

バスと乗合タクシーの組み合わせによる交通空白地域の解消〔愛知県三好町〕

町民のだれもがバスを通じて町内の行きたい場所に行くことができる」公共交通体系の実現を基本目標に、「さんさんバス」を運行するとともに、バス停から半径 500mを外れる交通不便地域においても「さんさんバス」の利用ができるよう、バスと連携する乗合タクシーを運行。
多様な主体による協議会を設置。キーパーソンは、自治体の担当者。

キーポイント：公共交通に対する問題意識を背景に、町の関係者全体で考え、交通空白地域を解消。

○さんさんバス運行の背景・経緯

車社会の進行とともに、町内の主要な公共交通手段である路線バスが撤退するなど、バスが衰退の一途であり、平成 7 年に実施した住民意識調査では、住みにくい理由のトップに「交通の便の悪さ」が挙げられるなど、元々公共交通に対する不満が高かった。

また、同時期に町立病院の郊外への新築移転方針が決定したことも相まって、平成 8 年度から町民の病院へのアクセスをどう確保するかということが発端となり、「さんさんバス」は福祉バスという発想で検討がスタートした。

平成 8～9 年度：福祉バス事業計画の調査・検討

⇒運行ルートや運賃に対する意向把握等を実施

平成 10 年度：1 ヶ月間の実験運行

⇒潜在需要やニーズを具体的に把握するため

平成 11 年 5 月：「三好町福祉バス利用促進協議会」（現「さんさんバス利用促進協議会」）を設置

平成 11 年 10 月：実験運行の結果を踏まえて、半年間の試験運行

⇒2 路線、年末年始除く毎日運行、8:00～17:00、午前 2 往復、午後 2 往復以降、利用者アンケート調査やご意見箱の設置によるニーズ調査を実施。

平成 12 年度：1 年間の試験運行

⇒昼・夕便を追加して 1 日 4 往復

平成 12 年 8 月：福祉バス利用促進協議会からの提言書の提出

⇒人にやさしいバス車両の導入やルート、料金、ダイヤ等についての提言

平成 12 年 12 月：ルート変更

⇒アイモール・ジャスコ三好店、三好病院、三好町役場への巡回。バス停追加

平成 13 年 4 月：新病院の竣工にあわせて、本格運行開始

⇒小型ノンステップバスの導入、新病院へのルート変更、運行本数を 2 往復追加し 6 往復、年中無休

平成 16 年 10 月：運行拡大に伴いダイヤの全面改正。乗合タクシーの本格運行開始。

⇒各路線ともバスを 1 台ずつ増台し、運行本数を 11 往復に変更。名鉄バス「三好ヶ丘団地線」の廃止に伴い三好ヶ丘団地内への乗り入れ開始

平成 20 年 4 月：運行拡大に伴いダイヤの全面改正

⇒社会実験の結果を受け、運行本数を増やさずに時間帯を拡大

○利用状況

「福祉バス」として検討に着手したことから、当初は高齢者（移動制約者）をターゲットとしていたが、運行開始後の結果を見ると、平日・休日にかかわらず町民の日常の足として利用されている。

（図1）平成19年度の収支率は約40%。

実験運行、試験運行でニーズを検証しながら、段階的に運行サービスの充実を図っていることが、利用者の増加につながっていると思われる。

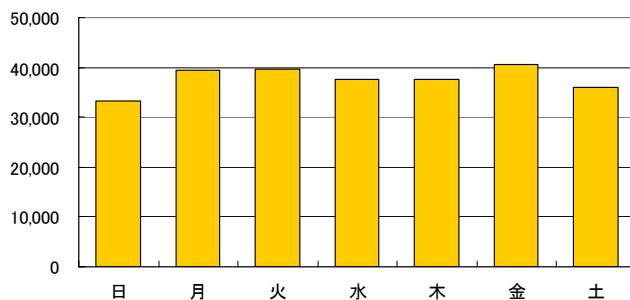


図1 曜日別利用者数

○検討体制

検討体制としては、住民参加の場として、「三好町福祉バス利用促進協議会」（現在：さんさんバス利用促進協議会）を設置。なお、平成19年4月1日より地域公共交通会議の役割も担っている。

協議会のメンバーは、住民代表、学識経験者、自治体、交通事業者で構成。住民代表は、高齢者、児童、女性、福祉、自治会、商工など各種団体の代表。

協議会では、「さんさんバス」及び乗合タクシーの利用状況の報告、路線、ダイヤ、料金等のサービス水準に関する検討が実施されている。

協議会メンバー

【委員】

名古屋産業大学教授、東海学園大学元助教授、愛知大学准教授
区長会、民生児童委員協議会、老人クラブ、女性団体連絡協議会、地域活動連絡協議会
商工会、あいちNPO市民ネットワークセンター
愛知県ITS推進協議会地域対策部会、愛知県交通運輸産業労働組合協議会
国土交通省中部運輸局愛知運輸支局
愛知県地域振興部交通対策課、愛知県豊田加茂建設事務所道路整備課
愛知県豊田警察署交通課
三好町副町長、三好町経済建設部
愛知県バス協会、名鉄バス、愛知県タクシー協会、愛知つばめ交通

【オブザーバー】

愛知県ITS推進協議会事務局

【事務局】

政策推進部政策推進課

○キーパーソン

キーパーソンは自治体の担当者。自治体の担当レベルで検討し、それを協議会等に諮りながら進めてきた。乗合タクシーの取組も、「さんさんバス」ではカバーできない地域をどうするかという当時の担当者の問題意識であった。

また、町全体で公共交通に対する共通の問題意識を持っているので、関係部署や財政部局との調整は比較的スムーズである。

○工夫した運行計画

・運行ルート

「町民のだれもがバスを通じて町内の行きたい場所に行くことができる」公共交通体系の実現を基本目標に、「交流路線：くろまつくん」と「生活路線：さつきちゃん」の2ルートでコミュニティバスを運行。

また、バス停から半径 500m以内をバス利便地域とし、その地域から外れる交通不便地域においても「さんさんバス」の利用ができるよう、空きタクシーを活用して予約のある時だけバス停の時刻表にあわせて乗合タクシーを運行。

>交流路線：三好町内を南北に縦断する路線であり、北部地区の方と南部地区の方とが交流するための路線。

>生活路線：三好町に住んでいる方の生活に密着した路線。

乗合タクシー：

<http://www.town.aichi-miyoshi.lg.jp/seisaku/sansan-bus/noriaitaxi.html>



図2 路線図

・アクセス/イグレス

バス停は徒歩 3～5 分を基本に概ね 300～500mの配置間隔としている。当初は 300mを基本とする検討も行ったが、バス停配置が高密になるほど、運行速度が下がるというデメリットがある。三好町は地形が比較的平坦であるということもあり、最終的には 300～500mの配置間隔となった。

大規模なショッピングモールでは、バスが正面玄関まで乗り入れる構造となっている。(図3) これは、買い物袋を抱えて離れたバス停まで歩く高齢者等の負担を軽減し、買い物客の利便性を高めるため。誘致の当初から協議し、店舗計画・設計にバス停の設置などを反映させた。



図3 バス停（アイモール・ジャスコ三好店）

・さんさんバスの車両

車両は4台全て小型ノンステップバス。「交流路線：くろまつくん」と「生活路線：さつきちゃん」の愛称をイメージ化するためにラッピング車両を導入。(図4)



図4 さんさんバス

・みんなにやさしい運賃設定

「みんなにやさしい料金」として、試験運行当初より、1 乗車 100 円としている。乗合タクシーからさんさんバスへ乗り継いでも、あわせて 100 円。

障害者もサービスを受けているので有料（100 円）。ただし、バスの乗降が困難な方（車椅子など）の介助者は無料。回数券は 11 枚綴りで 1,000 円。

利用者アンケートでは、90%近くが運賃に満足していると回答。

なお、定期券や 1 日利用券の発行に対する要望もあるが、発券業務に伴う人手や発券場所が必要となるため実施していない。また、通勤・通学を主たる目的とはしていないため、現段階では定期券発行の計画はない。

・情報提供

平成 18 年 4 月からは「さんさんバス」携帯電話用 Web サイトの試験運行を開始した。これは、携帯電話による音声案内サービスで、バスがどこを通過したかを知らせるものである。他にも各バス停の時刻表や利用料金案内を行っている。また、バスロケーションシステムを設置しているバス停では接近情報の音声案内サービスも行っている。

携帯電話用 Web サイト：<http://www.town.aichi-miyoshi.lg.jp/seisaku/sansan-bus/m/>

○乗合タクシー導入にあたって（実験運行）

「さんさんバス」の本格運行後、利用者が徐々に増え続け、多くの住民の足として定着されてきた。しかしながら、2 路線で町域の大部分をカバー（人口カバー率で当時 96%）しているものの、経費の抑制や路線を延伸することによる運行時間・間隔の延長を防ぐために、一部ではサービスが限られていた。

そこで、バスと連携する乗合タクシー事業の実験を平成 14 年度に 3 ヶ月間、3 カ所で実施した。その後、利用者アンケート調査やニーズ調査を重ね 12 カ所での試行運行を経て、平成 16 年 10 月より 12 カ所で本格運行を開始した。

乗り継ぎ先が目的地となるケースの増加が見込まれたため、乗り継ぎを行わない乗合タクシーの利用も認めることとした。

また、「さんさんバス」に対する要望が高い地域では、まず乗合タクシーを運行し、実際の利用状況を把握している。今後、利用者数をモニタリングし、「さんさんバス」の導入を検討していく。

○本格運行の可否を実験運行で判断

本格運行後も増便等を行う際は、必ず実験運行を実施。ニーズを検証した上で本格運行を行うなど、事前の調査・検証に力点を置いている。社会実験の結果やニーズは、的確に本格運行に反映。

乗車状況は、運転手が、どのバス停で何人乗り、どのバス停で何人降りたかを常に記録。運行委託先がタクシー会社ということもあり、乗降客数を記録することに問題はなかった。これにより、区間や時間帯ごとの需要を把握することができる。

利用者からのアンケートや要望の中で、「バスの運行時間を拡大して欲しい」「運行本数を増やして欲しい」という意見が多数あったことから、平成 19 年 10 月に始発と最終を 1 往復分増加することによる運行時間帯拡大の社会実験を実施。しかし、利用者意向調査の中では、需要自体はあったものの新たに税金を投入してまで運行時間帯を拡大する必要はないという意見が多かった。社会実験の結果を受けて、平成 20 年 4 月から運行本数を増やさずに時間帯を拡大するダイヤの全面改正を行った。

【愛知県三好町政策推進部政策推進課】