



公共交通の勘どころ

～ 公共交通の現場から ～

若菜 千穂

特定非営利活動法人 いわて地域づくり支援センター

wakana_2005@iwa-c.net <http://iwa-c.net/>

今日のストーリー

～私に期待されていることと、お伝えしたいこと～

◆ 自己紹介・センターのお仕事

- 日々、公共交通の現場で感じていること

◆ なぜ、みなさんが、今、こんなに苦勞しているのか。

- バス事業と政策制度の変遷
- 市町村行政の限界と役割

◆ 公共交通の勘どころ

- 現場で、担当者が直面している問題や実感から「Q&A方式」で。

何から始めればいいのか？

市長や議員がデマンド、デマンド言う！

今のままじゃダメ？

市町村担当者はそこまでしなきゃいけないの!?

そもそも公共交通ってなに!?

事業者さんと上手く付き合っていきたい…

公共交通会議って、面倒なだけじゃない？



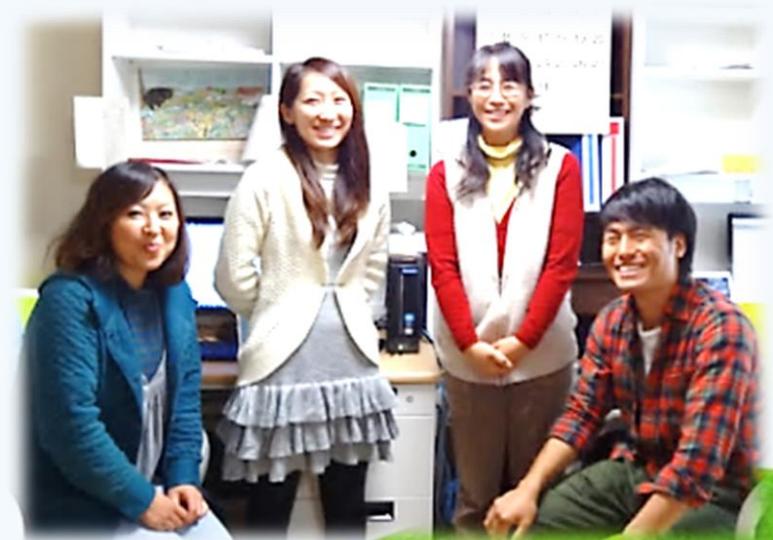
センター紹介

◆ センターの概要

- 岩手大学農学部教授が代表となり、農山村地域を中心とした地域づくり支援を本格化
- 平成17年設立
- 事務所は岩手県花巻市
- 現在、専従職員4名
- ワークショップ等に岩手大学の学生が多数参加

◆ 主な仕事

- ①地域づくり支援
- ②政策提言、調査
 - 公共交通（路線バス）の計画、調査等
 - 協働のあり方
- ③被災地支援
 - 復興のまちづくり



公共交通づくりの現場において…

◆ 迷える公共交通

- 乗り合う人がいないのに「乗合交通」？
- “誰でも使える”わけじゃないのに「公共交通」？
- 誰にも期待されてない（涙）

もうバスなんていら
ないんじゃない？
みんなタクシーとかマイ
カー送迎で出かければい
じゃん。



◆ でも、時々出会う、笑顔満載のバス



もはや「兵どもが夢の跡」状態…

でも、夢のような笑顔満載のバス

なんでもやる、いわせん

◆ いわせんのお仕事

いわせん

① **実態の把握**…バス調査、利用者アンケート調査など

② **協議の場づくり**…行政VS事業者、行政VS住民など

③ **計画の策定**…公共交通とまちづくり、国の政策など

④ **利用促進**…路線図、時刻表作り、バス停製作など

地域づくりと公共交通の同じスキル

◆ 「話し合う」 ことのむずかしさ

増やしても
乗らないじゃん…

もっと便数を
増やして！

バス事業者さん

VS

利用者・住民

◆ここにある誤解◆
利用者：増便＝選べる
バス事業者：増便＝利用者増

いわせん

バスのお客さんが
取られるかも…

バス事業者さん

VS

タクシーさん

バスの代わりに、
タクシーを走らせて
ください。

行政

◆ここにある誤解◆
目指すべきは「公共交通維持」
ではなく、外出を楽しめる社会

いわせん

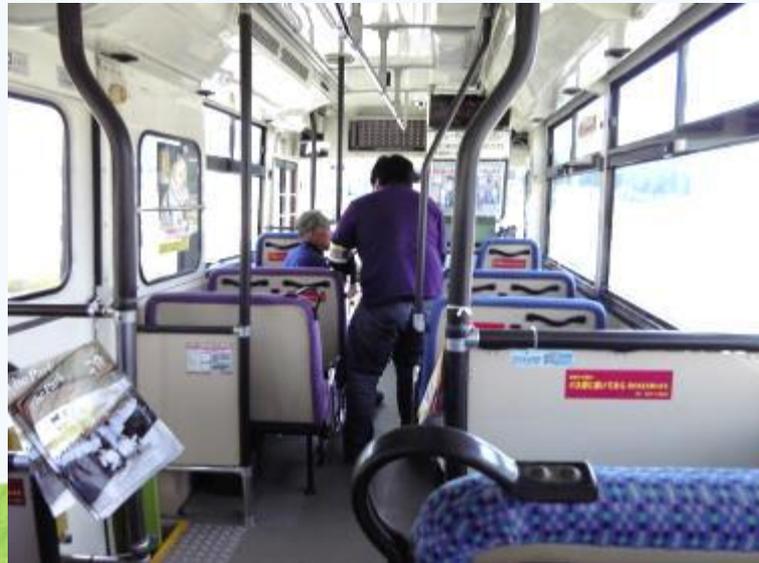
お仕事例1 バス調査・聞き取り調査



診療所で

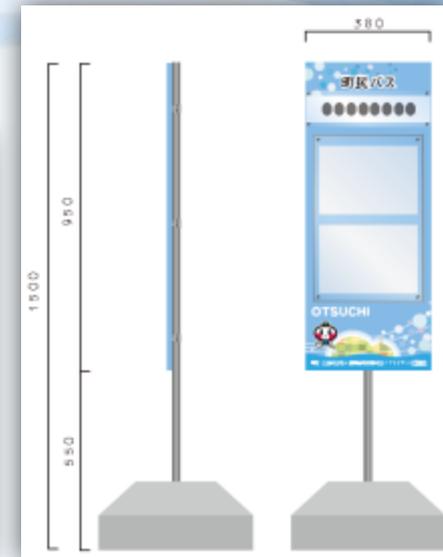
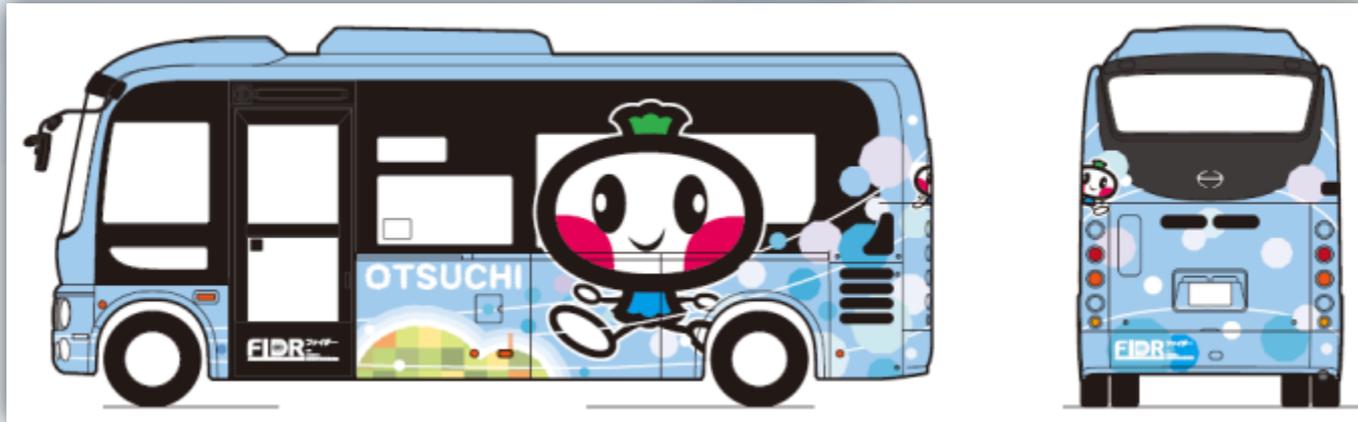


観光地で



バス車内で

お仕事例2 バスもつくる



町のキャラクターとひょうたん島をモチーフにしたバスとバス停

路線図と時刻表と、
手持ち時刻表





現場で感じること

H22の三陸地域の交通担当者
ヒアリング調査結果含め

担当者調査

◆ H22当時の様子

- 海岸線に沿ってJR線と私鉄
- 県北では、民間バス事業者が撤退
- 県南の市にはバス路線が残る



調査方法

◆ 13市町村の交通担当者

- ・ 対面式ヒアリング調査

◆ あらかじめ想定した13の想定課題

- ・ 「検討が必要と感じている」「対策済みである」に分類し、詳細を聞き取る。
 - 国や県の補助がなくなる可能性のある路線がある
 - 民間バス事業者が路線バスの運休や撤退を申し出る可能性がある
 - コミュニティバスの利用者が少ないので、運行を見直したい
 - 無料の患者送迎用のバスを走らせているが、運行を見直したい
 - スクールバスが走っているので、一般の人も乗せたい
 - 路線バスをデマンド型乗合タクシーに切り替えたい
 - デマンド型乗合タクシーの運行を見直したい
 - 交通不便地域があるので、対策が必要
 - 市の負担が今後も増え続けることが見込まれるが、財政的に厳しい
 - 公共交通を検討する余力がない（人的、時間的）
 - 公共交通を検討するノウハウがない
 - バス事業者やタクシー事業者との連携や協力が必要
 - 交通計画など、交通施策の方向性が必要

検討が必要な課題、対策済み課題

課題項目	市町村グループ (9市町村)		事業者グループ (3市町村)	
	要検討	対策済	要検討	対策済
国や県の補助がなくなる	4	(9)	1	
バス事業者の撤退	2	2	1	
コミバスの見直し	1	1	1	
患者輸送バスの見直し	2	2	1	
スクールバスの混乗		4	2	
デマンド運行の検討	1	3	1	
デマンド運行の見直し				
交通空白がある	4	4	1	
財政負担増	3		2	
時間的余力がない	1		2	
ノウハウがない	1		2	
事業者との連携が必要		2	2	1
公共交通計画が必要	3	2	1	1

公共交通担当者の実態

◆ 担当部局

- 企画系 8 総務系 3 市民系、商工観光系各 1
- 情勢に応じて変化させている
 - 久慈市・・・平成17年度に地域づくりの一環として取り組むことを目的として市民生活部から総務企画部へ
 - 山田町・・・平成22年度から、民間バス事業者の対応等諸問題に対応する準備として総務から企画財政課へ移管

◆ 担当者

- 担当人数 1～1.5人
 - 釜石市・・・担当者が長期病欠により担当者不在状態
 - 複数市町村・・・前任者に聞きながらの作業
- 担当年数 最長 3年
- 作業割合 問題があれば50%を超えることもあるが、通常は3割程度。
 - 久慈市、住田町・・・100%（市民バス、コミバス運行直後）
 - 宮古市・・・60%～ 三陸鉄道の活性化再生事業の事務局

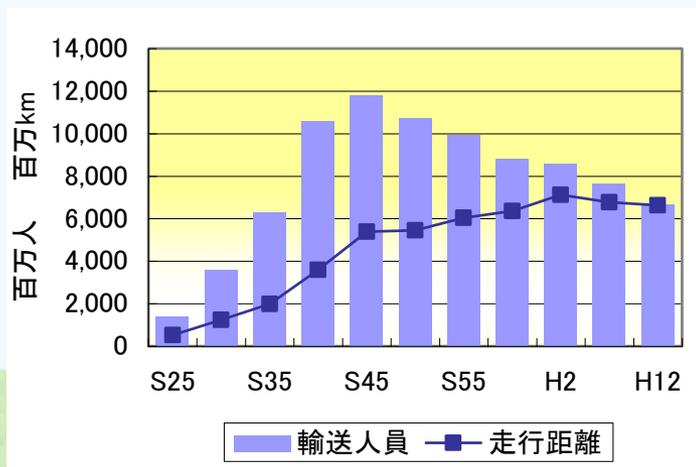
**なぜ、みなさんが、
今、苦勞しているの
か？**

**国の政策制度の展開から、
市町村行政の役割まで**



バス事業と政策、制度の展開

年代区分	主たる担い手	バスに関する政策の方針
～S40年代	バス事業者	過当競争規制、安全確保
S40年代～H14	国、バス事業者	国が赤字を負担して、バス維持
H14～ (補助制度改正)	国、バス事業者 市町村	規制緩和（競争による質の向上） 幹線は国、支線は市町村
H18～ (道路運送法改正)	国、バス事業者 市町村、 住民	バス事業者の定時定路線だけが、 公共交通ではありません。
H26～ (活性化法改正)	法定協議会	あなたたちの『公共交通』は、 あなたたちが決めなさい。



昭和40年代から、利用者は減るのに、
バスの走行距離は増えている。

バス・公共交通は、**生活に必要な**公的サービスのひとつとして、税金を投入しても
運行されるように。

道路運送法の改正（H18）と運行方法

◆マイカー（白ナンバー）による有償運送が制度化

- 一般旅客自動車運送事業者によることが困難であり、
- 地域の関係者が合意している場合において、
- 市町村、特定非営利活動法人等が大臣の登録を受けたとき

交通空白地

運営協議会

◆公共交通の要件から「定時定路線」が削除

- 一般乗合旅客自動車運送事業について、路線を定めて定期に運行するとの要件を撤廃するとともに、
- 地域の関係者が合意している場合に、
- 運賃及び料金の規制の緩和を行う等乗合旅客の運送に係る規制の適正化を図る。

デマンドも
公共交通

公共交通会議

市町村が主宰する
「地域公共交通会議」
でみんなで合意したものが
“公共交通”となる

法定協議会（2つの法律）
で策定した計画に
基づき実施する事業に対して、
国は支援を行う。

市町村の役割と限界

◆ 「公平性」を理由にされたときの反論がない

- 「あっちでコミバスが走っているんだから、うちも！」
- 「コミバスのバス停を増やしてほしい」
- 「ルートを変更してほしい」

◆ しかし、財政は限られている

- 市町村内全域を同じサービス水準（便数、時間等）で網羅することはできない
- そもそも、走らせても乗らない

別の「公平性」と「効率性」
のルールが必要

「サービスの平等」
から
「機会均等」へ

公共交通の勘どころ

秋田県で行っている

25市町村ワークショップから



秋田県の市町村担当者ワークショップ

◆ 昨年度、4回開催

- 1回目…わがまち紹介、公共交通の課題共有 <夜、交流会>
- 2回目…課題ごとにテーブルワーキング
- 3回目…課題ごとにテーブルワーキング
- 4回目…現地視察とテーブルワーキング



担当者が出した、わがまちの課題

◆ あり方論、制度設計

- 1. 交通選択の目安や基準とは
- 2. 運行継続の条件とは
- 3. 公共交通の範囲（福祉とのすみわけや連携）とは
- 4. 交通ネットワークについて（幹線とフィーダーのあり方）

どれがデマンドに適しているの？

このバス、いつまで続けるの？

これって、福祉じゃないの？

フィーダーって何？

◆ 個別施策

- 5. デマンド交通
- 6. 過疎地有償運送
- 7. 利用促進
- 8. 公共交通会議、協議体の運営方法

1. 交通選択の目安や基準

ワークショップでは

◆ 利用実態

- 利用者の年代の把握

◆ 需要予測

- 利用者のニーズ、どういった目的で使うのか。

◆ 費用

- どのくらい係るか、国県の補助金、利用料金をどうするか。

◆ 範囲

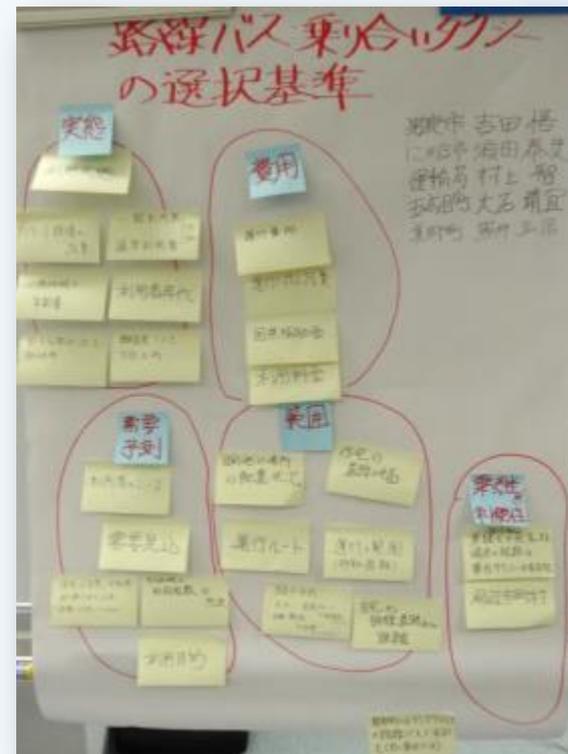
- 乗合タクシーにしたときに、区域運行にするのか、定時定路線にするのか、地域の条件が判断基準になるのでは
- 区域や範囲について、自宅から幹線道路までどのくらいか。

◆ 乗り継ぎの利便性

- 他の市町村とどういったところでつなぐのか。結節点の配慮。

◆ 路線バスの重要性

- 基本的には路線バスであるべき（東北）
- 観光客の利用はどうか。



ワークショップ成果

多様な交通サービスから選ぶ

種類	企画 運営主体	事業主体 (運転者)	車両例	運行方法
路線バス	バス会社	バス会社	大型バス他 (40～50人乗)	定時 定路線運行
コミバス	行政	バス会社	中型バス (20～30人乗)	定時 定路線運行
乗合 タクシー	行政・ 住民組織	タクシー 会社	セダン (4人乗) ジャンボ (9人乗)	多 様
過疎地 有償運送	NPO等	NPO 住民	セダン (4人乗) ワンボックス (7人乗)	多 様

大
↓
公共度
乗合度
規模
↓
小

交通選択の考え方

1) 対象区間は、幹線か、支線か

支線

幹線・準幹線

2) 利用者数の見込みは？

9人
以下

9人
以上

3) 住宅は分散しているか

分散

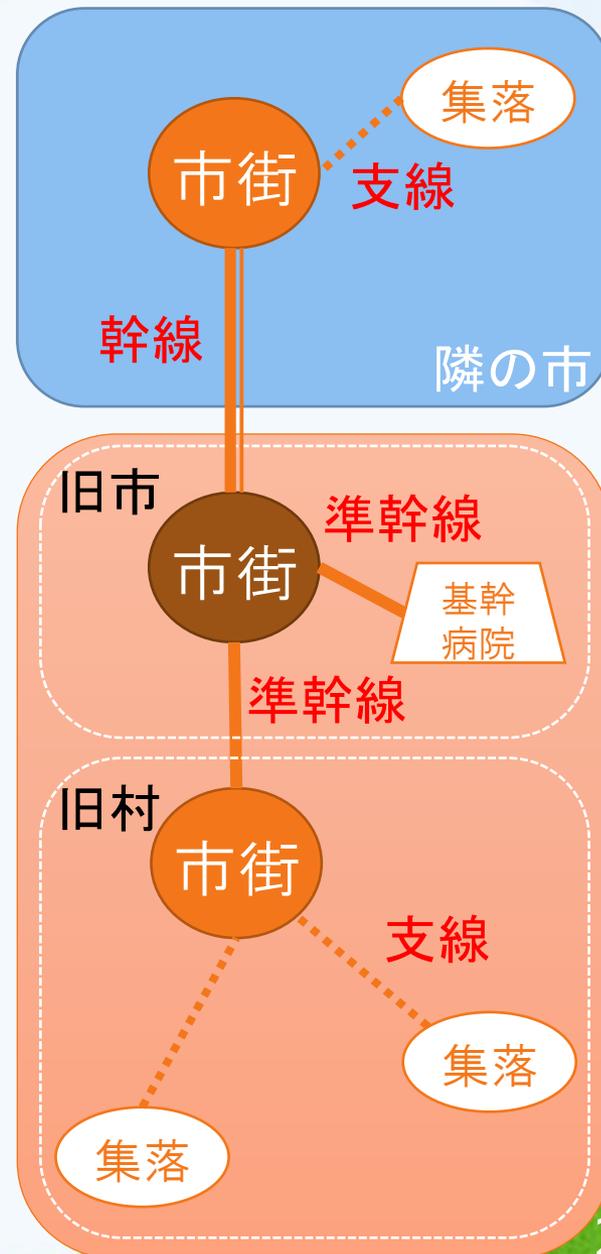
沿線上

デマンド運行

定時定路線
乗合タクシー

定時定路線の
バス

若菜の場合



2. 運行継続の条件とは

ワークショップでは

◆ 民間バスが廃止された場合

- 利用者の声を聞く
 - 利用者数が問題。住民が一人でもいれば運行すべきではないか。
 - アンケートを受けて、満足度の高いものを残すべき。
 - 利用者の声を聞いて、多くの声が上がっているところは路線を残す。
- 利用者数
 - 利用者が一人でもいる限り残すべきでは。
 - 集落がある限り何かの形で交通が必要。
- ルート上必要な路線
 - 学校や病院、高齢者が使う施設のある路線は残す。



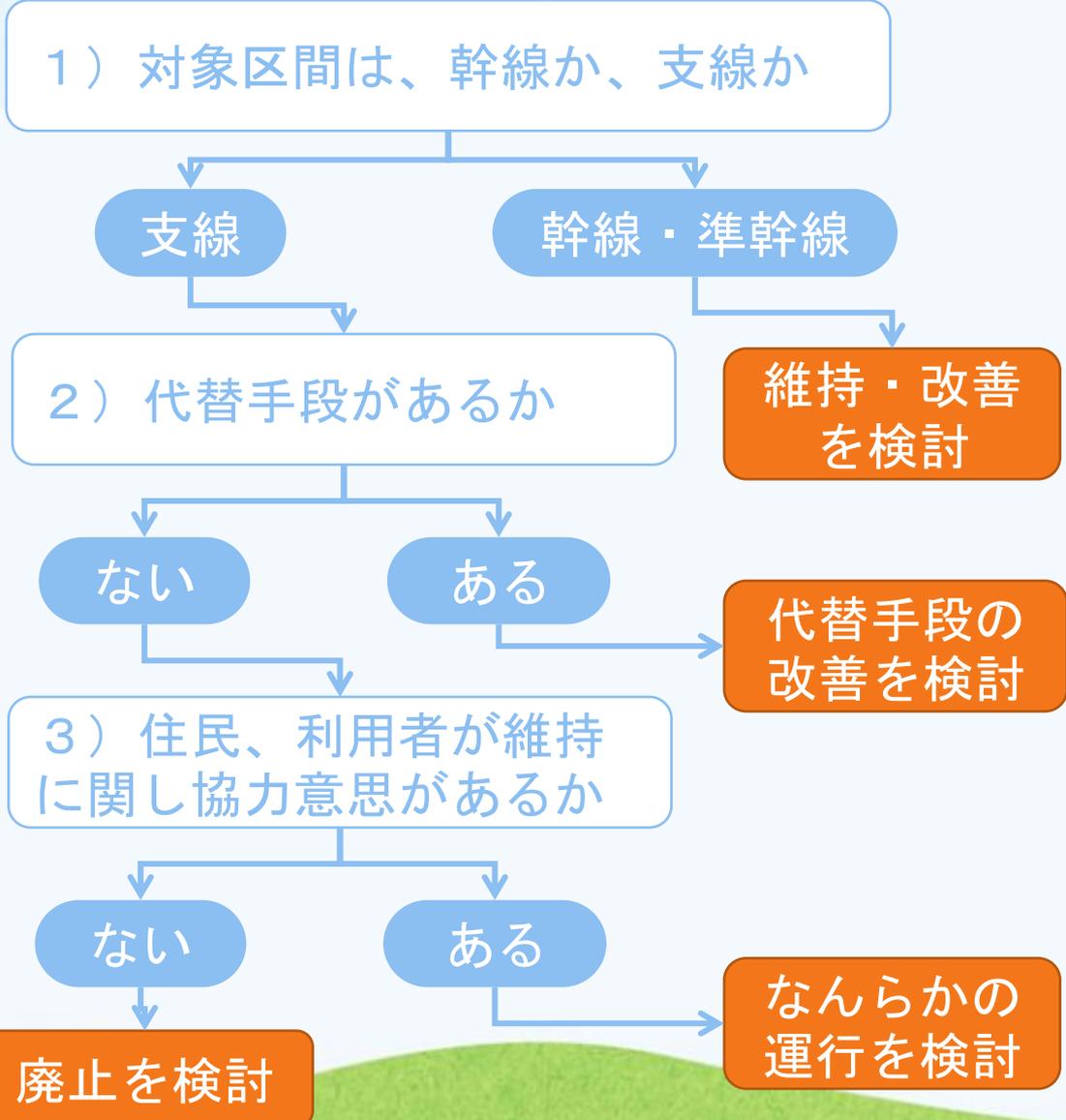
ワークショップ成果

◆ 改善に取り組むと決めた場合

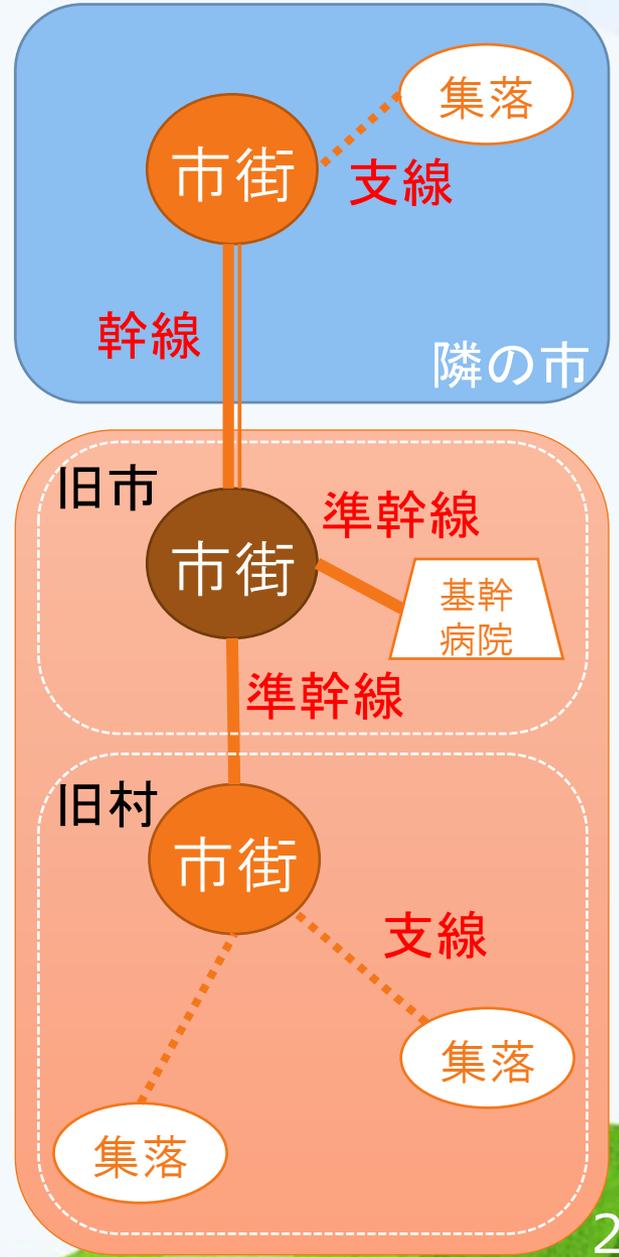
- 運行方法の工夫
 - フリー乗降、運賃設定、時間見直し
- ゴール
 - 乗って楽しい路線
 - 生活交通プラスアルファが必要。

2. 運行継続の条件とは

◆ 民間バスの撤退の申し出を受けた時



若菜の場合



3. 公共交通の範囲とは

ワークショップでは

◆ ニーズ

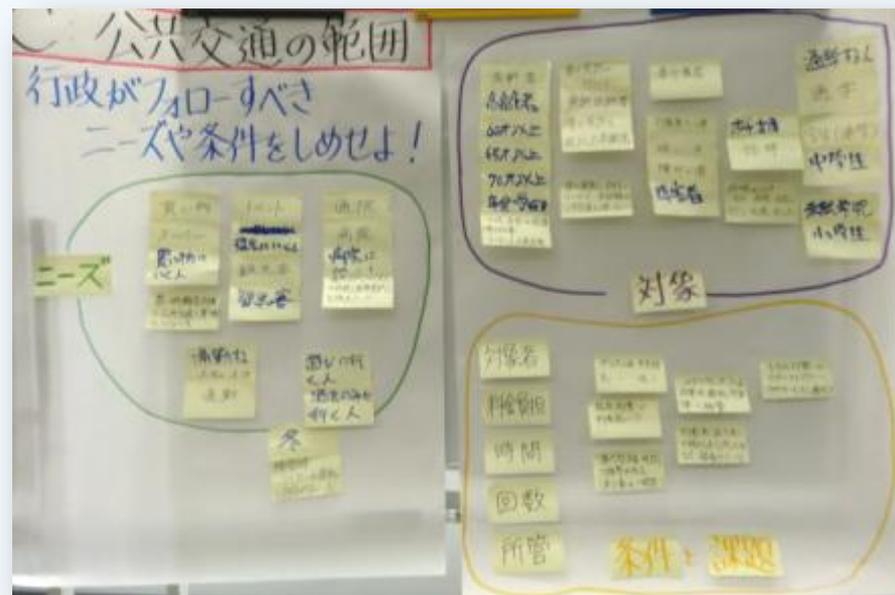
- 買い物、通院、通勤、観光交流、遊び、酒飲み、冬場の需要

◆ 対象

- 高齢者、免許返納者、妊婦、学生、車の運転に自信のない人

◆ 条件と課題

- 対象を絞るのか、すべて受け入れるのか
- 料金負担はどの程度まで受け入れられるのか
- 時間はどの程度まで乗ってられるか
- 一定の理解を得て、一定の負担を求めるべき



ワークショップ成果

3. 公共交通の範囲とは

◆ 公共交通とは

- “不特定多数の人々が利用する交通機関”
- バスの語源は、オムニバス（ラテン語で「すべての人のために」）

◆ 公共交通の意義

- 「公共」とは、私（private）や個（individual）に対置される概念で、英語のパブリック（public）の訳
- 「私」や「個」と相互補完的な概念
 - 例えば、村にひとつの井戸を村人総出で掘って共同利用することは、きわめて公共性の高い活動であり、**結果として、個人に恩恵をもたらす**。
 - しかし、井戸を掘ることが個人で井戸を私有することを否定するわけではない。**個人私有よりも共同所有の方が合理的**であるという個々人の合意が形成された場合に、はじめて共同井戸（「公共」）が成立する。

「乗り合うこと」が合理的である場合において、公共交通は選択されるべき

合理性と効率性の問題

3. 公共交通の範囲とは

ヒトを運ぶ「連れて行く」

有料で利用

事業者
車両

マイカー
(自家用有償運送)

路線バス

乗合タクシー
タクシー

市町村自家用
有償運送

過疎地有償運送

福祉有償運送

民間バス

市営バス

無料で利用

家族や友人が送迎

施設のバスで送迎

行政のバスで送迎

その他ボランティア

いろいろな形が
あり得る

モノを運ぶ「届ける」

移動販売
(お店を持って
くる)

移動販売車

配達

お店が配達

配達業者が配達

家族や知人が配達

支援者が配達

道路運送法
を遵守

様々な移動支援の特徴

ヒトを運ぶ「連れて行く」

◎メリット・利点

- ・好きなものが買える。（選べる）
- ・**買い物を楽しめる。**
- ・誰かと会い、会話を楽しめる。

▲デメリット・難点

- ・外出しにくい人は、外出するだけで大変。
- ・外出できない人もいる。

モノを運ぶ「届ける」

- ・**外出しにくい人**でも、物が買える。
（遠い、身体的な問題など）
- ・届けるときに、見守りもできる。

- ・選べない。
- ・買い物の楽しみが半減する。
- ・いろいろな人との交流に限られる。少ない。

対象地や対象者に合わせて方法を選択する必要がある。

4. 幹線とフィーダー

ワークショップでは

◆ 基幹路線

- 市町村を結ぶ、大量輸送する路線、事業者によるバス路線が適当

◆ フィーダー系統

- 少量輸送であり、地域内で完結、過疎地有償運送、コミバス、デマンドなどができる。定時定路線の必要はない。

◆ ネットワークの型

- 乗り入れ型
 - 利用者の希望としては、乗り継ぎのない方がいい。
 - 同じ時間帯に、便が重なる。
- 乗り継ぎ型
 - 乗り継ぎの場合は、待合所の整備などの改良点がある。
 - 近隣市町村間の話し合いの場が必要。
 - 周辺の市町村との話し合いの場がない。そのため、乗り継ぎができない場合がある。



4. 幹線とフィーダー ～ネットワークということ～

◆ 岩手県北上市の場合「公共交通ビジョン（H22）」

- 人口93,000人



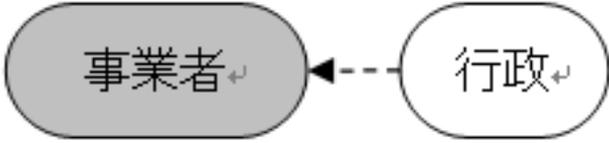
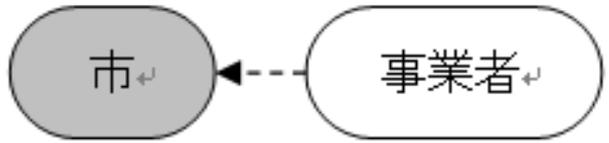
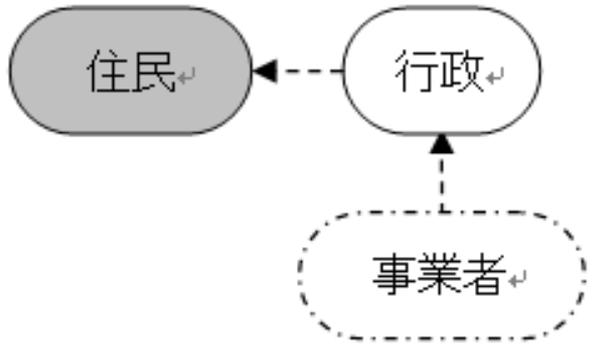
4. 幹線とフィーダー

◆ 路線の特性を定める。

公共交通区分		役割	方策
幹線交通	市町連絡路線	鉄道を補完し、 広域生活圏の移動も担う	便数の確保 利用促進策の実施
	幹線エリア	路線付近への施設配置を 促す幹線的なバス輸送	
支線交通	生活交通エリア	市民が安心して 暮らしていけるため のセーフティネット交通	適切な規模交通の導入 市民主体の地域 づくりと連携した検討 体制の整備と運営

4. 幹線とフィーダー

◆ 路線の特性ごとに、担い手と役割分担を定める。

公共交通区分		方策に取り組む主役、準主役
幹線交通	市町連絡路線	事業者が主なり、地域間の調整も図りながら運行す 
	幹線エリア	市が運行計画から主体になる。事業者は協力する。 
支線交通	生活交通エリア	住民が主体となり、市は協力、支援する。事業者も協力する。 

5. デマンド交通

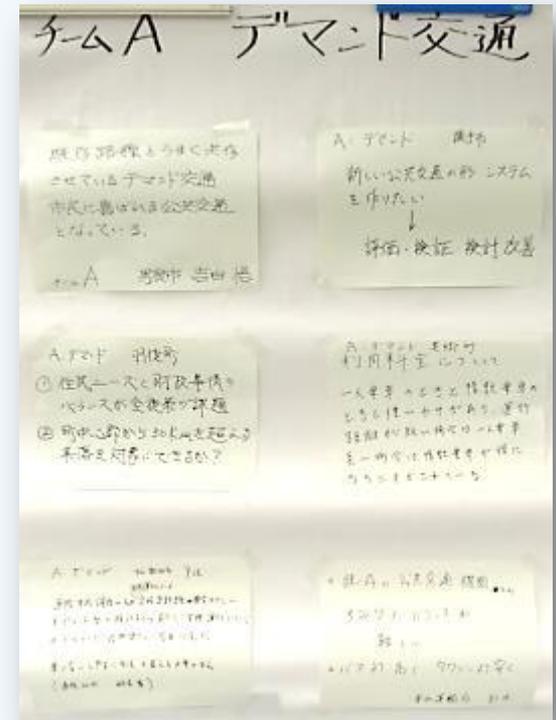
ワークショップでは

◆ 横手市の場合

- タクシーを利用している。
- 誰でも利用できる。観光など市外の間人でも利用できる。
- 一人で乗るときと、複数で乗るとき料金が工夫されている。
- 市の負担は、国の補助事業を活用しているため、市の財源ですべてまかなっているのではない。

◆ 感想

- 住民ニーズと財政のバランスが課題
- 既存の公共交通との棲み分けが難儀である。



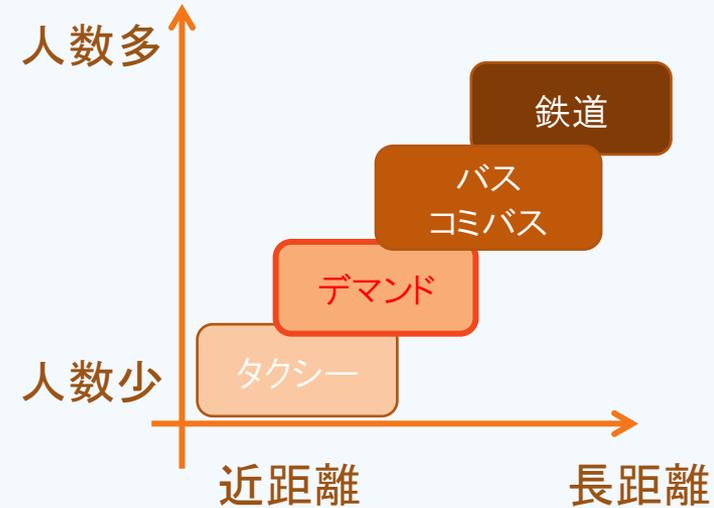
5. デマンド交通の“勘どころ”

◆ どのニーズを担ってもらうのか

- デマンド交通の範疇 = 路線バスを走らせるほどではないが、何らかの公共交通が必要なところ
- ニーズからスタートするのではなく、公共交通の役割を具体的に想定する。

◆ 既存のバス、タクシーのメリットも明確に

- バス事業者のメリット
 - デマンドによって幹線まで連れてくることで、幹線の利用者も増える。
 - → **利用範囲、降車場所の限定**
- タクシー事業者のメリット
 - タクシーを使ったことのなかった人が新しいお客になる。
 - → **時間帯の限定**
 - 基本的には、ドア・ツー・ドアの方が両者に負担が少ない。



岩手県北上市の場合（人口9万人）

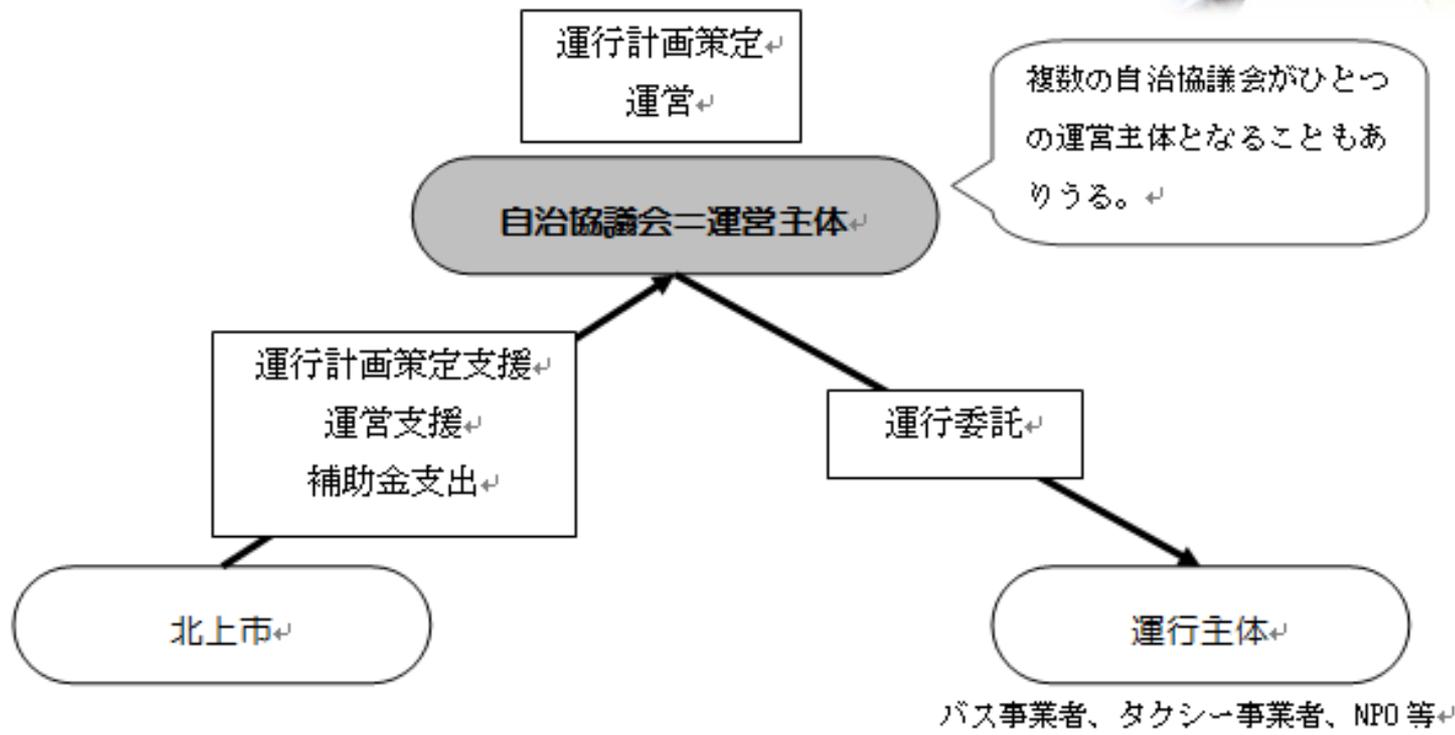
◆ 対象範囲、降車場所の限定と住民の参画



岩手県北上市の場合（人口9万人）

◆ 住民の参画の仕組み

- 地域自治組織16地区を基礎単位
- 市の補助額は、収入と同額（上限あり）



岩手県田野畑村の場合（人口3千6百人）

◆ 時間帯の限定

- H22に村内小学校6校を1校に統合
- それを機に、村民バスをスクールバスに（一般無料）
- 昼は走らないので、全村対象の乗合タクシー
- ドア・ツー・ドア運行
- 1日3往復、週3日、300円
- 1便平均乗合率は3人



北地域 北山・机・池名
明戸・羅賀

月 水 木 運行 電話 33-2121
1乗車300円 FAX 33 2121

行き		1便目	2便目	3便目	4便目
	北山 机 池名	5:50	8:30	10:30	13:30
	明戸 羅賀 田野畑駅	6:10	8:50	10:50	13:50
	診療所 商店街 郵便局 JA 田野畑駅 仮説団地	6:20	9:00	11:00	14:00

帰り		1便目	2便目	3便目
	診療所 商店街 郵便局 JA 田野畑駅 仮説団地	10:00	12:00	15:00
	明戸 羅賀 田野畑駅	10:10	12:10	15:10
	北山 机 池名	10:30	12:30	15:30

★ 共通乗降場所

【田野畑～小本】
H26.4月開通予定

岩手県田野畑村の場合（人口3千6百人）

◆オペレーター的重要性 ～外出コーディネーター～

- 「声を聞いただけで、誰だか分かる」
- 「いつものお願いね～」
- 「あのおばあちゃん、1週間出てきてないなあ。電話してみよ。」
- 「この時間帯は使いづらいみたい」
- 「時刻表作って渡した」

業者A(沿岸)の受付
オペレーター

業者B(内陸)の受付
オペレーター



運行方法、サービス水準について

◆ ルート（乗降場所）の分類と特徴

ルート	メリット	デメリット	適性
定路線 (バス停)	利用者に分かりやすい	予約によっては非効率	沢沿い住宅が1本の道路に並んでいる
一部迂回 (バス停)	利用者に分かりやすい	迂回の数によって、走行時間が変わる	概ね住宅が道路沿いに並んでいる
自由 (自宅前)	運行が最も効率的	慣れるのに時間がかかる	住宅が分散している

◆ ダイヤの分類と特徴

運行時刻	メリット	デメリット	備考
バス停時刻 決定	利用者に分かりやすい	予約によっては非効率	定路線とセットになる
運行時間帯 決定	効率的なルートで走れる	乗降場所は自宅でなければ、待つのが大変	乗降場所は自宅前がよい
自由	利用したいときに利用できる	タクシーと競合する乗合率が下がる	

6. 過疎地有償運送

◆ 仙北市の場合

- 路線の一部廃止によりバスとデマンドでやることにしたところ、N P Oからすべて自分たちでやりたいとの申し入れがあった。
- **事業者との話し合いでもめたが**、1年半後にバス路線の廃止となり、結局乗合タクシーがN P Oの希望の運行方法となり、過疎地は取りやめた。
- **市町村のマネジメントが重要**である。

- バス路線があっても、土日のみの運休の穴埋めとして運行があってもよいのではないか。
- 交通空白地域の最終型であるのではないか。
- **住民の力**でできる。行政主導では進めにくい。住民の声をよく聞くことが大切。核となるN P Oの存在が重要である。

- メリットは、運営経費が安いこと、住民目線で運行できる、地域の人が運営しているので安心。
- デメリットは、N P Oの継続性と高齢化問題、顔なじみ故にルールを守らないことが起こるため制度が崩れるのではないか。



6. 過疎地有償運送の勘どころ

■ はじまり

- そもそも、自家用車（白ナンバー）での有料の輸送は禁止
- しかし、バスやタクシーがない地域がある、行政もお金がない
- 現実として、相互扶助的に送迎し、謝礼のやりとりも

■ 概要

- 平成18年10月道路運送法の改正により、制度化
- 一般の住民が、マイカーで送迎し、対価を得ることができる。

■ 導入条件（法律要件）

- 公共交通空白地域であること
- 市町村主催の運営協議会での合意
- 対価はタクシーの半額未満
- 事業主体はNPO等の法人

基本的な運行方法



①予約



④支払い

②連絡・依頼

③輸送サービス

住民ドライバー



運行事例

市町村	事業主体	車両所有	運賃
徳島県上勝町	社会福祉協議会	個人	距離制
岐阜県飛騨市			均一制
長野県中川村			ゾーン制
愛知県豊根村	シルバー人材センター	個人	ゾーン制
鳥取県倉吉市		(車)	均一制
茨城県常陸太田市		会	距離制
岡山県岡山市	社会福祉法人	福祉法人	距離制(路線バス)
長野県塩尻市	社会		—
群馬県桐生市	NPO	個人、NPO	距離制

タクシーの代替

村営バスの代替

路線バスの
フィーダー

廃止代替バス

過疎地有償運送と地域づくりの連携

◆ 運行概要

- バス路線の短縮を契機に導入
- 地域自治組織がNPOを創設

◆ 「店っこくちない」を开店

- J Aが閉店
- 路線バスとの乗り継ぎ場
- 買い物とたまり場も兼ねる



8. 利用促進の勘どころ

◆ 「モビリティ・マネジメント」という流れ

- 「外出をマネジメントする」という考え方
- モビリティ・マネジメント会議 (<http://www.jcomm.or.jp/>)
 - 渋滞や環境、あるいは個人の健康等の問題に配慮して、過度に自動車に頼る状態から公共交通や自転車などを『かしこく』使う方向へと自発的に転換することを促す。
 - 一般の人々や様々な組織・地域を対象としたコミュニケーションを中心とした持続的な一連の取り組みのことを意味します。
- 「マイ時刻表」を作ってあげる、一緒に乗っけてあげる

◆ 多彩なモードをつなぎ合わせて提案する

- 多様な主体が参加した利用促進協議会
 - 国の補助事業の活用も（協働推進事業、平成25年度創設）
 - モビセン「八戸中心街ターミナルモビリティセンター」

8. 利用促進の勘どころ

◆ 紙媒体の広報は限界

◆ 「バス」のイメージを変える

- 八戸市の「はちこ」さんたち
 - 八戸駅での案内
 - 車内アテンド
 - 乗り方教室
 - 他多数



8. 公共交通に関する協議の勘どころ

◆ 北上市の場合（9万人）



みんなでバス試乗と点検（NPO主催）

おまけ。行政目的バスとの融合

◆ 患者輸送バス

- 福祉系部署の予算
- 交付税算定
- 旧厚生省の補助金で取得したへき地患者輸送車両の目的外使用（混乗）は認められていなかったが、平成12年度より一般住民の混乗が認められている。
- へき地患者輸送車を住民利用に供しようとするときは、あらかじめ陸運支局と打合せを行い、有償の場合は79条許可（市町村有償運送）を受けること

◆ スクールバス

- 教育委員会、教育系部署
- 文部科学省の国庫補助制度により、運行費は普通交付税で措置。
- スクールバスへの混乗については、以前より児童・生徒の通学に支障が生じない範囲内であれば、国の補助金で購入した車両であっても一定の手続きをとれば可能となっていたが、その手続きについて平成8年度より大幅に簡素化された。
- なお、市町村がスクールバスを住民利用に供しようとするときは、あらかじめ陸運支局と打合せを行い、有償の場合は79条許可（市町村有償運送）を受けること。

患者輸送バスと一体化しようとしたときの課題

- 公共交通を必要とする人と重なるので、比較的容易。
- 有料化
 - やってみると思ったより大丈夫。
 - 「無料だから遠回りでも許せる」という面はある。
- 車両に乗りきれない
 - 無料の場合は、めいいっぱい乗っている場合が多い。
 - ルートを工夫し、乗客を分散させる
 - ルートが重なる所は、週1日以上頻度に、利用が分散する可能性がある
 - 路線バスが利用できる区域では、利用券を配布し、安価に利用してもらうことも。
- バス停や時刻表、ルート図等の整備が必要
- いま利用している人が、これまで通り利用できるように配慮

スクールバスと一体化しようとしたときの課題

- スクール専用バスの運行が学校統合の条件になっていると難しい。
- 下校の時刻変更が意外と多い。
 - 年間に半分程度は下校時刻が変わる。

◆ 3つの方法 ～路線バスとSBが並行している場合～

- 路線バスに子供が乗る
 - 学校と病院、スーパーが**近接**しているか、**沿線上**にある必要がある
 - 学校は8時着、病院は8:30～9:00頃着
 - 低学年下校時（15時）、高学年下校時（17時）の**最低2便は必要**となる
- スクールバスに一般の人が乗る
 - 下校時刻の変更への対応方法を用意する必要がある
 - 時刻固定…下校変更には**貸切バス**で対応
 - 時刻変動…**1か月の予定表**を車内等に掲示
 - 一般（高齢者は昼前後の利用が主で、15時以降の利用はそもそも少ない）



おわりに

最後に、言い忘れたこと

これから、取り組みたいと思っていること

◆ 「入浴・買い物タクシー」の運行

- 平成23年8月から運行開始
- 田野畑村全域をカバー
- 各集落週1回
- 県や福祉財団の助成で運行

◆ 運営体制

- たのはた生活・福祉プロジェクト協議会
- 私が会長、副会長は役場職員（有志で参加）
- 全便に、移動支援者が同乗



事例) たのはた入浴・買い物タクシー



9:30 村内出発



10:30 ホテル到着



10:45 血圧測定→お風呂



12:00 みんなでお昼



13:00 歓談・体操
のんびり



14:00 帰りに買い物

利用者の様子

◆ 利用者に笑顔が戻る

- 被災の話をしてひとしきり泣く
- 杖をついていた人が、杖なしで
- 「家ではご飯も食べない」
- 「週 1 回のこの日を楽しみに、この日までに仕事を片付ける」
- 「ここで 1 週間分の会話をする」
- 「もっと払ってもいいから、何とか続けてほしい」
- 終わってしまうのかと涙ぐむ人も



公共交通の役割 *バスの可能性無限大

◆「おでかけ」を守る

- 年金の残金を数えながら、ご飯を1食にして暮らす。
- 話し相手もなく、ひとりで食べるごはんの味。

「月2回程度、みんなで出かけて、病院行って、食事して、買い物して帰ってくる」



公共交通に
位置づけられないか？

◆「みんなで」つくる

- ひとつの方法では満たせないなので、必ず利害が対立する。
- 調整が必要で、調整のためには“理想と計画”が必要
- 行政の役割の大きさ。
 - でも、誰かに相談してみてください！



ありがとうございました。

なにかご不明な点、ご意見などなどありましたら、いつでもご連絡ください。

若菜 千穂

wakana_2005@iwa-c.net <http://iwa-c.net/>

東北運輸局 地域公共交通東北仕事人

<http://www.tb.mlit.go.jp/tohoku/ks/new%20page/ks-sub06.html>