

鳥取市過疎地有償運送者支援事業補助制度の概要

都市整備部交通対策室

1. 目的

乗合バスの利用者は、モータリゼーションの進展や過疎化、少子化等の進行により年々減少し、バス事業者は、採算性の低い路線からの撤退や路線の見直しを進めている状況にあります。

このため、高齢者や学生を中心とした、自家用車を利用できない住民の通院、通学、買い物など、日常生活に欠くことのできない地域の生活交通を、どのように確保していくかが重要な課題となっています。さらには、生活交通の利便性を向上させ、利用促進を図ることによって、自家用車より環境への負荷の小さい交通を目指すことも重要となります。

現在、市内の大部分のバス路線が国県市の補助金(税金)で維持されていますが、燃料費の高騰や利用者の減少によって、税金による負担が今後ますます膨らんでいくことが懸念されており、少ない経費でより効率的な移動サービスを提供していくことが重要となります。

また、もともと路線バスが運行していない公共交通空白地域でも高齢化が進み、生活交通のニーズが高まっています。

そこで、本市では、このような公共交通空白地域対策や公共交通を補完するものとして、NPO法人等が行う「過疎地有償運送」を推進したいと考えており、鳥取市過疎地有償運送者支援事業費補助金」制度を創設しました。

(経過)

平成20年4月1日 制定

平成20年10月1日 全部改正

平成21年10月1日 一部改正

2. 補助対象者

- ① 特定非営利活動法人 ② 民法第34条の規定により設立された法人(公益法人)
③ 農業協同組合 ④ 消費生活協同組合 ⑤ 医療法人 ⑥ 社会福祉法人
⑦ 商工会議所 ⑧ 商工会

3. 運送区域

交通空白地域、路線バスが運行されている区域であるが路線の本数が極端に少ない区域等。

4. 補助対象経費

運行事業 過疎地有償運送の補助対象路線ごと(路線ごとの決算が困難な場合は、運行する過疎地有償運送路線全体)に、営業費用から営業収益を差し引いて得た額の合計額とする。ただし、補助対象路線ごとの営業費用の8/10を限度とする。

車両等設備整備事業

主に過疎地有償運送に用いる車両等設備の購入費で主に以下に掲げるものとする。

- ・ 車両(登録諸経費を含む。)

- ・当該過疎地有償運送の円滑な運行の確保のため、必要と認められる付属品、運行管理用の通信機器等（冬用タイヤ、車体表示、運賃箱、電話機、パーソナルコンピューター等）
- ・その他市長が費用と認める経費

5. 補助金

運行事業 補助対象経費の額に2分の1を乗じて得た額。

車両等設備整備事業 補助対象経費の額に2分の1を乗じて得た額。（ただし、100万円を限度。）

※両事業とも県と同額の協調補助とするものです。

（過疎地有償運送の概要）

項目	主な条件
運送主体	特定非営利活動法人（NPO法人）など （道路運送法施行規則第49条第2号）
運送対象	過疎地その他これに類する地域において、その地域の住民、その親族などの旅客会員及びその同伴者
運送区域	交通空白地域、路線バスが運行されている区域であるが路線の本数が極端に少ない区域で鳥取市生活交通会議で協議が調ったもの
使用車両	①マイクロバス ②普通乗用車 ③軽車両
運転者	① 第2種運転免許取得者、 ② 第1種免許取得者（2年間停止のない者）で国土交通大臣が認定する講習を修了している者
運送の対価	タクシー料金の概ね2分の1以内

市長選企画

鳥取市の行方

「あねのおばあさんは元気が」

「最近顔見かけんなあ」

雪で白く染まった鳥取市郊外の同市内海中の県道を走る1台の「バス」。運転手と乗客の会話が弾む。バスといってもバス会社の運行するバスではない。昨年2月に集落の住民有志が、移動手段を持たない地区の高齢者のためにつくったNPO法人「OMU」（佐々木昌彦理事長）の運行する定期バスだ。

■存続を願う

後部座席に深く腰掛ける

60代の主婦。息子2人は関西などに就職し、夫と2人で静かに暮らしている。1年半前、かかりつけ医の検査で内臓の働きが弱っていると診断された。週に数回、診察と機能回復の飲み薬をもらうため、通院用の「足」に定期バスを利用している。

「本当に助かっています。雪道を自分で運転するのは不安だからね」。家の近くに路線バスは走ってなく、医院までは片道7キロ。運転免許証はあるが、雪が積もってスリップが心配な朝はバスが頼りだ。70歳までに免許証を返納

しよつと思っている。「そのときにバスがなかったら出掛けられない。続けてもらわんと困ります」。そう



定期バスのハンドルを握る佐々木理事長（手前左）と乗客。顔なじみ同士、会話が弾む＝15日午前、鳥取市伏野周辺

言って運賃200円を運転席横の運賃箱に入れた。

だが佐々木理事長(66)は「運営は苦しい。行政の支援がないと存続できない」。ミニバン2台で、週3回計9便、集落周辺を発着点に近くの下Rの駅やバス停を回る片道約10キロの2コースを運行。ガソリン代月1万2千円に対し運賃収入は月約8千円(約40人乗車)で、毎月4千円の赤字が出る計算だ。

■「空白地帯」

市は公共交通の空白地帯を補う民間の取り組みを支援しようと、2008年度に過疎地で路線バスの代役を行うNPOへの事業費補助制度を創設し、OMUに車両整備費と運営費計約150万円を補助。さらに昨年10月、運営費の助成を5割

から8割に引き上げ支援態勢を補強した。

市都市政策課交通対策室は「官民共同のこの事業をほかの空白地帯でも取り組みたい」と方針を説明する。市内には鹿野町や河原町の一部に路線バスや鉄道のない、公共交通の網から漏れた地域が数カ所ある。だが今のところOMUのような事業者が現れる動きはなく、制度の利用は進んでいないのが現状だ。市はこれから空白地帯の住民に呼び掛けて、NPOの立ち上げから支援し、事業者を生み育てる必要性を強く感じている。

路線バスの縮小や廃止が続く逆風の中、高齢者の移動手段を今後どう確保し、維持するかが問われている。(本社・山本圭介)

第1部 高齢者の「足」 下

NPOバス運行

官の支援不可欠 どう維持、育成