

特定非営利活動法人こやだいら

名 称	特定非営利活動法人こやだいら	所在地	美馬市木屋平字川井 2 2 4 番地
設立年月日	平成 1 9 年 1 2 月 1 日	役員数	理事：1 0 名、監事：2 名
事業種別	過疎地有償運送、高齢者生活支援、農林業作業支援、防災活動含め 7 事業		

1. 公共交通空白地有償運送（旧称：過疎地有償運送）の導入経緯等

① 検討開始からの流れ

- ・現在木屋平地区の人口 5 8 0 人、総面積 1 0 1, 1 0 km²、高齢化率 6 2 % となっています。旧木屋平村は、移動手段を持たない交通弱者に対し、タクシー会社に移動手段を委託し、月 1 回～2 回、「診療所の検診、買い物等」の移動を確保していた。その後、平成 1 7 年 3 月市町村合併で美馬市となり、平成 1 9 年度までに利用していた移動手段が、市行財政改革により廃止となった。住民は多くの課題を持ちながら日々の生活を送っていましたが、課題に耐えきれず、住民が立ち上がり検討委員会を設立し、全地域から住民参加により、5 年～1 0 年先の課題、要望を聞き集約した。NPO 法人を設立し取り組むことを決定した。現在の住民は、他の地域よりも認知症が少なく安全で安心し、生活を送っている。

② 設立の原動

- ・地域文化及び人文化、以前から取り組んできた 3 人の仲間、市町村合併を起爆剤として

③ 導入にあたっての苦労

- ・住民の意識改革、事故の責任等、県内に過疎地有償運送事業者はなく、手続き等の内容の把握ができづらかった。

③ 既存の交通事業者との調整等

- ・協議調整が進んだ。（美馬庁舎から 3 0 km 離れた地域で、関係事業者がいなかったため）

2. 公共交通空白地有償運送サービス概要

(1) サービスの名称、運行形態、運行対象区域、運行対象区域の人口等

- ・名称：過疎地有償運送事業
- ・形態：予約制、複数利用、個人自家用車を活用（NPO と個人との契約による）
- ・対象区域：木屋平地区内発着（地域外含む）

(2) 運行区域または経路、運行日、運行回数、時刻等

- ・経路：地域内フリー ・運行日：年末年始 7 日、以外はオール運行
- ・運行回数：フリー
- ・時刻等：午前 6：0 0～午後 9：0 0 まで（定期バスとの連絡のため）

(3) 送迎対価、送迎対価の精算方法

- ・対価：1 台につき 1 3 0 円／1 km、待時間 1 0 0 円／3 0 分
- ・対価の精算方法：乗務記録、車両メーター、待時間等により積算し、対価を受領し、対価は、指定金融機関へ振込、振込書と乗務記録を事務所に提出する。
- ・業務者への支払いは、毎月の 1 0 日までに口座振込とする。（業務者に 8 5 % 支払い）

(4) 車両保有台数、運転手数、車種、定員数、車両保険

- ・保有台数：2 8 台 ・運転手数：2 8 人 ・車種：軽乗用車、普通乗用車
- ・定員数：4 名まで（普通車） ・車両任意保険：無制限

(5) 他の移動手段との競合状況

- ・特になし（美馬市 定期バス 1 日 3 往復と連携している）

3. 公共交通空白地有償運送の利用状況

(1) 登録者数及び利用者数

- ・ 交通利用登録者数：320名（内交通弱者：120名）
- ・ H30年度利用者等：102件、221人、走行距離2332, 20km

(2) 主な利用者、利用目的及び目的地

- ・ 利用者：高齢者、一般住民
- ・ 目的：H30年度 診療所及び病院193人、買い物199人、日常生活の移動12人、定期バスへの乗継ぎ35人
- ・ 目的地：地域内外（徳島市内あり）

4. 公共交通空白地有償運送の仕組み・制度

(1) 自治体との契約の有無

- ・ 契約の有無：なし

(2) 運営協議会の開催頻度、議論の雰囲気

- ・ 開催頻度：更新時のみ
- ・ 雰囲気：終始和やかな会議で行われている

(3) 制度構築にあたり工夫している点

- ・ 工夫している点：利用者が安価になるよう1台に複数利用が可能、買い物、病院利用等での案内、荷物の運搬及び支払支援も対応する（玄関～目的地～玄関）

5. 公共交通空白地有償運送の運行・安全管理

(1) 運転者の要件、待遇

- ・ 要件：過去3年以内に人身事故を起こしていない者
- ・ 待遇：運転業務の対価の支払額は85%

(2) 運転者数（年齢構成と保有資格別の内容）

- ・ 運転者数：28名（人口の5%程度）
- ・ 年齢構成（30歳～75歳、平均65歳、男20名、女8名）
- ・ 資格別の内容：過疎地有償運送法に基づく資格者（1種から2種に変わる）

(3) 運転技能の向上に向けた取り組み

- ・ 毎年1回、警察署交通課長及び劇団による交通マナー、ルール、技能の講習会の開催

(4) 点呼や健康管理の実施状況

- ・ 自宅で運行前に点呼の実施義務付け
- ・ 運行管理者が運転手の家族に聞き取り等を行い健康状態の把握の実施

(5) 車両点検の実施、免許証、保険、車検の確認

- ・ 車両点検簿に点検の記入

(6) 月別・日別の利用実績の把握方法

- ・ 乗務記録の提出、月々の集計による把握

6. 「公助による交通手段」の持続可能性

(1) 事業収益

- ・当初から黒字経営
- ・個人車両の活用
- ・複数事業の組み合わせによる運営（7事業）

(2) 運転者確保の取組

- ・業務対価の個人支払率を高く設定（85%）
- ・支援力の高い人を採用

(3) 他の事業との兼務の状況

- ・殆どが兼務者

(4) 運行に当たり必要な資金の確保策

- ・資金は、必要なし

7. 「共助による交通手段」のサービス改善のための取組と課題

(1) 利用者の満足度

- ・100%

(2) サービス改善策、利用促進策

- ・改善策は、利用者のアンケート調査でニーズの把握
- ・利用促進策は、複数利用の促進

(3) 問題点と課題

- ・問題点は、運転手の高齢化
- ・課題は、リーダーの育成

(4) 望ましい運行が実現できている理由（または、改善が必要な理由）

- ・実現できている理由は、地域住民がNPO法人を支え、NPO法人が地域住民を支える仕組み

(5) 事業継続にあたり留意すべき点

- ・留意すべき点は、補助金に頼らず自力で稼ぐ能力を持つ、実績をのこす、黒字経営身の丈に合った業務、複数業務経営、無収入事業をあえて取入れる

8. 規制改革

(1) 過疎地有償運送事業の規制改革

- ・デマンドバス事業と過疎地有償運送事業を区域内併用認可可能に
- ・住民の移動困難者が大半を占め、過疎地有償運営協議会での協議がまとまらなくても認可可能に
- ・過疎地有償運送事業を利用できる者は、地域に住む住民に限られています。誰でも利用ができるよう緩和措置を望む（観光客等が定期バスを利用しても次の乗り継ぐ移動手段がない）