

事例紹介 ※弥富市の公共交通（巡回福祉バス）の考え バスについては、現在、弥富市では主要な公共公益施設等を結ぶ福祉目的を主とした地域の足として、「巡回福祉バス」を運行しているが、今後は市民の日々の暮らしにおける移動手段としての利便性向上はもとより、地球温暖化の抑制に向けた CO2 の削減、高齢者等の外出機会の支援なども見据え、地域公共交通サービスの充実を図るものとし、効率的かつ適正な運行体制を検討し、利用者サービスの向上や運行ルートの充実に努める。 (資料：都市マスより) ※対象事例 ○三好町（愛知県） 大型店舗中心のコミュニティバス路線を基幹に公共交通網構築 ○江刺市（岩手県） 市自らバス網の計画から実現化まで関与するため 80 条バスを選択 ○小高町（福島県） 市民のニーズを踏まえ、固定ダイヤ型デマンドタクシーを導入 ※共通施策概要 ○誰もがバスを通じて行きたい場所（ニーズの多いところ）に行くことができる公共交通体系 ○市民の声を運行方法に一層反映しやすくする体制 ○試行運行等を通じたより適切な路線・ダイヤの検討 ○財政負担を軽減する ※ポイント ☆町レベルでも交通ビジョンは必要 ☆バス路線構築の中心は鉄道駅だけではない ☆複数の施策で地域住民の“足”を確保 ☆行政は補助金支出だけでない！市民の声を反映した地域生活交通の実現こそが重要 ☆行政内プロジェクトチームでの集中的な討議により行政としての施策方針を共有化 ☆市民のニーズ把握や試行運行等を通じたより適切な路線・ダイヤの検討はできるだけ早く ☆ニーズ把握はアンケートだけでなく、複数の調査・切り口でしっかりと ☆施策を継続させるには、継続的なニーズ調査が大切 ☆交流のなかった地域間での交流の芽生え	市町村名	三好町（愛知県） 大型店舗中心のコミュニティバス路線を基幹に公共交通網構築
	策定までの背景	町内の福祉バスの運行計画策定のために、H8 年度から「三好町福祉交通システム計画調査」を 3 ヶ年に渡り実施し、この調査結果を踏まえて、H11 年度より福祉バスの本格運行に向け「三好町福祉バス利用促進協議会」を組織した。一方で、H11 年 9 月に町内を走行していたバス路線が廃止されることに伴い、町営の代替運行路線を開設することとなり、コミュニティバス「さんさんバス」の運行計画を策定し、実験・試行運行を経て、H13 年 4 月より本格運行を開始した。 この一連の調査結果を基に、町民の意見を参考としながら、三好町におけるバス交通全体の今後の基本方針を示すと共に、施策展開の方向性を見出すことを目的として「三好町バス交通計画」の策定に取り掛かった。
	施策の概要	○三好町バス交通計画 「町民のだれもがバスを通じて町内の行きたい場所に行くことができる公共交通体系の実現」を基本目標として掲げている。 また、「さんさんバス」を三好町バス交通体系の基幹として位置づけ、既存の民営バス路線やタクシーなどを含めた総合的なバス交通サービス提供することを基本方針としている。 具体的には、以下のような項目についての検討を行っている。 ・乗合タクシーやスクールバスの活用・近隣の自治体運行バスとの連携 ・運行委託形態の見直しによる運行経費削減など ○さんさんバス 「三好町バス交通計画」の基幹となる“さんさんバス”は、導入するまでに、有識者、区長会、老人クラブ、女性団体、商工会等の町内各種団体の代表者により「福祉バス利用促進協議会」を立ち上げ、町民の交通ニーズを調査するために、実験運行およびバス利用者の OD 調査、アンケート調査を実施している。 また、この結果を受け、他の自治体でよく見られる町役場や鉄道駅を中心とした路線ではなく、交通ニーズの高かった大規模小売店舗を中心とし、同施設において乗換えを可能とした 2 路線を導入している（乗車 100 円/回） なお、導入費用としては、車両費のほか、バスロケーションシステムを導入しているため、約 4,570 万円、運行費用は年間約 3,060 万円（H15）となっている。 参考：料金収入 1,459 万円、町負担額 1,601 万円）
	ポイント	☆町レベルでも交通ビジョンは必要！ ☆バス路線構築の中心は鉄道駅だけではない！ ☆複数の施策で地域住民の“足”を確保
	事例を応用すると	今後の路線バス廃止に対しても、公共交通に対する町としての方向性を明確にしておくことにより、その場しのぎ的な町営バス運行ではなく、的確で早急な対応が行えるようになる。 また、問題が発生してから対応するのではなく、超高齢化社会の到来など、地域の将来をきちんと見据え、タクシーのデマンド運行など、ドアトゥドアのサービス需要がますます増加していくことを想定した計画性のある（無駄のない）施策が実施できる。 さらに、町民の生活行動の中心がどこにあるのかを明確に把握しておくことにより、公共施設や鉄道駅の循環といった供給者ベースの施策ではなく、大規模小売店舗を中心とするような、より町民ニーズに則した施策の構築が行える。

市町村名	江刺市（岩手県） 市自らバス網の計画から実現化まで関与するため 80 条バスを選択	小高町（福島県） 市民のニーズを踏まえ、固定ダイヤ型デマンドタクシーを導入
策定までの背景	江刺市が位置する岩手県南部地方では、民間路線バスの利用者が継続的に減少している状況にあった。 バス利用者は、H 元年の年間約 106 万人から、H10 年には約 69 万人にまで 3 割以上減少し、市からもバス事業者に対して補助金を交付し、不採算路線の維持を図っていた。 需給調整規制の撤廃をにらみ、今後さらに困難さが増すと予想される路線バスの運行に対し、市民の声を運行方法に一層反映しやすくすることを目指しながら、抜本的な路線バス維持施策の検討を行うこととした。	町では、H8 年に町内を走るバス路線のうち 1 路線の廃止が決まり、住民約 1,300 人から署名が提出され、高齢者や交通弱者の足の確保が課題となり、福祉バス検討を開始し、運行経費が年間 2,300 万円～2,700 万円と高額なことが分かった。 一方で、商工会では、町内のタクシー事業の不振（実車率の低下）が課題となっており、H11 年度より、県の商工会連合会から「高齢者にやさしいまちづくり事業」のモデル事業として指定され、中心商店街の活性化を目的とした乗合タクシー導入の検討を開始した。 また、町では、県の「地域づくりサポート事業」の検討を始め、システム構築に携わっていた N T T は、H14 年 1 月より国土交通省のデマンド交通システム実験事業の補助を受けることができたため、比較的安価にシステムの開発・導入が可能となった。（福祉バスの約 40%の負担額）
施策の概要	路線バス維持施策の基本的な方針として、「市民の声を運行方法に一層反映しやすくすること」を目標において、バスの運行方式の検討を行った。第 3 セクター方式、2 1 条（貸切事業者の乗合運送許可）、80 条（自家用車の有償運送許可）などの運行方式を比較し、市として補助金を支払っていただけでは、市民の足を確保するという根本的な問題の解決にはつながらず、市自らが地域の生活交通に関わるべきとの判断の元、岩手県内の市としては初めて 80 条のもとでバス事業を行うこととした。 バス事業を行う際に 80 条を選んだ理由としては、以下の 2 点が挙げられる。 ①バス路線、運行回数、ダイヤ等に地域の意向を反映させて設定することが可能で、住民福祉の向上に直結すること ②バスの購入が必要となるが、過疎対策事業費の活用により、実質的な投資額の低減が可能になること 運行に際しては、貸切事業者に市が保有するバスを無償貸与し、車両整備・運行管理を委託することにより、補助金交付時と比べ市の負担が約 2 割程度削減される見込みがあったことがら、近隣市町村で運行実績をもつ貸切事業者への委託を決定した。 バスデザインには江刺らしさを表現するとともに、老朽化したバスターミナルを公共施設と合築して更新し、高速バス停留所や駐車場整備とあわせて市の玄関としても整備した。	小高町商工会が事業主体となり、町内のタクシー会社（2 社）からタクシー 4 台を借上げ、1 日 22 便（H16 年 11 月現在）運行している。 町民以外でも利用できるが、運行は小高町の行政区内に限定されており、あらかじめ町の情報センターに電話をかけて予約しなければならない。 運賃は、町内を大きく 3 エリアに分け、中心商店街の循環エリアを 100 円、郊外と商店街を結ぶ東部線・西部線のエリアを 300 円に設定しており、すべてチケットで精算している。 エリア毎に、乗り降り場所の違う複数の人が乗車する乗合いが原則で、利用時間は平日 8 時～16 時までで、時刻表に基づいた運行となっている。（土・日・祭日・年末年始は運休） 住民への周知策として、毎月、町報とともに、e・まちタクシーロゴ入りカレンダーを全戸に配布している。 初期投資は、補助事業であったため約 50 万円であったが、通常は 1,200～1,300 万円である。 運行費用は、年間約 1,770 万円（H15）で、このうち約 920 万円を町が負担している。
ポイント	☆行政は補助金支出だけでない！市民の声を反映した地域生活交通の実現こそが重要！ ☆行政内プロジェクトチームでの集中的な討議により行政としての施策方針を共有化！ ☆市民のニーズ把握や試行運行等を通じたより適切な路線・ダイヤの検討はできるだけ早く！	☆ニーズ把握はアンケートだけでなく、複数の調査・切り口でしっかりと！ ☆施策を継続させるには、継続的なニーズ調査が大切！ ☆交流のなかった地域間での交流の芽生え！
事例を応用すると	・ 80 条のもとでの貸切事業者委託方式により、行政支出の削減の可能性はある。 ・ただし、施策の実現化に向けては、行政としての地域交通維持の方針を明確にすることと、施策実施前の市民ニーズの収集・バスサービス内容への反映が必要条件である。	今後、バス路線の廃止による交通弱者・高齢者の足の確保の問題が大きくなることは確実であり、公共交通が断たれたままの状態では、高齢者の外出機会を奪うだけでなく、地域の衰退化にも繋がることは必至である。 そのため、自治体としては、住民（特に移動制約者）のニーズを的確に捉え、無駄な投資とならないように検討を重ね、より良い交通システムの導入を行わなければならない。 ただし、ターゲットを交通弱者でも特に高齢者の女性に絞ったことにより、安定した利用者の確保はできているが、高齢化が進む中で、次の高齢者世代への周知が課題となっている。