

地域生活交通を安定的かつ 持続的に運行する仕組みづくり

青森県 田子町

人口：6,888人

面積：242.10km²

担当部署：町民課住民環境グループ

概要

モータリゼーションの進展や過疎化、少子化などの進行により、バス利用者が年々減少を続け、収入不足によるバス事業者の経営不振が深刻さを増している中、住民の生活交通の確保という観点から、バス路線維持のための行政負担による赤字補填を余儀なくされている。

このため、年々増加する赤字バス路線維持のための公費負担を抑制しつつ、地域住民のニーズに応じた公共交通体系、効率的・効果的な低コストの運行体系、そして安全安心で持続可能な運行体系の確立を目指し、路線バス（4路線）、スクールバス、患者輸送バスの運行を統合し、平成20年4月1日からコミュニティバスの運行を開始した。



☆コミュニティバス

選定理由

（青森県コメント）

鉄道路線がない田子町において、持続可能な公共交通体系の確立は重要課題であり、当該取組を通じて、地域住民の利便性向上を図っている点、コミュニティバスとして機能を

統合し町負担を削減している点を評価したい。

背景

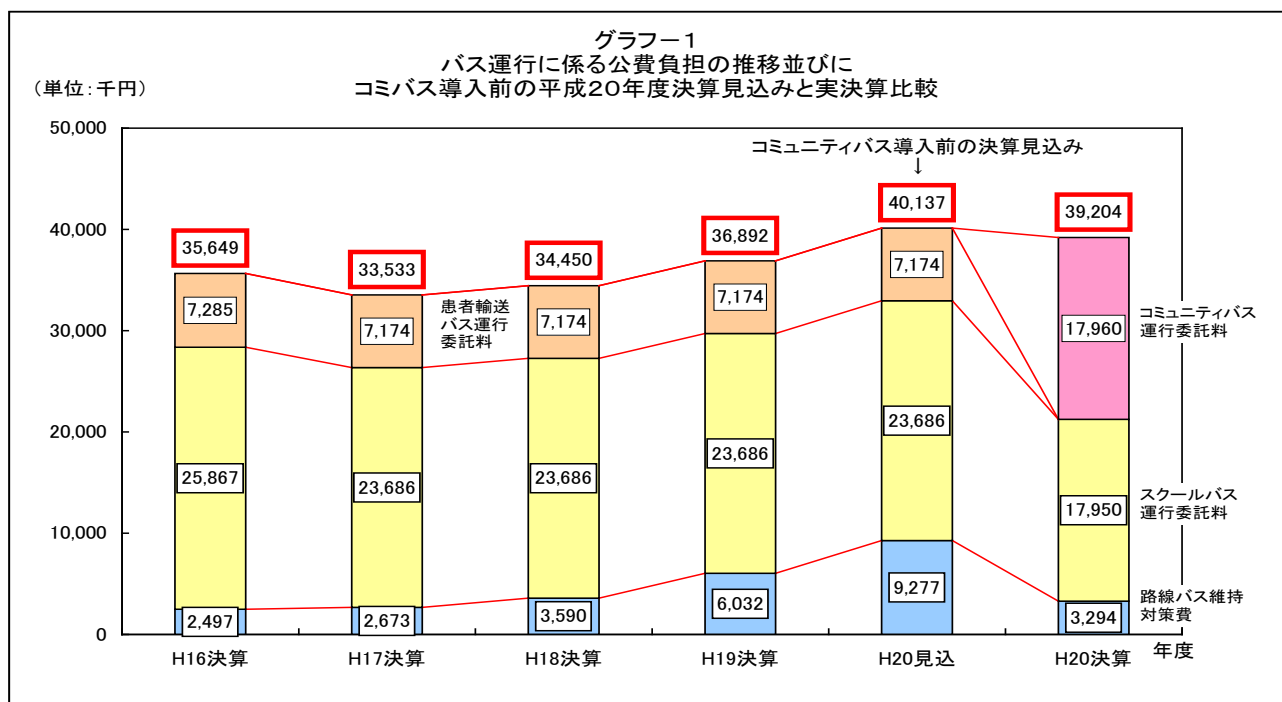
当町地域内には鉄道が無く、公共交通として運行しているバスは、路線バス（４路線）、スクールバス、患者輸送バスの３種類であった。

これらのバス運行は、相互に重複する路線やダイヤ、乗車密度の低さ、過大な車輛規模、待機時間の長さ、公共交通の空白地域があるなどの課題を抱えていた。

特に路線バス（４路線）は全て赤字路線であり、国庫補助対象１路線、町単独補助３路線という状況にあったが、国庫補助対象１路線については、平成２０年度において輸送人員が国庫補助基準を満たすことが極めて困難な状況に陥り、国庫の補助が受けられず、「グラフー１」のとおり町の公費負担がさらに増すことが明白な状況となっていた。

このため、平成１９年７月に地域公共交通連絡会議（町民課及びバス運行関係職員などによる庁内検討会議）を立ち上げ、バス運行に関する見直しに着手し、翌８月には輸送事業者、学校関係者、運輸局職員、バス利用者などで構成する地域総合公共交通協議会を設置し、コミュニティバスの運行に向けた協議に入った。

【参考：バス運行に係る公費負担の推移等の状況】

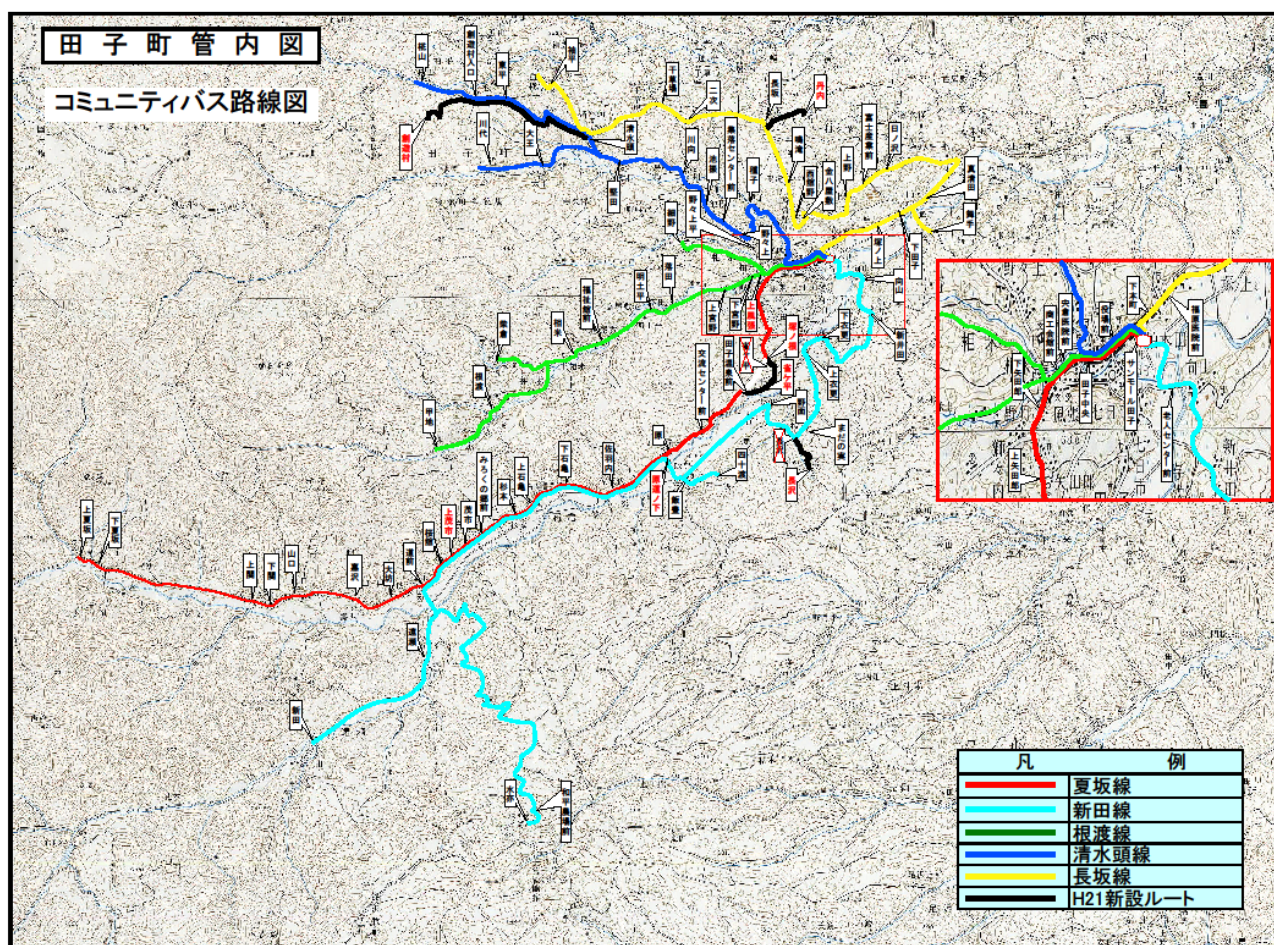


具体的内容

平成 19 年 7 月から 20 年 3 月までの主な取組内容は以下のとおりであった。

1. 地域公共交通連絡会議（庁内会議・7 回開催）
2. 地域総合公共交通協議会（5 回開催）
3. 路線バス・患者輸送バス・スクールバスの乗降調査並びに聞き取り調査
4. 集落における公共交通サービス意識調査（11 行政区、アンケート調査）
5. 小中学校スクールバス実務者との協議
6. 運行ダイヤ及び運行ルート計画（案）作成
7. バス事業者との実現性協議
8. 国及び県の運行認可担当部局並びに県の交付税担当部局との協議
9. 地域説明会
10. 町議会への説明
11. 道路運送法第 15 条の許可申請（バス事業者）
12. バス停留所施設の整備（バス事業者）

【参考：コミュニティバス路線図】



取組中の課題・問題点

1. 路線バスに関する課題・問題点

- ①国庫補助1路線の20年度輸送人員が国庫補助基準をクリアできない見通しが濃厚。
- ②運行車両が中型バスで乗車密度が低い。
- ③料金が安い（例：町中心部から16km離れた集落間で往復1,500円）。

2. スクールバスに関する課題・問題点

- ①運行車両が中型バスで乗車密度が低い。
- ②中学校の6km以上の遠距離通学の無交通地域がある。
- ③小学校バス3台、中学校バス1台が、それぞれ分離した運行経路となっている。

3. 患者輸送バスに関する課題・問題点

- ①集落と医療機関を結ぶ運行回数が週1回と少ない。
- ②運行車両が中型バスで乗車密度が低い。
- ③特別交付税措置の患者輸送車は市町村の所有が前提であるため、交付税の算入が見込めない。

工夫点

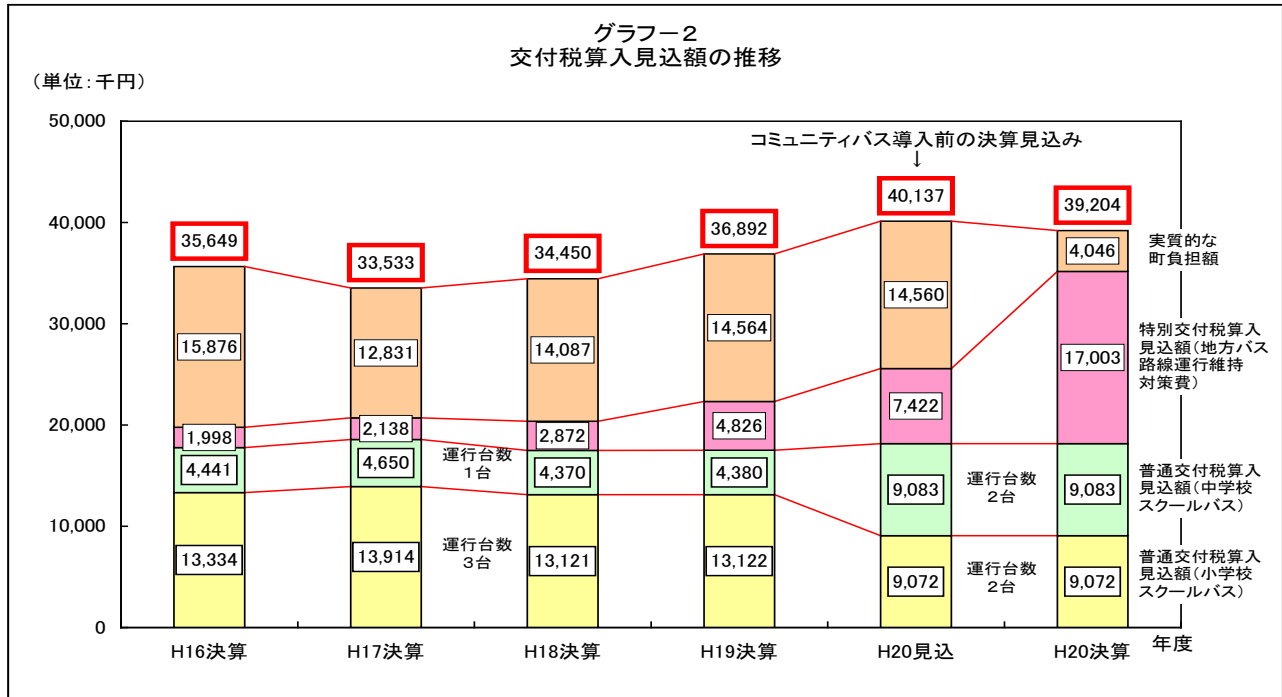
- 1. 乗車密度の低い路線バスの町内区間（2路線）を廃止することとした。
- 2. スクールバスについては、全集落を巡る路線化を図り、遠距離通学の無交通地域を解消するとともに、小・中・高校生を混乗させることとした。運行車両も当面の間、中型バスから輸送人員に応じた適正規模の小型バス（概ね29人乗り）とした。
- 3. 患者輸送バスについては、町内全集落を毎日定時に巡り、患者の足から住民生活の足となるコミュニティバスに発展的にシフトし、運行車両も中型バスから輸送人員に応じた適正規模の小型バス（概ね29人乗り）とした。
- 4. 持続可能な公共交通確保のため、可能な範囲内において有料化を図った。（現在は、一乗車一律100円、高校生以下は無料としている。）

効果

- 1. 利用料金町内一律100円としたため、路線バス利用者の負担が軽減された。
- 2. 小・中・高校生は、スクールバス運行時間帯以外に乗車しても無料であるため、町内を自由に往復できる状況となった。
- 3. 患者輸送バス利用者は、無料が100円となったため負担は増加したものの、従来は各集落と医療機関を週1回だけ往復していたのが毎日運行となり、通院面での利便性が向上した。
- 4. 公共交通の空白地域が解消された。

5. バス利用者が増加した（参考：平成 18 年度患者輸送バス利用者数 13,423 人、平成 20 年度コミュニティバス利用者数 34,096 人（高校生以下除く））。
6. 交付税の算入額が見込める状況となり、実質的な町負担額が下記「グラフー 2」のとおりに軽減された。

【参考：交付税算入見込額の推移の状況】



住民（職員）の反応・評価

住民からは、利用料金（町内一律 100 円）に関する苦情はまったく無く、「便利が良くなって助かっている」「一人暮らしで家に閉じこもりがちな町民の方も役場や商店街で見かけるようになった」との評価を得ている。

フォローアップ

コミュニティバスについては、バス運行担当課において、運行に関する意見・提案を取りまとめ、概ね上半期・下半期ごとに地域公共交通連絡会議（庁内会議）を開催検討し、コミュニティバスの路線ルート変更、ダイヤ変更、停留所の増設などについては、地域総合公共交通協議会の意見を聴き、できるだけ住民の要望に応えるようにしている。

また、スクールバスについては、2 ヶ月に 1 回程度、学校のスクールバス実務者との定例会議を設け、学校行事などに対応した運行となるようにしている。

今後の課題

1. 車イス乗降可能バスなど高齢者対策に優れた車輛の導入
2. 車内アナウンスの有効活用
3. 運行便数の増設
4. 集落から離れた場所にある町内景勝地及び観光施設までの路線延長
5. 依然として児童生徒のマイカー送迎が多いため、スクールバス利用の一層の促進

上記のいずれも導入費用などを考慮しながら今後検討することとしている。

今後取り組む自治体に向けた助言

地域生活交通の確保に関する取り組みは、各自治体それぞれ多種多様である。当町の場合には、バス運行を対象に「住民の足を確保する」ことを目標として見直しを図ったが、他の施策と同様に、見直し後の経費と実質的な財政負担をにらみながら取り組むことが大事である。