

第 2 章 高齢者の移動支援に関する 検討事項



本章では、「第1章 事例研究」を参考に、自治体が高齢者への移動支援を検討する際の検討事項として、「1 公共交通政策全体の見直しにより高齢者の移動支援を実施する場合」「2 高齢者の移動支援に特化した新たな公共交通を導入する場合」及び「3 デマンドバスを導入する場合」を取り上げ、その対応策の一例を整理する。

1 公共交通政策全体の見直しにより高齢者の移動支援を実施する場合

山口市事例や木曾町事例でみたように、高齢者支援に特化するのではなく、公共交通全体を見直し、その中で高齢者の移動支援も実現していこうとする考え方である。

(1) 委員会による「交通政策の基本方針」「交通施策」の重要性

①山口県山口市の場合

山口市では、合併を契機に、公共交通に対する従来の「住民の移動手段はすべて行政が確保すべき」という考え方を、「行政によりすべての住民の移動手段を網羅することはできない」、言い換えると「持続的な交通を確保するためには、行政と住民の役割分担を明確にすべきである」という考え方に転換を図るために、委員長として外部の有識者を招いて委員会を設置した。その際、市の考え方と外部有識者の考え方が同方向であることが重要であり、その成果として、新たな基本理念のもとで、新たな交通施策を決定することができたと考えられる。

・ 山口市の基本
理念

■ 基本理念

～子や孫の代まで続く公共交通にしよう！～
創ろう！守ろう！みんなの公共交通

「市民誰もがいきいきと安心して住み続けられるよう、市民、事業者、行政が協働して、持続的な公共交通を創り守ることにより、クルマに頼り過ぎない交通まちづくりを目指します」

- ・ 山口市の交通
施策
- ・ 公共交通を支
える体制

■交通施策

1 公共交通を支える体制づくり

公共交通をみんなで守る意識の向上を図りながら、市民、事業者、行政の協働体制を確立する。

(1) みんなで守り育てていく意識づくり

公共交通の重要性を認識し、みんなで守り育てていく意識づくりを進める。

- ・ 公共交通を利用する動機付けとなる事業の実施
- ・ 行政の率先的取り組み
- ・ 公共交通の意義を学ぶ学校教育の充実
- ・ 公共交通や地域づくりについて考える機会の充実

(2) 市民合意と協働に基づく推進

市民、事業者、行政が公共交通の望備方向について合意形成し、合意に基づいて各主体が責任を持って取り組む環境を整える。

- ・ 情報の共有化
- ・ 市民、事業者、行政による協働推進体制の確立

2 利便性の高い公共交通体系の確立

地域の主体的な取り組みを基本として、住民、事業者、行政が協働し、地域に適したコミュニティ交通を整える。

(1) 積極的な情報発信

公共交通に関する情報を積極的に発信するとともに、地域や事業者に対して公平に機会を提供する。

- ・ 情報提供の充実
- ・ 公平な機会の提供

(2) 地域主体のしくみづくり

地域の主体的な取り組みを支援し、自立的な地域づくりと地域の移動手段の確保を実現する。

- ・ 地域の機運の醸成
- ・ 住民ニーズの把握
- ・ 地域勉強会への交通専門家の派遣
- ・ 地域ぐるみの推進体制の確立

- ・ 利便性の高い
公共交通体系

・ 山口市の交通
施策（続き）

・ 施策への取り
組み姿勢

・ 施策の成果指
標

(3) 地域に密着した移動手段の確保

地域のニーズや需要を踏まえ、効率的で利便性の高い持続可能な移動手段を整える。

- ・ 地域のニーズや需要に基づいた運行計画の作成
- ・ 地域に合った効率的で利便性の高い運行形態の導入
- ・ 公共交通体系の考え方に基づいたコミュニティバスの改善
- ・ 地域の協力体制の確立
- ・ 事業者としての協力

3 施策の実現に向けた取り組み姿勢

市民、事業者、行政の三者が主役としてそれぞれの役割を果たし、協働して、安定的で持続可能な交通システムを整える。

(1) 市民の役割

地域住民の主体的な参画のもと、創意と工夫をこらし、地域の特性に合った交通システムを創り、支えていくしくみを整える。

(2) 事業者の役割

各公共交通機関の培ったノウハウや知恵を生かし、相互の連携を高めることにより、効率的で利便性の高い交通システムを整える。

(3) 行政の役割

積極的な情報公開と公平な機会の提供とともに、従来の発想にとらわれず柔軟な発想で、市民や事業者の取り組みをサポートする。

4 施策の成果指標

施策の成果を総合的に評価する指標として「公共交通機関の利便性に満足している市民の割合」を設定し、市民、事業者、行政の役割分担と連携のもと、公共交通の充実と満足度の向上を図り、平成 29 年度の目標値を 56%としている。

②長野県木曾町の場合

長野県木曾町では、合併により行政面積が急拡大し、交通事情の悪化が懸念されたため、法定合併協議会の発足に合わせて「住民の足専門部会」を設置し、新町全体を1つのエリアとして住民の足を確保するための新たな公共交通計画を策定した。

その際、住民の意見を反映した生活の足の確保を最優先課題としながら、次の事項について検討が行われた。

・木曾町における検討事項

■検討事項

- ・既存の路線バス（いわゆる4条路線）をベースとした路線の設定
- ・効率的な運行体系と基幹交通（JR）との接続等を基本とする路線網の再編
- ・住民の立場に立った公共交通としての最低水準の設定
- ・バス事業者から自治体への事業主体の移管
- ・地域間のバランス、公平性

・ゾーンバスシステムの発想の起源

2つ目の「効率的な運行体系と基幹交通（JR）との接続等を基本とする路線網の再編」という考え方は、後に木曾町の公共交通を特徴付ける「ゾーンバスシステム」に結びつくものである。

・検討組織の発展

この「生活の足専門部会」は、「生活交通確保・充実検討委員会」に移行したが、その際、より専門的に取り組む必要性から、自治体職員のほか、専門知識を持つ交通アドバイザーや有識者、交通事業者、利用者代表、それに国土交通省北陸信越運輸局（長野運輸支局）や長野県からも委員を迎えて構成された結果、外部専門家の意見を取り入れることのできる組織となった。

(2) 住民への啓発の重要性

委員会の協議にもとづいて、「公共交通はすべて行政が担うもの」という考えから「行政と住民の役割分担を明確にすべき」との考え方に切り替えていくためには、次のような住民への啓発活動が非常に重要となる。

・住民への啓発

■住民への啓発内容

いつまでも「変えたくない」暮らし
そのためには、私たちの暮らし方を「変える」必要がある

地域で支え、地域を支えていく交通
持続的な交通(地域)づくりには、住民の参画が重要になる

・ニーズの高まりと利用者の減少

公共交通に対する市民ニーズの高まりに反して利用者は年々減少傾向にあり、高齢化率が高く公共交通に対するニーズが高い地域ほど、公共交通の衰退が進んでいる。しかし、事業者の経営状況もま

・社会全体で公共交通を支える必要性

た悪化しており、事業者の努力だけでさまざまな課題を克服することは困難である。

一方で、市の財政状況も厳しさを増しており、公共交通の拡充どころか現状維持さえ困難になりつつある。特に広大な行政域を有する自治体では従来のような画一的な交通システムでは多様な地域ニーズに対応できない。将来にわたり公共交通を維持・確保するには、すべての住民が公共交通の重要性を認識し、社会全体で支えていくことが必要である。

(3) 基幹交通と地域交通（生活の足）の結節の重要性

行政域全体として、偏りのない一貫した交通政策を展開するにはどうしたらよいか、具体的には、交通政策のどの部分を、誰が責任を持って進めていくかについて詳細な議論を重ねることが必要である。その結果として、いわゆる「基幹交通」については、行政と事業者とで責任を持って確保し、「生活の足」ともいえる個々の生活エリアの交通は、住民自身がきちんと考えて手段を選び、運行に対する責任の一端を担うことにするという「公共交通施策における行政と住民の協働のあり方」が重要となっている。

・交通網全体の最適化

山口市阿知須地域の路線バスとコミュニティ・タクシーの例でもみたとように、行政および委員会が、地域全体の交通網を総合的にデザインした上で具体的な施策を打ち出し、基幹交通を含めた交通網全体の最適化を考える視点が不可欠である。

木曾町生活交通システムは、幹線バスと地域巡回バスを組み合わせる「ゾーンシステム」を採用している。幹線バスは、地域の交通網の主軸となるバスで、町の中心地である木曾福島から旧3村の中心部まで走り、地域巡回バスは、地域内の移動や幹線バスとの乗り継ぎのための交通機関で、地域の特性に合わせてマイクロバスやデマンドタクシー（乗合）などを導入している。

確かに、乗り換えの手間が増え、慣れるまでは一部の利用者から不便になったとの声もあったようだが、基幹交通と地域交通の結節をスムーズにした公共交通のあり方は十分に検討の余地があるものと考えられる。

(4) 行政と住民の協働において重要なこと

公共交通施策における住民の役割について行政が啓発を行い、住民の間に「自分たちの交通機関」という意識が共有されていくことが最も重要と考えられる。

運行に関する定量的基準・定性的基準を設けることにより、コミュニティ・タクシーが安易に既得権益化するのを防ぐとともに、定量的基準を達成し、「自分たちの交通機関を自分たちで守る」ためにも、各地域の協議会が路線のPRや協賛金集めなどの努力や工夫を続けていくことが公共交通施策における住民の役割であり、行政と住民の協働の一形態と考えられる。

(5) 住民の意思決定における二つの形態

行政と住民の役割分担を明確にし、生活の足であるコミュニティ・タクシー等の運営主体を住民組織（協議会）としたことにより、住民の間に「自分たちの交通機関」という意識が生まれ、行政任せではなく、自らの問題として運営上の課題を解決する姿勢が定着していった。

このように行政と住民の役割分担を明確にし、その役割にそって住民が活動していくためには、住民間における強い合意が必要となるが、その強い合意を生み出す仕組みとしては、小郡地域の協議会のように「強力なリーダーシップ」が存在する場合と、宮野地域の協議会のように「一つ一つ丁寧に話し合いを重ねて合意形成を図っていく」方法の2つが考えられる。どちらが望ましいといったことではなく、地域風土にあった方法により合意形成されていくことが重要と思われる。

住民の合意形成において行政は何を支援すべきか。住民による検討会や勉強会も、場合によっては、行政職員が司会を務めたり、議論をリードしたりして、会の運営を主導していくことも必要と思われる。回を重ねるうちに、住民の中からそうした役割を引き継ぐ人材が現れ（あるいは育ち）てくるものである。

ここでの行政の役割は、住民がいかに自分たちで考え、ものごとを決められるようになるか、その道筋を付けることだと考えられる。住民の役割といっても、決して住民を突き放すという意味ではなく、そこに至る過程も含めて、行政が手を差しのべていくのは当然である。

2 高齢者の移動支援に特化した新たな公共交通を導入する場合

合併を機に公共交通全体を見直し場合とは異なって、増加する高齢者に対する福祉的施策の一環として高齢者の移動支援をとらえる場合、タクシー券制度の導入が一般的であるが、住民間に不公平感が残る場合も多い。長野県豊丘村が導入した初乗り料金のみを住民が負担する福祉タクシーは、住民間の不公平感を解消した新たな制度である。

(1) タクシー券制度の問題点

・タクシー券の不公平感にまつわる課題

- ・福祉タクシーを利用できるタクシー券を配布する場合、同じ距離のタクシー券を配布すると、病院や福祉施設に近い住民が遠い住民より優遇される結果となる。また、月に1回病院に通う住民と2回通う住民に同じ枚数を配布すると、一方は足りない、あるいは余るといったことも生じ、金券のように売買されるという弊害も生じる。
- ・この点、タクシー券制度で不公平感を解消し平等を実現しようとすると、利用距離と利用回数に乗じた各人の「延利用距離」にもとづいてタクシー券を配布する必要がある。しかし、この「延利用距離」の把握は困難であるとともに、非常に手間を要するものである。
- ・したがって、通常、利用回数は考慮せず、利用距離のみを考慮したタクシー券の配布を行っている。

(2) 不公平感を解消する初乗り料金のみ利用者が負担する豊丘村方式

・住民の納得感を得やすい豊丘村方式

- ・長野県豊丘村の「初乗り料金のみ利用者が負担する福祉タクシー方式」では、一定の場所に移動する場合に住民が負担するのは、初乗り料金のみであるから、利用者間に不平等は生じない。
- ・さらに、利用回数に差があっても、「余り」が生じ、金券のような扱いを受けることもない。
- ・言い換えると、近隣の住民・遠方の住民の間においても、利用頻度が多い住民・少ない住民の間においても、初乗り料金を超えた料金の全額を自治体が負担するので不平等が生じることはなく、住民の納得感を得やすいシステムである。

(3) 利用しやすい豊丘村方式

・豊丘村方式の 利点

- ・タクシー券制度に比較して、物のやり取りがないため、非常に気軽に利用できる方式と考えられる。
- ・乗車時に何も持っている必要もなく、運転手に渡す必要もなく、事前に登録しておくだけなので、住民の負担は非常に小さいと思われる。

(4) 財政面でのコントロールも可能な豊丘村方式

・財政面から見た 豊丘村方式

- ・過去の利用実績から今後の利用状況が推計できれば、福祉施策として、村予算の何%をこの福祉タクシー制度に当てるべきか決定すると、自然と住民が負担する初乗り料金が算出できる。
- ・逆に、住民が負担する初乗り料金を決定すると、行政が負担すべき金額も求められ、その支援額は村予算の何%を占めるかも算出できる。
- ・このように、福祉支援策として村予算に占める位置付けを確認しながら、本制度を運用できるというわかりやすさも重要と思われる。

(5) 原則4人以上のグループで利用する山口方式のグループタクシー

・山口方式グループ タクシー の特徴

- ・公共交通機関から概ね1.0 km以上離れた複数の高齢者がグループとして利用できる山口方式のグループタクシーも、高齢者の移動支援に特化したシステムとして検討に値する。
- ・山口市は、地域住民が運営の一端を担うコミュニティ・タクシーと基幹バスの連携による公共交通を基本理念としているが、コミュニティ・タクシーの運営を担うだけの体力がない場合は、福祉施策としてグループタクシー制度を実施している。
- ・このように、まちづくりの一環としての公共交通施策を展開しながら、一方で、福祉施策として高齢者の移動支援を実施していくという柔軟な対応が求められている。

3 デマンドシステムを導入する場合

デマンドシステムを導入する場合、「高額な初期投資や維持経費がかからないか」「遅れが生じやすいシステムになっていないか」「経路を作成するオペレーターに多大な負担がかからないか」など多くの重要な検討課題がある。

従来のデマンドバスでは、オペレーターが予約を受けた後、経路を作り、配車するという流れのため、オペレーターには運行地域についての土地勘や高度な経路生成能力が要求され、これらが満たされない場合は、直ちに遅延が生じるという弱点があった。

このため、これまでのデマンドシステムは、通勤・通学、会議、待ち合わせ等の定時性を求められる用途には不向きであるとされてきた。

(1) 東大方式デマンドシステムが解決したこと

・ICT 活用により
オペレータ不
要の東大方式

- ・東大方式デマンドシステムは、インターネット、携帯電話・スマートフォン、あるいは主要な拠点に設置された専用端末による予約が可能であり、予約オペレーターが不要な点が大きな特徴となっている。
- ・これは、ICT 技術を駆使した成果であるが、他方、ICT 技術に馴染みのない高齢者に配慮して、オペレーターを経由した電話予約も可能としている。
- ・ICT 技術を駆使したシステムであるが、予約操作自体はタッチパネルに指で答えていく方式なので、慣れれば高齢者にも十分使いやすい操作であると思われる。
- ・あらかじめ予定到着時刻に余裕を持たせ、後からの予約はその範囲内で受け入れることとしているため、遅延が生じにくい仕組みとなっている。
- ・初期投資は、運用準備や講師派遣等の費用を含めて百万円前後から可能であるとともに、維持費としても月間 6 万 5 千円のサーバー利用料が必要となるほかは特に大きな費用はかからない。

第3章 高齢化時代に向けての 公共交通の今後の方向性

高齢化時代に向けての公共交通の今後の方向性

交通ジャーナリスト 鈴木文彦

1 地域の交通体系づくりとまちづくり

(1) 政策としての交通ネットワークの構築

地域交通を考えると、とかくバス路線廃止への対応や、交通空白地域などの課題を解決することにすべてを費やしてしまいがちである。しかし、交通はネットワークを形成して初めて成り立つものであり、個別の事例の寄せ集めでは機能しない。交通空白地区をカバーするコミュニティバスやデマンド交通新設などの“対症療法”に終始せず、地域全体の交通をどのように構築するかという視点から全体を見渡し、先を見据えた「交通政策」をしていく必要がある。

地域の公共交通体系ビジョンをつくることと、生活エリアの課題解決をすることは、いわば「車の両輪」であり、個々の課題解決は全体の体系の中に位置づけてこそ本当の効果を発揮する。そして多様な交通モードの“適材適所”の配置と組み合わせを考え、それらを結節させることによってネットワークを構築していく。そのことを、前述のように本当に移動に困る人が増えるのは10年先であるという見方のもと、10年後を見据えたビジョンを立て、当面の対応策と短期・中長期の方向性を常に並行して考える必要がある。いわば交通は“対策”から“政策”へ脱皮することが求められている。

(2) 交通における幹・枝・葉の理論

今後の交通の考え方として、地域の拠点間を結ぶ幹線ルートと、拠点から分岐して幹線をサポートする支線（幹線的機能が強いものやある程度の距離のルートは準幹線として分けてもよい）、拠点または支線の途中の結節点を中心に周辺地域を巡回またはシャトルする生活交通に機能を区分し、それらを組み合わせることによって、それぞれに適切な車両とサービスを提供するとともに、同じ時間帯に発生する複数の小規模需要を幹線に集約し、すべての地域ニーズに効率的に対応するシステムを構築する方法がある。すなわちしっかりした幹（幹線）から枝（準幹線・支線）が伸び、それらに葉（生活交通）が繁り、相互に補完しつつ1本の木として育っていくという考え方である。

幹線を担うのは、一般的には鉄道やバスである。既存の鉄道やバスが地域にあるならば、まずそれを幹線ルートとして活用することを検討すべきである。なぜならそれが最も無駄がなく、新たな投資が少なくて済む手法だからである。ただし、鉄道やバ

スにできることはまだたくさんあるとはいえ、一方で限界もあるのは事実である。既存の路線網がすべて幹線としての役割を果たせるかどうかは、きちんと検証する必要がある。その既存システムの限界を超えた部分は、その地域に合った別のシステムを組み合わせ、全体としてスムーズな移動ができるようにつくり上げていく。それこそが前述の「適材適所」であり、機能分担によるメリハリのある交通体系なのである。



結節バス停で接続する乗合タクシーと
幹線の路線バス（東京都榎原村）

このシステムを機能させるためには、交通結節点をきちんと体系の中に確立し、乗継を要する場合の待ち環境の整備やダイヤ上の整合、運賃体系の整理などによって利用者の乗継抵抗を低減させること、幹線・支線・生活交通それぞれが適したサービスを提供できる設定と環境づくりをすることが必要である。交通結節点は、体系上最も効果的な場所を選ぶことが重要だが、そのために新たな乗継施設を建設するというのは投資が必要なことでもあり、なかなか難しい面もある。そこで鉄道駅・公共施設・道の駅・ショッピングセンター・コンビニなどを活用して逆に既存施設をベースにしたネットワークを定着させていくという手法も考えられよう。特にこれからは、東日本大震災後の交通復旧にあたって結節点として大きな役割を果たした事例の多いコンビニエンスストアの活用は考えられてしかるべきであろう。

こうした複数機能の役割分担と結節による全体のネットワークを、理想的に組み立てたのが、今回事例として取り上げた長野県木曾町である。幹線+支線（生活交通）の組み合わせは同じく山口市でも基本としている考え方であるが、よりシンプルでわかりやすい形をとっている事例として、東京都榎原村を合わせて紹介しておこう。榎原村は村内の2本の谷筋の都道を走る民間路線バスを、主要な集落をカバーして役場・学校などのある中心集落および隣接市の鉄道駅などを結ぶ基幹交通として位置づけ、都道から外れた小さな谷筋と山間小集落をカバーする乗合タクシー（一部デマンド）を設定した。乗合タクシーはあくまで基幹交通のフィーダー交通の位置づけで、



盛岡県盛岡市松園の乗継ターミナル
隣接して郊外店が出店

路線バスと結節するバス停まで運行して路線バスに接続する形である。目の前で両者が接続する形態を構築したことにより、バスではカバーできなかった交通空白地域を解消したのみならず、路線バスの利用者増にもつながっている。

都市圏の事例としては、代表的なケースに盛岡市の「ゾーンバスシステム」がある。これは一本道のルートの上に広がりをもつ丘陵住宅地があり、従来住宅地と都心を複数のルートで個別に結んでい

た形ではサービスレベルを上げられなかったものを、一本道と住宅地の要にあたる位置に乗継ターミナルを設置し、一本道の部分は基幹ルートとしてピストン輸送、ここで住宅地内をこまめに巡回する複数の支線バスに結節させる形にあらためたものである。これにより基幹ルート、支線ともに増便などの利便性向上が図れたため、利用者も転換後数年間伸びが見られた。また、乗継ターミナルは周囲に何もない場所に新設されたが、結節点としての人の流れが生まれたことから、その後コンビニや郊外店が出店している。

このほか、地域の中心部に結節点を設け、鉄道駅などを結ぶ幹線バスをそこにつなぎ、地域内を面的にカバーするデマンド交通を結節点から接続運行する方式をとる埼玉県ときがわ町、市内の異動を循環バス、市外と結ぶ広域交通を民間バス、周辺部の谷筋集落の移動をデマンド交通と役割分担した熊本県菊池市など、よく考えて構築されたネットワークの事例は少なくない。

(3) 公共交通とまちづくり

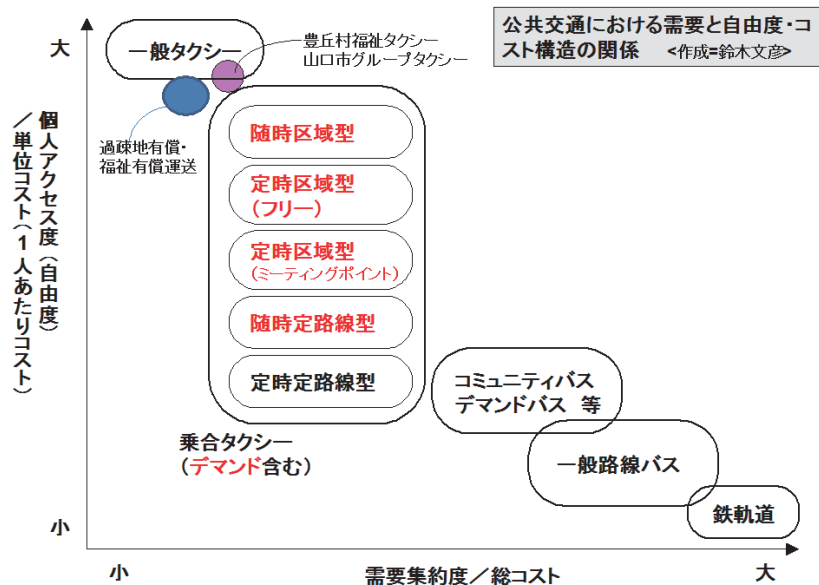
あわせて、交通を単独で考えるのではなく、地域のまちづくり全体とリンクさせ、将来像を検討することが求められる。まちの賑わい・活性化にとって大切なことは、そこに人が集まり、歩き回り、滞在して何かをすることである。マイカーでの移動に頼っていると、人は所用の場所に直接行き、用事が済むと帰ってしまう。環境面からも、市街地を歩いて楽しいまちに作り上げ、公共交通で市街地へのアクセスと徒歩支援をすることは大きな意味を持つ。ただし、市街地を巡回するバスを走らせればそれでよいというものではなく、総合的なまちづくりの視点で関係者みんなが前向きに取り組む姿勢が必要であろう。また、地元の組織や大学などとのタイアップも効果的である。

(4) 地域に合った小規模交通システム

これまでの地域公共交通は、すべての機能を乗合バス輸送に負わせる形で成立させてきた。すなわち、戸数の少ない末端の集落までも「バス」を通すことが住民の要望であり、自治体の責務と信じられてきた。しかし現実にはバスの限界を超えた小規模需要しかない地域も少なくない。その場合、必ずしもバスという形態にこだわらず、適材適所の交通手段を選択することも視野に入れるべきというのは前述のとおりである。

こうした小規模需要への対応については、いわゆるコミュニティバスに準じた小型バスベースのシステム、乗合タクシーなどのメニューの中から、地域の実情に合ったものを選択するという形が望ましい。その運用方法の選択肢の一つとして、需要に応じて運行するデマンド交通が存在する。タクシーを活用した手法も不可能な場合の救済措置として、自家用車をベースとした過疎地有償運送や福祉有償運送が考えられる。ただしこれらは安全・補償面やコスト、担い手の問題などを十分に検討する必要がある。

現在過疎地域には、スクールバス、通院バスなど多様な移動モードが用意されている。また都市圏などでも企業や施設の送迎バスが設定されているケースが少なくない。これらは目的をもって運行されているものであるから、一律に活用が進められるべきものではないが、地域の実態に応じて適切な統合、活用を検討することにより、効率的



な生活交通の確保ができる場合があることを心に留めておくべきであろう。一部の地域では宅配便や移動スーパーなどとのコラボレーションが検討または実験運用されているほか、海外では郵便運送と乗合交通を一元化したケースも少なからずある。

なお、これら小規模交通システムにおいては、利用者心理を十分に勘案することが肝要である。すなわち、小型車ベースの車両で乗合をする場合、利用者同士が非常に近いということである。家族や友人同士であれば肩が接するような乗り方でも気にならないものも、知らない人や特に親しくない人と触れ合う状態で乗り続けることには誰でも抵抗がある。厳密な調査ではないものの、筆者のヒアリングによれば、知らない人と小型車に乗り合わせて我慢できる限界は、都市部でも過疎地域でも 10~15 分であった。そのあたりが小型であっても中央に通路を挟んで 1 人ずつが独立感のあるバスとの違いといえる。

(5) コミュニティ交通の効果

現在多くの市町村でコミュニティバス（呼称は生活バス・市民バスなどさまざま）に取り組んでいる。コミュニティバスの背景には、高齢社会に対応したきめ細かな交通手段が不足しているが、大量集約輸送の使命をもつ既存の大型バスなどでは対応が難しく、技術的にも狭隘道路などの条件に対応できないという状況があった。さらに乗合バスの撤退などにともなういわゆる「交通空白（不便）地域」の拡大が深刻な影をもたらし、こうした地域に入り込むきめ細かな交通手段は単位需要が小さいため、採算性は望みにくい。とはいえ次第に移動に制約が増える傾向が続く中、住民の交通に対する関心は全国的に高まっていった。こうした状況下で市町村行政における交通に関する意識の高まりが、コミュニティバスへの取り組みという形で現れたのが 1990 年代後半~2000 年代前半であった。

コミュニティバスの主たる利用者は他に交通手段を持たない高齢者で、特に女性の比率が高く、比較的短距離で坂道を介する地域などで高い利用率を記録した。コミュ

ニティバスが高齢者の外出支援につながり、市町村の交通への主体的な関わりを促したことは画期的であったが、実態は利用者が少なく、財政負担が看過できないほど増大し、見直しを余儀なくされるケースが増え、大きな課題を抱えている。おそらくコミュニティバスの一般的な収支率は20～30%程度で、10%程度またはそれにも満たないケースも散見される。市町村主体であるがゆえに公平性の問題が抜けきれず、拡充の要望が絶えない一方で、“空気を運ぶ”バスへの財政支援に対して住民コンセンサスを得ることは難しい。

(6) コミュニティバスの課題と対処

ではなぜ利用されないコミュニティバスができてしまったのだろうか。言い方を変えると、コミュニティバスの設計にはどのようなことに注意する必要があるのだろうか。

まず誰のためにバスを走らせ、どんなニーズをカバーするのかというコンセプトの設定と、その地域のどんな人が、どこへ、何をしに移動したいのか、何に困っているのか、そうしたニーズを本音の部分でしっかり捉えることが重要である。ニーズ調査にはしばしばアンケートが用いられる。アンケートそのものは必要な調査だが、その結果に頼りすぎると道を誤る場合がある。アンケートの回答には期待値が含まれるからである。アンケートで「こんなバスが走ったら利用する」と答えた人が実際に利用する確率はせいぜい15～20%と見て差し引いて考える必要がある。

そして先行事例に惑わされず、自前の計画をつくること、そして走らせたらかちんとフォローアップして改善を図り、持続できるものにしていくことが大切である。循環ルートやワンコイン運賃も、その地域に適しているかどうかの検証なく“コミュニティバスたるもの100円運賃で循環させなければ”とばかりに周囲の動向に合わせてしまった事例が多い。

またとかくコミュニティバスやデマンド交通は政治の道具となりやすい。バスに乗ったこともなく、乗る意志もない有力者の“大きな声”や政治的な思惑なり配慮が優先され、本音のニーズからかけ離れてしまった事例には事欠かない。また成功事例や近隣の傾向に引っ張られたり、首長や議員の公約や選挙の時期などに左右されたりする結果、“走らせること”が目的になってしまうことも多い。要望にもとづいて多くの集落をカバーしようとした結果、非常に迂回感の強い長大ルートになってしまったケースや、複雑でわかりにくい設定がなされ、“乗りたくない”コミュニティバスが増えてしまっている。欲張ると結局誰にとっても使いにくいものになってしまうのである。

コミュニティバスは万能ではない。コミュニティバスを走らせさえすれば交通空白の問題は解決するというのは幻想である。また場合によっては「利用されないものならやめる」という勇気も持たねばなるまい。

(7) デマンド交通の効果と課題

デマンド交通も現在最も注目されている手法ではあるが、システムそのものが救世主ではなく、地域に適した仕組みをつくり上げてこそメリットを発揮できるということ、かかるコストや規模などが“身の丈”にあったシステムでなければ続かないということを忘れてはならない。デマンド交通は 2000 年代後半に、定時定路線のバスの限界をカバーする手段として注目され、2006 年の道路運送法改正の際に、乗合交通としての位置づけがなされ、国の支援事業の対象となったことから急速に普及した。

デマンド交通は個々のニーズに対応した運行により、ドア to ドアにより近づけられること、予約がない場合は（利用者がいなければ）運行しないため“空気を運ぶ”無駄を省くことができるというメリットがアナウンスされている。ただ一方、複数のデマンドを同時に満たすため、経路や所要時間が一定しないことから、定時性や速達性には一定の許容幅が必要であること、仕組みとして設定している以上 1 人でも予約があれば運行されるため、回送などの空車運行は避けられず効率化には限度があるという裏腹のデメリットも持っている。デマンドサービスを上げれば上げるほど（予約時間を少しでも直前にするなど）車両数の確保や乗務員の待機のためコストに跳ね返るといった実態もある。また、予約という手間やわかりにくさが利用者の抵抗感につながっていることもある。デマンド交通が効率的に運用されるためには乗合により複数利用してもらわなければならない。その乗合率を検証すると、多くの導入事例でおしなべて 20%程度、すなわち 10 回に 8 回は 1 人しか乗車しない状態で運行されているようだ。このことは利用者にとっても“私のためにわざわざ（税金を使って）動かしてもらって申し訳ない”という心理になり、それが何度も重なると、結局外出を控えることにつながってしまう恐れもある。

特にデマンド交通は、ドア to ドアに近い高レベルのサービスを提供しているにもかかわらず行政サービスとして低料金に設定されることが多いため、バスへの補助などと比較した見かけの総コストの低下に惑わされやすいが、利用者 1 人にかかる費用は非常に大きくなることは認識すべきである。もともと小規模な需要に対してどこまでコストをかけるべきなのかの議論は必ずしなければなるまい。高度なシステムもその可否をきちんと検証することが必要である。

2000 年代後半から現在まで、デマンド交通はちょうど 1990 年代後半のコミュニティバスと同じく「ブーム」の様相を呈している。ブームに陥った時の危険性は、地域特性による適合性の検証を素通りし、プラス面や成功事例が独り歩きして、デマンドこそが救世主であるかのようなイメージが定着してしまうことにある。そうすると、デマンド交通導入こそが首長や議会の政策手腕であり、実績であるというムードになり、導入すること



タクシー事業者による簡易な方式でデマンド運行を行う熊本県菊池市「あいのリタクシー」

が目的となりがちである。そして雪崩を打つようにデマンド交通に傾倒し、結果地域性にも身の丈にも合わないデマンド交通が増えてしまう結果となりかねない。

デマンド交通はドア to ドアに近いだけに、タクシー事業の需要を蚕食することになりやすい。タクシー事業者としても一定の仕事を確認できるという見方をもつ一方で、本業への打撃は避けられないという見方が強い。現実にはデマンド交通が低料金で設定されたために、既存のタクシーやバスの利用が減り、バスの全面廃止やタクシー事業者の撤退を招いた地域が増えつつある。

タクシーの撤退は“最後の交通機関”がなくなることを意味する。豊丘村や山口市の事例のように、一般タクシーを活用することでタクシー事業を育成する手法も検討すべき時に来ている。

2 みんなが当事者となって公共交通の持続を

(1) 持続できる仕組みの構築と利用促進

これからの地域公共交通にとって大切なことは「持続できる」交通の仕組みをつくることである。つくるとはそのときお金がかけられればできる。しかし公共交通は走らせれば（あれば）それでよいというものではない。社会状況を見ても、5年後、10年後に続いて行かなければ意味がないのである。持続させるためには、どこかに過大な負担がかかる方式は避けるべきである。すなわち、地方の交通において単純に採算をとることは難しいという現実の中では、何らかの形でコストと運賃収入の差額を埋める必要があるが、それをすべて行政が補填するという“丸抱え”の仕組みでは、続かなくなる。不足する部分をどのような方法でカバーするかを議論し、それを誰がどのように責任分担するか、あるいは目標を設定するかが問われることとなる。

何度も述べるように、現状の地域公共交通において、採算がとれないのはやむを得ないと見るべきであろう。このことから、採算はすべてではなく福祉的視点をもってカバーすべきという視点も成り立つのは事実である。しかし採算性を無視しては持続的な交通はできない。赤字が増え続ければ将来どこかで破綻が訪れるのは自明であり、少なくとも利用者が増やせる（せめて減らない）形をめざさなければなるまい。

それには地域の中での意識改革が必要である。“バス（鉄道）はバス（鉄道）事業者が走らせるもの”というのが、長年にわたる交通に対する一般的な認識であった。利用者の減少から事業の経営が成立しにくくなると、今度は“ダメになったら行政が補助を出して何とかしてくれる”時代となった。現在もこの段階を地域住民も交通事業者も抜けていない。コミュニティバスという手法が交通に行政の新たな参加のしかたをもたらしたが、半面行政がつくり与え、“おんぶにだっこ”の仕組みをつくってしまった面もある。

しかし今、行政による補填にも限界が見えてきた。特に市町村合併後の新たな交通体系づくりを考える中では、今後どこまで財政負担が可能か、あるいは住民合意が得

られるかを議論しなければなるまい。旧市町村の最も高いサービスレベルに全体を合わせてはととてももたないという事情は、交通も他のサービスと同じである。本当に必要な交通の形を地域で議論し、地域に即した身の丈に合う手法を編み出すことが必要である。上を見れば切りがない。誰でもより便利に、楽に、安く移動したいのは当然である。だからこそこまでマイカーが普及して来たのだが、その限界を将来に向けてカバーしようとするためには、総合的な検証の上で着地点をみんなに納得して決めることが重要である。

当然、不足する経費、いわゆる赤字を何らかの形でカバーしなければならず、費用負担の在り方と役割分担については十分な議論が求められる。このとき、事業者側の努力を促しそれが報われる仕組み、およびマイナスを減らすことだけでなく利用者を増やして増収を図るという利用促進の視点を忘れてはならない。

(2) みんなでつくり育てる公共交通

これらを踏まえて今後の方向性としては、持続できる地域公共交通に向け、沿線地域の参加を促し、事業者と行政、住民が「みんなでつくり、育て、維持する」方式への転換が望まれる。すなわち、本当に必要な地域交通であるならば、その持続に向けての責任を、行政と事業者と、沿線住民を中心とする地域が協働しつつ分担するという考え方である。具体的には前述の「幹（幹線）」の部分は事業者の事業性も活かしつつ行政とともに育成、「枝（準幹線・支線）」は行政主体でネットワーク上必要なルートを維持し事業者が運行、「葉（生活交通）」は住民が主体的に参画し責任分担しつつ行政が支援し事業者がノウハウを提供するといった機能分担が考えられる。

事業者はプロとしてのノウハウを十分に発揮して安全・確実に効率的な運行に責任を果たすとともに、都市圏においては新たな需要開拓と利用促進にも努力の余地がある。自らできることを考え、行政や利用者に提案する姿勢も求められるであろう。

市町村行政が果たすべき役割は相対的には大きくなる。公共交通を地域の政策の中に位置づけ、長期ビジョンと短期・中期の取り組みを明確化し、社会的な必要性のもとで交通サービスが十分に機能するような環境づくりを行う主体となる必要がある。地域交通の維持については赤字補填から社会的投資への考え方の転換のもと住民生活のために効果的に財政負担するとともに、財政が厳しい折ではあるが、最初から出せる範囲を絞って結局現状維持もできないことから悪循環に陥るよりは、住民生活の向上に向けた投資の意味で一定範囲の支援を担保し、事業者の営業努力を促して利益を上げられるようにし、結果的に増収・利益にもとづく増収増で相殺して補助金を減らすという発展的な発想への転換も考えられる。

また、市町村には地域交通形成のコーディネーターとして地域や事業者と協働しつつ“汗をかき”意思が求められる。そのためには相互の信頼関係の構築のための動きが必要であり、行政側の人づくりと交通政策担当部署の“厚み”も重要となる。

住民は単に事業者や行政へ要望する段階から、地域公共交通を自分自身の問題として参加するという意識改革が望まれる。そして地域住民にとって本当に必要な交通とはどのようなものかの議論からスタートし、地域でみんなが「つくり、支え、育てる」

公共交通につなげて行ければ理想的である。すなわち本当に必要なものなら地域のみんなのできることを考えて実行に移し、責任分担する。責任分担でいわば“経営”に関わることにより、住民自身もコスト意識や利用による増収の大切さも実感するようになる。それが「マイレール意識」や「マイバス（タクシー）意識」につながっていくのである。

(3) 当事者意識をもったコミュニティ交通づくりの手法

住民の関わり方には、地域の事情や合意の仕方によって、単純にお金を出す方法だけでなく、バス停の設置や維持、利用促進の支援、沿線企業等の協賛などさまざまな選択肢があり、関わる主体も自治会をはじめ、商工会やNPOなど、幅広く考えられる。現在全国で、そうした住民が主体的に関わって地域の生活交通を確保する動きが活発化しつつある。今回事例として取り上げた山口市を筆頭に、住民主体で地域のバスや乗合タクシーをつくり上げたケースには、都市圏ではさいたま市和土地地区、京都市醍醐地区、神戸市住吉台地区、小平市、新潟市、広島市、函館市など、中山間地域では四日市市、八王子市などがあり、路線バスを住民の負担や協賛によって守っているケースには青森県鯉ヶ沢町、日立市などがある。また、商工会やNPO、沿線企業などが主体的に関わるコミュニティバスには土浦市、松阪市などの事例がある。

ただ、まだそのような動きが自然に生まれてくるほど住民も慣れていない。そこで重要なのは市町村行政によるきっかけづくりである。地域交通について意見交換をする場を提供し、ひざを突き合わせてやり取りをする機会が求められる。もちろん、一度そのような機会を設けたからといって“住民の声を聴きました”と安心してはいけな。何度も繰り返して意見交換の場を設け、その場に市町村職員が必ず同席することにより、次第に信頼関係が生まれ、行政の“本気度”が伝わり、本音の議論ができるようになるのである。筆者の経験から言えば、山口市の事例もそうであったが、4回目ぐらいから本音の議論ができ、意識が高まってくる。現在の地域住民、特に高齢者は、社会でさまざまな経験を積んでリタイヤした人が多い。誠意をもって接すれば理解も早く意識も高まって積極的、主体的に動ける人が少なからずいるはずである。

こうして事業者、行政と地域・住民が責任分担することにより、100%行政負担する場合に起こりやすい「公平性」の問題や、新たな地域への展開についても整理・理由づけがしやすくなる。つまり、満遍なくサービスを拡充するのではなく、住民自身が自ら頑張り、取り組む地域から順に行政が支援するのが真の公平という考え方である。

さらに、それを多くの住民に理解してもらうとともに、継続的にそれぞれの主体の役割分担を求めていくためには、市町村が中心となっどどのように地域交通をつくり、支え、育てるかを具体的に示すガイドラインを策定することも効果的であろう。



住民や市職員がみんなで集まってコミュニティタクシーについて意見交換する
さいたま市和土地地区

3 おわりに

移動が人の生活において不可欠なものとなれば、公共交通はライフラインそのものである。東日本大震災の被災地において、バスが運行を再開したことによって「私はこれからもここで生きていける」と涙を流した高齢女性の姿を、筆者は目の当たりにした。少子高齢社会にあって、公共交通は「社会インフラ」として位置づけ、今後育成しなければならない。そのためには、交通事業者のみならず、行政、住民がそれぞれ交通は自身の問題として当事者意識を持って協働し、持続できる仕組みを構築する必要がある。また、公共交通は乗り方さえ知らない人が多く、「わからない」ことが利用しない最大の動機である。このことから、公共交通のインフォメーションの充実と的確な情報の提供は、利用促進のために大変重要であろう。そしてもうひとつ言うならば、みんなが楽しくバスや鉄道を利用できるようなアイデアや発想を大切に、住民はもちろん行政側も現場の従業員もモチベーションが上がるような仕掛けをつくりたいものである。

用語集

(1) 乗合バス 乗合タクシーの解説

①一般的な意味

「乗合」とは、複数の不特定利用者が乗り合わせて移動する形をいう。この形態は一般的にはバスが担っており、通常は「路線バス」という表現の方が通りがよい。「路線バス」は、走る経路、区間と乗降場所（バス停）、運行時刻（ダイヤ）、運賃が国土交通省の許認可によって決まっていて、それに合わせて誰でも利用できるバスのこと。道路運送法に定められた用語では「一般乗合旅客自動車運送事業」と言っている。この「乗合バス」の中には、高速道路を走行する「高速バス」、空港にアクセスする「空港リムジンバス」も含まれるほか、観光バスという言葉は入っているが、一定のエリアの観光地を、時刻を決めて周遊する「定期観光バス」も含まれる。これと同じ形態で車両を小さく（10人乗り以下）したものが「乗合タクシー」である。

②法律もしくは省令・規則等における定義

道路運送法の第二章に旅客自動車運送事業とあり、最初の第三条第一項に「乗合バス（一般乗合旅客運送事業）」「貸切バス（一般貸切旅客自動車運送事業）」と「タクシー事業（一般乗用旅客運送事業）」が「一般旅客自動車運送事業」として規定されている。そして続く第四条では「一般旅客運送事業を經營しようとする者は、国土交通大臣の許可を受けなければならない」とある。この許可は第二項によって、第三条第一項に掲げる種別について行う、とあるので、乗合、貸切、乗用すべてについての条文なのだが、ふつう業界や役所関係では、乗合バスのことを「4条バス」と呼ぶことが多い。

これはつまり、道路運送法第四条にもとづいて、正式に乗合バス事業の許可を得た乗合バス、という意味である。なお、タクシーはあくまで1個の契約による輸送を行う交通手段なので、正式には「乗合」という形はない。

しかし同法第21条に「貸切バス・タクシーによる乗合運送許可」という規定がある。貸切バスとタクシーはあくまで1契約によって車両を貸し切る事業形態なので、個々の利用者から料金を取る営業はできない。しかし21条では①災害その他緊急を要するとき、②乗合バスによる輸送が困難な場合、一時的な需要のために国土交通大臣の許可を得て、地域及び期間を限定して行うとき、については乗合輸送ができる、ということになっている。

基本的には大規模イベントの際の輸送など、限られた範囲が許可対象だったのだが、地方路線の廃止が進んだ1980年代に、廃止代替バスをこの条項（当時24条の2）の適用によって運行することができるように拡大解釈されたため、廃止代替バスやコミュニティバスなどを21条適用によって貸切バス事業者が受託運行するケースが続出、そのご乗合タクシーにも適用された。もともと例外措置だったものが半ば市民権を得たような形になっていたことから、2006年の道路運送法改正を機に、21条はもとも

との例外規定に戻し、許可条件の緩和によって（地域公共交通会議で合意すればコミュニティバスなどの乗合許可基準を緩和するなど）21条を適用して貸切バスで運行していた代替バス・コミュニティバス・乗合タクシーなどを4条にもとづく乗合の許可に切り替えた。

したがって現在は「乗合タクシー」も正式な乗合旅客運送事業の中に位置づけられている。なお、今も期間限定の実証実験の場合などは、コミュニティバスや乗合タクシーで21条許可が適用されることがある。

③特定の地方自治体における条例による意味づけ

乗合で運行し、運賃を収受する「路線バス」の中に、市町村の自家用バスで運行されるものがある。自家用車両は料金を取って不特定多数の人を乗せるのは違法行為だが、道路運送法第78条には、「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、とある。①災害のため緊急を要するとき、②市町村、特定非営利活動法人(NPO)その他国土交通省令で定める者が、79条の規定による登録制のもと1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（自家用有償旅客運送）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または期間を限定して運送の用に供するとき、の3条件が例外として認められている。ちなみに79条はその登録について規定した条文である。

地方の自家用市町村営バスなどの多くは、1970～80年代の条文（当時は101条、のちに80条となり、まだ②の条件はなかった）にもとづき、③の条件によって例外許可を受けて運行したものである。白ナンバーのバスであること以外は路線、運賃が決まっていて通常路線バスと同じではあったが、バス停や表示物等に関しては厳格な規定がないため、中にはかなりいい加減な表示やインフォメーション、運行のしかたもある。また運転は自家用のため大型二種免許は必要がないことから、役場の職員や嘱託、社会福祉協議会などへの委託などが半数近くを占めるが、地元のバス事業者やタクシー事業者などに運転と管理を委託しているケースも少なくない。

2006年の法改正では、過疎化や高齢化の状況に鑑み、②の条件が追加され、一般的な有償運送はこれによる登録制に集約された。これには市町村運営有償運送、過疎地有償運送、福祉有償運送の3種類があり、従来の町営バスなどは市町村運営有償運送にあたるが、許可制から登録制になって条件緩和された部分がある一方、営業バスやタクシーではどうしても対応できないところに限られるので、今後新たに自家用の町営バスなどが増えることは少ないと思われる。

(2) コミュニティ・バス コミュニティ・タクシーの解説

①一般的な意味

コミュニティバスという言葉が世間に定着してすでに10年以上になる。「コミュニティバス」の名で走るバスは全国無数にあるが、じつは、コミュニティバスという言葉はきちんと定義づけられているわけではなく、言葉の意味を吟味して決められたわけでもない。それぞれの市町村が独自の背景をもって運営するため、多くの運営形態、サービス手法が混在しているため、一義的に定めることができないという現実もある。

このため、実態に照らしておよその概念を述べるならば「市町村が何らかの形で関わり」「既存の交通機関で対応できなかった小規模需要をカバーし」「何らかの財政支援を背景とし」「社会的なサービスと位置付けられた」乗合バスサービスと理解するのが適切かと思われる。事例としては少ないが、財政支援のない、あるいは市町村が関わらず地域住民のみで運営するケースもコミュニティバス（むしろ語意としてはこちらの方がコミュニティバスに近いかもしれない）の範疇といえる。

②法律もしくは省令・規則等における定義

「コミュニティバス」は道路運送法で定められている用語ではない。コミュニティバスの運営形態は多様であるが、最も一般的なのは市町村からの依頼によってバス事業者が乗合バスとして運行し、発生した欠損は市町村が全額負担するというスタイルである。したがって、許可上は道路運送法第四条にもとづく許可を得た「乗合バス」である。

かつては貸切バス事業者やタクシー事業者が貸切バスの乗合許可（道路運送法 21 条）で運行する形も多かったが、2006 年の法改正後は地域公共交通会議を経て乗合バス（法 4 条）許可を受けて運行する“みなし” 4 条に切り替わっている。このほか廃止代替バスなどと同様、市町村が自家用バスの有償許可により運行するケース（法 78 条）も、今後新たに許可になることはほとんどないと考えられるが、現在はある程度の数が存在する。

③特定の地方自治体における条例による意味づけ

コミュニティバス・コミュニティタクシーだけを位置づけた条例は（検討する組織を条例で設置するケースはあるが）現在はない。ただし、公共交通の維持・確保やサービス水準などに関して、「生活交通条例」のような形で定めたケースは福岡市、新潟市など数事例が存在する。

(3) 福祉タクシーの解説

①一般的な意味

「福祉タクシー」という言葉の意味するところは多様である。しかし一般的な意味として使われることが多いのは、“福祉対応の設備をもったタクシー”である。すなわち、車いす乗降用の設備等を備えたタクシー車両そのものを表す場合が多い。近年はユニバーサルデザインにもとづくバリアフリー構造を取り入れたタクシーをユニバーサルタクシーと呼ぶが、それと同義語またはニュアンス的に「福祉タクシー」の方がその車両を使った事業または営業という意味を含み、若干広い。

②法律もしくは省令・規則等における定義

道路運送法では「一般乗用旅客自動車運送事業」を営むタクシー事業者が福祉自動車を使用して行う事業と、障害者等の運送に業務範囲を限定して認可を受け、行う事業のことを言う。

③特定の地方自治体における条例による意味づけ

実際に「福祉タクシー」と名づけられた制度は数多いが、これは各自治体が独自の制度として定めたものが多い。また、その名の通り福祉施策として取り込まれたものが大半で、交通施策としての制度ではない。

自治体の施策としての「福祉タクシー」は、その仕組みはさまざまである。比較的多いのは、一定の条件に該当する対象者に一定額のタクシー利用券を配布する方式またはタクシーを一定の条件で利用できる証明書（利用証）を対象者に交付する方法である。この対象者としての「一定の条件」をどの範囲にするかによって、より福祉的か交通施策寄りかが異なってくる。豊丘村の経緯に見るように、前者より後者の方が制度を厳格かつ効果的に運用できる面がある。

もう一つは身体障害者が福祉対応のタクシーを利用する場合に市町村が一定の補助をする制度を設けているケースで、同一制度では最も普及していると見られる。このケースは高齢者は対象とはならない場合がほとんどで、「介護タクシー」とは異なり、介護保険での利用ではなく通常のタクシー利用の形をとる。

このほかタクシー事業者（または協会等）が福祉手帳等の保有者に割引運賃を適用する形を「福祉タクシー」と称することも少なくない。

現地会議名簿

高齢者の移動及び買い物等に対する自治体の支援に関する調査研究

現地会議名簿

・山口県山口市事例

原田 憲明 山口市 地域振興部 交通政策課長

時安 洋 山口市 地域振興部 交通政策課 交通政策担当 副主幹

電話番号 交通政策課 (083)934-2729

・長野県木曾町事例

星野 亮二 木曾町 企画財政課 課長補佐(兼)まちづくり担当係長

戸田 圭亮 木曾町 企画財政課 主事

山田 勝 木曾町 総務課 行政担当係長

電話番号 企画財政課 (0264)24-4287

・長野県豊丘村事例

片桐 章久 豊丘村 住民課長

電話番号 住民課 (0265)35-9060

・三重県玉城町事例

中西 司 玉城町 生活福祉課 主事

電話番号 生活福祉課 (0596)58-8203

・アドバイザー

鈴木 文彦 交通ジャーナリスト

・事務局

岸田 拓士 財団法人地方自治研究機構 調査研究部主任研究員

星野 元紀 財団法人地方自治研究機構 調査研究部研究員

・基礎調査機関

石田 玲 株式会社 粹文堂 代表取締役

(平成25年3月現在)

高齢者の移動及び買い物等に対する自治体の支援
に関する調査研究

—平成 25 年 3 月発行—

財団法人 地方自治研究機構

〒104-0061 東京都中央区銀座 7-14-16

太陽銀座ビル 2 階

電話 03 (5148) 0661 (代表)

印刷 アンクベル・ジャパン株式会社

