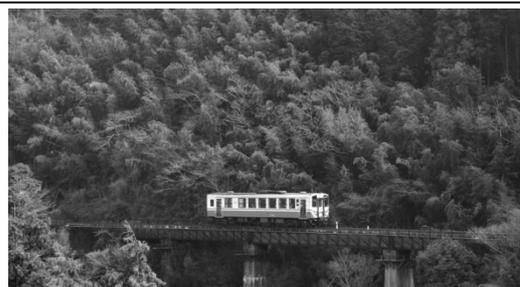


# 交通権学会ニューズレター【特大号】

## トランスポート 21

第 72 号 2024 年 5 月 20 日



予土線 北宇和島～務田 (上岡撮影)

1. 第 39 回研究大会/2024 年度会員総会のご案内
2. 自由論題報告募集中!
3. 会告 感謝状の贈呈
4. 中部関西西部会報告
5. 会員投稿調査報告

### 1. 第 39 回研究大会・2024 年度会員総会のご案内

第 39 回研究大会・2024 年度会員総会を次のように開催します。ぜひご参加ください。

なお、自由論題報告がまだ募集中などのため、スケジュールは変更される可能性があります。確定したスケジュールは、後日あらためてお知らせします。

1. 日時 2024 年 7 月 13 日 (土) 13 時～7 月 14 日 (日) 15 時 (目途)

2. 場所 立命館大学大阪いばらきキャンパス (JR 茨木駅、阪急南茨木駅、大阪モノレール宇野辺駅から 5～10 分)

### 3. 実施内容・スケジュール

#### 1 日目

13:00 開会挨拶

13:10 統一論題シンポジウム「どうする交通崩壊」  
基調講演: 何 功 (カ・ロク 一般財団法人計量計画研究所 研究本部 研究員)

14:10 現状報告: 岡将男 (特定非営利活動法人 公共の交通ラクダ理事長)

14:40 学会 40 周年記念研究プロジェクト報告 (報告者未定)

15:20 パネルディスカッション

16:30 会員総会

17:15 懇親会

#### 2 日目

9:30 自由論題報告 (申込順。順序は変更される可能性があります)

○「地域交通の衰退の要因」可児紀夫 (愛知大学地域政策学センター研究員)

○「岐阜県飛騨市神岡町市街地バス再編による生活利便性の向上」堀辺洸介 (飛騨市役所)、松原光也 (名古屋大学)

○「地域公共交通政策の変化をどう見るか」近藤宏一 (立命館大学)

○「公共交通無料化の試み～高知市の事例より」松原光也 (名古屋大学)

○「日本国有鉄道経営再建促進特別措置法制定に至るまでの法案審議の経過について」加藤好啓

※自由論題はまだ募集中です (後述)

学会 40 周年記念研究プロジェクト報告: 桜井徹 (日本大学名誉教授)

#### 4. 参加費

会員 1,000 円 一般 2,000 円 学生会員・一般学生は無料

※懇親会は、会員・一般 3,000 円、学生 1,000 円を予定

<ゲスト・パネリストの紹介>

何 功 (カ・ロク) 氏

1991 年大阪府生まれ

一般財団法人計量計画研究所 研究本部 研究員・芝浦工業大学大学院博士後期課程

土木学会土木計画学研究委員会公共交通プライシング実践研究小委員会、幹事

「本研究は、自治体の政策文書やそれに影響を与えた専門家の文献を分析することを通して、それらの議論がコミュニティバスブームの時代的制約も受けてミニマム保障のための公共交通と追加的な利便性向上のための公共交通とを概念的に区別してこなかった問題があることを指摘するとともに、このことが自治体によるミニマムな公共交通の特定と保障という政策目的を希薄化させている可能性があることを明らかにした。」(何功「規制緩和後の生活交通確保に対する学説と自治体の姿勢の展開——ミニマム保障と利便性向上の概念的曖昧さと政策目的の希薄化」第 68 回土木計画学研究発表会報告より)

### 岡将男氏

路面電車を中心に岡山の未来の街づくりを多面的に考える市民団体として、1995 年 7 月、市民団体「路面電車と都市の未来を考える会 (RACDA)」を設立し、自ら理事長として、バスマップの製作、岡山電気軌道での低床型路面電車の導入などに尽力。現在、コロナ禍、2024 年問題などにより各地の公共交通問題が表面化する中、全国の運動団体、有識者などと情報共有を図りながら、地域公共交通のあるべき姿を提言、情報発信している。

問い合わせ・連絡：池田昌博

(masikeda849@gmail.com/090-4561-0904)

近藤宏一

(kondok@ba.ritsumei.ac.jp/090-2818-3962)

## 2. 自由論題報告募集中! 6 月 10 日締切

第 39 回研究大会での自由論題報告を募集しています。完成した研究報告だけでなく、現場状況の報告や、研究ノート報告で会員の意見を聞きたいなども歓迎します。下記の要領をご覧ください、ふるってご応募ください。

・自由論題報告は、7 月 14 日 (日) 午前 10 時～を予定しています。

・報告は質疑応答含め 30 分の予定です。

・会員以外の方も報告できますが、参加費 (会員千円、非会員 2 千円) が必要です。

※報告内容を論文等として学会誌への掲載をご希望

の場合は入会が必要とします。

・エントリーの締切は、6 月 10 日 (月) 必着です。大会担当まで下記の内容をメールまたは郵送にてお送り下さい。

1. 報告者 お名前、ご所属、連絡先 (メールまたは電話)

2. 報告タイトル

3. 報告要旨 400 字程度

・報告内容は当学会の目的に関する範囲で自由ですが、内容の確認が必要な場合、大会担当理事からご連絡を差し上げることがあります。

・準備の都合上、報告タイトルだけでも早めにお知らせいただくと助かります。

大会担当 (自由論題担当) 近藤宏一

kondok@ba.ritsumei.ac.jp

〒567-8570 茨木市岩倉町 2-150 立命館大学経営学部

## 3. 会告: 感謝状の贈呈

長年にわたる学会活動への多大な貢献に対して、謝意を示すため、感謝状を贈呈する。

安部誠治様

日比野正己様

2023 年 8 月 26 日

交通権学会理事会

以上の議決に基づき、先日、両氏へ感謝状を郵送でお贈りしました。

## 4. 中部関西西部会報告「離島航路と交通権」

可児紀夫会員 (愛知大学地域政策学センター研究員)

はじめに

交通権学会中部関西西部会は、2023 年度第 1 回の部会を 2024 年 3 月 19 日 (水) に鳥羽市で開催したので、その概要を報告します。当日は、三重県鳥羽市の佐田浜港にある鳥羽マリナターミナルで鳥羽市定期船課の西根さつき課長補佐と離島の出身で新任の齋藤健斗さんから鳥羽市営定期航路事業の現状と課題をお聞きしました。これまで地域交通というと地方鉄道や路線バス、コミュニティバスを中心に議論してきましたが、今回は島国日本の離島の生活を守る離島航路に焦点をあて「離島航路と交通権」を考

えることをテーマに開催しました。

### 航路事業の歴史

この地域の航路事業は、1891（明治24）に鳥羽から本浦間を山崎篤之介さんが始め、石鏡間は1892年（明治25）年、神島間は1894（明治27）年、答志間は1909（明治42）年、桃取間は1912（大正元年）年、安楽島は1914（大正3）年、坂手間は1915（大正4）年、菅島間は1918（大正7）年に個人経営として開始されました。

その後、愛知商船など民間会社への譲渡、個人間の共同運航、和具漁業協同組合と個人との共同運航などという経営形態で運航がされました。公営による運航は1934（昭和9）年に鳥羽と小浜間を運航した鳥羽町営小浜渡船として始まりました。1954（昭和29）年に鳥羽市が発足したことにより神島村営定期船が市に移管され、その後、市長のもとで航路買収が進み、1958（昭和33）年すべての定期船の市営化が完了しました。この歴史を見ると、離島の生活を守る航路の確保は、「公共」が守るという強い意志が感じられます。

### 鳥羽市営定期航路事業の概要

鳥羽市営定期航路事業は、「鳥羽市が所有する船舶を使用し、本市が有する4つの有人離島（神島、答志島、菅島、坂手島）と鳥羽（佐田浜、中之郷）間の5つの航路を1つの自治体が運営している全国的にも珍しい離島航路」です。また、定期船は旅客だ

けでなく生活物資等の荷物も輸送し、離島住民の生活を支える交通機関であるとともに離島を訪ねる観光客の必要不可欠の交通手段となっています。当日も島に帰る人や島に送る小荷物を佐田浜に持ってくる人が多くいました。

旅客人員は、1980（昭和55）年度の161万人をピークに、2020（令和2）年度に50万人まで落ち込みましたが、2023（令和5）年度に60万人まで回復しました。旅客人員の9割が離島住民で、観光客は1割です。観光地である鳥羽ということで観光客が多いと思いましたが意外でした。2022（令和4）年の旅客収入は2億3500万円、荷物収入は3600万円です。



鳥羽市ホームページより

鳥羽市営定期航路の運航航路・距離・時間・運賃（単位：km、分、円 運賃は大人運賃）

航路	運航区間	運航距離	航行時間	運賃
神島航路	佐田浜～神島	14.9	25～40	740
答志航路	佐田浜～和具～答志	9.7	24～34	550
菅島航路	佐田浜～菅島	5.6	13～18	510
桃取航路	佐田浜～桃取	4.7	12	450
坂手航路	佐田浜～坂手	2.4	10	220
	中之郷～坂手	1.5	8	220
周遊便	佐田浜～和具～神島～菅島～佐田浜	31.6	69～101	1,480
鳥羽区間	佐田浜～中之郷	2.0	10	220

航行時間は、単胴船と双胴船の場合の違いです。

鳥羽市の人口・高齢化率の推移（単位：人）

年度	平成25年度	平成30年度	令和4年度	対25年度比
鳥羽市の人口	20,657	18,616	17,033	△17.5
離島人口	3,813	3,232	2,811	△26.3
高齢者人口	1,466	1,435	1,366	△6.8
高齢者人口比	38.4	44.4	48.8	10.2

旅客・荷物実績の推移（抜粋）（単位：人、円）

年度	旅客		荷物		合計
	輸送人数	収入金額	個数	収入金額	収入金額
平成 25	854,701	329,503,580	232,332	36,454,420	365,958,000
平成 30	685,405	279,460,280	224,517	36,164,310	315,624,590
令和 4	569,016	234,216,130	219,525	36,156,140	270,372,270
対平成 25	△ 33.4%	△ 28.9%	△ 5.5%	△ 0.8%	△ 26.1%

鳥羽市営定期航路事業の運営状況

事業の運営状況は、人口減少や少子高齢化に伴い、利用者数が年々減少していることから観光関係機関及び各離島住民と連携し、離島の魅力や観光情報を発信することで、利用者の確保に努めていますが、営業収入は減少傾向にあります。また、船舶に使用する燃料費をはじめ、老朽化船舶の修繕料及びその他の運航にかかる経費も増加傾向にあることから、経営を圧迫している状況にあります。

会計全体の決算状況は、船舶建造がない年は、平成 25 年度 588,404 千円、平成 30 年度 599,518 千円と 550,000 千円から 600,000 千円前後で推移していますが、船舶建造を令和 5 年度から 6 年度に控えているため関連経費が増額となり、令和 4 年度は 784,916 千円となっています。

歳出は、船員費の人員費が令和 4 年度の定年退職により増加し、船舶費は双胴船の定期検査による修繕費の増加と燃料費高騰に伴い増加しています。船員費と船舶費を合わせた経費が事業全体の 6 割を占めています。旅客荷物費は、棧橋業務員の年齢構成の変動により微増しました。

一般管理費では、鳥羽ターミナルへ事務所入居の施設使用料や定期航路運営にかかる人員費が含まれ、令和 4 年度は定年退職による人員費の増加や船舶建造に活用する市債の償還金を平準化させるため減債基金を積み立てたため増加しています。（鳥羽市資料より）

鳥羽市営定期航路事業の課題

課題についても伺いました。一番は、定期航路事業の運営です。令和 4 年度の事業決算は、歳入は、営業収益 2 億 7 千万円、国庫補助 1 億 9 千万円、県補助 3 千 1 百万円、一般会計繰入金 2 億 8 千万円、合計 7 億 8 千万円です。歳出は、船員費 2 億 4 千万円、燃料費や修繕費の船舶費 2 億 3 千万円、公債費 38 百万円、合計 7 億 8 千万円です。運営のほとんど

が補助金、一般会計繰入、公債費で賄われています。平成 25 年度からの推移でも令和 4 年度の船舶費は異常に高く過去最高となっています。その要因は、離島住民の高齢化による旅客数減少も挙げられますが、原油価格や老朽化に伴う修繕費の高騰が事業経営を圧迫しています。

国の補助は、地域公共交通確保維持改善事業における離島航路運営費補助金です。旅客収入の減少とともに新型コロナの影響、原油価格高騰による燃料費の高騰による欠損額の増加に伴い平成 25 年度 65,940 千円、平成 30 年度 153,264 千円、令和 4 年度 191,107 千円と増加しています。令和 3 年度は代替船舶建造に係る航路改善計画を策定するための費用として離島航路構造改革補助金 2,810 千円の交付を受け、令和 4 年度は船舶建造設計業務を実施するため 592 千円の補助が交付されています。

三重県の支出金は、国庫補助金制度をもとに国の補助金額を差し引いた欠損額に対し、県の基準により交付を受けています。令和 4 年度は、船舶建造設計のための費用として離島航路船舶新造事業補助金 550 千円と欠損額補助 30,843 千円の交付を受けています。

鳥羽市の一般会計からは、定期航路事業に対する特別交付税額や船舶建造にかかわる辺地事業償還金に対する普通交付税算入額などを含む繰入金で充当されています。



定期航路事業への補助金の概要（単位：千円）

国	離島航路	191,107
	構造改革	592
	海上バリアフリー	—
	離島活性化交付金	—
県	離島航路	30,843
	新船建造	550
鳥羽市	一般会計繰入れ金	283,977

二つ目の課題は、船舶の維持・確保です。日常の老朽化した船舶の修繕や平成19年度、平成20年度、平成27年度とバリアフリー対応の高速船を建造するなど利便性の向上も大きな課題です。令和6年度には新船が完成し、その準備が大変だそうです。

また切実な課題として、職員の採用・確保があります。初任給が安く、始発が離島発なので船員は島での泊まりになるため船員への応募が少ないといえます。また、救急の場合、現在は海上タクシーの力を借りていますが、災害時や天候不順への対応など航路を守る課題は少なくありません。

交通権憲章から離島航路と交通権を考えます

第9条「交通事業者の責務」・第8条「行政の責務」・第6条「整合性の尊重」第3条「利便性の向上」

交通事業者としての鳥羽市は、交通事業者としての社会的責任を保持し、地方自治体としての公共として、第9条「交通事業者の責務」である「安全・快適な労働環境を実現し、国民の交通権を最大限に保障し発展させる責務を負う」とともに、第8条「行政の責務」にある「国民の交通権を最大限に発展させる責務」を果たしています。

鳥羽市は、交通事業者として安全で快適な労働環境を実現するために、船員など職員の労働環境に配慮し、離島住民の交通権の保障という責務を果たしています。船員等については、初任給の引き上げ、離島発の始発や天候不順に対応する宿泊など厚生施設の充実が課題となりますが、当日、荷捌きをする職員や運航業務を担う若い船員から働くことへの喜びを感じることができました。

行政の責務としての「交通権保障」は、離島住民に寄り添う運賃体系、運航時刻、通学児童や学生に対する優先席の確保などきめ細かい利便の確保がされています。さらに、第6条「整合性の尊重」と第3条「利便性の確保」にある航路と陸上の「連続性

に優れた交通サービス」を快適、便利にするために、コミュニティバスとの乗り継ぎ利便向上を図るため「政策決定への国民の参画」を公共交通活性化協議会において実現させています。何よりも、公共として離島住民の生活・福祉を守るという責務を果たしていることを感じました。



第2条「安全性の確保」・第3条「利便性の向上」・第1条「平等性の原則」

第2条「安全性の確保」では、「安全・安心に交通することができる」ため何より運航の安全に配慮がされるとともに、第3条「利便性を向上」をさせるため、日頃の船舶の修繕や新船建造など改善が図られています。また、第1条「平等性の原則」である「人は、だれでも平等に交通権を有する」ため体の不自由な方々や通学児童のためのバリアフリーなど平等性が確保されています。

第4条「文化性の確保」

鳥羽市営航路事業は、離島住民の交通権を保障するとともに、離島を訪ねる観光客が離島の豊かな文化を享受するという第4条にある「人は、旅行などを楽しみ、交通によって得られる文化活動など豊かな機会を享受」することを実現させています。

課題としての第8条「行政の責務」

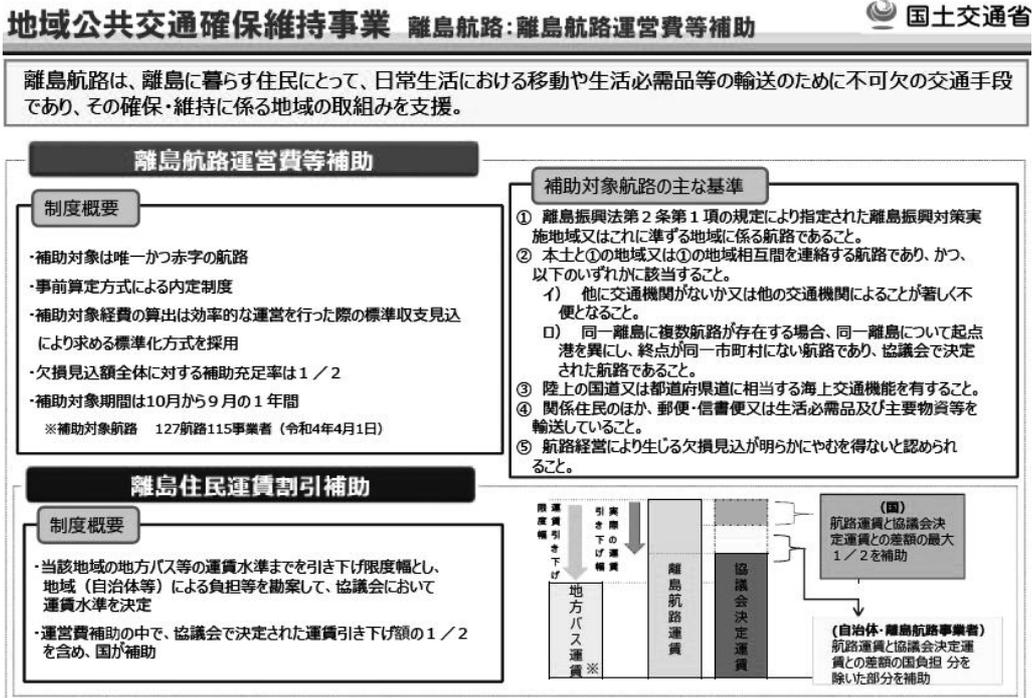
離島住民の交通権を保障するため地方自治体は、日頃の船舶修繕費や燃料費の高騰に苦慮しながら運航確保に最大限の努力が図られています。行政の責務としての政府の離島航路政策は、「我が国の離島航路政策について」（国土交通省海事局内航課）では、補助金制度などの施策はあるものの、離島住民の生活を守り、安全な運航と陸上との一体的な交通確保などについての離島航路政策はありません。また今年、公共交通活性化法改正において平成23年度より離島航路の補助メニューを新設しましたが、日本で

一番規模が大きい鳥羽市においても2022（令和4）年の国の補助額は191,107千円で歳出784,916千円のわずか24.3%です。「交通手段の確保・維持」からの補助だけでなく、船員などの労働環境改善、安全確保など幅広く離島住民の生活を守る視点での予算措置の制度設計と法整備が重要です。

また、交通政策基本法では第二節「国の施策」第16条（日常生活等に必要不可欠な交通手段の確保等）で「国民が日常生活及び社会生活を営むに当たって必要不可欠な通勤、通学、通院その他の人又は物の移動を円滑に行うことができるようにするため、離

島に係る交通事情その他地域における自然的・経済的・社会的諸条件に配慮しつつ、交通手段の確保その他必要な施策を講ずるものとする。」とあるが、運航経費や気象による欠航の場合の旅客や職員の施設整備などへの予算措置など国の対応はまだまだ不十分さを感じます。何より施策とともに離島航路政策の理念を基本法に明記するべきです。

国が果たさなければならぬ「国民の交通権保障」とは、政府として離島の住民の暮らしと命を守る交通政策の確立と財政補填の法整備です。



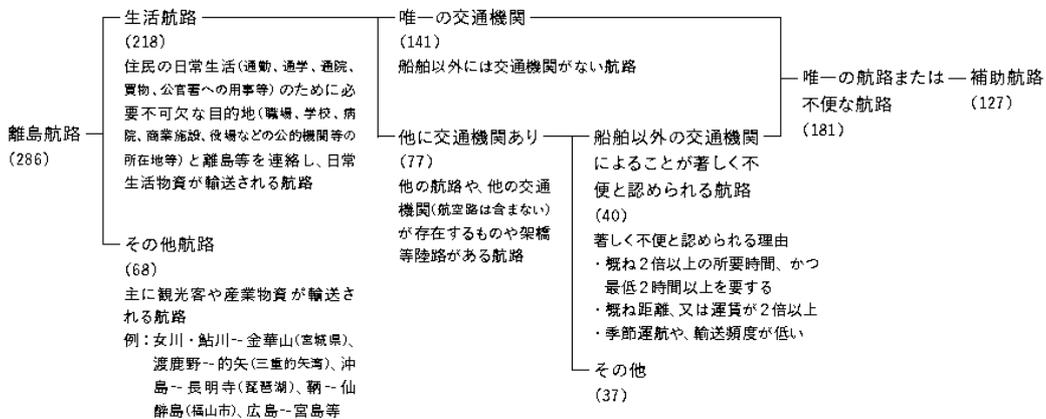
国土交通省資料

<https://www.mlit.go.jp/sogoseisaku/transport/content/001633926.pdf>

## 改正離島振興法施行

### 離島航路の分類（離島航路補助金における分類）

令和4年4月1日現在



「我が国の離島航路政策について」国土交通省海事局内航課 日本離島センター  
[https://www.nijinet.or.jp/shima/shima\\_274\\_04](https://www.nijinet.or.jp/shima/shima_274_04)

## 神島で感じたこと

私たちは、その日、三島由紀夫の「潮騒」の舞台になった神島に泊まりました。早朝、荷車を引く高齢の女性に「島の暮らしで、一番何に困りますか」と尋ねると「船が止まること」といいます。快晴の翌日、7時発の一番船には休日ということもあり、多くの家族連れや「学校が休みだから」と先生が鳥羽に帰る姿もありました。この航路は、島の人の暮らしを支えています。港では、出航に向けて女性の棧橋業務員や若い男性船員が慌ただしく準備をしていました。各島にも職員が配置され出入港の業務にあたっています。

前日まで2日間強風により欠航で、島から帰る日の早朝は青空でしたが、私たちが乗車した次の8時以降の便は強風と雨で欠航となりました。私たちが帰りに乗った高速双胴船は、強風と雨で海は荒れ、波を飛び跳ねるような状況でした。同乗していた鳥羽のデイサービスに行く高齢者の帰りはどうなるか心配でした。日々、天候に配慮しながら離島の暮らしと命を守る船員など職員に敬意を表します。



神島から鳥羽に下車する様子



鳥羽で買い物などを済ませ、港に急ぐ島民

## 最後に

この部会は、離島航路と交通権を考えることをテーマにしました。2日間の体験などから、荒波を運

航する船員たち離島の暮らしを守る職員や公共として航路を守る自治体から交通権を保障する意味を見出すことができた部会となりました。

この部会には、会員4人が参加し、鳥羽市定期船課からのヒヤリングを受けた後、市内のバスセンターとコミバスに乗り、松原会員から航路と陸上交通の接続など利便向上について公共交通活性化協議会での議論などを教えていただきました。

最後になりましたが、大変お忙しいなか、鳥羽市定期船課の西堀課長補佐には航路の旅客、貨物輸送業務を担い、海上輸送と陸上のコミバスなどの利便確保など離島住民の暮らしを守るため奮闘され、齋藤さんには開催までの調整や資料作成など本当にお世話になりました。心からお礼を申し上げます。

## 出典

・「鳥羽市定期航路事業の概要」三重県鳥羽市定期船課提供資料

・写真は、筆者が撮影

・表は、鳥羽市の資料に基づいて筆者が作成

## 追記

同名で一部重複する内容のレポートを東海自治体問題研究所の所報に掲載が予定されています。学会への投稿については担当者から了解を得ていることを追記します。

## 5. 会員投稿「富山県朝日町の地域公共交通調査」 小川隆広会員(犬山市議会議員)

調査日 令和6年4月22日(月)～23日(火)

調査者 可児紀夫(愛知大学地域政策学センター研究員)・前田一紀(大口町コミュニティバスサポート隊長)・小川隆広(犬山市議会議員)

## 調査内容

富山県朝日町の総合交通施策について

- ・マイカー乗り合い公共交通「ノッカルあさひまち」
- ・コミュニティバス「あさひまちバス」
- ・富山県朝日町のタクシーの状況

## 調査目的

自動車運転者不足や日本型ライドシェアが各都市で始まるなど、地域公共交通を取り巻く環境が急速に変わりつつある中、総合的な交通施策に取り組み、マイカー乗り合い公共交通を実施する富山県朝日町の自治体、交通事業者を視察・調査することで、日本型ライドシェアと今後の地域公共交通の課題を探ることを目的とする。

また、交通権の観点から、交通事業者、交通事業者（運転者）、自治体職員の置かれている状況、求めているものを探ることで、持続可能な地域公共交通について研究する材料とする。

#### 日程【1日目】

富山駅 10時05分集合

富山駅 10時20分発→（あいの風とやま鉄道線）→泊駅 11時12分

昼食（朝日町、café ふかみ）

泊駅前 12時45分発→（あさひまちバス藤塚線）→役場前 12時54分着

朝日町役場（視察・調査）13時30分～14時30分  
役場前 14時45分発→（あさひまちバス大家庄線）→本町 14時52分着(\*1)

黒東自動車商会（視察・調査）15時10分～16時10分

徒歩

旅館「紋左」（泊）

#### 【2日目】

元朝日町町長、脇四計夫氏と懇談 9時15分～10時15分

徒歩

あさひ総合病院前 10時47分発→（あさひまちバス大塚庄線）→泊駅前 10時52分着

泊駅前 11時10分発→（あさひまちバス市振線）→市振 11時44分着(\*1)

市振駅 12時08分発→（あいの風とやま鉄道線）→泊駅 12時22分着

泊駅 12時24分発→（あいの風とやま鉄道線）→富山駅 13時12分着

富山駅 13時15分解散

(\*1)フリー乗降制度を利用し、バス停以外（目的地最寄りの路線上）で降車



視察成果【朝日町役場 視察・調査】

#### 名刺受領

・坂藤未知祐様（朝日町役場商工観光課主幹・課長代理、地域交通係長）

・小谷野 黎 様（朝日町役場商工観光課 地域交通係）

冒頭、マイカー乗り合い公共交通「ノッカルあさひまち」を中心に総合的な交通施策について資料説明をいただき、その後不明な点などを質疑した。この視察・調査で得ることのできた情報を以下にまとめる。

マイカー乗り合い公共交通「ノッカルあさひまち」事業者協力型自家用有償運送の全国第1号として令和3年10月より町内全域で実施。「マイカーでの外出ついでに、ご近所さんに乗っける」新しい仕組み。ドライバーは事前に登録し教育を受けた住民で、車両は住民のマイカーを使用し運行する。運行システムは博報堂が提供し、運行管理は地元の協力事業者である黒東自動車商会（黒東タクシー）が実施する。各地区と中心部を結ぶコースごとにドライバーの外出予定に合わせて時刻を設定し、利用者は前日の17時までに事前予約する。コース設定と事前予約はタクシーとの棲み分けを図るもの。運賃は600円/回（相乗は400円/回）で、町内全域で運行するコミュニティバス「あさひまちバス」の200円/回との差別化も図っている。

高齢者利用に関わる部分はアナログを意識し、紙の回数券、紙媒体の時刻表、電話窓口での予約としている反面、管理システムやドライバーアプリなどはデジタルを活用するといったDX化を進めている。

質疑から得られた情報として、「ノッカルあさひま

ち」の導入にあたっては管理システムを提供している博報堂と伴走型で進めてきた。導入前はコミュニティバス「あさひまちバス」の増車も検討したが、1台あたり約1,000万円の負担増は困難で、新モビリティサービスとの組み合わせに踏み切った。(選択する背景に富山県独自の新モビリティサービス推進のための補助金制度があった)

「ノッカルあさひまち」の導入にあたっては、町内の交通事業者である黒東自動車商会(黒東タクシー)に運行管理を依頼。当初は1件200円で運行管理を依頼した。現在は1日1,500円の運行管理基本料と合わせて前述の1件200円を支払っている。

年間の経費は300~400万円程度。博報堂へのシステム保守管理費が約130万円、運行管理委託料が85万円程度かかる他、使用するマイカー車両の点検費用、自家用有償輸送専用の保険にかかる費用、運転者に手渡すアルコール検知器などのツール購入費がかかっている。

「ノッカルあさひまち」運行中に発生した事故の責任の所在について、責任の主体は朝日町であるが、運転や接客など運転者の操作や行動により生じた事故は運転者の責、アルコール検査の失念による酒気帯び運行での事故、予約の受付間違いや予約の入れ忘れによるものは運行管理委託事業者の責と回答をいただいた。

「ノッカルあさひまち」の運転者とは登録に際しては朝日町との間で規約を取り交わし、町が教育を行うことで、サービスが一定レベルを下回らないようにしている。

運転者の確保には苦慮している。包括協定で地元建設業者に運転者協力をしてもらっている。ドライバー主導の制度であるため運転者が確保できない場合は運行しないが、掘ん所ない事情で運行せざるを得ないときに町役場職員が運転を担当する場合もあり、役場ドライバーの非稼働に向けて運転者確保に努力している。町議会議員4人も運転者登録をしている。

「ノッカルあさひまち」導入にあたっては、タクシー協会や運輸支局からは反対の意を示されたが、国土交通省は進める姿勢であった。町内の交通事業者(黒東自動車商会)の理解もあり実現に至った。公的な補助については、令和3年10月の運行開始か

ら令和5年9月までは富山県独自の新モビリティサービス推進の補助金を活用。令和5年10月からは富山県独自の補助制度がなくなったことから、フィーダー系統補助に切りかえている。

元々、コミュニティバス「あさひまちバス」を自家用有償輸送で実施していた。「ノッカルあさひまち」は、自家用有償輸送の拡大申請なので、スムーズにスタートできた。

#### 【黒東自動車商会(黒東タクシー)視察・調査】 名刺受領

・近江順治様(有限会社 黒東自動車商会 代表取締役)

(概要については朝日町役場で説明をいただいた)

質疑で得られた情報として、「ノッカルあさひまち」に使用するマイカー車両は半年ごとに黒東自動車商会で定期点検を行う。1回5,000円の点検委託料を朝日町から受け取る。この定期点検で車両に異常が見つかった場合、その修繕費用は所有者の自己負担となる。

「ノッカルあさひまち」の運行管理を受けた理由として、理念は正しいと同時に住民の移動総量を上げなくてはいけないためと回答された。

移動総量が減っている。厳密にはコロナ禍を乗り越えて移動総量は増えてきているが、町がしぼんでいる。(過疎化、高齢化と人口減少)

「ノッカルあさひまち」は、前日予約制とし、タクシーの基本料金620円とほぼ同額の600円を収受することから、タクシー需要を奪わないよう歯止めをされていると判断した。バスの回数券(200円券)3枚の支払いができるが、1枚が役場、1枚が運転者、1枚が事業者との認識。

「ノッカルあさひまち」の委託料は大変少額である。当初は1件200円であった。月間の利用者は約100人なので、毎月2万円程度にしかない。町との協議で、現在は1日1,500円の基本料をもらい受けている。(利用者の増加とともに電話予約受付が増加したため、社員の平均給料の半額は基本料でただかかないと受託できないと訴えた)

黒東自動車商会としてタクシーの最盛期と感じた

のは昭和 57 年頃、運転者不足を感じたのは、ここ 2～3 年とのこと。タクシーの運行回数も最盛期は 1 日 300 回あったが、最近では平均 70 回まで減少している。

夜間のタクシー利用者がいない。月～水曜日は夜間 2 台体制としている。ライドシェアについては、いっそ夜間にやってくれれば、夜間を休業できるとの発言もあった。

タクシー事業を継続するには営業地域に最低 1 万人は必要。いずれは町営タクシーにしていかなないと立ち行かなくなる。公営タクシーという手法も考えて欲しい。若い労働力を得たいが、これから結婚、子育てをしていく世代に家族を養えるだけの給料を保障する体力が会社がない。年金受給者が足にする程度の給料である。

60 歳未満の運転者は数人。最高齢の運転者が 83 歳。運転者の勤務時間が週 20 時間未満になるよう調整もしている。(社会保障の関係)

以上、「ノックルあさひまち」の詳細、タクシー事業者の実情と、日本型ライドシェアに対するタクシー事業者の受け止め方などを知ることができた。

#### コミュニティバス「あさひまちバス」乗車調査

##### 乗車調査

4 月 22 日 (月)

・泊駅前 12 時 45 分発→(藤塚線 3 便)→役場前 12 時 54 分着

・役場前 14 時 45 分発→(大家庄線 3 便)→本町 14 時 52 分着(\*1)

(\*1)フリー乗降制度を利用し、黒東自動車商会付近で降車



4 月 23 日 (火)

・あさひ総合病院前 10 時 47 分発→(大塚庄線 2 便)→泊駅前 10 時 52 分着

・泊駅前 11 時 10 分発→(市振線 5 便→6 便)→市振 11 時 44 分着(\*2)

(\*2)フリー乗降制度を利用し、あいの里とやま鉄道市振駅付近で降車

##### (概要)

日野ポンチョ型車両 1 両、トヨタハイエースコンピューター型車両 2 両の合計 3 両で運行。

612 号車 日野ポンチョ

613、614 号車 トヨタハイエースコンピューター

運行時間は平日の 6 時 30 分から 21 時 30 分まで。バスを効率よく走らせ、運転者交代をする担務者制で運行。運賃は大人・高校生が 200 円、小中学生が 100 円、回数券、1 日券、定期券制度あり。

朝日町全域で運行。市振線が県境を越えて、新潟県糸魚川市の市振地区まで運行。路線ごとの運行本数は次のとおり。

- ・宮崎境線 8 往復
- ・市振線 4.5 往復
- ・笹川線 3 往復
- ・草野赤川線 3 往復
- ・南保線 3 往復
- ・山崎線 4 往復
- ・藤塚線 3 往復
- ・愛本線 5 往復
- ・大家庄線 3.5 往復

3 往復程度の路線が目立つことから、コミュニティバスのみでの移動が難しいケースが多く、組み合わせ手段として「ノックルあさひまち」を運行。

利便性を最大限向上させるため、コミュニティバス全路線でフリー乗降制度を実施。路線上の安全な場所であれば、バス停のない場所でも、路線上の任意の場所から乗降できる。挙手によって運転者に乗車の意図を伝えるが、夜間は見落としも多くなるため、スマートフォンなど、光るものをかざすなど、分かりやすい合図の啓発をしている。

紙媒体の路線図・時刻表は冊子タイプ、24 頁で構

成。路線ごとに路線図・時刻表を掲載。町の提供している交通サービスを網羅して記載してある。

上記のとおり市振線では、県境を越えて、新潟県糸魚川市の市振地区まで運行するなど、地域住民の生活圏を優先した路線の設定もされている。

マイナンバーカードを利用した交通サービス「LoCoPi あさひまち」にも取り組んでおり、バス車内や公所の端末にタッチすることで、ポイントを貯めるサービスを実施している。なお、本来は支払いサービスも可能だが、訪問時は問題があり支払いサービスは停止していた。

なお、対象はマイナンバーカードを所持する町民のみ。



## 総括

まず、今回視察した富山県朝日町の「ノッカルあさひまち」をライドシェアと位置づけるかどうかは、意見が分かれるところであるが、ここでは「ライドシェア」と位置づけたい。理由としては、一般のドライバーに依存し、一般のマイカーを運行に供する車両とするところである。そのため他の市町村でライドシェア導入といったような話が持ち上がったときに比較対象として適当であり、問題提起するのにも有益な情報であると考えられる。

問題点として、「ノッカルあさひまち」で事故が発生した場合にスムーズな事故後の処理や補償がなされるかに疑問が残る。一般的なバスやタクシーであれば殆どの場合、責任の所在がその事業者で完結するが、「ノッカルあさひまち」は視察成果にも記したように、責任の主体は町との回答を得たが、基本的な運転の責は運転者、運行管理上の責は事業者と

分けている。朝日町ではこれまで「ノッカルあさひまち」の営業運転中に事故がなかった。そのこと自体は安全に運行されており良いことだが、それ故、事故処理の経験がないため、そのノウハウについて疑問が残る。今後を注視していきたい。

これまで記載しなかったが、富山県朝日町は面積226km<sup>2</sup>で人口約10,500人と、面積が大きく人口が少ない町である。愛知県犬山市（面積74.97km<sup>2</sup>）の3倍の面積に、7分の1の人口しかいないと考えていただければ、その人口密度の薄さがわかっていただけたと思うが、このような町の状況で追い込まれたタクシー事業者側が、朝日町の「町の移動総数をふやさなければいけない」という訴えに共感をして実現した。そのタクシー事業者は職員（運転者）に対して社会保証が難しいほどに追い込まれ、週20時間未満の勤務をお願いしている状況である。ライドシェアを導入した際の地元交通事業者に与える影響というのは、常に把握しておく必要があると考える。また誤解を恐れず言えば、マーケットの大きい政令指定都市であればともかく、市場の小さい一般的な市町村がライドシェアを導入した場合、とりわけタクシー事業者に与える影響は大きいと考える。導入当初こそライドシェアの兼業運転者が加わることで移動総量を増やせるが、中長期的視点で考えると、兼業運転者の活躍によってタクシーの運転者（専業運転者）の業務量が減少して離職へと追い込む可能性があると考えられる。朝日町の事例からタクシー事業者が弱体化しきってから対策するのは極めて困難である。交通権確保の観点から、自治体ごとに地域の交通事業者がどれくらいの持続力、受託能力があるのかを常に把握しておく必要がある。運転者を手配する能力については、わりと早い段階で困難になることも予想される。

「ノッカルあさひまち」から得られた知識として、路線バスの補完として、AI活用のフルデマンド方式は有効であると認識した。料金設定は大変難しいが、タクシーとバスの中間的存在があることで、3往復しかない路線バスでも公共交通機関でお出かけする機運を高めることができることを「あさひまちバス」と「ノッカルあさひまち」の関係性から再認識した。（朝日町の場合は「あさひまちバス」が200円（回数券1枚）、「ノッカルあさひまち」が600円（回数

券3枚)でバランス調整)

ただし、運行システム提供事業者との距離感や関係性は慎重にする必要があると考える。システム提供事業者は関連する雑事を全て事業者側で処理して自治体の負担軽減をセールスポイントとすることが多いが、依存度が高くなるほど、自治体担当者の政策立案能力に影響が出る懸念があると考えるので注意されたい。

朝日町の地域交通の料金設定は、総合的であり、この部分は参考にされたい。まず「あさひまちバス」と「ノッカルあさひまち」の回数券は共通であり、1回あたりの使用枚数でバランス調整をしている点は利用者目線であり評価したい。さらに「ノッカルあさひまち」を利用する際、高齢者タクシーチケットや障がい者タクシーチケットでの支払いも有効であり、町民が「あさひまちバス」、「ノッカルあさひまち」、タクシーを総合的に使いやすい環境を整えている。さらにこれらを冊子型の「あさひまちバス」路線図・時刻表に網羅して記載することで、町民に対し分かりやすいインフォメーションができています。

地域交通の利用環境についても、朝日町では、あさひ総合病院前バス停に立派な待合施設を設置したり、公所にディスプレイ式のバス出発案内を設置するなど、最大限の配慮をしている。マイナンバーカードを活用したポイント付与制度など、お出かけをしたくなるような環境づくりについて参考にされたい。

「ノッカルあさひまち」はタクシーとの棲み分けを図る中で、厳密な利用ルールが設定されたが、そのことでフィーダー系統としての補助を受けることができた。持続可能な地域公共交通を実現する上では、補助金や交付金措置について意識した設定に心がけられたい。

朝日町のコミュニティバスである「あさひまちバス」はその少ない便数で利便性を最大限に高めるため路線上でのフリー乗降を認めており、それが定着していた。人口密度の差があるため一概には言えないが、地域の状況によっては有効であると考えるので参考にされたい。

## 提言

今回の視察から次の4点について提言する。

- ・まずは各自治体が、地域の交通事業者の持続力、受託能力を把握すること。とくにタクシー事業者にとっては、運転者の雇用状況(年齢層・雇用形態)から、タクシー事業での移動総数増加に努めるべきなのか、タクシーとは別の形態(AI デマンド交通・2号ライドシェアなど)での委託によって移動総数を増やすことが適当なのか、慎重に調査すること。
- ・ライドシェアは最後の手段として慎重に考えること。特に3号ライドシェアは、現在実施されている大都市の状況について時間をかけてよく調査し、地域のタクシー事業への介入が本当に適当なのか慎重に議論すること。2号ライドシェアについても実施方法が不適当であった場合、地元の交通事業者への影響が大きいことから、他に実施できる交通施策を幅広く検討すること。
- ・適当なかたちで地域住民の交通権を確保するためライドシェアの議論がない状況であっても、常日頃から地域の交通事業者の状況(持続力・受託能力・運転者の雇用状況など)を把握し、早い段階での対策を検討すること。
- ・地域住民の理解を得るため、常日頃より説明会、意見交換会を開催し、地域公共交通が置かれていることを周知すること。

### 交通権学会ニューズレター

『トランスポート21』第72号

2024年5月15日発行

発行者 交通権学会事務局長

編集担当者 上岡直見, 森すぐる

連絡先 〒810-0054 福岡市中央区今川

1-12-8-306 交通権学会事務局 下村仁士

メールアドレス: office@kotsuken.jp