

## 関市の新たな公共交通システムの方針（福本試案）

### 階層的公共交通ネットワークへの再編

関市の公共交通は、「市域外」、「市域内」、「地区内」、「福祉系」の4つに分類することができる（図-1）。

各レベルに適切な運営方式・運行形態を採りつつ、全体として公共交通ネットワークを構成するように調整すれば、持続可能な公共交通システムを構築することができる。

#### ・市域外

都市間高速バス、幹線系路線バス、鉄道など、他市町村との幹線系交通機関であり、事業者の独立採算での運営を前提とする。

名古屋・岐阜・美濃太田など県内外の中心都市への交通を担うものとする。

#### ・市域内

それぞれの地域（合併前市町村）の中心部を結ぶ路線バスであり、市が事業者に補助を行いつつ運行本数を一定以上確保する。

#### ・地区内

それぞれの地域内（合併前町村内）を運行するもの。各事務所や道の駅などに結節点を設け、中心部方面への路線バスとの結節を確保する。

旧関市中心部では現在のコミュニティバスをベースに見直しを行う。市が主体となって運営を行いつつ、商業事業者などの協賛も得て、財源を確保する。

旧町村部においては、各事務所を中心にフィーダーバスをデマンド方式などによって運行する。市が補助しつつ、運営は地元の組織によって行う。運行はバス・タクシー事業者などに委託する。

#### ・福祉系

各地域を週に1～2回程度巡回する福祉バスを無償、または低運賃で運行する。

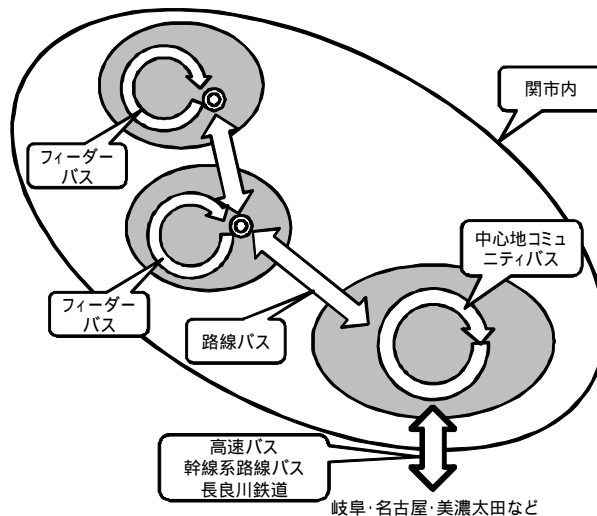


図-1 階層的公共交通ネットワークのイメージ

【名古屋大学 福本雅之】

「適材適所」と「一所懸命」

コミュニティバスや路線バスのみで市内全域の交通空白地を解消しようとか、DRT で万事解決、とはいかない。特に閉市の場合、中心市街地から山村地域まで様々な状況の地域が市域内に存在するため、市内全域の公共交通網をデザインする一方で、地域の状況にあったサービスを提供する必要がある。

そのため、地域の状況にあった運行形態を地域ごとに生み出す「一所懸命」と、市域全体としては一つのネットワークとして構成させるという「適材適所」の考え方が重要。

そのためには、地域においては地元組織によって運営を行い、市域全体としては市が中心となって路線網をマネジメントしていく必要がある。

「適材適所」・・・どういう運営方式が地域・利用者にとって好都合で、どういう運営組織・資金スキームが持続可能なのかを見定めていくこと。

「一所懸命」・・・現場を起点とし、協働により「住民の・住民による・住民のための交通」を欲しいと思う人たちが集まって、つくり、守り、育てることでバス運行を行なっていくこと。

## 改正道路運送法

2006年10月1日施行。

営利事業としての道路運送事業をコントロールする法律から、利用者ニーズに応じた交通政策を実施する法律へ。

- 改正法のポイント

- 「乗合」事業の整理統合

複数の乗客を乗合輸送するサービスは、その形態を問わず「乗合」に統一

市町村が「地域公共交通会議」を設置し、地域が必要と認めた公共交通については、運賃設定・路線新設・事業変更・廃止手続きを簡略化

ボランティア有償運送の制度化

登録制とし、関係者が合意した場合は市町村・NPO等によるサービス可

福祉有償・過疎地有償の法的位置づけを明確化

市町村による白ナンバー乗合輸送（旧80条バス）もここへ統一

- 地域公共交通会議

市町村が主宰し、市町村・バス事業者・運輸局などに加え、住民代表・利用者代表・警察など、地域公共交通に関わる主体が一堂に会する。

路線やダイヤ、運賃といった地域公共交通に関わる事項について協議し、協議が整えば、国への各種手続きが簡略化される（表-3）。

表-3 乗合事業に関する弾力的運用の例

		通常	弾力的運用
事業の許可		3ヶ月	2ヶ月
事業計画変更	路線新設	3ヶ月	1ヶ月
	路線変更	2ヶ月	1ヶ月
上限運賃の認可		3ヶ月	1ヶ月（届出）
最低車両数		常用5+予備1	制限なし

その他、路線の休廃止などについても短縮される

### 様々な地域公共交通の運行形態

かつて地域公共交通を担うモードは、鉄道・路面電車・バス・タクシーのみであった。

現在は、多様なモードが開発され、需要に合わせてモードを選択できる（図-2）。

需要に応じたモードを選択することで、財政負担を抑えつつ、サービスレベルを維持する

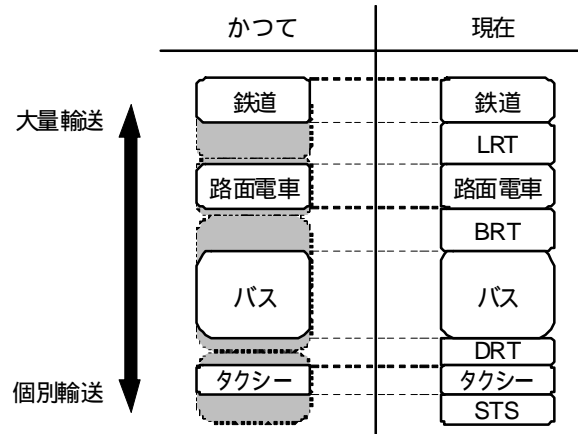


図-2 多様化する交通モード

ことが可能になる。

バスだけで市内全域をカバーするのではなく、地域や利用者数に応じてワゴン車（乗合タクシー）などを用いることで、利便性を高めつつ、財政負担の軽減を図る

### 用語説明

#### LRT : Light Rail Transit

鉄道よりも簡易で、路面電車よりも定時性・高速性の高い軌道系交通システム。低床車両の導入などにより、高度化された路面電車と一般には理解されている。

#### BRT : Bus Rapid Transit

バス専用道路・レーン、公共交通優先信号、接続バス車両の導入などにより、定時性・快速性などを増したバスシステムの総称。

#### DRT : Demand Responsive Transport

日本語に訳すると「需要応答型交通」。利用者の呼び出しに応じてルート・ダイヤなどが変わる乗合交通。日本では「デマンド型乗合タクシー」がその代表例である。

デマンド型乗合タクシーは、大まかな運行エリアや目安のダイヤは決まっているが、利用者が電話などで呼び出すことでドアトゥドアの運行を行うもので、呼び出しがなければ運行しない。

2006年の道路運送改正によって「区域運行」「路線不定期運行」と定義されるもの。

#### STS : Special Transport Service

介護の必要な高齢者・障害者をドアトゥドアで移送するサービス。日本では、福祉タクシー・福祉有償運送などによって行われることが多く、公共交通というよりも、むしろ福祉サービスの観点から行われるもの。会員制や登録制によって利用者を限定する場合が多い。

乗合交通サービスの分類軸

サービス内容を特徴づける「乗降地点（停留所）」「ダイヤ」「経路（ルート）」の自由度（図-3）と、各地の運行事例（表-1）

A) 乗降地点の自由度

決まった乗降地点（停留所）で乗降することとしているか否か

B) 経路の自由度

定められた経路上のみを運行するか否か。中間的なものとして、基本的には定められた経路上を運行するが、迂回ルートを設定、呼び出しがある場合にはそれを経由するもの

C) ダイヤの自由度

定められたダイヤに従って運行するか否か。中間的なものとして、ダイヤは決まっているが、利用客のない場合には運行を行わないもの（目安の時刻は存在する）

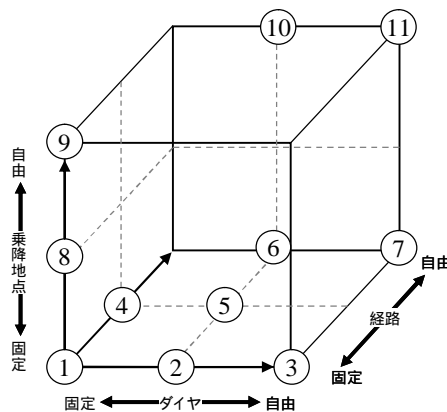


図-3 乗合交通サービスの分類軸と各事例

表-1 運行形態の分類と日本の代表的な運行事例

乗降地	ダイヤ	経路	代表的な事例	運行地域
固定	固定	固定	乗合路線バス	-
固定	目安有	固定	舞鶴・杉山・登尾バス	京都府舞鶴市
固定	自由	固定	能勢デマンドバス	大阪府能勢町 (現在は運行されていない)
固定	固定	迂回有	東急トランセ	東京都渋谷区・目黒区
固定	目安有	迂回有	福地ふれあいバス	青森県南部町(旧福地村)
固定	目安有	自由	多摩のりタク (フレックスルート)	東京都多摩市 (スウェーデン)
固定	自由	自由	中村まちバス	高知県四万十市(旧中村市)
目安有	固定	固定	フリー降車バス	-
自由	固定	固定	フリー乗降バス	-
自由	目安有	自由	小高eまちタクシー	福島県南相馬市(旧小高町)
自由	自由	自由	タクシー	-

各種の運行形態を道路運送法における乗合事業の分類に対応させてまとめたものが表-2。

表-2 道路運送法における乗合事業の分類と運行形態の関係

	乗降地	ダイヤ	経路
路線定期運行	固定	固定	固定
路線不定期運行	固定	非固定	固定
区域運行	非固定	非固定	非固定

住民協働による運営

バス事業者が運営・運行を行い、市が財政負担を行うのではなく、地域住民が運営を担い、市がそれを支援するような「協働」による運行方式を採用する。

地域の状況に応じたフレキシブルな運営を実現することで、利便性を向上させて利用者を増加させつつ、運行経費の削減を図る。

・運営・運行分離方式

バス事業者が企画（路線・ダイヤ等の策定など）・運営（経理・フォローアップなど）・運行（運転・運賃収受・車両整備など）をすべて担うのではなく、企画・運営・運行を様々な主体が役割分担（表-2）

より利用者に近い主体が運営を担うことで、ニーズ把握や路線設定などが容易になる

・トップダウンからボトムアップへ

事業者・市町村だけでなく、地域住民や沿線企業も参画して計画を策定する地域が参画することで、利用促進が図られ、フォローアップが可能（図-4）

表-2 運営と運行の分離

	企画 (路線・ダイヤ策定)	運営 (経理・フォローアップ)	運行 (運転・運賃収受)
従来	バス事業者		
	市町村		バス事業者
現在	市町村		
	市町村 沿線企業 地域住民 など	市町村 沿線企業 地域住民 など	バス事業者 地縁組織 など

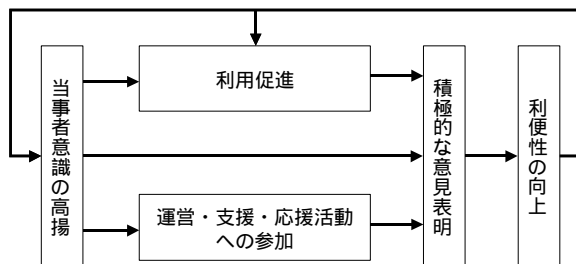


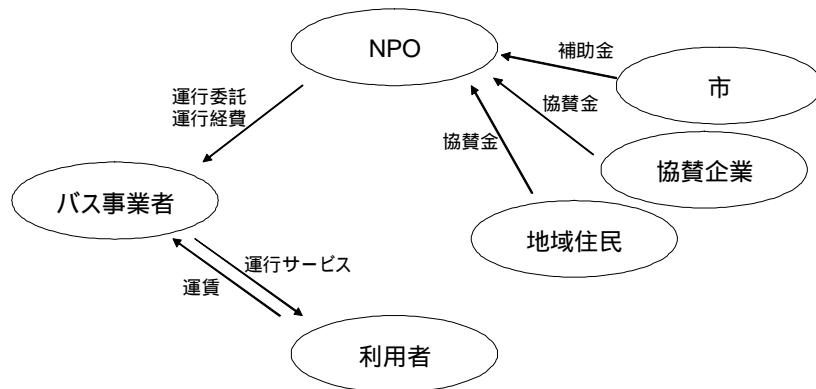
図-4 主体の参加によるフォローアップ

【事例】

NPO による地域公共交通運営：生活バスよっかいち

行政と住民の協働による地域公共交通運営：松阪市の交通システム

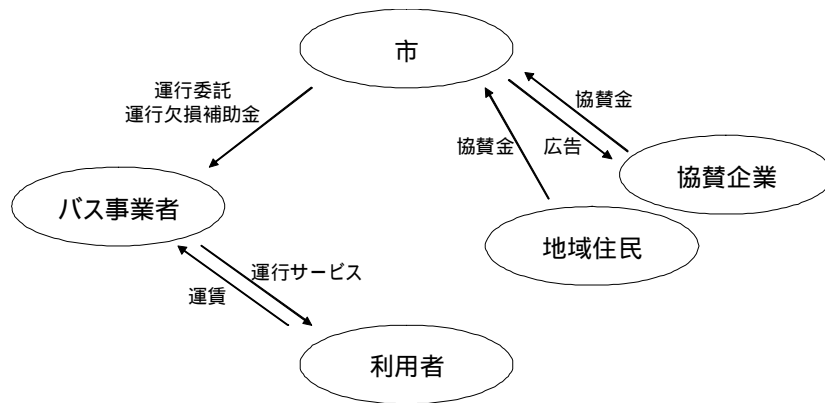
事例：三重県四日市市 生活バスよっかいち（運営主体：NPO 法人生活バス四日市）



運行地域	三重県四日市市羽津いかるが地区
運行地域の人口	15,060 人
運行地域の人口密度	1,711 人/km <sup>2</sup>
運行許可	21 条
運営主体	NPO 法人 生活バス四日市
運行主体	三重交通(株)
運賃(一般・1 乗車)	100 円
運賃以外の財源	公的補助・沿線企業協賛金・個人協賛金
運行開始年月日	2002/11/01 試験運行開始(無償)、2003/04/01 本格運行開始(有償:100 円)

- ・路線バスの廃止と、市による代替バス運行不可能
- ・地域住民有志、沿線スーパー・病院が NPO を設立、バス事業者に運行委託
- ・利用者からの運賃収入に沿線スーパー・病院・地域住民の協賛金、市の補助金により運行経費を確保。バス事業者も運行経費を抑え協力
- ・路線・ダイヤの策定、協賛金の確保、応援券(定期券)・回数券の販売などを NPO が担当
- ・バス利用者に対してスーパーが優待(スタンプカード)
- ・無償試験運行から有償運行へ切り替え後、利用者が増加

事例：三重県松阪市 鈴の音バス（運営主体：松阪市）

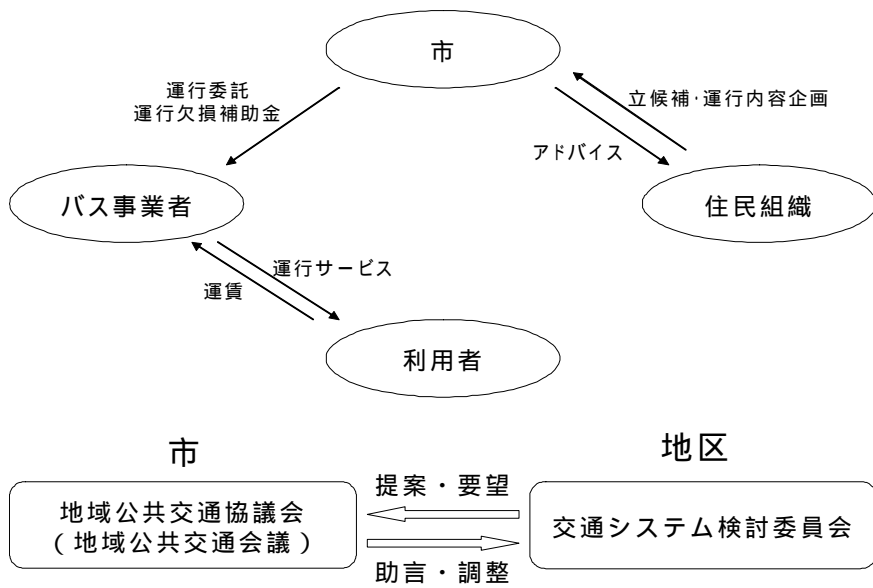


運行地域	三重県松阪市
運行地域の人口	67,070 人
運行地域の人口密度	2,080 人/km <sup>2</sup>
運行許可	21 条
運営主体	松阪市
運行主体	三重交通(株)
運賃(一般・1乗車)	100 円
運賃以外の財源	公的負担・沿線企業協賛金・個人協賛金
運行開始年月日	2005/04/20 運行開始

- ・ コミュニティバス運行によって活性化が期待できる中心市街地の商業事業者や地域住民を市が巻き込む
- ・ 利用者からの運賃収入、協賛企業の協賛金、地域住民の個人協賛金、市の補助金により運行経費を確保
- ・ 協賛企業はバス停や車体内外に広告を表示



事例：三重県松阪市 黒部・東地区コミュニティバス（運営主体：松阪市、黒部・東地区公共交通運行協議会）



運行地域	三重県松阪市黒部・東地区
運行地域の人口	6,924 人
運行地域の人口密度	619 人/km <sup>2</sup>
運行許可	21 条
運営主体	黒部・東地区公共交通運行協議会 / 松阪市
運行主体	三重名鉄タクシー(株)
運賃(一般・1乗車)	100 円
運賃以外の財源	公的補助
運行開始年月日	2006/07/10 運行開始

- ・バスの欲しい地域は、市に対してその旨を表明し、地域内で組織を作って路線やダイヤについて検討
- ・市は上位計画や他の地域との調整、地域に対してアドバイスをを行う。陳情だけの地域にバスは引かない