

有限責任事業組合(LLP)による、 デマンド型交通システムの運行

岩手県 一戸町

人口：14,931人

面積：300.11km²

担当部署：まちづくり課

概要

高齢化や人口減少が進展する中、住民の移動手段確保のための取り組みとして、町内の交通事業者とともに有限責任事業組合を設立し、デマンド型交通の運行を開始した。

選定理由

(岩手県コメント)

公営・民営を問わず、多くの公共交通機関が利用者の減少に伴い採算の取れない路線について廃止・縮小している中で、利用者の利便性を考慮しながら、低コストで事業継続が可能なデマンド方式による公共交通システムを導入している。また、導入にあたり他の自治体の事例をそのまま取り入れるのではなく、利用者及び交通事業者の声が十分に反映されるよう配慮した上で、一戸町に最適なシステムを構築した点が高く評価できる。

さらに、有限責任事業組合(LLP)が運営主体となっている公共交通機関は全国に例がなく、今後は過疎地域を抱える自治体の公共交通のひとつのあり方を示してくれるものと期待する。

背景

一戸町は約 300 km²の広大な面積を有する町であり、山間の沢沿いに集落が点在しているため循環型等の運行形態を用いることができないなど、効率的なバス運行等が困難な地形となっている。

また、高齢化率は約 33.6%と全国水準と比して非常に高くなっており、気軽に利用できる公共交通機関の存続は必須であるが、日常、バスを全く利用しないという方が老人クラブ会員の中で約 29.2%存在するという調査結果がでている。(※)

加えて、当町は過疎指定を受けていることからわかるとおり人口の減少は著しく、バスの利用者数も年々減少傾向となっていることも影響して、定期バス路線維持のための補助金額も約 4,700 万円（平成 20 年度）と町財政を圧迫する要因となっている。

以上のことから、利用者のメインと想定される高齢者にとって利用しやすく、かつ低コストの交通手段の導入が望まれていたが、事業の継続性、地域内での経済波及効果など解決すべき点が多く、抜本的な取り込みに至らないのが実情であった。

※ 平成 17 年度に実施した町内老人クラブ会員へのアンケート調査。回答数 1,073 件、回収率約 88%。

具体的内容

前述のような状況のなか、デマンド型交通についてはかねてより注目しており、特に高齢者に好評だという点で当町の求めるものに合致すると考えたが、事業の継続性や地域内での経済波及効果の点から、他自治体の事例をそのまま導入することは困難であると考えた。

そこで、老人クラブ会員や商業者、学校関係者、交通事業者などからなる準備会を立上げ、先行自治体の視察等も行いながら協議を重ね、デマンド型交通に対する理解を深めつつ、並行して行政と交通事業者からなるワーキンググループを組織し、事業主体としての有限責任事業組合の可能性を検討した。

この方式を選定した理由としては、地域の足としての交通機関を存続させるため既存交通事業者のノウハウ等を活用しつつ、行政も出資者となることで公共性を担保しようとしたものである。平成 20 年 12 月の運行開始に先立ち、同年 10 月には、町、町内タクシー事業者 3 社及び町内に営業所所在のバス事業者 1 社の計 5 者の出資により有限責任事業組合一戸町デマンド交通（以下「LLP」という。）を設立した。なお、設立に要する登記申請等の手続きは町が行ったため実費以外の費用は発生していない。

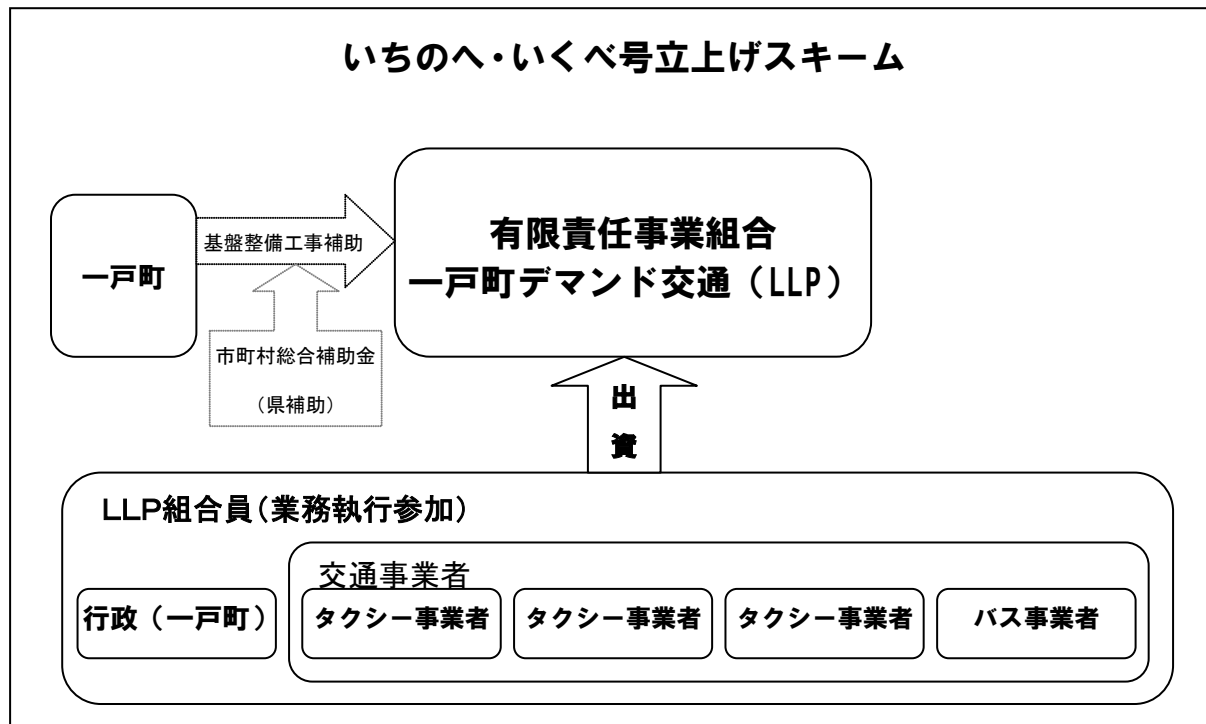
また、高齢者を主な利用者層と想定し、20 年度中に町内 50 箇所以上の地域で説明会を開催し周知に努めた。ほとんどが夜間や土日の開催であったが、これについても町が説明を行ったため費用はほとんど発生していない。

以上が運行開始までの主な取り組みであるが、当町ではこのデマンド型交通を重要な公

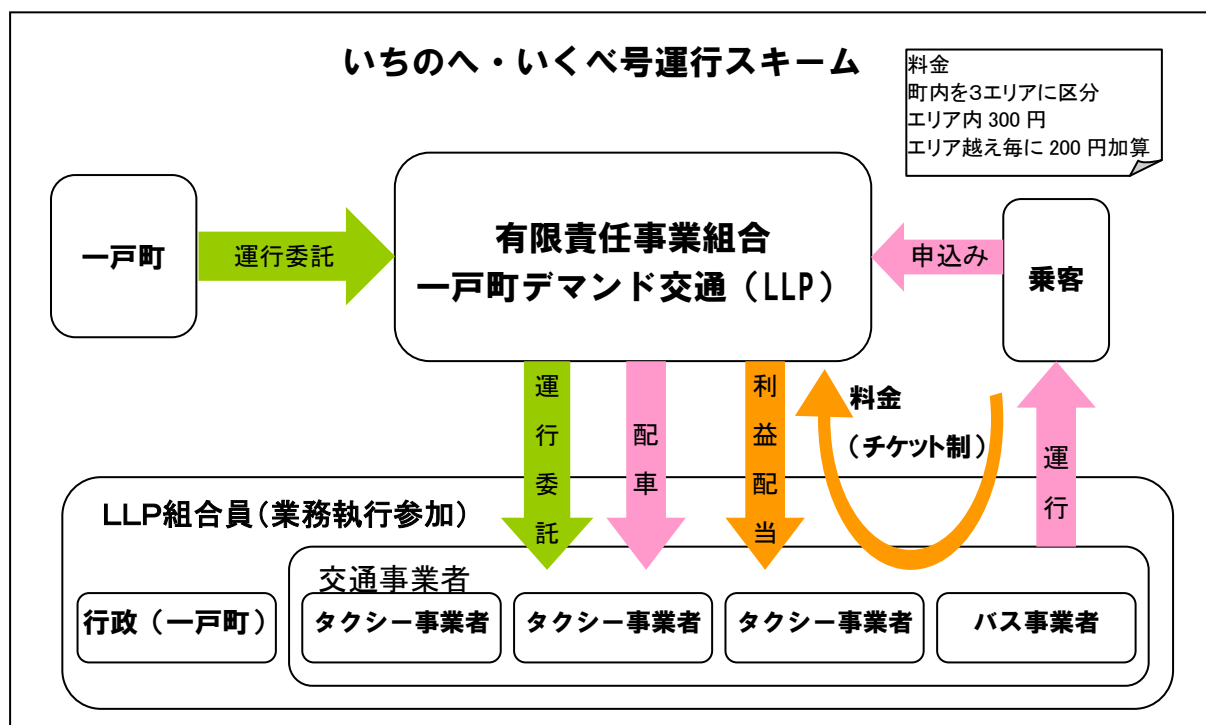
公共交通機関と位置づけており、LLPへの運行委託は継続するが、そもそもLLPの存続期間が平成22年度末までとなっていることから、早急にLLPの経営基盤を固め株式会社化したいと考えている。

なお、町からの運行委託料は1時間あたり2,300円で、土日祝祭日、年末年始とお盆を除く平日に町内を計4台で運行している。

【参考：立上げスキーム】



【参考：運行スキーム】



取組中の課題・問題点

ステークホルダーとの信頼の醸成が全てであり（利用想定者も含む）、特筆すべき課題や問題点は特になかったと言える。

厳密に言えば多々あったのであろうが、それを解決するプロセスが事業実施までの道のりでもあったと考える。



⇨ いちのへ・いくべ号

工夫点

工夫した点としては運行に当たってLLPを採用したことであり、苦勞した点は前述のとおり信頼の醸成である。

効果

まだ運行開始から1年経ていないため詳細な数値の設定が困難であるが、デマンド型交通の利用者数は増加し続けており、地域の足として定着しつつあると考える。（平成21年1月の1日あたりの平均乗車人数＝約30人、同9月＝約103人）これは、「戸口から戸口へ」というデマンド型交通の利便性によりもたらされた結果であると認識しており、住民サービスの飛躍的な向上が図られたと考えている。



⇨ 予約を受けるオペレーター

また、LLP発足にあたり、社員を3名新規に雇用している。

住民（職員）の反応・評価

乗車人数については前述のとおりであるが、間接的な効果としては、町内商店等から予約電話の代行を引き受けていただいたり、オペレーターとの会話が心の支えになったという御礼をいただいた等の反応があった。

フォローアップ

なにより運行主体の採算性の確保が重要であり、それによって事業継続が図られると認識している。

そのため、LLPにおける電話受付、配車という現在の業務に加え、例えば行政コールセンター機能の受託など、収入手段の確保を図りたいと考えており、行政業務のなかでアウトソースできる部分の抽出・検討を進めたいと考えている。

今後の課題

現時点での課題としては、本事業に参画いただいている交通事業者が、本務での売上低迷に陥っていることである。

このことは、デマンド型交通開始によるもののみとは考え難く、昨今の社会経済情勢によるものが大きいと認識しているが、交通事業者の経営安定も図られればさらに事業継続性が安定するものと想定される。

しかしながら、デマンド型交通の目的の一つに行政コストの削減もあることから、安直な委託料の増額は困難なため、運行主体の売上向上による調整が図られることを期待するものである。

今後取り組む自治体に向けた助言

近年、デマンド型交通が注目を集めているが、本事例が全ての地域に一律に適応可能なものではなく、それぞれの地域の課題・現状に合った形態が多様にあると思われる。継続可能な交通手段の確保が最も大きな目的であり、今後も試行錯誤の連続になると思われる。

アドレス

<http://www.town.ichinohe.iwate.jp/machi/demand/demand.htm>