

丘陵地に居住する高齢者の為の生活支援ミニバス運行 —その活動と実践—

藤本 文朗*, 西出 輝夫**, 宮本 勝英**

要約

京都の東山区はその名の通り、東山の連山を背に社寺、仏閣を構えた観光地としてよく知られた丘陵地である。他方65歳以上の高齢化率30.1%（平成22年京都市統計）は市中、最も高い区でもある。その中で、清水焼の生産地の一つとして、今熊野地域があり、この地に住まう老人達が、更なる高齢者達の為に、生活支援の為にマイクロバスを無償ボランティアで運行し始めた。これは、その活動記録であり、記録者もまた、ボランティアの一員である。

内容は、2010年の会の始まりから。2013年7月の第23回運行迄が主体となっている。運行準備。運行。利用者の声と私達のやり取りを肉声に近く表現する事により、その温度を伝える。助成金の申請と、その結果、運行から何が見えて来たか。それらを記録する事で、次のステップを歩んでいく。今なお、生きて動いている記録である。

キーワード：高齢者福祉、生活支援ミニバス、ボランティア

2014年10月6日受理（活動記録）

1 はじめに

京都駅の東、2km足らずで南北に連なる通称、東山三十六峰に突当る辺りに穿たれたJR東山トンネルの正面と南に広がる丘陵が、私達が暮らす今熊野地域である。丘陵のふもとをなぞる東大路通には今熊野商店街があり、郵便局、銀行、病院もここに集中している。大正期に旧街道沿いを軸に清水焼の生産地として発展した歴史を持つ日吉地区は大型車両の通行できない細街路群のため、高齢者はタクシー、自転車、徒歩を、駆使して体力と相談しながらそれぞれに選択して生活している。他方、泉涌寺の南、東福寺の奥に南谷地区がある、いずれも1km近く昇坂が続き、道路沿いにはベンチがあり、通行人は、いつでも休息出来るようになっている。行きは降り坂の為、徒歩で、帰りは荷物の多い時はタクシーを利用する。商店街で同様の知った顔に出会うと乗り合いタクシーにして儉約しあい、

又自家用車の利用者は帰宅途中が一本道な為、徒歩者に声を掛け、同乗させる個人もおられる。

商店街の中には、2000円以上の購買者には、配達サービスをして利用者の便宜を計っている店もある。いずれにせよ生活手段の主流は自転車、徒歩である。買物カートを脇に坂の途中で休息しているのは、高齢の女性ばかりか、男性も増えてきているのが、最近の様子である。全国的にこうした買物難民のケース例はと探し求め、いくつか見学したが、多くが既成路線バスの赤字撤退したあと、困った住民による代替交通の復活再生であり、道路事情に問題はない。私達の活動は違う。路線バスの近寄れない地域に、バスを通そうと言うのだ。停留所常駐員が、カートの移動、時刻表案内をこなす。生活支援ミニバス運行が目標で、目的は他地域にも、こうした交通機関が増えることで高齢者が連帯し、生活の具体的な展開を目指す所にある。

*大阪健康福祉短期大学 名誉教授

連絡先：藤本文朗

〒605-0953 京都市東山区今熊野南日吉町13

Tel&Fax 075-541-5270

**NPO今熊野生活支援あしの会：非法人

2 NPO今熊野生活支援あしの会の発足に至る経過

平成22年8月16日「やすらぎ・ふれあい館（東山区役所南西隣）」で藤本文朗の呼びかけから『高齢者・障害を持つ方々向け買い物バス・タクシー懇談会』が開かれた事に端を発する。（『京都東山福祉の源流を探る』第5章末 宮帯出版社刊）

地元路線バス運行会社、地元視覚障害者、地元商店会代表、地元高齢者も参加され意見交換が行われた。^{1) ①} 2010.平成22年8月31日（火）第2回『高齢者・障害を持つ方々向け買い物バス・タクシー懇談会』於：やすらぎ・ふれあい館 その後、地元の京都女子大学石田一紀教授（生活福祉学）を招き、以後話し合いは同研究室に移り会合は数回に及ぶ。買物支援から生活支援への概念転換。^{1) ②}

2011.平成23年に至り

2.27(日) 地元市議、商店会代表、その他33名出席。「今熊野生活支援バス、タクシーを走らせる会」準備会²⁾ 於:今熊野神社

3.29(火) 同、仮幹事会 於:「老人いこいの家」 会長：福田光代、事務局長：白坂瑛子、事務局：吹田恭子、幹 事：宮本勝英、定道蓉子、水野哲夫、西

出輝夫、永澤栄子、奥村三代子

相談役 藤本文朗（本学 名誉教授）

石田一紀（京都女子大学教授）

6月 案内チラシ500部 今熊野小学校より東の地域に配布

7.9(土) 第1回「今熊野生活支援あしの会」結成総会規約、予算、各幹事決定 於：東山診療所2F 会長：福田光代、事務局長：宮本勝英、白坂瑛子 幹 事：同上、相談役：同上

① 生活支援タクシーについて

タクシーによる買物行動は往復乗車か、帰り道乗車、帰り道同志の割勘乗車が既に常態化している様に伺い、私達が割り組む分野は限定され、個人の生活内に踏み込む懸念から、新しい展開が想起される時まで持ち越しとする。

② 身障者や車椅子利用者について

現在デイサービス（有料）、東山区社会福祉協議会のスロープ付きワゴン車が用意されている。（H23 当時：無料、2週前に予約要）

③ マイクロバス（ミニバス）運行を目指す。

今熊野生活支援『あしの会』 趣意書

一、あしの会がめざすもの・すすめること。

今熊野は、全国の例にもれず、というよりも全国に先駆けて、この地域に住まう人たちは、高齢化しております。買い物に行くことが大変で、行っても持ち帰るのが一苦労といった「買い物難民」が増え続けています。さらに、病院や郵便局、区役所など暮らしの日常の場面でも交通手段の確保が大きな課題となっております。

今熊野に暮らす誰もが利用できる、生活支援のためのバス・タクシーが、皆んなの使いやすい足になることをめざしております。これらの問題は、とても大きく、簡単に実現出来るとは考えていません。地域に住まう全ての人の力を集めて、今熊野を「最後まで皆んで楽しく住み続けられる街」に、「若いも若きも、お互いが手を取り合える街」にするため、少しでも前に進めたい、と願っております。

一、会の目的は、次の3つです。

1. 地域の高齢者、障がい（者）者を主とした住民の生活支援を図るため、生活支援バス・タクシーの運行の実現。
2. 生活支援バス・タクシーの運行（あし、足）の実現によって、地域住民が互いに支え合う暮らしやすい街をつくる。
3. この目的の達成によって、豊かでやさしい地域のにぎわい、商業施設の活性化を図る。

一、会は、次のような活動を進めて参ります。

1. 生活支援のあしの確保を図るために関わる住民参加の意見聴取や住民参加を促進するため、ワークショップやシンポジウム等の開催、各種調査などの実施。
2. 地域住民、地域の事業者・団体等に対する利用促進活動の実施。 そのためのPRチラシ、パネル、パンフレット等の企画制作。
3. 行政や関係機関への働き掛け。
4. その他、生活支援のバス・タクシーの運行を支えるのに、最低限、必要な活動に取り組む。

【あしの会発足の経緯】

今年7月、この坂道の多い街、今熊野（学区）の高齢化に直面しながら暮らす私たち

は、「今熊野生活支援あしの会」を発足させるスタート台に立ちました。この会の発足の始まりは、昨年来、毎月一回開かれている「東山区南部活性化委員会」で、会員メンバーの地元で営業所のあるバス会社では、呼びかけ人の一人（藤本文朗氏）との話し合いで、「この坂道の多い今熊野地域の活性化を図るため、交通網の整備に協力したい」と申し出たのがきっかけでした。そこで、早速、藤本文朗氏は、白坂瑛子氏や福田光代氏や近隣の方々に呼びかけて、同運輸会社の車両を使い、今熊野区域を実際に走り回って道路事情の調査を行いました。さらに、社会福祉の専門家京都女子大学の石田一紀先生にも加わって頂き、実現の方策を探って参りました。

そして同女子大の石田研究室をお借りして「今熊野生活支援バス・タクシーを走らせる会」の設立を目指し、数回にわたって協議を重ねた結果、今年2月に新熊野神社・参集殿で「同準備会」の開催にこぎつけることになりました。坂道にあえぐ高齢者の方や高齢者支援の仕事に従事されている方をはじめ、社会福祉協議会、京都市議会議員など、33名の参加者があつまり、ようやく正式発会に至ったものであります。

地域のみなさんのお力、地域で営業されている企業の皆様のご尽力なしには、使いやす足のある「暮らしやすい今熊野」への道を進むことは出来ません。どうか、地域の皆様には、ご検討を頂きまして、可能な形で「生活の足の確保」が実現できるよう、このような運動にご参加いただけますよう、心からお願い申し上げます。 敬具

平成 23年9月 日

今熊野生活支援あしの会

図1 趣意書

①と②により、若年層と乗降可能な高齢者限定のマイクロバス運行目標
 原資は、会員会費1口1,000円/年、会員募集に個別訪問、目標100名

3 結成から運行に至る経過

- 7.9(土) 第1回「今熊野生活支援あしの会」結成総会³⁾
- 7.17(日)「あしの会通信」第1号発行 650部配布
- 7.21(木) 京都女子大 石田教授室で学習会 高齢者の現状、実態把握
- 7.30(土) 綾部市 あやバス見学
- 7.31(日) 第1回常任幹事会
- 8.7(日) 京都急行バス(株)と話し合い「あしの会」趣意書提示 図1
 社側：市氏、上野氏 於：京都急行バス(株)事務所
- 9.9(金) 第2回常任幹事会
- 9.16(金) 第1回試乗運行日を10月25日と決定 京都急行バス(株)に依頼
 マイクロバス運行で当面の運行費用を当社で負担と

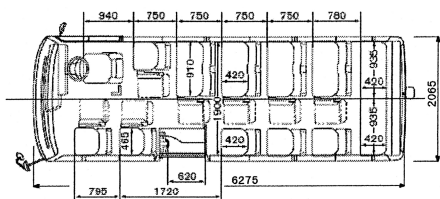


図2 マイクロバス概要

応答戴いた、感謝。

『論より試行しましょう!』(京都急行バス(株)相談役 市 卓雄氏談)

対象者は“自力で停留所に来れる人、買物等の行動が可能な高齢者”

- 9.30(金) 第3回常任幹事会 於：京都急行バス
- 10.16(日) 第4回常任幹事 直前準備会 於：今熊野やすらぎの家
 ポスター、チラシ、ダンボール停留所設営への各人振り分け。
- 10.19(水) 運行チラシ地点A緊急加筆(時刻表共) フレスコ停留所増設
 翌週、火曜日10月25日初運行を迎える。

① 運行への作業

運行の決定が9月16日で運行日が10月25日と残り39日、ボランティアが

集まれる会議は、2回しかなく俄然忙しくなり出す。各人思いつくままポスターのデザインは? そのカラーコピーは? 運行1週間前には張り出したいが? デザインの前に時刻表原案を! それと停留所はどこに、いくつ、停留所の表示はどんな体裁で、誰がいつ設置するのか? カートの上げ下ろしの添乗員は何人でそれは誰と誰? チラシの体裁は? モノクロ印刷の1000枚はどこで行い、いつ皆に渡せるのか? 配布の日程はマイクロバスに表示は? チラシが渡され18日に、会員からクレーム、利用者の帰りの便が無いと言う、えっ! えっ?? 降車場は決まったが、乗車場を増やさない

第1回 試乗運行
無料 ミニバスに乗って 買い物に、病院へ、銀行へ!
10月25日 火曜日
 午前10時～午後3時台 まで

★印 乗降場
 ☆印 日赤、京阪東福寺は降車のみ

主催：今熊野生活支援あしの会 運行協力：京都急行バス株式会社
 お問い合わせは あしの会事務局 福田 075-551-1209 宮本 075-561-9300 まで

図3 ポスター

と、始発地まで戻り、大回りして帰途につくことになるよ！利用者の立場に起っていない！急遽、フレスコ前停留所追加、当の会員が、ここをフォローするとの申し出にて到着。一部のチラシのみ修正した。 図3

2011.平成23年10月25日（火） 第1回試乗運行 乗車賃無料運行。
 京都急行バス株が26人乗り運転者付きマイクロバスを自社負担で配車、1周30分、10：00～15：30 6便 運行距離5.8km カート補助要員には幹事2名添乗、停留所を示すプラカード（自作段ボール）と会員が主要停留所に張付き、スタートした。

延利用者110名に達し、添乗2名を除く実質23名定員のミニバス6便では、ほぼ満席状態となった。

② 第1回運行について

- a 会員が知人、友人に呼びかけたり、市会議員とその関係者、その他マスコミ関係者もあつたりで、正にご祝儀相場状態の印象であった。
- b 通行人より山科街道ルート増設の希望が寄せられる。
- c 日赤の受診を考慮すると運行時刻の繰上げが必要、夕方の買物のため繰り下げも必要。

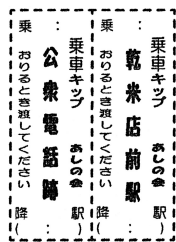


図4 乗車キップ

平成23年2011年11月24日(木) 第2回試乗運行最終結果
 降車駅による乗車先駅の傾向表

降車先	降車駅	中央信用	日赤	東福寺	宝蔵公園	錦生湯	朝日さん前	公衆電話	乾米店前	二車線	延仁寺	乗車数計
まんじろ園												
京都急行バス												
まち美化												
郵便局												
郵便局向い			1									1
フレスコ前								1		2		3
中央信用											1	1
日赤												
東福寺												
宝蔵公園	1											3
錦生湯												1
朝日さん前												1
公衆電話												3
乾米店前												3
二車線												7
延仁寺												2
降車数計	1		5	2	12	3	4	1	2	1	6	37

延べ44名

表1 総合集計表

d 停留所でクレーム
 今熊野誇線橋のたもとにある今熊野郵便局の局長から、公道沿いでも停留所設定はまかりならんとの事。不信感、満開だが抗弁せず。

今回は、少し離れたところで『郵便局辺り』と改名、停留所設置。

e 乗車賃無料運行
 京都急行バス株の好意にて当面の運行費用を自社負担でしていただいた。運転者以外の人的負担は当会の会員のボランティアで補い無料運行の実現となった。

4 以後の運行の経過

2011.平成23年11月24日（木） 第2回試乗運行 1周37分、運行距離7.36km、8：17～17：54 10便 カート補助要員は幹事2名添乗。

乗車賃無料 乗車人数延べ44名に激減。

- a すべり石（山科街道）ルート追加運行距離5.8kmから7.36kmに延伸
- b 朝2時間、夕2時間それぞれ時間延長し10便とした。
- c 乗車キップ（乗降利用調査） 図4、表1

調査用の乗車切符というものを考案した。乗車時に停留所名入りの切符を乗客に渡し、降車時にはそれを回収して集めれば乗車人数の全てと各停留所の利用状況など全体が明らかになるというものである。

d 停留所でクレーム
 中央信用（愛称：中信）停留所で中央信用金庫、泉湧寺支店長より名称の無断使用だとクレームが出る。幹事達、激昂す！ 次回に変更。

e 南谷町より延伸運行ルートの希望 図5
 第1回運行の反省会をしている11月6日に福田会長より南谷町内会長から当地に延伸運行の希望が伝えられた。南谷町は泉湧寺の南方、日吉ヶ丘高校のさらに奥に位置する地域であるから運行時間が気になる事、また地域の人的協力がある旨をたずさえて福田、宮本両氏が11月20日（日）に南谷町内会に説明に出かける。会は鷺が丘町、南谷町を含め33名も参集し並々ならぬ関心の高さだった。南谷町増設ルートを検討する。

2011.平成23年12月27日（火） 第3回試乗運行 1周42分、運行距離9.69km 8：15～16：57 9便 カー

ト補助要員は幹事2名添乗。乗車賃無料 乗車人数延べ94名

- a 南谷町ルート追加
- b 運行時間1部短縮。年の瀬を同様に迎える幹事達の希望であった。
夕方の1便をカットし、17時までとした。
- c 停留所の改変
中央信用、停留所を破棄、移動し『大国屋向い』とした。
『フレスコ向い』は『ステップ今熊』と近接しているので不要、廃止とした。和田内科にて途中下車希望が相次ぎ『郵便局向い』改め『和田内科』とした。
- d 車外風景
最初に行く事は呼び掛けです。これと思うお年寄りをみつけて声を掛けます。すると「ええことしたはりますなァ、そやけど私はこっち!」、「あっち!」、「近所や!」、「元気なうちは歩かんとや!」、「これ、なんえ?」、すかさずポスター板を示し説明しチラシを渡す。希望者がカートを引き、現れる、「奥さん(おばあちゃんとは言わない) 起って待つのはしんどいさかい、ベンチで座るとき、来たら呼びに行く!」、「へーっよろしいんか! おおきに!」ちょっとした掛け合い漫才調になってく

る。商店街の各停留所の様子である。
とはいえ、山手の停留所では乗車がたまにあるだけという所も多く、係員として張り合いのない所もある。部所を交代してあげたいが、受持ちの停留所が自宅に近いという利便性という事情があったりする。

トイレの心配、商店街では借りトイレの場を各自が確保している。停留所の設営と撤収もめいめいで工夫していく、ポスターを軽い段ボールに貼り付けてイーゼル(画架)にセットし、高さは相手の目線に揃える。停留所毎の個別時刻表はスーパーの魚のトロ箱(発泡スチロール)に貼り付け、風で飛ばないように中には水を入れた1500mlのペットボトルが3本、終われば水を捨てて持ち帰る。設営の軽量化を行っている。停留所は運行が終了すれば直ちに撤収する、82歳になる老青年は角材付パネル3枚をバイクで一気に運ぶ超人ぶり。

各担当のボランティア係員(幹事)の平均年齢が69歳という恐るべき『あしの会』を想像もし、見てもらいたい。

停留所を常設化できれば良いのだが、月1回の運行程度では、と遠慮して近隣にも話していない。

2012.平成24年1月31日(火) 第4回運行 1周44分、

第1回運行路線図

10.25



第3回運行路線図

12.27



図5 運行路線の変遷の一部

最終便のみ延仁寺止め。乗車賃無料から募金運行に切り替える。運行経費節減で午前運行のみに変更する。10:15~12:59 3便 運行距離9.69kmは変わらず。乗車人数延べ49名

年が改まり、昨年10月初運行から11月、12月、この間、乗車賃無料、利用者の評判の悪い筈も無く、京都急行バス(株)の一方的な負担と好意に甘えてやってきたが、事務局の個人会員費の集計見通しの中で募金運行への切り替え時期が来ているとの判断が寄せられる。

a 募金運行とする

今後は乗車後、募金をお願いし、その資金と会員による会費で運行を継続する。

b 運行時間を午前中のみとする。

継続運行して行く為には、今までの昼間終日運行はリスクが大きく利用者に来るだけ午前に集中してもらおう。運行経費は半分で済む事、現行だと数ヶ月で予算を消費する事等。10:00~13:00の3便運行となった。

c 乗車人数延べ49名

初回110名、年末94名、は状況として人数が多いのは当然として、第2回目11月の44名を参考にとすると、午前での49名は好成績である。

2012.平成24年2月28日(火) 第5回運行 1周46分、運行距離11.43km 9:00~12:46 4便に変更する。路線変更と乗車賃募金運行し、南谷町ルートはワンクルー2回とする。東福寺駅、京女方面中止とした。乗車人数延べ55名

前回運行後、南谷町から1時間に2回来てもらおうプランは考えられないか?利用率を上げたい、利便性の向上が主旨であった。1月の日吉町方面の利用者が激減し、わずか5名、というのが改変根拠となった。

a 運行ルートの大幅改訂

運転者の休息(回毎15分)も考慮の結果、東福寺駅行き、京女方面行きを割愛、南谷町便を2回/時として実行してみる事にする。

運行距離 9.69kmから11.43kmへ

b 運行時間の改訂

京都急行バス(株)市氏より利便性も大事だから運行費用はそのまま4便にしようとお誘いがあり、9時発~13時止に決定した。

1周44分から46分にダイヤ変更。

c 宝蔵公園スケッチ

杖をついた人に呼びかけた、『すぐそこです』と、

また会ったので聞くと、徒歩で2往復したとの事、〇〇さんの西隣の方でした。前の魚屋で買物を沢山して、カートに入れておられる人がいる。お誘いすると、中尾・御陵の辺りの方『まだ歩けるうちは運動のために』『将来のために試乗はいかが?』『おおきにその時また!』

2012.平成24年3月27日(火) 第6回運行

1周58分、運行距離11.87km、9:00~13:00 4便
路線変更 募金運行 乗車人数延べ40名

a 運行ルートの一部改訂

陸橋下折り返しの新路線が常に渋滞気味なのでダイヤが守れない。

従って元の東福寺駅行き路線を復活する。距離は長くてもダイヤが確実になる。 運行距離11.43kmから11.87kmへ

b 運行時刻の改訂

運転者の休息時間を考慮していた(14分休息)が考えすぎとのバス側の指摘でダイヤ全体を見直し、1周58分にした。運転者は、運転時間が収入なのだという事を、知らなかった。

c 乗車人数延べ40名

大幅に利便性が向上したが、結果は大幅減となった。日吉町も南谷町も共に減少し原因が何か苦慮した。偶然か?今もって不明のまま。

2012.平成24年4月24日(火) 第7回運行 1周58分、運行距離11.87km、9:00~13:00 4便 募金運行
路線、時刻表の固定化乗車人数延べ66名

a 宝蔵公園スケッチ

東へ向かう人に声を掛けてゆく「まだ元気」「健康の為に歩く」「錦生湯の手前の中尾陵近くに住んでいるから、すぐそこや」「手え、上げたら止まってくれるか?道が狭いから無理やわなァ」修道学区(馬町方面)の人が「方向違うけど、今度、一度乗ってみたい!」

b バスの中では

周回ごとに停留所係員と添乗員が交代する体験制にした。

若い通勤の女性:東福寺駅まで便利です!

高齢の男性:バスで一回りさしてもろた、気分爽快ですわ!

中年の女性:バスの日にまとめて大きゅうて重いもんを買います

高齢の女性:ひと月に1回は少ないけどこの日は買物

にゆきます。

初老の女性：自宅から診療所まで便利にさしてもろて
ます。

頼られるには程遠い、月にたった1回の運行やけど、皆さんこっそりの応援歌みんな優しいわ！ええ街やなあ！これで夕焼けがあったら絵になるがな！と感激....運行は昼で、終わりや....。(執筆者)

2012.平成24年5月22日(火) 第8回運行 募金運行
運行距離11.87km 乗車人数延べ74名

2012.平成24年6月26日(火) 第9回運行 募金運行
運行距離12.40km 乗車人数延べ70名 京都女子大
ルート復活 周回時刻表等変更なし

a 運行ルートの一部変更

バス側から以前指摘された事で折返しの京都急行バス停留所でターンの際、他人地の一部を踏んでしまうので問題との事。よって遠く迂回する。で、それならば京都女子大の停留所を作ろうとなった。
運行距離11.87Kmから12.40Kmへ

2012.平成24年7月24日(火) 第10回運行 運行距離
12.40km 乗車人数延べ68名 募金運行を会費運行と、まず呼称変更

a 募金か会費か？

私達の会では年間15万円、月に直すと1万2500円、増やせば現行の1回から月2回の運行にしようという計画があるのです。そこで時の迫った3月24日の会議で申請しようと決めました。3つの助成金申請候補があった。

1. 「京(みやこ)・地域福祉パイロット事業」 応募締め切り 3月31日
2. 東山区まちづくり支援事業助成 応募締め切り 5月31日
3. 社会福祉関係団体事業助成 6月12日 説明会有り

結果は

東山区まちづくり支援事業助成は運輸局理由にて
5.31申請不受理

受付担当課長が、運輸局に出掛け、局が認めない為、受理も出来ないとの事であった。

思うに、H18.10.1の道路運送法の改正で設置された、地域公共交通会議を起こし、検討して通れば実行出来る。その方法以外の法律はないので認められないという事らしい。無料バスは良いが、募金は運賃と

みなし駄目とか、地域公共交通会議のある成功事例をみるとそれは殆んど路線バスを通すに等しい手続きである。中には採算上小型バスが撤退したので、ジャンボタクシーが日に2便のオンデマンド運行(予約運行)をしているところもあった。

地域公共交通会議は小規模運行になじまない。これは大なる矛盾です。私達は規模は小さくても高齢者が安心して乗って行けるバスが欲しい。

停留所には案内、誘導のボランティアが、車内にはカートの整理、荷降ろしを手伝うボランティアが添乗するのです。これらのボランティアが暮らしやすい街の担い手になります。安心感への橋渡しです。

だから単にバスがコロコロ走っていれば済む、という話ではないのです。

早い話が運輸局が逆立ちしたって生れてこないバスが今、現実に走っているのです。単なる定期便ではカートを押す高齢者達は乗れません。

私達は特例と思われる『許可不要のバス運行』に向けて提言していく。

「京(みやこ)・地域福祉パイロット事業」助成金は不交付でした。

6月27日(水)に会宛に、送られて来たものを公開したい。(図6)

単年度の助成なのに終了後の継続性を問うたり、収入が募金や寄付金だから継続不明確の指摘には根拠がない。

付加すべき文言は特にありませんが次頁例(図6)の方向になぜならないのか？申請書には印鑑を要求しておきながら、委員長名も印も無い、十分に失礼で横着な通知書として公開しておきます。市民が市政担当と接触した際の生の公開資料に触れる事は意外に少なく、市政の現場の事例として見てください。

私達が期待した市政と、その模範通知例を作りました。補助金とはこういう趣旨で語られるものと考えます。

2012.平成24年8月28日(火) 第11回運行 運行距離
12.40km 乗車人数延べ60名

募金を廃止し会費運行とする

a ステップ今熊スケッチ

自転車に荷物を積んでる中年女性に停留所係が「どっからお越し！」『馬町から！』『ほおそんなところから！そっちのほうまでは(バスは)行ってませ

んなア」

休息コーナーで84歳の女性に

「そしたら終戦の時18ですか、勤労働員なんかは？」
 『えーそら行きましたかな、その頃は大阪にいてまして学校は曾根崎で大空襲の時は逃げ回ってあんだ！どんなもんやったか！』その時は、まだ腹の中だった私はありっけの知識を総動員して「お初天神がありますなあ、天六まで燃えたとか！京橋のほうはえらいこっちゃったそうで！」『砲兵工廠近いからたくさん死なりましたんやで！そやけどこんな話したん何10年ぶりやろか！！』

b 募金運行を廃止して乗車会費運行

募金といえど車内で徴収すれば運賃だとの事、よって募金を廃止。

A地点からB地点へ向かう、レクリエーション会費として運行しながら考えてゆく事にしました。乗車会費制です。

2012.平成24年9月25日（火） 第12回運行 表2

運行距離1240km 乗車人数延べ65名 乗車会費運行

2012.平成24年10月30日（火） 第13回運行

運行距離1240km 乗車人数延べ68名 乗車会費運行

2012.平成24年11月27日（火） 第14回運行

運行距離1240km 乗車人数延べ50名 乗車会費運行

2012.平成24年12月25日（火） 第15回運行（アンケート

「京(みやこ)・地域福祉パイロット事業」助成金不交付決定通知書

平成24年6月27日

今熊野生活支援「あしの会」 御中

京都市地域福祉推進委員会委員長
 (事務局 京都市保健福祉局生活福祉部地域福祉課)

貴団体から申請いただいております「京(みやこ)・地域福祉パイロット事業」助成金について、平成24年6月14日に京都市地域福祉推進委員会審査部会を開催し、その結果、下記の理由により、残念ながら不交付とすることを決定しましたので、通知します。

記

1 事業名 今熊野生活支援「あしの会」

2 不交付理由 月輪・一橋・今熊野地域で、高齢者や障害者をはじめとした通院・買い物等の足となる生活支援バスを住民主体で運行することにより、互いに助け合い、暮らしやすい地域づくりを目指すという事業の意義は認められます。
 しかしながら、地域福祉パイロット事業の趣旨とする、助成終了後においても住民主体で活動を継続していくことが可能かどうかという観点から、取入見込みの主たる内容が募金や寄付金を中心とするものであり、その継続性に関して、不確かな部分があるため、助成対象とすることは困難です。

「京(みやこ)・地域福祉パイロット事業」助成金交付決定通知書

平成24年6月27日

今熊野生活支援「あしの会」 御中

京都市地域福祉推進委員会委員長
 (事務局 京都市保健福祉局生活福祉部地域福祉課)

貴団体から申請いただいております「京(みやこ)・地域福祉パイロット事業」助成金について、平成24年6月14日に京都市地域福祉推進委員会審査部会を開催し、その結果、下記の理由により、交付することを決定しましたので、通知します。

記

1 事業名 今熊野生活支援「あしの会」

2 交付理由 月輪・一橋・今熊野地域で、高齢者や障害者をはじめとした通院・買い物等の足となる生活支援バスを住民主体で運行することにより、互いに助け合い、暮らしやすい地域づくりを目指すという事業の意義をここに認めます。
 委員会内で資金・継続性の懸念を重ねる中で、多くの自治体を抱える困難な財政事情のなかには、高齢者の緊急の要望に答える方法として、地域住民の会費、利用者から志納金、地域商店会や社寺その他からの寄付金、で当面8回支障なく運行継続しておられる点や地域を守る住民参加のボランティア型等、市が抱える同様の計画の実現に向けては当面の唯一の道であり、当会助成が交付されるにふさわしく今後のいっそうの安定継続、意義の普及に向けての一助とされたため。

図6 左：実際例 右：模範例

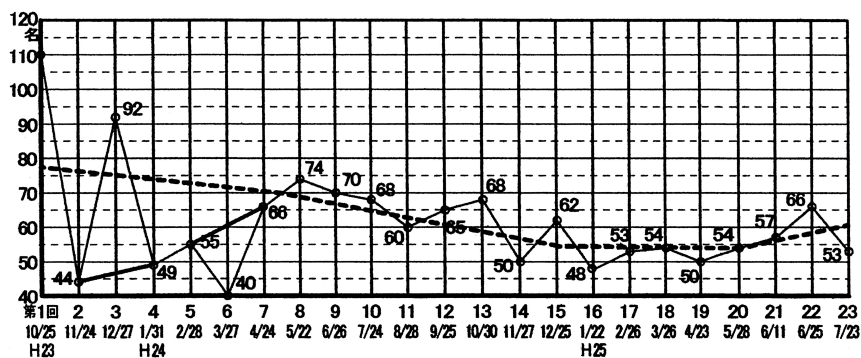


表2 乗車人数推移

ト調査)

運行距離12.40km 乗車人数延べ62名 乗車会費運行
2013.平成25年1月22日(火) 第16回運行

運行距離12.40km 乗車人数延べ48名 乗車会費運行
2013.平成25年2月26日(火) 第17回運行

運行距離12.40km 乗車人数延べ53名 乗車会費運行
2013.平成25年3月26日(火) 第18回運行

運行距離12.40km 乗車人数延べ54名 乗車会費運行
2013.平成25年4月23日(火) 第19回運行

運行距離12.40km 乗車人数延べ50名 乗車会費運行
2013.平成25年5月28日(火) 第20回運行

運行距離12.40km 乗車人数延べ54名 乗車会費運行
2013.平成25年6月11日(火) 第21回運行(ひと月2回運行)

運行距離12.40km 乗車人数延べ57名 乗車会費運行
2013.平成25年6月25日(火) 第22回運行(ひと月2回運行)

運行距離12.40km 乗車人数延べ66名 乗車会費運行
2013.平成25年7月23日(火) 第23回運行

運行距離12.40km 乗車人数延べ53名 乗車会費運行

5 考察(技術的)

a 乗車キップの集計(乗降利用調査) 表3

集計結果から南谷町辺りからの利用者23名、日吉町方面は11名の利用で合わせて34名ほど、往復したという前程で延べ乗客68名程という結果が判ります。会メンバー南谷町3名、利用者23名、対して日吉町は9名にて利用者が11名、この比率は検討要である。

日吉町方面 分析

各駅係員10名(うち南谷町係員2名) 平成24年2012年10月30日(火) 第13回運行最終結果
添乗員(午前)2名(うち南谷町係員1名) 各駅不足係員21駅中11名 降車駅による乗車先駅の傾向表 無所転乗駅2

降車先	南谷町	日吉町	大園	東福寺	大園	和野	錦生湯	公衆電話	乾米店前	二車線	延仁寺	養源院	京福女大	降車数計
南谷町	1													1
日赤		3	14											17
南谷町	1													1
日赤		6	5	2	2	7								23
大園														0
東福寺														0
大園														0
和野														0
錦生湯														0
公衆電話														0
乾米店前														0
二車線														0
延仁寺														0
養源院														0
京福女大														0
(キップ集計)	5	8	6	4	15	6	2	2	7		1	3	1	68

表3 乗車切符集計

今ではそれは各地区の地勢上の個性に由来すると考えています南谷町と日吉町とが共通点は何処かといえば、どちらも山の中腹の斜面を横切る形でバス道路があり斜面を降りていった先の盆地に住宅地があるという形、道路のバスを利用する為には延仁寺で最大11.7m平均5~7m差 図7、鷲ヶ丘町で8.3~8.5m差 図8、南谷町で7.5~7.3m差 図10、この高低差が高齢者の利用の妨げになっているが、大きな違いは日吉町は、バス道路である山科街道の道幅が狭いという事、車がすれ違うのが、やっとなで見通せないカーブも多く、かつ交通量も多い、高齢者への安全性が問題です。

南谷町は道路幅が広く、通り抜け出来ないから交通量も少ないのです。又ふもとに行く道は一本道といってよく、これ以外選ぶべきが無い事と盆地の住宅世帯数が少なく、町内会で互いに手助け易い事。従ってバスの利用には躊躇されません。月1回のそれも半日の運行にもかかわらず確実に待っていてくださるのです。

一方、日吉町は狭いながらもふもとに降りる下路が別に有り、やがて、幅広のつぎ道に繋がり、平常はこちらを徒歩すると聞きました。現バスルートの持つ限界という訳です。この下路はある地区で幅2.25mと極端に狭くなり、長さで50m、幅50cm拡張できればマイクロバスが通れ、奥まで行けて問題は解消するのですが惜しまれるところです。

b ポスター、チラシ(運行毎に製作、掲示-回収、配布) ポスターというものは大きければ大きいほどよろしい、街の美観を損なわない程度に、とはいえども資力の無い私達の事、A3のカラーコピーしたものを2枚張り合わせてA2仕立てにしているこれが32枚。チラシA4は各自手分けして1000枚を配ります。

ポスターは利用者や近隣に向けた手紙のようなものと考えます。

利用者の声に敏感に答えるべく、素早くコメントを入れます。

ポスターの対象はおよそ70代後半までと考えています。それ以上の高齢者の中には自分の記憶が日常しばしば途切れる事を自覚しておられ、従って自分の記憶に自信の持てない方がいます又、読字は記憶に残りにくいのでだんだん苦手になってゆ

きます。やがて始めに読んだところを次々に忘れていくから理解困難にもなります。チラシを持ってもらうことは記憶上少しは有効です。それは近づきつつある私達の姿でもあります。だから安心して安全な暮らしには、ボランティアの誘導と案内は、絶対に必要です。

c 高齢者のバス乗降時の介助

杖の使用者の乗降に際し当方の起ち位置に関係するが、相手の手、もしくは腕を保持しても、相手の腕力が元々無いわけでバランスが崩れた時、回転、転倒する恐れがある。腰に両手をしっかり添えてバランスを崩させない事が第一、万一のときは抱き止めるぐらいを想定して自分の足元を定める事が大切である。

d ミニバス運行を実施、実現するためには

協力してくれるバス会社がないとミニバス運行は出来ません。私達の活動は様々な意味で幸運に恵まれていたかもしれません。その中でも特にバス運行を快諾して頂いたばかりか推進応援まで下

さった地元バス運行会社の市氏は陰に日向に励ましを頂戴し続けています。以下の話は私達の氏への感謝と功績を低めるものでは決して無い事を約してお伝えします。

『運行バス会社とあなた方が仲良くなれる話』

運転者付マイクロバスのチャーター料が終日で4万5千円、半日で2万2千5百円が業界価格とお考え下さい。(平成23～25年)

一般的な話として、およそどんなバス会社と云えど、運転手の欠員対策は持っています。つまり非常要員として社内でローテーションのゆとりの中で確保するか、社外に用意しているか、の違いはあるにせよ遊ばせて置きたくないが、必要人員なのである。私達のささやかな運行は会社としては、利益になる金額ではないが、運転手には、日当になり、無いよりは、あったほうがいいのである。それこそ、あなたの住んでいる地元のバス会社にアタックしてみよう。要は会社の姿勢とこちらの確かな実行性、信用が大事なのです。公共交通事

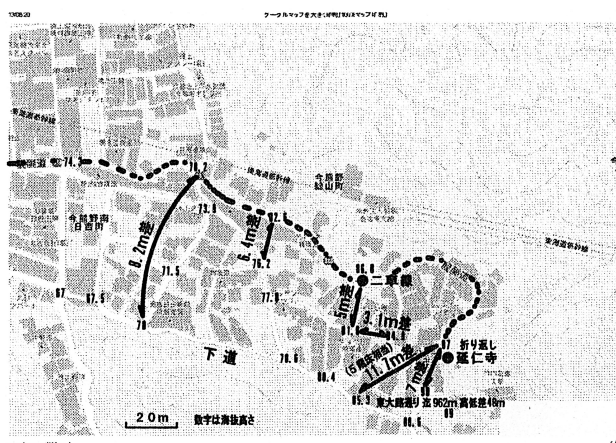


図7 延仁寺停留所付近の宅地高低差

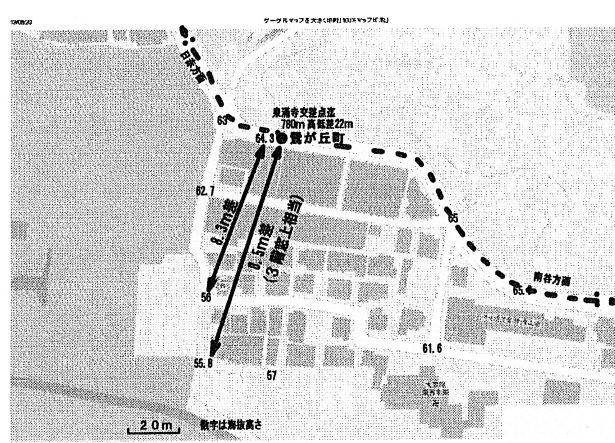


図8 鶯ヶ丘町停留所付近の宅地高低差

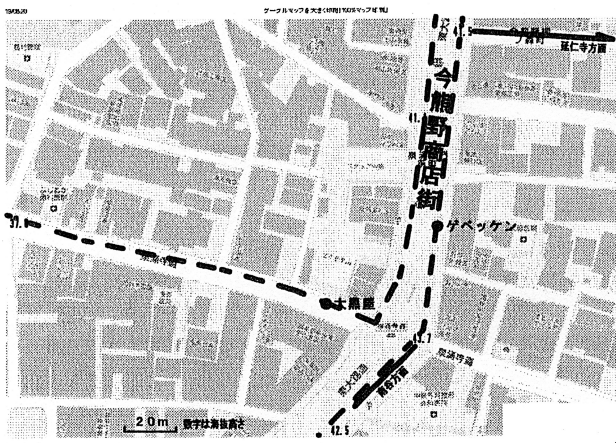


図9 今熊野商店街付近高低図

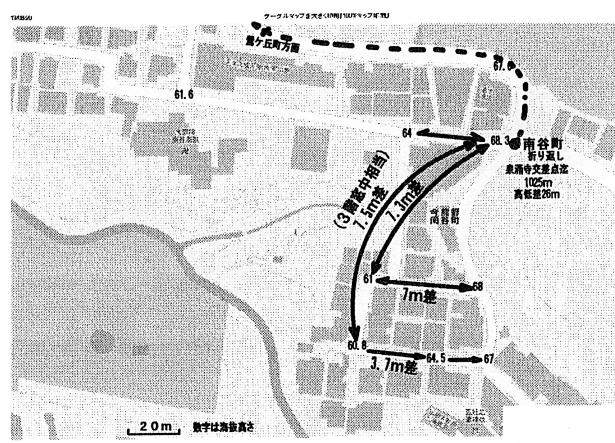


図10 南谷町停留所付近の宅地高低差

業を自認されている会社なら地域に貢献する事に意義を感じてくれるところは多いと思います。

6 考察 (地域的)

a 「今熊野生活支援あしの会」運行にまつわる地域の声
地元シルバー会：自分達は車に頼らずに歩く事によって健康を保持しようと活動しており、バスに乗る事を勧めようとは思わない。運行で高齢者を甘える体質に導かないかを危惧する。

地元バス運行会社：私達は公共交通事業を担うものとして地域に貢献しているという自負があり又それを社員に浸透させる事で会社の社会的イメージアップと社員の遣り甲斐につなげていきたい。

地域周辺：10月の初運行の知らせを聞き、試乗しこれが引き金となって1月初頭に山科区の鏡山地区と小金塚地域で、前者は町内会で後者は地元の篤志家の援助にてそれぞれ住民バスの運行が始まった。

(あしの会と同じ地元バス会社)その後、地元の山科区が相談参入。

後日談：山科区と旧路線の京阪バスとが談合、鏡山の住民に相談無く、朝10時と午後3時の2便で毎日運行し始めたらしいが、行ったきり、別の交通手段を使う以外、戻れない様相になっている。

党派性：H23年1幹事の好意から印刷の委託、宣伝カーでの広報、印刷ビニールステッカー数十枚を幹事達に配布掲示。それらの行為が、時の市長選挙前の、特定党派の選挙応援を暗示した為、幹事からの強い苦情があり、全てを停止した。会が特定政党の政治活動に巻き込まれる事は会の存亡に関わる事と確認し、これを断固拒否する。但し、会を理解した上での諸政党、諸宗教の援助まで拒むものではない。が果たしてその結果が各町内会、商店会、社寺への呼掛けや話し合いへの消極性として各個人に現れているようにみえる。

功罪は決して小さくはなかったのである。

地域行政：市、区には当初より「あしの会通信」を配布しPRを続けているが審査はすれど協力的進言等のバックアップは届いていない。

社会福祉協議会から申請により1万円が広報助成金として24年度にいただいたが、いかにもささやかであった。

地元スーパー (大国屋、ステップ今熊)：買物難民

への便宜を計り配達サービスを行ってはいるが、出来る限り顧客には来て、触って、嗅いで買って貰いたいと思っている又、顧客もそれを望んでいる。

b 今までを振り返って

全体としてこの活動の特徴とと言えば、住民主体で動いているところです。地元学者、地元大学教授の助言、応援をいただき地域のバス事業者の後押しを得るなど幸運に恵まれていた部分もありました。

しかしここまで続けられたのは今や150名を超える会員のおかげと考えます。運動の多くが資金難で挫折しているのである。

当会は会議に参加し、運行に参加協力して下さるボランティアは自動的に幹事になってもらっています。平成25年8月時点で女性5名、男性3名です。

7 今後の方向

a 継続の為の後継者の研究

住民の力だけで1年間、運行してきました。公的私的の助成がなくても10年、20年と継続して行く意識を持っています。

幹事の言葉『えーっ、私そんな生きてませんでえ!』(笑い)

「いやいや、僕も5年先はわかりませんから、だから後継する人を準備しつつ続けるゆうことです。私らが乗る側になる為にも」と別の幹事が言う

月に1回の運行のままでも構わない。ある利用者の言葉が印象に残る、「無くなるのだけは困るわ」この言葉だけでも私達は継続して行けます。自治体レベルではITが行政サービスの形を大きく変えると、PRしています。『バスなんか必要なくなるで、皆インターネットで済ませられる時代が来てる、あとせいぜい5年やな』『すると大量の高齢者がIT中毒や引き籠もり人になる訳か?ますます必要やないか!』『.....』

b 運行回数を増やす

月2回の修辭に、こだわらず2カ月に3回でも良いわけで、と昨年来 (H24年)の意見の具現化を本年 (H25)6月に行い、10月をスタートに偶数月にのみ、ひと月2回運行 (第2、第4火曜日)を始めることにしました。個人会員の更なる理解によってです。

8 報道資料

2011.平成23年

3.9(水) KBS京都ラジオ放送 笑福亭晃瓶しょうふくていこうへいの「ほっかほかラジオ」6:30~9:59(7:15~7:30)にて紹介 ほっかほかの朝ごはんコーナー 福田光代会長が電話出演

7.13(水) ネットワーク京都より取材、福田、宮本、白坂、9月号に掲載

10.12(水) KBS京都テレビより取材申込み。

10.21(金) 京都新聞 自主運行バス計画写真入り掲載

10.25(火) 第1回運行スタート関西TV、KBS京都TV、京都新聞、京都民報、赤旗等取材

10.26(水) 京都新聞 住民バス試験運行写真入り掲載

12.1(木) FMラジオカフェPM5:00~10分放送 談: 福田光代

2012.平成24年

2.18(土) 京都リビング新聞社まちナビ欄 鏡山と共に写真入り掲載

3.20(火) 京都新聞 「支援バス募金方式に」として写真入り掲載

4.4(水) KBS京都ラジオ放送笑福亭晃瓶の「ほっかほかラジオ」生活支援バスのその後 2回目電話インタビュー (福田)

6.26(火) NHK京都取材 第9回運行 9:00~13:00 関西ニュースとして昼12時、夕6時放映

7.5(木) 朝日新聞取材 あしの会三役会 PM5:00 ~

2013.平成25年

8.20(火) 京都新聞 「南谷町風景」としてバス記事と写真入り掲載

8.27(火) 第24回運行 京都新聞 京都生活協同組合取材

9.4(水) 京都新聞 社会報道部 「取材ノートから」紹介 掲載

注1) ①きっかけは地元スーパーマーケットのオーナーが「お年寄りの人に店に来ていただいて、品物を見て触って香りを確かめてほしいんだ」との声がこの会の産声にもなった。

②石田教授の「買物だけでなく、生活支援の概念でとらえるべき」との発言が重要であった。

注2) この会では地元の自民党 内海貴夫市議員も参加し挨拶をしていただいた。

注3) 一部の参加者からこの活動は本来、行政に要求すべき

であるとの発言があったが、まず私たちの力でやってみる方向でまとまった。

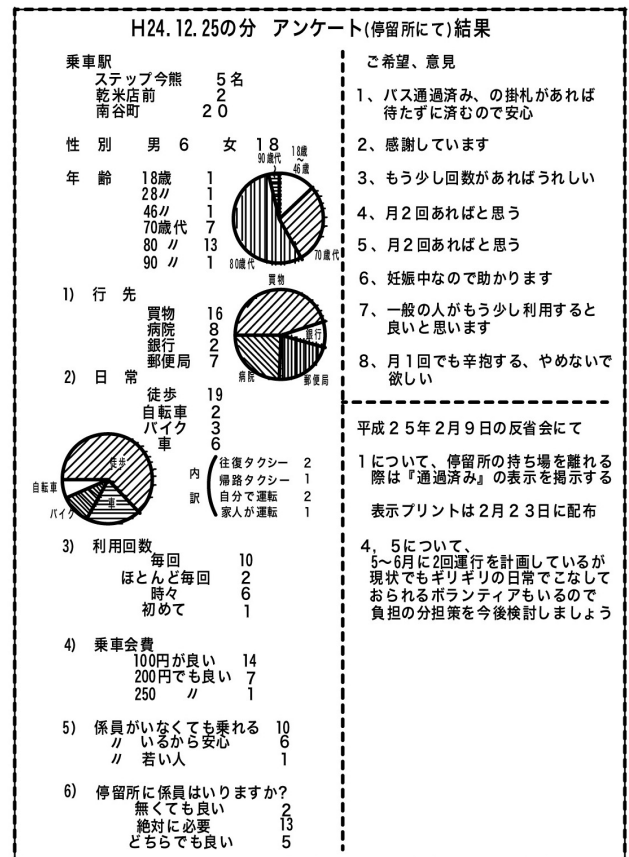


表4 アンケート

Implementation of a minibus service to assist the elderly residents of a hillside area

Bunro Fujimoto*, Teruo Nishide**, Katsuhide Miyamoto**

Abstract

Higashiyama Ward in Kyoto is at the foot of Higashiyama (“yama” means “hill”) with many temples and shrines that attract many tourists. The ward has the highest proportion of senior citizens in Kyoto. 30.1 percent of the population is 65 years old or more. In the area of Imagumano in the ward, a place famous for ceramics, some volunteers have started a free microbus service to help the senior citizens living there. This is a report of this undertaking and the authors are themselves some of the volunteers. The service started in 2010 and until now the bus service has been used 23 times. The different arrangements have been discussed as well as the thoughts of the users of this service. In this paper, the need for a subsidy to the bus service is proposed. In the future, further reports will be written about our volunteer work experiences.

Key words: welfare work for senior citizens/microbus service/volunteer work

*Osaka College of Social Health and Welfare Education Learning Doctor
Contact Address: Bunro Fujimoto
〒605-0953 13 Imakumano Minamihiyoshi-Cho, Higashiyama-Ku, Kyoto City
Tel&Fax 075-541-527

**Member of NPO Imakumano Seikatushien Ashinokai

