

菊池市の交通体系の構築

◇交通体系の見直し～新たな交通体系の構築にいたるまでに起きた、さまざまな課題について

★ 熊本県菊池市 ★

発表者：菊池市 企画部 企画振興課 笹本 聖一

菊池市の紹介



菊池市は、熊本県の北東部、熊本市から24kmに位置し、熊本市まで車で40分、熊本空港から車で30分程度の距離にある。

市は、阿蘇の外輪山に囲まれ、3/4が中山間・山間地帯、残りの1/4が阿蘇の外輪山に源を発する菊池川により恩恵を受ける菊池平野となっている。

農業が盛んで、米は寿司米として名高い「菊池米」や、食味日本一に輝いた七城米の産地である。この他メロンやカスミ草、お茶等の園芸、肥育牛、養豚、酪農等の畜産が盛んである。

また、美肌の湯として知られる菊池温泉は、無色・無味・無臭の大変なめらかな泉質で、湯上りには、肌がしっとりスベスベになる最高の温泉です。

視察の際には、是非、お楽しみください。

『菊池市の交通体系の構築』が、国土交通大臣表彰を受賞。

平成22年6月 『菊池市の交通体系』に関する取り組みが顕著であるとして、国土交通大臣表彰を受賞。
(地域公共交通活性化・再生優良団体表彰)

- ・市町村などの自治体としての受賞は、全国初。
- ・国等の補助事業を活用していない団体としても、全国初。
- ・九州からの受賞も、初めて。

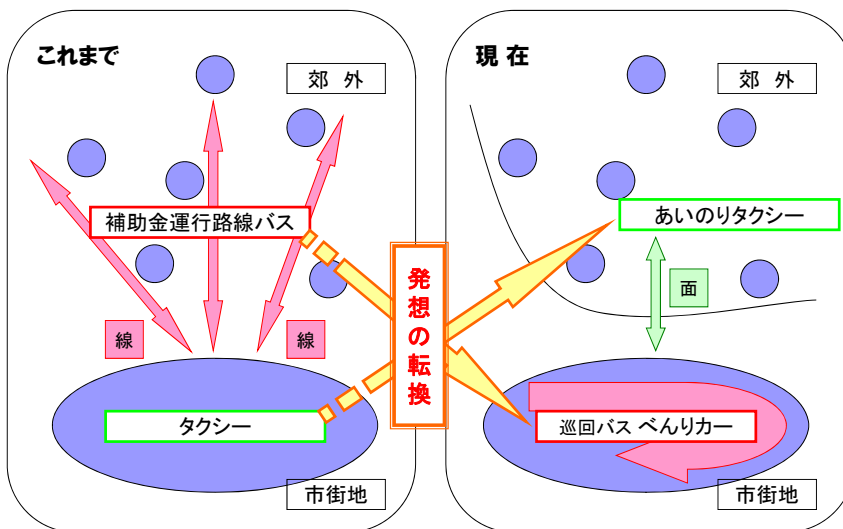


交通体系の構築は、道路運送法や国の許認可、さまざまな関係者との調整など、難しい部分もたくさんありますが、今回の受賞をゴールとせず、今後も更なる住民サービスの向上を目指し、努力してまいりたいと考えておりますので、皆さまの御指導御鞭撻の程、よろしくお願い致します。

菊池市長 福村 三男

新しい交通体系の誕生！

～ バスとタクシーの住み分けの転換～



交通体系の見直しのきっかけ・・・

平成13年7月 旧菊池市長選挙において、現職の福村市長が選挙公約のひとつとして、市街地における交通網の整備、路線バスの見直しを掲げられ当選し、市長に就任された。

① 市街地における交通網の整備

菊池市では、市街地に直線的に進入してくる路線バスが放射状にあり、東京で言えば地下鉄の役目を果たしていたが、山手線のような市街地をめぐる環状線はなく、市街地に住む住民の1次交通、2次交通市街地に来られた方の2次交通が不便であった。

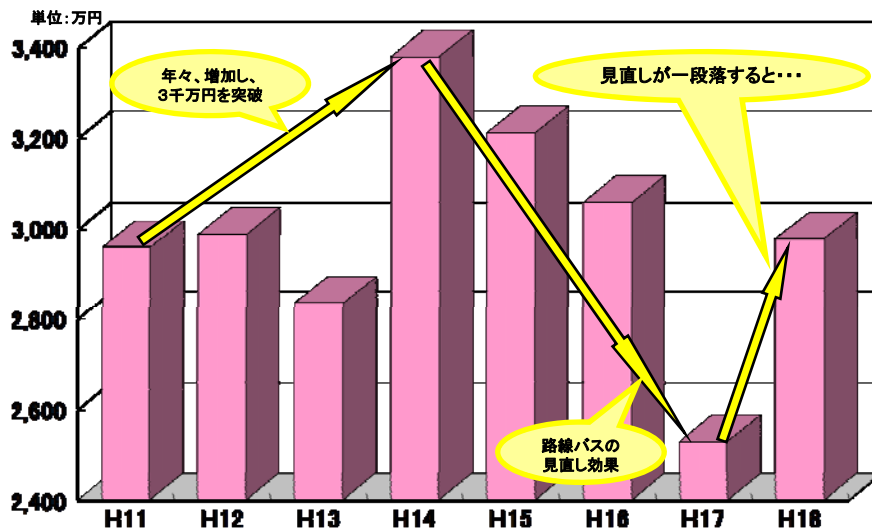
市街地を巡回するコミュニティバス『きくちべんりカー』の運行を提唱

② 路線バスの見直し

市街地から中山間・山間地域へ向けた郊外地域行きの路線バスは、平均乗車密度が2名を割り込み、路線によっては、0.6名と、1名を割り込んでいる路線があり、市は、年間約2,600万円の補助金を支出していたが、当時の行政や地域住民には全く問題意識がなかった。
また、こうした補助金運行の路線バスと重複、重複どころか先の方ではスクールバスの方が枝別れて集落をくまなく運行していた。当時、スクールバス関連の支出は約2,600万円あった。

郊外地域向けの補助金運行の路線バスを廃止し、スクールバスを一般向けに開放すれば、路線バスの補助金とスクールバスの経費、合わせて5,200万円の市の負担が半分程度で済むのではないか・・・との発想

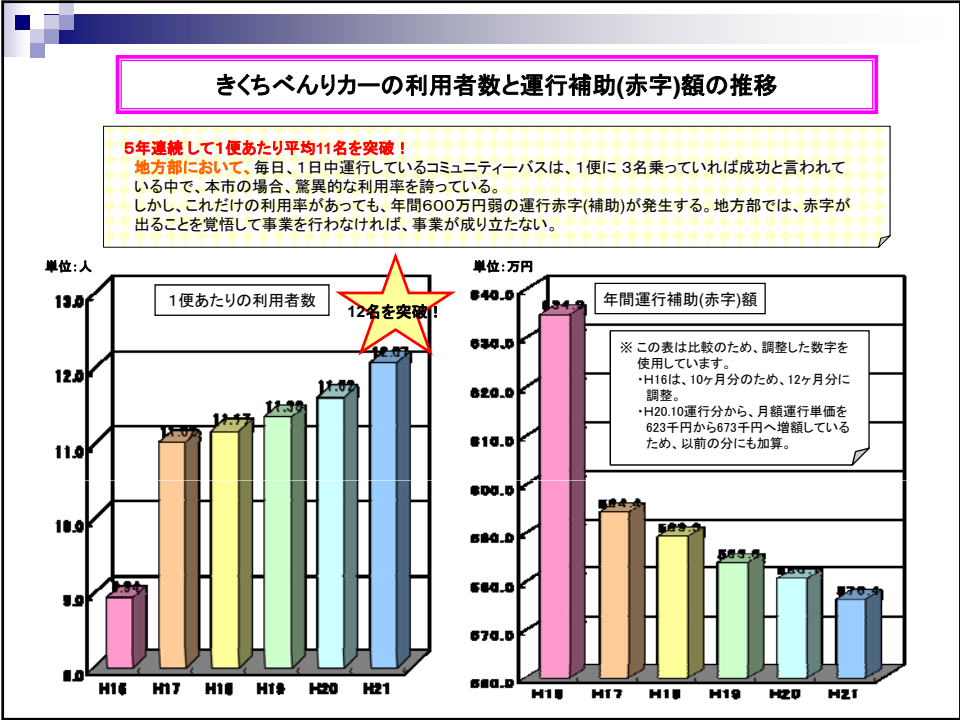
廃止路線代替バスへの年間補助金額の推移

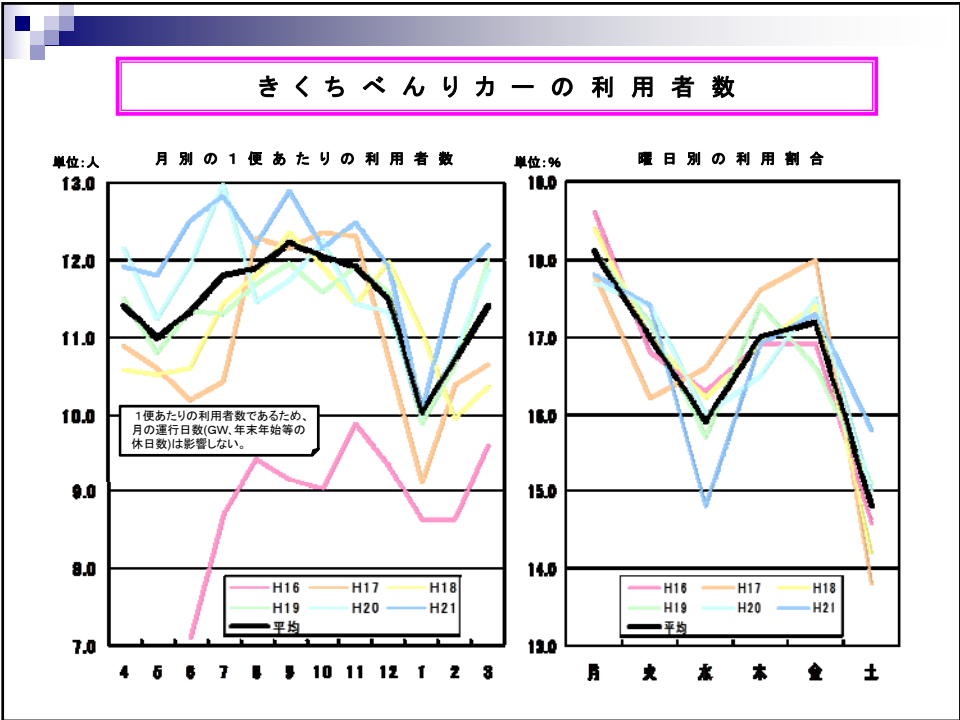


きくち べんりカー路線図

- ・1乗車:100円 (こども・身障者等50円)
- ・総延長:18.10km
- ・停留所数:46ヶ所
- ・1周(赤・青):75分
- ・停留所時刻:1時間20分間隔
- ・運休:日曜・祝日・振替休日
および年末年始(12/31~1/2)
- ・運行事業者は、熊本電鉄㈱/1社
(H16.06~H19.03:2社が半年交代)
- ・運行は、4条の乗合免許(21条ではない。)
- ・車輛は、小型バス
(乗車定員29名以下、車輛全長7m以下)

Map showing route details with 46 stops: 音光寺団地, 音町団地, 11北中入口, 12野合, 13野合, 14野合, 15野合, 16野合, 17野合, 18野合, 19野合, 20野合, 21野合, 22野合, 23野合, 24野合, 25野合, 26野合, 27野合, 28野合, 29野合, 30野合, 31野合, 32野合, 33野合, 34野合, 35野合, 36野合, 37野合, 38野合, 39野合, 40野合, 41野合, 42野合, 43野合, 44野合, 45野合, 46野合.





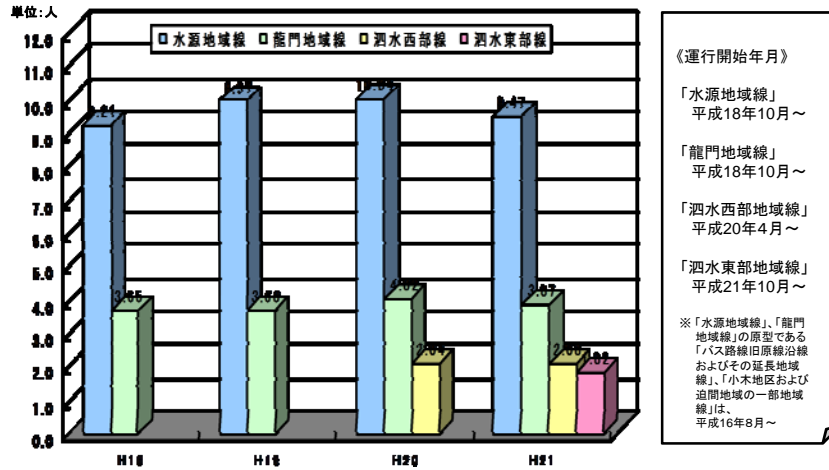
本市の乗合タクシーの特徴

- 初期投資、および維持費用不要！
- 市の財政負担は1/3以下に減少！
- 国・県の補助事業、コンサルタントは入れていません！
- 借り上げ方式でなく、メーター運賃方式
- 毎日1日中運行でなく、隔日時間帯設定運行

- 自宅から目的地の玄関まで、ドアtoドア
- 隔日運行で、1日最大3往復
- 予約が無ければ運行しない。
- 予約があれば全て対応
- 予約に応じて、車輛を小型とジャンボで使い分け

きくちあいのりタクシーの1運行あたりの利用者数の推移

利用者数は、毎年、10%ずつ増加している。
 H21年度は、利用者数が減少しているが、タクシーのメーター運賃の値上げ(H19.12.26から)に伴い、あいのりタクシーの利用者負担額も一部地区で100円の値上げ(H20.04運行分から)を行ったこと、H21に起きた世界同時不況の影響が出ているものと見られる。(本市管内の一般のタクシー利用は、15~25%の大幅減少。)

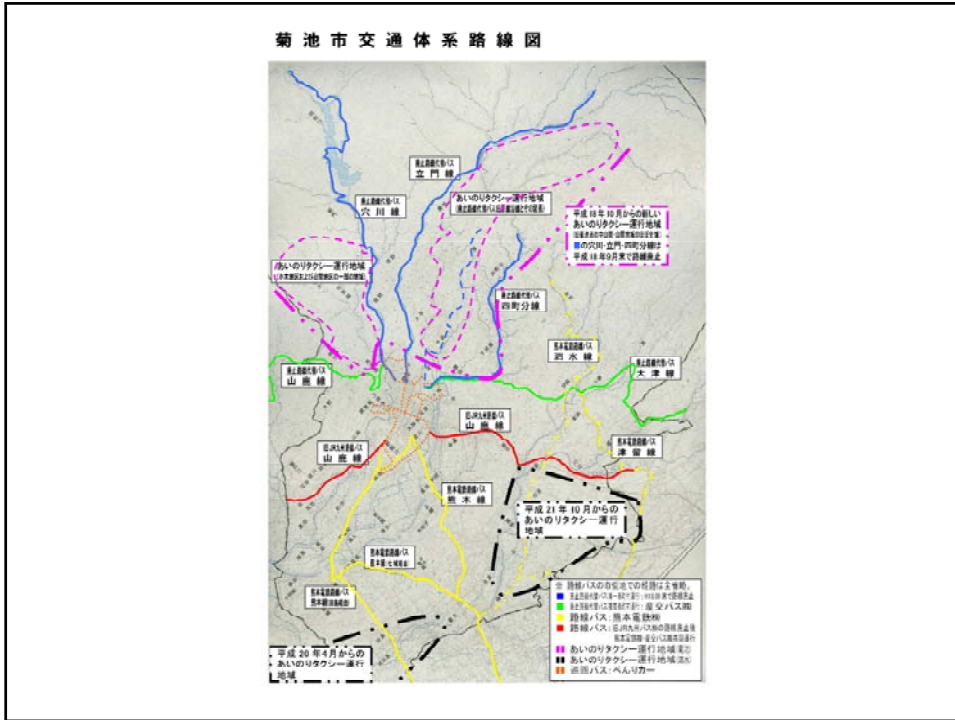


交通関係事業の財政効果

交通関係事業の運行時期に合わせた決算

※実績値は、タクシー運賃値上げ後の数値のため、比較しやすいよう、補正値を掲げ、値上げが反映されないようにした。

運行時期	H18.10 H17.09	H17.10 H18.09		H18.10 H19.09	H19.10 H20.09	H20.10 H21.09	備考
実績または見込の表示	実績	実績		実績	実績+補正値	実績+補正値	
地方バス計	29,115	32,515		9,808	12,191	11,548	
(内訳)							
単独市町村	21,318	23,373					H18.10より廃止(穴川線、立門線、四町分線)
複数市町村	7,797	9,142		9,808	12,191	11,548	(山鹿線、大津線)
べんりカー	5,518	5,311		5,282	5,179	5,195	
あいのりタクシー計	919	990		8,172	9,008	9,365	
水源地域線							H18.12よりタクシー運賃値上げ、利用者負担額はH20.04から引き上げ、H20.04よりスクールタクシー運行開始(ジャンボの稼働減による負担増、バス路線の廃止により、H18.10より運行開始。(バス立門-四町分線沿線延長+あいのり旧原線沿線延長)
旧原線沿線-延長	700	770	バス:単独市町村分 23,373,000円 + 約2,639,000円 合計 約26,012,000円	4,723	5,132	4,832	H18.10より水源地域線へ統合
龍門地域線				1,986	1,961	2,224	バス路線の廃止により、H18.10より運行開始(バス穴川線沿線延長+あいのり小水-追間(一部))
小水-追間(一部)	99	99	あいのり 約8,172,000円				H18.10より龍門地域線へ統合
(内訳) 観光あいのり				263	235	293	バス路線の廃止により、H18.10より運行開始(菊池溪谷線、竜門ガム線)、H20.04より1コース追加(物智城線)、3コースに。
運行平均を処理するための費用	120	120	約68%(1,800万円)のカットに成功!	1,200	1,440	1,440	H18.09以前分は、月額10,000円、H18.10~H19.03分は、月額85,000円、H19.04以降分は、月額120,000円、H18.10以降は、3社共同事業と認定し増額)
旧期池小計	919	990		0,172	0,760	0,709	
泗水西部線			2年目、3年目でも、1/3にあたる約66%のカットに成功!		178	457	H20.04より運行開始。
運行平均を処理するための費用				60	120	120	月額10,000円(共同事業ではなく、1社のため。)
総額	35,551	38,618		23,261	26,375	26,109	H18.10一分と、H19.10一分を比較して上昇しているのは、燃料価格の高騰によるもの、全国的なタクシー運賃の値上げに伴うものも主因である。



他自治体等への助言

・バス事業者やタクシー事業者との調整には、時間がかかります。

- ・基本的に、バス事業者同士、タクシー事業者同士で仲が悪い。
- ・バス事業者とタクシー事業者であれば、もっと仲が悪い。

新たな交通体系を構築しようとすると、この仲の悪さが足かせとなってしまう。

本市の担当者は、1名だが、その事務内容の8〜9割を事業者との調整に充てている。

・新たな交通体系の構築にあたって、国の許認可が必要になりますが、大きなポイントとなるのは乗合バス事業者の意向です。

現行の道路運送法は、貸切やタクシー事業と比べ、乗合バス事業に重きが置かれています。

まず、乗合バスが優先、次にタクシーや貸切事業者の順であることを、事業者ばかりでなく、さまざまな関係者が知る必要があります。

国の補助事業等については、大変ありがたいのですが、事業を1年とか、一年半以内に成立させなければならず、事業者との調整が出来ていない中に強行すれば、次に事業を行う際、見直しを行う際に事業者からの協力が得られなくなる。

他自治体等への助言

・路線バスの廃止には、ものすごいエネルギーが必要になります。

《住民》

- ・他にも赤字の路線がある
- ・赤字だったら、バス会社が
- ・(毎年、広報等で周知してい
- ・都会に出た子や孫に「バスも

バスは、住民や地域にとって、大きなブランド

廃止にするの!?
のはずがない!
を出してたなんて知らなかった・・・
言」と言われたくない。

利用していない人まで含めて、廃止には反対!!

バスの廃止と同時に、代替措置として、あいのりタクシーを導入することになっていたが、
バス廃止の前後、3ヶ月間、毎日、毎日が苦情が続く・・・

ある日から苦情がパタリと止んだ

- ・あいのりタクシーって使ってみると、便利だね。簡単だね。
- ・安い。高いとは思わない。
- ・あれだけ文句を言われていた方が、担当者へ、饅頭や、弁当を作って持って来てくれたり。

最終的には、TOP(首長)の揺るぎ無い信念が現場の担当者を支える。

他自治体等への助言

1人(ひとり)交通局・

ヒラ職員で何の権限も無い・・・
道路運送法など、交通体系に関する無知

事業者

議員

地域住民

同僚や上司

どうしたらいいの・・・ 解らない・・・ 誰に相談したら・・・

他自治体等への助言

- ・どこかの自治体のマネではなく、その自治体の地域の実情に見合った、身の丈の交通体系の構築が重要です。

良い事例があっても、地理的状況や人口分布、人の流れ、道路の整備状況などが違います。参考にはしても、マネをせずにその地域の実情に見合った交通体系を構築することが重要だと考えられます。

参考にはしても、マネはしない！！

あれもこれもと背伸びせず、まずは身の丈からやっていくことが大事です。道路運送法は、大変難しいものです。初めて取り組むのに、広範囲なエリアを対象としたり、複数のエリアで行ったりせずに、まずは、小さなエリアで実証し、内容の良し悪しを確認し、担当者や事業者の経験を積ませていくことが大事だと考えます。

背伸びせず、まずは身の丈から

自治体が陥りやすい落とし穴

- ・利用してもらえないコミュニティバスがしやすい。

①行政が関わると、政治的な影響を受けやすく、運行を開始したときには、運行させることが目的になってしまい、「空気を運んでいる・・・」バスやタクシーがしやすい。

強い主張をされる住民の方

市町村長

市・町・村議会議員、県議、国会議員

アンケート結果

自治体が陥りやすい落とし穴

・利用してもらえないコミュニティバスがしやすい。

② 助言でも書いていたとおり、よその自治体の事例や近隣の市町村の実例に影響を受けやすい。


郊外地域と市街地とを巡回	公共施設を結ばなければならない・・・
巡回させればいいという発想	何が何でも100円という運賃設定

自治体が陥りやすい落とし穴

・利用してもらえないコミュニティバスがしやすい。

③ 事業の目的は何か？
これをはっきりさせないと、莫大な財政負担がのしかかり、持続可能な交通体系を構築することはできない。

生活交通の確保	医療受診機会の公平性
福祉の充実	商店街の活性化などの地域振興



事業者が陥りやすい落とし穴

・行政が関わると政治的な影響を受けやすく、また行政職員は事業者と比べ道路運送法や国の許認可に関する知識が全く無いと言っていいほどレベルが低い。

①国の言う『まずは乗合事業者が優先、次に貸切事業者、最後にタクシー事業者。』ということを知らずに、または理解せずに事業を進めがちになる。

- ・乗合バス事業者を無視して、貸切事業者やタクシー事業者をいきなり登場させたりする。
- ・アウトソーシング(人材派遣業)系の事業者に決定してあったりする。

②乗合バス事業者は、主張すべきことは主張すべき。

- ・上記①については、国の力等を借りるなりして、主張すべきは主張していく必要がある。
- ・地方バス補助は、乗合バス事業者だけの責任ではない。

③すべてを乗合バスで・・・、新規事業は何か何でも貸切事業者・タクシー事業者で・・・

- ・すべてを乗合バス事業者で・・・なんて、今の時代ありえない。
 - ・新規事業は何か何でも貸切事業者・タクシー事業者で・・・なんて、乗合バス事業者を無視して、うまくいく訳が無い。
 - ・事業者も事業者間の枠を越えて、一体とならなければ、アウトソーシング(人材派遣業)系の恰好の餌食になる。
- 