

(3) 地域の事業者等が主体となった取組

事例8) 中心商業地区活性化のため、事業者が主体となりバスを運行【京都市】

1) 概要

- ・夜間の京都駅へのアクセス不便が、河原町の衰退につながっている認識のもと、事業者等が出資者となり、有限責任事業組合（LLP）を設立し、取組を実施。
- ・このLLPが事業主体となり、よる10時以降、10分間隔で10本、都心部（河原町及び祇園）と京都駅間を結ぶ直通バ「よるバス」を運行。

位置図



表 よるバスの概要

法的位置付け	道路運送法第4条 一般乗合旅客自動車運送事業
運営体制	図 運営体制を参照（次頁）
運行開始日	平成19年12月1日
路線	定時定路線
運行便数	・かわらまち・よるバス：1日10便（10時より10分おきに10本） ・ぎおん・よるバス：1日10便（10時より10分おきに10本）
運賃	220円（市バスと同額運賃）
利用状況	・2008年12月に年間利用者7万5千人を達成
サービス	・河原町三条、四条河原町は、バス停が系統によって、交差点の南北に分かれているが、よるバスではあえてそれぞれに停車するようにしている。 ・夜10時以降も、京都駅方面に向かう市バスの路線があることから、よるバスとバッチングすることになるが、市バスとよるバスとを交互に走らせ5分間隔を実現している。

※有限責任事業組合（LLP）

⇒構成員全員が有限責任で、損益や権限の分配が自由に決めることができるなど内部自治が徹底し、構成員課税の適用を受ける組織形態。LLPの事業で利益が出たときには、LLP段階で法人課税は課されず、出資者への利益分配に直接課税されることになる。

※合同会社（LLC）

⇒有限責任と内部自治の徹底についてはLLPと同じであるが、LLPとの違いは、法人格を有していることであり、それゆえ、構成員に直接課税されるのではなく、法人組織に課税される。また、内部留保が可能な点もLLPとは異なる。

3. 合意形成の実践例
(3) 地域の商業者等が主体となった取組～事例8)

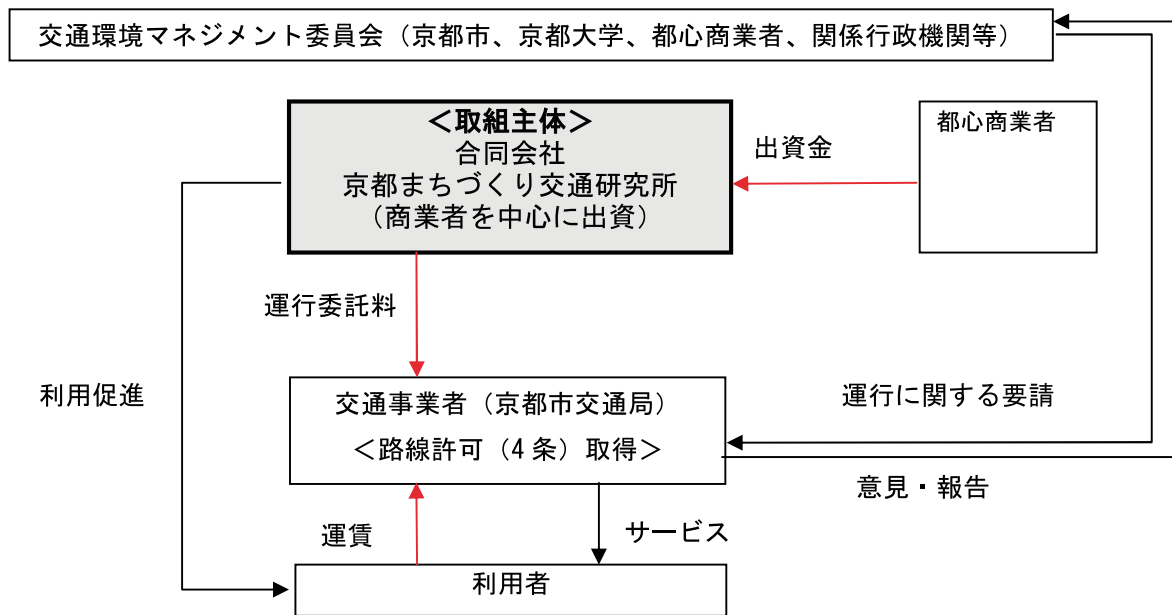


図 運営体制



写真 よるバスの車両

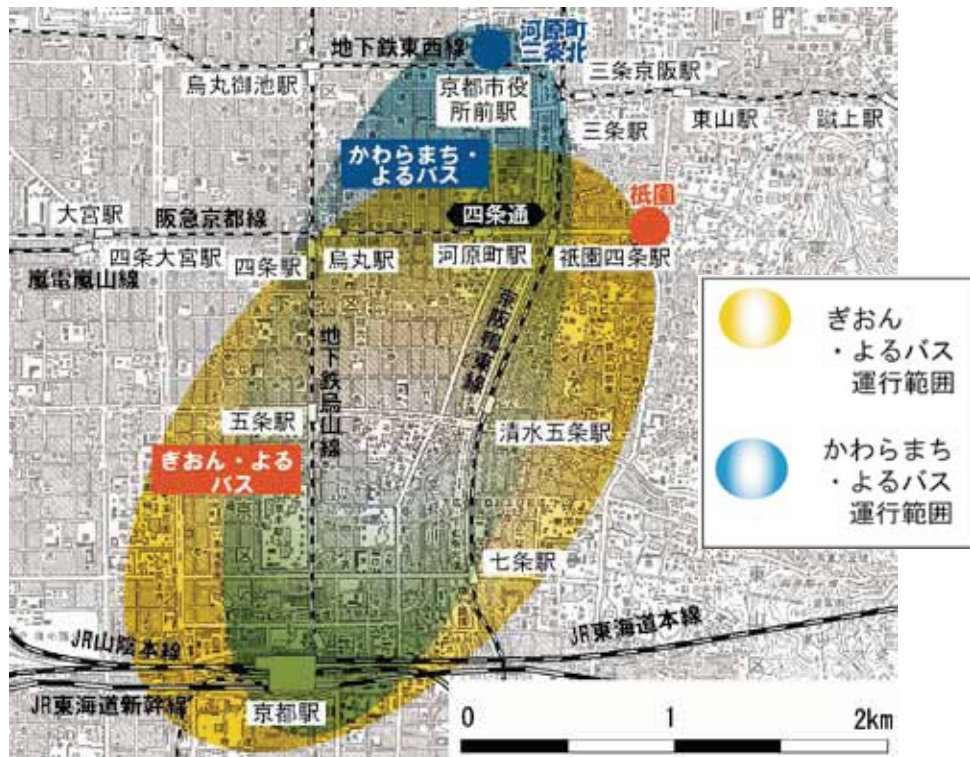


図 運行範囲



図 よるバス バスで巡る夜の京都 ルート図



写真 商店街に設置された駐輪場

京都まちづくり交通研究所では、「かわらまち・よるバス」「ぎおん・よるバス」のほかに、観光客をターゲットにしたよるバスを運行している。（ライトアップされた寺院などをバスで巡回する観光バス）また、駐輪場を設置、運営しており、放置自転車対策も行っている。

2) 合意形成プロセス

<関係者の概要>

京都まちづくり交通研究所	・ 事業者を中心に出資された組織で、よるバス運営の担い手
交通環境マネジメント委員会	・ 京都都心部活性化のために、交通や環境を中心に議論を行う組織
京都大学の専門家	・ ノウハウの提供で、事業者中心のバス運行の実現を誘導
京都市交通局	・ よるバスの運行事業者

①背景～産学官の間で醸成された、都心部における交通問題への関心とまちづくりに対する機運

- ・ 京都市の都心部、特に河原町周辺における商店街は地盤沈下が深刻となっていたため、事業者は頭を抱えていた。
- ・ そうしたなかで、放置自転車により、観光シーズンには、観光客がスムーズに商店街の中を移動することができなくなるといった問題が発生したほか、緊急時に救急車が走行できない等の問題も発生しており、都心部の事業者を束ねる京都商店連盟中京東支部では、まちづくりにおいて、交通問題を考えなければならないのではないかと思うようになった。そして、商店街からまちづくりをして行こうという機運が高まっていった。
- ・ 平成 12 年より運行されている 100 円循環バス（京都市交通局が事業主体であり運行主体）の取組では、京都商店連盟中京東支部が買物客に無料券を配布するなど、都心部では、活性化と交通問題への関心が強く、そのための様々な検討や取組が実施されていた。
- ・ バス、モビリティマネジメント、自転車という 3 つの柱について、都心部の事業者、京都大学、京都市をはじめとする民学官による議論の場として、NEDO の補助金を受け、交通環境マネジメント委員会が設立されたが、その背景には、こうした都心部の交通問題への関心とまちづくりへの機運があった。

②機運醸成段階～迅速な意思決定を実現するため、少人数の事業者でLLPを設立

- ・ 交通環境マネジメント委員会では、事業者、大学、市役所とそれぞれ日頃から付き合いのあった方が事務局を担当し、スムーズな議論の進行を支えていた。その頃、事業者が中心となって、夜間に河原町から京都駅方面に向かう人の流れと、烏丸（現在商業ビルなどが立ち並ぶようになった地域）から京都駅方面に向かう人の流れを調査した。
- ・ その結果、河原町は烏丸の 16 分の 1 の通行量しかないことがわかり、河原町周辺の回遊性が失われていることがわかったため、夜間にバスを走らせて都心部の回遊性を回復させたいと事業者は思うようになった。
- ・ こうしたことから、事業者は、京都大学の専門家と連携して、できるだけ早く、自分たちでバスを走らせたいと思いを募らせた。
- ・ 京都大学の専門家も、調査で、夜間に市バスが減便されていることに気付いており、何とか夜間にバスを走らせて、都心部の回遊性を回復させたいという思いがあった。
- ・ ただ、バスの運行には、組織をつくる必要があるため、専門家は、「事業者を中心に組織をつくってバスを運行させてはどうか」と提案を行い、事業者中心の組織作りを検討することになった。
- ・ NPO などの法人組織も考えられたが、認証までに時間がかかる。その一方で、株式会社では利益追求しているように捉えられてしまうことから、そういったデメリットを克服すべく、有限責任事業組合（LLP）形態にするに決め、京都まちづくり交通研究所を平成 19 年 10 月に設立した。

- ・とにかく、一刻も早くバスを運行したかったため、意思決定を迅速に行えるよう、LLP の出資者はあえて少人数にすることとした。

③計画・準備段階～専門家の知恵と、商業者の人脈を活用してバスの運行を実現

- ・検討体制が整い、次のステップとして、運行方針を決定することが課題となった。運行計画の策定にあたっては、大学の専門家のノウハウを駆使した。その結果、夜 10 時から 10 分おきに 10 本運行するという利用しやすいダイヤが組まれた。
- ・運行事業者の選定については、当初、民間事業者への検討も考えられたが、京都市交通局が運行を引き受けてくれたため、京都市交通局に運行委託することとなった。
- ・運行ルートについては、利用者の利便性を高める工夫を行った。具体的には、河原町三条、四条河原町は、バス停が系統によって、交差点の南北に分かれているが、よるバスではあえてそれぞれに停車するようにした。
- ・また、バス停の設置に反対する人については、商業者が説明・交渉にあたることで、スムーズにバス停の設置を行うことができた。
- ・こうして、大学の専門家の知恵と、古くから培った商業者の人脈を活用して、よるバスの運行が実現することとなった。

④運行段階(その1)～「オール京都」の発想で、あえてリスクを背負って新路線を開業

- ・京都まちづくり交通研究所としては、「よるバス運行実現＝まちづくりの完了」ではないと考えていた。都心部に新たにまちの課題が発生すれば、それに対応する事業を展開したいと考えていた。ところが、LLP という組織形態では、新たな事業を展開するために必要な資金をプールしておくことが認められていなかった。
- ・また、LLP では、出資者へ直接課税されるため、少しでも出資者の負担を軽減したいという思いもあった。そこで、LLP から合同会社(LLC)へ組織変更を行うことになった。
- ・そうしたなか、京都まちづくり交通研究所は、夜間、四条通にタクシーが溜まっていることが、河原町周辺の動線に悪影響を与えているのではないかと考え、出資者のいない祇園地域の商店街方面からもよるバスを運行したいと考えるようになった。
- ・京都まちづくり交通研究所にとって、出資者のいないエリアにバスを走行させることは、リスクであり、また、そのリスクを負う必然性はなかった。しかし、「河原町だけがよくなるのではなく、京都全体が良くならないといけない」といった「オール京都」という発想で、祇園地域の商店街と協議・調整を行い、平成 21 年 12 月に「ぎおん・よるバス」が運行されるに至った。

⑤運行段階(その2)～既存の路線バスの運行間隔を調整して、利用者の利便性向上を追求

- ・平成 19 年 12 月「かわらまち・よるバス」が運行開始されることとなったが、夜バスの運行時間帯には、既存の市バスの路線も運行されており、よるバスの 1 分後に市バスもやってくるという非効率性が問題となった。
- ・市バスとよるバスが 5 分間隔になれば、利用者にとっても利便性が高まるのではないかと考え、京都まちづくり交通研究所と京都大学の専門家が、京都市交通局と協議することになった。
- ・よるバスとルートが重複する市バスの路線には、長大路線が含まれており、定時性確保が難しい状況であったが、何とか、協議を重ね、よるバスと市バスの運行間隔を調整し、5 分間隔で交互に運行できるようにした。

3. 合意形成の実践例 (3) 地域の事業者等が主体となった取組～事例8)

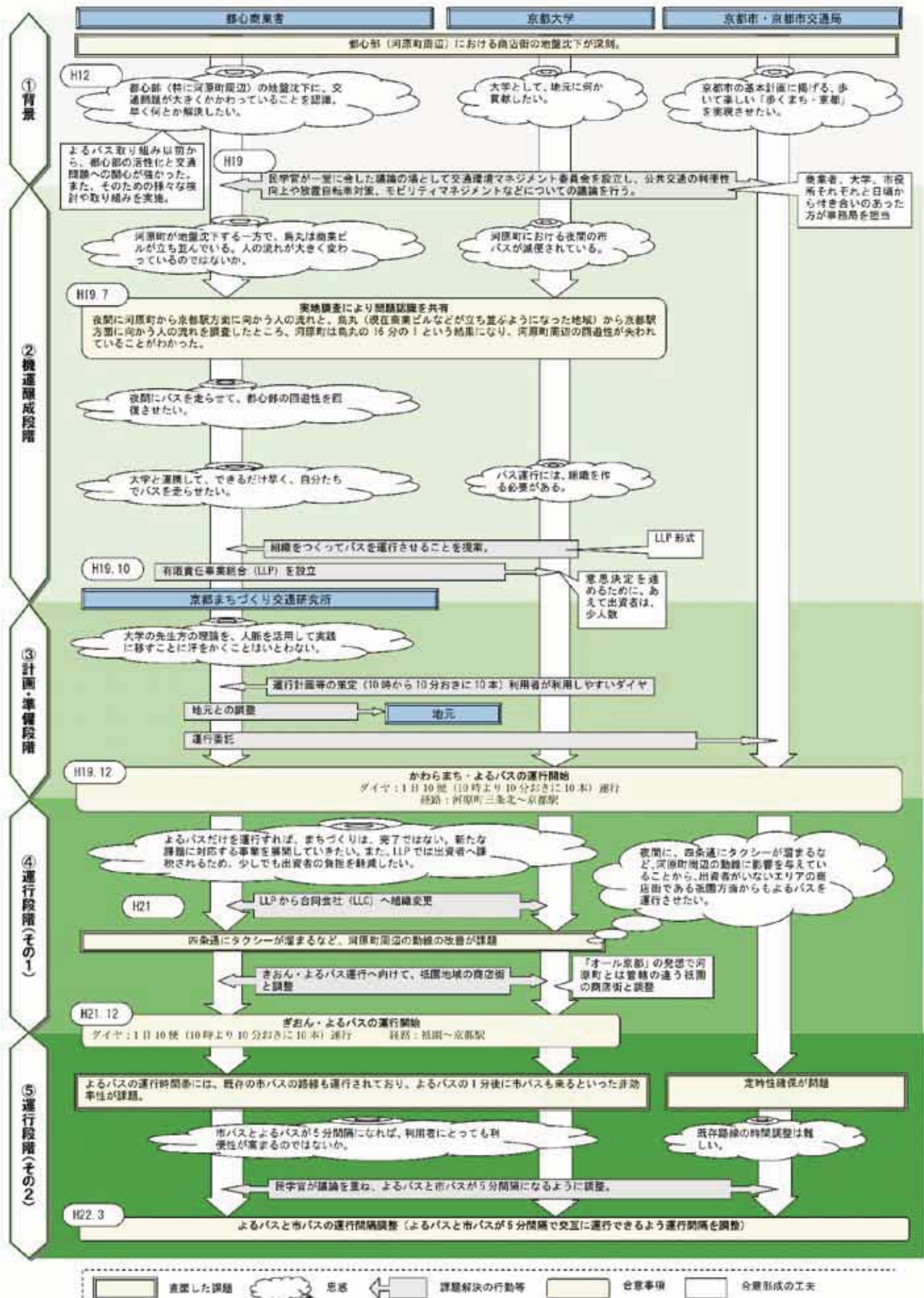


図 取組の段階ごとの課題・思惑・解決行動・合意形成の流れ

事例9) 行政に頼らず商店街が独自に運行する市街地循環バス【香川県高松市】

1) 概要

- ・平成15年に市が中心市街地循環バスの実証運行が終了し、その後継続しなかったため、商店街の運営による市街地循環バス事業を検討。
- ・行政の補助を受けず、地元企業の協賛金やバスへの広告収入などを確保しながら、商店街の負担による市街地循環バス「まちバス」を平成17年から運行している。

位置図



表 まちバスの概要

法的位置付け	道路運送法第4条 一般乗合旅客自動車運送事業
運営体制	図 運営体制を参照（次頁）
運行開始日	平成17年11月1日
路線	定時定路線
運行便数	1日30便（9時～19時台 20分おき）
運賃	100円
利用状況	年間利用者数 35,995人（平成22年3月～平成23年2月）
サービス	・商店街で一定額の買い物をすると、帰りの乗車券（回数券）が進呈される



図 まちバスの写真



図 丸亀町商店街の写真

3. 合意形成の実践例
(3) 地域の商業者等が主体となった取組～事例9)

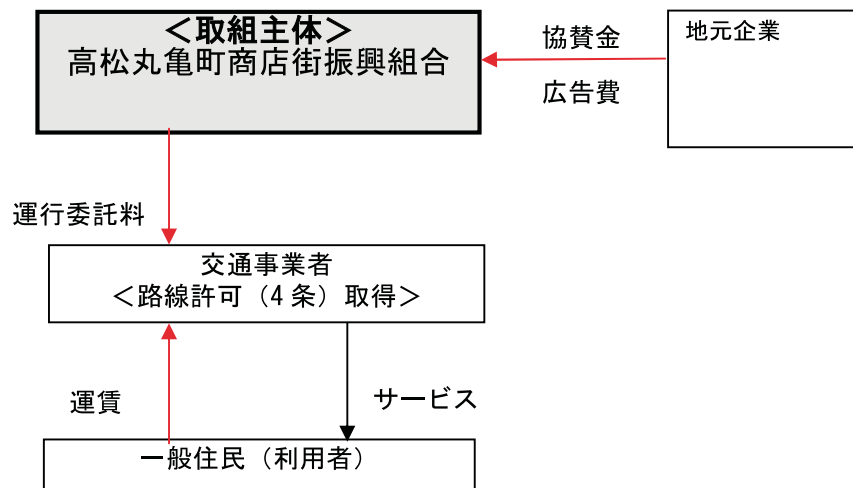


図 運行体制



図 運行範囲

(2) 合意形成プロセス

<関係者の概要>

高松丸亀町商店街振興組合	・ バスの運営主体
ことでんバス	・ バスの運行事業者

①背景～商店街への交通アクセスはかねてからの懸案事項

- ・ 高松市の丸亀町商店街は、市の中心商店街区にある8つの商店街の真ん中に位置している。中心商店街区は、両端に私鉄（ことでん）の駅があり、南北に2キロの長さに渡っている。そのため、丸亀町商店街は駅から最も離れた商店街ということになる。
- ・ 丸亀町商店街振興組合では、かねてから駅から離れた商店街という交通面でのハンデを強く認識しており、「電車やバスのターミナルが無理なら自動車のターミナルを作ろう」と、昭和50年代から商店街独自で駐車場整備を進めてきた。
- ・ 一方、高松市では中心商店街の地盤沈下が進む中、平成13年から高松駅と中心市街地を循環する「市街地循環バス」の試験運行を3年間に渡って実施してきた。
- ・ 丸亀町商店街は公共交通が不便であったことから、高松駅と商店街を直結する市街地循環バスの運行には非常に関心が高く、本格運行を強く望んでいた。
- ・ しかしながら、このバスの利用者自体は想定より少なかった。高松市としては継続したい事業ではあったが、継続する十分な合理性が打ち出せず、実証実験を打ち切ることとなった。
- ・ このため、丸亀町商店街に直結する公共交通がなくなることとなり、商店街では危機感を募らせた。

②機運醸成～商店街全体のまちづくりの1つの事業として市街地循環バスに取り組む

- ・ 高松市の市街地循環バス運行打ち切りを受け、商店街振興組合では「市がやらないなら、自分たちでバスを走らせよう」との機運を高めた。
- ・ 丸亀町商店街では、商業の活性化は単に個々の商店の魅力を高めるだけでなく、まちなか居住を促進するなど、広い視点でまちづくりを考えることが必要だと強く認識しており、それに必要な事業にこれまで取り組んできていた。
- ・ そうした下地があり、商店街では市街地循環バスを走らせることをまちづくりへの投資と捉え、商店街の独自の事業として行うことに対し、内部で合意することができたのである。
- ・ また、前述の駐車場事業は安定して比較的大きな収益をあげていたことから、商店街振興組合には様々な事業を行うための資金力もあった。
- ・ 高松市に対し、市街地循環バスの取組を丸亀町商店街で引き継ぐ旨を伝えたところ、補助を出すとの打診があった。しかしながら、補助を受ける場合、商店街以外にも複数の公共施設などを経由させる必要があるなど、ルートの制約が大きくなる。また、それによって委託費も高くなることなどから合理的でないと判断し、商店街の事業として行うことを決めた。

③計画準備段階(その1)～商店街だけでなく地元企業を巻き込んで取り組みを検討

- ・ 商店街での具体的な検討の中、独自にバスを運営した場合、商店街では負担できない規模の赤字が発生することがわかった。
- ・ このため、商店街の負担以外にも、商店街周辺の大規模小売店舗にも呼びかけ、出資をしてもらうことなどを想定した。
- ・ 大規模小売店舗も丸亀町商店街と同様に最寄に駅がないことから、交通の問題について高い関心を持っていた。
- ・ 買い物客は商店街と大規模小売店舗を回遊する。そのため、大規模小売店舗にもバスが通ることで買い物客はより便利になり、買い物客にもメリットのある話であった。
- ・ 共に検討を進める中、バスの運行についても協調関係を築くことができたことから、大規模小売店舗へのバス停の設置とまちバスへの出資が実現した。
- ・ その他にも、地元の大企業を中心にバスへの広告を掲載することを検討し、商店街のリーダーが各企業と直接交渉し、広告収入を得る見込みを立てることができた。

④計画準備段階(その2)～商店街への買い物客の利便性にターゲットを絞って運行計画を策定

- ・ 地元企業への交渉と並行して、バスの交通事業者である「ことでんバス」に対し、運行委託にかかる費用などの相談を行った。
- ・ 高松駅と丸亀町商店街を効率的に結ぶ短い路線を設定し、限られた台数で一定の便数を確保することとした。
- ・ 商店街では、単に利用が増えることではなく、商店街に買い物に来てくれる人をいかに増やすかが大事だと考えた。このため、利用者が多い通勤時間帯ではなく、買い物客に便利な午前9時～午後7時台までの運行時間帯を設定した。

⑤運行段階～増便により委託料は増えたがわかりやすいパターンダイヤが実現して乗客増に

- ・ 平成22年5月に、これまでの25分間隔から20分間隔に増便し、1時間3本のわかりやすいパターンダイヤが実現した。
- ・ これにより委託料は若干増えたが、利用客も増加している。

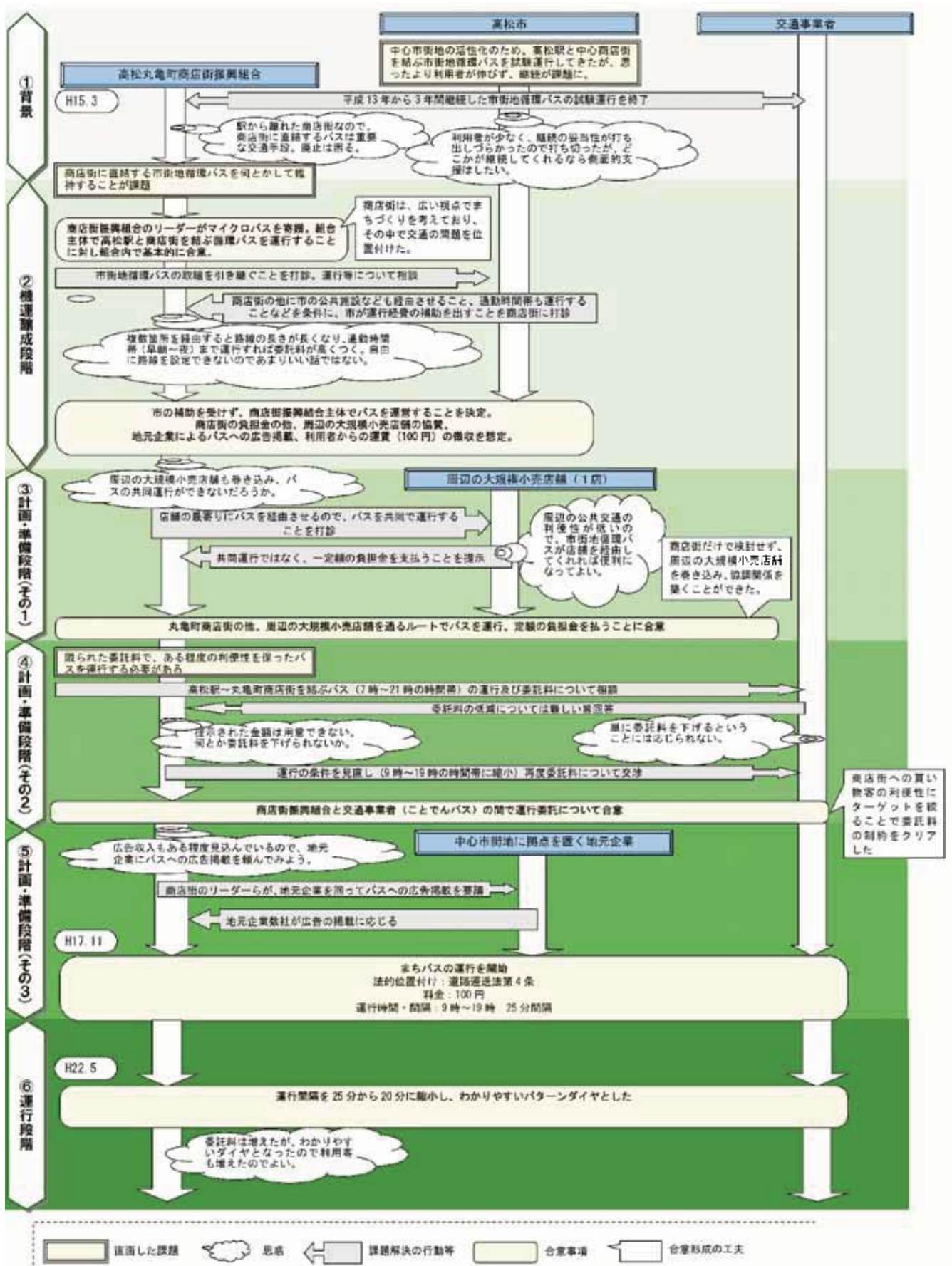


図 取組の段階ごとの課題・思考・解決行動・合意形成の流れ

事例10) 医療機関が中心となって導入した中心市街地活性化循環バス【青森県五戸町】

1) 概要

- ・五戸町の中心市街地は坂が多く、冬は雪が降るため、特に車を持たない高齢者の移動が不便な状況にある。
- ・町内の開業医である A 医院長は、患者から通院の負担が大きいという訴えを受け、他の開業医院や中心商店街との連携による中心市街地循環バスを運行した。

位置図



表 五戸ちんちんバスの概要

法的位置付け	道路運送法第4条 一般貸切旅客自動車運送事業
運営体制	図 運営体制を参照（本頁）
運行開始日	平成16年9月
路線	定時定路線
運行便数	1日4便
運賃	無料
利用状況	1便当り平均乗車人数(H21)：14.1～18.6人（月間の平均）
サービス	・全区間においてフリー乗降が可能 ・休日の商店街のイベントに合わせて運行されることがある

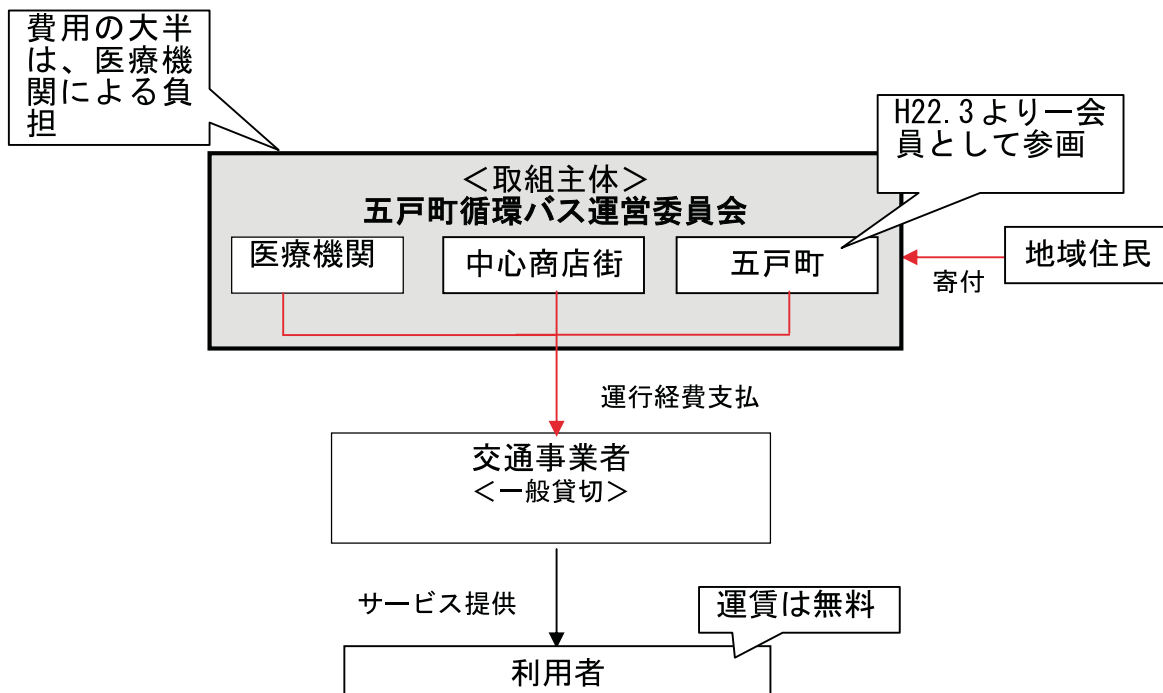


図 運営体制



図 五戸ちんちんバスの写真

【運行時刻】月～金曜日運行、土日祝日運休

第1・第2便		
乗降場所	通過時刻	通過時刻
五戸駅	発 9:00	発 9:45
マックスバリュ前	通 9:01	通 9:46
岡村商店	通 9:02	通 9:47
藤田ズボン店	通 9:02	通 9:47
郵便局前	通 9:02	通 9:47
みちのく銀行	通 9:03	通 9:48
八戸信用金庫	通 9:04	通 9:49
澤呉服店	通 9:04	通 9:49
上大町交差点	通 9:04	通 9:49
上大町停留所	通 9:05	通 9:50
狐森交差点	通 9:06	通 9:51
●にっこプラザ	着 9:07	着 9:52
	発 9:08	発 9:53
藤信商店	通 9:08	通 9:53
●三久酒造店	着 9:09	着 9:54
	発 9:10	発 9:55
●ヘアサロン ハタナイ	着 9:11	着 9:56
	発 9:12	発 9:57
川喜煎餅店	通 9:12	通 9:57
青森銀行	通 9:13	通 9:58
●第2船越歯科	着 9:14	着 9:59
●山崎医院	発 9:15	発 10:00
上大町交差点	通 9:16	通 10:01
上大町停留所	通 9:16	通 10:01
狐森交差点	通 9:17	通 10:02
●松尾医院	着 9:18	着 10:03
●アタゴ薬局	発 9:19	発 10:04
専念寺前	通 9:20	通 10:05
●金子薬局	着 9:21	着 10:06
	発 9:22	発 10:07
みちのく銀行	通 9:23	通 10:08
郵便局前	通 9:23	通 10:08
藤田ズボン店	通 9:24	通 10:09
岡村商店	通 9:24	通 10:09
マックスバリュ前	通 9:25	通 10:10
五戸駅	通 9:25	通 10:10
文屋	通 9:26	通 10:11
病院通りバス停留所	通 9:26	通 10:11
●五戸調剤薬局	着 9:27	着 10:12
	発 9:28	発 10:13
●プラス薬局	着 9:29	着 10:14
	発 9:30	発 10:15
文屋	通 9:31	通 10:16
病院通りバス停留所	通 9:31	通 10:16
●ハッピードラック前	着 9:32	着 10:17
	発 9:33	発 10:18
●田中医院	着 9:34	着 10:19
●五戸東薬局	発 9:35	発 10:20
●小村歯科	着 9:36	着 10:21
	発 9:37	発 10:22
前田商店	通 9:38	通 10:23
五戸駅	着 9:38	着 10:23

第3・第4便		
乗降場所	通過時刻	通過時刻
五戸駅	発 11:00	発 11:45
前田商店	通 11:00	通 11:45
●小村歯科	着 11:01	着 11:46
	発 11:02	発 11:47
●田中医院	着 11:03	着 11:48
●五戸東薬局	発 11:04	発 11:49
●ハッピードラック前	着 11:05	着 11:50
	発 11:06	発 11:51
病院通りバス停留所	通 11:07	通 11:52
文屋	通 11:07	通 11:52
●プラス薬局	着 11:08	着 11:53
	発 11:09	発 11:54
●五戸調剤薬局	着 11:10	着 11:55
	発 11:11	発 11:56
病院通りバス停留所	通 11:12	通 11:57
文屋	通 11:12	通 11:57
五戸駅	通 11:13	通 11:58
マックスバリュ前	通 11:14	通 11:59
岡村商店	通 11:15	通 12:00
藤田ズボン店	通 11:15	通 12:00
郵便局前	通 11:15	通 12:00
みちのく銀行	通 11:16	通 12:01
●金子薬局	着 11:17	着 12:02
	発 11:18	発 12:03
専念寺前	通 11:19	通 12:04
●松尾医院	着 11:20	着 12:05
●アタゴ薬局	発 11:21	発 12:06
狐森交差点	通 11:22	通 12:07
上大町停留所	通 11:22	通 12:07
上大町交差点	通 11:23	通 12:08
●第2船越歯科	着 11:24	着 12:09
●山崎医院	発 11:25	発 12:10
青森銀行	通 11:26	通 12:11
川喜煎餅店	通 11:27	通 12:12
●ヘアサロン ハタナイ	着 11:27	着 12:12
	発 11:28	発 12:13
●三久酒造店	着 11:29	着 12:14
	発 11:30	発 12:15
藤信商店	通 11:30	通 12:15
●にっこプラザ	着 11:31	着 12:16
	発 11:32	発 12:17
狐森交差点	通 11:33	通 12:18
上大町停留所	通 11:34	通 12:19
上大町交差点	通 11:34	通 12:19
澤呉服店	通 11:35	通 12:20
八戸信用金庫	通 11:35	通 12:20
みちのく銀行	通 11:36	通 12:21
郵便局前	通 11:36	通 12:21
藤田ズボン店	通 11:37	通 12:22
岡村商店	通 11:37	通 12:22
マックスバリュ前	通 11:38	通 12:23
五戸駅	着 11:38	着 12:23

図 五戸ちんちんバスの時刻表

3. 合意形成の実践例
(3) 地域の商業者等が主体となった取組～事例10～



図 運行範囲

2) 合意形成プロセス

<関係者の概要>

A 医院の院長	・ 本取組の発案者
地域の開業医ら	・ A 医院長の発案に賛同し、この取り組みを主導
南部バス	・ バスの運行事業者
五戸町循環バス運営委員会	・ 開業医等、地域の医療機関と商店街等が参画したバスの運営主体

①背景～「通院の負担を軽減してあげたい」という医院の想い

- ・ 青森県五戸町の開業医院である A 医院には、患者から通院の負担が大きいという相談が寄せられるようになった。なかには、移動の金銭的・肉体的な負担を理由に、通院そのものを諦めてしまう患者も見受けられた。
- ・ こうしたなか、A 医院長は、車を使えない高齢の患者らのために、無償で利用できる便利な移動手段を提供したいと考えようになった。
- ・ これが、五戸ちんちんバス取組のきっかけである。

②機運醸成段階～医療機関の連携と負担という形での市街地循環バスの検討

- ・ 患者らの相談を受ける中で、通院のついでに中心商店街で買い物をするだけでなく、他の開業医院や調剤薬局などに立ち寄ることが多いことがわかった。
- ・ こうしたことから、A 医院長は、医療機関と中心商店街を結ぶ循環バスが導入できないかと考えた。
- ・ A 医院長には、患者らの通院と買い物の利便性を高めることだけでなく、中心商店街の活性化にも繋げたいとの思いがあった。
- ・ そのため、まずは他の2つの開業医院に対し、このようなバスの共同運行について相談をした。
- ・ 2 人の開業医らも、同じような相談を患者から受けていたことから、患者にとって便利な移動手段を確保すること、医療機関と中心商店街を循環するバス路線の意義など、基本的な部分での賛同が得られた。

③計画・準備段階(その1)～スクールバスの間合い運用により、低廉な委託料での運行が実現

- ・ 開業医間で合意することができ、資金の目途がある程度ついたことから、次のステップとして、実際に運行委託が可能であるかなどの検討を行うことになった。
- ・ A 医院の患者の中に、たまたま地元の交通事業者である南部バスの社員がいたため、A 医院長は、この社員に個人的に相談を行った。
- ・ 当時、A 医院では、一部の交通不便地域の患者のために、自家用車による患者輸送サービスを提供していたが、もう少し大きな車両を使って、同じぐらいの費用負担でバスを走らせられないかと考えていた。
- ・ A 医院長の要請を受けた南部バスの社員は、社内に話を持ち帰って検討した。しかしながら、新たに車両を確保して、A 院長が考える水準の委託料でこのサービスを提供することは採算の面から不可能であるとの結論になり、会社としては、この申し出を受けるのが難しい状況であった。
- ・ そこで、南部バスは、新たな車両を確保するのではなく、既存の車両を有効活用することを考えた。当時、南部バスでは五戸町の委託によるスクールバスを運行していたが、金額的には利益にならない水準であり、車両の有効活用ができないかと模索していた。

3. 合意形成の実践例 (3) 地域の商業者等が主体となった取組～事例 10)

- ・そのため、もし、このバスを間合い運用する形で、A 医院長が考えるバスを走らせることができれば、南部バスとしては赤字を出すことなく、バスに協力できると考えた。
- ・スクールバスが動いていない朝 9 時～昼 1 時は、ちょうど高齢者が通院し、買い物を済ませて家に帰る時間であることから、開業医側としても都合がよかった。
- ・スクールバスの間合い運行に両者が合意できたことにより、低廉な委託料でバスが導入できることに繋がった。

④計画・準備段階(その2)～負担力に応じた会員制度を創設し、商店街の参画を促進

- ・開業医らは、南部バスへの運行委託の相談と併行して、より多くの参加主体を確保するために同じ医療機関である調剤薬局や歯科医らにも相談し、参画を呼び掛けた。
- ・調剤薬局や歯科医らも、この取組はメリットがあると考えた。そのため、各医療機関が折半で費用を負担することに合意がなされた。そして、これらの主体で構成される、バスの運営主体である「五戸町循環バス運営委員会」が設立された。
- ・医療機関の負担だけで何とかバスを運行させることができる目途は立ったが、A 医院長が当初より抱いていた、「患者らの通院と買い物の利便性を高めることだけでなく、中心商店街の活性化にも繋げたい」との思いを実現すべく、商店街にも運営主体として参画してもらえるように要請を行った。
- ・ところが、商店街は当初、この話に対して難色を示していた。その背景には、五戸の商店街は衰退が進行しており、個々の商店の経営は厳しい状況にあったため、ある程度の費用負担を前提とした取組に、新たに着手することは難しいという事情があった。
- ・医療機関サイドは、循環バスを中心市街地の活性化につなげるためには、何としても商店街側が主体的に参加することが必要と考えた。
- ・少ないながらも費用負担を伴う形で商店街にも運営主体として取組に参画してもらうことを重視し、商店街との合意形成にあたっては、医療機関と同額負担は求めず、それよりも少ない費用負担を求めることにした。
- ・負担力が少ない主体でも参加できるよう、正会員と準会員という 2 つの制度を設け、正会員にのみ、委員会での議決権を持たせることとした。
- ・準会員の費用負担は、正会員の 10 分の 1 以下の水準としたが、準会員も、正会員同様に店舗の前にバス停を設置できることとした。
- ・こうして、商店街側から、商工会・銀行連、個人商店などの参画を得ることができた。

⑤運行段階～多様な主体の参画により協議会が発足し、バスが運行開始

- ・医療機関だけでなく、商店街側の主体も参画した「五戸町循環バス運営委員会」が発足し、平成 16 年 9 月に、五戸ちんちんバスの運行が開始された。

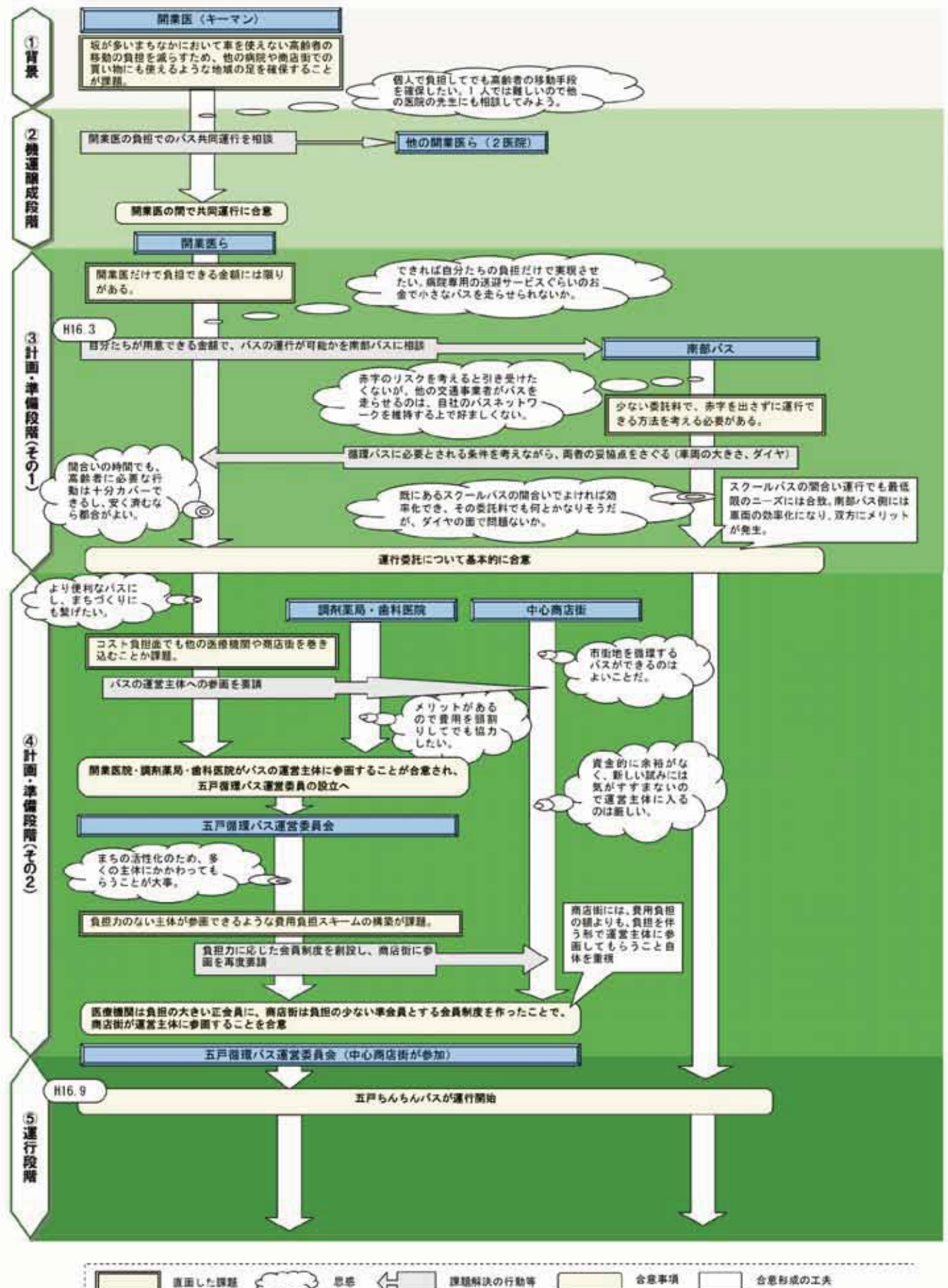


図 取組の段階ごとの課題・思惑・解決行動・合意形成の流れ

(4)自治体が多様な主体と連携した取組

事例 11) 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【北海道当別町】

1) 概要

- ・企業や病院の送迎バス、町のスクールバス、福祉バスが別々に運行している一方、町内を運行していた乗合バスは 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。
- ・このため、町営の路線・福祉バス、医療機関等送迎バス、地域限定住民送迎バスを一元化したコミュニティバスの実証運行を開始。

位置図



表 事業内容

位置付け	道路運送法 第 4 条 一般乗合旅客自動車運送事業
運営体制	図 運営体制を参照（次頁）
運行事業者	（有）下段モータース
運行開始日	平成 18 年 4 月 ※平成 18 年度～19 年度：国土交通省「自動車事故対策費補助金」により実証運行。 ※平成 20 年度～22 年度：「地域公共交通活性化・再生総合事業」により実証運行。 ※平成 23 年度から本格運行へ以降
運行便数	4 路線 7 系統 平日 80 便 休日 28 便（平成 22 年 12 月 1 日改正）
運賃	1 回 1 路線 200 円 通院及び通学者用（参加事業者施設）無料チケットあり 1 日乗車券 一般 500 円、小学生・障がい者 300 円
利用状況	平成 18 年度：135,407 人 平成 19 年度：130,301 人 平成 20 年度：133,820 人 平成 21 年度：140,501 人
サービス	・大学と医療機関では無料チケットを配布しており、病院・学校利用者は無料でバスを利用できる ・全路線・全便乗り放題の応援券がある

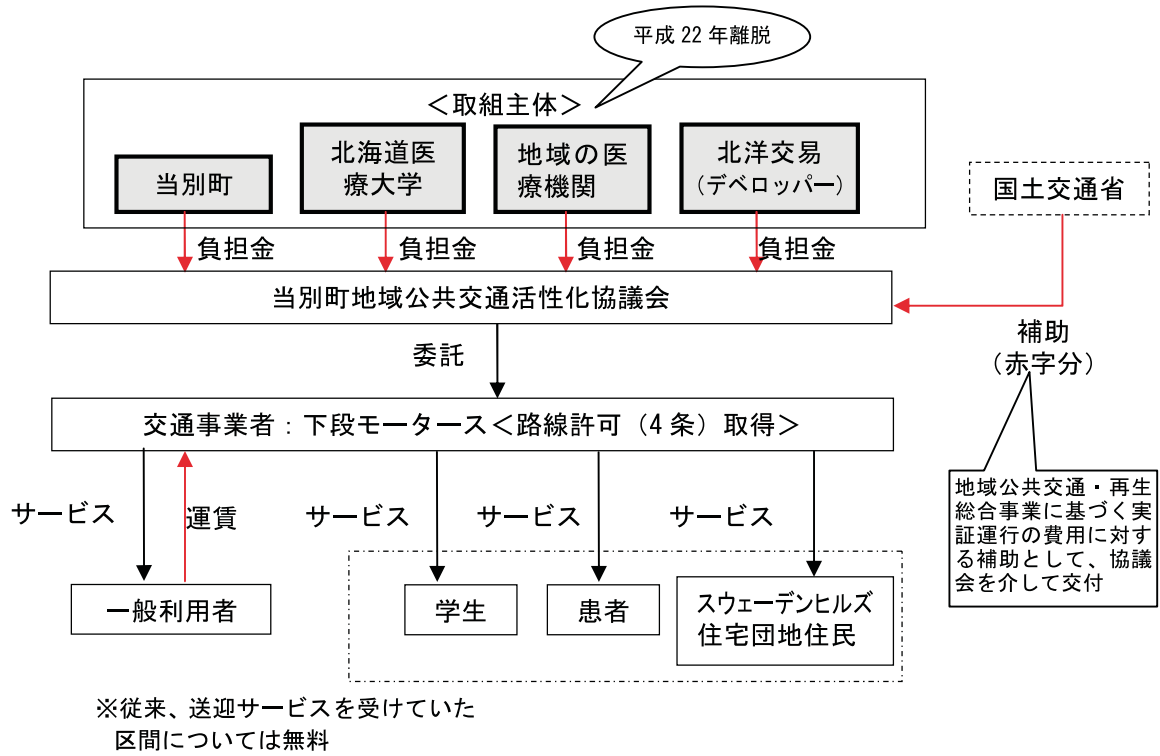


図 運営体制

(4) 自治体が多様な主体と連携した取組～事例 11)

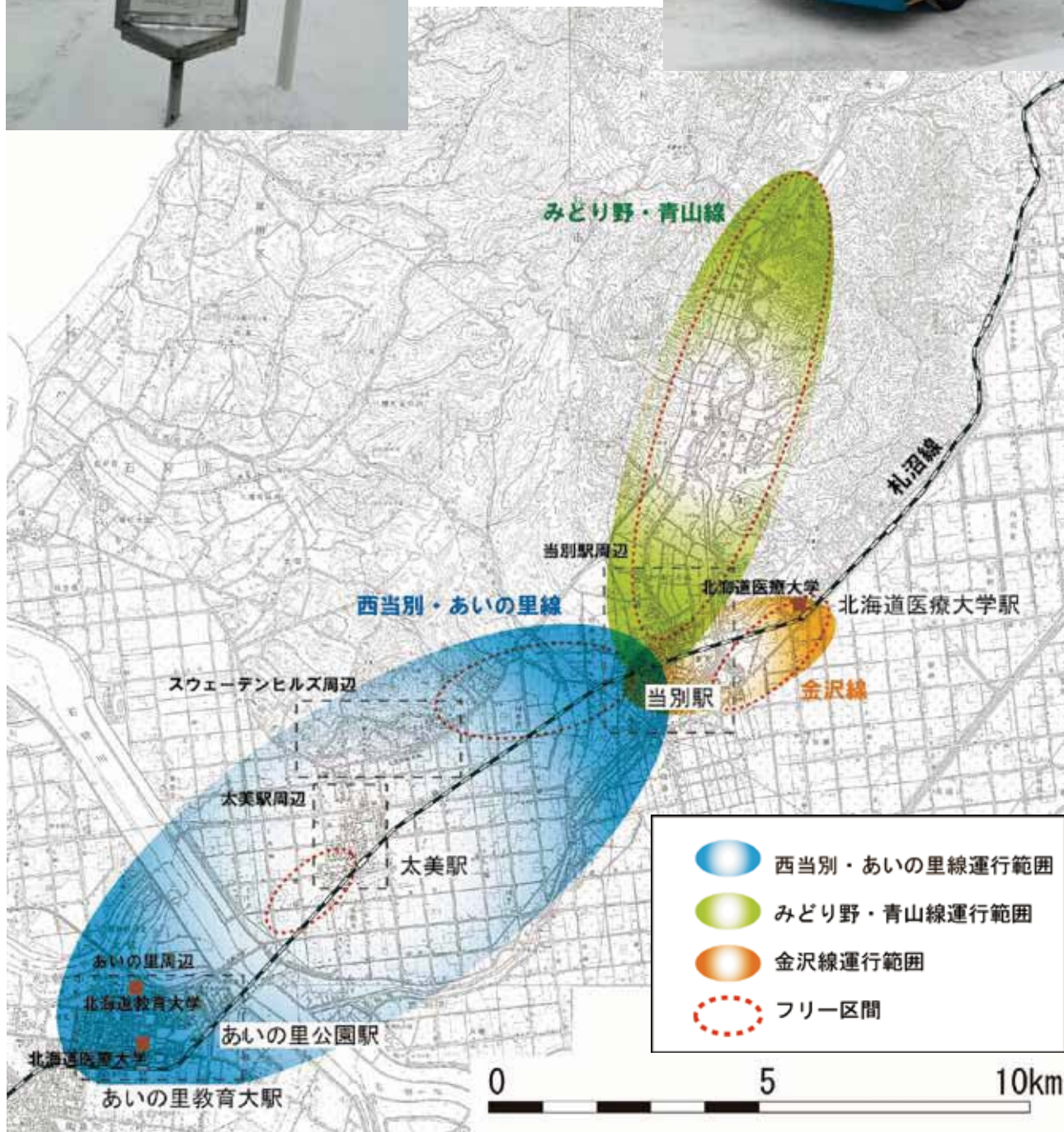


図 運行範囲

2) 合意形成プロセス

<関係者の概要>

当別町	官民共同運行を企画 町営の路線バス、福祉バス、スクールバスを運行
北海道医療大学	学生と患者送迎のためのバスを運行
北洋交易	民間デベロッパー 丘陵地に開発した住宅団地と石狩太美駅を連絡するバスを運行
地元の整形外科	患者のための送迎バスを運行
下段モータース	官民共同運行のコミュニティバスの運行を受託

①背景～財政改革と地域モビリティの確保を両立するアイデアとしての共同運行

- ・当別町は、近隣町村との合併協議の決裂後、財政の建て直しが必要となり、平成 16 年に「当別町行財政システム再構築プラン」を策定した。
- ・そうしたなか、平成 17 年に北海道庁から出向してきていた助役（交通政策に詳しい）が、町内で運行していた路線・福祉バス、医療機関等送迎バスの一元化ができないかというアイデアを提案した。このことがきっかけとなり、当別ふれあいバスの取組が始まる。

②機運醸成段階～共同運行によるコストメリットを軸に参画主体を募集

- ・当別町では、バス交通体系調査事業の合同説明会を開催し、町内の送迎バス運行事業者に対し、事業概要を説明した。
- ・なかでも、北海道医療大学と北洋交易、地元の整形外科の 3 事業者は、共同運行の結果、コスト（運転手の確保含む）の負担が減り、利便性もよくなるのであればということで、参画の意向があった。
- ・また、町内に工場を有する菓子メーカーは、条件が合えば参画するということだった。町としては参画を望んでいたことから、調査協力という立場で今後の検討に参画してもらうことになった。
- ・こうした経緯もあり、当別町バス交通体系調査検討委員会を立ち上げた際には、既に当別町と民間との共同運行の方向性に関する大まかな合意はできていた。

③計画・準備段階～独自運行よりもサービスレベルが低くならないなど合意形成しやすい路線を構築

- ・運行計画を協議する前に、各事業主体が元々独自で運行していたバスのサービスレベルをできる限り維持するため、事業者に対するヒアリングや OD 調査、送迎バス利用者等へのアンケート調査などの現状分析を実施した。
- ・協議には、町のナンバー 2 である助役が直接加わっていたため、実証運行事業の財政的確保も大きな問題はなく進めることができた。また、道庁からの出向である助役は、従来のしがらみに囚われることなく様々な調整を図ることができた。
- ・協議では、共同運行のルートやダイヤの設定が課題となった。北海道医療大学は、大学の送迎バスのダイヤを維持することが、共同運行への参画の条件であった。学生の半数が町内に住んでいるため、授業時間に合わせて設定しているダイヤの変更は、学生へのサービスを低下させることになるからである。
- ・また、バスの共同運行により、所要時間の増加や、JR ダイヤとの接続の悪化などのデメリットが発生した場合もあった。しかし、各事業者への丁寧な説明や、必要に応じて利用者と意見交換

3. 合意形成の実践例

(4) 自治体が多様な主体と連携した取組～事例 11)

を行うことで理解を得ることができた。

- ・このほか、当別町内は路線バスがほとんど走っていないことから、コミュニティバスを運行したとしても利用される見込みが少なかった。そのため、検討段階から住民に対してコミュニティバスの検討状況や利便性に関する広報誌を発行するなど、早い段階での意識付けを行った。
- ・運行は、下段モーターズが引き受けることとなった。下段モーターズは、交通事業者として、委員会に参画しており、協議の経過を把握していた。受託にあたっては、既存の事業で使用していた貸切バスの活用や退職者を活用した運転手の確保など、経費を抑える工夫の提案があった。同社のコスト削減の工夫は、各主体にコストメリットを生むこととなった。
- ・経費負担の分担は、参加事業者同士が調整を図り、各事業者の年間走行距離に 200 円/km を乗じた経費とし、その後、実証・本格運行の際に、路線が変更になった場合でも、負担金を増加することはしないことで、合意が図られた。
- ・基本的には、参加事業者が独自運行していた時よりもサービスレベルが低くならない路線が構築され、各路線とも統合前より、増便することで合意形成しやすい路線となった。
- ・町が運行している路線バス、福祉バス、スクールバスも一元化の対象となった。ただし、スクールバスについては、変動の多い学校の登下校の時間帯と路線バスの固定したダイヤを一元化することが難しかったため、統合を断念せざるを得なかった。一方、福祉バスは、無料から有料となったものの、一元化により運行が週 2 回から毎日となるなどのメリットも生まれた。
- ・運賃については、基本 1 回 200 円とし、今まで無料送迎となっていた対象者には無料チケットを配布することで合意が図られた。
- ・調査協力という立場で参加していた菓子メーカーは、グループ会社に送迎バスの運行を委託していることもあり、最終的には共同運行に参画しないことになった。

④運行段階～最適な運行に近づけるための取組を継続して実施

- ・平成 18 年度より、国土交通省の「自動車事故対策費補助金」を活用して実証運行が開始された。
- ・また、平成 20 年度より「地域公共交通活性化・再生総合事業」により、バスの実証運行に加えて、利用促進策を実施している。
- ・その後、利用者の少ない路線の廃止や、新たな路線の構築や増便、応援券（定期券）や回数券の発行など、実証運行期間内に何度もルートやダイヤ等の改正を行い、最適な運行に近づけるための工夫が図られていった。現在は、年 1 回のダイヤ改正が行われている。
- ・利用者数は微増ではあるが毎年増加しており、運賃収入も増加傾向にある。しかし、利用者の多くが無料チケットでの利用となっている。
- ・北海道医療大学は、バスを 2 台所有していたが、一元化後は売却した。
- ・これまで参加していた地元の整形外科は、バスを利用した通院患者が減少したことから、自前でデマンド型の送迎を行う方がよいということで、平成 22 年に脱退することとなっている。
- ・平成 23 年度以降は、町と関係主体による負担金だけで運行するため、経費を抑えた最善の路線・ダイヤが構築され、平成 22 年 12 月 1 日より運行している。

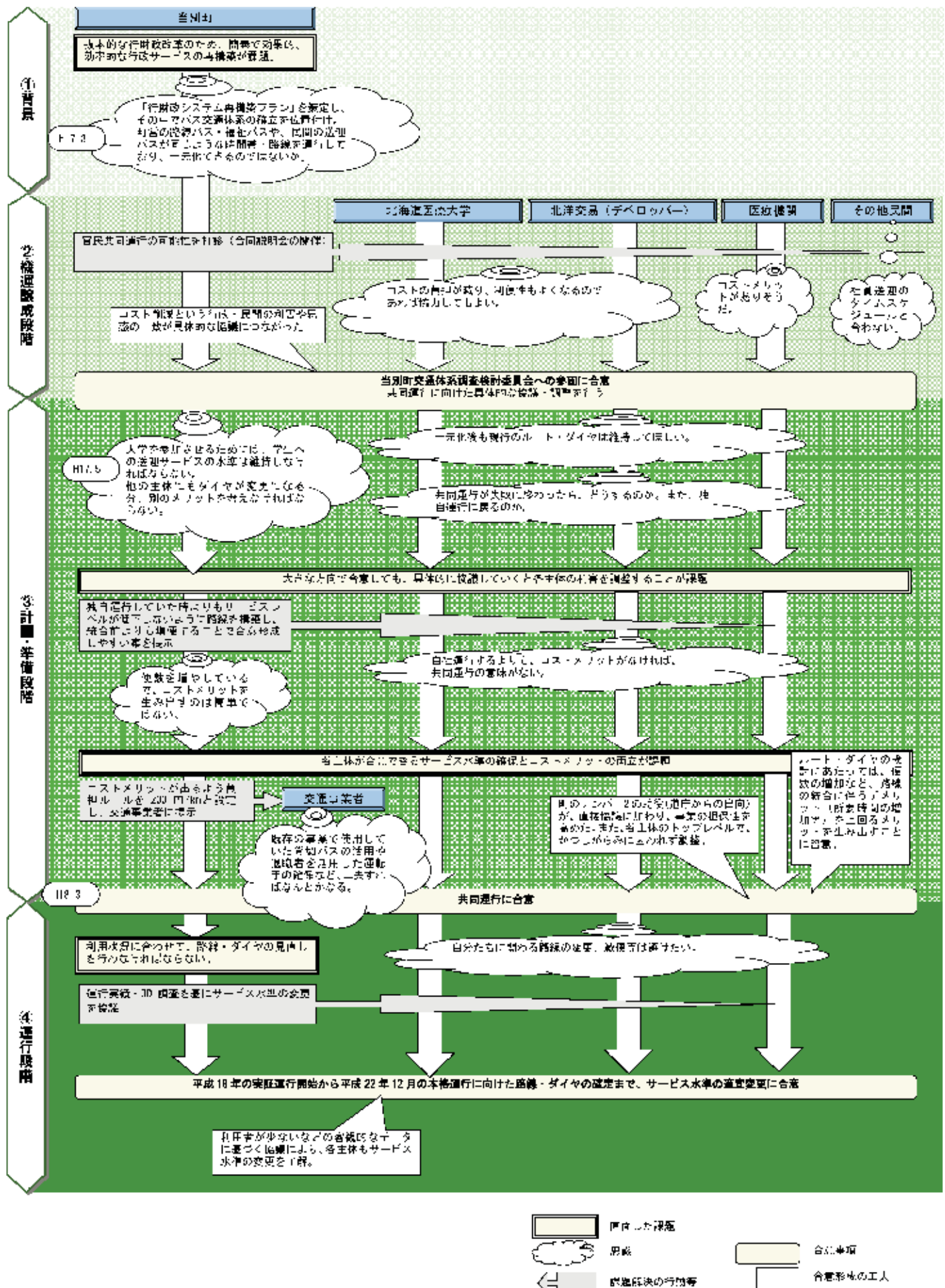


図 取組の段階ごとの課題・思惑・解決行動・合意形成の流れ

事例12) 企業の送迎バスと路線バスの一体化【佐賀県鳥栖市】

1) 概要

- ・鳥栖市の路線バスの利用者数は年々減少傾向にあり、路線バス維持のために市が負担する補助額は増加傾向。
- ・市が地域公共交通活性化・再生総合事業を活用して公共交通の見直しを検討していた時期、路線バスとほぼ同様のルートで送迎バスを運行している企業が、市に対して路線バスと送迎バスの一本化を提案。
- ・運行ダイヤや経費に関する協議・調整を経て、市、企業、バス事業者の3者による路線バスの共同運行を開始。

位置図



表 事業内容

位置付け	道路運送法第4条 一般乗合旅客自動車運送事業
運営体制	図 運営体制を参照（次頁）
運行開始日	平成21年10月
運行便数	1日26便
運賃	対距離運賃制
利用状況	・共同運行前（平成20年10月～平成21年9月）：31,705人 ・共同運行後（平成21年10月～平成22年9月）：35,448人 ※一般の利用者数の比較。共同運行後は、これに送迎バスを運行していた企業の従業員の利用者数（8,539人）が加わっている。合計、43,987人。 ※平成21年度～23年度：「鳥栖市地域公共交通総合連携計画に基づく実証運行。 ※平成23年度に、平成24年度以降の運行形態の維持について検討予定。
サービス	・全体の運行便数は、従来の24便から26便に増便するとともに、朝夕の通勤ピークの時間帯における鉄道との結節機能の向上や、弥生が丘産業団地及び沿線に立地する企業等への通勤にも配慮したダイヤを導入 ・送迎バスを運行していた企業の従業員は無料で乗車

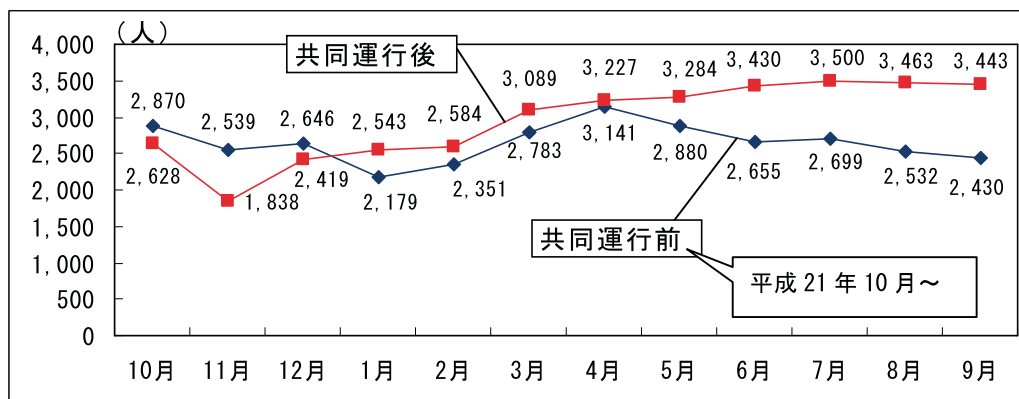


図 利用者数の推移

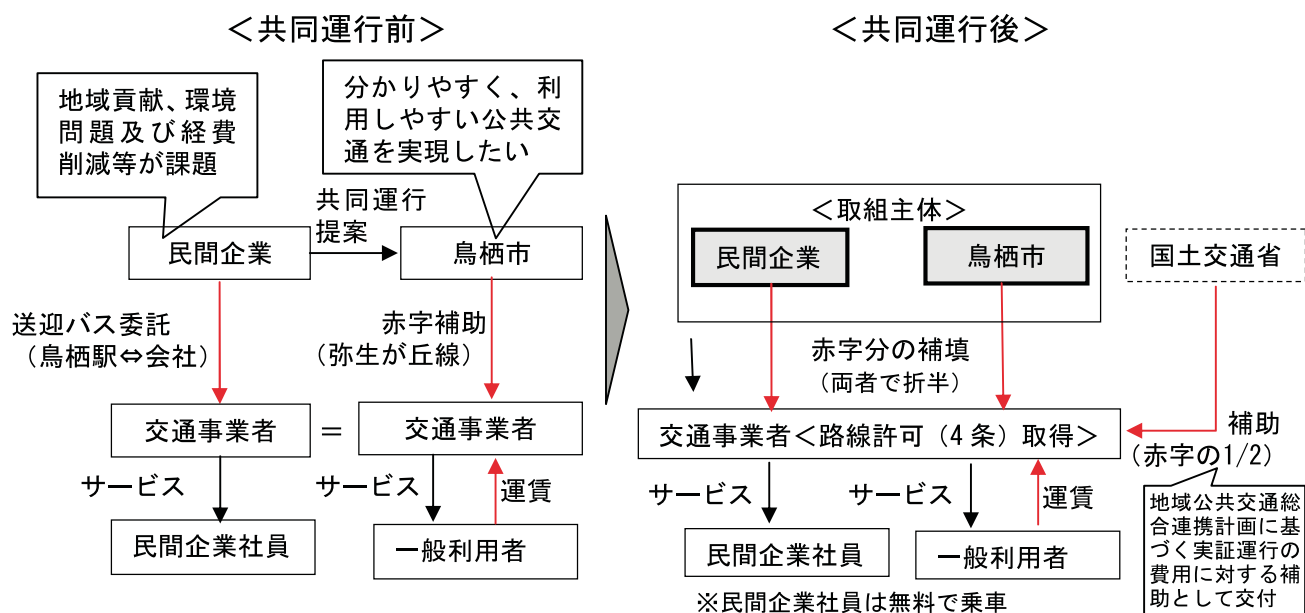


図 運営体制

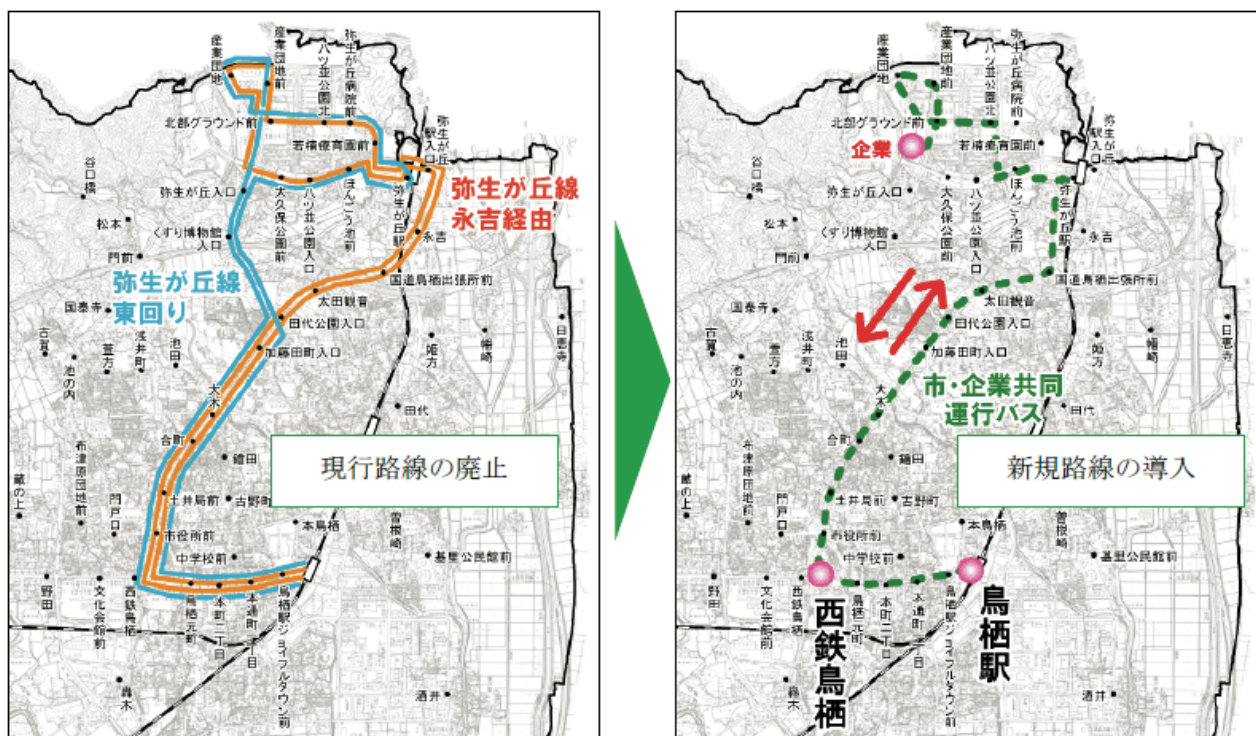


図 企業の送迎バスと路線バスの一歩化による系統の見直し

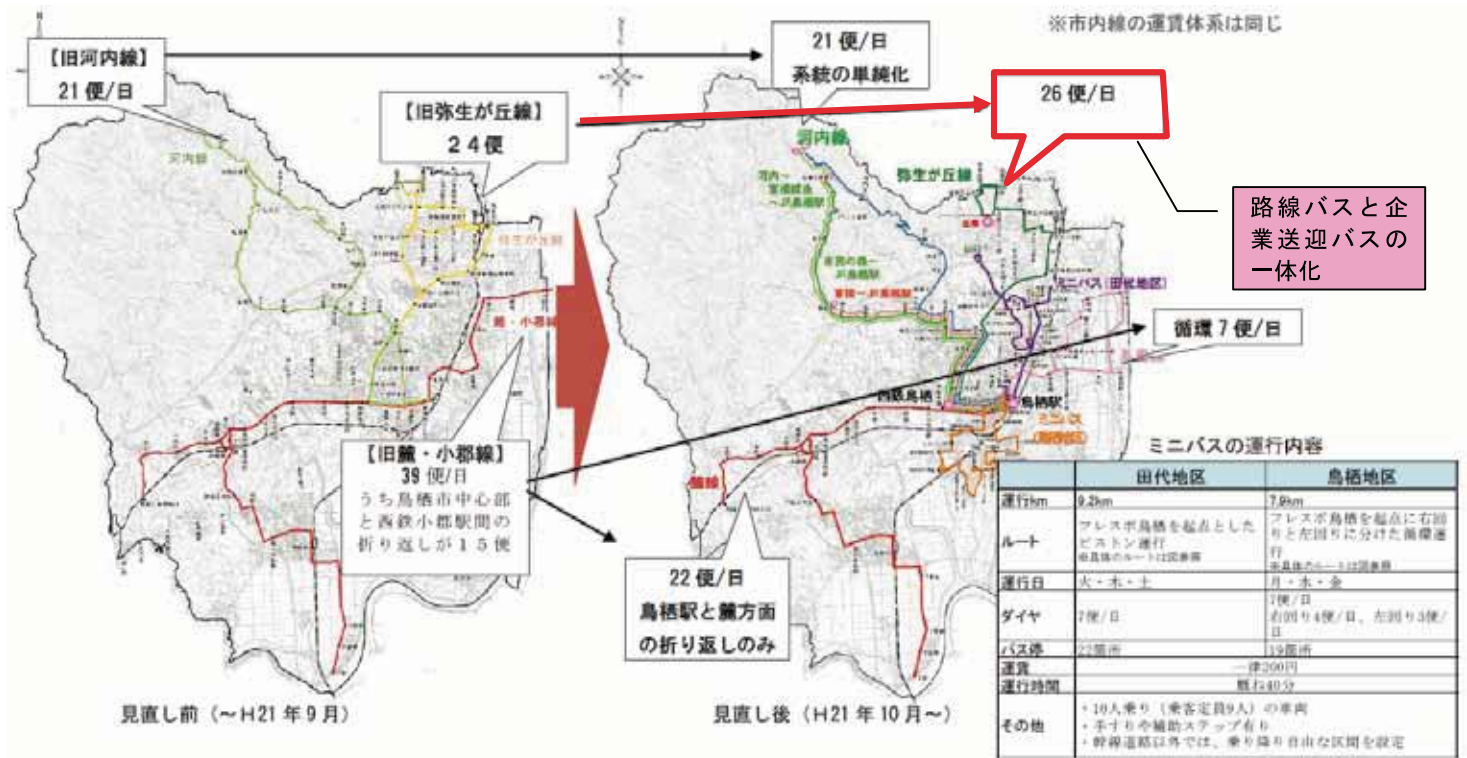


写真 共同運行便



写真 共同運行開始セレモニー

3. 合意形成の実践例
(4) 自治体が多様な主体と連携した取組～事例12～



鳥栖市では、企業の送迎バスと路線バスの一本化の取組を単体の施策として検討したのではなく、地域公共交通活性化協議会での全市的な公共交通活性化施策の検討（鳥栖市地域公共交通総合連携計画の策定）と合わせて取り組んでいる。

図 鳥栖市における路線再編状況

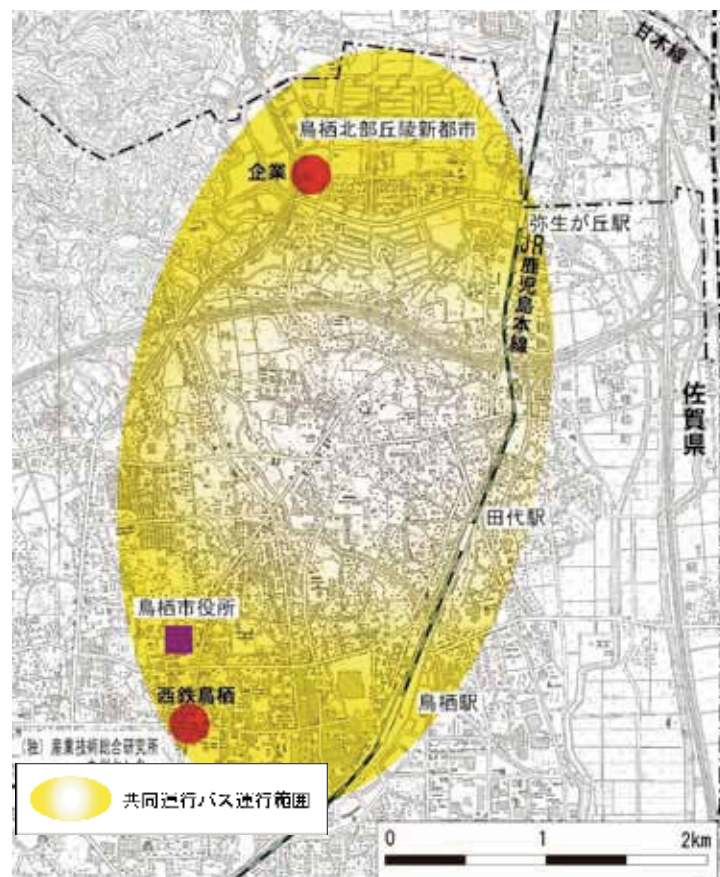


図 運行範囲

2) 合意形成プロセス

<関係者の概要>

鳥栖市	・ 鳥栖市全体のバス路線網を再編するなかで路線バスと民間の送迎バス の一元化を検討
シーエックスカーゴ(株)	・ 市内の産業団地（弥生が丘）に立地している企業 ・ 従業員を送迎するためのバスを運行 ・ 鳥栖市に官民の共同運行を提案
西鉄バス佐賀(株)	・ 路線バスの運行事業者 ・ シーエックスカーゴ(株)の送迎バスの運行も受託

①背景～バス維持のための経費の増大

- ・ 市では、路線バスを維持するための財政負担が年間 5,000 万円を超える状況であり、その抑制が課題であった。また、一方で、市民の移動手段をどのように確保していくのかも課題であった。
- ・ それらの課題への対応について、平成 19 年頃から、市内での協議を開始し、平成 20 年度から、地域公共交通活性化・再生総合事業を活用して公共交通の見直しを行うこととしていた。
- ・ 一方、市内の産業団地（弥生が丘）に立地している(株)シーエックスカーゴ（以下「CX 社」という。）は、産業団地に立地する際、約 900 名の臨時採用を行った。鳥栖市内だけでは必要な人員を確保できなかったことから、佐賀県内のほか、福岡市、八女市、久留米市、甘木市、朝倉市など広範囲から人材を募集、採用した。
- ・ このとき、約 3 割が自動車通勤できない人であったこと、路線バス（弥生が丘線）は運行本数が少なく、通勤時間と合わなかったことなどを理由に、独自に送迎バスを運行することとした。運行は西鉄バス佐賀(株)（以下「西鉄」という。）への委託運行である。しかし、運行経費が年間 2,800 万円であり、企業にとっては軽い負担ではなかった。

②機運醸成段階～民間から市への共同運行の提案

- ・ 平成 20 年 2 月、「市内企業との意見交換会」（市内の企業と商工会議所、鳥栖市とが市内の様々な事項について意見を交換するための会合）が開催された際、CX 社の当時の総務課長から、従業員の通勤に関して、送迎バスの経費、駐車場敷地確保、CO₂ 問題に対応した路線バスの拡充についての提起があった。また、「公共のバスを存続、拡充させていけるよう、住民、企業、行政が協力して取り組んでいくべきではないか」との意見も出された。
- ・ CX 社の送迎バスと路線バスとの一体化が馴染みやすいという背景には、CX 社が 21 時間操業の体制であり、出勤時間が細かくわかれているため、送迎バスも日中は 1 時間おきに出しているという状況があった。
- ・ 鳥栖市長は、CX 社の提案を受け止め、担当課である都市整備課へ CX 社と協議を開始するよう指示をした。タイミング的には、鳥栖市では、地域公共交通総合連携計画の策定に着手しようとしていたところであったため、計画の目玉の一つとして位置付けることとした。

③計画・準備段階(その1)～市と民間企業が合意できる最適解の追求

- ・ 平成 20 年 4 月、担当課である都市整備課と CX 社で協議を行った。この中で、路線バス（弥生が丘線）と送迎バスの運行経路がほぼ同じであることから、協力し合えるのではないかと意見が出され、今後、具体的な共同運行方法について話し合いを進めていくことで合意した。その後、交通事業者である西鉄鳥栖支社にも、共同運行についての話をし、三者により協議を進めることとした。

3. 合意形成の実践例 (4) 自治体が多様な主体と連携した取組～事例 12)

- ・交通事業者である西鉄としては、これまでの収入（路線バスと送迎バス）が減少するのではないかと懸念があったが、地域貢献、公共交通の維持・存続、利用者の増加など、地域の公共交通の継続性、雇用の場の確保等を考慮して、今回の取組に協力することとした。
- ・共同運行の考え方は、市も CX 社もバス 1 台ずつの負担をしている現状を、共同運行（路線バス 1 台）にすることで、それぞれの経費負担が削減できること、及び温暖化抑制等の地域貢献にもつなげるということであった。
- ・協議は市が事務局となり、CX 社の条件を踏まえつつ、統合案を作成し、それを両者で検討するという形で進めた。しかし、具体的な内容（ダイヤ、運行ルート、運行時間、バス停環境、便数など）の協議に及ぶと、実施できる部分、できない部分の課題が浮き彫りとなった。
- ・最大の課題は、ダイヤとルートであった。特にダイヤは CX 社の始業時間の関係で遅らせることのできない時間帯があった。CX 社は 9 時からの始業であるため、最初の便は 8 時 45 分に会社に到着しなければならない。ただし、この時間は一般の利用者が少なく、コスト面も考えると、対応するためには難しい条件であった。こうしたダイヤとルートの調整、費用の算定では、西鉄が大きな役割を果たした。
- ・また、送迎バスの機能としては、CX 社を 22 時以降に出発するダイヤも必要であったが、採算的には厳しい状況であった。市は、一体化路線は、コスト面から CX 社を 20 時 30 分発とする案を提示するしかなく、合意形成が危ぶまれたが、CX 社は、22 時以降の社員送迎について、独自にジャンボタクシーで送迎（西鉄タクシーに委託）することを提案し、これにより、ダイヤ面での合意形成が図られた。CX 社では、ジャンボタクシーの費用を負担しても、一体化によるコスト削減効果が大きいと判断した。

④計画・準備段階(その2)～送迎バス廃止に対する従業員への説得

- ・CX 社の従業員にとっては、従来、乗車時間が 20 分程度であったものが、路線バスとなることで約 30 分を要することとなり、自宅を出発する時間が早くなるという負担があった。このため、CX 社では送迎バスと路線バスとの一体化にあたり、社員への説明会を開催するとともに、一体化した路線バスを利用するかどうかの個人面談も実施した。
- ・CX 社の社員への説明は、コスト削減と地域貢献が主たる理由として行われた。また、この取組は社長が判断した取組であったことも社内での合意形成に寄与した。

⑤計画・準備段階(その3)～路線再編に伴うバスルート廃止区間への代替手段の提供

- ・路線バスと民間の送迎バスの一元化にあたっては、既存のバス路線の再編を同時に行っていることから、一部の区間で廃止になるルートが生じることとなった。
- ・しかし、市内路線バスの利用実態調査結果から当該区間には利用者がほとんどいない状況でもあり、また、バス停が廃止になる沿線に住んでいる協議会委員からも、利用者がほとんどいないという客観的なデータがあったことから、反対はなかった。
- ・市では、バスの廃止区間が交通空白地域にならないよう、新たな交通資源であるミニバス（乗合タクシー）を運行させるなどの対応を図った。

⑥運行段階～乗客の獲得という点で成果

- ・一般の利用者は増加しており、約 1000 人増（平成 20 年度比：5 割増し）である。乗客の獲得という点では成果を挙げている。
- ・ただし、実証期間終了後も、共同運行を継続するためには、利用者の一層の増加が課題となっており、今後は、現状の問題点を探るための利用実態調査を行うこととしている。

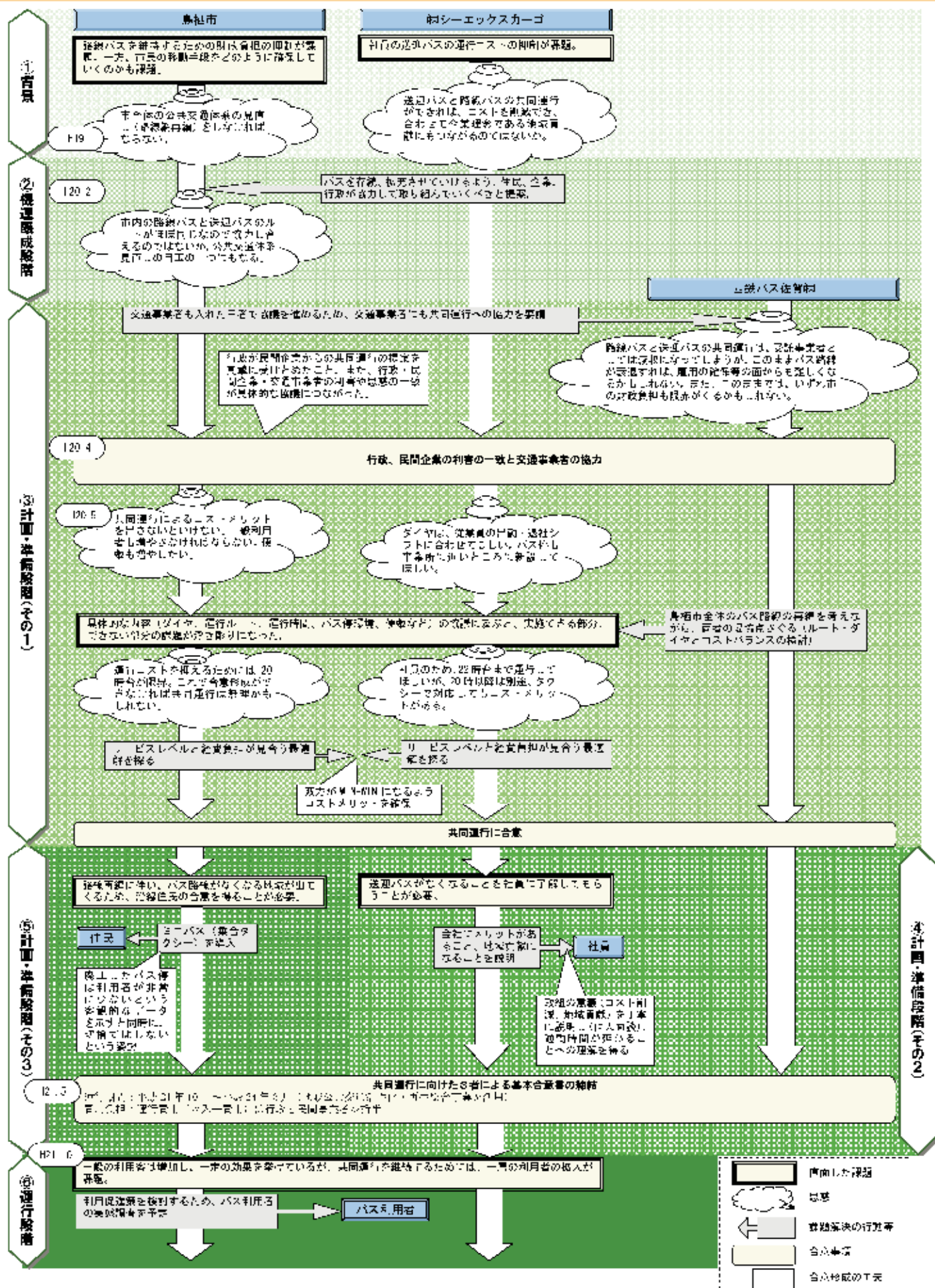


図 取組の段階ごとの課題・思惑・解決行動・合意形成の流れ

事例13) 地域や自治体の熱意と行動により地方鉄道を再生【和歌山県和歌山市・紀の川市】

1) 概要

- ・大手民鉄の撤退表明を受けて、地域住民が様々な団体を設立し、存続運動を展開する一方、行政も存続のための支援の枠組みを検討。
- ・地域の熱意、行政による支援を受けて、新たな交通事業者が運行の担い手として、地方鉄道の再生を実践。
- ・再生後も、沿線の機運を維持するため、地域や行政、交通事業者などで構成される運営委員会を設置し、活性化に向けた様々な施策を検討。

位置図



表 和歌山電鐵の概要

法的位置付け	—
運営体制	図 運営体制を参照（次頁）
運行開始日	平成18年4月1日
路線	全線電化・単線
運行便数	・上り平日（貴志→和歌山）34本 ・下り平日（和歌山→貴志）34本 ・上り休日（貴志→和歌山）34本 ・下り休日（和歌山→貴志）34本
運賃	対距離区間制
利用状況	・平成17年度：1,922千人（南海電鉄） ・平成18年度：2,114千人 ・平成19年度：2,118千人 ・平成20年度：2,190千人
サービス	利用者増進を図るため、以下のような取組を行っている。 ・駅長に猫の「たま」を任命 ・貴志駅を「たま」をモチーフにした駅舎に改築 ・おもちゃ電車、いちご電車、たま電車など、特徴的なデザイン車両を導入  写真 駅長「たま」  写真 貴志駅駅舎

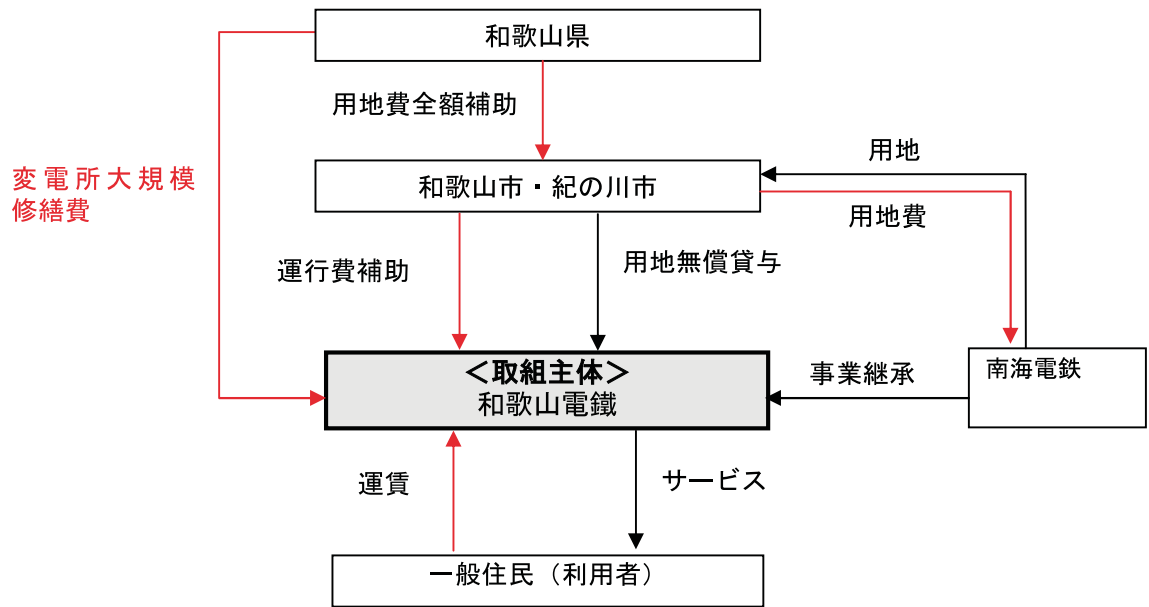


図 運営体制



写真 和歌山電鉄貴志川線 おもちゃ電車



写真 和歌山電鉄貴志川線 いちご電車

(4) 自治体が多様な主体と連携した取組～事例 13)



2) 合意形成プロセス

<関係者の概要>

岡山電気軌道	・ 貴志川線再生の担い手
和歌山電鐵	・ 貴志川線再生の担い手が設立した運行事業者
南海電鉄	・ 貴志川線から撤退した大手鉄道事業者
貴志川線の未来を“つくる”会	・ 沿線住民により設立された組織で、活発な存続運動を展開
和歌山県・和歌山市・紀の川市（旧貴志川町）	・ 貴志川線存続に向けて、財政面での支援を実施

①背景～廃線の危機に、住民、行政から生まれた強い危機感

- ・ 平成 15 年 10 月、南海電鉄は、このまま貴志川線の赤字が続くと、路線の営業継続が非常に困難な旨を行政に報告したが、和歌山市、旧貴志川町にとっては、地域住民の生活に大きな影響を与えるため、何としても存続させたいと考えていた。
- ・ 一方、南海電鉄の発表を聞いた住民団体の中には、「廃止されては困る」との思いから、シンポジウムを開くなど、様々な活動を繰り広げていた。沿線に開発された長山団地でも、同様に、「廃止されては困る」と思った住民が多くおり、団地の区長が、「何とかしなければならない」と考えるようになっていた。

②機運醸成段階～テレビ放映をきっかけに一気に盛り上がりを見せた住民活動

- ・ そこで区長は、まず他の住民団体が行っているシンポジウムに足を運んでみた。しかし、盛り上がりには欠けていたため、「このままでは、本当に貴志川線が廃止されてしまう」という危機感を募らせていった。そこで、長山団地の住民の間で勉強会を開催することになった。これが、住民団体のシンボリック的存在である「貴志川線の未来を“つくる”会」の設立のきっかけである。
- ・ 勉強会が開催されていた頃、NHK では、地方鉄道の存続をテーマに番組を制作しようとしていた。そこで、NHK が白羽の矢を立てたのが、貴志川線であった。
- ・ 区長は、NHK から勉強会への取材要請を受けた後、沿線住民の数名の有志と「貴志川線の未来を“つくる”会」を設立した。当初は、何からどうはじめてよいかわからなかったため、思いついたことから、始めることにした。
- ・ まず、市議会議員の元に陳情へ行った。ところが議員からは、税金を使うからには多くの住民の熱意を示してもらわないと予算案を承認しにくい旨の返答を受けた。「目に見える熱意」を示すには、お金を支払ってでも貴志川線を残したいと思う人を多く募ることだと考えたつくる会は、会員（年会費 1,000 円）を増やすことにした。
- ・ 家族、サークルなどから口コミで、また、区長会や学校などに出向き、草の根的に貴志川線存続の意義を伝えていった。その後、NHK ご近所の底力が放映されると、それが大きな反響となり、以後、爆発的に会員数が増え、多いときで約 6,300 人の会員数を誇ることとなった。

③計画・準備段階(その1)～行政支援の枠組みを検討

- ・ 南海電鉄からの報告を受けて、すぐに和歌山市、旧貴志川町が対策協議会を設置し、存続活動を行うことになった。
- ・ 行政では、南海電鉄が撤退してしまうことを想定し、新たな事業者を迎え入れて貴志川線を再生させる際の支援の枠組みを検討することとなったが、その際、行政のみでは、こういったことに

3. 合意形成の実践例 (4) 自治体が多様な主体と連携した取組～事例 13)

いくら費用がかかるのか詳しい事情がわからないため、運輸局、県、市、町に南海電鉄を加えた 5 者の会議で、存続に向けた収支試算を実施した。

- ・ 5 者会議などを通じて行われた収支試算等で行政の負担額を決めることとなったが、この負担額を決定する根拠や、組織・体制の検討に多くの時間を費やすこととなった。
- ・ また、負担額が決定しても、今度は、それをどのように行政間で負担し合うのかを決める必要があった。負担割合の決定については、先行事例を参考に、駅勢人口、路線延長、駅数、財政力指数などをもとに決めた。
- ・ こうした背景のもと、平成 17 年 2 月に貴志川線存続について、県・市・町の間で正式に合意することとなる。

④計画準備段階(その2)～既存事業者と新規事業者の協力

- ・ 行政における支援のもと、貴志川線の存続が決定したが、南海電鉄が撤退したため、新たな事業者を公募・選定しなければならなかった。公募にあたっては、南海電鉄協力のもと、公募要件などを設定し、安全性や継続性、地域との共存性などを審査項目に、事業者選定を行った。
- ・ 応募した 9 グループの中から選定された岡山電気鉄道は、平成 17 年 6 月に、貴志川線を担う新会社「和歌山電鐵株式会社」を設立した。
- ・ 岡山電気軌道は、行政の支援と地域の熱意があるならば、貴志川線の再生を担う意向があったが、その両方が貴志川線にはあったため、再生に名乗りを上げることにした。
- ・ こうして貴志川線の新たな担い手が決まり、既存事業者から事業を引き継ぐことになるが、鉄道会社ごとに、線路や車両、電気系統などに技術的な癖があるため、自動車と異なり、免許を持っているからと言ってすぐに運転できるわけではなかった。また、撤退する側としての南海電鉄社員の心情も考慮する必要があった。
- ・ このように、非常に限られた時間での引継ぎは難題であったものの、当初予定の平成 17 年 9 月から撤退を半年間延長し、また和歌山電鐵の運転士養成を行うなど、南海電鉄が社として全面的な協力を表明し、また現場を統括してきた区長をはじめとした各社員の努力により、なんとか引継ぎを終えることができた。平成 18 年 4 月に、無事、南海電鉄から和歌山電鐵に事業譲渡された。

⑤運行段階～三位一体鉄道の実現に向け、運営委員会を設立

- ・ 平成 18 年 4 月に南海電鉄から和歌山電鐵に事業譲渡されたが、そこで安心してしまい、住民の多くが、貴志川線に関心を寄せなくなるのではないかと心配が、つくる会ではあった。
- ・ そこで、つくる会は、新会社設立にあたって、住民も鉄道事業に何らかの形でかかわれるような組織の設置を提言した。
- ・ 岡山電気軌道側も、地域の協力なくしては存続できないと感じていたため、和歌山電鐵の設立にあたって、地域や行政の方に鉄道運営に協力してもらう場を設けることとした。そこで、平成 18 年 3 月に、住民組織や行政などが集まり、月に 1 回、数字をすべてオープンにして、利用促進策やサービス改善についての協議・調整等を行う「貴志川線運営委員会」を設置した。
- ・ 平成 18 年 4 月に、和歌山電鐵貴志川線が開業したが、開業後も、運営委員会で貴志川線活性化策が議論されている。また、貴志川線の永続に向けて、地域の機運を維持するため、失敗してもよいから数多くのイベントを実施することで、「常に何かをやっている」ことを印象づける努力を続けている。

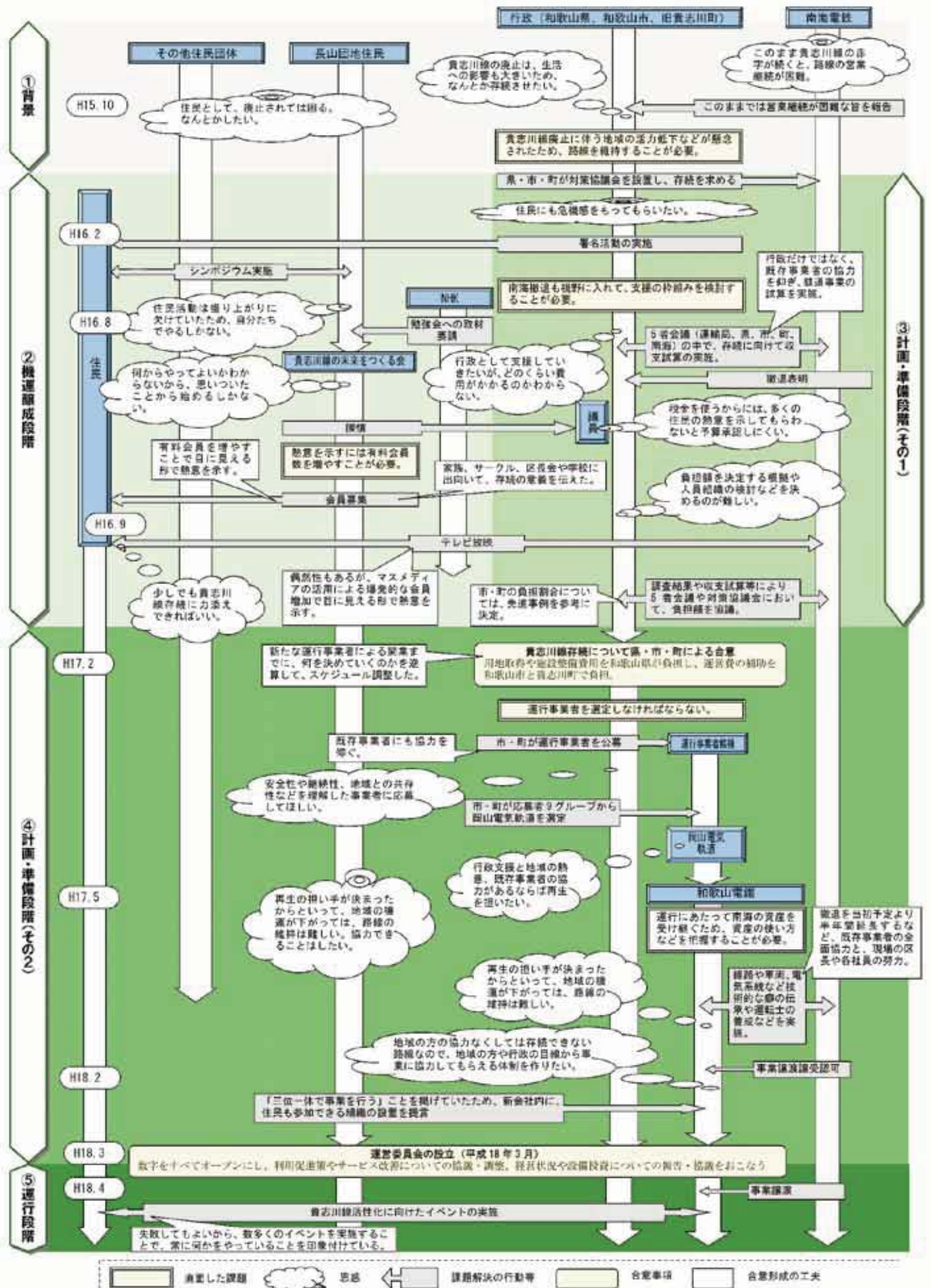


図 取組の段階ごとの課題・思惑・解決行動・合意形成の流れ

事例 14) 民間資本を活用したコミュニティサイクルの導入【富山市】

1) 概要

- ・富山市は、大幅な CO2 削減目標と具体的な取り組みをまとめた「富山市環境モデル都市行動計画」を策定し、先駆的な取り組みを意欲的に行っている。
- ・これらを背景に、環境にやさしい新たな公共交通として、また既存の公共交通の 2 次交通として、さらには回遊性が強化されることによる中心市街地活性化のための手段として、富山市の支援のもと、民間資本を活用したコミュニティサイクルを導入。

位置図



表 自転車市民共同利用システム（アヴィレ）の概要

法的位置付け	—
運営体制	図 運営体制を参照（次頁）
運行開始日	平成 22 年 3 月 20 日
路線	—
運行便数	・ステーション数：15 箇所（富山市中心部） ・自転車台数：150 台
運賃	●登録料金 ・定期パス：月々500 円、7 日パス：1,000 円 ●利用料金 ・最初の 30 分無料、30 分～60 分：200 円、60 分以降 30 分毎に 500 円
利用状況	・会員登録者数：901 人（累計） ・延べ利用回数：33,428 回（累計） ・1 日平均利用回数：116.5 回/日（累計） ・回転数：0.91 回/台・日（累計） ・平均利用時間：8.5 分/回（累計） ※平成 22 年 12 月 31 日現在
サービス	●市政情報パネル：30 基（広告面数：45 面） ●利用方法 ・ウェブサイトから事前登録し、定期パスか 7 日パスかを選択 ・メンバーカード、パスカ、E-Mail を選択 ・ステーションでカードをかざすか、ID を入力して自転車をレンタル

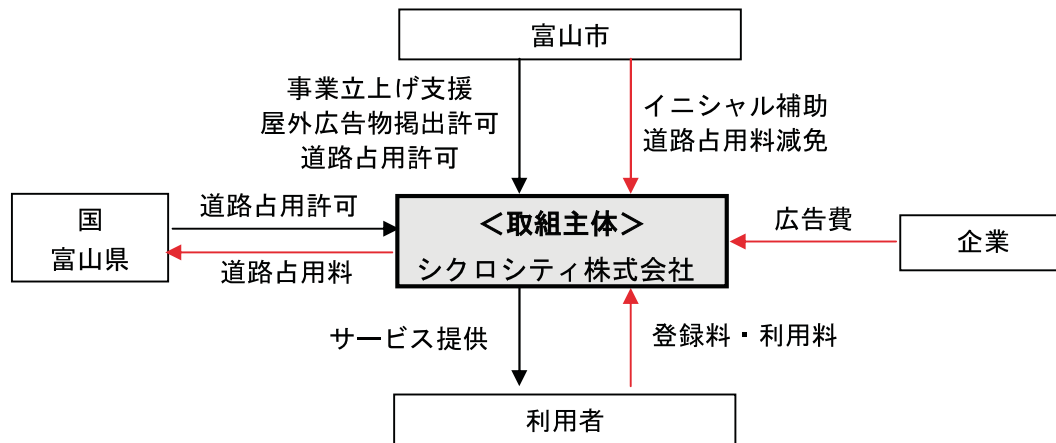


図 運営体制

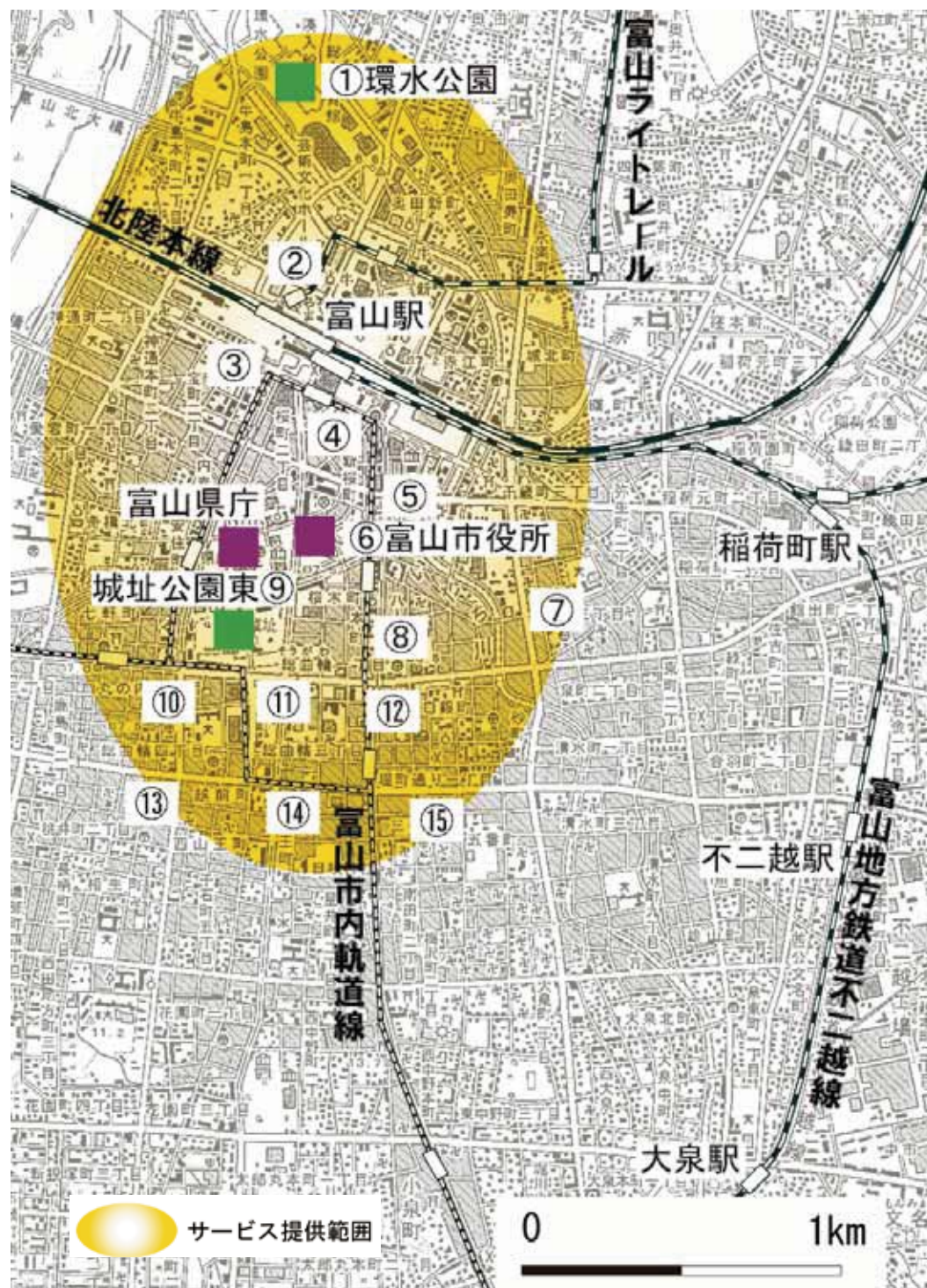


写真 ステーション



写真 ターミナル

3. 合意形成の実践例
 (4) 自治体が多様な主体と連携した取組～事例 14)



ステーション MAP	01 環水公園	06 市役所	11 大手町
	02 富山駅北	07 北新町1丁目	12 荒町
	03 富山駅南①	08 本町	13 旅籠町
	04 富山駅南②	09 城址公園東	14 西町
	05 桜橋通り	10 丸の内	15 堤町通り

図 ステーションマップ

2) 合意形成プロセス

<関係者の概要>

富山市 環境政策課 都市政策課 道路維持課	本取組の実現に向けて、財政面等での支援を実施 屋外広告物の掲出にあたっての協議相手 道路占用にあたっての協議相手
シクロシティ(株) (検討過程では、エムシードゥコー(株))	コミュニティサイクルの事業者
国、富山県	道路占用にあたっての協議相手
富山県警	全体にかかる占用、安全対策等の協議相手

①背景・機運醸成段階～過度な車社会からの脱却を目指して

- ・富山市は、平成 20 年 3 月に「鉄軌道をはじめとする公共交通を活性化させ、その沿線に住居、商業、業務、文化等の都市の諸機能を集積させることにより、公共交通を軸とした拠点集中型のコンパクトなまちづくり」を理念とした「都市計画マスタープラン」を策定し、過度な自動車交通への依存の解消と、徒歩と公共交通による生活の実現を目指すこととなった。
- ・その後、平成 20 年 7 月に国から「環境モデル都市」に選定され、コンパクトなまちづくりを核とした大幅な CO2 削減目標と具体的な取り組みをまとめた「富山市環境モデル都市行動計画」を平成 21 年 3 月に策定し、先駆的な取り組みを意欲的に行っている。この「富山市環境モデル都市行動計画」には、コミュニティサイクル事業の実施が位置付けられている。

②計画・準備段階(その1)～行政と民間の役割と行政支援の検討

- ・富山市長は、外資系商社から海外で展開しているコミュニティサイクルに関する情報を受け、バルセロナで展開されているコミュニティサイクルを視察した。
- ・海外で展開されているコミュニティサイクルの特徴は、民間企業が道路空間に自転車のステーションと屋外広告物を設置し、事業費の全てを広告費と自転車の利用料で賄うという新しい仕組みであった。
- ・実際に現地を視察した富山市長は、このようなコミュニティサイクルが富山市の目指すコンパクトなまちづくりに寄与するのではないかと考えた。そして、このようなコミュニティサイクル事業が富山市で実現可能であるか、担当課へ調査・検討するよう指示を出した。
- ・それを受けた富山市の担当課は、既に富山市において、道路空間にバス停留所と屋外広告物を設置し、その事業費の全てを広告費で賄う事業を実施しているエムシードゥコーに、同様な仕組みでのコミュニティサイクル事業を導入することができないか打診した。
- ・そこで、エムシードゥコーは、民間企業単独で事業費の全てを広告費と利用料で賄うコミュニティサイクル事業の可能性について検討を行ったが、富山という地方都市での広告収入や、コミュニティサイクル利用者の確保等の見通しが厳しいという結論に至った。
- ・ただし、エムシードゥコーは、富山市に対し、初期投資への補助金の導入のほか、道路空間へのステーション及び屋外広告物の設置に係る道路管理者、警察管理者との協議を富山市が中心となっていくことを条件に、事業実施の可能性があると回答した。
- ・富山市では、国から「環境モデル都市」を対象とした補助メニューが創設される情報を得て、財源を確保できる見通しが立ったため、本格的にエムシードゥコーにコミュニティサイクル事業の

3. 合意形成の実践例

(4) 自治体が多様な主体と連携した取組～事例 14)

実施を打診した。

- ・その結果、富山市とエムシードゥコーは、エムシードゥコーが提示した条件を受け入れる形で、事業実施に関する基本的な方針について合意した。
- ・しかし、国からの補助金は、当初の申請額に比べて削減されてしまい、当初の想定よりも事業規模を縮小する必要性に迫られた。
- ・財源確保において想定外の事態が発生したが、富山市では、本取組が市長の公約であること、また、エムシードゥコーとこれまで協議を進めてきたことなどから、当初想定した財源の不足分は富山市が負担することとし、従来の方針とおりの事業規模を維持することとした。
- ・不足分の財源の確保については、本取組がコンパクトなまちづくりの実現に資する事業である事を前面に出しながら、国庫補助の補助対象外経費に市の予算を充てることということで、議会や財政部局の理解を得た。

③計画・準備段階(その2)～屋外広告物設置に関する工夫

- ・本取組は、広告収入を事業費に充てることから、屋外広告物の設置が必要であり、屋外広告物の設置には、屋外広告物条例の規制への対応及び道路管理者、交通管理者との協議が必要であった。
- ・そこで、富山市は、国土交通省の「地域における公共的な取組みに要する費用への充当を目的とする広告物の道路占用の取扱いについて（平成 20 年 3 月 25 日国道利第 22 号）」に基づき、道路管理者、交通管理者、富山市関係部局からなる「広告物取扱方針策定連絡協議会」を立ち上げ、コミュニティサイクル事業で設置する屋外広告物の設置について協議を行った。
- ・エムシードゥコーは両面広告とした施設の設置を求めたが、屋外広告物を設置するためには、「公共性」の担保が必要となる。そこで、歩道側面に市政情報としての地図を、車道側面に広告を掲示することで、公共性を担保した。
- ・また、設置箇所の協議において、エムシードゥコーが広告効果を得られる場所として提示したところは、広告物の掲示が禁止されている地域がほとんどであった。
- ・そのため、広告物取扱方針策定連絡協議会で協議した取扱方針に基づき、屋外広告物条例を所管する担当課が、景観まちづくり審議会（景観まちづくり条例や屋外広告物条例に係る審議を行う）への意見聴取を行った上で、本取組で屋外広告物を設置する場所を例外区域として指定し、屋外広告物の掲出を許可した。
- ・コミュニティサイクル事業の実施に向けた市長のPRは、国や県、警察などの協議関係者にも伝わっており、協議を進めていく上で、この取組に対する富山市の熱意を示すことにつながった。その結果、関係者との協議では、大きな問題が発生することなく話が進んだ。

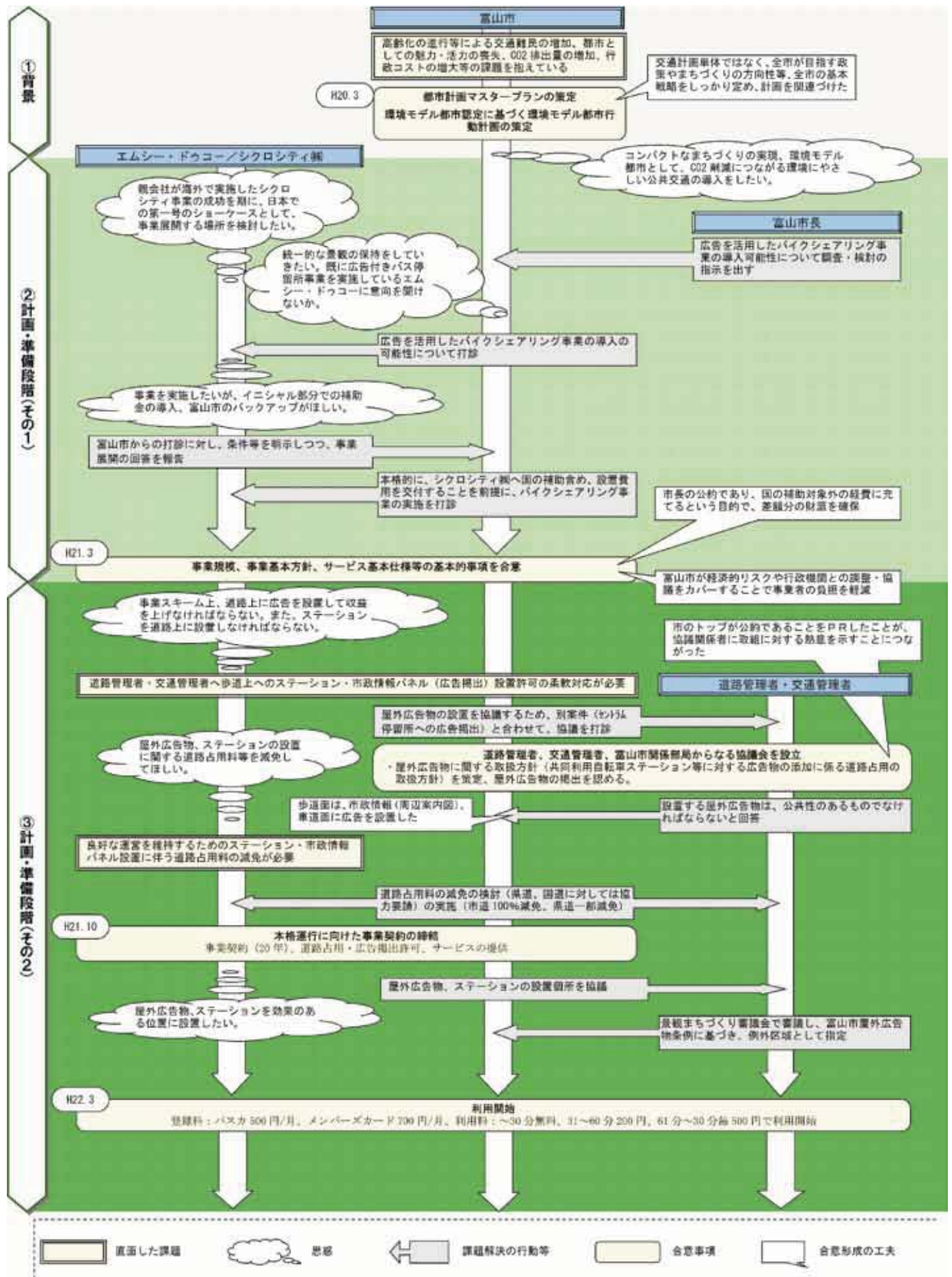


図 取組の段階ごとの課題・思惑・解決行動・合意形成の流れ

(5) 交通事業者同士が連携した取組

事例 15) 鉄道とタクシーのシームレスな連携によって高齢者に安心感を与える通院交通サービスの提供【盛岡市他】

1) 概要

- ・高齢社会を迎え、高齢者のスムーズな移動が地域社会の課題となっている中、「通院」を通勤・通学に並ぶ地域の旅客輸送の柱として位置付け、自宅から総合病院までを1本の線で結びイメージ（シームレス）で鉄道とタクシーが連携した「IGR地域医療ライン」という総合通院サービスを提供。

位置図



表 IGR地域医療ラインの概要

法的位置付け	—					
運営体制	図 運営体制参照（次頁）					
運行開始日	平成 20 年 11 月 5 日					
路線	定時定路線					
運行便数	1 日 1 便（行き：盛岡駅 9 時到着列車 帰り：適宜列車を活用）					
運賃	<table border="0"> <tr> <td>金田一温泉～二戸：3,600 円（往復）</td><td rowspan="4">} +200 円 （行きの病院までの タクシー定額料金）</td></tr> <tr> <td>一戸：3,000 円（往復）</td></tr> <tr> <td>小鳥谷・小繋：2,600 円（往復）</td></tr> <tr> <td>奥中山高原：2,000 円（往復）</td></tr> </table>	金田一温泉～二戸：3,600 円（往復）	} +200 円 （行きの病院までの タクシー定額料金）	一戸：3,000 円（往復）	小鳥谷・小繋：2,600 円（往復）	奥中山高原：2,000 円（往復）
金田一温泉～二戸：3,600 円（往復）	} +200 円 （行きの病院までの タクシー定額料金）					
一戸：3,000 円（往復）						
小鳥谷・小繋：2,600 円（往復）						
奥中山高原：2,000 円（往復）						
利用状況	約 2,600 名利用（平成 21 年 12 月～平成 22 年 11 月）IGR 約 1,000 名利用（平成 21 年 12 月～平成 22 年 11 月）岩手中央タクシー					
サービス	1. アテンダントが乗車 ・列車に乗りなれていない人、体調や二次交通に不安を感じる人などが安心して乗車できるようにボランティアアテンダントが乗車。 《ボランティアアテンダントの業務内容》 ・車内の温度設定、車内放送、二次交通の案内、あんしん通院きっぷの発売、薬用飲料水の提供、乗降時の介助、混雑時に席を譲るよう呼びかけ、話し相手、ひざ掛け等の貸出、タクシーの手配 2. 列車の後方車両（全座席）を通院旅客等の優先席化 ・着座して目的地まで行きたいという意見に応えるため、後方車両（全座席）を通院旅客等の優先席化。 3. 「あんしん通院きっぷ」を発売 ・高度医療受診者の増加を見据え、通院旅客用のきっぷのほか、介護者と同伴で乗車した場合の負担を少なくするために介護者の割引を盛り込んだ 2 人用のきっぷを発売。（一人用は最大 15%引き、二人用は最大 36%引き（介護者の片道運賃が無料になる設定）） 4. 県北地域全体の利用者の為の無料駐車場を設置 ・高度医療を受診する人は IGR 沿線市町村在住者に限ったことではないことから、IGR 社有地を活用した無料駐車場を増設し、周辺市町村在住者にも利用しやすい環境を整備。					



写真 アテンダント

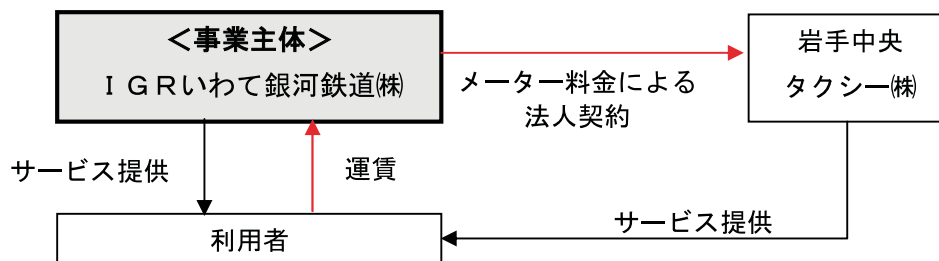


図 運営体制



写真 IGR車両

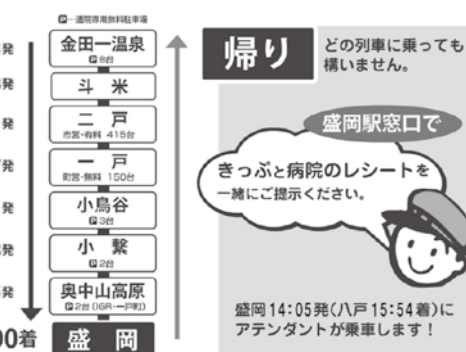


写真 岩手中央タクシー車両

図 運行範囲

2) 合意形成プロセス

<関係者の概要>

I G Rいわて銀河鉄道(株) 若手社員 A・B 幹 部	本取組の主体 本取組の企画者 若手社員の熱意を受け入れた会社上層部
岩手中央タクシー(株) アテンダント	シームレス性を実現可能とした協力相手 介護施設等での勤務経験があるなど、高齢者のニーズを熟知しているボランティア

①背景～継続する乗降客数の減少に加え、東北新幹線延伸により高まる危機感

- ・ I G Rいわて銀河鉄道（以下、I G Rという。）は、東北新幹線開通に伴い、J R東日本から経営を分離され、J R東北本線の盛岡～目時間を引継いで運行を行っている。
- ・ I G Rでは、全国の多くの地方鉄道と同様に、旅客の減少によって赤字が続いている状態であった。
- ・ また、東北新幹線の新青森延伸により、今まで沿線地域へ寄っていた観光客が他の地域に流れてしまうのではといった危機意識を持っていた。

②機運醸成段階(その1)～若手社員が高齢者を対象にした企画を提案

- ・ I G Rでは、新たな乗客を増やすための方法を探るため、社員から新たな企画を募集した。
- ・ その中で二人の若手社員が、高齢者を対象に通院の移動をサポートする企画を提案した。
- ・ 提案者の内1人は、岩手県北部の出身であり、車を利用できない高齢者が通院の手段として鉄道を利用せざるを得ない状況を目のあたりにしていた。
- ・ もう一人は大学で交通計画を学び、かねてから高齢社会における生活交通のあり方に関心を持っていた。
- ・ 提出した企画の基本的なコンセプトは、幹部に理解されたものの、サービスの具体的内容が固まっていなかったため、企画の実施については保留となった。
- ・ その後、沿線における受療動向として、盛岡医療圏の流入圏を調べたところ岩手県県北地域から盛岡の総合病院へ通院する高齢者が多いことが分かった。
- ・ また、I G R沿線地域では、高齢化の進展とともに自動車を運転できない高齢者が増加し、今後高齢者の鉄道利用の需要増加が予測されることから、幹部は、高齢者をターゲットとした若手社員の提案について、具体的なサービス内容まで検討するよう命じた。

③機運醸成段階(その2)～通院移動における高齢者のニーズ把握

- ・ 若手社員は、まず、高齢者の通院の現状を調査するため、車両に自ら乗車し、通院客に対するヒアリング調査（面接式アンケート）を行った。
- ・ ヒアリング調査を通じて、列車内での体調変化や座れるかなどの不安、降車駅から病院までの交通手段の不安、通院に家族等が同行してくれると安心だが運賃の負担が大きいなど、鉄道を使って通院する際に高齢者が感じている問題点を把握することができた。
- ・ その問題点を踏まえ、若手社員は、車内で通院客の世話をするボランティアアテンダントの同乗サービス、盛岡駅から病院までの交通の手配を行うサービス、運賃の割引等のサービスを盛り込んだ企画を提案した。

- ・提案された企画は、地域の旅客輸送を確保するという会社理念に合致すること及び地域への貢献となることが評価され、正式に実施することとなった。

④計画・準備段階～他の交通事業者、地域との連携により、サービスを実現

- ・実施に向けては、車内で通院客の世話をするボランティアアテンダント（有償ボランティア）の募集、高齢者が通院する車内で安心して座れるよう後方車両の全席優先席化の調整、盛岡駅からの交通手段の手配について、調整が必要であった。
- ・ボランティアアテンダントは、介護施設等での勤務経験があるなど、社会貢献の意識が高く、高齢者のニーズを熟知している人を採用した。
- ・後方車両の全席優先席化にすることについては、サービス対象となる列車の運行時間帯に乗車する利用客に IGR 沿線の高校に通う生徒が多かったことから、日頃から沿線高校の校長と付き合いがあった二戸駅長が自ら沿線高校へ出向き、校長に対して優先席化への協力を求めた。
- ・そして、校長から、生徒に対して後方車両の全席優先席化に協力するよう指示を出した。その結果、対象とする列車内では、生徒が自主的に高齢者に席を譲るようになった。
- ・一番の悩みであった、盛岡駅から病院までの交通手段については、高齢者が盛岡駅から病院の入口まで安心して移動できることが重要であることから、交通手段は、路線バスではなく、タクシーが望ましいと考えていた。
- ・一方その頃、IGRでの検討の取組が地方紙に掲載されたのをきっかけに、岩手中央タクシーから盛岡駅から病院までの運送を担いたいと IGR に打診があった。
- ・岩手中央タクシーでは、福祉タクシーの利用客の獲得を考えており、IGR の取組は、連携するメリットがあると判断し、この計画を実施して行くことを合意した。

⑤運行段階～タクシードライバー、アテンダントの対応が利用者に高い評価

- ・IGRでは、会社の枠を超えた関係者との協議の結果、平成20年11月5日に IGR 地域医療ラインの運行を開始した。
- ・当初、盛岡駅でのタクシーへの乗り換えに際しては、タクシー乗務員が改札口で利用客の出迎えをしていたが、待ち合わせ場所を見つけられず、迷ってしまう利用客が多かった。
- ・このため、鉄道からタクシーへの利用者の引継ぎでは、これまで入ることができなかった駅構内にタクシー乗務員が入れるよう調整し、タクシー乗務員がホームで「のぼり」を持って出迎えるようにした。また、ボランティアアテンダントからタクシー乗務員へ直接利用客を引き継ぐようにした。
- ・さらに、地元商業施設・ホテル等と協議し、商業施設のバックヤードの通り抜けや、ホテル前でのタクシー待機を可能としたことで、タクシーの乗り場が雨や雪でぬれないなど、利用者の利便性が向上した。
- ・ボランティアアテンダントの機転で利用者の命を救ったという出来事もあり、ボランティアアテンダントのきめ細かい気配りは、利用者から高い評価を得ている。

3. 合意形成の実践例
(5) 交通事業者同士が連携した取組～事例15～

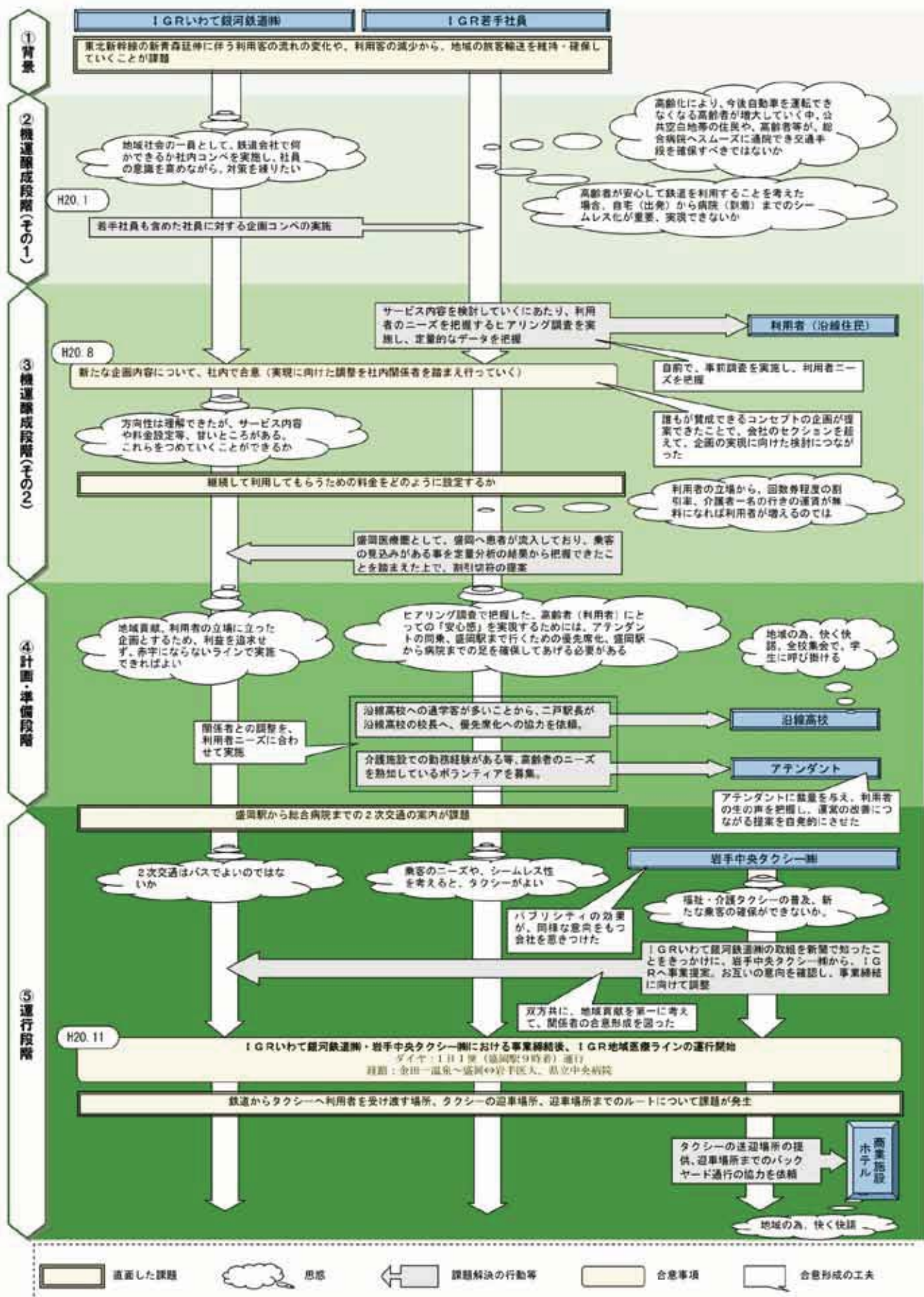


図 取組の段階ごとの課題・思惑・解決行動・合意形成の流れ