

**「琴浦自分ごと化会議」からの提案（案）**  
**～持続可能な地域交通のあり方～**

令和3年2月〇日

「琴浦自分ごと化会議」委員一同



目次：

1. はじめに	2 P
2. 琴浦自分ごと化会議の概要	3 P
3. 「琴浦自分ごと化会議」からの4つの提案	7 P
4. 付録：アンケート結果	24P

## ～ はじめに（案）～

私たちは2020年10月から2021年2月まで、4回にわたって「琴浦自分ごと化会議」の委員として、「持続可能な地域交通のあり方」について話し合ってきました。この提案書は、これまでの議論を4つの提案にまとめたものです。

この会議の大きな特徴は、住民基本台帳から無作為に選ばれた町民が議論したことだと思います。これまで、公共交通について考える会議であれば、利用者や交通事業者などの関係団体が集まり、議論を行う場が多かったと思いますが、今回の委員の中には、日頃からご自身で公共交通を利用される方だけでなく、子どもがスクールバスを利用されている保護者や、自家用車を利用しており公共交通は全く利用していない方など様々な方がおられました。

初めは町民それぞれが地域交通について抱えている不安や、行政の取組の中で課題だと感じていることを中心に話し合いましたが、会議が進む中で「交通」「人の移動」を切り口とし、町民の生活をより良くするためにはどうしたらいいのか、私たちにできることはないかと「琴浦町全体」のこと考え、前向きな意見が飛び交う活発な議論になりました。

全体の議論を通して、今後の地域交通のあり方を考えるために、琴浦町民の移動ニーズの本質を把握すること、また将来にわたって住みやすい琴浦町を維持できるような共助交通の仕組みを整えること、そしてそのために我々町民一人一人ができることは何か、という視点で話し合いを重ねてきました。

また、このような場で、様々な意見に触れ、まさに“自分ごと”として考えることの大切さに気づくなど、非常に有意義な場であったと感じています。参加者アンケートの満足度が高いことも、これを表しているのではないのでしょうか。

今後も、自分ごと化会議をはじめとして行政と町民が対話できる場が増えることが、さらに住民満足度の高い琴浦町になると感じています。

今回の4つの提案や自分ごと化会議の議論の内容を、町が今後策定する「公共交通再編計画」に反映していただければと思います。今回関わった私たちも地域交通の動向を注目し、できるところから協力をし、また、自分たちでできることを積み重ねていきたいと思っています。これからの琴浦町の動きに期待をしています。

令和3年2月  
「琴浦自分ごと化会議」委員一同

## 2. 琴浦自分ごと化会議の概要

テーマ： 町民と考える持続可能な地域交通のあり方について

主催： 琴浦町

協力： 構想日本

### 会議参加者

自分ごと化会議委員	合計 18 人 ・無作為抽出町民 12 人（住民基本台帳より無作為に選ばれた 1000 人の中から応募のあった琴浦町民） ・中山間地域にお住まいの町民 4 名（古布庄、上郷、以西、安田地域） ・スクールバスを利用されている町民 2 名（聖郷小、船上小 P T A）
コーディネーター	熊井 成和 氏（千葉県鴨川市政策参与、構想日本特別研究員）
オブザーバー (第 2 回のみ)	交通事業者の立場でバス・タクシー事業の現状について説明する役割 バス事業者 徳丸 淳史 氏（日ノ丸自動車(株)倉吉営業所 所長） タクシー事業者 岩田 基志 氏（日本交通(株) 顧問）
ナビゲーター (第 3 回のみ)	専門家の立場で議論に刺激を与える役割 中山 哲志 氏（福岡県大刀洗町 町長）

### 事務局

琴浦町	地域の現状や、テーマに関する行政の取組みなどを説明する役割 企画政策課、教育総務課
-----	--

### 各回会議概要

日時	内容
第 1 回 令和 2 年 10 月 25 日 (日)	・自分ごと化会議の概要説明（構想日本） ・テーマに関する説明（事務局） ・委員の自己紹介 など
第 2 回 令和 2 年 11 月 21 日 (土)	・町の交通事業の説明及び交通事業者による説明 ・テーマについて全体で議論 ・「改善提案シート」の記入 など
第 3 回 令和 2 年 12 月 13 日 (日)	・「中間とりまとめ」やテーマについての議論 ・「改善提案シート」の記入、ナビゲーターの参加 など
第 4 回 令和 3 年 2 月 6 日 (土)	・「琴浦自分ごと化会議からの提案（案）」について議論 など

## 会議の開催にあたって

### (1) 自分ごと化会議の趣旨・テーマ

自分ごと化会議は、地域が抱える様々な課題について現状を共有し、町民自らが「自分のこと」として考え、話し合うことで課題に対する解決策を考えることを目的としています。

今回は、町の大きな課題である「地域交通」をテーマに、将来の地域交通のあり方について町民と考えます。具体的には、①町営バス、スクールバス、タクシーといった公共交通だけでなく、共助交通（助け合いによる交通）も含めた地域の移動や、②町公共交通再編計画案（令和4年4月開始予定）の内容などについて協議を行いました。

町は本提案書の内容を踏まえ、公共交通再編計画案に意見を反映させていきます。

### (2) 地域交通に関する現状と課題等

会議を始めるにあたって、地域交通（町営バス、スクールバス、タクシーなど）の現状と課題、また共助交通の広がりについて、委員に共有されましたので一部紹介します。

※詳細は第1回配布資料「琴浦町の交通の現状」を参照

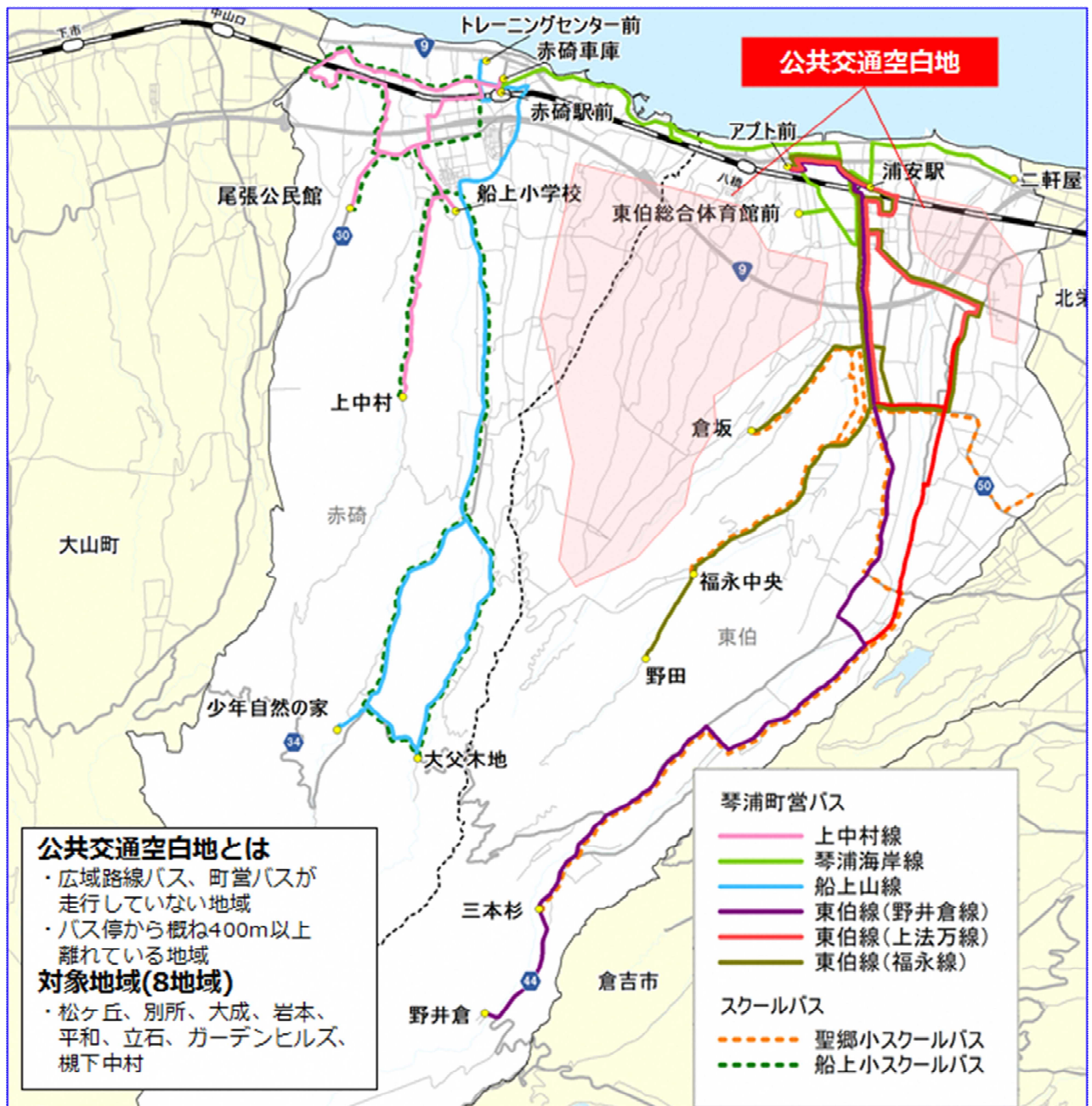
#### 地域交通の現状と課題

- 町が公共交通として所有するバス車両は、町営バス6台、スクールバス4台の計10台である。
- 町営バスについては、全体的な人口減少などの理由に利用者が減り、それに伴い運賃収入も減少傾向にある。特に朝と夕方の便は、通勤・通学による一定数の利用はあるが、日中の便は利用者が少なく、空車で運行することも多くなっている。
- 町営バス・スクールバスともに委託事業者の変更などを受けて、運行委託料が増加している。
- タクシーは、日本交通（株）が計7台の車両を所有しているが、ローテーション勤務で運行しており、実際の稼働は、日中で2～3台、夜間で1～2台である。日中の主な利用者は高齢者であり、夜は飲食店で利用する一般客が中心である。また、町内タクシー事業は赤字が続いており、乗務員の高齢化も進む中、事業縮小の傾向にある。この状況が続けば、事業継続が困難となる可能性がある。
- 交通の担い手である運転手不足は全国的な課題であるが、琴浦町内の事業者においても、確保に難航している実態がある。
- 運転手不足、利用者の減少、町の財政負担増加が重なるなか、現在の地域交通の形態を今後も維持していくことは非常に困難であるため、スクールバスと町営バスの統合や、需要に応じた効率的なルート運行、経費削減と利用料金の見直しによる収支改善、共助交通（地域住民同士の助け合いによる交通）の活用など安定的な運行体制を検討する必要がある。

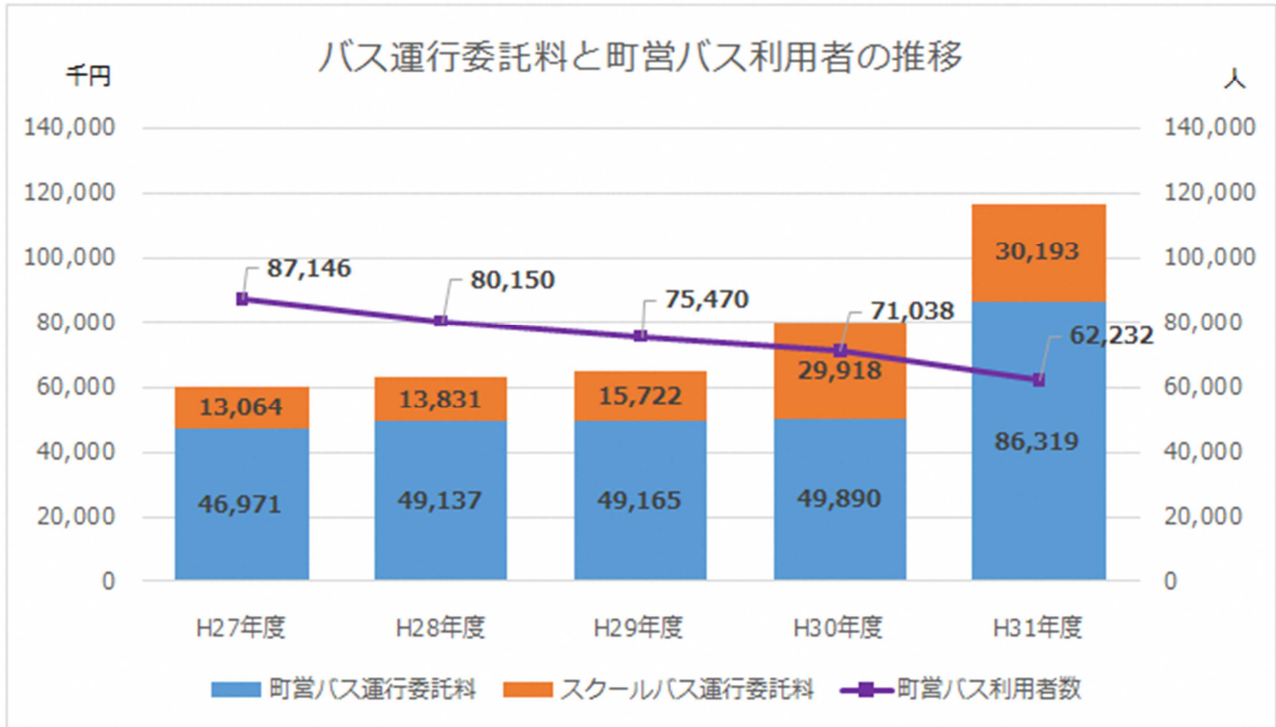
## 共助交通について

- 共助交通は、地域住民がドライバーとなり、地域で移動を支え合う仕組みとして、全国各地で取り組まれている。
- 琴浦町では、安田・成美地区（一部）及び赤碕駅周辺で、住民の移動支援を目的に、ボランティアドライバーが町の車両を使って送迎を行う「助け合い交通ことうら」の実証実験を行った。（令和2年11月から2か月間）

## 参考①：町営バス・スクールバス運行ルートと公共交通空白地



**参考②：バス運行委託料と町営バス利用者の推移**



**参考③：「助け合い交通ことうら」実証実験**

**助け合い交通ことうら**

予約 → 受付 (田中商店) → 町役場の車 → ボランティアドライバー → 乗車

対象者: **どなたでもご利用いただけます**  
※利用登録が必要 ※おひとりで車両に乗り降りできる方

運賃: **無料**  
社会実験として

エリア住民のみなさま

乗車

安田・成美地区 (一部) → 赤碓駅周辺

町役場の車

ボランティアドライバー





### **3. 「琴浦自分ごと化会議」からの 4つの提案**

本提案書4頁「会議の開催にあたって」に記載の通り、琴浦町では、現在の地域交通の形態を今後も維持していくことは非常に困難で、スクールバスと町営バスの統合や、需要に応じた効率的なルート運行、共助交通（地域住民同士の助け合いによる交通）の活用など安定的な運行体制を検討する必要がある状況です。

以下4つの提案（方向性）は、このような地域交通の現状と課題を踏まえ、私たち琴浦自分ごと化会議委員がこれまで議論してきたことや「改善提案シート」の内容を中心にまとめたものです。4つの提案には、具体的な提案項目を記載しています。

### 【生活を守る移動手段確保の視点】

#### 提案1

琴浦町民の移動のニーズ（実情）の把握を行い、日常生活に必要な交通手段の確保が困難な町民を支える。

項目①：町民の移動手段や地域の実情の把握を行う

項目②：民間事業者や医療機関と連携し、移動販売・在宅医療の充実等を図る

#### 提案2

「町民の生活を支えるためには、どのような移動手段を確保する必要があるのか」の視点から、今後の公共交通のあり方を再検討する。

項目①：公共交通の利用者を増やす

項目②：公共交通を維持するコストを減らす

項目③：公共交通の担い手（ドライバー）を確保する

項目④：路線バスとスクールバスの効果的な活用を行う

#### 提案3

将来にわたって移動手段を確保できるよう、町内の各エリアに合った共助交通の体制を構築する。

項目①：地域で移動を支え合う「共助交通」の体制を作る

### 【全体的なまちづくりの視点】

#### 提案4

暮らしを助け合える元気な地域をみんなで作っていく。

項目①：助け合える地域づくり

1. 琴浦町民の移動手段のニーズ（実情）把握を行い、日常生活に必要な交通手段の確保が困難な町民を支える。

### 項目①：町民の移動手段や地域の実情の把握を行う

これからの「持続可能な地域交通のあり方」を考えていくために、琴浦町民の移動の実態や今後の移動ニーズを把握すると共に、地域の特性に応じた地域交通を考えられるよう地域の実情を知ることが必要になる。

#### ▶町民・地域・行政・民間等の取組み

##### 私たち町民

① 会議に出るなど共助交通について考える。

##### 地域

① 全家庭を対象に、5～10年後の公共交通の必要性（重要度）についてアンケートをとる。

② 地域別・年代別の声を聞き、分析や意見交換を行う。

##### 行政

① 地域・年齢問わず、町民にアンケートを取り、地域別・年代別に集計する。

##### その他

##### （民間等）

《個別の意見》

##### ■私たち町民

① 各集落で、子ども（幼稚園から高校生まで）や保護者から意見を聞く。

② 高齢者に、自動車免許返納後の生活や移動手段について、どのように考えているか意見を聞く。

##### ■地域

##### ■行政

① アンケート結果を町民に提示してほしい。特に中山間地域（公民館単位）では、報告会を開催し、地域住民が「自分ごと」として考える機会を設けてほしい。

② 現状把握が不十分なため、再度、バスが通っている場所（近隣集落との位置関係）を確認し、バス停まで離れている集落に聞き取りし、移動に関する調査を行う。（バスを利用しない理由やどうすればバスを利用するのかといった細かな聞き取りが必要）その取組結果を踏まえて、バスの時間帯の変更や、共助交通導入に生かしたりすればよい。（交通空白地帯を細かく調査する）

##### ■その他

## 項目②：民間事業者や医療機関と連携し、移動販売・在宅医療の充実等を図る

琴浦町でも高齢化が進む中で、運転に不安を感じ、免許を自主返納される住民が多くいるなど、自動車を運転できない住民（主に高齢者）や、駅やバス停が近くにない（交通空白地）町民が増えている。そうした町民の生活（買い物や医療、福祉など日常生活に不可欠なもの）を守るために、民間や医療機関と連携し、移動販売や在宅医療などの検討を行う。

### ▶町民・地域・行政・民間等の取組み

<b>私たち町民</b>	<ul style="list-style-type: none"><li>① 通院回数を減らすため、健康管理を行い、病気にならない体づくりを行う。</li><li>② 移動が困難な町民のニーズを聞き出し、代理で買い物や配達を行う。</li><li>③ 店舗を活用する。</li><li>④ 移動販売を周知する。</li></ul>
<b>地域</b>	<ul style="list-style-type: none"><li>① 救急車の停止位置を確保する。</li><li>② 医療面として、往診や薬局での郵送受取システムなどを確保する。</li><li>③ 移動販売、共同販売などを行う。</li><li>④ 旧小学校を利用し、民間事業者に移動販売を依頼する。</li></ul>
<b>行政</b>	<ul style="list-style-type: none"><li>① 地域で高齢者が集まっている場へ出向き、各種行政や手続きのニーズに応えるなどの出張サービスを行う（まちづくりセンター仮称等）</li><li>② 民間事業者の参入を促すために補助金を交付する。（移動販売車の購入費・改修費など）</li><li>③ 看護師、保健師等に、定期的に各部落に行ってもらい、保健管理の補助やアドバイスを行う。（健康な体作りを促す）</li><li>④ 送迎を行う病院・医院へ、送迎車の維持経費に対して、補助を行う。</li></ul>
<b>その他 (民間等)</b>	<ul style="list-style-type: none"><li>① まちづくりセンター等で、カフェ・食堂運営する。</li><li>② ネット注文と御用聞きの併用制度を構築する。</li><li>③ リモートでの在宅医療を構築する。</li></ul>

### 《個別の意見》

#### ■私たち町民

- ① 移動販売や買い物代行の要望を取りまとめ、それらの環境が充実するよう、町に要望書を提出する。

#### ■地域

#### ■行政

- ① 町として、福祉分野に力を入れ、徹底的な広報活動を展開し、「健康な体作りで医者いらず、鳥取県ナンバー1」を本気でめざす。
- ② 町民の生活に必要となる、店舗（日用品購入）、医療機関（予約・在宅医療）、公共タクシー（移動予約）などが連携の取れる「アプリ」を開発する。
- ③ 効率的な配送システムを構築する。（タブレットのアプリで購入すると、店舗から流通業者に連絡が入り、宅急便などで自宅に配送されるしくみ）また、町民がシステムを利用できるように、タブレットを配布する。

## ■その他

- 「町民の生活を支えるためには、どのような移動手段を確保する  
 2. 必要があるのか」の視点から、今後の公共交通のあり方を再検討する。

### 項目1：公共交通の利用者を増やす

町営バスの利用者は5年間（平成26年度から平成31年度）で延べ2万5千人が減少している。今後も全体的な人口減少により、バスの利用者は少なくなる見込みである。そこで、どのような町民の移動が必要とされているのかの実態を把握するなかで、公共交通の利用者を増やすために、バスやタクシーの運用方法を再検討し、ルートの見直しや、各事業者の採算性向上にむけた仕組みの検討、公共交通に係る制度の周知などに取り組む。

#### ▶町民・地域・行政・民間等の取組み

##### 私たち町民

###### 【町営バス】

- ① バスをなるべく利用する。

###### 【タクシー】

- ③ タクシーをなるべく利用する。

##### 地域

###### 【町営バス】

- ① バスをなるべく利用する。
- ② 多くの人に乘ってもらうようみんなに声掛けする。
- ③ 免許のない人への聞き取りを行い、何に困っているかリサーチする。
- ④ 各地域の代表・区長・民生委員などと住民と一緒に、バス利用について協議し、利用拡大をお願いする。
- ⑤ バスに乗るとポイントがもらえるシステムを構築する。（地域通貨を発行）

###### 【公共交通全般】

- ⑥ 集落内で、交通に対する支援制度を周知する。

##### 行政

###### 【町営バス】

- ① バス利用の方が経費的に安いというPRチラシ等を作成し、保護者に配布する。
- ② バス路線のマップを作成する。
- ③ 利便性の良い運行時刻・便数・料金等の見直しを行う。
- ④ スクールバスとの重複路線は、「ことうらバス」が運行する。（地域住民と児童・生徒向け）
- ⑤ バス利用料を負担する予算的配慮をする。（小中学校に通う児童や生徒、町

内から通学する学生の親権者へ路線バス利用料金を補助、地域通貨への予算措置)

- ⑥ 輸送方式が大型化しているため、小型化（11人乗りのマイクロバスの利用）するなど、経費を抑える。
- ⑦ 輸送車両は町が保有し、運転手のみ外部に依頼する。
- ⑧ バスが時間通りに運行されているかを把握するため、スマホ用のアプリの開発と提供、町民向け研修会を実施する。

#### 【タクシー】

- ⑨ バス路線の設定ができない地域は、タクシー利用を促す。（助成など）
- ⑩ バスを廃止し、公共の乗合タクシーにする。

#### 【公共交通全般】

- ⑪ 利用者のために、公共交通を維持する。

#### 【バス会社等】

- ① バス路線や時間帯を見直す。
- ② スマホ用のアプリを開発・提供する。
- ③ バスの仕様をバリアフリー化する。（スーパーやホームセンター等）

#### 【タクシー会社】

- ④ 利用時間を拡大する。
- ⑤ 車種やタクシー乗務員を充実する。
- ⑥ 透析患者などの移動は確実に確保する。

#### 【医療機関及び高齢者介護施設】

- ⑦ タクシー会社に、通院者や施設利用者の通院利用予定日等の情報提供をする。

#### 【スーパー・ホームセンター・商店・飲食店等】

- ⑧ タクシー等の公共交通機関のPRをする。（連絡先や時刻表等の掲示）

## その他 (民間等)

### 《個別の意見》

#### ■私たち町民

- ① 公共交通に多額の町予算を投入すると、将来的には税金負担（増税など）という形で、町民一人一人に降りかかってくることを考える。
- ② バスは運行の無駄が多く、またボランティアによる運行だけでは、住民のニーズをカバーしきれない。公共交通の利用料を安くする必要はないと考える。

- ③ 移動するにはそれなりの対価が必要だということを認識すべき。車に乗れなくなったら、タダで送迎してもらえる都合のいい話はない。ご自身で移動できない・移動手段がない方には、タクシーを利用してもらおう。
- ④ タクシー代補助の必要性は感じない。自家用車で移動している人は、自分自身でガソリン代や各種税負担をしている。
- ⑤ 無理に、(公共交通を利用した移動が難しい) 中山間地域に住み続ける必要があるかと言えば、どうとも言い切れない。(実際に若い世代は、町の中心部で暮らしているのが現実)
- ⑥ バスを留めてほしい場合、バス事業者から、「停留所」や「停める便数」などを購入する。

## ■地域

## ■行政

- ① 利用者が少ないため公共交通を維持することは難しいと考えていますが、これをなくすと少子化がどんどん進むとも思う。安心して子どもも大人も作れるようにするには、公共交通(町の運営管理のもと)の存続もしっかり検討していただきたい。
- ② 利用者が増えると、町の負担金が増えるのなら、利用者が少ないほうが良いのか。
- ③ 町営バスの運行など、公共交通に関する事業は、維持することが非常に困難。
- ④ 地区民だけのバス等の利用を考えるのではなくて、他地方の人が来てみたい琴浦町を作るため、「イベントなどの企画」「食事」「働く場」をつくる。
- ⑤ 中山間地域に住んでいる住民のために税金を使いたくなければ、中山間地域に人が暮らさなくていい方法を考えるのも一つの手。何十年も先のことを考え、同じ税金を使うのであれば、その方法について、一度試算してみてもは。

## ■その他

- ① 民間事業者は、バスを留めてほしい場合、バス事業者から、「停留所」や「停める便数」などを購入する。



## 項目 2 : 公共交通を維持するコストを減らす

町営バスとタクシーは、どちらも利用者数の減少に伴って運賃収入は減少しており、また町営バスについては運営するための経費が年々高まるなど、これまでと同じような公共交通の形態を維持することが、非常に困難な状況である。今後は公共交通を維持するためのコストを減らしていく取組みを検討する必要がある。

### ▶ 町民・地域・行政・民間等の取組み

私たち町民	①	少し運賃が上がっても理解する。
	②	協議の場へ参加し、意見を言う。
	③	遠距離から通学する子どもを安全に確保することを協議して考える。
地域	①	多くの人に乗ってもらうよう声掛けする。
行政	①	バス、タクシー利用の促進や宣伝を行う。
	②	財政的には負担であるが、安全に子どもが通学できる方法を考える。
	③	バス通学の要件（自宅からの距離3km）の見直し。もしくは、3～5kmなどの範囲で講習を受け合格できた生徒に対しては、自転車通学を許可する。
	④	競争入札（公募）して、業者選定する。（町内限定しなくてよい）
その他 （民間等）		

### 《個別の意見》

#### ■ 私たち町民

- ① 公共交通を維持することの目的や必要性を理解する。
- ② 交通の便の悪い中山間地域を離れて、便利のいい町で暮らす。（税金を使って、無駄な交通手段を運営しなくてよくなる）

#### ■ 地域

#### ■ 行政

- ① 町営バスに関するコストは年々高まっている。具体的にどのような考え方で、委託料を決定しているのか、そして適正な金額かなどを判断するためにも、契約内容などを情報開示すべき。
- ② コスト削減は最も大切だが、義務教育を受けている児童や生徒の「安全な登下校」を確保するため、公共交通の維持経費は必要不可欠と考える。
- ③ 平坦部に、居住地を確保し、中山間地域の住民をすべて引っ越しさせる。（団地の建設・居住地の造成など）

- ④ 環境税や森林保全税といった新たな税負担も必要（増税感はあるか）又は消費税の使い道にも言及したらどうか。

■その他

### 項目3：公共交通の担い手（ドライバー）を確保する

平成30年度に、それまで町営バスを運行していた交通事業者がドライバー不足を理由に、事業撤退となり、その後は異業種参入などにより何とかバスの運行を確保してきた実情がある。公共交通を担う運転手不足は全国的な課題であり、琴浦町においても、公共交通事業を維持するため、担い手確保に取り組む。

#### ▶町民・地域・行政・民間等の取組み

<b>私たち町民</b>	① 声掛けを行う。 ② 共助交通のドライバーとして参加できる機会があれば参加する。
<b>地域</b>	① 声掛けを行う。 ② 共助交通に対する支援を行う。
<b>行政</b>	① 公共交通のドライバーとして運転可能な人数を把握する。 ② 2種免許取得への援助を行い、ドライバーとなりうる人材を確保する。 ③ ドライバーへの報酬を増やす。
<b>その他 (民間等)</b>	【バス会社等】 ① ドライバーへの報酬を増やす。

#### 《個別の意見》

##### ■私たち町民

##### ■地域

##### ■行政

- ① 役場職員・町議会議員全員に、二種免許を持たせる。

##### ■その他

## 項目4：路線バスとスクールバスの効果的な活用

自分ごと化会議の議論の中では、「路線バスとスクールバスの統合による効率的運行」に賛同する意見もある一方で、「児童の安全確保の観点」から、混乗を不安視する意見もあった。路線バスとスクールバスを効果的に活用するにあたっては、「児童の安全確保」と「バスの効率的運行」の両観点から検討し、取組みを進める。

### ▶町民・地域・行政・民間等の取組み

#### 私たち町民

- ① 町民が、スクールバスの必要性を理解する。（児童が安全に登下校）
- ② 保護者の車に交替で乗り合わせる。

#### 地域

- ① 町民へのスクールバスの必要性の理解（児童数減少への対応）
- ② 時間のある人は、子どもの通学を見守る。

#### 行政

- ① 教育委員会が責任をもって、生徒の安全を確保し、スクールバスを運行する。
- ② 町が、スクールバスのドライバーを確保する。（必要に応じて講習）
- ③ 将来の児童数を想定しながら、その都度見直す。（同じような時間帯にバス2台が走っているようなので、バスは1台で8人乗りバンにするなどの人数に応じた見直し）

#### その他

#### （民間等）

### 《個別の意見》

#### ■私たち町民

- ① 自分の子どもや地域の子どもに、バス乗車のマナーを説明する。
- ② どのような場合でも、確実に児童をバスに乗車させる。（保護者同士のつながりで、声をかけあう）

#### ■地域

- ① スクールバスを利用する生徒・保護者と現状について話し合う場を設ける。（小学校合併時のいきさつがあり、生徒・保護者の意見を聞くことが重要と考える）
- ② 必要に応じて、当番で住民がバスに乗車し、子どもを見守る。

#### ■行政

- ① 各学校に運転手を配備し、各先生も大型免許を取得してもらい、運転手を兼ねる。（先生の負担も考慮する）
- ② スクールバスは、現用のシステム維持は困難では。

- ③ スクールバス以外は、バスを廃止してはどうか。
- ④ 学校生活と日常生活の目的は異なり、両立することは難しいため、スクールバスについては、町民の日常生活の移動とは別に、考えるべきでは。

**■その他**

3. 将来にわたって移動手段を確保できるよう、町内の各エリアに合った共助交通の体制を構築する。

**項目 1 : 地域で移動を支え合う「共助交通」の体制を作る**

町民の日々の暮らしに必要な移動（通学・通勤・通院・買い物など）を今後も確保するためには、現在の公共交通だけでなく、将来にわたって安心できるような地域で移動を支え合う「共助交通」の体制づくりを検討する必要がある。体制づくりを行ううえでは、町内の各エリアに実情に合った方法で進める。

▶町民・地域・行政・民間等の取組み

**私たち町民**

- ① 近所で仲良くし、声掛けなど、人と人のつながりを心掛ける。
- ② どのようなシステムなら維持できるかを提案する。
- ③ 共助交通のしくみづくりや運転手確保など協力する。
- ④ 運転手や管理者として参加する。
- ⑤ マナーを守り利用する。
- ⑥ 支援者の評価を必ず報告する。
- ⑦ 共助交通の範囲を必ず守る。（守らせる）

**地域**

- ① 地域で繋がりをもち、声掛けをする。
- ② 各区（地域）で助け合う。
- ③ NPO、地域自治会や地域振興協議会、地区公民館などで話し合い、しくみや組織を作り上げる。
- ④ 地域でコミュニティを広げ、共助交通が活用できる体制づくり。（地区公民館やコミュニティセンター等、住民が慣れた地域ごとに拠点を作る）
- ⑤ メンバーがやりがいをもってできることだと啓発する。
- ⑥ 町づくりセンター（仮称）で、予約制の巡回バス（タクシー）を運行する。（利用ニーズを把握し、センターに予約センターを作る）
- ⑦ 適正な運賃設定と運転手確保を行う。（報酬等）
- ⑧ 運転手募集に協力する。（住民へ公募や、共助交通を担う組織から直接依頼）
- ⑨ 自由になる日時や曜日・時間を事前申告し、責任を持って実行する。
- ⑩ マナーを守り支援する。（チップの増額を強要しないことも含む）
- ⑪ 利用者の評価を必ず報告する。

⑫ 共助交通の範囲を必ず守る。（守らせる）

## 行政

① 共助交通推進のため、地域へ助言などを行う。

② 地域以外に協力が得られそうな組織の調査（買い物に限りだが、現在商工会青年部が実証実験していると聞いている）を行う。

③ 共助交通のシステムを構築する。

④ 各地区に協力依頼を行う。

⑤ ボランティアが持続できるような、モチベーションが下がらないような仕組みづくりを行う。（ボランティアに対してのポイント制など）

⑥ 委託費又は補助金・助成金や、各拠点に維持していくための交付金を支給する。（各拠点で交付金の使い方を考える。共助ボランティアに対しても支給するなど）

⑦ 巡回バスなど車両の貸与や保険加入を行う。

## その他 (民間等)

### 《個別の意見》

#### ■私たち町民

① 他市町村で、共助交通に取り組んでいる事例などの情報をもっと詳細に知りたい。

#### ■地域

① 町営バスが運行する「福永線・上法万線・上中村線」は共助交通を導入する。

② システムを発展させるためには、共助交通は大変大切な点で、確立するために汗を流す努力が必要ではないか。

③ 海岸部や山間部といった、「少し広めのエリア」で導入を検討する。

④ 利用する側にもマナー研修を行う。

#### ■行政

① 共助交通と病院・買い物に関する移動を別々に考える。

② 令和2年11月から12月末にかけて実施した、「安田地区の試験運行」の結果から、次の展開をどのように考えるかが大切ではないか。

③ 安田地区試験運行結果の情報公開を求める。

#### ■その他

① 行政だけに頼るのではなく、民間でも乗り合わせについて考え、できることを見つける。  
(各拠点のバックアップ等)

## 4. 暮らしを助け合える元気な地域をみんなで作っていく。

### 項目1：助け合える地域づくり

地域住民同士の関わりが薄くなり、独居老人や高齢者世帯を見守ることが難しくなっている現状がある。今後も人口減少・少子高齢化が進んでいく中で、自分ごと化会議で話し合われた「交通」を問題意識のきっかけとして、自分にできることは自分自身で取組みながら、必要な時に地域や行政が協力して助け合える元気な地域づくりをしていく。

#### ▶町民・地域・行政・民間等の取組み

#### 私たち町民

- ① 普段から、健康に気を配り、体作りを行う。
- ② 積極的にあいさつする。
- ③ 地域内行事やボランティア活動に参加する。
- ④ 高齢者のサークルで毎週集まる。
- ⑤ 独居老人の話し相手となり、見守りも行うため、空き家等を活用する。
- ⑥ 時々、独居老人や高齢者世帯に訪問し、お困りごとを聞いたり、手伝う。
- ⑦ 地域の事を色々話し合ってまとめる。
- ⑧ 共助交通の取組みをきっかけとして、地域住民同士がつながるとよい。
- ⑨ 魅力を探し、広める。

#### 地域

- ① 皆で見守り、手伝えることは手助けする。
- ② 自治会、公民館、地域振興協議会などは、年代に関わらず参加できる地域内行事（祭り、健康教室など）を実施する。
- ③ 地域内で一人一人に役割を持ってもらう。
- ④ 集落内で、高齢者に交通支援制度の再確認を行う。
- ⑤ 小中学校の通学路の交通安全に、高齢者に参加してもらう。

#### 行政

- ① 独居老人や高齢者世帯に訪問する。
- ② 集落内のまとめ役の方に、支援制度を周知する。
- ③ 社会福祉協議会や行政から、町内や地域内の老人クラブ等に支援を要請し、助言や援助する。
- ④ 高齢者の見回りを行うため、民間と業務提携（無償含む）する。
- ⑤ 出会いの場を増やすイベントや、子どもと高齢者を交えた行事を模索する。



(例：囲碁・将棋・麻雀)

⑥ 子育て世帯の移住支援・出生支援を充実させる。

## 《個別の意見》

### ■私たち町民

#### ■地域

- ① 高齢者の見回りに行政と業務提携する。

#### ■行政

- ① 愛の輪協力員や福祉委員が、社会福祉協議会と連携し、独居老人や高齢者世帯に毎日訪問できるような仕組みを構築する。
- ② 町の現状を抜本的に改革する必要がある。(子どもの数が少なすぎる。若い人がいないとなれば、何もできなくなる。現状も維持できない。シリ貧、税収も上がらない。公共交通などを考える前に、これが一番重要と考える)

#### ■その他

## **4. 付録：アンケート結果等**

## 第1回 琴浦自分ごと化会議 アンケート結果

### 1. 会議開催日時

令和2年10月25日（日）13:30~16:30

### 2. 回収状況

○会議出席者数：15名 ○アンケート回収数：14部 ⇒回収率：93.3%

### 3. アンケート集計結果

Q1 第1回の会議に参加してみても良かったか。

とても良かった	良かった	あまり良くなかった	良くなかった	どちらともいえない	未回答
6人 (42.9%)	6人 (42.9%)	0人	0人	1人 (7.1%)	1人 (7.1%)

Q2 会議に参加しようと思った理由は何ですか。（自由記載） ※一部抜粋

- 自宅にはがきが届き、自分ごと化会議ということでしたので、人ごとにしておくには申し訳ないと思ったから。
- 身内の者が免許返納したことをきっかけに、交通のことを考える機会としたかったです。
- ボランティア精神
- 子ども達の安全な通学について、考えたいと思ったので。
- 免許返納後の琴浦町（豊かな生活）
- 無作為抽出による回答者で、どのような議論が出てくるのか、それに対して自分や行政がどのように関連して問題解決できるのか興味が出てきたため。
- 大型バス（船上山線）の昼から夕方にかけての便の乗客が、0~2人のことが多いので、今後どうなるのかと自分ごとのように考えていた。

Q3-1 今日の会議の中で、琴浦町について新たな発見や気づきはありましたか。

ある	ない	未回答
11人 (78.6%)	2人 (14.3%)	1人 (7.1%)

Q3-2 Q3-1の理由（自由記載） ※一部抜粋

【テーマに関する意見】

- かなりの町予算が交通施策に使用されていることがわかりました。
- 企業・病院への協力要請はされましたか？
- 交通機関への関心が深まった。乗ってみます。
- 行政として共助交通への関わりの意思（支援の形はこれから）の確認ができた。
- 自分とは違った目線で考える方々の意見で気づかされる事がたくさんあった。（JRとの連携など）

現在の実態をデータとして認識できた。

- バス代 100 円を払って、「安いね」と言っていたけど 1 人 1 乗車あたりの運行に係る経費として 1,387 円もかかっていることにびっくり。

Q4 あなたがこれから会議で議論していくテーマについて、日ごろの生活の中で感じている琴浦町の「良い点（プラスなところ）」「悪い点（マイナスなところ）」について、一言で記入してください。

※アンケート内容及び第 1 回琴浦自分ごと化会議議論中のメモから参照。同趣旨のものは抜粋。

「良い点」(プラスなところ)	「悪い点」(マイナスなところ)
<p>★全体的なこと</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>○住民の意見を取り入れて、行政の改善をして頂けること</li> <li>○利用者が少ないのに、よく運行している。</li> <li>○赤字でも継続している。</li> <li>○琴浦町の財政の中で、丁寧に地域交通をカバーしている。</li> <li>○琴浦町独自の共助交通の対策が出来ている。</li> </ul> <p>★区間・ルートなど利便性について</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>○下校時間に合わせて帰れる。</li> <li>○バス停に限定せず、どこからでも上下車できること。</li> <li>○JR 赤碕駅にタクシー乗り場（小屋）がある。</li> <li>○各筋で路線がある。</li> <li>○待てばバスで出かけられる。</li> </ul> <p>★料金について</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>○空白地域には、タクシー代助成制度がある。</li> <li>○バスは、1 回の利用料金が低い。任意の場所で乗り降りできる。</li> </ul>	<p>★全体的なこと</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>○無駄が多い</li> <li>○今後思い通りに移動が出来なくなる。空のバスが走っているのは考えもの。</li> <li>○赤字を改善しようとする施策が遅い（長年赤字）</li> <li>○乗車人数が 0~2 人なのに、なぜ走っているのか。どうにかしなければならない。</li> <li>○集落単位での交通共助に対する取組が遅れている。</li> <li>○維持費もかさむであろうバスを運行し続けている。</li> <li>○各筋で路線があるため、費用がかさんでいる。</li> </ul> <p>★区間・ルートなど利便性について</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>○便数が少ない。時刻が合わない。運賃が安いことが不安。</li> <li>○JR が遅い時間帯までない。また、全ての時間帯にバスがリンクしていない。</li> <li>○今の時期のみだが、タクシーの終業時間が早い。予約できない。</li> <li>○バスは、すべての地区を巡回できていない。</li> <li>○バス停（診療所前）が少なくなった。</li> <li>○バスと JR の路線が連動していない。</li> <li>○赤碕地区、東伯地区とも、南北に複数の路線があり、ループしていないので効率が良くない。</li> <li>○高齢者にとってはバス停が遠い。</li> </ul> <p>★委託について</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>○業者に委託したところ。</li> </ul>

	<p>○補助に対する効果が薄い。○事業者確保のために大赤字</p> <p>★スクールバスについて ○スクールバスの利用方法がおかしい。住民のためになっているか。</p> <p>★料金について ○区間に関係なく、1乗車100円は…（定期券の購入まで至らないため</p>
--	---

Q5 次回以降の会議に向けての要望や今日の感想など、ご自由に記入してください。

（自由記載）一部抜粋

- そもそも不要では
- 共助交通を中心に今後の施策を考えて頂きたい
- 委託費の内訳を開示してほしい
- PTAのスクールバスへの要望はよくわかるが、別の会の方がいいと感じる。
- スクールバスが維持できるよう次回も要望は続けたい。
- 自助をどこまで求めるか（年少者・高齢者・健常者・障がい者）
- 共助のメリット・デメリット（ウーバータクシー？）
- 自動運転の可能性（道路・通信・法の整備：何をどう運ぶか。）
- 小型の自動車がいいので、2～3人でも気軽に買い物に行けたらいいなと高齢者仲間で話しています。

## 第2回 琴浦自分ごと化会議 アンケート結果

### 1. 会議開催日時

令和2年11月21日(土) 13:30~16:30

### 2. 回収状況

○会議出席者数：17名 ○アンケート回収数：16部 ⇒回収率：94.1%

### 3. アンケート集計結果

#### Q1 第1回の会議に参加してみてもいかがでしたか。(n=16)

とても良かった	良かった	あまり良くなかった	良くなかった	どちらともいえない	未回答
3人 (18.8%)	11人 (68.8%)	1人 (6.3%)	0人	1人 (6.3%)	0人

#### Q2 町の交通施策についての説明(企画政策課)はいかがでしたか。(n=16)

とても良かった	良かった	あまり良くなかった	良くなかった	どちらともいえない	未回答
1人 (6.3%)	11人 (68.8%)	1人 (6.3%)	0人	3人 (18.8%)	0人

#### Q3 バス事業の現状についての説明(日の丸自動車)はいかがでしたか。(n=16)

とても良かった	良かった	あまり良くなかった	良くなかった	どちらともいえない	未回答
4人 (25.0%)	8人 (50.0%)	0人	0人	4人 (25.0%)	0人

#### Q4 タクシー事業の現状についての説明(日本交通)はいかがでしたか。(n=16)

とても良かった	良かった	あまり良くなかった	良くなかった	どちらともいえない	未回答
4人 (25.0%)	8人 (50.0%)	1人 (6.3%)	0人	3人 (18.8%)	0人

#### Q5 交通再編案についての説明(企画政策課)はいかがでしたか。(n=16)

とても良かった	良かった	あまり良くなかった	良くなかった	どちらともいえない	未回答
1人 (6.3%)	4人 (25.0%)	4人 (25.0%)	0人	6人 (37.5%)	1人 (6.3%)

Q6 次回以降の会議に向けての要望や今日の感想など、ご自由に記入してください。(自由記載)

- 朝晩のすき間は、共助交通が絶対に必要である。各地域事情はあると思うが、1つの指針・推進策・手段を示してほしい。
- 令和4年度にスタートというリミットはあるでしょうが、大変重要な課題であり、時間をもう少しかけてみたらどうか。それは、町民の意識が良く見えてこない。頭上で議論されているような気がします。いずれにしても、バス・タクシー業者に頼ることは不可能と思います。自治体独自で考えていくしかないと思います。そのための財政的な問題は、大胆に町民に求めるべき。
- 町営バスの利用者の皆さんの声を取り入れて頂きたい。交通弱者の方は、バスがなくなる(減る)のを大変困られると考えます。費用がかさんでも、可能な限り維持していただきたい。
- 町民の意見から作り上げていくのではなかったのか?との疑問が残る。
- タクシーは台数が少なく、時間が掛かるとか予約取れないということですが、利用する側の移動を守るための小型バス・ワゴン車などの数人での運行が必要かと思いました。
- 現状認識が深まるとともに、将来への不安が深まりました。バス事業やタクシー事業の継続を考えていきたいと感じました。
- 今年も来年も、同じような議論の繰り返しになると思われる。もっと根本的な方策を考え、先の年まで運用することを考えてください。
- 方向は理解。もう少し具体的な話を聞きたかった。

### 第3回 琴浦自分ごと化会議 アンケート結果

#### 1. 会議開催日時

令和2年12月13日(日) 13:30~16:30

#### 2. 回収状況

○会議出席者数：17名 ○アンケート回収数：17部 ⇒回収率：100%

#### 3. アンケート集計結果

Q1 第3回の会議に参加してみても良かったか。(n=17)

とても良かった	良かった	あまり良くなかった	良くなかった	どちらともいえない	未回答
5人 (29.4%)	9人 (52.9%)	0人	0人	1人 (5.9%)	2人 (11.8%)

Q2 ナビゲーターの話題提供に対する感想等をご記入ください。(自由記載)

- 遠方より大刀洗町長に来ていただき、共助交通の取り組みについて、大変参考になった。
- うまく住民意見を引き出していた？
- 大刀洗町での活動が把握できた。全国どこでも同様の課題があると感じた。
- 共助交通と公共交通とを一緒に検討するには、時間が足りない。分けて検討しないと先へも進めない。
- 同じような課題は全国山積ですね。
- 大刀洗町は10年前から取り組んで今がある。琴浦町でも、息の長い取り組みが必要では。
- 上中村線は大刀洗町の取組も参考にならなくなっていると思う。ボランティアタクシー型が良いと思う(有料)
- 大刀洗町の取組が聞いて良かったです。コミュニティをうまく活用しておられ、本当に困っている人たちへ手を差し出しておられます。これから、益々人と人がつながることが大切であると改めて感じました。
- 大刀洗町の新たな考え方のバス無料運行に感心した。琴浦町も、高齢化が進んでいくので、見習ってほしい。
- 声とかも聞き取りやすかったですし、よかったです。
- 的確に話題提供いただき、考えをまとめやすい
- 発言を否定するのではなく、真摯に聞いて頂いており、話題提供がわかりやすい
- わかりやすい言葉で丁寧に話していただき、参考になりました。行政の改善は易しくなく、一度に解決できるものではないということがよくわかりました。

Q3 この会議を通して、「地域のつながり、結びつき」について、感じたことや、大切だと思うことなど、あなたのご意見がありましたら自由にご記入ください。(自由記載)

- 中山間地と人口問題についての議論は大切な議論ですが、今回の交通の課題と一緒にして考えるには時間が足りないと思います。



- 子どもの送迎（部活動・スポ少等）は、顔が見えるので助け合っている。これが近所に住む人たちを乗せたり…につながれば1番いいのかもしれない。
- 地域の集まりへの顔出しや行事参加（強制的に？1日1回の声かけ 朝と夕）
- 普段から自分の事だけでなく、地域のつながりを考えながらだと、とても難しいと思いました。校区での声掛けで小さな結びつきがあるといいです。「買い物行くよ」で集まってくだされば、相乗りで行きますよ！
- 今まで以上につながりが必要となってきた。地域コミュニティをどう構築していけばいいのか。
- この問題を突き詰めて考えれば、行政の話とか大きな面から話し合わなければ、個々の話では不十分だと思います。
- 60歳以上で個人ですがボランティアはしたいのですが、自信・体力・知力が減少低下して、責任を持ちかね不安です。町がやっても、今まで校区でやっていたことはやめないことが大切だと思った。
- 共助交通には「地域のつながり、結びつき」が重要。決して一人でできることではない。
- 継続的に実施していくことが重要であり、世代を超えて話し合うことが必要”
- 地域のつながり、結びつきに関心がある方もいれば、関心がない人もあると思います。琴浦町が暮らしやすい町になっていくことを希望します。

**Q4** 次回の琴浦自分ごと化会議に向けての要望や、今日の会議で印象に残ったことなど、ご自由に記入してください。（自由記載）

- 私たちのように、中山間地域で暮らすものの気持ちは、便利な町に住んでおられる方には、理解しづらいと思います。例えば、今後、小中学校が合併することになり、校舎の建設を古布庄や以西に行うとなれば、町に近い人は大反対されるでしょう。私たちは、今までそのような気持ちを抑えてきました。町民の皆様が同じ気持ちになってみないと、こうした問題の解決には誰かが我慢をするということが起こるということを考えてみてほしいです。
- 本当に自由な移動手段を無くしたときに、またそのとき一人だった場合、どのように対応するのかよくわかっていない。
- チップ制
- 出生率の現状
- 他の委員が言っていたように、スマホにより送迎を希望する人を知ることができるというシステムができるのではと思う。
- 他の委員が言っていたチップ制を導入する案などは、現実的に難しいと感じる。
- 子どものこと、高齢者のこと、新生児のことなど、全ての町民の事を考えながらこれからの交通について考えることは、今後の地域づくりにつながるいい会議と思う。

## 【追加予定】第4回アンケート結果

## 地域交通に関するアンケート結果

町では、これからも地域で暮らし続けるために必要な交通のあり方を検討していく上で、「日中の交通手段」と「タクシー事業の存続」について検討しており、参考とするため、本会議参加者にアンケートを実施した。

回答 11 名（委員 18 名）

### 問1 日中の交通手段について

町営バスは、通学の需要もあり平日の朝と夕方に利用者が集中しています。一方、高齢者が通院や買い物のために移動する日中は、利用者が少なく、空車で運行する便も多くあります。会議でも、日中はバスではなくタクシーや共助交通により、小型車両が予約に応じて玄関の近くまで送迎する交通に切り替えた方が効率的であるとの意見がありました。日中の交通のあり方について、制度面や利用料金の視点から委員のご意見をお聞かせください。

#### 意見のまとめ

- ① 回答した委員の全員が、**日中の交通手段は必要**と考えている。
- ② **バス車両での運行は非効率であり、小型車両による運行がよい**との意見。
- ③ 運行の形態については、**共助交通での運行**を希望する意見が多いが、**町営タクシー事業の実施**を望む意見も同程度ある。
- ④ 料金は片道 100 円～通常のタクシー料金まで様々な意見があるが、安すぎる料金設定はすべきではないとの意見がある。

#### 個別の意見

- ① 各便当たりの平均乗車数を見ると野井倉線、琴浦海岸線以外は日中の運行を止め、**タクシー、共助交通に切り替え**の方がよい。料金は、タクシーについては 1 割程度の負担で残りは町の補助、共助交通であれば距離に応じて 500 円～2,500 円。
- ② 車を運転できない人のため**日中の交通手段をなくすのはよくない**が、利用料金はとるべきだと思う。安すぎ、高すぎはよくない。利用しやすい料金設定がよい。共助交通の場合でも運転する側にとってもその方がよい。プラスポイントなど特典が加えることができれば、継続するメリットになる。提供側にもメリットがある方がよい。
- ③ 利用者ごとに週単位の送迎スケジュールを作成して運行する。利用料金は 1 回あたり 1,000 円程度。
- ④ **利用者の少ない日中にバスを運行するのはもったいない**。予約制の**タクシーや共助交通**を中心に考える。まちづくりセンターに予約センターを持たせる。利用料金は、実プラスアルファとして 50 円～100 円。
- ⑤ 高齢者にやさしい交通が必要。電話予約より週に数回の定期運行がよい。タクシーより安く、乗りやすい環境が必要。ドアツードア型なら予約制で運行する。
- ⑥ **町営バスは限界。税金のムダ遣い。廃止の方向**がよいと思っている。**町営タクシーの方が現実的**と考える。通常のタクシー料金と同額とすべき。削減した経費を少子化対策に回す。スクールバスは必要。
- ⑦ 高齢者は、バス停までの移動も難しくなってくる。しかし、弱者を切り捨てることがあってはならない。タクシーは助成があっても自己負担が大きい。地域での共助交通で運営する。
- ⑧ **利用者のないサービスは止めるべき**。必要なサービスは続けるべき。自家用車で移動ができるので、会議で話を聞いても実感もてなかった。共助交通に対してできることは積極的に参加する。
- ⑨ 共助交通に賛成。タクシーは高すぎる。運転手不足もあり難しい。野井倉→浦安で片道 500 円、往復 1,000 円。地区内の移動は 100 円。
- ⑩ 燃料をまいて走っているようなもので、新しい仕組みをつくることに賛成。若桜町の町営タクシーを参考にすべき事例と考える。
- ⑪ 高齢者はまとめて買い物をするので行きはバス停まで歩くが、帰りは玄関前まで送迎がよい。江府町は町営タクシーになった。片道 300 円、往復 600 円。安すぎても利用しづらい。

## 問2 タクシーについて

第2回自分ごと化会議にてタクシー事業者より説明がありましたが、町内のタクシーは、赤字が継続し営業時間や運転台数が縮小しています。このままでは近い将来、タクシー営業所が閉鎖となることが想定されます。現在、町では交通空白地にお住まいの方や障がいをお持ちの方に対してタクシー助成を行い、通院や日常生活に必要な移動を支援しています。また、早朝や夜間はタクシーのほかに移動手段がない実態もあります。

タクシーは、今後も地域交通として必要であるのか、委員のご意見をお聞かせください。必要であるとした場合、タクシーの継続にむけて支援するために町ではどのような取り組みが考えられますか。なお、会議ではタクシー事業者が町営バス事業を受注することで、朝夕はバスを運転し、日中はタクシーを運転するといったドライバーの有効活用と採算性向上を図っている事例が紹介されました。

### 意見のまとめ

- ① タクシー事業は地域交通として必要との認識であるが、赤字を解消することが重要。
- ② タクシー利用者に対する助成制度の導入を求める意見は多い。
- ③ タクシー事業者が町営バスやデマンド交通を委託することで有効活用を図ることに賛成する意見が多い。
- ④ 民間でのタクシー事業は不要であり、共助交通や町営タクシーとすべきとの意見もある。

### 個別の意見

- ① 琴浦町で一つはタクシー営業所を残して欲しい。 買い物や通院に限定して利用補助金を交付する。タクシー事業とバス事業が両方可能であればよい。
- ② タクシーの赤字を解消しなければ継続は難しい。効率性、有効活用のキーワードがポイントになる。
- ③ タクシー会社に利用者送迎を委託。 車や免許のない高齢者に対し、割引制度を導入する。
- ④ 具体的な利用実態が分からないので何とも言えない。タクシー事業が赤字であれば、無理に継続はできない。今後は共助交通等に切り替え、早朝や夜間の利用は予約制のタクシーを利用する。
- ⑤ 町営タクシーを実施する。交通手段がなくなり助成も不要。町営バスのように無駄な運行がなくなる。
- ⑥ 地域交通として必要であるが、利用する機会は少ないのが現状。事例のようにタクシー事業者がバス事業を受注することでドライバーの有効活用と採算性向上を図ってもらう。タクシー事業者の採算が悪化することは明らかです。家族>地域>行政で移動を負担する。新しいことに挑戦してほしい。
- ⑦ タクシーは不要。共助交通、デマンド交通で代用する。 利用料金はタクシーの半額程度。
- ⑧ 新たなスタイルをつくる。ボランティアは成り立たない。行政が主体で組み立てていくしか方法がないと思います。
- ⑨ 会議で紹介されたタクシー事業者が町営バス事業を受注することで、ドライバーの有効活用を図ることについて賛成する。

## 「琴浦自分ごと化会議」会議参加者

<琴浦自分ごと化会議委員> 最終的に、公表に承諾された方のみ掲載します。

青木 哲哉 生田 明博 井上 耐子 川上八千恵  
川中 光雄 河本 貴義 北村 真吾 小泉 傑  
高力 英明 高力 政寿 盛山 明 豊嶋美智恵  
中井 圭太 野口 裕子 藤井巳貴雄 松井 等  
山下亜希子 湯本 孝行

※ 名前の公表に、承諾された方のみ掲載しています。(五十音順、敬称略)