

報告

移動手段の確保に関する先進事例視察結果について

【出張者】

- ・本協議会委員
佐々木 孝（特定非営利活動法人秋田バリアフリーネットワーク理事）
- ・本協議会事務局
横山 康宏（秋田市都市整備部交通政策課副参事）
伊藤 哲志（同主査）
熊谷 依李子（同主査）

1 視察日

平成30年11月7日（水）～11月8日（木）

2 場所

仙台市および北上市

3 目的

- ・高齢化の進行や運転免許返納者の増加に伴い、これまでマイカー移動をしていた住民の移動手段がなくなり、新たな公共交通空白地域が生じてきている。
- ・本市では、これまで赤字路線バスに対する助成や郊外部におけるマイタウン・バスの運行により、市民の移動手段の確保に努めてきたところであるが、いずれも利用者数は年々減少しており、運行にかかる市の財政負担は増加している。
- ・こうした状況のもと、近年、生活交通の主体を行政ではなく地域とすることで、自助・共助による継続的な移動手段を確保しようとする取組が増えていることから、本市における新たな移動手段としての施策検討の参考とするため、情報収集・視察を行ったものである。

4 調査結果

(1) 仙台市

地域が主体となる生活交通の導入を支援する「みんなでつくろう地域交通スタート支援事業」の事業開始の経緯や事業内容について、仙台市から説明を受けた。また、本事業を活用し、住民の足の確保に係る検討を進めている宮城野区燕沢地区において、試験運行中の乗合タクシー「のりあいつばめ」を視察するとともに、運営主体の燕沢地区交通検討会との意見交換を行った。

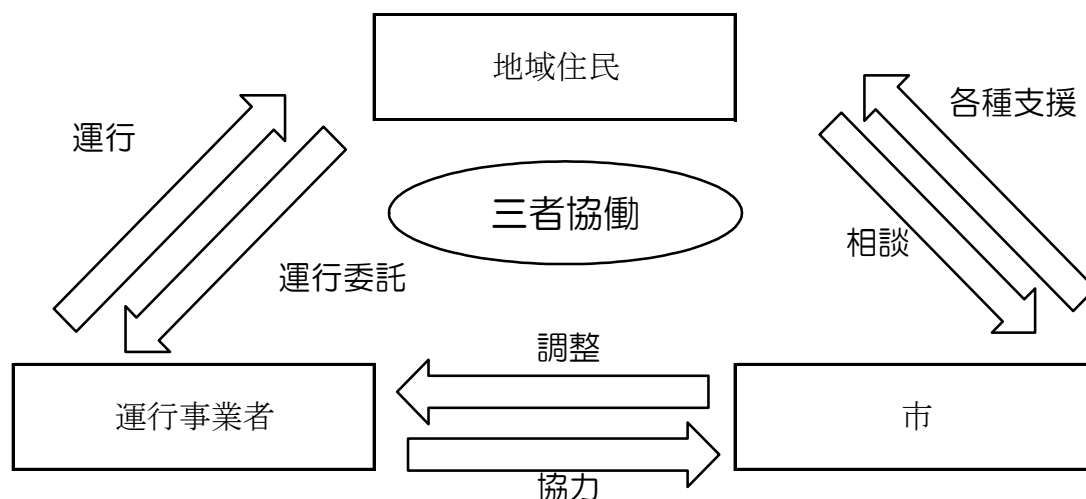
ア 事業開始の経緯について

- ・路線バスがない地域又は利用しづらい地域において、日常生活に必要な移動手段の確保が課題とされていた。
- ・すでに1地区で、廃止バス路線の代替交通として地域が主体となる乗合タクシーを運行しており、軌道に乗っていたことから、他地区においても地域が主体となり運営に関わることで、持続可能な運行につなげるという方針のもと、平成30年4月から事業を開始した。
- ・なお、燕沢地区においては、地域の諸課題の解決を支援する専門家を市が派遣するまちづくりアドバイザー制度を活用し、平成29年度から移動手段の確保に関する課題整理を始めていた。

イ 事業の概要

(ア) 事業の基本的な考え方

- ・地域のことを最も理解している「地域の方」が中心となり取り組む。
- ・地域で交通を「つくる」ことで愛着がわき、運営に関わり、「守り」「育てる」ことで持続可能な運行につながる。



(イ) 市の財政支援

- ・1回目の試験運行での目標収支率を2割、2回目は3割、最終的な実証運行では4割と設定し、運行欠損額を市が補助する。
- ・段階に応じて目標収支率を上げることにより、持続可能な運行形態を構築できる制度としている。
- ・1度で目標を達成できなかった場合でも、最大5回まで試験運行ができる。
- ・停留所設置や車両に表示するマグネット等、運行にかかる初期費用は市が全額補助を行っている。

ウ 燕沢地区交通検討会の取組

- ・町内会連合会、地区社会福祉協議会、地域包括支援センターにより交通検討会を組織。
- ・坂や階段が多く、道が狭いため大型バスが通れず、高齢者等の移動手段がなかったことから、本事業を活用して乗合タクシーの運行計画を策定。
10月22日から11月16日まで約1か月間、1回目の試験運行を実施した。
- ・試験運行では、10人乗りワンボックスカーで、定時定路により1日10便、週3回運行。料金は1回200円と設定。
- ・事業継続の条件である目標収支率2割達成のため、地域住民がアイデアを出し合い、時刻表入りのポケットティッシュ配布や、車でPR放送して町内を回るなど、利用促進に努めている。
- ・運行計画策定にかかるアンケートや、時刻表つきリーフレット等の作成は、市が派遣したコンサルタントが支援している。

(2) 北上市

地域内の移動手段として4地区で運行している地域内交通に係る補助事業について、北上市から説明を受けた。また、本事業の補助金を受けて自家用車有償運送を実施している「NPO法人くちない」において、導入経緯や運営方法等について伺った。

ア 地域内交通補助事業について

- ・路線バスの廃止等に伴い、地域内から地域拠点等を結ぶ地域内交通を4地区で運行している。

地域内交通	和賀地区 乗合タクシー	稲瀬地区 乗合タクシー	相去地区 乗合タクシー	口内地区自家用車 有償運送
運営主体	市	地域		
運行の態様	乗合タクシー			自家用車有償運送
運行事業者	タクシー事業者			NPO法人
運行ルート	地域内から地域拠点まで	地域内から地域拠点まで ※ただし地域拠点から先は一般乗合として同じ車両で都市拠点まで乗車可	地域内から都市拠点へ直通	地域内から地域拠点まで

- ・もともとすべての地区が地域主体による運行であったが、和賀地区では、実質的な運営を運行事業者が行っており、負担がかかっていたことから、30年度から制度の見直しを行っている。

- ・しかしながら、市が主体となることは、当事者意識の低下を招きかねず、持続可能な運行のためには地域自らが携わることが望ましいとの考えから、市が主体となる場合は、地域主体よりも運行水準（利便性）を下げることで、地域主体での運行へのインセンティブを与える制度設計としている。

イ NPO法人くちないにおける自家用車有償運送について

- ・口内地区は、世帯数574世帯、高齢化率が44.3%であり、交通手段の縮小や商店の相次ぐ撤退などにより、高齢者世帯の日常生活に支障をきたしていた。
- ・平成20年から、自治協議会が主体となり、会員登録した住民を地域の方が自家用車等で地域内から地域拠点まで送迎する自家用車有償運送の社会実験を実施し、現在の運行に至っている。
- ・平成29年度の登録世帯数は56世帯、延べ利用者数は1,009人。利用者は増加傾向にある。登録ドライバー11人が自家用車で運行している。
- ・予約受付や配車は、NPO法人の常勤職員2名が対応。
- ・運送事業のほか、コミュニティストアの運営や草刈、除雪等生活支援事業も行っており、地域の課題解決に取り組んでいる。

5 まとめ

- ・今回の仙台市燕沢地区および北上市のNPO法人くちないの事例では、地域の方が、何としてでも自分たちで移動手段を確保していかなければならないという危機意識が非常に高く、地域共通の課題として取り組んでいるのがうかがえた。
- ・一方で、北上市においては、地域主体から市主体へ見直している例もあり、イニシアチブを取れる人材がいないと、事業の持続は難しいという課題も見えた。
- ・本市においては、路線バスの廃止に伴う代替交通としてマイタウン・バスを運行しており、各地域での運行協議会において要望等を伺ってはいるものの、地域全体で十分な当事者意識をもって利用促進に努めるところまで至るのは難しい現状である。
- ・こうしたことから、地域と行政と交通事業者がそれぞれの役割を担い、持続可能な生活交通を実現するためには、地域の意識の醸成を図っていくことが不可欠であり、そうした動機付けを与える仕組みづくりが必要である。
- ・また、地域の規模、地形、世帯数、年齢構成などにより、各地域に適した運行形態はそれぞれ異なることから、柔軟に対応できる支援の手法が必要であり、今回の調査を参考として、本市の施策の検討を行っていききたい。