

日南町における公共交通施策の取組み



令和元年10月11日
鳥取県日南町

1

町営バス路線図

町営バス バス停位置図

- 大宮線
- 山上線
- 多里線
- 石見線
- 福栄線
- エコフレンドバス停



オレンジ色のバス停で
全てのバス停をカバー
日南町内に100軒あるオレンジ
色のバス停は、町営バス
のバス停も合わせて約150
軒あり、町営バス停も
約100軒ありです。その
中の50軒は、エコフレ
ンドバス停です。このバス停に
エコフレンドバス停は、
全線カバーして、
エコフレンドバス停も
あります。

公共交通空白地有償運送

2

バス運行の経緯

昭和 4年	日ノ丸バス生山営業所開設
昭和41年	離島辺地等過疎バス補助金制度
昭和44年	路線維持費補助金(運行費)
昭和45年	廃止路線代替バス車両購入費補助金制度
昭和47年	第2種生活路線維持費補助制度
昭和50年	第2種生活路線維持費補助制度 第3種生活路線維持費補助制度
昭和55年	地方バス補助(旧制度)
平成 3年	日ノ丸自動車より撤退申し出
平成 4年	スクールバスを廃止し路線バスに統合(代替バス)
平成13年	道路運送法改正により国の補助対象外(県補助のみ)
平成16年	日ノ丸自動車撤退に伴い町営委託事業者による運行を開始
平成21年	デマンドバス及びNPO多里による過疎地有償運送の開始
平成29年	町営バス運行形態の大幅改正(実証運行)

3

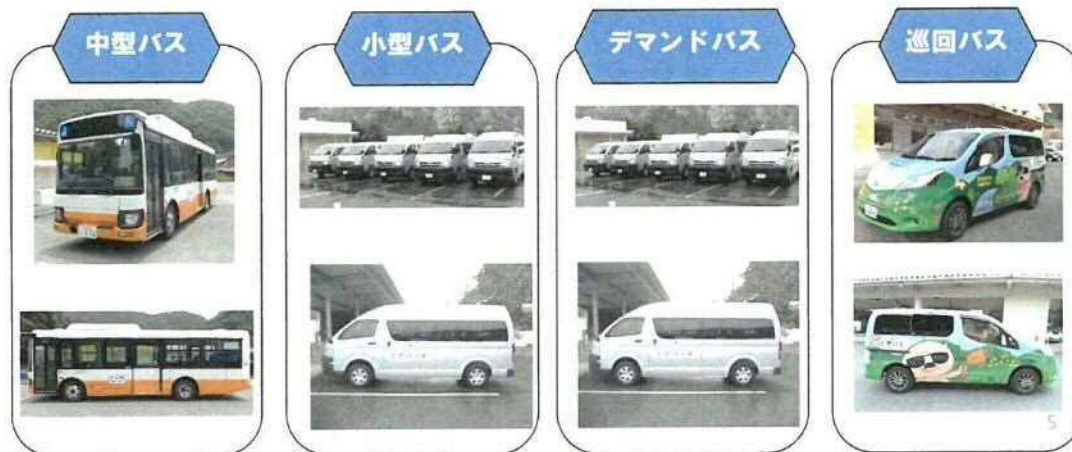
路線ごとの運行主体

路線	市町村有償運送			交通空白地有償運送 (小型車両)	
	路線バス (大型車両)	路線バス (小型車両)	デマンドバス (小型車両)		
大宮線	バス 事業者 (共立メンテナンス)	バス 事業者 (共立メンテナンス)	タクシー 事業者 (日南交通)	—	
山上線			バス 事業者 (共立メンテナンス)		バス 事業者 (共立メンテナンス)
石見線					
福栄線		—	NPO (NPO多里)		
多里線					

4

町営バス使用車両

使用形態	定員	台数	備考
路線バス／中型	56～59人	4台	多里線(路)、山上線(路)、石見線(路)、福栄線(路)
予備車両／中型	59人	2台	
小型車両	14～15人	3台	石見線(路、デ)、福栄線(路、デ)、山上線(デ)・やまのうえ線(通学)
小型車両	10人	4台	大宮線(路)、大宮線(デ)、山上線(路)、多里線(デ)・過疎地有償運送
予備車両／小型	10人	1台	
巡回バス(電気自動車)	7人	1台	巡回バス



町営バスの運賃形態

●運賃

大人	200円
小人	100円

●回数券

2,000円券	200円券 × 11枚綴り
1,000円券	100円券 × 11枚綴り

●定期券

一般	期間	通勤	高校生	中学生	小学生以下	未就学児
	1ヶ月	7,500円	4,000円			無料
	3ヶ月	21,000円	10,800円			無料
	6ヶ月	42,000円	21,600円	10,800円 (10/10減免)	5,400円 (10/10減免)	無料

※小中学生が兄弟姉妹で購入する場合、上級生1名分の負担だけ

※小中学生の通学定期を購入する際には教育委員会の発行する証明書を提示

※障がい者手帳所持者は定期券に限り半額

バス停標識の更新(H26年度)



日南町バス
お米(とうもろこし)
4499 11-1-1

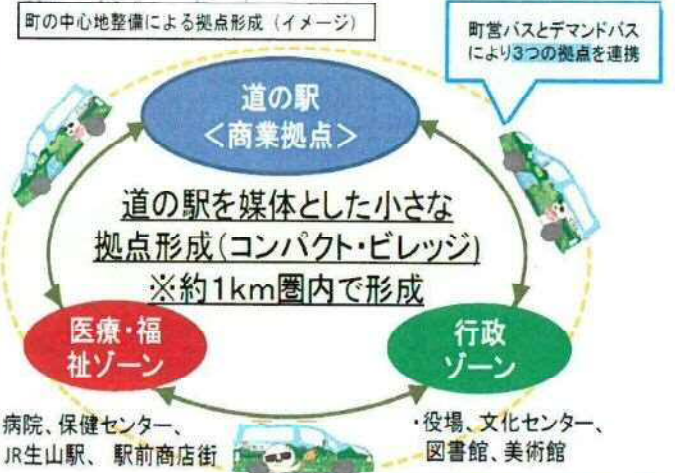
日南町巡回バス運行

事業概要

コンパクトヴィレッジ構想に伴い、中心地域内を運行する既存の巡回バスを電気自動車に変更し拡充を図ることで、利便性の向上と環境の町としてのPRを行う

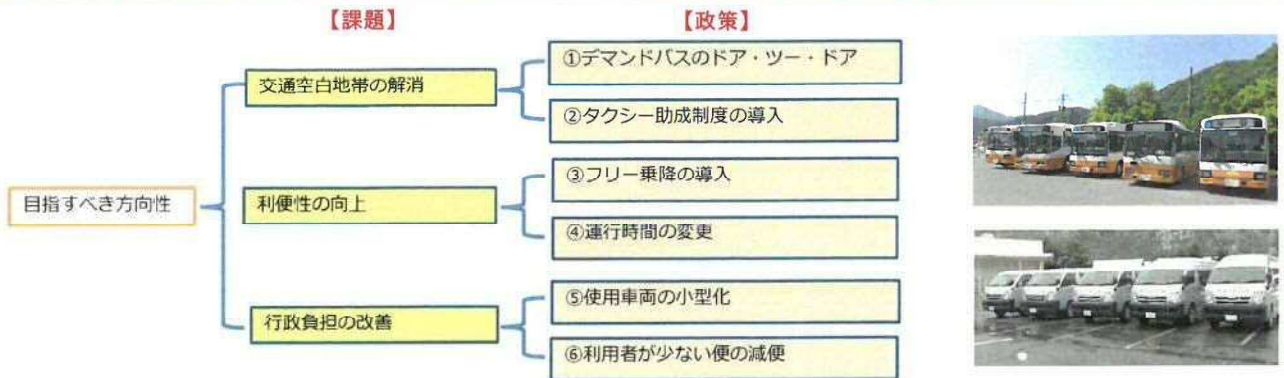
運行内容

- 【運行車両】
日産e-NV200
- 【車両財源】
県補助1,000千円、クリーンエネルギー補助850千円
- 【愛称】
たつたもバス
- 【運行ルート】
役場(起点)→中学校前→道の駅→生山駅→日南病院
→生山駅→道の駅→中学校前→役場(終点)
- 【延長】
7.2km
- 【運行回数】
1日7便
- 【運行日】
月～金
- 【運行時間帯】
9:00～15:00
- 【料金】
大人200円、小学生以下100円
- 【委託業者】
株共立メンテナンス(H29.4.1～)
- 【運行開始】
平成28年4月1日(金)



日南町公共交通総合計画の概要について（H29.4～）

○平成27年度に実施した日南町公共交通総合計画策定における調査事業において、解決すべき3つの課題が浮き彫りになった。
○これら3つの課題を解消するために、複数年計画で6つの政策を順次展開し**将来の日南町の公共交通を守っていく**。



①デマンドバスのドア・ツー・ドア
既存交通事業者への影響を考慮し当初からの導入は行わず、**タクシー助成**の状況を見ながら、その補完的措置として将来的に行うことを見据える

②タクシー助成制度の導入
○単に助成制度を導入するのではなく、地域の住民同士で声を掛け合い一緒にお出掛けをすることで積極的な外出支援を促すことを目的としたタクシー利用促進策を目指す。
○高齢者が利用しやすいユニバーサルデザインの車両を主に活用し、利便性を高める
○デマンドバスのドア・ツー・ドア化の施策の補完的な位置づけとする

③フリー乗降の導入（降車のみ）
今回の導入目的は「高齢者対策」であり、今回は買物をし帰宅時に荷物が増えることを想定し、復路便について導入することで高齢者の利便性を確保する

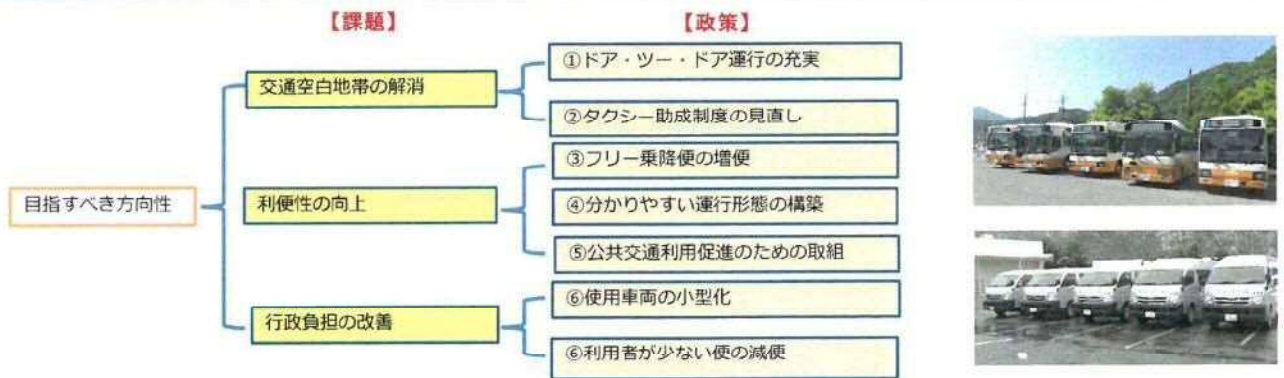
④運行時間の変更
H27年度実施の調査において運行時間帯につき多くの意見が寄せられたが、今回は以下の点に絞って変更を行う
○デマンドバスの運行時間
・デマンドの不満が一番多かったのが、中心地に出る便が遅い点と帰りの時間が遅い点
・可能な限り早い時間に出かけ、12時過ぎくらいには帰宅したいという声あり

⑤使用車両の小型化
○平日朝夕のスクール運行以外については、大型車両を使わず小型車両を使用
○土日祝日については、始発と最終便以外小型車両により運行

⑥利用者が少ない便の減便
○最終便の廃止
・元々高校生の帰宅便という位置づけであったが、実際は親がマイカーで送り迎えをしているのが実態

日南町公共交通総合計画の概要について（R1.10～）

○平成27年度に実施した日南町公共交通総合計画策定における調査事業において、解決すべき3つの課題が浮き彫りになった。
○これら3つの課題を解消するために、複数年計画で6つの政策を順次展開し**将来の日南町の公共交通を守っていく**。



①ドア・ツー・ドア運行の充実
○バス事業者、タクシー事業者、NPO法人、地元住民など、地域の交通を担うすべてのモビリティを複合して検討し、デマンドバスに限らず、地域の実情に合ったドア・ツー・ドア運行を実施することで、交通空白地域の解消を目指す。

②タクシー助成制度の見直し
○現状一律2万円のタクシー助成では居住地域によって利用に差が出ている現状。町内すべての方が必要な移動回数確保でき、交通空白地域を解消できる助成制度に見直していく。
○タクシー助成制度対象者を運転免許を持たない18歳以上の方（学生を除く）に拡充を行い、運転免許がなくとも安心して生活できるモビリティを確保する。

③フリー乗降便の増便
○現状1便のみ導入しているフリー降車便を増便するとともに、フリー乗車についても検討していく。

④分かりやすい運行形態の構築
○現在町営バスの運行形態は複雑化しており、利用者にとってわかりにくい状況にあるため、効率的かつわかりやすい運行形態を構築する。

⑤公共交通利用促進のための取組
○現在町営バス等の公共交通を利用している方に加え、運転免許返納をされた方など、これから公共交通を利用される方も安心して利用していただくため、公共交通の利用方法や助成制度などの周知、また説明会等を積極的に実施する。

⑥使用車両の小型化
○利用状況に応じ、小型化できる路線については順次進めていく。

⑦地域住民による公共交通推進
○共助交通など、地域の住民による移動の確保を推進することで行政負担を軽減するとともに、持続可能な交通体系を構築する。

改正例（石見線）

石見線 改正前（H28）

	3時	4時	5時	6時	7時	8時	9時	10時	11時	12時	13時	14時	15時	16時	17時	18時	19時	
町営バス	大船渡 7:05-7:45 (大型車輦)	7:50-8:35 (大型車輦)	8:40-9:20 (大型車輦)									10:25-10:05 (大型車輦)	14:15-14:45 (大型車輦)	15:00-15:45 (大型車輦) ※水曜日のみ	18:45-17:15 (大型車輦)	17:30-9:00 (大型車輦)	18:10-18:45 (大型車輦)	18:25-18:04 (大型車輦)
デマンド										8:30-10:15 (小型車輦)	10:30-11:15 (小型車輦)			15:10-16:00 (小型車輦) ※4中学校・2年利用				



石見線 改正後（H29）

	3時	4時	5時	6時	7時	8時	9時	10時	11時	12時	13時	14時	15時	16時	17時	18時	19時
町営バス	共立メン テナンス 7:05-7:45 (大型車輦)	7:50-8:35 (小型車輦)							10:20-11:20 (小型車輦) ※フリー降車			12:30-14:45 (小型車輦)		15:10-15:45 (大型車輦) ※水曜日のみ	18:45-17:15 (大型車輦)	17:30-9:00 (大型車輦)	18:10-18:45 (大型車輦)
デマンド										8:00-9:45 (小型車輦)		12:30-13:15 (小型車輦)		15:10-16:00 (小型車輦) ※4中学校・2年利用			

【改正内容】

- 8:00～15:00までの時間帯については小型車輦で運行
- 9:30発石見方面行きのデマンド便を廃止
- 8:45発日南中学校行きの町営バスと10:20発生山方面行きのデマンドバスを1本化し、デマンド運行とする
- 13:25発の下花口行きを11:00発に変更し、バス停以外の安全な箇所でも降車ができるようにする（フリー降車便）
- 12:30発の石見方面行きのデマンド便を新たに創設
- 14:15発日南中学校行きの町営バスを13:30分発に変更
- 19:32発の下花口行きの最終便を廃止

改正例（石見線）

石見線 改正前（H29）

	3時	4時	5時	6時	7時	8時	9時	10時	11時	12時	13時	14時	15時	16時	17時	18時	19時
町営バス	共立メン テナンス 7:05-7:45 (大型車輦)	7:50-8:35 (小型車輦)							11:00-11:30 (小型車輦) ※フリー降車			12:30-14:04 (小型車輦)		15:10-15:45 (大型車輦) ※水曜日のみ	18:45-17:15 (大型車輦)	17:30-9:00 (大型車輦)	18:10-18:45 (大型車輦)
デマンド										8:00-9:45 (小型車輦)	12:30-13:15 (小型車輦)		15:10-16:00 (小型車輦) ※4中学校・2年利用				



石見線 改正後（H30）

	3時	4時	5時	6時	7時	8時	9時	10時	11時	12時	13時	14時	15時	16時	17時	18時	19時
町営バス	共立メン テナンス 7:05-7:45 (大型車輦)	7:50-8:35 (小型車輦)							11:00-11:20 (小型車輦) ※フリー降車	12:45-12:15 (小型車輦)			15:10-15:45 (大型車輦) ※水曜日のみ	18:45-17:15 (大型車輦)	17:30-9:00 (大型車輦)	18:10-18:45 (大型車輦)	
デマンド										8:00-9:45 (小型車輦)		12:45-14:00 (小型車輦)		15:10-16:00 (小型車輦) ※4中学校・2年利用			

【改正内容】

- 日南中前11:00発の路線バスを11:50発に変更
- 下花口13:30発の路線バスと12:30発のデマンドバスを入れ替え（時間微調整）

タクシー助成制度の導入

【目的】

- 高齢者・障がいがある方の通院、買物等の移動手段の確保
- 地域の住民同士での声かけ、いっしょにお出かけをすることによる積極的な外出支援

【交付対象者】

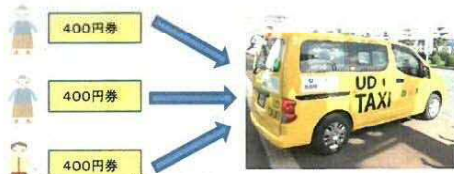
- ①令和2年3月31日現在において、満70歳以上の方
(昭和25年4月1日以前に生まれた方)
- ②70歳未満で、介護保険要介護認定、要支援認定を受けている方
- ③70歳未満で、身体障がい者手帳(1級・2級・3級)をお持ちの方
- ④70歳未満で、療育手帳(A・B)をお持ちの方
- ⑤70歳未満で、精神保健福祉手帳(1級・2級)をお持ちの方

対象者1人あたり**20,000円分**のチケットを交付
(※400円券×50枚を1セット)



【使い方の一例】

例えば、山上地域振興センターから日南町役場までのタクシー料金を3,140円(小型)とします。



400円券を持っている人が3人で乗り合ってお出かけすれば自己負担金額は・・・

$$3,140円 - 1,200円(チケット分) = 1,940円$$

1,940円を3人で割り勘すると一人あたりの負担額は・・・

$$646円となります。$$

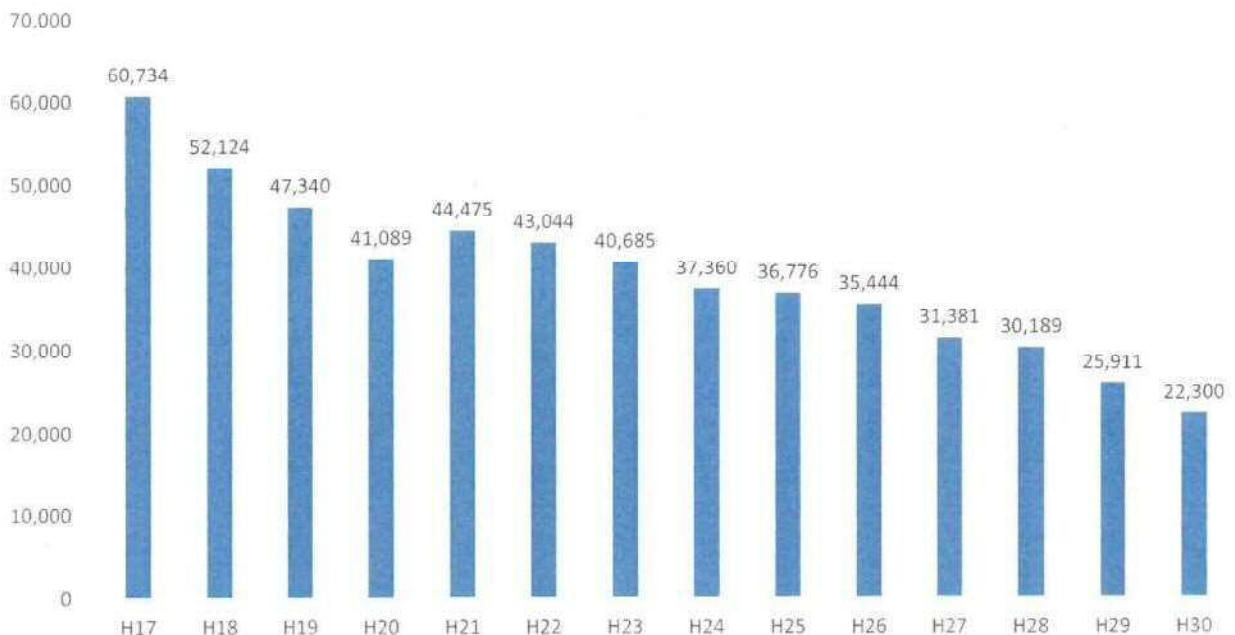
○3人で割り勘することで安価に利用可能(※4名ならさらにお得)

○地元企業(スーパー等)が購入金額に応じ発行するタクシーチケットを活用することで、さらに安価になる。

町営バス年度別利用者数(総計)

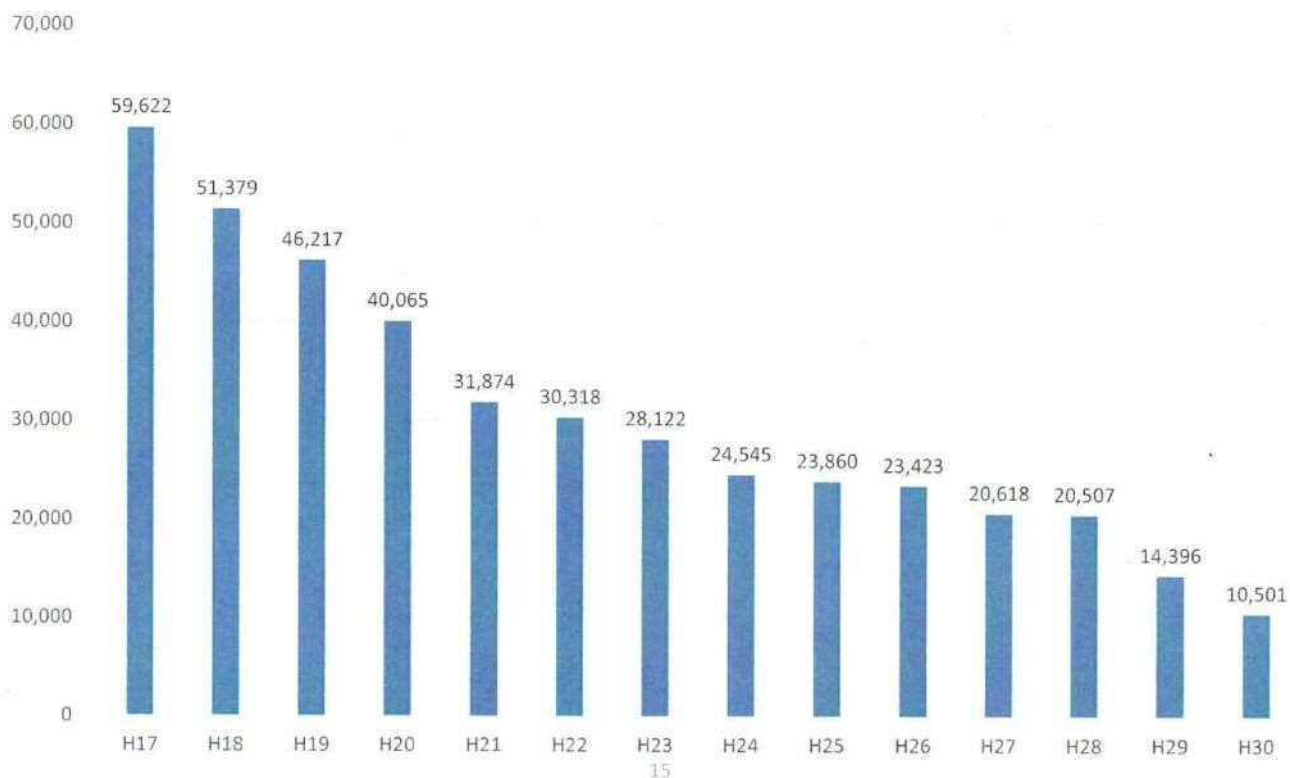
路線(定期券利用者除く)、デマンド(一般・小中)
やまのうえ(小中)、巡回バスの総計

(単位:人)



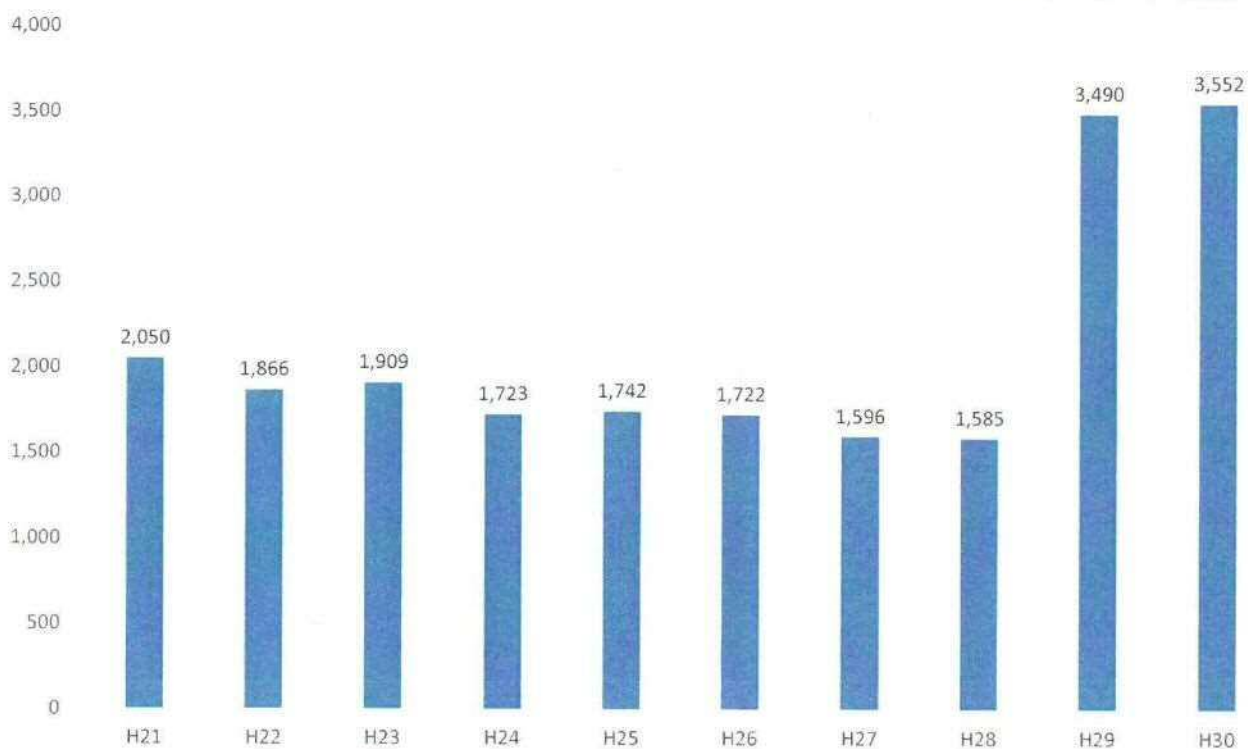
路線バス年度別利用者数

※定期券利用者除く (単位:人)



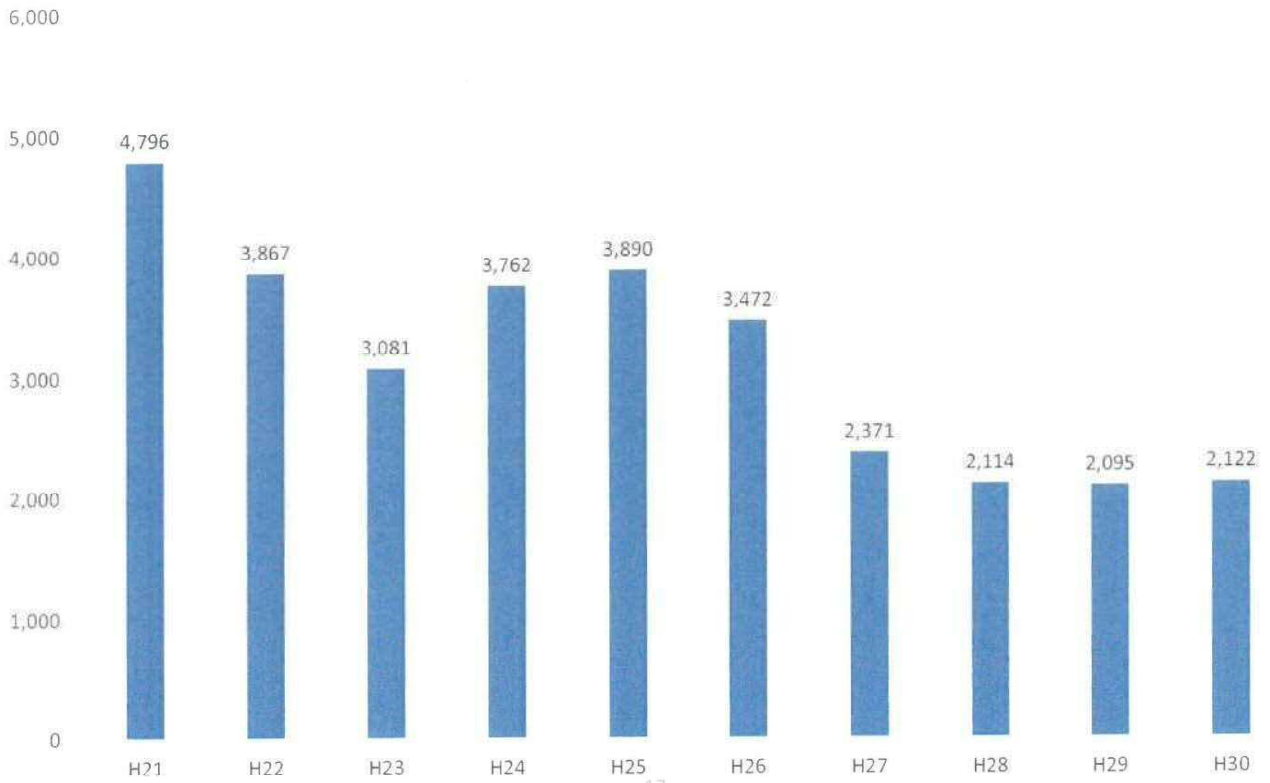
デマンドバス(一般)年度別利用者数

※小中学生を除く (単位:人)



デマンドバス(小・中)年度別利用者数

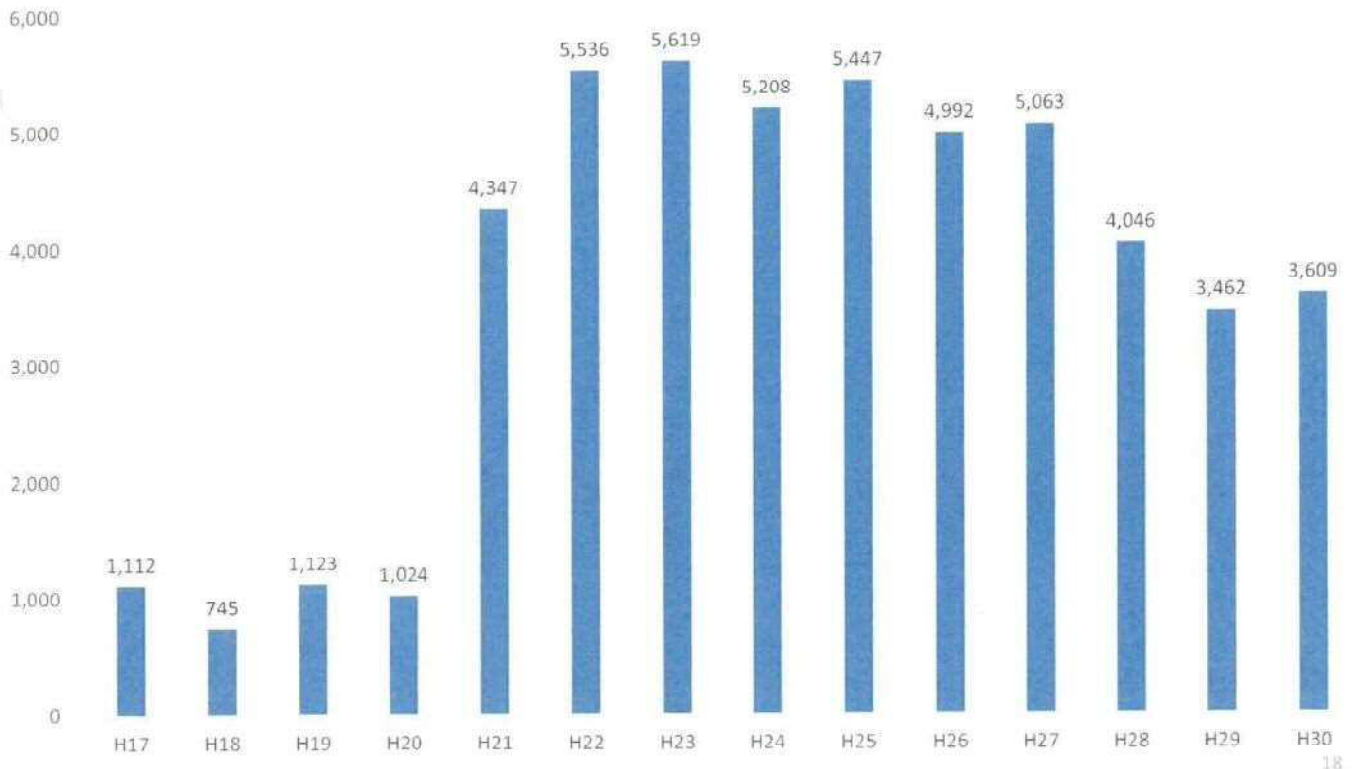
(単位:人)



やまのうえ線利用者数(小・中のみ)

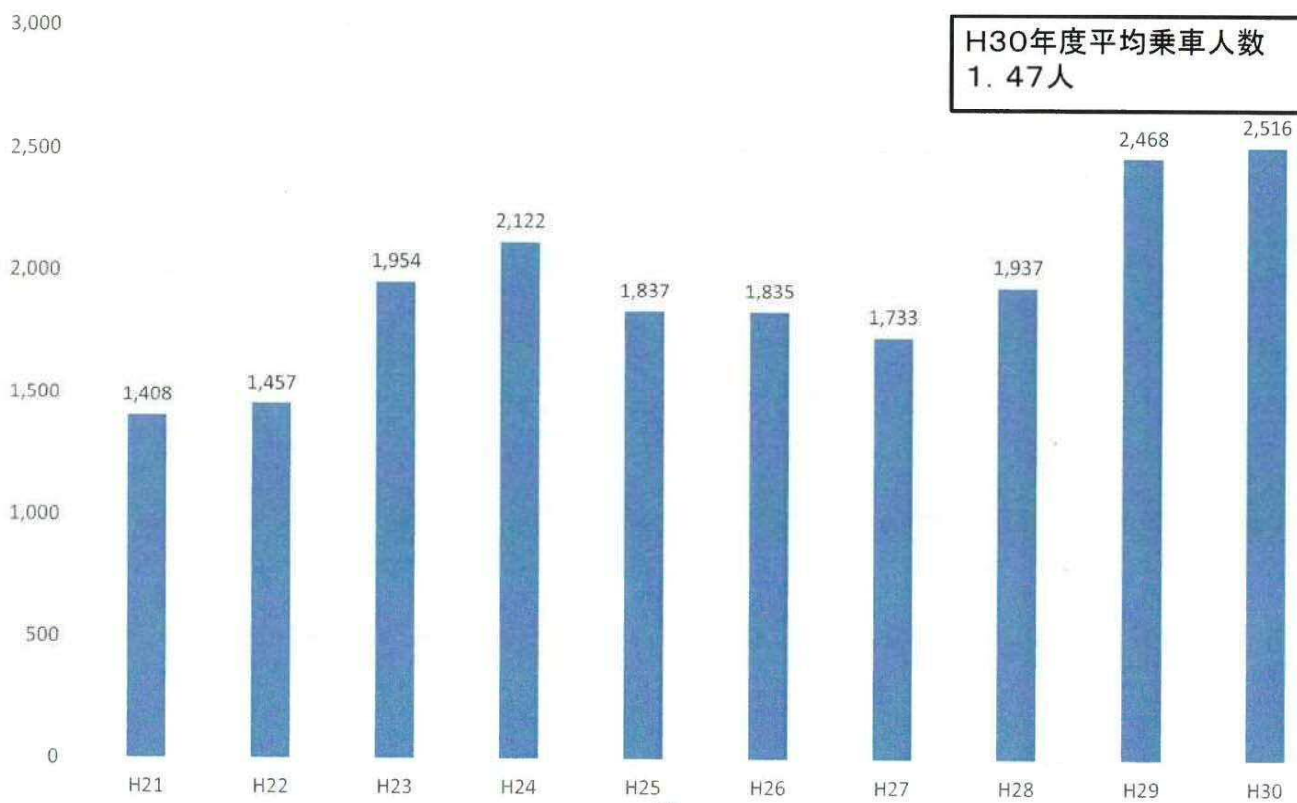
27-112 専用

(単位:人)



巡回バス年度別利用者数

(単位:人)



笑顔あふれる町づくり

NPO法人「多里まちづくりサポートセンター」の取り組み

設立から将来に向けて

令和元年10月



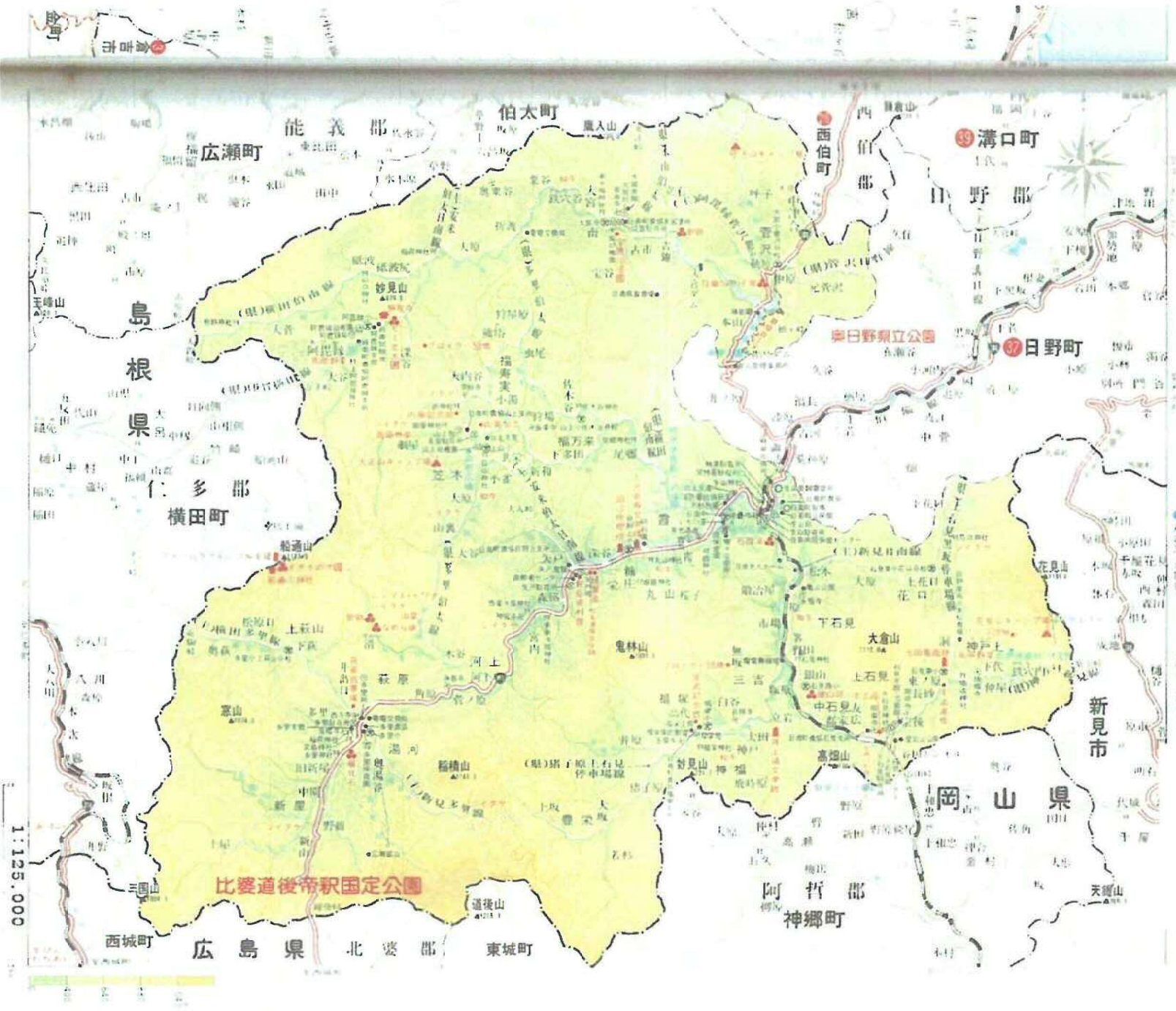


日南町

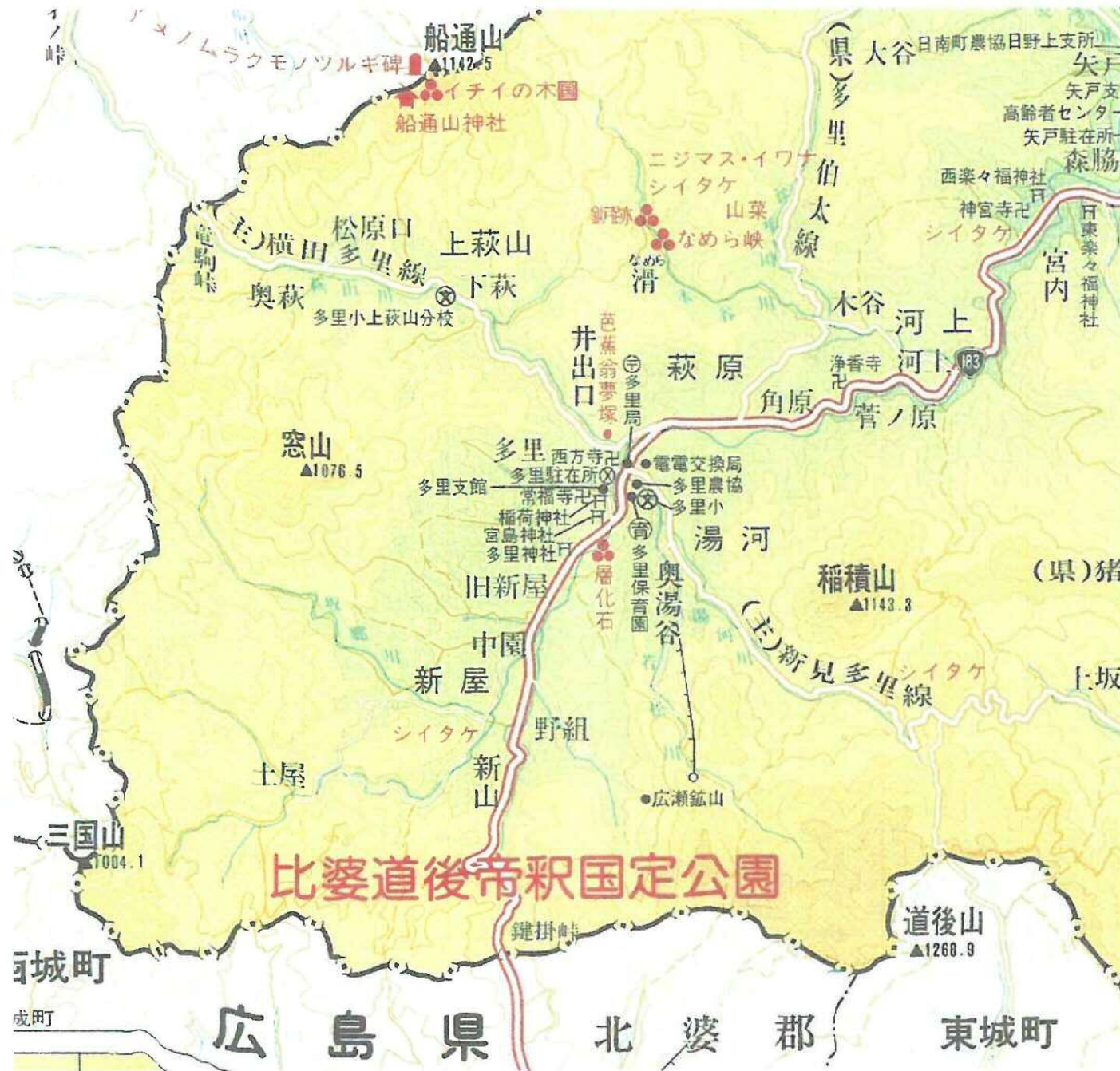
日南町の位置
 〒758-0001 日南町日野1-1-1
 TEL 0859-21-1111
 FAX 0859-21-1111
 日南町は、日野川と日南川が合流する日野川下流に位置し、豊かな自然環境と歴史ある文化を有しています。

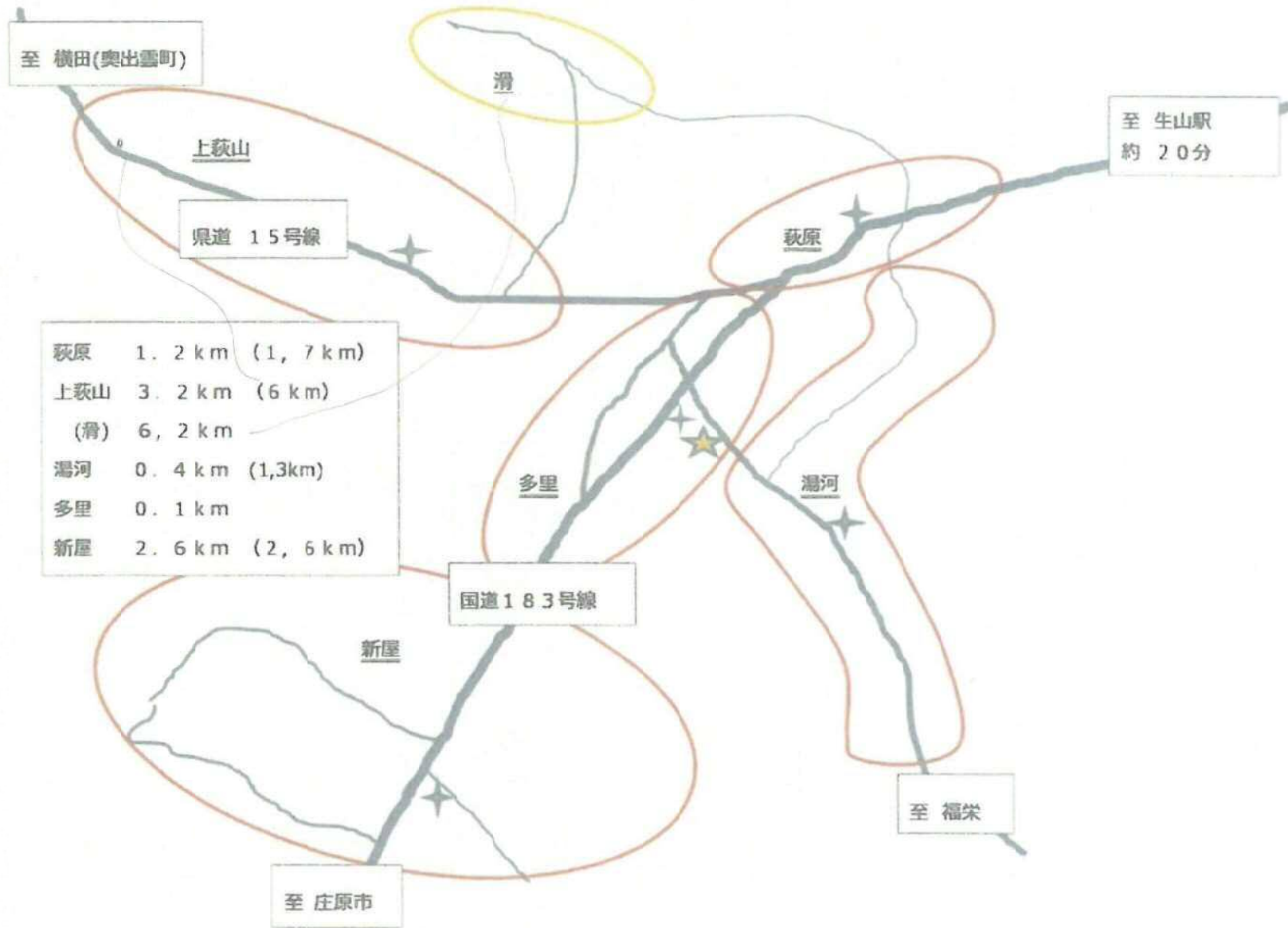


荒木定美









■自然

●土地利用状況

農地台帳、固定資産税課税調査及び鳥取県森林統計より作成 単位 ha

地目	農用地		宅地	山林	その他	合計
	田	畑				
面積	1,416	257	192	30,437	1,794	34,096

●降水量

平成29年 年間アメダス 単位 mm

月	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	合計
月別降水量	118.5	73.0	157.0	89.5	188.0	145.0	326.5	63.5	637.0	60.0	24.0	133.0	2015.0

●気温

平成30年 年間アメダス 単位 °C

月	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	年平均	
最高	3.1	3.8	13.4	19.0	21.5	24.3	30.2	30.3	23.0	18.5	13.8	7.3		11.7
最低	-5.7	-7.0	-1.0	4.0	9.6	14.0	20.0	19.5	15.3	7.6	1.6	-0.3		
平均(月別)	-1.2	-1.6	5.6	11.3	15.7	19.0	24.6	24.3	18.9	12.9	7.4	3.4		

■人口と世帯

●人口と世帯数の推移

国勢調査

年次	世帯数	人口			人口密度(人/㎡)
		総数	男	女	
昭和35年	3,125世帯	15,286人	7,466人	7,820人	44.8
45	2,790	11,051	5,308	5,743	32.4
55	2,552	8,889	4,292	4,597	26.1
平成2年	2,401	7,974	3,807	4,167	23.4
12	2,255	6,696	3,092	3,604	19.6
22	2,099	5,460	2,506	2,952	16.0
27	1,933	4,765	2,205	2,560	14.0

●地区別世帯数・人口・面積

平成31年3月31日 住民基本台帳

年次	世帯数	人口			面積	人口密度
		総数	男	女		
日野上	613世帯	1,399人	667人	732人	43.51㎡	32.2人/㎡
山上	245	550	263	287	48.30	11.4
阿部緑	104	235	112	123	29.69	7.9
大宮	155	301	142	159	55.77	5.4
多里	267	547	250	297	72.57	7.5
石見	467	1,080	511	569	52.51	20.6
福栄	187	465	207	258	38.61	12.0
合計	2,038	4,577	2,152	2,425	340.96	13.4

●人口動態

平成31年3月31日 住民票資料 単位:人

年次	自然動態			社会動態		
	出生	死亡	増減	転入	転出	増減
平成25年度	27	143	△116	132	144	△12
26	18	128	△110	110	134	△24
27	16	146	△130	119	132	△13
28	19	137	△118	81	122	△41
29	11	114	△103	64	127	△63
30	12	109	△97	120	136	△16

地理地域高齢化率 58.5%

(4月1日現在)

多里 53.4%

湯河 72.2%

新屋 62.4%

上萩山 59.2%

萩原 50.8%

市区町村名：鳥取県日野郡日南町
集計区分：多里 地区会

指定区別年齢別男女別人口調

平成27年 4月19日 現在
平成27年 4月19日 作成

年齢	男	女	計
0	1	2	3
1			
2		2	2
3			
4		2	2
5			
6	1		1
7	1	2	3
8	3	2	5
9	3	1	4
10	1	1	2
11		1	1
12	2	2	4
13		3	3
14	1	3	4
15	4		4
16	1	2	3
17		2	2
18	1		1
19	1	1	2
20	1		1
21			
22	2		2
23	2	3	5
24		1	1

年齢	男	女	計
25	1	3	4
26	2	1	3
27	3	1	4
28	2		2
29	1		1
30	4	2	6
31	5		5
32		3	3
33	4	1	5
34	3	3	6
35	1	2	3
36	2	1	3
37	1		1
38	3	1	4
39	3		3
40	4		4
41	1	3	4
42	1	3	7
43	1	1	5
44	2		2
45	3	2	5
46	2	3	5
47	3	3	6
48	1	1	2
49	1	2	6

年齢	男	女	計
50		2	2
51	4		4
52	6	2	8
53	6	5	11
54	3	3	6
55	5	6	11
56	1	5	6
57	9	3	12
58	11	3	14
59	5	9	14
60	3	5	8
61	7	6	13
62	6	6	12
63	13	5	18
64	7	5	12
65	8	3	11
66	3	5	8
67	10	4	14
68	1	5	6
69	2	4	6
70	3	4	7
71	3	6	9
72	2	10	12
73	5	11	16
74	6	11	17

年齢	男	女	計
75	6	7	13
76	3	8	11
77	11	7	18
78	5	14	19
79	5	7	12
80	5	11	16
81	12	10	22
82	6	2	8
83	5	13	18
84	5	14	19
85	3	10	13
86	3	6	9
87	8	9	17
88	4	12	16
89		3	3
90	3	2	5
91	2	3	5
92		4	4
93		4	4
94		2	2
95	1	1	2
96	1	3	4
97	1		1
98		1	1
99		1	1
100			
101			
102			
103			
104			
105以上			

年代別

0～4	1	6	7
5～9	8	5	13
10～14	4	10	14
15～19	7	5	12
20～24	5	4	9
25～29	9	5	14
30～34	16	9	25
35～39	10	4	14
40～44	15	7	22
45～49	13	11	24

50～54	19	12	31
55～59	31	26	57
60～64	36	27	63
65～69	24	21	45
70～74	19	42	61
75～79	30	43	73
80～84	33	50	83
85～89	18	40	58
90～94	5	15	20
95～99	3	6	9

100～104			
105以上			

65以上	132	217	349
割合	53.4%		

合計	306	348	654
世帯数	301		

平均年齢	58	65	62
------	----	----	----

※外国人を含めた集計です。 5/8

NPO、人「多里まちづくりサポートセンター」、過

2003(H15)	リーダー塾	バス対策委員会立ち上げ	交通弱者の救済の需要
2004(H16)	1月 特区解除	たかしろ地区視察(合誌)	本格的に取り組み開始
2007(H19)	10月 第1期、第2期	鳥大連携実証実験(半年)	
2008(H20)	10月 第3期	無償実験(半年)	多里まち協、運行開始に向けてのタイムスケジュール 試算を行う
2008(H20)	アンケート実施	20才以上～80才以下の男女ランダム300人、回答183人、61%	
	4月 設立準備	NPO法人に向けて各自治会に出向き説明を行う(5自治会)	(眼科)
	10月	多里まち協として独自に無償運送開始。上萩山地区のみ水曜日(整形外科)金曜日も対応	
	11月 26日	「多里まちづくりサポートセンター」設立総会、設立後理事、運転手公募 総会后数回に分けて運転講習会に参加(平沼氏にて)	↓ 総会はお難し
2009(H21)	3月 19日	NPO法人登記完了 日南町公共交通協議会で審議、承認される	
	4月 1日	日南町全便定期バスを変更し乗客少ない日中をデマンドバス運行に切り替える	
	4月 1日	デマンドバス、過疎地有償運送開始	
		運用形態	3形態のバス走りわかりにくい。他地域との違い
2010(H22)		自治会総会で説明	3自治会加入
2012(H24)			1自治会加入 (自治会も説明の下で)
2013(H25)			1自治会加入(全自治会加入)
		毎年運転講習会に参加(19名参加)	
2015(H27)	11月	鳥取県と日本財団共同プロジェクト「日本一のボランティア先進県」開始	
2016(H28)	4月 20日	日本財団と鳥取県、日南町の話し合いに多里まちづくり推進協議会も参加	
	7月	7月より合計5回ワークショップ開催	
2018(H30)	1月	配布 多里地区全世帯アンケート実施	
	3月	集計 249世帯、回答166世帯、66%	
	9月	日本財団交付決定	Dr. 全域に配達
2019(H31)	3月	軽ワゴンによる多里地内公共交通有償運送開始、総菜・弁当配達	

様々な運行主体の重層的活用による地域公共交通計画*

Local Transport Plan based on Overlapping the Services by Various Suppliers*

谷本正志**, 木下順久***, 浅田雅史***

By Keishi TANIMOTO, Yorihiisa KINOSHITA and Masashi ASADA

1. はじめに

現在、様々な地域で地域公共交通計画の見直しが行われている。鳥取県の日南町においても、過去数年にわたる社会実験を経て、大幅な見直しを伴って計画を策定した。これにより、平成 21 年度より、様々な運行主体を重層的に活用した地域公共交通が実現した。

当然のことながら、一般的に、個人や組織が掲げる目的・目標が異なればその達成のために講じる策も異なる。数学的に言えば、目的関数が異なれば最適解も異なる。このため、策の善し悪しやその評価は単独で論じられるものではなく、必ずその目的・目標とのセットで論じられるべきものである。このことは地域公共交通においても同様であり、日南町での「様々な運行主体による重層的活用」についてもまさに地域公共交通における目的・目標の達成のために結果として生みだされた考え方であり、その目的・目標こそが本稿のポイントである。

日南町のみならず過疎地域では人口減少および高齢化に直面しており、厳しい財政制約に曝されている。このため、計画を見直す際には「利便性の確保」、「財政負担の抑制」がどの地域においても共通の目的・目標として掲げられる。しかし、これらは必ずしも過疎地域に固有の目的・目標ではなく、それゆえ過疎地域が直面している課題を受けそこなっている可能性がある。過疎地域では人口減少に伴い、人々の日常生活の支援やまちづくりに対する住民の積極的な関与を通じた地域の活性化、持続可能な地域形成がより上位の目的・目標である。この上

位の目的・目標に対して、地域公共交通がどのように貢献できるかを検討した上で、その貢献を果たす上での目的・目標の設定が必要である。また、そのような目的・目標があってこそ「過疎地域の地域公共交通計画」である。

そこで以下では、日南町における社会実験の経緯を踏まえつつ、どのような経験に基づいてどのような目的・目標を設定し、その結果としてどのようなサービスを実現するに至ったのかを整理する。なお、ここでの検討のフィールドは日南町であるものの、その計画論は日南町と同様の課題を有する過疎地域全般に広く応用可能であると考えている。

2. 社会実験の経緯

(1) 日南町の概要

日南町は鳥取県の南西部に位置し、島根県、岡山県、広島県と隣接する自治体である。人口は 5,781 人、高齢化率は 46.5%である（いずれも、鳥取県統計課 平成 19 年 10 月 1 日現在）。総面積は 340.87km²であり、東西に 25km、南北に 23km にわたる。冬には降雪があり、多い地区で 1.0～1.5m の積雪がある。

町の中心部には、町役場、商店、中学校などがある。平成 21 年度より、これまで町内にいくつかあった小学校を 1 校に統合し、中心部の 1 校に再編された。広域的な交通の拠点として JR 伯備線の生山駅があるが、中心部からは車で 5 分程度の距離にあり、若干離れている。総合病院が駅の近くにあるが、中心部、駅、病院の間は徒歩での移動は困難な距離がある。

(2) 社会実験の実施前の状況

町内の基幹的な公共交通手段は、町営バスとタクシーである。町営バスの運行は民間のバス事業者

*キーワード：公共交通計画、重層的活用、過疎地域

**正会員、博(工)、鳥取大学工学研究科社会基盤工学専攻
(鳥取市湖山町南4-101, TEL 0857-31-5310, FAX 0857-31-0882)

***非会員、日南町企画課(日南町産800, TEL 0859-82-1115,
FAX 0859-82-1478)



図1 日南町における町営バスの路線図

に委託されており、路線は図1のようである。なお、現在においても基本的には大幅な変更はない。どの路線も1日5往復であり（一路線のみ6往復）、運賃は一律200円である。なお、図中の「やまのうえ線」は通学専用の路線であり、一般の乗合路線ではないため、本研究の検討の対象外である。タクシー会社は従来2社であったが、社会実験を実施する前に1社となった。

運行経費（人件費、燃料費など）は年間約4,000万円であったのに対し、運賃収入は年間約1,400万円であり、おおよそ2/3を税金で負担していた。主な利用者は通学の学生、通院の高齢者である。公共交通空白地帯が存在しており、必ずしもすべての住民が公共交通を利用できる環境ではなかった。なお、平成21年度からは小学校の1校への統合により、通学・下校時には大量の輸送を要することがこの時点において既に明らかとなっていた。そこで、通学、通院、買い物の活動の機会をすべての地区の住民に確保するとともに、財政的負担の抑制を図ることを目的・目標とした社会実験を行うこととなった。

(3) 社会実験の概要

①第1期社会実験

（平成19年10月～平成20年3月）

平日の通学の機会については社会実験前と同様に確保し、日中の利便性を向上して活動の機会を多様化することを目的に実施した。具体的には、日替わりで日中の便数にメリハリをつけ（7往復と4往復）、利便性の向上が図れるかについて実証した。

同時に、利用者数が少ない土日祝日の便数を減少させ（2往復）、利用者のニーズへの対応可能性を実証した。加えて、公共交通空白地帯を経由する路線を付加し、需要がどの程度あるのかを明らかにした。

②第2期社会実験

（平成20年4月～平成20年9月）

第1期社会実験の結果を踏まえ、利用者数の多かった時間帯の便を残しつつ平日の運行ダイヤを固定型とした。公共交通が運行する空白地帯を第1期よりも多く設定し、需要がどの程度あるのかを明らかにした。土日祝日については3往復とし、需要への対応が可能かを引き続き検証した。

③第3期社会実験

（平成20年10月～平成21年3月）

多里地区を対象として、NPOによる輸送の検証を行った。具体的には、アンケート調査および試験運行を行い、住民ニーズの発掘やそれらへの対応可能性を明らかにした。

④社会実験の総括

社会実験の成果を以下のように総括した。

- 1) 朝夕には大型車両が不可欠であるが、それを活用して公共交通空白地帯を年間通して解消することは道路事情により不可能である。また、実験第2期の結果を踏まえると、日中には公共交通空白地帯において少なからずの需要があるものの多くはない。以上より、日中は小型車をデマンド運行することが有効である。
- 2) デマンド運行に移行するにしても、とりわけ高齢者の抵抗感が予期される。このことは、新たなシステムに慣れるには多くの時間を要するという社会実験第1期の経験から窺える。このため、利用の多い時間には予約しないで済む方式が有効である。このため、日中を除いては大型車を定時定路線で運行させることが有効である。
- 3) 全期を通じて、所与の予算・車両制約のもとでなるべく多くの時間帯、範囲、便数を確保することに努めたが、広大な面積を有する本町においては限界がある。このため、その対応にはタクシー事業者やNPOの協力が不可欠である。

表1 各車両の役割

車両	役割
大型車両 (定時定路線)	・朝夕の大量輸送 ・予約抵抗者への対応
小型車両 (デマンド)	・日中(閑散時間)の輸送 ・公共交通空白地帯の解消

表2 運行主体の役割

事業主体	役割
バス事業者	・安定した労働力の供給 ・繁忙時間での的確な対応 ・大型車両の運行
タクシー事業者	・緊急、夜間早朝ニーズへの対応 ・減少した人口のもとでの事業継続 ・小型車両の運行
NPO	・まちづくりへの住民関与の促進 ・きめ細かな住民ニーズへの対応 ・小型車両の運行

3. 多様な運行主体の重層的活用

(1) 活動機会の確保および財政負担に関する目的・目標に関連した方策

上記の総括を踏まえ、活動の機会の確保という目的・目標の観点から、大型車両と小型車両を時間帯によって使い分けることとなった。また、財政負担を抑制するという目的・目標から、需要の少ない日中についてはデマンド運行にするとともに、予約の抵抗に伴う公共交通離れを抑止するために、利用の比較的多い時間帯には定時定路線型とした。以上に述べた大型車両と小型車両の役割は、表1のように整理できる。

また、町内の面積は広大であり、きめ細かな住民対応(例えば、玄関先までの輸送)をどの地区にも公平に行うことは所与の予算・車両制約のもとでは到底できないことから、きめ細かな住民対応はNPOによる過疎地有償運送によって対応することとした。ただし、NPOによる過疎地有償運送の導入は活動機会の確保・財政負担の抑制という観点以外にも理由があるが、この点は後述する。

これら以外にも、総合病院と町の中心部への巡回バスの導入、情報端末を利用した予約システムの構築(現在検討中)などを行っている。

活動機会の確保および財政負担の抑制は地域の活性化や持続可能な地域形成に消極的には寄与する。例えば、活動機会の確保は人々による外出を喚起し、

活性化の条件を与える。しかし、条件を与えるだけであり、直ちに地域が活性化したり、地域の持続可能性が高まるわけではない。財政負担についても同様である。

(2) 持続可能な地域形成に資する目的・目標の設定

地域の活性化や持続可能な地域形成に対して公共交通がどのように貢献しうるかを検討した。その過程において、以下の考えが整理された。

- 1) 今後も人口減少の進展が予測され、そのもとでは住民に対しては、地域の活性化やまちづくりへの積極的な関与を促進していくことが重要である。その契機として、公共交通において住民の活躍の場を確保することは有効である。既にやる気をもったNPOも存在しており、その活動を支援したい。
- 2) 自治体は路線および地区間での公平性を確保する必要があり、きめ細かな住民対応(例えば、玄関先までの輸送)をある地区でするとそれを全町に拡大する必要がある。しかし、そのようなことは到底できず、過疎地有償運送に補完してほしい。また、そのように市町村有償運送と過疎地有償運送を差別化すれば、きめ細かな住民対応を必要とする路線・地区については、住民による過疎地有償運送の機運を高め、住民関与の実現を期待することができる。また、そこに参入しようとする住民が現にいる。
- 3) 人口減少・高齢化のもと、他の事業者と比べて過疎地有償運送による事業の継続性は不安定である。すなわち、ドライバーの高齢化および引退に伴う人手不足が懸念される。このため、もし継続できなくなった場合を想定し、その場合に事業を引き継ぐ運行主体が必要である。そのためには、比較的安定した労働供給力をもつ主体、すなわち、バス事業者およびタクシー事業者を今後にわたって確保しなければならない。したがって、そのような主体にも活躍の場を確保し、将来に備える必要がある。とりわけタクシー事業者については、昨今撤退した事業者もあるほど過酷な環境にある反面、タクシーへのニーズも高いことを考慮しなければならない。

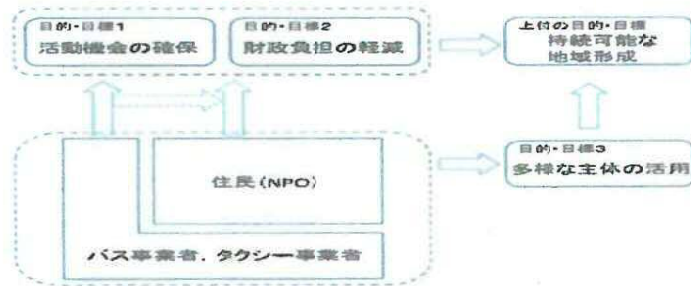


図1 多様な運行主体の重層的活用の意義

表3 路線ごとの運行主体

路線	市町村有償運送		過疎地有償運送
	大型車両	小型車両	
大宮線	バス事業者	タクシー事業者	—
山上線		バス事業者	
石見線			
福栄線			
多里線		NPO	

表4 多里線のダイヤおよび運行主体・形態

	新屋→生山	生山→新屋
1便	7:00→7:50	7:50→8:30
2便	8:10→8:50	9:30→10:10
3便	8:40→9:20	11:30→12:10
4便	10:20→11:10	13:20→14:00
5便	14:10→14:50	15:10→16:00
6便	14:20→15:00	16:50→17:30
7便		18:20→19:00
8便		19:40→20:20

※網かけは過疎地有償運送、*印はデマンド運行

以上を踏まえ、運行主体の役割を表2のように整理するとともに、多様な運行主体を重層的に活用することが、持続的な地域形成に直接的に寄与すると考えた。各路線については表3に示すような運行主体でサービスを供給する計画とした。

「多様な運行主体の重層的活用」の全体像は図1のように整理できる。なお、図中に自治体（行政主体）が明記されていないが、自治体はこの全体像に基づき、それぞれの主体および住民の間での調整や公的支出を担う。

なお、過疎地有償運送を導入した多里線について

では、表4に示すダイヤおよび運行主体・形態となった。この路線では、小型車両による市町村有償運送（デマンド運行）と過疎地有償運送をNPOが担うことになったため、表4のうち網かけのダイヤおよび*印がついたダイヤをNPOが運行する。なお、過疎地有償運送は玄関先までの輸送を行うサービスであるが、料金は500円と市町村有償運送のそれ（200円）よりも高値となっている。

また、上記に論点としてこなかった公平性については、以下の観点での公平性が確保されている。

- 1) 従来の公共交通空白地帯を含め、どの地区も公共交通で外出できる環境にある。
- 2) やる気がある住民がいれば、どの地区も過疎地有償運送を行える環境にある。
- 3) きめ細かなサービスを要する住民は割高な運賃を受益者負担してサービスを楽しんでいる。

4. おわりに

現在は、この計画のもとでサービスが供給されている。しかし、供給を開始した後に多くの時間が経過していないことから、住民や運行主体の反応がどのようなものかについては必ずしも明らかではない。利用者の多寡が計画論の評価では必ずしもないが、今後の定着や慣れを考えれば悲観的ではない反応である。

一方で、住民の関与や地域活性化などへの影響は長い期間をかけて現われてくるものであるため、ここで何らかの見解を示すことはできない。今後、モニターを継続するとともに、それに応じて計画やサービスの評価を行っていきたい。

謝辞：本研究は文部科学省研究費若手研究(B)課題番号18760396および鳥取大学持続的過疎社会形成研究プロジェクトの助成を受けた研究成果の一部である。

注：従来、他の市町村が実施しているサービス（コミュニティバスがその典型）を、実施している市町村がどのような目的・目標で実施しているのかを踏まえ、単に他でも実施しているとの理由でその策（＝コミュニティバス）を導入する事例が見られたり、策が選ばれた理由である目的・目標を不問にして「成功失敗」を一方的に語る報告は少なくない。

公共交通への取り組み(多里まちづくり推進協議会)

どうして全員参加がいいのか。

有志でNPO法人を立ち上げ、公共交通空白地有償運送を行っている所は沢山あると思います。私達が多里全体として取り組むのは、少しでも地域を良くして行くためには地域全体での取り組みが必ず必要になってくると思っています。今、多里地域で困っている交通弱者と呼ばれる人たちを多里地域全体で助け、そして我々の年代が困ったら、次の世代の人が助けていく、仕組みづくりである。

(相互扶助)

人数が多くなると、個人の負担が少なくて済む。(会費、運転手)

使うほど、便利になる。車が増え、運転手が増えれば、便数も増える。

当面は多里～生山間と、多里地内の運送となるが、将来的には広がる可能性がある。

行政で出来ないきめ細かい住民サービスを地域ボランティアが受け持つ。

NPO法人「多里まちづくりサポートセンター」経過

国道だけが定期バスが走っていた。

地図から見ても分かるとおりに、バス停から距離が遠くしかも上り坂で荷物を持って歩く。病院に行って診て貰い、スーパーで買い物をして重い荷物を持って帰る。高齢の方には非常に負担のかかることです。

多里まちづくり推進協議会として交通の空白地帯を解消しようとの機運が盛り上がる。企画委員会で話し合いが行われました。

調べて見ると特区を申請してからで無いと過疎地有償運送が出来ない。

とても素人の私達には煩雑な手続きは無理と思っていた。

我々が方法を模索していたとき、平成16年の新聞に特区の申請をしなくても過疎地有償運送が出来ると載り是なら出来るのではないかと現実味を帯びて来ました。

早速、倉吉市たかしろ地区の視察を行いました。設立に向けての勉強を始めました。

どういう組織

会員になっていただかないと色々な特典が受けられない。会員もいろいろと違いがある。

1、バスを利用する人 〈費用会員〉

2、元気で運転免許を持っている方は、運転手としてボランティアに参加して欲しい。
(賃金が出る) 〈お礼〉

3、元気で、運転免許も持っているが、他人を乗せて走る自信がないと言う人は、地域として、取り組んでいる事業に対して、会費を出して頂いて金銭面で協力して頂きたい。
又、将来自分が運転出来なくなっても安心の為に入って頂きたい。

以上の様に一言に会員というのが利用する側も運転をはじめ組織を運営する側も会員である。

NPO法人設立の流れ

設立手続きを鳥取県に提出→受理
鳥取県の広報へ2ヶ月載せて縦覧
その間に異議申し立てがないと
審査→設立認証→財産目録作成→設立登記
NPO法人設立

それが終わると
地域公共交通協議会での審議
鳥取県運輸局への運行許可申請
過疎地有償運送運行開始

地域公共交通協議会(議事録より)
ここで全てが決定される。ここでオッケーが出ないと先に進めない。設立当初から現在まで批判的

○デマンドバスと過疎地有償運送のバスが同じ(後で説明)で紛らわしいとの苦情があるがNPOで一台購入してはどうか。町が貸し出すのはいかがなものか。

○車両保険はNPO法人が独自に加入したらどうか。































○他の企業も頑張っているのにNPOだけが優遇されているように思う。

○1時間前に予約してない人を乗せた。停留所で無いところで降ろした。

	路線バス	デマンドバス	過疎地有償運送
予約	必要なし	必要	必要
時刻表	時刻表通り	時刻表通り	時刻表通り(多里一生山間) 多里地内随時
乗り降り	バス停	地域指定の停留所	玄関前乗降
料金	200円	200円	500円

多里地内は予約無し
でオッケー

バス時刻表 (多里線)

下り		上り	
集落	生山駅	生山駅	集落
7:00発 	7:40着 	7:45発 	8:26着 
8:10発 	8:50着 		
8:40発 	9:25着 		
		9:30発 	10:10着 
10:20発 	11:10着 		
		11:30発 	12:10着 
		13:30発 	14:11着 
14:20発 	15:00着 		
14:30発 	15:05着 		
		15:10発 	16:00着 
(水曜日だけ16:00集落着の便が定期バスの為、多里支所停留所より有償運送必要)			
		16:45発 	17:21着 
17:30発 	18:10着 	18:20発 	18:56着 
		19:35発 	20:11着 

定期バス 	料金 大人200円 子供100円	今まで通り各停留所に停まります。
デマンドバス 	料金 大人200円 子供100円	予約すれば誰でも乗れます。 各停留所で乗って頂きます (瀬河・上萩山にも停まります)
過疎地有償 	料金 大人500円 子供200円	NPO法人の会員専用です。 予約して頂ければ原則として、 自宅まで送迎します。 多里地内での移動、及び定期バスへの 送迎も行います。

予約連絡先

NPO法人多里づくりサポートセンター事務局
84-0165

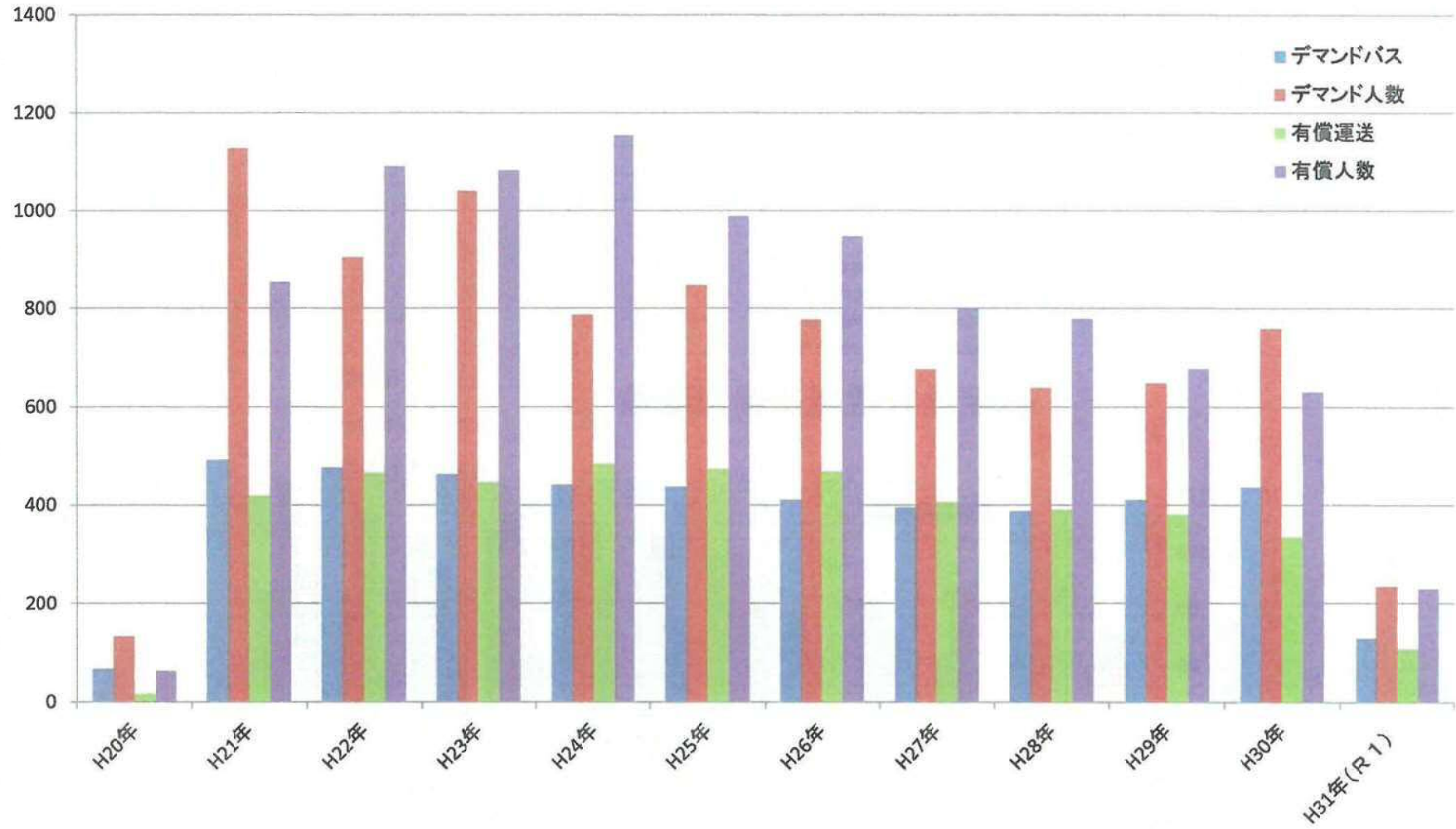
NPO法人多里づくりサポートセンター携帯電話
080-2900-8709

多里地内はフリー



車両運行・人数 集計簿

	H20年	H21年	H22年	H23年	H24年	H25年	H26年	H27年	H28年	H29年	H30年	H31年(R1)	
デマンドバス		67	493	477	463	442	437	411	396	388	411	436	129
デマンド人数		133	1128	905	1041	787	848	778	677	639	648	760	236
有償運送		17	420	467	448	485	474	469	407	391	381	336	108
有償人数		63	855	1092	1084	1155	989	947	802	780	678	631	231



過疎地有償運送利用者数								
年	月	人数	年	月	人数	年	月	人数
H21年	4月	31	H22年	4月	69	H23年	4月	81
	5月	32		5月	61		5月	76
	6月	77		6月	96		6月	96
	7月	73		7月	103		7月	94
	8月	91		8月	107		8月	101
	9月	60		9月	111		9月	104
	10月	61		10月	92		10月	100
	11月	55		11月	111		11月	83
	12月	90		12月	120		12月	82
H22年	1月	68	H23年	1月	57	H24年	1月	
	2月	65		2月	80		2月	
	3月	85		3月	61		3月	
		788			1068			817

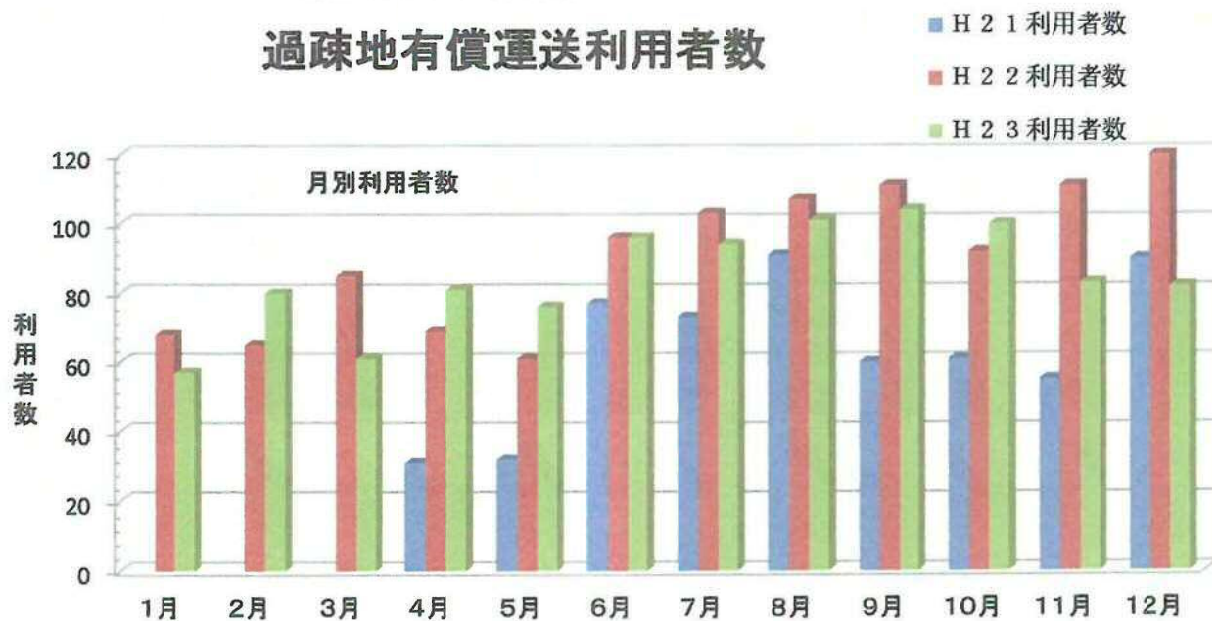
新屋部落会員数(H23年度) 73名

多里部落会員数(H23年度) 83名

湯河部落会員数(H23年度) 36名

上萩山部落会員数(H23年度) 36名

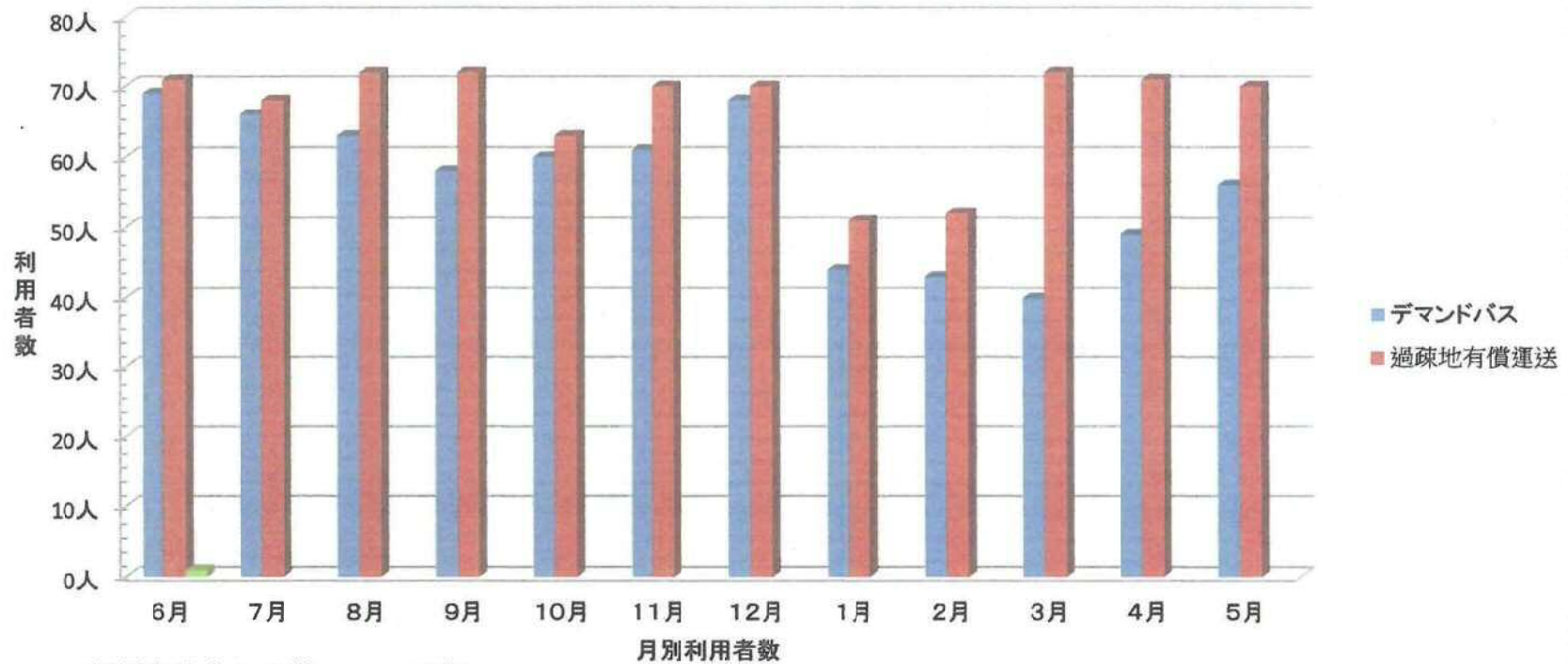
過疎地有償運送利用者数



過疎地有償運送・デマンドバス利用者数 H27年～H28年

	6月	7月	8月	9月	10月	11月	12月	1月	2月	3月	4月	5月	合計
デマンドバス	69人	66人	63人	58人	60人	61人	68人	44人	43人	40人	49人	56人	479人
過疎地有償運送	71人	68人	72人	72人	63人	70人	70人	51人	52人	72人	71人	70人	802人

過疎地有償運送・デマンドバス利用者数



新屋自治会会員数	70軒
萩原自治会	60軒
多里自治会会員数	70軒
湯河自治会	36軒
上萩山自治会	36軒
合計	272軒

部落別 利用状況 H30年度

月別	部落別	デマンドバス 大人(200円)	デマンドバス 子供(100円)	過疎地有償 (500円)大	空白地有償 (200円)小	計
H30. 6月	萩原	12		9		21
	上萩山	15		9		24
	多里	9	14	18		41
	新屋	4		5		9
	湯河	6		6		12
	校区外	16	52			68
	計	62	66	47		175
H30. 7月	萩原	10		13		23
	上萩山	19		6		25
	多里	18	8	23		49
	新屋	12		10		22
	湯河	3		4		7
	校区外	17	26			43
	計	79	34	56		169
H30. 8月	萩原	16		13		29
	上萩山	9		9		18
	多里	10	3	38		51
	新屋	8	1	7		16
	湯河	9		4		13
	校区外	18	10			28
	計	70	14	71	0	155
H30. 9月	萩原	11		9		20
	上萩山	8		2		10
	多里	3	11	13		27
	新屋	15		16		31
	湯河	6		2		8
	校区外	17	47			64
	計	60	58	42		160
H30. 10月	萩原	7		10		17
	上萩山	7		7		14
	多里	3	10	12		25
	新屋	6		9		15
	湯河	5		4		9
	校区外	11	66			77
	計	39	76	42		157
H30. 11月	萩原	9		10		19
	上萩山	11		7		18
	多里	8	8	9		25
	新屋	14		13		27
	湯河	4		4		8
	校区外	12	59			71
	計	58	67	43		168
合計		368	315	301		984

部落別 利用状況 H30年度

月別	部落別	デマンドバス 大人 (200円)	デマンドバス 子供(100円)	過疎地有償 500円	過疎地 200円	計
H30.12月	萩原	16	4	8		28
	上萩山	20		20		40
	多里	16	2	17		35
	新屋	23		14		37
	湯河	3		1		4
	校区外	21	60			81
	計	99	66	60	0	225
H31. 1月	萩原	10	6	9		25
	上萩山	12		15		27
	多里	7	11	29		47
	新屋	13		17		30
	湯河	2		5		7
	校区外	13	58			71
	計	57	75	75		207
H31. 2月	萩原	19	6	15		40
	上萩山	9		14		23
	多里	11	7	12		30
	新屋	11		5		16
	湯河	4		1		5
	校区外	11	49			60
	計	65	62	47		174
H31. 3月	萩原	16	2	12		30
	上萩山	13		7		20
	多里	4	5	14		23
	新屋	9		11		20
	湯河	4		3		7
	校区外	18	32			50
	計	64	39	47		150
H31. 4月	萩原	15	4	16		35
	上萩山	10		9		19
	多里	11	8	20	1	40
	新屋	7		9		16
	湯河	1		2		3
	校区外	17	39			56
	計	61	51	56	1	169
H31. 5月	萩原	7	12	6		25
	上萩山	12		7		19
	多里	11	13	16		40
	新屋	10		11		21
	湯河	3		5		8
	校区外	3	83			86
	計	46	108	45		199
合計		392	401	330	1	1124

交通便が悪い上萩山の
利用が少なくて、2017年
と比較して利用が少なくて
上萩山 - 利用が少なくて
が原因で少なくて?

振り返って (2015年。H27))

谷本先生のレポートの中に、やる気がある住民がいればどの地区も過疎地有償運送を行える環境にあると書かれています。

私達多里まち協も将来どうなるか、5ヶ年計画をたてています。

よく1年先が分からないのに5年先が分かるわけがないという人がおられます。

何もしなければそうかもしれません。

そのために、5年先の見据え1年ごとに何をするか計画をたて、そして5年後に今までの事業を見直し次の5年間の計画を立てています。

公共交通も今以上に不便になる可能性があります。今免許を持っている私達も、将来免許返納者になると思います。

そういう人が安心して暮らしていけるようまち協として取り組みを行っています。

平成28年度新しい5カ年計画がスタートしました。

今後についても新しい取り組みを行って行く予定です。

取り組みとして

全自治会加入で賛助会費600円を500円に値下げした。今後も会費、バス料金の検討をしていきたい。

多里地域以外の方も過疎地有償運送のバスに乗れるよう粘り強く公共交通協議会に働きかけ多里まちづくり推進協議会と連携した組織作り。

商業、農業関係全てを包括した活動。ホーランド多里との連携

旅客・貨物の総合的な運用(規制が緩和される)道の駅への貨物輸送。米子青果への出荷(H29年4月より貨客混載が認可される。)

日本財団との連携

年会費
正会員（個人）35名 3000円（実質2500円）
正会員（団体） 5000円
賛助会（1世帯 240戸） 500円 全自治会加入により
登録運転協力者19名
運転手（実務）10名
理事 6名
事務 1名
監事 2名

賃金
運転手
基本給 4000円
稼働 地域内 300円
地域外 500円

乗車賃金

デマンドバス・定期バス 200円 デマンドバス停留所
公共交通空白地有償運送 500円 玄関まで送迎

公共交通空白地有償運送（旧過疎地有償運送）
多里地区の人のみ乗車可能

その他の事業

福祉事業見まもり
生協受け取り場所提供事業
除雪事業
墓守事業
蜂駆除事業

H31（R1）年度より新たな事業

総菜・弁当配達事業

日本財団より軽ワゴン提供

ホームランド多里との連携
公共交通空白地有償運送については多里地内のみ運行
軽ワゴン車の導入により土日も運行可能になる
総菜・弁当配達については日南町全域
経費についてはNPO法人より拠出



自治会 招 入

2817211207

平成30年度 活動計算書
 平成30年6月1日から令和元年5月31日まで
 特定非営利活動法人 多里まらづくりサポートセンター
 単位:円

科 目	特定非営利活動に係る事業		その他の事業	合計
	バス運行事業	配食送迎サービス事業 (財団助成事業)		
I 経常収益				
1 受取会費				
正会員受取会費	65,000			65,000
賛助会員受取会費	120,000			120,000
2 受取寄付金				
受取寄付金	0			0
施設等受入評価益	0			0
3 受取助成金等				
受取民間助成金				0
受取地方公共団体等助成金	0	554,705		554,705
4 事業収益				
過疎地有償運送事業収益	315,700			315,700
デマンドバス受託事業収益	3,429,941			3,429,941
地域経済活性化事業収益	22,770			22,770
墓守受託事業収益			53,700	53,700
配食送迎サービス事業収益(財団)		13,000		13,000
5 その他収益				
受取利息	11			11
雑収入	0			0
経常収益 計	3,953,422	567,705	53,700	4,574,827
II 経常費用				
1 事業費				
(1)人件費				
給料手当	1,191,700		16,800	1,238,500
雑給	6,000			6,000
法定福利費	10,075			10,075
福利厚生費	52,100			52,100
人件費計	1,259,875	0	46,800	1,306,675
(2)その他経費				
旅費交通費	38,560	27,640		66,200
通信費	93,059			93,059
消耗品費	12,744		8,499	21,243
教育研修費	0	78,188		78,188
車両費	313,002	263,220		576,222
その他経費計	457,365	369,048	8,499	834,912
事業費 計	1,717,240	369,048	55,299	2,141,587
2 管理費				
(1)人件費				
事務員給料手当	1,242,550			1,242,550
雑給	0			0
福利厚生費	8,222			8,222
人件費 計	1,250,772	0	0	1,250,772
(2)その他経費				
旅費交通費	28,360			28,360
通信費	72,891			72,891

交際費	30,000			30,000
水道光熱費	23,328			23,328
事務用品費	15,475			15,475
減価償却費	49,819			49,819
租税公課	2,000	10,800		12,800
諸会費	18,000			18,000
支払手数料	216			216
雑費	92,589	600		93,189
その他経費 計	332,678	11,400	0	344,078
管理費 計	1,583,450	11,400	0	1,594,850
経常費用 計	3,300,690	380,148	55,299	3,736,437
当期経常増減額	652,732	187,257	△ 1,599	838,390
III 経常外収益	0	0	0	0
IV 経常外費用	0	0	0	0
経理区分振替額	0	0	0	0
税引前当期正味財産増減額	652,732	187,257	△ 1,599	838,390
法人税、住民税及び事業税	230,500			230,500
当期正味財産増減額	422,232	187,257	△ 1,599	607,890
前期繰越正味財産額				1,182,791
次期繰越正味財産額				1,790,681

「共助でつくるサービス付き高齢者向け集落「多里」」

～日南町多里地域 中山間地域の生活支援モデル～

多里地域の課題

- 地域の高齢化、地域活動の担い手の不足
- 移動手段の確保が必須、買い物困難者の増加
- 多里の豊かな自然、生活の魅力発信が不足
- 地域の高齢者等の困り事への対応、手助けが必要
- 地域活動、地域経済が循環する仕組みづくり 等

解決の方向性 (地域住民が自ら関わり取り組みたい事項)

- 多里は大きなサ高住 (高齢者等の困り事把握と対応)
- ホームランド多里の生活支援拠点「老村」化 (買い物、食事支援、困り事・健康相談窓口、交流拠点)
- 地域循環バスの運行による移動手段の確保
- ボランティア活動の地域内還元・循環の仕組み
- 郷土愛醸成と地域の魅力発信による交流人口増加 等



住民共助で地域のサービスを構築 (高齢者等の困り事等への対応)

ホームランド多里を住民サービス提供 & 活動・交流拠点に位置づけ

地域活動時間を地域での消費に還元

【日本財団鳥取助成プログラム申請】



H29年度申請手続き

- ①ホームランド多里の改修&生活支援拠点化
(買い物、食事提供、惣菜・弁当宅配、交流スペース等)
- ②地域循環バスの運行見直しと新たなサービスの実証実験
- ③地域の困り事対応(生活支援ボランティアの多里版強化システムの構築)

モデル構成機能	概要イメージ	検討すべき事項	助成申請主体
ホームランド多里	地域生活を支える拠点 地域住民ニーズを踏まえた機能 (買い物、食事(孤食対応)、喫茶、惣菜・弁当宅配、健康づくり、地域コミュニティ拠点)	<ul style="list-style-type: none"> ・地域住民ニーズの集約 ・実施可能な機能 ・運営に携わる人材 ・施設改修内容 ・改修に向け所有権整理 	多里地域振興組合
○ 地域循環バス	集落内主要拠点の巡回及び日南町中心地域へのアクセス 高齢者等の外出支援(健康づくり等) レンタカーを活用した実証実験	<ul style="list-style-type: none"> ・運営人材 ・運行ルート、運行日時 ・組合会員共同所有負担 	NPO法人多里まちづくりサポートセンター 多里地域振興組合
生活支援ボランティア(お助けマン参上)	地域サービスの提供、マッチング (布団干し、庭・雨樋掃除、雪かき等)	<ul style="list-style-type: none"> ・有償ボランティア ・活動対価の地域循環 	NPO法人多里まちづくりサポートセンター

車両運行集計簿 (デマンド運送)							(過疎地有償運送)													
令和 元年9	定 期		回数券		現金		利用 者			運行記録			利用 者		運行記録			現 金		
	大 人	子 ども	大 人	子 ども	大 人	子 ども	大 人	子 ども	人数計	回数	距離	給油	大 人	子 ども	回数	距離	給油	大 人	子 ども	
1	日																			
2	月	0	9				0	9	9	1	28		0		0			0		0
3	火		7			200	1	7	8	1	36		1		1	40		500		1
4	水			1		600	4	0	4	1	15		4		2	50		2,000		1.5
5	木		12	1		200	2	12	14	2	45		2		1	16		1,000		0.5
6	金								0	0	0		0					0		0
7	土																			
8	日																			
9	月		11			1,200	6	11	17	2	52	40.3	2		2	50		1,000		1.5
10	火		7	3		800	7	7	14	2	60		1		1	19		500		0.5
11	水						0	0	0	0	0		8		2	67		4,000		2
12	木		9			400	2	9	11	2	49		3		2	60		1,500		1.5
13	金		4			800	4	4	8	3	61		6		2	38		3,000		1
14	土																			
15	日																			
16	月																			
17	火		4			600	3	4	7	2	59	45	2		1	32		1,000		0.5
18	水					600	3	0	3	1	17		6		2	73		3,000		1.5
19	木		7			600	3	7	10	2	59		0		0			0		0
20	金		4	1		2000	11	4	15	2	58		6		2	60		3,000		1.5
21	土																			
22	日																			
23	月																			
24	火		7			600	3	7	10	2	50		1		1	22		500		0.5
25	水		0	1		400	3	0	3	1	17	45	8		2	51		4,000		1.5
26	木		11			400	2	11	13	3	62		2		2	46		1,000		1
27	金		4			800	4	4	8	3	77		1		1	13		500		0.5
28	土																			
29	日																			
30	月		11	2		800	6	11	17	2	46		3		1	16		1,500		0.5
計		0	107	9	0	11,000	64	107	171	32	791	130.3	56	0	25	653	0	28,000	0	17

用瀬地域振興会議 質問事項

1 NPO法人設立メンバー

当初、多里まちづくり推進協議会の中で話し合いを行う。
多里まちづくり推進協議会で設立総会を開催し、理事、監事、事務、運転手を公募
実際には手上げる人は少なく、個別にお願いに回る

2 NPO法人の事務所設置場所

開校になった旧多里小学校の事務所を事務室にしている
多里まちづくり推進協議会と同じ部屋を使用(使用料は無し、経費は折半)
行政財産使用許可申請

3 NPO法人登録利用者の人数、年齢層

正会員 35名 30代～70代
賛助会員 240戸 多里地区全家庭

4 利用者の曜日毎の人数や利用の実態

- 病院の科目によって変わる場合有り
小学校低学年の下校による
天気によって左右される

5 1回当たりの利用状況と収支状況

質問の4番と連動

6 料金設定の考え方

- デマンドバスの依託の話以前は、車の購入、維持費が乗車運賃、正会員、賛助会員の会費で
赤字にならないよう試算を繰り返す。又、役場にも赤字補填が出来るか相談
デマンドバス2000円、有償運送5000円

7 6番と連動

8 登録ドライバーの年齢層や性別

男性 15名
女性 4名
50代～70代
*定数は70才まで
90才までは1年2回
南三河
車新*

9 ドライバーへの謝金(手当の)額

基本料(待機料) 4000円
1回に付き

多里地内 2000円

多里地区外 5000円

10 登録ドライバーの1回当たりの登板人数(シフト)

実務10名 1ヶ月付きに5回程度5名～6名

11 事務所常駐職員の数、人件費、雇用形態

常駐職員 1名

人件費 年間 1,242,550円

雇用形態 月～金

都合の悪いときは理事が対応

日本財団提供の軽ワゴンは基本的に土、日はホームランド多里で対応

12 予約に関する抵抗はなかったか。

煩わしいとの意見は日南町でもある

当初、非常に分かりにく面があり、戸惑いがあった時刻表も分かりにくい

特に多里地区のバス又は、同じバスでデマントバスのシールを貼れば、誰でも乗れる

デマントバス。公共交通空白地有償運送のシールを貼れば多里地区の人だけが乗れる

運転手が一番対応に苦慮している

予約は一時間前までにお願いしているが直前の電話もある

13 町営バスの委託先共立メンテナスとの違い

共立メンテナスは株式会社でその職員が乗務している。2種免許所持

NPO法人は基本はボランティア活動の一環である

給与体系も違っていると思われる

「市町村運営有償運送及び公共交通空白地有償運送認定講習修了者」

14 1日1.5便となっているが利用者の声はどうか

日野病院行きのバスの連携が欲しい

5 多里発が2便あるが、多里を出発し予約者を順次集客しているのか

地域内については、運転手、事務員が把握しているので最短ルートで回れるよう乗車前

事務所で打ち合わせを行う。運転手は携帯を持っているので随時、事務所からの指示、

連絡を取り合っている

16 有償運送開始後10年経過し成果について利用者、一般住民はどのように評価されているか

当初は色々批判があったが、10年運行して皆さんの足として定着してきている

使い慣れた人は有効に使われているが、乗らない人は分からない面もある

遠慮がある、自分1人が使うのは申し訳ない

多里地区以外の人は何で多里だけ便数が多いのか、多里以外の地区の人が乗れないのはおかしい

17 昨年度実施のまちづくりアンケートの結果分析は

別紙

18 デマントバスを運行して課題となった事項は何か。又、今後の課題は

やはり予約については煩わしさがある。乗車人員に余裕があれば乗せてあげたい。

運転手の確保

19 デマントバスと路線バス、JRとの協調はどのような考え方で行っているか

運行については、役場の対応でNPO法人として提言したことはありません

20 デマントバスの運行に併せて総菜等の配達もされているが、利用状況と費用負担について

○ 総菜配達は地域内外無料にて行う。有償運送は500円の負担

21 併用することのメリットやデメリットについて

1 車2台併用して運行

今までは普通ワゴン車が生山方面に出ている場合、多里地内の予約があっても対応

出来なかったが、軽ワゴンの導入で多里地内での運行がスムーズになる

2 有償運送と総菜・弁当配達の併用

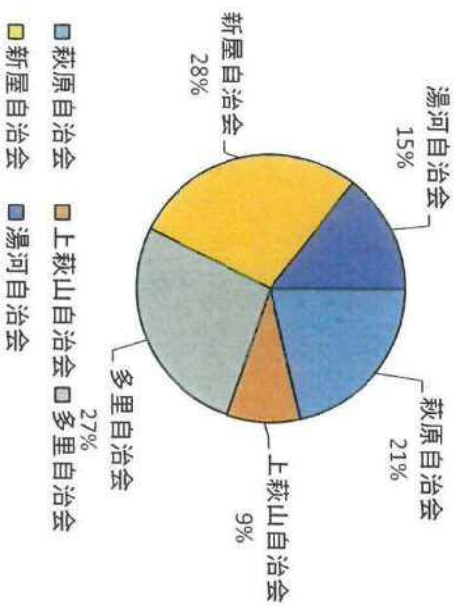
日本財団提供の軽ワゴンの運用については今年3月からの運用開始

同じ軽ワゴンで有償運送、総菜・弁当配達を行っているがデメリットは感じない

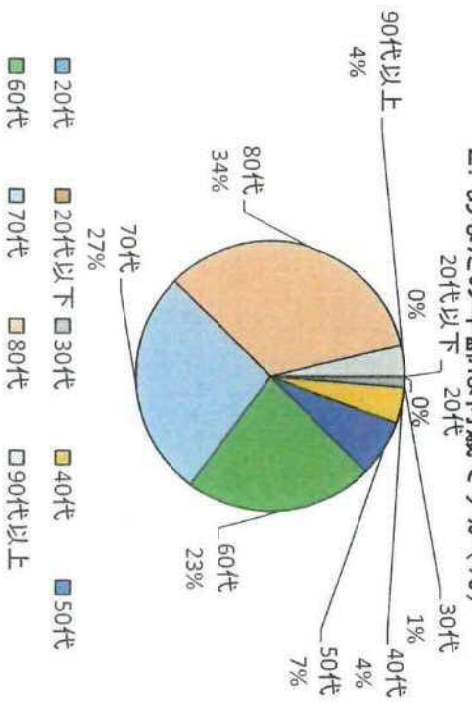
運転手の確保については、今後の課題

質問事項(17番)

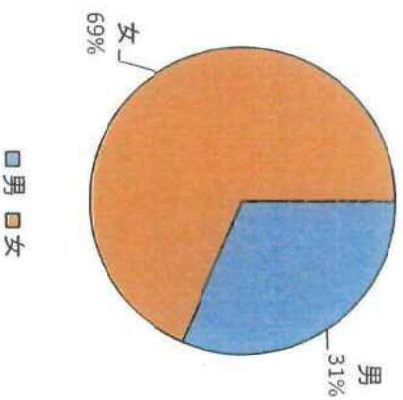
1. あなたはどこに住んでいますか(%)



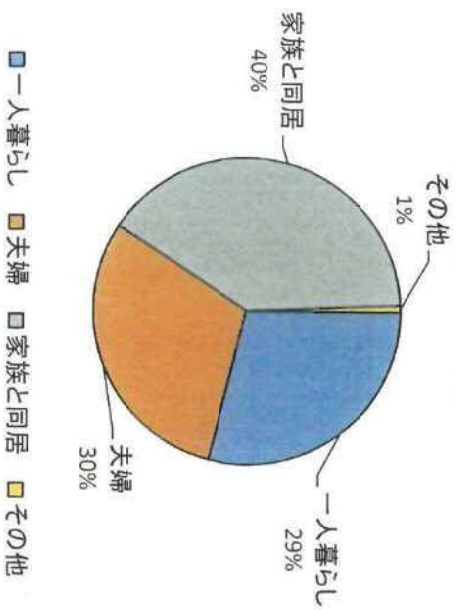
2. あなたの年齢は何歳ですか(%)



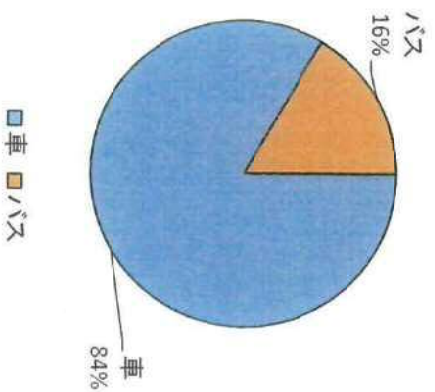
3. 性別はどちらですか(%)



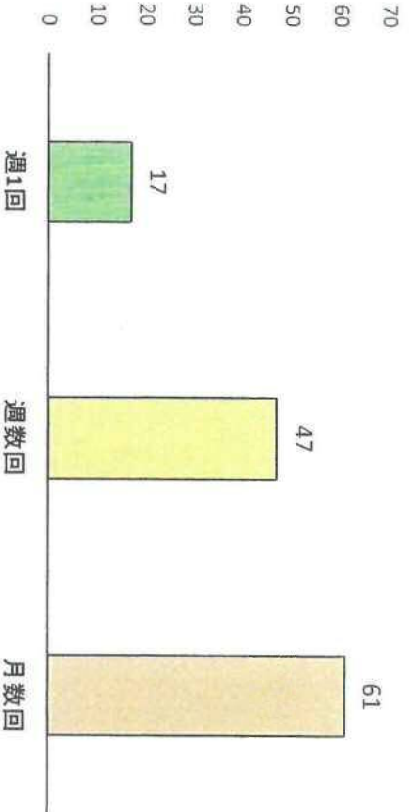
4. 家族構成はどうか(%)



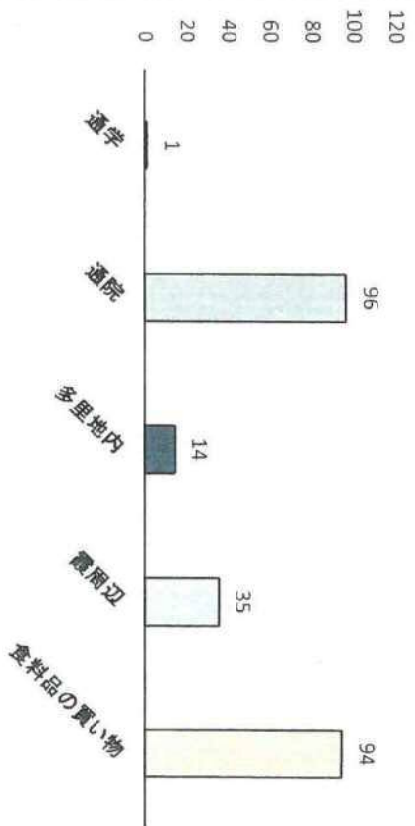
6. あなたの普段の主な交通手段は(%)



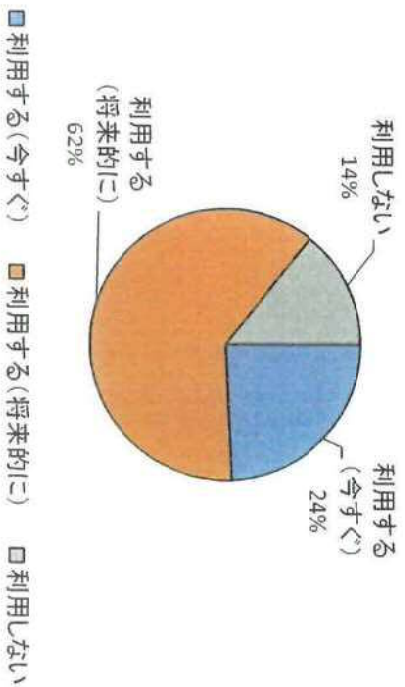
8-1. バスを利用するにあたって、どこ位の頻度で利用されたいですか?(件)



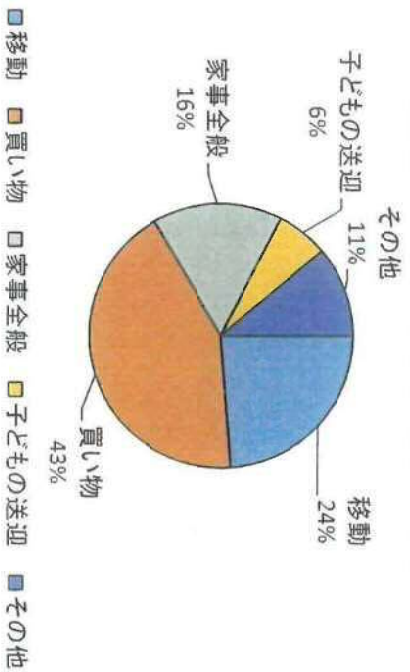
8-2. バスを利用するにあたって、利用されたい目的について教えてください(件)



11. 多里で惣菜・弁当を販売すれば利用されますか(%)



12. 誰もが住みやすい多里にするため現在困っていることはありませんか(%)



13. ご自身または家族の方で
ボランティア活動に参加してもらえますか(%)

