事例６　NPO 法人ふるさとづくりやらまいか ＆ 中川村総務課

■所在市町村　長野県上伊那郡中川村（77.05 ㎢、人口 4,639 人、高齢化率 36.62% ※2020 年 10 月）
■団体名　NPO 法人ふるさとづくり・やらまいか
■市町村担当課名　中川村総務課総務係

バス路線･タクシー事業者の営業所の撤退後は､村が費用負担し代替路線の運行をしていたが、スクールバス・通院バスなどと目的別に整備された路線が 9 路線あり、利便性の向上が課題であった。

そのような中、地元建設業者 7 社（事務局は田島建設の中にある）が連携し、「NPO 法人ふるさとづくり・やらまいか」を設立（2004 年 3 月）。2004（平成 16）年に村が検討した新交通システムのうち、市町村運営有償運送・交通空白輸送の委託運行（バス）と、過疎地有償運送（現：交通空白地有償運送）（タクシー）を担うこととなった。交通空白地有償運送（タクシー）は､「NPO タクシー「ぽかぽか」」という愛称で運行されている。

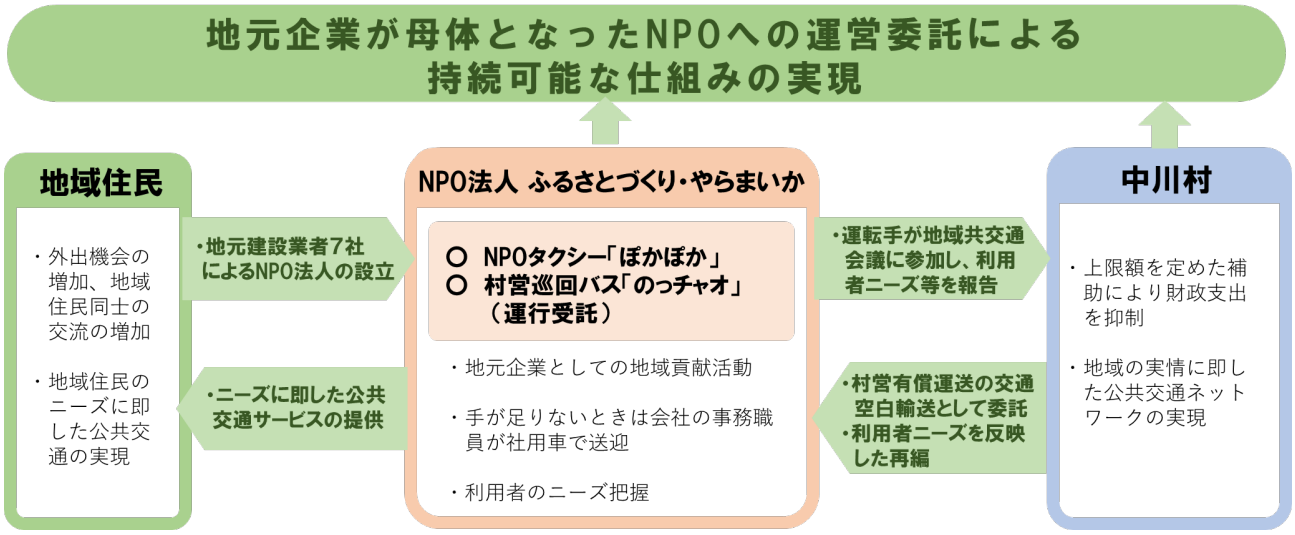
NPO タクシー「ぽかぽか」は、一対一の送迎で予約の時間が一緒になった場合は乗り合うこともあるが、多くの場合は一対一対応である。利用者の大半は高齢者であり、利用の目的は、買い物や病院・診療所への通院が主である。

行き先は大半が村内であるが、隣の町の大きな病院に行く人もいる。

利用者は高齢者には限定しておらず、稀に「（車を持っていない人が）職場に送ってほしい」といったことや、高校生の利用もある。

乗降に介助が必要な人はほとんどおらず､利用者の大半が一人で歩ける･外出できる人である。

〈運営・運行を担う組織や人の役割〉



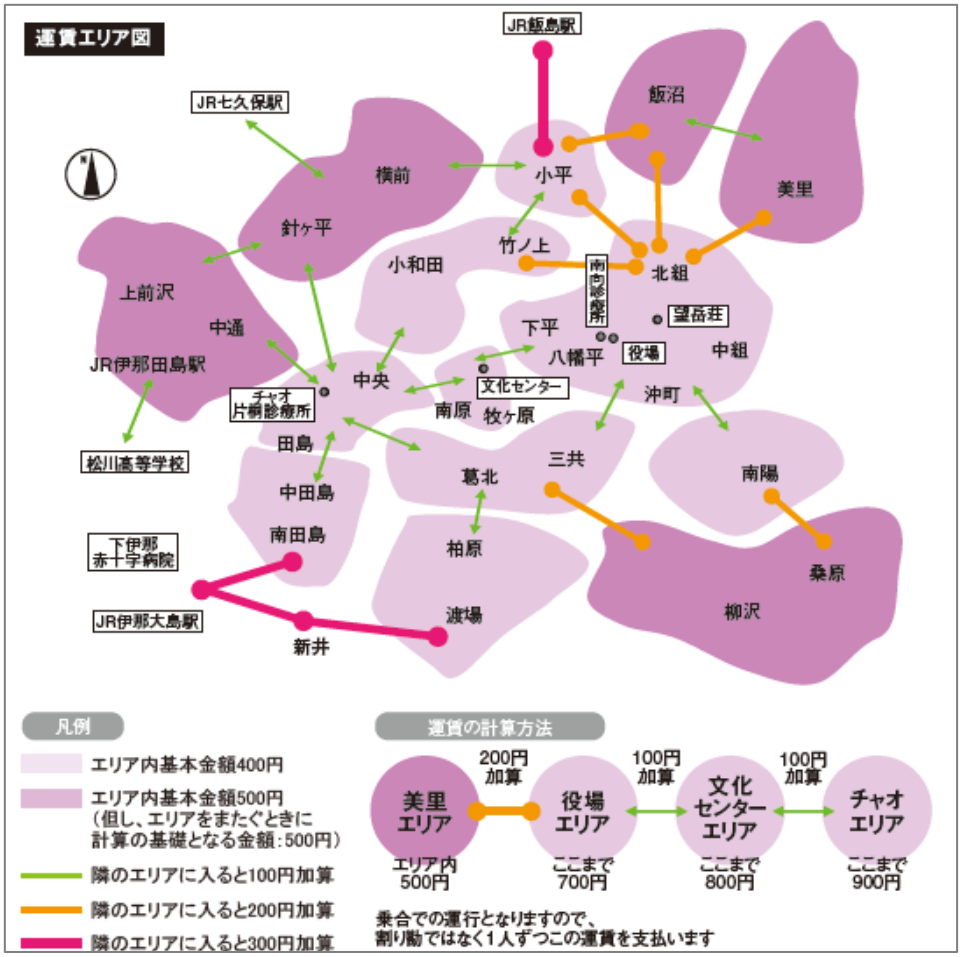
運転者や運営・事務局担当者の属性、増減とその原因

①地元建設業者 7 社が設立した NPO 法人が地域の足の担い手に

【NPO タクシー「ぽかぽか」】

- 1 名が専属で運転している。10 年前くらいまでは 3～4 名いたが、現在は主に運転しているのは 1 名（田島建設の社員ではない）であり、手が足りないときは、有償運送の講習を受けた会社の事務職員 4 名がサポートできる体制となっている。NPO タクシーに使用する車両として登録している社用車もあり、サポートする職員はその社用車を使用している。専属で運転をしている 1 名は、もともと飲食店を営んでいたが、店を辞めたこともあり、現在は専属で運転をしている。
- 多い日で 1 日に 5 件程度、少ない時は 1 日 1 件のときもあり、忙しすぎるということはない。
- NPO タクシーは村から補助金をもらって運営・運行しているが、別途、バスの運行を受託している（村営の「交通空白地有償運送」）ことで NPO タクシーを運営できているという側面もある。

〈NPO タクシー「ぽかぽか」運行エリア図〉



出典：中川村ホームページ

【村営巡回バス「のっチャオ」】

- バスの運転者は、NPO タクシーの運転者の紹介で、観光バスを運転していた経験者（50 歳代）の方に入っていただけた。現在は、運転者は 7 名いる。路線は 3 路線であるが、7 名いれば連続運転を避けることもできる。バスの運転については、時給である。高齢者は、担当時間を減らすなどの工夫をしている。5 名が主力で、2 名がサポートといった体制で回している。バス会社で運転をしていた経験者が多く、みんな出身が中川村で、顔なじみの方である。年齢層は、75 歳に近い方が 2 名、70 歳が 1 名、60 歳代後半が 2 名、60 歳代前半が 1 名、50 歳代半ばが 1 名。ただし、観光バスの運転者は、コロナ禍の影響で仕事がなくなったことが理由で来てもらえたという背景もあることから、今後も運転者を確保できるとは限らないと考えている。
- NPO タクシーは利用者が減少傾向であるが、バスの方は小学生と高校生を対象に、利用しやすい運行時間を調査して東西の路線の本数を増やすなど対応をし、利便性を高めている。4 月から子供たちに聞き取りして、便を増やしてほしいという声があり、走らせるようにしたら利用が増加している。バス運転手の代表として地域公共交通会議に出席しており、運転手が把握している利用者のニーズなどを地域公共交通会議の場に直接届けることができる。
- 車両は、マイクロ 3 台（ローザが 2 台と予備にもう 1 台）と、ハイエースが 1 台（14 人乗り 1 台）である。

【その他】

- 巡回バスを受託した当時は、建設業としての仕事が減少し、大型ダンプの運転手の仕事がないということで、そういった方々がバスの免許を取ってバスの運行を受注したという背景があった。現在は、専属の運転者が担当するという体制であり、運転のために建設会社の仕事に制約がでるということにはなっていない。
- 昔から継続して運行を担当しているということもあるが、地域づくりの一環として、お手伝いしているという感覚である。
- NPO 法人として収入のある事業としては、農産物加工施設の指定管理者の受託、木野駅プロジェクト（森林整備に関する事業）の事務局などがあるが、事業規模としてはバス・タクシーが最も大きい。

利用状況の変化とその要因

①利用は減少傾向。要因は「徐々に外出しなくなる・できなくなる」など

【NPO タクシー「ぽかぽか」】

- 2004（平成 16）年当時は、利用者は 2,000 人/年ほどであったが、2019（令和元）年度

は 1,880 人と徐々に利用者は減少傾向にある。なお、2020（令和 2）年度については 12 月末時点で 1,237 人の利用となっている。

- 利用者の減少の背景には人口減少もあるが、新しい層の利用が増えていないことが大きいように感じる。同じ人が継続して利用している中で、「徐々に外出しなくなる・できなくなる」といったことや、「家族の送迎のみになる」といったことで利用者数が減少しているように思われる。
- 体調が悪くなり、社会福祉協議会の福祉有償運送に切り替える人もいる。
- 利用者の掘り起こしは、広報に掲載するなど村が担当してやっている。ただし、免許の取得率が高く、ギリギリまで自分で運転する人が多く、切り替えるタイミングが難しいという声も聞く。自分で運転ができなくなったころには、NPO タクシーも利用できないということが少なくない。免許返納は、あまり進んでいない。
- NPO タクシーの使い方が、分からないという声を聞くこともある。

財政状況の変化とその要因

①委託費はバス事業全体では、年間 1,400～1,500 万円程度

- 巡回バス・NPO タクシーの委託費は、約 1,200～1,300 万円（うち、250～350 万円がフィーダー系統の補助）である。バス事業全体としては、維持費などを加えて、年間約 1,400～1,500 万円程度である。運賃収入は、年間定期券の購入によるものが、年間 150～180 万円程度である。
- 巡回バスの利用者数は、2019（令和元）年度は 22,045 人、今年度は 16,200 人（12 月末時点）である。

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

①NPO タクシーの運転者が、地域公共交通会議に利用者のニーズを直接伝える

- 2021（令和 3）年度に地域公共交通計画を策定する予定であり、村としては丁度今後の方針を検討しているところである。
- NPO タクシーについては、ドア・ツー・ドアのニーズ（もしくは、自家用車の運転を止めて NPO タクシーを利用した方が良いと思われる人）が増えてくるのではないかと考えている。一方で、ギリギリまで自分で運転をする方が多く、免許返納や NPO タクシーの利用が進まないという問題もある。高齢者の移動手段について、以下にスムーズに移行していくかということが課題である。
- 地域公共交通計画は、複数の課で検討をしている。巡回バスと NPO タクシーについては総

務課の所管であるが、交通政策・地域公共交通計画になると地域政策課が担当である。また、公共交通会議の事務局には地域政策課と保健福祉課、商工観光課も入っている。

- 村として、少子高齢化が進むということは共通認識であるが、保健福祉課では、まだ保健福祉課として移動支援を行うという認識は強くはない。福祉有償運送は、保健福祉課である。
- 現状では、「NPO タクシー」と「社協が担う福祉有償運送」の間のニーズを対象に、何かやる必要があるのではないかという問題提起はされている。そのためには、総務課と保健福祉課との連携が必要ではないかと感じている。
- 保健福祉課の事業で、タクシー券を扱っているが、一般のタクシー向けで NPO タクシーには利用できない。NPO タクシーに利用できるようになると、一般のタクシー利用者がいなくなるのではないかという懸念もある。
- 対象者は 65 歳以上で日中独居の方である。発行数は増えているが、利用数は増えてはいない。土日については、公共交通は全く動いていないので、一般のタクシーのみになってしまう。
- 検討の中で、他の NPO 法人（社会福祉法人など）にも NPO タクシーを担ってもらってはどうかという案は出ている。そこで、福祉有償運送まではいかないけれども、少し介助が必要な人の移動支援を行えないかと考えている。このような、如何に隙間を埋めるかという議論は、総務課と保健福祉課の間でなされている。
- 民間のバスが廃止されたことや、タクシー事業者の営業所が撤退したことなどを背景に、「NPO 法人ふるさとづくり・やらまいか」が巡回バスや NPO タクシーを担ってきたという経緯があることから、「NPO 法人ふるさとづくり・やらまいか」の移動サービスは、村の公共交通システムの一部として機能していると考えている。

見どころ

①NPO 法人が、市営と NPO 法人運営の 2 つの交通空白地有償運送を担う

- 路線バスの廃止、タクシー事業者の営業所の撤退等に伴い、地元建設業者 7 社が設立した NPO 法人が地域の足の担い手になった。社員が事務局を担うことで安定した運営（交代等）が可能になっている。また、バス運転手の OB、自営業者の参画など、は、バス路線の廃止、タクシー事業者の営業所の撤退後は、村が費用負担し代替路線の運行をしていたが、利便性の向上が課題であった。
- そのような中、地元建設業者 7 社が連携し、「NPO 法人ふるさとづくり・やらまいか」を設立（2004 年 3 月）。2004（平成 16）年に村が検討した新交通システムのうち、市町村運営有償運送・交通空白輸送の委託運行（巡回バス）と、過疎地有償運送（現：交通空白地有償運送）（NPO タクシー）を担うこととなった。

課題

①NPO タクシーと福祉輸送の狭間のニーズをどのように埋めていくのかが課題

- NPO タクシーについては、ドア・ツー・ドアのニーズ（もしくは、自家用車の運転を止めて NPO タクシーを利用した方が良いと思われる人）が増えてくるのではないかと考えている。一方で、ギリギリまで自分で運転をする方が多く、免許返納や NPO タクシーの利用が進まないという問題もある。高齢者の移動手段について、如何にスムーズに移行していくかということが課題である。
- 現状では、「NPO タクシー」と「社協が担う福祉有償運送」の間のニーズを対象に、何かやる必要があるのではないかという問題提起はされている。そのためには、総務課と保健福祉課との連携が必要ではないかと感じている。
- 検討の中で、他の NPO 法人（社会福祉法人など）にも NPO タクシーを担ってもらってはどうかという案は出ている。そこで、福祉有償運送まではいかないけれども、少し介助が必要な人の移動支援を行えないかと考えている。

■活動概要

<table>
<tr><td>団体名</td><td colspan="4">NPO 法人ふるさとづくり･やらまいか</td><td>事業形態</td><td colspan="2">NPO 法人</td></tr>
<tr><td>開始年次</td><td>2005 年</td><td>運送形態</td><td colspan="4">交通空白地有償運送</td></tr>
<tr><td>予約</td><td>予約あり</td><td rowspan="2">利用者
居住地域</td><td colspan="4" rowspan="2">中川村に住所のある方のみ利用可能</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>特定の地点に限定</td><td>設定場所</td><td colspan="4">病院･医療施設、駅･バス停、村内はどこでも乗降自由、村外は 6 箇所に限る</td></tr>
<tr><td colspan="3">居住地域と降車場所の関係</td><td colspan="4">「居住エリア」の市町村に隣接する市町村やそれより先にも「降車場所」がある</td></tr>
<tr><td colspan="3">車両情報</td><td colspan="4">ステップワゴン(中川村役場所有)、ポルテ(中川村役場所有)</td></tr>
<tr><td rowspan="3">運転者情報</td><td>合計</td><td>5 人</td><td>～64 歳</td><td>5 人</td><td>65-74 歳</td><td>0 人</td><td>75 歳～</td><td>0 人</td></tr>
<tr><td colspan="2">稼働人数(2020.3)</td><td>4 人</td><td>雇用形態</td><td colspan="3">雇用運転者</td></tr>
<tr><td>謝礼報酬</td><td colspan="6">1 か月 12～13 万円程度</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">時々実施している</td></tr>
<tr><td>運送対価</td><td colspan="7">村巡回バスの定期乗車券を保有する会員のみ片道定額 200 円、その他会員はエリア料金制で片道 400 円～1,500 円</td></tr>
<tr><td>収支</td><td>主な収入源</td><td colspan="2">委託費、運賃</td><td>収入総額(直近年度)</td><td colspan="2">17,818,826 円</td></tr>
<tr><td colspan="2">運送実績(2020.6)</td><td>稼働日数</td><td>21 日</td><td>利用者数</td><td colspan="2">延べ 157 人</td></tr>
</table>