

中山間地域における 地域公共交通のあり方に向けた一考察

堀 智 考*

はじめに

- 第1章 県内の地域公共交通を取り巻く環境の変化
 - 1-1 人口減少・高齢化の進展
 - 1-2 生活関連サービスの提供主体の動向
 - 1-3 県内の交通機関の現状と課題
- 第2章 地域公共交通の現状と課題
 - 2-1 従来の地域公共交通の担い手
 - 2-2 市町村による地域公共交通の維持・確保
 - 2-3 県内のコミュニティバスの現状と課題
 - 2-4 地域参画による地域公共交通に向けた制度改正
- 第3章 地域主体による地域公共交通の先進事例
 - 3-1 無償地域移送サービス「おきもり」の運行
— 恵那市中野方町
 - 3-2 コミュニティバスを補完するデマンド型交通の運行
— 瑞浪市大湫町
 - 3-3 構造改革特区による過疎地有償運送事業の展開
— 飛騨市河合・宮川町
- 第4章 中山間地域における地域公共交通のあり方について
 - 4-1 地域参画による地域公共交通に向けた諸条件
 - 4-2 中山間地域における地域公共交通の基本的方向性
おわりに

はじめに

国においては、交通基本法の制定と関連施策の充実に向けた動きが活発化している。この法律案の基本理念とされていた「移動権」の保障は、様々な観点から、明記されるに至らなかったが、「国民等の交通に対する基本的な需要の充足」が規定されている。

この背景として、自家用車の普及による地域公共交通が危機的な状況の下、高齢者や障がい者など多くの交通弱者が社会参加の機会を制約される「交通の格差社会」への対応とされているが、自家用車への依存度が高い地方部、特に過疎化・高齢化の進展が著しい中山間地域^{*1}においては、この問題は深刻さを増しており、日常生活を支える社会基盤として、地域公共交通

の確保は最重要課題となってきた。

また、この法律案における責務として、地域住民に身近な市町村における役割が最も重要となるが、厳しい財政状況や人員体制などの制約の下で、交通サービスの拡充・充実は簡単なことではない。さらに、交通空白地域を解消する移動手段の確保だけではなく、真に地域住民に役立ち、利用される交通サービスを実現するためには、国や地方公共団体の交通施策への協力などに努力義務を負う国民（地域住民）や交通事業者等との協働による具体的な仕組みづくりが重要となる。

こうした状況の下、岐阜県内の中山間地域において、地域住民が主体的に地域公共交通を確保する取り組みが出現しつつある。今後求められる地域公共交通としては、地域住民等が積極的に関与し、地域の実情に合った地域公共交通を実現していくことが求められており、地域参画型や地域自立型の交通システムを確立していくことが求められる。このため、県内の中山間地域における地域公共交通の現状と課題等を明らかにするとともに、先進事例の分析や政策上の問題点等を踏まえながら、今後のあり方を提示するものとする。

なお、中山間地域という地域性を特に考慮したのは、バス事業による不採算路線の廃止・撤退が相次ぎ、自家用車依存度が極端に高くなっている一方、過疎化・高齢化が著しく進展しており、身近な地域で通院や買い物などが困難なため、日常生活を支える交通手段の確保が最重要課題となっている。また、日本全体の人口減少・高齢化が進展する中で、こうした地域は今後ますます増えていくと想定され、ある意味では将来を先取りしている地域と言える。このた

* 岐阜経済大学地域経済研究所奨励研究員

め、中山間地域における地域住民や市町村が、地域の足をどう確保していくかの糸口を探ることが、他地域における将来展望にもつながるためである。そうした意味でも、様々な統計調査やヒアリング結果を活用し、実践的な分析や先進事例を紹介することにより、地域公共交通施策に取り組む市町村や地域住民に少しでも役立つことを期待したいと考える。

第1章 県内の地域公共交通を取り巻く環境の変化

1-1 人口減少・高齢化の進展

長期にわたり増加してきた岐阜県の人口は、2005年に減少に転じて以降、その減少速度は加速化してきており、高齢化率も2020年には3割を超え、県土全体が超高齢社会に突入することが想定されている。特に、これまでも過疎化・高齢化の進展が著しい中山間地域では、さらに急速な人口減少を続け、2035年には人口規模が現在の約75%となることを見込まれる。また、中山間地域では、高齢者の割合が高く、2035年には4人に1人が75歳以上の高齢者となることを見込まれ、自家用車を運転しない高齢者がさらに増加することが予想され、超高齢社会の到来に対応した対策が求められている。

こうした将来予測の下で、人口減少・高齢化が著しく進展している集落等を対象に、国土交

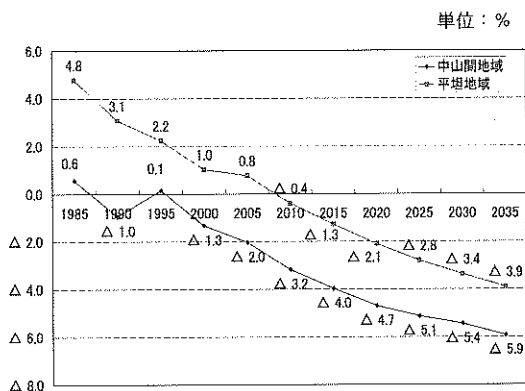
通省が実施した「日常生活に関するアンケート調査(2008年)」では、約9割の地域住民が現在地での暮らしの維持・継続を望んでいる一方、日常生活としては、通院(21%)や救急医療(19%)、買い物(16%)など生活関連サービスに困っていることがわかった。さらに、残りの約1割の地域住民が将来移転を希望している理由としては、「近くで病院や買い物ができない」(23%)「車を運転できる人がいなくなる」(21%)などを主な理由としており、買い物や通院などの生活関連サービス機能やそれに必要な移動手段に大きな不安を感じていることがわかった。

今後、過疎化・高齢化が著しく進展している中山間地域において、多くの地域住民は、住み慣れた地域で継続的な生活を望んでいるが、日常生活の維持に大きな不安を抱えており、こうした地域住民の不安を解消し、集落等や暮らしを守っていくためには、必要な移動手段を確保していくことが重要課題となってきた。

1-2 生活関連サービスの提供主体の動向

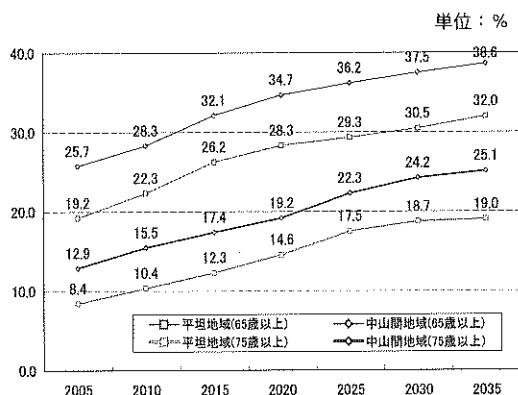
次に、主要な生活関連サービスの提供主体として、最近の県内の小売店の動向としては、市街地郊外などへの大型小売店の進出が相次いだこともあり、中心商店街等の空洞化が進展している。中山間地域においても、同様の傾向にあり、全体で約2割減少しており、その内訳をみると、大型店は増加傾向にあるが、零細・中小

図-1 人口増加率の推移(岐阜県)



資料：ともに国勢調査(総務省)、市町村別将来人口推計(社会保障人口問題研究所)
注：2005年までは国勢調査、2010年以降は市町村別将来人口推計

図-2 高齢化率の推移(岐阜県)



中山間地域における地域公共交通のあり方に向けた一考察(堀)

表-1 従業員規模別小売事業所数の推移(岐阜県)

単位:店

区 分	1999年	2002年	2004年	2007年	増 減	増 減 率	2007年 構 成 比
総 計	25,682	23,866	22,346	20,835	△4,847	△23.3	100.0
平 坦 地 域	17,366	16,122	15,061	13,811	△3,555	△25.7	66.3
中 山 間 地 域	8,316	7,744	7,265	7,024	△1,292	△18.4	33.7
(2人以下)	4,294	3,747	3,540	3,292	△1,002	△30.4	46.9
(3～4人)	1,975	1,913	1,811	1,695	△280	△16.5	24.1
(5～9人)	1,309	1,338	1,181	1,232	△77	△6.3	17.5
(10～29人)	614	619	613	678	64	9.4	9.7
(30人以上)	119	127	120	127	8	6.3	1.8

資料:商業統計調査(経済産業省)

注:増減及び増減率はともに2007年と1999年との比較

小売店の閉店・撤退が著しく進行している。

この背景として、自家用車を運転できる人は、郊外の大型小売店に買い出しに行く一方、中山間地域においては、公共交通網の弱体化に加えて、過疎化・高齢化の進展に伴う食料・日用品等の購買力の大幅な低下も重なり、地元商店の閉店・撤退が相次いでおり、いわゆる「買い物弱者^{*2}問題」が深刻化してきている。

一方、県内の医療機関の動向については、ここ数年間で、一般診療所^{*3}数は増加しているが、病院数は大幅に減少している。特に中山間地域においては、一般診療所数は、ほぼ横ばいで推移しているが、病院数は2割以上減少しており、身近な医療機関の減少が深刻化してきている。

中山間地域においては、過疎化・高齢化が急速に進展し、自家用車が運転できなくなる人や家族等の送迎が受けられない人が増加する一方で、

身近な医療機関は姿を消しつつあり、移動時間やコスト負担を少しでも解消できよう、高齢者等が利用しやすい移動手段の確保が喫緊の課題となっている。

今後、人口減少・高齢化が進むにつれて、医療機関への通院需要は増大する一方で、地元商店への買い物需要はさらに激しくなり、撤退・閉店が加速化することが予想され、高齢者等の交通弱者の増大とその需要変化に対応した対策が求められている。また、広大な面積を抱える中山間地域においては、地域住民が暮らす集落等は散在する一方、広く分布する日常生活関連サービスの提供主体は、近年著しく減少し、両

者の距離は一層拡大しており、それを克服する仕組みが求められている。

表-2 医療機関数の推移(岐阜県)

単位:箇所、%

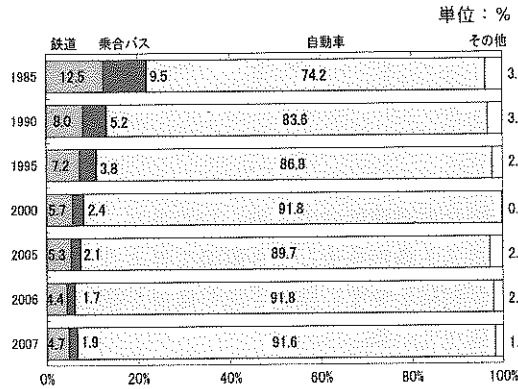
区 分	病 院 数				一 般 診 療 所 数				計			
	2000年	2008年	増減数	増加率	2000年	2008年	増減数	増加率	2000年	2008年	増減数	増加率
計	115	103	△12	△11.7	1,452	1,522	70	4.6	1,567	1,625	58	3.6
平 坦 地 域	77	72	△5	△6.9	1,050	1,109	59	5.3	1,127	1,181	54	4.6
中 山 間 地 域	38	31	△7	△22.6	402	413	11	2.7	440	444	4	0.9

資料:衛生年報(岐阜県医療整備課)

1-3 県内の交通機関の現状と課題

県内の交通機関の利用状況については、自家用車の利用者数は著しく増加しているものの、地域公共交通の利用者は長期にわたり減少傾向にある。岐阜県から出発した旅客流動の交通機関分担率^{*4}をみると、自家用車の分担率だけが伸び続ける一方、鉄道や乗合バスなど地域公共交通の利用割合が急速に減少している。

図-3 交通機関分担率の推移(岐阜県)



資料：旅客地域流動調査(国土交通省推計)

また、1世帯あたり自家用車保有台数をみると、長期にわたり増加傾向にあり、2010年における県平均は1.69台であり、全国平均1.13台と比べて著しく高い水準にある。とりわけ、中山間地域は1.75台となっており、交通サービスの利便性が低いこともあり、公共交通手段は自家用車に極端に依存していることがわかる。

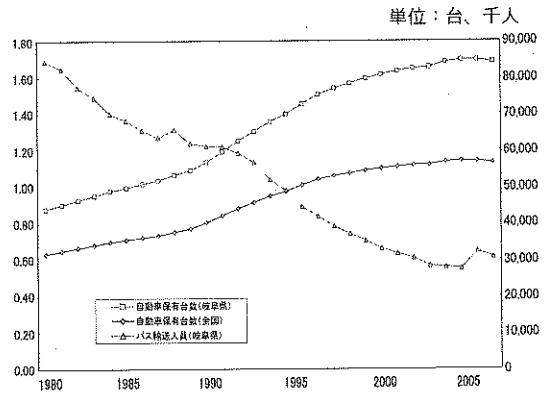
さらに、県内の乗合バスの輸送人員は、年々減少傾向にあり、最近10年間においても21.5%減と著しい減少がみられる。特に、2002年における乗合バス事業における需給調整規制の廃止は、中山間地域における不採算路線の廃止・撤退につながっており、バス利用者の減少に拍車をかける要因となっている。

バス利用者が長期にわたり減少してきた背景として、便利な交通手段である自家用車の普及にある。自家用車は、時間や場所を選ばず、出発地から到着地まで直接行くことができる交通手段である一方、バス交通は、出発地からバス

停及びバス停から到着地までの距離や待ち時間がある。さらに、中山間地域では、移動距離が長く乗車密度が低いため、運行本数は少なく、運賃は割高となるため、自動車の利便性が圧倒的に優位となっている。

また、バス事業者は、従来、独立採算制を基本としてきたため、バス利用者の減少に伴い運賃収入が減少すると、運賃値上げによる収入増

図-4 自家用車保有数及びバス輸送人員の推移



資料：保有台数 市町村別自動車保有台数(国土交通省) 世帯数 住民基本台帳人口要覧(総務省) バス輸送人員 数字でみる中部の運輸(国土交通省)

を図る一方、運行本数の削減や路線廃止など、運行サービス水準の切下げにより採算性を確保してきた。このため、バス利用者は、サービス低下に対応し、自家用車利用への転換が一層促進される結果になった。特に、過疎化が進展する中山間地域におけるバス利用者の減少は、運行本数の削減や路線廃止、運賃の値上げなどにつながり、バス交通の魅力さをさらに低下させ、自家用車への利用転換を一層促進するという負のスパイラルを顕著に生み出したことが要因となっている。

以上のとおり、中山間地域においては、自家用車を中心とする移動手段により、地域での日常生活を維持してきたため、バス事業者の経営努力に依存した移動手段の確保は限界となってきた。しかし、高齢化が急速に進展しており、高齢者の免許保有率も高くなる一方で、不適切な運転操作などによる高齢者の交通事故が増加している。このため、身体的機能低下に対する

安全性の確保のために、運転免許を返納し、自家用車から地域公共交通へ利用転換を促進する活動が展開されるなど高齢ドライバーの安全対策の側面からも、代替交通手段として、地域公共交通の役割が一層重要となってきた。

第2章 地域公共交通の現状と課題

前章では、県内の地域公共交通を取り巻く環境の変化として、人口減少・高齢化の進展や生活関連サービスの提供主体の動向、県内の交通機関の現状と課題など、利用者(需用者)の側面からの変化を述べたが、この章では、中山間地域におけるバス事業の運営主体(供給者)の側面から、担い手の変遷とその時代背景や現状と課題などを整理する。

2-1 従来の地域公共交通の担い手

地域公共交通の一躍を担ってきたバス事業は、2002年に道路運送法が改正される以前は、需給調整規制^{*5}により維持されてきた。バス事業は、路線単位の免許制を原則とし、過当競争によるサービスや安全性の低下を防止する一方、バス事業者が一定のエリア内に多数の路線を設定し、広域ネットワークとして一体的に運営・管理し、路線ごとの収支を相殺しながら、エリア全体でバス路線を維持する方式(内部補助システム)により、広範な交通網を確保してきた。

一方、地域公共交通の許認可は国の所管であり、バス事業者も独立採算を基本として運営されていたため、市町村や地域住民は、地域公共交通に関与することはほとんどなかった。このため、不採算バス路線の存廃問題が生じた場合には、地域住民は生活に不可欠なバス路線の維持を市町村に要望する一方、市町村はバス事業者に対する財政支援により、不採算バス路線の維持に努めてきた。

しかし、需給調整規制は、①事業者間での競争が制限されること、②効率的な事業運営がなされていないこと、③新サービスの提供や利用者ニーズに対応していないこと、④内部補助システムのため、赤字路線を多く抱え、事業意欲

が減退していることなどの問題点が指摘されていた。このため、新規事業者の参入や事業者間の競争を促進し、効率的で利便性の高いサービス提供を通じたバス利用の一層促進を目的として、2002年に道路運送法が改正され、需給調整規制が撤廃されることになった。

主な改正内容としては、路線バスの新規参入は免許制から許可制に、退出は許可制から事前届出制に緩和され、バス事業者の参入退出が原則自由化されることになった。特に、撤退する場合には、従来は地元市町村の同意がなしに路線廃止ができなかったが、改正後は届出後6ヶ月が経過すれば、市町村の意向とは関係なく撤退できる制度へと大きく転換することとなった。

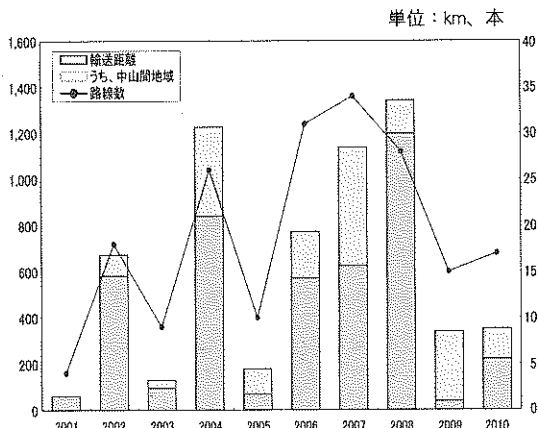
また、規制緩和と同時に、国の地方バス路線維持費補助金も改正され、赤字バス事業者への補助から赤字路線への補助に変更される一方、広域市町村圏の中心市町村にアクセスし、複数市町村にまたがる10km以上の広域的・幹線的路線に限定される制度となった。また、同一市町村内を走行する路線に対しては、特別地方交付税が措置される制度に変更されるなど、バス路線維持対策の意志決定は、国から市町村へと大きく転換することになった。

2-2 市町村による地域公共交通の維持・確保

2002年のバス事業に対する需給調整規制の撤廃は、特に中山間地域においては、バス事業者の新規参入ではなく、不採算路線からの撤退に拍車をかける結果となり、バス利用者減少や交通空白地域の拡大につながる事となった。また、同時に、市町村が路線バス撤退地域や交通空白地域などを中心とする地域住民の移動手段を確保するため、主体的な役割を果たしていく契機にもなった。

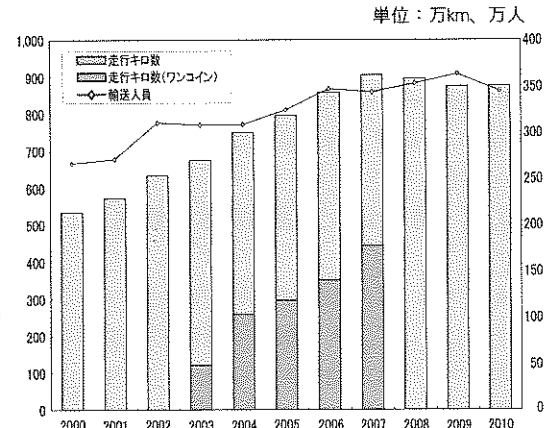
このため、多くの市町村においては、バス事業者に対して単純に補助金を支出する不採算バス路線維持対策から、市町村自らが事業主体となり、コミュニティバス(市町村自主運行バス)を運営し、地域住民の日常生活を守る生活支援対策へと変化してきている。このことは、国土交通省中部運輸局による調査結果^{*6}においても

図-5 廃止路線バスの推移



資料：ともに岐阜県公共交通課

図-6 コミュニティバスの推移



明らかになっており、中部運輸局管内のコミュニティバスの運行目的としては、①高齢者福祉(57%)、②交通空白地域の解消(55%)、③廃止代替手段(42%)、④通学手段(42%)の順となっており、路線維持対策よりむしろ、高齢者や子どもなどの交通弱者の生活支援対策や交通空白地域の解消対策として、コミュニティバスが導入されてきたことがわかる。

なお、路線バスは、バス事業者が事業採算性の見込まれる利用者の多い地域に運行計画を立て、運営は主に運賃収入による独立採算を基本として運行されてきた。しかし、コミュニティバスは、市町村が路線バス撤退地域や交通空白地域など地域住民の意向を反映した地域に運行計画を設定するとともに、運営は運行経費の欠損費用や初期費用(車両購入)などに税金が投入されて運行する形態となっている。

2-3 県内のコミュニティバスの現状と課題

県内のコミュニティバスは、42市町村のうち33市町村(78.6%)、中山間地域19市町村のうち16市町村(84.2%)で運行されており、バス事業の輸送人員に占める割合(コミュニティバス輸送人員/乗合バス輸送人員)は、11.5%(2008年度)となっており、特に中山間地域において、コミュニティバスが果たす役割は、年々増大してきている。

また、岐阜県においては、コミュニティバス

を「公共事業」に位置付け、交通弱者の交通手段の確保以外に、道路の混雑緩和や地球温暖化、交通安全など多面的な効果を期待して、2003年度から運行及び車両費用に対する助成制度を創設し、コミュニティバスの誕生を後押ししてきた。また、事業採算性よりもバス利用拡大を促進するため、ワンコインバス(運賃100円)に対する割増補助^{※7}を創設し、安価な運賃で乗車可能なコミュニティバスの普及を促進してきた。この結果、2007年度には、ワンコインバスが23市町村で導入され、コミュニティバスの総輸送人員の53.9%が利用されるなど、コミュニティバスの利用者拡大に一定の役割を果たしてきた。しかし、交通弱者の生活支援対策として導入されたコミュニティバスも、中山間地域を中心として、様々な課題が発生している。

第1として、運営主体となる市町村では、路線新設・拡張などを通じて、地域公共交通を充実してきたが、運行経費の負担(運行経費-運行収入)も年々増加傾向にある。このため、厳しい財政状況下において、更なる交通サービスの充実には困難な状況となっており、効率的かつ効果的なバス運行が一層求められている。

第2として、高齢化の進展や交通空白地域の拡大など、コミュニティバスに対する潜在的需要は拡大しているが、2008年をピークにバス利用者数は減少傾向にある。このことは、住民ニーズと交通サービスとの乖離を意味しており、バ

スの運行計画や運行内容など地域実情に合った見直しや一層の利便性の向上策が求められている。

第3として、地域内バランスを重視しすぎる路線や単純に廃止代替に対応した路線、住民の意向に反して利用度が低い路線や、鉄道や路線バスなど他の公共交通機関との不十分な連携策など、市町村と地域住民、交通事業者等との連携が不十分な事例が見受けられる。このため、地域公共交通に関わる多様な主体が相互に連携し、地域で支える仕組みづくりが求められている。

第4として、平成の大合併を通じて、新たに広大な面積を持つ9市町^{*8}が誕生したが、ひとまず旧市町村の運行形態を受け継ぎ、合併後に公共交通網を再編している市町が多数ある。このため、合併後に地域間バランスが優先され、住民の生活圏や交通手段、サービス水準など地域実情にあった地域公共交通が導入されていない事例がある。同一市町内に多様な地域が混在するなかで、地域住民が積極的に参画し、地域の実情にあった地域公共交通を確保する取り組みが求められている。

2-4 地域参画による地域公共交通に向けた制度改正

こうした状況の下、地域公共交通に対する地域ニーズと現行法制度の乖離を解消するために、2006年に道路運送法が改正されている。道路運送法は、本来、バスやタクシーなどの交通事業者の運行管理を目的として、整備された法律であり、市町村や地域住民の参画は想定されていなかった。しかし、前節で紹介したとおり、2002年の規制緩和以降、市町村が運営するコミュニティバスが多数導入されており、地域ニーズにきめ細かく対応した地域公共交通を確保するためには、地域住民等が地域公共交通に積極的に関与する仕組みが必要となってきたことから、制度が改正されることになった。

主な改正内容としては、市町村や地域住民、交通事業者など地域公共交通に関わる各主体で構成される「地域公共交通会議」を設置し、地

域ニーズに応じた運行形態やサービス水準を協議し、合意が得られた場合には、国の各種手続の簡素化・弾力化が図られるとともに、コミュニティバスや路線バスを含めた地域公共交通全体の一体的な見直しが柔軟にできる仕組みが制度化されている。

また、運行形態が多様化する中で、乗合バス事業の対象範囲を拡大し、コミュニティバスやデマンド交通、乗合タクシーなども乗合バス事業に位置づけ、地域輸送ニーズや運営体制の実態に即した制度に改正されている。さらに、バス・タクシー事業によることが困難であり、地域住民の生活に必要な輸送手段を確保するために、自家用車による有償運送を可能とする登録制度（自家用自動車有償旅客運送制度）が創設され、過疎地有償運送や福祉有償運送、市町村運営有償運送（市町村バス）など、市町村バスやNPO等によるボランティア有償運送が制度化されている。

さらに、2007年には「地域公共交通活性化・再生法」が施行し、市町村が関係する交通事業者や道路管理者、公安委員会、利用者などで構成される法定協議会を組織し、「地域公共交通総合連携計画」を策定し、地域公共交通網全体の見直しや活性化策を展開する仕組みが制度化された。具体的には、計画策定や計画に位置付けられた事業に対して、国が財政的支援を行うことにより、地域公共交通網の改善・充実に向けた取組みを促進する仕組みとなっている。

以上のとおり、2種類の法律の改正・成立を通じて、地域参画を前提とした地域公共交通を実現する制度が整備されており、2010年10月現在、県内42市町村のうち、地域公共交通会議は31自治体、法定協議会は4自治体、地域公共交通会議を法定協議会に位置付けた合同協議会は4自治体となっているが、こうした制度を活用しながら、地域内で積極的に議論を重ね、地域の実態に即した地域公共交通を再構築していくことが重要になってきている。

第3章 地域主体による地域公共交通の 先進事例

前章では、中山間地域における地域公共交通の運営主体が、バス事業者から市町村へと変化しつつあるなかで、地域参画が求められてきていることを紹介したが、この章では、地域の実情に合った地域公共交通の実現のために、地域住民等が中心となり、地域公共交通を自ら運営する先進的な事例を紹介し、その背景や特徴、運行状況などを整理する。

3-1 無償地域移送サービス「おきもり」の 運行一 恵那市中野方町

【背景・沿革】

恵那市の北西部に位置する中野方町は、笠置山の麓に位置し、全国棚田百選に選定された「坂折の棚田」があるなど、自然景観豊かなところである一方、2010年10月現在、人口は1,773人、高齢化率は31%を超えており、過疎化・高齢化が進展している。

また、住民の生活圏としては、町内に医療機関2ヶ所や金融機関、小売店などが存在しており、町内ではほぼ充足できる状況にある。地域公共交通としては、町内の県道沿いの停留所12ヶ所を經由し、約15km離れた恵那市街地や駅まで自主運行バスが1日14本（片道7本）走っているが、地形は丘陵地のため、停留所まで高低差や距離もあり、以前から高齢者等の新たな移送サービスの構想があったが、実現できない状況にあった。

2008年5月に開催された中野方地域協議会において、交通弱者における病院や金融機関などへの地域内の移動手段が課題として取り上げられたため、「中野方地域移送事業検討委員会」を設立し、住民アンケートを実施するとともに、新たな交通手段を模索するため、3部門に分かれて検討が進められた。この結果、地域協議会の活動組織である「中野方まちづくり委員会」が実施主体となった無償地域移送サービス「おきもり」を2009年4月から試行運行することと



写真1 無償地域移送サービス「おきもり」
(中野方振興事務所提供)

なった。

「おきもり」とは、中野方の方言で「お手伝い」を意味しており、地域の力により、移動が困難な人を町内の行きたい場所へ行けるようにお手伝いするという独自の移送手段であり、5ヶ月間の試行運転結果が大変好評であったため、現在では本格運行へと移行している。

【運行状況・特徴】

運行内容としては、車両は7人乗りのワゴン車をリースして活用する一方、運転手は町内からボランティアを募り、登録者数32名から都合のつく人が無償で対応している。また、利用者は、平日5日間、9時から16時までの間、前日正午までに中野方振興事務所に予約すれば、中野方町内にどこでも無料で乗降自由（ドアツードア）で利用でき、2009年度実績として、利用者数は延べ575人（207日稼働）となっており、2010年度においても着実に増加傾向にある。

主な行き先としては、町内病院（歯科を含む）が約35%と最も多く、高齢者憩いの家やコミュニティ、地元商店・金融機関などとなっている。また、利用形態としては、高齢者等の移動手段ばかりでなく、夏休み中の放課後児童クラブや安全パトロールなど多目的な利用に拡大してきており、地域や警察などとの連携手段にもなっている。年間運行経費としては、車両リースや燃料、研修費用など年間約90万円かかっているが、恵那市地域づくり補助金や地元社会福祉協

議会からの助成など財政支援を受けて、運行されている。

このように、中野方町内での地域内循環型の無償移送サービスが地域主体で実現できた背景としては、①「おきもり」の精神が残存するコミュニティの強さがあり、無償ボランティアが確保できること、②医療機関をはじめ、金融機関や小売店などが町内にあり、地域内循環方式でこれらのサービスを享受できる環境にあったこと、③市町村合併に伴い恵那市において地域自治区制度が導入され、各地域協議会の下に住民活動組織を設置し、振興事務所が事務局を努めるとともに、地域づくり活動に対する助成制度があるなど、行政が支援しながらも、地域自らが課題を解決する仕組みが備わっていたことにある。

今後の課題としては、①地域住民へのPRや利用しやすい環境づくりを進め、一層の利用者増加を図ること、②運行経費は、補助金に依存しているため、法人化(NPO)し、自主財源を確保するなど自立した運営形態を目指すこと、③無償ボランティアに若者の参画を促進し、継続性のある運営体制を確保していくことが求められている。

3-2 コミュニティバスを補完するデマンド型交通の運行—瑞浪市大湫町

【背景・沿革】

瑞浪市の北東部に位置する大湫町は、江戸時代に中山道大湫宿として栄えた細長い町並みを形成する小さな集落であるが、標高約500メートルの山中にあり、交通の難所とされてきた。1954年に瑞浪市として合併した際の人口は734人であったが、2009年10月現在、人口は418人と約6割に減少し、高齢化率は3割を超えており、2005年に町内の小学校が統廃合されるなど、過疎化・高齢化が進展している。

また、住民の生活圏としては、町内に医療機関や金融機関、小売店などがいないため、遠方の瑞浪市街地や南麓の国道19号沿いに広がっている。地域公共交通としては、コミュニティバスが、約15km離れた瑞浪市街地や瑞浪駅との間

を、朝夕の3便(朝:大湫→瑞浪間1本 夕:瑞浪→大湫間2本(うち、1本はスクールバス用に運行(釜戸→大湫間))、主に通学・通勤用に運行されている。このため、高齢者等の交通弱者には、昼間の運行が全くないことに加えて、バスの運行時間も約1時間以上かかるなど、大変不便な状況にあり、移動手段としては、家族による自家用車送迎やタクシー利用しかなく、大きな負担となっていた。

こうした状況の下、市長との懇談会などを通じて、交通弱者の移動手段が地域課題であることを把握した市側の提案により、2009年9月頃から、大湫地区のまちづくり協議会である「大湫町コミュニティ推進協議会」において、地域の実情にあった新たな交通システムを検討することとなった。協議会では、住民アンケートを実施する一方、検討委員会を立ち上げ、事業形態や運営の仕組み等の検討が進められた。住民アンケートでは、高齢者の1/3(人口の約1割)以上が利用したいとの意向を示すとともに、自主運営に向けた予算措置の見込みが立ったため、協議会が実施主体となった「コミバス大湫」を2010年7月から試行運行することとなった。



写真2 デマンド交通「コミバス大湫」
(大湫町コミュニティ推進協議会提供)

【運行状況・特徴】

「コミバス大湫」の運行形態としては、協議会が運営主体であり、交通事業者に運行委託する形態となっており、前日までに協議会事務局に予約すれば、大湫町内ではどこでも乗降可能であるデマンド型交通となっている。運行頻度は、

平日5日間に1日1往復、利用料金は片道700円であり、運行予約があった場合のみ、大湫地内から瑞浪市街地間（【復路】9時30分発、利用者の自宅付近～瑞浪市街乗降場（駅や病院や市役所、小売店など8停留所）、【復路】14時発、瑞浪市街乗降場（4停留所）～利用者の自宅付近）を約20分間で運行している。

試験運行経費（準備経費を含む）として、2010年度予算で約50万円としており、このうち運行経費としては、市補助金（夢地域づくり交付金）1/3以外は、利用者負担（1/3）、協議会自己資金（1/3）の半々で運行することを目指している。しかし、これまでの実績として、2010年11月末現在、登録者数は37人、利用者数は延べ40人（月平均8人）となっており、利用者は増加傾向にあるが、PR不足もあり、相乗り乗車も少ないため、協議会負担が高くなっている状況にある。

このように、大湫町内での「コミバス大湫」を運行できた背景としては、①過疎化・高齢化が進展し、町内に医療機関や小売店などもなく、昼間の通院や買い物などの移動手段が、最優先課題となっていたこと、②中山間地域で面積が広く、運行距離が長くなる一方で、乗車人数も非常に少ないこともあり、コミュニティバスの増便ではなく、効率的な地域交通システムのモデル地区として、市側から具体的な提案があったこと、③市の各地区には、まちづくり推進協議会が組織されており、事務局及び支援員として行政が支援するとともに、自主的に地域課題に取り組むための財源として、「夢地域づくり交付金」が交付されるなど、住民主体の実践活動を支援できる仕組みが備わっていたことにある。

今後の課題としては、①広報誌や地区集会、長寿会等でのPRを行ってきたが、アンケート結果ほど利用されておらず、一層の利用促進に向けたPRを継続して実施すること、②復路の始発時間（14時）が遅く、復路を利用しない人が多い状況にあるため、再度アンケート調査を実施し、復路の始発時間及び運行曜日などを見直すこと、③運行経費は、協議会負担が高まっており、市側とも連携しながら、本格運行として継

続できる体制づくりを再検証していくこととしている。

3-3 構造改革特区による過疎地有償運送事業の展開—飛騨市河合・宮川町

【背景・沿革】

2004年2月に旧吉城郡4町村が新設合併し、人口約3万人の飛騨市が誕生したが、河合・宮川町は、岐阜県の最北端に位置し、面積の大部分を山林原野が占め、集落は河川沿いの段丘に点在している。2009年4月現在、河合町の人口は1,218人、高齢化率は34.8%、宮川町の人口は880人、高齢化率は41.7%と高くなっており、豪雪地帯であることも一因となり、過疎化・高齢化が進行し続けている。

また、住民の生活圏としては、両地域ともに診療所等はあるが、小売店などはほとんどなく、古川町内や国道41号沿線に広がっている。一方、地域公共交通としては、両地域とも、かつてはバス事業者による路線バスが運行されていたが、人口減少に伴い撤退したため、コミュニティバスとスクールバスの一般開放により地域の足を確保してきた。

しかし、バス停までの距離や運行本数に限りがあり、高齢者等の需要に対して十分に応えられていないとともに、エリア内にはタクシーやバス業者がなく、将来的にも移送サービスが確保できない交通空白地域であることから、地域の足となる新たな交通システムの構築が重要課題となっていた。



写真3 デマンド方式ポニーカーシステム
（北飛騨商工会提供）

こうした状況の下、「河合・宮川村デマンド方式ポニーカーシステム有償運事業」は、小泉政権下の構造改革特区として提案し、2003年8月に「交通機関空白の過疎地における有償運送可能化事業」として認定されたため、全国で2番目の事例として、同年11月より運行が開始されることとなった。

【運行状況・特徴】

この事業の運行形態としては、河合・宮川シルバー人材センター（現在は北飛騨商工会）が事務局となり、自家用車を活用して、運転ボランティアを募り、有償で運送を行う形態となっている。また、利用者は、平日午前9時から午後4時まで、2日前までに事務局に予約すれば、両町内ではどこでも乗降可能である「デマンド型交通」となっている。

また、運転手は、運転歴10年以上の自動車ドライバーが登録されており、利用者は事前登録を行った65歳以上の高齢者、運転免許を持たない成人に限定されており、2010年12月現在、運転手は15名、利用者は294名が登録されている。利用料金は、片道100円であり、市がこれに400円を上乗せして、運転手に支払う方式となっており、これに事務局経費を加えた年間運行経費としては、年間約170万円かかっているが、年間利用者数は延べ2,305人(2009年度)、事業開始時の約1.5倍になるなど、年々増加傾向にある。

このように、河合・宮川町での「デマンド方式ポニーカーシステム」が運行できた背景としては、①過疎化・高齢化が急速に進展しており、タクシー・バス業者もなく、将来的にも移送サービスが確保できない地域であるなど、地域全体で危機感が高く、重要課題にもなっていたこと、②検討を進めていた交通システムは、タイミング良く、構造改革特区として、認定申請が開始され、その事業内容や条件もうまく適合したこと、③市町村合併後には、地域の実情に合った新たな交通システムの導入は、地域バランスから困難が想定されていたこと、④2002年に設立されたシルバー人材センターにおける新たな高齢者の働く機会の提供や、地元小売店等の振興、

高齢者の交流機会の増大など多面的な効果も期待されたことにある。

今後の課題としては、①運転手が常時不足気味であり、定年を迎えた地域住民や主婦等にも積極的な働きかけを行っているが、なかなか確保できていないこと、②運転手は、ボランティアで協力している状況にあり、利用者からの急な要望や夜間までの時間延長、利用者条件(65歳以上の高齢者や運転免許を持たない成人)の緩和など、サービス拡大に応えられないこと、③この制度をまだ知らない人もあり、そのPRにも力を入れていく必要があることとしている。

第4章 中山間地域における地域公共交通のあり方について

前章では、地域自らがバス交通を運営する地域自立型の具体事例を紹介したが、本章では、こうした先進事例を十分に踏まえつつ、地域参画による地域公共交通に向けた諸条件と中山間地域における地域公共交通に関する基本的方向性の提示を試みることにする。

4-1 地域参画による地域公共交通に向けた諸条件

第2章第3項で紹介したとおり、中山間地域におけるコミュニティバスは、厳しい財政状況等の制約や住民ニーズと交通サービスの乖離、利用者数の減少など様々な課題が発生してきている。これらの課題の解消に向けては、地域住民が積極的に参画し、地域の実情に合った地域公共交通を構築していくことが重要となる。このため、前章で紹介した地域参画の究極の仕組みと言える地域自立型の地域公共交通の先進事例を参考にしつつ、地域参画による地域公共交通に向けた諸条件を考察する。

第1として、いずれの地域においても、高齢化・過疎化が著しく進展する中で、地域公共交通が果たす役割の重要性を認識するとともに、その課題や問題点等について、住民と行政、住民同士が危機感として共有し、当事者意識を持って提案や実践することにより、地域主体の取り

組みにつなげている。特に、中野方町や大湫町においては、まちづくり組織内で重要課題として、問題意識を持ち、行政との対話等を通じて、運営体制づくりにつなげている。また、河合・宮川町では、市町村合併を間近に控え、旧村役場や旧シルバー人材センターが、将来的にも交通空白地域となる影響や問題点を住民に十分に説明し、地域の将来のために問題提起したことにより、多くの住民が危機感を持ち、ボランティア運転手による協力体制の確立につなげている。

第2として、運営体制づくりにあたり、企画段階から、住民と行政、住民同士で地域ニーズや運営体制づくりの議論を進め、自らが実践可能な方法で、地域の実情に合った交通システムを導入している。例えば、中野方町や大湫町においては、まちづくり組織内に検討組織を立ち上げ、住民アンケート調査を実施し、運営体制の検討が進められた。また、地域住民の協力体制として、コミュニティの強さや高齢者の就労機会を背景として、中野方町や河合・宮川町では、ボランティア運転手の協力体制の下で、自家用車による運送方式が導入されている。

第3として、運営体制の確立にあたり、市町村職員が事務局として協力するとともに、まちづくり活動として財政的に支援したり、地域公共交通の企画・運営等のノウハウを地域住民に提供するなど、地域主体の運営体制が確立できるよう、行政側が裏方となり、地域住民と十分に連携した支援活動を展開してきたことが、こうした取り組みにつながっている。例えば、中野方町や大湫町では、まちづくり推進組織の活動支援や市のモデル地区として、人的・財政的支援が実施される一方、河合・宮川町においては、市の委託事業として事業を継続するとともに、特区申請手続きから企画・運営に至るまで全面的な協力を実施してきている。

第4として、新たな地域公共交通の仕組みを安定的に運営していくために、運営体制の強化や利用促進に努めるとともに、多様な課題解決に向けて、柔軟な運用形態を取りながら、実績のある取り組みにつなげてきている。例えば、中野方町では、当初は高齢者等の移動手段とし

て利用されていたが、夏休みの放課後児童クラブや安全パトロールなど多目的な利用に拡大している。一方、過疎有償運送事業は、輸送対象者が地域住民であれば、年齢・障害の有無に関係なく輸送可能であるが、河合・宮川町においては、運転手が容易に確保できないため、当初から65歳以上の高齢者や運転免許を持たない成人に限定して運営し、運転手の確保に努める一方、緊急時には事務局側で対応するなど、地域ニーズに的確に対応してきたこともあり、着実な利用者数の増大につながっている。

以上のとおり、過疎・高齢化が進展する中山間地域において、地域の実情に合った地域公共交通を確保していくためには、地域参画の仕組みづくりが重要なポイントとなる。その前提条件としては、地域住民の日常生活を支える地域公共交通を地域課題として、住民同士が危機感を共有し、当事者意識を持って提案・実践することが重要となる。また、企画段階から、住民と行政、住民同士で議論を進め、地域住民自らが実践又は協力可能な方法を取り入れ、行政が人的・財政的など様々な形でサポートをしながら、地域の実情に合った交通システムの導入を目指すことが重要となる。さらに、安定的な運営につなげるために、地域住民が運営体制の強化や利用促進に努めるとともに、多様な課題解決に向けて、柔軟な運用形態を取りながら、着実に成果を生み出すなど、持続可能な地域公共交通につなげていくことが求められる。

4-2 中山間地域における地域公共交通の基本的方向性

前節では、地域参画による地域公共交通に向けた諸条件を指摘したが、中山間地域における地域公共交通を計画・運営していくためには、その地域特性を踏まえた事業運営が重要となる。ここでは、先進事例を参考にしながら、中山間地域における地域公共交通のあり方に関する基本的方向性を提示する。

第1として、広大な面積を持つ中山間地域の交通ネットワークの役割分担として、幹線交通（中心市街地と周辺地域や旧市町村間を結ぶ路

線)と地域内交通(周辺地域内や旧市町村内の路線)に分類すると、幹線交通は交通事業者や市町村が主体となり、路線バスや鉄道、コミュニティバスを運行するとともに、地域内交通は地域住民と市町村が協働して、地域参画・地域自立型の交通システムを確立していくことが望まれる。また、市町村においては、これらの公共交通網の全体及び相互連携の調整役を担うことが重要となる。

特に、地域内交通においては、住民の生活圏に根ざした商業施設や金融機関、医療機関、福祉施設などへの移動手段として、日常生活を支える重要な社会基盤であるため、地域住民と市町村が協働して、地域の実情に合った輸送システムを構築し、支えていくことが重要となる。

しかし、地域内において、路線バスや鉄道、タクシー等の他の地域公共交通が存在する場合には、競合関係となり、その運営自体を脅かすことにならないよう、役割分担を十分に整理する必要がある。また、幹線交通や地域内交通などの相互連携が円滑にできるよう、結節点整備など乗り継ぎ抵抗の軽減等の調整が求められる。

先進事例では、中野方町と河合・宮川町が地域内交通であり、地域内の医療機関や金融機関、商業施設等への移動手段として、住民の生活圏に根ざした路線運行となっている。また、幹線交通は交通事業者や市町村に運行を委ねており、バス停留所やJR駅など交通結節点で相互接続するように設定されている。また、大湫町の場合は幹線交通となっているが、地域内では生活関連サービスが受けられない環境にあるとともに、昼間の幹線交通が運行されていないため、あくまで幹線交通を補完する仕組みとして運行されている。

第2として、中山間地域の地域内交通の運営主体として、地域ニーズとバスサービスとの乖離を防ぎ、地域の実情に合った交通システムを運営するためには、地域参画型や地域自立型の仕組みを取り入れていくことが重要となる。第2章第4節で紹介したとおり、地域参加につなげるために、地域公共交通会議や法定協議会等が制度化され、市町村の地域公共交通網全体の

見直しには有効な仕組みとなっているが、地域ごとに異なるニーズにきめ細かく対応した地域内交通へと柔軟に見直していく仕組みには、あまり適していない。

特に、中山間地域においては、地域単位で地理的、社会的諸条件など地域特性が大きく異なるとともに、地域内交通は日常生活を支える重要な社会基盤であるという観点から、地域の実情に合った輸送システムを地域住民が市町村と協働して構築することが重要であり、まちづくり活動の一環として、地域住民組織等が主体的に関与し、地域内交通を支える仕組みとすることが望まれる。例えば、地域単位で協議機関を設けて、定期的に交通システムを点検し、見直しにつなげる方法や、運行計画や運営体制、利用促進など運営に参画する方法、地域住民組織等で地域内交通を運営する方法などを導入することが重要となる。また、地域自らが地域内交通に様々な形で関与することにより、地域内交通の関心や利用促進への機運を高めるとともに、柔軟に見直しを続けることにより、地域の実情に対応したより良い交通サービスにつなげていくことが可能となる。

先進事例では、まちづくり推進組織(2地域)や商工会(1地域)が運営主体となっており、計画から運営に至るまで地域が主体的に関与する取り組みを推進している。例えば、計画段階において、地域課題として、独自の移動手段の必要性を地元市町村に伝えるとともに、検討組織を立ち上げ、住民アンケートや運営の仕組み等の検討を進めている。また、運営段階において、予約や配車、運転手の確保、委託事業者との調整など業務全般わたり事務局として対応するとともに、一部の費用負担や運転手協力、積極的なPRなど地域自らが協力体制を確立・負担することにより、必要なサービスを提供するだけでなく、自らの問題として関心を高め、利用促進への機運を高めることにつなげている。

第3として、中山間地域における地域内交通の運行手段としては、輸送需要の規模が小さく、地域内に集落や施設等が散在し、ルート化が難しいため、定時定路線のバス交通には不向きな

地域も多数あり、効率的・効果的な地域内交通として、デマンド型交通が有効な手段となる場合がある。

デマンド型交通の特徴として、利用者は、事前に予約すれば、一定の運行エリア内で乗降が可能なドア・ツー・ドアのサービスを提供できるため、停留所までのアクセスや待ち時間を解消できるなど、利便性の高い輸送手段である。また、運営主体としては、需要に応じて路線を一部変更や休止することが可能なため、定時定路線バスを運行するよりも、走行距離の短縮や運行本数の削減が可能となり、運行経費の圧縮につながる。さらに、車両には、小型車両を導入することにより、車両購入費や燃料費などの運行経費も削減できるとともに、中山間地域に多い幅員の狭い道路にも乗り入れが可能となる。

先進事例の3地域ともに、利用者の要望（時刻、行き先など）に応じて、運行経路や時刻表を決定して運行するデマンド型交通を導入している。また、運行車両には、自家用車又は乗車定員10人以下のワゴンタイプの乗合タクシーを導入するなど、利便性や費用効率を高める輸送システムが導入されている。

また、最近では、県内においては、中山間地域ばかりでなく、大野町や岐南町、可児市などの平坦地域においても、デマンド型交通が導入されつつある。これらの地域においても、コミュニティバスの利用者数が減少する一方、利用者からの多くの改善要望が寄せられたこともあり、一定の経費の範囲内で利用実態とコストに応じた輸送サービスを検討した結果、コミュニティバスからデマンド型交通へ移行しており、新たな交通輸送システムとして、その実績が広がりつつある。

第4として、中山間地域における地域内交通の運行形態としては、道路運送法の許可が必要な有償運行方式と、不要な無償運行方式がある。前者の場合は、運営ノウハウや専門性、安全性の確保、事故時の対応、既存バス路線との整合性、バス・タクシーなどの地元の交通事業者との共存などの様々な側面から、運行は交通事業者に委託し、運営と運行の分離により、効率的

にバス運行することとなる。しかし、運営者は運行者とも連携して、利用者ニーズを反映する仕組みが求められるとともに、運行経費は割高となる場合がある。

また、後者の場合は、運営者が車両や運転手を確保して運行することが可能となるため、自家用車を活用したり、運転手にボランティア協力を求めたり、シルバー人材センターなどに委託できるため、運行経費が低く抑えられるとともに、交通事業者が存在していない地域や、需要規模が小さく、需要が地域内に散在する地域における運行に適しており、中山間地域においては有効な手段となる。しかし、運転手や運営資金など持続性のある運営体制の確立や、地元交通事業者との調整、利用者負担がないことによる収入減や不公平性など様々な観点から課題がある。また、例外的な措置として、交通事業者の事業所が地域内ない過疎地域であれば、自家用車を活用して、会員制の有償運行が行うことが可能な過疎地有償運送^{※9}制度もある。

運行形態については、多種多様な形態があり、それぞれ長所・短所があるため、地域事情に応じて選択する必要がある。このため、地域内交通を地域住民と市町村とで十分に協議し、地域ごとに持続可能な運行方式を導入していくことが求められる。

先行事例としては、大湫町で交通事業者へ委託方式、中野方町で自家用車を使用した無償運送方式が導入されている。さらに、飛騨市宮川・河合町では過疎地有償運送方式となっており、それぞれの地域特性に応じて、実現可能な制度を導入している。

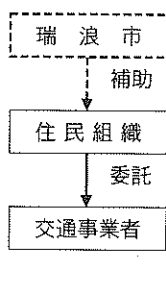
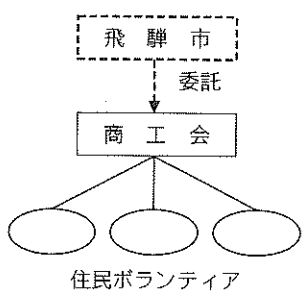
なお、2010年9月より、利用者から有償運送に該当しない対価（料金）の範囲拡大やファミリーサポートセンターによる有料の子ども送迎の無償扱いなど、道路運送法の適用外となる無償運送方式の範囲を拡大する規制緩和が実施されたが、この背景には、利用者等の要望に基づく地方自治体からの構造改革特区の提案がある。

今後、高齢化・過疎化が進展する中で、特に平成の大合併を通じて、新たに広大な面積を持った市町村においては、全域では過疎地に該当し

ないが、地域(旧市町村)単位では過疎地と同条件であり、交通事業者が全くない交通空白地域の拡大も想定され、こうした地域の足を守る仕組みとして、過疎地有償運送に準じた新たな制度の創設などが求められる。このため、必要に応じて、構造改革特区などを活用して、国に対して現行制度の改正を要望・提案するなど、地域の実情に合ったより良い運行方式を追求していくことも重要となる。

いては、デマンド型交通や有償運行方式、無償運行方式など、多種多様な手段・方法があり、それぞれ長所・短所があるため、地域単位で協議機関を設け、地域住民と市町村とで十分に協議し、地域の実情に合った地域内交通を確保していくことが求められるとともに、国に対して制度提案するなどの取り組みを推進していくことが重要となる。

図-7 先進事例の比較

区 分	無償地域サービス「おきもり」	コミバス大湫	ポニーカーシステム有償運送事業
運 行 場 所	恵那市中野方町	瑞浪市大湫町	飛騨市河合・宮川町
運 営 主 体	中野方まちづくり委員会	大湫町コミュニティ推進協議会	飛騨市
運 行 主 体	中野方まちづくり委員会	交通事業者	北飛騨商工会
行政の関与	補助金、事務局 他	補助金、事務局 他	運営主体、運行団体へ委託料 他
運 行 路 線	地域内交通	幹線交通	地域内交通
運 行 手 段	デマンド型交通	デマンド型交通	デマンド型交通
運 行 形 態	無償運行方式	有償運行方式	過疎地有償運送方式
参入の手続	-	道路運送法4条許可	道路運送法79条登録
運 行 体 制			

資料：筆者が作成

以上のとおり、中山間地域における地域公共交通のあり方に関する基本的方向性としては、幹線交通は交通事業者や市町村が主体となるとともに、地域内交通は地域住民と市町村が協働して、地域参画型や地域自立型の仕組みを取り入れることが重要となる。また、相互が競合関係とならないよう、役割分担を十分に整理するとともに、円滑な相互連携の仕組みづくりが重要となる。

また、地域内交通の運行手段や運行形態につ

おわりに

本稿では、中山間地域における地域自立型の地域公共交通の具体事例として、最近の3例を詳細に紹介したが、県内の中山間地域には、20年以上の長期にわたり、ジャンボタクシーを借り切り、地域主体で地域住民の足を確保する取り組みが続いている先事例がある。

その事例とは、郡上市内を走行している「小

那比自主運行バス」のことであり、1987年以降、路線バス廃止に伴い小那比・野々倉地区から八幡市街地への地域公共交通として、運行されてきている。運営主体である「小那比自主バス運行組合」は、市から補助金を得て、交通事業者に運行委託するとともに、運行内容としては、毎週2回、朝に八幡市街地に向かい、午後に小那比・野々倉に帰る運行ダイヤであり、料金は片道700円となっている。前日までに電話で予約すると各停留所まで迎えにくるデマンド方式であるが、運行本数も少なく、料金も高めに設定されているが、安定的に利用されており、その運行は脈々と続けられている。

この先行事例についても、地域の特性に適した対策を講じているとともに、行政や交通事業者等と連携した柔軟な仕組みを通じて、着実な利用実績に結びついており、まさに地域自立型の地域公共交通が持続可能につながることを証明していると言える。

地域公共交通には、バスや鉄道、タクシーなどがあるが、本論文では、中山間地域の多くの地域において、基幹公共交通として運行されており、市町村や地域住民など地域全体で支えていくことが求められるバス交通に焦点を当てている。また、高齢者や障害者など移動困難な利用者に限定してサービスを提供する交通システム(STサービス)については、触れていないが、今後の研究テーマとして取り組んでいきたいと考えている。

最後に、今回の事例検証や詳細分析を実施するにあたり、中野方まちづくり委員会や大湫町コミュニティ推進協議会、北飛騨商工会の関係者をはじめ、関係市町村職員の皆様にも多大なご協力をいただき、ここに深く感謝とお礼を申し上げます。

【参考文献】

- ・秋山哲男他(2009)『生活支援の地域公共交通』学芸出版社
- ・奥山修司(2007)『デマンド交通システム』NTT出版
- ・中山 徹(2010)『人口減少時代のまちづくり—21世紀=縮小型都市計画のすすめ—』自治体研究社
- ・中部地域公共交通研究会(2009)『成功するコミュニティバス』学芸出版社
- ・北陸地域づくり研究会(2008)『中山間地域の持続可能な公共交通についての考察』北陸の視座vol.20
- ・加藤博一(2004)『市町村合併時の公共交通政策に関する基礎的考察』第29回土木計画学研究発表会
- ・国土交通省(2010)『交通基本法の制定と関連施策の充実に向けた基本的な考え方(案)』
- ・国土交通省(2009)『地域公共交通づくりハンドブック』
- ・国土交通省中部運輸局：地域公共交通会議をよりよいものとするための調査検討会(2008)『地域公共交通をよりよいものとするためのガイドライン』
- ・国土交通省中部運輸局：バス路線網改善プログラム策定調査検討会(2010)『よりよい地域公共交通ネットワークを形成するための提言書』
- ・経済産業省：地域生活インフラを支える流通のあり方研究会(2010)『地域生活インフラを支える流通のあり方研究報告書～地域社会とともに生きる流通～』

注

- 1 「農林統計に用いる地域区分」である都市的地域、平地農業地域、中間農業地域、山間農業地域のうち、中間農業地域と山間農業地域を合わせた地域のこと。なお、本稿では、『第53次岐阜農林水産統計(2005年～2006年)』2頁で分類された市町村別分類により、統計的な分析を実施している。(この分類では、県内42市町村のうち、19市町村が中山間地域に該当。)
- 2 「食料品等の日常の買い物に困難な状況に置かれる人々」と定義。詳細は、経済産業省：地域生活インフラを支える流通のあり方研究会(2010)『地域生活インフラを支える流通のあり方研究報告書～地域社会とともに生きる流通～』32頁を参照。
- 3 診療所とは、患者の病床数が19人以下の医療施設のこと。病院とは、患者の病床数が20人以上の医療施設のこと。
- 4 交通機関分担率とは、人の一日の全ての動き(トリップ)に対するある交通手段を利用した動きの割合のこと。
- 5 乗合バス事業の規制緩和に関する詳細は、秋山哲男他(2009)『生活支援の地域公共交通』第2章49～57頁を参照。
- 6 詳細は、国土交通省中部地方整備局：バス路線網改善プログラム策定調査検討会(2010)『よりよい地域公共交通ネットワークを形成するための提言書』8頁を参照。

中山間地域における地域公共交通のあり方に向けた一考察(堀)

- 7 岐阜県市町村自主運行バス総合補助金のメニューとして創設され、運行収入の1/8を割増補助。しかし、2008年以降は、廃止されている。
- 8 合併に広大な面積を持つ市町として、高山市2,178km²、郡上市1,030km²、下呂市851km²、揖斐川町804km²、飛騨市792km²、中津川市676km²、恵那市504km²などがあるが、いずれも中山間地域に分類される。
- 9 事業実施に向けては、市町村が主催する「運営協議会」において、①運転者が普通一種+認定講習又は普通二種免許の取得、②運行管理体制の整備、③任意保険への加入、④運送対価の妥当性(概ねタクシー運賃の1/2)などの要件に合致し、協議が整い、国土交通省で登録されることが必要となる。

