

地域に移動サービスを創る人材育成事業 報告書

2012年3月



NPO 法人 全国移動サービスネットワーク

〒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

E-mail : info@zenkoku-ido.net

URL : <http://www.zenkoku-ido.net>

◆○▼◇■ 目 次 ■◇▼○◆

<1>2011年度の事業概要	1
<2>地域に移動サービスを創る人材育成 東円卓会議	
・次第	3
・参加者名簿	4
・当日資料	5
・円卓会議宣言	22
<3>地域に移動サービスを創る人材育成 西円卓会議	
・次第	23
・出席者名簿	24
・当日資料	25
・円卓会議宣言	40
<4>Aコース【岩手県】座談会&被災地取材	
・プログラムおよび取材行程表	41
・座談会資料(抜粋)	43
・参加者レポートから	69
<5>Bコース【神奈川県】セミナー&ワークショップ&取材ツアー	
・プログラムおよび取材行程表	71
・セミナー資料(抜粋)	74
・ワークショップまとめ	132
<6>Cコース【福岡県】取材ツアー&セミナー&ワークショップ	
・プログラムおよび取材行程表	138
・セミナー資料(抜粋)	140
・参加者レポートから	162

注：<2><3>について、「資料が相当数に及ぶ方は、一部抜粋して掲載しています。

また、発行済みの書籍等から資料を提出された方については、本冊子には掲載しておりません。

2011年度：「くらしの足を支える移動サービスを創る人材育成事業」

<目的>

本事業では、外出に困っている人の「くらしの足」の確保に取り組もうとする人が、「地域のコーディネーター」として失敗しない進め方ができるよう情報提供する場をつくとともに、その相談に乗り、情報提供する「アドバイザー」を各地に発掘し、育成する。

<目標>

2009年度は、住民主体の視点を多く持つ手段として「過疎地有償運送」を取材・調査し、その視点を踏まえ、2010年度は、手段を問わず様々な住民本位の移動手段の事例調査を行った。2011年度は、2年間の取り組みを通して発見した、地域のキーパーソンにアドバイザーになってもらえるよう研修を行うとともに、既にアドバイザーとして活躍している方々の情報共有を図り、相談機能を果たすネットワークを構築する(三層構造で人材を育成する)。

また、1,2年目で扱わなかった2つのテーマでの事例調査を行い、課題や考え方を整理する。

<事業内容および今後の計画>

1. 「研究調査委員会」の設置

1.2年目に続き研究者や当団体理事で構成し、事業全体を統括する。

2. 人材育成

(1) 円卓会議 ～トータルアドバイザーをつなぐ～

1) 目的

- ・「アドバイザー」の育成方法や条件設定について検討する。
- ・困難に直面している事例や手法を検討し情報や認識の共有化を図る。
- ・「アドバイザー」等からの相談に対応するネットワークを構築する。

2) 内容

- ・各地で既にアドバイザーとして活躍している研究者や NPO 関係者を中心に、円卓会議を開催した。北海道～大分まで全国から移動・外出についての問題提起を普段から行っているメンバーが、生活交通の構築にあたりアドバイザーとして必要な資質や知識・マネジメントについて出し合い、そのアドバイザー像の共有化とともに、今後の移動問題に取り組む新たなネットワークが形成された。

①東の円卓会議

日時：7/23 13-17時 会場：首都大学東京 秋葉原サテライトオフィス（東京）

②西の円卓会議

日時：7/30 13-17時 会場：NPO 法人日常生活支援ネットワーク（大阪）

☆撮影および録音をし、会議要約を作成計画。

(2) 研修セミナー ～地域のアドバイザーや立上げのキーパーソンを発掘し育てる～

(1) A (岩手) コース開催

- ・人材育成に主眼を置かず、震災支援をメインとしたテーマⅠとした。

8/19 (金) 14:00～17:30＝北上市生涯学習センター（「おでんせプラザぐるーぶ」3階）にて「災害時における移動支援とこれからのまちづくりを考える座談会」を開催
全国より10名の参加。千葉謙太氏（北上市政策企画課）と若菜千穂氏（NPOいわて地域づくり支援センター）に岩手県内の東日本大震災後の状況やこれまでの活動の報告を受け、吉田樹氏（首都大学東京准教）のコーディネートによるこれまでの経過と課題を整理を行った。

8/20 (土) 8:00～17:00＝若菜氏と現地高田タクシーの菅野兼治氏のコーディネートによる、大船渡市での岩手県交通大船渡営業所の鈴木次長のヒアリング。陸前高田市にて現地視察および高田高校第2グラウンド仮設住宅自治会の方々のヒアリング調査取材。

(2) B (横浜) コース開催予定

- ・一日目が調査取材で、二日目がワークショップ。人材育成を意識した企画を、上記両団体と相談する。

12/16～17 【住民組織主導の登録不要コミバス事例】(テーマⅡ)

現地受入れ担当：かながわ移動ネット

ファシリテーター：吉田 樹氏

(3) C (北九州) コース開催予定

- ・いのちをつなぐネットワーク推進課は福祉を広い視点で見えており、福祉交通からみた地域交通と地域交通から見た福祉交通の融合の可能性を探ることができそうな自治体だったが、2010年度の地域交通については「おでかけ支援交通」のしくみを知ったという程度にとどまった。加藤先生にお知恵をいただいて企画を固める。

1/6～7 【福祉交通と地域生活交通の融合と役割分担】(テーマⅡ)

現地受け入れ担当：ふれあい福祉北九州

ファシリテーター：加藤博和氏

<成果物>

- ①トータルアドバイザーやアドバイザーを紹介するカタログ作成予定
- ②事例調査のテーマⅠ，Ⅱに関する資料と要旨と考察をまとめた報告書作成予定

地域に移動サービスを創る人材育成東円卓会議

2011.7.23 首都大学東京秋葉原サテライトオフィス於

プログラム

13:00 開会 進行 笹沼和利 (全国移動ネット副理事長)

13:05-13:15

主催者挨拶と事業経緯説明 島津淳 (桜美林大学教授)

13:15-14:35 (5分/1人)

コーディネーター 吉田樹 (首都大学東京助教)

第1ラウンド わたしの取組・交通(移動)の問題点・人材育成について

— 休憩 —

14:50-15:30

質疑応答

15:30-16:45

第2ラウンド 円卓会議ディスカッション

16:45-17:00

東円卓会議宣言

NPO 法人 全国移動サービスネットワーク

東円卓会議 参加者

団体名	個人名
桜美林大学健康福祉学群社会福祉専修教授	島津 淳
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	吉田 樹
茨城大学工学部准教授	山田 稔
旭川大学 保健福祉学部 コミュニティ福祉学科教授	白戸 一秀
ものづくり大学大学院 研究科・技能工芸学部 建設技能工芸学科 准教授	田尻 要
埼玉大学 理工学研究科 環境科学・社会基盤部門 (工学部建設工学科設計計画研究室)	坂本 邦宏
北海道移送・移動サービス連絡会	竹田 保
NPO法人 かながわ福祉移動サービスネットワーク	清水 弘子
青森県移送サービスネットワーク	越谷 秀昭
やまがた福祉移動サービスネットワーク	齋藤 丈夫
NPO法人 ウィラブ北茨城	高松 志津夫
NPO法人 移動サポートひらけごま(杉並区移動サービス情報センター もび〜る センター長)	秋山 糸織
NPO法人 全国移動サービスネットワーク 埼玉県移送サービスネットワーク	笹沼 和利
NPO法人 全国移動サービスネットワーク	杉本 依子
千葉県移送移送サービス連絡会前代表	猪野 裕子
NPO法人 かながわ福祉移動サービスネットワーク	石山 典代

東日本円卓会議
-報告レゾメ-

島津 淳
桜美林大学

1. 日常的な活動での取り組み

「町田市福祉のまちづくり推進計画外出支援ワキнгチーム」委員長

「交通空白地域の移動を考える調査研究委員会」委員長

その他

2. 地域の移動を考える上での見えてきた課題

1) 交通空白地域の移動を考える調査研究委員会報告から

① 過疎地有償運送等取材した 20 事例から見えてきた立ち上げ・運営の条件 10 項目

熱意のある行政関係者がいる→地元有力者と政治力がある

(富山県氷見市.茨城県日立市.富山県富山市)

② 運営主体 15 活動事例の特徴と 6 分類

NPO 住民組織モデルでは、行政の補助金の低さからタクシー・バス業界等が敬遠をした?

(茨城県日立市中里.富山県氷見市八代)

2) 町田市共同配車センターと震災時活動

① 問題意識と政策立案(町田市福祉のまちづくり計画と防災計画との摺り合わせ)

② 電話.携帯が使用できないことを前提に車両を保有する共同配車センターが安否確認

共同配車センター会員及び行政との連携による障がい者・高齢者安否確認

国道.都道は緊急車両優先のため使用できないが、市道は使用できる

③ 避難所と通院・買い物等無償運行

福祉有償運送車両を無償運行に使用できるのか?

④ 避難所に避難した人の個別ニーズに基づく支援物資の提供

例：生理用品やコンタクトレンズの洗浄液等

3. 地域での移動を考える上でどういった人材が必要か?

- ・ 地域において移動ニーズを持った住民
- ・ 地域において移動ニーズについて、声を上げる住民
- ・ 地域において移動ニーズについて、まとめ上げて要求を形にし、連携体制を作り上げる地域リーダー(町内会.老人会.社協.行政.議会.首長等との連携)
- ・ 地域の移動ニーズについて、道路運送法等の知識を踏まえ、専門的にまとめ上げる地域リーダー(運輸支局.タクシー業界等)
- ・ 運行開始後、運行のノウハウ等について知識を持ち合わせている地域リーダー

地域に移動サービスを創る人材育成 東円卓会議 メモ

2011.07.23 吉田 樹（首都大学東京）

1. 日頃の取組

- ◆ 大学における研究（地域交通、地域観光計画）の一環として、地域交通政策に関するプロジェクト研究・技術支援を行っている。
 - ・ 地域交通マネジメントの支援； 地域交通政策を形成するマネジメント体制
青森県八戸市・八戸圏域 8 市町村、東京都武蔵野市、埼玉県秩父圏域 4 市町
 - ・ 地域公共交通計画・乗合公共交通の再編に係る技術支援；
東京都日野市、長野県須坂市、栃木県足利市、岩手県北上市、青森県十和田市、
青森県三沢市、山形県山形市 など
 - ・ コミュニティ交通運行に取り組む地域住民等の支援
山形県山形市明治・大郷地区「スマイル・グリーン号」（デマンド型乗合交通）
青森県佐井村「佐井村ボランティア輸送」（過疎地・福祉有償運送）
- ◆ 国土交通省の各種委員会（交通基本法案検討小委員会、東京運輸支局バリアフリーネットワーク）、各地の交通バリアフリー、地域公共交通に係る会議に参画

2. 地域における交通（移動）を考える上で一番問題だと考えている事

- ◆ 地域における「移動」の問題が「見過ごされる」「気付かれない」こと
 - ・ 多くの場合は「鉄道や路線バスが廃止される場面」で問題になるため、対症療法的な施策に止まっている。
 - ・ 東日本大震災の被災地においても「当市は無料バスが運行されているので、移動の問題はありません」という状況。
 - # 移動需要の「公約数」をカバーする乗合公共交通では対応できないニーズの存在が「見過ごされる」「気付かれない」
- ◆ 「交通空白地域をカバーすればよい」から脱却できていない
 - ・ 提供される交通サービスが「生活に使える品質」を確保することが重要。
 - # 現行の国による支援制度「地域公共交通確保維持改善事業」では、交通空白地域のカバーが重視されるようになったが・・・交通サービスの「カイゼン」に対する支援が重要では？

3. どういう人材を創っていくことが必要か

- ◆ 行政、交通事業者、NPO、地域住民・利用者といったステークホルダーの意思を汲み取りし、それを翻訳できる人材
- ◆ 利用者の視点から「現場」で考え、動くことのできる人材
- ◆ 「でしゃばらず、臆せず」の感覚を持った（忘れない）人材

1. 日頃の取組

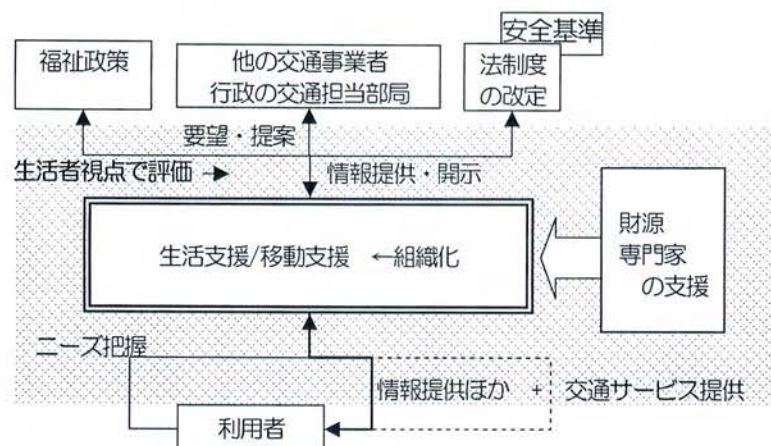
- ・ 地域公共交通会議のメンバー/アドバイザー
- ・ 自治体の交通計画策定のアドバイザー・スタッフ
- ・ 有償運送運営協議会のメンバー
- ・ 有償運送ネットワーク団体のアドバイザー
- ・ 有償運送運転者講習 講師
- ・ 地域コミュニティのアドバイザー
- ・ 関連学会の研究委員会のメンバー
- ・ 大学生の教育の一環としての研究指導・社会連携

2. 地域における交通（移動）を考える上で一番問題だと考えている事

- ・ 公共交通事業におけるユーザニーズ(潜在ニーズを含む)の把握と反映
 - そのための調査方法論、情報交換、人的交流、意思決定のしくみなどの継続的な改善
 - 利用者のニーズを把握するには、一人一人の生活環境に沿った理解が必要だが、事業としての公共交通では、そこまで情報を収集する余裕も意欲もない
 - 特に公共交通が薄い地方部では、個々別々のニーズをうまく把握することが重要で、予めサービスメニューを用意しても「ニーズがない」という結果に陥りがち
 - 交通事業者が自分のできることの枠の中で利用者ニーズを捉えようとしても、答が見つかることは稀

3. どういう人材を創っていくことが必要か

- ・ 利用者の多様性に対応した、多様・大量の「交通アドバイザー」が欲しい
- ・ 少なくとも、「利用者の抱える問題を解決するには、誰に働きかければよいか」を知っている人
- ・ ただし、そういう人たちの組織化と、それらの活動に対する財政面の支援や専門家の支援が前提
- ・ 下図、網掛けの部分



地域に移動サービスを創る人材育成東円卓会議 報告

旭川大学保健福祉学部 コミュニティ福祉学科 白戸一秀
(旭川市福祉有償運送運営協議会委員長、旭川交通圏タクシー特定地域協議会座長)

1. 日頃の取組

移動サービスへの関わりについては、北海道社会福祉協議会に所属していた時代の活動として、1970年代より在宅福祉の開発の観点から「移送サービス」の普及に取り組んできました。その後、福祉有償運送の制度化に際し、それまでの移送サービスが制度に対応するための活動に従事し、時期は重なりますが、介護保険制度の創設に伴い、デイサービスなどの送迎の位置付けの問題、訪問介護の通院乗降介助の給付化への対応などを行ってきました。また、さかのぼる1992年には、障がい者の自立生活運動を推進する立場から、札幌で「交通権を考える連絡協議会」の設立を行い、地下鉄やバス移動、タクシーの利用、駅舎設備・サービス等の交通インフラの整備など、ハードとソフトの両面から移動・交通のバリアフリー化の活動を支援してきました。

現在は、旭川市福祉有償運送運営協議会と旭川交通圏タクシー特定地域協議会に所属して、地域の移動サービスを創る活動ではありませんが、施策調整の活動に参加しています。

旭川・道北地域を中心に異なる立場で活動していて考えることは、移動サービスは、かつてのように移動制約者の“福祉問題”として対応する時代は終わり、“コミュニティ政策”や“都市計画・まちづくり”の観点から総合的にアプローチしなければ解決しない問題へと発展してきていると実感しています。

現在、旭川運輸支局管内（稚内までの道北地域）の福祉有償運送は31運送者174台が運行中で、内訳は16社会福祉協議会（95台）、8社会福祉法人（50台）、7特定非営利法人（29台）です。旭川市の場合は、すべてが特定非営利法人で3法人19台が運行しています。

旭川の運行状況を1か月平均の運行距離と徴収料金で見ると、平成20年度は福祉車両で494km（26,382円）、セダン型車両で177km（16,426円）であり、平成21年度はそれぞれ394km（22,196円）、134km（13,015円）でした。

これをタクシー輸送の実車距離と運送収入と比較すると、1日平均ですが、平成20年度は1,029台で55.3km（19,060円）、平成21年度は1,051台で56.5km（18,007円）であり、福祉有償運送がタクシー輸送を抑制していないことが明らかになりました。

しかし、運営協議会設置当初ほどではないものの、増車はもとより、車両の入れ替えにおいても、未だ事業所、労働組合の双方において福祉有償運送への警戒感が根強く残っているのが実情です。

しかしながら、特定事業計画の議論がはじまって企業意識が変わってきているのも事

実です。旭川地域の基準車両数 858 台に対する減車計画がすすむなか、今日的な消費者状況の大きな変化と少子・高齢化時代のニーズに対し、業界としてビジネスモデルをどのように革新するかという問題に移っていると思うのですが、むしろ、一部の取り組みに対し”業界のルール違反”として労使ともに拒否、排斥の感情が強く、外から見ると”業界の危機”を抱かざるをえません。

福祉と業界の共存という従来の問題から、むしろ福祉と業界が共に「くらしの足を支える移動サービス」の体系をどのようにするのかという協働の観点が今こそ必要ではないでしょうか。2010 年度の調査研究委員会報告で紹介された「遠賀タクシーの ZOC」に類似する取り組みが、旭川では成功しなかったことで、特にその思いを強くしているところです。

2. 地域における交通（移動）を考える上で一番問題だと考えている事

2003 年 7 月から運行していた永山コミュニティバス「ミニバスはひとふる」が 2010 年 4 月に終了しました。旭川市が道北バスに運行委託をして、1 時間に 1 本、永山地区の住宅地域 73 か所を巡回、約 10 km を約 45 分かけて運行していましたが、当初より大幅な採算割れで事業継続が難しくなったという理由でした。当時は住民の強い要望で運行したはずの路線廃止に、住民の廃止反対や存続要求の運動も特にありませんでした。

また、前述した某社の会員制、走行距離定額・割引運賃方式が頓挫した際にも、”業界のルール”はあるにしても、その会員が消費者として異議や抗議をする動きが全く見られなかったことにも大きな違和感を覚えています。

「くらしの足を支える移動サービス」の体系の検討に際し、本研究委員会の「住民による住民のための運営」「地域のニーズに基づく持続可能なシステム」という論点を強く支持するものです。その意味で、永山コミュニティバスの挫折の教訓を「住民の参加と運営」の欠如にあったと反省することができます。

しかし、後者の事例からは、「消費者」の立場からの主張や参画という論点も学べるのではないかと考えます。

人口 36 万人の農業都市・旭川市においてさえ、既存の旅客運送業が成立を危ぶまれる状況にあって、不採算の過疎地域における「コミュニティサービス」として移動・交通を創出という視点に加えて、企業と協働して「地域経済」として移動・交通を成立させる「コミュニティビジネス」の観点を加えることはどうでしょう。

地域住民を消費者としても強化し、協働の精神で企業活動の革新を促進することが求められるのではないかと思います。

そのためには、”地域振興”、“コミュニティ政策”、“都市計画”、そして”福祉”といった施策について、自治体内での連結や総合化の取り組みもポイントとなると思います。

この場合、国の役割は何か。業界規制と育成を使命とする運輸支局には、当該地域の移動・交通体系を構想し、地元自治体と調整する役割がないことが隘路の一つになって

いるのではないかと思います。また、タクシーと競合する”代行運行”が国土交通省ではなく「警察」の所管であるということについて、「公共交通」のカテゴリーの検証も必要かもしれません。

他方、北海道には積雪・寒冷、広域の風土に“散居散在”するという風土の特性があり、人口1万人未満の小規模自治体が112市町村62.6%（全国平均26.5%、2010年3月末現在）という行政力の制約という問題もあります。

交通基本法案の趣旨を踏まえるならば、自治体施策を総合化することと合わせて、近隣市町村が協定する「定住自立圏構想」などにも注目して、自治体連携のテーマとして「移動・交通」を広域で解決すべき課題として位置付けることも必要ではないかと思えます。

3. どういう人材を創っていくことが必要か

都市部と郡部、中山間地域などの条件によって取り組みが異なるのは当然ですが、「地域の協働を組織化する」という点は共通のテーマではないかと思えます。

移動・交通は基本的な生活ニーズの一つであると思いますが、生活ニーズは多様で、消費生活、保健医療福祉、教育、就労、文化・娯楽、社会参加、安全・安心等々、多岐にわたります。

人々が生活を営む日常生活圏域を基盤として、その地域の生活問題を包括的に取り上げ、その地域で解決し、「地域生活の共同管理」を実現することを援助する専門の人材がいると助かります。”地域づくりコーディネータ”、”コミュニティワーカー”など、イメージは色々ありますが、「地域づくりの専門職員」が必要です。このような専門ワーカーの仲介で移動・交通のプロジェクトの地域のミッションが、その担い手とともに生み出されるということになるのではないのでしょうか。

かつて在宅福祉サービスの開発に従事していた時、買物支援が重要な福祉課題でしたが、現在では「買い物難民」としてコミュニティ問題、通産省の問題ともなっています。

移動・交通問題を解決できるためには、このような広範な視点とともに、その他の様々な地域の生活課題についても同様に解決できる基盤が形成（地域力、住民力）されていなくてはなりません。そしてこの基盤を形成するためには、地縁組織や目的組織を育成・支援したり、連結する援助が不可欠だと思います。

それから、住民、諸機関・団体などと自治体の協働を促進する仕組みづくりを工夫して、平成の大合併に際して開発された”地域自治区”とか、”まちづくり協議会”といった、「地域自治」を開拓し、行政と協働して「新しい公共」をつくる仕掛けが必要ではないかと思えます。

①日頃の取組

ものづくり大学は、埼玉県行田市に所在し、地域産業における技術研究開発の拠点であるだけでなく、地域のまちづくりに関する諸問題にも積極的に取り組んでいます。

私ども田尻研究室では、行田市域の都市計画や観光開発に強い関連性を持つコミュニティバスのサービスレベル向上など、地域の交通問題に関して様々な調査を行っています。

行田市は、他の地方都市と同様に、郊外部の人口密度が低いことに加えて高齢化率も高く、従来型の公共交通を確保することは困難な状況です。昨年度は、このような地域における移動要支援者の交通需要について、現地の社会福祉法人と共同調査を実施しました。

②地域における交通（移動）を考える上で一番問題だと考えている事

移動サービスを整備することは、移動要支援者だけの問題ではないという市民全体の共有意識が醸成途上であるということでしょうか。地方都市の郊外部は、今後急速に交通問題が顕在化すると考えられるなかで、あまりにも市民意識が低すぎるような気がします。

いっぽうで、私どもはさらに積極的な情報発信を目指す必要があると考えています。

③どういう人材を創っていくことが必要か

地域における移動サービスの整備は、サービスの享受者だけの問題ではないように感じます。移動サービスに関する知識に加えて、幅広くまちづくりについて見識を持った人材を、地域の中で育成していくことが必要であると考えます。地域の市民活動に取り組んでいる方々などとの十分な連携が進められるような、ネットワークを構築できる能力(キャラクター)も必要かもしれません。

坂本 邦宏
SAKAMOATO Kunihiro

埼玉大学大学院理工学研究科

地域に移動サービスを創る人材育成事業研究調査委員会
2011年7月23日(土)

①日頃の取組

- 都市交通計画・交通工学全般
- 路線バスについて
 - 接近通知システム+プッシュ型通知の開発
 - PTPS導入効果予測(交通シミュレーション)
 - 地域モビリティ確保(計画)の支援
 - さいたま市都市交通戦略, ときがわ町公共交通活性化・再生総合事業(協議会)
 - 路線バス事業の最適化
 - ダイヤ最適化, 負スパイラルからの脱却

②地域における交通（移動）を考える上で一番問題だと考えている事

- 役割分担
 - STと儲かる路線バスは同レベルではない
 - 「公共」交通としての意義・役割（財・材）
- 目標設定（供給不足エリア）
 - 地域に応じた目標設定は可能？（最低限度は）
 - まちづくり・市民参加による策定
 - まち・地域づくりへの移動の持つ貢献度・底力
- 専門家（スペシャリスト）不在
 - 日本の行政組織における最大の課題

③どういう人材を創っていくことが必要か

- 好きこそ物の上手なれ
 - まずは、交通が「好き」になること。使命感よりも重要かも。
- 科学的な視点・思考を持つ
 - データに基づく客観性と理論性は、そのまま説得力に繋がる（交通は広域問題→思い込みは×）
- プロジェクト遂行能力
 - やれる環境（チャレンジする財源・人材）を確保できる行政マン、意志決定力を持った首長、説得力のあるデータ分析ができるサポート隊

清水 弘子（かながわ福祉移動サービスネットワーク）

● 日頃の取組

*移動サービス

- ① 移動サービスの設立支援（制度やその他の情報の提供・申請書作成のアドバイスなど）・相談窓口（利用者・活動団体）

*地域交通

- ① 交通の必要性を感じている地域でのワークショップの開催（市民参加型でつくる地域交通創出の支援）
- ② 運行開始までの支援（準備会・地域集会・試運行実施など）
- ③ 運行後も情報提供など

*その他

- ①無償運送の相談など

● 地域における交通を考える上で一番必要だと考えている事

- ① 地域住民の「交通が必要！」という意識の高まりをつくること
（特に地域の女性の力は甚大です。請負型では何も生まれません）
- ② ニーズに沿った、そして、地域の力量に合わせた計画立案
（できることから始める・地域の問題意識をあげて合意の形成へ導く）
- ③ 地域のネットワークを活用する
- ・ 運行管理・運転研修・・・地域の移動サービス団体が講師となって協力
 - ・ 地域の施設、事業者の車両の借用（生協・フリースクール・施設・介護保険事業所など）
 - ・ ボランティア参加を広げる（運転・添乗・運行管理など）
- ④ 事務局機能を担う人材
（外からの支援=NPO がずっと担うのではなく、地域住民に引き継いでいく）
- ⑤ 行政の後方支援
（住民の合意を高めていくには重要）

● どういう人材をつくっていくことが必要か

- ① 主体的に動く人を増やしていく
（会議の議論の中で、受け身だった人が積極的な発言をされることが増えていく様子は感動的）
- ② 仲間づくりのできる人
（ややもすると、住民が自ら請負型をつくってしまうので、常に仲間づくりが必要）

トータルアドバイザーをつなぐ円卓会議 資料 (2011.7.23)

越谷 秀昭 (全国移動ネット理事・青森県移送サービスネットワーク代表)

【最終目標】 地域に移動サービスを創り、根付かせ、成長させる

【Step 1】 地元の公共交通事業者の商売繁盛を第一義に考える

1. 地方では長い間不況の嵐が吹き荒れ、失業者が増え続けている。
2. 企業の倒産、規模縮小に伴う失業者が増加している。
3. ボランティア活動が消極的になってきている。
4. 考えるべきは、まず生活の安定 (安定した収入と雇用)。
5. 既存の交通事業者のフル活用を考える。

【Step 2】 NPOは、交通事業者の支援と、住民の声を反映させるための活動を

1. 交通事業者の「利益確保」と「雇用人員の確保」のための提案。
 - 効率的なルートづくり提案
 - 交通事業者ためのPR活動
 - 交通事業者と乗務員に対する研修
2. 「地域の移動は、地元の交通事業者が中心となって行う」ことを明確にする。
3. NPOの存在が不可欠と思わせるための提案・システムをつくる。

【Step 3】 一運行団体として【移動サービス】活動を行うことより、
地域の公共交通をコーディネートする司令塔として存在価値を高める

1. 交通事業者の理解を得る。
2. 地域の交通を考えるNPOとして認知される。
3. 事業者が敬遠する部門 (形態) へNPOが参入する。

7月23日 円卓会議へのレポート

やまがた移動ネット 齋藤 丈夫

① 日頃の取り組み

山形県は、自家用自動車の普及率が一世帯当たり2.3台と全国第二位の普及率を誇っています。又、三世帯同居率と持ち家、夫婦共働き率も全国トップクラスです。(但し県民所得は、毎年40位前後ですが)

県庁をはじめ市町村役場には職員用の広大な駐車場が確保されていて、基本的には、行政職員も住民も交通に不自由はしていません。高齢者(免許証を返上した人を含む)や障害者が通院や買物に不自由しているだけです。ただし、行政職員は自分が不自由していない為不自由な住民の立場に立って考えることが出来ないのではないだろうか。

例えば、広域学区で作られた特別支援学校の通学問題に対し、教育委員会は、通学は親の責任である。障害児の通学は福祉の問題と考える。と言う見解。福祉担当部局では、特別支援学校の通学問題は、義務教育である以上教育委員会で解決されるべきである。と言う見解。

障害児や両親から相談を受けた我々はどこを向いて考えれば良いのか・・・。

② 地域における交通(移動)を考える上で一番問題だと考えること。

①で記したように行政が住民の立場になって物事を考えようとしないこと。例えば、ある町のように町役場が我が町は過疎地ではない、と一言言ってしまった為住民が移動に不自由していても過疎地有償運送の登録更新が認められなくなってしてしまう。あたかも水戸黄門の奉行所の様な役回りではないだろうか。

「石橋を叩いて渡る」と言う言葉ありますが、山形では(あるいは同様の自治体があるかもしれませんが)「石橋を叩いて渡らず、誰かが渡るのを見てバスに乗り遅れるなどばかり走り出し、橋の途中で転倒してしまう」場合が多いのです。

③ どういう人材を創って行くことが必要か。

住民のうち、弱者の立場に立って物事を考えることが出来る行政のトップ(県知事を含む市町村長)を育てる必要があるのではないだろうか。山形市の場合、中心市街化地域活性化基本計画があるにもかかわらず郊外に

自家用車で往復することを前提にした広大な駐車場を持つ大規模商業地域の開発を行なった。しかも、誘致した業者はほとんど県外資本による物である。地元商業を圧迫するばかりでなく、交通弱者はその地域に公共交通機関もなく、絶対に行けない。県外事業者は、潤うであろうが地元資本・地元生活者にはこれと言ったメリットが見当たらない。これで良いのだろうか。

(日頃の取組)

1. 茨城県内・・・茨移連の相談員として、会員組織の問題や非会員からの問合せなどに対応し、問題が深刻な場合などは実際に現地へ赴き実態把握のうえ解決の道を探ります。法的規制(解釈)に関する課題は、茨城大学工学部の山田稔准教授や茨城運輸支局に相談し、指導を仰ぎつつ解決策を講じる活動を行っています。
2. 本会の活動・・・平成 12 年設立以来、高齢者などの在宅福祉活動の一環として、家事援助などと併せ、通院・買物などの移動サービスを時間制で行っています。
よって、家事援助部分(洗濯・料理・庭掃除等)と移送サービス部分に料金的な差異は発生せず、1時間当たり 800 円(謝金 650 円)の有償ボランティアサービス形態で実施している。

サービス内容	内訳	利用時間(年間)	利用人数	活動人数
在宅福祉サービス	家事援助・付添介助	1239	1357	2478
移動サービス	通院・外出	1885	1071	3770

活動内容	h21 年度実績	h22 年度実績	前年度対比
通院移送	4206	3242	-964
付き添い介助	1796	1463	-333
外出支援	685	528	-157
家事援助	624	1015	391
計	7315	6258	-1063

(地域における交通(移動)を考える上で一番問題だと考えている事)

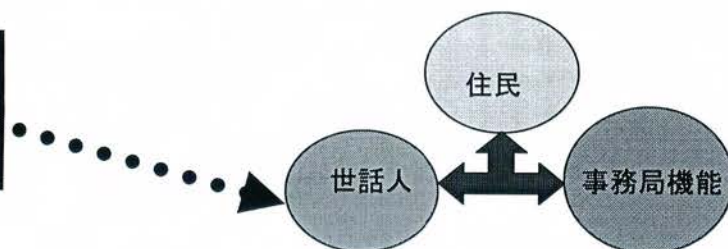
昭和 20 年代生まれのいわゆる団塊世代が高齢化し、自家用車の運転が困難になったとき、ドア・ツー・ドアの利便性を一度でも享受し、バスやタクシーの利用に不便を感じている方々が多い。特に、北茨城市において市街地対中山間地は 3 : 7 であることから、中山間地域の集落の足の確保が一番問題化している。

あわせて、市街地域でも昭和 60 年代に建設されたニュータウンもオールドタウン化しており、中山間地域と同様の課題を抱えている。

(どういう人材を創っていくことが必要か)



必殺仕掛け人



日頃の取組

杉並区移動サービス情報センター・もび〜る（2007年開設）

【センターの基本機能と主要業務】

1. 移動サービスに関する協力体制づくり
 - ①協力事業者の確保と連携（協力事業者の確保、協力事業者との連携）
 - ②関連団体との連携体制の構築（既存の配車センターとの連携、支援事業者等の他関連団体との連携）
2. 広報
 - ①情報収集（移動サービス提供事業者の情報、移動サービス関連の情報）
 - ②広報活動
3. 相談・情報提供
 - ①個別相談・情報提供（個別相談の対応、利用者情報・相談内容の管理、提供する情報の管理、相談・情報提供にあたっての対応基準の策定）
 - ②情報センターへの苦情、要望の対応（情報センター業務に対する苦情・要望の対応、協力事業者に対する苦情・要望の調整）
4. 取次サービス
 - ①協力事業者情報の管理
 - ②取次の実施（取次の準備、取次の実施）

地域における交通（移動）を考える上で一番問題だと考えている事

高齢化が進み、日々新しい移動困難者が生まれていること。交通の資源が潤沢にある地域では、交通資源の手続、対応できるサービス、料金などが異なり、初めて移動サービスを使う方にとって選択することがとても難しい。

どういう人材を創っていくことが必要か

交通の資源が潤沢にある地域においては、それぞれの交通資源についての情報を整理して提供し、活用を促す人、さらには住民のニーズに基づき、不足するサービスを開発・育成する視点を持つ人の育成が必要。

① 日頃の取組

ときがわ町での交通の取り組み

東秩父村での過疎有償

埼玉県内の福祉有償問題

県内他市町村の交通の取り組み調査

② 地域における交通（移動）を考える上で一番問題だと考えている事
利用者を置き去りにしないこと、利用者がいなければ成り立ちません。

その他、必要と思う事項は

- 交通のこれまでの取り組み
- 地域交通の現況(交通事業者の現状)
- 自治体の財政、行政状況
- 自立的住民の有無・NPOの有無(有償運送団体等)
- 移動困難者の自治体の中での状況
- 地域の将来構想(自治体・住民)
- サポートできる方々(学識・npo・議員・その他)の有無
(広域支援組織の有無)

③ どういう人材を創っていくことが必要か

- 地域の中で横につながっていくことができる人
- 途中で投げ出さない人
- 頑固でない人

東日本円卓会議

-報告レジュメ-

全国移動ネット

杉本 依子

1. 日常的な活動での取り組み

全国移動サービスネットワーク 副理事長

「交通空白地域の移動を考える調査研究委員会」委員

NP0法人ハンディキャブゆづり葉 理事長(多摩市 1997~)

移動サービス(階段昇降機移動含む) 介護保険・自立支援サービス

おでかけ・くらしサポートセンター(さぼたま)開設準備中

多摩ニュータウンのりあいタクシー(のりタク)の実証実験参加

2. 地域の移動を考える上で見えてきた課題

1)「交通空白地域の移動を考える研究調査委員会」

①過疎地有償運送の事例取材(2010)

→当事者の声を聞くところからはじめることときめ細かな配慮が必要

(奈良県宇陀市菟田野地区 社協)

→住民が閉鎖的な地域で、いかに事業者・行政・学識経験者などが知恵を出して

いくのか(大阪府豊能郡能勢町 社協 NP0)

②運営主体事例取材(2011)

→キーパーソンは必ず必要(福岡県筑後市 佐賀県嬉野市 武雄市)

2)都市部・ニュータウン地域(東京都多摩地域)の移動

①道路運送法に中途半端に位置付けられたことで、活動が萎縮・変質しているので移動サービスの意義について再確認が必要

→苦情を言いつつも本来の真面目さから法律に沿おうとして萎縮・変質しているの
で、移動サービスの意義について再確認し、基本に立ち返って活動する必要がある

②フォーマルとインフォーマル間の情報が共有されていない

→制度のサービスから漏れている事で、情報共有する場がどこにもない

3. 地域での移動を考える上でどういった人材が必要か?

○制度的な基礎知識を持ち応用できる

○市民が使いやすいシステムを創るために具体的な動きが示せる

○新しい生活交通を軌道に乗せるまでの悩みを柔軟に解決できる

○運営と運行について固定観念を持たない

地域に移動サービスを創る人材育成 東円卓会議 宣言

◆ 地域における生活交通の取り組みは、市民のお出かけを支えることを通じて、人びとの交流を促し、地域への定住に結び付けることが目的である。

◆ しかし、生活交通に関する多くの関心は、外形的な「公共交通空白地域」を解消することに寄せられており、新たな公共交通を「走らせる」ことが目的化する傾向にある。そのため、市民のお出かけを支える「生活に使える」公共交通が提供されているか否かは、あまり重視されてこなかったのではないかな。

◆ 近年では、地域公共交通活性化・再生法に基づく「連携計画」の策定が全国的に進められてきたが、その役割は、市町村域全体の公共交通を確保・維持・改善するための指針である。一方で、地区レベルの生活交通の確保・維持・改善は、現場起点で考え、地域住民自らが決断することが求められる。言い換えれば、地域は、自らのお出かけを守る取り組みができる「権利」を有している。

◆ 地域におけるキーパーソンは簡単に見つかるものでもなく、育てられるものでもない。しかし、行政（市町村）、地域住民、交通事業者、NPO など各主体の意図を紡ぐ現場起点のコーディネート役の存在は、地域における取り組みでは不可欠であり、この役割は、外部の人材でも担うことができる。

◆ 今回の円卓会議は、NPO と学識者が垣根を越えて、地域の生活交通を考える場であった。私たちが現場起点のコーディネート役として、地域の生活交通を支えていくことができるよう、各々の実践を共有できるネットワークの構築を期待したい。

地域に移動サービスを創る人材育成西円卓会議

2011.7.30 NPO 法人日常生活支援ネットワーク於

プログラム

13:00 開会 進行 柿久保浩次 (全国移動ネット副理事長)

13:05-13:15

主催者挨拶と事業経緯説明 笹沼和利(埼玉県移動サービスネットワーク)

13:15-14:35 (5分/1人)

コーディネーター 加藤博和 (名古屋大学准教授)

第1ラウンド わたしの取組・交通(移動)の問題点・人材育成について

— 休憩 —

14:50-15:30

質疑応答

15:30-16:45

第2ラウンド 円卓会議ディスカッション

16:45-17:00

西円卓会議宣言

NPO 法人 全国移動サービスネットワーク

西円卓会議 参加者

団体名	個人名
名古屋大学 環境学研究科 都市環境学専攻 准教授	加藤 博和
米子工業高等専門学校 准教授	加藤 博和
大阪大学大学院工学研究科 地球総合工学専攻 助教	猪井 博登
香川高等専門学校 建設環境工学科 准教授	宮崎 耕輔
関西 STS 連絡会	柿久保 浩次
NPO 法人 移動ネットおかやま	横山 和廣
岡山大学大学院 環境学研究科 社会基盤環境学専攻 都市環境創成学講座 准教授	橋本 成仁
名古屋大学大学院環境学研究科 都市環境学専攻 技術補佐員	福本 雅之
大分大学経済学部経営システム学科 准教授	大井 尚司
兵庫県立福祉のまちづくり研究所 研究第一グループ 主任研究員兼グループ長	北川 博巳
和歌山大学経済学部 准教授	辻本 勝久
NPO 法人 全国移動サービスネットワーク 埼玉県移送サービスネットワーク	笹沼 和利
NPO 法人 全国移動サービスネットワーク	杉本 依子
世田谷区福祉移動支援センター	鬼塚 正徳

円卓会議を はじめるにあたって -「人育て」はどのように すれば可能か？-

地域公共交通プロデューサー
名古屋大学大学院環境学研究科准教授
加藤 博和

地域が主役となって 「おでかけ」手段をつくり直す時代へ

- 単にコミュニティバス・自治体バスを走らせたり、運行欠損補助を増額するという意味ではない
- 公共交通が必要な理由、それを公的に維持する必要性を明らかにする
- それをどのように具体化するかを考える(たくさんのやり方を検討できる時代に)
- それを誰がどのように支えるのかを考える

関係者全員が集まって、地域公共交通を
「考え」「つくり」「守り」「育てる」
→ 地域公共交通会議と法定協議会の意味

名古屋大学 加藤博和 11/07/30

地域公共交通を運賃採算だけで 運営するのは今やナンセンス

日本の奇跡：鉄軌道整備がモータリゼーションに先行
• 公共交通が運賃収入と関連事業で収益を得るビジネスモデルが成立する、ある意味幸せな時代が長く続く
• しかし、これは極めて特殊な状況。今や全く成立しない

公共交通は、収益事業から公益事業へ
• 運賃採算を前提とする事業者の路線バス・タクシーでは対応できないニーズがたくさんある時代に
• 公共交通網維持のために公的投資が正当化される
• しかし、日本では「古きよき時代」の残滓があり、「発想の転換」がまだ遅れている
(例：高速バス事業による内部補助がツアーバスによって崩壊)

名古屋大学 加藤博和 11/07/30

自治体運営型から地域参画型へ

トップダウン型(「公共交通事業者の一存」「自治体の施策」)
では地域公共交通はうまくいかない

地域の住民組織やNPOなどが
主体的に取り組む = 「一所懸命」



お願いして作ってもらう地域公共交通から、
自ら作り上げる地域公共交通へ



「自律的」な企画・運営方式

利用者のニーズが汲み上げられ組織化されることで
地域公共交通が形成

自治体運営「コミュニティバス」



Photo M.Fukumoto

東京都武蔵野市「ムーバス」
(1995.11運行開始)

- 「企画・運営」と「運行」の分離
自治体 : 企画・運営(委託)
交通事業者: 運行(受託)
→ 公営交通に代わるスキーム
→ 事業収支に煩わされない政策
- それによって可能となった
新しい基本コンテンツ設定
小回り循環、停留所間隔200m、
小型バス、100円運賃
→ 旧弊な路線バスの概念を覆す

自治体による公共交通確保策のスタンダードに

→ 現在では全国の半数近くの市町村が運行

→ しかし、表面的「サルマネ」によって、似て非なる非効率な
「巡回バス」が広がる原因に(最近ではデマンドでも・・・)

※ところで、コミバス=自治体運営バス?

名古屋大学 加藤博和 11/07/30

地域住民・地元企業主体のNPOによる路線バスサービス

「生活バスよっかいち」

(2002.11.1運行開始、三重交通運行)

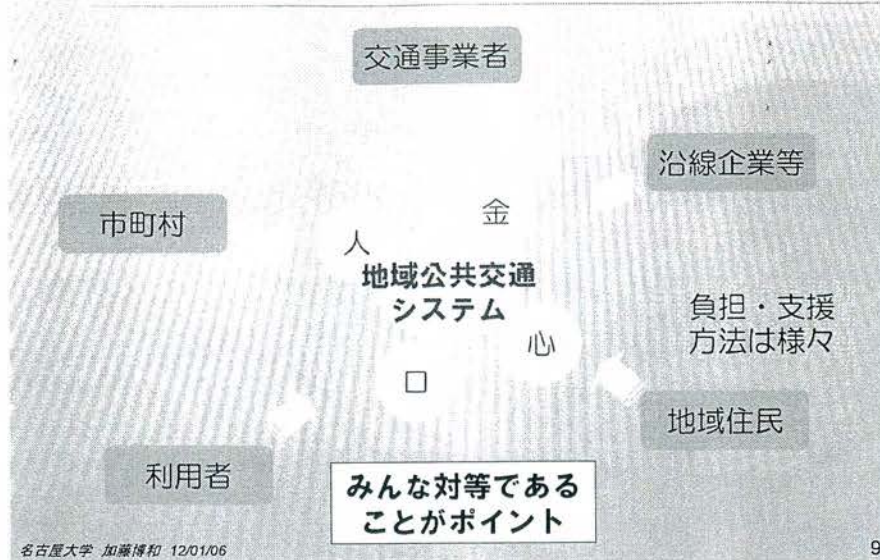


2002.10.27試験運行

- 企画・運営: NPO法人生活バス四日市(地元住民+沿線企業・病院)
- 運行: 三重交通: 旧21条許可(03.4.1より)
- 費用負担: 運賃1(利用者)
+ 協賛金6(企業・病院)
+ 公的補助3(市)

- ・発案から半年もたたずに運行にこぎつける
- ・既存の枠組みにとらわれない新しい発想(公共交通運営NPO、市が新しい助成制度をつくる)
- ・住民・沿線企業や病院・市・交通事業者のココロが共有された

みんなで「一所懸命」支える



地域参画型運営方式成立に必要なステークホルダー（関係者）



- ①公共交通を必要とする
地域住民の願いや活動
- ②理解し下支えする自治体
- ③協力的であり、あわよくば
新しいビジネスにしようとする
交通事業者
- ④主体間の利害関係を調整する
コーディネーター

意識共有できる人たちが集まり、行動できるか？

「かっちい」の蹉跌



Photo rosenzu.com

つまづきの原因

- ・利用者が少なく、協賛金も得られなかった(資金計画立たず)
- ・運行への支援や共感が広がらなかった
- ・夜～深夜運行で採算を確保するスキームが実現できなかった
(昼運行だけでは大赤字なのは自明)
- ・市の公共交通政策や、他の交通事業者との整合がとれなかった
(地域公共交通会議での混乱)

ステークホルダーの状況

①地域住民

→商連が先行したが、それ以上に広がらなかった(特に住民には全く浸透せず終わった)

②自治体

→一貫して消極的だった

③交通事業者

→運行主体は意欲的。しかし市外であったためトラブルの原因に

④コーディネーター

→最後まで現れなかった

とどのつまりは・・・

- ・「走らせる」ことが目的化してしまった
- ・なぜ「走らせる」のかという理由が薄弱で、意識共有も不十分
- ・需要がない状況でこれでは持続不可能

より本質的な課題

・地域のビジョンと、その実現のための意識共有・協働

(これがちゃんとしていれば「結果オーライ」ではなかったか?)

その基本となる「商店街自体の活力」

→実は、それを見つめ直す事業としては恰好であった

どうすれば商店街は生まれ変わるか? 地域・住民とつながるか?

「商店街がやると金儲け、エゴと思われる」意識からの脱却を!

本日の論点? by加藤@名古屋大学

- ・ どういうスキルが必要か? (内的要因)
 - 行動力
 - 組織力(統率力? or調整力?)
 - コミュニケーション力
 - マーケティング力
 - 知識、技術
 - どう育てるか?
- ・ どういう環境が必要か? (外的要因)
 - 雰囲気
 - 仲間、相談相手、支援者
 - 人力
 - 資金
 - 法律、制度
 - その行為に対する評価
 - どう育むか?

①日頃の取組

関わっている事例、取材した事例など：



「やぐちおもいやりタクシー」
(広島市)

「NPO 法人たかしろ」
(倉吉市)

「南さいはく地域振興協議会」
(鳥取県南部町)

その他、地域公共交通会議、有償運送運営協議会などに参加。

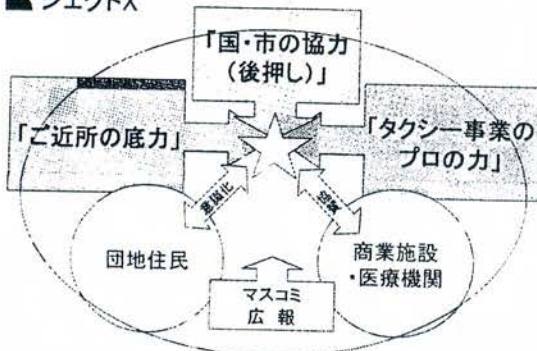
②地域における交通（移動）を考える上で一番問題だと考えている事

③どういう人材を創っていくことが必要か

上記事例からのインプリケーション：

<やぐち>

地域主体の地域公共交通づくり—“プロジェクトX”



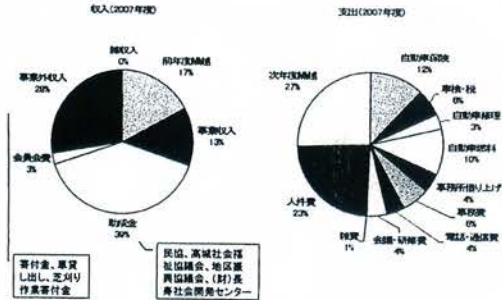
公的補助に頼らない地域主導型のモデル



<たかしろ>

NPO「たかしろ」の決算(2007年度)

決算額=1194千円。



2008年度事業計画(抜粋)

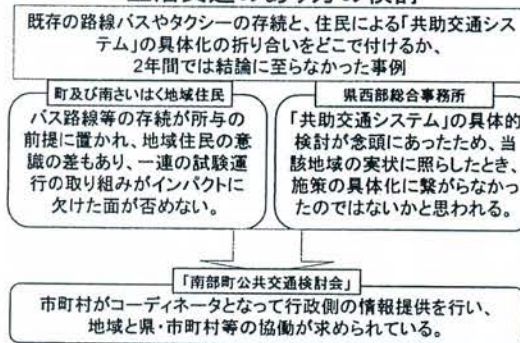
1. 基本計画:[略]
2. 運営方針:
 - (1)自転車競技場の管理と周辺の振興の努力、(2)自主運営資金確保のため事業拡充の研究、(3)事務局の充実、(4)JA鳥取中央と協働(ひだまりへの協力)、(5)会員の親睦と生き甲斐事業、農林業関係の加工・販売事業への取り組み(グループ単位)、(6)地域の子どもの安全パトロールの実施、(7)会員の増員。
3. 運行体制:パルサーの更新検討、運転協力者の増員。
4. 運行計画:従来通り
5. 運転協力者への対応:安全教育講習を年2回以上実施。
6. 運営計画:[略]

<南さいはく>

南さいはく地域における試験運行の実施一覧

実施主体	実施期間	補助金	運行区間	使用車両・運転者
南部町企画政策課	2009年6月1日～7月31日	県交通政策課	当該集落～最寄りバス停(フィーダー輸送)	町内の貸切バス事業者へ運行委託
鳥取県西部総合事務所 県民局	2009年11月28日～12月25日	県西部総合事務所	当該集落～目的地(町中心部と直通)	レンタカーを配置し、住民ボランティアが運転
南さいはく地域振興協議会	2010年8月2日～10月29日	南部町・県西部総合事務所	当該集落～最寄りバス停(フィーダー輸送)	レンタカーを配置し、住民ボランティアが運転(マイカー使用も想定)

中山間地域(過疎地域)における生活交通のあり方の検討



① 日頃の取組

兵庫県佐用町で住民と協議を行いながら、地域交通のあり方を議論している。また、その住民による交通が現れる効果の把握を行っている。

- ※ 兵庫県佐用町江川地区では、住民が主体となり、デマンド交通を運営
- ※ 行政（町、県）の支援制度の整備
- ※ 行政課員の計画能力の向上

② 地域における交通（移動）を考える上で一番問題だと考えている事

- ・ 地域住民の広範な参加。その為の共感の形成
 - 共感を形成する他面トピック毎の適した広がり
 - ◇ 小学校区、中学校区
 - ◇ 区 . . .
 - ◇ 市？
- ・ お互いを知ること。腹を割って話し合える環境
 - 同業他社
 - 異業界（タクシー、バス事業者、行政 etc.）
- ・ 若い世代の参加
 - 代継ぎ

③ どういう人材を創っていくことが必要か

- ・ 共感を呼び起こせる人物。周りを巻き込める人物。
- ・ 総合デザインできる人物、または、その能力は他人に任せながらもコーディネートできる人物。総合デザインは下記を偏在無く考えを及すことと考える。
 - 移動方法の考案やルートの設定（かたち）
 - 継続的な運営の仕組み（しくみ）
 - 周りの人を巻き込んでいく（こころ）

地域に移動サービスを創る人材育成事業
トータルアドバイザーをつなぐ円卓会議
話題提供用資料

香川高等専門学校 宮崎耕輔

1. 日頃の取組み

私は、『交通』をキーワードに、地域の生活活動にターゲットを絞り、研究活動を行っています。

『交通』が不便であると、社会的な活動に支障が出ていると考えられます。人間は、社会的な動物であるため、社会的な活動を実施することが重要であると考えられます。そういう意味で、これまで、公共交通の必要性として考えられていた「買物」や「診療」といった目的のみが達成できることでは不十分で、社会的なつながりが達成できなければならないのではないかと考えています。このような観点で、どのように社会的なつながりを評価するかについて、研究を行っています。

また、自治体等の検討委員会等では、以下の委員会等において委員として参画しております。

- ・(財)運輸政策研究機構 公共交通支援センター アドバイザー
- ・香川県丸亀市地域公共交通活性化協議会 アドバイザー
- ・高松市コンパクト・エコシティ推進委員会委員
- ・小豆島地域公共交通活性化協議会 アドバイザー
- ・香川県地域公共交通ネットワーク検討委員会 委員
- ・坂出市地域公共交通活性化協議会 委員(副会長)
- ・愛媛県東温市地域公共交通協議会 アドバイザー
- ・ことでん活性化協議会 委員(副会長)
- ・高松広域都市圏総合都市交通体系調査委員会 委員 など

2. 地域における交通(移動)を考える上で一番問題だと考えている事

『交通は派生需要である』という意識で取り組むことが重要であると考えています。すなわち、本源需要である『活動機会の確保』を目指して取り組むべきです。また、『交通手段』という言葉のように、交通は手段であり、目的ではないという意識で取り組むことが重要です。『交通』を考えていくうちに、次第に『交通』が目的化してくる場合が少なくありません。すなわち、手段が目的化してくるという意味です。このようになることによって、『交通』が本源需要である『活動機会』を確保することができなくなるのが少なくありません。

3. どういう人材を創っていくことが必要か

このような地域問題に対して、取り組もうとしている人は、とにかく新たな交通サービスを提供することに集中していることが少なくありません。交通はあくまでも手段であるため、手段が目的化してしまうということが危惧されます。このようなことがないように、取組みに至る際の志(活動機会の確保)を忘れないで取り組むことができる人材の育成が重要かと思えます。

また、現在、人口減少にある地域においては、このような取組みを行う人材不足が懸念されています。また、現実的にそのような地域が増加しています。このような移動手段に関する問題は、必ずしも地域のリーダーが取り組むべき問題ではなく、地域内、もしくは家族内でのフォローが重要です。逆に地域内あるいは家族内でのフォローができない場合は、当該地域外へと転居しているように思います。

そういう意味で、個人の問題として取り組むことが地域(集落)の存続に影響を与えると思います。

① 日頃の取組

1. NPO 移動ネットおかやまの運転者講習会を実施し福祉有償運送者等の運転従事者を養成して、今まで 20 回の講習会を実施し、岡山県内外の運転者約 1200 名を養成しました。
2. 岡山県、岡山運輸支局との共同による、県内福祉有償運送者への移送サービス講習会を年/1 回実施して、活動団体相互の情報交換等を行っている。
3. 自治体や地区社会福祉協議会等のセミナーや講習会への講師派遣による、普及活動を行っている

② 地域における交通（移動）を考える上で一番問題だと考えている事

地域にボランティアな移動支援団体を創出させ、移動困難者の対応については、小学校区に最低 1 団体以上～ 町内会単位で 1 団体以上～ 町内消防団単位 1 団体以上～ の団体が活動できるようになることを必要に思われます。

その為には、NPO 等の特別な理念や目的趣旨のために活動を行う団体の活動ではなく地域密着型の地縁団体による活動創出を考えることが必要に思われます。

③ どういう人材を創っていくことが必要か

移動サービス活動に限定することなく、地域生活支援全般における、コーディネーターの選出することが必要に思われます。総合的に地域ニーズから創出する、地域の特色ある移動サービスが生まれることも期待できる。

わたしの取組・交通（移動）の問題点・人材育成について

20110730
岡山大学准教授
橋本成仁

① 日頃の取組

岡山県内のいくつかの自治体の公共交通会議のメンバーに加えていただき、生活交通に関する計画づくりに参画している。特に、中山間地域の計画策定に多く関わっている。

② 地域における交通（移動）を考える上で一番問題だと考えている事

地域で利用される生活交通をつくる上で、様々な問題が表面化しているが、特に、中山間地域を中心とした地域では、財源不足の中、日常生活を支える最低限の公共交通サービスを構築するために、地域がアイデアを出し合って、「地域で支える公共交通」を目指す必要が認識されている。

しかし、中山間地域などでは、特に、人口が少なく高齢化も進んでおり、地域が中心となって計画を策定、運行を支えていくための人的資源の少なさが大きな課題であると感じている。

③ どういう人材を創っていくことが必要か

生活交通に関する議論を行う際には、様々な意見をもった人材が集まり、積極的に関わっていく必要があると考えられるが、少なくとも計画策定に中心的に関わる地域住民、自治体担当者には以下のような人材が求められると考えている。

地域住民	単なる地域の利益代表者ではなく、地域のことを知っているとともに、客観的に物事を判断できる人材。
自治体担当者	自分の問題として主体的に活動できる人。コンサル任せでなく、自分で主体的に計画づくりを進められる人材

人材の開発に関する事例として、現在、岡山県玉野市で行われている地域公共交通会議の状況を挙げつつ、上記についてお話しします。

地域に移動サービスを創る人材育成西円卓会議
わたしの取組・交通（移動）の問題点・人材育成について

2011年7月30日

名古屋大学 大学院環境学研究科 技術補佐員 福本雅之

①日頃の取組

- 地域公共交通計画を策定・実施する自治体の支援
 - 岐阜県関市・愛知県北設楽郡・愛知県田原市・愛媛県西予市など
- コミュニティバス運行に取り組むNPO・住民等の支援
 - 応神地区コミバス運行協議会（徳島県徳島市）など

②地域における交通（移動）を考える上で一番問題だと考えている事

多くの地域で交通に関する問題は、対処療法型にとどまってしまっていること

- 生活に必要な活動は交通だけで支えるのが得策とは限らない（例：移動店舗や往診、宅配サービスなどとの併用）。数ある選択肢の中で移動手段確保を選ぶ意味とは？
- 移動するからには、移動自体の持つ価値を高めることが重要
- 乗るのが楽しみ、乗って楽しい、行き先にも楽しみがあるというように、外出することが楽しくなるような（そういう場所に行けるような）移動手段の提供
 - 「移動」にとどまらない『おでかけ』の支援に視点を切り替えたい！

③どういう人材を創っていくことが必要か

- 住民や利用者と交通事業者や自治体職員の間で「翻訳」ができる人材
 - 住民・利用者のニーズ→運行計画に具体化
 - 交通事業者の運行計画→わかりやすい案内
 - 自治体の交通計画→地域にとっての意義 など・・・

※ 翻訳者は、当事者間の直接対話が可能となり、徐々に自らが不要となるように努める

地域に移動サービスを創る人材育成事業
トータルアドバイザーをつなぐ円卓会議 提出資料（要約版）

2011年07月30日
大分大学経済学部 大井 尚司

1. 日頃の取組

【取り組みの代表例】

- ① 大分市の新コミュニティ交通の実証実験（交通空白地対策乗合タクシーの活性化）
- ② 豊後大野市の公共交通体系の見直し（路線バス・コミュニティバスの見直し）
- ③ 九州運輸局管内地域公共交通活性化再生法適用事業の第三者評価
- ④ 大分県の地域公共交通担当者研修（自治体職員の知恵袋として運輸支局とも協力関係）
- ⑤ 大分市内郊外部団地のエリアマネジメント
- ⑥ 横断的人材ネットワーク「地域と交通をサポートするネットワーク in Kyushu（Qサポート）」の代表世話人

【取り組みの基本方針】

- 行政・交通事業者をはじめ現場との交流を通じて現場に役立つ研究を進めること
- データなどの客観的な根拠を使って現場に役立つ知的貢献をすること

2. 地域における交通（移動）を考える上で一番問題だと考えている事

（1）地域・自治体における根本的な「ソース」の不足

①お金がない、②ノウハウがない、③「真の利用者」がいない、④チェック・相談する人脈がない、⑤連携が取れていない、という、交通を考える上での「ソース（基礎）」不足

（2）既存事業者の経営資源（能力・リソース）活用が十分でないこと

これまで事業者が持っていた事業者間の連携やネットワーク・ノウハウ・事例（成功・失敗双方の）といった「経営資源」の活用が十分でないこと

（3）『利用しない「利用者」』にどう対応するかということ

利用者代表としての位置付けになっている地域の代表が全く公共交通を利用していないか、公共交通の存在を知らない「非利用者」（『利用しない「利用者」』）の声が強く、真の利用者のニーズから乖離した非効率な交通サービスが出来上がっている現実への対応

3. どういう人材を創っていくことが必要か

（1）各当事者の立場を理解し合うための横断的人材ネットワークの必要性

研究者（文科系と土木系）の交流、地域を超えて動くことのできる人材のネットワーク化と存在の認知、利害関係者となる各主体のネットワークを統合する組織の必要性

（2）有識者の関与による交通事業者の人材の意識改革とレベルアップの必要性

事業者が持つ事業者間の連携やネットワーク・ノウハウ・事例（成功・失敗双方の）といった「経営資源」活用に我々有識者が積極的に関与し、新しい時代に生き残れるようなビジネスモデルを展開できるだけの経営体力・人材作りを手伝うことが必要

1 はじめに

全国の大都市以外の地域では急速かつ極端な高齢化を迎えるに至り、様々な社会問題が出現しつつある。とくにバスは維持が困難な地域が少なくない。実態として、交通空白地区は多数存在し、自治体が独自で代替手段としてのコミュニティバスを提供することが多いが、利用者が伸びず、運行コストも高く、運行維持の困難な地域が多い。道路運送法を改正して、福祉・過疎地・空白地の各種有償運送を可能にしたり、NPOなど市民サイドで移動手段を提供できるようにしたりと様々な可能性を提供し、地域交通の活性化のための制度や事業を創設することによって支援を行っている。

市町村が主体的に地域交通に関する計画策定や提案を行うこと、住民と行政の協働による計画づくりなどまちづくりと一体的に実施することが言われている。それに伴って、住民が地域公共交通を計画する、あるいは住民自らが交通手段を運行して移動手段を提供することが可能になったが、関係調整などに困難のある地域については、何らかの支援がないと進展しないこと、地域住民の間で地域の移動問題について解決をしてゆきたい人たちが存在し、市民参加型ですすめたいというニーズはあるものの、ノウハウがないもしくは支援のための制度がないことなど様々な課題を克服してゆく必要もある。そのためには、地域住民と行政が連携しながら計画づくりから運行に至るまで模索してゆく必要があり、これを支援する制度や手法などニーズはますます高くなってゆくものと思われる。

2 市民参加型運行の実践事例

地域住民が行政へ直接路線の維持や増便を要望する形ではなく、地域住民が何らかの形で参画して、住民自らが交通手段を考える展開が地域公共交通の現場では実現されつつあり、その運営プロセスについても比較対象できるまでに至っている。また、地域交通には自治体の計画とマネジメントが重要であり、とりわけ住民との協働による計画づくりの重要性も指摘されている。これらを背景として、市民参加の形にはいくつかの類型が出てきている。

①住民が地域公共交通計画を行政と作成し、運行を事業者へ委託する(住民行政事業者協働型)

コミュニティバスの運行計画を計画段階から住民参加型で作成し、実際の運行は交通事業者へ委託する方法や総合交通計画の中に住民が主体となった地域交通計画づくりを盛り込み、行政側で支援のための指針を用意し、それに準じて運行を可能にする方法をとっている自治体もある。主に行政支援のもと住民で調査を行って運行サービスの規模を決定し、継続については収支率などを評価基準として決定するなどの手続きをとっている。

②住民が地域公共交通手段を提供し、各種有償運送の制度を活用して運行する(有償運送型)

住民自らが企画して運営協議会にかけて運行する、社会福祉協議会などが運行するなど様々な形態があるが、集落の全世帯から負担金を徴収し、市からの補助金とあわせて住民が主体となって運行しているバス(市町村有償)、市民・市とが協働して計画を作り上げたバス(過疎地有償)、地域での無償運行から始まったバス(過疎地有償運送)など、地区の生活支援のための交通手段として提供されている。

③何らかの形で無償の移動手段を提供するもの

地域での助け合いの範疇でなされていることが多く、その実態もあまりつかめていない現状にあ

る。運行の特性も、地区の特性に応じて乗合型で買い物施設までいく、バスが撤退したために定時定路線で運行するなど様々な形態がある。加えて、自治体が車両を提供し、無償の住民運行型で行う形式もある。

〈実践事例：移動ネットとの調査〉

- 北九州市福祉有償運送運営協議会
- しもつま福祉バスみどり号(筑後市)
- 茶の間バス(嬉野市)
- みんなのバス(武雄市)

〈行政の実践事例〉

- 山口市のコミュニティタクシー、地域勉強会、総合交通計画
- 三田市の指針づくりの試み

〈淡河ゾーンバス〉

淡河ゾーンバスについては、過疎地有償運送の更新を終了し、引き続き全国各地から多くの視察がされている。現在は2010年4月～2011年2月までの利用者の累計で5624名、月平均の利用者数511名となり、昨年度以来利用者数は伸びている。今後もイベントでの活躍や地域にとって必要な存在として認知されており、上述した課題を乗り越えれば、まちづくりへの展開や地域の活性化など、収支だけではない大きな効果が期待できる。

3 何が必要か？

- ◎このような形の交通手段を提供するには収入を得ながら支出を下げる必要があり、地域の中にある車両の活用や、目的(イベントなど)に応じた移動、地域の中での寄付や協賛は重要である。
- ◎住民アンケートで乗ると答えていても実態はついてこないこともある。要望型ではなく、市民主体で考えることが必要であり、公共交通の指針導入をしている事例が増加中である。
- ◎各地で無償での住民運行が起きる可能性があり、それをまちづくりの一環として支援する市町も増えている。そのような意味ではいろいろな流れを長期にわたって考えてゆく必要がある。
- ◎運営協議会や地域公共交通会議の位置づけは今まで以上に重要であり、これらの会議開催がないまま市民提案がされても運行できないため、市町の力量や調整能力が問われる。
- ◎新たな地域交通手段(デマンド交通など)の導入についても住民説明、住民の理解、および合意を取りながら調整してゆく必要があるが、その努力を自治体は惜しんではいけない。
- ◎交通事業者だけに任せるのではなく、地域、たとえば商工会議所、自治会と協働しながら地域公共交通会議にかけることは重要である。
- ◎協議会や交通会議の設定では運行するエリアがどうしても市内・町内と限られているが、隣接市との連携が非常に重要である。とくに、病院や学校を使う人はその市町だけの住民だけでないため、既存のバスについても連携しながら改良を重ねてゆく必要がある。

平成 23 年 7 月 30 日

地域に移動サービスを創る人材育成西円卓会議 事前提出資料

和歌山大学経済学部 教授 辻本勝久

1. 日頃の実践（福祉・過疎地有償運送関係）

- ・橋本市福祉有償運送運営協議会アドバイザー
- ・和歌山大学地域貢献機能の充実を図るためのプロジェクト事業 研究代表者
 - ・和歌山市有功地区で福祉有償運送実施希望団体の支援
 - ・和歌山市への福祉有償運送運営協議会設置の働きかけ
 - ・有田川町清水地区・金屋地区にて過疎地有償運送の導入可能性を含めた調査の実施
 - ・その他
- ・田辺市本宮地区で福祉有償運送の開始に関与

2. 地域における交通（移動）を考える上で一番問題だと考えている事

- ・大阪府や三重県では全域で福祉有償運送運営協議会が設置済みとなっているが、和歌山県ではいまだ 30 市町村中 6 市町村（田辺市、橋本市、紀美野町、すさみ町、九度山町、北山村）での設置にとどまっている。このような自治体間の温度差には問題を感じている。
- ・近畿 2 府 4 県の府県庁所在地や中核市以上の都市で唯一未設置となっている和歌山市には、ずいぶん前から設置を働きかけており、福祉有償運送の意義に関する理解は進んできたが（特に交通政策課で理解が進んだ。ただし福祉有償運送の担当課は障害福祉課である）、タクシーとの競合を懸念してか、なかなか前進しない。タクシー 1 両あたり人口は 390 人（平成 23 年 1 月末）であり、大阪府（同 371 人、2008 年 3 月末）の水準並みである。
- ・「事務局機能の維持が困難で活動休止したり、運転者を含む人件費負担で赤字が増大している団体が殆どという現状である。持続可能な活動を保障できない制度設計」（2010 年 2 月 26 日付 日本経済新聞朝刊）という状況の改善も必要。

3. どういう人材を創っていくことが必要か

- ・市区町村役場において、地域の総合的な交通体系の中での移動サービスの意義をよく理解し、実施団体への支援に積極的に取り組む人材
- ・いわゆるローカルルールや規制といったような理不尽な状況に陥らないよう、協議会での議論に中立的立場から適切に関与できる協議会長やアドバイザー
- ・移動サービスに取り組む実施団体を、好意的に取り上げ、報道する人材
- ・担い手の高齢化が進行すると、持続が難しくなる。従って、若い人材を戦略的に育てていくことも必要ではないか。

地域に移動サービスを創る人材育成 西門卓会議 宣言

◆地域自身による公共交通・移動手段の確保は、OJT(On-the-Job Training)的な性格が強い。つまり、必要に迫られて実際に現場で課題に取り組む中で学んでいくものである。逆に言えば、取り組む前の段階で地域や団体に情報提供しても、それが本格的な動きに直接つながるわけではない。

◆キーパーソンは元々いるのではなく、構想から企画、運行に至る過程で必然的に生まれてくる。したがって、キーパーソンをつくり出すことよりも、公共交通・移動手段が必要と思われる地域の人々に、その必要性を意識してもらい、自分たちが動けば実現できるということに気付いてもらえるようにすることの方が重要である。

◆したがって、人育ての本質は、地域が、走らせる目的を明確化し、それに合った手段を選定し実現していけるように、助言・支援をしていく仕組みをつくっていくことである。現状では、これらが断片的・偶然的にしか進まないということが問題である。

◆まず、公共交通・移動手段の確保自体が目的化することを排除しなければならない。外出・交流機会が増大すること、すなわち「おでかけ」がしやすくなることを通じて誰もが豊かに暮らしていける地域を実現することこそを目的とするべきである。各地域においてそのような意識が共有されるよう支援する仕組みの構築が急務である。

◆問題は、それに資する人材が決定的に不足していることである。人材育成のためには、地域の関係者の意識を向上させるノウハウを蓄積する必要がある、この取り組みに賛同する人を集めることが重要である。同時に、地域で頑張っているが外に知られていない人、孤立して悩んでいる人が集まり、交流する機会をつくることによって、互いを元気づけ、頑張れるような環境をつくり出すことも重要である。

◆以上のような機会を提供する場が広がっていくために、今回の会が引き続き実施されていくべきである。それは、現場で「おでかけ」確保を実現しようとする人たちが、地域住民、NPO、行政、学者などというレッテルを乗り越え、集まって議論し相互支援する仕組みである。この実現のため、本会議の参加者は先頭に立って行動することをここに宣言する。

災害時における移動支援と これからのまちづくりを考える座談会

東日本大震災により甚大な被害を受けた岩手県内の事例に、行政や交通事業者、地域のNPOが市民の「移動」をどのように考え、どう行動してきたのか。これまでの経過と課題を整理し、これからのまちづくりに向けて何ができるのかを考えます。

■ **とき** 平成23年8月19日(金)14:00~17:00 (受付13:30~)

■ **ところ** 北上市生涯学習センター

「おでんせプラザぐるーぶ」3階(地図は裏面参照)

■ プログラム

①14:00 開会挨拶

島津 淳 (桜美林大学教授)

②14:05 事業主旨説明

吉田 樹 (首都大学東京助教)

③14:15 参加者自己紹介

④14:25 話題提供① 災害時における交通の現状と災害対策本部の動き

千葉 謙太氏 (北上市政策企画課)

⑤14:55 話題提供② 岩手県沿岸被災地における移動の現状とNPOの動き

若菜 千穂氏 (NPOいわて地域づくり支援センター)

15:25~15:40 休憩

⑥15:40 話題提供③ 災害時における地域交通の状況

~八戸市における鉄道・バスの復旧過程から~

吉田 樹氏 (首都大学東京)

⑦16:00 問題提起

⑧16:10 ティスカッション

⑨17:00 閉会

■主催 NPO法人 全国移動サービスネットワーク

北上市生涯学習センター(「おでんせプラザぐろーぶ」3階)地図



北上市
生涯学習センター

〒024-0061 岩手県北上市大通り 1-3-1 おでんせプラザぐろーぶ3階
TEL(0197)61-3231 FAX(0197)63-3121

- 北上駅より徒歩約1分
- 北上江釣子 I.C より車で約 10 分
- 駐車場は隣接の市営北上駅前駐車場をご利用ください(有料)



岩手県内沿岸被災地現地視察

- **とき** 平成 23 年 8 月 20 日(土)8:30~17:00
- **ところ** 午前 岩手県交通バス 大船渡営業所
午後 高田タクシー
沿岸被災地仮設住宅(高齢者ヒアリング)
- **ガイド** 若菜 千穂氏

《お問合せ先》 特定非営利活動法人 全国移動サービスネットワーク

〒156-0056 東京都世田谷区船橋 1-1-2 山崎ビル 204 号

tel:03-3706-0626 (月~金、10:30~16:30) E-mail:info@zenkoku-ido.net

災害時の移動確保

～東日本大震災から学ぶこと・これからの展望～

首都大学東京

吉田 樹

災害時における移動の問題

【発災時】 東日本大震災の事実を記録し、マニュアル
の見直しが必要

- ◆ 乗客(+乗務員)の「安全」をどう確保するか？
 - ・ 揺れは「止まる」、津波は「逃げる」
 - ・ 代替輸送 or 避難所・帰宅支援ステーションの確保
- ◆ 運行管理部門と乗務員相互の情報伝達をどうするか？
 - ・ 緊急連絡先を「乗務員の携帯電話」に委ねていたケースも
 - ・ 無線設備のある事業者も「バッテリー切れ」
 - ・ 最後は「マンパワー」しかないのか？
 - ・ ツイッター等の活用は？
- ◆ 乗客にけが人が出た場合の対応は？
 - ・ 今回の震災では、鉄道・乗合旅客の死者・けが人は少数

災害時における移動の問題

【発災数時間後～復旧時①】

公共交通の運行に係る「情報提供」と
バス復旧の「優先順位」を定めることが肝要

◆ 公共交通運行の「情報提供」

- ・ 事業者、モードに関わらず集約できることが必要
八戸市の場合は、モビリティセンターが一つの拠点に

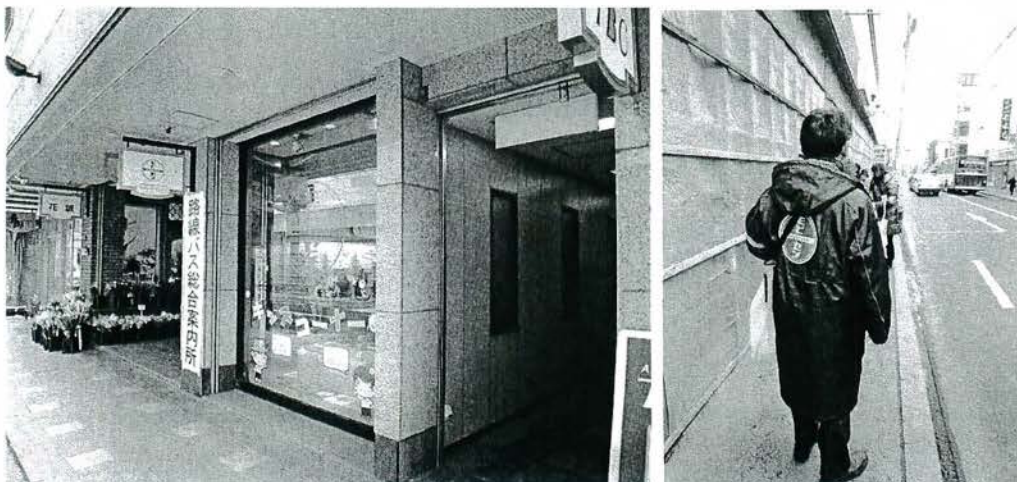
◆ 乗合バス復旧の「優先順位」

- ・ 東日本大震災では、都市間輸送(高速バス対応)に重点。
新幹線代替として、国土交通省も大幅に運用緩和。
新たなビジネスモデルも生まれ、一定の評価。
- ・ 都市部ほど、復旧を優先する「幹線」を定めておきたい
燃料不足・乗務員不足のなかで、最低限の都市機能を確保し、公共交通運行の情報不足を補完する役割。

災害時における移動の問題

【参考】八戸中心街ターミナルモビリティセンター

- ・ 緊急雇用対策の財源を活用し、地域公共交通の情報発信・案内機能を持つ拠点(モビリティセンター)を「空き店舗」に開設
- ・ 中心街ターミナル各停留所での案内・乗降支援業務、バス車内におけるアテンダント業務にも従事。



災害時における移動の問題

【発災数時間後～復旧時②】

移動困難者・高齢者・障害者の移動対応が不可欠

- ◆ 広域避難・入院・受診を余儀なくされる場合；
 - ・ 救急搬送までは不要なニーズ対応（北上市の取り組み）
時間が経つにつれ、多くは沿岸被災地に戻っていった
- ◆ 「避難所からの送迎バス」では対応できないニーズ
 - ・ 在宅避難をしている場合、送迎の手段はなかった
津波被害では傾斜地が残存集落
 - ・ 入浴・洗濯など平時とは異なるニーズ
「移動の問題はない」と考えてきた沿岸被災地も多い
ボランティア団体にどこまで頼るか？
- ◆ 節電対応；視覚障害者、知的・精神障害者、自閉症の方

災害時における移動の問題

【応急仮設住宅から復興まで】

「移動の価値」を尊重し、自律的な輸送サービスの提供へ

- ◆ 「移動の価値」を尊重
 - ・ 宅配サービス等で補完できない生活活動を支える移動の確保が平時以上に重要。
仮設住宅地や旧来のコミュニティの維持・醸成に貢献
沿岸被災地では、仮設住宅が傾斜地に点在しており、
小型車両によるきめ細やかなサービスが不可欠
- ◆ 自律的な輸送サービスの提供へ
 - ・ 復興まちづくりを見据えた交通計画・政策への支援
 - ・ 地域で再建を期するタクシー事業者等への支援
ビジネスモデルを切り開くために、長いスパンで「寄り添った」技術支援が必要

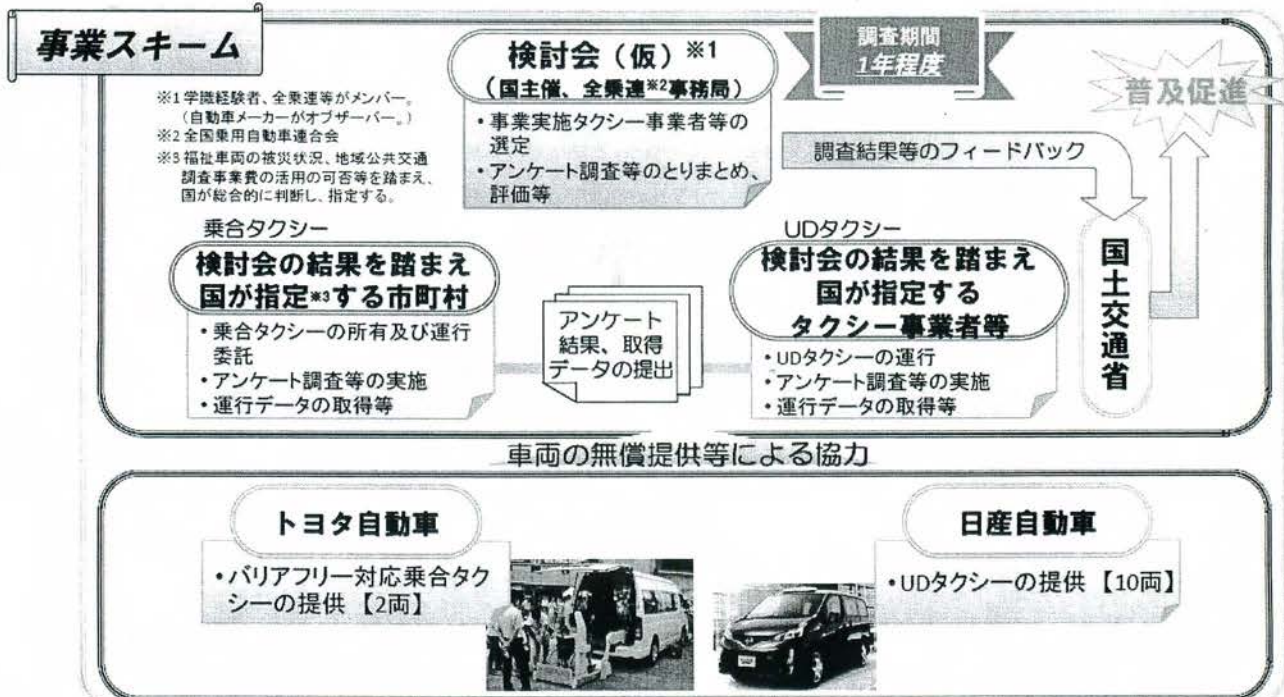
東日本大震災に係る運輸部門の動き

【国土交通省による財政的な支援】

基本方針 ・地域間輸送は確保維持事業の要件緩和で対応。地域内輸送は調査支援事業の要件緩和で対応。(下記) ・手続面での最大限の弾力化(事業実施主体、協議会、計画策定・変更、申請書類、申請期限等)	
対象地域 東日本大震災で直接的に甚大な被害を受け、生活交通の確保維持が必要な市町村を地方運輸局長が毎年度指定。	
地域間輸送 ○補助対象事業 ・「地域間幹線系統確保維持事業」(新制度)及び「地バス補助経過措置」(旧制度)の各種要件を緩和した地域間輸送(補助率) 収支差等の1/2 (1)特例措置 ①輸送量要件の緩和: 「1日当たり輸送量15人以上」の要件を既に地バス補助を受けている系統と下記②の系統には不適用 ②補助対象系統の緩和等: 地域間幹線系統機能を一時的に分担する系統を補助対象化するとともに、これらの系統を貸切・乗用乗合許可や自家所有償旅客運送により運行する場合も補助対象化 ③密度カットの緩和:平均乗車密度5人未満でもカットせず ④競合カットの緩和:競合区間部分をカットせず ⑤バス車両補助の弾力化: バス車両の取得について、現行の減価償却費等補助に加え、購入費補助を追加し、選択可能に。中古車の補助対象化。 (2)特例措置の期間 ・平成23～27年度予算(5年間)	地域内輸送 ○補助対象事業 ・避難所・仮設住宅・残存集落や新規住宅と、医療・買い物・公的機関等との間の日常生活の移動確保を目的とする地域内輸送等(補助率) 定額補助 (1)特例措置 ①上限額の緩和:一地域の上限額を2,000万から3,500万に緩和 ②実証調査期間の緩和: 短期間を緩和し、調査期間中の実証調査(無償運行を含む。)可能化 ③補助対象期間の弾力化:1年間から、最大3年間に緩和 ④補助対象者の弾力化: 協議会に加え、企画・検討・調査実施主体等を補助対象化 (2)特例措置の期間 ・平成23～25年度予算(3年間)

東日本大震災に係る運輸部門の動き

【BF対応ワゴン・UDタクシーの提供(譲与・貸与)】



11.3.11東日本大震災における公共交通の状況について

北上市政策企画課
政策推進係 千葉 謙太

沿岸地域被災者支援本部情報



8月2日定例記者会見資料（一部改）

1 市内の避難者等の状況※（）内は前回7/5発表数値

【人的被害（7/29現在）】

死亡 3人
行方不明 0人
負傷 23人

【り災証明書発行件数（建物のみ）7/29現在】

全壊 51(43)
大規模半壊 12(9)
半壊 407(272)
一部損壊 889(606)

【避難者数（避難場所別）7/29現在】

		一次避難所		
		（温泉施設等）		応急仮設住宅
		知人宅	その他	合計
(民間AP) 雇用促進住宅		61(58)世帯	64(43)世帯	22(24)世帯
5(30)世帯	121(97)世帯	134(90)人	39(39)人	273(252)世帯
9(43)人	242(199)人	157(148)人		581(519)人

【避難者数（地域別）7/29現在】

田野畑村	宮古市	山田町	大槌町	釜石市	大船渡市	陸前高田市	宮城県	福島県
1世帯	13(10)世帯	23(20)世帯	81(72)世帯	64(61)世帯	17(23)世帯	41(44)世帯	22(16)世帯	11(5)世帯
4人	19(14)人	46(40)人	166(149)人	146(129)人	37(50)人	80(80)人	53(39)人	30(14)人

【義援金受け入れ状況7/29現在】（千円未満切り捨て）

個人	269件12,156千円	法人	198件62,887千円	合計	467件75,043千円
(個人	258件12,065千円	法人	184件61,432千円	合計	442件73,497千円)

2 支援活動等の状況

【被災市町への職員派遣】

長期派遣 大槌町 1名 釜石市 2名
短期派遣 大槌町（延べ55日、延べ113人）釜石市（延べ37日、延べ82人）
大船渡市（延べ16日、延べ66人）陸前高田市（延べ29日、延べ82人）
期間：23.3.13～7.29 合計：延べ日数137日、延べ人数343人

【7月の支援活動一覧】

7月7日 一次移動者の沿岸地域への帰宅への同行。
7月13日～22日 避難者向け夏物用品購入費の支給。222世帯491人に支給。
7月13日～22日 市内避難者へ支援物資の集中配布。107世帯に配布。
7月27日 釜石市に家庭用扇風機（25台）を送達。
7月29日 被災地の学校（釜石市立大平中学校）との交流事業の実施（学校教育課）

随時 市内応急仮設住宅、雇用促進住宅入居者へ生活家電（日本赤十字社提供）
日常生活用品の配布（NPO法人PWJ提供）

沿岸地域被災者支援本部情報

3 支援情報等

市の独自支援策等

- ◆沿岸被災地仮設住宅運営支援事業の実施（窓口：沿岸地域被災者支援PT）
委託事業者の選定審査会を8月9日に実施。
- ◆きたかみ復興支援協働体の設立と「きたかみ震災復興ステーション事業」の実施（窓口：沿岸地域被災者支援PT）
きたかみ復興支援協働体を8月3日に設立し、支援事業を実施。
- ◆北上市見舞金の交付（窓口：沿岸地域被災者支援PT）
北上市から義援金の交付を受けた方に、見舞金を交付します。
7/29に78人5,030千円、8月5日に117人6,100千円を交付。
- ◆雇用促進住宅用網戸の支給（窓口：沿岸地域被災者支援PT）
7/15から設置開始。
- ◆震災転入生就園・就学支援金の支給（窓口：教育委員会）
申請を受付中（8/31まで）。

沿岸地域被災者支援本部情報

3 支援情報等

- ◆沿岸地域被災者の北上みちのく芸能まつり等への招待（窓口：商業観光課）
釜石市、大船渡市、陸前高田市から200人の被災者の方を「トロッコ流しと花火の夕べ」に招待。当日は市内温泉に宿泊し、翌日はさくらホールで「立川志の輔 特別チャリティー公演」を鑑賞。
- ◆沿岸被災地高校生インターハイ招待事業（窓口：スポーツ振興課）
8月4日・5日に沿岸被災地域10校205人（生徒192人、先生13人）を招待。
- ◆北上市内の放射線量の測定（窓口：生活環境課）
6月30日から市内各地で放射線量の定期的な測定を開始。北上市内の測定結果は、日常生活や学校生活等において放射性物質が健康に影響を与える状況ではありません。
- ◆被災者のがん検診への支援（窓口：健康増進課）
約400人の方に対し意向調査を行い、胃、大腸、乳、子宮、肺、前立腺の6つのがん検診について8月から実施します。
- ◆ボランティアバス運行費への補助（窓口：沿岸地域被災者支援PT）
北上市ボランティア連絡協議会に500千円の補助を決定しました。

沿岸地域被災者支援本部情報

当時の公共交通を取り巻く環境

- ・ガソリンの不足 ⇒ マイカー移動に制限
路線バス運行の見通しが立てられない
- ・ガスの不足 ⇒ タクシー運行の制限
- ・地震による鉄軌道の破損 ⇒ (確認・復旧の為)新幹線・在来線の運休

当時の移動ニーズ

- ・被災地への安否確認
- ・復興のための資材搬入・工事実施事業者の移動
- ・生活物資（食品・飲料水・薬・おむつ等）調達
- ・会社の状況確認
- ・本拠地への帰省

震災直後の北上市内の公共交通の状況

～路線バス～

平成23年3月 日～ 石鳥谷線が臨時ダイヤで運行開始
 3月22日～ 全線土日ダイヤにて運行開始
 4月4日～ 平日ダイヤで運行開始

～コミュニティバス～

平成23年3月22日～ (一部ルートを除き)通常ダイヤにて運行開始

～和賀町地区乗合タクシー～

平成23年3月28日～ 通常ダイヤにて運行開始

～鉄道～

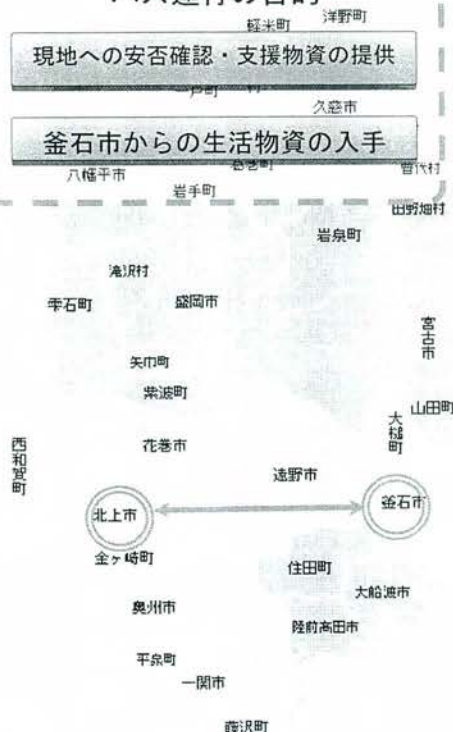
平成23年3月 日～ 秋田新幹線「こまち」一日4往復運行
 3月19日～ 東北本線(盛岡～北上間)臨時ダイヤ運行
 北上線(北上～ほっとゆだ)臨時ダイヤ運行
 3月20日～ 東北本線(盛岡～一ノ関間)臨時ダイヤ運行
 北上線(北上～横手)臨時ダイヤ運行

震災直後の北上市内の公共交通の状況

バス運行の目的

現地への安否確認・支援物資の提供

釜石市からの生活物資の入手



平成23年3月18日 内部調整

3月19日～20日 マスコミ発表

3月21日 予約受付開始

3月22日 運行開始

3月26日 運行終了

運行計画

1	北上⇒釜石	7:00発	9:30着
2	釜石⇒北上	10:00発	12:30着
3	北上⇒釜石	15:00発	17:30着
4	釜石⇒北上	18:00発	20:30着

料金 無料

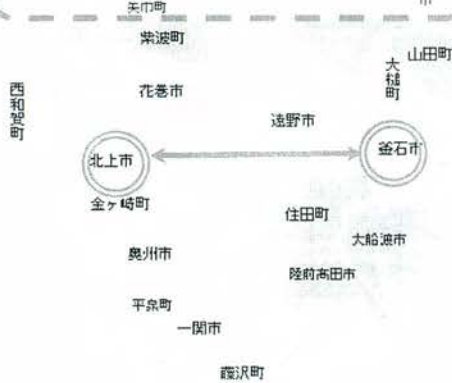
定員 48名

北上⇔釜石直行往復バスの運行状況

バス運行の困難だった点

- ・ 庁内の予算・人員調整
- ・ 現地の情報収集
- ・ 利用者への周知
- ・ 沿岸被災地支援と市内復旧のバランス

- ・ 周知の方法
 - テレビ
 - ラジオ
 - 新聞
 - HP
 - 現地広報（釜石市災害対策本部前）
- ・ 予約方法
 - 電話（北上市役所）
 - 現地受付（釜石市災害対策本部前）



北上⇔釜石直行往復バスの運行状況

日付	3.22				3.23				3.24				3.25				3.26			
便	1	2	3	4	1	2	3	4	1	2	3	4	1	2	3	4	1	2	3	4
乗車数	41	5	10	43	40	9	11	40	22	15	16	16	31	15	8	33	36	16	16	29
一日合計	99				100				69				87				97			
延べ合計	99				199				268				355				452			

～本運行時の移動ニーズ～

- ・ 沿岸の親戚の安否確認、物資搬入
- ・ （一時避難者による）沿岸の住居の確認
- ・ 被災地の災害ボランティアのため
- ・ （中部病院避難者等の）お見舞いのため
- ・ （沿岸被災者の）葬儀出席
- ・ 一時避難のため
- ・ 内陸での買い物（中古車・携帯電話・洋服など）
- ・ 通勤のため（沿岸地域の教職員）

北上⇔釜石直行往復バスの運行状況



往復バスの運行当時の釜石市の状況



往復バスの運行当時の釜石市の状況

岩手県沿岸被災地における 移動の現状とNPOの動き

特定非営利活動法人 いわて地域づくり支援センター

若菜 千穂

iwasen@w9.dion.ne.jp <http://iwasen.net/>

1

0. 当センターの紹介

- ◆ 平成17年発足
- ◆ 岩手大学農学部教授 広田純一 が代表
 - ✓ 農業土木、農村計画
- ◆ センターの主な事業
 - ✓ 農山村地域の地域づくり
 - ✓ 農山村地域の公共交通(田野畑村、北上市、西和賀町他)
- ◆ スタッフ
 - ✓ 専従 2名
 - ✓ ワークショップ等では、学生スタッフ

目次

- ◆ 岩手県の被災状況の概観
- ◆ 田野畑村の被災と復旧と復興
 - ✓ 公共交通計画を支援(H19～)
 - ✓ 復興支援計画に携わる(コミュニティ再生チーム)
- ◆ 陸前高田市の現状と公共交通
 - ✓ 内陸避難者を支援(5～7月)

1. 岩手県内の被災状況(概観)



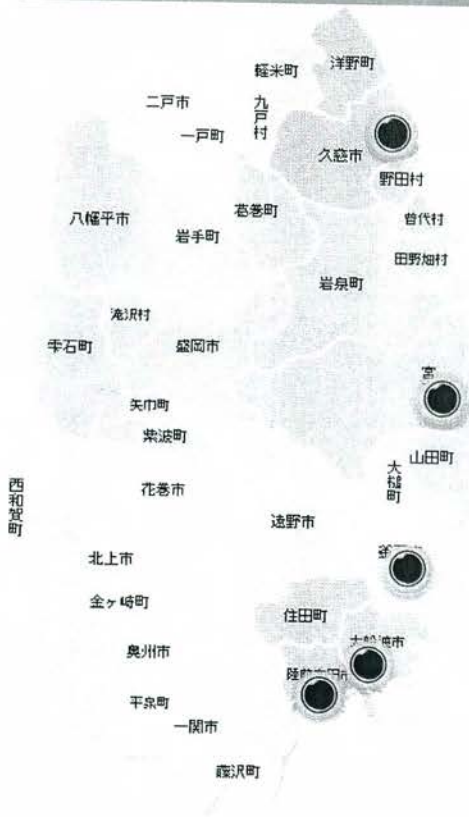
市町村	庁舎	被災エリア	都市機能
洋野町		沿岸集落	
久慈市		沿岸集落	
野田村	1階浸水	市街地・沿岸集落	喪失
普代村			
田野畑村		沿岸集落	
岩泉町		沿岸集落	
宮古市	2階浸水	市街地・沿岸集落	低下
山田町		市街地・沿岸集落	喪失
大槌町	全壊	市街地・沿岸集落	喪失
釜石市	一部浸水	市街地・沿岸集落	低下
大船渡市		市街地・沿岸集落	低下
陸前高田市	全壊	市街地・沿岸集落	喪失

1. 岩手県内の被災状況(概観)



市町村	人口(3月1日時点)	死者・行方不明者数(8月17日時点)	被災人口率
洋野町	17,775	0	0%
久慈市	36,789	4	0%
野田村	4,606	38	1%
普代村	3,065	1	0%
田野畑村	3,838	33	1%
岩泉町	10,708	7	0%
宮古市	59,229	546	1%
山田町	18,506	852	5%
大槌町	15,222	1,451	10%
釜石市	39,399	1,180	3%
大船渡市	40,579	450	1%
陸前高田市	23,221	2,082	9%

1. 岩手県内の被災状況(生活圏)



市町村	生活圏	総合病院	被災
洋野町	久慈	県立久慈病院	
久慈市			
野田村			
普代村			
田野畑村	宮古	県立宮古病院	
岩泉町			
宮古市			
山田町	釜石	県立山田病院	全壊流出
大槌町		県立大槌病院	全壊流出
釜石市		県立釜石病院	
大船渡市	大船渡	県立大船渡病院	
陸前高田市	(大船渡)	県立高田病院	全壊流出

2. 岩手県内の被災後のバス運行



市町村	無料運行(行政)	運営主体
洋野町		行政
久慈市		行政
野田村	3月17日～ 村営バスの無料化	行政
菅代村	3月24日～4月6日 村営バスの無料化	行政
田野畑村		行政
岩泉町		行政
宮古市	4月11日～宮古市直営で無料バス運行	県北バス
山田町		県北バス
大槌町	3月26日～当面無料	県交通
釜石市	3月12日～7月まで無料、8～9月は低額	県交通
大船渡市	4月4日～当面無料	県交通
陸前高田市	当面無料	県交通

7

田野畑村の被災と復旧と復興

上川原(羅賀)

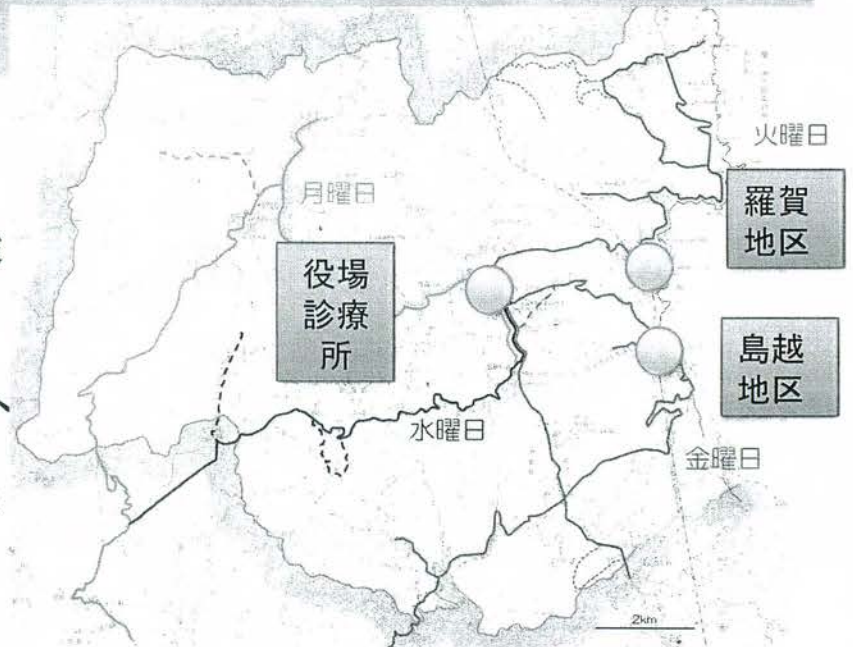
漁協魚市場



田野畑村の被災

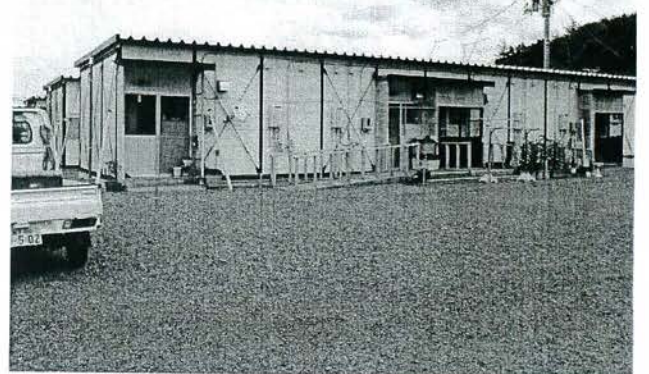
- ◆ 2集落が壊滅
 - ✓ 約300世帯

- ◆ 3月11日
 - ✓ 14時46分 地震発生
 - ✓ 15時10～40分頃 津波到達
 - ✓ 16時頃 1次避難施設へ移送開始
 - * 村営バス車両10台以上



避難と避難生活

- ◆ 避難した人
 - ✓ 通常は避難しないけれど、「今回は違う」
- ◆ 避難しなかった人、遅れた人
 - ✓ 昭和の津波の記憶
- ◆ 高台の避難所1か所で避難生活
 - ✓ 6月下旬に避難所解消
- ◆ 3か所の仮設住宅
 - ✓ 集落単位での避難...みな知った人
 - ✓ 集落の分離
 - ✓ 残った集落の不便さ



陸前高田市の被災と復旧

地震前

平成22年10月18日 29日



写真：
国際航業

11

3. 陸前高田市の被災状況

地震後

平成23年3月13日

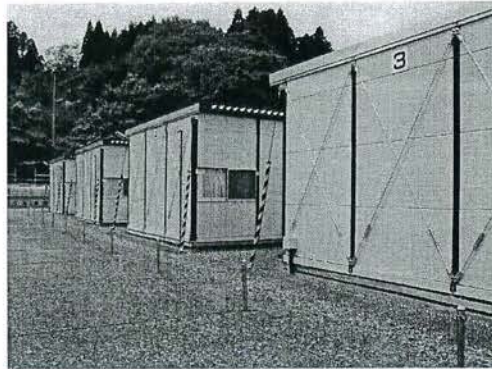
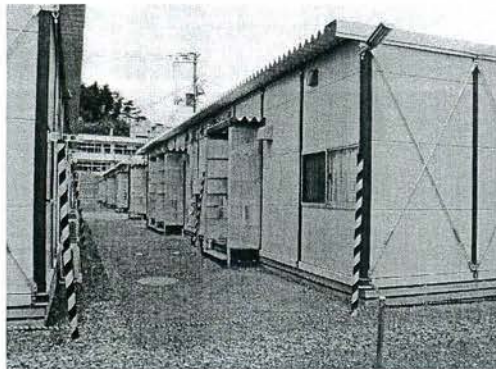


3. 陸前高田市の被災状況

5月17日時点(気仙町から高田方面)



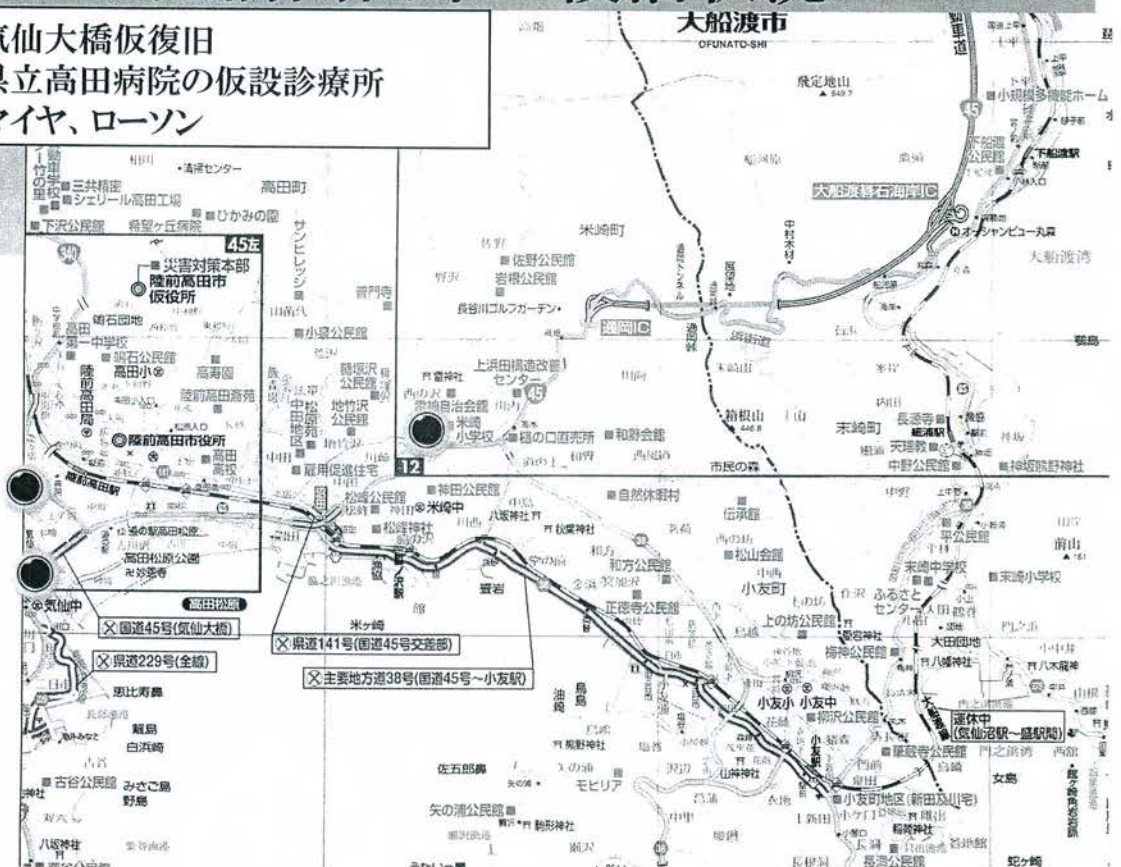
5月17日時点(気仙町)



5月17日時点
(広田半島の
仮設住宅)

4. 陸前高田市の復旧状況

- 7月10日 気仙大橋仮復旧
- 7月24日 県立高田病院の仮設診療所
- 8月4日 マイヤ、ローソン



5. 陸前高田市の公共交通の状況

◆ 公共交通

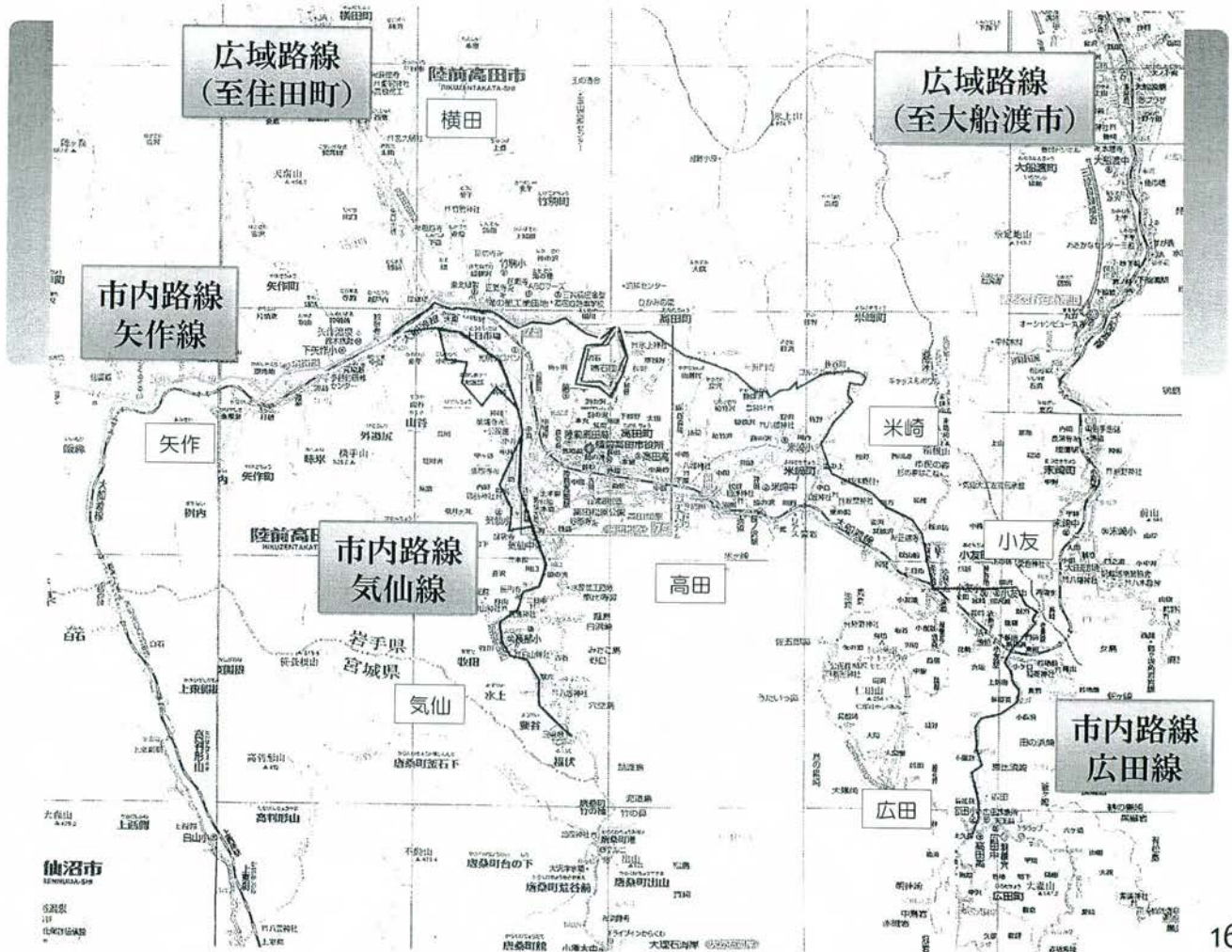
- ✓ 広域の路線バス... 2路線... 7月上旬まで無料運行(県が費用負担)
- ✓ 市内の路線バス... 3路線... 無料で運行(市の費用負担)

◆ その他

✓ 無料バス「おもいやりバス」

- * 各集落と大船渡市内の病院やスーパーを結ぶ
- * 4コース、1日2往復、週1~2回/集落
- * NGOピースウィンズジャパンが運行
- * 4月25日~8月7日運行
- * (株)近畿日本ツーリストを通して、花巻観光バスが運行
- * 延べ105日間運行し、2930人が利用
- * 運転手インタビュー記事 <http://kifusuru.com/articles/view/542.html>

15



16

5. 陸前高田市の公共交通の課題

◆ 陸前高田市の担当者へのヒアリング(6月20日時点)

- ✓ 行政職員の多忙
- ✓ すべてが仮設のため、何を基準に考えてよいか分からない
- ✓ いつまでバスを無料にするべきか

- ✓ 復旧に合わせた路線変更や延長→事業者に依頼

17

6. NPOの動き

◆ 内陸避難者の支援(西和賀町、いわせん)

- ✓ 陸前高田市から西和賀町に内陸避難(5月~7月)
- ✓ 週2日の陸前高田市への送迎バス運行
- ✓ その他は、被災者同士(おもに同集落)がサポートし合う

◆ 温泉買い物タクシーの運行(田野畑村、いわせん)

- ✓ 近隣の温泉施設へ無料のバスを運行
- ✓ 温泉と買い物を呼び水として、外出機会を創出
- ✓ 村の福祉センターやデイサービス等と連携し、被災者含めた村民の現状把握
- ✓ 「新しい公共交付金事業」国→県
- ✓ 8月22日~3月31日

①内陸避難者支援

◆活動に至った経緯

- ✓西和賀町で、平成18年度から集落単位の地域づくり支援を継続
- ✓公共交通計画の策定支援



- ✓4月7日から西和賀町が、陸前高田からの内陸避難者を受け入れ

- ✓4月18日に担当課に、「なにかお手伝いできることはないか？」飛び込み

- ✓西和賀町町民課「渡りに船！」



19

①内陸避難者支援

◆西和賀町の支援

【受け入れ～4月19日】

- ✓個別の聞き取り調査
- ✓各課が持ち回りで旅館に人員配置

そろそろ体制を変えたい

【4月19日の相談】

- *旅館の夕食後にお邪魔して、役場から説明
- *役場の支援内容と体制の説明
 - *物資提供(役場を通じて県から)
 - *一時帰宅
 - *健康管理
 - *医療・薬の確保
 - *生活相談(毎日→週2日の午前中)

避難者側で
窓口(代表)を決めてほしい

①内陸避難者支援

◆ 陸前高田の皆さん

- ✓ 自主的に、幹事会をつくろうとしていた。(幹事4名)
- ✓ お互いを知り合い、自分たちでできることはしていこう。

◆ 陸前高田市避難者の会「はまなすの会」ができる

- ✓ 幹事会は、当面毎朝
- ✓ そこにお邪魔して、課題から希望する支援を整理

◆ 「はまなすの会」の活動

- ✓ 1) 陸前高田市への一時帰宅バス
- ✓ 2) 家族・親戚の短期宿泊支援
- ✓ 3) 物資調達
- ✓ 4) 有償ボランティア

21

①内陸避難者支援

◆ 1) 陸前高田市への一時帰宅バス

- ✓ 毎週火曜日と木曜日
- ✓ 火曜日は役場の車両と運転手
- ✓ 木曜日は町内の老人ホームの車両と運転手
- ✓ 前日のお昼に希望をとりまとめて運行

助成金



①内陸避難者支援

◆2) 家族・親戚の短期宿泊

- ✓「自分たちは、一区切りついて内陸に来れたけど、来れない人もいる」
- ✓「被災直後に、親せき宅に大変お世話になった」
- ✓「避難所生活は本当に大変で、ここでの生活は天国のよう」

内陸に来れなくても、1日でも温泉に入って
疲れをいやしてほしい。

- * 県の補助の対象外
- * 同じ旅館に泊まりたい

助成金

- * 県の基準額(1泊5000円)で、旅館に協力してもらい受け入れ
- * 延べ150人・泊

23

①内陸避難者支援

◆3) 物資支援

- ✓ 県の支援・・・週に1回(火曜日)に役場で取りまとめて、県に提出し、木曜日に支給
- ✓ 洋服は合わない。細かいニーズに対応してくれない。
 - * おむつではなく、尿漏れパット
 - * 丸首ではなく、Vネックのシャツ
 - * 春物、夏物 ...

- * NPOのネットワークを活用し、支援を要請
- * 他のNPOの物資倉庫に送迎

助成金

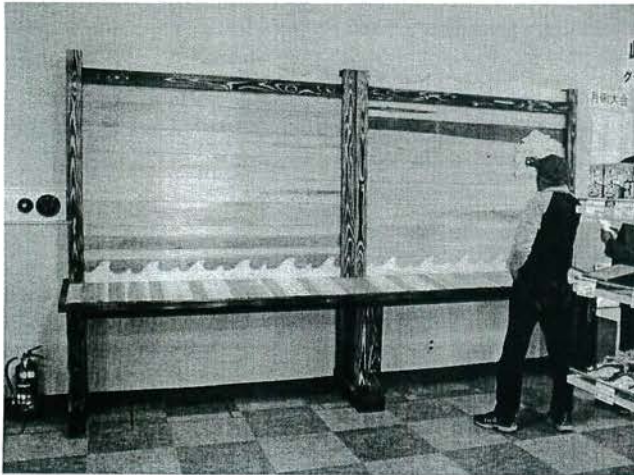


①内陸避難者支援

◆ 4) 有償ボランティア

- ✓ 気仙大工さんたちによる東屋修復、掲示板設置
- ✓ 謝金支払

助成金



25

温泉買い物バスの運行による 仮設住宅や自宅への引きこもり防止 と生活環境改善事業

たのはた生活・福祉プロジェクト協議会
(事務局) NPOいわて地域づくり支援センター、田野畑村



大津波による被害



←津波被災前
手前が海で、
豊かな防潮林が茂っている。

津波被災後→
防潮林がすべてなぎ倒され、
集落の入り口に迫った。
防波堤も破壊された。



1. 事業の背景

- ◆ 3つの集落が壊滅的な被害
- ◆ 244世帯、274戸で701人が被災
 - ✓ → 仮設住宅140世帯、村営住宅7世帯、民間借上げ等17世帯

- ✓ 住み慣れた集落を離れ、仮設住宅等での生活が始まる
 - ・ 「以前より外出が減った」「ビールやお酒の空瓶だけは増えている」
 - ・ 「部屋を訪ねて、お茶を飲むスペースがない」
- ✓ 仮設住宅等と集落に残った世帯とのコミュニティの分離の問題
 - ・ 集落内の商店の流出や三陸鉄道の運休による移動手段の不足
 - ・ 外出機会の減少

- ◆ 高齢者のひきこもり対策や生活の不便さの丁寧な把握が必要
 - ・ 個人個人に寄り添った継続的で丁寧な把握
 - ・ 被災によって目を配るべき対象が増え、保健師等が個人宅を巡回するだけでの対応では限界

2. 事業の目的

◆ 被災前

- ✓ 岩泉町内の温泉の無料巡回バスが村内をくまなく運行
- ✓ 午前中に温泉→お昼ごはん→午後カラオケ

◆ 津波により温泉も被災

◆ 無料バスの運行と付き添い事業

◆ 温泉で友人らと語らい、帰りに買い物をして帰ってくる

- ✓ 外出機会を創出する
- ✓ 友人らとの語らいの機会として利用してもらう
- ✓ 健康相談や生活相談等を行う機会として活用する

29

3. 事業内容

◆ 車両

- ✓ 村内のタクシー事業者
- ✓ ジャンボタクシー1台(9人乗り)

◆ 事業内容

- ✓ ①温泉買い物送迎バスの運行...月～金曜日運行
- ✓ ②移動支援・傾聴
- ✓ ③健康相談・栄養指導 ...月2回程度
- ✓ ④健康体操やゲーム等...月4回程度

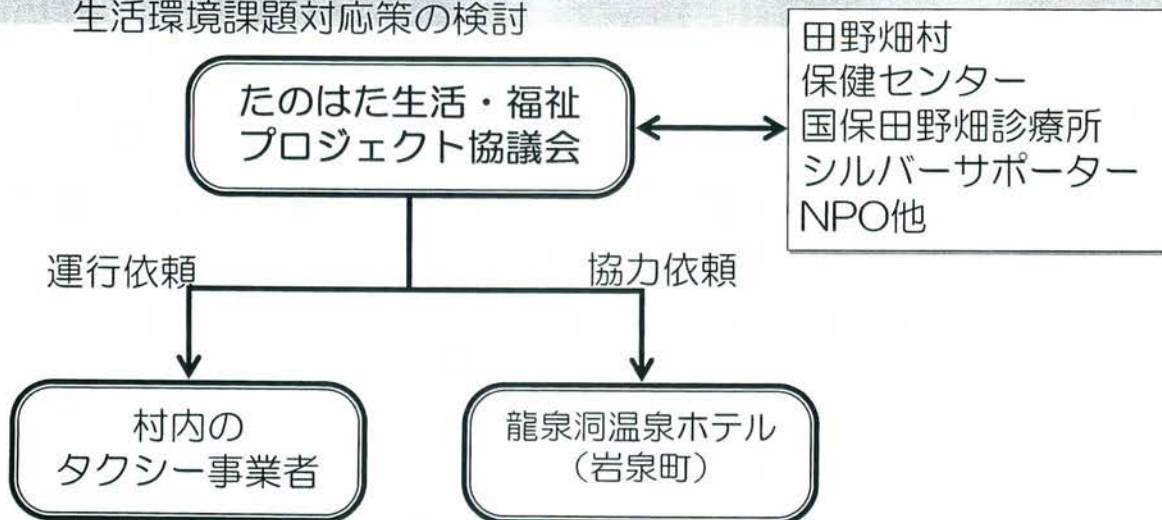
◆ 期待する効果

- ✓ ひきこもりの防止
- ✓ 従前のコミュニティの交流
- ✓ 生活環境の不安の解消
- ✓ 公共交通ニーズの把握と改善の実現



4. 事業体制

運行の企画運営
参加者のニーズ把握
生活環境課題対応策の検討



6. NPOの動き

◆ 女性被災者による買い物代行 (NPO法人参画プランニングいわて、盛岡市)

- ✓ 盛岡市の緊急雇用創出事業
- ✓ 宮古市、大槌町、野田村の女性9人を雇用
- ✓ 買い物代行、安否確認、悩み相談

女性被災者 自立後押し

盛岡市が東日本大震災の女性被災者を雇用し、被災地支援をうけたりバリーケータプロジェクトなどで使う「芽でるカー」の出発は11日、盛岡市中ノ楯十目のスタートで行われた。被災地では、被災地ニーズをよく知る女性被災者が買い物代行や高齢者の安否確認、相談などの支援をし、被災者の自立を促す。

式には谷盛市役所と関係者が出席。採用された女性を代表し、大槌町の炭山栄恵子さんが「買い物代行をうけて、被災者の自立を促している方の手を助けてほしい」と話した。

野田村の水止恵子さんは「自分たち被災者が雇われることで、雇用促進を促す。野田中継校でも専らをして、何かお手伝いしてほしい」と話した。

同プロジェクトは市の特別公募で実施した。NPO法人参画プランニングいわてが平賀圭子理事長が被災した女性の自立を支援しようと提

仮設の「買い物代行」や相談

9人の雇用創出 盛岡市

被災地の視察

- 大船渡市、陸前高田市を廻った感想は、まだまだ住民自らが参画をして NPO 移動サービスを担っていくという段階ではなく、これから住民自治に基づいて、仮設住宅自治会がどう行政やタクシー会社を巻き込んで地域交通を創設するのか、初期の段階ではないか
- 岩手県交通大船渡営業所では、災害直後、無線機が地震の揺れで吹っ飛び使用できず、また、電話もつながらない状態が続き、ドライバーとの連絡が取れなかったことを話されていた。ただ、大船渡営業所ではバスの運転手で業務中に死亡された方はいなかった。
普段から訓練等をしていた訳ではなかったようであるが、昨年、津波警報が発令され、それが、訓練になったのではと話されていた。また、先の結果となったことについては運転手個々の適切な判断があったからだと思う。
- 陸前高田市の高田高校の仮設全戸 148 世帯のうち、独居が 4 分の 1 にあたる 37 戸もあるということ。バス停までが遠い（40 分）ため、車両を持たない高齢者が、ガレキの中を 1 時間かけて買物に行くことなど、早急に移動への対応が必要。お話を伺った立ちあがったばかりの自治会組織の 4 人の役員の方たちが、防犯灯を地元の業者にかけあい設置したり、挨拶にもお互いに戸惑っている新住民のために、バーベキュー花火大会を企画したりと、自立・自治する力が強いと感じた。
- 高田高校の仮設に自治組織はできているが、活動に必要な情報を集めるのがなかなか難しそう。自治組織がお祭りなどを企画し、居住者のコミュニティーの醸成を図ろうとしている。

被災地シンポジウム

- 震災後、情報が得にくい状況が続き、情報を集めてつなぐ人が欲しかったと話されていた。当時、バスマニアが一番情報を持っていたと話されていたのが、印象的だった。
- 災害後、車のバッテリーが発電機となり、役に立ったとの話があったが、我々の車両も災害時には電気を供給する役割を担わせたい。
- 緊急雇用対策の財源を活用し、地域公共交通の情報発信・案内機能を持つ拠点を空き店舗に開設したことを聞いた。情報を伝えるツールを検討しておく、必要性を感じた。
- 吉田先生が『平時にやってきたことが災害時にも生きている』という話しをされていた。普段から緊急時の対策を検討しなければならないことを再認識した。
- 陸前高田市において県、市が無料バスを運行しているが、利用者のニーズに合わず、利用者が少な

い。そこでNPOが病院と避難所を直通で結ぶルートを運行し、被災者の通院を支援している。利用者のニーズに合った運行を行うことは平常時、震災時どちらも重要。

- 出張や観光等で被災地に残り残された人たちの被災地から他府県に長距離で移動させるため、また早期復旧のために復旧作業を行う人を被災地に送り込むために都市間輸送の早期復旧は欠かせないものであった。
- 北上市が、他の行政に比べ、お金が無い事を、できない理由にしない事がすばらしいと思った。近隣から北上市は変わっていると言われる所以は、行政が、できない種を探すのではなく、やるために工夫したり決断を下すからではないか。この事は、全壊沿岸部の釜石市へ、単独事業で貸切バスを走らせたのは、お金の工面は何とかするからと、北上市職員の千葉さんの上司の方たちが、早い時期に決断したことに現れている。また、「行政が動く」と市民がお任せになる」と、民間やNPOを受け皿にして、5日間の運行でそちらに移行させる決断の早さもすごいと感じた。
- タクシー会社がタクシーの運行のみでなく、貸切バスやコンビニ経営などの多角経営で維持している。移動サービスNPOの合法化に、タクシー需要の減少があると言っている事業者ばかりではなく、地域で生き残るために活路を工夫している実態を知って良かった。
- 田野畑村では「NPOいわて地域づくり支援センター」が新しい公共補助金を使い、温泉・買い物ツアーを企画するなど、タイムリーに補助金を使って住民支援を行った（元ヘルパーを介助として活用している）。国の補助金の活用は地域NPOのひとつの役割だと思う。
- NPOの地道な活動がこのような災害時に大きな力になっていると感じた。

全体を通しての感想

- 内陸の市が沿岸の市に支援を行っているという話を聞いたが、ここがポイントのように思った。援助する、また、される関係について個人レベルだけでなく、行政レベルでも話し合う場があればと思った。
- 震災時路線バスの復旧の優先順序
現状を見極め、需要の高い路線を最優先で普及するべき、各バス事業者が管轄する路線を最優先に普及させるべき(そうすることによって地域の信頼度を高める)、平常時の幹線と震災時の幹線は違う。どちらも生活機能を重視し、幹線を定めるが、震災時に必要となる生活機能を見極める必要がある。
- 移動だけを考えているのではなく、生活全ての要素を取り入れて移動を考える事が必要だと全員で確認できたこと。
- 田野畑村の事例は、地域公共交通の在り方の問題だけではない。震災後のビジョンを地方分権の立場からどう創設していくのかが大きな課題、そのひとつの回答か。

市民主体の地域交通で「移動の質」を高めるセミナー

& ワークショップ & 視察ツアー



B(神奈川)コースプログラム

旅程

12/16 (金) 10:30 (11:00) ~ 19:30

- 現地視察・・住民運営・住民運行の「のりあいバス」視察（大和市西鶴間「のりあい」）
- セミナー・・神奈川で生まれた市民主体の地域交通 5 事例からの報告&セミナー
- ワークショップ・・地域交通への市民参画の合意形成を学ぶワークショップ

参加費 1000円

別途、現地での交通費、食事代は各自でご負担いただきます。

主催 NPO 法人 全国移動サービスネットワーク(全国移動ネット)

お問合せ先 NPO 法人かながわ福祉移動サービスネットワーク (かながわ移動ネット)
〒222-0033 横浜市港北区新横浜 1-16-2 SE エトワール 602
電話 045-534-6718 FAX 045-472-1710
Eメール kanagawa-idounet@b04.itscom.net



第1部 現地視察(大和市西鶴間・上草柳「のりあい」)

集合時間 第1グループ 10時30分
第2グループ 11時00分

集合場所 小田急江ノ島線「鶴間」駅改札口(各駅停車駅、急行は止まりません)

<東京駅からのアクセス>

東京→新横浜—(JR 横浜線) 約15分→長津田—(田園都市線) 約10分→

中央林間—(小田急江ノ島線) 約5分→鶴間

東京駅から新幹線利用で鶴間駅まで約1時間強、運賃は3,200円です。

視察概要 鶴間駅 10:36 発と 11:21 発「のりあい」に乗車

1周約40分の乗車体験、車内の利用客や添乗員の様子を体感いただきます

※ただし、「のりあい」は定員8名のため、乗車できない場合は伴走車に乗車。

協力者 のりあい運行委員会 代表 滝澤誠氏(同行)、のりあい運行委員会の皆様
大和市街づくり総務課



<電車にて> 鶴間駅 ⇒ 第2部セミナー会場へ移動

※昼食は、セミナー会場控室にてお弁当を準備いたします



第2部 市民参加でつくる地域交通」セミナー

主催：かながわ福祉移動サービスネットワーク
共催：神奈川県県土整備局環境共生都市部交通企画課
共催：全国移動サービスネットワーク

2007年度からかながわ移動ネットと神奈川県が協働で行ってきた「地域生活交通・再構築事業」は、意志ある生活交通の不便な地域の方々とともに、住民主体の地域交通づくりを進めてきました。

協働事業最終年度にあたり、これまで取り組んできた事業の報告と、この事業で地域交通を産み出した、あるいは産み出そうとしている5地域の取り組みを住民の合意形成に至る過程を交えて紹介します。

日時：12月16日（金）14時～17時

会場：横浜情報文化センターホール みなとみらい線「日本大通り駅」

みなとみらい線「日本大通り駅」情文センター口0分、JR・横浜市営地下鉄「関内駅」徒歩10分

《プログラム》

【第一部】14：00～14：45

◇ 基調講演

首都大学東京 助教 吉田 樹氏

「市民参加で移動の質を高める」

～地域の交通不便を地域の力で解決するために～

【第二部】15：00～16：45

◇ 市民参加でつくる地域交通報告会

☀大和市 西鶴間・上草柳「のりあい」

のりあい運行委員会 事務局長 入澤牧子氏

☀相模湖町「ついでにちょっと乗っていきなよ」支援サポート構想

相模湖地区社協 地域福祉推進委員会委員長 石井吉彦氏

☀横浜市「菊名おでかけバス」

コミバス市民の会 代表 入江勝通氏

☀厚木市 森の里地域住民乗合交通「森の里ぐるっと」

森の里ふぉーらむ代表 岩崎正昭氏

☀藤沢市善行 のりあいバスワークショップ報告と今後の取組み計画

地域経営会議「ぜんぎょう」 グループリーダー 石井敏子氏

□コメンテーター：関東運輸局局长

□コーディネーター：かながわ移動ネット 清水弘子

◇ 質疑応答

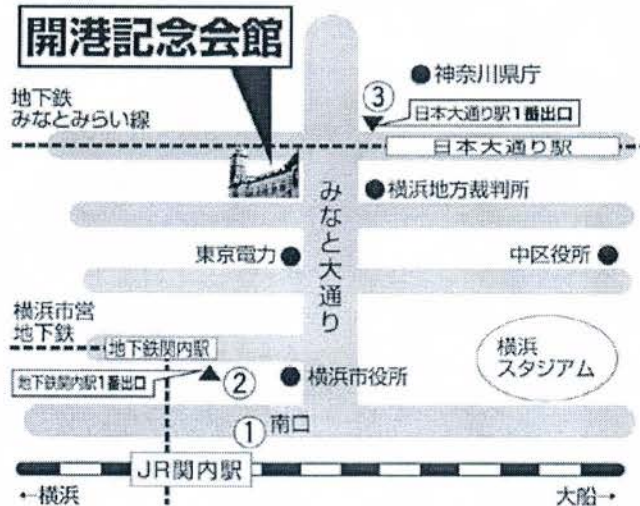


<徒歩にて> 第3部 ワークショップ会場に移動（徒歩2分）



第3部 地域交通への市民参画の合意形成を学ぶワークショップ

時間 17時30分～19時30分
会場 横浜開港記念会館2階9号室



ワークショップ

住民主体の交通を作り上げるまでには、さまざまな苦勞がありました。地域交通の実践者を囲んで質疑の時間をたっぷり設けるとともに、セミナーでの報告と議論をさらに掘り下げた内容で、市民参画の合意形成について意見交換を行います。「オンリーワン」の地域交通創出に向けて欠かすことのできない「市民参画」の手法（ポイント）を習得します。

参加者 ツアー参加者、セミナー報告者・関係者、一般参加者等
ファシリテーター 伊藤雅春氏（大久手計画工房 代表）



第4部 懇親会(自由参加) 20:00～22:00

会場 開港記念会館周辺
参加費 3500円(予定)

以上

市民参加で移動の質を高める
～地域の交通不便を地域のかたで解決するために～

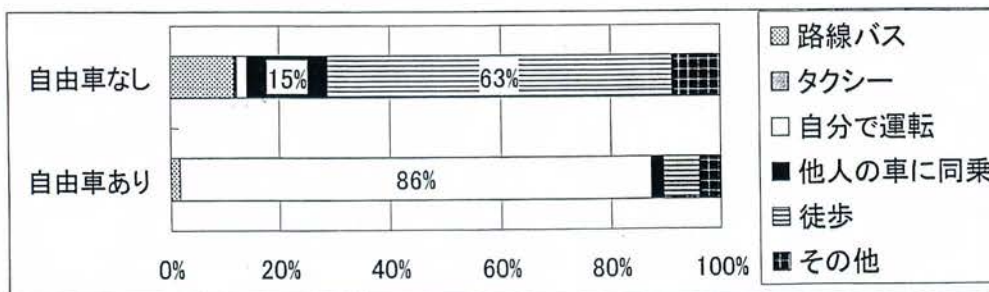
首都大学東京 大学院都市環境科学研究科
観光科学域 吉田 樹

1. 地域の公共交通は「なぜ」必要か？

■ 地域の公共交通は「お出かけ」の幅を広げる

青森県佐井村(下北半島)での調査(東京都立大(当時)・2004年)

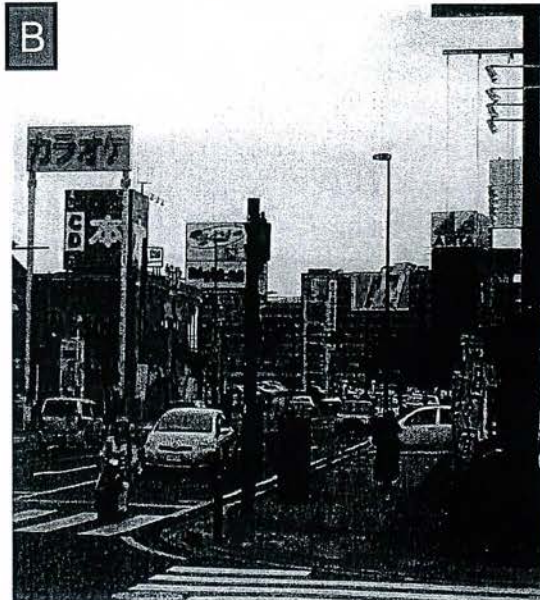
- ・ 調査当時、公共交通が提供されていない地区が複数存在
- ・ 自分で自由に使えるクルマ(自由車≒マイカー)のない市民の移動手段(通院・買物)・・・6割が「徒歩」= 集落で閉じこもる
⇔ 自由車のある層・・・9割が「自動車」を運転して活動する



クルマがないと活動が著しく制約される地域は
安心して定住できず、少子高齢化社会では生き残れない

1. 地域の公共交通は「なぜ」必要か？

■ 路線バス事業者が撤退した都市の光景

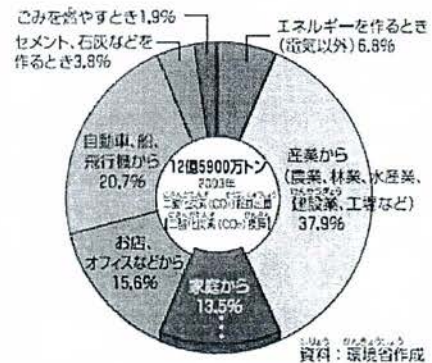


マイカーへ過度に依存した都市は「街の顔」が失われ、「豊かな郊外」も失われる

1. 地域の公共交通は「なぜ」必要か？

■ 地球温暖化と交通

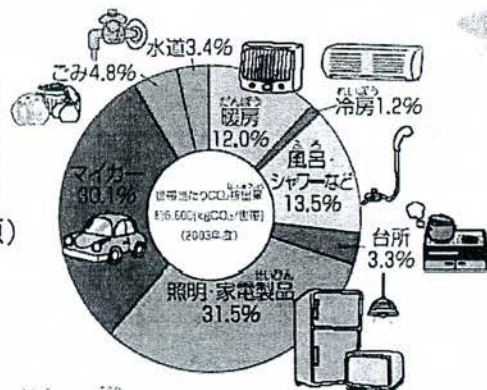
- ・ わが国におけるCO₂の排出量
 - … 運輸部門で全体の2割
- ・ 標準的な世帯におけるCO₂の排出量
 - … マイカーが全体の3割
- ・ ガソリン1ℓ(≒車10km) = 2.31kg
- ・ 急発進1回 = 37g



公共交通で「乗り合わせる」ことで、1人あたりのCO₂排出量を軽減できる。

(Omnibus(オムニバス); バスの語源)

マイカーに依存した地域は人にも環境にも優しくない!

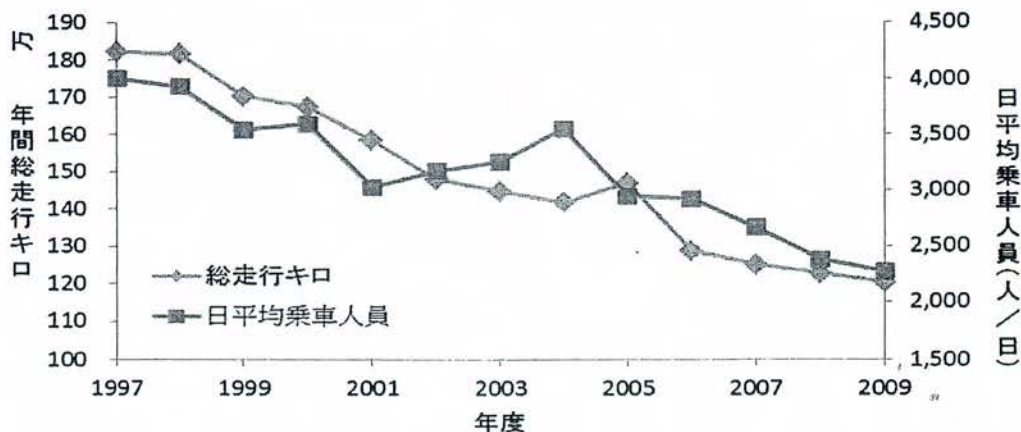


1. 地域の公共交通は「なぜ」必要か？

■ 公共交通(バス)の衰退が止まらない

利用者減＋サービス水準(路線・便数)の低下【例】岩手県北上市

- ・ 一日の乗車人員；12年間(2009/1997)で43%減少
- ・ 総走行キロ(路線長×便数)；12年間(2009/1997)で34%減少



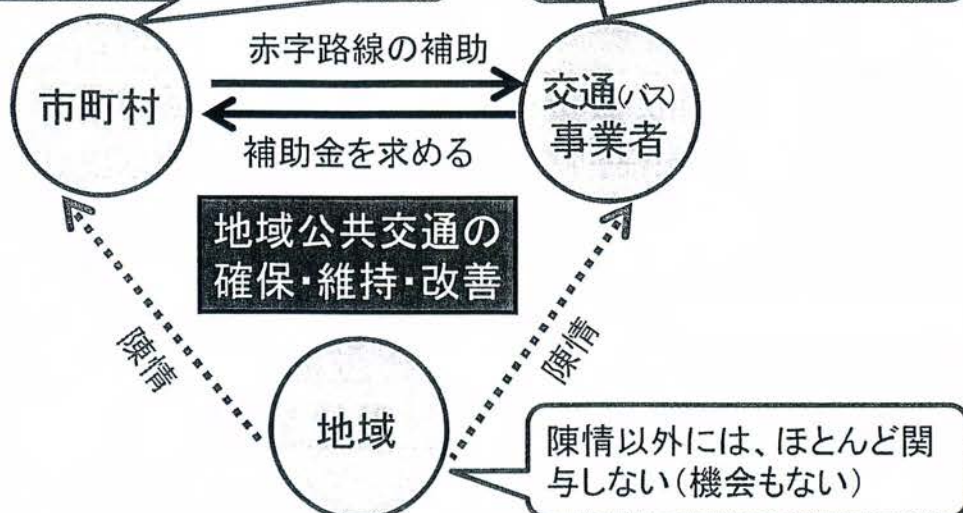
公共交通の衰退には、なぜ歯止めがかからないのか？

2. 地域の公共交通が衰退した理由

■ クルマと少子高齢化のせいにしていないか？

交通事業者頼みで、補助金の支出とコミュニティバスの運行以外に戦略を持たない

時代の変化に対応できず、補助金要求しかできない



公共交通の確保・維持・改善を担う「役者」が不在

2. 地域の公共交通が衰退した理由

■ コミュニティバスと路線バスの典型的関係(N県S市の例)

同じ場所にあるはず…

ほほえみバス(コミュニティバス)
「臥竜公園入口」

N電バス(通常の路線バス)「竜ヶ池」

ちなみに、1日12往復なのに…

ほほえみバス(コミュニティバス)
9時15分発「S駅」方面行き

N電バス(通常の路線バス)
9時14分発「S駅」行き



3. 「地域発」で公共交通を考える

■ 地域の移動手段を地域が考える意義

フランス国内交通基本法(LOTI法; 1982年)

交通は経済的、社会的、環境的概念に役立たなければならない

➤ 現在、衆議院で議論されている「交通基本法」もこの立場

地域公共交通の政策; 三つの持続性を考慮する必要

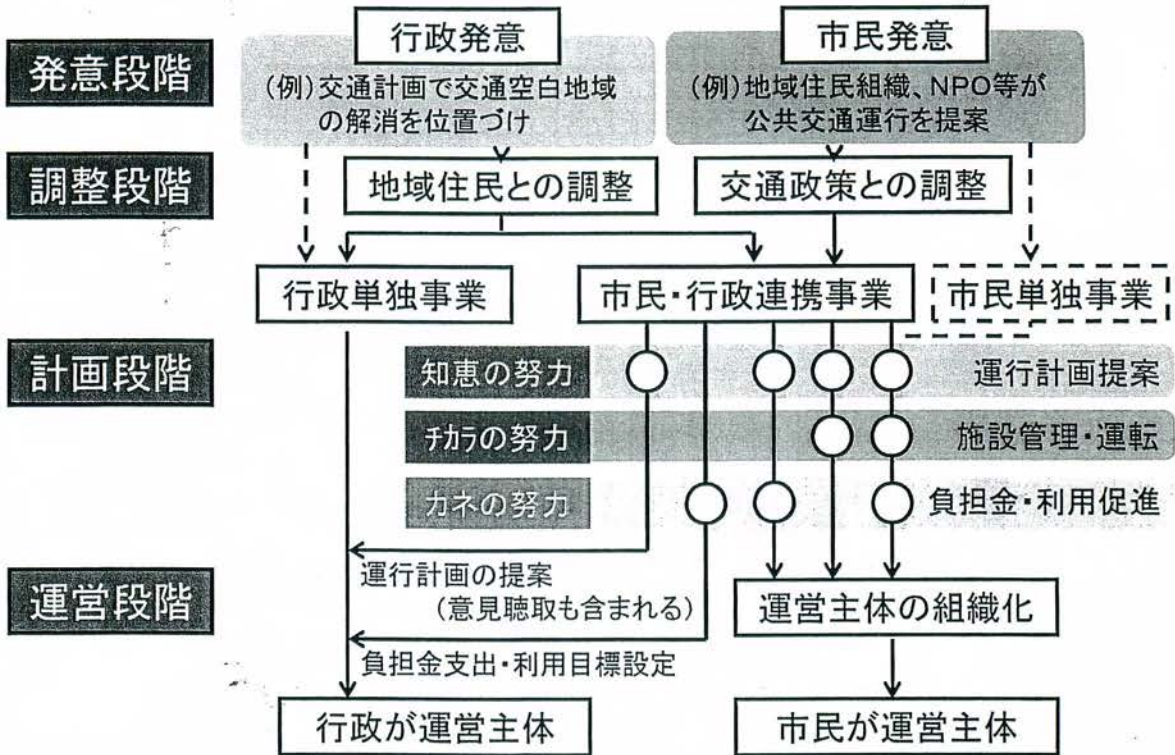
- ① 環境の持続性; 「クルマがないと何もできない」は非持続的
- ➡ ② 社会の持続性; 生活の安全・安心、公平性の確保
- ③ 経済の持続性; 合理的な公的負担とビジネスモデルの確立

地球環境と地域社会を持続させるためには、
「お出かけ」を支える移動手段を確保が欠かせない。

地域には、移動手段のビジネスモデル(経済)を
意思決定(社会)する「権利」がある。

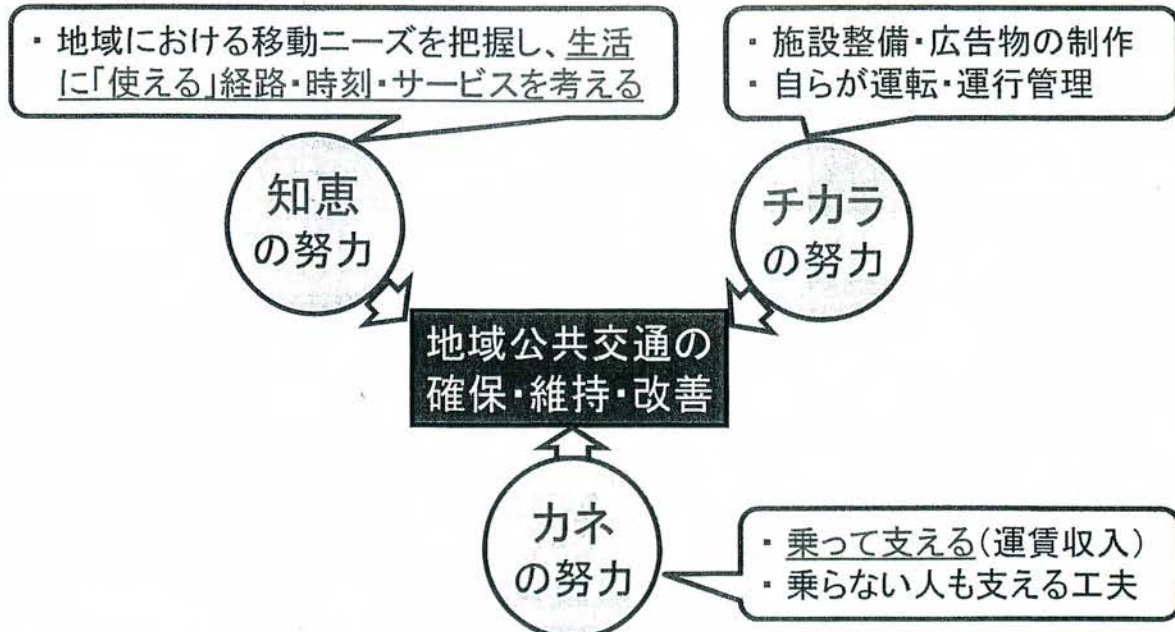
3. 「地域発」で公共交通を考える

■ 地域公共交通の「支え方」は多様である



3. 「地域発」で公共交通を考える

■ 地域公共交通の確保・維持・改善・・・地域にできること



「知恵」「チカラ」「カネ」を地域で「マネジメント」するには？

3. 「地域発」で公共交通を考える

■ 「地域発」で公共交通を考えるプロセス

Step1 課題の共有

- ・ 地域の「お出かけ」に関する課題を共有するために、まず集まる(地域内外、老若男女問わず)
 - ・ 近隣地域も含めた公共交通サービスの現況を把握すること(まずは、自ら乗って確かめる)
- 【注】**「先進事例」から学べることは意外と少ない?

Step2 「お出かけ」ニーズの把握

- ・ 地域住民の「お出かけ」に関して、どのような活動に「困っている」かを明らし、需要を「数える」
➢ 地域での集会(ヒアリング)やアンケート調査等

Step3 移動手段をつくり 守る(確保・維持する) 方法を考える

- ・ 地域で困っている「お出かけ」ニーズに応える移動手段の提供方法を検討する(①⇔②)
 - ① 運行する時間帯や目的地の整理
 - ② 資金と相談しつつ運行形態・運行主体の決定
- これ以降、特に「翻訳者」の役割が重要になる

3. 「地域発」で公共交通を考える

■ 「地域発」で公共交通を考えるプロセス

Step4 運行開始

- ・ 決定した運行計画(運行主体・経路・時刻・運賃)に基づき、運行を開始
➢ 運行開始に向けては、道路運送法に基づく許可等が必要になる場合が多く、運行事業者や市町村の協力が必要になる

Step5 継続したカイゼン

- ・ 運行開始後も、継続したモニタリングを行い、適宜カイゼンを図ることが必要
➢ 運行開始後も議論できる体制が必要

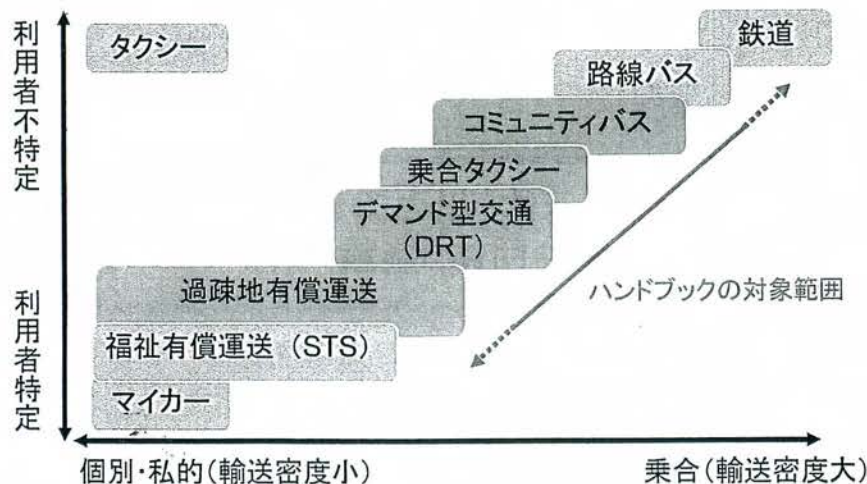
Step6 次世代にバトンタッチできるか?

- ・ これまでの取り組みを次世代に引き継ぐことができるか?
➢ 地域での生き方や地域づくりと一体に公共交通を考えることが必要

4. さまざまな運行形態と運行主体

■ さまざまな地域公共交通

- ・ 地域公共交通は、「路線バス」に限らず、小規模需要に対応した様々な種類がある。
- ・ 各々のシステムには、導入に向く地域条件(適材適所)が存在しており、システムの特徴を知ることが極めて重要。



4. さまざまな運行形態と運行主体

■ 運営・運行主体と道路運送法許可の関係

【運営主体】 運行計画(時刻表・運行経路・運賃等)の決定主体

【運行主体】 利用者を輸送する主体

運営主体	運行主体	道路運送法の許可(登録)
交通事業者	交通事業者	4条(通常の乗合バス)
市町村 (地域公共交通会議)	交通事業者	4条(コミュニティバス・DRT等)
	市町村	79条(市町村運営有償運送)
地域組織 NPO等	交通事業者	4条(コミュニティバス・DRT等)
	地域・NPO等	79条(過疎地・福祉有償運送)

■ 定時定路線(路線定期運行)とデマンド型(区域運行)

【定時定路線】 決められた時刻・運行経路に基づいて運行する

(例) 路線バス・コミュニティバス

【デマンド型】 利用者の事前予約に応じて時刻・運行経路を設定

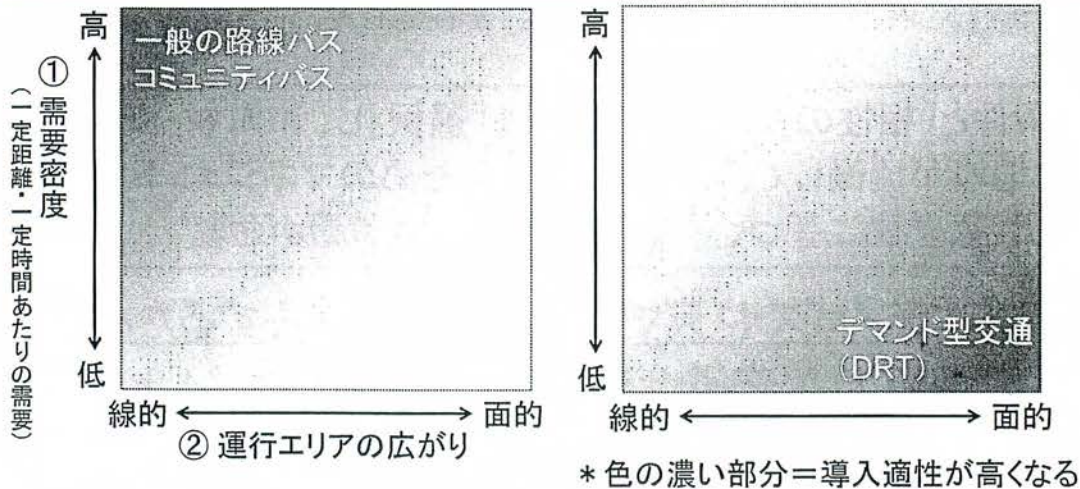
4. さまざまな運行形態と運行主体

■ DRTの導入に向く地域条件

◆ 通常の路線バスやコミュニティバスに比べて、DRTは…

- ① 少需要に対応する場合であるほど
- ② 面的な運行エリアに対応する場合ほど 導入適性が高まる

◆ しかも、DRTには、予約方式・運行形態等、様々な種類がある。



4. さまざまな運行形態と運行主体

■ 運行形態の類型化(使用車両×ルート)

		使用車両	
		中・大型 (車両定員11人以上)	小型 (車両定員11人未満)
運行経路 (ルート)	固定	一般の路線バス コミュニティバス	乗合タクシー (プティバス)
	不定	デマンド型交通(DRT)	



使用車両 需要が大きく、1台の車両で捌ききれないこと(積み残し)が多い場合には、非効率になる

運行経路 需要が小さく、面的なエリアをカバーする場合には、運行経路を固定しない方法が可能になる

➔ 生活交通の運行形態を選択するとき、「需要」と「運行エリアの広がり」に着目する必要がある。

4. さまざまな運行形態と運行主体

■ バスで「交通空白地域」をゼロとする意味はあるか

- ・「廃止代替バス」や「コミュニティバス」の運行で「交通空白地域」の減少を図ろうとするケースが多い

⇔ バスで「交通空白地域」をゼロとすること自体、意味は薄い

【背景】① バスは個別ニーズに対応できない交通手段(ザル)

- ② 道路計画と公共交通計画が連動しないなかで、空間的にバス路線を網羅すること自体が非効率

■ デマンド型交通(DRT)は「救世主」なのか

- ・市域全体をDRTで網羅し、「交通空白地域」をゼロと謳う事例も

⇔ デマンド型交通(DRT)は、必ずしも「万能」ではない

① 地域特性による「向き」「不向き」がある(適材適所)

➡ ② 公共交通の「軸」が描けない(賑わいに作用しにくい)

③ 来訪者には使えない(事前予約の情報をどう知らせる?)

5. 地域が移動手段の確保を考えた事例

■ 山形市明治・大郷地区「スマイルグリーン号」の例

山形市明治・大郷地区

- ・山形市の北端(山形駅より10km)に位置
- ・東西2~3km、南北5kmの範囲に約3,000人が居住(947世帯)
- ・約10年前に路線バス(山交バス)が廃止された後、山形市が「地域交流バス明治線」を週1日運行
- ・エリア内にスーパー・CVS・医療機関・中学校・高校が立地せず

➡ 地域住民からは、週複数日の運行に増便を求める声が強かった



5. 地域が移動手段の確保を考えた事例

■ 移動実態調査(アンケート方式)の実施

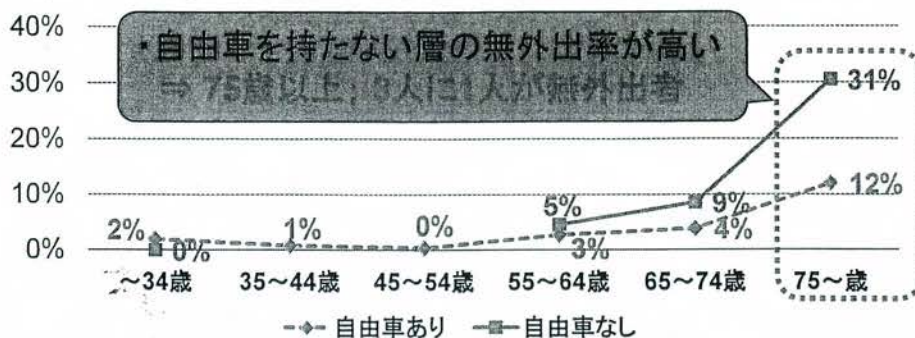
【方法】町内会長による配布・回収(各戸3部/15歳以上が対象)

【実施日】平成20年7月15日(配布)~7月31日(回収)

【有効回答】1,849票(全住民の6割強が回答)

■ 無外出率の集計

- ・ 無外出率; 無外出者(2日間の合計外出回数0回)の出現率
- ・ 自由車; 自分で自由に使用できる乗用車(≒マイカー)



5. 地域が移動手段の確保を考えた事例

■ 検討プロセス(1)

19年11月	① 明治地区町内会連合会との勉強会の開催 明治地区町内会連合会の役員、やまがた福祉移動サービスネットワークに山形市、首都大学(吉田)をメンバーに地域公共交通に関する勉強会を開催。新しい交通サービスの導入に向けた調査の考え方と地域交流バス明治線の試乗調査の実施を提案。
19年12月	② 地域交流バス明治線の試乗調査 明治地区町内会連合会の役員が地域交流バス明治線の試乗調査を行い、感想や改善点、乗客の移動実態などを整理する。
20年 2月	③ グループヒアリングの実施 参加者の移動実態や日常の外出に関して困っている点を把握
20年 6月	④ 新しい交通サービスの運営形態に係る協議の開始 グループヒアリングの結果を踏まえ、これからの進め方や、山形市と明治地区との責任分担の考え方について議論を交わし始める。隣接する大郷地区と合同での協議とすることを提案。
20年 7月	⑤ 移動実態調査の実施 地域住民全般の移動実態について、全戸配布のアンケート調査により把握。

5. 地域が移動手段の確保を考えた事例

■ 検討プロセス(2)

20年 8月	⑥ <u>新しい交通サービスの導入に向けた「準備会」の設置</u> 新しい交通サービスの導入に向け、各町内会の役員有志による「勉強会」としての組織から、「準備会」に移行した。
20年 9～ 11月	⑦ <u>市内交通事業者（貸切バス・タクシー）への聞き取り調査</u> 明治・大郷地区における交通サービスの運行に必要となるマイクロバス車両もしくは小型車両（乗車定員11人未満）を所有する交通事業者への聞き取り調査を実施。
20年12月	⑧ <u>運行方式の決定・運行事業者の選定</u> 新しい交通サービスの運行方式を、小型車両によるデマンド型交通とし、運行事業者を選定（地域住民代表による面接により2社から選定）した。
21年 2月	⑨ <u>大郷明治交通サービス運営協議会の設置</u> 新しい交通サービスを運営する組織として、上記の協議会を設置。町内会組織だけでは「ノウハウ」が継承されないため。
21年 4月	⑩ <u>スマイルグリーン号運行開始</u> 新しい交通サービスの愛称を「スマイルグリーン号」に定め（地元の小学生が決めた）運行開始。

5. 地域が移動手段の確保を考えた事例

■ 新しい交通サービスの設計方針(1)

① 行政（山形市）の負担額を現状水準に維持しながらも、運行日数を週2日以上に増便する。

⇒ 車両の小型化（バス車両⇒ワゴンタクシー車両）とデマンド運行の採用による運行経費の低廉化

- ・ 小型車両の使用により、運行経費を低廉化
- ・ 車両小型化による「積み残し」を防ぐため、事前予約制を採用

⇒ 運行経費の算定方法の変更による経費の低廉化

- ・ 事前予約制であるため、「誰も乗車しない場合」は、運行経費から定額を差し引く方式

⇒ 一日あたり1万2千円 + 一便（台）あたり3,000円

* 交通事業者にとっても利用促進のインセンティブ

5. 地域が移動手段の確保を考えた事例

■ 新しい交通サービスの設計方針(2)

② 単なる「交通手段の導入」に止まらず、地域が「運営主体」として育てる方式を採用する。

⇒ サービス水準(運行時間帯・経路)を地域で意思決定できる

- ・ 昼頃に帰宅できる便の増便
 - ・ 停車地を倍増;事前予約制のため、全ての停車地(ミーティングポイント)を迂回しなくても良い
- ⇒ 運行エリア内にきめ細やかに停車地を配置できる
(例)歩行がづらいお婆ちゃんの自宅の前に設置

⇒ 単なる交通サービスの導入に止まらず、「地域住民のライフスタイル」に「交通」を活かすことができる。

地区レベルのサービス水準は「会議室」では決められない

5. 地域が移動手段の確保を考えた事例

■ 地域組織運営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(キーパーソンは、議論と実践のなかで生まれる)

⇒ ①組織化の「メリット」を明確にする、②「翻訳者」の必要性

5. 地域が移動手段の確保を考えた事例

■ 大郷明治交通サービス運営協議会の設置

一般的なバスサービスへの補助制度

- ・ 既存路線の維持を目的に、赤字額(欠損額)を対象とした補助

⇒ 交通事業者や地域の努力により、赤字額が縮小した場合でも交通事業者や地域に「還元」されない仕組み。

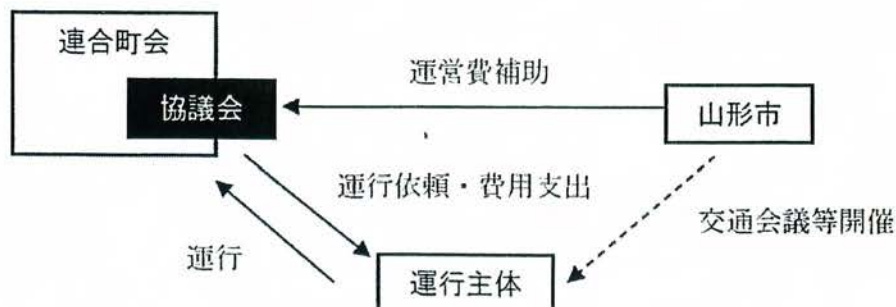


5. 地域が移動手段の確保を考えた事例

■ 大郷明治交通サービス運営協議会の設置

運営スキーム

- ・ サービスの最低保障分(週1日の運行)を定額で市が「補助」
 - > 車両の小型化による経費低廉化により増便を図る
 - > 運行計画の設定は、協議会の責務
- ・ 人材の継続性; 町内会の役員は流動的→協議会の必要性

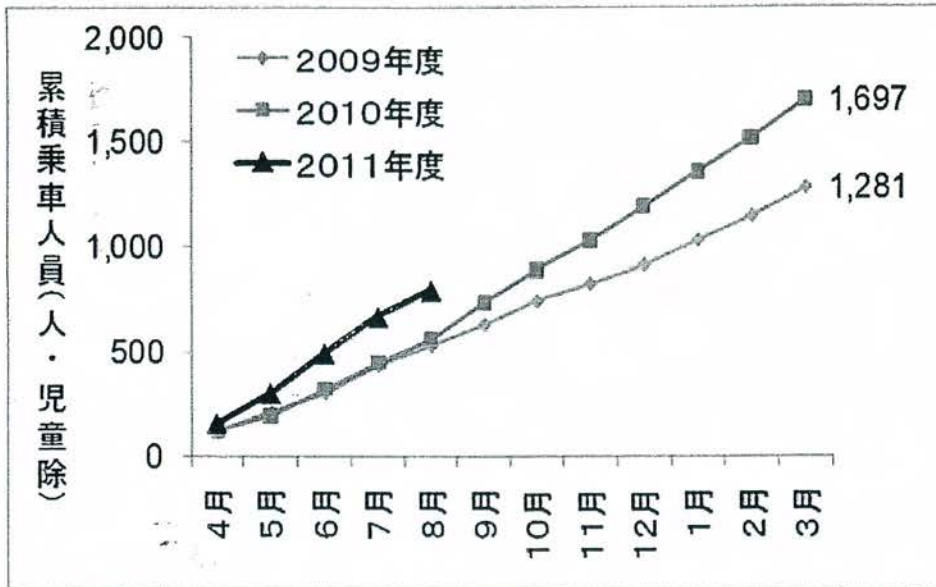


市があれこれお膳立てしない「いい、加減さ」が求められる

5. 地域が移動手段の確保を考えた事例

■ 乗車人員の推移

- ・ 乗車人員の増加; 平成22年度は、対前年度比40%増
- ・ 平成23年度も、さらに対前年度比40%増



5. 地域が移動手段の確保を考えた事例

■ 年齢層により異なる認知度(運行開始9ヶ月後)

利用者層 後期高齢者が大半。運営者と利用者のギャップ。

認知度 若手ほど「知らない」。次世代への「伝承」に課題。

⇒ 地元小学校の「社会科見学」で利用してもらうことで、保護者や同居する60歳台の認知度向上を図った。(利用者増加要因)

年齢層	利用経験あり	経験なし (知っている)	経験なし (知らない)	N
~24歳	0%	43%	57%	7
25~34歳	0%	75%	25%	20
35~44歳	2%	84%	14%	87
45~54歳	0%	82%	18%	102
55~64歳	1%	87%	12%	234
65~74歳	6%	85%	9%	180
75~84歳	13%	78%	9%	120
85~歳	22%	66%	13%	32

5. 地域が移動手段の確保を考えた事例

■ 地域に親しまれる「地域車」を目指して

- ・ 毎年度初日の運行は、公民館前駐車場でセレモニー



5. 地域が移動手段の確保を考えた事例

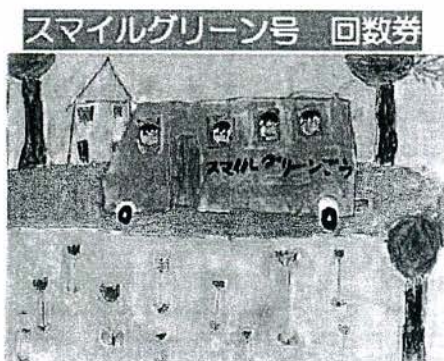
■ 回数券は地元小学校児童の絵を採用

山形 明治、大郷地区のデマンドタクシー

回数券に地元児童の絵

来月から本運行
 ことし 明治
 描いて
 1がほ
 君と小
 作品を
 ザイン
 二つの
 の愛称
 と緑香
 き明

利用増へ地域色出す



10A



回数券の裏面にデザインされた児童2人の絵

山形市北部の明治、大郷地区と市中心部を結ぶデマンド型乗り合いタクシー「スマイルグリーン号」が1年間の実証実験を終え、4月から本運行を始める。運行主体の住民組織「大郷明治交通サービス運営協議会」（松枝博会長）は地元児童がデザインした回数券（5回分1500円）を販売して地域色を打ち出し、利用拡大を目指す。

絵 あきば ごういちくん（明治小学校）

5. 地域が移動手段の確保を考えた事例

■ 手作りの時刻表と利用案内を手から手へ

みんなの乗り物 **スマイル・グリーン号** 時刻表
水曜日・金曜日 平成21年12月2日から



行き



中野目(1番～14番)	8時20分発
15番～29番	8時25分頃
こせきクリニック	8時35分頃
ヤマサワ漆山店	8時40分頃
県立中央病院	8時45分頃
30番～33番	8時55分頃
済生病院	9時00分頃
ジャスコ北店	9時00分頃
市役所前	9時15分頃
済生館	9時20分頃
NHK前	9時25分頃
山形駅前	9時30分頃

中野目(1番～14番)	10時20分発
15番～29番	10時25分頃
こせきクリニック	10時35分頃
ヤマサワ漆山店	10時40分頃
県立中央病院	10時45分頃
30番～33番	10時55分頃
済生病院	11時00分頃
ジャスコ北店	11時00分頃
市役所前	11時15分頃
済生館	11時20分頃
NHK前	11時25分頃
山形駅前	11時30分頃



帰り



山形駅前	12時00分発
NHK前	12時05分頃
七日町	12時10分頃

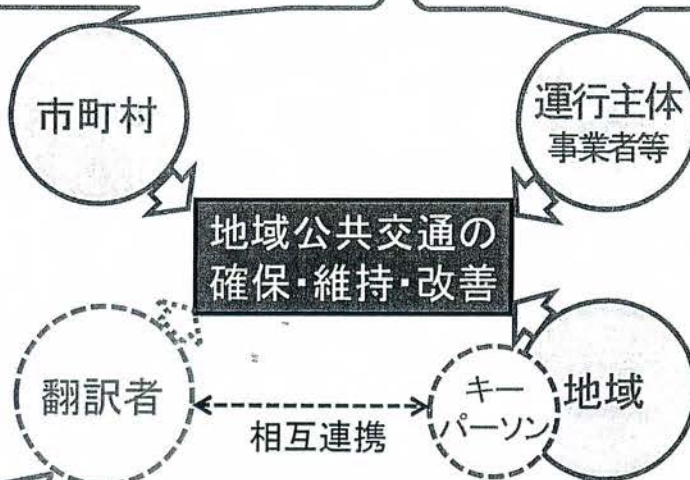
山形駅前	14時00分発
NHK前	14時05分頃
七日町	14時10分頃

6. さいごに

■ 行政・事業者・地域の三位一体で「お出かけ」を守る

地域の取り組みを支援し、市域全体の交通サービスとの調整・連携を進める

交通事業者は「輸送のプロ」の視点で地域の取り組みをサポート



三者の「言語」を斟酌し、三位一体の文化を作り上げる仕事人(外部人材)

「知恵」「チカラ」「カネ」の努力により地域住民の「お出かけ」環境を整備

横浜市港北区南部「菊名おでかけバス」の試み

港北南部コミュニティバス実現をめざす市民の会（略称コミバス市民の会）

入江勝通

はじめに

菊名お出かけバス 2011 試運行中。2012 年新ルートによる第 7 回試運行準備中。

1、場所

横浜市港北区 菊名地区（錦が丘中心）

菊名地区人口構成 世帯数 20000 人口 37000 3 分類 11 : 74 : 15%

港北区 人口構成 世帯数 157000 人口 324000 3 分類 13 : 71 : 17 (概数のため計 101)

* 通勤通学については港北区の中でも有数の「交通便利地域」だが、少子高齢社会の急速な進展で、地域内移動・誰でも気軽に外出できる、街でみんなが出会うことができる街という観点では深刻な問題が生起している。

○山坂が多い地域であることから、歩行困難事態に至ったときに困る。

○菊名駅西口にエレベーター・エスカレーターが未設置。

○歩行環境が未整備。

* 新たな取り組みも。東急東横線・JR 横浜線で唯一エレベーターのない菊名駅西口の改良、菊名地区支えあい連絡協議会による生活道路の実態調査と改善要望、子育てタクシー、NPO や民間による移動サービス、乗り合いタクシー、区社協の送迎サービス等、

* 地域福祉の新展開

港北区地域福祉保健計画第 2 次計画のスタート（区・区社会福祉協議会共同で）

らくらく市 25 周年（1986 年から 29 団体・施設 菊名地区センター・港北図書館広場
障害者支援・子育て支援・市民活動諸団体等の交流と協力）

2、菊名おでかけバス 2011

* 2011. 1-12 月 第 6 回試運行 コミバス市民の会による会員対象による火曜日 5 便、会費年間 1000 円。46 日 368 人 1 日平均 8 人 利用者は高齢者、歩行困難者、出産前後。

* 車 運転ボランティアの自己所有車、社会福祉法人・フリースクール・総合福祉サービスを提供する株式会社等の所有車等のご協力による。

* 「菊名おでかけバス」1 ヶ月間試運行では掴みきれないニーズを確かめるため、長期間試運行を試みる。

会員 64 人。錦が丘地区住民が中心だが隣接する富士塚、表谷地区の方も。

1-1 1 月乗車数

* 準備 運転・添乗者 運行管理に関するマニュアル作成・研修。保険に関する学習（大豆戸地域ケアプラザ・港北区移動サービスネット主催のセミナーに参加）

国土交通省認定福祉有償運送・セダン等運転者講習（かながわ移動ネットワーク主催に参加も）

3、経過

1998年 横浜環境フォーラム

横浜環状道路（高速道路）建設問題—大気汚染問題からの車社会を見直すために、新しい交通政策を研究（パークアンドレールライド、LRT、ロードプライシング、コミュニティバスなど。コミュニティバスに注目。武蔵野市ムーバス等見学。

2004.7 第1回試運行 菊名・大倉山・新横浜巡回 ワゴンタイプの車 会員が運転 3日間で110人

2005.2 第2回試運行 会員が運転 3日間で195人

2006.2 第3回試運行 横浜市へ委託し35人乗りの市バスを利用する。3日間で720人

2006.7 コミバス走行の実現を目指す市民団体・コミバス市民の会の発足。

2007.9 07年3月に決まった「横浜市の地域サポート事業」エントリーを意識するが、独自の資金調達による事業も視野に入れて推進することとする。

菊名・大倉山・新横浜の地域を周回するメインルートと、3駅でこのルートにリンクするブランチのイメージ。

2008.10. 第4回試運行 3日間。2ルート。

・事業主体 コミバス市民の会 ・運行主体 横浜市交通局 1時間1万円で運行を委託。
・経費 委託費を含めて総額90万円 委託費は1日8便 2ルート 3日間で総計48万円
・財源 約20万円の港北区からの補助金、会員の会費と対象地域住民の協賛金と諸事業所の協賛広告費でまかなう。

総乗車人数(子供も含む)1348人(内 北ルート588人 南ルート760人)1便 1台あたりの平均乗車人数 28人(35人乗りバス)

多数の拠点を巡回する路線でも「交通不便地帯」（鉄道ターミナルから遠距離という要素以外にも坂があるなどの要素も含めて）の住宅地をうまくルート上に組み込めば需要はあることを確信する。問題は、事業者確保。 常時一便40人以上乗らなければ採算はとれない。壁にぶつかる。

2009 *** (おでかけバスへの転換)

ワークショップによるニーズの明確化。コミバス実現に相対的に熱心な2箇所でのアンケートとそれを基にしたワークショップ開催。

最も強くニーズを持ち積極的な活動を続けられた錦が丘地区の皆さんと、コミバス市民の会の共同事業へ。

第5回試運行「錦が丘おでかけバス」ひと月間火曜金曜日9日間、福祉クラブ生協さんの職員送迎車を借用。ボランティア運転手。添乗・運行管理もボランティア。

2011.1 第6回菊名お出かけバス1年間試運行。

2011.9 会員ボランティア会議 次年度検討 10. 新ルートで次年度第7回試運行を決定。

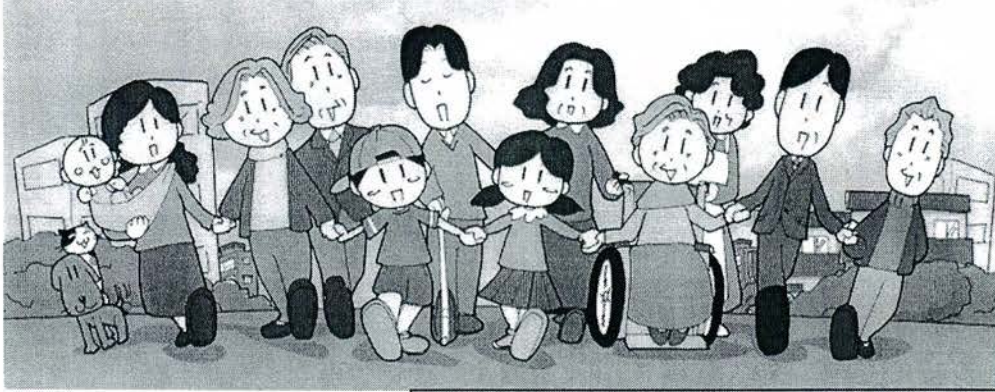
おわりに

課題山積 ワゴンタイプ車の確保 運転ボランティアの広がり 経費の確保
確かな手応え 乗車会員の声 みんなで思案・実行 参加から参画へ 地域協力の妙



平成23年12月16日 「市民参加でつくる地域交通」セミナー
相模原市緑区相模湖地区 相模湖地区社会福祉協議会
日頃の助け合いを「仕組み」にして広げよう

ついでにちょっと乗っていきなよ！支援サポート



平成23年12月16日
相模湖地区社会福祉協議会地域福祉推進委員会
委員長 石井 吉彦

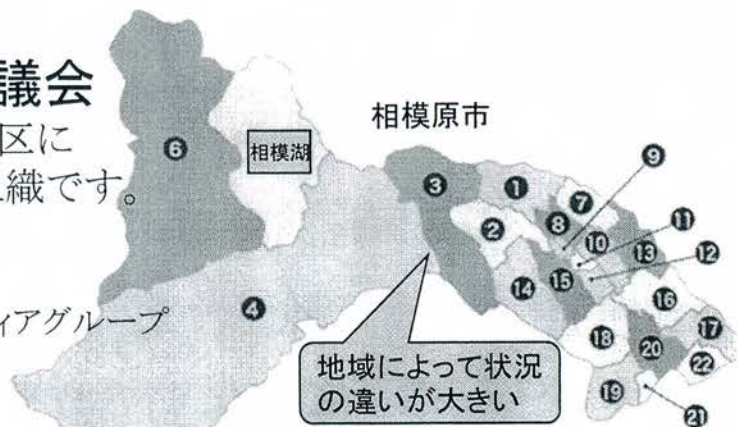
地区社会福祉協議会とは

●地区社会福祉協議会

相模原市内では22地区に組織されている住民組織です。

●構成(団体等)

自治会、民生委員、ボランティアグループ
公民館、老人クラブ、学校
福祉事業者等



地区社会福祉協議会の主な活動

- ・ ふれあいいいききサロン、子育てサロン、高齢者の会食会等の交流事業
- ・ 福祉講座の開催、広報紙の発行等の啓発事業

それぞれの地域の状況にあった活動を展開しています。

活動は住民により無償で行われています。

私たちの相模湖地区

面積 31.59km² (市内3位) ※山坂が多い地域

人口 8,956人(市内22位) ※最下位

高齢化率(65歳以上) 26.9% (市内1位)

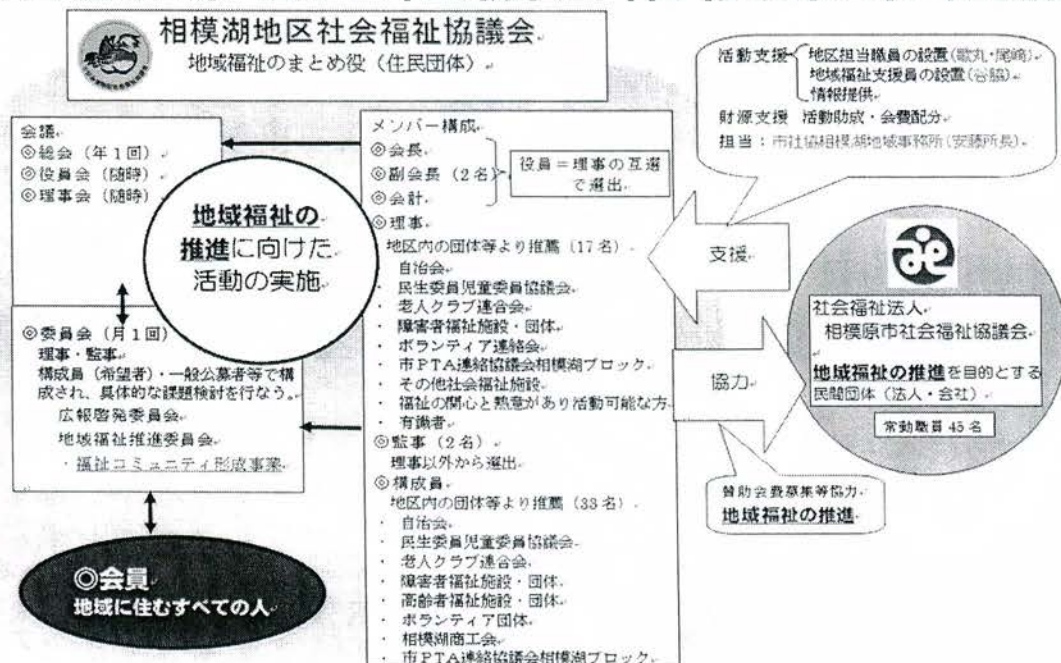
年少人口率(14歳以下) 9.5% (市内22位)

※最下位

- ・ 市内で少子高齢化が最も進んだ地域！
- ・ 広域で山坂が多く、車を運転できなくなると途端に不便になる地域！

3

相模湖地区社協と相模原市社協



4

地域福祉の推進

地域福祉は地域の中の「困り事」＝問題をみつけ(発見)→みんなで考え(共有)→解決して行くための様々な取り組みを進めることです。

地域の中の様々な立場の人や団体が集まって「ともに困って考える」ことが大切とです。

相模湖地区社協ではこの「困り事」の一つとして「交通の不便さ」の軽減について平成21年3月から検討を始めました。

5

平成21年3月～6月

相模湖町地区内の外出支援サービスを考える
ワークショップを開催

- ・主催 相模湖町地区社会福祉協議会
※現 相模湖地区社会福祉協議会

かながわ福祉移動サービスネットワークの全面
協力を得て開催

6

平成21年3月～6月

相模湖町地区内の外出支援サービスを考えるワークショップ

第1回 3月27日

- ① 外出支援サービスの現状を知る
- ② 外出支援サービスのための地域資源を考える

第2回 5月22日

- ① 外出支援サービスのしくみを検討する
- ② 地域にあった外出支援サービスを提案する

第3回 6月26日

- ① 相模湖町にふさわしい外出支援サービスを提案する
- ② 地区社協としてふさわしい計画をさらに検討する

7

平成21年3月～6月

相模湖町地区内の外出支援サービスを考えるワークショップ

結論

地域の状況、課題

- ・外出の不便さで特に日常の買い物が悩み
- ・顔見知りのご近所で自家用車を使った買い物支援は行われている
- ・・・だけど
- ☆個人的にお手伝いを声掛けしても遠慮されてしまう
- ☆頼むほうもお礼とかを考えて気が重い・・・

8

平成21年3月～6月

相模湖町地区内の外出支援サービスを考えるワークショップ

結論

導かれたアイデア

- ・相模湖にある豊かな助け合いを仕組みにできればよいのでは???

「(仮称)御用聞き外出支援サービス」

- ☆必要に応じ、依頼を受けたボランティアさんが自家用車で買い物の代行や同行する会員制の仕組みを作ってはどうか???
- 地区社協で検討を引き継ぐ

9

相模原市社協広報さがみこだより21号 平成21年8月20日発行より

地域の「困った!」をみんなで考えました!!



私たちの相模湖は、山取が多く、高齢化も進み、外出や買い物に「困った!」を感じている世帯が増えています。地域の「困った!」をみんなで考え、住民の「力」で解決していくことは地区社会福祉協議会の大きな目的。そこで、相模湖町地区社協(長田輝明会長)は、NPO法人かながわ福祉移動サービスネットワークの支援を受け、「外出支援サービスを考える意見交換会」を開催しました。

話し合われたテーマ

- 第1回 3月27日 ①外出支援サービスの現状を知る
②外出支援サービスのための地域資源を考える
- 第2回 5月22日 ①外出支援サービスのしつみを検討する
②地域にあった外出支援サービスを提案する
- 第3回 6月26日 ①相模湖町に相応しい外出支援サービスを提案する
②地区社協として相応しい計画をさらに検討する

地域のみなさんに呼びかけたところ延べ55人が参加しました。



進行役の方が示した意見について、自分の意見に近いナンバーのカードをあけて意見集約を行いました。

グッドアイデア!「御用聞き外出支援サービス」

意見交換会は、参加者全員が自発的に作業し、体験する形で運営するワークショップという手法(写真上参照)で行われました。そこから見えてきたものは???

地域の状況・課題

- ・外出の不便さで特に日常の買い物が増える...
- ・顔見知りのご近所での買い物支援が行われている事例もある。

でも... 個人的にお手伝いを声かけしても遠慮されてしまう頼む側も頼みにくい

導かれたアイデア

- ・相模湖にある豊かな助け合いを仕組みにできればよいのでは???
- ### 「御用聞き外出支援サービス」
- 必要な時に依頼を受けたボランティア自家用車で買物の代行/同行する会員制の仕組みづくりが提案されました。

今後も継続検討!

もちろん実現に向けて課題も指摘されています。「ボランティアと利用者の調整は誰が行うのか?」「本当に「困った!」に対応しているか?」「詳しい調査が必要では?」等等。今後、これらの課題検討は地区社協の委員会で継続して検討されることになり、意見交換会は終了しました。

もっと知りたい! 意見交換会の詳細を知りたい方は地区社協事務局まで! 報告書をお渡しします。



ボランティアの負担が大きい課題を思いますが、参加した方には自分達で活動するという覚悟も感じられました。今後の皆さんの取り組みに期待しています。

かながわ福祉移動サービスネットワークのみなさんより

10

平成21年9月～現在

地区社協理事会において、検討を行うことが正式決定

→担当は地域福祉推進委員会
(月1回開催)
以降、他の地域課題と並行して
検討を実施。

他には、子育て支援や見守りの仕組みづくりについて検討しました。



11

相模湖地区社協 地域福祉推進委員会

実現に向けた課題検討
ポイント

- 協力者の負担感の軽減
 - 頼みやすい、頼まれやすい仕組み
 - 行政等が行う地域交通事業とのすみ分け
- 以上を地域の理解を得るため、時間をかけ、そして、かながわ移動サービスネットワークにアドバイスを受けながら検討を進めました。

12

検討結果

○協力者の負担感の軽減

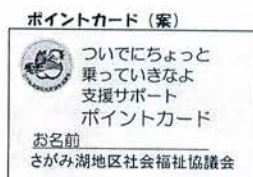
- ・ 協力者の買い物等の“ついでに”乗せていく
→ 協力者が誘う仕組みとする。よって協力者の都合が優先される。
- ・ 一部保険料の負担
→ 万一の事故の場合、協力者の保険を使うこととなりますが、上乗せ分として地区社協が全国社会福祉協議会の送迎サービス補償の保険料を負担。
(利用者1名当たり2,000円/年、死亡保障340万円)

13

検討結果

○頼みやすい・頼まれやすい仕組み

- ・ 「お礼」のやり取りが行われないようにする。
→ 協力者にポイントカードを発行し、半年で活動回数が5回以上500円、10回以上1,000円分の金券（地区社協作成）をお渡しします。金券が使える店舗は地区内のガソリンスタンドと、ともしびショップを想定。店舗から地区社協へ後日、請求いただきます。
- 協力者・利用者間にお礼のやり取りが発生しないようにし、道路運送法への抵触を防ぎます。



1	2	3	4	5
6	7	8	9	10
平成 年 月 ~ 月				

利用者より1回ごとにサインをいただく

14

今後の課題

- ・ガソリンスタンド等との調整
(相模湖商工会と協力)
- ・ポイントカード、申込み等様式の決定
- ・協力者と利用者の認定
(まずは既存活動者の取り込み)

以上を解決して
スタートは平成24年度を予定！



17

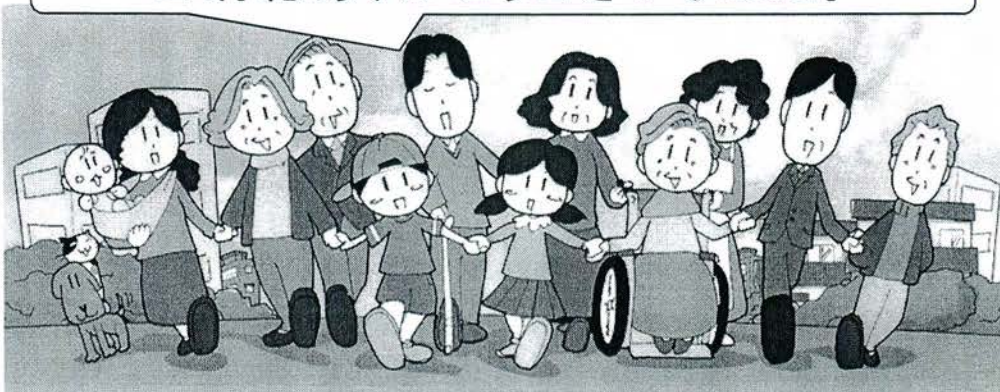


平成23年12月16日 「市民参加でつくる地域交通」セミナー
相模原市緑区相模湖地区 相模湖地区社会福祉協議会

日頃の助け合いを「仕組み」にして広げよう

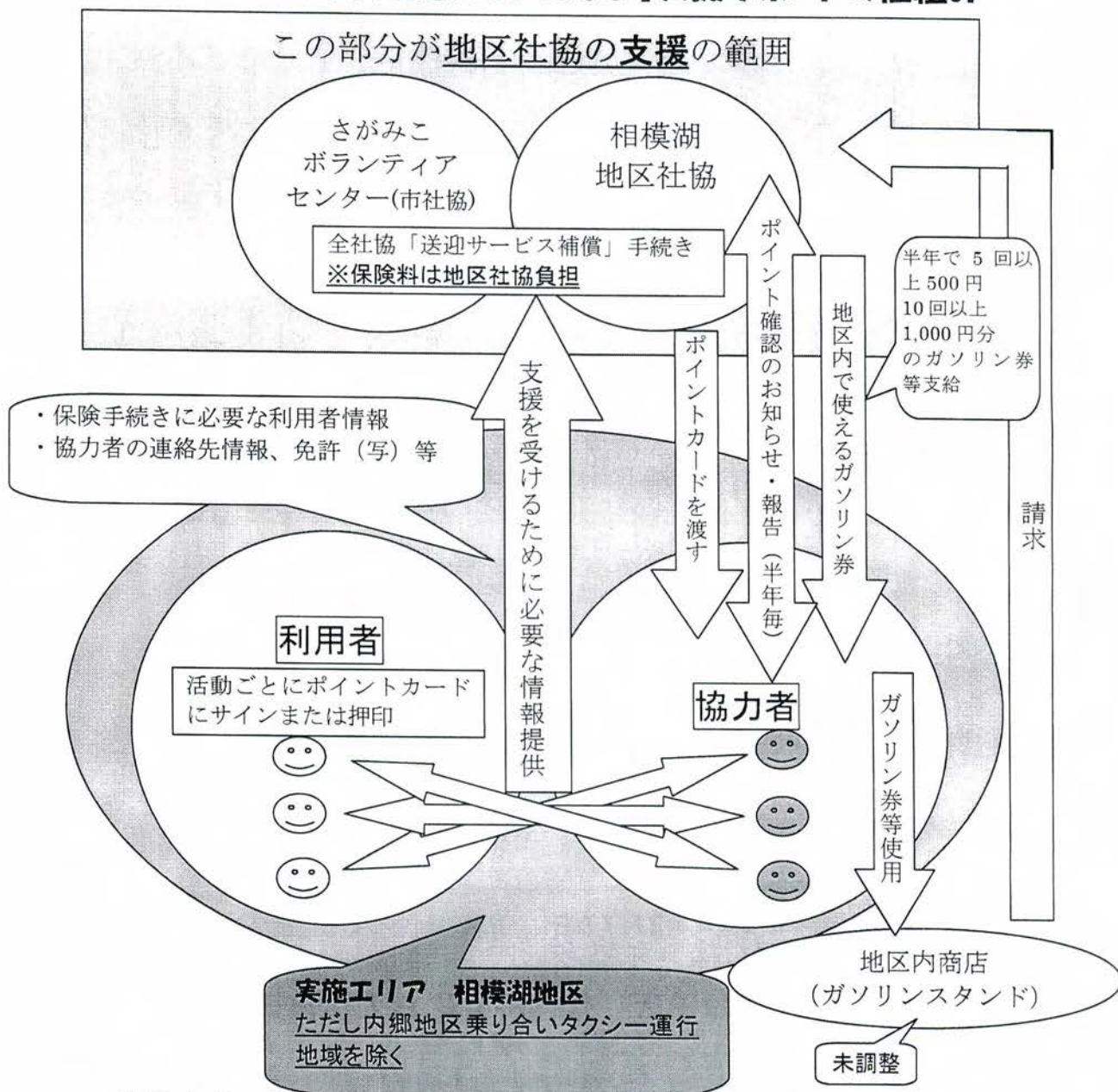
ついでにちょっと乗っていきなよ！支援サポート

ご清聴ありがとうございました。




18

「ついでにちょっと乗っていきなよ」支援サポートの仕組み



ポイントカード

 ついでにちょっと乗っていきなよ
支援サポート
ポイントカード

お名前 _____
さがみ湖地区社会福祉協議会

1	2	3	4	5
6	7	8	9	10
平成 年 月 ~ 月				

利用者よりサインか押印をいただく

協力者と利用者のお互いの助け合いの負担を軽減し、サポートする「仕組み」それが「ついでにちょっと乗っていきなよ」支援サポート

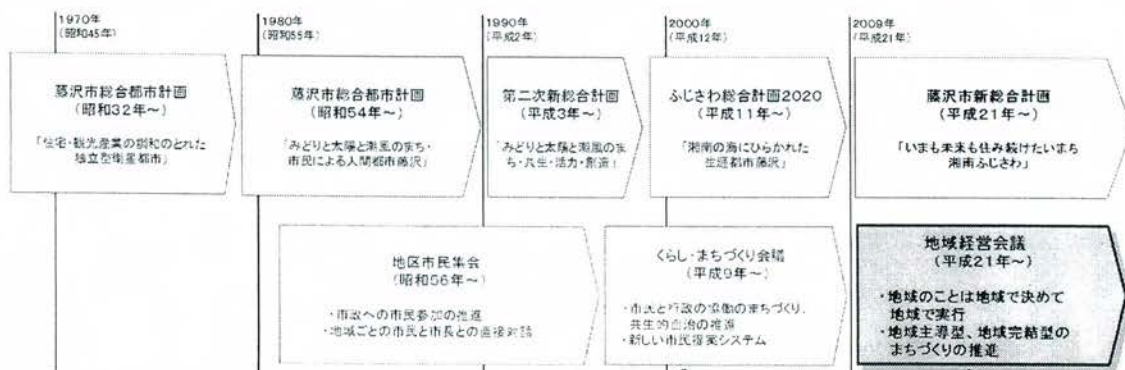


私たちがつくる、私たちの 「のりあいバス」

藤沢市・善行地区 地域経営会議「ぜんぎょう」 高齢者等移動支援事業グループ

藤沢市 まちづくりの沿革

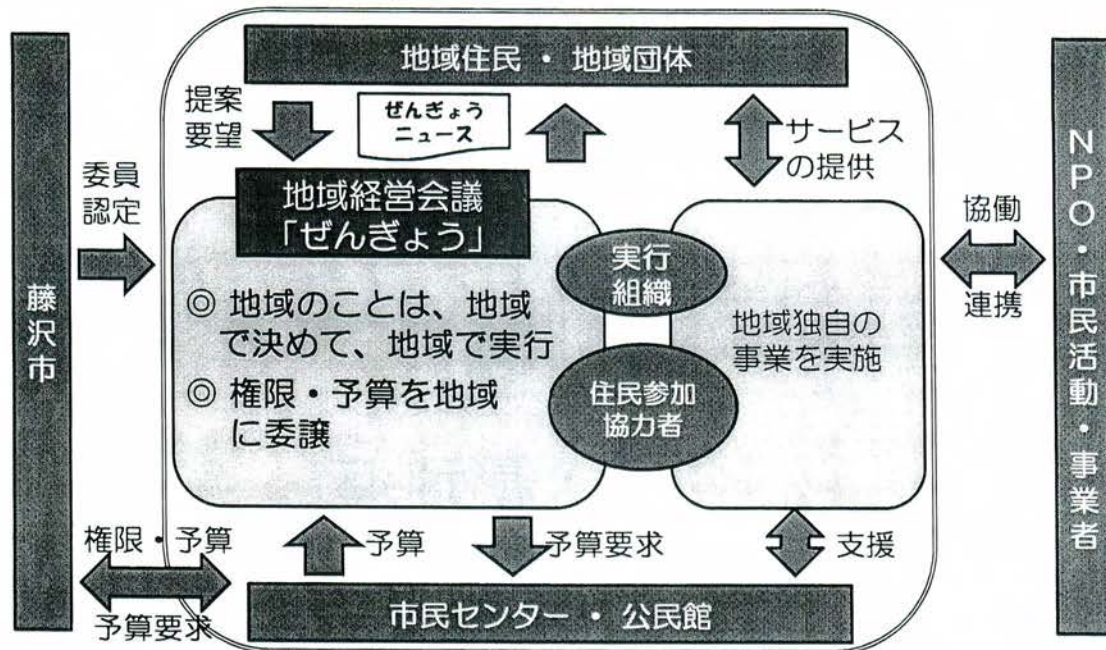
「暮らし・まちづくり会議」から「地域経営会議」へ



少子化で人口減
成長から成熟へ

地域力
地域に住み、働き、学び
ながら、地域の経営に
参画する市民の力

地域経営会議「ぜんぎょう」



地域経営会議「ぜんぎょう」

3

地域経営会議「ぜんぎょう」

地域経営会議は

「地域のことは地域で決めて、地域で実行する」ために、市民センターと協働して地域力・市民力を発揮し、地域の特性を生かした“まちづくり”を進める事を目指しています。

- アンケート調査等で地域の課題を抽出・分析し、解決策を検討し、地区まちづくり基本計画と実施計画案を作成。
 - 地区市民全体集会を経て、実施計画案を藤沢市へ提出
 - 藤沢市総合計画審議会で審議
 - 新総合計画の中に位置づけ
 - 市議会の審査を経て、実施（12年計画－3年ごとの見直し）
- 計画の事業費は財政的に担保される。
- 善行地区は22項目の実施計画をまとめ、その中で「高齢者等移動支援事業」を重要課題として位置づけ(2010.12)、2011年1月より具体的な活動を展開。
- 重要なことは、
地域経営会議メンバーがその機能をしっかりと理解し、地域力・市民力を発揮出来るようにすること。

地域経営会議「ぜんぎょう」

4

地域経営会議「ぜんぎょう」

地域経営会議「ぜんぎょう」の構成員・・・25名

① 地域団体委員(15名)

- ・自治会連合会
- ・社会福祉協議会
- ・民生委員児童委員協議会
- ・公民館運営委員会「まる善ファミリー」
- ・青少年育成協力会
- ・生活環境協議会
- ・防犯協会
- ・交通安全対策協議会
- ・パートナーシップ善行(地区内ボランティア団体)
- ・社会体育振興協議会
- ・社会福祉法人喜寿福祉会(地区内福祉施設)
- ・PTA団体
- ・善行駅前新米会(駅前商店会)
- ・荏原製作所(地区内大手企業)
- ・くらまちクラブ(くらし・まちづくり会議の後継団体)

- ・藤沢市長が認定
- ・委員の任期は2年
現在 2期目(2011.4～2013.3)
- ・役員(委員長、副委員長、会計、監事)
- ・10部会(22事業)

高齢者等移動支援事業グループ
(委員7名)

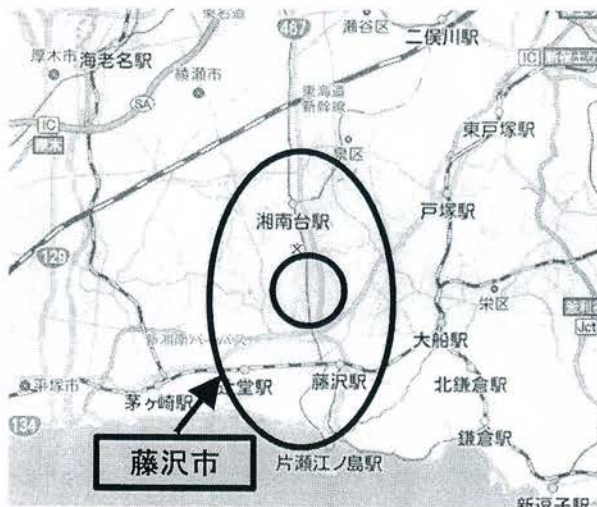
② 公募委員(10名)

- ・NPO組織代表、ボランティア組織、一般市民

地域経営会議「ぜんぎょう」

5

藤沢市・善行地区



42,000	善行地区
414,000	藤沢市

・境川、引地川の二つの河川と傾斜地に囲まれ、緑豊かな自然と変化に富んだ景観。そして、心優しい人と人との関わりがあり、活発な行動力がある街“善行”。

・しかし、斜面に沿って広がった住宅地が多い“善行”では、買い物や駅、病院、市民センターなどへ行くことが難しい人たちが増え、交通弱者だけではなく普通に生活を送っている人たちも日常の移動に負担を感じていて、自由な行動が制約されがちです。

地域経営会議「ぜんぎょう」

6

藤沢市・善行地区

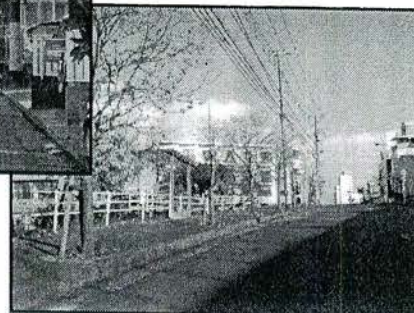
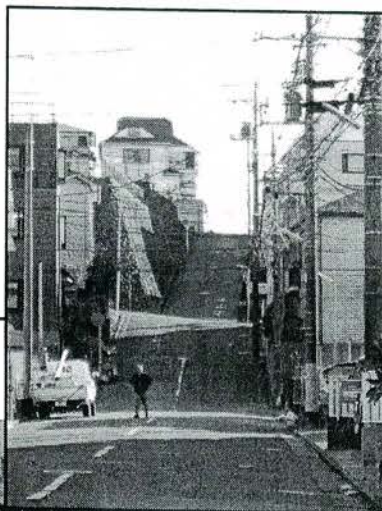
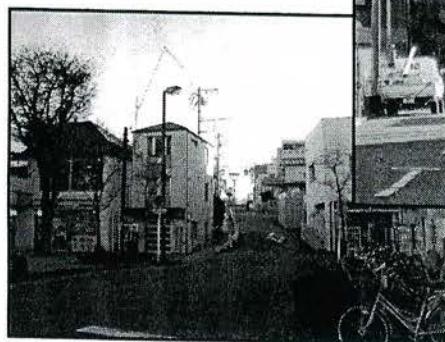


地域経営会議「ぜんぎょう」

7

善行地区 まちづくりテーマ

みんなが元気で、誰にもやさしい坂のまち

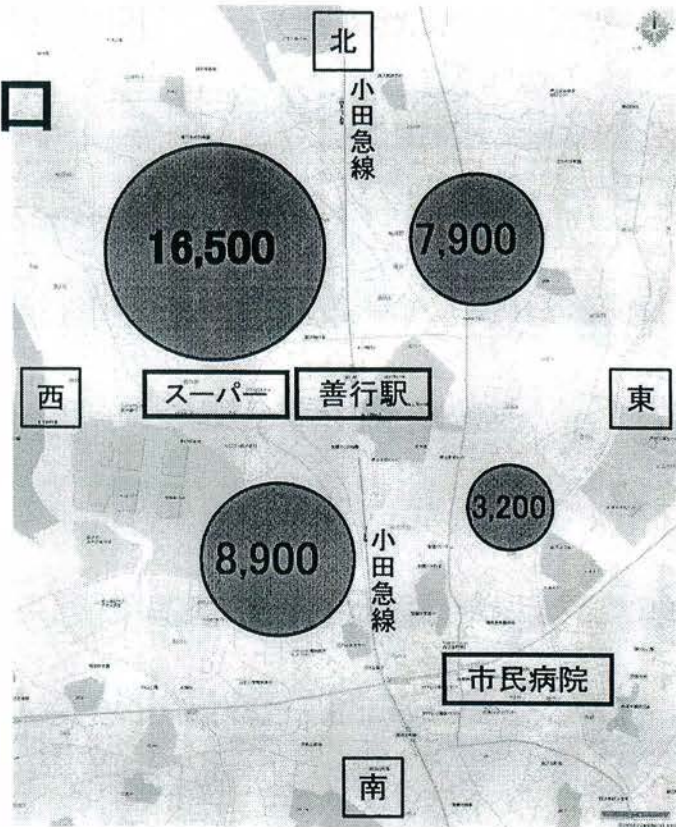


地域経営会議「ぜんぎょう」

8

善行地区の人口

- ・二つの河川(境川、引地川)に挟まれた丘陵地帯で、山、谷の起伏多い
- ・小田急線で 東西 に分断
- ・東西の連絡道は 地区内 2箇所
- ・対象善行地区 約 36,500人
- ・西側地区に 70%
- ・とくに、西南地区 近年、人口増
- ・市民病院(拠点病院)へは交通が不便な地域が多い
- ・地区スーパーは駅周辺に2箇所
- ・他地区の大型スーパーへは車、自転車、電車で



地域経営会議「ぜんぎょう」

9

「のりあいバス」のこれまでの取り組み

- 1998年、「善行くらし・まちづくり会議」が3路線のミニバス計画を藤沢市へ提言し、バス事業者へ要請。
→ 採算が見込まれた1路線は実現したが、採算が難しい2路線は実現せず。
- 2010年、地域経営会議「ぜんぎょう」の全戸アンケート調査
◆◆◆ 循環バスが欲しい ◆◆◆
→ 部会(高齢者等移動支援事業)を立ち上げた
- 他地区・他市の事例調査から、大和市西鶴間の「のりあい」方式が善行地区にあっていと判断。
- 大和市「のりあい」を支援した「NPO法人かながわ福祉移動サービスネットワーク」へ、組織立ち上げの助言を依頼

地域経営会議「ぜんぎょう」

10

ワークショップ (2011年8月～12月)

私たちがつくる、私たちの「のりあいバス」を実現するためには、地域の合意が必要

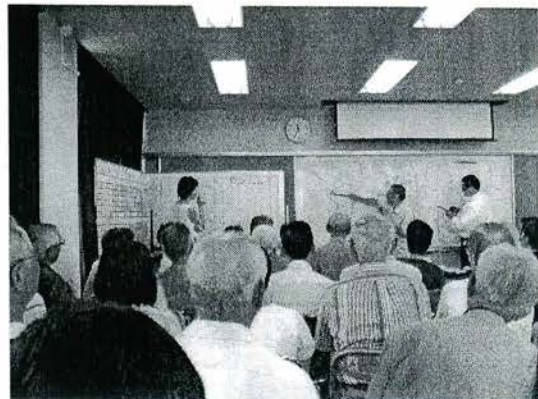
- ◆ 第1回ワークショップ (8月28日・日曜日)
- ◆ 試乗会 (9月11日・日曜日)
- ◆ 第2回ワークショップ (10月8日・土曜日)
- ◆ 第3回ワークショップ (12月3日・土曜日)

地域経営会議「ぜんぎょう」

11

第1回ワークショップ

- ◆ 8月28日・日曜日 善行市民センター
 - 120名近い方たちが参加
 - 地域ごとに分かれて、11のバスルート案を考えた



地域経営会議「ぜんぎょう」

12

第1回ワークショップ後の試乗会

◆ 試乗会（9月11日・日曜日）

- 11案を4つの案にまとめ、実車で試乗
- 一般の方も14名参加

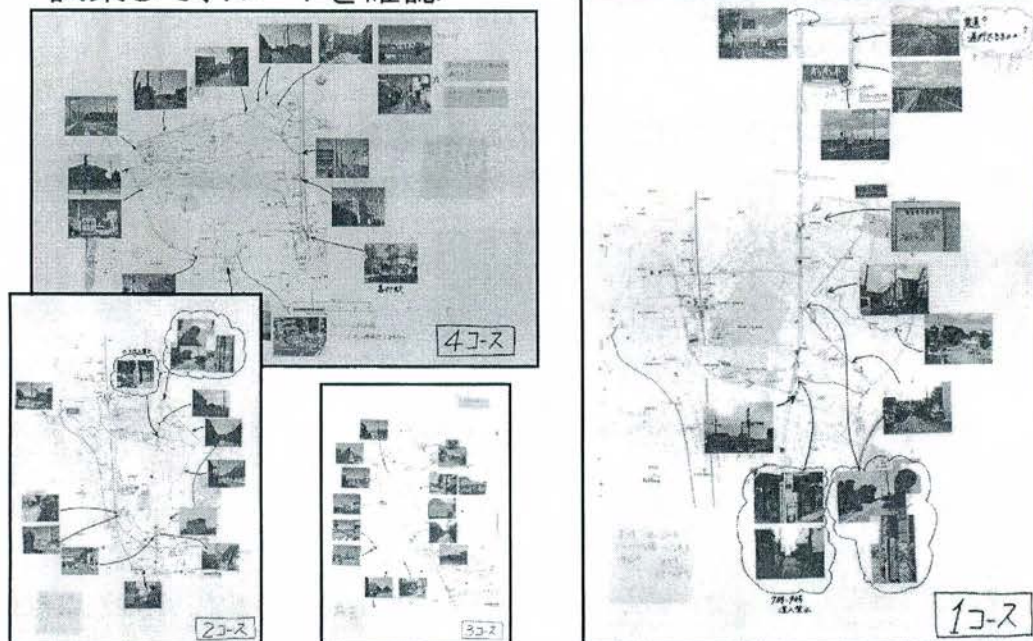


地域経営会議「ぜんぎょう」

13

第1回ワークショップ後の試乗会

試乗して、ルートを確認



地域経営会議「ぜんぎょう」

14

第2回ワークショップ

◆ 10月8日・土曜日 地域企業の会議室

- 約100名の方たちが参加
- 試乗会の報告を行い、修正4案を提示
- 10グループに分かれ4つの案を評価



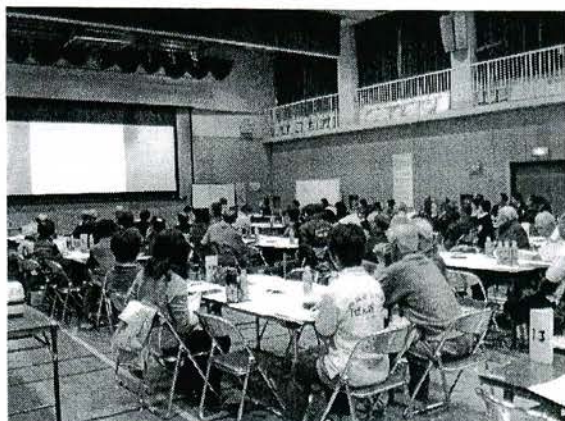
地域経営会議「ぜんぎょう」

15

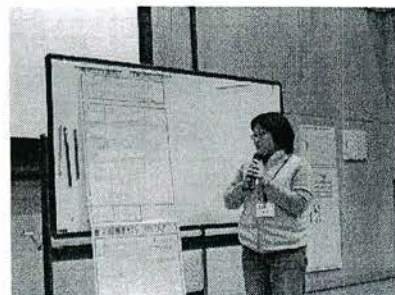
第3回ワークショップ

◆ 12月3日・土曜日 善行市民センター

- 約60名の方たちが参加
- 「のりあいバス」ルート(案)を基に、「ひと・もの・かね」をどのようにして実現するのかを議論
- 準備委員、ボランティア等の“関わる人”の推薦も行った



収入案を考え、グループ毎に発表



地域経営会議「ぜんぎょう」

16

第3回ワークショップ

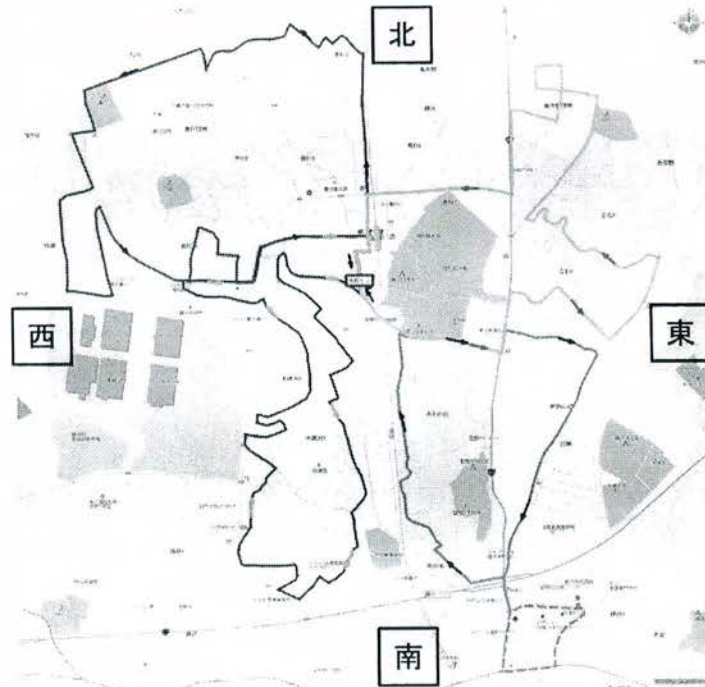
● 提案は2ルート。

【小田急線東側を北
(緑色)と南(青色)で
8の字に運行する】

東ルート

【小田急線西側を北
(赤色)と南(紫色)で
8の字に運行する】

西ルート



地域経営会議「ぜんぎょう」

17

実現への工程表

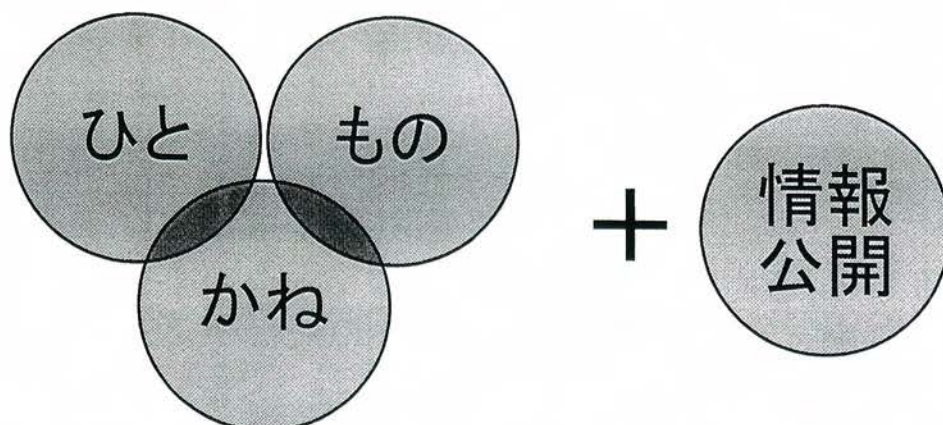
項目	2011年	2012年				2013年	
	8月～12月	1月～3月	4月～6月	7月～9月	10月～12月	1月～3月	4月～6月
ワークショップ	① ② ③						
自治会・町内会へ		⇔	協力依頼				
試行ルートの確定			●				
運行準備委員会			→				
試運行			□ 5日間	□ 5日間	□ 4週間	移行	
運行委員会						→	
本格運行					2013年4月～		→

地域経営会議「ぜんぎょう」

地域経営会議「ぜんぎょう」

18

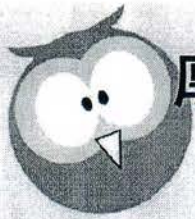
私たちの「のりあいバス」を 実現するためには



大和市「のりあい」、相模湖町「ついでにちょっと乗っていきなよ」、「菊名おでかけバス」、
「森の里ぐるっと」の先輩方を追いかけて行きます。ご指導の程宜しくお願いします。
地域経営会議「ぜんぎょう」

地域経営会議「ぜんぎょう」

19



厚木市地域住民乗合交通

森の里ぐるっと

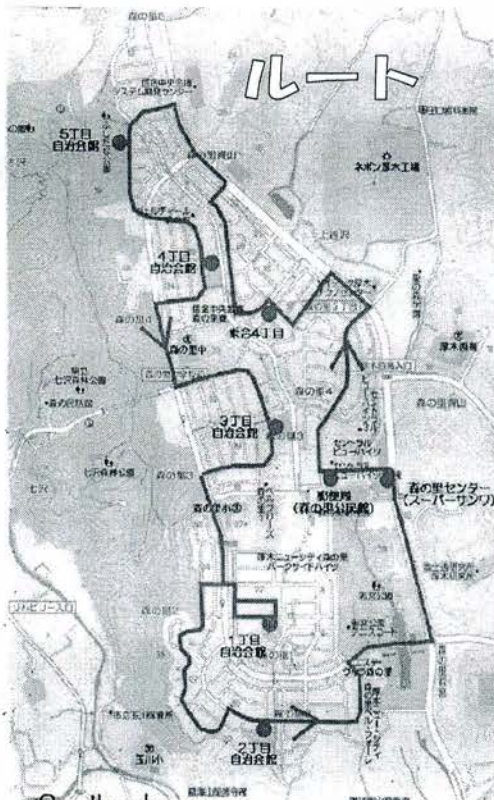
ぐるっと オアシス
ぐるっと gooletto 地域のお！ 足す

- 設立 ・2003年に自治会役員経験者で森の里ふぁーらむを組織。
- 目的 ・森の里の街づくり
- 自主事業 ・自治会イベントへの支援・ホテルの育成事業・トレッキング
・榎田川草刈事業（市から受託）個人宅の草刈 門松製作 等
- 長期的課題 ・森の里の交通問題（深夜バス計画）・少子高齢化問題
- きっかけ ・2009年の厚木市に市民協働事業提案制度が導入され
「森の里地域コミュニティバス事業」で提案採択される。
- 主な活動 ・2010年 地域住民へのアンケート実施
・2011年 ワークショップ開催
- 実現 ・2011年 厚木市地域住民乗合交通申請
・2011年10月10日出発式



1. コンセプトと経過

【1】



2. ルート

○走るルートは森の里ふぁーらむが提案してワークショップで検討し代表が最終決定。

○森の里ぐるっとの主な利用者はワークショップに参加された方々



ワークショップ風景



【2】

運転ボランティア

- 組織 ・ 営業 ・ 広報 ・ 車両管理
 ・ 人事&安全管理 ・ ルート設計
 ・ 財務&会計 ・ 監査 ・ 代表
- 利用方法
 ・ 重要事項説明書の確認と
 パスポートの発行（利用時）
- 乗降 ・ 乗車は8ヶ所の停留場
 ・ 降車はコース内自由降車
- 運転日 月、水、金の隔日運行



12月				1月			
日	曜日	運転	助手	日	曜日	運転	助手
1	木	休	休	1	日	休	休
2	金	運	入	2	月	休	休
3	土	休	休	3	火	運	入
4	日	休	休	4	水	運	入
5	月	休	休	5	木	休	休
6	火	運	入	6	金	休	休
7	水	運	入	7	土	休	休
8	木	休	休	8	日	休	休
9	金	運	入	9	月	休	休
10	土	休	休	10	火	運	入
11	日	休	休	11	水	運	入
12	月	休	休	12	木	休	休
13	火	運	入	13	金	休	休

輪番表

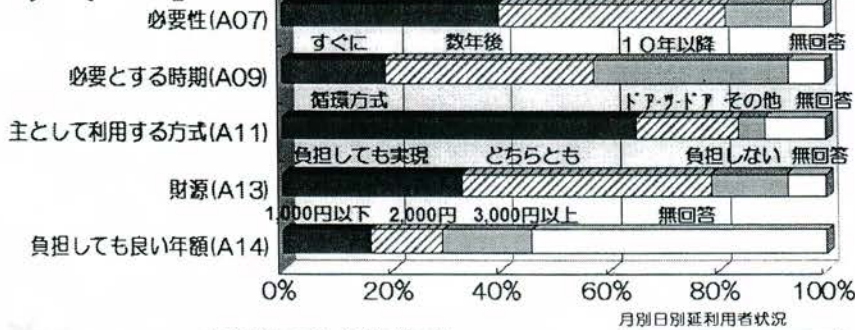
区間	区間名	1車	2車	3車	4車	5車	6車	7車	8車
1	西ノ原センター （西ノ原）	060	060	1000	1100	1200	1300	1400	1500
2	西ノ原センター （西ノ原）	065	061	1001	1101	1201	1301	1401	1501
3	西ノ原センター （西ノ原）	070	066	1002	1102	1202	1302	1402	1502
4	西ノ原センター （西ノ原）	075	071	1003	1103	1203	1303	1403	1503
5	西ノ原センター （西ノ原）	080	076	1004	1104	1204	1304	1404	1504
6	西ノ原センター （西ノ原）	085	081	1005	1105	1205	1305	1405	1505
7	西ノ原センター （西ノ原）	090	086	1006	1106	1206	1306	1406	1506
8	西ノ原センター （西ノ原）	095	091	1007	1107	1207	1307	1407	1507
9	西ノ原センター （西ノ原）	100	096	1008	1108	1208	1308	1408	1508
10	西ノ原センター （西ノ原）	105	101	1009	1109	1209	1309	1409	1509

時刻表



3. 運転と仕組み

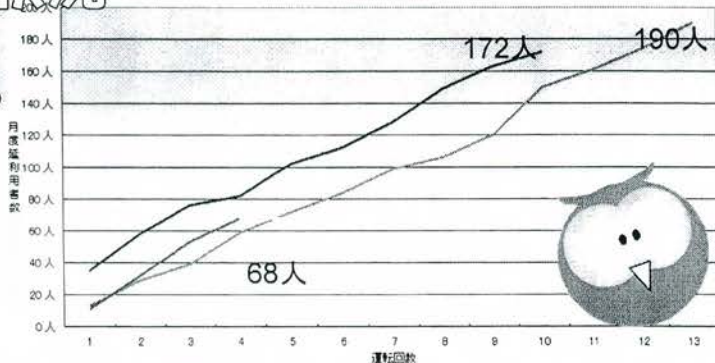
アンケート



○高齢になって運転出来なくなった時必要になると思っている。

利用状況

- 家族に頼らなくても買い物通院が出来てうれしいという高齢者の笑顔の声に、ボランティア運転手にも張り合いが。
- 高齢者しか利用できないと思っている人が多い。



4. 地域と利用者の声

[4]



◎平日運行と乗車率50%（1日24人利用）が2012年の目標。

◎ボランティア運転手の報酬を標準にレベルに。

◎自主事業収入100万円が2012年の目標。

- ・草刈事業（榎田川の草刈、四季の道、公園、個人宅等）
- ・門松事業
- ・新事業の開拓

◎2012年（2年目）も市民協働提案事業は内定。

3年以内に自主運営できる体制を目指す。

◎グループメンバーの得意領域と団塊の世代の力で実現した。

そしてこれからも継続できると思っている。

厚木市 森の里ふぉーらむ
<http://www.gooletto.com/>

5. 今後の課題と目標

【5】



私たちののりあい

のりあい運行委員会

報告者: 入澤牧子

市民参加でつくる地域交通セミナー2011年12月16日



準備会 ~ 今 ~ これから

2008年

2009年~ 2010年

2011年~

2012年~

のりあい運行委員会
2011年12月日



準備会 2008年

- 学習会(3月)
- 地域での検討(9月)
- 準備会立ち上げ(10月)
- 利用者と試乗調査 (2009年3月)
- 第1回試運行(2009年6月～7月) 5日間
- 大和市協働事業に(8月決定)
- 第2回試運行(10月)5日間
- 第3回試運行(2010年2月)1ヶ月間



準備運行
2009年3月

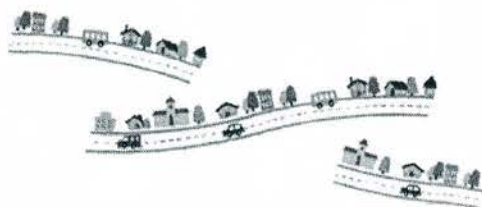
楽しみ!! そわそわ

皆さんの感想や意見をお聞きしながら、これからの運行について検討していきます。



☀ 西鶴間・上草柳に 🎵
乗合バスを走らせよう!

全 体 説 明 会



日 時：2009年5月23日（土）13：30～16：00

場 所：西鶴間コミュニティセンター 集会室

主 催：乗合バス運行準備会（会長：滝沢誠）

共 催：NPO法人 かながわ福祉移動サービスネットワーク
かながわボランティア活動推進基金 21 協働事業

ここまで準備しているよ!

☀ この地域に 🎵
私たちのバスを走らせよう!

乗合バス運行準備会の動き

2008.3/28～現在

<準備会発足までの経緯>

昨年2008年3月、身近な所に外出の足となる乗り物が欲しいとの声を受け、有志による会合から、地域交通に関する学習会を持つこととなりました。NPO法人「かながわ福祉移動サービスネットワーク」が神奈川県との協働事業で取り組み、現在の地域に関わる自治会、大和市、市民の学習会が3回実施されました。

その3回の学習会の中から、実際にこの地域に乗合バスの確保を目指して取り組みをしようとなり、「乗合バス運行準備会」が、10月1日に発足しました。



西鶴間・上草柳に

乗合バスを走らせよう!

試乗の感想・意見と利用意向アンケート

3月14日からこれまでの「試乗+説明会」に参加された70名近い皆さんからお聞きした主な感想と利用意向アンケートの報告

Q&A

- どこに行く時に利用しますか？ 鶴間駅(25.4%) オークシティの買い物(19%)
市立病院(16.4%) 市役所(15.3%)
- 片道の利用目安は？ 200円(43.6%) 100円(32.7%)
- 利用はどういった時に？ 雨天時(42.1%) 荷物が重い時(29.6%)
体調が悪い時(28.4%)
- 利用時間帯は？ 8時～10時(30.5%) 14時～16時(27.6%)
10時～12時(21.9%) 12時～14時(16.2%)
16時～18時(3.8%)

準備会 第1回試運行

西鶴間 上草柳

試運行します

私たちの
乗合バスを走らせよう!

期間 6月29日(月)～7月3日(金)



P-1	P-2	P-3	P-4	P-5	P-6	P-7	P-8	P-9	P-10	P-11	P-12	P-13	P-14	P-15	P-1
8:00	8:02	8:03	8:05	8:06	8:12	8:14	8:16	8:18	8:21	8:22	8:25	8:26	8:31	8:33	8:40

45分おきに、9回巡回します。自由にご利用下さい。

※問い合わせ 滝沢 (乗合バス運行準備会会長) 046-275-0031
三澤 (西部自治会連合会会長) 046-275-0203

第2回試運行ポスター

西鶴間
上草柳
に



私たちの 乗合バスを走らせよう!

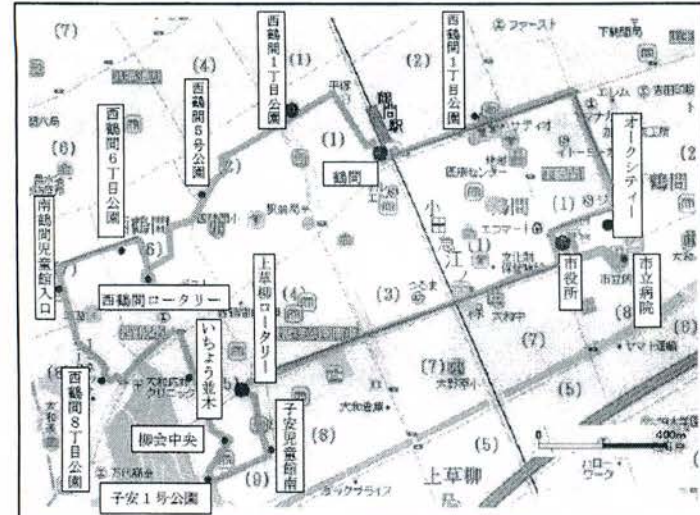
試運行開始

期間 10月26日(月)~10月30日

運行ルート	1便	2便	最終 9便
1 上草柳ロータリー	8:00	8:45	15:15
2 子安児童館南	8:02	8:47	15:17
3 子安1号公園	8:03	8:48	15:18
4 柳会中央	8:05	8:50	15:20
6 いちょう並木	8:06	8:51	15:21
6 西鶴間8丁目	8:09	8:54	15:24
7 南鶴間自治会館入口	8:11	8:56	15:26
8 西鶴間6丁目公園	8:13	8:58	15:28
9 西鶴間ロータリー	8:14	8:59	15:29
10 西鶴間5号公園	8:16	9:01	15:31
11 西鶴間1丁目公園	8:19	9:04	15:34
12 鶴間駅	8:21	9:06	15:36
13 保健福祉センター前	8:24	9:09	15:39
14 オークシティ	8:26	9:11	15:41
15 市役所	8:31	9:16	15:46
16 市立病院	8:33	9:18	15:48
17 上草柳ロータリー	8:40	9:25	15:55

★45分間隔で、9回運行します。ご利用下さい。

※問い合わせ先
 滝沢 (乗合バス運行準備会会長) 046-275-0031
 三澤 (西部自治会連合会長) 046-275-0203



第3回試運行



私たちの 乗合バスを走らせよう!

試運行期間: 2/1(月)~26(金)

のいあい停留所

<⑮オークシティ>

⑮バス停留所の時刻表

8:26	9:11	9:56	10:41	11:26	13:26	14:11	14:56	15:41	16:26
------	------	------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------

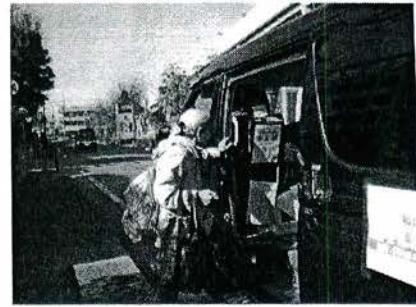
保健福祉センター前 → **オークシティ** → 市役所

◆この乗合バスは 11 条通り・西鶴間を通り、
鶴間駅やオークシティ・市立病院へ行きます。



★皆さん、ご利用下さい。

※問い合わせ: 滝沢 (乗合バス運行準備会 会長) 046-275-0031
 三澤 (西部自治会連合会長) 046-275-0203



通年運行開始 2010年～2011年

- 運行開始（4月6日）
- 運営
 - 役員会一事務局（7自治会との交流）
 - 予算の確保（地域・自前・大和市）
- 運行
 - 運行管理、運行担当、研修、講習
 - 日々の情報共有（日報メールを発信）
- 地域とのつながり（2011年1月23日交流会）
- 試乗、見学の申込



子どもの演奏を撮影



まずは、腹ごしらえ！



手作り品・バザーの販売
市のバザーにも参加
地域のお祭りにも出店

何が本業？！
交流の良い機会よね！



平成23年度

のりあい運行委員会事業計画・予算書



2011年4月19日

のりあい運行委員会

平成23年度事業計画・予算

(平成23年4月1日～平成24年3月31日)

1. のりあい運行委員会2年目に向けて	-----2
2. 平成23年度活動計画	-----3
3. 平成23年度予算	-----4
4. 平成23年度役員会名簿一覧	-----5
5. のりあい運行委員会会則	-----6

のりあい運行委員会 平成23年度活動計画

1. 活動の目的

- 1) 地域住民が、安心して外出ができるのりあい運行の充実を目指す。
- 2) 地域住民が、運行、運営の主体となり、継続可能な取り組みとしていく。
- 3) 地域住民が協力し支え合う気持ちを大切にするつながりを築いていく。
- 4) 市との協働事業として、公的な役割を住民が担う意味合いを共有していく。

2. 取り組み項目

- 1) 安定的に継続可能な運行、運営を担う組織を構築していく。
- 2) 運行委員、地域住民と共に広報を充実し、運営へのいっそうの協力を得ていく。
- 3) 安心・安全な運行をするためにも、運行担当者の研修を行う。
- 4) 市との協働事業でもあり、市内の公共交通についての意識を高める。
- 5) 毎日の運行を通し、安全な街づくりへの意識を高め、地域とのいっそうの協力を図る。
- 6) 運行継続のための必要経費を確保する。
- 7) 更なる運行充実のための資金確保を検討し、働きかけをする。
- 8) 現在の関係自治会と共に、利用者がいる近隣自治会とも話し合う機会を持つ。
- 9) 利用者が増えた時にも対応可能な取り組みを用意していく。

3. 具体案

- 1) 関係自治会から、自治会長の他1名、のりあいの担当として役員会への参加を要請する。役員会のいっそうの充実
- 2) 運営の仕組み、経費の捻出について、実態を伝え、共に考え協力する人を増やす。運行・運営への参加者増
- 3) 4月以降の運転者講習会(国土交通省認定)を受講する。
- 4) (仮)地域公共交通会議への参加(2年間)する。
- 5) 自治会や自転車・歩行者の安全等に留意し、問題を感じた時は、協同で対応する。
- 6) 会費(関係自治会)、支援金(車内カンパ、自治会支援)の充実を図る。安定した運営
- 7) 寄付金(個人・企業)の働きかけをする。運営安定と理解の拡大
- 8) 文化・西南自治会等、のりあいの運営、運行への理解、協力を図る。中心となる自治会へのいっそうの理解
- 9) 運転の待機者・車を用意し、乗り切れない場合の対策、工夫をする。(利用者の増加と共に、2台目ののりあいを生む可能性も視野に入れておく。) 近づく利用増への対策

4. 年間の会議等(予定)

会議名等	4月	5月	6月	7月	8月	9月	10月	11月	12月	1月	2月	3月
洗車 [第1土]	2	7	4	2	6	3	1	5	3	7	4	3
事務局 (昼)[土]	9	14	11	9	13	10	8	12	10	14	11	10
事務局 (夜)[金]	15	20	17	15	19	16	14	18	16	20	17	16
役員会 [第3金]	22	27	24	22	26	23	21	25	23	27	24	23
運行担当者会・日	24	29	26	31	28	25	30	27	25	29	26	25

* 事務局会議（昼の部）は、主に、事務局、添乗者。

* 事務局会議（夜の部）・役員会は、市役所担当を含む。

通年運行2年目 2011年

- 安全な運行(運転者講習)2011年4月2, 3日
- 安定した運行(地域交通としての位置づけ)
役員会一事務局のより充実したつながり
費用の確保(地域・自前・大和市)
- 運営・運行体制の充実
- 地域とのつながり
- 試乗、見学の申込
- 市内からの試乗へ(大和市内の交通の充実)

約2年の運行経過

	利用者数	平均	地域支援 (個人/自治会)	平均
2010年度 (4月～3月)	8,672	36人/日	1,975,635円 607,205円	215,237円/月
2011年度 (4月～11月)	7,622	47人/日	2,216,352円 327,490円	317,980円/月
2011年度 (予測)	10,900	45人/日	2,812,000円 381,490円	266,124円/月

利用者の声

★私が利用している間、のりあいの運行を続けて欲しいだけでなく、死んでからも こののりあいの運行は、ぜひ続けて下さい。

(のりあいの重要性をより実感します。)

- ★最近見かけないけど、乗られていますか？
- ★これがなかったら、外出できなくて、つまらないし、足が弱ったと思う。有難い。
- ★自分が乗るとは思わなかったけど、あって良かった！！
- ★午前、午後の最後の便は、近くで停まってくれて助かる。(ルート上)
- ★買い物の帰り、思いから助かる。
- ★病院までタクシー代が高いから、本当に、助かってます。
- ★引っ越してきたけど、のりあいで駅、市役所、病院に行けるし、知り合いができてうれしいです！ 等々



西鶴間・上草柳
に
車を走らせよう!

のりあい

2011年度も
よろしくお願ひます
のりあい運行委員会

はじめに

私たちは、「西鶴間・上草柳に車を走らせよう!」と、2008年3月に、地域交通創出の学習会を開き、同年10月に「乗合バス運行準備会」を立ち上げました。2010年4月から、地域の「のりあい」として、関係自治会全体、地域住民で支え合い、大和市とも協働事業として、「のりあい」の運行を開始しました。

運行に向け

人 月曜日から金曜日(祭日を除く)、1日10便の運行を、運転者、添乗者、連絡担当等、地域の有志が協力し合い、運行継続の形を作っています。2011年6月から乗り切れない時、午前待機車運行中。

資金

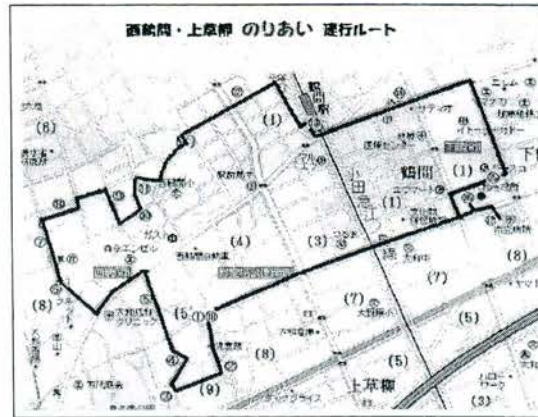
1. 自治会毎に年間一定額を予算化し支える仕組みで取り組んでいます。(現段階では、月額1世帯10円です。)
2. 協働事業で、市が車両に関する費用を負担しています。(ガソリン代も、2011年4月から市の負担です。)
3. 地域の皆さまに、支援金のお願いをしています。(共同募金の形、協力店、自治会館へのカンパ箱の設置等)
4. 「のりあい」の利用者の方々に、カンパをお願いします。
5. 役員始め、地域の協力を得、イベント企画にて、資金づくりもしています。

おわりに

これからますます、地域のことは地域で考えていく仕組みが必要とされてきます。この度の「のりあい」の運行継続に向け、ぜひ、これらの取り組みにご賛同ご協力お願い申し上げます。

住むなら大和と感じてもらえる地域作りとなりますように!!

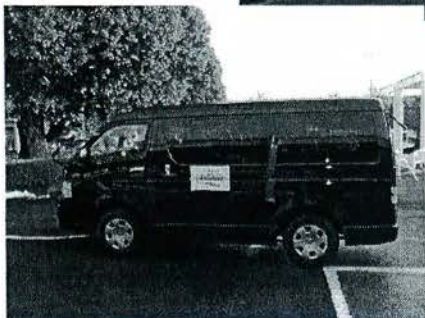
問合せ：のりあい運行委員会 (275-0031) 市役所街づくり総務課 (260-5444)



時刻表 (裏面：拡大時刻表)

NO	停留所/便数	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10
1	上草柳ロータリー	8:00	8:45	9:30	10:15	11:00	13:00	13:45	14:30	15:15	16:00
2	子安児童館南	8:01	8:46	9:31	10:16	11:01	13:01	13:46	14:31	15:16	16:01
3	子安1号公園	8:02	8:47	9:32	10:17	11:02	13:02	13:47	14:32	15:17	16:02
4	榑会中央	8:04	8:49	9:34	10:19	11:04	13:04	13:49	14:34	15:19	16:04
5	いちょう並木	8:05	8:50	9:35	10:20	11:05	13:05	13:50	14:35	15:20	16:05
6	西鶴間8丁目	8:08	8:53	9:38	10:23	11:08	13:08	13:53	14:38	15:23	16:08
7	南鶴間自治会館入口	8:10	8:55	9:40	10:25	11:10	13:10	13:55	14:40	15:25	16:10
8	西鶴間7丁目	8:11	8:56	9:41	10:26	11:11	13:11	13:56	14:41	15:26	16:11
9	西鶴間6丁目	8:12	8:57	9:42	10:27	11:12	13:12	13:57	14:42	15:27	16:12
10	鶴西・南	8:13	8:58	9:43	10:28	11:13	13:13	13:58	14:43	15:28	16:13
11	鶴西・北	8:15	9:00	9:45	10:30	11:15	13:15	14:00	14:45	15:30	16:15
12	西鶴間1丁目公園	8:19	9:04	9:49	10:34	11:19	13:19	14:04	14:49	15:34	16:19
13	鶴間駅	8:21	9:06	9:51	10:36	11:21	13:21	14:06	14:51	15:36	16:21
14	保健福祉センター前	8:24	9:09	9:54	10:39	11:24	13:24	14:09	14:54	15:39	16:24
15	オークシティ	8:26	9:11	9:56	10:41	11:26	13:26	14:11	14:56	15:41	16:26
16	市役所	8:31	9:16	10:01	10:46	11:31	13:31	14:16	15:01	15:46	16:31
17	市立病院	8:33	9:18	10:03	10:48	11:33	13:33	14:18	15:03	15:48	16:33
18	上草柳ロータリー	8:40	9:25	10:10	10:55	11:40	13:40	14:25	15:10	15:55	16:40

西鶴間・上草柳「のりあい」停留所と時刻表		2010年4月6日～平日運行(土・日・祝日運休)									
NO	停留所	便数									
		1	2	3	4	5	6	7	8	9	10
1	上草柳ロータリー	8:00	8:45	9:30	10:15	11:00	13:00	13:45	14:30	15:15	16:00
2	子安児童館南	8:01	8:46	9:31	10:16	11:01	13:01	13:46	14:31	15:16	16:01
3	子安1号公園	8:02	8:47	9:32	10:17	11:02	13:02	13:47	14:32	15:17	16:02
4	榑会中央	8:04	8:49	9:34	10:19	11:04	13:04	13:49	14:34	15:19	16:04
5	いちょう並木	8:05	8:50	9:35	10:20	11:05	13:05	13:50	14:35	15:20	16:05
6	西鶴間8丁目	8:08	8:53	9:38	10:23	11:08	13:08	13:53	14:38	15:23	16:08
7	南鶴間自治会館入口	8:10	8:55	9:40	10:25	11:10	13:10	13:55	14:40	15:25	16:10
8	西鶴間7丁目	8:11	8:56	9:41	10:26	11:11	13:11	13:56	14:41	15:26	16:11
9	西鶴間6丁目	8:12	8:57	9:42	10:27	11:12	13:12	13:57	14:42	15:27	16:12
10	鶴西・南	8:13	8:58	9:43	10:28	11:13	13:13	13:58	14:43	15:28	16:13
11	鶴西・北	8:15	9:00	9:45	10:30	11:15	13:15	14:00	14:45	15:30	16:15
12	西鶴間1丁目公園	8:19	9:04	9:49	10:34	11:19	13:19	14:04	14:49	15:34	16:19
13	鶴間駅	8:21	9:06	9:51	10:36	11:21	13:21	14:06	14:51	15:36	16:21
14	保健福祉センター前	8:24	9:09	9:54	10:39	11:24	13:24	14:09	14:54	15:39	16:24
15	オークシティ	8:26	9:11	9:56	10:41	11:26	13:26	14:11	14:56	15:41	16:26
16	市役所	8:31	9:16	10:01	10:46	11:31	13:31	14:16	15:01	15:46	16:31
17	市立病院	8:33	9:18	10:03	10:48	11:33	13:33	14:18	15:03	15:48	16:33
18	上草柳ロータリー	8:40	9:25	10:10	10:55	11:40	13:40	14:25	15:10	15:55	16:40



これから 2012年～

- 第2回地域交流会（2012年1月29日予定）
- のりあい2台目の取り組み（努力中）
- 新たな地域を加えて（7→9自治会に）
 - ルートの検討
 - 時刻表の検討
 - 運行担当者増
- よりいっそうの地域住民の参加に向けて

安全・安心・心の交流の場に

		地域生活交通創出・再構築事業(かながわ)	
		全体	大和市 西鶴間・上草柳のりあい
2007年度	7/ 県地域交通研究会(発表)		
	8月 地域の生活交通に関する調査アンケート(県内市町村)		
	12/21『地域交通のニーズに関する情報交換会』(市町村交通政策担当者43名参加)	3/28 第1回ワークショップ	
2008年度		5/16 第2回ワークショップ	相模湖地区社協
	10/15 交通施策セミナー(発表):関東運輸局	7/11 第3回ワークショップ 10/1 乗合バス運行準備会発足 住民アンケート 運行ルート試走 ミニ集会	12月 相談
2009年度		5/23 全体説明会	3/27 第1回ワークショップ 5/22 第2回ワークショップ 6/26 第3回ワークショップ
	11/27 県地域交通研究会(発表)	6/29~7/3 第1回試運行(5日間) 8月 大和市との協働事業に採択される	地域福祉推進委員会で継続して検討
	3/26 NPO映像祭にて「のりあい」をテーマとした作品が最優秀賞を受賞	10/26~30 第2回試運行(5日間)	(仮称)御用聞き外出支援サービス構想
	3/28 コミュニティ政策学会シンポジウム(共催)	2/1~2/26 第3回試運行(19日間) 3/21「乗合バスを走らせよう」報告集会	
2010年度		4/1 のりあい運行委員会発足 4/6~「のりあい」実験運行開始 週5日(月~金) 10便/日	ついでにちょっと乗っていきなよ！ 支援サポート
	11/15 県地域交通研究会(発表)	8/20 松沢知事のりあい視察 1/23「のりあい」地域交流会	
	地域公共交通マイスターに任命(清水弘子理事)	4/1~「のりあい」本格運行開始 週5日(月~金) 10便/日	
2011年度	8/29 県地域交通研究会(発表)		
	12/16 地域交通セミナー(横浜市情報文化センター)		
2012年度以降	善行立ち上げ支援 相談対応		4月スタート予定

ボランティア活動推進基金21協働負担金事業)

2007年度

【事業の目的】(2007年度協働事業提案書より)
 モータリゼーションの進展や少子高齢社会の到来に伴う既存バス路線の相次ぐ廃止等により、生活や社会参加に必要な外出に不自由をしている県民は増えており、自治体に対して地域生活交通の再整備を要求する声は大きくなっているが、自治体の努力には困難と限界性が見える。そこで、行政、県民、事業者、NPO等様々な主体の連携の下に、地域生活交通を参加型で創り、継続的に運営するモデル事業を実施する。

2008年度

菊名おでかけバス
(コミバス市民の会)

6/201菊名ワークショップ

※協働事業外

第4回試運行
(横浜市営バスを借り上げ3日間)

2009年度

10/31菊名ワークショップ(大倉山)

10/31菊名ワークショップ(錦が丘)

森の里ぐるっと

7/14 相談

11/ 厚木市との協働事業内定

地域経営会議ぜんぎょう

3/26 相談

2010年度

7/23 試運行住民説明会
 8/17、26運行管理学習会
 9/3~28 第5回試運行(8日間)

週2日(火・金)4便

1/25~菊名お出かけバス第6回試運行開始

週1日(火)5便/日

5月 住民アンケート調査

10/16 キックオフ会議

11月 コミュニティバス推進体制を組織化

2/15 学習会(西鶴間のりあい視察)

2/21第1回ワークショップ

2011年度

4/29 会員・ボランティア交流会
 7/22 会員・ボランティア交流会

9/15 敬老会 臨時運行

11/10会員・ボランティア交流会

1/17~菊名お出かけバス第6回試運行開始

週1日(火)5便/日

3/20 中止

4/24第2回ワークショップ

10/10~ぐるっと試験運行開始

週3日(月・水・金)10便/日

8/28 第1回ワークショップ

10/8 第2回ワークショップ

12/3 第3回ワークショップ

2012年度以降

4/1~ 本格運行予定

運行準備会立ち上げ
 試運行

2013年度より運行をめざす

2011年12月16日、「地域交通への市民参画の合意形成を学ぶワークショッププログラム」を、横浜市開港記念館で開催した。出席者はシンポジウムの事例報告者5名を含めて35名であり、市民主体の地域交通についてワールドカフェ方式による「地域交通カフェ」を行った。

「地域交通カフェ」では、事例報告者5人と参加者を5つのグループに分けて、テーブルを移動しながら意見交換をした。4回の席替えの中、各回、違うテーマで行った。ラウンド1では事例報告者に対する質問、ラウンド2では事例報告者から参加者への意見の投げかけ、ラウンド3では市民主体の地域交通の魅力について、ラウンド4では最初のテーブルに戻って、『地域交通を生み出し育むための3箇条』まとめた。

発表の後、かながわ移動サービスネットワークから「市民主体の地域交通の意味と今後の展開の可能性」と「今回の県との協働事業によって生み出された成果」について問題提起をし、それについて全体で話し合った。

プログラム

- <テーマ>
 オンリーワンの地域交通の創出を目指して
- <プログラム>
- ステップ1：はじめに
 - ステップ2：「地域交通カフェ」
 - ステップ3：グループでまとめた3箇条を全体場で発表
 - ステップ4：市民主体の地域交通の意味と今後の展開の可能性について
 - ステップ5：全体で話し合おう
 - ステップ6：まとめ



■地域交通を生み出し育むための3箇条

<1グループ>

- 地域の問題を解決したいという意志のある方の存在
- キーマンを支える仲間づくり
- 行政との協働

(発表から)

- ・問題があっても、それを声に出したりつなげる人がいなければ前に進まないの、そういう方の存在が必要だと思う。
- ・1人、キーマンがいても前に進まないの、仲間をどれだけ作れるかが重要。
- ・育むために、行政が協働事業で助成なり支援ができればより良い公共交通が出来る。

<2グループ>

- 自治会の合意
- 行政のバックアップ
- ノウハウ

(発表から)

- ・住民の方の理解がないと進められない。自治会の合意を作ることは大変。
- ・住民だけで何もかもやるのは大変なので、行政にいろんな面でバックアップをしていただくのが重要。
- ・熱意があってもどうやれば良いのか判らないので、思いを形にする方法が大事になると思う。

<3グループ>

- 市民参加
- 地域の力とは？（限定すると…）
- 翻訳者が大切！
- ニーズ

（発表から）

- ・大事なことは地域の力。働いている男性の足は地域を踏んでいないので、その年代を外した65歳以上の人、女性陣、子育ての終わった方などが地域の力になる。これからは団塊の世代の力を狙うのが第一。
- ・地域の人達だけで考えるのではなくて、周りにいる知識を持った人に翻訳者になってもらう。
- ・やはりニーズがあるところに仕事はあるので、ニーズが必要になる。



<5グループ>

- 地域の人を知る
- 仕組みを考える（生み出す）
- 行政との協働づくり。長く続けるためには必須

（発表から）

- ・地域の人を知らないと、自治会との関係をどういう形に持って行くか、どこに話を持って行けば良いのかが分からずに失敗する例がある。地域の人を知り、その中で進めて行くことが必要。
- ・利用者が増えればプラス思考になって、やっている方も楽しくなり、続けていけるのではないかと。みんなに乗ってもらえる仕組みを考え、作っていくことが大事。
- ・行政ときちんとタイアップして、長く続けていくものを作っていくこと。乗車率が上がれば当然、行政もこっちを向くだろうし、お互い様という思いがある。長く続けていくためには行政との協働が必要である。

<4グループ>

- 賛同者を集めて、まずは「やってみる」こと
 - 人の批判を恐れずに意見を提案できる方を発掘すること
 - 財源を確保すること!!（協力者の遊びの資金も確保できるように）
- ※やっている方が楽しくないと

（発表から）

- ・スタートしないと始まらない。一定の合意を得られたら始めてみるのが大事。
- ・取り組みもうとするときには、どうしても反対意見があり、そこから撤退することもある。その批判を恐れずにやっていくキーパーソンが必要ではないか。
- ・行政との協働、バックアップも意味しているかもしれない。活動の中から遊びの資金が確保できると、それによって新たな賛同者も生まれ、それにより予算の発掘、そして継続ができるのではないかと。



■5年間の協働事業で生み出されたもの ～かながわ移動サービスネットワークから～

人とつながる大切さ

この5年間の協働事業で、地域交通と言う、小さなニーズを拾っていくような、地域密着の交通を作る中で、人とつながる大事さを感じた。

大和では、最初に女性5～6人が男性のリーダーの方達に「こういうことを考えているので協力してくれないか」と話をしたが、反対意見がたくさん出た。住民が交通を作るなんて誰も思っていないところで、「そうだね」という人は少なかった。でもその中で、「この地域は高齢化している。やれるかやれないかの議論ではなく、やってみよう」と言って下さった方がいて、その言葉はすごく大きく、そうやって人と人がつながっていくんだと感じた。いろんな自治会のリーダーや代表が集まってはいるが、主体的に関わっている方と傍観的な方が半々ぐらいだった時に、ここにいる滝澤会長が、「これは私たちみんなで考えることだ」という主旨のことをおっしゃったことが印象に残っている。

一握りの方が使う小さな交通だが、それを地域全体が支えていく合意形成がやはりすごく大事だと思う。

行政との協働

「交通事業者に頼めば年間200万～300万かかる場所、市民がやれば何百万で済む」という話ではない。協働とは、お金を出すことだけではないと思う。行政が関わるのはお金だけではなく、調整力や一緒に相談にのってくれるということも含んでいる。事業者に丸投げするよりももっと大変な役割を行政の方も担われと思う。行政との協働のあり方もすごく大事な点だと思う。

新しい公共

民主党政権になってから「新しい公共」という言葉が聞かれるようになった。行政だけが公共を担うのではなく、市民も参加して公共を担っていくという考え方はまだまだ成熟していないと思うが、地域交通づくりを通して、それを実態のあるものにしていけるのではないかと思う。



地域の合意づくりとは？協働とは？

地域の合意づくりや行政のとの協働について、どういう風に皆さんが考えているのかをお聞きしたい。

■市民がつくる交通が生み出しているものについて

石井（地域経営会議「ぜんぎょう」）

藤沢市善行はまだ道半ばだが、大和の視察をさせていただいたり、ワークショップを経験して感じていることは、車を動かすということではなく、地域に住む人達、ワークショップに参加してくれている人達の胸に火を点しているような気がする。その人達が地域でいろんな話をし、声かけをして「みんなで作ろうよ」と言って下さるのをすごく感じる。そういう意味では、足を作っているのではなくて地域の活性を一所懸命しているという気がしている。交通不便地域で沈んでいた方達も含めて、みんなで賑わって交流し合って、地域をみんなで作っていくという軸になっている気がする。

熊谷（NPO法人たすけあい平田）

今、「行政との協働」や「新しい公共」という言葉が非常に使われている。住民もだが、行政に新しい協働のあり方に対する理解を進めてもらいたいとつくづく現場で思っている。国の「地域支え合い体制づくり事業」は、NPOに地域を良くするために頑張ってもらいたいという思いを込めた助成金だが、島根県では国の補助金は県社協経由、市町村経由という従来のルートが頭にあり、なかなかNPOに下ろしてもらえない。島根県のある自治会でも、地区社協単位で助成金の申請していたが、NPOにダイレクトはだめと言われた。春頃から「ダイレクトにNPOが使える新しい道を開いて下さい」と県へ日参し、ようやく12月に道が開かれ、要項を変えてくれた。

都会の市は協働に対する意識が高いと思うが、田舎は必ずしもそうではない。協働自体が何か分かっていないところもあるようだ。

この地域公共交通は、住民と行政の協働という、大きな窓口になると私は思っている。地域の公共交通を良くすることも大事だが、市民活動そのものを発展させるための1つのツールになるような気がしている。

小野寺（大和市「のりあい」）

西鶴間で実際に走らせている上での実感が、地域交通は住民の足を確保するだけではない。私たちの地域は本当に元気になったと思う。地域に知っている顔が増え、地域住民である意識や、親しく話が出来る相手が増え、大きな副産物をいただいている。

石井（相模湖地区社会福祉協議会地域福祉推進委員会）

私はいろんなボランティア活動をしているが、会社勤めの頃はこういう活動は一切しなかった。我々は団塊の世代で、右肩上がりの経済発展の中で会社人間だった。定年し、新聞の広報でこういうボランティア活動を知って熱中した。今、活動しているメインの人達は団塊の世代に生まれた人が多い。この人達が書類作成、文書、発言力、人を説得する、話しをする等、様々なノウハウを持ってる。こういう活動に団塊の世代の人達を掴みこんでリーダーシップを発揮していただくと、非常にスムーズにいくような感じがする。

滝澤（大和市「のりあい運行委員会」）

3年間で住民のお互いのつながりが非常に育ってきた。いろんな会合でそういう発言も多く聞かれるし、実際に近所を歩いていてもそういう話題がたくさん出る。住民の方々も、バスに乗って言葉を交わすことによって楽しくなってきたということだと思ふ。肩の力を抜いてやっている感じ。

鈴木（埼玉移送サービスネットワーク）

私は26年ぐらい運転ボランティアをやっているが、やはり家族の理解、後押しが非常に大事だと感じている。初めは会社勤めだった。そうするとせいぜい土日しか出来ない。貫徹の明くる日、眠い目をこすりながらボランティア活動をやったこともたまにあった。そういう面で家族の理解、後押しがあれば続けられると思っている。

歌丸（相模原市社会福祉協議会）

人とつながる大切さがとても重要だと感じている。女性が「これをやりますよ」と言っても反対されるが、反対するおじさん達も、地域のことを考えていないわけではない。それがぶつかり合いながら「これがいいね」という形になっていく事例を職業柄すごく見ている。実はリーダーが、当初はネックだったという話も普通にあること。私は地区社協で、地域交通意外にも子育て支援や見守りの仕組みも一緒にやっていた。こうやっているんなものをみんなで考える経験をしていくと門戸も広がり、他人も受け入れるようになっていくことが面白いと思う。最近では地域のお店と提携して、お年寄りの言動が少し怪しくなってきたら包括支援センターに連絡するという仕組みを作っている。それが相模原市の計画にあり、「数年後には市がやるかもしれないがどうするか？」と地域に聞いたら、「何年かかるか分からないから自分達のお金でやろう」という声が上がった。

地域交通はみんなで話し合うに足りる大きなテーマなので、取り組んでいくことは良いと思う。自分達でやれる範囲で必要なことをやっていけば、そんなに悪い方向にいかないのではないかと思う。ぶつかり、つながることはとても大事なことでと考えている。

一倉（神奈川県職員）

協働事業が始まった当初の担当で、今は災害医療をやっている。協働事業を始めるとき、地域住民の方が自分達で地域交通を作ってくれるだろうかという思いがあったが、大和市で、市役所や住民の方達が本当に熱意を持って取り組まれ、実践していくのを見て、すごく勉強になった。

私はこの地域交通と平行して、路線バスの廃止という仕事をやっていた。行政は、路線バスを廃したところにコミュニティバスを走らせようとするが、いくらアンケートをとってやってもなかなかうまくいかない。何でだろうとずっと思っていたが、こういうワークショップを通して、やはり住民が自分達でその足を守るという意識がないとうまくいかないと思っている。そういう意味では行政だけでも、住民だけでも難しく、協働していくことが良いと思っている。

近藤（藤沢市市民センター職員）

どの自治体でも協働事業をやっており、藤沢市では市民提案型協働事業をやっている。私は市民センターで、地域団体や住民と触れる立場だが、市の制度をどう使うか、コーディネートが出来ていない。

藤沢市では、公民連携という制度がある。市民協働とは少しニュアンスが違い、民間会社に任せられるものは任せるというもの。例えば住民票の発行や、道路の維持管理を丸ごと任せてしまう。これからは行政が全部の公共を担うのではなく、官民それぞれ協力し、出来るところは民間に任せて、身を削ってやっていくスタンスは持っているつもり。地域の企業とのバランスなどの問題はあがるが、いざれにしても市民協働は、いかに市民を知って、いかにコーディネートをして、制度をうまく使ってやっていくか、それが私のポジションでの課題かと思う。

私は交通の担当ではなく、市民センターで住民票の発行や道路、公園を直すこともやり、自治会連合会や社会福祉協議会の会合もやっている。市の制度をうまく使えきれていないことが反省点だと思っている。



吉田樹先生（首都大学東京） のまとめ

よく「空気を運ぶバス」と言うが、あれは地域のコミュニティや文化が黄色信号の状態、つまりバスは人を運ぶだけではなく、その土地の文化を運ぶのである。だから人々の交流が生まれるし、楽しいから地域自体も元気になる。地域力をつけていくにも、実は公共交通が使われている。地域の公共交通は行政と事業者だけではいいソリューションが出てこない。自分達の住む「俺らが町」という地区単位レベルでは、今日出てきたような実践が、ビジネスモデルとして大きく貢献している。

大和の「のりあい」のカンパ金が、1人当たり180円というのに驚いた。都営バスの1人当たり収入は120円なので、そのサービスよりも「のりあい」の方が評価されているということ。自分達で知恵を絞ったサービスがしっかり評価されることが、今回の数字にも表れている。

そこで必要になるのが「突破力」だと思う。いろんな問題が出て来る中、いかに突破力をつけていくかが大きな鍵になる。今日のこの機会に、それぞれの交通を良くすることを考えながら、いかに元気な町をに出来るかを、私たちは目指したい。また、そういう実践を共有できる場が出て来ればと思う。

■感想カード

- 我々が行っている、ボランティアで行っている状態をいかに継続させるか。今日のセミナーで少し知恵を得た感じがする。
- 地域づくりにつながっている、いやそのものであることを強く認識しました。皆さんの知恵と熱意をいただいて家路につきます。ありがとうございました。
- 住民主体の交通をあっちこっちの側面から取り組みを知ることができ、とても参考になった。交通はまちづくりの重要なキーポイントだと改めて思った。
- ワークショップだけの参加で各団体の詳細は知り得なかったが、大勢の方の話の中で、立ち上げのポイントや地域の中での基礎作りなど理解できた。

- 今日は色々な事例を聞いて、また色々な方々のお話を聞いて楽しかったです。
- 第一部から参加させていただきました。それぞれ充実した内容であり、今後の糧となりました。吉田先生の講義、第三部のまとめは特に心に残っており、地域交通の取り組みが地域福祉、地域の文化を形成していくのだなと改めて感じました。本当に当企画、有り難うございました。
- 今日は様々な地域のバス事業の事例を聞かせて頂き、とても良い機会でした。無料バスという考え方は今までの自分の中にはなかった考えでしたのでとても新鮮でした。行政職員として、地域住民の意志をより発展できるように検討していきたいです。

- 本日は参加させていただき、ありがとうございます。「地域交通に必要なモノ」→大変参考になりました。「まずはやってみる」→大切なコトです。でもとても難しいことです。「突破力！」→確かに重要です！多様な考え方、ご意見を知ることができました。とは言っても、地域ごとに問題や課題は違うので、解決手法は答えがあるものではなく、一筋縄ではいかないですね。1年、2年ではできませんね。本日はありがとうございました。
- 小さな地域でのニーズと出会い、その固有の仕組みと主体をあみ出していくことが大切だということを改めて確認しました。「交通のニーズを現実的な形にする中で、まちづくりをイメージする」ということですね。地域、立場の異なる方々とのワークショップ、とても面白かったです。
- 5事例の内容をワークショップでゆっくり聞け、全体のまとめまで初めてのワークショップでした。今後の企画にも生かせそうです。伊藤先生、ありがとうございました。
- 今後の活動を継続するためにも、今回出席された団体と連携する仕組みが欲しいです。
- 様々な立場の方が一堂に会して、市民参加の地域交通も集中して議論できたのは良い機会であったと思います。今後もこのような機会を設け、共有していけることを期待しています。(さあ、楽しく飲みましょう!!)
- 他の地区で地域交通に取り組んでいる人達と交流、懇親ができ、良かったです。
- 地域で何らかの足を考える方法、人々はその時の出会いで様々なのだと感じました。その出会いから解決方法が生み出され、その地域に合った交通が生まれ出て来るのだと思います。それを先につなげていくには、地域交通の位置付け、全体として何を目指して求めていくのかの見通しだと思います。自分たちの所をどうしていくか考慮中！
- 途中参加ですので後半のみです。でもいろいろな地域でも大変困っていらっしゃるんですね。これからの考えますと、住民のため、いろいろな年代の方を巻き込んで、地域交通を発展させる事が出来ればと思います。
- 吉田先生のまとめの中身が良かった。
- ワークショップだけの参加でしたので、他の方の事があまり分からなかったのですが、我その事しか分かりませんが、大和ののりあいの意味、価値が高いと思いました。のりあいのバスがあることで一人住まいの方がバスで知り合いが出来、おしゃべりでき、元気になる方もいらっしゃると思います。色々な形でのあり方があるのだなと思いました。
- 苦労されて実践された方々のやる気、熱意がすごく伝わりました。最後、吉田先生がおっしゃった突破力をもった方々であることを感じました。山形市では住民主体の交通が1つありますが、よりそうしたことを他地域でも考えていけるようなきっかけづくりをできればと思います。
- かながわ移動ネット様の積極的な取り組みがとても参考になりました(各地域で個性的な移送があつていいですね)。島根でも移動ネットワークを発足させ、これからいろいろなことにトライしていこうと思っています。アドバイスよろしくお願いします。
- 「西鶴間上草柳のりあい」は良くやってこれたと思う。福祉移動ネットワークとの出会いが本当に幸運でした。課題はまだまだあつて、自治会の理解も充分でなかったことが最近になってわかったりしていますが、地域がこのバスを自分達の誇りと思えるようになる日を目指して走らせ続けたいです。
- 4先輩団体の色々な本音の話が聞けて、大変参考になりました。善行はこれからですので、引き続きのご支援をお願い致します。
- 参加して良かった。地域交通不便地区を抱える自治体から、今後のことが少し見えて来た。
- 各地域の都市交通(地域交通)の問題点の解決をどの様にしていたのか、ノウハウや地域性が感じられました。この様な会合に出席し、ノウハウ、リーダーシップを発揮していきたい思います。

地域住民・交通事業者・行政三位一体おでかけ交通事業セミナー



& ワークショップ & 視察ツアー



C(北九州)コースプログラム

旅程

2012 1/6 (金) 10:30~17:30

- 現地視察・・・バス路線廃止・高台・超高齢化などによる公共交通空白地区
- セミナー・・・地域住民・交通事業者・行政三位一体おでかけ交通事業セミナー

2012 1/7 (土) 9:30~12:00

- ワークショップ・・・役割分担と連携について学ぶワークショップ

参加費

全コース参加 1,000 円 (近隣地域の方の一部参加は無料)

遠方の方は宿泊旅費半額補助

別途、現地での交通費、食事代は各自でご負担いただきます。

主催

NPO 法人 全国移動サービスネットワーク(全国移動ネット)

お問合せ先

〒156-0055 東京都世田谷区船橋 1-1-2 山崎ビル 204 号

電話 03-3706-0626 FAX 03-3706-0661

Eメール info@zenkoku-ido.net

(事務所開設時間：10:30~16:30 ※水・土・日祝を除く)



第1部 現地視察(枝光地区 八幡東区 光タクシー) (河内地区 八幡東区 八幡第一交通)

集合時間 10:30 (予定)

集合場所 JR 鹿児島線戸畑駅

視察概要 北九州市内で「おでかけ交通事業」が生まれるきっかけとなった枝光地区の光タクシーをお訪ねし、実際の利用の様子や運行のしくみ、地域の特性などを学びます。あわせて、廃止路線対策の河内地区を視察します。



<レンタカーにて> 戸畑駅 ⇒ 枝光地区 ⇒ 河内地区 ⇒
第2部セミナー会場へ移動

※ 昼食は、お弁当を準備いたします



第2部 地域住民・交通事業者・行政三位一体おでかけ交通事業セミナー

主催：全国移動サービスネットワーク

「おでかけ交通」は、北九州市において実施運行されている地域住民の生活や外出の支援を目的とした「生活交通」です。2011年10月1日現在、八幡東区の枝光が高台地区対策として、小倉南区の合馬・道原と平尾台、八幡西区の木屋瀬・楠橋・星ヶ丘が廃止路線対策として運行され、八幡東区・門司区でも試験運行が始まっています。これまで取り組んできた事業紹介と、この事業で地域交通を生み出した過程を交えて生活交通について考えたいと思います。

日時：1月6日（金）15：30～17：30

会場：ウェルとばた（JR 鹿児島本線戸畑駅南口徒歩1分）

《プログラム》

◇ 全国の概況について

名古屋大学 准教授 加藤 博和氏

◇ おでかけ交通の政策について

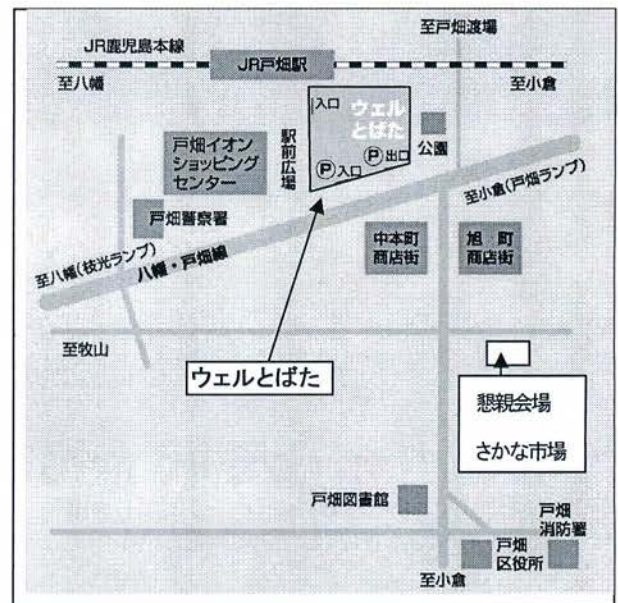
北九州市都市交通対策課 御船 雅寛氏

◇ おでかけ交通の成り立ちと実態について

光タクシー 社長 石橋 孝三氏

◇ 総括コメント

大分大学 准教授 大井 尚司氏



第3部 懇親会 18:00～20:00

会場 とばた海鮮さかな市場 戸畑区新池 1-11-10 TEL093-873-1171
参加費 4,000円



第4部 「生活交通」役割と分担と連携について学ぶワークショップ

日時：1月7日（土）9：30～12：00

会場：ウェルとばた（JR 鹿児島本線戸畑駅南口徒歩1分）



ワークショップ

福祉・交通・まちづくりに携わる人が、「三位一体」をリードし、実践、継続していくための手法やポイントを学びます。

ファシリテーター 加藤 博和氏



乗合ジャンボタクシーQ&A

Q：どうして、乗合ジャンボタクシーを走らせる必要があったか？

A：①地理的必要性

現新日鐵が八幡製鉄所であった当時、多くの労働者が北九州・枝光地域に流入し、住宅不足の為、山間にも多くの住宅を建てて需要を満たした。結果として、定年を迎えた多くの労働者とその家族が、子供達が独り立ちして町を出て行く中、年老いた夫婦が交通手段を持たぬ厳しい生活条件のまま、取り残される事となった。高齢者率約34%（全国平均22.1%）という全国でも際立って高い率を持つ人々が暮らす狭隘で急な坂道には、大型のバス等は通行できない。かと言って、年金暮らしのお年寄りに、頻繁にタクシーを使う経済的余裕は無い。ここに安価で、小回りのきく地方交通の切実な必要性があった。

②行政の意図と当社の経営的必要性

地域の人々の公平な暮らし易さに責任を持つ行政としては、上記のような地域に何らかの行政的方策を施す必要性に迫られていた。それには選択肢が殆ど無く、エレベーター・動く歩道等の設置を含む大規模な交通整備か、大型路線バスに替わる交通手段の提供という二者択一での選択以外に余地が無い。

一方、新日鐵を中心にした企業顧客が主な利用者であった当社では、新日鐵本事務所の移転とともに、急速に地域密着型のタクシー会社への生まれ変わりが、必要となっていた。（“おらが街のタクシー”といった意識をもって、確実に地域のお客様に乗って頂くという、地域の困り込みの必要性があった。）しかも自家用車が当たり前になった社会状況と、企業等が社用で使っていたタクシー経費を厳しく絞っている現在の経済状況では、お客様を今までとは別の視野で確保しなければならなくなっていた。その解決策の一つが乗合ジャンボタクシーであった。

③地元商店街の経済的必要性

地域住民の高齢化に伴って、買い物に出るのが数日に一度というのが普通となり、また、路線バスの停留所まで行って、戸畑・黒崎等の商業地域に移動して買い物をするといった傾向が強まってきた。従ってかつては賑わっていた枝光地域の商店街は、年とともに停滞する事となる。そんな商店街自身の、存続にかかわる危機感が、客を“待つ”のではなく、“連れて来るしかない”という考え方への変化をもたらした。その“連れて来る”手段として期待されたのが、乗合ジャンボタクシーであった。

※ 乗合ジャンボタクシーの始動には、地域・行政・業者の三者が各自メリットを共有し合って、協力していく必要がある。この三者のどれかにデメリットが偏れば、現実として存続は不可能である。

Q：1人150円で9人のお客様を運ぶ乗合ジャンボタクシーが、営業地域が重なる従来のタクシー業務を脅かす事にならないのか？

A：全く客層が重ならないとは言えないが、殆どの場合乗合ジャンボタクシー（以下JTと略す）を必要としているお客様と、タクシーを常用なさるお客様では、需要の種類が異なっている。つまり、紳士服量販店で購入なさるお客様と、一着30万円を超えるスーツをオーダーメイドなさるお客様とでは、それぞれのニーズが異なるのと同じある。しかも、少々値の張る礼服を新調しようとする時でも、品揃えのよく分かっている行きつけの店で眺えようとするのが殆どである。日頃乗合JTをご利用頂いているお客様が、タクシーを必要とされた場合、まず利用されるのは、馴染みのある当社タクシーである。現に「乗合JTの運転手さんを回してくれ」という依頼のお電話が度々あるのは、乗合JTを通して当社に親密感を持って頂いているという事に他ならない。実感として、これまで一切乗ることの無かった乗客の掘り起こしと、利用頻度の増加からみて、行き先で見たタクシー収入の減益は殆ど相殺される。

Q：採算性はどこで計ればよいのか？

A：利用圏内の人口と必要経費（別紙・当社勘定表参照）を見合わせれば、おおよその採算が見えてくるはずである。

Q：運行に際して大切な事は何か？

A：① **乗務員教育**・・・一日2交代制

ア) 安全教育

- ・ 左回りと巻き込み確認の徹底教育（曲がり角一旦停止に移行予定）
- ・ 停止・発車等お年寄りへの配慮

イ) サービス教育

- ・ 乗客が殆どお年寄りであることを考え、ゆっくりとした動作への対応や、停留所名・忘れ物の有無等、耳の遠いお年寄りにも分かる呼びかけ

② **車輛管理**

ア) 乗り易い形態

- ・ 通常のステップでは、お年寄りには高過ぎるので、工夫が必要
- ・ 運賃箱の位置・形態等使い易さの工夫（自社手作りの運賃箱）

イ) 故障に備えた代替車輛の確保

③ **運行における必要な意識**

ア) 行政・・・代替路線としての後ろ向きな意識ではなく、前向きな中間交通としての意識

イ) 地域・・・自分達の切実な交通手段として、守り育てていく意識

ウ) 事業者(タクシー会社)・・・営利追求にとどまらない、社会貢献の一つとしてのプライド

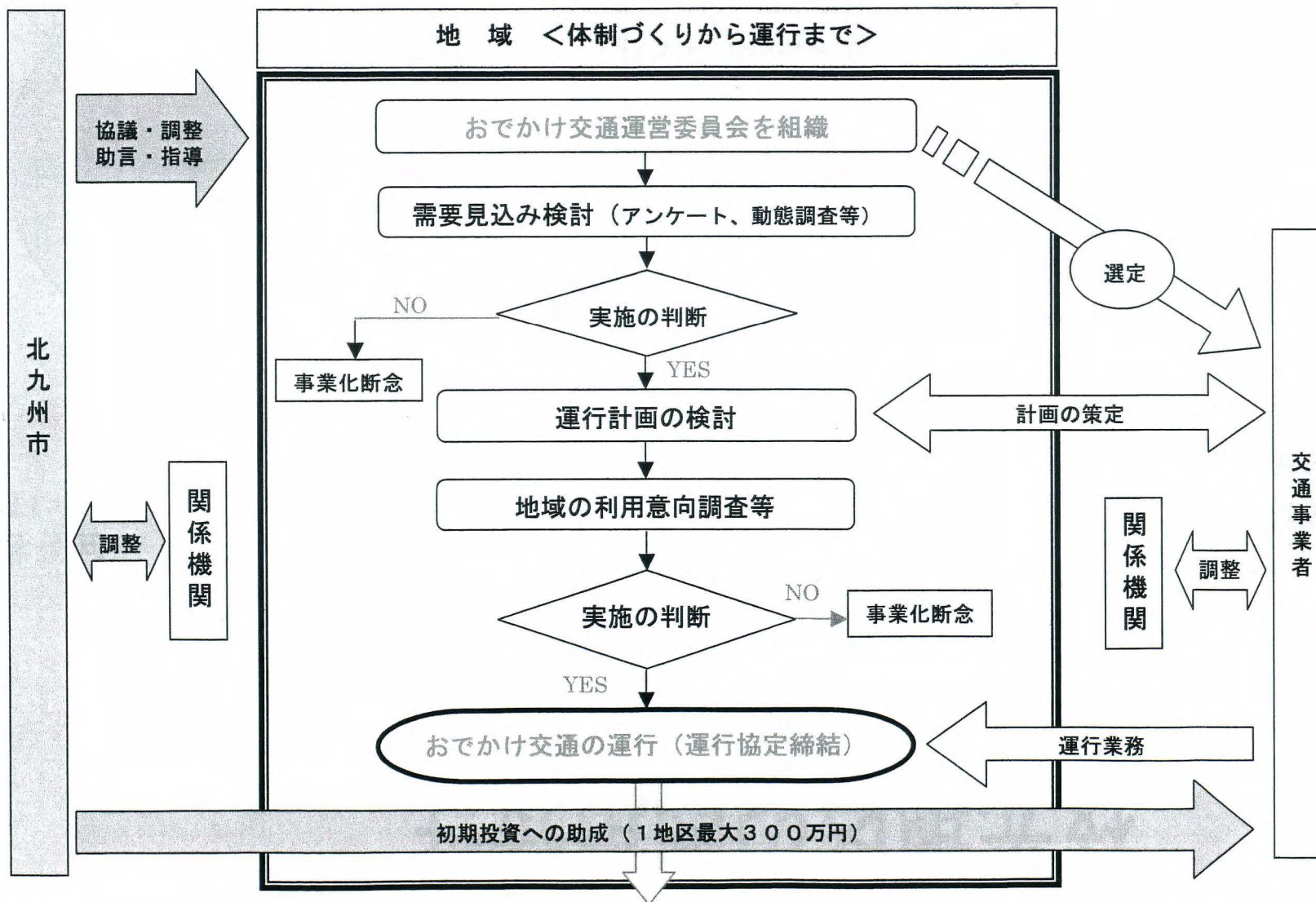
④ 地域ぐるみの応援体制

- ア) 利用協力・・・乗合 J T 存続の為に、利用を促進する事によって支えようとする、地域の積極的な協力体制が必要。(福引の景品に回数券を出す、J T を中心に据えた催事の開催等の具体的取り組みが必要)
- イ) 経済的協力・・・急傾斜で狭隘な道を走る J T は、一般営業車輛よりも消耗が激しく、メンテナンスに掛かる費用は、当初の予想をはるかに越えるものであった。運賃を 1 人 100 円 (現在 150 円) と低く抑えている分、メンテナンス費用への多方面からの協力は、欠かせないものである。行政・地域の自治区会・地元商店街等からの経済的支援無しには、運行継続は難しい。
- ウ) 運行形態の話し合い・・・停留場所・時刻などに関して、地域自治会・地元商店街等を交えた話し合いの元、必要に応じて変更していく。変更後は変更案内の印刷物の用意を事業者が行い、自治会が回覧版につけて配布、商店街において買い物時に配布等、変更事項を確実に広める協力が必要である。



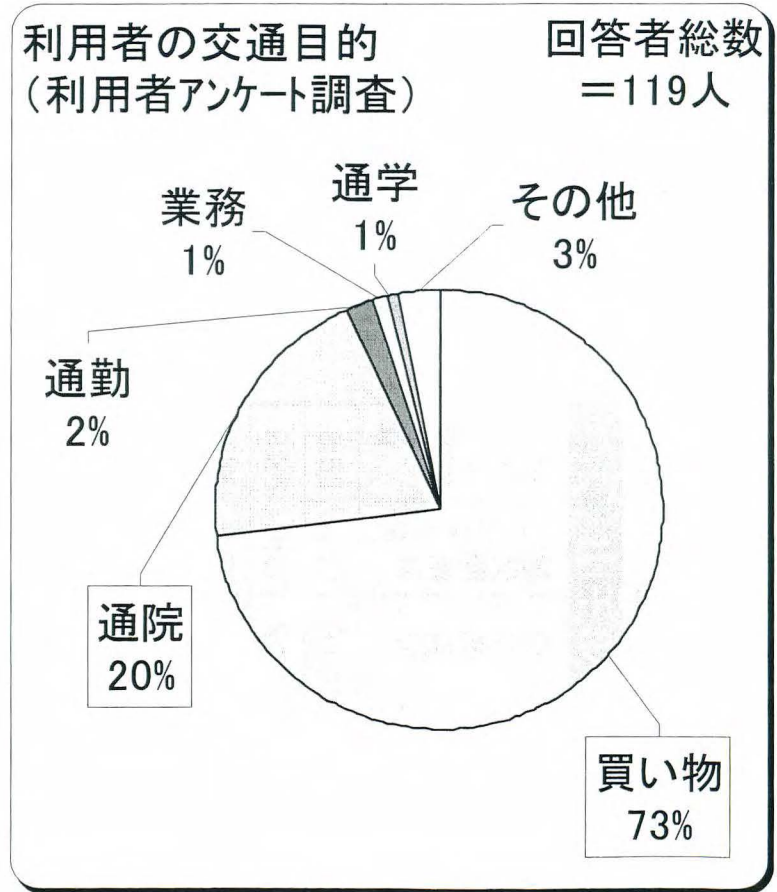
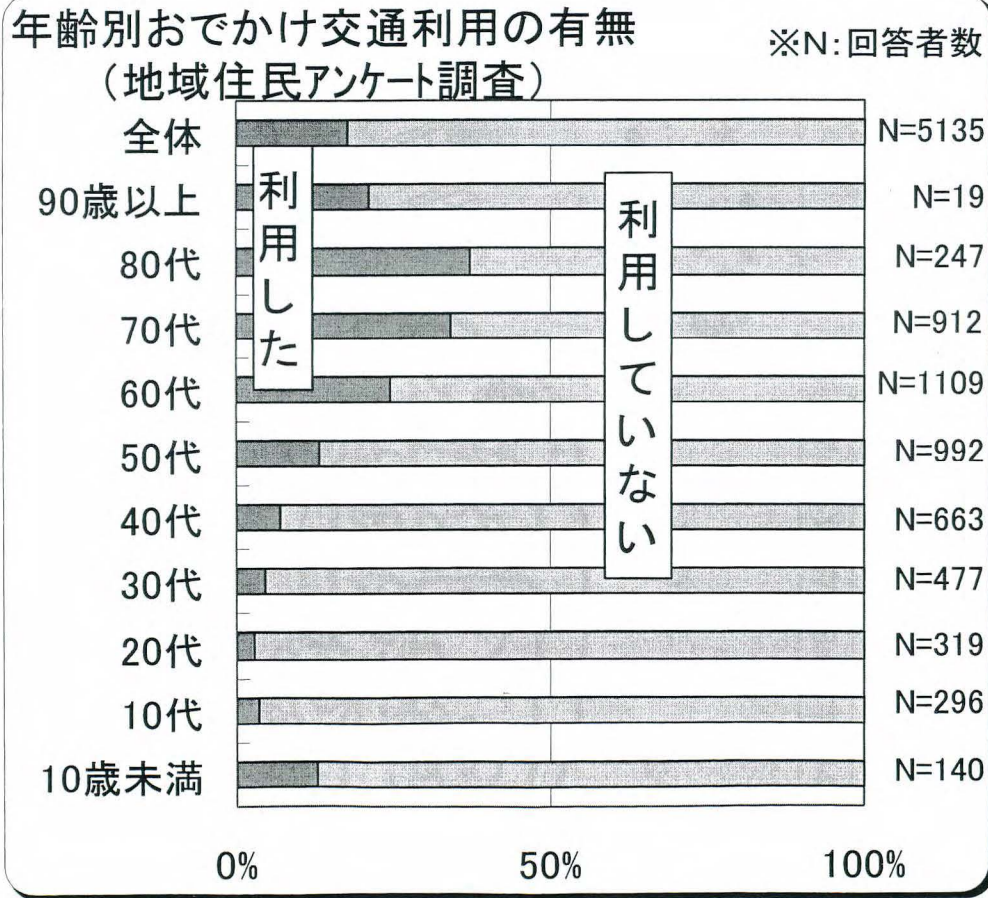
株式会社 光タクシー

「おでかけ交通」の特徴（実施のフロー）



枝光地区の利用特性

- ◆高齢者の利用率が非常に高い
- ◆利用目的は買物・通院が9割以上



21世紀！住みよい枝光

藤見ルート

枝光本町 商店街	山王 郵便局前	宝町商店前	日の出南 団地前	第3藤見町	枝光本町 商店街
11:40	11:42	11:44	11:47	11:50	11:57
13:25	13:27	13:29	13:32	13:35	13:42
16:15	16:17	16:19	16:22	16:25	16:32

山王ルート

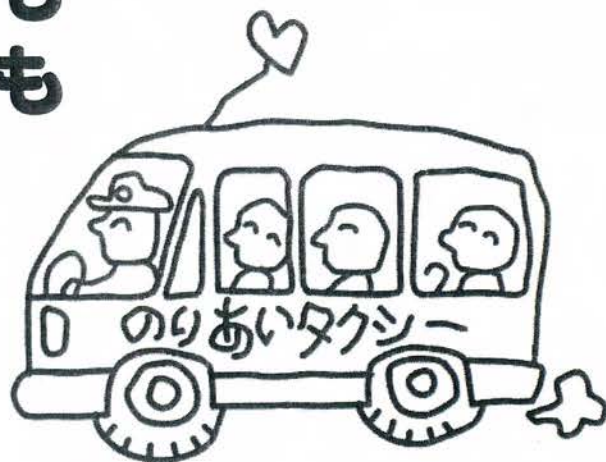
枝光本町 商店街	枝光南市民 センター前	宝町商店前	諏訪 バイパス下	枝光本町 商店街
8:55	8:57	9:01	9:04	9:08
9:25	9:27	9:31	9:34	9:38
9:55	9:57	10:01	10:04	10:08
10:30	10:32	10:36	10:39	10:43
11:05	11:07	11:11	11:14	11:18
12:40	12:42	12:46	12:49	12:53
14:15	14:17	14:21	14:24	14:28
14:45	14:47	14:51	14:54	14:58
15:45	15:47	15:51	15:54	15:58
16:55	16:57	17:01	17:04	17:08
17:25	17:27	17:31	17:34	17:38
17:55	17:57	18:01	18:04	18:08

※標記時刻は、交通事情等により、多少前後することがありますのでご了承下さい。

- 路線内は、どこから乗ってもどこまで行っても1人1回150円です。
- 運行は9人乗り及び13人乗りジャンボタクシーで行います。なお、満員の場合は通過します。
- 日曜・祝日は運休です。

どこから乗っても
どこまで行っても

1人1回
150円



乗合ジャンボタクシーについてのお問い合わせは

光タクシー TEL 093-661-5185

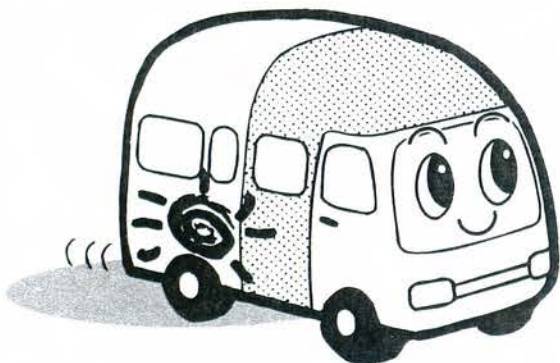
枝光やまさか乗合ジャンボタクシー

■ 主な乗り場の通過予定時刻

平成20年1月改正

日の出ルート					
枝光本町 商店街	日の出南 団地前	市営 日の出団地	小学校前	枝光市民 センター前	枝光本町 商店街
8:40	8:44	8:46	8:48	8:51	8:54
9:10	9:14	9:16	9:18	9:21	9:24
9:40	9:44	9:46	9:48	9:51	9:54
10:10	10:14	10:16	10:18	10:21	10:24
10:45	10:49	10:51	10:53	10:56	10:59
11:20	11:24	11:26	11:28	11:31	11:34
12:00	12:04	12:06	12:08	12:11	12:14
12:20	12:24	12:26	12:28	12:31	12:34
12:55	12:59	13:01	13:03	13:06	13:09
13:10	13:14	13:16	13:18	13:21	13:24
13:45	13:49	13:51	13:53	13:56	13:59
14:00	14:04	14:06	14:08	14:11	14:14
14:30	14:34	14:36	14:38	14:41	14:44
15:30	15:34	15:36	15:38	15:41	15:44
16:00	16:04	16:06	16:08	16:11	16:14
16:40	16:44	16:46	16:48	16:51	16:54
17:10	17:14	17:16	17:18	17:21	17:24
17:40	17:44	17:46	17:48	17:51	17:54
18:10	18:14	18:16	18:18	18:21	18:24

荒手・枝光ルート								
行 先	枝光本町 商店街	宮田町店前	ローソン 小学校前	枝光 小学校前	仲田建設	エメラルド タウン前	刀根商店	枝光本町 商店街
荒手	8:40	8:43	—	8:48	8:49	8:51	8:56	
枝光	9:00	9:03	9:04	—	9:06	9:09	9:14	
荒手	9:20	9:23	—	9:28	9:29	9:31	9:36	
荒手	9:40	9:43	—	9:48	9:49	9:51	9:56	
枝光	10:00	10:03	10:04	—	10:06	10:09	10:14	
荒手	10:20	10:23	—	10:28	10:29	10:31	10:36	
荒手	10:40	10:43	—	10:48	10:49	10:51	10:56	
枝光	11:00	11:03	11:04	—	11:06	11:09	11:14	
荒手	11:20	11:23	—	11:28	11:29	11:31	11:36	
荒手	11:40	11:43	—	11:48	11:49	11:51	11:56	
枝光	12:00	12:03	12:04	—	12:06	12:09	12:14	
荒手	12:20	12:23	—	12:28	12:29	12:31	12:36	
荒手	12:40	12:43	—	12:48	12:49	12:51	12:56	
枝光	13:00	13:03	13:04	—	13:06	13:09	13:14	
荒手	13:20	13:23	—	13:28	13:29	13:31	13:36	
荒手	13:40	13:43	—	13:48	13:49	13:51	13:56	
枝光	14:00	14:03	14:04	—	14:06	14:09	14:14	
荒手	14:20	14:23	—	14:28	14:29	14:31	14:36	
荒手	14:40	14:43	—	14:48	14:49	14:51	14:56	
枝光	15:00	15:03	15:04	—	15:06	15:09	15:14	
荒手	15:50	15:53	—	15:58	15:59	16:01	16:06	
荒手	16:10	16:13	—	16:18	16:19	16:21	16:26	
荒手	16:30	16:33	—	16:38	16:39	16:41	16:46	
荒手	16:50	16:53	—	16:58	16:59	17:01	17:06	
荒手	17:10	17:13	—	17:18	17:19	17:21	17:26	
荒手	17:30	17:33	—	17:38	17:39	17:41	17:46	
荒手	17:50	17:53	—	17:58	17:59	18:01	18:06	
荒手	18:10	18:13	—	18:18	18:19	18:21	18:26	



好評運行中!



本日のセミナー総括

全国移動ネット視察ツアーC

2012.01.06 (FRI)

大井 尚司(大分大学)

2011/01/06

移動ネットC@北九州(大井@大分大)

1

加藤先生講演の総括①

- 「陳情→自主的取り組み」への**変革必要性**
- …世の中は変えていける可能性がある
行政・事業者任せではうまくいかない
- 人生を楽しくする「おでかけ」
- …それはライフライン(生活インフラ)でもある
- 限られた地域には利益、全体には波及しにくい
- 税金投入、事業者依存がナンセンスな理由
だから「自ら取り組み、責任を負う」べき(面倒だが)

2011/01/06

移動ネットC@北九州(大井@大分大)

2

加藤先生講演の総括②

- 国の役割の変化
→ 監督から支援・調整へ
それを支える制度設計:活性化法、基本法
- 事業者の役割の変化
内部補助は限界、変革する意欲が低下
→ 制度変更:競争原理の適用
ただ、採算取れなければ運行はできない
- 自治体の役割変化
→ 企画・運営の主体へ
政策として交通に取り組める:ノウハウは足りない
ただ、与える交通ではだめ:コミバスなど

2011/01/06

移動ネットC@北九州(大井@大分大)

3

加藤先生の講演の総括③

◎「つかみとる交通」

- ・ 地域が主体となることは必須
 - …要るものは自分たちでつくるのが前提
 - 走らせることは目的ではない＝理由が必要
- ・ ただ、「地縁だけ」ではだめ
 - …取り組みを支える仕組み・主体が重要
 - 思いの共有化(住民、自治体、事業者)
 - 全主体が対等、責任分担
 - 調整役も必要：ステークホルダーの調整は重要

2011/01/06

移動ネットC@北九州(大井@大分大)

4

加藤先生の講演の総括④

◎「適材適所」の必要性和可能性

人材、組織

資金調達の方法(補助、制度利用など)

制度の利用:

協議会や会議の活用で利害調整ができる

輸送の形態:バスにこだわらなくて良いはず

ニーズへのマッチング(地域でニーズは違う):

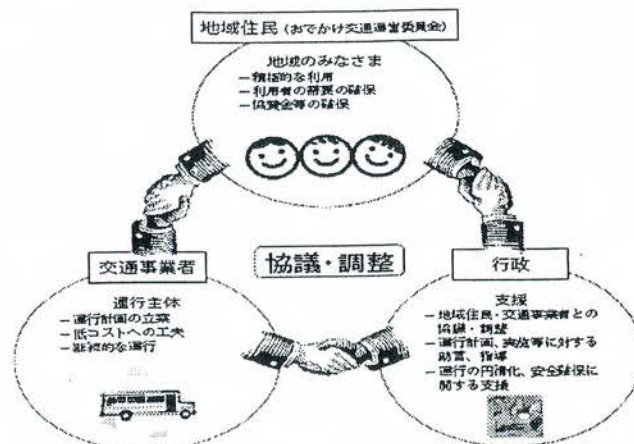
ダイヤ、運行経路もそれに合わせるべき

2011/01/06

移動ネットC@北九州(大井@大分大)

5

北九州の制度の概念図



2011/01/06

移動ネットC@北九州(大井@大分大)

6

北九州市の制度の特徴(2)

- ・ポイント2 制度化の際のスタンス
- (1)地域からの要望について議論の場を作ることをルール化
議論の場には市と事業者も参画するが、調整役に徹する
- (2)実際の事業内容の決定も住民で行うこと
ルートやダイヤ等も基本的には上記委員会で決定。
- (3)市は基本的に経費面での支援はしないこと
資金調達可否なども実施前の検討項目に入っている
助成金支出：以下の2つに限定(当初)
運行開始時のイニシャルコスト(車両費等) 460万上限
車両更新時(5年) 300万上限

2011/01/06

移動ネットC@北九州(大井@大分大)

10

北九州市の制度の評価

- ・ 地元・自治体双方が主体的に取り組み制度設計までこぎつけている(地域内発型)
- ⇒ 利用の実態を綿密な地域観察によって把握
制度運用に当たっては市の担当が積極的に調整
- ・ 公共交通空白地解消+既存の公共交通網との両立を図ることが可能なシステム設計
- ※ 既存事業者の既得権を守ることが目的ではない

2011/01/06

移動ネットC@北九州(大井@大分大)

11

北九州市の制度の課題

- ・ 事業者ないし住民の自主努力への依存度が極めて高いこと
 - ・・・意欲に左右されるという不安定さも
 - ⇒ 住民の生活支援という観点からの公共関与の必要性
- ・ 自立採算が困難な地域へ導入が困難だった
 - ⇒ インセンティブ連動補助制度の活用で解決はしつつあるが
- ・ 交通局と事業者・行政の機能分担を今後どう考えるか
 - ⇒ 交通局の見直しの流れで検討が必要かも

2011/01/06

移動ネットC@北九州(大井@大分大)

12

参考:組織面で見えた各組織の長所短所

- ・ 公共 = 計画・調整役には適任、運営主体には不適切
中立的立場
リスク負担能力 = 不採算サービスの財政面
ソフトな予算制約の存在
- ・ 民間 = 運営主体には適任
効率化インセンティブは強い
事業ノウハウの保有 ⇔ 情報の非対称性の存在
サービス改善に努力しなければ信用を失うというリスクあり
- ・ NPO等 = 運営主体には不向き
残余請求権放棄によるサービス向上インセンティブあり
効率化(利益最大化)インセンティブが存在しない
リスク分担の面では不安(責任者がいない)

2011/01/06

移動ネットC@北九州(大井@大分大)

13

石橋社長講演の総括

- ・ 地域の疲弊 = 地域にも原因がある
商店街疲弊 = 商店主にも原因がある
タクシー会社の疲弊、バスの撤退、...
= クルマを持ってそれを使うから
- ・ おでかけの仕組みの発足背景
事業者としてどう生き残れるかを考えた
地域での存在意義を考えた
「常識」にとらわれなかったことは大きい

2011/01/06

移動ネットC@北九州(大井@大分大)

14

現実とよくある誤解(1)

- ・ 公共交通の減少 = 車増加、とはいえない
→ 車の増加率とバスの減少率はレベルが違う
- ・ なぜ公共交通に乗らないのか
... 公共交通(とくにバス)自体のサービス低下は確か
+ 結局は乗る生活をしなくなったから(習慣?)
① 「公共交通に乗る」行動パターンでなくなっている
中心部に出かけない、深夜化、学校(部活・課外など)
② 「ネット化」「カーナビ+オートマ」の進展
⇔ 調べないといけない交通機関は「面倒」なだけ

2011/01/06

移動ネットC@北九州(大井@大分大)

15

公共交通を使わない行動パターンの例

- 病院・商店・役場の郊外移転
 - ⇨ バス網の基本は「中心部一集落」
 - ** 公立病院こそ、交通の要衝にあるべきでは？
- 学校(高校)＝課外授業・部活動
 - ⇨ 帰宅ダイヤが不便、土休日はない
- 病院の送迎車・デイサービス
- ボランティアの送迎サービス
 - ⇨ バスは有料・家の前まで来ない
 - しかし、「ただ」ほど高いものはない

2011/01/06

移動ネットC@北九州(大井@大分大)

16

現実とよくある誤解(2)

- バス会社の経営破綻は規制緩和のせい？
 - ① 赤字でもやめられない制度(退出自由化は2002年以降)
昭和40年代がピーク→以後減少→でも退出できない
→ 内部補填+「副業」でカバー、のビジネスモデルを容認
 - ② 倒産の原因は規制緩和？
→ 副業への投資による負債が原因、本業はほぼ無関係
 - ③ バス路線の廃止は規制緩和？
→ データを見たら嘘とわかります
- バス会社は独占でもうかっている？
→ 倒産事業者の多さ＝儲かってたら倒産するはずがない
規制緩和がなくてもバス会社が積極策を打てなくなった

2011/01/06

移動ネットC@北九州(大井@大分大)

17

このままだとどうなるか？(極論)

- バス・航路:採算性の高いところに限定
- 鉄道・航空:長距離輸送・幹線以外は廃止
- 地方の足＝自治体の責任・負担に

(懸念されること)

- 財源問題⇒「カネの切れ目がアシの切れ目」
- 足の廃止⇒居住地の選択・移転等が必須？
(例:買物難民、医療難民、限界集落)
- 行政サービス維持⇒都市・地域計画の転換へ

2011/01/06

移動ネットC@北九州(大井@大分大)

18

提案: 公共交通を考える上での「7つの否定」

- 主体に関して
 - (1) 住民の要望 ≠ すべて聞く必要がある
 - (2) 運営主体 ≠ 新しい会社のほうが良い
 - (3) 事業者 ≠ 何でも知っている
 - (4) 行政 ≠ 全部責任を負わねばならない
 - (5) 学者(有識者) ≠ 県内で探さないといけない
- 方法に関して
 - (6) 交通手段 ≠ コミバス、デマンド交通
 - (7) 路線バス ≠ お金がかかる

2011/01/06

移動ネットC@北九州(大井@大分大)

19

なぜこの7つを挙げたのか

- 「常識」が通用しない時代である
 - … 規制緩和、新法、バス会社の経営環境
県・市町村の「境」
- トータルのバランスが重要である
 - … 他にマイナスでは意味がない
- いつまでも「依存」できる環境にないこと
 - … 「補助」→「自立促進」へ支援環境変化

2011/01/06

移動ネットC@北九州(大井@大分大)

20

(1) 住民の要望 ≠ すべて聞く必要がある①

◎住民の声とは？

協議会・公共交通会議等＝必ず呼ばないといけないが…

- 協議会等の参加住民:
 - 「地域代表」「住民代表」＝町内会長、自治会長
 - ⇒ 現役(＝まだ自分の意思で動ける)世代
 - (実態) バスの会議にクルマで来て何とも思わない
 - 「バスなんか使ったことない」
 - ⇒ こんな人が公共交通の利用者の代表といえるか？

2011/01/06

移動ネットC@北九州(大井@大分大)

21

(1)住民の要望 ≠ すべて聞く必要がある②

- ・ パブコメ・公聴会の参加住民：
関心は高い、利用者である可能性が高い
(実態)自分に関係するところに対する「クレーマー」
クレームは挙げるが、責任は取らない
- ・ 住民代表としての議員・首長：
無視できない、関心は高い、意見は聞いている
(実態)自分に関係するところに対する「クレーマー」
バスの利用者数は関心ない、関心あるのは
「票」

2011/01/06

移動ネットC@北九州(大井@大分大)

22

(1)住民の要望 ≠ すべて聞く必要がある③

⇒では本当の利用者とは？

- ・ 週1回、月数回必ず使う
- ・ 「あることにありがたみを感じる」
- ・ よっぽどでなければクレームをあげない
- ・ (もっといえば)残すために自分たちで努力する(理想)



◎ こういう人を発掘して丁寧に聞くことが大事

= こういう人の声だけ聞けばよい

…自治体職員も公共交通に乗って生の状態を知ってほしい(利用者の「目利き」を)

2011/01/06

移動ネットC@北九州(大井@大分大)

23

(4) 行政 ≠ 全部責任を負わねばならない①

◎ 制度変更 ⇒ 自治体の業務・責任増加、は事実だが・・・

- ① 法制度が変わったことの意味
 - ・ 道路運送法の改正(規制緩和)
 - 「事業者依存はダメ」というメッセージ
 - + 「使う人も考えなさい」というメッセージ【重要】
 - 事業者: 参入・撤退の自由が認められている
 - ・・・ 行政が守って当然、ではないというメッセージ
 - (努力しなければ潰されるし、守る必要はない)
 - ・ 交通基本法
 - 「すべての主体に責務」が重要なメッセージ

2011/01/06

移動ネットC@北九州(大井@大分大)

27

(4) 行政 ≠ 全部責任を負わねばならない②

- ② 活性化再生法以後の検討スキーム
 - = 地域公共交通会議・コミバスや有償輸送協議会のメンバー構成の意味
 - ・・・ とくに、住民をいれることを義務付けた意味
 - ・ 「住民も考える義務・維持する責任がある」
 - (公的にクレームを出す地位を渡したのではない)
 - ・ 「交通権」の誤解 ← 一部の学者と国会議員の責任
 - 義務のない権利はない
 - 権利保障の先行はナンセンス
 - ・・・ 権利乱用を生む
- ⇒ すべての主体に責任があることを伝えるべき

2011/01/06

移動ネットC@北九州(大井@大分大)

28

(6) 交通手段 ≠ コミバス、デマンド交通①

◎ 乗合バスの代替 = コミバス、デマンド だけか?

- ・ ムーバスの成功とその「不正確なコピー」の波及
 - ・・・ 「100円運賃」「小型バス」「循環」
- ・ デマンドシステムの開発、先行事例の紹介 & 表彰
 - ・・・ 本まで出ています
- ・ 研究者の責任
 - ・・・ 定量分析をしない(批判?)
 - 成功例の紹介を書いて満足
 - (業績だけならいいがその影響を考えていない)

↓

2011/01/06

移動ネットC@北九州(大井@大分大)

29

(6) 交通手段 ≠ コミバス、デマンド交通②

↓
(実際は?)

- デマンド: 笑えない真実をどう見るか?
大臣表彰事例が1,400円/人、導入経費4,000~8,000万
- コミバス
路線バスと競合して共倒れ?
住民にも非住民にも使えない乗り物化している
⇒ 既存の資源・地域資源を生かしてできることは多数
ボランティア輸送(地域自治会の活用)
地元に通じたタクシー会社
ドライバーが地域を知っているバス会社
物流など他輸送モードの活用: 「人流」の枠にこだわらない

2011/01/06

移動ネットC@北九州(大井@大分大)

30

(7) 路線バス ≠ お金がかかる①

◎「バス > コミバス > デマンド」は真実か?

- コミバスやデマンドが安い理由
→ 安い事業者が入札: 「安い」とは?
... 入札時にみる「費用」は「運行費用=可変費用」だけ
※ 固定費用はどこが持つのか? は不透明
- 既存バス会社が安い理由
整備・間接部門などの経費(人件費等)が含まれる
... 「可変費用」だけでなく「固定費用」もかかっている
⇒ そもそも条件が違っている!

2011/01/06

移動ネットC@北九州(大井@大分大)

31

(7) 路線バス ≠ お金がかかる②

- 「固定費用」でやっていることはあまりに大きい
地域全体(≠単一市町村)の路線ネットワーク維持
→ 単一路線だけ運営できれば良いのではない
地域の雇用維持: バス会社は地域の重要な雇用
⇒ 地域全体の維持費用と考えると高くはない!
... 特に失業へのコストはバスの維持費以上に高い
ボーダレス化する移動は規模でカバーすべき
※ 路線バスと小規模輸送の役割分担は重要
ただ包括委託したほうが効率化する可能性高い

2011/01/06

移動ネットC@北九州(大井@大分大)

32

地域公共交通の「ありかた」(1)

- ① 必要ならば地元主導で議論を
「必要」という声が高いところで使っていない
＝ それは、本当に必要と考えていないから
- ② 「必要」と言っても「利用しない」地域には不要
本当に利用するための覚悟が必要です
- ③ 「必要として」「使っている人が」必要な量(水準)を残す
使っていない人の要求水準は参考になりません

2011/01/06

移動ネットC@北九州(大井@大分大)

37

地域公共交通の「ありかた」(2)

- ④ 地域・利用者エゴで路線や時間を決めない
エゴの充足→持続可能性が保障されません
コミュニティバス・乗合タクシーは万能ではありません
- ⑤ バス会社・行政・住民の提案能力と双方向の情報提供は必須
今までのやり方ではダメ(路線再編・路線情報開示など)
目標設定による利用開拓などの提案も

2011/01/06

移動ネットC@北九州(大井@大分大)

38

問題を解決するためのハードル(1)

- ・ 自治体
お金がない、人がいない、ノウハウがない
事業者任せの体質が抜けない
サルマネ、総花的、全部のニーズに応える、の悪癖
- ・ 事業者
自前で経営改善する体力ない＝行政依存が抜けず
「営業」が不十分(廃止の際にいきなりレッドカード)

2011/01/06

移動ネットC@北九州(大井@大分大)

39

問題を解決するためのハードル(2)

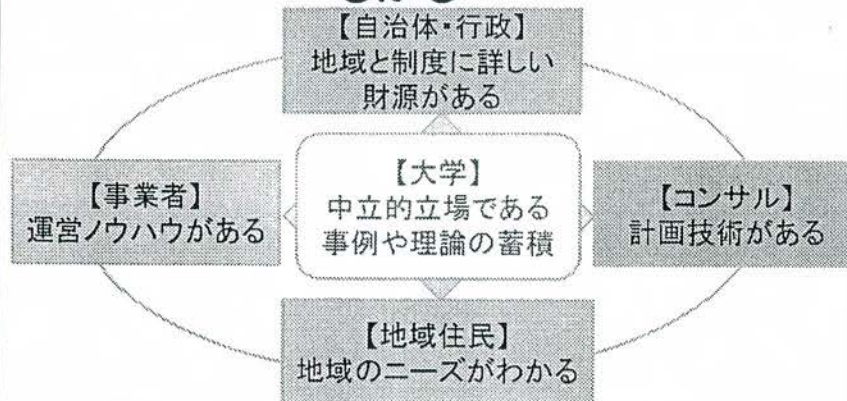
- 住民
「税金を払ってるからサービスして当たり前」意識
自分の問題として考えていない: 考えるノウハウがない⇒「最後は面倒見てくれる」(＝行政依存)の思想
- コンサル・有識者
交通に関する知識が不十分 OR 知識が現場と遊離
しかし、ノウハウを勉強するところがない
成功例をコピーしてしまうことの恐ろしさ

2011/01/06

移動ネットC@北九州(大井@大分大)

40

しかし・・・



⇒ これらの立場をつなぐものがあれば、
問題は解決するのではないか？

2011/01/06

移動ネットC@北九州(大井@大分大)

41

つなぐ組織＝「Qサポネット」について

- 「九州の交通をどげんかせんといかん！」ヒトの集まり
⇒誰かから言われてやるのではない＋専門知だけの集結ではない
- 交通に限らず、地域づくりもテーマに勉強会
- 事業者・有識者・行政が一堂に会して議論
… お互いの立場を理解＋利害関係抜き、「来るもの拒まず」
- 参加者
各立場の合計で毎回40～80名程度、毎回多様な顔触れ
- その先の狙い
交通に関係する人材育成(コンサル・行政)
事業者・コンサルの営業展開のヒント作り

2011/01/06

移動ネットC@北九州(大井@大分大)

42

枝光地区の運行実態

- 乗客数(2006年度) 115,292人
(参考) 地域住民約20,000人 高齢化率23%
→ 高齢者が20回/年程度利用する計算
- 利用のピーク: 午前中に集中(朝は下り、昼は上り)
- 収支(2006年度:光タクシー提供資料より)
収入 1,181万(協賛金除けば1,107万)
費用 1,449万(人件費が半分強)** 燃油価格高騰で400万増
⇒ 赤字状態(開業からずっと)
- 対策: 2008年1月 100円→150円へ値上げ
⇒ 若干改善したとのこと

2011/01/06

移動ネットC@北九州(大井@大分大)

45

枝光地区の乗客数推移



2011/01/06

移動ネットC@北九州(大井@大分大)

46

Cコースを終えて ～「地域住民・交通事業者・行政三位一体おでかけ交通」実現への方程式～

162

	視 点	行 動	結 果
地域住民	地元の力	バスを運行	お金を払わないと使う気になれない払うこそ乗る
	自治する基本	運行実行委員会委員長に、自治会長が2年ごとに順番就任しているが、しっかり引継ぎがされている	近所のお年寄りがいつも利用しているから若い人たちにも迷惑駐車させない 自分たちの交通だという意識
	困った思い	交通にはもっとできることがある	
交通事業者	地元への思い	商店街の中にジャンボタクシー待合所を設置	高齢者のいこいの場になっている シャッターのおりていた店舗が5店舗復活し賑わい 元旦の受付もした出てきた
	常識にとらわれない	地元の足という自覚 地域や市に提案	相乗効果が現れた 三位一体交通の実現
	利用者目線	夜勤にキャンセル対応を頼んだら、夜中に高齢者が申 んできた	元旦の受付もした
	乗合に伴い客が減るといふ身内からの反対	社員教育	乗客の増加
	大型店舗への運行	地元商店街のアクセス重視	地域活性化
	地域の交通ビジネスとして考える視点	運行経費の持ち出し	地域での存在感を高める 自治会と商店街から協賛金を受けている
		路線バス撤退路線地域は採算がとれなくても引き受け	行政・地域住民と一緒に常に時間変更・地域施設 利用者の利用・観光への利用運用など利用促進 を話合う
	ある財を活かす	既存で利用されていたバス表示をそのまま利用	
行政	一定のポリシーを持つ	お金を集めると同時に住民をやる気にさせ黒子に徹し 膳立てをしていく	制度として位置づける
	バス廃止(過疎)路線対策か高台・高齢化 対策かの視点	問題を整理し、方向性を決定し制度設計する	制度として位置づける
	採算性の確保	試行運転だけでやめた地域もある	
		不採算のための公的資金投入を行わない	地元の努力を引き出す 与えられる交通からつかみとる交通へ
		車両購入費や試験運行期間の費用程度しか負担しな	地元の努力を引き出す
長いスパンでメリットを考える	おでかけ交通により10分足らずで平地に行ける	平地への住替えにつながっている	