

総合交通体系(地域モビリティ戦略)研修 2012.11.27

地域モビリティ確保における 新たな公共の役割について

～岩手の取り組み事例から～

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://iwasen.net/>

はじめに

自己紹介

◆ 農学部出身です。

- 茨城県取手市出身
- 岩手大学農学部出身、博士(農学)
- 農山村地域の公共交通と地域づくりが専門

◆ 経歴

- 土木系コンサルに勤務(平成10年～)
 - ・ 公共交通問題と出会う。
 - ・ 最初の交通の仕事が北海道帯広市の乗合タクシー導入
- 平成17年に岩手にJターン
- 現在、花巻空港そばの農村に在住(交通空白地…)
- NPOで各市町村の公共交通計画策定等に従事
 - ・ 岩手県田野畑村、北上市、宮古市、山田町、岩泉町他
 - ・ 青森県十和田市、八戸市
- 地域が自ら取り組む地域づくり支援も行う。



はじめに

センター紹介

◆ センターの概要

- 岩手大学農学部の教授が代表となり、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3名、パート1人
- 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



はじめに

“新しい公共”とはなにか

◆ 内閣府の言い方

- 官だけでなく、市民、NPO、企業などが積極的に公共的な財・サービスの提供主体となり、身近な分野において、共助の精神で活動すること。

◆ 普段思うこと

- 従来の各セクターでは解決できない**新しい課題**に対して、行政、市民、NPO、企業が、**対等な立場で連携、協働したスタイル**のこと。

◆ 地域モビリティにおける“新しい公共”とは

- 現状と課題と展望と。

単なる下請け
ではない

“新しい公共”を必要
としている範囲
の明確化が必要

“新しい公共”を上手に
機能させるために必要な
仕掛け

はじめに

目次

◆ “新しい公共”による総合的な交通対策（北上市）

- 役割分担のルール化 ～バスビジョン～
- ビジョン策定段階からの“新しい公共”

◆ “新しい公共”によるモビリティ確保の事例

- 事例1：自治組織によるモビリティ確保と市との連携（北上市）
- 事例2：地域NPOによる過疎地有償運送と地域づくり
- 事例3：保護者協議会による高校生の通学支援（田野畑村）
- 事例4：多様な主体による被災者支援（田野畑村）

◆ “新しい公共”に期待される役割と課題

- なぜ、「新しい公共」なのか

新しい公共のために
必要な仕掛け

モビリティの
新しい公共って？



北上市の公共交通ビジョン・総合連携計画の策定と実践

1. “新しい公共” による 総合的な交通対策

1. “新しい公共”による総合的な交通対策

北上市の概況

◆ 概況

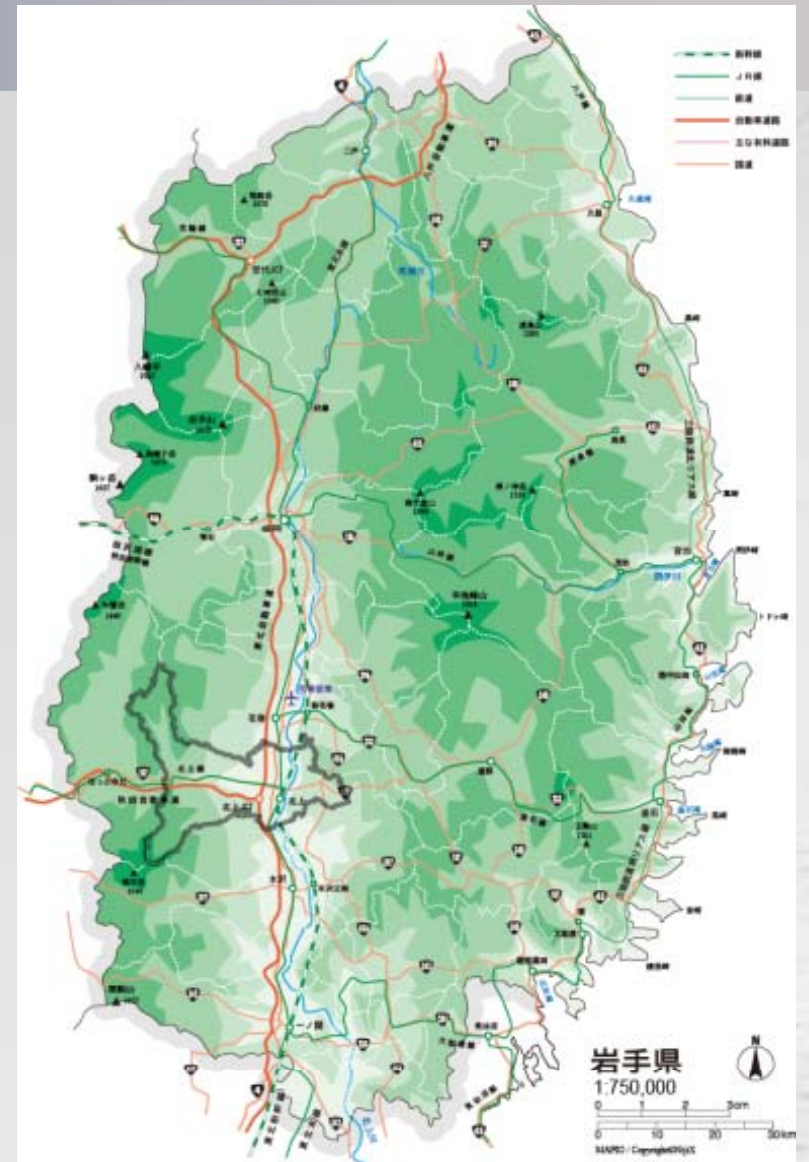
- 人口93000人
- 平成3年に3市町が合併

◆ 苦しい台所事情

- 行財政の悪化
 - ・ 2011年度から『経営改革』実施予定
 - ・ 連結決算は、07年度が約24億円の赤字
 - ・ 合併特例債の償還ピーク
- 税金値上げ、利用料金値上げ他

◆ 協働の地域づくりの先進地

- ・ 市立公民館16館を、指定管理者制度導入
- ・ 職員はセンター長以下全員を地域(自治組織)で雇用
- ・ NPO出身の新市長「あじさい型の発展」



1. “新しい公共”による総合的な交通対策

北上市の公共交通の状況

◆ 路線バス

- バス事業者1社
 - ・ 17路線、26系統
 - ・ 国・県補助路線 7系統
 - ・ 市町村補助路線 4系統
- 廃止代替でコミバス

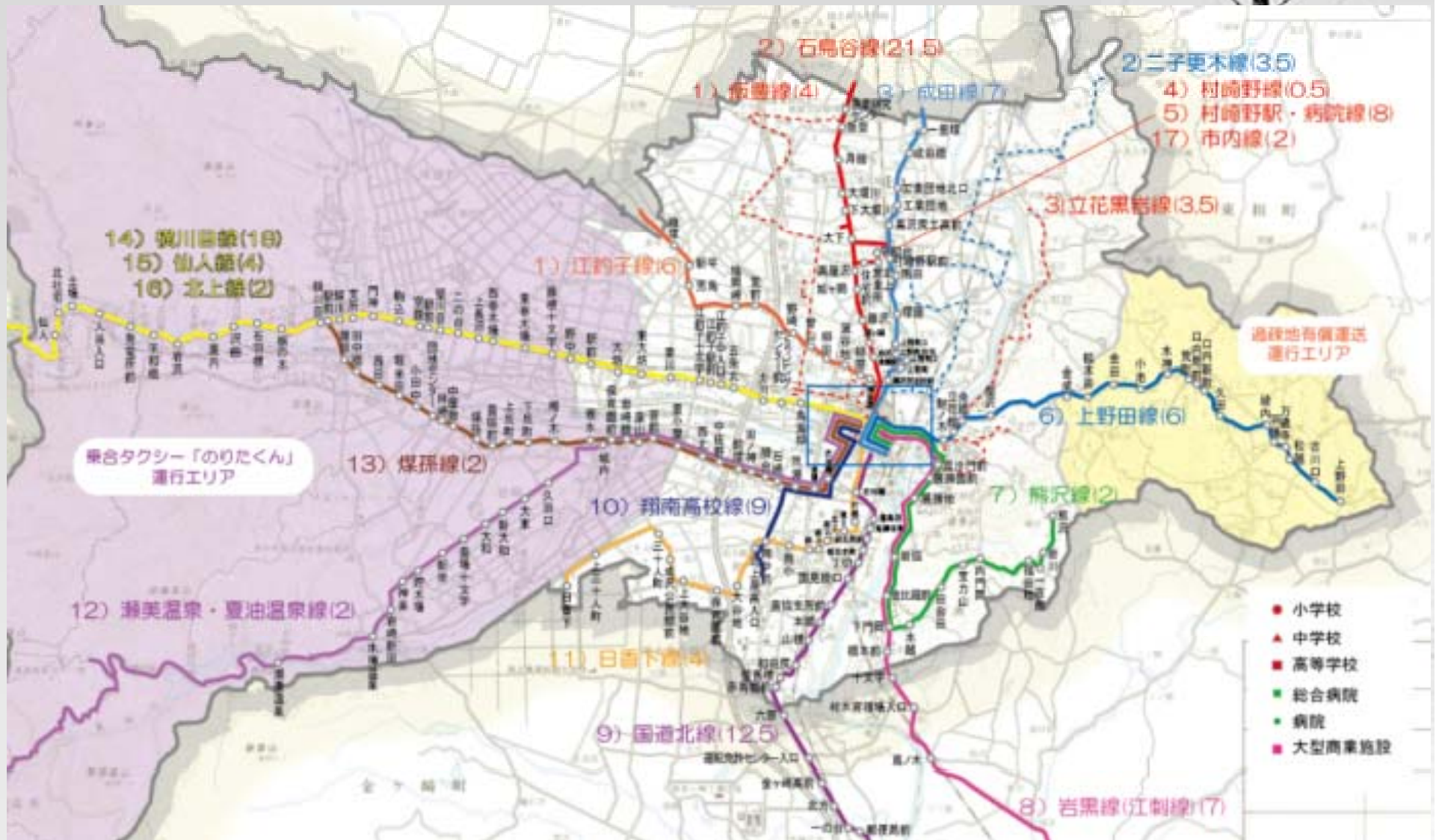
◆ 最近の動き

- 乗合タクシーの運行開始(平成18年～)
 - ・ 患者輸送バスに代わって(活プロを活用)
 - ・ 昨年度まで補助なしで、タクシー事業者が独自に運行
- 過疎地有償運送(平成23年～)
 - ・ 地域の自治会が、農林水産省の補助金を活用して、実証運行



1. “新しい公共”による総合的な交通対策

北上市のバス路線



1. “新しい公共”による総合的な交通対策

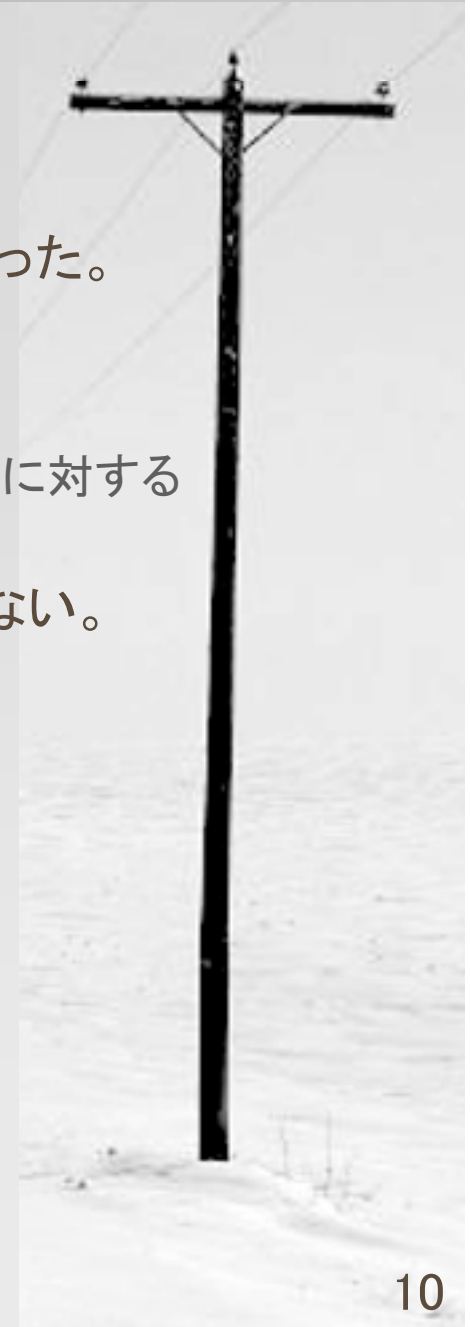
北上市の公共交通の課題

◆ 噴出する課題

- 多様な公共交通が多発し、すみわけのルールが必要となった。
 - ・ 「補助金を出していないので、何も言えない」では済まない。
- 相変わらず運賃の安いコミュニティバスへの要望はある
 - ・ 「バス停を置いてほしい」「家の前も走ってほしい」という要望に対する明確な回答はない。(by市)
- 路線バスの補助金は増え続けるのを黙ってみているしかない。

◆ 対策

- 平成21年 バスビジョン策定(市単費)
- 平成22年 総合連携計画策定(補助)
- 平成23年～ 総合連携計画の実施

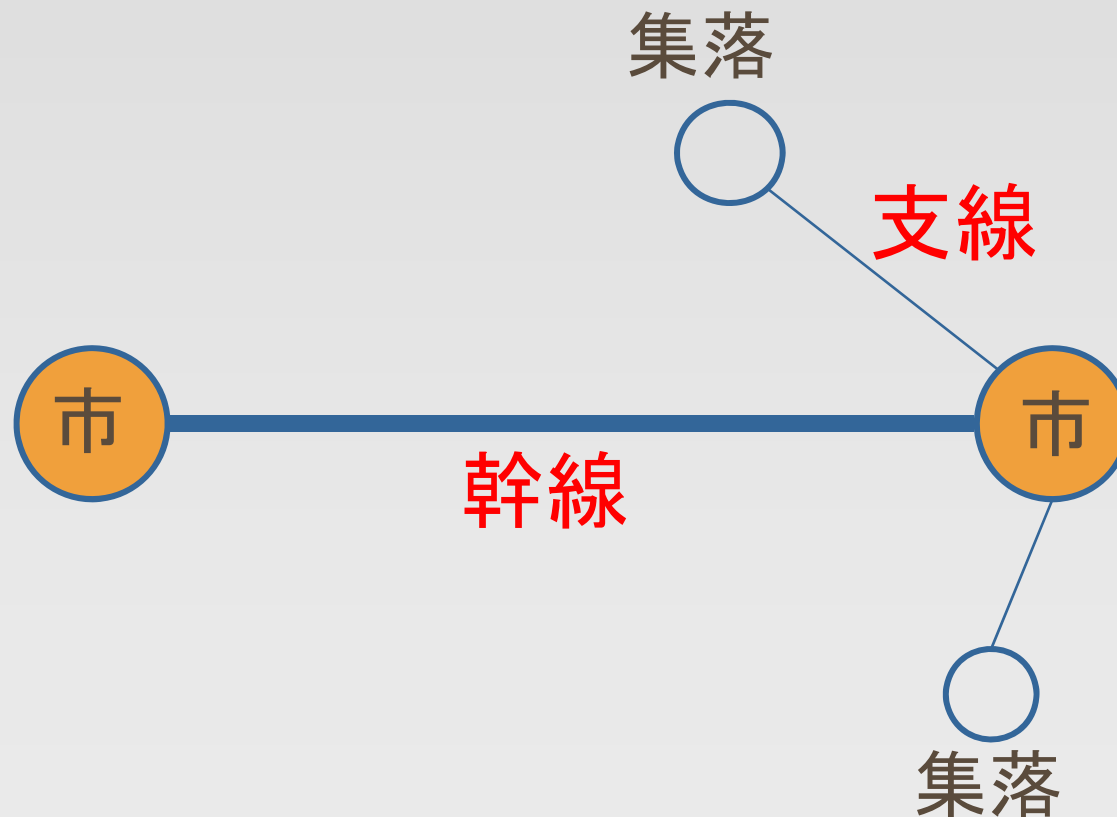


1. “新しい公共”による総合的な交通対策

①役割分担のルール化 ～バスビジョン～

◆議論の前の疑問

- すべての路線の運行を行政が決めるのか
- すべての路線の運営に住民が参画するのか



1. “新しい公共”による総合的な交通対策

役割分担の決め方

1) 路線を分類する

- 幹線・・・市町村をまたぐ、多様な利用がある
- 支線・・・まちと集落を結ぶ、利用が少ない



2) それぞれの役割(サービス基準)を決める



3) それぞれの運行の改善や維持方策を決める



4) 役割分担を決める→協働の実践体制を整える

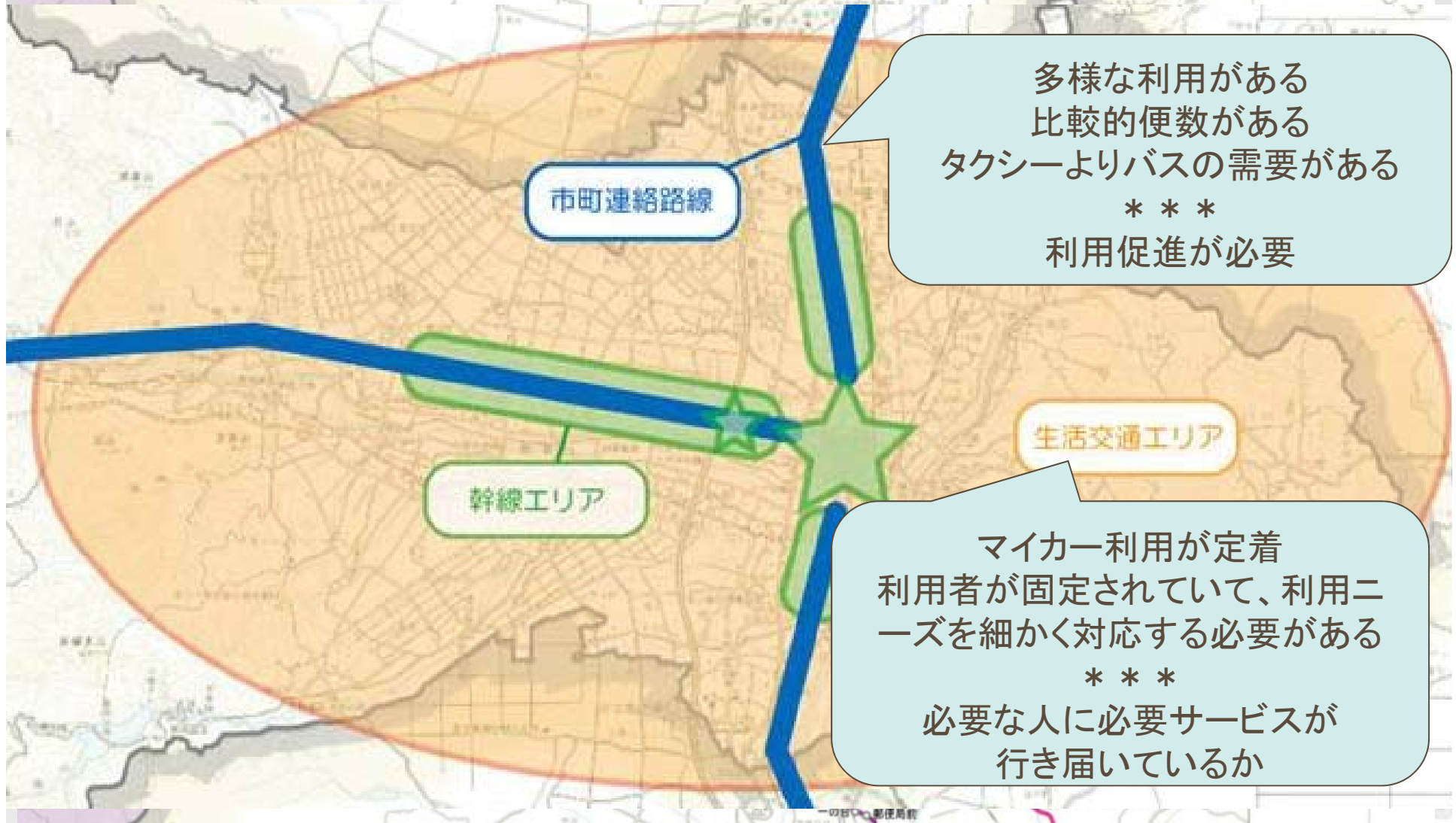


1. “新しい公共”による総合的な交通対策

路線の役割と活性化再生方策の事例 ～北上市～



◆ 1) 路線を分類する

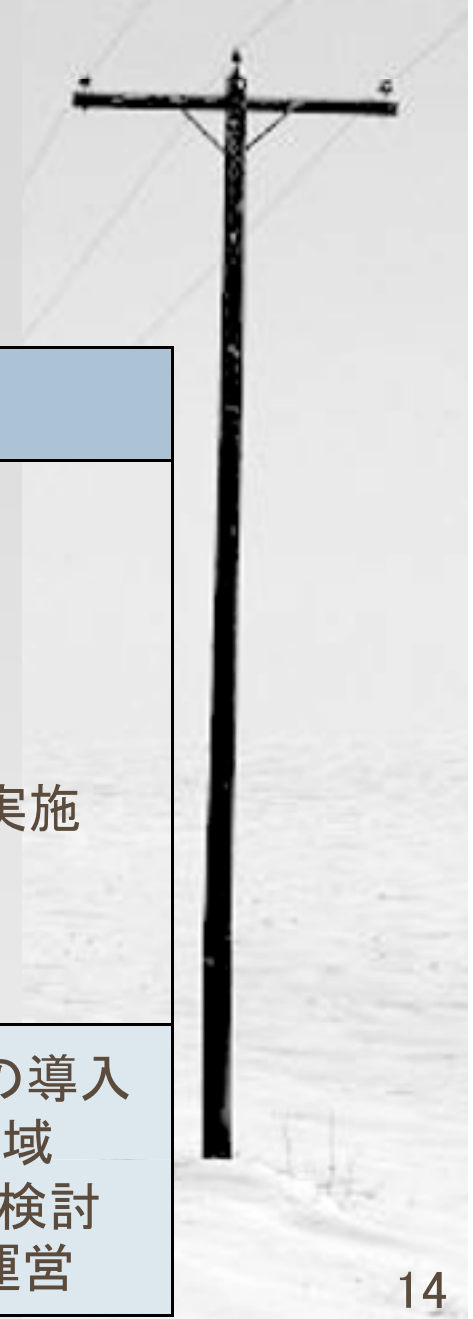


1. “新しい公共”による総合的な交通対策

①役割分担のルール化 ～バスビジョン～

- ◆ 2)それぞれの役割(サービス基準)を決める
- ◆ 3)それぞれの運行の改善や維持方策を決める

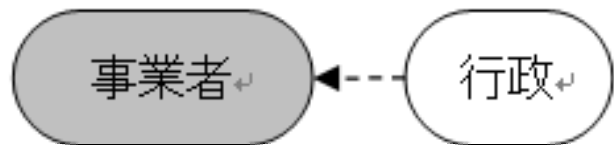

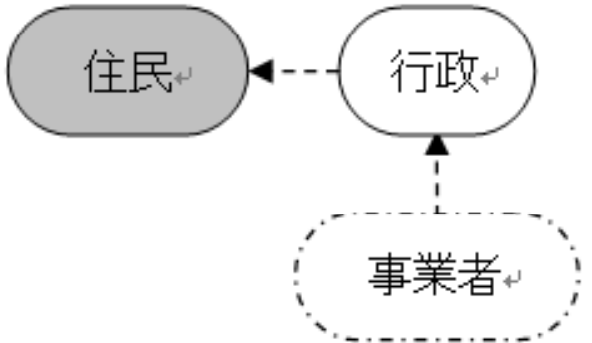
公共交通区分		役割	方策
幹線交通	市町連絡路線	鉄道を補完し、 広域生活圏の 移動も担う	便数の確保 利用促進策の実施
	幹線エリア	路線付近への 施設配置を促す 幹線的なバス 輸送	
支線交通	生活交通エリア	市民が安心して 暮らしていけるため のセーフティネット 交通	適切な規模交通の導入 市民主体の地域 づくりと連携した検討 体制の整備と運営



1. “新しい公共”による総合的な交通対策

①役割分担のルール化 ～バスビジョン～

◆ 4) 役割分担を決める→協働の実践体制を整える

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る。 
	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。 

1. “新しい公共”による総合的な交通対策

①役割分担のルール化 ～バスビジョン～



◆ビジョンと連携計画事業

ビジョン	事業内容	主な実施主体
“都市構造をつくる 幹線交通”の強化	1)横川目線の等間隔ダイヤ化と増便	事業者
	2)まちなか経路の統一とまちなかターミナル整備	事業者
“生活を支える 支線交通”の実現	3)北上市コミュニティバスの試験運行	市
	4)地域生活交通づくりのモデル地区での先行的実施	市、市民
協働による 継続的・戦略的な 利用促進の実施	5)利用促進アクションプランに基づく実践と効果の把握	市、事業者 市民
	6)『まち歩き案内人』の試験的取り組み	事業者、市 商工会

1. “新しい公共”による総合的な交通対策

②ビジョン策定段階からの“新しい公共”

◆北上市内の民間支援組織としてのNPOとの連携

- 特定非営利活動法人 いわてNPO-NETサポート
 - ・「地域における民間支援組織として、幅広く地域や分野を越えたNPOの活動基盤強化をはかり、企業や行政とのパートナーシップの形成を促進し、もって市民社会の発展に寄与することを目的とする。」
 - ・ 有給スタッフ数…常勤3名、非常勤1名
- 主な実績
 - ・ 市民活動拠点「市民活動情報センター」の運営
 - ・ 北上市総合計画策定支援(委託)
 - ・ 元気な地域の形創造WS(助成)
 - ・ 持続可能な公共交通(独自?)
 - ・ 市民活動団体との連携 その他多数

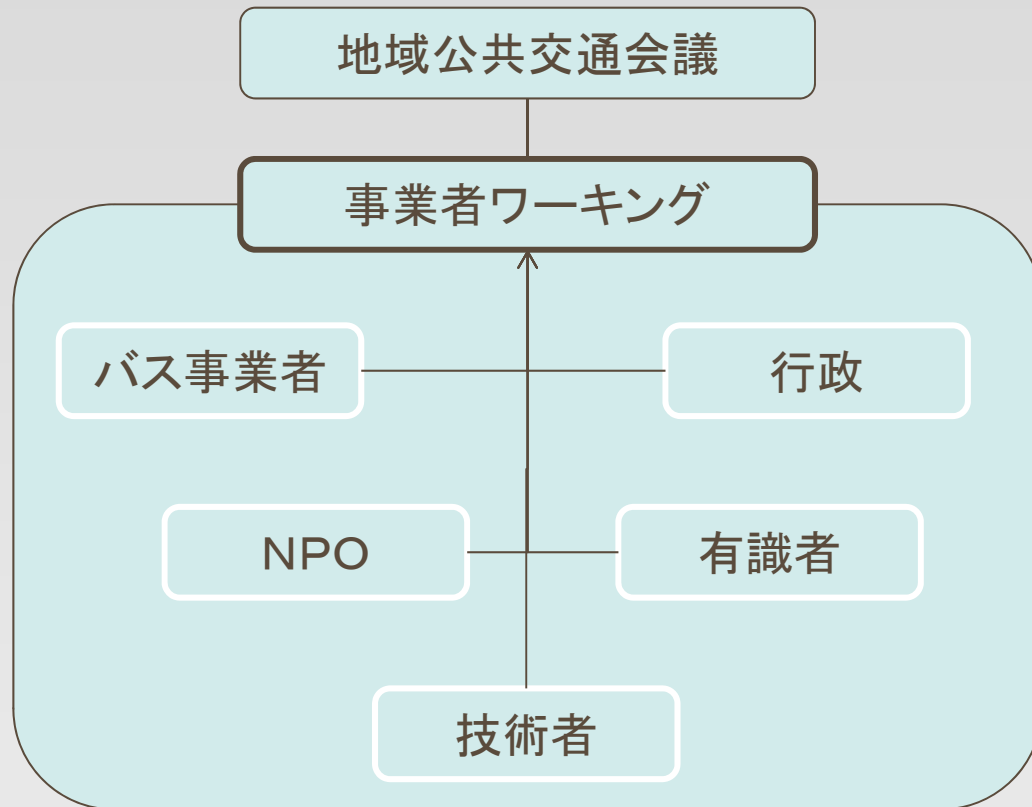


コミバスの改善案説明会への同席

1. “新しい公共”による総合的な交通対策

②ビジョン策定段階からの“新しい公共”

◆ビジョンや計画の策定と実施体制



平成24年度に、行政の担当者が異動に。その他の主体がフォローをして実施。



閑話休題 ～質問タイム～



2. “新しい公共”による モビリティ確保の事例

- ◆ 事例1: 自治組織によるモビリティ確保と連携体制(北上市)
 - 自治組織による乗合タクシーの運営
- ◆ 事例2: 地域NPOによる過疎地有償運送と地域づくり(北上市)
 - NPO法人くちない
- ◆ 事例3: 保護者会協議会による通学支援(田野畑村)
 - 「たのはた高校生通学バス」
- ◆ 事例4: 多様な主体による被災者支援(田野畑村)
 - “新しい公共”による「入浴・買い物バス」





事例1：自治組織による乗合タクシーの運営

自治組織による モビリティ確保と連携体制

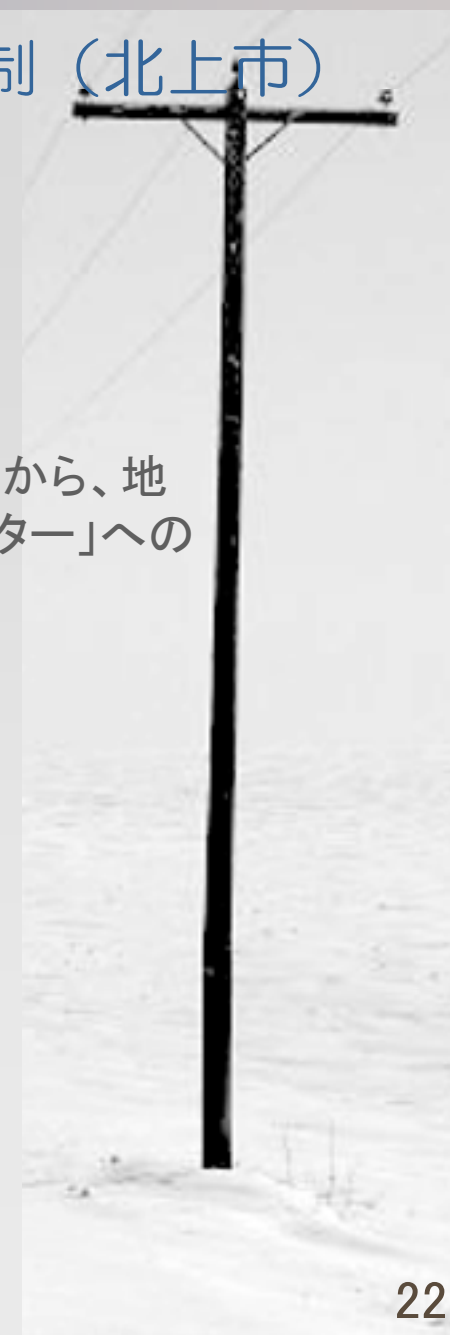


2. “新しい公共”によるモビリティ確保の事例

事例1：自治組織によるモビリティ確保と連携体制（北上市）

◆ 協働のまちづくりの推進

- 平成15年11月
 - ・ 地区公民館の地域による管理運営化が決定
 - ・ 市の行財政改革緊急プログラムのひとつ
 - ・ これまでの生涯学習や社会教育事業を主体とした「公民館」から、地域づくりも含めた地域の自主的な活動拠点となる「交流センター」への移行が決定
- 平成18年4月
 - ・ 市立公民館16館を、交流センターへ移行
 - ・ 地域の自治組織が指定管理者制度に基づき管理を代行
- 平成22年3月
 - ・ 市の総合計画の地域計画を16地区で策定



2. “新しい公共”によるモビリティ確保の事例

交流センターの構成

事務長は、地域の自治組織の事務局長を兼務するところが多い。



実質的に、地域による主体的な地域づくりを支援

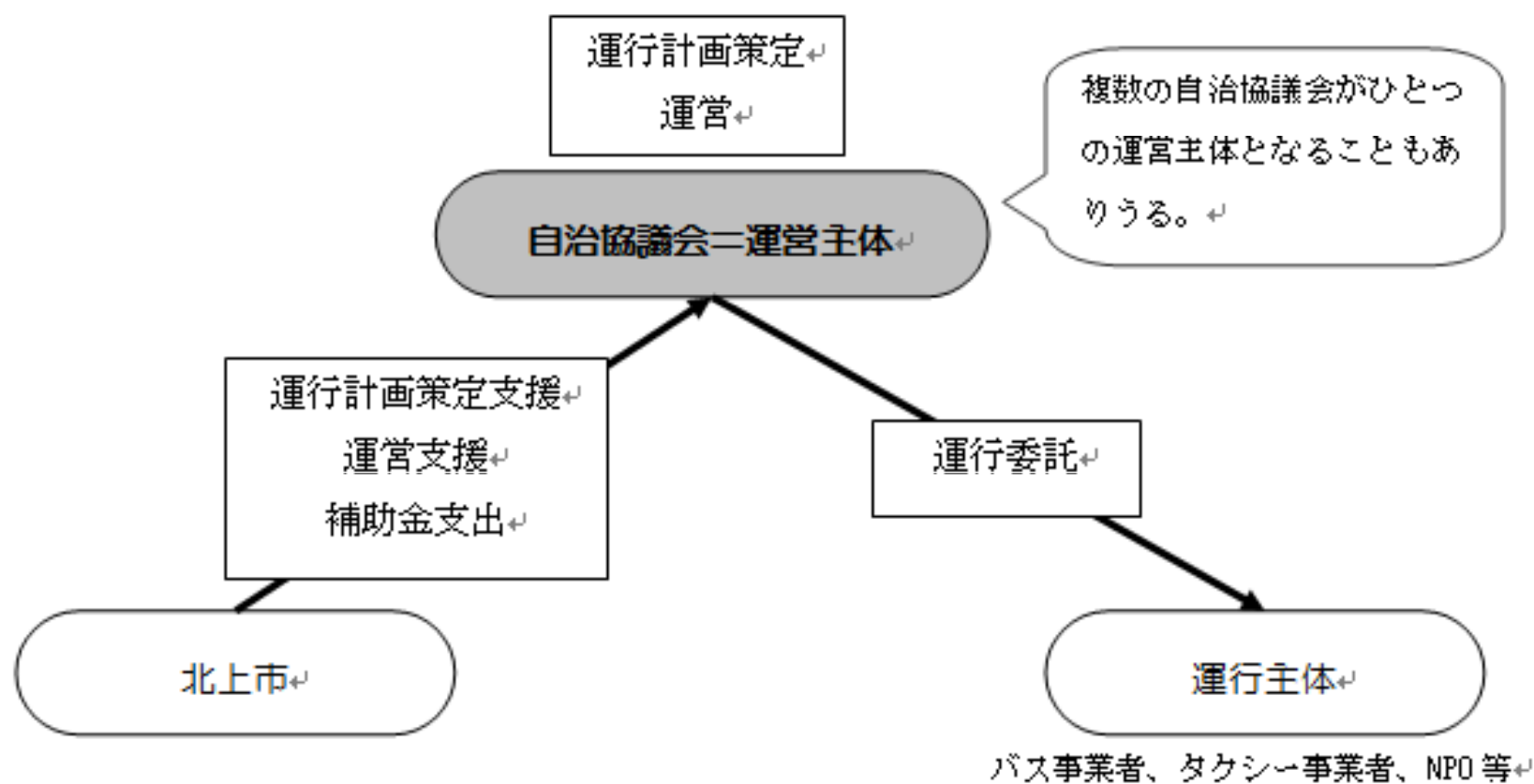
	平成17年度まで	平成18年度以降
名称	〇〇公民館	〇〇地交流センター
職員体制	<ul style="list-style-type: none"> ・公民館長 1人 ・副主幹・主任公民館主事 1人 ・公民館指導員 1～2人 	<ul style="list-style-type: none"> ・センター長 1人 ・事務長 1人 ・生涯学習指導員 2人 ・地域づくり指導員（任意雇用）
施設の性質	社会教育施設	コミュニティ施設
設置主体	教育委員会	市長部局
設置根拠	北上市立公民館条例	北上市交流センター条例
運営主体	教育委員会	自治組織
運営形態	直営	指定管理者制度による管理の代行
事業概要	<p>【生涯学習、社会教育事業】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・講座、学級、講演会 ・芸術文化 ・スポーツ、レクリエーション ・関係団体の育成、支援 ・公民館類似施設活動育成援助 	<p>【生涯学習、社会教育事業】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・講座、学級、講演会 ・芸術文化 ・スポーツ、レクリエーション ・関係団体の育成、支援 ・公民館類似施設活動育成援助 <p>【地域づくり事業の支援】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・地域計画の策定と推進 ・身近な地域課題への対応 ・コミュニティの醸成

2. “新しい公共”によるモビリティ確保の事例

事例1：自治組織によるモビリティ確保と連携体制（北上市）

◆ 交通ビジョン(H21)と連携計画(H22)に基づく支線交通づくり

- 地域運営方式への転換
- 16地区を単位とする
- 市の補助額は、収支率50%までは、収入と同額とする



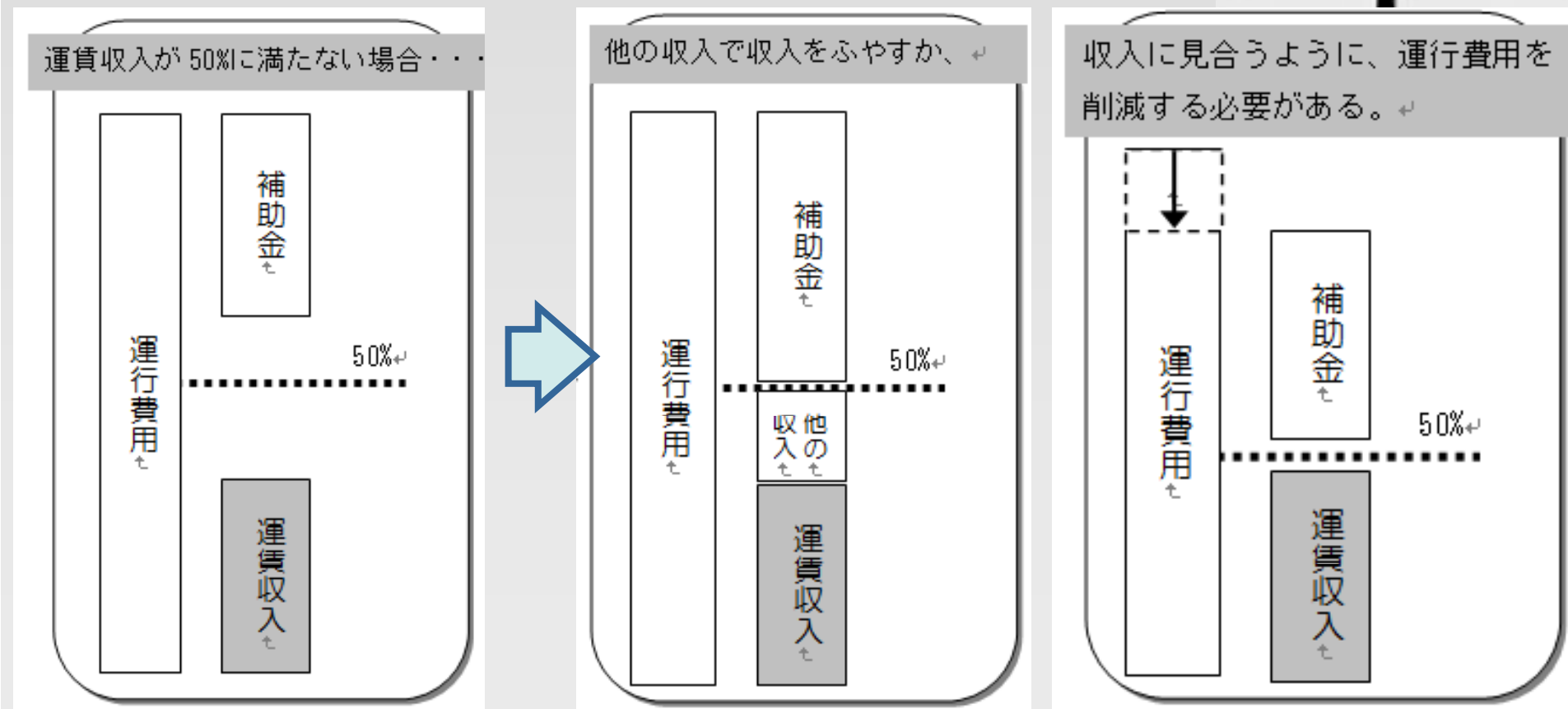
2. “新しい公共”によるモビリティ確保の事例

事例1：自治組織によるモビリティ確保と連携体制（北上市）

◆ 支線交通の維持に対する市の補助ルール

- 地域に対する市の補助ルールの明示、予算化

「収入：補助金」＝「50：50」

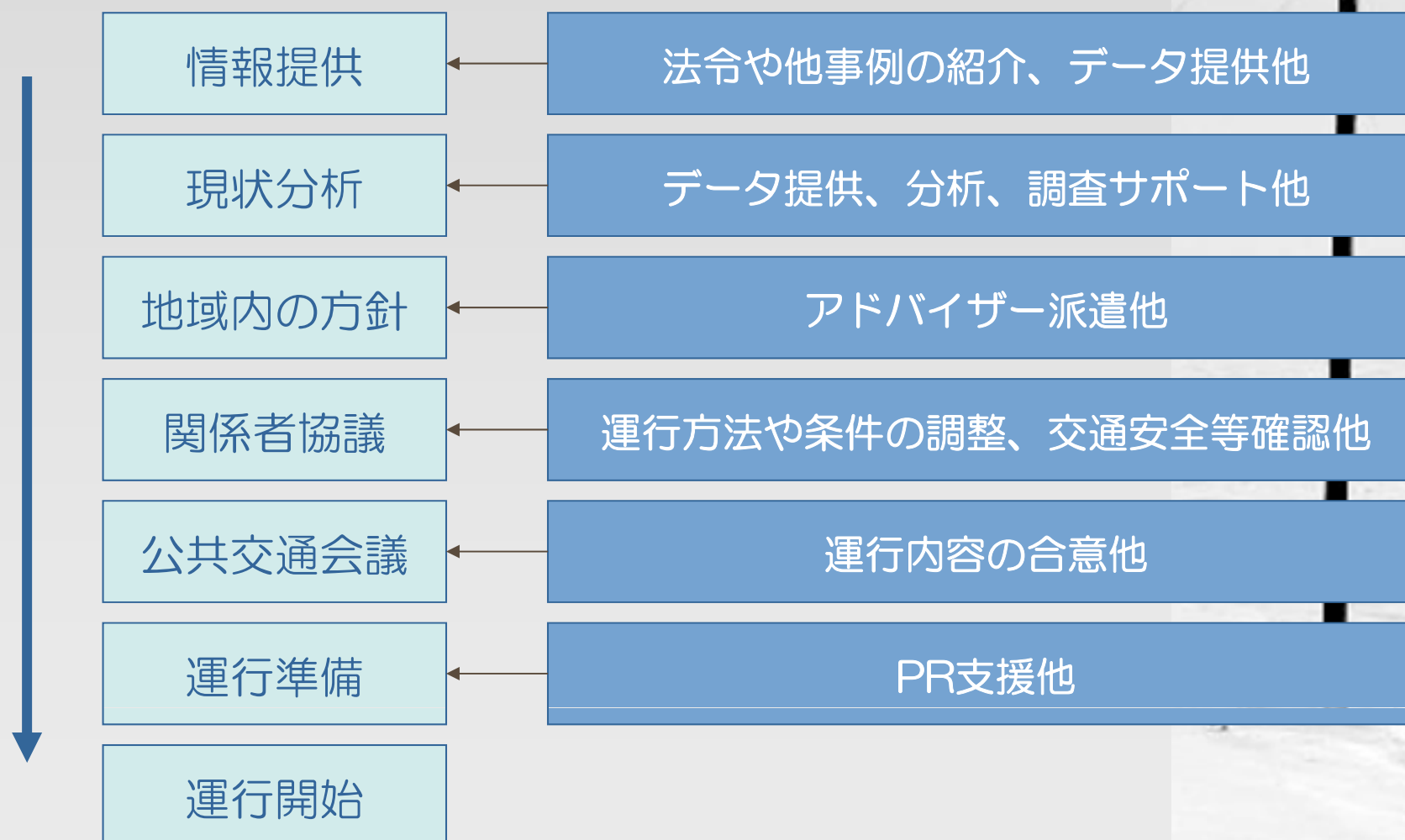


2. “新しい公共”によるモビリティ確保の事例

事例1：自治組織によるモビリティ確保と連携体制（北上市）

◆ 支線交通の維持に対する市の支援プロセス

- 補助金だけではない、協議への支援



2. “新しい公共”によるモビリティ確保の事例

事例1：自治組織によるモビリティ確保と連携体制（北上市）

◆ 実際の運用状況

- 運行開始
 - ・ 相去地区、稲瀬地区、口内地区、藤根地区
- 協議中
 - ・ 和賀地区
 - ・ 岩崎地区



2. “新しい公共”によるモビリティ確保の事例

事例1：自治組織によるモビリティ確保と連携体制（北上市）

◆ 相去地区の乗合タクシーの導入経緯

- 地区内のバス路線の廃止の申し出
 - ・ H22.4.1 事業者から市へ減便ダイヤ案が説明される。
 - ・ H23.2 市が相去地区を訪れ、廃止の情報を伝える。
 - ・ H23.5.19 市が相去地区を訪れ、路線廃止を伝える。(震災により延期)
 - バス以外にもいろんな選択肢があることを提案(参加者30名)
 - 自治協としては保健福祉委員会が対応することに決定。
 - ・ H23.5.31 事業者が市に対して9月31日廃止を伝える。
 - ・ H23.6.1 相去地区は市議会に対し請願書を提出
 - 10月廃止を3月まで延期してほしい
 - スクールバスと既存路線を合わせて再検討してほしい
 - スクールバスの混乗の検討をしてほしい
 - ・ H23.7.5 相去地区保健福祉委員会にて、特別委員会の設置を決定
 - ・ 同時期 混乗は不採択(市議会)、廃止時期の延長は経済的に困難(事業者)
 - ・ H23.7.21 バス代替交通特別委員会を設立
 - 廃止まで時間がないため、乗合タクシーに絞り検討
 - ・ H23.10.1 乗合タクシーの運行開始(21条運行)

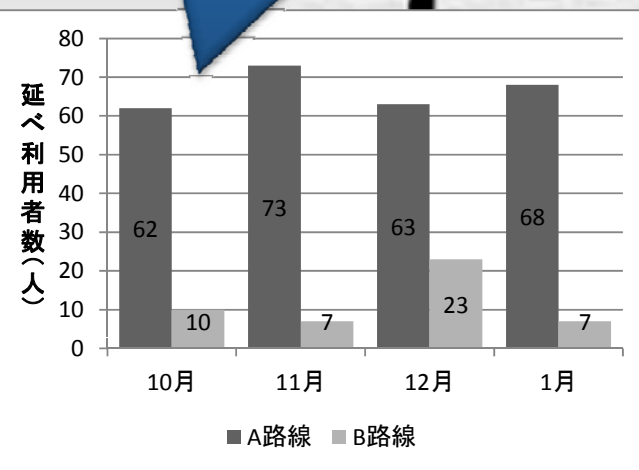
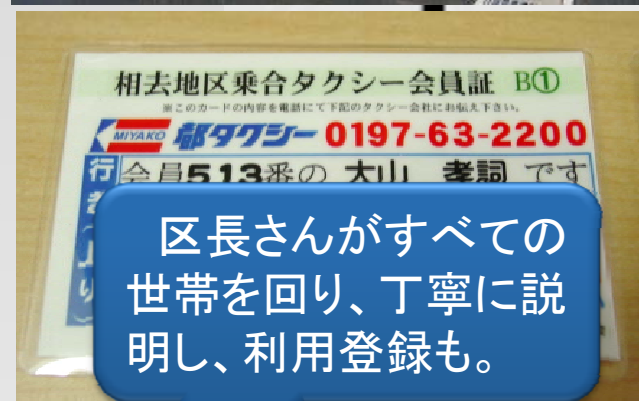


2. “新しい公共”によるモビリティ確保の事例

事例1：自治組織によるモビリティ確保と運営

◆ 運行状況

- 運営主体：相去町自治協議会
- 運行事業者：市内タクシー事業者2社へ委託
- 運行方法：区域運行の会員制予約型乗合タクシー
- 乗降場所：停留所を設けるが、あくまで目安で、できるだけ利用者宅の間口まで迎えに行く。ただし、市街地での乗降場所は5ヶ所に固定。
- 料金：ゾーン制（500円、600円、700円）
- 予約システム：事業者の配車システムを活用し、利用登録者の住所や電話番号が表示。



合計	利用者数	1便平均	収入	経費	差益	収支率
10月	72	1.4	46900	94860	-47960	49%
11月	80	1.6	51800	91140	-39340	57%
12月	86	1.4	53330	111600	-58270	48%
1月	75	1.6	49400	89280	-39880	55%
合計	313	1.5	201,430	386,880	-185,450	52%
月平均	78.3	-	50,358	96,720	-46,363	52%
年推計	939.0	-	604,290	1,160,640	-556,350	52%



「さよなら上野田線」
2012.1.16

事例2: 北上市口内地区・NPO法人くちない

地域NPOによる 過疎地有償運送と地域づくり



2. “新しい公共”によるモビリティ確保の事例

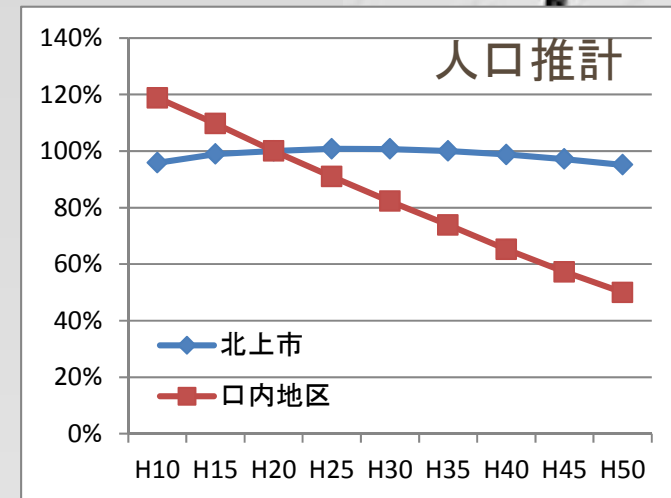
事例2：地域NPOによる過疎地有償運送と地域づくり（北上市）

◆ 北上市口内町

- 中山間地域、人口1700人
- 北上市街まで車で15分
- 小学校、中学校は閉校、JAも撤退

◆ 自治組織が、NPOを立ち上げる

- NPO法人くちない
- 平成22年3月設立
- **過疎地有償運送**開始 平成22年7月
- **商店**を開店 平成22年10月
- <http://www.kuchinai.org/>



2. “新しい公共”によるモビリティ確保の事例

事例2：地域NPOによる過疎地有償運送と地域づくり（北上市）

◆ きっかけ、ねらい

- バス路線まで歩いていけない。
- 地域イベントをやっても、足がない。
- 人口対策、高齢化対策が最大の目標

◆ 導入までの経緯

- H20.4 山村再生プラン申請（財団法人都市農山漁村交流活性化機構）
- H20.7 アドバイザーと協議（若菜）
- H20.8 全戸アンケート調査
- H20.9 住民ワークショップ
- H20.9 タクシー組合へ調査結果報告、社会実験に関する協議
- H20.10～11 社会実験開始
- H21.3 NPO法人くちない 設立総会
- H22.7 過疎地有償運送の運行開始
- H22.9 店っこくちない開店



2) 公共交通のカタチと住民の参加レベル

事例2：地域NPOによる過疎地有償運送

－ 運行概要

- ・ 平日毎日
- ・ 午前8時～午後6時運行、**随時**

－ 利用・運行方法

- ・ 事前登録制(年間会費1000円)
- ・ 前日の15時までにNPO事務局へ予約
- ・ 予約を受け付けたNPO事務局は、利用者の最寄りのボランティアドライバーへ運行を依頼する。
- ・ ボランティアドライバーが自宅など希望地まで迎えに行き、**地区内の場合**は**30分程度**までは帰りを待つ。(買い物や郵便局、診療所等)
- ・ 事前に購入したチケット(1000円、10枚つづり)で利用料を支払う。



NPO法人 くちない

<お問合せ> 口内地区交流センター(内) 69-2001

NPO 法人くちない事務所 71-4700

発行責任者 理事長 昆野先男

謹んで新春のお慶びを申し上げます

2012年の年明けはとても穏やかで、皆様お元気に新年を迎えられた事とお喜び申し上げます。

去年は、チャレンジの年ということで、口内の特産品を目指した「ごしょ芋コロッケ・餃子」のデビューをご支援頂き誠に有難うございました。皆様方から「美味しい」との声をいただき関係者一同とても喜んでおります。

今年は、更なる躍進を目標に「ごしょ芋生産者の会」を組織し安定した生産・製造が出来るようにしたいと考えておりますので、町民の皆様の協力をお願い致します。



【店っこくちない】からお知らせ!!

リサイクル商品として学習機があります。
必要な方で、直接実物を見たいという方は
下記の ☎各お問い合わせ先 ☎までご連絡下さい。

【価格 5,000 円】

【過疎地有償輸送】からお知らせ

平成 23 年 7 月のバス路線ダイヤ改正により土、日及び祝・祭日のバス運行が休止となりました。このことから、下記により社会実験運行としてボランティア輸送を利用して土、日の町外運行を行うことと致しました。又、綾内バス停から上野田バス停までの運行が廃止となる計画(2月1日予定)もあるようです。

町民の足の確保対策として、ますます口内の輸送システムが注目されてきております。

- ✦ 運行期間(予定) 平成 24 年 1 月 21 日～平成 24 年 2 月 29 日の土曜日、日曜日
- ✦ 運行経路 ・自宅(口内)～「済生会病院」、「さくら野」(まちなか)、「北上駅」
- ✦ 運行時間 ・口内発午前 9 時と午後 1 時 30 分 ・まちなか発午前 11 時 30 分と午後 4 時
- ✦ 利用方法 ・町内会員登録している方が対象または、1000 円納入して会員登録した方。
(会員登録は、随時受け付け)
- ✦ 利用申込 ・利用希望土・日曜日の前の金曜日 15:00 までに申し込みをする
- ✦ 利用料金 ・運行距離 8 キロまで 800 円 ・8 キロ～12 キロまで 1000 円
・12 キロ以上 1200 円 事前にチケットを購入し料金を支払う

*詳しくは、下記問合せ先までお尋ね下さい!

☎ 各お問い合わせ先 ☎

口内地区交流センター 69-2001 又は NPO 法人くちない事務所 71-4700



NPO法人 くちない

<お問合せ> 口内地区交流センター(内) 69-2001

NPO 法人くちない事務所 71-4700

発行責任者 理事長 昆野先男

(仮称)ごしょ芋生産者の会設立総会開催のお知らせ

昨年の 12 月 15 日、ごしょ芋を作って頂ける方々が集まり、これからの作付けと組織化について協議致しました。その結果、「今後、安定的にごしょ芋コロッケと餃子を製品として販売していくためには、安定したごしょ芋の量が必要となる。」ということで、(仮称)ごしょ芋生産者の会を組織することと致しました。つきましては、次のとおり設立総会を開催しますので、作付けしてみたい方は是非、御出席されますようお願いいたします。

1. 日時:平成 24 年 2 月 21 日(火) 13:30～
2. 場所:口内地区交流センター

■ 土曜日・日曜日が北上市街地へいけます!!

利用者があまりいないことから再度のお知らせです。

平成 23 年 7 月のバス路線ダイヤ改正により土、日及び祝・祭日のバス運行が休止となりました。このことから、口内で運行している有償ボランティア輸送(過疎地有償輸送)を利用して土、日の町外運行を行うことと致しました。この輸送は、町内(自宅)から北上市街地の三力所(「済生会病院」、「さくら野」(まちなか)、「北上駅」)に行くことができるものです。今までの平日の町外運行との違いは、目的が病院などに限らず買い物など利用目的が限定しないことです。

なお、これは、2 月末日(実際には 28 日)までの社会実験となります。利用者の多少によって 3 月以降も続けるかどうかの参考となるものです。

運行内容については次のとおりです。

- ✦ 運行期間(予定) 平成 24 年 1 月 21 日～平成 24 年 2 月 29 日の土曜日、日曜日
- ✦ 運行経路 ・自宅(口内)～「済生会病院」、「さくら野」(まちなか)、「北上駅」
- ✦ 運行時間 ・口内発午前 9 時と午後 1 時 30 分 ・まちなか発午前 11 時 30 分と午後 4 時
- ✦ 利用方法 ・町内会員登録している方が対象または、1000 円納入して会員登録した方。
(会員登録は、随時受け付け)
- ✦ 利用申込 ・利用希望土・日曜日の前の金曜日 15:00 までに申し込みをする
- ✦ 利用料金 ・運行距離 8 キロまで 800 円 ・8 キロ～12 キロまで 1000 円
・12 キロ以上 1200 円 事前にチケットを購入し料金を支払う

*詳しくは、下記問合せ先までお尋ね下さい!

■ ボランティア輸送からのお知らせ!

口内会員の方で、更新の時期を迎えられる方には、随時加入申込用紙を送付致しますので、加入申込手続きをお願い致します。(チケットは、そのまま利用できます。)

☎ 各お問い合わせ先 ☎

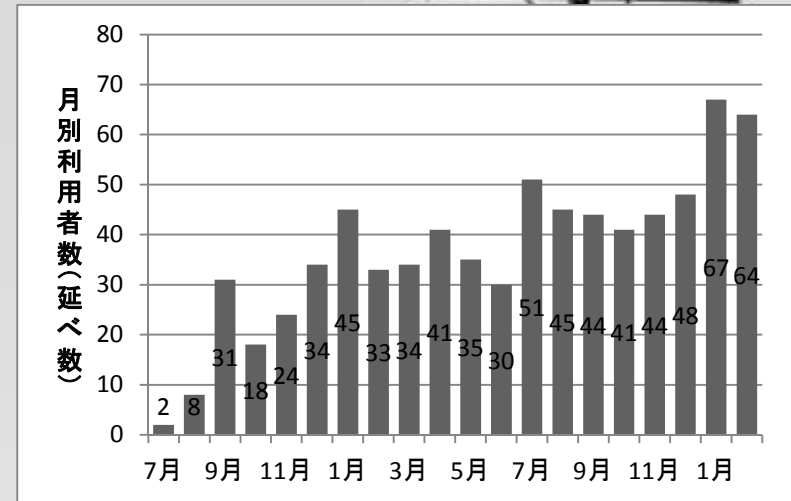
口内地区交流センター 69-2001 又は NPO 法人くちない事務所 71-4700

2) 公共交通のカタチと住民の参加レベル

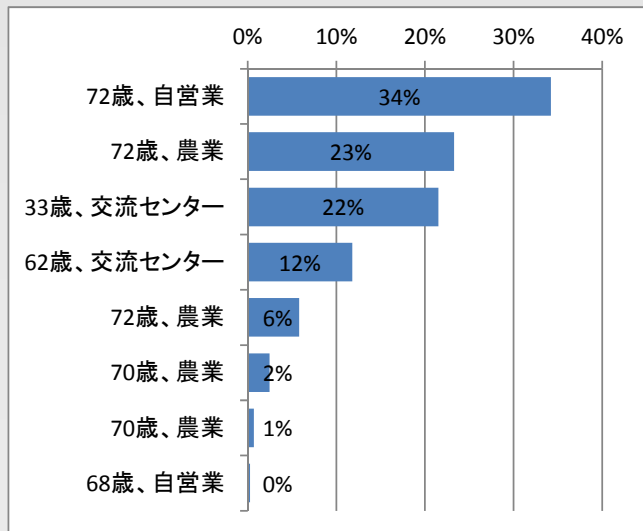
事例2：地域NPOによる過疎地有償運送と地域づくり（北上市）

◆ 利用実績

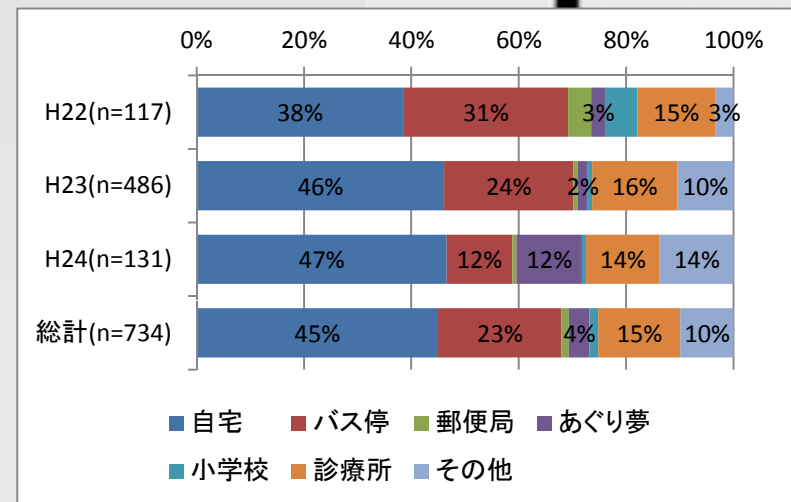
- 利用者は増加
- バス停に乗り継ぐ利用が多かったが、バスが不便になり、地域内の移動も増えてきた。
- ボランティアドライバーは高齢化が心配



利用者数



ボランティアドライバーの出動率



乗降場所

2. “新しい公共”によるモビリティ確保の事例

事例2：地域NPOによる過疎地有償運送と地域づくり（北上市）

◆ 収支状況

- 通常、1台に1人
- 1回走ると400円の赤字
- 走れば走るほど赤字が大きくなる。
- 利用が増えているので、乗合率を高める必要がある。
- 受付や間接経費は別の補助金等を充当



2. “新しい公共”によるモビリティ確保の事例

事例2：地域NPOによる過疎地有償運送と地域づくり（北上市）

◆「店っこくちない」が開店

- 平成22年10月
- JAが閉店
- 過疎地有償運送と路線バスの乗り継ぎポイント
- 買い物とたまり場





希望を聞いて準備
周辺商店から委託販売も

生ものはお金がかかるけど
ニーズが高いので



バス待合
趣味の会
おしゃべりの場

NPOの事務所
過疎地有償の受け付けも



事例3:たのはた高校生通学バス(田野畑村)

保護者協議会による 高校生の通学支援



2. “新しい公共”によるモビリティ確保の事例

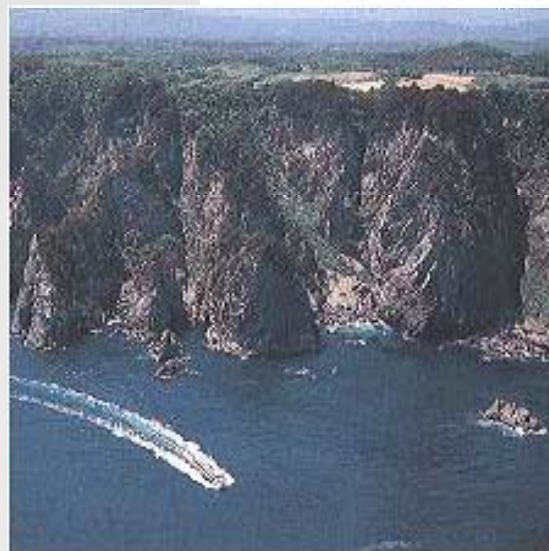
事例3：保護者協議会による高校生の通学支援

◆ 田野畑村の概況

- 人口4000人
- 高齢化35%

◆ 公共交通の経緯

- 平成4年にJRバス撤退
- 村営バスとして引き継ぐ
- 車両10台、年間3600万円
- 平成22年4月に6小学校が1校へ統合
- 平成22年に、岩泉高校田野畑分校の入学受け付け停止



2. “新しい公共”によるモビリティ確保の事例

事例3：保護者協議会による高校生の通学支援

◆ きっかけ・課題

- 岩泉高校への通学の足がない
 - ・ 久慈、宮古へは三鉄
 - ・ 田野畑校へは村民バス
 - ・ 岩泉高校に行く生徒の足がない(10~15名)
- 保護者が協力してタクシー会社に委託していた。
 - ・ 1日2便
 - ・ 運行経費を参加者で按分
 - ・ 岩泉高校からの通学支援が受けられない
- 岩泉高校田野畑校の募集停止
 - ・ 県から通学支援を3か年もらえることに
 - ・ しかし、対象外に



2. “新しい公共”によるモビリティ確保の事例

事例3：保護者協議会による高校生の通学支援

◆ 運営協議会設立へ

- 運営協議会の組織化
 - ・ 会長、副会長、監事の選出
- 事務局に、村が入る
 - ・ お金はないけど、汗はかける。
 - ・ 事務局に村が入ることで、ある程度の公的な性格を持たせられる。

- 学校や町、県に対する通学費補助の適用要請
- 高校選択時に情報提供
- 一斉に参加呼びかけ(アンケートの配布と回収、集計)





事例4: 田野畑村「入浴・買い物タクシー」

多様な主体による被災者支援



2. “新しい公共”によるモビリティ確保の事例

事例4：多様な主体による被災者支援

- ・ **地域概況**

- 人口4000人
- 漁業と観光の村

- ・ **被災状況**

- 2つの集落が壊滅的な被害
- 244世帯、274戸で701人が被災
 - ・ 仮設住宅140世帯、村営住宅7世帯、民間借上げ等17世帯



2. “新しい公共”によるモビリティ確保の事例

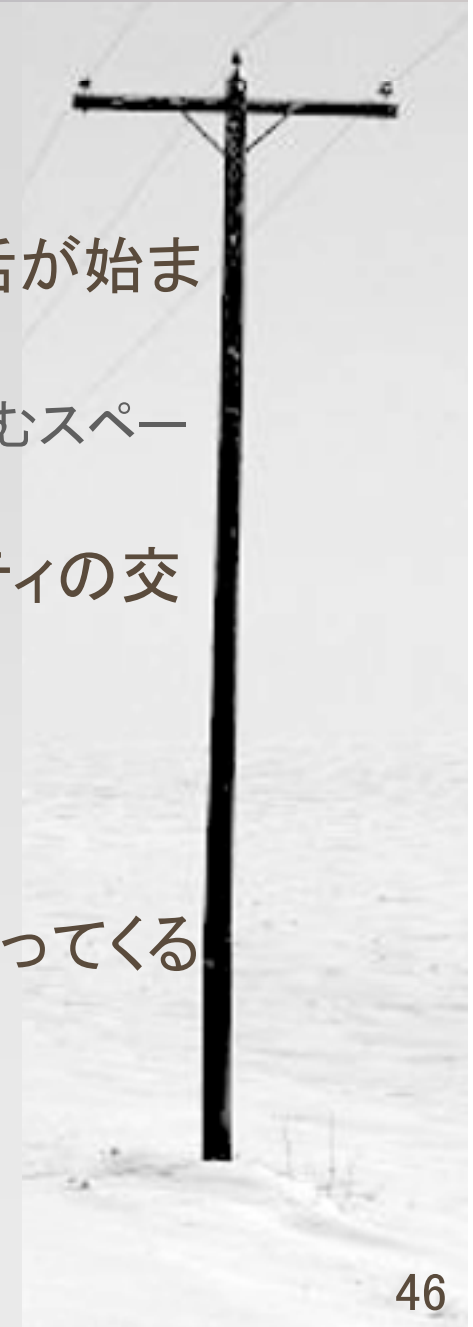
事例4：多様な主体による被災者支援

・ 仮設住宅での生活

- 住み慣れた集落を離れ、仮設住宅等での生活が始まる
 - ・ 「以前より外出が減った」「部屋を訪ねて、お茶を飲むスペースがない」
- 仮設住宅等と集落に残った世帯とのコミュニティの交流

・ 温泉・買い物タクシーのねらい

- 温泉で友人らと語らい、帰りに買い物をして帰ってくる
 - ・ 外出機会を創出する
 - ・ 友人らとの語らいの機会として利用してもらう
 - ・ 健康相談や生活相談等を行う機会として活用する



2. “新しい公共”によるモビリティ確保の事例

事例4：多様な主体による被災者支援

◆ 実施体制

運行の企画運営
参加者のニーズ把握
生活環境課題対応策の検討

たのはた生活・福祉
プロジェクト協議会

田野畑村
保健センター
国保田野畑診療所
シルバーサポーター
NPO他

運行依頼

協力依頼

村内の
タクシー事業者

近隣の
温泉ホテル





移動支援者（元ヘルパー）が乗降をサポート



2. “新しい公共”によるモビリティ確保の事例

事例4：多様な主体による被災者支援

・ 運行状況

- 温泉よりも、おしゃべりを楽しみにする人も。
- 津波体験を語り合うことも。
- 上と下に離れた集落の集まる場に。





3. “新しい公共”に期待される役割と課題



3. “新しい公共”に期待される役割と課題

地域モビリティ確保における行政の限界

◆ 地域モビリティの確保には、住民の参画が不可欠な時代に

- 利用者が少ない。バスを走らせても乗らない。
 - ・ 地方では、マイカー社会が前提
 - ・ 公共交通を必要とするのは高齢者と学生

利用者が
少ない

“だれが”、“どのくらいのサービス”を
必要としているのか

市域も拡大

細かな対応が
必要

行政だけで考えるのは限界
「公平性」と「効率性」=公共サービスの命題

地域が自分たちのために考え、
決定し、行動する時代に

3. “新しい公共”に期待される役割と課題

地域モビリティ確保における行政の限界→住民の参画が必要

◆「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

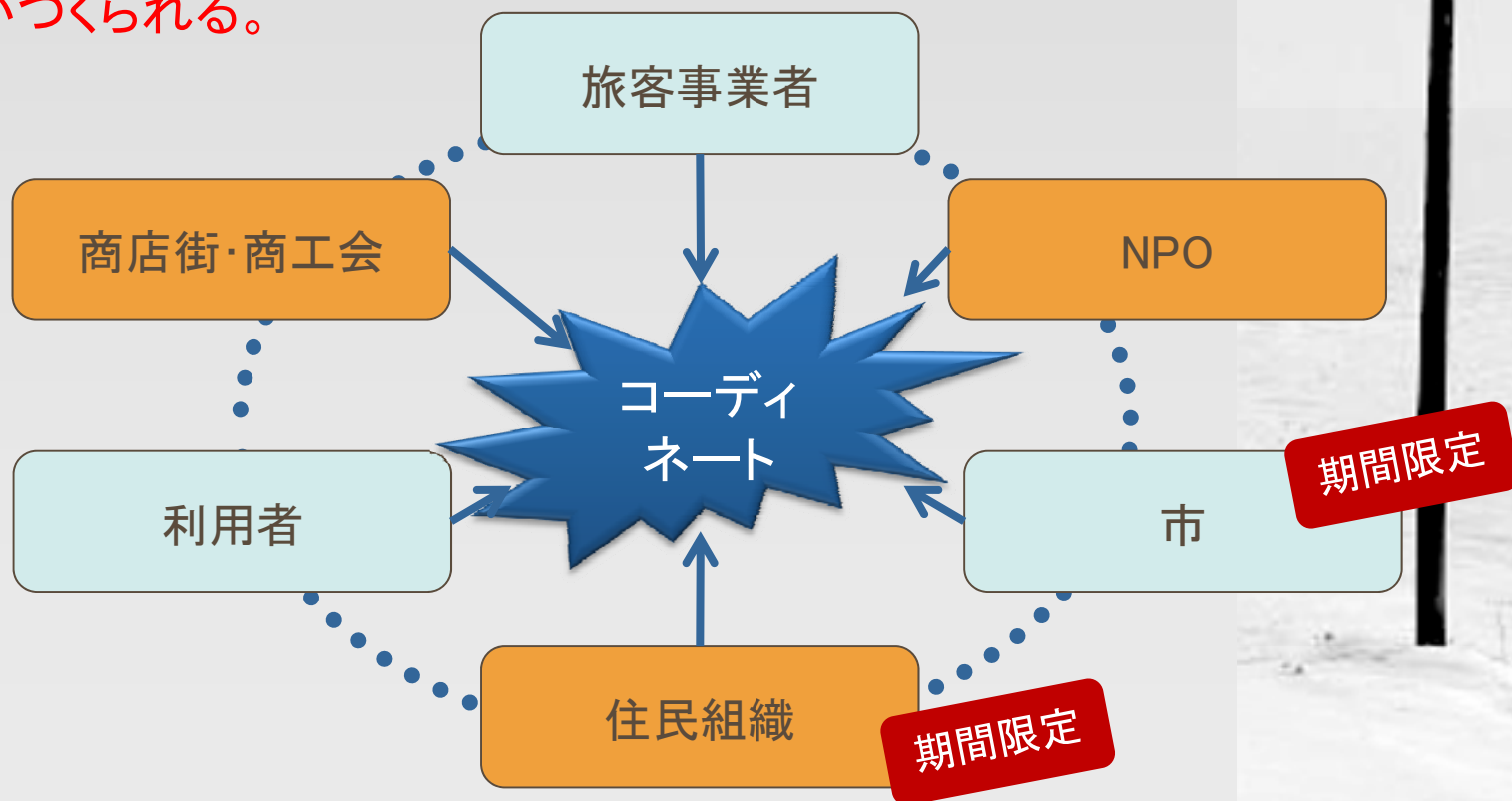
行政が決めるのではなく、
地域が決める。



3. “新しい公共”に期待される役割と課題

住民参画を受け入れる体制づくりが必要

- 交通サービスは、営利事業と非営利事業が混在する
- 交通サービスは、利害が対立する
 - ・ それぞれのセクターを結びつけるコーディネートが必要
 - ・ 利害関係者以外の第三者
- **これによって、多様な主体が対等に連携・協働する“新しい公共”がつくられる。**



3. “新しい公共”に期待される役割と課題

多様な主体が連携・協働する“新しい公共”に必要なこと

◆ 対等な対話のための基本的なルール

- 「できること」「できないこと」を明確に、丁寧に伝える。
- 定期的に会う、集まる場を持つ。

◆ 自治組織を育てる取り組みと両輪で進める必要がある

- 自治組織の役員は忙しすぎるため、地域運営支援が必要
 - ・ 公民館の指定管理者制度の活用 など

地域（住民）の主体性を担保するには、
人…事務局人材（雇用、派遣）
金…地域が動かせるお金（複数年の交付金）
者…行政サイドの人材育成・専門課、有識者

3. “新しい公共”に期待される役割と課題

まとめ

◆ 地域モビリティ確保における行政の限界



◆ 住民の参画が必要



◆ 住民が参画するには、住民参画を受け入れる体制(ルール)づくりが必要<利害調整>



◆ 利害関係者以外の第三者によるコーディネートが必要

この、多様な主体による
連携体制が“新しい公共”の姿

◆ 一方で、行政やNPOによる住民の地域自治能力の向上(支援)も必要

