

地域内交通
田園地域）（ニュータウン）

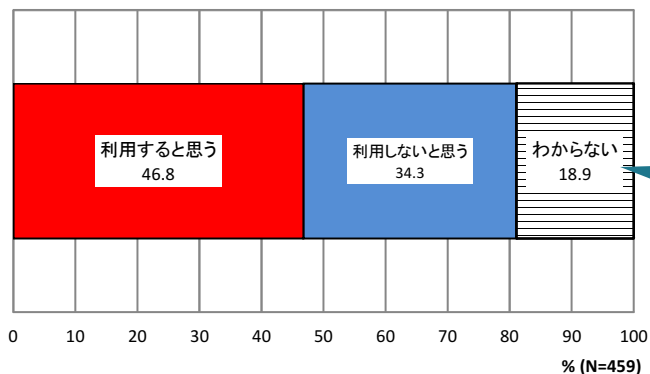
兵庫県立福祉のまちづくり研究所
研究第一グループ長
北川博巳

道路運送法の改正により有償運送が変わった

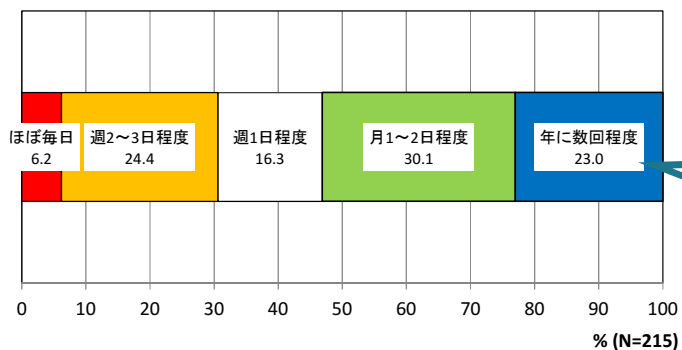
- ▶ ボランティアの有償運送(移送サービス)
 - 1970年代から障害者のための市民活動(白タクの扱い)
 - 福祉有償運送及び過疎地有償運送に係るガイドライン(H16)
 - 市町村が有償運送に関する運営協議会を開催
- ▶ 道路運送法の改正
 - 第80条から第78条第2号⇒自家用有償運送の枠組
 - 許可制から登録制
- ▶ 市町村運営有償運送
 - 交通空白地帯において市町村が住民の運送を行う
- ▶ 市町村福祉輸送
 - 市町村に会員登録を行った身体障害者、要介護者等に対して、市町村がドア・ツー・ドアの個別輸送を行う
- ▶ 福祉有償運送
 - NPO法人等が要介護者や身体障害者等の会員に対し、営利と認められない範囲の対価によって、ドア・ツー・ドアの個別輸送を行う
- ▶ 過疎地有償運送
 - NPO法人等が過疎地域等の会員に対し、営利と認められない範囲の対価によって、運送を行う

ニーズ調査:あなたのまちにコミュニティバスを走らせます

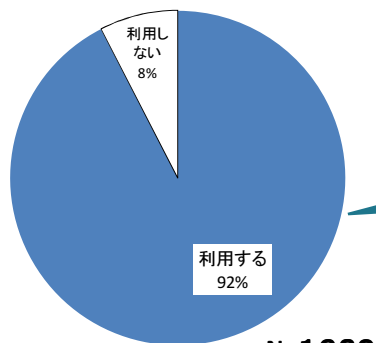
(協力:川西市・三田市)



★バスが運行されると利用すると思います
(回答者の半分くらい)



★毎日は乗りませんが、運行されれば週に何回かは乗ります
(半分以上)



★自動車が運転できなくなったらバスに乗りたいです

- ▶ 試験運行する前の要望アンケート
 - 実際は1便あたり4~5人(7人乗って欲しかった)
- ▶ コミュニティバス検討の際のアンケート
 - 自動車が運転できなくなったらバスに乗りたい⇒いつ必要か?
- ▶ ニーズは高いが、実際に運行すると乗ってもらえないという現実

収支調査：バスにかかる経費・収支の議論

(協力:三田市)

バスの形態	病院への通院を目的としたコミュニティバス		廃止代替型コミュニティバス	住民運行型バス
運行期間	H20. 11. 4~H21. 3. 31	H21. 5. 7~H21. 9. 30	H. 17. 10. 3~	H20. 4~
運行日	月曜日～金曜日		月曜日～金曜日 ※路線により異なる	毎日
1日の便数	5便(往復)		1～5便(往復) ※路線により異なる	3便(往復)
始発	午前7時台		午前6～9時台 ※路線により異なる	午前7時台
最終	午後4時台		午後3～6時台 ※路線により異なる	午後4時台
車両	小型(27人乗り)		小型(35人乗り)	ワゴン車(10人乗り)
所要時間	1周約1時間		約30分～1時間 ※路線により異なる	約30分
運賃	200円均一		200円 ※一部区間、500円	200円 ※一部区間、300円
運行方法	バス会社に委託、車両はバス会社が保有		バス会社に委託、 車両はバス会社が保有	有償ボランティアが運転、 車両は市が保有
総経費	6,125千円	6,216千円	27,696千円(H19実績)	1,797千円(H20実績)
総運賃収入	407,670円	384,055円	1,221千円(H19実績)	402,900円(H20実績)
総運行便数	480便	505便	3,110便(H19下半期)	2,190便
総利用者数	2,249人	2,731人	4,015人(H19下半期)	923人
1便あたりの経費	11,911円	11,548円	4,260円	636円
1人あたりの経費	2,542円	2,135円	3,300円	1,510円
平均乗車人員	4.7人/便	5.4人/便	1.3人/便	0.42人/便

- ▶ 基本的には地域交通の提供は赤字運営(だから減便・廃止・撤退する)
- ▶ 路線、時間、ニーズなど合致しないと200円の収入に対し経費は2000～3000円かかる
- ▶ 廃止路線を継承したコミュニティバスだとなおさら
- ▶ その一方で利用者は高齢者や子供などクルマに乗れない人
- ▶ 住民主体で運行するとコストは下がる⇒持続性・安全性の議論は残る
- ▶ デマンド型だったら? ⇒効率的だが初期投資は非常に高つく

- 総合都市交通計画の中で位置づけ
- 地域組織が計画を策定し、市が調査調整、バス停は地域で決定・管理
- 経費削減(車両数調整、収支率50%維持)
- 調整することがさまざまな形態となった(バス車両、タクシー委託のデマンド運行)
- 住民との話し合いの機会は多数設けた

住民行政事業者協同型の事例：山口市のコミュニティタクシー

- ▶ 山口市交通まちづくり委員会(平成18年発足)⇒コミュニティバス・地域バス・生活バスを導入
- ▶ 検討段階から市民参加で行い、事業者の委託もあれば、住民運行もある形態⇒モデル地域は交通不便地域、交通弱者の多い地域、地域主体で取り組む地域
- ▶ 地域勉強会⇒地域での問題共有(年60～70回開催)、市民は二つ以上の案を必ず提示
- ▶ 1年したら本格か断念かを決定する(協賛金も含めた収支率が30%以下の場合は運行見直し)
- ▶ 道路運送法79条で自主運行していたものを一部デマンド型のコミュニティタクシーに変更したところもある
- ▶ トータルの交通政策費は増えてしまうのか？⇒不公平感是正の財政支出よりはまし

無償運行の事例:九州方面での調査と知見

- ▶ 筑後市しもつま福祉バス
 - 10人乗りの自動車を市役所が貸し出し、H15.7から利用料金無料
 - 協議会を結成して有償ボランティアでの運行
 - 臨時運行(個人・団体に貸出し)と定時運行(診療所、市立病院、JR駅、ショッピングセンター)
 - 収入は市補助金、地域負担金、寄付
- ▶ 嬉野市茶の間バス
 - 市内や医療機関に茶の間を整備し、使用料をとって送迎費を無料
 - 茶の間の家賃が町では高い、病院に行くのにも必ず茶の間を通る必要
 - 協議会の開催を要望しても行政が開催しない
 - 高齢者の外出をサポートする意味では非常に重要
- ▶ 武雄市みんなのバス有償運送の範囲外
 - みんなのバス制度の創設
 - 緊急雇用関係の基金を活用
 - 実験期間を3カ月、1カ月おきに運行見直し、1便平均3名弱、乗り損ねもあり(補助員を入れると定員が8名)
 - 寄付受入もあり、車両は病院から2台寄付

有償運送の事例: 淡河ゾーンバスからの知見 (2006年より支援)

▶ 運行のポイント

- 地区住民の意見を聞きながらニーズに応えた
- 月曜午前はグラウンドゴルフの送迎・午後は診療所便・夕方は帰宅支援
- 料金はバスの1/2(2路線)と考え200円、ルートはバスとの競合を避けた、バスとの乗り継ぎを考えた
- バスとの乗継を考えたダイヤ、バスが遅れても柔軟に対応
- 福祉施設の車両を使用

▶ 運行後の動き

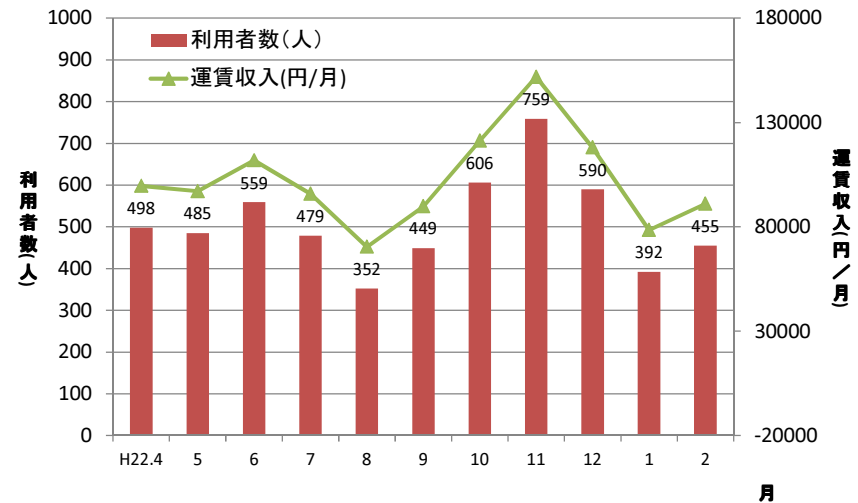
- 補助金を受けていない自主採算なこともあって各誌で取り上げられている
- 各地からの視察が増えている
- 最初は反対していた地元も大応援している
- イベント時でも活躍(ハイキング・選挙など)
- 過疎地有償の継続も完了
- 当初は想定しなかった地元からの寄付も入っている

淡河ゾーンバスの様々な効果

- ミニデイや ゾーンバス待つ 花の下
 - 空っぽのバスは赤字を積み重ね今日も走れり田園空間(某町の文化誌より)
- 老人ホーム同窓会ができた
- 公会堂(停留地)までの距離が長い
- 寺参り・カラオケも「ゾーン・バス」
- 人だけでなくパンを運んで欲しい
- 80年ぶりの石峰寺ハイキング
- 帰宅支援便はあまり乗ってくれない

高齢社会に向けた地域づくり
の大いなるヒントがあるのでは？

ゾーンバスの利用者と収入の推移



- 出費：燃料、ヘルパー、車両借り上げ、運転手日当など(月に15~16万円はかかる、どうも300円が適正な値段)
- 自主的な寄付・謝礼もあり
- 燃料代の高騰は課題

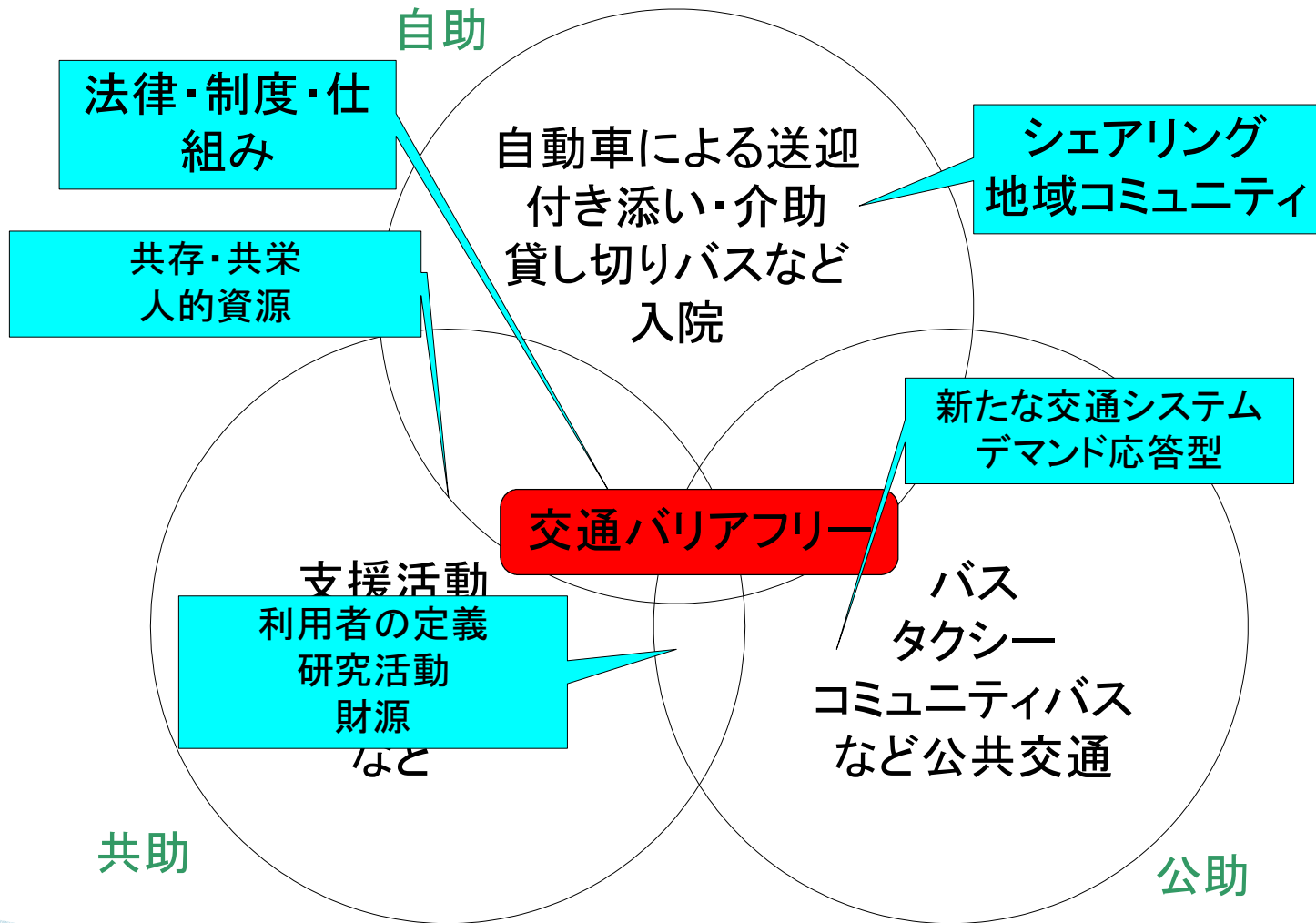
三田市での試み

- ▶ **新たな市民生活交通導入検討指針の取り組み**
 - 支線部分の交通手段をつくって役割分担
 - 企画・調査段階から市民参加で実施
 - 調査を通じて地域の特性に合致した提供方法を検討(バス・タクシーの活用、場合によっては住民運行)
 - 既存のバス路線に配慮しつつ、運行継続のための評価基準を設定(試行的に収支率40%を上限)
- ▶ **意見や課題**
 - 市の公共交通の現状から課題まで、初めての人に伝わるか？
 - 総合交通体系やランドデザインの検討が必要ではないか？
 - 収支率も採算がとれなければ60%は税金を投入
 - ニュータウンの高齢化問題も課題
 - 支線部分の運行で収支率をキープできるか？関心の高い市民活動が本当にあるのか？
- ▶ **現在の展開**
 - かなりの地区に声かけを完了したが確か2地区
 - 北区大沢や八多でも同様の展開

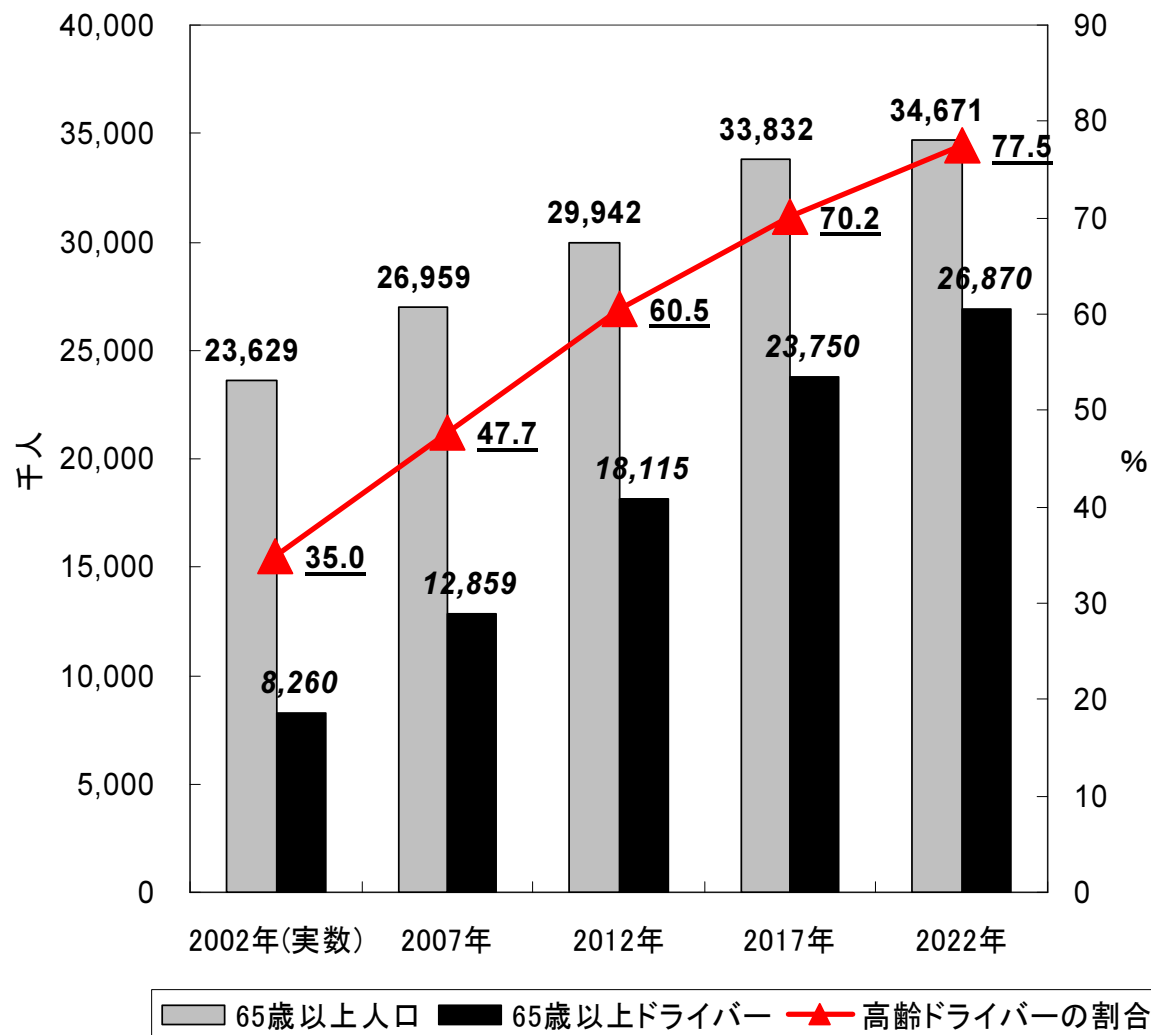
海外でのスペシャル交通

- ▶ スペシャル・トランスポート(欧風)
- ▶ パラトランジット(米風)
 - 電話一本で呼び出し(ダイヤル・ア・ライド)
 - NPO団体が運行・職業としても成立っている
 - 料金は公共交通並でルートはどこでも
- ▶ コミュニティ・トランスポート(英国)・ソーシャルカー
 - ボランティア組織がしっかり維持
 - コミュニティの交通はコミュニティで!
- ▶ アンビュランス・サービス(英国)
 - 患者の輸送サービス(ロンドン)
 - 救急車を活用
- ▶ サービスルート(スウェーデン)
 - 半バス半スペシャルトランスポート

今後の課題



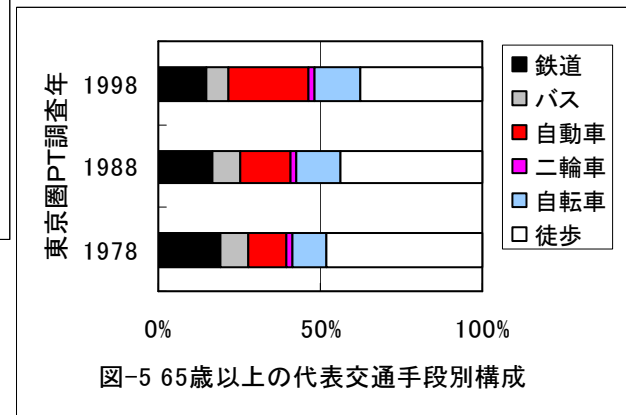
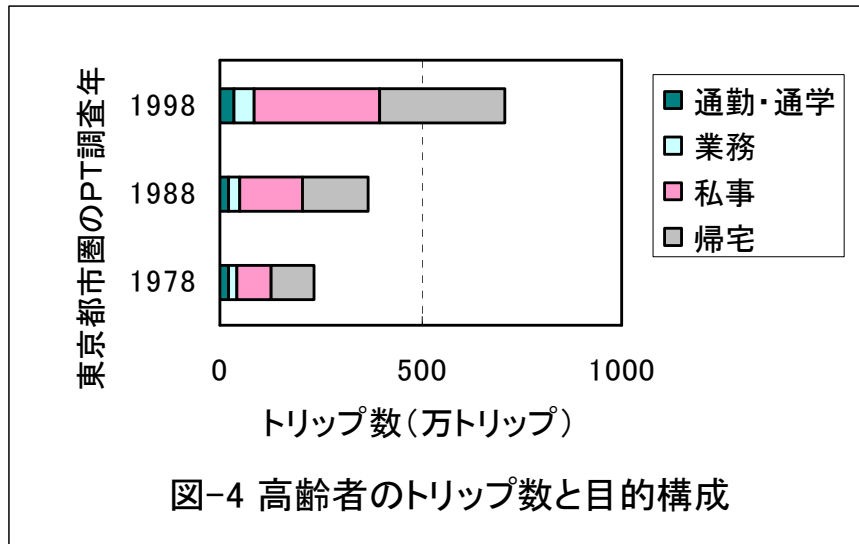
増加が予想される高齢ドライバー



高齢者人口は増加するが、それ以上の割合で高齢ドライバーは増加する

損害保険協会：自動車保険データにみるシニアドライバー事故の現状と予測、

高齢ドライバーの動向:トリップ数



高齢者のトリップ目的は私事
徒歩交通が減って自動車利用が増加

出典:国交省関東地方整備局資料

一步先行く話も今やすぐそこに

- ◎ 高齢者にやさしい自動車開発推進知事連合
 - 小型自動車・スモールビークル
- ◎ 徒歩・自転車～自動車の中の乗物
- ◎ Aging in Place
 - 住み慣れた地域で安心して自分らしく生きる
 - 居住環境、移動交通、ヘルスケア、社会参加市民参加など
- ◎ Age Friendly City(WHO)
 - 高齢者が市民の標準
 - チェックリストがある
 - 姫路市が名乗り

