

小都市と周辺地域を結ぶ交通施策の先進事例

1. 広域連携によるバス運行 - 群馬県多野藤岡地域 -

ポイント

関連 6 市町村がバス路線廃止を契機に、協議会を設立し、協議会が運営主体となって廃止路線代替バスを存続させている。

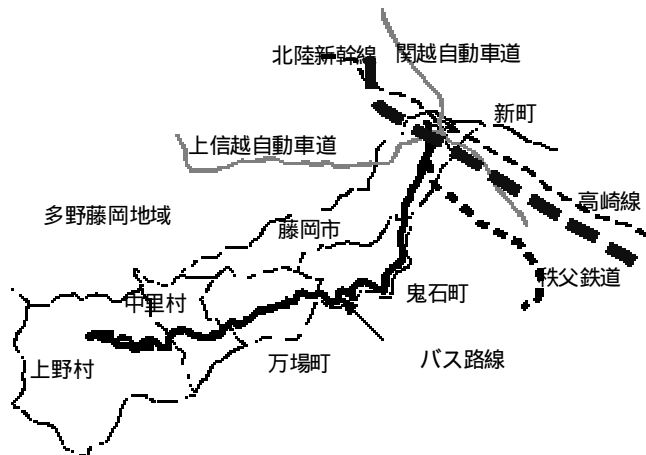
運営にあたっては、利便性の高いバス、利用者負担の軽減などを目的として、急行バスの導入、児童生徒の通学時間にあわせた運行ダイヤの設定、運賃の値下げなどを実施、利用者ニーズに対応し、かつ地域に密着したサービスへ改善が図られた。

運賃を値下げしたにも関わらず、利用者増加等により市町村負担が軽減された。

(1) 地域交通の状況と施策のねらい 地域概況

- 群馬県多野藤岡地域は、群馬県南西部に位置し、藤岡市を中心市とし、新町、鬼石町、万場町、中里村、上野村の 1 市 3 町 2 村からなる、人口 89,488 人(平成 10 年)の地域である。藤岡市東側の新町は J R 高崎線に接続しているが、藤岡市以西は、狭隘な谷筋に沿って 4 町村が連なる。

図2-1 多野藤岡地域代替バス路線



導入の経緯

- 利用者の減少により平成 9 年 11 月をもって路線バスを廃止すべく事業者から申し入れがあったことを受け、関係 6 市町村による代替バス運行検討のための多野藤岡地域代替バス対策協議会を設立し、平成 9 年 12 月より協議会が運営主体となってバス運行を開始した。

(2) 施策内容

交通サービスの概要

- 路線延長が長いことから、全区間を直通する急行バス(トイレ付)と、各市町村において通学時間に合わせた時間調整を行う普通バスが運行されている。

運営主体	多野藤岡地域代替バス対策協議会	運行委託先/日本中央バス(株)
実施場所	多野藤岡地域 1 市 3 町 2 村 (新町駅 ~ 上野村砥根平)	
導入時期	平成 9 年 12 月	
施策内容	車両 / 普通バス 小型 49 人乗 3 両 小型 29 人乗 3 両 急行バス 中型 29 人 1 両	路線数・延長 / 普通バス 66.9km 急行バス 63.7km
	運行頻度 / 急行バス 新町駅 ~ 上野村 : 2 往復	
	普通バス 新町 ~ 鬼石 : 12.5 往復、鬼石 ~ 上野村 : 7 往復	
	利用者数 / 月平均 15,878 人 日平均 522 人	料金 / 距離制 最低 150 円 始点 ~ 終点料金 1,890 円

導入時	初期費用 （補助制度）	103,009 千円（内訳：バス購入、バス停標識、バス待合所設置） ・総費用の内市町村負担は 61,700 千円（普通バス購入費は実車走行割合で負担） ・県補助 41,309 千円
運営時	運営費用 （補助制度）	104,848 千円 / 年（平成 11 年度） ・県補助 13,633 千円（走行距離に基づく県補助 87.6 円/km） ・市町村補助 36,596 千円（普通バスは 6 市町村、急行は上野村等 3 町村による）

広域運行における費用負担のしくみ

- ・多野藤岡地域代替バス対策協議会は、運営主体として、事業者と運行契約を結ぶ。
- ・運営赤字補助分の負担については、普通バスは 6 市町村の実車走行距離比例、急行バスは直接的な受益者となる上流 3 町村により分担している。また、バス車両購入費は、普通バスは運営費用と同様に実走行距離比例、急行バスは上野村の単独負担となっている。

表2-1 代替バス赤字補助市町村負担割合

	上野村	中里村	万場町	鬼石町	藤岡市	新町	走行距離
普通負担割合	17.8%	10.7%	16.7%	30.8%	21.5 %	2.5%	・ 401,299.5km
急行負担割合	80.0%	10.0%	10.0%	-	-	-	・ 93,002km

(3)工夫した点・苦労した点

事業者選定における工夫

- ・従前の事業者にそのまま代替バス運行を委託せず、複数の事業者から委託先を選定した。協議会による事業者管理の徹底
- ・協議会による主体的な事業者の収支内容管理によって、収支明細の把握や本当に必要な経費の見極めができるようになった。
- ・関連市町村の取り組み温度差の解消
- ・平野部と山間部ではバス路線の必要性の認識に温度差があったため、各市町村費用負担割合等の決定に際して多大な調整努力を要する要因となった。

(4)施策の実施効果

- ・交通手段を確保したことに止まらず、急行バスの導入により乗り継ぎ無しで奥多野地域と藤岡・新町を接続した結果、奥多野から藤岡市への通学が可能となった。
- ・普通バスは、小中学生の通学時間にあったダイヤ設定により、スクールバスとしての機能を強化できた。
- ・従前より運賃を平均 15 % 値下げしたが、利用者の増加により運賃収入も増収となった。
- ・収支明細の把握により、経費削減に対する提案等を行うことも可能となった。
- ・経費の削減、利用者増加による増収等によって、従前より市町村負担が軽減された。

(5)今後の展望と課題

- ・運行ルートや頻度等地域住民の意向にきめ細かく対応しながら、関係 6 市町村とバス事業者が協力して、利便性の高いバス運行に努めることとしている。
- ・利用者を増やすために、鬼石町、万場町、上野村の商店で利用できる共通パスポートを検討している。

担当	群馬県万場町企画推進課	TEL	0274-57-2111
----	-------------	-----	--------------

2. 住民負担によるバス運行 - 福井県勝山市 -

ポイント

交通サービスの維持には、受益者である住民の負担が必要との合意に基づき、沿線世帯が回数券購入によって費用負担している。

バス路線維持に向けた関係者間の検討において、行政はその調整役を努める一方、住民の合意形成や実際の費用徴収では、区長が中心的な役割を担っている。

当初はバス路線廃止に対する住民の危機意識が住民負担によるバス運行実現の方向に働いていたが、約10年の経過の中で、受益者負担の意識の継続と浸透が重要な課題となっている。

(1) 地域交通の状況と施策のねらい

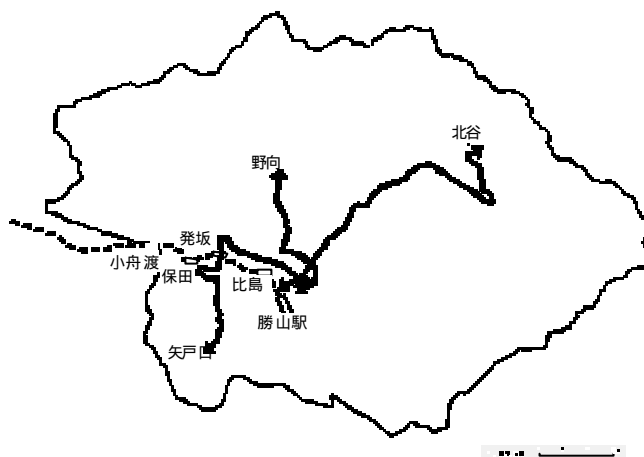
地域概況

- ・ 福井市より京福電鉄越前線で所要時間約 50 分を要する勝山市は、人口 29,287 人（平成 10 年）であり、隣接する大野市（人口 40,627 人）和泉村（同 828 人）の 2 市 1 町により大野・勝山地区広域市町村圏を形成している。

導入の経緯

- ・ 10 数年前、市内を運行していた乗合バス路線のうち 2 路線が、第 2 種生活路線から第 3 種生活路線に転落、廃止の危機に直面したため、危機感を募らせた地元区長会、学校、事業者および行政が、バス路線維持のための協議を重ねた。
- ・ 路線維持に対しては、行政や事業者のみが負担するのではなく、受益者となる地元住民が協力し、負担することが同意され、平成 2 年に最初の住民負担による代替バスが運行された。

図2-2 住民負担によるバス路線



(2) 施策内容

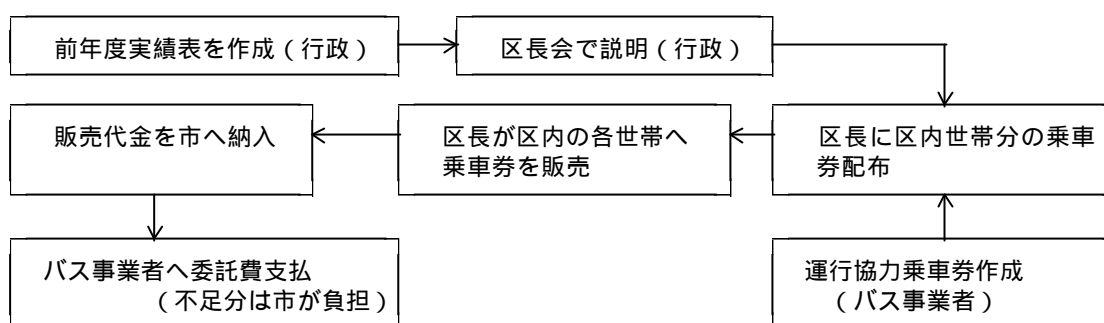
交通サービスの概要

運営主体	勝山市	運行委託先 / 京福バス(株) (平成 12 年 4 月 1 日名称変更)
実施場所	勝山市 (北谷、野向、鹿谷)	
導入時期	平成 2 年	
施策内容	車両 / 59 人乗バス	路線数・延長 / 3 路線
	運行頻度 / 各路線 3 往復 (平日・休日とも)	
導入時 (補助制度)	初期費用	なし (既存路線バスから移行)
運営時 (補助制度)	運営費用	4,048 万円 (うち運賃収入 933 万円)
	負担者	県補助 330 万円 (地方バス路線維持費補助金) 市補助 2,462 万円 (過疎バス路線維持費補助金) 地域住民の負担 323 万円

住民負担のしくみ

- ・住民の負担は、現在年 4,000 円 / 世帯。対象となる 3 路線の沿線世帯は、運行協力乗車券（金額式乗車券）を購入することによって負担する。この運行協力乗車券は、路線ごとに発行されるものであり、当該路線以外の区間での使用はできない。
- ・運行協力乗車券の販売に際しては、生活保護世帯など徴収対象外の判断は、区長の一任によっている。
- ・乗車券の購入（料金徴収）方法は図 2-3 に示すとおりである。

図2-3 住民負担乗車券の料金徴収方法



(3)工夫した点・苦勞した点

- ・住民の合意形成にあたっては、区長会が重要な役割を果たし、運用面でも各世帯から費用を徴収する役割を担っている。
- ・住民負担によるバス運行方式を採用してから 10 年の歳月を経、バス路線の必要性についての地域住民の意識が薄れ、また区長自体も代変わりしたこと等により、バス路線維持に対する地区・世帯による温度差があり、運行協力乗車券購入を拒否する世帯があるなど世帯全てから徴収できる状況ではなく、バス路線維持においては、住民の受益者負担の意識を浸透させる努力が必要とされている。

(4)施策の実施効果

- ・地域住民の移動手段としてバスが存続したことが最大の効果である。
- ・費用負担していない市民の多くは、住民負担による路線維持の努力の存在すら知らないのに対し、沿線住民は、当然これを認識しているが、利用者増につながっていない。

(5)今後の展望と課題

- ・高齢者の交通手段を確保するために、平成 12 年度から県の補助事業で商店街、病院、市役所を巡回する福祉バスの運行を予定している。
- ・一方、第 2 種路線維持、廃止路線代替バス運行に加え、鉄道存続に膨大な財政負担を行っており、平成 13 年度から規制緩和による事業者の撤退も想定されることから、総合的な交通施策を検討する必要に迫られている。

担当	勝山市総務部総務課	TEL	0779-88-1111
----	-----------	-----	--------------

3. 住民主導による乗合タクシー運行 - 秋田県鷹巣町 -

ポイント

自治会が、サービス内容等を決定し、事業者との委託契約主体となることにより、代替乗合タクシーと通院乗合タクシー（ふれあい通院バス）を運営している。

町政全般において地域の問題は地域が解決することを基本とし、住民が中心となったワーキンググループを組織、問題解決にあたっており、通院乗合タクシーもワーキンググループの発意によって、導入された。

通院乗合タクシーについては、週1回の運行にあわせ、沿線集落の住民が通院曜日と時間帯を調整している。

行政はワーキンググループへの助言、補助金の拠出といった側面支援の役割を負うことにより、住民に要求ばかりでなく、負担の意識をもたせることに成功している。

(1) 地域交通の状況と施策のねらい

地域概況

- ・秋田県鷹巣町は、奥羽本線と秋田内陸縦貫鉄道の結節点に位置し、大館能代空港を擁する人口 22,671 人（平成 10 年）の町である。北秋田郡森吉町、阿仁町、合川町、上小阿仁村の 4 町 1 村よりなる鷹巣阿仁広域市町村圏の中心となる町である。

導入の経緯

図2-4 代替乗合タクシー・ふれあい通院バス路線

【代替乗合タクシーの運行】

- ・町内を運行していたバス路線のうち、特に業績の悪化していた 2 路線（大沢、田子ヶ沢）について、バス事業者が路線廃止を通告した。
- ・沿線集落は、通学や高齢者の移動手段を確保するために自治会が中心となって検討を重ね、運行をタクシー会社に委託、ジャンボタクシーの乗合により路線を維持することを決定し、平成 9 年より代替乗合タクシーの運行が開始された。

【ふれあい通院バスの運行】

- ・バス路線のない地域における高齢者の通院等移動手段を検討するために、関連する 4 集落が、代替乗合タクシーの導入に触発され、自治会長、住民、町、事業者代表の参加するワーキンググループを設置した。
- ・検討の結果、毎日運行するほどの需要がないことから、沿線住民が通院の曜日・時間調整をはかり、地元タクシー事業者への委託により、週 1 回 1 便ジャンボタクシーによる『ふれあい通院バス』を運行することとなった。

(2) 施策内容

交通サービスの概要

【代替乗合タクシーの運行】

運営主体	自治会（大沢地区、田子ヶ沢地区）	運行委託先 / タクシー事業者
実施場所	鷹巣中心市街地～大沢地区、および鷹巣中心市街地～田子ヶ沢地区	
導入時期	平成9年4月	
施策内容	車両 / ジャンボタクシー 1 台 運行頻度 / 午前：上り 1 便 利用者数 / 平成 10 年度：大沢線 (2,781 人) 田子ヶ沢線 (5,253 人)	路線数・延長 / 2 路線 午後：下り 2 便 料金 / 子ども 100 円、中学生 200 円、高校生以上 300 円
導入時 (補助制度)	初期費用 - 万円 (事業者所有のワゴンタクシーを兼用) 負担者 タクシー事業者 (なし)	
運営時 (補助制度)	運営費用 大沢線 2,156 千円 (内運賃収入 833 千円) 田子ヶ沢線 2,474 千円 (内運賃収入 829 千円)、運賃収入と委託費用の差額については町が補助 (大沢線 1,323 千円、田子ヶ沢線 1,645 千円)	

【ふれあい通院バスの運行】

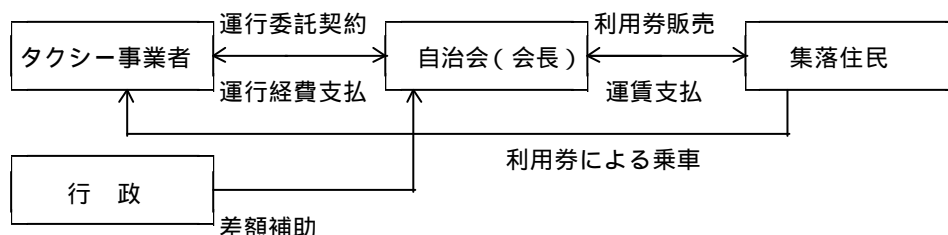
運営主体	自治会	運行委託先 / タクシー事業者
実施場所	鷹巣中心市街地～七日地区 (下舟木、吉ヶ沢、深沢、品類集落)	
導入時期	平成 11 年 7 月	
施策内容	車両 / ジャンボタクシー 1 台 運行頻度 / 毎週木曜、1 往復 利用者数 / 不明	路線数・延長 / 1 路線 料金 / 600 円、700 円 (距離に応じて設定)
導入時 (補助制度)	初期費用 - 万円 (事業者が所有のワゴンタクシーを兼用) 負担者 タクシー事業者 (なし)	
運営時 (補助制度)	運営費用 不明 運賃収入と委託費用の差額は町が補助 (ただし導入後 7 ヶ月で 5～6 万円程度) (なし)	

住民主導の内容

【代替乗合タクシーの運行】

- ・各自治会が主体となってタクシー会社との間で運賃、運行時間帯などを取り決め、自治会の連名によりタクシー会社と運行委託契約を締結している。
- ・利用料金は小学生 100 円、中学生 200 円、高校生以上 300 円で均一運賃とし、利用回数券を各自治会の会長が販売・精算するという自治会による自主管理を行っている。
- ・料金の設定はジャンボタクシーの運行経費から算定、利用金額合計との差額分を町が全額補助している。

図2-5 代替乗合タクシーにおける事業者・住民・行政の関係



【ふれあい通院バスの運行】

- ・代替乗合タクシーと同様、自治会と事業者が運行委託契約を締結している。
- ・運賃は、運行距離に応じて 600 円と 700 円の 2 種類の料金を設定している。
- ・利用回数券の販売・料金徴収方法、差額分の補助方法は代替乗合タクシーと同様である。

(3)工夫した点・苦労した点

- ・交通サービスの維持は地域住民が主体となって、自主的になされるべきものであるという考え方から、町は補助金などによる側面支援を行うという役割分担を明確にしている。
- ・契約主体は地元の自治会であり、運行主体は地元事業者であるために、運行時間帯等に対しても地域の実情に合わせた運行に向けて適宜協議し、臨機応変に対応できる体制となっている。
- ・町が契約主体となると、路線を運行する集落のみに町の財源を直接投入することになるが、町が側面支援の形をとることによって他集落からの不公平感を抑制している。
- ・鷹巣町では交通に限らず、町政全般において、行政が一方向的に解決策を提示するのではなく、地元住民によるワーキンググループを組織し、問題解決にむけた協議をすることが定着している。

(4)施策の実施効果

- ・地域住民の発意と要望に対し、行政が側面支援するという役割分担は、代替乗合タクシーをはじめとして、ふれあい通院バスといった地域の状況に応じた新たな交通サービスを展開させることとなっている。

【代替乗合タクシー】

- ・代替タクシー運行回数はバス運行時に比べ減少したものの、通学の利用や高齢者の通院・買い物等の移動手段は確保された。

【ふれあい通院バス】

- ・それまで、個人でタクシーを利用したり、家族による送迎に頼っていたが、バス運行により負担が軽減された。タクシー利用の場合 5 ~ 6 千円かかるため「ふれあい通院バス」を利用すると 1 回数千円の費用が軽減される。
- ・ふれあい通院バスは運行開始以降利用者が多く、100 %を超える利用者があり、7ヶ月間の町の負担は 5 ~ 6 万円程度に止まった。なお、乗り切れない乗客がある場合には、タクシー事業者がジャンボタクシーや一般のタクシーの増車などにより、臨機応変に対応している。

(5)今後の展望と課題

- ・代替タクシーでは乗車率が 50 %程度にとどまり、バス路線運行時と比較しても、現在のタクシー運行に対する町の負担はむしろ若干増加している。
- ・鉄道存続問題を含め、高齢者社会の中で今後交通サービスに対してどこまで町が財政負担を行えるかについての検討が必要とされている。

担当	鷹巣町まちづくり政策課	TEL	0186-62-1111
----	-------------	-----	--------------

4 . N P Oによる移送サービスの提供 - 石川県七尾市 -

ポイント

石川県内で第2号の特定非営利活動法人として認定されたNPOが七尾市および周辺地域で移送サービス事業を展開している。

運営方法は身障者・高齢者を対象とした会員制であり、利用は原則予約制、利用距離と時間に応じた料金を支払うこととしている。

口コミで利用会員が増加し、サービス開始から1年を経過していない段階で、会員数は300人を大きく超えている。

予約制の徹底による効率的・計画的な配車、従業員の確保と教育が課題である。

(1)地域交通の状況と施策のねらい

地域概況

- ・石川県七尾市は能登半島中部に位置する人口約48,574人(平成10年)の都市であり、七尾鹿島広域市町村圏を構成する能登島町、中島町、田鶴浜町等の中心に位置する。
- ・JR七尾線が鹿西町・鳥屋町と七尾市を結び、また圏域北部中島町、田鶴浜町とは、のと鉄道七尾線によって結ばれている。

導入の経緯

- ・医療施設の元職員が中心となり、居宅支援事業を展開するための初期段階として平成11年4月に移送サービスを開始したが、反響が大きかったことから同7月にNPO法人格を取得して移送サービスを中心的事業とした。
- ・事業開始当初は圏域北部の中島町を中心として活動していた。同町の山間部ではバス停に出るまでに徒歩で1時間以上を要する集落があり、診療所に出かけるのにも弁当持ちでなければ出られない現状であったり、また家族の運転する自動車に同乗する場合は、家族の通勤時間に合わせるため早朝から病院で診察待ちをしなければならないという現状から、移送サービスの必要性があると考えられた。

(2)施策内容

- ・会員制をとっており、年会費は2,000円、会員数は337人(平成12年2月現在)となっている。
- ・会員資格は、60歳以上で通院を必要とする虚弱者、身障者の場合は1,2級の身障者である。
- ・利用者は原則として前日までに予約し、利用距離、時間に応じた料金を負担して利用する。
- ・利用エリアには制限はなく、複数の市町村にまたがる広域利用も可能である。

運営主体	特定非営利活動法人三美会	運行主体 / 同法人
実施場所	七尾市および周辺地域	
導入時期	平成 11 年 4 月	
施策内容	車両 / 3 台 (2 台はスリッパ-付)	路線数・延長 -
	運行頻度 / -	料金 / 500 円/5km/0.5h、以後 200 円 / km
利用者数 / 6,445 人 / 11 ヶ月		
導入時 (補助制度)	初期費用	不明 (車両購入費)
	負担者	個人で 1 台目の車両購入 (ただし後法人所有に転換)。他の 1 台は日本財団からの寄贈、他 1 台はリース。
運営時 (補助制度)	運営費用	不明
	負担者	同法人 ・日本たばこ産業 (人件費の 1 人半年分) 寄付 (平成 12 年度) ・社会福祉医療事業団から情報機器関係の補助

(3)工夫した点・苦労した点

運営組織としての N P O

- ・移送サービスを実施するための法人格の選定に際して、N P O 以外に医療法人や社会福祉法人などの選択が考えられたが、医療法人や社会福祉法人は、法人格取得にあたって資金、資産面の条件が厳しいことから、N P O を選択した。
- ・法人格を得ることによって、職員が社会保険に加入すること、契約関係も法人として契約すること、地元信用金庫で借入を行うこと、移送サービス用車両を法人所有にすることが可能となった。
- ・正職員 2 人とパート 1 人を雇用し、ボランティア活動ではなく、事業として移送サービスを行っている。
- ・N P O の場合、役員報酬や配当金を支払えないという制約はあるが、特にデメリットとは考えられていない。

料金設定における工夫

- ・基本的にタクシーとバスの中間程度の料金を考え、距離を長く乗る場合でもタクシーの 6 ~ 7 割程度で利用できる料金とした。
- ・七尾市には、民間救急サービスを行っている事業者が営業を展開しているが、最低料金が 4,000 円であり、1 回 5km 以内の乗車で 7,000 ~ 8,000 円を要する。だれもが利用できること、わかりやすい料金設定が必要と考え、救急サービスの免許取得は見送った。
- ・現在の料金は 500 円 / 5km / 30 分という基本料金で以後乗車キロによる加算があるが、会員制であるため、1 度利用すればおおよその料金が把握できるため、毎回の料金計算の必要はない。

関係機関との調整

- ・移送サービスにおける道路運送法の適用については、当初緑ナンバーを取得しようと考えたが、緑ナンバーにすると料金設定を安くするなどの自由度がないことから、料金を実費程度の範囲内に留めることとし、白ナンバーでサービスを提供している。

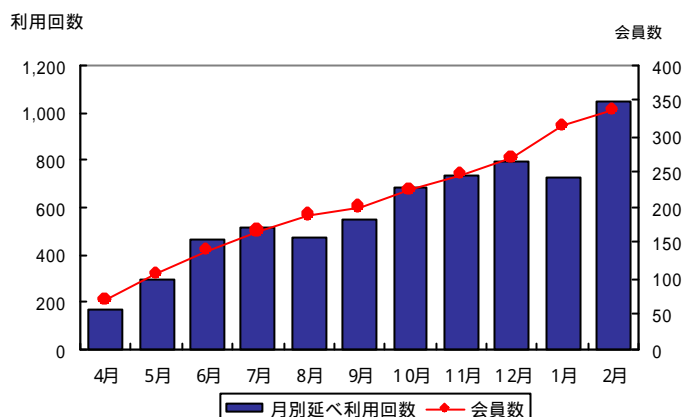
運営上の工夫

- ・年会費は夫婦のうち一方が登録すれば、もう一人は無料で会員となることができる。また会費は、年度締でなく、加入月から1年間有効となっているため随時入会可能である。
- ・基本的には予約制としている。予約制にすることによって配車の効率化や相乗りを進めようとしている。

(4) 施策の実施効果

- ・当初1年間の利用会員の入会は200名を目標としていたが、口コミで広がり11ヶ月で会員数は337人にのぼる。割安な料金設定ときめ細かなサービス提供により、利用回数も月ごとに増加の傾向を示している。
- ・移送サービスがなければそれを前提として生活することになるが、新しいサービスが導入されたことによって、潜在的なニーズが顕在化し、新しい行動パターンが生まれていると考えられている。
- ・利用エリアに制約がないため、周辺地域から七尾市の総合病院への通院利用が中心となっている。
- ・年会費と料金の収入のみで人件費や燃料費等を捻出し、行政からの助成を一切受けずに事業運営を行うことに成功している。(ただし、平成12年度は人件費の一部について民間企業からの寄付を獲得した。)

図2-6 利用回数と会員数の伸び



資料) 三美会資料より三和総合研究所作成

(5) 今後の展望と課題

- ・基本的には予約制としているが、実際には当日の利用直前に連絡をしてきたり、また予約してもそのことを忘れてしまう人が多く、予約制が徹底していないのが現状である。そのために効率的・計画的な配車ができないという問題がある。
- ・人員・台数を増やし効率的な配車を行うことが必要と考えられている。
- ・会員は高齢者が多いために、自分の住所・氏名・移送先等の正確な情報を伝えられないこと、運営側が伝えたい意思が伝わらないことなどコミュニケーションの問題があり、電話対応のための専任の事務員が必要となっている。(現状は運転手が事務を兼務している。)
- ・移送サービスを行う法人であることから、職員がホームヘルパーや介護福祉士など関連する資格取得を進めることも必要とされている。

担当	特定非営利活動法人 三美会	TEL	0767-66-0405
----	---------------	-----	--------------

5. 移送サービスの広域展開 - 福井県勝山市 -

ポイント

従来より無償の移送サービスを市内で提供していたが、新たに導入した有償の移送サービスでは、市外への通院ニーズ等に対応し、市外への移送も行うこととした。無償移送サービスでは、タクシー事業者に運行を委託しており、限られた財源の中で利用の公平性を確保するため、長時間の利用を伴う市外へのサービスは対象外であったが、有償移送サービスでは、利用者が実費相当分を負担し、協力会員を活用することで、協議会の費用負担を抑えながら市外への移送サービスを提供している。

(1) 地域交通の状況と施策のねらい (地域概況については、2. 参照のこと)

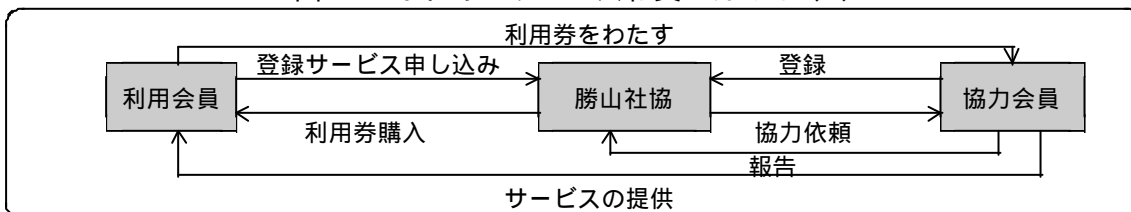
【無償移送サービス】

- ・昭和 63 年チャリティによる車両の寄贈を受け、勝山市社会福祉協議会が開始したサービスであり、診療やリハビリ等のための通院、社会参加を目的とした使用に対し、提供されるものである。
- ・運行はタクシー事業者に委託、利用希望者は 3,000 円の年会費を負担し、36 枚のチケットの配布を受け、移送サービス利用毎に 1 枚のチケットで精算する方式となっている。
- ・1 台の車両で、多く利用者が平等に利用できるように、利用時間は概ね 1 時間を目安にサービスを提供している。したがって、運行範囲は市内に限っている。

【有償移送サービス】

- ・勝山市社会福祉協議会では、無償移送サービスの利用者から市外への移送サービス提供の希望があったこと、新たにリフト付きバスが寄贈されることとなったこと、福井県が住民参加型在宅福祉サービス助成を実施することによって、平成 11 年より市外への移送サービスを行うこととした。
- ・移送サービスは、住民参加型在宅福祉サービス助成の適用を受けた『ふれあいサービスなごみ和美さん』のサービス内容の一つとして実施されている。ふれあいサービス和美さんは、利用会員(利用者)と協力会員(運転ボランティア)利用・協力会員ともに入会金は 1,000 円)とを社会福祉協議会がコーディネートし、必要なサービスを低廉な料金で提供するものである。

図2-7 ふれあいサービス和美さんのしくみ



(2) 実施内容

【無償移送サービス】

- ・利用目的は、通院や社会参加に限定される。
- ・利用方法は、一般のタクシーと同様、利用時にタクシー事業者に直接申し込む。

- ・タクシー事業者は利用者からの申し込みに対して、通常の車庫待ちの場合と同様に出庫する。

運営主体	勝山市社会福祉協議会	運行主体 / タクシー事業者
実施場所	勝山市内	
導入時期	昭和 63 年	
施策内容	車両 / 低床型バス 1 台 利用者数 / 954 人 (平成 10 年実績)	路線数・延長 - 料金 / 無料
導入時 時 (補助制度)	初期費用 負担者 なし チャリティによる寄贈車両を利用	
運営時 時 (補助制度)	運営費用 負担者 115 万円 (内訳: タクシー事業者への委託料) 社会福祉協議会自主財源 (共同募金配分金による)	

【有償移送サービス】

- ・利用希望者は、予め電話で申し込み予約し、社会福祉協議会は、利用会員からのサービス申し込みに対して、協力会員の派遣をコーディネートする。現在の協力会員数は約 40 名である。なお、協力会員は、勝山市外の者も対象となる。

運営主体	勝山市社会福祉協議会	運行主体 / 協力会員
実施場所	勝山市内および市外	
導入時期	平成 11 年	
施策内容	車両 / 低床型バス 1 台 利用者数 / 不明 (導入直後のため)	路線数・延長 - 料金 / 600 円/1h、ガソリン代
導入時 時 (補助制度)	初期費用 負担者 なし 寄贈車両を利用	
運営時 時 (補助制度)	運営費用 負担者 不明 県 (住民参加型在宅福祉サービス助成)	

(3)工夫した点・苦労した点

- ・無償移送サービスでは、社会福祉協議会の自主財源のみでは限界となったために、年間 36 枚 (3,000 円) の利用枚数の制限を行っている。
- ・有償サービスでは、運転手を拘束する時間当たり経費とガソリン代を利用者から徴収すること、ボランティアを活用することによって、協議会経費負担を抑えながら市外へのサービス提供が可能となった。
- ・有償サービスは、利用者の事前申し込み、社会福祉協議会のコーディネート業務が生じるが、複数人からの依頼に対して乗合で移送サービスを行うことも可能である。

(4)施策の実施効果

- ・家族の通勤時間に合わせて送迎してもらい通院していた高齢者は、病院や自分の時間に合わせた行動ができるようになった。

(5)今後の展望と課題

- ・有償移送サービスは、利用会員に対し、3 倍の協力会員が必要とされているが、現状では両者がほぼ同数であることから、協力会員の確保は今後とも課題となる。

担当	社会福祉法人 勝山市社会福祉協議会	TEL	0779-88-1111
----	-------------------	-----	--------------

ポイント

加齢等に伴う運動能力の衰えにより自動車の運転に不安を持ったり、断念する場合、また、数百メートルの距離を歩行するのが困難な場合でも、自由に移動できる手段として小型電気自動車と電動スクーターの走行実験を実施した。

実験の結果、電気自動車については、専用レーンの設置、市街地への駐車場設置等面的整備に係る問題および混合交通における交通規制等の必要性が明らかとなった。

また、電動スクーターについては、市街地の移動性が向上する一方で、電動スクーター走行に適した歩道の拡幅や店舗の改造等の課題が浮き彫りとなった。

(1) 地域交通の状況と施策のねらい (地域概況については、3. 参照のこと)

- ・「福祉のまちづくり」を推進してきた鷹巣町では、高齢者や身障者あるいは病氣・けが等に伴う移動困難者が、日常利用する身近な商店や金融機関等へ自由に移動できるようなシステム (タウンモビリティ) の導入実験を行った。同実験では、郊外から中心部へのアクセス手段としてノンステップバスを運行、中心市街地においては貸出場所を設置して、電動スクーター^{*1} と小型電気自動車 (シルバービークル^{*2}、MITUOKA・MC1) を貸し出し、予め設定した走行ルートでの町民モニターによる実地走行を行った。
- ・小型電気自動車や電動スクーターによって、周辺地域と市街地間や市街地内の移動性が向上し、それまで移動困難なために外出機会が限定されていた高齢者の社会参加を促し、市街地の活性化を図ることができると考えられている。

(2) 実施内容

- ・実験は平成 11 年 10 月の 3 日間であり、事前に町民モニターを募集、小型電気自動車実験モニターとしては 19 名、電動スクーター実験モニターとしては 45 名が参加した。
- 【小型電気自動車 (シルバービークル) 実験】
- ・小型電気自動車実験は、午前・午後の 2 回であり、実験時間は各々 2 時間、実走行時間は一人当たり 1 時間とした。実験で使用した小型電気自動車は、シルバービークルと MITUOKA・MC1 で車両台数は 4 台である。シルバービークルは、運動能力の衰えを考慮し、操作をすべて手元に集中させる等の開発中の車両であるが、MITUOKA・MC1 は、軽自動車以上に小型であること、電気自動車であること以外の操作等については一般車両と同様の市販車である。
 - ・実験では、市街地に小型電気自動車の貸出オフィスを設定し、ここから中心部までの実験ルートで走行実験を行った。

*1 歩行者扱いであり歩道の走行可能な最高時速 6km/h 以下のスクーター。市街地内の数百メートルの歩行による移動が困難な場合に使用する。

*2 乗車には普通免許が必要な最高時速 30km/h 以下の小型電気自動車。バッテリーカーで普通自動車のようにペダルはなく手元で全て操作できる。加齢による運動能力の衰えにより、普通自動車の運転を断念したり、不安を抱える人の普通自動車に変わる移動手段であり、数キロメートルの移動困難な場合に使用する。一度の充電で約 30km の走行が可能である。

- ・また実験においては利用者に対するモニターアンケートの他、店舗経営者意向調査、一般ドライバー等道路利用者意向調査、交通量調査（ナンバープレート調査、主要断面交通量調査）を行っている。

【電動スクーター実験】

- ・実験は、電動スクーターのレンタル地点を中心市街地に設定し、そこから中心市街地の設定されたルートを自由に移動するというものである。

(3)工夫した点・苦労した点

【小型電気自動車（シルバービークル）実験】

- ・シルバービークルは、高齢者の中に足の反応スピードが心配な人もいることを考慮し、ブレーキやアクセルなどの操作系を手元に集中させた。
- ・小型電気自動車は、郊外からの移動手段としても利用可能な機能を持っているが、安全性や警察の許可等の問題から、市街地での利用に限定した。

【電動スクーター実験】

- ・電動スクーター利用対象者として運転免許を持たないことが想定されたため、ノンステップバスを導入、モニターの自宅付近に仮設バス停を設置し、レンタル地点まで送迎することとした。
- ・タウンモビリティ実験として、郊外から中心部までの移動手段を併せて行った事例は全国的になく、公共交通が未発達な地域における郊外から中心部までの移動手段に対する課題を把握することができると考えられている。

(4)施策の実施効果

- ・モニターアンケート調査等の結果、(5)に示すような課題が抽出された。

(5)今後の展望と課題

- ・小型電気自動車は、中心市街地に乗り入れて店舗脇に駐車可能であれば有効な移動手段であるが、現段階では、駐車場に停めなければならないため一般車両と変わらない。導入に際しては、道路駐車が可能な道路整備や駐車規制の弾力化等を併せて検討する必要がある。
- ・また、低速であるため一般車両と同一の道路を走行することにより、追突等の危険性が懸念されることから、専用レーンの設置、通過交通排除のためのバイパス整備、混合交通に対応した交通規制等の検討が必要となる。
- ・電動スクーターは歩道を走行することから、段差の解消、歩道拡幅等面的整備が必要であり、また店舗内部においては、乗車したまま自由に移動・買い物ができるような店舗改造や商品棚の設置等の検討が必要である。
- ・このような課題はあるものの、電動スクーターは、高齢者が移動するために有効な手段と考えられることから、導入の実現に向け検討していくこととしている。

担当	鷹巣町まちづくり政策課	TEL	0186-62-1111
----	-------------	-----	--------------

ポイント

石川県のバリアフリー施策と並行して、輪島市が電動スクーターなどの試乗実験を行うなど、タウンモビリティへの取り組みを進めた結果、商店街が電動スクーターを購入し、常設による貸し出しサービスを開始した。

電動スクーターについてみれば、受付窓口の未整備、広報の不足等によって一般の利用はまだ少ないものの、今後開設されるバリアフリーステーションや街路事業等と合わせ、タウンモビリティを展開することとしている。

バリアフリーステーションは、高齢者や身障者等が買い物などを楽しむ際の拠点となる施設であり、休憩場所やトイレの整備の他、能登一円の観光等情報提供、電動スクーター等のレンタル機能等をもつ施設である。

(1) 地域交通の状況と施策のねらい

地域概況

- ・石川県輪島市は、人口 28,827 人（平成 10 年）の能登半島最北端に位置する都市であり、金沢市から約 120km、自動車では約 2 時間の距離にある。鉄道はのと鉄道によって穴水方面へ接続され、さらに JR 七尾線利用によって金沢へ連絡しているとはいえ、本数が少なく金沢との連絡は長距離バスが有効な手段となっている。
- ・輪島市は、珠洲市、穴水町等 2 市 4 町 1 村よりなる広域市町村の中心都市であり、『輪島の朝市』は従来からの観光資源であり、過去には 250 万人を越す観光客が訪れていた。対象地域は、この朝市が開催される本町商店街の延長上にある「わいち商店街」であり、商工会議所青年部メンバーが中心となって、平成 5 年に振興組合を設立した新しい商店街である。

導入の経緯

- ・石川県が平成 9 年を『バリアフリー元年』としてバリアフリー化に取り組んでいることを受け、輪島市もバリアフリー関連イベントを開催し、その中で電動スクーターの試乗実験を行ってきた。
- ・平成 10 年 1 月に開催された石川県主催の「バリアフリータウンフェスタ'98 デザインコンペ」のコンペ受賞賞金を活用して電動スクーターを購入し、常設による貸出サービスを開始した。

(2) 施策内容

- ・わいち商店街のタウンモビリティへの取り組みは、電動スクーターの貸出サービスの他、バリアフリーステーションの建設（市事業）と賑わいの道づくり事業（建設省）の両事業によって推進されている。

バリアフリーステーション

- ・輪島の朝市は現在でも 130 万人の観光入込があるものの減少基調にあり、高齢者や身障者も取り込んだ観光入込客増加のために、だれもが利用できる拠点が必要であるとの考えから、能登一円のインフォメーション機能の他、一般および身障者用トイレ、休憩施設、電動スクーターおよび車いすを設置した施設整備を図ることとした。建設費

用は市の単独事業で約 2,800 万円であり、建設後の担当は福祉課、運営は当面わいち商店街振興組合とすることになっている。

- ・現在商店街に設置されている電動スクーターは1台のみであるが、今後同施設が整備された後には、商店街の購入（1台）と市からの寄贈（1台）をあわせ、3台で貸出サービスを行う予定としている。

にぎわいの道づくり

- ・中心市街地の活性化を図ることを目的とする建設省事業「賑わいの道づくり事業」により、ポケットパークや公衆トイレの整備、路面修景等を図り、高齢者等が気軽に安全に利用できる道づくりと施設整備を推進することとしている。

(3)工夫した点・苦労した点

- ・電動スクーターの導入については、試乗実験の結果、建物入り口の段差の問題、スロープの曲率が小さく曲がりきれないという問題、商店内部の通路の幅の問題等が明らかとなり、タウンモビリティを展開する上で改善していく必要が認められた。
- ・こうしたことから、街路整備やバリアフリーステーションの建設、またそれらを複合的に考えたにぎわいの道事業等を進める必要性が認識され、実験事業として終わることなく、継続的・発展的なタウンモビリティの取り組みへと展開させている。

(4)施策の実施効果

- ・「バリアフリータウンフェスタ・イン・輪島」(平成9年8月)をはじめとしたバリアフリー関連イベントにおける電動スクーター導入実験においてスクーターに試乗したことで、電動スクーターの移動性能の良さ等を認識した人が多い。
- ・電動スクーターの導入実験以降、これらを自分で購入して利用している人を市内で見かけるようになった。

(5)今後の展望と課題

- ・バリアフリーステーションの運営については、商店街が主体となる予定であるが、電動スクーターの貸出方法、そのための人的配置など未定な部分がある。
- ・電動スクーターは1回の充電で4時間くらいは使用可能であるが、商店街等における充電設備の設置についても検討する必要がある。
- ・レンタルポイントを輪島市内の他の商店街にも設置し、市内中心部各地で貸出・返却ができるようなしくみも今後検討すべきと考えられている。
- ・商店街の駐車場とバリアフリーステーションとは位置が離れているため、利用者が駐車場に車を駐車し、すぐ電動スクーターを借りることを想定すると駐車場に常駐者を置く必要が生じることから、その対応策についても検討する必要がある。
- ・わいち商店街におけるタウンモビリティは観光客をターゲットと考えており、輪島市街地での滞在時間を延長できるような施策が必要とされている。

担当	わいち商店街振興組合 輪島市都市整備課	TEL	0768-22-9901 0768-22-2211
----	------------------------	-----	------------------------------

ポイント

英国では、都市中心部における歩行補助手段として、電動スクーターや車いすの貸し出しを行うショップモビリティが200ヶ所以上で導入されている。

運営は、自治体、商店街、慈善団体等からの助成によって行われている場合が多い。都市中心部の道路・建物等を歩行者空間としてフラット化するとともに、ショップモビリティ施設に隣接して駐車場を確保したり、周辺地域からのアクセス手段として移送サービスを提供するなど、総合的な移動環境の整備が行われている。

このようにアクセスに関する総合的な対策を推進するため、アクセスオフィサーと呼ばれる役職が自治体に置かれている。

(1) ショップモビリティの概要

- ・英国のショップモビリティは、都市中心部における移動困難者の歩行補助手段として、電動スクーターや車いすなどの移動用機器を事務所に備え、貸し出すシステムであり、1998年9月現在、英国全体では220ヶ所で実施されている。利用目的は買い物その他、銀行、病院等利用時にも可能であり、必要に応じてボランティアのエスコートがつく。
- ・英国政府の環境・交通・地方省では、以下の4条件を満たすものをショップモビリティ施設として認定し、ショップモビリティの存在を示す標識の使用を認めている。
 - 施設が居住地・障害の程度に関係なく、移動に支障のある人に開放されている。
 - 手動・電動両方の車いすとスクーターを用意している。
 - 身障者の申請に基づき交付されるオレンジ・バッジ保有者以外も利用できる駐車場を施設の40m以内に用意する。
 - 日曜・休日以外は通常の買物時間帯に1日4時間以上運営し、利用時間を広報する。
- ・自治体、商店街、慈善団体からの助成を受けて運営される例が約7割を占めるが、(2)に示すメイドンヘッドのように、会員制事業として民間企業が運営するものもある。
- ・利用者はすべて何らかの移動制約のある人だが、特に車いす利用等の「重度」に分類される者が65%を占める。年齢別にみると、約半数が61歳以上であるが、必ずしも高齢者ばかりが利用しているわけではない。
- ・ショップモビリティ施設までの交通アクセス手段は、自分もしくは介護者等の運転する自動車の利用が多数を占めている。

表2-2 利用者の障害のタイプ（複数回答）

重度(車いす利用等)	歩行障害	手足の伸縮・器用さ	調整機能	視覚障害	その他
65%	29%	16%	6%	3%	8%

資料) TheAutomobileAssociation「SHOPMOBILITY」1999年

表2-3 ショップモビリティへの交通手段（複数回答）

自分で運転	友人・介護者が運転	タクシー	公共交通機関	ダイヤル・ア・ライド*	その他
37%	35%	21%	5%	4%	10%

注) ダイヤル・ア・ライドとは、公共交通機関を利用できない、または利用に制約がある人向けのバン型車両等を使用したドア・ツー・ドア型の輸送サービスで、地方公共団体の助成を受けてボランティア団体が運営している場合が多い。

資料) TheAutomobileAssociation「SHOPMOBILITY」1999年

(2) 英国・メイドンヘッドの事例

地域概要

- ・メイドンヘッドの人口は7万人、都市圏全体では14万人で、ロンドンから鉄道で約25分の距離にある。
- ・都市中心部は1976年から歩行者空間化されており、メインストリートは道路だけでなく、商店・銀行等の建物の出入口の段差解消、スロープ化等の周辺環境整備も併せて行われている

サービスの概要

- ・自治体所有の駐車場ビルにタウンモビリティ事務所を設置し、電動スクーター12台、車いす10台で提供している。サービス時間は月曜日から土曜日の10時～17時である。

【ショップモビリティの利用風景】

【駐車場に隣接するショップモビリティ】



他の移動手段や建築物との連携

- ・自家用車を利用できない商店街来訪者に対しては、STS（移送サービス）として自治体所有のリフト付きワゴン車がドア・ツー・ドアサービスを提供している。また、バス利用者に対しては、バス停まで職員が迎えに来るサービスもある。

運営体制

- ・非営利企業が運営し、スタッフはフルタイム1人、パートタイム2人、ボランティア4人、年間予算は約2,300万円（1999年）である。
- ・会員制で運営し、会員数は486人（1999年2月現在）、年会費は約3,000円、年間貸出数は2,772（1998年度）である。会員1人が年間平均6回程度利用していることになる。
- ・会費収入が年間百数十万円であるのに対し、年間予算は約2,300万円であるため、差額は自治体や商店街などが負担していると推測される。

行政当局等との連携

- ・街全体として高齢者や身障者などが利用しやすい環境整備を総合的に進めていくため、「アクセス・オフィサー」という役職が地方自治体に設置されており、アクセスに関する調査・提案・協議、広報活動等を行っている。また、調整組織として、「アクセスフォーラム」（ユーザーとショップモビリティ運営主体から構成）、「アクセスパネル」（アクセスに関する諸問題についてのアイデアを吸い上げ、実行する）が設置されている。

【資料・写真提供：財団法人国土開発技術研究センター（<http://www.jice.or.jp/>）】

【参考文献：タウンモビリティ推進研究会「タウンモビリティと賑わいまちづくり～高齢社会のバリアフリー・ショッピング」】