

一関市花泉地域における総合交通システムに関する調査（H17）

八戸市公共交通再生プラン策定業務＊（H18～）

八戸市バスロケーションシステム導入検討業務＊（H18）

八戸市における生活交通活性化総合プロジェクト調査（H18）

＊パシフィックコンサルタンツ株式会社プロジェクト・マネージャーとして参加

いわて地域づくり支援センター（岩手県花巻市田力9-24）

持続的な地域づくり、生活交通確保を進めていくための中間支援組織として、啓発、提言、人材育成等の支援活動を行うNPO法人。

設立：2005年10月3日（2005年9月20日 法人認証）

代表者：廣田 純一（岩手大学農学部教授）、三宅 諭（岩手大学農学部講師）

会員：個人正会員13名、学生正会員5名（2006年4月1日現在）

地域密着型交通と玉山の生活交通の現状

～“みんなで育てる地域交通”のススメ～

若菜 千穂

特定非営利活動法人 いわて地域づくり支援センター

iwasen@w9.dion.ne.jp

<http://www.k5.dion.ne.jp/~iwasen/>

今日の目次

1) “地域密着型”が求められている背景

- バス事業と制度・政策の展開
- なぜ、“みんな”が関わらなければいけないのか
- 乗合交通の種類

2) 玉山区の生活交通の現状 ～H21調査結果～

- 路線バスの実態調査
- 患者輸送バスの実態調査
- 住民アンケート調査

3) 玉山区の公共交通の課題と方向性

4) 事例の紹介

- 住民との協働、事業者との連携

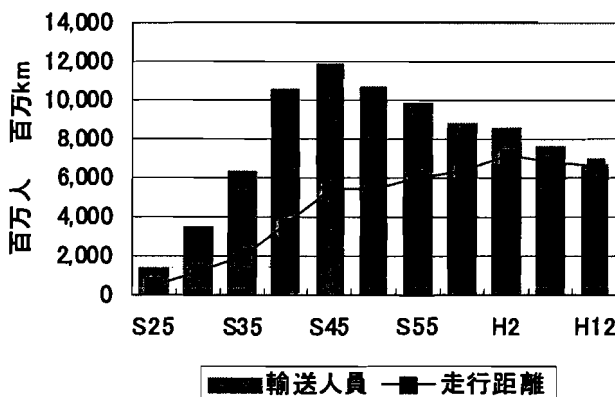
1) 地域密着型が求められている背景



1) “地域密着型”が求められている背景

■ バス事業と国の政策の展開

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



人口減少
マイカー普及



現在の利用状況は
ピーク時の4分の1
(地方)

1) “地域密着型”が求められている背景

■ 最近の流れ ～規制緩和政策の一環で大きな変化～

- 平成14年「道路運送法」の改正
 - 国の管理による需給調整規制が廃止
 - 平成18年「道路運送法」の改正
 - 乗合バスの要件から「定時定路線」が削除
- 減反政策
みたいなもの
- 形にも
こだわらない

それじゃあ、
「公共交通」ってなに？



「それは、それぞれの
地域で決めなさい」



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

1) “地域密着型”が求められている背景

地域が主役
やり方も自由…デマンドタクシーも一般化

■ なぜ、“みんな”が関わらなければいけないのか？

利用者が
少ない



“だれが”、“どのくらいのサービス”
を必要としているのか



行政だけで考えるのは限界

「公平性」と「効率性」=公共サービスの命題

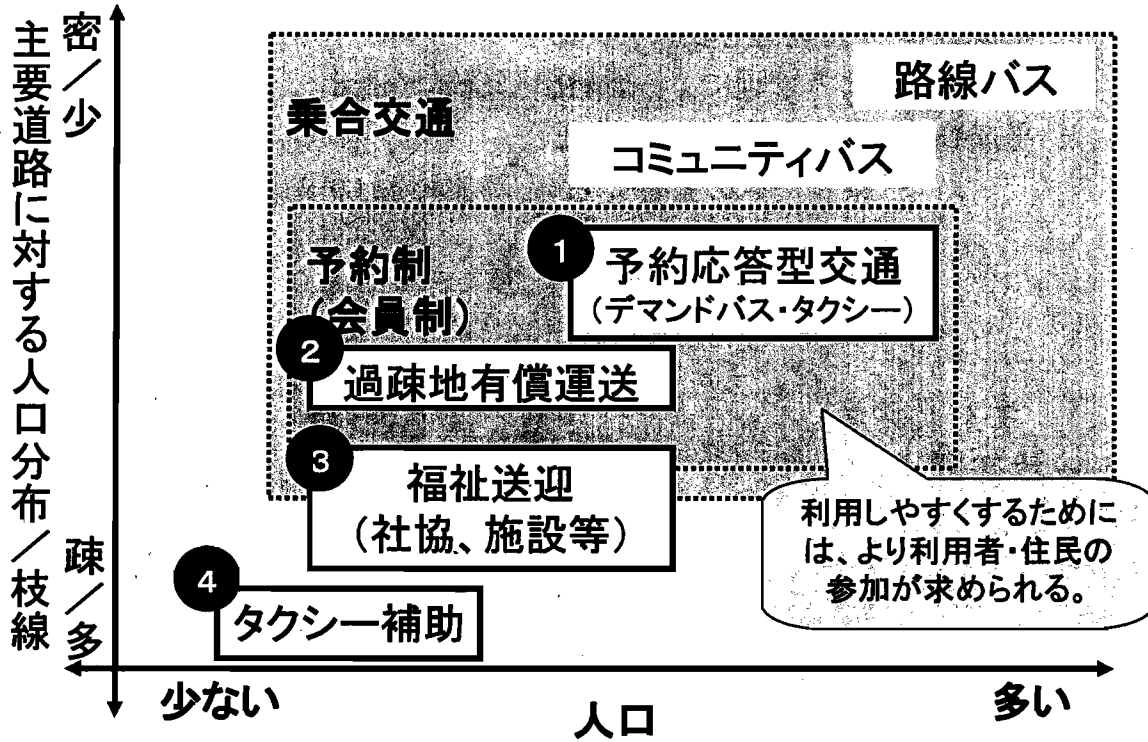


市域も拡大

細かな対応が
必要

地域が自分たちのために考え、
参加する時代に

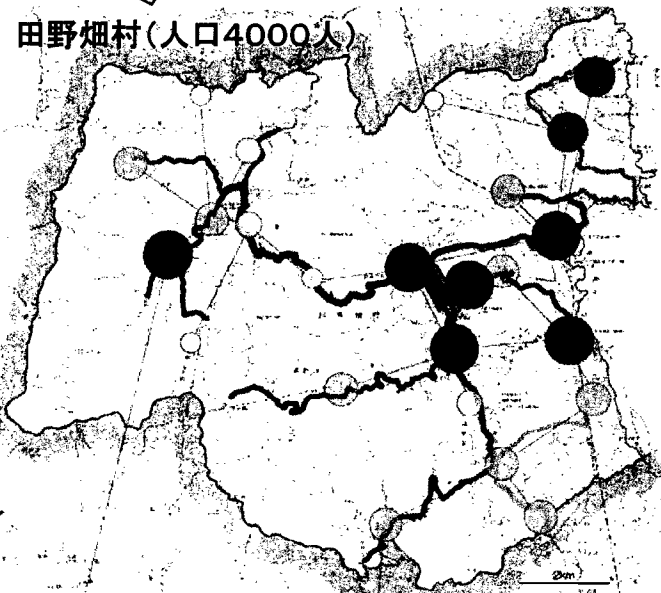
“乗り合う交通”のカタチ



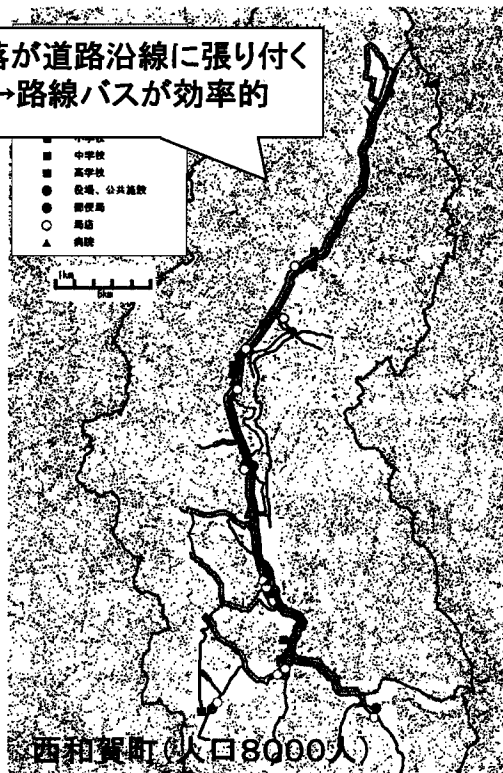
道路と集落分布と交通

集落や目的施設が分散
道路が網目状
→路線バスは非効率

田野畑村(人口4000人)



集落が道路沿線に張り付く
→路線バスが効率的



西和賀町(人口8000人)

“乗り合う交通”のカタチ

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

2) 玉山区の生活交通の現状

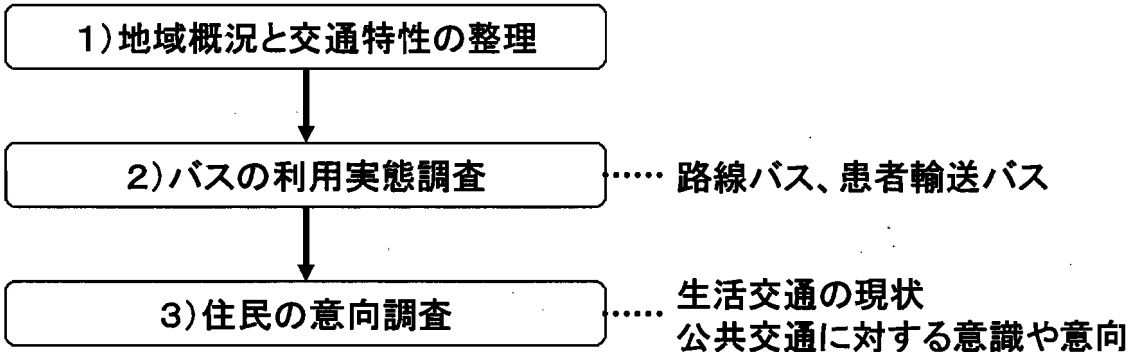


調査の目的と方法

■ “生活交通”を捉える

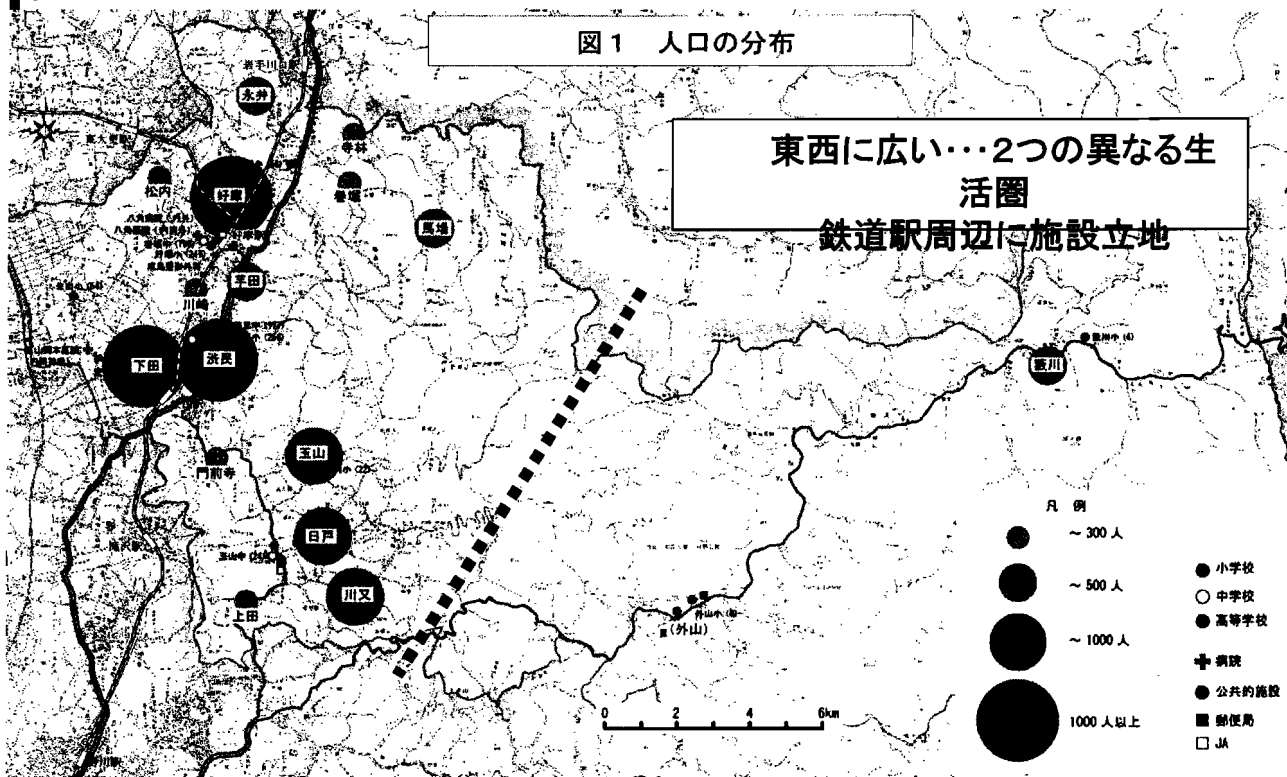
- 公共交通…鉄道、**路線バス**
- 自主運行バス(行政目的バス)…**患者輸送バス、スクールバス**
- 個人交通…マイカー(自家用車)

■ 調査の方法



1) 地域概況と交通特性

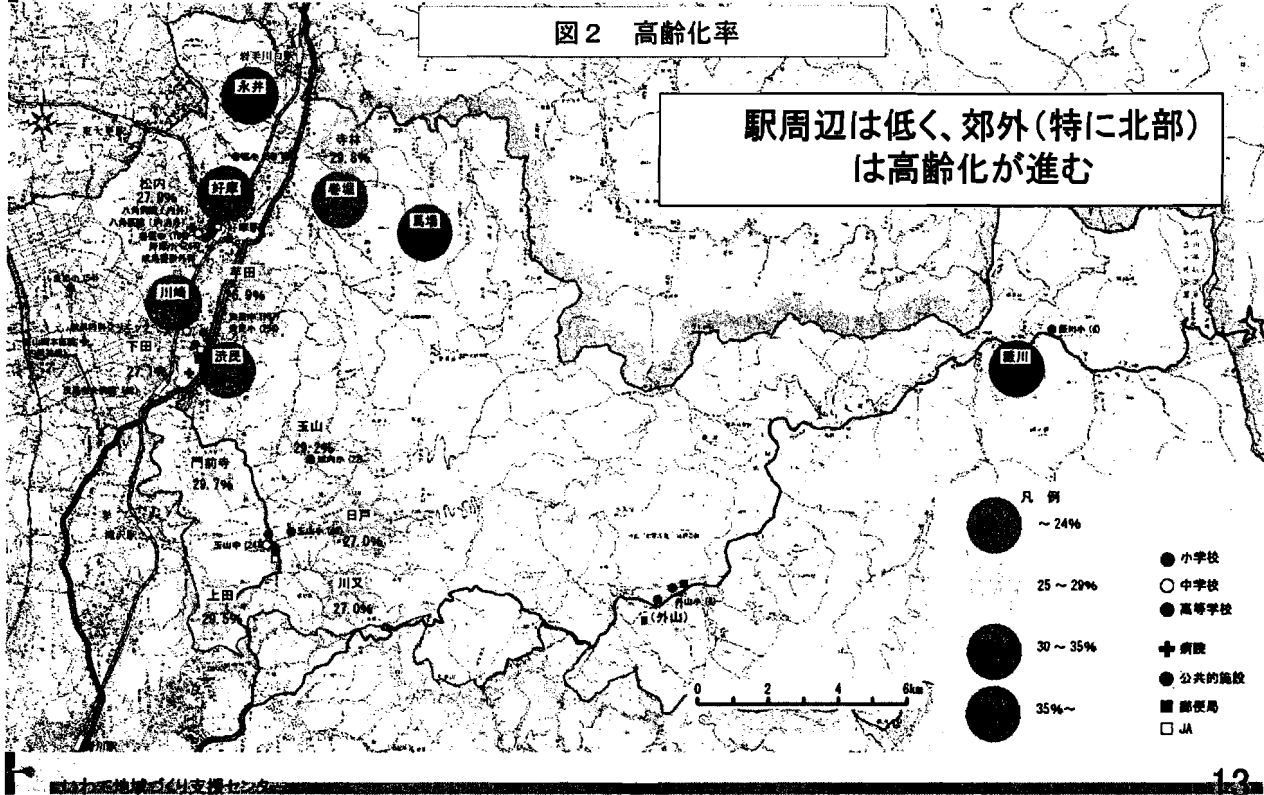
図1 人口の分布



1) 地域概況と交通特性

図2 高齢化率

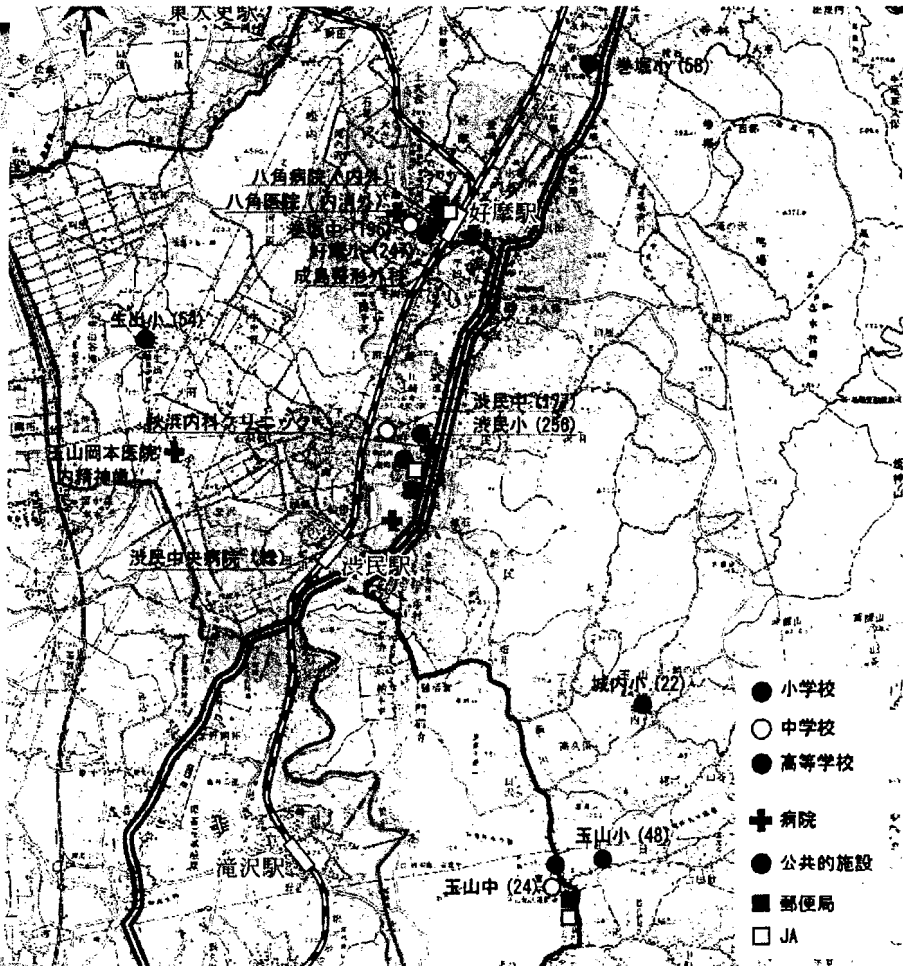
駅周辺は低く、郊外(特に北部)
は高齢化が進む



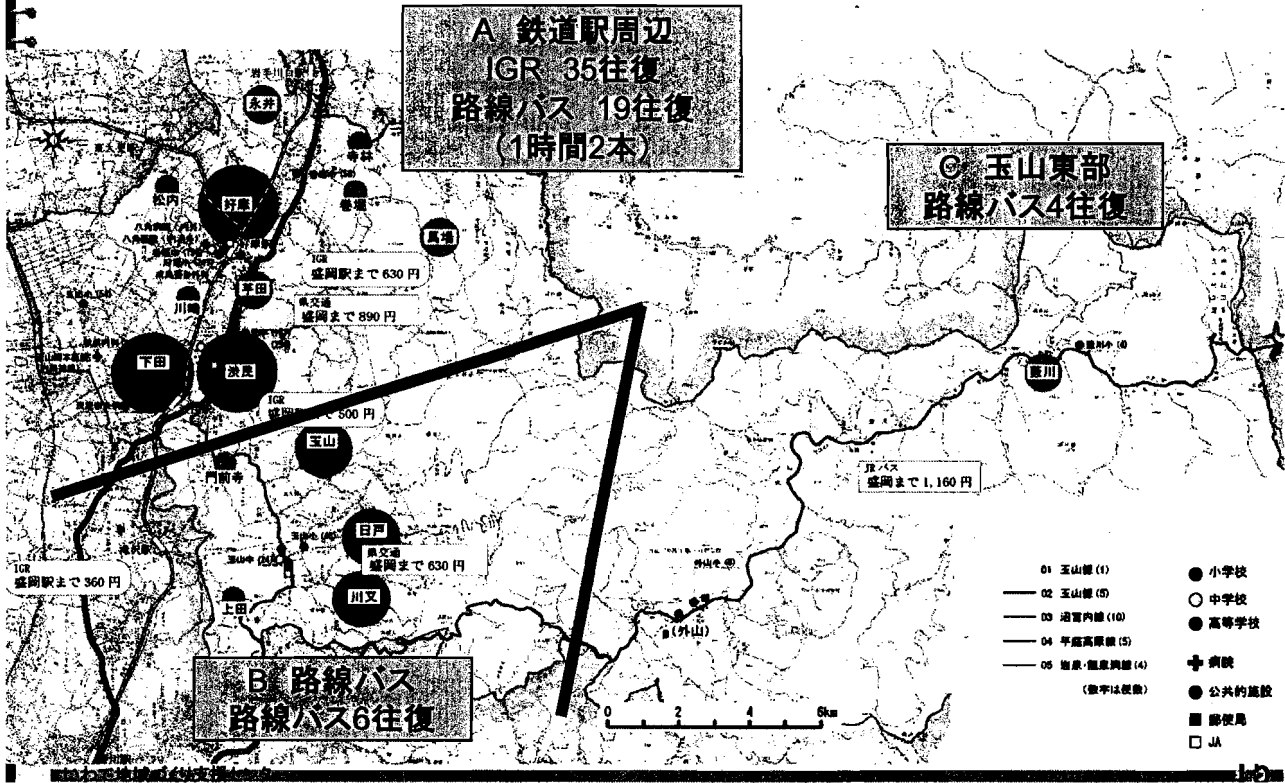
円の半径は2km

好摩駅:
駅周辺の徒歩圏
におさまる

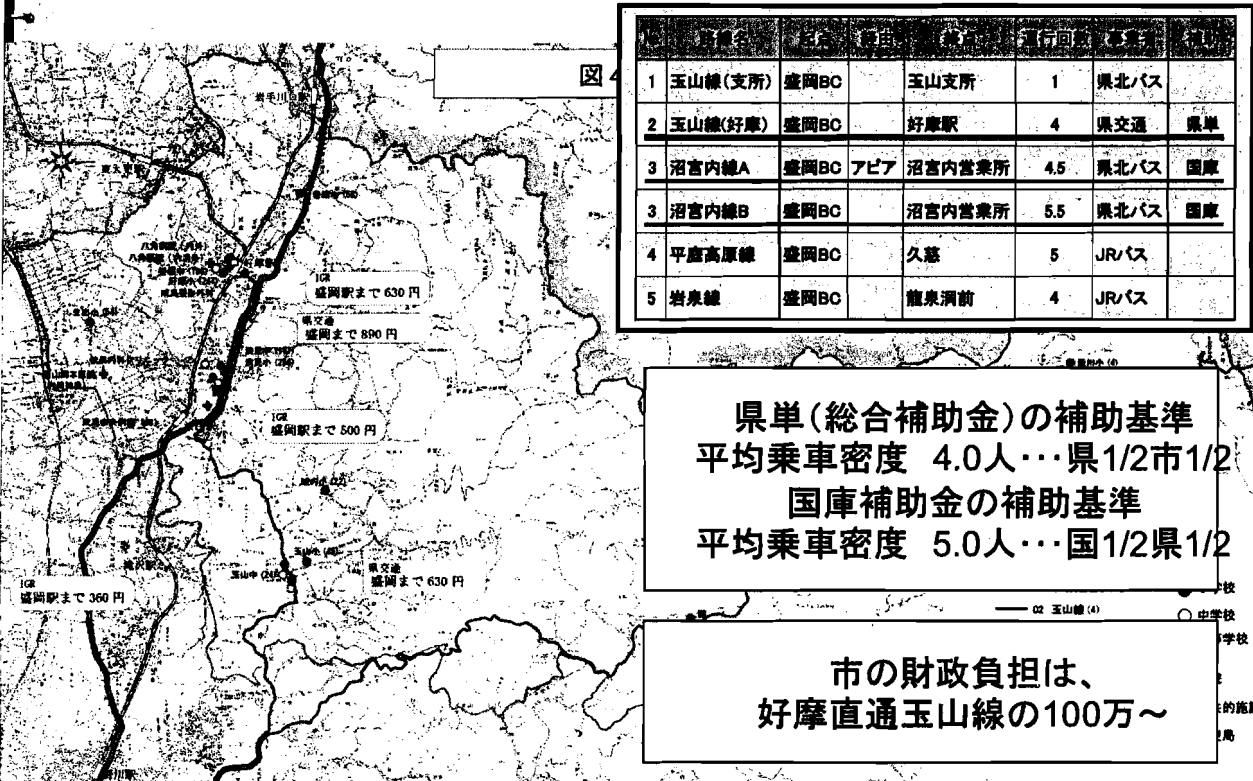
洪民駅:
駅から離れている
徒歩圏にはおさま
らない



3つの異なる生活圏

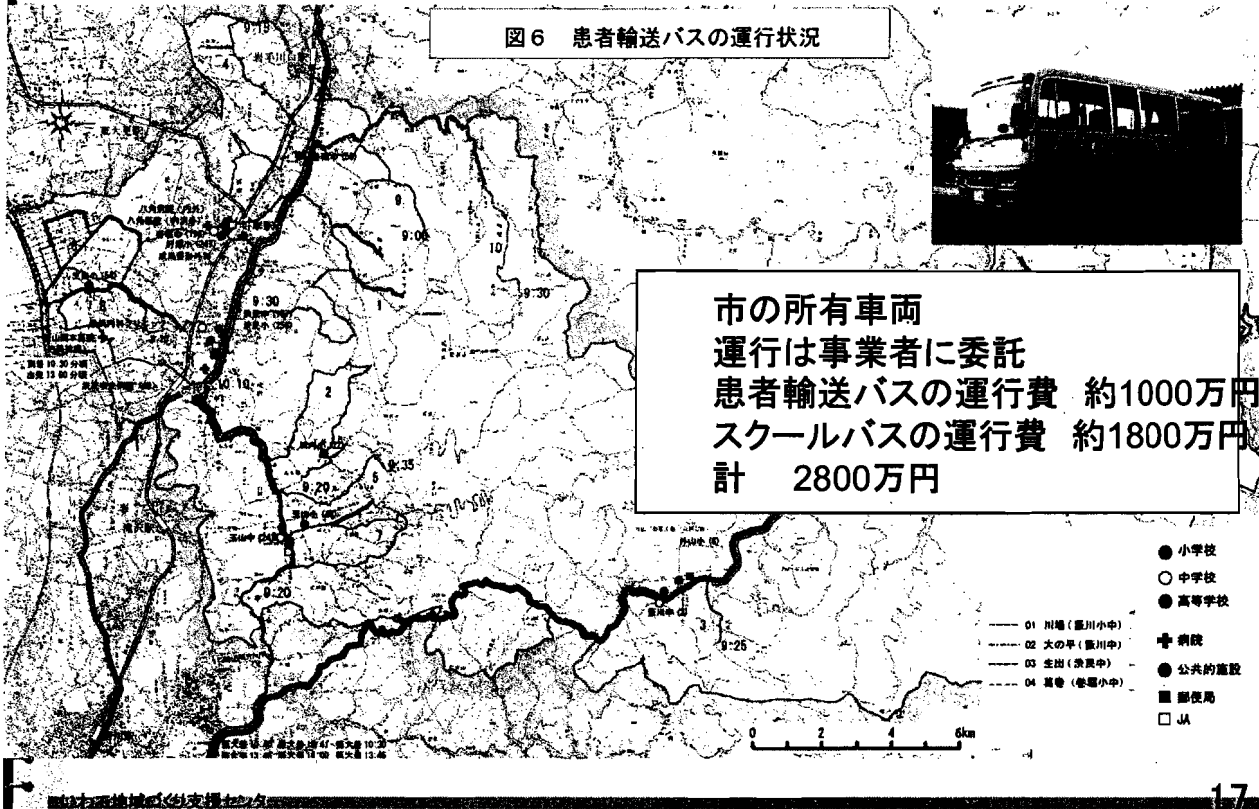


路線バス



患者輸送バスとスクールバス

図6 患者輸送バスの運行状況



路線バスと患者輸送バスの実態調査



2) バスの利用実態調査

■ 調査方法

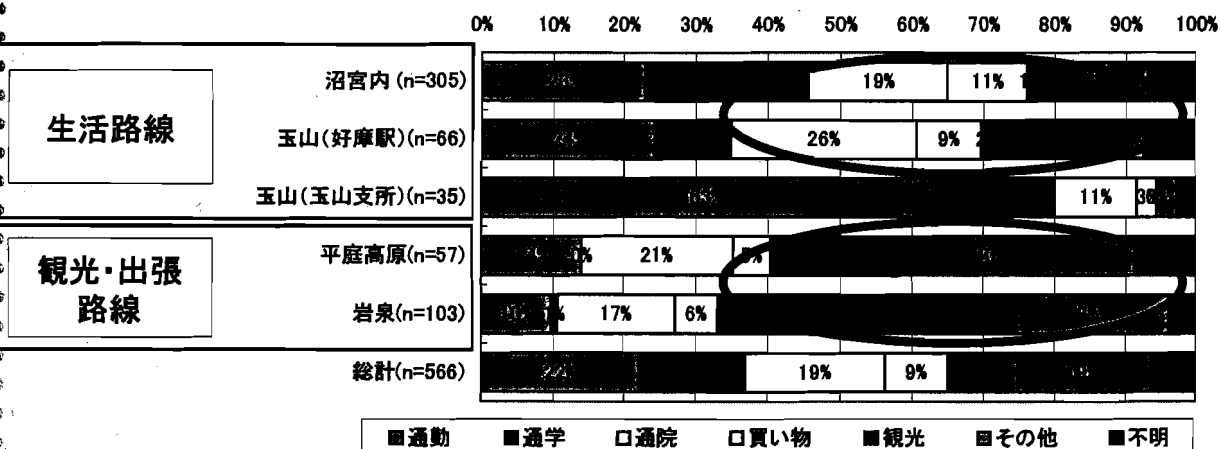
- 調査員がバスに乗車し、乗客に対して、質問紙を配布し、車内で回収する。
- 高齢者には、聞き取り調査
 - 乗降バス停
 - 目的
 - 年齢
 - 性別 他
- 調査日
 - 路線バス…9/7～9
 - 患者輸送バス…11/9～13



2) バスの利用実態調査

■ 外出目的

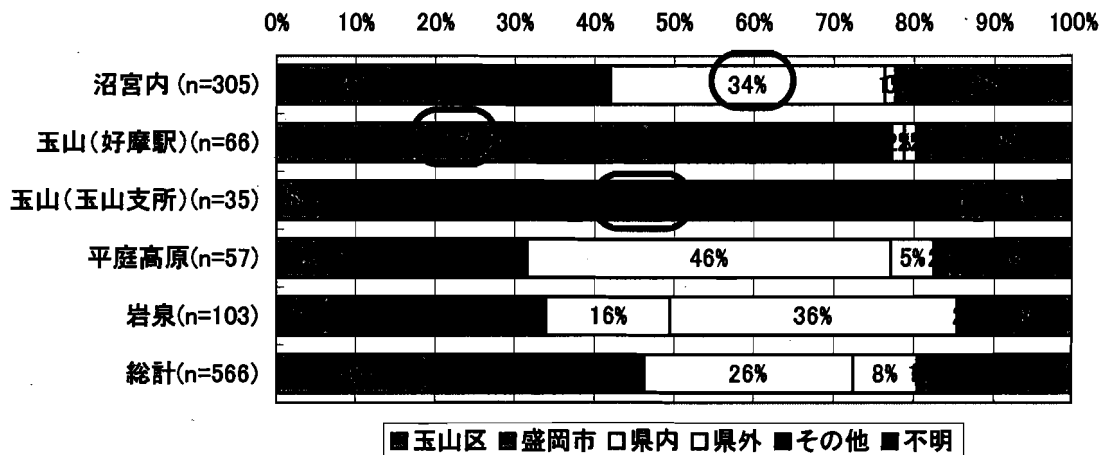
- 路線ごとに異なる
- 沼宮内線と玉山線(好摩駅)は、多様な利用が行われている。



2) バスの利用実態調査

■ 利用者の住所

- 沼宮内線は、広域路線
- 玉山(好摩駅)は玉山区の住民の利用が多い
- 玉山(玉山支所)は、盛岡市街の利用が大半



利用者の居住地割合

路線の利用区間

■ 玉山線(好摩直通)

- 玉山区内の移動が25%
- 玉山～盛岡の移動が33%

	盛岡	玉山	計
盛岡	42%	33%	75%
玉山		25%	25%
計	42%	58%	100%

■ 沼宮内線

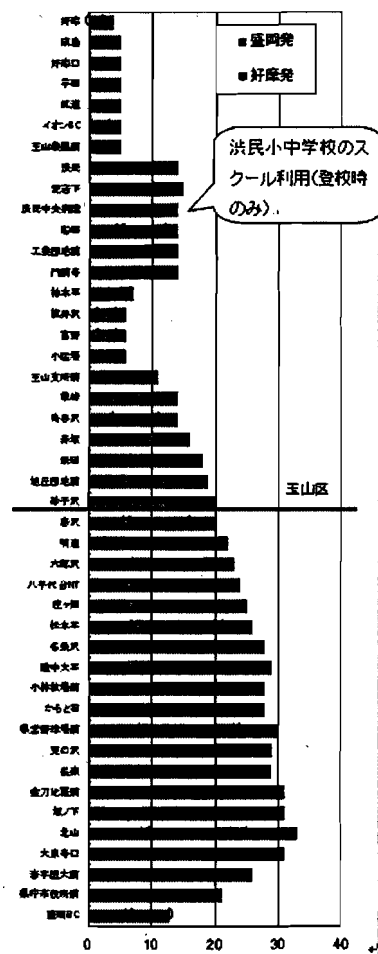
- 盛岡市・滝沢村内の利用が32%
- 玉山区～盛岡市、滝沢村が29%
- 岩手町の利用が32%と、それぞれの市町村をまたぐ利用が多い。

乗車場所	盛岡	滝沢	玉山	郊外	総計
盛岡	16%	12%	18%	13%	31%
滝沢		4%	11%	7%	24%
玉山			7%	11%	24%
郊外				1%	21%
総計	16%	16%	36%	32%	100%

2) バスの利用実態調査

■ 玉山線(盛岡BC～好摩駅)の利用状況

- 玉山支所以南の利用が多い。
- 医大、県庁市役所前、バスセンターで乗降する。



3) 患者輸送バスの実態調査

■ 利用者数

- どのコースもほぼ満席
- 往復で利用がほとんど



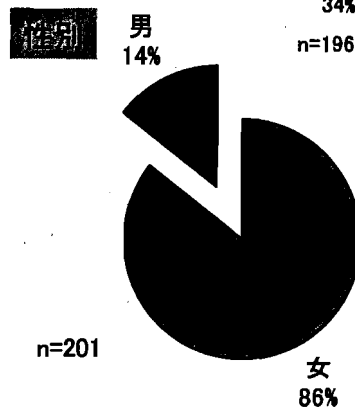
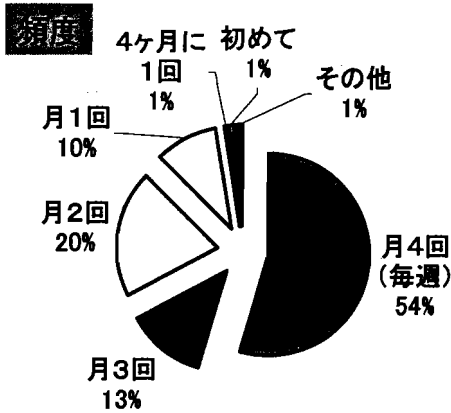
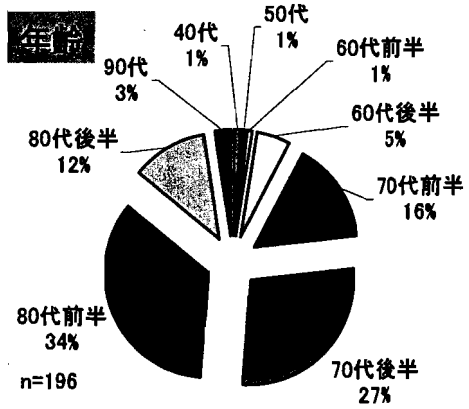
コース	利用者数
町村地区	21
外山地区	20
山田・生出野・刈屋・尻志田	20
山屋沢目、前田地区	19
生出・柴沢・西舟田	19
玉山地区(山谷川目、白沢)	17
玉山地区(城内、二子沢、畑井沢)	17
岩洞地区	16
大平地区	16
玉山地区(川又、釘の平、日ノ戸)	15
姫神地区	13
永井沢 元好摩 好摩沢地区	8
総計	201



3) 患者輸送バスの実態調査

■ 利用者の姿

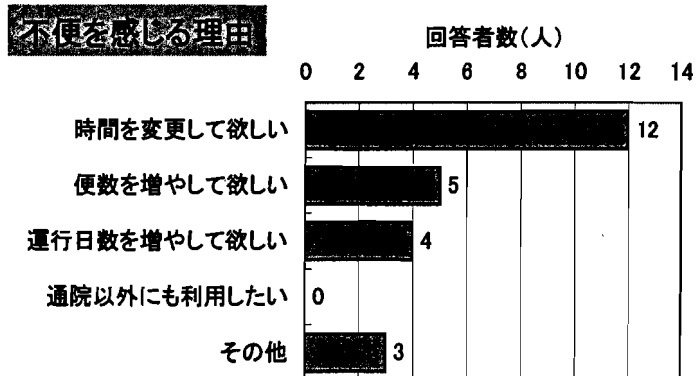
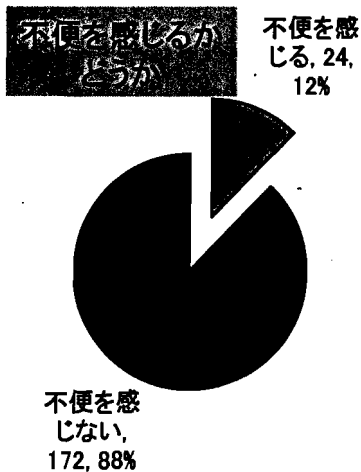
- ほぼ65歳以上。75歳以上が4分の3を占める。
- 女性が約9割
- 毎週利用している人が多い



3) 患者輸送バスの実態調査

■ 患者輸送バスの満足度

- 不便を感じない人が大半を占める…「助かっている」
- 「9時前に行きたい」「盛岡まで行きたい」



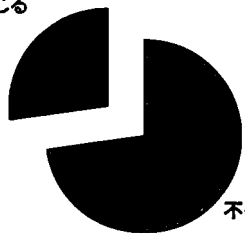
3) 患者輸送バスの実態調査

■ 外出環境に不便を感じるか

- 不便を感じない人が4分の3を占める
- 不便を感じない理由
 - 「患者輸送バスがあるから」
- 不便を感じる理由
 - 「患者輸送バス以外ない」「患者輸送バスの便数や運行日を増やして欲しい」

不便を感じるか
どうか

不便を感じる
27%



n=195

不便を感じない
73%

不便を感じる理由

不便を感じるか	理由	回答数
不便を感じない	患者輸送バスがあるから	74
	家族が送迎してくれるから	1
	自分で運転できるから	1
	無回答	32
小計		108
不便を感じる	患者輸送バスの便数や日数を増やして欲しい	11
	その他(足がない)	13
	無回答	18
小計		42
総計		150

4) 住民アンケート調査

■ 調査の概要

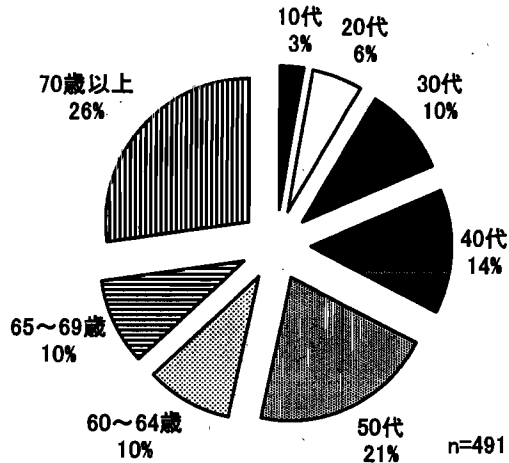
- 無作為抽出により、1000人を抽出
- 調査票を郵送で配布し、郵送により回収
- 調査期間は2009年12月1日～13日(回収締め切り)
- 回収票数は503票、回収率50%

4) 住民アンケート調査

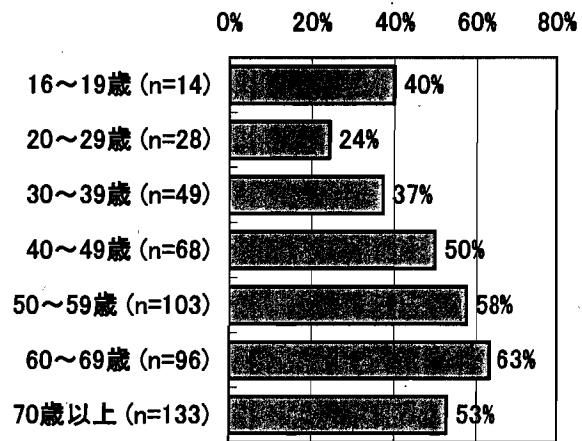
■ 回答者

- 70歳以上が最も多いが、30～65歳も半数を占める。
- 回答率は、60代が最も高い。

回答者の年齢構成



年代別の回答率

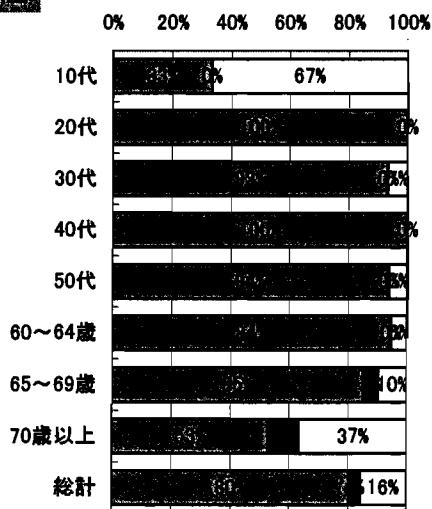


4) 住民アンケート調査

■ 運転免許保有率 …高まる高齢者の免許保有率

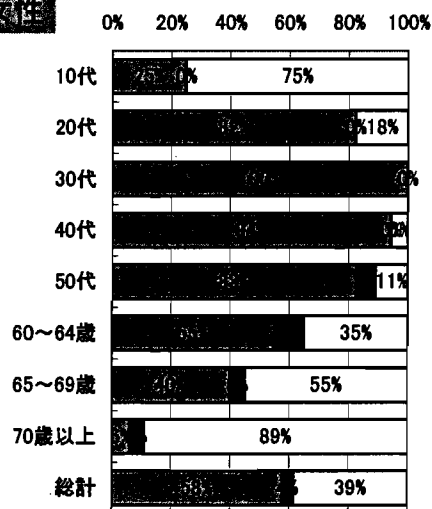
- 男性は70代以上も半数が免許を持っている
- 女性は、60代前半は半数を超える

男性



□持っている ■原付のみ □持っていない

女性



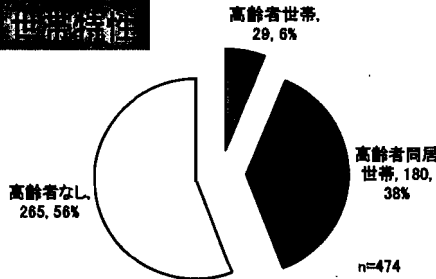
□持っている ■原付のみ □持っていない

4) 住民アンケート調査

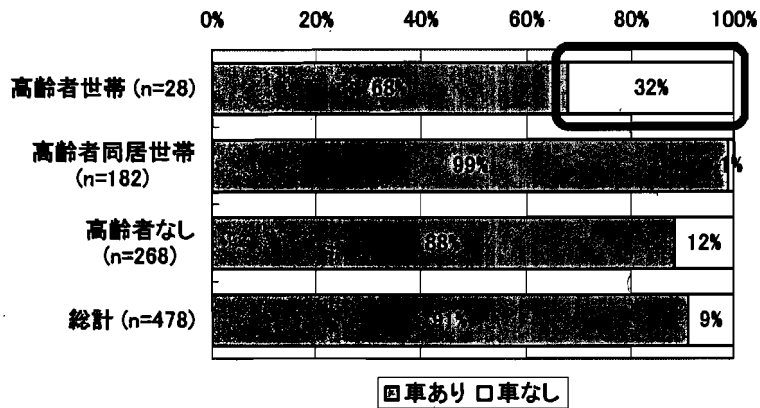
■ 世帯特性

- 高齢者世帯は6% (荻川、松内、馬場は1割を超える)
- 高齢者世帯のうち、3割は車を持っていない

世帯特性



世帯別別の車の保有状況



4) 住民アンケート調査

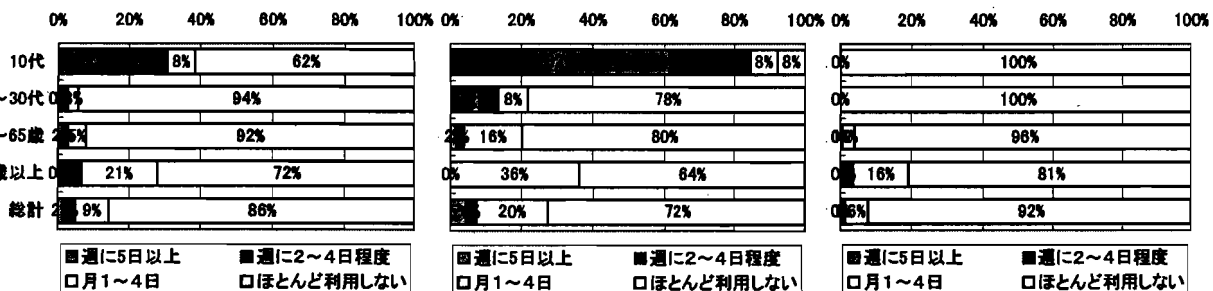
■ 公共交通の利用頻度

- 路線バスや鉄道は、10代の利用率が高い。特に、鉄道は、62%が週に5日以上利用している。
- バスについても23%が週に5日以上利用している。

路線バス

鉄道

患者輸送バス

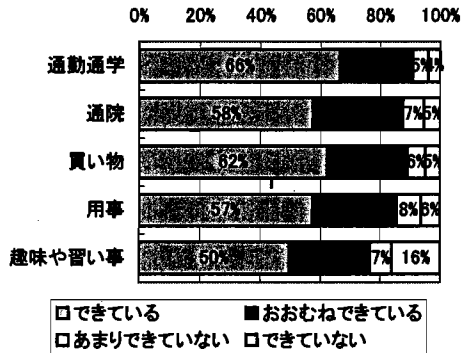


4) 住民アンケート調査

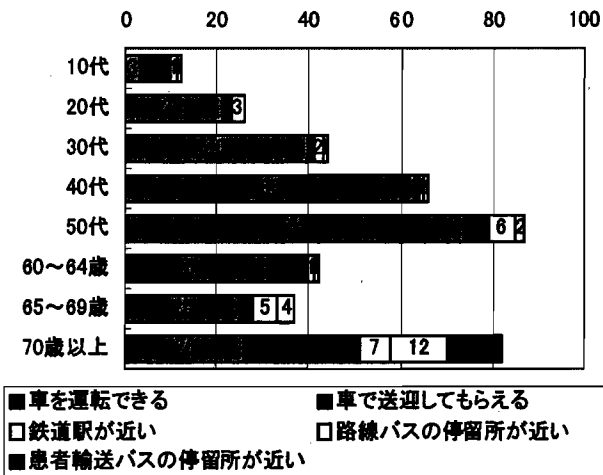
■ 外出の満足度(便利に外出できているか)

- 全体では「できている」「概ねできている」が8~9割を占める。
- できている理由は「車を運転できる」「車で送迎してもらえる」

全体



70歳以上

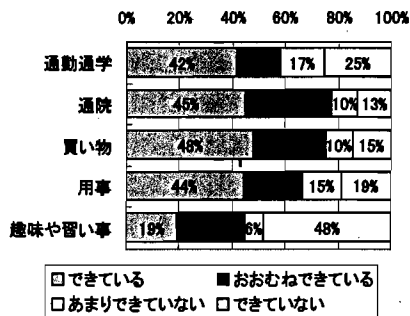


4) 住民アンケート調査

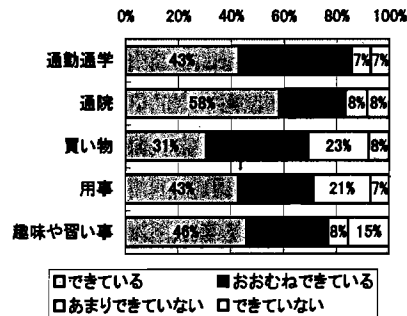
■ 外出の自由度(便利に外出できているか)

- 70代以上はどの目的も8割を下回る。
- 特に「用事」や「趣味や習い事」が低い
- 10代は、「買い物」「用事」が低い。

70歳以上



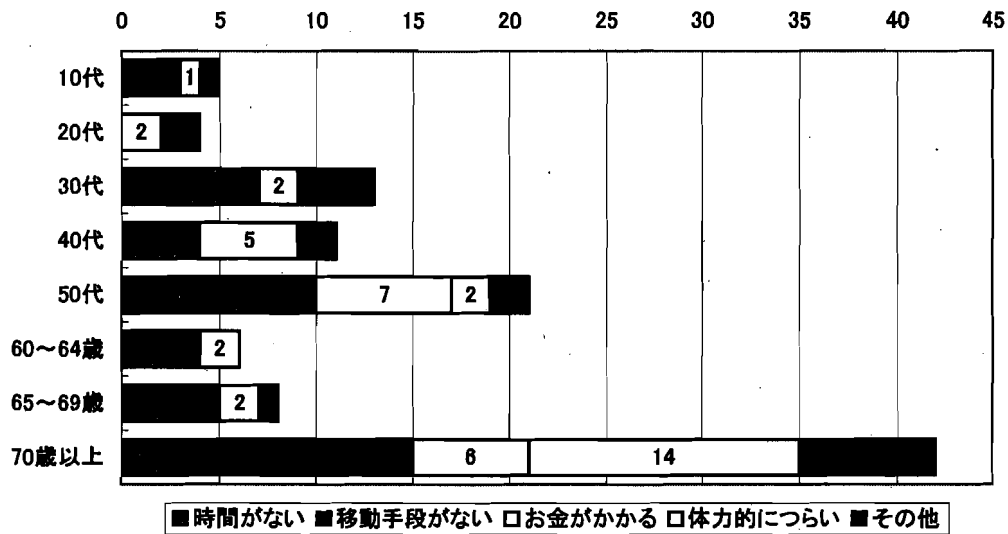
10代



4) 住民アンケート調査

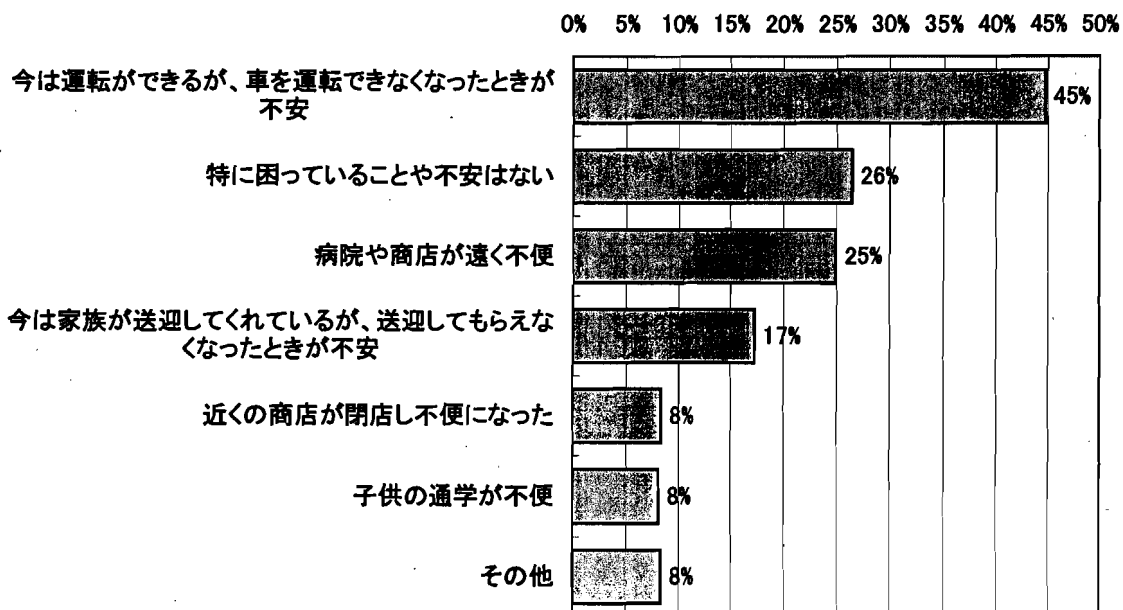
できない理由

- 70代以上と10代では、「移動手段がない」
- 70代以上では「体力的につらい」も



4) 住民アンケート調査

外出状況で困っていること・不安なこと



4) 住民アンケート調査

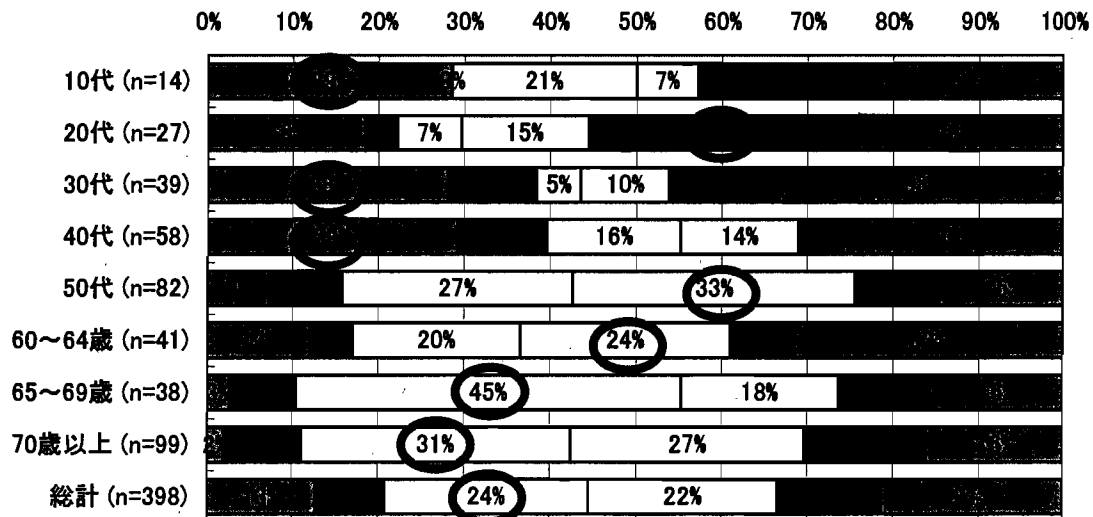
■ 外出で困っていること・不安なことの「その他」

- 駅へのアクセス
 - 駅まで遠い、駐車場がない、除雪されていない
- 冬期、除雪の問題
 - 冬の運転は不安、雪道が怖い
- 道路、街灯
 - 街灯がなく、車でも徒歩でも怖い
 - 子供の通学路にひとけがなく送迎しなくては不安。
- 商店がない
 - 何をするにも車が必要。徒歩で行ける範囲には何も無い。
 - 大型スーパーが来て近くの商店が次々と閉店し、祖父母が買い物に行けない。

4) 住民アンケート調査

■ 日常の外出状況で改善して欲しいこと

- 全体では、「まちなか循環バス」「患者輸送バスの継続」が多い
- 若い世代では「駅までのバス」が多い
- 高齢世代では「患者輸送バス」や「まちなか循環」が多い



駅までのバス
 バスの増便
 まちなか循環
 患者バスの継続
 集落に商店
 その他

4) 住民アンケート調査

- 日常の外出で改善して欲しいことの「その他」
 - 鉄道の利便性向上
 - 運賃が高い
 - 駅に無料の駐車場が欲しい
 - タクシー助成が欲しい
 - 車を運転できなくなった場合、タクシーなどに使用できるような割引券をだしてほしい
 - 集落巡回バスが欲しい
 - 街中でなくバスの通らないところを走る巡回バスがあればいい
 - 集落を巡回するバスがあればいいと思う。小さいのでいいので。

玉山区の生活交通の現状

- 地域概況と交通特性
 - 盛岡の通勤・通学圏
 - IGRで30分弱、片道630円(好摩)、500円(渋民)
 - バスで890円(好摩)、600円(玉山)
 - 盛岡生活圏だが、盛岡までは片道500~900円
 - 3つの異なる生活交通圏
 - 好摩・渋民…幹線には鉄道とバスがあるが、公共交通のないエリアも
 - 玉山…鉄道駅勢圏外、バスも便数が限られている
 - 渋民…集落に病院や買い物施設がほとんどない
 - 交通不便地域が多く、マイカーが主体…諦めている
 - マイカーを持たない学生は親の送迎、高齢者は患者輸送バス
 - 患者輸送バスの大きい役割
 - 高齢者にとっては、患者輸送バスが生活の足を担う

3) 玉山区の公共交通の課題と方向性



41

3) 公共交通の課題と方向性

■ 課題

- 路線バスと鉄道の連携と役割分担
 - 駅を広域的な移動手段とするなら、駅と集落をどう結ぶか
 - 交通空白地問題
 - 駅に駐車場？ 自主運行バスの活用？ 新たにコミバス？
- 路線バスの赤字問題
 - 今後も利用が減れば、国や県の補助がなくなる可能性がある
 - 玉山線(好摩直通線)・・・125万→250万円
 - 玉山線は玉山の利用者が少ない・・・路線短縮の可能性
- 患者輸送バスの問題
 - 利用目的は限定されているが、病院と買い物を担っており、生活の足
 - 市内で見たときの地域格差
 - 運行拡充(増便、運行日拡大)希望
 - 運行を拡充し、有償化？
- スクールバスへの期待
 - 目の前を走っているのだから、乗せて欲しい

③) 公共交通の課題と方向性

■ 課題解決に向けて取り組むべきこと

- 新しい“公共交通”のあり方を模索する必要がある
 - これまで、公共交通は事業者主体で採算性を求められてきた
 - その結果、従来の“公共交通”が縮小
 - 空白域を行政が“行政目的”を関した交通サービスを提供
 - “公共交通”から“生活(保障)交通”の範囲が拡大



- 公が関与(支援)すべき生活交通を見極める
 - 担い手と公共性の視点から
- 方法の選択肢を整理し、評価し、計画的に取り組む
 - 鉄道、路線バス、患者輸送バス、スクールバス

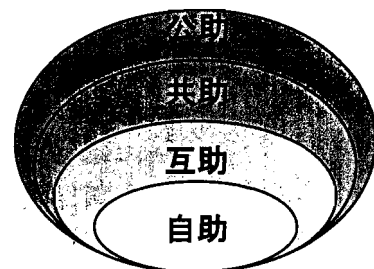
生活交通の担い手の視点

■ 公共交通手段を生活保障の一部として捉えなおす

- 病院や商店、学校などの統廃合や市町村合併などにより、生活圏が拡大
- バス路線の撤退

■ 自助、互助、共助、公助の考え方

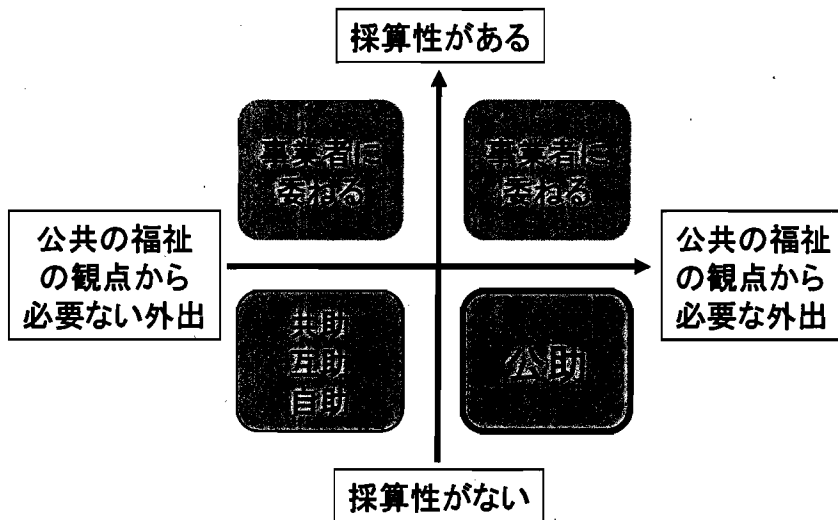
- 社会保障制度の補完性原則
- 自助…自分や家族でカバー
- 互助…隣近所でカバー
- 共助…住民自治組織(町内会、自治会等)でカバー
- 公助…共助システムに包括されない者やなお解決しえない場合のみに発動



生活交通の公共性の視点

■ 公助を必要とする領域はどこか

- 採算性を指標として、事業者と役割分担
- 公共の福祉を指標として、共助、互助、自助と役割分担



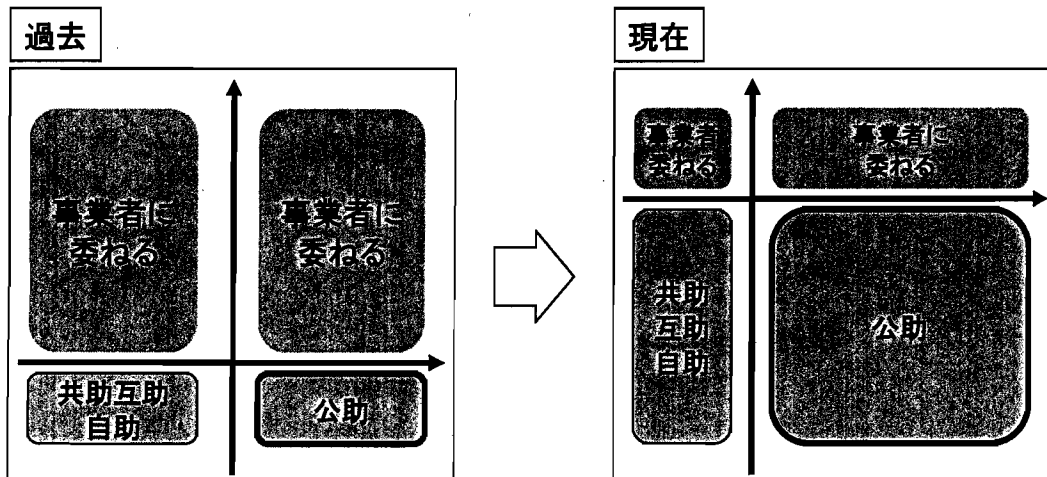
参考図書:「生活支援の地域公共交通」(2007)秋山・吉田、一部修正

45

玉山区の生活(保障)交通の方向性

■ 生活交通の体系化が必要な時代へ

- かつては事業者部分が大きかった
- 現在は、公助部分大きい→交通はネットワークが必要
- 現在は、それぞれが分断されている
 - 計画的な視点から、それぞれの役割を見極め、連携させる必要がある
 - 共助、互助、自助の役割の見極めも必要では



参考図書:「生活支援の地域公共交通」(2007)秋山・吉田、一部加筆

46

具体的な方法の選択肢の整理

選択肢	公助の対象		課題
	高齢者と学生	一般	
1)現状	○		一般は利用が限られる
2)現状の拡充 ・患者輸送バスを一般解放 ・スクールバスの混乗化	○	○	一般の利便性に限界
3)現状＋新規導入 ・市街地循環バス、集落周回バス、過疎地有償運送他 (定時定路線バス、デマンド型交通他)	○	○	行政の負担増大
4)路線バス、自主運行バス、新規路線の一体的運行 ・車両の共有、スクールバス時間帯外の運行 ・駅への連結 ・玉山地区～盛岡を結ぶ(路線廃止前提) ・普段使いできる運賃の設定	○	○	部署をまたぐ全庁的なプロジェクトチームによる検討と、事業者との連携が必要

4) 事例の紹介

～住民が運営に参加する事例、住民と行政の協働の事例～

事例①住民の運営協議会による運行事例
～宮城県仙台市太白区坪沼乗合タクシー～

事例②全市的な取り組み事例
～宮城県石巻市～

事例③集落カーでの運行事例
～岡山県高梁市(旧備中町)～

事例① 住民の運営協議会による運営

■ 坪沼乗合タクシー

- 地区の人口は833人、高齢化率27%
- 平成18年4月まで民間バス事業者がバスを運行
- 平成18年5月から坪沼乗合タクシーが運行



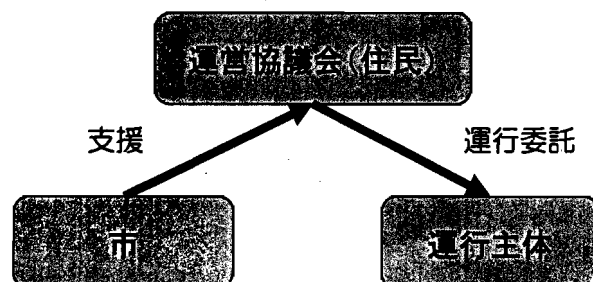
山形県 山形市 坪沼地区

49

事例① 住民の運営協議会による運営

■ 経緯

- 平成17年1月 民間バス事業者より路線廃止の意向表明
- 平成17年4月 路線を市内に短縮し、減便のうえ運行継続
- 平成17年12月 再度、路線廃止が表明される
- 平成18年1月 坪沼地区4町内会へ説明会を開催
バス路線に代わる交通への取り組みを提案
- 平成18年2月 坪沼乗合タクシー運営協議会設立
- 平成18年5月 坪沼乗合タクシー運行開始



山形県 山形市 坪沼地区

50

事例① 住民の運営協議会による運営

■ 運行方法

- 定時定路線運行…利用者の利便性を重視(一部デマンドあり)
- ジャンボタクシーを採用…細かい道路も運行できる
- 平日12本、土曜日5本
- 走行距離は16.8km
- 利用目的に応じたこまめなルート、ダイヤ設定
 - 朝1便目 …通勤・通学快速
 - 朝2、3便目…中学生循環
 - 4便目以降…循環線
- 運賃は350円…路線バスときよりは高め
- 1日34人 …予想は50~80人
 - 乗合率は1.8人



事例① 住民の運営協議会による運営

■ 運営方法

- 毎月の運営協議会…住民、事業者、市
 - バスはなかなか路線やダイヤを変えられない。
 - 乗合タクシーでは、利用状況を見て、対策を練る
- それぞれの役割
 - 地域…運営の主体、利用者のまとめ役
 - 市…運営協議会の支援、全般的なサポート
- 全世帯が会員
 - 会員登録料は1世帯1500円
 - 運営協議会がとりまとめた。基金として積み立て(39万円)。

■ 収支状況

- 経費 720万円
- 運賃収入 440万円 …小中学生のバス賃補助含む
- 積立金 30万円
- 市補助金 250万円 …路線バス運行にかかっていた費用



事例① 住民の運営協議会による運営

■ 地域が運営主体となるということ

- 地区内の人口が少なく、単純な利用者増加は望めない
- 住民の生活にこまめに合わせた運行方法
- 住民に交通行動の変化を促すように、協議会と行政が協力する
 - 例：昨年、地区のお祭りにあわせて1ヶ月間、利用者に抽選券を配布

■ 行政としての課題

- 坪沼をモデルとして、他地区にも広げたい
- そのためのガイドラインづくり
- 適切な支援のあり方、サポート範囲の明確化



事例② 全市的な取り組み

■ 宮城県石巻市の場合

- 平成17年4月1日に1市6町合併、人口17万人
- 平成18年度「石巻市総合交通計画」策定

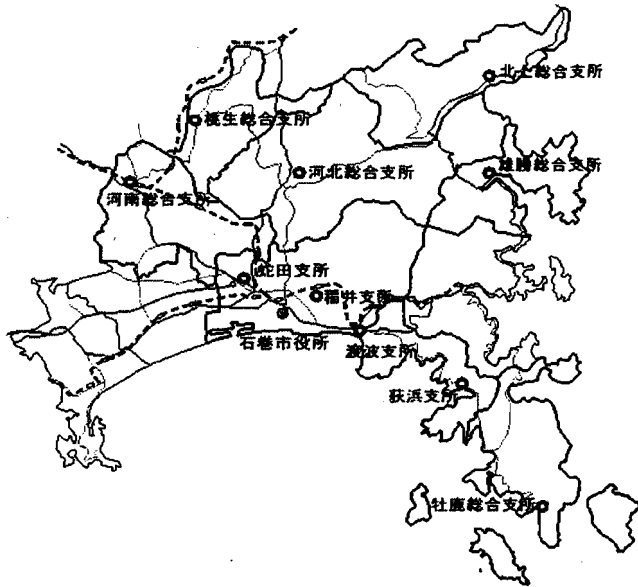
■ 公共交通の考え方

- 幹線交通
 - 各町と石巻市中心を結ぶ路線＝市が補助を出して維持する。
 - 国や県の補助を受けられなくなれば、「住民バス・タクシー」も
 - 民間バス事業者による自主運行路線 3路線
 - 廃止申出路線 8路線
- エリア内の公共交通「住民バス・タクシー」
 - 各町内の移動＝市民が中心となる運行協議会を市が支援する。
 - 週2回、1日1往復がミニマム水準＝市が負担するもの。これ以上運行頻度を高めるには、住民から協力金を得て行う。

事例② 全市的な取り組み

■ エリア内の公共交通「住民バス・タクシー」

- 住民主体で運営協議会を設置
- 運行・運営方法を決定
- 運営協議会がバスやタクシー
事業者に運行を委託
- 各総合支所が事務局
- 行政は、事務的、専門的
サポート



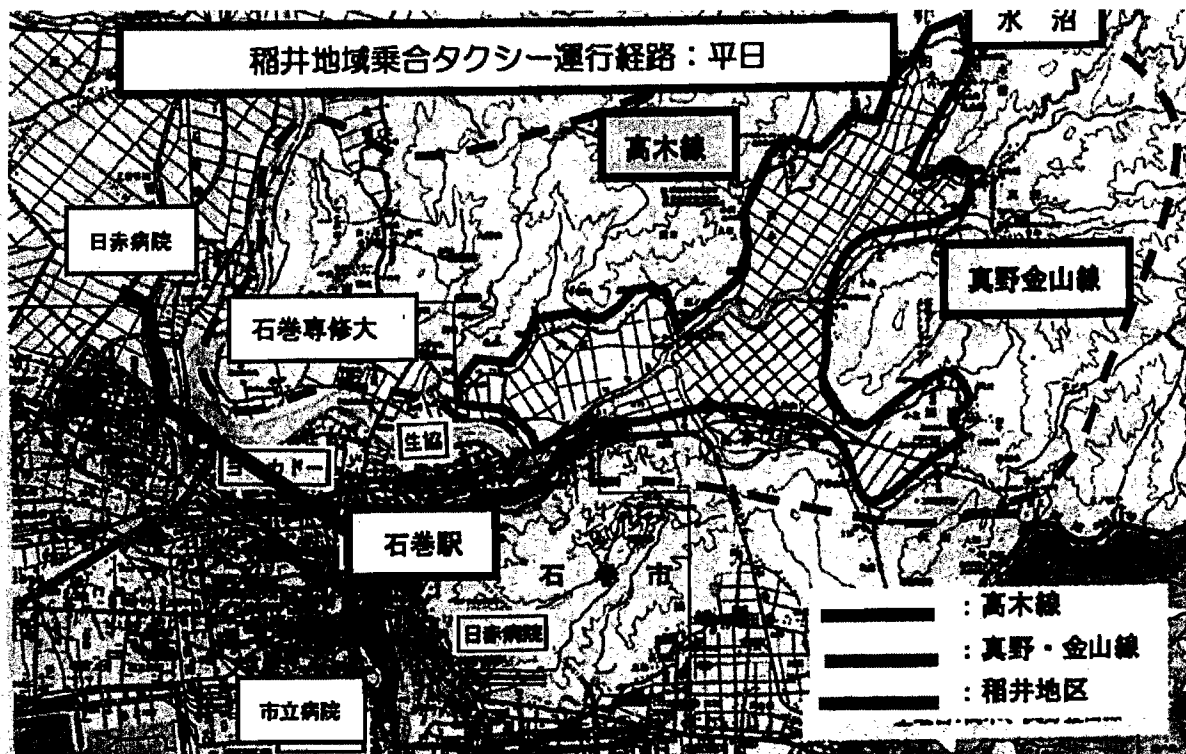
事例② 全市的な取り組み

■ 稲井地区「いない号」

- 典型的な農村…水田の周囲に集落
- 1周45km、病院まで25km
- 人口6000人、高齢化率26%
- 18行政区
- 平成9年 民間バス廃止→廃止代替バス(21条)
- 平成15年 廃止の打診→住民アンケート調査
- 平成16年 廃止代替バスの廃止、運営協議会設立
- 支出 運行委託費 10,400千円
- 収入 運賃収入 6,700千円
- 協議会負担金 1,000千円 …行政区、世帯協賛金
- 市補助金 2,700千円

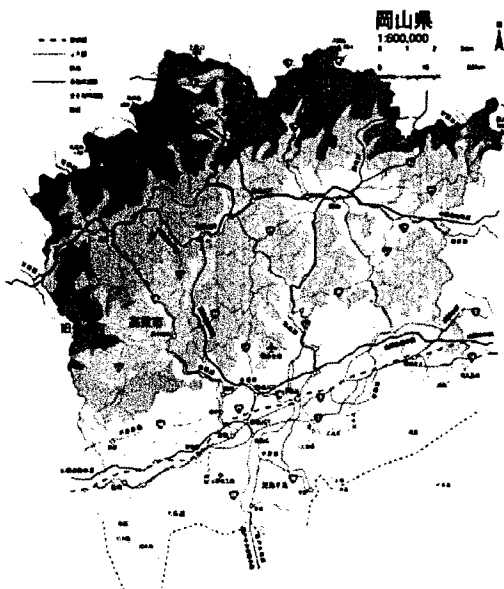


事例② 全市的な取り組み



事例③ 集落カーでの送迎

- 岡山県備中町「高齢者福祉移送サービス」
 - コミュニティ協議会による移送サービス
 - 町内に8つのコミュニティ協議会

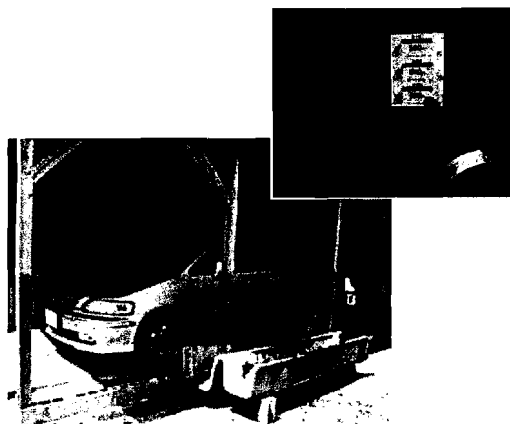


事例③ 集落カーでの送迎

■ 経緯

- 平成3年 外出支援事業をボランティア団体(通称「福祉むら」)が開始
 <自家用車を使用した移送サービス(方法A)>
- 平成6年 社会福祉協議会に委託開始
 <車両貸出方式に変更(方法B)>
- 平成11年 有償運行に移行
- 平成13年 高齢者以外に、一般の人も利用可能になった

地区コミュニティ協議会	人口	平成13	平成14	平成15	
1 長谷地区協議会	254	.....	.....	.....	移行型
2 西山コミュニティ協議会	262	.....	.....	.....	移行型
3 平川地区コミュニティ協議会	674	.....	.....	.....	両立型
4 湯野地区コミュニティ協議会	525	.....	.....	.....	両立型
5 布瀬地区協議会	353	.....	.....	.....	両立型
6 布賀地区コミュニティ協議会	726	.....	.....	.....	有償のみ
7 田原地区コミュニティ協議会	258	.....	.....	.....	無償のみ
8 黒島地区協議会	313	.....	.....	.....	なし
計	3,365				



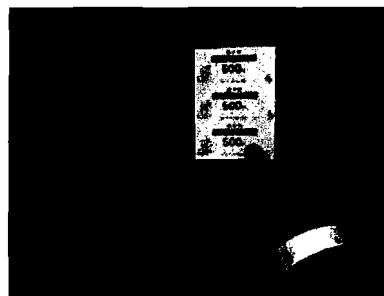
事例③ 集落カーでの送迎

■ 方法A)マイカーでの移送サービス

- 自家用車を利用
- 運賃は無料、謝金は協議会から

■ 方法B)集落カーでの移送サービス

- 行政が購入し、集落に無償貸与
- 運賃は有料
- 社会協議会が取りまとめ役



事例③ 集落カーでの送迎

■ 概要

- 利用できる人は、75歳以上の高齢者と自家用車での移送が困難な世帯、町長が認めた者
- 会員制を採用(会費は入会時に1000円のみ)
- 利用料は、30分500円(町内であれば、概ね500円)
- 利用回数は、月に1~2回に制限
- 車両は、町が県の補助事業を活用して購入し、「福祉むら」に貸与(軽の4WDが5台、乗用車1台)
- 8地区中、6地区で実施。登録会員170名、ドライバー67名

■ 運行体制

- 町から社協に、事業に関する事務処理を委託
- 運転業務および運行調整は各地区の「福祉むら」に依頼
- 各地区では、福祉担当の人が予約受付け、配車調整を担う
- 町から社協への年間委託料は230万円

61

まとめ

- 採算性が低い地域では、生活を保障する観点からの交通サービスが必要
- しかし、公助ありきでなく、共助との関係性の整理が必要(=住民の参画や協働が必須)
- 住民と協働するための条件整備が必要
 - 地域づくり(住民による意思決定体制、実行体制の強化)も
 - 協働プロセスの明確化
 - 市の支援方法(金額)の明示

62

協働のプロセス

■ 八戸市、北上市の場合

- プロセス1 発意段階
 - 情報提供、課題の共有
- プロセス2 必要性の議論段階
 - 地域にとって公共交通の必要性についての意見集約
 - 圏域の議論
- プロセス3 事業検討段階
 - 地域づくりと連携した検討体制の整備
 - 運行計画の検討(便数、ルート、方法等)、収支分析、予算計画
 - 各主体の役割分担
- プロセス4 事業認定段階
 - 市の支援内容の検討と決定
- プロセス5 利用促進とモニタリング段階

運行経費を補助するの
か、欠損に対して補助する
のか？
補助をどうするのかわ
か、市が補助する場合は、
補助金の申請

補足資料

乗合タクシー(デマンド型交通)
過疎地有償運送

1 予約応答型交通 (デマンドバス・タクシー) 乗合タクシーってどんなもの?

- 予約に応じて経路や運行時刻を変えて運行する方法
 - 予約が無ければ走らない ⇒ 無駄走りをなくす
 - 乗降場所を増やせる ⇒ 自宅まで送迎できる
 - 車両を小さくできる ⇒ タクシー事業者でも運行できる

- 全国的にも導入事例が増えている

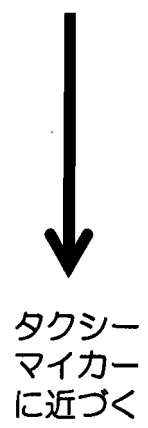
- 必ずしも成功しているとは限らない
 - 利用者の多くが高齢のため、新しい方法になじむのに時間がかかる
 - そもそも利用者が少ない …お年寄りの方がひとり亡くなると…
 - 柔軟性が高いのが利点 …随時、利用者の立場から改善を重ねる必要がある。

利用者数だけでない
評価のものさしも必要
になってくる

データに基づき、それぞれの
主体が参加した、継続的な運営
協議の体制が必要

1 予約応答型交通 (デマンドバス・タクシー) 乗合タクシーってどんなもの?

	経路・乗降場所	時刻	自宅までのお迎え
路線バス	固定	固定	なし
ショートカットタイプ	固定	固定 時間帯のみ示す	なし
施設送迎タイプ	非固定 方向性のみ示す	固定 時間帯のみ示す	あり
タクシーの 共同利用タイプ	非固定	非固定	あり



1

予約応答型交通
(デマンドバス・タクシー)

乗合タクシーってどんなもの？

	経路・乗降場所	時刻	自宅までのお迎え	適性
路線バス	固定	固定	なし	
タイプA	固定	固定時間帯のみ示す	なし	住宅が主要道路沿いにある地域 ○慣れにより、利用しやすい ×外で待つので、デマンド制限
タイプB	非固定 方向性のみ示す	固定時間帯のみ示す	あり	住宅が分散している地域 集落から目的地が分散しているところ ○自宅で待つので、時間に柔軟
タイプC	非固定	非固定	あり	住宅と目的地が混在している地域 ○利用に自由が利く ×配車作業が手間

2

過疎地有償運送

って、どんなもの？

はじめ

- そもそも、自家用車(白ナンバー)での有料の輸送は禁止
- しかし、バスやタクシーがない地域がある、行政もお金がない
- 現実として、相互扶助的に送迎し、謝礼のやりとりも

概要

- 平成18年10月道路運送法の改正により、制度化
- 一般の住民が、マイカーで送迎し、対価を得ることができる。

導入条件(法律要件)

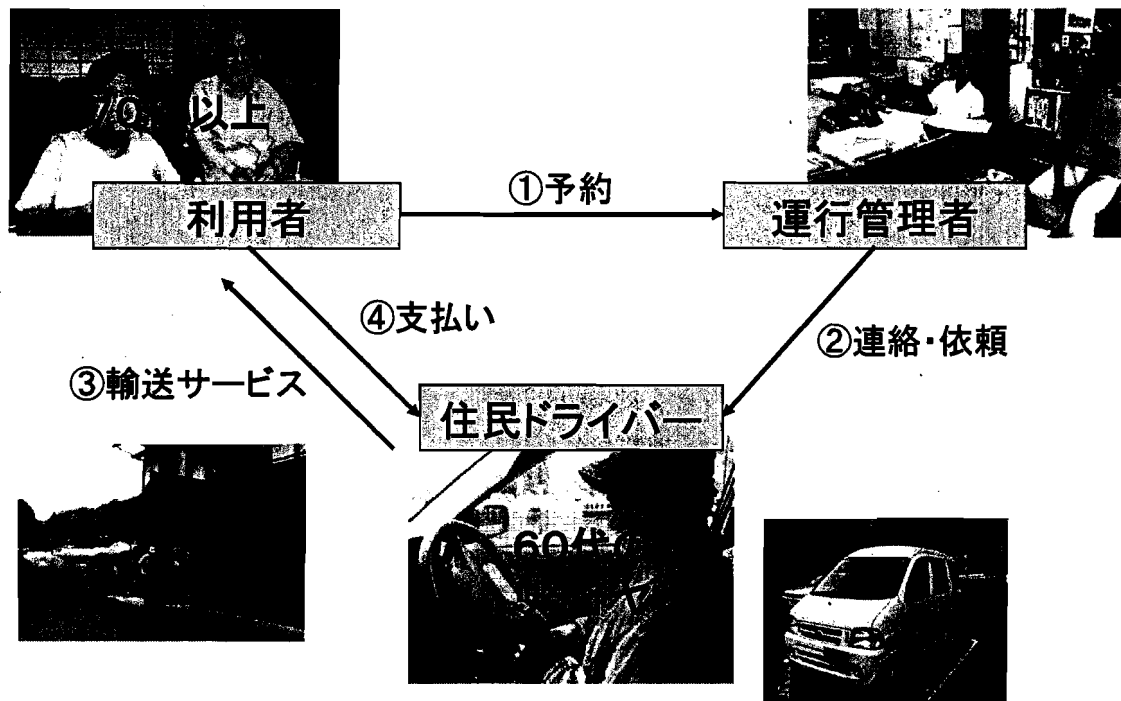
- 公共交通空白地域であること
- 市町村主催の運営協議会での合意
- 対価はタクシーの半額未満
- 事業主体はNPO等の法人



2

過疎地有償運送 って、どんなもの？

■ 基本的な運行方法



2

過疎地有償運送 って、どんなもの？

■ 運行のねらい

市町村	事業主体	車両所有	運賃
徳島県上勝町	社	タクシートの代替	
岐阜県飛騨市	村営バスの代替		均一制
長野県中川村	NPO	個人、村	ゾーン制
愛知県豊根村	シルバ	路線バスのフィーダー	
鳥取県倉吉市			均一制
茨城県常陸太田市	商工会	個人、商工会	距離制
岡山県岡山市	社	廃止代替バス	
長野県塩尻市	社会福祉協議会	個人	—
群馬県桐生市	NPO	個人、NPO	距離制

2010.05.31

特別委員会

1) 玉山区における生活交通の実態と他都市の生活密着交通の現状について。

・ 仙台市自白のほめま乗合タクシー

経費 1720万/1年

収入 440万/1年 (小中学生のバス補助金を入札)

補助 250万/1年 (市外、廃止した路線バスにかかっていた費用)

↳赤字が30万/1年残る 補助金をとくたす
とせに1,500円で会員登録
事務局は自治会でのボランティア

・ 公助部分をどうするか考えるべき

幹線と支線に分けて 幹線は行政や事業者がやり、支線は住民の
協議会を入れて行政がサポートして、とくたす。最近の。

① 行政や事業者がやる場合

都市計画や道路計画など、総合的にとくたす必要がた。

cf. 富山市 LRTを導入して 経費削減。

(やはり都市計画がうけ入れられる/不 鉄道かな?)

(バスは大道(ハイバス)に入れては旧道のバスになる傾向がある)

富山以外の事例はあつたか...

② 運営協議会をたてる場合。

どうして協議会をたてるのか という点があつた。

単にサービスの水準を決めるというだけでなく「地域」の元気に
つなぐ」方向を考えたほうがいい。

cf. 「イベントをせよ、乗降客を増やそう」とか。

こういうやり方をたては、次世代にたつた。

- ・ 地域対策にという考え方は「あるべき公共交通」を育てるべき。
「公助の工費が大きくなった」というのは。

- ・ 公的サポートのあり方のバリエーション → これが大きくなった。
- ・ サポートの重要性

様々なサポートのあり方を地域に合、T:公助と自己責任で考えていく時代。

2) 盛岡近郊に於けるタクシ-の実情と地方自治体への要望について。

・ タクシ-料金

初乗り	加算距離	加算運賃	料率	時間の超過
580円	317円	80円	1分55秒	2,400円

↳ 2014年の規制緩和で -10% まで下げた運賃を適用しての様にした。(7月 初乗りの下限が 520円に)

・ 新規参入の増加 (上記以降)

盛岡交通圏 (盛岡、滝沢、大曲)

新規参入	9社 126両	営業拡大会社	50両	総数	30社 1,101両
* 下限選択	9社 156両				

・ H19年6月1日 全事業者が料金を下限に改定。

6月1日の事業者数と車両数

6月30日の事業者数と車両数

盛岡交通圏	新規	11社 193両	11社	211両
	現存	19社 930両	19社	922両
軽井沢圏	現在	4社 46両	4社	46両
		34社 1,169両	34社	1,169両

・ H20年7月11日 「7.11通達」

緊急調整地域 (新規参入禁止、増車禁止)

仙台市 (H20年9月1日 ~ H22年8月31日)

特定特別対応地域 (新規参入、増車 事前審査)

109地域指定 / 全国 644地域

岩手県 盛岡、花巻、一宮 各交通圏 (H20年7月1日 ~ H23年7月31日)

・特定特別かゝり地域の内容.

新規考入: 最低車両数 5 → 20 両

増車事前審査厳か → 60日前提出

車両数×1.5倍の乗務員数確保.

実働数80%以上 必要.

減車かゝりあり.

・H21年6月19日成立

夕クニ新法 (特定地域に於ける一般乗用旅客自動車運送事業の適正化及び活性化に因する特別措置法)

※ H21年10月1日から3年間の時限立法.

① 自動車認可運賃の圧縮.

下限あり(7段階から3段階に)

② 下限割れ運賃の認可審査基準厳格化

下限割れ運賃は認めない.

③ 営業区域の適正台数公示 (協同減車)

④ 法定協議会の設置.

・夕クニ事業の実情.

1日1台あたり^{売上} (H13) 25.309円 → (H20) 18.728円

LPG価格 (H13) 58.4円/l → (H20) 87.9円/l

県内他種労働者より長時間勤務の低賃金 (平均と比較)

・自治体に見えて

・公務に使用される。経費削減に努むる。

・夕クニ助成金の配布範囲拡大 (免許返納者、高齢者、妊産婦、子育て者)

・福祉夕クニ車両導入金助成、補助対象対象事業者と連携

・蔵前駅前の交通整備

(夕クニ乗り場から) 運送方面に右乗せのため観光客に

「なぜか区別しているの？」という誤解を生ずる。

夕クニに限り右乗せによる変更はできない。