

3. 合意形成の実践例

(1)自治体が住民主体の運営を促した取組

事例1) 行政運営のバスから地域住民主体のコミュニティタクシーへの移行【山口市】

1) 概要

- ・山口市では、交通不便地域での交通弱者の移動手段を確保するため、地域が主体となり、地区中心地や基幹交通（鉄道・路線バス）へのアクセスを担うコミュニティタクシー（乗車人員10人以下の車両を使用して行う乗合運送）を導入。
- ・こうしたなか、阿知須地域（旧阿知須町）では、行政が住民の意識改革を誘導しながら、阿知須地域バス（旧町営バス）を廃止し、地域住民主体のコミュニティタクシーへと移行。

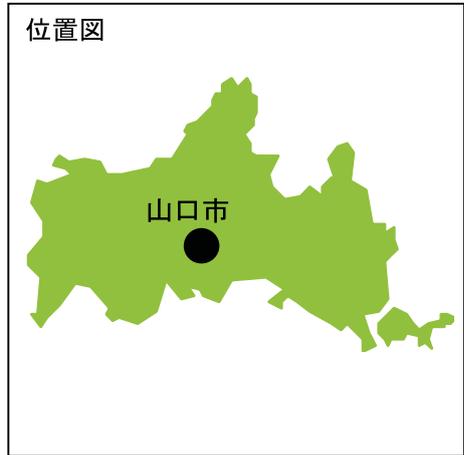


表 阿知須地域におけるコミュニティタクシーの概要

法的位置付け	道路運送法第4条 一般乗合旅客自動車運送事業
運行体制	図 運行体制参照（次頁）
運行開始日	平成20年10月1日
路線	定時定路線（一部区間デマンド運行・フリー乗降有り）
運行便数	月～金 北東部循環線：1日6便 南部東西往復線：1日3往復
運賃	200円
利用状況	平均乗車率（H22）：75% 1便当り平均乗車人数：3.0人（前年：2.4人） 平均収支率（H22）：27%（前年：14%） ※山口市では、コミュニティタクシー運行に対する地域のモチベーションの維持・向上を図るため、運行費補助の基準として平均乗車率30%以上、収支率30%以上（一部地域25%以上）を設定している。本格運行への移行時点で基準に不適合の場合、3年以内に適合しなければならないとしている。
サービス	使用車両：小型タクシー（定員4人） 乗り切れない場合は、別途車両を出して運行（運転手が無線で連絡）

3. 合意形成の実践例
 (1) 自治体が住民主体の運営を促した取組～事例1)

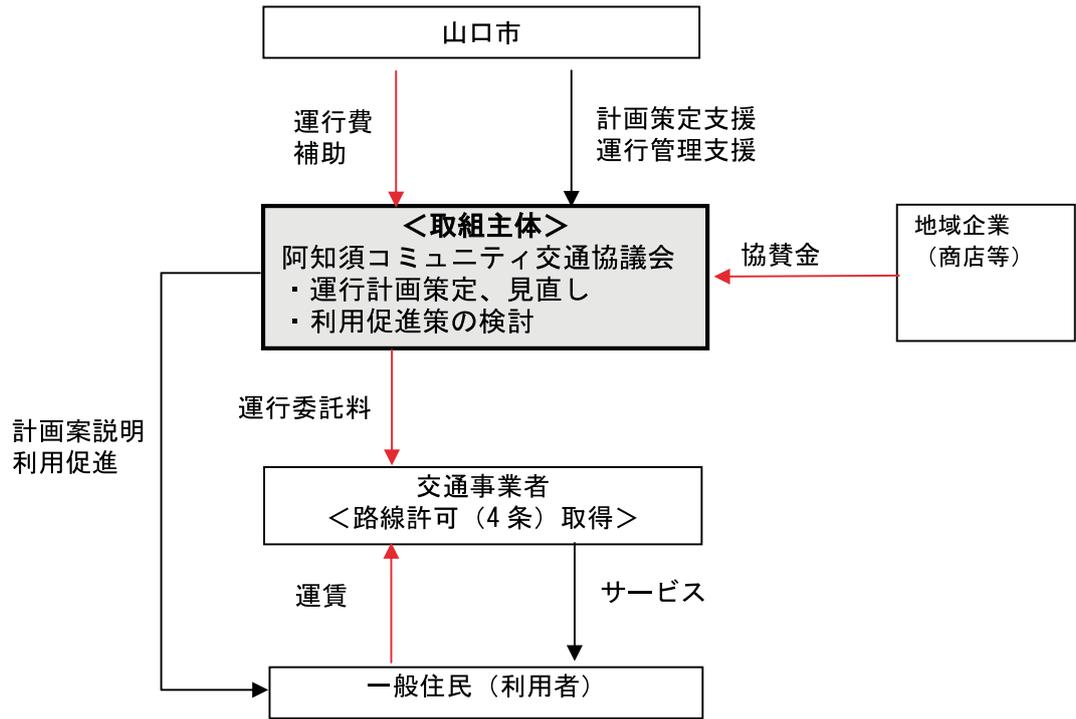


図 運営体制



写真 コミュニティタクシー



写真 停留所の時刻表

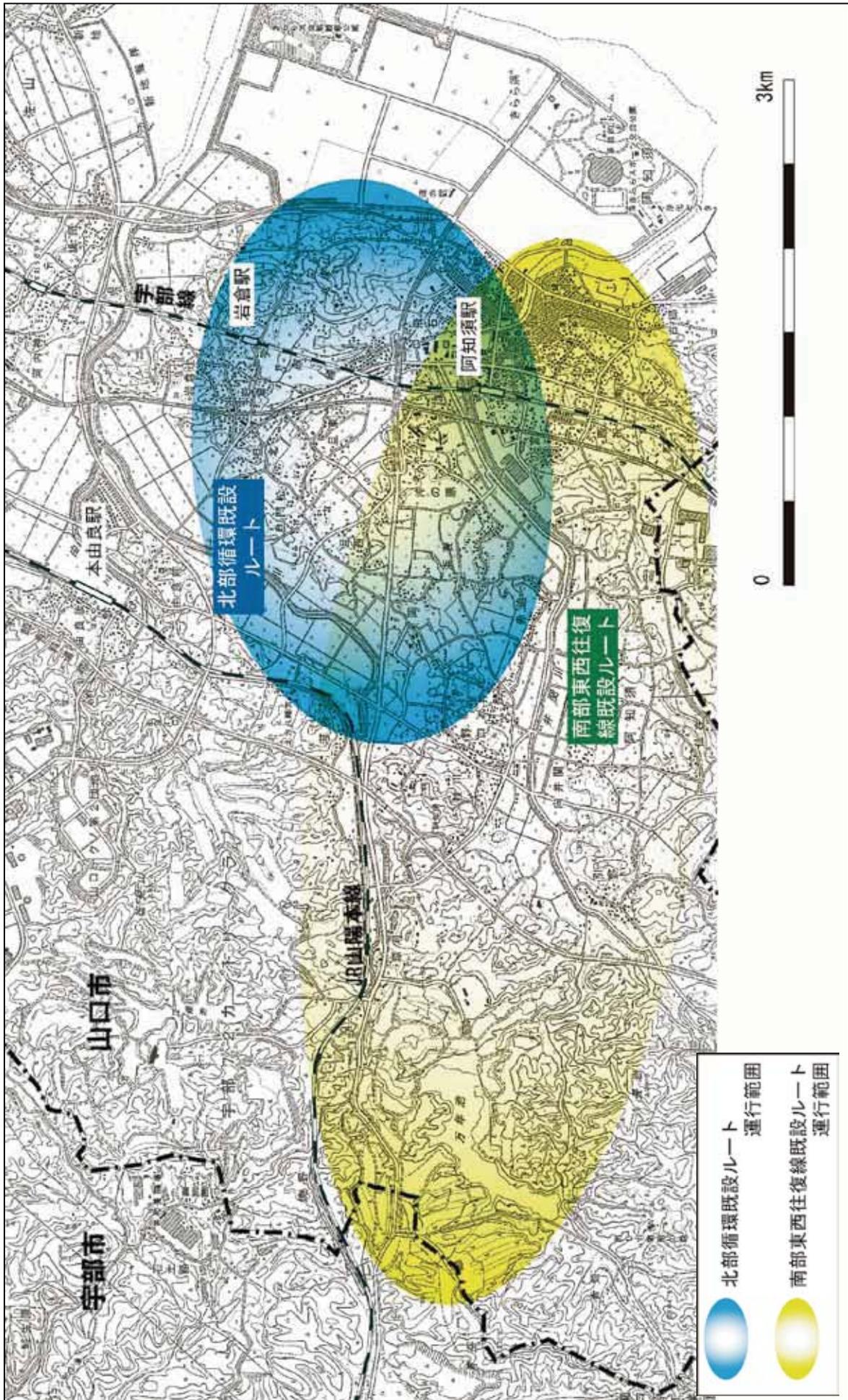


図 運行範囲

2) 合意形成プロセス

<関係者の概要>

山口市	・自治会主導のコミュニティタクシーの実現を誘導
自治会連合会会長	・この取組のキーマン
住民（自治会代表者）	・自治会主導のコミュニティタクシーの担い手

①背景～市が「コミュニティ交通は、地域が主体」となる仕組みを創設

- ・基幹交通（鉄道、路線バス）については、交通事業者が主体となる一方、地域をきめ細かくカバーし、地域の中心地や基幹交通に接続するコミュニティ交通については、地域が主体となる仕組みを整備すべく、山口市では、新しい公共交通体系の方針を打ち出した。
- ・その頃、阿知須地域（旧阿知須町）では、旧町が地域バスを運行しており、合併後も山口市が引き継いでいたが、市で新しい公共交通体系の方針を打ち出したことから、阿知須地域バスをコミュニティタクシーに移行する検討がはじまった。

②機運醸成段階～市と住民が協働して地域の交通サービスの現状を点検

- ・最初に市は、自治会の主な役員に対して、市の交通体系の取組方針について説明を行った。自治会役員からは、地域主体でできるのかという戸惑いや不安の声があがった。
- ・しかし、自治会連合会の会長は、地域で考えればいいものができるのではないかと前向きな姿勢を示した。骨格的な交通は、鉄道やバス路線を活かし、それだけではカバーできないところにコミュニティタクシーを巡らせることにより、住民の行動範囲も広がるのではないかと考えた。
- ・市は日を改めて、自治会連合会の会長のほか、単位自治会の代表者（28名）を集めた説明会を開催した。このとき、市の交通政策立案に関与した有識者も同席した。
- ・市の交通体系の取組方針を説明するとともに、地域バスの見直し方針を説明したところ、反対意見が出てきた。そこで、有識者が、住民が地域交通を担う取組の重要性を説いたところ、住民も市の方針を理解するようになった。
- ・市は、結論ありきでは、住民との話し合いは進まないと考え、今の地域バスに問題がないかを検討するところからはじめようと提案した。このことには地域住民も賛成した。そこで、今後、アンケート調査やヒアリング調査を、住民と行政とが一緒に取り組んでいくこととした。
- ・アンケート・ヒアリングの実施内容は、行政がすべてをお膳立てせず、会長他も参加し、協議を行い、決定していった。アンケートは、既存のバス路線の問題点を探る内容とした。ヒアリングについても、実際にバスに乗車している人に聞き取り調査を行った。
- ・アンケート・ヒアリング調査の結果を報告するため、5ブロックで説明会を開催し、一般の住民との意見交換を行った。また、この説明会で市は、地域主体で運行するコミュニティタクシーの提案を行った。
- ・住民からは、「現在のバスは、ルートやダイヤに課題がある」といった意見や「地域主体のイメージがわかりにくい」など、いろいろな意見が出された。自治会連合会会長は全ての説明会に参加し、時には行政に代わって、住民への説明を行ってくれる場面があった。その際、住民主体で取り組むことにより、自分たちのニーズにあった交通サービスが実現し、今よりも利便性が高まることを強調した。コミュニティタクシーへの移行について、住民との合意が得られたのは、会長の存在が大きかった。
- ・5地域での説明会を踏まえ、市は自治会連合会会長とも相談し、コミュニティタクシーへ移行す

るための検討委員会を設立することとした。

③計画・準備段階～地域住民が意識的に計画策定に関与する雰囲気醸成

- ・検討委員会のメンバーは、委員7名で、偏らないように地区代表の形式で選出した。検討委員会では、地域バス見直しについての聞き取り調査を行い、その結果も踏まえて、コミュニティタクシーのルートやダイヤの検討を行った。
- ・また、市は、住民の策定を側面から支援するため、たたき台の作成等で協力をしたが、委員メンバーが行政からの案を単に追認するだけになるのを避けるため、複数案の提案を行ったり、1つの案でも項目ごとに、「これでいいのか」という投げかけを行うようにした。
- ・住民による選択・議論を促進させることで、住民が主体的に計画づくりに関わるように努めた。また、情報提供は積極的に行うように心がけた。
- ・運行計画（案）の決定の後、5ブロックで、これまでの経緯と計画案の説明会を行った。キーマンである自治会連合会会長は、すべての地域の説明会に参加した。住民との合意形成を図る上では、会長が大きな役割を果たした。

④運行段階～定量的な目標値の達成に向けて、住民が主体的に事業内容を改善

- ・コミュニティタクシーの運営主体は、自治会連合会が担うという話もあったが、自治会の場合、役員が一定の期間で変わってしまうことなどから、専門組織を立ち上げた方がよいということになった。そこで、阿知須地域コミュニティ交通協議会（以下「協議会」と言う）を立ち上げることとなった。
- ・一方、市のコミュニティタクシー本格運行事業の実施基準では、平均乗車率 30%以上、収支率 30%以上（一部地域は 25%以上）となることが求められており、これを 3 年以内に達成しなければならない。
- ・こうした目標値が設定されていることもあって、協議会では、運行計画の変更についての検討のほか、継続的に利用状況の把握、停留所における乗降客数や乗降区間、地域の高齢者数を把握するなど、マーケティング分析のようなことも行っている。そして、地域住民の意見を踏まえた改善を実施している。

事例2) 自家用車を活用したボランティアによる輸送サービス【愛知県豊根村】

1) 概要

- ・村営バスは点在する集落全てをカバーしておらず、村にはタクシー事業者もないことから、交通空白地域の高齢者等の生活交通手段の確保が課題。
- ・地域課題の解決は、地域の資源を活かすという視点で考えた結果、自家用車を活用したボランティア輸送の仕組みを整備。

位置図



表 事業内容

位置付け	道路運送法 第79条 過疎地有償運送	
運営体制	図 運営体制参照(次頁)	
運行開始日	平成16年8月(平成14年度 国土交通省の実証実験)	
運賃	1回1000円 村内(待機時間3時間以内無料、3時間以上は1回分追加) 1回2000円 村内(豊根～富山)(待機時間3時間以内無料、3時間以上は1回分追加) 1回2000円 東栄町・津具・新野・売木村 1回3000円 設楽町・稲武・阿南町・根羽村・平谷村・佐久間 1回4000円 新城市・鳳来・引佐・細江・天龍村 1回6000円 豊橋市・豊川市・宝飯郡(一宮・音羽・小坂井・御津)南設楽郡(作手・下山・足助)・額田・飯田市・清内路村・浪合村・下條村・秦阜村・阿知村・浜松市 ※目的地での待機時間30分ごとに500円。別途、駐車料金・有料道路代金等必要。 「1回」は、村内から目的地の往復。	
利用状況	平成16年度：239件 平成17年度：497件 平成18年度：620件	平成19年度：565件 平成20年度：651件 平成21年度：895件
サービス	<ul style="list-style-type: none"> ・運転免許証を持たない、又は交通手段がない住民を対象 ・運営時間：午前8時～午後6時 ・予約は2日前まで ・料金は、利用者から運転手に直接支払 ・送迎先は、村内の施設に限ることなく、村外も希望日時・目的地・利用目的を連絡すれば利用できる。利用者の利便性を考え、ドア・トゥ・ドアのサービスが基本であるが、最寄のバス・鉄道までの送迎も多少行われている。こうした移動制約者の利便性を最優先したよりよいサービスを行うことにより、利用者も増加傾向にある。 	

3. 合意形成の実践例
 (1) 自治体が住民主体の運営を促した取組～事例2)

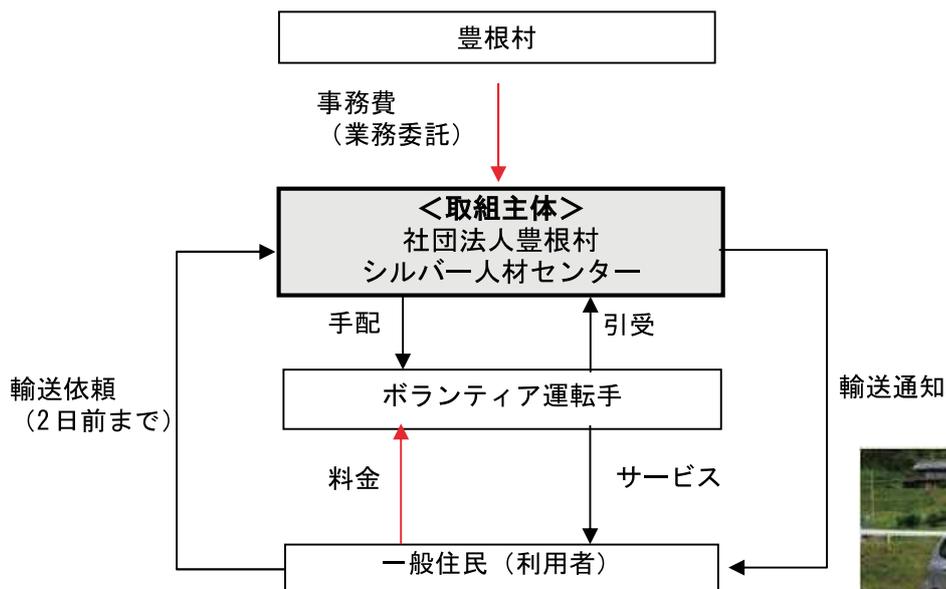


図 運営体制



写真 ボランティア車両

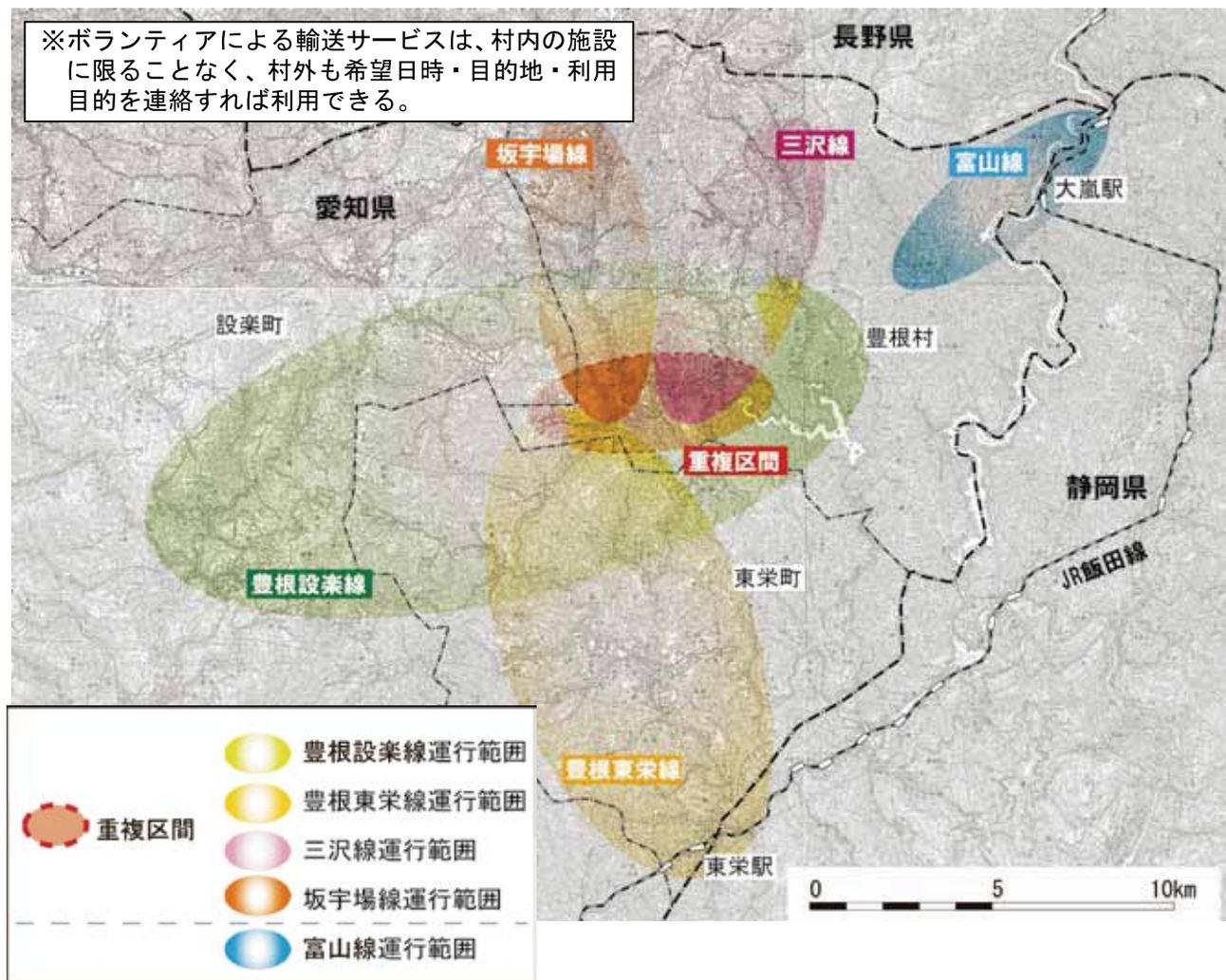


図 村営バスの運行範囲

2) 合意形成プロセス

<関係者の概要>

豊根村	・ 自家用車を使ったボランティアによる輸送サービスを発案、支援
社団法人豊根村 シルバー人材センター	・ 取組主体（豊根村の外郭団体） ・ 利用者からの申し込み受付、ボランティア運転手の手配を実施
住民ボランティア	・ 自家用車を運転して送迎サービスを実施

①背景～村営バスではカバーできない交通空白地域の存在

- ・ 豊根村では、昭和 60 年に、民間のバス路線が廃止され、村営バスに移行した。
- ・ 村営バスは、学童輸送と一般輸送の両方の役割を担っており、5本ある路線はそれぞれの地域と村の中心部をつないでいる。
- ・ しかし、豊根村は中山間地域であることから、点在する集落すべてをバスでカバーすることができない状況にあった。
- ・ このため、住民は、自主的に高齢者等の送迎を行わざるを得なかった。行政としては、万が一、事故等が発生した場合、どうすべきかといった問題意識はあったものの、代替手段を持ち合わせではない状況であった。

②機運醸成段階・計画・準備段階

～地域資源を活用して課題解決にあたる気質が、ボランティア輸送誕生の要因

- ・ 豊根村では、人口減少、高齢化による住民の足の確保が課題となっていた。住民からも、足の確保に対する切実な要望があった。
- ・ そうしたなか、国土交通省において、「交通空白の過疎地における住民輸送の実証実験」を行うという情報を入手したため、村として、「やってみよう」ということになった。
- ・ 当初は、国からの補助金を活用して、車両を購入しようと考えていたが、実証実験の費目がほとんど調査関係費であったため、「自家用車を使ったボランティアによる輸送サービス」という発想に切り替えた。
- ・ 豊根村での地域の課題は、地域の資源を活用して解決していこうとする気質が根付いていた。行政職員はこうした気質のもと、常にアンテナをはって、地域の情報を把握するように努めていた。そうしたなかで、これまで個人的に高齢者の送迎を行っている人などを把握、意見を伺うなどする中で、ボランティアを確保しようという発想が生まれた
- ・ ボランティアは、公募で確保しようとしたが、簡単には集まらなかった。このため独自に輸送サービスをしていた方々に個別に声掛けをすることとなった。
- ・ 開始前には、タクシー協会から事業実施に反対する厳しい意見も出ていたが、事業開始後は、接遇研修など、様々な面で協会から協力をしてもらっている。

③運行段階～利用者の利便性向上とボランティアの確保の両面に自治体が関わりつつも、住民同士の支えあいにより地域に定着

- ・ 個別に声掛けをした結果、14人のボランティアドライバーが集まり、平成14年10月から12月にかけて実証実験が行われた。
- ・ 実証実験期間中には、利用者へのアンケート調査を実施した。その結果、80%以上の回答者が、この取組は必要であると回答した。

3. 合意形成の実践例 (1) 自治体が住民主体の運営を促した取組～事例2)

- ・実証実験後の平成 15 年 11 月には、構造改革特別区域の認定を受け、平成 16 年に「豊根村がんばらマイカー輸送運営協議会」を設立し、シルバー人材センターを事業主体として、事業を開始した。
- ・シルバー人材センターは、事業開始当初、チラシ等を配布し、周知を図った。しかし、なかなか利用促進にはつながらなかった。
- ・この背景には、電話をして予約することに対する高齢者の戸惑いがあるのではないかと考え、直接、個人の家に出向き、ボランティアによる輸送サービスの説明を行うこととした。
- ・こうして、利用者が一人増えると、口コミでボランティアタクシーの情報が広がり、住民の間で「使ってみよう」という意識が芽生えるようになった。
- ・さらに、車には、ボランティアタクシーのステッカーが貼られ、周知とPRが図られた。
- ・ボランティアによる輸送サービスは、原則、豊根村発着で、交通手段を持たない村民であれば誰でも利用できる。ただし、サービスを利用するには会員登録が必要である。
- ・このサービス利用者の目的地の多くは、豊根村内や隣接する東栄町内の診療所や病院であり、新城市内、豊川市内、豊橋市内の病院まで利用する人もいる。
- ・送迎先は、基本的に、村内の施設であるが、村外については、希望日時・目的地・利用目的を連絡すれば利用できる。利用者の利便性を考え、ドア・トゥ・ドアのサービスが基本であるが、最寄のバス停・鉄道駅まで送迎も多少行われている。移動制約者にとっては、交通手段が確保されたことで、利用できる施設が増え、村内施設の利用者数も増加している。
- ・こうした移動制約者の利便性を最優先したサービスを行うことにより、送迎サービスの利用者も増加傾向にある。利用会員は平成 16 年度の 49 名から年々増加し、平成 21 年度は 190 名となっている。
- ・ボランティア運転手については、平成 16 年度の本格運行から平成 21 年度まで、20 名前後を維持しているが、ボランティアの高齢化が進んでおり、新たなボランティアの確保が課題になっている。
- ・シルバー人材センターでは、年に 1 回、ボランティア運転手を集めて現場の話を聞きながら、運営の改善に活かしている。

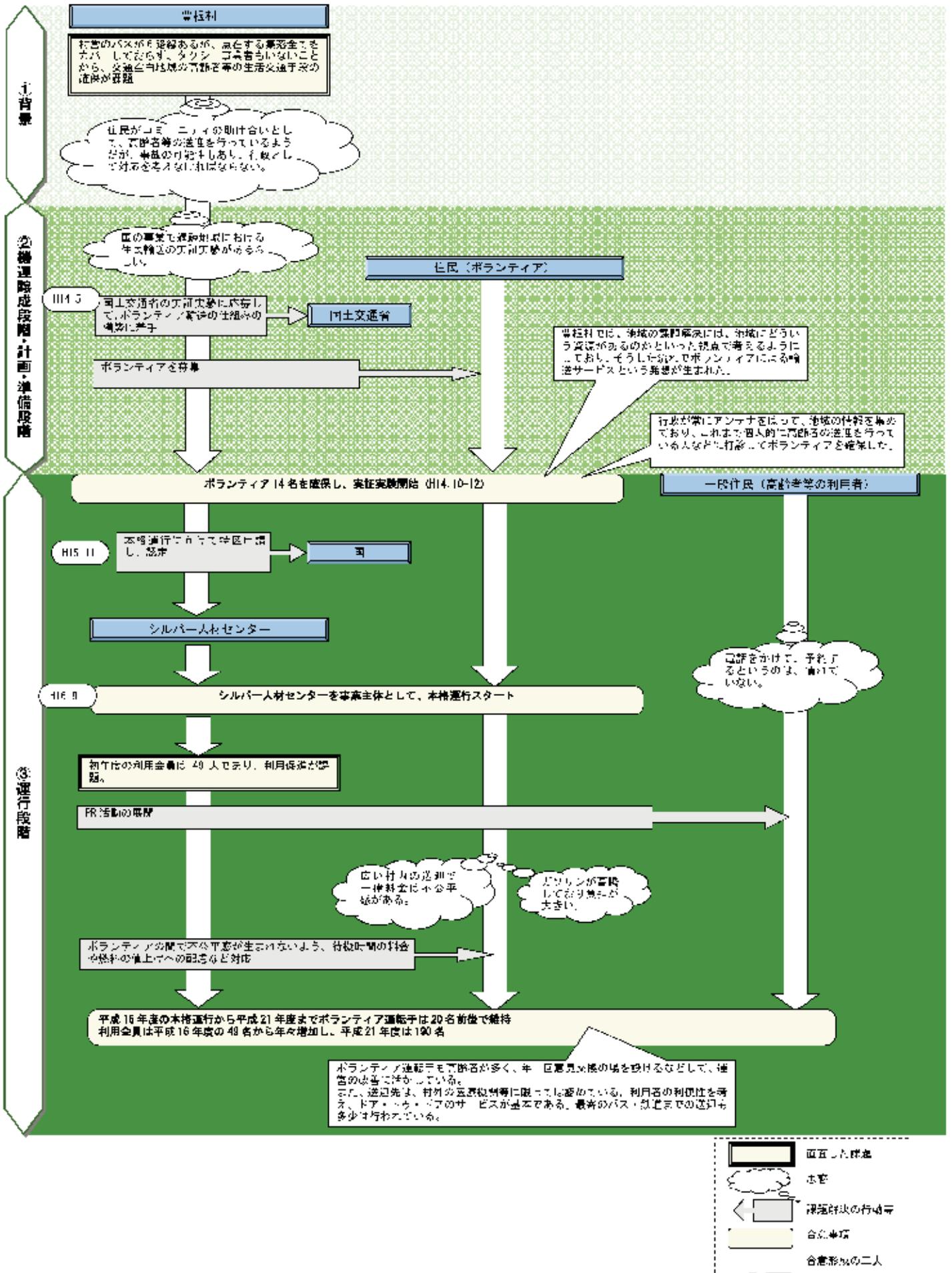


図 取組の段階ごとの課題・思惑・解決行動・合意形成の流れ

(2) 住民発意・住民主体による取組

事例3) 住民・行政・事業者の3者それぞれがリスクを負担することで、継続的なバス運行を実現【新潟市江南区】

1) 概要

- ・路線バスの廃止に伴い、住民が行政職員の協力のもと、様々な調査や検討を行い、ジャンボタクシーによる住民主体のバス運行を実現。
- ・市は、1日10便に係る運行経費の7割を上限に補助を行い、残り3割は運賃収入と住民負担で賄う住民バス制度を創設し、運行を側面から支援。
- ・住民負担で賄えない赤字は、事業者が負担することで、事業の継続性を維持。



表 カナリア号の概要

法的位置付け	道路運送法第4条 一般乗合旅客自動車運送事業
運営体制	図 運営体制を参照（次頁）
運行開始日	平成17年11月1日
路線	定期定路線（一部フリー乗降区間あり）
運行便数	<平日> ・アスパーク先回り 5便/日 ・南部営業所先回り 5便/日 <土曜休日祝日> ・アスパーク先回り 3便/日 ・南部営業所先回り 2便/日
運賃	150円均一
利用状況	・平成18年度：6,962人 ・平成19年度：9,103人 ・平成20年度：9,618人 ・平成21年度：9,556人
サービス	・新潟市の住民バス制度は、平日運行、1日10便に係る運行経費の7割を上限に市が補助を行う制度であるため、本来ならば、土・日・祝日は運行しないが、大型商業施設や交通事業者の協力により、土・日・祝日も運行している。 ・大型商業施設内への乗り入れや、JR 亀田駅で JR 線と、新潟交通南部営業所で市中心部への路線バスとの接続を考慮したルート設定となっている。 ・一部フリー乗降区間がある。 ・平成19年4月から、区バスが運行されており、一部運行ルートが重複するところがある。

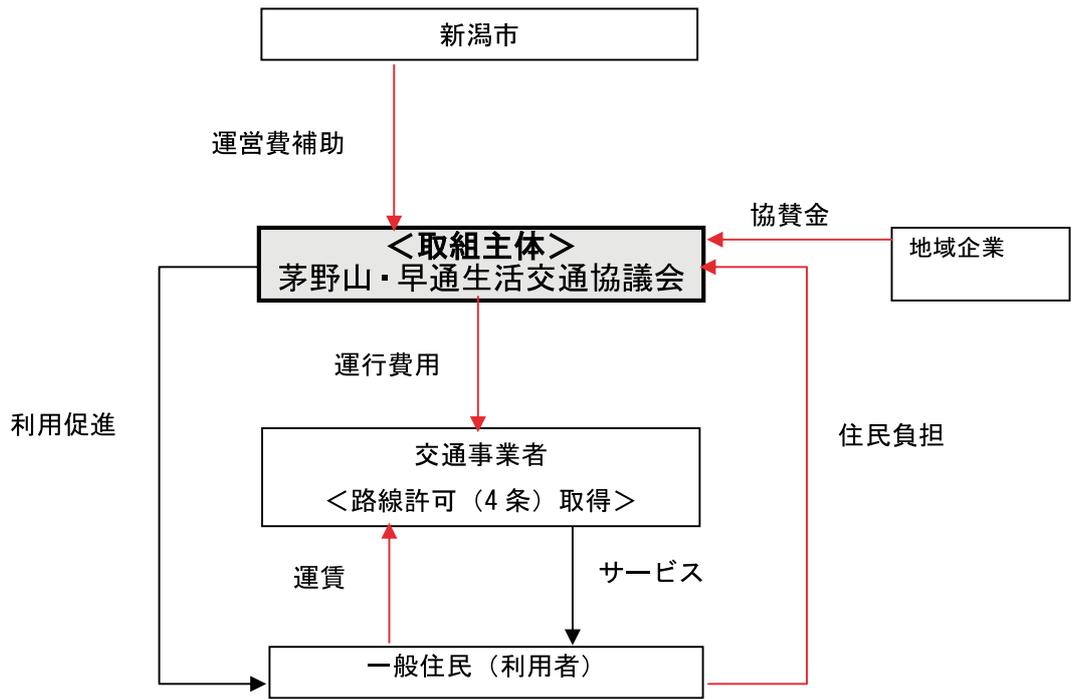


図 運営体制



写真 カナリア号

3. 合意形成の実践例
 (2) 住民発意・住民主体による取組～事例3)

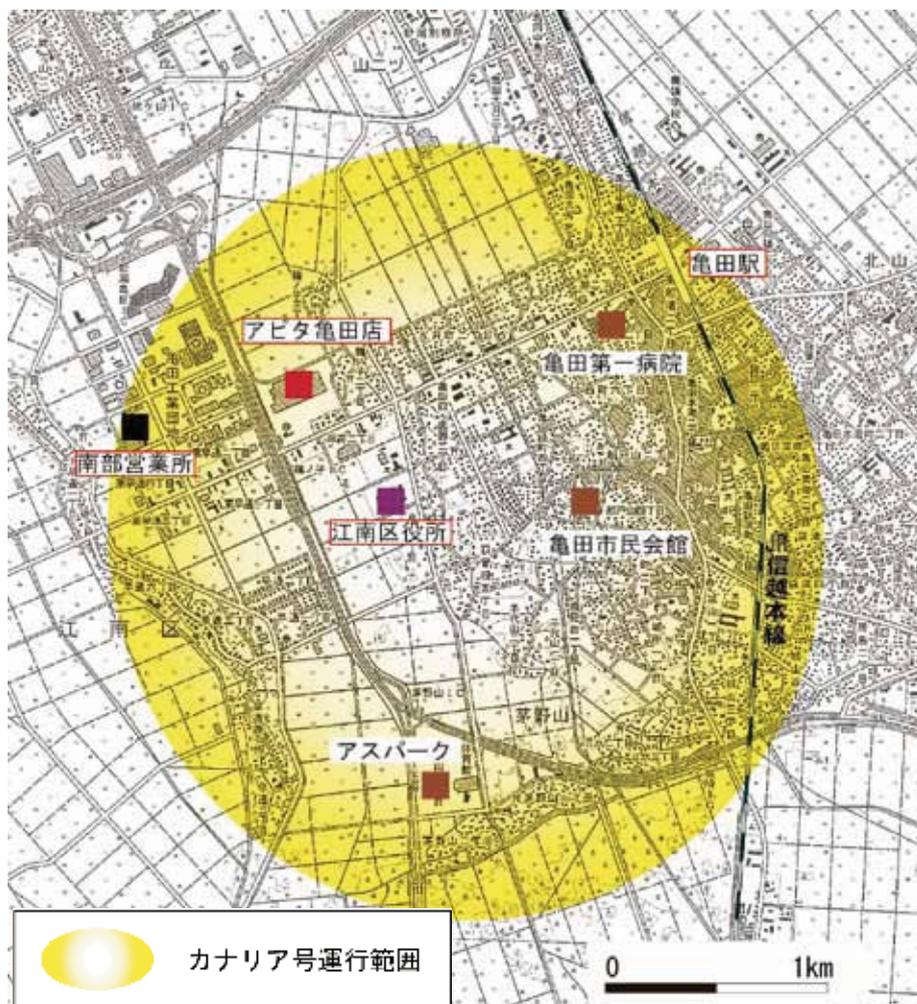


図 運行範囲



図 カナリア号パンフレット

2) 合意形成プロセス

<関係者の概要>

茅野山・早通生活交通協議会	・地域住民が結成した組織で、取組主体
旧亀田町（現新潟市江南区役所）	・協議会を側面支援
新潟市	・住民バス制度の創設
さくら交通	・運行委託事業者

①背景～バス路線廃止により芽生えた住民の思い

- ・平成15年1月、新潟交通は24路線43系統（主に郊外部の路線）の廃止届出を提出した。
- ・このとき、廃止路線沿線の旧亀田町（現新潟市）の住民の有志（老人会、PTA関係者、ボランティア活動者など）は、生活交通手段を確保するために「自分たちでバスを走らせよう」と決意し、地域の交通問題について話し合うための勉強会を立ち上げた。

②機運醸成段階(その1)～住民有志の勉強会への行政やコンサルタントの参加

- ・当初、住民有志による勉強会では、自分たちの力でバスや運転手を確保するなど、活発な意見が飛び交っていた。
- ・しかし、勉強会を進めていくうちに、現実的に自分たちの力だけでバスを運行することが難しいとわかり、当時の旧亀田町役場に相談に行った。
- ・その頃、旧亀田町でも、路線バスの撤退後の対策を検討しており、隣接する旧新潟市と情報交換を行っていた。その中出、旧亀田町は、旧新潟市がコンサルタントを入れて、廃止代替交通についてどうすべきか検討していることを知った。
- ・そこで、旧亀田町では、住民有志の勉強会からの相談を受けたことをきっかけに、廃止代替交通をどうすべきか本格的に検討しようと考え、旧新潟市での検討に携わっているコンサルタントを住民有志の勉強会にも参加してもらうことにした。

③機運醸成段階(その2)～新たな事業展開を模索していた交通事業者

- ・その頃、地域の交通事業者の中にも、路線バス撤退後の代替交通に、新たなビジネスチャンスを見出そうとする動きがあった。
- ・地域のタクシー事業者であるさくら交通は、従来のタクシー事業だけを続けていては、今後の見通しは厳しいと考え、新たな事業展開として、代替交通を担いたいと考えていた。
- ・さくら交通の社長は、平成15年度から始まった旧新潟市の地域交通計画策定アドバイザー会議に、新潟市ハイヤー・タクシー協会の代表として参加していた。
- ・そこで、さくら交通の社長は、会議の席上、「タクシー事業者がバスの代替交通を担うことができるのではないか」と提言した。
- ・旧新潟市としても、代替交通の可能性の一つとしてタクシーを視野に入れていたため、ジャンボタクシーを運行する場合の見積もり作成をハイヤー・タクシー協会に依頼した。
- ・旧新潟市は、ハイヤー・タクシー協会からの見積もりをもって、廃止代替交通導入想定地区に向き、地域住民への説明会を開催したが、住民からの合意は得られず、旧新潟市内では、住民主体による代替交通の導入が不調に終わることとなる。

④計画・準備段階(その1)～アンケートや試験運行によりジャンボタクシーを選択

- ・旧亀田町の住民有志の勉強会では、次のステップとして、需要の推計やバス運行経費の算定など、具体的な運行方針を決めていくことが課題となった。
- ・そこで、平成16年7月頃から、路線バス撤退後の代替交通に関心を持つさくら交通に対し、勉強会への参加を依頼し、専門的な視点からコストやルートの設定についての提言を受けた。
- ・その一方で、勉強会メンバーと旧亀田町職員は、どの程度利用者があるのかを把握するためのアンケートを実施したほか、新潟交通の中型バスを活用することも想定して、新潟交通に協力を仰ぎ、運賃無料の試験運行を実施した。
- ・その後、アンケート調査や試験運行などを基にした経費計算の結果、中型バスは、需要規模として比較して経費が過大になることがわかった。
- ・そこで、勉強会では、最終的に、さくら交通のジャンボタクシーにより、代替交通を運行することにした。

⑤計画・準備段階(その2)～事業者負担と住民負担と行政負担により運行実現

- ・旧亀田町の住民有志の勉強会は、平成16年11月に亀田地区生活交通協議会という名称になり、引き続き議論が重ねられた。そうしたなか、行政から運行に対する補助金が出たとしても住民負担は避けられないことがわかった。
- ・協議会としては、1世帯当たり年間の負担を1,000円に抑えたいと考え、住民負担をしてもなお赤字が出る場合は、さくら交通に赤字分を負担してもらえないかと依頼した。
- ・さくら交通としては、住民も行政も一定の負担をしている中、運賃収入でカバーできない分は、交通事業者の責任であると考えていた。
- ・また、さくら交通にとって、代替交通の運行は、新たな事業分野への進出であり、一定のリスクはつきものであると考えた。即ち、さくら交通は、そのリスクを先行投資と捉え、赤字が出ても、それを背負うことを覚悟し、協議会の申し入れを受け入れることにした。
- ・一方、協議会では、住民負担を確保するにあたり、住民個々に説明を行うのではなく、自治会長や役員からの合意を得るアプローチをとった。この背景には、地域の移手段におけるマイカー依存率が極めて高く、住民負担に反対する人が出てくることを懸念したためである。
- ・このほか、協議会では、時刻表発行費用などを確保するため、協議会メンバーの人的ネットワークを通じて、地元企業から協賛金を得るなど、資金獲得に向けた活動を展開した。
- ・こうして、費用負担の問題をクリアしていく中で、平成17年4月には、合併新市である新潟市（亀田町は平成17年3月21日に新潟市に編入合併）が住民バス制度（1日10便に係る運行経費の7割を上限に新潟市が支援する制度）をスタートさせた。
- ・また、同年10月、亀田地区生活交通協議会は、茅野山・早通地区生活交通協議会と改組し、11月には、住民バス制度を活用した代替交通サービス（カナリア号）の運行を開始した。

⑥運行段階～人脈を使って協賛金を獲得し、土日祝日運行を実現

- ・運行開始後、バスルートの変更要望や土日祝日運行の要望が挙がるようになった。
- ・協議会では、ルート変更を何度か実施するとともに、土日祝日運行の経費を沿線企業からの協賛金で賄うため、大型商業施設の交渉にあたった。
- ・大型商業施設との交渉は、人脈を活用することが効果的であるため、高齢者支援などのボランティア活動を通じて大型商業施設とのパイプがあった協議会メンバーが担当し、平成19年5月から土日祝日運行が実現することとなった。

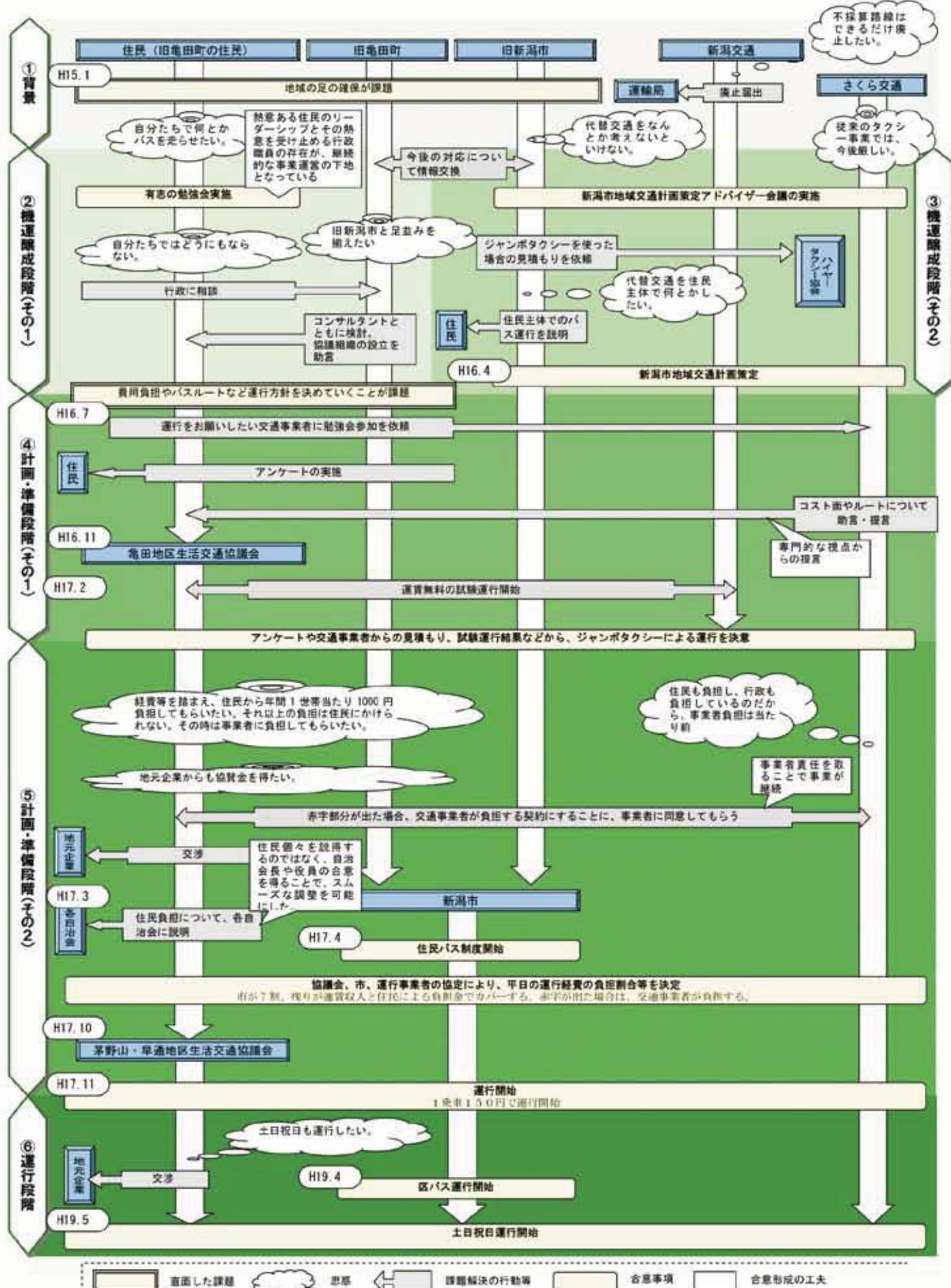


図 取組の段階ごとの課題・思惑・解決行動・合意形成の流れ

事例4) バス路線の廃止をきっかけに住民が自らコミュニティバスを運行【三重県四日市市】

1) 概要

- ・四日市市の羽津地区では、利用者数の減少によって、路線バスが廃止。
- ・地域住民は、市に対しバス路線の存続又はこれに代わる対応を要望したが、適切な回答が得られなかったことから、自らバス運行を決意。
- ・住民ニーズを踏まえたルート設定等を行うことにより、廃止前より利用者数が増加。

位置図



表 生活バスよっかいちの概要

法的位置付け	道路運送法第4条 一般乗合旅客自動車運送事業
運営体制	図 運営体制を参照(本頁)
運行開始日	平成15年4月1日
路線	定時定路線
運行便数	月～金 1日4.5往復(2時間間隔)
運賃	100円
利用状況	平均90～100人/日
サービス	高齢者に配慮して約200～300m間隔でバス停を設置

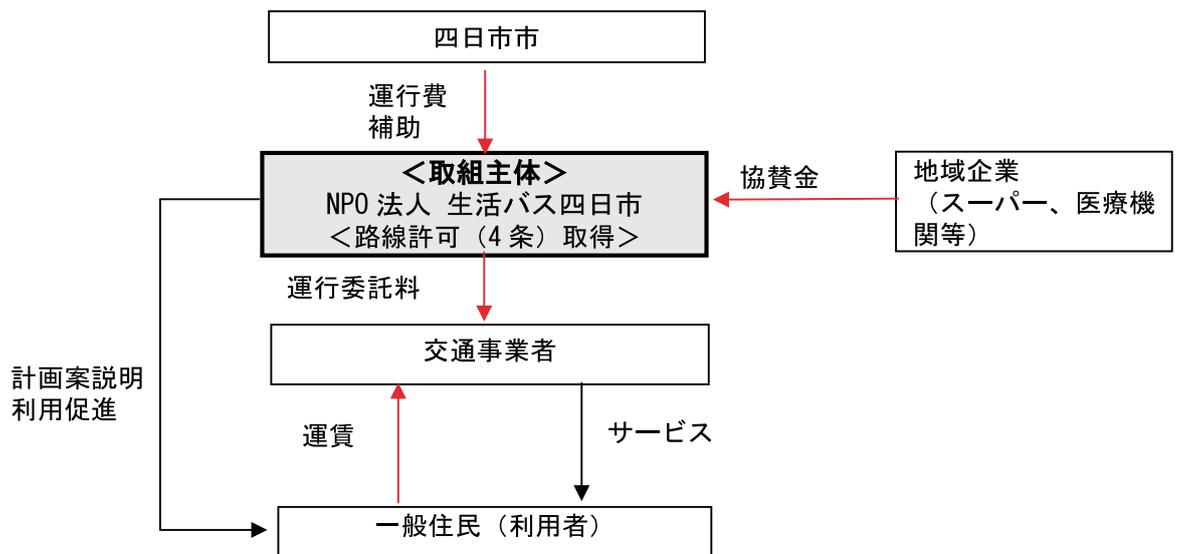


図 運営体制



図 運行範囲



写真 生活バス四日市の車両

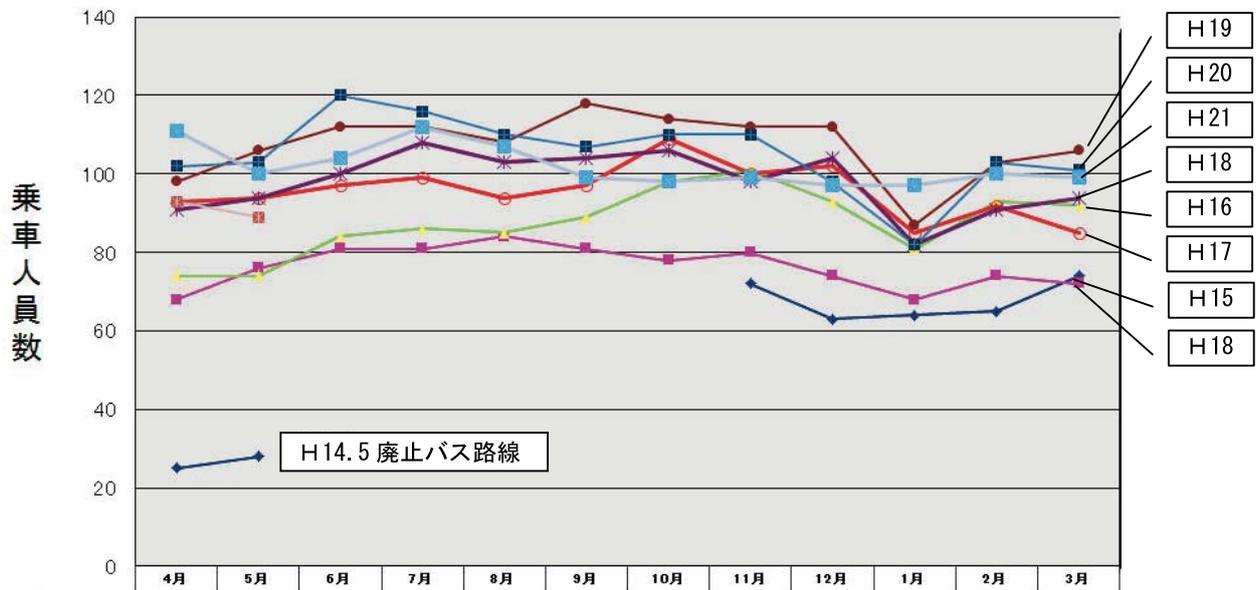


図 乗車人員の推移

2) 合意形成プロセス

<関係者の概要>

四日市市	・ 地域住民主体のバス運行を支援
羽津いかるが町自治会 役員	・ 本取組のキーマン ・ 沿線企業と連携した自主運行のバスの実現に向けて、住民主体の計画づくりの中心的な役割を担い、最終的に事業主体となる NPO 法人生活バス四日市の理事長に就任
三重交通	・ 生活バスの運行事業者であるほか、住民の計画づくりの支援者
A 氏	・ 広告の看板等を作成する会社を経営（バス停の時刻表の印刷も業務の一つ） ・ バス路線の撤退が相次ぐことは、自分のビジネスにも影響することから、バス路線の開拓に関心を持っており、地域住民、四日市市、三重交通の間を取り持つ役割を果たす

①背景～バス路線が撤退しても、行政の代替措置を得られない自治会

- ・ 平成 14 年 2 月、三重交通が羽津地区のバス路線の撤退を表明した。連合自治会では、近鉄霞ヶ浦駅や別のバス路線があるということで、バスの撤退を受け入れたが、羽津いかるが町自治会はバス路線撤退の影響を大きく受けるため、住民がどう思うのかアンケートを実施した。
- ・ 高齢者を中心に「買い物や通院が不便になる」との回答があったため、自治会では、市に対しバス路線の存続、又はこれに代わる対応を要望したが、適切な回答を得ることはできなかった。
- ・ 四日市市では、バス路線の廃止が相次ぐ中、廃止路線に対し、政策的に補助金を入れ路線の維持を図ってきたが、規制緩和のあとは、廃止路線が増加する可能性があったため、市として補助をしないこととしていた。

②機運醸成段階～地域住民、行政、交通事業者、沿線企業の出会い

- ・ 当時の自治会の役員を中心とする有志が、「今後、どうしていこう」と考えていたところ、タイミングよく、平成 14 年 6 月に、市の公共交通担当から、新しいバス路線の開拓を検討している A 氏を紹介された。
- ・ A 氏は、もともとバス路線が撤退する地区の出身であり、沿線企業と連携した自主運行のバスができないかと考え、四日市市に相談に行ったところだった。市の公共交通担当者も今回の A 氏の訪問はよい機会だと考え、A 氏を羽津いかるが町自治会に紹介することにした。
- ・ そこで、地域住民、四日市市の公共交通担当者、A 氏、三重交通の担当者の 4 者で顔を合わすことになった。三重交通は、当時、不採算などを理由に、バス路線の廃止を進めていたが、この傾向が続けば、会社の屋台骨がゆらぐのではないかと危惧し、何らかの形でバスを走らせ続けたいと考えていた。
- ・ こうして、沿線の企業から協賛金の提供を受けながら、生活に密着した生活バスを地域住民が主体となって運行するという発想が生まれた。

③計画・準備段階(その1)～市の担当者や交通事業者を巻き込みながらの住民主体の計画立案

- ・ 平成 14 年 6 月頃から、地域住民を交えたワーキング（事業計画の策定）が始まった。ルートやバス停の位置は、住民からの意見を聞きながら計画案を作成した。
- ・ その際、実際にバスが走れるかどうかは、三重交通が検証した。三重交通は実験的な形態でもよ

いので、何とかバスを走らせたいと考えていた。

- ・行政では、公共交通の担当者が個人としての立場で参加してくれた。行政負担でバスを走らせることはできないが、住民が主体となった取組を応援してくれた。
- ・ただし、行政の公共交通の担当者は、当時、ワーキングで検討されている計画の内容を見て、「こんな利便性の低いバスがうまくいくのだろうか」と感じていた。曲がりくねったバスルート、平日のみの運行、バス停が200m間隔で設置されるなど、行政が通常、計画するバス計画とは随分、違っていたからである。しかし、これまでの行政の手法に限界も感じていたため、市の公共交通担当者は住民たちの活動を見守ることとした。
- ・運行費用は、運賃収入と沿線の地域企業等からの協賛金で確保しようとした。しかし、協賛金がそれほど集まるはずもなく、行政からの支援が必要ということになった。
- ・行政からの支援を得るためには、少なくともバスに対するニーズがあることを証明しなければならない。そのために試験運行を行おうということになった。
- ・そこで、沿線企業から集めた60万円で試験運行の実施を三重交通に打診したところ、了解を得ることができた。
- ・実際には、試験運行を行なうまでもなく、市の公共交通担当者が、協賛金と運賃収入だけでは無理があると考え、補助金の確保に取り組んでくれた。当時、市長が住民主体のまちづくりに熱心であったことから、協働のまちづくりというテーマで、市が支援できないか動いてくれた。

④計画・準備段階(その2)～事業主体としての要件を備えるため、NPO 法人格を取得

- ・行政からの補助金を受けることに加え、バスの免許を取得するためにもNPO法人格を取得することとなった。
- ・なお、NPO法人となるためには、8名の理事を確保する必要があったが、バス運行のリスクを背負うことになるため、8名を集めるに苦労した。
- ・リスクは2つあり、1つは事業が赤字になることのリスク、2つ目は事故が起こった場合のリスクである。
- ・赤字のリスクは、現在のNPOの理事長が全責任を負うということで理解を得た。事故リスクは、運行を三重交通に委託することでカバーした。

⑤運行段階～成果をPRすることで協賛企業を確保

- ・NPOの収入は企業からの協賛金が大きな要素になっているが、企業に資金提供に見合うメリットがあるかという、難しい面がある。
- ・企業側にとっては、多少バスの乗客が増えても、自分たちの収益に大きなプラスにならないため、企業がどういう意識を見出せば、協賛を続けてくれるのかが課題であった。
- ・そこで、企業が協賛から降りにくくする方策として、バスの運行が地域貢献していることを広くアピールすることが考えられた。
- ・また、生活バスは、市外からの評価が高く、視察も多いほか、国から表彰もされている。こういったことは、企業の協賛金が地域に貢献していることの証として、協賛企業にもその都度、報告されている。

3. 合意形成の実践例
 (2) 住民発意・住民主体による取組～事例4)

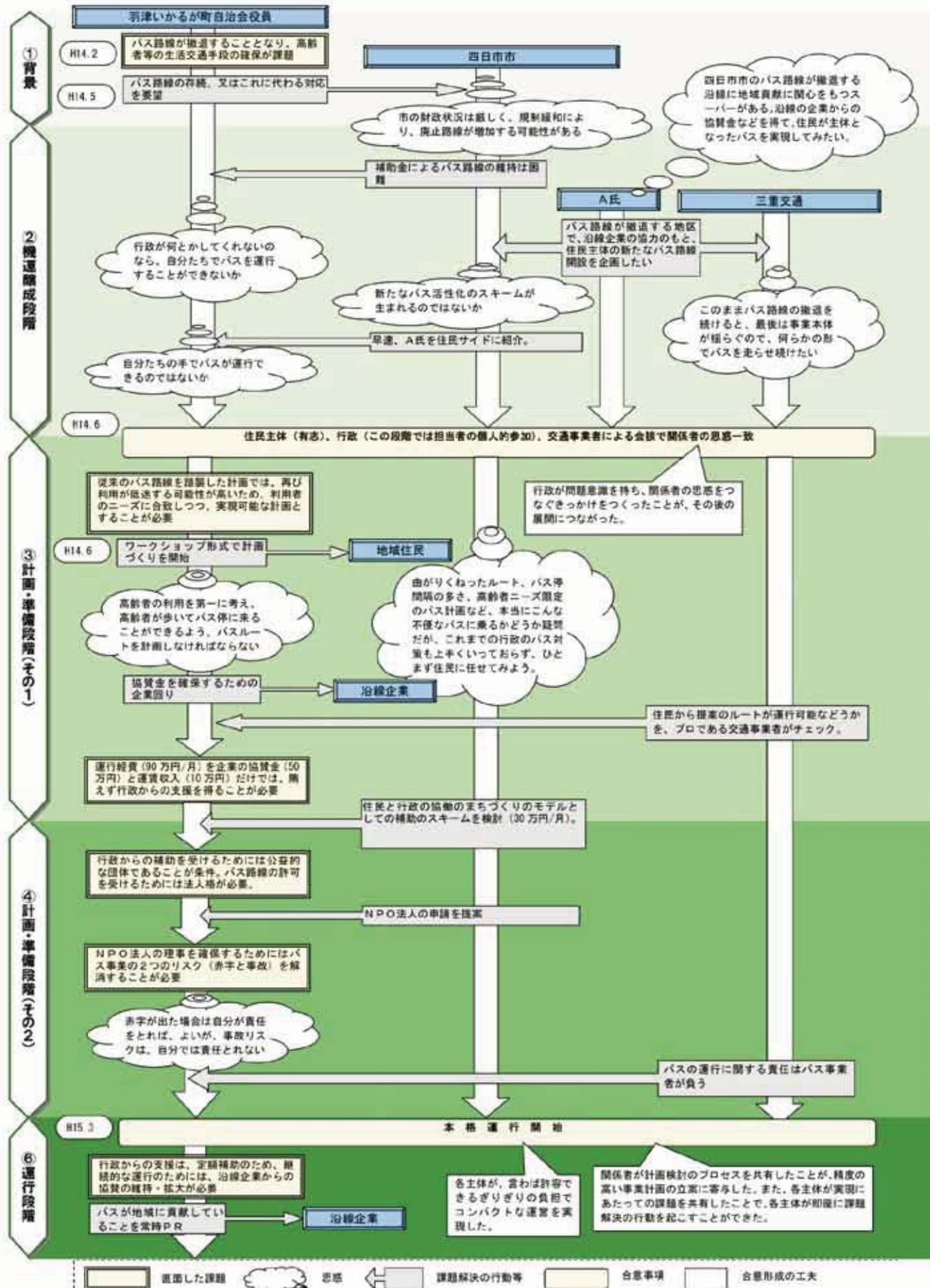


図 取組の段階ごとの課題・思惑・解決行動・合意形成の流れ

事例5) バスの運行組織の立ち上げから運営まで住民主導で実施【京都市】

1) 概要

- ・高齢者等の交通弱者が多く居住する醍醐地域において、市バスの撤退を機に、地域住民が主体となってコミュニティバスの運行を目指し、住民組織を設立。
- ・専門家や交通事業者を交え、ルートや料金を設定。設定にあたっては、100回にも及ぶ説明会や勉強会を開催。
- 。運賃収入だけでは、経費を賅えないため、沿線企業や市民から資金を出し合ってもらい「市民共同方式」を導入。

位置図



表 醍醐コミュニティバスの概要

法的位置付け	道路運送法第4条 一般乗合旅客自動車運送事業
運営体制	図 運体体制を参照(次頁)
運行開始日	平成16年2月16日
路線	定時定路線
運行便数	<ul style="list-style-type: none"> ・1号路線(往復:平日25便、土曜25便、日曜祝日21便) ・2号路線(往復:平日48便、土曜17便、日曜祝日11便) ・3号路線(往復:平日25便、土曜25便、日曜祝日21便) ・4号路線(循環:平日25便、土曜25便、日曜祝日22便) ・5号路線(循環:平日10便、土曜10便、日曜祝日10便)
運賃	全区間一律片道200円、一日乗車券は300円
利用状況	<ul style="list-style-type: none"> ・平成15年度:27,696人(一日平均615人) ・平成16年度:229,603人(一日平均629人) ・平成17年度:270,895人(一日平均742人) ・平成18年度:383,402人(一日平均1,050人) ※敬老乗車証・福祉乗車証使用可能に ・平成19年度:518,187人(一日平均1,416人) ・平成20年度:570,225人(一日平均1,562人) ※5号路線開通 ・平成21年度:600,753人(一日平均1,645人)
サービス	<ul style="list-style-type: none"> ・3号路線のみ、14人乗りのジャンボタクシーを使用し、残り4路線は、38人乗りの小型バスを使用 ・すべての路線が地下鉄醍醐駅を起終点または通過。 ・京都市では、敬老乗車証を発行しているが、これは、70歳以上の方に所得に応じた一部負担金を京都市内の郵便局で納付してもらい、郵便局で交付を受けるもので、敬老乗車証を見せることで、無料でバスを利用することができる。この制度を平成18年10月から醍醐コミュニティバスでも導入。

3. 合意形成の実践例
 (2) 住民発意・住民主体による取組～事例5)

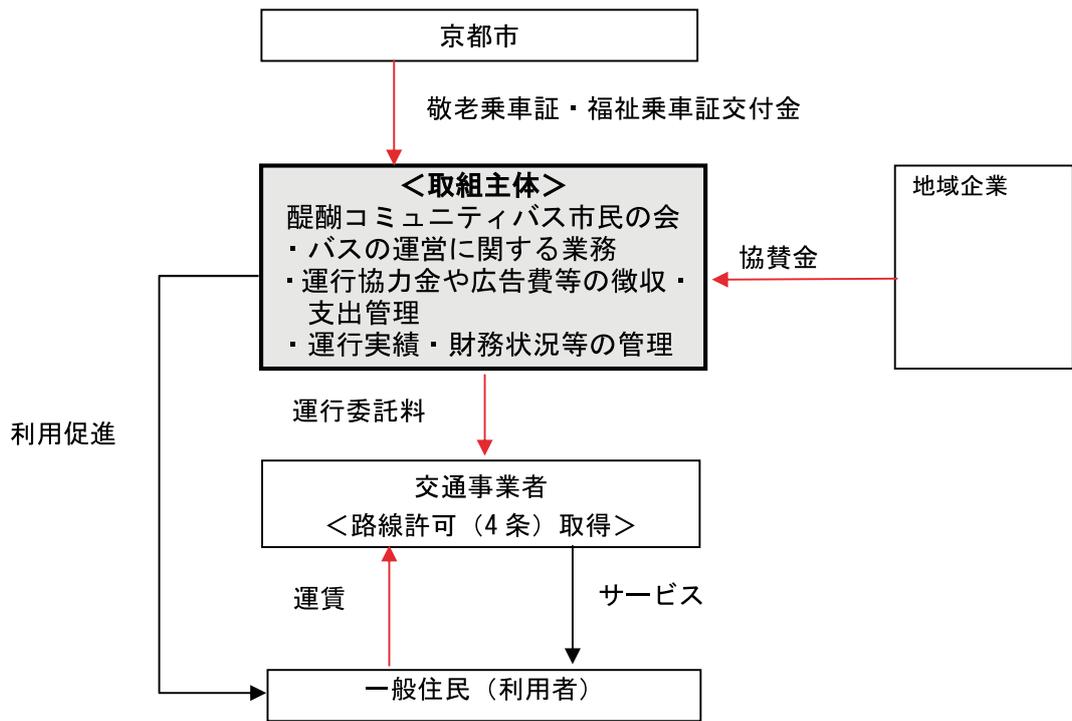


図 運営体制



写真 醍醐コミュニティバス

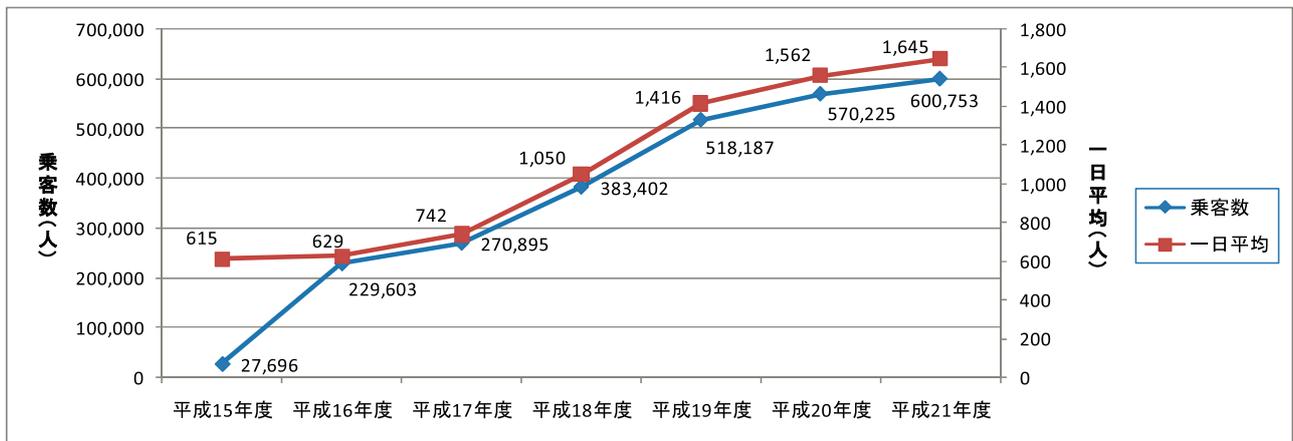


図 利用者数の推移

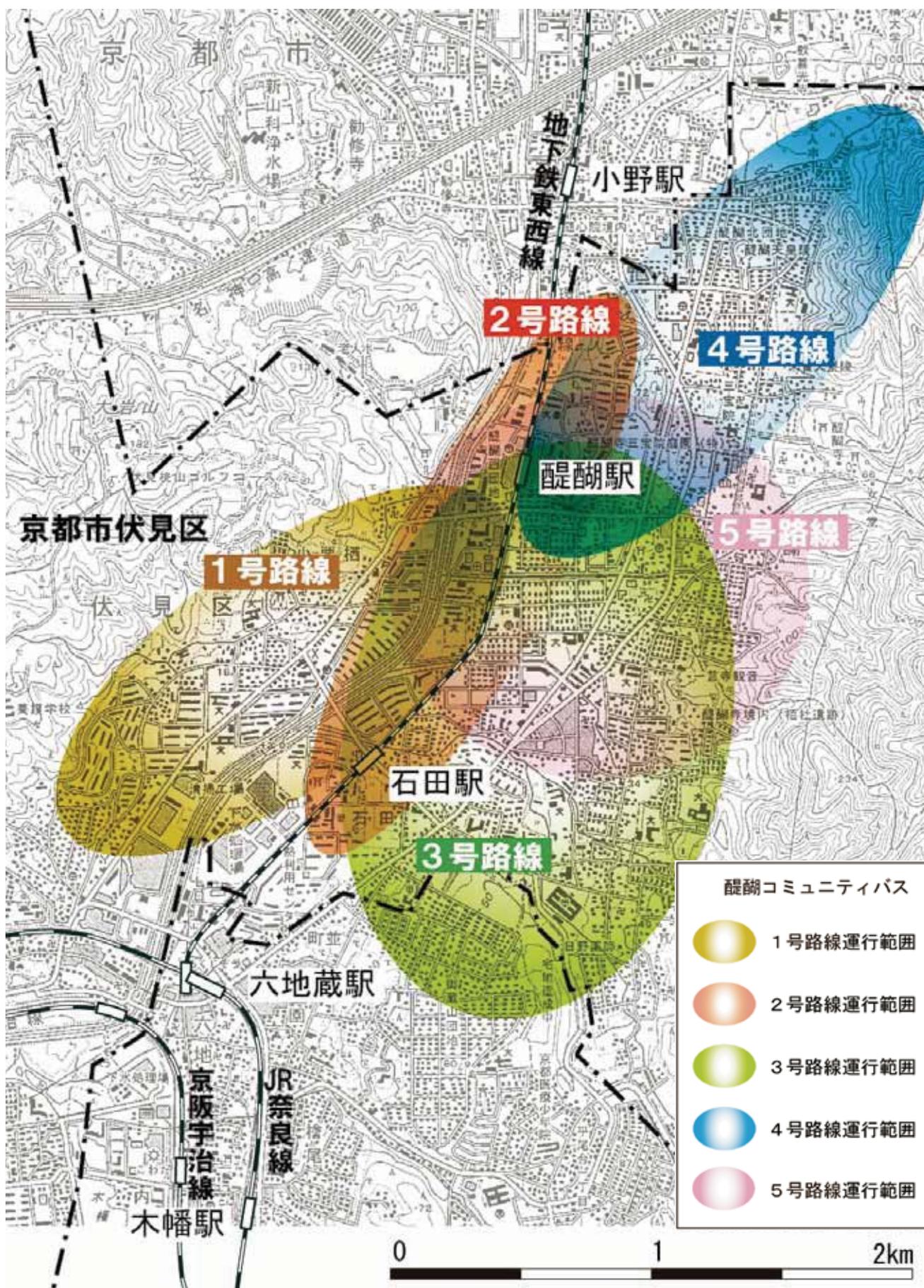


図 運行範囲

2) 合意形成プロセス

<関係者の概要>

醍醐コミュニティバス市民の会	・ 住民主導のコミュニティバスの担い手
京都大学の専門家	・ 住民にノウハウを提供し、住民主導のコミュニティバス実現を誘導
市民組織の職員	・ 住民、専門家、交通事業者のコーディネート役
ヤサカバス	・ 住民主導のコミュニティバスの運行事業者

①背景～路線バス再編をきっかけに、立ち上る地域住民

- ・ 京都市伏見区醍醐地域は、南北方向の幹線道路沿いの公共交通ネットワークは充実していたものの、東西方向にある高台に広がる住宅地への公共交通ネットワークは希薄であった。また、高齢者等の交通弱者が多く住んでいる地域でもあった。
- ・ 醍醐地域には、かつて市バスが運行されていたが、平成9年10月に地下鉄東西線が開業し、路線再編によって本数が減便され、業務自体も京阪バスに移管されることとなった。(市バスの撤退)
- ・ このようなことがきっかけとなり、醍醐地域の住民が立ち上ることになる。

②機運醸成段階～行政に頼らず、地域主導でバスを走らせるため、住民組織を立ち上げ

- ・ まず、醍醐地域の交通利便性を向上させるべく、醍醐地域の10校区の会長ら集まって、京都市に陳情することにした。
- ・ ところが、京都市交通局からは、「一旦撤退したら新たに路線を開設することは難しい」との回答を受けたため、「行政に頼るのではなく、自分たちで何とかしなければならぬ」と考えるようになった。
- ・ そこで、醍醐地域の女性会メンバーが、環境や交通などの問題を議論する市民組織の職員(コーディネーター役として機能しているため、以下、コーディネーターとする)に相談を持ちかけた。
- ・ そのコーディネーターから、目的とビジョンをはっきりさせた団体を立ち上げるべき旨の助言を得たため、平成13年9月に「醍醐地域にコミュニティバスを走らせる市民の会(のちに、醍醐コミュニティバス市民の会となる)」を設立することとなった。

③計画・準備段階(その1)～専門家・事業者との出会いと運行方針の検討

- ・ 会を設立したものの、メンバー達は、具体的にバスを運行させるためのノウハウを持ち合わせてはいなかった。そのため、コーディネーターを通じて、総合的な交通アドバイザーとして京都大学の専門家を招き、勉強会を実施することとなった。京都大学の専門家には、需要予測もお願いした。
- ・ 一方、平成14年の道路運送法改正を機に、京都市内で路線バス事業に新規参入したいと考えていた彌栄自動車は、たまたま新聞で醍醐地域における活動を知り、なんとか接触を図りたいと考えていた。
- ・ そこで、彌栄自動車(のちに路線バス事業を行う㈱ヤサカバスを設立)の担当者は、コーディネーターを通じて、市民の会に接触を図った。市民の会からは、経費計算などバスの運営方法について検討依頼があり、バス事業に意欲的な彌栄自動車は、経費計算等に取り組むこととなった。
- ・ 経費計算と需要予測の結果、ワンコインでの運行が困難であることと、経費の3分の2程度は、運賃収入で賄えるが、残りは何らかの補填が必要と判明し、地域住民や企業から資金面での協力

を仰ぐ「市民共同方式」を採用することにした。

④計画・準備段階(その2)～専門家同席によるスポンサーの説得や地域住民との議論

- ・地域企業などから資金面での協力を仰ぐため、市民の会のメンバーが、地域の中核施設（総合病院、大型商業施設、寺院など）を回り、説得にあたった。
- ・説得にあたっては、専門的観点から説得力ある説明を行いたいと考えていたため、京都大学の専門家を同席させた。
- ・専門家を同席させたことで、説得力ある説明を地域の中核施設に行うことができた。さらに、「行き先表示や車内アナウンスだけでも広告効果がある」と説得することで、地域の中核施設から資金面での協力を仰ぐことができた。
- ・このほか、一般企業や団体を「パートナー」、個人を「個人応援団」とし、寄付の募集を行った。
- ・こうして、平成 15 年 6 月に、資金面での目途がついたことから、ヤサカバスと間で運行契約を結ぶ運びとなった。
- ・一方で、地域住民の意向や意識啓発を行うため、100 回にのぼる勉強会や説明会を行った。そこでは、校区ごとにそれぞれ欲しいと思うルート案を出してもらい、専門家や事業者も参加して、一緒になって熱のこもった議論を行った。この議論が、「地域が納得のいくルート」の設定に大きく寄与することとなった。

⑤計画・準備段階(その3)～地元の人脈を活用し、停留所設置等の苦情を解消

- ・経費やルートなど、概ね運行方針が決まり、次のステップとして、停留所の配置やルート案に対する警察の許可など、運行実現に向けより具体的な作業に取り組むこととなった。
- ・停留所の設置にあたっては、地元の了解をスムーズに取りたいと考えていたが、「バス停を設置してほしくない」などといった苦情が発生した。市民の会では、「誰にお願いすれば、事が円滑に進むのか」を分かっている地元の自治町内会会長や女性会の方の人脈を活用することで、迅速に苦情を解消していった。
- ・また、3 号路線は、一部道路が狭い箇所があり、38 人乗りの小型バスでは、通行できないことがわかった。そこで、14 人乗りのジャンボタクシーを採用するなどの工夫を行った。
- ・こうして警察との協議を経て、許可が下りると、平成 15 年 11 月に運輸局に路線バス運行の許可申請を行った。
- ・翌平成 16 年 1 月に申請の認可が下りたことから、平成 16 年 2 月に醍醐コミュニティバスが運行することになった。

⑥運行段階～敬老乗車証・福祉乗車証による利用者増加と運賃収入減少

- ・運行後 2 年半が経過した平成 18 年 10 月には、京都市ですでに導入されている敬老乗車証・福祉乗車証を醍醐コミュニティバスでも導入することとなった。
- ・この結果、数多くの人々が利用するようになり、14 人乗りのジャンボタクシーを導入していた 3 号路線では、乗りこぼしが多く発生した。そこで、この乗りこぼしをフォローするため、新たに 5 号路線を開設した。
- ・利用者は増えたが、増えた利用者の多くは、敬老乗車証・福祉乗車証を利用しており、運賃収入の減少につながった。京都市からは交付金を受け取ってはいるものの、市民の会の台所事情は決して楽なものではない。

3. 合意形成の実践例
 (2) 住民発意・住民主体による取組～事例5)

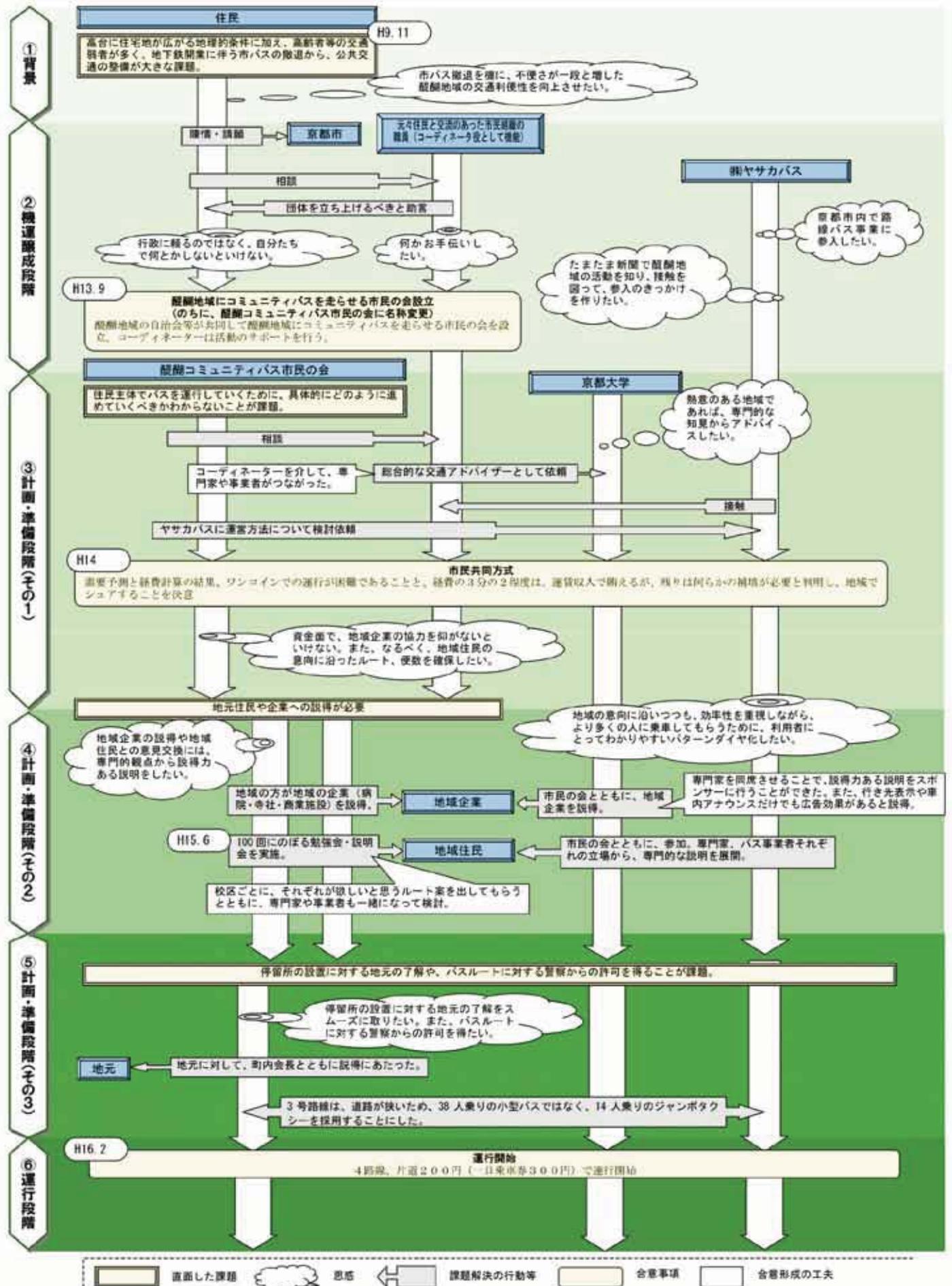


図 取組の段階ごとの課題・思惑・解決行動・合意形成の流れ

事例6) 行政のサポートを受けつつ住民主導によりデマンド交通を実現【山形市】

1) 概要

- ・路線バスの廃止に伴い、市が独自に運行していた地域交流バスの利便性向上を図るため、住民が専門家とともに調査や様々な検討を行い、ジャンボタクシーによるデマンド交通の運行を実現。
- ・地域住民が協議会を設置し、運行主体となる一方、市は運行費を補助することにより自主運行を支援。
- ・補助の上限額は定めたが、運行内容の企画決定は協議会に委ねることにより、地域の実情に応じた生活交通の確保を実現。

位置図



表 スマイルグリーン号の概要

法的位置付け	道路運送法第4条 一般乗合旅客自動車運送事業
運営体制	図 運体体制を参照(次頁)
運行開始日	平成22年4月1日(試験運行は平成21年4月1日)
路線	一部デマンド交通
運行便数	週2日往復計9便(水曜日5便、金曜日4便)
運賃	対距離運賃制
利用状況	平成22年度(平成22年12月現在): 1,127人(一日平均17.1人)
サービス	<ul style="list-style-type: none"> ・多くの住民に関心を持ってもらうために、地元小学生から愛称を募集し、「スマイルグリーン号」という名称が決定したほか、児童の絵を車内に掲載したり、回数券のデザインに採用するなどしている。 ・山交ハイヤーの運転手は、病院の待合室まで、乗客を迎えに行くなど、ホスピタリティー溢れる接客で、利用者の満足度を高めている。 ・時刻表は、見やすいようにA3版で作成し、予約しやすいように、電話番号も大きく表示した。

スマイル・グリーン号 時刻表
水曜日・金曜日

行き

行先	8時20分	10時20分
15番～29番	8時25分	10時25分
こせせクリニック	8時35分	10時35分
ヤマザワ産山店	8時40分	10時40分
県立中央病院	8時45分	10時45分
30番～33番	8時55分	10時55分
漢生病院	9時00分	11時00分
ジャスコ北店	9時00分	11時00分
寿徳西前	9時15分	11時15分
漢生前	9時20分	11時20分
NHK前	9時25分	11時25分
山形駅前	9時30分	11時30分

予約センター
023-681-3809

帰

行先	12時00分	14時00分	16時00分
NHK前	12時05分	14時05分	16時05分
七日町	12時10分	14時10分	16時10分
寿徳西前	12時15分	14時15分	16時15分
ジャスコ北店	12時30分	14時30分	16時30分
漢生病院	12時30分	14時30分	16時30分
30番～33番	12時35分	14時35分	16時35分
県立中央病院	12時45分	14時45分	16時45分
ヤマザワ産山店	12時50分	14時50分	16時50分
こせせクリニック	12時55分	14時55分	16時55分
15番～29番	13時05分	15時05分	17時05分
中野目(1番～14番)	13時10分	15時10分	17時10分

※水曜日のみ運行

写真 スマイルグリーン号の時刻表

3. 合意形成の実践例
(2) 住民発意・住民主体による取組～事例6)

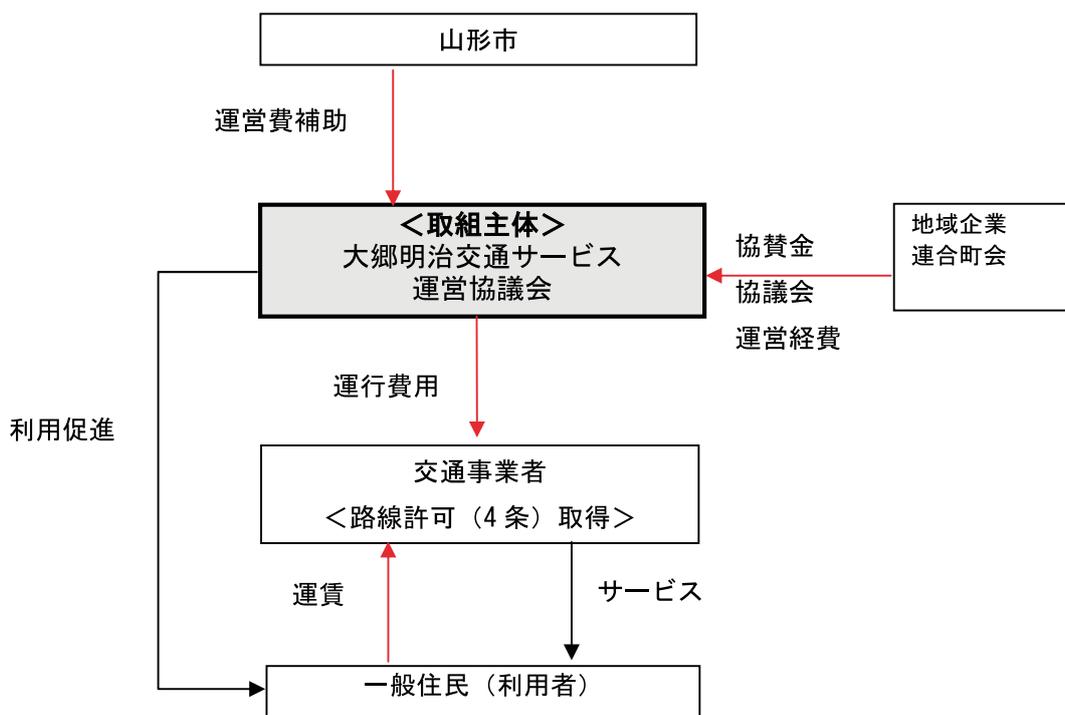


図 運営体制



写真 スマイルグリーン号

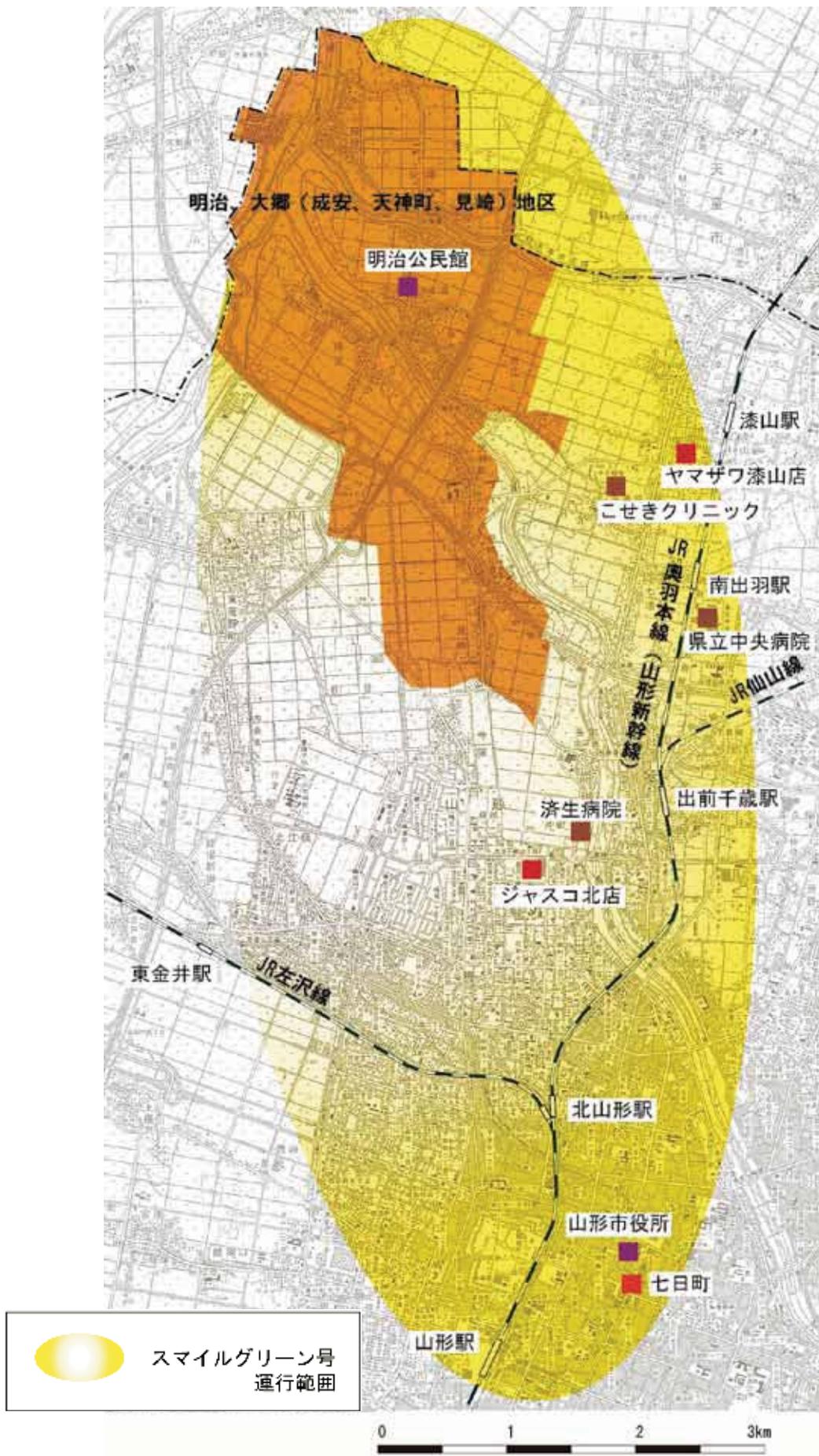


図 運行範囲

2) 合意形成プロセス

<関係者の概要>

大郷明治交通サービス運営協議会	・ 地域住民が設立した組織で、取組主体
交通の専門家（首都大学東京）	・ 地域住民にノウハウを提供し、住民主導のデマンド交通の実現をサポート
山交ハイヤー	・ デマンド交通の運行委託事業者
山形市	・ 住民主導のデマンド交通の実現をサポート

①背景～路線バスの廃止後、市独自のバスを運行

- ・ 平成 11 年 3 月、山交バスが不採算を理由に明治地域内のバス路線を廃止した。そこで、山形市は、「せめて高齢者だけでも通院や買い物に使えるバスを走らせたい」と考え、高齢者福祉バスを運行することにした。

②機運醸成段階～地域の利便性を求め、行政と地域にふさわしい交通を検討

- ・ 高齢者福祉バスは、高齢者のみ乗車可能となっており、地域住民にとって満足のいくものではなかった。そのため、地域住民は、「高齢者だけではなく、誰でも乗車できるバスにしてほしい」と山形市に陳情を行った。山形市としても、地域の声に応えたいと思い、高齢者福祉バスから、誰でも乗車することができる地域交流バスを運行することになった。
- ・ しかしこの地域交流バスも、週 1 便だけの運行であったため、まだまだ地域住民にとって満足のいくものではなかった。そこで、地域住民は、山形市長に対し、運行本数の増便を陳情・請願することにした。
- ・ 山形市としても、運行本数を増やしたいと思っていたが、予算の関係で、これ以上便数を増やすことができない状況であったため、「どういった交通が明治地域にふさわしいか」を市が地域と一緒に考えていくという形での支援を、地域住民に提案することにした。
- ・ 地域住民はこの提案を受け入れ、どのような交通が明治地区にふさわしいかを検討・討議する「推進検討委員会」を、平成 18 年 9 月に立ち上げた。

③計画・準備段階(その1)～専門家との出会い

- ・ 明治地区にふさわしい交通サービスについて専門的な意見を求めるため、推進検討委員会のメンバーは、平成 19 年 6 月に、NPO やまがた福祉移動サービスネットワークに相談を持ちかけた。
- ・ 相談を持ちかけられた NPO は、地域住民との議論に参加し、より専門的な知識を持った方に検討に加わってもらおうべきと考え、面識のあった首都大学東京の専門家に相談し、以後、専門家とともに議論を行うことになった。
- ・ 交通サービスの利便性向上には、行政支援も必要であると考えた専門家は、山形市も含めて勉強会を行うことを提案した。
- ・ この提案を受け、地域住民は、明治地区及び大郷地区の各町内会の役員有志がメンバーとなった勉強会を平成 19 年 11 月に開催し、新しい交通サービス導入に向けた議論を行った。
- ・ この勉強会において、伝えきれない地域住民の本音の声は、勉強会の後に行われる懇親会で聞かれることになる。お酒の席では、場がなごむため、専門家がうまく地域住民の意見やアイデアを拾い上げた。こうしたことで、勉強会参加者の間に強い信頼関係が生まれていった。
- ・ また、地域住民の多くは、農家であり、交通に対するノウハウを持っていなかった。そうしたなか、専門家が真剣に地元密着でノウハウを伝承することで、住民主体で、新しい交通サービスの

運営形態や運行方式を検討することが可能となった。

④計画・準備段階(その2)～住民・専門家・行政それぞれの努力

- ・第1回目の勉強会での議論を通じて、専門家は、勉強会に参加している地域住民が、地域交流バスの実態を把握していないことに気付いたため、新しい交通サービス導入検討の前に、現状と課題を把握するために、住民が主体となって、試乗調査、全世帯アンケート等を実施することにした。そして、この調査結果をもとに、運営形態、運行方式などを議論していった。
- ・山形市は、勉強会において住民や専門家と議論を交わす一方で、新たな交通サービス導入のための支援の枠組みを検討していた。市では、最終的に、この勉強会での議論を踏まえ、住民の努力をサービス水準の向上に反映できるよう、自主運行交通に対する補助の考え方を、住民側に提示することになった。
- ・こうして概ねの運行方針が決められたが、運行ルートの設定にあたっては、利便性を考慮し、商業施設や病院などの施設構内に乗り入れるなどの工夫も行っていった。
- ・乗り入れに際し、施設側と交渉することになるが、勉強会のメンバーである住民だけではなく、市の職員が同行することで、交渉相手に対する「信用度」を高め、スムーズな交渉を実現した。
- ・勉強会から、正式な協議会設立の前段階となる「準備会」が設立された平成20年8月以降、運行方針を理解してもらえ、運行委託者を選定することが課題となった。
- ・そこで、山形市がマイクロバスまたは小型車両を所有するタクシー事業者をピックアップし、専門家とともに、事業者へ説明に回った。その際、タクシーが1日流して運行するとあげられる平均的な日車収入よりも、この事業を実施することで得られる1日分の収入のほうが高いため、「安定収入が得られ、地域貢献にも役立つこの事業を実施してみてもどうか」と説得した。
- ・山交ハイヤーは、この話を受け、新しいことへの挑戦には不安はあるが、市のバックアップもあり、予約システムも既存のシステムを準用すれば、比較的効率性のある事業であると判断し、参加意向を示すことに決めた。
- ・こうして、平成21年2月に、大郷明治交通サービス運営協議会が設立され、同年4月に、いよいよ「スマイルグリーン号」が実証運行されることになった。
- ・この取組は、山交バスの廃止から実に約10年を費やしたことになるが、この長い間、継続して活動を行ってきた背景には、「地域のことは地域で解決する気質」があった。
- ・もともと明治地区は、昭和29年の大合併以前は、独立した村であった。また、桜の苗木を町内で育てて、近くを流れる川の河川敷に植樹する活動を行うなど、地域活動が盛んにおこなわれていた。こうしたことが、「地域のことは地域で解決する気質」の形成要因となっている。

⑤運行段階～利用者から高い評価を受けるホスピタリティ溢れる対応

- ・運行開始後、定期的に地域住民、行政、交通事業者による話し合いの場がもたれ、利用促進策などが議論されており、乗車人員も徐々にではあるが、増加傾向にある。
- ・この背景には、山交ハイヤーの運転手が、病院の待合室まで乗客を迎えに行くなど、ホスピタリティ溢れる対応が、利用者から高い評価を受けていることも影響している。

3. 合意形成の実践例
 (2) 住民発意・住民主体による取組～事例6)

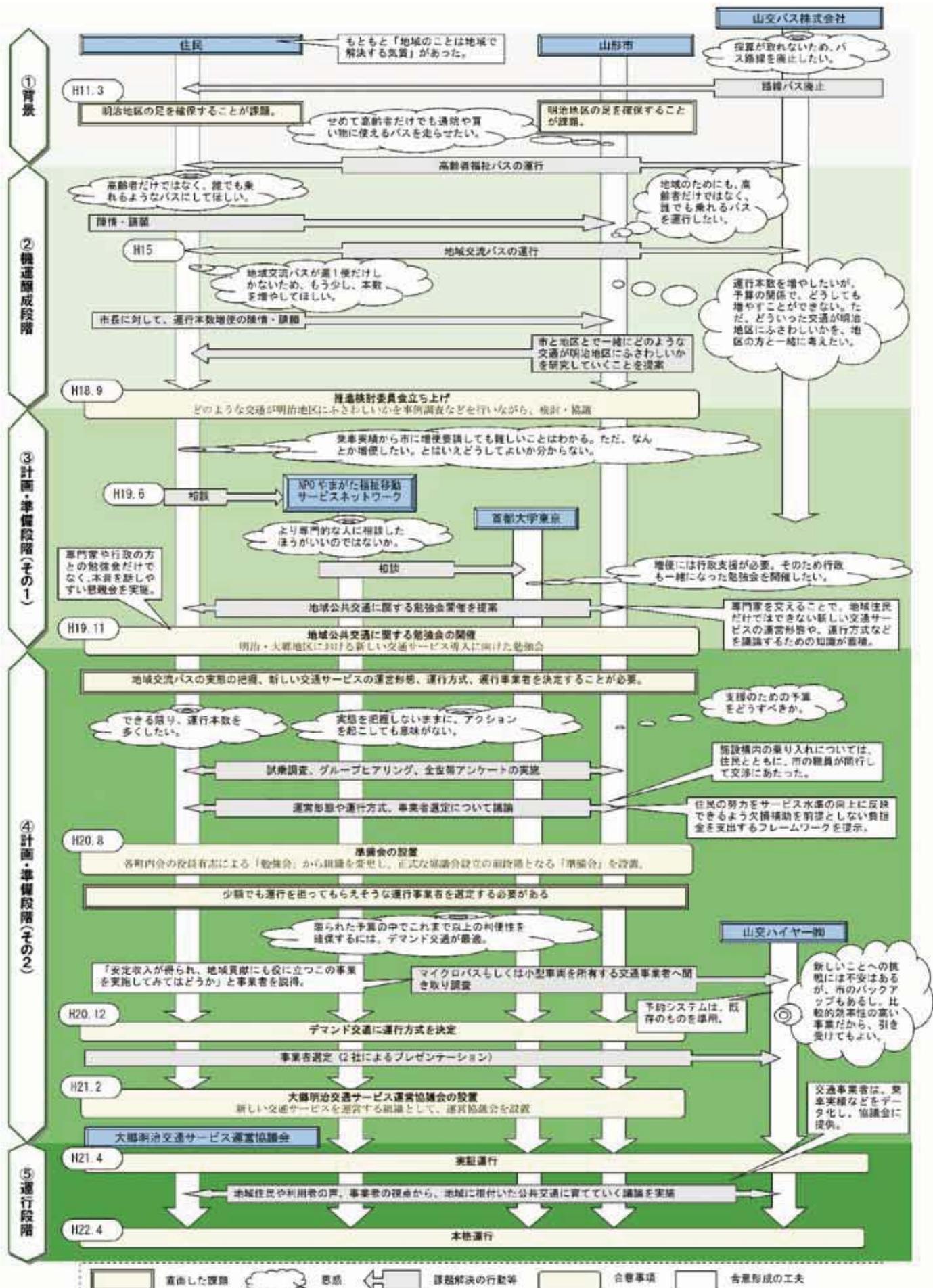


図 取組の段階ごとの課題・思惑・解決行動・合意形成の流れ

事例7) 地域住民が自らの負担で運行するコミュニティバス【兵庫県淡路市】

1) 概要

- ・淡路市の長沢地区は、若者世代の流出等による高齢化の進行が著しい中山間地域であり、地域を走るバスもなかったことから、自動車を運転できない住民の移動の負担が極めて大きかった。
- ・平成5年に地区住民有志が立ち上がり、地域の足の確保に着手。地域の世帯全員が負担し、運転も住民ボランティアが行う形でのコミュニティバスの導入が実現した。

位置図



●長沢ミニバスの概要

法的位置付け	道路運送法第79条 市町村運営有償運送
運営体制	図 運営体制を参照(次頁)
運行開始日	平成7年6月
路線	定時定路線(長沢地区内ではフリー乗降可)
運行便数	月～土 1日5往復(うち1往復はスクールバス利用のみ)
基本運賃	無料(長沢地区全世帯が年間1万円を一律負担)
利用状況	1日平均利用者数: 14.7人(H20) 年間利用者総数: 4,276人(H20)
サービス	長沢地区内ではフリー乗降が可能

3. 合意形成の実践例
 (2) 住民発意・住民主体による取組～事例7)

申請上は淡路市が事業主体だが、実質的には長沢町内会が運営主体であり、市は欠損補助を行っている。また、利用者（住民）は1万円/年の世帯負担金を町内会に直接支払っている。

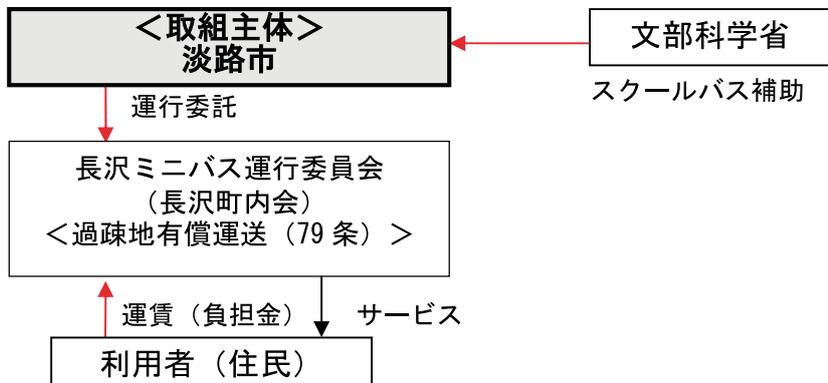


図 運営体制



図 長沢ミニバスの写真



図 長沢ミニバスのルート

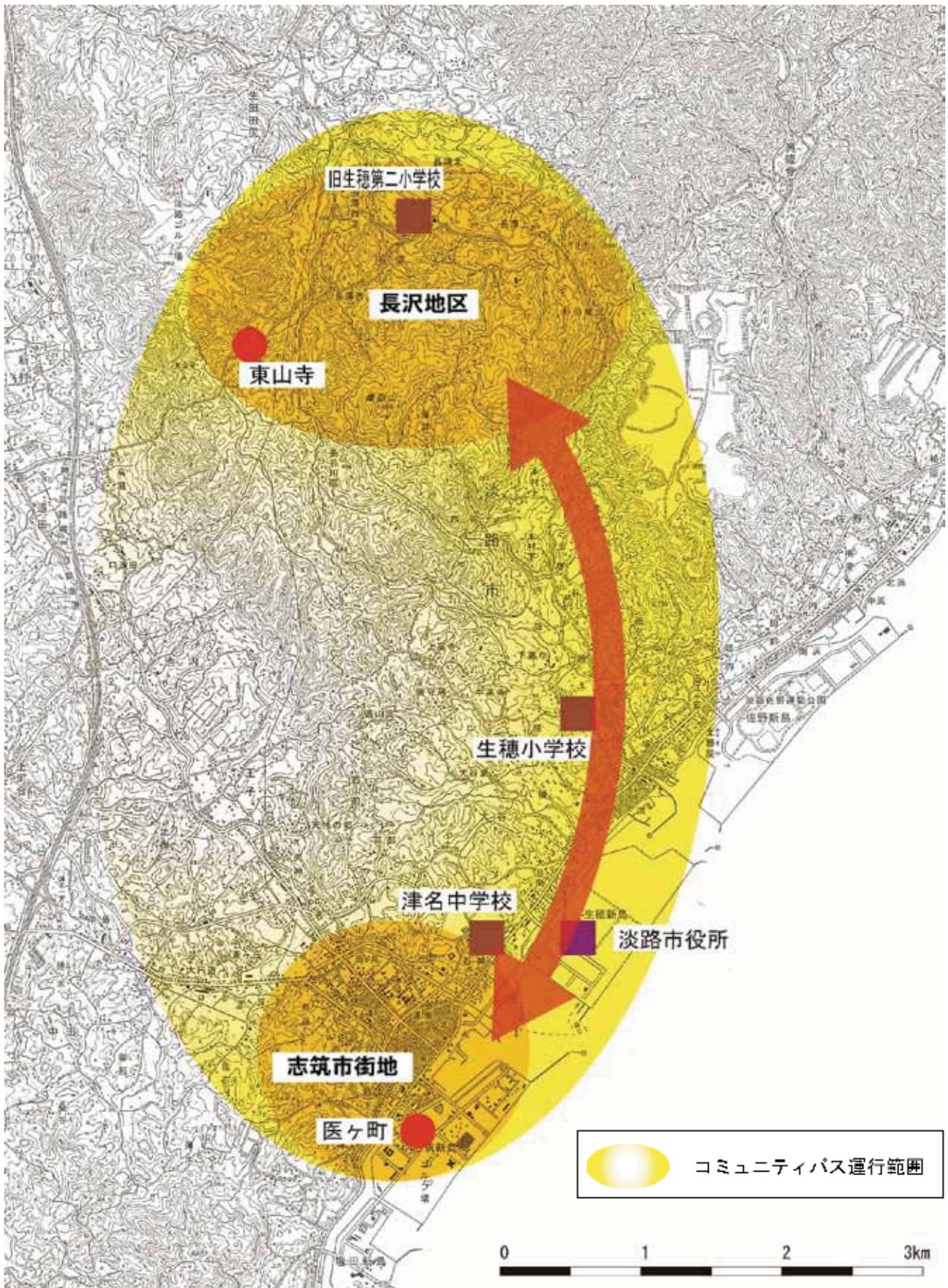


図 運行範囲

(2) 合意形成プロセス

<関係者の概要>

長沢地区の活性化を考える会	・長沢ミニバスの導入を発意
長沢ミニバス運行委員会 (長沢地区町内会)	・長沢ミニバスの担い手
淡路市(旧津名町)	・側面的に支援(車両購入・欠損補助)

①背景～過疎化が進行する地域の中で、立ち上がる住民有志

- ・淡路市(旧津名町)の長沢地区は、約100世帯から成る山間の集落であり、地区内に商店などの生活利便施設が存在しないなど、不便な地域であった。
- ・中心部から10km離れ高低差が300mもあるという厳しい地理的状况にあるが、地域を走る公共交通は従来からなく、車を使えない住民の足は専らタクシーといった状況であり、中心部まで往復5000円をかけて移動する必要があった。
- ・また、長沢地区では、若い世代が町の中心部へ転居するなど人口流出が続き、高齢化率が4割を超えるなど地域の衰退が加速していた。
- ・そうしたなか、地域の衰退を憂いた住民が有志を募り、平成7年に「長沢地区の活性化を考える会」を立ち上げた。
- ・この会では、地域の活性化のために皆が必要とすることを、皆が力を合わせて取り組んでいくこととし、実際に地域住民が何に困っているのか、何を必要としているのかを把握するため、全世帯を対象としたアンケート調査を行った。
- ・アンケート調査の結果、「地域の足の確保」を挙げる声が多く聞かれたことから、この取り組みを進めるためにどうしたらよいか、地域の中で議論が深まっていった。

②機運醸成段階～地域のためになることならば協力するという気風

- ・このアンケート調査の結果を受け、実際の検討にあたっては長沢町内会が主体となり、何とかして自分たちの力で地域の足を確保していくこととした。
- ・住民有志の発意による取り組みが、町内会活動という地域全体の活動へと繋がった背景には、しっかりと地域のニーズを捉えながら、多くの住民が期待する取り組みを検討していったことがあげられるほか、長沢地区には、新しいことをしようとする際に、皆で応援する気風があったこともあげられる。

③計画・準備段階(その1)～自助努力を基本とした取組を行政がバックアップ

- ・長沢地区の住民は、この地域が人里離れた人口の極めて少ない地域であることから、通常のバス等では採算が合わず、交通事業者や行政任せでは地域の足が確保できないことは納得していた。
- ・そのため、実際に地域の足の確保に取り組むにあたり、長沢町内会では、当初から、自分たちの努力でこの取り組みを進める覚悟をし、検討を行っていった。
- ・その後、長沢町内会は旧津名町にバス導入について相談をした。
- ・当時、旧津名町では、特定の地域に限定されたモビリティの確保に対する補助等は実施しておらず、長沢地区以外にも、交通環境が非常に厳しい地域は複数あった。

- ・しかしながら、町内会の「自助努力で身の丈にあった移動手段を確保していきたい」という意思表示を一貫して示してきた姿勢などが理解されたことから、旧津名町がワゴン車を購入し、その車両を無償貸与してもらえらることとなった。

④計画・準備段階(その2)

～「いくらまでなら払えるのか」を問いかけることで、地域が高い負担金を捻出

- ・町からワゴン車を貸与してもらえらることになったことから、それ以外の部分については全てを地域住民が支える形で地域の足を確保していくこととし、負担金額等、具体的な内容を検討していった。
- ・検討にあたっては、町内会で3回ほど、全世帯を対象としたアンケートを実施した。町内会では、利用者からではなく、地域の全世帯から一律の負担金を徴収し、そのお金でミニバスを運営することを検討し、負担金についてもアンケートによって金額を設定していった。
- ・負担金に関するアンケートでは、単に利用金額を聞いたのではなく、「いくらまでなら負担できるか」という上限の額を聞くような内容の設問を設定した。
- ・「いくらまでなら払えるのか」という上限値を聞くことで、地域住民が無意識のうちに評価する「ミニバスの潜在的な価値」を明らかにし、その結果を、地域住民の説得材料に使うことで、全世帯年間1万円という比較的大きな負担について、地域住民から合意を得ることができた。

⑤計画準備段階(その3)～運転を住民ボランティアに委ねることで運営コスト削減

- ・全世帯から徴収できる金額は、100万円/年であり、ここから燃料費や保険代、車検代などの費用を賄う必要があることから、可能な限り運転手に支払うコストを削減する必要があるのではないかという議論になった。
- ・このため、地域住民の中から有償ボランティアの運転手を募ることとした。たまたま、リタイヤして都会から長沢に戻ってきた方がおり、この方が運転のほとんどを引き受けてくれたことから、運転ボランティアを確保することができた。

⑥運行開始段階～運転ボランティアのローテーション化

- ・運行開始から数年後、主でやっていた運転ボランティアの方が高齢により、引退することとなった。
- ・このため、地域の足を持続させることが困難になり、何とかして限られた人数でやっていかなくてはならなくなった。
- ・難しい状況ではあったが、3日続けて働いたら次の人に交代するなどローテーションを組み、用事がある場合は個々人が交渉して出番を入れ替えるなど、できる限り、負担が公平になるようにした。これにより、限られた人数で運転ボランティアを維持できている。

3. 合意形成の実践例
 (2) 住民発意・住民主体による取組～事例7)

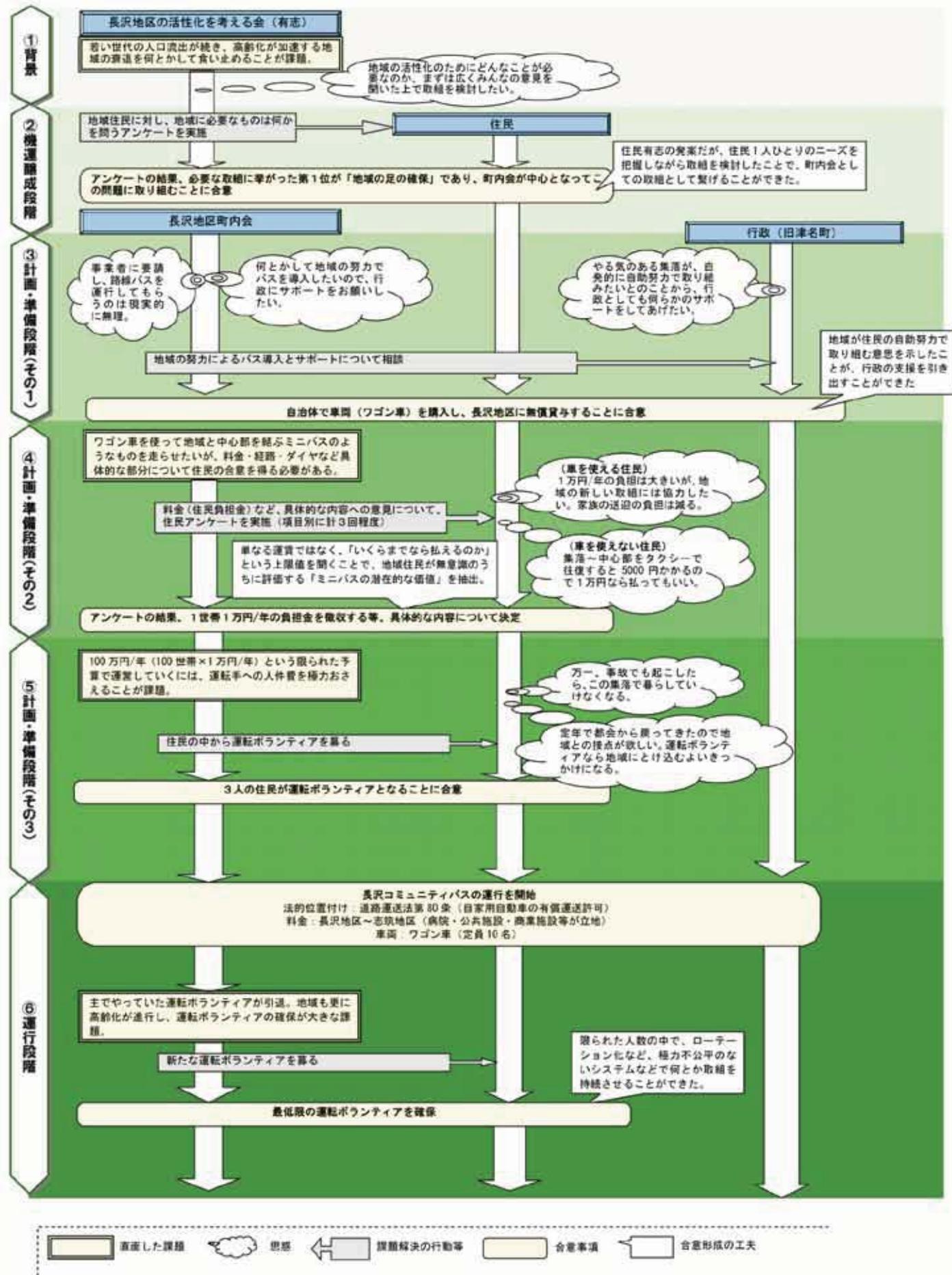


図 取組の段階ごとの課題・思惑・解決行動・合意形成の流れ