

# 地域の暮らしの足を守る

～道内で実践されている地域交通の取り組みから～



通勤や通学、買い物など、暮らしの中で公共交通が果たす役割には大きなものがあります。低コストで移動時間を短縮し、多くの人と一緒に輸送する公共交通は、地域を構成する公共財です。

しかし、地方部ではマイカー利用の割合が高く、公共交通の利用者が減って利便性の悪いサービスになり、さらに利用者が減少し、公共交通サービスが維持できない状況が見られます。今後は、将来のまちのビジョンを描いて、その中で公共交通のあり方を議論していくことが求められます。

ここでは、地域が主体的に公共交通にかかわり、生活の足を確保している事例をご紹介します。高齢化時代に対応し、60歳以上の会員を対象にドア・トゥ・ドアのサービスを提供する会員制相乗りタクシー事業を行っている伊達市、そして町内会が主体となってバス運行の実証実験に取り組んでいる函館市の「陣川あさひ町会」を訪ねました。

## 「北の湘南」で積極的な移住政策

北海道南西部に位置する伊達市。北西には有珠山や昭和新山、南は噴火湾（内浦湾）に面し、室蘭市や登別市、洞爺湖町に隣接する人口約3万6千人のまちです。道内でも雪が少なく、四季を通じて気候が温暖なことから「北の湘南」と呼ばれています。また、中心部に市役所や病院、商店街などがコンパクトにまとまっており、長年、福祉分野にも力を入れていることから、暮らしやすいまちとして知られています。

伊達市では、超高齢化、人口減少時代の到来を予測し、2001年から行政と民間が協働して「伊達ウエルシーランド構想」に取り組んできました。この構想は、少子高齢化が急激に進む中で、高齢者が安心して安全に暮らせるまちづくりを進めるとともに、高齢者ニーズに対応する新しい産業を起し、雇用の場を創出して地域の経済活性化を目指すものです。この構想を背景に、移住や定住政策による人の誘致も積極的に推進

してきました。

この構想では、定住化を図るために、高齢者が安心・安全・快適に住むことができる良質な「安心ハウス」の認定制度、良好な自然環境を形成している地域の戸建て住宅の建設を推進する「優良田園住宅」事業、移住・定住促進事業などが掲げられていますが、その中の一つに挙げられていたのが、ライフモビリティサービス「愛のりタクシー」でした。

### 愛のりタクシーとは

高齢化の進展に加え、北海道は広い土地、冬の寒さなどから、自家用車の保有率や利用率が高くなっており、その結果、バスなどの公共交通が衰退する傾向があります。しかし、高齢になればなるほど、運転ができない、通院で公共交通を利用しなければならない、短い距離でも歩くことができないなど、移動が困難になってきます。

そこで、高齢者の負担を軽減し、安心して利用できる交通手段として考えられたのが、会員制の相乗りタクシー「愛のりタクシー」です。

このアイデアは、菊谷秀吉市長が就任前にある集会の場で「ここにスーパーを作ってほしい」と陳情されたことがきっかけになりました。地区内にはすでにスーパーがありましたが、「年寄りが歩くには遠い」と指摘されたのです。そこで、改めて車を使えない高齢者の目線から地域交通サービスを考える重要性を認識したといいます。

また、地元の農協から荷物をたくさん持ってタクシーに乗る高齢者を見たことや、菊谷市長が学生時代に旅したイランで乗合タクシーが庶民の足として定着していたこともヒントになりました。

ドア・トゥ・ドアのサービスでも、相乗り形式のタクシーであれば運賃も安く抑えられると考えました。こう



愛のりタクシーの事業主体である伊達商工会議所。60歳以上で、自分で乗り降りができる人は誰でもここで会員登録ができる



「愛のりタクシー」サービス開始日の2006年11月15日、出発式とテープカットが行われた

した菊谷市長の強い思い入れもあって、愛のりタクシーは商工会議所が事業主体となり、市内にある2社のタクシー会社が運行を担う形で2006年11月15日に運行を開始しました。行政と商工会議所が連携し、実践的な地域交通に取り組んでいる例は、全国的にも珍しいといえます。人口減少、超高齢化時代の中で地域経済を盛り立てていくためには、行政と経済界が協働していくことが欠かせません。

スタート当時は平日のみの運行、前日予約などの制約がありましたが、少しずつ改善を加え、現在は月曜から土曜まで週6日運行されており（祝日は運休）、運行時間も午前8時から午後6時までと当初より長くなっています。1時間前までであれば当日予約も可能になり、予約時間の変更もできるようになっています。また、会員が一緒であれば、会員でない60歳未満の同乗者も同じ運賃で乗車ができるようになるなど、少し

ずつ利便性を高めています。市外在住者でも60歳以上であれば、伊達商工会議所で会員登録をするだけで利用できます。

運賃は市内を9地区に分けて500~2,500円の500円刻みで設定されており、いずれも通常のタクシー料金よりも割安になっています。

また、11年からはジャンボタクシーの車両を利用して、さらに割安価格で乗車できる定時運行便も始めました。



「愛のりタクシー」は通常のタクシー車両が使用されているため、フロントガラスに看板が掲げられる



定時運行便に使われているジャンボタクシー

### 住民と事業者の利益を一致させる

愛のりタクシーは通常よりも単価が低く、配車の手間などの負担があるため、市から補助金が支給されていますが、今後はこれを段階的に減らしていくことにしています。

「2016年5月末には、タクシー無線が完全デジタル化されます。デジタル化で車両の位置や運行状況をデータで把握することができるようになり、配車業務の効率化もできると考えています。エンジンをかけて客を待つよりも、愛のりタクシーの仕組みを利用すれ



「今後は健康産業の創出を目指していく」という菊谷市長

ば環境にも良いし、実車率も向上できると思っています。住民も事業者もウイン・ウインになる関係が必ず構築できるはずですよ」と菊谷市長はいいます。

また、将来的には、愛のりタクシーとタウンモビリティ<sup>※</sup>を組み合わせ、高齢者も自分で

中心部を移動して買い物や通院、カルチャーセンター通いなどができる環境も整えていきたいといっています。

### 相乗り率向上や認知度アップが課題

愛のりタクシーの登録会員は1,945人（2015年1月13日現在）。市内在住の60歳以上の人口から算出すると13%程度にとどまっています。今後は認知率を高め、便利さをアピールして利用者を増やしていくことが必要です。また、運行上の課題としては、1.1人と低い相乗り率をどう向上させていくのかという工夫も大事です。

少子化、超高齢化社会における交通事業のあり方には、これまでとは違った視点での発想が求められています。IT技術の活用、発想の転換、利用者サイドに立った営業活動など、従来の枠組みを超えて取り組んでいく姿勢が事業を維持していくためにも重要になってくるでしょう。

また、これからの交通事業者には、まちづくり政策や将来ビジョンのトレンドをキャッチし、事業経営に生かしていくマインドが求められます。まちづくりと交通が一体となった住みやすいまちを目指す伊達市の今後の展開に期待したいものです。

※ タウンモビリティ

大型店舗や商店街、街の中心部で、高齢者や障がい者に電動三輪車や電動スクーター、電動車いすなどを無料で貸し出し、買い物や街を散策する手段と環境を改善する取り組みのこと。

## 保護者が主体的に独自の通学バスを運行

一方、町内会組織が独自に公共交通を維持する努力を続けてきたのが、函館市陣川地区の「陣川あさひ町会」です。

函館市陣川地区はJR函館駅から北東に約9kmのところにある住宅街で、約千世帯、3千人ほどが住んでいます。函館市内では、1970年代から無指定地区と呼ばれる都市計画区域外で宅地開発や工場建設が見られるようになっていましたが、陣川地区もその一つでした。その後の市街地の地価高騰などを受けて、郊外に流出する住宅が増えてきたことから、97年には陣川地区も市街化調整区域に編入されます。しかし、教育機関や金融機関、大きな商業施設などはなく、コンビニエンスストアがあるだけで、マイカーを所有していないと生活が成り立たない地区でした。

陣川地区には、96年から地元の函館バス(株)が乗り入れています。JR函館駅などと結ぶ路線バスだけで小中学生らが通う学校を通過しないルートでした。このため、保護者が地区外にある4、5km先の学校までマイカーで送迎するか、子どもが徒歩や自転車で通学するしかなかったのです。しかし、登り坂がある上、当時は未舗装で歩道のない道路や周りに建物がほとんどないような場所もあり、保護者から安全性の問題が指摘されていました。また、通学の苦痛から不登校の子どもも見られるようになっていました。

そこで、陣川あさひ町会では通学バス運営委員会を設置し、96年12月から保護者たちが主体となって独自に通学バスの運行を始めます。函館バスと契約し、朝と夕方にバスの往復運行を行い、保護者は1カ月の往復利用料として子ども一人当たり5,000円(当時)を自己負担します。その後、市の補助金支援も得られるようになりましたが、保護者の負担金も継続して収集し運行経費に充てられてきました。

ところが、近年は少子化に伴って負担金の総額が減少し、運営委員である保護者らが担っていた集金業務の負担や未納問題も表面化していました。

また、スタートした96年当時に比べると、地域の環境変化も見られるようになっていました。陣川地区のそばに大型ショッピングセンターや病院ができ、近隣での買い物や通院ができるようになっていたのです。しかし、すでにある路線バスのルート上にはないため、近場にあるのもかわらず、車が必要な状況でした。地域の高齢化も進んでおり、将来的にバスの需要が増えていくことが予測されていましたが、採算性の面から地元の函館バスも、町会が期待するような路線バスを開設する動きにはなっていなかったのです。

## 町会が自力でバス運行へ

そこで、陣川あさひ町会では通学バス運営委員会をいったん解散し、2010年から新たな需要に応じていく方策を検討していくことになります。

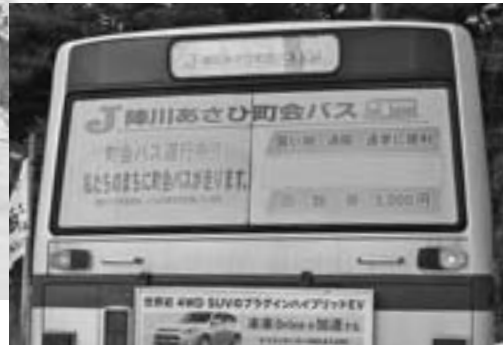
07年から通学バス運営委員会の委員長を務めている上野山隆一氏は、「市長にお会いする機会があったので、課題となっていた近隣の商業施設や病院などを回るバスの運行について、知恵を貸してほしいと相談してみたら、市の企画部と教育委員会の職員を紹介してくれました」と当時を振り返ります。

函館市の協力が得られるようになったことで、函館バスもこの動きに呼応し、11年7月から町会、行政、交通事業者の三者による新たなバス運行の協議が始まります。そして、12年4月から陣川あさひ町会が主体となって、コミュニティバスを実証実験として運行することになり、「Jバス」と名付けられました。

町会は、函館バスと貸し切り契約を結んで運賃収入で運行経費を賄います。バスは1日7便、土・日曜と祝日は3便。近隣の美原・昭和地区などにある学校



出発時間を待つJバス



認知を高めるため、Jバス車両を活用してPR

や行政機関、病院、商業施設を約40分かけて走るというルートで運行を開始しました。

貸し切りバスの運賃は、路線バスの運賃と考え方が違うため、Jバスでは先に定期券か回数券を購入してもらう形式とし、町会の会館や地元のコンビニで販売することにしました。また、通学バスの自主運営も市の補助金で補てんしながら、継続して運行することにしました。当初は3カ月ごとに利用状況を確認しながら継続性を検討することとしましたが、結果的には14年度までの3カ年の実証実験となりました。

初年度はPR不足などもあり、大きな赤字が予測され



上野山委員長自らが制作したオリジナルタグ。300円で販売し、初年度の赤字補てんに大活躍した

ましたが、車内に掲示する広告の収入、オリジナルのグッズ販売などで何とかカバーしました。Jバス運営委員会で引き続き委員長を務めている上野山氏が、本業で木製品加工制作を手掛けていることから、自らバスのイラストや町会名の焼き印を入れた木製タグを制作。「保護者のお母さんと夜なべして作りました(笑)」とい

います。実証実験2年目となる13年度は、通学バスを統合し、Jバスを通学用の「J-KIDSバス」と、通学や買い物などに使える「J-ALLバス」の2種類に分けて運行を継続。子どもも大人も乗れる「混乗便」の設定や通学バスの定期券で全区間乗車可能にするなどの改善を図りました。

3年目となった14年度も、時間やルートの変更を加え、利便性の向上を高めた結果、口コミによる認知も広がり、徐々に利用者が増えてきました。

運行経費は通学バスを含めて年間約1,600万円、このうち通学バスの補助金が約400万円あり、残りを運賃収入や広告収入で賄わなければいけません。定期券の運賃設定や便数調整、ダイヤ改正など、3カ年かけ

て微修正を行いながら、赤字を出さない努力を続けてきました。最終年度は、移転などで定期券を解約する利用者が出てきたことから、予定していた契約数が確保できず、わずかに赤字が出て町会予算から補てんすることになっていますが、これも自分たちの力で何とかしようという心意気の現れです。

そして、町会の3年間の努力が評価され、15年度からは函館バスが乗り合い形式の路線バスとして本格運行することが決定しています。なお、通学用のJ-KIDSバスは、貸し切り形式で町会が運営することとしました。今後は、本格的な路線バス運行に向けて、ルートや時間など、詳細の調整を行っていく予定です。

#### 町会、行政、交通事業者のトライアングルがかぎ

陣川あさひ町会がこのような形で独自のコミュニティバスを運行してきた経験には、公共交通の維持に悩む地域や事業者にとって十分参考になる要素があるはずです。また、行政や交通事業者に頼るのではなく、住民自らが主体となって取り組んできたことや、赤字を補てんするためにできることを模索しながら実践してきた



通学バス運営委員会時代から委員長を務めている上野山氏

ことも重要なポイントです。地域住民を対象にした朝市ツアーや温泉ツアーなどを開催し、認知度アップと利用者を増やす工夫も凝らしてきました。

また、Jバス運営委員会の上野山委員長は「町会の知恵だけでは独自運行はできなかつたと思います。行政と交通事業者が一緒になって

検討できたことが、大きな成果。以前、函館市は西部地区で『おでかけバス』というコミュニティバスを運行していましたが、その経験から多くのアドバイスをいただきました。法律上の問題やルートの考え方、停留所の設置などは、函館バスさんのノウハウがなければ解決できなかったと思います」と、互いの知恵やノウハウが結び付いた結果だと考えています。また、「私たちの取り組みがどこでも通用するとは思っていません。地域の文化や住民のつながり、地理的な条件など、いろいろな要素を加味して考えていく必要があると思います」といいます。

町会が独自で運営しているものの、運営委員はボランティアのため、その負担が課題となっていました。通学バスで問題となっていた集金業務は、現在は地元



バス定期券を販売している陣川地区のサンクス

にあるコンビニエンスストアに定期券の販売を委託。また、委員間の事務連絡の手間も課題の一つでしたが、現在はFacebookやLINEなどを活用し、時流に合わせた技術や仕組みを有効活用することで改善を図っています。

陣川あさひ町会の取り組みからいえることは、公共交通の維持や確保を事業者や行政任せにするのではなく、住民がやる気になれば方策が見つかるということです。地域住民の覚悟があれば、行政や事業者との連携や協力体制を築くことができ、それぞれの地域に必要な公共交通の姿が見えてくるのではないのでしょうか。