

むつ市公共交通活性化協議会

平成24年度 第1回 川内分科会

1 開会

2 あいさつ

3 案件

①むつ市公共交通活性化協議会の概要及び川内分科会の設置について

②平成23年9月以降の「川内～湯野川線」の状況について

③公共交通システムについて

④今後の「川内～湯野川線」について

4 その他

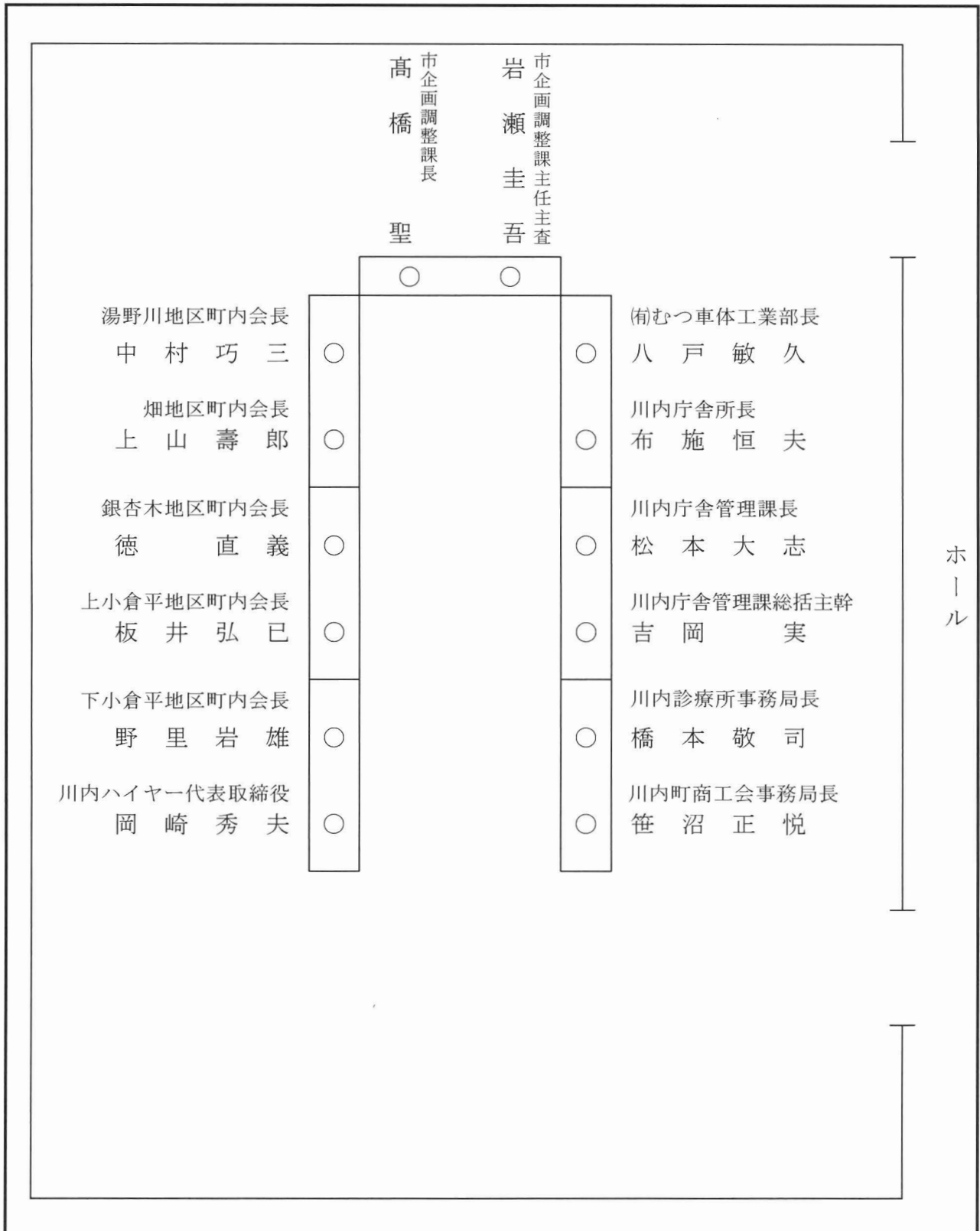
むつ市地域公共交通活性化協議会
平成24年度 第1回 川内地区分科会

日時：平成24年4月27日(金)

午後2時から

場所：川内庁舎談話室

席 図



案件 1 むつ市公共交通活性化協議会の概要及び川内分科会の設置について

◆むつ市公共交通活性化協議会の概要

1 平成18年に道路運送法が改正

①それまでの道路運送法は、事業者の管理を主な目的としており、利用者の減少に対する対策や利便性確保のための対応ができなかった。

②法律の改正に伴い、地域公共交通会議（地域公共交通活性化協議会）を設置できることとなり、コミュニティバスやデマンドバス等の運行、乗車運賃等について協議することができることとなった。

③協議会による検討の効果

- ・コミュニティバス、乗合タクシー等の運行に係る手続きが簡素化される。
- ・バス運賃の自由な設定が可能となる。
- ・バス路線の経路、停留所の見直しが可能となる。
- ・市が自家用車による有償旅客運送を交通事業者等へ委託可能となる。

2 これまでの経緯

①平成20年9月12日 「むつ市公共交通活性化協議会設置要綱」 制定

②平成20年9月26日 第1回地域公共交通活性化協議会開催

以後、バス路線の変更や路線廃止に伴う代替交通等について協議してきた。

◆分科会の設置について

「むつ市公共交通活性化協議会設置要綱」第6条において、分科会の設置を規定している。

第6条 会長は、第2条各号に掲げる事項について、必要に応じ分科会を設置することができる。

2 分科会は、関係する事業者及びその組織する団体、協議の対象となる当該地区の関係者その他会長が必要と認める者をもって構成する。

1 大畑分科会の設置（平成21年3月13日）

- ①平成21年3月25日に第1回分科会を開催し、バス路線（薬研～小目名線）の廃止に伴う代替交通の検討。
- ②上記検討を経て、平成22年8月2日からデマンド型タクシーの実証実験を実施し、平成24年4月1日から本格運行へ移行している。

2 川内分科会の設置

- ①平成23年9月20日開催の平成23年度むつ市公共交通活性化協議会において、湯野川線についての協議の必要性から、川内分科会を設置することを協議済みである。
- ②平成23年7月20日開催の(有)むつ車体工業によるバス運行についての会議においても会議を設けることとしてきた。
- ③(有)むつ車体工業によるバス運行は、現在の認可は平成24年8月31日までとなっている。

④湯野川線運行の経緯

- ・ JRバス東北(株) 平成 2年10月15日路線廃止
- ・ (有)川内交通 平成 3年10月 1日から平成23年 6月30日まで
- ・ むつ市（代替運行） 平成23年 7月 1日から平成23年 8月31日まで
- ・ (有)むつ車体工業 平成23年 9月 1日から現在（実証運行）

⑤補助実績

- ・ 平成17年度 4, 299, 000円
- ・ 平成18年度 3, 991, 000円
- ・ 平成19年度 3, 685, 000円
- ・ 平成20年度 3, 695, 000円
- ・ 平成21年度 3, 685, 000円
- ・ 平成22年度 3, 810, 000円
- ・ 平成23年度 2, 857, 000円（6月30日事業停止）

案件2 平成23年9月以降の「川内～湯野川線」の状況について

平成23年6月の川内交通事業停止に伴い、市の代行運送（7・8月）を経て、同年9月から(有)むつ車体工業がバス運行をしてきた。

◇利用人数は、平成23年10月と11月では、前年同月を大きく下回ったが、それ以外の月では、同じくらいの利用者数となっている。

◇運行本数は、川内交通では1年365日の営業であったが、現在は、土日は運休としている。

◇平成22年度と平成23年度の利用状況の比較

・ 22年度： 2,976人÷2,190本≒1.36人/1便 2,976人÷12月=248人/月

・ 23年度： 2,029人÷1,128本≒1.80人/1便 2,029人÷9月=225人/月

※ ・平成23年度の実績には、4月から6月の実績が含まれておらず、また、7月と8月の市の代行運送機期間は、無料であったため、正確な比較とはならない。
・各便の上下それぞれで、利用が多いバス停がある程度決まっている模様。

平成 20 年 9 月 12 日制定

平成 23 年 9 月 9 日一部改正

(設置)

第 1 条 この要綱は、むつ市における地域需要に応じた住民の生活に必要な交通手段の確保その他旅客の利便の増進を図り、地域の実情に即した輸送サービスの実現に必要な事項等を協議するため、むつ市地域公共交通活性化協議会（以下「協議会」という。）を設置する。

(協議事項)

第 2 条 協議会は、次に掲げる事項を協議する。

- (1) 道路運送法（昭和 26 年法律第 183 号）及び同法施行規則（昭和 26 年運輸省令第 75 号）の規定による地域の実情に応じた適切な乗合旅客運送の態様及び運賃・料金等に関する事項
- (2) 市町村運営有償運送の必要性及び旅客から収受する対価に関する事項
- (3) 地域公共交通の活性化及び再生に関する法律（平成 19 年法律第 59 号。以下「活性化再生法」という。）に定める地域公共交通総合連携計画の作成に関する協議及び同計画の実施に係る連絡調整
- (4) 市の地域交通施策の推進に関する事項
- (5) 前各号に掲げるもののほか、協議会が必要と認める事項

(組織)

第 3 条 協議会は、委員 20 人以内で組織する。

2 委員は、次に掲げる者とする。

- (1) 市長又はその指名する者
- (2) 一般乗合旅客自動車運送事業者
- (3) 一般乗用旅客自動車運送事業者又は当該事業者で組織する団体の代表者
- (4) 住民又は利用者の代表
- (5) 東北運輸局青森運輸支局長又はその指名する者
- (6) 第 2 号及び第 3 号に掲げる事業者の事業用自動車の運転者で組織する団体の代表者

3 市長は、必要があると認めるときは、前項各号に掲げる者のほか、次に掲げる者を構成員として加えることができる。

- (1) 路線を定めて行う一般乗合旅客自動車運送事業又は道路運送法施行規則第 49 条第 1 号に規定する市町村運営有償運送について協議を行う場合には、次に掲げる者
 - ア 道路管理者又はその指名する者
 - イ 公安委員会の代表者

- (2) 鉄道又は海上運送を含めた連携計画の策定及び実施に係る事項について協議を行う場合には、次に掲げる者
- ア 鉄道事業者
 - イ 港湾管理者又はその指名する者
 - ウ 航路事業者又はその指名する者
 - エ 前号イに掲げる者
- (3) 学識経験を有する者その他協議会の運営上、市長が必要と認める者
(会長等)

第4条 協議会に会長及び副会長を置く。

- 2 会長は第3条第2項第1号の者を充て、副会長は委員の中から会長が指名する。
- 3 会長は、協議会を代表し、会務を総理する。
- 4 副会長は、会長に事故があるとき又は会長が欠けたときは、会長の職務を代理する。
- 5 協議会において、活性化再生法に基づく連携計画を策定することとした場合には、監事2名を置くこととし、会長が指名する。

(協議会の運営)

第5条 協議会は、会長が招集し、会議の議長となる。

- 2 協議会は、委員の半数以上の出席がなければこれを開くことができない。
- 3 協議会の議決を要する事項については、出席委員による全会一致を原則とするが、これによることが困難な場合は、出席委員の3分の2以上の同意により決することとする。
- 4 会議は、原則として公開とする。ただし、会議を公開することにより公正かつ円滑な議事運営に支障が生じると認められるときは、非公開とすることができる。
- 5 会長は、必要があると認めるときは、委員以外の者の出席を求め、説明又は意見を聴くことができる。

(分科会)

第6条 会長は、第2条各号に掲げる事項について、必要に応じ分科会を設置することができる。

- 2 分科会は、関係する事業者及びその組織する団体、協議の対象となる当該地区の関係者その他会長が必要と認める者をもって構成する。

(協議結果の取扱い)

第7条 協議会で協議が調った事項について、関係者はその結果を尊重し、当該事項の誠実な実施に努めるものとする。

(庶務)

第8条 協議会の庶務は、総務政策部企画調整課において処理する。

(その他)

第9条 この要綱に定めるもののほか、協議会の運営に関し必要な事項は、会長が別に定める。

【参考資料】（第3条関係）

○ 地域公共交通活性化協議会 ※ 法律上、主宰自治体の長も構成員となる。

	該 当 規 定	団 体 又 は 役 職 名	備 考
1	第2項第1号委員	市長又はその指名する者	※総務政策部長
2	第2号委員 (バス事業者)	下北交通(株)	
3		JRバス東北(株)大湊営業所	
4		(有)むつ車体工業 バス事業部	
5		(有)脇野沢交通	
6	第3号委員 (タクシー事業者)	青森県タクシー協会むつ支部代表	※中央タクシー
7		青森県タクシー協会下北支部代表	※大畑タクシー
8	第4号委員 (住民・利用者)	高等学校長協会下北地区代表	※田名部高校長
9		むつ市連合婦人会代表	
10		むつ市老人クラブ連合会代表	
11		むつ青年会議所代表	
12		むつ市連合PTA代表(第一田名部小学校内)	
13		むつ商工会議所代表	※専務理事
14	第5号委員	東北運輸局青森運輸支局	
15	第6号委員	下北交通労働組合執行委員	

※1 第2項第1号委員については、要綱第3条第2項第1号の規定により、総務政策部長とする。

※2 委員選出の地域バランスについては、要綱第6条に規定する分科会において、対応することとする。

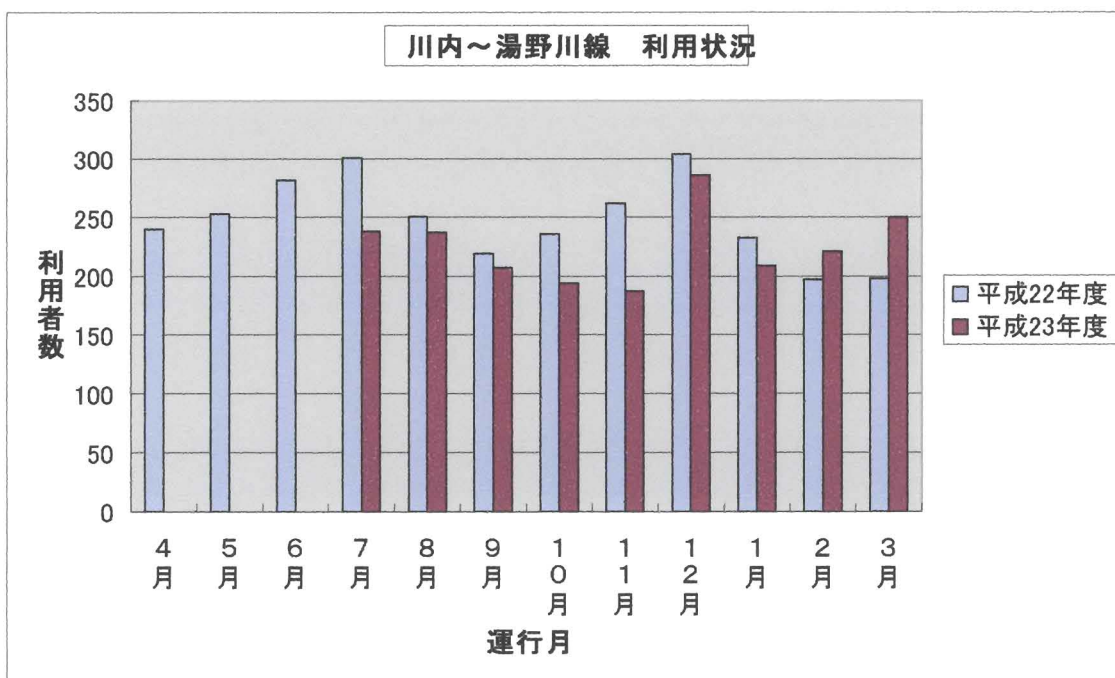
※3 第2号委員において、(有)川内交通の事業廃止に伴い、新たな事業者である(有)むつ車体工業が新委員となる。

川内～湯野川線 運行実績

資料 3

	利用人数	運行本数	運送収入	備 考
平成22年 4月	240	180	108,550	
平成22年 5月	253	186	109,815	
平成22年 6月	282	180	137,400	
平成22年 7月	301	186	149,640	
平成22年 8月	251	186	123,833	
平成22年 9月	219	180	109,455	
平成22年10月	236	186	122,480	
平成22年11月	262	180	117,190	
平成22年12月	304	186	115,000	
平成23年 1月	233	186	86,720	
平成23年 2月	197	168	76,945	
平成23年 3月	198	186	90,210	
22年度実績	2976	2190	1,347,238	
平成23年 4月	データ無し	データ無し	データ無し	
平成23年 5月	データ無し	データ無し	データ無し	
平成23年 6月	データ無し	データ無し	データ無し	6/30 川内交通事業停止
平成23年 7月	238	126	-	-市代行（無償運行）
平成23年 8月	237	138	-	-市代行（無償運行）
平成23年 9月	207	126	89,900	（有むつ車体運行開始）
平成23年10月	194	120	89,820	
平成23年11月	187	120	76,570	
平成23年12月	286	126	182,750	
平成24年 1月	209	120	107,770	
平成24年 2月	221	126	111,080	
平成24年 3月	250	126	124,300	
23年度実績	2029	1128	782,190	

※ ・ 1日6便（上り3便、下り3便）の運行
 ・ 23年7月以降は、土日曜日運休



佐井村(青森県):過疎地有償運送

住民ボランティアが支える過疎地の公共交通

人口	2,843 人	モード	コミュニティ バス
面積	135.03 km ²	法令	道路運送法 (旧)第 80 条
人口 密度	21.05 人/km ²	運営 主体	佐井村 社会福祉協議会



■ 取組の背景

地域と交通の状況

【過疎地域】【少子高齢化】

- ・ 佐井村は下北半島の端部に位置し、南北 40km に渡る細長い地域である。人口が減少し、少子高齢化の進む過疎地域である。
- ・ 海岸線に 8 つの集落と山間部に 1 集落が点在している。

活用メニュー(制度・協議会等)

【都道府県の補助(総合)】

- ・ 平成 17 年度に青森県の「生活交通ユニバーサルサービス構築モデル事業」の指定を受け 1/2 の補助を得た。

■ 実現したサービス

サービス内容

【デマンド型交通】

- ・ ボランティアの運転協力者がマイカーで住民を有償で運送する実証実験が平成 17 年 11 月から行われた。過疎地有償運送制度の許可に基づいて、県と村が行った。
- ・ 平成 18 年度からは本格運行となり、村の社会福祉協議会が協力して、協議会の職員と住民合わせて 18 名がボランティア運送を行っている。
- ・ 利用者は会員登録したうえで、前日までに予約する。ボランティア運転手が利用者の予約に応じて、自宅と目的地の間の送迎を行う。
- ・ 通院や買物、バス停までの送迎等に利用されている。
- ・ 運賃はタクシーの半分程度となっている。
- ・ ボランティア運転手は佐井村の居住者で、適正診断や安全講習を受けることとなっている。
- ・ 運賃はゾーン制となっている。村内 8 および村外 8 のゾーンを設定し、ゾーン間の運賃を定めている。乗客 1 人が利用する場合は、同一ゾーン内の 400 円から一番遠いゾーン間の 4,000 円まで、それぞれ運賃が設定されている。2 人以上で利用する場合は、「1 台当たりの運賃」として、同一ゾーン内の 600 円から一番遠いゾーン間の 7,800 円まで、それぞれ運賃が設定されている。

■ 効果と負担

効果

【生活移動手段の確保】

- ・ 利用者数は以下の通りとなっており、生活移動手段の確保に寄与している。

平成 17 年度(11 月～3 月)	: 1,131 人
平成 18 年度	: 2,670 人
平成 19 年度	: 2,785 人

負担

【市町村負担】【都道府県負担】

- ・ 平成 17 年度は実証実験等 2,086 千円を県と村で 1/2 ずつ負担。
- ・ 平成 18 年度以降は社会福祉協議会の運営経費を村が負担。負担額は、平成 18 年度 252 千円、平成 19 年度 690 千円であった。(平成 19 年度は有償運送許可証の期限(3 年間)が満了となることから、新たにボランティア運転手の登録が必要なため、それに要する講習会等の経費がかかったことによる増加。)
- ・ 運転は住民のボランティアによってまかなわれている。

■ プロセスと調整

ボランティア運送の実現に向けた取組み

【連携:対住民】

- ・ 「佐井村新交通システム運営協議会」が平成 17 年 8 月に設置された。佐井村の現状を勘案した場合、福祉有償運送より過疎地有償運送の方が利用しやすく、交通空白地域への対策としても佐井村に適しているのは「ボランティア輸送」ではないかとのことから、その申請と許可に向け事業を展開した。
- ・ 利用会員や運転協力者の募集のチラシを毎戸配布し、同時に各地区で説明会を開催してボランティア輸送についての概要を説明した。
- ・ 運転協力者の応募者については、社会福祉協議会の職員が 10 人、一般住民が 10 人あった。身体障害者等の利用も考えられることから、福祉有償運送運転協力者講習会を青森県移送サービスネットワークの協力を得て、佐井村で実施した。
- ・ 運転協力者になるためには 2 種免許もしくはそれに準ずる資格が必要なことから、下北自動車学校の協力で「過疎地有償運送運転免許取得者教育」をむつ市で開催した。

■ 創意工夫・知見・教訓

住民が支える交通

【創意工夫:住民参加】

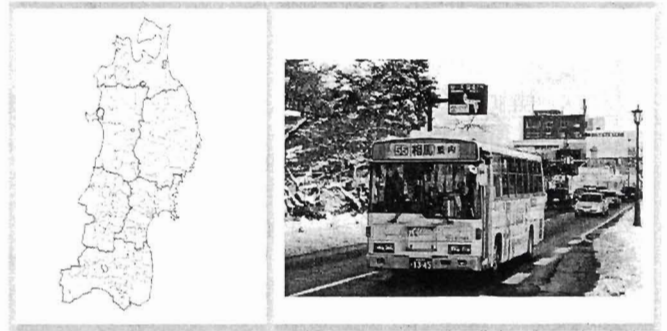
- ・ 過疎地において住民同士が助け合って公共交通を創り上げた例として評価されている。
- ・ ただし、住民ボランティアが支えていることから、利用者は増えても、運転手を増やすことが難しいという課題を持つ。
- ・ ボランティア輸送が継続的に運行されていくためにも、運転協力者の負担を軽減し、無理なく運営できるシステムを構築する必要がある。
- ・ また人口規模や地形等の地域特性によって、公共交通をバスが担う地域、タクシーが担う地域、ボランティア輸送が担う地域、と「適材適所」での運行形態を組み合わせることが重要である。

■ 連絡先、参考 URL 等

連絡先：佐井村行財政改革室 電話 0175-38-2111

弘前市(青森県):弘南バス藍内線 住民が回数券を購入して路線導入

人口	189,043 人	モード	路線バス
面積	523.60 km ²	法令	道路運送法 第4条
人口 密度	361.04 人/km ²	運営 主体	弘南バス



■ 取組の背景

地域と交通の状況

- 旧相馬村の桐ノ木沢・藍内地区は川沿いの山間地にあり、かつては林業、近年ではりんごと米の農業が営まれている。同地区には昭和40年頃までは学校の分校もあったが、その後現在に至るまで人口減少が続いている。
- これらの地区にはもともとバス路線がなく、住民は役場、診療所はもちろん、広域圏の中心都市である弘前市に行くのに、藍内地区から5km先にある相馬地区のバス停まで歩かなくてはならなかった。両地区からは路線バスを走らせて欲しいという要望が出ており、議会からも一般質問がたびたび出され、旧相馬村も長期にわたる弘南バスに対して要請を行ってきた。しかし採算面から実現ができずにいた。

【人口減少】【交通不便地域の存在】

活用メニュー(制度・協議会等)

- 路線開設当初は住民および村負担により運営。平成13年からは国の補助制度(地方バス路線維持対策)を活用。

【地方バス路線維持対策】

■ 実現したサービス

サービス内容

【路線設置】

- 住民が一世帯当たり1,000円/月の回数券を購入、村も補助金を出すことで平成8年2月より既存バス路線(相馬線)の藍内地区までの延長を実現した。
- ダイヤは右記のように3往復設定されており、藍内発は早期及び朝と午後に設定されている。早朝便は通学利用を、朝便は通院利用を意識した。
- 所要時間は弘前から藍内まで約1時間、運賃は760円である。

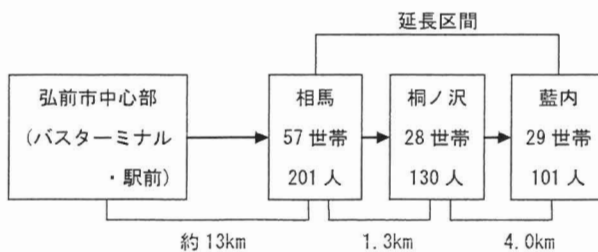


図. 主な停留所と世帯数・人口(開業時)

平成19年12月1日改正

弘前～ロマンシア(水木在家)・相馬・藍内線 35										
バスターミナル-弘前駅前-中土手町-下土手町2-大学病院前-市役所前-晃仙町 成森新町-悪戸-湯口-五所尾前-相馬中学校前-陸沢-相馬-立石-栗田-藍内 \ 校前-ロマンシア										
バスターミナル発	下土手町2発	相馬発	ロマンシア前発	相馬着	藍内着	藍内発	相馬発	ロマンシア前発	相馬着	弘前駅前着(元口)
6:05	6:10	6:40	7:00				6:55	7:03		7:50
7:40	7:49			8:20	8:45					8:10
8:05	9:14	9:45	10:05							8:15
										8:50
10:10	10:19			11:00						9:05
11:10	11:19			12:00			8:50	9:58		9:50
12:30	12:39			13:20					10:10	10:25
13:45	13:54			14:25	14:50					11:10
15:20	15:29			16:10						12:00
16:05	16:14	16:45	17:05							12:10
16:40	16:49			17:35						14:15
										15:55
										17:10
17:50	17:59			18:45			14:55	15:03		18:10
18:40	18:49			19:20	19:40				17:10	18:10
									17:40	18:30

図. 藍内線時刻表(は延長された部分)

出典: 弘南バス

■ 効果と負担

効果

【通学手段の確保】【生活移動手段の確保】

- ・ 1日平均11人の利用がある。高校生の通学や通院、買物に利用されている。雨、雪の日は利用が多い。住民自らが負担し、路線を維持したことによる地域の公共交通に対する意識向上の効果があつた。

負担

【住民負担】【市町村負担】

- ・ 当初は延長部分の年間収支赤字を1,521千円と推定し、以下の通り住民と村(旧相馬村)で負担することとして運航開始。
住民負担:一戸当り、月1,000円の回数券購入
年間12千円×57世帯=684千円
村負担:1,521千円-684千円=837千円
- ・ バスの補助制度が変わり、平成13年から国庫補助対象路線となったことから国と県による補助に切り替わり、現在、弘前市としての負担はゼロ。

■ プロセスと調整

協議の場の設定

【プロセス:体制構築】

- ・ 村、2地区の住民代表、弘南バスは懇談や協議の場を持って検討を行ってきた。平成7年に協議会が立ち上がるが、その1年程前から懇談会を行って方向性を一致させる努力を行った。住民負担によるバス路線維持の例として青森県鯉ヶ沢町の先行事例があり参考にした。協議会は弘南バスが事務局となり、負担方法やダイヤ、バス停位置等を決めた。現在も年1回程度は協議会を行っている。

住民の説得

【調整:対住民】【調整:対議会】

- ・ 全世帯が回数券を購入することについては、マイカーしか利用しない人などからすぐに合意が得られた訳ではなかった。住民代表が中心になって地区内や他地区の住民の説得に当たった。村議会でも賛否があつたが、住民負担があるなら村として負担することが認められた。

■ 創意工夫・知見・教訓

協議会の前に懇談会を実施

【知見:合意形成の場の設定】

- ・ 平成7年に協議会が立ち上がって正式な検討が行われる前段階に、懇談会の場を活用して関係者の意識の共有が図られた。住民負担を伴う地域公共交通活性化策の実施に当っては十分な合意形成を行える場が必要である。

地域住民を巻き込む熱意

【知見:リーダーシップ】

- ・ 熱意を持った住民代表の影響が大きかった。同様の手法により青森県鯉ヶ沢町でバス路線が設置されていたことや、地元大学教授による村づくりやバス支援への取り組みの考え方が後押しとなった。住民の交流とバス利用促進のため、「弘前・青森ねぶた祭りツアー」や住民親睦会等、バスを利用したイベントを毎年行っている。

■ 連絡先、参考 URL 等

連絡先：弘前市企画部企画課 電話 0172-35-1111

■ 資料編

伝統文化を守り支え合ってきた証



地区代表 藍内地区会長
福田光正

津軽の母なる岩木川を東に、相馬川を6キロ山間に更に2キロ、イワナ・ヤマメ・カジカ鳴く渓流に添って、山水画の如く現在27戸のわび住まいが点在する。集落をつなぐ全線2車線。幽谷の道を更に進めば、県境越えて秋田大館へ直通。かつては、この道を膨大な国石林材が薪炭、また用材として馬から車に乗り変わり、町や村をうるおした往昔を偲ぶ人も今は少ない。

今日この道を、地域住民の積年の願いだつた路線バス藍内線が、多くの人々の力添えによつて実現され、その利便性また安堵感ばかり知らない文化の革命である。これとて今、行財政改革の波にさらわれようとしている。がしかし、雪5尺のこの地を終の住家として定めた人々には、他の誇れる事として一つもないが、この地には、今の助け合いも、ほのほのも、またふれあい交流も、とうの昔から一つの家族として、親から子へ伝統文化を守り支え合ってきた証がある。私もまた、その中の一人として多くの人々に感謝しながら共に暮らしていきたい。

出典：相馬村閉村記念誌（旧相馬村発行）

■ 資料編

相馬村藍内線バス運営協議会規約

(目的)

第一条 この協議会は、相馬村・相馬村藍内地区及び桐の木沢地区、弘南バス株式会社が藍内線バス運営に有機的な連携と合理的経営によって、相馬村藍内地区と桐の木沢地区住民の生活の向上と利便を図ることを目的とする。

(名称)

第二条 この協議会は、相馬村藍内線バス運営協議会（以下「協議会」という。）という。

(設置)

第三条 協議会は次に掲げる団体で設置する。

相馬村、相馬村藍内及び桐の木沢地区、弘南バス株式会社。

(協議事項)

第四条 協議会は、藍内線バス運行に関する次の事項について協議する。

- 一、バス路線の新設及び変更について。
- 二、運行時間の設定、変更及び停留所の新設、廃止について。
- 三、運賃及び乗車券並びに世帯当り回数券購入の取り扱いについて。
- 四、バス運行路線道路等の保全改良について。
- 五、回転場所の改善及び使用について。
- 六、その他の運営に関すること。

2 前項において決定した事項について、関係団体は誠意をもってその実態に努力するものとする。

(事務)

第五条 協議会の事務局は、弘南バス株式会社に置く。

(組織)

第六条 協議会は、十四名の委員をもって組織する。

(会長)

第七条 協議会に会長を置く。

- 2 会長は、委員の互選によりこれを定める。
- 3 会長の任期は、二年とし、再任することができる。

(会長の職務代理者)

第八条 会長に事故あるとき、又は会長が欠けたときは、会長があらかじめ指定した委員が、会長の職務を代理する。

(委員の選任)

第九条 協議会の委員は、村は村長、藍内及び桐の木沢地区は各地区会長、弘南バス株式会社は社長が選任し、相互に通知するものとする。

2 委員の任期は、二年とする。ただし、補欠委員の任期は、前任者の残任期間とする。

(会議)

第十条 協議会の会議は、会長がこれを招集する。

- 2 会長は、会議の議長となる。
- 3 会議の運営に関し、必要な事項は協議会の会議で定める。
- 4 会議には、必要に応じて第三条に掲げる団体から関係者を出席させることができる。

(報告)

第十一条 協議会は、協議した事項の状況を関係団体に報告するものとする。

(雑則)

第十二条 この規約の試行に関し、必要な事項は協議会の議決を経て会長が別に定める。

附 則

この規約は、平成八年九月一日から施行する。

出典：相馬村藍内線バス運営協議会規約

上勝町(徳島県):有償ボランティア輸送事業

特区指定のもと、自家用車による有償運行システム構築

人口	1,955 人	モード	その他 (自家用車)
面積	109.68 km ²	法令	道路運送法 (旧)第 80 条
人口 密度	17.82 人/km ²	運営 主体	上勝町



■ 取組の背景

地域と交通の状況

【生活交通の確保】【交通不便地域の存在】【過疎地域】

- ・ 上勝町は、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の集落が点在している。人口は、昭和30年の町村合併当時の6,265人から平成18年には1,955人と減少を続ける過疎地で、高齢化率は平成18年度で48.54%と非常に高い。
- ・ 人口の減少により民間路線バスが撤退した後、代替バスを運行し、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。
- ・ 平成14年7月、町内唯一の民間による公共交通機関であったタクシー会社が休業したことが大きなきっかけとなり、それまで近所の人が集まって乗合タクシー的な利用をしてきた人達の足の確保が急務となっていた。
- ・ 丁度その頃、愛知県豊根村において、自家用車による有償輸送の社会実験が実施されていることを知り、それを参考としながら町内で検討を行い、特区申請まで進めていった。
- ・ 一方、上勝町では、以前からボランティアによる輸送(無償)が行われており、平成14年当時、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、この活用を検討していた。

活用メニュー(制度・協議会等)

【構造改革特別区域計画】

- ・ 上勝町では、地勢条件によりバスの導入が困難とわかった時点で、当時の担当者が他に良い事例はないか全国的に見渡し、愛知県豊根村で行われた実証実験を参考に、町内のボランティア活動を活かした特区制度(政府の「構造改革特区」)を申請し、国からの認定を受け、上勝町社会福祉協議会に事業委託することで有償ボランティア輸送事業を開始した。
- ・ 特区制度は、認定された計画に基づく規制緩和が実施されるが、ボランティア輸送事業に補助金はない。
- ・ 有償ボランティア輸送事業の計画策定にあたっては、町内に道路運送法による運営協議会を設置して協議を行った。

■ 実現したサービス

サービス内容

【路線設置】

- ・ 上勝町は、平成15年5月に町が「構造改革特区」の認定を受け、社会福祉協議会に事業委託することで上勝町有償ボランティア輸送事業に着手、10月から運行開始。翌16年5月、構造改革特区が全国展開されたことにより、通常業務として運営している。
- ・ 平成17年4月より、運行委託先を社会福祉協議会からNPO法人ゼロ・ウエイストアカデミーに変更した。
- ・ 有償ボランティア輸送サービスは、タクシーと同様に365日運行している。運行時間は6:00~20:00、予約受付は、原則平日の8:30~17:00。運賃は1km当たり100円(徳島県市部地区のタクシー運賃の概ね2分の1)。
- ・ 平成19年6月現在、登録運転手16名、登録車両21台、登録会員数299名、平成18年度の運行回数1,108回。
- ・ 経費削減のため、運行管理システム等の設備・機器の導入はせず、予約、車両の手配等の連絡はすべて専用の携帯電話で行っている。

■ 効果と負担

効果

【生活移動手段の確保】【利便性向上】

- ・ 上勝町は、人口が減少する一方で高齢化が進み、高齢化率は 48.54%と限界集落の水準に近づいている。このような状況下で有償ボランティア輸送事業が導入されていなかった場合、町の活性化が凋落し消滅集落が増加し、町が没落したと予想される。その意味で有償ボランティア輸送事業により、町民の診療所への通所、買い物や町営バスへのアクセス等の利便性が向上したことによる町民活動の活性化効果は大きい。

負担

【市町村負担】【地域負担】

- ・ 有償ボランティア輸送事業には、国や県からの補助金はない。
- ・ 町の負担は、初期投資としてボランティア輸送を行っていることを示すために車両に貼るためのマグネットシート 50 台分(100 枚)の 5 万円だけであった。
- ・ 登録車両は、平成 19 年 6 月現在、21 台あるが、ボランティアの自家用車であり町の負担はない。
- ・ 会員利用の負担は、徳島県市部地区におけるタクシー事業の概ね 1/2 である運賃負担である。具体的には、走行 1km 当たり 100 円であり、10km 乗車した場合の運賃は、1,000 円である。
- ・ 運賃の他に必要な負担は、迎車料金 100 円(利用の依頼を受けて、利用会員宅まで迎えに行く料金)と時間待ち料金 10 分当たり 100 円(利用の途中で買い物等、時間待ちがあった場合にかかる)がある。

■ プロセスと調整

運営協議会の設置

【プロセス:計画策定】

- ・ 上勝町有償ボランティア輸送事業の計画策定にあたっては、町内に道路運送法による運営協議会を設置して協議を行った。

利用者への周知

【連携:住民】

- ・ 輸送に使用する車両は、町民の自家用車であるため、町民輸送を行う場合は、「有償輸送車両」というマグネットシートを両側面に貼って利用者に良く分かるよう表示することとした。

■ 創意工夫・知見・教訓

特区の活用

【創意工夫:運営の工夫】

- ・ 町内唯一の民間公共交通であったタクシー会社が休業し、タクシーもいない過疎の町になった時、町民の生活の足を確保する方策を検討したが、新たなタクシー会社の誘致も進まず、構造改革特区を活用してボランティアによる自家用車の有償輸送を町内の全範囲で行うしか選択肢がなかった。

自家用軽自動車の活用

【創意工夫:運営の工夫】

- ・ 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、小型バスも通行できない道路が多く、多くの集落でバス利用ができない状況であったため、ボランティアによる自家用軽自動車の活用で安価で小回りがきく「バスより便利で、タクシーより安い」交通システムが誕生した。

ボランティア運転手の条件

【創意工夫:運営の工夫】

- ・ 運転手は町民で自動車免許証の保有者ならば良いのであるが、安全上の配慮から、①免許取得後 10 年以上であること、②70 歳までであること、の 2 つの条件を付けている。その結果、今日まで事故はゼロである。

■ 連絡先、参考 URL 等

連絡先：徳島県上勝町役場 電話 0885-46-0111

参考 URL：http://www.kamikatsu.jp/mayor/tokku_yusou.htm

輸送特区事業の基本的流れ

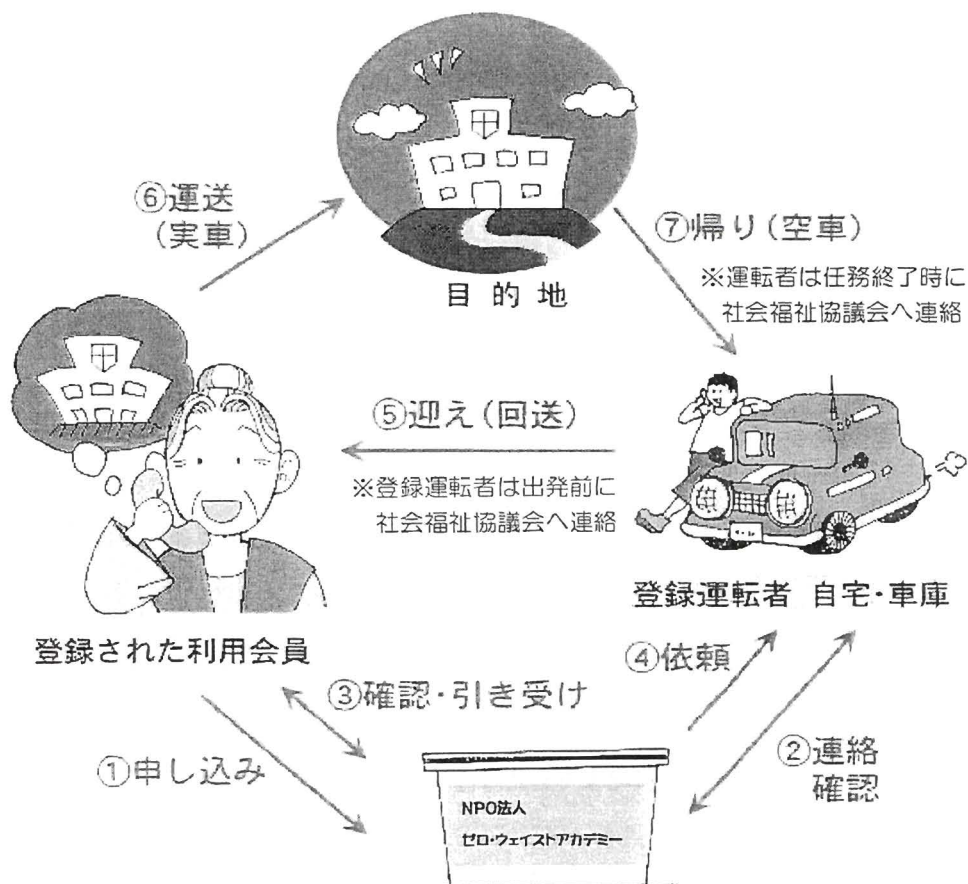


図. 輸送特区事業の基本的流れ

出典：上勝町資料

■ 資料編

上勝町有償ボランティア輸送事業

実施の現状

1. 事業主体 NPO法人 ゼロ・ウェイストアカデミー

2. 事業運営の開始日 平成15年10月1日

3. 事業規模(平成19年6月1日現在)

①登録運転手 16名

登録車両台数 21台

②登録会員数 299名

③運行回数

(平成15年度) 641回(延べ 854名)

(平成16年度) 1,856回(延べ2,710名)

(平成17年度) 1,568回(延べ2,040名)

(平成18年度) 1,108回(延べ1,435名)

④事故等の状況 0回

⑤保険加入状況

対人保険 全車両無制限補償に加入

対物保険 全車両200万円～無制限に加入

搭乗者保険 全車両500万円～5,000万円に加入

4. 運賃設定

運送の対価については、徳島県市部地区における一般乗用旅客自動車運送事業(タクシー)のおおむね2分の1を目安とする。

走行1キロメートル当り 100円

(乗車地点から目的地点までの走行距離(切上げ)により算出する。)

迎車時 100円

(利用の依頼を受けて、利用会員宅まで迎えに行く際の料金です。)

時間待ち料金10分当り 100円

(利用の途中で、時間待ちがあった場合に待ち時間(切捨て)で算出する。)

出典：上勝町資料

デマンドタクシーを導入した場合の運賃の比較（概算）

資料 5

各町内と利用実績が多い区間の運賃の例示

バス停①	バス停②	距離 (km)	バス運賃	タクシー料金	タクシー料金1/4
町の駅かわうち	川内診療所	1.6	130	800	200
町の駅かわうち	下小倉平	4.9	270	1,970	493
町の駅かわうち	上小倉平	5.8	310	2,330	583
町の駅かわうち	銀杏木	8.1	360	3,140	785
町の駅かわうち	安部城	11.2	460	4,310	1,078
町の駅かわうち	ふれあい温泉	16.7	640	6,290	1,573
町の駅かわうち	畑	18.5	710	6,920	1,730
町の駅かわうち	湯野川	21.3	800	8,000	2,000
川内診療所	下小倉平	3.3	210	1,430	358
川内診療所	上小倉平	4.2	250	1,700	425
川内診療所	銀杏木	6.5	300	2,600	650
川内診療所	安部城	9.6	400	3,680	920
川内診療所	畑	16.9	650	6,380	1,595
川内診療所	湯野川	19.7	740	7,370	1,843
上小倉平	畑	12.7	490	4,850	1,213

※車両は、特大車料金を導入し、タクシー料金も特大車料金を記載
特大車～乗車定員7人以上（いわゆるジャンボタクシー等）

町内別人口

H24. 1. 31現在

町内名	世帯数	人口計	男	女
下小倉平	23	43	23	20
上小倉平	56	111	52	59
銀杏木	72	159	79	80
安部城	92	110	26	84
畑	48	95	44	51
湯野川	31	112	39	73
合計	322	630	263	367

※H24. 2月以降は、市役所システムの更新により、上記の町内別人口を算出できなくなったため、1月末現在の数値を掲載。