事例 13　「こんどろバス」
田ノ浜・樫滝間予約制ミニバス運行協議会 ＆ 対馬市政策企画課

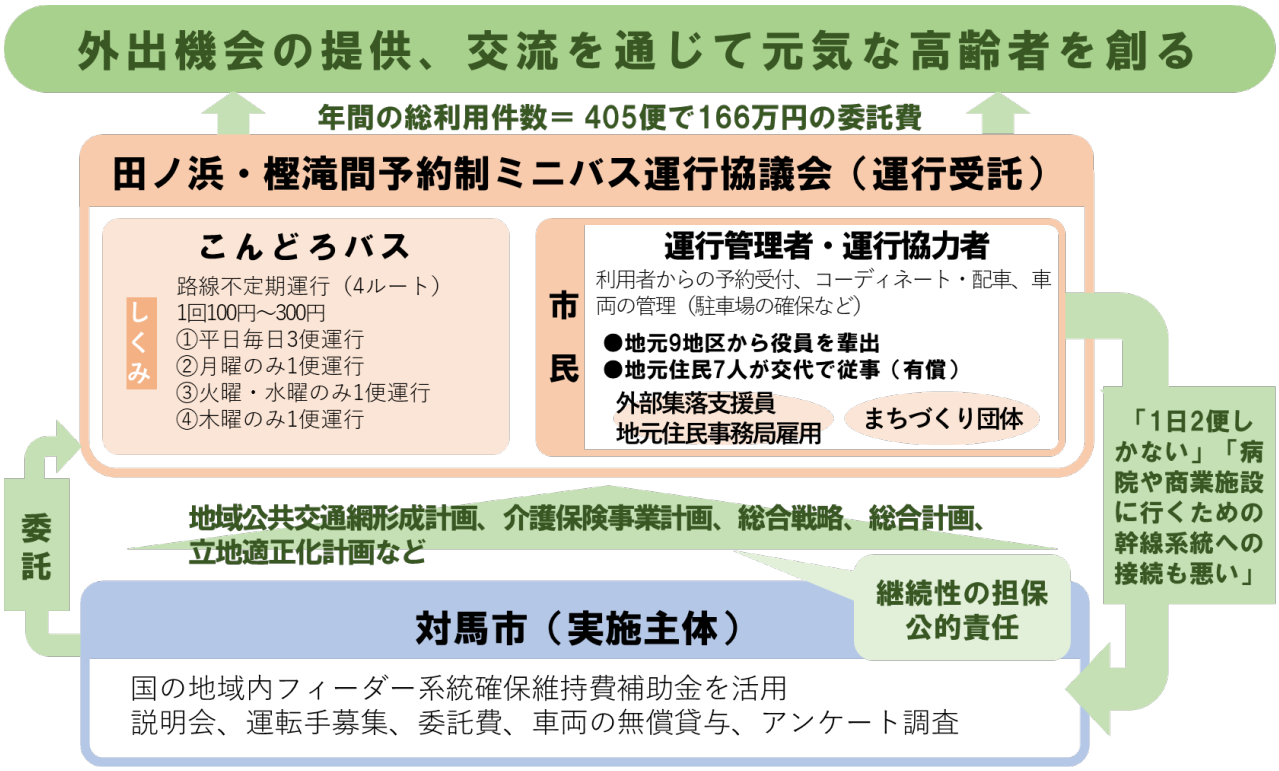
■所在市町村　長崎県対馬市（全市 708.6 ㎢、地区人口：733 名、高齢化率 40% ※2020 年４月）
■団体名　田ノ浜・樫滝間予約制ミニバス運行協議会
■市町村担当課名　対馬市政策企画課

長崎県対馬市は、市町村運営有償運送（路線不定期運行）の形態をとりつつ、市が 10 人乗りワゴン車を地元協議会に無償貸与し、運行を委託するというスキームをとっている。

2015（平成 27）年から検討を始め、2016（平成 28）年 11 月から予約制コミュニティバス「こんどろバス」の実証運行を開始し、2017（平成 29）年 10 月から本格運行。地元協議会とは、地元 9 地区の町内会から委員を出し合って運営される「田ノ浜・樫滝間予約制ミニバス運行協議会」である。

起点は常に田ノ浜ではあるが、終点や運行時刻は曜日によって異なる仕組みになっている。予約がない便は運行しないため、運行実績は時刻表の通りではなく、運行可能日数に対して 1 割程度しか運行していない便もあり、利用促進が課題になっている。

〈運営・運行を担う組織や人の役割〉



運転者や運営・事務局担当者の属性、増減とその原因

①運転者は少しずつ入れ替わるが、必要な人数は確保できている

- 運転登録者は 18 名で、実際の運転者は上記の 7 名。各運転者がシフトに基づき、その日 1 日すべての便を一名で担当する。ただし、（一社）対馬里山繋営塾から派遣される運転者については、内部で調整し、誰かが担当するという形になっている（実際には女性 2 名が月に 1 回ずつ担当）。男女比は 5：2。
- 2019（平成 31）年 4 月と比較すると、マイナス 3 名、プラス 2 名で、差し引きマイナス 1 名。74 歳の男性が腰痛のためリタイアし、里山繋営塾の女性が出産のためリタイアなど。U ターンで仕事を止めて帰ってきた人か、I ターンの方が多い。自営業など、時間を融通できる人でないと難しい。運転者の報酬は、田ノ浜・樫滝線および越高線が、1 往復 1,500 円で、田ノ浜・佐賀線が 1 往復 2,500 円。役割としては、運転のみで、介助は行わない。
- 事務局担当者は、運行開始前から、外部集落支援員であった女性が事務局を務めていた。運行開始 1 年目（2016 年）から志多留地区在住の大場さん（2014 年に志多留地区に移住した主婦）がバスの電話予約受け付けを担当する形で関わるようになり、2019 年 4 月から、大場さんが事務局長を引き継いだ。事務局は、2020（令和 2）年 4 月から大場さん一人となり、シフトの設定（前の月に設定）、予約（前日 18 時まで）、予約の有無の連絡、配車、支払い等、全ての事務を行っている。

【田ノ浜　⇒　佐賀方面】

No.	田ノ浜	志多留	伊　奈	越　高	御　園	犬ヶ浦	樫　滝	仁　田	仁　田診療所	ハートランド	備　考
1	8:10	8:14	8:19	8:23	8:27	8:30	8:34	8:37	8:41	—	
2	13:10	13:14	13:19	13:23	13:27	13:30	13:34	13:37	13:41	—	
3	14:40	14:44	14:49	14:53	14:57	15:00	15:04	15:07	15:11	—	
4	9:25	9:29	9:34	9:38	9:42	9:45	9:49	9:52	9:56	10:16	月曜のみ運行
5	10:50	10:54	10:59	11:03	11:07	11:10	11:14	11:17	11:21	—	火・水曜のみ運行
6	10:50	10:54	10:59	11:03	—	—	—	—	—	—	木曜のみ運行

【佐賀　⇒　田ノ浜方面】

No.	ハートランド	仁　田診療所	仁　田	樫　滝	犬ヶ浦	御　園	越　高	伊　奈	志多留	田ノ浜	備　考
1	—	8:47	8:51	8:52	8:56	9:00	9:04	9:07	9:11	9:18	
2	—	13:43	13:47	13:48	13:52	13:56	14:00	14:03	14:07	14:14	
3	—	15:15	15:19	15:20	15:24	15:28	15:32	15:35	15:39	15:46	
4	11:10	11:30	11:34	11:35	11:39	11:43	11:47	11:50	11:54	12:01	月曜のみ運行
5	—	11:25	11:29	11:30	11:34	11:38	11:42	11:45	11:49	11:56	火・水曜のみ運行
6	—	—	—	—	—	—	11:08	11:11	11:15	11:22	木曜のみ運行

※予約制のため、利用される場合は、前日までにご予約が必要となります。
（電話番号：0920-85-0808）

仁田診療所まで運行する便を「田ノ浜・樫滝線」、
ザラゴまで運行する便を「田ノ浜・佐賀線」、
越高まで運行する便を「田ノ浜・越高線」と呼ぶ。
料金は 100 円から 500 円まで 100 円刻みで設定。

提供：田ノ浜・樫滝間予約制ミニバス運行協議会

利用状況の変化とその要因

①利用者は減少している

- 75 歳以上の単身の女性が多く、多い月は 36、37 名程度の利用者（2019 年度）。地域内住民＋島外の方も利用可ではあるが（前日 18 時までに予約）、実際には、地元に住んでいる方が殆どで、家族で普段島外に住んでいる方がたまに利用することがあるくらい。
- 利用目的は、主として、①いづはら病院または上対馬病院からの帰りに、仁田（樫滝・窓口センター）から自宅まで、②仁田診療所または伊奈診療所への送迎、③ザラゴでの買い物（月曜日のみ）の送迎である。ただし、2020（令和 2）年に入ってからは、コロナ禍の影響からか、利用者が減少し（最も利用者が多かった月でも 26 名）、かつ、同じ人が月に何度も利用するパターンが減ってきている。
- 1 便（1 往復）当たりの利用者人数は、2019（令和元）年度の場合、樫滝線 1.7 人、越高線 2.8 人、佐賀線 3.7 人であった。
- 全体としては、利用者の入れ替わりはないが、当初と比べると利用者は減っている。運行開始 2 年目、3 年目までの増加傾向は、地域の方の認知度上昇によるもので、その後の減少は、現行の利用者が死亡、転出により減っていくのに、新しく加わる人がほとんどいないためだと思われる。中には、一度使って合わなくて利用をやめた人もいる（予約することが面倒な人。電話することが苦手な人。一人の人がほかの人の予約をまとめて電話してきたり、電話が嫌で直接家に来て予約をする方もいる。逆に、まとめて予約してくれる人がいれば、利用者が増えるかもしれない。）

財政状況の変化とその要因

①運行協議会は運行費用の負担ゼロ、市が国の補助を活用して全額を負担

- 毎年、市からの委託料は 230 万円程度（上限であり、余った額は返還）＋運賃収入 24 万円程度。決算ベースで言えば、2019（令和元）年度の場合、市の委託費は、185 万 8,466 円、運賃収入は、22 万 3,203 円。運賃収入や国からの補助金は全て市に納付している。労働保険や車両保険は協議会から支出しているが、これらも委託費に含まれている（労働保険 4,227 円、車両保険 43,610 円/2019 年度）。
- 車両は、10 人乗り 1 台で、市が地方創生推進交付金を活用して購入し、協議会へ貸出している。車庫は、市が域学連携等のために以前整備した駐車場であり、協議会としての支出は無し。
- 市は、こんどろバスに、市営バスの運行委託という形で支出している。国からの地域内フィーダー系統確保維持費補助金は、路線ごとの赤字の半額が入ってくるため、市の支出は 2019 年度の実績で 82 万 3,000 円ほどであった。

行政や社会福祉協議会等との関係、地域の反応とその要因

①行政計画に盛り込む予定で 1 地区を選定し、市と住民組織とが合意した

【計画段階】

- 総合計画、総合戦略の中で「小さな拠点」を推進しようとしていて、地域公共交通の部分で実施する地域がないかを探している中で、当該地域が良いのではないかという話になった。地元からは、1 日 2 便しかなく、病院や商業施設に行くための幹線系統への接続も悪いということで不満の声が出ていた。公共交通網計画もそのような方向で検討しており、両方の動きが合致した。まず「小さな拠点」として整備しようということになり、地元からは（「事前予約が面倒だ」などの声はあったものの）概ね好意的に受け入れてもらえた。
- 元々、目的としては、移動手段の確保、高齢者の配食サービスによる見守り、買い物支援を考えていたが、配食サービスについては大場さんたちのグループがやってくれるし、買い物支援についても、隣町の事業者が配達サービスをするということで、移動支援のみが目的となり、外出機会の提供、高齢者同士の交流による元気な高齢者を創り出すといったことがゴールとなった。

【行政計画への位置づけ】

- 市は、地域公共交通網計画、介護保険事業計画、総合戦略、総合計画、立地適正化計画などに位置づけている（もしくは位置づけられることになる予定）。説明会や運転者の募集（チラシ）、委託費の支出、車両の無償貸与、　実証運行前の講習受講費用も市が負担。アンケート調査（実証運行開始時に 1 回、今年度中に 2 回目）などを実施する予定。総会には課長以下、担当者が出席している。

【仕組みの見直し等】

- 協議会から、要望等があるときには、随時、市に出している。例としては、こんどろバスと路線バスが接続（乗り継ぎ）するようになっているものの、病院の診療が遅れた場合に、うまく乗り継げない、数時間待つことになる便数を増やすか何か対応をお願いしたいというのがあった。しかし、他の地区とのバランスで便数を増やすことはできなかった。「市全体を見ると…」といった公平性等の理由から却下されることは珍しくない。（協議会談）

見どころ

①市の委託事業を地区の住民組織が受けて、運営・運行している

- 対馬市では、「行政側にやってもらう」という意識が住民の中で根強いが、こんどろバスの活動を通じて、地域に自律的な意識が醸成されたという面は大きい。
- 地元住民が事務局を担っており、利用者の生の声を把握している、増減があっても利用者

と運転者との関係作り、①委託なので自己負担金が発生せず、②運転者や事務局にならなければ、役員も総会への出席程度で新たな負担は生じない、③従前よりも利便性が高まる、④「トリガー方式」をとる場合に、「乗らなければなくなる」と言われて「確約できない」などとして議論が進まなくなることもなく、スムーズに立ち上がった。

- 立ち上げの人材として外部集落支援員が尽力したこと。過疎地においては、地域おこし協力隊や集落支援員は立ち上げや仕組みづくりにおいて重要な役割を果たしている。
- まちづくりや観光を推進している法人（MIT、里山繁営塾などの一般社団法人）があり、移住者の協力を得られている。

課題

①赤字削減の効果なし!?役員交代、事務局員育成、利用促進が今後の課題

- 現状は大きな課題はないが、今後の課題としては、第 1 に、運行主体たる協議会の継続性の問題、第 2 に、事務局（1 名）に何かがあった場合の問題。第 3 に、利用者が続くかどうかが問題となる。
- 会長の交代をどういうタイミングで行っていくか。一人の人間があまり長く会長をすると、それ以外の人が、協議会の必要性を認識しにくくなる。委員・役員を 1 年間務めればおしまいだという認識を持っている人が多いのではないか。次の会長には副会長が就任しても、空席となった副会長を誰が務めるか。
- 事務局のスタッフ確保ができないために、他の地域で団体が増えない。集落支援員を活用するという方法も考えられるが、地元の方との面識が薄くなるので、利用者にとっても申し込みづらく、受け付ける方もどこの誰からの申し込みなのかが定かでなくなる。
- 車両については、サイズを小さくすると、経費が安くなり、運転者確保も容易になると考えられる。利用者にとっても、10 人乗りだと、「自分一人のために申し訳ない」ということになりやすいため、小さい方が良い。車のサイズが大きいと、特に女性の運転は難しく、運転者確保にとってもマイナスとなる。60 歳から 70 歳前半の女性で、免許を持っている人が増えてくる分、運転してもらえる期待も。
- 市としては、こんどろバスの地元協議会への委託によって赤字が削減されるという期待もあったが、そのようにはならなかった面がある。こんどろバスは、405 便運行で 230 万円（決算額：186 万円程度/2019 年度）であるのに対し、タクシー事業者への委託が高い路線でも往復 1,346 便運行で 207 万円くらいとなっており、1 便当たりの単価は、タクシーの方が安い（1,500 円 対 4,100 円くらい）。
- 運転者にとっては、市役所、協議会から懇願されて運転者を引き受けたが、始まってみれば、月に 1 回 1 人を乗せて運転しただけ、そんな状況が何度もあったようだ。（事務局談）。

- 母数（人口そのもの）が減るとはいえ、利用者も半数以上いるので、アンケート調査で満足度を検証するなど、声掛けをすることがポイントになる。また、利用目的を作ることで利用者を増やしていくことも大事である。新たな便として「やまねこ体操便」を作り、小学校の体育館、出張所の空いている会議室、公民館などで、健康体操をするというような取り組みは考えられる（＝福祉との連携）。一時期、対馬市の方から買い物委託（買い物サービス）も合わせてやってみてはどうかということで提案があり、検討したことがある。利用者が樫滝の小さなスーパーに電話して買いたいものを予め指定し、運転者がそれを受け取るというような仕組みが念頭に置かれていた。しかし、これは運転者同士の話し合いを通じて、「そこまではできない」という話になり、実現しなかった。

■活動概要

<table>
<tr><td>団体名</td><td colspan="4">田ノ浜･樫滝間予約制ミニバス運行協議会（9 地区での構成）</td><td>事業形態</td><td colspan="2">協議会</td></tr>
<tr><td>開始年次</td><td>2016 年</td><td>運送形態</td><td colspan="5">コミュニティバス（こんどろバス）</td></tr>
<tr><td>予約</td><td>予約制</td><td rowspan="2">利用者
居住地域</td><td colspan="5" rowspan="2">地元 9 地区（田ノ浜、志多留、伊奈、越高、御園、犬ケ浦、越ノ坂、樫滝、飼所）主に地域内住民が利用、島外の方も利用可</td></tr>
<tr><td>乗客限定</td><td>あり</td></tr>
<tr><td colspan="2">降車場所設定</td><td>あり</td><td>設定場所</td><td colspan="4">病院･医療施設、商業施設、バス停など</td></tr>
<tr><td colspan="3">居住地域と降車場所の関係</td><td colspan="4">居住地域も降車場所も 9 地区が中心</td></tr>
<tr><td colspan="3">車両情報</td><td colspan="4">10 人乗り
地方創生推進交付金を活用して市が購入し、協議会へ無償貸付</td></tr>
<tr><td rowspan="3">運転者
情報</td><td>合計</td><td>9 人</td><td>～64 歳</td><td>5 人</td><td>65-74 歳</td><td>4 人</td><td>75 歳～</td><td>0 人</td></tr>
<tr><td colspan="2">稼働人数（2020.3）</td><td>9 人</td><td>雇用形態</td><td colspan="3">有償ボランティア</td></tr>
<tr><td>謝礼報酬</td><td colspan="6">田ノ浜･樫滝線および越高線が、1 往復 1500 円
田ノ浜･佐賀線が 1 往復 2500 円
運転のみで、介助は行わない。</td></tr>
<tr><td>利用形態</td><td colspan="2">介助者同乗</td><td colspan="2">なし</td><td>複数乗車</td><td colspan="2">実施していない</td></tr>
<tr><td>運送対価</td><td colspan="7">料金は 100 円から 500 円まで 100 円刻みで設定</td></tr>
<tr><td>収支</td><td colspan="2">主な収入源</td><td colspan="2">委託費、運賃、補助金</td><td>収入総額（直近年度）</td><td colspan="2">223,203 円</td></tr>
<tr><td colspan="2">運送実績
（2019 年度）</td><td>稼働日数</td><td colspan="2">平日 3 便、他 3 路線で
1. 2 便運行</td><td>利用者数</td><td colspan="2">多い月で 37 名程度</td></tr>
</table>