

地 域 を 支 え る “ 生活の足 ” の確保に向けて

平成 2 1 年 3 月

生活交通の確保に関する研究会
(福島県県北地方振興局地域連携室)
(共同調査研究機関 : (財)ふくしま自治研修センター)

はじめに

私たちが生活する上では、買物、通院、通勤、通学、レジャーなど移動を伴う場面が多く、生活交通の維持は必要不可欠なものとなっています。特に、高齢者や車など移動手段を持たない人にとってバスなどの生活交通は、生活する上で重要な役割を果たしてきています。このようなことから比較的安価に移動できるバスなどの移動手段がなくなってしまうことは、交通弱者にとってその地域で生活していくことを困難にしてしまう恐れがあります。

さて、バス利用状況の推移を見ると、昭和40年代がピークとなっており、その後モーターレーゼーションの進展により自家用車の普及が進むにつれ、反比例するようにバスの乗客が減り続けています。各自治体はバスの公共性、必要性から路線維持のため財政負担をしてきておりますが、その額も利用者の減少とともに増え続け、自治体によっては支援を続けることが困難になりつつあります。

このような状況下にあって、平成19年度末に川俣町を走るJRバス東北(株)「福浪線」の一部区間が廃止されるとともに、20年度当初には福島交通(株)が民事再生法適用の申請をするなど、県北地域における生活交通の確保が大きな課題として浮上し、県・市町村が連携して取り組む必要が出てきました。

加えて、阿武隈地域を含む過疎・中山間地域においては、高齢化も県の平均を上回って進行しており、将来を含め地域の生活を守るという観点からも、地域共通課題として「生活交通の確保」が必要であり、県北地方振興局地域連携室で取り組むこととしました。

そのため「生活交通の確保に関する研究会」を地域連携室内に設置し、県の出先機関、管内市町村職員の参加を得て、現状把握、各市町村の情報交換、先行地の取組状況調査を専門家の助言などを得ながら進めるとともに、活発に意見や知恵を出し合い、それぞれの地域の「生活交通の確保方策について」研究に取り組んできました。

研究に当たっては、(財)ふくしま自治研修センターより共同調査研究という立場で参加・助言を頂きましたことは様々な面で効果的に展開できたと思います。また、岩手県立大学総合政策学部の元田良孝教授のご指導をはじめ、先行事例として取り組んでおられる関係者の皆様の暖かいご助言は、研究を進めるうえで大変助かりました。ここに深く感謝申し上げます。

最後にメンバーとして参加された市町村の職員の皆様、県出先機関の皆様のご熱心な取組みに心から御礼申し上げます。

この報告書が今後の地域の生活交通政策を考えるうえで、参考になれば幸いです。

平成21年3月

福島県県北地方振興局地域連携室長 吉川 三枝子

目 次

報告書の全体構成

はじめに

第1章 調査の背景と目的

1 背景

- (1) 生活交通の意義 1
- (2) 県北地域及び地域内市町村の状況 1
- (3) 乗合バスの利用状況 6
- (4) 法律の改正 6

2 目的

- (1) 生活交通の抱える課題等 7
- (2) 研究会の目的 7
- (3) 研究会の概要 8

第2章 県北地域の交通の現状

1 県北地域の交通概況

- (1) 従来からの交通 11
- (2) 新たな交通 11

2 県北地域内市町村の交通概況

- (1) 福島市 12
- (2) 二本松市 12
- (3) 伊達市 13
- (4) 本宮市 13
- (5) 桑折町 14
- (6) 国見町 14
- (7) 川俣町 14
- (8) 大玉村 15

3 交通体系別の状況

- (1) 民間路線バス 16
- (2) 委託バス等 18
- (3) デマンド型交通 21

4	住民意識	
(1)	生活交通全般	24
(2)	路線バス	26
第3章 問題・課題の整理		
1	問題・課題の抽出	
(1)	生活交通全般（共通的・複合的内容）	28
(2)	民間路線バス	29
(3)	委託バス、スクールバス等・助成制度	31
(4)	デマンド型交通	32
2	問題・課題のまとめ	
(1)	コスト高（市町村による財政負担増大）	33
(2)	利用者減少・利用促進	33
(3)	交通体系の非効率性等	33
(4)	その他	33
第4章 有識者等講義・先行事例地調査の概要		
1	有識者等講義の概要	
(1)	元田 良孝 氏（岩手県立大学総合政策学部教授）	34
	- バス計画作成のポイント -	
(2)	大野 練夫 氏（埼玉県三郷市財務部収税課長）	37
	- バス交通再編成を中心としたバランスの取れた 地域交通の実現に向けた取り組み -	
(3)	小林 悦子 氏（蓬萊まちづくりコミュニティゼネ代表）	40
	- 「コミュニティバスくるくる」の運行 -	
2	先行事例地調査の概要	
(1)	岩手県雫石町	42
	- デマンド型交通「あねっこバス」の調査 -	
(2)	東京都檜原村	44
	- デマンド型交通「やまびこ」の調査 -	
(3)	茨城県土浦市	47
	- まちづくり活性化バス「キララちゃん」の調査 -	
(4)	茨城県稲敷市	49
	- NPOが運営するデマンド型交通「パンダバス」等 の調査 -	

第5章 今後の対応策の考え方

1 基本的な考え方

- (1) 各公共交通機関の機能分担による交通体系の作成 53
- (2) 利用してもらえる地域公共交通をつくる 54
- (3) 地域の実情にあったシステムを選択する 55
- (4) 地域で支える仕組みづくり 56
- (5) 採算性とコスト負担の考え方 57

2 具体的な対応策の考え方

- (1) 「コスト高（市町村による財政負担増大）」への対応 64
- (2) 「利用者減少・利用促進」への対応 68
- (3) 「交通体系の非効率性等」への対応 73
- (4) 「その他」への対応 75

第6章 地域特性格別生活交通体系

～新たな生活交通体系構築へ向けた一考察～

- 1 生活交通手段別の特徴 78
- 2 地域特性分類と生活交通手段のパターン
 - (1) 地域特性分類の考え方 81
 - (2) 地域特性分類と生活交通手段のパターン 85

おわりに 91

資料編

- 1 先行事例集 93
- 2 有識者等講義録
 - (1) 元田 良孝 氏（岩手県立大学総合政策学部教授） 135
 - バス計画作成のポイント -
 - (2) 大野 練夫 氏（埼玉県三郷市財務部収税課長） 151
 - バス交通再編成を中心としたバランスの取れた
地域交通の実現に向けた取り組み -
 - (3) 小林 悦子 氏（蓬萊まちづくりコミュニティゼえね代表） 163
 - 「コミュニティバスくるくる」の運行 -



図 報告書の全体構成

第1章 調査の背景と目的

1 背景

(1) 生活交通の意義

人が地域で生活するということは、学校や職場に通い、商店で日用品や食料を購入したり、また、ある時は、銀行でお金をおろしたり、通院したり、知人とおしゃべりしたりというような一見当たり前過ぎる活動の連続である。これらは、すべて様々な場所に移動することで支えられており、このような日常生活のためには、生活交通、つまり、誰もが安心して移動できるための交通手段の維持確保が前提であり、交通は活力の基盤、インフラである。人々が地域で住み続けられるためには、生活交通が必要不可欠であると言える。

生活交通としては、乗合バス、自家用車、また、局地的に鉄道等がある。昭和40年代以降自家用車が急速に普及し、一家に複数台という状況もあり、かなり自動車依存になっている一方、人口構成は少子高齢化が急速に進み、自家用車使用が困難な若年者、高齢者等が多数存在している。

(2) 県北地域及び地域内市町村の状況

県北地域の生活交通を調査・研究するに当たり、当地域の概況や地域内各市町村の状況、特に、その利用動向に大きな影響を与える要因である総人口や年齢別人口等の概要を把握しておく必要がある。

ア 地勢及び道路・鉄道等の状況

県北地域は、中通りの北部に位置し、宮城・山形両県と接する地域であり、エリア内の中心地域を南北に縦貫する形で阿武隈川が流れ、その流域に信達平野（福島盆地）が広がっている。その西側には磐梯朝日国立公園の一角を占める吾妻・安達太良連峰が連なる奥羽山脈、反対の東側にはなだらかな阿武隈高地が続いている。県北地域の面積は、1,753km²で県土面積の12.7%を占めており、7つの生活圈の中では、会津、県中、南会津に次いで4番目となっている。

高速交通体系は、既に整備されている東北縦貫自動車道、東北新幹線、山形新幹線に加え、今後東北中央自動車道の整備を進めること等により、相双地域から山形方面との更なる横の連携軸の強化が期待されている。

一般道路は、国道4号が中通り軸の中心を走っており、横の北部軸方向に国道114号、115号、459号が走り、縦には阿武隈高地を国道349号、399号が南北に貫いている。さらに山形方面へは国道13号が走っており、これらが圏域の道路の骨格を形成している。

鉄道は、東北、山形新幹線のほか、JRの東北本線、奥羽本線、私鉄では福島市内の福島交通飯坂線のほか、福島市から阿武隈川沿いに宮城県との境界を越えて阿武隈急行が走っており、伊達市を中心に沿線住民の足として大きな役割を果たしている。

図 1.1 県北地域の位置



図 1.2 県北地域の市町村と道路、鉄道の状況



イ 県北地域の市町村

県北地域には、福島市、二本松市、伊達市、本宮市及び桑折町、国見町、川俣町(以上伊達郡3町)、大玉村(安達郡1村)の4市3町1村(計8市町村)があり、このうち福島市が人口の57%、面積の43%を占めている。また、広域行政圏として見た場合には、福島市と伊達市及び伊達郡3町で構成する福島広域圏と、二本松市と本宮市及び安達郡1村で構成する安達広域圏の2つに分かれる。

なお、当地域でも近年市町村合併が進められ、その状況は次のとおりである。

平成17年12月1日、二本松市、安達町、東和町、岩代町の1市3町が合併し、二本松市となった。平成18年1月1日、伊達町、梁川町、保原町、霊山町、月舘町の5町が合併し、伊達市となった。平成19年1月1日、本宮町、白沢村の2町村が合併し、本宮市となった。平成20年7月1日、福島市と飯野町の2市町が合併し福島市となった。

現在の8市町村(合併前は17市町村)の面積は表1.1、人口は表1.2のとおりである。

表1.1 各市町村の面積

市町村名		面積(km ²)	市町村名		面積(km ²)
福島市 (20.7.1合併)	福島市	746.43	伊達市 (18.1.1合併)	旧伊達町	9.22
	旧飯野町	21.31		旧梁川町	82.93
	計	767.74		旧保原町	41.99
二本松市 (17.12.1合併)	二本松市	129.71		旧霊山町	87.33
	旧安達町	44.35		旧月舘町	43.63
	旧岩代町	98.37	計	265.10	
	旧東和町	72.22	本宮市 (19.1.1合併)	旧本宮町	39.54
計	344.65	旧白沢村		48.40	
			計	87.94	
			桑折町		42.97
			国見町		37.90
			川俣町		127.66
			大玉村		79.46
			合計		1,753.42

資料： 国土交通省国土地理院（H15.10.1現在）

ウ 人口の推移

県の人口は、平成11年をピークに増加から減少に転じているが、この傾向は、当地域においても同様であり、人口構成も少子化の影響を受け、高齢化率が高まる状況が今後もしばらく続いていくことになる。

地域内人口は、平成7年517千人であったものが、平成11年にピークの519千人となり、その後減少に転じ、平成17年には511千人となっている。減少率は、特に中山間地域を抱える町村が高くなっている。また、高齢化率(65歳以上人口比率)は、平成7年17.1%が、

平成 17 年は 22.5% に、平成 20 年 12 月 1 日現住人口調査では、24.3% で県平均と同じであるが、福島市や旧本宮町等平野部に位置する市町村が低く、逆に（県全体で高い 10 位以内に入るような団体はないものの）阿武隈山系の山間部に位置する市町村の地域が高い傾向がある。高齢者数(65 歳以上)は、平成 7 年約 88 千人から平成 17 年約 115 千人へと、人口が減少する中約 27 千人増加している。また、約 10 年後の平成 30 年には地域内人口は約 43 万人まで減少すると推計されている。（表 1.2 及び表 1.3 参照）

表 1.2 人口の推移

(単位:人)

		H7	H11.10.1	H12	H17	H20.12.1	H30
福島市	福島市	285,754	290,199	291,121	290,869		
	飯野町	6,942	6,799	6,773	6,488		
	計	292,696	296,998	297,894	297,357	294,627	263,357
二本松市	二本松市	35,966	35,981	36,233	35,107		
	岩代町	10,303	9,750	9,585	8,693		
	東和町	9,074	8,684	8,507	7,800		
	安達町	11,926	12,019	11,752	11,578		
	計	67,269	66,434	66,077	63,178	61,049	47,347
伊達市	伊達町	10,704	10,961	10,857	10,958		
	梁川町	21,745	21,640	21,385	20,157		
	保原町	25,116	24,963	24,891	24,521		
	霊山町	10,701	10,203	10,031	9,259		
	月舘町	5,039	4,784	4,653	4,394		
	計	73,305	72,551	71,817	69,289	67,016	53,162
本宮市	本宮町	21,810	22,337	22,280	22,180		
	白沢村	8,872	9,313	9,261	9,187		
	計	30,682	31,650	31,541	31,367	31,684	27,411
桑折町		14,221	13,853	13,700	13,411	13,107	10,665
国見町		11,736	11,335	11,198	10,692	10,338	7,749
川俣町		19,043	18,036	17,751	17,034	16,092	12,596
大玉村		8,339	8,467	8,407	8,464	8,468	7,663
合計		517,291	519,324	518,385	510,792	502,381	429,950

資料： H7・H12・H17 は、国勢調査

H11.10.1・H20.12.1 は、福島県現住人口調査月報（福島県の推計人口）

H30 は、将来推計人口（H20.12.24 国立社会保障・人口問題研究所）

表 1.3 65 歳以上人口及び高齢化率

	65歳以上人口(人)				高齢化率(%)			
	H7	H12	H17	H20.12.1	H7	H12	H17	H20.12.1
福島市	44,998	54,314	61,712	66,772	15.4	18.2	20.8	22.7
二本松市	12,871	14,619	15,453	15,808	19.1	22.1	24.5	25.9
伊達市	14,102	16,277	17,496	18,336	19.2	22.7	25.3	27.4
本宮市	5,080	6,140	6,838	7,160	16.6	19.5	21.8	22.6
桑折町	2,910	3,359	3,631	3,887	20.5	24.5	27.1	29.7
国見町	2,444	2,686	2,807	2,994	20.8	24.0	26.3	29.0
川俣町	4,204	4,594	4,943	4,970	22.1	25.9	29.0	30.9
大玉村	1,598	1,805	1,875	1,928	19.2	21.5	22.2	22.8
合計	88,207	103,794	114,755	121,855	17.1	20.0	22.5	24.3

資料： H7・H12・H17 は、国勢調査

H20.12.1 は、福島県現住人口調査月報（福島県の推計人口）

次に、生活交通の主な利用者とみられる通学、通院の対象者について見てみると、高校生数を 16～18 歳人口数とみなした場合、平成 7 年約 22 千人から平成 17 年約 17 千人へと約 4,500 人減少している。（表 1.4 参照）

一方、通院者は、高齢になるほど通院する確率が高くなると考えられるため、65 歳以上の人口から推測すると、平成 17 年は平成 7 年対比約 30%増加している。

表1.4 16～18歳の人口 (単位:人)

	H7	H12	H17
福島市	12,526	11,159	9,855
二本松市	2,879	2,849	2,248
伊達市	3,059	2,874	2,369
本宮市	1,312	1,334	1,179
桑折町	640	516	458
国見町	539	394	326
川俣町	779	648	579
大玉村	400	381	359
合計	22,134	20,155	17,373

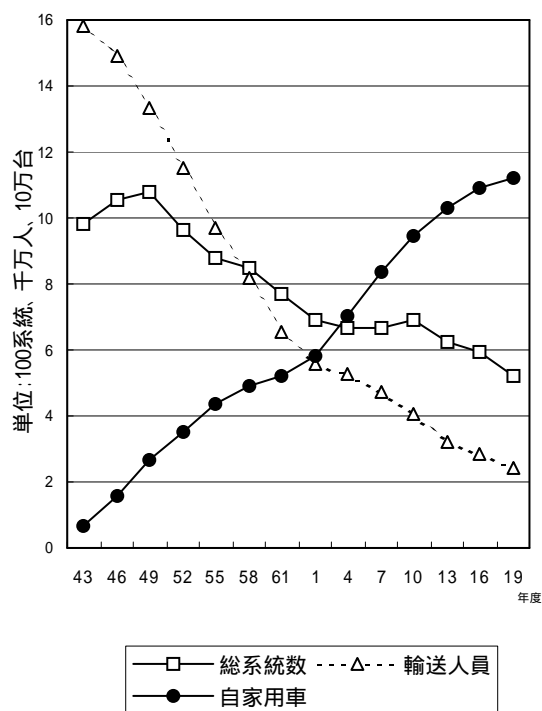
資料： 国勢調査より作成

(3) 乗合バスの利用状況

生活交通を主に担っている乗合バス事業は、モータリゼーションの進展、少子高齢化等により、全国的にその輸送人員は減少の一途をたどり、現在では、ピークであった昭和43年時の半分以下にまで落ち込んでいる。その結果、過疎地のみならず、近年は都市部においても、不採算の生活交通の確保が困難になるという問題に直面している。このような減少傾向は、県内でも同様であり、乗合（路線）バス利用者数は、平成元年約5,575万人であったものが、平成19年には約2,423万人まで減少する一方、自家用車数は、平成元年約58万台から、平成19年には約112万台に増加している状況にある。

表 1.5 福島県内の乗合バス総系統数、輸送人員と自家用自動車数の推移

年度	総系統数 (系統)	輸送人員 (千人)	自家用車 (台)
S43	980	158,179	64,480
S46	1,053	149,175	159,112
S49	1,077	133,461	265,726
S52	966	115,120	353,830
S55	878	97,083	438,907
S58	849	81,677	489,654
S61	770	65,654	522,775
H1	691	55,748	581,499
H4	667	52,852	705,739
H7	666	47,559	833,506
H10	688	40,825	944,920
H13	625	32,011	1,027,420
H16	591	28,287	1,091,180
H19	522	24,229	1,119,366



資料： 福島県生活交通課調べより3年間隔で作成

(4) 法律の改正

生活交通をめぐる法制度においても近年、大幅な改正や仕組みの創設がなされている。

1つは、道路運送法の改正である。これは、生活交通の確保が課題となり、単独では、公共交通機関を利用することが困難な交通弱者に対し、ドア・ツー・ドアの移動サービスを提供する需要が急増する中で、運送サービスに対する利用者ニーズが多様化、高度化していることを踏まえ、コミュニティバスや乗合タクシー、市町村バスやNPO等によるボランティア有償運送など、地域のニーズに的確に対応した運送サービスの確実な提供を促進し、利用者の利便の向上を図ることを目的として行われたものである。

なお、需給調整規制の廃止を柱とする改正道路運送法が、貸切バスについては平成12年2月に、乗合バスについては平成14年2月に施行されたことは、特に、乗合バスにおいては、需給調整規制が地域独占・寡占を前提とした運用を行うことにより、赤字路線を同一会社の黒字路線からの内部補助により維持するための手段としても機能してきたものを大きく変えるものであり、事業者の経営環境をより厳しいものになっている。

2 つには、「地域公共交通の活性化及び再生に関する法律」が、平成 19 年 10 月 1 日施行された。これは、乗合バスの廃止など、地域公共交通の維持が困難になっている状況において、地域の創意工夫により地域公共交通の活性化や再生に取り組むことができることを目的とするもので、公共交通の重要性を認め、「地域公共交通総合連携計画」の策定など地方自治体による主体的な計画策定を基本とするなど国の公共交通に関する方針が明確化されたものといえる。国は、この目的を達成するため、地方において行われる公共交通の活性化・再生に関する取り組みに対して平成 20 年度から新たな補助制度（地域公共交通活性化・再生総合事業）を実施している。

2 目的

(1) 生活交通の抱える課題等

国・県・市町村とも、長年にわたり多額の財政負担をしながら、生活交通維持のため懸命に努力をしてきているが、社会経済状況の変化や財政状況などの影響もあり、今までと同じ形で生活交通を維持していくことが極めて困難になってきている。特に、過疎中山間地域というような所ばかりでなく、都市地域であっても、今まで生活交通を主に支えていたバス路線の路線数、便数とも次第に減少している状況にある。

県北地域では鉄道輸送も比較的発達しているが、路線数やエリアにおいては圧倒的にバス路線が多数を占めている。当地域は、圏域も広く、中山間地域も多く、バス路線にのみ依存している地域が大半である。しかし、少子化の影響や、自家用車に依存していることもあり、路線バスについては、バス事業の採算悪化、利便性減少、更なるバス離れ、という悪循環に陥っている。

当地域では、後述するように近年、生活交通に関する計画づくりや具体策を進めている市町村がある一方、これから本格的に検討する市町村もあるというように各市町村の動きはさまざまである。併せて、交通空白地域の問題、バス路線廃止によるサービス低下と多様な公共交通ニーズの高まり、財政負担の増加とそれに比し利用者が増加していないことなども問題としてあげられているところである。

(2) 研究会の目的

こうした中、平成 20 年 4 月には、JRバス東北(株)が福浪線の一部を廃止し、また、地元福島交通(株)が会社更生法の適用を申請するなど地域住民に動揺を与える状況が続いていたことから、県北地方振興局地域連携室において「生活交通の確保に関する研究会」を

立ち上げるため各市町村の意向を確認したところ、すべての市町村が生活交通に極めて重大な関心を持っているとともに、さまざま課題を抱えている状況にあることから、本年度の地域課題として調査・研究に取り組むこととした。

調査・研究に当たっては、どのようにしたら、貴重な財源を有効に活用して効率的な生活交通を確保できるか、また、その地域の実情に合った生活交通体系、形態を選択する際、役立ち得るようにすることを目的として行うこととした。

昨年度は、二本松市が合併後の公共交通計画を策定し、本年度は、伊達市、川俣町が「地域公共交通総合連携計画」の策定を目指しているほか、実際の生活交通運行の取組みとして、平成15年以降、伊達市保原町などでデマンド交通を実施している。そのため、市町村が互いに連携・協力を深めるとともに、それぞれの地域にふさわしい生活交通のあり方を考えていく機会を提供することも併せて目的としたものである。

なお、生活交通は広範にわたるが、この研究会では、路線バス、スクールバス、福祉バス、自治体バス、コミュニティバス、デマンド型交通を中心に研究・調査していくこととした。

(3) 研究会の概要

ア 研究の主な内容

管内各市町村における取組事例等の研究

管外市町村の先行事例等の収集・整理

有識者等による講義

イ 研究会の構成

所 属	職 名	氏 名	
福 島 県	県北地方振興局 地域連携室	室 長	吉川 三枝子
		副室長	小泉 修一
		主 幹	高階 勇康
		主 幹	朝倉 章
		主任主査	大江 賢一
	県北地方振興局 企画商工部	主幹兼副部長(業務)	金澤 卓志
		主 査	紺野 香里
	県北地方振興局 県民環境部	部 長	遠藤 義広
	県北保健福祉事務所 総務企画部	副所長兼総務企画部長	佐久間 弘之
		主 査	新井 里美
	県北農林事務所 企画部	主 査	鈴木 幸則
	県北建設事務所 企画管理部	主任主査	羽賀 修一
		主 査	佐藤 岳晴
		副主査	増川 悟史
県北教育事務所	次長兼総務課長	橋本 一司	
生活環境部生活交通課 (オブザーバー)	副主査	齋藤 智敬	
福 島 市	企画政策課	主 査	国分 英男
	交通政策課	課長補佐兼交通政策係長	佐藤 務
		技 査	熊坂 敏明
		主 査	穴戸 郁夫
二本松市	企画財政課	企画調整係長	遠藤 祐二
		主 査	河原 隆
伊 達 市	企画調整課	主 査	鳴原 晃
本 宮 市	商工労政課	副主幹兼産業統計係長	本泉 宏幸
桑 折 町	企画環境課	主任主査	小室 喬一
国 見 町	企画情報課	主任主査兼企画情報係長	蓬田 英右
		主 査	石澤 廣
川 俣 町	企画財政課	課 長	佐久間 恒司
		主 査	橋本 卓哉
大 玉 村	企画財政課	課長補佐兼商工観光係長	押山 正弘
(財)ふくしま自治研修センター 調査研究支援部	総括支援アドバイザー	吉岡 正彦	
	主 幹	蓬田 慎一	
	主任主査	坪井 康一	

ウ 研究会の開催状況

	開催日	内 容
第1回	平成20年8月8日	各市町村取組状況の把握方法(調査票)について検討 県補助金の概要等について説明
第2回	平成20年9月30日	研究会による検討の方向性について確認 調査票に基づき各市町村取組状況について把握 管内市町村取組事例等について研究 (路線バス) 有識者等による講義 学識経験者：岩手県立大学教授 元田氏
第3回	平成20年10月21日	管内市町村取組事例等について研究 (路線バス・デマンド型交通・その他交通等) 先行事例等について研究
第4回 (現地調査)	平成20年10月29日	デマンド型交通「あねっこバス」調査 【岩手県雫石町】
現地調査	平成20年11月26日 ~27日	デマンドバス「やまびこ」調査 【東京都檜原村】 コミュニティバス「キララちゃん」調査 【茨城県土浦市】 デマンドバス「パンダバス」・コミュニティバス「稲敷あいバス」調査 【茨城県稲敷市】
第5回	平成20年12月19日	問題・課題等について整理 有識者等による講義 行政：埼玉県三郷市 収税課長 大野氏 民間：蘇まぢづくりコミュニティえね 代表 小林氏
第6回	平成21年2月10日	報告書について検討
第7回	平成21年3月17日	報告書について取りまとめ

第2章 県北地域の交通の現状

1 県北地域の交通概況

前述のとおり、あぶくま地域を始めとした中山間地が広がる県北地域では、これまで路線バスが大きな役割を果たしてきたところである。

(1) 従来からの交通

路線バスのうち、地域内で民間バス事業者が事業主体となり運行される「民間路線バス」は、JRバス東北(株)の福浪線(福島駅 - 川俣高校前)を除き、全て福島交通(株)によるものであるが、その多くが、地域北部では福島駅を、南部では二本松駅周辺を起点としている。路線数は、当地域においても廃止、変更等が相次ぎ現在 85 となっているが、福島市中心部などを除きその多くが赤字であり、再建を図る福島交通(株)の今後の動向によっては、さらなる改廃も懸念される。

同じ路線式のバス等として、民間路線バス撤退後の代替などを目的に市町村が事業主体となりバス事業者等に運行委託する「委託バス(1)」が、当地域には現在 22 路線あるが、採算性の悪い地域を通るものが多いことなどから、運行には大きな財政負担が伴っている。

これら 100 を超える路線バスでも地域全体がカバーされてはならず、市町村では「スクールバス」や「福祉バス(2)」運行のほか、定期券補助等「助成」も数多く行っている。

なお、当地域においても、路線バス赤字要因の一つとして自家用車普及による利用者減少が上げられるが、自動車保有台数はここ 10 年間で約 4 万台増え平成 20 年 3 月末では 377,324 台、1 世帯当たり 2.1 台を保有している。(参考：東北運輸局福島陸運支局要覧)

(2) 新たな交通

地域内では、「デマンド型交通(3)」の導入も進められており、主なものとしては、運行開始から数年が経過した「ほばらまちなかタクシー(伊達市)」と「しらさわイクタンタクシー(本宮市)」、今年度から新たに運行を始めた「国見まちなかタクシー(国見町・伊達市)」と「霊山・月舘まちなかタクシー(伊達市)」があるが、伊達市と本宮市では、今後市全域への運行エリア拡大も計画されている。

さらに、福島市蓬萊地区では市民団体が団地内無料循環バスを運行するなど、当地域内では、住民等主体による生活交通を確保するための新たな動きも見られている。

- 1 市町村が事業主体となりバス事業者等に運行委託する路線式のバスについては、「生活バス」、「自治体バス」など様々な呼び方があるが、本章・次章では「委託バス」とする。
- 2 市町村等が運行する福祉目的のバスのうち、路線やエリアを決め、定期的に運行するものを対象として、本章では「福祉バス」とする。
- 3 ドア・ツー・ドア式のものを対象として、本章では「デマンド型交通」とする。

(注) 本章では、特に注釈等がない限り、「運行等の状況」は当報告書とりまとめ時点の最新状況を、また、「財政負担等の金額」は平成 19 年度分を記載している。

2 県北地域内市町村の交通概況

次に、当地域内の交通概況について、利用者減少等により財政負担が特に増大している路線バスを中心に、各市町村ごとに整理する。

(注) 「鉄道」については、当研究会の検討対象からは外しているが、路線バス等との関係性も深いため、生活交通を構成するものとして、合わせて整理する。

(1) 福島市

路線バス等	<p>福島交通 56 路線・JRバス東北 1 路線・委託バス 9 路線</p> <p>民間バス：多くが福島駅を起点として、市内や国見町、川俣町、二本松市など市外へと放射状に運行される路線（41 路線）</p> <p>委託バス：飯坂地区、飯野地区など郊外を中心に運行される路線（松川地区では定時路線式の乗合タクシー「あけび号」運行）</p> <p>財政負担：19 年度約 10,700 万円（18 年度約 9,500 万円）</p> <p>平成 18 年 10 月に複数路線が関係した福島交通のバス再編あり</p>
スクールバス	松川地区 1 路線・大波地区 1 路線
住民等バス	<p>蓬萊団地内無料循環バス 3 路線（コミュニティバスくるくる）</p> <p>20 年 6 月から市民団体「蓬萊まちづくりコミュニティぜえね」運行</p>
鉄道	JR 東北本線（5 駅）・JR 奥羽本線（4 駅）・阿武隈急行線（5 駅）・福島交通飯坂線（12 駅）

(2) 二本松市

路線バス等	<p>福島交通路線バス 23 路線・委託バス 2 路線</p> <p>民間バス：多くが二本松駅周辺を起点とする路線（19 路線）・多くが市内で完結する路線（16 路線）</p> <p>委託バス：いずれも福島市、大玉村等と共同運行する広域的路線で、岩代地域、二本松地域郊外等中山間地域で運行される路線</p> <p>財政負担：19 年度約 9,100 万円（18 年度約 8,700 万円）</p>
スクールバス	二本松地域 1 路線・安達地域 1 路線・東和地域 3 路線・岩代地域 9 路線
福祉バス等	<p>岩代地域 バス 1 路線（医療用送迎バス「ひょうたん号」）</p> <p>二本松地域 タクシー 2 エリア（巡回福祉車両「ようたすカー」）</p>
鉄道	JR 東北本線（3 駅）
交通計画	<p>二本松市地域公共交通総合連携計画（平成 21 年度策定に向け検討中）</p> <p>方向性：スクールバス、福祉バス等に見られる合併後の地域間サービス水準の均衡化及び財政負担の軽減を図りながら、市民の移動を支える持続可能な交通体系を確立</p> <p>主な事業：平成 22 年度から、公共交通の見直し再編によるコミュニティバスの実証運行 など</p>

(3) 伊達市

路線バス等	<p>福島交道路線バス 16 路線・委託バス 7 路線</p> <p>民間バス： 多くが福島駅を起点とする路線（12 路線）</p> <p>委託バス： 全てが掛田駅（霊山地域）を起点とする路線</p> <p>財政負担： 19 年度約 9,700 万円（18 年度約 7,700 万円）（ 4）</p> <p>4 20 年 5 月末に廃止した委託バス「梁川・藤田線」分を含む</p>
デマンド型	<p>保原地域： ほぼらまちなかタクシー（のってみっカー）</p> <p>梁川地域の一部： 国見まちなかタクシー</p> <p>霊山・月舘地域： 霊山・月舘まちなかタクシー</p>
鉄道	<p>J R 東北本線（1 駅）・阿武隈急行線（10 駅）</p>
交通計画	<p>伊達市地域公共交通総合連携計画（平成 21 年 3 月策定）</p> <p>方向性： 高齢化社会に対応したシビルミニマムの確保・地域間連携の強化・温室効果ガスを抑制するための公共交通の役割強化・持続可能な公共交通体系の確立</p> <p>主な事業： 平成 21 年度から、委託バス再編やデマンド型乗合タクシーの実証運行 など</p>

(4) 本宮市

路線バス等	<p>福島交道路線バス 2 路線・委託バス 4 路線</p> <p>民間バス： 本宮駅周辺を起点に二本松市（岩代地域経由）と郡山市（旧国道 4 号線経由）の中心部へと広域的に運行される路線</p> <p>委託バス： 本宮地区内巡回 1・本宮駅を起点に大玉村竹ノ内・二本松市岳、郡山市熱海へと広域的に運行される路線 3（ 5）</p> <p>5 本宮市では、大玉村竹ノ内と二本松市岳へ運行する路線を合わせ「岳・竹の内線」とし、委託バスは巡回 1 を含め 3 路線として整理。</p> <p>財政負担： 19 年度約 2,500 万円（18 年度約 2,500 万円）</p>
スクールバス	<p>白沢地区 4 路線</p>
デマンド型	<p>白沢地区： しらさわイクタンタクシー</p>
鉄道	<p>J R 東北本線（2 駅）</p>
交通計画	<p>新交通システム運行計画（平成 20 年 12 月）</p> <p>方向性： 気軽に利用できるネットワークの構築・交通弱者の利便性等向上・地域間交流促進と地域交通格差の解消・商業、公共施設の利用促進・バス利用者の負担軽減と利用増進</p> <p>主な事業： 平成 21 年度から、福島交道路線バス等を廃止しデマンドタクシーを拡大するなど新交通システムへ移行</p>

(5) 桑折町

路線バス等	福島交道路線バス 3 路線 ----- 民間バス： いずれも福島駅を起点として、町内を終点とする路線 1・ 町内通過し国見町を終点とする路線 2 財政負担： 19 年度 400 万円弱（18 年度 400 万円弱） 以前は東西方向への福島交道路線バスがあったが、廃止により、現在 南北方向にのみ運行 平成 13 年度から 14 年度の 1 年間、試行的に町内巡回バスを運行した が、財政負担に対し効果が低いこと等から本格実施への移行なし
鉄道	J R 東北本線（1 駅）

(6) 国見町

路線バス等	福島交道路線バス 2 路線 ----- 民間バス： いずれも福島駅を起点として、町中心部を終点とする路 線 1・町郊外を終点とする路線 1 財政負担： 19 年度約 1,000 万円（18 年度約 900 万円）（ 6） 6 20 年 5 月末に廃止した委託バス「藤田・貝田線」・「梁川・藤田 線」分を含む
デマンド型	町内全域： 国見まちなかタクシー
鉄道	J R 東北本線（2 駅）

(7) 川俣町

路線バス等	福島交道路線バス 8 路線・ J R バス東北 1 路線・委託バス 4 路線 ----- 民間バス： 全てが福島市や二本松市、伊達市のほか飯舘村、南相馬 市など相双地方を結ぶ広域的に運行される路線 委託バス： 福島市松川地区及び飯野地区を結ぶ広域的に運行される 路線 2・町内で完結する路線 2 財政負担： 19 年度約 3,200 万円（18 年度約 2,700 万円） 福島交道路線バス「大綱木経由針道線」、「針道経由木幡線」及び「新 助待線」には、フリー乗降区間あり
スクールバス	小島地区 2 路線・福沢地区 1 路線・大綱木地区 1 路線・小綱木地区 1 路線・ 山木屋地区 1 路線

交通計画	川俣町生活交通計画[連携計画]（平成21年3月策定）
	<p>方向性： 町に合った持続可能な生活交通体系の構築・町民協働で生活交通を支える仕組みの構築</p> <p>主な事業： 平成21年度から、路線バスの再編に併せたデマンド型交通(乗合タクシー)の実証運行 など</p>

(8) 大玉村

路線バス等	<p>委託バス2路線</p> <p>委託バス： いずれも本宮駅を起点として、村内を終点とする路線1・村内通過し二本松市岳を終点とする路線1</p> <p>財政負担： 19年度400万円強(18年度400万円強)</p>
スクールバス	村内全域4路線
福祉バス	<p>村内全域7路線</p> <p>(「ふれあい号」1台により、曜日ごとに1路線又は2路線運行)</p>
鉄道	JR東北本線(駅なし)

表2.1 各市町村における路線バス等の運行状況整理表

	福島市	二本松市	伊達市	本宮市	桑折町	国見町	川俣町	大玉村
民間路線バス								
委託バス								
スクールバス								
福祉バス								
助成制度								
デマンド型交通	() (7)							

7 福島市松川地区では、定時定路線式の乗合タクシー運行(要電話予約)。

3 交通体系別の状況

次に、交通体系別として、路線式の「民間路線バス」、「委託バス等」とドア・ツー・ドア式の「デマンド型交通」に分けて、その状況を整理する。

(1) 民間路線バス

「民間路線バス」は、大玉村を除く地域内7市町において運行されているが、85路線のうち約3分の2の路線には赤字を補うための補助金等が投入されている。

補助金には国・県補助（福島県生活交通路線維持費補助金）と市町村補助があるが、ほとんどの路線に国・県補助と合わせて又は単独で地元市町の補助金が入っており、中には1市のみで1,000万円を超える高額補助を行う路線も見られている。各市町の補助金額は、国見町の200万円台から二本松市の約8,000万円まで運行状況等により規模の大小はあるが、増加傾向のところが多く、いずれも大きな負担となっている。

利用者数は、年間2,000人程度から150,000人を超える路線まで様々あり、年によっては多少増加するところも見られるが、全体的には減少傾向にある。（利用者数等の把握：通常はバス事業者が実施。市町による乗降調査等は計画策定時など必要に応じ実施。）

路線は、一つの市町内で完結するものが59路線、残り26路線は複数市町にまたがり、隣接する県中地域や相双地域まで伸びるものもある。その形態も福島市の市街地内を循環するものから、広域的に福島駅と二本松市中心部など都市間を結ぶものや川俣町など中山間地域へと伸びるもの、あるいはあぶくま地域内など主に中山間地域のみを通るもの等様々あり、それぞれに一定の傾向も見られている。

《主な形態ごとの傾向等》

市街地循環など福島市中心部付近の路線	補助金を伴わずに運行される路線が多くある。
都市部から伸びる広域路線	福島駅や二本松駅周辺を起点にする路線が多いことから、都市部の区間では重複が生じている。 中山間地域を通る区間の長さに比例して、収支率が下がる傾向にある。
主に中山間地域を通る路線	収支率20～30%程度の路線が多く、国・県補助対象要件の一つ「経常収益（又は経常収益＋市町村補助）が経常費用の55%以上」を目安とした場合、非常に低い。 補助金が高上がり傾向にあり、1人が1回利用するごとに100円前後の補助を要している路線も見られる。

また、温泉など観光地へ伸びる路線もあるが、自家用車普及や送迎バス充実等により当初の目的は失われ、朝夕の通学など地元住民の生活路線となっているところも見られる。

なお、福島交通「小浜經由本宮線」については、二本松市・本宮市双方の計画に基づき今年度末をもって廃止し、当該地域には、新たにコミュニティバス、市営バス等が運行されることとなっている。

表 2.2 県北地域内で運行される民間路線バス一覧

	路線名	起点	終点	関係市町村		路線名	起点	終点	関係市町村
1	1コース	福島駅東口	福島駅東口	福島市	44	佐原經由四季の里	福島駅東口	四季の里	福島市
2	2コース	福島駅東口	福島駅東口	福島市	45	荒井	福島駅東口	自衛隊前	福島市
3	1コース(大回り)	福島駅東口	福島駅東口	福島市	46	佐原	福島駅東口	荒川発電所	福島市
4	渡利	福島駅東口	福島駅東口	福島市	47	第二日東	福島駅東口	工業試験場	福島市
5	渡利大回り	福島駅東口	福島駅東口	福島市	48	鳥川	福島駅東口	自衛隊前	福島市
6	信夫山循環 4号線先回り	福島駅東口	福島駅東口	福島市	49	平田	福島駅東口	平田	福島市
7	信夫山循環 13号線先回り	福島駅東口	福島駅東口	福島市	50	志田	舟場町・大町	上志田	福島市
8	藤田	福島駅東口	国見役場	福島市・伊達市・桑折町・国見町	51	試験場經由庭坂	舟場町・大町	庭坂荒町	福島市
9	桑折	福島駅東口	遠分 桑折警察署前	福島市・伊達市・桑折町	52	由添団地經由庭坂	市役所前	庭坂荒町	福島市
10	伊達	福島駅東口	北福島医療センター	福島市・伊達市	53	上姥堂	舟場町・大町	上姥堂	福島市
11	藤田經由小坂	福島駅東口	小坂	福島市・伊達市・桑折町・国見町	54	土船	舟場町・大町	土船	福島市
12	伊達經由湯野	福島駅東口	湯野駅	福島市・伊達市	55	養護スクール	福島駅東口	グラウンド前	福島市
13	宮代団地	福島駅東口	宮代団地	福島市	56	飯野・針道	飯野町	針道	福島市・二本松市
14	五十沢	福島駅東口	沼平	福島市・伊達市	57	白根	梁川駅	宮本	伊達市
15	月の輪經由梁川	福島駅東口	塩野川	福島市・伊達市	58	山舟生	梁川駅	除石	伊達市
16	伊達經由保原	福島駅東口	猫川	福島市・伊達市	59	川俣・掛田	掛田駅前	京田	伊達市・川俣町
17	月の輪經由保原	福島駅東口	保原バスセンター	福島市・伊達市	60	新助待	川俣高校前	新助待	伊達市・川俣町
18	月の輪台団地	福島駅東口	月の輪台団地	福島市	61	針道經由木幡	川俣高校前	塩の沢	二本松市・川俣町
19	伊達經由掛田	福島駅東口	掛田駅前	福島市・伊達市	62	大綱木經由針道	川俣高校前	針道	二本松市・川俣町
20	大波經由掛田	福島駅東口	掛田駅前	福島市・伊達市	63	岳	本町	岳温泉	二本松市
21	御山經由サティ	舟場町・大町	福島サティ	福島市	64	海外協力隊二本松訓練所	本町	JICA・NTC	二本松市
22	原田東	舟場町・大町	福島北警察署	福島市	65	原瀬經由岳	二本松営業所	岳温泉	二本松市
23	中野	舟場町・大町	堰場	福島市	66	小浜經由本宮	若宮二丁目	本宮駅前	二本松市・本宮市
24	南沢又經由北沢又	舟場町・大町	北沢又	福島市	67	鈴石	若宮二丁目	大久保	二本松市
25	医大經由二本松	福島駅東口	若宮二丁目	福島市・二本松市	68	津島	若宮二丁目	津島公民館	二本松市・川俣町・浪江町
26	美郷經由松川	福島駅東口	古天神	福島市	69	二本松・田沢	若宮二丁目	和田	二本松市
27	蓬萊小經由医大	福島駅東口	医科大学前	福島市	70	小浜	若宮二丁目	小浜	二本松市
28	清水町經由医大	福島駅東口	医大病院	福島市	71	大平經由小浜	若宮二丁目	小浜	二本松市
29	蓬萊団地	福島駅東口	蓬萊西口	福島市	72	広瀬經由杉沢	若宮二丁目	馬船	二本松市
30	蓬萊小經由荒古屋・医大	荒古屋	医科大学前	福島市	73	初森	若宮二丁目	川前	二本松市
31	蓬萊小經由大生・医大	折戸	医科大学前	福島市	74	戸沢	若宮二丁目	美女木	二本松市
32	蓬萊小經由庭坂・医大	庭坂荒町	医科大学前	福島市	75	針道經由下田	若宮二丁目	落合	二本松市
33	桜台經由医大	福島駅東口	医科大学前	福島市	76	太田若宮	若宮二丁目	太田若宮	二本松市
34	蓬萊小經由桑折・医大	桑折駅前	医科大学前	福島市・伊達市・桑折町	77	上川崎	二本松市役所	大中地	二本松市
35	蓬萊小經由月の輪・医大	月の輪台団地	医科大学前	福島市	78	塩沢	二本松市役所	塩沢温泉	二本松市
36	南バス經由蓬萊団地	福島駅東口	蓬萊西口	福島市	79	鉄扇橋	二本松市役所	鉄扇橋	二本松市
37	蓬萊スクール循環	福島駅東口	蓬萊西口	福島市	80	船引・百目木	船引	搦手	二本松市・田村市
38	医大・立子山經由飯野	福島駅東口	飯野町	福島市	81	新船橋經由木幡	二本松市役所	才の神	二本松市
39	月館經由川俣	福島駅東口	京田	福島市・伊達市・川俣町	82	旧道經由本宮	本宮営業所	郡山駅前	本宮市・郡山市
40	バス經由南向台団地	福島駅東口	地区センター前	福島市	83	川俣・原町	京田	原町営業所	川俣町・飯館村・南相馬市
41	南向台循環渡利先回り	福島駅東口	福島駅東口	福島市	84	川俣・飯樋	京田	大久保	川俣町・飯館村
42	南向台循環黒岩先回り	福島駅東口	福島駅東口	福島市	85	福浪	福島駅東口	川俣高校前	福島市・川俣町
43	土湯	福島駅東口	土湯温泉	福島市					

資料：市町村調査票等に基づき作成

(注) 85「福浪線」はJRバス東北(株)運行・その他は全て福島交通(株)運行

(2) 委託バス等

ア 委託バス

「委託バス」は、桑折町と国見町を除く6市町村で22路線が運行されているが、福島市（9路線・うち3路線は二本松市、川俣町等との共同運行）や伊達市（7路線・全て単独運行）における路線が多くなっている。

現在運行されている委託バスは昭和60年前後から導入が始まり、乗合バスの規制緩和を内容とする改正道路運送法が施行された平成14年2月以降のものが半数以上を占め、最も新しい路線はJRバス東北「福浪線（一部区間・問屋前～川俣南小前）」廃止に伴い平成20年4月に川俣町が運行を開始した「川俣高校前・山木屋線」である。

運行目的は、多くが民間路線バス廃止・縮小後の代替であるが、そのほかには、「湯野杉の平おとり幼稚園線（福島市）」の幼稚園通園対策や「福沢循環線（川俣町）」の交通空白地域対策などがある。

運行方法は、廃止前の民間路線バスと同じく福島交通(株)やJRバス東北(株)が大型バスにより運行する路線や地元のバス事業者等がマイクロバスにより運行する路線、さらには、デマンド型交通の要素を取り入れジャンボタクシーにより運行する福島市松川地区など、利用者数その他の状況により異なっており、市町村の財政負担も60万円程度から2,000万円を超えるものまで様々である。

委託バスは、主に中山間地域など民間路線バスが撤退した後の採算性の悪い地域を中心に運行されており財政負担も大きいため、これまでも様々な見直しが行われてきたが、利用者が減少傾向にあることなどから、さらに今後の改廃等を検討する市町村も多い。

《これまでの主な見直し》

本宮・岳線 / 本宮・竹ノ内線 (二本松市・本宮市・大玉村)	運行形態等見直しにより、平成16年10月から経費削減、サービス向上
梁川・藤田線(伊達市・国見町) 藤田・貝田入口線(国見町)	デマンド型乗合タクシーの運行開始に伴い、平成20年5月末廃止
梁川・掛田線 / 掛田・移線 / 掛田・中川・霊山神社線 (いずれも伊達市)	デマンド型乗合タクシーの運行開始に合わせ、平成20年10月から平日のみの運行に変更

《今後の主な見直し計画》

梁川・掛田線ほか伊達市内全路線 (伊達市)	デマンド型乗合タクシー等を活用した一体的見直しによる再編 7路線5台 3路線3台
本宮地区内巡回バス(本宮市)	平成21年3月末で廃止し、デマンド型乗合タクシー等に再編
船福線 (福島市・二本松市・田村市)	二本松市公共交通計画書において「廃止検討」として位置付け

表 2.3 県北地域内で運行される委託バス一覧

	路線名	運行区間	関係市町村	運行者	(8) 運行 車両	(9) 運行 開始	(10) 導入 理由
1	医大水原	医大～狼ヶ森	福島市	福島交通(株)	大型バス	S63	
2	湯野杉の平	湯野駅～杉ノ平	福島市	福島交通(株)	大型バス	S63	
3	湯野杉の平おおとり幼稚園	湯野駅～杉ノ平	福島市	福島交通(株)	大型バス	H16	
4	上姥堂高湯	上姥堂～ハイランド前	福島市	福島交通(株)	大型バス	H9	
5	飯坂茂庭	飯坂温泉駅～もにわの湯	福島市	福島交通(株)	大型バス	H18	
6	川俣松川	松川駅～川俣高校前	福島市・川俣町	(有)カネハチタクシー	マイクロバス	H17	
7	川俣飯野	飯野町～川俣高校前	福島市・川俣町	(有)カネハチタクシー	マイクロバス	H18	
8	松川下川崎乗合タクシー	松川支所～通草	福島市	(有)カネハチタクシー	ジャンボタクシー	H16	
9	JRバス東北船福線	福島駅東口～船引駅	福島市・二本松市・田村市	JRバス東北(株)	大型バス	S59	
10	本宮・岳(11)	本宮駅前～岳温泉	二本松市・本宮市・大玉村	協和交通(株)	マイクロバス	S60	
11	本宮・竹ノ内(11)	本宮駅前～糺免	本宮市・大玉村	協和交通(株)	マイクロバス	S60	
12	梁川・掛田	塩野川～掛田駅前	伊達市	福島交通(株)	大型バス	S61	
13	掛田・中川・霊山神社	掛田駅前～霊山神社	伊達市	福島交通(株)	大型バス	S61	
14	掛田・移藪	掛田小～移藪	伊達市	福島交通(株)	大型バス	H14	
15	掛田・山野川・霊山神社	掛田駅前～霊山神社	伊達市	福島交通(株)	大型バス	H14	
16	掛田・追分	掛田小～追分	伊達市	福島交通(株)	大型バス	H14	
17	掛田・中川・掛田	掛田小～掛田駅前(循環)	伊達市	福島交通(株)	大型バス	H14	
18	掛田・山戸田・掛田	掛田小～掛田駅前(循環)	伊達市	福島交通(株)	大型バス	H14	
19	熱海・下樋	本宮駅～太田病院・下樋	本宮市	協和交通(株)	マイクロバス	H16	
20	(本宮地区)巡回バス	7コース	本宮市	市・増子タクシー他	マイクロバス	H12	
21	福沢循環	役場基点に2ルート	川俣町	福島交通(株)	大型バス	H12	
22	川俣高校前山木屋	山木屋水境～川俣高校前	川俣町	(有)シュガーソーイング	マイクロバス	H20	

資料：市町村調査票等に基づき作成

8 バス車両については「大型バス」と「マイクロバス」に大別しており、「大型バス」は、「民間路線バス」として通常福島交通(株)等が運行する大きさの車両としている。

9 「運行開始」欄は、当初の運行開始年度を記載している。他の欄は、現状を記載しているため、その後の異動により、運行開始時とは一致していない場合がある。

10 「導入理由」欄の数字は、次のとおり。

：路線バスの廃止・縮小への対応 ：空白地域への対応 ：その他

11 本宮市では2つを合わせて「岳・竹の内」線としているが、本研究においては、関係市町村が異なることや大玉村内での経路が異なることから、2路線に分けて整理する。

イ スクールバス、福祉バス等

「スクールバス」は、学校の統廃合時に導入されるケースが多く、川俣町では平成 20 年 4 月の福沢小と小島小の川俣小への統合に伴い新たに 2 つ増え 6 路線となるなど、現在 5 市町村（福島市・二本松市・本宮市・川俣町・大玉村）で 30 路線が運行されている。

このうち、二本松市では、合併前の旧市町スクールバスをそのまま引き継いでいるため最も多い 14 路線を運行し、年間約 5,900 万円の財政負担を要しているが、民間路線バス等との重複が多いことや平成 22 年 4 月の東和地域における小学校統廃合を控えさらに増やす必要があることなどから、一般客と混乗するシステムの導入などを検討している。

また、川俣町では、路線バスとの競合などにより有効活用が図られていないことから、生活交通計画の中では、混乗や空き時間活用を長期的に検討していくこととしている。

「福祉バス」は、二本松市、大玉村で運行されているが、二本松市では、スクールバス同様合併前の状況を引き継いでおり、二本松地域では高齢者、障がい者等の日常生活支援のための「巡回福祉車両ようたすカー（ジャンボタクシー）」、岩代地域では通院等不便解消のための「医療用送迎バスひょうたん号（マイクロバス）」など旧市町単位で異なるサービスに年間約 1,400 万円の財政負担を要している中、民間路線バス等との重複が多いことなどから、巡回交通の整備等を検討している。

なお、幼稚園児、小中校生や高齢者、障がい者などの交通弱者の移動については、スクールバスや福祉バスの運行以外にも、伊達市等における「遠距離通学者等通学費補助」や桑折町等における「タクシー助成事業」など各市町村とも様々な「助成制度」により補っているが、対象や利用回数が限定されるなど、十分とは言えない状況も見られている。

ウ 住民等運行バス

民間バス事業者や市町村が運行するバス等のほか、福島市蓬莱地区では、市民団体「蓬莱まちづくりコミュニティぜえね」が事業主体となり、高齢者の外出支援などによるコミュニティ再生等を目的に、平成 20 年 6 月より無料循環バス「くるくる」を運行している。

表 2.4 「くるくる」運行状況

運行車両	マイクロバス 1 台（タクシー事業者から運転手付きで借上げ）
運行内容	団地内に設定した 3 コースを 1 日各 5 回循環 コース設定に当たっては、住民の要望を取り入れるとともに、既存の福島交通路線バスとの共存にも配慮している
運行日	日曜日を除く毎日
収入	住民等からの募金 施設、企業等からの運行協力金 料金：無料 市からの財政負担：なし
利用状況	利用者は、約 6 か月で 10,000 人を超えたが、当初約 100 人/日あったものが減少してきている

資料： 市町村調査票等に基づき作成

(3) デマンド型交通

「デマンド型交通」は、4つの地域において乗合タクシー方式で運行されており、導入の時期などから運行システムや利用者数等は異なるが、いずれも商工会が事業主体となり、予約センター等に常時2名のオペレーターを配置、地元又は近隣のタクシー会社に運転委託するなど、基本的に同じ方法をとっている。

県北地域で最初の導入は、平成15年3月、合併前の旧保原町（現伊達市）における「ほばらまちなかタクシー」で、全国的にもデマンド型交通が始まった早い段階であったことから実験的要素もあり、国補助を受けるなどして、当時の他地域に同じく多くの機能を備えた「IT型（12）」のシステムを使用して運行されている。利用者数は平成17年度よりほぼ横ばいの状況であるが（約150人/日）、運行開始から約6年、先ごろ平成21年2月には累計利用者数が20万人を超えたところである。なお、市からは、導入時より毎年定額で1,300万円の財政負担を受けている。

2番目は、平成17年4月、合併前の旧白沢村（現本宮市）における「しらさわイクタンタクシー」で、他の方法も模索したが「ほばら」と同じく「IT型」のシステムにより運行されており、利用者数はやはり横ばいで（約90人/日）、市からは赤字分を補てんする形で毎年900万円前後の財政負担を受けている。

「ほばら」・「しらさわ」いずれも、システムについて、導入時の高額な費用及び運行開始後の維持管理費に加え、今後の更新にも多額の財政負担を要することが見込まれている。

12 デマンド型交通の予約システムは、特に高価なコンピュータシステムを整備するケースと安価なシステム等で運用しているケースがある。

本研究では、前者を「IT型」、後者を「非IT型」とする。

表2.5 「ほばら」・「しらさわ」運行状況

	ほばらまちなかタクシー(のってみっカー)	しらさわイクタンタクシー
導入時期	平成15年3月	平成17年4月
事業主体	保原町商工会	本宮市商工会
運行者	(有)丸和保原タクシー・新達交通(株)	増子(株)・(有)中央タクシー
導入目的	交通不便者の足確保 商店街の活性化	民間路線バス廃止による代替
概 要		
運行エリア	保原町 4エリア(東部・西部・南部・北部) まちなかエリア	白沢循環 市内行き 日本宮町内は路線式 ・乗降場所指定
運行日時・頻度	平日のみ まちなか：20分間隔 9:00～16:30 まちなか以外：60分間隔 8:30～16:30	平日のみ 60分間隔 8:30～16:00

利用方法	事前登録制・予約型(30分前)	事前登録制・予約型(30分前)
利用料金	まちなか 200 円・まちなか以外 300 円	白沢循環 200 円・市内行き 400 円
車両の車種・ 台数・保有形態	小型タクシー3台・ジャンボタクシー2台 運行者からの借上げ	ジャンボタクシー3台 運行者からの借上げ
運行システム	IT型システム	IT型システム
予約先	まちなかお茶の間「まわらん処」	予約センター(商工会白沢支所内)
オペレーター	3名(交代制により常時2名勤務)	3名(交代制により常時2名勤務)
利用者数	実績:35,322人(約150人/日)	実績:22,617人(約90人/日)
財政負担	実績:13,000千円	実績:8,953千円
備考	試験運行約1か月間 (平成15年3月) 運行開始後の見直し ・エリアの細分化、時刻表の変更 ・システム蓄積データの活用なし	試験運行なし 運行開始後の見直し ・見直し及びシステム蓄積データ活用なし

資料：市町村調査票・現地調査に基づき作成

3番目は国見町の「国見まちなかタクシー」、4番目は伊達市霊山地域・月舘地域の「霊山・月舘まちなかタクシー」であり、いずれも平成20年度に入ってから導入されたもので、まだ1年を経過していない。

平成20年6月から開始した「国見」は町内企業が開発した「非IT型」のシステムを使用、また、同年10月開始の「霊山・月舘」も同じシステムを利用することにより、「ほばら」等に比べ、非常に安価な初期投資で運行を始めている。当システムは、運行地域の規模等からして必要な機能を備えており、今のところ運用上の支障は生じていない。

利用者数は、導入後日が浅いこともあり、「国見」が80人/日に対し50人弱/日、「霊山・月舘」は35人/日に対し15人程度/日と計画を下回っているため、赤字分を補填する各市町の財政負担が、当初見込みより拡大することが懸念されている。

なお、「霊山・月舘」は、平成21年9月末までの1年間を試験運行としており、毎月の運行委員会開催などにより改善を加えていくこととし、これまでも時刻表見直しなどを行っている。

表 2.6 「国見」・「霊山・月館」運行状況

	国見まちなかタクシー	霊山・月館まちなかタクシー
導入時期	平成 20 年 6 月	平成 20 年 10 月
事業主体	国見町商工会	伊達市商工会
運行者	(有)三協ハイヤー	霊山：(有)丸和保原タクシー 月館：(有)月館タクシー
導入目的	公共交通の確保と利便性の向上 商店街の活性化	交通不便者の足確保 商店街の活性化
概 要		
運行エリア	国見町 2 エリア(東部・西部) まちなかエリア 伊達市 旧委託バス「梁川・藤田線」上 伊達市内は路線式	霊山町 3 エリア(東部・西部・北部) まちなかエリア 月館町 月館エリア
運行日時・頻度	平日のみ まちなか : 概ね 30 分間隔 9:00 ~ 16:00 まちなか以外: 60 分間隔 8:30 ~ 16:30	平日のみ 60 分間隔 8:30 ~ 16:30
利用方法	事前登録制・予約型(1時間前)	事前登録制・予約型(1時間前)
利用料金	まちなか 200 円・まちなか以外 400・600 円	まちなか 300 円・まちなか以外 500 円
車両の車種・台数・保有形態	小型タクシー2 台・ジャンボタクシー2 台 運行者からの借上げ	小型タクシー3 台・ジャンボタクシー1 台 運行者からの借上げ
運行システム	非IT型システム(町内企業開発)	非IT型システム(国見町企業開発)
予約先	予約センター(商工会内)	情報センター(霊山総合支所内)
オペレーター	3 名(交代制により常時 2 名勤務)	3 名(交代制により常時 2 名勤務)
利用者数	計画(10 月間): 約 16,000 人(80 人/日)	計画(6 月間): 約 4,200 人(35 人/日)
財政負担	計画(10 月間): 12,000 千円 (初期投資含む)	計画(6 月間): 10,000 千円 (初期投資含む)
備 考	試験運行約 2 か月間 (平成 18 年 12 月 ~ 19 年 2 月) 平成 17 年度にニーズ把握のためのアンケート調査実施 男女別、年代別、利用目的により 数値に差あり	試験運行 1 年間(平成 20 年 10 月 1 日 ~ 平成 21 年 9 月 30 日)を経て、平成 21 年 10 月より本格運行予定 運行開始後の見直し ・ 一部時刻表の見直し

資料： 市町村調査票・現地調査に基づき作成

4 住民意識

最後に、生活交通に関する当地域内住民の意識についても、二本松市、伊達市、川俣町が連携計画等の策定に当たり行った調査を参照して整理する。

《調査方法》

二本松市 A	平成 19 年 8 月実施 / 市民全般対象に無作為抽出による郵送調査 有効回収数 2,767 票 / 有効回収率 48.7%
二本松市 B	平成 19 年 8 月実施 / バス乗車者対象に配付・郵送回収による調査 有効回収数 200 票 / 有効回収率 37.0%
伊達市	平 20 年 7 月実施 / 市民全般対象に抽出による郵送調査 回収数 800 票 / 回収率 40.1%
川俣町	平 20 年 6 月実施 / 全世帯対象に調査 回収数 4,110 票 / 回収率 78.7%

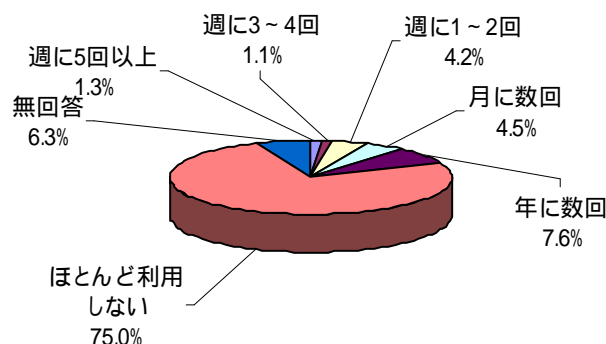
(1) 生活交通全般

ア 利用の状況 利用しない住民が多く、利用するのは高齢者や学生

二本松市(A)では、路線バス、鉄道を始めとした公共交通について利用状況を調査しているが、その結果、「ほとんど利用しない」住民が75.0%を占め、「週に5回以上」から「年に数回」までを合わせた「利用する」住民は18.7%に過ぎない。

「利用する」住民について見てみると、年代別では、10代(34.7%)、70代(31.6%)、80代(31.0%)でその割合が高く、20代(7.1%)が最も低くなっている。また、地域別では、比較的人口が集中している二本松地域(16.5%)と安達地域(16.2%)で低く、中山間地が広がる岩代地域(25.5%)と東和地域(23.1%)では高くなっている。

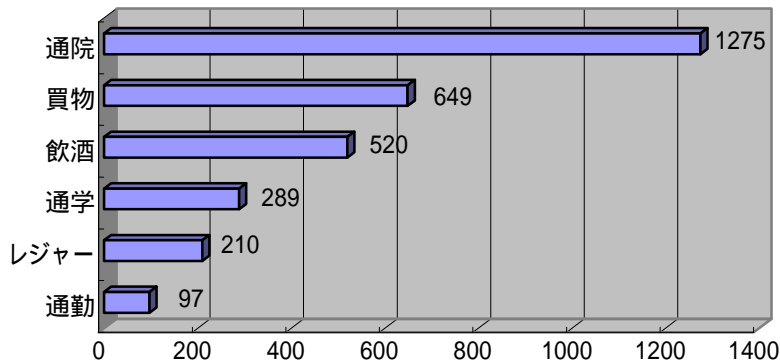
図2.1 公共交通の利用状況【二本松市調査(A)】



イ 利用する目的 多い「通院」利用

川俣町では、バス・タクシーについて利用目的を調査しているが、「通院」、次いで「買い物」が高くなっており、県北地域内ほか雫石町始め現地調査を行った県外他市町村から聞かれた状況とも一致している。

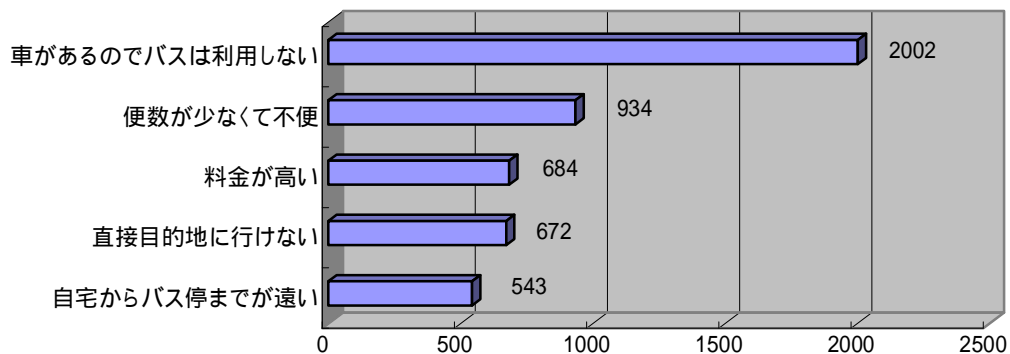
図2.2 バス・タクシーの利用目的【川俣町調査】
(複数回答)



ウ 利用しない理由 車の利用

二本松市(A)と川俣町では、路線バス等を利用しない理由について調査しているが、いずれも「車の利用」を上げる回答が、「運行本数が少ない」、「バス停が遠い」など運行に関するものを大きく上回っている。

図2.3 バスを利用しない理由【川俣町調査】 (複数回答)



また、伊達市では、外出目的別に利用する交通手段について調査しているが、「買い物」、「通院」、「通勤・通学」、「その他(習い事・趣味など)」の全ての項目で、「自分で運転」又は「家族等の送迎」による自家用車の利用が80%前後と高く、路線バス等の利用はほんの数%に止まっている。

これらの状況から、路線バス等の利用者減少には、自家用車の影響が大きく作用していることが確認できる。

なお、伊達市と川俣町では、自動車保有の状況について調査しているが、1台も保有しない世帯はごく少数で、2台以上保有が伊達市75.3%、川俣町55.0%と多数を占めている。

エ 改善すべき点 直接目的地へ・バス停以外でも自由に乗り降り など

二本松市(A)では、「公共交通の利用のしやすさ(改善すべき点)」として11項目を設定し、それらが重要か、重要ではないかを調査しているが、そのうち「非常に重要」又は「重要」とする回答割合が高かった項目の上位は、次のとおりとなっている。

(非常に重要・重要)割合)

目的地に直接行くことができるようにする	68.7%
バス停以外でも路線上なら自由に乗り降りできるようにする	66.7%
バス等の利用運賃を安く利用できるようにする	61.9%
需要対応型で家の近くで乗り降りできるようにする	58.7%
地域の人口や利用度に応じて運行体系や便数を設定する	58.3%

オ 今後の在り方・ニーズ 異なる財政負担とサービスへの考え方

公共交通の「今後」について、内容、項目数等は異なるが3市町とも調査している。

二本松市と伊達市の結果は類似しており、二本松市(A)では「財政負担を維持したまま、効率化等を行いサービス維持」、「市民がもっと利用し、財政負担軽減に協力」、伊達市では「他の手段確保により、路線バスの路線廃止等縮小やむなし」、「市負担減らすため、路線見直し」の順に回答数が多く、「負担を増やしてもサービス向上・充実」は、両市ともに最も少なくなっている。

これに対し、川俣町では、高齢者等交通弱者への配慮から「行政負担増やしてでも利便性高める」が最も多く、「費用縮減の検討不可欠」がこれに次いでいる。

(2) 路線バス

ア 伊達市調査

(ア) 利用の状況 住民の多くが「まったく乗らない」

伊達市では、交通手段別として、路線バス(民間路線バス・委託バス)の利用状況についても調査しているが、「まったく乗らない」住民が72.8%を占め、「ほぼ毎日」から「年に数回」までを合わせた「乗る」住民は22.6%に過ぎない。

「乗る」住民については、前述の二本松市調査(A)のような人口等の状況による傾向は特に見られず、伊達地域(30.4%)で割合が高く、保原地域(22.6%)、霊山地域(23.3%)、月舘地域(21.8%)は市合計に近似、梁川地域(17.5%)では低くなっている。

(イ) 利用しない理由 高い運賃・乗りたい時間に運行なし など

路線バスを「利用しない理由」としては、二本松市(A)で群を抜いていた「自動車で移動する」が項目にないこともあり、「運賃が高い」とする回答が最も多く、次いで「利用したい時間帯に運行がない」、「目的地に行く路線がない」、「自宅からバス停までが遠い」の順になっている。

(ウ) 改善すべき点 どこでも乗車 など

路線バスを利用するために必要な「改善点」としては、「手を挙げればどこでも乗れるようにする」とする回答が最も多く、次いで「運行ルートを見直す」、「共通回数券など、お得で簡単な支払い方法にする」、「高齢者向けの車両を導入する」の順となっている。

イ 二本松市調査

(ア) 利用の状況 多い「通勤」・「通学」・「通院」利用

二本松市(B)では、路線バスについて乗車中の利用者を対象として調査しているが、その結果、利用目的は「通勤」、「通学」がともに24.5%で最も高く、これに対応して、利用回数は「週に5回以上」が49.5%で半数を占めている。

図2.4 路線バスを利用する目的
【二本松市調査(B)】

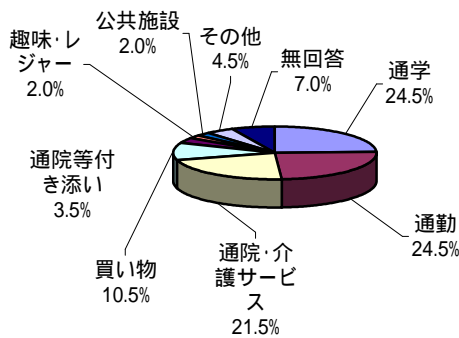
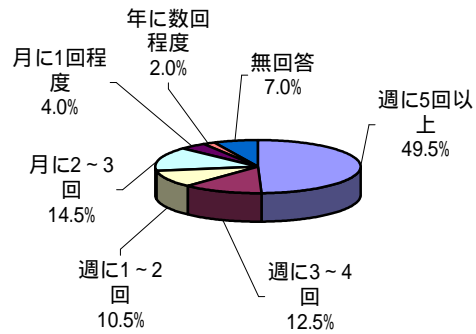


図2.5 路線バスを利用する回数
【二本松市調査(B)】



(イ) 利用の満足度 低い「運行本数」・「運行時間」・「料金」

運行状況に対する満足度については、「バス停の位置」や「行き先」は「良い」とする回答が70%を超えているが、「運行本数」は増便、「運行時間」は早い時間・遅い時間の運行、「料金」は安くとの意見が多く聞かれ、「良い(又は妥当)」とするのは30%台に止まっている。

図2.6 路線バスの利用の満足度
(運行本数)
【二本松市調査(B)】

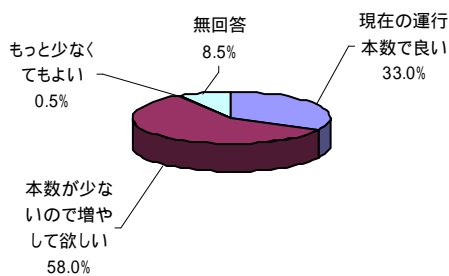
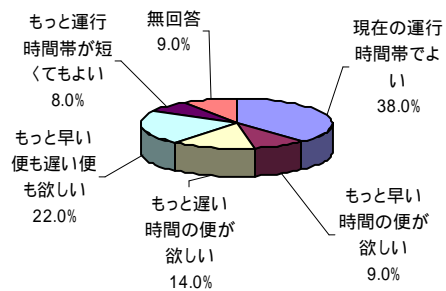


図2.7 路線バス利用の満足度
(運行時間)
【二本松市調査(B)】



第3章 問題・課題の整理

1 問題・課題の抽出

県北地域内の生活交通について、現状把握のための調査や研究会における取組事例等の研究において聞かれた主な問題・課題は次のとおりであり、その内容から、大きく「コスト高」、「利用者減少」、「非効率性等」及び「その他」に分類することができる。

問題・課題の内容	コ ス ト 高	利 用 者 減 少	非 効 率 性 等	そ の 他																												
(1) 生活交通全般（共通的・複合的内容）																																
ア 地域共通																																
<p>(ア) 利用者減少等により、市町村の財政負担が増大している。 「民間路線バス+委託バス+デマンド型交通」負担額 特定目的(学校、福祉等)のバス・タクシーを除く 国見町について、デマンド型交通試験運行は除く</p> <table style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <tr> <td style="width: 15%;"></td> <td style="width: 15%;">福島市</td> <td style="width: 15%;">106.4</td> <td style="width: 15%;">94.6</td> <td style="width: 15%; border-left: 1px dashed black;">二本松市</td> <td style="width: 15%;">90.8</td> <td style="width: 15%;">86.5</td> </tr> <tr> <td></td> <td>伊達市</td> <td>102.6</td> <td>84.1</td> <td style="border-left: 1px dashed black;">本宮市</td> <td>33.5</td> <td>34.3</td> </tr> <tr> <td></td> <td>桑折町</td> <td>3.7</td> <td>3.7</td> <td style="border-left: 1px dashed black;">国見町</td> <td>10.0</td> <td>8.9</td> </tr> <tr> <td></td> <td>川俣町</td> <td>31.7</td> <td>27.0</td> <td style="border-left: 1px dashed black;">大玉村</td> <td>4.3</td> <td>4.2</td> </tr> </table> <p style="text-align: right;">（単位：百万円）</p> <p>なお、上記以外にも、各市町村ではスクールバス、福祉バス等運行に財政負担を行っており、特に、二本松市では民間路線バス等と同額程度の負担を要している。</p>		福島市	106.4	94.6	二本松市	90.8	86.5		伊達市	102.6	84.1	本宮市	33.5	34.3		桑折町	3.7	3.7	国見町	10.0	8.9		川俣町	31.7	27.0	大玉村	4.3	4.2				
	福島市	106.4	94.6	二本松市	90.8	86.5																										
	伊達市	102.6	84.1	本宮市	33.5	34.3																										
	桑折町	3.7	3.7	国見町	10.0	8.9																										
	川俣町	31.7	27.0	大玉村	4.3	4.2																										
(イ) 公共交通を利用しない理由として、二本松市・川俣町が行った調査では、いずれも“自家用車を利用している”ことが一番となっている。																																
(ウ) 高齢者等交通弱者の駅やバス停までの移動が難しいため、公共交通の利用につながらない。また、外出機会減少等により、中心市街地の衰退も見られている。																																
(エ) 合併前の旧市町単位で、交通サービスの内容が不均一である。																																

問題・課題の内容	コ ス ト	利 用 減	非 効 率	そ の 他
(オ) 住民主導による交通手段確保の動きに対して、市町村としての関わり方等検討が必要である。				
(カ) 利用実態の把握は、通常バス事業者等により行われており、市町村による詳細調査等は交通計画策定時などのみに実施される。				
イ 都市部				
ウ 中山間部				
(ア) 公共交通空白地域があり、特に高齢者の交通手段が確保されていない。				
(2) 民間路線バス				
ア 地域共通				
(ア) 補助金が増大する一方で金額に見合う利用となっておらず、同じ負担額であればより良い交通体系整備が求められる。				
(イ) これまで見直しが行われてこなかったため、他の「路線バス」、「スクールバス」、「福祉バス」等との重複運行が多い。				
(ウ) 二本松市等が行った調査では、不満な点等として、“利用したい時間にバスがない”・“便数が少ない”・“目的地に行くバスがない”等が多く聞かれている。 二本松市：(不満な点)“便数が少ない”“早い時間や遅い時間の運行が欲しい”“料金が低い”等 伊達市：(利用しない理由)“運賃が高い”“利用したい時間にバスがない”“目的地に行くバスがない”等 川俣町：(不便と感じる理由)“便数が少ない”“料金が低い”“バス停が遠い”“目的地まで直接行けない”等				

問題・課題の内容	コ ス ト	利 用 減	非 効 率	そ の 他
(I) 地域住民のニーズにあった交通網の整備が肝要であり、必ずしも市町村の中心部までを結ぶ必要はない。				
(オ) 一般に、総路程が長いと経費がかかる。				
(カ) 一般の乗客や観光地における観光客が減少するなどして通園・通学や特定住民の利用に限られる地域でも、1日中運行している。				
(キ) 市町村が負担する補助金の算定方式について、見直しが必要である。				
イ 都市部				
(ア) 周辺地域から集まってくるバスが、中心部では同一経路をたどるため、相当数重複運行されている。				
ウ 中山間部				
(ア) 今後のさらなる路線廃止が懸念される。				
(イ) 幹線道路のみ運行されており、そこから離れた集落住民の満足度は低い。				
(ウ) 運行回数の割に利用者数が少なく、1人当たりの補助金額が割高となっている。				
(エ) 高校生は父兄が送迎しているため、あまり利用しない路線もある。				
(オ) 広域路線について、関係市町村間で当該路線の必要性に対する考え方に相違がある。				

問題・課題の内容	コ ス ト	利 用 減	非 効 率	そ の 他
(3) 委託バス、スクールバス等・助成制度				
ア 地域共通				
(ア) 委託バス導入理由の多くが民間路線バス撤退後の代替で、そもそも採算の採れない地域での運行であるが、必要性、経路の設定、運行日時等の検討が十分なされていない路線がある。				
(イ) 民間路線バスに比べ、低料金の委託バスが多くある。				
(ウ) 広域路線の委託バスについて、市町村によっては区域内での利用者がほとんどないところもある。				
(エ) バス路線廃止地域をタクシー券助成等で補っているが、利用者限定による不公平感がある。				
イ 都市部				
ウ 中山間部				
(ア) 委託バスとスクールバスの重複運行が多い。				
(イ) 児童数が減少しているにも関わらず、スクールバスの見直しが行われていない。				

問題・課題の内容	コ ス ト	利 用 減	非 効 率	そ の 他
(4) デマンド型交通				
ア 地域共通				
(ア) 「ほばらまちなかタクシー」・「しらさわイクタンタクシー」は、運行システムの導入・維持管理に多額の経費を要しているが、蓄積データの活用が少ないなど過大投資となっている。さらに、今後のシステム等更新にも多額の経費が必要となる。				
(イ) 費用見合いの料金となっていない(低料金)。				
(ウ) 導入後数年経過した「ほばらまちなかタクシー」・「しらさわイクタンタクシー」は、利用者は横ばい傾向にあるが、多くがリピーターであり新規登録が少ないため、将来的な減少が懸念される。				
(エ) 新たに導入した「霊山・月舘まちなかタクシー」・「国見まちなかタクシー」は、財政負担を抑えるための利用促進が必要である。				
(オ) 今後、市全域に拡大する際に、運行システムを統一できるか懸念される。				
(カ) 今後、市全域に拡大する際に、タクシー事業者の理解が得られるか懸念される。				
イ 都市部				
ウ 中山間部				
(ア) 導入後も既存の委託バス等を並行して運行している。				

2 問題・課題のまとめ

前項で抽出した問題・課題の内容をまとめると、次のとおりに整理される。

(1) コスト高（市町村による財政負担増大）

生活交通関連の財政負担は、多額に上っている上全体的に増加傾向にあり、各市町村は対応に苦慮している。また、財政負担が増大する一方で、必ずしも金額に見合った利用には結び付いていない地域も見られている。

このため、単なる赤字補填に陥らないための補助金評価などによる財政負担の軽減化を図るとともに、利用実態を的確に把握することなどによるより良い交通体系整備への検討なども求められる。

(2) 利用者減少・利用促進

財政負担が増大している要因は、利用者の減少によるところが大きい。高齢者等の交通弱者がバス停が近くにないため利用できない状況等もあり、行政・交通事業者・利用者が新たな関係を構築することなどにより、利用したい人が利用しやすいような交通体系の整備への検討なども求められる。

また、路線バス等を利用しない理由としては、二本松市等が行った住民アンケート調査のいずれにおいても“自家用車の利用”が一番となっており、自家用車からの転換による利用の促進なども求められる。

(3) 交通体系の非効率性等

交通の空白地域・不便地域がある一方で、見直しの遅れ等により複数の路線バス等が重複運行されている地域もある。

このため、より良い交通体系の整備に向け、新たな取組みの実施や既存資源の最適化による有効活用を図ることなどの検討が求められる。

(4) その他

近年の住民等主導による生活交通確保に向けた動きに対して、市町村の役割等が確立されておらず、検討が求められる。

また、近年の市町村合併等の状況変化に伴い、民間路線バス等に対する市町村間の財政負担割合について、検討を要する地域も見られている。

なお、今後、上記のような様々な検討を進めるに当たっては、環境への配慮も求められる。

第4章 有識者等講義・先行事例地調査の概要

1 有識者等講義の概要

(1) 元田 良孝 氏（岩手県立大学総合政策学部教授）

- バス計画作成のポイント -

ア 基本方針（目的の明確化）

- ・基本方針をしっかり持つことが大切である。

目的の明確化

陥りがちな欠陥として、バスを走らせるのが目的化してしまうことがある。「バス110番」の関係で全国の市町村を見ているが、一つとして同じところはなく、パターン化できない。“隣の町が始めたからうちも”というのは非常に危険であり、何のためにバスを走らせるのか、目的を明確にすることが大切である。

他公共交通機関等との連携も含んだ総合計画の必要性

バスだけでなく、他の交通機関等との連携をどう考えるか。都市では、既存の路線バスの他に鉄道、自転車、徒歩、その他非自家用車、私的交通機関等も考えなければならず、過疎地では、タクシーとどうすみ分けるかも考えなければならない。

財政の制約

財政の制約が厳しくなっていることも考えなければならない。

イ 既存バスの評価

- ・既存バスをしっかり評価しなければならない。そのためには、データの収集・調査と実車走行キロ当たり単価の比較、乗車数・対象者数の比などが重要である。
- ・また、補助金の評価を行い、赤字補填の考え方をしっかり持つことが必要である。

ウ 路線バスの計画（調査、分析、設計）

- ・路線バスの計画は、調査、分析、設計の順に行う。

(ア) 調査

- ・勘に頼るのではなく、きちんとデータを収集し、需要推計する（これが一番大事）など調査を行い、バス計画を設計する必要がある。
- ・推計方法はいろいろあるが、既存のデータ（国勢調査、自動車OD調査、パーソントリップデータ、バス事業者のデータなど）は使った方が良い。
- ・調査は、バス利用者だけでなく、潜在的利用者についても行う必要がある。例えば、アンケートを実施する場合、簡易パーソントリップ調査で人の動きを捉えることが大事である。



- ・簡易パーソントリップ調査では、良く行く場所1つか2つについて、目的、頻度を調べる。配布回収方法は、通常、留置調査法や郵送調査法が用いられ、サンプル数は人口規模に関係なく1,000~1,500人で良い。

(イ) 分析

- ・表計算ソフトExcelなどにデータ入力し、集計・分析する。また、OD表で人の発着の動き数を押さえる。
- ・意向調査の落とし穴として、“バスに乗るか”の質問に“YES”と回答しても、実際にはほとんど乗らないことがあり、過大推計となる。これを防止するためには、自家用車利用者はバスに乗らないのが通常で、最初から除くなど、ふるい分けを行う必要がある。

(ウ) 設計

- ・設計では、例えば町村内どこでも最低週2日は中心部と2往復するなど、シビルミニマムのような考え方が必要である。
- ・基本は路線バス、できない場合はデマンドと考え、さらに運行コストを比較して最適な方式を選択する。

エ デマンドバス

- ・デマンドバスは、路線バスとタクシーの中間の機能を有する交通機関である。
- ・導入のポイントとしては、デマンドバスは万能のバスではなく、オペレーター費用が余分に掛かることなども認識する必要がある。
- ・“デマンドバス=IT=高価”というのは間違いであり、ITシステムを購入しなくともマニュアルでかなりのことができる。もともとタクシーはデマンドであり、タクシー会社のノウハウを利用するのが重要である。
- ・その他の方法として、過疎地有償ボランティア輸送があるが、タクシー業者の了解や運転手確保が困難なことであまりうまくいっていない。また、病院、工場などの民間送迎バスを乗合バスとして利用することも考えられるが、自治体が運行するバスの中に取り込むには、地元の合意が必要となる。

オ 運賃の決定及び車輛など

運賃の決定：自治体の場合、採算性は主目的ではなく、安さや単純さ、わかりやすさが大事である。

運賃の注意点：“100円”にこだわる傾向があるが、かえって無料の方が経費は掛からない場合がある。(無料であれば道路運送法が適用されないため、安全面など縛りを受けない分安くなる場合がある。)

車輛：小型にするメリットをよく考える必要がある。小型だから経費が掛からないわけではなく、ランニングコストには燃費よりも人件費のウェイトが大きい。

カ 評価

- ・走らせた後で、乗客、住民、関係機関を調査して評価することは、極めて大事である。運行開始3~6か月後に1回、1~数年後にもう1回など定期的に評価し、フィードバックさせていくことが必要である。
- ・東京都文京区では、コミュニティバスについて、市民が集まり評価している。

キ 様々な問題

市町村合併に伴う問題

- ・地域が違うことから、それぞれに合ったシステムが発達しているのであり、市町村間のサービスレベルを無理矢理全部同じにする必要はない。
- ・旧市町村間を結ぶ「串刺し」のバスは、人の動きと全く逆方向で、ほとんど乗らないバス、需要がない空のバスが多い。市役所と支所を結んでも乗るのは役人だけであり、まちづくりと合わせて考えなければ乗客は集まらない。

補助金の弊害

- ・お金があると工夫をしなくなり、むしろない方がいろいろ考える。“補助金があるからやってみよう”ではなく、内容を吟味し本当に必要なものを選ぶことが大切である。
- ・他市町村のコピーはやらない方が良い。東京都武蔵野市のムーバスを真似ている例があるが、条件が違えば同じ成果は得られない。

問題への対応

- ・地元のことを知っているのは自治体の担当者であり、コンサルタントに代わりに考えてもらうのではなく、その人が自ら考えることが一番である。

(講義日： 平成 20 年 9 月 30 日)

- (2) 大野 練夫 氏 (埼玉県三郷市財務部収税課長 前環境経済部企画・都市交通副参事)
 - バス交通再編成を中心としたバランスの取れた地域交通の実現に向けた取り組み -

ア 地域コミュニティバスを中心としたバス利用促進事業

(ア) バスネットワークの再編成の背景

社会的背景	乗合バス事業の規制緩和 貸切バス事業の規制緩和 厳しい競争下にあるトラック輸送事業のバス事業への参入
地域的背景	市民のバス待望論がピークに達していたこと 貸切バス事業者(2業者)の乗合バス事業への参入計画を把握 トラック輸送事業者(6業者)の貸切バス事業への参入検討を把握 つくばエクスプレスの開業、インターA地区の大規模商業施設開業が現実的になったことによるバス事業の成長見込み

(イ) 取組経過

- ・路線バス改善とコミュニティバス開設の両方向で検討し、その中で、市民ニーズや交通行動に合ったバスネットワーク再編が必要と捉えた。
- ・文献調査や現地調査をする中では、従来の自治体運営バスに対する疑問を次のとおり整理した。
 - 自治体が一般会計でバスを運営すべきか
 - 自治体のバス運営は不安定ではないのか
 - 自治体がバスを運行する必要があるのか
 - 公共施設を循環するだけのバスが必要なのか
 - 9時から5時までの運行で市民は満足するのか
 - 1時間1本の運行で改善したとは言えないのではないのか
 - 運賃は100円で妥当なのか
- ・これらから、自治体運行のバスでは市民の交通行動等に対応した交通網は実現できず、路線バスネットワークを組めないときに市が補完することなどを再編に当たっての考え方に据え、その確認のためグループインタビュー等による「地域循環バス調査」を実施した。
- ・調査結果などから、三郷のバスが目指すものを7つに整理し、「地域コミュニティバス」という概念をつくり、路線バスネットワークを構築することとした。



《三郷のバスがめざしたもの》

- 1~2回の乗り継ぎで市内どこでも行けるバス路線
- 移動手段として誰もがバスを選択できるバス路線
- 身の丈に合ったバス計画として、行政、バス事業者、市民が作り上げるバス
- 地域とバス会社との協議により運営するバス
- (市はプロデューサー、コーディネーターの役割)

一定地域における相互扶助制度（ローカルルール）により運営される路線バス
地域に愛され地域に貢献できるバス
利用者が便利と感じ、利用され採算性の高いバス

- ・これに基づき、既設路線バス改善と地域コミュニティバス開設の両方を行い、バスを大幅に増便し再編した。

《地域コミュニティバスの特徴と先進性・有効性》

ユニバーサルデザインの採用 利用するバスが一目でわかるよう色統一等
わかりやすく手頃な料金設定 路線均一運賃制と加算制の2種類採用
運行本数向上によるモビリティ確保 市民の交通手段は自動車からバスへ変更
逆転の発想が生んだバス 従来の自治体バスへの疑問から出発
運行サービス水準まで市が計画・策定 市が下部を支える上下分離方式
道路運送法の改正を最大限に発揮 全国初めてトラック事業者も参入

- ・地域交通における三郷モデル... 市民の期待に応えられるバスの運行を確立

市民がバスへの要望を出し、市が集約する

市は、計画を立てて事業者に示す

事業者は、市が考えた計画によって路線バスに参入する

事業者がバスを運行して、市民は運賃を払う

- ・三郷モデルを進めるに当たってのポイント（質疑応答より）

事業者との付き合い方と役割分担

事業者と自治体が、住民を“お客さん”として、いかに同じ方向で地域交通を考えていけるかが重要である。

上手く付き合う方法は、協議等の回数を重ねることに尽き、その際、事業者にいかに住民の視点に立たせるかが、自治体の重要な役割である。

自治体 事業者： 可能な限り「まち」の情報を提供し、事業者の利益も見えるようにする。

事業者 自治体： 採算が良い路線も悪い路線も含め1路線ごとの収支状況を情報公開し、今後の対応を検討する。

事業者が入って来やすいような仕掛けや計画上の配慮

自治体からはどんなまちづくりを進めていくか、どこにお年寄りが多いかなど様々な情報の提供を行い、それに基づき、事業者は利益を得られることなどを十分理解した上で参入する必要がある。

自治体が計画を策定する際気をつける点は、住民のニーズと実際の行動は異なっていることで、まずは交通行動を確認し、次にニーズを把握することが必要である。

なお、赤字に対し税金を投入するのは、住民に運営状況が良くないことを受け入れさせ負担を求めた上で、また、他地域からの不公平感が生じないように配慮した上で、最後に行うべきものと考えている。(三郷市では、現在補助金等の支出なし)

(ウ) TDM(交通需要マネジメント)実証実験

- ・地域コミュニティバスはバス事業者が自主運行するものであるが、2年間にわたり国と市の支援を保障することにより、市民が期待した高い運行サービスの実現などを確保するためTDM実証実験を活用した。

・実証実験の主な内容

地域コミュニティバス6路線の運行 既設路線(3路線)の改善

サイクルアンドバスライド(12)の整備・充実

違法駐車防止指導、交差点改良、信号調整の実施

交通規制、通行区分の見直しの実施

12 家からバス停まで自転車で来て、バスに乗り換えて駅へ行くことにより、公共交通と連携強化し、バス停まで遠い市民をカバーするもの。

・バス再編の効果

市民意識調査で「良くなったと思われる施策」の1位に支持(46.1%)

バス利用者増大(21万人/月)・市民の外出頻度増加

ラッシュ時の送迎マイカー減少(三郷駅で55%減)

駅周辺の渋滞緩和

地域コミュニティバスをPR媒体として活用

運行はほぼ定時性を確保し、「遅れないバス」が定着

イ 公共交通利用者調査の概要

- ・バス路線再編の前と後では、結果が大きく異なっている。
- ・「地域コミュニティバス利用者アンケート」で注目されるのは、「バスを利用する場合に重視する条件」について、以前は運行本数や編成に関するものであったが、“バス停が自宅付近にあること”が1番となり、今の人は歩きたくないという実態が表れている点である。
- ・「キスアンドライド利用者アンケート」では、「駅までの自動車利用についての感想」として“交通選択は自由であり、今後も自動車を使いたい”が約20%あり、便利になってもかたくなに自動車を使うという人はいるということである。

ウ EST(環境に持続可能な交通)モデル事業による今後の公共交通

- ・環境行動計画モデル事業の認定を受け、平成17年度から19年度の3年間、地域密着型サービスの必要性からバス共通ICカードや様々な運賃割引制度の導入、また、商業施設との連携、さらに、公共交通情報相互提供システム、サイクルアンドバスライド、交通バリアフリー化推進事業、路上駐車対策等に取り組んだ。

(講義日：平成20年12月19日)

(3) 小林 悦子 氏 （蓬萊まちづくりコミュニティゼえね代表）

- 「コミュニティバスくるくる」の運行 -

ア 運行概要

- ・任意団体「蓬萊まちづくりコミュニティゼえね」が、平成 20 年 6 月から、福島市の蓬萊団地内において、26 人乗り小型バス 1 台で無料循環バス 3 コース（A：団地北部、B：団地南部・東部、C：団地～団地外道路及び桜台）を運行している。
- ・利用者は、最初の月は 100 人/日あったが、徐々に減ってきており、現在は平均 60 人程度である。（運行開始に当たっての想定： 50 人程度）



イ 運行の背景

蓬萊団地の状況

- ・約 4,700 世帯・13,000 人が住んでいるが、戸建て住宅を中心に高齢化率が高く、かつてはすばらしい団地であったが、空き家も増え、高齢者も増え、コミュニケーションが足りない地域となっていた。
- ・団地中心部には、銀行、ショッピングセンター、学習センター、医院などがあり、ここに来れば最低限の生活ができる街となっているが、蓬萊地区では 4 年前に循環バスを試行運行したところ、30 人/日しか乗らないことなどから廃止されており、“もっと乗って、継続しておくべきだった”との声が聞かれていた。

足確保の必要性

- ・「空き家対策アンケート」などでは、“足がなくなったら、施設、病院に入るしかない”との話が多く聞かれ、特に高齢者が外出するための足の確保が必要となっていた。

ウ 運行の目的

- ・蓬萊団地の活性化が目的であり、バスが動くことは元気の素となり、活性化にもつながるものと考えている。
- ・ショッピングセンターには、市助成を受け、住民が集まれる場所、居場所的なコミュニティスペースを設けており、「くるくるバス」待ち時間のおしゃべりなどに利用されている。

エ 料金

無料としている理由

- ・有料とした場合、乗合バスの規制があること。
- ・市が運行したバスは、有料であったために乗らなかったものと考えたこと。

- ・「くるくるバス」に乗る人も交通弱者や高齢者を想定し、“家の外に出てきて欲しい、とにかく外に出てきて元気を持って欲しい”と考えたこと。

オ 収入

- ・運行には毎月約 50 万円が必要であるが、収入は、地域の施設や企業からの「運行協力金」と住民などからの「募金」である。

協力金： バス車両の外側・内側への広告料など

募金： 募金箱を学習センターやスーパー等に設置し受け付け

(約 12 万円/月集まっている)

- ・バス運賃により賄おうとすれば往復 800 円位は必要となるが、「くるくる応援隊員」の募集なども行い、今後も無料運行を続けていく。

カ 当面の課題

- ・運営費を継続して集めることが課題であり、企業等からの協力金の金額を住民からの募金が逆転することが理想である。また、町内会等からの寄附や行政からの支援もあればと考えている。
- ・自分たちが走らせているバス・自分たちの街は、自分たちで良くしていく方向になって欲しいと考えている。
- ・今後もう 1 台バスを走らせることとなれば、廃油利用のディーゼル車を考えたい。

(講義日：平成 20 年 12 月 19 日)

2 先行事例地調査の概要

(1) 岩手県雫石町 - デマンド型交通「あねっこバス」の調査 -

調査日：平成20年10月29日

応対者：雫石町住民課常陸課長・志田主査・高橋主事、岩手県立大学元田教授

ア 町の概要

- ・人口18,906人(平成20年3月31日現在) 面積609.01 km²
- ・東は滝沢村、盛岡市に接続し、その広がりはおおよそ東西24km、南北40km。
- ・山麓部には広大な傾斜地が開かれ、天然林、牧野、田畑がのどかな田園風景を作り、小岩井農場、鶯宿温泉等観光地も多い。



イ 「あねっこバス」導入の目的

- ・平成16年3月末における町内で完結する全ての民間バス路線廃止に伴い、交通弱者である児童生徒、学生、高齢者への住民輸送サービスを確保するため、導入したものの。

ウ 取組経過

(ア) 運行までの経緯

平成15年8月 ~	「生活交通対策提言委員会」設置・開催 (政策アドバイザー：岩手県立大学元田教授)
平成15年9月	「生活交通動向調査」実施
平成15年12月	「生活交通ビジョン(生活交通対策の基本的指針)」策定 「NPOと地元企業との連携による輸送システムを導入する」とし、次のとおり決定。 運営：特定非営利活動法人いわてNPOセンター(当時) 運行：町内に本社がある(有)雫石タクシー 元田教授協力の下、既存資源を活用した必要最小限の初期投資(ローコスト、ローテクノロジー)による乗合輸送システム(タクシー車両利用)を立案。
平成16年4月	「あねっこバス」運行開始

(イ) 運行状況

- ・詳細は、表4.1のとおり。
- ・当初の運行経路は、「生活交通動向調査」の結果から、廃止されたバス路線を踏襲した。
- ・「あねっこバス」導入により、雫石タクシーの本来業務と対峙するようにも思われたが、戸口から戸口までのフルデマンドではないことや運行時間帯でのすみ分けができています。

- ・路線式とした理由は、路線を決める際の動向調査で住民の移動状況とバス路線とがほぼ一致していたこと、また、簡単なことを手作業でやろうと考えたことからである。
- ・利用状況は、土日祝日の利用が低いため1日平均約89人であるが、平日のみで比べれば、従前の岩手交通バスの時代が92人であったのに対し2割程度増えている。
- ・毎年の委託額は、NPOの提示額について、前年度の実績、観光タクシー借上げ料の水準などを勘案し、町が十分精査した上で決めている。

(ウ) 課題

- ・人口が少なく、また、高齢化が進んでおり、固定利用者が1人減っただけでも、年間単位での全体利用者数に大きく影響する。このため、利用者等の意見や要望を採り入れながら、停留所の追加や経路等の改善に努め、運行システムを維持していく。
- ・「あねっこバス」は5年目となり、需要も変わってきており、利用者意見等を採り入れながら、随時必要な改善を行っていく。

エ 「あねっこバス」の特徴

- ・「あねっこバス」が成功しているポイントは、バス事業者に頼らずに“安く、自分たちで作ろう”と首長が決断したことに対し、交通の専門ではない担当職員が自分で勉強し、システムを構築したところにある。
- ・「あねっこバス」は、高額なITシステムは用いずに既存のタクシー会社無線を利用していることなどから、導入に当たって要した経費は少額である。
- ・運行システム上パソコンも使っているが、住宅地図に予約客の家を記すなど事務処理上の補助的なものである。このシステムの唯一の欠点は、記録を残しにくいこと、紙でやり取りをするため整理が大変なことぐらいである。
- ・雫石タクシーでは、オペレーター3名が勤務しているが、一般のタクシーと「あねっこバス」との予約受付、配車などは特に区別しておらず、同じ無線、パソコン(地図情報)で行っている。
- ・NPOを運営主体としている理由には、NPOを育成しようとする町の方針がある。

(2) 東京都檜原（ひのはら）村 - デマンド型交通「やまびこ」の調査 -

調査日：平成20年11月26日

対応者：檜原村乙津副村長兼企画政策室長・企画政策室藤原主査

ア 村の概要

- ・人口2,826人(平成21年2月1日現在) 面積105.42km²
- ・山間部に位置し急峻な地形が多く、公共交通は主要道路(都道)上を運行される路線バスのみである。主要道路から外れた地域では、道幅が狭く傾斜が急なため大・中型車両の運行は困難であり、さらに冬期は降雪や路面凍結がある。
- ・高齢化率が平成20年4月現在41.1%など、少子高齢化による過疎化が急速に進んでいる。



イ 「やまびこ」等導入の目的

- ・導入前の村内公共交通の課題“少子高齢化による利用者の少ない路線バスの維持・活性化”と“路線バスが通らないなど交通空白(不便)地域を対象とした交通手段の確保”に対し、次の4点を目的に「やまびこ」等新交通システムの導入を進めている。

バス停までのフィーダー(支線)交通により交通空白(不便)地域を解消する
移動制約者(高齢者や小・中学生等)の日常生活を支える

「安全・安心」な村づくりに貢献する

路線バスとの連携、交通ネットワーク化を図り、路線バス利用者の向上を図る

ウ 取組経過

(ア) 運行までの経緯

平成16年12月 ~	「路線バス検討委員会」設置・開催 路線バス維持と新しい交通手段の検討 (アンケート調査、グループインタビュー調査実施)
平成19年1月	同委員会から報告書提出 新交通システム早期実現に向け実施方法等具体的案提示
平成19年2月	「新交通システム導入基本計画」策定
平成19年6月 ~	「地域公共交通会議」設置・開催 (構成：地域住民、利用者、行政、地元バス事業者等) 新交通システムの早期実現と地域公共交通の在り方、地域ニーズに即した運行形態やサービス水準、運賃等について協議(各種手続きの短縮化などや乗合事業の運賃路線ダイヤ等設定変更の自由度の緩和が期待)

	7 地区設定した交通空白地域のうち、2 地区（神戸 かの と ・ 藤倉）を実証運行路線として選定
平成 19 年 7 月	「新交通システム実証運行実施計画」策定 （2 地区でのグループインタビュー実施）
平成 20 年 2 月	「やまびこ」実証運行開始
平成 20 年 3 月 ～	「地域公共交通活性化協議会」設置・開催 「地域公共交通総合連携計画」策定（20 年 3 月） 計画の基本的な方針 フィーダー交通システムの構築 住民ニーズに応じた交通対策 路線バスの維持・活性化 「村内交通ネットワーク」の形成 実証運行中の「やまびこ」の改善を図り、本格運行への移行を目指す

(イ) 運行状況

- ・詳細は、表 4.1 のとおり。
- ・「やまびこ」運行の目的の一つ“路線バスの活性化”については、一気に路線バス利用に結びつくものではないが、フォローアップ調査の結果では若干増えている。
- ・実証運行のエリアとして神戸・藤倉の 2 地区を選定した理由は、日常生活における交通不便性が高いこと、7 地区の中でもある程度の需要が見込め、通年走行可能な道路事情などの要件に該当することからである。
- ・予約便については、住民は遠慮してかほとんど利用がない。
- ・運賃は一律 100 円であるが、通学利用分は村が負担している。これは、路線バスがスクールバスの役割を担っており、通学分を補助していることに合わせたものである。
（小学生の約 98%、中学生の約 75%が路線バスで通学）
- ・実証運行は通常 1 年間で、現在道路運送法 21 条許可により行っているが、4 条に切り替えて 2 年間延長する予定である。また、現行の実証運行をフォローアップ調査し、他地区への展開も見据えて検証することとしている。

(ウ) 課題

- ・今後、他の 5 地区に「やまびこ」を拡大する場合には、数地区をまとめてエリア化するなどそれぞれの地区に合った方法を考えていく必要がある。（現在運行している神戸地区は人口約 200 人、藤倉地区は約 100 人であるが、他地区には 50 人程度の所もある）

エ 「やまびこ」の今後の展開

- ・神戸地区・藤倉地区以外の 5 地区にも拡大し、将来的には路線バスと併せて一つのシステムとして「交通ネットワーク」を形成する。

表 4.1 「あねっこバス」・「やまびこ」運行状況

	デマンドバス「あねっこバス」	デマンドバス「やまびこ」
導入時期	平成 16 年 4 月	平成 20 年 2 月
事業主体	NPO法人しずくいし・いきいき暮らしネットワーク	檜原村
運行者	(有)雫石タクシー	(有)横川交通
導入目的	路線バスの廃止に伴う交通弱者への輸送サービスの確保	路線バスの維持と交通空白地域の解消
概 要		
運行エリア	雫石町内 6 路線 (御明神線、西山線、西根線、小岩井線、鶯宿線、大村線)	檜原村内 2 路線 神戸地区 (1.7 km) 藤倉地区 (8.6 km)
運行日時・頻度	平日 :6 往復 土日祝日:3 往復	平日のみ 神戸線:13 本/日 (定時 9 本、予約 4 本) 藤倉線:8 本/日 (定時 7 本、予約 1 本)
運行タイプ	定時定路線・予約型 (30 分前・冬季 1 時間前) 小学生及び町内ホテル等は要登録	定時定路線・予約(前日)併用型
利用料金	小学生 100 円・小学生以外 200 円	100 円
車両の車種・台数・保有形態	小型タクシー 2 台 ジャンボタクシー(9 人乗り) 4 台 運行者所有	10 人乗りワンボックスカー 4 台 各地区 2 台 (1 台は予備) 村所有
運行システム	運行者の無線等を使用	なし(運行者への通常予約で対応)
予約先	予約センター(雫石タクシー内)	運行者
オペレーター	2 名(タクシー業務と兼務)	なし
利用者数	実績:29,928 人(89.3 人/日) 実績:32,443 人(88.9 人/日) 実績:32,500 人(88.8 人/日)	実績(2 月~10 月) 神戸地区:3,146 人(393 人/月) 藤倉地区:1,497 人(187 人/月)
財政負担	実績:37,695 千円	見込:約 1,400 千円
備 考	平成 17 年度にシステムの変更実施 ・ 料金システム改訂(4 区分 2 区分) ・ 予約直通電話の設置(10 台) ・ 土日祝日の運行 「あねっこバス」名称は公募で決定 NPOの役割は、運行事業者との連絡調整、利用登録受付、チケット販売等。	現在実証運行中 通学や高齢者の外出のために路線バスへの乗換えに便利な時刻を設定。 (フィーダー交通) 運行者への委託単価:約 2 万円/日

(3) 茨城県土浦市 - まちづくり活性化バス「キララちゃん」の調査 -

調査日：平成20年11月27日

対応者：土浦市商工観光課中心市街地対策室大里室長・飯泉係長

ア 市の概要

- ・人口 143,930 人(平成 21 年 2 月 1 日現在) 面積 113.82km²
- ・古くから城下町として栄えた茨城県南部の中心都市。
- ・地形的にはほとんど平坦な地域であり、市東部には霞ヶ浦が広がる。

イ 「キララちゃん」導入の目的

- ・中心市街地活性化対策の一環として、中心市街地への集客力・来街機能を高め、さらに中心市街地の居住・生活環境の向上と公共交通機関の利用促進を図るため、導入したものの。
- ・市では、モータリゼーションの進展や長引く景気の低迷、消費者行動の多様化などにより中心街の活力に陰りが見えてきたため、「土浦市中心市街地活性化基本計画」を策定し、次の4つを目標に掲げ様々な事業に着手しており、コミュニティバス(まちづくり活性化バス)「キララちゃん」の運行についても、その一環として取り組んでいる。



楽しみのあるまちに育てる 回遊性のあるまちに育てる
 暮らしのあるまちに育てる 実効性を高める仕組みと環境を整える

- ・都市計画マスタープランや第6次総合計画においても、同じく「バス交通の充実」が構想され、その中の中心市街地循環型の運行として取り組んでいる。

ウ 取組経過

(ア) 運行までの経緯

平成 12 年 4 月	「中心市街地活性化基本計画」策定
平成 13 年 4 月 ~	「コミュニティバス検討会」設立・開催 (構成： 地元事業者・市民有志)
平成 15 年 8 月	同検討会を「活性化バス検討会」に名称変更
平成 16 年 2 月 ~	「まちづくり活性化バス実行委員会」設立・開催
平成 16 年 7 月	「NPO法人まちづくり活性化バス土浦」設立
平成 17 年 3 月	「キララちゃん」試験運行開始(19年3月までの約2年間)
平成 18 年 7 月 ~8 月	本格運行に向けた「利用実態調査」実施 (内容： 年齢、居住地、利用目的、満足度など)
平成 19 年 4 月	「キララちゃん」本格運行開始

(イ) 運行状況

- ・詳細は、表 4.2 のとおり。
- ・路線は、中心市街地活性化に向け新たに開設したもので、小型バスにより細い路地などを中心に運行しており、民間路線バスとはすみ分けを図っている。
- ・利用者は年々増えているが、平成 19 年度の増加（ 125,921 人 → 139,831 人）は本格運行に際しての朝夕増便などによるところがあり、1 便当たりではほぼ横ばいである（ 8.6 人 → 8.5 人）。

(ウ) 課題

- ・“「キララちゃん」を市全域に拡大して欲しい”旨の要望があるが、コスト的に難しい。
- ・「ワンコイン(100 円バス)」であるため利用者からは好評を得ているが、事業費的には市からの多額の補助により成り立っているものであり、運賃を上げるなど受益者負担検討の必要性もある。
- ・NPO の組織体制強化のため、事務局充実と自主財源確保が必要である。

エ 「キララちゃん」の特徴

- ・名前や車両デザインが好評であり、市民から親しまれている。
- ・利用者が時刻表を簡単に覚えられるよう、3 コースとも同一時刻の発車としている。
- ・協賛店において 1,000 円以上の買い物で、地域通貨キララ(100 円乗車券)がもらえる。
- ・ボランティア（現在 13 名登録）による乗降支援なども効果を上げている。

(4) 茨城県稲敷市 - NPOが運営するデマンド型交通「パンダバス」等の調査 -

調査日：平成20年11月27日

対応者：NPO法人稲敷みんなのまちづくり石川理事長

ア 市の概要

- ・人口47,606人(平成21年1月1日現在) 面積178.12km²
- ・平成17年3月に、稲敷郡江戸崎町、新利根町、桜川村、東町が合併し、稲敷市誕生。
- ・霞ヶ浦南部の畑が広がる平坦な田園地帯。

イ 「パンダバス」・「稲敷あいバス」導入の目的

- ・「パンダバス」は、路線バスが廃止される中、交通の確保をバス会社等に働きかけたが採算面から断られるなどしたことから、高齢者等を支援するため、石川氏が自らNPO法人を設立して、導入したもの。
- ・「稲敷あいバス」は、市も加わり、市民だれもが交通サービスの提供を受けられるような公共交通体系整備を目指して、試験調査運行を始めたもの。



ウ 取組経過

(ア) 運行までの経緯

- ・パンダバス：400軒ほどの新興集落で、ニーズ把握のためのアンケートを実施
- ・稲敷あいバス：市が調査を実施

(イ) 運行状況

- ・詳細は、表4.2のとおり。

(ウ) 課題

- ・「稲敷あいバス」は、平成19年10月から試験調査運行をしてきたが、利用が少ないため本格運行には移行せずに試験期間(平成20年12月27日)をもって終了する。終了後は「パンダバス」が引き継ぐが、その際には、「稲敷あいバス」運行との兼ね合いで路線式としていたるところを従前のドア・ツー・ドア式に戻す予定である。

エ 「パンダバス」・「稲敷あいバス」等の特徴

- ・パンダバス：運営は、市からの補助等はなく、運賃収入、企業からの協賛金等で賄っている。協賛金は毎年更新であり、その際には利用状況を説明するなどして協力いただくが、行政ではできない仕組みと考えている。

- ・稲敷あいバス： 自己開発したExcelベースの予約システムで、利用傾向などデマンド型交通で通常必要とされるデータを蓄積している。
- ・NPOでは「パンダバス」等のほか地元江戸崎高校の送迎を受託しており、さらに平成21年1月からは有償福祉運送を始めるが、タクシー会社等の合意を得る際、市地域公共交通会議で調整できたことで円滑に進んだ。

表 4.2 「キララちゃん」・「パンダバス・稲敷あいバス」運行状況

	まちづくり活性化バス「キララちゃん」	パンダバス・稲敷あいバス
導入時期	平成 17 年 4 月	パンダバス :平成 18 年 4 月 稲敷あいバス:平成 19 年 10 月
事業主体	NPO法人まちづくり活性化土浦	NPO法人稲敷みんなのまちづくり
運行者	土浦地区タクシー協同組合 関東鉄道(株)	パンダバス :市内交通事業者(1社) 稲敷あいバス:市内交通事業者(4社)
導入目的	・ 中心市街地活性化 ・ バス利用不便地域の緩和と公共交通 利用の促進	パンダバス :高齢者と子供の足の確保 稲敷あいバス:市民だれもが利用できる 公共交通体系の整備
概 要		
運行エリア	土浦市中心市街地及びその周辺区域内 Aコース:市民会館循環(11km) Bコース:市役所循環(9km) Cコース:霞ヶ浦循環(11km)	稲敷市内～阿見町東京医大霞ヶ浦病院 パンダバス 2路線 稲敷市内 稲敷あいバス 4エリア
運行日時・頻度	8:30～20:00 右回り・左回り交互運行 45分間隔(走行35分・調整10分)	平日運行(土曜午前含) パンダバス 4便 稲敷あいバス 8便
運行タイプ	定時定路線型	事前登録制・予約型(前日)
利用料金	大人 100円・小学生 50円 1日乗車券(大人:300円・小学生:150円)	パンダバス :原則 300円 (阿見町までは 600円) 稲敷あいバス:中学生以上 300・400円 小学生 100・200円 未就学児 無料
車両の車種・ 台数・保有形態	Aコース(土浦地区タクシー協同組合) ジャンボタクシー(10人乗り) 1台 B・Cコース(関東鉄道(株)) ノンステップ小型バス(28人) 2台	パンダバス :マイクロバス 2台 稲敷あいバス:ジャンボタクシー 4台
運行システム	なし	自社開発システム
予約先	なし	予約センター(NPO事務局内)

オペレーター	なし	2名
利用者数	実績:111,474人(305人/日 7.6人/便) 実績:125,921人(345人/日 8.6人/便) 実績:139,831人(382人/日 8.5人/便)	実績:パンダバス 約20人/日 稲敷あいバス 一般利用約30人/日 小学生も乗せるよう見直した 結果、約100人へ増加
財政負担	実績:約26,000千円 (総事業費:42,000千円)	パンダバス :市からの補助金なし 稲敷あいバス :市からの補助金あり
備考	試験運行2年間(平成17年3月~平成19年3月)を経て、平成19年4月より本格運行。 NPOの役割は、委託料支払い、利用促進策検討、回数券・地域通貨発行。 職員は2名(嘱託)で今後はバス運行以外のまちづくり事業も行う。 土浦地区タクシー協同組合では、乗合タクシー土浦(ドア・ツー・ドア型デマンド)を別途実施。	稲敷あいバス: 現在試験運行中。 パンダバス・稲敷あいバス: 車両購入に当たり、(財)日本自転車振興会の補助あり。

第5章 今後の対応策の考え方

有識者等講義、先行事例調査、その他参考文献等からの情報収集など、これまでの調査研究の結果、生活交通に関する当面の課題への対応については、次のようなことが考えられる。

1 基本的な考え方

各地域で直面している生活交通に関する問題・課題について、市町村の立場から地域に根ざした生活交通を検討していく上では、まず次のような視点が基本的に考えられる。

なお、以下のまとめに当たっては、その多くを元田良孝先生（岩手県立大学総合政策学部教授）、鈴木文彦先生（交通ジャーナリスト）の講演・論文などを参照した。

【 検討を進める上での市町村の役割】

「地域公共交通のプロデューサー」として主体的に関与する立場へ

これまで財政補助等で地域公共交通を側面支援していた市町村の役割は、「地域公共交通のプロデューサー」として主体的に関与する立場へ変化している。

「地域公共交通のプロデューサー」としての主な役割は、次のとおりである。

- ・ ニーズや問題の精査を行う。
- ・ 利用者の目線に立って公共交通のあり方を検討する。
- ・ 地域における総合的な公共交通のあり方の検討において中心的な役割を果たす。

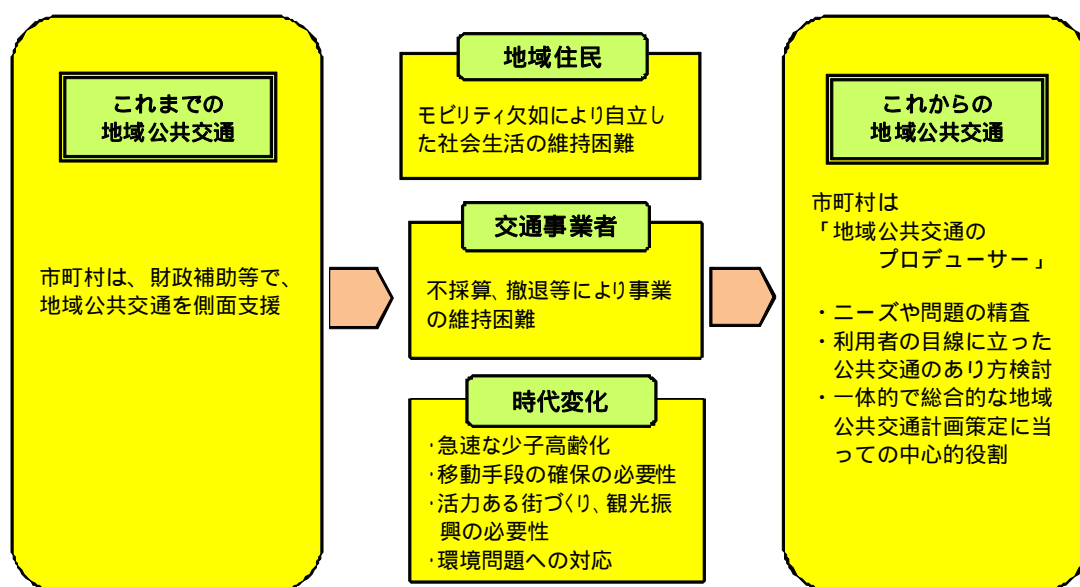


図 5.1 市町村の役割変化

資料： 国土交通省HPの「地域公共交通の活性化・再生への取組みのあり方」より

【検討の進め方】

- (1) 各公共交通機関の機能分担による交通体系の作成
 - 地域全体を見渡した交通体系づくりと個別地域の対応策
 - すぐにできること・中長期の計画の中ですべきことのすみ分け
 - バス、鉄道、タクシーなどの役割分担の明確化
 - 機能分担による体系づくり
 - 既存交通機関の評価と活用
- (2) 利用してもらえ地域公共交通をつくる
 - 交通は利用してもらって初めて存在価値がある
 - 現状の課題は何か、何のために走らせるのか・・・目的・コンセプトの明確化
 - 本音のニーズの発掘
 - 現地にあった自前の交通システムをつくる
- (3) 地域の実情にあったシステムを選択する
 - 地域の実情にあった交通システムをつくる
 - 幹線部分はバスと鉄道が基本
 - バスの限界を超えた交通ニーズのカバー
 - デマンド交通システムと乗合タクシー
- (4) 地域で支える仕組みづくり
 - 本当に地域に必要なものかどうか
 - 交通システムを持続させることが大事
 - 持続のためには、どこかに過大な負担がかかるやり方は避ける
 - 利用促進の視点が必要
- (5) 採算性とコスト負担の考え方
 - 採算性より効率化
 - 補助金等による赤字補填の定期的な評価
 - 運行コストの検証
 - 自治体における財政負担の目安

(1) 各公共交通機関の機能分担による交通体系の作成

地域全体を見渡した交通体系づくりと個別地域の対応策

- ・交通はネットワークで機能するものであることから、単体システム又はその寄せ集めのシステムでは交通はうまく機能しない。地域全体を見渡して、この地域ではこのような交通体系にしていくという全体的な交通体系の考え方を打ち出すことが必要である。
- ・市町村全域の議論をし、計画を作り、それをネットワーク化していく仕組み作りが必要である。

- ・地域全体を見渡した交通体系づくりと個別地域の対応策は、車の両輪として考えていくことが必要である。

すぐにできること・中長期の計画の中ですべきことのすみ分け

- ・交通体系を考えていく際に注意すべきことは、長期的なビジョンのもとに中・長期的に取り組んでいくことと、すぐに取り組んでいかなければならないこととを区別しておくことである。
- ・その区別がないと、一体何から手をつけていけばいいのかわからなくなってしまい、結局何もできないという事態に陥りやすい。

バス、鉄道、タクシーなどの役割分担の明確化

- ・それぞれの交通機関には、その特長に応じて、それぞれが果たすべき役割がある。これらの特長に応じた運行でない場合、経営的にも成り立たず、利用者のニーズにも合わないということになってくる。
- ・都市部、郊外部、山間部などの地域条件の違いにより、それぞれ路線の組み方や走らせ方が違ってくる。幹線部分についてはこれまでのように鉄道やバスを走らせて十分に機能させていくことが必要であるが、バス等がうまく機能していない地域については別の発想があって良い。

機能分担による体系づくり

- ・幹線は幹線の機能をもった走らせ方をし、その上で地域の生活交通である支線やコミュニティ交通と結節させて、全体を体系づけていくことが必要である。（ゾーンバスシステムの考え方）
- ・その運行においては、乗継・結節点を整備することにより体系を機能させる。

既存交通機関の評価と活用

- ・既存バスを活用することで地域の交通ニーズをカバーできることを知る。新しく作るだけでなく改善ではない。
- ・幹線・広域交通としての既存バス・鉄道幹線は幹線の機能を持った走らせ方をし、地域の生活交通である支線やコミュニティ交通と結節させて、全体を体系づけていくことができる。

(2) 利用してもらえる地域公共交通をつくる

交通は利用してもらって初めて存在価値がある

- ・空気を運ぶバスへの支援では住民の理解は得られないが、利用が多ければ財政負担があっても理解が得やすい。

現状の課題は何か、何のために走らせるのか・・・目的・コンセプトの明確化

- ・高齢者の足、通学、通勤、主婦の買い物など、どんな人がどこへ何をしに行くために利用するのか、利用ニーズを把握することが必要である。
- ・公共交通空白地帯の解消、地域づくり、環境問題など、公共交通のコンセプトを明確に

することが必要である。コンセプトをあいまいにすると、中途半端な交通機関になり、地域からの要望があれば利用者が少ないのにもかかわらず運行せざるを得なくなり財政負担が増していくという事態を招いてしまう。

本音のニーズの発掘

- ・住民の移動ニーズの本音がどこにあるのかを探っていくことが大きなカギとなる。地域の有力者などの大きな声に惑わされると、住民が利用しにくい、或いは利用したいと思わない計画となってしまうおそれがある。
- ・住民のニーズを把握するためには「ニーズ調査」が大切であるが、その場合に重要視するのは1,000人のアンケートより10人のヒアリングである。アンケートはあくまで全体傾向を把握するためと位置づける。
- ・本音のニーズを把握する上では、「欲しい」と「使う」の違いに留意する。「欲しい」という調査結果がそのまま利用に結びつくとは限らない。却って結びつかない場合の方が多い。
- ・公共交通利用についてのニーズは、低廉性より利便性・値頃感といった傾向にある。
- ・今、公共交通を使っていない人のニーズを掘り起こし、潜在需要の開発に努めることも必要である。

現地にあった自前の交通システムをつくる

- ・周囲の動向に惑わされず、あくまで地域の条件・ニーズなどの実情に応じた独自の創意・工夫が必要である。
- ・その地域特性に応じて、背伸びをしないで、身の丈にあった交通システムを作っていくことが必要である。

(3) 地域の実情にあったシステムを選択する

地域の実情にあった交通システムをつくる

- ・成功事例に影響されないことが大事である。成功事例からはその考え方を学ぶことは有意義であるが、それぞれの地域の実情（地形、人口、人材、人の動きなど）は異なるので、それがそのままほかの地域にはあてはまることはまれである。地域の実情にあった交通システムをつくる。
- ・地域によって目的も使われ方も違って来る。大都市では通勤・通学が多いが、地方では高齢者の通院などが多い。

幹線部分はバスと鉄道が基本

- ・幹線部分は大量の輸送が必要となることから、輸送コストの点から鉄道やバスによる対応が基本となる。
- ・その一方で、限界を超えた小規模需要の状況においてバスに必要以上にこだわると、経費負担が過剰となったり、本来バスが必要とするところに運行する余裕がなくなるなど、能力以上の役目を負わせることによる失敗が生じる。バスの可能性と限界の両方を見極

める。

バスの限界を超えた交通ニーズのカバー

- ・バス需要の限界を超えたような小規模需要の地域では、バスを小型化してもなお採算性がとれない状況となっている。
- ・バス運行が経営的になりたないような地域については、乗合タクシー、デマンド交通システムや福祉移送サービスなどの導入を検討する方法もある。また、道路運送法改正により運行が可能となった過疎地有償ボランティア輸送などの可能性も検討してはどうか。（導入に当たっては、タクシー事業者等との調整、運転手の確保など課題が多い。）

デマンド交通システムと乗合タクシー

- ・乗車運賃の個人負担の軽減、運行コストの軽減などから、最近、各地域で導入が増えている運行システムである。特に福島県内においては、全国に先駆けて平成13年に旧小高町（現南相馬市）で導入されるなど、県内各地域で導入されている。
- ・これらのシステムは、もともと交通需要が少ない地域での導入に有効な方法であり、需要が多い地域にはコスト面や利用ニーズに対応できない点などからあまりむいていない。
- ・また、交通需要が少ない地域にもかかわらず、システム導入にあたっての初期投資やその後のランニングコストが必要以上にかかってしまうような場合は、経営的に成り立たなくなってしまう。地域の需要に応じた運行システムを検討していくことが必要である。

(4) 地域で支える仕組みづくり

本当に地域に必要なものかどうか

- ・その地域で本当に無ければ困るものなのか、十分な議論が必要である。そのうえで、本当に必要なものであるならば地域全体で支えていくことが必要である。
- ・そのためには、事業者、行政、住民がそれぞれできることを考え、実行し、公共交通を支えていく。

交通システムを持続させることが大事

- ・新たなシステムの導入については、その時に経費をかければできるものであり、その際には国や自治体などの財政支援メニューなども活用できる道もある。
- ・交通システムは1年や2年運行できれば良いというものではなく、継続することが大事である。そのためには、随時、フォローアップしながら仕組みを見直していくことも必要である。

持続のためには、どこかに過大な負担がかかるやり方は避ける

- ・事業者は自主経営の限界、行政は財政負担の限界、利用者は運賃負担の限界が、それぞれどこまでなのかを考える。
- ・期待されるサービスレベルと利用促進・運営維持（採算性）の両面からの検討が必要である。

- ・ 運賃無料は、持続性と意識の観点から避けるべき。

利用促進の視点が必要

- ・ 利用者を増やすことが収支向上・継続につながる

(5) 採算性とコスト負担の考え方

採算性より効率化

- ・ 公共交通は一部の大都市を除き採算は難しく、採算性を目的とするなら何もしないのが一番となってしまふ。その中で公共交通の目的を達成するためには、最も経費のかからない方法を選択することが大事である。

補助金等による赤字補填の定期的な評価

- ・ 公共交通を維持するためには、単純に出た赤字を財政で埋めればよいということでは、誰も創意工夫や努力をせず、人任せになってしまう。その結果、路線バス等の経費についてもバス会社の説明を鵜呑みにしてしまっていないか。経費内容の精査が必要である。
- ・ 努力をしなくてももらえる補助金、また、努力をすると削られる補助金では赤字縮小に向けた意欲がわきにくい。赤字補填の考え方をしっかり持つことが必要である。

運行コストの検証

- ・ 運行コストの検証においては、一般的には相場はあってないようなものであり、どちらかというと相対的なものとして考える。それぞれの地域条件が異なる中での比較においては評価が難しいため、ある程度条件が同じもののデータと比較する。他地区の事例では、突出して高いところや、安いところの分析を試みることも参考となる。
- ・ 路線ごとの比較方法の1例として「実車走行キロ当たりの単価の比較」が利用されている。「年間総運行経費 / 年間総実車走行キロ」で計算した値で比較する。その際、車両の減価償却を忘れない。全国的な統計としては、国土交通省がブロック別の調査結果を公表している。

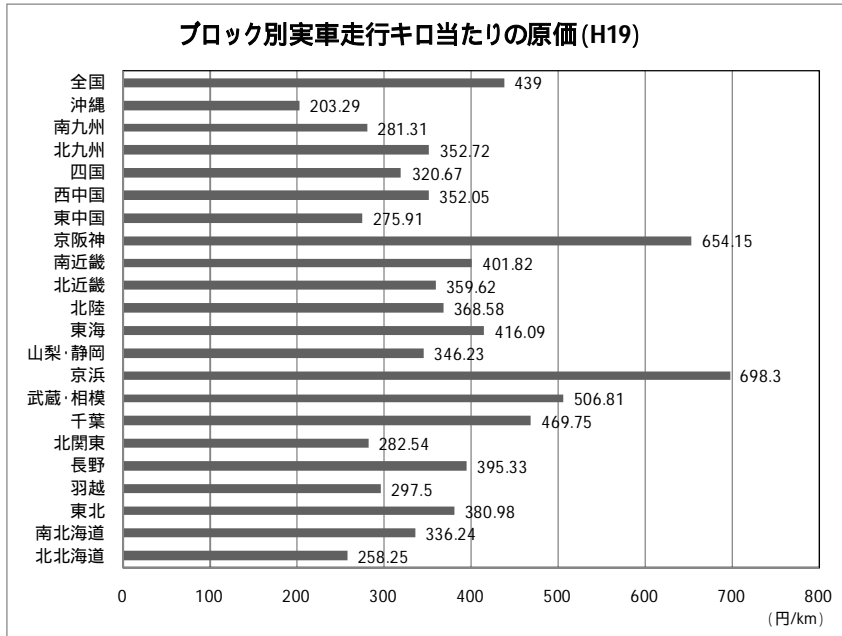


図 5.2 乗合バス事業におけるブロック別実車走行キロ当たりの原価

資料： 国土交通省HPの「平成 19 年度の乗合バス事業（保有車両数 30 両以上の事業者）の収支状況について」より作成

- ・ もう一つの例としては、対象とする人（例えば高齢者など）がどれだけ乗っているかについて路線を比較する「乗車数と対象者数の比」がある。「年間（1日）利用者数 / 沿線居住対象者数」で計算した値で、高いところ、低いところの分析を行う。これもあくまで相対的な比較であり、絶対値の意味はないことに留意する。

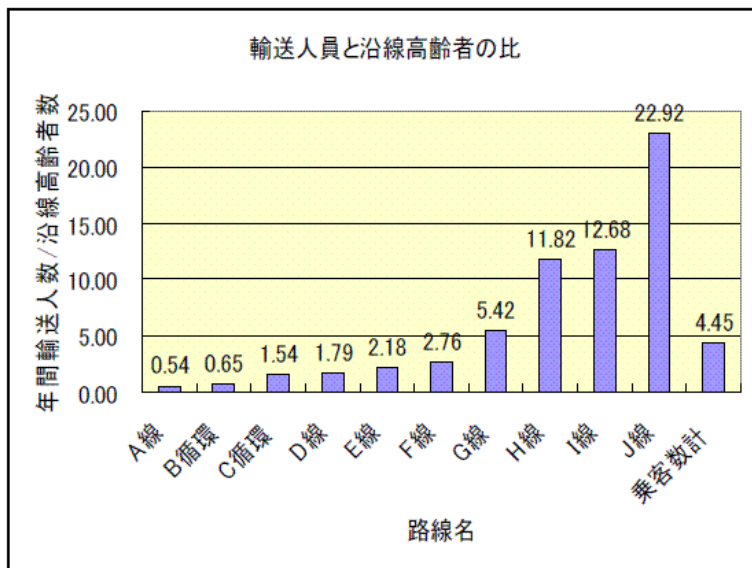


図 5.3 例：輸送人員と沿線高齢者の比（岩手大学元田教授講演資料より）

自治体にける財政負担の目安

- ・自治体予算から公共交通の維持についてどこまで出したらいいのか、どこまで出せるのかについては、各地域の状況などの事情によることが大きいため、明確な基準は確立されていない。
- ・平成 19 年の国土交通省の調査によると、住民 1 人当たり公共交通予算額は、1,510 円が目安のようである。

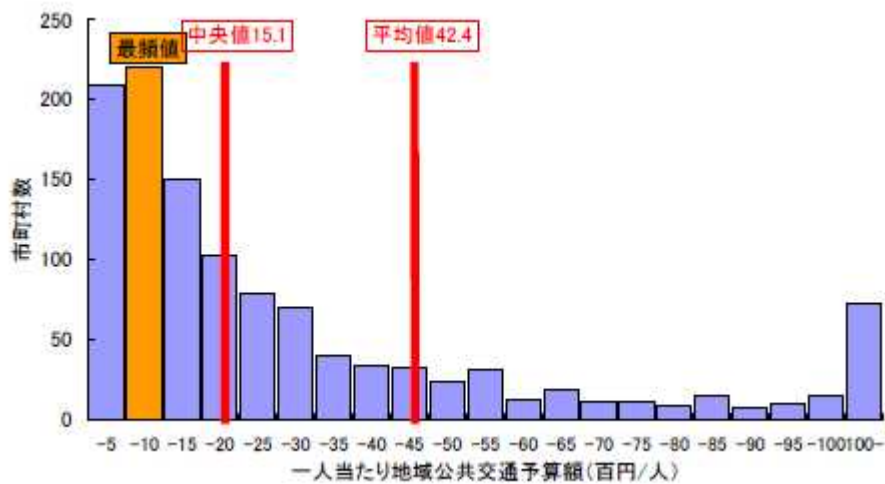


図 5.4 一人当たり地域公共交通予算額別市町村数

資料：国土交通省HPの「地域公共交通の活性化・再生への取組みのあり方」より

- ・また、同調査によると、自治体予算における公共交通予算の比率は、0.38%が目安のようである。

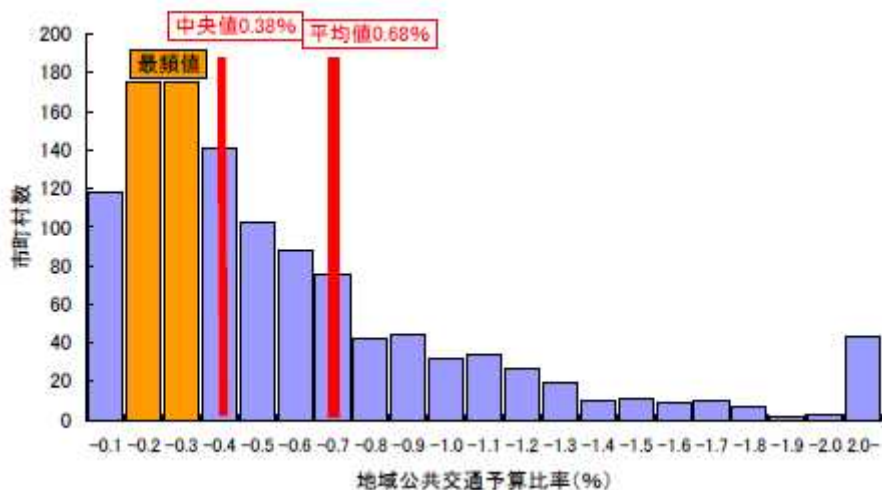


図 5.5 地域公共交通予算比率別市町村数

資料：国土交通省HPの「地域公共交通の活性化・再生への取組みのあり方」より

2 具体的な対応策の考え方

第3章でまとめた大きな4つの課題（コスト高（市町村による財政負担増大）、利用者減少・利用促進、交通体系の非効率性等、その他）及び本章第1節に示した基本的な考え方を受けて、今後の具体的な対応策の考え方としては、以下に示すような各視点や方策が考えられる。

はじめに本章で扱っている具体的な対応策の体系を一覧として示し（表5.1）、その後に、各対応の視点や方策、関連事例紹介をまとめている。なお、以下の文中の事例No表示は、資料編・事例集に対応する。また、県北地域内の事例は既に知られているとみなし、本章の対象からは除いている。

(1) 「コスト高(市町村による財政負担増大)」への対応	
ア	<p>既存交通の見直し</p> <p>利用実態・地域性に即した見直し (定期的な)乗降調査等に基づく見直し 【事例No29 利用実態に即したバスダイヤの見直し(智頭町)】</p> <p>他の交通手段との統廃合 【事例No4 市営バスと民間路線バスの一元化による経費削減(函館市)】 【事例No26 既存交通の見直し(綾部市)】 【事例No27 需要に応じた交通手段(篠山市)】</p> <p>受益者応分負担の検討 市町村委託バス、デマンド型交通等の料金見直し 【事例No3 距離に応じた運賃体系へ移行(帯広市)】</p> <p>交通事業者等経営努力の誘導 人件費、運行経費等の見直し 【事例No8 同一路線の共同運行(滝沢村)】 【事例No17 市主導による交通計画(三郷市)】 【事例No22 経費節減策の実施(身延町)】</p>
イ	<p>新たな交通への転換</p> <p>利用実態・地域性を踏まえた交通体系の再構築 デマンド型交通の導入 など 【事例No9 デマンドバスを開始(非IT型)(雫石町)】 【事例No10 乗合タクシーの運行(石巻市)】 【事例No11 デマンド型乗合タクシーを開始(非IT型)(川西町)】 【事例No22 スクール、病院、民間等を再編したバス運行(身延町)】</p>
ウ	<p>利用の促進</p> <p>運賃収入増による財政負担の軽減 運賃収入増 【事例No26 財政負担の軽減(綾部市)】</p> <p>広告、協賛金など新たな収入源の確保 【事例No14 広告などによる収入源の確保(土浦市)】</p>
エ	<p>市町村間の連携</p> <p>広域路線バスに対する関係市町村による検討の推進 路線全体の財政負担等を軽減するため、関係全市町村による利用が少ない区間の見直し・改善 など 【事例No7 乗り継ぎ定期、すごe-きっぷ(盛岡市・滝沢村)】</p>
オ	<p>住民、交通事業者等との連携</p> <p>自治体を中心とした交通体系のコーディネート 事業者主導から自治体主導による交通体系整備への転換 【事例No17 市主導による交通計画(三郷市)】 【事例No22 スクール、病院、民間等を再編したバス運行(身延町)】 【事例No26 市主導による交通確保(綾部市)】</p> <p>住民、病院等が運行する交通手段も組み入れた体系整備 【事例No1 コミュニティバスの相互乗り入れ(当別町)】 【事例No18 病院・民間企業等による協力(我孫子市)】</p>

(2) 「利用者減少・利用促進」への対応

- ア 住民利便性の向上
- 利用実態を踏まえた見直し
 - (定期的な)乗降調査等に基づく見直し
 - 【事例No3 グループインタビューの継続(帯広市)】
 - 【事例No10 住民の意見を随時協議(石巻市)】
 - デマンド型交通の導入 など
 - 【事例No3 乗合タクシーの導入(帯広市)】
 - 【事例No9 デマンドバスを開始(非IT型)(雫石町)】
 - 【事例No11 デマンド型乗合タクシーを開始(非IT型)(川西町)】
 - 【事例No15 コミュニティバス、デマンドバスの運行(稲敷市)】
 - 【事例No20 デマンドバスの運行(檜原村)】
- 利便性の向上
 - バスロケーションシステムの導入 など
 - 【事例 No4 カードシステムやバスロケーションシステム(函館市)】
 - 【事例No21 IT化による利便性の追求(山梨交通)】
 - ルートの見直し、フリー乗降制の採用 など
 - 【事例No20 フリー乗降制の採用(檜原村)】
 - 【事例No23 生活に密着した路線選定(四日市市)】
- イ 住民意識の醸成
- 生活交通を自分たちで維持しようとする意識の醸成
 - 市町村広報誌による啓発 など
 - 【事例 No1 広報誌やホームページで情報提供(当別町)】
 - 【事例No6 住民らによる経費負担(弘前市)】
 - 【事例No16モビリティマネジメント等の利用促進施策(龍ヶ崎市)】
- ウ 市町村間の連携
- 近隣市町村による広域的検討の実施
 - 生活圏に配慮した交通体系の構築
 - 【事例No13 コミュニティバスの乗り入れ(龍ヶ崎市・河内町)】
 - 【事例No25 自治体間の共同運営(熊野市)】
- エ 交通事業者等との連携
- 利用促進に向けた取組みの検討
 - 協議会等組織を活用した検討 など
 - 【事例 No6 住民による経費負担(弘前市)】
 - 一般の利用者を増やすための施策の実施
 - 職場交通マネジメント、パークアンドライド など
 - 【事例No7 乗り継ぎ定期、すごe-きっぷ(盛岡市・滝沢村)】
 - 【事例No16 モビリティマネジメント等の利用促進(龍ヶ崎市)】
 - 【事例No17 TDMの実施(三郷市)】
- オ 地域の活性化
- 中心市街地振興、外出支援等の観点からの見直し
 - 観光・イベントとの連携、乗車ポイント制の導入 など
 - 【事例No12 生活・観光路線へのバス参入(北塩原村)】
 - 【事例No14 中心市街地活性化(土浦市)】
 - 【事例No22 外出支援等の効果(身延町)】
 - 【事例No25 観光との連携(熊野市)】

魅力の創出

名称の工夫、低床バスの導入 など

【事例No9 あねっこバス（雫石町）】

【事例No14 愛称の募集（土浦市）】

生活交通の利用促進 など

【事例No1 利用促進策の実施（当別町）】

【事例No20 デマンドバスの運行（檜原村）】

【事例No24 マイバス意識づくり（名張市）】

(3) 「交通体系の非効率性等」への対応

ア 住民利便性の向上

利用実態を踏まえた見直し

(定期的な)乗降調査等に基づく見直し

【事例No10 全世帯対象のアンケート調査を実施（石巻市）】

【事例No14 アンケート調査による運行ルートの見直し

(土浦市)】

他の交通手段への転換

交通空白地域・不便地域の解消に向けたデマンド型交通の導入など

【事例No3 乗合タクシーの導入（帯広市）】

イ コストの削減

他の交通手段との統廃合、他の交通手段への転換

重複運行等解消に向けた路線バス等の一本化やデマンド型交通の

導入 など

【事例No1 コミュニティバスの相互乗り入れ（当別町）】

【事例No2 スクールバスの一般客利用（池田町）】

【事例No4 市営バスと民間路線バスの一元化による路線再編

(函館市)】

【事例No11 デマンド型乗合タクシーを開始（非IT型）

(川西町)】

【事例No28 各種バスの一元管理（伯耆町）】

ウ 市町村間の連携

近隣市町村による広域的検討の実施

生活圏に配慮した交通体系の構築

【事例No7 乗り継ぎ定期、すごe-きっぷ（盛岡市・滝沢村）】

(4) 「その他」への対応

ア 新たな公の支援

住民等相互扶助による生活交通の確保

住民負担バス等の運行

【事例No6 住民らによる経費負担（弘前市）】

【事例No10 住民による負担金の支払い（石巻市）】

【事例No19 地域住民の負担による路線バスの存続（八王子市）】

地域住民や企業のボランティアによる自家用車等の運行

【事例No15 コミュニティバス、デマンドバスの運行（稲敷市）】

【事例No18 病院・民間企業等による協力（我孫子市）】

【事例No23 NPO法人による運行（四日市市）】

過疎地有償運送 など

【事例No5 過疎地有償運送（佐井村）】

【事例No30 有償ボランティア輸送事業（上勝町）】

イ	補助金負担算定方法の見直し 実態に合った算定方法の検討 距離割り、人口割り等の選択、組み合わせ など 【事例No25 負担割合の調整(熊野市)】 【事例 No27 費用の距離按分負担(篠山市)】
ウ	環境共生 環境に優しい車両や燃料の利用 バイオディーゼル燃料の利用 など 【事例No12 環境共生(BDF燃料の利用)(北塩原村)】 【事例 No21 CNGバスの利用(山梨交通)】 省エネタイプの車体利用 など 【事例No21 地球環境に配慮した運賃制度(山梨交通)】 環境に優しい交通体系 環境に配慮した運賃制度の導入 など 【事例No21 地球環境に配慮した運賃制度(山梨交通)】

(1) 「コスト高(市町村による財政負担増大)」への対応

生活交通に関する施設、設備や運営のコスト高は、多くの場合、市町村の財政負担の増大につながっているが、その対応への考え方としては、大きくアからオに示す5つの視点があげられる。

ア 既存交通の見直し

利用実態・地域性に即した見直し

- ・生活交通に係わるコストの削減のための基本的な対応として、広く住民に対して生活交通に関する利用アンケート調査を実施したり、バス利用者らに対してグループインタビューを行いニーズなどを聞くことが行われている。また、町内会の集まりやグループ・ミーティングなどにより、直接住民らの意見を聞くような活動も行われている。
- ・定時定路線という運行コストが高い路線バスの運行に対しては、地域性を考慮して、より小型の車体であるコミュニティバスや利用者の少ない路線については、乗り合いタクシーを導入したり、他事業者への移管、廃止代替バスの設定、スクールバスなどの活用で、より低コストな代替交通手段を確保するような対応も行われている。
- ・市営バスと民営バスの運行を一元化したり、路線廃止や経路変更など、バス路線自体の再編を進める事例もある。

(定期的な)乗降調査等に基づく見直し

【事例No29 利用実態に即したバスダイヤの見直し(智頭町)】
町の財政を圧迫している過疎バスの運行ダイヤを、利用状況を踏まえて増減便し、財政負担の軽減をねらった。

他の交通手段との統廃合

【事例No4市営バスと民間路線バスの一元化による経費削減
(函館市)】

利用者数の減少に対して市営バスと民営バスを一元化し、経費の削減を図った。移管完了に応じて路線の廃止や経路変更など、バス路線の再編を行った。

【事例No26 既存交通の見直し（綾部市）】

路線バス事業者が経営破綻したため、コミュニティバスと利用者の少ない路線については予約型乗り合いタクシーを導入して対応した。

【事例No27 需要に応じた交通手段（篠山市）】

路線バスが撤退したため、路線バスの他事業者への移管、廃止代替バスの設定、スクールバスの活用などで代替交通手段を確保した。

受益者応分負担の検討

- ・コスト高に対しては、運賃の値上げなどにより受益者（利用者）に応分の負担を求めるのは、経済原則といえる。しかし、住民の利用促進などの考慮により、値上げに踏み切れない状況も多い。

市町村委託バス、デマンド型交通等の料金見直し

【事例 No3 距離に応じた運賃体系へ移行（帯広市）】

デマンド型乗合タクシーの当初の運賃設定は500円均一としたが、利用者の要請を受けて市街地までの乗り入れを実施するとともに、均一運賃から距離に応じた運賃体系（ゾーン制）を採用した。

交通事業者等経営努力の誘導

- ・自治体としては、路線バスなどに対して補助金を負担していることも多いことから、事業者に対して、運行路線の見直し、重複系統の一本化や共同運行化を求めたりと、さまざまなコスト削減策や経営改善努力あるいは工夫を求める場合も多い。

人件費、運行経費等の見直し

【事例No8 同一路線の共同運行（滝沢村）】

地域循環バスの実証実験を通じて、バス事業が同一系統を共同運行することで、バス事業者間の新たな連携が生まれた。

【事例No17 市主導による交通計画（三郷市）】

三郷市では、自治体が運営主体となって運行をバス事業者に委託する方式は採用せず、バス事業者が採算性を考慮した上で参入する。よって市は委託料や補助金を支給していない。

【事例No22 経費節減策の実施（身延町）】

車両は、従来のスクールバスの利用やバス事業者からの廉価での購入等で調達し、既存の資源を有効活用した。また、運賃表示システム導入には1台約200万円かかることから、ゾーン制運賃導入により、紙に記入したもので済ませた。

イ 新たな交通への転換

利用実態・地域性を踏まえた交通体系の再構築

- ・利用者の減少による路線バスの廃止や経営困難などの事態に対しては、利用実態・地域性を踏まえて、新たな自治体バスやデマンドバスの運行などにより、経営の効率化を進める必要がある。
- ・また、路線ネットワークの改善のような交通体系の再編により、自治体の財政負担を軽減している事例もある。

デマンド型交通の導入 など

【事例No9 デマンドバスを開始（非IT型）（雫石町）】 雫石町では民間路線バスの廃止に直面し、新しい交通体系を自前でつくるとしてデマンドバスを開始した。
【事例No10 乗合タクシーの運行（石巻市）】 市による廃止代替バスの廃止を受けて、運行を開始した地元自治体区長会による乗合タクシー運行により、市の財政負担は7分の1程度まで減少した。
【事例No11 デマンド型乗合タクシーを開始（非IT型）（川西町）】 町民バスによる財政負担を軽減するために、財政負担の少ない非IT型デマンド型乗合タクシーを導入した結果、財政負担が軽減した。
【事例No22 スクール、病院、民間等を再編したバス運行（身延町）】 スクール、病院患者輸送機能を果たす集落、学校、病院、役場などをまわる町有バスを運行し、町営（路線）バスとの接続をはかることで、バス交通の効率化を進めた。

ウ 利用の促進

運賃収入増による財政負担の軽減

- ・運行路線や時間帯の見直し、あるいは新たに導入したコミュニティバスの運行などの利用の促進により利用者が増えて運賃収入が増加し、その結果、自治体の財政負担の軽減を進めることが有益である。
- ・利用の促進策として、車内広告による広告収入や協賛金などの収入源の確保策も行われている。

運賃収入増

【事例No26 財政負担の軽減（綾部市）】 新たに導入したコミュニティバスなどの運行により運賃収入が増え、従前の路線バスに対する市の補助額を縮小することができた。
--

広告、協賛金など新たな収入源の確保

【事例No14 広告などによる収入源の確保（土浦市）】

キラバスはNPOなどが運営し、地域事業者らの協賛も受けていることもあり、商店の広告などを車内に展示し広告収入を得ている。

エ 市町村間の連携

広域路線バスに対する関係市町村による検討の推進

- ・広域的な路線運営に関係する自治体間の協力や連携などにより、乗り換えなしで目的地まで行けたり、異なる交通手段間の乗り換えがスムーズにできることで、財政負担などの軽減を進めている。

路線の財政負担の軽減等のため、関係全市町村による利用が少ない区間の見直し・改善 など

【事例No7 乗り継ぎ定期、すごe-きっぷ（盛岡市・滝沢村）】

盛岡市と滝沢村は、盛岡駅までの鉄道、バスの乗り継ぎができる乗り継ぎ定期、すごe-きっぷを発売して利便性をはかっているが、市および村は補助金などの公的支出はしていない。

オ 住民、交通事業者等との連携

自治体を中心となった交通体系のコーディネート

- ・市民のニーズを満たしていない路線バス網を自治体主導で見直し、利用者の利便性向上あるいは経費の節減などを通じて、財政負担の軽減をはかることができる。
- ・民間路線バスの路線廃止を受けて町営バスを運行するにあたり、効率的な運行のためにスクールバスや病院患者輸送バスについて再編整備しているような事例もある。
- ・自治体が市内の病院や自動車教習所、福祉施設と協定を結び、これらの送迎バスを市内の65歳以上の高齢者や障がい者も利用できるような運行サービスを実施している事例もある。

事業者主導から自治体主導による交通体系整備への転換

【事例No17 市主導による交通計画（三郷市）】

バスの渋滞、利用の少ない路線などの問題に対して、三郷市はバス交通再編案をまとめ、民間事業者に協力を求めた結果、市民が喜ぶ交通体系が実現した。

【事例No22 スクール、病院、民間等を再編したバス運行（身延町）】

山梨交通の路線廃止を受けて町営バスを運行するにあたり、効率的な運行のためにスクールバスや病院患者輸送バスについても再編整備し、無料の町有バスと有料の町営バス運行とした。

【事例 No26 市主導による交通確保（綾部市）】
市独自の「市民による市民のための市民の」バスを運行することを決断。市がコミュニティバス「あやバス」の運行を開始した。

住民、病院等が運行する交通手段も組み入れた体系整備

【事例No1 コミュニティバスの相互乗り入れ（当別町）】
大学、病院、福祉バスなどを一元化して官民共同運行のコミュニティバスとすることで、町民の利用促進をはかった。

【事例No18 病院・民間企業等による協力（我孫子市）】
高齢者の足の確保のために、市では病院、自動車教習所、大学などのバスを、高齢者が無料で利用できるようにしている。

（２）「利用者減少・利用促進」への対応

利用者減少への対応あるいは利用促進に対しては、大きくアからオに示す 5 つの視点があげられる。

ア 住民利便性の向上

利用実態を踏まえた見直し

・利用の減少や利用促進に向けて利用実態の把握の必要性は、コスト高への対応として前述したが、基本的な施策といえる。アンケート調査やインタビューなど（定期的な）乗降調査等に基づき利用実態の見直しを行うとともに、利便性を向上させる意味でも、需要に応じた適当な交通手段や車体などの選択は重要である。

（定期的な）乗降調査等に基づく見直し

【事例No3 グループインタビューの継続（帯広市）】
帯広市では大正地区でデマンド型乗合タクシー運行を始めたが、ニーズの把握のために運行開始時より毎年利用者インタビューを継続している。

【事例No10 住民の意見を随時協議（石巻市）】
乗合タクシーの運営主体である運行協議会は地域住民、町内会の集まりであり、住民の意見は日々行政区長に届き、随時協議が行われている。

デマンド型交通の導入 など

【事例No3 乗合タクシーの導入（帯広市）】
市域は散居型の居住形態であるため、路線バス利用が不便であり、乗合タクシーを導入した。当初は既存路線バス停留所留所で乗り継ぎをしていたが、利用者の強い要請を受けて、市街地までの乗り入れを行った結果、利用者数が増えた。

<p>【事例No9 デマンドバスを開始（非IT型）（雫石町）】 路線バスの廃止を受け、生活交通確保のために、ローコスト、ローテクノロジーによるデマンド型乗合タクシーを開始した。</p>
<p>【事例No11 デマンド型乗合タクシーを開始（非IT型）（川西町）】 住民の移動手段の確保による地域の活性化、この町で暮らしていける生活基盤の確保として、デマンド型乗合タクシーを導入した。</p>
<p>【事例No15 コミュニティバス、デマンドバスの運行（稲敷市）】 既存バスの路線廃止に直面し、住民の利便性の確保のためにNPOがコミュニティバス、デマンドバスの運行を開始した。</p>
<p>【事例No20 デマンドバスの運行（檜原村）】 檜原村では幹線の路線バスルートから離れている集落住民に対してデマンドバスを運行することで、フィーダー（支線）機能を確保している。</p>

利便性の向上

- ・バス交通の弱点として、運行本数の少なさや不正確となりやすい到着時間、そして停留所まで出向く足が不便さなどの意見が少なくない。このために、バスの到着時間を知らせるバスロケーションシステムの導入や運行ルートの見直し、フリー乗降制の採用などの工夫が行われている。

バスロケーションシステムの導入 など

<p>【事例No4カードシステムやバスロケーションシステム（函館市）】 函館市は路線バス（超低床ノンステップバス）車両購入をはじめ、市営バスで導入済みのカードシステムやバスロケーションシステムに対し補助を行った。</p>
<p>【事例No21 IT化による利便性の追求（山梨交通）】 定期券・乗車券システム（JR東日本と同じシステム）の採用。カード利用者は現金が不要になり、人の乗降がスムーズになった。ITを利用した停留所のバス到着時間情報や運賃情報の表示を行っている。携帯からも確認が可能で、1日に約1,000件のアクセス利用がある。</p>

ルートの見直し、フリー乗降制の採用 など

<p>【事例No20 フリー乗降制の採用（檜原村）】 村がデマンドバスの運行を開始したが、集落内での乗降を便利にするために、停留所以外でも乗降ができるフリー乗降制を採用した。</p>
<p>【事例No23 生活に密着した路線選定（四日市市）】 生活に密着した路線選定を行い、高齢者利用を想定してジグザグな路線とし、フリーバス停留所を想定してバス停留所間隔を短くした。</p>

イ 住民意識の醸成

生活交通を自分たちで維持しようとする意識の醸成

- ・利用促進に向けて、生活交通利用に対する住民意識の育成も重要である。市町村広報誌による啓発のような試みのほか、モビリティマネジメントなどの手法により、住民らに対して意識づけが行われている。地域によっては、地域住民らによる経費負担も行われているが、自分たちでの経費負担は、生活交通に対する強い関心につながる。

市町村広報誌による啓発 など

【事例No1 広報誌やホームページで情報提供（当別町）】

新たなコミュニティバスの運行にあたり、町の広報誌やホームページで宣伝して、地域の足を守る町民意識を醸成している。

【事例No6 住民らによる経費負担（弘前市）】

住民らの自己負担により路線バスを地元まで延長してもらったため、住民らの意識向上効果があった。

【事例No16モビリティマネジメント等の利用促進施策（龍ヶ崎市）】

都市交通マスタープランを作成し市によるコミュニティバス運営も始めたこともあり、居住者や転入者に対してモビリティマネジメントのパンフレットを配布し、生活交通の利用促進をはかっている。

ウ 市町村間の連携

近隣市町村による広域的検討の実施

- ・バス交通は自治体の行政区域と関係なく、駅や商店街、公共施設、住宅団地などを結ぶことが多いため、近隣市町村間による広域的な連携が必要になることも多い。特に自治体区域内で運行することが多い自治体バスなどの場合、相互乗り入れにより、利用者にとって便利になることが多く、連携効果は大きい。

生活圏に配慮した交通体系の構築

【事例No13 コミュニティバスの乗り入れ（龍ヶ崎市・河内町）】

河内町町民が龍ヶ崎駅まで直行で出るために、両市町間でコミュニティバスの乗り入れを実施している。

【事例No25 自治体間の共同運営（熊野市）】

熊野市の自主運行バス路線網の一部は、隣接する御浜町と共同運営を行っている。その負担割合は、路線距離や高校の有無などを元に決めている。

エ 交通事業者等との連携

利用促進に向けた取組みの検討

- ・自治体間ばかりでなく、バス運営事業者などの交通事業者と連携することにより、各種協議会などで運行路線について意見交換したり、あるいは運行路線の分担や接続などが実現でき、利用者にとって利便性が増加する。

協議会等組織を活用した検討 など

【事例No6 住民による経費負担（弘前市）】

バス路線の延長の交渉のために、住民、バス事業者、役場が懇談や協議の場をつくることで、関係者の意識共有がはかることができた。

一般の利用者を増やすための施策の実施

- ・交通事業者や地域住民などとの連携により利用者を増やす施策として、職場交通マネジメントやモビリティマネジメント、あるいはパークアンドライドなどの試みが行われている。
- ・職場交通マネジメントとしてはノーマイカーデーの確保、モビリティマネジメントとしては生活交通利用に関する情報提供、パークアンドライドとしては、駅そばへの駐車場、駐輪場確保などが行われている。

職場交通マネジメント、パークアンドライド など

【事例No7 乗り継ぎ定期、すごe-きっぷ（盛岡市・滝沢村）】

盛岡市・滝沢村は鉄道とバス事業者の連携による割引券を開発して、利用促進を進めた。

【事例No16 モビリティマネジメント等の利用促進（龍ヶ崎市）】

都市交通マスタープランを策定し、路線の見直しや空白地域の解消をはかった結果、利用促進に向けて、民間路線バスを補完する市のコミュニティバス運営が実現し、同時に利用料金の工夫も行われた。東工大や筑波大教授らの協力により、モビリティマネジメント手法によるコミュニティバス利用の促進の取り組みなども行われた。

【事例No17 TDMの実施（三郷市）】

市主導型のバス路線の見直しに伴い、パークアンドライドや国交省の補助を受けてTDM（交通需要マネジメント）を実験した。

オ 地域の活性化

中心市街地振興、外出支援等の観点からの見直し

- ・バス路線の開通などにより利用者の増加や集客効果が発生し、中心市街地の活性化やまちのにぎわいづくりに貢献することも多い。
- ・自宅に閉じこもりがちな高齢者や障がい者らによる生活交通の利用促進は、外出支援等の観点からも有益である。

観光・イベントとの連携、乗車ポイント制の導入 など

<p>【事例No12 生活・観光路線へのバス参入（北塩原村）】 桧原湖周辺は観光地だが生活交通がなかったところ、磐梯東都バスが参入した。そこで通勤・通学手段としても併用している。</p>
<p>【事例No14 中心市街地活性化（土浦市）】 土浦駅周辺の商店街活性化を目的として、コミュニティバスの運行を始めた。協賛店で買い物をすると乗車券がもらえる特典がある。</p>
<p>【事例No22 外出支援等の効果（身延町）】 お年寄り同士の会話などコミュニティの創出に加え、高齢者の外出機会の増加、山間地域における落石等の早期発見による道路管理面での貢献などの効果がある。</p>
<p>【事例No25 観光との連携（熊野市）】 熊野市の自主運行バス路線の終点は温泉地になっているが、入浴券とセットになった「ゆったり切符」を割引き価格で販売している。</p>

魅力の創出

- ・利用の促進に向けて、運営主体などにより多様な魅力づくりが行われている。バスなどの生活交通が地域住民に親しまれるための工夫として、新しい路線や停留所の名称の公募やトレードマークの活用などがある。
- ・高齢者や障がい者らが利用しやすい工夫としては、低床バス車両の導入、大きく見やすい案内表示などがある。
- ・フィーダー交通の確保により他のバスとの接続が改善され、バス利用が促進される事例もある。
- ・「住民利便性の向上」の項（2-（1））に示したバスロケーションシステムの導入やフリー乗降制の採用などの工夫も有益といえる。

名称の工夫、低床バスの導入 など

<p>【事例No9 あねっこバス（雫石町）】 「あねっこバス」は、デマンド方式による地域交通サービスに使用するタクシー車両の愛称で、公募により名づけられた。</p>
<p>【事例No14 愛称の募集（土浦市）】 キララの名前は市民から募集したもので市民から親しまれている。車両は車いすでも乗降できる低床型を使用している。</p>

生活交通の利用促進 など

<p>【事例No1 利用促進策の実施（当別町）】 コミュニティバスの利用促進策として、利用感謝ツアー（利用スタンプ5個でツアー抽選）の実施、老人クラブ会員への利用お試し券の配</p>

布などを行っている。
<p>【事例No20 デマンドバスの運行（檜原村）】 村によるデマンドバスの運行によりフィーダー機能が確保できた結果、接続する路線バスの利用改善がはかられ、地域活性化も進んでいる。</p>
<p>【事例No24 マイバス意識づくり（名張市）】 協議会運営のコミュニティバスの導入にあたり、マイバスとの認識を高めるため、バス停留所の位置やその名称についても各地区で決定した。高齢者に対する運転手の介添えも好評である。</p>

(3) 「交通体系の非効率性等」への対応

複数の運行系統による路線の重複や交通空白・不便地域などの交通体系の非効率性への対応としては、大きくアからウに示す3つの視点があげられる。

ア 住民利便性の向上

利用実態を踏まえた見直し

- ・ 運営路線の重複や交通空白・不便地域の解消においても、現状の実態やニーズの把握が重要であり、そのためには、(定期的な)乗降調査等に基づく運行本数や時間帯あるいは路線の見直しなどは欠かせない。

(定期的な)乗降調査等に基づく見直し

<p>【事例No10 全世帯対象のアンケート調査を実施（石巻市）】 廃止代替バスの廃止を受けて、全世帯にアンケート調査をし、定時定路線型の乗合タクシーを導入した結果、利用者が増えた。</p>
<p>【事例No14 アンケート調査による運行ルートの見直し（土浦市）】 中心市街地の活性化を目的としたバス運行を目的としているため、地元商業者、市民団体らによる検討が行われて運行主体としてのNPOができ、さらにアンケート調査などにより運行ルートの見直しなども行っている。</p>

他の交通手段への転換

- ・ 交通空白地域や不便地域の解消に向けては、新たな交通手段導入の可能性の検討とともに、経費の安い他の交通手段への転換、あるいは運行路線の見直しなども利便性の向上につながりやすい。

交通空白地域・不便地域の解消に向けたデマンド型交通の導入 など

<p>【事例No3 乗合タクシーの導入（帯広市）】 市域は散居型の居住形態であるため、路線バス利用が不便であり、乗合タクシーを導入した。当初は既存路線バス停留所留所で乗り継ぎを</p>
--

していたが、利用者の強い要請を受けて、市街地までの乗り入れを行った。

イ コストの削減

他の交通手段との統廃合、他の交通手段への転換

- ・他の交通手段との統廃合、他の交通手段への転換、運行路線の見直しなどは、利便性の向上とともに、重複運行の解消に向けた路線バス等の一本化やデマンド型交通の導入などを通じて、コストの削減にもつながりやすい。

重複運行等解消に向けた路線バス等の一本化やデマンド型交通の導入など

<p>【事例No1 コミュニティバスの相互乗り入れ（当別町）】 大学、病院、福祉バスなどを一元化して官民共同運行のコミュニティバスとすることで町民の利用促進をはかった結果、財政負担も軽減した。</p>
<p>【事例No2 スクールバスの一般客利用（池田町）】 遠距離通学する小中学生が利用するスクールバスを地域住民に対しても有償にて開放し、利便性の向上をはかった。</p>
<p>【事例No4 市営バスと民間路線バスの一元化による路線再編（函館市）】 利用者数の減少に対して市営バスと民営バスを一元化し、経費の削減を図った。移管完了に応じて、路線の廃止や経路変更など、バス路線の再編を行った。</p>
<p>【事例No11 デマンド型乗合タクシーを開始（非IT型）（川西町）】 町民バスによる財政負担を軽減するために、財政負担の少ない方式によるデマンド型乗合タクシーを導入した。</p>
<p>【事例No28 各種バスの一元管理（伯耆町）】 合併により不平等であったバス交通を再編し、スクールバス（教育）、デマンドバス（生活交通）、外出支援バス（福祉）、多目的バス（総務）を一元管理することにより、交通空白地帯を解消した。また、効率アップと利用サービスの向上が実現した。</p>

ウ 市町村間の連携

近隣市町村による広域的検討の実施

- ・広域的な生活圏を形成しているような運行路線に対しては、近隣市町村の連携による広域的検討の実施などを通じて、地域全体の利便性の向上やコストの削減にもつながりやすい。

生活圏に配慮した交通体系の構築

【事例No7 乗り継ぎ定期、すごe-きっぷ（盛岡市・滝沢村）】
盛岡市と滝沢村は、市の中心部である盛岡駅までの鉄道、バスの乗り継ぎができる乗り継ぎ定期、すごe-きっぷを発売し、利便性の向上をはかった。

（４）「その他」への対応

以上に述べたコスト高（市町村による財政負担増大）、利用者減少・利用促進、交通体系の非効率性等の分類にあてはまりにくい内容を「その他のへの対応」として区分すると、大きくアからウに示す３つの視点があげられる。

ア 新たな公の支援

住民等相互扶助による生活交通の確保

- ・近年、新しい公共セクターを担う主体への期待として「新たな公」が注目されているが、生活交通に関しても、地域住民らの費用負担による運行委託やNPOなど住民たちの直営による運行などが行われている。
- ・平成16年の国土交通省の通達により、過疎地域においてNPO等による運送を行う過疎地有償運送や福祉目的で運行する福祉有償運送が認められ、様々な条件はあるが全国で広がりがつつある。

住民負担バス等の運行

【事例No6 住民らによる経費負担（弘前市）】
住民らの自己負担により、路線バスを地元まで延長してもらうことができた。

【事例No 10 住民による負担金の支払い（石巻市）】
廃止代替バスの廃止を受けて、住民が協議会に負担金を払うことで、協議会による乗合タクシーの運行が実現した。

【事例No19 地域住民の負担による路線バスの存続（八王子市）】
路線バスの撤退の話があった山間地域では、乗車運賃以外に市とともに地元住民が運行経費を負担することで、路線維持をはかっている。

地域住民や企業のボランティアによる自家用車等の運行

【事例No15 コミュニティバス、デマンドバスの運行（稲敷市）】
既存バスの路線廃止に直面し、住民の利便性の確保のためにNPOがコミュニティバス、デマンドバスの運行を開始した。

<p>【事例No18 病院・民間企業等による協力（我孫子市）】 高齢者の足の確保のために、我孫子市では、病院、自動車教習所、大学などのバスを、高齢者が無料で利用できるようにしている。</p>
<p>【事例No23 NPO法人による運行（四日市市）】 市へのバス路線存続要望がかなわなかったことから、地元でNPOを立ち上げコミュニティバスの運行を始めた。市民団体による路線免許取得は前例がないため苦労があった。</p>
<p>過疎地有償運送 など</p>
<p>【事例No5 過疎地有償運送（佐井村）】 少子高齢化が進む過疎地であるため、社会福祉協議会が過疎地有償運行制度を利用して、ボランティア運転手による運送を始めた。</p>
<p>【事例No30 有償ボランティア輸送事業（上勝町）】 町唯一のタクシー会社が休業したため、社会福祉協議会（現在は地元のNPO）が、ボランティア運転手による運送を始めた。</p>

イ 補助金負担算定方法の見直し

実態に合った算定方法の検討

- ・市町村をまたぐバス路線に対する補助金額の負担割合は、市町村の人口規模割合、延長距離割合、乗下車利用人口割合などが考えられ、各々の地域の事情を踏まえた算定方法が行われている。

距離割り、人口割り等の選択、組み合わせ など

<p>【事例No25 負担割合の調整（熊野市）】 熊野市の自主運行バス路線網の一部は、隣接する御浜町と共同運営を行っている。その負担割合は、路線距離や高校の有無などを基に決めている。</p>
<p>【事例No27 費用の距離按分負担（篠山市）】 篠山市が始めた廃止代替バスは隣接する京都府南丹市を結ぶため、協議の上、費用負担は両自治体で距離按分とした。</p>

ウ 環境共生

環境に優しい車両や燃料の利用

- ・近年の環境共生や低炭素社会の実現に向けて、バスなどの燃料として、環境に優しいバイオディーゼル燃料を利用したり、省エネタイプの車体の利用なども増えている。
- ・大型バス車両ではなく、需要量（利用人数）に応じた大きさのコミュニティバスやデマンドバスあるいはタクシー利用などにより、燃費の節約がはかられている。

バイオディーゼル燃料の利用 など

【事例No12 環境共生（BDF燃料の利用）（北塩原村）】
村の廃食用油のリサイクル事業と連携し、バイオディーゼル燃料を使った檜原湖周遊バスが実現した。

省エネタイプの車体利用 など

【事例No21 CNGバスの利用（山梨交通）】
CNGバス(圧縮天然ガスバス = 都市ガスの圧縮利用)の利用により、無味無臭の排気ガスが実現し、環境に好影響である。

環境に優しい交通体系

- ・コンパクトシティのように都市や町全体を視野に入れた環境共生施策が増えているが、生活交通面ではLRT（路上電車）の導入やバス専用レーンの確保、自転車道（サイクリングロード）の確保など、さまざまな施策が進められている。

環境に配慮した運賃制度の導入 など

【事例No21 地球環境に配慮した運賃制度（山梨交通）】
地球環境に配慮した運賃制度として、休日のバス利用料金を安く優遇して、マイカー利用者のバス利用を促進している。

第6章 地域特性格別生活交通体系

～新たな生活交通体系構築へ向けた一考察～

第3章の問題・課題の整理や第4章の先行事例地調査にあるように、生活交通については、モータリゼーションの進展による利用者の減少と路線バスの廃止・縮小に伴う利便性の低下の悪循環、加えて自治体の財政負担の増大により、従来の大型車輛による民間路線バスをすべての地域で維持することは困難となってきたこと、採算性と効率性を考慮した新しい交通体系への転換・導入が進められている。

特にデマンド型交通については、実証運行を含め多くの地域で実施されており、その実施形態は既にいくつかの類型がみられる。

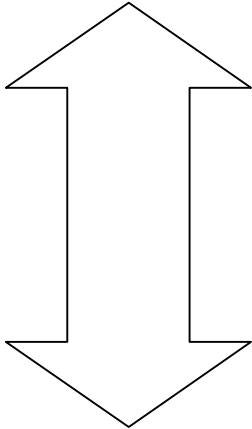
この章では、県北地域の市町村における取組事例の研究、県外の先行事例等の収集・整理および有識者等による講義内容等を参考として、新旧の交通手段の特性を明らかにしたうえで、試みとして人口的要因と地理的要因により地域特性の分類を行い、その分類ごとにどの交通手段が適しているか、方向性を考えてみたい。生活交通の社会的な存在意義及び採算性の点から利用者の多寡は決定的であるし、路線バスやデマンド型交通等の交通手段の性質上、運行する地域がどのような地形や住居の配置になっているかは大きな影響を及ぼしている。また、県北地域の市町村における取組事例や県外の先行事例等を見ても地域の人口数、人口密度や周辺地域との位置、事業実施地域の地形的条件等を無視して交通体系を構築したところは皆無と考えられるからである。

1 生活交通手段別の特徴

デマンド型乗合タクシーといえどもすべての地域で通用する万能の交通手段ではない。従来の民間路線バスやコミュニティバスの運行が成り立つ地域もあるであろうし、デマンド型乗合タクシーの運行可能な業者がない地域もあるかもしれない。そこで、これまでに見てきた各交通手段についてそれぞれのメリット・デメリットを確認してみたい。

主な交通手段の特徴と性格をまとめたものが表6.1と図6.1、そのメリットとデメリットをまとめたものが表6.2である。

表 6.1 主な生活交通手段の特徴

傾 向	交通手段	対応車輛
集団的(コスト・利便性小) 	民間路線バス	大型(50人程度)
	コミュニティバス	中型(20人程度)
	定時・定路線型乗合タクシー	ジャンボ型(4~10人程度) セダン型
	デマンド型乗合タクシー (停留所タイプ)	ジャンボ型 セダン型
	デマンド型乗合タクシー (ドア・ツー・ドアタイプ)	ジャンボ型 セダン型
個別的(コスト・利便性大)	貸切タクシー	セダン型

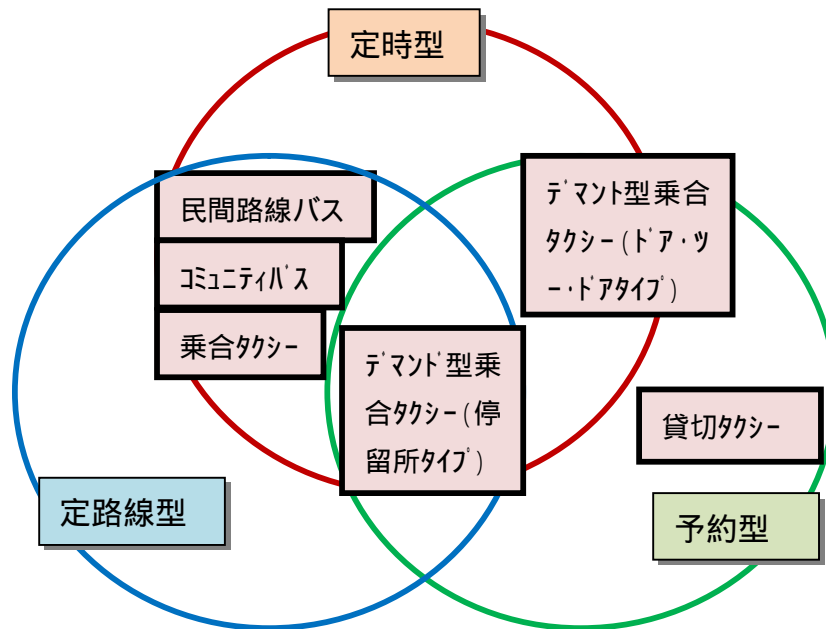


図 6.1 主な生活交通手段の性格区分

- (注) 「定時型」はおおよその時刻を決めて交通手段を運行する形態。
 「予約型」は利用者の事前予約があった場合に交通手段を運行する形態。
 「定路線型」は利用者が自宅等から利用するのではなく、運行路線と停留所を決めて交通手段を運行する形態。

表 6.2 主な生活交通手段のメリット、デメリット

	メリット	デメリット
(1)民間路線バス	<ul style="list-style-type: none"> ・ 大型車輈で運行するため一度に大量の乗客を遠距離輸送できる。 ・ 距離に応じた料金体系になっており、費用に見合った収入が得られる。 ・ 国・県からの補助金による支援の可能性がある。 	<ul style="list-style-type: none"> ・ 利用者がいなくても定時運行しなければならない。 ・ 運行本数が少なく、利用したい時間に運行していないことが多い。 ・ 車輈購入、燃料費のコストが大きい。 ・ 車輈が大きく、細い路地での輸送が難しい。 ・ 停留所までの距離が遠い利用者もいる。 ・ 路線によっては運行収入が少なく、財政負担が必要な場合もある。
(2)コミュニティバス	<ul style="list-style-type: none"> ・ 中型車輈で運行するためある程度の数の乗客を一度に輸送できる。 ・ 細い路地での輸送が可能となり、停留所までの距離が近い。 ・ おおむね一律の低料金の設定となっている。 	<ul style="list-style-type: none"> ・ 利用者がいなくても定時運行しなければならない。 ・ 車輈購入、燃料費のコストがタクシーに比べると大きい。 ・ 運行収入が少なく、財政負担が必要なことが多い。
(3)定時・定路線型乗合タクシー	<ul style="list-style-type: none"> ・ 電話予約の手間・システムの整備が不要である。 ・ 細い路地での輸送が可能となり、停留所までの距離が近い。 ・ 車輈購入、燃料費のコストが小さい。 ・ 貸切タクシーに比べると一律の低料金の設定となっている。 	<ul style="list-style-type: none"> ・ 利用者がいなくても定時運行しなければならない。 ・ 車輈が小さいため輸送できる人数が少ない。 ・ 運行収入が少なく、財政負担が必要なことが多い。
(4)デマンド型乗合タクシー(停留所タイプ)	<ul style="list-style-type: none"> ・ 利用者がいない場合は運行しなくてよい。 ・ 細い路地での輸送が可能となり、停留所までの距離が近い。 ・ 車輈購入、燃料費のコストが小さい。 ・ 貸切タクシーに比べると一律の低料金の設定となっている。 	<ul style="list-style-type: none"> ・ 車輈が小さいため輸送できる人数が少ない。 ・ 電話予約の手間・システムの整備が必要である。 ・ 運行収入が少なく、財政負担が必要なことが多い。
(5)デマンド型乗合タクシー(ドア・ツー・ドアタイプ)	<ul style="list-style-type: none"> ・ 利用者がいない場合は運行しなくてよい。 ・ 家や目的地で乗降できるため、停留所までの移動時間・労力が不要である。 ・ 車輈購入、燃料費のコストが小さい。 ・ 貸切タクシーに比べると一律の低料金の設定となっている。 	<ul style="list-style-type: none"> ・ 車輈が小さいため輸送できる人数が少ない。 ・ 電話予約の手間・システムの整備が必要である。 ・ 運行収入が少なく、財政負担が必要である。 ・ 利用者の自宅等を周回するため、運行経路が長距離となる。

(6)貸切タクシー	<ul style="list-style-type: none"> ・ 利用したい時間・場所を自由に設定できる。 ・ 車両購入、燃料費のコストが小さい。 ・ 財政負担が不要である。 	<ul style="list-style-type: none"> ・ 利用料金が高い。 ・ 車両が小さいので輸送できる人数が少ない。 ・ 電話予約が必要である。
-----------	--	---

2 地域特性分類と生活交通手段のパターン

(1) 地域特性分類の考え方

以上のようなそれぞれの交通手段の特徴を踏まえながら、地域特性別にどの交通手段が適するか検討してみたい。

地域特性を分類するにあたっては、生活交通の利用の多くを高齢者が占めていること、運行距離や時間が交通体系の採算性や効率性に影響を及ぼすことから、高齢者人口（65歳以上人口）、可住地面積割合、可住地人口密度をファクターとして考慮したい。

(注) 「DRT（デマンドバス）に関する幾つかの考察」元田他（岩手県立大学元田研究室HP掲載）ではDRTの適合条件について可住地面積と高齢者人口を取り上げており、「東北地方交通審議会政策推進部会に係る調査（ITを活用したデマンド型乗合タクシーの検証）」（平成18年11月国土交通省東北運輸局）でも地域特性として人口と高齢者、面積、高齢単身世帯数から検討している。

まず、大きな分類として、高齢者人口が1万人以上の地域を都市型、1万人未満の地域を中山間型として2つに分類した。

全国の高齢化率が約20%であるから、おおよそ人口約5万人以上（これは、市町村合併特例法の特例を除く市の人口要件）の市町村が都市型、それ以外の市町村が中山間型と分類される。

都市型については、より効率的な生活交通の実施を図れるかという観点から、生活交通の運行が可能で可住地における人口密集度（可住地人口密度）により2つに分けた。

可住地人口密度が1,000人/k㎡以上の市町村、たとえば福島市のような県庁所在地やそれに準じる人口10万人を超える市町村（茨城県土浦市等）を都市型人口密集タイプ（以下型とする）とし、都市型人口密集タイプの近隣の市町村（伊達市、二本松市、茨城県稲敷市等）のような1,000人/k㎡未満の市町村を都市型人口分散タイプ（以下型とする）とした。

中山間型については、地形的条件により住居が連坦しているかという観点から、市町村別の可住地面積の割合の大小により2つに分けた。

可住地面積とは、総面積から林野面積と主要湖沼面積を差し引いた面積であり、一般的には可住地面積の割合が低ければ山林等の面積が大きく、住居や道路の占める面積が小さく住居や道路が密集しており、反対にその割合が高ければ、住居や道路の占める面

積が広く分散していると考えられる。

可住地面積の割合が、全国の平均である約 32%を目安として、32%未満の市町村（川俣町、岩手県雫石町、東京都檜原村等）を住居連坦タイプ（以下 Ⅰ型とする）とし、32%以上の市町村（本宮市、国見町、桑折町、大玉村等）を住居分散タイプ（以下 Ⅱ型とする）とした。

以上の分類について、県北地域の市町村と先行事例として事例調査を行った市町村の関係指標を整理したものがそれぞれ表 6.3 と表 6.4 であり、県北地域の市町村の分類パターンを地形図上におよそのゾーンとしてあらわしたものが図 6.2 である。

ここでは、統計値が得やすい市町村単位により上記のタイプ別の分類をあてはめてみたが、これは概ねの傾向として示したものに過ぎない。当然、一つの市町村内でも人口や住居の密集している地域と疎らな地域が存在することから、実際の事業の実施（交通手段の選定）にあたっては、事業予定地域について住居・人口数、道路の状況、地形等により Ⅰ型～Ⅱ型のどのタイプの特徴を有しているかを検討する必要がある。

表 6.3 県北地域の市町村別地域特性指標

項目	単位	福島市 (旧飯野町含)	二本松市	伊達市	本宮市	桑折町	国見町	川俣町	大玉村
総面積	(km ²)	767.74	344.65	265.10	87.94	42.97	37.90	127.66	79.46
可住地面積	(km ²)	270.34	188.45	132.08	58.99	24.85	23.70	38.78	27.22
人口総数	(人)	297,357	63,178	69,289	31,367	13,411	10,692	17,034	8,464
65歳以上人口	(人)	61,712	15,453	17,496	6,838	3,631	2,807	4,943	1,875
可住地面積率	(%)	35.2	54.7	49.8	67.1	57.8	62.5	30.4	34.3
可住地人口密度	人/km ²	1099.9	335.3	524.6	531.7	539.7	451.1	439.2	310.9

表 6.4 現地調査実施市町村の地域特性指標

項目	単位	雫石町	土浦市	稲敷市	檜原村
総面積	(km ²)	609.01	113.82	178.12	105.42
可住地面積	(km ²)	128.41	100.97	160.67	7.77
人口総数	(人)	19,055	144,060	49,689	2,930
65歳以上人口	(人)	4,913	26,630	11,496	1,190
可住地面積率	(%)	21.1	88.7	90.2	7.4
可住地人口密度	人/km ²	148.4	1426.8	309.3	377.1

資料：「統計でみる市区町村のすがた 2008」より作成

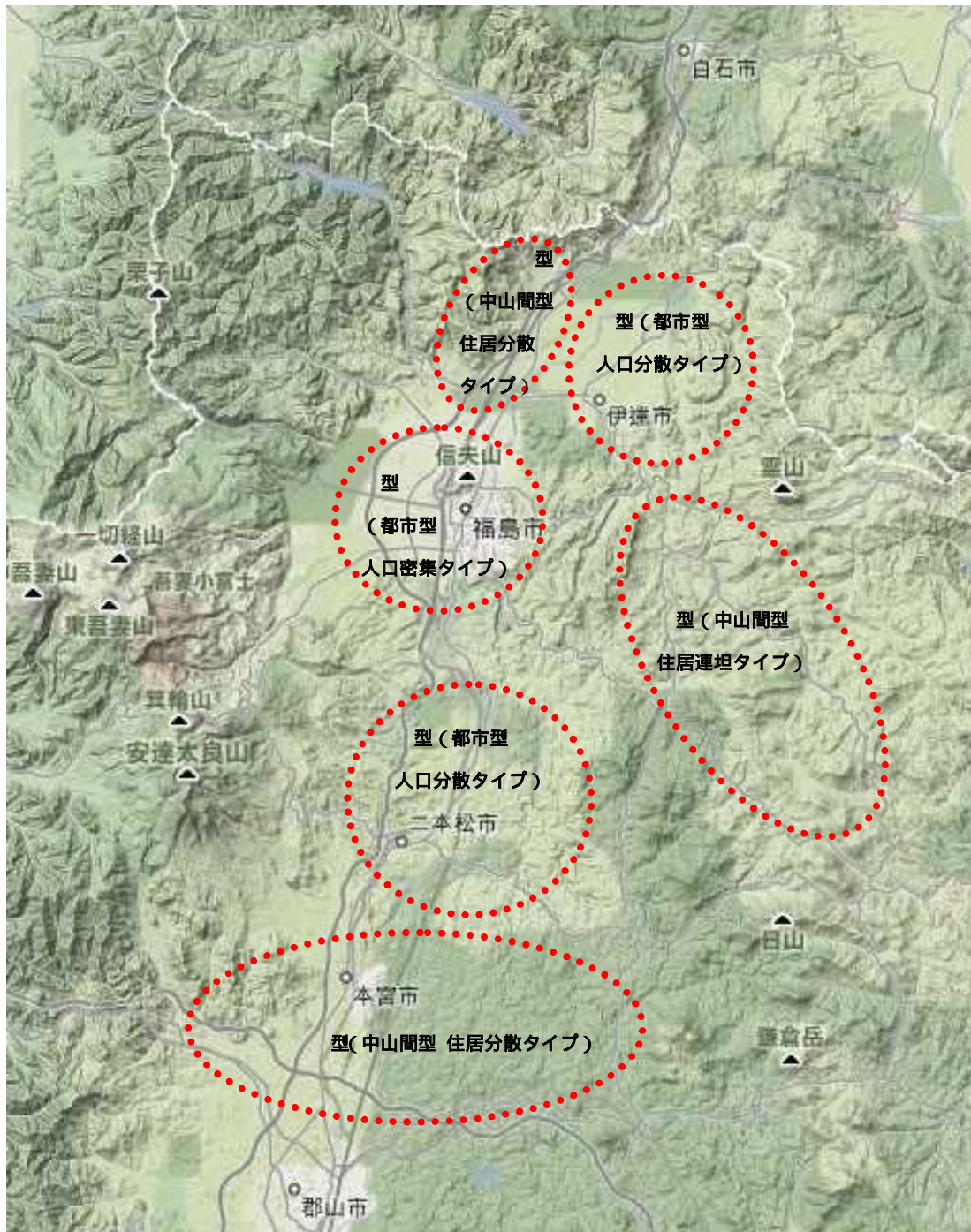


図 6.2 県北地域の主な市町村にみる地域特性別分類パターンのイメージ

資料： Google マップより作成

(注) 本図はモデルとして、地域特性の分類パターンを地図上におおまかにあてはめたイメージであり、実際の計画立案にあたっては、さらに具体的な地域ごとの検討が必要である。

(2) 地域特性分類と生活交通手段のパターン

以上の地域特性分類について、それぞれの地域タイプはどのような特徴があり、優位性と課題を持っているのか、また本章第1節で検討したどの交通手段が適しているか検討する。

ア 型（都市型 人口密集タイプ）

(ア) 運営条件等

人口10万人以上の地域の中核となる都市（母都市）があり、人口密度も高い。生活交通の主たる利用者である高齢者人口が1万人以上存在する。商業施設、公共施設、教育施設、医療機関等が集中した中心市街地が機能しているため、高齢者以外の学生や一般の人の利用も見込める。

地形は平地が多く、高速道路、国道が十分に整備されているが、旧市街地では大型車輛が進入できない細路地が残っている。

(イ) 優位性と課題

高齢者人口が多く、それ以外の潜在的な利用者を含めて利用対象者は多い。加えて、交通の要衝であること、医療機関等が存在することにより民間路線バスの複数の運行が可能となっている。

他方、旧市街地の細い路地には大型バスの進入ができないため、停留所から遠い住民の利便性が低い。また、将来的に利用者が減少すると、重複している民間路線バスの非効率性が顕在化するおそれがある。

(ウ) 適する交通手段

民間路線バス、コミュニティバス

(I) 今後の検討課題

停留所までの距離が遠い住民のために、細路地でコミュニティバス等を運行すれば、住民の利便性が高まり、さらなる利用人数の増加をのぞむことが可能である。

また、住民の関心を高め、利用の定着を図るため、名称の公募、割引制度など地元商店街との連携を図るなどソフト面からの取り組みも有益と思われる。

ただし、費用に見合った利用料金設定を行わないと、行政からの多額の助成が必要となるおそれがあることに留意が必要である。

(オ) 参考となる取組事例

土浦市のまちづくり活性化バス「キララちゃん」

土浦市の中心市街地活性化を図るため、JR土浦駅から路線バスが通らない細い路地を28人乗りの中型のコミュニティバスを通して運行している。停留所間の距離を短くし、駅・商業施設・医療機関を經由して運行している。また、観光地を巡回するルートも設定し、観光客の利便性の向上も図っている。詳細な取り組み状況については第4章を参照。

イ 型（都市型 人口分散型）

(ア) 運営条件等

型の母都市の近隣にあることが多く、人口は5万～10万人程度。人口密度も比較的高い。型ほどの規模ではないが商業施設、公共施設、医療機関等を備えた中心市街地が存在するが、背後には中山間地域が控えており、母都市と中山間地域の間位置している。

中心市街地に近い地域では主要道路で複数の路線バスが運行されているが、反面、中山間地域に近い人口が疎らな地域では利用者が少なく、採算性と効率性が低いことが多い。

(イ) 優位性と課題

中山間地域に近いこともあり高齢人口の割合が高く、生活交通の需要はある。この需要をすべて取り込むことができれば、かなりの利用者を確保することができる。ただし、母都市と比較した人口密度は低く、民間路線バスだけですべての地域をカバーすることは採算性・効率性から困難であり、現在でも行政の財政負担なくしては運行が成り立たない路線がある。

特に、中山間地域に近い地域では、誰も乗っていない空バスといわれるような無駄な運行を避けるため、定時定路線型の交通手段ではなく、デマンド型交通の導入を検討することが、効率性・採算性の観点からだけでなく、利用者の利便性の向上からも望ましい。

(ウ) 適する交通手段

コミュニティバス、デマンド型乗合タクシー（ドア・ツー・ドアタイプ・IT型）

(I) 今後の検討課題

デマンド型交通の導入にあたっては、後述の中山間型と比べるとある程度の利用者数が見込めるため、オペレーターの負担等を考慮しIT型のシステムを整備することの検討も有益と思われる。

広い地域をカバーするため、運行エリアの設定にあたっては長時間運行とならないように留意が必要である。

(オ) 参考となる取組事例

伊達市のほばらまちなかタクシー「のってみっカー」

交通弱者の足の確保と商店街の活性化のため、旧保原町を4エリアに分けドア・ツー・ドアタイプのデマンド型乗合タクシーを運行している。事業主体は商工会であり、約35,000人/年の利用がある。詳細な取り組み状況については第2章を参照。

ウ 型（中山間型 住居連坦型）

(ア) 運営条件等

中山間地域にあり、高齢人口の割合は高いが、人口が少なく生活交通の需要量は小さい。地形的に、林野面積等が広く可住地が狭いため道路周辺に集落が形成されることが

多い。商業施設や医療機関の集積は薄く、特に高齢者の日常生活の維持のため 型や型の地域の商業施設、医療機関への生活交通の確保が必要不可欠となっている。

民間路線バスは、都市部から伸びる広域路線、主に中山間地域を通る路線などが存在するが、利用者の減少、長距離運行により採算性は悪く、多額の行政の財政負担なくしては路線の維持はできない状況にあることが多い。

(イ) 優位性と課題

人口が少ないものの、幹線道路から遠く離れた集落は比較的少ないため、定路線型の交通手段が可能である。ただし、どのような交通手段を導入するにせよ、維持コストと利用者の確保が課題となるため、既存の交通手段（たとえば幹線を運行している民間路線バス）との連絡・役割分担を工夫することが有益である。

(ウ) 適する交通手段

定時・定路線型乗合タクシー、デマンド型乗合タクシー（停留所タイプ・非IT型）

(I) 今後の検討課題

定路線型の交通手段では、無駄な運行を避けるため、運行開始後もエリア設定、運行日、運行時刻等について不断の見直しを行うことが特に重要である。また、デマンド型の交通手段では、利用者が抵抗なく予約できるようにするために、予約センターとの直通電話の設置やわかりやすい料金設定等も有益と思われる。

幹線道路で乗り継ぐフィーダータイプの交通手段については、幹線を運行している既存の生活手段（たとえば民間路線バス）へのアクセスを容易にすることにより、幹線までの交通手段（たとえばデマンド型交通）をできるだけ短くし、同時に既存の生活交通の利用促進を図ることが望ましい。

(オ) 参考となる取組事例

・雫石町の「あねっこバス」

民間路線バス廃止に伴う交通弱者の輸送サービスを確保するため、町内6路線で定時・定路線型のデマンド型乗合タクシーを運行している。事業主体はNPOで、タクシー会社の無線等を使い予約を受付けている。詳細な取組み状況については第4章を参照。

・檜原村のデマンドバス「やまびこ」

路線バスの維持と交通空白地域の解消のため、村内2地区で定時・定路線型のデマンド型乗合タクシーを運行している。幹線を運行している路線バスとの連絡を考えたフィーダータイプの交通体系となっている。詳細な取組み状況については第4章を参照。

エ 型（中山間型 住居分散型）

(ア) 運営条件等

型の地域と同様、中山間地域にあり、高齢人口の割合が高く、人口が少ないため生活交通の需要量は小さいが、商業施設・医療機関の集積が薄く、高齢者にとって生活交

通は不可欠の移動手段となっている。ただし、地形的には、可住地面積の割合が大きく、住居が広く点在していることが多い。

民間路線バスは、都市部から伸びる広域路線、主に中山間地域を通る路線などが存在するが、利用者の減少、長距離運行により採算性は悪く、行政による多額の財政負担がなくては路線の維持はできないことが多い。

(イ) 優位性と課題

人口が少ないうえに、住居が点在しており、定路線型の交通手段では効率的な運行が困難である。ただし、型と比較してして平地が多く、特に母都市に近いところの人口はやや多い傾向にある。

型同様、どのような交通手段を導入するにせよ、維持コストと利用者の確保が課題である。

(ウ) 適する交通手段

デマンド型乗合タクシー（ドア・ツー・ドアタイプ・非IT型）

(I) 今後の検討課題

広い面積、低い人口密度、住居が連坦していないため定路線型の運行が困難であり、ドア・ツー・ドアタイプのデマンド型乗合タクシーが適している。その実施にあたっては、エリアの設定、利用者への周知はもちろん、初期投資抑制のため、ITシステムの導入は慎重に判断することが望ましい。

また、住民の周辺地域（たとえば型地域）へのアクセス方法を考える際には、鉄道利用の促進や路線バスとの連絡・重複路線の廃止などをトータルに検討することが有益と思われる。

(オ) 参考となる取組事例

国見町の「国見まちなかタクシー」

町を2つのエリアに分けドア・ツー・ドアタイプのデマンド型乗合タクシーを運行している。これで町内の交通空白地域は解消された。事業主体は商工会であり、予約システムを低額で独自に開発した。詳細な取り組み状況については第2章を参照。

以上の地域特性と対応する交通手段の関係の検討結果をモデルパターンとして示したものが表6.5（都市型）と表6.6（中山間型）である。

表 6.5 地域特性と生活交通手段のパターン（都市型：高齢者人口1万人以上）

<p>人口密集タイプ （可住地人口密度 1,000人/km²以上）</p>	<p><u>型</u> 特徴 ・利用者対象者が多くかつ密集している。 ・利用者の密集しているポイントを効率的に路線の設定ができれば大・中型の定路線型の交通手段でも採算をとることもできる。 適する交通手段 路線バス、コミュニティバス 想定される地域：人口5万人以上の都市の中心部 （福島市、土浦市等）</p>
<p>人口分散タイプ （可住地人口密度 1,000人/km²未満）</p>	<p><u>型</u> 特徴 ・中心市街地に近い地域では、ある程度の利用者数が見込めるため、中型車両の運行も可能と思われる。 ・中山間地域に近い地域では、空バスを避け、効率的な運行を行うため、定路線型の交通手段よりデマンド型交通の検討が望ましい。 ・デマンド導入にあたっては、型や型の中山間型よりは多くの需要が見込めるため予約システムの整備も有益と思われる。 適する交通手段 コミュニティバス デマンド型乗合タクシー（ドア・ツー・ドアタイプ・IT型） 想定される地域：人口5万人以上であるが人口密度がやや低い地域 （伊達市、二本松市、稲敷市等）</p>

表 6.6 地域特性と生活交通手段のパターン（中山間型：高齢者人口1万人未満）

<p>住居連坦タイプ （可住地面積割合 が32%未満）</p>	<p><u>型</u> 特徴 ・道路と住居が比較的近い傾向にあり、定路線型交通手段の運行が可能と思われる。 ・幹線の既存の生活交通と組み合わせることにより、費用対効果を高めることが望ましい。 適する交通手段 定時・定路線型乗合タクシー デマンド型乗合タクシー（停留所タイプ・非IT型） 想定される地域：人口5万人未満であるが住居が連坦している地域 （川俣町、雫石町、檜原村等）</p>
<p>住居分散タイプ （可住地面積割合 が32%以上）</p>	<p><u>型</u> 特徴 ・住居が点在しているため定路線型の交通手段の運行は難しいと思われる。 ・長距離・少人数運行のデメリットを抱えているため、デマンド型乗合タクシーの導入にあたっては、初期投資の削減等の工夫することが望ましい。 適する交通手段 デマンド型乗合タクシー（ドア・ツー・ドアタイプ・非IT型） 想定される地域：人口5万人未満でありかつ住居が分散している地域 （本宮市、国見町、桑折町、大玉村等）</p>

(注1) 型～ 型の分類は人口的要因と地理的要因から考察した場合のひとつの方向性を示したものであり、表中の「想定される地域」については、分類パターンに市町村単位の指標を形式的にあてはめた結果であるから、交通手段の選択にあたっては、地域の住居・人口数、道路の状況、地形等について詳細な検討する必要がある。

(注2) 「IT型」と「非IT型」の定義については第2章を参照。

これまで、地域特性と対応する交通手段について検討してきたが、本章の冒頭に記載したように、デマンド型乗合タクシーといえどもすべての地域で通用する交通手段ではなく、最盛期における民間路線バスのようにどの地域でも持続的な運行が可能な万能な交通手段は現在のところ存在しないと考えられる。そのような状況の中で、高齢者を中心とした住民の足としての生活交通を維持し、確保するためには、選択可能な交通手段の特性と、人口数、人口密度、地形等の地域特性を把握し適切なマッチングを行うことが望ましい。

今回調査した先行事例等でも、新しい交通手段の導入時に、地域の地形的・人口的な状況の把握はもちろん、事前または運行開始後住民アンケート等を行い、試行錯誤を繰り返しながら、制度の改善を行っていたところが多かった。つまり、実施にあたっては地域の実態の把握が最重要であり、このモデルパターンは絶対的な基準ではなく、ひとつの方向性を示すものとして、事業実施の際に参考としていただければと考えている。

おわりに

～ 豊かな地域づくりのための生活交通 ～

限られた財源の中で、いかにしてより良い生活交通体系を構築し、住民の足を確保していくか。

「生活交通」は文字通り「生活していくための手段としての交通」であり、各市町村が描く今後のまちづくりや地域づくりを具現化するために、必要不可欠な基盤を成すものである。翻って言えば、生活交通は単なる「交通」としてではなく、少子高齢化への対応、定住・交流の促進など、まちづくり、地域づくりの観点から考えていかなければならない。

前節「地域特性分類と生活交通手段のパターン」は、人口、面積等を切り口として整理した一モデルであり、実際の検討に当たっては、これを一つの考え方としながらも、それぞれのまち、地域が有する様々な条件を加味し、実態に即して考えることが必要となる。そのためには、何よりもまず利用動向など詳細な状況の把握、分析を行うが、その際、住民のニーズと実際の行動には乖離があり注意を要することは、講義の中でも聞かれたところである。

さらに、講義、先行事例地調査などをとおしては、“自分たちのまち・地域のことは、自ら考える”ことの必要性が随所で感じ取られ、一見当たり前のことのようにありながら、生活交通においては特に重要なポイントであることが確認された。

行政としては、これまでとは立ち位置を変え、交通事業者、住民との連携をより強め、同じ方向を向きながら、「プロデューサー」として主体的に関与していくことが必要である。

また、生活交通体系を一旦構築した後にも、不断の状況把握や評価は不可欠であり、それにより、持続性があり、さらに良いものへと発展させていくことが可能となる。

なお、先行する各地の事例を見ることは大いに役立つが、条件が異なれば期待する成果が得られないことは既知の事実であり、参考とする場合にも、自分たちのまち・地域と照らし合わせて、その善し悪しを見極めることが重要である。

～ 本研究の活用 ～

モータリゼーション等による影響は今後も続くものと考えられ、また、財政的にも厳しい状況の中、地域内各市町村では、生活交通の確保に向け、既に動き出している。

各市町村においては、今後における計画の具現化、継続的な評価・見直し、また、新たな計画の策定等に当たり、本研究の内容をその一助としていただければ幸いである。

《各市町村の今後の取組み等》

福島市	バス路線の維持・利用促進施策を始め、実態調査等による詳細な需要予測を行い、市民と行政が主体的に関わることで、よりよい交通ネットワークの構築を目指していく。
二本松市	「二本松市公共交通計画(平成20年3月決定)」を实践するため「連携計画」を21年度に策定し、22年度より、公共交通の再編によるコミュニティバスの実証運行などを行っていく。
伊達市	「伊達市地域公共交通総合連携計画(平成21年3月決定)」に基づき、21年度より、路線バスの再編やデマンド型乗合タクシーの実証運行などを行っていく。
本宮市	「新交通システム運行計画(平成20年12月決定)」に基づき、21年度より、福島交通路線バス・巡回バス廃止による乗合タクシーの市内への拡大と新たな市街地巡回バス等の運行などを行っていく。
桑折町	相乗り形式「まちなかタクシー」のようなコミュニティ車両運行の検討に向け、近隣市町や先進地事例の状況について情報収集をしながら、目的・方法・事業者等を調査・研究していく。
国見町	「国見まちなかタクシー」の導入(平成20年6月)により、今後の交通体系が整備されたところであり、引き続き同タクシーの利用促進を図っていく。
川俣町	「川俣町生活交通計画(=川俣町地域公共交通総合連携計画・平成21年3月決定)」に基づき、21年度より、路線バスの再編と併せてデマンド型交通(乗合タクシー)の実証運行などを行っていく。
大玉村	当面現状の体系を継続しながら、村内に鉄道駅がないことや病院がないことなどの諸条件を勘案の上、より良い交通について検討していく。