

# 構造改革特別区域計画

## 1 構造改革特別区域計画の作成主体の名称

徳島県勝浦郡上勝町

## 2 構造改革特別区域の名称

上勝町有償ボランティア輸送特区

## 3 構造改革特別区域の範囲

徳島県勝浦郡上勝町の全域

## 4 構造改革特別区域の特性

上勝町は、霊峰剣山を含む四国山脈の東端に位置し、標高 1,000m 級の山並みと急峻な V 字谷に囲まれた美しい山村で、標高 100m ~ 700m の間に大小 55 集落を有する。人口は昭和 30 年の町村合併当時の 6,265 人から平成 12 年には 2,124 人と減少を続ける過疎地で、高齢化比率は平成 12 年で 44.1% と高い。人口の減少により民間路線バスが撤退して代替バスの運行をやむなくされ、近年はスクールバスの住民利用や診療所バスの運行により便数確保を図ってきた。また、行事等により多数の住民輸送が必要な時は福祉バスの活用等によって不便の解消を図ってきている。しかし、平成 14 年 7 月、唯一の民間による公共輸送機関であったタクシー会社が休業し、隣接町のタクシー会社は本町中心から片道 20km 以上離れており、交通手段を持たない高齢者等はボランティアに頼らざるを得ない状況になっている。また、バス等の路線から人家まで 5 km 以上離れている集落もあり、生活に不便をきたしている。

一方、(社)上勝町社会福祉協議会への登録ボランティアが 13 グループ(464 人)と活発であり、これを活用する手段を開くものである。

## 5 構造改革特別区域計画の意義

タクシーなどの公共交通機関が撤退したことによる物理的、精神的ダメージを回復させ、交通弱者を含む住民の移動手段を確保するための手段として、交通ボランティアが積極的に有償輸送への取り組みを進め、デマンド方式の導入を図るなどにより既存事業の一段の活用で交通弱者の保護とボランティア活動による職場機能を補強することで福祉行政の充実を図り、地域住民の定住と活力を確実なものとしてゆく。

## 6 構造改革特別区域計画の目標

過疎と高齢化によるタクシーなどの利用客減少に加え、既存のバス・タクシーは利用者が少ないことから使用料金が割高になり、運行台数が減少するから利便性が悪くなって利用が減少するという流れが起こり、年金生活者などの経済弱者に敬遠されて廃業に追い込まれるという「まち倒し」の悪循環に陥ってきた。

現在、行政による施策として「過疎による代替バス事業」「スクールバスの一般住民への乗車容認事業」「診療所間の交流輸送事業」などを実施し、(社)上勝町社会福祉協議会の福祉バスも各種団体等の要望により住民輸送にあたっている。

しかしながら、町道等の改良が遅れており、未改良区間における道路幅員が狭く小型のバスであっても通行できないため、多くの集落にあってはバス利用ができないのが現状である。有償の交通ボランティアによる安価で戸口から戸口までの小回りがきく『バスより便利で、タクシーより安い』新交通システムを創出・稼働させることにより、多くの住民や交通弱者の利用を促進し、地域労働力確保と平行して「豊かで住みよい町」を創造し、その効果を全国の同様な課題を持つ中山間地域のモデルとして位置付け、構造改革を波及させる一助とする。

## 7 構造改革特別区域計画の実施が構造改革特別区域に及ぼす経済的社会的効果

平成不況は山村にも及び、都市圏から疎開した人達をも含めて住民に厳しい蔭を落としている。特に、中高齢者の失業者が増加しており、雇用創出と地域の雇用総数の確保要求に応える手段の一つが有償ボランティア輸送である。また、交通手段を持たない人は自分の行きたい所に出かけることが非常に困難であるが、有償ボランティア輸送の実施により人の動きが高まることが期待され、小売商店等の売上額の増加につながる事が予想される。更に、移動手段の確保による生産活動の活発化と生産額の増加も期待されている。

一方で、交通弱者に対する福祉の増進が大きな柱である。有償輸送特区の実施を待望しているのは高齢者や障害者であり、会員登録の対象者として高齢者976名、障害者283名(内、身体障害者247名)又、車が無い世帯157世帯を予定している。

その他にも、有償ボランティア輸送は病人等移動手段の確保に威力を発揮すると予想され、住民の健康増進に大きく寄与するものである。

さらに、利用が減少している民間バスや行政の運行するバスにあっても、デマンド運行が図られることにより、利用者の便利が確保されることで更なる利用者の増加が予想され、「まち倒し」の悪循環を断ち切る手段となる。

## 8 特定事業の名称

(1207)交通機関空白の過疎地における有償輸送可能化事業

**9 構造改革特別区域において実施し又はその実施を促進しようとする特定事業に関連する事業その他の構造改革特別区域計画の実施に関し地方公共団体が必要と認める事項**

**スクールバス一般開故事業**

従来のスクールバスは、学校が主体となって自校の児童生徒のみの送迎を行ってきたものであるが、上勝町では幼稚園、小中学校の統廃合に伴い全児童生徒の通学用に運行を始めた経緯がある。その後、文部科学省及び国土交通省と協議を重ねる中で、児童生徒の通学に支障の無い範囲で一般住民の乗車も可能であると結論し、高齢者等の一般住民に開放している。

**診療所バス運行事業**

町内に2ヶ所ある町営診療所をつなぐことで、医師や施設能力による医療レベルの違いを無くし、平等な医療を提供することを目的に、診療所間を運行している。

**代替バス運行事業**

本町の代替バスは、従来から住民の足として運行されてきた民間の徳島バスが路線廃止した区間を町営のバスが運行している。

**デマンド方式導入による新交通システム確立**

スクールバスの一般開故事業、診療所バス、代替バス、等を運行し町内の交通手段確保を推進しているが、これらの運行をしても幹線道路に限られた運行にならざるを得ず、交通機関空白地域を埋める輸送手段が必要である。ここで、特区による有償ボランティア輸送が確立されると、デマンド方式により交通弱者をバス停留所まで輸送することが可能になり、地域交通の確保手段が大きく改善されることになり、既存バス運行にも素晴らしい効果が期待できる。

**別紙 構造改革特別区域において実施し又はその実施を促進しようとする特定事業の内容、実施主体及び開始の日並びに特定事業ごとの規制の特例措置の内容**

## 別紙

### 1 特定事業の名称

( 1 2 0 7 ) 交通機関空白の過疎地における有償運送可能化事業

### 2 当該規制の特例措置の適用を受けようとする者

上勝町内の社会福祉法人等

### 3 当該規制の特例措置の適用の開始の日

計画の認定後

### 4 特定事業の内容

平成14年7月からタクシー事業者が休業し、路線バス以外に公共交通機関が無くなったことから、車の運転ができない高齢者等は交通弱者となり、自分の行きたいところに出かけることが容易でなくなった。路線バスの沿線に住む人でも運行回数が少ないし、運行時刻に縛られます。20km以上離れた隣町からタクシーを呼ぶと回送料が上乘せされ、高額な運賃が必要です。家族がいる人でも家族に送り迎えしてもらえば、家族の都合次第となり気兼ねもします。交通弱者の足はどうしても鈍くなり、つつい家に引きこもってしまいがちです。そこで(社)上勝町社会福祉協議会が組織するシルバー人材センターを中心に住民ボランティアをサービス実施運転者として登録し、登録された運転者が、最寄の公共交通機関にアクセスできる地点、あるいは診療所、買い物その他、日常生活の移動の目的地等まで、当該住民に対して輸送サービスを提供する。

### 5 当該規制の特例措置の内容

上勝町は、当該地域内の住民輸送において、町外から営業に訪れるタクシー等の公共交通機関では十分な住民輸送サービスが確保できないと認め、(社)社会福祉協議会による有償運送の実施管理を行う。

上勝町における交通移動手段としては自動車以外に困難であり、公共交通機関はタクシーとバスしか考えられない。急峻なV字谷の斜面に張り付くように集落を形成する住民の最も有効な交通手段はタクシーであるが、平成14年7月に唯一あったタクシー会社が休業したことで住民の移動手段は極端に縮小したといつて良い。

最後に残された交通手段は、1日に6回だけ県都徳島市を結ぶ路線バスであるが、地形的にアプローチが悪く、交通弱者にとってバス停留所まで徒歩で1~2時間という「バス利用のためには別の交通手段が必要な状態」である。この地域内の移動手段として町外からタクシー等と呼ぶこともできるが、回送料金が加算されて高額となることから現実的には利用されておらず有効な移動交通手段とはなり得ていない。そんなことから、すでに各地域において無償ボランティアによ

る輸送が行われているが、このままでは持続性があるとは言いがたく交通手段が確保されているとは言えない。

よって、この状態は「公共交通機関が空白である」との判断を下した。

輸送の主体は、上勝町長から具体的な協力依頼を書面により受けた者とし、当該規制の特例措置の内容に掲げる 8 項目の要件を全て満たした社会福祉法人上勝町社会福祉協議会とする。

輸送の対象は、原則として予め登録した会員並びにその家族、及びその同伴者とし、会員は上勝町内に住所を有する者とする。

また、運送の発地又は着地のいずれかが原則として本町の区域内にあることを条件とする。

輸送に使用する車両は、住民輸送にかかる「有償輸送車両」として特定し、マグネットシートを使用して、利用者に見やすいよう両側面に表示する。

輸送に使用する車両の全てについて、万一の事故に備え、事故処理と責任体制を明確にするため、示談対応を付した対人 8,000 万円以上、且つ対物 200 万円以上の任意保険・共済への加入を義務付ける。

運転者は、普通第 2 種免許を有することを基本とするが、これによりがたい場合は、本町における道路事情等を考慮して、3 年以上運転免許停止処分を受けず、道路運送法第 7 条の欠格事由に該当しない者で、自動車事故対策センターの適正診断合格者とし、十分な能力と経験を有していると認められる者を選任する。

輸送の対価については、運転者の拘束時間を基本として積算するものとし、当該地域における一般乗用旅客自動車運送事業の上限運賃額の概ね 1 / 2 を目安とする。

運行管理、指揮命令系統を明確にし、事故防止指導體制を整えるため、運転者を登録制として組織化すると共に、年 1 回以上、安全運転教育の講習会を開催する。

この事業の運営について協議するため、運輸支局、県交通政策課、県徳島中央福祉事務所、上勝町、学識経験者、住民代表、等で組織する上勝町有償ボランティア輸送事業運営協議会を上勝町が主宰して設置した。

輸送活動における利用者からの苦情、事故等の状況について運営協議会に報告する制度を設ける。