

事 例 紹 介

(参考図書一部抜粋)

(参考図書)

地域のモビリティ確保の知恵袋 2010

～地域の人々が笑顔になれる
持続可能な地域交通の計画づくりのための
工夫・ノウハウ～

平成 22 年 3 月

国土交通省 政策統括官付 参事官室

② 知恵袋（その6）

○ バスとタクシーの棲み分けエリアの転換といった大胆な発想の実践により、運営効率を向上 ～きくちあいのりタクシー～（熊本県菊池市）

- ・ まちの交通体系として、従来は、郊外部が補助金運行路線バス、街中がタクシーという棲み分けであったが、発想の転換により、街中を「巡回バス（べんりカー）」、郊外（中山間地域）を「あいのりタクシー」に切り替え、住民サービスを向上させたばかりでなく、運転効率を高めたことにより、市の財政負担を大幅に削減することに成功している。

● タクシーを郊外で利用するという発想の転換

- ・ 菊池市は人口約 5.1 万人、人口密度 185 人/km²、高齢化の進むまちであり、郊外は山間部が広がり、集落とバス停の距離が数百mあるとともに高低差が大きく、高齢者にとっては路線バス利用が困難であった。
- ・ かつて菊池市では、市街地を巡る路線バスが放射状のみで環状線がなく不便であったこと、市街地から中山間・山間地域へ向けた郊外行きの路線バスは乗車人数が少なく、市は年間約 2,600 万円の補助金を支出してきたことなどの問題を抱えてきた。
- ・ このような課題を解決するために、平成14年度には市街地での100円巡回バス「べんりカー」の試験運行を行い、市民から高い評価を得た。その後、中山間・山間地域の交通サービスを検討する際に、べんりカーの運行形態を当該地域に広げることについて、バスでは運行経費が高つくことや、市街地のお客をバスに奪われたタクシー事業者との調整が難航した。
- ・ しかしながら、度重なる調整の結果、路線バスによる運行ではなく、新たな運行形態としてタクシーを活用することとなり、平成15年度には中山間・山間地域のべんりカーとして「あいのりタクシー」の試験運行を実施することとなった。

● 市の財政負担を削減

- ・ 試験運行の結果、利用実績や波及効果、市の財政負担等の面で大変優れていたことから、平成 16 年度より「べんりカー」と「あいのりタクシー」の本格的な運行を開始した。「べんりカー」は、年間の1便あたりの利用者数が、運行2年目の平成17年度から平成21年度まで5年連続して11名を超え、平成21年度は12名を突破した。「あいのりタクシー」は、年間の利用者数の総計が平成19年度に約11,000人、平成20年度に約12,000人、平成21年度に約12,200人と増加しており、平成22年秋には、運行開始からの累計利用者総数が5万人を突破する見込である。
- ・ 市の運行補助費は、路線バスが運行されていた時期と比べると、約68%（年間約1,800万円）の削減になっている。

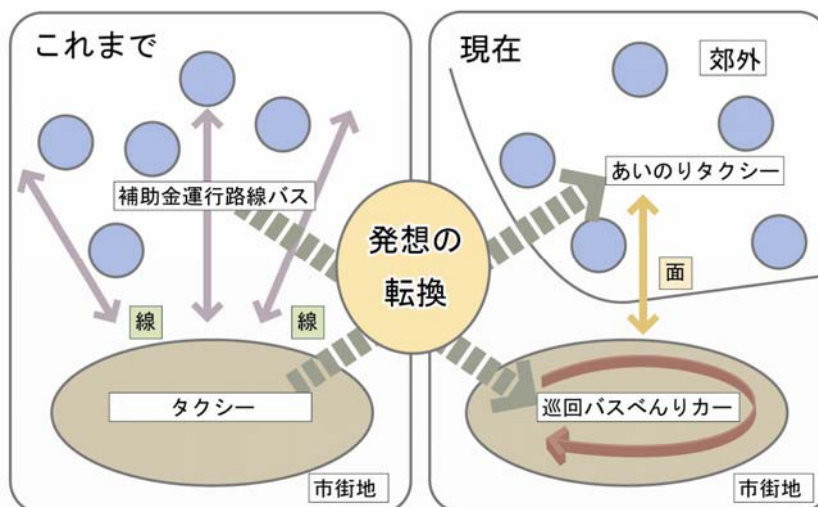


写真 3-7 きくちあいのりタクシー

（出典）菊池市HP

新しい交通体系の誕生！

～バスとタクシーの棲み分けの転換～



注) 菊池市提供資料から作成

図 3-8 バスとタクシーの棲み分けの転換

* このことにも注目

- タクシーを利用した新しい取組みを行政が示すことと、実現までの度重なる行政担当者と交通事業者との協議
- 行政トップのゆるぎない信念と担当者の努力が重要



商業事業者と協調することで相乗効果を創出する

- ・地域の商業施設と住宅地をバスで結び、バス利用者への割引チケットの配布などによる商業事業者とのタイアップで、バス利用者の増加、地域の活性化を図る。

① 知恵袋（その8）

○ 商業事業者と交通事業者の協調で、利用者の買い物ニーズと移動ニーズを結びつけ、互いの相乗効果を生み出す （青森県八戸市）

- ・市郊外の2つの商業施設と住宅団地（岬台）を結ぶことで、バスの新規需要を掘り起こすとともに、商業事業者は誘客を図ることができる。具体的には、バス利用者への割引チケットの配布など、買い物客のバス利用の促進とバス利用者の商業施設利用促進といった関係者すべてにメリットがある取組みが構築できている。

● EST（環境的に持続可能な交通）モデル事業の一環で開催されたワークショップが契機

- ・ EST モデル事業の一環として開催された公共交通に関するワークショップ（市民や市担当者、バス事業者が参加）を通じ、バス事業者と NPO 法人の連携が可能になった。
- ・ また、ワークショップのなかでは、「降りるまで分からない運賃は不安」「気軽に買物へ出かけられるバスが欲しい」「覚えやすい時刻表で運行してほしい」などの意見が出されたことから、こうしたニーズに応えるバス路線を NPO や町内会とのコラボレートで実現した。

● 需要開拓のための路線の新設と新たな運賃設定

- ・ 公共交通利用の啓発活動に取り組む NPO 法人・青森県環境パートナーシップセンターの主催する市民会議で、利用促進のためのアイデアが提案された。バス事業者はこの提案を実験的に取り組む路線として、八戸市郊外の岬台団地と市内の2つの大型ショッピングセンターを結ぶ民間バス路線を、新規に設定した。この路線の特徴は以下のとおりである。
- ・ 利用者の属性に合わせた運行時間帯の設定：ダイヤは買物時間を想定し、岬台団地発が9時～15時台に1～2本/時、ショッピングセンター発が12時～17時台に1～2本/時設定。
- ・ 上限運賃の導入：同区間の運賃は、従来、距離に応じた運賃で最大400円であったが、利用促進の一環として、民間バス事業者が当該路線に限り、300円までは距離に応じた運賃、300円を超える場合は300円と設定。
- ・ これらの取組みには公的補助はなく、ショッピングセンター事業者と交通事業者が、市の環境 NPO 法人の提案をもとに実施した取組みである。

● ショッピングセンターと連携したサービス

- ・ 公共交通利用に対する特典の付与：ショッピングセンターのバス停で降車する旅客に、乗務員が「得とくチケット」を配布し、店内で提示すると割引等のサービスを受けることができる。

● 多くの人に働きかけるためのプロモーション

- ・ 多くの人に公共交通の利用を働きかけるためにポスター、専用チラシ等の作成、沿線全世帯へポスティング。
- ・ NPOなどの住民団体と連携した企画の実施。

● 利用者の増加、マイカーからの転換

- 同路線の月間利用人員は約 5,600 人（平成 19 年 4 月）から約 8,900 人（平成 19 年 11 月）に増加した（もともと利用人員の月変動はほとんどなく、増加分は前述のサービス実施等に伴う施策効果によると考えられる）。これは、併走する市営バスからの転換に加えて、マイカーからの転換や誘発需要があったと見られる。

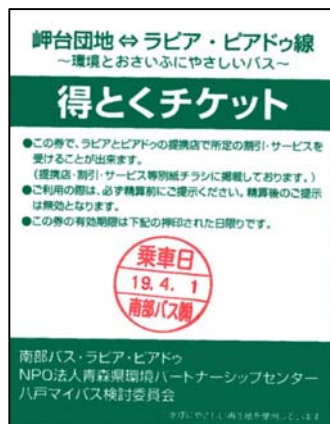


図 3-11 得とくチケット

(出典) 南部バス（株）提供資料

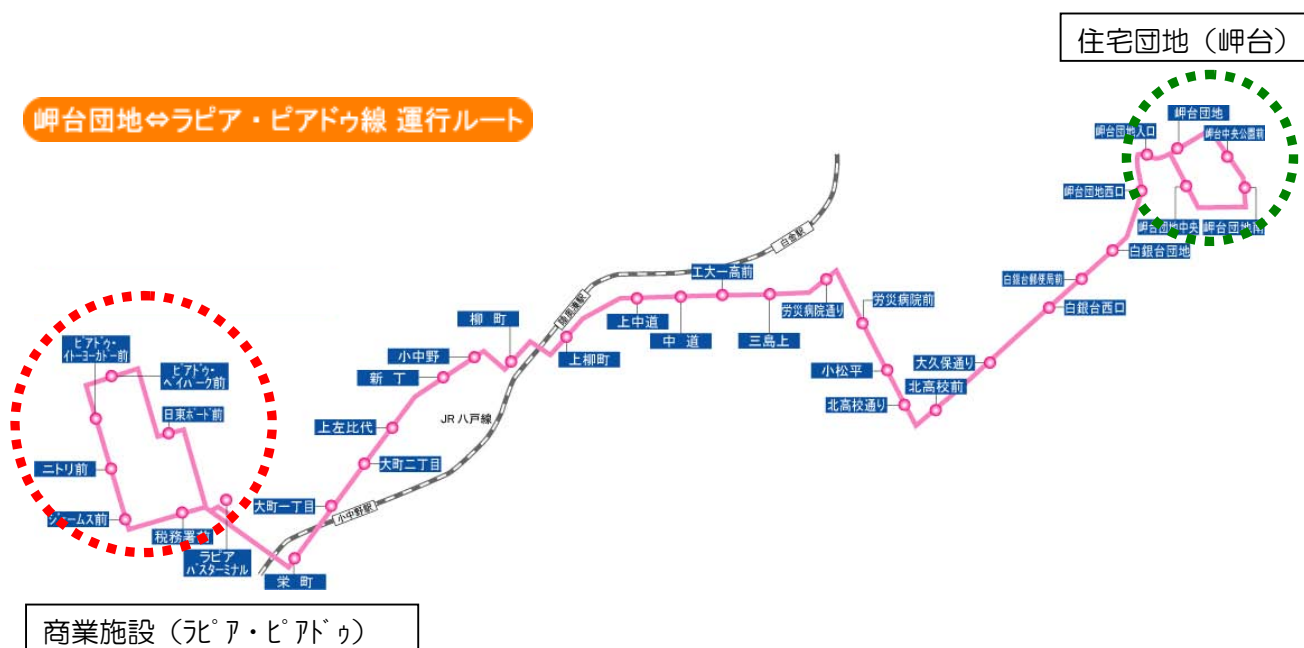
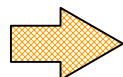


図 3-12 岬台団地⇄商業施設（ラピア・ピアドゥ）間の路線

(出典) 南部バス（株）ホームページ



ここもチェック!

＜巻末参考資料-1：地域のモビリティ確保の知恵袋＞

P.参-87～P.参-93

3-3 地域の力を活かした取組みを進めたい



“地域の力”となる様々な“資源”を活かす・組み合わせることが重要

・地域には住民、企業、NPO、交通事業者など、“地域の力”となりうる主体が存在する。地域の関係者がそれぞれの立場で保有する資源を提供し合い、協働して初めて、地域の実情に合ったサービスが提供される。

交通サービスを担う主体は多様化しており、交通事業者は、運営や運行の専門技術と情報を積極的に提供し、市民やNPOは、計画段階から参画して利用者の立場で使いやすいシステムとなるよう提案するなど、地域の関係者がそれぞれの立場で保有する資源を提供し合い、協働して初めて、地域の実情に合ったサービスが提供され、地域のモビリティが持続的に確保される。その意味でも、地域の将来のあるべき姿を提示し、住民や関係者の先導役・調整役としての自治体の主体的役割が期待される。

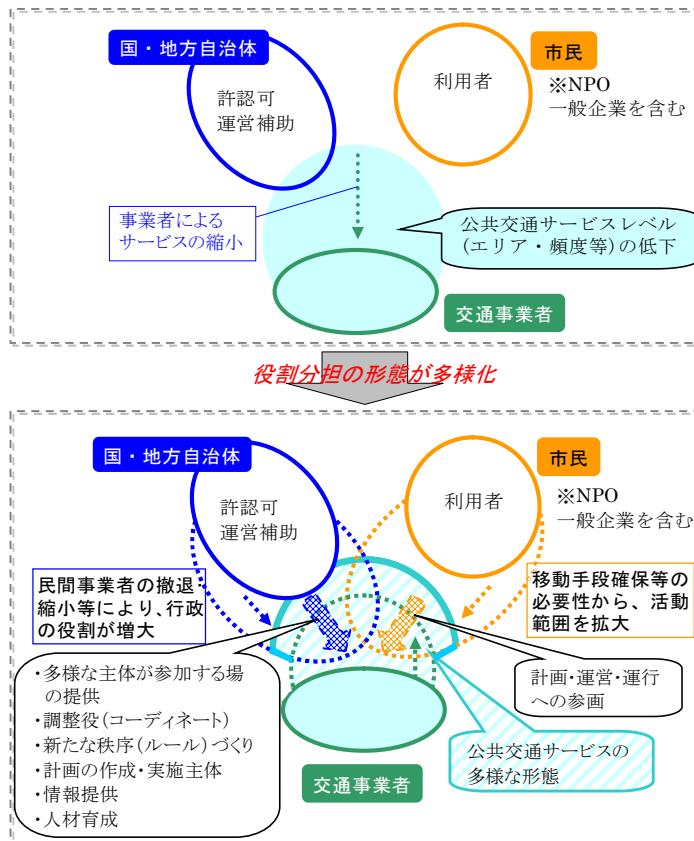


図 3-14 公共交通サービスの担い手の多様化

(出典) 地域の自立的発展のためのモビリティ確保に向けた検討の手引き
(平成 20 年 3 月、国土交通省政策統括官付参事官室)



住民の高い意識が地域を支える

- ・地域の住民が“自分たちの足”を確保し育てるために、地域の課題を共有し、地域を支える高い意識を持って、手作りの地域モビリティを運営していくことは重要である。

① 知恵袋（その11）

○ 地域住民・企業の負担・運営で、協力して支える地域の交通

～クローバーバス～（新潟県長岡市）

- ・対象地域のほぼ全世帯がNPO法人の会員になり、会費（5,000円/年）を負担することで、利用者のニーズに応じて定時定路線型とデマンド型のバスを運営。
- ・バス運行にあたっては、原則地域企業の力を活用するとともに、運転手の地域内雇用を進めている。

● 震災による路線バスの廃止がきっかけ

- ・新潟県山古志村（現：長岡市）は、新潟中越地震による大きな被害を受け、住民が村を離れ人口が減少したこともあり、それまであった路線バスが廃止されることになり、地域の足を確保することが重要な課題となった。
- ・この地域は、従来から郷土愛が強い地域であり、地域の地元企業による運行の機運が盛り上がり、NPOによる運行を行うこととなった。

● NPO法人による運営

- ・NPO法人中越防災フロンティアは、中越地震を契機に発足した組織で、中越地震の被災地住民の生活再建を支援するとともに、被災地域の総合的な防災力の向上を目的として活動している。

- ・NPOには全世帯の97%が会員となっており、会費（5,000円/年）によりクローバーバスの運営経費の一部をまかなっている。（他の財源は、震災復興基金、市からの補助）。NPO法人は安全管理、バスを使った新規事業の開発、会費の管理など総括管理を行っている。

● バスの運行は地元企業が協力

- ・一方、クローバーバスは、原則地域内企業の力を活用するとともに、運転手の地域内雇用を進めており、バスの運行は、地元企業の協力（バス運行、車両の保守点検、デマンド予約対応など）のもとで安全性・安定性を確保している。

● フレキシブルな運行が好評

- ・地元の人がドライバーでもあり、時には画一的な路線ではなく、自宅近くまで送迎するなど、フレキシブルな対応をすることもあり、住民に好評である。



図 3-15 クローバーバスの理念
（出典）クローバーバスパンフレット

- ・ 運行開始後は、バスを使わない人からも取組みに対する高い評価を得ている。その意見の主なものは、「バス路線廃止の問題は地域全体の問題」、「バスは乗らないけど地域のために必要」、「高齢化で自分で車が運転できなくなったときのために必要」などである。
- ・ 今後は運行開始後、最大5年（2013年）を目処に、NPO法人から地域住民主体の組織に運営を引き継ぐ予定となっている。

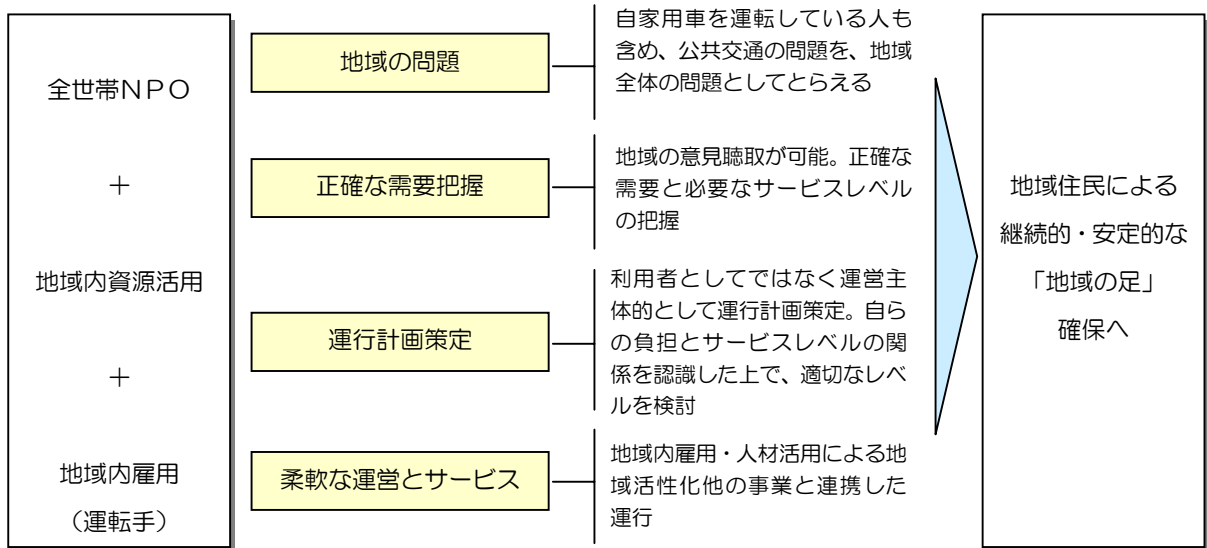


図 3-16 地域全員参加の仕組み

(出典) クローバーバス事業計画 平成 20 年度版 (NPO 法人中越防災フロンティア)

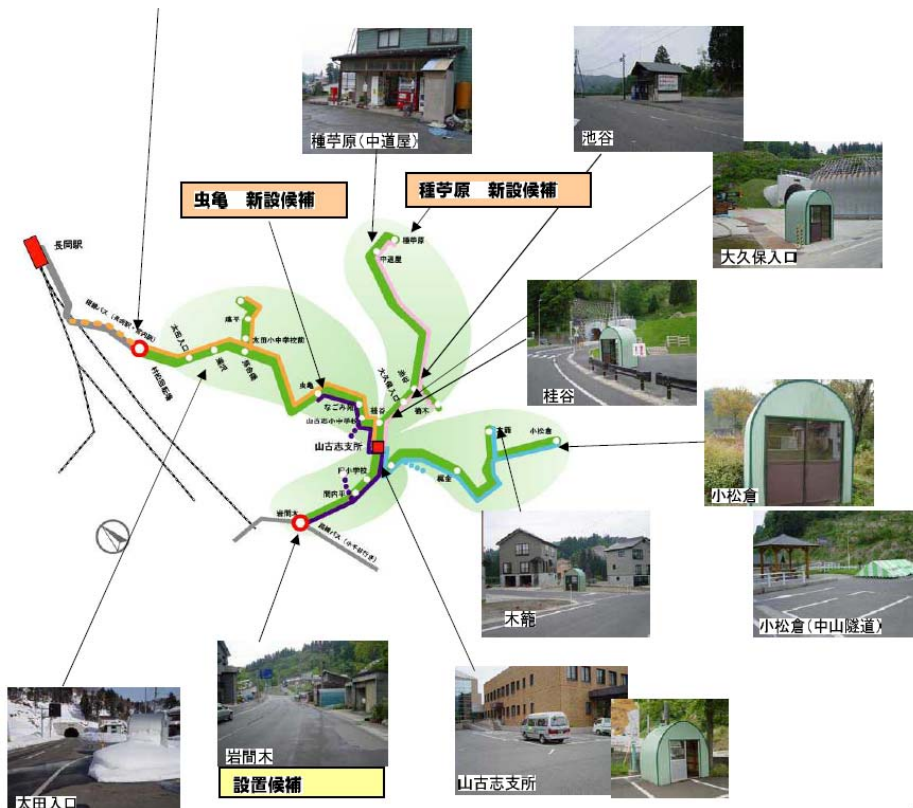


図 3-17 クローバーバス路線と主要地点の風景

(出典) クローバーバス事業計画 平成 20 年度版 (NPO 法人中越防災フロンティア)

④ 知恵袋（その14）

○ 真に必要とする市民主導のバス運行について、行政が財政補助（千葉県市原市）

- ・「あれば便利」という意識から、「地域住民が当事者意識（マイバス精神）を持ち、乗ることによって意地が図られる」といった考え方を地域住民に持ってもらうことで、運行を持続させる取組みを実施。

● 住民の動きに合わせて市が補助制度で支援

- ・ 市原市では、市民が主体となって運行するコミュニティバスなどの支援を行うため「市原市コミュニティバス等導入調査研究事業補助金」、「市原市コミュニティバス等運行支援事業補助金」の要綱を制定。
- ・ 地域住民による運営協議会が運行するコミュニティバス等について、市が運行経費の1/2を上限として補助する制度で支援。
- ・ 計画立案から、運行业者との各種協議調整、資金管理までの一連の取組みを、住民による運営協議会が実施。



写真 3-13 あおばすの車両

- ・ 赤字が発生した場合に備え、運営協議会が主体となり基金を創設。あおばすでは、3 町会が負担する基金制度を導入しているが、これまでは利用されていない。

● 「住民が公共交通を本当に必要とする」ことが大事

- ・ 当初、市民は行政運営によるバス運行の要望にとどまっており、自らの熱意で運行を実現させようという意識は少なかった。
- ・ しかし、行政担当者の市民への働きかけもあり、住民主体の研究会が発足。市民自らが主体となって「バスが必要」「バスを走らせたい」という強い思いから、あおばすの運行が実現した。このなかでは、市原市の補助制度も有効に機能した。
- ・ 「あおばす」の利用者数は増加傾向にあり、平成 18 年から 20 年で約 1.17 倍の増加率となっている。
- ・ 平成 20 年 1 月には、南総西地区において、あおばすと同様の運営・運行形態である市内 2 路線目のコミュニティバス「コスモス南総」の運行が開始された。運営主体は「南総西コミュニティバス運営委員会」であり、運行を小湊鉄道（株）に委託している。平日に、上り 8 便、下り 7 便が運行されている。

表 3-3 あおばす乗車人員の推移

年度	乗車人員（人）
17	※29,092
18	83,862
19	91,468
20	97,761

※平成 17 年 11 月運行開始

（出典）市原市提供資料



地域の企業のバックアップが地域を支える

- ・地域の企業等が地域の課題を共有し、地域を支えるために高い意識を持ってもらい、地域貢献としてモビリティ確保についてバックアップしてもらうような働きかけは有効である。

① 知恵袋（その15）

○ 地元住民・市民共同方式による地域密着型バスの運行が成功

～醍醐コミュニティバス～（京都市伏見区）

- ・路線バスが廃止され、地域の足を確保するために、行政の補助を受けず、市民、地元企業等が共同出資して運行を開始。

● コミュニティを活かした市民本位・参加によるバス運行

- ・京都市の醍醐地域では、地下鉄開業に伴う路線バス廃止により地域の足が不便になり、地形的に高台が多く傾斜の多い地域のモビリティ確保、特に、高齢者の日常の移動に支障をきたした。
- ・このため、地域住民による「醍醐地域にコミュニティバスを走らせる市民の会」が平成13年に発足し、バス運行に向けた運動、学識経験者の協力、新たなバス事業者の参入により、平成16年にバス運行に向けた取組みが開始された。
- ・図3-21のように、地域住民のボランティア活動等などのコミュニティバスを中心とした活動ネットワークを形成し、路線やバス停位置の設定等について、地域住民の参加・連携で取り組んでいる。

● 地元企業の運行協力金が支える運行

- ・地域の商業施設、総合病院、福祉施設、幼稚園や保育園、また寺院など、パートナーズの支援によって「醍醐コミュニティバス」の運行協力金が確保された。

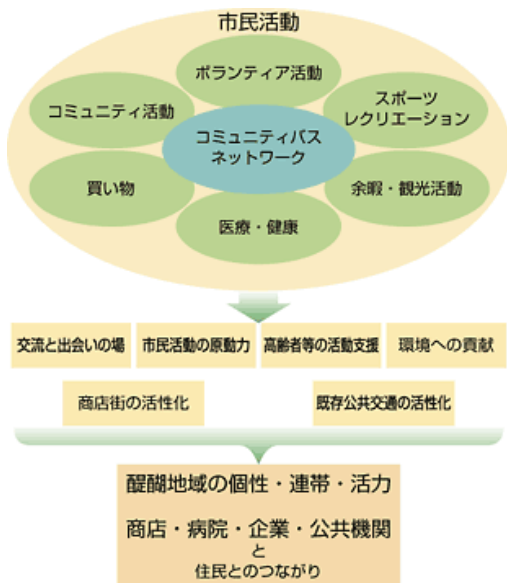


図 3-21 醍醐バスの役割と意義

図 3-22 100万人突破イベント案内

(出典) <http://www16.ocn.ne.jp/~daigobus/support/index.html>

② 知恵袋（その16）

○ 地元自治会が地元交通事業者に運行を依頼し、事業者が自治会の熱意に応じて運行を実施 ～乗合タクシー「ふれあい号」～（長崎県佐世保市）

- ・ 4つの地元自治会が交通対策運営協議会を組織し、直接タクシー事業者へ乗合タクシーの運行を委託。
- ・ 運営協議会は、独自に運行状況を調査し、運行ルートの変更、停留所の増設、住民へのPR活動等を熱心に行うことで、自らのニーズを運行に反映し、住民に使ってもらうことで、取組みを持続。
- ・ 事業者は地元への貢献のために献身的な運行を行い、行政に頼らずに運行を持続。

● 地元自治会と交通事業者の良好な協力関係

- ・ 佐世保市が公共交通空白地帯の解消を目的とした社会実験を1年間（平成18年3月1日～平成19年2月28日）実施し、意欲のある地元交通事業者を選定して、平成19年3月1日から本格運行を開始した。
- ・ 乗合タクシーは、設定されたルートを運行されており、停留所も設置されている。（P.88を参照）
- ・ 協議会は乗合タクシーの運営主体、4つの自治会長を中心としたメンバーで構成される。運営協議会から直接、タクシー事業者に運行委託をしている。



写真3-14 ふれあい号
（出典）ラッキー自動車（株）ホームページ

● 地元自らが育てる取組み

- ・ 地元自治会が主体となって毎月1回は協議会を開催。「ふれあい号ニュース」の発行など積極的な情報提供による利用者の確保、回数券の発行、割引制度の検討などの継続的なサービス改善に取り組んでいる。
- ・ なお、運営協議会の運営に係る基本費用は地域住民による協賛金（1口200円）によって賄われている。

● 行政に頼らない運行

- ・ 地元（運営協議会）が利用ニーズの把握のためのアンケート、乗降者数調査や定期的な運営対策の話し合いなどを実施。こうした地元の熱意に押され、地元の交通事業者も赤字覚悟の運行を続けている。このことで、運行経費を抑制でき、行政補助に頼らずに運行が継続されている。

③ 知恵袋（その17）

○ 一度廃線になった路線の運行再開に向け、市民運動が関係者を動かし、自らもサポーターとなることで運営を支援 ～えちぜん鉄道～（福井県）

- ・市民運動がトリガーとなり、行政・政治、住民を動かした。このなかで様々なキーパーソンを連携させたことも重要。また市民の苦い経験（運行停止）が運行再開への意欲と結びついた。
- ・地元住民に支えられた仕組みをつくること、身の丈にあったきめ細やかなサービス提供が成功の秘訣となっている。

● 利用者がV字回復

- ・トレンドと比較すると平成20年で約77万人の増加と推計。

● 行政からの支援額が減少

- ・平成20年の2.2億円/年から、平成21年には1.8億円/年に減少
- ・地元住民、企業、行政、鉄道事業者が連携して、運行を支えることで再開後には、利用者が増加し京福電鉄時代の予測を77万人上回った。（平成20年度）

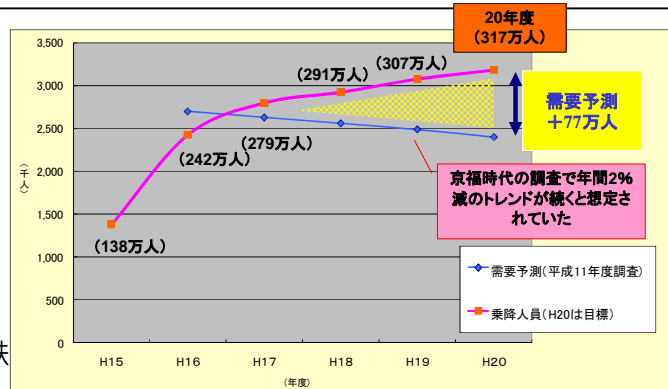


図 3-23 平成 15-20 年度利用者数の推移（京福電鉄時代のトレンドとの比較）

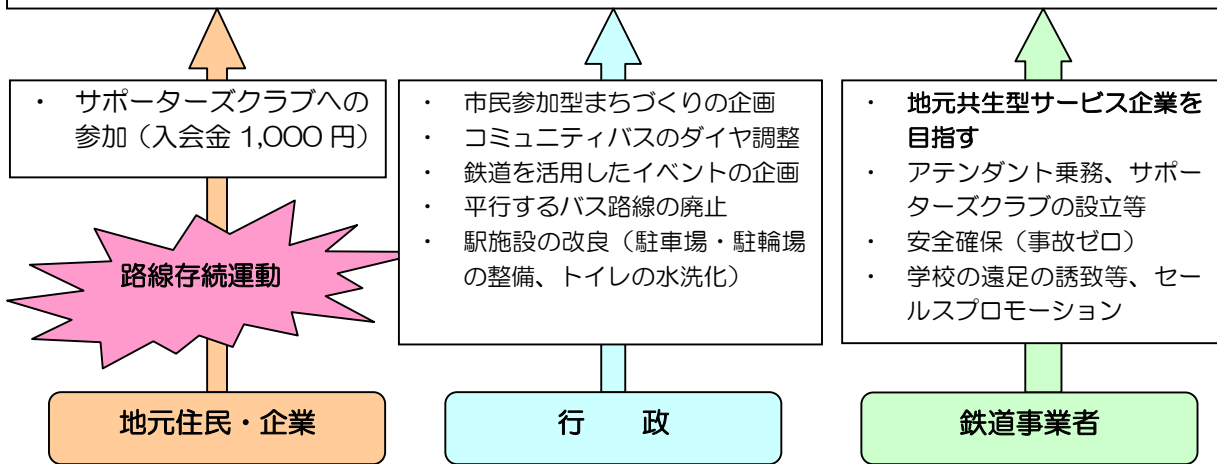


写真 3-15 えちぜん鉄道とアテンダント
（出典）えちぜん鉄道（株）ホームページ

➔

ここもチェック！

＜巻末参考資料-1：地域のモビリティ確保の知恵袋＞
P.参-8～P.参-10、P.参-71～P.参-73