

## 基幹バス、区バス、住民バスによる運行体系の確立 [新潟県新潟市]

バス事業者からの路線廃止届を受けて、地区住民の積極的、主体的な参画を求める「住民バス制度」を創設。また、政令市以降に伴うまちづくりに対応するための「区バス」、オムニバスタウンの指定を受けての「基幹バス」の導入。それぞれで、明確な目標設定。

住民バスでは、住民組織が主体的に運営に携わり、各地区が独自の方法で運営している。

**キーポイント：バス事業者からの路線廃止届を受けて、地区住民の積極的、主体的な参画を求める制度を創設。また、政令市移行に伴いまちづくりとしての交通体系確立。**

### ○背景・経緯

平成14年2月の道路運送法が改正されたことをきっかけに、平成15年1月に新潟交通（株）より24路線43系統（主に郊外部）の廃止届が提出された。それまでは、新潟市内では新潟交通（株）のみが路線バスを運行しているという状況で、運行計画等は事業者だけで策定しており、自治体は路線の新設要望を事業者にしていた。

廃止届を受けて、自治体に危機意識が芽生え、生活交通をいかに確保すべきかについて、庁内検討会、地元意見交換会、アドバイザー会議を重ねて、平成16年3月に「新潟市地域交通計画」を策定した。

### ○住民バス

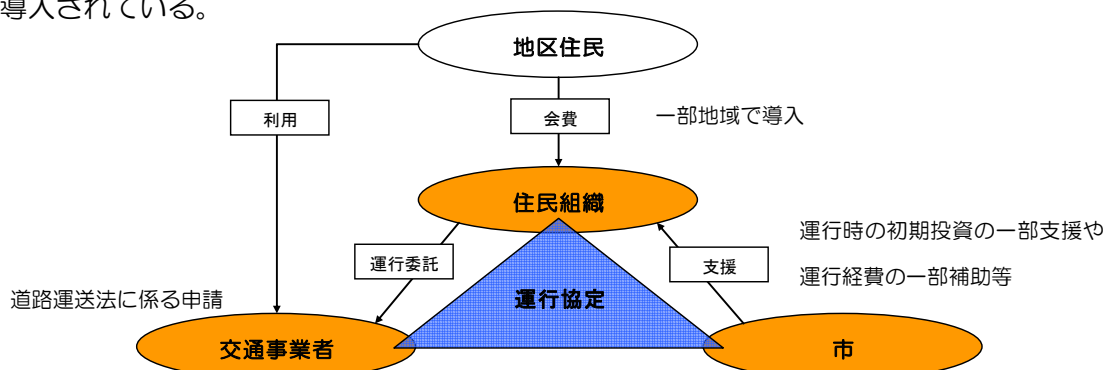
郊外部におけるバス交通については需給バランスが崩れており、特に地区住民の積極的、主体的な参画が必要だと感じ、「住民バス制度」を創設した。当初の地元意見交換会では市でバス交通の面倒を見るべきだとの意見も聴かれたが、四日市市の住民バスの事例を紹介したところ、住民主体でのバス交通のあり方を理解して頂けた。

「住民バス制度」は、住民組織が主体となって交通事業者・市との三者協定に基づき運行するバスで、市は平日運行、1日10便（5往復）に係る運行経費の7割を上限に支援する制度。残りの3割を運賃収入等で負担。3割負担という条件が厳しく、導入していない地区もある。

#### 【住民バス導入の流れ】

平成17年	4月	赤塚・みずき野・四ツ郷屋地区でスタート
//	10月	内野上新町、大江山、島見町・太郎代、両川
//	11月	亀田茅野山・早通
平成19年	7月	新潟島
平成20年	4月	坂井輪地区

平成17年当初は、廃止路線の代替として導入されたが、平成19年以降は交通空白地域の解消を目的に導入されている。



## ○区バス

平成19年4月に政令市となり区制が導入されたことを受け、まちづくりや区役所等への新たな移動ニーズに対応するため、市が運営主体の「区バス」の運行を開始した。

元々、新潟市のバス路線網は市の中心部から放射状に伸びており、新たに設定された区の中心部と区の各地域を結ぶ路線がなかったため、そうした地域を結ぶ路線として新設された。

「区バス」は、市が運営主体となり、3年間で収支率（運行経費に対する運賃収入の割合）30%以上を目標としている。バス路線が比較的充実している中央区を除く7区で運行中。HPで収支率等の運行実績を随時公開することにより、「区バス」の目標達成状況を地域住民の方々に周知している。

区バスの紹介：<http://www.city.niigata.jp/info/kotsu/kubus/ku-bus.htm>

## ○基幹バス

平成19年6月に国のオムニバスタウンの指定を受け、同年11月より中心部を結ぶ基幹バス「りゅーとリンク」の運行を開始。オムニバスタウン事業では、基幹公共交通軸（新潟駅、古町、市役所、県庁を中心に新潟駅南口、鳥屋野潟南部地域を結ぶ路線）を走る路線バスを中心に、従来のバスのカラーリングとは異なる新たなカラーリングの専用車両を導入して、基幹バス「りゅーとリンク」を4ルートで運行。古町バス停の年間利用者数600万人を目標としている。



図 「りゅーとリンク」運行ルート



図 「りゅーとリンク」車両

## ○茅野山・早通生活交通協議会の取組～住民バス制度～ ・住民バス運行の経緯

新潟交通（株）の路線廃止の届出を契機に、周辺の8つの自治会が集まり、旧亀田町（現新潟市）の職員や新潟交通（株）の協力のもと、交通問題を話し合う場として勉強会が設置された。後に、この8つの自治会は亀田地区生活交通協議会となっている。また、勉強会では、アンケート調査、運行ルートの検討、運行経費の見積徴収等を実施した。

勉強会での検討のほかに、新潟交通（株）による試験運行や車内アンケート等の結果を踏まえ、利用者数が見込めると判断の下、本格運行に至った。最終的には、様々な意見調整の中で、8つの自治会のうち4つの自治会が残り、現在、茅野山・早通生活交通協議会として、運営に携わっている。

## ・住民バス運行に至るまでの調査・分析

運行開始前にはアンケート調査を独自で複数回行っている。

### 【1回目のアンケート調査の設問】

- ＞住民バスの利用意志
- ＞利用する場合の目的
- ＞利用する場合の頻度 等

### 【2回目のアンケート調査】

- ＞運行ルート（案）、時刻表（案）の賛否
- ＞運賃および協力金の支払可能額 等

アンケートのほかに、新潟交通（株）による試験運行を経て、本格運行。

運行計画の策定に当たっては、1便当たり5人程度の利用者数を目標にしている。この数字は、運行経費の3割を運賃収入で賄うために必要な額を勘案して算出したものである。実際には3.3人程度。

## ・住民バス運行の実現に当たって（関係主体の調整）

- ＞運行経費の3割を確保するため、運賃収入のほかに4自治会、720世帯より各世帯1,000円／年を負担頂いた。新たに徴収すると反対意見等も出ることを想定し、自治会費の一部を負担金として捻出した。
- ＞住民、市、交通事業者の3者協定により、平日の運行経費の負担割合を決めている。協定では、市が7割、残りが運賃収入と住民による負担金、赤字部分については交通事業者の負担となっている。（リスク分担）
- ＞土日祝日にも買い物等で利用したいというニーズが多かったため、アピタ亀田店（大型SC）との交渉を進め、土日祝日の運行経費のすべてを広告費とは別で負担して頂くこととなった。元々、NPO活動等で結びつきがあったことや、企業側も地元で協力したいという考えがあったために実現した。

## ・住民バス運行に当たっての工夫（運行計画）

- ＞運行ルートの設定では、新潟交通（株）の路線とは極力重複しないようにし、JR亀田駅でJR線と、新潟交通南部営業所で市中心部への路線バスとの接続を考慮したルート設定とダイヤ設定になっている。
- ＞通勤・通学の時間帯では役所や大型SCを通過するダイヤ設定など、ニーズに対応した運行。
- ＞集落の中を通るルートとなっているので、交通量の少ない一部区間ではフリー乗降制を導入。
- ＞運賃は中学生以上が150円均一、3歳から小学生までが100円均一、3歳未満は無料。金額は運行開始前に実施したアンケート結果や収支のシミュレーションに基づいて設定。支払いは現金または回数券。現在11枚綴り1,500円の回数券を販売している。
- ＞地元の医療機関等の協力のもと、ポケットタイプの時刻表を作成。時刻表には広告スペースを設け、協力機関のPRの場にもなっている。
- ＞協議会による住民バスのポスター作成。広告スペースを設けており、広告料を徴収。

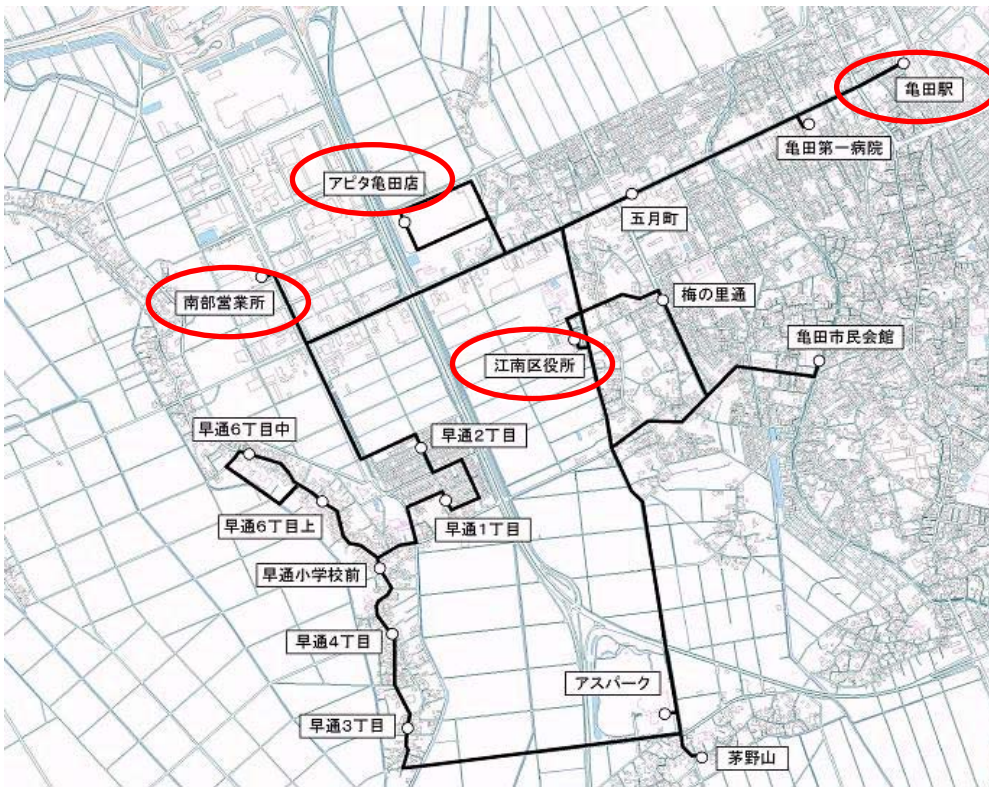


図 運行ルート



図 ポケットタイプの時刻表  
(医療機関の広告)



図 住民バス「カナリア号」

### ・住民バスの果たす役割

- > 住民バスが走っているだけで、地域の安心・安全につながっている。
- > 運行委託している交通事業者の運転手が地元の人ということもあり、利用者との間に信頼関係ができています。また、住民バス自体が地域コミュニティとしての役割を果たしている。
- > 高齢者は家族に頼らなくても出かけられるようになり、外出機会が増えることで疾病予防にもつながっている。
- > 関連する自治会が密に連絡を取るようになり、自治会同士の結束力が一層強まった。

### ・住民バスを普及する上でのポイント

役所に足繁く通い、役所との繋がりを持つことが重要である。また、検討課題を十分議論できる場を作ることが、地域の方々の意見を集約させる際のポイントになるため、自治活動をしっかり行い、普段から地域の方々とのコミュニケーションが円滑に行われていることが重要である。

**[新潟県新潟市都市政策部都市交通政策課、茅野山・早通生活交通協議会]**