

東北の中山間地域の生活関連サービス維持・向上策の調査・研究 報告書

2011年3月

東 北 電 力 株 式 会 社
財団法人 東北活性化研究センター

目次

本編

□はじめに.....	1
□調査・研究の概要.....	2
□要 旨.....	4
1. 中山間地域をめぐる動向と課題.....	5
(1) 中山間地域における生活関連サービスの現状.....	6
(2) 中山間地域における生活関連サービスの実態調査結果〈自治体アンケート〉.....	14
2. 主要生活関連サービスを住民に届ける取組み(新たな生活交通サービス).....	20
(1) 買い物.....	22
(2) 医 療.....	28
(3) 金 融.....	33
3. 住民を生活関連サービス拠点に運ぶ取組み.....	40
(1) 生活交通サービスの体系.....	42
(2) 新たな生活交通サービスの導入事例.....	47
4. まとめ.....	70
参考資料・文献リスト.....	73
資料編	
中山間地域における生活関連サービスの実態調査〈自治体アンケート〉.....	74

はじめに

我が国では少子高齢化、過疎化が進展すると共に、農林漁業等第一次産業衰退とそれに伴う従事者の減少が顕著となっています。特に東北(東北6県及び新潟県、以下同様)の中山間地域においては、第一産業の比率が高いこともあり、こうした傾向が全国を上回るペースで進展し、その結果人口減少も顕著なものとなっています。

中山間地域における人口減少の結果、既存の乗合バス路線の撤退や縮減も進み、特に自家用車を持たない高齢者を中心とした住民の生活関連サービスに対する不安が高まっています。

こうした状況に対し、中山間地域において、地域住民主体による集落商店などの取組みが一部で行われています。

また住民が生活関連サービス拠点へ移動する手段として、定時・定路線運行の既存交通に替わる選択肢である、新しい生活交通サービスが注目されています。

本調査研究では、東北の自治体向けアンケート調査と、いくつかのヒアリング調査を通じて、これら取組について検討しています。

調査研究にあたっては、徳永幸之氏(宮城大学事業構想学部・教授)、若菜千穂氏(NPOいわて地域づくりセンター・常務理事)、玉川啓氏(福島県浪江町企画調整課主幹)、近野悟史氏(福島県浪江町企画調整課副主査)ほか、多くの方々にご助言をいただきました。

また、ヒアリング調査では、中山間地域での生活関連サービスの維持・向上に向けた支援に取り組まれている皆様から、貴重なお話を伺うことができました。改めて心より感謝申し上げます。

本報告書が、東北地域の中山間地域における生活関連サービス維持・向上に向けての一助となれば幸いです。

本調査研究は、東北電力株式会社からの委託を受けて実施したものです。

2011年3月

財団法人 東北活性化研究センター

調査・研究の概要

□ 調査・研究の背景と目的

過疎化や社会経済環境の変化に伴い、生活を維持する上で最低限必要な生活関連サービスの機能の低下が、中山間地域を中心としてみられている。具体的には、地域公共交通サービスや生鮮品等を扱う小売業、医療サービス、地方銀行やJA、郵便貯金をはじめとした身近な金融サービスなどの事業者におけるサービス停止(撤退)や縮小、サービスエリアの再編などである。

実際に買い物など不便が生じた、もしくは生じ始めた地域では、商店では住民出資による共同店舗の経営、交通では乗合いバス・タクシー等の運行、一部の金融サービスでは移動店舗の取組みが試みられ、生活関連サービスの確保が重要な課題となっている。

本調査・研究においては、東北の中山間地域における生活関連サービスの実態について把握し、今後のさらなる機能低下が、「基本的なサービスの提供・アクセスから疎外・隔絶された状況」という意味での社会的排除を発生させる可能性を検証する。

加えて、今後の東北における生活関連サービス維持・向上のために必要な取り組みについて考察する。

□ 調査・研究の内容と方法

- (1) 全国、東北の中山間地域における生活関連サービスに関する現況の把握および整理・体系化 <統計、文献調査>
- (2) 東北における自治体を対象とした生活関連サービスの実態把握 <アンケート調査>

- 調査期間: 平成22年9月13日送付、9月30日〆切
- 調査方法: 郵送(CD-ROM同封)による配布、回収は郵送または電子メール
- 調査対象: 東北7県の人口20万人未満の257市区町村
- 回答状況: 129市区町村(回収率50.2%)
- 回答小学校区: 849

(3) 全国、東北における生活関連サービスの維持・向上に向けた先進事例の把握 <ヒアリング調査>

本調査・研究で実施したヒアリング調査は以下のとおり

□ ヒアリング先一覧

調査対象	所在地	調査日
遠隔健康相談システム	岩手県遠野市	8月30日
デマンド型交通	山形県川西町	9月10日・12月7日
デマンド型交通	福島県浪江町	9月28日
大垣共立銀行移動店舗	岐阜県飛騨地区	10月13日
過疎地有償運送・集落商店	岩手県北上市	11月12日

(4) 生活関連サービスの維持・向上に向けた必要な方策の考察・検討

□ 調査・研究の体制

本調査・研究の実施にあたって、大学教授、NPO関係者、自治体職員からなる外部有識者で構成するアドバイザー会議を設置し、指導・助言を仰ぎながら検討を進めた。

アドバイザー

徳永幸之 宮城大学事業構想学部 教授
若菜千穂 NPOいわて地域づくり支援センター 常務理事
玉川 啓 福島県浪江町役場企画調整課 主幹

オブザーバー

近野悟史 福島県浪江町役場企画調整課 副主査
本橋正樹 東北電力(株)広報・地域交流部地域共生グループ 主任
石堂康介 東北電力(株)広報・地域交流部地域共生グループ

事務局

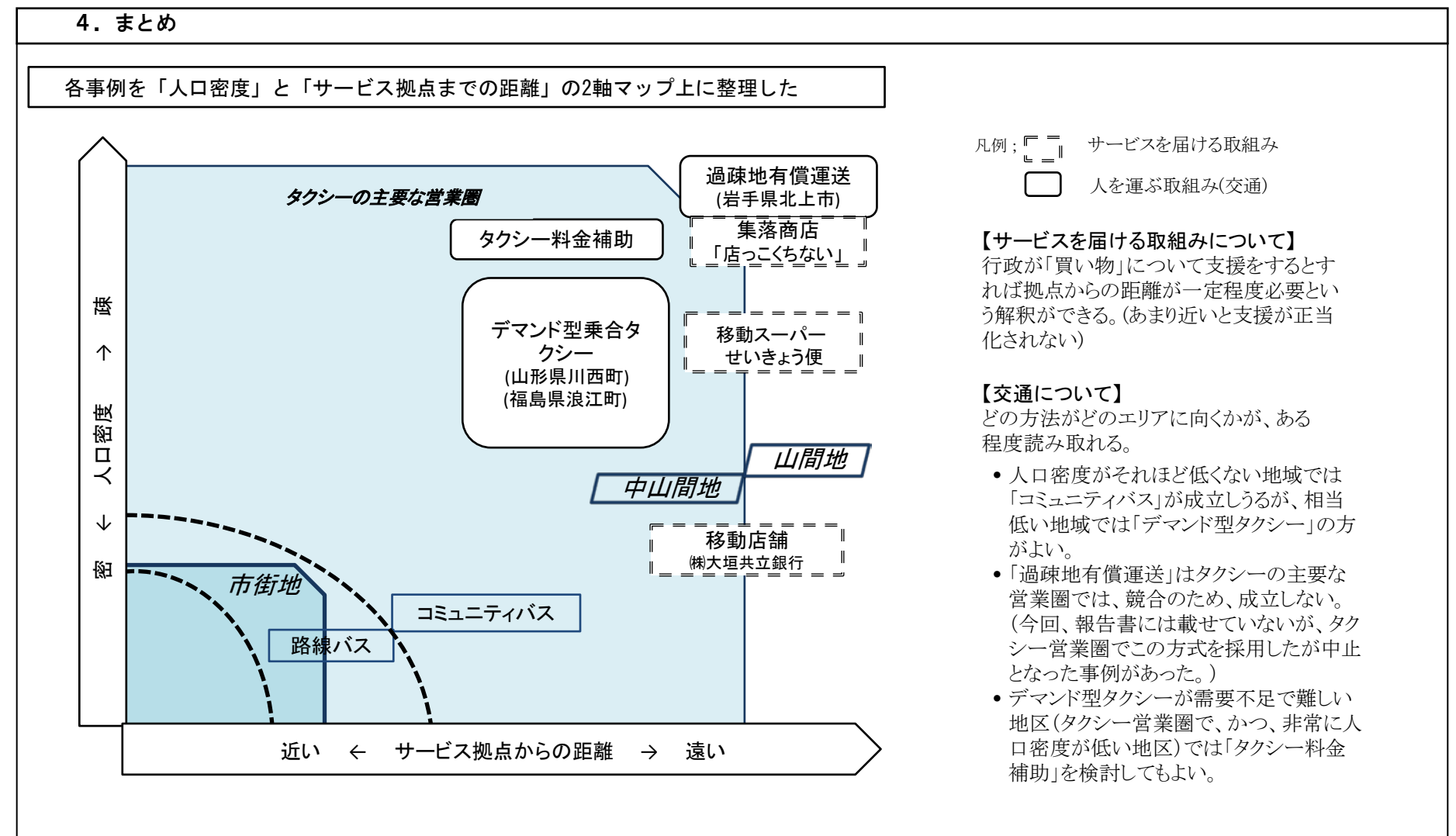
関口哲雄 (財)東北活性化研究センター 専務理事
宮曾根隆 同 調査研究部長
佐藤雅之 同 調査研究部主席研究員
野呂拓生 同 調査研究部主任研究員

□ アドバイザー会議

第1回	8月10日	調査フレーム,アンケート内容,現地調査候補地	於:セントレ東北
第2回	10月25日	アンケート結果中間, 現地調査中間報告	於:セントレ東北
第3回	12月24日	現地調査結果補足,報告書素案	於:セントレ東北
第4回	2月 7日	最終報告書案	於:セントレ東北

要 旨

<p>調査・研究の背景</p> <ul style="list-style-type: none"> ○少子高齢化、過疎化の進行 ○農林漁業等一次産業の衰退 ○商店・診療所の閉鎖による生活関連サービスレベルの低下 ○路線バス等公共交通の撤退や縮減による移手段の喪失 	<p>目的・内容</p> <ul style="list-style-type: none"> ～中山間地域における生活関連サービスレベルを維持・向上するために～ ○中山間地域の現況と課題の把握 ○主要生活関連サービスを届ける取組み ○住民を生活関連サービス拠点に運ぶ取組み 	<p>2. 主要生活関連サービスを住民に届ける取組み</p> <p>(1) [買い物]</p> <ul style="list-style-type: none"> ○岩手県北上市のNPO法人が運営する集落商店は市街地まで買い物に出るのが困難な高齢者を対象として有効に機能している。 ○山形県鶴岡市の共立社は中山間地域で買い物に不自由している高齢者を対象として移動スーパー事業を開始し、利便性向上を図っている。 <p>(2) [医療]</p> <ul style="list-style-type: none"> ○厚生労働省が定める「へき地巡回診療」制度は実現に至らず(宮城県)。 ○「遠隔健康相談システム」(岩手県遠野市)は予防医療として有効に機能。 <p>(3) [金融]</p> <ul style="list-style-type: none"> ○郵便局やJAバンクが中山間地域にも展開し、一定のサービスレベルが維持されている。 ○岐阜県の金融機関で導入した「移動店舗」の取組は有用で、一定の利用者を獲得し、事業としても成立している。 <p>【まとめ】 主要生活関連サービスを中山間地域に届ける取組みが限定的な中で、住民をサービス拠点に運ぶ新たな生活交通サービスへの期待は大きい。</p>
<p>1. 中山間地域をめぐる動向と課題</p> <p>【東北の中山間地域の現況】 東北(6県)は、面積で約67.5%が中山間地域に該当、人口でも約32.8%が暮らすなど、中山間地域の占める割合が全国に比べて高い。 買い物や預貯金に比べ、通院する場合に公共交通を利用する割合が高い。</p> <p>(1) 中山間地域における生活関連サービスの現状</p> <ul style="list-style-type: none"> ○生活関連サービスの内、買い物、医療、金融に関する困り事が上位を占める。(国交省アンケート結果) ○生活関連サービスの提供が困難になっている集落が48.9%と高い率。生活関連サービスへの移手段に問題ある地域も約70.5%と高い。 <p>(2) 中山間地域における生活関連サービス実態調査結果<自治体アンケート></p> <p>[買い物] 小学校区内に商店はある(約93.2%)ものの、徒歩での移動に困難がある可能性がある。 [医療] 小学校区内に病院が無い(約51.8%)他、国土交通省アンケートでも困りごとの第1位。また本人以外の代理が効かないサービス。 [金融] 郵便局等が中山間地域に展開し、一定のサービスレベルが維持。</p> <p>【まとめ】 主要生活関連サービスに対するニーズは <u>医療>買い物>金融</u>の順。</p>		<p>3. 住民を生活関連サービス拠点に運ぶ取組み(新たな生活交通サービス)</p> <p>[デマンド型乗合タクシー]</p> <ul style="list-style-type: none"> ○川西町、浪江町の利用先について、医療機関への通院が最も多く、中山間地域住民の深刻なニーズに対応している。 ○川西町については、福島県南相馬市小高区等の先行事例を参照しつつ、初期投資の低減を図る。利用者管理と予約管理はExcelベースで町職員が独自に構築。 ○浪江町については、ヘビーユーザーが減少し、新規利用者の開拓も進んでいない。ITシステムを導入していることもあり、町負担が高額。 ○ITシステムの要否は利用者数と利用形態により判断される。先行事例に関わらず、個別の検討が必要である。 <p>[過疎地有償運送]</p> <ul style="list-style-type: none"> ○単独での事業収支が見込めないことを認識したうえで、他事業との複合効果を意図することが必要。 ○北上市口内町の事例では、町内に乗入れる路線バスと自宅との乗継ぎに目的があり、既存公共交通との連携も成功している。



1. 中山間地域をめぐる動向と課題

(1) 中山間地域における生活関連サービスの現状

(2) 中山間地域における生活関連サービスの実態調査結果 <自治体アンケート>

(1) 中山間地域における生活関連サービスの現状

日常生活に必要な生活関連サービスとして、社会インフラ(行政サービス、ガス、水道、電気、通信)等がある。これらは各々行政、公営企業、電気事業者、通信事業者により提供されている。

一方、国土交通省アンケート等文献で、日常生活の中で困りごと、不安なこととして、医療、買い物、金融が上位に挙げられていたことから、これら3要素を主要生活関連サービスとして本調査研究の対象とした。

中山間地域の定義

まず中山間地域の定義を明確にする。本報告書では特に断りのない限り農林統計上の農業地域類型における「中間農業地域」と「山間農業地域」とを合わせた地域を指す。また、中山間地域の概念としては「農林業を営むうえでも、また、道路、上下水道などの社会基盤、学校、文化施設などの生活基盤の整備の面でも、都市部に隣接、もしくは平坦地域の村落に比較すると効率性・利便性、合理性から見て明らかに不利な条件に置かれている地域」(東北工業大学教授 矢内諭著『自立・交流する中山間地域』)を採用する。

■ 農林統計上の分類

① 都市的地域

主に可住地に占めるDID*面積が5%以上で、人口密度500人以上又はDID人口2万人以上の旧市区町村。

② 平地農業地域

主に耕地率20%以上かつ林野率50%未満の旧市区町村。

③ 中間農業地域

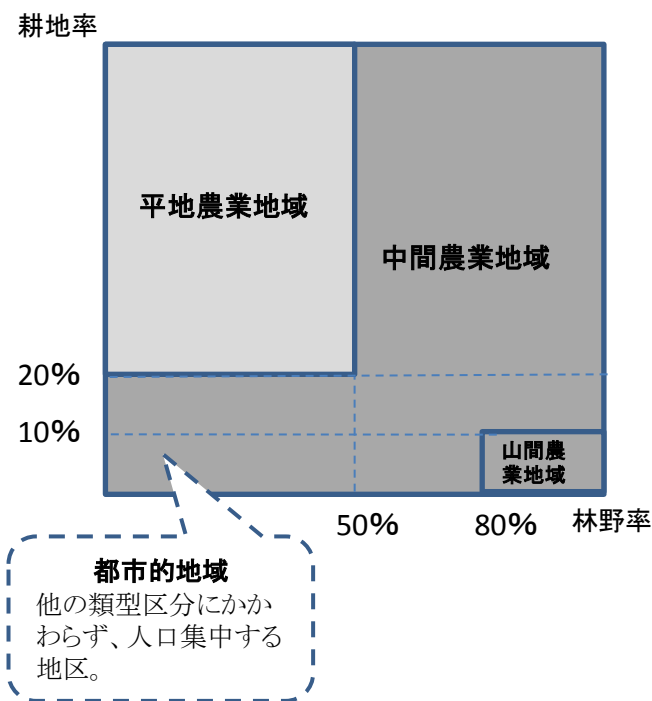
耕地率が20%未満で、都市的地域及び山間農業地域以外の旧市区町村。

④ 山間農業地域

林野率80%以上かつ耕地率10%未満の旧市区町村。

中山間地域

*DID(“Densely Inhabited District”)とは、人口集中地区のことであり、市区町村の区域内において約4,000人/km²以上の人口密度で、人口5,000人以上となる地区。(農林センサスより)



(注)東北活性研作成

東北の中山間地域

東北(6県)は、面積で約67.5%が中山間地域に該当する他、人口で約32.8%が中山間地域に暮らすなど、中山間地域の占める割合が全国に比べて高い。

■ 中山間地域(農業地域類型)の面積と人口

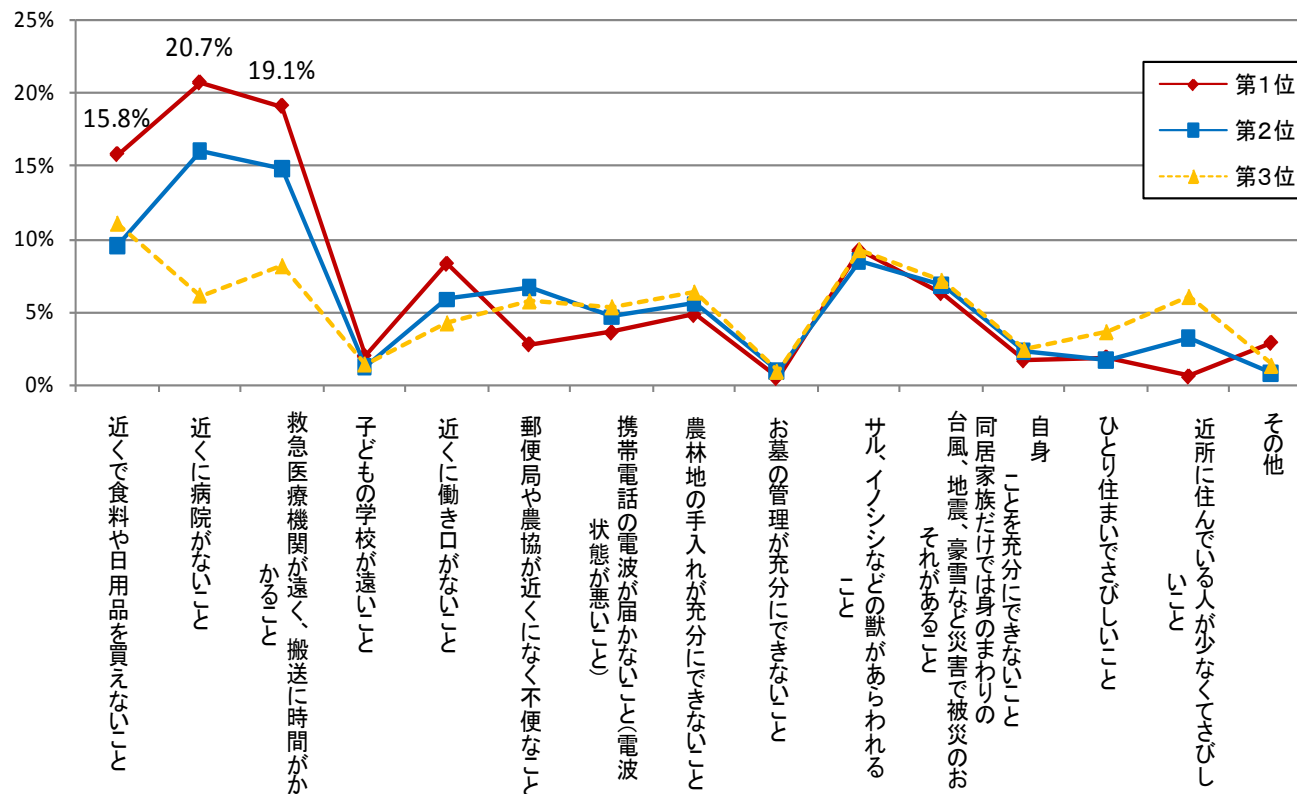
	面積 (ha, km ²)			人口 (千人)		
	総土地面積 a	当該地域面積 b	b/a	総人口 a	当該地域人口 b	b/a
東北(6県)	6,689	4,518	67.5%	9,677	3,178	32.8%
全 国	37,178	24,078	64.8%	127,768	17,410	13.6%

出典:東北農政局 『平成20年度 東北 食料・農業・農村情勢報告』平成21年6月

中山間地域での生活関連サービス

国土交通省のアンケート結果から、集落では、人口減少等によって診療所、商店等の撤退が進行しており、このため日常生活の中での通院や買い物に不自由している状況がうかがわれる。

生活関連サービス調査結果 「生活する上で困っていること、不安なこと」



出典：国土交通省国土計画局総合計画課『人口減少・高齢化の進んだ集落等を対象とした「日常生活に関するアンケート調査」集計結果(中間報告)』平成20年12月

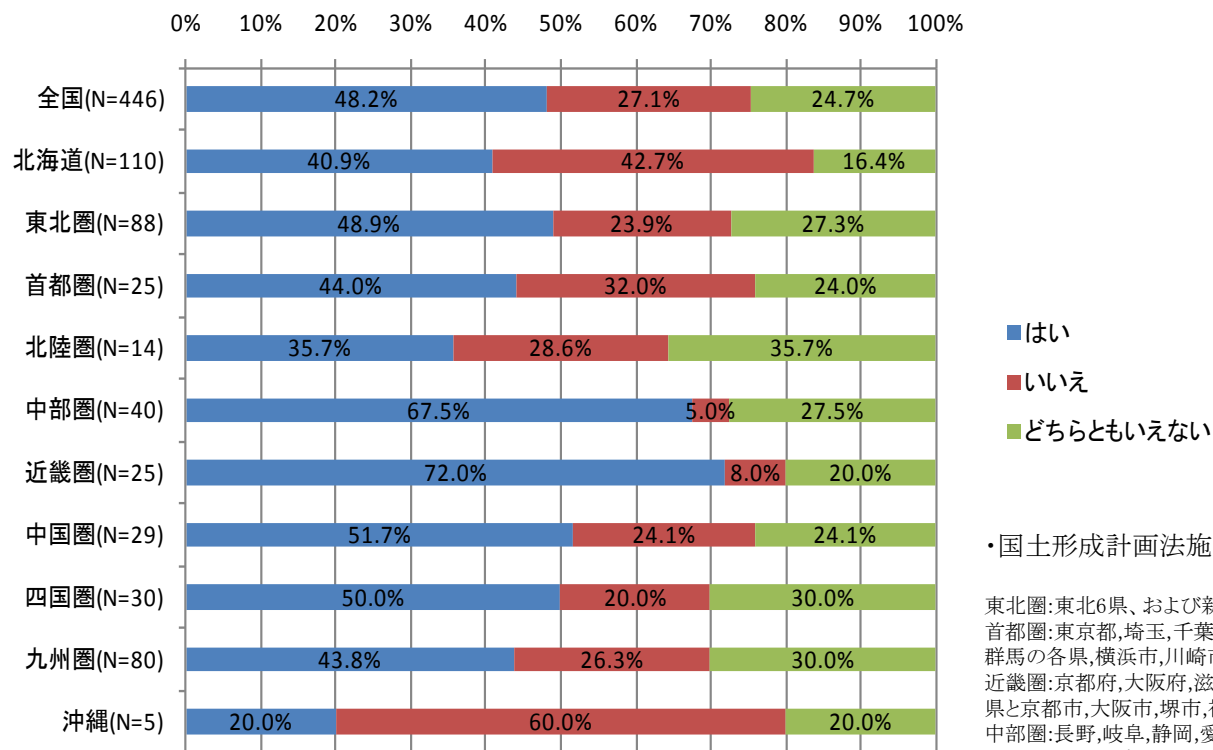
調査対象：65歳以上の高齢者が人口の50%以上の集落を含む地区に居住する世帯主(全国から20地区選定)

調査期間：平成20年8月～9月 対象世帯数：2,642世帯(回答率：70.0%)

中山間地域での生活関連サービス（つづき）

全国の過疎市町村の約半数が、生活に必要な基礎的サービス（医療、金融、行政、教育、日用品、食品等の販売等）の提供が困難になっている。東北圏も同様の傾向にある。

問「市町村や農協の合併、郵政公社の民営化、小・中学校の統廃合等により生活に必要な基礎的サービス（医療、金融、行政、教育、日用品、食品の販売等）の提供体制が、近年、大きく変化している状況にありますか、生活に必要な基礎的サービスの提供が困難になっている地区は貴市町村の管内にありますか。」



・国土形成計画法施行令(平成18年政令第230号)

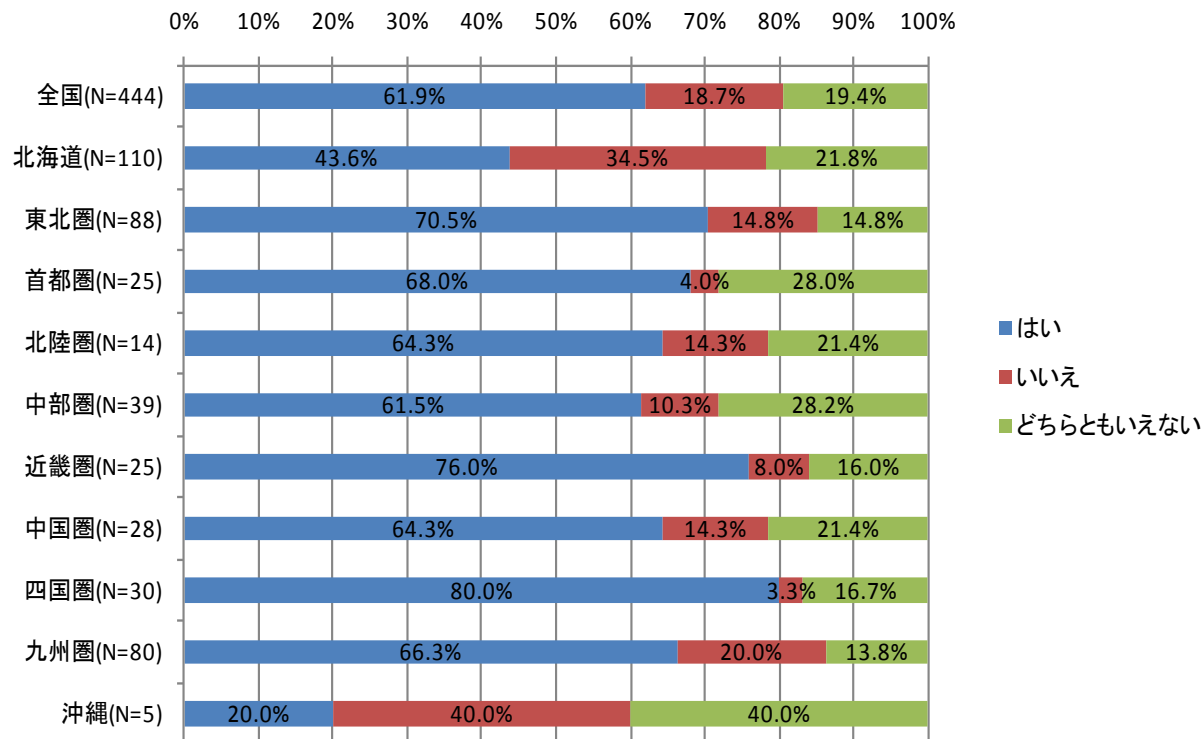
東北圏:東北6県、および新潟県、仙台市
 首都圏:東京都、埼玉、千葉、神奈川、山梨、茨城、栃木、群馬の各県、横浜市、川崎市、さいたま市
 近畿圏:京都府、大阪府、滋賀、兵庫、奈良、和歌山の各県と京都市、大阪市、堺市、神戸市
 中部圏:長野、岐阜、静岡、愛知、三重の各県と、静岡市、名古屋市
 北陸圏:富山県、石川県、福井県
 中国圏:鳥取、島根、岡山、広島、山口の各県と広島市
 四国圏:徳島県、香川県、愛媛県、高知県
 九州圏:福岡、佐賀、長崎、熊本、大分、宮崎、鹿児島各県と北九州市、福岡市

出典:国土交通省「過疎集落における暮らし安定のための施策パッケージに関する調査結果報告(概要)」
 実施方法:過疎地域自立促進特別措置法指定市町村に対して、電子メールによる配布・回収により調査
 実施時期:平成21年7月10日対象市町村数:730 (回答率61.6%)

中山間地域での生活関連サービス（つづき）

全国の過疎市町村の6割以上において、生活に必要な基礎的サービス（医療、金融、行政、教育、日用品、食品等の販売）と集落との間の移動手段の確保が問題となっている。東北圏はその割合が7割以上と大きい。

問、「過疎化等に伴う公共交通機関の路線の廃止・縮小及び高齢化による運転免許を有しない方の増加に伴い、生活に必要な基礎的サービスの提供施設（医療、金融、行政、教育、日用品、食品の販売等）と集落との間の移動手段の確保が問題になっている地域はありますか。」

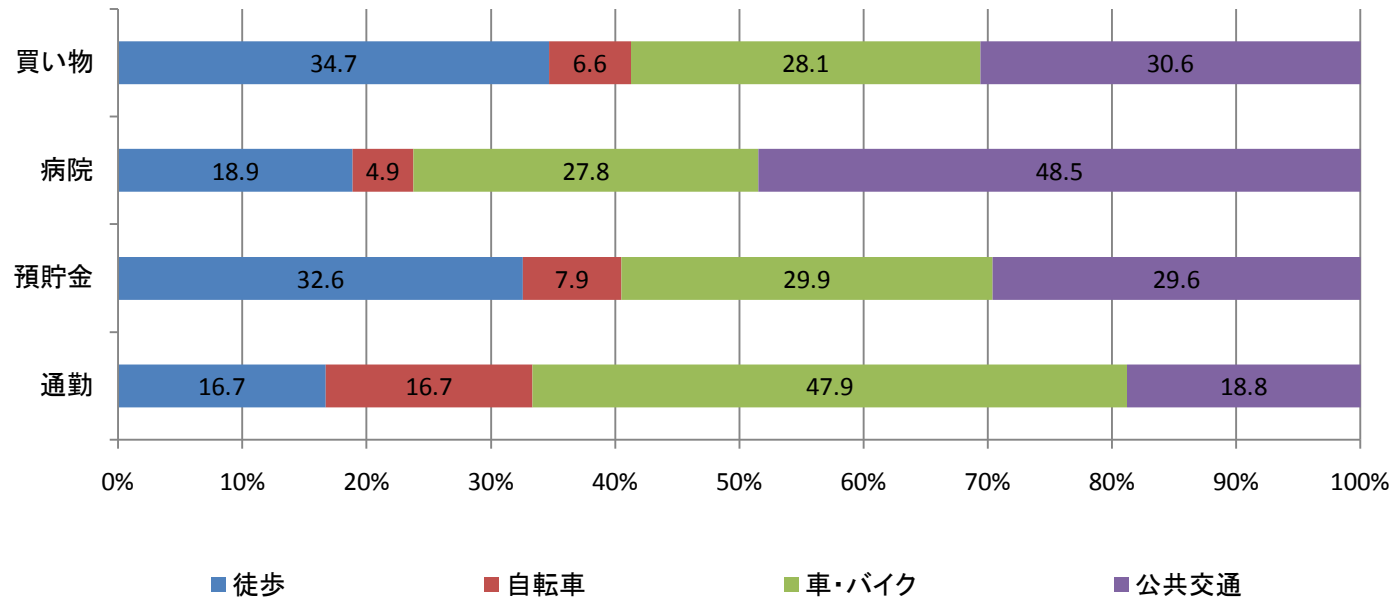


出典：国土交通省「過疎集落における暮らし安定のための施策パッケージに関する調査結果報告（概要）」
 実施方法：過疎地域自立促進特別措置法指定市町村に対して、電子メールによる配布・回収により調査
 実施時期：平成21年7月10日対象市町村数：730（回答率61.6%）

中山間地域での生活関連サービス（つづき）

アンケート結果では、買い物や預貯金に比べ、通院する場合に公共交通を利用する割合が高い。

車を運転する人のいない世帯の外出先別の移動手段



出典：国土交通省国土計画局総合計画課『人口減少・高齢化の進んだ集落等を対象とした「日常生活に関するアンケート調査」の集計結果（中間報告）』平成20年12月
調査対象：65歳以上の高齢者が人口の50%以上の集落を含む地区に居住する世帯主（全国から20地区選定）
調査期間：平成20年8月～9月
対象世帯数：2,642世帯（回答率：70.0%）

中山間地域での生活関連サービス（つづき）

エリア別に見る地域の現状

施策エリア	想定状況	機能			備考
		買物環境の改善	防犯・防災	地域コミュニティの活性化	
大都市部 中心市街地	高層ビルが立ち並ぶオフィス街。昼間人口が大きい。	基本的に買い物面の不便はないが、一部にスーパーが不足しがちで生鮮品を入手しにくいエリアがある。	サラリーマン消防団等の取組は進みつつあるが、防犯・防災の意識は弱い。	若者を中心に取組は進みつつあるが、資金面で苦勞している場合が多い。	都市としての活気があり、企業も巨大であるため、ビジネスとしてまわせる取組を発掘しやすい。
都市郊外	マンションや団地等が多い新興住宅地。団塊の世代が多い。夜間人口が大きい。	勾配が急な地域が多く、高齢者が買い物に苦勞しているエリアもある。今後の問題悪化が予想される。	コミュニティの結束が弱く、防犯・防災で協力しにくい。	ボランティアを希望する人は多いが、コミュニティが弱く、自主的に参加しようとする人が少ない。	環境意識やIT活用能力を持つ人が多く、新しい取組を行いやすい。
地方中心市 地方都市	駅前に商業機能は集積されているが、郊外化も進んでいる。周辺を中心となっている地域。	高齢化が進んでいるが、商店街の衰退が止まらず、手軽に買い物できる手段の維持が求められている。	担い手不足は今後さらに進展していく方向。	従来は商店街によって担われていたが、商店街が弱体化するに従い、衰退している。	特定地域においては、チェーン店と連携した取組が徐々に進み始めている。
地方周辺地域 田園地域	中小企業が中心で、兼業農家も多い地域。住民の高齢化も進行している。	スーパーが買物の拠点になっているが、車を運転できなくなった単身高齢者が増加し始めている。	自警団や消防団等は残ってはいるが、減少傾向で防犯・防災の担い手の高齢化が進んでいる。	コミュニティの結束は強いが、人材や資金が不足している。	何をするにも車が不可欠であるため、気軽に利用できる交通機関へのニーズは大きい。
中山間地域	第一次産業がかなりのウェイトを占め、人口減少・高齢化が相当程度まで進んでいる。	人口が急減するとともに、周辺から店舗が消滅し、買い物をする機会を十分に持てない人が多い。	防犯・防災の担い手となる人材の減少・高齢化が深刻。	コミュニティの担い手となる人材の減少・高齢化が深刻。	郵便局も近隣にはあまりなく、年金の現金化等の多様なニーズが存在。

今回の主な調査対象

出所:地域生活インフラを支える流通のあり方研究会報告書(経済産業省)平成22年5月

(2) 中山間地域における生活関連サービスの実態調査結果 <自治体アンケート>

国土交通省アンケートの結果をふまえ、中山間地域における主要生活関連サービス(医療、買い物、金融)の実態を把握する目的で東北地域の自治体を対象としてアンケート調査を実施した。

自治体アンケート実施概要

〔基本事項〕

■ 目的

東北(東北6県及び新潟県)の地方自治体を対象として中山間地域における生活関連サービスの実態を把握する目的でアンケート調査を実施した。

■ 調査期間: 平成22年9月13日～9月30日

■ 調査方法: 郵送による配布(CD同封)、郵送または電子メールによる回収

■ 調査対象:

東北の人口20万人未満の257市区町村を対象に調査を行った。
各市区町村の小学校区を回答の基本単位とした。

■ 回答状況

発送数		257
回収数		129
有効回答率		50.2%
回答小学校区		849

■ 県別回答率

	発送数	回収数	回収率(%)
青森県	37	19	51.4
岩手県	33	15	45.5
秋田県	24	10	41.7
宮城県	39	18	46.2
山形県	34	15	44.1
福島県	56	32	57.1
新潟県	36	20	55.6

自治体アンケート結果概要

自治体向けに実施したアンケート調査から、東北における中山間地域の現況と問題について整理した。

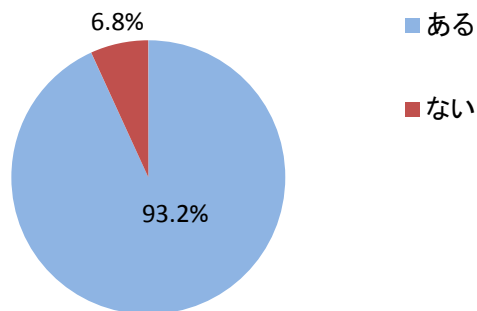
⇒ 集約結果全体は巻末の資料編

□ アンケート調査結果より、中山間地域における主要生活関連サービスである買い物、医療、金融の現況には、夫々ニーズの度合いに差異が存在すると推測される

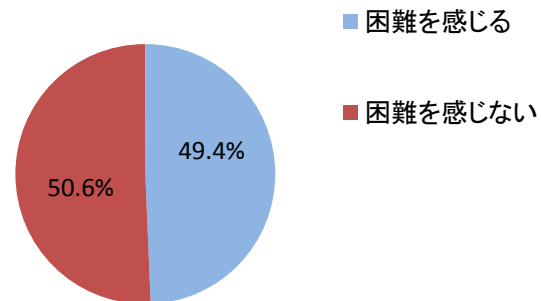
「買い物」・・・小学校区内に何らかの商店がある(約93.2%) と高い回答。

一方、車を持たない住民の買い物には困難があるとの回答も半数近く(約49.4%)にのぼり、小学校区内の商店まで徒歩での移動が困難な可能性がある。

[問2 商店の有無]



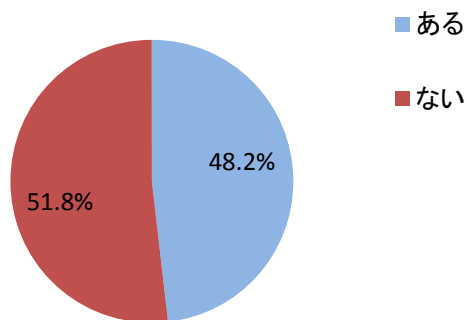
[問8 買い物時の困難の有無]



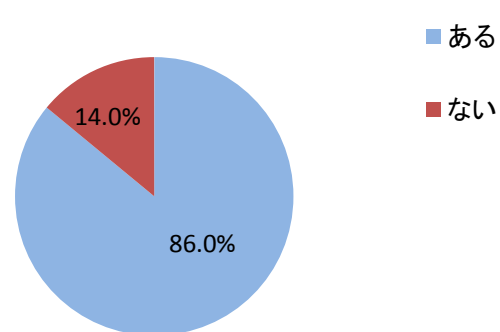
「医療」・・・小学校区内に病院がないとの回答が半数を超えている(約51.8%)。

「金融」・・・約86.0%が小学区内に郵便局・金融機関があると答えており、医療に比べてニーズに応えている。

[問3 病院の有無]



[問4 金融機関の有無]



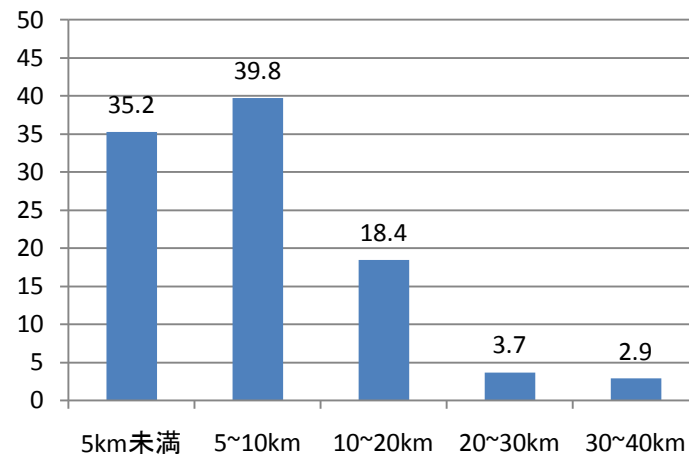
- 生活関連サービスの最寄り拠点* までの距離について、5km圏内で近い順に金融く 買い物く 医療機関の結果が出ている。

特に医療機関は5~10km圏内が約半数(46.6%)であり、最寄り医療機関まで何らかの移動手段が必須である

* 「サービスの最寄り拠点」とは、一般的な意味「活動の足場となる重要な地点」(出典;大辞林)でなく医療機関、商店、金融機関店舗の意味で使用

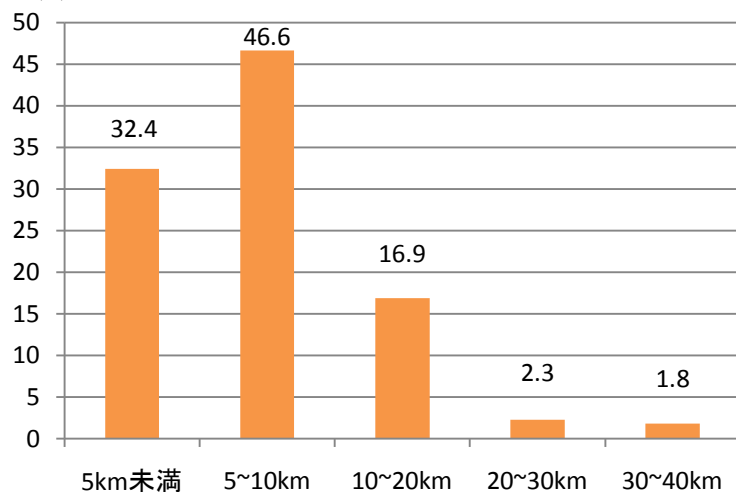
【買い物拠点までの距離】

(%)



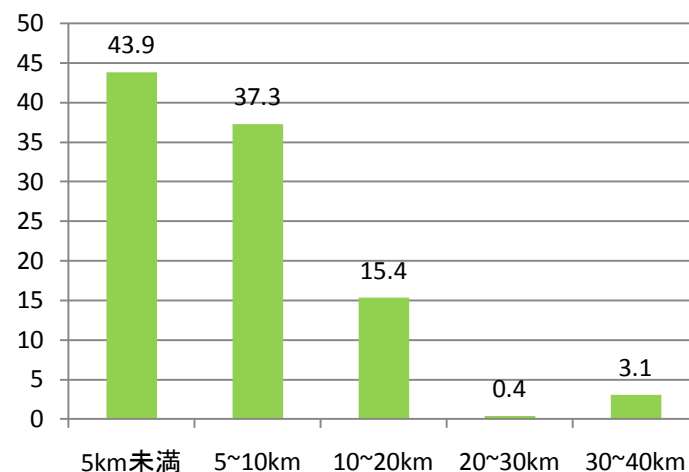
【医療機関までの距離】

(%)



【金融機関までの距離】

(%)

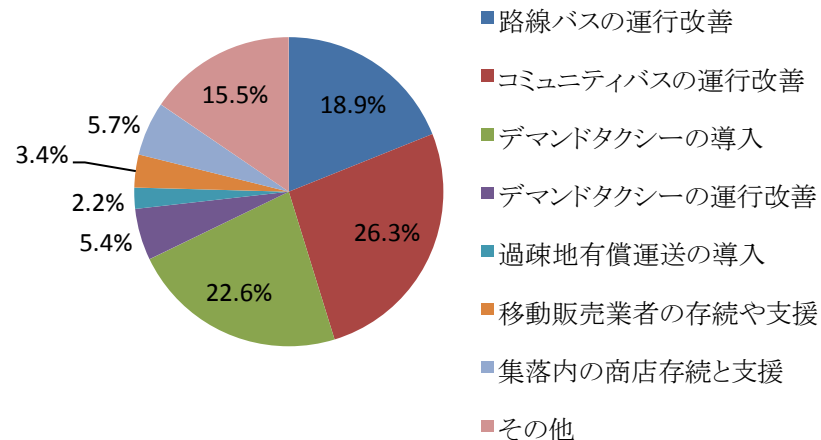


- 生活関連サービスの最寄り拠点までの移動に困難がある場合の解決策として、「コミュニティバス*の運行改善」と「デマンド型交通の導入」が買い物、医療、金融の全てのサービスで上位を占めており、路線バスに替わる今後の移動手段として注目を集めている

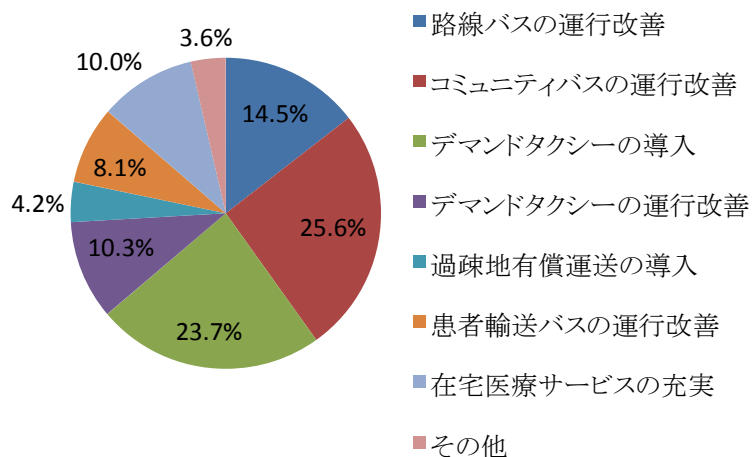
*コミュニティバスとは国土交通省自動車交通局『コミュニティバス等地域住民協働型輸送サービス検討小委員会』において次のように定義されている

「地方公共団体、地元商工会議所等の公的主体や地元住民等(以下地方公共団体等)が主体となって、地域の交通空白地域・不便地域の解消等、地域住民の利便向上等のために一定地域内を運行するバスであって、車両仕様・運賃・ダイヤ・バス停の位置等を工夫したバス」

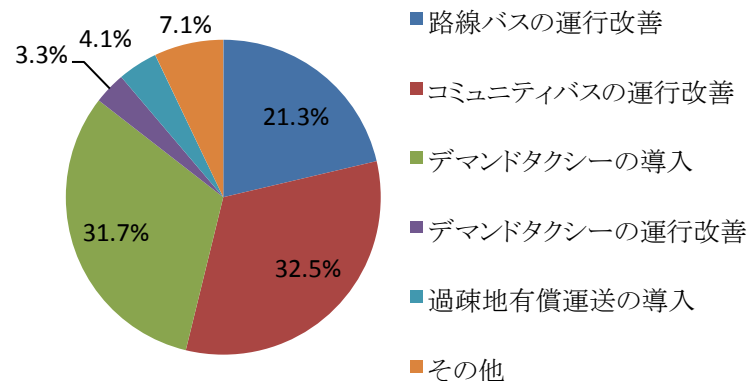
[問9 買い物時-困難-感じる場合の解決策]



[問13 通院困難の解決策]



[問17 金融機関へのアクセス困難の解決策]



■ 検証結果

主要生活関連サービスを買い物、医療、金融に絞って検証した。

中山間地域住民に不足し、最も高いニーズがあるのが医療。また本人以外の代理が効かないサービス。

金融は郵便局やJAバンク店舗が中山間地域にも展開していることから、住民に対する一定のサービスレベルが維持されている。

買い物では小学校区内に商店があるケースが多いものの、商店まで距離がある可能性もある。

こうしたことから主要生活関連サービスに対するニーズは 医療 > 買い物 > 金融 の順と推測される。

2. 主要生活関連サービス(買い物、医療、金融)を住民に届ける取組み

(1) 買い物

(2) 医 療

(3) 金 融

2. 主要生活関連サービス(買い物、医療、金融)を住民に届ける取組み

■ 本章では中山間地域において提供が不足し、ニーズが高い主要生活関連サービスを『住民に届ける取組み』として、全国・東北の事例を含めて検証する

(1) 買い物

- a. 集落商店「店っこくちない」(岩手県北上市)の事例
- b. 移動スーパー「せいきょう便」(山形県上山市、南陽市)

(2) 医療

- a. へき地巡回診療
- b. 遠隔健康診断システム(岩手県遠野市) の事例

(3) 金融

(株)大垣共立銀行移動店舗(岐阜県高山市) の事例

2. (1) 買い物

a. 集落商店「店っこくちない」(岩手県北上市口内町) 調査結果より

岩手県北上市口内町のNPO法人「くちない」が運営する集落商店「店っこくちない」の事例は、北上市街地から約10kmの中山間地域にある。口内地区では、閉店した農協店舗跡地に出店し、近隣の高齢者を中心として好評である。

(また同NPO法人は、口内町において過疎地有償運送の取組みも実施している。→ 65ページ参照)

b. 移動スーパー「せいきょう便」(山形県上市市、南陽市)

山形県鶴岡市に本部がある共立社は、消費生活協同組合法に基づき、生活協同組合法人。

共立社では、中山間地域で買い物に不自由している高齢者を対象として、平成22年12月より、移動スーパー「せいきょう便」事業を開始した。

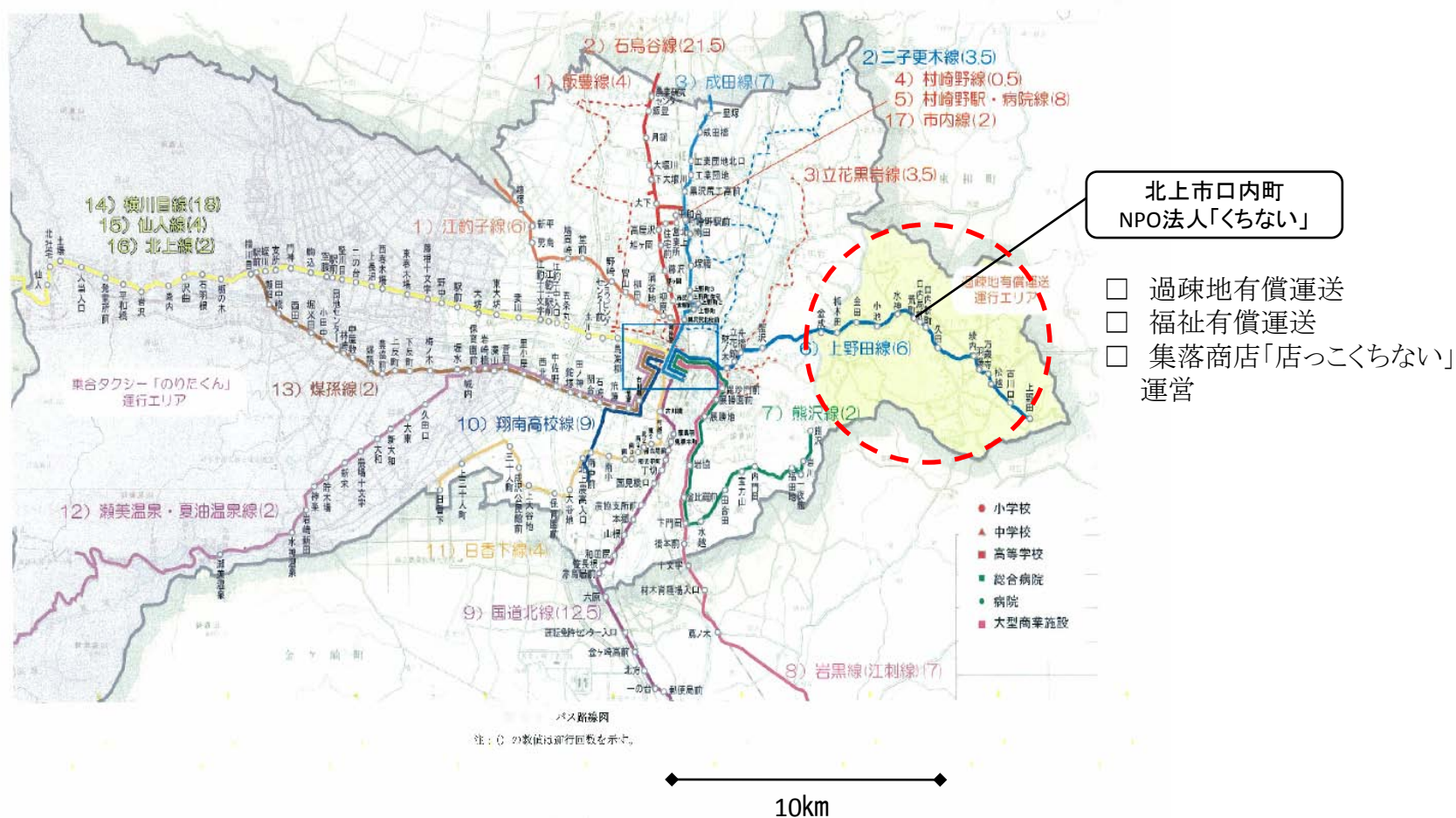
[参考] 東北活性化研究センター「東北における市街地コミュニティの賑い創出に関する調査・研究」(平成22年度)より「泉ヶ丘ネットスーパー」(福島県いわき市)

福島県いわき市泉ヶ丘ハイタウンの事例は、最寄りのJR泉駅から約1.5kmの距離の市街地である。

団地造成から約30年が経過したため、住民の高齢化が進展し、市街地でありながら、移動手段を持たない住民の買い物に不便が生じていることから、その対策事例として取上げている。

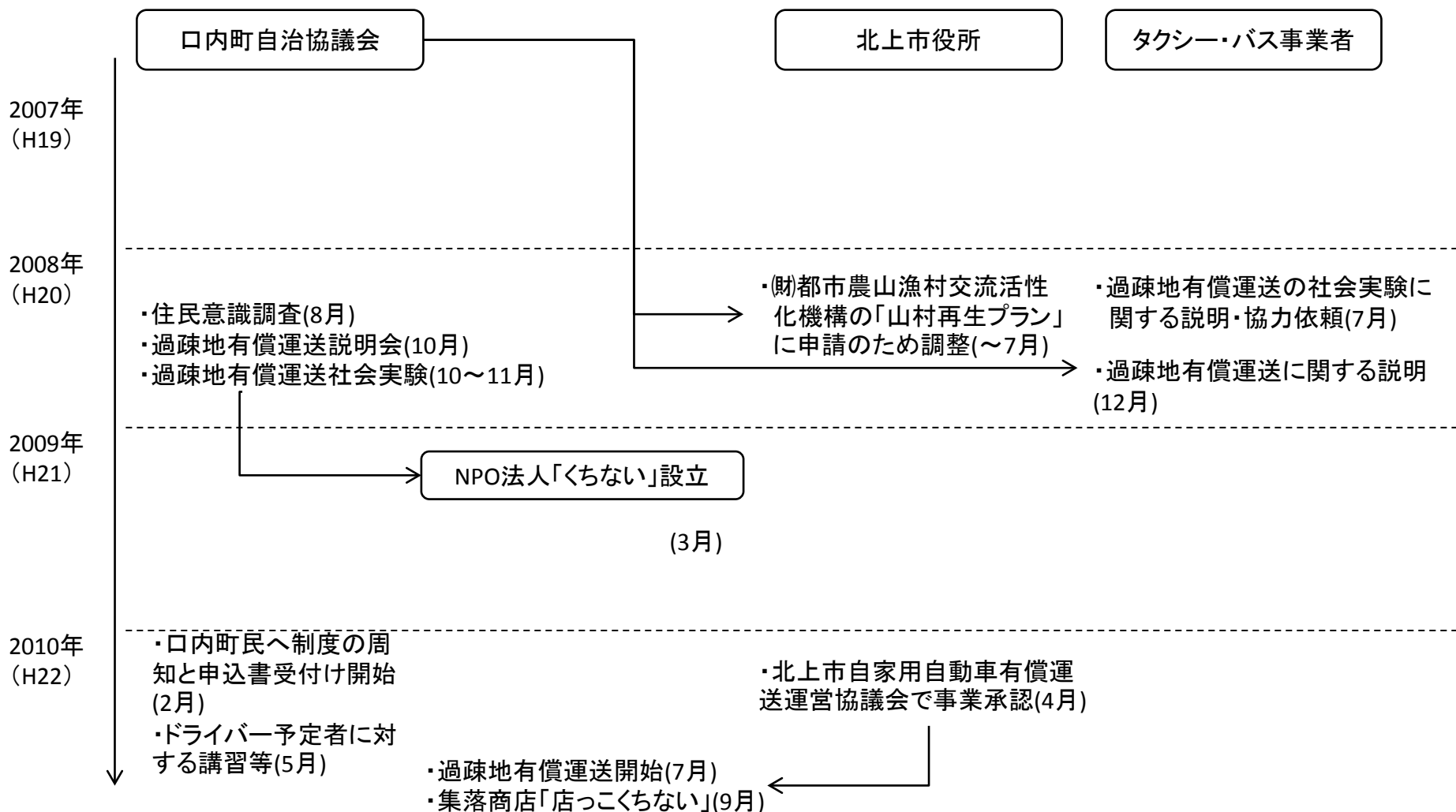
2. (1) a 集落商店「店っこくちない」(岩手県北上市口内町)

北上市口内町は北上市街地から約10km東側に位置し、人口1,748人(平成22年10月末)、年齢65才以上の高齢化率も約40%に近付いている中山間地域であり、路線バスが1系統6便しか運行していない。(北上市内～口内町@540円)



(注)NPO法人いわて地域づくり支援センター 若菜常務理事 提供資料より東北活性化研作成

北上市口内町での集落商店「店っこくちない」実現にあたっては、自治協議会役員等現地住民の困難を救おうとする地域の力がNPO法人設立に結集された。



NPO法人「くちない」は、22年9月口内町において集落商店「店っこくちない」を開店した。7月に運行を開始した過疎地有償運送との相乗効果により、地域住民の生活関連サービス向上の一端を担っている。

1. 集落商店「店っこくちない」へのヒアリングから

日時；平成22年11月12日(金) 午後3時～3時40分

相手先；特定非営利活動法人「くちない」 昆野 雅紀

- 特定非営利活動法人「くちない」が、元農協店舗が営業していた場所に22年9月27日に開店。
- 開設に先立って実施した住民アンケートを基に商品を選定、食品(一部生鮮)や洗剤などの生活関連用品を販売している。
- 基本的に大型店舗に近い価格で販売しており、市街地まで買い物に出るのが困難な近隣の高齢者を中心として立寄る人がいる。
- 営業時間は平日午前9時～午後4時までを原則としているが、午後5時に市内から到着する路線バスの乗客にも対応している。
- 陳列棚には手書きで値段が表示され、精算のためのレジもなく、NPO法人職員が購入者1人1人に電卓で会計している状態
- 売上上位は、① 菓子 ② ヤクルト ③ カップラーメン以下缶詰、パン、豆腐、納豆、漬物等と続く。特に女性の高齢者は惣菜等買う際に菓子も併せて買って行く例が多い。
- 10月売上高約123千円、延客数332名、客単価平均約370円
- 店の奥には椅子とテーブルも常設され、買い物のついでや待ち時間などにも利用されている。(コミュニティスペース提供)
- 店内に特定非営利活動法人「くちない」事務局が常駐して、過疎地有償運送の運行・予約受付と管理を行っている。
- 現在は試験的な開店の位置づけとして、23年4月に正式オープンを見込んでいる。



▲「店っこくちない」外観



▲ 店内陳列棚



▲ 店内陳列棚とコミュニティスペース

2. (1) b. 移動スーパー「せいきょう便」(山形県上山市、南陽市)

山形県鶴岡市に本部がある「共立社」は、消費生活協同組合法に基づく、生活協同組合法人。

本部のある鶴岡市内において「生協」店舗による大規模小売業(原則組合員向け)を行う他、共同購入、共済事業、福祉事業、葬祭事業も行っている。

共立社では、中山間地域で買い物に不自由している高齢者を対象として、平成22年12月より、移動スーパー「せいきょう便」事業を開始した。

「せいきょう便」概要

運行箇所：山形県上山市、南陽市の中山間地域

取扱商品：2tトラックに冷蔵設備やレジシステムを導入し、野菜、菓子、肉・魚、お惣菜まで約500アイテムを販売

価格：市街地の生協店舗と同額。1日15万円程度の売上げを見込む

運行帯：月～金曜日 午前11時頃～午後5時30分まで

10カ所程度で販売

共立社によると、利用状況を検証しながら増便を図り、将来的には9台ほどに増やし、県内で高齢化率の高い地域をカバーしたい考え。



▲「せいきょう便」外観



(注) 共立社HPより東北活性研作成

▲ 車内陳列棚

〈参考〉 買い物対策の例。「泉ヶ丘ネットスーパー」(福島県いわき市)

自治会と地元スーパー「いちい」、ヤマト運輸が提携し、タッチパネル方式の専用端末によるインターネットスーパー(宅配)を試行。交流の効果があるものの、タッチパネル方式でも高齢者には操作に難がある。

運営主体	・泉ヶ丘自治会(約30年前に造成され、現在は1,500世帯5千人が住む住宅団地)
スタッフ	・常駐はいない。時々、ヤマト運輸のスタッフが立寄る。 ・端末での注文方法を利用者同士で教え合うこともある。
開設時間	・毎週火・木・土曜日の8～16時に利用可能(自治会館の入口付近に端末設置)
運営主体の収入項目	・自治会は、端末機の場所を提供するだけで、収入はない。
運営主体の支出項目	・自治会は、端末機に必要な電気代など以外の負担はない。 (利用者は、1回の配達料350円。3,000円以上購入で配達料無料)
仕入れ	・スーパーいちいの店頭と並ぶ商品の一部を端末機から注文できる
工夫	・注文:タッチパネル方式だが、パソコンに慣れないお年寄りには改善の余地あり ・PR:ヤマト運輸が各戸にポスティング。 -抽出アンケート結果、住民の約3割が存在を知っているが、利用に結びついていない

利用者は、クロネコメンバーズへの登録が必要で約40名が登録。当初の注文は1日4, 5件。

客の動向	・クロネコメンバーズへの登録が必要:約40名が登録 ・朝9時までの注文で当日16～20時までに届くことも有り、朝方の注文が多い。 ・1日4, 5件の注文
交流	・お互いに注文方法を教え合う。 ・再開後、自治会館に端末機を設置したので、談話室などでの交流を期待。

2.(2) 医療 a. 厚生労働省「へき地巡回診療」

□ へき地保健医療計画による「へき地巡回診療」

- ・厚生労働省では、中山間地域において多く見られる「無医地区」を含めた医療、医療従事者の確保を主眼とする医療体制確保を総括して「へき地保健医療計画」としている。
- ・厚生労働省「第10次へき地保健医療計画」(平成22年度末迄)の中でも、前回計画と同様、各都道府県において「へき地保健医療計画」の策定を求めており、その中で「無医地区」対策を含む具体策を求めている。
- ・しかし、その中の「へき地巡回医療」について、全国的な医師の大都市集中の傾向を如実に受け、地方都市でさえ医師確保に苦慮している実態から、例えば宮城県においても、大都市圏への医師集中の弊害により、「へき地巡回診療」実現には至っていない現状。(右表)

宮城県地域保健医療計画(平成20～24年度)より抜粋

	〔へき地診療〕	〔へき地診療の支援医療〕	〔行政機関等による支援〕
機能	へき地における診療	へき地の診療を支援する医療	行政機関等によるへき地医療支援
目標	<ul style="list-style-type: none"> ●無医地区等における地域住民の医療確保 ●24時間 365日対応できる体制整備 ●専門的な医療や高度な医療へ搬送する体制の整備 	<ul style="list-style-type: none"> ●診療支援機能の向上 	<ul style="list-style-type: none"> ●へき地保健医療計画の策定 ●作成した計画に基づく施策実施
医療機関	<ul style="list-style-type: none"> ●へき地診療所(23か所)及び過疎地域等特定診療所(該当無) ●特例措置許可病院(該当無) ●巡回診療・離島歯科診療班(該当無) 	<ul style="list-style-type: none"> ●へき地医療拠点病院 涌谷町国保病院,公立黒川病院 ●特定機能病院 東北大学病院 ●地域医療支援病院 仙台オゾン病院, 仙台厚生病院,みやぎ県南中核病院,宮城県立こども病院 ●臨床研修病院 20か所 ●救命救急センターを有する病院 東北大学高度救命救急センター,仙台医療センター救命救急センター,仙台市立病院救命救急センター,大崎市民病院救命救急センター 	<ul style="list-style-type: none"> ●【都道府県】 宮城県 ●へき地医療支援機構 宮城県保健福祉部医療整備課内 ●地域医療振興協会
求められる事項	<ul style="list-style-type: none"> ●ブライターの診療が可能な医師 ●巡回診療の実施 ●へき地医療拠点病院等における研修への参加 	<ul style="list-style-type: none"> ●巡回診療等による医療の確保 ●へき地診療所への代診医の派遣及び技術指導、援助 ●へき地の医療従事者に対する研修の実施、研究施設の提供 ●遠隔診療等の実施 ●24時間 365日、医療に7割できる体制の整備 ●高度診療機能による、へき地医療拠点病院の診療活動の援助 	<ul style="list-style-type: none"> 【都道府県】 ●へき地保健医療計画の策定 ●へき地保健医療計画に基づく施策の実施 【へき地医療支援機構等】 ●へき地保健医療計画に基づく施策の実施

2. (2) b. 岩手県遠野市「遠隔健康相談システム」

「へき地巡回医療」制度が十分実現していない現状から、本項では一次医療の不備を補完する予防医療の観点から、岩手県遠野市における「遠隔健康相談」の事例について取上げる。

・遠野市

総人口 32,410人 (平成17.6住基台帳)

高齢化率 31.2%

・遠野市の医療体制

総合病院 …… 県立遠野病院

開業医は何れも市街地に集中している。

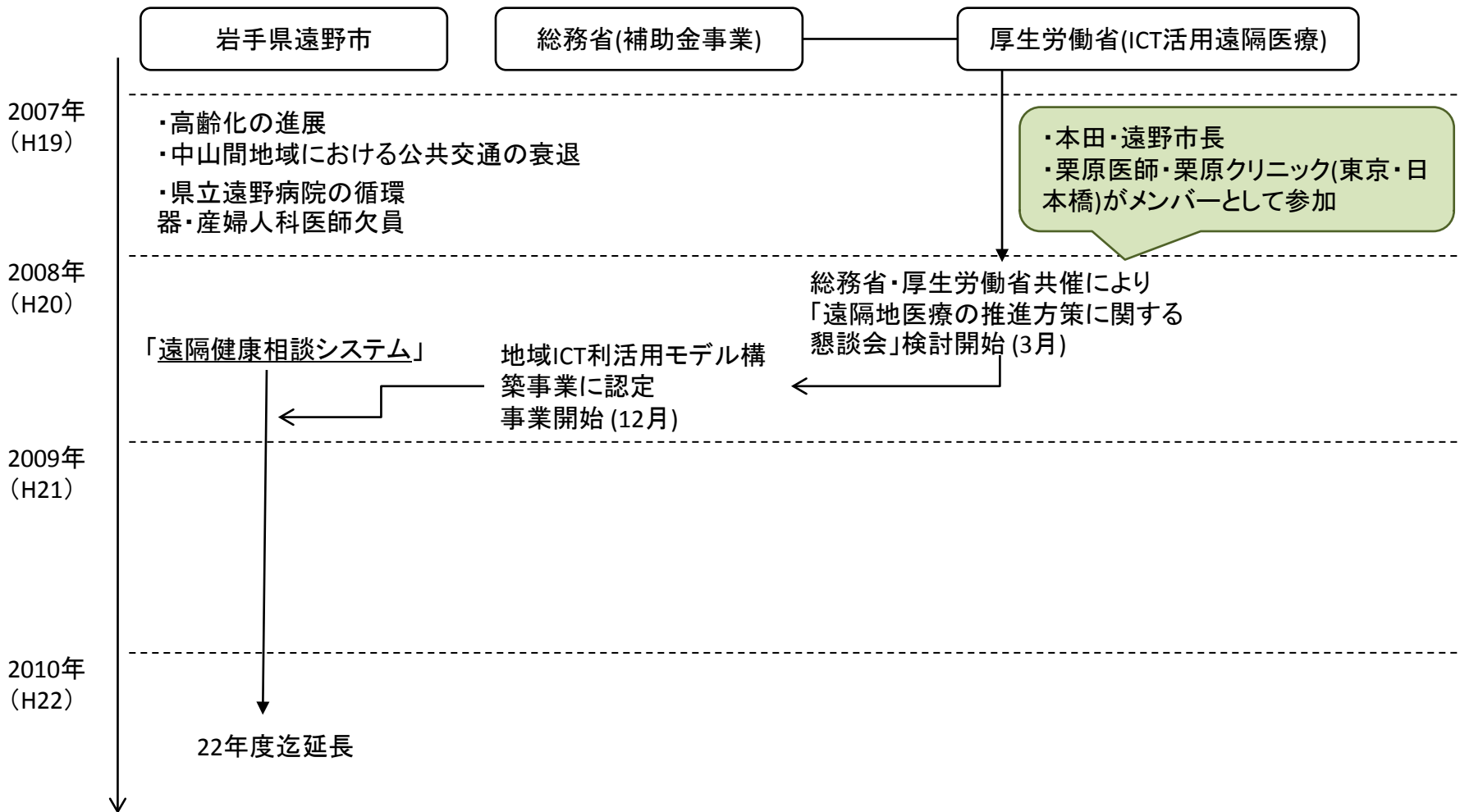
- ・他の自治体と同様、高齢化の進展の反面、公立病院の常勤医師不足の悩みを抱えていた。特に県立遠野病院で循環器・産婦人科医師に続いて整形外科医も不在となり、危機感を抱いていた。



©2011 ZENRIN CO.,LTD.(Z10AJ第175号)

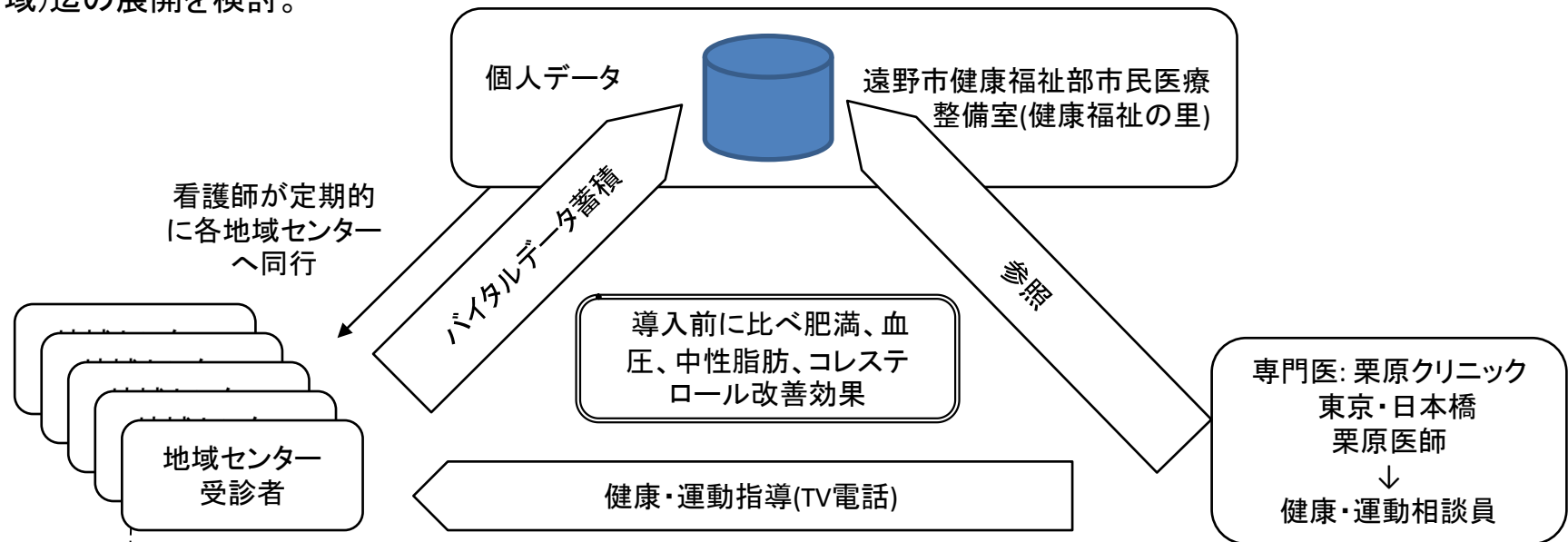
遠野市「遠隔健康相談システム」取組の経緯

地域における高齢化の進展、常勤医師不足に危機感を抱いていた岩手県遠野市は、市長が総務省・厚生労働省共催のICTを活用した遠隔医療の懇談会メンバーとなったこともあり、スムーズに総務省補助金事業「遠隔健康相談システム」がスタートした。



遠野市「遠隔健康相談システム」概要

遠野市役所が中心となって平成20年12月立上げ以降5地域センターでの取組も軌道に乗り、受診者は約120名と増加、定期的に受診し健康改善・疾病予防効果が出ている。将来的には12ヶ所の地区センター(中山間地域)迄の展開を検討。



- ・ 週1回計測 血圧・脈拍・体重・歩数(毎日のデータを蓄積)
- ・ 3ヶ月に1回 採血



- ・ 個別測定データを基に健康・運動指導。
- ・ 指導内容は制度上(医事法)遠隔医療の現在の位置づけから、あくまでも「健康相談」(=病気を未然に防ぐ取組み)となっている。こうした制度上の枠が取払われ、ICT技術を活用して直接診療以外にも診療報酬が支払われることで、真に遠隔医療確立が図られる可能性がある。
- ・ 参加者間の仲も良く、お互いサポートしている
- ・ 遠野市から派遣されている看護師のサポートは限定的。

遠野市「遠隔健康相談システム」ヒアリング結果

遠隔健康相談システム受診者へのヒアリング詳細

1. 日時; 平成22年8月30日(月) 午後1時30分 ～
2. 場所; 遠野市仲町地区集会所内(物産センター2階)
3. 参加者; 約10名、遠野市「遠隔健康相談システム」担当看護師(小笠原さん)
 - ・当日午後の時間帯受診者は10名程度。中には90才台の参加者も含まれている。
 - ・高齢者ということから、このシステムへの参加の他に定期的にかかりつけ医で診察・投薬を受けているメンバーもいる。
 - ・受診者の実感として、個別具体的な栄養相談・運動相談が受けられることから、本システム受診前と比べて、体調は良いとの声が聞かれた。
 - ・病院で診察を受けると、あくまでも病状に限った話しかできず、その前段にある生活上の問題点などの相談ができない状態と比べ、1人1人キメの細かい相談内容となっていることから、参加者の満足感が高い。
 - ・地域住民が集まる集会所の雰囲気は非常に和やかで、定例的に参加するメンバー間の関係が良く、測定機器操作などで慣れない参加者に対し、他の参加者が手助けする場面も見られ、市から派遣されている看護師がサポートする機会がかなり限定的であった。

遠野市行政の取組について ヒアリング詳細

1. 日 時; 平成22年8月30日(月) 午後4時 ～
2. 場 所; 遠野市健康福祉部市民医療整備室「健康福祉の里」
3. 相手先; 健康福祉部 市民医療整備室次長 佐々木 一富
 - ・遠隔健康相談システムの導入により、遠野市では定量的な分析ではないものの、医療費(国民健康保険)が減少したと見ている。
 - ・行政担当者にとって本システム導入による効果が最も実感できるのは、参加者自らが自らの健康を守るという意識を高めたこと。
 - ・初期投資を100%補助金で導入した事業で、遠野市の負担は看護師派遣等のみにとどまっている。
4. 今後の取組の展開
 - 現在5集会施設で実施している本取組について、将来的には12ヶ所の地区センター(市街地から離れた中山間地域)迄展開し、参加者も400人程度まで増加させることを模索している。
5. その他
 - こうした取組に依って、質的・量的に限られた遠野市の医療体制が、より重度・緊急度の高い患者に対して重点的に注力できるという「トリアージ」の意味を持ちうる。

2. (3) 金融 大垣共立銀行移動店舗「スーパーひだ1号」(岐阜県高山市)

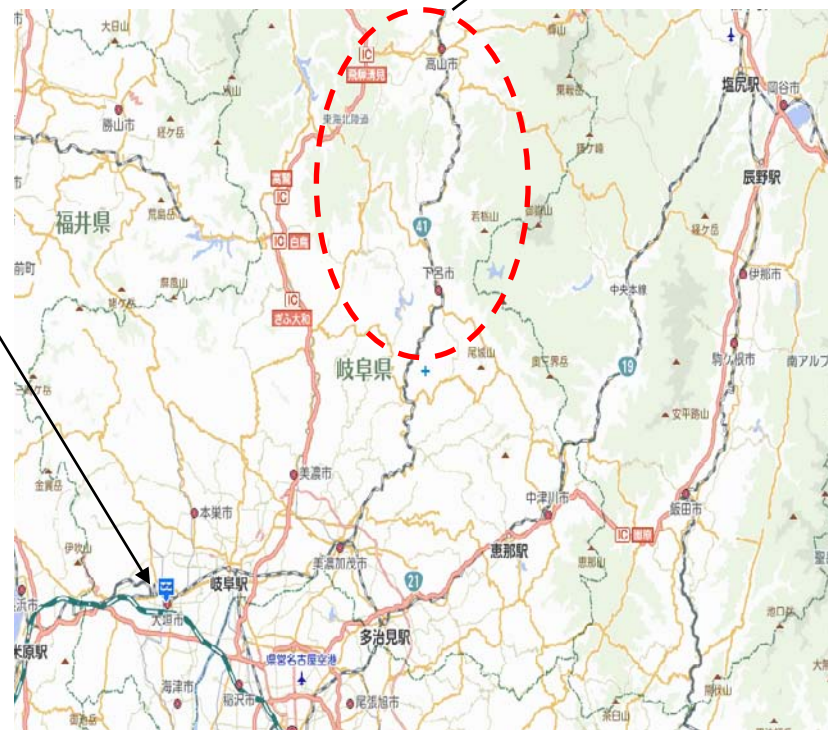
1. 岐阜県飛騨地方の概要

- ・ 高山市・飛騨市・下呂市・大野郡白川村の3市1村
- ・ 人口 159,549人(平成22年1月31日現在) 岐阜県2,086,590人中 約7.6%
- ・ 面積4177.59m²(平成22年1月31日現在) 岐阜県1,0621.17m²中 約39.3%
- ・ JR東海・高山本線(岐阜市～富山市)と第3セクター・長良川鉄道(美濃太田～北濃)が運行している。
- ・ 岐阜県内に本店を置く銀行として十六銀行は、岐阜県飛騨地方に6店舗(下呂市内2,高山市3,飛騨市)営業。

2. (株)大垣共立銀行の概要

- ・ 岐阜県大垣市に本店を置く大垣共立銀行(地方銀行)は、県内では規模及び業務面から県都岐阜市に本店を置く十六銀行に次ぐ営業規模となっていた。
- ・ そこで、大垣共立銀行が取った政策は、積極的な県外進出と、マス・リテール戦略に基づく「サービス深度化」である。
- ・ 大垣共立銀行の狙いは“斬新なサービスによる知名度向上”で新規顧客獲得へつなげる戦略を立てている。
- ・ サービス深度化の先駆けとなったのが、ATM稼働の順次延長であり、平成2年6月より日曜稼働を開始し、平成6年には、365日無休稼働、平成7年には、稼働開始時刻を午前8時45分から午前8時に繰上げるなど、いずれも全国初。
- ・ これら政策は、個人取引に強みを発揮し、平成9年3月期現在、預かり資産(公共債,外貨預金,年金保険,投資信託合計)が7,123億円、個人ローンは7,367億円と共に東海3県に本店がある地方銀行・第二地方銀行間でトップの残高となっている。

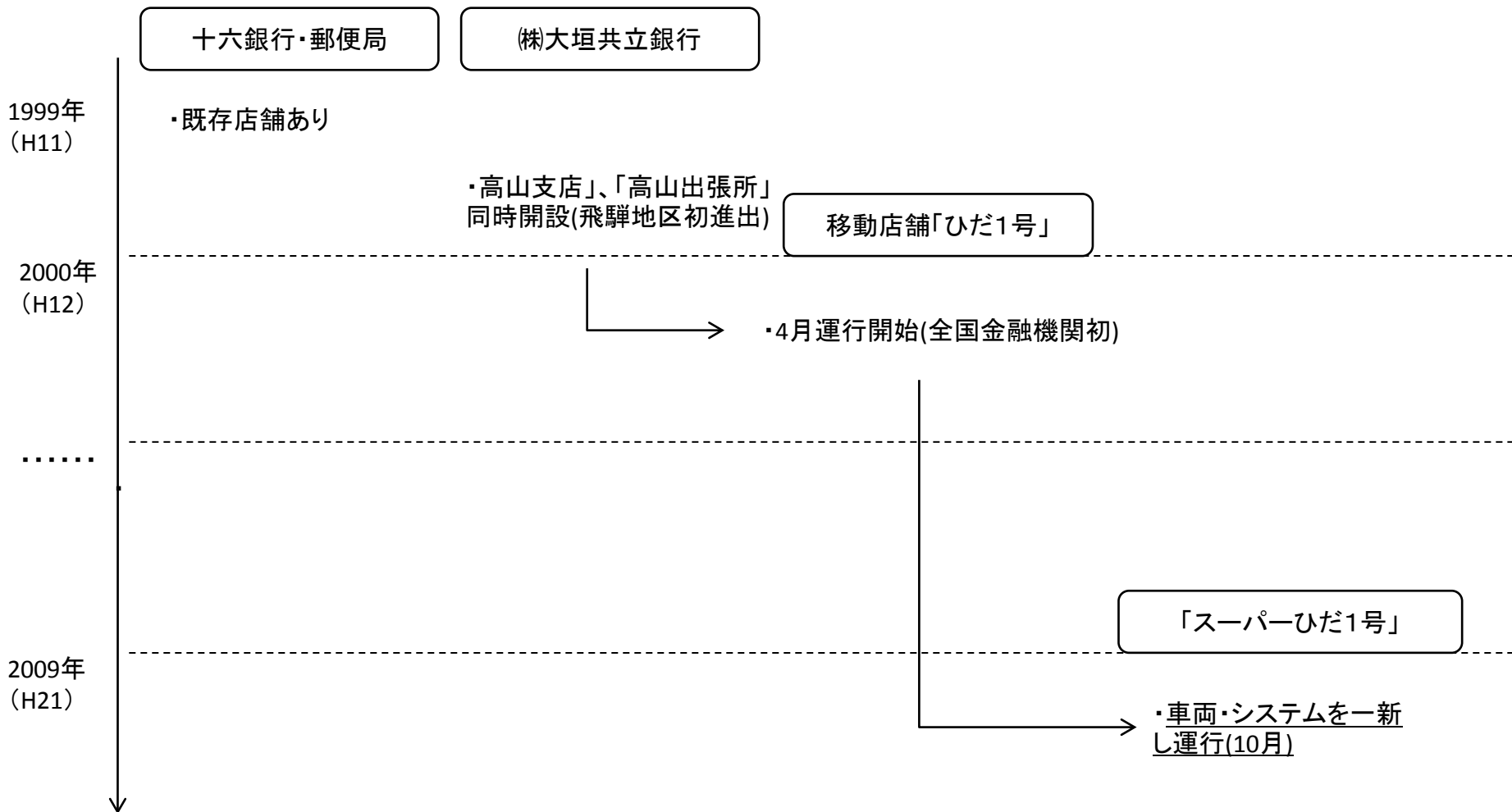
飛騨地方



©2011 ZENRIN CO.,LTD.(Z10A)第175号

大垣共立銀行移動店舗 経緯(概要)

(株)大垣共立銀行は、岐阜県の北東部で従来空白地域だった飛騨地方に対し、平成11年12月2店舗を出店した。また12年4月より移動店舗による巡回営業を開始し、中山間地域住民に対する金融サービスを向上させている。



大垣共立銀行移動店舗「スーパーひだ1号」 概要

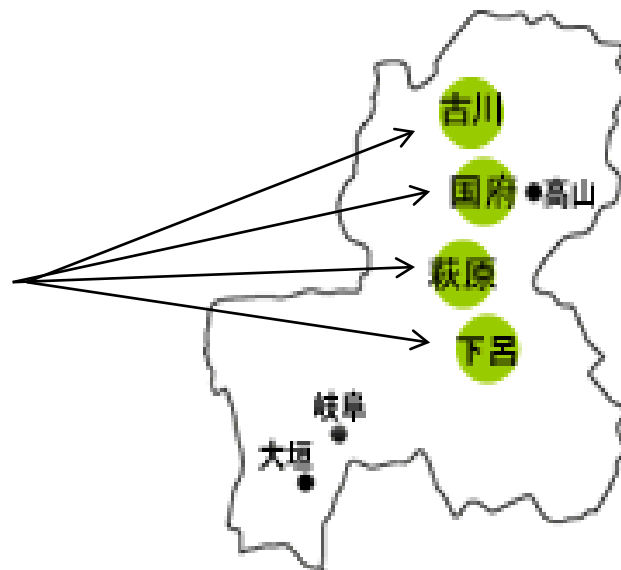
大垣共立銀行移動店舗「スーパーひだ1号」は、既存の高山支店をキーとして、岐阜県飛騨地区の下記4箇所で週1回の営業を行っている。毎回40～50人の利用者があり、特に交通手段を持たない高齢者には有用である。こうした移動型店舗による金融機関の営業活動は全国的に見ても例がなく、独創的な取組となっている。なお郵便局(株)も四国支社と東海支社管内で「移動郵便局」を稼働しているが、あくまでも簡易郵便局撤退に伴う代替措置である。(東北支社管内での導入予定なし。)

□ 営業日程

- | | |
|---------|----------------------------|
| 月曜日: 下呂 | ○下呂ショッピングセンター「ピア」(下呂市小川) |
| 火曜日: 古川 | ○駿河屋古川店(飛騨市古川町幸栄町) |
| 木曜日: 萩原 | ○ホームセンターバロー萩原店(下呂市萩原町花池) |
| 金曜日: 国府 | ○国府「リバーサイドショップタウン」(高山市国府町) |



▲ 移動店舗外観



(注) 大垣共立銀行HPより東北活性研作成

大垣共立銀行移動店舗「スーパーひだ1号」が週1回営業(10~16時)している場所は、4箇所何れも地区のホームセンターやショッピングセンター内の駐車場内の専用エリア(配電盤設営)で営業し、買い物時に併せて利用できる

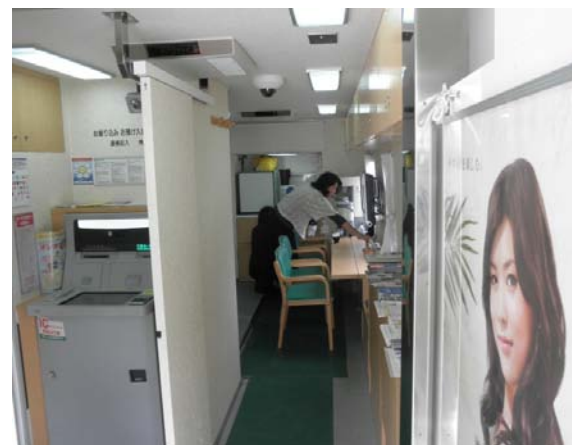
ATMを搭載している他に行員3名、アシスタント3名が利用者からの相談、ローン申込、接遇などの業務に従事。駐車時に車体の一部が外側に拡幅し、事務スペースとなる。



▲ 移動店舗外観



▲ 移動店舗外観



▲ 車内ATMと商談席

大垣共立銀行移動店舗「スーパーひだ1号」はATMを搭載し、通信衛星回線を勘定系システムのバックアップに導入するなど、最新機能を搭載しつつ、高齢者向け昇降リフトや、専用の営業場所に受電設備を設置するなど利用者と環境にも配慮。



< 取扱業務 >

= 窓口 =

- 預金(新規契約、預入れ、引出し)
 - 総合口座／普通預金 ○貯蓄預金 ○定期預金 ○定期積金等
- ローン
 - 各種ローンの相談／申込み ○カードローン申込み
- その他
 - 公共料金・諸税等払込み ○外貨両替(外貨宅配) ○各種届出等

= ATM =

- ◎ 預入れ ◎ 引出し ◎ 残高照会 ◎ 振込 ◎ 通帳の記入・繰越
- ◎ 定期預金預入れ・解約 ◎ 宝くじ購入等



(株)大垣共立銀行が導入している移動店舗は、10年を経過して車両も更新するなど、採算ベースに乗っている。

1. 大垣共立銀行 高山支店行員へのヒアリングから

日 時 ;平成22年10月14日(木) 午前10時～11時30分

相手先 ;大垣共立銀行高山支店係長 杉本大樹

- ・ 飛騨地区は人口も少なく、「濃尾平野」から「北陸」に抜ける街道沿いに位置しており、周辺を山に囲まれた中山間地域。
- ・ 金融機関として郵便局と十六銀行の支店は古くからあった。
- ・ 大垣共立銀行は従来飛騨地区に店舗を構えていなかったが、平成11年12月に高山支店と銀行に証券会社(新大垣証券)を併設した金融複合店舗を市内に開設した。(飛騨地区初進出)
- ・ さらに、平成12年4月には、飛騨地区を巡回営業する移動店舗「ひだ1号」の運行を開始した。
- ・ 「ひだ1号」が中山間地域住民から好評を得たことから、車輛の老朽化や利用者サービスの向上を図るため、21年10月に車輛を更新し、現在の「スーパーひだ1号」を運行開始した。
- ・ 利用者は飛騨地区の4箇所「下呂,古川,萩原,国府」で週1回実施し、毎回40～50人程度の利用者に上っている。
- ・ 既に支店営業を行っている金融機関との競合懸念はあったものの、より地元に着した営業活動を行った結果、利用者も増加している。
- ・ 中山間地域の方々にとっては、利用できる金融機関が一か所でも1支店でも多い方が、利便性の向上に寄与するのではないかと。
- ・ 個人のお客様の利用が殆どのため、1回あたりの利用金額は大きくないものの、日々の営業活動の積重ねが重要と考えている。
- ・ 従来型の店舗と違い、利用者が気軽に立寄れる雰囲気になっている。そのため、車両の外側に椅子・テーブルを設置し、コーヒー等のサービスも実施している。

事例調査のまとめ

□ 買い物

(1) 集落商店 (岩手県北上市口内町)

- NPO法人くちないが運営する集落商店は、市街地迄買い物に出るのが困難な近隣の高齢者を対象として、生活必需品中心に有効に機能している。
過疎地有償運送との相乗効果を発揮している。

(2) 移動スーパー (山形県上山市、南陽市)

- 山形県鶴岡市に本部のある共立社では、中山間地域で買い物に不自由している高齢者を対象として、平成22年12月より、移動スーパー「せいきょう便」事業を開始し、買い物の利便性向上を図っている。

□ 医療

(1) へき地巡回診療

- 厚生労働省は中山間へき地における医療衰退対策として「へき地保健医療計画」を策定しているが、大都市圏への医師集中の結果、宮城県においても「へき地巡回診療」実現には至っていない。

(2) 遠隔健康相談システム

- 一次医療ではない予防医療の位置付けながら、遠隔健康相談システムの取組は、一次医療衰退の中で、高齢者の健康増進意識の向上や日常生活における疾病予防の機能を発揮している。

□ 金融

(1) 金融機関の状況

- 主に農業従事者が多い中山間地域に対し、JAバンクが全国に民間最大級の店舗網を展開している。

(JAバンク全国店舗数 8,998 平成21年3月)

- 郵便局についても、郵政民営化による簡易郵便局閉鎖が一段落し、依然として中山間地域において店舗を維持しているケースが多い。

(郵便局(株)発足時全国店舗数 約24,600)

- 郵便局やJAバンク店舗が中山間地域にも展開していることから、住民に対する一定のサービスレベルが維持されている。

(2) 大垣共立銀行 移動店舗

- 岐阜県の(株)大垣共立銀行高山支店が飛騨地方で実施している「移動店舗」の取組は、中山間地域住民に対する金融サービスを向上させている。

- なお郵便局(株)も四国支社と東海支社管内で「移動郵便局」を稼働しているが、あくまでも簡易郵便局撤退に伴う代替措置である。(東北支社管内での導入予定なし。)

主要生活関連サービスを中山間地域に届ける取組みが限定的な中で、住民をサービス拠点に運ぶ新たな生活交通サービスへの期待は大きい。

3. 住民を生活関連サービス拠点に運ぶ取組み(新たな生活交通サービス)

(1) 生活交通サービスの体系

(2) 新たな生活交通サービスの導入事例

3. 住民を生活関連サービス拠点に運ぶ取組み(新たな生活交通サービス)

■ 前章までの検討経緯

主要生活関連サービスである 買い物、医療、金融を中山間地域において再現・維持する取組みについて、以下のとおり。

中山間地域住民に不足し、最も高いニーズがある医療を行政の支援により制度的に補完しようとする試みの中で、特に中山間僻地での一次医療は実現していない。

買い物ではNPO法人による集落商店の取組みは、過疎地有償交通との相乗効果による要因が大である。

また、一部で移動スーパーの取組みはあるものの、中山間地域での大きな動きとはなっていない。

岐阜県における金融機関の移動店舗の事例は、当該地域で成立を見ているものの、東北での動きはない。

主要生活関連サービスを中山間地域に届ける取組みが限定的な中で、住民をサービス拠点に運ぶ新たな生活交通サービスへの期待は大きい。

そこで本章では、まず生活交通サービスの体系を整理する。

次にデマンド型乗合タクシーと過疎地有償運送を導入している3つの事例を解説する。

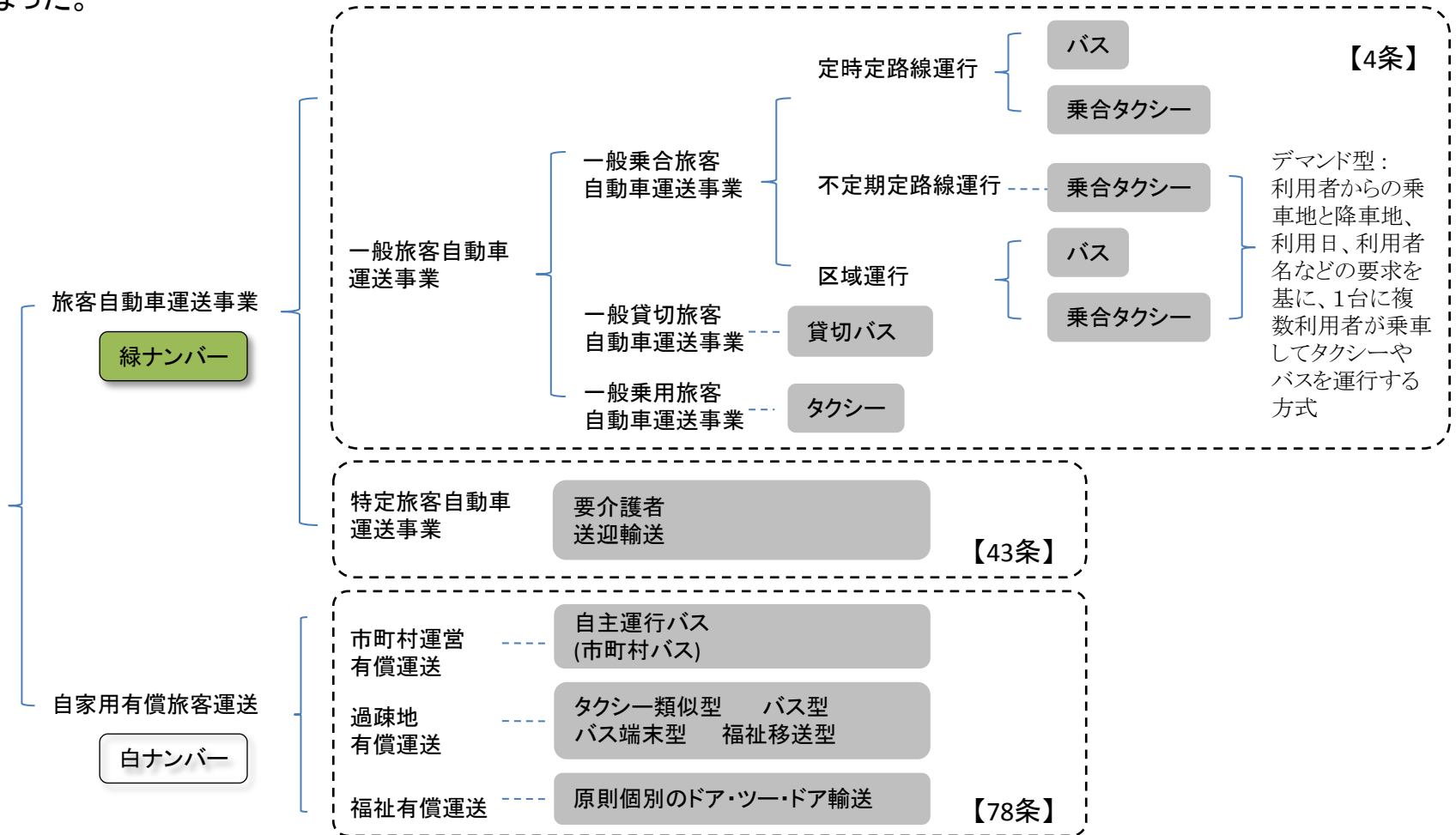
なお、新たな生活交通サービスとしては、コミュニティ・バス*の導入事例も多いが、コミュニティ・バスの導入事例には市街地近傍が多いことから、今回の調査・研究の対象としていない。→ 70ページ参照

*コミュニティバスは国土交通省自動車交通局『コミュニティバス等地域住民協働型輸送サービス検討小委員会』において次のように定義されている

「地方公共団体、地元商工会議所等の公的主体や地元住民等(以下地方公共団体等)が主体となって、地域の交通空白地域・不便地域の解消等、地域住民の利便向上等のために一定地域内を運行するバスであって、車両仕様・運賃・ダイヤ・バス停の位置等を工夫したバス」

3. (1) 生活交通サービスの体系

旅客運送事業は、旅客自動車運送事業(4条・43条)と自家用有償旅客運送(78条)に大別される。平成18年の法律改正により「乗合タクシー」が認可された他、平成16年3月国土交通省通達により「過疎地有償運送」が可能となった。



出典：財団法人運輸調査局『運輸と経済 平成20年9月 喜多秀行「高齢社会と地域公共交通計画」
：東京大学大学院 堀 智尋「過疎地域における住民主導の交通システムに関する研究」

中山間地域にみられる生活交通サービス

■デマンド型交通

自治体名	人口(密度)	システム類型	運営主体	取り組みの背景	運営体制、サービス内容	知見、課題等
一戸町 (岩手県)	14,671人 (48.9人/km ²) 中山間地域 過疎地域	デマンド型交通	有限責任 事業組合 「一戸町デ マンド交 通」	・生活交通 の確保	・町内タクシー事業者3社、バス事業者1社 により出資 ・4台(10人乗り)運行 ・利用登録者:約2500人 ・運賃エリア内300円、エリア超えるごと 200円加算	・平成21年1月本格運行 ・収益確保による25年度までの株式 会社化を目指す
雫石町 (岩手県)	19,055人 (31.3人/km ²)	デマンド型交通	雫石町、 NPO	・生活交通 の確保	・雫石タクシーに運行を委託 ・9人乗りジャンボタクシーや小型タクシー で、6路線運行 ・均一運賃(200円)	・住民コンセンサスを形成し、生活 交通ビジョンをとりまとめて実施 ・タクシー会社の無線など、現有機 材活用による初期投資抑制
川西町 (山形県)	17,672人 (106.4人/km ²)	デマンド型交通	川西町	・生活交通 の確保	・町内タクシー事業者3社に運行を委託 ・ジャンボタクシー1台、小型タクシー2台 但し、冬季はジャンボタクシー1台追加 ・利用登録者1600人 ・均一運賃(500円)	・登録者データは町職員が管理 ・タクシー会社のノウハウ活用(運転 手、予約受付オペレーター)
角田市 (宮城県)	32,062人 (217.3人/km ²)	デマンド型交通	角田市商 工会	・生活交通 の確保	・角田市が商工会に運営を委託、市内タ クシー会社2社へ運行委託 ・利用登録者6284人 ・均一運賃(400円)	・総務省「頑張る地方応援プログラ ム」の角田市プロジェクトの一環とし て実施
伯耆町 (鳥取県)	12,343人 (88.5人/km ²)	デマンド型交通	伯耆町	・バス利用 環境の平準 化	・タクシー事業者に運行(運転手)を委託 ・3地域4路線運行(乗用車3台) ・均一運賃(200円)	・町合併を機に事業を完全再編成 ・スクールバス、路線・デマンドバス、 福祉支援バス等の一括管理で効率 とサービス向上
檜原村 (東京都)	2,930人 (27.79人/km ²)	固定便と予約 方式の併用	檜原村	・交通不便 地域の存在	・バス停までのフィーダー(支線)交通によ り、交通空白(不便)地域の解消 ・均一運賃(100円)	・地域公共交通会議において導入コ ンセプトを明確化

中山間地域にみられる生活交通サービス（つづき）

■市町村運営有償運送、過疎地有償運送

自治体名	人口 (密度)	システム類型	運営主体	取り組みの 背景	運営体制、サービス内容	知見、課題等
佐井村 (青森県)	2,843人 (21.1人/km ²)	過疎地有償 運送	佐井村社 会福祉協 議会	・過疎 ・少子高齢化	・登録運転手:18名 ・利用会員数:197名 ・運賃はゾーン制(400~4,000円)	・住民が支える交通 ・利用者が増えても運転者の増員が困難
小阿仁村 (秋田県)	2,885人 (11.2人/km ²)	市町村運営 有償運送	小阿仁村	・過疎 ・少子高齢化	・登録運転手:10名 ・利用会員数:76名 ・入会金200円、年会費500円、片道 1,000円	・朝夕2便は定期運行、昼間の1便は予約 有る時のみ運行 ・村社会福祉協議会に委託実施
上勝町 (徳島県)	1,955人 (17.8人/km ²)	過疎地有償 運送	上勝町	・過疎 ・交通機関の 消滅	・登録運転手:16名 ・利用会員数:299名 ・運賃1km100円、迎車時100円、時 間待ち料金10分当り100円	・町負担は貼付用マグネットシート50台分 (100枚)5万円 ・運転手条件(運転歴10年以上、70歳以 下)により事故ゼロ継続

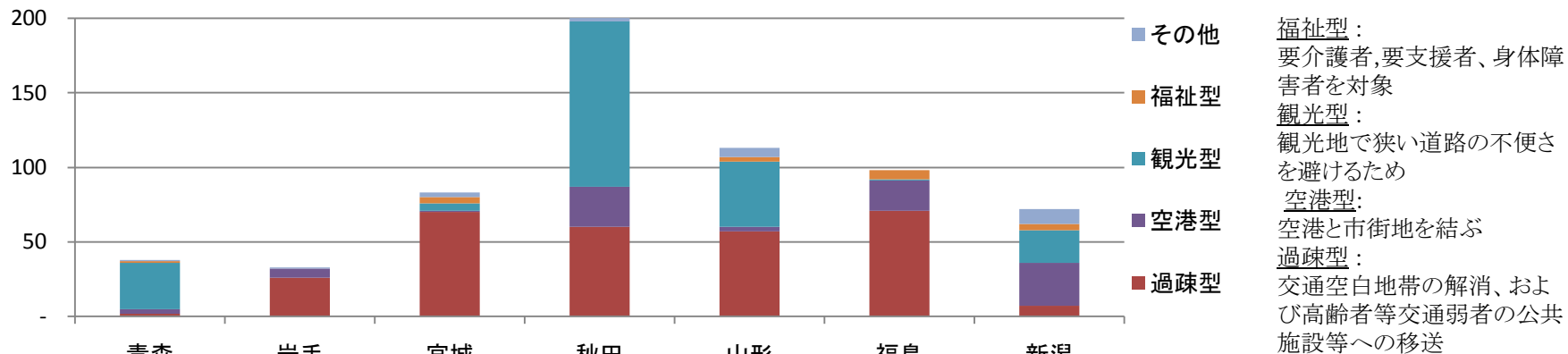
■その他（特殊形態の路線バス）

自治体名	人口 (密度)	システム類型	運営主体	取り組みの背 景	運営体制、サービス内容	知見、課題等
鱒ヶ沢町 (青森県)	12,229人 (35.7人/km ²) 中山間地域 過疎地域	定時・定路線 住民参加方式	バス事業者	・空白地への 路線開設	・3集落、町、バス事業者(弘南バ ス)により協議会を設立 ・毎月、3集落全世帯が2千円分の 回数券を購入 ・1日往復2便運行	・住民自らのバス路線維持が、地区の生 活を支える考え方につながっている

デマンド型乗合タクシーの導入状況

宮城、秋田、山形、福島の4県において「過疎型」が50件を超えている。また「過疎型」の事業者数は106件で、東北の269自治体の約4割が導入している。

デマンド型乗合タクシー導入件数



福祉型：
要介護者、要支援者、身体障害者を対象

観光型：
観光地で狭い道路の不便さを避けるため

空港型：
空港と市街地を結ぶ

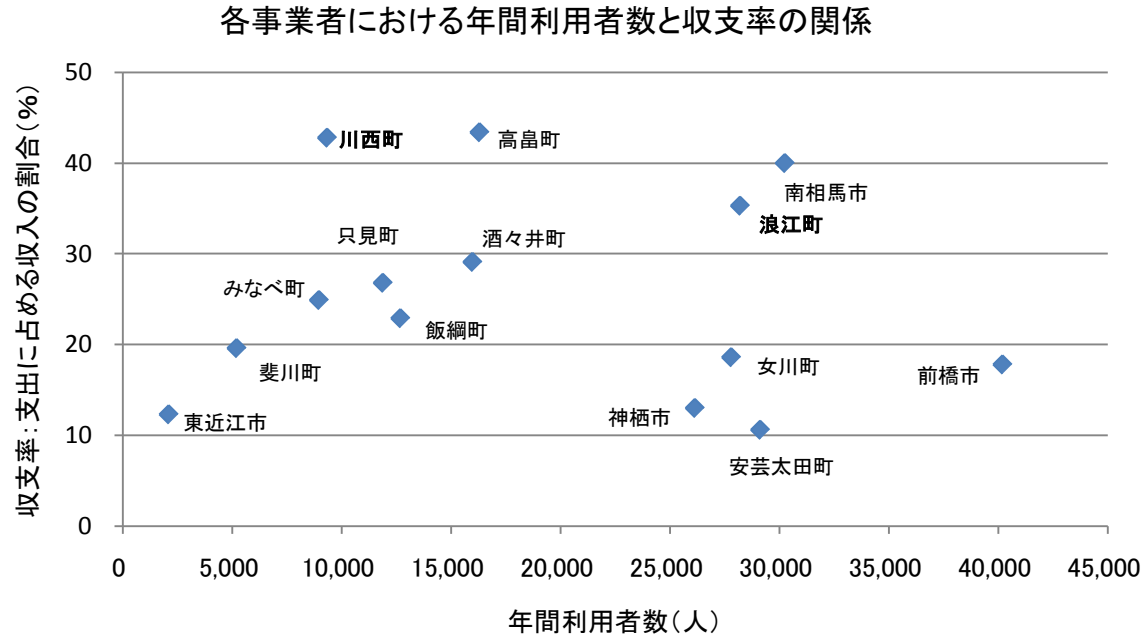
過疎型：
交通空白地帯の解消、および高齢者等交通弱者の公共施設等への移送

運輸局名	コース数									事業者数							
	団地型	過疎型	都市型	空港型	観光型	福祉型	その他	計	団地型	過疎型	都市型	空港型	観光型	福祉型	その他	計	
東北+甲信越	青森	-	2	-	3	31	1	1	38	-	2	-	3	2	1	1	9
	岩手	-	26	-	6	-	-	1	33	-	10	-	6	-	-	1	17
	宮城	-	70	-	1	5	4	3	83	-	27	-	1	6	3	3	40
	秋田	-	60	-	27	111	-	4	202	-	20	-	16	24	-	3	63
	山形	-	57	-	3	44	3	6	113	-	21	-	3	18	3	3	48
	福島	-	71	-	20	1	6	-	98	-	24	-	11	1	2	-	38
	新潟	-	7	-	29	22	4	10	72	-	2	-	11	18	4	17	52
	合計	-	293	-	89	214	18	25	639	-	106	-	51	69	13	28	267

出典：国土交通省 東北運輸局・北陸信越運輸局(平成21.3.31現在)

デマンド型交通の収支特性

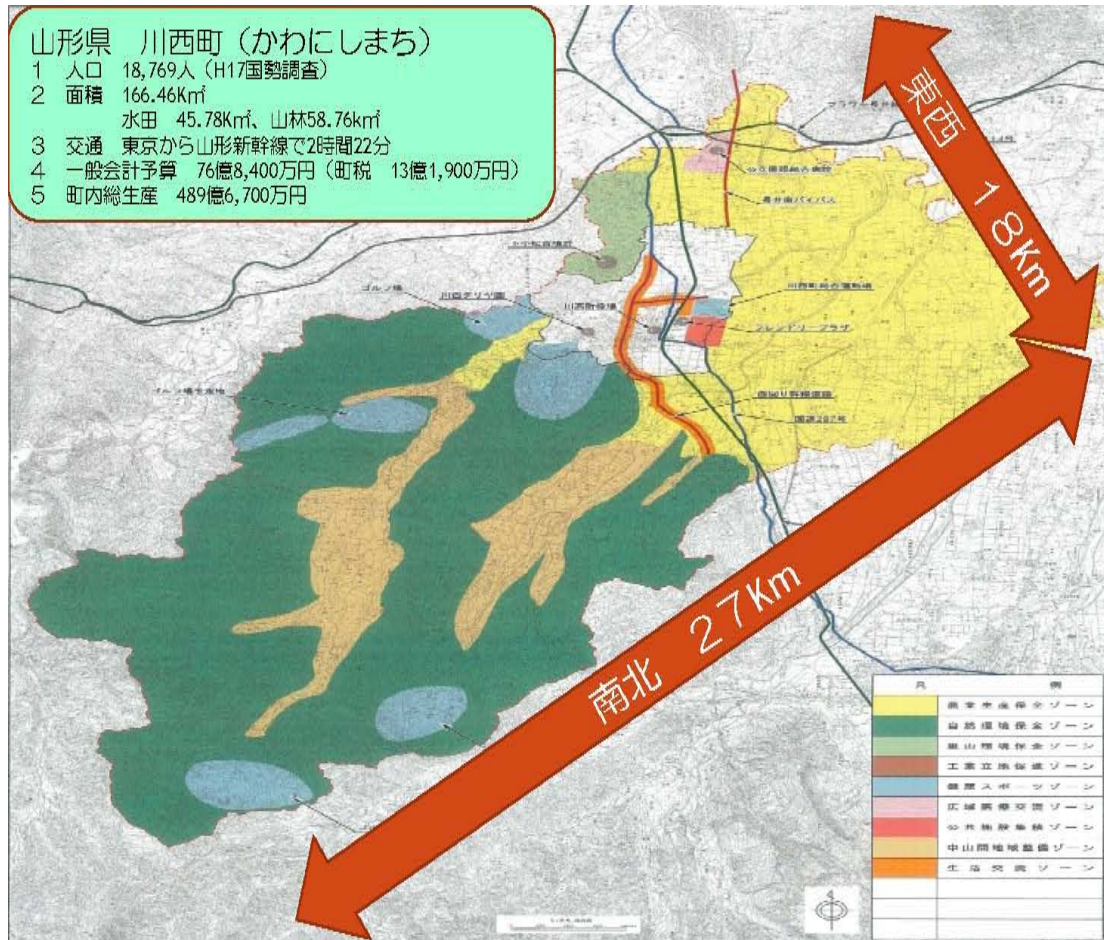
デマンド型交通の事業形態においては、収支均衡の確保は困難な状況にある。
年間利用者数2万人以下の事業者では、利用者数と収支に正の相関関係の可能性はある。



出典:国土交通省総合政策局『地域公共交通に関する新技術・システムの導入促進に関する調査業務報告書』より
デマンド型交通14事業者の収支状況(平成19年度)から東北活性研作成

3. (2) a. 山形県川西町のデマンド型乗合タクシーの事例

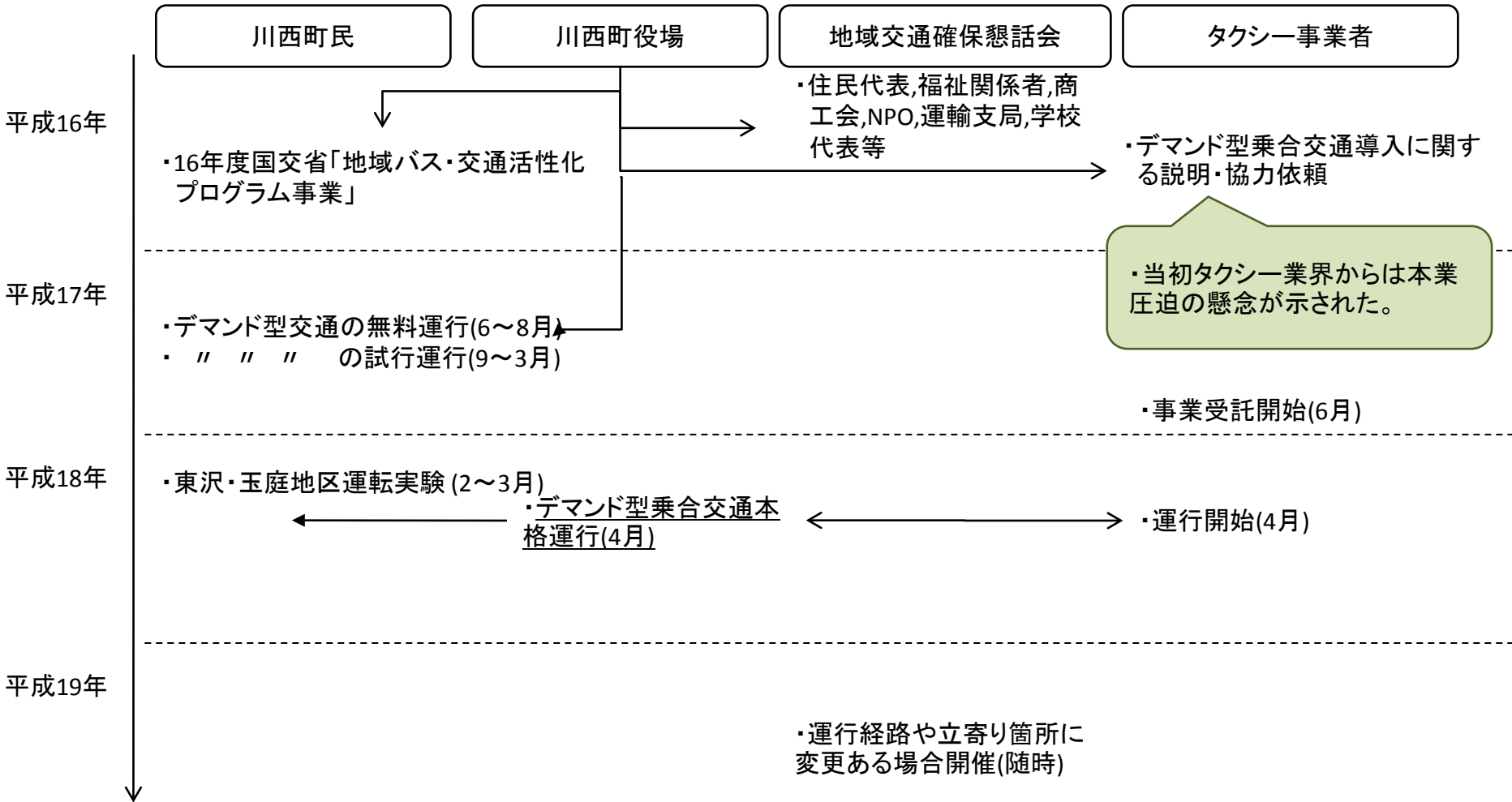
山形県の南部に位置する川西町は、町内での公共交通に町営バスがあったが、利便性が悪く、乗客数は年々減少し、反比例的に町負担のみが増大した。こうした状況に対し、川西町役場が主導して町営バスに代わりデマンド型乗合タクシーを導入した。



川西町資料より東北活性研作成

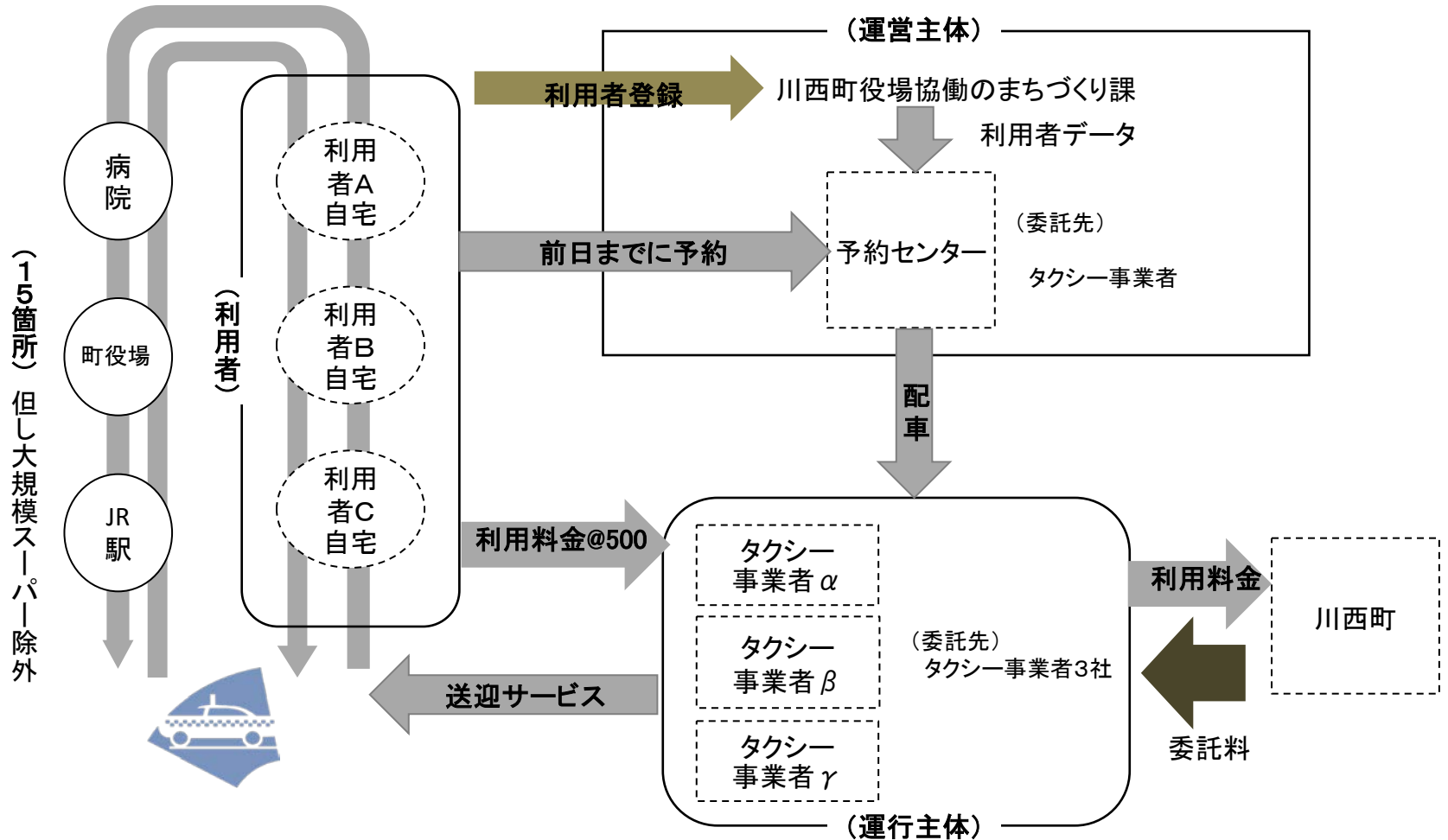
山形県川西町 デマンド型乗合タクシー 取組の経緯(概要)

従来川西町内の移動手段として公共交通は町営バスだけであったが、利便性が悪く、乗客数は年々減少、反比例的に町負担のみが増大した。そこで町民の移動ニーズに応えると共に、町負担低減のためデマンド型乗合交通を導入した。



山形県川西町 デマンド型乗合タクシー 概要

病院や診療所、駅、町営施設15箇所(自宅含)で乗降可能。午前7時30分～、午後1時～1時間毎に9便が運行されている。導入時新たなシステム構築を行わず、必要最低限の経費で運営されている。



山形県川西町 デマンド型乗合タクシー 予約センターによる管理・運用

予約管理は、川西町役場が作成したExcelシートを基に、実際に予約・運行管理に携わるタクシー会社オペレータが工夫したものを使用。40人/日規模の予約管理に対応可能となっている。



【オペレータ端末】

＜予約・運行管理＞

= オペレータがExcelで管理 =

- 電話応答
- 氏名/登録者番号 利用日 乗車時刻 乗車地/目的地
- 乗車便へ登録
- 利用者自宅(地図上の位置)確認 乗車一覧作成
- 運転者へ引継ぎ
- 乗車一覧



【Excel画面】

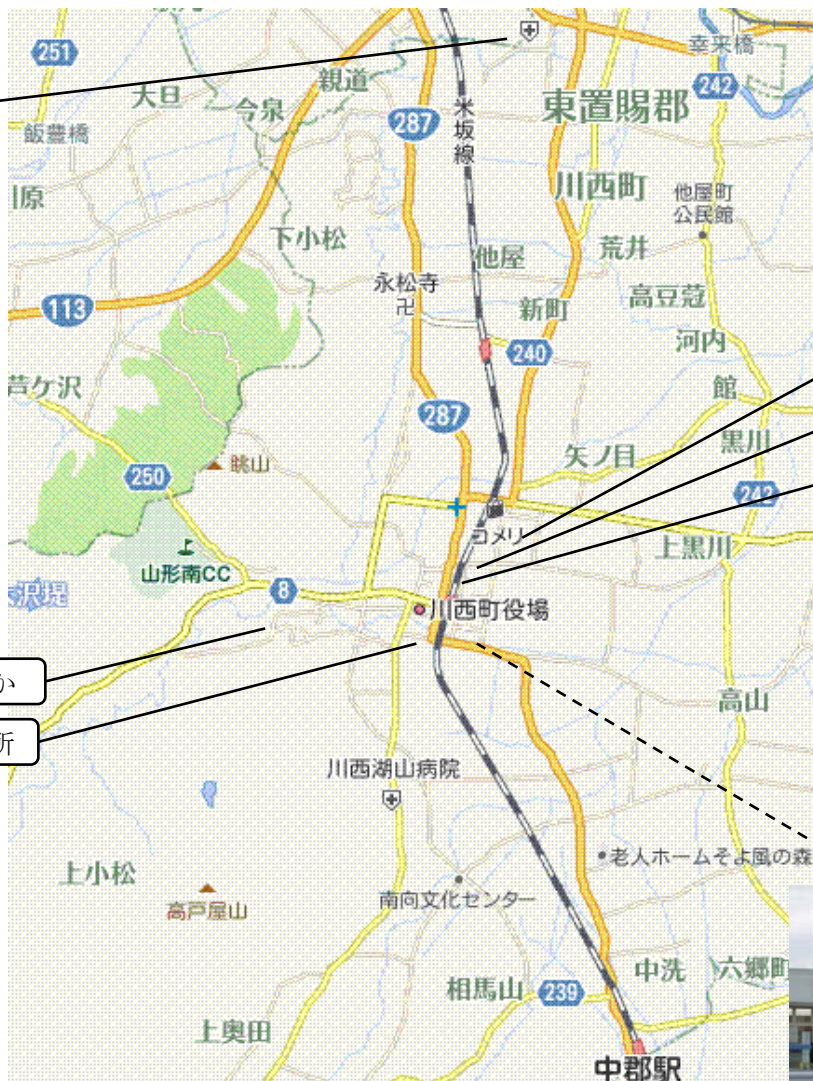


【ジャンボタクシー】

山形県川西町デマンド型乗合タクシー 運行圏

公立置賜総合病院:

山形県の南3分の1を占める置賜地域の高度医療を担う拠点として、隣接する2市2町(長井市・南陽市・川西町・飯豊町)と山形県が協力して建設し、平成12年11月から診療開始した。近隣の市立病院・町立病院は、初期医療や慢性期医療を担い、公立置賜総合病院が高度医療を担い、地域の医療機能を分担する新たな医療提供システムを構築している。デマンド型乗合交通の目的地として最も頻度が高い。



浴浴センターまどか

川西診療所

川西町民体育館

フレンドリープラザ

JR羽前小松駅



大規模スーパー2店
目的地にない



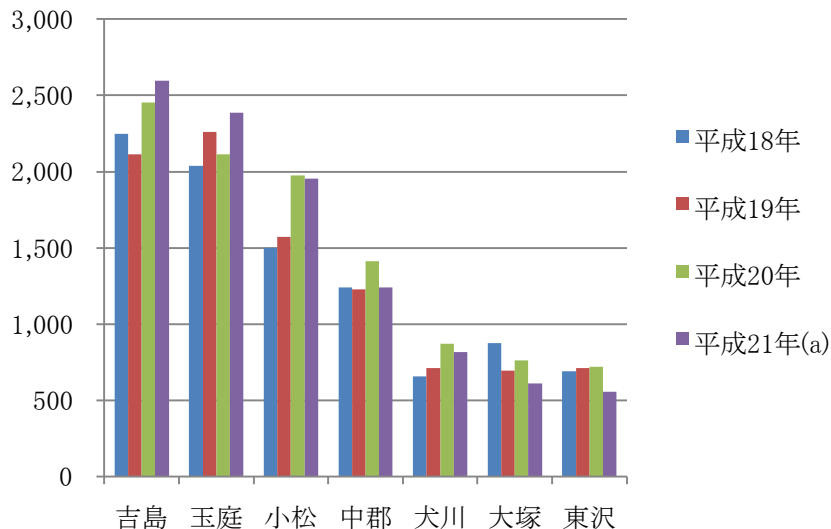
©2011 ZENRIN CO.,LTD.(Z10AJ第175号)

川西町資料より東北活性研作成 主な目的地、この他地区交流センター

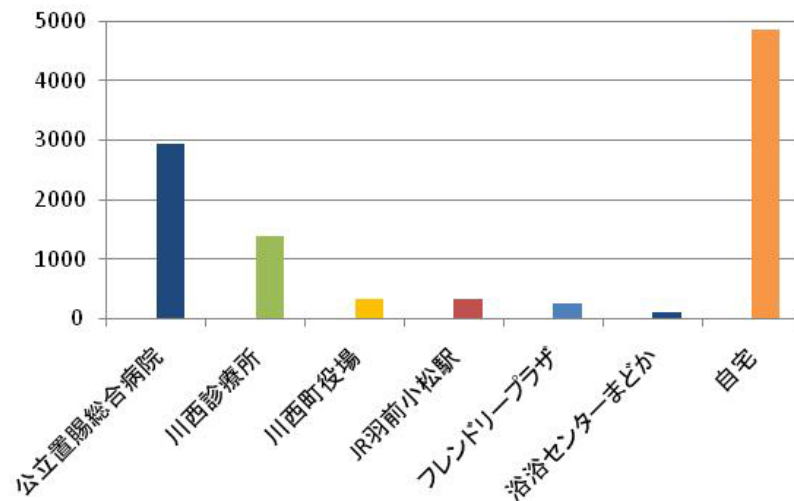
山形県川西町デマンド型乗合タクシー 利用状況

地区別に見ると、中心部から相対的に距離のある「吉島地区」「玉庭地区」の利用者が多く、両地区の合計で利用者全体の約1/3を占めている。なお中心部から距離のある「大塚地区」の利用者数が少ないのは、利用先として最多の「公立置賜総合病院」が大塚地区にあることに由来しているものと推察される。

<< 乗車地別利用者数の推移 >>



<< 目的地別利用者数 >>

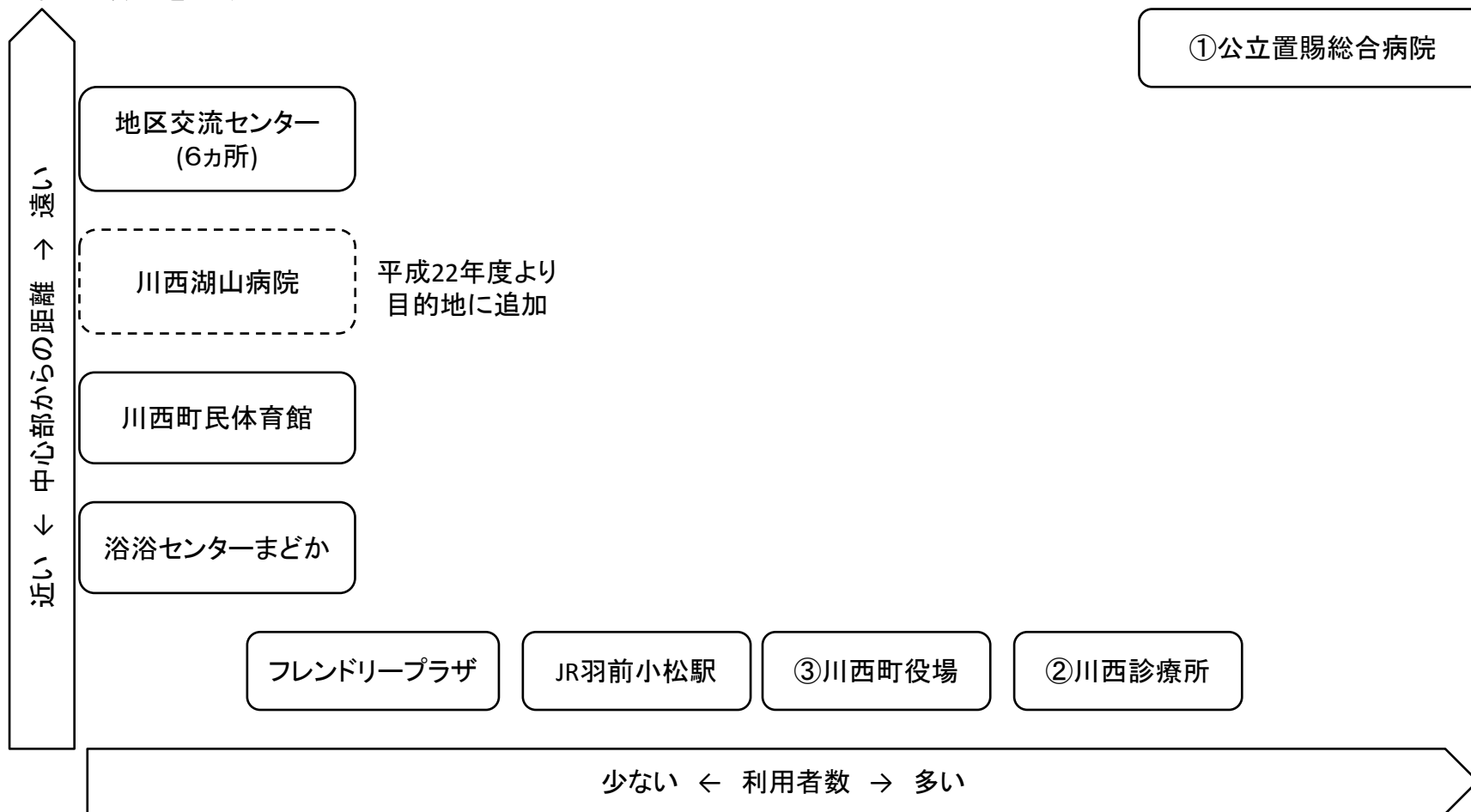


年度/地区	吉島	玉庭	小松	中郡	犬川	大塚	東沢	合計
登録者数(b)	312	319	585	231	161	143	98	1,849
地区人口(c)	2,888	1,182	5,366	3,299	2,104	2,464	677	17,980
1人あたり利用回数 (a)/(b)	8.32	7.48	3.34	5.38	5.07	4.29	5.70	5.50
地区別登録者比 率%(b)/c	10.8	27.0	10.9	7.0	7.7	5.8	14.5	10.3

川西町 協働のまちづくり課 提供資料より作成

山形県川西町デマンド型乗合タクシー 目的地別利用状況

医療機関「公立置賜総合病院」「川西診療所」の利用者が圧倒的に多い。新たに目的地に加わった「川西湖山病院」利用者の増加によって、デマンド型乗合タクシー全体の利用者の拡大が見込まれる。（表中①～③は利用者が多い順位を示す）



川西町 協働のまちづくり課 提供資料より作成

利用者の要望(利用者アンケートより抜粋)

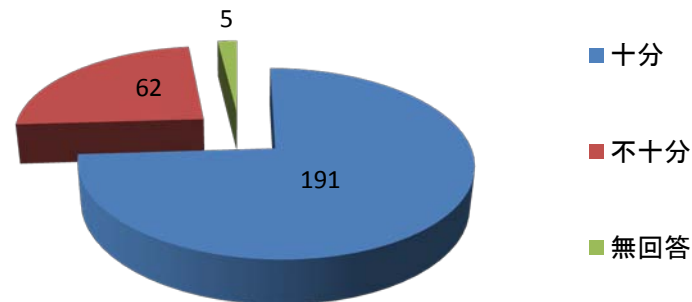
利用者からのアンケートによると、「規模の大きなスーパー」と「個人医院含む医療機関」を目的地として追加の希望があり、目的地設定に関して、現行とのかい離がある。

川西町 協働のまちづくり課実施の利用者アンケート(平成17年)より抜粋 一回答者総数 258人

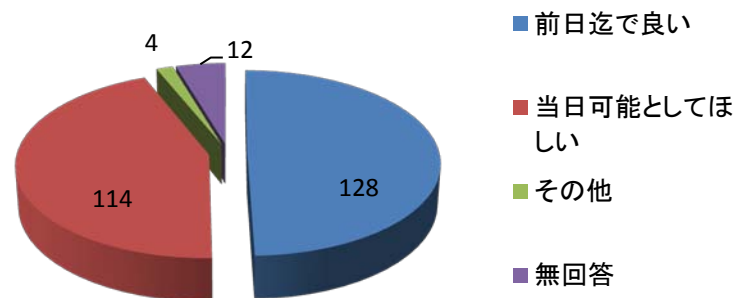
- 現在運行している目的地について「十分」か「不十分」を尋ねたところ、約四分之三が「十分」と答えている。「不十分」とした回答者に追加を希望する目的地を尋ねた結果、
- ・ 規模の大きなスーパー2箇所 …… 24名
 - ・ 個人医院含む医療機関 …… 24名
 - ・ 金融機関 …… 13名
- など、買い物、医療に対する要望があげられた。

- 前日までの予約を条件とするデマンド型交通の特徴について、「当日も予約可能としてほしい」回答が114人と多くなっている。
- この理由として、
- ・ 予約したことを忘れる
 - ・ 病院等の予約を忘れる
 - ・ 病院等の予約が変わるため
- などの回答があった。

<< デマンド型交通の運行先 >>



<< デマンド型交通の予約について >>



山形県川西町役場 ヒアリング詳細

山形県川西町は、平成8年から運行していた町営バスの乗車率の低下と、それに伴う町負担の増加に対し、平成18年よりデマンド型交通を本格導入した。現在でも川西町役場が運営の実質的な主体である。

I 山形県東置賜郡川西町の概要

1. 町勢の概要

- ・ 人口 17,588人(平成22年8月末現在)
- ・ JR米坂線平日11本運転(午前11時～4時間運行無し)
- ・ 山形交通バスは隣接する米沢市まで平日の日中3路線

2. デマンド型乗合タクシーの概要

- ・ 自宅から目的地(町内の15箇所)迄予め登録済の会員から前日中の予約に基づいて運行する。
- ・ 会員登録は川西町役場が実施。現在約1,700人が登録。(平成22年12月現在)
- ・ 目的地15箇所とは、公立置賜総合病院,川西診療所,JR羽前小松駅,町役場,フレンドリープラザ,浴浴センターまどか,町民体育館,川西湖西病院,6地区交流センター。
- ・ 料金 1人1回500円(片道)
- ・ 午前7時30分から1時間おき、午後は1時から1時間間隔で1日9便運行。
- ・ 町内タクシー事業者3社に運行を委託
- ・ ジャンボタクシー1台、小型タクシー2台 但し、冬季はジャンボタクシー1台追加。
- ・ デマンド型交通の導入に際し、Excelベースで予約・運行管理する方式、システム構築等初期費用は殆ど無い。
- ・ 会員は60才以上の高齢者がほとんどで、15箇所の目的地の利用状況をみると、公立置賜総合病院と川西診療所への通院と帰宅目的による利用が大多数を占めている。

3. 川西町役場 協働のまちづくり課へのヒアリングから

- 日時 ;平成22年9月10日(金),12月7日(火) 午前11時～12時
相手先 ;協働のまちづくり課 まちづくり推進主幹 島貫順一、主任 平田一則
- ・ 平成8年から運行していた町営バスの乗車率の低下と、それに伴う町負担の増加に対し、平成18年よりデマンド型交通を本格導入した。

- ・ 平成18年導入以来の利用者数 (人)

平成18年	平成19年	平成20年	平成21年
9,258	9,290	10,313	10,170

- ・ デマンド型乗合タクシーを導入したことによって、町の負担は、約2分の1(650万円/年間)に減少した。
- ・ 町営バス運行時の町負担は約100万円/月
- ・ 平成21年度決算額が1,150万円、このうち収入が500万円、支出が650万円程度である。また山形県からの補助金が160万円交付されている。
- ・ 川西町内にも比較的大規模なスーパーマーケットが2店あるが、目的地にない。

山形県川西町デマンド型乗合タクシー 運営上の課題(考察)

デマンド型乗合タクシーの運行に際し、新たなITシステムを導入していない。今後、利用者から寄せられている目的地拡大のニーズへの対応が求められている。

- 全国でデマンド型交通システムの導入が相次いでいるが、その全数が必ずしも成功しているとは言い難い。特に利用者管理、予約管理、車両運行管理のため新規にシステムを構築・導入した自治体では、その経費負担に苦慮するケースが散見される。
- 山形県川西町については、福島県南相馬市小高区等の先行事例を参照しつつ、初期投資の低減を図っている。利用者管理と予約管理はExcelベースで町職員が独自に構築していた。車両の運行管理についても、委託先タクシー会社の既存スキルを活用している。
- 利用者アンケートから最も多く要望が挙げられているスーパー等買い物ができる目的での設定を実施していない。今後町内の小売店を巻き込み、目的地として協賛金を徴収する等の方策により、実現可能と思われる。
- 川西町東沢地区で「福祉有償運送」を運行している特定非営利法人「はーとサービス川西」との関係について、活動の本拠地を置く東沢地区にもデマンド型乗合タクシーが運行している。
 - ・ 東沢地区と玉庭地区という同町内では最も中心部から遠い2地区が目的地に組込まれているため、同地区の利用者から「乗車時間が長い」というアンケート結果も寄せられている。
 - ・ 東沢地区の住民にとって、利用料金面でデマンド型乗合タクシー<過疎地有償<一般タクシーの順になるが、利用者の利便性、乗車時間等一長一短である。
 - ・ こうした状況をふまえ、デマンド型乗合タクシー等新たな生活交通が各々の利用者サービス向上を図ると共に、各サービス間の棲み分け、相互補完を模索することが、結局交通弱者である中山間地域住民の生活ニーズ向上を支援することに繋がると推察される。

3. (2) b. 福島県浪江町デマンド型乗合タクシーの事例

福島県浪江町内のデマンド型乗合タクシーは、自家用車を持たない高齢者等に交通手段を提供することにより、住民を市街地の商店に導き、活性化を図るため導入された。

・人口 20,542人(平成22年7月1日現在)

・公共交通として、福島交通バスが町内で最も西部に位置する津島地区と隣接する二本松市内を片道1時間30分程度で1日3往復結んでいる他、JRバスも北部で隣接する川俣町を経て福島市まで接続し、JR常磐線含めた他市町との交通は確保されている。

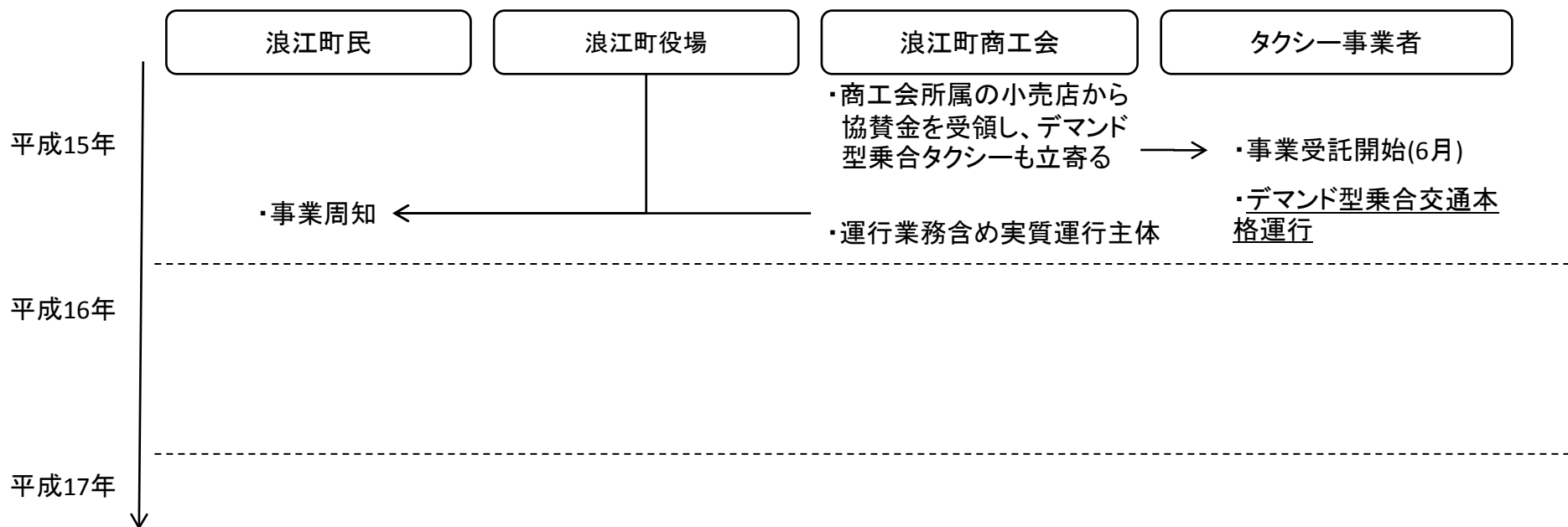
・町中心部と郊外を結ぶ公共交通手段を必要としていた。



浪江町HPより活性研作成

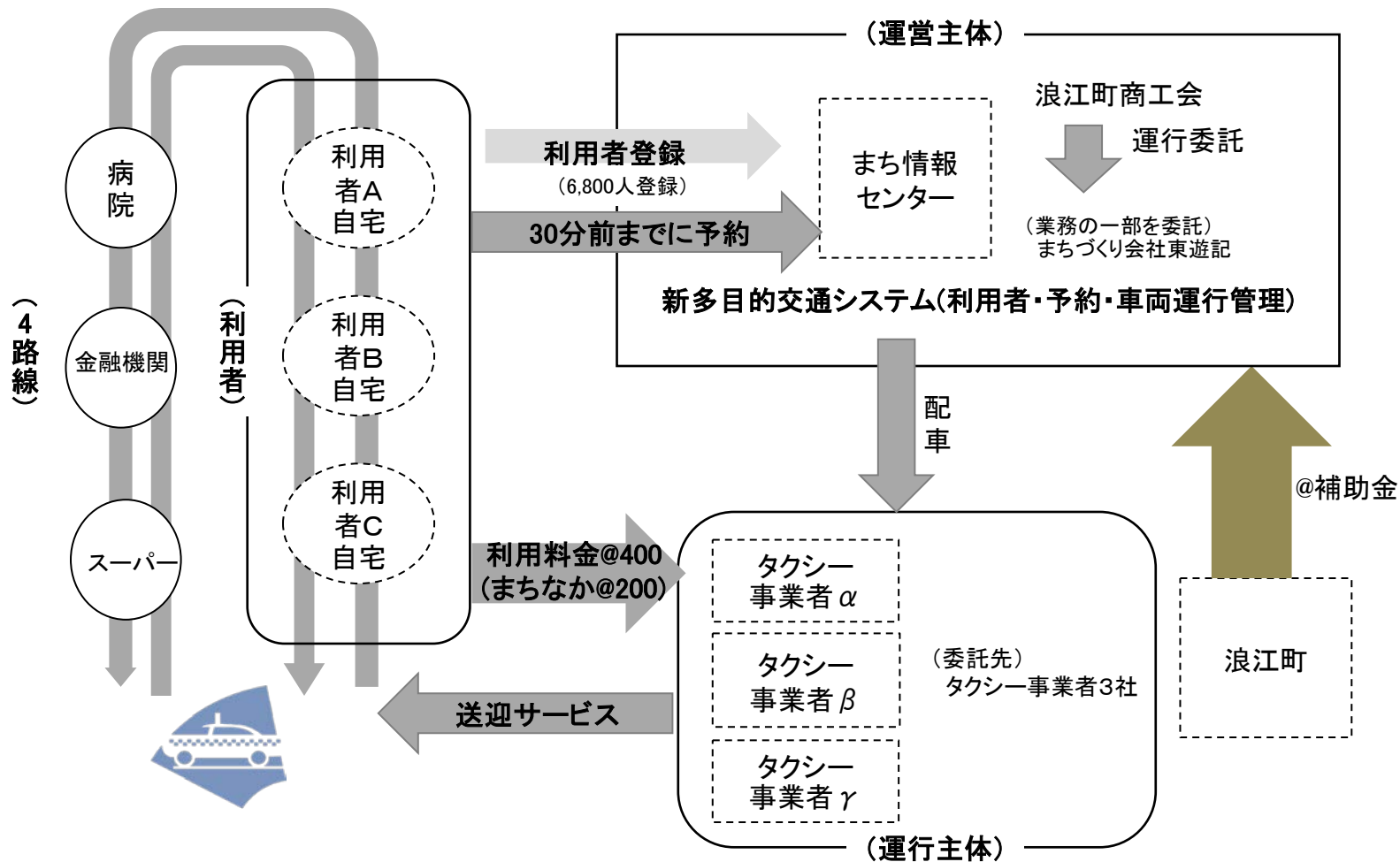
福島県浪江町 デマンド型乗合タクシー 取組の経緯(概要)

浪江町のデマンド型乗合タクシー「e-まちタクシー ぐるりんこ」は、高齢者を中心とした交通弱者に交通手段を提供する事により、住民を市街地の商店に導き、活性化を図ることを目的としている。



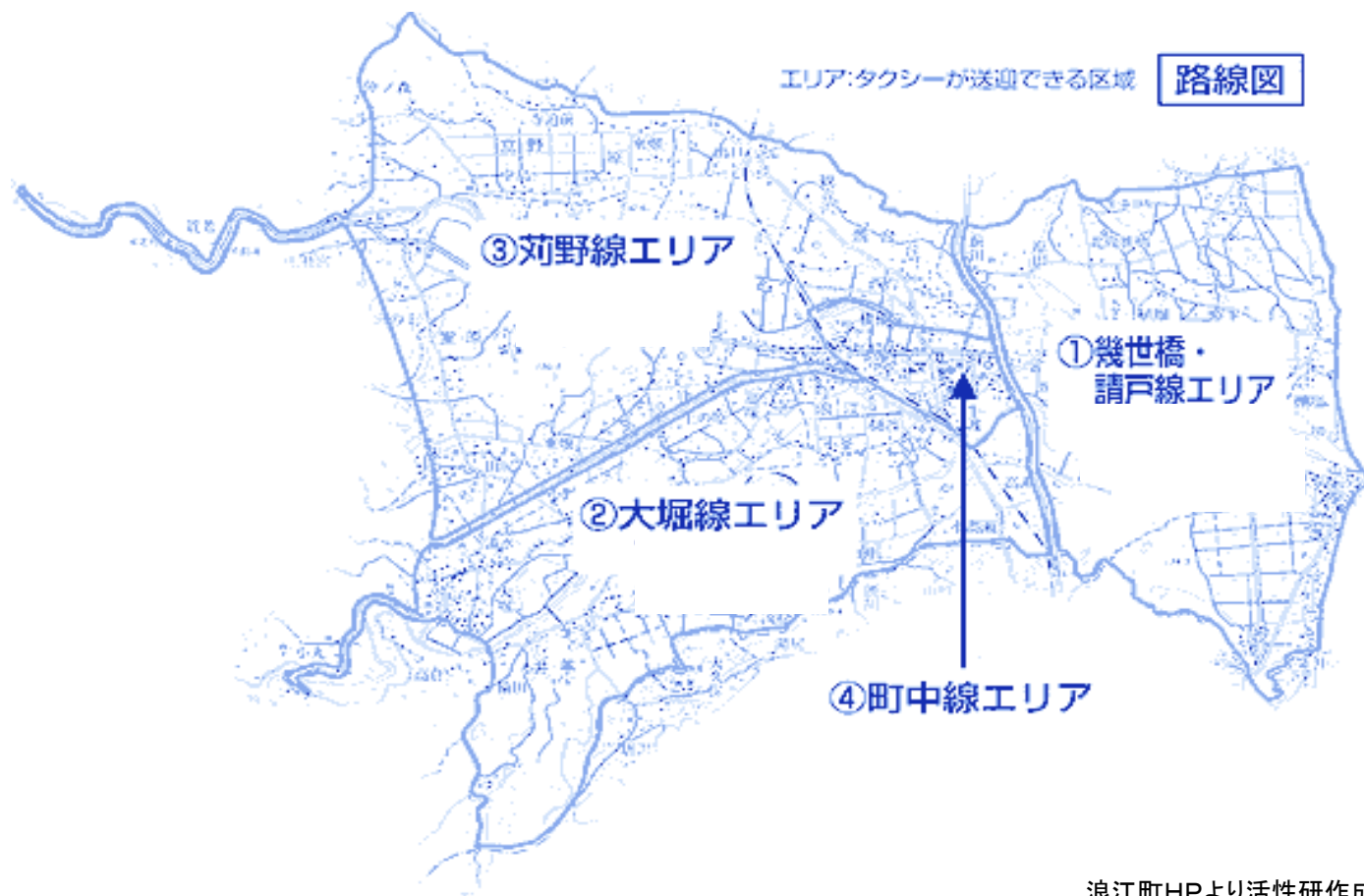
福島県浪江町 デマンド型乗合タクシー 概要

病院や金融機関、スーパー等(自宅含)で乗り降りが可能。4路線で午前8時から1時間おき(「まちなか線」は15分おき)に6~8便が運行されている。地元タクシー会社3社に運行を委託しているが、導入に際して新たなシステムを導入したため、依然町負担が大きい。



福島県浪江町のデマンド型乗合タクシー運行エリア

福島県浪江町内のデマンド型乗合タクシーは、市街地と郊外(苧野、大堀、幾世橋・請戸)を結ぶ3エリアと町中線がある。



福島県浪江町は高齢者への交通手段の提供により住民を市街地の商店に導き、活性化を図ることを目的に、平成15年から「e-まちタクシーぐるりんこ」を導入した。利用者の9割が高齢者、通院目的の利用者が多い特徴がある。

I 福島県双葉郡浪江町の取組み

1. デマンド型乗合タクシーの概要

- ・自宅から目的地迄予め登録済の会員からの出発時刻30分前の予約により運行する。午前8時～30分・1時間間隔。
- ・会員登録、予約管理、運行は浪江町商工会が実施する。現在約6,800人が登録しており、年間の利用者は22,133人(21年度)。
- ・運行コースは郊外と町中を結ぶ3系統(幾世橋・請戸、苅野、大堀線)と、町中(市街地)エリアの計4系統。
- ・料金 1回400円(郊外3系統)、200円(町中エリア)
- ・平成20年度各々片道100円値上げした。
- ・平成17年導入以来の利用者数 (人)

平成17年	平成18年	平成19年	平成20年	平成21年
30,317	29,882	28,197	23,455	22,133

2. デマンド型乗合タクシーの課題

- ・利用者には特徴が見られ、60歳以上が約9割、また女性が約9割で、目的地として医療機関が半数以上を占める。
- ・こうした特徴から、午前中に医療機関を受診し、帰宅途中買い物を済ませるといった行動パターンが見えてくる。
- ・他方当初意図した町中商店の活性化には必ずしも繋がっていない。

3. 浪江町商工会へのヒアリングから (浪江町商工会館)

日 時;平成22年9月28日(火) 午前9時～10時30分

相手先;浪江町商工会 事務局長佐藤安良,経営指導員豊沼寿幸

- ・高齢者への交通手段の提供に住民を市街地の商店に導き、活性化を図ることを目的に、平成15年から「e-まちタクシーぐるりんこ」を導入した。町民の約3人に1人は登録し、町民数を上回る年間利用者がある。
- ・利用者数からは読取れないが、登録はしながら利用は少ない人が多い半面、1人で何度も利用する「ヘビーユーザー」がいて、利用実績を押し上げていると浪江町商工会で分析している。
- ・従って「ヘビーユーザー」が死亡や施設に入居して外出の機会が減ったりすると、全体の実績に顕著に影響が現れる。
- ・デマンド型交通の導入に際して、総務省の補助金により利用者管理、受付管理、車輛運行を管理するシステムを導入した。
- ・しかし、これらシステムは5年毎に更新が必要で、平成20年には更新費用として約600万円を必要とした(単価値上げの一因)。
- ・平成22年度予算額が2,311万円で、このうち収入が約810万円、浪江町からの補助金1,290万円を織込んでおり、依然高額にのぼっている。
- ・支出では車両借上に1,550万円が見込まれる他、運行担当者人件費に320万円、機器保守管理費95万円を計上している。
- ・減少傾向の利用者に歯止めをかける必要があり、老人会でのPR等利用者拡大の手段を考えているが、決め手がない。

福島県浪江町デマンド型乗合タクシー 運営上の課題（考察）

今回のヒアリング調査結果、および(財)電源地域振興センターが実施した「浪江町公共交通機関の運行方針とそれを活用した地域振興に関する調査」によると、次のような課題が浮き彫りとなっている。

- 全国でデマンド型交通システムの導入が相次いでいるが、その全数が必ずしも成功しているとは言い難い。継続的かつ安定的に事業が継続するための必要条件は、事業収支の安定であるが、利用者管理、予約管理、車両運行管理のため新規にシステムを構築・導入した浪江町では、その経費負担に苦慮している。(平成22年度町負担1,290万円、5年に1度のシステム更新費用に約600万円)
- 浪江町については、近隣の福島県南相馬市小高区の先行事例を参照しているものの、初期投資に総務省補助金が適用されるなど、導入時の条件に恵まれていたことが挙げられる。但し、運行を委託しているタクシー会社に支払う費用として、車輛の借上げ代の他に、日々の予約管理と車両運行管理実施について、専任の人員費も必要とするなど、利用者収入の約2倍の経費を支出しており、収入と経費バランスの面で、均衡に至っていない。
- デマンド型乗合タクシー制度導入当初から浪江町商工会が加わり、商店街への買い物客の呼び込みを最重要テーマとしていたが、実際の利用状況では最も多く立寄る場所として医療機関が利用されており、浪江町商工会の目論見が外れている。
- また、利用者の乗車パターンに特徴があり、高齢者が午前中に医療機関を受診し、帰宅途中買い物を済ませるといった行動パターンが見えてくるが、その反面午後や、医療機関以外の立寄り場所の利用者が少ない実績が出ている。
- デマンド型乗合タクシーのヘビーユーザーが減少し、新規利用者の開拓も進んでいない。
→ (財)電源地域振興センター「浪江町公共交通機関の運行方針とそれを活用した地域振興に関する調査」報告書26頁
- 立寄り個所やルートの再構築などの工夫も凝らしながら、利用者を誘引するクーポンなどの仕組みづくりも検討の必要がある。
- こうした課題をふまえ、浪江町では、町内交通システムの再構築として、町営バス、福祉バス、スクールバス、デマンド型乗合タクシーなど従来の垣根を越えて利用者本位で再構築する検討を開始している。

福島県浪江町津島地区 ヒアリング結果 (参考)

浪江町津島地区は、浪江町の最西部に位置し、中心部から町営バスで40分(浪江駅⇄日中6往復)と距離があり、デマンド型乗合タクシーも運行していない。一方商店、診療所、金融機関は一応揃い日常生活に支障は少ない。今後の津島地区における過疎地有償運送事業成立の検討が、浪江町において行われている。

I 福島県双葉郡浪江町津島地区

1. 浪江町津島地区の概要

- ・ 人口 1,572人(平成21年3月1日現在) 浪江町内の6地区の中で、最も人口が少ない。
- ・ 中心部から町営バスで40分(浪江駅⇄日中6往復)と距離があり、デマンド型乗合タクシーも運行していない。
- ・ 町営バス料金は片道1,110円、利用者の殆どを占める県立浪江高校津島校生が浪江町内から6ヶ月定期を使って通学しても、1ヶ月に2万円を超える負担。
- ・ 浪江町のある「浜通り」と「中通り」の東西を結ぶ中間点付近にあることから、住民には西部の福島市や二本松市に通勤・通学している人もいる。
- ・ 地区内に津島診療所(+歯科診療所)があり、平日5日間診察していることから、地区住民の殆どが利用している。診療所で対応できない場合、二本松市や浪江町内の病院に通院する。
- ・ 金融機関として郵便局とJA農協が地区内にある。

2. 浪江町支所長、下津島区長へのヒアリング (於:津島支所)

日時 ;平成22年9月28日(火) 午後3時～4時30分

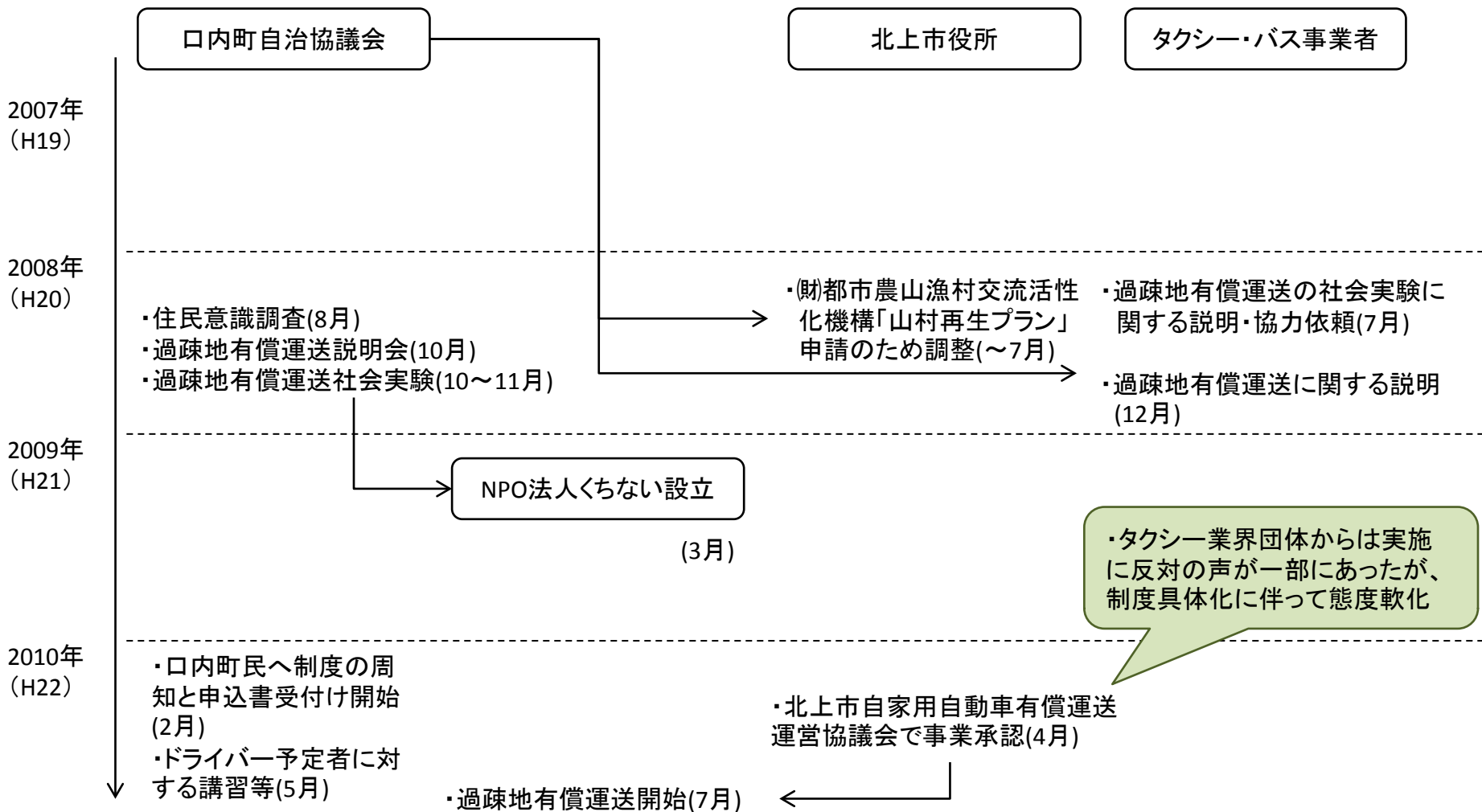
相手先 ;今野秀則・下津島区長、門馬勇次・津島支所長

同行 ;宮城大学・徳永教授、NPOいわて地域づくり支援センター・若菜常務理事、浪江町企画調整課・玉川主幹、同 近野副主査

- ・ 津島地区は人口も少なく、「浜通り」から「中通り」に抜ける国道沿いに位置しており、周辺を山に囲まれた中山間地域。
- ・ 地区の中心に郵便局、商店、町営の診療所が揃っており、特別なことがなければ日常生活に不便はない。
- ・ 但し先代に「開拓者」として入植した住民が、地区の中心部から更に奥まった山際の一軒家に住み、高齢化に伴って家からの出入りも大変になって来ている家もある。現在こうした住民の診療所への通院は、福祉バスに頼っているが、バス車両が入れない家もあり、今後こうしたやり方が続くかが不安。
- ・ こうした懸念もふまえ、区長会の企画で、現在デマンド型乗合タクシーが乗入れてない津島地区に、22年1～2月にデマンド型乗合タクシーの実証試験を実施した。
- ・ このデマンド型乗合タクシーの実証試験結果では、診療所への通院がドア・ツー・ドアで利用できることから、利用者からは好評だったものの、津島地区の人口が広範囲に分散していることから、デマンド型乗合タクシー事業成立は厳しいと推測される。
- ・ また、津島地区の特殊事情として、首都圏の住人が「i-ターン」で津島地区に居住している世帯が、約50世帯近くに上った。但しこれら「i-ターン」者の中には、気候の良い春～秋の季節のみ居住するため、住民登録をしない者もいるということで、地域コミュニティとの関わりや行政サイドの対応は今後の課題としていた。

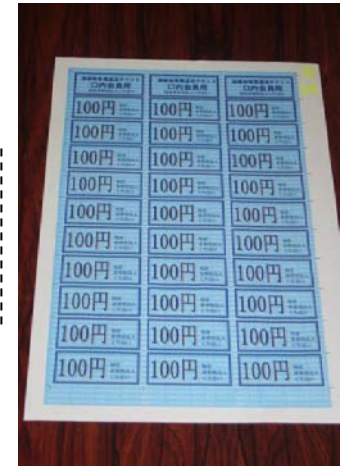
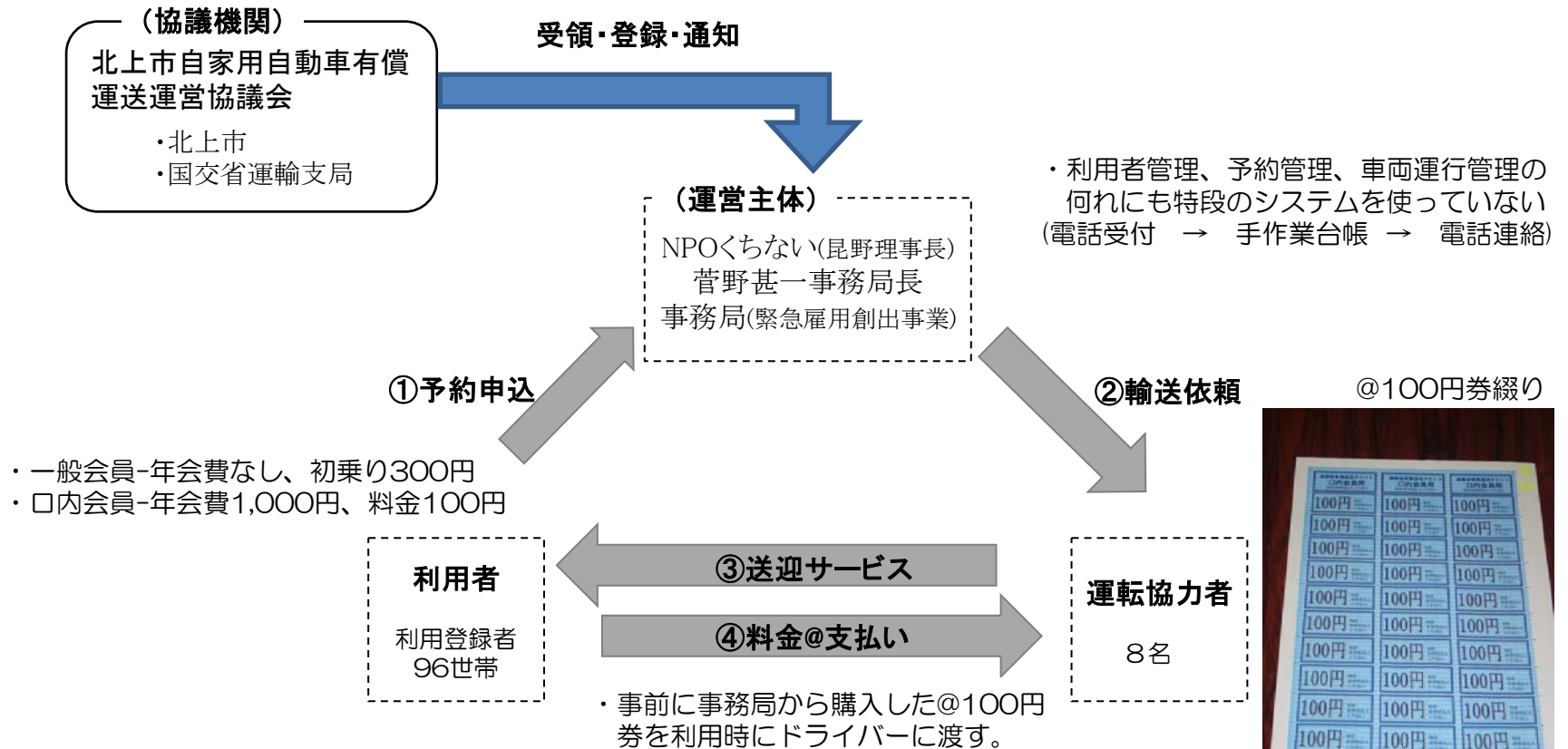
3.(2) c. 岩手県北上市口内町 過疎地有償運送の導入事例

北上市口内町での過疎地有償運送の実現にあたっては、自治協議会役員等による現地住民の困難を救おうとする地域の力が結集された。



運営体制

利用者は口内町住民、運行区域も口内町内に限定し、福祉有償運送も実施している。運営の仕組みは簡素化されており、運営コストは最低限に抑えられているが、事業収支均衡は会員目標の達成次第であり、現状では厳しい。



事業収支見込み

過疎地有償運送の他に、福祉有償運送も実施しており、過疎地有償運送登録者からの年会費(300名を想定)を含め、事業全体で収支均衡を図っている。

<<過疎地有償運送 収支見込み>>

	料金		1日平均		稼働日		月		年間計	
収入	100	×	4	×	22	×	12	=	105,600	
支出	300	×	4	×	22	×	12	=	316,800	
									収支差	-211,200

<<福祉有償運送 収支見込み>>

	料金		1日平均		稼働日		月		年間計	
収入	1,000	×	3	×	22	×	12	=	792,000	
支出	1,000	×	2	×	22	×	12	=	528,000	
									収支差	264,000

<<年会費と事務管理費>>

	会費		会員数		年間計	
収入	1,000	×	300	=	300,000	
支出	15,000	×	12	=	180,000	
					収支差	120,000

<<全事業>>

過疎地有償運送	-211,200		
福祉有償運送	264,000		
年会費と事務管理費	120,000		
		収支差	172,800

- ・特定非営利法人「くちない」作成資料より抜粋
- ・平成22年7月から事業開始で実績が少ないため何れも見通し
- ・会員数300名は達成目標、現在96名

特定非営利活動法人「くちない」ヒアリング概要

過疎地有償運送は、安価な料金と利便性により口内町住民に好評。平成22年度は緊急雇用創出事業もあり、人員確保できているが、収支を含め今後の事業安定が課題。

1. 特定非営利活動法人「くちない」へのヒアリングから

日 時；平成22年11月12日(金) 午後1時～2時50分
相手先；特定非営利活動法人くちない事務局長 菅野 甚一

(1) 運行の概要

- 場所 北上市口内町地区住民の登録者(現在96名)
- 運行範囲 自宅 ⇄ 口内町地区内の目的地
- 料金単価 @100円(事前に100円券の綴りを購入)
- ドライバーへの報酬@300円/1回
- 利用者数は約4人/日と事前の想定どおり。過疎地有償運送としての収支は支出超過であり、採算は取れていない。
- 利用実績7月末からの運行で実績が少ないが、目的地を見ると、① 自宅から路線バスのバス停が約6割
② " " 診療所が約3割
他に郵便局、産直店「めぐり」、葬式、墓参等となっている。
- 登録しているドライバー(8人)も65歳以上が多く、高齢化が進み、新たなドライバーの更新が急務。

(2) 制度導入に関する折衝について

- 「有償ボランティア交通」社会実験を実施した際、関係者からの理解を得るのに苦慮した。
- タクシー事業者に同制度導入を説明したところ、当初競業の懸念から難色を示した。
- 平成18年の法改正を受け、過疎地有償運送制度導入の相談に国交省運輸支局に行ったが厳しい指導があった。

(3) NPO法人「くちない」運営について

- 過疎地有償運送実施にあたっては、(財)都市農山漁村交流活性化機構の山村再生プランへの申請を契機としている。
- 登録者からの利用予約は、同NPO法人が運営している「集落商店」で電話予約を受け、翌日以降の運行を管理している。
- 予約管理・車両運行に特段のシステムを使っておらず、台帳に予約の内容と対応するドライバー名を記入して管理している。
- 国の緊急雇用創出事業を活用して過疎地有償運送および、集落商店対応で2人を雇用している。またNPO法人事務局として1人を雇用している。
- 昆野理事長は「口内地区交流センター長」である他、菅野事務局長は「口内町自治協議会事務局長」「口内地区センター事務長」等も兼職し、地区全般の自治・生活問題に対応している。

(4) 北上市口内町地区の過疎地有償運送の特徴

- ① 地区内路線バスへの接続を主な目的として導入し、地区内運行に徹し、バス・タクシー事業者から一定の理解を得ている。
- ② 料金単価を100円と低く設定している背景には、100円か200円か熟慮したものの、採算を度外視し、タクシー事業者からの批判にも配慮して最低限の料金を受領している。
- ③ 前述の集落商店経営も兼業していることを活かし、
〈往路〉 過疎地有償運送 → 路線バスで通院
〈復路〉 路線バス → 「店っこくちない」で買い物 → 過疎地有償運送で帰宅 と高齢者を中心とした地域住民の生活パターンに上手くマッチした取組を行っている。

デマンド型乗合タクシー

【 利用実態 】

・既存公共交通の衰退に伴う住民の生活交通確保という自治体の危機意識から始まる新しい交通システムは、現実的に医療機関への通院用途が圧倒的に多い。

【 利用拡大 】

・地元商店街からの協賛を得て立寄り箇所に加えるなど、地域住民・関係諸団体を巻き込んだ取組とすることによって、更に利用拡大を図ることが可能。

【 運営の仕組み】

・ITシステムを新規に導入して、予約・運行管理を行う場合には、初期投資に加えランニングコストとして多額の費用が必要。
・ITシステムを導入せず、タクシー会社オペレータのスキルやノウハウを活用し、予約・運行管理に経費を投入しない選択肢もある。
・ITシステムの要否は利用者数と利用形態により判断される。先行事例に関わらず、個別の検討が必要である。

【 生活交通サービスの検討 】

・デマンド型乗合タクシーに通院ニーズ等で1便5名以上の利用が見込める場合、小型車両を活用した定時定路線運行検討の可能性はある。

過疎地有償運送

【 事業成立の要素 】

・単独での事業収支が見込めないことを認識したうえで、他事業との複合効果を意図することが必要。
・北上市口内町の事例では、町内に乗入れる路線バスと自宅との乗継ぎに目的があり、既存公共交通との連携も成功している。

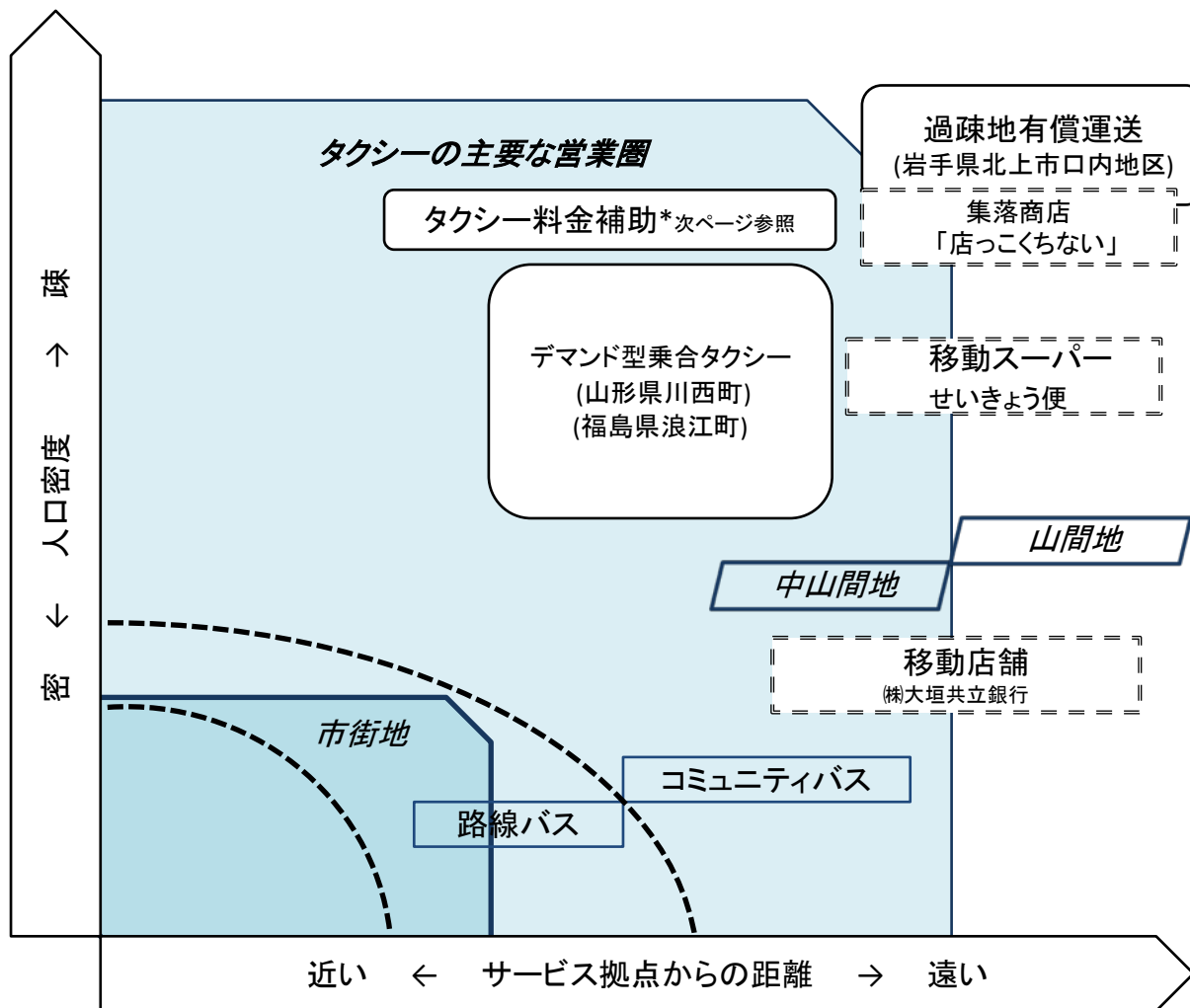
制度改正



【 地域公共交通会議 】(参考)

・平成18年10月に道路運送法の一部が改正され、自治体、乗合バス事業者、住民、所管行政組織等が地域交通を検討する「地域公共交通会議」の仕組みが導入された。
・浪江町では委員に公共交通事業者や住民団体の長が名目的に就任する例が見られた。同会議の実効性を高めるには、利用者側からの参加者を増やし、利用者の立場からの検討に加え、利用者自身が利用促進を考える場とすることが重要である。

4. まとめ (1)

各事例を、「人口密度」と「サービス拠点からの距離」の2軸マップ上に整理した。



凡例；
 サービスを届ける取組み
 人を運ぶ取組み(交通)

【サービスを届ける取組みについて】
 行政が「買い物」について支援をすれば拠点からの距離が一定程度必要という解釈ができる。(あまり近いと支援が正当化されない)

【交通について】
 どの方法がどのエリアに向くかが、ある程度読み取れる。

- 人口密度がそれほど低くない地域では「コミュニティバス」が成立しうるが、相当低い地域では「デマンド型タクシー」の方がよい。
- 「過疎地有償運送」はタクシーの主要な営業圏では、競合のため、成立しない。(今回、報告書には載せていないが、タクシー営業圏でこの方式を採用したが中止となった事例があった。)
- デマンド型タクシーが需要不足で難しい地区(タクシー営業圏で、かつ、非常に人口密度が低い地区)では「タクシー料金補助」を検討してもよい。

図表の補足 タクシー料金補助

群馬県安中市では交通弱者救済措置事業として、タクシー以外の交通機関を利用することが困難なためにタクシーを利用した場合において、その料金の一部を補助することにより、「交通弱者」の社会活動の便宜を図る制度を導入している。

□ 「交通弱者」の定義

- ・ 母子世帯(満18歳未満の児童がいる世帯)のうち4輪自動車を保有しない世帯
 - ・ 身体障害者(身体障害者福祉法施行規則別表第5号の1・2級、および3級に該当する者)
 - ・ その他特に市長が認めた者
-
- 安中市は地元の6タクシー業者と、契約を締結している。
 - 補助を希望する者は、「タクシー利用券交付申請書」を安中市に提出する。
 - 市は申請者に対し、月3枚で計算した年間36枚を限度とし、タクシー利用券を交付する。
 - 利用者は、タクシーの利用1回につき、利用券1枚を当該タクシーの運転手に渡す。

中山間地域における生活関連サービスの実態

中山間地域住民に不足し、最も高いニーズがあるのが医療。文献調査、および自治体アンケート調査の結果から、主要生活関連サービスに対するニーズは 医療 > 買い物 > 金融 の順と推測される。

生活関連サービスの維持・向上に向けた先進事例検討結果

主要生活関連サービスを中山間地域に届ける取組みは、全国・東北共に一部で行われている。それらは何れも有効であるが、大きな広がりではなく、あくまで限定的なものとなっている。こうした状況の中で、住民をサービス拠点に運ぶ新たな生活交通サービスへの期待は大きい。

新たな生活交通サービスの事例検討結果

デマンド型乗合タクシーの事例

- ・2自治体共に医療機関への通院用途が圧倒的に多く、中山間地域住民の最も深刻なニーズに対応している。
- ・買い物については、意図したほど住民を市街地の商店に導く結果に繋がっていない(浪江町)、一方で大規模スーパーが目的地としてニーズが高い(川西町)等、現在の路線について、検討の余地がある。
- ・ITシステムの要否は利用者数と利用形態により判断される。先行事例に関わらず、個別の検討が必要である。

過疎地有償運送の事例

- ・北上市口内町の事例では、元々収支が成り立たない地域であることを認識したうえで、集落商店との相乗効果により成功を収めている。
- ・また、町内に乗入れる民営路線バスと自宅との乗継用途に目的があり、既存公共交通との連携も成功している。

参考文献・調査研究リスト

- 矢内諭編著『自立・交流する中山間地域 ―東北農山漁村からの地域デザイナー』平成20年5月
- 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報告書 ～地域社会とともに生きる流通～』平成22年5月
- 東北農政局『平成20年度東北 食料・農業・農村情勢報告』平成21年6月
- 国土交通省『地域公共交通に関する新技術・システムの導入促進に関する調査業務報告書』平成21年3月
- 国土交通省HP『地域公共交通の活性化・再生への事例集』
- 国土交通省『人口減少・高齢化の進んだ集落等を対象とした「日常生活に関するアンケート調査」集計結果(中間報告)』平成20年12月
- 国土交通省「過疎集落における暮らし安定のための施策パッケージに関する調査結果報告(概要)」平成21年7月
- 国土交通省地域住民との協働による地域交通のあり方に関する懇談会・報告 平成18年1月
 - コミュニティバス等地域住民協働型輸送サービス検討小委
 - NPO等によるボランティア有償運送検討小委
- 財団法人運輸調査局『運輸と経済』
 - ・徳永幸之「東北地方からみた乗合バス事業の課題と展望」平成21年2月
 - ・喜多秀行「高齢社会と地域公共交通計画」平成21年9月
 - ・藤山浩「高齢化が進む中山間地域における公共交通マネジメントの方向性」平成21年9月
- 過疎対策研究会『過疎対策データブック 平成19年度過疎対策の現況』平成22年2月
- バス110番、岩手県立大学地域連携研究センター『自治体のバス計画策定方法に関するシンポジウム』報告平成21年3月
- 青森県『生活交通ハンドブック ～使える生活交通システムの導入に向けて～』平成19年2月
- 「過疎地有償運送の導入条件と課題」平成18年 第32回土木計画学研究発表会 NPOいわて地域づくり支援センター常務理事 若菜千穂
- 財団法人電源地域振興センター「浪江町公共交通機関の運行方針とそれを活用した地域振興に関する調査」平成22年3月
- 財団法人東北活性化研究センター『東北における市街地コミュニティの賑わい創出に関する調査・研究』平成22年度

中山間地域における生活関連サービスの実態調査<自治体アンケート>

自治体アンケート概要

■目的

東北(東北6県及び新潟県)の地方自治体を対象として中山間地域における生活関連サービスの実態を把握する目的でアンケート調査を実施した。

■調査期間: 平成22年9月13日～9月30日

■調査方法: 郵送による配布(CD同封)、郵送または電子メールによる回収

■調査対象:

東北の人口20万人未満の257市区町村を対象に調査を行った。
各市区町村の小学校区を回答の基本単位とした。

■回答状況

発送数		257
回収数		129
有効回答率		50.2%
回答小学校区		849

■県別回答率

	発送数	回収数	回収率(%)
青森県	37	19	51.4
岩手県	33	15	45.5
秋田県	24	10	41.7
宮城県	39	18	46.2
山形県	34	15	44.1
福島県	56	32	57.1
新潟県	36	20	55.6

調査項目

問1人口

問2学区内に商店の有無

問3学区内に病院の有無

問4学区内に郵便局や金融機関の有無

問5学区内に路線バス(民間事業者運営)の有無

問6学区内にコミュニティバス(市町村運営)の有無

問7学区内に鉄道駅の有無

問8『車を持たない住民』が上記を行おうとした場合に、困難を感じるかどうか。

問9問8で「1.困難を感じる」場合、困難を解消するために必要と考える方策(優先度や実現可能性の高いものを1つ選択)

問10問8で「2.困難を感じない」場合の主な理由(最も影響が大きいと思われるものを1つ選択)

問11学区内に上記施設がない場合の最寄の拠点までの距離

問12『車を持たない住民』が上記を行おうとした場合に、困難を感じるかどうか。

問13問12で「1.困難を感じる」場合、困難を解消するために必要と考える方策(優先度や実現可能性の高いものを1つ選択)

問14問12で「2.困難を感じない」場合の主な理由(最も影響を与えていると思われるものを1つ選択)

問15学区内に上記施設がない場合の最寄の拠点までの距離

問16『車を持たない住民』が上記を行おうとした場合に、困難を感じるかどうか。

問17問16で「1.困難を感じる」場合、困難を解消するために必要と考える方策(優先度や実現可能性の高いものを1つ選択)

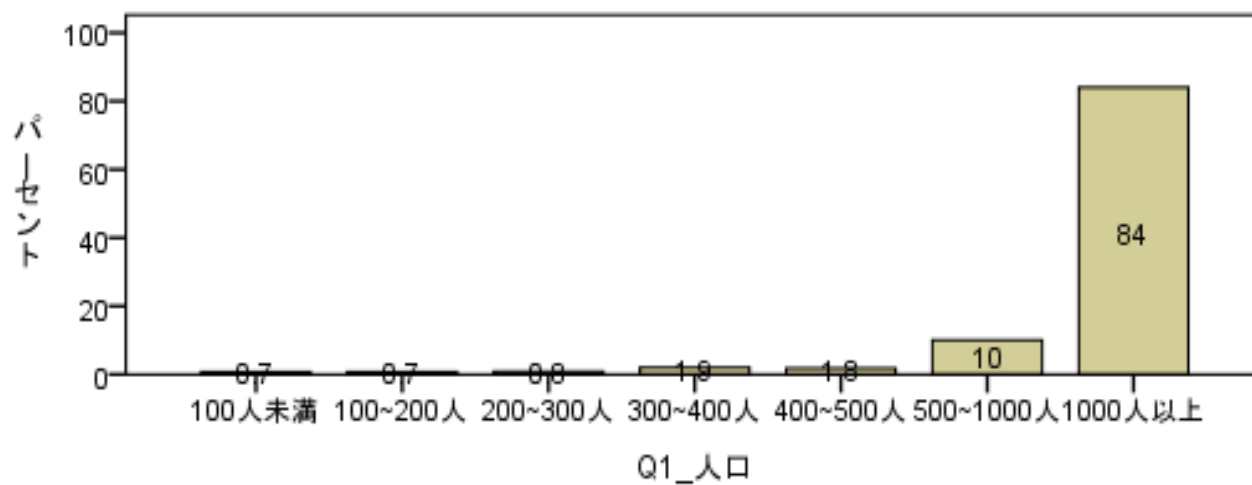
問18問16で「2.困難を感じない」場合の主な理由(最も影響を与えていると思われるものを1つ選択)

問19学区内に上記施設がない場合の最寄の拠点までの距離(5km区分)

問1:学区内の人口

人口千人以上の小学校区が約84%に上っている。

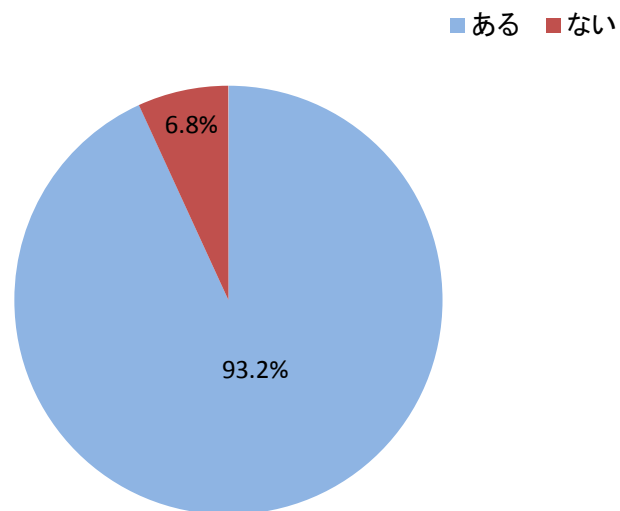
[問1 小学校区の人口]



問2:学区内に商店があるか

商店があると答えた小学校区が約93.2%に上っている。

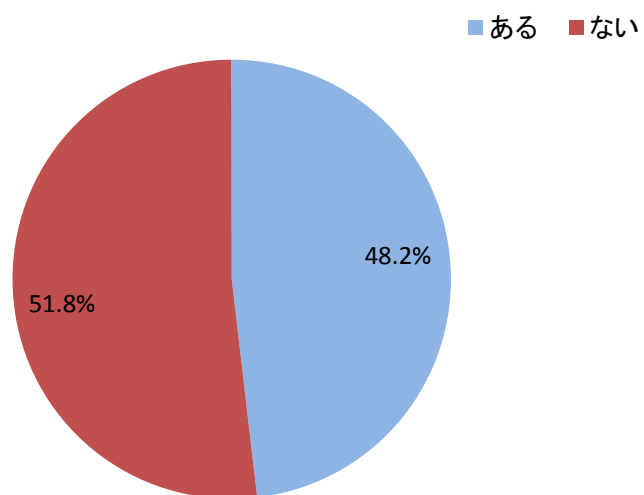
[問2 商店の有無]



問3:学区内に病院があるか

病院がないと答えた小学校区が半数を超えて約51.8%に上っている。

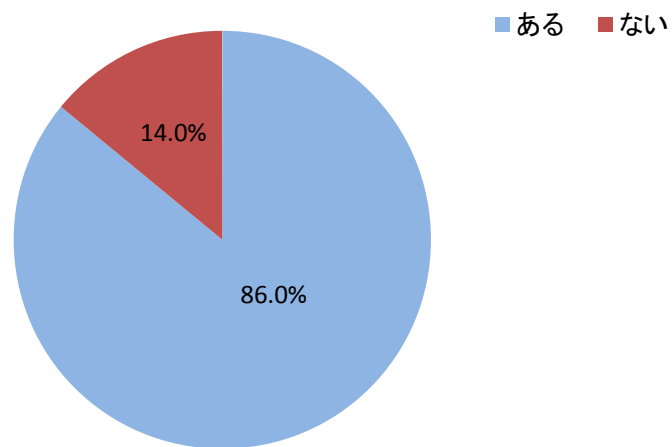
[問3 病院の有無]



問4:学区内に郵便局や金融機関があるか

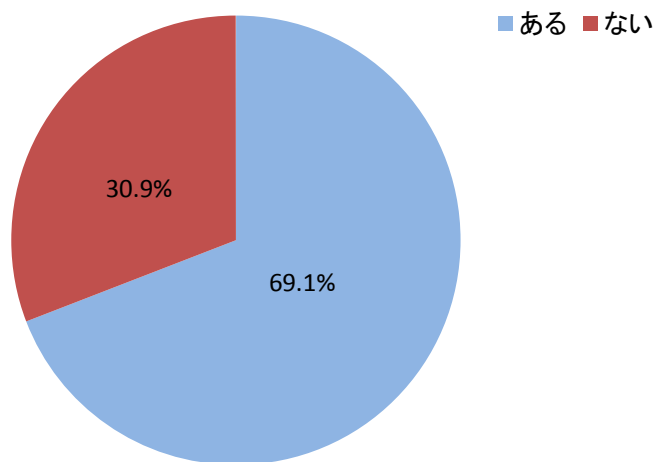
金融機関があると答えた小学校区が約86.0%に上っている。

[問4 金融機関の有無]



問5:学区内に路線バス(民間事業者運営)があるか
路線バスがあると答えた小学校区が約69.1%に上っている

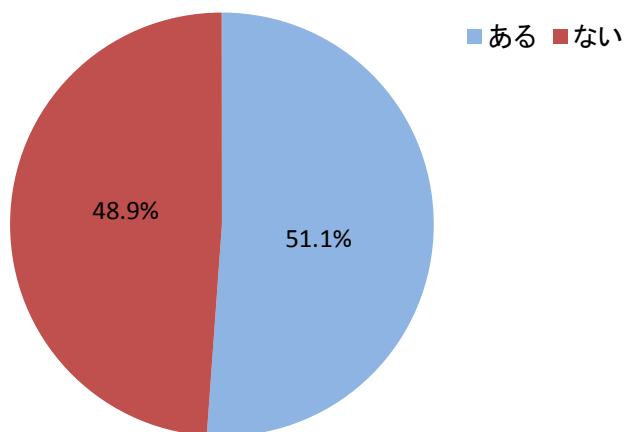
[問5 路線バスの有無]



問6:学区内にコミュニティバス(市町村運営)があるか

コミュニティバスがあると答えた小学校区は約51.1%と半数にとどまっている。

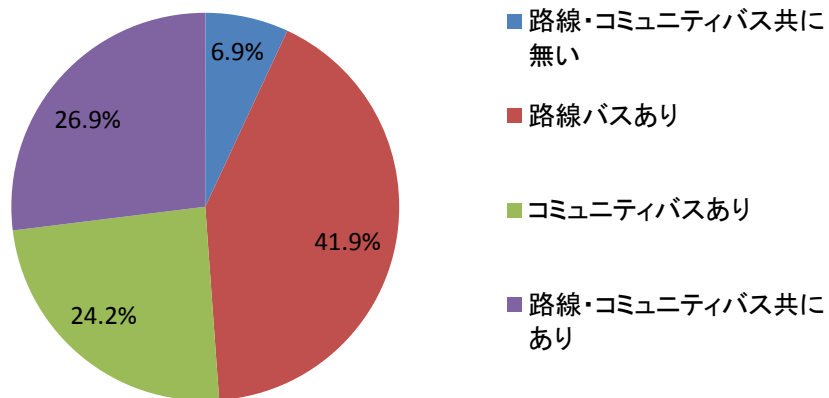
[問6 コミュニティバスの有無]



問5:路線バスおよび 問6コミュニティバスの有無

問5、問6の回答から、学区内に路線バスまたはコミュニティバスの有無を見ると、路線バスとコミュニティバスの両方があると答えた小学校区は約26.9%にとどまっている。

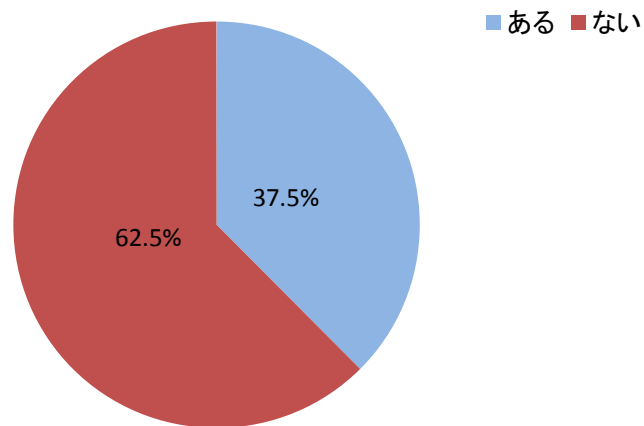
[路線バス・コミュニティバスの有無]



問7:学区内に鉄道駅があるか

鉄道駅がないと答えた小学校区が約62.5%に上っている。

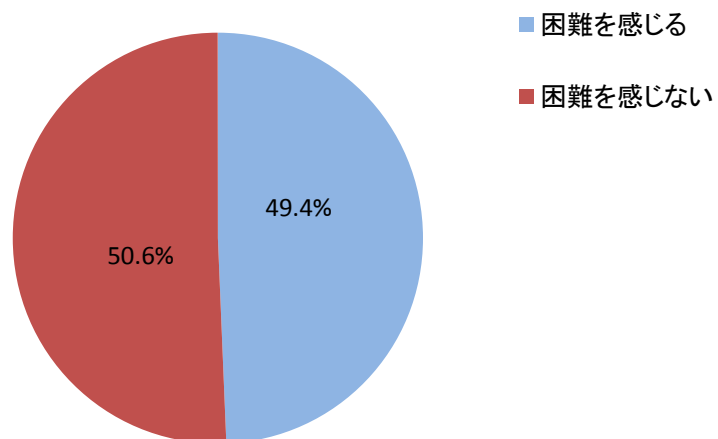
[問7 鉄道駅の有無]



問8: 車を持たない住民が買い物を行おうとした場合、困難を感じるかどうか。

問2の回答で約93.2%が小学校区内に商店があると回答している一方、問8で車を持たない住民の買い物には困難があると答えた回答も49.4%にのぼり、最寄りの商店では生鮮食品等必要十分な買い物が出来ていない可能性がある。

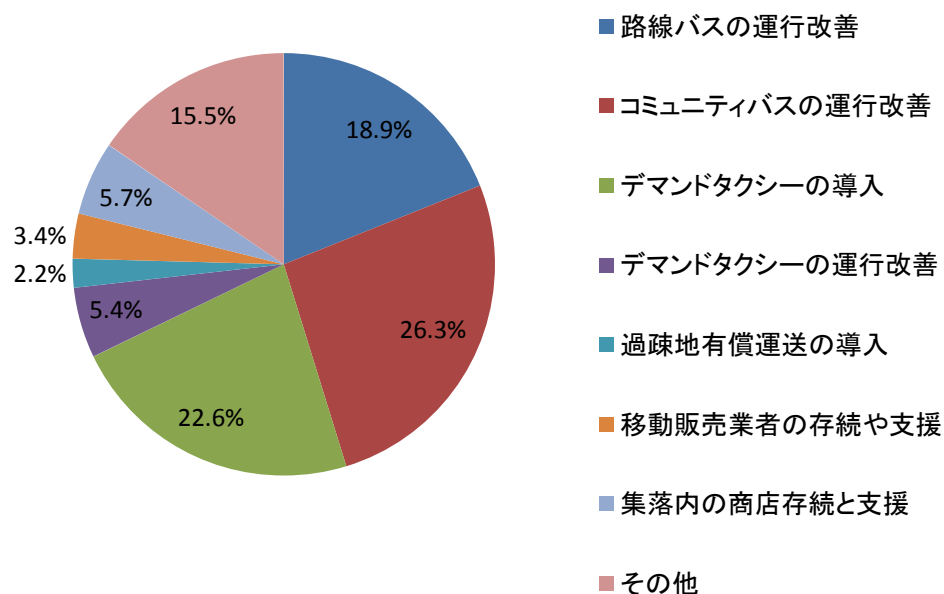
[問8 買い物時の困難の有無]



問9: 問8で「1.困難を感じる」場合、困難を解消するために必要と考える方策

回答では「コミュニティバスの運行改善」(約26.3%)、「デマンドタクシーの導入」(約22.6%)が続いている

[問9 買い物時-困難-感じる場合の解決策]



問9 その他 - 自由回答

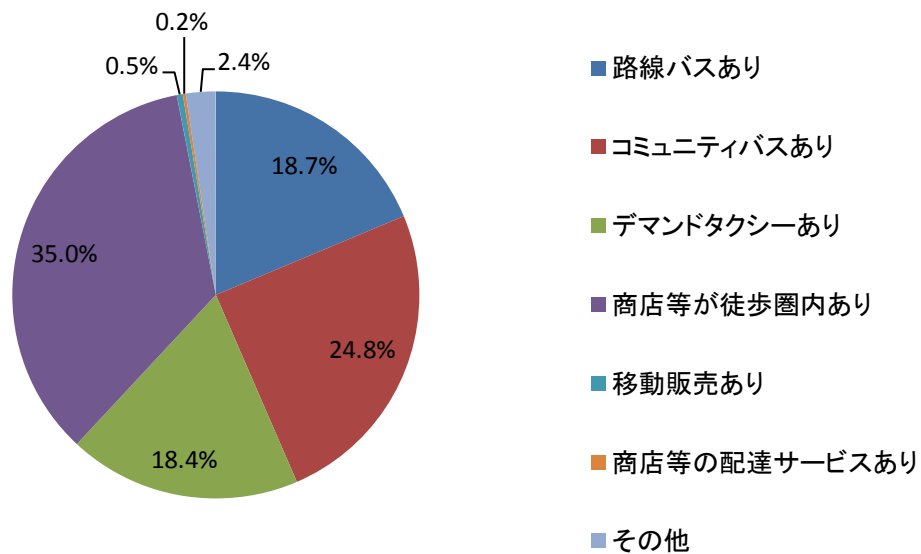
県	市町村	中学校名	小学校名	
青森	鶴田町	鶴田中学校	富士見小学校	具体案はなし
青森	鶴田町	鶴田中学校	菖蒲川小学校	具体案はなし
青森	鶴田町	鶴田中学校	胡桃館小学校	具体案はなし
青森	鶴田町	鶴田中学校	梅沢小学校	具体案はなし
岩手	北上市	東陵中学校	口内小学校	過疎地有償運送導入済。事業者ではなく、住民のための運行とできるような制度の改革が必要。
岩手	岩手町	川口中学校(一部地域は一方井中学校)	久保小学校	コミュニティバス・デマンドタクシーなどの導入が必要
岩手	岩手町	東部中学校	北山形小学校	コミュニティバス・デマンドタクシーなどの導入が必要
岩手	岩手町	東部中学校	岩瀬張小学校	コミュニティバス・デマンドタクシーなどの導入が必要
岩手	岩手町	一方井中学校	浮島小学校	コミュニティバス・デマンドタクシーなどの導入が必要
岩手	宮古市		亀岳小学校	移動手段・移動販売など地域への配慮があることが望ましい
岩手	宮古市		重茂小学校	移動手段・移動販売など地域への配慮があることが望ましい
岩手	宮古市		鶯磯小学校	移動手段・移動販売など地域への配慮があることが望ましい
岩手	宮古市		千鶏小学校	移動手段・移動販売など地域への配慮があることが望ましい
岩手	宮古市		田老第三小学校	移動手段・移動販売など地域への配慮があることが望ましい
岩手	宮古市		刈屋小学校	移動手段・移動販売など地域への配慮があることが望ましい
岩手	宮古市		和井内小学校	移動手段・移動販売など地域への配慮があることが望ましい
岩手	宮古市		川井西小学校	移動手段・移動販売など地域への配慮があることが望ましい
岩手	宮古市		門馬小学校	移動手段・移動販売など地域への配慮があることが望ましい
岩手	宮古市		江繫小学校	移動手段・移動販売など地域への配慮があることが望ましい
宮城	栗原市	築館中学校	築館小学校	地区内のコミュニティ活動の強化支援
宮城	栗原市	築館中学校	玉沢小学校	地区内のコミュニティ活動の強化支援
宮城	栗原市	築館中学校	宮野小学校	地区内のコミュニティ活動の強化支援
宮城	栗原市	築館中学校	富野小学校	地区内のコミュニティ活動の強化支援
宮城	栗原市	鶯沢中学校	鶯沢小学校	地区内のコミュニティ活動の強化支援
宮城	登米市	津山中学校	横山小学校	高齢世帯等への強化支援
宮城	登米市	津山中学校	柳津小学校	高齢世帯等への強化支援
秋田	横手市	雄物川中	雄物川北小	商店の買い物代行(宅配)サービス
秋田	横手市	雄物川中	南小	商店の買い物代行(宅配)サービス
秋田	横手市	雄物川中	福地小	商店の買い物代行(宅配)サービス
秋田	由利本荘市	西目中学校	西目小学校	コミュニティバスの導入が必要
山形	鶴岡市	第一中学校	上郷小学校	家族の協力
福島	金山町	金山中学校	金山小学校	商店の集約と配送システム

福島	金山町	金山中学校	横田小学校	商店の集約と配送システム
福島	会津坂下町		若宮小学校	コミュニティバスを含めた交通体系整備
福島	会津坂下町		金上小学校	コミュニティバスを含めた交通体系整備
福島	会津坂下町		広瀬小学校	コミュニティバスを含めた交通体系整備
福島	鮫川村	鮫川中学校	鮫川小学校	商店による御用聞き
福島	鮫川村	鮫川中学校	青生野小学校	商店による御用聞き
新潟	佐渡市	前浜中学校	前浜小学校	宅配サービスの導入
新潟	佐渡市	東中学校	両尾小学校	宅配サービスの導入
新潟	佐渡市	東中学校	河崎小学校	宅配サービスの導入
新潟	佐渡市	南中学校	両津吉井小学校	宅配サービスの導入
新潟	佐渡市	南中学校	浦川小学校	宅配サービスの導入
新潟	佐渡市	内海府中学校	内海府小学校	宅配サービスの導入
新潟	佐渡市	相川中学校	七浦小学校	宅配サービスの導入
新潟	佐渡市	相川中学校	金泉小学校	宅配サービスの導入
新潟	佐渡市	高千中学校	高千小学校	宅配サービスの導入
新潟	佐渡市	佐和田中学校	沢根小学校	宅配サービスの導入
新潟	佐渡市	佐和田中学校	八幡小学校	宅配サービスの導入
新潟	佐渡市	佐和田中学校	二宮小学校	宅配サービスの導入
新潟	佐渡市	金井中学校	金井吉井小学校	宅配サービスの導入
新潟	佐渡市	新穂中学校	新穂小学校	宅配サービスの導入
新潟	佐渡市	新穂中学校	行谷小学校	宅配サービスの導入
新潟	佐渡市	畑野中学校	畑野小学校	宅配サービスの導入
新潟	佐渡市	畑野中学校	後山小学校	宅配サービスの導入
新潟	佐渡市	畑野中学校	小倉小学校	宅配サービスの導入
新潟	佐渡市	松ヶ崎中学校	松ヶ崎小学校	宅配サービスの導入
新潟	佐渡市	真野中学校	真野小学校	宅配サービスの導入
新潟	佐渡市	小木中学校	小木小学校	宅配サービスの導入
新潟	佐渡市	小木中学校	深浦小学校	宅配サービスの導入
新潟	佐渡市	羽茂中学校	羽茂小学校	宅配サービスの導入
新潟	佐渡市	赤泊中学校	赤泊小学校	宅配サービスの導入
新潟	佐渡市	赤泊中学校	川茂小学校	宅配サービスの導入

問10: 問8で車を持たない住民が買い物を行おうとした場合「2.困難を感じない」理由

回答では「商店等が徒歩圏」(約35.0%)の他に、「コミュニティバスあり」(約24.8%)が続いている。

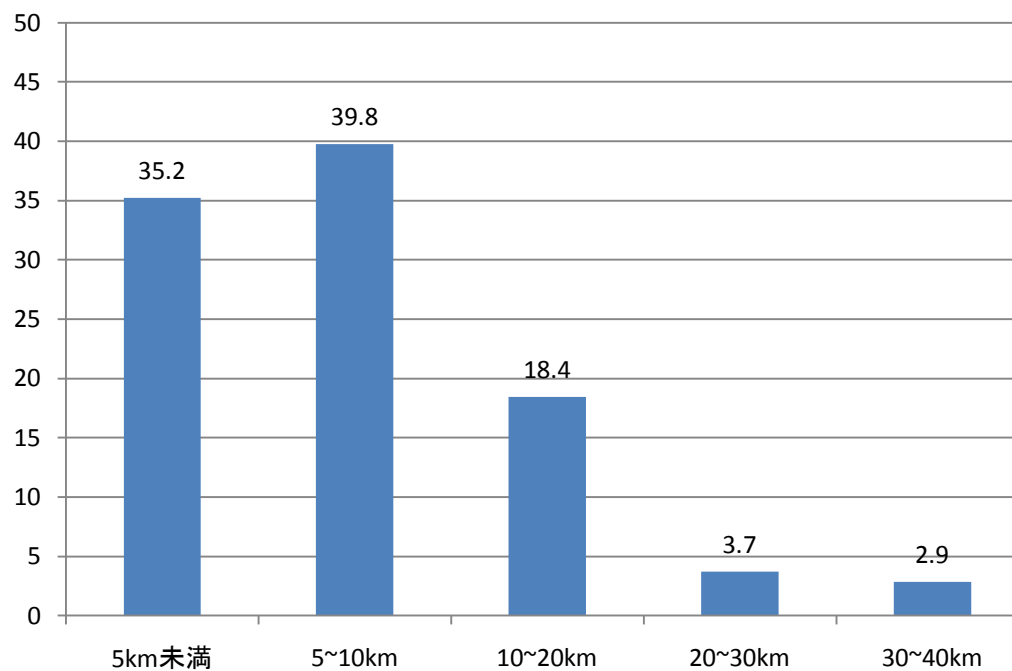
[問10 買い物-困難感じない-理由]



問11: 学区内に買い物施設がない場合の最寄り拠点までの距離

回答では5~10km(約39.8%)が多く、5km未満(約35.2%)が続いている

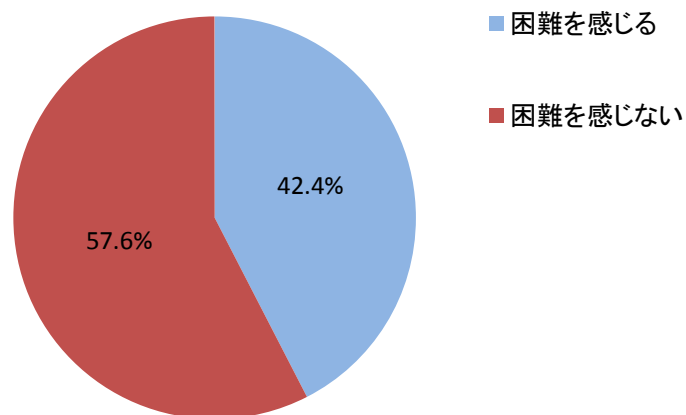
[問11 最寄り買い物拠点までの距離]



問12: 車を持たない住民が通院しようとした場合、困難を感じるかどうか。

約42.4%が困難があると回答している。

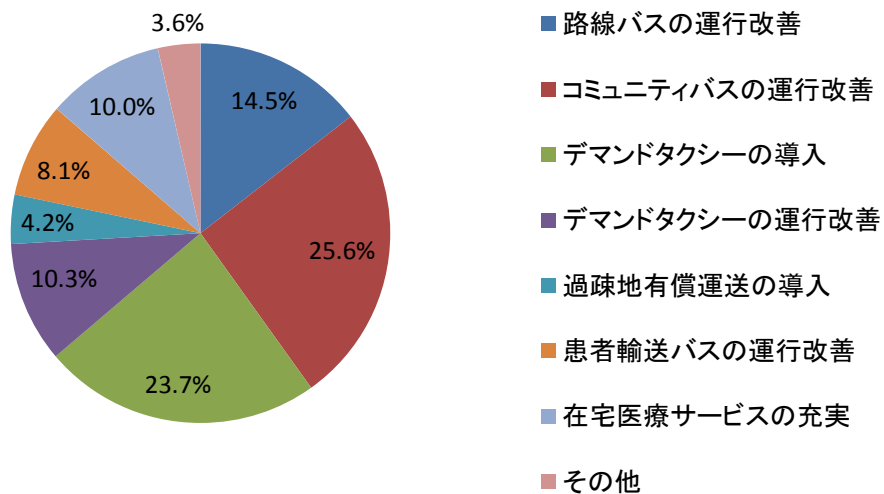
[問12 通院時の困難の有無]



問13: 問12で「困難を感じる」場合、困難を解消するために必要と考える方策

回答では「コミュニティバスの運行改善」(約25.6%)、「デマンドタクシーの導入」(約23.7%)が続いている。

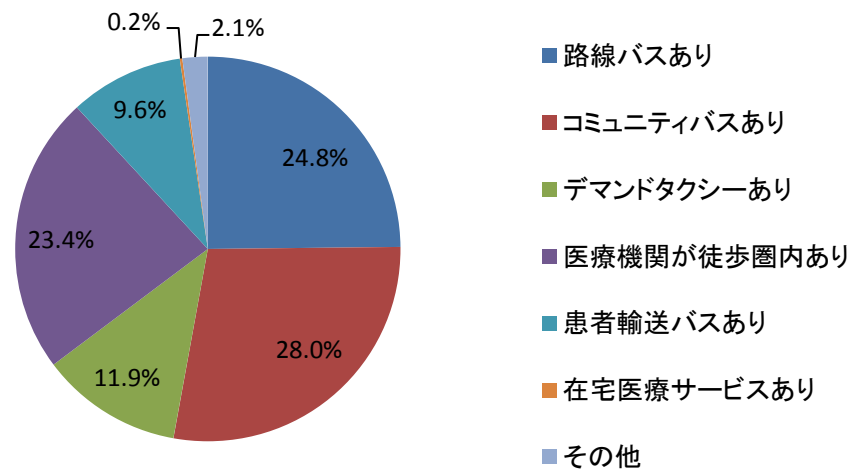
[問13 通院困難の解決策]



問14: 問13で車を持たない住民が通院しようとした場合「2. 困難を感じない」理由

回答では「コミュニティバスあり」(約28.0%)の他に、「路線バスあり」(約24.8%)が続いている。

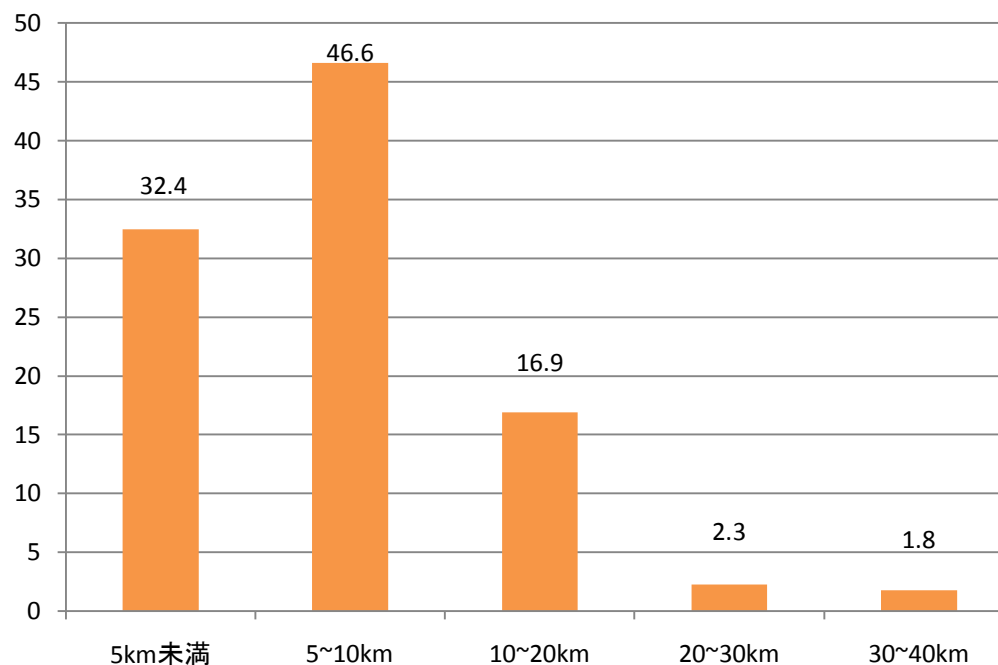
[問14 通院時困難を感じない要因]



問15: 学区内に医療機関がない場合の最寄り医療機関までの距離」

回答では5～10km(約46.6%)が多く、5km未満(約32.4%)が続いている。

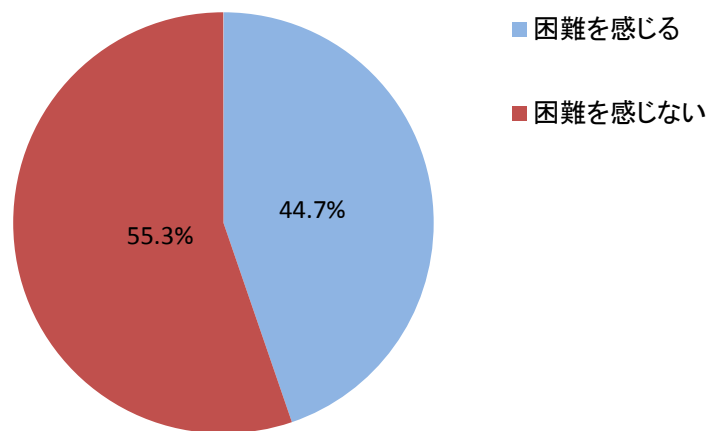
[問15 最寄り医療機関までの距離]



問16: 車を持たない住民が郵便局や金融機関へのアクセスを行おうとした場合、困難を感じるかどうか。」

問4の回答で約86.0%が小学校区内に金融機関があると回答している一方、問16で車を持たない住民の郵便局や金融機関へのアクセスには困難があると答えた回答も約44.7%にのぼっている。

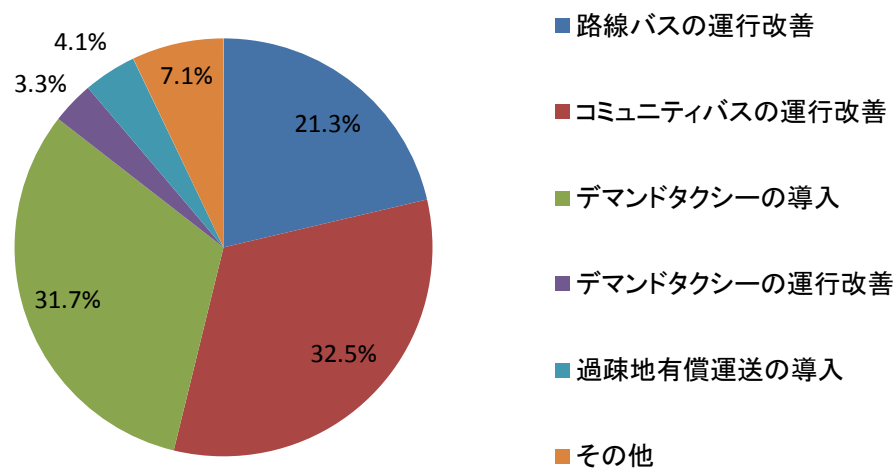
[問16 金融機関へのアクセス困難の有無]



問17: 問16で「困難を感じる」場合、困難を解消するために必要と考える方策

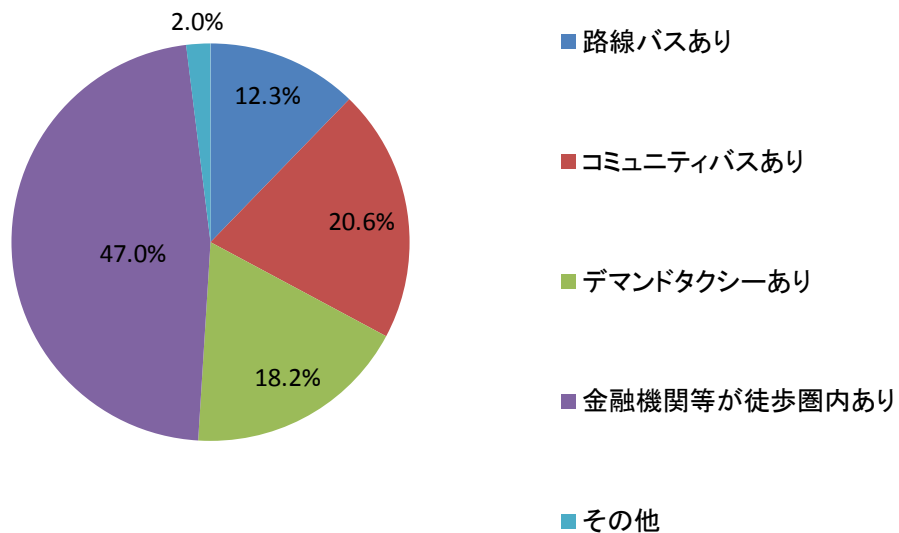
回答では「コミュニティバスの運行改善」(約32.5%)、「デマンドタクシーの導入」(約31.7%)が続いている。

[問17 金融機関へのアクセス困難の解決策]



問18: 問16で車を持たない住民が郵便局や金融機関へアクセスしようとした場合「2.困難を感じない」理由
回答では「金融機関等が徒歩圏」(約47.0%)の他に、「コミュニティバスあり」(約20.6%)が続いている。

[問18 金融機関へのアクセス困難を感じない要因]



問19: 学区内に郵便局や金融機関がない場合の最寄り拠点までの距離
5km未満(約43.9%)が多く、5~10km(約37.3%)が続いている。

[問19 最寄り金融機関までの距離]

