

＝関西 STS 連絡会＝

《 第188回 運営委員会レジュメ (2025.1.25) 》

1. 前回（第 187 回運営委員会 2024.9.21）の概要報告：

■ 開催日時・場所：2024 年 9 月 21 日 6 時 30 分～8 時 30 分、於：NPO 日常生活支援ネットワーク事務所。

■ 出席団体・グループ（9 団体）

- ◎ 伊良原淳也（関西 STS 連絡会） ◎ NPO 法人「移動送迎支援活動情報センター」（大阪市）
- ◎ NPO 法人「日常生活支援ネットワーク」（大阪市） ◎ 伊藤豊（関西 STS 連絡会）
- ◎ NPO 法人「自立生活センターやお」（八尾市） ◎ NPO 法人「自立生活センター-FREE」（吹田市）
- ◎（社福）「ぽぽんがぽん」（茨木市） ◎ 三星昭宏（近畿大学・名誉教授）
- ◎ い～そらネットワーク（大阪市）

■ 報告 & 討議資料：

① 自家用自動車を巡る国の動向

—— ①自家用有償旅客運送 ②日本版ライドシェア ③許可又は登録を要しない運送
(2024.9.28 九州地区移動サービスネットワーク交流会)

②「地域支援事業実施要綱」「介護予防・日常生活支援総合事業ガイドライン」の一部改正
(2024.9.12 NPO 法人全国移動ネット)

③《日本版ライドシェア》「協議運賃」「貨客混載」導入／国交省・交通空白解消本部
(東京交通新聞 2024 年 9 月 9 日)

■ 報告と今後の取り組み等：

1) 6 月以降～「運転者認定講習会」等の開催

■ 報告 & 討議資料：

① レポート「移動困難者への支援 地域住民の“足”を考える（NPO 法人 全国移動ネット・河崎民子）」
(「移動サービス研修会 in 岐阜 2024.11.8)

1) 福祉有償運送に係る通達改正のポイント

	交通空白地有償運送	福祉有償運送
協議の場	「運営協議会」や「地域公共交通会議」などで、①運送の必要性 ②運送の対価(運賃) ③運送の区域について協議が調うことが必要。 ＜バスやタクシーなど交通事業者も構成員＞	
運送の区域	出発地または目的地は協議が調った区域内にあること	
運送の主体	○市町村 ○非営利法人（NPO 法人、社会福祉法人、医療法人、一般社団法人、一般財団法人、認可地縁団体、農業協同組合、消費生活協同組合、商工会議所、商工会、労働者協同組合） ○法人格がない町内会など地縁団体	
運送の対価	実費の範囲内、営利と認められない範囲。 <u>タクシーの上限運賃の概ね 8 割を目安。福祉有償運送は運送の対価のほか、乗降介助料、待機料、付添料、運行回送料など運賃以外の対価も設定可能</u> 【☑持続可能になったか？ 検証が必要】	

対象者	○ 当該地域内の住民と観光客 ※ 利用者登録は不要 国は「交通事業者協力型有償運送」を推奨	○ 単独で移動が困難な人、その付添人 イ)身体障害者 ロ)精神障害者 ハ)知的障害者 ニ)要介護認定者 ホ)要支援認定者 ヘ)基本チェックリスト該当者 ト)その他の障害を有する者 ※利用者登録が必要
運転者	○ 二種免許 もしくは一種 + 国土交通大臣認定講習受講	
運行管理	○体制を整備運行管理の責任者を選任 ○運行管理の責任者が受講する講習：使用車両5台以上20台未満は1人、20台以上40台未満は2人、2年に1回NASVA(自動車事故対策機構)等が実施する「一般講習」を受講(2022年10月から)	

2) 通達の全面改正「許可又は登録を要しない運送に関するガイドライン」(2024年3月施行)

1. 互助型移動支援(許可・登録不要)を後押しする 機能や資源など

- 自治体等による立上げ支援
 - ・ アドバイザー派遣
 - ・ 地域支え合い型ドライバー養成研修の実施
 - 専門職としての生活支援コーディネーター(支え合い推進員)の配置&協議体の設置(2015年厚生労働省)
 - 社会福祉法人の制度改革
 - ・ 公益的な取組を実施する責務(社会福祉法改正2016年)
 - ・ デイサービス車両の空き時間に車両提供など
- ・ 相談窓口の設置
- ・ 活動補助金など

2. 全国の住民互助の取組み…よくある実施事例

● 「乗り合って」 サロンやスーパーへ

	形態	使用車両	運転者	付添	調整
乗り合って 定期的な実施	・ 買物支援 ・ サロン送迎 ・ ルート運行	・ 法人等の車 ・ ボランティア の車	・ ボランティア ・ 法人職員	ボランティア	・ ボランティア ・ 社協や包括 ・ サロンの運営 団体

● 「個別に」 生活支援と一体型に支援

	形態	使用車両	運転者	付添	調整
個別に 乗りあうケー スもあり	通院など個人 ニーズ	・ ボランティア の車 ・ 法人等の車	ボランティア	ボランティア (1人で支援が 多い)	ボランティア 社協や包括

これらは 道路運送法における許可・登録の手続き不要の形態で行われることが多い。

【利用者の制限はない】【運賃に該当するものは利用者から受け取れない】

3. いかなる場合&形態においても利用者から「実費」を収受できる

- ①ガソリン代等の燃料代
- ②有料道路通行料
- ③駐車場料金
- ④移動サービス専用保険料
- ⑤運送を行うために発生した車両借料(レンタカー代)

4. その他

- 施設の送迎サービスは、利用者の「実費」に車両償却費、車検料・保険料等の車両維持費を含めることがで

きる。【ガイドライン 4 頁】

- 自治会などの地縁団体が「会費」で運送を行う場合は、利用する人の「会費」を高くすることができる【ガイドライン 9 頁】
- 生活支援サービスなどとの一体運送において「実費」を収受できる【ガイドライン 4 頁】
- 市町村等は運転行為の有無にかかわらずボランティア人件費として補助金を拠出できる【ガイドライン 6 頁】
- 団体は 運転ボランティアに対して報酬を支払うことができる【ガイドライン 8 頁】

② 事務連絡「自家用有償旅客運送におけるローカルルールのうち合理的・客観的な理由

に基づかないものについての見直しに係る適切な措置について」(2024 年 12 月 27 日)

各地方運輸局自動車交通部長／内閣府沖縄総合事務局運輸部長 殿

(国土交通省) 物流・自動車局旅客課長

先般、「自家用有償旅客運送におけるローカルルールへの対応について」(2024 年 10 月 23 日事務連絡)を
発出し、自家用有償旅客運送の各実施主体において、地域公共交通会議に係る関係法令や通達に定められてい
ない独自の規律を定めている場合であって、合理的・客観的な根拠に基づかないものについて、調査を実施し
たところである。

この調査を踏まえ、こうした独自の規律のうち、合理的・客観的な根拠に基づかないローカルルールとして
見直しが遅れているものを判定したところである。

当該ローカルルールについては、今後早急に見直しを行うことが必要となるため、各地方運輸局等において
は、該当するローカルルールを規定している地方公共団体に対して、その見直しのスケジュールを明らかにさ
せる等、今後の対応について適切に指導されたい。 以上

③ 「公共ライドシェア」と「日本版ライドシェア」について

■ 公共ライドシェア（自家用有償旅客運送）：

- ・公共ライドシェア（道路運送法 78 条 2 号）の概要

「バス事業やタクシー事業によって輸送手段を確保することが困難な場合、市町村や NPO 法人などが、自
家用車を活用して提供する、有償の旅客運送。省令において「交通空白地有償運送」及び「福祉有償運送」
を規定。」

■ 日本版ライドシェア（自家用車活用事業）：

- ・日本版ライドシェア（道路運送法 78 条 3 号）の創設

「・地域交通の“担い手”“移動の足”不足解消のため、2024 年 3 月、タクシー事業者の管理の下で、自家
用車・一般ドライバーを活用した運送サービスの提供を可能とする日本版ライドシェアを創設。

- ・タクシー配車アプリデータ等を活用して、タクシーが不足する地域・時期・時間帯を特定し、地域の自
家用車・一般ドライバーを活用して不足分を供給。

※ タクシー配車アプリデータ等を活用して、タクシーが不足する地域・時期・時間帯を特定」

■ 道路運送法（有償運送）：

第 78 条 自家用自動車（事業用自動車以外の自動車をいう。以下同じ。）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。

- 一 災害のため緊急を要するとき。
- 二 市町村、特定非営利活動促進法（1998年法律第7号）第2条第2項に規定する特定非営利活動法人その他国土交通省令で定める者が、次条の規定により地域住民又は観光旅客その他の当該地域を来訪する者の運送その他の国土交通省令で定める旅客の運送（以下「自家用有償旅客運送」という。）を行うとき。
- 三 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又は期間を限定して運送の用に供するとき。

④ 《本紙が選ぶ 2024 年 10 大ニュース》 日本版・公共ライドシェア拡大

（東京交通新聞 2024 年 12 月 23 日）

タクシー不足を解消する一策として、「日本版ライドシェア」（自家用車活用事業）が誕生した 2024 年。4 月以降、自治体などの「公共ライドシェア」（制度・運用改善された自家用有償旅客運送）とともに、各地に広がりを見せた。

元旦に発生した石川・能登半島地震の被災地では、バス業界がボランティアの輸送などで復旧をサポートした。東京交通新聞社は、今年の本紙報道の中から **10 大ニュース** を選んだ。

■ 「交通空白」解消へ官民連携：

交通事業者と関連企業、国・自治体などで組織する『交通空白』解消・官民連携プラットフォーム（事業基盤）が 11 月、国土交通省主導で立ち上がった。各地の移動・観光の足の確保に向け、幅広い分野の関係者がスクラムを組み、全国・全産業的に対策が実践される。国交省には、大臣をヘッドに本省・地方運輸局幹部総出の交通空白解消本部が設置された。

■ 日本版ライドシェア、全国に拡大：

タクシー会社が運行管理する日本版ライドシェアが 4 月に東京などで発車し、12 月には全都道府県に広がった。全国ハイヤー・タクシー連合会の川鍋一朗会長（日本交通取締役オーナー＝東京）は、日本版・公共ライドシェアの「全社最低 1 台」を繰り返し呼びかけた。ライドシェアの全面解禁（「ライドシェア新法」＝米国流のライドシェアの導入）をめぐる騒動は、やや落ち着きを見せている。

■ 能登半島地震、ボランティア輸送でバス活躍：

元旦に石川・能登半島で大地震が発生。北陸鉄道（金沢市）など石川県バス協会の加盟社は県との災害協定に基づき、被災地へのボランティアの輸送に力を注いだ。被災した、のと鉄道・七尾線の代替輸送も担った。

■ タクシーの乗務員数が急回復：

新型コロナウイルス禍からの経済回復や運賃改定（値上げ）による賃金アップを背景に、各地でタクシー乗務員の採用が進んだ。この 1 年で 8000 人増えた。

■ 石破内閣発足、「地域交通は地方創生の基盤」：

9 月の自民党総裁選で石破茂氏が選出され新内閣が発足。所信表明演説で「地域交通は地方創生の基盤。移動の足の確保を強力に進める」と表明した。総裁選では、全タク連が支援した高市早苗氏、ライドシェア全面解禁を唱えた小泉進次郎氏は敗れた。

■ 国交相に中野氏：

新国交相に 11 月、公明党の中野洋昌氏が就任。

■ 「バス再興 10 年ビジョン」策定：

日本バス協会は 9 月、若年層・女性・外国人材の確保・定着や EV（電気自動車）バス、自動運転バスの本格普及など「バス再興 10 年ビジョン」を策定した。

■ 自動運転実験、各地で進展：

国土交通省が全国 99 の自治体に自動運転関連で補助金を交付し、実証運行が各地で進展中。12 月に配車アプリの GO（ゴー）と日本交通（東京）、米国の自動運転開発企業、Waymo（ウェイモ）の 3 社が協業を発表。一方、ホンダと米ゼネラルモーターズは自動運転タクシー事業から撤退した。

■ 元メルカリ幹部の newmo、タクシー業界に参入：

フリーマーケットアプリ「メルカリ」元幹部の青柳直樹氏がタクシー・ライドシェア事業の newmo(ニューモ、東京) を立ち上げ、タクシー業界に参入した。大阪の未来都などを買収し、事業拠点を大阪、軽井沢(長野)、名古屋、沖縄に設立した。累計調達額は 187 億円規模。

■組織統合・解散：

東京の中堅・中小タクシーグループの東京無線協同組合とチェッカーキャブ無線協同組合が 4 月に組織統合、5000 台の勢力に。全国自動車無線連合会(全自無連)は 10 月に解散。64 年の歴史に幕を下ろした。無線局数の減少で財政的に運営が困難となった。

【参考】「交通空白」解消自治体・タクシーが取り組み(東京交通新聞 2025 年 1 月 1 日)

「首都圏タクシー業界は営業収入の回復基調、新規乗務員の増加など明るい兆しの中で 2025 年を迎えた。コロナ禍を乗り越えた事業者の憂鬱(ゆううつ)の種は、業界全体を脅かすライドシェア全面解禁の動向だ。くすぶり続ける火種を消すためタクシー不足・交通空白の解消の取り組み継続が今年も重要課題となる。

日本版ライドシェア(自家用車活用事業)では自治体、事業者の手挙げなど進展がみられ、国土交通省「交通空白」解消本部の成果の一つの「村によるタクシー常駐」、神奈川業界が計画する駅乗り場モニタリングカメラ設置による供給確保対策など取り組みは着実に進んでいる。

⑤「連載報道：《ニュータウンのいま》身近な足の現場」(朝日新聞 2024 年 12 月 25 日～12 月 29 日)

——郊外の住宅地と市街地や大都市を結ぶ公共交通が岐路に立っています。課題を抱える各地の現場を訪ねます。

【Part①】＝池田・伏尾台＝(朝日新聞 2024 年 12 月 25 日)

住民運営「風前のともしび」／運転手も高齢者 人事不足で負担増

池田市の北部にある伏尾台地区は、1970 年代から開発が進んだニュータウンだ。丘陵地に造られたため、どこへ行くにも坂、坂、坂……。比較的近くの阪急池田駅でさえ、歩くと 1 時間以上かかる。車が必須なこの街で、移動を支えるサービスがある。

住民の青木信子さん(78)のもとに黄色のワゴン車がきた。車は数十分先で高田瞳さん(78)を拾い、5 分ほどでコミュニティーセンターに着いた。青木さんは月数回、友人 3 人でセンターに通う。「坂がきつく、『らくらく送迎』に頼るようになった」。高田さんも「送迎がなかったら気軽に出歩けない」と話す。

らくらく送迎は、地域住民を無料で送るサービスだ。住民が税金の使い道を提案する池田市の「地域分権制度」を活用し、年間 60 万～70 万円程度の補助金で車のリース代、燃料費、車両保険などをまかなっている。運営と運転手は住民がボランティアで担う。送迎先は地区内であれば自由。バス停や郵便局への利用が多く、昨年度は 465 人を送迎した。

2020 年の国勢調査によると、伏尾台の高齢化率は約 45%。送迎は高齢者向けのサービスだが、その担い手も高齢者だ。18 年の開始時に 12 人いた運転手は、病気などを理由に 8 人まで減った。運転手の平均年齢は 80 歳近く。月約 60 件の予約を、比較的若い 70 代の 2～3 人でほとんど担っているという。「風前のともしびなんです」。運営委員会の 1 人で運転手の春山俊一さん(75)はそう明かす。



※らくらく送迎サービスを利用する
青木信子さん＝池田市伏尾台 1 丁目



※坂が多い伏尾台のまち
＝池田市伏尾台 5 丁目

送迎を続けるには、有償の運転手募集や自動運転への切り替えで、今いる運転手の負担を減らすことが必須——。費用を捻出しようと、運営委は買い物代行や、荷物の受け取り代行など、様々なサービスに挑戦してきた。だが、どれも「稼げるほど需要がなかった」（春山さん）。

来年1月には、リースで借りている車の返却期限が来る。「完全に地元の足になっている。やめるにやめられない」と春山さん。しばらくは、防犯パトロールで使用されていた車両で代用するつもりだ。（岡田真実）

＝河内長野＝

担い手の幅広げ 継続目指す

12月のある日の午後、河内長野市のイズミヤショッピングセンター河内長野で、5、6人の買い物客が近くの日東町・大師町を巡る電動カートの出発を待っていた。二つの町は急な坂が多い地域。大きな荷物を持って待っていた辻田和代さん（75）は「真冬でも汗でびしょりになる。地獄の坂です」。

両町での電動カート運行は、22年7月に始まった。電動カートを製造しているヤマハ発動機と千葉大、市などが、運行が利用者の健康にどのような効果があるかを探る実証実験として約1年間続けたが、実験終了で運行も途絶えるかもしれなかった。カート購入費と保険料は市が負担するが、運行は地域が担うのが原則。高齢化が進む地区で誰が運行を担えるかが課題だった。

市からの依頼に協力を決めたのが、発着場所の提供で実証実験に協力していたイズミヤを運営するエイチ・ツー・オー商業開発、近くで救護施設みなの寮を運営し、以前から別の移動支援をしていた社会福祉法人みなの寮だった。現在は月曜日はイズミヤ、金曜日はみなの寮のスタッフが運転手や添乗員を務めている。

電動カートは、市内のニュータウン・南花台地区でも走っており、住民ボランティアが運転や添乗などを担っている。11月28日からは、市内に拠点を置く女子サッカーチーム「スペランツァ大阪」の選手たちも加わった。

市の担当者は「地域と企業が協力しあうなど、多様な担い手が集まることで、継続性の担保になると考えている」。今後も担い手の拡大を呼びかけ続けるという。（前田智）



※買い物客を乗せて出発する電動カート＝河内長野市喜多町

【Part②】＝交野・寝屋川＝（朝日新聞 2024年12月26日）

続くバス撤退 苦悩の自治体／運転手不足「お金で解決できない」

市内から路線バスがほぼなくなる。府内の郊外でもそんな事態に見舞われている。京阪電鉄やJRが走り、大阪市中心部まで20～30分の交野市で来年3月、京阪バスが路線の大部分を廃止する。廃止されるのは京阪電鉄やJRの駅と市南部のニュータウンを結ぶ「交野南部線」を含む四つの路線だ。

「困るね、どうしようか」。市内の高台にあるニュータウン、星田山手に住む女性（75）は民生委員の活動の中でよくそんな声を聞いた。市によると、南部の星田山手や妙見東、南星台といった山側のニュータウンは1970年ごろに開発された。住民の多くは元サラリーマン家庭で、いま70代から80代に差し掛かる。女性の話では、住民の多くは買い物や通勤に自家用車を使ってきたという。

ただ、現在は様相が異なる。加齢で運転免許を返納した人や、運転を控える人が増えた。街まで歩いていくには厳しい坂道もある。女性は路線バスの廃止に不安を募らせる。

京阪バスが廃止に踏み込んだのは、「そもそも運転手を確保できない」というのが理由だ。国の残業時間規制のほか、「運転手が出て行くばかりで、新規採用がうまくいかない」（担当者）。2016年度末時点で990人いた運転手は、24年度末には829人まで減る。新規採用も苦戦し、運転手の平均年齢はこの8年間で47・7歳から52・3歳に上昇するという。

交野市都市まちづくり部の林直希次長は、8月に京阪バスから通告を受けた際、「交渉で何とか存続できる次元ではない」と悟ったという。廃止の話は17年にも持ち上がったが、行政側の働きかけや減便、コロナ禍での支援で存続してきた。ところが今回は採算に加え、物理的に運転手を確保できない状況。林次長も「(行政側が)お金を出せば解決する話ではなくなってしまった」と話す。

人手不足の深刻さを象徴する撤退は、寝屋川市でも起きている。寝屋川市は京阪バスと協議し、採算が厳しい一部路線で負担金を支払うことを決めていた。運賃収入で賄えない赤字を市が穴埋めし、バスの存続を図るという取り組みだ。

ところが、京阪バスは「人手不足」を理由に今春に撤退。市は国の「自家用有償旅客運送」の制度に手を挙げた。「交通空白地」として認められると、市町村やNPO法人などが有償の旅客運送を提供できる。市はワンボックスカーを買い上げ、運行を民間業者に業務委託した。運転するのはタクシー運転手らだ。

交野市も同じ制度を使って、京阪バスが撤退するバス路線を維持するが、運行の担い手が寝屋川市とは異なる。路線バスの運転手は本来、「大型二種運転免許」が必要だが、この制度では通常の「一種運転免許」でも条件付きで客を乗せて運転できるため、運転手を確保しやすくなる。

交野市は、二種免許が不要な送迎バスを運行する府外の事業者へ業務委託する予定だ。それでも、山本景市長は「将来的には(一種免許保有者の)元消防職員やごみ収集の職員に運転してもらうことも否定できない」と話す。一種でも全国的な取り合いが生まれると予想しているからだ。

公共交通に詳しく、交野市の公共交通の関係者会議で副会長を務める龍谷大の井上学教授は「団塊ジュニア世代の定年退職で運転手の数は大きく減る。大都市周辺では遅かれ早かれ交野市と同様の問題が起きるだろう」といい、「自治体が運転手を雇用、育成していくことも考えられる」と指摘する。(村井隼人)



※星田山手の住宅街にある坂道を上っていく京阪バス＝交野市



※寝屋川市の京阪バスの路線が廃止された地域で走る乗り合いバス「ねやBUS」＝寝屋川市

【Part③】＝豊能・岬＝(朝日新聞 2024年12月27日)

鉄道王国にも 人口減の波／直通運転の廃止・本数4割減…

大阪府はJRや私鉄、大阪メトロが府内をくまなく走り、鉄道王国とも言われる。ただ、府の最北端の駅がある豊能町と最南端の岬町では、沿線人口の減少で異変が生まれている。

「能勢電鉄の直通運転がなくなるらしい」。2年前、豊能町に住む大塩裕陸さん(82)は、そんな知らせに耳を疑った。40年以上前、自然豊かな環境で子育てをしたいと、隣の箕面市から豊能町に引っ越した。能勢電鉄が開発したニュータウンというのが決め手の一つだった。戸建てに住み、最寄りのときわ台駅まで徒歩15分。「仕事や付き合いで遅くなっても電車で帰れるのが良かった」と言う。

能勢電鉄は妙見山の参詣(さんけい)客の輸送を目的に1913年に開業した。阪急電鉄の川西能勢口駅(兵庫県川西市)から妙見口駅(豊能町)までの約12キロを走る。78年には、妙見線の途中にある山下駅で分岐して日生中央駅(兵庫県猪名川町)を結ぶ日生線を開業した。川西能勢口駅で阪急電車に乗り換えて、大阪・梅田まで約50分。利便性を売りに、妙見線の光風台駅やときわ台駅、日生線の日生中央駅周辺ではニュータウンの開発が進んだ。97年には直通運転と山下駅発着の折り返し運転を並行させ、10分間隔の運行を実現した。

しかし、90年代後半に開発が落ち着くと、能勢電鉄の乗降客は減る。沿線の少子高齢化が進み、コロナ禍がさらに追い打ちをかけた。2020年の乗降人数は前年から2割近くも落ち込んだ。能勢電鉄は22年12月にダイヤ改定を実施。全体の運行本数を減らす中、直通運転は基本的に乗降人数の多い日生線のみとした。妙見線の末端部は山下駅での折り返し運転が主となり、「支線」への実質的な格下げとなった。

大塩さんは当時、ときわ台の自治会長を務めていた。「住民の高齢化が進み、マイカーを手放す人もいる。電車を必要とする人が増える中でこんなことになるとは」。山下駅での接続時間が2分40秒しかないため、

高齢者や車いすの人が時間内に乗り換えられないという声も聞いた。

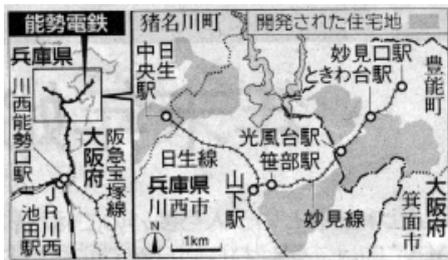
能勢電鉄鉄道事業部の東山仁副部長は「乗り換えは必要になったが、妙見線の 10 分間隔の運行は維持したかった」と話す。利用者からの声を受けて、来年のダイヤ改定で山下駅での乗り換え時間を 30 秒延ばす。



府最南端の岬町。役場は南海電鉄多奈川線の深日港（ふけこう）駅の目の前にある。多奈川線は南海本線・みさき公園駅と多奈川駅の 2・6 ㎞を結ぶ支線だ。深日港は戦後まもなく整備され、淡路島や四国に向かうフェリーや旅客船が出ていた。南海難波駅から直通の電車が走り、駅前には飲食店や旅館が軒を連ねていた。「フェリーのお客さんが、よく利用してくれました」。今も営業を続ける飲食店の男性は懐かしそうに話す。

マイカーの普及や明石海峡大橋の開通で、1999 年に航路は廃止される。多奈川線の乗降者数は減少が続いた。昨年 10 月、南海電鉄はダイヤ改定で多奈川線の本数を約 4 割削減した。昼間は 1 時間に 1 本、終電は約 1 時間早まった。岬町議会は南海電鉄にダイヤ見直しを求める要望書を提出した。提案者の松尾匡町議は「乗り換えに 30 分かかることもある。通勤通学で利用していた人への影響は大きい」と話す。

町は活性化のため、2017 年から深日港と淡路島を結ぶ高速船の運航を試験的に再開した。担当者は「高速船の利用者の半数は電車を利用しており、多奈川線にも一定の効果があった」と話す。（田中祐也）



※ 能勢電鉄の路線図



※ 能勢電鉄山下駅。妙見口駅方面に行くには左端の 1 号線ホームから 3 号線ホームへの乗り換えが必要になった＝兵庫県川西市



※ 南海電鉄多奈川線の深日港駅。右端のフェンスはフェリーがあった時代に設けられた臨時改札口の跡＝岬町深日

【Part④】＝堺・御池台＝（朝日新聞 2024 年 12 月 28 日）

運行は「広告料」で現状は…／民間オンデマンドバス実証実験

堺市南区を中心に広がる泉北ニュータウン。その端に位置する御池台の団地前に止まったミニバンに、女性（76）が乗り込んできた。目や耳が衰えた 4 歳上の夫は車の運転免許を返納し、マイカーはない。徒歩 5 分のバス停まで息切れすることもある。まとまった買い物をするには、バスと電車を乗り継がなければならない。地区のスーパーが閉店したためだ。

だが、このミニバンなら自宅から目的地まで直行してくれる。2022 年 7 月から御池台で運行されているオンデマンドバス「DOKOBUS（エコバス）」だ。「将来にわたる命綱です」と女性は言う。病院、スーパー、カラオケ軽茶など、御池台の中心部から車で 20 分の圏内であれば、どこでも目的地になる。

利用できるのは、御池台の自治会員のうち、65 歳以上の人と妊婦。高齢者に付き添う家族も乗車できる。2024 年 11 月までに延べ約 3 万件の利用があり、最寄りのバス停まで歩くのが困難な住民が目立つ。

泉北ニュータウンは 1967 年のまちびらき以降、丘陵地を造成してきた。92 年には人口が約 16 万 5 千人に達したが、2024 年 11 月は約 11 万人。子育て世代のベッドタウンは、32 年間で人口が、3 分の 2 に縮み、高齢化率 37・6%の街になった。

「高齢者にとって長く続く坂道は、つらく、外出も敬遠しがちになる。この街の課題は明確だ」。そう考えた南区選出の市議、吉川敏文さん（67）は、御池台でオンデマンドバスの青写真を描いた。

「すべての人々に移動の自由を」と掲げ、堺市の隣の和泉市で自動車販売のコンサルタント業をしている篠藤美樹さん（51）は、こんな悔いが残っている。

「一人暮らしの母が認知症を発症して、ますます家にこもるようになり、症状が進行してしまったのではない。もっと車でお出かけに連れて行ってあげれば……」。

篠藤さんは車を運転中、歩道のフェンスにつかまりながら、苦しそうに杖をついて歩く高齢の男性を見かけた。心配になって引き返すと、フェンスは途切れ、男性は途方に暮れていた。行き先を尋ねると、「きょうはスーパーまでたどり着けないかも」と答えた。

買い物や通院の「交通弱者」がどんどん増える。吉川さんと篠藤さんの思いは合致し、自治会も目的地を把握するため会員にアンケートを取り、準備段階から協力。篠藤さんの会社が2台のミニバンを用意してDOKOBUSの実証実験を始めた。

高齢者の外出機会を増やすためにも、無料にしている。では、運転手の報酬やガソリン代、車両の維持費といった経費をどう捻出しているのか。広告料でまかなう計画で、企業や団体のロゴマークを印刷したステッカーを車体に貼っている。地元でパーキンソン病や末期のがん患者が入居するシェアハウスを営む梶原崇志さん(41)は「外出したいという、入居者のニーズに応じていただいているので、協力したかった」と、12月から広告を出している。

だが、広告主は御池台の自治会と企業3社を数えるのみで、広告収入は年間で百数十万円。運行経費の10分の1にとどまり、篠藤さんの本業が支えだ。吉川さんは「運行エリアと利用者の範囲が極めて限られているため、企業広告が集まりにくいのが現状だ」と話す。

それでも「DOKOBUSの運賃無料のスキームを御池合で確立し、他の地域にも広げたい」(篠藤さん)と、実証実験を続けている。今後、公的機関の支援を受けやすいNPO法人やクラウドファンディングによる資金集めなどを模索するという。(辻岡大助)



※ オンデマンドバス「DOKOBUS」の車体に貼られた自治会や企業のロゴのステッカー
=堺市南区御池台



※ 御池台の住宅街の坂道
=堺市南区

【Part⑤】 =加藤・各古屋大院教授に聞く= (朝日新聞 2024年12月29日) 《交通の形》地域を巻き込み共創を

沿線住民の高齢化や運転手不足などで、地域の公共交通は岐路を迎えている。対策や必要な視点は何か。公共交通の現状に詳しい名古屋大大学院の加藤博和教授に聞いた。

——南河内地域を走っていた金剛自動車の路線廃止など、路線バスの廃止や減便が相次いでいます。運転手不足が大きな要因とされていますが、なぜ足りなくなったのでしょうか。

路線バス事業者は乗客が減って経営が厳しくなると、以前は運賃を上げて対応していた。だが、値上げでさらに乗客が減る悪循環になり、事業者は経費削減で対応するようになった。2000年代の規制緩和で競争がより激しくなり、人件費が減らされるようになった。待遇悪化で若者敬遠し、運転手の高齢化と減少が進んだ。残業を前提にダイヤを何とか維持している状態で、24年から始まった残業規制でさらに厳しくなった。

大阪・関西万博での臨時バスの運転手確保もあり、大阪では運転手の確保がより難しくなっている。

——そうした状況で公共交通を維持するにはどういったことが必要ですか。

運転手の待遇改善や若い世代に仕事の魅力を感じてもらおうことだが、簡単にはいかない。運行への公的補助を増やす必要があるが、限界にあることを利用者や沿線に伝えたくて、運賃値上げやダイヤ見直しが避けられない。地域での議論が必要だ。

一般ドライバーが自家用車を使って有料で乗客を送迎する「公共ライドシェア」「日本版ライドシェア」の活用や、車と諸経費は自治体が用立て、運転は地域住民が担う仕組みづくり、地域で担うのが難しければ市外も含めて企業を呼び寄せるなど、法令の見直しによって様々な手段が使えるようになっている。

——具体的な事例があれば教えてください。



岐阜県の白川町、東白川村の例がある。運転手不足で路線バス撤退の危機に直面した際、路線バスを半分に減らし、路線バスの補充として予約に応じて運行する乗り合い型の「デマンド交通」を地区ごとに設けた。一部地区では呼びかけに応え、住民が運転を担ってくれている。

なるべく多くの人乗り合えるよう、スーパーなどにデマンド交通と路線バスとの乗り換え地点を設け、遠方に行く場合は、そこから路線バスに乗れるようにしている。1日乗車券を用意し、電話で簡単に予約できる仕組みも整えた。

高校生の通学向けにJRの列車時刻に合わせた予約制バスも走らせ、病院が運行していた通院バスを路線バスと統合して一般の人でも使えるようにした。こうした取り組みの結果、運転手の数や自治体の負担を抑えつつ、利用者が増えてきている。

——住民による移動支援も、人手不足で継続が難しくなった地域があります。

当初の担い手が高齢化した時に代替わりできないことも多く、非営利のボランティアだけでは続かない。交通事業者の支援はもとより、商工会や農協、生協などの地域組織も担い手になることが期待される。

——バスならバスだけを考えるのではなく、交通全体や、まちづくりの視点が必要なのですね。

自治体が設置し、関係行政や交通事業者、住民が参加し地域の交通のあり方を決めていく「地域公共交通会議」がとても大切だ。地域公共交通会議は、立場が異なる関係者が本音を出し合って議論して地域交通を一緒によくしていく「作戦会議」。スーパーや病院など、地域に根ざした企業や団体、様々な人を巻き込んで共創していく。何も意見が出ない「しゃんしゃん」の会議はありえない。中心となる自治体の力量が問われている。

会議を運営できるコーディネーターが今後ますます必要になる。現状は足りておらず、私自身も23年度から、行政職員や交通事業者らを対象にセミナーを開き、養成を進めている。こうした機会も生かしてほしい。
(前田智)

3. 報告と今後の取り組み等：

1) 移動・送迎サービス「運転協力者講習会」

①「参加費」変更の件。

② 移動送迎サービス「運転協力者研修テキスト」改訂版完成
・第19刷：2024年11月発行

2) 9月以降～「運転者認定講習会」等の取組み

◎ 9月1日、7日／猪名川町社協「運転ボランティア養成講座」（於：兵庫県川辺郡猪名川町）

◎ 9月11日／海南市社協「移動支援立上げ勉強会」（於：和歌山県海南市）

◎ 9月21日（9:30～18:00）／関西STS連絡会「運転者認定講習会」（於：大阪市）

◎ 9月22日（10:00～11:30）／関西STS連絡会「運転者認定セダン講習会」（於：大阪市）

◎ 9月26日／宇陀市福祉課「移動・外出支援ボランティア養成講座」（於：奈良県宇陀市）

◎ 9月28日／九州地区移動サービスネットワーク交流会「九州地区移動サービスネットワーク交流会」
(於：大分市)

◎10月12日／草津市天気村「運転者認定講習会」（於：滋賀県草津市）

◎10月17日／和歌山県長寿社会課「いきいき支え合い勉強会」（於：和歌山県広川町）

- ◎10月19日(9:30～18:00)／関西 STS 連絡会「運転者認定講習会」(於：大阪市)
- ◎10月20日(10:00～11:30)／関西 STS 連絡会「運転者認定セダン講習会」(於：大阪市)
- ◎10月30日／大阪狭山市社協「移動・外出支援ボランティア養成講座」(於：大阪狭山市)
- ◎11月6日／大宇陀ボランティア有償バス協議会「交通空白地有償運送認定講習」(於：奈良県宇陀市)
- ◎11月13日(9:30～18:00)／太子町社協「運転者認定講習会」(於：南河内郡太子町)
- ◎11月14日(10:00～11:30)／太子町社協「運転者認定セダン講習会」(於：南河内郡太子町)
- ◎11月16日(9:30～18:00)／関西 STS 連絡会「運転者認定講習会」(於：大阪市)
- ◎11月17日(10:00～11:30)／関西 STS 連絡会「運転者認定セダン講習会」(於：大阪市)
- ◎11月17日／「移動支援立上げ勉強会」(於：和歌山県広川町)
- ◎12月5日／猪名川町社協「移動・外出支援ボランティア養成講座」(於：兵庫県川辺郡猪名川町)
- ◎12月15、16日／関西 STS 連絡会「交通空白地有償運送認定講習」(於：三重県多気町)
- ◎12月21日(9:30～18:00)／関西 STS 連絡会「運転者認定講習会」(於：大阪市)
- ◎12月22日(10:00～11:30)／関西 STS 連絡会「運転者認定セダン講習会」(於：大阪市)
- ◎1月23日／葛城市社協「移動・外出支援ボランティア養成講座」(於：奈良県葛城市)
- ◎2月3日／和歌山県「生活支援コーディネーター実践研修会」(於：紀南文化会館)
- ◎2月6日／海南市社協「移動送迎勉強会」(於：和歌山県海南市)
- ◎2月18日／大阪狭山市社協「送迎支援ボランティア養成講座」(於：大阪府大阪狭山市)
- ◎2月22日／四條畷市田原支所「交通空白地有償運送認定講習」(於：事務所)
- ◎2月22日(9:30～18:00)／関西 STS 連絡会「運転者認定講習会」(於：大阪市)
- ◎2月23日(10:00～11:30)／関西 STS 連絡会「運転者認定セダン講習会」(於：大阪市)
- ◎2月24日／彦根市社協「送迎支援ボランティア養成講座」(於：滋賀県彦根市)
- ◎3月9日／海南市社協「送迎支援ボランティア運転者講習会」(於：和歌山県海南市)
- ◎3月14日／平群町社協「送迎支援ボランティア養成講座」(於：奈良県生駒郡平群町)
- ◎3月22日／四條畷市田原支所「交通空白地有償運送認定講習」(於：事務所)
- ◎3月22日(9:30～18:00)／関西 STS 連絡会「運転者認定講習会」(於：大阪市)
- ◎3月23日(10:00～11:30)／関西 STS 連絡会「運転者認定セダン講習会」(於：大阪市)

■ 次回連絡会議：2025年 月 日(土) pm ~

於：NPO 法人 日常生活支援ネットワーク事務所