

市町村合併を契機とした公共交通サービス再編に向けた取組【宇佐市】

市町村合併を契機に、旧市町の通院福祉バス(無料)を再編しコミュニティバスを運行。路線バスとの競合回避や需要や経費を試算しながらの効率的な運行形態の発案などを、ほとんど担当職員自らの作業で実施。運行計画の作成後も、試験運行やアンケート調査、地元に入っでの調整を実施し、計画を見直して本格運行するなど、地域のニーズを反映した計画を作成。

キーポイント：地域住民のニーズの把握や、需要とコストの試算、計画の作成のほとんど全てを地方自治体の職員が直営で実施。モニタリング、改善も実施し、PDCAサイクルも実践。

○動機

平成 17 年 3 月に 1 市 2 町が合併して誕生した宇佐市では、旧市町それぞれで通院福祉バスを運行しており、合併後どうするかが課題になっていた。

合併協議の中で、通院福祉バスの運行は合併後も継続するが、利用者を限定したままでいいのかという点が議論となり、合併後にコミュニティバスを導入する流れができた。このことは、新市建設計画でもうたわれた。

合併後のまちづくりに対する不安(旧 2 町は寂れてしまうのではないかという不安)の払拭、合併後のまちづくりの目玉としてもコミュニティバスの事業は重要視されていた。

○基本的な考え方

従前の通院福祉バスを継承しつつ、利用者を限定しないコミュニティバスに移行して路線再編を行った。

この際、交通空白地域の解消を図るとともに、従前は無償であったものを有料とする政策転換を行った。

○実施に当たっての課題

◇過疎地の利用形態に応じたシステムの構築

- ・週 2 回の運行として需要を集約していることから、比較的用户は多いが、ジャンボタクシーで運行する路線では積み残しが生じることがあり(その場合は、小型タクシーで追いかける)、効率的な運行計画を立てるのが非常に難しい。

◇路線バスとの関係

- ・路線バスとコミュニティバスは、一概にどちらがいいと比較できるものではない。

路線バス：毎日運行しているが運賃は高い

コミュニティバス：週に 2 回、1 日 1 往復しか運行しないが、運賃は 1 乗車 100 円

- ・路線バスとの重複区間は、サービスが競合しており非効率となる。重複しないように計画するのはとても複雑である。
- ・効率性だけをみて路線バスを全てコミュニティバスに替えることも考えられるが、観光等による地域の活性化を考えれば、毎日運行する路線バスが必要である。

○取組内容

◇車を使える人に週2日のコミュニティバスに乗ってもらうのは極めて難しいことから、ターゲットは、高齢者等の移動制約者である。

◇運行ルート

- ・従前の通院福祉バスのルート(17路線)は残すこととし、公共交通の空白地域を解消するために2路線を追加。
- ・路線バスから1km以上離れた地域を公共交通の空白地域に設定。そのエリアの対象者には積極的に声を掛け、それが解消できるようルートを設定。
→空白地域はほぼ解消されていると言える。
- ・途中から合流する3路線について、重複区間を別々に運行することが経費的にも非効率であるという試算結果が出たため、3路線のうち2路線について、合流地点までは無償のシャトル便(ジャンボタクシー)を運行し、合流地点でコミュニティバスに接続し乗り換えるシステムを採用。
- ・路線バスと競合する区間内の移動を目的とした乗降車は不可。(ニクローズ区間)

◇運行サービス、運賃

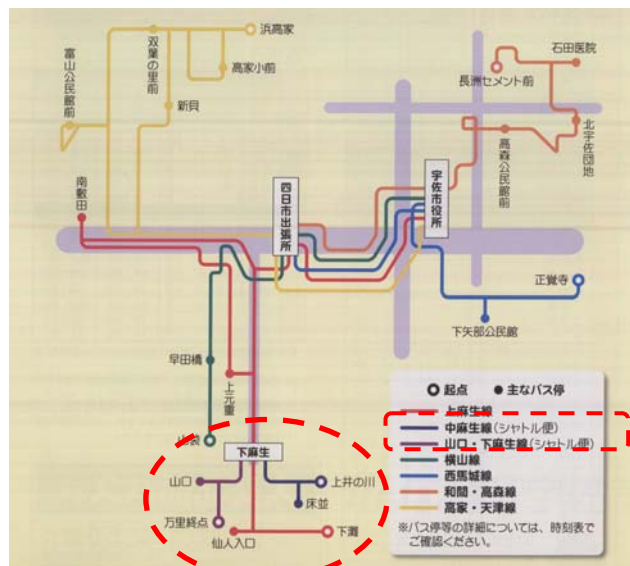
- ・住宅地近くでは、フリー乗降区間を設定。
- ・運賃は無償であったものを有料にし、運行頻度を週1回を週2回に。
- ・各地区の住民ニーズを踏まえた運行曜日、ダイヤの設定
- ・車両は25～29人乗り(小型バス)と9人乗り(ジャンボタクシー)の2つのタイプを使用。車両、運行とも委託。

■通院福祉バスとの比較

	通院福祉バス	試験運行(平成18年7月～19年3月)	本格運行(平成19年7月～)	備考※
対象地域	・へき地	・旧通院福祉バス運行地域 ・公共交通の空白地域	・同左	
運行形態	・無料送迎運送	・21条バス(一般貸切旅客自動車運送事業者による乗合事業)	・一般乗合旅客自動車運送 ・無料送迎運送	・シャトル便制度導入
利用料金	・無料	・片道100円 ・未就学児は無料	・同左	・シャトル便は無料
運行路線	・17路線	・19路線	・20路線	・1路線新規、3路線はシャトル便へ変更
対象者	・患者(一部地域では高齢者乗車可)	・限定しない	・同左	
運行便数	・週1回運行(一部地域は週2回)	・1日1往復、週2回運行(1路線のみ1日2往復、週1回運行)	・1日1往復、週2回運行を上限に路線の状況に応じて設定	
運行日		・日、祝日及び年末年始は運休	・土、日、祝日及び年末年始は運休	・土曜日の運行を平日に振替
運行車両		・小型バス ・ジャンボタクシー	・同左	
停留所		・1自治区1箇所または600m間隔	・フリー乗降の設定または300m間隔	

※備考は、試験運行から本格運行の変更点

■シャトル便の概要

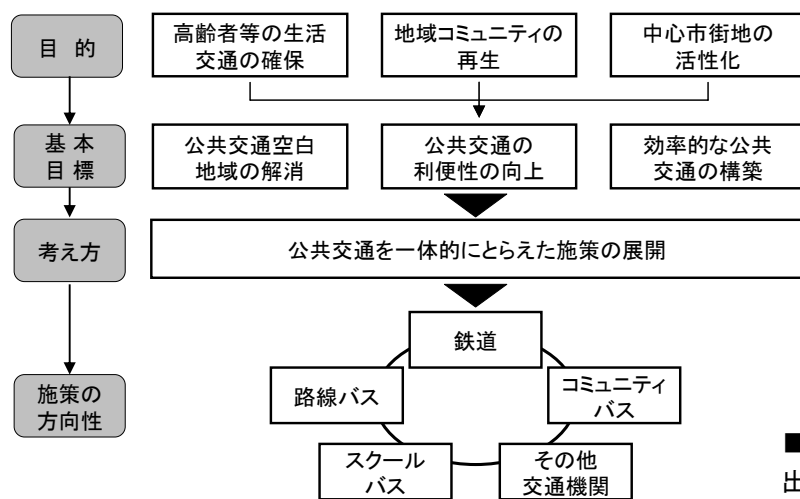


項目	内容
事業目的等	・公共交通の空白地域に居住する人を、最寄りの交通機関(路線バスまたはコミュニティバス)まで送迎することで、公共交通の効率化を図ることを目的とする。 ・利用者は、乗り継ぎ箇所(路線バス等)に乗り換え、目的地に向かう。
導入条件	・起点から終点までの運行距離のうち、概ね3分の2以上が他の公共交通機関と重複する場合。
運行方法	・起点から最寄りの公共交通機関(停留所)までの間の往復運行をバスまたはジャンボタクシー等を活用して行う。
運行日数等	・週2日、1日1往復を基本とする。
利用料金	・無料
その他	・乗り継ぎ箇所については、優先的にベンチ、上屋等の整備を図る。

出典：宇佐市地域交通計画
《平成18年～平成22年》及び
コミュニティバスパンフレット
に基づき作成

○取組を実施するまでの調査

- ・新市における公共交通体系の再編を検討するため、「宇佐市地域交通計画」を策定(平成 19 年 3 月)



■公共交通施策の全体像
出典：宇佐市地域交通計画
に基づき作成

「みんなで支えるふれあい交通のまち」の
実現を目指し、総合交通施策を展開

- ・この計画の策定過程で、①コミュニティバスの試験運行(平成 18 年 7 月～19 年 6 月)、②住民へのアンケート調査(平成 18 年 11 月)、③運行対象地区への意見照会、④運行事業者へ運転手からの意見・要望の集約の依頼、を実施。
- ・アンケート調査では、既存の交通サービスに対する評価や試験運行中のコミュニティバスに対する評価、運賃の支払い意志額などを把握。
- ・旧市町の拠点を循環するルートも検討したが、路線バスとの役割分担を考慮して実施には至らず。
- ・アンケート調査とともに、担当職員が各地区(概ね小学校区単位)に直接出向いて地区代表の自治委員と話し合いをしながら、意見・要望の把握や協議・調整を行い、きめ細かく利用者ニーズを把握。
＝地域住民の必要性(不安感)に基づく計画でないとうまくいかない。
- ・住民の意向を踏まえて、本格運行では運行ルートをかなり変えている。(利用者の乗りやすい場所まで延長、シャトル便の導入など)
- ・長期的に安定した運行を行うため、一定量の乗客を確保することと、コスト削減の両面から検討。シャトル便への変更は、コスト試算に基づいて変更。

区 分	検 討 課 題
運行路線	・路線バスとのすみわけを明確にし、効率的な公共交通網のあり方を検討する。
運行経路	・地元、利用者の要望を最優先に、効果的な路線設定について検討する。
運行便数	・効率的な運行を図るため、費用対効果を勘案し、路線ごとに適切な運行便数について検討する。
運行曜日	・土曜日の運行については、利用者が落ち込む傾向があるため平日への振替を検討する。
停留所	・山間地など交通量が少ない地域においては、事故などのリスクが小さいことから、利用者の利便性向上を優先し、フリー乗降の設定を検討する。 ・フリー乗降の設定が困難な地域においては、停留所の設置基準(現行600m間隔)の緩和を検討する。
運行経費	・利用者一人当たりの公費負担の基準を設け、これを大きく上回る路線については、車両の小型化など経費の縮減策を検討する。 ・公費負担を軽減するため、専用車両の購入及び広告料収入事業の導入について検討する。
公共交通空白地域の解消	・公共交通の空白地帯と求められる地区から新規導入について要望があった場合については、費用対効果などを分析したうえ、その解消に向け検討する。
利用料金	・路線バス利用者との公平感の確保に配慮しながら、適切な料金設定について検討する。
利用促進	・定期的なキャンペーンの実施や回数券の導入など利用促進策の計画的実施について検討する。 ・コミュニティバス専用車両のデザインについて検討する。

■本格運行に向けた検討課題(宇佐市地域交通計画に基づき作成)

- ・この間、GIS(地理情報システム)を利用した分析等専門的作業以外は職員が自ら実施。

○PR

- ・試験運行実施中に、市の広報と同時に利用促進の広告チラシを全戸配布(一部回覧)。裏面はアンケートになっており、意見・要望がある場合は市役所又は運転手に提出するよう求めた。
- ・商店街振興組合とタイアップし、千円以上の買い物をした人に往復の利用料金 200 円の還元(値引き)を試験的に実施。

○目標

- ・1ヶ月当たりの利用者数を、通院福祉バス利用実績の 1.3 倍と予測
(理由)運行回数の増(週1回→週2回)と、乗車資格を無くしたこと
利用の有料化による利用率の低下
平成 17 年度の試験的実施の実績(前年比 1.3 倍)
- ・1便当たりの平均利用者数の目標を6人に設定

○効果

- ・利用者数は、通院福祉バスの月平均利用者数(約6～700人、平成 15～17 年度)に対し、約2,500人(平成 19 年度実績)で、約4倍。
- ・全体の経費は増加したが、一人当たりの経費は減少。

	平成16年度	平成19年度	H19/H16	
路線数	16路線	20路線 ^{注1)}	1.25	注1)平成19年6月末までは19路線
運行回数(回) ^{注2)}	727	1,897	2.61	注2)運行回数は、1往復で1回とカウント
利用者数(人)(A)	7,719	29,680	3.85	
平均(人/回)	10.62	15.65	1.47	
運行経費(円)(C) ^{注3)}	10,183,491	22,523,012	2.21	注3)平成19年度の運行経費は、運賃収入を引いた額
C/A	1,319.3	758.9	0.58	

■コミュニティバス導入前後の実績比較

○モニタリング

- ・委託事業者とは、毎月連絡会議を開催。路線ごとの需要の動向などの報告を受けている。利用者データは、期間を決めて収集。
- ・将来的には、連絡会議に利用者の代表(=苦情を言ってくれる人)も入れたい。
- ・平成 20 年4月、7月、10月にダイヤ・ルートを変更。この中には、赤字の路線バスの運行便数を削減(スクールバスとしての利用がある朝1便、夕方1便を除き削減)してコミュニティバス路線化することを含む。これは、路線バスへの補填の負担が重いため。←サービス水準が低下することについての地域住民の合意が前提
- ・コミュニティバスにより、車内での会話が楽しみで、出歩く機会が増えたという声がある。
- ・需要と提供するサービスがマッチした状態を安定と考えている。利用者が多くても積み残しがある
※ようでは不安定である。

※タクシー車両で運行の場合のみ発生(道路幅員などの条件によりバスでの運行ができない場合に、タクシー車両で運行)

○反省

- ・検討当初から、「コミュニティバス」への移行に向けた検討を行ったが、コミュニティバスが必ずしも最適なシステムとも言えない。デマンド方式も検討に値する。
利用形態をよく考えて全体のシステムを構築する必要がある。

[宇佐市総務部企画課企画調整係]