

NPO 活動推進自治体フォーラム島根大会（第5分科会）

テーマ

島根発の「新しい公共」～移送サービスで地域を支える～

事例報告者

- ・熊谷美和子（特定非営利活動法人たすけあい平田 理事長）
- ・小山義弘（特定非営利活動法人ほっと大東 事務局長）
- ・澤田定成（飯南町谷自治振興会 会長）
- ・石川厚志（島根県しまね暮らし推進室 中山間地域支援グループリーダー）

コーディネーター

- ・吉田 樹（首都大学東京 都市環境学部自然・文化ツーリズムコース 助教）

コーディネーター（ワークショップ）

- ・伊藤みどり（特定非営利活動法人全国移動サービスネットワーク 事務局長）

●趣旨

「年をとっても障がいを持って、人として心豊かに生きたい」「地域の公共交通機関が廃止され、過疎の波に飲み込まれそうになっても、住み慣れたこの地域で暮らし続けたい」そんな人々の思いを叶え、地域を守るために、移動手段としての移送サービスの充実には欠かせないものです。全国一の高齢県である島根からNPOと島根県の協働事業で実現した移送サービスの問題解決事例や行政とNPOが知恵を寄せ合って創りあげた島根県独自の移送サービスの事例などを島根発「新しい公共」としてご紹介いたします。

この分科会では、全国的な移送サービスの現状や動向を知り、島根での成功事例や課題に向き合いながら、参加者同士の情報交換で、移送サービスをテーマにした「新しい公共」について学び合いたいと思います。

●内容

■吉田コーディネーター

おはようございます。首都大学東京の吉田と申します。パワーポイントの資料をご覧になりながら、お聞きいただきたいと思います。まず、私が何をやっているのかですが、首都大学東京、昔の東京都立大学で、主に東北地方、過疎地域とか地方都市とかの地域交通の現状や課題について、10年来研究しています。その中で、今、地域交通が新たな方向に動こうとしています。それは、交通基本法が民主党政権でできようとしています。国土交通省の審議会が11月15日からスタートしましたが、その中には過疎バスの問題だけではなく、今日のテーマにもなっています移動サービスについても、大きく含まれていることです。そういう中で、これからどう変わっていくのか、どう考えていけばいいのかというところを中心にお話をさせていただきます。

まず、今日お話しするポイントは、大きく3つあります。テーマとする交通手段は、バス交通を中心とした地域の公共交通です。いわゆる過疎バスの話も出てまいります。それから、皆さんがNPOでやっておられるようないわゆる福祉交通サービス。福祉有償運送なり、あるいは過疎地有償運送だったりといったようなものの現状や課題など。それから、政策動向がどうなっているのか。地域交通に関しては、バス離れの原因です。これは、マイカーが普及したからだとよく言われますが、それも一理あるとは思いますが、それが直接的な原因ではなく、もっと深刻な要因があると考えています。その関連で、先ほどお話しした交通基本法です。これができることで、地域の交通や福祉

交通がハッピーになっていくのかどうかについてお話ししたいと思います。

2番目が、地域交通の政策と計画に求められることですが、この交通基本法の中で、地域交通の計画を策定していきましょうということが、現時点の法案段階では書かれています。それが都道府県交通計画と市町村交通計画です。では、計画で何を考えればいいのかということをお話していきます。

最後に、このフォーラムには市民活動、NPO、行政の方が参加されています。こういった主体がどういう役割を果たして、地域交通について考えていけるのかというこの3点について、特にお話をしていきます。

まず、バスの話、地域公共交通のお話をしたいと思います。お客さんが減っているというグラフはよく見かけます。ただ、ここ2、3年でちょっと変化が起きています。と言いますのは、過疎地域、都市部、地方部の関係なく、2006年以降にお客さんが戻ってきた地域と、そのまま下落傾向が続いている都市部に二極分化しています。もちろん長期傾向で見れば、1970年代になると、101億人がバスを使っていました。年間で換算すると100回ですから、週に1往復、週に1日はバスを使って生活をしていたということですから、なかなかすごいもんです。ところが、それが今は6割に減っています。長期的にはそうなのですが、今お話ししたとおり、地域によって差が出てきたのがここ最近の傾向です。

では、なぜバス離れがおこっているのかというと、当然、マイカーの話がいつも出てきます。私も車を運転します。近所のスーパーが全部つぶれてしまい、最寄りのスーパーに行くのに車を15分走らせないと買い物に行くことができない状況です。一方では、マイカーに過度に依存した社会の弊害というのもあります。東京だと渋滞がよく問題になりますが、渋滞で年間50時間を無駄にしています。ですから、東京都民は年間2日間を無駄にし、363日未満で過ごしているわけです。

そんな中で、公共交通はほかの人との相乗りでやれるから必要なんだとよく言われます。しかしです。例えば、バナナは売れずにお店にずっと置いておかれていたらだんだん黒くなっていき、お店は値下げをして安売りするなど、買ってもらおうと努力をします。バスは違います。マイカーというライバルの魅力的な商品が出たら、利便性を向上しようというような話ではなくて、値上げをしましょう、廃止しましょう、便数を減らしましょう、ということが続けてきたのです。総体的に魅力を低下させ続けてきたわけです。こうなった原因は、仕組みにあります。2002年、バス産業は「規制緩和」が行われました。儲かるバス路線があるとすると、その儲けを儲からないバス路線の赤字補てんに使うことで、運営してきました。ところが、冒頭でお話ししたとおり、バスのお客さんがずっと減っているわけですから、儲かる路線自体がそもそも多くありません。実際にバスの運営がどうなっているのかというと、例えばバスを走らせる費用が100円かかるとしますと、地方部だとこのグラフの一番末端の88円分しか収入がありません。では、残りは補助金で埋めているのかというと、違います。補助金を含めて88円分しかとれていません。残りの12円分は、全部バス会社が負担しています。つまり、バス会社の負担で運行しているというのが現状です。青森県十和田市で実際に計算をしたところ、バスの赤字が1億5,000万円で、1億1,000万円は補助金でまかなっているのですが、残りの4,000万円は十和田観光電鉄という地元のバス会社が負担をしています。この会社は、今のところ潰れていません。その理由は、鉄道事業を営んでいて、立ち食いそば屋が2軒あります。この2軒で、6,000万円ぐらいの年間黒字を出しています。1杯300円のそばの収入で、6,000万円出しているのです。それにより、何とか赤字を埋め合わせしているわけですが、今、そのそば屋が再開業事業で潰れるかもしれないという話になっています。そうなった途端に、一気にネットワークが崩れるという懸念があるわけです。だから、全くほかの要因で、バスのネットワークが崩れるリスクがあるのです。

バスの運転手さんの業務も、大変な業務です。1980年には10万キロの距離を走らせるのに3人でカバーしていたんですが、今は2人でカバーしています。ですから、労働量は単純に1.5倍になります。それから、従業員の数ですが、バスガイドさんや営業部隊も含めた人数は、半減どころではなく、もっと減っています。問題は、この従業員数と運転手さんとの差です。ほとんど接近してきました。つまり、会社の中で知恵を絞れる人が、今のバス会社にはほとんどいない。逆に、知恵を絞る余裕がないんです。にもかかわらず、今の状況だと交通事業者任せようということになります。例えば、バスが廃止されそうになったら、行政は、「バス会社さん、ごめん、もうちょっと頑張ってくれないか」と。最初はそれでいいのですが、ずっとこの状態だと、もう立ち行かなくなってしまう。

そんな中で、国は交通基本法を制定しようとしているのですが、この交通基本法は、自公政権だったときに、民主党と社民党が共同提案して廃案になった法律です。その時に出された法案が、まだそのまま生きています。そのまま変えるつもりがないのか、今年中に決めると言っていますが、どこまでいけるのかよくわかりません。ただ、その中でも、移動権というものを位置づけましょう。あとは、交通計画を国や都道府県は必須で立てなさい。市町村の交通計画というのを立てなさい。また、市民に対しても、何か努力をしていきましょうという責任分担のルールなどがこの中に書かれています。実は、交通基本法の小委員会でも、移動権とはそもそも何なのか。計画とは何なのか。役割分担とは何なのか、というような議論が進められているところです。

交通基本法検討会が、昨年から行われています。

これは簡単に言うと、現政権に変わり、政治家のスタッフの布陣が変わっていますから、いわば政治家と国土交通省の省内勉強会という位置づけで、13回開催されてきました。それが今は、ここに書いてある交通基本法検討小委員会というものに看板が変わり、いろいろと議論がされています。メンバーは、交通系が7人、法律系が1人、福祉系は視覚障がい者の方が1名です。そこで、年内に集中討議をして、3月の次年度通常国会への提出を目指す予定になっています。

ところが、この交通基本法を策定するには、むずかしい論点があります。憲法の理念と個別法の道路運送法とをつなぎ合わせる役割が、交通基本法だと思っていたら差し支えありません。この基本法の中身をどうするのかについて、今、議論が行われています。私はそれを、規範性と指針性をしっかりしましょうといつも言っています。規範性というのは、国が交通法政策として何を重視するかを示しましょうということです。つまり、交通はあまりにも一般的な言葉なので、交通の範囲がどこまでなのかが、今、一番議論されているところです。私たちは、交通というと道路の上を走るバスだったり、あるいは移動サービスだったりを思い浮かべますが、委員によって違います。物流を専門とする委員だと、物を運ぶことも交通計画の教科書に載っていますので、これも交通だと言われます。民主党が、高速道路や有料道路を無料化しようと言っていますが、あれも道路運送法の中に書かれており、あの高速道路政策も入れるべきなんじゃないか。それから、土地利用政策も交通と関係していくから入れるべきなんじゃないかということで、この部分については議論が進められています。

一方で、移動権というのが出てきます。この移動権をどうやって位置づけていくのかについて、猛烈な議論になっています。今の交通基本法策定小委員会の布陣から考えると、移動権は否定される可能性が濃厚です。と言いますのは、こんなことをやったら日本の国は破綻するんじゃないかっていう意見が大半を占めています。ただ私たちは、それは移動権という権利や基本法の概念を理解してませんという発言をして、この間から論戦を挑んでいるんですが、この移動権が何者かということころがうまく理解されていません。この移動権をどうとらえていくのかという話は、後でお話しします。

それから、指針性です。結局、この交通基本法を作ったらそれで満足してはいけないうわけで、作った後、この理念を道路運送法やバリアフリー法の新法だとか、様々な法律に反映していかなければいけません。でも、今の法案だと、「すべて国民は、健康で文化的な最低限度の生活を営むために必要な移動を保障される権利を有する」と記されています。これが移動権だと言っているのですが、これじゃあ基本法ではなくて、憲法とほとんど同じ文章ですよ。不要なのではないかという議論もあります。私としては、基本法を策定して、移動権を設定された後のことを考えながら基本法を考えることが大事だと思います。つまり、基本法は策定されても、個別の法律がうまく連動していないとダメなのです。後で詳しくお話ししますが、道路運送法はそもそも事業法で、乗り合いバス、タクシー、貸し切りバス、高速道路や有料道路とはこういうものですよということが書かれているものです。事業を規定する法律ですから、そこにはユーザー目線がないんです。つまり、移動というものは、常に人が生活をしてる中で、何かの目的を果たしたいから移動するんであって、中にはバスに乗りたいたから乗るっていう人もいますが、そういうマニアックな人は少数で、何かの生活を実現したい、活動を実現したいから移動するわけです。だから、そこには生活者目線、利用者目線というものが重要です。それから、交通は町づくりにもすごく機能します。町づくりを仕掛けることもできます。でも、その視点が全然入っていません。利用者目線、町づくり目線の交通基本法にしない限り、道路運送法など全然変わらないわけです。だから、交通基本法を大事だと思っているのは、利用者目線、町づくり目線の視点というものをどこまでこの法律の中に魂を入れられるかが、今、一番の要どころだと思っています。

では、移動権とは何か？という話なんです。移動権というときに、先日の小委員会の中でもある委員の方が、「山奥の1軒の人まで全部救うというのが移動権なのだ。そうなるのであれば、財政が厳しい状況の今、受け付ける訳にはいかない」という話をされました。ほとんどの委員の方も、同じようなことをおっしゃいました。でも、私としては、ここまで移動権を確保しなさいなどという具体的な範囲を明示する必要は、基本法なので一切ないと思っています。大事になってくるのは、実はその基本法の中に規定されるであろう各地の計画の中身です。その中身に、バスを初めとした乗り合い交通でどこまで移動確保するのかという範囲を定めることが必要になってくるのではないのでしょうか。どういうことかということ、移動権のほかに、例えば居住地選択の自由というものがあったりしますと、移動権と居住地選択の自由が対立するとしたら、どちらかを上位に置くか、どちらかの優先順位を落とすという調整をしていきます。ここの範囲というものは、法律で明示すべきものではなくて、各地の計画の中で決めればいいのか。それをどうやって実現していくのかという責任分担もはっきり規定をしていかなければいけないと思っていますし、皆さんがやっておられる移動サービスに関してはどこかというところ、ここのセーフティネットの仕組みづくりの中で、しっかりと共助というものをどれだけ位置づけていけるかというところがカギだと思っています。つまり、山奥の最後の1軒まで路線バスが入っていけるはずが当然ないし、道路の物理的な条件で無理だということもあるでしょうし、距離が長過ぎてどう見ても効率性が悪いという話になってくるかもしれません。でも、その中のところでも従来の考え方だったら、いや、過疎地域自立促進特別措置法に位置づけられている過疎地じゃないから、過疎地有償運送なんてダメですよという話になってきたり、実際そんな規定もないのに、そういうこと言われる場合もあります。

それからもう一つは、松江市にはタクシー会社があるので、過疎地有償運送したらダメですよという話が現実問題として起きてくる。だから、島根県の場合は、無償という仕組みのルールづくりをしたわけです。ただ、なぜ無償というルールづくりをしなければいけなかったかということ、道路運送法というものが、生業、ビジネスを規定した法律だからです。その中に、NPOが支えているような移動サービスというものは、共助の中でやられているはずですよ。つまり、ある意味互助的、助け合いの中でやられている話です。その話と事業法との性質が合っているのかどうかということも、当然考えないといけません。公共が支える部分と共助が支える部分という二本柱で、私は考えていかなければいけないのではないかと考えています。もっと細かく話をすると、今お話しした事業法である道路運送法が、共助に馴染むのかどうかという話はしなければいけないと思います。場合

によっては、福祉有償運送、過疎地有償運送のような、いわゆる地域主体、NPO主体でやっているような輸送サービスについては、道路運送法の枠組みの中から外して、新しい仕組みを作っていくということも議論しないといけないと思います。つまり、道路運送法の中に位置づけられていることによって、市民活動という範囲を制約してしまう可能性が出てきているわけです。でも、移動権ということをやっている以上、やはり市民活動の中で支えていかないと、これが実現できないという話に当然なってくるわけですから、このあたりの法制度の整理というものが必須ではないかと思っています。

もう一つは、空気を運ぶバスの補助をしているのです。つまり、バスの補助というものは、いろんなルールがあり、そのルールに則ったバス路線を残そうという考え方なのです。でも、税金を投じるのであれば、今の路線を守ろうという補助ではなくて、生活に役立つサービスに対する支援ということに考え方を考えていかないといけないと思います。もう一つは、交通手段ごとに国の政策もバラバラなので、これを横断的にしていかないといけないという話です。まず、地方バスの課題です。ある県のバス協会の方から、「基本法ができる、うち廃止できなくなるのですか？」という話がありました。廃止しづらさが高まるという話がある一方で、市町村としてはそんなことはあんまり考えずに、補助基準を満たす路線を維持するという傾向がものすごく強いんです。

今、国と県がバスに対してどういう補助を出しているのかというルールが決まっています。複数市町村を跨がないといけないんです。複数市町村を跨ぐバス路線について、10キロ以上ないとダメなんです。1日3往復以上走らせてはダメです。それから、平均乗車密度という単位を一定基準以上満たしてはダメですというようなルールに基づいて、国や県が補助をしています。ここからこぼれた部分は、例えば島根県が独自のルールで補助するとか、あるいは市町村が補助をするという話になってきますが、そうなるにつれて各各市町村の自己負担が出てきます。特別交付税で8割措置されるのですが、何割入ってくるか全然わからないものから、自己負担が出てきます。だったら、自己負担は原則がないこのルールに則ったバスを残す方が、市町村としては持ち出しが要らないことになるので、これを残そうとするのです。このバス路線がどう使われているのか、何が不便なのか、もっとよくなるのかってことをあまり考えずに、このルールに則ったバス路線を補助するという考え方です。来年、国は補助金額を増やすという議論をしています。そうなるにつれて、一層空気を運ぶバスに補助されるような傾向になってしまうという制度的な課題があります。私としては、税金を投じるのであれば、地域のお役に立てるようなバスに対して補助をしていくようなルールに変えないといけないと思っています。

また、現行ルールには、結構問題があります。先ほどの青森県十和田市ですが、高校生がたくさん乗っているバスほどルールを満たすことができないのです。平均乗車密度という単位があり、始点から終点までを乗り続けて、なおかつ、回数券や定期券でもない現金で払った場合に初めて、そのバスの乗車密度が「1」に数えられるんです。始点から終点まで乗り続ける人っていますか？、いたとしたらマニアの方ですね。大概、何とか営業所から何とか車庫まで行きますから、よっぽど好きじゃないと、始点から終点まで乗りません。それから、大人運賃を現金で支払った場合とありますが、私でも回数券を使います。高校生を見てみると、途中から乗って途中で降りるし、半額以下の割引になっている定期券を使います。高校生が1人乗っても0.1人にしか数えられないのです。たくさん的高校生が乗ってきても、結局このルールに則れないから止めますというようなことが、東北地方でも数多く起こっています。多分、山陰でも同じようなことが起こっていると思います。

そんな中、国は補助金を453億円に倍増して、新しい仕組みをつくろうとしています。それを、交通基本法の議論に並行してやっているわけです。その補助金は協議会を立てて、そこに対して一括的に支援することになります。問題は、その使い方です。お話ししたように、今走っているバス路線に対して支援をしていくというだけの現状の発想だと、全くもって無理なわけで、逆に言うと、この協議会の中でどこにこの支援をうまく活用していくかということを決めていかないとイケない

いのです。だから、自治体間の差は猛烈に大きくなります。ある協議会は、結構いろいろと制度を研究しているところに行き届くような支援をしたり、市民活動が支えるような移動サービスに対してケアをしてきたというところもあれば、反対に、バス補助だけとか、タクシー券とこれしか考えませんで終わるところもあるでしょう。つまり、協議会単位、自治体単位での政策の差というものが、ものすごく大きくなるのです。まず、そこで大事になってくるのは県です。松江市の場合、松江市単独では考えられないので、県がどういうビジョンを描くかということが一番のカギになるのです。

それから、福祉交通に関する課題という話です。皆さんがやっておられる福祉有償運送。運転者確保や活動資金など、登録までのハードルを懸念されているという話でしたが、バスでも同じようなことがあります。登録までのハードルというところで、タクシー会社からギリギリやられてなかなか登録ができないという話をよく伺います。バスでも同じところがあり、タクシー会社から批判をされて、なかなか通せないということです。

先日、青森県の某バス会社が良い提案をしてきました。地方のバスは長距離を走るので、始発から乗ると片道で1,500円ぐらいかかることがあります。それだとお客様の生活を支援することになりませんので、補助金をもらわずに、500円を上限にしてやりたいということ、バス会社が独自に提案したわけです。私は、実験的にやってみればいいのではないかと思ったのですが、タクシー会社の方が手を挙げて、「その提案を下げなさい」とって発言されました。

それから、運転者確保、活動資金のハードル、バス会社も同じです。一畑バスみたいに大きな会社の某バス会社さんが、自治体から新規路線の相談を受けたときに断ったそうです。なぜ受けられないのか？地方では、運転者が確保できないのです。実は今、東京でバス運転手のなり手がいません。そうすると、地方の優秀なバス運転手さんを引っ張ります。青森県のバス運転手の年収は、200万円から250万円ぐらいですが、関東では700万円もらえます。だったら、家族のためにということで、関東に移住する人が結構多いのです。そうすると、地方の運転手が足りなくなるという構造的な問題が、バス業界には起こっています。それと何となく似ているような課題なのです。

それから、タクシーについても思うのですが、タクシーは道路運送法の規定が、定員11人未満の貸し切り車としか書かれていません。それ以外の規定はありません。でも、運賃を一緒にしましよとか、多すぎるから台数を減らしましよとか、というような傾向が強くなっています。それは、流し・駅待ちのルールだと思っているのです。例えば、松江駅にもタクシーが停まっていますが、どこの会社かを別に選ぶことなく、先頭に停まっているタクシーから乗ります。それが流し・駅待ちのルール。つまり、A社は高い、B社は安い、それが駅に行って停まっていると、今日はラッキー、今日はアンラッキーという話にもなりますし、そういうところで逆に言うと、需給バランスも問われるので、駅待ちのタクシーに対して一定の制限を設けることはあると思います。

ところが、私たちが考えている移動サービスは、基本的に予約制です。つまり、どういうサービスを使いたいのかを、消費者、利用者、市民が決めます。市民が決めるサービスについても、実はタクシー、流し・駅待ちと同じルールで同じ金額、同じ仕組みでないとできません。だから、タクシー側も全く新しいビジネスチャンス、ビジネスモデルを掴むことができなくなってしまいました。規制緩和の時にこの辺の規制が緩くなったので、その時に頑張ったタクシー会社を幾つも知っていますが、それがこの法律によってダメになっているのです。タクシー特別措置法、タクシー新法という法律です。これは、駅にタクシーがいっぱい溜まっているような地域を特定地域に指定して、そこに対して地域計画というものを策定して、台数を減らし、運賃を統一化しましよということを決めるだけです。それは確かに駅で待ってるタクシーの適正化には一定の成果はあるのでしょうけど、これでは新たなビジネスチャンスなど全く開けないわけです。だから、この辺の扱いも、実際に交通基本法になって、最後の1人、1軒というところまでをカバーする交通手段は、バスでは

ないんです。皆さんがやっておられる移動サービス、生業としてはタクシーです。タクシーがこの状態だと、とてもじゃないけど移動権の確保を示すような交通手段の形態にならないはずですから、この法律は変えるべきだと思っています。

一方、このタクシーの適正化・活性化の協議会のメンバーが誰かという話です。各運輸支局が座長で、利用者は入っていません。それも問題ですけども。

それから、バス以外の福祉交通に関する課題はまだあります。行政側の課題ということなのですが、行政は今まで協議会を作って、計画を作っているのがたくさんあります。それはなぜかという、地域公共交通会議という制度、あるいは地域公共交通活性化・再生法という法律ができています。ここでバス交通について、いろんな工夫をして、考えている自治体があります。そういうところは、下げ止まってお客さんが伸びてきたところです。私がお手伝いさせていただいている自治体の中でも、大体そういうところが多いのですが、乗り合いの公共交通が主なターゲットです。だから、バスの話はするけれども、タクシーの話はしない。いや、この法律があったので、去年までしちゃいけなかったのです。やっと、今年からできるようになったんです。ですから、タクシーも移動サービスもできないという中で、各地の計画は、今、練られてきました。ただ、基本法ができた後、個別輸送のタクシー、あるいは移動サービスというものも行政側の計画の中に絶対組み込んでいかなければいけない。でも、行政側としては、こういう福祉政策、福祉交通政策という、タクシー券を配ればいいと思っているんですよ。それがちゃんと使われているのかどうか、どういうターゲットに渡されているのかなんていう検証もせず、タクシー券を配ることが福祉交通政策なんだと言い放つ部分もあります。このタクシー券を配るのは、行政の福祉部局だったりします。交通の方を議論するのは、交通部局だったりします。この差が大きいのです。

青森県八戸市では、来年から福祉政策だったタクシー券事業を全部交通部局に移して一元化する予定です。同じ担当がタクシー券の配付と福祉交通、バス担当が自家用有償運送を全部やることになりますので、そのあたりの話とかタクシー事業者やバス事業者とのやりとりはとてもスムーズです。だから、一体としての新しい地域交通部署を作っていきましょうという話で今、動いています。多分、そういうふうな動きを見せる自治体が、基本法ができれば増えてくると思います。

それから、利用者側の課題としても、コミュニティバスを運行することが、何か高齢者・障がい者福祉を満足してるような話になっているのですが、そうじゃないだろうなって気がします。多分、皆さんやっておられる中で、なかなか出かけない人って、もともとそういう生活だと思って過ごしていますよね。どこかに出かけて何かの活動するなんて話が見えておられない方というのは、結構いらっしやいます。そういう方々への気づかない活動ニーズを掘り起こすというようなことも、もしかしたら必要になってくるのかもしれない。

次に、地域交通計画が目指すものというのですが、これはよくバス事業者さんや自治体の交通政策課向けに話す内容です。私のところにも、よく電話がかかってきます。「うちの地域、バスのお客さんが減って赤字が増えそうで、補助金が増えてしまいそうなんです。どうすればいいですか？」というような話がよくあります。その時に、運行効率化の議論をすることはいいとして、不採算路線を切りましょう、減らしましょう、計画はこれで終わりです、という自治体が3分の2ぐらいを占めています。7割、8割、多分これだと思うんです。これだったら民間のバス会社がやっていることと一緒になんです。わざわざ公共政策でやることではない。一時は市町村負担が抑えられるかもしれませんが、市民の活動機会は減ります。更に利用者減少で、また5年後に同じことやんなきゃいけないのです。そうじゃなくて、もちろん空気を運ぶバスは要らないとしても、そこのところで再投資できないのですか。つまり、補助金を減らしたならば、増やすところを増やすとか、運行地域がないところを拡大するとか、福祉交通の整備に使うとか、そういうような再投資をするような戦略に持っていかないと、市民の活動機会の保障や地域の活性化にならないわけです。

ただ、計画というところで、こういうところに足を踏み入れてしっかり計画をしていきたいと思いますというのは、残念ながら、交通部局の中で猛烈に少ないです。

昨日は栃木県足利市でやりましたが、足利市の場合は正にこれです。今、この形でやっているのですが、その中でタクシー会社の委員の方が、「何でバスを走らせる必要があるのだと。うちの会社がデマンド型をやれば一発で解決ではないか」と言い出しました。「運賃は今の3倍にして、本数は今と同じで、予約は予約システムが必要となり、人件費が必要だから、それは行政が出すのだったらいつでも」と。逆に言うと、補助金が増えるんですよ。これでは、やっても意味ないなっていう話で、みんなで大笑いしました。でも、こういうところに挑んでくる事例は、全国でもまだ数少ないです。

もう一つ、最近、ある悩みがあります。それは、デマンド型交通です。デマンド型交通とは、お客さんの事前の予約に応じて、時刻や運行経路を設定する交通です。

2年前、世田谷区でコミュニティバスの計画について講演を行った際、区の目標を尋ねたところ、「バスで交通空白地域を無くしたいと思います」と答えられました。バスで交通空白地域をゼロにできるのか。そもそも道路のネットワークと上を走るものを一緒に考えていない中で、そんなことをやっても無理でしょう。しかも、バスというものは、個別ニーズに対応できないザルの交通手段で、それでやっても意味ないですよという話をしていました。これ、2年前のことです。ところが最近、デマンドやればいいじゃないですかって話になってきました。つまり、デマンド型交通っていうものは、いろんな種類があります。中には、ドア・ツー・ドアで運びましょうというものもあります。これによって交通空白地域が無くなったから、うちの地域はよくなったよという事例もあったりもします。でも、網羅的に供給されればいいのかという話なのです。デマンド型でやったとしても、地図上での交通空白は無くなるでしょう。ドア・ツー・ドアが使えるサービスかどうかかわからないのです。

群馬県に、太田市という人口21万人の市があります。市長がすべてのバス路線を廃止し、全部をデマンド型交通にしたのです。白ナンバーの市町村運営有償運送です。運転者は、緊急雇用で雇われたタクシー会社の人たちです。ただし、市町村運営有償運送に現在なっていません。無料です。私がお手伝いしている栃木県足利市はその隣町ですから、市議員さんがこれはすばらしい、なぜ吉田はやらないんだ。先日、市議会から参考人として呼ばれたのと同じ頃に、太田市のある団地の方から、「デマンドが走って困っています。来ないんです」と、電話がかかってきました。つまり、デマンドで見かけ上は交通格差がなくなっているのですが、10台でまわしているの、早い者勝ちなんだそうです。福祉有償運送をやっておられる皆さんなら、10台だと何人運べるかわかりですよ。それを、人口21万人の市でやろうとしているわけですよ。無理です。だから、結局、出かけることをあきらめる住民が多くなったそうです。その問題が出てきたので太田市は、70歳以上しか使えないことにしたんです。そうしたら、今度は高校生が通学できないっていうことで、今はほとんど困っています。だから、デマンドが救世主だ、何でも万能だって思ってる人が結構多いんですが、そうじゃないんだという事例もあるという話です。

計画の話をつかしてきました。今度は、計画で終わらせないためにという話ですけども、行政の計画というのは、各部局における予算獲得の根拠づくりが目的化してきたのではないかとよく言われます。ただ一方で、計画がコロコロ変わるのでは市民と共有することもできませんし、みんな当てにしません。なのに最近、時代の流れが早いんです。私が関わっている自治体は、地域公共交通活性化再生法という法律に基づいて、国からの支援を受けながら計画を立てています。あの法律ができたのが2006年頃ですので、もう終わりです。政策が、3、4年しか続かないのです。その度に弾力的な運用を迫られるので、ものすごい内部矛盾があります。では、その矛盾を克服するため

に何が必要かという、まずは情報公開だと思います。バスにしても、バスにどれだけお金がかけられていて、バスをどうという人が使っているということが、全く公表されません。さっきのタクシー新法の場合には、当事者参加は全くありません。当事者として、市町村が出てきます。市町村が利用者だということです。それはおかしいだろうということを、先日も申し上げました。明後日も関東運輸局が来ますので、その話をしようと思っていますけど。

それから、進行管理です。これは何かというと、実際にいろんな取り決めを計画で始めていきました。その後、実際にその計画の取り組み（実証実験）というものが、1年とか短期で終わらせますが、それでは人々は、使ってみようとか当てにしないわけです。

一番やってはまずい例ですが、私は高校の通学バスの実証実験を1年間やったことあるんです。高校は3年通いますので、3年続けないと使ってもらえないのですよ。だから、私は、最初から本番だと思っています。本番なんだけれども、うまくいかない場合、修正を迫られる場合もあります。そこは勇気を持って修正すべきではないですか。つまり、オン・ザ・ジョブ・トレーニングみたいですが、現場の中で常に切りかえてバージョンアップしていく努力をすることの方が、重要なんじゃないかと思います。それこそが、実は社会実験なんですね。それから、事業評価です。当然、どういうふうになっているのかっていうところもありますが、こういったものを市民の皆さんと共有して、行政も考えていく必要もあるということです。

さて、2年前に「生活支援の地域公共交通」という本を書かせてもらいました。これは、地域公共交通の中でも、町が軸をつくるような幹線的な交通と地域住民のライフスタイルに結びつかせなきゃいけない交通の2つに分かれるんじゃないかっていう話です。地域住民のライフスタイルに結びついた交通を、私たちがどう作っていけばいいのかっていうことをお話しします。

今、住んでいる村や地域で生き続けるための道具として交通を考える、移動サービスを考えるということです。ただし、高校の話をしましたけど、1年の実証実験では本気にならない。福島県南会津町の町長さんは、このバス路線を3年間守ります宣言をしました。中学3年生の生徒と保護者の前で宣言したのです。どういうことかということ、バスの補助金を3年間出すという政策は変わらないわけですが、3年間守るといったことが大事なんです。このバス路線、いつなくなるかわからない。いつも空だし、廃止されるかもとなったら、そのバス使って高校に通わせようと思いますか？自分が保護者の立場に立ったら、思わないですよ。自分が送迎できるのならいいけど、できないならば、隣の町、大きな市に子供たちを下宿させないといけません。そうすると、自分たちの地域の人口は減ります。それを避けるためにこういう宣言をしたわけ。つまり、地域の活力、少なくとも若い人に住んでもらえるような町にするための道具として、バスの補助金を3年間入れる。これはわかりやすい例です。本来はこういうふうにして、公的資金は投じるべきだと思います。

あとは、採算がとれない地域公共交通を、誰がどこまで支えるかです。今は、補助基準を満たした路線を補助しているのですが、そうではなくて、交通を使って、地域でどうやって、誰が支えていくのかということを議論していくことが大切だと思います。

青森県新郷村の例です。この村から通っている高校生は、朝6時23分のバスに乗って八戸の高校に通います。帰りは八戸を夕方5時に出ないとダメですから、部活もできないし、塾にも通えない。だから、八戸に下宿している高校生がいます。これを止めましょうということで、今いろいろ調整をしています。新郷村と八戸は、バスの運賃が片道1,630円かかります。往復で3,260円です。公共交通費が、昼飯代や、医療費よりも割高感があるのでは、安心して新郷村に住めません。それで八戸市と周辺の市町村は、上限500円、往復マックス1,000円でどこからでも通えるようなバス交通に変えようという政策を、来年の10月からスタートさせます。赤字が出て持ち出しが大変だと皆さん思っているかもしれませんが、お客さんが9%増えれば、現状のこの運賃と同じだけの

収入が上げられるということが、計算上わかりました。9%は、新郷村でバスを使ってる人が1日に13人なので、1人増やせばいいんですよ。それなら、できそうな気がしません？そういうことで考えていくと、やろうという話になって、今、8市町村連携で進めています。

最後に、事例のお話ししましょう。皆さんの地域の中で、移動サービスを頑張っておられる方々がおられます。山形県にもそういう方がいらして、やまがた福祉移動サービスネットワークの齋藤さんです。齋藤さんは、自分で移送サービスをやっているわけですが、地域に入り込んで、地域の交通というものをどのように確保していくのかというような取り組みを支える活動もやっておられます。私もお手伝いをしています。山形市明治・大郷地区というところです。山形駅がこの地図の一番南側です。その北側10キロぐらいに明治・大郷地区があって、3,000人が住んでいます。バスが廃止されて、山形市が、週1日だけバスを出していました。しかし、地元には、スーパーもコンビニも医療機関も中学校も高校もありません。スクールバスを出してあげればいいのかと思いますよね。中学校からこの地域の一番北側までが5.9キロあります。行政の方ならわかりだと思えますが、6キロ以上だとスクールバスの交付税措置対象になるのですが、5.9キロでは対象になりません。だから、山形市はスクールバスを走らせていないのです。高校生は、歩いて通うか自転車で通っています。それに対し、地域住民からは週複数日運行に増便を求めようという声が多かったんです。実際にアンケートをやってみても、車を持っておられない75歳以上のいわゆる後期高齢者の3人に1人が、2日間で一歩も外出していないということがわかりました。山形市に相談をしましたが、山形市としては、この地域だけ特別なサービスやるわけにいかないとのことでした。負担額は、現状の水準にしてくれという話になったんです。しかも、過疎地有償運送ということも当然考えられたわけです。県庁所在地で過疎地有償というものは認められないと東北運輸局に突っぱねられたので、さあ、どうしようっていうことになった。でも週2日以上には増便したいよねって言った時に、大型バスをワゴン車両にして、乗り切れなくなると悪いのでデマンド型の運用にして、運行経費を低廉化させようなんていうようなことをやり始めて、補助金についても1日当たりどのぐらいの金額でお客さんが乗れば乗るほど事業者としても収入が入ってくるというようなインセンティブ方式にして、何とか週2日運行にこぎつけました。

一方で、週2日運行されたとしても、やっぱり地域が育てる方式がないといけません。地域の人たちみんなが集まって、どこを走らせるか、何時に走らせるか。これは、自分たちで全部意志決定ができるんです。地域の方から出てきた声はこれです。昼ごろに帰宅できる便が欲しい。「おもいきりテレビ」でみのもんたさんに会いたいので、遅くても12時半までには帰りたいということだったので、それまでに帰宅できるような便を作った。あのお宅のおばあちゃんは、バス停留所まで歩けないから、おばあちゃんの家の前に停留所を置いちゃろというような、きめ細やかなルールも自分たちで決めて使いこなすことになっています。

ただ、こうした地域組織運営型のサービスの成立条件というのは、NPOのようなものが組織されれば別ですが、この地域の場合にキーパーソンになったのが、移動サービスネットワークの齋藤さんでした。一方で、お金が出せないという話になってたんですが、山形市が頑張って出してくれました。なぜなら、一般的なバスサービス、赤字を対象とした欠損補助型の運営費補助です。みんなが乗るシステムになり、赤字が減ったら誰が得するかと言えば、行政が得するんです。地域の人たちには還元されないんです、その努力が。だったら、定額の運営費補助という形で協議会に渡しちゃいましょうということで、具体的には200万円を渡しています。その200万円を使って、あとはどこと契約するのか、どこを走らせるのかっていうことは、この協議会で決めなさいと。ただし、そこへ地域公共交通会議や道路運送法云々出てきますから、そこら辺の手続対応は、山形市が責任を負う形にしたわけです。だから、山形市には2つのルールがあります。欠損補助型で守るという従来ルールか、協議会をつくり町内会に定額の支援を行うタイプにするかという2タイプに山形市の場合は分かれていて、業者を選択できるような仕組みにしています。市民が支える地域交通は、いろんな形態があるって話です。この辺も後で議論できればと思います。

こういう広告でやるっていうケースが、よくありますよね。京都の醍醐コミュニティバスは、よく事例で挙がっていますが、地元の新聞屋さんや牛乳屋さんとかが全員一人一口幾らで広告を出しているんです。バスの車内に広告が張ってありまして、醍醐コミュニティバスは、以上の皆様を初め、地域のいろいろな企業、団体、施設、数多くの市民によって支えられていますって書いてあるわけです。つまり、地域の人たちが自ら運行しないって交わしても、こういう形でお金の支援をしたり、さっきの山形の齋藤さんのケースの場合には、知恵で支援をしたりっていう、いろんなやり方があるという話です。最後に、今日のまとめということですがけれども、地域交通の現状、課題、政策動向。バス離れの一因は、事業者任せの運営による悪循環が原因です。今、交通基本法を考えていますが、まずは利用者視点の立場の法律にしたい。その利用者目線の法律を基本法でつくることによって、道路運送法を初めとした関連法の再整備にかなきゃいけない。それが地域交通の計画というものは、今走っているバス路線をそのまま守ろうとする政策ではなくて、税を投じるんだったら市民にお役に立てるサービスをつくり、それを支援するっていう方向に転換しなきゃいけないでしょう。そして、道路運送法との関連もあります。事業を規定している事業法の法律のもとで、私たちの移動サービスのようなこういうNPOの取り組みっていうものが馴染むのか、育つのかっていうことは考えていかなきゃいけない。この辺はかなり国の政策ともリンクしてきますし、こういったようなところについても県や市町村でもどう位置づけていくか考えなきゃいけない。

それから、地域交通の再生に向けて市民、行政にできること。市民、NPOとしては、共助の担い手として自ら運行されるだけじゃなくて、地域交通の運営、知恵の支援をしたり、あるいはそういう協議会に入って、実際に地域の交通の取り組みがどうなっているのか、監視役、モニタリングをしていくっていう機能も必要でしょう。行政としては、市民に役立つサービスを創造し、支援を行い。市民にお役に立てるサービスをどれだけつくっていけるかっていうところが大事になってくると思います。

●パネルディスカッション

■吉田コーディネーター

それでは、12時20分までパネルディスカッションに入ります。パネルディスカッションでは、この島根で移動サービスに力を現場で注いでおられる方、あるいはそういう仕組みをつくっておられる方の事例発表、事例報告を冒頭にさせていただきたいと思います。できるだけフロアの皆さんとディスカッションできるような時間をとっていきたいと思っていますので、お一人の報告を15分でお願ひしたいと思います。そうすれば、意見交換の時間が30、40分とれるかと思っています。それでは、全体資料の53ページをご覧ください。発表者のプロフィールの順番で発表をお願いします。まず最初は、NPO法人ほっと大東の小山さんからお願いします。

■小山 義弘氏

それでは、NPO法人ほっと大東の移送サービスについてお話しします。

ほっと大東は、1997年3月にボランティア団体として大東町(現雲南市大東町)に発足しました。大東町には、地元の10カ町村が共同で運営している雲南総合病院があり、その病院の退職者、看護師、事務員が中心となって、ボランティア団体として発足いたしました。ボランティア団体では、助け合い活動を行っており、その後、ミニデイサービスという、今でいうサロン、あるいは居場所づくりを行ってきました。地域のお年寄りさんを会員の自宅を開放していただいて、毎月何回かやっておりました。そのうち、評判が口コミで広がり、公民館を借りてやっておりました。ほっと大東の転機は、2000年6月のNPO法人設立、介護保険事業参入です。その1カ月前の総会で、さわやか福祉財団から講師を招いて講演会を行いました。講師の方は、徳島県でNPO法人で介護保険に参入されている方でしたが、いきなり講演の中で、NPO法人を立ち上げて、介護保険に参入した上で、ボランティア団体の充実を図って欲しいという熱心な指導を受けました。それを受けて、

NPO法人を立ち上げました。このときに私たちが選んだのは、福祉と子育て支援、子どもの健全育成で、具体的には預かり保育でした。これは当時、幼稚園の先生をされていた会員の方が、ぜひ法人の活動分野に入れてほしいということ強く訴えられ、2つの部門でNPO法人の申請を行い、県内で14番目のNPO法人を設立しました。今月で満10年を迎えました。

NPO法人立ち上げと同時に介護保険に参入し、翌2001年1月から介護保険事業を開始しました。事業としては、居宅介護支援事業と通所介護です。現在は、居宅介護支援部門ではケアマネが5名、通所介護は、先月、認知症対応の通所介護事業所を開設しましたので、合計67名の利用者定員で活動をしています。

当初は、看護師さんがかなりいましたんで、訪問介護や訪問看護をやろうと思っていましたが、雲南市からぜひ通所介護をやっていただきたいという熱い視線がありまして、通所介護をやることになりました。ところが、通所介護をやるには、場所がないといけん、お金がない、そういったことをどうするかみんなで考えた結果、最終的に選んだのは、倒産した縫製会社を借りることになりました。そして、当時、お金を調達する手段が全くなかった中で、私たちの想いを市民の皆さんに訴えようよということで、趣意書を作って、芳名録を作って、領収書を作って、会員40、50名が募金活動をしました。結果的には、約1,000人の方からご寄附をいただきました。これで縫製会社を改修して、通所介護事業所を開設しました。その後、10年になるわけですが、現在、看護師24名、介護福祉士8名など、総勢80名が従事しています。

ボランティア団体の当時から、移送サービスをやっていました。これは、地元には総合病院があるということと、地元のタクシー会社が福祉車両を所有していないという事情があり、特に車いす対応の利用者さんについてボランティアでやってきておりました。

ご存じのように、2004年3月にガイドラインがあります。そこから雲南市と協議をし、担当課長さんには骨を折っていただきました。また、ボランティア団体のときに既にやってた事業所さん、130人、そういったこともありまして、2006年8月30日に第1回目の福祉有償運送の協議会を立ち上げていただきました。残念ながら、第1回では通過せず、9月19日の第2回福祉有償移送サービス運営協議会で正式に認めていただき、タイムリミット2日前の9月28日に支局から許可をいただきました。

現在実績については、そこの欄を見ていただければわかりいただけます。登録台数は9台、利用者は約130名です。利用料は、基本料金200円と400円、そのほか1キロにつき100円です。運転手は、14名を登録し、2007年から2009年までの運送実績は、年間1,000人強となっています。2007年は、子どもの通学支援をした関係で突出していますが、

今年の4月から10月までの実績は1,044名です。

現在の課題としては、移送サービス申請者の判定についてです。タクシー業者さんが対応できないお客さんを判定し、私どもがサービスしてあげるということです。これまで判定会は2カ月に1回ありましたが、5月を最後に開かれなくなりました。その原因が課題としてここで取り上げられていますが、その課題については、また後ほど話をしたいと思います。

■吉田コーディネーター

ありがとうございました。小山さんの取り組みは、福祉有償運送ですね。いわゆる道路運送法79条の登録に基づく輸送形態ということ。今日、発表される方がそれぞれ形態が少し違ってます。次のたすけあい平田の熊谷さんの場合は、4条ぶら下がりってところの話になってきます。4条ぶら下がりって何だろうってところも含めながらお話しいただきたいと思います。

■熊谷 美和子氏

私たちが活動している地域は、2005年3月に2市4町が合併してできた出雲市です。その中の、人口28,000人、高齢化率28%の旧平田市で活動しています。私たちの活動のきっかけは、県外から転勤でやってきた私が、近くに親戚がいない中で、介護や子育てをし、とても苦しい思いをしました。その時に支えてくれたのは、子どもの友達のお母さんたちでした。子どもたちが、水疱瘡になって40度近い熱を出した時、お医者さんは往診には来てくださるけれども、子ども達から離れられなくて、薬を病院にとりに行くことができなかった。そういうときに、困り果ててお母さんたちに薬とりをお願いすると、快く引き受けてくれました。また、関東の実家に父の介護に行くときも、幼稚園と小学校の子どもを見守ってくれました。「遠くの親戚より、近くの他人」だと思いました。血が通った親戚だけじゃなくて、他人でも「困ったときはお互いさま」の気持ちで、助け合えたらいいなという思いを持ったわけです。

そういうことがきっかけで、この町に助け合いの組織をつくりたいと思い、いろんな経緯を経て1992年に設立するに至りました。サービスを提供する「協力会員」、サービスを利用する「利用会員」、組織応援のため、経済的な支援をしてくれる「まごころ会員」の3種類の会員で組織した会で、現在470名の会員がいます。

提供するサービスは、買い物のほか、日常生活に必要な、今ここに表示しているようなことを市民が誰でもできるようなことを、みんなで助け合いながらしていきたいと思いますという思いで動き出しました。これが現場の風景です。話し相手、調理、草取り、リハビリのお手伝い、食事の介助などを行っています。この写真は、お家が壊れて、ここを直してほしいと言われて、ちょっとしたことなので素人大工で訪問しました。亡くなられた方の家に溜まったごみを袋に詰めて、ごみ集積場まで持っていくというような活動もしています。そして、みんなでフェスティバルに参加して、このようににぎやかに楽しくやっています。調理の実習ですね。これは老人食をつくるための勉強会。ある日は、こうしてみんなで一緒に利用者さんを連れて、車いす介護をしながら遠足に出かけ、交流会を開いております。これは、介護の中で本当に介護される人が着やすい衣類、そして反対に介護する人も楽に着せ替えができて、介護しやすい衣類を何とか工夫したいという思いで、自分でデザインをし、仲間を集めてボランティアで縫製をしました。企画からシナリオまで自分で書いて、舞台をつくり、市民有志でファッションショーをやりました。この時、本当にみんな盛り上がりすぎて、「活動って楽しいね」と言ってくれました。そういう活動をする中で、外出困難な人がどんどんどんどん増えてきました。核家族化して、子どもたちがそばにいない、高齢化する、動けなくなる、そして身体的、地理的、経済的な理由で、外出困難な人が増えてきました。私たちは助け合い活動の中で、助け合い移送という活動もしていました。当時は、まだ国土交通省の縛りがありませんでしたので、本当にボランティアな活動でした。この活動が発展していく中で、一人一人はできる時にできることをという思いで活動しましたが、多様な人たちの集団だからこそ、お互いの得意分野を生かすと、自分たちが思っていた以上の活動が展開されていったわけです。

そういう中で、移送サービスもどんどん発展していきましたが、国土交通省からガイドラインが出され、白ナンバーで有償運送することはダメと言われました。法律に違反してまではやりたくないから、それに見合うような団体になろうということで、福祉有償運送開始の準備を始めました。そして、旧平田市と交渉をして、「私たちはこういうことをやりたいので、運営協議会を設置してください」とお願いに行きました。話し合いの末に合意に達し、人選にまで入りました。そして、運営協議会が設置されるころまでいったのですが、当時、福祉有償運送は福祉車両でしかできなかったわけです。私たちは、移動困難者のために、使いたいときに使えて、しかもなるべく安いサービスを提供したいという思いがありました。当時、たすけあい平田には、福祉車両が1台しかなく、ニーズに応じて自由に動けない。セダン車両が使えるよう「セダン特区」を取って欲しいと行政に交渉しました。そうしたら、旧平田市から「勘弁してください」と返答がありました。というのが、

市町村合併の時期でした。2005年3月に合併したのですが、私が市へセダン特区をお願いに行ったのが2004年12月でした。もう勘弁してくださいと言われて、私も合併協議会の委員をしていたこともあり、担当者の大変さも分かりましたし、またセダン特区なしでは多くのニーズに corres 応することができず、やっても意味がないと思って断念しました。福祉有償運送の道はやめようと思いましたが、しかし、4条でやれば、ヘルパーステーションをやっているものですから、ぶら下がりヘルパーが白ナンバーの車を運転できるので、私はその道に進もうと決心しました。その要件としては、常勤理事が運行管理者の試験を広島まで受けに行かなければならないということでした。常勤理事は私しかいないので、私がやるしかないなと思って、広島へ受けに行きました。その姿を見て、職員2名が、二種免許の取得に名乗り出してくれました。理事長が本気でやる気なら私たちも協力しますと言ってくれたのです。自己負担が22万円もかかります。それは余りにも気の毒だと思って、半額を会から出し、残りは自己負担ということで、二種免許も管理者もそろいました。

その一方で、旧平田市と移送問題の現状や課題について話し合いました。そして、移送サービスの必要性を説きました。1輛しかない福祉車輛では十分ではなく、ぜひ協力してほしいということを訴えました。市の担当職員が非常に柔軟な方で、いろいろと動いてくれた結果、私たちが事業をスタートする前に日産セレナの回転シートをいただくことになりました。これがその車のシートです。回転シートの車で「ウィーン」と外に出て、そこへ座ると自動で「ウィーン」と持ち上げます。これが青ナンバーです。この青ナンバーに全部ぶら下がりて移送サービスをやっています。

これをするに当たって、国土交通省へ申請して2005年3月に許可を得ました。ここで介護タクシーを始めたわけですが。福祉車輛2台と、たすけあい平田に使用権限を持たせてもらったヘルパーが所有する白ナンバーの車30台。運転者が今30名おります。事務所の公用車が5台あるので、35台で動いております。これらの車はフル回転しているものではなく、普段はほとんど動いていないものも多いです。必要なとき、すぐ対応できるよう備えをしているのです。

移送サービス実施にあたっては、とにかくしっかりと研修をすること。まだこの当時は、認定講習は義務づけられておりませんでした。もう運転する者はみんな受講しましょうと、みんなで勉強会をしました。そして、毎月、定例会をして、その席でフォローアップです。ヒヤリハットも含めてのフォローアップをしています。こういう中から仲間づくりと自己実現に発展していきました。活動の中で「あなたのお陰でありがとう」と言われて、無くてはならない人になっていく。一人一人の会員が喜びを持って、私は必要とされてるんだということで自己実現をしていきました。そして、共に活動をする仲間の輪が広がっていきました。先ほどの写真にあったような交流、遠足、福祉見学会、福祉フェスティバルや介護のファッションショーなどをやっていましたが、市民の口コミでその楽しさや充実感が語られて伝わっていく。行政にも伝わっていくということで、私たちの活動がますます認知されていきました。そして、介護移送サービスを実施して、電話一本即対応で、当日申し込みもOKという状態になりました。

実はこの間、あるタクシー会社に頼んだら、その時間はいっぱいできませんって車いすの介助を断られて、「たすけあいさん、お願いします」と新規の人から依頼がありました。体の状態も家もどこにあるかもわからない。8時に電話があって、それから素早く調整して、シフトを組み替えて、車いす対応できる人が行き、即対応しました。ケアマネさんから非常に感謝されています。

私たちは、自由に使える移送が必要だと思ってます。しかも、安価で安心、そして確実な移送をしたいと思っています。「ありがとう」、「助かります」という声が続々と届きます。運転参加者へ最近、退職された男性が入ってきてくださいました。会員が増えつつあります。あとは、たすけあい平田のタクシーを利用した場合は、社会福祉協議会として補助をしますということをしてくれる地区社会福祉協議会がありまして、ここの協働での運送もしています。

2006年、福祉有償運転者に認定講習が義務づけられました。これは、私たちにとって衝撃でした。山陰にはそういう機関がありません。受講のため東京、大阪まで行きました。経費的にも時間的にも、大きな負担となりました。そういう中で、もう自分たちがやるしかない。自ら運転講習機関になって何とかしようという思いでした。そして、たまたま県がいきいき活動促進事業を募集していました。これは提案型事業で、こちらで企画して提案をするものです。それに応募しました。75件ほど応募があった中で、みんなが会場に集まり、提案者がプレゼンテーションをする。そして、そこに審査員がいて、持ち点制で審査をするというものでした。私たちが提案したものが、断トツ1位で審査会を通りました。そして、3年連続で、総額500万円の助成をいただくことができました。とにかく認定講習機関になるんだという思いで、頑張りました。頑張った結果、今はたすけあい平田が、国土交通省認定講習機関となり「島根移送サービス支援センター」として動いております。組織立ち上げの相談、運営の相談、もろもろの運転講習も含めてやっております。

認定講習は、このところ10月、11月と月2回のペースでやっております。島根だけではなく、広島、岡山、鳥取からも受講に来ていらっしゃいます。私たちは東京、大阪まで行ったので、遠くまで行かなくても近くで受講できるようにして、みんなの活動を支援したい、という思いでこれをしました。本当にこれはヒットだったなと思っています。これが講習風景ですね。

そして、中山間地の過疎、高齢化、公共交通の撤退などもどんどん始まっていまして、県民の生活の利便性に配慮して、島根県独自の交通方式をつくるということで、県も力を入れていました。その中で、県のNPO活動推進室長が、「実は島根県が住民の生活の利便に配慮して、何とか島根県独自の移送の形態をつくらうと思って国土交通省へ特区の申請を出したけど、2年連続でけられてしまったんだよ」という話をされたのです。「えっ、そうなんですか。そこまで県が本気でやってくれる気持ちがあるんなら、特区申請ではない方法がありますよ」と申し上げました。国土交通省経由ではなくて、自分たちで自由にできる方法もあるという話をしたんです。そしたら室長が、「本当にそんなことできるの？」ということで、「いや、大丈夫だと思います」と言ったら、「じゃあ私、帰ってから担当課へ行って話しておきますわ」と言って帰られました。そうしたらもう本当にびっくりしたのは、その夕方、ここにいらっしゃる石川さんが当時、島根県の地域振興課の担当窓口だったわけです。全然見ず知らずの方でしたが、電話をしてこられたんですね。熊谷さん、実は室長から聞いたんだけど、こうこうこうだそうですね。明日、お伺いしていいですかと。明日ですよ。本当に明日うちの事務所へわざわざいらしたのですよ。何とかできる方法がないかと知恵を寄せ合って、作戦を練りました。あとは石川さんの動きでした。もうどんどん動かれて、自治会等輸送支援モデル事業という島根県独自のサービスをつくられました。もちろん条例化し、議会も通し、予算もつけですから、大変な作業だったと思います。そして、それが一つの事業となりました。

ガイドラインに沿った移送のサービスのみではなく、柔軟にフットワーク軽く対応して、画期的な仕組みをつくった県の姿勢、本当すばらしいと思います。そして、新しいことに挑戦する住民、これが澤田さんたちです。この仕組みに乗って、現場で動いておられます。これから発表があります。

私が思うのは、自分たちの地域の課題に本気で取り組む住民、それが私たち市民ですよ。そして、住民と協働する行政の姿勢っていうのは、ものすごく大事です。窓口の行政マンで、大きく方向が変わります。私は、たまたま良い行政マンに恵まれました。旧平田市の行政マンや島根県のNPO活動推進室長や石川さんなど、住民の声に耳を傾け、その動きも素早い人たちに出会いました。住民が一生懸命になっても行政が動かない、そんなことのないように、行政のみなさん、協働についての理解者になってください。そして、住民もみんなで力を合わせて行動していきたいと思っています。自分たちができることは自分たちの手でしていこう。行政にしてもらいのを待つだけではダメよ、という思いがしております。行動していきましょう。

■吉田コーディネーター

ありがとうございました。最後の方でお話があった、自治会等の道路運送法に基づかないような運送形態を実際におやりになっている地域というところがあります。澤田さん、お願いします。

■澤田 定成氏

こんにちは。私は、県の自治体等輸送活動支援モデル事業の取り組みをご紹介をさせていただきます。

最初に、谷地区の紹介ですが、松江と広島を結ぶ国道 54 号線のほぼ中間地点にあります。平成の大合併で、2005 年に飯石郡飯南町になりました。谷地区には、95 世帯、260 人が住んでおり、独居世帯が 21 世帯、高齢化率は 47%、60 代以上が半数以上を占めています。

自治振興会についてですが、最初に過疎対策委員会というのができました。これは、急激な過疎が始まりました 1960 年代頃です。地域振興を考える話し合いの中で、テレビの難視聴を解消するために、全員が出資し、テレビ共聴組合をつくり、これの解消に当たりました。1981 年には、全戸が加入して谷振興会をつくり、県道の整備促進のために町、県、国へ陳情を行ったり、用地買収の推進を図りながら整備をしてきました。当時、1 時間かかった道路が、20 分で通行できるようになっています。

さて、移送の概要ですが、谷地区では、JA を初めとした生活にかかわるお店、郵便局なども、少し離れたところにあります。出張診療所は、週に 1 回金曜日に開所しています。町で運営していた巡回バスは、電話で週 1 回、利用者が申し込みますと運行するというようなことでやっておりましたが、利用者が減少しまして、2009 年に廃止をしたいという話が、町からありました。また、これまでに、中心部にありました JA のマーケットが廃止され、食料品等の調達に約 12 キロ離れている赤名まで行かなければならなくなったり、通院は谷出張診療所がありますが、診療科目によっては赤名の民間病院や頓原の飯南病院、三次の中央病院まで行く必要があります。また、最寄りのタクシー業者は約 17 キロ離れた来島にあるため、運行距離が 1 キロぐらいたと、赤字になるというようなことがあります。このように、谷地区内には交通不便地区がたくさんあり、買い物等の日常生活に支障を来すことがあることから、相互に助け合って、こうした空白地帯の公共交通を補完する視点が必要ではないかということで、移送サービスをやってみないかという話が、バスを廃止することに合わせて町からありました。それを受けて、皆さんと話し合い、全く手探りでしたが、やってみようというようなことでスタートしたところです。

私どもの活動は、谷自治振興会の活動の一環として行うということで、移送活動だけではなくて、様々な活動をする中で計画的に事業を行っています。事務局で、運行計画、利用者や運転手の登録、予約の受付等を行っています。

運行形態ですが、利用者は谷自治振興会の会員です。運行区域は、谷地区内もしくは高速バスのバス停までです。運転者は、谷自治振興会会員の有志で、運行の予約は 3 日前までできます。それから、運行日は、通常は平日の 9 時から 18 時までになっています。利用料は 1 回片道につき 200 円分の会員券ということで、あくまでもガソリン代とみなされています。

また、運転手は、会員であり、二種免許の所持者もしくはたすけあいさんで実施している認定講習、それを行うということでやっております。運転手は、現在 12 名になっています。これが講習を受けたときの写真になります。

実際の流れは、会員認定をまず行い、乗車の 3 日前までに電話で予約をいただくことにしています。3 日前としています。急な場合には当日とかもありまして、融通をつけてやっております。電話がありますと、受け付けまして、運転手さんの調整運行時間の調整をやっていきます。その後、折り

返し電話をさせていただいて、予約完了となります。

これは実際に利用していただいているときの様子で、スーパーへの買い物の様子です。8月から運行を開始し、2009年度は308名でしたが、2010年度は10月末現在で374名の方にご利用をいただいています。

現在の課題といいますと、運転手の確保、それから増員による個人負担の軽減ということがあります。それから、住民の皆さんに理解をしていただくことと、運転手さんへの謝礼をわずかでもできればと考えておりますので、その財源をどのように確保するかということがあります。それから、利便性の向上をさらにしていきたいと考えているところです。

それから、事故について、個人的負担を担保するという事で、行政の支援をいただきたいと考えています。そういうふうな体制の確保ということも、課題として上げられます。

■吉田コーディネーター

さあ、最後になりますが、この自治会等の輸送活動支援モデル事業について、島根県の石川さんからお願いします。

■石川 厚志氏

こんにちは。島根県には交通対策課という交通を所管する課があり、本来はその課がお話しすべきなのですが、今回は（熊谷さんとの繋がりもあって）私の方からお話しをさせていただきます。

自治会輸送事業につきましても、今は交通対策課で実施をしています。しまね暮らし推進室では、中山間地域対策を所管しておりますが、中山間地域の課題というのは非常に多岐にわたっており、一つのところですべてができるものではなくて、県庁では農林水産部や健康福祉部、交通や商業の関係もあることから、いろんなところが関わって総合的にやっています。しまね暮らし推進室は総合的な窓口で、中山間地域にとって交通問題は非常に大きな課題であり、その対策をやる時は、私どもで予算要求して事業を始め、また専門の部署にバトンタッチするというふうな形で動いているところです。

それでは最初の画面は、浜田市、江津市にまたがる場所ですが、交通空白地域、赤いところが最寄りのバス停から集落の中心地まで4キロ以上離れたところを表わしています。昨年、調査したところ、最寄りのバス停から1キロ以上離れた集落が県内で400余りありまして、交通機関の撤退等で今後さらに増えていくのかなと思っています。そういった中で、特区のチャレンジということですが、2007年に過疎地有償運送が制度化されました。その中で課題として認識しているのが、運営協議会での合意が前提ということで、事業者の少ない地域であっても地域内全部の事業者の合意が必要で、相当時間も要することが大きな課題です。それから、運送活動の主体がNPO法人、公益法人などに限られていましたので、法人格のない地域の方で実施するのがなかなか難しいということがあります。3番目に活動のルート、あるいは料金等の制限ということもあります。改善はされてきてはいたしましたが、やはり中山間地域の交通空白地域のようなところで実施するには課題があったということです。

そこで、2007年7月、1回目のチャレンジですが、運営協議会の開催を前提とせずに実施可能にするということで特区の申請をしました。結果は不採択で、やはり関係者の議論が必要だということで、これは現在もまだ残っているんじゃないかなと思います。2回目が2008年7月です。この時は、自治会なども実施主体にできないだろうかということで提案したんですが、これも不採択でした。今年度からは、自治法上の地縁団体は認められることになったと聞いています。2回の特区提案の中で、一番下にちょっと書きましたが、事業の採算性が成り立たない中山間地域の生活交通

というのは、道路運送法とは別の法律上の措置というものが必要になってくるんじゃないかなと考えるとこです。

そうした中で、2008年11月13日に、私と担当職員が熊谷さんの団体にお邪魔しました。熊谷さんは法律を一生懸命勉強されていて、壁にぶち当たっても何か方法がないかと立ち向かっておられる姿に、感銘を受けました。ちょうど予算の時期でしたので、熊谷さんのお話もお聞きし、自治会輸送の事業を2009年度から立ち上げたというところですよ。

仕組みとしては、県としては試験的に実施していただくモデル事業ということで実施をしました。道路運送法の外の仕組みということで、オレンジで囲んでいますが、あくまでも自治会活動の一環としてやってもらうということでございます。基本的には、運転者はボランティアになると思います。利用者からは、ガソリン代等の実費程度をいただくということで、自治会全体の中でやっていただくことを想定しています。車両購入費は3分の2、調査活動費は定額35万円を県から補助し、モデル事業として市町村に実施していただいたところですよ。県内の3地区でやっていまして、先ほどの谷地区、浜田市の羽原地区、美郷町の別府地区です。それぞれの窓口は、谷地区が公民館、羽原地区は自治会長さん、美郷町は地域おこし協力隊が担っておられます。利用実績もだんだんと増えてきており、一番多いのが谷自治会で、一番早くから始めておられ、定着してきていると聞いています。

成果と課題についてですが、交通空白・不便地域にあっては輸送手段の一つとして非常に有効なツールであると思います。また、こういう活動を通じてコミュニティーの協働意識といいますか、つながりが広がっていくというふうなこともあったのかなと思います。課題としては、ドライバーの人材であるとか、受付窓口、やっぱりそういう運営体制が大変です。何よりも、3番目に書いておりますが、地域の合意、住民の協力というもので成り立っていくものであるということ。それから、先ほど、澤田さんのお話にもありましたが、保険などかけていても事故が発生した場合にどう対応するのかは、課題として残るなと思っています。モデル事業は今年度で終わりですが、来年度以降、交通対策課の方で考えているところですけども、自治会輸送に限らずいろんなやり方、過疎地輸送もありますし、NPOでやってもらうようなやり方もありますので、市町村でそういった地域に目を向けて、いろんな方法を示しながら、住民の皆さんと話し合ってもらわなければならないと思います。この事業で自治会輸送という一つの形が示されたというのは、非常に大きいんじゃないかなと思っています。

一方、私の所管しております中山間のコミュニティー再生の話に、触れさせていただこうと思います。自治会輸送も、先ほど澤田さんの話にありましたように、自治会や振興区の仕組みがきちっとしている、コミュニティーがしっかりしているところでないといけないなと思っています。その点、この地図の黄色の着色は、いわゆる限界集落といわれる高齢化率50%以上で、集落数が20戸以下のものです。赤の点々は、高齢化率が70%以上で、戸数が20戸未満の集落を表わしています。だんだんと人口減少、高齢化が進んでくる中で、これまでの集落の単位ではいろんなことが難しくなっていると思います。このため、中山間地域のコミュニティーの再生に2008年度から取り組んでいます。公民館等のちょっと広い範囲で多様な主体が参画した新たな地域運営の仕組みづくりということを行っています。

これだけちょっと話させていただきます。下に集落があります。自治会とか住民さんだけでなく、いろんな団体、企業さん、あるいは住民の活動グループなどもありますし、いろんなところが参画してということが必要じゃないかなと。そうすると、真ん中にありますけど、それらをつなぎ合わせていくような組織でありますとか、人材、これも島根県では、地域マネージャーと呼んでおりますけれども、こういった方々をいろいろつなぎ合わせるということもできるということで、この中にはNPO法人さんも当然おられますし、そういったことを調整する役割として、谷地区につ

いては公民館がありますし、澤田さんというリーダーの方がいらっしゃるからではないかなと思います。こういう少し広い範囲で、いろんな方々が参画できるような新しい仕組みを、モデル事業で実施し、県内全域に広げていこうとやっています。市町村では、過疎債にソフト事業が使えるようになり、財源的には多少メリットがありますので、市町村へ働きかけて、地域でこういう仕組みを作ってもらえることをお願いしているところです。

■吉田コーディネーター

最後の絵ですが、地域の公民館区っていうところ。高齢化率がこういうふうに出てくる図ってというのは、東北ではあまり見かけないんですよ。逆に、こっち側に来たときに、いつもああいいうグラフを見せていただくことがあって、東北の方では逆に言うと一つの単位では町内単位が、でかいといえればでかいのかもしれませんがね。稲作文化ってところがやっぱりあって、それぐらいやっぱり地域によって全然素性が違うんだなっていうふうに思ってますけれど、それを今日お伺いしながら感じてました。ちなみに、私が住んでる千葉県流山市には町内会館や公民館があるのですが、町内会費は銀行口座からの天引きになっていまして、不動産屋が集めるんです。町内会費が何に使われたか知らないし、公民館に行ったこともないんですよ。だから、そういうところから見ると、逆にこういう風土は随分うらやましいななんて思いながら伺ってました。

さて、後半残り30分は、ディスカッションの時間に充てたいと思っています。この時間帯は、ご質問を中心にしていただきながら、少しそこを基点に皆さんと議論を深めてまいりたいと思います。ご質問の紙を今から集めさせていただきますので、その間、今のお話のまとめをしたいと思います。

最初にお話しされた小山さんは、介護保険をやっておられて、その一方で福祉有償運送もやっておられるということですが、利用者判定会が福祉有償運送であるという話をされる一方で、介護保険の話もされてました。介護保険も輸送サービスも、NPOと民間事業者が両方あるっていう状況は同じだと思うんですが、介護保険の場合と福祉有償運送の場合は、全然違うんじゃないかと思うんですが、如何ですか。

■小山 義弘氏

もともと今の移送サービスについて、助け合いの活動の中でちゃんとやっておられました。ですが、介護保険は、実は今の右側にありますね、デイサービスとか、いわゆる地域貢献活動としてやってるのは、すべてが赤字なんですよ。その財源をどこに求めたかということ、実は介護保険制度です。当時、道路交通法、いろいろありました。何とかしようという思いで80条の許可をとらせていただきました。介護保険制度とは、全く別個になります。

■吉田コーディネーター

こここのところが、移動サービスを考える場合の特殊性かもしれませんね。介護保険事業の場合、あくまでも公共の政策というのが前提となって、民があったり、あるいはNPOだったりという関係になってるんですが、もともと交通というのは、民がめちゃくちゃ強くて、公が全然かかわってこなかったわけです。それが最近、公がかかわるようになってきたけれども、パンドラの箱を開けたくないという場合もあるんです。つまり、民間会社にやってもらっているんだから、ここは触りたくないな、この方が税金の持ち出しが少ないんじゃないかという節も一方ではあります。その中のところで、共助であるNPOとかが入ってきたってわけですから、公の関わり方のレベルが介護保険のケースと移動サービスのケースで全然違うんですよ。そこら辺が多分、移動サービスを展開していく上での難しさであり、越えなければいけないハードルが、そこにあるのかもしれないと思いながら、介護保険と福祉有償の話をお伺いしました。

それから、熊谷さんの場合には、4条をあえて選択されました。それがそのセダン特区というものが使えなかった、セダン特区というものを断念せざるを得なかったからということなんなんですが、

その中であえてハードルが高い4条に挑もうとした原動力とありますか、力とありますか、それはどこから来たんですか？

■熊谷 美和子氏

困ったときはお互いさまで、みんなが幸せになるまちをつくりたいという思いで最初動き出して、それがどんどん動きにつながっていく。だから、なるべく便利で、なるべく安くて、みんなが参加できてというようなものをつくりたいという、最初から一貫したその想いだと思います。

■吉田コーディネーター

そういう想いの強い人がいる地域だと、今度はそういう無償輸送というところで多分、地域の中で成り立ってるところが先ほどの澤田さん。それから、仕組みをつくるのは石川さんの話だったんですが、先に石川さん、モデル地区が3地域あったじゃないですか。この3地域のモデル地区って、何か共通した特徴みたいなのとかってあるんですか。

■石川 厚志氏

地理的には当然のことながら交通空白ですので、みんな離れた地域になろうかと思えますけども、1番は市町村の意気込みというんですかね。3分の1は市町村負担がありますし、谷地区でも車両は町が用意しています。やっぱり市町村がそういう地域の方に目が向いているかどうかということではないかなと思います。

■吉田コーディネーター

3分の1は市町村があるのですね。3分の1が自治会が出しているわけではないのですね。そこまで行ったらすごいなと思いましたけども。

いや、私がちょっとそれをお伺いしたのは、市町村の役割も大事なのだなということが今、わかってきたのですが、先ほどの表の中で、真ん中の地区が6世帯7人で成り立っているのがすごいなと思って見ていたのですよ。普通だと中心となる人がいて、ある程度人口がいる。だから、谷地区みたいに人口が250人ぐらいで成り立つのは何となくわかったのですが、6世帯7人でも成り立っているのは、浜田の場合ですか、どういうことだったのですかね。

■石川 厚志氏

浜田市の場合は、市全体で空白地域を無くそうという基本的なものがあります。まだほかに今年始められる地域もあるようですけども、最初の車輛のイニシャルコストの部分が行政の方で用意できれば、運営については、ある意味本当に家族のようなものですから、その自治会のまとまりがあればやりやすいのかなという気はします。

■吉田コーディネーター

最後に澤田さん。実際にこういうことを谷地区で運営されていく中で、最後の課題っていうところで、あんまり時間がなかったので、かなり端折られたと思いますけれども、どういう課題がやっぱりあるのか、今一番この辺がこれから大変なんじゃないかなっていうところの印象は、どうお考えですか。

澤田 定成氏

たくさんあると思うのですが、運営していく中で一番課題というのは、常時そこに座って受け付けをする人がいるかいなかですね。うちの場合は公民館があって主事がおりますので、平日ですと勤務の中で対応できるということがありますが、それが不可能な地域ですと、どうしても調整が難しいと思いますね。たくさんの方に視察に来ていただいてそういう話もよく伺います。運転手の手配、あるいは顔見知りではありますが、利用される皆さんとの調整みたいなものが心安くできる

人がいるかないかというのは、本当に大きなことだと思います。

あと、運転手につきましては、うちの場合は若い人が半数以上おまして、それぞれ仕事を持ち、家でも仕事をしております。これは、土日とかそうしたときにやってもらおうというのもありますし、10年ぐらいたったときにこういう人たちがやってくれるんじゃないかというふうなこともありますので、一応、予備としておいておくという気持ちでおります。今はギリギリですが、2、3人で何とか回るもんだなと思っています。

事故については、もう考えてもキリがないことで、これは行政にもお願いをしながら対応していくということで、あまり深くは考えないということで思っております。

■吉田コーディネーター

事故のことについて、さっきの山形の例で、あれが何故タクシー会社になったのかっていうと、過疎地有償輸送、仕組みの話もそうだったですが、やっぱり住民の方が心配されたのが、事故と受付でした。事故が起きたときに、どういうふうにすればいいのかっていう話と、誰が受け付けをするんだっていう話です。公民館に職員さんがいらっしゃるんですが、パートタイムでいらっしゃるので、ずっといるわけじゃありません。だから、その時間しか使えないっていうものは、予約できないからちょっと厳しいという話になって、それで町内会のパートナーとなってくれるタクシー会社さんとか貸切バス会社さんも16社ぐらい、私と町内会の人と市役所の人の3人で16社を行脚して、2社が何とか手伝ってくれることになって、2社のどっちがいいかっていうのは地元で決めたっていうことです。では、そういう経緯があったんですけども、結構続けていく上で、受付をどうするか、事故対応どうするか。それから今度、運転手さんをどう確保するか。これは、福祉有償の現場でおられる皆さんも多分、同じことをお考えの方もいらっしゃると思いますけど、このあたりをどういうふうにしていくかっていうところが、市民力で輸送していく場合の一番大きな課題となってくることは間違いないだろうと思います。

それでは、皆さんからの質問ということで、そのまま読んでいきたいと思っておりますけれども、たすけあい平田さんにご質問だそうです。並々ならぬご努力を重ねられたことに対して敬意を表します。その中で、介護移送サービスに関しての料金体系、特にタクシー会社との折り合いを伺いたいという話みたいです。それからあとは、社協との協力体制を整えてるところでしたが、それは旧平田市独特のものだったのか、あるいは介護移送サービスにおける課題みたいなものということで、介護移送サービスに関してのご質問だと思いますが、如何でしょうか。

■熊谷 美和子氏

まず、料金体系ですが、今、1キロ100円プラス基本料金100円でやっています。国土交通省島根支局に出したときに、100円では安過ぎて認められないって差し戻されました。せめて基本料金をつけてほしいと言われまして、幾らからなら認めてくれるんですかって言ったら、100円か200円位ならばいいと。じゃあ一番安い100円にしますというので、1キロ100円、プラス基本料金1回100円にしました。基本料金100円と1キロ100円ということで今やっております。うちの周辺は、やっぱりガソリンが値上がりしたときに、もうとてもそれではやっていけないということで、150円ぐらいに上げてる団体がほとんどです。

あとは、タクシー会社との関係ですけれども、私たちは営業やって儲けようと思って活動しているわけではありません。大きく広告出して、お客を確保するなんていうことはしてません。口コミで広がっています。ですから、タクシー会社からの文句は全然ありません。

それから、社協との関係ですが、ある地区社協が暮れになると、生活困窮した一人暮らしさんにお餅を配っていたんです。それで、果たして昔からのやり方のままでいいのかどうか、地域にアンケ

ートを出して、今一番困っていること、そして社協に対して解決してほしいことは何ですかというアンケートを出した結果、移動の手段に困っているというのが本当に多かったそうです。社協の役員さんたちが検討重ねて、一番困ってるっていうことを支援するのが本来のあるべき社協の姿じゃないだろうかということで、移動支援をしようということになったそうで、相談に来られて、どういう形でやったらいいだろうかと。自分たちは、事務的なことは一切やりたくないんだ。やりたくないというより、できない。事務的なものから何から全部込みでやって欲しいんだって言われて、じゃあ、上限幾らってさえ決めてくだされば、補助要件に当たる人は誰で、金額は幾らまでっていうのを決めてくれれば、うちが電話のやりとりから明細書や請求書の発行まで一切やりますと、これはボランティアでやりますということで始めました。それで、一人年間5,000円までという補助です。1回500円ぐらいで出てこれる地区なんですよ、うちの料金ならば。普通のタクシー使うと1,000円かかっちゃうんですが、だから、まずたすけあい平田を使って、使った時に5,000円の補助をするという形を作っていました。それは、今も続いております。

あと、介護移送サービスに関する課題ですが、今のところなくて、ヘルパーステーションをやっていたことによって、うちのヘルパーの有志がマイカーを提供して、福祉有償運送に携わってほしいと思う人、手挙げてって言った手を挙げてくれたんです。保険とか車検とかをすべてみんな自前で。私たちは、地域のためにボランティア活動をするということで立ち上がった団体だから、儲けようと思って動くわけじゃないので、皆さん自己負担覚悟で協力してくれる人を募ったら、70名のうち30名の手が挙がり、それでやっています。

先ほど石川さんから地域の家族ということがありました。うちのスローガンが「地域に住むもう一人の家族」なんです。だから、独居とか高齢者夫婦で、頼れる家族がいなくて困ってる人のもう一人の家族として頑張っていこうということで動いています。むしろヘルパーステーションをやってよかったなと思います。

■吉田コーディネーター

そのヘルパーステーションがきっかけになって、ぶら下がり4条というところに着手できたわけですね。

続いてのご質問ですが、今度は、福祉有償運送に関してですから小山さんがいいのかもしれませんが、リスクに対する対応だと思いますが、例えば事故が起きた場合の車の修理代だけでなく、もしも人身が起きた場合に、人に対するものも必要ですが、それをこういうボランティアベースで対応することがどこまで可能なのか。多分、福祉有償運送の仕組みってところも含めての話だと思いますが、如何でしょうか。

■小山 義弘氏

運営協議会、これが全国的に立ち上がることが困難でした。島根県もそうでした。熊谷さんが、何とか島根県、早く立ち上げていただきたいということで要望書もNPO法人として出しました。それで私たちは当初から、80条の許可を取ろうという思いでおりましたので、行政に色々お願いして、最終的に運営協議会を開いていただいたわけですが、その中には非常に高いハードルがありました。まずは運転手の資格ですが、基本的には二種免許。ただし、それが無い場合には、政府が認めている講習会を受講する。そのほか、自動車の管理体制と保証制度。これについては、車1台について最低8,000万円の保険を必ずつけるということが条件。保険には、当然入っておるわけですが、やり始めた2006年10月から今日まで、5,000~6,000回出動していますが、これまで人身事故は起こしていません。これは、介護保険の運転手も含めると14名ほどいますが、その中の9名を移送サービスの登録をしているのですが、その中にプロ中のプロがいるわけです。もともとタクシーの運転手をされてた方で、昨年、警察庁長官賞を受けられた人が1名。それから中国管内での表彰を受けられた方が1名。そういう超ベテランの方の指導というか、車に対する愛着、

運転の仕方、これが我々後輩にとっては非常に大きな手本になってるわけです。万が一、人身事故があれば、取り消されて仕方がないというのが私たちの想いですから、その点については、島根県の安全運転協会が行う研修などに参加して、安全運転の喚起を常にさせていただいてます。ですから、最低保障 8,000 万円ですが、とにかく毎日の運転、特に介護保険の事業でも毎日、今は 80 名近くの方を送迎してるわけですから、それも含めてとにかく安全運転については最大限取り組んでいます。ですから私も時々運転手が足りないと言いますが、帰って車が全部そろって本当に一安心。それが一番私たちとしては心配なこと。これを守ることが継続することにつながると思ってます。

■熊谷 美和子氏

同じ福祉有償をぶら下がりやってる立場として、保険については全国社会福祉協議会の移送サービス送迎保障に入っています。それから、白ナンバーの車を提供してくださる方たちは、今まで思い思いにかけていましたが、これに参加するならば、保険料もかかるけれども、保険をかけてほしいよと。私は不思議でしようがないのですが、道路運送法での決まりは対物 200 万円、対人 8,000 万円なのですか、今どきこれでいいのかと思います。あの額を守ってたら、何かあったとき困ります。うちは無制限で、対人と対物をかけて、それだけでは足りないんで、人身保険にも必ず入っていただいています。ということで、第一は、うちがかけた保険で対応をする。そして、対応をし切れなかったときは、それぞれの任意保険で足りない部分を保障するという形で、そういう責任も含めて運転者になってもらえる人ということで募集しました。運転者に対して事故対応としては、認定講習の無い時代には、全員研修を最初にきちんとやりました。認定講習になってからは、認定講習を受けてもらい、毎月、定例会をやっています。そこで一つ一つ、不足しているかな、もうちょっとやっという方がいかなというようなことを積み上げていっております。そして、ヒヤリハットは必ず定例会で報告してもらって、こういうことで危ない思いましたよ、だからあそこは気をつけようねと、みんなで申し合わせをしています。今までこちらからの人身事故というのはなかったんですが、運転手が真正面から対向車にぶつけれられて、救急車で運ばれることがありました。その時に、緊急時の対応とかも勉強してましたので、息が苦しいという状態でありながら、事故の一報をいれてきました。こちらが加害者か被害者かっていうことと事故の状況。それから事務所の対応システムは作ってありましたので、私は病院へ駆けつけ、現場へは別の職員が駆けつけるなどの対応をしました。だから、事故の対応というのは、いろんな場面想定して、完璧ではないけれども、何かあっても何とかできるかなという対応にしておくべきかなと思いました。

■吉田コーディネーター

次のご質問ですけども、谷地区は高齢化が 40 何%という高齢化率でしたけども、その中に介護とかそういう支援が必要なような高齢者の方がいらっしゃるかどうかと。もしも、そういう方の場合には、バン車輻で移動ができるのかどうかという内容ですが。

■澤田 定成氏

自分の体が思うようにいかない方もいらっしゃいます。この方は、社協へお任せをしております。ですから、私どもの車で移動していただく方は、自分で車に乗れて降りられてという方が対象になります。

■吉田コーディネーター

しまね暮らし推進室についてですが、ほかの事業で着手していない事業でも、しまね暮らし推進室に言えば、何でも叶えてくれるのでしょうか。

もう一つが、モデル事業が今年度で終わって話でしたが、その後どういうふうになる見通しなんですか。

■石川 厚志氏

何でも出来るということでは無いのですが、中山間地にはいろんな課題がありますんで、本来はそれぞれの所管するところにやってもらいたいんですけども、なかなか自分とこの所管から幅を広げにくい部分があるもんで、呼び水的に私どもの方で予算化したり、既定の予算の中で実験的にやってみるとか、そういうことはやっております。とにかく横の連携が大事だと思っております。

2番目のご質問、来年度以降は、これは交通対策課になるわけですけども、このモデル事業は、2年間実施したのですが、過疎法が2009年度で終わるということを見越して、先導的に実施したものであります。過疎法は過疎債という有利な財源がありまして、それで道路をつくったり建物をつくったり、過疎市町村がインフラの整備をしてきたわけですが、ハードではなくてこれからソフトが必要だなということで、ソフト対策にも過疎債が使えるようにと強く要望を行い、2010年4月から使えるようになりました。モデル事業の今後ということですが、基本的には市町村でその財源を使いながらやってもらいたいなと思っております。ただ、自治会輸送だけじゃなくていろんな手段があると思いますので、そういう手段、モデル事業の成果を広くお示しして、地域の細かいところまで見て、住民の方と話し合っ、どう解決していくかということ市町村に取り組んでもらうそういう働きかけは、県の役割としてやっていくべきと思っております。

■吉田コーディネーター

次のご質問ですが、事故が発生したときの民法上の使用者責任について、例え労災の扱いになるんでしょうか。

■熊谷 美和子氏

業務中なら労災になります。

■吉田コーディネーター

パネルディスカッションのまとめをさせていただきますと、石川さん以外のお三方がやられてることは、道路運送法の仕組みでいえば、全部異なる仕組みです。ただ、目的は一緒で、移動に困難を抱えてる人や移動が困難な地域に住んでいる人たちをどういうふうに移動サービスで支えるかということです。しかし、道路運送法は事業法で業を規制する法律ですので、コミュニティーベースで交通を考えていくところの仕組みが整っていないからいろいろと試行錯誤をされて、それぞれのやり方でおやりになっているお三方だったかと思えます。ですから、そういう法制度の整備とか仕組みの整備を逆にこれは国が交通基本法などを含めてしっかりと考えていかなければいけないことだと思います。

その一方で、受付をどうするんだ、運転手さんの確保をどうするんだ、事故対応や緊急対応をどうするんだっていう、常に実務の中での不安を抱えながら運営されているのも事実ですが、例えば緊急対応に関するシミュレーションをしてみたり、あるいは受付業務っていうものは、谷地区の例でいくと公民館で請け負ったりっていうような、それぞれの地区であるものを、あるいはやった自分たちが得た経験っていうものを活かしながらその辺のハードルをクリアして今の活動になっているというようなことも、今日わかってきました。しかし、やっぱりこうした取り組みっていうものは、すべて地域の中に住んでいる人々の、いわゆる生活者目線っていうか、利用者目線で展開をしていくというものであって、その利用者目線で展開をしていくサービスをどういう形でフォローしていくかって役割で求められるのが、多分、県だったり、市町村だったり。逆に言うと、県がこういう無償のルールをつくったと、島根は珍しいケースなんですけど、逆に言うと、それだけ道路運送法の実態が過疎地に合っていないっていうのがもしかしたら、問題がこの辺に表出してるわけです。そういうところをどういう形で市民活動っていうものを市民が支えるモビリティサービスをサポートしていくかっていうところは、そこがやっぱり都道府県だったり、あるいは各市町村だったり、そういう役割で行政と市民、あるいはNPOがコラボしてこういう移動サービスというもの

で地域を支えるということをやっていきましょうというところが午前中のまとめだったかというふうに思います。

■伊藤コーディネーター

午後は4グループに分かれていただいて、グループセッションをしていただきます。メンバーは、ホワイトボードに書き出しておきます。それでは、午前中はこれで終わりにしたいと思います。

●ワークショップまとめ

■伊藤コーディネーター

NPOの役員、県や市の職員、自治会役員などが混ざって、4グループに分かれ、地域の移動・外出の問題に取り組む上での問題点を出し合いました。その内容をポスターにまとめてグループ発表し、吉田コーディネーターから問題の原因や解決のヒントをコメントしていただきました。自治体の職員とNPOという立場では、個別事情があって理解することが難しい場合もありますが、地域や立場を超えてディスカッションしたことにより、お互いの悩みや疑問が良く理解できたのではないのでしょうか。

何よりも、吉田コーディネーターの講演や問題点の整理によって、自治体とNPOの双方が持つべき「今後の生活交通の基本的な考え方」を参加者が共有できたことは大きな成果でした。ディスカッションの時間が短く、各参加者が地元で抱える問題と、この「基本的な考え方」をつなぎ合わせることはあまりできませんでしたが、「提案」部分はぜひ多くの方にお読みいただきたいと思います。

地域の移動・外出の問題に取り組む上での問題点（特徴的な意見）

◆高齢者・障がい者などの移動手段と居場所づくり

- ・どのようなサービスがあり、誰にどのように利用されているのかわかりにくい。「福祉輸送限定」「福祉タクシー」「福祉有償運送」など、サービスの種類が複雑で名称も難しい。
- ・福祉タクシー券制度が導入されたが、福祉有償運送団体は協定対象に入らず、他の市町村のタクシー事業者が協定を結んだ。税の有効活用や利用者の利便性においても問題では？
- ・子育て支援も課題だが、助成金が足りない。交通と福祉が連携できない。行政と団体も連携できていない。

◆手続きや法制度の整備

- ・福祉有償運送の登録に必要な大臣認定講習を開催するのが大変。担い手の育成のために近くで受講できる環境を作りたい。
- ・運営協議会での報告書類が細かすぎ、あらさがしの材料集めのように思える。
- ・制度の制約によって、サービスが先に進まない。市民やNPOが自由に活動できる環境づくりと地方の裁量権の拡大はできないものか。
- ・交通を支える「しくみ」がない。持続可能な公共交通ネットワークの構築が必要。市民バスの運行方法や交通体系の見直しが必要。

◆行政との共通認識

- ・行政とのパートナーシップを築くことが難しい。市民活動を理解できる行政職員がいないと、協働関係は作れない。2年ほどで職員がすぐ異動してしまう。
- ・有償と認められない範囲の移動支援も必要だが、どう作っていけばよいかわからない。
- ・過疎地有償運送の必要性が行政に認められない。

◆活動の運営資金作り

- ・福祉有償運送の財政運営がやっとやっとなのである。有償運送のみでは無理。

◆担い手づくり・後継者育成

- ・団体の後継者が見つからない。若手の参加者が少ない。育てるためには複数の事業を持って部門別のリーダーを置くのが良いが、有償運送のみでは難しい。

問題点を踏まえた第5分科会からの提案

1.「向こう三軒両隣」の復活を！

必要なのは新たなお節介。生活の場・居場所を守る視点から、交通を考えよう。「新しい公共」は補完と片付けしないで。補完であっても必須のセーフティネット。

2.複雑すぎる福祉輸送。本当は「誰もが移動・外出できる生活交通」の一つ。

要介護状態の人は非営利団体のボランティアが送迎し、路線バスの補助やデマンド交通など公的なサービスはその手前の状態の人までで終わっている。福祉輸送・個別輸送の公的サービスモデルがない。制度矛盾によって一層福祉輸送が分かりにくくなり、推進を阻んでいる。

3.交通空白地域は「何も交通手段が存在しない地域」ではない。

使えるはずのサービス=使えるサービスではない。自治体は、生活者の視点から、実際に使っている人、使えていない人を把握する視点を持つこと。使えない人には使えるサービスを提供する方法を考えること、使えない手段は見直すこと。

4.自治体職員の育成を！

交通は長く事業者任せ（路線バスへの補助のみ）の時代が続いていた。生活交通をデザインできる自治体職員が育っていない。

現場感覚のズレを解消しよう。NPOからもっと行政に課題を知ってもらおう。行政職員は地域の実態をもっとよく知るために出ていこう。