

シリーズ「岩手の再生」第5集  
西和賀町長瀬野老人クラブ創立55周年記念事業

# 地域の足を守る

～西和賀町ボランティア型デマンド交通の試み～

【西和賀町長瀬野地区暮らしの足支援事業】



NPO法人岩手地域総合研究所

シリーズ「岩手の再生」第5集  
西和賀町長瀬野老人クラブ創立55周年記念事業

# 地域の足を守る

## ～西和賀町ボランティア型デマンド交通の試み～

【西和賀町長瀬野地区暮らしの足支援事業】



NPO法人岩手地域総合研究所

## 表紙写真

### ワークショップの一風景

長瀬野地区暮らしの足を考えるつどい  
(ワークショップ)での参加者の皆さん

# 地域の足をまもる

～西和賀町ボランティア型デマンド交通の試み～

## 目次

### 発刊にあたって

岩手地域総合研究所理事長 井上 博夫 ..... 1

### 発刊にあたってのご挨拶

長瀬野地区介護予防協議会  
長瀬野老人クラブ 会長 照井 洸 ..... 3

### 基調講演「縮小時代における公共交通の考え方」

岩手県立大学准教授 宇佐美誠史 ..... 5

### 「長瀬野地区暮らしの足を考えるつどい」

第1回ワークショップのまとめ ..... 30  
第2回ワークショップのまとめ ..... 33  
ワークショップの状況 (写真) ..... 39

### 実践報告

#### 「地域の足を守るボランティア型デマンド交通」

西和賀町沢内長瀬野老人クラブ  
事務局長 高橋 典成 ..... 43

#### ボランティア型デマンド交通

一ヶ月間の実績と利用者の感想 ..... 50



## 資料集

1	沢内村と長瀬野地区の戦後史概略	54
2	「西和賀町長瀬野地区暮らしの足支援事業」実施の経緯	57
3	長瀬野地区暮らしの足を考えるつどい (ワークショップ) 実施要綱	60
4	西和賀町長瀬野地区暮らしの足支援事業実施要綱	62
5	西和賀町長瀬野地区暮らしの足支援事業事務処理要綱	65
	①様式1 運転申込書・登録名簿	69
	②様式2 利用申込書・登録名簿	70
	③様式3 運転者活動状況管理記録簿	71
	④様式4 ガソリン価格調査票	72
	⑤様式5 毎日の運行記録簿	73
	⑥様式6-1 利用者別ガソリン代算定表	74
	⑦様式6-2 運転者別ガソリン代算定表	75
	⑧様式7-1 利用者への請求書	76
	⑨様式7-2 運転者への支払い書	77
6	事業実施案内パンフレット	78
7	道路運送法における許可又は登録を要しない運送の 形態について 国土交通省自動車局旅客課長通達	80
	< 著者紹介 >	87

## ブックレット

# 「地域の足をまもる～西和賀町ボランティア型 デマンド交通の試み～」 の発刊にあたって



岩手地域総合研究所 理事長  
井上 博夫

2018年度の連続講座「岩手の再生」は、「地域の足を守る」をテーマに実施しました。

今回は、いつもとは少し違った講座でした。

一つは、「連続講座」という名称ながらワークショップ形式を用い、地域の皆さんに意見を出していただきながら、具体的な解決策を見出す取組をしたことです。

二つ目は、そのために、「足の確保」が地域の課題となっている現場に出向き、住民の方々と当研究所が一緒になって地域交通について考え、改善のための実践につなげていったことです。

ワークショップの開催場所として、いくつかの地域が候補に挙がりましたが、その中から西和賀町長瀬野地区のみなさんのご協力を得て、連続講座「岩手の再生」を開催することができました。

講座の初回は、2018年度研究所通常総会時に、宇佐美誠史さん（県立大学）に「縮小時代における公共交通の考え方」と題して講演いただき、地域交通をめぐる問題状況、地域交通政策等について理解を深めたうえで、第2回目以降は西和賀町で開催しました。

近年、特に地方圏では少子高齢化と人口減少が進むなか、地域で安心して住み続けることが困難に感じられる状況が、様々な面で生じています。

その一つが「地域の足の確保」です。人口減少と運輸規制緩和により、鉄道やバスなどの公共交通が撤退するとともに、高齢化によって自家用車に依存した交通も維持が難しくなっているからです。

医療・介護・福祉、教育、生活インフラ等と並んで地域交通の維持・確保は、「安心して住み続ける」ための喫緊の課題だという認識に基づき、研究所としてこのテーマに取り組むことにしました。

今回は、西和賀町長瀬野地区を対象地域として、道路運送法における許可や登録を要しない「ボランティア型デマンド交通」の試みを始めることになりました。ただ、地域によって事情は異なるし、「地域の足をまもる」方策も様々な手法がありえます。今回の取組を契機として、各地で地域交通のあり方を住民自らが探っていく取組が広がることを期待しています。

## ブックレット発刊にあたってのご挨拶

長瀬野地区介護予防協議会

長瀬野老人クラブ 会長

照井 洸

長瀬野地区暮らしの足支援事業に当たって、高齢化に伴う身体機能の衰え、特にも脚力の衰えは暮らしの行動や質に関する大きな要素の一つです。しかし、山間地域の現状は人口減少に伴い公共交通の間引き運転から路線撤退の流れに進んでいます。一方、かつては地域ごとにあった商店も次々に閉店、僅かな買物も車を利用せざるを得ません。

仕事の形態もほとんどがサラリーマンで、日中の居住者のほとんどが高齢者であることから、車の免許証を有する人のほとんどが可能な限り保持し続けたい、脚力が衰えるほど車に頼りたい本音と、高齢者による車の大事故多発による免許返上奨励の流れに重いジレンマを抱えながら暮らしています。

当クラブでも地域唯一の高齢者の拠り所として、月二回のサロン活動をしています。遠い会員には送迎を事業の一つとして取組んでおり、その流れの中で町内に限って二時間の範囲で病院、買物、用足し等への送迎サービスもやっております。四名のドライバーを確保し、油代程度の謝金はクラブで負担する取組みも始めています。

こうしたところに、岩手地域総合研究所より地域公共交通についてのワークショップの申し入れがありました。人口減少、高齢化の進む中で、暮らしの足確保は高齢者の大きな課題であることから、ご指導を頂きながらこれまでの見直しと今後のあり方を再構築できればの願いをもって受け入れることにしました。

老人クラブ創立55周年記念事業を計画していたことから、その事業の

一つに加え地域総合研究所との合同企画として取組むこととし、企画の名称を「長瀬野地区暮しの足を考えるつどい」としました。

ワークショップや宇佐美先生の講演等々で話し合いを重ね、問題点の整理や可能な限り簡便で実践可能な仕組みづくりを核に進めて参りました。道路運送法等々の法に関する調査研究をはじめ、実施要綱、事務処理要綱等々事業の骨格はほとんどを地域総合研究所の方々に整理、成案していただきました。

町内の関係機関への事業説明も終わり、地区の総会の承認や地区への周知チラシも配布しました。いよいよ実践あるのみとなりました。

地域、そして老人クラブにとっては当初の願い、目論見どおりに再出発することが出来ました。これも岩手地域総合研究所の方々の地域の目線で我儘な意見にも根気強く寄り添ってまとめあげて頂いた賜であります。特にも直接ご指導いただきました宇佐美先生、井上先生、事務局の皆様そして岩手地域総合研究所に対し深甚なる感謝を申し上げます。

尚、共同企画の事業は終了しましたが、私共、地域そして老人クラブはこれからが本番となります。今後共ご指導賜りますよう併せてお願い申しあげ挨拶いたします。

## 「縮小時代における公共交通の考え方」



岩手県立大学准教授 宇佐美誠史

### はじめに

みなさんこんにちは。只今ご紹介いただきました宇佐美と申します。私の生まれは大阪で、大学は福井に行っておりまして、福井は父親の故郷です。今、福井といえばコンパクトシティだったり、LRT だったり、すごく最先端のことをやっていて、とても人口が 80 万人を切ったようなところとは思えないので、ぜひ機会があれば福井のまちを見に行っていたらいいなと思います。大学も繁華街から徒歩 10 分ぐらいのところにあつて、毎日飲みに行けるというすばらしいところです。

私は岩手に来てから 13 年がたったところです。今日の話に絡むと思うのですが、岩手に住むことが決まり、どこに住むかということを考えました。まず、生活に便利なところに住むことは最初から決めていたことで、当時、IGR いわて銀河鉄道の青山駅がもうすぐできる、路線バスがたくさん走っている、徒歩圏にスーパーや銀行、病院が一定程度揃っている、車もインターに近い、もちろん盛岡の中心市街地にも近いし、大学にも近いということで、青山に住むことにしたのです。僕は車もよく乗るのですが、バスも鉄道も何でも使います。選択肢をたくさん持てるところに住むことが大事だと思います。でも、福井もそうだったのですが、岩手に来て見ると、たくさんの方々の選択肢を持たず、「車だけで生活している人が多い」というところを見ていきたいと思っています。

これは、講演前にアイーナ前の盛岡市営の駐車場の写真を撮ったのですが、満車になったり空車になったりで 1 台ずつちょっとずつ入る、しかも盛岡駅の目の前、盛岡駅みたいな一番中心のところ（もちろん、地価も高い）にこれだけの車が、駐車場はここだけではないですけど、ほかの駐車場も満車になっていました。そもそも、こんなすごくいい場所を車で占有させてしまっているのだからかと思っています。すごくもったいない使い

方をしているということで、今日の話にもつながるなと思いました。

今日の講演の流れですが、地方都市の現状、公共交通の現状、バスの規制緩和と自治体の公共交通政策をお話しし、これまでのバス政策を振り返っていきこうと思います。そのあとに、交通まちづくりの話をして、最後に今日のテーマの縮小時代の公共交通政策をお話ししたいと思います。

## 1 地方都市の現状

### 人口密度と人口集中地区の状況

今後の人口推計を見ると、岩手県の人口はどんどん下がっているわけで、一番厳しい予測だと 2100 年ころに 20 万人台になっています。無策だと、そうなるかもしれません。次に、人口密度を見ると、このたった 4 年間だけの推移ですが、どこを見ても基本ちょっとずつ下がっていて、増えているのは矢巾だけです。人口集中地区という言葉は、1 km<sup>2</sup> に 4000 人以上住んでおり、5000 人以上の人口が連なる地区のことです。人口密度が増えずに人口集中地区の面積が広がれば広がるほど、非効率な都市ということです。盛岡市で平成 22 年と 27 年を比較すると、27 年の方が広がっています。盛南開発の影響があると思いますが、時を経てどんどんまちが広がっているというのがわかると思います。バス路線を見ていくと、当然ながら人がいっぱいいるところにバスが走っている、そうじゃないところはあまり走っていません。バスも鉄道もそうですが需要がないと成り立たないのです。

### 土地利用の状況

土地利用を見てみると、これは盛岡の盛南部分で、住居系、商業系、工業系と区画されていますが、本当にいつも問題に思っているのは、国道 46 号のバイパスやその他の幹線道路を見てみると、みんな商業系とか工業系とか、道路ができたらずぐにこういうのがつくられてしまうことです。この道路をつくっているのは国土交通省で、周辺の土地利用を決めているのは岩手県や盛岡市です。国交省はまちなかに車をいっぱい流さないように、外に流しやすいようにバイパス道路をつくるのです。南インターにつながるといって、すごくいい道路をつくったのですが、せっかく大きな幹線道路をつくっても、近隣商業地域の土地利用をすると何でも建てられるので、いろんなものが建ちます。ホームックだったり、スターバック

スだったり、ほとんど県外資本で、みなさん住んでいる方々は便利になったのでどんどん行くのですが、バイパスで渋滞を減らそうとか車を高速道路でいっぱい流そうとつくったのに、出入りの車で渋滞したり、事故の危険性も多くなったりするので、道路サイドと周辺の土地利用を決めるサイドとが全然一体化していません。

財政のことは全然詳しくありませんが、こういうところに建っている県外資本のお店でどんどん消費が進んでいくと、盛岡市外や岩手県外にお金がどんどん流れていくんじゃないかなと思うのです。そうすると、何のために整備しているのかなというも疑問に思うのです。ある新聞記事では、岩手県が全国で一番、お金を県外に流出させているとありました。岩手の人の生活や経済活動を便利にしようと思ってつくっているはずなのに、逆に岩手を衰退させるような土地利用をやっているのはすごく疑問に思います。しかも、人口減少をしている中、域外にお金が出るようになったら、税収がどんどん落ち込むかもしれないけれど、行政サービスをしないといけないエリアはどんどん増えていくのは、どういうことなのだろうなと思います。

### 空き家の推移

空き家の推移を見てみると、どんどん増えて行っています。平成 25 年だと 14 万 5000 戸のうち 2 万戸が空き家になっています。そのため、盛岡は空き家バンクの条例をつくっています。でも、登録件数はごくわずかです。これまでも、マッチングしてうまくいったところはほとんどないと聞いています。

アパートに住んでいるような人が、お金がたまったら家を買おうとなったときにどうするかというと、まちなかにある既存の空き家にはまず住まない。土地の安いところ、固定資産税が安いところ、とくに市街化調整区域に大きな家を建てるのです。市街化調整区域というのは、市街化を促進しないところなので、本当は家を建ててはいけないところなのです。でも、いっぱい抜け道があって、実質、建て放題になっています。市街化調整区域がどういうところになるかということ、まちの外れの方です。そんなことをやっていたら、行政コストが下がるどころか、人口減少している中で本当は支出を下げなきゃいけないのに、増えたままになるということです。まちなかにいる人は、郊外と比べて高い固定資産税や都市計画税を払

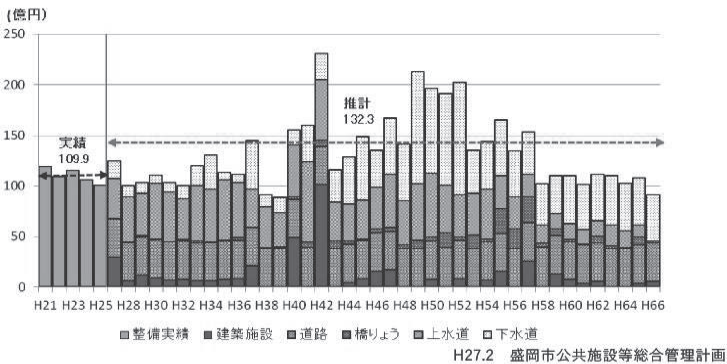


うわけですが、高い税金を払っている人とあえて安い税金を狙った人と前者を考えたときに、行政サービスは同等を求めてよいのだろうかということも思います。

## 財政の悪化

盛岡市の公共施設等総合管理計画の資料を見えます。主な都市基盤の維持更新費用で、つまり道路だったり橋だったり上下水道の維持管理や更新にかかるものです。

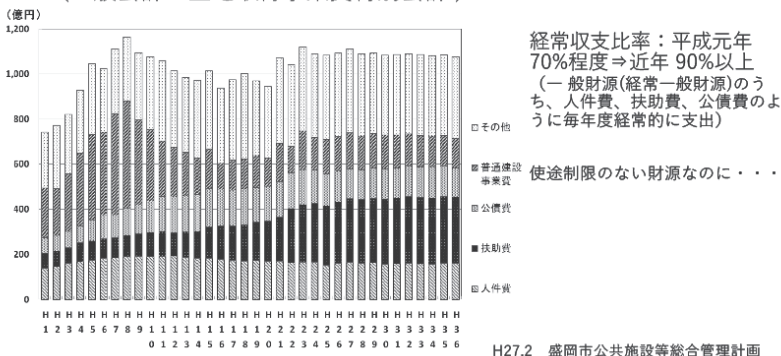
### 主な都市基盤の更新費用



例えば、平成 42 年にどんと上がる、きっと盛南開発のことかなと思うのですが、当然まちの規模を増やせば増やすほど費用は上がる。このほかに公共施設、盛岡であればマリオスとか、そういったものの更新費用もあるのです。だから、それらのお金をちゃんと確保しないとイケないのです。

普通会計の歳出の推移と今後の見通しということで、盛岡だと毎年、1000 億円規模ぐらいの一般会計予算が回っているようですが、経常収支比率といって人件費だったり、維持更新だったり、義務的にどうしても払

## 普通会計の歳出の推移と今後の見通し (一般会計と土地取得事業費特別会計)



わなければいけないようなお金というのが平成元年辺りには 70%だったのが、近年 90%を超えている。ほとんど義務的なもので使ってしまうと新たなサービスというのはできないんじゃないですか。それでいいんですかということです。

住民はいろんなことを求めますよね。もちろん企業も求めますよね。冬にすごく雪が降って道路が穴凹だらけになりましたが、ああいうのをひとつ取っても修繕できないということになりかねない。僕が大学時代を過ごした市で、昨年度に大豪雪があって、一週間くらい都市機能が麻痺しました。その対応に、多額の費用を要し、市の予算が足りなくなりました。その後、何が起こったかということ、市役所の職員の給料を3割ぐらいカットするという案が出てきました(最終的には、もっと低いカットに落ち着きました)。違う言い方をすると、それすら対応できるぐらいの余力を持っていない状態で、毎年予算のやりくりをしているのだなというのがわかります。

東北の県庁所在地の歳入に占める市税の割合を見ますと、盛岡は4割ぐらいで仙台と似たところですが。市税の内訳を見ると、固定資産税と都市計画税はすごく重要な財源になっていることがわかります。これをどうやっ

て維持していくかというのと、路線価を下げない、むしろ上げていく方向で頑張る。そのためにどうするかというのと、おそらく3割ぐらいは中心市街地で稼いでいるので、その魅力を下げないということが大事になってくると思うのです。でも、実際に政策としてうっているのは、どんどんまちを広げて、固定資産税の安いところ、人の住むところだけではなくて事業所もそうですね。どんどんまちなかから外に出て行っています。

さっきも言った、お金が外に流れているというところでいうと、市民税も個人の所得で決まってくるはずです。そうすると、そこが下がっていくところも失われていく。人口が減ってきたらここも減ってくる。そろそろ本当に危機感を持たないとすごく危険なことになるんじゃないかなと、よく話しています。

地域の中で回るお金と外で回るお金ですが、拡散型市街地で自動車依存だと車のガソリン代で中東にお金が行くわけです。そうすると、どんどん外にお金の流れが流れていく、これって本当にいいんですかということ。エネルギーの話でいうと、日本は木材が重要なエネルギー源で、これも外国にどんどん頼っているという状態です。家も薄い壁にして化石燃料をたいて、石油ファンヒーターをどんどん使っています。例えばドイツだったら、暖房とか何も使わなくても、室温が13~15℃に保たれないような家は建てちゃいけないというルールがあって、自ずと断熱材が40センチとか分厚くなるのです。そうやって化石燃料を使わないようにしているのです。でも、日本は全然そうではなくて、どんどん化石燃料を使っています。京都会議なんかありましたが、目標が全然達成されていないですね。

こまでのまとめということで、郊外に大きな幹線道路(バイパス)ができて、沿道の土地利用が変化して、近隣商業地域や準工業地域は県外資本や海外資本が立地している。沿道の出入りで渋滞や交通事故があるし、家も就業先もそれに合わせてどんどん郊外化していく。スポンジ状態と言われたりしますが、すかすかな中心市街地で法人市民税や固定資産税や都市計画税を稼げない。人口減少に加えて、広く薄く人口が分布して空き家が増える。お金は域外へ、自由に使える市税が減ってインフラ維持などの義務的な経費が増えていく。それでは豊かな行政サービスはできないんじゃないですかというのがこまででした。

## ここまでのまとめ

郊外に大きな幹線道路（バイパス）

沿道の土地利用が変化  
（近隣商業地域や準工業地域→県外資本や海外資本が立地）

沿道の出入りで、渋滞や交通事故

家も就業先も郊外化

すかすかな中心市街地（法人市民税、固定資産税  
（+都市計画税）を稼げない）

人口減少+広く薄く人口が分布+空き家増

お金は域外へ

自由に使える市税が減収、インフラ維持など義務的経費増

豊かな行政サービスは期待薄？

## 2 公共交通の現状

次に、公共交通の現状を見ていきます。三大都市圏とそれ以外のところでの輸送人員及び営業収入を見ますと、三大都市圏は最近公共交通の利用者が上がっているのです。一方、地方の公共交通の利用者はどんどん減っています。だからですが、赤字のバス会社が7割以上ですね。大都市圏は結構黒字のところがあるのですが、地方というのはほとんどないということです。

乗合バスの路線廃止状況ですが、全国で毎年1000km以上のバス路線がなくなっているのです。すごくないですか。その一方で、路線バスがなくなったら行政は何もしなくていいかというとなんかそうじゃないので、行政がコミュニティバスを運行している。コミュニティバスは右肩上がりで増えていっています。

これも十分ご存知でしょうが、運転手がどんどん高齢化していています。2015年のタクシー、バス、トラック、全産業平均を見ますと、全産業平均は42.3歳ですが、タクシーは58.9歳です。すごいですよね。タクシーに乗ったらいつもそうですよね。40代の僕と同じぐらいの人がタクシー運転手をしているのはほぼないわけです。

でも、これを見ると仕方がないなと思います。バス運転手の年間所得の推移を見ると、2000年頃の公営バスは800万円ぐらいもらえて、大阪市バスとか札幌とかでも大きな問題になりましたが、バスの運転手といったら最後1000万円で、それが今は600万円台に激減しています。その公営バスだってどんどん民間委託して減らしていっています。大阪も今年の4月から民間になって、地下鉄は大阪メトロ、市営バスは大阪シティバスになりました。民間バス運転手の年間所得は2000年頃の600万円から今は400万円台です。

バス、タクシー、トラック、全産業平均の就業構造を見てみると、全産業平均の女性比率は43.5%ですが、バス、タクシー、トラックは数%です。平均年齢はさっきも見ましたが高い。労働時間の全産業平均は177時間、バスが210時間、タクシーが193時間、トラックが217時間です。まだまだ自動運転の世界は先なので、今のところ労働集約型の産業はやはり働く時間というのはすごく大きくなっていく。かつ年間の所得が低い。最近だと黒字路線でも、路線廃止や本数が減ることが見られるようになってきました。

### 3 バスの規制緩和と自治体の公共交通政策

#### バスの規制緩和の流れ

では、公共交通でこれまでどんなことが起こってきたかという、2002年の道路運送法改正というのが一番大きいと言われています。それはどういうことかという、そのちょっと前あたりからどんどん規制緩和が進んできて、今まではおいしいところをこれだけあげるから、おいしくないところもこれだけ持ってねという感じでバス事業者は自由競争じゃないようなところで事業していたのです。それを競争してサービスを上げましようと言って需給調整を廃止すると、当然ながら赤字のバス路線は撤退ということになってくるわけです。そうすると、代替交通の検討をしていかないといけなくなってきたということです。

交通局を持っている自治体以外は、今まで、公共交通を検討したり、運指したりしたことがない。以前は国がバス会社にここやりなさいよと言って、一部の補助のやり取りを自治体とバス会社でやっていたのが、今は直接自治体が運輸局とやり取りをしてバス会社に委託したりという構造で、自治体が矢面に立たされるというのがあります。そうすると、当然自治体

がやるとなれば、地域でバス交通について協議する場がしっかりとされないといけないわけです。今は、多くの自治体が公共交通会議などを持っていますが、うまく機能してなくて、よくあるのが路線廃止の前後策承認の場だったりで全然検討しない。住民や利用者が参加できる場が不十分となっているところがほとんどじゃないかなと思います。

最悪のパターンとして、民間事業者の路線バスが撤退して、自治体が運行補助したり、自治体がバスを運営したりし、でも、そもそも赤字路線なので、どんどん自由に使えるお金がなくなっているような状態で、自治体による補助が限界になってきて、バスの完全廃止になって地域の足がなくなるということです。恐ろしいですよ。だから、毎年 1000 km以上のバス路線がなくなっているということです。

バスの話をすると暗い話になるので好きじゃないのですが、整理すると、事業者だけの公共交通維持は難しく、自治体が事業者と連携、協力して交通政策を考える必要があります。地域のことを考慮しつつ、総合的な交通体系を考える必要がありますし、地域住民も主体的に公共交通に参画する重要性が増しています。でも、地域住民はお願いばかりでバスに乗らず、置かれている状況は厳しいです。

## 両備グループの例

最近ニュースでもご覧になった方もいらっしゃると思うのですが、岡山の両備グループ、両備バスだったり岡電バスだったりですが、不採算 31 路線で廃止届を出して、バス主力路線の他社参入に反発したということで、今年 2 月 9 日の日経の記事になっています。これは、今まで黒字で思いっきり儲かっているところに他社が入ってきて、半額近い運賃、それは当然そっちに流れるわけです。でも、その入ってきた事業者というのはおいしい路線でしか営業していない。それが認められるなら赤字のところはやりませんということを言って波紋を呼んだということです。自治体や事業者や住民らとの協議もなく認可されたのですが、いろんなバス会社はこんな感じだと思うのです。30%の黒字路線で 70%の赤字路線を維持する。40%で 60%を支える。それで、地域の公共交通の存続をかけた問題提起をしたということで今回の廃止届を出したということです。

この両備グループというのは、例えば和歌山の南海電鉄、貴志川線というのがあったのですが、そこを和歌山鉄道として再生させて、そこには猫

の駅長さんがいます。いろんな地方の鉄道やバス会社を救ってきたようなグループなので、基本的に住民の人たちが困るようなことはしたくないと思っていますところなのですが、それでもこの決意をさせたというのはすごいことと思います。認可されなければ廃止届を取り下げるということで、実際は認可されたのですが、のちに廃止届を取り下げてくれました。これは、何で取り下げたかという、今まで岡山市全体とか周辺も巻き込んで議論をする場が全くなかったのですが、やっとなされたのです。

盛岡の公共交通について議論する場というのは、総合交通懇話会とか、公共交通会議というのがあるのですが、公共交通会議もこの前やっとな僕が会長になったときに久々に開かれて、9年ぐらい開かれていなかったのです。総合交通懇話会もメンバーが40~50人いるのです。それで2時間ぐらい議論になるわけですが、突っ込んだ話ができるでしょうか。

## 交通政策基本法

平成25年12月に交通政策基本法ができました。交通政策をやるための根本となるような法律がやっとなできました。これは、「交通に関する施策を総合的かつ計画的に推進し、以て国民生活の安定向上及び国民経済の健全な発展を図る」ということを目的としています。どんな感じになっているかという、理念をしっかりと持って、しっかりと計画をつくり、それに対して必要な措置をします、だから地方のみなさん取り組んでくださいというようなことです。

バリアフリーや地域の活力向上に必要なことだったり、大規模災害時の対応だったり、まちづくりや観光もあつたりします。環境負荷もあります。これは、それぞれの責務を定めていて、自治体の責務だけではなく、交通関連事業者や施設管理者だったり、国民の責務もあります。なるべく自ら取り組むことができる活動に主体的に取り組むよう努める。国や自治体の施策に協力する。これに違反したからどうこうというのはもちろんありません。移動を保証する移動権というのが憲法にあるといいなとよく思っているのですが、交通政策基本法にそういうのが書かれるといいなと思ったのですが、その記述はなかったのが残念だったなと思います。改正するときに入れてほしいなと思っています。交通政策基本法はフランスを意識していると思うのですが、フランスの方には明記されています。

## 自治体運営の公共交通

ここからは、自治体の公共交通の話です。交通事業者、鉄道、バス、タクシーの行わないサービスの提供をする、それらは収益性の低い事業、車が運転できない人の交通を確保するというのが大きな役割で、いわば隙間産業で、儲かるところは民間がやるのが大事でしょう。

自治体だからこそというところでは、総合交通計画(マスタープラン)を作成する。公共交通計画のみではなくまちづくりと合わせた計画が必要だし、マイカーも含めた総合的な交通というのが大事です。目的を明確化し、自己目的に陥らないことです。サービスレベルをきちんと設定する。この地区は毎日何便、料金何円というのを、こういう地区だからこうですよというのを定めると場当たりのにならない。あと財政の制約条件です。

当然、誰のための公共交通機関かというのを一番意識しないといけません。路線存続のためだと自己目的化です。乗客を増やすためだったら無料にしたら乗ります。採算性を向上させようと思ったらやめたほうがいいです。隣町で始めたからというのはモノマネでうまくいくわけない。きちんとターゲットを定めてやらないといけません。

これは自治体に限った話ではないです。よく見られる事例ということで、東京都武蔵野市でムーバスというコミュニティバスで、一番先駆的なものだったのです。4~5 km程度の循環路線で運賃 100 円が爆発の人気で採算が取れた。これが全国各地で増殖しました。どんなどころを真似して増殖したかという、循環で 100 円というところ。でも、ここがうまくいった理由というのは、駅の近くにいっぱい住宅があって、でも道路が狭くて、高齢者もいっぱい住んでいて、外出したいけどバスは幹線道路に大きなバスしか走っていない、小さなバスが走ったら乗りたいなという人たちの需要をしっかりと汲んだのです。だから、採算が取れたのです。でも、同じような条件ではないまちで、循環路線をやればいいんだ、とやったけどうまくいかない。それは当たり前じゃないですか。まちのことを考えないで公共交通をやったところであまりうまくいかないということです。

デマンドバスと言って予約式のバスがあるのですが、需要が少ないところの路線バスをやめてこれにしよう、近くだと雫石町や花巻市がやっています。需要が少ないのにコンピュータのシステムを使って、結局乗客数が増えないでコスト増でしたが、各地で増殖しました。ほかを見に行っ



これいいなと思ったのをそのまま持って来ると悲惨なことになるということです。

目的、何のために公共交通を走らせるのか。公共交通はもちろん手段であって、経済的ならタクシー補助でもいいわけです。高齢者の足か通学の足か通勤か主婦の買い物か、公共交通空白地帯の解消か、地域づくり、環境問題か。サービスレベルの設定を考えると、全地区で中心部と1日最低2往復は確保しましょうとか、中心部に近いところは1日4往復しましょうとか、料金は均一でいくらか、鉄道駅との乗り継ぎを考えるなど、こういうことを場当たりのやるともちろんうまくいくわけがないです。そのときに、財政の制約があるわけです。一部の大都市を除いて採算はもちろん取れない。採算が取れるところは民間がやっています。採算性が目的なら何もしないのが一番です。何でもこういうことを言うかという、いろんなまちで自治体がやっているバス、赤字じゃないかとすごく文句を言われることがあるのですが、そんなことを言うなら、採算性だけでいいのだったら、何もしないほうがいいんじゃないですかということです。ただでさえ儲からなくて民間が手放しているような路線をやっているのに、ですわね。

目的がちちゃんとあって、それを達成するために経費を必要最小限にするというところを選択するのが大事なことなんじゃないですか。例えば、健康保険のような考え方。コスト10割に対して年間の保険料と1~3割ぐらいの負担にする。僕だって明日車が運転できなくなるかもしれない。そんなときにいきなり移動手段が全なくなるというのはすごく恐ろしいことなのです。そうすると、ちゃんとお金を取って公共交通をやる自治体というのもありな考え方なんじゃないかなと思います。実際ヨーロッパはそういうふうにしてやっています。自動車社会のアメリカでも結構増えてきています。とくに西海岸、オークランドとかシアトルとか。ポートランドはまちなかの公共交通は無料で、すごく便利です。

### 自治体の公共交通行政の現状

なかなか事情が苦しいところをこれから見たいと思います。東北の自治体の公共交通専任担当者数という調査を国交省でやっていて、0人というのが一番多くて、1人が12.4%、2人が3.8%、5人以上が1.4%、盛岡は5人以上ですがすごく珍しい。2人いたらすごい、1人いてもすごい。公

公共交通担当が1人いたとしても、その人が公共交通のことだけやっているかという全然そんなことなく、例えば小中学生の交通安全のことをやっていたりしています。新しく相談に来た方に、公共交通に関する仕事の割合は全体のどれぐらいですかとよく聞くのですが、そしたらだいたい1割かな、でも問題の重みとしてはたぶん8~9割ぐらいなのだけど、時間を使わせてもらえないし、お金も付いていないということがよく聞かれます。まちの規模ごとに見た一般会計に占める公共交通関連予算というのを見ると、規模が小さくなればなるほどかけるお金の全体に占める割合は増えていく。民間事業者が成り立たないからそうですね。0.5%~1%だったり、1~5%のところが多いですね。

一人当たりの公共交通関連予算を見ますと、いろいろありますが、すごく多いところだと一人15,000円、これはすごい額です。たぶん相当な田舎だったりするのかと思うたりします。中央値で1,877円です。

#### 4 交通まちづくり

##### 交通まちづくりの背景

ここから交通まちづくりの話をしたいと思います。まちづくりと一緒に交通のことも考えましょうというだけの話なのですが、簡単な話ではないというのは十分感じていただけたかと思います。

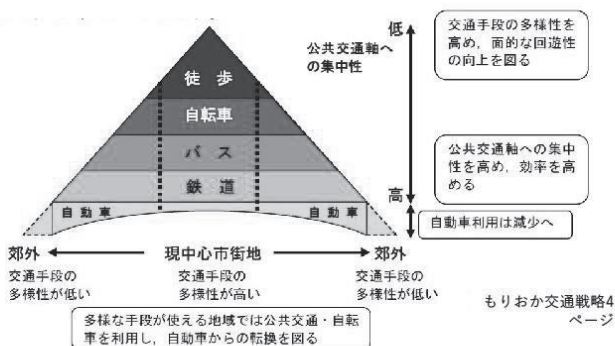
背景としていつも話していることですが、従来、行政が交通をやるというと道路交通が中心でした。道路をつくる時にどうするかというと、昔は人口が増えていくというのが大前提としてあって、それを基にして交通量を予測しているので、予測してその分をつくりましょうということなのでどんどん増えてきたのです。需要増に応じて、道路を供給する。道路特定財源、今はなくなりましたが、それでも、道路関係では、税金をいっぱい払わされていますよね。一方、公共交通に関するような税金はないのです。この考えで道路を供給し続ける中、渋滞だったり、騒音や大気汚染という環境問題だったり、交通事故だったり、交通戦争と言われたような時期が出てきました。これからどんどん高齢化が進んでいく、人口は減少していく中では、土地利用も含めて予測をして、こういうことが起こらないように予防をしていかないといけないというのが背景です。

## 土地利用と交通戦略

将来に向けた土地利用と交通戦略を考えていくことが大事です。盛岡だと平成 21 年に「もりおか交通戦略」というのをつくっています。大きな目的として「自家用車利用を抑制し公共交通や自転車の利用促進を図る」。ちなみに盛岡は公共交通会議というのをやっていて、僕は会長をやっていて、自転車も自転車空間検討会というのを盛岡市でやっていて、その代表もやっています。「歩いて楽しむ中心市街地形成」だったり、「公共交通軸の充実・強化」というのをうたって計画をつくっていました。

土地利用と交通の関係では、将来の土地利用計画で中心市街地活性化だったり、コンパクトな市街地形成というのと交通施策をお互い関連させて、そこに将来道路網計画が入ってくる。なんか不思議な感じがしますよね。結局は道路のための計画ではないのかと思ってしまうのは、盛岡の交通政策課というのは建設部にあるからですね。公共交通をやる部署はいろんなところがやっていて、総務課がやっている場合もあれば、住民課だったり、大別すると企画サイドがやっているか、建設サイドがやっているか、どちらかだと思います。建設サイドがやっているメリットとしては、予算が企画のほうよりは多く使える可能性がある。

### 地域特性に応じた交通手段 (これは良い考えです。本当に実行されれば)



1つの考え方として、地域特性に応じた交通手段、これはすごくいいなと思ったのです。中心市街地と郊外で交通手段をどう考えるかというようにすることで、中心市街地は車を拘束して徒歩、自転車、バス、鉄道を充実させましょうということです。ただ、頭の中だけでこんなことをやったところで、この思想をちゃんと生かしてくれないと何の意味もないですよ。

## 交通まちづくりに向けて

交通まちづくりに向けて、当初は環境問題から予測して予防することからスタートしたのですが、しかしそもそもの基本は暮らしやすいまちの実現です。交通計画はまちづくりに貢献することを基本とすべきという考えへの転換が図られ、交通の基本的役割は「人間らしい生活」を支える交通サービスを提供すること、移動権というのではないですが生存権の一部のように考えてくれたらいいなと思います。通勤、通学、買い物、通院により職を確保し、学び、生活に必要なものを入手し、健康を維持し病気を治すという「人間らしい生活」を支える交通サービスを提供することです。

ビジョンがないまちづくりというのは誰も賛同しないわけで、例えば都心へ向かう車を制限して、パークアンドライド、郊外へ停めて公共交通で都心へという自動車ユーザーだけが関心を抱くけれども、それよりは、多くの人が何度でもずっと滞在したくなるまちというのがビジョンとしてあるといいですよ。そのために、みんながまちなかを訪れることができるように交通サービスを整備する。さらには公共交通を軸としたコンパクトシティという都市構造の実現、市民参加は言うまでもなく必要ということです。

## オランダの事例

オランダのホーテン（Houten）、いろんな機会にこのまちを紹介しています。自転車のまちを名乗っているのですが、何をやったかという、これは計画的につくったまちで「自転車・歩行者」と「自動車」を分離する、袋小路による通過交通を排除する、安全で快適な住環境づくり、すごくきれいなところですよ。

まちの全体を見ると、高速道路があって、それを降りて環状道路があって、真ん中に鉄道があって駅が2つあります。そして自転車道、サイクルオンリーパスです。それから自転車と歩行者が走るところがあります。ま

ちなかで車が走るところはほとんどないです。だから、まちなかのある場所からある場所へ行こうと思うと一回外に出て横から入って行かないといけない、中でスツとは行けないです。駅にアクセスするところは一本しかない。自転車は右側通行です。ちゃんと車線があります。車は交差する方向から自転車が来たら、絶対止まります。日本は止まらないですよ。本当は道交法では止まらないといけないのに、止まらないです。横断歩道を渡ろうとしている人がいたら、ぜひ絶対止まってほしいです。さっきの外の道路と交わるようなところだと自転車は下を行って交わることがない、そうすると自転車と歩行者が車と交わらず、安全上もすごくいいですよ。車も安心して動けます。

これもよく言っていますが、事故統計を見ると、歩行者や自転車をはねられて亡くなっている場所は、家から500m以内ということです。それは何でかという、いろんな交通手段が錯綜状態になっているからです。歩道と車道の区別も全くないし、いろんなところから人も車も自転車も出てくるし、それは事故が起こるということです。僕は、小学校の息子がいるのですが、小学校からの通知が来たときに面白いのがあったのですが、家の近所だけで自転車に乗せてくださいと、それが一番危ないからということで、僕の息子はちゃんと安全なところでしかまだ自転車を走らせたことがなくて、それも安全を理解するためには少々危険なこともさせないといけないのかなと思ったりして迷っているところです。

これは、まちなかのひとつの風景です。上に集合住宅があって下が学校になっています。子どもたちが昼間や学校が休みのときに遊んで、この辺に立っている人は保護者の人たちで、子どもたちを見守っています。これだとそもそも通学で危険な目に合うことはまずないです。自転車でお出かけをするときも、自転車でお出かけなんて学校で絶対あり得ないですよ。でも、こうやってやれるのは車と交差することがほぼないからです。こうやって1からまちを計画的につくったということです。そしたら、もともとこういう何もないところじゃないとできないのかと思われそうですが、そんなことは決してないはず。道路空間の利用の仕方をどうやって変えていこうかというのをしっかり考えていけばいいわけです。

## 富山市の事例

そこで、よく出てくる富山市ですが、富山は、隣の福井も同じですが、

北陸地方は持ち家率と車の所有率がトップクラスなのです。だから、郊外化がどんどん進んでいるけどコンパクトシティで有名です。それは何でかという、串と団子の都市構造ということで、いろんなところに徒歩圏で生活できる場をつくりつつ、それを公共交通軸で結んでいこうというところがうまくいっています。コンパクトシティの誤解の一つとして、中心にどんと集めてくればという話が最初出てきたりしたのですが、そんなことはないのです。多極型、いろんなところに拠点があって全然構わなくて、それらがちゃんと結ばれていればいいのであって、それをいろんなところに拡大させてまちをつくってきているのがよろしくないのです。

いろんな施策をうっていて効果を上げているのと、ないのがあって、すごくいいなと思ったのですがあまり効果が上がっていないのは、まちなか住居推進事業です。エリアを決めて、その中に住むのと住まないのとで対応を変えますということにした。中に住んでくれたら補助金をあげます、外に住んだら何もしませんというものです。ここで目指すべきところとしては、郊外に大きな家を持っている高齢の世帯の人たちにまちなかに来てもらって、空いたところを若者の子育て世代に入ってもらえばいいんじゃないですかというのが最初の思想としてあったみたいですが、なかなかうまくいかなかったのです。

それから路面電車をいっぱい走らせてどんどん便利にしていっているところですが、どんどん乗客が増えています。さっきうまくいっていないとは言いましたが、一応中心市街地の居住人口の社会増減というのは増のほうには行っている、ただ思ったほどは増えていないということです。ただ、増えて行ったというのはすごく大きいんじゃないかなと思います。というのもあるって、いろんなところで表彰をされています。

富山に続くところはどこだろうとずっと待っているのですが、なかなか出てこなくて、最近やっと宇都宮が出てきたなど、ぜひ宇都宮を追っていただきたいです。富山は路面電車がもともと走っていたからまだやりやすかったのですが、宇都宮は全く走っていないので、東側にホンダとかキャノンとか大きな工業団地があって、そこに向かう車で毎日のように渋滞している。まずはそこを結ぶ路線を作って、そのあと JR 宇都宮と東武宇都宮駅を結ぶようなところをつくったということで、見に行っただけるといいなと思います。

## 5 縮小時代の公共交通政策

### これまでの公共交通政策

次は本題の縮小時代の公共交通政策です。いろいろ悪口のようなことを言っているのですが、みなさん頑張っているのです。でも、本当に地域を支えられていますか、そもそも多くの住民が必要としていますか、全然そんなことないですよ。本当は必要であれば、それにどれだけ手間暇かけて費用をつぎ込んでということになってくる。だけどそもそも地域の必要な公共交通とは何か、それはあんまり考えられてないんじゃないでしょうか。

さっきの振り返りになりますが、自治体が行ってきた政策としては、路線バスへの補助、コミュニティバスやスクールバスを運行したり、民間事業者のバス路線(補助なし)には口出しをしない。不採算路線をどうするかというのが役所の仕事だと思っている。本当にこれでいいんですかということですよ。

住民はというと、今は乗らないけれど、いずれは必要になるから公共交通を残してほしい。自分は使わないけれど、鉄道がなくなると地域がなくなってしまうから残してほしい。バス路線は必要だけれどお金は出したくない。公共交通会議に出ているメンバーですら普段公共交通を利用しない。だから、よく聞くのですが、今日の会議は何の交通手段で来ましたかと、そしたらみんな車で来たと言います。私は、盛岡と滝沢と矢巾で公共交通会議の会長をやっているのですが、とあるところでは、住民代表の人が、私は車だから言われたって公共交通のことは考えないみたいなことを会議の場で堂々と言ったということもあります。言わなかったですけど、公共交通を議論する会議に参加しないでほしいと思いました。何しにここに来ているんですか、だから会議のメンバー構成もすごく重要なことで、住民代表と言ったときに、町内会の会長さん、ちゃんと考えている人が来てくれるといいのですが、そうじゃない人が来て、ただただ職名で来たら最悪ですね。だから、盛岡から去年頼まれたときにいろいろ言ったのは、年に何回かちゃんと開催しましょうねと、高校生や大学生の使う人たちを検討の場に入れましょう、高齢者もそうです。本当に必要な人たちです。だったらやりますよと言いました。会長ではなく、一委員としても、県内にたくさん入っているのですが、対応がいい加減なところがあるのです。全然情報が来ないとか、そうするとアドバイスできないし、考えようもな

いので、そういうところはどんどんやめていきます。

公共交通事業者はというと、なかなかできない事情はわかっているのですが、わかりにくいバス停の案内ですね。どこへ行けるのか、行きたいところまでの運賃はどうか、バスの乗り方はどうか。こういうのがないと車から転換しようがないわけです。ただ、最近はわかりやすく利用しやすく、例えばバス停にちゃんと地図とその路線が書いてあって、どこまでどのぐらい時間がかかって、どのぐらいお金がかかってというのがあると、安心して乗られるわけです。でも、ほとんどまだまだそうっていないんじゃないかなと思います。バス停のパネルが割れていて、何年も放置されているというのもしばしばあります。公共交通事業者間の連携は少なく、自分のところの利益確保にだけ目がいつている。

そして、立地を見たところで、人口減少なのに需要が分散する。歳を取っても車を手放せなくて悲惨な事故が起きている。この前 90 歳の女性が、3 月に免許を更新したばかりなのに、事故がありましたよね。日本は気持ちよく死ぬことができない国なんじゃないかなと最近すごく思っているのです。僕も持病があるので、何かあるとどうなるのかとすごく恐ろしいのですが、そうなったときに、国や自治体は全然助けてくれないんじゃないかなと思っていて、安心して高齢者になった時に生活できるようなまちにしていけないといけません。

## 地域公共交通網形成計画

地域公共交通に求められる役割としては、移動手段の確保はもちろん、コンパクトシティの実現、まちのにぎわいの創出や健康増進、やはり楽しく生活したいですね。人の交流の活発化です。地域自ら必要な公共交通網をつくっていくことが大事で、何度も出てきていますが、住民、事業者、立地企業、行政などがちゃんと協力して以下のことを明らかにする。地域の公共交通課題は何か、相応しい地域の公共交通網とは何か、どうやって具体化して進めていくのか、誰が何をするのか、スケジュールはどうするのか。

こういうのを考えるひとつのいい制度が今できていて、地域公共交通網形成計画というのが、平成 26 年 11 月に公共交通活性化再生法と略して言っていますが、これの計画でこのようなものができています。「地域にとって望ましい公共交通網のすがた」を明らかにするマスタープランです。



これをつくることで住民、議会、各部局などに公共交通の必要性を示すことができる、でない場合当たりになる、やる理由がなくなってしまう。

自治体がやっているバスだけではなくて、さっき民間事業者で儲かっているバス路線には口出ししないとありましたが、地域の公共交通すべてについてみんなで計画をつくっていく。平成30年2月までに337の計画が策定されました。県内は10個です。今年度は、僕が知っているところでは、盛岡、一関、山田、陸前高田などです。

さて、今までは公共交通のことだけを考えていたのですが、例えば観光の話というのも入れてきたりするというのが今回の大きな特徴かなと思います。どんなことを留意すべきかというのは、まちづくり、観光振興等の地域戦略との一体性の確保、地域全体を見渡した総合的な公共交通ネットワークの形成、地域特性に応じた多様な交通サービスの組合せ、当然ながら住民の協力を含む関係者の連携が必要です。それから、広域性の確保、例えば盛岡だと、矢巾、紫波、滝沢、岩手町、八幡平、いろんなところとかかわりがあります。そういうところで広域性を確保しましょうということです。なので交通網形成計画を滝沢と矢巾は一年以上前につくっており、盛岡も次につくっています。どれも僕が会長をやれるようになったので、今度改正するときは一緒にやりたいなと思っています。単独の自治体でやらないといけないというのはありません。

とくに留意すべきことは、公共交通利用者、住民に喜んでもらえる公共交通の実現、やるべきことをわかりやすく記述する。ちゃんと施策の内容を書いて実行する、実行しない計画なんて書かない。担当者が変わっても次の担当者がちゃんと見て実践できるようにする。よくありがちなのですが、コンサルタントに委託して終わりなんていうのは絶対だめです。公共交通会議メンバーになったのなら、ちゃんと計画に責任を持つ、私は知りませんなんていうのは絶対言わないですね。

## 大槌町の事例

僕がかかわったところのひとつとしては、大槌です。大槌は大変な被災をしましたが、人口が少ないまちにしては本当にコンパクトに新たなまちをつくれているなと思っています。それに合わせて公共交通網をつくらうとしています。中心部が思いきり被災し、なかなか住める土地が少なかったこともあって、津波が川を上っていく可能性があるけどその辺に仮設住

宅がいっぱいできてしまっている。でも新しいまちで見ると、この辺にしっかりと住めるようになっていて、トンネルを一本つくっているのです。それをつくることでここを循環させる、そんなに大きくない循環なのですが、路線をつくることができて、吉里吉里のほうとは新しい三陸鉄道とちゃんと結べるというので、すごく住みやすいまちになるんじゃないかなと期待しています。

## 滝沢市の事例

次は、滝沢です。いろいろ施策はあるのですが、イベント実施等による認知度向上というので、児童、生徒等を対象とした乗り方教室の開催があります。協働・連携による体制づくり、その中には、大学と連携した公共交通政策の展開があり、滝沢市の公共交通会議で学生たちが検討したことを発表しています。

これは、どんなことをしたかという、一人のゼミ生は、住民の人たちとワークショップをやって公共交通のことを考えて、その結果を報告したというのと、1年生の授業の中でいろんなことを考えてもらって、これを実際できるようになったと、来月のアキュートに出るはずなのですが、「たきざわバスまつり」というのをやります。8月5日の日曜日です。市役所前のビッグルーフでやりますので、学生たちの雄姿をぜひ見に来ていただくと嬉しいなと思います。当日バスで来た方には、かき氷をプレゼントします。学生たちがバス停で待っていて、降りたら引換券を渡します。乗り方教室は、東京から僕の知人のバスの運転士やバスのコンサルタントをやっている人たちが、いろいろ楽しいことをします。障がい者の体験とか、ベビーカーでどうやって乗るかなどやりますので、ぜひ見に来ていただくと嬉しいです。翌月には毎月やっている盛岡バスまつりがありますが、それと内容がほぼ被らないと思います。アキュートのイベントのひとつとしてやるので、子どもたちや親も入れると、いつも1万人ぐらい来ると言われています。

公共交通会議は、適当に開催しているとか、地域の公共交通のことについて検討する場なのに協議事項がないと開催しないとか、こんなことすら書面会議で済ませるとか、普通にあります。さっきも言いましたが、会議メンバーすら興味を持っていない、発言しない、発言する機会がない、その時々地域公共交通の課題が話し合えない、本当に公共交通を必要と

している人の声が届かない、何が行われているか住民に見えない、こういうのがいっぱいあります。だから、こういうのは依頼されて実際受けたとしても、1回の任期で更新はしないです。

## 今日のまとめ

- 人口減少下で公共交通は、需要を分散させないことが特に重要
- 交通手段ありきの検討はしない、まちづくりが先
- その前提のもと、行政（国、自治体）は、民間の活力向上と福祉のための交通政策と土地利用政策
- 地域公共交通網形成計画と立地適正化計画
- 居住地、商業地、就業地などは、なるべく分散させない
- 公共交通事業者は、利用者がより使いやすく、わかりやすく
- 住民は、地域を衰退させないために、自らの欲求追求だけで動かない（居住地、日常の活動先）
- 様々なことが便利になって幸福だなど思っている、地域が衰退に向かっていくことのないように、各主体ができることをする

## まとめ

今日のまとめです。人口減少化で公共交通は需要を分散させないことが特に重要です。交通手段ありきの検討はしない、まちづくりが先です。その前提のもとで行政は、民間の活力向上と福祉向上のための交通政策と土地利用政策を作成する。その大きなものとする、地域公共交通網形成計画と立地適正化計画の2つです。けれど、この前の日経の一面で見ましたが、こういうのをやっているところでも単に補助金取るためにやったというところがいっぱいあるのです。

就業地となる事業所はなるべく分散させない。公共交通事業者は利用者がより使いやすく、わかりやすくする。住民も地域を衰退させないために、自らの欲求追求だけで動かない、これは居住地や日常の活動先、買い物とかですね。

最後ですが、様々なことが便利になって幸福だと思っていたても、地域が衰退に向かっていくことのないように、各主体ができることをするという危機感を持っていただければいいなと思います。ありがとうございました。

## 質疑応答

**Q** 滝沢の桜井です。市ではこの間、市役所や公共施設の周りに駐車場を整備しているのです。一方で公共交通のことも考えてやっていると、何となく矛盾するような気がするのです。両方にお金を使っている、どっちを優先するかが問題ですし、駐車場をどんどんつくって、駐車場にお金をかけていますが、その分をバス事業者に補助するとか、もう少しお金の流れを変えるとか、そういう面をやられているところはあるのでしょうか。

**A** あると思います。ただ、いろんなところを見渡すと中心市街地にどんどん駐車場が増えていっている。駐車場が増えたところで活動先がないとどうするのだろうと思います。宮古市の都市計画審議会の会長をやっているのですが、空き地もどんどん増えているのです。まだ駐車場があるほうがましなのかなとも思ったりもしたのですが、そんなことはないですよ。例えばですが、駐車場をつくる代わりにカーシェアリングをいろんなところに増やすというのは、よいかもしいかなと思います。1人1台所有するのが当たり前のような時代になっていますが、車が動いている時間というのは、たぶん1日の1割もないんじゃないかなと思います。ただ日本は自動車産業で潤ってきたところなので、なかなか自動車を切り離してというのは難しいですね。

エストニアという国があります。首都タリンです。ここは、公共交通料金無料化政策をやりました。それは首都の首長さんがやりました。目的は、市民全員に等しく移動の自由を保証し、同時に自動車の利用を減らして大気汚染や騒音を抑制することで市民の生活水準を高めるということで、2013年1月に始まりました。どんなことをやっているかという、2ユーロするグリーンカードを買ってもらったら無料とか、市民じゃなくても、パークアンドライドで来た人には駐車料金を無料にする。その効果なのですが、住民登録者数も大幅に増えて、補助金支出の倍の収入を得られるようになった。市中心部の渋滞が緩和されるようになった。そうすると、道

路に関するお金がだいぶ減りますよね。無料化の恩恵ですが、低い人たちだけではなくて、高所得者層にも及んでいる。レストランとか映画の外出頻度が増えたり、外出先でお金を使う機会が増える、すると地域ビジネスが活性化する。そして7月1日から、とうとうエストニア国内のバス路線を無料化にするという、補助というのは34.8 ミリオンユーロ、とんでもない額です。でも、さっき日本は不幸せな老後を過ごすと話しましたが、楽しい老後になるんじゃないかなと、どんどん外に出てお金を使っていく、それで元気になる、これはすごく大事なことなのではないかと思います。こういうのをヨーロッパの国ではちょこちょこ初めているのです。オスロもまちなかには車を入れない、ブリュッセルも昔からまちなかに車を入れないようにしています。だからといって中心部の稼働力がなくなっているかという、全然ないですね。

例えば、大通り600mぐらいに車をズラッと並べると100台ぐらい、車に乗っていても多くて2人ぐらい、そしたら100数十人しかいない。だったら、そんなところを通さないで本当に必要な人たちを行きやすい環境にしてやったほうがいいはずなのです。そうすると、そこでまちを見ながら楽しめる、やり方によってたくさんいいことがあると思います。だから、日本はこうだからと思わないで、いろいろ自治体の人たちもチャレンジしてほしいなと思います。

**Q** 生健会の川口です。地域公共交通再編事業の活用イメージというところの自家用有償旅客運送の導入というのがあるのですが、そもそもこれは認められているのですか。

**A** 国がこういうのをいろいろ地域に応じてやってくればいいですよ、それをちゃんと後押ししますよという意味でこういうイメージを書いているのです。

**Q** 県内にもありますか。

**A** あります。すごく有名なところでは、北上の東にある口内ですね。あそこは、かなり昔からやっていますね。

**Q** イメージがわからないのですが、どんな感じですか。

**A** 例えば、散髪屋さんが運転手になって有償運送の車、具体的には軽自動車ですが、それで必要なじいちゃん、ばあちゃんたちを乗せてまちなかに行く。平日はまちなかに行く路線バスがあるのですが、休みの日はないのです。だから、平日はバス停まで、休みの日は北上のまちなかに行けるようになっています。ほかのところでもやっているところがあります。

**Q** タクシー業界との関係はどうですか。

**A** もちろん、これは公共交通会議や公共交通活性化協議会で合意を得られないといけないので、そこには絶対タクシー屋さんはいるので、認めないと導入はされない。だから、タクシー会社ができるならタクシーでやればいいのです。それも成り立たないから、こういうことが起こっているのです。

**Q** わかりました。ありがとうございました。

以 上

# 「長瀬野地区暮らしの足を考えるつどい」

## 第1回ワークショップのまとめ

### 1. 開催概要

日 時 平成 30 年 10 月 13 日 (土) 13 : 30~15 : 30

開催場所 長瀬野会館

今回は、地域の交通問題をグループごとに討論する。まずは交通問題の現状を出し合い、問題点を明らかにすること。

### 2. グループ1 報告

◆参加者 ・岩手県立大学 ・岩手地域総合研究所  
・西和賀町企画課 ・長瀬野老人クラブ

◆現状・課題【要望や意見】、住民の皆さんの【思い】

- ・外出が少ない人が多い。
- ・自身で運転する人、家族の送迎であまり困っていない人が多い。しかし、気がねもある。
- ・この地区はタクシーの運行が難しく、飲酒のあとが困る。
- ・バスの時間や範囲も不便で、歳をとってからの免許返納後の制約が大きい。
- ・基本的に共通していることは、友人と温泉に行きたいなど、自由に移動したいということ。

### 3. グループ2 報告

◆参加者 ・岩手県立大学 ・岩手地域総合研究所  
・長瀬野老人クラブ

◆現状・課題【要望や意見】、住民の皆さんの【思い】

【思い】

- ・昔の鉄道北上線のS Lの話が出された。バスとS Lを使って北上に行った楽しかった思い出の話。

- ・雪の日にバスのある有り難さを感じた。
- ・一方で、公共交通の思い出があまりないという人もいた。

【要望や意見】

- ・現状の移動目的は買い物、通院、娯楽、用足しなどだが、今のところ不便で困っている人は少ない。将来車の免許を返上したときのことを考えて今日のワークショップに参加している。
- ・通院にはおでかけバスや鶯宿温泉病院のバスが来るので、それを利用している。
- ・体調の悪い時、前の患者輸送バスの時は真っすぐ病院へ運んでくれたが、おでかけバスはいろいろ寄っていくので乗車時間が長くてつらい。ただ、救急車を呼ぶほどでもない時が困る。
- ・お酒を飲んだ時の交通手段がなくて困る。
- ・車の維持費は高いけれど、車がない生活は考えられない。

4. グループ3 報告

- ◆参加者 ・岩手県立大学 ・岩手地域総合研究所  
・中学生 ・長瀬野老人クラブ

◆現状・課題【要望や意見】、住民の皆さんの【思い】

- ・この班の人たちは、買い物でスーパーオセンやイオンに行く時は自分で運転したり、乗せていってもらったりしている。通院はおでかけバスを利用しているし、畑にはバイクを利用している。
- ・中学生は通学バスや自転車で通学しているが、冬の雪の時、通学バスは幹線で降ろされるから、その先、雪が歩道に積みあがっていて歩くのが大変。
- ・老人クラブの3人がボランティアで運転してくれて、若い人に頼らないですんでいる。
- ・車の運転免許返納したら、移動に制約が出て困る。

◆課題

- ・この先、運転できなくなったらと考えると不安だ。
- ・親がいない時は外出できない。
- ・病気になったら介護タクシーが必要ではないか。



- ・町外の病院へ行くときはどうしたらよいか。
- ・おでかけバスは週2回だけれど、それ以外の日の移動はどうしたらよいか。
- ・公共交通の隙間、足を地域で考える必要があるのではないか。

## 5. 今日のまとめ

今回の第1回会合では、地域の交通について、まずは、町役場から公共交通の取り組みを話していただいた。その後、3グループに分かれ、各自の楽しい思い出を振り返ってもらったり、現状について、どんな課題があって、どのような対応をしているのかなどについて、共有していただいていた。

基本として、日常の移動を何とか出来るように、いろんな場面を考えてみるのが大切だ。車に頼らなければ生活や移動が難しいということは共通の認識だと思う。「公共交通の隙間を自分たちで考えよう」との提起は今回の趣旨に沿ったもの。

次回は、新たに思いついたことも含めて現状をさらに検討し合い、こんなことは出来ないだろうかと対応策を考えていきたい。

# 「長瀬野地区暮らしの足を考えるつどい」

## 第2回ワークショップのまとめ

### 1. 開催概要

日 時 平成30年11月4日(日) 13:30~16:00  
開催場所 長瀬野会館

今回は、第1回の内容を受け、地域の交通の現状を再確認すると共に、課題をグループごとに掘り下げ、今後、どのようなことが出来るのか、その障害となるものは何かを議論する。最後には、共有の時間を設けて、グループ毎に出てきた話を共有する。

### 2. グループ1報告

◆参加者 ・岩手県立大学 ・岩手地域総合研究所  
・長瀬野老人クラブ

◆現状・課題【要望や意見】、住民の皆さんの【思い】

- ・高齢者は免許返納して若い世代は働きに出ている。
- ・外出時はお隣さんをお願いすることもある。

【⇒近所の人も高齢化がすすんでおり、地域の足を真剣に考えなくては】

【⇒遠慮してお願いしない人もいる】

- ・診療科によっては、町民バスの日にやっていないこともある。
- ・診察時間もバラバラのため、長い時間バス停で独りぼっちになる。

【⇒何かしら時間をつぶす場所があるといい】

- ・飲み会終わりにタクシーに乗ったら¥3,000 近くかかった。

【⇒タクシー会社も割にあっていないのではないかと】

◆ボランティア輸送に関して

- ・現在のところ、サロンの送迎という形で行われている。
- ・タクシーやバス事業者、行政などとの兼ね合いが必要。

案①「路線バスのある地域までのボランティア輸送」を行う地域運営組織が必要。

案② 謝礼などがなく、負担を均等になるようにボランティア輸送を行うという方法もある。

⇒運転手も高齢化しつつあること、安全管理の面から考えても、①の方法を取るほうが適切だと考えられる。

◆子供たちの通学に関して

- ・長い距離の雪道を歩いて登校している生徒がいる。
- ・部活動などで夜遅くに帰る子供もいて、野生の動物がいる中で危ない。

【⇒親が送迎している場合もあるが、大変そう】

- ・子供達のためバス停付近に自転車を置くスペースがあったが、なくなってしまった。

◆まとめ

- ・まずは「バス路線までの乗り合い」を考える。
- ・お年寄りだけの問題ではなくて、地域全体の足の問題としてとらえる。
  - 住民主体によるボランティア輸送運営組織を作り、お年寄りに限らず地域全体の足として機能させることが好ましい。
  - 3月に行われる地区の総会で議題に出し、PTA などとも連携しながら話を進める必要がある。
- ・地区内での意見がまとまったら、行政や公共交通事業社と話を進めながら団体をたちあげよう。

◆これからの取り組みについて

- ・バス路線までの乗り合いを考える。
- ・地域内での合意を図る。
- ・区の総会の準備として、介護予防協議会での提案を検討。
- ・北上市の口内（くちない）への視察を検討。

◆老人クラブ会長から

- ・時代が進むにつれてどんどん車社会が発達し移動が便利になってきたが、住民の高齢化が進み、公共交通が十分に整備されていない現状では自分達は移動に関して大きな課題を抱えている。
- ・昔は長時間歩くなど厳しい環境のなか我慢して生活していたが、現代においては町を出るという選択肢があり、生活に不便な環境だと地域の持続性が危ぶまれてしまう。
- ・自分達だけでなくこれから地域に住む人のことを考えても、より便利な移動の仕組みを作っていく必要があるのではないか。

3. グループ2 報告

- ◆参加者 ・岩手県立大学 ・岩手地域総合研究所  
・長瀬野老人クラブ

◆現状・課題【要望や意見】、住民の皆さんの【思い】

- ・集落近くのタクシー会社がなくなってしまい、移動が不便。  
【⇒人に送迎を頼むのは申し訳なく、気が引ける  
／もしものことがあったときに迷惑をかけたくない  
／でも救急車を呼ぶほどでもない】
- ・患者輸送バスと集落内を走るバスが統合したことにより、すぐ病院へ行きたい時に不便。  
【⇒病院直行のバスがほしい】  
【⇒現在の集落全体を回るバスに乗るくらいなら、家で寝ていた方が  
良いと感じる】
- ・現在は自力で運転できているから良いが、将来運転できなくなってしまうときが不安。
- ・車のない生活を想像することが困難である。
- ・飲み会等で外出した際の帰りの交通手段がなく困っている。
- ・耳鼻科、皮膚科などの科の先生がいる曜日に病院に行くことができない。  
【⇒現行のおでかけバスがもっと便利になるといい／運行日の変更  
／1日2往復の要望】

◆現行の取り組み／老人クラブ内・・・デマンドタクシー的取り組み  
<概要>

- ・毎週火曜日、希望制で買い物等に連れて行ってもらうことができる。
- ・老人クラブ内で3人が交代で運転手となる。
- ・生活支援事業として補助金（25万円/年）をもらいながら活動している。

<住民の反応>

- ・利用者が一人しかいないなら頼みにくく、気が引ける
- ・現時点ではあまり利用されておらず（PR不足？）、今まで知らなかったという声も。

◆現行の取り組み／老人クラブ外・・・処方された薬を家まで持ってきてもらう

- ・待ち時間や診察時間が長すぎて帰りのバスに間に合いそうにないとき、薬を家まで持ってきてくれる薬局がある。

◆他地域の事例について

- ・北上市の口内（くちない）で運行している乗合バス

これからの取組みについて～これから老人クラブとして挑戦してみたいもの～

- ・現在の仕組みを改良した新しい交通づくり
- 制約されたものの中で生活する <自由に好きなように生活する

◆老人クラブ会長から

- ・私たちは汽車の最寄り駅まで30kmを歩いた時代を知っている。
- ・バブル崩壊も乗り越え現在に至るが、暮らしの足の問題は単なる高齢者が抱えている問題ではない。
- ・我慢を知っている世代で足を直し、その足を求めて、我慢せず踏み出す時代にしたい。
- ・暮らしの足がなくなってしまうことは、現在以上に、今の若者が高

齢者になった時に大変。

- ・高齢者のいま、若者のこれからをみんなで考えていくべき。
- ・「命を預かる」というかなり厳しい問題を解決していこう。

#### 4. 今日のまとめ（今後の取組みについて）

両グループの話し合いを見てみると、地域の足を自分たちの力で何とかしていこうという強い思いが感じられる。北上市口内の有償ボランティア輸送を見学しに行こうという話も上がっている。若者のために、時間のある高齢者ががんばろうという姿勢も素晴らしい。

そこで、今後の地域の足を考えるにあたり、地域ニーズの掘り出しと法律や制度の範囲内で自分たちができることや、そのための各種支援策の掘り出しなどが必要となってくる。言葉では簡単に書けるものの、実際にやってみると、ものすごく難しいことはすぐわかる。

公共的な交通は、つくるだけで終わりではなく、育てていくこと、守っていくこと、未来の長瀬野地区を創造していくことが重要で、こういうことに対して、地区の強い意志を共有しつづけられるかどうか、成功に大きく関係すると思われる。

##### （1）地域ニーズの掘り出し

自動車で移動できない、免許返納を考えてもらうために、長瀬野地区でどれだけの移動ニーズがあるのかを知ることが、第一である。この時、移動の足がないために諦めていることも把握したい。

把握する項目としては、日常の移動については、移動目的、曜日、時間、交通手段、移動で困っていること、移動手段がないために諦めていること、地域に存在する公共交通手段の認識と評価などが基本である。

##### （2）自分たちでできること

自分たちでやるのが、法に触れると問題ではあるが、まずは、自分たちのマンパワーがどれくらいあって、どれくらい長瀬野の足のために提供できるか、協働してくれる人、組織をどれくらい集められるかが重要である。法や制度に関する相談は、必要に応じて、町役場や岩手運輸支局が、どれくらい乗ってくれるかというのはあるが、窓口である。

公共的な交通を考えるとときに難しいことの一つは、ドライバーの確保

であり、都会でも、乗務員がインフルエンザで現行ダイヤを守れず、減便対応をしていることがある。

### (3) 各種支援策の掘り出し

様々な方法が考えられるが、まず、目を付けるところは、目的地となるところ（スーパー、病院）などである。このワークショップでも紹介していた、住民組織でバスを走らせている会津若松では、リオンモールというスーパーの協力が大きい。お金を出してもらうのではなく、バスに乗って買い物をしてもらってポイントで還元している。スーパーには、バスで来たお客さんの購買履歴をつかめるメリットがある。

## ワークショップ実施状況（第1回）



ワークショップの開会



宇佐美先生 ワークショップの説明





班討議の状況

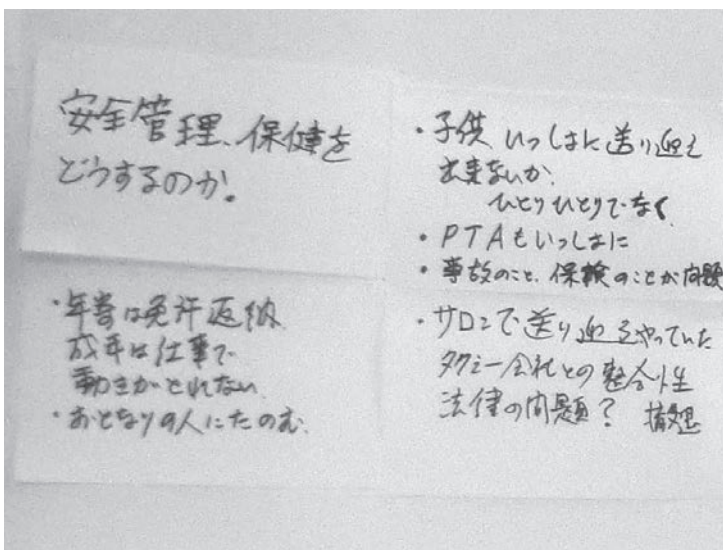


討議全体の雰囲気

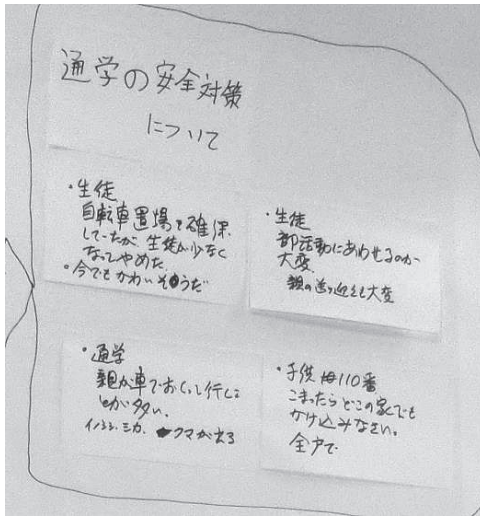
## ワークショップ実施状況（第2回）



班討議の状況



課題の書き出し（1）



課題の書き出し（2）



討論のまとめ発表

## 「地域の足を守るボランティア型ダイヤモンド交通」

西和賀町沢内長瀬野老人クラブ

事務局長 高橋 典成

### 1 高齢者でも住み続けられる 地域づくりを

ご紹介いただきました西和賀町沢内長瀬野老人クラブという地区の老人クラブとして取り組んだ内容についてご説明をしたいと思います。今日午前中の全体集会における実践報告の中で人口の高齢化率の話題が出ていました。市町村別の高齢化率を見ると、



と、西和賀町は 50.1%という驚異的な数字が出ておりました。ただ、私は高齢化率が高いということ自体は問題ではないという見解の持ち主です。どういうことかということ、高齢化率が高いという問題の背景の中には、高齢者の医療費が非常にかかりすぎるとか、年金にお金がかかりすぎるという面で、高齢化率が高いことが問題だという認識が強いのではないかなと思います。私自身の捉え方からすれば、高齢者でもまだまだ生き続けられる地域だという認識です。

大変なのは高齢者がそこに住めなくて地域から逃げて行ってしまう、そうすると高齢化率は低くなるわけですが、高齢者が住めないということになると思うので、私は高齢化率が高いということは別に問題じゃないと、高齢者でも生き続けられる条件があればいいのではないかとということで、高齢者でも住み続けられる地域づくりをしていくことが大きな目標であるというふうに思っています。

### 2 西和賀町における高齢者が住みやすい条件

#### (1) 医療費

私は西和賀町全体を見たときに、高齢者が住みやすい条件というのは3

つあるかなと思っています。ひとつは、安心して医療にかかれる体制があるということです。かつて沢内村は老人医療費の無料化や乳児の医療費、そのほかに障害者とか母子家庭の医療費の公費負担というのをずっとやってきました。それも住み続ける条件のひとつです。

現在、合併後はどうなっているのかというと、無料化というのは全然無くなったわけではなくて、65歳以上が町内で受診する場合、通院料が月額1500円で頭打ちということです。ひと月当たり1500円あれば病院には通えるということです。ただし、住民税の非課税世帯はゼロということですので、まだゼロは続いているという解釈ができるかなというふうに思います。そういう意味で住み続ける条件のひとつとしては、医療の問題があって、現在は通院が1500円、入院した場合は5000円が頭打ちになっています。5000円以上はひと月入院しても自己負担はそれ以上かからないのです。そういうことでは、医者にかかりやすいという医療費の公費負担というか軽減がされているのは住みやすい条件のひとつと言えるのではないかなと思います。

## (2) 福祉サービス

それから、比較的介護施設には恵まれています。福祉サービスも結構多いということです。特別養護老人ホームに入れないというところが多いのですが、結構うちは入れるだけのベッド数は揃っています。でも、その裏返しとして介護保険料が岩手県一高いという問題があります。岩手県一というだけではなくて、全国でも8番目ぐらいの高さということです。私は、今の介護保険のシステムに問題があって、別に西和賀町に問題があると思いません。今はできるだけそういうのを切り詰めようという動きの中では、保険料が結構高く設定されているという状態がありますが、医療費はあまりかからないし、福祉サービスの面でも結構いいのかなという感じがします。

## (3) 地域支え合い活動

それからもうひとつは、昔からの支え合いの活動です。スノーバスターズができたのも私どもが最初ですので、地域の高齢者は地域で守っていくという風土がありました。

そういうことに加えて、今回4つ目の安心ということで、地域の足の問



題、ボランティアによる足の確保という課題に取り組んできたところです。

### 3 ボランティアによる足の確保活動

これには地域総合研究所からもいろいろとご支援をいただきながら、今年の10月1日からスタートすることができました。

誰が始めるのかというと、長瀬野地区介護予防協議会が具体的な活動をしているということです。この介護予防協議会というのは、介護保険の中で今まで要支援1・2の人たちを対象に、ある程度介護保険サービスがあったわけですが、2～3年前から市町村に下ろして市町村の総合事業としてやるという形になって、今の社会保障の改革の一環でもあると思いますが、公的な部分から抜いて地域住民の手によってやっていくというのが介護予防協議会の正体じゃないかなというふうに思います。いずれ、私どもとしても地域の中でみんなで介護予防をしていこうという、健康づくりも含めてやろうという活動をやっていまして、その一環として足の問題を考えていこうということに至りました。

事業の中身は、ボランティアで運転してくれる人の車をガソリン代の実費を払うだけで自由に利用することができるという事業です。どういう人が利用できるかというと、長瀬野地区全体の人口は200人ぐらいで、世帯数は80世帯ぐらい。その内65歳以上が約半分の100人ぐらいです。この65歳以上の人であれば誰でも利用できるということです。どういう場合に利用できるかというと、病院に通ったり、買い物したり、役場への用足しとか、遊び、ドライブ、何でもOKということですが、昼間だけの運転ですので、夜お酒を飲んでタクシー代わりに使うというのは無理かなと思います。どこまで行けるかというと、西和賀町の町内だけということです。どうすれば利用できるかというと、利用したい人は最初に利用登録をしていただいて、必要なときに電話をして対応するということです。

お金が気になるということですが、ガソリン代実費ということで、現在のガソリン代で計算すると、往復40kmかかったという場合は600円程度ということになります。これは一人で利用したときで、二人で利用したときは300円ずつということですね。車のガソリン代ということですので、一人当たりのお金ということではないです。

予約が必要で、利用日前日の午後7時までに事業担当者に連絡をしてもらいます。土日の利用はどうかというと、現在のところは平日のみで午前

7時～午後6時頃までです。原則としてはそういう形です。自宅まで迎えに行き、自宅までお送りするということになります。交通事故が起きたときの補償はどうなるかという、運転者が加入している車の任意保険によって補償されるということです、運転するボランティアの人は必ず保険には入っていただいて、それによって補償されるという仕組みです。一応そんな形で今年の10月1日からスタートしているという現状を報告しておきます。

## 質疑応答

Q ボランティアの運転手の方の年齢層はどうなっているのでしょうか。

高橋 年齢層は高齢者です。

Q 運転手の年齢の基準は別にないのですか。

高橋 誰でもいいのですが結果的には高齢者になっているということです。

井上 (コーディネーター) 運転者は登録していただくのです。その時に大丈夫なのかということは一応チェックされることになるということです。

Q 今、運転手として何人くらい登録されているのですか。

高橋 運転手としては4人です。

Q 実際に1か月で利用人員は何人くらいになっていますか。

高橋 4～5件くらいです。高齢者でも運転できる方はいっぱいいますので、自分の車で移動できる人はいますから。利用者は車の運転ができなかったり、免許証を返納したりした人たちということになります。

Q 事業担当者は今のところ1人ですか。

高橋 事務局を私がやっております、事務能力にあまり自信はないのですが、今の程度であれば1人で大丈夫と思っています。今後、利用者がいっぱい出てくるようになれば1人では難しくなってくるということもあるかと思えます。

Q この事業を始めるにあたって制度上の何か縛りとか足かせとかなかったのでしょうか。

高橋 制度上は白タクですね。そういう形になってしまえばだめだということになりますので、そういう意味では料金は取られないということで、陸運局との協議もしていただきながら、規制にひっかからないようにするために、ガソリン代実費程度しか払えないし、もらえないというこ

とになっています。

**Q** 利用希望があって、運転者がみんなだめだということはないのでしょうか。

**高橋** それくらい利用していただけるようになるといいなと思っています。それくらい活発になってくれればいいと思っています。

**Q** そうなると高橋さん自ら運転して走るということになりますか。

**高橋** そういうことです。

**井上** もともと助け合いで乗せてあげるというようなことは以前からやられていたようですが、それだとむしろ遠慮が強くなって、それよりは実費だけけれどもきちんとお金をいただいてやるとした方が普及するのではないかという趣旨なのです。

その時にいくつか考え方があって実費だけではなくてある程度、運転してくれる人に対する報酬くらいはつけたいということも考えたのですが、制度上は道路運送業法という法律の届を必要としない仕組みとして作ることにしました。届を出してやるためには、以前に比べれば規制緩和されているのですが、バス事業者とか周辺の交通事業関係者との協議会の組織を作って規約をこしらえてやる。その場合には一定の報酬を払えますというのはあるのですが、とりあえず試行段階として届を要しないものということで始めましょうということになった次第です。

岩手県庁の地域交通対策室にいたことのあるKさん何かご意見あったらどうぞ。

**K** 地域の足を守る取り組みはどこの地域でも課題だと思うのですが、なかなかそれを実際皆さんで協力してやれるという所はそんなに多くはない。県内でも北上に有名な所がありますが県北に目をやるとなかなかそこまでいかないので、実際にやられているという所に大変意義を感じました。引き続き頑張ってください。

**高橋** 私どもこの事業をやる前に役場ともいろいろやりとりしたのですが、車1台くらいあげてもいいよみたいな話は正気で言ったのかどうかはわかりませんがありました。それだけ地域の足を地域で守っていくということが大事だという認識は役場も持っています。通院バスとか買い物バスとか出してもなかなか利用しないということもあって、もうちょっと身近なところでやればいいのかということで始めたわけです。それなりに浸透してくればいいのかと思っています。役場とし



てもいろいろと応援していきたいという話がありますし、西和賀全体を  
考えてみれば真ん中に県道1号線があるのみで、あとはもうすごい山間  
へき地みたいな所ですので、どこの地区もこういう問題を抱えているの  
で、まずは何とか成功例を出していかなければならないのかなと思います  
。ある程度自分たちで地域のじいちゃんばあちゃんたちを守っていく  
という動きを運動とともに実務的にもやっていければいいかなと思っ  
ています。

**Q** タクシー会社との関連はどうなっていますか。

**高橋** タクシー自体もあまり営業をやっていない。というより営業やって  
もつぶれてしまうのです。利用する人が少ないので、タクシー自体も半  
減、さらに3分の1になるというのが現実問題としてあるので、そうい  
うことで話し合いを持ちましたけれども、全然私らの業界には影響ない  
のでどんどんやってくれということでした。

**井上** 一応ボランティアによる届け出をしないものということなのですが、  
岩手陸運局に事前相談はしたのです。その時に陸運局への届け出は  
必要ないけれども近隣のバスやタクシーなどの事業者には事前にこの  
ようのことを始めますということをお話していただければと言われまし  
たので、それで申し出はしたのです。

**高橋** タクシー会社を訪問して懇談をしてきました。

**Q** 例えば秋田県の境の白木野の人が長瀬野に頼んで貝沢に用事に行っ  
て訪問して帰るとかといった場合には計算は長瀬野から白木野まで行  
ってそれから貝沢に来てまた白木野に送って自分の家まで帰ってくる  
ということになると80Kmくらいになると思いますが。

**高橋** 今のところは地区の人が必要な時に出すということになっている  
ので、遠いところの地区の人が我々に電話して頼むということは想定し  
ていません。原則として地区の人たちの高齢者の足を地区の人たちが守  
っていくということなのです。

**Q** 長瀬野の人たちが利用したときに、お友達の人とか兄弟の人とかの所  
に行くといったときにボランティアの運転手さんはそこで何時間も待  
っているということになるのでしょうか。

**高橋** 30分だけは待ちましようということにしています。30分以上にな  
るのであればまた戻ってきてまた行きますということにしています。そ  
うすると経費は倍かかるということにはなりません。

**Q** これは長瀬野だから出来るということ、導入しやすかったということもあるのではないかという気がするのです。長瀬野地区自体が移転をしてきて作った新しい集落だという歴史があって、おそらくこの 80 世帯はみんな顔がわかるのではないかと思うのです。

**高橋** わかります。

**Q** どの人が運転手になっても、あそこの爺さまか、あそこのアンちゃんかというように信頼がおけるという関係に地域でなっている。西和賀全体の各地区でこういう風に来るかということとコミュニティーの信頼度、民度とかの点でどうか。北上でもそういうのが広がっているということも考えれば可能なのか。

**高橋** 今のところは長瀬野地区という限定された地区ではあるけれども範囲を元の小学校区くらいに広げようとかはこれからの方向として考えていけると思います。そうすると利用者も広がってくるし、運転者としてボランティアする人も広がってくるということになっていく。まずはどういうものかということを理解してもらう。定着してからもうちょっと拡大するかという話になってくる。まずは第 1 歩というところです。

**井上** このボランティア活動は岩手県内では初めてなのです。岩手陸運事務所で聞いたらそういう相談とかはまだ聞いたことはないということでした。北上市の口内は道路運送業法上の届を出したきちっとした制度として作っているのです。そういう風なところまで発展させようとする、こんどは地域の助け合いということだけではなくて市役所、町役場が関与して、ちゃんと地域の組織を作ってそこに対してお金、補助金を付けたり、職員は置いていないけれどもそこの地域で人を雇用できるだけのお金を付けてとかということになる。それは全部助け合いでやろうということではない。全部助け合いでやろうということには限界はあると思います。

以上

## ボランティア型デマンド交通 一ヶ月間の実績

- ① 利用者 Aさん 80代 男性
- 利用目的 理容
- 利用場所 西和賀町大田区の理髪店
- 走行距離 2往復20km（1往復10km）
- 料金 150円（二人で乗車のため300円の1/2）
- ② 利用者 Bさん 80代 女性
- 利用目的 理容
- 利用場所 大田区にある理髪店
- 走行距離 2往復20km（1往復10km）
- 料金 150円（二人で乗車のため300円の1/2）
- ③ 利用者 Cさん 70代 女性
- 利用目的 打ちあわせ
- 利用場所 役場沢内庁舎
- 走行距離 往復10km
- 料金 150円

④ 利用者	Bさん	80代	女性
利用目的	通院		
利用場所	湯本地区の病院		
走行距離	2往復50km（1往復25km）		
料金	750円		

## 利用者の感想

### Aさん

私は運転免許証を持っていないので、今までは通院、用足し、買い物などの都度、車を頼みお礼を払っていたが、どうお礼をすればいいか迷うこともあって、ガソリン代のみとはっきりすれば気持ちも楽になるし、大変薬安上がりで助かる。町内限定だが大変いいと思う。この方法が定着してくれると有りがたい。

### Cさん

車の運転は出来ないので、農作業に行くときはバイクを使っている。少し遠くに行くとき、車の往来が激しいところはバイクでは危険なので困っていた。このボランティア運転で大変助かる。この事業が続いてくれることを願っているし、若い人たちの運転ボランティアも出てきてほしい。



西和賀町長瀬野地区  
暮らしの足支援事業

# 資 料 集

## 沢内村・長瀬野地区戦後史概略

年	沢内村	長瀬野地区
1947年 (昭和22)	公選制第1回村長選挙実施	
1951年 (昭和26)		長瀬野分教場が本校に昇格 長瀬野部落公民館出来る
1952年 (昭和27)	沢内村教育員会委員の選挙実施	
1953年 (昭和28)	沢内病院建築落成	
1957年 (昭和32)	第18代村長に深沢晟雄氏 無投票当選	長瀬野小創立80周年
1958年 (昭和33)	村単位で70歳以上に養老 手当支給	長瀬野地区が新生活運動育 成地区の指定
1960年 (昭和35)	村独自で65歳以上の老齡 者に国保十割給付	長瀬野地区が新生活運動優 良地区として大臣表彰(全国 6か所)
1961年 (昭和36)	老人国保十割給付60歳に 引き下げ実施 乳児国保十割給付実施	
1962年 (昭和37)	乳幼児死亡率ゼロ樹立	長瀬野小学校完全給食開始 長瀬野老人クラブ発足
1963年 (昭和38)	盛岡～湯本間定期バス開 通	
1964年 (昭和39)		長瀬野地区が生活改善パイ ロット地区に指定される
1965年 (昭和40)	深沢晟雄村長死去 沢内母子センター開所	
1968年 (昭和43)	沢内全校が完全給食とな る	
1970年 (昭和45)		集落再編成モデル事業地区 に指定

年	沢内村	長瀬野地区
1970年 (昭和45)		長瀬野小学校百周年
1971年 (昭和46)		長瀬野小学校と猿橋小学校が統合、猿橋小学校となる 長瀬野地区集落再編事業による第1次移転(35戸)
1972年 (昭和47)	村内4中学校が統合し、沢内中学校となる	長瀬野地区集落再編事業完成 子どもの家建設(旧長瀬野小学校教室移築)
1975年 (昭和50)	沢内農協と湯田農協が合併西和賀農協発足	
1978年 (昭和53)	6度目の乳児死亡率ゼロ達成	
1980年 (昭和55)		長瀬野地区と両沢地区合併長瀬野地区となる
1981年 (昭和56)		集落再編事業10周年記念式典
1987年 (昭和62)	村の上水道普及率100%達成	
1988年 (昭和63)	雪国文化研究所建設 第1回雪氷まつり開催	
1989年 (平成元)	村制施行100周年記念式典	
1991年 (平成3)		集落再編事業20周年記念式典 記念碑建設
1993年 (平成5)	「沢内バーデン」完成	
1994年 (平成6)	スノーバスターズ活動開始	



年	沢内村	長瀬野地区
1996年 (平成8)	沢内銀河高原ホテル、ビアレストラン営業開始	
1998年 (平成10)	新「山伏トンネル」開通	
2001年 (平成13)	旧山伏トンネルが「雪っこトンネル」として活用開始	集落再編事業30周年記念式典開催
2004年 (平成16)	沢内病院開設50周年	
2005年 (平成17)	沢内村閉村(116年間) 湯田町との合併により西和賀町誕生	
2008年 (平成20)	西和賀農協が花巻農協と合併	
2011年 (平成23)	町内4小学校統合し、沢内小学校設立	集落再編事業40周年記念式典開催
2013年 (平成23)		長瀬野老人クラブ発足50周年
2018年 (平成30)		長瀬野老人クラブ発足55周年
2019年 (令和元)		長瀬野老人クラブ全国老人クラブ連合会長表彰受賞

## 長瀬野地区地域公共交通についての経緯

- ①2018年6月24日(日) 岩手地域総合研究所 2018年度通常総会
- ・記念講演「縮小時代における公共交通の考え方」  
講師 岩手県立大学 宇佐美誠史准教授
  - ・2018年度に取り組む「連続講座」 地域公共交通の基調報告となった。
  - ・今年度の連続講座「岩手の再生」は学習のみではなく、「地域公共交通」をテーマにワークショップを取り入れた実践的な形とすることが決められた。
- ②8月27日(月) 長瀬野地区老人クラブ役員との懇談
- ・参加者 長瀬野地区老人クラブ役員 岩手地域総合研究所理事長  
研究所事務局
  - ・名称 「長瀬野地区暮らしの足を考えるつどい」とする
  - ・実施期日 10月13日(土)、11月4日(日)の2回ワークショップ  
を行い、その後、まとめの会議を行う。
  - ・この企画は長瀬野老人クラブ創立55周年記念事業として実施する。
- ③10月13日(土) 第1回「長瀬野地区暮らしの足を考えるつどい」  
長瀬野会館(ワークショップ)
- ・参加者 岩手県立大学 宇佐美誠史准教授 県立大学学生  
岩手地域総合研究所 西和賀町企画課  
老人クラブを中心とした地域のみなさん
  - ・地域の交通に関して困っていること、問題点の洗い出し
- ④11月4日(日) 第2回「長瀬野地区暮らしの足を考えるつどい」  
長瀬野会館(ワークショップ)
- ・参加者構成 西和賀町欠席 その他同じ
  - ・問題点の復習と今後どうしたいか、どうしてもらいたいかを出し合い  
検討

⑤2019年1月26日(土) 長瀬野地区介護予防協議会との懇談

- ・参加者 協議会役員 岩手地域総合研究所
- ・今後運転免許証の返納も増えると思われ、買い物や通院、中学生の部活後の帰宅などへのニーズも増えることから助け合いの気持ちで、乗り合いタクシーの様な交通手段を検討したい。
- ・公共交通空白地有償運送による陸運局への登録による方法か、道路運送法における登録又は許可を有しない方法かについて、今までの実績や手続き等から後者の方法で進めたい。

⑥1月30日(水) 国土交通省東北運輸局岩手支局との「登録を要しない運行」に対する調整

- ・参加者 岩手支局職員 岩手地域総合研究所
- ・ガソリン代の実費以上の対価は不可。相応の距離に対する一律500円、1000円などは不可。  
通常の走行距離に対するガソリン代であれば可。
- ・問題となった「搭乗者保険」について  
どこまでが自分のものでどこまでが利用者のものか判別が出来ないため、自分の保険として取り扱うことが正当。車検代、車の原価償却分についても同様。
- ・西和賀町全体を区域とするならば、町、バス、タクシーと事前に話しておくほうが良い。

⑦3月21日(木) 長瀬野地区総会で岩手地域総合研究所から報告

- ・「地域公共交通」についての今までの経緯と話し合いの概要を報告(報告のみ)

⑧6月4日(水) 長瀬野地区老人クラブ役員との打合せ

- ・参加者 長瀬野地区老人クラブ役員 岩手地域総合研究所理事長  
事務局
- ・東北運輸局岩手支局との打合せ内容の報告
- ・長瀬野地区ボランティア交通実施要領(案)を基に、どう実施するか、実現できるかの協議。
- ・ボランティアによる実施を決めた。

⑨8月8日（金） 長瀬野地区介護予防協議会との懇談

- ・参加者 長瀬野地区介護予防協議会役員 ボランティア運転者  
岩手地域総合研究所事務局
- ・長瀬野地区ボランティア交通実施要領、事務処理要綱をもとに、会計処理、受付の手続きなど具体的な詰めの作業をした。
- ・ボランティア運転者の事務を軽減すること、などの意見が出された。
- ・事業の名称を「西和賀町長瀬野地区暮らしの足支援事業」とした。
- ・事務処理の担当者を決めた。
- ・できれば10月から実施したい。

⑩9月13日（金） 西和賀町、タクシー会社との懇談

- ・事業について了解を得た。

⑪10月1日（火） 事業開始

# 長瀬野地区暮らしの足を考えるつどい(ワークショップ)実施要綱

2018年10月

1. 名 称 長瀬野地区暮らしの足を考えるつどい
2. 開催趣旨 少子高齢化時代の中で、交通手段の確保がままならない人たちが増えている。この問題で西和賀町長瀬野地区をモデルに、課題整理を進め解決の糸口を探り、地域での改善へ取り組む。あわせて、この経験を県内広く交流・普及出来るよう検討を進める。この企画は長瀬野老人クラブ創立55周年記念事業として実施する。
3. 主 催 長瀬野老人クラブと岩手地域総合研究所の共催
4. 開催日時 第1回 10月13日(土) 13:30~15:30  
(ワークショップ)  
第2回 11月4日(日) 13:30~15:30  
(ワークショップ)  
●中間に取りまとめの作業を行う。  
第3回 2019年4月頃 検討内容のまとめ報告集会
5. 会 場 長瀬野会館
6. 参加者 老人クラブ 町内会 民生委員 主婦 高校生 中学生 役場職員 交通弱者(地元) 合わせて15人~20人  
研究所 県立大学生
7. 指 導 岩手県立大学総合政策学部准教授 宇佐美誠史さん
8. 持ち方  
●第1回  
【全体】主催者挨拶 ワークショップの目的と持ち方を説明(20分)  
町の公共交通の取り組み説明 (10分) 計30分  
【ワークショップ】交通問題で困っていること、不便なこと、気が付

いたこと、こうすればいいのと思うことなど 課題の提出とその要因、原因と思われるものを出し合う。 (60分)

【全体】各グループの発表とまとめ、宿題提起 (30分)

●第2回

【全体】前回のおさらい 第2回の話し合いの内容 (20分)

【ワークショップ】 こうしたい、こうすればいいと思うことを出し合い、自分たちでできること、要望することの区分し、可能な項目は地図上に対策を落とし込む。 (70分)

【全体】各グループの発表とまとめ、全体のまとめ (30分)

●ワークショップを受けて、対応策を検討する会議を実施する。

●第3回 ワークショップの内容をまとめて発表する。

## 西和賀町長瀬野地区暮らしの足支援事業実施要綱

### 1 目的

西和賀町長瀬野地区に居住する住民を対象としたボランティアによる移動サービス（以下「本事業」という。）を実施し、もって、対象住民（以下「利用者」という。）の日常生活の利便性及び生活の質の向上に資することを目的とする。

### 2 根拠法令

本事業は、平成 30 年 3 月 30 日付国自旅第 338 号自動車局旅客課長通知「道路運送法における許可又は登録を要しない運送の態様について」に基づき実施する。

### 3 実施者

- (1) 本事業は、西和賀町長瀬野地区介護予防協議会（以下「実施者」という。）が実施する。
- (2) 本事業の実施に当たっては、利用者が安心、安全に利用できるよう配慮するとともに、ボランティアで運転する者（以下「運転者」という。）が精神的及び経済的に過重な負担とならないようその体制を整備する。
- (3) 本事業の実施に必要な規則等については、別に作成する。

### 4 運転者

- (1) 運転者は、長瀬野地区に居住する住民とし、本人名義の自家用車を有する者とする。
- (2) 運転者を希望する者は、事前に、実施者に対して申し込みを行い、運転登録を受ける。  
なお、運転申し込み及び運転登録は無料とし、運転申し込み及び運転辞退は随時受付ける。運転登録の期限は設けない。
- (3) 交通事故が生じた場合の責任は運転者が負う。従って、運転者は必ず任意保険の搭乗者保険に加入し、利用者に対してはこの任意保険により補償する。
- (4) 運転者が受け取る金銭は、ガソリン代の実費のみとする。車検代、自動車賠償責任保険、任意保険代及びその他自動車の維持費は運転者の自己負担とする。

- 5 利用対象者  
長瀬野地区に居住する 65 歳以上の高齢者とする。
- 6 利用に関する実施内容
  - (1) 利用地域  
西和賀町内のみとする。
  - (2) 利用理由  
通院、通学及び遊興等その利用理由は問わない。
  - (3) 利用日時  
原則として、平日の午前 7 時～午後 6 時とする。
  - (4) 利用希望の申し込み
    - ① 事前登録  
利用を希望する者は、事前に、実施者対して利用申し込みを行い、利用登録を受ける。  
なお、利用申し込み及び利用登録は無料とし、利用申し込み及び利用辞退は随時受付ける。利用登録の期限は設けない。
    - ② 利用登録された者の実際の利用申し込み
      - ア 原則として、実施者に対し、遅くとも利用日前日の午後 7 時までに電話等で行う。
      - イ 急病及び急用等の場合等止むを得ない事情がある場合は、認められる場合もあるので、実施者に相談すること。
  - (5) 利用者負担
    - ① 利用した距離に応じたガソリン代の実費を支払う。ただし、その都度支払うことはなく、翌月に実施者から請求された金額により支払う。
    - ② 駐車場料金については、利用者がその都度、業者に直接支払う。
- 7 交通事故等への対応
  - (1) 本事業は、道路運送法上の規制の対象外であり、同法が定める輸送の安全及び利用者の保護のための措置は行っていない。
  - (2) 交通事故が生じた場合、実施者は速やかに、利用者及び運転者の支援を行わなければならない。
  - (3) 運転者は常に各種交通法規等法令を遵守すると共に、健康に留意し、体調が悪いとき及び自動車の調子が悪いとき等運転に支障が出る可能性がある場合は、運転を辞退するなど、常に利用者の安全第一を心



掛ける。

- (4) 利用者についても、ボランティアによるサービスであることを考慮し、無理な運転や要求を行わない。

## 8 その他

- (1) 実施は年度単位で行う。
- (2) 毎年定期的に、事業実績報告書、経理報告書及び監査報告書を作成し、総会の承認を得なければならない。

## 9 附則

- (1) この実施要綱は、令和元年 月 日から施行する。

## 西和賀町長瀬野地区暮らしの足支援事業事務処理要領

### 1 目的

西和賀町長瀬野地区暮らしの足支援事業実施要綱第3(3)の規定に基づき、本事業実施に当たっての事務処理要領を定めるものである。

### 2 実施体制の整備

実施に当たっては、1名以上の担当者（以下「事業担当者」という。）を置き、本事業が円滑に実施されるための体制を整備しなければならない。

### 3 ボランティア運転希望者（以下（運転希望者）という。）の登録

#### (1) 運転登録申し込み

運転希望者は、免許証（写）、車検証（写）、自動車損害賠償責任保険証（写）及び任意保険証（写）を提示の上、別紙様式1により事業担当者に対し運転登録を申し込む。

#### (2) 面接、審査

事業担当者は、運転登録の申し込みがあった場合は、運転希望者と面接のうえ、事業内容について説明し、了承を得るとともに、内部審査を行い、その結果について電話又は口頭で運転希望者に連絡する。

#### (3) 名簿の保管

運転登録を認めた者は、事業担当者が運転者登録名簿(別紙様式1)で保管、管理する。

### 4 利用を希望する者「以下（利用希望者）という。」の登録

#### (1) 利用登録の申し込み

利用希望者は、別紙様式2により事業担当者に対し利用登録を申し込む。この利用登録の申し込みは電話でも可能とする。

#### (2) 面接、審査

事業担当者は、利用希望者から申し込みがあった場合は、利用希望者と面接のうえ、事業内容について説明し了承を得るとともに、内部審査を行い、その結果について電話又は利用希望者に連絡する。

#### (3) 名簿の保管

利用登録を認めた者は、事業担当者が利用登録者名簿(別紙様式2)で保管、管理する。

### 5 実際の利用の申し込み、利用方法

(1) 申し込み

利用希望者は、遅くとも、利用する日の前日の午後7時までに、事業担当者に対し電話等で申し込む。

(2) 応諾の可否の連絡

利用申し込みがあった場合、事業担当者は、対応可能な運転者を選定のうえ、当該運転者と相談するとともに、利用希望者に対し利用の可否等について電話等で連絡する。

(3) 活動把握

事業担当者は、別紙様式3により、運転者の活動状況を把握し、運転者活動状況管理記録簿で、保管、管理する。

6 利用者負担

(1) ガソリン代実費は次のように計算する。

① ガソリン代の算定根拠

・ 走行距離 (km) ÷ 燃費 (km/1ℓ) × 1ℓ当たりのガソリン価格で計算する。

・ それぞれの数値の算出根拠

・ 走行距離 ・ ・ ▼ 自動車の走行メーターでの計測

▼ ガソリン価格

実施者が指定した最寄りのガソリンスタンドの別紙様式4による月初めの料金とし、事業担当者が毎月調査する。

・ 燃費 ・ ・ ・ ・ ・ 運転者の自己申告とする。

② ガソリン代計算式

ア 運転手が受け取るガソリン代

● 運転者の自宅を起点、帰点とし、実際の走行距離に基づいてガソリン代を計算する。

(例)

走行距離 40 km

燃費 10 km/1ℓ

ガソリン代 150 円/1ℓ

$$40 \text{ km} \div 10 \text{ km}/\ell \times 150 \text{ 円}/\ell = \underline{600 \text{ 円}}$$

イ 利用者が支払うガソリン代の計算式

(1人) ガソリン代全額 600 円

(2人) A が 40 km、B が 20km 利用した場合

●Aの支払額 400円

利用距離(40km) ÷ AとBの合計利用距離(60km) × 運転者のガソリン代600円

●Bの支払額 200円

利用距離(20km) ÷ AとBの合計利用距離(60km) × 運転者のガソリン代600円

(3人) Aが35km、Bが24km、Cが20km利用した場合

●Aの支払い 265.8円 ⇒ 265円

利用距離(24km) ÷ A、B、Cの合計利用距離(79km) × 運転者のガソリン代(600円)

●Bの支払い 182.2円 ⇒ 182円

利用距離(35km) ÷ A、B、Cの合計利用距離(79km) × 運転者のガソリン代(600円)

●Cの支払い 151.8円 ⇒ 151円

利用距離(20km) ÷ A、B、Cの合計利用距離(79km) × 運転者のガソリン代(600円)

(4人) 同上の計算方法とする。

ウ ガソリン代の計算で端数が出た場合

1円未満は切り捨てるものとする。

1回のガソリン代 1,511.3円 ⇒ 1,511円

(2) 利用者が車に乗らない(利用しない)場合でも、いったん、運転手が目的地から自宅に戻った場合や、自宅から目的地までに迎えに行くとき(空運転)も、ガソリン代を負担するものとする。

(3) 30分以内の待ち時間は無料とする。

## 7 運転者の対応

運転者は、自動車の運行の都度、別紙様式5により毎日の運行記録簿を作成し、翌月5日までに事業担当者に提出する。

## 8 事業担当者の支払い事務

① 運転者から提出された毎日の運行記録簿(別紙様式5)を整備するとともに、これに基づき、別紙様式6-1及び別紙様式6-2を作成し、運転者ごとの支払額及び利用者ごとの利用額を1円単位で算定する。

なお、最終的な、運転者ごとの支払い額及び利用者ごとの利用額

は、10円未満を切り捨てた額とする。

- ② 運転者ごとの支払額及び利用者ごとの利用料が算定でき次第、利用者に対しては、別紙様式 7-1により利用料を請求するとともに、運転者に対しては、別紙様式 7-2により、遅くとも、翌月 15 日までにガソリン代を支払う。

## 9 附則

- (1) この事務処理要領は、令和元年 月 日から施行する。

## 別紙様式 1

## ボランティア運転申込書・登録名簿

氏名				
性別	男 女			
生年月日	大正・昭和・平成 年 月 日			
年齢	歳			
住所				
自宅連絡先	①		②	
運転連絡先	①		②	
使用する自動車	ナンバープレート		自動車名	
	燃費	km/ℓ		
添付書類等（写）	免許証	車検証	自賠責	任意保険

## 事務局記載

申込み年月日	令和 年 月 日
登録年月日	令和 年 月 日

事務担当者	会長

## 利用申込書・登録名簿

氏 名				
性 別	男 女			
生年月日	明治・大正・昭和・平成 年 月 日			
年 齢	歳			
住所				
連絡先	①		②	
主な利用理由	通院 通学 買い物 用足し その他			

申込み年月日	令和 年 月 日
登録年月日	令和 年 月 日

担当者	会長

## 運転者活動状況管理記録簿

令和    年    月分

日	曜日	運 転 者 名				
1						
2						
3						
4						
5						
6						
7						
8						
9						
10						
11						
12						
13						
14						
15						
16						
17						
18						
19						
20						
21						
22						
23						
24						
25						
26						
27						
28						
29						
30						
31						
合 計		日間	日間	日間	日間	日間



## 指定ガソリンスタンド毎月初めのガソリン価格表

指定ガソリンスタンド名	
住所	
電話番号	

令和 年度分 (円)

調査月	1ℓ当たりのガソリン価格
4月	
5月	
6月	
7月	
8月	
9月	
10月	
11月	
12月	
1月	
2月	
3月	

## 毎 日 の 運 行 記 録 簿

運転者氏名	
-------	--

令和 年 月 日 ( ) 分

	利用者名		出 発		到 着		利用者	走行距離合計
			出発地	距離メーター	到着地	距離メーター	走行距離	
1		行き						
		帰り						
2		行き						
		帰り						
3		行き						
		帰り						
4		行き						
		帰り						

※以下の欄は事業担当者が記載

◆ガソリン代の計算

●運転者の必要ガソリン代 (上限)

▼計算式：運転者の走行距離 ÷ 燃費 × 1ℓ当たりの指定ガソリン代

▼但し、1円未満を切り捨てとする。

▼走行距離は100m単位で記帳する。

▼以下に入力			
運転者走行距離	燃費	ガソリン代	運転者の必要ガソリン代

●利用者のガソリン代

①利用者が一人の場合

▼運転者の必要ガソリン代と同額となる。

▼但し、1円未満を切り捨てとする。

②利用者が複数の場合

▼計算式：本人の走行距離 ÷ 利用者全員の走行距離 × 必要ガソリン代

③但し、1円未満を切り捨てとする。

●走行距離の算定

走行距離は100m単位で記帳する。

▼以下に入力					
	利用 者 名	利用者の走 行距離	利用者全員の総 走行距離	必 要 ガソリン代	利用料
1					
2					
3					
4					
合 計					

## 利用者別ガソリン代算定表

令和 年 月分

単位：(円)

日	曜日	利用者名			
1					
2					
3					
4					
5					
6					
7					
8					
9					
10					
11					
12					
13					
14					
15					
16					
17					
18					
19					
20					
21					
22					
23					
24					
25					
26					
27					
28					
29					
30					
31					
合 計					
10円未満切捨て額					

※別紙様式 5 のガソリン代をそのまま移記する。(1円単位で記入する。)

※利用者から徴収する金額は、10円未満を切り捨てた額とする。

### 運転者別ガソリン代算定表

令和 年 月分

単位：（円）

日	曜日	運転者氏名				
1						
2						
3						
4						
5						
6						
7						
8						
9						
10						
11						
12						
13						
14						
15						
16						
17						
18						
19						
20						
21						
22						
23						
24						
25						
26						
27						
28						
29						
30						
31						
合 計						
10円未満切捨て額						

※別紙様式5のガソリン代をそのまま移記する。（1円単位で記入する。）

※運転者に支払う金額は、10円未満を切り捨てた額とする。

ガソリン代請求書・領収書

一金 円也

但し、令和 年 月分の利用料として

様

令和 年 月 日

西和賀町長瀬野地区介護予防協議会長 印

ガソリン代請求書・領収書（控え）

一金 円也

但し、令和 年 月分の利用料として

様

令和 年 月 日

西和賀町長瀬野地区介護予防協議会長 印

## ガソリン代支払い書

一金 円也

但し、令和 年 月分のガソリン代として

様

令和 年 月 日

西和賀町長瀬野地区介護予防協議会長 印

## ガソリン代領収書

一金 円也

但し、令和 年 月分のガソリン代として

西和賀町長瀬野地区介護予防協議会長 様

令和 年 月 日

住所

氏名 印

【事業実施案内パンフレット】

**高齢者のための**

**暮らしの足支援事業が始まります！！**

**誰がはじめるの？**

長瀬野地区介護予防協議会です。

**どういう事業なの？**

ボランティアで運転してくれる人の車を、ガソリン代実費を支払うだけで自由に利用することができる事業です。

**どういう人が利用できるの？**

長瀬野地区に住んでいる65歳以上の方であれば、どなたでも利用できます。

**どういう場合に利用できるの？**

通院、買い物、役場、遊び、ドライブなど何でもOKです。

**どこまで行けるの？**

残念ながら、今のところは西和賀町内のみです。

**どうすれば利用できるの？**

最初に、利用登録をしてください。事業担当者に電話するだけです。

**お金が気になるけど？**

往復40kmを一人で利用した

場合は、600円程度となります。二人で利用した場合は、一人300円程度となります。その都度支払う必要はありません。翌月に1か月分まとめて請求されます。

**では実際に利用したい場合はどうするの？**

予約が必要です。利用日前日の午後7時までに、事業担当者に電話してください。

**土曜日でも日曜日でも利用できるの？**

ボランティアで運転しますので、土・日は休ませてください。平日の午前7時から午後の6時までです。

**どこから車に乗れるの。長く歩きたくないな！**

ご心配なく。自宅まで迎えに行きます。帰りも自宅まで送ります。

**交通事故が起きたら補償してくれるの？**

ボランティア運転者が加入している車の任意保険により補償されます。

**事業担当者って誰？**

高橋 典成さんです。  
固定電話 85-3273  
携帯電話 090-7661-4790

**長瀬野地区介護予防協議会**





家用自動車は、原則として、有償の運送の用に供してはならず、災害のため緊急を要するときを除き、例外的にこれを行うためには、国土交通大臣の登録又は許可を受けるべきことが定められている。これは、自家用自動車による有償運送について許可又は登録が必要とされている趣旨が、自家用自動車については、旅客自動車運送事業のような輸送の安全や利用者の保護のための措置が一般的には行われていないこと、自家用自動車による旅客運送を有償で行う場合には、輸送の安全や利用者の保護のための措置が確保されているとの期待感を利用者一般が有していることを踏まえ、これらの措置が確実に行われていることについて、許可又は登録の際に確認する必要があるためである。

個々具体的な行為が、有償の運送として、許可や登録（法第78条第3号の許可、法第79条の登録、行為の態様によっては、法第4条第1項又は法第43条第1項の許可。）を要するか否かについては、最終的には、それぞれの事例に即して個別に総合的な判断を行うことが必要であるが、主として、ボランティア活動における送迎行為等を念頭におきながら、許可又は登録が不要な場合の考え方及びこれに該当すると思われるケースの例を示せば、次のとおりである。

- (1) サービスの提供を受けた者（以下「利用者」という。）からの給付が、「好意に対する任意の謝礼」と認められる場合運送行為の実施者の側から対価の支払いを求めた、事前に対価の支払いが合意されていた、などの事実がなく、あくまでも自発的に、謝礼の趣旨で金銭等が支払われた場合は、通常は有償とは観念されず、許可又は登録は不要である。具体的には以下のような事例があるものと考えられる。

**【具体例①】**

運送が偶発的に行われた場合であって、運送の終了後、運送を行った者に対し意図していない金銭等の支払いが利用者から自発的に行われた場合。（例えば、家事援助等のサービス後、たまたま用務先が同一方向にあり懇願されて同乗させたなどの場合で、利用者の自発的な気持ちから金銭の支払いが行われたとき）

**【具体例②】**

偶発的でない運送であっても、個々の運送自体は無償で行われており、日頃の感謝の気持ちとして任意に金銭等の支払いが行われた場合。（例えば、過疎地等において、交通手段を持たない高齢者を週に1回程度近所の者が買い物等に連れていくことに対して、日頃の感謝等から金銭の支払いが行われた場合）

**【具体例③】**

運送の終了後に利用者が釣り銭の返却を求めず、運転者に受け取るよう申し出て、運転者が釣り銭を受け取った場合。

- (注1) 原則として、予め運賃表などを定めそれに基づき金銭の収受が行われる場合には、少額の金銭といえども「任意の謝礼」には該当せず、有償となり許

可又は登録を要することとなる。ただし、(3)の考え方に基づいて金額が定められている場合を除く。

(注2) 利用者が会費を支払う場合は、会の運営全般に要する経費として収受されている限りにおいては、対価とは解されない。ただし、会費の全部又は一部によって運送サービスの提供に必要なコストが負担される等、運送サービスの提供と会費の負担に密接な関係が認められ、運送に対する反対給付の関係が特定される場合は、会費と称して対価の収受が行われているものと考えられるため、有償とみなされ許可または登録を要することとなる。

(注3) このほかに、「協賛金」、「保険料」、「カンパ」など、運送とは直接関係のない名称を付して利用者から収受する金銭であっても、それらの収受が運送行為に対する反対給付であるとの関係が認められる場合にあっては、それらが如何なる名称を有するものであっても有償とみなされる。

(注4) あくまで自発的に謝礼の趣旨の金銭等が支払われた場合は許可又は登録は不要であるが、利用者が運転者に対してガソリン代、道路通行料の範囲内で相乗りする形態をWebサイト等で仲介するサービスについて、以下の場合には、自発的な謝礼の趣旨の支払とはいえず、許可又は登録を要する。

- 1) 仲介者が、Webサイト等で、謝礼の誘引文言を表示し又は謝礼の有無・金額によって利用者进行评估すること等により、謝礼の支払を促す場合
- 2) 仲介者が、Webサイト等で、利用者に対し謝礼の決定を経由しなければガソリン代、道路通行料の決済ができない仕組みを提供する場合

(2) 利用者からの給付が、金銭的な価値の換算が困難な財物や流通性の乏しい財物などによりなされる場合

利用者からの支払いの手段が、例えば野菜など金銭的な価値の換算や流通が困難な物である場合、一部の地域通貨のように換金性がない場合などは、通常、支払いが任意であるか、又はそもそも財産的な価値の給付が行われていないと認められることが多い。具体的には以下のような事例がありうるものと考えられる。

#### 【具体例①】

日頃の運送の御礼として、自宅で取れた野菜を定期的到手渡す場合は有償とはみなさない。

(注1) ただし、流通性、換金性が高い財産的価値を有する、商品券、図書券、ビール券等の金券、貴金属類、金貨、絵画、希少価値を有する物品等にあっては、これらの収受は有償とみなされ許可又は登録を要することとなる。

#### 【具体例②】

地域通貨の一種として、ボランティアなサービスを相互に提供し合う場合であって、例えば、運送の協力者に対して1時間1点として点数化して

積立て、将来自分が支えられる側になった際には、積立てておいた点数を用いて運送等のサービスを利用できる仕組み等、組織内部におけるボランティアなサービスの提供を行う場合。

(注1) サービスの交換にとどまる場合については原則として許可又は登録は不要であるが、点数の預託がない者に対して寄付金を求め、或いは、有料で点数チケットを購入してもらうなどの場合においては、許可又は登録が必要となるケースがある。

(注2) 地域通貨といっても、エコマネー、タイムダラー、時間通貨など様々な名称があり、その種類、サービスの対象範囲等の内容もまちまちであることから、実際の地域通貨の対象となるサービスの内容、流通の範囲、交換できる財・サービスの内容等に応じ、無償となる場合、有償とみなす場合が存在することとなる。交換可能なものの範囲に広く財物が含まれる場合は、当該地域通貨が実質的に金銭の支払いと同等の効果を有し、許可又は登録を要することとなる可能性が高い。

- (3) 当該運送行為が行われない場合には発生しないことが明らかな費用(同種の運送を行った場合には、運送目的、運送主体を問わず発生する費用に限る。)であって、客観的、一義的に金銭的な水準を特定できるもの(ガソリン代、道路通行料及び駐車場料金。以下「特定費用」という。)を負担する場合運送目的、運送主体にかかわらず自動車の実際の運行に要する特定費用を利用者が支払う場合は、社会通念上、通常は許可又は登録は要しないと解される(ただし、このようなケースに該当するのは、当該運送行為が行われなかった場合には発生しなかったことが明らかな費用であって、客観的、一義的に金銭的な水準を特定できるものであることが必要であり、通常は、特定費用のみがこれに該当するものと考えられる。人件費、車両償却費、保険料等は、運送の有無にかかわらず発生し、又は金銭的な価値水準を特定することが困難であるため、これには該当しない。)

なお、利用者が複数人であっても、負担総額が特定費用の範囲内である場合に限り、許可又は登録を要しない。

具体的には、以下のような事例がありうるものと考えられる。

#### 【具体例①】

地域の助け合い等による移動制約者の移送等の活動に対して支払われる対価の額が、実際の運送に要した特定費用の範囲内となる場合。(道路通行料、駐車場代にあっては、使用しない場合には徴収することができないものとして取り扱われることを要するものとする。)

(注1) ガソリン代の算出方法は例えば以下の方法によることが可能である。

走行距離(km) ÷ 燃費(km/l) × 1lあたりのガソリン価格(円/l)

(それぞれの数値の算出根拠の例)

- ・走行距離：地図情報サイトで計測した距離
- ・燃費：自動車情報サイトで車種ごとに公表されている燃費
- ・ガソリン価格：ガソリン価格調査機関が公表する価格

※ その他、市町村の取組として実施される実証実験の結果に基づき、1 kmあたりの運行に要するガソリン代を算出し、当該算出方法について定期的に実情との乖離が無いか確認し、乖離があれば見直すこととしている場合には、許可又は登録を要しない。

(注2) なお、実際の運送に要するガソリン代として、移動制約者等の乗車中はもとより、当該運送等の開始前における車庫等からの迎車及び当該移送等の終了後における車庫等までの回送を行った場合は、これについても含むことができる。

(注3) 運転者と利用者がガソリン代、道路通行料の範囲内で相乗りする形態をWebサイト等で仲介するサービスについて、名目のいかんを問わず仲介手数料の一部を運転者に支払うことにより、運転者が特定費用（ガソリン代、道路通行料及び駐車場料金）及び自発的な謝礼を超える金銭等を收受する場合は、道路運送法違反となる。

このことを踏まえ、仲介者は、以下の対応等により、道路運送法違反とならない対策を講じること。

- 1) 運転者に支払われる金銭と仲介者が收受する金銭について、決済代行会社を通じて支払う方法や、入金口座を分ける方法等により、運転者に仲介手数料が環流しないよう分別管理を行う。
- 2) 運転者や利用者との利用規約やHP等に、運転者に対し仲介手数料を直接又は間接に支払ってはならない旨を明記する。
- 3) 收受する金銭の内訳について、Webサイトにおける掲載、車内や事務所における掲示等の適切な方法で、利用者へ明確に周知する。

(4) 市町村が公費で負担するなど利用者は対価を負担しておらず、反対給付が特定されない場合など

**【具体例①】**

市町村の事業として、市町村の保有する自動車により送迎が実施され、それらの費用が全額市町村によって賄われ利用者からは一切の負担を求めない場合。

**【具体例②】**

デイサービス、授産施設、障害者のための作業所等を経営する者が、自己の施設の利用を目的とする通所、送迎を行う場合であって、送迎に係るコストを利用者個々から收受しない場合にあっては、当該送迎は自己の生業と密接不可分な輸送と解され、自家輸送として道路運送法上の規制の対象とならない。送迎加算を受けて行う場合も同様である。

(注1) ただし、利用者個々から運賃を求める場合、送迎の利用者と利用しない者との間に施設が提供する役務又はサービスに差を設けるなど、送迎に係るコストが実質的に利用者の負担に帰すとみなされる場合には、送迎が独立した1つの事業とみなされることとなり、許可又は登録が必要となる。

(注2) 病院や養護学校、授産施設等から委託を受けて当該施設までの運送を行う場合であって、運送に伴う経費の全額を委託者又は第三者が負担して、利用者からは負担を求めないとしても、委託者との間で一般貸切旅客自動車運送事業又は特定旅客自動車運送事業契約による運送が行われていることとなり、当該事業許可又は登録等を要することとなる。

(注3) 利用者から直接の負担を求めない場合であっても、訪問介護事業所が行う要介護者の運送（介護保険給付が適用される場合）については、有償に該当し、許可又は登録を要することとなる。

#### 【具体例③】

子供の預かりや家事・身辺援助の提供が中心となるサービスを提供するものであって、運送に対する固有の対価の負担を求めないものである場合は、当該送迎サービスの提供は有償の運送とは解さない。

(注1) ただし、運送を行う場合と行わない場合とで対価が異なる場合や、提供するサービスの中に運送が含まれており、運送に対する反対給付が特定される場合には、有償に該当し許可又は登録を要することとなる。

(注2) なお、市区町村が設立するファミリーサポートセンターにおける子育て支援のための相互援助活動の一環として、保育施設と依頼会員の自宅との間等の送迎サービスを提供する場合は、保護者に代わって子どもの世話をを行う継続的な一連のサービスの一部に過ぎず、移動は従属的な要素に過ぎないものと解されることから、一般的に有償の運送には該当しないものと考えられる。

#### 【具体例④】

営利を目的としない互助による運送のためにNPO法人又は社会福祉協議会が、個人ボランティア運転者による地域住民の運送サービスを提供する場合において、当該運送サービスのために市区町村の自動車を利用する場合（当該NPO法人又は社会福祉協議会の自動車の購入費や維持管理経費（当該運送サービスの用に供される部分に限る。）の全部又は一部に対して市区町村から補助金が交付される場合も同様。）

(注1) 市区町村から交付される補助金に運転者の人件費や報酬等が含まれている場合は、有償に該当し許可又は登録を要することとなる。

(注2) 利用者の安全・安心の確保の観点から、まずは、市区町村が中心となって交通事業者の活用可能性や自家用有償旅客運送の導入について

検討すること。

【具体例⑤】

利用者の所有する自動車を使用して送迎を行う場合は、単に他人の自動車の運転を任されただけであり、運転者に対して対価が支払われたとしても、それらは運転役務の提供に対する報酬であって、運送の対価とはならない。

(注1) 自動車の提供とともに行われる運送でない場合には、そもそも運送行為が成立しないため、道路運送法の対象とはならない。したがって、運転者に報酬が支払われたとしても、運送の対価とはみなさない。

ただし、運送の態様又は対象となる旅客の範囲の如何によっては、自動車運転代行業、人材派遣業等とみなされる場合があり、この場合には関係法令が適用されることとなる。

2. その他留意事項について

(1) 許可又は登録を要しない運送サービスは、道路運送法上の規制の対象外であることから、以下について当事者が認識した上でサービスの提供及び利用が行われるよう明確に周知すること。

- 1) 本運送は道路運送法上の規制の対象外であり、同法が定める輸送の安全及び利用者の保護のための措置が担保されていない旨（自主的に輸送の安全及び利用者の保護のための措置を行っている場合にはその旨）
- 2) 事故が生じた際の責任の所在（仲介者は利用者と運転者を仲介するのみで運送責任を負わないのか、それとも運送責任を負うのか等）
- 3) 損害保険の加入の有無及び補償内容

(2) 許可又は登録を要しない運送サービスが、多様な移動手段と有機的に連携し、持続可能な地域交通ネットワークの形成に資するよう、自治体が主宰する協議会から参加要請があった場合には、これに積極的に協力すること。

3. 運輸局及び運輸支局等による相談の受け入れ体制について

地域のボランティア活動を行っている団体等から有償の運送の相談を受けた場合には、積極的に応じるとともに、地域における助け合い活動、ボランティア活動による移動制約者の円滑な移動が過度に萎縮することのないよう十分配慮して適切に対応されたい。

なお、上記に示した事例は、あくまでも例示に過ぎないので、不明な場合は、その都度本省に照会されたい。

今後、地域における実情等を踏まえ、必要に応じて適宜見直しを行うこととする。



## 《著者紹介》

### 宇佐美 誠史（ウサミ セイジ）

- 所属 岩手県立大学 総合政策学部 准教授
- 学歴 福井大学大学院工学研究科 博士課程修了  
工学博士
- 専門 交通政策 都市計画
- 経歴 2016年4月 岩手県立大学 講師  
2018年4月 同 准教授 現在に至る
- 学会 日本都市計画学会 交通工学研究会
- 委員等 地域公共交通東北仕事人（国土交通省東北運輸局）  
道路ドクター（国土交通省東北地方整備局）  
地域公共交通会議会長（盛岡市、滝沢市、矢巾町）  
都市計画審議会会長（滝沢市、宮古市）

## 地域の足をまもる ～西和賀町ボランティア型デマンド交通の試み～

---

2019年12月1日 発行

発行者 岩手地域総合研究所  
020-0021 盛岡市中央通2-8-21  
TEL (FAX) 019-624-6715  
e-mail i-chiikisouken@salsa.ocn.ne.jp

---

印刷・製本 株式会社興版社





NPO法人岩手地域総合研究所