

13. **こんどろバス（田ノ浜桜滝間予約制ミニバス運行協議会&対馬市）**

- 所在市町村名 長崎県対馬市
- 団体名 田ノ浜桜滝間予約制ミニバス運行協議会（法人格無し）
- 市町村担当課 対馬市政策企画課

【特徴】

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。

- 1. 外部集落支援員の尽力によってスタート、地域振興を目的とした一般社団法人も参加しており、運転者・運営・事務局担当者に不足がない**
 - ・ 田ノ浜・桜滝間予約制ミニバス運行協議会は、地元9地区で構成され、それぞれから委員（兼役員）を出してもらっている。
 - ・ 運行開始前に事務局を担っていたのは外部集落支援員であった菅田奈緒美さん。28歳、実践塾の塾生として対馬に来た人。運行開始1年目（2016年）から志多留地区の大場憲子さん（2014年に移住）にバスの電話予約受け付けを担当。菅田さんは本土へ。
 - ・ 運転者は現在7名で、うち5名が男性。いずれも菅田さんが一本釣りをお願いして集めた人で、自営業など普段は仕事を持っている人もいる。残り2名は女性で20代。（一社）対馬里山繋ぎ塾の方であり、今は、月に1回ずつ程度入る形で、地元協力している。（1往復1,500円または2,500円の報酬あり（路線による））
 - ・ 立ち上げは菅田さんの尽力が大きかったが、現在は大場さんが要となっている。（集落支援員はずっといるわけではないため、事務局を探して引き継いだ）月8万円。
- 2. 課題は、75歳以上の女性が利用者の中心、前期高齢者の女性は免許返納しないためか、利用は減少している**
 - ・ 地域内住民＋島外の方も利用可だが、ほとんどが地域住民。現在は、75歳以上の単身の女性が中心。
 - ・ 2020年に入ってから、コロナ禍の影響からか、利用者が減少し、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年度の場合、桜滝線1.7人、越高線2.8人、佐賀線3.7人であった。
 - ・ 利用者減少は、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。予約が面倒な人。電話が苦手な人一度使って合わなくて利用をやめた人もいる。
 - ・ 利用者が桜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、運転手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、これは運転手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、頓挫した。
- 3. 収益率は1割あまり**
 - ・ 毎年、市からの委託料は230万円程度（上限）＋運賃収入24万円程度。2019年度の決算では、市の委託費が185万8466円、運賃収入は、22万3203円。

4. 市が「小さな拠点」を推進する中で、実施できる地域を探して立上げ支援した。

- ・ 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、やる地域がないかを探していた。地元からは概ね好意的に受け入れてもらえた。
- ・ 元々、目的としては、移手段の確保、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、配食と買い物支援は実施されていたので、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。
- ・ 市は、説明会、運転手募集（チラシ）、委託費、車両無償貸与、アンケート調査（実証運行開始時に1回、今年度中に2回目を実施（予定）。実証運行前の講習受講費用も負担。

見どころと課題

【見どころ】

- ・ 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。
- ・ ①委託なので自己負担金が発生しない、②ドライバーや事務局以外は、役員も総会への出席程度で特に新たな負担は生じない、③従前よりも利便性が高まるし、④「トリガー方式」もとっていない（乗らないとなくなるということはない）

【課題】

- ・ 第1に、運行主体たる協議会の継続性の問題、第2に、事務局の大場さん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の問題
- ・ 市は当初、「赤字削減」にもつながれば、と考えていたが、逆になってしまった。それまでの赤字（当該地域のバス補助金）は年150万円だったが、委託費230万円に増えた。

田ノ浜・桜滝間予約制ミニバス運行協議会（こんどろバス）ヒアリングのまとめ

（2020年12月6日15時30分～17時30分、於：志多留地区多目的研修集会施設、参加者：原田義則会長、大場憲子事務局長）

1. 概要

1-1 全体取り組み概要

長崎県対馬市では、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年から検討を始め、2016年11月1日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（*2017年10月から本格運行）。

なお、「こんどろ」とは、この地域で「亀」を意味する言葉。地域の方々を乗せて安全に楽しく走ってほしいという願いからつけられたという。

1-2 運行主体

田の浜・榎滝間予約制ミニバス運行協議会（地元9地区（田ノ浜、志多留、伊奈、越高、御園、犬ヶ浦、越ノ坂、榎滝、飼所で構成）＊法人格なし。

＊構成地区全体の人口は、検討をし始めた2015年段階で820人。高齢化率35.4%であった。2020年4月現在では733名。高齢化率40%。

9地区それぞれから委員（兼役員）を出してもらっている。

会長は、当初から原田義則さん。副会長は、米田耕喜さん。

＊当初は飼所を除く8地区で構成されていた。2018年10月から飼所が加わった。

1-3 路線と運行頻度

「田ノ浜⇒志多留⇒伊奈⇒越高⇒御園⇒犬ヶ浦⇒越ノ坂・榎滝⇒窓口センター⇒飼所⇒マルミヤ⇒仁田診療所⇒ザラゴ」というバス停があり、田ノ浜を起点とする点では同じであるが、(A)運行日、(B)どこまで行って戻ってくるかによって、便の種別が分けられている。

↓

①平日毎日3便運行→仁田診療所まで（所要時間37分）⇒運賃は、100～300円。

⇒「1便」（8時10分発→8時47分着、8時49分発→9時26分着）、「2便」（13時4分発→13時41分着、13時43分発→14時20分着）、「3便」（14時38分発→15時15分着、15時17分発→15時54分着）

②月曜のみ1便運行→ザラゴまで（所要時間57分）⇒運賃は、100～500円。

⇒「ザラゴ（ハートランド）便」（＝買い物便）（9時10分発→10時7分着、11時7分発→12時4分着）

③火曜・水曜のみ1便運行→仁田診療所まで（所要時間37分）⇒運賃は、100～300円。

⇒「仁田診療所便」（10時50分発→11時27分着、11時29分発→12時6分着）

＊要するに、火曜・水曜は、1便と2便の間の時間帯にもう1便が運行するということ。

④木曜のみ1便運行→越高まで（所要時間13分）⇒運賃は、100～200円。

⇒「伊奈診療所便」（10時50分発11時3分着、11時8分発→11時22分着）

＊ただし、デマンドなので、いずれの便も予約がなかった場合は運休する。

＊いずれも往復（終点への到着から折り返し運行までの所要時間は、ザラゴ便は1時間、伊奈診療所便は5分、他はすべて2分）。

＊各運転手がシフトに基づき、その日1日すべての便を担当する。ただし、里山繋営塾の方については、内部で調整し、誰かが担当するという形になっている。

＊仁田診療所まで運行する便を「田ノ浜・榎滝線」、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。「佐賀線」は、運転手の報酬が異なる。

＊お盆と年末年始は運休。

＊対馬交通のフリーパスも使える。

1-4 実際の運行頻度

2020年5月の実績で言うと…

（イ）ザラゴ便（買い物便＝田ノ浜・佐賀線）は、運行しうる3回すべて運行している（＝100%）。

(ロ) 他の便 (=田ノ浜・桜滝線) は、運行しうる 60 回のうち 7 回運行している (=11.7%)。

2020 年 10 月の実績で言うと…

(Ⅰ) ザラゴ便 (買い物便=田ノ浜・佐賀線) は、運行しうる 4 回のうち 2 回運行している (=50%)。

(Ⅱ) 他の便 (=田ノ浜・桜滝線) は、運行しうる 83 回のうち 21 回運行している (=約 25%)。

⇒詳しくは、令和元年度および令和 2 年度の「こんどろバス利用実績集計」を参照。

1-5 利用者

⇒地域内住民+島外の方も利用可。前日 18 時までに予約さえしてくれれば乗れる。

*実際にはそこに住んでいる方の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で、ほとんどは、その地域に実際に住んでいる方が利用している。

↓

①現在の利用者の中心は、75 歳以上の単身の女性だと思われる。

②伊奈、志多留、御園から乗ってくる方が多い。

③多い月であれば、36、7 名程度の利用者 (2019 年度)。

④ただし、2020 年に入ってから、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。

⑤1 便 (1 往復) 当たりの利用者人数は、2019 年度の場合、桜滝線 1.7 人、越高線 2.8 人、佐賀線 3.7 人であった。

1-6 運転手

1-6-1 運転手の人数

⇒2020 年 12 月現在 7 名

男性 5 名 (62 歳、71 歳、70 歳、42 歳、68 歳)

*2020 年 4 月段階では、もう 1 名 74 歳の方がいたが、腰痛のためリタイア。

女性 2 名 (24 歳、28 歳)

*2020 年 4 月段階では、もう 1 名 41 歳の方がいたが、出産のためリタイア。

*上記女性 2 名は、(一社) 対馬里山繋営塾の方であり、今は、月に 1 回ずつ程度入る形で、地元で協力している。

**運転登録者としては 18 名いる。実際の運転手は上記の 7 名。

1-6-2 運転手の報酬

⇒田ノ浜・桜滝線および越高線 (1 往復 1500 円)、田ノ浜・佐賀線 (1 往復 2500 円)

*年に 2 回の運転手だけを集めた意見交換会を開き、運行についての意見を聴いている (今年はコロナ禍で実施できていない)。

1-7 事務局

1-7-1 事務局担当者

⇒運行開始前から、外部集落支援員であった菅田奈緒美さんが事務局を務めていた。運行開始 1 年目（2016 年）から志多留地区の大場恵子さん（2014 年に志多留地区に移住）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った。

2019 年 4 月から、大場さんが事務局長を引き継いだ。

1-7-2 事務局の役割

事務局長は大場さん（事務局は大場さん一人）。彼女が、シフトの設定（前の月に設定）、予約（前日 18 時まで）、（予約がなくても運転手に）連絡、配車、支払い等、全ての事務を行っている。

1-7-3 事務局の処遇

大場さんの給与は、8 万円/月（従前は 6 万円だったが、2020 年 4 月から事務局が大場さん一人になったので、プラス 2 万円とした。）

1-8 委託費

⇒委託費は、上限額内で実施。（2019 年度上限額 231 万 8000 円）

* 運賃収入、国からの補助金は全て市に納付している。

1-9 保険料

⇒委託費の中から協議会より支出（労働保険 422 7 円、車両保険 4 万 3610 円（2019 年度））

* 保険料は、協議会より支出されているが、委託費に保険料相当経費を盛り込んでいる（＝実質的に市が保険料を負担している）。

1-10 車両と車庫

⇒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。

↓

車庫は、市が域学連携等のために以前整備した駐車場。

→大場さんの家（兼事務所。ただし、形式上の事務所は原田会長宅となっている。）の近くのので、原則として、毎回、大場さんが、運転手さんに鍵等を渡し、対面点呼、車の点検等を行っている。

2. 現在の移動サービスの実施体制と構成メンバーの役割分担、集め方

① 2-1 運転者～どのように集まり、どのような役割（サービス内容等）を果たしているか

⇒声掛け+里山繋ぎ塾の協力

- ・ 40 代～50 代は、普段仕事があるので運転手は難しい。
- ・ 自営業をしているなど、時間に自由がきく人でないと難しい。
- ・ 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。

↓

役割としては、運転のみ。

② 事務局担当～どのようにして集まり、どのような役割を担っているか

⇒既述の通り。

③ 利用者～どのようにして集まった人か、登録者と実利用者はそれぞれ何人か

⇒あくまで利用したい方のみが利用する。その他は既述の通り。

④ 法人の組織運営体制～誰がどのような役割を担っているか

⇒委員（役員）は、年に1回の総会が主な役割。ただし、原田会長は、視察応答などの業務もされている。

基本的に、事務局長である大場さんが実務的な部分は一手に引き受けている。

3. スタート時から今までの変化、理由、影響

① 利用者はどのくらい入れ替わったか、人数、年齢、状況等に、どのような変化があったか。その要因はどこにあると捉えているか。

⇒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。

一度使って合わなくて利用をやめた人もいる。

↓

「合わなかった人」というのは、予約することが面倒な人。電話することが苦手な人もいる。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。

② 運転者はどのくらい入れ替わったか、人数、年齢、状況等に、どのような変化があったか。その要因はどこにあると捉えているか。

⇒2019年4月と比較すると、マイナス3人、プラス2人で、差し引きマイナス1人。

↓

腰痛、出産など。

③ 代表等、運営担当者はどのくらい入れ替わったか、人数、年齢、状況にはどのような変化があったか。その要因はどこにあると捉えているか。

⇒代表は変化なし。事務局長については既述の通り。

④ 運行主体の組織体制（または運行主体そのもの）が変化した場合、どのような経緯で、どのような変化があったか。その要因はどこにあると捉えているか。

⇒変化なし。

⑤ 事業・活動の種類が増えたり減ったりしたか。変わった場合は、どのような経緯で、どのような変化があったか。その判断をした理由と目的は何か。

⇒飼所も運行エリアに含むことになったこと以外は変化なし。

⑥ 運行車両の車種・台数に変化があったか。変化があった場合、どのような経緯で、どのような変化があったか。その判断をした理由と目的は何か。

⇒変化なし。

⑦ 移動サービスの仕組みが変わったか。変わった場合は、どのような経緯で、どのような変化があったか。その判断をした理由と目的は何か。

⇒結果的に変わっていないが、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。

↓

利用者が桄瀧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、運転手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、これは運転手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、頓挫した。

* 宅配サービスをやっている業者がいるので、そこに働きかけて取り組みを強化してもらった方が良いのではないかとの判断が、その背景にある。

⑧ 組織の財政状況はどのように変化してきたか。

⇒変化なし。

↓

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 年度の場合、市の委託費は、185 万 8466 円、運賃収入は、22 万 3203 円。

* 一日フリーパスの場合は、対馬市交通に運賃収入が行くので、運賃収入には含まれない。

** 市からの委託なので、運賃収入は、市の方に収める。

⑨ 市町村行政や他の団体等との関係に変化はあったか。どのような団体等と、どのような関係があり、どのように関係が変化してきたか。

⇒変化なし。総会には課長以下、担当者が出席する。そのほか、要望等があったときには、随時、市の方に出している。

* 「要望」の例としては、運行便を上対馬病院からの帰りにつき、路線バスがあり、それがこんどろバスと接続するようになっているのだが、診療が遅れた場合にその接続がうまくいかなくなり、数時間も待たねばならなくなる、という問題が生じているので、便数を増やすなどの対応をお願いしたい旨を要望した。

↓

これは、他の地区とのバランスで便数を増やすことはできないという理由で却下された。

⇒このように、「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。

⑩ 実施している移動サービスの持続可能性につながったと捉えている取り組みは何か。運転者、車両、お金、運営担当者確保のために役立ったと感じること（きっかけ）を具体的に。たとえば、担当課の人事異動があったら挨拶にいくようにしている、女性のサークル活動団体を通じて夫の運転者を募っている、事務局担当者確保した（別事業で雇用）など。

⇒比較的順調なので、今のところは特にはない。ただし、これから先（4~5年後）、運転手の高齢化に伴って運転手確保は課題となる。

運転講習の費用は、委託費の中に含まれており、協議会から支出されるので、基本的に本人に負担が生じないようにしている。

⑪ 移動サービスは存続の危機はあったか。あった場合、その危機をどのようにして乗り越えたか。まだ乗り越えられていない場合は、何が必要だと思うか。

⇒危機に陥ったことはない。

4. ご意見

① 組織の内外から、希望や期待、問題意識や不満、今後の方向性に関する意見が出ているか。

- ・運転手さん自身がいつまで続けられるかは分からないとおっしゃっている。
- ・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、それ以外の者が、協議会の必要性を認識しにくくなる。自分の組織だと思ってくれているかどうかの問題。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。次の会長は米田さんでいけるとしても、副会長を誰が務めるかという点不明である。会長は当面の間務めるとしても、副会長は毎年変わるといった形をとらないといけないかなと思っている。⇒協議会の継続性の問題。

② 住民参加の移動サービスに持続可能性はあるか、持続とは何年をイメージするか。

⇒運転手の確保、資金の確保はいずれも当面問題はない。

↓

むしろ懸念しているのは、第1に、運行主体たる協議会の継続性の問題、第2に、事務局の大場さんに何かがあった場合の問題。

↓

特に最大の懸念点は、後者。大場さんはまだ若いので大丈夫だと思うが。

加えて、第3に、利用者が続くかどうかの問題。

③ 後発の団体へのメッセージ

運転手の確保はどうにかなると思うが、一番大変なのは、事務局の確保。

⇒これができないから、後続の団体が増えないのではないかと？事務局が確保できないなら、タクシー事業者任せの方が楽。

*（菅田さんが外部集落支援員を2年間延長して同様の仕組みを導入しようとした）対馬市上県町鹿見（ししみ）地区で結局実現できなかったのは、これがネックだった。

*市の外部集落支援員が事務局を務めるという方法があり得たのではないかとこの点については、「市が運行を委託をしている地域の協議会の事務局を市の外部集落支援員を務めるというのは、立ち上げの時はともかく、利益相反的にみていつまでもそれをするわけにはいかない、との判断もあつ

たのではないか」とのこと。

*電話の受け付けを行うには、「どこに住んでいる方からの電話なのか」が分かる必要がある。それゆえ、複数地域をまとめる形で、自治体職員OB等が事務局を担うというの、容易ではない。

④ 中間支援組織（全国移動ネットや地域ネットワーク組織）への期待や要望

⇒今のところ問題がないので、特にない。

5. その他有益だった指摘

① 地域の協力を得る際のポイント

⇒①委託なので自己負担金が発生しないし、②ドライバーや事務局にならなければ、役員も総会への出席程度で特に新たな負担は生じないし、③従前よりも利便性が高まるし、④「トリガー方式」をとる場合に、「必ず乗らなきゃなくなるよ」と言われると、「確約できない」などとして議論が進まなくなったりするが、そういうこともなかったので、話し合いはスムーズであったという。

↓

行政には、これらの点を意識した対応が期待される。

② 車のサイズ

⇒車の大きさ（10人乗り）がネックになっている可能性もある。

↓

①利用者の尻込み問題

→せっかく予約の電話をしても、「自分一人では申し訳ない」と尻込みされる方が多く、結局は予約せずに電話を切られる方もいる。

*「ごくまれに、一度に4人以上の方が乗ることもあるが、ほとんど2人以下であるため、乗り心地は劣るかと思われるが、7人乗りの車にしておけば、車の維持費等のコスト削減の面でも、良かったかもしれない」とのこと。

②運転手確保面での制約

→車のサイズが大きいと、特に女性の運転は難しく、運転手確保にとってマイナスとなる。

③ 立ち上げ直後の運転手のモチベーション維持

→市役所、協議会から懇願されて運転手を引き受けたが、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て、自分は必要なんだろうかと思われたこともあったのではないと思われる。しかし、主体となってくださった、3人（名田谷さん、乙成さん、平間さん）が「辞める」とは言わないでくれたことが、今日まで続いている最大の理由である。

↓

利用者確保の大事さ。

④ 女性の自動車免許取得者の増加によるマイナスをプラスに転じる

既述の通り、現在の利用者の中心は、75歳以上の単身の女性だと思われるが、60歳から70歳前半になると、「夫が死んだら、自分もそうなる…」と考えて、免許を取った人が増えてくる。そして、今も自分で車を運転し、一人で病院・買い物などに出かけている。

↓

そのため、新しい利用者の参入がなく、このままでは減少の一途となるのではないかと？現在の利用者が複数残っている間に 70 代女性が免許返納をしてくれること、これが存続の鍵となる。

↓

そのために、利便性の向上だけでなく、免許返納推進にも組んでいかなければならない。

⑤ 非固定ダイヤ型への転換可能性

⇒今、バスを利用している方の利用目的は、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（檜滝・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。

↓

路線バス（対馬交通）との乗り継ぎが大半をしめる現状なら、時刻表を撤廃して、「お客さんの希望時間に迎えに行きます」という形はとれないか？前日までに予約が必要で、『時間調整、相乗りの場合もあります』という留保付きで。

（利用者の数が限定的なので、便数自体は増やさなくても、上記の方法は可能とのこと。）

こんどろバスに関する対馬市政策企画課（小島亮さん）ヒアリングのまとめ

（2020年12月8日10時～11時半、於：対馬市交流センター4階研修室）

1. 開始のいきさつ

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、その中で地域公共交通の部分で、やる地域がないかを探している中で、（一社・MIT が関わってくれそうだし）当該地域が良いのではないかという話になった。公共交通網計画の方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。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。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った。

2. 狙い、ゴール

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。

3. 行政計画への位置づけ

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られている（もしくは位置づけられることになる予定）。

4. 支援に当たって重視した点

説明会、運転手の募集（チラシ）、委託費、車両の無償貸与、アンケート調査（実証運行開始時に 1

回、今年度中に2回目を実施する予定。

↓

実証運行前の講習受講費用もが負担。

<嶋田のコメント>

今年度実施予定のアンケートについては、こんどろバスのことをなんとなくしか知らない住民の方がおられるので、「こんな乗り方になっているのですが、ご存知ですか？」というような質問項目を設け、全戸調査とすることができれば、今一度こんどろバスのことを周知し、利用促進をすることにつながると思う (by 嶋田)

↓

地元の協議会の方からもそのような要望を受けている (by 小島)。

期待した効果 ～赤字削減～

当初は、「赤字削減」にもつながれば、と考えていた。しかし、それまでの赤字（当該地域のバス補助金）は年150万円だったが、委託費230万円に増えた。

タクシーと比べても、こんどろバスの地元協議会への委託費は230万円（ただし、決算額では、186万円程度（2019年度））くらいであるが、タクシー事業者への委託は、高いところでも「椎根一蔵原間」の207万円くらい。「椎根一蔵原間」は、タクシー事業者に委託しているが、2692便（片道で。往復換算だと、1346便）あっても、委託費は207万円ほど。タクシー事業者への対馬市の支払い207万円は、①1346便それぞれの運行単価（2130円（7.3キロの場合）～5370円（20.6キロ場合）：1往復あたり）を積み上げたもの。なお、これに加えて運賃収入52万円もタクシー事業者の収入となる。

↓

1346便で207万円（タクシー）と405便で166万円（＝委託費（決算額）186万円－運賃収入22万円（2019年度））（こんどろバス）を比較すると、1便当たりの単価は、タクシーの方が安い（1500円対4100円くらい）。

他方で、人件費だけでいけば、タクシーの運行単価は、1往復当たり、2130円（7.3キロの場合）～5370円（20.6キロ場合）であり、他方、こんどろバスは、1500円（買い物便のみ2500円）であるから、圧倒的にこんどろバスの方が有利であるはずである。

↓

⇒事務局経費、保険料、車検等がネックか？

↓

事務局経費は仕方ないとして（*これについては、雲南市波多コミュニティ協議会の事務局のように「合わせ技」で他の仕事をしてもらうことで、支出の合理的根拠を構築する必要があるように思われる。）、車両をリースにした上で、車体のサイズを小さくしては？そうすれば、保険料や車検の費用が掛からなくなるので、経費削減になる可能性もあるのでは？ (by 嶋田)

*こんどろバスには、市営バスの運行委託という形で支出。

*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ようになっており、こんどろバスに関しては2019年度の実績で82万3000円（＝約166万円（＝委託費（決算額）186万円－運賃収入22万円）÷2）ほどであった。

～介護予防・フレイル予防的な効果～

⇒75歳人口のうち要介護度には特に変化がなかった。

～地域全体あるいは地域振興・産業振興の面での効果～

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。

↓

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。

5. 取り組みの継続に向けた今後の課題

① 推計利用者・必要担い手数

対象者は増えていくと考えているが、実数は把握していない。

② 現状と今後の必要数のギャップを埋める支援策・課題

運転手の確保をめぐることは、事業者等がない地域で同様の取り組みができるかどうかは課題。社会福祉法人もあまりない。そのため、①漁師など第1次産業従事者との連携、②日常生活の軽易な援助を実施する「対馬市ちょこっとサービス」、③シルバー人材センターなどとの連携が考えられる。そのほか、④自動運転の可能性もありうるということ。

*「ちょこっとサービス」は、対馬市独自の仕組みで福祉課所管。75歳以上の高齢者のみの世帯や障がい者のみの世帯などを利用者とする（ただし、介護保険の訪問介護サービス、予防給付型訪問サービスを利用している者、障害福祉サービスの居宅介護を利用している者又は本事業により受けようとするサービスと同様の支援を親族等から受けることができる者は、対象外）。利用は、1世帯当たり1日1回30分以内とし、月4回が限度とされている。サービス提供者は、30分あたり利用者の自己負担分100円+市負担分400円がもらえる。）

③ 今後の支援の視点

事務局育成

事務局については、集落支援員の活用が考えられるのではないかと。しかし、広域で事務局を置くとすると、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。そのため、集落支援員が広域で事務局機能を担うというのは難しい。

↓

それゆえ狭域で事務局を置かざるを得ないが、その場合でも、集落支援員に事務局をお願いするすれば、委託内容の精査が必要。というのも、運行を地域に委託しておきながら、事務局を再び行政職員が担うというのは、問題があるように思えるから。その場合、厳密に言えば、運転業務のみを地元委託するような内容で委託を考えないとまずいのではないかと（by 嶋田）。

↓

もっとも、それも一つの筋だが、むしろ、各地区には必ず自治体職員OBがおられると思うので、そういう方に声掛けをして、「立ち上がって欲しい各地区に一つずつ事務局を要請すること」を目的

とした、「事務局育成講座」を開いてはどうか？

⇒大場さんに事務局が行わなければならない作業を網羅的に整理してもらい、その具体的な作業内容をレクチャーしてもらおう (by 嶋田)。

↓

事務局を担う際に背負うことになる負担が具体的に分からないからこそ、不安が先立ち、事務局の担い手が出てこない面も大きいのではないか？だとすれば、こうした講座でそこを解消することには意味がある。また、自治体職員 OB も講座で学んだならば、せっかくなのでやろうかという気持ちになるはず。また、自治体職員 OB は「地域の顔役」であることも多いことから、彼らが動けば、地域も動く可能性が高まる (by 嶋田)。

↓

「事務局」から立ち上げを促進するという発想。

車両

by 嶋田リースにした方が良いというのは、すでに述べたとおりだが、その際、車両のサイズも小さくすると、かなり安くなると思うし、運転手確保も容易になると思う。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。これまでの実績で乗る人数は分かっているので、それを根拠に小さい車にすることはできるのでは？ (by 嶋田)

↓

「平均乗車数からいっても、運転手にとっても運転のしやすさという点を考えても、サイズを小さくした方がよいかも。ただし、空き時間に子どもたちを乗せたりもしているようなので、そこに関して問題がなければ、その方向で考えていけばよいのではないか？」 (by 小島)

利用者の掘り起こし

⇒母数として減るが、利用されている人も半数以上いるので、どうやって声掛けをするのがポイント。

→「維持していくためには、地域全体の掘り起こしするというのは必要だと思う。アンケート調査は、その手段となりうる。満足度を検討して、サービスに反映していくのも必要かもしれない。

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)。