

▽取組事例名	公共交通空白地域におけるNPO法人による過疎地有償運送事業	▽取組期間	平成20年度～ (継続中)
		▽市町名	八幡浜市

▽取組概要
<p>路線バスが廃止、削減された本市日土地区において、地域住民の手でNPO法人を立ち上げ、住民主体による新たな輸送サービスを導入し、地域の公共交通を確保するとともに、家庭に閉じこもりがちな高齢者等が主体的にいきいきと生活できることを目指している。</p>

▽取組みの背景
<p>平成19年7月、本市の北部に位置する日土地区から市内中心部へ向かう路線バスが一部廃止及び減便となること決定し、多くの地区住民に戸惑いが広がった。</p> <p>市では、以前にも他の地区で廃止代替バスを運行していたが、費用対効果も踏まえ廃止した経緯があったことから、応急的な措置として通学に支障を来すこととなる山間部の児童等の通学用ワゴンを運行することとしていたが、根本的な解決策ではなく、対応に頭を痛めていたところであった。</p> <p>そのような中で、道路運送法改正により過疎地のNPO法人などが自家用車で有償旅客運送ができるようになったことに目を付け、住民による住民のためのバスを運行しようと設立されたのが、NPO法人にこここ日土であり、市が設置することとなった有償運送運営協議会での協議を経て、平成20年6月から過疎地有償運送事業を開始した。</p>

▽取組みの狙い・具体的内容
<p>(取組みの狙い)</p> <p>高齢者、児童及び生徒等の生活交通を確保することはもちろん、地域のバスとして地域主体により運行することにより、きめ細やかなサービス提供が可能となる。</p> <hr/> <p>(具体的内容)</p> <p>(1) 事業の種類 道路運送法第79条の規定により、自家用自動車を使用し、地区内の会員を対象として路線運行ならびに予約制による地区内のデマンド運行を行う過疎地有償運送事業</p> <p>(2) 実施主体 特定非営利活動法人「こここ日土」</p> <p>(3) 対象者 日土地区内住民のうち会員登録者及び家族 会員数：393人（正会員137人、賛助会員256人）H24.3.31現在</p> <p>(4) 運行形態</p> <p>■ 定期運行及び地区内のデマンド運行 交通空白地域となった日土地区各地から八幡浜市内方面へ1日7便（帰り6便）の予約制による定期路線運行及び地区内限定のデマンド運行により、高齢者が通院しやすい環境を整備、生活の利便性の向上を図る。また遠距離通学の小中学生の通学時の安全を確保する。</p>

▽取組みを進めていくなかでの課題・問題点（苦労した点）
<p>事業者が過疎地有償運送事業を行うためには、市が設置する有償運送運営協議会において、「事業の必要性」や「料金の妥当性」についての合意が調うことが求められており、その委員には利害関係者であるバスやタクシー事業の団体からも選出することが義務付けられていることから、これらの関係者の理解が得られるよう調整を行った。</p>

☆工夫した点

利害関係者であるタクシー事業者に配慮するため、地区内を対象とするデマンド運行を地区外のタクシーと連結する形の共生を提案し、理解を得られた。

事業に必要な車両について、平成20年度愛媛県新ふるさとづくり総合支援事業補助金及び平成22年度宝くじ助成事業助成金を活用し購入を行った。

また、経常的な運行経費については、利用することが事業を継続させることであり、乗って育てていかなければ地区の自立は図れないと、地区住民に徹底して会員登録・利用の促進を図っている。

▽取り組みの効果

バス路線廃止、削減によりタクシー等を利用せざるを得なかった高齢者等の交通手段が確保されたことは言うまでもなく、スクールバス運行业務を市が委託しており、NPOの育成支援及び行政と地域との協働により事業を展開している。また、運行開始以降、毎年度黒字を計上しているため、市からの経常的な運行費用の補助等は行っていない。

何よりも自分たちで地域の公共交通を確保するためには、皆が利用することが継続の条件であるという意識が働いており、地域住民が互いに支え合うという住民の自治意識が高まったことが大きな効果であるといえる。

■会員登録数

当初 248人 → H23 393人

■年度別年間利用乗客数

H20 5,841人 H21 8,864人 H22 14,673人 H23 15,328人

■年度別収益

H20 19,335円 H21 74,604円 H22 169,711円 H23 280,101円

▽住民（職員）の反応・評価

平成24年3月31日現在、地区内の393人が会員登録しており、月間平均利用者も延べ1,200人を超えている。地域を助けようとはじめた事業であるが、今では地域の人たちに助けられ、「頑張ってる！」とNPO法人にカンパを寄せるお年寄りもあり、今や地域にとってなくてはならない公共交通となっている。

☆取り組み効果を踏まえたフォローアップ

事業開始以降、利用者数、収入の面においても順調に運行されているが、今後も有償運送運営協議会での協議を経て、利用者のニーズに応じた運賃、運行路線の見直し等による利便性の向上を図りながら、将来においても持続可能な交通サービスの提供を図る。

また、他の交通空白地域においても、ワークショップ等の場を通じて、地域が主体となって公共交通を支える住民意識の醸成を図っていく予定である。

☆将来的な構想のほか、他団体へのアドバイス

今後、本格的な少子高齢化社会の到来により社会が大きく変化する中、バス路線がない地域などの交通不便地区に住む市民のなかでも、特に高齢者等の交通弱者の日常生活を支える公共交通の確保・維持を図っていくことは重要な行政課題である。

本市の日土地区のように、地元住民で生活交通を確保するという取り組みは、交通空白地域の交通手段のあり方のモデルの一つとして、全国的にみても先進的な事例であるが、今後の更なる高齢化や人口減少が進むことを考慮すると、運転手や後継者の確保・育成、運営資金の確保等の課題も見えてくる。

日土地区では、NPO法人によりバス運行が開始されたが、現在、全国各地でデマンド交通や乗合タクシーなど、様々な運行形態の中から、地域の実情に応じたものを導入し、効率的な運行をすることで、生活交通を維持していこうという取り組みがなされているところである。

地域の公共交通を確保・維持していくには、日土地区のように地域自らが主体となって取り組むことが重要であり、市としてもこうした地域主体の取り組みについて、積極的に支援を図っていきたいと考えている。また、今後の他地区への展開にあたっては、本事例を参考としながらも、行政からの押しつけにならないように、地域住民が主体となって考えていただけるような仕掛けを検討していきたい。