

「矢野町の地域交通」検討報告書 - これまでの論点整理と提言

相生市地域コミュニティ活性化アドバイザー
古賀弘一

はじめに

矢野町に合った「矢野町の地域交通」を実現するため、矢野町地域交通推進チームは、これまで 30 回を超えるチーム会議や住民へのヒヤリング及びアンケート等を行ってきた。その経過のなかで経費負担や法的な制約などの困難な問題点に直面し、再度「矢野町の地域交通」の方向性及び方針を組み立て直す必要がでてきた。

そこで、ここに、これまでの協議から論点を整理するとともにコミュニティアドバイザーとしての考えをまとめ、この後の協議の参考にしてもらえればと思う。

A 矢野町の状況

1. 矢野町の地形 - 面積が大きく入り組む地形

矢野町は相生市の最北端に位置する農村地域で、面積が約 38 km²と相生市全体の約 4 割を占める。その約 9 割が山林で、その複数の谷筋や平地に 14 の集落が存在する。したがって、一筆書きで全集落をカバーする路線運行を構築するのは難しい。

2. 矢野町の人口 - ますます増える高齢者人口

矢野町の人口は約 1800 人で、その約 4 割が 65 歳以上の高齢者である。若者の流出、少子化の影響もあり、15 歳未満の子供は約 7%と 1 割に満たない(平成 26 年度矢野小学校全校児童数は 44 人)。世帯数は約 600 世帯(自治会カウント数)で、その約 4 割が二人世帯と独居世帯である。今後ますます高齢者の独居世帯が増えていくものと思われる。

3. 矢野町の交通

矢野町の幹線として、南北にテクノ線が走り、東西に姫上線(古代山陽道)が走る。南に相生市街、東にたつの市、西に上郡町とほぼ等距離にある。

公共交通としては、ウエスト神姫の路線バスが、テクノ線は約 30 分に 1 本の間隔で、榊から若狭野・緑が丘を回る榊線は日に 5 便と数が少ない。そのうち 2 便が小河・上土井を経由する。矢野町の住民は、生活の安心感から榊線は維持したい考えを持つ。

4. デマンドタクシーの試験運行

平成 22 年 5 月から、相生市がタクシー会社と契約し、デマンドタクシーの試験運行が行われている。矢野町のデマンドタクシーは、利用者が事前にタクシー会社に予約し、自宅から決められたバス停まで、あるいはその逆の輸送を行う。目的は、矢野町は前述したよ

うに地形的制約があり自宅から路線バスのバス停までが遠い交通不便地が存在するため、交通不便地の住民の足を確保することと、人をバス停まで運ぶサービスを設けることによって路線バスの利用者数をあげて、路線バス（特に榊線）を堅持することにある。

しかし、デマンドタクシーの利用回数は、年間 220 回（平成 25 年度実績）程度であり（月に換算すると平均 18 回）、多くはない。正味の利用者数は 10 人程度（平成 25 年度）、現在（平成 26 年 11 月）では 5 人（榊 3 人、釜出 1 人、下田 1 人）である。しかし、この利用者にとっては、デマンドタクシーはなくてはならない彼らの足となっている。

5. デマンドタクシー利用者についての考察

矢野町の住民にとって主たる交通の足は自家用車である。道路も整備され、相生市街、たつの市、上郡町ともほぼ同じ時間で行ける。自家用車があればこれに勝る利便性はない。人の行動原理として、実利がない掛け声だけでは、その利便性を捨ててわざわざ不利な手段を選ぶ人間はいない。

したがって、デマンドタクシーの利用者は自家用車の恩恵にあずかることができない人たちといえる。すなわち、自家用車がない、免許がない、乗せてくれる家族等近親者がいない人たちである。そうすると利用者は概ね家からバス停までが遠い高齢者と限定されてくる（バス停が近い高齢者はそのまま路線バスに乗ることができる）。

そして、その目的は生活上どうしても必要な通院、買い物にほぼ限定されている。なぜなら娯楽や遊びという他の目的で使うには、デマンドタクシーというよりもその先の路線バスのバス運賃が高く、生活上必要最小限の利用に留まるからである。その点、今秋、実験的に始まったウエスト神姫の「おでかけパス 65」は、相生市内 1 乗車 100 円であるため高齢者の行動規模を拡大させる可能性がある。

話が逸れたが、デマンドタクシーの利用者は潜在的に固定されている（決まっている）と考えてよい。

B あらたな「矢野町の地域交通」のあり方を考える

6. 現デマンドタクシーは試験運行

現在運行しているデマンドタクシーは、あくまでも試験運行であり、これがずっと続くわけではない。デマンドタクシーに代わる何か新しい運行方法を創造するか、あるいは現デマンドタクシーを本格実施にするための改善・交渉等手順をふむ必要がある。

7. 住民（リーダー）が思い描く「矢野町の地域交通」

a) デマンドタクシー導入時の目的を踏襲

先に示したデマンドタクシー導入時の目的、つまり下の 2 点は踏襲する。

バス停まで交通不便地の住民の足を確保する

バス停につなげ路線バスを堅持する

b) コミュニティづくりとしての地域交通

さらに、矢野町が「矢野町地域交通」に取り組む原点に「矢野町は広く、そんな町内を住民が互いに助け合い、支え合いながら、お寺や郵便局、JA、公民館など矢野町内の施設を住民が気軽に自由に行き来できる地域交通を作りたい」という会長の思いがある。

矢野町という地域が将来的に持続していくには、地域の力を高める必要がある。地域力のある地域、それは地域自ら考え行動する「自律した地域」に他ならない。これを「地域自治」と呼んでもよい。

では、自律した地域を目指し、地域自治を高めるにはどうしたらよいか。戦後、高度経済成長とともに日本の社会構造が変化し、個人が豊かになっていった。その変化のなかで地域の関係性も次第に希薄になっていったのであるが、今日、そのような日本に格差社会や貧困の時代が到来したといわれる。それを乗り越える力は、地域の助け合う力・支え合う力＝相互扶助だと考えられ、すなわち共同体の再生やコミュニティ力が見直されはじめている。

この「矢野町地域交通」を実現することによって、交通弱者を支え、地域の絆や地域のつながりを取り戻し、強固にし、よりよい矢野町地域づくりにつながっていくことを願っている。

8. 「自主運行バス」の導入の検討

自律した地域、すなわち住民が互いに助け合い、支え合う地域コミュニティを目指す矢野町にとって、新たな「矢野町地域交通」では、その運転手を住民が担う自主運行バスの導入を検討している。

住民が運転手を務めるということは、まさに交通弱者に対して住民が助け支え合うことに他ならない。同じ地域の住民が運転手を務めることによって、そこに利用者との間で地域の絆がより一層深くなっていく。また、気軽に知っている顔ということもあり、利用への垣根を低くし、利用者を増やす効果も期待できる。

9. 自主運行バスに対する住民アンケート

矢野町地域交通として、自主運行バスの導入に関する住民アンケートを矢野町の全世帯を対象に行った。結果、自主運行バスの導入に対しては、約75%の住民が概ね賛同した。

このとき、運営の容易性から、利用者の事前予約でオペレーターが必要となる「デマンド型」ではなく、矢野町に決まった路線と停留所を置き、決まった時間に運行する「定時定路線型」の運行が提示された。しかし、定時定路線では運行が時間的に空間的にも制限され、当初、思い描いた町内を自由に行けるという「矢野町地域交通」と違ったものとなっていた。

アンケートの結果を基に運行計画（案）の策定にかかった。

10．問題点の表出

運行計画（案）の策定過程において、難しい問題点が見えてきた。

経費確保の問題

地域としては、視察に行った佐用町の江川地区やその他の先進地域の例に倣い、自主運行バスは道路運送法の79条登録（自家用有償旅客運送）が適用される「市町村運営有償運送」、すなわち運営主体は自治体で運行を地域に委託する方式を想定していた。そして、佐用町江川地区を参考に経費は、地域の負担は運賃での収入を計上し、足りない分を行政による補てんを考えていた。江川地区の場合、行政補てんは約200万と聞いていた。

アンケート結果から検討中の自主運行バスの運行計画（案）に従って、経費を算出すると約200万円となることがわかった。しかし、相生市の場合、単純に経費の不足分を補てんするというにはならないことがわかった。したがって、経費の確保をどうするかという難問が立ちはだかることになった。

法的な制約

大阪大学の猪井先生から伺ったご意見の中で、市町村運営有償運送は基本的に既存路線と同じルートを走ることができないことがわかった。検討中の定時定路線の運行計画（案）では一部、榊線と重複する。ただ、路線バスの時間帯を避ければ可能性はあるとも仰られた。

また、定時定路線には関係ないが、市町村運営有償運送では、家の前まで来て目的地の前まで行く区域運行ができないことが分かった。（市町村運営有償運送では、路線と乗降場所が固定されなければならない）

江川地区の場合、当初、市町村運営有償運送であったが、家の前まで行かないという利便性の難点から、過疎地指定を受け同じ79条の過疎地有償運送に変更している。ちなみに、矢野町は過疎地指定が受けられない（と聞いている）ため、過疎地有償運送ができない。

11．他地域との違いと経費負担について

ここで、矢野町と佐用町江川地区との違いから、行政負担に対する考え方の違いを整理しておく。

江川地区は、神姫バスの路線バス撤退により町の施策として新たな地域公共交通を立ち上げた。当初は佐用町の他の地区と同様にコミュニティバスを走らせていた。しかし、もっと使い勝手のいい交通をと地区住民の発意により自主運行バスを走らせることになった。ちなみに、上郡町の地域公共交通（コミュニティバス＋デマンドタクシー）の例でも、神姫バスの撤退を契機にしている。

江川地区は、コミュニティバス1台当たり約1000万円の経費がかかるところを、住民による自主運行バスに切り替わったことにより経費が約200万円となり、行政としても経費削減が図られたわけである。上郡町についても現在の地域公共交通の体系は、路線バスの維

持のために行政が神姫バスに補てんしていた金額よりも低いと聞いている。つまり、両町は路線バスの撤退から新たな地域公共交通を立ち上げるに至って、コストダウンが成し遂げられているのである。

一方、矢野町の場合は、テクノ線も榊線も従来から通っている。榊線については、その撤退が絶えず住民の間で話に上るが、現時点でそのことが具体的に進んでいるわけではない。つまり、矢野町の公共交通という観点からみれば、榊線の本数が少なくなったといえ、昔と変わらないのである。したがって、矢野町は従前から通っている路線バスの状態い何ら変わらず（路線が短くなったあるいは廃止されたわけではない）、法的な意味で公共交通空白地とはならない。

しかし、その状況のなかでも、矢野町は面積的に広く地形的に集落や居住場所によってはバス停から遠く（公共交通不便地）、それでも公共交通以外に外に出るすべがない人がいるのも事実である（自家用車がない、免許がない、送り迎えをしてくれる身内等がないなど）。そういう人たちの足の確保と、それによりこれまで住民の足としてよりどころとなってきた路線バス特に榊線を維持したいという想いで、今のデマンドタクシーの試験運行が始まった。

矢野町が佐用町や上郡町と違うところは、後者は路線バスというもとからあった公共交通が無くなったことで、新たな地域公共交通が立ち上がっているが、矢野町は昔からある路線バスの公共交通にデマンドタクシーという新たな地域公共交通が追加されたところにある。しかし、数は少ないが、デマンドタクシーのおかげで「大変助かっている」、「ありがたい」という住民がいるのも事実である。

経費については、佐用町江川地区、上郡町とも路線バスから新たな地域公共交通に移行し、行政としての経費削減が図られていた。しかし、矢野町の場合は新たな地域公共交通が追加されたイメージで財政負担は増え、ちなみに平成 25 年度のデマンドタクシーにかかった経費は年間約 46 万円である。

したがって、行政からすれば、新たな地域公共交通として自主運行バスを走らせることにより、この財政難の折、デマンドタクシーにかかる経費からさらに行政の財政負担が増加するのは難しいという話である。これは、論理的にも理にかなっているといえる。榊線が無くなり、それに代わる新たな地域公共交通によって、榊線の赤字部分の行政負担額約 600 万円が削減されるのなら別の話ではあるが。

12 . 経費の確保について - 新規事業の必要性

地域公共交通の運行において、経費を確保するには、ひとえに利用者（乗客）の数あるいは利用回数を増やして運賃収入を上げるしかない。しかし、現行のデマンドタクシーの利用の仕方を見ても、つまり、本当に交通の足がなくて困っている方が、病院や買い物という必要最低限の外出のみの利用では、たとえそういう方の掘り起こしをしたとしても潜在的な人数は限られており、自主運行バスの運行経費を運賃収入だけでまかなうのは不可能である。

したがって、新たな目的利用で新たな利用者を創出する必要がある。つまり、新たな目的利用となる新規事業を立ち上げ、その事業のサービスを受けるために新たな地域交通を利用するという発想である。その事業は矢野町の住民のためになる、それこそ地域コミュニティの醸成につながる事業であることが希望される。

たとえば、JA 兵庫西矢野支店に併設された「ふれあい広場」を活用したサロンを立ち上げるアイデアが上がっている。カフェ機能を設置し、趣味の講座、健康体操の実施、移動販売と連携した食糧・生活用品の販売などを行い、そこへ新たな地域交通が利用者を運ぶ。現実的には、利用者は高齢者となる可能性が高く、高齢者福祉に位置付けられる事業になるかと思われる。そうするとこの事業は、地域公共交通の枠を離れ、コミュニティの福祉事業として、これはこれで事業立ち上げの検討をしなければならない。ただ、これも利用者は限定的であり、10倍、20倍と大幅に利用者が増えるとは考えにくい。

13. 矢野町の現況から考える矢野町に適した地域交通の形態は何か（再考）

3月に行った自主運行バスに対する住民アンケートでは、定時定路線型の自主運行バスを想定した。定時定路線型とは、決まった路線（ルート）を決まった乗降場所に決まった時間に走らせる運行形態である。それは、当初の思いから一番理想的なのは利用者の家の入口から目的地までドア to ドアで自由に行ける区域運行型であるが、運営側にとって実現可能性が高いとして選択されたのである。

区域運行型だと基本的にデマンド運行（事前予約運行）となり、その予約を受け調整し運転手に連絡するオペレーターが必要となる。また、運転手は常時待機しておく必要がある。その分、人件費が高くなるというデメリットがあった。経費面と固定された運行によるやり易さから定時定路線型が選択された。

しかし、定時定路線は、ルートと乗降場所、そして時間（例えば週2日で1日4便というふうに）が、決まっているので利用者側からすれば利用に制約がかかる。定時定路線は利用者が事前予約しなくて済むが、利用の自由度が制限されるのである。また、利用者がいなくても常時走らせることになるので、かえって経費が無駄になる。

さて、ここで考えてみたいのが、矢野町の地域交通における実状である。すでに言及したように、現デマンドタクシーの利用人数（今年正月5名、去年は約10名）、利用回数（月18回 H25実績）の数字からみても、新たな矢野町の地域交通で潜在者をうまく引き出せたとしても利用者が10倍20倍になるとは考えにくい。仮に地域交通をうまくコミュニティ・サロンと抱き合わせたとしても、そこまで利用者が増える保証はなく、かなり難しいと思われる。（それに現時点でサロンがうまく運営できるかどうかは未知数）。したがって、矢野町で定時定路線の自主運行バスを走らせても、空バスを走らせる可能性の方が多と思われる。

今の矢野町の現実的な利用者数から考えれば、潜在者を掘り起こしたとしてもそれほど多くないと考えられ、このように需要が少なく分散している場合はデマンド型を選択するのが公共交通のセオリーとなっている。逆に、利用者が多くまとまった需要がある場合は

定時定路線型が適する。先進地の例として、佐賀県の小城市は、町内限定から町外へ運行エリアを拡大することによってまとまった乗客を確保し、区域運行（デマンド型）から定時定路線運行（曜日限定）へ移行した例がある。

また、矢野町の地形的な条件から、町内の集落をくまなくカバーしようとする一筆の路線設定は不可能であり、谷間や方向の違う集落を行っては戻ってしなければならない。その分、移動距離の増加と時間のロスが発生し、余裕のあるダイヤを組みにくい。住民アンケートの結果から自主運行バスの運行計画（案）の策定を進めていたが、そこで組まれた路線とダイヤを見てもぎりぎりのところで出来ており余裕がなく、実際の運行に堪えられるものかさらなる検討の余地がある。また、そのてんこ盛りの運行計画（案）でさえも能下集落をカバーできていない。

ところで、公共交通の運行形態で定時定路線型（路線定期運行）と区域運行の中間に位置する路線不定期運行がある。路線不定期運行とは、路線定期運行のように路線（ルート）と乗降場所（停留所の位置）が決まっており、時間については、起点の発車時刻又は終点の到着時刻のみが決まっており、予約がある場合のみ運行する。基本的にオペレーターと運転手の待機が必要なのはデマンド型の区域運行と変わらない。

14. デマンドタクシー利用者への聞き取り

10月の後半に、現在デマンドタクシーを利用されている方5名（榊3名、釜出1名、下田1名）に聞き取り調査を行った。昨年度は正味の利用者数が約10名と聞いていたので、利用人数が減ったことになる。

利用者は皆65歳以上で、目的はほぼ通院のためといい。その帰りに買い物をするという感じである。それは、ウエスト神姫の高齢者パス「おでかけパス65」の申込みのアンケートから、矢野町の高齢者が路線バスを利用する主目的（通院）と同じであることが分かった。つまり、たまたま住居がバス停まで離れていて、そこまで行くのには帰るのに他に手段がなくデマンドタクシーを利用しているということになる。デマンドタクシーを利用されている方は、本当に感謝されている。

利用回数は、月1回2名、週1,2回2名、週3,4回が1名である。週3,4回の方を除き、それほど多くの回数を利用されているわけではない。それは、デマンドタクシーだからではなく、路線バスの運賃の高さが関係していると思われる。その点で「おでかけパス」は、利用者自身の言葉にもあったが、目的が通院だけでない利用を増やす可能性を秘めている。

現デマンドタクシーから定時定路線の自主運行バスに変わったらどうか質問してみた。「そう決まったのなら従うしかない、仕方がない」というあきらめの気持ちのようだ。実際、デマンドタクシーを利用している人は、事前予約することにそれほど負担ではないようだ。要するに、事前予約は最初のハードルが高くて、慣れの問題ということであろうか。

そして、ドア to ドアに関しては、足の悪い人にとっては家の玄関まで来てくれるのはたいへんありがたく、まして買物をして荷物がある帰りは特にそうだということである。とくに榊の坂は辛いらしい。

便数による時間限定については、週3,4回利用される方は固定された時間で利用しているわけではなく、そうなると使い辛いとおっしゃられた。現在、デマンドタクシーを利用されている5人の方は、「今のデマンドタクシーを続けてほしい」というのが本心ようだ。

デマンドタクシーを利用されている方は、数が少ないとはいえ、それがないと困る方々である。この方たちが、あらたな「矢野町の地域交通」によって締め出されることがあってはならない。逆に、数が少ない人たち(=本当に困っている人たち)だからこそ優先されなければならないと考える。

C 法的な整理

15. 道路運送法の第4条許可と第7条登録

地域公共交通を考える場合、つまり利用者から運賃をもらい運行する場合、道路運送法の第4条「一般乗合旅客自動車運送事業」と第79条「自家用有償旅客運送」の二つの手法が考えられる。

第4条の「一般乗合旅客自動車運送事業」は、コミュニティバスのような乗合いの旅客輸送で、いわゆるバス会社やタクシー会社が運営・運行を行うやり方である。ナンバーは緑色(営業ナンバー)。法的には事業者への許可という形になる。一方、第79条の「自家用有償旅客運送」は自治体やNPO団体が自家用車を使って有償で人を運ぶ場合で、法的には運営者の登録制となる。ナンバーは白色(自家用ナンバー)。

「自主運行バス」は第79条登録に適する。第79条登録は、定員11人以上の自動車と11人未満の自動車に区分されるが、矢野町が考えているのは定員11人未満の自動車である。11人未満の自動車では、運行の態様によって次の4つに分類される。「市町村運営有償運送(交通空白輸送)」「市町村運営有償運送(市町村福祉輸送)」「過疎地有償運送」「福祉有償運送」である。そのうち「市町村運営有償運送(市町村福祉輸送)」と「福祉有償運送」は対象者が身体障害者や要介護認定者と限定されているので対象外となる。

市町村運営有償運送(交通空白輸送)は、市町村が運営主体となり区域内住民の旅客輸送の確保のために必要な運送を行うものである。運行を地域やNPOなど運転代行業者に委託することができる。

過疎地有償運送は、正確にはNPO等によるボランティア過疎地有償運送と呼ばれ、運送主体はNPO等の団体が担い、過疎地域等の住民で本サービスを受ける者としてNPO等の名簿に記載された者に限り、運送を行うものである。

16. 矢野町の選択と法的制約

矢野町としては、当初、バスの購入などの初期経費や保険のこともあり、また佐用町江川地区にならって市町村運営有償運送の交通空白輸送を選択した。つまり、運営主体は相生市で自主運行バスの運行を相生市が矢野町(矢野町まちづくり推進委員会)に委託し地域が担う。

しかし、協議を進めていく中で、猪井先生のご意見から、この市町村運営有償運送は、ドア to ドアの区域運行ができず、路線と乗降場所が固定されなければならないことが分かった。また、路線も既存のバス路線と重複してはいけないことも分かった。ただ、公共交通会議の中で時間帯をずらしての運行が認められればよいとのサジェスションもあった。ちなみに、佐用町江川地区は住民が家の玄関まで行けない不便さを感じ、途中で市町村運営有償運送から過疎地有償運送に変更している。

そこで、矢野町が過疎地有償運送は可能かどうかであるが、過疎地有償運送は過疎地域の指定を受けた地域でしかできない。矢野町が過疎地域の指定を受けることは、担当職員によると路線バスが2ルート走る現状の中では難しいとの見解である。

とすると、矢野町が有償で自主運行バスを走らせることができる選択は、市町村運営有償運送（交通空白輸送）で、路線と乗降場所、時間が固定された定時定路線（路線定期運行）か、路線と乗降場所が固定されるが時間区分の中で予約があったときだけ走らせる路線不定期運行の2種類ということになる。

しかし、先の検討からも分かるように、現実的には利用者の十分な見込みを立てることが難しい中で空バスを走らせる定時定路線の選択はないと考えられ、矢野町で有償で自主運行バスを走らせるとしたら路線不定期運行しかないであろう。

17. 路線不定期運行の吟味

では、矢野町にとって路線不定期運行が果たして適しているのだろうか。現行のデマンドタクシーと比較した場合、住民（利用者）にとってのサービスは低下する方向にある。

一つに、家の玄関前まで配車されない。二つに、曜日あるいは1日の時間帯・便数によりサービスを受ける時間が限定される。前述したように、現在デマンドタクシーを利用されている方がこれによって、サービスを受けられなくなると意味がない。

とすると、公共交通という観点、住民の足の確保（この場合、路線バスにつなげ路線バスを使って町外へという足の確保）という観点に限れば、裏を返してコミュニティ醸成の視点を考えず自主運行バスにこだわらなければ、矢野町の現状からみて、サービス度が高くしかも経費が最もかからない現行のデマンドタクシーを本格実施に向けて進めるのが最善だと考える。

しかし、中川会長の思いから始まって、もともとの矢野町の地域交通で描いたのは、住民が運転する自主運行バスで矢野町内を住民が自由に行ける図であった。ここを外してしまうとこれまで一体何のために時間をかけて協議してきたのか分からなくなる。これを実現するためにどうすればよいかを考えてみよう。

当初、コミュニティアドバザーは、現行のデマンドタクシーを自主運行バスで住民が担い、バス停だけでなく町内の施設にもつなげられるようになればと単純に考えていた。すなわち、町内の区域運行（デマンド輸送）を想定していた。しかし、区域運行ができる過疎地有償運送は過疎地指定が受けられないということなのでできない。

だが、それはあくまでも有償（利用者から乗車賃をもらう）にこだわるからである。利

用者からたとえ乗車賃を頂いたとしても、それだけで運行経費を賄うのは難しい。それ以外に何か収入が得られる事業を展開することが必須となる。ただ、有償でなければ、道路運送法の適用外となり運行形態は自由にできる。

D 福祉事業から発展した地域交通という視点

18．対象者の限定

現在デマンドタクシーを利用されている方は、皆65歳以上の高齢者である。そして、その主な利用目的は通院である。地域の交通弱者をあげれば、高齢者や学生・生徒・児童のような学校に通う子ども、障がい者などであるが、自身の生活と直結し、また少子高齢化の人口比率からも地域で一番の交通弱者は圧倒的に高齢者であることは間違いない。

住民アンケートの回答から今、矢野町の全世帯の約4割が二世帯と一世帯であることが分かった。今後、ますますその割合は上がり、二世帯が一世帯へと移っていくであろう。独居の高齢者が増えていく。

今、社会では、独居高齢者の孤立化を避ける動きが各地でされている。孤立化は認知症につながり、その症状を加速させる。人と会って話すことが脳に一番の刺激となり認知症の予防につながる。財政難の折、高齢者を支える動きは必然と地域に降りてきている。

そこで、高齢者福祉の一つ、外出支援事業を「矢野町の地域交通」として発展させていくことはできないだろうか。

19．高齢者福祉事業の立上げ

地域公共交通で行政からの十分な金銭的支援が期待できないなか、自主運行バスの交通事業だけでなく複合的な事業展開をしなければ、経費を確保できないことが分かってきた。その一つのアイデアがコミュニティ・サロンであるが、それを基軸に事業モデルをつくる必要がある。

メインの対象者が高齢者であることから高齢者福祉の事業モデルを展開し、その事業の一つに高齢者の外出支援を行い、矢野町内を自由に動ける自主運行バス（自家用車）を走らせる。当然、路線バスのバス停にも行く。自主運行バスの利用については、利用者から乗車に対する運賃を頂くのではなく、この事業の会に登録して頂き、コミュニティが行う福祉事業全体に対する参加料あるいは会費から頂く。

したがって、当初、「矢野町の地域交通」で描いた町内をぐるぐる回ることのできる自主運行バスの実現は、地域公共交通の観点からではなく、矢野町の高齢者福祉事業を構築する中で、その一つ事業、外出支援事業のための移送車（バス）によって行う考えである。それが路線バスのバス停にもつながることによって従前の地域公共交通もカバーする。

地域公共交通を成り立たせるためにコミュニティ・サロンを行うのではなく、コミュニティ・サロンを核とした高齢者福祉事業から地域公共交通の実現を図るのである。これが「矢野町の地域交通」としてはどうか。

高齢者福祉事業は今の地域交通推進チームとは別に進めたほうがいいであろう。社会福祉協議会や民生委員に入っていたいただいた新たなチームで、矢野町におけるコミュニティ・ビジネス（今注目されているソーシャル・ビジネス）として、採算が成り立つ事業プランができるのか、時間をかけて検討する必要がある。

E 結論（コミュニティアドバイザーとしての提言）

「矢野町の地域交通」は、考えられる潜在的利用者数、矢野町の地形的制約、現行のデマンドタクシーのサービス度合いから考えて区域運行（デマンド型）が妥当だと考える。

経費を確保するためにも交通事業だけでなく（交通は収入にならない）、複合的な事業展開を考える必要がある。

地域交通の主な利用者が高齢者であることから、コミュニティ・サロンを核とした高齢者福祉事業を立ち上げてはどうか。

当初目指した町内を自由に行き来する自主運行バスは、バス停にも行くことのできる高齢者福祉の外出支援事業により実現させる。

平成 27 年度中にソーシャル・ビジネスとして高齢者福祉事業の立ち上げを目指す、仮にうまくいかなかった場合を考慮し、保険的にデマンドタクシーの本格実施を検討しておくのも 1 案である。

2014.11.17

追記 1

推進チームでの検討当初（平成 25 年 10 月頃）行政が加東市米田地区の「米田ふれあい号」の視察から、若狭野まで榊線とほぼ同じルートを走り若狭野から国道 2 号線を通して相生駅に向かう定時定路線型の運行の提案があったが、それを走らせることによって榊線が廃止される可能性と矢野町外の運行による運転リスクの心配等から見送られた。（この時はまだ経費の採算・負担の話は出なかった）

追記 2

最終的に、地域は「矢野町の地域交通」として地域の方針を下のように決めた。

（優先 1）公共交通として、現行デマンドタクシーの本格実施を市に要望する。

（市は、平成 27 年度、市全体としてのデマンドタクシーのあり方を検討する）

（優先 2）住民の自主運行による地域交通の実現として、採算に見合うようなコミュニティ福祉事業の総合的な立上げを並行して検討する。

（優先 3）優先 2 によるコミュニティ福祉事業がうまく立ち上がれば、デマンドタクシーを引き継ぐことを考える。

2015.3.23