

# 中山間地域における住民主体の公共交通維持への 取り組みとその背景

－長野県伊那市新山地区を事例に－

長崎宏輝・吉田 真・神田笙太・原 遼平・張 詩遥

本稿は、長野県伊那市新山地区における公共交通維持への住民主体の取り組みとその背景について明らかにすることを目的とする。伊那市内には主に行政が主体となって運行するバスによって公共交通網が維持されている。その市街地を除くほとんどの路線で利用者の減少が問題となっている。しかし新山地区においては路線維持活動が活発になった2016年より利用者が増加している。この取り組みにより、バス路線の維持が可能になったほか、バスを利用したイベントを開催することで地域住民の結束を深めることや、地域外住民に新山地区の魅力を発信することを可能にした。またこれらと並行してボランティア移送サービスの運営や移動販売車の誘致など活動を行っており、路線バス維持活動は高齢者の生活の質を向上させることが目的であることがわかった。これより以下の知見が得られた。一つは公共交通を維持することで移動手段の確保のみならず地域おこしへの利用が可能になったこと、もう一つは公共交通を維持することの最終目標は交通弱者の生活の質を向上させることである。これらが地区内の公共交通を維持する支えとなっている。

キーワード：地域住民、バス交通、新山地区、住民主体、高齢者、交通弱者

## I はじめに

### I-1 研究背景および目的

我が国では全国的に高齢化が進んでおり、それに伴って様々な地域で問題が発生している。その中でも多くの高齢者が抱えているものに移動の問題が挙げられる。近年、高齢者による自家用車の運転による事故が増加していることを受けて、国や地方自治体は高齢者の自動車免許自主返納を推進している。しかし、都市部以外の地域に住む高齢者にとっては免許返納が現実的に厳しいことがあり、返納が思うように進んでいない<sup>1)</sup>。このような公共交通が発達していない地域では、高齢者が自車を運転し買い物や通院をすることが一般的である。現在車を運転している高齢者の中には、事故の危険などを考え、自家用車を極力運転したくないという者もいるが、自家用車で移動をカ

バーできる代替手段が確保できないなどの問題が返納を阻んでいる。そのような現状を、都市部を除いた日本国内の多くの地域で抱えている。

全般的な交通問題にまつわる研究として須田(2009)が挙げられるが、地域内交通市場について大都市型、地方都市型、農山村型の三つに分けて説明されており、特に農山村型では、交通弱者に対していかに交通サービスを供給するかが問題であると指摘されている。行政や民間企業による公共交通改変や維持への取り組みを取り上げたものとして、北島(1982)や田中(2014)、谷本(2015)が挙げられるが、特に住民意識にも着目した研究として福留(1996)がある。これは、埼玉県秩父地方を対象とし、過疎地域における公共交通機関の位置づけについて分析したものである。ここでは公共交通維持を望む住民が多い一方で行政などが厳しい現状を正しく伝えることの重要性につい

て指摘している。このことから行政と住民の間で公共交通に対する考えの相違が生じており、公共交通の充実や維持の妨げとなっていると考えられる。一方、高齢者の生活行動に着目した研究として三谷（1997）が挙げられる。ここでは過疎山村において、自動車での外出が一般的となっているが、自動車やバイクの利用できない高齢者で外出範囲や外出頻度が大きく限定される傾向にあることが挙げられており、高齢者が必要としているサービスの量と質を明らかにすることと実際の供給水準を把握することの両面からアプローチの必要性が述べられている。

これまでの研究では行政やバス会社などの企業体に焦点を当てたものや高齢者個人の生活行動から交通問題を分析するものであったが、公共交通の維持には行政と公共交通運営企業間の取り組みだけでなく地域住民による活動も大きく影響していると考えられる。

このように公共交通の維持に関する地域住民の活動の実態に着目したものは少ないため、地域が公共交通の維持や高齢者の生活をどのようにサポートしているかについて明らかにする必要がある。

そこで本研究では、地域住民の活動に着目し、自家用車を運転できない交通弱者に対して行う支援やその背景を明らかにすることを目的とする。さらに公共交通不便地域での交通弱者の生活にまつわる諸問題を分析するとともに、地域内で様々な高齢者への生活支援が行われているなかで公共交通が存在する意義について明らかにする。

まずⅡでは、伊那市における公共交通と交通支援策についてまとめ、それらの交通の利用状況について統計資料を用いて明らかにする。Ⅲでは、活発な路線維持活動が行われている新山地区を取り上げ、地域内を走るバス交通の実情についてまとめる。また、地域内で行なわれている活動についてバス交通との関連も含めて論じる。ⅣではⅢでまとめたことから、地域住民の生活行動の実態と公共交通の存在意義について考察する。

## Ⅰ-2 研究対象地域

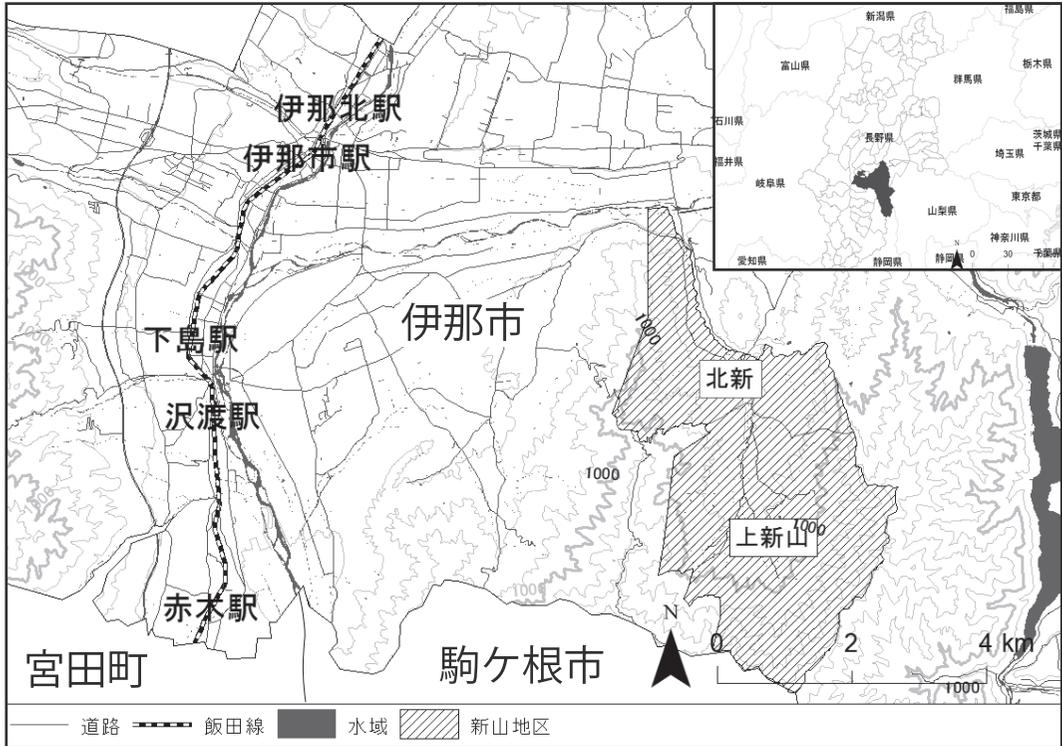
第1図のように長野県伊那市は長野県南部に位置し、東は赤石山脈、西は木曾山脈に囲まれ、市街地を南北に諏訪湖からの天竜川が流れる。人口は68,419（2018年4月1日現在）<sup>2)</sup>であり、面積は667.93平方キロメートルである（伊那市、2018a）。2006年3月31日に（旧）伊那市、高遠町、長谷村が合併し現在の伊那市となった。天竜川沿いにJR飯田線が通り、伊那市駅から中心商店街が広がる。また市内を中央自動車道が通り、高速バス路線が長野、東京、名古屋、大阪方面に多数設定されている。国道152号線、国道153号線、国道361号線の結節点となっており、古くからの交通の要所である。人口は主に飯田線沿線の中心市街地に集中しているが、その他では広く分散して集落が存在する。また市内に山地が迫っており、入り組んだ地形が市内のそれぞれの地域を分断している。そのため市街地や他の地域への移動に大きな迂回が強いられ、特に市街地付近に集中する病院へのアクセスに長距離移動が必要な地域がある。

## Ⅱ 伊那市における公共交通と交通支援

### Ⅱ-1 伊那市における公共交通

本節では伊那市における公共交通網について述べる。伊那市には現在、鉄道線としては東海旅客鉄道が運行する飯田線（伊那北～赤木）が存在し、バス路線としては伊那バス及びJRバス関東が運行する民間バス路線と行政が運行を委託するコミュニティバス（以後、行政委託バス）が存在する。その他、需要量の少ない路線については定時定路線型のタクシー路線や予約制のデマンドタクシーで対応している。

最初に伊那市内の路線バスについて記述する。伊那バスは1917年に地元有志が提出した伊那～高遠間の自動車営業願が長野県知事に認可されたことに起源を持つ（伊那バス株式会社編、1979）。その後はいくつかの事業体を吸収するなどして上伊那地域で最も広大な路線網を有するまでになった。2018年現在、伊那市内では伊那バスが独自で

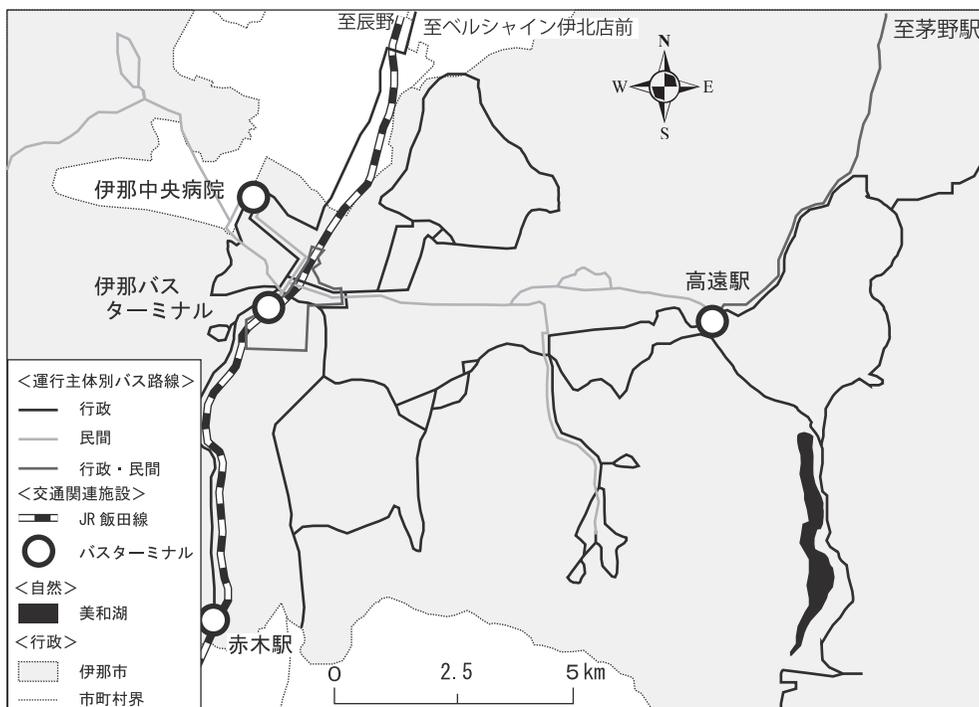


第1図 研究対象地域（2018年）

（基盤地図情報より作成）

運行する路線を3路線と行政委託バスで6路線を、旧高遠町を除き幅広く展開している（第2図）。一方ジェイアールバス関東（以後、JRバス関東）は、当時の国鉄バスが1948年から伊那市内での運行を始め<sup>3)</sup>、2018年現在では主に高遠駅を起点に伊那市中心部や旧長谷村、藤沢・茅野方面へと路線を伸ばしている。独自で運行する路線は2路線、行政委託バスで4路線を運行している。これらの路線のうち「市街地循環バス」（イーナちゃんバス）は外回りの半数ずつを行政委託バスと伊那バスが分け合い運行を行っており、内回りは全て行政委託バスが運行している。またJRバス関東の藤沢・茅野線は茅野駅と高遠駅を結ぶ便のみ独自運行となっており、その他の区間便は行政委託バスでJRバス関東が委託運行している。さらに伊那本線は、伊那バスとJRバス関東の2社が行政から運行を委託されており、それぞれ半数ずつ便を分け合い運行している。

このような運行形態の特徴がみられるが、この行政委託バスには運行主体が伊那市の路線と伊那市地域公共交通協議会（以後、公共交通協議会）の路線に二分される。この伊那市地域公共交通協議会は2008年に伊那市を中心として伊那バス、JRバス関東、住民代表、長野県タクシー協会等が地域住民の旅客運送の確保、その他旅客の利便の増進を図るために設置されたものである。伊那市郊外の農山村地域への路線は全て公共交通協議会が運行主体となっており、民間バス路線が距離制運賃を採用しているのに対し、定額制運賃（1回310円）を採用して安価で市街地までの移動が可能である。またこのような路線では利用実態に合わせ、決められた曜日にのみ運行する形態がとられている。具体的には、「若宮・美原・手良・福島循環バス」や「新山・桜井・貝沼線」、「富県・東春近地区循環バス」、「三義・長谷循環バス」、「長谷循環バス」がこれに当てはまる。沿線住民



第2図 伊那市におけるバス路線網（2018年）

（『伊那市バス時刻表 2018』より作成）

などの要望から路線の経路変更やバス停の設置などを可能にしている。一方、伊那市が運行主体である路線は同市や近隣自治体の政策である伊那地域定住自立圏に大きく関係している路線である。具体的には2017年に運行が開始された「市街地循環（内回り）」「伊那本線」が当てはまる（伊那市、2018b）。「市街地循環（内回り）」は「市街地循環（外回り）」と同様に定額制運賃を採用しており、1回150円に統一されている。「伊那本線」は過去に廃止された民間バス路線を継承する形で隣接する南箕輪村と箕輪町まで路線を伸ばしており、距離制運賃を採用しているが、伊那市街地区間では150～200円に抑えられており、全路線にわたって最大でも350円に抑えられている。また運行には伊那市に加え、南箕輪村と箕輪町の2町村が関わる。

タクシー路線については2002年より定時定路線型の高遠循環タクシーが運行を開始した。そして2011年に予約制のデマンドタクシーとして市街地

北部・伊那西部地区・西春近地区・西箕輪地区の4路線で運転が開始された。それぞれ公共交通協議会が運行主体となり市内3社のタクシー会社に運行を委託している。また、「三義・長谷循環バス」と「長谷循環バス」の平日最終便は予約制でタクシーである。運賃はデマンドタクシーについては310円または410円の定額制で、その他のタクシー路線については310円の定額制である。

このように伊那市内の多くの地区で運行されるバスやタクシーなどの公共交通は民間のみでの維持は難しく、行政の支援によって成り立っていることがわかる。

## II-2 伊那市による市民への交通支援

前述したように、バス路線網などの公共交通維持に対する支援が行われているが、ソフトな面で市民への交通支援や公共交通利用促進に向けた支援がなされている。以下はその事例である。

### 1) 伊那市福祉タクシー等サービス利用助成券 交付事業

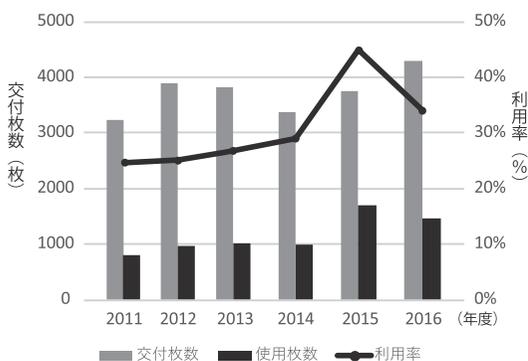
これは寝たきり等のため外出困難な高齢者及び障害者が、医療機関への通院などのために福祉タクシーなどを利用する場合に、その利用料金を助成する「福祉タクシー券」または「タクシー券」が交付され、利用者の経済的負担を軽減することを目的としたものである。これにより対象者を医療機関への通院・入退院、または上伊那郡市内の老人福祉施設、介護保険施設、身体障害者更生援護施設への通所や入退所に限り利用できるとされている。第3図にこれらのチケット利用に関するデータを示す。

### 2) バス無料乗り放題デー

全てのバス利用者を対象とし、無料で市内のバス路線に乗車できる日を設定し、普段利用しない市民に新規利用のきっかけをつくることを目的とした取り組みである。2017年度は計6日間設定され、利用者数は7,901人に達した。また景品ありのスタンプラリーもバス無料乗り放題デーに合わせて2回実施した（伊那市、2018c）。

### 3) 子ども定期券

夏休みや春休みに期間限定で市内小中学生対象に、市内の全ての路線バスに何度でも乗車できる定期券を販売し、幼少期から公共交通に慣れ親し



第3図 伊那市における福祉タクシー券およびタクシー券の利用率推移(2017年)

(伊那市提供資料より作成)

む機会をつくることを目的としている。2017年度は夏休みに204枚、春休みに117枚を販売した（伊那市、2018c）。

以上の取り組みに加えて高齢者へ向けたバリアフリー車両であることを広報などで幅広く周知することやバスの乗り方教室を開催し、新たな利用を推進している。

## II-3 公共交通利用状況

まず、第1表に伊那市内の各路線における年間利用者数を示す。

最も利用者の多い路線は「市街地循環線」であり、年間40,000人程度で推移しているが、2017年から内回り線の運行も開始されたことで利用者は50,000人を上回った。一方で、その他の路線についてはタクシーによる運行や毎日運行ではないこともあり、利用者は年間最も少ない市街地北部お手軽乗合タクシーの約80人から最も多い富県・東春近地区循環バスの約2,000人で推移しており、人が多く乗る路線とそうでない路線が明確に分かれている。また全体的に利用者が減少傾向にあり、今後ほとんどの路線の存続が危ぶまれる事態となることが考えられる。しかし、「新山・桜井・貝沼線」については減少傾向にあったものの2016年度実績で利用者数を大きく伸ばした（第4図）。2017年度実績では利用者数は減少したものの1便当たりの平均乗車密度<sup>4)</sup>は4.90人と他路線と比較しても良好である。増加した要因として挙げられるのが、伊那市内で2015年と早い時期に活動が開始された路線を守り育てる会の活動によるものが挙げられる。他地域に比べバス路線維持に向けた取り組みが盛んに行なわれていることがある。

このようなことから「新山・桜井・貝沼線」の沿線地区では公共交通に地域住民が大きく関わっており、地域主体の交通弱者に対する支援活動が活発であると考えられる。そのようなことから、活動の拠点となっている伊那市新山地区で交通弱者支援に向けた地域住民の活動について調査を行った。

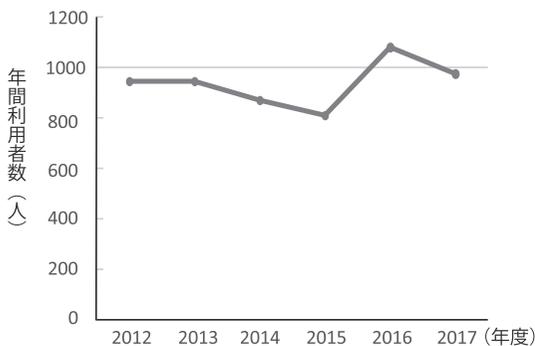
第1表 伊那市内のバス・鉄道各路線の利用者数（2018年）

	2012	2016	2017 (年度)	2017/2012 増加率
JR飯田線	1086744	1066275	-	-
伊那バス（高速）合計	271067	314736	-	-
伊那バス（一般）合計	82066	74027	-	-
伊那本線	-	-	17005	-
市街地循環バス「イーナちゃんバス」	41577	42003	57084	137%
市内西循環線	15266	13069	12043	79%
若宮・美原・手良・福島循環バス	18545	17738	18104	98%
富県・東春近地区循環バス	2233	1821	1546	69%
新山・桜井・貝沼線	947	1082	979	103%
JRバス関東合計	119403	95721	-	-
藤沢線	8111	6316	6136	76%
三義・長谷循環バス	1542	1638	1524	99%
長谷循環バス	17808	9515	9084	51%
高遠循環タクシー	1070	572	522	49%
デマンドタクシー4路線合計	1724	1154	900	52%

注1) 特に単位表記のない数値の単位は人。

注2) JR飯田線の利用者数は市内各駅の乗車人員の総計。

（『伊那市統計書平成29年度版』より作成）



第4図 新山・桜井・貝沼線の利用者数推移（2018年）

（『伊那市統計書平成29年度版』を参考に作成）

### Ⅲ 農村部における公共交通の現状

#### Ⅲ-1 伊那市新山地区における課題と取り組み

新山地区の交通環境を維持するために、新山地域の中で住民主体の様々な取り組みが行われている。それについて下記に3つの事例をまとめる。

##### 1) 新山地区循環バスを育てる会

まず、新山地区内を経由する循環バス路線であ

る「新山・桜井・貝沼線（以下、循環バス）」を維持するために、「新山地区循環バスを育てる会（以下、「育てる会）」というものが設立されている。これは他の地区でも行われている取り組みであるが、新山地区はその中でも早くから始まり積極的である。これらが設立されたきっかけとして、伊那市より循環バスについて1便当たりの平均乗車密度が5人を下回ると次年度以降の廃止検討の対象になるという説明がなされたことが挙げられる。新山地区の循環バスはこれに該当したため、伊那市から要請を受けて利用促進を目的に、当時北新区長が2015年7月に結成し発足した。構成員は常会長代表、民生児童委員、主任児童委員、民生委員、福祉団体代表、老人会代表、賛助委員、オブザーバーなどがある。会議には市職員も出席し、バス事業者も要請があれば出席することがあり、双方の意見が交わされる。

第1回会議における利用者との懇談によると、バス利用の目的は通院によるものが多いことがわかる。そのため高齢者のみの世帯が多く、利用者が一定数いると予測された新山や今泉に経由路線

の変更を行うことや利用者がいると考えられる地点にバス停を設置するなどの利便性向上と利用増に向けた取り組みがなされた。

また、地区内外への利用促進を目的としたバスを利用したイベントも数々行っている。地区内の少ない定期利用客だけでは路線維持は不可能であることから、普段バスを利用しない住民にバスを利用してもらうことで年間の平均乗車密度の増加を見込む。さらなる利用者増を目指し、新山地区内でイベントを行うことで、地域外の利用者の取り込みも行っている。このようなイベントは、バス利用者の増加に大きく貢献しているが、それ以外にも新山地区に住む住民のネットワークの強化や地域外の住民へ新山地区の魅力の発信など新山地区の地域おこしとしても重要な役割を担っている。

具体的なイベントの内容としては、住民向けには「育てる会」や地元婦人会が主催している「みはらしの湯ツアー」があり、地域外住民向けには「育てる会」が主催する「ハッチョウトンボ観察会」や「キノコ狩りツアー」などがある。

「育てる会」では、積極的な広報を行っており、イベントに関するチラシを住民向けは回覧板や各世帯へのチラシの配布で周知を行い、地域外への周知はスーパーや、新聞への折り込みチラシ、市民の生涯学習の場として提供されている市民大学で周知をしている。その結果、イベントへの参加者は一定数が維持できているが、特に地区住民向けへのイベントは、高齢者の参加が多い一方で、若者や子供の参加がほほない状態が続いており、幅広い年齢層の取り込みが課題となっている。

前述のような取り組みの結果、Ⅱで示した通り2015年の実績は、一便あたり平均4.14人、2016年の実績は、平均5.52人ととなり大幅な増加がみられた。一方で2017年の実績は、平均4.90人と定期客の利用は減少したものの、ツアー利用者の増加により、高水準を維持している。

## 2) アッシー友の会

バス以外の住民の移動手段として新山地域北部の北新地区で、「アッシーくん」と呼ばれるボラ

ンティア移送を運営する組織がある。1998年頃に当時の住民が北新地区の高齢者の通院や買い物へのアクセスを支えることを目的に活動が開始され、既存の公共交通では対応不可能な移動を支えている。当初は協力会員が無償で輸送していたが、ガソリン代等の負担は看過できず2007年4月からガソリン代分の運賃を設定した。運賃収受にあたり、営業上影響が考えられるタクシー会社などとの間で調整があり、伊那市が間に立ち福祉利用として営業が認められた。

利用方法は一人当たり年間1000円のボランティア活動保険に個人負担で加入し、利用する前に依頼する協力会員に直接電話予約を行う。利用当日に協力会員は依頼のあった利用会員の自宅前まで自家用車で迎えに行くというものである。ボランティア活動に協力する場合にも保険への加入が必要であるが、協力会員分は一人当たり年間450円を地区が負担をしている。

利用状況は、利用会員8人と協力会員12人で構成される(2018年現在)。利用会員は65歳以上の高齢者が対象である。年間のべ約100人の利用がある(2017年1月から12月まで)。ただし利用頻度にはばらつきがあり、年間15回程度利用する人もいれば、ほとんど利用のない人も含まれる。基本的には自地区内または市街地までの500円以下の利用がほとんどであるが、稀に市外への移動がみられる。

新山地区での利用者への聞き取りでは、バスや家族の支援があるため、「アッシーくん」の必要を感じていない人が多く、特に家族に運転可能な人がいる場合は家族に市街地や高遠まで送迎してもらうことも可能だ。また、「アッシーくん」の協力会員の多くが農家であるということがあり繁忙期には頼むのを躊躇してしまい、帰りは別の交通手段を使用するという利用者もいた。

また、かつて、ボランティア移送にあたり、市が富県地区に車1台を導入し、公民館に配置していたが、協力会員が富県の公民館までマイカーで往復する必要があり利便性に欠けることから新山地区の集落センターにも専用車1台が導入された

が、こちらもマイカー移動が負担となり利用者が伸び悩んだことから、この取り組みは終了し、現在のマイカーを利用した形態となっている。

### 3) 移動販売車「とくし丸」

「とくし丸」は2018年2月より新山地区を巡回するようになった移動販売車である。平成初期に商店が閉店して以降、地区内に商店はなく、買い物には市街地が高遠まで自家用車またはバスで行く必要があった。しかし、高齢者にとって長時間荷物を持った状態での行動の負担は大きく、自力での買い物は困難であった。また以前に新山集落センターにてモニターを用いて新山地区に居ながら買物が可能になるシステムを導入したが定着せずにサービスを終了している。そこで当時の「育てる会」会長より要望を受け、「とくし丸」の新山地区への乗り入れが実現した。

2018年5月現在では、毎週月曜日の13:15から13:45に新山集落センター、14:00から14:30に和手下公民館と2か所で営業を行う。商品は地元スーパーのものを取り扱っており、スーパーの価格に輸送費として10円上乗せした価格で販売している。

利用者は新山集落センターまたは和手下公民館の周辺に住む高齢者で固定客がほとんどである。一日で7、8人が徒歩やバイクなどでアクセスし利用している。利用者への聞き取りから利用することで便利なサービスを残していきたいという考

えの住民も多数いることが分かる。

一方、「とくし丸」は移動販売車の進出による公共交通を利用した買い物機会の減少を危惧しており、バランスを模索している。

このように、住民主体の取り組みが盛んに行われており、住民、特に交通弱者の生活を守ろうとする意識が強いことが推察される。

### Ⅲ-2 住民の生活行動パターン

次に住民に対して行った生活行動パターンをデータに基づいて分析した。住民は新山地区の行事に関わりのある6名を対象とした。「脳いきいき教室」参加者であるA、B、E、F、移動販売車及び「アッシーくん」利用者であるC、「アッシーくん」代表の妻であるDである(第2表)。これによれば、生活行動パターンのうち、バス利用者は2名で、上新山に暮らす80代女性であるAとBが該当する。両者は毎週木曜日に新山集落センターで行われる「サロン」と「脳いきいき教室」にバスを利用して参加している。Bのバス利用は復路のみで、往路は息子が送迎してくれるため、バスを利用しない。買い物は共に子供に依頼しており、Aは同居の娘に、Bは息子に依頼している。その他不定期で、Aは娘の買い物に同行し、Bは息子の送迎で通院する。

一方、バス非利用者は4名で、北新に暮らす80代女性であるD、90代女性であるCとE、上新山に暮らす80代女性であるFが該当する。4名の生

第2表 伊那市における地域住民による利用パターンとイベント参加の有無(2018年)

	年齢	性別	居住地	運転免許	世帯構成	アッシー	タクシー	とくし丸	脳いきいき教室
A	80代	女	上新山	なし	同居	—	×	×	○
B	80代	女	上新山	不明	不明	—	×	×	○
C	90代	女	北新	なし	独居	○	○	○	○
D★	80代	女	北新	あり	夫婦	×	×	×	×
E	90代	女	北新	不明	同居	×	×	×	×
F	80代	女	上新山	なし	不明	—	×	×	○

注1) A・Bはバス利用者、C～Fはバス非利用者注

注2) ★…ツアー参加経験あり

(現地調査結果より作成)

活行動パターンは多様である。新山集落センター付近に自宅があるCは、集落内のあらゆる移動にシニアカーを使用している。シニアカーとは電動モーターで駆動する電動車椅子のうちハンドル型と呼ばれるものの別名である。新山集落センターで月曜日に訪問がある「とくし丸」では洗剤などの日用品を主に購入しており、売場にはない商品は注文して翌週に受け取っている。なお、移動販売で食料品を購入しないのは、自家野菜と近隣住民からの米の融通があるためである。火曜日には脳いきいき教室に参加し、水曜日と木曜日のいずれかには集落外の病院での診察のために「アッシーくん」とタクシーで通院している。また月に一度の頻度で、北新公民館で行われる地元有志の婦人会（さくらの会）及び常会に参加する。この他不定期で親戚との食事会や近隣住民とのお茶会のために外出をする。息子夫婦と同居するEは、買い物をお子の妻に依頼し、通院をお子に依頼している。自家用車を運転するDは明瞭な生活行動パターンがなく、週に3日、農協やバロー伊那境店、ニシザワ高遠食彩館や綿半スーパーセンター伊那店等に行き物に出かけている。先述のAとBと同様に、木曜日の「サロン」及び「脳いきいき教室」に参加するFは、かつてはバス利用者であり、市街地まで通院や買い物をしていたが、バス乗車中のケガによる本人や家族の不安から現在は親族の送迎になっている。

以上のように、バス利用者とバス非利用者の生活行動パターンには違いが見られた。前者は上新山に暮らす住民が新山集落センターで行われる「サロン」及び「脳いきいき教室」へのアクセスのために定期的に「循環バス」を利用しているのに対して、後者はパターンが多様である。さらにバス非利用者は自家用車を運転できる人が通院や買い物等で市街地まで移動するが、運転しない人は自身の生活が自地区内でほぼ完結している。通院などで地区外には、「アッシーくん」を利用することで移動手段を確保している。

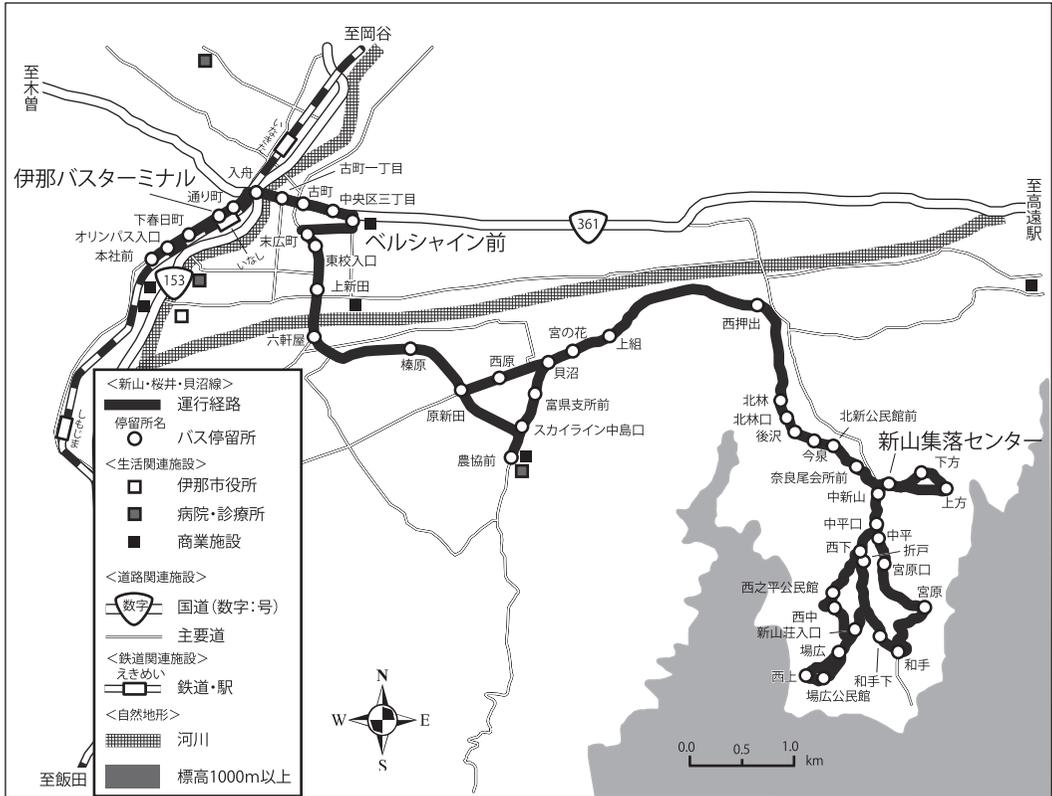
#### IV 住民意識と公共交通存続の意義

Ⅲまでに挙げたように、住民主体の取り組みが盛んになされていることや聞き取り調査から住民のバスを守ろうとする意識が強いことが推察される。しかし、これまでに挙げた取り組みは、高齢者の住みやすい環境を作り出すことが目的とされており、結果的にバスを守るとはそれを達成するための一つの手段であると考えられる。また公共交通などの公的なサービスの維持と住民による高齢者の生活支援を地域住民が継続する理由には、前述したとおりの現在の高齢者が生活しやすい環境を作ることのみではなく、将来自身が高齢者となったときに暮らしやすい環境を整えておくことが必要であるという考えにも基づいている。そのため地域では様々な高齢者を支える仕組みづくりがなされており、循環バスが存在しながらも「アッシー友の会」や「とくし丸」など多様な住民サービスを提供している。

しかし、これら「アッシー友の会」や「とくし丸」は一見循環バスと競合するものと考えられるが、現段階では共存しているという捉えることが妥当であろう。それは、これらの取り組みは循環バスの利用者確実に影響するものではないことが言えるからである。

循環バスは第5図にある経路で火曜日と木曜日の運行となっているが、これは市が主催する「脳いきいき教室」に合わせたものであり、特に会場である新山集落センターへ長距離移動が強いられる上新山区に居住する参加者の定期利用が多い（第3表）。多くの移動が発生すると考えられる時間にバスを運行することで定期的な大量輸送モードを維持している。また単なる輸送機関としてではなく、地域おこしへの利用がある。Ⅲに述べたイベントの実施に大きく関わっており、地域住民のつながりを強固にすることや地域の魅力発信に大きな役割を果たしている。

一方で「アッシー友の会」では住民主体で運営しているため、協力者の都合により運行が確約されないことがありうる。また農業を営む協力者の



第5図 新山・桜井・貝沼線の各バス停と沿線地図（2018年）

（伊那市バス時刻表2018より作成）

第3表 新山・桜井・貝沼線における利用者トリップ調査結果（2018年）

	調査年月日	曜日	年齢	乗車停留所	下車停留所	目的
A	2017/10/26	木	80代	宮原	ベルシャイン前	買い物
B	2017/10/26	木	80代	和手	新山集落センター	脳いき
C	2017/10/26	木	80代	新山荘入口	新山集落センター	脳いき
D	2017/10/26	木	70代	西中	新山集落センター	脳いき
E	2018/5/22	火	80代	中平	伊那バスターミナル	通院
F	2018/5/24	木	80代	ベルシャイン前	北新公民館	不明
G	2018/5/24	木	80代	北林	(市街地方面)	不明
H	2018/5/24	木	80代	西中	新山集落センター	脳いき
I	2018/5/24	木	80代	新山集落センター	(市街地方面)	不明

注1) 脳いき…脳いきいき教室.

注2) 調査対象者の性別は全て女性.

（現地調査結果を基に作成）

事情を考え収穫時期などの繁忙期には利用を控えるなど利用者側の配慮がみられた。このような心理的に利用を回避する行動もみられるが、個別のドア・トゥー・ドアでの輸送が基本となっているため、長時間の歩行やバスの利用が困難な住民による利用が可能であるという特徴があり、単身世帯などの移動手段に困る高齢者による定期的な利用がみられる。特に新山地区は全体的に傾斜のある地形となっており、高齢者が自転車や徒歩で移動することは困難であることから地区内での移動に多く利用されると考えられる。

また「とくし丸」が地区内へ乗り入れるようになり、地域住民は食料品などの買い物のために市街地まで行く必要はなくなった。しかし、もともと買い物のためにバス利用をする住民は少なく、運転免許保持者がいる世帯では買い物は運転者に任せているという事例が多かった。また自力で買い物に行きたいという高齢住民の思いもあり、これまで家族に頼っていた買い物を自力でできることになったことで高齢者の外出の機会を創出したことが挙げられる。

上記より、バス利用は主に通院または脳いきいき教室の参加者に利用されており、自分の意志で気軽に利用でき安価な交通手段であることから、「アッシーの会」のサービスとは心理的な面を含めても性格の違う交通手段であるといえる。また、バスを利用しても買い物が厳しいと感じる高齢者は多く、「とくし丸」についてもバス利用に影響を与えているとは言えず、高齢者の生活の質を向上させているという点で共存していると考えられる。

以上から、バス交通が維持されている背景にはこれまでに挙げたような活動が盛んに行なわれており、地域でバス交通を守るための仕組みが作られた。バスを存続させる意義としては、高齢者に多様な移動手段を持たせることが暮らしの質を上げられることが挙げられる。バス交通の維持はあくまでも高齢者の生活の質向上を目的としたものであるが、維持し続けるためのイベントを行うことで地域の結束力を高めることや地域外の人々を

呼び込むことで地域の魅力を発信できるという新たなバス交通活用する意義が明らかになった。

## V おわりに

本研究では、地域住民の活動に着目し、自家用車を運転できない交通弱者に対して行う支援やその背景を明らかにすることを目的とした。そして、市街地から離れ高齢化の進む農村である伊那市新山地区を対象に住民の活動や利用実態を把握することで、公共交通の存在意義を明らかにした。得られた知見を以下に挙げる。

第一に、公共交通を維持することは地域住民の移動手段を確保することのみならず、地域おこしの一つ的手段として利用することを可能にしたということである。バス路線維持を目的としたイベントについて前述したが、イベントを実施することで地区外から新山地域に観光客が訪れ、様々な体験活動や地域のレストランでの食事などを通して新山地域の魅力発信が可能になった。また地域内の住民向けのイベントでは循環バスを利用したツアーで近隣の温泉施設に向かうなどして地域住民間でのコミュニケーションを活発にし、地域の結束を強めることを可能にしたことが挙げられる。

第二に、公共交通を維持することは新山地区の最終的な目的ではなく、地域住民、特に交通弱者である高齢者の生活の質を向上させることを目標としていたことである。これは地域内で公共交通維持活動と並行して様々な活動が行われていたことからいえる。循環バスの維持、アッシーの会、とくし丸の導入といった取り組みが並行して行われている背景には、地域が個々の高齢者の生活を様々な視点からみて本質的な問題解決を試みていることがある。これらの取り組みを継続させることで今後高齢者となる住民にとっても住みやすい地域にしていくという明確な目標がこれらの活動を継続させる原動力となっていると考えられる。

以上より、新山地区における公共交通の存在意義として、継続した運行を行うことで地域住民の

生活の質を確保するとともにイベントを通じた地域おこしの一役を担っていることが挙げられる。さらに公共交通の存在は他の支援と両立するものであり、これらが相互に作用することで地域住民、特に交通弱者である高齢者の望む生活の質を確保することを可能にしていることがわかった。

本研究ではこれまで取り上げられてこなかった地域住民の活動に着目し、公共交通が維持される背景と公共交通が果たす新たな役割について触れたことは大変意義深いものである。またこれらの

結果は交通問題を抱える多くの地域でも解決に向けた一つの重要なデータとなりうるものであるからある。しかし、本研究ではこれらのサービスの利用者側、また一般の地域住民側の視点が不足していることが課題として挙げられる。今後議論を深めていくためには利用者側の視点も踏まえ地域主体の生活支援体制について議論する必要がある。それは、現状維持されている支援が地域全体としてどのように維持されているのかをより明らかにすることである。これを今後の課題とする。

本稿の作成にあたり、伊那市企画政策課の皆様、伊那バス株式会社の皆様、ジェイアールバス関東中央道支店の皆様、有限会社白川タクシーの皆様、高遠観光タクシー有限会社の皆様、新山地区循環バスを守り育てる会代表の羽場昇氏、アッシーの会代表の小原洋一氏、上伊那農業高校教員の境久雄氏、溝口未来プロジェクト代表でとくし丸を運行する中山勝司氏には調査に多大なご協力をいただきました。また伊那市新山地区の住民の皆様には突然の訪問にもかかわらず大変親切に対応していただき調査にご協力くださいました。また本稿執筆にあたり堤純先生をはじめとする筑波大学生命環境科学研究科の諸先生よりご指導いただきました。末筆ながら以上を記し皆様に心から感謝の気持ちを申し上げます。なお、本稿の一部を2018年10月に開催された第13回中日韓地理学会The 13th China-Japan-Korea joint Conference on Geography (於、中国重慶市、西南大学)にて発表した。

#### [注]

- 1) 運転免許証の自主返納に関するアンケート調査結果 平成27年度 (警察庁). <https://www.npa.go.jp/koutsuu/kikaku/koureiunten/kaigi/3/siryoh/shiryoh4.pdf> (最終閲覧日: 2019年2月11日).
- 2) 行政区別世帯数及び男女別人口 (伊那市). [http://www.inacity.jp/shisei/tokei/ina\\_jinko\\_s57.files/S57\\_H300401jinkou\\_gyouseikubetu.pdf](http://www.inacity.jp/shisei/tokei/ina_jinko_s57.files/S57_H300401jinkou_gyouseikubetu.pdf) (最終閲覧日: 2019年2月11日)
- 3) ジェイアールバス関東提供資料より.
- 4) 平均乗車密度とは「起点から終点まで平均して常時バスに乗車している旅客数」であり「運送収入/実車走行キロ/平均賃率 (1人1キロ当たりの運賃の平均)」で算出する。(国土交通省). <http://www.mlit.go.jp/common/001016943.pdf> (最終閲覧日: 2019年2月11日)

#### [文 献]

- 伊那市 (2018a): 『伊那市統計書平成29年版』伊那市.
- 伊那市 (2018b): 『伊那地域定住自立圏 伊那本線 実績 3月』伊那市.
- 伊那市 (2018c): 『平成29年度決算報告書』伊那市.
- 伊那バス株式会社 (1979): 『創業60年の歩み』伊那バス株式会社.
- 大杉 昇(1987): 山村における高齢者の生活行動とその空間的パターン: 広島県戸河内町の事例. 地理科学, **42**, 82-95.
- 北島 修 (1982): 過疎地域における交通現象と交通機関の機能 - 鳥根県邑智郡を事例にして -. 経済地理学年報, **28**, 217-234.
- 須田昌弥 (2009): 戦後日本における交通問題 - 「地域」における課題 -. 経済地理学年報, **55**, 3-11.
- 谷本 涼 (2015): 京都市のタクシー業界による移動サービスの多様化. 人文地理, **67**, 252-266.
- 田中健作 (2014): 広域合併自治体の山村におけるバス交通サービス需給の特徴 - 広島県三次市上作木地

- 区の事例－. 経済研究年報, **60**, 171-186.
- 福留邦洋 (1996) : 過疎地域における公共交通存続の背景 : 秩父地方を事例として. 学芸地理, **50**, 79-98.
- 三谷今日子 (1997) : 過疎地域における高齢者の生活行動－島根県瑞穂町の2集落を事例として－. 地理科学, **52**, 43-59.

