

第2回公共交通の利用円滑化に関する懇談会における

ヒアリング項目への回答について（主なる関係分）

平成16年12月7日

NPO 法人生活バス四日市

1 - 交通結節点での円滑な乗り継ぎを図るための取り組み

バス利用者の立場から見ると、鉄道からのバスへの乗り継ぎターミナルや路線のバス停施設の環境は、大きなターミナルは別としてもバス交通が始まっていらい改善されたとは言い難く、大半が吹きさらしのターミナルやバス停となっている。また、接続ダイヤについても完全には考慮できていないのが実情である。様々の分野で市民の生活レベルが向上している中で、公共交通（特にバス利用）だけがこのような環境にあることは、利用者が減少していても仕方ないものと思われる。

生活バスではバス停施設は予算の関係で、全く整備（雨宿り、高齢者が安心して居られる）されていないが、接続される鉄道や他路線のバス時刻表などをバス車内に掲示し、利便性を図っている。

このような環境整備は本来、誰の負担で行うべきものが、明確になっていないように感じる。本来は事業者が実施すべきであったのだろうが、公共交通が元気な時代に整備されなかったことが、今の衰退を招いている原因のひとつではないか。そうは言っても、今の交通事業者にそれを求めることは困難であろうし、私たちのNPOでも当然そのような余力は全くない状況であり、そのあたり（利用環境整備の促進）行政が大きな役割を担わざるを得ないのではないか。

1 - 交通事業者と地域とのタイアップに関する取り組み

私たち生活バスのケースでは、住民主体の取り組みに対し、地域のバス事業者である三重交通が全面的に支援を行ってくれており、実績づくりの試験運行時には50%程度の運行費用で協力いただき、本格運行(有料)でも極めて事業性の低い運行費用で受託をしていただき、円滑にバス事業の運営が行えている。社内的にも議論があったと聞いているが、地域交通を維持するという公共交通事業者の責務の原点に立って判断頂いたようで感謝している。

ただ事業の立ち上げにあっては財源がないこともあり、バス停の時刻表設置や時刻表の配布など大変苦勞をしたこともあり、国においては私たちのような事業に対し、事業の立ち上げに対しての支援制度を検討願いたい。

また、一般的に生活バスの運営形態(NPO)による運営・運行はどこの地域でも出来るわけではなく、交通事業者とのタイアップの他にもNPOに従事する人材の育成、長期的な運営費の確保などが課題である。

2 - 一定エリアの地域公共交通の維持・改善をトータルで考える核となる団体・協議会の立ち上げ、活動の促進等を図るという考え方について

生活バスの特徴の一つは住民が運行主体であることだが、もう一つの大きな特徴として、地域の商業者や医療機関からの財政的な支援を得ていることにあると思う。従来の公共交通の維持は、交通事業者の責務と行政の支援、それに利用者である住民の利用促進という役割の構図であったが、私たちの取り組みでは、地域のスーパーや病院が支援に加わっている。社会貢献という立場で参加頂いているが、各々の事業展開上、多少の無形メリットもあると考えている。このように公共交通の受益者の一つとして地域の商業者や医療機関を捉え、今後の地域公共交通の維持を考えていく上での枠組みに入れていける可能性があると考えており、1 - における地域とのタイアップの考え方においても、自治体、利用者、住民、NPOに加え、地域商業者や事業者も加えていくべきと考える。

私たちの街四日市では全国的な傾向でもあるが、郊外に大きな駐車場を備えたショッピングセンターが立地し、中心部の商店街が空洞化して公共交通機関の衰退に拍車をかけている。

そのため、大規模な施設立地には公共交通機関(バス路線)の併設を義務付けるような規制・誘導を行うことも必要ではないかと思われる。

2 - 行政による支援の実施に当たっての工夫について

地方都市の生活交通ではバスと鉄軌道が主体となるが、鉄軌道のダイヤ本数にあったバスダイヤ数を得ることや、プラットフォームの共有化などは難しく、モード横断的な取り組みは難しいと考えざるを得ない。

バス利用者が減少していく中で、公共交通の維持はある意味では住民の自己責任の部分があると考えている。私たちの生活バスも、行政からの一定の補助は得ているものの、利用が少なければ廃止もやむを得ない、そのためみんなで利用しようという考え方にたって運営している。

当然、行政が公共交通を支援していくにあっては、住民側の利用促進に対するスタンスが不可欠であると考えられ、2)の陳情的でない「裏づけのある」利用促進活動が行われる場合にインセンティブを与えること、3)の利用者の増加や減少の歯止め等の成果を支援の採択に繁栄させること考え方は重要であると言える。

3. その他「公共交通の利用円滑化」に対する所見

生活バスの立場で言えることは、利用者に満足していただくことが利用者の増加につながり、継続的な経営が出来ることとなりますので、関係機関に働きかけていただきますようお願い致します。

1) 路線変更とダイヤ変更は届け出だけで認可して欲しい。

私鉄は季節によって、ダイヤ変更があるし、利用者の利便性を図るためには路線変更にも迅速なる対応が必要となります。

2) 乗車定員10人以上が大型区分(2ナンバー)となっているため、小さなバスでも大型車規制のところは走行できないので、利用者が要望するバス路線を作りづらいため、高齢者福祉バスのような輸送は車両の大きさにより規制を緩和して欲しい。

3) バス停については、乗車は交通スムーズ化の事情でバス停とし、降車は利用者の利便性を考慮し、特別な路線については安全な場所であればフリーにして欲しい。

4) 税金と消費税を減免処置として欲しい。

NPO 法人でも運賃収入があれば収益事業であるので、国税と地方税が課税されます。大きな財源があり、事務員を雇用できる NPO であれば問題はありますが、小規模でボランティア精神で経営しているような NPO 法人で、かつ、社会福祉的な活動に主眼を置いているような NPO 法人には、無税と消費税なしとなるように政府に働きかけて欲しい。

5) バリアフリー車両の導入に対する促進策を講じて欲しい。

バリアフリー化で、ノンステップバスを始めとする低床車両の導入が進んでいますが、バス事業者の見解によるとまだまだ高価格で、国や自治体からの補助などがなければ、事業者単独での積極的な導入は難しいとのこと。

生活バスにおいても39人乗りの前方と中央に乗降口のある路線バスを使用していますが、通院する高齢者には乗降口の階段は苦痛となっており、利用者より低床バスの導入の要望が多いにも拘わらず、現在のギリギリの費用での運行委託状況では、バス事業者に過大な負担をかけることが出来ない状況です。

よって、国土交通省におかれましても、ノンステップバス（を始めとするバリアフリー低床車両）の導入促進を図るためにも、国土交通省を始めとする行政サイドで、先進的な事例やモデル事業を選定し、ノンステップバスを（無償もしくは超低コストで）貸与するような制度の創設をお願いしたい。

最近発売された国産の小型ノンステップバスは低床で乗降し易い構造と聞いていますので、先進的なモデル事業の社会実験の一環として優先的に生活バス四日市を選定していただき、実証実験に寄与できるよう取り計らっていただきたい。

なくてはならない住民の足、 守ろう自分たちのバス

..... NPO法人 生活バス四日市

三重県四日市市では、赤字による路線バスの廃止に対して、地域住民が地域の生活に密着したバス運行の企画・運営に地元の企業などの協力を得ながら取り組んでいる。

- 地域住民が主体となったNPO法人が定期バスの運行を企画・運営。住民たちの間に「私たちのバスを利用しなければ」との意識が高まっている。
- 地域の人々が利用しやすいようなルートや運行時間帯の設定、また、地元企業や地方公共団体から協賛金や補助金を得るなど運行を継続するための努力を行っている。

1. 活動開始の背景と経緯

赤字バスの廃止への住民の「困る」に自治会などが立ち上がる

2002年2月、三重県四日市市のバスが利用者減少によって赤字路線となり、5月末の廃止が決定された。路線沿線の自治会が住民アンケートを実施したところ、「買い物・病院へのアクセス手段がなくなるのは困る」という意見が圧倒的だったにもかかわらず、バス廃止の方針は変わらなかった。

このため、同年6月から自治会を含む有志で、沿線住民の生活に密着した「生活バス」としての路線や運行計画などについて検討を始めた。地域住民の総意を示すために、周辺自治会に

PR書類を配布して、生活バスの必要性を説き、周辺自治会からも理解を得た。

地域の住民も企業もバス会社も協力したNPO法人で有料バスの運行開始

9月には地域住民、協賛企業（スーパー、病院など）、運行事業者（三重交通）からなる「生活バス四日市運営協議会」を発足。2003年4月にNPO法人「生活バス四日市」としての認証を受けると同時に、国土交通省による道路運送法の許可を得て、有料でのサービスを開始した。

バスを利用するお年寄り



2. 活動の内容

スーパー、病院、郵便局などをつなぐ生活に密着したバス

NPO法人生活バス四日市が三重交通に運行

業務を委託しており、私鉄駅から、複数の病院、郵便局、市民センターなど公共施設を経て、スーパーの間の路線を平日に1日5.5往復している。

3. 運営の状況

バスを取り巻く住民、企業、地方公共団体が少しずつコストを負担

地域住民の利用料金は1回あたり100円に抑え、応援券（定期券）や回数券を発行して、利用しやすい価格設定としているため、バス運行で得られる事業収入は月10万円程度。運行ルートにある地元の手スーパーや病院などからの毎月計50万円の支援金と、市からの補助金（30万円）で賄っている。もともとは路線を廃止した三重交通も存続に協力的で、採算ギリギリの金額で運行業務を受託している。

バスを取り巻く各主体が、バスの運営のコス

トを少しずつ負担し資金不足を解消することによって、NPO法人運営のバスを実現している。

地域社会での理解を得るための情報開示を積極的に

行政や支援企業の理解を深めるために、利用者数や収益の状況をまとめた広報誌を毎月発行している。

また、NPO法人が運営している有料バスということで注目を浴びており、全国各地の地方行政からの問い合わせなども多く、これを地域社会での認知や理解を得るための情報開示の一つと捉え、バス運営に関する説明を積極的に行っている。

4. 成果

「自分たちのバス」だから「もっと利用しよう」に結び付く

バスが運行され、地域の中に公共交通手段が確保されていることが最大の成果と言える。

特に高齢者が一人で外出しやすいため、スーパーや病院などへの外出回数が増えている。また、地域住民が立ち上げたNPO法人が中心となり、自らのニーズを踏まえてバス運行を企画・運営していることで、住民の間に「自分たちのバスを利用しなければ、支えなければ」という意識が高まり、乗客が増える効果があった。

地方公共団体の負担も軽減

不採算により廃止された市内のバス路線については、一般的に行政が経費を負担し事業者に委託する市自主運行を行うことで存続させてきたが、財政難に伴いこれ以上支えきれなくなっている。このバスが住民主体となったことで、

市民協働のもと行政側の負担も軽減している。

地域におけるバス

バス利用者は年々減少しており、多くの路線バス事業は赤字を抱え、相次いで路線が廃止されている（民営事業者の72%が赤字を計上しており、廃止路線キロ数は10,293km（2001年度））。さらに、2002年2月から実施された路線バス事業の規制緩和により、道路運送法が改正され、採算路線を廃止する際の退出規制が許可制から事前届出制となり、原則自由に退出（路線廃止）できるようになった。

一方、過疎地や空白地帯では、住民の要求で地方公共団体を中心に運営される地域のための“コミュニティバス”の導入が増えている。採算が取れない地域を通ったり、停留所の間隔を短くして公共施設と住宅街をきめ細かく結ぶことが多いのが特徴である。

1. 背景

昭和 20 年代より続いた、三交バス垂坂路線(近鉄四日市～垂坂)が、利用者減による運賃収入不足より赤字路線となり、平成 14 年 5 月 31 日に廃止となった。

この廃止路線は、近鉄四日市駅から放射状に伸びる路線の 1 つとして、渋滞の激しい国道 1 号線を経由し、この地域までを結んでいた。しかし、モータリゼーションの発達や通勤・通学需要の激減、さらには郊外型のショッピングセンターの出現により乗客減となった。

羽津地区全体としては、近鉄電車の近接地域であり、バスについても近接路線が存続することから、交通手段の確保に支障はないと判断した。

しかし、羽津いかるが地区は最寄の鉄道駅まで約 2 km 離れており、公共交通の空白地域となる。よって、地域住民(世帯数約 540 戸、人口約 1,700 人)にアンケートを実施したら、152 名からの回答があり、高齢者を中心に「買物や通院に不便になる」との声が多く、公共交通手段の必要性が要求された。

2. 現状把握

2.1 情報収集

- 1) 住民アンケート
- 2) 小グループ討議

2.2 求められているもの

- 1) 医療機関への通院移動手段の確保
- 2) 地域活性化(買物、交流、通学、通勤、etc.)
- 3) 地域密着型のバス路線

3. ねらい

3.1 自動車を使えない人の移動手段を確保する(公共交通との融和)

- 1) 障害者、高齢者、独居老人の弱者救済
- 2) 高齢者の機能低下防止と活性化
- 3) 地域の生活機能の活性化

3.2 バス運行の維持・安定化を図るため、バス会社、協賛事業者・商店、自治体(市) 地域住民が協働しあって、NPO 運営事業体組織を設置する。

3.3 地域の新たな公共交通ニーズを開拓し、もってバスを活用した地域活性化と福祉の増進に寄与する。

4. 活動内容と結果

4.1 ベース作り

- 1) 先進事例調査
- 2) 運営資金

(1) 地域沿線の事業者・商店に地域貢献として賛助金(月ぎめで)をお願いし、8 社より 50 万円を協賛していただいた。

・バス社内・外、停留所に宣伝をする

(2) 運賃

・ 100 円/1 回 ・回数券 : 1,000 円/11 枚つずり

・ 応援券(全区間フリーパス)(月末に注文取り、宅配)

1,000 円/1 ヶ月、 5,000 円/6 ヶ月、 10,000 円/12 ヶ月、

(3) 市補助金

・ 30 万円/1 ヶ月

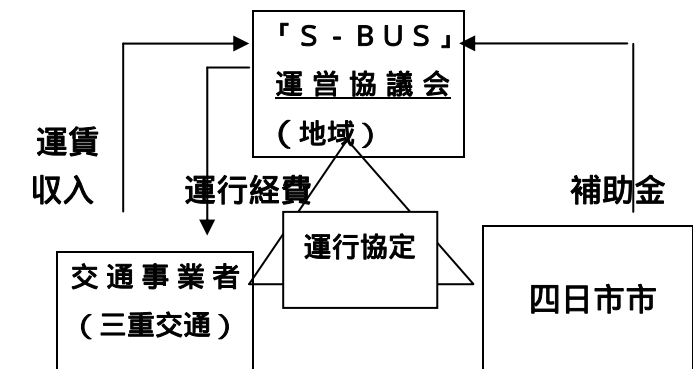
4.2 運営組織作り

4.3 「S-BUS」運営協議会設置

4.4 バス路線免許(21 条)取得(H.15.3.27)

4.5 NPO 法人生活バス四日市設立(H.15.4.1)

4.6 他県の行政や自治体からも注目されている。



5. 運行実績

1) 運行形態(バス 29 人乗り 1 台)

5 日間/週 (月～金) 土、日は休み、 5 往復/日

2) 運行

・ 試行期間 : 平成 14 年 11 月 1 日～平成 15 年 3 月(会員募集、乗車データ採取、アンケート収集)
(無料) 乗車人員 平均 70 人/日

・ 有料運行 : 平成 15 年 4 月 1 日～ 乗車人員 平均 70～80 人/日

3) 特別運行

市が運営する西老人福祉センター(温泉、カラオケなどあり)へ無料送迎(毎月第 3 土曜日)し、利用者に喜ばれている。

6. 今後行うべきこと

1) 安定した運営資金確保のため、利用者の増大、協賛事業者・商店の継続と入会推進。

2) バス停 : ・雨やどり可能なもの ・環境美化(花、etc.)

3) 乗降し易い構造(ノンステップ、車いす乗車可能)バスの導入。

4) 高齢者にやさしいどこでも乗降可能なフリーバス停の導入。

5) 福祉目的でバスを移動宅老所として活用したい。

6) 地域自治体、社会福祉協議会との連携。

7) 将来的に若い人に引き継ぐ体制づくり。

平成 15 年（15 年度）事業報告書

（平成 15 年 4 月 1 日～平成 16 年 3 月 31 日）

特定非営利活動法人生活バス四日市

1. 事業の成果

1.1 バス運行実績

1) 路線バス運行

(1) 運行期間 平成 15 年 4 月 1 日～平成 16 年 3 月 31 日
(月～金曜日の週 5 日運行)

(2) 乗車人員 70～80 人/日, 約 20,000 人/1 年間
詳細は毎月発行の乗降人員調査結果報告書によります。

2) 西老人福祉センター行バス運行

(1) 運行日 第 3 土曜日/毎月

(2) 利用者 平均 21 名/月, 247 名/1 年間

3) イベント運行

(1) 「生活バスよっかいち交流会」バスツアー開催

・開催日 平成 15 年 12 月 13 日

・行き先 知多半島 魚太郎買物ツアー

・参加者 42 名

1.2 広報活動

1) 生活バス四日市 広報発行 1 回/毎月

事務局

・バス乗降人員調査結果など

2) ホームページ掲載

名古屋 伊藤さん

<http://www.rosenzu.com/sbus/>

3) メディア対応

(1) 新聞その他報道 20 件/1 年間(準備期間も含む)

事務局

・新聞掲載 22 回

(2) テレビ放映 6 回/放映日 (9 回延べ)

4) 研修、視察、取材など

・34 回(準備～3 月末日)

事務局

5) 研究論文、公報、雑誌掲載

(1) 規制緩和後の自立的な地域公共交通形成のための
ボトムアップ型運営方式に関する研究

平成 14 年度修士論文
名古屋大学院 高須賀さん

(2) 日本改革前線マップに登録 地域活性化
「NPO 法人生活バスよっかいち」

平成 15 年 2 月
内閣府国民生活局

(3) 非営利組織によるバス運行の展望

- 日本における先駆的事例の分析を通じてー 平成 15 年 3 月
「NPO 法人生活バス四日市の事例」 日本交通学会
近畿大学講師 高橋さん

(4) 寄稿論文

「生活バス四日市」 - その成立・運営と意義 名城大学 谷田さん

(5) 平成 16 年版 国民生活白書

人のつながりが変える暮らしと地域 新しい「公共」への道 内閣府
「なくてはならない住民の足、守ろう自分たちのバス」
NPO 法人生活バス四日市

6) 発表

(1) みんなで創る明日のバス交通 ポスターセッション参加

バス交通維持・活性化事例 「生活バスよっかいち」 H.14.11 京都

(2) 地域内分権タウンミーティング参加

タイトル 「地域に根ざした NPO が、住民の求めるバス路線を実現」
パワーポイントにより発表 H.16.3.28 亀山

7) 会議参加

(1) 四日市市バス等の生活交通手段確保検討会 2 回参加 H.14.9, H.15.3

(2) 介護者高齢者等に対する新たな移送サービスシステムの 四日市
構築に関する調査研究事業」 委員会に参加 H.16.2.17 東京
内閣府国民生活局

(3) 平成 15 年度中部運輸局三重運輸支局交通アドバイザー会議参加

～バスの再生を考える～ H.16.2.5 津

2 事業の実施に関する事項

特定非営利活動に係る事業

事業名	事業内容	実施日時	実施場所	従事者の人数	受益対象者の範囲及び人数	支出額(千円)
生活バス運営	四日市市羽津・大矢知地区内における生活バスの運行	通年(土日除く)	四日市市羽津・大矢知地区内	10 名	四日市市内年間 20,000 人	10,000
介助・介護	バス車内での介助・介護	通年	バス車内・外	5 名	バス利用者 5 人/日	0
交流	バス車内と老人福祉センターで利用者が交流	毎月第 3 土曜日	四日市市内	5 名	バス利用者 17 人/日	0

設 立 趣 旨 書

1 趣旨

公共交通機関として、三重交通バス垂坂(いかるが)線(近鉄四日市駅前～垂坂公園)が昭和 20 年代より運行されてきたが、利用者減少によって赤字路線となり、平成 14 年 5 月 31 日をもって廃止となった。

廃止された路線の沿線である羽津いかるが町において、平成 14 年 4 月住民を対象にアンケートを実施した結果、回答者 152 人では、「買い物・病院へのアクセス手段がなくなるのは困る」という意見が圧倒的であり、新たな公共交通機関が必要であった。

よって、単に車を使えない、あるいは使いにくい住民の生活が充実するだけでなく、地域の新たな公共交通のニーズを開拓するという目標を掲げ、バスを活用した新しい生活スタイルの確立と地域の活性化を目指すため、「生活バス四日市」の運行に取り組んだ。

そのため、従来の公共交通運営の仕組みとは異なり、地域住民が主体となり、地域企業等の協力(パートナーシップ)を得ながら、地域自身が求める公共交通を自分たちの手で企画・運営し、将来的にも持続可能な公共交通づくりを実践する。

2 申請に至るまでの経過

- 1)平成 14 年 2 月 三重交通より、5 月末にバス路線垂坂(いかるが)線の廃止が、行政を通じて羽津地区連合自治会に通達があった。
- 2)平成 14 年 4 月 バス路線廃止の影響を強く受ける羽津いかるが町自治会に於いて、住民を対象にアンケートを実施。その結果、回答者 152 人では買い物・病院へのアクセス手段がなくなるのは困るという意見が圧倒的であった。
- 3)平成 14 年 5 月 アンケート結果の内容を踏まえ、市に対しバス路線の存続又はこれに変わる処置を要望したが、適切な回答はなかった。
- 4)平成 14 年 6 月 市政策課より、新しいバス路線の開拓者として、森川樹脂の森川代表取締役を紹介された。
スーパーサンシ大矢知店を起点に近鉄かすみがうら駅を経て、富田浜病院までの路線で、沿線の企業より協賛金の提供を受け、生活に密着した生活バスの運行を計画しているので、地区住民として一緒に活動しないかとの相談を受けた。
- 5)平成 14 年 6 月 小集団活動開始。
 - 1) コミュニティバスの現状について情報収集。
 - 2) 地域住民に喜ばれるバスの具体案の検討会開催。
 - 3) バス路線と運行時間の検討会開催。
 - 4) 運行計画の予算化検討会開催。
 - 5) 協賛事業者の確保。

- 6) 平成 14 年 7 月 仮称「生活バス」の事業推進計画まとめ。立案者 4 人。
行政へ支援を要望。
- 7) 平成 14 年 8 月 隣接地域の東垂坂町に協働参加を求め快諾を得た。
- 8) 平成 14 年 8 月 バス運行計画について、羽津いかるが町でバス説明会開催。
- 9) 平成 14 年 9 月 「生活バス四日市運営協議会」発足。
特定非営利活動法人申請準備開始。
バス路線の決定。
- 10) 平成 14 年 10 月 羽津いかるが町でバス運行説明会開催。
東垂坂町でバス運行説明会開催。
- 11) 平成 14 年 10 月 バス時刻表を羽津連合自治会 及び 東垂坂町自治会より、
各家庭に配布。PR。
- 12) 平成 14 年 10 月 三重陸運支局へ運行許可申請について相談。
- 13) 平成 14 年 10 月 27 日 試乗会開催。
- 14) 平成 14 年 11 月 1 日 試験運行開始。(無料)
運行経費は三重交通の賛同により、バス路線沿線の協賛事
業者からの協賛金だけで当面まかなう。
- 15) 平成 14 年 12 月 バス運行事業体の生活バス四日市運営協議会を「生活バス
四日市」として特定非営利活動法人申請。

平成 14 年 12 月 12 日

特定非営利活動法人 生活バス四日市

設立代表者 住所 三重県四日市市大字羽津戊 595 番地

氏名 西脇 良孝