

参考資料

参考資料 1

先進事例ヒアリング調査結果

1) ヒアリング調査事例の特徴と調査の視点

2) 先進事例ヒアリング調査結果 (一覧)

3) 先進事例ヒアリング調査結果 (詳細)

事例1 埼玉県東秩父村「NPO 移送サービス」

…NPOが主導となった典型的な高齢者に対する移送サービス

事例2 長野県中川村「村営巡回バス・NPO 過疎地有償運送・福祉有償運送」

…複数の移送サービスを組み合わせた地域全体の交通システム

事例3 千葉県いすみ市「夷隅乗合タクシー」

…商工会・タクシー事業者を活用したデマンド型乗合タクシー

事例4 滋賀県米原市「らくらくタクシーまいちゃん号」

…タクシー事業者の車両を活用したデマンド型乗合タクシー

事例5 愛知県江南市「いこまいCAR」

…タクシー事業者の車両を活用した定時定路線型乗合タクシー

事例6 東京都世田谷区・目黒区(自由が丘) 「サンクスネイチャーバス」

…会費により運営している巡回型乗合バス

参考資料1 先進事例ヒアリング調査結果

課題解決策を考える上で参考とした先進事例の調査結果は以下の通りである。

1) ヒアリング調査事例の特徴と調査の視点

先進事例として、以下の事例についてヒアリング調査を行った。以下に各事例の特徴と調査にあたっての視点を述べる。

表-1 ヒアリング調査事例 特徴と調査の視点

市町村名・事例名	特徴・調査の視点
埼玉県 東秩父村 「NPO 移送サービス」 …NPO が主導となった典型的な高齢者に対する移送サービス	- 山間部の地域で、NPOによるデマンド型、ドアツードアの移送サービスを実施している。 - 車両は5人乗りなど小型なものを用い、運転者として主婦を活用するといった取組みも行っている。 - 過疎地有償運送の申請は未だ行っていないが、高齢者に対する移送サービスの典型例として、調査を行う。
長野県 中川村 「村営巡回バス・NPO 過疎地有償運送・福祉有償運送」 …複数の移送サービスを組み合わせた地域全体の交通システム	- 天竜川の河岸段丘に広がる山間部の地域で、村営巡回バス・NPO 過疎地有償運送・福祉有償運送を組み合わせた交通システムを構築している。 - 地域の建設会社を中心となり設立した NPO に、村営巡回バスや過疎地有償運送の運行を委託する等、費用面での工夫も為されている。 - 全国最初の過疎地有償運送の事例として、また、様々な種類の移送サービスを組み合わせた総合的な交通計画の事例として、調査を行う。
千葉県 いすみ市 「夷隅乗合タクシー」 …商工会・タクシー事業者を活用したデマンド型乗合タクシー	- 民間のバス路線などが無い地域に、高齢者の移動手段確保のため、デマンド型の乗合タクシーを市が運営している（運行業務全体を市から商工会に委託。運行は商工会からタクシー事業者に委託している。 - 商工会が予約センターを運営し、主婦などがオペレーターを務めている。運行管理システムを導入している。 - デマンド型の乗合タクシーの事例として、業務委託方法、運行管理方法などの調査を行う。
滋賀県 米原市 「らくらくタクシーまいちゃん号」 …タクシー事業者の車両を活用したデマンド型乗合タクシー	- バス路線が撤退し、交通空白地帯となった地域に、デマンド方式の乗合タクシーを市が運営（運行は、地元のタクシー事業者へ委託）している。 - 予約があった場合にしか運行せず、予約状況に応じてルートを変更する方式を採用し、空車での走行などの無駄を少なくしている。 - 住民有志のメンバーと行政による検討を行っており、細かい停留所設置などを実現している。 - デマンド型の乗合タクシーの事例として、業務委託方法、運行管理方法などの調査を行う。
愛知県 江南市 「いこまい CAR」 …タクシー事業者の車両を活用した定時定路線型乗合タクシー	- 米原市と同じく、バス、路線が撤退し、交通空白地帯となった地域に路線型の乗合タクシーを市が運営している（運行は地元のタクシー事業者へ委託）。 - 民間タクシー事業者の空き車両を活用している。 - 路線型の乗合タクシーの事例として、業務委託方法や運行管理方法などの調査を行う。
東京都世田谷区・目黒区（自由が丘） 「サンクスネイチャーバス」 …会費により運営している巡回型乗合バス	- 住民有志が集まり、商店・企業サポーターの会費、個人サポーターの会費による巡回型乗合バスを運行している。 - 過疎地の事例では無いが、商工会や商店街との連携など、過疎地でも応用できるアイデアとして、調査を行う。

2) 先進事例ヒアリング調査結果（一覧）

ヒアリング調査結果の一覧は以下の通り。

表-2 ヒアリング調査結果一覧

	埼玉県 東秩父村 「NPO 移送サービス」 …NPOが主導となった典型的な 高齢者に対する移送サービス →詳細はP92を参照	長野県 中川村 村営巡回バス・NPO 過疎地有償 運送・福祉有償運送 …複数の移送サービスを組み合わせ た地域全体の交通システム →詳細はP101を参照	千葉県 いすみ市 「夷隅乗合タクシー」 …商工会・タクシー事業者を活用し たデマンド型乗合タクシー →詳細はP115を参照
移送サービスの 形態	デマンド型、自宅から目的地 までのドアツードアの運行。乗 合も行っている。	(村営巡回バス) 定時定路線型。 3路線。 (過疎地有償運送) デマンド型 (福祉有償運送) デマンド型	時刻表を定めた、デマンド型の 乗合タクシー。 40分～1時間間隔の時刻表を設 け、予約のあった箇所へタクシ ーが運行する。
地域の特徴	山間部。村の中央を県道が走 り、そこからの沢沿いに伸び る村道にも集落がある。 小川町駅（JR 八高線・東武東 上線）、寄居駅（東武東上線） から中心部まで20分程度。	山間部。天竜川の兩岸の河岸段 丘に広がる地域。 道路は村の中心地から東西南北 方角に伸びている。主要駅である JR 飯田線飯島駅・伊那大島駅ま では車で15分程度。	千葉県南東部の農業を中心とす る地域。旧夷隅町・大原町・岬町 が2005年12月に合併。夷隅地 域（旧夷隅町）を乗合タクシーが 運行。
公共交通機関 の状況	(バス等) 寄居町～役場（村営バス） 小川町～白石地区（川越観光 バス） いずれも1時間～2時間おき （タクシー会社）村内にはな い。 小川町、寄居町のタクシー会 社の営業エリア範囲内	(バス等) 特になし。 (タクシー会社) 村内にはない。 駒ヶ根市、飯島町のタクシー会社 の営業エリア範囲内	(バスなど) 民間路線バスはない。 夷隅地域は夷隅シャトルバス （夷隅～茂原間）が運行。 大原地域は巡回バス「市民号」 が運行。 (タクシー会社) 5社
運行主体 運行委託状況	NPO 法人ふれあいやまびこ 会	(村営) 村が主体。運行はNPO 法 人ふるさとづくり・やらまいかへ委 託。 (過疎) NPO 法人ふるさとづくり・ やらまいか (福祉) 中川村、社会福祉協議会	いすみ市が主体。 乗合タクシー運行事業全体を商 工会へ委託。商工会が予約受付 などを行っている。 運行は商工会から大原自動車 (タクシー会社) へ委託。
運行の法律上 の許可など	なし。	(村営) 道路運送法80条 (過疎) 道路運送法80条 (福祉) 道路運送法80条	道路運送法4条、21条
運行目的	交通手段を持たない高齢者の 通院、買い物など。	(村営) 通学、通院、買い物 (過疎) 交通不便者の通院、買い 物 (福祉) 通院、入退院、買い物	主に高齢者の通院、買い物。
運行開始時期	2000年	(村営) 現行ルートは2004年 ※バス自体は1970年から (過疎) 2004年 (福祉) 2004年	2004年

	滋賀県 米原市 「らくらくタクシーまいちゃん号」 …タクシー事業者の車両を活用した デマンド型乗合タクシー →詳細はP127を参照	愛知県 江南市 「いこまい CAR」 …タクシー事業者の車両を活用し た定時定路線型乗合タクシー →詳細はP134を参照	東京都世田谷区・目黒区 (自由が丘) 「サンクスネイチャーバス」 …会費により運営している巡回型 乗合バス →詳細はP148を参照
移送サービスの形態	時刻表を定めた、デマンド型の乗合タクシー。 1時間間隔の時刻表を設け、米原駅を起点に予約のあった停留所へタクシーが運行する。	定時定路線型の乗合タクシー。 バスと同様に、停留所を乗合タクシーが時刻表に従い運行。	定時定路線型の無料バス。各路線を30分程度の間隔で定時に運行する(2路線)。
地域の特徴	JR 米原駅から琵琶湖の間の、旧米原町地区を「らくらくタクシーまいちゃん号」が運行。 自家用車の普及率が高く、市内走るバス11路線はすべて赤字となっている。	名古屋のベッドタウン。名鉄犬山線江南駅からのバス路線が一部廃線となり、その地域を「いこまい CAR」が運行。	東急線自由が丘駅と周辺の住宅地
公共交通機関の状況	(バス等) 「らくらくタクシーまいちゃん号」が運行している地区にはない。 (タクシー会社) 5社	(バス等) 「いこまい CAR」が走る路線にはない。 (タクシー会社) 不明	(バス等) 東急コーチ(バス)と競合する区間もある。 摩擦を避けるという配慮から駅前への乗り入れは行わない。 (タクシー会社) 不明
運行主体 運行委託状況	米原市が主体。 運行は近江タクシー湖北(近江鉄道の子会社)に委託。	江南市が主体。 運行は名鉄タクシーに委託。	NPO 法人サンクスネイチャーバスを走らす会が主体。 運行は、各ルートそれぞれ日の丸自動車系列の運行会社に委託。
運行の法律上の許可など	道路運送法21条	道路運送法21条	貸切バスの扱い。無償のため、特に許可は必要ないと考えられる。
運行目的	主に通院、買い物、通学(スクールバス)。	主に通院、買い物。	主に買い物、テニススクール生徒の帰宅など。通勤用途は対象としていない。
運行開始時期	2004年	2004年(試験運行は2002年)	八雲ルート:1997年 駒沢公園ルート:2003年

	埼玉県 東秩父村 「NPO 移送サービス」	長野県 中川村 村営巡回バス・NPO 過疎地有 償運送・福祉有償運送	千葉県 いすみ市 「夷隅乗合タクシー」
運行範囲 (地区)	村内、村内から小川町・寄居町まで。	(村営) 村内+JR 駅・下伊那日赤病院 (過疎) 村内+JR 駅・下伊那日赤病院 (福祉) 村内+飯島～松川町	夷隅地域を南北エリア、共通エリアの3エリアに区分。 共通エリアに商店や医療機関が集中している。
運行時間帯	平日のみ。 8:30～17:00	(村営) 平日 6:30～21:00 (過疎) 9:00～21:00 (福祉) 9:00～17:00	平日のみ。 8:30～17:00 8:00～15:30
運賃	走行距離(1kmごと 30 円)+時間(15 分ごと 250 円) 役場から小川町駅までの場合、タクシーの 1/6 程度。	(村営) 1乗車 200 円。年間定期券1万円。 (過疎) エリア別料金制。タクシーの 1/2 程度 (福祉) 1 回 200 円+100 円/2km	1回 300 円 回数券、定期券は販売していない。
停留所数、 停留所間隔	停留所なし	(村営) 約 75 箇所 (過疎) 停留所なし (福祉) 停留所なし	停留所なし
車両数	5 台 セダン型2台、車いす対応3台。	(村営) 29 人乗り3台 (過疎) 8 台(7台は予備車) (福祉) 車いす対応5台	2台
車両取得方法	NPO の費用…車いす対応1台 日本財団からの補助…車いす対応2台 村からの助成金…セダン型1台 村民からの寄付…セダン型1台	(村営) 村で購入 (過疎) 1台は村で購入。7台(予備車)は個人所有。 (福祉) 不明	タクシー会社所有 (タクシー用車両を1時間 2,800 円で借り上げ)
ドライバー	9 名(うち女性8名)。子育て中の女性などが、朝 10 時～14 時といった形態などで勤務。	(村営) 約 10 名。 (過疎) 約 30 名登録。実際に運転を行っている人は数名。 (福祉) 不特定多数。社協職員など。	タクシー会社職員4名が、勤務割り振りにより、1日2名が勤務する。
事前予約	前日までに要予約	(村営) 予約不要 (過疎) 2日前までに要予約 (福祉) 2日前までに要予約	30 分前までに要予約
会 員 制 の 有 無、会員数	要会員登録。65 歳以上の高齢者に限る。会員数約 630 人。	(村営) 登録不要。 (過疎) 要登録。村内居住者のみ。会員数約 430 名。 (福祉) 要登録。村内居住の要介護者、身体障害者、肢体不自由者のみ。会員数約 50 名。	会員登録が原則。 ただし、会員登録をしていなくても利用可能。

	滋賀県 米原市 「らくらくタクシーまいちゃん号」	愛知県 江南市 「いこまい CAR」	東京都世田谷区・目黒区 (自由が丘) 「サンクスネイチャーバス」
運行範囲 (地区)	廃止された彦根～米原のバス路線沿いを4地区に分け運行。	江南市内、4コース(うち3コースは連続)。	八雲ルート:自由が丘駅と目黒通り、八雲3丁目周辺の間。 駒沢公園ルート:自由が丘駅と駒沢公園の間。
運行時間帯	平日のみ。 6:00～19:30	年末年始以外毎日。 8:30～17:00	水曜日定休。 12:00～21:30
運賃	大人 300 円 (こども 150 円) 回数券 10 枚つづり 2000 円 (回数券利用者が9割を占める)。 ※2006 年 4 月 1 日より、回数券を11 枚つづり 3000 円に料金改定する予定。	1ルート 100 円。 複数のルートにまたがって乗車する場合は、各ルート毎に100 円となる。	無料。 頻繁に利用する人は、個人サポーター (6000 円/年) に加入。
停留所数、 停留所間隔	91 箇所。細かく設置し、自宅から約 75m 以内に停留所がある。途中乗車不可。	約 30 箇所。途中乗降不可。 300m～500m間隔で設置。	12 箇所。途中乗降可能。 メジャーエリアサポーター (157,500 円/月) は店舗前にバス停の設置が可能。
車両数	通常のタクシーとあわせて運行しているため、不特定。 (満員になった際には車両追加)	3 台 (満員になった際には車両追加)	各ルート1台 (合計2台)
車両取得方法	タクシー会社所有	タクシー会社所有	バス会社で余剰となっているバス車両を利用。
ドライバー	通常のタクシーとあわせて運行を行っているため、ドライバーは不特定多数。	専属の嘱託社員。基本的には3名で運行しているが、休み時間の交代、シフト制などのためのドライバーが居る。	各ルート1名 (合計2名)。
事前予約	30 分前までに要予約	予約不要	予約不要
会 員 制 の 有 無、会員数	要登録。 地区外の住民も登録可能。	会員登録不要。 誰でも利用可能。	会員登録不要。 誰でも利用可能。

	埼玉県 東秩父村 「NPO 移送サービス」	長野県 中川村 村営巡回バス・NPO 過疎地有 償運送・福祉有償運送	千葉県 いすみ市 「夷隅乗合タクシー」
PR 方法など	発足当時は老人クラブなどで行ったが、軌道に乗った後は特にしていない。	認知度は高い。過疎地有償運送は、サービス開始時に登録用紙を全世帯配布した。広報や CATV での宣伝も行っている。	広報など。老人クラブの会合での説明も行っている。
利用者数	6,285 人 (2004 年度)	(村営) 約 2,000 人/月 (過疎) 年間約 2,900 人 (うち、1,000 人はスクールバス用途) (福祉) 年間約 930 人	約 30 人/日。 約 550～600 人/月。
収支、自治体の負担金額など	黒字 (収支規模:年間 500 万円程度)	(村営) 年間利用料収入 約 220 万円、支出 約 1,500 万円 (2004 年度) (過疎) 年間利用料収入 約 80 万円 (2004 年度) (福祉) 年間利用料収入 約 30 万円 (2004 年度)	年間利用料収入 約 200 万円。支出 約 1,732 万円 (システム保守料・使用料が約 412 万円、タクシー借上料が約 1,059 万円、オペレーター賃金が約 210 万円)。差額が市の負担金となる。
補助金	農協から NPO へ年間 70 万円。車両購入費用。障害者の移送では、「生活サポート」として、村を通じて国から補助がある。	交通システムの見直しの際には、県の「中山間地域等生活交通確保事業」を用いた。	なし
自治体との協力関係など	委託受託関係にはないが過疎地有償運送運営協議会設置に関し協力的。	(村営) — (過疎) 協力関係 (福祉) 不明	—
その他特徴	会員数が、約 630 名 (高齢者約数 1,050 名、村民 4,100 名) が多い。	過疎地有償運送、福祉有償運送の許可を 2004 年 4 月に取得。村長が役場の職員であった時に移送問題の担当者だった。	受付・予約システムは民間企業のデマンド交通システムを導入。オペレーター室は庁舎を用い、経費を削減している。オペレーターは主婦が主に務めている。
今後の課題	今年度中に過疎地有償運送の申請を行う。	村営バスの利用促進 (現在定期券購入世帯は現在 150 / 1,560 程度。) バスロケーションシステムの導入を検討している。	収支の課題:支出の削減 (システム保守料・使用料、タクシー借上料など) 運行方式:時刻表の廃止など 利用者登録:ドライバーによる利用情報報告の徹底。 買い物代行や安否確認なども行うことができるのではないかと当初調査では報告されている。

	滋賀県 米原市 「らくらくタクシーまいちゃん号」	愛知県 江南市 「いこまい CAR」	東京都世田谷区・目黒区 (自由が丘) 「サンクスネイチャーバス」
PR 方法など	旧米原町地区ではほとんどの住民が認知している。	施設での案内などを行っている。	駅近くの「自由が丘インフォメーションセンター」にパンフレットを置いている。
利用者数	約 1,400 人/月 (うち、1,000 人はスクールバス用途)	約 4,000～4,500 人/月	2路線合計で約 7,000 人/月
収支、自治体の負担金額など	年間利用料収入 約 240 万円。 運行経費 約 620 万円。 運行経費はタクシーメーターによる料金。運行経費と利用料収入の差額を市が負担する。	年間利用料収入 約 510 万円。 支出 約 2,370 万円 (140 円/km で委託) 差額が市の負担金となる。	サポーターからの会費による収入 約 150 万円/月。 2ルート合計の運行委託費 約 145 万円/月
補助金	なし	なし	なし
自治体との協力関係など	—	—	費用面での支援などはないが、目黒区長が NPO の総会に出席するといった関係はある。
その他特徴	住民と行政担当者が3年間移送サービスのあり方を検討。 運行エリア約 4 km 四方に、集落内道路も含めた全 91 箇所の停留所を設置した (家から最大 75m 歩けば停留所)。	通常のタクシー車両のサンバイザーに「いこまい CAR」の表示をするなど、工夫を行っている。	地域の有志からバスを走らせる話が持ち上がった。収入は全て地域の商店、個人のサポーターからの会費。廃食用油のリサイクル燃料とディーゼルオイルを 2:8 で混合したものを燃料としている。
今後の課題	まいちゃん号の市内他地域への拡大の検討を行う。	デマンド方式の導入を今後検討する予定。 交通空白地帯 (市北部、江南駅東部) の解消。	サポーターを増やす。 同様の取り組みを行っている人、導入を考えている人とのネットワークを構築する。

3) 先進事例ヒアリング調査結果（詳細）

事例1 埼玉県東秩父村「NPO 移送サービス」

…NPOが主導となった典型的な高齢者に対する移送サービス

移送サービスの概要・経緯
【「NPO 移送サービス」の概要】 ・ 埼玉県西部の東秩父村では NPO 法人ふれあいやまびこ会による移送サービスが運行されている。 ・ デマンド型運行、ドアツードア方式を採用している。また、乗合も行っている。 ・ 5人乗りのセダン型車両や車いす対応型車両など、小型車両を用いている。運転手として、主婦の活用も行っている。 【運行に至った経緯の概要】 ・ 山間部に、全世帯の7割程度が居住しており、自宅からバス停まで 2km など離れているなど、高齢者の交通手段確保の問題があった。 ・ 介護保険法が施行された際、農協で在宅介護を開始した。そこで送迎サービスの要望が生じたことが契機となっている。
地域の特徴
【東秩父村の特徴】 ・ 東秩父村は、埼玉県西部に位置し、都心から 60km 圏にある。 ・ 東西 7.7km、南北 10.5km、総面積 37.17 平方 km。外秩父山地などの山々に囲まれた正三角形の地形で、槻川の最上流域でもあり、山の中腹や川沿いに集落が開ける。 ・ 村内に集落（小字）は 49、大字は 7、存在する。 ・ 幹線となる県道から山間部の集落に村道が入っていく形の道路網となっている。村道は急傾斜で、道幅も狭い道路も多く、自動車でないと移動が困難。そのような山間部に、全世帯の7割程度が居住している。 ・ 小学校は2校と分校1校がある。中学校は1校。 ・ 病院は、寄居町、小川町にある。人口透析も可能。毛呂山の埼玉医大が大きい 図－1 東秩父村の位置 参照：東秩父村ホームページ (http://www.vill.higashichichibu.saitama.jp/) 写真－1：県道の様子

が、30km 程度離れており、1時間程度かかる。小川町の病院を利用者が 70%程度で、寄居町の病院の利用者が 25%、残りが埼玉医大・その他を利用している。県道沿いには商店があるが個人経営の小さな商店であり、野菜など生物は置いていない。高齢者などが利用しているが、買い物の中心は小川町や寄居町である。小川町には大きなスーパーなどがある。



写真-2 県道の様子(役場周辺)



写真-3 県道から山間部の集落の様子



写真-4 山間部の集落の様子

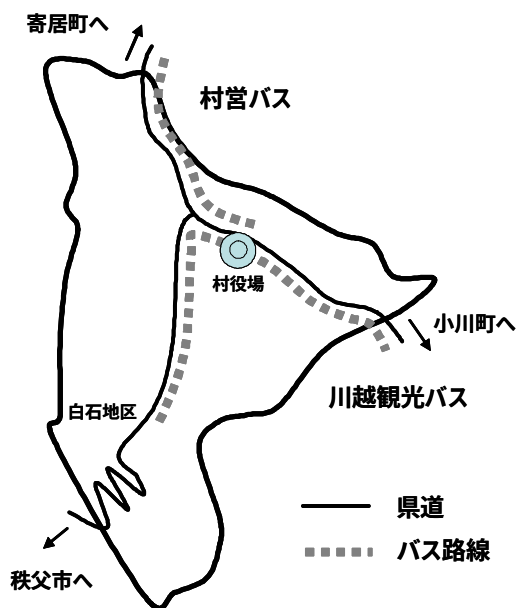


図-2 東秩父村の概略マップ

【人口構成・高齢化の状況など】 ・ 2005 年現在、人口は 4,000 人を切り、3,930～3,940 人程度。世帯数は約 1,100 世帯。高齢者数は約 1,050 人。車の所有は登録台数が 3,000 台程度であり、世帯あたりの所有数は多い。 ・ 高齢者のみの世帯は約 40 件程度あり、うち単身世帯が 15 件程度。他は若い人と一緒に暮らしているが、若い方は小川町や東松山に勤める夫婦共働き世帯が多い。そのため高齢者は、平日は家族による送迎が利用できないため、バスや NPO 移送サービスを利用する。
地域内の交通手段の状況
【公共交通機関の状況】 ・ 県道にバスが運行している。川越観光バス（以前は東武バス）が小川町～白石地区間、村営バスが役場～寄居町間を運行。 ・ 川越観光バスは、7～9 時までは 1 時間間隔程度、9 時～17 時は 2 時間間隔程度、17 時以後は 1 時間間隔程度で運行している。 ・ 村営バスは概ね 2 時間間隔で運行している。高齢者だけを対象としたものではない。 ・ 川越観光バスの路線廃止の話が出ているが、村から年間約 650 万円の助成金を出し、維持している。 ・ 村内にタクシー会社はなく、小川町や寄居町から呼ぶことになる。 【送迎サービスなど】 ・ 学校の送迎は、分校で行っていたが廃止された。その地区の小学生は、村が費用を出し、タクシーで送り迎えしている。5～6 人の生徒を 2～3 台のタクシーで送迎している。 ・ その他の小学生は徒歩が基本。村営バスを使う生徒もいる。親が自家用車で送迎することも多い。 ・ 中学生のスクールバスもなく、主に徒歩・自転車、親の送迎で通学している。 ・ 高校生は、親が小川町駅まで送ることが多い。バスは運賃が高く（400～500 円）、本数も少ないので、あまり使われていない。 ・ 高校生や通勤者の送迎で、夜などは小川町駅のロータリーが一杯になる。 ・ 病院による送迎は行われていない。 ・ 自動車教習所のバスなどは運行しているが、高齢者などの共同運行は行っていない。 【交通不便地域の分布状況】 ・ 集落から県道のバス停まで、2km 程度の距離がある集落も存在する。また、急坂が多いため、山間部の集落の高齢者に不便が生じている。
運行主体に関して
【運行主体・運行委託状況】 ・ NPO 法人ふれあいやまびこ会が運行主体となっている。 ・ 立ち上げの際なども特に、村自体は関わっていない。 ・ NPO では、移送サービス以外にも配食サービスなども行っている。介護保険の対象となる事業は行っていない。東秩父村では、介護保険事業は農協のみが行っている。社会福祉協議会は、独居老人の見回りや、年 4 回程度デイサービスを行っている。

・ 現在、NPO の専属事務員は1名。 ・ 今後村の商工会に加入する予定。 【運行・委託の経緯】 ・ 介護保険法が施行された際、農協で在宅介護を開始した。そこで「農協で送迎も行って欲しい」という要望が出たため、それが契機となり NPO 移送サービスを開始した。 ・ 移送サービスの開始にあたり、特にタクシー会社からのクレームは無かった。飲酒した後の帰宅の際は NPO 移送サービスは利用できないといったルールを設け、タクシー事業との棲み分けを行っている。 【運行の法律上の許可など】 ・ 現在は特に許可を取得しておらず、今後、道路運送法 80 条許可の取得を検討している。
運行の概要 【運行目的】 ・ 交通手段を持たない高齢者の通院や買い物の移動手段確保。 【運行開始時期】 ・ 2000 年 【運行範囲（地区）】 ・ 村内全域が運行範囲となっている。小川町や寄居町までの利用や、小川町や寄居町からの帰宅にも利用も可能。 【運行時間帯】 ・ 8:30～17:00 を基本の運行時間帯としているが、緊急時などは時間外も対応している。 ・ 土日祝日は運行していないが、緊急時などは土日祝日の運行にも対応している。 【運賃】 ・ 時間料金と走行距離による料金の合計が運賃となる。時間料金は 250 円／15 分、走行距離による料金は 30 円／km。 ・ 役場から小川町までの利用で約 550 円であり、タクシーの 6 分の1程度である。 ・ 山間部の奥の集落から小川町や寄居町までタクシーを利用すると片道 6,000 円程度かかることもあり、国民年金の収入だけでは利用できない。 ・ 山間部の奥など、長距離登る場所は、片道 100 円程度の追加料金がかかる。ガソリンが余分にかかってしまうことが理由である。 【停留所数、停留所間隔】 ・ 停留所は設けず、ドアツードア方式となっている。 【車両数】 ・ 車両は全5台で運行している。福祉車両が3台、通常のセダン型車両が2台である。 ・ 車両は NPO で管理している（農協の敷地内）。 ・ 自動車保険は5台の車両それぞれで、自賠責保険と任意保険に加入している。 自動車保険金額は対人無制限、対物無制限となっている。利用者が乗っている際や乗り降りの際の事故にも対応している。

- ・ 運転者は不特定多数としている。その分、保険料は高くなっている。
- ・ これまで、軽い怪我も含め事故は無かった。万が一事故が起きた際は、自損事故でも保険やNPOで負担する。ただし、スピード違反などの反則金については運転者の負担としている。

【車両取得方法】

- ・ 福祉車両は2台を日本財団の補助により購入し（NPOは1割負担）、もう1台はNPOの費用で購入した。
- ・ セダン型車両は、運行開始当時、村からの助成金で1台購入した。もう1台は、農協職員から寄付された。
- ・ 2005年3月にセダン型車両の買い換えを行った（新車の軽車両と、中古のセダン型車両を購入）。
- ・ 償却費は5年で計算している。



写真-5 福祉車両（日本財団の補助により購入）



写真-6 通常型の車両（2005年3月購入）

書式変更: フォント: 10 pt

書式変更: フォント: 10 pt

【ドライバー】

- ・ ドライバーは全9名。そのうち女性が8名であり、子育て中の主婦が多い。
- ・ 長時間のパートなどに出られない主婦が、朝10時～14時といった勤務形態で勤務している。
- ・ 時給700円で契約しており、NPOに出勤している時間帯（待機時間も含む）は時給を払っている。
- ・ 1名は元バス運転手で2種免許を所有している。
- ・ 住民同士の繋がりや住民と会の繋がりの中から、紹介や、会から声をかけることで、運転手を集めている。最終的には人を見て採用を判断している。
- ・ 80条許可の中で定められている研修については、今後実施する。

【事前予約】

- ・ 前日までの予約が必要。月曜日などは朝、予約が入ることもあるが、可能な限り対応している。

【会員制の有無、会員数】

- ・ 「介護者移送」は要介護認定者、「生活サポート」は障害者手帳所有者、「一般送迎」は65歳以上高齢者と区分し、それぞれ会員登録を必須としている。

・ 会員数は、発足当時は430人。2005年現在では、「介護者移送」の会員が39人、「生活サポート」の会員が38人、「一般送迎」の会員が480人となっている。また正会員（サービスの提供者、協力者）が75人登録されている。 ・ 原則65歳以上だが、60歳の方から強い要望があれば入会可能。 ・ 村内の全高齢者数に対する会員の割合が高い。
運行管理方法
・ 予約管理などはNPOで行っている。ドライバーとは携帯電話による連絡を行い、乗合の運行管理などを行っている。 ・ 予約数によってドライバー数の調整を行っている。
PR方法など
・ 広報などで行っている。老人クラブの会合での説明も行っている。 ・ 発起人に老人クラブの会長、年金友の会の会長、婦人部の会長、農協の役員・職員がいた。老人クラブの会長の呼びかけにより集まった会員が多い。 ・ 申込み用紙を役員が持ち、各家庭に配布した。それ以外は特にチラシを作成するといったことは行っていない。
利用者数・利用状況
・ 2004年度の送迎サービスの利用者は、延べ6,285人。 ・ 曜日別に見ると火曜日や金曜日が多く、木曜日が少ない。木曜日は病院の休診日となっている。 ・ 乗合での利用も多く見られる。料金は利用者単位なので、それぞれの利用者が同じ料金を支払っている。 ・ 乗合時に会話をしている利用者も見られる。 ・ 買い物などの場合は、小川町への利用が多い。買い物をしている間は基本的には待機せず、東秩父村へ帰ってくる。特別な要望があれば現地で待機する。 ・ 集落からバス停まで、といった利用は見られない。
収支状況
【収支・自治体の負担金額など】 ・ 2004年度の送迎サービスの収支規模は収支・支出ともに約500万円となっており、若干の黒字となっている。 【補助金】 ・ 村からは、当初の車両購入時の助成金以外は、補助を受けていない。 ・ 県から各種の助成金の申請の要領が送られてくるが、「スタートダッシュ補助」など一時的なものしかない。 ・ 国からの「生活サポート事業」の補助金、農協からの助成金を活用している。 ・ 「生活サポート事業」は、障害者手帳の所有者について、移送サービス利用時に1時間あたり2,550円が支給される。本人負担は1時間300円である。

・ 農協からは年間約 70 万円の助成金が支給されている。助成金は運営費に充てられている。
今後の課題・将来の展開
・ 過疎地有償運送・福祉有償運送の許可の取得を検討している。 ・ 福祉有償運送運営協議会は比企郡では設置されている。 ・ 許可取得のための申請書類の作成が、手間になっている。 ・ 福祉有償運送の許可が得られた場合は、運行範囲を近隣市町村まで拡大する。過疎地有償運送は、村民に限定される。 ・ 村から小川町・寄居町のタクシー会社に説明を行うなどしている。タクシー事業者の理解を得ることが重要な課題となっている。NPO 移送サービスの料金値上げなどが求められる可能性もある。 ・ 毎日利用といった使い方は見られないので、定時定路線型の乗合タクシーとしての運行は難しい。 ・ 利用者からは、土日の運行に対する要望が挙がっている。 ・ 会員数が増加しているので、職員・車両の追加も考えられる。 ・ 毎年少しずつでも利益をあげることが重要である。 ・ 事故が心配なので、保険の加入は重要である。

表-3 ふれあいやまびこ会 2004 年度 送迎サービス利用者延べ人数

ふれあいやまびこ会 平成16年度 活動結果 延べ人数

月 別	家事援助サービス			送迎サービス				総 合 計
	話相手	家事援助	小 計	介護者移送	生活サポート	一般送迎	小 計	
4	8	4	12	91	105	374	570	582
5	8	4	12	77	94	332	503	515
6	8	4	12	83	90	354	527	539
7	7	4	11	72	82	388	542	553
8	9	4	13	83	86	329	498	511
9	8	5	13	81	81	377	539	552
10	8	4	12	74	108	363	545	557
11	7	4	11	63	88	377	528	539
12	8	5	13	67	121	410	598	611
1	7	6	13	63	87	289	439	452
2	7	4	11	52	100	297	449	460
3	5	5	10	67	124	356	547	557
総合計	90	53	143	873	1,166	4,246	6,285	6,428

表-4 ふれあいやまびこ会 2004 年度収支状況

NPO法人ふれあいやまびこ会連結決算 損益計算書

(平成16年4月1日から平成17年3月31日)

単位 円

費 用		備 考	収 入		備 考	
科 目	金 額		科 目	金 額		
家事援助サービス費用		200,771	協力費等	家事援助サービス収入	291,600	利用者負担金
送迎サービス費用		4,684,401	協力費等	送迎サービス収入	4,831,619	利用者負担金
生活サポート費用		1,221,814	協力費等	生活サポート収入	3,746,470	助成金・個人負担等
介護者送迎費用		478,867	協力費等	介護者送迎収入	695,576	利用者負担金
配食サービス費用		5,058,710	費用合計	配食サービス収入	4,438,876	収 益 合 計
そば・うどん手打ち体験費用		2,339,794	費用合計	そば・うどん手打ち体験収入	2,811,030	収 益 合 計
厚 生 費		51,800	職員忘年会費	貯 金 利 息	33	農 協 よ り
業 務 費	会 議 費	396,021	総会・役員会等	助 成 金	700,000	JA埼玉中央農協より
	接 待 費	3,100	来賓接待費	助 成 金	300,000	埼玉県より スタートダッシュ補助
	通 信 費	100,763	電 話 料 他	入 会 金	469,000	469 軒分基金から戻し
	燃 料 費	1,348,110	ガソリン代	年 会 費	844,000	会 員 よ り
	図書・印刷費	11,550	研修図書等	雑 収 入	48,000	総会御芳志
	研 修 費	0	協力会員	期 間 外 収 入	773,600	ミニデー前期分
旅 費		9,330	自動車・賠償保険料			
施 設 費	保 険 料	695,272	自動車雇用保険等			
	修 理 代	705,506	自 動 車 等			
	諸税負担金	172,200	自動車税等			
	消耗備品費	104,019	事務用品等			
	賃 借 料	20,000	事 務 所			
雑 費		127,360	登記料他			
減 価 償 却 費		565,729	自 動 車 等			
固定資産圧縮損		300,000	車両・パソコン パソコンソフト			
期 間 外 損 益		216,300	ミニデー前期分			
固定資産処分損		165,118	車 両			
第一種基金繰入		469,000	入 会 金			
基本財産繰入		504,269	当期利益分			

事例2 長野県中川村「村営巡回バス・NPO 過疎地有償運送・福祉有償運送」

…複数の移送サービスを組み合わせた地域全体の交通システム

移送サービスの概要・経緯

〔「村営巡回バス・NPO 過疎地有償運送・福祉有償運送」の概要〕

- ・ 長野県中川村では、2003 年度に地域生活交通システムの見直しを行い、2004 年度から村営巡回バス・NPO 過疎地有償運送・福祉有償運送が連携した新交通システムを実施している。
- ・ NPO 過疎地有償運送では、乗合方式を導入している。

〔運行に至った経緯の概要〕

- ・ 1970 年に民間バス路線が撤退した際に、80 条許可による路線として、村営の過疎バスの運行を開始した。1994 年には民間路線が完全に撤退し、村内の交通手段の確保が問題となっていた。
- ・ 新交通システムの構築の際、運転業務の委託を建設教会へ相談したところ、自家用車による有償運送の話も持ち上がり、NPO 過疎地有償運送を開始した。
- ・ 過疎地有償運送、及び村営巡回バスの運行は村内の建設会社が集まって立ち上げた NPO 法人「ふるさとづくり・やらまいか」が行っている。

地域の特徴

〔中川村の特徴〕

- ・ 長野県上伊那郡の南部に位置し、天竜川の兩岸の河岸段丘に位置している。そのため、坂が多い。村の東部は山間地域となっている。
- ・ 幹線となる道路は村の中心地から東西南北方角に伸びている。主要駅である JR 飯田線飯島駅・伊那大島駅までは自動車です 15 分程度。
- ・ 町の中心は「チャオ」（スーパーや薬局、衣料品店などが集まった商業施設）周辺。日用品の買い物はチャオや、村役場前の農協で購入している。大きな買い物は南部の下伊那方面へ出かける人が多い。
- ・ 村内に診療所が2箇所ある。民間の診療所の利用が最も多く、次に多いのが村から委託している診療所の利用が多い。松川町の日赤病院の利用者も多い。
- ・ 村内の小学校は2校、中学校は1校である。高校は松川町の高校が最も近い。



図-3 中川村の位置

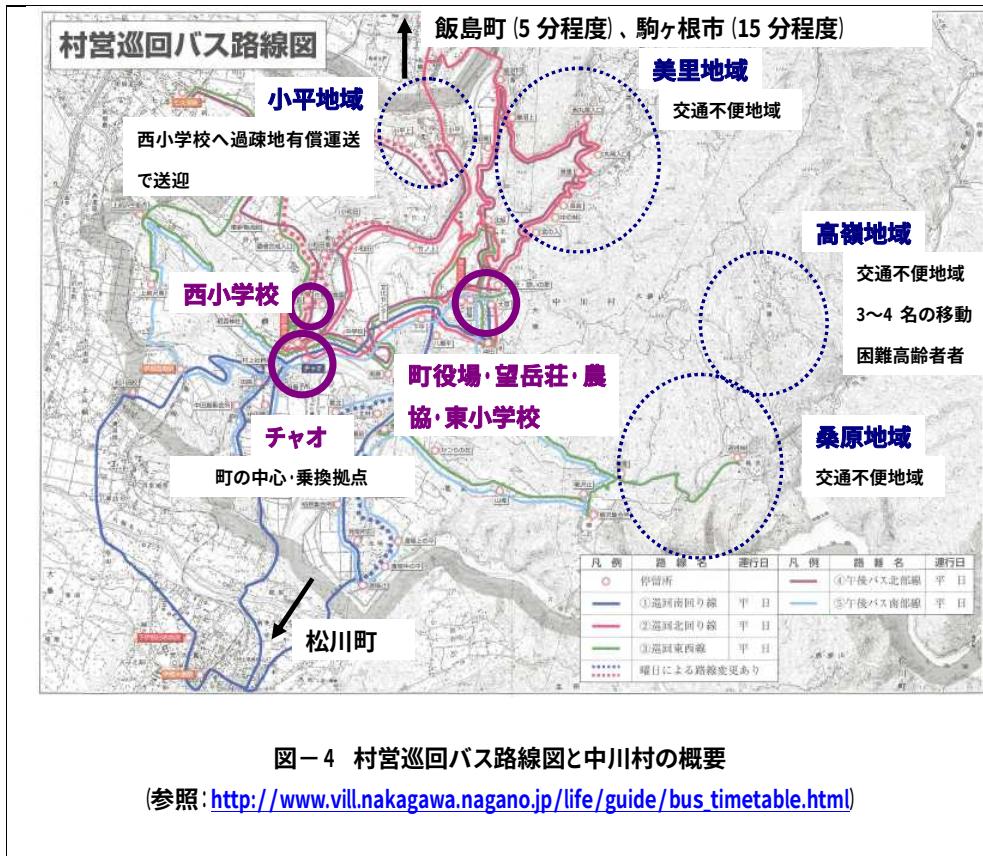
参照：中川村ホームページ

(<http://www.vill.nakagawa.nagano.jp/>)



写真-7：商業施設「チャオ」

【人口構成・高齢化の状況など】 ・ 2005 年 11 月時点で、人口は 5,512 人、高齢化率は 26%程度。 ・ 2 世代、3 世代の世帯が多い。高齢者独居世帯や高齢者のみの世帯は 120 世帯程度。 ・ 要介護高齢者数は 241 名 (要支援:22 名、要介護 1:87 名、要介護 2:40 名、要介護 3:32 名、要介護 4:27 名、要介護 5:33 名)。 ・ 高齢者の分布に関して、地域別の偏りはそれほどない。桑原地区は若干、高齢者の割合が高い。 ・ 集落は概ね道路沿いに形成されている。最東部の山間地域には住民は住んでいない。
地域内の交通手段の状況 【公共交通機関の状況】 ・ 現在は、村営巡回バス・NPO 過疎地有償運送・福祉有償運送以外の公共交通機関はない。 ・ タクシー事業者も村内にはなく、駒ヶ根市、飯島町のタクシー会社が営業圏域を持っている。車両台数は飯島町のタクシー会社が 5 台程度。駒ヶ根市のタクシー会社は若干多い。 ・ 村民のタクシー利用はあまりない。駒ヶ根市からタクシーを呼ぶと遠いため、時間がかかる。飯島町のタクシーは夜遅くまで営業していない。 【送迎サービスなど】 ・ 村内の診療所や松川町の日赤病院による送迎は行われていない。通院の際の交通手段は概ね、自家用車、村営巡回バス、NPO 過疎地有償運送の順に利用されている。 ・ 小学生の通学は、基本は徒歩だが、通学距離が 4 km 以上の場合、NPO 過疎地有償運送やスクールバス (村営巡回バスの車両を利用) による輸送を行っている。西小学校は、小平地区からは 4 km 以上のため NPO 過疎地有償運送で輸送している (生徒 2 名のみ)。東小学校は、美里地区、柳沢地区、渡場地区が 4 km 以上になるため、スクールバスにより輸送している。渡場地区のスクールバスは、ほぼ車両定員一杯になる。 ・ 中学生の通学は、通学距離が 6 km 以上の場合、スクールバスによる輸送を行っている。美里地区、柳沢地区、桑原地区などが通学距離 6 km 以上に該当する。スクールバスは小学生と同じバスであり、小学生と一緒に乗り、途中で中学校行きのバスに乗り換える等している。 ・ 高校生は、通学のために駅を利用する。北部の飯島駅や南部の伊那大島駅まで村営巡回バスを利用する生徒もいる。帰宅時の利用の方が多い (あるルートは朝:10 人程度、夜:30 人程度など)。ただし、家族による送り迎えを利用している生徒の方が多い。村営巡回バスの運行開始よりも早い時間帯の電車を利用する等、バスの時間帯が合わないことが主な要因となっている。 【交通不便地域の分布状況】 ・ バスが運行していない地区は、美里地区と桑原地区。桑原地区に移動困難な高齢者が約 10 名いる。桑原の奥の高嶺地区は、更に交通が不便な地域であり、3～4 名の移動困難な高齢者がいる。これらの地区は、NPO 過疎地有償運送が主な移動手段になっている。 ・ 特に女性の高齢者から、移動が困難という声が挙がっている。



運行主体に関してや運行の概要、利用状況などを村営巡回バス・NPO 過疎地有償運送・福祉有償運送それぞれについて記述する。

ア 村営巡回バス

運行主体に関して

〔運行主体・運行委託状況〕

- ・ 村が主体だが、運行業務は NPO 法人「ふるさとづくり・やらまいか」へ委託している。

〔運行・委託の経緯〕

- ・ 1970 年に民間バス路線が撤退した際に、80 条路線として、村営バスの運行を開始した。
- ・ 1994 年には民間路線が完全に撤退した。
- ・ 2003 年度に地域生活交通システムを見直す際は、村営バスが9路線に渡っており、複雑で効率が悪かった。そこで、バス路線を3路線に集約した。
- ・ ひとつの路線に複数の機能を持たせることで効率化している。例えば、一周の途中で、スクールバス用途から、通院や買い物など一般の用途に切り替えるといったことを行っている。
- ・ 路線の変更の際には、地域を知っている人がアイデアを出し、まちづくりの専門家(松本市のコンサルタント)がアドバイザーとして形にしていっていった。アイデアはやはり、地域を知っている人

が出ることが重要である。

- ・ 路線に関するアンケート調査は 2003 年度の見直し以前から行っていた。交通関係の事業者と話す中でアイデアが生まれることもあった。
- ・ 地域生活交通システムの見直し (NPO 過疎地有償運送・福祉有償運送の検討も含む) の際は、住民の意見も積極的に取り入れるため、地区や各種団体への説明会や交通計画策定委員会、アンケート調査などを数多く行った。

表－5 2003 年度 地域生活交通システム見直しの中での説明会などの実施回数

地区・各種団体説明会	49 回開催
交通計画策定委員会	5 回開催
アンケート調査	2 回実施

- ・ 路線案については村の担当が、各地区や老人クラブ、地域の総会などに出向いて話をした。そこで説明した案への意見を適宜反映させた。
- ・ 地区や老人クラブへの訪問は、現在は継続していないが、運行時の運転手との会話などの中で、意見を伺ったりしている。例えば、ある診療所に行く路線が一往復しかなく、行きと帰りの間の時間が足りないという意見があったので、時刻表を修正するといったやりとりが行われている。
- ・ 地域住民や事業者からの意見も取り入れるため、交通計画策定委員会には、商工会や老人クラブ連合会、小中学校 PTA、社会福祉協議会の関係者や住民代表、バス事業者も参加している。
- ・ 1970 年の過疎バス運行開始の頃、村役場の職員で移送問題に取り組んでいた村長の十分な理解があったことも、新交通システムを構築するにあたって大きかった。

[運行の法律上の許可など]

- ・ 道路運送法 80 条許可。

[運営協議会について]

- ・ 2004 年の中山間地域等生活交通確保支援事業の開始時に、運営協議会を設立した。
- ・ 交通計画策定のため、委員会を設けていたので、それを運営協議会へ移行する形となった。
- ・ 過疎地有償運送運営協議会・福祉有償運送協議会は同日に開催している。
- ・ 交通計画策定のための委員会にはタクシー事業者は加入していなかったが、運営協議会には加わった。
- ・ 特に過疎地有償運送ではタクシー事業者との合意形成が困難な場合が多く、福祉有償運送でもタクシー事業者が反発することは考えられる。中川村でも県のタクシー協会長と議論することもあった。また、過疎地有償運送の運行範囲を狭く限定するなど、タクシー事業の圧迫にならない様、努めている。

運行の概要

[運行目的]

- ・ 主に通学や通勤、買い物など。

【運行開始時期】

- ・ 現在の路線での運行は 2004 年。村営バス自体は 1970 年から運行している。

【運行範囲（地区）】

- ・ 全3路線。村内全域及び、近隣市町村の JR 駅、高校、日赤病院に停留所を設けている。
- ・ 利用者が現状の運行体制に慣れてきており、混乱を避けるため、今後、路線の変更はなるべく行わない。時刻変更も数分単位で動かす程度。現在もある程度ルーズに時刻表を決めており、乗り継ぎのために少し待機する、といった様な方法で運用している。
- ・ 増発は難しい。運転手に長時間の休み時間が生じていることはあるが、増発しても十分な利用が見込めない可能性が高い。
- ・ 町の中心部の商業施設「チャオ」で、3路線それぞれに乗り換えられる様にルートを設定している。時刻表も乗換を考慮して設定している。

【運行時間帯】

- ・ 平日 6:30～21:00。
- ・ 朝から、高校生の送迎のため2回運行（一般利用者也乗車可能）→小中学生のスクールバスとして運行（一般利用者也乗車可能）→村内巡回路線、と流れる。巡回東西線は、高校生の送迎利用がないため、スクールバス運行→村内巡回路線と流れる。
- ・ 火・木曜には北部、水・金曜は南部と、曜日別に午後の時間帯に「午後バス」を運行している。元々、午後の運行に対するニーズがあることは分かっていたが、NPO 過疎地有償運送の利用を促すため当初は運行しなかった。

【運賃】

- ・ 1乗車 200 円、年間定期券1万円。定期券は世帯で1枚持っていれば、家族の誰が利用しても良い。定期券を所持していると、NPO 過疎地有償運送の利用料金も安くなる。各世帯1枚定期券を買ってもらうことを狙っていたが、現在約 1500 世帯中、150 世帯に購入されている。



写真-8 村営巡回バス

【停留所数、停留所間隔】

- ・ 約 75 箇所（国道・県道を除き、フリー乗降）。

【車両数】

- ・ 29 人乗りが2台、24 人乗りの車いす対応車両1台の合計3台を所有。車いす対応車両だが、車いすでの利用はほとんど無い（車いす利用者は福祉有償運送を用いる）。
- ・ 機能を集約したことで、路線がやや複雑になったため、車体に行き先が一目で分かるステッカーを貼り、利便性を向上させている。
- ・ 車両は村役場で管理している。



写真-9 車体側面に貼る行き先表示ステッカー

【車両取得方法】 ・ 県の補助金を一部充当（地域づくり総合支援事業）。 【ドライバー】 ・ NPO 法人ふさとづくりやらまいかに運転は委託されている。 ・ 運転手は約 10 名登録している。シフトを組んで運転を行っている。 ・ 運転手の賃金は、NPO から個人へ支払われている。 ・ 一種免許所有者がほとんどだが、二種免許の所有者もいる。 【事前予約】 ・ 予約不要。 【会員制の有無、会員数】 ・ 登録不要。
運行管理方法 ・ 運行管理は主に携帯電話で行っている。
PR 方法など ・ 路線案の説明会などを行った。広報誌への掲載、新聞・民営各社への情報提供、ケーブルテレビの活用及び時刻表の全戸配布などを行っている。住民の認知度は高い。
利用者数・利用状況 ・ 2005 年度の利用者は、月当たり約 1,800～2,100 人、年間約 23,000 人（月あたり平均より計算） ・ ただし、乗り換えはそれぞれ乗員数にカウントされている。また料金（1 乗車 200 円）も、乗り換え時にもう一度支払う。 ・ 高校生の帰宅にも利用されており、親が楽になったという声が聞かれる。 ・ 定期券による利用がほとんどである。
収支状況 【収支・自治体の負担金額など】 ・ 2004 年度の収支状況は、利用料収入が約 220 万円、経費が約 1500 万円。 ・ 経費と収入の差額は村から持ち出しを行っている。 ・ 路線見直し前は、利用料収入が約 20 万円、経費が約 1,800 万円であったため、収支状況は改善されている。建設会社の人材活用などで効率化できたことが大きい。 ・ 商店街などの会費・協賛金については、広告やチラシの効果が不明で、会費・協賛金を募る理屈を作ることが困難。 【補助金】 ・ 新交通システムを検討する際、長野県の「中山間地等生活交通確保支援事業」の補助金を活用した。バス路線の変更案などは、アイデアとして出来上がっており、それを形にする最初の費用の部分に補助金を充てた。

今後の課題・将来の展開
・ バスロケーションシステムの導入を考えている。系統が多く、時刻表が分かりづらいので、それを補うことが目的である。 ・ ケーブルテレビでバスの現在位置や、次に来るバスの行き先を確認する。チャオなどにテレビ端末を設置する。 ・ バスロケーションシステムの導入にあたっては、国土交通省や県の予算が活用できないか検討している。

イ NPO 過疎地有償運送

運行主体に関して
【運行主体・運行委託状況】 ・ NPO 法人「ふるさとづくり・やらまいか」が運行している。 【運行・委託の経緯】 ・ 村からバスの運転業務を委託したいことを建設協会へ相談したところ、自家用車による有償運送の話が持ち上がった。当時は制度上、特区認定が必要であり、そのためにNPOを設立する必要があるため、村内の主要な建設会社7社が中心となり、NPOを立ち上げた。 ・ 村内では以前は建設業が盛んであったが、現在では余剰となる人員もあり、空き時間に過疎地有償運送の運転や運行管理を行っている。 ・ 特区申請を行おうとしたタイミングで、特区認定が無くても過疎地有償運送を行えるようになったため、特区申請は行っていない。 ・ 立ち上げ時は人を乗せるため安全確保が一番の課題だった。 ・ 受付から予約、運行までの流れをどう組み立てるかということも課題だった。 ・ 駒ヶ根市までといった広範囲の運行は運営協議会で合意が得られなかった。 ・ 現在 NPO は過疎地有償運送が主な活動だが、他に清掃活動なども行っている。 【運行の法律上の許可など】 ・ 道路運送法 80 条許可。
運行の概要
【運行目的】 ・ 主に交通弱者の通院や買い物など。 ・ 徒歩で移動できるかどうかで、NPO 過疎地有償運送と福祉有償運送の棲み分けを行っている。要介護度に応じ、介助が必要な人は福祉有償運送を使う。軽度の要支援の高齢者は、NPO 過疎地有償運送を使っている場合もある。 【運行開始時期】 ・ 2004 年 【運行範囲(地区)】 ・ 村内全域及び、近隣市町村の JR 駅、高校、日赤病院での運行が可能。村外については、村営巡回バスのバス停での乗降に限定されている。

【運行時間帯】

- ・ 9:00～21:00。

【運賃】

- ・ 利用料金はタクシーの2分の1程度。エリア料金設定であり、長距離利用の場合、タクシーに比べて割安になる。
- ・ 乗合の際にも、各利用者から単独利用と同額の料金を頂いている。

【停留所数、停留所間隔】

- ・ 停留所は設けず、ドアツードア方式となっている。

【車両数】

- ・ 主に用いている車両はハイブリッド型のエスティマ。それ以外に個人所有の車を予備として7台登録している（合計8台）。普段、建設会社や個人宅にある車両を緊急時に用いる。しかし実際は、エスティマ以外は使用していない。
- ・ エスティマは、小学生の通学にも利用している。
- ・ 車いす対応の車両はない。車いす利用者は福祉有償運送を用いる。
- ・ 保険は車両ごとに加入している。エスティマは運転者、同乗者ともに、不特定多数という形で、国土交通省の規定額を上回る補償額の保険に加入している。個人所有の車両については、各個人が車両ごとに保険をかけている。

【車両取得方法】

- ・ ハイブリッド型のエスティマは村が過疎地有償運送のために購入した。村が所有しており、NPO に無償貸与している。

【ドライバー】

- ・ 約30名登録されている。ただし、実際に過疎地有償運送の運転を行っている人は数名程度。村営巡回バスの運転者と重複している。
- ・ 仕事の合間を縫って、過疎地有償運送を行うといった形で運転を行っている。一日中、過疎地有償運送に従事するといった形ではない。

【事前予約】

- ・ 2日前までの予約が必要。
- ・ 前日、当日予約を可能とすることの要望は挙げられているが、タクシー事業者の業務を圧迫しないことも勘案し、設定している。

【会員制の有無、会員数】

- ・ 会員登録が必要。
- ・ 会員になるための条件は「交通不便者」であること。若い人でも、日中家族が通勤などで車を利用している場合は、「交通不便者」に該当する。
- ・ これまで特に、条件を満たさないということで、申請を断ったことはない。
- ・ 登録者数は430名（2005年3月末）だが、定期的に利用している会員は100名程度。
- ・ 高齢者の会員が圧倒的に多い。

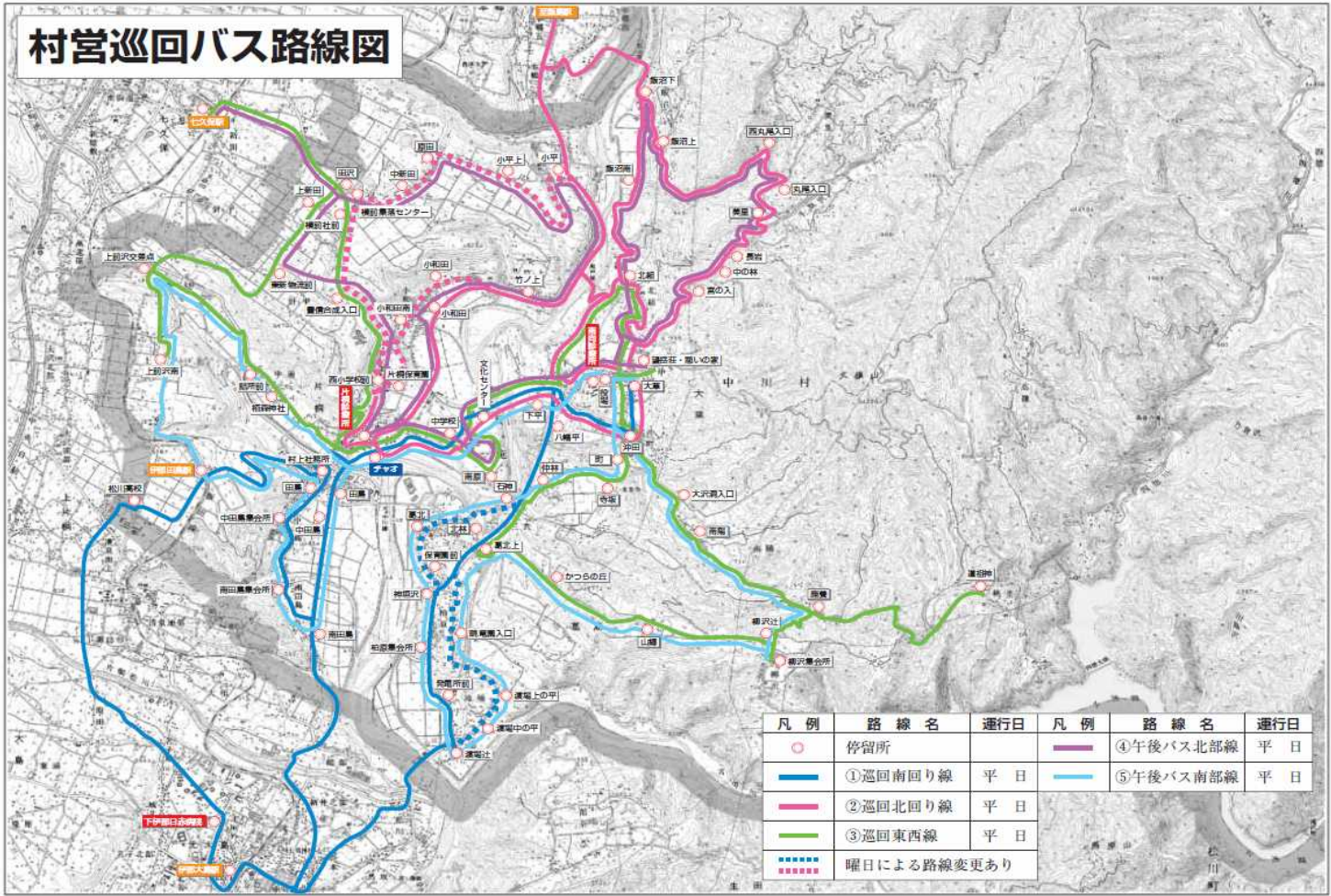
運行管理方法
・ シフトや運行管理は NPO が行っている。NPO の中心となっている建設会社の事務所が予約受付センターになっている。 ・ 村役場の担当職員が、会員データベースと連携した予約管理システムを Excel のマクロで作成し、活用している。 ・ 事前受付の際、近所の方で同時時間帯、同方向の予約などがあった場合は乗合運行をお願いしている。
PR 方法など
・ サービス開始当時、登録用紙を全世帯に配布した。 ・ 広報やケーブルテレビのローカルチャンネルで宣伝を行っているため、認知度は高い。
利用者数・利用状況
・ 2004 年度の延べ利用者数は 2,889 名。ただし、そのうち 1,014 名はスクールバスの利用。 ・ 主な利用目的地は、診療所や日赤病院やチャオである。 ・ 単独利用がほとんどで、乗合はあまり見られない。
収支状況
【収支・自治体の負担金額など】 ・ 2004 年度の年間利用料収入…784,000 円。 ・ 村営巡回バスの定期券による割引分は、負担金として村から出している。 ・ 村からは車両の貸与や、人的なサポートを行っている。 【補助金】 ・ 当初検討の際の長野県の「中山間地等生活交通確保支援事業」の補助金以外は、特に補助金を利用していない。
今後の課題・将来の展開
・ 予約期間の変更に対しては要望が大きい。対応策を検討しているが、利便性を上げることによる他の交通手段（主にタクシー）への影響が一番の課題となっている。

ウ 福祉有償運送

運行主体に関して
【運行主体・運行委託状況】 ・ 中川村、及び中川村社会福祉協議会が運行している。 【運行・委託の経緯】 ・ 無償で行っていた外出支援サービスに代わる制度として導入した。社会福祉協議会は介護保険事業者として事業を行っている。 ・ ヘルパーが必ず同乗する。利用者・ヘルパー・事務員（運転手、社会福祉協議会の職員）の通常3人が車両に乗る。

【運行の法律上の許可など】 ・ 道路運送法 80 条許可。 ・ 運行に用いる車両は全て改造車両を使用しているため、セダン特区の認定は不要（介助が必要でない利用者については、村営巡回バス及び NPO 過疎地有償運送を利用）。
運行の概要
【運行目的】 ・ 徒歩で移動ができない交通不便者の通院や入退院、買い物など。 【運行開始時期】 ・ 2004 年 【運行範囲（地区）】 ・ 村内全域及び、近隣市町村。 【運行時間帯】 ・ 9:00～17:00。 【運賃】 ・ 利用料金は 200 円＋2km を越えると 2km ごとに 100 円加算する方式。通院などの際、待ち時間が短ければ、帰りまで待機することもある。時間制の料金ではないので、待機中は料金が加算されない。 【停留所数、停留所間隔】 ・ 停留所は設けず、ドアツードア方式となっている。 【車両数】 ・ 車両は 4 台程度。全車車いす対応。 ・ 福祉有償運送に用いる際は、有償運送車両であることを示すステッカーを車両の四方に貼る。福祉有償運送に使用しない時は、ステッカーをはずし通常の業務用車両として使用している。 【ドライバー】 ・ 運転手は不特定多数。ほとんどが社会福祉協議会の職員だが、稀にボランティアが運転することも。ボランティアは登録が必要。 ・ 保険は車両単位でかけている。 【事前予約】 ・ 2 日前までの予約が必要。 【会員制の有無、会員数】 ・ 会員登録が必要。 ・ 「単独ではバス、タクシー等の公共交通機関を使えない人」が対象。 ・ 会員数は現在 54 名。施設への入所・退所にあわせて、増減がある。
運行管理方法
・ 運行管理は社会福祉協議会が行っている。 ・ 乗合方式は導入していない。

PR 方法など
ヘルパーが、要介護高齢者に紹介を行うこともある。NPO 過疎地有償運送が使えるとヘルパーが判断すれば、そちらを勧める。
利用者数・利用状況
2004 年度の運行状況は以下の通り。 ➤ 村内医療機関…257 往復、利用料収入 85,350 円 ➤ 下伊那日赤病院…321 往復、利用料収入 108,100 円 ➤ チャオ・農協など買い物…361 往復、利用料収入 86,500 円 - 歯医者など病院への利用が多い。ヘルパーと買い物に行く、という利用方法も見られる。
収支状況
[収支・自治体の負担金額など] - 利用料収入は年間 28 万円程度。村から補填することを目的に、委託料 (おそらく介護保険関連の予算) を出している。委託料はそれ程高くない。 [補助金] - 当初検討の際の長野県の「中山間地等生活交通確保支援事業」の補助金以外は、特に補助金を利用していない。



図ー5 中川村 村営巡回バス路線図

参考資料1 先進事例ヒアリング調査結果

[illegible]

図-6 中川村 村営巡回バス時刻表(北回り線)

火・木曜日運行			水・金曜日運行		
午後バス（北部線）			午後バス（南部線）		
	停留所名	通過時刻		停留所名	通過時刻
大草 ↓ チャオ	大草バス停	14:30	大草 ↓ チャオ	大草バス停	14:45
	望岳荘(憩いの家) 発	14:32		望岳荘(憩いの家) 発	14:47
	下平	14:34		下平	14:49
	文化センター	14:35		文化センター	14:50
	南原	14:37		チャオ 着	14:53
	チャオ 着	14:40		チャオ 発	14:55
	チャオ 発	14:42		片桐診療所	14:56
	片桐診療所	14:43		栢森神社	14:57
	西小学校前	14:46		詰所前(6部)	14:58
	豊信合成入口	14:48		上前沢交差点	15:00
チャオ ↓ 望岳荘	針ヶ平	14:50	チャオ ↓ 望岳荘	上前沢南	15:02
	東新物流前	14:51		JR伊那田島駅	15:05
	上新田	14:52		村上社務所	15:07
	田沢	14:53		田島	15:08
	JR七久保駅	15:00		中田島	15:09
	横前集落センター	15:06		南田島	15:11
	中新田	15:07		チャオ 着	15:15
	原田	15:08		チャオ 発	15:15
	小平上	15:10		文化センター	15:17
	小平	15:12		下平	15:18
チャオ ↓ 望岳荘	竹ノ上	15:16	望岳荘 ↓ 大草	望岳荘(憩いの家) 着	15:20
	小和田	15:18		望岳荘(憩いの家) 発	15:22
	小和田南	15:19		大沢洞入口	15:25
	チャオ 着	15:21		南陽	15:26
	チャオ 発	15:24		鹿養	15:29
	南原	15:27		柳沢	15:33
	文化センター	15:29		柳沢辻	15:34
	下平	15:30		山郷	15:36
	望岳荘(憩いの家) 着	15:32		かつらの丘	15:39
	望岳荘(憩いの家) 発	15:37		葛北上	15:41
望岳荘 ↓ 大草	宮の入	15:40	望岳荘 ↓ 大草	清水平線入口	15:42
	中の林	15:41		眺竜園入口	15:44
	長岩	15:42		渡場上の平	15:46
	美里	15:43		渡場中の平	15:47
	丸尾入口	15:44		渡場辻	15:48
	西丸尾入口	15:46		発電所前	15:49
	飯沼上	15:50		柏原	15:50
	飯沼下	15:52		神垣沢	15:51
	飯沼南	15:54		保育園前	15:52
	北組	15:57		葛北	15:53
大草	大草バス停 着	16:00		北林	15:54
				石神	15:55
大草			大草	仲林	15:56
				寺坂	15:57
大草			大草	町	15:58
				沖田	15:59
大草			大草	大草バス停 着	16:00

図-7 中川村 村営巡回バス時刻表(午後バス)

事例3 千葉県いすみ市「夷隅乗合タクシー」

…商工会・タクシー事業者を活用したデマンド型乗合タクシー

移送サービスの概要・経緯

〔「夷隅乗合タクシー」の概要〕

- ・ 千葉県南東部のいすみ市内の夷隅地域（旧夷隅町）を乗合タクシーが運行している。
- ・ 定時運行、デマンド型の乗合タクシー。
- ・ 40分～1時間間隔で時刻表が設定されており、予約のあった箇所へタクシーが運行する。停留所は設けず、ドアツードア方式となっている。

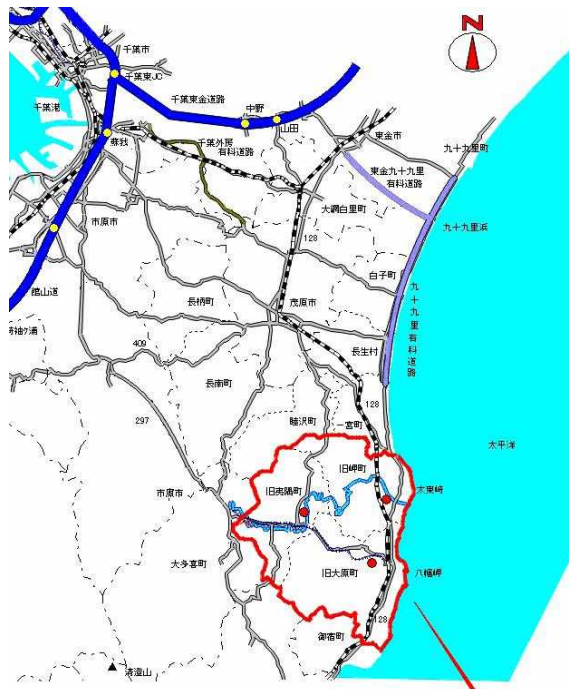
〔運行に至った経緯の概要〕

- ・ 高齢化率が高い夷隅地域では、高齢者の交通手段を確保する必要があった。循環バスを運行していたが、多額の経費を要していたため、検討の結果、乗合タクシーが有効という結論に至った。

地域の特徴

〔いすみ市の特徴〕

- ・ いすみ市は千葉県南東部に位置し、農業を中心としている。
- ・ 夷隅町・大原町・岬町が2005年12月に合併し、いすみ市となった。
- ・ 市の中心は大原町だが、大きな買い物や通勤・通学の生活圏は、茂原市・千葉市などである。

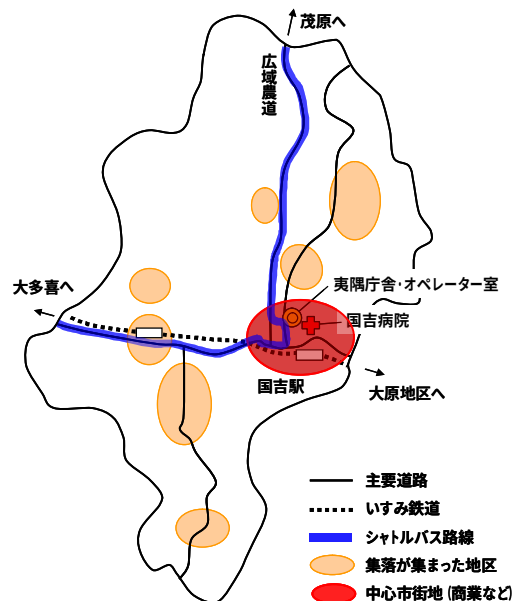


図－8 いすみ市の位置

出所：いすみ市ポータルサイト (http://www.city.isumi.lg.jp/pcp_portal/)

【夷隅地域の特徴】

- ・ 集落が集まった地区は南北に点在（図－9参照）。
- ・ ほとんどが平地。夷隅地域の西側、南西側は山がちな地形。
- ・ 夷隅地域の中央部を東西に走る国道沿いに店舗が広がっている。ただし、近年、広域農道（夷隅地域北部を南北に走る）沿いに大型店が立地している。
- ・ 国吉駅周辺に夷隅庁舎や国保国吉病院が立地。夷隅地域内では、国吉病院を利用する人が多い（図－9参照）。
- ・ 在宅介護など、各種介護サービスは国吉病院が主に行っている。それ以外は特にはない。
- ・ 買い物などは茂原に出る人が多い。



図－9 夷隅地域の概略マップ

【人口構成・高齢化の状況など】

- ・ 人口構成は以下の通り

表－6 いすみ市人口構成（国勢調査参照）

年	旧3町人口 (人)	男女別人口(人)		65歳以上人口 (人)	高齢化率(%)
		男	女		
1990	43,431	21,105	22,326	8,342	19.2
1995	43,547	21,166	22,381	9,903	22.7
2000	42,835	20,798	22,037	11,289	26.4

- ・ 人口は減少している。
- ・ 高齢化率は年々増加している。
- ・ 特に高齢化が激しい地域ではなく、平均的に高齢化が進んでいる。

地域内の交通手段の状況

【公共交通機関の状況】

1) 路線バス

- ・ いすみ市内には現在、路線バスが運行していない。以前は民間路線バスが運行していたが、衰退した。大原地域に巡回バス「市民号」が運行している。また、夷隅地区内をシャトルバスが運行している。

2) タクシー

- ・ いすみ市内に本社、営業所を含め5社ある。高齢者や身体障害者といった交通弱者が主に利用している。

3) 巡回バス「市民号」

- ・ 2000年5月から10人乗りワゴン車1台、5路線での試験運行を行い、現在では車両の追加・切り替えを行い、15人乗りワゴン車1台と26人マイクロバスの2台、6路線で運行している。
- ・ 2005年4月から有料(100円)とした。
- ・ 平日のみ運行。
- ・ 利用状況は、2004年度17,804人、2005年度は12月まで11,631人、月平均約1,500人が利用。

4) 夷隅地域シャトルバス

- ・ 2001年4月からバス車両(40人程度乗車可能)1台で運行。夷隅西部から夷隅庁舎近辺を通り、茂原へ運行している。夷隅地区内を出るとノンストップで茂原駅へ向かう。夷隅地区から茂原までの所要時間は約30分。
- ・ 運行は通年運行。1日あたり4往復。
- ・ 基本は通勤通学の目的。茂原に高校が3校あり、以前は、学生はいすみ鉄道を使い、大原まで出た上で、茂原へ移動していた。夷隅地域に人を呼び込む目的もある。
- ・ 乗降場所は17ヶ所。
- ・ 利用状況は、2004年度27,841人、2005年度は12月まで20,009人、月平均約2,300人が利用。朝は立っている人もいる。
- ・ 運行は民間のバス会社に委託している。
- ・ 運賃は、旧夷隅町内は大人100円、子供100円。夷隅町～茂原駅間は大人500円、子供200円。定期券や回数券も発行している。収支状況は、収入と支出がほぼ同程度。町からの委託金額はそれほど大きくない。
- ・ 可能な限りJRのダイヤに合わせている。

5) いすみ鉄道

- ・ 第3セクターが運行。
- ・ 大多喜町内の県立高校の高校生や、交通弱者、シーズン観光客などが主に利用。

6) 社協やNPOなどによる移送サービス

- ・ いすみ市内では、民間による移送サービスは行っていない。介護タクシー事業者も存在しな

い。 ・ いすみ市の社会福祉協議会が岬地域で福祉有償運送事業、大原地域で重度心身障害者送迎サービス事業を行っている。 ○福祉有償運送（岬地域）について ➢ 要介護・要支援、身体障害者、その他単独で肢体不自由・内部障害・知的障害等により公共交通機関を利用することが困難な者が対象。 ➢ 車いす、ストレッチャー対応の車両1台で運行。 ➢ 平日の 8:30～16:30 で運行。 ➢ 利用はそれほど多くない。 ➢ 車両の貸し出しも行っている。 ○重度心身障害者送迎サービス事業（大原地域）について ➢ ①高齢者・重度心身障害者で、本人・家族が車を所有していない者 ②交通手段の確保が難しい者 ③家族などの付き添いを含め、自動車の乗り降りができる者の条件を満たす者が対象。 ➢ 利用範囲は、国吉病院または大原地域内の医院、歯科医院に限定している。 ➢ 車いす、ストレッチャー対応の車両1台で運行。 ➢ 利用料は無料。旧大原町から助成金が出ている。 ・ どちらも、合併により、いすみ市内全域を運行できるが、利用者はそれぞれの地域の住民に限定している。 ・ どちらも運転は基本的に社協の職員が行っている。ボランティアも活用している。 【送迎サービスなど】 ・ 病院はバスなどを持っておらず、送迎は行っていない。 【交通不便地域の分布状況】 ・ 旧岬町地域に交通不便地域が存在。 ・ 一時、岬町地域に町内バスを試行運行していたが、利用が1日平均4人と少なかったため、試行で終わった。 ・ 1路線1時間とルート設定が長かったことも理由だろう。	運行主体に関して
【運行主体・運行委託状況】 ・ 旧夷隅町、現在はいすみ市が主体となり運行している。 ・ 運行業務全体を市から商工会へ委託し、運行は商工会から大原自動車（タクシー事業者）に委託している。 ・ 合併にともない、乗合タクシーの事務は市役所（大原庁舎）で主に行っているが、事務の一部は夷隅庁舎でも行っている。配車などを行うオペレーター室は夷隅庁舎にある。 ・ 市の担当部署は、企画政策課であり、3町の企画管理部門が市役所（大原庁舎）に集まっている。	

【運行・委託の経緯】

- ・ 高齢化率が高い夷隅地域では、高齢者の交通手段を確保する必要があり、循環バスを運行していたが、1日1台あたり3人強の乗車しかなく、多額の経費を要していた。
- ・ バス以外の移送サービスを検討したが、循環バス検討委員会の答申として、
 - ①費用対効果の効率性が高い
 - ②利便性向上の可能性が高い
 - ③他の地域交通事例と比較して効果が大きいと思われる
 - ④人口、財政、利用者数見込み等、地域交通の条件と合致している
 ことから、デマンド型乗合タクシーが最適であるという結論に達した。
- ・ 商工会に、乗合タクシー運行事業の全体を委託している主な理由は、商店街の活性化を図ることや、行政が運営するより柔軟な運営が可能であること。
- ・ 運営費用やオペレーター室の位置などについて、商工会と調整した。オペレーター室は、商店街の空き店舗を使うことも考えられたが、コストを押さえるために庁舎を利用している。
- ・ 運行自体は、商工会から、大原自動車へ運行委託を行っている。5人乗りタクシー車両2台を借り上げている。
- ・ 大原自動車は旧夷隅町内、国吉駅近辺に営業所があり、地元精通している。夷隅地域の営業所には車両3台を保有。本社は大原地域にあり、本社も何台か車両を保有している。
- ・ 移送サービスの検討にあたっては、同じく商工会に運行を委託している福島県小高町「おだか e-まちタクシー」への視察も行った。
- ・ 現在も運営について運行委員会で議論を行っている。委員は16名。議会議員、区長会の代表、老人クラブの代表、社協の代表、商店街関係者、大原自動車の代表、NTT 東日本の担当者、行政の担当者などが委員を務めている。



写真－10 オペレーター室

【運行の法律上の許可など】

- ・ 道路運送法第4条、第21条により運行（大原自動車が取得）。

運行の概要

【運行目的】

- ・ 主に高齢者の通院や買い物のための移動手段確保。

【運行開始時期】

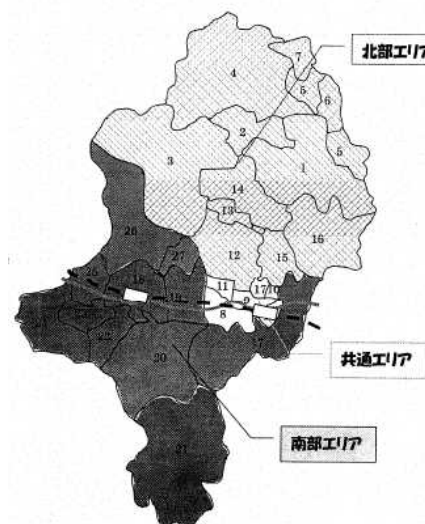
- ・ 2004年12月1日

【運行範囲（地区）】

- ・ 北部エリアと南部エリアに加え、国吉駅、役所周辺の共通エリアの3エリアに区分し、北部・南

部エリア内で運行。共通エリアはどちらのエリアからでも利用可能。北部エリアから南部エリアに移動するためには、共通エリアで乗り換えるが必要になる。

- ・ 夷隅地域は、中央を国道・いすみ鉄道が走り、大きく南北に分断されている。
- ・ 国道ではなく、旧町村(大字)の単位で、エリア区分している。
- ・ 北部エリア・南部エリアは主に農業を中心とした集落が点在している。共通エリアは商店や役所、医療機関等が集中している。
- ・ 乗合タクシーの乗車定員や運行時刻を勘案し、運行時間や距離を短縮する点からも、南北に二分する形が想定された。
- ・ 北部エリアと南部エリアの相互に移動する場合は、一度共通エリアに出て、そこから各エリアへの乗合タクシーに再度乗車することになる。しかし、商店や医療機関が集中していることから、共通エリア発着の利用が多く見込まれ、南北エリア相互の利用は多くないと想定した。
- ・ 乗合タクシー導入の際の、コンサルティングの結果でも、発着エリアとして街中の共通エリアを設けることが必要という結論に至った。



共通エリア	北部エリア	南部エリア
8 菊谷上	1 松丸	17 国府台(江川向除く)
9 菊谷中	2 能実	18 行川
10 菊谷下	3 萩原	19 引田
11 弥正(三軒町除く)	4 須賀谷	20 大野下
17 国府台(江川向)	5 神置	21 大野上
	6 小高	22 札森
	7 小又井	23 穂和田
	12 深谷	24 正立寺
	13 今関	25 増田
	14 梶	26 作田
	15 桑町	27 八乙女
	16 万木	
	11 弥正(三軒町)	

※文化とスポーツの森は共通エリアとします。

車両台数：2台

1号車：北部エリア

2号車：南部エリア

図-10 運行エリアマップ

【運行時間帯】

- ・ 平日のみ、8:00～15:30 の運行。
- ・ 北部エリア・南部エリアそれぞれで、時刻表を設けている。どちらも概ね40～1 時間間隔で運行。
- ・ 予約があった便のみ、運行する。

【運賃】

- ・ 1回 300 円。
- ・ 回数券、定期券は販売していない。

【停留所数、停留所間隔】

- ・ 停留所は設けず、ドアツードア方式となっている。

【車両数】

- ・ 通常の小型乗用タクシー2台を利用。

【車両取得方法】

- ・ タクシー会社所有。通常のタクシー用車両を借り上げている。

【ドライバー】

- ・ 大原自動車のドライバーが担当。4名が勤務割り振りにより、1日2名が勤務している。

【事前予約】

- ・ 受付時間は 7:10～16:00。各便運行開始の約 30 分前までを予約受付締切としている。

【会員制の有無、会員数】

- ・ 会員登録が原則。必須ではないが、登録をすることにより円滑な運行が可能となるため、登録することが望ましい。会員登録をしていなくても利用可能。
- ・ 会員数は 2005 年 1 月時点で 1,488 人。入れ替わりがあるため、現在の正確な数字は不明だが、おそらく 1,500～1,600 人程度。
- ・ 利用対象者は、一人でタクシーに乗降できることを条件にしている。

夷隅乗合タクシー時刻表			
①北部線		②南部線	
共通エリア行き	北部エリア行き	共通エリア行き	南部エリア行き
8:00		8:00	
8:40		8:40	
9:20		9:20	
10:00	10:30	10:00	10:30
11:00	11:30	11:00	11:30
12:30	13:00	12:30	13:00
13:30	14:00	13:30	14:00
14:30	15:00	14:30	15:00
	15:30		15:30
各時刻とも、最初の旅客の乗車時間を示す。			

図－11 運行時刻表



写真－11 使用車両

運行管理方法

- ・ 運行管理を行うオペレーター室は、オペレーター3名で運営している。ローテーションで勤務体制を2名としている。
- ・ オペレーターは、商工会が雇っている。面接により決めている。主婦や女性を中心。
- ・ 受付・配車システムは民間企業のデマンド交通システムを導入している。
 - システム概要…予約電話がかかってきた際には、電話番号により DB から利用者を特定する。ドライバーへ連絡する際には、携帯電話の電波を利用して、利用者の情報を指示することができ、ドライバーは迷うことなく利用者を乗降させることができる。
 - 受付・配車システムでは、電波が届かない場合があり、その際は携帯電話なども用いている。
- ・ 乗車定員が4名と比較的少なく、オペレーターとドライバー間で連絡を取り合っているため、30分前予約でも運行管理は、さほど難しい。
- ・ 同一エリア内で複数の予約が発生した場合、乗合としている。
- ・ ルートの設定はドライバーに任せている。
- ・ 予約が集中し、車両が不足する場合はある。
- ・ 運行間隔内の往復は通常可能だが、場合によっては時間にずれが生じることがある。



写真－12 オペレーター室内の様子

[参考…オペレーターヒアリング]

- ・ 行きの利用があった場合、帰りの予約に備え、メモを残している。公衆電話から予約があった場合も、そのメモを利用者の特定に活用している。
- ・ 行き・帰りを同時に予約してくれると助かる。
- ・ 時刻表が高齢者には余り認識されていない。「一番早い便で」といった予約が多い。
- ・ 予約は当日の予約が多い。
- ・ システム障害はほとんどない。月に一度、定期的に検査に来る。
- ・ 午後、もっと遅い時間に利用したいというニーズはあるのではないか。

PR 方法など

- ・ 広報などで行っている。老人クラブの会合での説明も行っている。

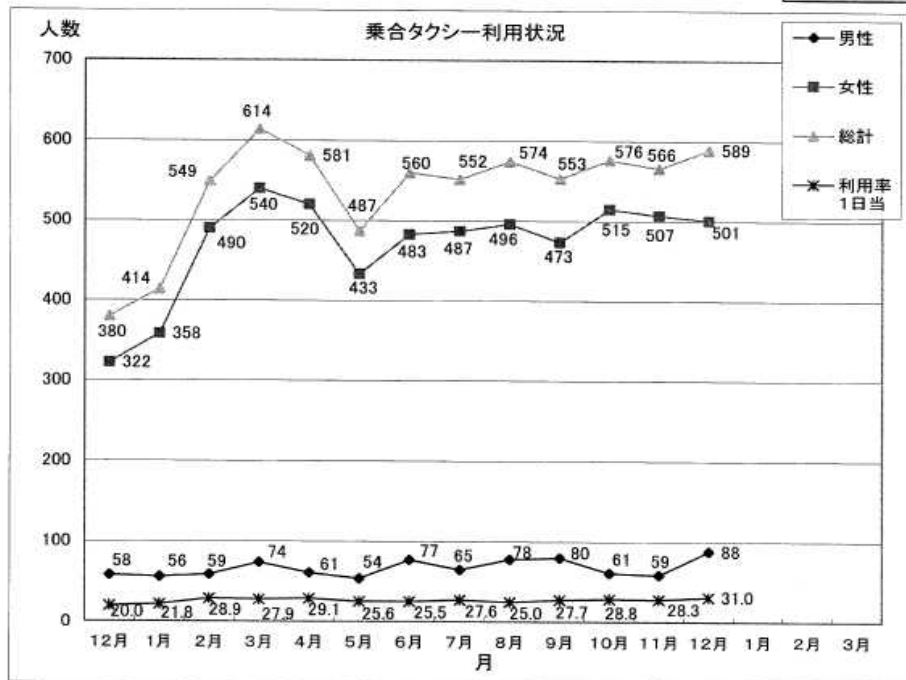
利用者数・利用状況

- ・ 利用人数は運行開始当初は1日あたり20名程度。現在は30名程度まで増えてきている。
- ・ 女性の利用が多い。2005年12月の利用者は、男性:88名、女性:501名の合計589名。
- ・ 利用者のほとんどが高齢者である。
- ・ 時間帯としては、10時～11時が多い。曜日別では月曜日の利用が若干多い。

・ 北部エリアの方が 1,000 人程度人口が多いが、南部エリアの方が乗車人員が多い。理由は明確になっていないが、南部の方が地形要因などで交通が不便なのではないかと考えられる。 ・ 目的地は国吉病院が最も多い。行き(南北エリア→共通エリア)は、病院が 75%、郵便局が 6%、商店・スーパーが 5%。帰りは、病院からが 42%、商店・スーパーからが 38%となっている。乗合タクシーを用いて通院してから、商店・スーパーに立ち寄り帰宅する、といった利用パターンが多い模様。 ・ 一般に南北エリア相互の移動はない。乗換が発生するため、タクシーの方が便利である。 ・ 北エリアから北エリア、といった利用は非常に少ないが、無いとは言えない。 ・ 1便あたりの乗車人数は 1.6～1.8 人程度。声をかけあって利用するというよりも、一人ずつ予約し、たまたま乗合になるといった状況の模様。
収支状況
【補助金】 ・ 補助金は特に用いていない。
今後の課題・将来の展開
・ 利用数の増加。 ・ タクシーの借上料の問題…借上料、乗合タクシーの運行時間帯について支払っているため、利用者が乗車していない時の費用も支払っている。 ・ システム使用料・保守料に経費がかかっている。 ・ 利用者登録・ドライバーによる利用情報の報告の徹底。オペレーターの負担を減らすことが可能となり、現在の移送サービスの再検討や新しいサービスの構築時の基礎データになる。 ・ 時刻表により、自由な運行ができなくなっている面もある。時刻表を無くし、遅い時間帯まで運行することも考えられる。 ・ 認知度の問題…100%認知されているとは言えず、不十分な状態(7割程度は認知されていると思われる)。 ・ 将来的には、送迎サービスだけでなく、買い物代行や安否確認もできるのでは、という当初調査の報告もある。

乗合タクシー利用状況

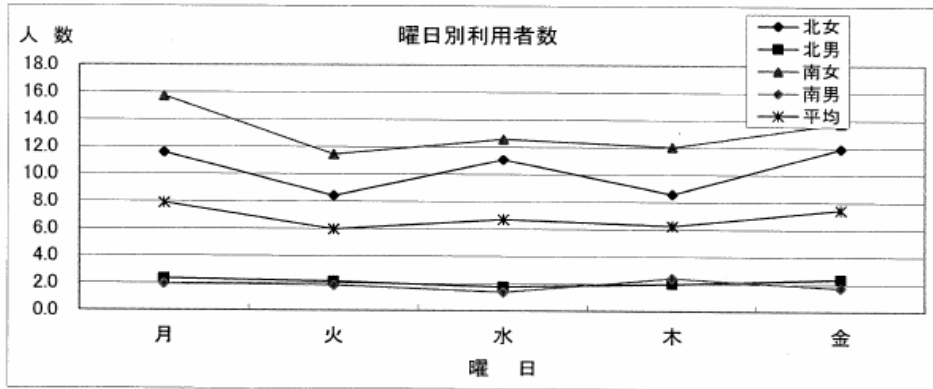
	男性	女性	総計	運行 日数	利用率 1日当	平均 H16～	平均 H17～	累計	1日 最小	1日 最大	利用料
16 12月	58	322	380	19	20.0	20.0		380	6	38	114,000
1月	56	358	414	19	21.8	20.9		794	7	34	124,200
2月	59	490	549	19	28.9	23.6		1,343	11	44	164,700
3月	74	540	614	22	27.9	24.6		1,957	18	41	184,200
17 4月	61	520	581	20	29.1	25.5	29.1	2,538	12	50	174,300
5月	54	433	487	19	25.6	25.5	27.3	3,025	16	42	146,100
6月	77	483	560	22	25.5	25.5	26.7	3,585	13	39	168,000
7月	65	487	552	20	27.6	25.8	26.9	4,137	12	40	165,600
8月	78	496	574	23	25.0	25.7	26.5	4,711	11	39	172,200
9月	80	473	553	20	27.7	25.9	26.7	5,264	18	39	165,900
10月	61	515	576	20	28.8	26.2	27.0	5,840	15	51	172,800
11月	59	507	566	20	28.3	26.3	27.2	6,406	17	37	169,800
12月	88	501	589	19	31.0	26.7	27.6	6,995	19	45	176,700
1月											
2月											
3月											
	870	6,125	6,995	262							2,098,500 H16～合計



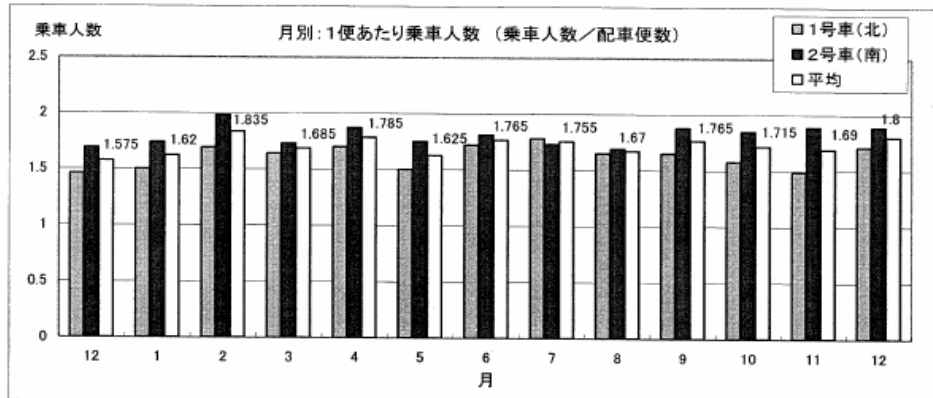
・利用者は、男性に比べ女性が、約7倍の利用率である。車を運転しない女性が、男性に比べて多いためと思われる。

図-12 夷隅乗合タクシー 利用状況(1)

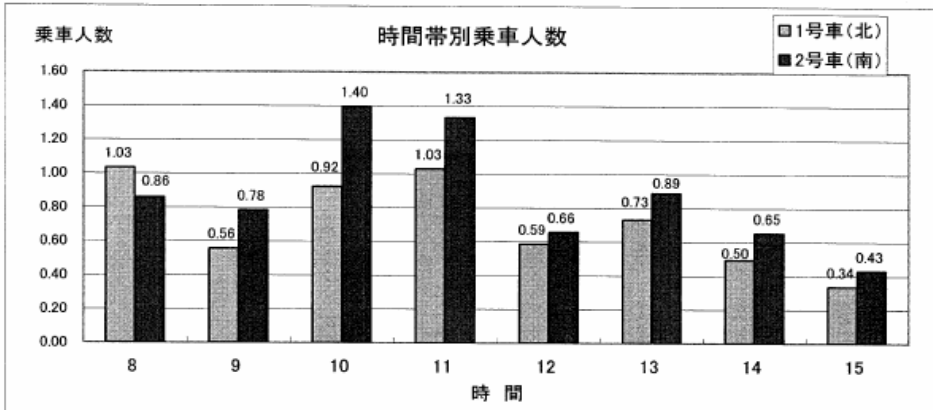
曜日別・月別：1便当り・時間帯別利用状況



・曜日による利用者は、平均すると月、水、金に多くなっている。



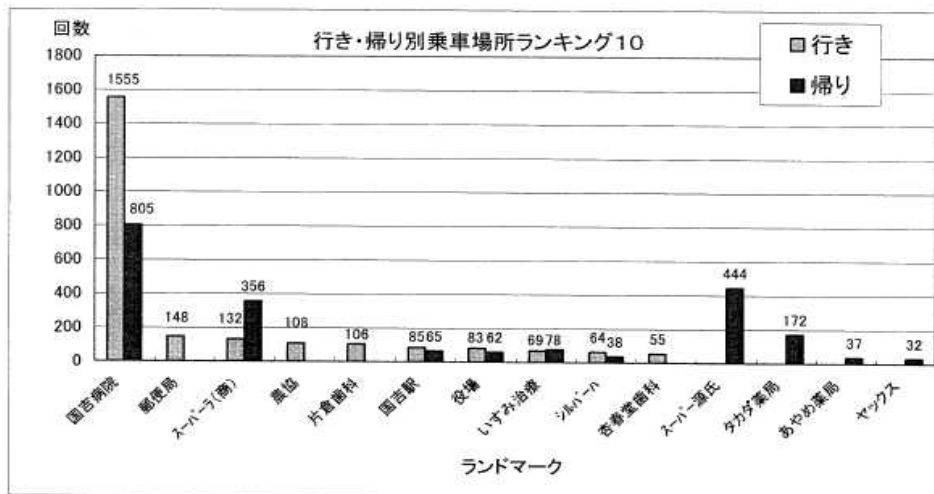
・1便あたりの乗車人数は、1.5人から1.8人であり、南エリアの乗車人数が多い傾向にある。



・時間帯別にみた乗車人数では、午前中の乗車多く、午後からの乗車は減少傾向にある。

図-13 夷隅乗合タクシー 利用状況(2)

目的別利用状況



・行き、帰りの乗車とも国吉病院が最も多いが、帰りの便は商店スーパーからの乗車が多く見られる。

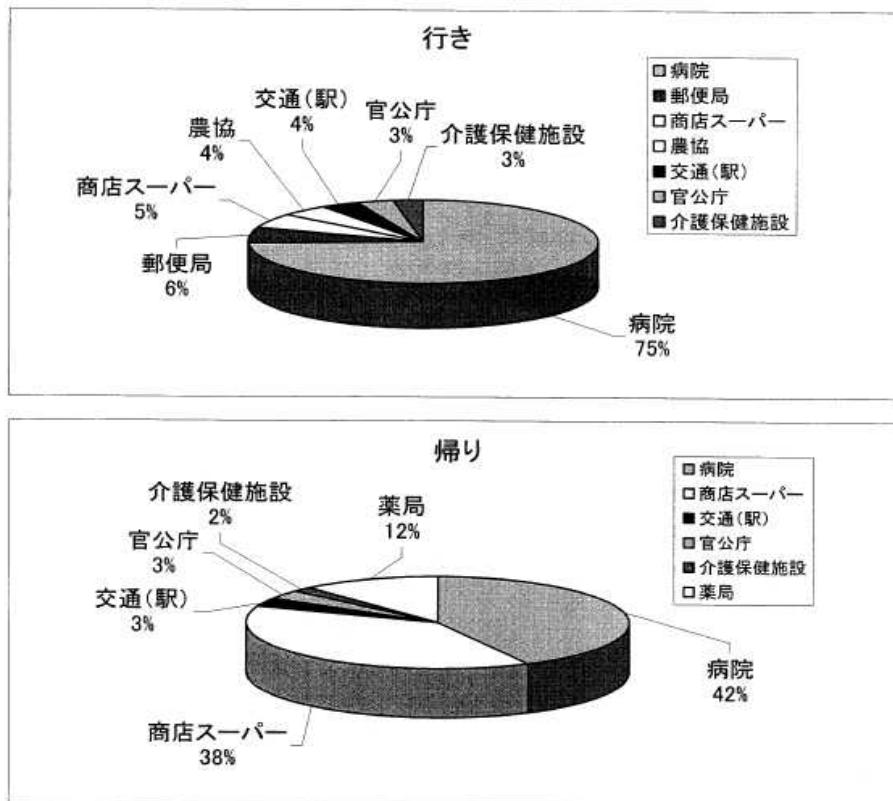


図-14 夷隅乗合タクシー 利用状況 (3)

事例4 滋賀県米原市「らくらくタクシーまいちゃん号」

…タクシー事業者の車両を活用したデマンド型乗合タクシー

移送サービスの概要・経緯

【「らくらくタクシーまいちゃん号」の概要】

- ・ 滋賀県米原市の旧米原町地域で、デマンド型の乗合タクシー「らくらくタクシーまいちゃん号」が運行している。
- ・ 運行はタクシー事業者（近江タクシー湖北）に委託し、車両はセダン型の通常のタクシー車両を用いている（通学用途のみジャンボタクシー車両を利用）。
- ・ 乗客を乗せておらず、米原駅に待機しているタクシー車両が、予約のあった停留所にのみ運行する。運行地域を4つのエリアに分け、それぞれに時刻表を定めており（時刻表は米原駅を出発する時間を定めている）、同一エリア内の利用について乗合を行っている。

【運行に至った経緯の概要】

- ・ 「らくらくタクシーまいちゃん号」の運行地域では、路線バスが走っていたが運行本数も多くなく、兼ねてから交通利便性の課題を解決したいという要望があった。そこで、路線バスの廃止の話が生じ、乗合タクシーの運行を検討した。
- ・ 当初は、廃止路線に代替するバスの運行も考えられたが、検討の結果、費用の面でデマンド型乗合タクシーを運行することとした。

地域の特徴

【米原市の特徴】

- ・ 米原市は滋賀県東北部地域の中心に位置し、面積は 223.1 平方キロメートルで、県土全体の 5.55%を占めている。
- ・ 米原町、伊吹町、山東町が 2005 年 2 月 14 日に合併し、米原市となった。また、2005 年 10 月 1 日に米原市と近江町が合併した。
- ・ 「らくらくタクシーまいちゃん号」が運行している旧米原町地域は、琵琶湖に接する米原市の南西部に位置している。
- ・ 交通の要所と言われるが、都市間交通についてであり、市内部の交通は充実しているとは言えない。
- ・ 起伏などはないが、主な交通手段は自家用車であり、自動車が運転できない高齢者などは交通の不便が生じている。また市内のバス路線 11 路線は全て、赤字となっている。

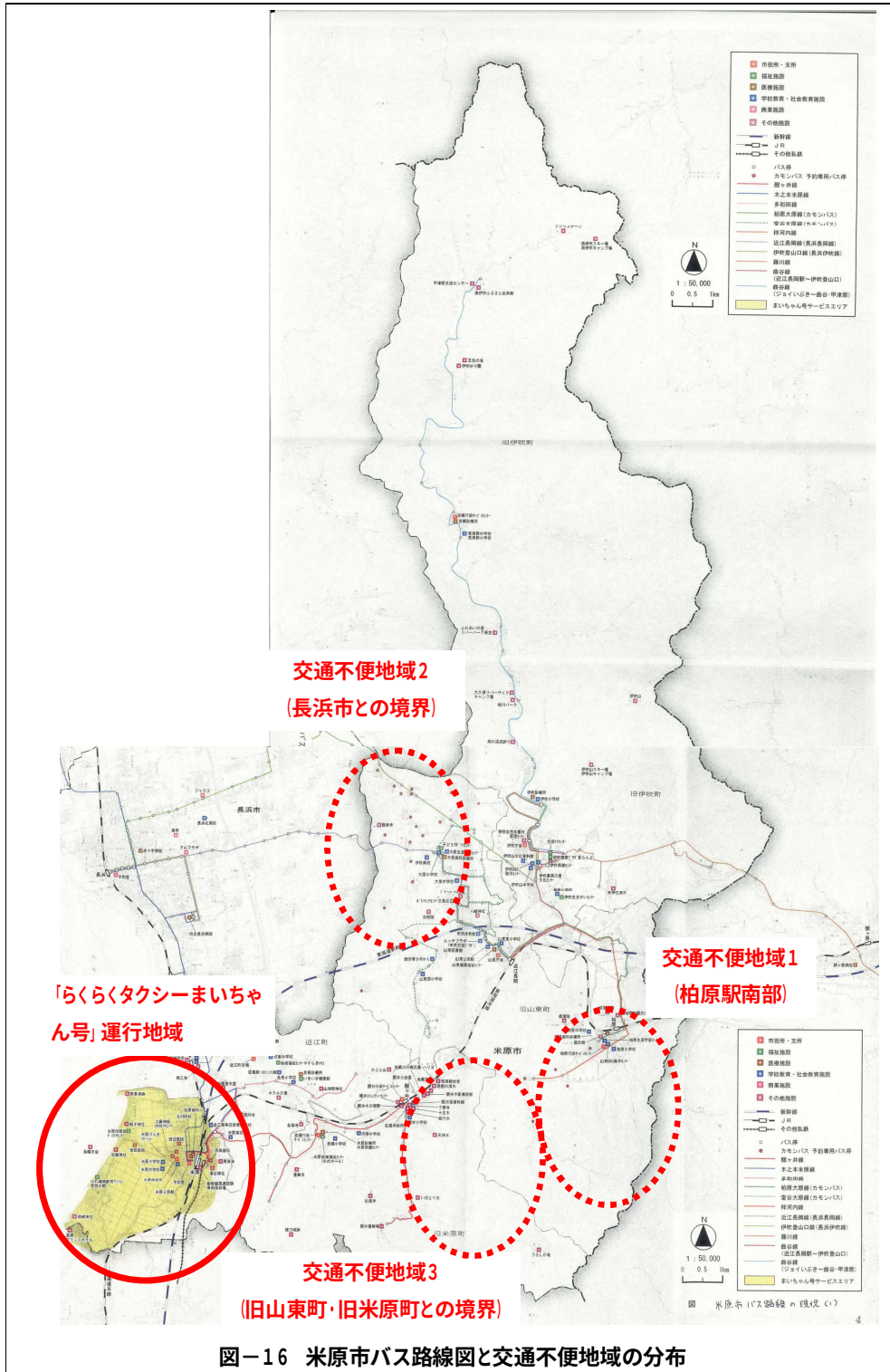


図－15 米原市の位置

参照：滋賀県ホームページ

(<http://www.pref.shiga.jp/links/shichoson.html>)

・ 米原駅周辺に簡単な買い物に来る住民は居るが、主な生活圏は、近隣の長浜市や彦根市となっている。大垣などへ買い物に出る人も居る。 ・ 病院は長浜市の市立病院や日赤病院、彦根市の市立病院の利用が多い。米原駅周辺には大きな病院はない。 【人口構成・高齢化の状況など】 ・ 米原市の高齢化率は約 23%。旧町間での差もほとんどない（概ね 20～26%）。 ・ 要介護高齢者数は 2005 年 12 月 1 日現在で、1,525 人。要介護1：498 人、要介護2：210 人、要介護3：239 人、要介護4：234 人、要介護5：196 人となっている。
地域内の交通手段の状況 【公共交通機関の状況】 ・ バスが全 11 路線運行しているが、利用者が少なく全て赤字となっている。路線維持のために、年間 8,100 万円程度の市の費用負担が生じている（8,100 万円のうち、2,600 万円が滋賀県からの補助、差額 5,500 万円が市の単独補助となっている）。 ・ 2006 年 4 月に向けて、バス路線の見直しを行っている。 ・ 市内のタクシー事業者は近江タクシー湖北も含めて、5 社存在する。 【交通不便地域の分布状況】 ・ 交通空白地帯・交通不便地域は、市内に主に3箇所存在する。ひとつは柏原駅の南側であり、もうひとつは国道 365 号線沿いの長浜市との境界地域、3つ目が山東町と旧米原町との境界地域である。市内北部の伊吹地域は集落は道路沿いにあり、バスが運行しているため、空白地区ではない（129 ページ参照）。
運行主体に関して 【運行主体・運行委託状況】 ・ 米原市が主体だが、運行は近江タクシー湖北（近江鉄道の子会社）に委託している。 【運行・委託の経緯】 ・ 現在の「らくらくタクシーまいちゃん号」の運行地域内の磯地区には、彦根～米原間の路線バスが走っていたが運行本数も多くなく、兼ねてから交通利便性の課題を解決したいという要望が旧米原町の住民有志から挙がった。 ・ 旧米原町民有志のメンバーが集まった「らくらく夢交通実現のつどい」で、2001 年より3年間に渡り、協議・検討を行った。当初約 20 名からスタートし、行政も協議・検討に参加した。 ・ 協議・検討の中では、アンケート調査や地域別ヒアリング、先進事例視察に加え、ワークショップによるアイデア交換、住民によるルート試案の作成などを行った。 ・ 検討を行っている間に、彦根～米原間の路線バスの廃止の話が出てきた。 ・ そこで検討を行っていたコンサルタントよりデマンド型乗合タクシーの提案があった。 ・ 当初は、現在の運行エリア全体を3つに分け、それぞれにバスを運行することが検討されていた。しかし、バスを1台運行するには人件費込みで年間約 1,000 万円（車両購入費を除く）が必要と試算され、3路線合計で年間約 3,000 万円が必要となるため、乗合タクシーを導入した。乗合タクシーは現在、市の負担が年間約 375 万円となっている。





写真－13 「らくらく夢交通実現のつどい」の様子

出典：米原市ホームページ (<http://www.city.maibara.shiga.jp/index.php?oid=66&dtype=1008&pid=288>)

- ・ 運行委託先の検討の際は、タクシー協議会に話しを持ちかけ、協議会で5社あるタクシー事業者の中から近江タクシー湖北に決定して頂いた。主な決定理由は、道路運送法 21 条の許可を持っているのが近江タクシー湖北だけだったことや、ジャンボタクシー車両を持っているのが、近江タクシー湖北だけだったことである。ジャンボタクシー車両は、磯地区から駅近辺の小学校までの通学に利用している。

〔運行の法律上の許可など〕

- ・ 近江タクシー湖北が道路運送法第 21 条の許可を取得している。

運行の概要

〔運行目的〕

- ・ 主に通院、買い物、通学のための交通手段の確保が目的となっている。

〔運行開始時期〕

- ・ 2004 年 10 月

〔運行範囲（地区）〕

- ・ 旧米原町内で運行しており、129 ページの通り運行エリアを4つに分けている。同一エリア内の利用について乗合を行っている。満車になった場合は臨時便として、別の車両が運行する。

〔運行時間帯〕

- ・ 平日の 6:00～19:30 に運行している。
- ・ 米原駅に待機している車両が、予約のあった停留所にものみ運行する。4つのエリアそれぞれに時刻表を定めている。時刻表は米原駅を出発する時間を表している。

〔運賃〕

- ・ 大人 300 円、子供 150 円。
- ・ 10 枚つづりの回数券を 2,000 円で販売している。
- ・ 定期券も販売している。小学生がスクールバスとして利用する定期券については、定期券代の半分以上を市が負担している。

- ・ 回数券や定期券の販売は市が行っている。
[停留所数、停留所間隔]
- ・ 停留所を細かく設置し（91箇所、運行範囲全体平均で約 300m 間隔）、どの家からも約 75m 以内に停留所があることを実現している。
- ・ 停留所を設置する際、路面に停留所マークを書くことで費用を削減している。路上に置くタイプの停留所場合、1つあたり3万円程度の費用がかかる。



写真－14 路面上の乗り場表記



図－17 運行エリア図・時刻表

参照：利用パンフレット (http://www.city.maibara.shiga.jp/rk/files/tm_dl2/pdf/taxi_pamphlet01.pdf)

- ・ [車両数]
- ・ 通常のタクシーと平行して運行しており、「らくらくタクシーまいちゃん号」専用の車両はない。
- ・ [車両取得方法]
- ・ 近江タクシー湖北が所有している車両を利用している。
- ・ [ドライバー]
- ・ 通常のタクシー業務を行っているドライバーが担当している。

【事前予約】 ・ 30 分前までの予約が必要。 【会員制の有無、会員数】 ・ 会員登録が必要。 ・ 地域外の住民も登録可能。
運行管理方法 ・ 運行管理は近江タクシー湖北が行っている。 ・ 30 分前予約による配車、乗合ルートの設定などは支障なく実現できている。臨時便による車両の不足なども特に生じていない。 ・ 事故があった場合は、通常のタクシーの事故と同様の処理となる。
PR 方法など ・ パンフレットの作成や、ホームページでの情報掲載などを行っている。
利用者数・利用状況 ・ 1運行当たりの平均乗客数は 1.0～1.5 人。1 日の乗車客は 50～65 人（通学も含む）。 ・ 月当たり約 1,400 人（延べ人数）利用し、うち 1,000 人がスクールバス用途での利用である。 ・ 地域別では、スクールバス利用を除いた場合でも、磯地区の利用が多い。磯地区はバス路線が走っていた地域なので、公共交通を利用する生活スタイルになっている。 ・ スクールバス利用を除くと、時間帯別に特に差はない。曜日別利用者数にも特に差はない。 ・ 圧倒的に 60 歳以上の利用が多い。若い人は自家用車を利用する（1世帯あたり2台の自家用車がある）。 ・ 定期券の利用はほとんどが小学生であり、通勤者の定期券利用はほとんど無い。 ・ 通常利用者（通常料金利用者・回数券利用者）の約9割は回数券で利用している。
収支状況 【収支・自治体の負担金額など】 ・ 乗合タクシーとして運行した際、料金メーターで測った通常の利用料金と、乗合タクシーの利用料金の差額を補填する形で、市から委託費用が支払われている。そのため、タクシー会社としては、通常のタクシー業務と同じ収入があるため、タクシーの利用機会が増加するというメリットがある。米原市にとっても、乗合タクシーとして運行しない時間（予約が無かった場合の待機時間など）については、費用を支払う必要がないため、運行費用の削減に繋がっている。 ・ 2004 年 10 月～2005 年 9 月の 1 年間における収支状況は以下の通りである。 ➢ 運賃収入（乗車時の現金）…約 16.2 万円 ➢ 預り金（回数券や定期券の売上げ）…約 228.2 万円 ※よって、利用料収入は合計約 244.4 万円。 ➢ 運行経費（タクシーメーター）…約 617.7 万円 ➢ 差し引きの市負担金額…約 373.3 万円

・ 回数券利用者が多いため、市の負担が増えている。そのため値上げを検討している。 [補助金] ・ 補助金は対象になっていない。 ・ バスを運行した場合は、県からコミュニティバス運行対策費補助金がでる。その補助金を活用すると概算で、運行欠損の約3～4割が県の補助となる。 ※ 滋賀県コミュニティ運行対策費補助 (県単独補助制度) 経常費用 (コスト) が 100 円 / km 以下の場合、県1 / 2、市1 / 2の補助。 経常費用 (コスト) が 100 円 / km 以上の場合、県1 / 5、市4 / 5の補助。
今後の課題・将来の展開 ・ 土日運行への要望は寄せられているが、対応は考えていない。高齢者のみの世帯はそれほど多くないため、土日は家族による送迎などで移動手段の確保ができると考えている。 ・ 運行時間の延長要望もある。しかし、運行目的は通院・買い物であるため、延長は行わない。 ・ らくらくタクシーまいちゃん号の全市展開は、近江長岡駅周辺、坂田駅周辺で検討を進めている。 ・ 導入当初は、運行時刻表の見方がわかりにくいという意見が寄せられた。時刻表の表示時間を米原駅の出発時刻ではなく、停留所の到着時刻と認識していた人が多かった。

事例5 愛知県江南市「いこまいCAR」

…タクシー事業者の車両を活用した定時定路線型乗合タクシー

移送サービスの概要・経緯

【「いこまい CAR」の概要】

- ・ 愛知県江南市では、定時定路線型の乗合タクシー「いこまいCAR」が、主にバス路線が廃止された地域を運行している。
- ・ 運行はタクシー事業者（名鉄タクシー）に委託し、車両はセダン型の通常のタクシー車両を用いている。タクシー事業者の余剰車両を活用している。
- ・ 乗合により満車となった場合は、臨時便が運行する。
- ・ 「いこまいCAR」の名称はアンケートにより決定した。

【運行に至った経緯の概要】

- ・ バス路線の撤退にあわせ、交通手段を確保する強い要望が生じ、巡回バス等の検討を行ってきたが、バスによる運行では利用者が少なく費用負担が大きいため、慎重にならざるを得ないという結果が得られた。
- ・ 2000 年からタクシーを利用した新しい交通システムについて民間企業と行政で共同して研究開発を行うこととなり、15 回の検討会を経て、2002 年に「いこまいCAR」の運行を開始した。

地域の特徴

【江南市の特徴】

- ・ 江南市は愛知県の北西部にあり、濃尾平野の北部、清流木曽川の南岸に位置している。
- ・ 東西 6.1km、南北 8.8km、面積 30.17 平方キロメートルの市域を有する。
- ・ 名古屋市から 20km 圏に位置し、公共交通機関で約 20 分で結ばれるなど利便性が高く、ベッドタウンとして都市化が進んでいる。
- ・ 買い物は、市内の5～6店舗の大型店舗が主に利用されている。アピタ（いこまいCARの停留所あり）、老人福祉センター前の大型スーパー、ヴィアモール（いこまいCARの停留所あり）、愛北病院前のスーパーなどが大型店舗である。自家用車での買い物が多い。
- ・ 大きな買い物をする場合は名古屋市へ向かう。岐阜方面に向かうことはあまりない。
- ・ 市内の主な病院は、昭和病院、愛北病院である。これらは人口透析も可能な総合病院である。
- ・ 学校は短期大学が1校（アピタ前付近）、高校が4校（江南駅の東に江南高校、西部の東野町に滝高校、昭和病院付近に古知野高校、布袋駅近辺に尾北高校）、中学校が6校（私立1校、市立5校）、小学校が10校存在する。



図－18 江南市の位置

参照：江南市ホームページ

(<http://www.city.konan.lg.jp/intro.html>)

【人口構成・高齢化の状況など】

- ・ 地形が平坦なので、平均的に各所に居住している。そのため、交通空白地域の居住者も存在している。
- ・ 高齢化率は2005年11月末現在で17.9%。高齢者数は18,077人。市内北部が若干、高齢化率が高い。要介護高齢者は2005年11月末現在で、2,343人。

地域内の交通手段の状況

【公共交通機関の状況】

- ・ 市内を名鉄線が走っており、鉄道駅は中心部の江南駅と、南の布袋駅がある。
- ・ 下図の路線図の通り、バスが運行している。
 - 犬山線、草井線、古知野C線…2000年に利用者数が少ないことから廃線
 - 江南団地A線・B線、木曽川線、古知野A線・B線…現行路線（運行本数は1時間に1～2本程度）
 - 江南団地C線…運行はしているが、利用率が少ないので、国と県の補助対象となっている。利用率がさらに下がった場合、市の補助対象となる。

※いこまいCARは主に、廃線となった路線の地区を運行している。

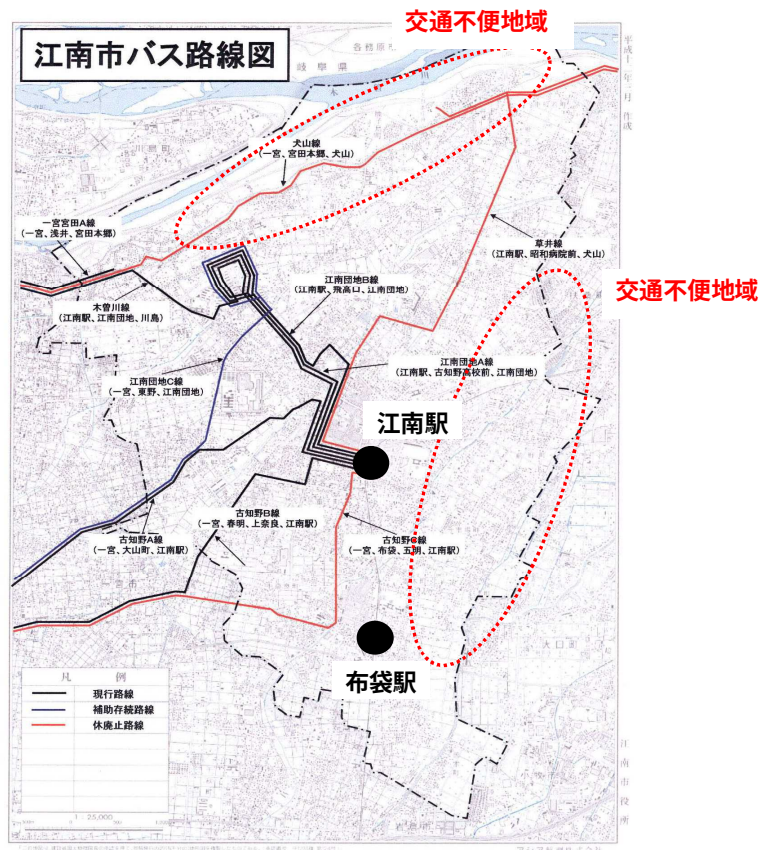


図-19 江南市バス路線図

【送迎サービスなど】

- ・ 通院は送迎サービスではなく、一般の路線バスなどが利用される。また、いこまいCARを通院に利用することもある。バスもいこまいCARも運行していない交通空白地域の居住者には通院の公共交通手段が無いことが問題となっている。
- ・ 高齢者単身世帯や高齢者世帯の交通手段確保は大きな課題となっており、85歳以上の高齢者には、タクシーの初乗りチケットを配布している。
- ・ 短期大学は駅から大学が運行するバスがある。
- ・ 滝高校は江南駅から通学用のバスが運行している。1乗車 100 円で特別に契約している。その他の高校へは徒歩により通学している。
- ・ 中学校、小学校に関してはスクールバスはなく、徒歩や自転車により通学している。
- ・ 要介護高齢者等の福祉輸送はデイサービスなどが行っている。ボランティアの運転代行も市内に存在する。

【交通不便地域の分布状況】

- ・ 鉄道路線の東側部分と市北部が主な交通不便地域となっている。

運行主体に関して

【運行主体・運行委託状況】

- ・ 江南市が主体となっているが、運行は名鉄タクシーに委託している。

【運行・委託の経緯】

- ・ バス路線の撤退にあわせ、交通手段を確保する強い要望があり、市の関係課で巡回バス等の検討を行ってきた。
- ・ 1996 年度に路線バスの養護老人ホームと江南団地間でワゴン車（9人乗り）による「福祉施設送迎車両運行試行事業」を行ったが、利用者が少なく、送迎バス方式での運行については慎重にならざるを得ないという結果が得られた。
 - ◇ 2003 年の運行試行時の検討では、巡回バスの導入は、1台あたりの年間の運行経費が約 2,000 万円と想定され、全4台の運行経費と収入見込の差額として、約 6,800 万円が年間の市負担額として試算された。対して、乗合タクシーの場合は、運行経費が約 2,800 万円、収入見込が約 300 万円、年間の市負担額が約 2,500 万円と試算され、大幅な負担減が見込まれた。実際に現在は、年間約 2,370 万円の費用で運行している。
- ・ その状況の中、2000 年 12 月にタクシーを利用した新しい交通システムについて民間と行政が共同して研究開発をすることとなり、15 回の検討会を経て、2002 年 1 月「いこまいCAR」として試行運行を開始した。
- ・ 支線の運行も試行したが、利用者数が少なく、財政面での課題もあったため、2004年10月からは幹線のための運行となっている。
- ・ 支線の廃止の際には、議会などでも議論を十分に行った。住民から、存続の強い要望も寄せられた。
- ・ 試行期間内の主な課題及び、その解決策は以下の通り
 - 乗り場が分かりにくい

→以前は電柱に乗り場を表示にしていたが、停留所を設置した（設置費用は1箇所 3 万円、合計 60 万円程度） ➤ 乗り継ぎの際など行き先が分かりにくい →行き先を示すマグネットを後部座席ドアに貼付した。 ➤ 乗り継ぎが不便（以前は連続するコースでもコース区分が変われば、拠点で乗り換えていた） →直通運行に変更した（運賃は乗車したコース分だけ支払う） ・ 人口減少などで、タクシー会社に余剰車両が生じており、タクシー事業者から市へ話が寄せられた。乗合タクシーの運行を検討していた市のニーズと合致した。 ・ 名鉄タクシーが試験運行を行い、本格運行の際は1km あたりの受託費用による入札を行った。2社が入札した結果、名鉄タクシーが落札した。 ・ 市から名鉄タクシーへは1km あたり 140 円で運行管理、車両管理も含め委託している（満車時の臨時便は別会計にしている）。 〔運行の法律上の許可など〕 ・ 名鉄タクシーが道路運送法第 21 条の許可を取得している。	運行の概要
〔運行目的〕 ・ 主に通院、買い物のための交通手段の確保が目的となっている。 〔運行開始時期〕 ・ 2004 年 10 月（試験運行は 2002 年 1 月より）。 〔運行範囲（地区）〕 ・ 138 ページの路線図の通り、江南市内を4コース運行している（うち、3コースは連続するコースとなっている）。139 ページの図の通り、民間バス路線が廃止となった地域を主に運行している。 ・ 駅を起点と考え、駅近くに運ぶという視点でコースを設定した。 ・ 西部の養護老人ホームの周辺は福祉関連の施設が集まっている地域だが、利用者が少なく、支線は廃止した。 〔運行時間帯〕 ・ 年末年始を除く毎日、8:30～17:00 に運行している。 ・ 139 ページの時刻表に従い定時運行している。30 分間隔で運行している。 ・ 交通弱者の社会参加社会参加のため、17 時までは運行している。また、8:30～17:00 以外の駅利用客を路線バスから奪ってしまい、赤字バス路線が出ないようにという意図もある。 〔運賃〕 ・ 1ルート1乗車 100 円としている。複数のルートにまたがって乗車する場合は、ルート毎に 100 円が必要となる。 ・ 「花の種」サービスとして、利用済券を 20 枚、所定の公共施設へ持参すると「花の種」に引換	写真-15 利用済券

えることができる。

- ・ 利用済券を利用者に必ず配布することで、ドライバーの不正防止の啓発を行っている。費用は市が負担している。

[停留所数、停留所間隔]

- ・ 約 30 箇所の停留所を設けている。途中乗降は不可能。
- ・ 停留所間隔は約 300～500m とし、高齢者が歩ける間隔として設定している。

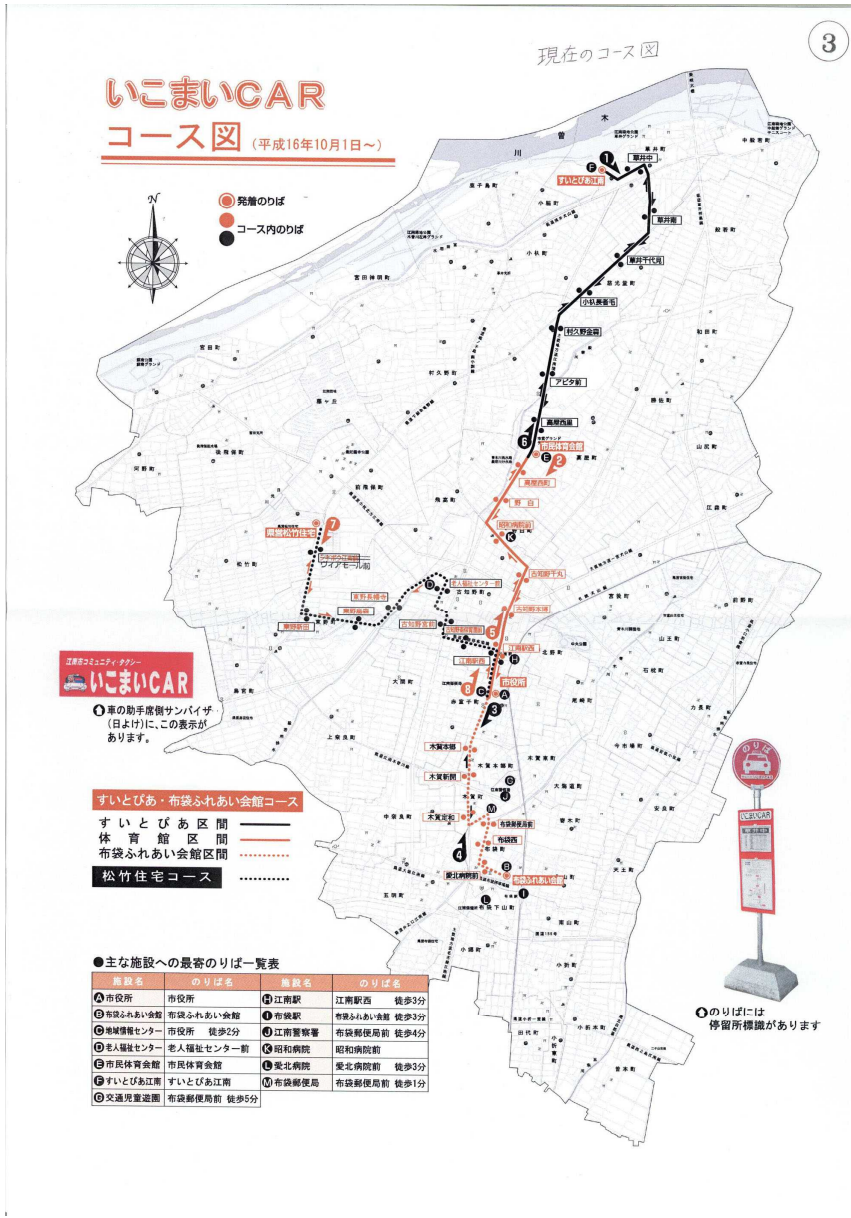


図-20 いこまいCAR路線図

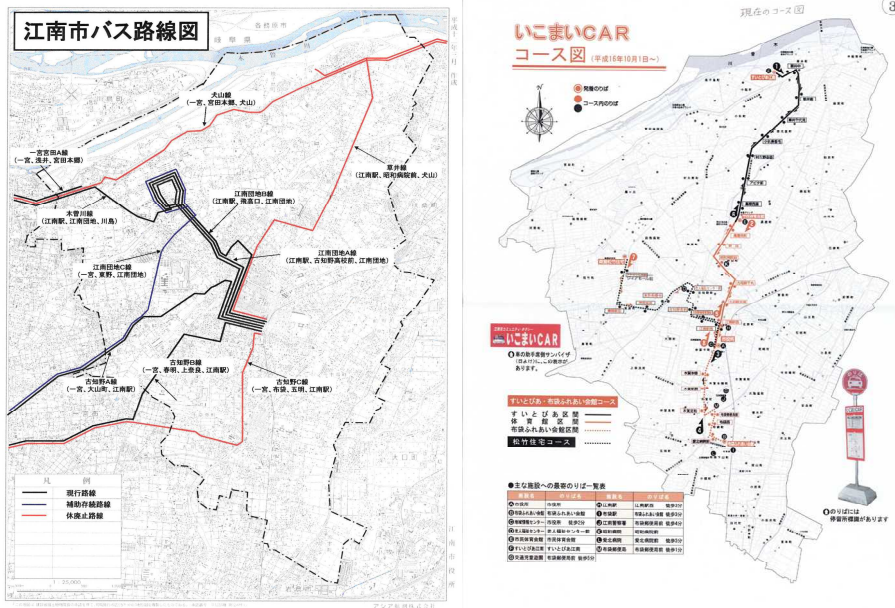


図-21 運行コース設定の様子

いこまいCAR時刻表			
すいとびあ・布袋ふれあい会館コース			
すいとびあ江南⇨布袋ふれあい会館		布袋ふれあい会館⇨すいとびあ江南	
	8時 9時～16時		8時 9時～16時
すいとびあ江南	30 00 30	布袋ふれあい会館	38 08 38
① 津井中	30 00 30	東北病院前	38 08 38
羅井南	31 01 31	布袋西	39 09 39
羅井千代見	32 02 32	布袋郵便局前	39 09 39
② 小臥長巻毛	33 03 33	木質定和	40 10 40
村久野金森	34 04 34	木質新聞	41 11 41
アピタ前	35 05 35	木質本郷	41 11 41
高屋西里	36 06 36		
市民体育会館	38 08 38	市役所	43 13 43
高屋西町	39 09 39	江南駅西	45 15 45
野白	40 10 40	古知野本郷	46 16 46
③ 昭和病院前	41 11 41	古知野千丸	47 17 47
古知野千丸	43 13 43	昭和病院前	48 18 48
古知野本郷	44 14 44	野白	50 20 50
江南駅西	45 15 45	高屋西町	51 21 51
市役所	47 17 47	市民体育会館	52 22 52
木質本郷	48 18 48	高屋西里	53 23 53
木質新聞	49 19 49	アピタ前	54 24 54
木質定和	50 20 50	村久野金森	55 25 55
④ 布袋郵便局前	51 21 51	⑤ 小臥長巻毛	56 26 56
布袋西	51 21 51	草井千代見	57 27 57
東北病院前	52 22 52	羅井南	58 28 58
布袋ふれあい会館	52 22 52	羅井中	59 29 59
		すいとびあ江南	00 30 00
①②…すいとびあ区間	52 22 52	③④…布袋ふれあい会館区間	

図-22 いこまいCAR時刻表

【車両数】

- ・ 名鉄タクシーが所有する 33 台の車両のうち、3 台をいこまいCARに用いている。
- ・ 通常のタクシー車両を用いているため、利用者が見分けのつく様、サンバイザーに「いこまいCAR」の表示を付ける、後部座席のドアに路線表示のステッカーを貼付する、といった工夫を行っている。
- ・ ステッカーのイラストなどは市の職員が手がけている。
- ・ 車両管理も名鉄タクシーが行っている。



写真-16 いこまいCARの車両



写真-17 サンバイザーの表示



写真-18 路線表示ステッカー

【車両取得方法】

- ・ 車両は名鉄タクシーの余剰車両を活用している。

【ドライバー】

- ・ ドライバーは、嘱託の運転手が専属している。昼休みなどには運転手を交代している。
- ・ 嘱託社員を活用することにより、費用を削減している。
- ・ 「空気を運ぶ」状態になることもあり、ドライバーにとっては不評となる部分もある。

【事前予約】

- ・ 必要なし。

【会員制の有無、会員数】

- ・ 会員登録は必要なく、誰でも利用することができる。

運行管理方法
・ 運行管理は名鉄タクシーが行っている。 ・ 乗合により満車になった際、運転手が臨時便の手配を行う。 ・ 臨時便の待ち時間は約 5～6 分、長くても 10 分以内には到着する。 ・ 臨時便は、名鉄タクシー所有車両の残りの 30 台のうち空いている車両が対応する。臨時対応となるため、サンバイザーやステッカーによる案内表示は出せない。
PR 方法など
・ パンフレットの作成や施設での配布、インターネットによる情報提供などを行っている。
利用者数・利用状況
・ 2004 年度では年間約 52,000 人、月間約 4,000～4,500 人程度の利用があった。 ・ 性別は 8：2 で女性が多い。 ・ 定時定路線型の乗合タクシーとなっており、利用者の有無に関わらず、運行している。運行エリアが、ある程度市街化が進んでいる地域のため、定時定路線型でも乗車率が 1（人/便）以上となっている。ただし、区間毎の利用人数別は、0 人（空車）：46%、1 人：26%、2 人：15%、3 人：6%、5 人（満車）：3%と、やはり、空車の割合が最も大きい（2005 年の利用状況）。試行時の支線は空車の割合が大きく、平均利用率も約 0.1～0.2 と低かった。 ・ 乗合については、団体の利用者よりも、偶然乗合となることが多い。常連になっている利用者もいる。
収支状況
【収支・自治体の負担金額など】 ・ 140 円/km の運行費用と、臨時便の運行費用から、運賃収入（1 ルート 100 円、乗車時に運転手に支払う）を差し引いた額を、市から名鉄タクシーへ委託費用として支払っている。 ・ 2004 年度（2004 年 10 月に支線廃止のため、支線の運行費用・収入も含む）の内訳は以下の通りである。 ➢ 運行費用…2,367 万円 ➢ 運賃収入…509 万円 ➢ 市負担金…1,858 万円 ➢ 総利用数…50,869（ルート） →結果：1km あたりの市負担金…約 110 円、1 利用あたりの市負担金…約 365 円 ・ 入札制のため、タクシー事業者同士の競争原理が働き、市にとっては運行費用の削減に繋がる。タクシー事業者としては、最低収入を確保できるというメリットがある。 【補助金】 ・ 補助金は特に利用していない。
今後の課題・将来の展開
・ 「時間通りに来なかった」という苦情が寄せられたことがあった。 ・ 運転手と利用者のトラブルが、極めて希にだが、起こることがある。

- ・ 接触事故が一度あったが、名鉄タクシーが通常業務と同様に対応した。
- ・ 車両やドライバーの不足は特に生じていない。
- ・ 昭和病院と愛北病院が統合し、アピタ前の敷地に新病院ができる。それに応じて路線バスが江南駅～病院間を運行するので、いこまいCARのコース変更などが生じる可能性がある。
- ・ 市北部に国立公園が 2007 年度にオープンする。そのため、交通手段の確保が必要になり、いこまいCARのコース変更などが生じる可能性がある。
- ・ 回数券制度の導入や運賃の変更は特に検討されていない。
- ・ デマンド方式の導入を検討している。時間帯によって1時間間隔の運行にし(現在は 30 分間隔)、その分の費用をデマンド方式の運行に充てるといった方法が検討されている。

8. 「いこまいCAR」と巡回バスとの比較（平成15年度・運行試行時）

項目	いこまいCAR	巡回バス
運行車両	回送タクシー	バリアフリー仕様のバス (超低床・ノンステップ)
コース	幹線 2 (双方向運行) 10.3 km すいとびあ・布袋 ふれあい会館コース 7.5 km 松竹住宅コース 2.8 km 支線B 4 (双方向運行) 11.2 km 鹿子島会館コース 2.7 km 消防署東分署コース 3.0 km 中奈良公民館コース 2.4 km 老人ホームコース(後飛保) 3.1 km 幹線+支線B=21.5 km	幹線 1 (ピストン運行) 8.6 km コミュニティコース 3 (8の字運行) 北コース 18.5 km 東西コース 20.0 km 南コース 11.5 km 50.0 km 幹線+コミュニティ=58.6 km
運行回数	幹線 8.5h×2便×2方向×4区間=136回/日 支線 9便/日×2方向×4コース=72回/日 208便×360日=74,880便/年	幹線 8.5h×2(ピストン)=17便/日 コミュニティ 8.5h×1回×3コース=25便/日 (17便+25便)×360日=15,120便/年
停留所数	300m～500m間隔 幹線・支線A 100+起終点 9=109 支線B 56+起終点 3=59 109+59=168箇所	500m間隔 110箇所
運行費用 ※諸費用除く	【運行経費】 幹線 17便×2方向×360日×10.3km×140円 =17,650,080円① 支線 9便×2方向×(183日×11.2km+177日×11.1km)×140円=10,116,036円② 臨時便 1,300円×21便×12月=327,600円③ ①+②+③=28,094千円 【収入見込】 幹線・支線 年間運行便数 利用率 74,880便×0.4人×100円=2,995,200円① 臨時便 21便×12月×1人×(300円÷2)=37,800円② ①+②=3,033千円 【差引】 運行経費 収入見込 28,094千円-3,033千円=25,061千円	【運行経費】 1台/コース 20,000千円/台×4台=80,000千円 【収入見込】 年間運行回数 利用率 15,120便×8人×100円/便 =12,096千円 【差引】 運行経費 収入見込 80,000千円-12,096千円=67,904千円

図-23 いこまいCARと巡回バスとの比較

9. 運行経費等の調べ

(単位 : km・円・人)

項 目	総運行距離 A	運行経費 B	料金収入 C	市負担金 D	総利用 人数 E	1人当たり 費用 D/E	1km当たり 費用 D/A
13年度	63,318.4	6,331,840	694,000	5,637,840	6,940	812	89
幹線	28,299.1	2,829,910	540,100	2,289,810	5,401	424	81
支線	35,019.3	3,501,930	153,900	3,348,030	1,539	2,175	96
14年度	260,825.8	26,082,580	3,388,100	22,694,480	33,881	670	87
幹線	118,394.6	11,839,460	2,823,300	9,016,160	28,233	319	76
支線	142,431.2	14,243,120	564,800	13,678,320	5,648	2,422	96
15年度	198,274.4	27,758,416	4,945,900	22,812,516	49,459	461	115
幹線	126,044.0	17,646,160	4,406,600	13,239,560	44,066	300	105
支線	72,230.4	10,112,256	539,300	9,572,956	5,393	1,775	133
16年度	169,069.8	23,669,772	5,086,900	18,582,872	50,869	365	110
幹線	132,649.8	18,570,972	4,810,000	13,760,972	48,100	286	104
支線	36,420.0	5,098,800	276,900	4,821,900	2,769	1,741	132

(注) 13年度は1～3月実績、14年度以降は1年間の実績

15年度以降には臨時便を除く

16年度の支線は、4月～9月まで

臨時便経費

年度	運行料金	人 数	請求金額
15年度	281,550	741	207,450
16年度	451,330	1,148	336,530

(注) 臨時便経費は、通常運賃で計算

総運行経費

年 度	経 費
14年度	22,694,480
15年度	23,019,966
16年度	18,919,402

16年度は、決算見込み

図-24 いこまいCAR 運行経費等

11. 利用状況

平成14年1月～平成17年3月の利用状況は、次のとおりです。利用者数は、平成14年度の33,881人から平成16年度は52,017人と増加しています。幹線では5割以上増加していますが、支線は横ばいです。平均利用率（人／便）は平成13年度0.30、平成14年度0.35で、微増でしたが、平成16年度は0.84で当初より2倍強となっています。

平成13年度

平成14年1月～3月		(人)			(人/便)		
コース名		1月	2月	3月	合計	平均	平均利用率
幹線	すいとびあコース	224	325	473	1,022	341	0.35
	体育館コース	621	884	980	2,485	828	0.85
	布袋支所コース	188	224	260	672	224	0.23
	松竹住宅コース	339	392	491	1,222	407	0.42
支線	中般若会館コース	83	130	158	371	124	0.13
	東公民館コース	127	126	112	365	122	0.13
	曾本会館コース	137	153	196	486	162	0.17
	老人ホームコース	71	108	138	317	106	0.11
合 計		1,790	2,342	2,808	6,940	2,313	0.30

平成14年度

平成14年4月～7月				(人)		(人/便)		
コース名		4月	5月	6月	7月	小計	平均	平均利用率
幹線	すいとびあコース	383	374	410	370	1,537	384	0.37
	体育館コース	900	1,018	1,025	1,031	3,974	994	0.96
	布袋支所コース	219	239	360	369	1,187	297	0.29
	松竹住宅コース	451	557	594	599	2,201	550	0.53
支線	中般若会館コース	139	145	124	97	505	126	0.12
	東公民館コース	105	144	129	122	500	125	0.12
	曾本会館コース	117	164	218	149	648	162	0.16
	老人ホームコース	116	127	94	108	445	111	0.11
合 計		2,430	2,768	2,954	2,845	10,997	2,749	0.33

14年度全体

(人)		(人/便)	
合計	平均利用率		
4,817	0.39		
11,702	0.96		
3,935	0.32		
7,779	0.64		
1,475	0.12		
1,237	0.10		
1,338	0.11		
1,598	0.13		
33,881	0.35		

平成14年8月～15年3月		(人)									(人/便)	
コース名		8月	9月	10月	11月	12月	1月	2月	3月	小計	平均	平均利用率
幹線	すいとびあコース	415	336	348	348	407	435	426	565	3,280	410	0.41
	体育館コース	1,039	875	926	868	843	921	1,017	1,239	7,728	966	0.96
	布袋支所コース	383	354	313	325	275	331	364	403	2,748	344	0.34
	松竹住宅コース	518	479	657	716	794	726	807	881	5,578	697	0.69
支線	鹿子島会館コース	105	96	108	119	109	149	139	145	970	121	0.12
	消防署東分署コース	94	122	73	86	82	79	80	121	737	92	0.09
	布袋住宅コース	83	72	80	72	81	88	92	122	690	86	0.09
	老人ホームコース	114	102	99	135	161	172	181	189	1,153	144	0.14
合 計		2,751	2,436	2,604	2,669	2,752	2,901	3,106	3,665	22,884	2,861	0.35

図-25 いこまいCAR 利用状況(1)

平成15年度

平成15年4月～9月		(人)								(人/便)
コース(区間)名		4月	5月	6月	7月	8月	9月	小計	平均	平均利用率
幹線	すいとびあ区間	592	780	690	805	820	643	4,330	722	0.70
	体育館区間	1,277	1,392	1,321	1,527	1,427	1,379	8,323	1,387	1.34
	布袋ふれあい会館区間	530	595	543	647	617	709	3,641	607	0.59
	松竹住宅コース	754	879	880	989	858	754	5,114	852	0.82
支線	親子森会館コース	123	120	132	132	123	117	747	125	0.23
	消防署東分署コース	89	76	90	88	73	86	502	84	0.15
	中奈良公民館コース	93	87	93	92	120	111	596	99	0.18
	老人ホームコース	109	170	156	144	171	114	864	144	0.26
合 計		3,567	4,099	3,905	4,424	4,209	3,913	24,117	4,020	0.63

15年度全体

(人)	(人/便)	
合計	平均利用率	
9,071	0.74	0.9
18,010	1.47	
7,923	0.65	
9,792	0.80	
1,437	0.22	0.2
956	0.15	
1,367	0.20	
1,644	0.26	
50,200	0.67	

平成15年10月～16年3月										(人)	(人/便)
コース(区間)名		10月	11月	12月	1月	2月	3月	小計	平均	平均利用率	
幹線	すいとびあ区間	922	779	675	740	797	828	4,741	790	0.79	
	体育館区間	1,757	1,627	1,521	1,465	1,584	1,733	9,687	1,615	1.61	
	布袋ふれあい会館区間	747	741	615	719	759	701	4,282	714	0.71	
	松竹住宅コース	854	785	748	668	792	831	4,678	780	0.78	
支線	般若公民館コース	114	120	107	81	132	136	690	115	0.22	
	東公民館コース	109	86	68	63	57	71	454	76	0.14	
	曾本会館コース	142	152	93	103	145	136	771	129	0.24	
	老人ホームコース	133	141	163	117	109	117	780	130	0.25	
合 計		4,778	4,431	3,990	3,956	4,375	4,553	26,083	4,347	0.71	

平成16年度

平成16年4月～16年9月							(人)	(人/便)		
コース(区間)名		4月	5月	6月	7月	8月	9月	小計	平均	平均利用率
幹線	すいとびあ区間	968	868	855	977	845	880	5,393	899	0.87
	体育館区間	1,709	1,573	1,795	1,813	1,719	1,839	10,448	1,741	1.69
	布袋ふれあい会館区間	761	575	671	709	767	759	4,242	707	0.68
	松竹住宅コース	775	702	767	765	781	795	4,585	764	0.74
支線	般若公民館コース	155	120	153	121	111	130	790	132	0.24
	東公民館コース	82	67	41	87	80	59	416	69	0.13
	曾本会館コース	111	99	139	140	145	124	758	126	0.23
	老人ホームコース	123	127	104	149	146	156	805	134	0.25
合 計		4,684	4,131	4,525	4,761	4,594	4,742	27,437	4,573	0.72

16年度全体

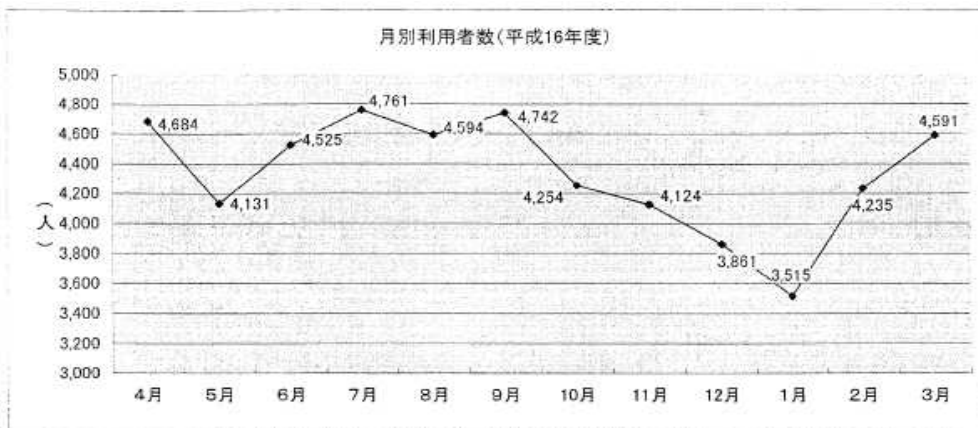
(人)	(人/便)	
合計	平均利用率	
11,164	0.92	1.01
20,472	1.68	
8,762	0.72	
8,850	0.73	
790	0.24	0.21
416	0.13	
758	0.23	
805	0.25	
52,017	0.84	

平成16年10月～17年3月										(人)	(人/便)
コース(区間)名	10月	11月	12月	1月	2月	3月	小計	平均	平均利用率		
幹線	すいとびあ区間	968	999	925	785	982	1,112	5,771	962	0.96	
	体育館区間	1,755	1,750	1,553	1,417	1,688	1,861	10,024	1,671	1.68	
	布袋ふれあい会館区間	820	740	712	661	819	768	4,520	753	0.76	
	松竹住宅コース	711	635	671	652	746	850	4,265	711	0.71	
合 計		4,254	4,124	3,861	3,515	4,235	4,591	24,580	4,097	1.03	

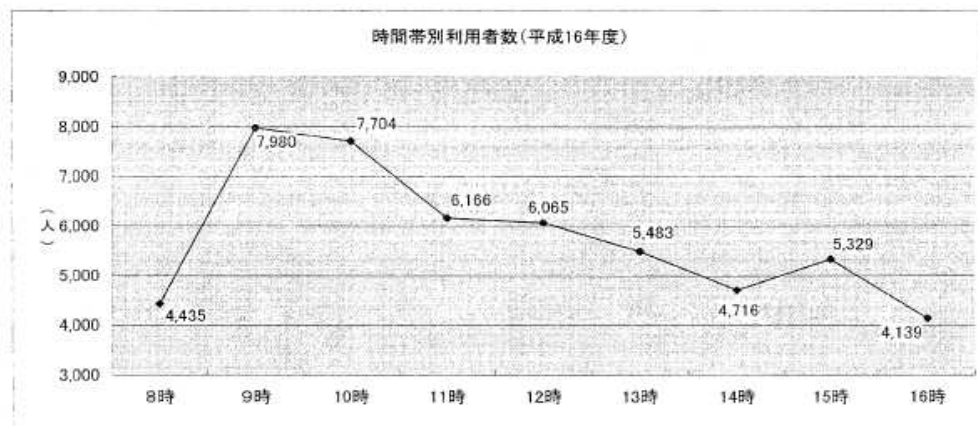
平成17年度

平成17年4月～17年11月		(人)										(人/便)
コース(区間)名		4月	5月	6月	7月	8月	9月	10月	11月	小計	平均	平均利用率
幹線	すいとびあ区間	1,055	1,129	1,018	962	946	910	1,028	889	7,937	992	0.96
	体育館区間	1,870	1,765	1,731	1,753	1,776	1,640	1,660	1,556	13,751	1,719	1.66
	布袋ふれあい会館区間	728	785	730	770	726	681	755	609	5,784	723	0.70
	松竹住宅コース	925	721	840	971	901	917	937	876	7,088	886	0.85
合 計		4,578	4,400	4,319	4,456	4,349	4,148	4,380	3,930	34,560	4,320	1.04

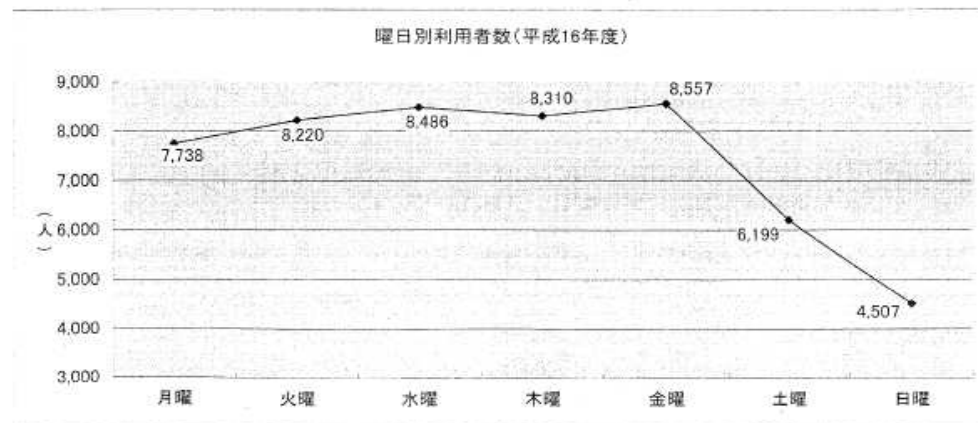
図-26 いこまいCAR 利用状況(2)



・平成16年10月の支線廃止を伴う本格運行の影響で、平成17年1月までは減少しているが2月からは増加傾向にあります。



・9時、10時台が最も多く、以降は徐々に減少しています。



・平日と週末とで利用者数に差が見られます。

図-27 いこまいCAR 利用状況(3)

事例6 東京都世田谷区・目黒区(自由が丘)「サンクスネイチャーバス」

…会費により運営している巡回型乗合バス

移送サービスの概要・経緯

【「サンクスネイチャーバス」の概要】

- ・ 東京都世田谷区・目黒区の自由が丘地域で東急線自由が丘駅と住宅地の間を結ぶ無料バスを運行している。
- ・ 八雲ルートと駒沢公園ルートとの2つのルートを運行している(駒沢公園ルートの一部のみ世田谷区内)。
- ・ 商店や個人から会費を集めることで、運行を実現している。
- ・ バスの燃料に植物性廃食用油のリサイクル燃料(V.D.F.)を用い、関心を集めている。

【運行に至った経緯の概要】

- ・ やや交通が不便な地域であった八雲3丁目付近の有志が集まり、地域のつながりを深める活動として運行を開始した。

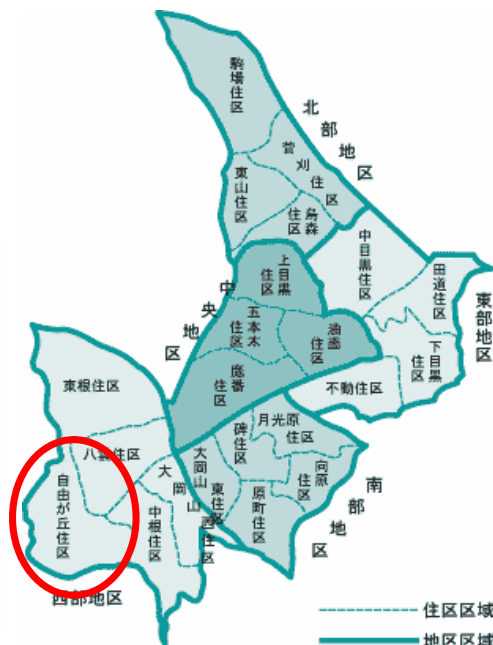
地域の特徴

【自由が丘の特徴】

- ・ 自由が丘は東京都目黒区に位置している。東急線自由が丘駅周辺には賑やかな商店街があり、その周辺には、閑静な住宅地が並んでいる。



東京都における目黒区の位置



目黒区における自由が丘の位置

図-28 自由が丘の位置

参照: 目黒区ホームページ (<http://www.city.meguro.tokyo.jp/info/index.htm>、

http://www.city.meguro.tokyo.jp/benri/026_02.htm)

書式変更: フォント: 10 pt

書式変更: フォント: 10 pt

地域内の交通手段の状況
【交通不便地域の分布状況】 ・ 鉄道とバスが主な交通手段となっているが、住宅地の中には、駅からの距離が長く、また坂があるなど、交通が不便な地域も存在している。 ・ 最初にサンクスネイチャーバスが運行した「八雲3丁目」交差点も、自由が丘駅から若干距離があり、駅までの間に坂があり、交通に不便な地域であった。
運行主体に関して
【運行主体・運行委託状況】 ・ NPO 法人サンクスネイチャーバスを走らす会が主体となっているが、運行自体は、八雲ルートはみずほ観光バス（日の丸自動車系列）、駒沢公園ルートは日の丸自動車に運行委託している。 【運行・委託の経緯】 ・ 八雲3丁目付近の有志が集まり、地域のつながりを深める活動として運行を開始した。当初から無料での運行を想定していた。 ・ ガーデニングショップ「サンクスネイチャー」が1994年にオープンし、当時のオーナー斉藤氏の声かけで、スーパー「ザ・ガーデン」の当時社長 島田氏、「自由が丘インターナショナルテニスカレッジ」のオーナー栗山氏（現 NPO 会長）、「自由が丘後楽園ボウル」の支配人 油田氏ら4人が集まり、1995年にサンクスネイチャーバスを走らす会を発足した。 ・ 法律上の許可など、バスを走らせて良いかが最初の課題だったが、無料ということもあり、貸切バスとして扱うことで解決できた。 ・ また、車両の購入費用（1千万円など）や運転手、車庫の問題も課題だった。バス事業者（観光バスや送迎バス）に尋ねたところ、不景気でもあり、観光用に購入したが利用されていないバス車両があるとの話を伺った。そこで運転手も含め、運行委託を行った。 ・ 有志同士の話し合いなどで、近隣住民のニーズを汲み取りながら、ルートの設定や時刻表の設定を行った。例えば時刻表の設定では、買い物の主用途のため、12:00～21:00の運行とし、住民にとって利便性の高いものとなっている。 ・ 2004年9月から運行開始した駒沢公園ルートは、マンションの利便性向上やPR、宣伝のためにバスを運行して欲しいという声が上がったことから運行を開始した。 【運行の法律上の許可など】 ・ 貸切バスの扱いとなっている。そのため、座席数以上は乗車できない。 ・ 警察や消防にも確認を行った。



写真－19 サンクスネイチャーバス

- ・ 警察は、特に問題はないという返答であった。乗降時の混雑具合をチェックするため、一度パトカーが後ろから追隨して、チェックを行った。民間路線バスが運行していない地域での運行であり、通行者も多くない箇所であったため、問題は発生しなかった。また当初より、スピードを出さず、ゆっくりと走ることが主旨だったので、住宅地内での走行などにも問題は発生しなかった。
- ・ 消防に関しては、植物性廃食用油のリサイクル燃料 (V.D.F.) の利用に関して、確認を行った。

運行の概要

【運行目的】

- ・ 主に日常の買い物や、マンション住人やテニスクールの生徒の帰宅など。
- ・ 通勤目的での利用は想定していない。

【運行開始時期】

- ・ 1997 年に八雲ルートの運行を開始。2004 年に第2のルートとして駒沢公園ルートの運行を開始した。

【運行範囲 (地区)】

- ・ 自由が丘駅と目黒通り沿線の八雲地区の間を八雲ルートが運行し、自由が丘駅と駒沢公園の間を駒沢公園ルートが運行している。
- ・ 民間バス事業者が運行していない地域に限られている。

【運行時間帯】

- ・ 12:00～21:30。水曜日は定休日としている。
- ・ 運行時間帯を午前からとすると、勤務時間が長くなるため、運転手が各ルートもう1名必要になってしまい、運行費用が増加してしまう。

【運賃】

- ・ 無料。ただし頻繁に利用する人は、頻繁に利用する人は個人サポーター (6,000 円/年) に加入し、会費を払っている。

【停留所数、停留所間隔】

- ・ 12 箇所。途中乗降可能。会費の金額によって、店舗前にバス停を設置することが可能。
- ・ また停留所は、公道ではなく建物敷地内に設置している。

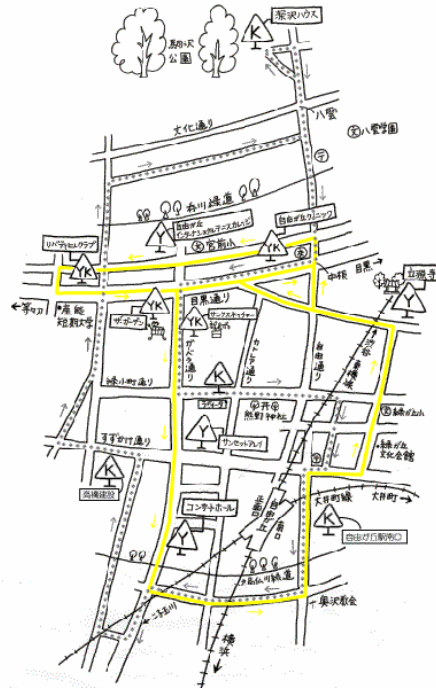


図-29 運行ルート

参照: サンクスネイチャーバス ルート・時刻表

(<http://www.thanksnaturebus.org/maptime.htm>)



写真-20 停留所

お馴染みの 八雲ルート										2004年9月2日からスタート！ 2005年4月1日時刻表改訂 駒沢公園ルート									
自由が丘駅前	立派寺	自由が丘駅前	自由が丘駅前	自由が丘駅前	自由が丘駅前	自由が丘駅前	自由が丘駅前	自由が丘駅前	自由が丘駅前	自由が丘駅前	自由が丘駅前	自由が丘駅前	自由が丘駅前	自由が丘駅前	自由が丘駅前	自由が丘駅前	自由が丘駅前	自由が丘駅前	自由が丘駅前
12:00	10:10	20:20	21:21	22:22	27:27	28:28	12:00	06:06	07:07	08:08	14:14	22:22	26:26	12:00	06:06	07:07	08:08	14:14	22:22
12:30	40:40	50:50	51:51	52:52	57:57	58:58	12:30	35:35	41:41	42:42	43:43	49:49	57:57	12:30	35:35	41:41	42:42	43:43	49:49
13:00	10:10	20:20	21:21	22:22	27:27	28:28	13:00	10:10	16:16	17:17	18:18	24:24	32:32	13:00	10:10	16:16	17:17	18:18	24:24
13:30	40:40	50:50	51:51	52:52	57:57	58:58	13:30	45:45	51:51	52:52	53:53	59:59	14:07	13:30	45:45	51:51	52:52	53:53	59:59
15:00	10:10	20:20	21:21	22:22	27:27	28:28	15:00	20:20	26:26	27:27	28:28	34:34	42:42	15:00	20:20	26:26	27:27	28:28	34:34
15:30	40:40	50:50	51:51	52:52	57:57	58:58	15:30	55:55	16:01	02:02	03:03	09:09	17:17	15:30	55:55	16:01	02:02	03:03	09:09
16:00	10:10	20:20	21:21	22:22	27:27	28:28	16:00	30:30	36:36	37:37	38:38	44:44	52:52	16:00	30:30	36:36	37:37	38:38	44:44
17:00	10:10	20:20	21:21	22:22	27:27	28:28	17:00	05:05	11:11	12:12	13:13	19:19	27:27	17:00	05:05	11:11	12:12	13:13	19:19
17:30	40:40	50:50	51:51	52:52	57:57	58:58	17:30	35:35	41:41	42:42	43:43	49:49	57:57	17:30	35:35	41:41	42:42	43:43	49:49
18:00	10:10	20:20	21:21	22:22	27:27	28:28	18:00	10:10	16:16	17:17	18:18	24:24	32:32	18:00	10:10	16:16	17:17	18:18	24:24
19:00	10:10	20:20	21:21	22:22	27:27	28:28	19:00	45:45	51:51	52:52	53:53	59:59	19:07	19:00	45:45	51:51	52:52	53:53	59:59
19:30	40:40	50:50	51:51	52:52	57:57	58:58	19:30	20:20	26:26	27:27	28:28	34:34	42:42	19:30	20:20	26:26	27:27	28:28	34:34
20:00	10:10	20:20	21:21	22:22	27:27	28:28	20:00	50:50	56:56	57:57	58:58	20:04	12:12	20:00	50:50	56:56	57:57	58:58	20:04
20:30	40:40	50:50	51:51	52:52	57:57	58:58	20:30	20:20	26:26	27:27	28:28	34:34	42:42	20:30	20:20	26:26	27:27	28:28	34:34
21:00	10:10	20:20	21:21	22:22	27:27	28:28	21:00	20:20	26:26	27:27	28:28	34:34	42:42	21:00	20:20	26:26	27:27	28:28	34:34

★日曜・祝日の15:00～17:00頃は歩行者天国のため定期通りに運行できないことがあります。
★ザ・ガーデンでの乗降は、八雲コースは、目黒通りを渡ってキーフレスト前、駒沢公園コースは、サンクスネイチャーのバス停をご利用下さい。

図-30 時刻表(2005年4月1日現在。2006年4月1日改訂予定)

参照：サンクスネイチャーバス ルート・時刻表 (<http://www.thanksnaturebus.org/maptime.htm>)

【車両数】

- ・ 各ルート1台、合計2台で運行している。
- ・ マイクロバス車両を利用している。

【車両取得方法】

- ・ 運行当初は、バス事業者（観光バスや送迎バス）で余剰車両となっていた観光用のボンネットバスを利用した。
- ・ 現在も車両はバス事業者の車両を利用している。管理もバス事業者の車庫で行っている。

【ドライバー】

- ・ 運転手は各ルート1名、バス事業者の職員が務めている（※嘱託による費用削減について要確認）。
- ・ 運転手にも無理をさせず、午後からの運行で、休み時間も何度が設けている。
- ・ 運転手の人柄や、運転手と乗客のコミュニケーションは重要である。ほぼ最初から同じ運転手が担当しており、自然に「お願いします」「ありがとうございます」といった挨拶や、「今日は赤ちゃんがあまり泣かないね」といったコミュニケーションが行われている。乗客が運転手へ、お弁当の差し入れをすることもある。

【植物性廃食用油のリサイクル燃料 V.D.F. (Vegetable diesel fuel) の利用】

- ・ サンクスネイチャーバスでは、てんぷら油などの植物性廃食用油のリサイクル燃料 V.D.F. (Vegetable Diesel Fuel) を利用している。
- ・ 地域内の商店に話を伺ったところ、既に廃油回収に用いている車両で V.D.F. を用いており、エンジンにも問題ないということだった。この商店が現在も、家庭や飲食店で生じたてんぷら油などの廃食用油を集め、V.D.F. を精製している。

- ・ V.D.F は、特に車両の改造などはせずに従来のディーゼルエンジンにそのまま使用することができる。燃費や引火力、発熱量は軽油とほぼ同一である。価格は 80 円／リットルで購入している。ガソリンよりも安価で走行できる。
- ・ バスを廃食用油で走らせて良いか、陸運局に問い合わせた。本来は車検証などにも記載されている通り、車は石油類（ガソリン、軽油など）でしか走らせてはいけない。しかし、石炭で車を走らせていた例もあるので、海外事例などを提示し、検討して頂いた結果、地域限定の試験運行の許可が出た。
- ・ 地域限定の許可が出たが、軽油やガソリンは経済産業省、廃食用油は農林水産省ということで管轄が異なっていた。農林水産省で食用油の燃料利用の事例を調査していた（農業分野での、とうもろこしを燃料にした事例など）時期と、サンクスネイチャーバスの運行開始時期がちょうど重なった。
- ・ 当初は、100%廃食用油で走行したが、供給や税金等の問題があったため、現在は試行錯誤の上で、廃食用油：軽油を2：8で混合している。
- ・ 回収の際、動物脂肪など様々なものが混ざるため、精製が必要となる。家庭からのものは、特に動物脂肪などが混ざってしまうが、飲食店のものは品質が一定に保たれるため、優先的に利用している。飲食店の廃食用油は、精製する店舗が直接回収している。
- ・ 排気ガスに関して、軽油とそこまで差はなく、黒鉛は軽油の 1/3～2/3、SOX（硫黄酸化物）の排出なし、粒子に関しては結論が出ない、という結果になった。
- ・ 家庭からの回収場所として、地域内の寺院を利用させて頂いている。持ち込む方法はペットボトルなどが使われている。何時でも持って行って良い。
- ・ 各家庭で廃食用油をまとめるのも難しいため、団地といった形でないと、回収を促進することは難しい。具体的な協力世帯数は不明だが、それ程多くない。
- ・ ガソリンスタンドに V.D.F のドラム缶を保管し、そこから給油している。危険物取扱などの面でも、許可が出ている。専用の給油場を設けるといった意見も挙がっているが、現在のところそこまでの利用者は見込めない。
- ・ バス2台合計で月 70 リッター程度使用している。
- ・ 消防署にも確認し、許可を得ている。特に問題も生じていない。
- ・ V.D.F の利用は、日本は燃料に関しても自給率が低いことを考え、「リサイクル運動」という位置づけで取り組んでいる。石油代替のための燃料多様化の試みでもある。理想としては、農作業用の機械で、利用が進むと良いと考えている。
- ・ リサイクルフェアなどへの参加も行っており、各種の取材を受けるなど人々の関心を集めている。

【事前予約】

- ・ 必要なし。

【会員制の有無、会員数】

- ・ 商店や個人がサポーターとなっており、サポーターからの会費により運行している。
- ・ 会費の額によって、チラシ内の店舗紹介欄の大きさなどが異なる。
- ・ サポーターの種類や会費金額、サポーター数、特徴の詳細は下記の通り。

表-7 サポーターの種類と会費、会員数

種類	会費月額 個人サポーターは年額	件数 (2005年11月現在)	特徴
メジャーエリアサポーター	157,500 円	4 件	・ チラシ、ポスター等に掲載できる(キーエリアサポーターよりもスペースが大きい)。 ・ 車内ラックにチラシを入れることができる。 ・ バス停を設置することが可能。 ・ 理事会の理事として運営に参加する。
キーエリアサポーター	52,500 円	6 件	・ チラシ、ポスター等に掲載できる(エリアサポーターよりもスペースが大きい)。 ・ 車内ラックにチラシを入れることができる。
エリアサポーター	10,500 円	33 件	・ チラシ、ポスター等に掲載できる。 ・ 車内ラックにチラシを入れることができる。
個人サポーター	6,000 円/年	20 名	・ チラシ・ポスターの掲載はなし。



写真-21 車内ラック



写真-22 チラシ

- ・ 個人に関しては、会費を払わなくても利用することはできるが、頻繁に利用する人には個人サポーターになって頂き、会費を支払って頂いている。利用者の側から「利用料は払いたい」という声が挙がり個人サポーターを設けた。また、企業ばかりに頼るのも良くないという主旨もあった。
- ・ キーエリアサポーターとエリアサポーターにそこまで大きなメリットの違いはない。チラシやポスター上の宣伝スペースが多少異なる。
- ・ サポーターはチラシの効果は余り期待しておらず、ボランティアの意識が高い。
- ・ ここまでサポーターが増えたのは、運が良かったという面もある。それぞれ本業を行いながら、サンクスネイチャーバスの理念に理解を示してくれる人が多かった。
- ・ 企業の経営も厳しい状況だが、企業サポーターの脱退者がほとんどいない。サンクスネイチャーバスの理念に理解を示してくれる人が多く、「行っていることが正しい方向を向いていれ

ば、必ず人についてきてもらえる」と感じている。
運行管理方法
・ 基本的に委託先のバス事業者が運行管理を行っている。 ・ NPOの事務局は火曜日と金曜日に業務を行っている。1日6時間、主婦の方（現在3代目）が従事している。少額ではあるが、給料を支払っている。 ・ 月に1度、バス運行に関する理事会を行っている。
PR 方法など
・ 個人サポーターの募集活動は、それ程積極的には行っていない。パンフレットをインフォメーションセンターに置くなどしている。 ・ 商店街への呼びかけに関しては、商店街は古くからの方針などが根付いている場合も多いので、当初は連携を考えていなかった。しかし、世代が交代し、商店街にとっても厳しい時代になると、商店街も色々な活動を行うようになった。 ・ その中で、商店街の方から「サンクスネイチャーバスを商店街の取組みの中で使わせて欲しい」といった声が寄せられるようになり、現在では商店街振興組合の後援を頂いている。商店会のメンバーがNPOの理事として参加するといった連携も行われている。 ・ サポーターの商店の入り口などに貼るシールを作るといったアイデアも出ている。 ・ 学校との連携も行っている。宮前小学校や産能短期大学での授業や講座で取り上げられている。 ・ V.D.F.の利用により、リサイクルや環境面での取組みとして、人々の関心を呼んでいる。
利用者数・利用状況
・ 利用者数は2ルート合計で月 7,000 名程度（2005 年 11 月の利用者…八雲ルート:2,635 人、駒沢公園ルート:3,824 人）。 ・ 累計利用者数 30 万人達成を 2006 年の目標としている。 ・ 駅から遠く不便な目黒通り近辺から、自由が丘への買い物などでの利用が多い。 ・ あくまでも店舗（スポーツ施設など）のバスという位置づけであるため、関連施設の利用者はサンクスネイチャーバスを利用している。 ・ 地域内の居住者の利用が多く、地域外の人の利用例は少ない。行動をバスの時間にあわせることも地域内の居住者でないと難しい。「30 分間隔なので分かりやすい」という声は聞かれる。 ・ パーク＆バスライドの実験を商店街と行っているが、実現は難しい。自由が丘は道路も狭いため、週末の混雑緩和や、歩行者の安全性確保、高齢者の移動手段の確保のため、パーク＆バスライドを提案している。 ・ 小学生が習い事やテニススクールに通う際にバスを利用することもあり、保護者の安全・安心に繋がっている。夜遅い時間帯まで運行していることが利便性に繋がっている。今後、塾がサポーターとなり、塾の生徒が利用することも考えられる。

収支状況
[収支・自治体の負担金額など] ・ 収入は、会費による収入が年間約 1,800 万円 (月当たり平均約 150 万円/月から計算)。支出は、運行委託費が2ルート合計で年間約 1,740 万円 (月当たり平均約 145 万円/月から計算) となっている。 ・ 運行委託費は保険や車両整備も全て含んでいる。 ・ 今まで、赤字になったことはない。赤字になりそうな時は、企業や商店に相談する等してきた。 ・ 発足当初から、中心となった4社が月15万円ずつ出し合い、運行を開始した。その後、会費金額が少額のサポーターを募った。 ・ 利用料無料は運行開始当初からのコンセプトであるため、寄付という位置づけで 100 円ボックスを置くといったことは考えられるが、変更の予定はない。 [補助金] ・ 行政からの補助金などは用いていない。 ・ 行政とは「リサイクルめぐる推進協会」といった環境面での関わりはある。また、目黒区長が NPO の総会に参加するといった関わりもある。
今後の課題・将来の展開
・ 午前からの運行を希望する声は多いが、運転者数などの問題もあるため、午後からの運行としている。 ・ バス停が分かりにくい、という声が挙がっている。 ・ 今後の展開としては、車両やルートを増やすことより、別地域への展開を考えている。自然発生的に各地で生まれていくと良い。 ・ そのような取組みを行う人達とネットワークを作っていくことが重要である。 ・ 郊外部で実現する際は、サポーターを如何に確保するかが重要な課題だろう。