

## 3. 参考資料

### (1) 提言書

この提言書は、平成 22 年 3 月 25 日に北川博巳委員長より竹内市長に提出されました。

#### 『三田市の市民生活交通のあり方について』

#### 提言書

##### (1) 三田市の公共交通の現状等

###### ○市民生活交通の位置付け

三田市内には、広く鉄道やバス路線が幹線として運行されており、充実したものとなっているが、それらを補完する公共交通も必要であり、手段としてコミュニティバスや乗合タクシーなどが考えられる。本書で提言する市民生活交通とは、市民の誰もが利用できる交通手段が前提となるが、とくに高齢者等で福祉輸送サービスの対象にならない人たちのための移手段と考えられる。

###### ○交通不便地域

三田市は市域が広く、地区ごとの人口や高齢化率には差異があるため、市民生活交通のあり方を検討する上で、それらを考慮する必要がある。また、市内には、高齢者の外出や通学等で鉄道や路線バスの利用困難な地域があり、市民生活交通の導入検討にあたってはそういった地域で優先度が高い。

###### ○既存公共交通との関係

公共交通は、自動車以外出する時のように個人の都合にあった運行はできないが、自動車が利用できなくなった時、公共交通に頼らざるを得なくなるので、既存の公共交通がなくならないように積極的に利用する取り組みなどが必要である。また、三田市内の路線バスは、これまで大幅な減便や撤退はないが、市民生活交通の導入検討にあたっては、既存の路線バスとの共存を前提にそれを補完し相互に利用率を高めることもあわせて考えていく必要がある。

##### (2) 新たな市民生活交通

###### ○利用促進策とコスト削減策

コミュニティバスや乗合タクシー等を導入する自治体が増えたが、利用実績が上がらずにサービスを見直し、縮小する傾向にあるので、市民生活交通の導入検討にあたっては、一人でも多くの人に利用してもらう工夫や少しでも経費を減らす運行方法など両面からの取り組みが必要である。

#### ○判断基準の設定

市民生活交通の導入検討・実施にあたっては、導入の目的を明確にし、導入を検討する際の「導入条件」、試験運行から本格運行に移行する際の基準を定めた「運行継続条件」を設定し、それらの基準をもとに導入や継続の可否について判断する必要がある。

#### ○市民生活交通と地域づくり

高齢化の進展や人口の減少に伴い、住み慣れた地域で自立して安心・安全に暮らしていくためには、コミュニティをどのように維持・形成していくかを考えていかなければならない。市民生活交通の導入検討は、そういった課題と密接に関係しており、新たな移動手段を必要とする地域が発案し、その声を活かしたかたちで事業者にも協力をお願いし、行政がそれを支援するといった地域と一緒に話し合い、考えるしくみをつくる必要がある。

#### (3) 提言後の取り組み

本提言をもとに、地域、事業者及び行政が市民生活交通を協働で運行するための役割分担や導入条件、運行継続条件などを検討する協議の場を設けるとともに、今後新たな移動手段が必要となり導入検討を具体的に進める時に、地域、事業者及び行政それぞれが取り組むべきことを定めた指針の策定に三者で取りかかる必要がある。

(2) 交通不便地域

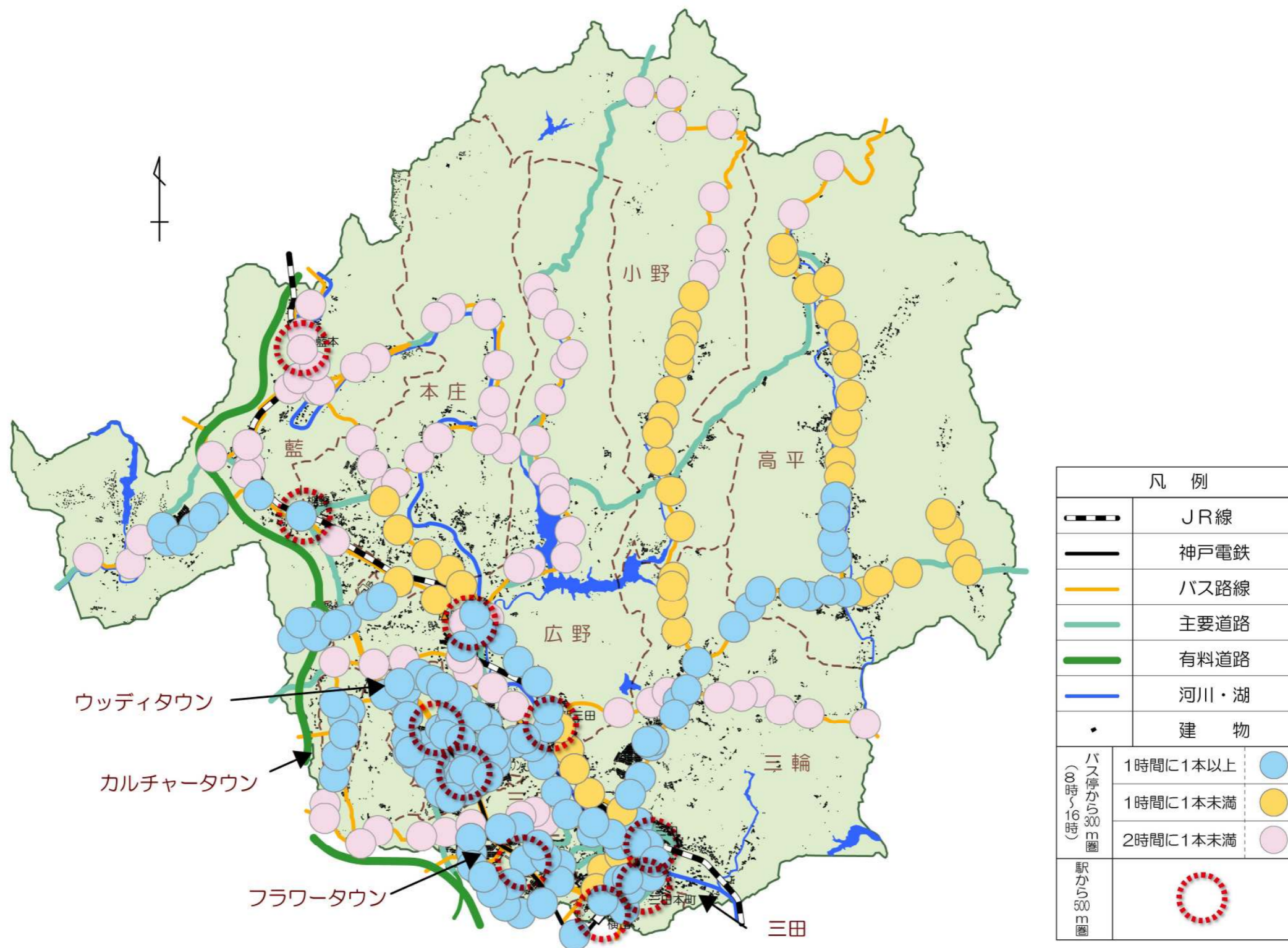


図 11 本市の交通不便地域

### (3) 他地域における運行事例

事例：もしもしバス

導入地域：兵庫県宍粟市

#### ■概要（背景・経緯等）

- ・平成 16 年 10 月、バス事業者から休止申出のあった路線バス 3 路線の代わりに、10 人乗りのワゴン車を利用したもしもしバスが導入されました。

#### ■サービス内容等

運行形態：一般乗合型（デマンド運行）  
 運行日：月～土曜日運行（3路線）  
 運行時間帯：始発 7:00 頃、終発 17:00 頃  
 運行距離：約 17km（河東線）、約 39km（土万線）、約 15km（蔦沢線）  
 所要時間：約 30 分（河東線）、約 60 分（土万線）、約 30 分（蔦沢線）  
 運行便数：4 往復（河東線・土万線）～7 往復（蔦沢線）  
 運賃：自治会エリアごとに運賃を設定（ゾーン制）  
 大人 200～900 円  
 小人は大人の半額で、50 円単位に切り上げ  
 車両：ワゴン車（乗車定員 10 名）



#### ■役割分担等

- ・地域住民が計画し、運営や運行の評価は市が行います。また運行は事業者が担います。

	市	事業者	地域住民、NPO等
計画			○
運営	○		
運行		○	
評価	○		

事例：思いやり号 導入地域：兵庫県宍粟市

■概要（背景・経緯等）

・兵庫県宍粟市染河内地区は平成 18 年 11 月、事業者の申し出により路線バスの運行が休止になりましたが、交通手段を持たない人がいることや将来の地域のあり方などを地域で考える中で、運営委員会を独自に設置し、平成 20 年 4 月から路線バスに替わって、地域住民による思いやり号の運行を開始しました。

■サービス内容等

運行形態：自主運行型（定時定路線運行） 運行日：月～土曜日  
 運行時間帯：始発 7:05、終発 15:50 運行距離：約 14km  
 所要時間：約 30 分 運行便数：3 往復  
 運賃：大人 200 円、小人 100 円（均一制）  
 100 円券 12 枚綴りを 1,000 円で販売  
 車両：ワゴン車（乗車定員 10 名）



■役割分担等

・地域住民が計画し、運営や運行の評価は市が行います。また運行は地域住民が担います。

	市	事業者	地域住民、NPO等
計画			○
運営	○		
運行			○
評価	○		

事例：長沢ミニバス 導入地域：兵庫県淡路市

■概要（背景・経緯等）

・兵庫県淡路市長沢地区は、丘陵上に位置している農村地区であり、地区内には商店や公共施設等がなく、路線バスなどの公共交通は運行されていないため、自動車を運転できない住民がまちの中心部に出るには、誰かに同乗させてもらうか、タクシーを頼まざるを得ませんでした。  
 ・住民から自治会へバス運行を求める要望も強く、これを受け、1995 年 6 月に自治会が中心となってミニバスの運行を開始しました。

■サービス内容等

運行形態：自主運行型（定時定路線運行） 運行日：月～土曜日  
 運行時間帯：1 日 3 往復 運行距離：約 12km  
 所要時間：約 30 分 運行便数：3 往復  
 運賃：利用毎の徴収はなし  
 ※1 世帯あたり年間 1 万円の負担金を支払う  
 車両：ワゴン車（乗車定員 10 名）



■役割分担等

・運行管理者は市に置いていますが、基本的には地域住民が「計画の策定」「運行改善」「運営資金の確保」「運転手の確保」など運営に関するほぼ全てを担っています。

	市	事業者	地域住民、NPO等
計画			○
運営			○
運行			○
評価			○

事例：せせらぎ号

導入地域：神奈川県相模原市

■概要（背景・経緯等）

・効率的かつ利用しやすいバス路線網の実現に向けて『バス交通対策基本計画（H15.3）』が策定され、平成 15 年度に市内のバス路線を再編しました。結果、市全体としてはバスサービスの向上が図られましたが、一部の地域では交通不便地区が解消されない状況でした。  
 ・そこで、その交通不便地区における移動制約者の生活交通を確保するために、コミュニティバスを導入しました。

■サービス内容等

運行形態：一般乗合型（定時定路線運行）      運 行 日：毎日運行  
 運行時間帯：始発 7:35、終発 19:00      運行距離：約 8 km  
 所要時間：約 26 分      運行便数：12 往復  
 運 賃：大人 170～250 円、小学生以下半額（対キロ制）  
 車 両：小型ノンステップバス（座席 14、立席 17）



■役割分担等

・地域住民が計画し、運営や評価は市が行います。また運行は事業者が担います。

	市	事業者	地域住民、NPO等
計画			○
運営	○		
運行		○	
評価	○		

事例：ハートラン

導入地域：兵庫県篠山市

■概要（背景・経緯等）

・旧篠山町内を中心に路線バスを運営してきた西日本 JR バスが、規制緩和を機に全面撤退を表明したため、篠山市として対策をとる必要に迫られていました。  
 ・同市は、山間部の集落において公共交通を利用できない地域が点在していることから、市街化地域外で横断的な公共交通が求められていました。そこで、平成 15 年にコミュニティバス運行計画を策定し、平成 17 年に導入しました。

■サービス内容等

運行形態：一般乗合型（定時定路線運行）  
 運 行 日：週 2 日運行（A～F の 6 路線。E ルートのみ週 1 日）  
 運行時間帯：始発 6:50～8:30、終発 11:00～18:14  
 運行距離：約 13 km（A ルート）～約 44 km（E ルート）  
 所要時間：約 22 分（A ルート）～約 75 分（E ルート）  
 運行便数：1.5 往復（E ルート）～5 往復（A・G ルート）  
 運 賃：大人 200 円（一部区間 500 円）、小人は大人の半額（均一制）  
 車 両：小型ノンステップバス（座席 15、立席 19）



■役割分担等

・市が計画、運営、評価を行います。また運行は事業者が担います。

	市	事業者	地域住民、NPO等
計画	○		
運営	○		
運行		○	
評価	○		

事例：くるくるバス

導入地域：兵庫県神戸市東灘区

■概要（背景・経緯等）

・“市民の足は市民が作り、市民が対価を支払って乗る”という考え方により、「東灘交通市民会議」を発足(H16.6)し、住民・バス事業者・まちづくりの専門家などが集まって検討をはじめ、平成 17 年 1 月に、住民と関係各機関とが協働し、『住吉台くるくるバス』の運行が始まりました。

■サービス内容等

運行形態：一般乗合型（定時定路線運行）  
 運行日：毎日運行  
 運行時間帯：始発 6:46、終発 21:31  
 運行距離：約 4.0km  
 所要時間：約 13 分  
 運行便数：上り:54 便、下り:56 便  
 運賃：運賃:大人 200 円、小人 100 円（均一制）  
 その他:回数券、定期券  
 車両：小型バス（20 人乗り程度）



■役割分担等

・地域住民が計画、運営、評価を行います。また運行は事業者が担います。  
 ・市民自らが創り、積極的に利用することを共通認識に、「くるくるバスを守る会」が中心となって、「くるくるバス通信の全世帯配布」「協賛事業者の参加呼びかけ」「路上駐車対策の検討」「定期券の販売」などを実施しています。

	市	事業者	地域住民、NPO等
計画			○
運営			○
運行		○	
評価			○

## (4)シミュレーション

検討委員会では、他市の運行実績を参考に、本市内で新たな市民生活交通を導入した場合を想定し、運行形態別にシミュレーションを行いました。

### ○対象とする運行形態

No	種類	運行形態
1	コミュニティバス	一般乗合型（定時定路線運行）
2	乗合タクシー	一般乗合型（デマンド運行）
3	乗合タクシー	自主運行型（定時定路線運行）

### ○参考にした他市の運行実績

No	種類	便当たり利用者数(人/便)	運行便数(便/日)	運行日(日/週)	運賃(円/回)	運行収入(千円/年)	運行経費(千円/年)	収支率(%)
1	コミュニティバス	2.5	10	5 (月～金)	200	1,300	14,800	8.8%
2	乗合タクシー (デマンド運行)	2.5	14	6 (月～土)	200～700	2,500	6,500	38.5%
3	乗合タクシー (自主運行型)	0.4	6	7 (毎日)	200～300	400	1,800	22.2%

### ○対象地域

シミュレーションは、交通空白地域を含み、路線バスの運行本数が2時間に1本未満で、対象人口が1,500人程度の地域を想定して行いました。ここでの交通空白地域とは、町字単位で、バス停がない地域です。（第3次三田市総合計画より）

### ○シミュレーションの結果

シミュレーションは、便当たりの利用者数及び運賃を、4つの組み合わせによって変化させて行いました。

- ・運行便数：午前8時台から午後4時台（9時間）の間で、2時間に1便の運行と仮定すると4.5便（往復で9便）運行できることを参考にして、10便/日としました。
- ・運行日：月曜日から金曜日の5日間を想定しました。
- ・運行経費：運行便数を10便/日、運行日を5日と仮定したことから、運行経費は他市の運行実績を便宜的に按分しました。



便当たり利用者数 1.5 人/便、運賃は均一制の 200 円とした場合

No	種類	便当たり利用者数(人/便)	運行便数(便/日)	運行日(日/週)	運賃(円/回)	運行収入(千円/年)	運行経費(千円/年)	収支率(%)
		①	②	③	④	⑤:①×②×③×52×④/1000	⑥	⑤/⑥
1	コミュニティバス	1.5	10	5	200	780	14,800	5.3%
2	乗合タクシー(デマンド運行)	1.5	10	5	200	780	5,000	15.6%
3	乗合タクシー(自主運行型)	1.5	10	5	200	780	1,500	52.0%

便当たり利用者数 1.5 人/便、運賃は対キロ制(平均 300 円)とした場合

No	種類	便当たり利用者数(人/便)	運行便数(便/日)	運行日(日/週)	運賃(円/回)	運行収入(千円/年)	運行経費(千円/年)	収支率(%)
		①	②	③	④	⑤:①×②×③×52×④/1000	⑥	⑤/⑥
1	コミュニティバス	1.5	10	5	300	1,170	14,800	7.9%
2	乗合タクシー(デマンド運行)	1.5	10	5	300	1,170	5,000	23.4%
3	乗合タクシー(自主運行型)	1.5	10	5	300	1,170	1,500	78.0%

便当たり利用者数 2.0 人/便、運賃は対キロ制(平均 300 円)とした場合

No	種類	便当たり利用者数(人/便)	運行便数(便/日)	運行日(日/週)	運賃(円/回)	運行収入(千円/年)	運行経費(千円/年)	収支率(%)
		①	②	③	④	⑤:①×②×③×52×④/1000	⑥	⑤/⑥
1	コミュニティバス	2.0	10	5	300	1,560	14,800	10.5%
2	乗合タクシー(デマンド運行)	2.0	10	5	300	1,560	5,000	31.2%
3	乗合タクシー(自主運行型)	2.0	10	5	300	1,560	1,500	104.0%

便当たり利用者数 2.5 人/便、運賃は対キロ制(平均 300 円)とした場合

No	種類	便当たり利用者数(人/便)	運行便数(便/日)	運行日(日/週)	運賃(円/回)	運行収入(千円/年)	運行経費(千円/年)	収支率(%)
		①	②	③	④	⑤:①×②×③×52×④/1000	⑥	⑤/⑥
1	コミュニティバス	2.5	10	5	300	1,950	14,800	13.2%
2	乗合タクシー(デマンド運行)	2.5	10	5	300	1,950	5,000	39.0%
3	乗合タクシー(自主運行型)	2.5	10	5	300	1,950	1,500	130.0%