

《 資料編 》

1 先行事例集

先行事例集 目次

NO. 1	当別ふれあいバス	当別町(北海道)	ページ	95
	コミュニティバスの相互乗り入れ。利用促進策の実施。広報誌やホームページで情報提供			
NO. 2	スクールバス住民利用条例	池田町(北海道)	ページ	96
	スクールバスの一般利用者利用			
NO. 3	あいのりタクシー	帯広市(北海道)	ページ	97
	グループインタビューの継続。距離に応じた運賃体系へ移行。乗合タクシーの導入			
NO. 4	函館バスの地域バス路線施策	函館市(北海道)	ページ	98
	市営バスと民間路線バスの一元化による経費削減、路線再編。カードシステムやバスロケーションシステム			
NO. 5	ボランティア輸送(過疎地有償運送)	佐井村(青森県)	ページ	99
	過疎地有償運送			
NO. 6	弘南バス藍内線	弘前市(青森県)	ページ	100
	住民らによる経費負担			
NO. 7	すごe-きっぷ	盛岡市・滝沢村(岩手県)	ページ	102
	乗り継ぎ定期。すごe-きっぷ			
NO. 8	滝沢村公共交通計画	滝沢村(岩手県)	ページ	103
	鉄道とバスの事業協力。同一路線の共同運行			
NO. 9	一般のタクシーを活用したデマンド交通	雫石町(岩手県)	ページ	104
	デマンドバスを開始(非IT型)。あねっこバス			
NO. 10	乗合タクシーいない号	石巻市(宮城県)	ページ	106
	乗合タクシーの運行。住民の意見を随時協議。全世帯対象のアンケート調査を実施。住民による負担金の支払い			
NO. 11	デマンド型乗合タクシー	川西町(山形県)	ページ	107
	デマンド型乗合タクシーを開始(非IT型)			
NO. 12	喜多方～裏磐梯バス路線 / 桧原湖周遊バス	北塩原村(福島県)	ページ	108
	生活・観光路線へのバス導入。環境共生(BDF燃料の利用)			
NO. 13	コミュニティバスの乗り入れ	龍ヶ崎市、河内町(茨城県)	ページ	109
	コミュニティバスの乗り入れ			
NO. 14	キララちゃん	土浦市(茨城県)	ページ	110
	中心市街地活性化。広告などによる収入源の確保。NPOの活用。愛称の募集。アンケート調査による運行ルートの見直し			
NO. 15	パンダバス・あいバス	稲敷市(茨城県)	ページ	112
	コミュニティバス。デマンドバスの運行			
NO. 16	龍・ゆうバス / 龍ぐうバス(龍ヶ崎市)	龍ヶ崎市(茨城県)	ページ	113
	路線運営の分担化。モビリティマネジメント等の利用促進			
NO. 17	市域のバス交通施策	三郷市(埼玉県)	ページ	114
	市主導による交通計画。TDMの実施			

NO . 18	無料送迎バス	我孫子市(千葉県)	ページ	116
	病院・民間企業等による協力			
NO . 19	山間地域でのコミュニティバス	八王子市(東京都)	ページ	117
	住民との連携。住民による経費負担			
NO . 20	デマンドバス「やまびこ」の実証運行	檜原村(東京都)	ページ	118
	デマンドバスの運行。フリー乗降制の採用			
NO . 21	経営努力による路線バスの活性化(山梨交通)	(山梨交通)山梨県	ページ	120
	IT化による利便性の追求。CNGバスの利用。地球環境に配慮した運賃制度			
NO . 22	町有バス/町営バスの運行(身延町)	身延町(山梨県)	ページ	122
	スクール、病院、民間等を再編したバス運行。経費節減策の実施。外出支援等の効果			
NO . 23	生活バスよっかいち(S-BUS)	四日市市(三重県)	ページ	123
	生活に密着した路線選定。NPO法人による運行			
NO . 24	あららぎ号		ページ	125
	マイバス意識づくり。自治体と住民の役割分担			
NO . 25	熊野市自主運行バス(熊野古道瀨流荘線)	熊野市(三重県)	ページ	126
	自治体間の共同運営。観光との連携。負担割合の調整			
NO . 26	あやバス	綾部市(京都府)	ページ	128
	既存交通の見直し。財政負担の軽減。市主導による交通確保			
NO . 27	バス路線維持	篠山市(兵庫県)	ページ	129
	需要に応じた交通手段。費用の距離按分負担			
NO . 28	スクールバス・路線バス・福祉バス・多目的バス	伯耆町(鳥取県)	ページ	130
	各種バスの一元管理			
NO . 29	過疎バス対策の検討	智頭町(鳥取県)	ページ	132
	利用実態に即したバスダイヤの見直し			
NO . 30	有償ボランティア輸送事業	上勝町(徳島県)	ページ	133
	有償ボランティア輸送事業			

事例 NO. 1

キーワード	コミュニティバスの相互乗り入れ、利用促進策の実施。広報誌やホームページで情報提供		
名称	当別ふれあいバス		
特長	大学・病院・福祉バスの一元化による官民共同運行コミュニティバス		
場所	当別町(北海道)	交通手段	コミュニティバス
地域特性	市街地、郊外	開始時期等	平成 18 年 4 月
運営主体	当別町、大学、医療機関、企業	運行主体	下段モータース
取組の背景	<p>・町内を運行していた路線バスは2路線のみで、地域住民のための総合的なバス路線は存在していなかったため、生活手段として何らかの手段を講じる必要があった。</p> <p>・北海道運輸局に対して、コミュニティバスの実証運行事業を申請した。</p>		
事例概要	<p>当別町コミュニティバスは、全国的にも例がない「官民共同による運行」である。</p> <p>町を含めた4 事業者が参加し、北海道医療大学の学生および付属病院の患者、北洋交易の新興住宅地域住民、とうべつ整形外科の患者各々を送迎するバス、当別町の福祉バス及び廃止代替バス路線の青山線を一元化し、「当別ふれあいバス」として一般の旅客も乗車できるようにした。</p> <p>・町内および札幌市あいの里地区までを多目的に運行していたバスを一元管理し、路線およびダイヤの合理化・効率化を図ることで、各バス事業者の経費削減を実現した。</p> <p>・従来から実施していた病院送迎等の「無料バス」は、その目的に限り無料チケットを配布し、サービスを低下させないようにした。</p> <p>・利用促進策として、<u>利用感謝ツアーの実施(利用スタンプ5個でツアー抽選)、老人クラブ会員への利用お試し券の配布を行った(平成18年度)。</u></p> <p>・「コミバス応援券」の名称で、町の広報誌やホームページで情報提供し、地域の足は町民が守る意識を醸成している。</p>		
利用料金等	<p>・全路線1回200円の運賃・応援券(定期券のこと)・回数券も利用できる。定期券を月額2,500円で販売し、収入アップにつなげた(平成19年度)。</p>		
運営状況	<p>・これまでは一般路線バスが皆無に等しかったにも関わらず、平均して月1万人以上の利用があった。平成18年度においては、利用者が当初見込みより多かったため、当初予算の約12%の財政負担を削減できた。</p> <p>・毎年、運賃収入・各種補助金を中心とした収入から人件費などの経費を差引いた金額を、町の予算で負担する形となっている。</p> <p>平成18年度の実績は以下のとおり。</p> <p>町負担:財政負担 10,645,020円、住民負担:運行収入 8,404,290円</p> <p>参加事業者:負担金 21,998,598円、国負担:国庫補助金 10,000,000円</p>		
工夫点など	<p>バス事業の一元化を図るべく、調査検討委員会を設置した。 実証運行開始後には、</p>		

	運行管理や利用促進策を協議すべく連絡会議を設置した。平成20年2月に地域公共交通活性化協議会に移行。
問題点など	<ul style="list-style-type: none"> ・自治体主導ではなく地域住民の手で「バスを維持」するという意識を啓発するためにも、当初から事業検討に参加してもらうべきであった。 ・路線を一元化する取り組みのため、参加事業者の意向が最優先されたため、事業者同士でも融通がきかない部分があり、調整に苦慮した。
連絡先	当別町企画部企画課 電話 0133-23-3042 当別町コミュニティバス http://www.town.tobetsu.hokkaido.jp/kikaku-bus01.htm

資料：国土交通省総合政策局『地域公共交通活性化・再生への事例集』平成20年3月

事例 NO.2

キーワード	スクールバスの一般利用者利用		
名称	スクールバス住民利用条例		
特長	スクールバスの一般利用者利用		
場所	池田町(北海道)	交通手段	スクールバス
地域特性	市街地	開始時期等	平成7年
運営主体	池田町	運行主体	町、民間路線バス
事例概要	<p>北海道池田町のスクールバス住民利用条例。平成6年12月21日</p> <p>第1条 この条例は、<u>遠距離通学をする小学生及び中学生が利用するため取得したバス(以下「スクールバス」という。)</u>を、<u>地域住民の交通を確保し公共の福祉を増進させるため利用することに関し、必要な事項を定めることを目的とする。</u></p> <p>第2条 道路運送法(昭和26年法律第183号)第78条第2号の規定により、次の路線において<u>スクールバスを有償で運行する。</u>(以下、省略)</p> <p>第6条 地方自治法(昭和22年法律第67号)第225条の規定に基づき第2条のスクールバスに乗車しようとする者(スクールバスを本来の目的で利用することを認められた遠距離通学をする小学生及び中学生を除く者(以下「利用者」という。))から使用料を徴収する。</p> <p>2 前項の規定にかかわらず、乳児及び利用者(幼児を除く。)が同伴する幼児については、利用者1人につき2人に限って使用料を徴収しない。</p> <p>3 第1項の使用料は乗車1回につき100円とする。ただし、小児については半額とする。</p> <p>4 前項の規定にかかわらず、次の各号に掲げる乗車券により利用する場合の使用料は、当該各号に定めるとおりとする。</p> <p>(1) 定期乗車券(1か月を単位として発売する乗車券をいう。)</p> <p>ア 大人1か月につき1,000円</p> <p>イ 小児1か月につき500円</p>		

	(2) 回数乗車券(一定回数分をまとめて発売する乗車券をいう。) ア 大人 10 回分につき 900 円 イ 小児 10 回分につき 450 円
連絡先	池田町役場 〒083-8650 北海道中川郡池田町字西1条7丁目11番地 代表電話 015-572-3111 http://www.town.ikeda.hokkaido.jp/reiki/reiki_honbun/a1960044001.html

資料:池田町スクールバス住民利用条例

事例 NO.3

キーワード	グループインタビューの継続。距離に応じた運賃体系へ移行。乗合タクシーの導入		
名称	あいのりタクシー		
特長	町内会・老人会等の要望を聴き運行に生かすデマンド型乗合タクシー		
場所	帯広市(北海道)	交通手段	デマンド型乗合タクシー
地域特性	郊外	開始時期等	平成 16 年
運営主体	帯広市	運行主体	タクシー会社
取組の背景	・大正地区は大規模酪農地が広がる散居型の集落形態であるため、近くのバス停留所まで 2~3km 離れており、お年寄りや子どもなどが路線バスを利用できる環境になく、路線バスの利用者が極めて少ない状況となっていた。		
事例概要	<p>・全域デマンド運行の「あいのりタクシー」という名称で大正地区は平成 16 年 4 月から本格運行に着手した。</p> <p>・1 日 7 便の出発時間のみが設定されており、利用希望者は事前登録が必要であるため、出発時間の 30 分前までに予約する。</p> <p>・大正市街を起終点として、定められた運行ルートは設けずに利用者の要望に応じてエリア内を運行するシステムで、帯広市街とは既存路線バスで接続している。</p>		
利用料金等	<p>・当初の運賃設定は 500 円均一としたが、平成 18 年 10 月からは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。</p> <p>・使用車両は原則としてジャンボタクシー。</p>		
運営状況	<p>・利用者ニーズに的確に応えるために、町内会・老人クラブ・農協・病院等の地域住民が参加する運営協議会を設置した。</p> <p>・予約業務及び運行は、地元タクシー事業者である大正交通に委託した。</p> <p>・市がフレックスバスの実証実験で作成したパソコンによる運行管理システム(社団法人北海道開発技術センターが市専用開発)をタクシー会社に貸与した。</p> <p>・平成 18 年度の登録者数は 454 人(対平成 16 年度比 46%増)、利用者数は 4,047 人(対平成 16 年度比 61%増)。</p>		
工夫点など	・ニーズの把握のために、実際に利用する高齢者の方の意見を聴くグループインタビ		

	ユーが有効。運行開始より毎年、グループインタビューを継続している。
問題点など	・利用者が増えることは望ましいが、それに従って市が事業者に支払う委託料が増えるという状況となっており、燃料代高騰と市街地乗入れ等の経費増加をいかに圧縮するかが課題。そこで、バス停留所留所における除雪等を地域ボランティアで支えたり、企業・病院等から協賛金を募ることを検討しているが、運賃改定が避けられない状況にある。
連絡先	帯広市商工観光部商業まちづくり課 電話 0155-65-4165 大正交通あいのりタクシー http://www.taishokotsu.co.jp/ainori/ainori.html

資料：国土交通省総合政策局『地域公共交通活性化・再生への事例集』平成20年3月

事例 No. 4

キーワード	市営バスと民間路線バスの一元化による経費削減、路線再編。カードシステムやバスロケーションシステム		
名称	函館バスの地域バス路線施策		
特長	民間移譲した路線での地域バス路線施策		
場所	函館市(北海道)	交通手段	路線バス
地域特性	市街地	開始時期等	平成13年
運営主体	函館バス	運行主体	函館バス
取組の背景	<p>・JR函館駅から放射状に路線網が形成されている市内路線バスは、平成12年度まで函館市交通局の市営バスと民営の函館バスが、市内地域を分担しながら運行していたが、双方とも利用者数の減少のため、平成13年から15年にかけて、段階的に市営バス事業の全運行システムを函館バスに移管し、経営の一元化が行われた。</p> <p>・函館バスでは、経営一元化後、市営バス路線との競合区間・重複路線の整理を中心にバス路線の再編を進め、また、人件費をはじめとする経費全般の節減に努めているが、利用者数の減少により新たな不採算路線が増えてきたため、平成17年に、函館市に対して当該路線への支援要請を行った。</p>		
事例概要	<p>・経営一元化により、函館バスの事業量が増大することから、函館市は支援措置として、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>・市民のモビリティを支える公共交通の経営基盤の確立と魅力の向上のため、バス事業の経営を一元化したうえで、函館バス及び函館市では利用者サービスの維持・改善に向けて次の取り組みを行った。</p> <p>旧市営バスエリアは市営バス運賃を踏襲して利用者の混乱のないようにした。</p> <p>カードシステム(プリペイドカード式)を導入した。</p> <p>市営電車との乗継制度を導入した。</p> <p>移管後1年間は系統・ダイヤを据え置いたが、移管が終了した平成15年4月1日か</p>		

	<p>ら、他系統で対応可能な路線の廃止や経路変更、新たな路線の開設などバス路線の再編を始めた。なお、路線の廃止・変更にあたっては、函館バスが事前に地域住民への説明に努め、理解を得たうえで、函館市生活交通協議会(学識経験者や関係機関、交通事業者、市民等で構成)に諮り、了承を得て実施している。</p> <p>2事業者が運行エリアを分担していたが、両エリアを跨ぐ新規路線の開拓が可能となった。</p>
利用料金等	函館市の財政面での効果額は、市交通局への補助金の減少など、約64億円と試算される。
運営状況	<p>・平成13年度以降、超低床ノンステップバスの導入を進めており、平成19年度末では51台導入している。(全車両の18%)</p> <p>・平成18年度に新たなバスロケーションシステムを導入し、携帯電話やインターネットから運行状況等の情報提供を行っている。</p>
工夫点など	・バス事業の経営一元化は、2事業者運行に伴う不採算性を解消し、健全な経営主体を確立するとともに、利用者ニーズに応える望ましい公共交通を確保する目的で実施したものであり、実現によって運行エリアに縛られない利便性の高い路線の設定や市営電車との乗継制度の導入などサービスの向上が図られた。
問題点など	・通学者数の減少のほか、市街地の拡散、自家用車の普及などにより、バス事業の経営一元化後においても、利用者数の減少傾向が続いている。
連絡先	<p>函館市企画部企画管理課 電話0138-21-3625</p> <p>http://www.city.hakodate.hokkaido.jp/kikaku/chosei/rosenbus.htm</p> <p>函館バス http://www.hotweb.or.jp/hakobus/</p>

資料：国土交通省総合政策局『地域公共交通活性化・再生への事例集』平成20年3月

事例 NO.5

キーワード	過疎地有償運送		
名称	ボランティア輸送(過疎地有償運送)		
特長	住民ボランティアが支える過疎地の公共交通		
場所	佐井村(青森県)	交通手段	乗合タクシー
地域特性	中山間地域	開始時期等	平成17年度
運営主体	社会福祉協議会	運行主体	NPO
取組の背景	<p>・佐井村は下北半島の端部に位置し、南北40kmに渡る細長い地域である。人口が減少し、少子高齢化の進む過疎地域である。</p> <p>・平成17年度に青森県の「生活交通ユニバーサルサービス構築モデル事業」の指定を受け1/2の補助を得た。</p>		
事例概要	・ボランティアの運転協力者がマイカーで住民を有償で運送する実証実験が平成17		

	<p>年11月から行われた。<u>過疎地有償運送制度の許可に基づいて、県と村が行った。</u></p> <ul style="list-style-type: none"> ・平成18年度からは本格運行となり、村の社会福祉協議会が協力して、協議会の職員と住民合わせて18名がボランティア運送を行っている。過疎地において住民同士が助け合って公共交通を創り上げた例として評価されている。 ・利用者は会員登録したうえで、前日までに予約する。ボランティア運転手が利用者の予約に応じて、自宅と目的地の間の送迎を行う。通院や買物、バス停留所までの送迎等に利用されている。
利用料金等	<p>運賃はゾーン制。村内 8 および村外 8 ゾーンを設定し、ゾーン間の運賃を定めている。利用者人が利用する場合は、同一ゾーン内の 400 円から一番遠いゾーン間の 4,000 円まで、それぞれ運賃が設定されている。</p>
運営状況	<ul style="list-style-type: none"> ・利用者数は以下の通りとなっており、生活移動手段の確保に寄与している。平成17年度(11月～3月) 1,131人。平成18年度 2,670人。平成19年度2,785人。平成17年度は実証実験等2,086千円を県と村で1/2ずつ負担。 平成18年度以降は社会福祉協議会の運営経費を村が負担。負担額は、平成18年度252千円、平成19年度690千円であった。(平成19年度は有償運送許可証の期限(3年間)が満了となることから、新たにボランティア運転手の登録が必要なため、それに要する講習会等の経費がかかったことによる増加。)
工夫点など	<p>運転協力者の応募者については、社会福祉協議会の職員が10人、一般住民が10人あった。身体障がい者等の利用も考えられることから、福祉有償運送運転協力者講習会を青森県移送サービスネットワークの協力を得て、佐井村で実施した。</p> <p>運転協力者になるためには2種免許もしくはそれに準ずる資格が必要なことから、下北自動車学校の協力で「過疎地有償運送運転免許取得者教育」を実施。</p>
問題点など	<p>住民ボランティアが支えていることから、利用者は増えても、運転手を増やすことが難しいという課題がある。</p>
連絡先	<p>佐井村行財政改革室 電話 0175-38-2111</p> <p>http://www.mlit.go.jp/sogoseisaku/transport/pdf/007_sai.pdf</p>

資料：国土交通省総合政策局『地域公共交通活性化・再生への事例集』平成20年3月

事例 NO.6

キーワード	住民らによる経費負担		
名称	弘南バス藍内線		
特長	住民が回数券を購入してバス路線を導入		
場所	弘前市(青森県)	交通手段	路線バス
地域特性	中山間地域	開始時期等	平成13年
運営主体	弘南バス	運行主体	弘南バス
取組の背景	・弘前市旧相馬村の桐ノ木沢・藍内地区は山間地にあり人口減少が続いている。		

	<ul style="list-style-type: none"> ・これらの地区にはもともとバス路線がなく、中心都市である弘前市に行くのに藍内地区から5km先にある相馬地区のバス停留所まで歩いてきた。 ・議会や住民からの要請により、平成8年2月より既存バス路線(相馬線)の藍内地区までの延長が実現。路線開設当初は住民および村負担により運営。平成13年からは国の補助制度(地方バス路線維持対策)を活用。
事例概要	<ul style="list-style-type: none"> ・住民が一世帯当り1,000円/月の回数券を購入、村も補助金を出すことで延長が実現した。 ・ダイヤは3往復、藍内発は早期及び朝と午後に設定されている。早朝便は通学利用、朝便は通院利用。
利用料金等	<ul style="list-style-type: none"> ・所要時間は弘前から藍内まで約1時間、運賃は760円。
運営状況	<ul style="list-style-type: none"> ・1日平均11人の利用。高校生の通学や通院、買物に利用。雨、雪の日は利用が多い。 ・住民自らが負担し路線を維持したことによる地域の公共交通に対する意識向上効果があった。 ・当初は延長部分の年間収支赤字を1,521千円と推定し、住民と村(旧相馬村)で負担することとして運行開始した。 <div style="border: 1px solid black; padding: 5px; margin: 5px 0;"> <p>住民負担: 一戸あたり月1,000円の回数券購入。年間12千円 × 57世帯 = 684千円。市(村)負担: 1,521千円 - 684千円 = 837千円</p> </div> <ul style="list-style-type: none"> ・バスの補助制度が変わり、平成13年から国庫補助対象路線となったことから、国と県による補助に切り替わり、現在、弘前市としての負担はゼロ。
工夫点など	<ul style="list-style-type: none"> ・旧相馬村、2地区の住民代表、弘南バスは懇談や協議の場を持って検討を行った。平成7年に協議会が立ち上がるが、その1年程前から懇談会を行って方向性を一致させる努力を行った。 ・全世帯が回数券を購入することについては、マイカーしか利用しない人などからすぐに合意が得られた訳ではなかった。 ・平成7年に協議会が立ち上がって正式な検討が行われる前段階に、懇談会の場を活用して関係者の意識の共有が図られた。住民負担を伴う地域公共交通活性化策の実施にあたっては十分な合意形成を行える場が必要。 ・熱意を持った住民代表の影響が大きかった。
連絡先	<p>弘前市企画部企画課電話 0172-35-1111</p> <p>http://www.mlit.go.jp/sogoseisaku/transport/pdf/005_hirosaki.pdf</p>

資料：国土交通省総合政策局『地域公共交通活性化・再生への事例集』平成20年3月

事例 NO.7

キーワード	乗り継ぎ定期。すごe-きっぷ		
名称	すごe-きっぷ		
特長	鉄道とバスの異事業者連携による割引乗車券の設定		
場所	盛岡市・滝沢村(岩手県)	交通手段	
地域特性	市街地、郊外	開始時期等	平成19年4月
運営主体	IGR いわて銀河鉄道・岩手県交通・岩手県北自動	運行主体	IGR いわて銀河鉄道・岩手県交通・岩手県北自動
取組の背景	<p>・盛岡市では中心市街地の渋滞が深刻な問題であった。オムニバスタウン事業の実施により改善の兆しは現れたものの、特に冬季には、市内の主要道路では朝夕を中心に激しい渋滞が発生し、満員バスに長時間閉じ込められる状況も多かった。そこで渋滞に左右されない鉄道と市内をきめ細かく走るバスを経済的に組み合わせて使える方法の実現が求められていた。</p> <p>・一方、滝沢村は盛岡市に隣接し、盛岡市への通勤、通学、買物等の移動ニーズが高いものの、公共交通の利便性は必ずしも高いとは言えない。</p> <p>・盛岡市と滝沢村は、住宅地に隣接する鉄道駅から盛岡市中心部の盛岡駅まで、さらにそこから中心市街地までの移動をバスを利用するという移動モデルを実現することを目的に、鉄道事業者とバス事業者の連携による割引乗車券の開発を事業者に打診した。</p>		
事例概要	<p>・IGR いわて銀河鉄道と岩手県交通(県交通)、岩手県北自動車(県北バス)が連携した乗継割引通勤定期と、乗継乗車券が平成19年4月に発売された。</p> <p>・乗継割引通勤定期は、青山駅(盛岡市)～盛岡駅間の鉄道から盛岡駅前～盛岡バスセンター間のバスを乗継ぐ通勤定期券。乗継乗車券(すごe-きっぷ)は、巣子駅(滝沢村)～盛岡駅間の鉄道から盛岡市中心部のバスを乗継ぐ切符。</p> <p>・平成19年4月から1年間の実証実験の予定であったが、平成21年3月31日まで延長された。平成19年度、乗継通勤定期券は73枚、すごe-きっぷは2,340枚発売された。鉄道とバスの乗継割引により利便性が向上した。</p>		
利用料金等	<p>IGR いわて銀河鉄道と県交通の乗継通勤定期券は1ヶ月10,000円、3ヶ月28,500円、6ヶ月54,000円で27%割引となる。IGRいわて銀河鉄道と県北バスの通勤定期券は1ヶ月9,000円、3ヶ月25,650円で、26%割引となる。</p> <p>IGR いわて銀河鉄道と県交通・県北バスおよび都心循環バス「でんでんむし」が1日乗り放題で800円となる。通常の運賃は、往復で920～1,000円である。</p>		
運営状況	<p>盛岡市および滝沢村は公共交通の利用促進の必要性から、合意形成などの取り組みを進めたが、補助金などの公的支出はしていない。</p> <p>最終的な割引乗車券の設定条件等は、事業者同士の調整によって行われた。</p>		
工夫点など	系列関係にない鉄道事業者とバス事業者が連携を図り、より経済的な公共交通サー		

	ビスの提供し、利用促進を図ろうとしているのは全国でも珍しい事例。
連絡先	盛岡市建設部交通政策課 電話 019-651-4111 滝沢村都市整備部道路課電話 019-684-2111 URL: IGR いわて銀河鉄道プレス資料 http://www.igr.jp/Release/20070302trainbus/Release20071226trainbusticket.htm 岩手県交通 http://www.iwatekenkotsu.co.jp/sugoe-kippu.htm 岩手県北自動車 http://iwate-kenpokubus.seesaa.net/article/78597981.html

資料：国土交通省総合政策局『地域公共交通活性化・再生への事例集』平成20年3月

事例 No. 8

キーワード	鉄道とバスの事業協力。同一路線の共同運行		
名称	滝沢村公共交通計画		
特長	安心して暮らせる地域を目指す公共交通計画の作成、民間移譲した路線での地域バス路線施策		
場所	滝沢村(岩手県)	交通手段	乗継改善・複数交通手段
地域特性	農村集落	開始時期等	平成18年3月
運営主体	滝沢村	運行主体	鉄道会社、バス事業者
取組の背景	・滝沢村では路線バスの廃止による公共交通の空白地域の増加、新しく開業した駅(IGRいわて銀河鉄道巣子駅)の利用促進と地元鉄道の維持の必要性、村が行う福祉バスなどの事業の見直しが求められているなど、今後迎える高齢化社会に対応するため、総合的な公共交通計画の策定が必要であった。		
事例概要	<p>・滝沢村では平成18年3月に「滝沢村公共交通計画」を策定し、取組みを進めている。</p> <p>・具体的取組みのうち「巣子地域循環バス」については、公共交通活性化プログラムを活用し、平成18年7月～平成19年3月まで実証実験運行を行った。</p> <p>・計画の達成が住民に評価されやすいように、数値目標で目標を設定し、それをもとに事業を実施し、管理を行う。(例:バスや電車は便利で利用しやすいと思う人の割合を今後10年で現状27.1%から5年後30.0%、10年後33.0%に増やす)</p> <p>・「駅を核とした公共交通網の整備」の課題に対処するため、IGRいわて銀河鉄道の新駅である巣子駅において、鉄道とバスの結節による「レール・アンド・ライド」の実施を目指し、「巣子地域循環バス」を運行することとした。</p>		
運営状況	<p>・巣子地域循環バス実証実験を通して、バス事業者が同一系統を共同運行するというバス事業者間の新たな連携が生まれた。</p> <p>・また、鉄道と路線バスの各事業者が共同して、巣子駅～盛岡駅間の鉄道から盛岡市中心部のバスを乗継ぐ切符(すごe-きっぷ)の発売を行うといった共通乗車の実現を目指す取組みが実現した。</p> <p>・実証実験の事業費は17,489千円であった。(うち国補助金6,906千円、県補助金578千円)</p>		
工夫点など	・公共交通の維持や利用促進には、地域の住民の自主的かつ積極的な関与が必要		

	<p>であることから、村では公共交通に関する広報やアンケート、実証実験などを積極的に実施し、住民の公共交通へ対する興味・関心を高めることとしている。</p> <p>・岩手県立大学元田良孝教授、横浜国立大学中村文彦教授が調査分析に協力した。</p>
連絡先	<p>滝沢村都市整備部道路課電話019-684-2111</p> <p>滝沢村公共交通計画について</p> <p>http://www.vill.takizawa.iwate.jp/traffic_transportationplanning</p>

資料：国土交通省総合政策局『地域公共交通活性化・再生への事例集』平成20年3月

事例 NO.9

キーワード	デマンドバスを開始(非IT型)。あねっこバス		
名称	一般のタクシーを活用したデマンド交通		
特長	あねっこバス		
場所	雫石町(岩手県)	交通手段	デマンドバス
地域特性	市街地、郊外	開始時期等	平成16年4月
運営主体	<u>NPOしずくいし・いきいき暮らしネットワーク</u>	運行主体	(有)雫石タクシー
取組の背景	<p>・平成16年3月に町内のみで完結するローカルバス路線が廃止された。それまで町民の移動手段を確保するべく、バス事業者に運行委託し年間約1千万円もの財政負担を余儀なくされながら路線を維持してきたが、平成16年度以降も同レベルの路線を維持して行くには約5千万円の財政負担が見込まれた。このような状況の中、町民の誰もが気軽に利用できる生活交通の確保が求められていた。</p> <p>・新しい交通体系の構築にあたっては、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。</p>		
事例概要	<p>・「空車」状態での走行を回避するため利用予約の必要があったが、<u>高額なITシステムなどは導入せず、タクシー会社の無線など現有機材とノウハウを活用することで初期投資を抑えた。</u></p> <p>・<u>デマンドタクシー運行について高度なITシステムによる成功例も耳に入っており現地視察も行ったが、導入に要する維持費や経費、町の地理的な要素や予想される需要などを総合的に勘案した。</u></p> <p>・車両の購入補助や利用予約専用直通電話の購入補助として、「岩手県市町村振興交付金」及び「岩手県市町村総合補助金」を活用。町からNPOへの運営委託料は37,695千円。</p> <p>・「あねっこバス」とは、<u>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。</u></p> <p>・町が運営委託契約をNPOしずくいし・いきいき暮らしネットワークと結び、当該NPOが運営主体となり、地元タクシー会社の雫石タクシーに運行を委託している。</p>		

	<p>・NPOを運営主体としたのは、NPOを育成しようとする町の方針に基づくものである。</p>
利用料金等	<p>・平成17年度に利用登録制度を廃止し、運賃をそれまでの距離帯別から200円/乗車(小学生100円)に統一した。</p>
運営状況	<p>・町中心部の零石駅を起点とし、定められた路線を時刻表に基づいて運行している。路線は6路線あり、各路線には停留所が設定されていて、利用者は停留所間の輸送サービスを受けることになる。ただし、利用には予約が必要で、あらかじめ利用者数を把握し、空車のまま運行することを避けている。</p> <p>・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、フルデマンドではなく路線式とした。</p> <p>・平成16年7月、経路や便数等、大幅に運行システムを見直し、輸送サービスなどの拡大を図った。</p> <p>・平成17年6月には、町立病院、役場などに予約センターにつながる予約専用無料電話を設置、7月には平日運行であったものを通年運行(平日6往復/路線、土・日・祝日3往復/路線)に切り替えた。</p> <p>・利用者数は、1日平均約89人であるが、平日で比べるとバス事業者による運行実績から2割程度増えている。人口が少なく(18,906人/平成20年3月31日現在)高齢化が進んでおり、固定利用者が一人減ると年間利用者数にも大きく影響する。</p> <p>・平成17年度にはその煩わしさを軽減するため利用登録制度を廃止した。運行経路を一部延長し、運賃をそれまでの距離帯別から200円に統一した。</p>
工夫点など	<p>・安価なシステムの問題としては、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であり、導入当時の担当者はExcelでプログラムを作り記録を残そうとしたが、完成には至らなかった。</p> <p>・配車に関して高度なシステムを必要とするのは、都会のような需要の多い所であるが、需要が多ければ回る先が増えるなどして逆に非効率となるため、デマンド方式が成り立たなくなるジレンマを抱えることになる。</p> <p>・デマンドバスの導入は、零石タクシーの本来業務と対峙するようにも思われるが、戸口から戸口までのフルデマンドはないことや運行時間帯でのすみ分けができていて、これといった問題は見られていない。</p> <p>・停留所案内板について、運行開始当初は廃止バス路線会社から無償により借り受けたものを使用していたが、現在では、限られた数箇所を除き、停留所の表示は行っていない。(地元の人が利用するため、停留所の場所は周知のことなので表示が必要ない)</p>
連絡先	<p>零石町 電話019-692-2111</p> <p>零石町「あねっこバス運行事業の概要について」</p>

	http://www.town.shizukuishi.iwate.jp/modules/contents/index.php/content0343.htm ↓
--	--

資料：国土交通省総合政策局『地域公共交通活性化・再生への事例集』平成20年3月を現地調査に基づき一部加工

事例 NO. 10

キーワード	乗合タクシーの運行。住民の意見を随時協議。全世帯対象のアンケート調査を実施。住民による負担金の支払い		
名称	乗合タクシー「いない号」		
特長	地域住民の経費一部負担による乗合タクシーの導入		
場所	石巻市(宮城県)	交通手段	乗合タクシー
地域特性	郊外	開始時期等	平成16年9月
運営主体	乗合タクシー運行協議会	運行主体	タクシー会社
取組の背景	<p>・石巻市稲井地区は典型的な農村地帯であり、市内中心部までは約20kmあり、大半の地域においては、廃止代替バスのみという交通不便地域であった。</p> <p>・宮城交通の路線バス(4条)の廃止により、平成9年10月から市の委託による廃止代替バス(旧21条)を運行してきたが、平成16年11月末で廃止代替バスも廃止された。</p> <p>・平成16年9月、稲井地域乗合タクシー運行協議会を設立し、三陸タクシーに運行を委託することとした。</p>		
事例概要	<p>・市による廃止代替バスの廃止の意向を受けて、全世帯対象のアンケート調査を実施した。その結果、定時定路線の乗合タクシーを導入する方向となった。</p> <p>・平成16年9月稲井地区乗合タクシー運行協議会設立、平成17年4月1日から稲井地域乗合タクシー「いない号」の運行開始。</p> <p>事業主体は運行協議会、運行主体は三陸タクシーである。</p> <p>運行車両は、9人乗りのジャンボタクシー2台を使用</p> <p>運行時間は、7時半から18時とし、日祝日は運休となる。</p> <p>運行路線は、域内2ルート各8便である。</p>		
利用料金等	稲井地区内または地区外だけの利用の場合は、1回一律300円。小学生は、全区間1回一律200円。未就学児は無料。地区を跨る場合は対距離制(300円～900円)		
運営状況	<p>・平成18年度の利用実績から比較すると、次のとおり。</p> <p>「代替バス」平日(1日平均46人利用) 「いない号」平日(1日平均56人利用)</p> <p>・経済効果として、廃止代替バス運行時の運行経費年間2,300万円に対し、半分以下の1,008万円で済んでいる。石巻市の負担額も1,500万円が、約7分の1の202万円で済んだ。ITを使用した完全予約制のシステムでないこと(定時定路線運行)から、システム経費がかからない。</p> <p>・稲井地区では「地域の足は地域自らが確保し、共に支えあう」を基本理念として、乗</p>		

	<p><u>合タクシー「いない号」の運営に約1,800 全世帯から年間約100 万円(世帯当たり546 円/H18 年度)の負担金を運行協議会に納めている。</u>石巻市からの運行補助金の負担も年202万円ほどある。</p> <p><u>・運営主体の運行協議会は行政区長の集まり、まさに地域住民、町内会の集まりであり、住民の意見、要望は日々行政区長に届いており、随時協議している。</u></p>
工夫点など	<p>・地域の足は地域自らが確保し、市は運行収支に欠損が生じた場合に補助金を充てることができるとしている。そのため、<u>市の財政負担も廃止代替バスへ補助していた時代より7分の1程度にまで縮減した。</u></p> <p>・経費削減のため、予約業務・配車業務等のシステム構築が必要なデマンド方式を採用せず、廃止代替バス時代のバス停留所を活用した定時定路線の乗合タクシー方式を採用した。</p>
連絡先	<p>石巻市企画部総合政策課 電話 0225-95-1111 http://www.mlit.go.jp/sogoseisaku/transport/pdf/014_ishinomaki.pdf</p>

資料：国土交通省総合政策局『地域公共交通活性化・再生への事例集』平成20年3月

事例 NO.11

キーワード	デマンド型乗合タクシーを開始(非IT型)		
名称	デマンド型乗合タクシー		
特長	財政負担の少ないデマンド型交通の導入		
場所	川西町(山形県)	交通手段	デマンド型乗合タクシー
地域特性	中山間地域	開始時期等	平成17年6月
運営主体	川西町	運行主体	タクシー会社
取組の背景	<p>・川西町は山形県南部に位置する過疎の町である。町民バスによる財政負担を軽減すると同時に高齢者などの交通弱者の生活交通を確保することが重要な課題であった。</p>		
事例概要	<p>・平成17年6月より町民バス運行エリアにおいて<u>デマンド型交通の実証実験を行い、平成18年度から3社のタクシー会社に運行委託して本格運行となった。</u></p> <p>・運行路線数は4路線(直線コース、内回りコース、外回りコース、山間部コース)を基本に町内全域を対象に1日9便運行している。</p> <p>・運行時間は7時30分から17時まで。登録者数は平成20年度3月時点で1,600人。</p> <p>・目的地は病院、診療所、駅、役場など公共施設13箇所に限定。運行車両はタクシー会社からの借り上げで、ジャンボタクシー1台、小型タクシー2台。</p> <p>・利用者は電話で前日までに予約。電話を受けたタクシー会社のオペレーターはパソコンで登録者を検索し予約情報を入力する。オペレーターは、毎日運行計画表を作成し、運転手に手渡す。運転手は、運行計画表に基づき運行している。</p>		
利用料金等	運賃は一律500円		

運営状況	<p>・町独自による実証運行として、3か月間の無料運行を行った。</p> <p>・平成16年度と平成18年度デマンド型交通の運営費を比較すると、以下のとおり財政負担が軽減されている。</p> <p>・この事業は、県から1/2の補助を受け、残りは町の一般財源により負担している。</p> <table border="1"> <tr> <td></td> <td></td> <td>バス(平成16年度)</td> <td>デマンド(平成18年度)</td> </tr> <tr> <td rowspan="6">経費の比較</td> <td>路線数</td> <td>2路線</td> <td>4路線</td> </tr> <tr> <td>利用者数</td> <td>49.9人/日</td> <td>38.1人/日</td> </tr> <tr> <td>運行経費</td> <td>14,536千円</td> <td>11,699千円</td> </tr> <tr> <td>運賃収入等</td> <td>2,524千円</td> <td>4,629千円</td> </tr> <tr> <td>財政負担</td> <td>12,012千円</td> <td>7,070千円</td> </tr> <tr> <td>効果</td> <td colspan="2">縮減額 4,942千円</td> </tr> </table>			バス(平成16年度)	デマンド(平成18年度)	経費の比較	路線数	2路線	4路線	利用者数	49.9人/日	38.1人/日	運行経費	14,536千円	11,699千円	運賃収入等	2,524千円	4,629千円	財政負担	12,012千円	7,070千円	効果	縮減額 4,942千円		資料：山形県・川西町資料
		バス(平成16年度)	デマンド(平成18年度)																						
経費の比較	路線数	2路線	4路線																						
	利用者数	49.9人/日	38.1人/日																						
	運行経費	14,536千円	11,699千円																						
	運賃収入等	2,524千円	4,629千円																						
	財政負担	12,012千円	7,070千円																						
	効果	縮減額 4,942千円																							
工夫点など	<p>・デマンド運行の運営は、極力財政負担の少ない方式を採用して登録者のデータは、町職員がエクセルを活用して作成したシステム等の開発費、維持経費はほとんどかからない。</p> <p>予約受付を行うオペレーターは、既存のタクシー会社のオペレーターに依頼し、タクシー予約業務の合間に行う。(人件費の節約)</p> <p>運行する自動車は、常に安全点検を行っているタクシー会社の現有車両を利用している。(安全な自動車の提供)</p> <p>運転手はタクシードライバーであり、町内の道路に精通している。(ノウハウの活用)</p>																								
連絡先	川西町協働のまちづくり課まちづくり推進グループ 電話0238-42-6613 川西町HP http://www.town.kawanishi.yamagata.jp/ http://www.mlit.go.jp/sogoseisaku/transport/pdf/018_kawanishi.pdf																								

資料：国土交通省総合政策局『地域公共交通活性化・再生への事例集』平成20年3月

事例 NO. 12

キーワード	生活・観光路線へのバス導入。環境共生(BDF燃料の利用)		
名称	喜多方～裏磐梯バス路線 / 桧原湖周遊バス		
特長	生活・観光路線へのバス導入		
場所	北塩原村(福島県)	交通手段	路線バス
地域特性	中山間地域(観光地)	開始時期等	平成15年4月
運営主体	北塩原村	運行主体	磐梯東都バス
取組の背景	<p>・北塩原村は福島県北西部に位置し、五色沼や桧原湖等の観光地を有する。</p> <p>・喜多方市から同村大塩裏磐梯温泉地区までは、会津乗合自動車(会津バス)が運行していたが、大塩裏磐梯温泉地区から裏磐梯地区に至る路線がなく、住民から路線設置の要望があった。</p> <p>・桧原湖畔は観光地であるが、周遊観光ルートに公共交通手段がなかった。</p>		
事例概要	<p>・喜多方～裏磐梯路線の設置について、会津バスとの協議を行っていたが、採算面から実現が難しかった。その後、地元でホテルを運営している東都自動車交通が磐</p>		

	<p>梯東都バスを新たに設立し参入、路線開設要請に応じることとなった。</p> <p>・ 桧原湖周遊バスについては、村が運営主体となってバイオディーゼル燃料(BDF)を活用するレトロバスを導入することとなった。</p>
利用料金等	・ 桧原湖一周で乗降自由の「桧原湖フリー周遊券」が大人 1,000 円、子供 500 円。
運営状況	<p>喜多方～裏磐梯路線</p> <p>・ 平成 15 年 4 月、磐梯東都バスが定期路線バスとして新規参入した。</p> <p>・ 喜多方～裏磐梯間に路線を開業し、通勤、通学といった生活移動手段の確保のほか、観光のための移動手段としても利用できる路線が実現した。</p> <p>桧原湖周遊バス</p> <p>・ 平成 16 年 7 月、BDF を活用した桧原湖周遊バス「森のくまさん」が導入された。北塩原村が運営主体となり、磐梯東都バスに運行委託している。</p> <p>・ 桧原湖一周のコースが 1 日 2 本、一部区間を巡回する高原周遊コースが 1 日 3 本運行されている。</p>
工夫点など	<p>・ 喜多方～裏磐梯路線は、村の高校生が自宅を離れて下宿生活を余儀なくされている現状を解消するために始まったものであるが、裏磐梯地区と喜多方市を結ぶ観光の移動手段としての役割も考え、生活交通と観光交通の双方に便利な路線である。</p> <p>・ 高齢者に対し外出の機会を増やし、健康増進に寄与することも期待している。</p> <p>・ 村で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(BDF)を用いて桧原湖周遊バスを運行することで、観光と環境保全の調和を図っている。</p>
連絡先	<p>北塩原村総務企画課・住民ふれあい課 電話 0241-23-3111</p> <p>http://www.mlit.go.jp/sogoseisaku/transport/pdf/021_kitashiobara.pdf</p>

資料：国土交通省総合政策局『地域公共交通活性化・再生への事例集』平成 20 年 3 月

事例 NO. 13

キーワード	コミュニティバスの乗り入れ		
名称	コミュニティバスの乗り入れ		
特長	市町間の連携によるバス導入		
場所	龍ヶ崎市、河内町(茨城県)	交通手段	コミュニティバス
地域特性	市街地、郊外	開始時期等	平成 14 年
運営主体	龍ヶ崎市、河内町	運行主体	地元観光バス事業者
事例概要	<p>・ 河内町コミュニティバスは、隣接している龍ヶ崎市内の病院、鉄道駅、高校などを利用するために、河内町十三間戸バス停留所から龍ヶ崎市内の竜ヶ崎駅バス停留所間を 1 日 6 本運行している。また、竜ヶ崎駅にて、龍ヶ崎市のコミュニティバスと接続して、利用者の利便性をはかっている。</p>		
連絡先	河内町役場 0297-84-2111		

資料：茨城県「茨城県公共交通指針」

事例 NO. 14

キーワード	中心市街地活性化。広告などによる収入源の確保。NPOの活用。愛称の募集。アンケート調査による運行ルートの見直し		
名称	キララちゃん		
特長	NPO運営によるまちづくり活性化バス		
場所	土浦市(茨城県)	交通手段	コミュニティバス
地域特性	市街地、郊外	開始時期等	平成19年4月
運営主体	NPOまちづくり活性化土浦	運行主体	土浦地区タクシー協同組合、関東鉄道バス
取組の背景	<p>・土浦市は、古くから城下町として栄え茨城県南を代表する商業・業務集積都市。しかし、近年は中心市街地の衰退が著しく、集客力と居住・生活環境の向上、公共交通手段の利用増進が求められていた。</p> <p>・市内には JR の駅が3つあり、それぞれにコミュニティバス導入の構想があるが、実施しているのは土浦駅周辺のキララバスのみである。</p> <p>・バス運行や地域通貨の発行を行う主体としてNPO法人の設立申請を行うことになり、平成16年7月、「まちづくり活性化バス土浦」が設立された。</p>		
事例概要	<p>・平成17年3月～平成19年3月までの試験運行に引き続き、平成19年4月から本格運行を開始した。</p> <p>・<u>試験運行期間中に行ったアンケート調査に合わせて、さらに利用実態を把握し、本格運行に向けてルートを見直した。</u></p> <p>路線：循環3路線(Aコース、Bコース、Cコース)。いずれも土浦駅発着(JR常磐線、既存バス路線等との乗り継ぎを考慮)で、中心市街地、公共施設等を巡回する。医療センターや国民宿舎を回るルートもあるので、福祉や観光にも利用されている。</p> <p>停留所：3路線で約90箇所(約180基)</p> <p>運行時間：8:30-20:00頃</p>		
利用料金等	<p>・運賃：1人1回の乗車100円(小学生50円)、1日乗車券300円(小学生150円)、障がい者及び介護者と未就学児は無料</p>		
運営状況	<p>・便数等：A・B・Cとも35分で循環。左右周り計45便。</p> <p>・運行車両：ジャンボタクシー1台10人乗り。ノンステップ小型バス2台28人乗り。</p> <p><u>運営体制は、運営主体のNPO 法人まちづくり活性化土浦と運行主体の関東鉄道バス、土浦地区タクシー協同組合および土浦市の協定による。</u></p> <p>・NPOまちづくり活性化土浦(事業者)は平成16年に設立。委託料の支払い、利用促進、回数券の発行等を行う。事務所は土浦商工会議所と同じ建物内。理事長 JC 出身。以前は「NPOまちづくり活性化バス土浦」という名称だったが、バスの名称を削除し、今後はまちづくり事業も行うこととした。</p> <p>・運送事業者は、道路運送法(4条)の許認可申請、バス停留所の整備、車両の確</p>		

	<p>保、事故対応等を行う。関東鉄道がノンステップ小型バス2台(B・Cコース)、タクシー協同組合がジャンボタクシー(Aコース)。</p> <p>地域通貨:協賛店で1,000円以上の買物をすると、100円分の地域通貨キララがもらえ、「キララちゃん」の乗車1回分の通貨として使える。協賛店は、平成19年3月現在約190店。<u>愛称の「キララ」の名称は、もともと市民から募集したもので、市民に親しまれている。</u></p> <ul style="list-style-type: none"> ・利用状況は平成16年度から増加を続けている。1日平均約322人(1便平均約8.1人)の利用者数がある(平成17年3月～平成19年3月)。 ・平成19年度は朝夕に増便した。ノンステップ小型バスの方が需要は多い。特にCコースが多く、他方、Aコースが伸び悩んでいる。 ・利用年齢は60歳と60歳未満が約半分ずつ。観光にも利用されているので市外の人利用も約2割ある。 ・利用目的は、中心市街地活性化なので買い物が最も多く約4割。パークアンドライドも行っているが、利用はごく僅か(全体の4%程度)。 ・地域通貨キララは平成19年度の乗車人数のうち13%が使用している。 ・本格運行後の事業費用は平成19年度で総額4,200万円であり、そのうち運賃収入が1,320万円、広告収入が282万円。残りの2,600万円弱は土浦市による補助金である。
工夫点など	<ul style="list-style-type: none"> ・キララちゃんは商業関係者が中心となって、自ら企画、ルート選定、運営主体の設立、試験運行および本格運行の実施が行われている。 ・<u>バスの運営には地域通貨への参加や寄付を通じて地域の商業事業者の協賛を得ており、バスの車内には商店等の広告が多数掲示されている。</u> ・このように、中心市街地活性化という明確な目的により、買い物客のニーズに合致した交通手段が実現している。 ・環境対策として、筑波大発ベンチャー企業(サンケアフューエルス)のひまわりのバイオ燃料を使う車両もある。 ・市のバス事業者に対する路線バスの運営費補助なし。 ・市の支援なしに、タクシー協同組合がデマンド型乗合タクシーを開始したが、利用料が500円ということもあり利用は伸び悩んでいる。市としても、中心市街地以外の地域に導入可能性があるシステムとして注目しているため、平成20年度から年会費9,000円の内7,000円の助成(個人負担は2,000円)を始めた。約300人が登録。
連絡先	<p>土浦市産業部商工観光課中心市街地対策室 電話029-826-1111 キララちゃん http://www.tsuchiura.jp/kirarabus/index.shtml</p>

資料:国土交通省総合政策局『地域公共交通活性化・再生への事例集』平成20年3月を現地調査に基づき一部加工

事例 NO. 15

キーワード	コミュニティバス、デマンドバスの運行		
名称	パンダバス・あいバス		
特長	民間主導によるコミュニティバスの運行		
場所	稲敷市(茨城県)	交通手段	コミュニティバス・デマンドバス
地域特性	郊外	開始時期等	平成 18 年 4 月
運営主体	NPO法人稲敷みんなのまちづくり	運行主体	市内交通事業者
取組の背景	<p>・稲敷市は 17 年 3 月に 4 町村が合併して誕生したが、既存のバス事業者が不採算を理由に路線を廃止を行ったため高齢者の通院などに支障が生じた。</p> <p>・NPO法人の石川氏は、民生委員をやっていたとき、お年寄りから移動のための足がないとの声が多かったので、その確保のために発起人 10 人で NPO を設立した。</p>		
事例概要	<p>・<u>パンダバスは平成18年4月からマイクロバスで運行を行っており、現在、江戸崎と東京医科大学霞ヶ浦病院の間を往復している。</u></p> <p>・<u>あいバスは平成19年10月から、市内を4エリアに分け、試験調査運行として実施している(平成20年12月に終了)。</u></p> <p>・停留所を細かく設置し、4エリアで約300となっている。</p> <p>・予約制を取っており、原則として前日予約。</p> <p>・運行は市内の交通事業者に委託し行っている。</p>		
利用料金等	<p>・パンダバス、あいバスともに、会員登録が必要(年会費不要・登録料不要)。</p> <p>・パンダバス、あいバスともに、乗車運賃は300円～。ただし、あいバスのエリア外利用は400円。支払いはチケット(利用券)で行う。</p>		
運営状況	<p>・パンダバスの会員は約 200 人。高齢化が進んでおり(28%)、実際に利用しているのは高齢のリピーターが多いが、人数は予想より下回っている。20 人/日程度の利用。</p> <p>・あいバスの利用者は、30 人/日程度。アンケート結果からは一人暮らしの老人(特に女性)が多く利用している。児童や高校生の送迎も行っており、1日あたり 100 人以上の利用がある。</p> <p>・パンダバスは市からの補助金を受けずに運行しており、財源は協賛企業・病院からの協賛金・広告(時刻表)収入と運賃。特に東京医科大学霞ヶ浦病院は患者の送迎を行っておらず、自前でバスと運転手を準備するよりは安上がりなので、寄付をいただいている。あいバスは市から補助を受けている。</p>		
工夫点など	<p>・バスの購入は、(財)日本自転車振興会の補助金で対応。</p> <p>・1 月から福祉有償運送事業も開始する。事業者との調整は平成 20 年 10 月の地域交通会議(石川氏も委員)で了承をいただいている。</p>		
連絡先	<p>パンダバス http://www.joyoliving.co.jp/topics/200604/tpc0604017.htm</p> <p>あいバス http://aibusinasiki.web.fc2.com/</p>		

資料：現地調査

事例 No. 16

キーワード	路線運営の分担化。モビリティマネジメント等の利用促進		
名称	龍・ゆうバス / 龍ぐうバス (龍ヶ崎市)		
持長	民間路線バスを補完する市のコミュニティバス導入		
場所	龍ヶ崎市 (茨城県)	交通手段	コミュニティバス
地域特性	市街地	開始時期等	平成 14 年 7 月
運営主体	関東鉄道・龍ヶ崎市	運行主体	関東鉄道・龍ヶ崎市
取組の背景	<p>・龍ヶ崎市は、昭和 29 年に 1 町 6 村の合併により誕生した。昭和 52 年からニュータウン開発が行われ、JR 常磐線佐貫駅周辺と行政機能が集積する中心市街地の竜ヶ崎地区に加え 2 つの市街地が誕生し、4 つの市街地が形成された。また市の外延部など既存集落地には、交通空白地域が点在している。</p> <p>・地域の公共交通としては、竜ヶ崎地区と 2 つのニュータウンを直接結ぶバス路線がないなど、市内移動の公共交通網が十分に整備されていなかった。</p> <p>・これらの問題に対処するため、市は市内全体の交通体系の構築を図るべく都市交通マスタープランを策定し、コミュニティバスの導入を検討することとした。</p>		
事例概要	<p>・平成 12・13 年度において <u>市民代表、学識経験者、関係機関等で構成する協議会を設置し、都市交通マスタープランを策定するとともに、平成 14 年 7 月からコミュニティバスの運行を開始した。</u></p> <p>・平成 17・18 年度において、バス事業者 (関東鉄道)、商工会、総合福祉センター、市議会議員、市民代表等で構成する「バス利用環境促進会議」を設置し、コミュニティバス路線の見直しを検討した。</p> <p>・平成 14 年 7 月に運行されたコミュニティバスのサービスは以下のとおり。 路線数は当初 5 ルート、平成 19 年 4 月から 7 ルート (循環ルート内回り・外回り、A・B・C・D・E ルート)。公共施設、商業施設、福祉サービス施設へのアクセスや総合病院への通院目的に便利なルートを設定。</p> <p>・モビリティ・マネジメントの手法により、居住者と転入者を対象としたコミュニティバス利用促進の取組みを平成 17 年 8 月～12 月に実施した。</p>		
利用料金等	<p>・運賃: 大人・子供ともに 1 乗車 100 円。ただし未就学児は無料、身体障害手帳保有者等及びその介護者は 50 円。</p> <p>・関東鉄道の路線バスについては、昼間時間帯 (8 時から 17 時) の市内での乗降に限り上限を 200 円とし、コミュニティバスの運賃 (100 円) との格差を少なくした。</p>		
運営状況	<p>・運行開始後、年々利用者数が増加している。</p> <p>・運行経費のうち、運賃収入を除いた差額を市が補助している。</p>		
工夫点など	<p>・佐貫駅から中心市街地と 2 つのニュータウンへのアクセスは、既存の関東バス路線が担う一方、市のコミュニティバスはニュータウンと中心市街地を結ぶ循環ルートを基軸とし、A・B・C・D・E ルートで交通空白地域への運行も行うという 役割分担をす</p>		

	<p><u>ることで、市全体として利用しやすいバスネットワークが実現した。</u></p> <p>・市のコミュニティバスの運賃を 100 円均一に設定したため、既存の民間路線バスのキロ運賃制(最高 480 円)との格差が問題となった。この運賃格差を是正するため、<u>社会実験の位置付けで民間路線バス(関東鉄道路線バス)の運賃を昼間の市内利用に限り上限 200 円とすることとし、その差額分を市が負担することで、コミュニティバスだけでなく路線バスの利用促進を図っている。</u></p> <p>・<u>モビリティ・マネジメントの取組み</u>は、市役所窓口で転入届を提出しに来た人に対して、公共交通情報を提供することが行われた。</p> <p>・転居というライフステージの変化の機会を活用し、過度な自動車利用の習慣が形成されてしまう前に、適切な情報提供により公共交通の利用を促進しようとする取組みとして注目されている。</p>
連絡先	<p>龍ヶ崎市総務部交通防災課交通政策グループ 電話 0297-64-1111</p> <p>龍ヶ崎市コミュニティバス</p> <p>http://www.city.ryugasaki.ibaraki.jp/cgi-bin/odb-get.exe?WIT_template=AC020000&WIT_oid=icityv2::Contents::1072</p>

資料：国土交通省総合政策局『地域公共交通活性化・再生への事例集』平成 20 年 3 月

事例 NO. 17

キーワード	市主導による交通計画。TDM の実施		
名称	市域のバス交通施策		
特長	市主導によるバス交通ネットワークづくり		
場所	三郷市(埼玉県)	交通手段	路線バス、コミュニティバス
地域特性	市街地	開始時期等	平成 14 年
運営主体	三郷市	運行主体	民間路線バス各社
取組の背景	<p>・三郷市は埼玉県東南部に位置し、人口約 13 万人。</p> <p>・三郷市では、市民から路線バスの充実とコミュニティバスの新設が求められていた。また、既存の貸し切りバス事業者 2 社から新規参入計画が具体化しつつあった。さらに市のコミュニティバス運行計画にもトラック輸送業者 6 社も貸し切りバス事業への参入を検討していた。一方、市が抱えていたバス交通に関わる課題が多かった。</p> <p>・バス交通の再編の背景と経緯</p> <p>現行のバスルートは長大なルートや交通渋滞が激しい場所を通るなど、定時制が確保されず、バス離れの一因となっていた。</p> <p>急速な住宅地の拡大が進んだが、市街地と住宅地を結ぶバスルートが不整備なままで、住民ニーズに合っていなかった。</p> <p>住宅地とバス停留所が離れていて、利用者に不便であった。</p> <p>一部を除くとルート、本数、運行時間帯など、利用者から不満が多かった。</p>		

	<p>市民からは、新規ルートの開設を始め、既設ルートの改善やコミュニティバスの運行要望が強かった。</p> <p>・そこで、市はコミュニティバスの開設を検討するとともに、既設バス事業者に改善を申し入れたが、「できない」という後ろ向きの回答であった。そこでコミュニティバスの運行を計画したが、運行経費は年間 6,900 万円が見込まれた。</p>
<p>事例概要</p>	<p>・担当部局ではバス交通再編の試案をまとめ、グループインタビュー調査などを実施した。その結果を踏まえて、バス交通再編の目標として、次の 4 点を設定した。</p> <p>・三郷市がめざす理想的なバス</p> <p>こんな路線があれば不満が出ないであろうというバス路線の再編をめざす。具体的には 1 2 回の乗り継ぎで市内のどこにでも行けるバス路線をつくる。</p> <p>身の丈にあったバス計画を立てよう。新たなバス計画は自治体、バス事業者、市民(利用者)が協働してつくりあげる。市はコーディネーター役を果たす。</p> <p>地域における相互扶助制度により運営される路線バスをめざそう。市民が利用すれば採算性も期待できる。便利なバスは地域が買う。そうすれば運賃で運行できるバスが誕生する。</p> <p>地域にとって便利なバスは地域に愛されるバスである。利用者が便利と感じるバス、利用されるバス、採算性の高いバスをめざそう。</p> <p>・<u>市のコミュニティ内をきめ細かく回り、高頻度に短いルートで最寄り駅にアクセスできることを基本とした。路線バスとの連絡をよくして、既存路線バスとの融合、自治体の補助に頼らない考えとした。</u></p> <p>・<u>既設インフラの有効活用を考えて、バス事業者との協議により、既設 3 路線の改善を行うなど、市主導型の計画策定を行った。</u></p> <p>・地域コミュニティバスは 2002 年に 6 路線の運行を開始させ、その後 1 路線増やした。これらのコミュニティバス利用で、既設のバス路線に一回乗り換えることで、市内のどこにでもアクセスすることが可能になった。また、公共施設にも最寄りのバス停留所から徒歩 0-3 分でアクセスが可能となった。</p>
<p>運営状況</p>	<p>・<u>地域コミュニティバスの運行計画に際して、国交省の TDM (交通需要マネジメント) 実証実験制度を活用した。</u>この事業は 2001 年度からスタートした交通事業者に対する補助制度で、2 年間の支援がある。収支差額が赤字の場合、その 1/3 の補助が可能というもの。これによりバス事業者のリスクを下げることができた。</p> <p>・自宅からバス停留所まで自転車で行き、バスに乗り換えて鉄道駅まで行くというシステムを想定して、自転車置き場を 300 台分増設した。</p> <p>・バス事業者のランニングコストは、2004 年で約 5.5 億円かかっており、三郷市の一般会計予算約 300 億円を考えると、すべてを自治体運営していたならば継続は難しかったらう。</p> <p>・地域コミュニティバスの利用者数は、平成 14 年 12 月の運行開始当初は 125,355 人 /</p>

	月、平成16年12月180,063人 / 月、平成17年3月211,172人 / 月と増加している。
工夫点など	<p>・市民意識調査において、バス路線の再編は「良くなったと思われる施策」で第1位となった。バス利用者は増大し、市民の外出頻度も44%の人が増えた。</p> <p>・<u>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。</u></p> <p>・一方、市は市民のニーズを集約し、路線計画を立案したり必要な道路上の整備等を行ったりするコーディネーターとしての役割を担う。このような役割分担により、自治体の過度な財政負担を回避しつつ、住民にとって利用しやすいバスサービスが実現している。</p>
連絡先	<p>三郷市役所交通対策課 048-953-1111</p> <p>http://www.mlit.go.jp/sogoseisaku/transport/pdf/027_misato.pdf</p>

資料：大野練夫「(埼玉三郷市)まちづくりとしてのバス交通施策」、鈴木文彦他監修『新制度地域公共交通活性化・再生法』地域科学研究会、2005。国土交通省総合政策局『地域公共交通活性化・再生への事例集』平成20年

事例 NO. 18

キーワード	病院・民間企業等による協力		
名称	無料送迎バス		
特長	病院や教習所等送迎バスの活用		
場所	我孫子市(千葉県)	交通手段	複合型
地域特性	市街地	開始時期等	平成17年3月
運営主体	東葛辻仲病院、西部福祉センター、中央学院大学、我孫子東邦病院、我孫子自動車教習所ほか	運行主体	東葛辻仲病院、西部福祉センター、中央学院大学、我孫子東邦病院、我孫子自動車教習所ほか
取組の背景	<p>・我孫子市は千葉県の北部に位置し、利根川と手賀沼に挟まれた土地で、茨城県と境を接している。JR常磐線、JR成田線、国道6号、国道356号などが通っており、北総地域の交通の要衝となっている。</p> <p>・我孫子市は、送迎バスの空席を活用した「我孫子市高齢者等外出応援事業」を行うにあたって、事業者や法人と「送迎バスの空席を活用した我孫子市高齢者等外出応援事業に係る協定書」を締結している。</p>		
事例概要	<p>平成17年3月より、<u>高齢者や障がい者の買い物や通院、駅や公共施設までの足として、市内の病院や自動車教習所、大学、市の福祉施設(西部福祉センター、老人福祉センターつつじ荘)の送迎バスを施設利用者以外でも無料で利用できるようにする運行サービスが行われている。</u></p> <p>・施設利用者以外で送迎バスを利用できるのは、市内在住の65歳以上の高齢者また</p>		

	<p>は障がい者であり、1人で乗降できるか、介助者の同伴で乗降できる者となっている。</p> <ul style="list-style-type: none"> ・送迎バスを利用する際には、市が発行する「利用パスカード」が必要である。 ・原則として、運行時間帯は月曜日から金曜日、9時から17時(各送迎バスの運休日を除く)である。 ・乗降方式は、路線によって異なり、専用停車場のみの路線や、フリー乗降が設定されている路線もある。ただし、事業所の利用者で満席が予想される場合など、空席状況によっては乗車できない場合がある。
利用料金等	利用は無料だが、我孫子市の負担は、送迎バス車両の座席(約 570 座席)に対する保険料やパスカードの手続き費用などで、年間約 100 万円である。
運営状況	<ul style="list-style-type: none"> ・地域に住む高齢者等の貴重な外出の足となっている。買い物時の荷物を持たなくてよかった、などの声が寄せられている。利用者数も、平成19年度は約1,000人となっており、前年度に比べて約2～3割の増加と見込まれている。
工夫点など	<ul style="list-style-type: none"> ・病院や自動車教習所、大学等の送迎バスの空席を有効活用した取り組みであり、新たに車両購入などは行わなくてよく、市・利用者の費用負担は少なくなっている。 ・通常のコミュニティバスと異なり、サービス開始に至るまでに必要な手続きが少ない。 ・市役所は協力する事業者の負担を最小限にするため、利用者を65歳以上のお年寄りと障がい者、かつ1人で乗り降りできる人に限定し、苦情は全て市役所が受ける形とした。
連絡先	<p>三郷市環境経済部交通課電話 048-953-1111 第5回さいたまSMARTプランセミナー三郷市 www.city.saitama.jp/www/contents/1155603551669/files/5-3.pdf http://www.mlit.go.jp/sogoseisaku/transport/pdf/028_abiko.pdf</p>

資料：国土交通省総合政策局『地域公共交通活性化・再生への事例集』平成20年3月

事例 NO. 19

キーワード	住民との連携、住民による経費負担		
名称	山間地域でのコミュニティバス		
特長	住民負担による山間地域でのバス路線運行		
場所	八王子市(東京都)	交通手段	コミュニティバス
地域特性	中山間地域	開始時期等	平成19年10月
運営主体	小津町地域バス等運営協議会	運行主体	多摩バス
取組の背景	<ul style="list-style-type: none"> ・八王子市は東京都西部に位置しており、都内では比較的バス・タクシー交通への依存度が高い地域。 ・事業者のバス路線は、利用者数の減少による採算の悪化などの問題から路線の拡大が難しく、一部地域住民の運行要望に対応できない状況にあった。また、平成14年2月の需給調整規制の緩和により、バス路線の新設、廃止の動きが多くなることが予 		

	想されるなど、市民の日常交通の確保が重要な課題となっていた。
事例概要	<p>・小津町では、既存の路線バス事業者から路線撤退の申し出があったが、町会のメンバーを中心とした「小津町地域バス等運営協議会」における検討の結果、地域住民の負担により路線バスを存続させる方向で調整を行い、運行本数は減ったものの暫定的に路線バス事業者が引続き運行することとなった。</p> <p>・小津町地域においては、運行経費のうち、運賃収入を除いた分を地域と市が 4:6 の比率で負担している(市の負担分の方が多いのは、スクールバスのような利用も多いという理由で教育委員会からの補助があるため)。</p> <p>・小津町地域の住民負担は、世帯あたりで半年間 5 千円(年間 1 万円)となっている。平成 19 年度末現在、地域の 86 世帯全てが負担している。</p> <p>・運行委託費には、八王子市から「八王子市山間地域交通事業運営費補助金交付要綱」に基づく補助金も含まれている。</p>
運営状況	<p>・モデル事業による運行が開始される直前(平成19年8月)では、小津町地域の既存バス路線は上り9 便・下り7便で、1日当たりの利用者数は約40人(1便あたり約1.3人)であった。モデル事業による運行開始後(平成19年10月)においては、運行本数は1日3 往復と減少したにもかかわらず、1日当たりの利用者数は約20人(1便あたり約3.3人)にとどまった。1便あたり利用者数で換算すると倍増した結果となっている。</p> <p>・運行にあたっては、事業者・法人に対して、市から個別に事前説明を実施した。当初は見送らせて欲しいという事業者・法人もあったが、運行を開始してから一定期間が経つと、住民からの評判の良さなどが後押しして協力を踏み切る事業者・法人も増えた。</p>
工夫点など	<p>・運行委託費の約半額は、全ての地域住民自らが負担する形となっているが、実際に路線バスを利用する地域住民は1~2割程度と考えられている。負担金の拠出も任意なものであるため、路線バスを利用しない住民に対して、町会長が説明し、集金に回った。</p>
連絡先	<p>八王子市まちづくり計画部交通政策室 電話042-620-7259 http://www.mlit.go.jp/sogoseisaku/transport/pdf/032_hinohara.pdf</p>

資料：国土交通省総合政策局『地域公共交通活性化・再生への事例集』平成 20 年 3 月

事例 NO. 20

キーワード	デマンドバスの運行。フリー乗降制の採用		
名称	デマンドバス「やまびこ」の実証運行		
特長	既存の民間路線バスに結節するフィーダー(支線)交通の導入		
場所	檜原村(東京都)	交通手段	デマンドバス
地域特性	中山間地域	開始時期等	平成 20 年 2 月から実証運行
運営主体	檜原村	運行主体	(有)横川交通

<p>取組の背景</p>	<p>・檜原村は東京都西部に位置する山間の過疎地域である。都心から約 50 km、都内で3番目に面積が大きい、93%が山林。人口は平成 21 年 2 月現在 2,826 人、道路沿いに 26 の集落が点在している。</p> <p>・民間路線バスが通っているのはメインの幹線道路(都道)だけで、役場を過ぎてすぐに2つに分かれる。路線バスの停留所まで1.5km以上離れている交通空白地域が7カ所ある。路線バスが通っている街道から集落に続く道路は、道幅が狭く急峻な坂道で、交通不便となっている。</p> <p>・檜原村の高齢化率は 41.1%と少子高齢化も進んでいる。村では、「檜原村路線バス検討委員会」を平成 16 年 12 月に設置、平成 20 年 3 月「地域公共交通の活性化及び再生に関する法律」に基づく法定協議会を設置した。</p>
<p>事例概要</p>	<p>・<u>平成20年2月からデマンドバスの実証運行を行っている。</u>バス停留所までのフィーダー(支線)交通により、交通空白(不便)地域を解消する。民間路線バスを本線、「やまびこ」をフィーダー(支線)交通とした。</p> <p>・バス停留所までの交通不便性が高く、ある程度需要が見込め、通年走行可能な神戸(かのと)地区(運行距離約1.7km)と藤倉地区(同約8.6km)で先行導入した。</p> <p>・事業主体は檜原村として、運行は村内交通事業者に委託している。</p> <p>・運行時間帯・ダイヤは路線バスの発車・到着の時刻に合わせた定時運行とする。通学時間帯、通院・買物に出かける時間帯など住民のニーズに基づいて、固定便と予約方式とを併用した運行方法としている。</p> <p>・車両台数は各地区1台(予備車1台)。</p> <p>・集落内はできるだけ多くの停留所を設置している。集落内は停留所以外でも乗降できることとしている(フリー乗降制の採用)が、利用者にとっての分かりやすさを増すためフリー乗降であっても停留所を設けている。</p>
<p>利用料金等</p>	<p>・運賃の種類は、普通旅客運賃と回数旅客運賃。普通旅客運賃は、大人も子供も1回100円(未就学児は無料)。回数旅客運賃は1,000円で11枚。小・中学生の通学利用は村が全額補助。(通学補助)</p>
<p>運営状況</p>	<p>・利用者数は、平成20年2月の運行開始日から同年10月までで神戸地区3,416人(393人/月)、藤倉地区1,497人(187人/月)であった。小中学生の通学においては人通りのない道の通学がなくなり安全性が向上され、高齢者の外出機会も増加している。</p> <p>・年間の運行経費は2地区で約12,000千円を見込んでいる。</p> <p>・平成20年度の収入については運賃収入で約600千円、国庫補助金の地域公共交通活性化・再生総合事業費補助金及び都補助金で約1,000万円を見込んでおり、差し引き約1,400千円が村負担となる見込み。(実際には国の予算の関係で補助金1,000万円の満額は交付されない)</p> <p>・デマンドバスの車両は村が所有、運行は村が直接村内タクシー業者へ委託してお</p>

	<p>り、単価は約 2 万円/日。タクシー業者も利益はあまりでないが、事業の趣旨に賛同して協力してくれている。今後、他の地域で行うときには、村内の貸切バス業者(4 条許可取得)も参入する予定。予約便も朝夕あるが、ほとんど利用はない。</p> <p>・予約のためのシステムもなし。利用者が少ないが、住民(特に高齢者)の足の確保は必要であり、採算性は悪くても実施する。</p>
工夫点など	<p>・民間路線バスの改善・充実と新たな交通体系がうまく連携して、一つの村内交通ネットワークとして機能することで、民間路線バスの利用促進(需要開発)を図り、バス交通の維持・活性化に貢献している。</p> <p>・平成 16 年から路線バス検討委員会、19 年 6 月から地域公共交通会議、平成 20 年 3 月から法定協議会を立ち上げ、交通ジャーナリストの鈴木文彦氏などの助言をいれながら交通政策を検討してきた。</p> <p>・このフィーダー交通体系には国の補助が入っており、今後も 2 年ぐらいは試験運行として国の補助を受けながら実施したい。</p>
連絡先	<p>檜原村企画政策室 電話042-598-1011 http://www.mlit.go.jp/sogoseisaku/transport/pdf/032_hinohara.pdf</p>

資料：国土交通省総合政策局『地域公共交通活性化・再生への事例集』平成 20 年 3 月を現地調査に基づき一部加工

事例 NO. 21

キーワード	IT化による利便性の追求、CNGバスの利用、地球環境に配慮した運賃制度		
名称	経営努力による路線バスの活性化(山梨交通)		
特長	IT化による利便性の追求や新規路線の開拓と運賃施策の実施など		
場所	(山梨交通)山梨県	交通手段	路線バス
地域特性	市街地、郊外	開始時期等	
運営主体	山梨交通	運行主体	山梨交通
取組の背景	<p>・山梨県には富士急行と山梨交通があるが、富士急に比べて山梨交通は小規模。甲府中心の地域密着型経営を展開。</p> <p>・バスの活性化のために何をすればいいのかと考えたときに、街に活気を取り戻す必要があると考えた。甲府市など都心の空洞化対策に役立つし、バスも元気になる。公共交通手段を使うと必ず徒歩がとれない、街がにぎやかになると確信。</p> <p>・そのためには利用者のニーズに立つ必要。バス事業者に保守的な体質がはびこっていたため、さまざまな経営改革を進めた。</p>		
事例概要	<p>(1)IT化による利便性の追求</p> <p>非接触型ICカードの導入</p> <p>・定期券・乗車券システム(JR 東日本の suica と同じシステム)の採用。カード利用者は現金のやりとりが不要で、人の乗降がスムーズになり、整理券も不要になった。</p>		

	<p>・カードの利用促進のために、キャッシュレスで買い物ができるクレジットカード(OMC)との提携を行った。</p> <p> CNGバス(圧縮天然ガスバス)の導入</p> <p>・<u>圧縮天然ガス(都市ガスの圧縮利用)の利用。排気ガスが無味無臭で環境に好影響。</u></p> <p> バスロケーションシステム</p> <p>・<u>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により、利用の促進を進めている。携帯からも確認が可能。1日に約1,000件のアクセス利用がある。</u></p> <p> ノンステップバス</p> <p>・交通バリアフリー法の施行後、ノンステップバスの導入を積極化した。</p> <p>(2)新規路線の開拓と運賃施策</p> <p> 新路線の開拓</p> <p>・収益性が一般路線よりも高い高速バスを毎年1~2路線開業している。主力は甲府新宿線でその他に大阪、成田など。</p> <p> 運賃施策</p> <p>・100円バス・近距離について100円バスを導入。街のにぎわい効果があった。</p> <p>・通学用一年定期券・・・ICカード定期券の導入により実現した。友達同士で定期券を使い回すような不正利用がなくなった。通常、利用率が落ちる夏休み期間なども利用が促進できる。ポイント割引の利用により乗車率を上げる効果も得られた。</p> <p>・<u>環境運賃制・・・休日のバス利用を優遇して、マイカー利用者のバス利用を促進している。</u></p> <p>・観光地の復路割引制の導入・・・これまでの観光客の多くが往路はバスを利用するが復路はタクシーなどが多かったため、復路料金を割引して、往復利用を促進した。</p> <p>・60歳からの割安「ゴールド定期券」の発行・・・1か月9000円で乗り放題としたら、1か月に500人くらいが購入した。</p> <p>・「お試し価格定期券」の発行による利用促進策を検討中・・・もともとバスに興味がない人たちを引きつける促進策。1か月の定期券を半額にして販促したいと検討中。</p> <p> その他</p> <p>・リフト付きバスの導入(民間として初)</p> <p>・パーク&バスライド・システムの導入</p> <p>・乗り合いバスの子会社委託</p>
工夫点など	<p>・<u>100両の車両とバス停留所にバスロケーションシステムを導入すると10億円もかかってしまうが、山梨交通ではGPSを使わない簡易式により2千万円で済んだ。</u></p>
連絡先	<p>山梨交通 http://yamanashikotsu.co.jp/</p>

資料：雨宮正英「元気あるバス」をめざして、鈴木文彦他監修『新バスシステム』地域科学研究会、

2005

事例 No. 22

キーワード	スクール、病院、民間等を再編したバス運行。経費節減策の実施。外出支援等の効果		
名称	町有バス/町営バスの運行(身延町)		
特長	スクールバス・病院患者輸送バス・廃止代替バスを整理再編した町有バス・町営バスの運行		
場所	身延町(山梨県)	交通手段	コミュニティバス
地域特性	中山間地域	開始時期等	平成 16 年
運営主体	身延町	運行主体	身延町、タクシー会社など
取組の背景	<p>・身延町は山梨県の峡南部に位置する山間の町。平成 16 年に合併した。過疎化が進んでおり、県内でも高齢化率の高い町。特に山間地域においては高齢者等交通弱者の活動範囲を広げるような交通体系の構築が求められる状況にあった。</p> <p>・合併前の旧中富町で運行されていたスクールバス、病院患者輸送バスは、運行ルートが比較的近いにもかかわらず、乗車できる人員が児童・生徒や病院の患者に限られたり、異なる時間帯に運行されたりするなど、非効率な面があった。</p> <p>・平成 6 年度には、山梨交通の路線廃止を受け、昭和 63 年度より運行されていた廃止代替路線と合わせて、スクールバス、病院患者輸送バスについても、効率的な運行への再編が検討された。</p>		
事例概要	<p>町有バス</p> <p>・旧中富町ではスクールバスと病院患者輸送バスの統合を検討し、町営バス再編と合わせて一般住民も利用も可能なバスとして無償運行を開始した。</p> <p>町内の集落、学校、病院、役場などを巡回する形で 2 路線が運行されている。病院や山間部の集落など、主に医療機関への町民の通院や児童・生徒の通学を想定した経路となっている。</p> <p>児童・学生輸送のスクールバスの要素や、病院患者輸送の福祉バスの要素が高いこともあり、無料で利用。また、駅・病院・公共施設など町内の主要拠点を結ぶ町営バスとの乗継を考慮し、利便性の高い接続ダイヤとした。</p> <p>ダイヤによって運行の向きが異なっている。通学児童・学生の利用が多いため、朝の便は学校の始業時間に間に合うような形で、主に集落から学校に向けた方向での利用が便利となる向きで巡回するルートとなっている。一部、遠方の集落までルートも延長されている。それに対して、夕方の便は利用者の時間帯がまちまちとなっており、便数の頻度が多めに設定されている。主に学校から集落に向けた方向での利用が便利となる向きで巡回するルートとなっている。</p> <p>町の臨時職員が運行業務を行っている。</p> <p>町営バス</p> <p>・主に国道区間を中心に運行していた民間事業者の路線バスについても、廃止代替</p>		

	<p>路線を引き継ぐ形で再編し、平成6年度から町の有償バスとして運行を開始した。</p> <p>駅・病院・公共施設等と集落を結ぶ形で4路線が運行されている。主に町民の日常生活を想定した路線となっている。</p> <p>行き先や合併前の旧町域を跨ぐ・跨がない程度の比較的広いエリアで運賃が変わるゾーン制運賃とした。旧路線バスよりも安い運賃を導入することともに、運賃設定のパターンを少なくして、お年寄り等の支払時の手間を省くことを考慮した設定となっている。(数百円程度の設定となっている。)</p> <p>中富タクシーや個人事業主へ運行業務委託するとともに、一部の路線では町の臨時職員による運行業務も行われている。</p>
利用料金等	<p>・町有バス:利用料金は無料。運行経費は、中富南線では年間約480万円、中富東西線では年間約310万円となっている。</p> <p>・町営バス:運行経費は、4路線計で年間約2,500万円となっている。県からの補助金が約360万円交付されている。(いずれも平成18年度実績)</p>
運営状況	<p>・町有バスは2路線計で年間約1万6千人、町営バスは4路線計で年間約4万人の利用者がある。(平成18年度実績)</p> <p>・町有バス・町営バスの運行により、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もある。</p>
工夫状況	<p>・運行サービスに必要な車両は、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。</p> <p>・町営バスの運賃表示システム導入には1台につき約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て、町の財政負担を抑えた。</p>
連絡先	<p>身延町政策室電話 0556-42-4801</p> <p>身延町くらしのダイヤルホームページ(町内路線バス等問合せ先)</p> <p>http://www.town.minobu.lg.jp/kurashi/dial.php</p> <p>身延町町有バス運行管理規定</p> <p>http://www.town.minobu.lg.jp/chosei/reiki/act/topic/topic11000043.htm</p> <p>身延町町営バス設置条例</p> <p>http://www.town.minobu.lg.jp/chosei/reiki/act/topic/topic11000045.htm</p>

資料：国土交通省総合政策局『地域公共交通活性化・再生への事例集』平成20年3月

事例 NO. 23

キーワード	生活に密着した路線選定。NPO法人による運行		
名称	生活バスよっかいち(S-BUS)		
特長	地域のNPO法人による路線バス運営		
場所	四日市市(三重県)	交通手段	コミュニティバス
地域特性	市街地	開始時期等	平成15年4月
運営主体	NPO法人生活バス四日市	運行主体	三重交通

取組の背景	<ul style="list-style-type: none"> ・三重交通垂坂路線(近鉄四日市～垂坂)が、平成14年5月に廃止となった。これによって、羽津いかるが地区(世帯数約540戸、人口約1,700人)は最寄りの鉄道駅やバス路線より約2～3km離れることとなり、公共交通の空白地域となった。 ・四日市市は、地域住民の手によるバス運行を支援する制度として、「四日市市市民自主運行バス事業補助金」制度が確立された。この制度は四日市市が独自に制定したものであり、最高で月額30万円を交付し支援するものである。
事例概要	<p>自治体へのバス路線存続要望がかなわなかったため、地域密着型バス運行を目指す「NPO法人生活バス四日市」が立ち上がった。生活バスよっかいちは、このNPO法人が運営し三重交通に運行を委託している。</p> <ul style="list-style-type: none"> ・かすみがうら駅～スーパーサンシ間9.5kmを、およそ2時間間隔で1日5.5往復運行されている(土日は運休)。主に公共施設・商業施設・病院など、約200～300mおきに、31か所の停留所が設置されている。
利用料金等	運賃は、1乗車100円。(平成14年の試験運行時は三重交通の賛同により、バス路線沿線の協賛事業者からの協賛金だけでまかない無料)
運営状況	<ul style="list-style-type: none"> ・応援券配布(NPOメンバーが宅配、全区間フリーパスで1家族2枚、1,000円/1か月)など、路線維持への乗車促進運動の結果、乗車人員は増加傾向にある。 ・現在では1日平均100人程度の利用がある。これは、廃止されたバス路線での1日平均約20～30人に比べ、大幅な増加。 ・運営に必要な支出は月額約90万円、運行経費が80万円、人件費・事務費が10万円。収入は、運賃収入10万円、市補助金30万円、沿線企業(スーパー、病院など8団体)の協賛金50万円という内訳である。
工夫点など	<ul style="list-style-type: none"> ・NPOの設立のきっかけは、市へ路線存続を要望した際、スーパーサンシ～駅・病院間を結ぶ路線を計画している事業者を紹介されたこと。活動は住民主体で、住民・協賛事業者・運行事業者・自治体が協働で実施。 ・地域住民を中心とした「生活バス四日市運営協議会」が設置され、約半年間の無料試験運行を経て、平成15年4月に有料本格運行を開始する際に「NPO法人生活バス四日市」を設立。この直前の3月に、NPO法人設立認証を受け、バス路線許可(旧21条:現在第4条)を取得している。 ・生活に必要な商店、病院、郵便局、鉄道駅、市民センターなどをルートとして設定した。また、高齢者が多いためバス停留所までの歩行距離を短くするよう地域内をジグザグ路線とし、フリーバス停留所を想定して停留所間隔を200～300mと短くした。 ・スーパーでの停車時間を40～50分設定し、利用者がスーパーで買物をする時間を確保できるよう、便利なダイヤ設定とした。
問題点など	今後は事業を永続的に継続するための体制構築が課題。
連絡先	NPO法人生活バス四日市 http://www.rosenzu.com/sbus/

資料：国土交通省総合政策局『地域公共交通活性化・再生への事例集』平成20年3月

事例 No. 24

キーワード	マイバス意識づくり。自治体と住民の役割分担		
名称	あららぎ号		
特長	市と地区住民の役割分担によるコミュニティバス運行		
場所	名張市(三重県)	交通手段	コミュニティバス
地域特性	中山間地域	開始時期等	平成 16 年度
運営主体	国津コミュニティバスあららぎ号 運行協議会	運行主体	国津コミュニティバスあららぎ号 運行協議会
取組の背景	<p>・国津地区は名張市南部に位置し、山間に農山村集落が点在しており、9 つの地区で構成されている。農林業の不振や中心市街地へのアクセス不便さ等から少子高齢化・過疎化が進展し、高齢化率 43.5%と極めて深刻な状況となっている。</p> <p>・地区内には廃止代替バスが運行しているが、地理的な状況から利便性が悪く、公共交通空白地域となってしまう危機感があった。</p> <p>・平成 14 年に、国津小学校が小規模特認校の指定を受けたことも重なり、域外との公共交通網を充実させる必要性が高まっていた。</p>		
事例概要	<p>・「あららぎ号」は、運行主体である市が道路運送法(旧)第 80 条の許可申請や車両の購入・維持管理等を行い、運行業務は国津地区の地区住民代表(地元区長、小中学校、保育所の保護者会代表、ボランティア運転手で構成)による「国津コミュニティバスあららぎ号運行協議会」に委託している。</p> <p>10 人乗りワンボックス車 1 台により、午前 7 時台～午後 6 時台の間に 8 便/日運行されており、児童の通学支援および高齢者の外出支援の役割を果たしている。</p> <p>・名張市街地へのアクセスを考慮して、市街地までバス路線のある隣接地区の住宅街にも停留所が設置されている。</p>		
利用料金等	<p>・運賃は 1 人 1 乗車につき 100 円であるが、6 歳未満の者および小・中学生が通学のために乗車する場合は無料。地域住民が運転しているため、特に手続きをしなくても小・中学生であることが判断可能である。</p>		
運営状況	<p>平成 16 年度の実証運行(無償運行)、平成 17 年度以降の本格運行(有償運行)を通じて、利用者数は増加傾向にある。お年寄りを中心に、「無償よりも有償の方が気兼ねなく利用できる」という声もある。1 日平均では、約 20～40 人の利用者数で推移している。</p> <p>・運営に関する支出は、年間約 250 万円。内訳は、委託料(人件費・燃料費)が約 200 万円、消耗品費・修繕料・保険料などで約 50 万円。これに対する収入は、運賃収入が約 15～20 万円であり、残りは一般財源で充当されている。平成 20 年度からは、運賃収入分を委託料に上乗せして地域協議会に支払う予定。</p> <p>・高齢者がバスを利用するため、運転手の介添えが好評である。また、バス内では利用者の会話が弾み、地域コミュニティの輪を広げるきっかけづくりにもなっている。</p>		

工夫点など	<p>・具体的な経路、ダイヤについては、住民アンケートの結果を尊重し、<u>マイバスとの認識を高めるため、バス停留所位置やその名称についても国津地区を構成する各小地区において決定した。</u></p> <p>・利用者ができるだけ歩かずに乗れるようきめ細かくバス停留所を設置・運行し、隣接する住宅団地地区の既存バス路線(1時間3~4便)に接続することで、利用者の中心市街地や近鉄名張駅へのアクセスを図っている。</p> <p>・昼は高齢者の買い物に合わせてスーパー経由のルートに変更するなど、時間帯によって柔軟な運行ルートが設定されている。</p> <p>・<u>法的な手続きや運行経費補助は市が行い、地元のニーズを把握しやすい地区協議会がダイヤ・路線の決定や運転手確保を行うなど、双方の役割分担でスムーズな運行が実施されている。</u></p>
問題点など	<p>・一般乗合旅客事業用の車両は、路線定期運行時には、移動円滑化基準を満たすバリアフリー対応が必要となる。よって、地域運行協議会から交通事業者に運行委託する形をとるためには、本格運行時に福祉車両を導入する必要がある。</p>
連絡先	連絡先:名張市都市環境部交通対策室電話 0595-63-7749

資料：国土交通省総合政策局『地域公共交通活性化・再生への事例集』平成20年3月

事例 No.25

キーワード	自治体間の共同運営。観光との連携。負担割合の調整		
名称	熊野市自主運行バス(熊野古道瀨流荘線)		
特長	過疎地住民の生活交通を担う自主運行バス		
場所	熊野市(三重県)	交通手段	コミュニティバス
地域特性	中山間地域	開始時期等	平成15年7月
運営主体	熊野市・御浜町	運行主体	熊野市・御浜町、三交南紀交通
取組の背景	<p>・熊野市は、熊野灘に面する三重県南部の都市。近年は、世界遺産に登録された「紀伊山地の霊場と参詣道 - 熊野古道」への拠点として、観光客も多く訪れている。</p> <p>・元々、広域な面積に集落が点在する地域であったが、平成17年の紀和町との合併や、利用者減によるバス事業者の路線撤退などが続き、交通弱者の足の確保など市全体としての公共交通網の再検討が求められる状況にあった。公共交通手段は、JR紀勢本線とバス路線のみであった。</p> <p>・熊野古道瀨流荘線を含めた公共交通路線網の検討は、「三重のくにづくり宣言」(旧三重県総合計画)に基づき策定された「公共交通に係る問題解決に取り組むための具体的な材料入手」の一環として取り組まれた。</p> <p>・熊野古道瀨流荘線には、県の「三重県市町村自主運行バス等運行費補助金」による補助金を受けている。</p>		
事例概要	熊野古道瀨流荘線は、平成15年7月より、木本高校・熊野市駅前～瀨流荘(市内の		

	<p>温泉ホテル)間を、片道の所要時間約60分で、1日4往復運行されている。</p> <p>・熊野市の自主運行バス路線網は、5路線11系統である。このうち、瀨流荘紀南病院線、熊野古道瀨流荘線は、御浜町との共同運営、三交南紀交通への運行委託となっている。</p> <p>・なお、バス路線網の無い地域については、地元タクシー会社や社会福祉協議会などへ運行委託された福祉バスの運行が行われている。</p> <p>・終点の瀨流荘で入浴できる入浴券とセットとなった「湯ったり切符」も販売されている。バス回数券3往復分と、瀨流荘入浴券3回分がセットになっており、通常料金の1/4～1/3程度が割り引かれた料金で利用することができる。</p> <p>・隣接する御浜町と共同運行を行っている瀨流荘紀南病院線、熊野古道瀨流荘線に関しては、御浜町と運行費を分担している。負担割合は、路線距離や高校の有無などを元に決められ、熊野市:御浜町=2:1になっている。</p>
利用料金等	<p>・熊野古道瀨流荘線の運賃は区間制で、最長区間の木本高校・熊野市駅前～瀨流荘間は600円となっている(同一区間内は200円、小学生・障がい者手帳等所持者・介護者は半額、小学校入学前の乳幼児は無料)。</p>
運営状況	<p>・熊野古道瀨流荘線を含めた5路線の利用者数は、平成15年度の運行開始以来、微増傾向にある。</p> <p>・ただし、収支率は20～40%台と低い状況にあり、運賃体系の不均衡も正(市内の他路線に比べて割安)と合わせた収支率の改善が求められる状況にある。5路線合計で、年間約7,800万円の運行費となっている(平成19年度)。</p>
工夫点など	<p>・停留所の位置は、沿線住民代表(区長)、有識者、自治体、事業者など関係者によって調整された。特に、始発である木本高校については校内にバス停留所を設置することで、通学生の利便性が向上した。</p> <p>・通学利用に応じて、平日と土・日・祝日のダイヤを編成した。平日については、朝の始業時刻と夕方の就業時刻・部活動終了時刻を配慮したダイヤ編成とした。</p>
問題点など	<p>・合併前の旧市町毎に、運賃体系や廃止代替路線への補助割合などが異なっており、合併後の運賃体系は統一されていない。</p> <p>・今後の運行計画の見直しは、地域公共交通会議で行われることになるが、実際の実務調整は、大字レベルの検討会で行われることが多い。検討会は定期的に開催されるものではないため、検討を進めることの出来る体制構築が課題。</p>
連絡先	<p>熊野市役所市長公室調整係電話0597-89-4111 熊野市自主運行バスホームページ http://www.city.kumano.mie.jp/sitemap/toppu.pdf</p>

資料：国土交通省総合政策局『地域公共交通活性化・再生への事例集』平成20年3月

事例 NO. 26

キーワード	既存交通の見直し、財政負担の軽減、市主導による交通確保		
名称	あやバス		
特長	旧事業者の経営破たんから、短期間で路線網を構築		
場所	綾部市(京都府)	交通手段	コミュニティバス
地域特性	市街地、郊外、中山間地域	開始時期等	平成 17 年
運営主体	綾部市	運行主体	京丹タクシー
取組の背景	<p>・綾部市は北近畿地方の交通の要衝地。</p> <p>・旧京都交通は、綾部市内の7路線10系統で路線バスを運行していた。しかし、平成16年1月に経営破たんしたため、市では交通網の再編を検討した。</p> <p>・その結果、管財人の再編案に応じることなく、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」の運行することとし、府から補助金を受けた。国からも「バス利用促進等総合対策事業費」の交付を受けた。</p>		
事例概要	<p>・利用の少ない路線では空バスを走らせないため、予約型乗合タクシー制度を導入。利用者は、乗車時刻の1時間前までに予約センターへ電話し、予め決められた停留所での乗車人数や乗車便、乗車・降車バス停留所などをオペレーターに伝えて予約を取る方式とした。運行は京丹タクシーへ委託。(注)</p> <p>(注)綾部市では、毎年、あやバスの運行事業を委託契約するにあたり、受託機会の公平性及び透明性の確保並びに公共交通としての的確な委託先を選定するため、あやバス運行事業受託者を募集している。資料:綾部市ホームページ</p>		
利用料金等	<p>・市内6路線において、市街地は200円均一、その他のエリアは最高片道500円(従来は最高片道1,250円)の対区間制運賃を採用。</p> <p>・通学定期券は月額8,000円を上限(従来月額最高32,280円)とし格安に設定。</p> <p>・高齢者の生きがいづくりや行動範囲の拡大を支援するため、健康長寿定期券を新設。これにより70歳以上は1か月3,000円で全線が乗り放題となった。</p>		
運営状況	<p>・年間目標乗車人数15万人に対して、実証運行1年目(平成17年度)は約20万人、2年目(平成18年度)は約21万人。目標達成率では、それぞれ134.0%、143.5%。</p> <p>・年間当初目標収入3,500万円に対して、実証運行1年目(平成17年度)、2年目(平成18年度)ともに約4,600万円の運賃収入。目標達成率はそれぞれ133.6%、132.3%。</p> <p>・好調な運賃収入確保の結果、市の実質的な負担額は年間約1,400万円。旧京都交通が会社更生手続きの際に示した再建案での市の補助金額よりも大幅に縮小した。</p> <p>・京都府からの補助金は年間約1,400万円、国からの補助金は年間約800～1,000万円。</p>		
工夫点など	<p>・定時路線は全て1時間または2時間に1本ずつのパターンダイヤとし、覚えやすく利用しやすいものとした。</p>		

	<p>・新規路線の開設や主要路線での増便などで利便性を向上させ、市立病院や商店街への乗り入れ便を大幅に増加させた。これにより、高齢者の外出機会も拡大した。また、バス乗り継ぎターミナルを増やし、駅や行政サービスを利用しやすい路線とした。</p> <p>・わずか3か月の協議で実証運行までたどり着けたのは、市長のリーダーシップが大きい。携帯に便利なポケットサイズの時刻表も、市長の発案により作成が指示され、利用者には大変好評。トップの方針と実行力が重要。</p>
連絡先	<p>綾部市市民環境部市民協働課 電話 0773-42-3280</p> <p>あやバス HP http://www.city.ayabe.kyoto.jp/html/fureai/ayabus.html</p>

資料：国土交通省総合政策局『地域公共交通活性化・再生への事例集』平成20年3月

事例 NO. 27

キーワード	需要に応じた交通手段。費用の距離按分負担																	
名称	バス路線維持																	
特長	需要に応じた交通手段による路線バス廃止への対応																	
場所	篠山市(兵庫県)	交通手段	コミュニティバスなど															
地域特性	市街地	開始時期等	平成14年4月															
運営主体	篠山市	運行主体	神姫バス、京阪京都交通、日本交通															
取組の背景	<p>・篠山市は兵庫県の東部に位置。旧篠山町内を中心に路線バスを運営してきた西日本 JR バスが規制緩和を機に全面撤退を表明したため、篠山市として対策をとる必要性に迫られていた。</p>																	
事例概要	<p>・篠山市が中心となって国、県、市民、事業者の協力の下で効率的な方法により公共交通サービスを維持することとした。具体的には平成14年4月から10月にかけて、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、乗合タクシーの運行を行った。需要の低い路線についてはタクシーやジャンボタクシーをバスとして運行し、既存のスクールバスへ混乗することとした。</p> <p style="text-align: center;">表. 各形態のバスの運営方式</p> <table border="1" style="margin-left: auto; margin-right: auto;"> <thead> <tr> <th></th> <th>適用法令</th> <th>運行主体</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>①路線バスの他事業者への移管</td> <td>道路運送法第4条</td> <td>神姫バス</td> </tr> <tr> <td>②廃止代替バス</td> <td>道路運送法(旧)第21条</td> <td>京都交通 (現京阪京都交通)</td> </tr> <tr> <td>③スクールバス活用</td> <td>道路運送法(旧)第21条</td> <td>神姫バス</td> </tr> <tr> <td>④乗合タクシー</td> <td>道路運送法(旧)第21条</td> <td>日本交通</td> </tr> </tbody> </table> <p>・効果としては、廃止となった市内8路線において、利用者の公共交通サービスの維持や生活交通確保が実現した。負担としては、補助額については、路線バスへの移管については補助なし、廃止代替バスについては篠山市2,739千円、隣接の南</p>				適用法令	運行主体	①路線バスの他事業者への移管	道路運送法第4条	神姫バス	②廃止代替バス	道路運送法(旧)第21条	京都交通 (現京阪京都交通)	③スクールバス活用	道路運送法(旧)第21条	神姫バス	④乗合タクシー	道路運送法(旧)第21条	日本交通
	適用法令	運行主体																
①路線バスの他事業者への移管	道路運送法第4条	神姫バス																
②廃止代替バス	道路運送法(旧)第21条	京都交通 (現京阪京都交通)																
③スクールバス活用	道路運送法(旧)第21条	神姫バス																
④乗合タクシー	道路運送法(旧)第21条	日本交通																

	丹市(旧園部町)6,274千円、乗合タクシーについては篠山市3,094千円、県343千円の補助を行っているほか、自治会も負担。自治体負担は運行経費の5%。(いずれも平成19年度。スクールバス活用については路線バスの廃止代替に相当する分が不明。)
利用料金等	姫神バス、大人200円、子ども100円、スクールバス園児1か月2,000円、小中学生無料
運営状況	<p>・廃止代替バスは、篠山市から隣接の京都府旧園部町(現:南丹市)を結ぶ府県またがりのルートであった。篠山市側では旧園部町への高校通学ニーズがある一方で、旧園部町側は町内のみでの代替バスを当初検討していたため、協議を行い、最終的にはバスを共同運行委託し、費用は両自治体で距離按分することで決着した。</p> <p>・スクールバスの混乗については、当初住民側からは難色を示す声が上がっていた。篠山市側は混乗といっても利用する人は地域の人にはほぼ限定され、事業者との調整によりスクールバスの時刻が大きく変動する場合は代替バスを用意する提案をし、最終的にはスクールバスの混乗が受け入れられた。</p> <p>・タクシー運行の2路線には、地元自治会が負担すると決めた場合に運行を維持することとした。2路線とも最終的には地元自治会が一部負担して維持するとの結論を出した。</p>
工夫点など	<p>・篠山市は事業者からの路線廃止の申し出に対しての存廃判断、財政負担の方法についてフロー化し、路線廃止への対応ルールを確立した。このルールに従い需要の少ない路線については住民負担を前提に路線維持を行うこととした。</p> <p>・他事業者への転換、代替バスの運行委託、スクールバスの活用、乗合タクシーの運行、の4種類の施策を組み合わせることで、需要に応じた交通手段の選択と既存の交通手段の有効活用という観点から、西日本JRバス撤退後の代替交通手段を確保した。</p>
連絡先	篠山市政策部企画課 電話 079-552-5106 http://www.city.sasayama.hyogo.jp/sctkikaku/index.html

資料：国土交通省総合政策局『地域公共交通活性化・再生への事例集』平成20年3月

事例 No. 28

キーワード	各種バスの一元管理		
名称	伯耆町型スクールバス・路線バス・福祉バス・多目的バス		
特長	スクールバス・路線バス・福祉バス・多目的バスの横断的一括管理		
場所	伯耆町(鳥取県)	交通手段	コミュニティバスほか
地域特性	中山間地域	開始時期等	平成19年4月
運営主体	伯耆町	運行主体	日ノ丸自動車と溝口タクシー
取組の背景	・大山山麓の西部の中山間地に120集落が点在している。各集落ともJR伯備線の駅		

	<p>や路線バスの停留所までは遠い状況だった。</p> <p>・平成17年1月に西伯郡岸本町と日野郡溝口町が合併した際に、バス利用環境が不平等(運賃・高齢者への回数券交付など)であった。</p>
事例概要	<p>・2 町合併の際に、バス利用環境の平準化を推進した。具体的には、伯耆町型バス事業として以下のバスを横断的に一括管理している。</p> <p>教育:スクールバス、 公共交通:広域路線バス、 デマンドバス、 福祉:外出支援バスサービス、 総務:多目的バス</p> <p>・運営主体は伯耆町であるが、運行(運転手)は一部を除き交通事業者の日ノ丸自動車と溝口タクシーに委託している。</p> <p>・デマンドバスの車両は自家用車(白ナンバー)3台を利用している。予備車両は公用車を充てている。</p> <p>・平成19年4月から試験運行を開始し、平成20年4月からは本格運行を行う。</p> <p>・デマンドバスについてのサービス内容は以下のとおり。</p> <p>運行ルートは3地域4路線が設定され、区間距離はいずれも約10km。</p> <p>バス停留所は各集落の1ヶ所以上に設置し、定時発車用とデマンド用に使われる。</p> <p>利用者は事前に配車センターに電話し(30分前まで)、利用したいバス(場所・時間・目的)を予約したうえで利用する。予約メモはオペレーターから運転手に手渡しされ、デマンド用バス停留所では予約がなければ通過する。</p>
利用料金等	<p>運賃は、均一1回乗車で200円、子供100円、定期券もある。</p>
運営状況	<p>・町内すべての集落が利用できるようになり、公共交通空白地域が解消された。</p> <p>・デマンドバスの予算額は、経費3,300万円、収入300万円としている。車両購入費をリース扱い(委託業者に購入してもらい、リース額を補助)にするなど工夫しているものの、大幅な赤字である。鳥取県から赤字分の50%を合併振興費として補助を受け、残りは町で負担している。</p> <p>・平成19年4月役場に地域交通室が設置され、試験運行が開始となった。平成20年2月の地域交通会議において、次年度本格運行について検討された。</p> <p>・デマンドバスは、専用オペレーターによる電話での対応なので好評である。</p> <p>・交通課、福祉課、教育委員会プロジェクトチーム結成して対応した。</p>
工夫点など	<p>・合併前の事業を完全再編成し、地域住民が求めるシステムを作り上げた。</p> <p>・<u>多目的な公共交通を横断的一括管理(教育:スクールバス、公共交通:広域路線バス・デマンドバス、福祉:外出支援サービス、総務:多目的バス)することにより、また、運行(運転手)を委託したことで効率アップと利用サービスを向上させた。</u></p>
連絡先	<p>伯耆町なのはな生活課地域交通室 電話0859-62-0722</p> <p>伯耆町「伯耆町型バス事業について」 http://www.houki-town.jp/p/1/1/20/1/1/</p>

資料：国土交通省総合政策局『地域公共交通活性化・再生への事例集』平成20年3月

事例 NO.29

キーワード	利用実態に即したバスダイヤの見直し																																																																	
名称	過疎バス対策の検討																																																																	
特長	バスダイヤの見直し・減便措置																																																																	
場所	智頭町(鳥取県)	交通手段	路線バス																																																															
地域特性	中山間地	開始時期等	平成 18 年																																																															
運営主体	智頭町	運行主体	町営バス(民間委託)																																																															
取組の背景	智頭町の過疎バス路線の存続は年々、町の財政を強く圧迫しているため、バス交通の抜本的な見直しを行い、生活の利便性を確保しようとするもの。																																																																	
事例概要	<p>1 バスダイヤの見直し・減便の概要</p> <p>・平日は、朝と夕方を除き乗車率の低い便が見受けられることから、利用者の利便性向上に向けて、乗車率の著しく低い便は減便や回送扱いとする一方、現況より往復数を増やした。(高齢者・障がい者が病院へ通院しやすいよう、午前中の空白時間を無くし、朝から昼前にかけて各路線1便増便した。)</p> <p>・土曜日は、医療機関が休診のため、中・高校生のクラブ部活動等に支障のないよう、朝・昼・夕方便の3往復は保つとともに、その運行時間帯にも配慮した。</p> <p>・日曜・祝日は、乗車率が著しく低いので全便休止とした。</p> <p>< 便数の増減概要 ></p> <table border="1"> <thead> <tr> <th rowspan="2">区 分</th> <th colspan="3">平 日</th> <th colspan="3">土 曜 日</th> <th colspan="3">日曜日・祝日</th> </tr> <tr> <th>現行</th> <th>改正</th> <th>差引</th> <th>現行</th> <th>改正</th> <th>差引</th> <th>現行</th> <th>改正</th> <th>差引</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>上 り</td> <td>28便</td> <td>26便</td> <td>△2便</td> <td>28便</td> <td>8便</td> <td>△20便</td> <td>28便</td> <td>-</td> <td>△28便</td> </tr> <tr> <td>下 り</td> <td>28便</td> <td>28便</td> <td>-</td> <td>28便</td> <td>8便</td> <td>△20便</td> <td>28便</td> <td>-</td> <td>△28便</td> </tr> </tbody> </table> <p>2 見直しに伴う削減見込み額(千円)</p> <table border="1"> <thead> <tr> <th>区 分</th> <th>見直し前(A) (H16.10~H17.9)</th> <th>見直し後(B) (平年ベース)</th> <th>削 減 額 (A) - (B)</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>経常費用(ア)</td> <td>48,211</td> <td>33,572</td> <td>14,639</td> </tr> <tr> <td>経常収益(イ)</td> <td>28,538</td> <td>25,114</td> <td>3,424</td> </tr> <tr> <td>補助金(ア-イ)</td> <td>19,673</td> <td>8,458</td> <td>11,215</td> </tr> <tr> <td> 県 費</td> <td>5,155</td> <td>1,417</td> <td>3,738</td> </tr> <tr> <td> 町 費</td> <td>14,518</td> <td>7,041</td> <td>7,477</td> </tr> </tbody> </table> <p>(注) 実際のダイヤ見直し(減便等)は平成18年1月から実施しているため、見直し後の補助金とH18当初予算の過疎バス補助金は一致しない。</p> <p>3 平成18年度以降の運行</p> <p>・平成18年度以降は、中型車両を購入し町営(民間委託)にて運行する。</p>			区 分	平 日			土 曜 日			日曜日・祝日			現行	改正	差引	現行	改正	差引	現行	改正	差引	上 り	28便	26便	△2便	28便	8便	△20便	28便	-	△28便	下 り	28便	28便	-	28便	8便	△20便	28便	-	△28便	区 分	見直し前(A) (H16.10~H17.9)	見直し後(B) (平年ベース)	削 減 額 (A) - (B)	経常費用(ア)	48,211	33,572	14,639	経常収益(イ)	28,538	25,114	3,424	補助金(ア-イ)	19,673	8,458	11,215	県 費	5,155	1,417	3,738	町 費	14,518	7,041	7,477
区 分	平 日				土 曜 日			日曜日・祝日																																																										
	現行	改正	差引	現行	改正	差引	現行	改正	差引																																																									
上 り	28便	26便	△2便	28便	8便	△20便	28便	-	△28便																																																									
下 り	28便	28便	-	28便	8便	△20便	28便	-	△28便																																																									
区 分	見直し前(A) (H16.10~H17.9)	見直し後(B) (平年ベース)	削 減 額 (A) - (B)																																																															
経常費用(ア)	48,211	33,572	14,639																																																															
経常収益(イ)	28,538	25,114	3,424																																																															
補助金(ア-イ)	19,673	8,458	11,215																																																															
県 費	5,155	1,417	3,738																																																															
町 費	14,518	7,041	7,477																																																															
連絡先	鳥取県智頭町役場 0858 - 75 - 4111																																																																	

資料:鳥取県智頭町「智頭町行財政改革プラン」平成18年4月

事例 NO. 30

キーワード	有償ボランティア輸送事業		
名称	有償ボランティア輸送事業		
特長	自家用車による有償運行システムの構築		
場所	上勝町(徳島県)	交通手段	自家用車
地域特性	中山間地	開始時期等	平成15年10月
運営主体	NPO法人	運行主体	NPO法人(地域住民)
取組の背景	<p>・上勝町は四国の東端に位置し、標高1,000m級の山並みと急峻なV字谷に囲まれた山村。人口は平成18年、1,955人。</p> <p>・平成14年7月、町内唯一の民間タクシー会社が休業したことがきっかけとなり、それまで近所が集まって乗合タクシー的な利用をしてきた人達の足の確保が急務となった。</p> <p>・上勝町では、地勢条件によりバスの導入が困難とわかった時点で、町内のボランティア活動を活かした特区制度(政府の「構造改革特区」)を申請し、国からの認定を受け、上勝町社会福祉協議会に事業委託することで有償ボランティア輸送事業を開始した。</p> <p>・特区制度は、認定された計画に基づく規制緩和が実施されるが、ボランティア輸送事業に補助金はない。</p>		
事例概要	<p>・上勝町は、平成15年5月に町が「構造改革特区」の認定を受け、社会福祉協議会に事業委託することで上勝町有償ボランティア輸送事業に着手、10月から運行開始した。翌16年5月、構造改革特区が全国展開されたことにより、通常業務として運営している。</p> <p>・平成17年4月より、運行委託先を社会福祉協議会からNPO法人に変更した。</p> <p>・有償ボランティア輸送サービスは、タクシーと同様に365日運行している。運行時間は6:00～20:00、予約受付は、原則平日の8:30～17:00。運賃は1km当たり100円(徳島県市部地区のタクシー運賃の概ね2分の1)。</p> <p>・平成19年6月現在、登録運転手16名、登録車両21台、登録会員数299名、平成18年度の運行回数1,108回。</p> <p>・経費削減のため、運行管理システム等の設備・機器の導入はせず、予約、車両の手配等の連絡はすべて専用の携帯電話で行っている。</p>		
利用料金等	<p>・会員利用は、徳島県市部地区におけるタクシー事業の概ね1/2である運賃負担。具体的には、走行1km当たり100円であり、10km乗車した場合の運賃は1,000円。</p> <p>・運賃の他に必要な負担は、迎車料金100円(利用の依頼を受けて、利用会員宅まで迎えに行く料金)と時間待ち料金10分当たり100円(利用の途中で買い物等、時間待ちがあった場合にかかる)がある。</p>		
運営状況	<p>・有償ボランティア輸送事業により、町民の診療所への通所、買い物や町営バスへの</p>		

	<p>アクセス等の利便性が向上したことによる町民活動の活性化効果は大きい。</p> <p>・町の負担は、初期投資としてボランティア輸送を行っていることを示すために車両に貼るためのマグネットシート50台分(100枚)の5万円だけ。</p> <p>・登録車両は、平成19年6月現在、21台あるが、ボランティアの自家用車であり町の負担はない。</p>
工夫点など	<p>・運転手は町民で自動車免許証の保有者ならば良いのであるが、安全上の配慮から、免許取得後10年以上、70歳まで、の2つの条件を付けている。今日まで事故はゼロである。</p>
連絡先	<p>徳島県上勝町役場電話 0885-46-0111</p> <p>http://www.kamikatsu.jp/mayor/tokku_yusou.htm</p>

資料：国土交通省総合政策局『地域公共交通活性化・再生への事例集』平成20年

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)

- バス計画作成のポイント -

皆さんこんにちは。

只今御紹介いただきました岩手県立大学の元田と申します。

最近、私どもは、バスの研究をしてきたわけでございますけれども、その中で市町村が大変にバスのことで悩んでいるということが分かりまして、平成 18 年の 3 月からバス 110 番というのを始めまして、市町村の技術的なお手伝いをしています。

今日お招きいただいたのもそのような関係で、お呼びいただいたと思っております。バスに関する色々なお話を混ぜながら、バス計画作成のポイントをお話ししたいと思います。

今日は、市町村でバスの計画を作成するときのようなことに気が付いたらいいかをお話ししようと思っております。このお話は、授業で言うと、一年分の講義ぐらいです。それを 1 時間半の非常に短い時間でやりますので、飲み込みができないところとか、物足りないところも出てくるかもしれませんが、御容赦いただきたいと思っております。事例の部分は最小限にしてお話をする、もっと詳しいお話は、個別にさせていただければと思っております。

近年、自治体の方がバスの計画を立てることが多くなっております。しかしながら、自治体の方はバス計画に今まであまり慣れてなかったものですから、非常に混乱が起きておりました。

これからお話をさせていただきます内容でございますけれども、

バスの意義・基本方針・既存バスの評価・路線バスの計画・

調査分析設計・運営評価・利用促進・その他

についてです。

バスの意義ですけれども、これは皆さん良くご存じですが、利用者の減少がずっと続いております。日本で一番バス輸送が盛んであった年は昭和 43 年、だから今から 40 年前にピークを迎えております。それ以降はずっと減少をしっぱなしです。減少の理由は、クルマが増えてきたこと。モータリゼーションで、自分でクルマを運転される方が多くなってきたこと。クルマが増えると渋滞が発生しまして、バスもそれに巻き込まれてしまった。スピードが低下することで、公共交通機関としてのメリットが少なくなる。などのことから悪循環でどんどん減ってくる。よくバスを利用するのは高校生ですけれども、最近、少子化の影響を受けて利用者が少なくなっている。こんなことも原因としてある。しかしながら、増加する高齢者の足としての重要性は増している。もう一つですね、やはり高齢運転者は増えています。高齢運転者が増えれば、この人たちは自分で足を持っていますから、いいじゃないかということがあるのですけれども、この方たちも実は問題を抱えておまして、事故や運転ができなくなることに直面しているわけです。大都市におきま

しては、バリアフリーとして地下鉄よりも優れているということ。これも大都市の話ですが、けれども、環境問題に貢献するということがバスとしてあり得る。

バスは身近な公共交通機関でして、これは昨年国土交通省の委員会で調べたものですが、各市町村にどのような公共交通機関が走っているかを示したグラフです。そうしますとやはりバスが99.7%と殆どの市町村を走っている。公共交通機関としては最もポピュラーなものとして、バスはあります。

次に高齢者の運転事故でありますけれども、どんどん増えています。高齢化社会に向かっているところですが、今までは高齢者は免許をお持ちでないので、バスを使っているか人に乗せてもらっているかということです。若い人たちは免許の保有率が高いですから、そういった人たちが年をとってくればオール免許の老人、高齢者になりまして、それと共に事故も増えてくる。単に高齢者の人数が増えるから、増えた分だけ事故が増えてるということではなく、やはり高齢者特に後期高齢者になりますと事故率は上がります。

これは先ほど言いましたバリアフリーですけれども、地下鉄などでは階段が辛いというのがあります。

これは環境問題です。輸送量当たりの二酸化炭素の排出量です。この中で一番大きいのは営業用乗用車、それから自家用乗用車、ということでして、バスは上から4番目になります。乗用車よりはずっと低いので、二酸化炭素、地球温暖化に対する対策としても、大都市の場合有効と言える。つまりバスに関しては、需要は減少してはいますが、逆に、社会での役割は大きくなっているということが言えます。

これがバスの話のポイントになってくるわけです。この基本方針と既存バス、新しく計画を作る前に今走っているバス、これも評価しなくてはならない、それから新しい計画作成ですね、こういう3段階でお話をしようと思います。

まず基本方針です。バスというのは単体だけでは考えられないものです。

人間は動いてないと、情報なり物に接することができませんから、移動というのが私たちの原点でして、移動することによっていろいろな活動を行っているわけですが、それは、べつにバスだけじゃない、いろんな手段を使っていますので、そのすべての手段を並べて、その中でバスはどういうとこに使うのだという、位置づけをまずしなければならぬと思います。他の交通機関との連携をしっかりする必要があります。一番大事なのが、目的は何かということです。この後もお話をしますが、バスを計画するとき、どうしても陥りがちな欠陥というのが、バスを走らせることが目的化してしまうことです。しかしながら、バスを走らせる場合、事業者がやる場合はバスを走らせて儲けることが目的ですから、それはそれでいいんですけれども、自治体がバスを計画するときの目的は絶対にバス会社になるということではないんです。だから、その目的は何かということをはっきりさせる必要があるということです。

最近財政の制約が厳しくなっているという話があります。これをどこまで考えたらいいのか。

他の公共交通機関等との連携をどう考えるか、ということです。先ほど話しましたけれども、バスだけで考えてはいけません。既存の路線バスがございます。それから鉄道もあるし路面電車もあります。あとですね、自転車とか徒歩とか、その他の非自家用車、私的交通機関、こういった物を考えなくてはなりません。過疎地においては、タクシーとどう住み分けるかということですね。コミュニティバスを自治体がやる場合は、タクシー会社がある場合はタクシーとどう住み分けるかが大事になってきます。やはり環境問題とかいろいろ考えて、脱マイカーと、自動車からバスに転換させようと思うのですが、これはかなりハードルが高いものであります。恐らく、日本で成功しているところはないと思います。そのくらい難しいものなので、理想として掲げるのは結構ですが、現実問題としてこれを全面に出すということは、その後の計画の実施が大変困難になってくる。

さっきお話しした総合交通計画というのは、自家用車、バス、鉄道、自転車等を全て考えた交通計画を立てることです。なかなか、バスを担当している部門がこういう全てのものを所掌するというのは難しいです。それにしても、このバスの部分だけを考えてやるということは、大変いびつな計画になる可能性があるわけです。

これは、先週行ってきましたコペンハーゲンの朝の通勤風景です。福島市にも自転車レーンがありますけれども、デンマークは世界でも最も自転車の利用率の高い所です。

これはデンマークのコペンハーゲン市役所の前の通りですが、これが自転車道です。歩道があって自転車道、これが3m位あります。それから車道がある。専用の自転車の走行空間が確保されている。

これは、時間交通量1,000台位、片方向ずつある。もしこの人たちがクルマで通勤することになりますと、こちらはいっぱいどころか渋滞で道路が機能しないくらいになってしまうということです。通勤時は3割以上の人々が自転車を使っている。こういう交通手段というの、日本でも考えていかななくてはならない、と思います。

これは、電動車椅子です。

これは長崎県の小値賀町、非常に小さな島であります。五島列島の島ですが、平らなところは、5キロ四方位と言ったらいいでしょうか、狭い島なので、お年寄りがクルマの代わりに使っていました。今後こういう交通手段を考えていってもいいのではないかと、思っております。

次に、バスの目的というお話をします。誰がためにバスは走る。例えばバス路線存続のためというお話があるのです。本当にそれ必要なものかどうか、乗客を増やすための目的だったら無料にすればいいのではないかと。採算性を上げるのだったら、まあ赤字が多いですからやめるのが一番であります。

隣の町で始めたから真似するのは不毛だと思います。やっぱり、それぞれ市町村は違います。私もこのバス110番で、全国の市町村を訪ねて歩いていますが、一つとして同じところは無いです。なかなかパターン化ができないというのは、むしろ悩みなわけでありまして、地形は勿論ですが、人口、人材、それから人の動きとか、みんな違う。

だから、隣の町で始めたからウチもというのは、非常に危険な話です。

目的を明確にするということですね、何のためにバスを走らせるのか。例えば、高齢者の足を確保するためにバスを走らせるのだったら、それはそれで結構なことだと思います。通学の足を確保する、スクールバスですね、通勤の足を確保するというのもあるかもしれない。それから、主婦の買い物の足がない、そういうこともあるかもしれない。あるいはその公共交通空白地帯の解消をする、そういう目的があるかもしれないですね。あるいは地域づくりであるとか、大都会では環境問題が出てくるかもしれません。バスはあくまでも手段なのです。やはり手段と目的は、きちんと区別しておかないとろくなことはないです。ですから、他の方法で交通の目的が達成できるのであれば、バスを使わなくてもいいと、経済的だったらタクシー券を補助するとか。

次に、自治体バスの役割ですけれども、自治体バスというのは、一生懸命やっている皆さんにこんなこと言うのは大変に申し訳ないのですけれども、隙間産業だと思ふのです。隙間を埋める、ということ、黒子役と言ってもいいかもしれません。つまり、採算がとれるような所なら、民間の業者に任せればいわけです、何もかも全て自治体がやるのは、やっぱりおかしいです。ですから、自治体バスはあくまでも補完、今の公共交通機関で足らざるところを補うのが目的です。ただし、非常に過疎のところ、何も無いあるいは民間バスが全部撤退した所になると、今度は全部を請け負わなくてははいけない。

次に、あまり無い組み合わせですけれども、一方は東京都文京区、一方は岩手県の雫石町です。両方とも私が関係してまして、それでいろいろデータも頂いています。この二つ、大都会と地方、全く違うわけです、同じコミュニティーバスと言っても全然考え方が違って来るわけです。例えばバスの利用目的、上が文京区で下が雫石町、通勤通学それから通院、買い物、役場、観光、社交娯楽、こんなふうになっています。文京区を見ますと、通勤通学が結構使うのです。ところが、雫石町だと通院が多いです。

過疎の裏返しのような話ですけれども、バス利用者の年齢を見ますと、文京区だとやっぱり若い人が多いとか満遍なくいろいろな年代が使っている。左の方から 10、20、30、40、50、60、70、となっているのです。まあ満遍なく使っている。

ところが、雫石町の方はやはり高齢者、60歳以上が多い。こういうふうに、地域によって非常に目的も使われ方も違うということです。その利用の背景の裏には設置した人たちの目的も隠されています。

バスを計画するとき、その他のバスと言われるものがあります。これをどう考えていくかも大きなポイントになります。スクールバス、福祉バス・患者輸送バス、その他バスは大抵の所を走っていますけれども、効率化するために一緒にしたいところが多いです。その一つの考え方ですけれども、福祉バス・患者輸送バスと路線バスをいっしょにするという、これはまあどこでも上手くいっているようです。次に、路線バスをスクールバスの代替えで運行する、これも、まあまあ。スクールバスに一般客混乗は、でも問題がある。地域によって、非常に事情が異なっていますので、個別に検討が必要です。コミ

ユニティーバスにしてバスとしての補助金、交付金をもらうのか、それともスクールバスとしての交付金をもらうのとどちらが得か、自治体によってだいぶ違います、県の人に聞いた方が早いと思います。こういう質問受けたことがあるのですが、答えられませんでした。

あと、もう少し詳しく見ていきますと、スクールバス調整の問題点ですけれども、スクールバスはダイヤが毎日変わります。日替わりメニューです。行きは大体同じ時間に学校に行きます。8時半始まりとか、9時始まりはちょっと遅いですね。特に帰りですね、今日は午前中でおしまい、今日は部活があるから6時位にしようなどと、非常に不規則です。そういうわけで、スクールバスを使って混乗させて、それをコミュニティバスといいましょうか自治体が一般客も入れて、乗せることになると、帰りの便が難しいです。ですから朝の行きの便だけ乗せることは可能かもしれない。もう一つスクールバスの問題としては、一般客が混乗すると、保護者からクレームが付くことがあります。いたずらや変なおじさんにさらわれてしまうという心配がありますから、スクールバスの中に同じ市町村の方とはいえ知らない人が乗ってくる、通院するとなると病気がうつるのではないかと、そういったことが保護者からクレームがつく。路線バスで代替すると、学校の時間に間に合わないこともあります。行きは間に合うけれども、帰りがものすごく時間が空いてしまうということで、片道だけ利用しているところもありました。行きは路線バスで時間が合うけれど、帰りは夕方まで無いので、タクシーで送迎するところもありました。

財政の制約ですけれども、ほんとうにどこまで出したらいいのかというのは、どこの自治体も困っていると思います。あと一つお話ししますけれども、合併したら足し算で目立ってきた、というのは、例えば、4つ自治体があったとして、一つ一つ、1,000万円ずつバスに補助してた。それが4つ合併しますと4,000万円になるわけです。1,000万円だったら目立たないけれど、4,000万円、全体の財政規模も大きくなるのですが、絶対値が大きくなるので、市長さんから「おい、これ何だ。」と目立ってきたことです。素直な考えは従来と同じ額までは出してくれるのではないかと期待はあります。あと、B/Cといって、コストに対してどれだけ利益が返ってくるか、バスを運行する場合ですね、これはまだ研究段階です。バスに乗ることによって早く行けるようになったということは、それだけではベネフィットと言いましょうか利益を稼げないと言われてまして、何かそれに幸せ感とか、あるいは安心感、そういったものがベネフィットになるかもしれませんが、それから、高齢者、お年寄りだと活動が活発になると、健康になるということは言われていますが、例えば、医療費が少なくなることがあれば、それはBに入ってくるんでしょうけれど、まだ実務レベルまで来てないです。

で、目安はあるのかと言うので無理矢理目安を作りました。これも昨年国土交通省の委員会でも全国の市町村にアンケートをいたしました。一人当たりの公共交通の予算額をグラフにしたものです。左の方から、お手元のレジュームにもありますけど、500円未満、1,000円まで、1,500円まで、2,000円まで、2,500円までありますけども、中央値が1,510円程

度、なぜ平均値にしないのだと言うと、こちらのほうでたくさん使っているところがあるのです。それに引っ張られてしまう。どういうところだったと言うと、離島で船を買ったところがありました。中央値をとった方がいいだろうということで、1,510 円です。同様に、公共交通に関する予算、これを一般会計の予算で割ったものの中央値で見ますと、0.38%。これが実態です。これが理想的かどうかは分かりません。けれども実態でありますので、これから大きく外れると少し考えた方がいいかなという目安です。

これが対数のグラフに書いたものでして、下が人口で、こちらが予算です。本当はすごくばらつくのですけれども、真ん中で書くとこんな形になります。例えば人口が10万人ぐらいの所だと1億5,000万円ぐらいが平均ということです。採算性のお話です。サンプルが少ないのでいいデータではないのですけれども、コミュニティバスの採算性を調べました。北東北のデータです。25自治体調べています。見て分かるように、良くないことが分かるのです。60%以上は4%しかないのです。要するに、半分以上が30%未満で、あんまり良くないということでもあります。よく採算性を上げるべきだ、採算性をどのぐらいの目標にしたらいいかという質問を受けるのですけれども、採算性を考えるのだったら、もう止めた方がいいということです。やはり、何度も繰り返して言ってますが、何か目的があって、それを実行するためにバスの計画を作る。ですから、その目的を達成するために費用を最小限にする方法を選択する、こういう考えでいかないと、殆どのコミュニティバスは止めざるを得ないことになるということです。

次に、既存バスの評価に移りたいと思います。各市町村では多かれ少なかれお金を出しています。普通の事業者がやっている路線バスは別として、事業者がやっているとしても赤字補填をしている既存のバスについての評価を、まずする必要があります。自治体運営のバス、路線バスへの補助金投入は適切か、ということです。これをチェックしていただきたい。定期的に見直しが必要です。一回お金を出すと、では去年と同じ位ということで、ずるずる行ってしまうのが普通なのですけれども、やはり、評価は大事だと思います。それやらないと、次のステップが無いと私は思っています。

調査ですけれども、まず、どれだけお客が乗っているか、これは既存のデータがあれば活用する、なければ乗降調査等をして調べる必要があります。できれば一週間、全数調査が望ましいわけです。あと、調べて欲しいのは、行政区ごとの住民データを整理することです。地図の上に路線があって、それから行政区があるとしたならば、地図上にデータを乗っけていくと、その行政区は高齢者、非運転免許保有者、つまりバスを利用すると思われる人口はどの位いるかという図を作っていく。

その上で、いろいろ計算をしていく、一つは実車走行キロ当たりの単価の比較です。これは、バスを運行していますから、走行キロ当たりの単価ですね、年間の総運行経費を年間総実車走行キロで割る。で、よく忘れるのは車両の減価償却です。市町村で車両を買って業者に渡しているとかです。それを入れなくてはいけないのです。経費なのですね。それを路線ごとに比較してみるとということです。そうすると、走行キロ当たり単価が低いと

ころ、高いところが出てきますから、何故高いのか何故低いのかチェックできる。ただし、どの位が良いかという相場がなかなか言えないところです。

例えば、国土交通省が発表した平成 14 年ですから 6 年前のデータです。運輸局ごとに公営と民営で 1 キロ当たりいくらかかっているか、データを公表しているのです。これを見ると完全に公営バスの方が悪いと言えるし、地域によってもバラバラだということもあると思います。

それから、乗車数と対象者数の比です。対象とする人がどれだけ乗っているか路線を比較する。どうやるかは一つの路線の年間の一日の利用者数を沿線居住対象者数、ある路線があったらその沿線に高齢者、バスを利用しそうな高齢者が何人住んでいるか、ということで、それで割る。そういうものを並べると、高いところ低いところが出てきます。それによって、どの路線が効率的なのかをチェックすることができる。

これは山形県の〇町ですけれども、町営のバスをたくさん走らせている。これを整理しようという話が出ているのですけれども、今言ったような輸送人員と高齢者の割合を作ってみましょうと言って、作っていただいた。このグラフを作る前から非常に効率的じゃないと話をしてたのですけれども、こういうグラフを作ると非常にハッキリ出てくる。

補助金の評価ですけれども、路線バスに赤字補助をしているところは多いと思うが、本当に適切なものを払っているのかどうか、ということです。バス会社の説明を鵜呑みにしていないか。収入というのは分かりますけれど、支出というのはブラックボックスです。ですから、経費内容を精査しないと、とんでもないものが入っていることがある。やっぱり、何千万円あるいは県単位では何億円とバス会社に補助金を出していると思うのです。これは立派な出資ですから、出資者として、もっと会社の経営まで踏み込んでもいいと思っています。

もう一つ問題点としては、赤字補填の仕組みを考えなくてはいけないという感じがします。赤字補填というのは自分が何か商売やって、赤が出たらそれを誰かが補充してくれるということです。そうなると、努力しなくとも誰かが補填してくれる。努力をすると逆に減らされてしまう。これは、事業者の方からよく文句を聞くのですけれども、努力をして赤字を減らしたら補助金も減る、そんなのおかしいと言っている。そうなると努力しなくなるのですね。一生懸命やったら向こうから来る金が少なくなることになると、努力をしなくなってしまいます。何か仕組みを変えるべきではないか。ここでは前年度赤字解消分の半額について別途支給等を提案しているのですけれども、財政の同意が得られないと反対されました。それはそうでしょう、新しいことをやる時は反対は絶対ある。私が聞いた範囲の話としては、赤字を減少させたバス会社に他の補助金を与えるということもありました。赤字の 9 割までしか出さないところもありました。

次に、新規路線のバス計画です。これは勘で作るのではなくて綿密な調査を行って、それに基づいて、そのデータに基づいて行うべきだと思います。私の聞いた範囲では、かなり勘に頼ってやられているところが多いのですけれども、やはりデータを収集して、需要

を推計して、それに基づいて、バス計画を設計するというでいかなければいけない。こういったことについてはコンサルタントが使えると思います。この中で一番大事なのは、需要を推計するところなのです。いろいろな推計方法がありますけれども、私がコミュニティーバスを見に行き、担当の方が、これは乗らないと言うことが多いのですけれども、ではこれは当初何人乗ると設計されたのですか、推計されたのですかと言うと、途端に答えに窮してしまうところが多いです。需要は当たるか当たらないか分かりませんが、事前にこのくらいだろうという推計をしてスタートしなくてはならないのに、その推計すらしないでスタートしているところが多いことが、少し怖いのです。調査ですけれども、既存のデータをなるべく使った方がいいです。国勢調査、これは通勤通学のみしかございません。高齢者の移動ということになりますと、通勤通学は、使えない場合もあります。道路交通センサス、これは自動車の利用者のみですけれども、道路交通センサスの中で自動車OD調査というのがあります。それは5年に一度調査をしますけれども、全市町村にあるということです。これは自動車だけです。パーソントリップデータになりますと、大きな都市で10年とか20年ごとにやっているということで、どこでも有るわけではありません。あとはバス会社で持っているデータです。こういったものをまず集める。無ければ自分のところで集め、調べる必要があります。調査のときに気をつけなければいけないのは、バス利用者だけを対象にした調査は、ちょっとまずいわけです。なぜかと言いますのは、潜在的な利用者がいるわけですし、送迎をされている人とか、徒歩とか自転車の人にも答えられるような調査をしなくてはなりません。アンケート調査をやった人の動きを捉えることが大事であります。さっき言った簡易PT調査というのは、よく行く場所と目的、頻度を書かせるのです。最も行く所を一つとか二つ書いてくださいということです。そういうのを書かせるのと、人の動きは非常にラフですけれども、把握できます。

配付・回収方法とサンプル数です。調査の方法ですけれども、アンケート調査は体系的に習われた方は少ないと思います。配付・回収方法にいろいろなやり方があります。面接調査法というのは一人ずつ会って話を聞く、一番正確ですけれども時間がかかって、金がかかるのです。留置調査法は、調査員がこれを書いてくださいよと渡して、あと、書いた頃にまた取りに行くのです。集合調査法は、公民館などに集まってもらって、じゃあ書いてください、というような方法です。郵送調査法は、これはよくやられていますけれども、住民基本台帳からサンプリングして調査票を送って、送り返してもらう。電話調査法というのは、電話で呼び出して答えてもらう。電子調査法というのは最近ですけれども、ホームページでやっている。これは一長一短がありますけれども、を付けたものがよくやられる方法です。

サンプル数ですけれども、人口規模に関係なく1,000から1,500位あればいい。

非常にラフな言い方なんですけれども、もちろん、人口が千未満の市町村で千で良いか、そういう話ではなくて、ある程度大きいところですね、つまり、10万人であっても100万人であっても、あまりその必要とされるサンプル数は変わらないということです。

配付数は回収率によって左右されます。例えば回収率が非常に低いところでは、たくさん配らなくてはいけない、ということです。回収率は、市町村でいろいろな調査をやっているとしますので、場所とかテーマの似たような調査の回収率を参考にすることです。

必要サンプル数を示しましたが、非常に仮定が多いのですけれども、分かり易く書いたつもりです。1,000 位あれば精度はそこそこのものが得られるということです。そうやって集められたものをエクセルなどにデータ入力していく。

A B C Dという4つの地区があったとすると、その間でいろいろな人の動きがあります。これを整理するのにOD表を作って、ここに入れていく。出発地AからBに行くというものがあつたらここに何人と書いていく。こういう表を作って、人の動きはどうかというのを見ることです。

意向調査の落とし穴です。よくここにバスを作ったら乗りますかという質問で、はいと言った人が何人いました、それを抽出率で割って、では需要は何人ですとなるのですけれども、そうするとほとんどが過大な推計になってきます。この場合、ふるい分けをする必要があります。つまり、自家用車を持っている人はバスに乗らないのが通常ですから、そういう人たちは最初から抜いてしまう必要があります。

つまり、人間というのは回答と行動が違う、言うこととやっていることが違うことがしばしばあります。これは私たちの経験からしてもそうなんですけれども。

乗ると言って乗る、乗らないと言って乗らないのは正直ですけれども、乗ると言って実際は乗らない、こういう人は非常に困る。ですから、そういうxの人ですね、これを排除するようにしないと過大な推計になるわけです。設計の方法ですけれども、これはひとつの例ですが、必ずこうしなくてはいけないということではないのですが、私の見てきた感じとしては、やはり、シビルミニマムを作る必要がある。町村内どこでも、最低週二日は中心部と2往復とか作ってやる必要があるのではないのかと思います。

最後の、毎日運行でなくてもいいというのは、毎日毎日バスを走らせなくてはいいかということ、どうもそうではないわけです。通学を考えると駄目なのですけれども、お年寄りの行動を見ますと、週単位、月単位で行動していますので、別に毎日運行でなくてもいいわけです。毎日運行と隔日運行とありますけれども、例えば、A地区、B地区、それぞれ毎日1往復運行している。それを月水金はA地区、火木土はB地区とこういうふうにしても、両方ともコストは同じです。1週間で12往復になりますけれども、1日2往復の方が隔日であっても便利に感じます。

次は、バスシステムの選択とありますけれども、基本は路線バスです。デマンドバスは、いろいろと言われてはいますが、まずは路線バスを考えて、できない場合はデマンドバスをとる。運行コストを比較しまして、最適な方式を選択する。循環とかデマンドにこだわる必要はないということです。循環と言うのは、いいところと悪いところがありまして、何が何でも循環しなくてはいけないと思ってらっしゃる方がいるのですけれども、誤解をされている。コミュニティバスだったら必ず循環しなくてはいいと

思っている人もいるのですけれども、そうじゃない。

メリットとしては、一つの路線で広い範囲をカバーできる。デメリットとしては、一方向の場合は反対方向に行けないので不便。大回りになるので時間がかかる不便、というのがあります。これは良く考えた方がいいです。循環方式は、注意点としてはやはり双方向が望ましい。一周の所要時間は30分から60分以内にしないと、非常に効率が悪い。主な交通動線は迂回をしないで直接行けるようにしないと、お客さんが飽きて乗らない。つまり、利用者の移動ニーズに合わせて設計する。起終点での乗り換えとか時間待ちが無いようにしないとイケません。ぐるぐる廻る場合には、どこか起点まで来たらそこで運転手交代、それで15分待ってからまた違うバスに乗り換えて行きますよということになるとまずいので、シームレスにぐるぐる廻って、運転手さんはその中で換えてもらう形にしないと非常に使い勝手が悪い。あとは、あまりルートを欲張らないことが大事です。あっちも寄る、こっちも寄るということをやりますと、何をやっているのだから良くわからなくなってしまふ。

これは、コミュニティバスの運行方式ですけれども、循環方式は半分位です。左回りが多い。これは左側通行なので左折、左折で行った方が楽というので多いわけです。左右回りというのも結構あります。

次に、デマンドバスの話をしたいと思います。福島県では、かなりデマンドを導入しているところが多いと聞いております。デマンドについては、かなりの誤解があると私は思っています。デマンドバスと路線バスのそもそもの話ですけれども、路線バスは、定められた路線、定められたバス停、ダイヤに従って運行するものです。デマンドバスは、デマンドというのは要するに要求、要請という意味ですから、要請に基づいて運行する。多くは電話予約で運行して、路線、バス停、ダイヤの一部または全部を変えられるようなバスシステム。

これは、アメリカの学生が発明したと言われてるのですけれども、デマンドバスの特徴は、タクシーとバスの間位のパフォーマンスを持つというバスです。利用時間の任意性、例えばですね、路線バスはダイヤどおりしか来ない。タクシーはいつでも来ます。デマンドバスはある程度有りです。ある程度というのは、システムによっても違うのですけれども、昼間の時間帯とかですね、あるいはその出発する時間が決まっている。目的地の任意性というのは、バス停のみにしか普通のバスは停まらないのですけれども、タクシーはどこへでも行ける。デマンドバスの場合はバス停が無くて、戸口まで行くのも有ります。結局中間にあるような公共交通機関です。

デマンドバスのメリット、デメリットですけれども、メリットは需要に応じて運行するので無駄が少ない、路線バスより路線、ダイヤ、バス停が自由になるので便利、戸口輸送ですね、お家の前に来てくれるということもできる。デメリットとしては、電話予約の抵抗があります。これは、始めたところみんなそうです。特にお年寄りが乗るので、新しいものに慣れない。ただ、自分の家まで来てくれる、近くまで来てくれる便利さがあります

ので、それと相殺されるという研究結果もあります。路線バスと違いまして、オペレータのコストが必要です。あまり需要が多いとかえって時間がかかって不便でなことがあります。

デマンドバスの種類ですけれども、かなりたくさんあります。非常にバリエーションがありますが、私は4つに分類しております。

まず、一つは、路線バス予約型です。通常路線バスを予約で運行する。空バスの無駄を防ぐということです。乗客のいないときは運行しないわけです。自分が乗りたいときは電話して呼ぶということになりますけれども、同じ時間にしか来ない。利用者には予約しているという安心感、先に行ってしまうことはない。ただこれはデマンドの利点をあまり生かしてない。

次は路線の迂回、延長型。通常路線バスに、迂回や延長路線を付加する。付加分は、こうボタンを押すと、コールポストといいますけれども、あるいは電話で、既に要請があったときのみ立ち寄る。乗客のいないところに行かないので効率的、無駄にならないということです。一つの路線で多くのエリアをカバーしたい場合に有効です。ですから、集落があって、そこに行ってもお客がいるかいないか分からないのだったら、そこにボタンを付けて、客がいなかったらまっすぐ行くことができる。

次がバス停分散型ですけれども、バス停を面的に配置する、で、要請のあったバス停のみ停車する。バス停に必ず来るとは限らない。必ず同じ路線を通るとも限らない。

面的な広がりのある地域で有効です。家の近くにバス停を設置できる、家というか目的地ですね。そういうメリットがあります。

次は戸口訪問型ですけれども、一番便利なタクシーに非常に近い形態です。家から目的地まで運んでいくのです。最も便利な形態で、毎回経路が異なります。相乗りのタクシーです。経路選択が複雑になる。

次にお話ししたいことですが、福島県の例で、私から見て少々奇異に映るのは、「デマンドバスというのはITでなくてはいけなくて、高価である。」こういう構図ができている気がするのですが、私は大いなる間違いだと思っています。ITシステムの導入は慎重にする必要があります。やはり高価です。高価というのは間違いではない。つまり高価で、後年度負担が非常に大きくなること、実績としてそうなっている。もちろんデマンドは万能なバスではないのですから、どんなところでもデマンドバスを導入すれば交通問題が解決しますよ、みたいなことを言っている方がいるかもしれませんが、それは違うと思います。デマンドバスは、オペレータの費用など余分なコストがかかります。ITシステムを購入しなくても、マニュアルでかなりのことができます。私は数年前、ロサンゼルスに行きまして、そこではデマンドバスを年間10万人、マニュアルで輸送した実績がある。1日に直すと300人位、その位のことが手作業でできるわけです。タクシー会社に運営をさせているところも多いと思うのですが、元々タクシーはデマンドなので、要請に基づいて運行しているのですから。非常にタクシー会社の業務と馴染みが

ありますので、タクシー会社のノウハウを利用することが大事です。

更にですね、デマンドITシステム、これがどんなものなのか、もう少し見ていきます。

経路選択が付いているものと、経路選択付いていないものがあります。バス位置の把握ですね、これGPSでバスの位置を把握する。CTIといいまして、電話を取ったときに、電話をかけた人の地図を表示する。電話と地図の連携、コンピュータ・テレフォン・インターフェイスだと思うのですけれども、配車ですね、今この車をここに送るのだということです。基地局の通信、コミュニケーション、ナビゲーション、乗車の記録。こういったものが主な機能です。1つ1つ見ますと、例えば経路選択ですね、運転手さんが考えるという、そういう原始的なシステムのものもありますが、経路選択が付いているものもあります。システムが想定しているのは非常に複雑な人の動きですけれども、実際、市町村の動きを見てみますと、やはりどこかの中心部との往復が圧倒的に多いわけです。つまり、単純な動きが多いということです。さっきありましたいろいろな機能ですけれども、まずGPSです。GPSについては、タクシー会社が保有しているところ多いです。わざわざ買わなくとも付いている。CTIもタクシー会社が保有している場合が多いです。

それから配車については、何十台も配車するというわけではなくて、せいぜい1台とか2台とか、台数が少ない場合が多くて、これも不要です。通信ですけれども、パケット通信でやる方式ですけれども、タクシーの場合タクシー無線があるわけです。これは非常に恵まれていて、混線しないように一社一波です。これを使えば十分ですから、これも不要です。

ナビゲーションが付いてますけれども、タクシーの運転手さんにナビゲーションが必要なのは東京ぐらい。地方でナビゲーション無ければタクシーできないというのだったら、もう辞めてもらったほうがいいと思います。タクシーの運転手さんに聞くと、どこそこに何があるか良く知っています。あと、残るのが記録です。

記録を残すという意味ではITは必要でしょう。手作業でデマンドやっているところも、記録は残したいということはおっしゃるところがあります。ですから、全てのシステムがそうだと私は言いませんけれども、極端に言って、デマンドのITシステムで有効なのは記録の部分だけだと私は思っています。それから、システムが故障したときどうしたか、ということですが、4分の3は手作業で既にやっている。ということは、手作業で可能だ。しかも実際にしているということですから、要するにITシステムとはいったい何なのだ、あんなお金かけて、何のために使っているか、ということです。

デマンドバスの運営方式ですけれども、定額の借り上げ方式、これは多いのですが、例えば時間貸しですね、時間当たりどの位かですね、単価契約で2千円位が多いかもしれません。これは需要が比較的多い場合有効です。運行実績方式とありますけれど、運行実績に応じて支払う契約でして、需要が少ない場合に有効です。使った分だけしか払わないということです。運行実績方式の事例ですけれども、広島県のある市の山の中の集落と市の中心部を結ぶ、5~6キロだと思います。事前の予約をしまして、2人以上の利用があれば

毎日運行します。メーターにかかわらず片道 3 千円でタクシー会社と市役所が契約しまして、1 回行ったら 3 千円、タクシー会社がもらいます、ただし運賃は 2 人乗れば千円になりますが、そうすると差額の 2 千円は市が払う。需要が少なければ市の持ち出しは無いです。ここで年間 40 万円位と言っていました。

もっと需要が少ない過疎地有償ボランティア輸送ですけど、これは平成 18 年の道路運送法の改正でできるようになりました。自家用車での有償運送、いわゆる白タクです。NPO 法人等が運営して、タクシー料金の半額程度で送ってあげるという制度です。ただし、これはあまりうまくいっているとは思いません。いろいろな事例を聞いてみますと、タクシーの業者の了解が必要です。現在、地域公共交通会議で合意が必要なのですけれども、タクシー業者が、お客を取られるので反対するので、まず難しいです。それから、タクシー業者の無いようなところはもちろん成立するのですけれども、そういうところになりますと、今度は担い手がいないということが指摘をされております。ですからこれはうまくい制度だと思ったのですけれども、もう少し見ていく必要があると思います。

もう一つお話しするのは、民間の送迎バスの活用です。自動車教習所とか大学、病院、工場など送迎バスが走っているところがあると思います。これを乗り合いバスとして利用するところがあります。一つは企業と自治体が協定を結んで無料で利用させてもらう。例として千葉県我孫子市があります。自治体のメリットは無料でバスが利用できる。企業のメリットは PR とか地域貢献ができるということです。もう一つは自治体が運行しているバスの中に、企業のバスを取り込んでしまう。今まで企業が従業員の運送に使っていたのを、自治体のバスとして送ってあげますよ、バス路線を拡大します、その代わりに自治体が企業から相応のお金を貰いますということです。ですから、自治体側のメリットとしては、無料で運行地域の拡大ができる。それから、企業の方としては自主運行しなくて良い、コストが下がるということです。ただ問題としては、道路運送法の対象外ですけども、地元合意が必要です。

これは我孫子市の例ですけども、病院送迎バスです。15 分おきに出ています。我孫子駅から病院までの間です。これに市で登録した 65 歳以上のお年寄りの方は無料で乗れる。ただし、本来のお客さんでいっぱいの場合にだめ、ということです。

各種バスの守備範囲があるので、何が何でもデマンドバスで全部カバーするということは、愚かだと思います。

どこで線を引くか、しっかりした答えを出してないのですけれども、無理矢理線を引いたのがこれです。高齢者の人口と、可住地面積、人口密度の多いところは路線バス、こういうところはデマンドバス、外れたところは過疎地有償運送かな、こういう非常に大雑把な分け方。

運賃額の決定は、自治体の場合は採算性は主目的ではありませんから、安さとか単純さとかわかりやすさというのは大事だと思います。競合する他の交通機関、これと考えながら決める。例えば、隣の町と隣接して、そちらが 100 円でやっていたら、こっちだけ 200 円

というわけにはいかない、そのような調節は必要です。運賃の注意点ですけれども、非常に100円にこだわっているところがあります。これはいい方法じゃない。無料の方が経費のかからない場合もあります。つまり、無料だと、道路運送法の適用を受けないので、いろいろな安全面の縛りを受けない分、安くなるという場合がある。

車両につきましては、はっきり言って、あまり適した車両が無いです。小型で低床、バリアフリー、そういう車両は非常に少ない。小さければいいというものでなく、小型にするメリットを良く考えた方がいい。狭い道路に入っていくという、まあそれは有効です。小型だから経費がかからないかということ、決してそんなことはなくて、燃費よりも人件費の方がランニングコストかかってきますから、小型車両にしたから採算性が向上する、効率性が向上するとはならないことに気をつけなければならない。唯一日本でコミュニティーバスらしいというのが、トヨタ・ハイエースですけれども、これもよくデマンドバスに使っているのですけれども、バリアフリーになってないのです。いつもお年寄りが、階段を上り下りするのが大変だということです。もう少し日本のメーカーが、いい物を開発して欲しいと思っています。

運営方式ですけれども、直営方式、バス・タクシー会社委託方式、公的機関運営方式、いろいろあります。

評価は大事です。走らせた後ですね、定期的に見直しが必要です。乗客や住民や関係機関を調査して、うまくいっているのかどうか。運行開始後3ヶ月~6ヶ月位で1回やって、あと運行開始後1年~数年後にもう1回評価をして、それをフィードバックさせていくということが必要です。

これは私が関係している、東京都文京区のワークショップですけれども、市民の方に集まってもらい、1年経ちましたコミュニティバスの評価をしてもらっている。コミュニティバスで失敗しているのは、みんな同じようなワンパターンで失敗しているのが多いということです。

市町村合併に係る問題からお話すると、市町村合併に伴っていろいろ出てきます。市町村間のサービスレベルの調整をする必要がある。市町村間を結ぶバス路線が必要となる。さっき言いましたように合算するので予算が目立ってくる、こんなことで市町村合併に伴って、いろいろな問題が出てきます。サービスレベルの調整ですけれど、運賃やシステム、それから路線数がバラバラです。地域が違うので、それに伴っていろいろなシステムが発達しているので、無理矢理に同じにする必要もないと思っています。時間をかけて計画を立てる必要があると思います。

旧市町村間を結ぶバスが必要になる。「串刺しバス」ですけれども、どうしてもこういう路線を作りたがる。これは、人の動きと全く逆方向なので、ほとんど乗らないバス、需要がない空のバスが多い。

市町村を一体化させるバスというのは、必要性は理解できるのですけれども、市役所と支所を結んでも乗るのは役人だけです。やっぱり街づくりと併せて行わないとお客が集ま

らないです。また少ないサンプルですけど、山形県の庄内町です。立川町と余目町が合併しました。これは立川町が持っていたバスなのですけど、それを余目町まで延長しました。それは非常に人が乗るのです。なぜかという、立川町の終点のところに、温泉があります。お年寄りなどがただで、ここまで来れるので、余目町の人もここに来るようになったという事例です。施設を共同利用するとか、何か仕組みを作ってやらないと、「串刺しバス」は成功しない。

補助金ですけども、補助金は欲しいのですが、あんまりお金があると工夫しなくなってしまうのが見て感じるようになってきました。お金があると使いたがるのだけれど、考えた方がいいと思っています。むしろ、お金無い方がいろいろ工夫して考えるのでいいと思っています。事例の1です。3千人の町で、町営のコミュニティバスのみですけども、バスの見直しで何をやったか。車両の購入だけだったそうです。補助金で1,070万円のバスを購入して、はいおしまい、ということですね。ところが利用者が1日数人だった。30人乗りでも1日数人しか乗らない。更新時に補助金はもちろん無し。事例2としては、ITシステムのリース。利用者1日5人で元々システムが必要ない。リース料、保守点検費、通信費、余分な維持管理費が必要です。年間経費が1,000万円位あるのですけれど、半分はデマンドIT関連で、これはもう最初からITが無い方が効率的。

他市町村のコピーですね、当たり前なのですけどやらないほうがいい。よくやっているのは、コミュニティーバスでムーバスの真似をしている。

ムーバスの真似をしているのですけれども、全然条件が違う。ムーバスの特徴ですけども、吉祥寺東循環という東京都武蔵野市で始めたとき路線の延長は4.2kmです。

停留所数18カ所で100円。御覧になった方もいらっしゃると思いますけれども、狭いところを走っています。一方通行のこういうようなところです。だから車両は小さいし、それから1周4.2キロと短いから100円という料金設定ができる。ところが形だけを真似していることが非常に多いです。

これは某バスの例ですけども、路線延長が何と30キロもある。停留所が18に対して51ですね、ムーバスに対してです。運行間隔も、ムーバスは15分で来るのに、これは85分から120分です。便数も1日8便しかない。料金はさすがに200円ですけども、全然乗っていない。地元の人に聞くと、あっち行ったりこっち行ったりして、いつ着くか分からないから乗らないと言う。形だけ真似しているのです。

セールストークを鵜呑みにしてもいけません。いろいろな業者の方がセールスしていますが、まあ全部悪いとは言いませんけれども、その中身をよく吟味していただきたいと思っています。補助金があるからやってみようということじゃなくて、それが本当に必要なものかどうか内容を吟味して選んで欲しい。

最後の方になってきますけれども、結局頼りになるものは自分しかないということです。コンサルタントもありますけれど、それはあくまでも手足として使うものであって、代わりに考えてもらうものではないです。地元のことを知っているのは、やはり担当の人々で

すから、その人が考えるのが一番だと思います。関係者との調整は権限がないから大変だと思いますが、最も大変なのは役場内部ということも言われています。大きな問題としては人事異動があります。そのときノウハウがみんな消えてしまう問題がある。コンサルタントとお付き合いですけれども、コンサルタントを使っているんな計画を作成してもらうように補助金も付くようになりました。これは良いことは良いのですけれども、コンサルタントに頼るのはまずいと思うのです。やはり、コンサルタントもバス事業に慣れてないので、いい仕事してくれるところと、してくれないところと、いろいろあります。ですから、コンサルタントは、こちらが使うという気持ちで付き合わない、任してしまうと不満が残る可能性があります。難しいように見えますけれども、工夫すればバス事業の効率化は可能です。何と言っても、自分で考えるのが一番です。人に考えてもらおうと、楽かもしれないけれども、みんなブラックボックスになって、あとのところが分からなくなる。

御質問などありましたら、私どもに言ってくだされば、すぐお答えできることはお答えして、分からないことは調べて対応いたします。是非とも御質問いただきたいと思います。

どうも御静聴ありがとうございました。

(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 -

三郷市の大野と申します。

座らせていただきまして、ご説明をさせていただきたいと思います。

今日は私、三郷の新三郷という駅を使ってここまで来たんですけども2時間で着きました。いかに交通のアクセス便を整えるということが、人の生活に大きな影響を与えるのかなと思っています。筑波大学の先生が言っていますが、人は動くものだと。ということは動く道具がなければならない、そういうものが必要なんだなと思っています。

今日は「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」ということで、平成12年から概ね17年、18年度位までのところをお話しさせていただきたいと思います。内容は地域コミュニティバス利用を中心としたバス利用促進事業、三郷市公共交通利用者調査の概要ですけれども、17年度から19年度までコミュニティモデル事業の実施地域に認定されまして、そこで相当国の支援を受けていろいろなことをやってまいりました。その点についてお話しさせていただきたいと思います。

まず、三郷市の位置ですけれども、埼玉県の東南端に位置しておりまして、千葉県の松戸市、東京都葛飾区に接しているところでございます。東京都葛飾区は東京23区ですから、いろいろな面で進んでいるんですね。東京都から一杯、人が来ますので、三郷市は比較されて、いろいろな面で相当厳しい。

三郷市の概要と書いてありますが、三郷市の交通の概要について先にお話しさせていただきたいと思います。こちらの方が鉄道で、武蔵野線という鉄道でございます。東京には環状道路は沢山あるんですが、環状の鉄道というのは三つですね。ひとつは山手線、その外側に大江戸線というのがありまして、もう一つ、武蔵野線。武蔵野線が府中本町で、南部線というのと乗り換えになるんですけれども、一つの循環行路になっております。東京直結鉄道がなかったんですけれども、平成17年8月につくばエクスプレスという、秋葉原とつくばを結ぶ鉄道が出来まして、概ね20分で秋葉原までいけるようになりました。もう一つは、東京外環自動車道というのがございます。今、三郷インターまで繋がっておりまして、もっと先まで行ってくれればいいんですけれども、いまこれが大渋滞をしているということでございます。それと、首都高速国道6号線が三郷ジャンクションまで繋がっていて、三郷ジャンクションから常磐道が繋がっているということでございます。三郷ジャンクション、三郷インターチェンジがあるんですけれども、この三郷ジャンクションと鉄道に挟まれたこの地域に大型ショッピングセンター、こちらに書いてあるんですけれども、インターA地区ピアラシティ三郷というのができました。それで今、武蔵野操車場跡地というのが、新三郷駅の両端にあるんですけれども、開発行為が夏に終わりました。ここも非常に厳しい状況だということで、丁度このあたりに三郷料金所というのがあるんですけれども、ここにスマートインターチェンジができます。本線直結型で料金所に来るのは

日本で初ということで、これは今日の3時にオープンする予定になっておりまして、交通担当、企画とか都市計画は数日大騒ぎ、ということでございます。

では、始めにバスのことをお話ししたいと思います。平成12年頃からバスの研究を始めまして、当時のバスネットワークの社会的な背景といたしましては、乗合バス事業の規制緩和というのがございまして、バス事業が今までのようにあぐらをかいてはだめだということですね。中山間地域ではバスがなくなってしまうということがあるんですけども、大都市圏では競争が激しくなるという一面もあるということでございます。それと、貸切バスの規制緩和というのはその前から行われていまして、肥大化してバランスを失ったといえますか、競争が激しくてですね、観光バス事業の利益がなかなか上がらない、乗合バスへの参入を模索することが多かったということでございます。それより前にトラック輸送の規制緩和というのがありまして、もう本当にダンピングの世界でありまして、新しいところに何か事業を展開しないと厳しい、そういったものが社会の背景にあったと思います。

地域的な背景といたしまして、三郷市民のバス待望論がピークに達していたということでございます。一つの議会で6人位から同じような質問をされるという状況でございまして、多少答えをかえなければいけないということで非常に苦労しておりました。市民意識調査によりバス路線の充実、コミュニティバスの充実というのが各方面から挙げられていましたけれども、市民意識調査の中で力を入れてほしいものの一番が地域交通ということで、33.7%という状況でございました。それから貸切バス事業者が乗合バスへ参入するという意見表明が、われわれ担当にはあったと思います。トラック事業者の6社、貸切バス事業への参入検討が把握できた。市が委託でやるバスであれば、赤字にしなくてすむバスであれば、すぐにでも貸切免許を取ってやりますよということでございます。それともう一つは、つくばエクスプレスの開業、インターA地区の大規模商業地域の開業が目の前に来ていたという、他の地域にはない、要するに移動先が増えてくるということですね、バス事業の成長を見込めるということが出来るのではないかと地域の背景がありました。

では、三郷市のバス交通網の再編成前の状況はどうかといいますと、三郷に鉄道がなかった時、昭和48年にみさと団地ができて、武蔵野線が開業したんですけども、それ以前のバスとほとんど変わっていませんでしたね。住宅地の拡大に対応していないということでございます。それと利用者にはバス停まで来いという殿様商売ですね、バス停の間隔が500メートルから600メートル位あるところがありました。それと市の南部、葛飾区に近い方と武蔵野線が通って出来たみさと団地、この地域は恵まれたバス網があったんですけども、いずれにおいても不満が多いということでございました。市民の皆さんからは、新規ルートの開設とか既設ルートの改善、また、はやりとなりました、コミュニティバスの要望が多数寄せられていたということでございます。議会においても先ほど申し上げましたように、毎回毎回バスの質問があったということでございました。

路線バスの改善とコミュニティバスの開設の両方向で検討いたしました。その中でも路

線バスにつきましては、バスを取り巻く環境いわゆる右肩下がりの環境があるんですね。新しいことは出来ないという、後ろ向きの回答がほとんどですね。そういう経過がございました。コミュニティバスにつきましては、市内を、市役所を中心に、四つのルートで月曜から金曜まで一日28便、7本ずつ走らせても、マイクロバスで6,900万円の見積が出てまして、果たしてそれでいいのかと。そもそも役所に来る人っていうのはあんまりいないんですね、マニアックな方です。相当マニアックな方しか役所にはめったに来ない。あとは業者の方です。市民の方は、役所に来ることを望んでいると議員さんには言いますけれども、実はそれを望んでいない。それで市民のニーズ、市民の交通行動にあったバスネットワークの再編成が必要だと言うことでございます。

バスについては、文献やら、実際にここはバスがいいというところを見に行ったり、相当勉強しました。その中で従来の自治体バスに対する疑問というものを7つ整理いたしました。

1つめは、自治体が一般会計でバスを運営すべきかということでございます。こちらに書いてありますように、公共事業はほとんど民間に移行ということでございます。もう道路まで民間になっております。なぜバスだけ逆行しなければならないのかという、非常に大きな疑問がございました。2番目に自治体のバスの運営は不安定ではないかということでございます。自治体の予算、首長のビジョンで左右されるため、運賃で賄われるバスの方が安定的だと。1番はですね、まず、バスを例えば5台買って運行しました。利用者の方が喜んでくれました。もっと多くしてくれと言われたときに、バス5台買うと1億円位したとして、翌年にまたすぐ1億円でバス買ってくれと言ったときに財政が認めるかということですよ。自治体のバスというのは展開力、発展性がないのではないかということです。経費を運賃で賄えるバス、お客さんが沢山来てくれればバス会社は安くすることができます。自治体は限界がある。1回やると、何年か先になってしまうということでございます。自治体がバスを運行する必要があるか、実は運行しているバス会社がないので自治体が運行するのではないということでございます。

公共施設を循環するだけのバスが必要なのか、公共施設を循環する人はいないのではないか。公共施設にバスで行く人はいるんですけども、1日のうちに2つ3つの公共施設を実際はしごする人が果たしているのか、今日はA、明日はBはあっても、今日にA、B、Cはまずないだろう。で、公共施設を結ぶバスは効率が悪いということで利用されないんだと。それと、5つめとしまして、9時~5時のバスで市民が満足するのかということでございます。やはり通勤通学時間帯の足を確保することが本来のバスということが言えると思います。中山間地域の皆さんにとっては、昼間のお年寄りの足ということは当然考えなければいけませんし、これから先、路線バスをやっている事業者も少子高齢化で通勤通学者減ると、やはり昼間のお客さん、昼間外に出て来てもらうようなバスが必要になると思っております。それと、一日一本の運行で交通を改善したとは言えないんだと。武蔵野市のミニバスは4本は確保しております。あとは、運賃は100円で妥当かということござい

います。公営交通は200円とか210円で、100円が果たして妥当なのかどうか。5番目は通勤通学時間帯ということでございますけれども、都内のバス会社の方とある研修会で一緒になりまして、お話聞いたんですけれども、実は昼間やりたくないというんですね。通勤通学時間帯だけやらせてもらえるんだったらもうかって、こんないい仕事はない。昼間が長いんですね、そこをやらなければいけない。最後は自治体バスは、民間がやりたくない時間帯だけをやらせてもらう。まあ、多くのコミュニティバスというものの現状だと思います。

バスの再編成の考え方として、まず、自治体運行のバスでは、市民の交通行動やニーズに対応した交通網は実現できないんだと。公共施設を循環する場合というのは、費用対効果も適当でなくて、あまり好ましくはない。民間のバス事業者というのは今お話ししたとおりですけれども、ニーズの少ない昼間は運行したくないのが本音です。民間が遠慮したい時間帯に運行本数の少ないバスを走らせる必要が果たしてどれほどあるのだろうかということでございます。そういうことなら路線バスのネットワークを組んでいこうということをお考えなんですけれども、そこに出てきてくれなかったらどうするか、その時は自治体バスをやらなければいけないんだという風に整理をしておりました。

で、地域循環バス調査というのを行いました。このとき、「循環バス」と入れるかどうか議論があったんですけれども、予算を取るときにこの方が都合が良かったんですね。それで循環バス調査という。これは、仮説の検証のために実施したということでございます。相当いろんな線は書きましてですね、都市計画図は一杯無駄にさせていただきました。しかしながら私ども、担当で考えたことが正しいかどうかというのはいわかりません。それで調査を実施しようと。新たな発見は市民から、又、コンサルタントからということで。コンサルタントからは何点か、私どもが気づかなかった提案がございました。調査の内容は、ここに書いてある4つでございます。無作為抽出のアンケート。これは、三郷はまだ成熟した街ではございませんので、庁内・議会のオーソライズのためには必要との判断です。2つめは公共施設利用者アンケートでございます。これは何を意味したかという、公共施設循環バスはらない、一般、普通の路線バスがほしいという回答がほしかったんですね。概ね予想通りの回答で、我々をバックアップしてくれる数値になりました。それと、自転車駐車場利用者アンケートです。自転車駐車場が三郷にはいっぱいありまして、2つの駅で1万台あったんです。今もあるんですけれども。自転車からバスへ交通行動を替えてもらわないと、バスはやっていけませんので、意向はどうなんだろうということで調査をしました。それと、グループインタビュー調査です。これは13回ほどやったんですけれども、これは各年代やりました。アンケートでは聞いたことに答えるだけですから、その範囲しかわかりませんので、グループ的なところで本音を聞くということでございます。

地域循環バス調査の結果から、市民がバスに求めるものというのはこの6点でございます。速達性を実現してほしいというのと、定時性を確保してほしい、運行時間帯が幅広い、これが一番のポイントだと私どもの街では思っています。11時頃まで走らせてくれて言

っているんですね。運行本数が多いこと、これは地域によって差があると思っています。まあ、1時間あたり4本程度。それと自宅近くにバス停留所があること。それと、ただしやなくていい、運賃は150円以内ならいい、初乗り150円くらいまでだったら払う。バスで活動する範囲がどの辺かと言うとですね、自宅から指向する鉄道駅までというのがほとんどです。それと生活コミュニティ内、又は隣のコミュニティ内ということで、大体、各中学校区くらいしかバスで移動することはないということです。

三郷がめざしたバスというのは、このバスがあれば公共施設循環バスが必要という声が出なかったであろうバス路線ネットワークを作ろうということです。1回か2回の乗り継ぎ、これは受け入れてもらおうということです。三郷から新宿まで行くときには必ず鉄道は乗り換えますし、鉄道の乗り換えよりバスの乗り換えの方が低廉で距離短いですから、それは受け入れてもらわなければならないだろうということです。それと、移動手段としてバスを選択することが出来る、そういったことを目指しました。それともう一つ重要なのは、身の丈に合ったバスということです。武蔵野市のように裕福な自治体ではございませんので、お金はそんなに出せないということです。行政と、バス事業者、市民がつくりあげるバスをつくる。バスの運営方法は最終的には、地域とバス会社の協議による、市はその中のプロデューサーといいますか、コーディネーター、そういう役でいいんだろうと思います。

一定地域における相互扶助制度、ローカルルールって言うんですかね、これによって運営されるバスをつくっていかうということです。市民の皆さんはバスが必要と言っているわけですから、自ら乗ってください、そうすれば採算性もかなえられるのではないかと。

便利なバス＝サービスのよいバスは地域に買っていただくという考え方だと思います。

運賃でペイできるバスを目指すということです。同じようなことなんですけれども、地域に愛され、地域に貢献できるバスというのは、利用者が便利と感じ、利用され、採算性の高いバスになるんだという、そういうことで地域コミュニティバスという概念をつくりまして、路線バスのネットワークを構築しようということになったわけです。

バスネットワーク再編成計画のキャッチコピーですけれども、「バスを便利に まちを元気に」「つながる 拡がる 生活空間」、3番目の「地域コミュニティバス 三郷市から発信」というのは明らかに議会対応ですね。

地域コミュニティバスというのはどういうものかといいますと、三郷市内には、三郷駅と新三郷駅があり、JR吉川駅と松戸駅と金町駅、この5つ駅に概ね指向が決まっております。調査の結果、こんな感じですね。コミュニティ内をきめ細かく回って、高頻度に短いルートで最寄りの鉄道駅にアクセスする、こういうことが必要なんだということでございます。地域コミュニティバスとコミュニティバスの違いというのは、路線バスとコミュニティバスのいいところ取りをしようということです。時間帯は長くとか、通勤通学時間帯だけ多く運行するとか、それと、これは路線バスの影響ですね、あとはバス停間隔を短くするとか、料金を若干安くするとか、そういうところはコミュニティバスのいいところ、

それを融合したバスをやっていこうということになります。

1つのルートを見ますと、新三郷駅と三郷駅を結ぶバスなんですけれども、実はこの外側に大手バス事業者、鉄道系バス事業者が県道を通っているバスがありました。でもほとんど利用がないんですね。なぜならここは渡るのが危ないんです。ほとんど信号がありませんから、命がけで渡るわけですね、お年寄りも。で、我々のバスの方で、さらに1本内側の狭い旧道と言われるところですね、そこはなぜかといいますと、バスは車が通っているところにはあんまりやらない方がいいと思います。人が歩いているところ、自転車が通っているところ、そういうところにした方がいいのではないのでしょうか。それと、地域コミュニティバスでございますので、このバスはこことここに行くんです、このエリアの方は全く考えていません。駅に遠い、このエリアの方のわがままは一生懸命聞いていきましょう。このエリアの人だけを考える、というのが地域コミュニティバスの考え方でございます。

これはコミュニティバスですけれども、三郷駅というところに、この早稲田1丁目から8丁目までというこのエリアと周辺の調整区域に2万6千人位住んでいるんですけれども、バス再編前で往復6本しか走っていないんですね。2万6千人って言うと、大体1つの町のようなものですけれども、6往復しか走っていませんでした。みんな自転車で来るわけですね。けども、バスの声も非常に多かったので、こういったバスをつくりました。このバスと、こういう循環するバスですね、もう1つは新三郷から、こちらに新三郷が隣にあるんですけれども、ここからこう回っていくバスがありまして、このエリアは6往復から1日140本くらいに一気に増えました。それと、新設路線の前に既設路線でいかにカバーできるかというのを検討しまして、ここに東武バスの車庫がありました。ここにバスが止まっているんですね。ここにいるのは、このエリアを通っているバスくらいで、ここに止まっています、それをここまで伸ばしてもらおうということでございます。

それと、この市役所に来るバス、これを増便してもらって、団地の方が市役所に来るのに増便してもらえばいい。それと先ほどのこういうバスですね、バスが東循環と西循環に止まります。実はこのバス、こういう風に走っているんですね。ですからこの両方の循環バスが通るルートに路線を変更する、ということでここが最大、全く走っていなかったんですけれども、100往復くらいになりました。

コミュニティバスの新設ですけれども、このバスが東循環と西循環と、この新三郷東循環、それと長いんですけれども、将来ここで切れるという想定ですね、新三郷 金町駅シャトル、先ほどご覧になっていたこの2駅を結ぶバスと、この吉川と新三郷を結ぶバス、実はここ吉川市なんです、ですけども吉川と新三郷を結ぶバスで、なぜなら、このエリアに住んでいる方が6:4でこちらの駅に行きたいんですね。住民の方は、地域なんか全く考えずに行動しますので、同じ地域にこだわってバスをやると、市民の方の交通行動と一致しないという風に考えています。それから少し遅れて、新三郷南循環というバスができました。ここは、東武バスは全くやる気がなかったんですね、なぜならこれ、直

線距離が1.5キロなんですよ、実際やってみてその後のフォローアップ調査でどういう結果が出たかという、バスが出来る以前の行動が歩きだったという人が65%位です。路線バスのネットワークなんですけれども、公共施設には大体0~3分で、公共施設アクセスには配慮したということです。

地域コミュニティバスの特徴と先進性・有効性、一部はもうだめになっちゃっているものもあるんですけれども、ユニバーサルデザインの採用ということです。バス会社が知りたいわけではないんですね、住民の方は。このバスがどこを走るかが知りたいわけですから。出来る限り、このバスのカラーで行き先があった方がいいんだと。それと、わかりやすく手頃な料金ということで、バスカードを導入するには1~2億円かかりますので、到底そういうことは出来ませんので、50円刻みの運賃、初乗り150円。ただし、1路線、路線が長いので50円刻みにするとすごく高くなってしまいますので、30円刻みにしました。

それと、運賃区割りは1区で上がったりするんですね、1.5キロ位で、概ね1.5キロと言うことで、透明性を高くしていく。ただ、ここで一つ、まずいことが起きたんですね。運賃が50円刻みで上がる路線では、50円上がる前の道路で降りて歩いてしまうんですね。そういうのが出ましてですね、ところが30円刻みのところではそういうことがない、本当は10円刻みが一番いいんじゃないかと思っています。それから運行本数によるモビリティの確保をしていこうということで、再編成前と再編成後で運行本数は1,400本に増えました。530便一気に増加したということでございます。一桁多い、何十何便ではなくて何百便というところが一つのポイントだと思います。

それと先ほどの話のように、逆転の発想が生んだバスということで、従来の自治体のバスへの疑問から出発したということです。市民が望むのは便利で発展性のあるバス、どんどん乗っていけば、利用すれば、どんどん良くなっていく、そういうものではないかと。それとこれは、国の調査の時に報告書に書かれたことなんですけれども、市が下部を支える上下分離方式ということで、交通計画は市が立てて、運行はバス事業者がやるというシステムです。それともう一つは、道路運送法の改正を最大限に発揮したということで、トラック事業者が自由に参入したというのは三郷が初めてでございます。トラック事業者の参入ってどうなんですかと聞かれたんですけども、いろんなご意見がありました。あのバス事業者はもともとトラック事業者だから、我々を荷物扱いして運転が荒いとかですね、そういうクレームも実際は来ております。また、トラック業界からも、トラック業者の参入で心配なかったですかという質問ですけども、心配がなかったですかと聞かれて心配でしたと言うわけがないんですね、そもそもね。全くありませんと答えておりますけれども。

三郷のシステムというのは、このようなシステムでございます。市民がバスの要望をして、市が集約します。そして計画を立てて、計画を業者に渡します。業者は業者なりに路線バスに参入する。で、事業者がバスを運行して、市民は運賃を払う。こういうシステムですね。市民の期待に応えられるバスの運行を確立していこうということでございます。

実は平成13年度、ちょうど運行するときに、TDM実証実験という制度が出来ました。

もう今はその制度はなくなっただけですけども、暦年で2年間支援をすると、3分の1国が支援する。市町村、市町村だけじゃなくてもいいんですけども、県が絡んでもいいんですけども、地方が3分の1補助する。事業者は3分の1、赤字にした場合ですけども、3分の1、負担を負う。

申請の理由ですけども、地域コミュニティバスはバス事業者による自主運行ということです。そうすると、リスクを回避するために少ない運行本数ということで、質の低いバスになる恐れがありました。そこで、2年間、国と市の支援を保障していく。よって、地域循環バス調査における市民が期待する高い運行サービスの実現が出来るんだと。実際に一日77往復、一路線ですね、一日77往復のバスも出来ました。移動手段としてバスが選択できるバランスの取れた地域交通が実現できるのではないかと。これが理由です。

実験の内容は、コミュニティバス6路線の運行と、さきほどの既設路線3往復、それとサイクルアンドバスライドを整備、それから違法駐車防止、交差点改良、信号調整の実施、それと交通規制、通行区分の見直しということです。これの、違法駐車防止指導というのもしました。ちょうど、緊急雇用という制度が以前ありまして、国から100%もらえる、ちょうどまい具合にマッチングしましたので、市からの持ち出しは全くなしでこういう事も出来ました。サイクルアンドバスライドなんですけれども、家からバス停まで来て、バスに乗り換えて駅まで行く。公共交通と自転車を連携強化して、バス停留所まで遠い方を何とかカバーしようということです。自転車とバスの利用促進ということで、自転車とバスがタッグを組んで、自動車からバス利用を少しでも図っていく。そのために必要なツールを考えていくということです。

サイクルアンドバスライドは既存のところから7つ増やしまして、800台になっています。これもバス停なんですけれども、バス停のすぐ近くです。

サイクルアンドバスライドの用地と整備の手法ですけども、公共施設で死に地みたいなところを活用していこうということで、用地取得はしないで整備は市が出すということで、PRは町会とかホームページ、こういうところに登用してやってもらう。

違法駐車はこんな感じでゾーンを決めまして、違法駐車防止をやったり、交差点改良、それから信号調整というようなことをやったわけです。

これがTDM実証実験までの市の持ち出しですけども、2年間の運行経費で5,500万円、インフォメーション経費というのでバスガイドブックというのをつくったのとポスターで500万円位です。それから走行環境整備とバス停留所等整備で1,300万円、事前の地域循環バス調査とフォローアップ調査を2回やっておりますので1,300万円かかりまして、合計で8,600万円、三年間くらいでこのくらいの額になりました。

それ以後は、この関係をやっておりますけれども、これ以外ほとんど出しておりません。全くインフォメーションをやっていないのではないんですけども、調査とかインフォメーション、ほとんど国の金でずっとやってもらっています。

ランニングコストですけども、ランニングコストにつきましては、初年度はイニシャ

ルコストがどんとかかっておりますけれども、ランニングコストの新しい路線だけで5億5千万円かかっておりますので、到底、市の予算でできる内容ではございません。

バス再編成の効果としましては、「よくなったと思われる施策」の1位に市民意識調査で、これはバス再編成してすぐなんですけれども、支持されました。46.1%ですから、先ほどお話しした33.7%を加えますと80ポイント上がったという風に考えております。で、これが平成16年3月の1ヶ月の利用ですけれども、21万人、7路線で乗ってくれた。外出頻度も40数%位上がったということでございます。それから、マイカーの規制ができたということで、駅周辺の渋滞が少なくてきたということでございます。地域コミュニティバスをPR媒体として活用する。

アンケートですが、これは全部読みますと時間が無くなりますので、バスを走らせる前とバスを走らせた後で大きく変わっております。一番注目したいのは、前は運行本数とか編成とか言っていたんですけれども、実際には、バス停が自宅付近にあることが、今、一番です。基本的に、今の人は歩きたくないというのが実態なのかなと思っております。

それから、交通の選択は自由であり、今後も自動車を使いたいという人が20%いまして、バスが便利だったらどうかというと、便利になったって自動車を使うと、かたくなに自動車という方が20%いるということでございます。

駐輪場の方は後でご覧になっていただきたいと思えます。

E S Tモデルの方を、平成17年にピアラシティみさとという名前になったんですけれども、ここと三郷中央駅が出来ますので、これを境に三郷の再編成を考えようと。1つはピアラシティ6駅からのアクセスという、ここに書いてある6駅からアクセスネットワークを組もうということで、もう一つは、三郷中央駅に20分で来られるようにしようと。この20分の根拠は何かといいますと、よく聞かれるんですけれども、これは講演を聴いたときに、20分以上立っていると怒る人がいるというんですね、15分位までだったら、まずほとんどの人がOKしてくれるということで、そうしますと例えば、ある地域から来るバス、最初の5分間くらいは全部座れるだろうということで、立っているのは15分間にできればということで、こういう構想を生み出しました。このような形でバスの再編成をしたということでございます。

これが、三郷のバスがどのような形になったかということですが、当初8路線17系統だったものが、今は24路線48系統に増えています。

これが、バスのカバーエリア、右側が路線図、左側がカバーエリアで、黄色がバス停から300メートル、この水色がサイクルアンドバスライドの自転車駐車場から800メートル、赤が駅勢図となります。市街化区域はほとんど、95%か96%位はカバーできる。

地域密着型バスICカード、PASMOができるので、これの調査も行いました。バス共通ICカードというのは、利便性は高くないけれども広域性は高い。PASMOをやられてしまいますと、大きな開きがでてしまいますので、既存のバスもICカードをやる必要があるんだと。ここで、地域との連携をPASMOは取れませんから、地域との連携を

取れば、ある程度利便性の面では高くなるのではないかと予想されます。ここに書いてあるように、バス利用者が多くなって、公共交通網が充実して地域との連携にも、商業施設にもいいことがあるのではないかと。

これはバスについてのサービスに対する考え方で、本質的サービスと表層的サービス、本質的サービスは、当然受けることが期待されるサービスで、表層的サービスは、セブンイレブンでは、今では当然と思われるということがあるということですが、あいてて良かったという部分。ICカードがないと、バスは絶対にだめということではなく、あれば便利ということが感じられる。このICカードを使うことによって、こちらに書いてあるようなことが実現できるのではないかと。さらに便利なバス交通システムになって、公共交通の利用が伸びるんだらうと考えております。

ショッピングセンターで乗車券を配付して、実証実験をやりました。あんまりうまくいかなかったですね、事業者側が提供として乗車券をサービスをするというのは、なかなか進まないという状況です。ただ、大型ショッピングセンターでは宅配サービスは、やっていただいております。

それと、公共交通相互情報提供システムというのをつくりました。これは何かと申しますと、電車の情報が駅広、バス、自転車駐車で素早くキャッチ、駅舎内でバス、レンタサイクルの情報が手軽にキャッチ、駅前スーパーで電車、バスの情報が思わずらくらくキャッチ、これをキャッチフレーズにしまして、一つめ二つめは出来ておりますが、3つめはこれからの課題でございます。

こういう形で、65インチの液晶ディスプレイと45インチのディスプレイを、全部で9台つくりまして、やっております。駅に降りると、電車の時間がすぐにわかる。これが駅前広場に4台あります。これは、改札を出ると、バスの1番から13番まで、次発、次々発まで全部分かります。それから、下の方のは、時系列でどこの何番何番何番・・・と会社に関係なく出してくれるということです。駐輪場でも見られるようになっております。それから、タッチパネルで、地域の情報も流せるようになっております。もちろんバスの路線図も見れるようになっております。あとはこういったイベントですね、イベント情報であるとか、こういったものを地域情報として流せるかたちになっております。これは、河村隆一のコンサートですね、こういったものが実際に流れている。

サイクルアンドバスライドですが、これもTDM実証実験の中で増やしまして、今まで800台だったものを1,010台に増加したということです。実際にどういうところに増やしたか申しますと、これは都市計画道路が新しくできたところございまして、既存の道路との関係で、道路の未利用地ができますので、そこを使って自転車駐輪場をつくっております。これは県が作りしましたので、三郷市としてはお金は一切出しておりません。

整理のポイントとしてはこんなことが言えるのかなと思います。運賃区界の停留所に設置する、又は既存の自転車置き場があるところに運賃区界を設置する、将来的には急行バスの停留所につくったらどうか、それから公共施設が0分から3分ですからこういったと

ころも利用できるようにした方がいい、啓発では車内へのポスター、あとは快適性・安全性を向上する、こういったことがポイントかと思います。

それと、三郷には先ほど、イトーヨーカドーとミックスされたティアラシティという大きなショッピングセンターが出来まして、それから大きなホームセンターが出来まして、日曜日には4万5千人から5万人くらいの人 comes。ここに、業者がバスターミナルをつくりました。というか、つくっていただいたんですね。それはなぜかと言いますと、開発担当の方は渋滞が発生しても苦情が来ないんですね、苦情が来るのは交通担当です。これは変わらないことでありまして、やはり路線バスをここに引き込むということで、自動車を抑制する取り組みはしていると言いたかったんです。ショッピングセンターには渋滞がつきもので、郊外型ショッピングセンターは車でないと行けないということですが、ここにショッピングセンター側が宅配便をやりまして、

バスと、公共交通と物流交通の連続性を確保することによって、車でなければ行けない商業施設から車でなくても行ける商業施設にしていきたいということでございます。これで、取り組みをしていく。こんな感じですね、ここが駐車場、ここがショッピングセンターです。ショッピングセンターの駐車場ですね。沿道にはいろいろな商店も建ち並んでおりまして、立地に合わせてバス停も設置されています。

T X開業に併せて、T Xのところにも3つ、自転車駐車場をつくってございまして、ここはT Xの鉄道会社が運営しているところでございます。こちらはT Xから使用貸借で土地を借りております。

こうしたバスガイドブック、2回目の改訂版なんですけれども、つくってございまして、全てのバス事業者の路線が分かるようにしております。

それからバリアフリーの方も一生懸命やっております、T Xの開業の時に、ここの道路改良と駅前の道路改良を行っております。その後、平成19年度には、ここの道路改良を行いました。詰まってしまうので、広くしたということです。当初、こちらの道路は、路上駐車が多いため狭くしてしまおうと思っていたんですけれども、それはしなくてもすむようになりました。こちらのエレベーターですね、ここがエスカレーター、その側に、無理矢理エレベーターをつけたということでございます。それからノンステップバスですけれども、3事業者が新規でそろえたのは、全てノンステップバスです。よって、62%がノンステップバスになってございまして、国の目標や県の目標を大きくクリアしているという状況です。もうちょっと今は上がっているのかなと思います。それとこれは三郷中央駅ですけれども、雨に濡れずに移動できるということと、この通路の部分とバス待ちの部分に別々にシェルターをつけた。雨降り角度を考えながら設計したということでございます。

ここは先ほどのことであまりおもしろい話ではないんですけれども、ちょうどこのあたりが路上駐車が一杯なんです、よってここ200メートル位なんですけれども、80カットに区切りまして、10時間、このエリアに止めた人はどこに行ったのか、何分いたのか、徹

底的に調査をいたしました。その結果、みずほ銀行に 53%、りそなと書いてありますが、埼玉りそな銀行が 26%です。おもしろいことにみずほ銀行とりそな銀行は駐車時間が 1 分間違うんですね。なぜか考えましたけれども、みずほ銀行は宝くじなんですね、宝くじを買う人が短いですから、そうなんだと思っています。

このへんは、国道 298 号っていうのがここに出来たんですけども、それを最大限利用して、バス路線になっている脆弱な道路から通過交通を無くしたら都合がいいんじゃないかということで検討しまして、この道路が一番危ないんですけども、通過交通ばんばん通っていて、こういう風に行くわけです。ここも歩道が片側しかないんです。ここはほとんどない。歩道が開いたままこう行く、ここから来たらこう乗っていって来て、こんな動きをしてもらって、こういう動きをしてもらえれば、ここからここまでの沿線の方がハッピーになる。

大規模開発に伴うアクセス道路の整備もちょこちょこやっております。このちょこちょこが結構効果があるということです。

三郷が目指しているのは、バランスの取れた交通の実現でございます。今、交通情報は、カーナビゲーションが最も優れたものだと思っております。これを、自転車とバスと鉄道、バスと自転車の交通情報、これバスガイドブックなんですけども、駅に降りたり、バス停に降りたりしたときに、イージーナビをここから送るようにすればかなり近づけるのではないかとこの風に考えました。利点としては、自動車は楽だけど自由時間がなくて緊張も伴います、公共交通は移動時間を自分を高めるための自由な時間として本も読めますし、新聞も読めますし、そういったことでこちらの方も利点もあるのではないかと。できることだったら、バスと鉄道の情報を駅すばあのような形で連続性が出来ればいいのかなと。そういう見積とか取って研究はいたしましたけど、まだ実現には至っていません。状況に応じて、バス、鉄道、自転車、徒歩、自動車を選択できるバランスの取れた円滑で快適な交通、環境に共生した交通が実現できればよろしいのかなと思っております。

E S Tの実現を目指してという、最後のものになりますけれども、三郷は自転車でエコのまち、三郷はバスでエコのまち、三郷はT X ・ J Rでエコのまちということで、脱自動車。自動車を否定することはできないと思っております。例えば、新宿まで車で行きたい人はどうぞ行ってください、ただ、新宿まで行くのに、三郷駅の駅前駐車場において電車で行くんだったら、そこまでは歩きであるとか、バスであるとか、自転車で来てください、そういう風な考え方でございます。無理矢理、自動車を否定することはかえって、マイナス面も出てくると思っております。

以上が三郷市の平成 18 年くらいまでの取り組みでございます。

ご静聴ありがとうございました。

(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 -

私は、蓬萊団地は、皆さんたぶんご存じだと思ひまして、大きい地図も持って参りませんでしたが、資料の中のコース図は市役所さんからいただいたのですが、A、B、Cをたしたところがおよそ団地の広さです。

まず、結果の方からお話しさせていただきます。今年の6月8日に運行開始しまして、今、半年が経過したところでございます。

6月から、最初の月は本当に100人を超えるような、1日120人のときもあつたりして、平均が99人という月があつたんですが、そのあとだんだん減つてきている状況でして、今はならして平均60人位という状態で運行しています。

内容はですね、無料の循環バスという形で、26人の小型バスで走っています。運営主体は、まだNPO法人までしておりませんし、最初仲間達でやっていましたが、なかなかまとまらないものですから、今現在は私と私の娘に手伝ってもらつて、2人でやっている状態です。

そして、タクシー会社さんに運行を依頼しております。松川のカネハチタクシーさんが自動車部をお持ちだったということで、ご相談をいたしまして、委託しております。

なぜ無料かつていいますと、もちろん料金をいただくことも考えました。

料金をいただきますと、乗り合いバスの規制もございまして、ただしタクシー会社さんに委託したのでそれもクリアするのですが、当初運輸局の方に行きましたときに、いろいろな話し合いをして、貸し切りバスの形でいこうと決めました。

蓬萊地区は約4,700世帯ございまして、そして、人口13,000人住んでいらつしやいまして、4年ほど前に蓬萊地区の自治会、自治振興協議会の方達と福島市さんと福島交通さんで循環バスを試行的に走らせた経過がございました。

その時、結果的には1日に30人しか乗らないで廃止されたという経過がございました。

その試行の時に料金を設定しましたが、それでも乗らなかつたという経過がでてきたものですから、料金はまず、どういう人が乗るのかつていうことを考えた時に、交通弱者・高齢の方、そういう方たちが主だつて思ひました。

蓬萊地区は市営住宅とか県営住宅が団地の戸数の約半数ございまして、高齢化率の平均でいきますと、福島市では100位以内に入ります。

でも実際、戸建て住宅の方たちに関しましては、何年か前に10年後には高齢化率が80%になるよといわれている状況で、高齢化率はすごい状態です。私また別な研究をやつていたものですから、空き家対策のアンケートとかやつた時に「足が無くなつたらどうしますか」つていう話をした時に、「もう施設に入るか病院に入るしかないね」つていう答えが上がつてきたことが頭にありまして、やはり、外に出てきてもらいたい、とにかく外に出てきて元気を持ってもらいたいつていうのが一番の考えでしたので無料にしたいと思ひまし

た。それを賄うにはどうするか、それはやはり商店とか企業さんがその町で事業を営んでおられるのであれば、その町の方たちのためにパートナーとして支援してもらえないだろうかという事で、バスの車体が内側も外側も窓もっていうくらいに広告塔になるのではないかと考えました。そしてタクシー会社さんと年間約 640 万円、月にしますと 53 万円お支払いする契約をしました。

バス車体、運転手さんの賃金、ガソリン代、整備費用、保険ということで、全部で年間 640 万で契約しております。

それを毎月 53 万円とにかく 53 万円が広告で賄えれば何とかできるのではないかと、ということで始めました。

募金は 4,700 世帯あることから、月に 100 円でもいただければけっこうな金額になるんだってということも考えました。

それと、サークル団体、蓬萊地区はすごくサークル活動が盛んでして、サークル団体さんが 106 団体、延べにして約 2,700 人の方が習い事をされているということで、そういうサークル団体さんからも、1 か月に 1 人当たり 100 円くらいのご寄附が願えないか、例えば茶道クラブの方が 20 人でやってらっしゃれば、10 人の方でも良いから 100 円ずついただけないか、そしたら 1,000 円をいただきに、便りを持って行ってと言う形で集められないかという、人の懐を当てにしてみたりっていう形で始めました。

その時に失敗って言い方はしたくないんですが、前回のバスを走らせた経過もございましたので、町内会連合会長さん、自治振興協議会の会長さん、支所長さん達にも、3 月の段階でいろいろご相談しましたが、まあこの馬の骨がやるのかわからないと、人の懐を当てにしていかなものかという形でやはり協力はいただけませんでした。

そういうところからのスタートでしたが、賛同して下さる方がいまして、本年度にしましては、年間でご寄付いただくことができました。あと、維持管理、場所をお借りしていますので、諸経費が約 30 万円近くかかります。

本当にぎりぎりに押さえてやっています。あとは、募金箱を学習センターさんとか、スーパーの「いちい」さん、ショッピングセンターの各店舗等に設置させていただいて、だいたい 10 万から 12 万くらいの募金を毎月いただいております。当然足りてはおりませんが、なんとかバスは本格的に走らせました。

なぜこれをしたかっていうところなんです、一番は 3~4 年前に走らせた時に、あの時乗らなかったけれども確実に 3 年 4 年歳をとってきて、やはり歩くのが大変になってきた、あの時もっと乗って継続しておくべきだったよねっていう声があったことと、あと蓬萊は一時期本当に素晴らしい団地として人気もありましたが、35 年~40 年経てだんだん衰退してきている。

空き家も増えて来ている。高齢者も多くなって来ている。通常の空き家というのでしょうか、留守上の空き家っていうのでしょうか、「売ります・貸します」っていう意思表示がない、極端に言ったらまだ洗濯物も縁側に下がっている状態の空き家が増えておまして、

それは何故かっていったら、やはりコミュニケーションの足りてない地域だということを感じておりました。

それは、やはり高齢者が多くなってきて、具合が悪くなって施設に入るとか、あるいはたぶん遠くの娘さんとかに引き取られていったりとか、そういう形の留守上の空き家なんだろうけども、実際問題、庭木とか生い茂ってすごく治安も悪くなっている。環境も悪くなっている。それを何とかしたいということで、その方の居場所をお聞きするのに隣近所にお聞きしても、知らない、いないんですか位の感じで、本当に隣近所の接点のない町なんだなということがありまして、やはり外に出てくる、顔見知りになる、おしゃべりをする、そういうところが大事なんじゃないか、そしてこういうバスが走っているということが、蓬莱全体の元気の素にもなるし、活性化にもつながるのではないかと。それと、一番大きいところは住宅供給公社さんが管理されていましてショッピングセンターが、住宅供給公社の解散ということになりました時に、たまたまだったんですが、私はショッピングセンター存続問題の研究会とか立ち上げたりして事務局をやりました。もう古くなって本当に空き店舗だらけで、当初は31店舗ほどあったショッピングセンターなんですが、終わりの頃には11店舗、そういう状態でした。

新しくなったショッピングセンターは、駐車場も完成しましてグランドオープンになったわけですが、旧ショッピングセンターを壊す段階の時はお客様の数も本当に減っておりましたし、空き店舗だらけでした。

ですから、今度できたショッピングセンターを自分たちが守らなければ、本当にショッピングセンターが無くなった時に、自分たちの生活が成り立たなくなるということを話しておりました。当初、いちいやショッピングセンターのテナントの商売の助けをするのに、そういうバスを走らせるのは協力できないという住民の方もいらっしゃいました。

でもそれは違うんじゃないか、とにかく自分たちの生活を守るためにはショッピングセンターは絶対的に必要だし、あと、足の無い方達はどうするんだと、今、4年前に市も係わってやってくださったバスがダメになった状態で、次またそういう話を持ち上げても、市では当然すぐには乗っては来てくださらないだろう、それだったならば、自分たち住民の方達だけで走らせるバスということで、話をしました。

もう私自身は、とにかくきっかけづくりだ、ある程度形になりさえすれば、私は建築士なものですからそちらの仕事をしようと思っていました。でも、実際なかなか協力者が出てこない、企業さんも様子見をしている状態が続いています。ただ、ここに来まして、乗客はある程度固定客になってきました。その方達から、くるくるバスが無くなったら本当に困るので、会費制とか応援団とか、そういう形で固定的に収入をもらうことを考えてもいいんじゃないかと言う話が持ち上がってきています。ですから、ここにも書かせていただきましたが、「くるくる応援隊員」を募集して、やはり広告に匹敵する料金が賄えるようなシステムを作りたいと思っています。

乗客からもらえばいいじゃないかとよく聞かれます。

でも、実際問題、そのバスの運賃だけで賄おうと思えば、往復 800 円位位いたかないと賄えない計算になります。それはとてもとても出せないです。

それなので、100 円位位より、本当に応援してくれる企業さんとか個人の方で、賄えるんだったら誰のお金でもいいんじゃないかっていうすごく乱暴な考えであります。

それと、走らせておりましたうれしかった事というか意外だった事は、足が悪いのに運転されている高齢者の方が多いんですよ。枯れ葉マークだらけっていったら失礼なんですけど、多いです。

そういう中で、3 人の方が免許証を返上しました。あさひ台はくるくるバスは走っていないのですが、あさひ台の方がとにかく医大に行かなくちゃいけなかったんで、車は手放せなかったんだけど、このバスを利用させてもらって、蓬莱団地の学習センターまでくれば、医大へのバスはあるし、今まだ自分の体力があるうちにそういう免許証の返上とかの手続をしないとできないと思ったのでやったっていう 77~8 歳の方がいました。

もう一人の方は、認知が入ってらっしゃったご主人だったんですが、やはり足がないと

だめだということで、奥様が常に一緒に乗って、そして誰も他の人を乗せない状態で、運転されていましたが、バスが走って、停留所は自分家の前になったので、免許証は返上しましたと。そして、認知が進んでこられたご主人を、午前と午後とバスに乗せて毎日のようにいらっしゃるんですよ。それが、あーこういうことだったんだということで、本当にただ走らせている、交通っていうだけでないものが、生まれてきています。

蓬莱は、うまく造られた団地です、ショッピングセンター、学習センターも真ん中にあります。ここにくれば支所もございます。銀行もございます。あと、学習センターの周辺にはお医者様もあるんで、中心施設にくればとにかく生活ができる、最低限の生活ができるっていう町です。

ただ、坂道が多いので、歩いてくるには大変なところです。そういうこともありまして、皆さんには感謝されております。

それと、福島交通さんとの兼ね合いもございしますが、当初が一番要望がありましたのは、蓬莱には小学校が二校ありまして、中学校は一所あるんですが、高校がないものですから、高校生をお持ちの父兄の方から、金谷川駅までの朝夕のピストン運行してほしいというのがありました。やはり、高校生をお持ちのご父兄の方は、雪が降ると自分が送って行くかあるいは遅刻をするのが前提みたいな形で、どうしても朝バスでは混み合いますので大変だと、それと福島駅までバスの運賃が片道 440 円になりました。往復ですと 880 円で、その負担が大きいと。金谷川駅まで行きますと、時間は正確ですし、運賃は 190 円で行きますので、まあそういうこともお話がありました。

ただ、今のところはこの中をくるくる走るんだってことでやっておりますので、今後、もっと要望があれば、福島交通さんと市の交通政策課さん等にも相談して始めたいなっていうことは、将来的には思っています。

また、住民の方から、医大が直ぐそばにあるんだから医大まで行ってよ、という話があ

りました。ただ、医大まで行っちゃうと、今、福島交通さんは、医大への交通便はありません。それでなくてもだんだん蓬莱を通る便数は少なくなってきました。学習センターまで送れば、学習センター前からは医大行きのバスが何本もある。なので、止めました。あえて止めました。

あと、田沢の方に「ひまわり苑」という特別養護老人ホームがあるんですが、そこではケアハウスの方たちが、やはり自分の目で見て買い物したい、せめて週一回でも良いから上がってきてもらえないかっていう要望もございました。

それで、11月から金曜日、2便と3便だけ行くようにしました。

ただ、やはり金曜日だけでなくという話が出てきまして、今日なんです、たまたまタクシー会社さんがいらっしゃったものですから、「毎日来てほしいって言っているんですけどどうでしょうかね～」って話をしましたら、「いやあ～ちょっとですからいいんじゃないですか～」ってということで、毎日2便と3便上がって行くようにしました。

遅れましたが、蓬莱地区ABC3コース設定しておりまして、1日5便走っております。

このコースを設定するときに最初は、蓬莱地区には31町会ありまして、それぞれが集会場をお持ちなものですから、その集会場をつなげばいいかっていう位に考えておりました。集会場とその他主な建物、だれでも分かる建物、もちろん、停留所とか設置する費用とかも大変だったものですから、そういう考えでございましたが、集会場っていうのはちょっと外れたところにあって、そこにいくのが大変なんだよってということで、何回も住民の方たちにも参加していただいてコースを決めました。

ある町会の会長さんは、自分のところの町内会は、だれだれさん家だれだれさん家のことここに停まってくださいという要望もありました。

それで全部で54箇所になりました。ほとんどが誰かのお宅の前になっております。県営住宅内を走らせようとしたら、ここは県の所有地だから、管理者が違うんだからとストップがかけられて、停留所をはずした経過もございます。

そういうこともありまして、あ～ちょっと面倒くさいところはいいや、かえって個人のお宅をお願いしようっていうので、しました。

まあ、それが、ある意味乗客にとっては便利にはなりました。

ただ、中にはいろんな方がいらっしゃいます。中には、私の家の前を通るのは、静かな環境を求めて家を買ったのに、っていう方もいらっしゃって、急遽ちょっと路線の変更をしたりとか、そういうことを繰り返してやっと落ち着いたのが8月位です。それで決定しました。

それでもやはり、「ちょっとこっちの方へ」ということがあったりしています。

まあ、お客さんがいらっしゃらないときは、そういうことも含めて、たぶんうちの運転手さんも、田沢のひまわり苑さんへ面会に行く方が乗られたときは、行ってあげてたっていう経過もあったみたいでした。

ですけど今回は正式に施設長さんのところへお邪魔しまして、「今回要望がありましたの

で走らせたいと思います。ただ、どういう方が乗って来られてそしてちゃんと帰って行かれたか、そういうことだけはお願いしたい」ということでお話しして、走らせることにしました。

そして、今日も「毎日運行します」と話したら、喜んでくださっています。

そういう形で、個人でやっているところは不透明な部分もありますし、信用性がないところがあるんですが、今のところはそういう要求にすぐに対応できていますので、喜んでいただいております。

1番は運営費を、本当に継続して集めなければならない状態です。なので、住民の方から声が上がってきて、「応援隊作ればいいんじゃない。1ヶ月1,000円だったら応援する」とか。

1ヶ月1,000円の人が300人集まれば、30万、やはり企業さんの広告協賛金は大きいのですが、企業さんの広告と逆転して住民たちの募金を多くしていければな～ってというのが夢です。願いです。

そうしますと、「自分たちが走らせているバス」、「自分たちの町は自分たちが良くしていく」という方向になってもらいたい、単なる交通だけではないことになればいいと思っています。

それと、応援隊もそうなんです、みなさん、年金を自分で下ろしたいって考えをお持ちみたいで、年金を自分で下ろし、そして年金から、おじいちゃんと二人乗せてもらっているからって言って、包んで持ってきてくださる方もいますし、そういう意味ではだいぶ住民に浸透してきたバスになってきています。

それと、バスの中でしょっちゅう顔を合わせる、そしてあの人はあそこで降りる、その人が最近乗らないね、どうしたんだろうねっていうことも出てきました。

ですから、福祉のほうも含めて、何かしらつなげていければいいかなって思っています。

あと、もう一台走らせるときは、エコのバスということで、ディーゼル車、廃油を利用したディーゼル車を走らせたい。最初の時も聞かれたんです。「ガソリン車にしますか？ディーゼル車にしますか」その時、環境といたら当然ディーゼル車ですが、「狭い住宅街を黒い煙を吐いて音のうるさいので走るんだったら、ガソリン車で」って言った一言でガソリン車に。ガソリンも料金が上がりましたものですから、たぶんタクシー会社さんは大変だったと思いますけれども、協力していただいています。

でも、2台目は廃油を利用したバイオディーゼル車で走らせたいと思います。

今、私は、ショッピングセンターをつくる時に係わったお陰で、ただお店を作るんじゃなくて、住民が集まれる場所・居場所的な、コミュニティ・スペースが絶対必要だったことで、市さんから助成をいただきまして、コミュニティ・スペースを作りました。

コミュニティバスの待合室にもなっているのですが、その管理をしております。大勢の方が来てくださいます。

バスを利用された方が、そこに来て待ってる。本当は30分に1本位走るのが理想なんで

すが、今現在、例えばAコースの1番で来た方が次に乗って帰られるには、1時間の時間があります。

1時間もありますと買い物はもう充分間に合うんですね。なので、30分位皆さん、おしゃべりをしていきます。

それが、いろんな方と知り合っておしゃべりをして元気になっていいねっていう風な状態になってきているのが、すごくいいかなって思っています。

なので、是非というか絶対に継続させないと、お騒がせをただけで終わっちゃうのではとんでもないことなので、頑張っってやっていきたいと思っています。

やはり、組織は作らないといけないと思っています。NPO法人にしようかと思いましたが、今回、国の法律変わりました、公益法人っていうのができましたものから、そちらにちょっと名乗りを上げてやりたいなって思っています。

私でなくても、誰でもが引き継いで継続してやっていけるようなバスにしないと、住民のバスにはならないと思います。そういう形で、今は考えております。

以上にさせていただきます。

(講義日：平成20年12月19日)