

「定住自立圏構想」による地域のモビリティ(移動の利便性)確保に向けた取組み

飯田市 建設部 都市・地域計画課
計画調査係長 松江良文

飯田市は、総務省の定住自立圏構想の先行実施団体に選定されていましたが、平成21年3月24日に中心市宣言を行いました。

中心市宣言では、周辺町村との連携が想定される取組として、市立病院を中心とした地域医療体制の充実やUIターン定住促進の取組などとともに、地域公共交通の取組を掲げています。

地域公共交通の改善は、定住のための必要不可欠な要素であり、定住自立圏構想により、さらなる推進を図っていきます。

今後の取組のベースとなる、これまでの取組みについて紹介します。

地域公共交通改善 飯田市の取組み

○飯田市の地域公共交通の現状と課題

飯田市の地域公共交通は、信南交通路線バス10路線と市民バス5路線が主に飯田駅を起点として運行しています。

飯田市の地域公共交通の課題は、全国各地域が抱える課題と同じではないかと思えます。つまり、路線バスが赤字運行していること、利用者が減少していること、公共交通空白地域・不便地域が存在していること、地形の制約上バス運行が困難な地域があること、加えて、地球温暖化対策として公共交通の役割に期待が高まっていること等です。こうした課題を抱えるなか、平成20年1月には、地域の路線バス事業者である信南交通株式会社から路線バスの2年以内の完全撤退が表明されました。こうしたことから、従来そのままでは地域公共交通の維持は困難になってきており、見直しが急務となっています。

○地域・市民団体の取組み

公共交通の抱える課題は市民の皆さんも強く感じており、地域でも独自の取組みが行われています。

(千代地区まちづくり委員会の取組み)

飯田市の南東部に位置する千代地区には市民バスが運行していますが、中山間地域であることから停留所まで遠い地域も多くあります。このため千代地区まちづくり委員会では、平成18・19年度に地元タクシー会社に依頼し、空白地域を運行する乗合タクシーの試行運行を行いました。これは、飯田市内ではじめて行われた乗合タクシーの運行で、各集落ごとに停留所を設けて予約のあった停留所だけを運行するデマンド交通として導入したものです。この試行運行により乗合タクシーに対する地域の反応を知ることができたとともに、運行に関するノウハウを修得することができました。この経験はこれ以降に行われている地域公共交通改善の検討に非常に役立つものでした。

(南信州アルプスフォーラムの取組み)

まちづくりの市民団体である南信州アルプスフォーラムでは中心市街地の活性化・観光振興を目的に、中心市街地を循環運行する「チンチンバス」の無料試行運行を行いました。これは、桜観光のシーズンに合わせて、平成19・20年度に実施したものです。観光シーズンということもあり、また無料であったことも手伝い、



多くの市民・来訪者の利用がありました。運行形態も毎年変更しながら細かな需要検証も行っています。平成19年度は、期間中の土日祝日にバスによる運行を行いました。平成20年度は、後述の飯田市による運行実績を受け、中心市街地と飯田駅西側の公共交通空白地域（上飯田地域）をジャンボタクシーを使いそれぞれに定時定路線で循環する新たな方式での試行運行を行いました。

南信州アルプスフォーラムの取り組みを受け、飯田市でも平成19年夏に「チンチンバス」の無料試行



運行を実施しました。平成19年度の南信州アルプスフォーラムの取り組みが観光主体であったため、一般の住民を対象とした公共交通の可能性を探るべく、中心市街地だけでなく上飯田地域にも路線を延長して実施しました。この運行には職員が車掌となって実際にバスに乗車し、時間の管理や案内を行いました。職員が直接運行に携わったことにより、それまで意識していなかった多くのことに気づかされました。時間正確にトラブルのないよう運行するには神経をたいへん使い、日々当たり前のように運行しているバス運転手さんの苦労が大変なものである

ことがわかりました。特に早発をせず運行することの難しさを実感しました。また、ある女性の方は、移動手段がないため友人に会えずにいたそうですが、「チンチンバス」が運行したことにより7年ぶりに訪ねることができたと非常に喜んでいました。病院通いの女性の方は、「このバスが走ってくれて本当に助かった」と合掌してお礼を言ってくださり、たいへん恐縮させられました。このように地域公共交通への市民の皆さんの期待がいかに大きいか、また、地域公共交通があることによって出歩く機会が増え、社会参加に繋がるのだということを実感しました。

○対応策の検討

公共交通の抱える課題の解決に向けて、また、市民の皆さんの様々な取り組みを活かすべく、市民・事業者・行政からなる「飯田市地域公共交通改善市民会議」を平成19年7月に立ち上げ、様々な改善を検討しています。この市民会議は、まちづくり委員会や高校PTA、高齢者クラブといった市民、バス会社、タクシー協会などの公共交通事業者、国・県・市といった行政の3者により任意組織として設立したのですが、その後、地域公共交通の活性化及び再生に関する法律に基づく法定協議会にも位置づけて検討を行っています。

市民会議では、検討にあたっての基本的な考え方をまとめています。

- ①社会参加の機会提供、地域振興、通院等福祉対応、地球温暖化対応を目的とする。
- ②公共交通空白地域、不便地域の解消を目指す。
- ③地元事業者の運行を主体とし、多様な形態、多様な主体による運行で補完する。
- ④全市一律の対応とせず、地域特性に応じたきめ細かな対応とする。このため、市民会議に各方面ごとに部会を設置し、具体的な検討は部会でやる。

これらの方針に基づき、平成20年3月には、飯田市地域公共交通総合連携計画を策定し、この計画に基づき具体的な改善の検討、試行運行を行っています。

○具体的な検討事例

現在、市民会議には5つの部会が立ち上がっていますが、いくつかの部会では改善案がまとまり、試行運行が始まっています。

（千代線部会の検討）



平成 18・19 年度に千代地区が独自に行った乗合タクシーの取り組みを受け、千代線部会での詳細な検討を元に、市民バスと乗合タクシーを併用した新たな千代線の試行運行を 20 年 4 月から始めています。

これまで、この地域の公共交通は、市民バスが千代地区～飯田駅間を 3 往復していましたが、比較利用が多く正確な時間運行が求められる通勤通学利用の朝夕各 1 便のみ市民バスを残し、それ以外を乗合タクシーとしました。これは、昼の時間帯には高齢者を中心とした通院・買い物利用者が多いため、なるべく自宅の近くから利用できるデマンド交通を導入することにより、これまで市民バスを利用できなかった地域の住民の皆さんにも公共交通を利用する機会を提供することをねらったものです。乗合タクシーは集落ごとに停留所を置く方式で、専用の受付センターではなくタクシー会社が一般のタクシー受付事務にあわせて乗合タクシーの受け付けも行う簡易なシステムとしました。受付オペレーションセン



ターを設置する必要がないため、この改善による経費は、従来の市民バス運行のみの経費とほぼ同程度のものとなっています。

千代地区の住民は、平成 18 年度からの試行運行により乗合タクシーに比較的近い感じがあったのですが、新たに導入した龍江、下久堅などの地域においては浸透がこれからであり、今後は利用促進のためにいかに周知を図っていくかが課題となっています。周知方法としては、時刻表の配布に加え、「いきいき健康教室」など高齢者の集まりの機会に説明会を開催し細かな説明を行うことと、市の健康増進施設「ほっ湯アップル」への無料体験乗車券の発行など

を行っています。説明会では、乗合タクシーという未知の公共交通への不安が多いため、なるべく丁寧な説明を行うよう心がけています。

こうした説明会で感じることは、利用促進には実際の利用者からの口コミ情報が有効であるということです。「意外と簡単に使える。」とか、「タクシーの運転手さんは親切だ。」と言った生の声が、時刻表やお知らせの配布より住民に与える効果ははるかに大きいと思います。このため、利用促進にあたっては、千代線に限らずきめ細かな説明会を重視していきたいと考えています。

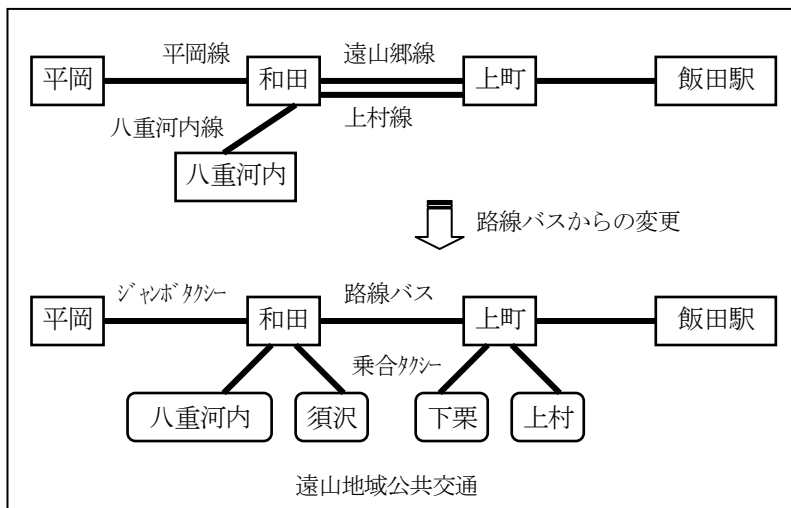
(市街地循環線部会の検討)

「チンチンバス」の 3 回の試行運行によりある程度の需要傾向はわかってきましたが、運行期間が短かく、また無料であったことから直ちに本格運行に結びつけるのは難しいため、平成 20 年 8 月から有料の試行運行を行っています。当初は土日のみの運行でしたが、平成 21 年 1 月からは、平日も含む全日の運行を行っています。

上飯田地域は早くに宅地化され高齢者も多く暮らしている地域ですが、道路が狭隘なためこれまで十分な公共交通がない状態でした。今回の試行運行も路線バスによる運行であるため主要幹線のみを運行する方法をとっていますが、利用状況を見ると、やはり高齢者が中心市街地へ通院、買い物に利用するケースが多くなっています。今後は、この試行結果を見ながら、きめ細かな需要にこたえるためにはこの形態がよいのか、さらに適切なものがあるのか再度検討し、試行運行を重ねながら潜在的な需要に伝えていきたいと考えています。

(遠山郷線部会の検討)

上村・南信濃のいわゆる遠山地域は、中心市街地から 1 時間程度の距離にある広大な中山間地域です。ここには路線バスが 4 路線と福祉バスが運行していますが、利用の少ない路線では 1



遠山地域公共交通

便あたりの利用者が0.5人と非効率であるうえ、停留所から遠方の集落も多い地域です。このため、利用の多い便はバスを残し、少ない便はジャンボタクシーに切り替え、公共交通空白・不便地域は乗合タクシーとする新たな形態を導入することとし、平成20年10月から試行運行を開始しました。

特徴的な運行としては、南信濃地区の中心地である和田とJRの駅のある天龍村平岡を結ぶ平岡線に導入した乗合タクシーの運行形態を、通常は路線バスのように定時定路線で運行し、路線から外れた地域のみ事前予約によるデマンド交通として予約のあった場合は定路線から外れて立ち寄る方式としました。これは、ほとんどの集落が路線沿いにあること、JRを利用した南アルプス登山客や温泉利用者等の観光客にとっては事前予約が必要なデマンド交通にはなじまないことから導入した方式です。

10月から試行運行を行っていますが、運行を行ってみると当初予想しなかった課題がいくつか見えてきましたし、また、JRのダイヤ改正もあったことから、平成21年4月から若干の見直しを行い運行する予定です。

試行運行により課題が明らかになった場合は、更に改善を繰り返し、地域に親しまれる持続可能な地域公共交通を構築を目指したいと考えています。幸い、国の地域公共交通活性化・再生事業の認可を受けることができましたので、こうした制度も積極的に活用していきたいと考えています。

○広域的な取り組み

撤退表明があった信南交通の路線バスは、多くが複数の市町村をまたいで運行している路線のため、これらの路線への対応を飯田市のみが行うことは好ましくありません。撤退表明以降、飯田市同様各町村でも将来の公共交通のあり方についてそれぞれに検討を重ねていますが、広域的な連携をもって検討する組織として平成20年3月に飯田下伊那15市町村で構成される南信州広域連合に南信州地域交通問題協議会が設立されました。これは飯田市の市民会議同様、活性化法の法定協議会として設立されたものです。この広域協議会では、それまでの各市町村の検討を尊重しながら南信州全体としての公共交通のあり方を総合的に検討しています。

広域協議会の連携計画では、地域公共交通を次のとおり3分類し、それぞれに役割や担う主体を定め、これに基づき各市町村が取り組むこととしています。

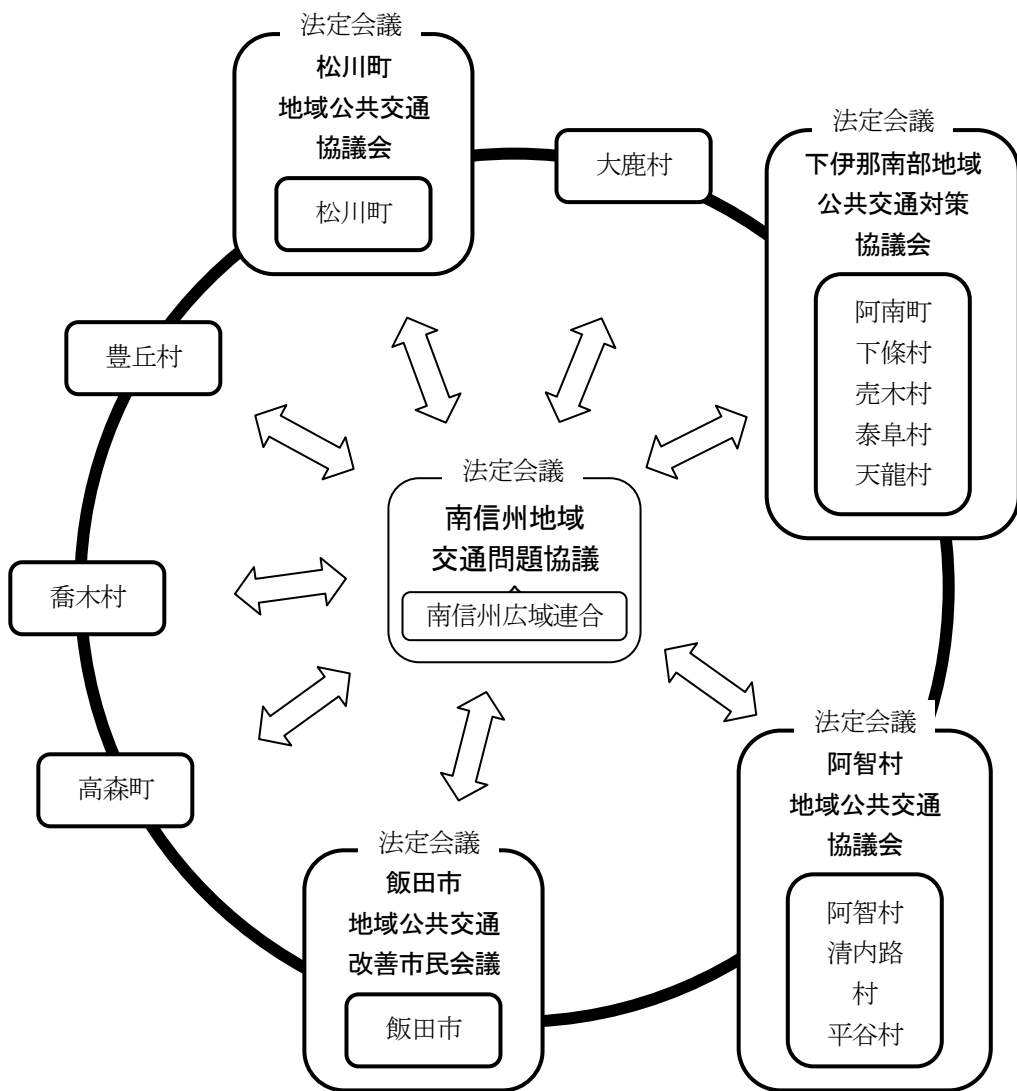
- ・ 南信州北部、南部、西部地域から飯田市中心部に接続する公共交通の骨格となる路線を基幹路線とする。
- ・ 北部、南部、西部地域それぞれの主要な公共交通として基幹路線に接続する路線を准基幹路線とする。
- ・ 各自治体内を運行し、基幹・准基幹路線に接続する路線を支線とする。

基幹路線は、信南交通の撤退路線である駒場線、阿島循環線、上市田線、市田線が該当しますが、最も基本となる路線であるため、税金を投入してでも維持すべきものとして位置づけています。このため需要に合った効率的な運行に見直して、平成21年4月から広域協議会が運行主体となって試行運行を行うこととなりました。駒場線、阿島循環線は路線バス運行を信南交通に委託、上市田線は乗合タクシーとしてタクシー事業者に委託することとなりましたが、市田線については、ほぼ同経路の阿島循環線に役割を移し、廃止することとなりました。これにより、信南交通の主要な撤退路線には、ほぼ対応することができました。

もうひとつの基幹路線である阿南線については、南信州南部5町村が下伊那南部地域公共交通対策協議会を立ち上げているため、そこで対応を検討しているところです。

このように、この地域では、活性化法に基づく協議会がさまざまな自治体、さまざまなレベルで立ち上がっており、それぞれの連携計画同士が連携し各協議会の役割分担を明確にしながら、地域全体の公共交通の改善を行っています。これは、全国的にも珍しい形態であるようですが、構成市町村が多い南信州地域の地域特性にあった方法ではないかと思えます。

いずれにしても飯田市及び南信州の地域公共交通改善は緒に就いたばかりですが、地域に愛され持続可能な公共交通システムの構築に向けて地域全体で取り組んでいきたいと考えてます。



南信州地域の公共交通検討体制