

# 広島市郊外の住宅団地における乗合タクシーの運行と住民・地域社会との関係に関する一考察

加藤 博和<sup>1</sup>

<sup>1</sup>非会員 米子工業高等専門学校准教授 一般科目 (〒683-8502 鳥取県米子市彦名町4448)  
E-mail:katou@yonago-k.ac.jp

広島市郊外の住宅団地（4地域）で、住民（町内会）主導による乗合タクシーの運行が行われている。その最初のケースである「やぐちおもいやりタクシー」は、地元町内会とタクシー事業者、広島市の3者が連携・協働する枠組みを構築し、現在も公的な補助金無しで運行が継続されている。また、地元スーパーと、一定金額以上の買物をした利用者に対する運賃負担の協力を得、現在も実施されているなど、住民・地域社会が関わる地域主体の乗合タクシーとしてのノウハウも蓄積されている。

**Key Words :** cooperation, collaboration, community improvement, PDCA cycle

## 1. 広島市郊外の住宅団地の現状

### (1) ふじランド・上矢口両町内会に見る高齢化の現状と乗合タクシーの運行

広島市の郊外（安佐北区口田地区）に位置するふじランド・上矢口両町内会のエリアには、「やぐちおもいやりタクシー」という呼称の乗合タクシー（図-1）が運行されている。これは、両町内会の発意と地元の(有)やぐちタクシーの協力によって2003年8月から運行が開始されたものである<sup>1)</sup>。

図-2は両町内会の住民の年齢構成を表したものである。高齢化の進展は郊外の住宅団地においても例外ではなく、急な坂の上り下りを余儀なくされる団地住民の移動を、地元町内会が主体的に行動し、タクシー事業者の協力を得ながら、公的な補助金に頼ることなく確保されている事例として取り上げる。



図-1 運行車両（2011年10月撮影）

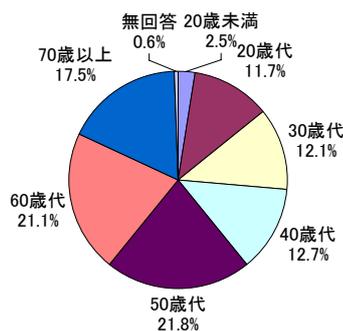


図-2 ふじランド・上矢口両町内会の住民の年齢構成（2004年7月調査）

### (2) 地域主体による乗合タクシーの運行事例

広島市内では、前節のような住民（町内会）主導による乗合タクシーの運行は、2012年3月現在で4地域で行われている（表-1）。

その最初のケースである「やぐちおもいやりタクシー」は、地元町内会とタクシー事業者、市の3者が連携・協働する枠組みを構築し、現在も公的な補助金無しで運行が継続されている。

運行開始から8年半が経過したが、本ケースを通じて、生活交通確保と住民・地域社会の関係に関する知見を得る。

表-1 広島市内における乗合タクシーの運行事例

名称	「やぐちおもいやりタクシー」	「山本地区乗合タクシー」	「黄金山地区乗合タクシー」	「中野・中野東地区乗合タクシー」
運行地域	安佐北区口田地区	安佐南区山本地区	南区黄金山地区	安芸区中野・中野東地区
運行開始年月	2003年8月	2004年4月	2009年10月	2011年11月
運行事業者	(有)やぐちタクシー	祇園交通株	(有)カープタクシー	(有)中野タクシー
運行距離 (所要時分)	約8km (30分)	4.3km (12分)	本浦コース： 4.2～8km 旭町コース： 2.8～4.7km	さいく池コース： 往復約16km (73分) 山王押手上コース： 往復約20km (76分)
運行便数	月～金：12便，土： 6便	月～土：18便	本浦コース： 月・水・金：8便 旭町コース： 月・水・金：7便	さいく池コース： 月・木：10便 山王押手上コース： 火・金：10便
運賃	300円	300・400円	250円	300円

注：広島市資料（2012年3月1日）に基づき作成。

## 2. 「やぐちおもいやりタクシー」の経過と町内会等の関わり

「やぐちおもいやりタクシー」は9年目を迎え、利用者数は延べ10万人を超える。

運行開始当初、利用者数が予想を大きく下回り、運行の継続が懸念される局面で、2004年6月に国土交通省中国運輸局の「公共交通活性化総合プログラム」による「やぐちおもいやりタクシー活性化検討委員会」が設置された。

検討委員会は、両町内会長の他、地元の各種団体、運行事業者、広島市、運輸局（事務局）などで構成された。

検討委員会の開催状況を表-2に掲げた。住民を対象としたアンケート調査を同年6～7月に実施し、その結果を参考にして、利用者数を増やすための試験運行を11～12月に行った。試験運行の内容と実施に向けた役割分担は表-3のように決定した。

試験運行の様子は多くのマスコミにも取り上げられた。試験運行後、利用者数が順調に増え、「やぐちおもいやりタクシー」の運行を軌道に乗せることができた。口田公民館（マックスバリュ）への延伸、往復乗車券の発行や商業施設との連携などが利用者数の増加に繋がったものと考えられる。

商業施設との連携では、複数の地元スーパーとの間で、2千円以上の買物をした利用者に対する運賃負担の協力を得、現在も実施されている。町内会と市が協働して依頼に回り、協力が得られたものである。

また、地元のスポンサーからの広告収入も活用し、市などからの公的補助が無くても自立的に運営されている。

表-2 「やぐちおもいやりタクシー活性化検討委員会」（2004年度）の開催状況

回	年月日	内容
1	2004年6月8日	・やぐちおもいやりタクシーの現状について ・高齢者公共交通機関利用助成制度について ・検討事項と今後の進め方について ・アンケートの実施について
2	8月18日	・アンケートの集計、分析の報告 ・意見交換
3	9月30日	・実験運行（案）の検討 ・実行委員会（役割分担）の検討
4	11月4日	・実験運行の準備状況等について ・実験運行に係る利用者実態調査について ・実験運行後の住民アンケート調査について
5	2005年1月26日	・実験運行のまとめについて ・本格運行に向けての検討について
6	3月2日	・本格運行（案）について ・検討委員会のまとめ ・今後の取り組みに関する提案

表-3 試験運行の内容と役割分担

改善項目	具体的な施策内容	取り組み	役割分担
運行経路	①ふじランド内での一部迂回	<ul style="list-style-type: none"> <li>・経路変更の申請・許可</li> <li>・停留所の設置</li> </ul>	やぐちタクシー、運輸局
	②梅園団地への新規乗り入れ		
	③口田公民館・マックスバリューへの延長（昼間に限定）		
ダイヤ	④経路延長等に伴う見直し（現行をベースとする）	<ul style="list-style-type: none"> <li>・実験ダイヤの設定と掲出</li> </ul>	やぐちタクシー
	⑤最終便の繰り下げ 現行始発からの3便を、現行最終便の後にスライド（別紙ダイヤ参照）。		
	⑥土曜午後・日祝の運行（平日と同ダイヤ）		
運行環境の改善	⑦停留所の改善・増設（安心感に繋がる）	<ul style="list-style-type: none"> <li>・目立つようにする。</li> <li>・ピピッとフォンの設置と利用方法等の周知（設置機関の協力も）</li> </ul>	やぐちタクシー、地元
	⑧安芸矢口駅前の立て看板の整備		
	⑨デマンド型運行の一部導入（運行時分の調整・短縮）		
運賃	⑩往復割引券の発行 当日のみ有効とし、往路の乗客全員に配布（「お帰りもよろしく」）。復路で往復割引券を提示すれば運賃を100円とする。片道利用なら300円、往復利用すれば400円となる。	<ul style="list-style-type: none"> <li>・往復割引券の準備</li> </ul>	やぐちタクシー、運輸局
商業施設・医療機関との連携	⑪「おもタク」を利用して商業施設・医療機関へ行った人の運賃割引（協賛） 往路の乗客全員に配布された往復乗車券を、商業施設・医療機関で提示しスタンプを押印してもらい、復路で利用すると、復路運賃を無料とする。 商業施設・医療機関にとっては新規を含む顧客の増加に繋がるメリットが見込まれる。 往復乗車券を回収後、各店毎に@100円×押印枚数の協賛金をいただく。	<ul style="list-style-type: none"> <li>・各店との交渉 フレスタ レッツ コープ マックスバリュー 平野 あすなろ いでした 吉見 山下 高陽整形</li> <li>・実験運行のチラシに協賛店を明示</li> </ul>	地元、市
広報・周知・PR	⑫地元の盛り上げを	<ul style="list-style-type: none"> <li>・実験運行の周知</li> <li>・実験運行中であることをPRする幟を多数立てる。</li> <li>・運行車両に行灯を付ける。</li> <li>・実験運行のチラシで工夫</li> </ul>	地元、やぐちタクシー、市
	⑬「やぐちの便利タクシー」へのイメージチェンジと視認性の向上		
	⑭マスコミや広報誌を通じたPR		
その他			

注：「第3回やぐちおもしろタクシー活性化検討委員会」資料

### 3. 地域主体による生活交通確保の成果

上述の取り組みによる成果として、次のような点を挙げる事ができる。

- ①事業者、地域住民（町内会）、行政等の協力による検討委員会組織と事業運営体制の構築
- ②アンケート調査及び試験運行による現状分析に基づく本格運行内容の決定

- ③往復券・割引券などの利用者増加策と商業施設等との連携の具体化
- ④地元住民の意識化
- ⑤乗合タクシーの利用者数の増加と事業継続性の確保
- ⑥増客による運賃収入と、協賛広告料等の確保を併用した持続的な事業モデルの実証
- ⑦都市圏郊外団地における交通問題の解決と公費負担を要しない点での財政への貢献

乗合タクシーの運行と住民・地域社会との関係を模式的に示したものが、図-3である。

検討委員会は 2005 年度以降「やぐちおもいやりタクシー活性化情報交換会」（事務局：両町内会・市）として継続された。

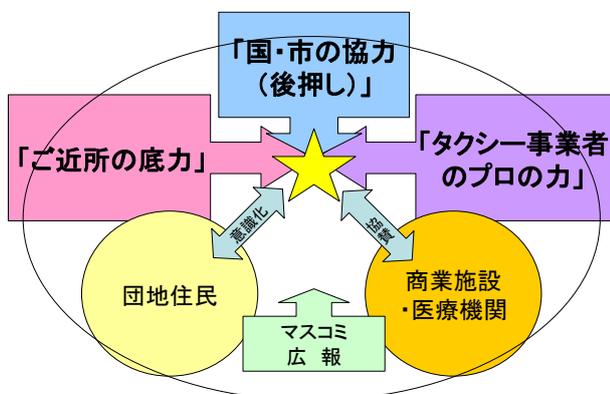


図-3 地域主体の生活交通確保の枠組み

しかしながら最近では、利用者数が減少傾向に転じ、運行に伴う赤字も生じ、運行を継続するために便数の削減などを行わざるを得ない状況になっている。また、運行開始時から使用してきた車両が老朽化したため、その更新費用も要している。

このような状況の中で、情報交換会が招集され、検討がなされた。その結果、2011年10月より、利便性の向上による利用者数の増加を図るため、マックスバリュ前への停留所の設置（運行ルートの変更）を行い、併せて、利用者が乗降しやすいバリアフリー対応（ステップ付き）の新車両（前掲図-1）が導入された。また、運行経費を見直すため、便数が月～金曜日 12 便・土曜日 6 便に減便された。

「やぐちおもいやりタクシー」の運行開始以降、市内の他地域でも同様に乗合タクシーの運行（試験運行を含む）が開始されているが、それぞれに課題を抱えている現状や、少子高齢化が進んで同様の課題を抱えている地域も増えていると伺う。

地域主体による乗合タクシーの運行を前提としつつ、市では当面の間、赤字の1/2補助を行う政策を実施している。

#### 参考文献

- 1) 加藤博和：広島都市近郊の住宅団地における乗合タクシー活性化の取り組み，pp4-13，社会参加を促すための地方部公共交通政策，日本交通政策研究会，2007。

(2009.7.1 受付?)