

# 生活バス運行による買い物難民対策と地域活性化の取り組み

NPO法人 生活バス四日市

## 1 「生活バスよっかいち」運行の経緯

### (1) 三重交通バス 垂坂（たるさか）線（当時）の廃止

三重県四日市市は、県の中心的な産業都市であり、人口約 31 万人（2013 年）、「年金で豊かに暮らせる日本の町ガイド」でベスト 5 にランクされた住みよい町である。そのなかで、羽津地区（注：「生活バスよっかいち」の主路線）は市の北部に位置し、人口約 17,000 人、伊勢湾のコンビナート地帯と東名阪自動車道に挟まれた丘陵に栄えた住宅地域です。この地域には、昭和 20 年代より近鉄四日市駅から放射線状に伸びる路線バスが、羽津いかるが地区を経由して垂坂地区まで運行されていました。しかし、高度経済成長とともに近郊にニュータウンが建設、新たなバス路線が近鉄四日市駅まで出来たため、バス乗客が新路線に移動しました。また、近隣にはショッピングセンターや病院などが立地し、マイカーの普及により通勤・通学など日常生活自体が市の中心部に行く必要がなくなり、垂坂線は乗客減少により赤字路線となった。

さらに、平成 12 年の規制緩和等により、バス路線の廃止が届出制で簡単に出来るようになり、平成 14 年 2 月末に廃止の通達がバス事業者（三重交通）からではなく、行政（四日市市役所）を通じて羽津地区連合自治会にありました。

羽津地区連合自治会（28 自治会が参加）は廃止の通知に対して、「羽津地区の多くは近鉄電車の近接地域であり、バスについても四日市社会保険病院経由の新路線が存続することから、移動手段の確保に大きな支障はない。」と考え、特に反対することなく通達通り、平成 14 年 5 月末に羽津いかるが地区経由の路線バスは廃止となった。

### (2) バス路線廃止から生活バス四日市の立ち上げ

羽津いかるが地区（平成 14 年当時の世帯数 540 世帯、人口 1,700 人）は、最寄りの近鉄かすみがうら駅やバス停までは 2～3 km 離れており、公共交通の空白地帯となっていた。そのため、高齢者等が通院、買物困難者になることを危惧し、廃止されるとどんな影響があるのか、羽津いかるが地区自治会で独自の住民アンケートを実施した。その結果、多くの住民（60 歳以上の高齢者や車を運転できない主婦などの交通弱者）からは、通院、買物の移動手段がなくなるので、困るという意見が出された。また、「バスに乗りたい」というニーズがあるのに乗らないのは、バス路線は直線的でバス停まで行く距離が遠かったり、バス停の間隔が長かったり、利便性が良くないことも分かった。この結果をもとに、市長に対して「バス路線存続、代替措置の実施の要望書」を提出した。要望書では、①高齢者の交通弱者救済、②高齢者の機能低下防止と活性化、

③地域の生活機能の低下防止の三点を重要課題として挙げたものの、行政からは、「適切な処置・対策方法がなく、バス路線廃止はしかたがない状況にある。」と具体的な対策の提示はなかった。

何とかしなければならないとの思いから、「バス運行、地域に活性化を！」をスローガンに、有志による住民主体で地域密着型バス運行（商店、病医院、銀行、郵便局、介護施設、市民センターなど経由）の実現に向かって、自治会を主体とした活動が開始された（この活動が、翌年4月に全国で初めてとなる地域住民主体のNPO法人生活バス四日市となった。）。

当初の活動内容は、「コミュニティバスの現状把握」、「地域住民に喜ばれるバスの具体案の検討」、「バス路線と運行時間の検討」、「運行計画の予算化」、「運行費用協賛事業者の確保」等であった。そして、同年9月に「生活バス四日市運営協議会」を発足させ、試験運行に向けての路線の決定、運行形態、運営資金、運行許可の取得の準備を始めた。さらに、検討結果を検証するため、同年11月から三重交通に運行委託する方式で、無料の実証実験運行を行った結果、多くのバス利用者がいることが分かった。

## 2 生活バス四日市の活動方針

単に車を使えない、あるいは使いにくい住民の生活を充実させるだけでなく、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して、「生活バスよっかいち」の運行に取り組んでいます。

また、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・運営しています。

## 3 生活バスよっかいちのサービス（概要）

- ・ 医療機関への通院、買物、通学等、住民生活に密着した利便性の良い路線とするため、どの地区の利用者にもバス停留所が近くなるように、地域内をジグザグに走る路線としている。
- ・ バス停は200～300m間隔で設置（計31箇所）、バス停まで行く距離を短くして利便性を高めた。
- ・ 運行日は平日の月曜日から金曜日までとし、39人乗りバス1台、1日当たり5.5往復、運行時間は午前8時から午後6時台というコンパクトな運営をすることにした。
- ・ 運賃は1回100円の定額。ただし、できるだけ利用しやすくするために、回数券（11枚つづりで1,000円）や全区間乗り放題の応援券（定期券）1ヶ月1,000円、6ヶ月5,000円、12ヶ月10,000円が用意されている。さらに、応援券予約利用者には、1家族2枚を月末に宅配している。

- ・ 運営資金は、企業からの運賃、企業からの協賛金、市からの補助金で賄っている。協賛金は、バス路線沿線の地元スーパーをはじめとする地域事業者により地域貢献の趣旨で月極めの協賛金を拠出してもらい、その代償として停留所に協賛企業の名称をつけている。補助金は市からのもので（市独自の補助制度）、市民団体の運営主体に対して、運行欠損額の一部を補助する「四日市市市民自主運行バス事業補助金交付要綱」を作成し、運行欠損額の2分の1で年間360万円を限度としている。



新路線図（平成22年10月1日～）



バス車内の様子

#### 4 設立からの主な事業展開

当初は羽津いかるが町中心で始めた活動であったが、活動の途中で隣町の東垂坂町自治会もバス路線廃止の影響を受けていたので、運営協議会発足時に活動に加わった。また、このバスは生活に密着したバス路線なので、利用者の要望により平成19年5月以降、道路の改良に伴う路線延長とバス停を従来の21ヶ所から31ヶ所に増やし、利便性を向上させ進化した。バス新路線の試験運行から7年目で、バス路線利用者はバス路線廃止前の1日25～30人から100人を超えるまでに増加した。

さらに、近接する団地造成後40年経過した大谷台自治会より、一部の高齢者は買い物や通院など移動手段がなく、団地では生活しづらくなり歩いて生活可能な市中心部に引っ越し人がいるので、団地として何とか移動手段を確保しなければならないとの危機感より、生活バスの路線迂回延長を懇願された。生活バスの設立趣旨から受け入れることにしたが、バス路線を迂回延長すると往復で30分の余計な時間がかかることと便数が1日5.5往復から4.5往復に減少し、利便性が悪くなることが予想されたが、将来性を考慮して平成22年10月より路線迂回延長した。

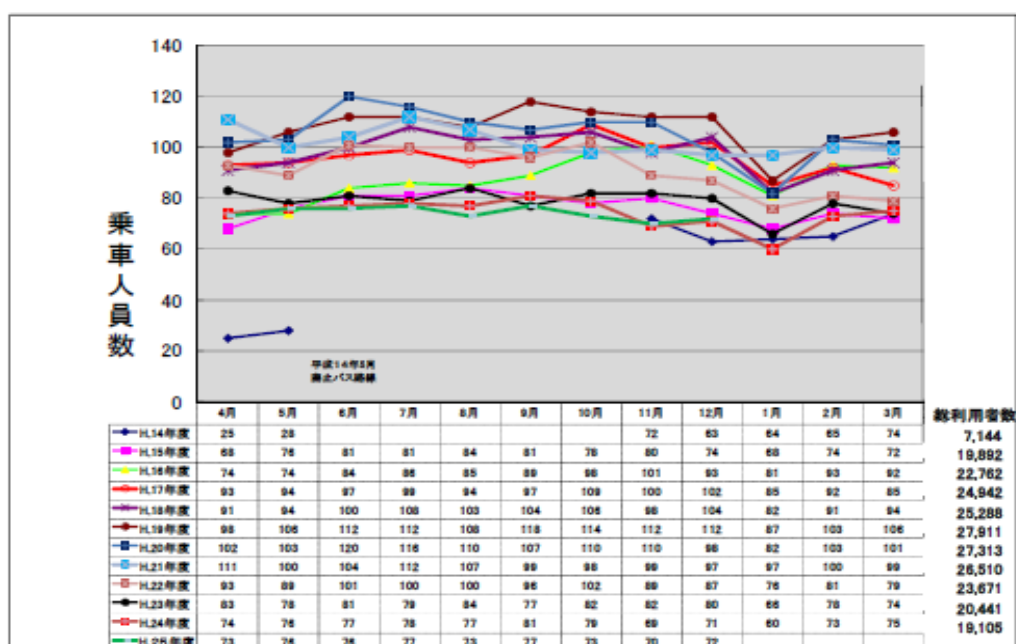
この結果、バス1便の減少と迂回したための時間がかかり利便性が悪くなったことから、利用者が1日平均70～80人に程度に減少し、運賃収入も減少してしまい、何らかの対策をしなければならなくなったが、生活バスを利用する高齢者からは家族に気兼ねなく通院や買い物に行ける。さらにはバスに乗ることによって家に閉じこもることなく、

お話もでき友達も増えると喜ばれています。

## 5 利用状況

生活バスよっかいちの運行開始当初（平成 15 年）は、乗車人員数は、前年度に廃止された路線バスと比較して、約 2 倍に増加した。これは、路線の変更、バス停の増設、安価な運賃等により、バスの利便性が大幅に増したことが一因と考えられる。

平成 25 年度においても、一月当たり 70 人程度の乗車人員は維持されている。



生活バスよっかいちの乗車人員の推移

## 6 これまでの活動の評価

生活バスよっかいちの運行事業は、地域活性化と公共交通の確保になったと評価され、平成 20 年に四日市市の四日市市制 111 周年記念「～未来へとさらに羽ばたく～市民活動賞」と総務省の「地域づくり総務大臣表彰」を受賞、さらに、平成 21 年に経済産業省の「ソーシャルビジネス 55 選」を受賞、平成 25 年には公共交通の利用拡大に寄与している団体として「中部運輸局長表彰」を受賞しました。

## 7 今後の展望と課題

高齢者はややもすると家に閉じこもり気味になるが、自分一人で気軽に外出できる手段としてバスがあると、通院、買い物などができ、また、人との出会いなどコミュニケーションや楽しみや友達が増えることが介護予防にもなり、生活に発展性が生まれる。車を運転できない主婦なども同様に家族などへの気遣いなしで、一人で通院、買い物な

ど行動出来るようになったと喜ばれている。このように人の動きが活発になれば、コミュニケーション、行事への参加、買い物など地域の活性化につながり、明るい町づくりに寄与できる。

現在抱えている課題としては、「地域と連携した運転資金の安定性の確保」、「若い人への運営引き継ぎ体制の構築」である。また、今後の展望（目標）としては、「乗客を確保し、運賃収入や協賛金を増やして、行政に頼らない安定した事業運営が出来るようにしたい」、「高齢者などが乗降し易いノンステップバスや車いすで乗車可能なバスを導入したい」、「高齢者に優しいどこでも乗車可能なフリーバス停を実現したい」、「バス停を雨宿り可能な安全なものにしたい」、「福祉目的でバスを移動宅老所として活用したい」などである。

しかしながら、生活バス四日市の財政基盤は、運賃収入（10%）、協賛金（60%）、市の補助金（30%）のため、10年～20年後まで住民主体で運営することを考えた場合、運賃収入の増加は見込めない中で、協賛金も対費用効果は薄く地域貢献頼りだけでは協力度合いの低下が懸念され、行政への補助金依存度が高くなることが予想されるので、バス運営の先行きが不安である。NPO法人のバス運営は、現状の行政の支援・補助では育っていかず、地域公共交通の存続には行政からの補助金が不可欠であると考えられる。また、他地区でも要望されている地域でバスを運営する「NPO生活バスよっかいち」のようなスタイルが増えるべきだと考えており、地域と行政の役割分担がどのよう  
でよいのか早急に検討し、政策方針を出して欲しいと要望している。