

東京大学大学院新領域創成科学研究科
環境学研究系
社会文化環境学専攻

平成 18 年度

修士論文

過疎地域における住民主導の交通システムに関する研究

—過疎地有償運送事例の検討を通して—

2007 年 1 月提出
指導教員 原田 昇教授

56840 堀 智尋

「過疎地域における住民主導の交通システムに関する研究」

過疎地有償運送事例の検討を通して

目次

ページ

序章 本論文の意図と概要

1

0-1 研究の背景と目的	2
0-1-1 研究の背景	2
0-1-2 研究の目的	4
0-2 本論文の構成と内容	6
0-2-1 研究のフロー	6
0-2-2 1章：過疎地域における公共交通の現状と本論文の着眼点	7
0-2-3 2章：自家用車による有償運送の開始と沿革	7
0-2-4 3章：「過疎地有所運送」事例の整理と考察	7
0-2-5 4章：群馬県桐生市黒保根町における過疎地有償運送をめぐる住民意識の検討	8
0-2-6 5章：本論文の結論ならびに今後の課題	8

1章 過疎地域における交通弱者の現状と本論文の着眼点

9

1-1 地方都市におけるモータリゼーション	10
1-1-1 自動車交通の進展と交通手段の変化	10
1-1-2 運転免許の保有と自家用車普及の現状	11
1-2 自動車依存がもたらす問題点の整理	15
1-2-1 自動車依存の問題点	15
1-2-2 衰退する地方の公共交通と市民による新たな動き	16
1-3 既存研究のレビュー	19
1-3-1 本論文における「交通弱者」の定義	19
1-3-2 既存研究のレビュー	20

1-4 過疎地域の状況と本論文の着眼点	23
1-4-1 過疎地域の現状	23
1-4-2 本論文の着眼点	23
1-5 要約ならびに結論	25

2 章 自家用車による有償運送の開始と沿革	27
------------------------------	-----------

2-1 「過疎地有償運送」の背景	28
2-1-1 はじめに	28
2-1-2 「公然の秘密」としての有償運送	29
2-2 有償運送の制度的沿革	30
2-2-1 はじめに	30
2-2-2 特区での実施と国交省による社会実験（2002 年～2003 年）	31
2-2-3 「特区」から「全国展開」へ（2003 年～2006 年）	36
2-2-4 道路運送法の改正（2005～2006 年）	36
2-2-5 改正道路運送法に関する考察	39
2-3 要約ならびに結論	40

3 章 「過疎地有償運送」事例の整理と考察	41
------------------------------	-----------

3-1 「過疎地有償運送」の定義と運行概要	42
3-1-1 過疎地有償運送の定義	42
3-1-2 過疎地有償運送の運行概要	43
3-2 「過疎地有償運送」事例の整理	45
3-2-1 運行事例総覧	45
3-2-2 運行事例各覧	46
3-3 「過疎地有償運送」事例の分類	75
3-4 要約ならびに結論	79

4 章 群馬県桐生市黒保根町における

過疎地有償運送をめぐる住民意識の検討	80
---------------------------	-----------

4-1	調査対象地域の概要と交通実態	81
4-1-1	調査対象地域の概要	81
4-1-2	調査対象地域の公共交通実態	84
4-1-3	NPO 法人「グループ 28」による移送サービス	86
4-2	調査の目的と概要	90
4-2-1	調査の目的	90
4-2-2	調査の内容・方法と回収状況	90
4-3	調査の結果	93
4-3-1	回答者属性	93
4-3-2	調査結果の集計	94
4-4	調査結果の考察	100
4-4-1	自家用車利用の状況	100
4-4-2	移送サービス利用の状況	101
4-4-3	移送サービスに対する意識	103
4-4-4	調査による知見のまとめ	105
4-5	要約ならびに結論	107

5 章 本論文のまとめならびに今後の課題

109

5-1	過疎地有償運送の実状と問題点	110
5-1-1	過疎地有償運送の実状	110
5-1-2	運営上の問題点	111
5-2	今後の課題と提案	113

謝辞.....	115
---------	-----

参考文献	116
------------	-----

付録

付録 1：国自旅第 240 号通達	118
付録 2：改正道路運送法より関連部分抜粋	125
付録 3：アンケート調査票	130

序章

本論文の意図と概要

序章では、本論文執筆にいたった背景と目的を述べ、研究の構成を記す。

0-1 研究の背景と目的

0-1-1 研究の背景

0-1-2 研究の目的

0-2 本論文の構成と内容

0-2-1 研究のフロー

0-2-2 1章：過疎地域における公共交通の現状と本論文の着眼点

0-2-3 2章：自家用車による有償運送の開始と沿革

0-2-4 3章：「過疎地有償運送」事例の整理と考察

0-2-5 4章：群馬県桐生市黒保根町における過疎地有償運送をめぐる住民意識の検討

0-2-6 5章：本論文のまとめならびに課題

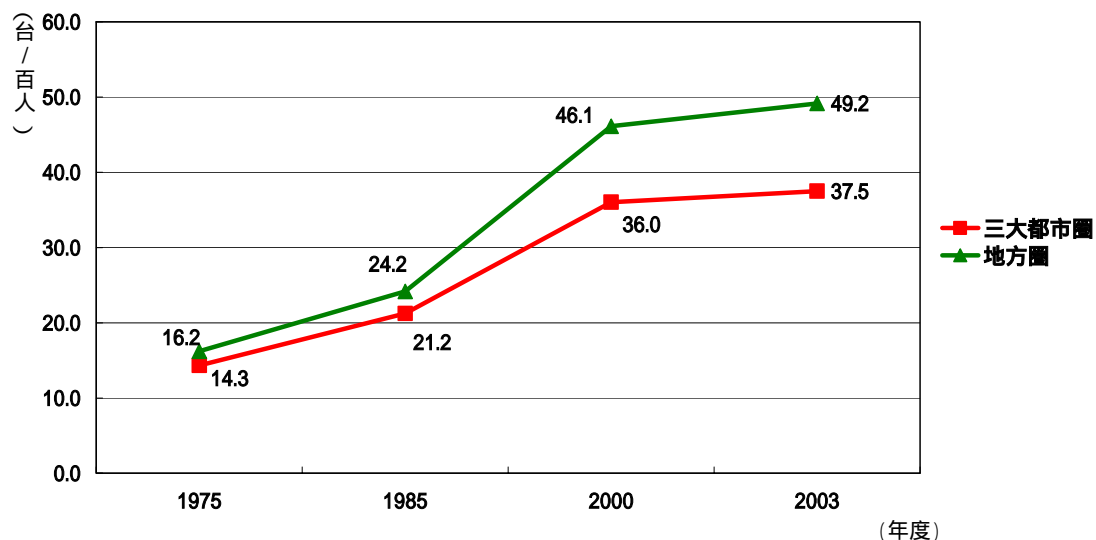
序章 本論文の意図と概要

0-1 研究の背景と目的

0-1-1 研究の背景

1960 年代後半より、我が国では高度経済成長期を経て、急速に自家用車の普及が進んだ。このモータリゼーションの進展により、国民の移動手段において、自家用車の占める位置は次第に重要なものとなった。加えて高齢化が進展した今日では、高齢者であっても運転免許を保有し、日常的に自家用車を運転することも珍しくはない。

図0 1-1-1 三大都市圏、地方圏における人口当たり乗用車保有台数

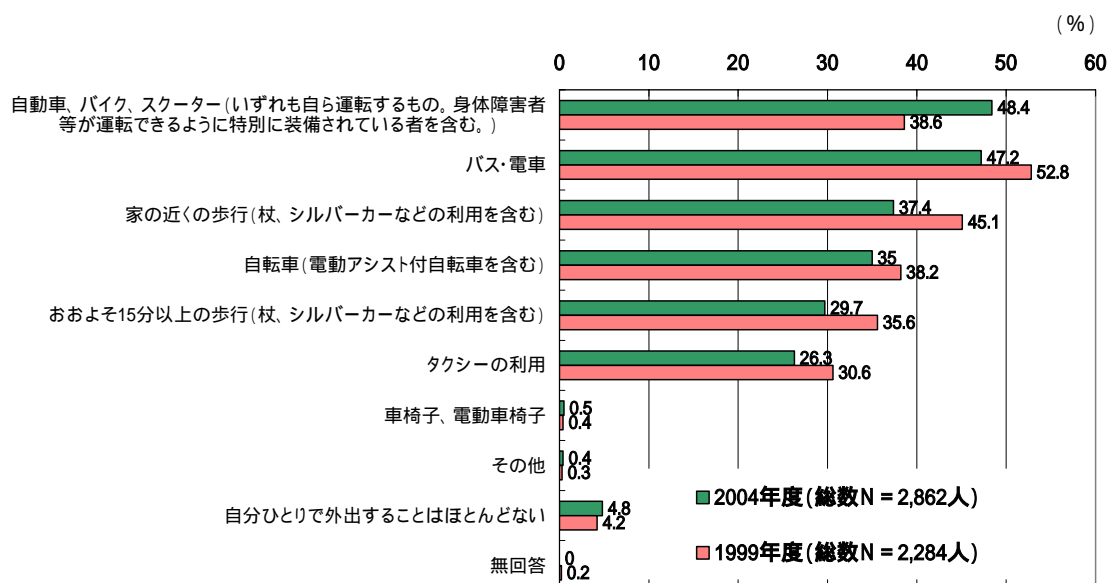


平成 17 年度「国土交通白書」¹⁾より作成

上の(図 0-1-1-1)は、三大都市圏と地方圏における人口当たりの乗用車保有台数の年推移を示したものである。いずれの地域でも、乗用車の普及が急速に高まったことが分かるが、特に地方圏における保有台数は三大都市圏のそれを上回り、2003 年度にはおよそ二人に 1 台の割合にまで達している。ちなみに 2004 年 3 月末時点での自動車保有台数の全国平均は、およそ 1.64 人に 1 台、1 世帯当たり 1.55 台という値を示している。

もうひとつ、現代社会の大きな潮流として、急速な高齢化が挙げられる。そのため、高齢者の交通環境も交通計画の分野で大きな課題となる。

(図0-1-1-2)高齢者の主な外出手段(複数回答)



内閣府 平成 17 年度「平成 16 年度高齢者の日常生活に関する意識調査」²⁾より作成

上の(図 0-1-1-2)は全国の 60 歳以上の男女を対象に行われた、日常生活に関する聞き取り調査の一環で、「自分ひとりでの外出に利用する主な手段」を問うた際の結果である。2004 年度において、自動車・バイク・スクーターといった高齢者自身が運転する自動乗り物の占める割合は、バス・電車に次いで多い。またこの割合は 5 年前の調査(1999 年度)に比べ、著しく増加している。

このように、今日の高齢社会では日常的移動手段として、自家用車は欠くことのできない存在となっているが、人口が集中している都市部では未だ鉄道・路線バス等の公共交通の利便性も高く、必ずしも自家用車が第一の移動手段とはいえない。その一方で、地方部においては公共交通の利便性が悪いために人々が自家用車に移動を依存せざるを得ず、その結果さらに公共交通機関の採算性が悪化し、ますます利便性が低下するという悪循環が起きている。モータリゼーションの進展と、地方公共交通の衰退はまさに表裏一体の現象であり、高齢化率の高まりとともに、公共交通の衰退がいまほど問題視されたことはかつてないであろう。

2002 年 2 月には、乗合バスの需給調整規制が緩和されたことから、民間バス路線の廃止がさらに増加している。民間バス路線が廃止されたあとには、いわゆる「交通弱者」¹⁾の最

¹⁾ 「交通弱者」とは、広義には障害者、高齢者、妊婦、乳幼児、を伴った者、子供等、移動においてなんらかの不便を感じる者をいうが、本論文では狭義的に、自動車免許を保有しないために公共交通機関や他人の運転する自動車への相乗りに依存する人を指す。詳しい定義については 1 章を参照されたい。

低限の移動手段を確保するために、地方自治体が直接バスの運行にたずさわるか、または補助金を交付しながら廃止路線代替バスとして維持する場合が多い。

特に買い物や通院など、日常生活に不可欠な移動を担う「地域内交通」に関しては、一部の地域などでは「コミュニティバス」の導入などにより、交通空白地の解消が進んでいる一方、いわゆる過疎の市町村の末端集落付近では人口が少ないために利用率が低く、自治体の財政危機により行政サービスの見直しが必要であることから、廃止路線代替バスでさえ、存廃の危機にさらされている場合がある。廃止路線代替バスの運行されている地域では、代替バスが廃止となった場合に、さらなる代替となりうる交通手段がないことがほとんどであるため、その地で生活を営む交通弱者にとっては、死活問題であるといえる。地域内交通において、利用者の利便性あるいはコストの面から「バス」という手段が適当であるかどうかについては、再検討が必要であり、実際に従来の路線バスの形にこだわらない新しい輸送サービスが出現しつつある。こうした新たな輸送サービスが地方都市、特に需要の薄い、いわゆる「過疎」の地域において交通弱者の移動の足としての有効性と健全な持続性を維持することができるかという問題は、地域の存続にとって不可避の課題であり、また大きな可能性を提示するテーマでもある。

0-1-2 研究の目的

0-1-1 でも述べたとおり、地方都市では都市部以上にモータリゼーションが進み、公共交通機関の衰退が激しい状況にある。また、人々のライフスタイルも多様化し、夫婦共働きが一般化したり、血縁や地縁に基づくコミュニティの連帯が弱体化しつつある。特にいわゆる過疎地域においては、少子高齢化と人口の減少が他の地域よりも著しい傾向にあり、老人の独居や、若年層の移転が目立つ。そのため、従来は家族や友人・親戚内で行われてきた自動車同乗という移動手段が利用できない住民も増えつつある。たとえ同乗が可能であっても、「乗せてもらうこと」への精神的負担が決して無視できないものであることは、筆者が 2005 年度に行ったヒアリング調査³⁾によっても明らかとなっている。

こうした状況のなかで問題となるのは、自家用車への依存の深刻な地域において、自家用車を自由に使用することができない人々はどのような手段で移動すればよいのかということである。家族・友人らによる送迎は、送迎者・被送迎者双方にとって負担が重い。タクシーは運賃が高いし、そもそも過疎の深刻な地域では事業者が既に撤退している場合が多い。路線バスが通っていても本数が少なくて利便性が低いし、利用以前にバス停までの移動に困難を感じる人もいる。このように、特に地方部の交通弱者には移動手段が急激に減少している昨今であり、移動の足がないことが、その人の外出回数の減少を引き起こすばかりか、外出の断念、ひいては社会的排除にまで繋がる恐れがある。

そこで本研究では、地方都市、特に過疎地域において、自家用車の利用に制限のある人々の足をいかに確保すべきかということを、最近登場してきた自家用車による輸送サービスの検討を通じて考えて行きたい。

過疎地域の交通の問題に関する研究は、特に 1970 年代より多方面からなされているが、話題の中心は過疎地域の交通弱者の足の確保としてどのような手段が考えられるかということから、最近では自家用車交通も含めた複数の手段の中から、利用者特性や地域特性に応じてどの手段を選択すべきかということへ移行しているように感じられる。もちろん、自家用車の有効活用については、1970～80 年代の日本交通政策研究会プロジェクト²及び 1981 年の運輸政策審議会答申⁴⁾において、既にいくつかの提言がなされており、学問的には特に新たな示唆を含むものではない。しかし、自家用車を公共交通として有効活用することがようやく法律的に可能になった現在の状況を網羅的に整理することには、今後こうした輸送サービスの導入を検討する地域のためにも有用であると思われる。また、現在このような輸送サービスを実施している地域の多くは、他地域の事例について多くを知らないことがままある。各地域がそれぞれの特性に適った運行を確立していくことは重要であるが、各地域で培ったノウハウを全国的に共有することも、サービスの発展・向上に有益であると信じる。

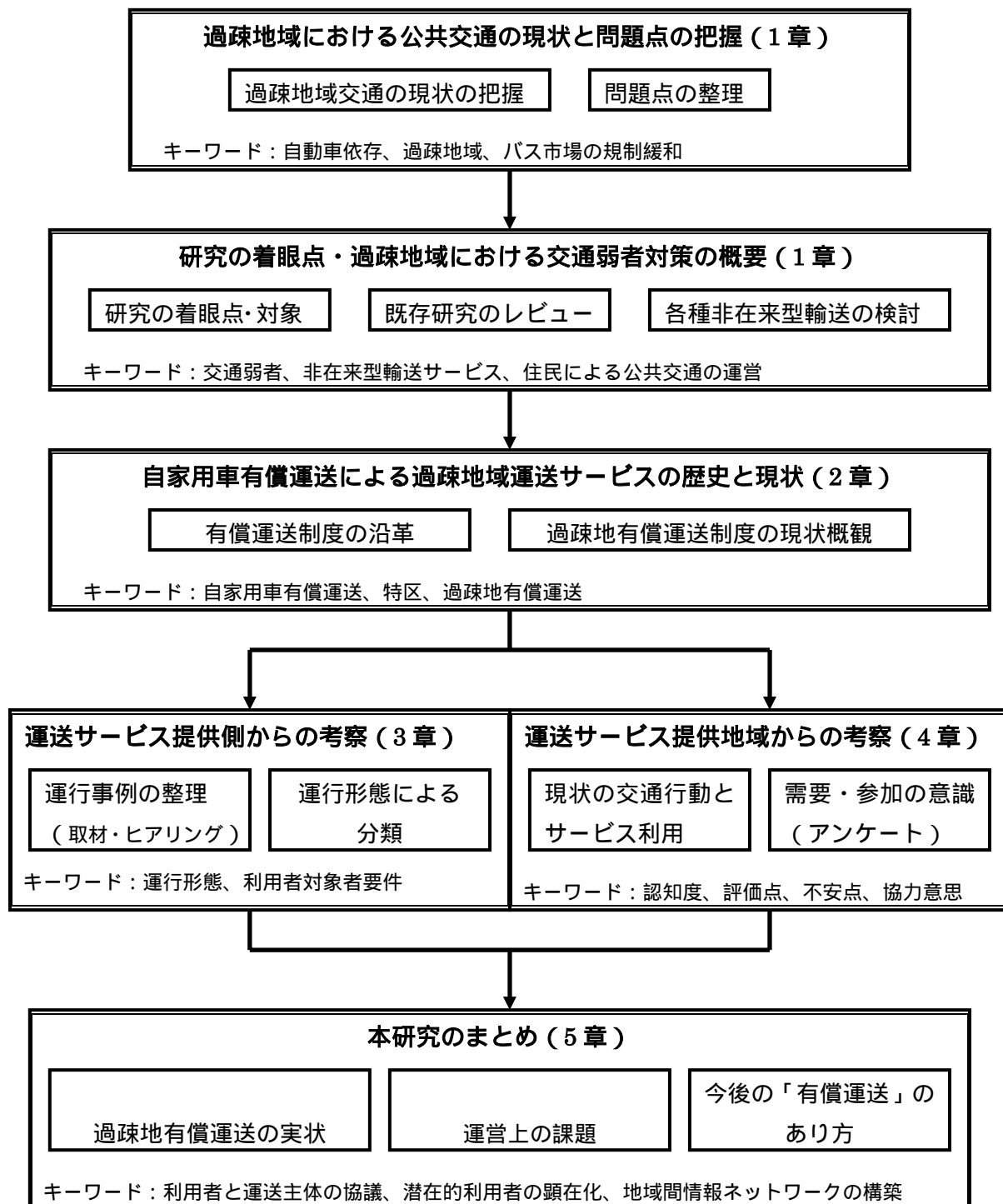
そこで、地方部、特に過疎地域の新たな公共交通機関として、自家用車による有償輸送サービス（以下、本稿では「自家用車有償運送」と呼ぶ）のもつ可能性に着目して、運行実態と住民の意識を調査し、その現状と今後の展開について考察していくのが本研究の目的である。

² 農村交通政策研究プロジェクト及び中小都市交通政策研究プロジェクト

0-2 本論文の構成と内容

0-2-1 研究のフロー

下の図が本研究のフロー図である、ここでは、このフロー図に従って、本論文の構成と各部分の内容の概略を示す。



0-2-2 1章：過疎地域における公共交通の現状と本論文の着眼点

1章では、各都市圏パーソントリップ調査や警察資料をもとに、地方都市における自家用車普及の現状と、自家用車依存がもたらす問題点の把握、さらにこれを受けて、本論文の着眼点をまとめている。

1-1では、地方都市における生活交通の実態を、モータリゼーションをキーワードとして考察している。

1-2では、自動車に依存した交通体系が社会にもたらす問題点を整理し、特に公共交通の衰退をもたらすという問題点について、過疎地域の交通状況を取りあげて述べている。

1-3では、本論文の対象となる「交通弱者」を定義し、「交通弱者」をとりまく環境についての既存研究をレビューしている。

1-4では、本論文の着眼点に関して述べている。

0-2-3 2章：自家用車による有償運送の開始と沿革

2章では、従来から公共交通機関空白地域で慣例的に行われてきた自家用車での相乗りが、「自家用車有償運送」として法的に位置づけられ、制度化されていく経緯についてまとめている。

2-1では、過疎地における住民による「有償運送」について、「白タク」行為として摘発の対象となるという事実と、従来から「公然の秘密」として行われてきた事実を背景に、その必要性和有効性について述べている。

2-2では、自家用車による有償運送が法律上の制度として成立していく過程について述べている。

0-2-4 3章：「過疎地有償運送」事例の整理と考察

3章では、2007年1月時点において日本全国で実施されている「過疎地有償運送」の事例を整理し、その運行実態を分類している。

3-1では、「過疎地有償運送」について一般的な要件と、個別運送の場合の「予約 配車運送」の流れについて概説している。

3-2では、3-1の一般的要件を受け、実際に現在運行されている全国各地の事例について、その運行概要を整理している。

3-3では、3-2において整理した運行概要をもとに、各事例の分類を行っている。

0-2-5 4章：群馬県桐生市黒保根町における過疎地有償運送をめぐる住民意識の検討

4-1 では、今回住民に対するアンケート調査を実施した群馬県桐生市黒保根町について、地域の概要を述べている。

4-2 では、黒保根町における調査の目的・内容と実施概要について述べている。

4-3 では、調査結果を図表で示している。

4-4 では、4-3 で明らかとなった知見について考察し、まとめている。

0-2-6 5章：本論文のまとめならびに今後の課題

5 章では本論文のまとめとして、過疎地有償運送の実状と運営上の問題点について述べている。また、今後の課題として、過疎地有償運送が交通手段の選択肢として確固たる地位を得ることと、多地域間での情報共有化の提案を行っている。

1 章

過疎地域における交通弱者の現状と本論文の着眼点

1 章では、各種統計データをもとに、地方都市、特に過疎地域における公共交通の現状と問題点を把握し、さらにこれを受けて本論文の着眼点をまとめている。

1-1 地方都市におけるモータリゼーション

1-1-1 自動車交通の進展と交通手段の変化

1-1-2 運転免許の保有と自家用車普及の現状

1-2 自動車依存がもたらす問題点の整理

1-2-1 自動車依存の問題点

1-2-2 衰退する地方の公共交通と市民による新たな動き

1-3 既存研究のレビュー

1-3-1 本論文における「交通弱者」の定義

1-3-2 既存研究のレビュー

1-4 過疎地域の状況と本論文の着眼点

1-4-1 過疎地域の現状

1-4-2 本論文の着眼点

1-5 要約ならびに結論

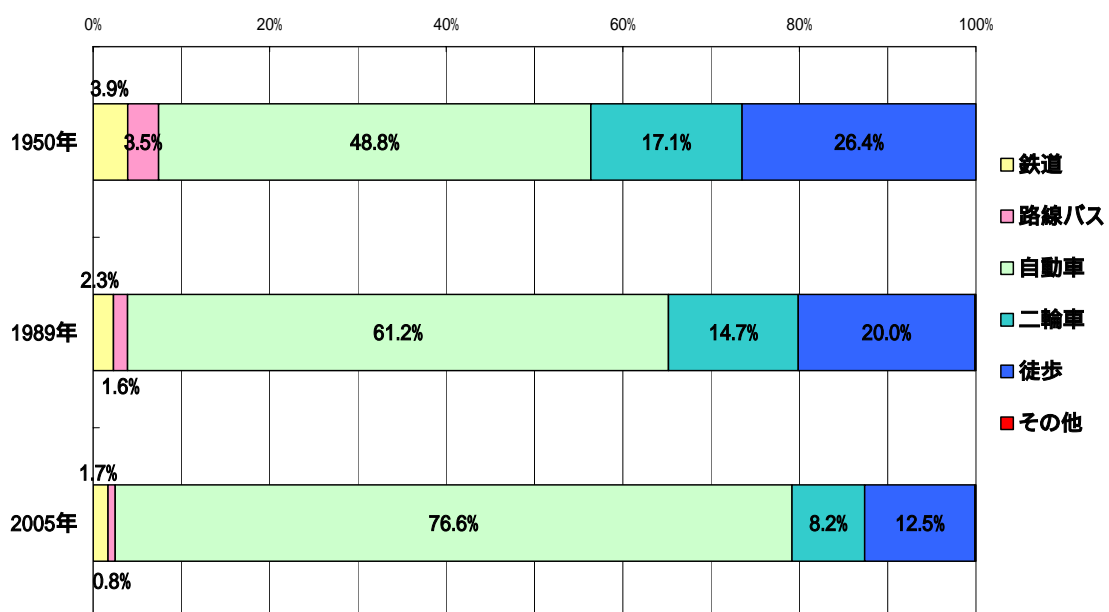
1 章 過疎地域における交通弱者の現状と 本論文の着眼点

1-1 地方都市におけるモータリゼーション

1-1-1 自動車交通の進展と交通手段の変化

序論で述べたとおり、1960 年代の高度経済成長期およびそれ以降において、我が国の一般家庭には急速に自家用車が普及した。そうした、いわゆる「モータリゼーション」は、地方部・都市部を問わずに進展し、単なる移動手段のみならず、都市構造、住宅構造などのライフスタイル全般にいたるまで大きな影響を及ぼした。特に移動手段としての面に限れば、従来は目的地までの公共交通手段の存在がなくては外出自体が成立しない場合も多かったものが、自家用車を保有した結果、交通路さえあれば、「いつでも」「どこにでも」「直接」行けることになり、外出の自由度が格段に高まったのである。このように抜群の随時性・随意性を併せ持つ交通手段を確保した人々は、徒歩・自転車などから自家用車へ自らの移動手段を転換していった。バス・電車などの公共交通からも転換はすすみ、特に公共交通網が比較的疎であった地方部においてはその傾向が顕著であった。

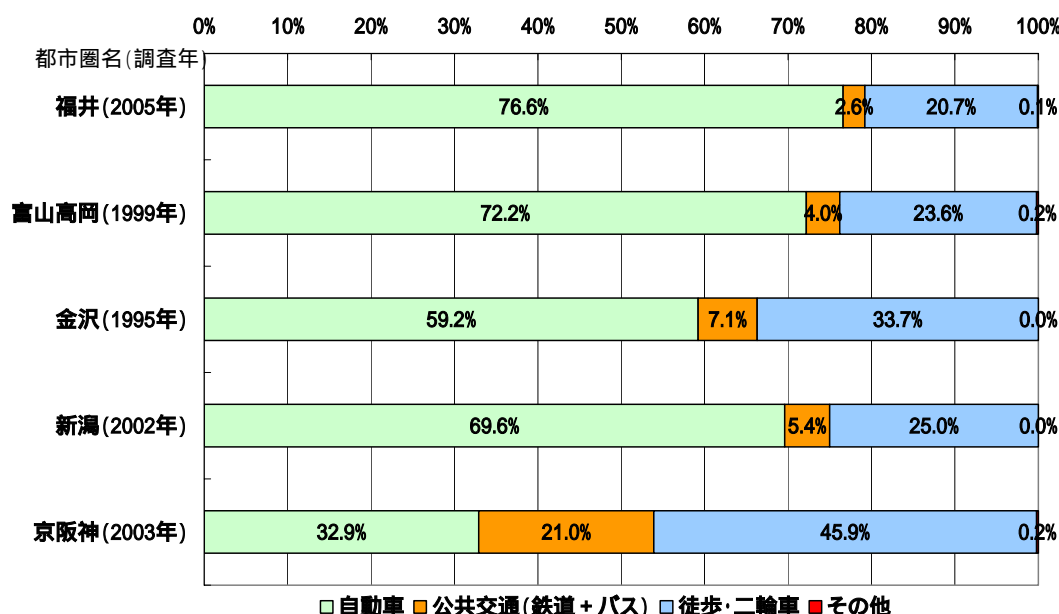
(図1-1-1-1) 福井都市圏における代表交通手段構成の推移



平成 17 年度福井都市圏パーソントリップ調査¹⁾より作成

(図 1-1-1-1)は、福井都市圏における代表交通手段構成の推移を示したものである。代表交通手段別にトリップ数の構成をみると、平成 17 年には自動車の利用割合が 76.6%である一方、鉄道が 1.7%、路線バスが 0.8%という低い値を示している。昭和 52 年からの推移をみると、平成 17 年では、自動車の割合が増加している一方で、鉄道・路線バス・二輪車・徒歩の割合が減少している。

(図1-1-1-2)代表交通手段構成の都市間比較



平成 17 年度福井都市圏パーソントリップ調査²⁾より作成

(図 1-1-1-2)は、京阪神地区と、北陸 4 県の代表交通手段構成を比較したものである。京阪神都市圏では、自動車と公共交通機関の割合がおよそ 3 : 2 であるのに対し、北陸 4 県は公共交通が自動車の十分の一にも満たない場合が多い。特に、福井都市圏の自動車分担率は富山高岡都市圏や金沢都市圏よりも高く、全国でも有数の自動車分担率の高い地域となっている。

このように、1960 年代から今日まで、公共交通から自家用車への転換が進み、自家用車への依存度は大都市よりも地方都市において高い傾向が顕著なのが現在の状況である。

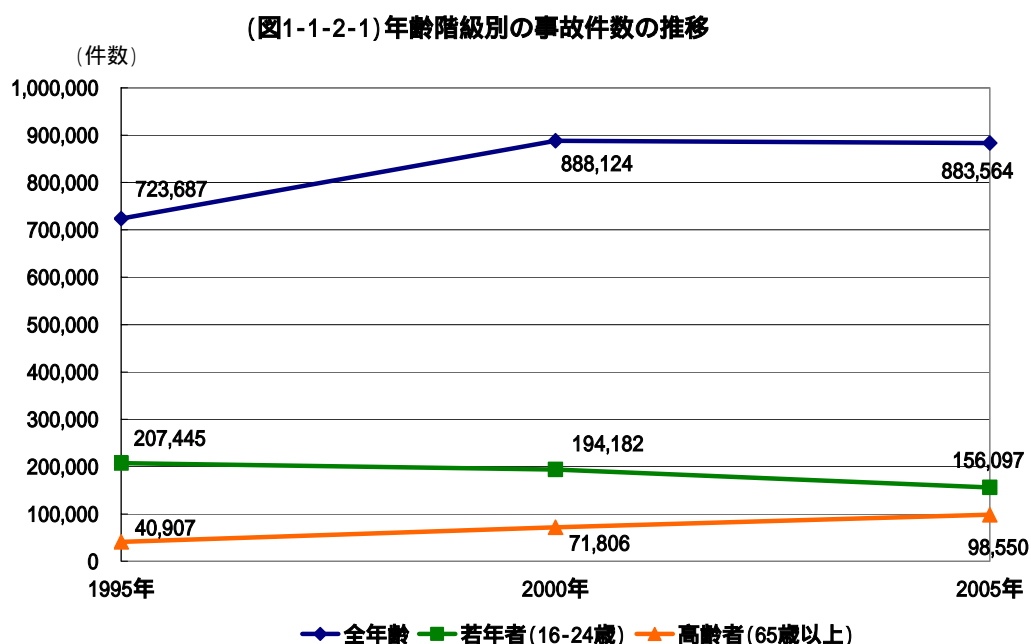
1-1-2 運転免許の保有と自家用車普及の現状

自家用車への依存と密接な関係にあるのが、運転免許と自家用車の保有状況である。

平成 18 年度版「警察白書」³⁾によると、平成 17 年における全人口に占める運転免許を

保有する人の割合は、70%を超えている³。運転免許保有率は年々上昇しているが、近年では高齢者や女性の免許保有率の上昇傾向が顕著である。特に高齢者のなかには、加齢によって自動車運転に必要な身体能力が衰えている方も少なくない。

(図 1-1-2-1)は、原付以上の運転による交通事故について、第一当事者の年齢階級別件数の推移を示したものである⁴。



警察庁「平成 17 年中の交通事故の発生状況」⁴⁾より作成

65 歳以上の高齢運転者による交通事故件数をみると、2005 年は 98,550 件であり、2004 年に比べ 4.0%の増加となった（全年齢階級の計では 1.9%の減少）⁵。事故総数や若年層による事故件数は微減傾向にあるにも関わらず、高齢運転者による交通事故件数は年々増え続けており、10 年前の 1995 年と比較すると、65 歳以上の高齢者では 2.4 倍と、高い伸びを示している。高齢者の運転免許保有率の高まりとともに、高齢ドライバーにいかにか安全に運転してもらうか、またはいかに運転をあきらめて他の手段に転換してもらうかが、大きな問題となりつつある。

次に自家用車の保有に関しては、序章の(図 0-1-1-1)に示したとおり普及が進行している。ここでは特に、地域の違いによって保有状況を把握するために次ページに(表 1-1-2-1)を挙げる。

³ 全人口に占める割合は 72.3%、男性人口に占める割合は 85.7%、女性人口に占める割合は 59.8%である

⁴ 原付以上運転者（第一当事者）としての交通事故件数を示している。

⁵警察庁「平成 16 年中の交通事故の発生状況」より

(表 1-1-2-1) 都道府県別の自家用乗用車普及状況(軽自動車を含む)⁴⁾

平成 18 年 3 月末現在

都道府県	1世帯あたり台数		1台当たり人口		都道府県	1世帯あたり台数		1台当たり人口	
	(台)	順位	(人)	順位		(台)	順位		順位
北海道	1.047	42	2.083	31	滋賀県	1.474	14	1.937	17
青森県	1.221	30	2.135	33	京都府	0.915	44	2.612	44
岩手県	1.365	22	2.057	28	大阪府	0.726	46	3.194	46
宮城県	1.314	25	2.042	27	奈良県	1.163	33	2.295	39
秋田県	1.378	20	2.021	26	和歌山県	1.191	32	2.136	34
山形県	1.653	5	1.867	11	兵庫県	0.971	43	2.563	43
福島県	1.521	12	1.893	15	鳥取県	1.420	17	1.944	19
茨城県	1.639	7	1.709	4	島根県	1.375	21	1.998	25
栃木県	1.652	6	1.685	2	岡山県	1.392	18	1.873	13
群馬県	1.706	3	1.607	1	広島県	1.119	34	2.160	35
埼玉県	1.082	38	2.368	41	山口県	1.217	31	1.956	22
千葉県	1.064	39	2.348	40	徳島県	1.349	23	1.942	18
東京都	0.531	47	3.871	47	香川県	1.324	24	1.949	20
神奈川県	0.813	45	2.880	45	愛媛県	1.104	35	2.193	37
山梨県	1.557	9	1.737	7	高知県	1.061	40	2.183	36
新潟県	1.538	10	1.922	16	福岡県	1.103	36	2.194	38
富山県	1.735	2	1.707	3	佐賀県	1.466	15	1.983	24
石川県	1.526	11	1.796	10	長崎県	1.051	41	2.373	42
長野県	1.602	8	1.726	5	熊本県	1.274	26	2.067	29
福井県	1.758	1	1.761	8	大分県	1.258	28	1.981	23
岐阜県	1.694	4	1.731	6	宮崎県	1.237	29	1.952	21
静岡県	1.463	16	1.868	12	鹿児島県	1.103	37	2.069	30
愛知県	1.379	19	1.889	14	沖縄県	1.264	27	2.088	32
三重県	1.506	13	1.785	9	全国	1.112		2.236	

財団法人 自動車検査登録協会統計データより作成

(太字は筆者による)

(表 1-1-2-1)では、1世帯当たりの自動車台数が大きい都道府県 10 件を太字で示してある。この表から分かる通り、都市圏の中心となるような都道府県ではなく、どちらかといえば地方小都市を擁する県に普及が進んでいることがわかる。

いずれにせよ、特に地方部においては、一家に 1 台以上の自動車の保有はもはや当たり前である。4 章で詳述する群馬県桐生市黒保根町における調査では、一家で 4 台以上の自動車を保有している状況も決して珍しくはなかった。

1-2 自動車依存がもたらす問題点の整理

1-2-1 自動車依存の問題点

急速なモータリゼーションは、抜群に自由度の高い交通手段の獲得というメリットをもたらすと同時に、自動車交通の激増による様々な問題点をも提示している。それらは都市やライフスタイルといった社会構造にまで大きな影響を及ぼす。以下に、自動車依存がもたらす問題点をいくつか挙げる。

問題点 公共交通の衰退

この点については、次項 1-2-2 において述べる。

問題点 道路の整備・維持にかかるコストの増大

道路維持費は国道なら国が、県道や市道は地方自治体がそれぞれ負担するが、道路の総距離数は年々伸長しており、それに伴い維持費も膨張している⁶。

新規の高速道路の建設方式の一環として「新直轄方式」が具体化されているが、無料開放されて収支が計上されない分だけ、自治体の負担が増える。

このように、道路の維持管理に非常にコストがかかり、その結果財政の悪化にも繋がっている。

問題点 道路交通を原因とする環境汚染

大気汚染・騒音などが、特に幹線道路の周辺において深刻となる。特に日本では、ディーゼルエンジンの排気ガスに対する規制が軽視されて来た事もあり、大型トラックが公害の大きな原因となっている。また、地球温暖化の要因と言われている二酸化炭素の排出源としても自動車の存在は軽視できない。

問題点 都市のスプロール現象と中心市街地空洞化

利便性の高い自家用車の利用を前提として、住宅や商業施設等が郊外部に立地し、都市の中心部を空洞化させている。スプロール化した郊外部は、都市計画性の欠如から都市機能が脆弱である。

以上のように、自家用車依存はいくつかの重要な問題をはらんでいる。モータリゼーションは現在でも進行中であり、現状を放置しておけば状況がさらに悪化することが容易に予想される。現状の問題点を的確に把握し、適切な処置を早急にとることが重要である。

⁶ 平成 16 年度版「道路交通経済要覧」より⁵⁾

次項では自動車依存の問題点の筆頭に挙げた「公共交通の衰退」について、特に地方部の路線バスを巡る状況に焦点をあてながら見ていく。

1-2-2 衰退する地方の公共交通と市民による新たな動き

自家用車への依存が急速に高まるにつれ、大幅に利用客が減少し、存続の危機に立たされているのが、地方の公共交通である。特に過疎地域では、人口の流出に起因する輸送需要の減少に加え、自家用車の世帯当たりの普及率が大都市よりも高いことにより、路線バス等の公共交通の輸送需要が年々減少を続けている。

全国的に乗合バスの輸送人員をみると、輸送人員のピークは1970年前後のことであり、その後1985年頃までに急速に落ち込んだ。都市部と違って需要の小さい過疎地域においては、バスのサービスレベルも都市部に較べてはるかに低いものとならざるを得ず、マイカーの随時性・随意性には到底太刀打ちできなかったのである。この結果、バス事業者の経営は悪化し、経営合理化の名の下に、サービスレベルを実態に合わせるという悪循環に陥ることとなった。

こうした状況を受け、1980年代には過疎地域のバス路線を利用するのは、運転免許を持たない高齢者と高校生以下の層に限定されてしまった。しかし少数ながらも利用者は存在するわけであり、このままバス経営の不採算が続き、路線が廃止されると彼らのモビリティ確保は不可能となってしまう。そこで、1966年に離島・僻地のバス事業者に対する補助制度が創設された⁷のを皮切りに、1972年度には国による本格的な補助として、地方バス路線運行維持対策補助⁸が創設され、依頼、不採算の路線バスを公的負担によって維持する制度が段階的に整備されてきた。この補助は2001年3月まで継続されたが、過疎地域のバスの採算性は、相変わらず厳しいものであった。

しかしながら一方では、過疎地域に対してこうした補助制度があること自体が、地域の交通体系の見直しを遅らせたという指摘も可能であろう。すなわち、同一地域にスクールバスや通院バスが別系統の補助制度のもとで走り、各自治体の福祉バスが存在し、さらには企業や病院などの個別の送迎バスが運行しているような状況で、国からの補助を受けながら乗車率の低い路線バスが運行を続けるという著しく合理性に欠ける状況が続いたのである。70年代から2000年代はじめまで、過疎地域の公共交通は、ジリ貧の状態ながらも住民の需要や経済的合理性と正面から向き合わないままに存続していたといえる。

⁷ 「離島・辺地等バス車両購入費補助金制度」として、過疎地域における赤字の中小バス事業者に対し車両代替費の3分の1を補助した。

⁸ 「地方バス路線維持特別対策」として、乗車密度5人以上15人以下の路線（補助限度額は集約化の度合いにより異なる）について、運行費の欠損が補助された。

2001 年 4 月、地方バスに対する国庫補助制度は変更され、補助対象が「地域幹線交通」の一部に限定されることとなった。これは、国の財政悪化に伴い、国と地方の役割分担が見直されたためと考えられる。しかし、公的負担によって地域公共交通を維持することはすでに難しくなっていた。

さらに 2002 年 2 月には、道路運送法の改正により、乗合バス事業への新規参入ならびに撤退に「規制緩和」が導入された。この改正は、これまで需給調整を前提として「免許制」だった新規参入を「許可制」に緩和し、これまで「許可制」だった事業撤退を地域協議会への「事前届出制」に緩和するものであり、バス事業に新たな競争原理を持ち込むと同時に、赤字路線からの撤退を容易にするものといえる。

こうしたなか、新たな動きとして近年広がり始めているのが、市民・NPOを主役とする地域交通システムの見直しや運営である。路線バス撤退の可能性を示され、地域の交通弱者にとっての移動のセーフティネットが消滅するかもしれないという危機感から、または公共交通を活用した地域振興・まちづくりの機運の高まりからなど、理由はそれぞれであるが、様々な自治体で住民による「手作り」ともいえる路線バスシステム⁹や、必ずしも「バス」という形態にとらわれない新しいシステム¹⁰が発足している。

地方における路線バスを巡る状況は苦しいものの、規制緩和を機に住民の目線からの新たな見直しがおこり、地域の特性や需要にあった新たな公共交通のあり方が模索されているのが、地方における公共交通の状況であるといえる。

⁹ 路線バスの撤退を受けてNPOが始めた三重県四日市市の「生活バスよっかいち」や、住民組織が事業主体となっている京都市醍醐地域の「醍醐コミュニティバス」などが例として挙げられる。

¹⁰ 乗合バスシステムや、本論文の主旨である自家用車による有償運送などが挙げられる。

(参考 1-2-2-1) 「生活バスよっかいち」の運行概要¹¹

運行経路	スーパーサンシ～東垂坂～いかるが～別名～四日市社会保険病院～大宮町～かすみがうら駅
運行時間	午前 8 時～午後 6 時台
運行本数	1 日 5.5 往復・2 時間間隔
路線距離	8.4km
停留所数	21 箇所（約 200～300m 間隔）停留所以外での乗降は不可
運行日	週 5 日間（月～金＜祝日・振休も＞）運転
運賃	1 乗車 1 0 0 円。（回数券・定期券＜応援券＞あり）
バスの運行	三重交通四日市営業所へ運行委託。バス 29 人乗り 1 台。
利用者数	平均 80～90 人 / 日

運行経費は、運賃と、バス路線沿線の協賛企業からの協賛金によってまかなわれている。

¹¹ 「生活バスよっかいち」ホームページ（<http://www.rosenzu.com/sbus/gaiyou.html>）より

1-3 既存研究のレビュー

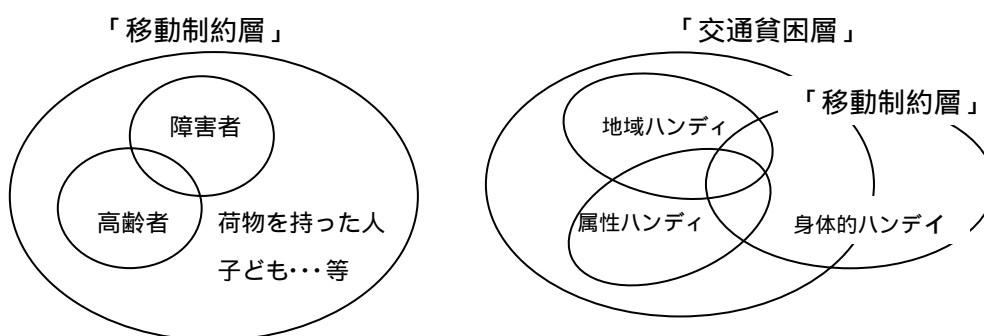
1-3-1 本論文における「交通弱者」の定義

本節では、地方都市特に過疎地域における公共交通と交通弱者の問題についての既存研究と対策について述べるが、そのまえに本論文における「交通弱者」という言葉に関して定義する。

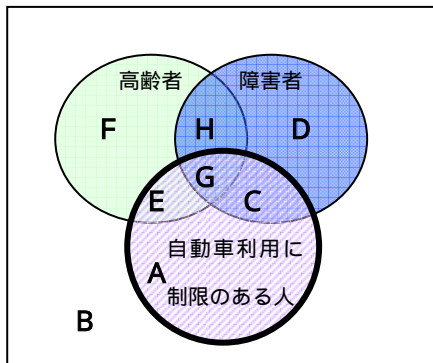
一般的に、「交通弱者」という言葉には二つの意味がある。一つは、「移動になんらかの制約のある人」であり、もう一つは、「交通安全の面で弱い立場にある人（自動車を強者とする、自転車や歩行者が弱者）」という意味である。本論文における「交通弱者」は、むろん前者をさすが、具体的にはどのような人々が「移動を制約」されているのかについて若干の説明を加える。

交通計画の分野における「移動制約層」とは、障害者、高齢者、妊婦、乳幼児を伴った者、子供、荷物を持った人など、移動においてなんらかの制約を感じる者をいうのが、一般的なようである。一方、「交通貧困層」という概念も存在する。「移動制約層」が身体的ハンディキャップを原因とするのに対し、「交通貧困層」は身体的ハンディキャップに加えて、居住地域の環境的ハンディキャップ（たとえば、公共交通機関に乏しい地域であること）や個人属性的ハンディキャップ（自家用車を保有しないなど）といった要因も含む。これらの関係の概念は(図 1-3-1-1)のようになる。

(図 1-3-1-1)移動制約層と交通貧困層の概念



本論文は、過疎地域の公共交通のあり方に関するものであり、特に地域的なハンディキャップと、自動車利用の可否が重要な要素となる。そこで、本論文における「交通弱者」の定義を(図 1-3-1-2)及び(表 1-3-1-1)に示す。



(図 1-3-1-2) (左) 及び (表 1-3-1-1) (下)
本論文で扱う「交通弱者」の領域

分類	高齢者	障害者	自動車利用	
A	×	×	×	高齢者・障害者以外で車を利用できない
B	×	×		高齢者・障害者以外で車を利用できる
C	×		×	障害者で車を利用できない
D	×			障害者で車を利用できる
E		×	×	高齢者で車を利用できない
F		×		高齢者で車を利用できる
G			×	高齢者・障害者で車を利用できない
H				高齢者・障害者で車を利用できる

本論文において議論の対象とする「交通弱者」は、身体的理由に限らず、なんらかの要因で自動車を利用できない状況にある層をさす（(図 1-3-1-2)では、太線に囲まれた部分、(表 1-3-1-1)では、分類 A、C、E、G をさす）。もちろんこのなかには、運転免許を持っていても、自分で自由に使える自動車を持たないという状況にある人も含まれるし、普段は自分専用の車を持っていて自由に利用していても、何らかの理由で一時的に利用できなくなった場合なども含めて考える。

1-3-2 既存研究のレビュー

地方都市の交通弱者対策や、自動車交通と公共交通のあり方に関しては、多くの研究がなされている。

これらの中でも特に、地方（特に過疎地域）における交通弱者対策に関する研究の中から最近の動向を示すものを取り上げて議論の内容を確認したい。

近年の交通弱者研究において、ひとつの大きなテーマとなっているのが「潜在需要」の把握である。三星ら（1995）⁶⁾は、「潜在交通需要」を「顕在交通需要」に対し、「実際

に外出したくても外出できなかった交通」と定義づけ、交通需要の潜在化は、交通を抑制する身体的な条件と外的条件としての交通サービス条件によるものとしている。

清水ら（2001）⁷⁾は、三星らの潜在需要の定義をさらに広げ、利用可能な交通手段がないために需要者にさえ想起されない活動需要（レクリエーション活動や、名所・旧跡を訪ね歩くといった活動）があるとし、本来そこから派生すべき交通需要をも潜在需要となり得ると指摘した。

潜在交通需要の把握が進むにつれ、交通弱者の「生活の質」を低減させないことに貢献する交通の提供が、彼らの自立移動を可能にし、社会全体にとっても便益となるという認識が広まった。そのためにどの程度のサービスレベルの交通を保障し、どれほどの財源を確保するのかという研究も進められている。福本ら（2006）⁸⁾は、地域の状況（地縁組織の有無や自治体の財政力など）に応じ、地域住民や沿線企業などが参画する地域公共交通運営方式の成立可能性を検討している。

高齢社会や過疎地域においても維持可能な交通のサービスレベルについて、考察が深まるとともに、これまでになかった新しいモードの導入に関する検討もはじまった。

山下ら（2005）⁹⁾は乗合タクシーの制度、位置づけ、分類、事例を整理し、利用者・運送主体の双方の立場から適用可能性を検討している。また、崎村ら（2005）¹⁰⁾は地方都市における高齢者の交通実態を調査し、外出目的ごとにDRTに対する利用意向を測定して、DRTの導入可能性を検討している。公共交通に対する需要量の薄い地域の状況を明らかにする試みとしては、清水ら（1999）¹¹⁾が、路線バスが廃止された地域において、代替バス及び乗合タクシーの運行実態を調査し、代替交通の実態を明らかにしている。

新しいモードの研究と導入がすすむ一方、自家用車という今や遍在する交通手段を公共交通的に利用する可能性についても、再検討がはじまった。このモードに関しては、もともと1975年に日本交通政策研究会の農村交通政策プロジェクトおよび中小都市交通政策研究プロジェクトが群馬県利根村（現・沼田市）において地域住民の交通行動を調査し、自治会単位での住民相互の自家用車による「共同輸送」の実態が明らかとなった。つづいて80年代には中条（1979）¹²⁾、（1981）¹³⁾および（1983）¹⁴⁾が旧・利根村の調査事例に加え、英国の「ソーシャル・カー・システム」などの海外事例を紹介し、我が国においても自家用車による有償運送を活用することを政策提言している。くわしくは第2章にて述べるが、おそらくは政治的理由により、その後20年ほど自家用車活用の議論は止んでいた。2002年に乗合バスに関する規制緩和が実施され、過疎地域における公共交通維持の議論が復活すると同時に、自家用車活用を始めとする住民主導型の公共交通の可能性に関する議論がさかんとなった。高橋（2002）¹⁵⁾は非営利組織による輸送サービスの可能性に着目し、その先駆けであるイギリスの「コミュニティ輸送」の概要と支援方策を検討した。田中ら

(2004)¹⁶⁾は、自家用車による住民相互の輸送を、過疎地における「最後の、新しい公共交通¹²⁾」と位置づけて愛知県豊根村における実証実験の結果を検討している。

2004 年中には、全国でいくつかの過疎市町村において自家用車による有償運送事業が開始された。全国的に実施事例が増えるなか、早川(2005)¹⁷⁾は地方都市における新しい交通モードを「非在来型輸送サービス」として分類し、そのなかで自家用車による有償運送の事例をいくつか紹介している。また、早川(2005)¹⁸⁾は2004年4月末において過疎地有償運送が実施されていた6市町村で運送主体に対するインタビュー調査を行い、各運行事例の概要と、過疎地有償運送の意義、問題点について考察を加えている。

¹²⁾ ここで田中らが言う「公共交通」とは、「誰にでも開かれている」交通という意味であって、行政機関が提供する(提供する責務を負う)交通という意味ではない

1-4 過疎地域の状況と本論文の着眼点

1-4-1 過疎地域の現状

一般に「過疎地域」と呼ばれている地域は、過疎法の要件¹³を満たす市町村を指す。過疎市町村の、全国市町村に対する割合は、市町村数で40%、面積では52%を占めるが、人口の面では日本の総人口の約6.6%にしかない。全国平均と比較して、過疎市町村の人口減少率は大きい。また、65歳以上の人口率も高く¹⁴、高齢単身世帯や夫婦世帯の比率も高いのが特徴である。こうした状況では、過疎地の集落そのものの存立が危ぶまれるほどに人口減少が進んでいる。その結果、集落の共同生活の維持が困難になる「限界集落化」に直面している集落が少なくない。

過疎化によって、公共交通の「まとまった需要」はますます少なくなっている。一方、過疎地では老人世帯の増加や親族ネットワークの縮減、集落規模の縮小等によって、交通サービスを満たしてくれるインフォーマルな能力はますます低下し、そのために公共交通が不可欠である人々が増加してきた。それにもかかわらず、財政的な制約のなか、最低限の公共交通サービスしか提供されず、結果的には、過疎地域の公共交通サービス水準は低下している。

さらに問題なのは、最低限しか提供されていない公共交通そのものが、以上のような変化の過程で持続可能性を失う危険性をはらんでいることである。利用者数が減少し、公共交通を地域で支える自治体財源が少なくなるなか、公共交通を維持する基盤が突き崩されつつある。

したがって、いま検討しなければならないのは、過疎化が進み、高齢化がいつそう進む地域における持続可能な公共交通とは何か、こういったシステムがそれを可能にするかという問題である。

1-4-2 本論文の着眼点

モータリゼーションの進展により、地方都市での自家用車利用への依存が増している一方で、特に高齢者や子ども、また経済的理由から自家用車利用に制限のある人が存在するのも現実である。また、普段は自家用車を自由に利用できていても、怪我などで一時的に運転ができなくなったり、高齢のために運転が出来なくなる日が来る可能性もある。自家用車が利用できなくなる可能性は、地域の全ての人に等しく在る。自家用車が自由に利用できなくなったら、それに代わる移動手段はあるのか。私たちの社会生活には移動を伴う活動が多く含まれることを考えると、移動手段の確保は、社会生活の存続自体に関わる重

¹³ 過疎地域自立促進特別措置法第2条第1項の要件をみたす地域。

¹⁴ 1995年時点の全国の高齢化率が14.5%であるのに対し、過疎地の同率は26.3%となっている。

要な問題である。

以上の問題について、本論文は次のような点に着目していく。すなわち、
過疎地域に住む全ての人々が、交通手段の貧困がもたらす社会的排除に陥らないためには、持続可能な交通システムの構築が必要である

従来の過疎地域公共交通は、地域の需要量や地域特性に適さないモードであったために不採算においちり、撤退を余儀なくされた

過疎地における持続可能な交通システムについては、運営・輸送形態などの面でまだ工夫の余地があり、住民自身がシステムの存続に協力していけば地域に適した輸送形態を維持することができる

以上の３点の立場に立ち、次章以降で近年開始された自家用車による輸送サービスの事例について、実態の整理と考察を行っていく。

1-5 要約ならびに結論

1-1 では、地方都市における生活交通の実態を、モータリゼーションをキーワードとして考察している。

1960 年代以降、日本全国で自動車が普及し、人々の交通行動は劇的に変化した。自家用車をもたらす外出の「随時性」・「随意性」によって、電車やバスといった公共交通から自家用車への転換が急速にひろまった。その変化は地方都市、特に過疎地域によって顕著であり、結果的に既存の公共交通機関は衰退した。こうした地域では、いまや「自動車依存」といえるほどに自家用車に特化した移動実態がみられる。

急速に自家用車の利用が高まった背景には、運転免許の保有率の上昇と、自家用車保有率の上昇が考えられる。また、最近では社会の高齢化を背景とした、高齢ドライバーの増加もみられる。

1-2 では、自動車に依存した交通体系が社会にもたらす問題点を整理している。

ここでは自動車依存の問題点として、公共交通の衰退、道路の整備・維持にかかるコストの増大、道路交通を原因とする環境汚染、都市のスプロール現象と中心市街地空洞化などを挙げている。

なかでも公共交通の衰退が、過疎地域においては深刻である。こうした地域では乗合バスの輸送需要が年々減少を続けていたが、2002 年 2 月に乗合バス事業の規制が緩和されると、過疎地域の不採算バス路線は次々と撤退していった。この状況を受け、地域の住民たちが、交通弱者の「足」を守ることに目覚め、自分たちで輸送体系を見直し、運営に立ち上がる例が見られるようになってきた。

過疎地における公共交通を巡る状況は危機的ではあるものの、その危機のなかから、交通をみなおし、立て直していこうという新しい流れが生まれているのが現在の状況である。

1-3 では、本論文における「交通弱者」の定義と、「交通弱者」や過疎地交通に関する既存研究のレビューを行っている。

本論文では、自動車利用に制限のある人を「交通弱者」と位置づけ、研究の対象とする。この場合の「制限」とは、自家用車の非保有や高齢・障害などの恒久的なものだけでなく、怪我や自家用車故障などの一時的なものも含む。

近年の交通弱者をテーマとした研究においては、潜在的な交通需要の存在にも関心が払われ、交通弱者の「生活の質」を低下させないことが重要であるという認識が広まった。そのために需要の比較的薄い地域においても維持可能な交通システムについての研究がすすみ、DRT（需要応答型輸送）や乗合バスなど、これまでになかった新しいモードの導入を検討する例も多い。一方で、「自家用車」という公共交通の対極ともいえるモードを公共交通的に利用する視点も生まれている。

1-4 では、過疎地域の一般的状況のほか、1-1、1-2、1-3 を受けて、本論文の着眼点を述べている。

過疎地域では自家用車への依存が高まっているが、一方で高齢者・子ども、さらには自家用車を利用できない人々が存在するのも事実である。こうした人々の移動の足を確保することは、社会的疎外を生まないために重要な課題である。そのために、過疎地域の特性に適した輸送モードを導入し、維持していく必要がある。そのための運営・輸送形態などの面で地域住民の視点や協力が有効であるという視点にたち、近年開始された自家用車による住民相互の輸送という交通サービス事例を検討していく。

2 章

自家用車による有償運送の開始と沿革

2 章では、従来から公共交通機関空白地域で慣例的に行われてきた自家用車での相乗りが、「自家用車有償運送」として法的に位置づけられ、制度化されていく経緯についてまとめている。

2-1 「過疎地有償運送」の背景

2-1-1 はじめに

2-1-2 「公然の秘密」としての有償運送

2-2 有償運送の制度的沿革

2-2-1 はじめに

2-2-2 特区での実施と国交省による社会実験（2002 年～2003 年）

2-2-3 「特区」から「全国展開」へ（2003 年～2006 年）

2-2-4 道路運送法の改正（2005～2006 年）

2-2-5 改正道路運送法に関する考察

2-3 要約ならびに結論

2 章 自家用車による有償運送の開始と沿革

2-1 「過疎地有償運送」の背景

2-1-1 はじめに

以下は、2006 年 3 月に朝日新聞に掲載された記事である。

(参考 2-1-1-1)『(地方は～限界集落から～)月 2 回通院 毎回 5000 円はきつい / 「白タク」過疎地の足』2006 年 3 月 27 日付朝日新聞より抜粋¹⁾

四国山地のほぼ中央に位置する高知県大豊町。人口 5700 人のおよそ半数が、65 歳以上のお年寄りという高齢化の町だ。この町で 5 ヶ月前、ひとりの男性が「白タク」営業の疑いで逮捕された。

「迎えに来てくれんろうか」

2 月下旬、大豊町に通う塗装業の男性(50)に電話が入った。山の中腹の集落に一人で暮らす女性(93)から、ひざに水がたまったので、ふもとの病院まで車で運んでほしいという依頼だった。

「すまんけど、行くことはできんのよ」

男性には断るわけがあった。昨年 11 月 2 日、道路運送法違反(有償運送の禁止)容疑で県警に逮捕され、処分を待つ身だったからだ。

国土交通大臣の許可を受けずに高齢者を車に乗せ、自宅から病院まで往復して運賃を受け取った疑い。

男性は 2003 年にも同容疑で逮捕された。寛大な処分を求める嘆願署名の運動が広がり、2 日間で 330 人分が集まった。ほとんどが山間部の集落に住むお年寄りたちだった。この時は、30 万円の罰金刑を受けた。

同町は標高 200～1400 ㍎。山の斜面に集落が点在する。高齢化が著しく、車を運転できる人は少ない。町が運行する町民バスも 2 週間に 1 度しか各集落に回ってこない。住民の大半は月に 4 万～6 万円前後の国民年金で暮らす。

国道から車で 20 分ほど山に入った集落に住む西村伊豆江さん(79)も、署名に応じたひとりだ。13 年前に夫を亡くし、4 人の子どもは愛媛県や高知市など町外に住む。

60 歳を過ぎてひざの軟骨がすり減り、関節が刺すように痛む。「月 2 回の病院との往復にタクシーで毎回 5 千円も使いよったら暮らしていけん。(白タクは)私らには安うてありがたかった」

男性が「白タク」を始めたのは、知り合いを乗せて「お礼」を受け取ったのがきっかけだった。タクシーなら片道 2 千～3 千円かかる距離を千円程度で運んだ。「安う乗せてくれる」と口コミで広がり、客が増えた。

1 度目の逮捕後、頼まれても断っていたが、再開した。「わしが行かんやったら、どうするんじゃろと思うたら、顔が浮かんで、ついつい乗せてしもうた。じゃが、(2 度目の逮捕で)もう絶対にできん。ただで乗せても疑われてしまう」

町議の一人は言い切る。「白タク」は都会の人にはわからん必要悪だ。町内にはほかにもやっとな人は何人もおる」……(一部省略)

3 月 25 日、容疑者の男性宅に裁判所から 20 万円の罰金命令の通知が届いた。いまま週に 2、3 本、お年寄りから電話がかかり続けている。

本章の冒頭にこの記事을挙げたのは、本論文が検討する「自家用車有償運送」の事例が、

この記事中で摘発された「白タク」と本質的には同じ機能をもつものであるからである。すなわち、公共交通機関が空白となっている地域において、利用者の身体的ハンディや、地勢的特性に合致した「自家用車」という手段で、利用者を目的地まで「安く」輸送するというモードが、利用者のニーズにうまく応えているという現実である。その一方で、従来はいかにニーズがあろうと、地域の住民が自分の自動車で「安く」地域住民を乗せてあげることは「白タク」として取締の対象となったという現実がある。

次節以降で、自家用車による輸送の背景と、有用性への着目によって合法化されるまでの経緯をみていく。

2-1-2 「公然の秘密」としての有償運送

2006 年 10 月 1 日の道路運送法改正前まで、自家用車による有償運送は、原則として道路運送法旧 80 条（旧・101 条）第 1 項¹⁵によって禁止されており、いわゆる「白タク」行為として取締りの対象となっていた。運賃などの「運送の対価」をとって、他者を運搬するためには、道路運送法 4 条¹⁶が規定する事業許可を取得する必要があった。すなわち緑ナンバーをつけているバス・タクシーなどはこの事業許可を取得済みの営業用車輌である。

ただし、自家用車による有償運送の禁止には従来から例外があった。1960 年代後半より、民間のバス路線の廃止が急増したが、廃止路線沿線の住民の生活交通を確保するために、各地の自治体が運行主体となって実施した「自家用」バスの「有償」運行がその例外に当たる。道路運送法旧 80 条第 1 項には但書¹⁷が付随しており、「災害のため緊急を要するとき、又は公共の福祉を確保するためにやむを得ない場合」には運輸大臣の許可を得て、自家用車による輸送サービスを実施することが許されていた。自治体によるバス運行はこの但書を法的根拠として実施されたものであり、ながらく「80 条バス」と通称されていた。

しかしながら、高齢者や障害者など移動にかかる身体的負担の大きい層にとっては、自宅からバス停までのアクセスはしばしば困難であり、バスのみで生活に必要な交通を確保することは難しい。特に、狭い山道の多い中山間地域や、人口密度が低く民家・集落が点在するような過疎地域では、バスは必ずしも効果的な交通機関とはいえない。前述したとおり、モータリゼーションの進展により、このような特性を持つ地域にも自家用車が急速に普及し、大都市以上にその普及率は高い。こうした地域では、もともとバス路線がなかつ

¹⁵ 「自家用自動車は、有償で運送の用に供してはならない。ただし、災害のため緊急を要するとき、又は公共の福祉を確保するためやむを得ない場合であつて国土交通大臣の許可を受けたときは、この限りでない。」（道路運送法旧 80 条第一項）

¹⁶ 4 条は、一般旅客自動車運送事業の許可について定めたものである。「一般旅客自動車運送事業を営しようとする者は、国土交通大臣の許可を受けなければならない。」（道路運送法 4 条第 1 項）

¹⁷ 「ただし、災害のため緊急を要するとき、又は公共の福祉を確保するためやむを得ない場合であつて国土交通大臣の許可を受けたときは、この限りでない。」とする部分。（道路運送法旧 80 条第一項より抜粋）

たり、早々にバス路線が撤退することが多く、早くから自家用車への依存度の高い交通体系をとらざるを得なかった。そういった場合に、自家用車を運転できない隣人を同乗させるという、いわゆる「相乗り」行為がしばしば行われ、その際に同乗者が運転者に謝礼を支払うことも慣習的に行われていたようである¹⁸。

自家用車による有償運送の制度としての成立は、日本交通政策研究会によるプロジェクトのなかでこうした慣習的相乗りの実態を把握する調査が行われたことに端を発する。1975年に日本交通政策研究会の農村交通政策プロジェクトおよび中小都市交通政策研究プロジェクトが群馬県利根村（現・沼田市）において地域住民の交通行動を調査し、自治会単位での住民相互の自家用車による「共同輸送」の実態が明らかとなった。つづいて80年代には中条（1979）（1981）および（1983）が旧・利根村の調査事例に加え、英国の「ソーシャル・カー・システム」などの海外事例を紹介し、我が国においても自家用車による有償運送を活用することを政策提言している。こうした流れを受け1980年代の運輸政策審議会答申では「自家用車による有償輸送（カー・プール）」が盛り込まれている。その後、国は「自家用自動車の共同利用（住民による有償運送）」を検討し、本格導入を前に実験地域が選定された。実験地域は岐阜県河合村に決定し、「ポニーバス」という名称も含め、運行体制の概要も決まっていたにも関わらず、突然「政治的判断」によって運行が取りやめられたという経緯がある。

その後約20年のあいだ、自家用車による有償運送が制度として検討されることはなく、法律上も認められる動きはなかったものの、全国各地で生活上の必要から、暗黙のうちに運行は続けられてきた。よほど悪質なケースでない限り、同乗者が運転者に支払う金品も「謝礼」の範囲として当局に黙認されてきたというのが実際のものである。

2-2 有償運送の制度的沿革

2-2-1 はじめに

前項で見たとおり、自家用車による有償運送はながらく法的には認められないものの、生活上必要不可欠な移動手段として、各地で「公然の秘密」的に行われてきた。しかし、地方部における公共交通機関の撤退が深刻化し、地域内の生活交通手段の存続が重要課題となるなかで、自家用車による乗合という輸送形態が、地域生活者の移動ニーズを一定程度満たしている事実が無視できなくなっている。そのため、少なくとも公共交通機関空白の地域においては、自家用車による「有償運送」を実施するための法的ルールを明確にしたほうが、利用者・運転者の双方のみならず、地方行政的にもメリットがあるといえよう。

¹⁸ 日交研による農村交通政策プロジェクト・中小都市交通政策研究プロジェクト（1978）など参照。

こうした要請を受け、2002 年以降、自家用車による有償運送が制度として認められ、各地で実施されていく流れが見られた。当初は構造改革特区の制度を利用した実施や、国交省による社会実験などの形であったが、次第に特区以外でも実施が見られ、最終的には 2006 年に改正道路運送法のなかで、有償運送が制度として法的に確立した。

以下では、有償運送が制度的としてかたまっていく流れを、時系列的にまとめる。

2-2-2 特区での実施と国交省による社会実験（2002 年～2003 年）

「自家用車による有償運送特区」の誕生

2002 年 7 月 26 日、小泉首相によりいわゆる「構造改革特区」が提唱され、「構造改革特区推進本部」が内閣に設置された。これは、各地域の自発性を最大限尊重する形で規制を緩和し、我が国経済の活性化及び地域の活性化を実現することを目的とした制度であった¹⁹。

同年 7 月から 8 月にかけて、本部は自治体より「第一次提案」を募集した。それに応じて倉敷市が「福祉のまちづくり特区」として「バスやタクシーに替わる交通サービスの構築」を、また熊本県が「福祉コミュニティ特区」として「不十分な公共交通をカバーする自家用自動車の活用」案を提出するなどの動きがみられた²⁰。

同年 10 月、倉敷市の提案ほかいくつか、「交通機関空白の過疎地における有償運送可能化事業」として「特区」申請を受け付けることになった。

翌 2003 年には、構造改革特別区域法に基づいて国土交通省が以下の通達を発している。

（参考 2-2-2-1）「構造改革特別区域法に係る交通機関空白地における道路運送法 80 条第 1 項による申請に対する取扱いについて」（国自旅第 232 号通達）より抜粋

「構造改革特別区域法……に基づき、地方公共団体が、当該地域内の輸送の現状に照らしてタクシー等の公共交通機関によっては十分な住民輸送サービスが確保できないと認めるとともに、一定の特別非営利活動法人（以下「NPO」という）などによる交通機関空白の過疎地での住民輸送における有償輸送の実施管理のための当該地方公共団体を含む、関係者による運営協議の場を設け、判明した問題点等について速やかに報告する体制を整えて、内閣総理大臣による構造改革特別区域計画の認定を申請し、その認定を受けたときは、当該NPO等による道路運送法第 80 条第 1 項に基づく申請に対し、速やかに許可を行う」

この通達は、以上のほかに、実際に有償運送を実施する際のルールとして、以下の 5 点

¹⁹ 首相官邸構造改革特別区域推進本部HP（<http://www.kantei.go.jp/jp/singi/kouzou2/>）参照。

²⁰ 首相官邸「地方公共団体等からの構造改革特区の提案について」（2002 年 9 月 6 日）

も定めている。

- 地方公共団体が主宰する運営協議の場を設けること
- 運送主体は「地方公共団体の長から具体的な協力依頼を受けた、社会福祉法人又は N P O 又は地方公共団体が自ら主宰するボランティア団体」であること
- 運送対象は「あらかじめ登録した会員およびその同伴者」であること
- 運転者は「普通第二種免許を有することを基本としつつ、これによりがたい場合には、当該地域における交通の状況を考慮して、十分な能力および経験を有していると認められること」
- 運送の対価は「営利に至らない範囲において設定されるものであること」

なお、この交通機関空白の過疎地における有償運送可能化事業と並行して、N P O によるボランティア輸送としての有償運送可能化事業に関する通達²¹もだされた。これは従来から身体的なハンディキャップをもつ人々を対象として行われてきたボランティア有償運送に対する制度的な位置づけを明確にしたものであり、現在では「福祉有償運送」として各地で実施例が多い。

構造改革特区の認定申請は 2003 年 4 月より開始され、過疎地におけるボランティア輸送の認定は合計 3 件がなされた。(表 2-2-2-1)は、それら 3 件の特区名称と自治体、認定日をまとめたものである。

(表 2-2-2-1) 「交通機関空白の過疎地における有償運送可能化事業」における特区認定

特区名称	対象自治体	認定日
上勝町有償ボランティア輸送特区	徳島県上勝町	2003 年 5 月 23 日
河合・宮川村デマンド式ポニーカーシステム有償輸送特区	岐阜県河合村・宮川村 (現・岐阜県飛騨市)	2003 年 8 月 29 日
とよね がんばらマイカー特区	愛知県豊根村	2003 年 11 月 28 日

以上のうち、徳島県上勝町では同年 10 月 1 日より、岐阜県河合村・宮川村(現・飛騨市)では同年 11 月 10 日より運行が開始された。また、愛知県豊根村では、特区認定にさきだち国土交通省による社会実験が行われた。以下 にその概要を記す。

国土交通省による住民輸送社会実験

²¹「構造改革特別区域法に係る N P O によるボランティア輸送としての有償運送可能化事業における道路運送法 80 条第 1 項による申請に対する取扱いについて」(国自旅第 231 号通達)

2002 年夏に特区提案が募集されていた頃、愛知県豊根村における「交通機関空白の過疎地における住民輸送実験」が国土交通省によって計画されていた。前述したように、1980 年代に岐阜県河合村において「ポニーバス」実験が実施直前に中止された経緯があり、豊根村における社会実験の決定は、ポニーバス以来の有償運送実施ということになる。

豊根村における実験は 2002 年 10 月 17 日～12 月 27 日までの二ヶ月間実施された。この社会実験の様子及び結果については国土交通省自動車交通局による報告書³⁾に詳しい。ここでは、社会実験の概略と実験の結果について簡略に述べる。

豊根村は愛知県の東北部（奥三河地方）に位置しており、長野県および静岡県に隣接している。総人口は 1,555 人（2006 年 11 月 30 日現在）、高齢化率は 40% 近い²²⁾。

村内には鉄道駅がないため、村外からのアクセスは自動車か、または最寄り駅である隣町の東栄町の JR 飯田線東栄駅からバスを利用するしかない。現在、東栄駅から東栄町本郷までは東栄町営バス、東栄町本郷から豊根村役場前までは豊根村営バスが、1 日 4 便（村営バスは平日のみの運行）運行している。村内には、村営バスが 5 ルートあり、1 日 3 便から 5 便の運行がある。（実験が実施された 2002 年当時には村内のバス交通は 3 路線で、1 日 1 便から 4 便の運行であった。）



図 2-2-2-1 豊根村

出典：豊根村役場 H P

<http://www.vill.toyone.aichi.jp/index.html>

実験にあたっては、公募ボランティアドライバーによる自家用車を使った住民輸送を目的に、豊根村が当時の「80 条申請」を行い、国土交通大臣の許可を得るという形で実施した。法制度上は、ボランティアドライバーに第二種普通自動車免許保有者をあてることが望ましいが、住民からの公募であることから条件を緩和し、無事故・無違反のドライバーであれば応募可能とした。その結果、実験期間を通じて 14 名のボランティアドライバーの協力を得た。輸送に使用した車両は、ボランティアドライバーの所有する車両であり、普通車、軽自動車の別は問わなかったが、法定定期点検が実施されていることを確認した。

こういった基本的なルールは、現在各地で実施されている有償運送にほぼ通じるものであり、この実験のスキームが現在の有償運送の流れの元となっていることがわかる。詳細についてここで述べるのは本項目の趣旨とずれるが、本実験が現在の豊根村の過疎地有償

²²⁾ 愛知県豊根村役場 H P（<http://www.vill.toyone.aichi.jp/index.html>）より

運送事業の基本となっていることは、後述する事例整理部分で確認いただきたい。

実験は二ヶ月余り行われ、その間に述べ 112 件の利用があった。また、実験終了後に豊根村の住民を対象としたアンケート調査が行われ、住民の有償運送受容について把握が試みられた。

豊根村ではその後、2004 年 8 月 1 日より、有償運送の運行が本格的に開始され現在に至っている。なお、豊根村の現在の運行概要を次ページ(表 2-2-2-2)にまとめた。

(表 2-2-2-2)愛知県豊根村における過疎地有償運送概要(2006 年 5 月 31 日時点)

事業名称	豊根村がんばらマイカー事業										
運送主体	社団法人 シルバー人材センター										
運行方法	個別運送(相乗りも可)・予約に応じて運行・自由乗降										
利用対象者	<ul style="list-style-type: none"> ・ 豊根村に住所を有する者で、運転免許を持たない者 ・ 運転免許を取得しているが交通手段を持たない者 ・ その他村長が必要と認める者 										
利用方法	<ul style="list-style-type: none"> ・ 運行日・運行時間に特に制限はない ・ 利用日の 2 日前までにシルバー人材センターに予約(予約時間: 平日 9:00~17:00) 										
ドライバー	地域住民 21 名(2006 年 5 月 31 日現在)										
ドライバー資格	直近 2 年間に免許停止処分を受けていないこと 都道府県考案委員会等が実施する特定任意講習等の講習を受けること 自動車事故対策機構が実施する適性診断を受診し運転に支障がないと認められること 年齢制限なし										
車両	21 台(セダン 15 台・軽自動車 6 台)(全てドライバー個人名義)										
利用料	現金支払い <table border="1"> <tr> <th>迎車</th><th>運送</th><th>待機</th><th>その他</th></tr> <tr> <td>無料</td><td> 村内一律¥1000/回 近隣市町村へは¥2000/回より </td><td>¥500/30 分</td><td></td></tr> </table> (運送料金は、実際に利用者が利用した距離(実車距離)のみが加算され、回送時には加算されない)			迎車	運送	待機	その他	無料	村内一律¥1000/回 近隣市町村へは¥2000/回より	¥500/30 分	
迎車	運送	待機	その他								
無料	村内一律¥1000/回 近隣市町村へは¥2000/回より	¥500/30 分									
利用者登録者数	131 名(2006 年 5 月 31 日現在)										
運行範囲	豊根村、東栄町、設楽町、新城市、飯田市 等										
自治体の補助金	村がシルバー人材センターに業務委託して実施										

2-2-3 「特区」から「全国展開」へ（2003 年～2006 年）

2003 年 12 月、内閣府構造改革特区担当室は、2004 年 4 月より、一部の「特区」を「全国展開」することを発表した。すなわち、規制改革の一環として特定の事業に対し、これ以上の「特区」認定を行わないという方針である。この特定事業のなかに、「交通機関空白の過疎地における有償運送可能化事業」も含まれていた。そのため、結果として「特区」として運行されたのは、徳島県上勝町と岐阜県河合・宮川村（現・飛騨市）のみであり、特区認定を受けていた愛知県豊根村の場合には、実証実験後の本格運行は 2004 年 8 月に開始されたため、特区としての運行とはならなかった。

特区認定を受けた 3 市町村のほか、茨城県里美村、鳥取県倉吉市高城地区、長野県中川村などで 2004 年中に次々と有償運行が開始された。なお、全国展開後のルールとしては、2004 年 3 月に国交省より通達がだされている。この通達は巻末に付録 1 として掲載した。

2-2-4 道路運送法の改正（2005～2006 年）

福祉及び過疎地有償運送が各地に波及し、地域の輸送ニーズにある程度の対応が可能であることが認められるなかで、国土交通省は自動車交通局長の私的懇談会として「地域住民との協働による地域交通のあり方に関する懇談会」²³を 2005 年 9 月に設置した。同懇談会は、さらに下部組織として「コミュニティバス等地域住民協働型輸送サービス検討小委員会」と「NPO 等によるボランティア有償運送検討小委員会」の二つを持ち、主にコミュニティバス・乗合タクシーと有償運送の普及促進・制度化についての検討を重ね、同 12 月に検討結果がとりまとめられた²⁾。

2006 年の道路運送法改正は、以上に述べた 2 つの小委員会での検討結果を踏まえたものであり、同年 2 月 6 日の閣議決定を経て、同 8 日に通常国会に提出され、そののち衆・参両院での審議を経て、5 月 12 日に成立、同 19 日に公布、10 月 1 日に施行されたものである。

改正の概要を整理すると以下ようになる。

（１）コミュニティバス、乗合タクシー等の普及促進

一般乗合旅客自動車運送事業の対象の拡大

従来、乗合バス事業は定期路線の乗合旅客の運送を行うこととされてきたが、デマンドバスや乗合タクシーといった新しい輸送サービスに対応して、こうした運送につい

²³ この懇談会は学識経験者・消費者代表・バス・タクシーの交通事業者、労働組合、NPO 団体、地方公共団体といった関係者から成るものであった

ても一般乗合旅客自動車運送事業の許可によって、サービスを提供することが可能となった。

乗合バス事業に係る運賃・料金の設定・変更の届出化

地域のニーズに応じた乗合旅客運送において、運賃・料金の上限額変更については従来まで認可が必要とされていたが、今後は地域の関係者の合意があれば、事前届出で足りることとなった²⁴。

(2) 市町村バスやN P O 等によるボランティア有償運送の制度化

過疎地における住民の生活交通や移動制約者の移動について、バス・タクシー等の公共交通機関によって供給することが困難な地域において、地方公共団体、バス事業者、タクシー事業者、地域住民等の関係者が必要であると同意的場合に、国土交通大臣の登録を受ければ市町村、N P O 等による有償運送サービスが可能となる制度が創設された。

この制度は改正道路運送法 78 条・79 条・80 条に定められた。巻末に**付録2**として条文の関連箇所を付録した。

改正法 78 条に定められた、自家用自動車による有償運送が可能なケースは、次の 3 点にまとめられる。

1 . 災害のため緊急を要するとき (改正法 78 条第 1 号)

旧・80 条第 1 項に対応。

2 . 自家用有償旅客運送 (改正法 78 条第 2 号)

市町村、N P O 等が、市町村等の住民、移動制約者等を自家用自動車を使用して有償で運送するもので、以下の 3 種に区別される。

市町村運営による有償運送 (交通空白輸送・市町村福祉輸送)

旧法において、いわゆる「80 条許可」のもと行われていた市町村バス・金沢方式²⁵ (市

²⁴ 該当条文：「一般乗合旅客自動車運送事業者が、地域における需要に応じ当該地域の住民の生活に必要な旅客輸送の確保その他の旅客の利便の増進を図るために乗合旅客の運送を行う場合において、国土交通省令で定めるところにより、地方公共団体、一般乗合旅客自動車運送事業者、住民その他の国土交通省令で定める関係者が当該運送に係る運賃等について合意しているときは、当該一般乗合旅客自動車運送事業者は、第 1 項及び前項の規定にかかわらず、あらかじめ、その旨を国土交通大臣に届け出ることをもって足りる。これを変更しようとするときも同様とする。」(改正道路運送法 9 条第 4 項)

²⁵ 障害者等のための自家用車による有償運送において、運行主体は市町村であるが、実際の運行を社会福

町村による福祉輸送)に対応する。

過疎地有償運送

過疎地特別措置法に定める過疎地、その他これに類する地域において、バス、タクシー等の公共交通機関によっては、住民に対する十分な輸送サービスが確保できない場合に、NPO等が実費の範囲内であり、営利とは認められない範囲の対価によって自家用自動車をしようして、当該法人等の会員に対して行う輸送サービス。

福祉有償運送

タクシー等の公共交通機関によっては要介護者、身体障害者等の移動制約者に対する十分な輸送サービスが確保できないと認められる場合において、NPO等が実費の範囲であり、営利とは認められない範囲の対価によって乗車定員11人未満の自家用自動車を使用して当該法人等の会員に対して行う原則としてドア・ツー・ドアの個別輸送サービス。

3．公共の福祉を確保するためやむを得ない場合（改正法78条第3号）

地域や期間を限定して行う輸送であり、旧法では80条許可によって行われていた。スクールバスの運行や、訪問介護員等による要介護者の運送がこれにあたる。

なお、改正道路運送法における有償運送関係部分を章末に(参考2-2-4-1)として付録した。

2-2-5 改正道路運送法に関する考察

道路運送法の改正によって、「自家用車有償運送」は法的に一定の位置づけを得ることになった。しかし、有償運送が従来、ボランティア的要素を多分に持つものであった（ボランティア活動の一環として行われてきた、と言っても過言ではない）以上、道路運送法による規定が妥当であるのかという点について、少し考えてみる必要がある。

道路運送法はそもそも、「貨物自動車運送事業法（平成元年法律第八十三号）」と相まつて、道路運送事業の運営を適正かつ合理的なものとするにより、道路運送の利用者の利益を保護するとともに、道路運送の総合的な発達を図り、もつて公共の福祉を増進することを目的²⁶とした法律である。その内容は、「適正な利潤」を含む運賃を得て、運送事業を営む事業者に対し、「営業」可能な区域を定めるなどの規制を定めている。すなわち、基本的には「営利」を目的とする事業者を対象にした法律であるといえる。したがって、「自家用車有償運送」にいう「有償」が、「現在のところガソリン代その他の実費程度」というスタンスである以上、「利潤」を目的とした営業を規定する同法に規定されるものであるのかについて疑問がのこる。

また、同法において、自家用車有償運送の登録が可能となる条件のなかに、タクシー業によって交通が確保されないこと²⁷が含まれていることにも疑問の余地がある。住民がタクシーを利用することと、自家用車有償運送を利用することの選択は、本来ならば住民の自由にまかされるべきである。タクシーには、タクシー独自の快適性・安全性があり、有償運送には、有償運送独自のリーズナブルさなどの個性がある。どのモードを選ぶかは個人の自由であり、タクシー業者があるからといって、有償運送を選択する自由が消滅するのはおかしいのではないと思う。タクシー業者を有償運送に優先させる合理的理由は見出せない。

²⁶ 同法第1条（「総則」）より。

²⁷ 「申請に係る自家用有償旅客運送に関し、国土交通省令で定めるところにより、地方公共団体、一般旅客自動車運送事業者又はその組織する団体、住民その他の国土交通省令で定める関係者が、一般旅客自動車運送事業者によることが困難であり、かつ、地域住民の生活に必要な旅客輸送を確保するため必要であることについて合意していないとき」は国は自家用車有償運送の登録を拒否できる（同法79条4項5）

2-3 要約ならびに結論

2-1 では、過疎地における住民による「有償運送」について、「白タク」行為として摘発の対象となるという事実と、従来から「公然の秘密」として行われてきた事実を背景に、その必要性和有効性について述べている。

1970 年代から 1980 年代にかけて、自家用車による有償輸送の制度化が、日本交通政策研究会によるプロジェクトで試みられたが、おそらくは政治的理由から、研究と実証は中断され、その後ながら制度化の動きは起こらなかった。

2-2 では、自家用車による有償運送が法律上の制度として成立していく過程について述べている。

2002 年以降、従来は「公然の秘密」だった有償運送について、法的なルールを明確にしていこうという動きがみられた。

最初は構造改革特区における限定的な実施から、国交省による実証実験を経て、2003 年 12 月からは特区のみならず、全国的にいわゆる「80 条許可」により実施されることが可能となった。さらに 2006 年 10 月には道路運送法が改正され、法律上に「自家用有償旅客運送（改正法 78 条第 2 号）」として位置づけられた。有償運送は地域の関係者の同意がある場合に、登録を受けることによって実施が可能となり、法的には制度として一定の完成をみたといえる。

しかし、「自家用車有償運送」に現在のところ「ボランティア」的性格がある以上、道路運送法による規定が馴染むのか否かは議論の必要なところである。

3 章

「過疎地有償運送」事例の整理と考察

3 章では、2007 年 1 月時点において日本全国で実施されている「過疎地有償運送」の事例を整理し、その運行実態を分類している。

3-1 「過疎地有償運送」の定義と運行概要

3-1-1 過疎地有償運送の定義

3-1-2 過疎地有償運送の運行概要

3-2 「過疎地有償運送」事例の整理

3-2-1 運行事例総覧

3-2-2 運行事例各覧

3-3 「過疎地有償運送」事例の分類

3-4 要約ならびに結論

3 章 「過疎地有償運送」事例の整理と考察

3-1 「過疎地有償運送」の定義と運行概要

3-1-1 過疎地有償運送の定義

過疎地における自家用車による有償運送とは、一言で言うなれば『交通機関空白の過疎地において、自治体以外の団体による自家用自動車を用いた有償運送』である。厳密に言えば「地方公共団体が、当該地域内の輸送の現状に照らしてタクシー等の公共交通機関によっては移動制約者又は住民等にかかる十分な輸送サービスが確保できないと認め」²⁸た地域において、市町村が主体となった運営協議会を設置するという条件を満たせば、自治体以外の団体でも道路運送法第 79 条の登録によって、有償運送事業を実施することができる。運送主体は、「営利を目的としない又は地方公共団体が自ら主宰するボランティア組織」²⁹である必要があり、NPOのほか、社会福祉法人や商工会議所、商工会、医療法人、公益法人等が想定されている。運行に当たってはいくつかの条件を満たす必要がある。それら条件について、(表 3-1-1-1)にまとめた。

(表 3-1-1-1) 「過疎地有償運送」の運送に当たっての条件³⁰

項目	条件
運送主体	NPO法人または地方公共団体主宰のボランティア組織
運送対象	住民及びその親族 地域内施設の利用者 地域内に反復的用務を有する者
使用車両	運送主体が使用権原を有している車両 (条件によっては運転者等から提供される自家用自動車の使用も可能)
運転者	普通第二種免許を有することが基本。 または、地域の交通状況等を考慮し、十分な能力及び経験を有していること
損害賠償措置	対人 8,000 万円以上、対物 200 万円以上の任意保険もしくは共済に加入していること。
運送対価	営利に至らない範囲 (タクシーのおおむね 2 分の 1 程度を目安とする)
管理運営体制	安全の確保及び旅客の利便の確保に関する体制が明確に整備されていること
法令順守	道路運送法第 7 条の欠格事由に該当しないこと

²⁸ 「福祉有償運送及び過疎地有償運送に係る道路運送法第 80 条第 1 項による許可の取扱いについて」(平成 16 年 3 月 16 日付、国自旅第 240 号通知)より抜粋

²⁹ 同上より抜粋

³⁰ 同上より作成

3-1-2 過疎地有償運送の一般的運行概要

過疎地有償運送は、実施地域の地域特性に適したものである必要があり、運行の方法は各地で異なる。一つ一つの事例については後述するが、ここでは典型的な有償運送の運行方法について概観する。

運行の予約

一般的に過疎地有償運送においては、利用者が予め利用希望時間や目的地を運送主体に申告することで予約が成立し、運行が決定する。予約にあたっては、運送主体に直接電話するという方法をとる場合が多い。予約の受付には、「運行希望日の前日まで」というような、一応の締め切りが設けられていることが多いものの、当日の急な要請にも出来る限り対応している地域もある。

予約を受け付けた運送主体は、登録されている地域住民ドライバーのなかから、待機状態や利用者自宅からの距離などを考慮して適当な者を選び、出勤を依頼する。

運行方法

出勤を依頼された登録ドライバーは、利用者の希望日時に、利用者を目的地まで自動車に乗せて送迎する。利用にあたっては、他の利用者との相乗り利用も可能な場合が多いが、基本的には個別的利用がほとんどであり、タクシー的な運送といえるであろう。

車両および運転者

車両は、登録ドライバーのマイカーのほか、運送主体所有の車両が利用される。ドライバーについては、多くの場合地域住民のなかに募り、住民相互扶助型の交通サービスが実現されている。

運賃とドライバーの収入

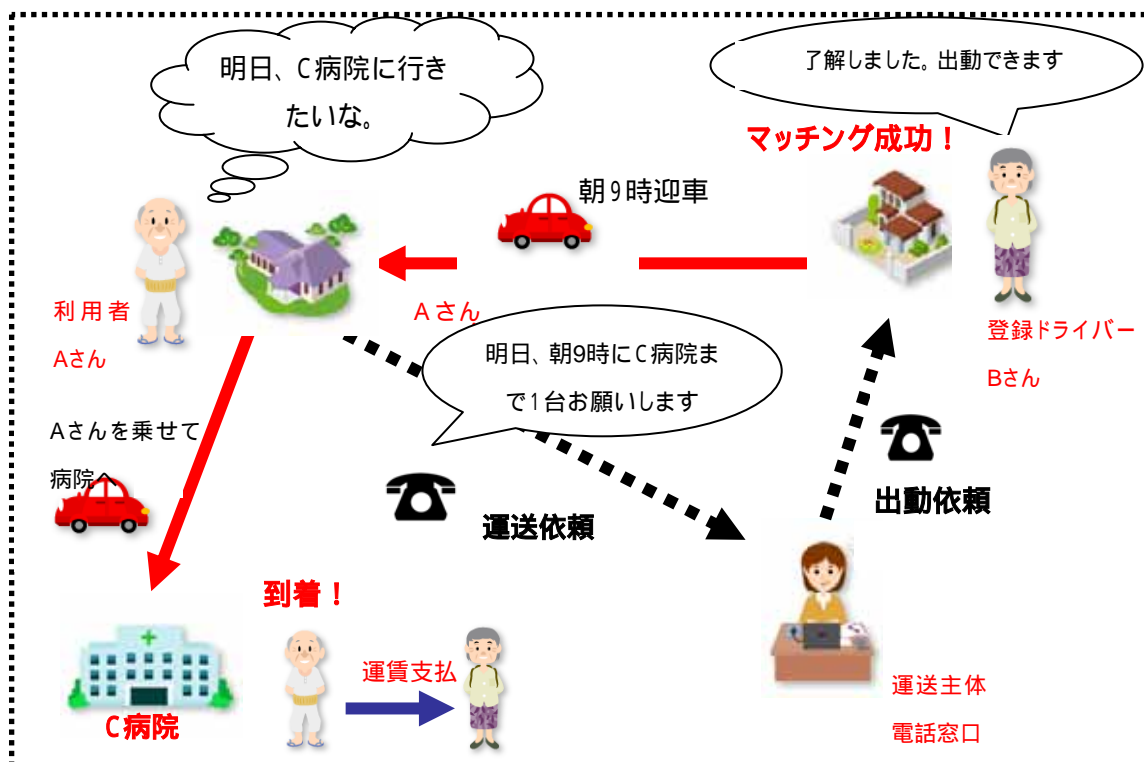
運賃は先述したとおり、タクシーの半額以下の範囲という目安があるが、距離制・ゾーン制・均一制・時間距離併用制など各地で様々な運賃体系がとられている。また、利用者が目的地において用務を足す時間に、ドライバーが車中で待機することもままあり、その場合には別途の待機料金が課せられることが多い。

運賃からドライバーが実際に得る収入についても各地で差があり、これについては各事例の紹介のなかで詳述したい。

ともかくも運賃及びドライバーの収入については、事例間での差が激しく、輸送サービスの持続可能性の面からも、十分な議論の必要とされる点であることを強調しておく。

下の(図3-1-2-1)は、過疎地有償運送の運行について、利用者・運送主体・ドライバーの3者間の流れを模式的に表したものである。(図中の ~ は時間の流れの順序を示す)

(図3-1-2-1) 一般的な過疎地有償運送の運行概念図



3-2 「過疎地有償運送」事例の整理

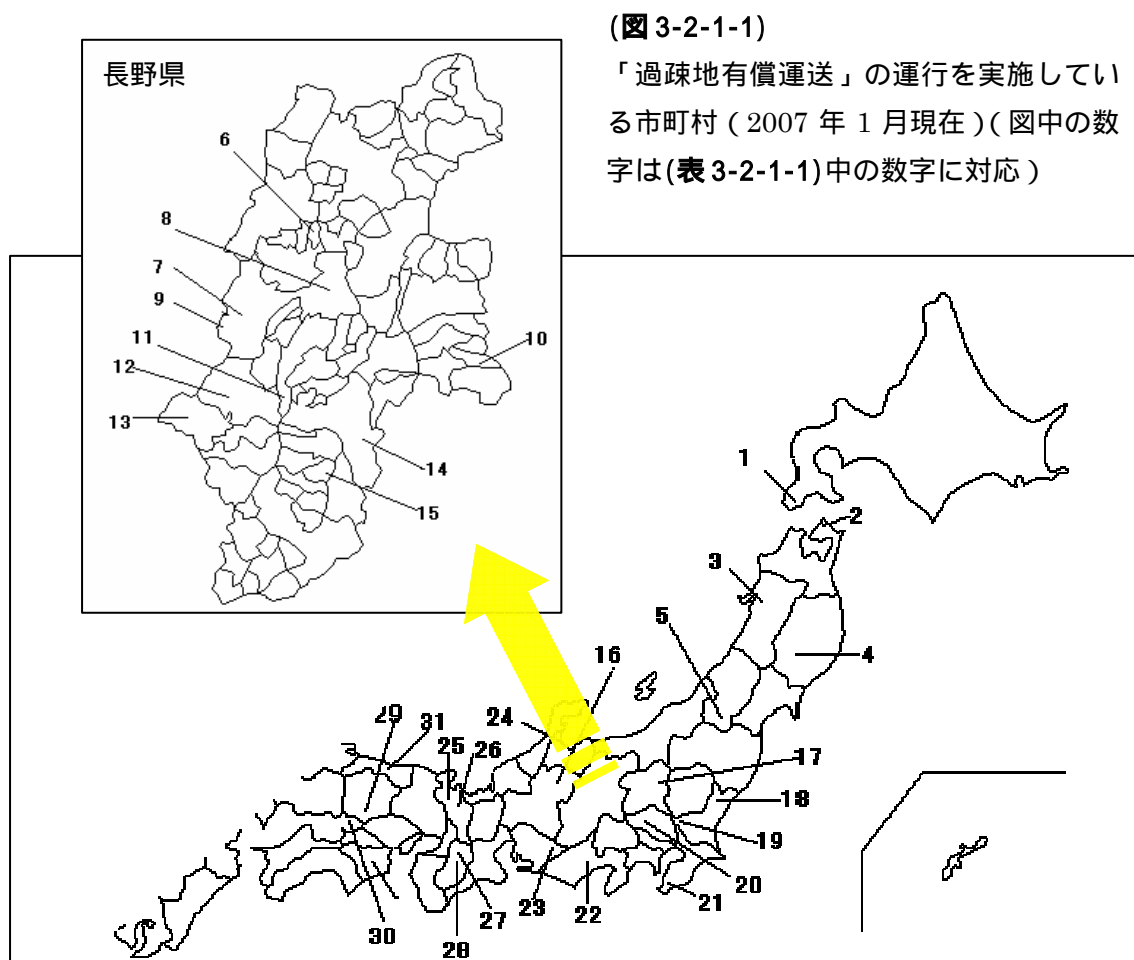
3-2-1 運行事例総覧

筆者の調査によると 2007 年 1 月時点では、以下の(表 3-2-1-1)のとおり全国各地でおよそ 30 の地域が既に導入・運行を開始している。今回挙げられた地域の他にも、導入を検討中の地域はあり、運行事例は今後ますます増加することが予想される。

(表 3-2-1-1) 「過疎地有償運送」を導入している市町村(2007 年 1 月現在)

(表中の番号は、(図 3-2-1-1)中の番号に対応)

	市町村名		市町村名		市町村名		市町村名
1	北海道知内町	9	松本市奈川地区	17	桐生市黒保根町・みどり市東町	25	京都府福知山市(旧・三和町)
2	青森県佐井村	10	長野県南相木村	18	常陸太田市(旧・里美村)	26	京都市(旧・京北町)
3	秋田県上小阿仁村	11	長野県塩尻市(旧・檜川村)	19	茨城県五霞町	27	奈良県宇陀市(旧・菟田野町)
4	奥州市江刺区	12	長野県木曽町(旧・開田村及び三岳村)	20	埼玉県東秩父村	28	奈良県東吉野村
5	山形県川西町東沢地区	13	長野県王滝村	21	千葉県南房総市	29	岡山市足守地区
6	長野県生坂村	14	長野県伊那市(旧・長谷村)	22	静岡市葵区清沢地区	30	岡山県笠岡市北木島
7	松本市安曇地区	15	長野県中川村	23	愛知県豊根村	31	鳥取県倉吉市高城地区
8	松本市四賀地区	16	岐阜県飛騨市(旧・河合村及び宮川村)	24	富山県氷見市八代地区	32	徳島県上勝町



3-2-2 運行事例各覧

以下では、2007 年 1 月現在において、「過疎地有償運送」の認可を得て、実際に輸送サービスを実施している事例のなかから、今回新たに調査を行った事例を紹介する。

今回調査を行わなかった例については、既存研究に運行事例と概要が挙げられており、それら該当論文については(表 3-2-2-1)にまとめた。

なお、今回の調査の方法、時期は(表 3-2-2-2)にまとめた。

(表 3-2-2-1) 本研究でとりあげなかった事例の既出論文

市町村名	著者名	論文名	
徳島県上勝町	早川伸二	地方交通における非在来型輸送サービスの展開に関する調査研究	日本交通政策研究会，日交研シリーズ A 382 ,pp122-128 2005.7
岐阜県飛騨市 (旧・河合村 及び宮川村)	同上	同上	同上，pp129-135
青森県佐井村	吉田樹 秋山哲男	過疎地域におけるモビリティ確保と過疎地有償運送の果たす役割	土木計画学研究・講演集 Vol.33， CD-ROM(88)，2006.6

(表 3-2-2-2) 本研究でとりあげた事例の調査方法及び時期

市町村名	調査方法	調査時期	調査・訪問先
愛知県豊根村	文書回答による 調査(E-mail)	2006.11.29	豊根村
長野県中川村	文書回答による 調査(E-mail)	2006.12.22	NPO 法人 「ふるさとづくりやらまいか」
常陸太田市里美地区	訪問調査	2006.9.1	常陸太田市商工会里美支所
秋田県上小阿仁村	文書回答による 調査(郵送)	2006.11.28	NPO 法人「上小阿仁村移送 サービス協会」
京都府福知山市三和町	訪問調査	2006.11.15～16	NPO 法人「丹波・みわ」
奈良県東吉野村	文書回答による 調査(E-mail)	2006.11.30 2007.1.4	東吉野村まちづくりNPO
山形県川西町東沢地区	文書回答による 調査(FAX)	2006.12.11	NPO法人「はーとさーびす 川西」
長野県塩尻市檜川地区	文書回答による 調査(E-mail)	2006.11.29	塩尻市 基幹型在宅介護支援センタ
北海道知内町	文書回答による 調査(FAX)	2006.12.4	知内町社会福祉協議会
長野県生坂村	文書回答による 調査(E-mail)	2006.11.29	生坂村住民課
千葉県南房総市	文書回答による 調査(E-mail)	2006.11.22	南房総市高齢者福祉課

長野県南相木村	文書回答による 調査(E-mail)	2006.11.28	南相木村住民課
茨城県五霞町	文書回答による 調査(E-mail)	2006.12.6	五霞町社会福祉協議会
長野県木曽町	文書回答による 調査(E-mail)	2007.1.23	木曽町保健福祉課
長野県松本市 四賀・安曇・奈川地区	文書回答による 調査(E-mail)	2007.1.19	松本市健康福祉部
長野県伊那市長谷地区	文書回答による 調査(E-mail)	2007.1.22	伊那市社会福祉協議会
岡山市足守地区	文書回答による 調査(郵送)	2006.12.10	岡山済生会特別養護老人 ホーム「憩いの丘」
奈良県宇陀市菟田野地区	文書回答による 調査(E-mail)	2006.12.7	宇陀市社会福祉協議会
富山県氷見市八代地区	文書回答による 調査(E-mail)	2006.11.30	富山県総合交通政策課
岡山県笠岡市北木島	文書回答による 調査(E-mail)	2006.12.4	笠岡市協働のまちづくり課
倉吉市高城地区	文書回答による 調査(E-mail)	2006.12.12	NPO 法人「たかしろ」
静岡市葵区清沢地区	文書回答による 調査(E-mail)	2006.12.9	NPO 法人「フロンティア清 沢」
群馬県桐生市黒保根 町・みどり市東町	訪問調査	2006.9.8 2006.12.16～17 2006.12.22～23 2007.1.25	NPO 法人「グループ 28」


3-2-2-1 長野県中川村

地域概況	人口：5,270 人（2006 年 4 月 1 日） 面積：77.05km ² 隣接市町村：駒ヶ根市・飯島町・松川町・大鹿村 JR 飯田線伊那田島駅が立地 村営巡回バス 6 路線が走っている											
事業名	自家用自動車有償輸送事業											
運送主体	NPO 法人「ふるさとづくり・やрмаいか」(村建設業協会)											
運行開始時期	試行期間：2004 年 4 月 1 日～9 月 30 日 本格稼動：2004 年 10 月 1 日											
運行方法	基本的には相乗り（実際には個別運送が多い）・予約運行・自由乗降											
利用対象者	中川村に住所を有する者及び同伴者											
利用方法	祝祭日を除く、月曜日から金曜日（8:00～21:00）に運行 （運行時間外の依頼には、基本的に対応不可）											
利用登録者数	450 名											
ドライバー	地元の協賛企業社員 28 名（実働は 9 名）											
ドライバー資格	原則として 2 種免許保持者であるが、1 種免許保持者でも 3 年以上無事故であれば有資格。 70 歳以下であること											
車両	普通自動車（行政所有）・軽自動車（個人所有）											
利用料	現金支払い <table border="1"><tr><td>迎車</td><td>運送</td><td>待機</td><td>その他</td></tr><tr><td>無料</td><td>目的地エリア別に定料金（最低料金 ¥ 300）</td><td>無料</td><td>村営バスの年間定期券保持者は ¥100～ ¥ 300 の割引あり</td></tr></table>				迎車	運送	待機	その他	無料	目的地エリア別に定料金（最低料金 ¥ 300）	無料	村営バスの年間定期券保持者は ¥100～ ¥ 300 の割引あり
迎車	運送	待機	その他									
無料	目的地エリア別に定料金（最低料金 ¥ 300）	無料	村営バスの年間定期券保持者は ¥100～ ¥ 300 の割引あり									
ドライバー報酬	運行時間による支払い（時給 ¥1000）											
運行範囲	中川村内を含む近隣市町村（飯島町～松川町）											
運行時間	平日 8:00～21:00											
外部からの補助	自治体から 600,000 円 / 年程度の補助金あり											
その他	「当法人は、『誰もが暮らしやすいまちづくり』を目的に、地元企業（主に建設会社 7 社）が主体となって活動しているため、協賛会社社員とは地元企業の社員の方がローテーション（週 1 回程度）で運行を担当している」(NPO 法人事務局安藤さん)											

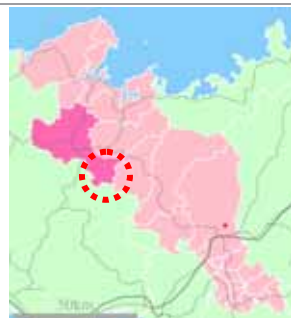
3-2-2-2 茨城県常陸太田市里美地区(旧・里美村)

地域概況	2004 年 12 月 1 日常陸太田市に編入合併 常陸太田市 人口：59,802 人（2005 年） 面積：372.01km ² 隣接市町村：高萩市・日立市・常陸大宮市・那珂市・大子町、福島県矢祭町・塙町 旧・里美村域には鉄道はなし。常陸太田駅と里美村を結ぶ茨城交通バス 1 路線、旧村営バス（現・市民バス、旧村域で主に朝夕の児童送迎）、市民バス（週二日運行。商工会里美支所と本所を結ぶ）がある								
事業名	里美うぐいす輸送システム								
運送主体	常陸太田市商工会里美支所								
運行開始時期	2004 年 11 月 9 日								
運行方法	個別運送・予約に応じて運行・自由乗降								
利用対象者	旧里美村内に住所を有する高齢者および運転免許証を有しない者で会員登録をした者								
利用方法	商工会里美支所に電話予約 前日までに配車予約成立すれば時間外の運行にも対応								
利用登録者数	150 名（2006 年 6 月現在）								
ドライバー	地域住民 29 名（2006 年 9 月現在）								
ドライバー資格	3 年以上運転免許停止処分を受けていないこと 運転歴 10 年以上で、かつ 70 歳以下の健康な者								
車両	28 台（ドライバー所有）								
利用料	利用券(100 円 50 枚綴り：5000 円)による支払い (別途、里美商工会への会員登録（登録料 3,000 円）が必要) <table border="1"><tr><td>迎車</td><td>運送</td><td>待機</td></tr><tr><td>なし</td><td>¥100/km(帰りは無料)</td><td>¥100/10 分</td></tr></table>			迎車	運送	待機	なし	¥100/km(帰りは無料)	¥100/10 分
迎車	運送	待機							
なし	¥100/km(帰りは無料)	¥100/10 分							
ドライバー報酬	運賃そのものに加え、一回の運行につき、基本料金として一律 200 円が商工会からドライバーに支払われる								
運行範囲	旧里美村及び近隣の市町村で発地または着地のいずれかが里美村								
運行時間	平日 9:00~17:00								


3-2-2-3 秋田県北秋田郡上小阿仁村

地域概況	<p>上小阿仁村</p> <p>人口：3,062 人（2005 年 12 月 1 日）</p> <p>面積：257.48km²</p> <p>隣接市町村：秋田市・北秋田市・能代市・南秋田郡五城目町</p> <p>村内には秋北バスの 3 路線が通っている</p>							
事業名	上小阿仁村過疎地有償運送サービス							
運送主体	NPO 法人「上小阿仁村移送サービス協会」							
運行開始時期	2005 年 12 月							
運行方法	個別運送（可能ならば相乗り）・予約に応じて運行・ドア to ドア							
利用対象者	村内に居住し、60 歳以上、障害者、通院者、妊婦のいずれか。							
利用登録者数	144 名							
ドライバー	地域住民 12 名（2006.11 現在）							
ドライバー資格	普通 1 種免許以上で運転歴 10 年以上、直近 3 年間無事故無違反。							
車両	12 台（普通自動車）（ドライバー所有）							
利用料	<p>毎利用時に現金支払。（別途、利用会員年会費：500 円、入会金 200 円）</p> <p>村内を目的地とする移動なら ¥500</p> <table border="1"> <thead> <tr> <th>迎車</th><th>運送</th><th>待機</th></tr> </thead> <tbody> <tr> <td>なし</td><td> <p>目的市町村毎に設定</p> <p>（例）秋田市まで ¥3000</p> </td><td> <p>1 時間まで無料。</p> <p>以後、1 時間ごとに 400 円。</p> </td></tr> </tbody> </table> <p>30 km：¥1500、60 km：¥3000</p>		迎車	運送	待機	なし	<p>目的市町村毎に設定</p> <p>（例）秋田市まで ¥3000</p>	<p>1 時間まで無料。</p> <p>以後、1 時間ごとに 400 円。</p>
迎車	運送	待機						
なし	<p>目的市町村毎に設定</p> <p>（例）秋田市まで ¥3000</p>	<p>1 時間まで無料。</p> <p>以後、1 時間ごとに 400 円。</p>						
ドライバー報酬	利用料金すべて（そのなかでガソリン代などの実費も捻出）							
運行範囲	上小阿仁村を発地または着地とする、周辺市町村の範囲内での移動（秋田市、能代市、大館市の範囲内）							
運行時間	<p>平日 9:00～17:00</p> <p>運行時間外の依頼にも、必要に応じ対応。その場合、ドライバーから事業所へは運行について事後報告で可。</p>							
運行実績	平均 21 回/月（2005.12～2006.11）							
課題	<ul style="list-style-type: none"> ・任意保険のグレードアップのために資金が必要。 ・ガソリン料金の高騰により、利用料金の見直しに迫られている ・利用集計により、相乗り移送を計画するとよい。 							

3-2-2-4 京都府福知山市三和町 (旧・天田郡三和町)

地域概況	2006 年 1 月 1 日福知山市に編入合併。 三和町 人口：4,361 人（2005 年 12 月 31 日） 面積：90.53km ² 隣接市町村：綾部市・福知山市・船井郡京丹波町、兵庫県篠山市・丹波市 三和町営バスが JR 西日本山陰本線 綾部駅と、JR バスが福知山駅と三和町とを結んでいる 町内には鉄道駅はなし								
事業名	みわ移送サービス								
運送主体	N P O 法人「丹波・みわ」								
運行開始時期	2006 年 3 月								
運行方法	個別運送が基本（相乗りも可能）・予約に応じて運行・ドア to ドア								
利用対象者	<ul style="list-style-type: none">・ 独居・ 自家用車を利用できない・ 三和町内に家族・親戚がいない 以上のいずれかに当てはまる者。								
利用方法	基本的には 3 日前までに NPO に予約								
利用登録者数	110 名								
ドライバー	常勤 NPO 職員 5 名がもちまわりで運転								
車両	4 台。マイクロバス 3 台および 10 人乗り自動車 1 台（NPO 所有）								
利用料	<table><tr><td colspan="2">現金にて支払い（別途、入会金¥1000 および年会費¥1000）</td></tr><tr><td>三和町内</td><td>旧三和町外</td></tr><tr><td>一律¥800</td><td>旧町境から 5 km ごとに¥300。</td></tr></table>			現金にて支払い（別途、入会金¥1000 および年会費¥1000）		三和町内	旧三和町外	一律¥800	旧町境から 5 km ごとに¥300。
現金にて支払い（別途、入会金¥1000 および年会費¥1000）									
三和町内	旧三和町外								
一律¥800	旧町境から 5 km ごとに¥300。								
ドライバー報酬	NPO 職員は給与に含まれる								
運行範囲	旧三和町内を発地もしくは着地とする移動								
運行時間	平日 8：00～20：00								
運行実績	2006 年 3 月の運賃収入は¥17500								
その他	当法人は、福知山市の「外出支援補助事業」の委託を受けた福祉有償運送も行っている。（運送形態は過疎地有償運送と同様） また、旧・三和町営バス（現・市バス）の運行も委託されている								


3-2-2-5 奈良県吉野郡東吉野村

地域概況	<p>東吉野村</p> <p>人口：2,909 人（2000 年 10 月 1 日）</p> <p>面積：131.60km²</p> <p>隣接市町村：吉野郡川上村・吉野町、宇陀市</p> <p>宇陀郡曽爾村・御杖村、三重県松阪市</p> <p>国道 1 路線、県道 6 路線、村道 121 路線</p>	
運送主体	東吉野村まちづくり N P O	
運行開始時期	2006 年 4 月	
運行方法	個別運送または相乗り・予約に応じて運行・ドア to ドア	
利用対象者	日常生活上移動が困難な状態にある人	
利用登録者数	11 名（2006.11.30 現在）	
ドライバー	地域住民 3 名	
ドライバー資格	1 種免許保有。村内在住で 70 歳以下。 直近 3 年間に無事故であること。	
車両	普通車 1 台。NPO 所有。	
利用料	ドライバーへの報酬（1 時間 ¥700）に、目的地ごとにガソリン代（走行距離 20km 500 円程度の計算）を加えた金額で運賃を設定。	
ドライバー報酬	時給 ¥700	
運行範囲	東吉野村を基点とし、利用者の要望に応じる地域。 （実態は吉野郡吉野町と宇陀市、橿原市を目的とする移動がほとんど。）	
運行時間	特に限定していない	
運行実績	平均約 10 回/月	
課題	<p>運営費確保：現状では運転手手当てとガソリン代を賄っているのみ。 車両の維持費、保険料、事務費は赤字となっている</p> <p>利用者拡大：バス・タクシーで担えない利用者の利便を図ることを目的としているため、この目的を利用したい人に的確にサービスを届けたい</p> <p>運転手確保</p> <p>住民、行政など NPO 周辺の理解</p>	


3-2-2-6 山形県東置賜郡川西町東沢地区

地域概況	人口：18,916 人（2006 年 3 月 31 日） 面積：166.46km ² 隣接市町村：米沢市・長井市・南陽市・高畠町・飯豊町 JR 米沢線：中郡駅・羽前小松駅・犬川駅、山形鉄道フラワー長井線：西大塚駅が立地。 																				
運送主体	NPO 法人「はーとさーびす川西」																				
運行開始時期	2006 年 4 月																				
運行方法	個別運送または相乗り・予約に応じて運行・ドア to ドア																				
利用対象者	川西町東沢地区民であること																				
利用方法	基本的には前日までに NPO に予約（実際には当日でも可能なら対応）																				
利用登録者数	35 名																				
ドライバー	地域住民 8 名																				
車両	8 台。軽ワゴン車 2 台・普通車 3 台・普通ワゴン車 3 台（ドライバー所有）																				
利用料	現金と回数券にて支払い <table><tr><th colspan="2">川西町内</th><th>米沢市</th><th>南陽市</th><th>長井市</th><th>高畠町</th><th>飯豊町</th></tr><tr><td>～ 5 km</td><td>¥600</td><td rowspan="4">¥2000～¥4500</td><td rowspan="4">¥2000</td><td rowspan="4">¥2000</td><td rowspan="4">¥2000</td><td rowspan="4">¥2000</td></tr><tr><td>～ 7 km</td><td>¥800</td></tr><tr><td>～ 9 km</td><td>¥1000</td></tr><tr><td>9 km～</td><td>¥1200</td></tr></table>	川西町内		米沢市	南陽市	長井市	高畠町	飯豊町	～ 5 km	¥600	¥2000～¥4500	¥2000	¥2000	¥2000	¥2000	～ 7 km	¥800	～ 9 km	¥1000	9 km～	¥1200
川西町内		米沢市	南陽市	長井市	高畠町	飯豊町															
～ 5 km	¥600	¥2000～¥4500	¥2000	¥2000	¥2000	¥2000															
～ 7 km	¥800																				
～ 9 km	¥1000																				
9 km～	¥1200																				
ドライバー報酬	利用料の 8 割																				
運行範囲	東沢地区を発着地とする置賜地区内の移動																				
運行時間	7:00～21：00																				
運行実績	平均約 35 回/月（2006.8～2006.11）																				
その他	・福祉有償運送の運行も準備中。 ・現在、ドライバーは全員 60 歳以上（最高齢 79 歳）																				


3-2-2-7 長野県塩尻市檜川地区(旧・檜川村)

地域概況	2005 年 4 月 1 日塩尻市に編入合併 檜川地区 人口：3,393 人（2004 年 10 月 1 日） 面積：117.82km ² JR 中央本線（贄川駅、木曽平沢駅、奈良井駅）が立地。 塩尻市地域振興バス檜川線がある（旧・檜川村営バス）															
事業名	檜川地区過疎地有償輸送サービス事業															
運送主体	塩尻市社会福祉協議会															
運行開始時期	2005 年 4 月															
運行方法	個別運送及び相乗り・予約に応じて運行・ドア to ドア															
利用対象者	檜川地区内に住所を有し 概ね 65 歳以上の独居、高齢者世帯又はこれに準ずる者 身体障害、精神障害、知的障害もしくは内部障害のある者 または に該当し、公共交通機関の利用が困難で、この事業以外には移動の手段が無い者とその同伴者															
利用登録者数	85 名															
ドライバー	社協パート職員 3 名（ドライバー専従）															
ドライバー資格	普通 1 種免許以上で運転歴 10 年以上、直近 3 年間に人身事故または重大な物損事故をおこしていないこと。															
車両	3 台（リフト付ワンボックスカー 2 台・車椅子固定装置付軽自動車 1 台）。社協所有															
利用料	<table><tr><td colspan="4">月ごとに利用料をまとめて口座引き落とし</td></tr><tr><td>檜川地区内</td><td>木曽町</td><td>檜川以外の市内</td><td>隣接市町村</td></tr><tr><td>¥200</td><td>¥500</td><td>¥1000</td><td>¥1500</td></tr></table>				月ごとに利用料をまとめて口座引き落とし				檜川地区内	木曽町	檜川以外の市内	隣接市町村	¥200	¥500	¥1000	¥1500
月ごとに利用料をまとめて口座引き落とし																
檜川地区内	木曽町	檜川以外の市内	隣接市町村													
¥200	¥500	¥1000	¥1500													
ドライバー報酬	職員給与に含まれている															
運行範囲	塩尻市檜川地区を発着地としてその隣接する市町村の範囲と、木曽郡木曽町までの範囲。															
運行時間	年末年始以外無休 6:30~18:30															
運行実績	約 35 回/月程度															
外部からの補助	自治体から補助金あり															
その他	・社協の職員配置や運送能力などの事由により、実態は福祉運送。 ・地元 NPO からは本来の過疎地有償運送を行いたいとの意向がある															


3-2-2-8 北海道上磯郡知内町

地域概況	人口：5,555 人（2006 年 10 月 31 日） 面積：196.66km ² 隣接市町村：木古内町・福島町・上ノ国町 国道 228 号線により、隣接する木古内町、北斗市、函館市、福島町、松前町、江差町へ行ける。JR 海峡線知内駅が立地。																					
事業名	知内町過疎地有償運送																					
運送主体	知内町社会福祉協議会																					
運行開始時期	2005 年 5 月																					
運行方法	個別運送が基本（ヘルパーが介助）・予約に応じて運行・ドア to ドア																					
利用対象者	身体障害またはそれに相当する虚弱者																					
利用方法	個別運送。相乗りも可能であるが、ヘルパーの介助が基本であるので、個別運送がほとんどである																					
利用登録者数	約 110 名																					
ドライバー	社協職員 5 名および地域住民 16 名（その他介助のための登録ヘルパー）																					
ドライバー資格	普通 1 種免許以上で可。直近 2 年間無事故無違反。年齢制限なし。																					
車両	21 台。福祉車両(社協公用車)および普通セダン車両(ドライバー所有)。																					
利用料	月末〆めで翌 15 日に口座引き落としまたは現金徴収 <table border="1"><thead><tr><th></th><th>町内</th><th>A 町（片道 10～18 km）</th><th>B 市（片道 50 km）</th><th>C 町（片道 30 km）</th></tr></thead><tbody><tr><td>介護保険適用者</td><td>¥200</td><td>¥200</td><td>¥800</td><td>¥300</td></tr><tr><td>介護保険非適用者 A</td><td>¥200</td><td>¥500</td><td>¥1200</td><td>¥500</td></tr><tr><td>介護保険非適用者 B</td><td>¥200</td><td>¥300</td><td>¥1200</td><td>¥500</td></tr></tbody></table> A:発着地が湧元・小谷石・湯の里地区 B:左記以外の地区			町内	A 町（片道 10～18 km）	B 市（片道 50 km）	C 町（片道 30 km）	介護保険適用者	¥200	¥200	¥800	¥300	介護保険非適用者 A	¥200	¥500	¥1200	¥500	介護保険非適用者 B	¥200	¥300	¥1200	¥500
	町内	A 町（片道 10～18 km）	B 市（片道 50 km）	C 町（片道 30 km）																		
介護保険適用者	¥200	¥200	¥800	¥300																		
介護保険非適用者 A	¥200	¥500	¥1200	¥500																		
介護保険非適用者 B	¥200	¥300	¥1200	¥500																		
ドライバー報酬	社協職員は給与に含まれている。個人ドライバーは時給 1200 円。																					
運行範囲	知内町発着であれば、どこでも運行可能																					
運行時間	年末年始以外無休 5:00～23:00																					
運行実績	約 600 回/月（片道）																					
外部からの補助	介護予防・地域ささえあい事業にある外出支援サービスの運行の場合は、1 回につき¥1000 の委託料が行政から支払われる																					
課題	委託料が年々減少し、運行財源の確保が難しくなっている。利用者負担が増加することが懸念される																					


3-2-2-9 長野県東筑摩郡生坂村

地域概況	<p>人口：2,120 人（2006 年 4 月 1 日）</p> <p>面積：38.97km²</p> <p>村内には生坂村営バスがある。</p>	
事業名	自家用自動車有償運送（過疎地有償運送）	
運送主体	生坂村社会福祉協議会	
運行開始時期	2005 年 12 月	
運行方法	個別運送・予約に応じて運行・ドア to ドア	
利用対象者	「障害者」・「介護認定者」・「高齢者の独居または二人暮らし」で公共交通機関の利用が困難な者または付き添い人	
利用方法	利用したい日の 2 日前までに社協に予約	
利用登録者数	43 名	
ドライバー	社協職員 12 名	
ドライバー資格	一種免許保有	
車両	社協所有の 6 台（軽福祉車両 2 台、軽セダン 2 台、普通車セダン 1 台）	
利用料	現金払い。目的市町村により固定料金（タクシーの 1/3 程度設定の設定）	
ドライバー報酬	職員給与に含まれている。	
運行範囲	生坂村を発地または着地とする移動で、周辺市町村の範囲内。	
運行時間	月曜日から土曜日 8:30～17:00	
運行実績	平均出勤回数 51 回/月	
外部からの補助	料金は村の要綱で定めており、運営の不足分は村が負担している	
課題	<ul style="list-style-type: none"> ・ 村には内科医が 1 院しかないため、利用はほとんど近隣市町村の病院への通院または投薬受領を目的としている ・ 本来ならば全村民を対象とすることができるが、このケースでは対応上対象者に条件をつけている。しかし、高齢化が進むにつれ、利用者は増加傾向にある ・ ・市町村合併があった場合には利用料金が上がることが予想される 	

3-2-2-10 千葉県南房総市

地域概況	<p>人口：45,729 人（2006 年 4 月 1 日）</p> <p>面積：230.22km²</p> <p>隣接市町村：館山市 鴨川市 鋸南町</p> <p>JR 東日本 内房線が走り、岩井駅・富浦駅・千倉駅・千歳駅・南三原駅・和田浦駅が立地。</p> <p>廃止路線代替バス</p>	
事業名	南房総市社会福祉協議会ボランティア移送サービス事業	
運送主体	南房総市社会福祉協議会	
運行開始時期	2006 年 3 月	
運行方法	個別運送・予約に応じて運行・ドア to ドア	
利用対象者	<p>南房総市に住所を有し、</p> <p>介護保険法における「要介護」「要支援」認定を受けた者</p> <p>身体障害者 その他の高齢者、肢体不自由、内部障害、福祉障害、知的障害等により単独での移動が困難な者</p> <p>～ のうち、単独では公共交通機関を利用することが困難な者で、利用会員として登録したもの及びその付添人。</p>	
利用登録者数	252 名（2005.12.1 現在）	
ドライバー	社協職員、個人 あわせて 52 名	
ドライバー資格	普通 2 種免許保有が基本だが、免許所得後 5 年を経過し、直近 2 年間に運転免許停止処分を受けていなければ、1 種免許でも可。	
車両	軽・及び小型自動車 53 台（社協所有 18 台、個人所有車 35 台）	
利用料	<p>現金払い。時間・距離併用制。</p> <p>時間・・・社協を起点とし、会員宅を経由して目的地、目的地から会員宅を経由し社協各支所までの走行距離：¥30/km</p> <p>距離・・・会員宅出発から帰宅までの時間：¥700/時</p>	
ドライバー報酬	社協職員は給与に含まれている。個人ドライバーは実費相当。	
運行範囲	運行の発地または着地のいずれかが南房総市内である移動	
運行時間	月曜日から土曜日まで（12/29～1/3 は除く）の 8:30～17:00	
運行実績	2006 年 4 月から 10 月までの平均出勤回数：134 回/月	
課題	廃止路線代替バス事業等との関連があり、南房総市の交通施策として一体的に検討する必要がある。（社協職員談）	


3-2-2-11 長野県南佐久郡南相木村

地域概況	<p>人口：1,196 人（2006 年 9 月）</p> <p>面積：66.03km²</p> <p>隣接市町村：長野県小海町・北相木村・南牧村・川上村、群馬県上野村</p> <p>村営バスあり</p>	
事業名	南相木村福祉輸送サービス事業	
運送主体	南相木村社会福祉協議会	
運行開始時期	2006 年 4 月	
運行方法	個別運送・予約に応じて運行・ドア to ドア	
利用対象者	<p>村内に住所を有する者であって、</p> <p>介護保険法における「要介護」「要支援」認定を受けた者</p> <p>身体障害者 その他の高齢者、肢体不自由、内部障害、福祉障害、知的障害等により単独での移動が困難な者</p>	
利用登録者数	16 名（2006 年 11 月 27 日現在）	
ドライバー	社協職員 4 名	
ドライバー資格	普通 1 種免許以上で可。直近 2 年間無事故無違反。年齢制限なし。	
車両	2 台。軽自動車および福祉車両（いずれも村所有）。	
利用料	<p>現金または口座振替</p> <p>1 回¥1,000 待機料金は別途加算</p>	
ドライバー報酬	社協職員のため給与に含まれている。	
運行範囲	南相木村を発地または着地とする地域（南相木村から小海町、佐久市）現在のところ、自宅と医療機関または福祉施設の往復のみ	
運行時間	原則として平日 8:30～17:00	
運行実績	平均 9.4 回/月（2006.4.1～2006.10.31）	
その他	<p>高齢化率が約 40%と高く、主要医療機関や福祉施設まで遠い当村にとって必要不可欠な事業であり、今後一層の利用が見込まれる。しかし、村内に社協以外の事業所がないため、需要増に対応できるか不安である。</p>	

3-2-2-12 茨城県猿島郡五霞町

地域概況	<p>人口：10,005 人（2006 年 9 月 1 日）</p> <p>面積：23.09km²</p> <p>隣接市町村：茨城県古河市・境町、埼玉県幸手市・北葛飾郡栗橋町、千葉県野田市</p> <p>町内には路線バス 1 路線あり。鉄道駅はないが、町境付近に東武日光線南栗橋駅がある。</p>	
事業名	在宅福祉サービスセンター運営事業	
運送主体	五霞町社会福祉協議会	
運行開始時期	2006 年 4 月（実際の運行は 1995 年ごろから）	
運行方法	個別運送・予約に応じて運行・ドア to ドア	
利用対象者	高齢者、障害者、病弱者、病人のいる一般家庭、母子父子家庭等	
利用方法	利用したい場合には、社協に電話で予約。予約の締め切りは特にないが、ドライバーの都合もあるのでなるべく早くというお願いはしている	
利用登録者数	108 名	
ドライバー	地域住民 13 名	
ドライバー資格	1 種免許保有	
車両	14 台（普通乗用車 11 台・リフト付普通乗用車 3 台）全て個人所有	
利用料	<p>1 枚 700 円の利用券にて支払い</p> <p>1 時間以内の利用 1 回につき、¥700（利用券 1 枚）</p> <p>さらに、ガソリン代を現金で支払う</p> <p>（ガソリン代・・・3～10 km:100 円、10～20 km：200 円）</p>	
ドライバー報酬	ガソリン代に加え、（受け取ったチケット数）×¥700 を後日社協より現金で受け取る	
運行範囲	五霞町を発着地とする近隣市町の範囲内での移動	
運行時間	特に決まりはなく、協力ボランティアの都合による	
運行実績	月平均 130～150 件	
外部からの補助	委託事業として、町から委託金あり	

3-2-2-13 長野県木曽郡木曽町開田地区(旧・開田村)

地域概況	<p>2005 年 11 月 1 日、近隣市町村と対等合併して木曽町となった 開田地区 人口：2,026 人（2003 年） 面積：149.54km² 隣接市町村：松本市・塩尻市・伊那市・木祖村・上松町・王滝村・ 宮田村、岐阜県高山市・下呂市</p> 
事業名	開田過疎地有償運送
運送主体	木曽町社会福祉協議会開田支所
運行開始時期	2005 年 11 月
運行方法	個別運送または相乗り・予約に応じて運行・ドア to ドア
利用対象者	<p>あらかじめ登録した会員及び付添人 要介護者及び身体障害者手帳の交付を受けている者 肢体不自由もしくは内部障害又は精神、知的障害等により単独での歩 行が困難な者 その他特に町長が必要と認めた者</p>
利用登録者数	40 名
ドライバー	8 名（個人ボランティア及び社協職員）
ドライバー資格	2 種免許取得者または 1 種免許取得後 3 年以上の運転経験があり、直近 2 年間無事故。
車両	8 台。（普通車両 6 台・福祉車両 2 台）（福祉車両は社協所有、普通車は ドライバー所有）
利用料	現金または口座引き落とし 木曽町介護予防等事業実施要綱に準ずる
ドライバー報酬	社協職員は給与に含まれている。個人ドライバーは時給 1120 円。
運行範囲	開田高原を発地または着地とする木曽町内
運行時間	特に限定していない
運行実績	平均 36 回/月
外部からの補助	自治体より補助あり

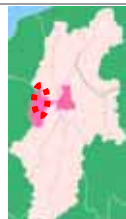
3-2-2-14 長野県木曽郡木曽町三岳地区(旧・三岳村)

地域概況	<p>2005 年 11 月 1 日、近隣市町村と対等合併して木曽町となった 三岳地区 人口：1,930 人（2003 年） 面積：119.92km² 隣接市町村：松本市・塩尻市・伊那市・木祖村・上松町・王滝村・宮田村、岐阜県高山市・下呂市</p>	
事業名	三岳過疎地有償運送	
運送主体	木曽町社会福祉協議会三岳支所	
運行開始時期	2005 年 11 月	
運行方法	個別運送または相乗り・予約に応じて運行・ドア to ドア	
利用対象者	<p>あらかじめ登録した会員及び付添人 要介護者及び身体障害者手帳の交付を受けている者 肢体不自由もしくは内部障害又は精神、知的障害等により単独での歩行が困難な者 その他特に町長が必要と認めた者</p>	
利用登録者数	44 名	
ドライバー	社協職員 5 名	
ドライバー資格	1 種免許取得後 3 年以上の運転経験があり、直近 2 年間に 1 日以上運転停止処分を受けたことがないこと。	
車両	5 台。(軽車両 2 台、福祉車両普通 1 台・軽 2 台)(うち 4 台社協所有、1 台は町所有)	
利用料	現金または口座引き落とし 木曽町介護予防等事業実施要綱に準ずる	
ドライバー報酬	社協職員は給与に含まれる。(時給 900 円)	
運行範囲	三岳地区を発地または着地とする木曽町内	
運行時間	特に限定していない	
運行実績	平均 23 回/月	
外部からの補助	自治体より補助あり	

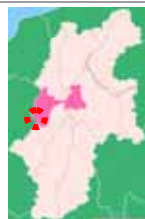
3-2-2-15 長野県松本市四賀地区(旧・四賀村)

地域概況	<p>2005 年 4 月 1 日、松本市に編入合併 四賀村 人口：6108 人（2000 年） 面積：90.45km² 松本電気鉄道四賀線および会田線 四賀村営バス 1 路線（日曜祝日は運休）</p> 
運送主体	松本市社会福祉協議会四賀地区センター
運行開始時期	2006 年 4 月（以前は松本市の外出支援サービス事業として委託運行）
運行方法	個別運送が基本（相乗りも可能）・予約に応じて運行・ドア to ドア
利用対象者	<p>対象地区に住所を有する 65 歳以上の者のうち、移動困難者として市長が認めた者 （移動困難者：要介護者及び要支援者、身体障害者、その他市長が特に必要と認めた者）</p>
利用方法	社協に予約の上、利用
利用登録者数	24 名
ドライバー	社協職員 3 名
ドライバー資格	普通 1 種免許以上で 3 年以上の運転経験があり、直近 2 年間無事故。
車両	5 台。福祉車両 1 台および普通軽自動車 4 台（社協所有）
利用料	<p>現金支払い 地区内の移動なら一律¥150。 地区外 ～ 10 km：¥800 ～ 25 km：¥1000 25 km～：¥1500</p>
ドライバー報酬	社協職員は給与に含まれている。
運行範囲	四賀地区内及び地区外（主に松本市中心部、安曇野市）
運行時間	月曜日～土曜日 8:30～17:15
運行実績	四賀地区のみの実績は不明（松本市四賀・安曇・奈川地区の運送事業合計では、平均 146 回/月（2005.4～2006.3））
外部からの補助	松本市からの補助あり。（松本市四賀・安曇・奈川地区全体の運送事業に対する 2006 年度補助予算額は¥4,730,000）
課題	自治体の財政状況悪化に伴い、補助金交付が難しくなっている

3-2-2-16 長野県松本市安曇地区(旧・安曇村)

地域概況	2005 年 4 月 1 日、松本市に編入合併 安曇村 人口：2,434 人（2005 年 3 月 1 日） 面積：401.50km ² 																			
運送主体	松本市社会福祉協議会安曇地区センター																			
運行開始時期	2006 年 4 月（以前は松本市の外出支援サービス事業として委託運行）																			
運行方法	個別運送が基本（相乗りも可能）・予約に応じて運行・ドア to ドア																			
利用対象者	対象地区に住所を有する 65 歳以上の者のうち、移動困難者として市長が認めた者 （移動困難者：要介護者及び要支援者、身体障害者、その他市長が特に必要と認めた者）																			
利用方法	社協に予約の上、利用																			
利用登録者数	12 名																			
ドライバー	社協職員及びシルバー人材センター派遣の住民 あわせて 9 名																			
ドライバー資格	普通 1 種免許以上で 3 年以上の運転経験があり、直近 2 年間無事故。																			
車両	7 台。福祉車両 5 台（社協所有）および普通自動車 2 台（市所有）。																			
利用料	現金または口座引落としによる支払い <table><tr><th rowspan="2">出発地域</th><th colspan="4">行 先</th></tr><tr><th>地区内</th><th>島々</th><th>波田</th><th>旧松本</th></tr><tr><td>大野田・島々・稲核</td><td>150 円</td><td>150 円</td><td>800 円</td><td>1,000 円</td></tr><tr><td>大野川・沢渡</td><td>150 円</td><td>1,000 円</td><td>1,500 円</td><td>1,500 円</td></tr></table>	出発地域	行 先				地区内	島々	波田	旧松本	大野田・島々・稲核	150 円	150 円	800 円	1,000 円	大野川・沢渡	150 円	1,000 円	1,500 円	1,500 円
出発地域	行 先																			
	地区内	島々	波田	旧松本																
大野田・島々・稲核	150 円	150 円	800 円	1,000 円																
大野川・沢渡	150 円	1,000 円	1,500 円	1,500 円																
ドライバー報酬	社協職員は給与に含まれている。シルバー職員は委託料として社協より報酬がでる																			
運行範囲	安曇地区内及び地区外（主に松本市中心部、安曇野市、波田町）																			
運行時間	月曜日～土曜日 7:00～17:00																			
運行実績	安曇地区のみの実績は不明（松本市四賀・安曇・奈川地区の運送事業合計では、平均 146 回/月（2005.4～2006.3））																			
外部からの補助	松本市からの補助あり。（松本市四賀・安曇・奈川地区全体の運送事業に対する 2006 年度補助予算額は¥4,730,000）																			
課題	自治体の財政状況悪化に伴い、補助金交付が難しくなっている																			

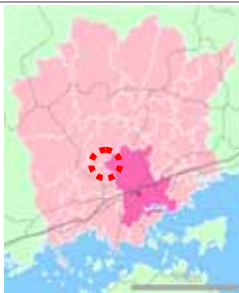
3-2-2-17 長野県松本市奈川地区(旧・奈川村)

地域概況	<p>2005 年 4 月 1 日、松本市に編入合併 安曇村 人口：1107 人（2000 年） 面積：117.65km²</p> 
運送主体	松本市社会福祉協議会奈川地区センター
運行開始時期	2006 年 4 月（以前は松本市の外出支援サービス事業として委託運行）
運行方法	個別運送が基本（相乗りも可能）・予約に応じて運行・ドア to ドア
利用対象者	<p>対象地区に住所を有する 65 歳以上の者のうち、移動困難者として市長が認めた者 （移動困難者：要介護者及び要支援者、身体障害者、その他市長が特に必要と認めた者）</p>
利用方法	社協に予約の上、利用
利用登録者数	75 名
ドライバー	社協職員及びシルバー人材センター派遣の住民 あわせて 5 名
ドライバー資格	普通 1 種免許以上で 3 年以上の運転経験があり、直近 2 年間無事故。
車両	4 台。福祉車両 2 台および普通軽自動車 2 台（すべて社協所有）。
利用料	<p>口座引落としによる支払い 地区内の移動なら一律¥150。 地区外 ～ 10 km：¥800 ～ 25 km：¥1000 25 km～：¥1500</p>
ドライバー報酬	社協職員は給与に含まれている。シルバー職員は委託料として社協より報酬がでる
運行範囲	奈川地区内及び地区外（主に波田町）
運行時間	月曜日～金曜日 8:00～17:00
運行実績	奈川地区のみの実績は不明（松本市四賀・安曇・奈川地区の運送事業合計では、平均 146 回/月（2005.4～2006.3））
外部からの補助	松本市からの補助あり。（松本市四賀・安曇・奈川地区全体の運送事業に対する 2006 年度補助予算額は¥4,730,000）

3-2-2-18 長野県伊那市長谷地区(旧・長谷村)

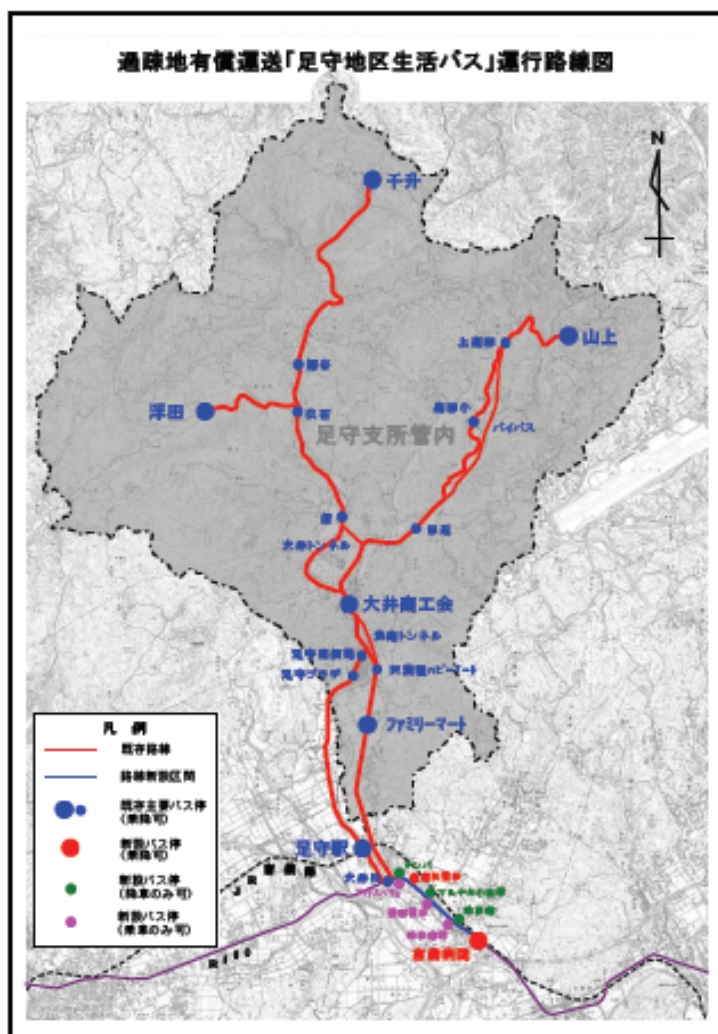
地域概況	<p>2006 年 3 月 31 日、伊那市に編入合併</p> <p>長谷地区 人口：2,149 人（2005 年 12 月 1 日）</p> <p>面積：320.81km²</p> <p>隣接市町村：駒ヶ根市・富士見町・大鹿村・南アルプス市・北杜市、静岡市</p>	
運送主体	伊那市社会福祉協議会	
運行開始時期	2006 年 6 月	
運行方法	個別運送または相乗り・予約に応じて運行・ドア to ドア	
利用対象者	<p>介護保険法での要介護者、要支援者</p> <p>身体障害者手帳の交付を受けている者</p> <p>肢体不自由もしくは内部障害又は精神、知的障害等により単独での歩行が困難な者</p>	
利用登録者数	50 名	
ドライバー	社協職員 12 名	
車両	7 台。(普通車両 2 台、軽車両 3 台、福祉車両 2 台)(すべて社協所有)	
利用料	<p>現金による支払い</p> <p>伊那市長谷地域内：¥500、伊那市高遠町：¥1500、その他伊那市内：¥3000</p> <p>駒ヶ根市内：¥4500</p>	
ドライバー報酬	社協職員は給与に含まれる。	
運行範囲	伊那市長谷地域を発着地とする近隣市町村（主に伊那市内と駒ヶ根市）	
運行時間	平日 8:30~17:00	
運行実績	平均 20 回/月（2006.6~2006.12）	
外部からの補助	自治体より赤字分の補填あり	
課題	<p>自治体からの補助金についてもこれからは多くを望めない。</p> <p>利用実績をあげて、補助金に頼らない運営に努力していかななくてはならない</p>	

3-2-2-19 岡山市足守地区

地域概況	<p>足守地区</p> <p>人口：7,639 人（2006 年 3 月現在）</p> <p>高齢化率：31.84%</p> <p>面積：約 69 km²</p>	
事業名	岡山済生会「憩いの丘」過疎地有償運送 「足守地区生活バス」	
運送主体	社会福祉法人 恩賜財団済生会支部 岡山済生会特別養護老人ホーム 「憩いの丘」	
運行開始時期	2004 年 11 月	
運行方法	定時路線バス方式	
利用対象者	<ul style="list-style-type: none"> ・ 足守支所管内に住所のある方及びその親族 ・ 足守支所管内にある官公庁、病院その他の公共施設の利用者 ・ その他足守支所管内で日常的に必要な用務を反復継続して行う必要のある方 	
利用方法	乗車はバス停（予約不要）。降車は足守支所管内ならフリー。それ以外は足守駅、大井川バス停に限定。（ただし足守支所管内で前日までに電話予約があれば、バス停以外での乗車も可能）	
利用登録者数	712 名（H18.11.1 現在）	
ドライバー	<p>「憩いの丘」職員 2 名（嘱託職員（62 歳）：大型一種免許保有、パート職員（54 歳）：大型二種免許保有）</p> <p>常は 2 名で（月・火・木・金）（水）に分けて運転を行っている</p>	
ドライバー資格	大型 1 種または大型 2 種免許保有	
車両	<p>すべて「憩いの丘」所有。</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ 日野リエッセ 28 人乗り 1 台 ・ 日産キャラバン 10 人乗り 1 台 ・ 日産セレナ 8 人乗り 1 台 <p>主に日野で運行。残りは補助的に使用</p>	
利用料	<p>利用券（200 円 10 枚綴り：2000 円）および現金にて支払い</p> <p>ゾーン制（大井にある足守商工会を起点に 3 ゾーンに分割）</p> <p>同一ゾーン内：400 円、ゾーンをまたがる場合：600 円（子どもはその半額）</p> <p>山上～高田小学校の通学は 100 円/回（往復 200 円）</p>	

ドライバー報酬	職員給与に含まれている。
運行範囲	岡山市足守・大井・福谷・高田（足守支所管内及び足守駅、大井川バス停）
運行時間	平日一日3便運行。足守駅の電車に接続
運行実績	2006年4～10月：平均34.5人/日（通学児童含む）
外部からの補助	なし
課題	<ul style="list-style-type: none"> ・ 路線バス廃止に伴い、交通空白地帯になった足守地区のために「憩いの丘」が営利を目的とせず運行。 ・ 一台のバスでの運行なので、地域を平等に運行できない ・ 利用客は通院の老人と学童が主であり、ある程度固定化されている ・ 天気や季節によって利用数に変動がある

（図 3-2-2-1）「足守地区生活バス」路線図³¹



³¹ 岡山市足守支所 HP より <http://www.city.okayama.okayama.jp/shimin/shisho/ashimori/index.html>


3-2-2-20 奈良県宇陀市菟田野地区(旧・菟田野町)

地域概況	<p>2006 年 1 月 1 日、近隣町村が合併して宇陀市誕生。</p> <p>菟田野地区 人口：4,766 人（2003 年）</p> <p>面積：27.78km²</p> <p>隣接市町村：宇陀市榛原地区・大宇陀地区、東吉野村</p>	
事業名	宇陀市菟田野区過疎地有償運送事業	
運送主体	宇陀市社会福祉協議会	
運行開始時期	試行期間：2005 年 4 月～9 月 本施行：2005 年 9 月～	
運行方法	定時定路線運行	
利用対象者	社協登録会員とその家族	
利用方法	所定停留所にて乗車	
利用登録者数	1385 名	
ドライバー	地域住民 15 名	
ドライバー資格	普通 1 種免許以上で、直近 5 年間無事故。	
車両	1 台。普通ワゴン車（社協所有）。	
利用料	現金支払い 1 回¥200（一律）	
ドライバー報酬	1 回¥1000 に加え、社協までのガソリン代¥250	
運行範囲	菟田野区域内の所定区域	
運行時間	1 日 3 便運行 8:30～9:20 11:20～12:25 15:30～16:30	
外部からの補助	自治体より補助あり	
課題	要望が多く運行を開始したが、利用者が少ないため自治体からの補助が打ち切られるのではないかと心配している。	

3-2-2-21 富山県氷見市八代地区

地域概況	<p>氷見市</p> <p>人口：55,067 人（2004 年 10 月 1 日）</p> <p>面積：230.32km²</p> <p>隣接市町村：高岡市、七尾市、羽咋市、宝達志水町、中能登町</p> <p>JR 氷見線島尾駅・氷見駅が立地。</p>	
事業名	特になし	
運送主体	NPO 法人「八代地域活性化推進協議会」	
運行開始時期	2005 年 10 月	
運行方法	乗合・定時定路線	
利用対象者	八代地域住民	
利用方法	会員登録のうえ、利用	
利用登録者数	322 名	
ドライバー	地域住民 4 名	
ドライバー資格	2 種免許を保有していること	
車両	2 台。(中型リフト付バス(定員 23 名): 1 台・ハイエース(定員 15 名): 予備車) いずれも NPO 所有。	
利用料	利用会員登録時に会費を支払えば、利用時は無料。	
ドライバー報酬	ドライバー 4 名に 38 万円/月	
運行時間	年末年始以外無休	
外部からの補助	氷見市より援助あり	


3-2-2-22 岡山県笠岡市北木島

地域概況	北木島 人口：1,336 人（2006 年 8 月 1 日） （高齢化率：53.8%） 面積：7.6km ² 瀬戸内海に浮かぶ笠岡諸島のなかで最大の島。 笠岡市笠岡港から船で 30 分 島内道路は県道 295 号線（ただし、本路線は北木島の北～東岸に沿って通っている路線であるために、島内一周道路にはなっていない	
運送主体	NPO 法人「かさおか島づくり海社」	
運行開始時期	2006 年 10 月	
運行方法	相乗り・定時定路線運行	
利用対象者	北木島に住所を有する者及びその親族 北木島にある公共施設の利用者	
利用方法	各集落や診療所前などに 11 の停留所を設置し、乗降は停留所でのみ。	
利用登録者数	76 名	
ドライバー	地域住民 3 名	
ドライバー資格	普通 1 種免許以上で、一定期間運転免許停止処分を受けていないこと。	
車両	1 台（日産 LC - DQGE25（9 人乗り））車いす 2 台搭載可能（NPO 所有）	
利用料	基本的に現金。（寄付を戴いた場合には利用券を配る） 運賃はゾーン制。島を 2 つのゾーンに区切り、一つのゾーン内の移動であれば¥240。 ゾーンをまたぐと¥360。 中学生以下無料。	
ドライバー報酬	時給 500 円。	
運行範囲	島の周回道路約 18 kmのうち、12 kmを往復。	
運行時間	毎週月・水・金 8:30～16:40（水曜のみ 6:05～） 島内の催しの際に依頼があれば、運行時間外にも運行	
運行実績	2006 年 10 月実績：利用者のべ 198 名、運賃計 47,760 円	
外部からの補助	赤字ははっきりしているので、赤字補填を市に交渉中（2006 年 11 月末現在）	

3-2-2-23 鳥取県倉吉市高城地区

地域概況	<p>倉吉市</p> <p>人口：52,197 人（2006 年 10 月 1 日）</p> <p>面積：272.15km²（倉吉市全体）</p> <p>隣接市町村：鳥取県北栄町・琴浦町・湯梨浜町・三朝町・江府町</p> <p>岡山県真庭市</p> <p>JR 山陰本線倉吉駅が立地。</p> 
事業名	有償運送事業
運送主体	N P O 法人たかしろ
運行開始時期	2004 年 8 月
運行方法	同方向で相乗り形態・定時運行・バス停から各自宅までの帰宅用
利用対象者	<p>地区内の高齢者（60 歳以上、自動車運転免許を持たない人）や障害者でバス停から自宅までに一定の距離が認められる人</p> <p>特に登録等は必要ない</p>
利用方法	<ul style="list-style-type: none"> ・地区内を走る民間バス路線「高城線」のうち特定の下り便に対応して、バス停で降車した利用者を自宅まで送る ・週 3 日（月・水・金）の日中 4 便に対応して運行。 ・バス降車時にバス停付近で待機している車両に乗車
ドライバー	地域住民 37 名（2006 年 12 月現在）（二種免許保有者が三分の一ほど）
ドライバー資格	特別安全講習を受講済みであること
車両	2 台（普通車 1 台・ワゴン車 1 台）（全て N P O 名義）
利用料	<p>利用券（現金でも可能）による支払い</p> <p>2 km 未満：¥100 2 km 以上：¥200</p>
ドライバー報酬	なし（ボランティア）
運行範囲	高城地区内
外部からの補助	自治体からはない。福祉団体等からの補助金を受けている
その他	<ul style="list-style-type: none"> ・予約制で、朝の迎え便（自宅からバス停へ）を実施。（月 5 回程度） ・日中の運行終了後、毎回ではないが小・中学生の下校時安全パトロールを実施。（車両に地域安全パトロール中のステッカーを常時貼っている）

3-2-2-24 静岡市葵区清沢地区

地域概況	清沢地区（市立清沢小学校区・峰山小学校区を総称）のうち、中村地区・見稲山地区・中塚地区・蛇塚地区・杉尾地区において運行 葵区 人口：261,561 人（2006 年 10 月 1 日） 面積：1,072.56km²（境界未定部分あり） 隣接市町村： 静岡市駿河区・清水区・藤枝市・岡部町・川根町・川根本町					
運送主体	NPO 法人「フロンティア清沢」					
運行開始時期	2006 年 11 月					
運行方法	個別運送が基本（相乗りも可）・地区内の路線バス最終バス停におけるバス発着時間を定時とした運行					
利用対象者	運行地域に住所を有するもの及びその親族					
利用方法	予約に応じ、利用者の自宅 - バス停を運行					
利用登録者数	253 名					
ドライバー	地域住民 15 名					
ドライバー資格	普通 1 種免許以上で可。直近 3 年間無事故。					
車両	1 台。小型セダン車両（NPO 所有）					
利用料	現金支払い <table border="1"><tr><td>中村地区</td><td>峰山・中塚・蛇塚・杉尾地区</td></tr><tr><td>¥300</td><td>¥500</td></tr></table> 一車両あたりの利用料。		中村地区	峰山・中塚・蛇塚・杉尾地区	¥300	¥500
中村地区	峰山・中塚・蛇塚・杉尾地区					
¥300	¥500					
ドライバー報酬	なし（ボランティア）					
運行範囲	しずてつジャストライン藁科線久野尾バス停 - 各地区					
運行時間	平日 8:25~15:50（バス発着時間にあわせて運行）					
運行実績	21 回/月（のべ利用人数 38 人）（2006 年 11 月）					
課題	・ 運行するための経費の捻出と運転手の確保（事業継続のためには、ドライバーに報酬を渡す必要がある） ・ 高齢化がさらに進行すると思われる（現在 45%）ので、将来福祉有償運送も必要か。					

3-3 「過疎地有償運送」事例の分類

3-1 でみたとおり、「福祉有償運送及び過疎地有償運送に係る道路運送法第 80 条第 1 項による許可の取扱いについて」(平成 16 年 3 月 16 日付、国自旅第 240 号通知)のなかでは利用対象者について「住民及びその親族 地域内施設の利用者 地域内に反復的用務を有する者」という枠組みが設けられているが、各運送主体は個別にいくつかの条件を付して、運行の目的・形態を独自化している。

そこで、前節で示した 24 事例および、4 章でみる群馬県桐生市黒保根町の事例について、運行の形態および利用対象者の視点から以下のような分類を試みた。

(表 3-3-1)運行実態による分類試行

分類型	運行形態	利用対象者要件	運送主体
	ドア to ドア 目的地・外出目的を問わない	地域住民 (ただし、自動車を利用できないなどの条件がつく場合もある)	NPO 商工会
	ドア to ドア 介助つきの場合も。	「要介護」・「要支援」認定者または 身体障害者など、身体不自由を公的に 認定されている住民 「足元がおぼつかない」「バス停まで遠い」「一人暮らし」など、移動にある程度の身体的困難がある高齢者	社会福祉協議会
	定時定路線	地域住民	福祉財団 NPO 社会福祉協議会
	バス停 - 利用者宅	地域住民	NPO

さらに、この分類にしたがって、先述事例を分類したものが、次ページ(表 3-3-2)である。

(表 3-3-2) 各個別事例の運行実態による分類(~ 型)

分類	市町村名	分類	市町村名
	愛知県豊根村		千葉県南房総市
	長野県中川村		長野県南相木村
	常陸太田市里美地区		茨城県五霞町
	秋田県上小阿仁村		長野県木曽町
	京都府福知山市三和町		長野県松本市 四賀・安曇・奈川地区
	奈良県東吉野村		長野県伊那市長谷地区
	山形県川西町東沢地区		岡山市足守地区
	群馬県桐生市黒保根町・みどり市東町		奈良県宇陀市菟田野地区
			富山県氷見市八代地区
			岡山県笠岡市北木島
	長野県塩尻市檜川地区		倉吉市高城地区
	北海道知内町		静岡市葵区清沢地区
	長野県生坂村		

また、上記で分類した ~ 型の運行を、運行形態・目的の点からここでは以下のように名づける。

型：「タクシー類似型」

有償運送制度が確立する以前には、いわゆる「白タク」として摘発の対象となっていた運行の形態である。外出の目的・目的地（運行範囲内で）・時間（運行時間内で）について、最も自由度が高い。ただし、現在のところ、自動車を利用できない人のみに利用を認める事例もある³²。

型：「福祉移送型」

社会福祉法人が運送主体となって、介護保険など既存の枠組みのなかで、福祉サポート

³² たとえば、常陸太田市里美地区。

の一環として行っている形態の運送である。利用対象者を、移動の際になんらかの身体的困難のある人に限っている。

(表 3-3-1)に記した利用対象者要件は、「福祉有償運送及び過疎地有償運送に係る道路運送法第 80 条第 1 項による許可の取扱いについて」(平成 16 年 3 月 16 日付、国自旅第 240 号通知)において「福祉有償運送」の対象³³と同じであり、実質的には「福祉有償運送」を「過疎地有償運送」登録のもとで行っているといえる。

このような実態の背景には、セダン型車両使用の要請と、高齢者の便宜という二つの面がある³⁴。つまり、福祉有償運送の許可のもとで福祉車両でないセダン型車両を使用するには、「セダン特区」認定を受けねばならず、手続きが煩雑になる。そのため、手続きなしでセダン車両を使用できる「過疎地有償運送」の登録のもとで、「福祉有償運送」の対象となる人々を移送するという面が一つ。そしてもう一つは、要件が示すような、介護保険の網の目からもれているために「福祉有償運送」の対象者とならない高齢者を移送するためという面である。

型：「バス型」

定時定路線バスによって、地域住民を輸送する形態である。車両は必ずしも大型のものではなく³⁵、輸送量の要請にあわせている。路線バスの廃止によって公共交通機関が空白となったことを契機に運行が始まる。つまり、「過疎地有償運送」登録によって自治体以外の団体が「代替バス」を運行しているというのが実態である。

型：「バス端末型」

バス停と利用者自宅の間の輸送を担う最端末手段である。倉吉市の例では、バス停から自宅へという「帰宅」方向のみの運行であるが、静岡市清沢地区の場合には、バス停へのアクセス、バス停からのイグレスいずれの場合にも利用可能である。

また、運行形態の面ではないが、型の 2 例についてはいずれも運転手に報酬がない。つまりボランティアとしての勤務となっている。この理由については未だ明らかでなく、運行形態と報酬の関係については今後の課題である。

以上のように、運行形態によって事例を分類してみると、同じ「過疎地有償運送」の登録のもとでも、その対象や運行の目的が様々であることが分かる。「過疎地有償運送」という「制度」そのものをうまくつかって、地域の実情やニーズにあった運行形態が模索され

³³ 『・介護保険法第 7 条第 3 項にいう「要介護者」及び第 4 項にいう「要支援者」・身体障害者福祉法第 4 条にいう「身体障害者」・その他肢体不自由、内部障害（人工血液透析を受けている場合を含む）精神障害、知的障害等により単独での移動が困難な者であって、単独では公共交通機関を利用することが困難な者。』（上記通達より抜粋）

³⁴ 長野県地域福祉課小山氏にご教示いただいた。

³⁵ 奈良県宇陀市菟田野地区の例では、普通ワゴン車を用いているし、岡山県笠岡市北木島の例では 9 人乗りの自動車を用いている。

ているのが現状のようである。

3-4 要約ならびに結論

3-1 では、「過疎地有償運送」について一般的な要件と、個別運送の場合の「予約 配車運送」の流れについて概説している。

3-2 では、3-1 の一般的要件を受け、実際に現在運行されている全国各地の事例について、その運行概要を整理している。

事例については、運送主体や実施市町村担当者取材し、2007 年 1 月現在の運送形態、料金、利用対象者要件などについて調査した。

3-3 では、3-2 において整理した運行概要をもとに、各事例の分類を行っている。
本論文で整理した事例について、「運行形態」「利用対象者要件」「運送主体」の面から ・ ・ ・ 型に分類を試み、それぞれについて「タクシー類似型」「福祉移送型」「バス型」「バス端末型」と定義した。その結果、「過疎地有償運送」という「制度」そのものをうまくつかって、地域の実情やニーズにあった運行が展開されている現状が明らかとなった。

4 章

群馬県桐生市黒保根町における過疎地有償運送をめぐる

住民意識の検討

4 章では、群馬県桐生市黒保根町において行ったアンケート調査の結果から、当地で実施されている過疎地有償運送をめぐる住民意識について考察している。

4-1 調査対象地域の概要と交通実態

4-1-1 調査対象地域の概要

4-1-2 調査対象地域の公共交通実態

4-1-3 NPO 法人「グループ 28」による移送サービス

4-2 調査の目的と概要

4-2-1 調査の目的

4-2-2 調査の内容・方法と回収状況

4-3 調査の結果

4-3-1 回答者属性

4-3-2 調査結果の集計

4-4 調査結果の考察

4-4-1 自家用車利用の状況

4-4-2 移送サービス利用の状況

4-4-3 移送サービスに対する意識

4-4-4 調査による知見のまとめ

4-5 要約ならびに結論

4 章 群馬県桐生市黒保根町における 過疎地有償運送をめぐる住民意識の検討

4-1 調査対象地域の概要と交通実態

4-1-1 調査対象地域の概要

位置、地勢

群馬県桐生市黒保根町は群馬県の東側に位置し、東接するみどり市東町をはさんで栃木県に接している。2005 年 6 月 13 日に桐生市に編入合併される以前は、勢多郡黒保根村であった。

町の南部を渡良瀬川が北東から南西に流れ、西部にそびえる赤城山（1828 ㍎）を背にして南東面に緩い傾斜をして広がる山間地帯であり、行政の中心である桐生市黒保根支所（旧・黒保根村役場）は海拔 270m に位置している。渡良瀬川には村内の川の多くが流れ込んでいる³⁶。

町域は東西約 11 k m、南北約 12 k m、総面積は 101.5 km² である。人家は標高 250m から 750m のところに散在している。町域の約 89% が森林地帯であり、農地はわずか 2 % と極めて少ない。

産業

町の産業は、主に農林業と畜産を主として成り立ってきた。しかし最近では特に農林業の経営が零細化し、担い手不足が深刻化している。農地はそのほとんどが山腹傾斜地や沢に沿った谷地に位置し、農耕機械の導入は困難で、営農条件は恵まれているとはいえないのが現状である。近年では農業従事者の高齢化や後継者不足により遊休農地や耕作放棄地が増加している。

森林は地形が急峻で、治山治水工事は毎年実施されてはいるが、工事の必要な箇所は未だ相当数ある。また、近年の材価の低迷や後継者不足は森林所有者の生産意欲を減退させる原因となっている。農林業の衰退の中、畜産は比較的安定しているが、その生産の多くは個人ではなく、大手メーカーによるものである。

主産業が衰退していく中、住民の多くは地方中心都市へと就業の場を移した。このため、就職や婚姻をきっかけに若者が村を離れるケースが少なくない¹⁾。

³⁶ 参考：フリー百科事典『ウィキペディア（Wikipedia）』

人口

町の人口は、高度経済成長と社会構造の変化により昭和 30 年代から都市部へと流出をはじめ、過疎・高齢化現象が生じている。旧・黒保根村では人口流出に歯止めを掛けようと、主に道路網の整備と産業基盤の整備を重点的に実施してきた。特に最近では、道路整備、産業基盤の整備はもとより定住、生活環境整備に力を入れ対策を講じてきた。その結果、人口の減少は鈍化の傾向を示している。

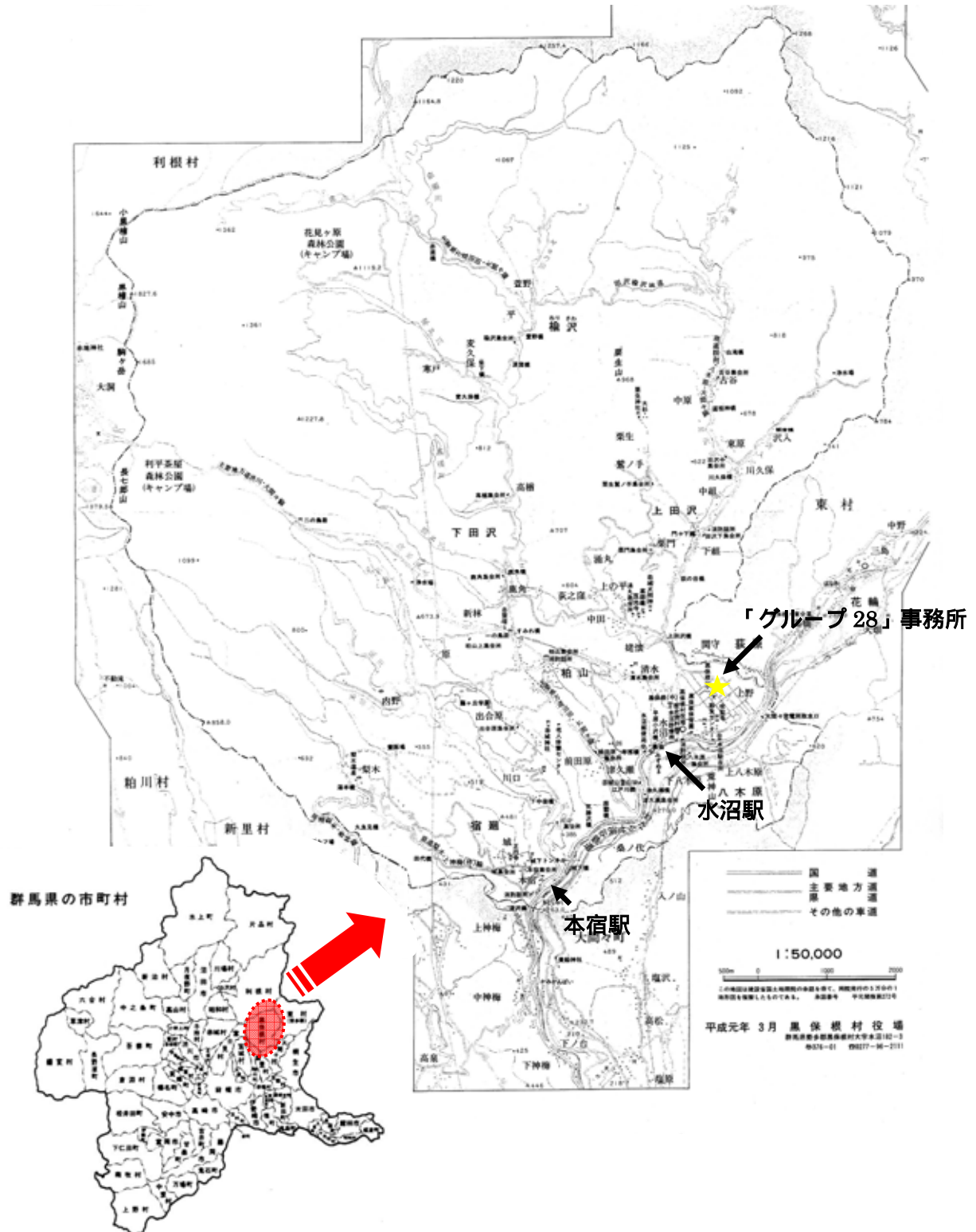
高齢化率については、1965 年までは 10% 以下であったが、その後は少子・高齢化の進行に伴い急増した。ここ数年は特にその傾向が顕著であり、2006 年 4 月現在では、35.54% となっている。一世帯あたりの平均人口を見ると 1960 年には 5.5 人であったが、核家族化の進行や独居老人などの増加によって 1980 年には 4.0 人、1999 年には 3.3 人と年々減少している。

以上のような高齢化・過疎化への対策として、村は若者定住対策や福祉対策を積極的に進めるとともに、「水源村宣言の村」として豊かな自然との共存を目指した地域づくりを目指している。

(表 4-1-1-1) 黒保根町の人口・世帯数及び高齢化率(2006 年 4 月 1 日現在)

総人口	2,627 人
総世帯数	950 世帯
高齢化率 (黒保根町)	35.54%
(桐生市全体)	24.79%

(図4-1-1-1) 桐生市黒保根町(旧・黒保根村)地図



4-1-2 調査対象地域の公共交通実態

道路

町の南部を国道 122 号線が走っている。この国道は、足尾銅山で採掘された銅を利根川水系まで運ぶために開通した近世の街道を前身とし、栃木県日光市へと通じている。南接するみどり市大間々地区から、黒保根を通り、日光市足尾地区へ至る区間は、渡良瀬川に沿う形で道が開かれている。

平成に入るまでは道路事情が悪く、特にわたらせ渓谷鐵道と立体交差する部分では、大型車同士のすれ違いが困難であった。現在は、その部分は新しく立体交差され拡張されている。降雨量が 160mm を超すと通行止めになり、並行するわたらせ渓谷鐵道も運転見合わせになり、街道沿いの地区が孤立することもある。

黒保根町水沼地区から、桐生市市街地へは自動車利用で約 30 分、県庁所在地である前橋市へは約 60 分ほどである。

町内の国道 122 号線沿いには、道の駅「くろほね・やまびこ」がある。

また、町を縦断する形で、県道 62 号沼田・大間々線が走っており、沼田方面へ抜ける通過交通がある。

鉄道

国道 122 号線と並行してわたらせ渓谷鐵道が走っており、町内には本宿・水沼の 2 つの駅がある。わたらせ渓谷鐵道は、桐生市桐生駅から栃木県日光市間藤駅を結んでいる。運転は桐生・間藤間の全線通し（下り最終は足尾止まり）の運転と、桐生・大間々間の区間列車が主で、早朝の下りと夜の上りに足尾・間藤間の区間列車が設定されている。これらはワンマン運転であり、本宿・水沼両駅ともに無人駅である。

水沼駅・本宿駅から利用できる上り列車と下り列車は各 1 日各 11 本（観光列車であるトロッコわたらせ渓谷号およびサロン・ド・わたらせを除く）である。桐生駅へはおよそ 30 分の距離である。

わたらせ渓谷鐵道は開業以来赤字に悩まされ続けており、近年はたびたび存廃問題が取り沙汰されている。しかし、NPO を中心に存続のための運動もおこり、駅のイルミネーションを行うなど市民が鉄道事業を盛り上げる流れもみられる。

バス

タクシー会社（沼田屋タクシー：本社は桐生）による村内バスが運行している。路線は上田沢・本宿線及び村内環状線の 2 線で、運行範囲は村内のみである。利用者の大部分を小学生や中学生の通学が占め、日中や休日の利用者は少ない。



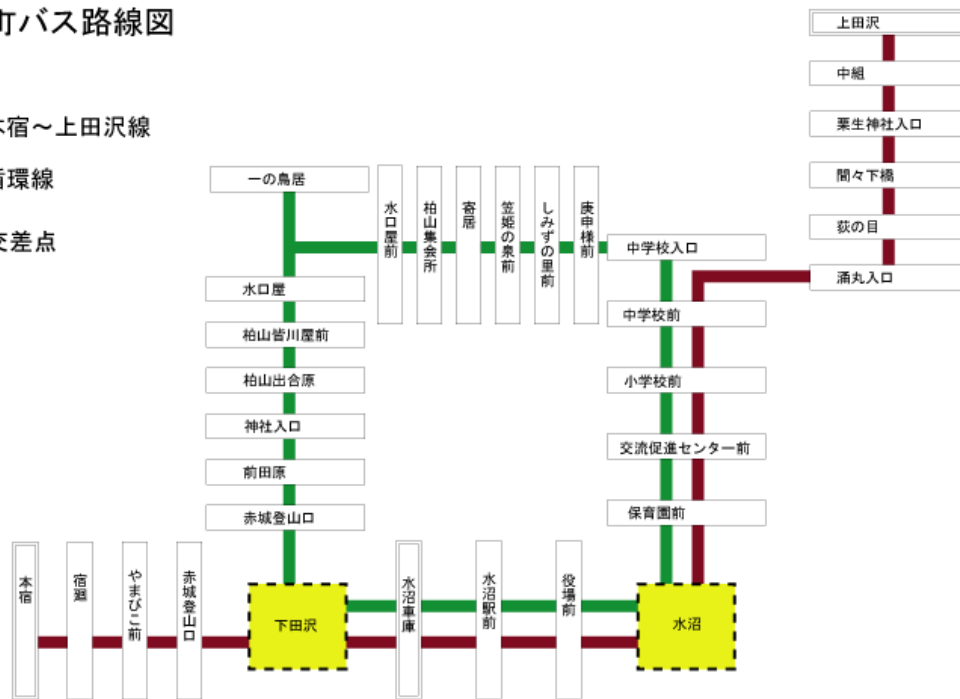
(写真 4-1-2-1)黒保根町バス出典：桐生市

黒保根町バス路線図

■ 本宿～上田沢線

■ 循環線

■ 交差点



(図 4-1-2-1) 黒保根町バス路線図

(表 4-1-2-1) 黒保根町バス時刻表

(いずれも出典は桐生市 HP)

黒保根町バス時刻表

平成18年7月8日改正

【本宿～上田沢】		【循環線】																												
上田沢方面行	本宿方面行	水沼車庫～一の鳥居	水沼車庫～一の鳥居																											
上田沢	中組	薬生神社入口	間々下橋	萩の目	満丸入口	中学校入口	中学校前	小学校前	交流促進センター前	保育園前	役場前	水沼車庫	水沼駅前	赤城登山口	下田沢	赤城登山口	水沼駅前	水沼車庫	役場前	保育園前	交流促進センター前	小学校前	中学校前	中学校入口	満丸入口	萩の目	間々下橋	薬生神社入口	中組	上田沢
7:00	7:01	7:02	7:03	7:04	7:05	7:06	7:07	7:08	7:09	7:10	7:11	7:12	7:13	7:14	7:15	7:16	7:17	7:18	7:19	7:20	7:21	7:22	7:23	7:24	7:25	7:26	7:27	7:28	7:29	7:30
8:00	8:01	8:02	8:03	8:04	8:05	8:06	8:07	8:08	8:09	8:10	8:11	8:12	8:13	8:14	8:15	8:16	8:17	8:18	8:19	8:20	8:21	8:22	8:23	8:24	8:25	8:26	8:27	8:28	8:29	8:30
9:00	9:01	9:02	9:03	9:04	9:05	9:06	9:07	9:08	9:09	9:10	9:11	9:12	9:13	9:14	9:15	9:16	9:17	9:18	9:19	9:20	9:21	9:22	9:23	9:24	9:25	9:26	9:27	9:28	9:29	9:30
10:00	10:01	10:02	10:03	10:04	10:05	10:06	10:07	10:08	10:09	10:10	10:11	10:12	10:13	10:14	10:15	10:16	10:17	10:18	10:19	10:20	10:21	10:22	10:23	10:24	10:25	10:26	10:27	10:28	10:29	10:30
11:00	11:01	11:02	11:03	11:04	11:05	11:06	11:07	11:08	11:09	11:10	11:11	11:12	11:13	11:14	11:15	11:16	11:17	11:18	11:19	11:20	11:21	11:22	11:23	11:24	11:25	11:26	11:27	11:28	11:29	11:30
12:00	12:01	12:02	12:03	12:04	12:05	12:06	12:07	12:08	12:09	12:10	12:11	12:12	12:13	12:14	12:15	12:16	12:17	12:18	12:19	12:20	12:21	12:22	12:23	12:24	12:25	12:26	12:27	12:28	12:29	12:30
13:00	13:01	13:02	13:03	13:04	13:05	13:06	13:07	13:08	13:09	13:10	13:11	13:12	13:13	13:14	13:15	13:16	13:17	13:18	13:19	13:20	13:21	13:22	13:23	13:24	13:25	13:26	13:27	13:28	13:29	13:30
14:00	14:01	14:02	14:03	14:04	14:05	14:06	14:07	14:08	14:09	14:10	14:11	14:12	14:13	14:14	14:15	14:16	14:17	14:18	14:19	14:20	14:21	14:22	14:23	14:24	14:25	14:26	14:27	14:28	14:29	14:30
15:00	15:01	15:02	15:03	15:04	15:05	15:06	15:07	15:08	15:09	15:10	15:11	15:12	15:13	15:14	15:15	15:16	15:17	15:18	15:19	15:20	15:21	15:22	15:23	15:24	15:25	15:26	15:27	15:28	15:29	15:30
16:00	16:01	16:02	16:03	16:04	16:05	16:06	16:07	16:08	16:09	16:10	16:11	16:12	16:13	16:14	16:15	16:16	16:17	16:18	16:19	16:20	16:21	16:22	16:23	16:24	16:25	16:26	16:27	16:28	16:29	16:30
17:00	17:01	17:02	17:03	17:04	17:05	17:06	17:07	17:08	17:09	17:10	17:11	17:12	17:13	17:14	17:15	17:16	17:17	17:18	17:19	17:20	17:21	17:22	17:23	17:24	17:25	17:26	17:27	17:28	17:29	17:30
18:00	18:01	18:02	18:03	18:04	18:05	18:06	18:07	18:08	18:09	18:10	18:11	18:12	18:13	18:14	18:15	18:16	18:17	18:18	18:19	18:20	18:21	18:22	18:23	18:24	18:25	18:26	18:27	18:28	18:29	18:30

バス関係のお問い合わせは
沼田屋タクシー
水沼営業所
TEL96-2578へ

CAR DOCKING 電話 76-9158

- 株式会社 沼田屋タクシー
見 96-5342
- 大関タクシー
見 72-2219
- 岩崎タクシー
見 76-5342
- 松尾タクシー
見 76-9101

76-9101 上田沢方面行 76-9101 本宿方面行

- 福生市黒井橋バス
見 96-2111 (代客)
- 花見ヶ原森林公園
見 96-3131
- 利平茶屋森林公園
見 96-2588
- 黒井橋小学校
見 96-2508
- 黒井橋中学校
見 96-2005

水沼駅車庫 電話 96-2500

【循環線】		【水沼車庫～一の鳥居】											
水沼車庫	水沼駅前	役場前	保育園前	交流促進センター前	小学校前	中学校前	中学校入口	満丸入口	萩の目	間々下橋	薬生神社入口	中組	上田沢
水沼車庫	水沼駅前	役場前	保育園前	交流促進センター前	小学校前	中学校前	中学校入口	満丸入口	萩の目	間々下橋	薬生神社入口	中組	上田沢
6:43	6:44	6:45	6:46	6:47	6:48	6:49	6:50	6:51	6:52	6:53	6:54	6:55	6:56
7:15	7:16	7:17	7:18	7:19	7:20	7:21	7:22	7:23	7:24	7:25	7:26	7:27	7:28
7:45	7:46	7:47	7:48	7:49	7:50	7:51	7:52	7:53	7:54	7:55	7:56	7:57	7:58
8:15	8:16	8:17	8:18	8:19	8:20	8:21	8:22	8:23	8:24	8:25	8:26	8:27	8:28
8:45	8:46	8:47	8:48	8:49	8:50	8:51	8:52	8:53	8:54	8:55	8:56	8:57	8:58
9:15	9:16	9:17	9:18	9:19	9:20	9:21	9:22	9:23	9:24	9:25	9:26	9:27	9:28
9:45	9:46	9:47	9:48	9:49	9:50	9:51	9:52	9:53	9:54	9:55	9:56	9:57	9:58
10:15	10:16	10:17	10:18	10:19	10:20	10:21	10:22	10:23	10:24	10:25	10:26	10:27	10:28
10:45	10:46	10:47	10:48	10:49	10:50	10:51	10:52	10:53	10:54	10:55	10:56	10:57	10:58
11:15	11:16	11:17	11:18	11:19	11:20	11:21	11:22	11:23	11:24	11:25	11:26	11:27	11:28
11:45	11:46	11:47	11:48	11:49	11:50	11:51	11:52	11:53	11:54	11:55	11:56	11:57	11:58
12:15	12:16	12:17	12:18	12:19	12:20	12:21	12:22	12:23	12:24	12:25	12:26	12:27	12:28
12:45	12:46	12:47	12:48	12:49	12:50	12:51	12:52	12:53	12:54	12:55	12:56	12:57	12:58
13:15	13:16	13:17	13:18	13:19	13:20	13:21	13:22	13:23	13:24	13:25	13:26	13:27	13:28
13:45	13:46	13:47	13:48	13:49	13:50	13:51	13:52	13:53	13:54	13:55	13:56	13:57	13:58
14:15	14:16	14:17	14:18	14:19	14:20	14:21	14:22	14:23	14:24	14:25	14:26	14:27	14:28
14:45	14:46	14:47	14:48	14:49	14:50	14:51	14:52	14:53	14:54	14:55	14:56	14:57	14:58
15:15	15:16	15:17	15:18	15:19	15:20	15:21	15:22	15:23	15:24	15:25	15:26	15:27	15:28
15:45	15:46	15:47	15:48	15:49	15:50	15:51	15:52	15:53	15:54	15:55	15:56	15:57	15:58
16:15	16:16	16:17	16:18	16:19	16:20	16:21	16:22	16:23	16:24	16:25	16:26	16:27	16:28
16:45	16:46	16:47	16:48	16:49	16:50	16:51	16:52	16:53	16:54	16:55	16:56	16:57	16:58
17:15	17:16	17:17	17:18	17:19	17:20	17:21	17:22	17:23	17:24	17:25	17:26	17:27	17:28
17:45	17:46	17:47	17:48	17:49	17:50	17:51	17:52	17:53	17:54	17:55	17:56	17:57	17:58
18:15	18:16	18:17	18:18	18:19	18:20	18:21	18:22	18:23	18:24	18:25	18:26	18:27	18:28
18:45	18:46	18:47	18:48	18:49	18:50	18:51	18:52	18:53					

水沼駅車庫 電話 96-2500

4-1-3 NPO 法人「グループ 28」による移送サービス³⁷

NPO 法人「グループ 28」

NPO 法人「グループ 28」は、1993 年に黒保根村田沢地区の有志が結成した「田沢活性化委員会」をそのルーツとし、住民交流の場としての公園造成や、野外コンサート³⁸の開催など、地域の活性化を活動の目的としてきた。その活動の根底には、「結（ゆい）」（相互扶助）や、「手間代え」（労力交換）といった、古来より山村コミュニティが維持してきた助け合いの精神の復活がある。

1999 年、「グループ 28」に改称し、2004 年に NPO 認証を取得した。現在は、移送サービスのほか、音楽祭の開催、国際交流の促進、都市部の子どもたちの山村体験学習などの活動を積極的におこなっている。

移送サービス導入の経緯

「グループ 28」がその中核事業の一つとして「過疎地有償運送」の許可を得て、移送サービスを始めたのは 2005 年 7 月であった。その動機は、「バスがあっても、山間部で暮らす高齢者はバス停までいけない。手足をもちがれたようなものだ。そこで、高齢者の手足になろうと決めた」（同法人理事長・佐々木耕成氏）からである³⁹。

元看護師の遠藤勢津子さん（71）ら数人が自分の車で病院に通う老人などを移送する活動を 3 年前に始めたのがきっかけで、2005 年に「過疎地有償運送」の許可を得て、本格的に運行を開始した。

そもそも、遠藤さんが移送の活動を始めたのは、自らが村の社会福祉協議会のホームヘルパーとして黒保根の高齢者と接しているうちに、「なんとかしてお年寄りを家の外に連れ出して、外の刺激を与えてあげることが必要だ」と感じたからであるという。しかし、当初は「万が一の事故の心配があるから」という理由で、村外に高齢者を連れ出すことは禁じられていた。

そこで、NPO の活動として移送サービスを始め、利用の対象を介護保険の網の目からもれる人々にも広げた。実際に移送を始めてから「有償運送」の許可を得るまでは、法的手続きに試行錯誤した時期もあったという。担当運輸局にとっても「過疎地有償運送」の取扱いは初めてのことであり、行政・NPO とともに手探りのなかでの許可取得であった。

移送サービスの概要

（写真 4-1-3-1）「グループ 28」事務所



³⁷ 2006 年 9 月 8 日に黒保根町「グループ 28」事務局にてヒアリング調査実施。

³⁸ 野外コンサートは 2003 年より「わたらせ森と水の音楽祭」として毎年開催されている。

³⁹ 2005 年 12 月 15 日付「桐生タイムス」（夕刊）より。

現在、「グループ 28」による移送サービスには 2 つの枠組みがある。ひとつは、自動車を利用できず、公共交通機関も利用できない人を対象とした「過疎地有償運送」としての移送であり、もうひとつは行政からの委託で、介護認定を受けた人を対象とした移送である。どちらも運行形態としては同じであるが、料金の支払いなどに違いがある。介護保険の認定を受けている利用者は、年に 24 枚の利用券を市から交付されており、その利用券を使用して、移送サービスを受ける。「過疎地有償運送」の利用者は、利用のたびに現金にて支払いを行う。

本論文では、制度的には「過疎地有償運送」としてのサービス面を中心に考察するが、運行の面では同一のものであるため、後述する黒保根町のアンケート調査においては、介護保険での利用も過疎地有償運送での利用も同一の「移送サービス」として住民にその利用認識を問うた。

(表 4-1-3-1)「グループ 28」による過疎地有償運送の運行概要

事業名称	桐生市黒保根・みどり市東町地区過疎地有償運送
運送主体	NPO 法人「グループ 28」
運行方法	個別運送・予約に応じて運行
利用対象者	<p>桐生市黒保根町・みどり市東町（旧・東村）に居住し、 自動車運転免許を持たない人で、身体状況・バス停・駅までの距離 及び利用時間と運行時刻の相違などの理由により、公共交通機関を 利用できない者。</p> <p>自動車運転免許を持っても、何らかの理由により運転できない 方で、身体状況ほかの理由により公共交通機関を利用できない人 その他、協議の上必要と認めた者。</p> <p>上記 ～ のいずれかに該当する住民とその同伴者。</p>
利用方法	原則として、利用したい日の 2 日前までに「グループ 28」事務局 へ電話で予約。(実際には、当日の申し込みでも可能な限りは対応。)
利用登録者数	178 名(黒保根町で 126 名、東町で 52 名)(2006 年 10 月時点)
ドライバー	現在、登録されているのは 18 名(実働があるのは 8 名ほど) うち、1 名は二種免許保持者(元・黒保根町バス運転手)。
ドライバー資格	原則として二種免許保持者とするが、一種免許取得後 3 年以上の運 転経験者であって、直近 3 年間に人身事故または重大な物損事故を 起こしたことの無い者で十分な経験を有すると認められた者は従

	事可能。		
車両	基本的にはドライバー個人の所有する自家用車を使用。 そのほかに、東町が2台の自動車を貸与。		
利用料	迎車	運送	待機
	黒保根町・東町以外からの迎え依頼の場合のみ ¥30/km	初乗り 5 km まで ¥500。以後、5km ごとに ¥300 追加	15 分まで無料。(15 ~ 30 分 : ¥300、30 分 ~ 45 分 : ¥500)
	複数人が相乗りする場合には、人数 × 利用料を徴収。		
ドライバー報酬	利用料のうち、7 割をドライバーが受け取り、ガソリン代等の実費にあてる。残り 3 割は NPO の事務費。		
運行範囲	黒保根町又は東村を発地または着地とする移動 (前橋市への運行もある。前橋市へは黒保根から往復で ¥3,200)		
運行時間	原則として、平日 8:00 ~ 17:00 (実際には遠藤さんがほぼ年中無休で予約を受け付けている)		
運行実績	月 35 ~ 40 回程度 (黒保根町) 月 15 ~ 20 回程度 (東町)		
外部からの補助	ドライバーの安全講習にかかる費用 (¥15,000/人) を旧・東村が準備金として提供		
住民への PR	チラシなどの配布はせず、基本的に口コミ。		
その他	ドライバーのうち、2 人はヘルパー 2 級の資格をもっており、移動における介助が可能という点でメリットがある		

運行における問題点

(ヒアリング調査より)

事務費の不足

利用料の 3 割を運営事務費に充てているが、十分な金額とはいえない。NPO の他の活動 (村内イベントでの模擬店、空き缶回収) などからの利益で事務費を補填している

電話受付

(写真 4-1-3-2) 移送サービスに使用する 車両に貼るステッカー



予約を受け付ける電話番号が必要であるが、現在のスタッフは皆、ドライバーとして運送にでかけてしまう。現在は事務所にかかる電話をドライバーの携帯電話に転送しているが、黒保根町は町域の3分の1が携帯電話の通話圏外であり、通話ができないことも多い。予約受付体制の充実、安定性及び信頼性の高い交通システムの確立に重要な要素である。今後は、さらなる住民参加の促進という点からも、ドライバーだけでなく、電話受付や事務専従のスタッフ募集を検討する必要があるだろう。

スタッフの継続的な供給

現在、利用会員として登録されている180名ほどの移送を実働8名のドライバーで供給している。平均して1日に3,4件の依頼があり、現在のところドライバーの都合がつかないために依頼を断ったという例はない。(依頼が重なった場合には、外出予定時間をずらしってもらうなどして対応。)だが、これは中心メンバーである遠藤さんのご尽力によるところが大きい。ほぼ毎日、移送に出かけておられるためである。

この地域は高齢化率が高く、潜在的な利用者は数多い。そのなかでドライバーなど、サービス供給側の負担は重くなっていくことが考えられる。スタッフの増加及び継続的な供給が、持続的な運行に不可欠である。

スタッフを募集するにあたって、どういったことがネックとなるのか、また住民がどの程度の協力意思をもっているのかを把握し、スタッフの供給を行っていく必要がある。

ドライバーの活動目的

マイカー持ち出し、自動車保険の切り替えなど、運賃収入では賄えない負担部分も多い。だが、ドライバーは利益を目的としているのではなく、あくまでも「相互扶助」の気持ちから事業に賛同し活動している。

4-2 調査の目的と概要

4-2-1 調査の目的

全国各地での過疎地有償運送事例について網羅的に整理・検討したが、それらはあくまで運送主体側（サービスの供給側）の視点に立った情報であった。しかし、過疎地有償運送という輸送サービスが、住民のニーズにあった輸送を目指し、さらには住民をその担い手とすることを前提とする輸送である以上、地域の住民全体が、その利用や運営について潜在的な関係者といえる。サービスの継続性が、住民ニーズの十分な反映と運営協力にかかっているといっても過言ではない。つまり、過疎地有償運送についての、住民の認知や評価、協力意思といったものの把握が、この輸送サービスの持続性を考える際に不可欠であるといえる。

そこで、実際に過疎地有償運送を実施している地域のなかから、群馬県桐生市黒保根町を選び、地域住民を対象とした調査を行った。黒保根町を選定した理由は、

住民が組織した NPO 法人が運送主体となっているため、住民主導の運送サービスの好例である点。

過疎化・高齢化が顕著な地域であり、潜在的利用者が多い反面、サービスの担い手の供給を含む、運送の維持が大きな課題となる点。

自動車依存の交通体系が顕著であり、わたらせ渓谷鐵道の廃線が取り沙汰されている現在、地域の公共交通が大きなひとつの局面を迎えている点。

以上の点をふまえて、黒保根町において調査を行った。

4-2-2 調査の内容・方法と回収状況

調査の内容と方法

調査の内容は、個人・世帯の属性と、過疎地有償運送サービスに対する認知、利用経験、評価等を聞くものである。調査の項目の一覧表を次ページの(表 4-2-2-1)に示す。

(実際の調査票は、章末に付録した。)

(表 4-2-2-1) アンケート調査の内容

世帯票の調査項目	個人票の調査項目
居住地区	性別・年齢・職業の有無
家族人数	自分専用の車の有無・必要性
家族の年齢構成	運転免許の有無・必要性
自家用車の保有台数	移動時の身体的困難の有無
オートバイの保有台数	移動の困難を感じる理由
自動車運転免許保有者数	移動の困難を感じる交通手段
	有償運送サービスの認知有無
	利用経験
	利用しない理由(未利用の場合)
	必要性の認識
	必要性を感じる理由
	便利だと感じる点
	不便だと感じる点
	運営に協力する意思
	協力困難理由

高齢者用質問票のみに設問

調査票は、世帯票と個人票に分かれており、個人票はさらに年齢などにより若年者用(18歳～59歳)、高齢者用(60歳以上)の2つに分けている。

調査の方法は、下記の地区において、無差別に世帯を抽出し訪問配布と訪問回収で行った。1回目の回収において未回収の世帯には、郵便での返送をお願いし回収した。

配布は、2006年12月16日・17日、回収は同月22日に実施した。(ただし、郵送回収の調査票には、2007年1月中旬回収のものも含まれる。)

調査票の配布状況及び回収状況

調査票の配布状況及び回収状況を地区別にまとめたものが(表 4-2-2-2)である。

(表 4-2-2-2) 調査票の地区別配布状況および回収状況(世帯単位)

配布地区	世帯数(2006.4.1時点)	配布世帯数	回収世帯数	回収率
水沼地区	186	70	39	
宿廻地区	154	40	19	
上田沢地区	191	26	11	
下田沢地区	446	47	18	
その他	-	13	6	
合計	-	196	93	50.0%

調査票の配布地域

調査票は、おもに下記 4 地区において配布した。

水沼地区

黒保根町の行政の中心地であり、国道沿いに民家がならぶ。最も人口密度が高く、村内バス・わたらせ渓谷鐵道水沼駅など、公共交通の利用機会は他地域より大きい。

宿廻地区

本宿駅からのぼる丘陵上に広がる集落。近年、丘の中腹に「ひまわり団地」が造成され、比較的若年層が多いとみこまれる。ただしバス路線はなく、最寄りである本宿駅を利用するには、傾斜のきつい山道を下る必要がある。

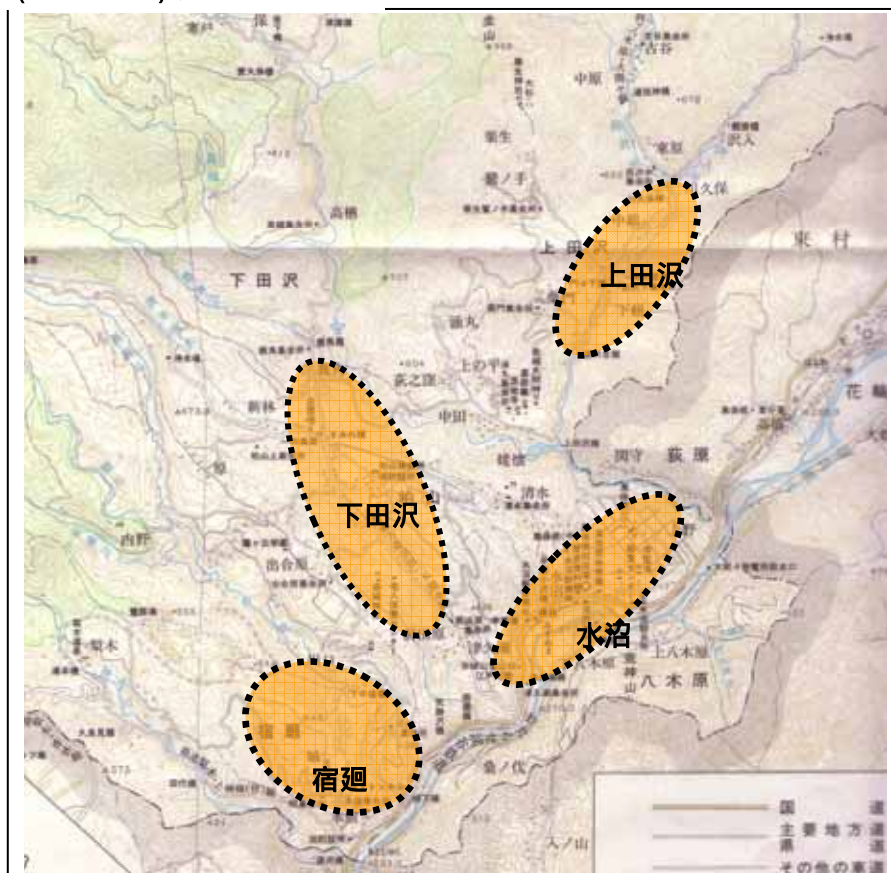
上田沢地区

水沼駅から沢沿いに 3 km ほど山間に入る。民家は 5,6 戸ずつ固まって立地している。地区なかほどの田沢中付近まではバス路線（本宿～上田沢線）が運行している。

下田沢地区

県道 62 号沼田・大間々線沿いに民家の並ぶ地域。沼田方面へ抜ける街道であるため、自動車の通行量は少なくない。村内バス路線（循環線）が水沼駅方面へ通じている。

(図 4-2-2-1)調査票配布地区



4-3 調査の結果

4-3-1 回答者属性

回答者の年齢・性別構成

(表 4-3-1-1) 回答者の年齢・性別構成

記号	グループ名	年齢(歳)	回答者数		回答者計
	若年	18～34	男性	4	7
			女性	3	
	中年	35～49	男性	12	20
			女性	8	
	実年	50～59	男性	18	36
			女性	18	
	前期高齢者	60～74	男性	16	28
			女性	12	
	後期高齢者	75 以上	男性	11	31
			女性	19	
			不明	1	
不明			男性	1	3
			不明	2	
合計			男性	62	125
			女性	60	
			性別不明	3	

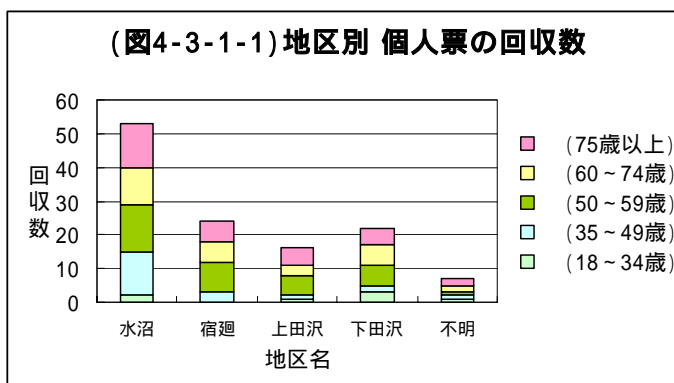
(表 4-3-1-2)

アンケート記入値による

回収全戸平均指標

平均世帯員数	3.51 人
平均所有自動車数	2.59 台
世帯内の自動車免許保有者数平均	2.43 人

(図4-3-1-1) 地区別 個人票の回収数

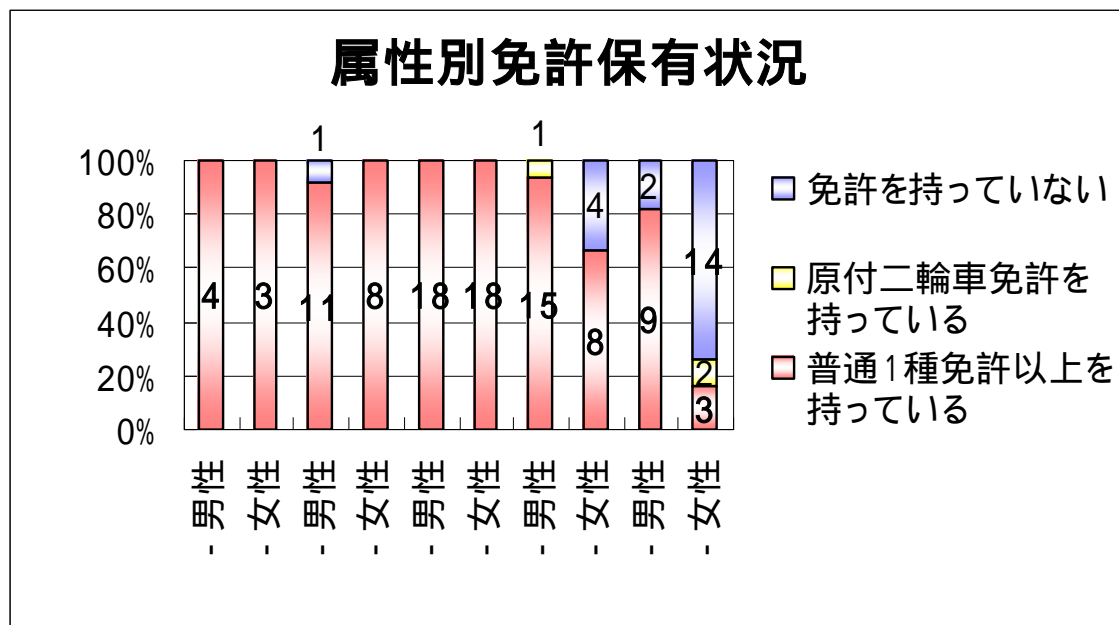


回答者中、独居者は4名(全て女性)であり、その年齢層内訳は実年2名、前期高齢者1名、後期高齢者1名である。うち、後期高齢者1名を除いては自家用車を保有している。

4-3-2 調査結果の集計

回答者の属性別自動車免許取得状況と自家用車利用可能状況

(図 4-3-2-1) 回答者の年齢属性別運転免許保有状況 (有効回答者数: 121)

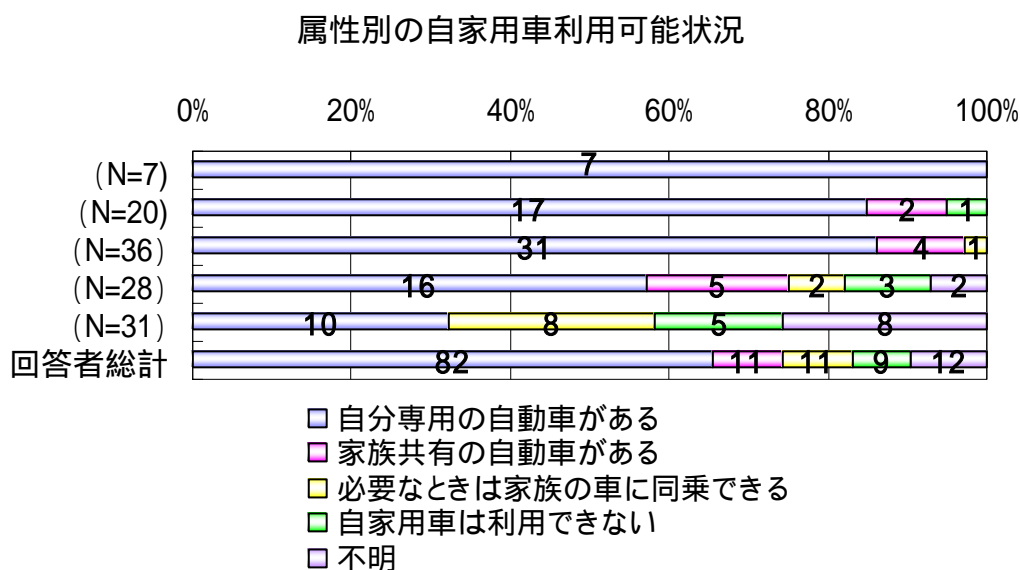


(図 4-3-2-2) 全国の男女別運転免許保有者数と年齢層別保有率(2000 年 12 月末現在)⁴⁰

年齢層別人口 (千人)	運転免許保有率 (%)	免許保有 者数 (人)	年 齢 層 () 内は免許保有率	免許保有 者数 (人)	運転免許保有率 (%)	年齢層別人口 (千人)
男 性						
3,190	39.1	1,245,898	75歳以上 (15.0%)	105,462	1.8	5,850
2,680	71.2	1,907,459	70歳～74歳 (39.0%)	399,666	12.3	3,240
3,370	79.6	2,681,685	65歳～69歳 (49.6%)	860,334	22.8	3,770
3,730	85.6	3,193,470	60歳～64歳 (60.7%)	1,477,967	37.2	3,970
4,240	89.5	3,794,067	55歳～59歳 (70.7%)	2,317,559	52.7	4,400
5,280	93.8	4,953,362	50歳～54歳 (80.6%)	3,582,074	67.5	5,310
4,430	94.2	4,171,080	45歳～49歳 (84.7%)	3,324,660	75.2	4,420
3,910	96.4	3,769,302	40歳～44歳 (89.9%)	3,219,400	83.2	3,870
4,120	97.7	4,025,799	35歳～39歳 (92.7%)	3,548,789	87.6	4,050
4,450	97.8	4,353,017	30歳～34歳 (93.5%)	3,887,087	89.2	4,360
5,070	95.0	4,815,345	25歳～29歳 (91.2%)	4,261,046	87.3	4,880
4,380	87.3	3,825,857	20歳～24歳 (82.3%)	3,200,442	76.7	4,170
3,070	36.8	1,129,559	16歳～19歳 (29.5%)	636,366	21.8	2,920
51,920	84.5	計 43,865,900	男女合計 74,686,752 (69.7%)	計 30,820,852	55.8	55,210

⁴⁰ 日本自動車工業会：日本の自動車工業，2002 より

(図 4-3-2-3) 回答者の年齢属性別自家用車利用可能状況 (有効回答者数: 122)



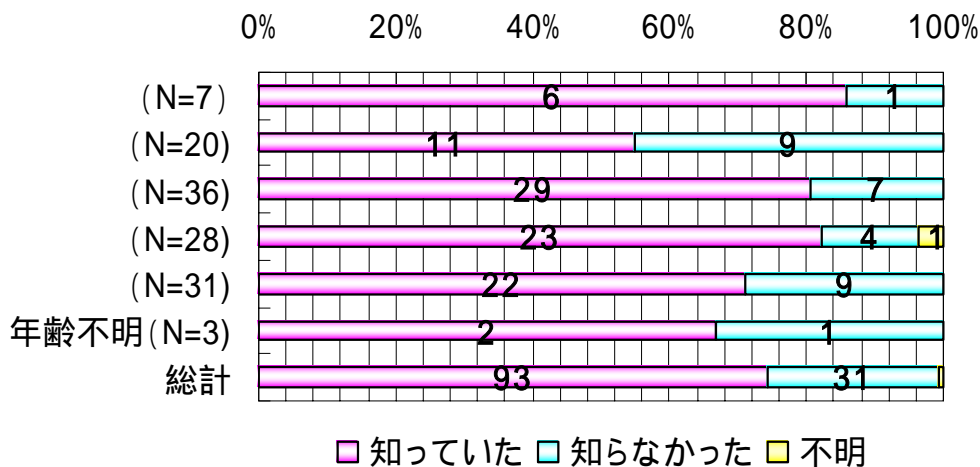
(表 4-3-2-1) 現在、自家用車を利用できていない回答者の、自家用車利用欲求

属性	家族に乗せてもらえるとよい	今のままでよい (備考)
(1名)	0	1
(3名)	2	1 (原付二輪免許保有)
(5名)	4	1 (独居)

移送サービスについての認知と利用経験

質問:「あなたはこの移送サービスをご存知でしたか？」

(図 4-3-2-4) 年齢属性別 移送サービスについての認知 (有効回答者数: 125)



質問:「あなたはこの移送サービスを利用したことがありますか？」

(表 4-3-2-2) 移送サービス実施を知っているひとのうち、利用経験のある人

(有効回答者数：93)

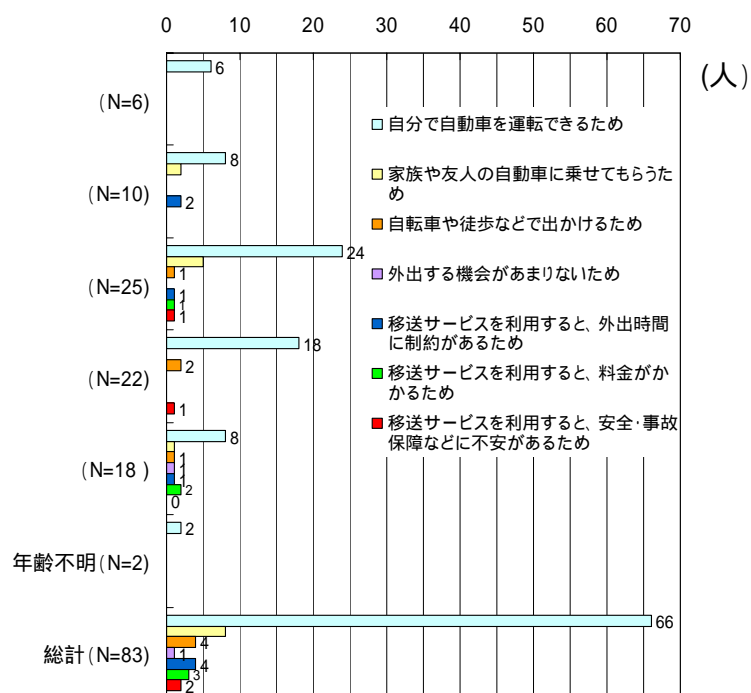
属性	利用経験あり(人)
(N=6)	0
(N=11)	0
(N=29)	0
(N=23)	1
(N=22)	4
年齢不明(N=2)	0
総計(N=93)	5

(表 4-3-2-3) 現在、自家用車を利用人の、認知と利用経験の有無 (有効回答者数：9)

自家用車利用のできない人	知っていた		知らなかった
		利用経験あり	
(N = 1)	1	0	0
(N = 3)	2	1	1
(N= 5)	4	2	1

質問:「利用しない理由は？」(7 択より複数回答)

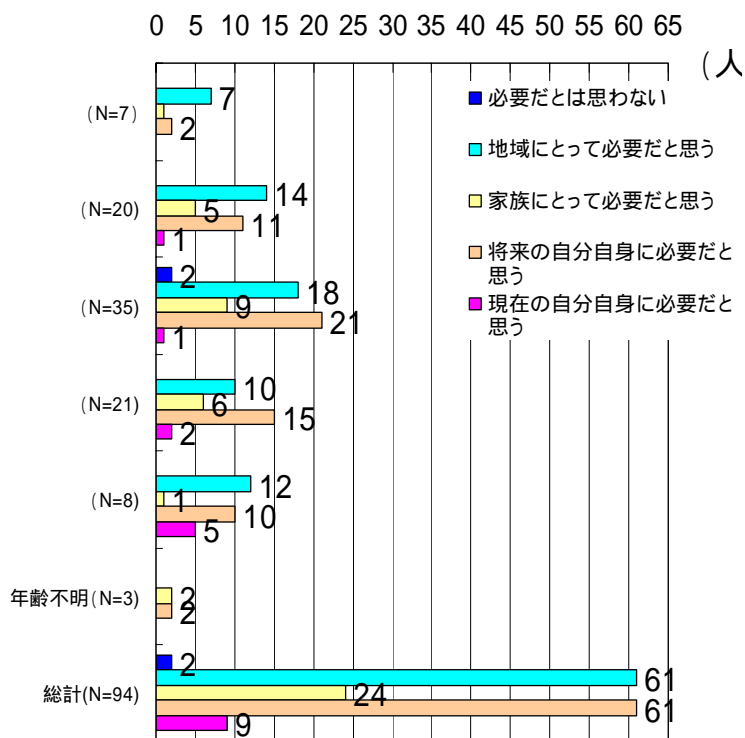
(図 4-3-2-5) 移送サービスを利用しない理由 (有効回答者数：83 名)



移送サービスの必要性に関する認識

質問:「あなたはこの移送サービスが必要だと思いますか？」(5 択より、複数回答)

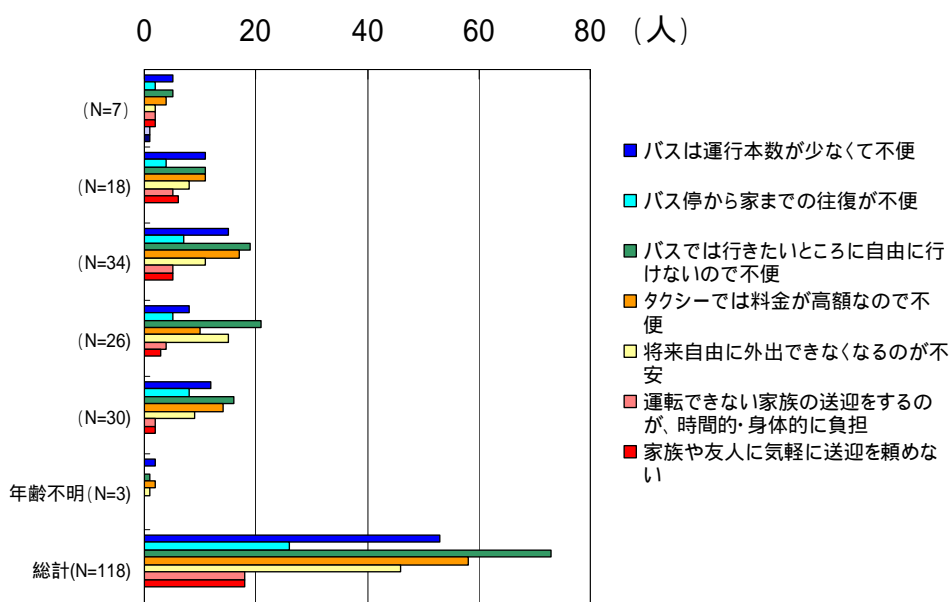
(図 4-3-2-6) 移送サービスの必要性に関する認識 (有効回答者数: 94)



質問:「なぜ(移送サービスが)必要だと思いますか？」(7 択より、複数回答)

(図 4-3-2-7) 移送サービスが必要であると思う理由 (有効回答者数: 118)

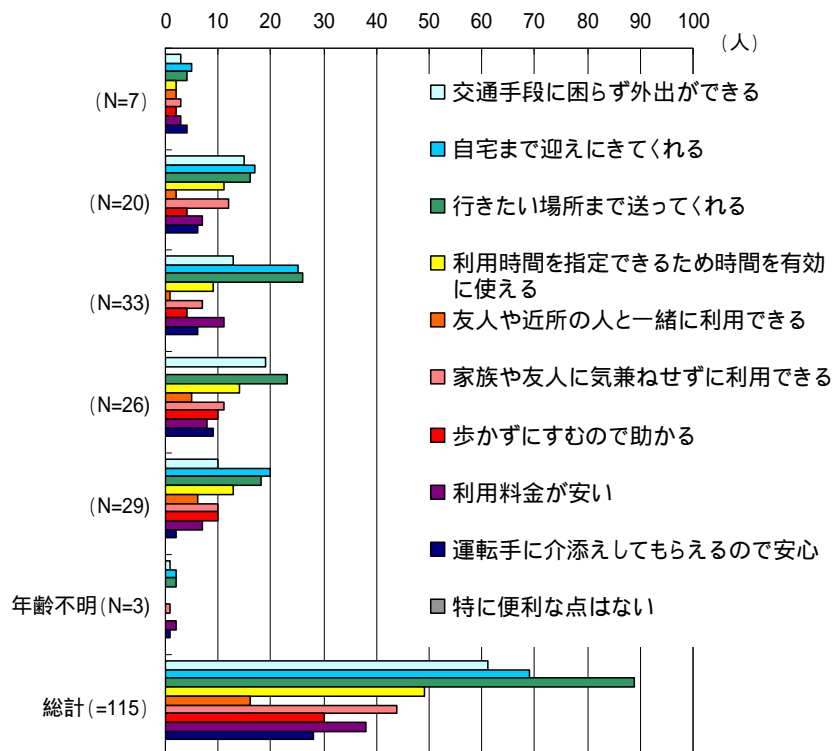
移送サービスが必要だと思う理由 (複数回答)



移送サービスに対する評価

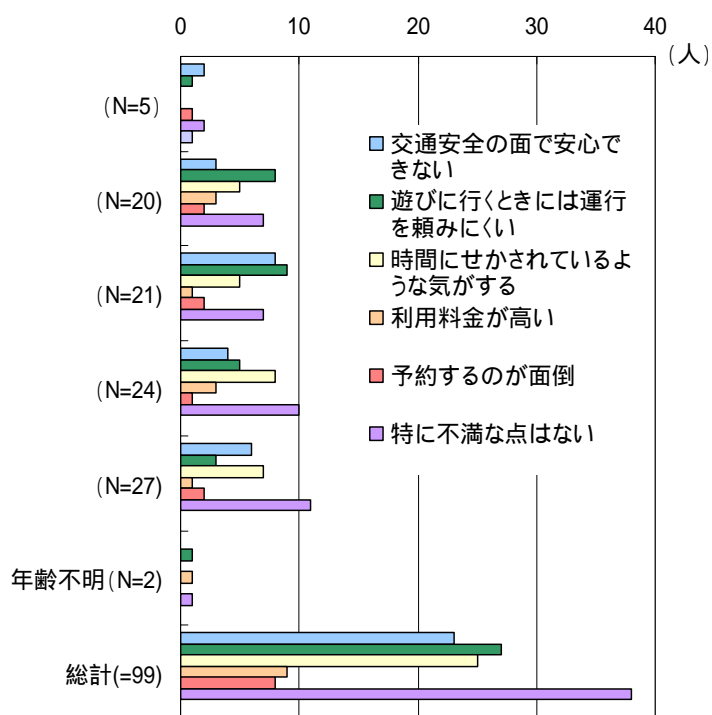
質問:「移送サービスのこういった点に便利さを感じますか？」(10 択より、複数回答)

(図 4-3-2-8)移送サービスの便利点 (有効回答者数: 115)



質問:「移送サービスのこういった点に不満を感じますか？」(6 択より、複数回答)

(図 4-3-2-9)移送サービスの不満点 (有効回答者数: 99)

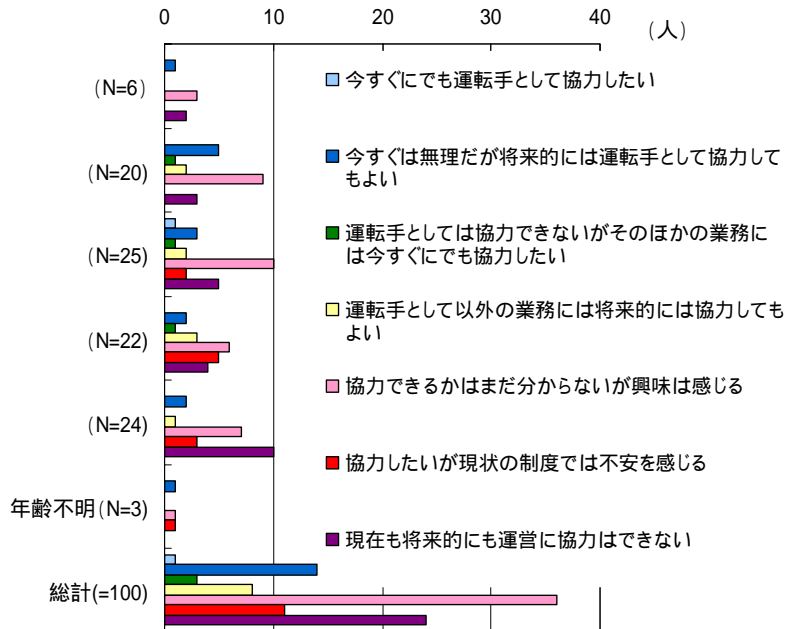


移送サービスの運営への協力意思

質問:「移送サービスの運営にスタッフとして協力する意思がありますか？」

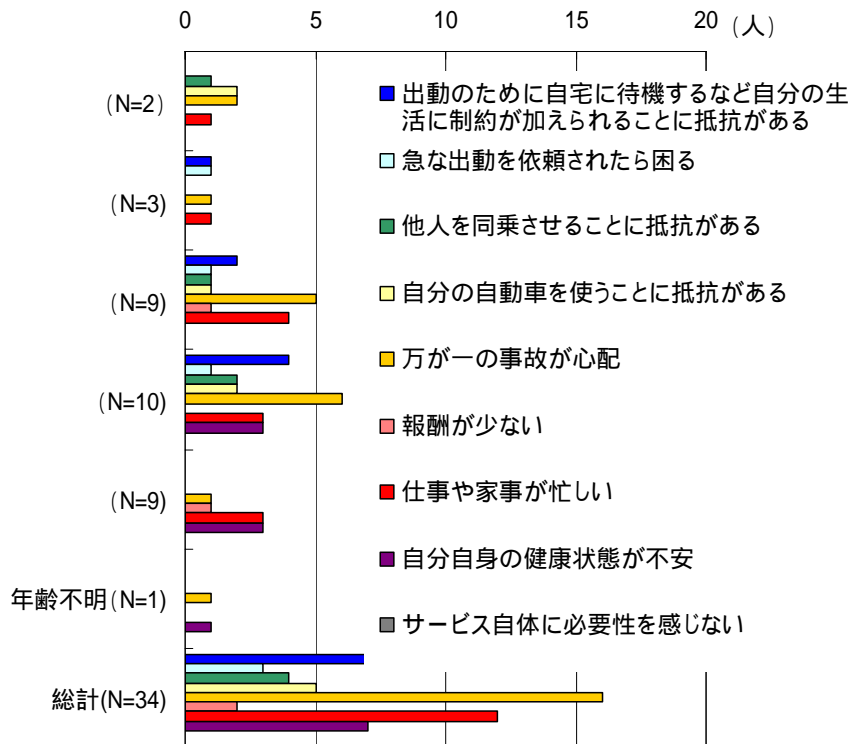
(7 択より、複数回答)

(図 4-3-2-10) 移送サービス運営への協力意思 (有効回答者数: 100)



質問:「協力が難しいと考える理由はなんですか？」 (9 択より、複数回答)

(図 4-3-2-11) 協力が難しいと考える理由 (有効回答者数: 28)



4-4 調査結果の考察

本節では、前節で示した調査結果について考察する。

4-4-1 自家用車利用の状況

自動車免許保有状況

回答者の属性別自動車免許保有状況（図 4-3-2-1）（p94）によると、実年齢まで（ ）は、性別に関わらず、回答者のほぼ全員が普通 1 種免許以上を保有している。60 歳以上の属性（ ）および（ ）においては男女によって保有状況に差が見られるが、74 歳までの男性（ ）- 男性）は原付二輪車免許も含めると全員が運転免許を保有している。75 歳以上の属性では、女性（ ）- 女性）の免許保有率が他の属性と比較して格段に低くなっていることが分かる。とはいえ、全国平均に較べると保有率は高い。

（図 4-3-2-2）は、全国における属性別免許保有状況を示したものであるが、75 歳以上の免許保有率を黒保根町の保有状況と比較すると、黒保根町の高齢者の免許保有率の高さが浮き彫りとなっている。

自家用車の利用可能状況

次に、回答者がどの程度の自由度で自家用車を利用できるのかについて見る。p95 の（図 4-3-2-3）によると、実年齢（ ）までは、ほぼ全員が自分専用または家族共用の自動車を保有しており、自動車免許と自由に利用できる自家用車の双方を備えている。

現在、「自家用車を利用できない」と回答した 9 名のうち、属性（ ）のうちの 1 名（自動二輪免許を保有）を除いては、全員が運転免許を保有していない。この 9 名に、自家用車を自由に使いたいかという意思を問うた際の回答が、p95（表 4-3-2-1）である。

表示のとおり、属性（ ）および（ ）のあわせて 6 名が、「必要な場合に家族に同乗させてもらえるとよい」と回答している。家族に運転免許保有者がおり、同乗への希望はありながらも、なんらかの理由で同乗ができないケースが存在していることが分かる。このことから、前期高齢者及び後期高齢者に、移送サービスを利用する可能性が高い層が存在するといえる。

4-4-2 移送サービス利用の状況

移送サービスについての認知と利用経験

NPO 法人「グループ 28」による移送サービスの運行について、知っているかを尋ねた結果が、p95(図 4-3-2-4)である。回答者全体としては、74.4%が運行について知っている。若年層()は、回答者の母数が小さいために判断が難しいが、実年層()と前期高齢者層()では、運行を知っている人が 80%を超えている。一方で、中年層()では運行を知らない人の割合が 45%であり、移送サービス利用の可能性の高い後期高齢者層()では、30%の人が実施について知らないという結果となった。

新聞記事等でとりあげられたことはあるものの、移送サービスの PR が基本的に住民の口コミである点からすると、高い認知率といえる。口コミのほか、移送中の車体に貼ったステッカーなどに周知効果があると思われる。ただし、後期高齢者に認知が行きわたっていないことに PR の改善の余地がある。もともと外出や他人との接触の機会の少ない場合には、ステッカーや口コミのみではサービス実施を知る機会も少なくなるとと思われる。そういった層にこそ、この移送サービスの存在は効果的である。チラシや防災無線等の地域メディアを利用して、在宅であっても移送について知ることができるような工夫が望まれる。

また、先の質問で「知っていた」と答えた人のうち、利用経験のある人の数が p96(表 4-3-2-2)の通りである。移送サービスを知っていた 93 名中、5 名のみ利用経験があった。

利用の有無には、自家用車利用可能性が大きく関係するため、現在、自家用車利用可能性のない 9 人の認知と利用経験についてみたものが、p96(表 4-3-2-3)である。

9 人中 7 人は移送サービスについて知っていたものの、利用経験があるのはうち 3 人とどまった。ほか 4 人について、なぜ利用しないのかを問うたところ、全員が「家族や友人の自動車に乗せてもらうため」としている。自宅では自家用車利用が不可能であっても、友人や親戚などの人間関係によって、いま現在は自家用車での移動をまかなえている現実がある。

その他、自家用車を自由に利用できる層も含め、「なぜ移送サービスを利用しないのか」を問うた結果が p96(図 4-3-2-5)である。自分で自家用車を運転できる、または家族や友人の自動車に乗せてもらうためという回答が全体の 85%を占めている。いま現在は、自家用車による移動手段を調達できているというのが全体的な傾向である。しかし少数ではあるが、「移送サービスを利用すると外出時間に制約があるため」または「料金がかかるため」、「安全・事故保障などに不安があるため」という回答があるのも見逃せない。この点

は、移送サービスに対する不満点の箇所では後述したい。

移送サービスの必要性に関する認識

p97 の (図 4-3-2-6) は、移送サービスが現在の回答者自身にとって、どの程度の必要性をもつかについて問うた結果である。この質問は、複数回答可であったので、複数の選択肢を選択している回答者も多い。

しかし、各回答者にとって移送サービスがどの程度身近な、または緊急的な理由をもって必要であるかを把握するため、選択肢に優先順位を設け、複数選択している回答の場合には優先順位が高い回答ひとつを抽出することによって、現時点での各回答者にとっての移送サービス必要性を把握した。

設定した選択肢優先順位は、次の通りである⁴¹。

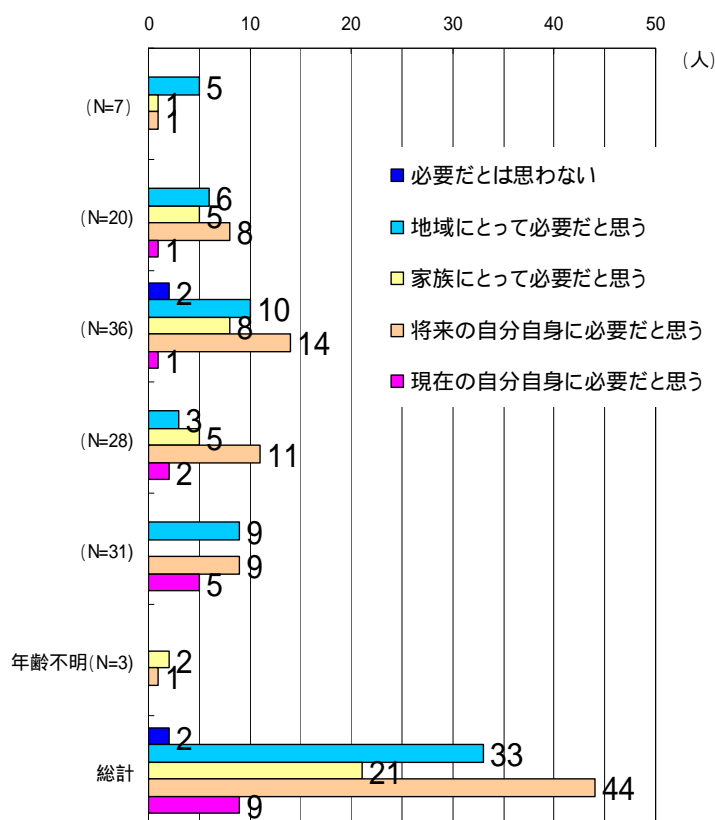
- 1: 「現在の自分自身に必要だと思う」
- 2: 「家族にとって必要だと思う」
- 3: 「現在の自分にとっては必要ないが、将来的に必要だと思う」
- 4: 「地域にとって必要だと思う」
- 5: 「必要だと思わない」

回答者の回答のなかで第一順位にあるものだけを抽出した結果が、右の (図 4-4-2-1) である。

若年層()においては、「地域にとって」という回答が最も多くなったが、中年層()・実年層()においては、「将来の自分自身」が最も多くなった。35 歳以降、老後の移動手段として自動車以外のものが必要であるという認識が高まるといえる。また、実生活で親世代の介護が身近な問題となる世代であるためか、「家族にとって必要」という回答もこの層では多い。

前期高齢者()においても、「将来の自分自身」という回答が 50%にしか届いてい

(図 4-4-2-1) 移送サービスの必要性に関する認識
(第一順位選択肢のみ抽出)(有効回答者：109)



⁴¹ 回答者自身にとって、時間的・心理的に「現在の自分自身」に近いものから高順位とした。すなわち、「現在の自分自身」が最高位、次に「現在の自分の家族」、「将来の自分自身」、「現在の地域全体」、「必要ない」という順位となる。

い。この地域では74歳までの時点でも未だ多くの方が自家用車を自分で運転して利用している実態が影響している。黒保根では、自家用車の普及率の高さから、高年になっても有償運送の需要が潜在化している現状があるといえる。

とはいえ、総合的に見ると「将来の自分自身」または「地域にとって」必要なサービスであると考えている人が70パーセントを超えており、現状では利用をしなくとも、その存続を支持する層が大きいといえる。

p97の(図4-3-2-7)は、移送サービスが他のどういった外出手段の代替として必要とされているかについて問うた結果である。いずれの年齢層でも「バスでは行きたいところに自由に行けないので」移送サービスを必要とするという回答が最も多く、次いで「タクシー料金は高額なので」移送サービスを必要とするという結果となった。いずれの場合にも、ドア to ドアの利便性を保ちつつ、安価な料金で移動したいという要望のあらわれであるといえる。また、年齢層別にみると、中年層()や実年層()で「家族や友人に気軽に送迎を頼めない」ことを挙げる人の割合が、他の年齢層より大きかった。今後、こういった人々が高齢者となっていくとき、ドア to ドアの利便性以外に、お金を払ってサービスを受けることの「気軽さ」にもより価値が置かれていく可能性がある。

4-4-3 移送サービスに対する意識

移送サービスに対する評価

p98の(図4-3-2-8)は、移送サービスのどういった点を便利と評価しているかを問うた結果である。回答者全体として、「行きたい場所まで送ってくれる」「自宅まで迎えにきてくれる」が最も多く、ドア to ドアの利便性が高く評価されていることが分かる。

反対に「友人や近所の人と一緒に利用できる」点は最も回答数が少なかった。現実にも黒保根町の移送において相乗りというのはほとんど利用が無いし、他地域の事例においても、相乗りも可能ではあっても実際の運行では個別の場合がほとんどである。自家用車による移送の場合には、一人で行く個人的な用事のための移動がその需要の主たるところであるといえる。

一方、p98の(図4-3-2-9)は、移送サービスの不満点について問うた結果である。1/3以上の回答者が「特に不満な点はない」としているが、不満点として挙げられているなかで最も大きいのが「遊びに行くときには運行を頼みにくい」という点である。

過疎地有償運送は、基本的に移動の目的(目的地)を問わないものである。自家用車の随意性・随時性を公共交通として生かしていけるのが大きな強みである。移動の随意性・随時性の向上によって外出手段が確保され、外出機会を逸する人がいなくなるのならば、次は

外出によって生活の質を向上させる方向が目指されるであろう。そういったときに、日常生活に必要な用事のためだけでなく、「趣味」「娯楽」といった、精神的満足をもたらす外出の手段としておおいに活用されなくては、サービスの強みが十分に生かされているとはいえない。

この点について、黒保根町のある住民は、「『遊び』のための外出を同じコミュニティ内のドライバーに知られてしまうことに抵抗がある」というコメントを残している。「遊び」のための利用が気軽にできるシステムを確立するには、比較的小規模なコミュニティのなかでのしがらみなど、取り払わねばならない難しい問題が多い。だが、移送サービスが単なる「最低限の移動の保障」に終わるか、それとも住民の生活の質の向上を促すシステムとなるのかは、この点にかかっているといっても過言ではない。

移送サービスの運営への協力意思

p99 の(図 4-3-2-10)は、移送サービスのスタッフとして運営に参加する意思を問うた結果である。有効回答者全体の 1/3 近くが、「協力できるかはまだ分からない」としながらも「興味は感じる」と述べている。また、特に中年層()において「今すぐは無理だが、将来的には運転手として協力してもよい」という回答の割合が高かった(中年層: 5 人)。現実には、中年層 20 人のうち 19 人が仕事を持っており、今すぐにドライバーとして活動することは難しい。しかし、定年退職後などにドライバーとして協力する意思のあることは、サービスの存続に大変貴重である。

回答者全体としては、「今すぐにでも運転手として協力したい」(1 人)と「今すぐは無理だが将来的には運転手として協力してもよい」(14 人)をたして 15 人に、ドライバーとしての協力意思を認めることができた。これは回答者全体の 12%にあたる。

ただし、現実に必要なのは「今すぐに」協力してくれる人を常に見つけていくことである。今回の調査で住民の 12%程度の潜在的スタッフの存在を確認できた。問題は、この潜在的スタッフが、仕事や家事のあいまにでも運営に協力できるような仕組みを導入していくことである。

一方で、全体の 1/4 の回答者が「現在も将来的にも運営に協力できない」と答え、1 割程度の回答者が「協力したいが不安を感じる」と答えている。この回答者たちに、協力を躊躇する理由について問うた結果が p99 の(図 4-3-2-11)である。

半数以上の回答者が「万が一の事故が心配」という答えを返している。現状では、事故対策として、予防面ではドライバーに対する安全講習と冬季に路面が凍結した場合には運休という対処、保障面では保険という形で対処している。しかし、ドライバーと利用者が同じコミュニティの住民である以上、事故後に保険金といった形で対処をおこなっても人間関係の面で長く傷をひきずる可能性がある。この点での対処も今後考えていかなくては

ならない。

次いで、多く挙げられている点が「仕事や家事が忙しい」という点であるが、在宅で家事の合間でも参加できるような協力メニューを提示することが有効であろう。（たとえば時間制で電話受付を担当するなど。）

さらに「出勤のために自分の生活に制約が加えられる」点が挙げられている。これは厳密な勤務シフトを組むことによって、ある程度緩和される。ただし、急な出勤などが要請される場合もあり、総合的にはドライバーの増加による一人当たりの負担の減少が不可欠である。

4-4-4 調査による知見のまとめ

以上の調査結果より得られた知見を以下にまとめる。

黒保根町では、日常生活において自家用車を自由に使える人が全体の 8 割を占めている。しかしながら、日常生活において自家用車を利用できない人が高齢者を中心に存在していることがわかった。彼らは家族の運転に同乗したい要望はあるものの、現実には同乗が実現できていない。

移送サービスの実施については、回答者全体の 7 割強という高い認知率を得た。ただし、移送サービス利用可能性の高い後期高齢者や、親世代に利用の可能性の高い中年層を中心に、3 割から半数の人に未認知である実態も得られた。

今後は、外出機会の少ない人にもサービスの実施について PR する必要がある。

高い認知率の半面、移送サービス利用経験者は 5 名（全体の約 5 %）にとどまった。現在のところ、家族や友人といった周囲の同乗で移動を賄っているためである。

35 歳以上の世代から、移送サービスを「将来の自分自身にとって必要」という認識が高まる。現時点では利用の必要がなくとも、移送サービスの存続を必要と考えている住民が 7 割を占める。

移送サービスはドア to ドアの移動が可能であり、且つタクシーと比較して安価である点が評価されている。

「遊び」を目的とした移送依頼に心的抵抗があるが、外出機会の充実による生活の質の向上のためには、この障壁を排除する必要がある

「今すぐ」または「将来的には」運転手としてサービスに協力したいとする潜在的スタ

ップが回答者の 12%に及んだ。ただし、継続的なスタッフ調達のためには「今でも協力できる」という協力メニューの用意が必要である。運営に協力を躊躇する理由の一つにも、日常生活の忙しさが大きな要因となっているが、ひとりひとりが自分の生活のペースのなかで協力できるようなシフトや協力メニュー作りが必要である。

4-5 要約ならびに結論

4-1 では、今回住民に対するアンケート調査を実施した群馬県桐生市黒保根町について、地域の概要を述べている。

黒保根町は群馬県東部の山間部にあり、過疎化・高齢化の顕著な地域である。

桐生市街への公共交通機関はわたらせ渓谷鐵道のみであるが、近年利用者の減少から存続の危機に立たされている。

そんななか、黒保根町では町民による NPO 法人「グループ 28」が 2005 年 7 月より「過疎地有償運送」の登録のもと住民移送サービスを実施している。

4-2 では、黒保根町における調査の目的・内容と実施概要について述べている。

調査の目的は、過疎地有償運送についての住民の認知や評価、協力意思の把握によって今後の継続的運行のヒントとすることである。

調査票は世帯表と個人票にわかれており、個人票はさらに年齢によって 2 つに分けている。調査票配布は町内の 4 集落を中心に、世帯を無作為に抽出し訪問配布した。回収は基本的には訪問、訪問時に留守の場合には郵送とした。調査期間は 2006 年 12 月 16 日から 22 日であり、対象地域における調査票回収率は 50.0%であった。

4-3 では、調査結果を図表で示している。

ここで示した結果は、以下のとおりである。

回答者の年齢・性別構成

回収全戸の世帯員数・所有乗用車数・自動車免許保有者数の平均

地区別個人票回収数

年齢 - 性別自動車免許保有状況

年齢層別自家用車利用可能状況

移送サービス認知状況

移送サービス未利用理由

移送サービス必要性認識

移送サービス必要理由

移送サービス評価点

移送サービス不満点

移送サービス協力意思

移送サービス協力困難理由

4-4 では、4-3 で明らかとなった知見について考察し、まとめている。

5 章

本論文のまとめならびに今後の課題

5 章では、本論文のまとめを述べ、住民主導型交通システムである「過疎地有償運送」について、今後の課題と提案をまとめている。

5-1 過疎地有償運送の実状と問題点

5-1-1 過疎地有償運送の実状

5-1-2 運営上の問題点

5-2 今後の課題・提案

5 章 本論文のまとめならびに今後の課題

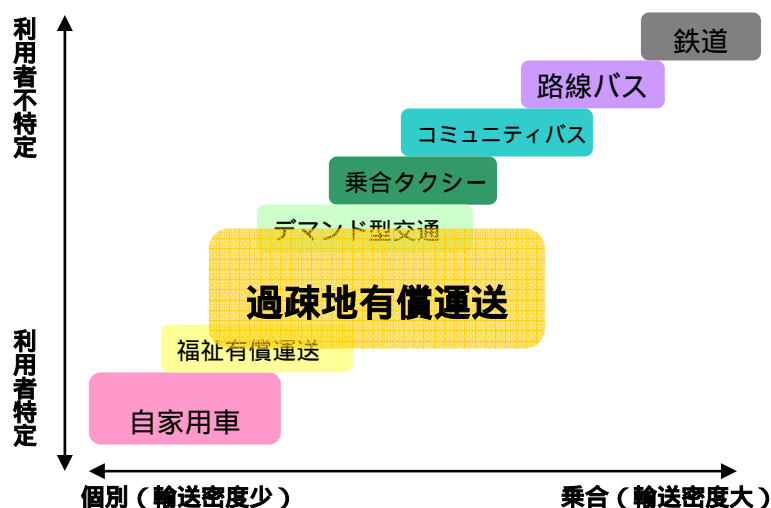
5-1 過疎地有償運送の実状と問題点

5-1-1 過疎地有償運送の実状

過疎地有償運送の制度沿革と一般的な運行要件については、2 章および 3 章前半でまとめているが、現実の運行がどのような要件のもとで、こういった人々の移動の足として機能しているのか、またこういった運営上の課題をかかえているのかについては、3 章の事例整理のなかで個別に紹介している。

ひとくちに「過疎地有償運送」といっても、一つの決まった運行形態があるわけではない。国交省の通達によって定められた要件は最低限のものであり、そこに地域のニーズを付加してオリジナルな運行を実施している。その多様性は各運行事例と、その分類によって見ることができる。

過疎地有償運送だけでなく、最近は様々な公共交通モードが誕生し、各地でそれぞれにその強みを発揮しているが、今回の事例調査をもとに、各種モードのカバーする交通領域を概念的に表したものが下の（図 5-1-1）である。



（図 5-1-1）各種公共交通モードの機能領域

これまで、過疎地有償運送は基本的に「自家用車を利用できない人を」「個別に」「予約制で」運送するサービスであるという認識があったが、今回各地での事例を網羅的に整理した結果、(図 5-1-1) に示したように、これまでの認識よりも広い領域をカバーしていることが分かった。

しかし、いずれの運行事例の場合にも、その根底にあるのは、公共交通機関が空白の地域で「交通弱者」として社会的疎外の可能性があった人たちや、介護保険の網の目から洩れた高齢者をなんとかしてすくいあげようという精神である。

5-1-2 運営上の問題点

3 章でとりあげた事例の多くが直面しているのが、財政上の赤字問題である。過疎地有償運送は「有償」の運送であるとはいえ、利用者が支払う利用料は、タクシー料金の半額程度を目安とするとされている⁴²し、実際にはタクシー料金の 1/3 以下の設定や、利用時には無料⁴³という事例もある。

もともと交通弱者の最低限の足を確保するという目的から始まっている制度だけに、ボランティア的要素が強く、利潤を追求することには馴染まない。「営利を目的としない」点も、運行要件に明記されている。

しかし実際の運営では、営利どころか、継続的な運行に必要な「実費」すらも調達できていない事例が多い。運営上の実費とは、ガソリン代、車両にかかる保険料、予約事務費などに加え、地域住民のなかからドライバーを調達する際に支払う報酬をさす。いずれも安全な運行、安定的な配車、そしてサービス担い手の継続的な確保のために必要不可欠な費用である。

現状では、社会福祉協議会による運送(3-3 における分類でいう「Ⅰ型」)において、運行経費と利用料の差額である赤字部分を行政その他からの補助で補填しているという事例が多い。しかしながら、各自治体の財政状況の悪化から、補助金の額が減少していくことが複数の事例で懸念されており、それに代替する財源の確保は未だ進んでいない。

また、NPO による運行では、自治体からの補助を得ている例は少ない⁴⁴。NPO 関係者からは「もともと自治体の補助に頼る気はない」という意見もきかれる⁴⁵。

どちらの運送主体にしろ、自治体に頼らないで運行実費を確保していく方向性が必要である。

⁴² 国自旅第 240 号通達(巻末付録資料(1))

⁴³ 富山県氷見市八代地区の事例は、利用会員登録時に会費を納めれば、毎利用時は無料。

⁴⁴ 長野県中川村の NPO 法人「ふるさとづくり・やらまいか」の運行では、自治体から年に 60 万円程度の補助金を得ている。

⁴⁵ 奈良県東吉野村「東吉野村まちづくり NPO」理事より。

過疎地有償運送をあくまでボランティア的事業として、現状の利用料を引き上げることのないシナリオを描くならば、運送主体が手がける別部門事業からあがった利益を有償運送の赤字補填に充てるというのもひとつの方向性であろう。ただし、NPO などの場合には、移送サービスのみに特化した団体も少なくない。そうすると単独の NPO だけでは費用調達が難しい。他部門の事業を手がけるか、同地域内の他の NPO と連携することで事業領域を広げるなどの道もあるだろう。

ともかくも、過疎地有償運送をボランティア活動と位置づけるならば、単体事業では継続的な運行は難しいといわざるを得ない。

反対に、運行にかかる実費を十分にまかなえるだけの利用料金の改定をするというシナリオもある。現状ではタクシー料金の半額程度を超えることは難しいが、自家用車有償運送が地域住民の交通需要を満たすに有効であると認められれば、事業継続のための制度改定の道は開けるだろう。

まずは運行の必要経費を緻密に計算し、それを賄うために必要な利用料の増分について、利用者対象者に対し、十分な説明を行うことが必要である。その上で、利用者が運行継続を望むならば、利用料金の値上げによる事業継続が可能である。ただ、ここで重要なのが、どの程度の利用者の声で利用者の「総意」としてまとめるかという点である。

これまでになかった、「運送主体と利用者が率直に意見を言い合う場」を設けていくことも必要であると思う。

もう一つ、運営上の問題点として、スタッフの確保があげられる。過疎地における交通に不可欠かつ最も難しいのが、「事業継続の安定性」であり、この点は事業者による交通サービスでは適合しにくかったことは、1章でも述べた。だからこそ、地元からの撤退がぜったいにない「地元住民の、住民による、住民のための」交通サービスには、抜群の安定性がみこまれる。ただし、地元住民のなかから担い手を常に確保していくことが不可欠であり、そのためには十分な報酬が欠かせないのが現実である。先の財源確保の問題とも関係するが、十分な報酬を支払ってでも、地元住民のなかから担い手を確保することができるならば、少々の利用料金の値上がりによる個人的損失よりも、地域全体の利益のほうが大きいといえるだろう。この点についても、潜在的スタッフという意味も含めた地域住民との対話と、積極的な担い手募集が必要である。

5-2 今後の課題と提案

本研究において、数多くの過疎地有償運送事例に触れ、多様な運行実態を把握することができた。そうしたなかで、今後、過疎地有償運送がますます発展し、過疎地域の身近な交通手段としてしっかりと根を張るために、今後解決していくべき課題を整理して、本論文を結びたい。

課題：潜在的利用者の顕在化

現在の過疎地域においては、公共交通機関の空白のために、自家用車への依存率が高い。高齢化の進展の激しい地域特性もあり、本来ならば加齢によって運転を断念し、有償運送などの公共交通に転換することが望ましい層が多いが、現実にはそういった高齢者層も日常的に頻繁に自動車を運転している。つまり、潜在的利用者が多いにもかかわらず、自家用車を利用できない人以外の需要が顕在化しにくいという状況にある。

むろん、自動車を運転するのになんの苦も無いという高齢者に、自家用車から公共交通への転換を勧めるのはやりすぎであるが、彼らが「できればもう自動車を運転したくない」という気持ちになったときに、選択可能な代替手段として過疎地有償運送が機能することが望ましいと考える。

今後は、これまでの「交通弱者のための外出手段」という枠をこえ、自動車運転のできる人にとっても、自動車に代わって利用できる選択肢のひとつとしての地位を獲得していくことが重要である。

提案：地域間の情報ネットワークの構築

本研究においては、「過疎地有償運送」が、その運行要件は制度として機能しつつ、運行実態としては多様な展開を見せていることが明らかとなった。地域条件と「相性の良い」交通手段を「有償運送」要件の範囲で選択し、展開していくという流れがみえてきている。

しかし自家用車有償運送の歴史自体がまだ浅いこともあり、ひとつの事例のなかだけでは情報の蓄積が少ない。さらに、有償運送を実施している各地域の、横のつながりはなく、他地域がどのような工夫や経験を有しているのかをお互いが知らないという状況を、情報収集のなかで実感した。

そういった様々な展開や新しい試みを、同様の公共交通衰退に悩む過疎地域間で共有化し、自家用車有償運送の発展を図っていくことも効果的であると考ええる。

そこで、有償運送を導入した過疎地域や、これから導入を検討している過疎地域のあいだで情報を交換するネットワークを構築することを提案したい。

本論文では、過疎地有償運送の事例収集と、住民の意識把握が中心となり、運営上の課題や、サービス継続のための方策について一般的な提案しかできなかったが、この点も今後更なる議論・研究が必要な部分である。

謝辞

本論文の執筆にあたり、東京大学工学部都市工学科教授原田昇先生、同講師大森宣暁先生にはあたたかいご指導と貴重なご助言を頂戴しました。心より御礼申し上げます。

また、研究室事務官の田中敦子さんには、研究上の事務的な事柄を数多く処理していただきました。厚く御礼申し上げます。

論文 3 章の有償運送事例整理の執筆にあたっては、数え切れないほど多くの方々にお世話になりました。

おいそがしいなか、私の事例探索の問い合わせにご返答くださった各都道府県の交通担当者さま、ならびに各運輸局担当者さまには深く感謝いたします。また、運行についての質問に、ご丁寧にお答えくださった各地の運送主体に、心より御礼申し上げます。皆様のご協力なしでは、実際の運行についての知見を得ることができませんでした。また、文書回答や資料とともに、温かい励ましのお言葉を頂戴しましたこと、大変嬉しく思いました。各地の有償運送のますますの発展と、運行の安全を心よりお祈り申し上げます。

特に福知山市三和町の NPO 法人「丹波・みわ」の河内専務理事ほか、スタッフの皆様にはいろいろとお話をいただき、大変勉強になりました。運送に同乗させていただく機会を得たことも、貴重な経験となりました。

常陸太田市商工会里美支所さまにも、突然のお願いにもかかわらず、快くヒアリングに応じていただきましたこと、感謝申し上げます。

そして、論文 4 章の住民意識調査の執筆にあたっては、群馬県桐生市黒保根町の皆様に協力いただきました。当地の NPO 法人「グループ 28」の理事長佐々木耕成様、移送について心にしみるお話をたくさん聞かせてくださった遠藤勢津子様、ヒアリングと調査票作成に多大なご協力をくださった小林啓二様、調査の際に私を助けてくださった小林公子様ならびに房子様には、深く深く感謝申し上げます。

また、突然の訪問にもかかわらず、アンケート調査にご協力くださった黒保根町の 200 名近くの方々に、心より御礼申し上げます。皆様のご健勝と黒保根町のご発展をお祈りいたします。

同時期とともに論文を執筆した同研究室の大学院生や、都市工学科の同期友人らには、常に励まされました。特に、杉谷芳宏氏にはアンケート票の準備に多大なご協力をいただきましたこと、ほんとうに感謝しています。

皆様、本当にありがとうございました。

参考文献

序章

- 1) 国土交通省：平成 17 年度国土交通白書，2006
- 2) 内閣府：高齢者の日常生活に関する意識調査結果の概要，内閣府ホームページ
http://www8.cao.go.jp/kourei/ishiki/h16_nitizyou/index.html，2004
- 3) 堀智尋：地方都市における高齢者の外出実態と支援方策に関する研究 - 福井県鯖江市を例として - ，2004 年度東京大学工学部都市工学科卒業論文，2005
- 4) 運輸政策審議会：答申 1981，pp344

1 章

- 1) 国土交通省・福井県：平成 17 年度福井都市圏パーソントリップ調査，
<http://www.fukui-pt.com/etsuran/index.html>，2006
- 2) 同上
- 3) 警察庁：平成 18 年警察白書，2006
- 4) 財団法人 自動車検査登録協力会：自動車保有車両数月報，2006
- 5) 財団法人 道路経済研究所道路交通経済研究会：道路交通経済要覧平成 16 年度版，2005
- 6) 三星昭宏，新田保次：交通困難者の概念と交通需要について，土木学会論文集，No.518/-281, pp31-42，1995.7
- 7) 清水浩志郎，木村一裕，永井尚：高齢者・障害者交通の潜在需要について，運輸と経済，第 61 巻，第 6 号，pp18-25，2001.6
- 8) 福本雅之，加藤博和：地域公共交通の運営方式に関する適材適所の検討，第 33 回土木計画学研究・講演集，土木計画学研究・講演集 Vol.33，CD-ROM，2006.6
- 9) 山下浩行，中村文彦，岡村敏之，矢部努：高齢社会におけるモビリティ確保のための乗合タクシーの適用可能性に関する研究，土木計画学研究・講演集 Vol.32，CD-ROM(251)，2005.12
- 10) 崎村武秀，佐野可寸志，松本昌二：地方都市における高齢者の交通行動実態と DRT 導入可能性，土木計画学研究・講演集 Vol.32，CD-ROM(117)，2005.12
- 11) 清水浩志郎，木村一裕，伊藤誉志広：廃止路線代替バス運行地域における交通の現状とその評価に関する研究，運輸と経済，第 59 巻，第 3 号，pp38-45，1999.3
- 12) 中条潮：英国におけるルーラル（農山村）交通の現状と新しい地方交通運行システム，日本交通政策研究会，日交研シリーズ A-44，1979
- 13) 中条潮：地方部における自家用車の共同利用について，交通学研究 1980 年研究年報，pp93-105，1981

- 14) 中条潮：自家用車の公共的活用を考える～英国の事例から学ぶもの～，日本交通政策研究会，日交研シリーズ A-85，1983
- 15) 高橋愛典：イギリスにおけるコミュニティ輸送の動向 - 日本への示唆を求めて，高速道路と自動車，第 45 巻第 8 号，pp35-41，2002.8
- 16) 田中重好，佐藤賢：過疎地域における「最後の，新しい公共交通」，運輸と経済，第 64 巻第 6 号，pp41-50，2004.6
- 17) 早川伸二：地方交通における非在来型輸送サービスの展開に関する調査研究，日本交通政策研究会，日交研シリーズ A-382，2005.7
- 18) 早川伸二：過疎地における自家用車有償輸送の歴史と現状 - 新しい地域コミュニティ輸送サービスの意義，運輸と経済，第 65 巻第 10 号，pp83-92，2005.10

2 章

- 1) 朝日新聞：2006 年 3 月 1 日付 <http://www.e-sora.net/k-sts/kanrenkiji.htm>
- 2) 国土交通省自動車交通局旅客課：NPO 等によるボランティア有償運送検討小委員会報告書,2006
- 3) 交通機関空白の過疎地における住民輸送実証実験調査研究会：交通機関空白の過疎地における住民輸送実証実験調査報告書，国土交通省自動車交通局，2003

4 章

- 1) 群馬県：山村振興計画第五期山村振興計画書，
<http://www.pref.gunma.jp/b/03/sanson/html/kurohone.htm>

付録1：「福祉有償運送及び過疎地有償運送に係る道路運送法第80条

第1項による許可の取扱いについて」(国自旅第240号通達)

国自旅第240号
平成16年3月16日

各地方運輸局長 殿
沖縄総合事務局長 殿

自動車交通局長

福祉有償運送及び過疎地有償運送に係る道路運送法第80条第1項による許可の取扱いについて

NPO等によるボランティア輸送としての有償運送（以下「福祉有償運送」という。）及び交通機関空白の過疎地における有償運送（以下「過疎地有償運送」という。）の可能性については、平成15年4月1日から構造改革特別区域法（平成14年法律第189号）による構造改革特別区域における措置として実施してきたところであるが、今般、「規制改革集中受付月間において提出された全国規模の規制改革要望への対応方針について」（平成15年9月19日閣議報告）及び「構造改革特区の第4次提案に対する政府の対応方針」（平成16年2月20日構造改革特別区域推進本部決定）において、必要に応じて構造改革特別区域での特例措置の内容を見直した上で、全国的に実施するとともに、新たに、構造改革特別区域における措置として、福祉有償運送についてセダン型等の一般の車両の使用を認めることとされたところである。

このため、福祉有償運送及び過疎地有償運送に係る道路運送法（昭和26年法律第183号）第80条第1項による許可の取扱いについて下記のとおり定めることとするので、各地方運輸局（沖縄県にあっては沖縄総合事務局。以下同じ。）においては、その趣旨を十分理解の上、遺漏のないよう取り扱われたい。

なお、本件については、社団法人全国乗用自動車連合会会長及び財団法人全国福祉輸送サービス協会会長あて別添1のとおり通知するとともに、各都道府県交通担当部長あてに別添2のとおり参考までに通知しているので、了知されたい。

記

1. 許可手続

地方公共団体が、当該地域内の輸送の現状に照らしてタクシー等の公共交通機関によっては移動制約者又は住民等に係る十分な輸送サービスが確保できないと認めるとともに、特定非営利活動法人（特定非営利活動促進法（平成10年法律第7号）第10条第1項の規定による設立の認証を受けたものをいう。以下「NPO」という。）等による、

福祉有償運送又は過疎地有償運送の実施管理のため当該地方公共団体を含む関係者による運営協議会を設け、判明した問題点等について速やかに報告する体制を整えた場合において、NPO等から道路運送法第80条第1項の規定に基づく申請があったときは、運輸支局長（兵庫県にあっては神戸運輸監理部長、沖縄県にあっては陸運事務所長。以下同じ。）は、運営協議の場における協議を経て、2. 以下に掲げる要件を満たしている場合には、速やかに当該条件を付して許可をするものとする。許可に当たっては原則として2年間の期限を付すものとする。

また、許可後において、自家用自動車有償運送許可申請書に記載された事項及び3.

（4）③に掲げる事項に変更が生じた場合には、地方公共団体の長及び運輸支局長に遅滞なく報告するものとする。

2. 必要性

地方公共団体が、当該地域内の輸送の現状に照らしてタクシー等の公共交通機関によっては移動制約者又は住民等に係る十分な輸送サービスが確保できないと認めることを要するものとする。

この場合において、地方公共団体の区域における交通の状況や運営協議の場における意見のほか、福祉有償運送にあっては要介護者、身体障害者その他の移動制約者の状況等を、また過疎地有償運送にあっては、交通機関空白の状況、住民による輸送ニーズ等をそれぞれ踏まえ、合理的な理由を示して判断が行われることが必要である。

その際、検討に当たり具体的に検討すべき点を例示するとおおむね以下のとおりである。

①福祉有償運送

- ・当該地方公共団体の区域において輸送の対象となる移動制約者の数
- ・当該地方公共団体の区域におけるタクシーによる輸送の状況
- ・当該地方公共団体の区域におけるボランティア輸送の状況 等

②過疎地有償運送

- ・当該地方公共団体の区域において輸送の対象となる住民の数
- ・当該地方公共団体の区域における公共交通機関による輸送の状況
- ・当該地方公共団体の区域におけるボランティア輸送の状況 等

3. 運営協議会

（1）目的

運営協議会は、福祉有償運送又は過疎地有償運送の必要性並びにこれらを行う場合における安全の確保及び旅客の利便の確保に係る方策等を協議するため、設置するものとする。

（2）主宰者

運営協議会は、原則として地方公共団体が主宰するものとする。この場合において、一の市区町村が主宰することを基本とするが、必要に応じ、交通圏、経済圏等を勘案

して複数の市区町村が共同で主宰し、又は都道府県が主宰することができるものとする。

また、地域における先進的な取組みを行う場合その他必要と認められる場合には、地方運輸局又は運輸支局（兵庫県にあっては神戸運輸監理部、沖縄県にあっては陸運事務所。以下同じ。）が地方公共団体と共同で主宰することができるものとする。

（３）構成員

運営協議会の構成員は、当該地方公共団体の長又はその指名する職員を含む関係者であることを基本として主宰者が定めるものとする。

なお、標準的なものとして想定される関係者を例示すると、おおむね以下のとおりである。

- ・ 関係する地方公共団体の長又はその指名する職員
- ・ 地方運輸局長若しくは運輸支局長又はその指名する職員
- ・ 公共交通に関する学識経験者
- ・ 想定される有償運送の利用者の代表
- ・ 関係する地域の住民の代表
- ・ 関係する地域のボランティア団体
- ・ バス、タクシー等関係交通機関及び運転者の代表 等

また、運送主体となるＮＰＯ等については、必要に応じて適宜説明を求めることができるものとする。

（４）運営方法等

地方公共団体は、運営協議会の開催に先立って、以下の資料を作成するとともに、十分な時間的余裕をもってあらかじめ参加者に送付するものとする。あわせて、更新の申請に先立って行われる場合には、輸送活動における利用者からの苦情、事故等の状況について運営協議の場に報告するものとする。

- ① 当該地方公共団体の区域における交通の状況及び福祉有償運送にあっては要介護認定を受けている者、身体障害者その他の移動制約者の状況、過疎地有償運送にあっては交通機関空白の状況及び住民の輸送ニーズの状況
- ② 許可を受けようとするＮＰＯ等が作成した自家用自動車有償運送許可申請書の案及び地方公共団体の長からの具体的な協力依頼を示す書面
- ③ 許可を受けようとするＮＰＯ等が行おうとする自家用自動車有償運送に関し次に掲げる事項について具体的に記した資料
 - ・ 使用する車両の自動車登録番号及び運転者並びに福祉有償運送にあっては移動制約者に対応した設備又は装置の種別
 - ・ 普通第二種免許によりがたい場合における十分な能力及び経験に係る事項
 - ・ 損害賠償措置
 - ・ 会員数及び運送の対価の額
 - ・ 運行管理体制及び指揮命令系統
 - ・ 事故防止についての教育及び指導体制

- ・ 事故時の処理及び責任体制（地方公共団体におけるものを含む。）
 - ・ 使用する車両についての整備管理体制
 - ・ 利用者からの苦情処理に関する体制（地方公共団体におけるものを含む。）
- ④ その他運営協議の場において主宰者が必要と認める資料

構成員による協議が整わない場合においては、主宰者及び主宰者があらかじめ構成員の中から指名した者が協議して決定するところによるものとする。

4. 運送の条件

（１）運送主体

当該輸送の確保について地方公共団体の長から具体的な協力依頼を受けた、営利を目的としない法人又は地方公共団体が自ら主宰するボランティア組織であり、福祉有償運送又は過疎地有償運送を行うことが法人の目的の範囲外の行為に当たるものでないことを要するものとする。

なお、NPOのほか、営利を目的としない法人として想定されるものを例示すると、おおむね以下のとおりである。

- ・ 社会福祉法人（社会福祉法（昭和26年法律第45号））
- ・ 商工会議所（商工会議所法（昭和28年法律第143号））
- ・ 商工会（商工会法（昭和35年法律第89号））
- ・ 医療法人（医療法（昭和23年法律第205号））
- ・ 公益法人（民法（明治29年法律第89号）） 等

地方公共団体の長からの具体的な協力依頼については、依頼の相手方となる法人名、依頼の対象となる有償運送行為を示した書面により行うものとする。

（２）運送の対象

①福祉有償運送の対象

福祉有償運送の対象となる旅客は、会員として登録された以下に掲げる者及びその付添人とする。

- ・ 介護保険法（平成9年法律第123号）第7条第3項にいう「要介護者」及び第4項にいう「要支援者」
- ・ 身体障害者福祉法（昭和24年法律第283号）第4条にいう「身体障害者」
- ・ その他肢体不自由、内部障害（人工血液透析を受けている場合を含む。）、精神障害、知的障害等により単独での移動が困難な者であって、単独では公共交通機関を利用することが困難な者。

②過疎地有償運送の対象

過疎地有償運送の対象となる旅客は、会員として登録された以下に掲げる者及びその同伴者とする。

- ・ 当該地方公共団体の区域内に住所を有する者及びその親族
- ・ 当該地方公共団体の区域内に存する官公庁、病院その他の公共的施設の利用者

- ・その他当該地方公共団体の区域内において日常生活に必要な用務を反復継続して行う必要がある者

③運送の形態等

運送の発地又は着地のいずれかが当該地方公共団体の区域内にあることを要するものとする。運送主体においては、会員の氏名、住所、年齢及び移動制約者・住民等であることの実態その他必要な事項を記入した会員登録簿を作成し、適切に管理するものとする。

(3) 使用車両

①福祉有償運送の使用車両

福祉有償運送にあつては、車いす若しくはストレッチャーのためのリフト、スロープ、寝台等の特殊な設備を設けた自動車、又は回転シート、リフトアップシート等の乗降を容易にするための装置を設けた自動車であることを要するものとする。

②使用権原

使用する車両については、運送主体が使用権原を有していることを要するものとする。この場合において、運転者等から提供される自家用自動車を使用するときは、以下の事項に適合することを要するものとする。

- ・運送主体と、自家用自動車を提供し、当該輸送に携わる者との間に当該車両の使用に係る契約が締結され、当該契約の内容を証する書面が作成されていること。
- ・当該契約において、有償運送の管理及び運営、特に事故発生、苦情等への対応について運送主体が責任を負うことが明確化されていること。
- ・利用者に対し、事故発生、苦情等の対応に係る運送主体の責任者及び連絡先が明らかに表示されていること。

③車両の表示等

外部から見やすいように使用自動車の車体の側面に有償運送の許可を受けた車両である旨を表示することを要するものとする。(別記参照)

運送主体においては、使用する自動車の型式、自動車登録番号及び初度登録年、損害賠償措置、関係する設備又は装置その他必要な事項を記入した自動車登録簿を作成し、適切に管理するものとする。

(4) 運転者

普通第二種免許を有することを基本とする。これによりがたい場合には、当該地域における交通の状況等を考慮して、十分な能力及び経験を有していると認められることを要するものとする。

この場合において、「当該地域における交通の状況等を考慮して、十分な能力及び経験を有している」かどうかの判断に当たっては、運営協議の場における意見等を踏まえ、合理的な理由を示して判断が行われることが必要である。

その際、検討に当たり具体的に検討すべき点を例示するとおおむね次のとおりであ

る。

- ・申請日前一定期間運転免許停止処分を受けていないこと
- ・都道府県公安委員会等が実施する実車の運転を伴う特定任意講習等の講習を受講した者であること
- ・福祉有償運送にあつては、上記のほか、
 - －社団法人全国乗用自動車連合会等が実施するケア輸送サービス従事者研修を修了した者
 - －移送サービス運営マニュアル編集委員会が発行するテキスト等に基づき運送主体が自主的に行う福祉輸送に関する研修を修了した者
 - －その他移動制約者の輸送の安全の確保に関し必要な知識又は経験を有する者であること 等

また、運送主体においては、運転者の氏名、住所、年齢、自動車免許の種別、交通事故その他道路交通法（昭和35年法律第105号）違反に係る履歴、安全運転等に係る講習等の受講歴及びその他必要な事項を記入した運転者名簿を作成し、適切に管理するものとする。

（５）損害賠償措置

運送に使用する車両全てについて、対人8,000万円以上及び対物200万円以上の任意保険若しくは共済（搭乗者傷害を対象に含むものに限る。）に加入していること又はその計画があること。

（６）運送の対価

運送の対価については、当該地域における一般乗用旅客自動車運送事業の上限運賃額、公共交通機関の状況等地域の特性等を勘案しつつ、営利に至らない範囲において設定されるものであることを要するものとする。

この場合において、「営利に至らない範囲」については、当該地域における一般乗用旅客自動車運送事業の上限運賃額（輸送の実態を踏まえ時間制によるものを含む。）のおおむね2分の1を目安に、地域の特性等を勘案しつつ定めるものとする。

（７）管理運営体制

運行管理、指揮命令、運転者に対する監督及び指導、事故発生時の対応並びに苦情処理に係る体制その他の安全の確保及び旅客の利便の確保に関する体制が明確に整備されていることを要するものとする。

この場合において、上記に適合しているかどうかの判断に当たっては、運営協議の場における意見等を踏まえ、合理的な理由を示して判断が行われることが必要である。

その際、検討に当たり具体的に検討すべき点を例示するとおおむね次のとおりである。

- ・運送主体において、運行管理に係る責任者が選任されており組織体制が整っていること、点呼、報告、指示、記録等に係る指揮命令系統が明確にされていること。
- ・特に、運転者が自家用自動車を提供し運転者の自宅から利用者の自宅等へ直接出向く場合にあつては、電話等により運行管理に関する事項について指示、伝達、報告

が確実に実施できる体制が整っていること

- ・ 運送主体において、使用する自動車の整備管理が適切に行われていること。
- ・ 運送主体において、事故防止、安全確保について必要な研修等を行う計画があること。
- ・ 地方公共団体、運送主体の双方において、事故発生時において緊急の連絡体制が整備されており、対応に係る責任者が明確であること。
- ・ 地方公共団体、運送主体の双方において、利用者からの苦情に対し適切に記録、対応する体制となっており、対応に係る責任者が明確であること。
- ・ 地方公共団体、運送主体の双方において、その他有償運送の条件が常時確保されているかどうかについての管理体制が整っており、責任者が明確であること。

(8) 法令遵守

許可を受けようとする者が、道路運送法第7条の欠格事由に該当するものでないこと。

附則

1. 本通知による取扱いは、平成16年3月31日以降に申請を受け付けたものから適用するものとする。
2. 平成16年3月31日に現に「構造改革特別区域法に係るNPOによるボランティア輸送としての有償運送可能化事業における道路運送法第80条第1項による申請に対する取扱いについて」(平成15年3月18日付け国自旅第231号)又は「構造改革特別区域法に係る交通機関空白の過疎地における有償運送可能化事業における道路運送法第80条第1項による申請に対する取扱いについて」(平成15年3月18日付け国自旅第232号)による道路運送法第80条第1項の許可を受けている者は、同日において本通知による道路運送法第80条第1項の許可を受けたものとみなすこととする。
3. 「構造改革特区の第4次提案に対する政府の対応方針」表1N○. 1216の「NPO等によるボランティア輸送としての有償運送における使用車両の拡大」について、地方公共団体が構造改革特別区域法第4条の規定による構造改革特別区域計画の認定(第6条の規定による変更の認定を含む。)を受けた場合においては、4.(3)①にかかわらず、セダン型等の一般の車両を使用することができるものとする。
4. 「構造改革特別区域法に係るNPOによるボランティア輸送としての有償運送可能化事業における道路運送法第80条第1項による申請に対する取扱いについて」(平成15年3月18日付け国自旅第231号)及び「構造改革特別区域法に係る交通機関空白の過疎地における有償運送可能化事業における道路運送法第80条第1項による申請に対する取扱いについて」(平成15年3月18日付け国自旅第232号)は、廃止する。

(別記)

外部から見やすいように使用車両の車体の側面にボランティア輸送に係る有償運送に用いる車両である旨の表示事項及び方法は次のとおりとする。

1. 氏名、名称又は記号
2. 「有償運送車両」又は「80条許可車両」の文字
3. 文字はステッカー、マグネットシート又はペンキ等による横書きとし、自動車の両側面に行うこと。また、文字の大きさは縦横50ミリメートル以上とする。

付録2:改正道路運送法(平成 18 年 5 月 19 日法律第四十号)より有償運送関連部分抜粋

(有償運送)

第 78 条 自家用自動車(事業用自動車以外の自動車をいう。以下同じ。)は、次に掲げる場合を除き、有償で運送の用に供してはならない。

1. 災害のため緊急を要するとき。
2. 市町村(特別区を含む。以下この号において同じ。)、特定非営利活動促進法(平成 10 年法律第7号)第2条第2項に規定する特定非営利活動法人その他国土交通省令で定める者が、次条の規定により一の市町村の区域内の住民の運送その他の国土交通省令で定める旅客の運送(以下「自家用有償旅客運送」という。)を行うとき。
3. 公共の福祉を確保するためやむを得ない場合において、国土交通大臣の許可を受けて地域又は期間を限定して運送の用に供するとき。

(登録)

第 79 条 自家用有償旅客運送を行おうとする者は、国土交通大臣の行う登録を受けなければならない。

(登録の申請)

第 79 条の2 前条の登録を受けようとする者は、次に掲げる事項を記載した申請書を国土交通大臣に提出しなければならない。

1. 氏名又は名称及び住所並びに法人にあつては、その代表者の氏名
2. 行おうとする自家用有償旅客運送の種別(国土交通省令で定める自家用有償旅客運送の別をいう。次号において同じ。)
3. 路線又は運送の区域、事務所の名称及び位置、事務所ごとに配置する自家用有償旅客運送の用に供する自家用自動車(以下「自家用有償旅客運送自動車」という。)の数その他の自家用有償旅客運送の種別ごとに国土交通省令で定める事項
4. 運送しようとする旅客の範囲

2 前項の申請書には、自家用有償旅客運送自動車の運行管理の体制その他の国土交通省令で定める事項を記載した書類を添付しなければならない。

(登録の実施)

第 79 条の3 国土交通大臣は、前条の規定による登録の申請があつた場合においては、次条第1項の規定により登録を拒否する場合を除くほか、次に掲げる事項を自家用有償旅客運送者登録簿(以下「登録簿」という。)に登録しなければならない。

1. 前条第1項各号に掲げる事項
2. 登録年月日及び登録番号

2 国土交通大臣は、前項の規定による登録をした場合においては、遅滞なく、その旨を申請者に通知しなければならない。

3 国土交通大臣は、登録簿を公衆の縦覧に供しなければならない。

(登録の拒否)

第79条の4 国土交通大臣は、第79条の2の規定による登録の申請が次の各号のいずれかに該当する場合には、その登録を拒否しなければならない。

1. 申請者が1年以上の懲役又は禁錮の刑に処せられ、その執行を終わり、又は執行を受けることがなくなつた日から2年を経過していない者であるとき。

2. 申請者が第79条の12の規定による登録の取消しを受け、取消しの日から2年を経過していない者(当該登録を取り消された者が法人である場合においては、当該取消しを受けた法人のその処分を受ける原因となつた事項が発生した当時現にその法人の業務を執行する役員として在任した者で当該取消しの日から2年を経過していないものを含む。)であるとき。

3. 申請者が自家用有償旅客運送の業務に関し成年者と同一の行為能力を有しない未成年者又は成年被後見人である場合において、その法定代理人が前2号のいずれかに該当する者であるとき。

4. 申請者が法人である場合において、その法人の役員が前3号のいずれかに該当する者であるとき。

5. 申請に係る自家用有償旅客運送に関し、国土交通省令で定めるところにより、地方公共団体、一般旅客自動車運送事業者又はその組織する団体、住民その他の国土交通省令で定める関係者が、一般旅客自動車運送事業者によることが困難であり、かつ、地域住民の生活に必要な旅客輸送を確保するため必要であることについて合意していないとき。

6. 申請者がその申請に係る自家用有償旅客運送に必要と認められる輸送施設の保有、運転者の確保、自家用有償旅客運送自動車の運行管理の体制の整備その他の輸送の安全及び旅客の利便の確保のために必要な国土交通省令で定める措置を講ずると認められないとき。

2 国土交通大臣は、前項の規定による登録の拒否をした場合においては、遅滞なく、その理由を示して、その旨を申請者に通知しなければならない。

(登録の有効期間)

第79条の5 第79条の登録の有効期間(次条第1項の有効期間の更新の登録を受けた場合における当該有効期間の更新の登録に係る第79条の登録の有効期間を含む。以下同じ。)は、登録の日から起算して2年とする。ただし、次条第1項の有効期間の更新の登録を受けようとする者が、従前の第79条の登録の有効期間において次の各号のいずれにも

1. 第 79 条の 9 第 2 項の規定による命令を受けていないこと。
2. 第 79 条の 10 の届出に係る自家用有償旅客運送自動車の転覆、火災その他国土交通省令で定める重大な事故を引き起こしていないこと。
3. 第 79 条の 12 第 1 項の規定による業務の全部又は一部の停止の命令を受けていないこと。

(有効期間の更新の登録)

第 79 条の 6 第 79 条の登録の有効期間満了の後引き続き自家用有償旅客運送を行おうとする者は、国土交通省令で定めるところにより、国土交通大臣の行う有効期間の更新の登録を受けなければならない。

2 第 79 条の 3 及び第 79 条の 4 の規定は、有効期間の更新の登録について準用する。この場合において、第 79 条の 3 第 1 項第 2 号中「登録番号」とあるのは、「登録番号並びに有効期間の更新の登録の年月日」と読み替えるものとする。

3 第 79 条の登録の有効期間の満了の日までに更新の登録の申請があつた場合において、その申請について前項において準用する第 79 条の 3 第 2 項又は第 79 条の 4 第 2 項の通知があるまでの間は、従前の第 79 条の登録は、その登録の有効期間の満了後も、なおその効力を有する。

4 前項の場合において、有効期間の更新の登録がなされたときは、第 79 条の登録の有効期間は、従前の有効期間の満了の日の翌日から起算するものとする。

(変更登録等)

第 79 条の 7 第 79 条の登録を受けた者(以下「自家用有償旅客運送者」という。)は、第 79 条の 2 第 1 項各号に掲げる事項の変更(第 3 項に規定するものを除く。)をしようとするときは、国土交通大臣の行う変更登録を受けなければならない。ただし、路線を定めて行う自家用有償旅客運送につき天災その他国土交通省令で定めるやむを得ない事由によりその路線において自家用有償旅客運送自動車を運行することができなくなつた場合に、当該路線において自家用有償旅客運送自動車の運行を再開することができることとなるまでの間、当該路線と異なる路線により自家用有償旅客運送を行う場合において合理的に必要となる変更については、この限りでない。

2 第 79 条の 3 及び第 79 条の 4 の規定は、前項の変更登録について準用する。この場合において、第 79 条の 3 第 1 項中「次に掲げる事項」とあるのは「変更に係る事項」と、第 79 条の 4 第 1 項中「次の各号のいずれか」とあるのは「第 5 号又は第 6 号」と読み替えるものとする。

3 自家用有償旅客運送者は、事務所の名称その他の国土交通省令で定める軽微な事項の変更をしたときは、その日から 30 日以内に、その旨を国土交通大臣に届け出なければならない。

4 国土交通大臣は、前項の規定による届出を受理したときは、届出があつた事項を登録簿に登録しなければならない。

(旅客から収受する対価の掲示等)

第79条の8 自家用有償旅客運送者は、その業務の開始前に、旅客から収受する対価を定め、国土交通省令で定めるところにより、これをその事務所において公衆に見やすいように掲示し、又はあらかじめ、旅客に対し説明しなければならない。これを変更するときも同様とする。

2 前項の対価は、実費の範囲内であることその他の国土交通省令で定める基準に従って定められたものでなければならない。

(輸送の安全及び旅客の利便の確保)

第79条の9 自家用有償旅客運送者は、自家用有償旅客運送自動車の運転者の乗務の管理その他の運行の管理、自家用有償旅客運送自動車への当該自動車である旨の表示その他の旅客に対する適切な情報の提供その他の輸送の安全及び旅客の利便の確保のために必要な事項として国土交通省令で定めるものを遵守しなければならない。

2 国土交通大臣は、自家用有償旅客運送者の業務について輸送の安全又は旅客の利便が確保されていないと認めるときは、自家用有償旅客運送者に対し、次に掲げる措置その他その是正のために必要な措置を講ずべきことを命ずることができる。

1. 自家用有償旅客運送自動車の運行の管理の方法を改善すること。
2. 路線又は運送の区域を変更すること。
3. 旅客から収受する対価を変更すること。
4. 旅客の運送に関し支払うことあるべき損害賠償のための保険契約を締結すること。

(事故の報告)

第79条の10 自家用有償旅客運送者は、その自家用有償旅客運送自動車が転覆し、火災を起こし、その他国土交通省令で定める重大な事故を引き起こしたときは、遅滞なく、事故の種類、原因その他国土交通省令で定める事項を国土交通大臣に届け出なければならない。

(業務の廃止)

第79条の11 自家用有償旅客運送者は、その業務を廃止したときは、その日から30日以内に、その旨を国土交通大臣に届け出なければならない。

(業務の停止及び登録の取消し)

第79条の12 国土交通大臣は、自家用有償旅客運送者が次の各号のいずれかに該当するときは、6月以内において期間を定めてその業務の全部若しくは一部の停止を命じ、又は登録を取り消すことができる。

1. この法律若しくはこの法律に基づく命令若しくはこれらに基づく処分又は登録に付した条件に違反したとき。
 2. 不正の手段により第79条の登録、第79条の6第1項の有効期間の更新の登録又は第79条の7第1項の変更登録を受けたとき。
 3. 第79条の4第1項第1号、第3号、第4号又は第6号の規定に該当することとなつたとき。
 4. 第79条の4第1項第5号の合意が当該合意の定め又は同号に規定する関係者の合意により解除されたとき。
- 2 第79条の4第2項の規定は、前項の場合について準用する。

(登録の抹消)

第79条の13 国土交通大臣は、第79条の登録の有効期間(第79条の6第3項に規定する場合にあつては、同項の規定によりなお効力を有することとされる期間を含む。)が満了したとき、第79条の11の規定による届出があつたとき、又は前条第1項の規定による登録の取消しをしたときは、当該自家用有償旅客運送者の登録を抹消しなければならない。

(有償貸渡し)

第80条 自家用自動車は、国土交通大臣の許可を受けなければ、業として有償で貸し渡してはならない。ただし、その借受人が当該自家用自動車の使用者である場合は、この限りでない。

2 国土交通大臣は、自家用自動車の貸渡しの態様が自動車運送事業の経営に類似していると認める場合を除くほか、前項の許可をしなければならない。

付録3：黒保根町にて実施したアンケート調査票（18歳～59歳用質問票は割愛）
黒保根町 交通アンケート調査

<調査ご協力をお願い>

このアンケート調査は、「地方部における今後の公共交通サービスのあり方」に関する研究の基礎資料を得る目的で、皆様が普段利用しておられるバス・鉄道・自動車・自家用車での輸送サービスなどの交通手段についてお尋ねするものです。公共交通機関が不便な地域において、皆様の生活をより充実したものにするために交通政策がどうあるべきかの提案に及びたいと考えております。

このアンケートに記入されたお答えは、修士論文作成のための資料としてのみ使われます。統計的に処理し「こういう方が何%いる」という形で発表しますので、回答者にご迷惑をかけることは決してございません。無記名ですので回答者が特定されたり、その他の目的に使われることも決してございません。

<調査票の内容>

質問用紙は全部で3部ありますが、各用紙はそれぞれ以下のような年齢層を対象としております。ご家族のうち対象年齢の方ならどなたでも結構ですので、質問用紙をご確認のうえ、ご記入をお願いいたします。

世帯代表者への質問票・・・世帯の代表者の方（年齢不問）

18歳～59歳の方への質問票・・・家族の中で、年齢18～59歳までのどなたかおひとり

60歳以上の方への質問票・・・家族の中で、年齢60歳以上のどなたかおひとり

お一人暮らしの場合には、世帯代表者への質問票とご自分の年齢用の質問用紙の両方にご記入をお願いします。

<調査票の回収>

ご記入が済んだアンケート用紙は、12月22日（金）または翌23日（土）に回収に伺います。ご不在の場合には、回答済みの用紙を封筒にいれ、玄関周辺においてくだされば回収させていただきます。

回収日までに記入がお済みでない場合や、回収日に回収がされていなかった場合には、恐れ入りますが、調査票と一緒にお渡しした封筒に、回答済みの調査票を、ご家族の分まとめて入れ、切手は貼らずに郵便ポストにご投函下さい。

お渡ししたペンは、ご記入の御礼ですので回収いたしません。御収めください。

<問い合わせ>

調査の内容や記入の仕方などについて、何かございましたらご遠慮なく下記までご連絡ください。

東京大学工学部都市工学科 都市交通研究室 堀 智尋（ほり ちひろ）

連絡先：03-5841-6235

〒113-8656 東京都文京区本郷7-3-1

お忙しいところ誠に恐れ入りますが、調査の趣旨をご理解いただき、ご協力くださいますようお願い申し上げます。

平成18年12月

世帯代表者への質問票

世帯代表者の方に、お尋ねします。

お一人暮らしの場合にはこの質問用紙と、ご自分のあてはまる年齢用の質問用紙の両方に回答をお願いします。

あなたのご家庭についてお尋ねします。

お住まいの地区は次のうちどちらですか。 をつけてください。

ア．水沼地区 イ．宿廻地区 ウ．上田沢地区 エ．その他（ ）

ご家族は、あなたを含めて何人ですか。

（ ）人

ご家族の年齢構成についてお尋ねします。あなたも含めて人数をご記入ください。

年齢 60 歳以上

（ ）人

年齢 18 歳～59 歳

（ ）人

年齢 18 歳未満

（ ）人

あなたの家には、自家用車（オートバイは除く）は何台ありますか。

あてはまるものに をつけてください。

ア．1台 イ．2台 ウ．3台 エ．4台以上 オ．なし

あなたの家には、オートバイは何台ありますか。

あてはまるものに をつけてください。

ア．1台 イ．2台 ウ．3台 エ．4台以上 オ．なし

あなたの家には、自動車の運転免許を持っておられる方は何人いらっしゃいますか。

（ ）人

質問 2

あなたの外出についてお尋ねします。

外出時、身体上の理由によって、移動に困難を感じますか。あてはまるもの 1 つに をつけてください。

- | | |
|-----------|-------------------------------|
| ア. 大いに感じる | 下の 、 にお答えのあと、下の質問 3 にお進みください。 |
| イ. 少し感じる | 下の 、 にお答えのあと、下の質問 3 にお進みください。 |
| ウ. 感じない | 質問 3 へお進みください。 |

移動の困難を感じる理由は何ですか。当てはまるもの全てに をつけてください。

- | | | |
|-------------|-------------|-------------|
| ア. 足が不自由なので | イ. 目が不自由なので | ウ. 耳が不自由なので |
| エ. 手が不自由なので | オ. その他() | |

移動の困難を感じる交通手段は何ですか。当てはまるもの全てに をつけてください。

- | | | | |
|-------|------------|-----------|------------------|
| ア. 徒歩 | イ. 自転車・バイク | ウ. 車の運転 | エ. 車の同乗(タクシーも含む) |
| オ. バス | カ. 鉄道 | キ. その他() | |

質問 3

黒保根地区では、昨年より N P O 法人「グループ 2 8」による自家用車での移送サービスが行われています。これは、自動車を運転できない方や、家からバス停・駅までの距離が遠い方を対象に、N P O に登録された運転手が電話予約に応じてあなたの自宅から目的地（病院、買い物など）まで自動車で乗せて行ってくれるサービスです。

移送には利用料がかかりますが、運賃は次のようになっています。

初乗り 5 km まで ¥ 500 ・ ・ ・ 以後、5 km ごとに ¥ 300 が加算される

たとえば黒保根町水沼から桐生厚生総合病院までは片道 1400 円ほどの利用料がかかります。（同じ距離を、タクシーならば約 5200 円かかります）

この移送サービスについてお尋ねします。

1) あなたはこの移送サービスをご存知でしたか。

- | | |
|--------|-------------------|
| ア. はい | 下の へお進みください。 |
| イ. いいえ | 裏面の 2) へお進みください。 |

上の質問で「はい」と答えた方におききます。

あなたはこの移送サービスを利用したことがありますか。

- | | |
|--------|------------------------------|
| ア. はい | 裏面の 2) へお進みください。 |
| イ. いいえ | 下の にお答えのあと、裏面の 2) へお進みください。 |

利用しない理由として、当てはまるもの全てに を付けてください。

- | |
|-----------------------|
| ア. 自分で自動車を運転できるため |
| イ. 家族や友人の自動車に乗せてもらうため |
| ウ. 自転車や徒歩などで出かけるため |

選択肢は裏面に続きます

- エ. 外出する機会があまりないため
- オ. 移送サービスを利用すると、外出時間に制約があるため
- カ. 移送サービスを利用すると、料金がかかるため
- キ. 移送サービスを利用すると、安全・事故保障などに不安があるため
- ク. その他()

2) あなたは、この移送サービスが必要だと思いますか。利用したことのない方も利用することを想像し、次のうち当てはまるもの全てに をつけてください。

- ア. 必要だとは思わない……………
- イ. 現在の自分自身に必要だと思う
- ウ. 現在の自分には必要ないが、将来的に必要だと思う
- エ. 家族にとって必要だと思う
- オ. 地域にとって必要だと思う

右ページの3)にお進み下さい。

イ、ウ、エ、オのいずれかに
をつけた場合、下の
にお進みください。

なぜ必要だと思いますか。利用したことのない方も利用することを想像して、次のうち当てはまるもの全てに をつけてください。

- ア. バスは運行本数が少なくて不便
- イ. バス停から家までの往復が不便
- ウ. バスでは行きたいところに自由に行けないので不便
- エ. タクシーでは料金が高額なので不便
- オ. 将来自由に外出できなくなるのが不安
- カ. 運転できない家族の送迎をするのが、時間的・身体的に負担
- キ. 家族や友人に気軽に送迎を頼めない
- ク. その他()

移送サービスのこういった点に、便利さを感じますか。利用したことのない方も利用することを想像して、次のうち当てはまるもの全てに をつけてください。

- ア. 交通手段に困らず外出ができる
- イ. 自宅まで迎えにきてくれる
- ウ. 行きたい場所まで送ってくれる
- エ. 利用時間を指定できるため、時間を有効に使える
- オ. 友人や近所の方と一緒に利用できる
- カ. 家族や友人に気兼ねせずに利用できる
- キ. 歩かずにすむので助かる
- ク. 利用料金が安い
- ケ. 運転手に介添えしてもらえるので、安心
- コ. その他()
- サ. 特に便利な点はない

輸送サービスのこういった点に、不満を感じますか。利用したことのない方も利用す

ることを想像して、次のうち当てはまるもの全てに をつけてください。

- ア. 交通安全の面で安心できない
- イ. 遊びに行くときには、運行を頼みにくい
- ウ. 時間にせかされているような気がする
- エ. 利用料金が低い
- オ. 予約するのが面倒
- カ. その他()
- キ. 特に不満な点はない

3) 自家用車の移送サービスでは、ドライバーや予約受付などを担当する人材を地域住民のなかで確保していくことが、持続的な運行にとって不可欠となります。

(運転手は、基本的に自己所有の自動車を利用者の送迎にあたり、運賃のなかから実費を含む報酬を受け取ります。)

現在、または将来的に、**移送サービスの運営にスタッフとして協力する意思**がありますか。次のうち当てはまるもの1つに をつけてください。

(この回答によって、移送サービスに協力を求められることはありませんので、現在の心境として協力の意思をお答えください。)

- ア. 今すぐにも運転手として協力したい
 - イ. 今すぐは無理だが、将来的には運転手として協力してもよい
 - ウ. 運転手としては協力できないが、そのほかの業務には今すぐにも協力したい
 - エ. 運転手として以外の業務には、将来的には協力してもよい
 - オ. 協力できるかはまだ分からないが、興味は感じる
 - カ. 協力したいが、現状の制度では不安を感じる
 - キ. 現在も、将来的にも運営に協力できない
- カ、キのいずれかに つけた場合、下の にもお答え下さい。

上の質問で、カ、キに をつけた方にお尋ねします。

協力が難しいと考える理由として当てはまるもの全てに をつけてください。

- ア. 出勤のために自宅に待機するなど、自分の生活に制約が加えられることに抵抗がある
- イ. 急な出勤を依頼されたら困る
- ウ. 他人を同乗させることに抵抗がある
- エ. 自分の自動車を使うことに抵抗がある
- オ. 万が一の事故が心配
- カ. 報酬が少ない
- キ. 仕事や家事が忙しい
- ク. 自分自身の健康状態が不安
- ケ. サービス自体に必要性を感じない
- コ. その他()

以上で質問は終了です。ご協力いただき、本当にありがとうございました。