

第8回 ひとにやさしいまちづくりカフェ 聞き書き記録

記録：星野広美・鬼頭弘子

ひとにやさしいまちづくりカフェ（とりあえず、ひとまちカフェと呼んでいます）の8回目を、1月18日(金)の夜、開催しました。

参加者は、お話をお願いした森島哲也さんを含めて、14名。新年会の時期だからでしょうか、少し少なめでした。

お話しいただいた内容はこうして記録化し、ひとまち東海のHPに暫定版をアップし、その後、確定版をまとめて記録集として発行していきます。

今回の森島さんのお題は、「愛知のコミュニティバス事情」です。

「愛知県内の多くの市町村で、いろいろなコミュニティバスが走っている。自治体による過疎地の足、施設巡回、廃止路線の替わり、また、住民によるものもある。乗合バス事業の現状や運行に関する法的枠組を踏まえながら、その運行実例を見る。」ということで、ご案内しました。

星野広美の趣旨説明の後、森島さんのお話へ。

森島さんは、愛知県の職員。1996年に、採用されて、今年で、17年になるそうです。

これまでに担当してきたのは、当初は教育委員会や養護学校、その後、愛知環状鉄道や中部新空港、そして、このバス担当へ。教育関係と交通関係が、半々くらいになるのだそうです。

森島さんから「コミュニティバスに乗ったことはありますか？」との問いに、ほぼ全員が「はい」との回答でした。

愛知のコミュニティバス事情

森島哲也（愛知県地域振興部交通対策課）



コミュニティバスとは？

コミュニティバスの法的定義はされていないが、愛知県では、「交通空白地域・不便地域の解消（地域住民の日常生活の足の確保）等を図るため、市町村が主体的に計画し運行する（有償・無償を問わない）路線バス」としている。

お金をいただくかどうか…愛知県では、お金をいただかなくても、「市町村が計画し運行する」ということで、コミュニティバスに含めている。

コミュニティバスは路線バスの1種である。

路線バス事業の法的枠組み

路線バスは、まず、有償か、無償かで分けられる。

有償の場合、道路運送法に基づいて運行される。法第2条第3項の、他人の需要（＝乗りたいと思ったとき）に応じ、有償で、自動車を使用して旅客を運送する事業を、「旅客自動車運送事業」という。

その旅客自動車運送事業には、3種類ある（法第3条）。1つは、「一般乗合旅客自動車運送事業」。いわゆる乗合バス。路線バスだけでなく、高速バスも含まれる。2つめは、「一般貸切旅客自動車運送事業」。バス車両、11人乗り以上の車両を使った貸切バスなど。

3つめは、「一般乗用旅客自動車運送事業」。10人乗り以下の車両を使つての、一般に「タクシー」と呼んでいるもの。

法第4条で、一般旅客自動車運送事業を営もうとするときは、国土交通大臣の許可が必要とされている。それは、安全と、安定輸送の確保のため。また、人を有償で運ぶことは営利事業(=民営事業)として行われることを前提としていて、運賃の上限を設定して、その範囲内で、民間事業者が、採算が合うようにやっていくことを基本としている。

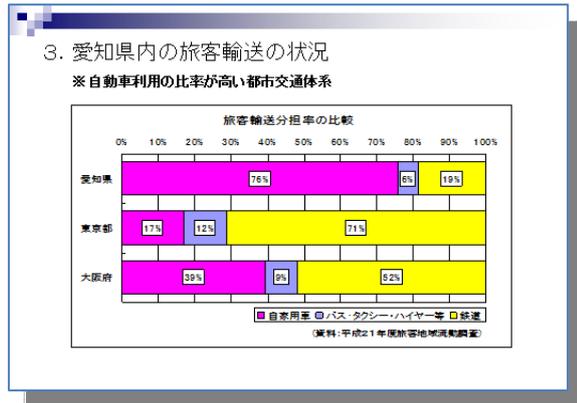
法第79条では、民営バス会社やタクシー会社が、採算が合わず、運行できないというところで、市町村等が、自家用自動車で有償輸送することを認めている。いわゆる「白ナンバー」。ただ、市町村、バス・タクシー事業者、地域住民等の地域の関係者全員の合意が得られていることが条件になる。

一方、運賃が無料の場合は、道路運送法の適用外になる。



愛知県内の旅客輸送の状況

愛知県では、東京や大阪に比べて、自家用車による移動が多いという特性がある。バス・鉄道による移動は、東京・大阪に比べて、少ない。平成21年度旅客地域流動調査による旅客輸送分担率は、愛知県・自家用車76%、東京都・自家用車17%、大阪府・自家用車39%。人口密度の違いもあるため、自家用車の利用が他の地域と比べてかなり多い。



愛知県内における路線バス事業の状況

路線バス事業は、平成23年度決算によると、全社赤字。でも、会社はある。路線バス事業以外の事業で、赤字補填をしながら、経営を維持している。

とはいえ、民営事業として、路線バスを維持するのは困難である。そこで、市町村等の支援で維持することになる。

地域公共交通会議

地域公共交通会議は、2006年10月の道路運送法の改正で新たに設けられた制度。

市町村単位で設置する。

バス路線の運行形態、ルート、頻度、運賃等について協議することができ、合意があれば、道路運送法の許可手続きが簡略化・弾力化される。

コミュニティバス運行については、この会議の合意が原則。

会議のメンバーは、市町村、中部運輸局、バス等の関係事業者、住民代表等。必須メンバーではないが、愛知県も参加している。

愛知県内におけるバス事業の推移

バス輸送は、40年前の半分の利用者数になっている。今も利用者数は減少を続けているが、減少分をコミュニティバスが穴埋めしている。

県内の市町村の約9割が、コミュニティバスを運行している。

コミュニティバス等の運行状況

県内 54 市町村のうち 49 市町村で、コミュニティバスが運行されている。

市町村が主体となって乗合事業者に運行委託している、道路運送法 4 条許可のものが、38 自治体である。市町村が自ら有償運行を行っている、法 79 条登録のものが、6 自治体。市町村が無償で運行を行っている、法の適用外のものが、11 自治体。

コミュニティバスの他に、市町村が特定の施設への送迎目的で運行を行っているものが 21 自治体であり、また、乗合バス事業者の営業路線に対して市町村が補助しているものが 21 自治体である。

コミュニティバスの運賃設定の状況

運賃は、100 円均一の路線が 5 割以上。200 円均一の路線が 3 割。全体としては、均一運賃が大半で、一回いくらという分かりやすい運賃体系になっている。整理券をとって乗るタイプの距離・ゾーン制をとっている路線が 17.3%ある。

コミュニティバスを運行していないのは、扶桑町、岩倉市、あま市、半田市、蒲郡市の 5 市町。ほとんどの市町村で運行している。

定時定路線による運行とデマンド運行

バス運行は、2つの形で運行されている。

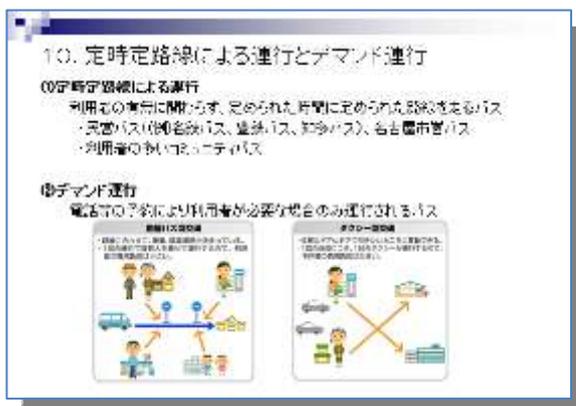
1つは路線バス型交通で、定時定路線による運行。利用者の有無に関わらず、定められた時間に定められた路線を走る。

もう1つはタクシー型交通で、デマンド運行。こちらが、最近増えている。利用者がいるとき、予約があったときに走っているバス。

様々な車両による運行

バス車両は、法的には 11 人乗り以上のものをバスという。大型のものもあるが、小型のものもある。日進市のくるりんバスは、日野のポンチョ。ノンステップで、小型でもある程度人が運べる。誰が見てもバスだとわかる。

ワゴン車両、タクシー車両を使用しているものもある。



コミュニティバスの市町村別運行形態

都市部では運行をバス会社に委託する道路運送法第 4 条での運行で、市町村がバス会社に委託しているものが多い。実際のドライバーは、バス会社の社員である。山間部では、市町村自らが有償運送する道路運送法第 79 条での運行が多い。

日野ポンチョ <http://www.hino.co.jp/poncho/>
くるりん日進
http://www.youtube.com/channel/UCBK-07vNbXC_yYJJa_rQNOQ

コミュニティバスの実例

実例をいくつか紹介。

豊田市は、平成の大合併で、広い市域になった。どうカバーするか？市の中心部、旧豊田市の市街地と周辺地域を結ぶコミュニティバスが、とよたおいでんバス。基幹バスで、白とオレンジのツートンカラー。この中心部へ向かうバスと、もう1つ、地域内を回る地域バスがある。様々な車両で、昔の町村部で走っていて、定時定路線のものと、デマンド運行のものがある。

松平地区では10人乗りジャンボタクシーが、朝夕は定時定路線、昼間はデマンドで使われている。デマンド運行では路線外も走っている。利用予約が要るので、タクシー運行に近い。

とよたおいでんバス

http://michinavitoyota.jp/main/c_train-bus/bus_oiden.html

みちなびとよた(豊田市移動支援ポータルサイト)

<http://michinavitoyota.jp/main/index.html>

一宮市は、主に名鉄バスが走っている。名鉄バスがカバーできないところを、i-バス(あいばす)が走る。また、生活交通バスは、i-バスほどの利用はないが、バス路線がほしいという自治区が中心となって運行している。ニコニコふれあいバスや千秋ふれあいバスがある。

i-バス(一宮市地域ふれあい課)

<http://www.city.ichinomiya.aichi.jp/division/chiiikifureai/bus/i-bus/index.html>

設楽町、東栄町、豊根村では、3町村共同による、おでかけ北設基幹バスを運行している。なので、隣町も走り、互いに乗り入れしている。他に、おでかけ北設支線バスと、おでかけ北設支線バスがない時間帯にデマンド走行する、おでかけ北設予約バスがある。

この3町村では、設楽町の田口にしか高校が無く、東栄町にしか総合病院が無いので、隣町へ行く必要があり、バスを乗り入れる必要がある。民営バスは、田口へ行くバスの1路線だけしかない。それぞれのコミュニティバスが相互に乗り入れる、大変珍しい事例だ。

おでかけ北設(北設楽郡公共交通活性化協議会)

<http://www.town.shitara.aichi.jp/odekake/>

安城市には、名鉄バスが走っているが、それほど路線は多くない。あんくるバスはバス車両を使った定時定路線の運行で、循環型バスで市内をぐるぐる回る。

あんくるタクシーは、あんくるバスが走らない空白地域において、タクシー車両を使ってデマンド運行しており、10月から運行し始めた。これは、自宅の最寄りのバス停(あんくるタクシーの停留所)から、あんくるバスのバス停までしか使えない。あんくるバスに必ず接続していて、タクシーというが、バスに近いデマンド運行になる。

あんくるバス路線図 全体地図

<http://www.city.anjo.aichi.jp/kurasu/dorokotsu/documents/rosennzu.jpg>

あんくるタクシー

<http://www.city.anjo.aichi.jp/kurasu/dorokotsu/ankurutakusi.html>

武豊町には、バス路線が全く無い。ゆめころんが定時定路線、乗合タクシーがゆめころんの空白地域をデマンド運行している。

ここでは、地域住民による利用促進活動がある。武豊町コミュニティバス利用促進友の会が、マイベンチづくり、おでかけレシピカード等、積極的利用を進めている。

武豊町コミュニティバス「ゆめころん」⇄武豊町乗合タクシー

<http://www.town.taketoyo.lg.jp/planning/town/townTraf/entry.html/page/2/>

刈谷市には、運賃無料の、刈谷市公共施設連絡バスがある。運賃無料なので、法の適用外である。

刈谷市 公共施設連絡バス

<http://www.city.kariya.lg.jp/shisei/machizukuri/kotsu/basu.html>

コミュニティバスの課題

住民からの様々な声がある。住民のこうした要望に、どこまで応えていけるか？

既存の民間バス・タクシー会社と競合する。住民の声を反映したバス路線は、民間のバス路線と重複する場合が多い。デマンド運行は、バスとタクシーの中間で、民間のバスやタクシーの事業者の経営を圧迫する可能性もある。

運賃は、100円均一、200円均一が多いが、かかった経費は、400円、500円とか、もっとかかるのが実情である。運賃収入は、経費の10%~30%分しかない。100円の運賃と、400円の持ち出しというようなことになっている。運行拡大するほど、費用がかかる。名古屋の市バスは200円だが、4~5割しか収入はない。

隣接市町村への乗り入れも課題である。隣の町の駅へ乗り入れようとするとき、隣どうしで運賃が違くと、問題になる。こちらが100円で、向こうが200円。うちは100円だが、隣は無料だとか。また、隣市にある鉄道駅へ乗り入れたいが、その市ではバスを運行していない時などは、市町村間の調整が必要になる。

愛知県のバス路線維持確保対策

県は、広域的自治体。民営バス路線のうち、広域的・幹線的路線に支援することとしている。

平成23年度愛知県バス運行対策費補助金を入れたのは、5社19路線。1億円強。市町村跨ぎの路線。

市町村運行のコミュニティバスには、地域

公共交通会議等を通じて、情報提供等をしている。金銭面の支援はしていない。



平成23年度愛知県バス運行対策費補助金交付路線

<http://www.pref.aichi.jp/cmsfiles/contents/000059/59975/heisei24nendo.pdf>

愛知県では、「エコモビリティライフ」(エコモビ)を推進している。「エコモビ」のメリットは、まず、環境にやさしいこと。

2つめのメリットは、自家用車から鉄道・バスへ移行することで、交通事故のリスクが減ること。一生涯自家用車の運転を続けた場合5人に2人が人身事故を、300人に1人が死亡事故を起こす可能性がある、といわれている。

3つめのメリットは、カロリー消費量が増えて、健康にいいこと。

県内各地のイベントなどで、「エコモビ」のPR活動をしている。また、第1水曜日を「エコモビの日」としてPRしたり、『「エコ通勤」の進め方』を作成したり、「エコモビ」に関する取組をした団体を表彰する「エコモビ推進表彰」を実施している。

より良いコミュニティバス運行のため重要なこと

1つめは、実情を知ろうということ。バスの利用状況や市町村の負担について知る。

地域公共交通会議には、地域の代表も参加する。ところが、参加する代表が一度もバスに乗ったことが無い、という話が出る。利用状況や市町村の負担額は実際にはこんなもの

だと、市民・利用者にも知ってもらいたい。

2つめは、経営者の1人としての意識を持って、みんなで一緒に考えようということ。

バス会社やタクシー会社の社員が、他人が羨むような給料を貰っているとは思わない。バスが走るには、それなりの負担が要る。100円、200円均一というのは分かりやすい、利用しやすい。しかし、その裏で、誰かが負担している。

3つめは、バスを積極的に利用しようということ。

アンケート調査をして、路線を引くが、利用状況は全く違う結果になることもある。あったらいいのではなく、実際に乗ることが必要だ。掛け声だけでなく、必要だと言うなら、乗ること。

…ということで、お話は、一旦、終わり、2月8日(金)・9日(土)「育もう公共交通「バス」で支える明日の暮らし」の宣伝。

豊田市発 全国行き ~「クルマの街」豊田市で明日の地域公共交通を考える~ **豊田市** ← 全国

育もう公共交通「バス」で支える明日の暮らし

●開催日 平成25年 2月8日(金)・9日(土)
●会場 豊田市福祉センター ホール(愛知県豊田市錦町1-1-1)
●定員 300名(入場無料・定員になり次第締切)
●申込方法 裏面の申込書にご記入の上、E-Mail または Fax にてお申し込み下さい。

テーマ

地域住民の足となる公共交通は、地域(行政・住民・企業・交通事業者)が自らで確保せねばならない時代。それぞれに抱える問題・課題を共有しながら、明日の暮らしを支える地域公共交通のあり方を「クルマの街」豊田市で探る。

プログラム

2/8(金) シンポジウム 13時15分 開演(12時30分 開場)
ト・タロコ ディネ タ : 太田勝敏(公財)豊田市交通研究所
総合司会: 稲葉寿美(フ)アナウンサー

- 国土交通省講演
- パネルディスカッション「地域から発信する地域のバス創り」
モデレータ 伊豆原浩二(愛知工業大学客員教授)
コメンテータ 村田 有(中部運輸局自動車交通部長)
パネリスト 広瀬 進(高岡ふれあいバス運営協議会会長)
竹田 治(NPO法人 バスネット 理事長)
和田 光弘(NPO法人 がんばらまの佐久間 代表)
- 徹底討論「課題に挑む地域公共交通の明日のために」
進行 稲葉 寿美(フ)アナウンサー
コメンテータ 太田 勝敏(東京大学名誉教授・公財)豊田市交通研究所所長
アドバイザー 加藤 博和(名古屋大学大学院環境学研究所教授)
松本 順(株)みちのりホ ルディングス代表取締役
高野 裕章(豊田都市計画課/地域公共交通コ ディネ タ)

■ パネル展示(全国事例など)
※シンポジウム終了後、意見交換会を予定しております。

2/9(土) おいでんバスで巡る豊田市 受付:8時45分~9時15分
(受付場所:とよた ecofu town 豊田市元城町3-11)

視察コ ス①市街地コ ス(FCHV BUS(燃料電池バス)に乗りトヨタ会館を見学)
②足助方面コ ス(足助の重要伝統的建造物群保存地区を見学、「中馬のおひなさん」開催中)
③環境学習コ ス(豊田市自然観察の森を見学、環境モデル都市シンポジウムに参加)

参 加 費:実費負担 ※詳細はWebサイト参照 http://www.tlri.or.jp/bus_sympo/ **「とよたバスシンポ」** 開催

主 催:豊田市 共 催:国土交通省中部運輸局/中部バス協会
後 援:愛知県/愛知県タクシー 協議会 企画協力:公益財団法人 豊田市交通研究所

続いて、質問へ。

■ 質疑に答えて ■

● 法 79 条での、NPOによる福祉有償運送の状況は？

● 地域公共交通会議をどうクリアするか？
(森島) 福祉有償運送は、県では、健康福祉部が担当していて、私どもには、詳しい情報が無い。名古屋市や春日井市等でやっている。福祉有償運送の場合、乗務員に福祉や介護の知識も必要だと思われる。

● 高齢率が高いところだと、バスを望むが、できればデマンド運行や福祉有償運送の方のように、きめ細やかにする方がいい。

(森島) 民営事業を圧迫してまでやることかをよく検討する必要がある。

既存の会社に支援してやってもらったらどうか、ということもある。どっちがいいか？

● 刈谷市は、無料。そうしたサービスを受けられるところと、そうでないところがある。東三河の山間地、奥の方では、高いタクシー代を払って、人工透析に通う。

オンデマンドにも興味がある。エコモビリティの、「エコ」、環境ということなら、奥の方の人たちは、水を守っている。奥の方の人たちが居なくなると、水源を守る人が居なくなる。環境の面でも、問題となる。

歳をとって車の運転ができなくなる。また、「小学校一年生問題」というのがあって、バスが走っていないので、親が子どもを送り迎えしないといけな。なので、母親が働けなくなる。バスは、生活を守る手段。

エコモビの中に、水源を守るという観点はどうか？

(森島) 三河山間地のコミバスにだけは、特別に補助を出している。

- 大きくものを見て、同じにできるといい。

(森島) 税の使い方の問題になる。

- 赤字補填をしているのか？

(森島) 現実には、補助には限度額があるので、満額補填できない。一定数の利用があれば全額補填だが、それ以下だと、差が出る。

- コミュニティバスは、全て、市町村が委託したり、あるいは、自らが運営しているのか？

(森島) 高蔵寺のサンマルシェ巡回バスなど、そうではないものもある。

- 京都の醍醐のバスは、住民の自主運行。税金を入れるより、その方が望ましいのではないか？

(森島) 地域によっては、そういう取り組みもされている。豊田市と合併した旧旭町の旭地域バスは、旭町の各世帯から会費をいただいて、運行経費に充てている。

しかし、これは、少数派。

三重県松阪市は、市はこれだけしか出さない、不足分は地元で、ということで、地元が負担している。

自己負担、税金の半々程度でどうかということもある。医療でも、窓口で3割負担。残りの7割は、給料と会社で半々の負担。ということは、6.5割が自己負担。

- 京都の醍醐も、ある病院がお金を出している。営利企業が出すというのは、難しいか？

(森島) コミバスを従業員送迎バスとして使ってもらうことも考えられるが、始業時間に合わないとか、交替勤務だと夜の時間が合わないとか、そういった理由で、自分のところで、会社で送迎バスを持つ場合が多い。

- 「エコモビ」で表彰された大口町では、パロマ等の従業員の通勤手段として使えない

かということで、大口町は、企業からお金を貰っている。

(森島) 企業への来客の人にも使って貰えば、というように、うまく話を持っていけば、できるという場合もある。

- 名古屋市の敬老パスは、バスの問題だけではなく、活性化とか、福祉の面でもいい。バス事業としては、130億円の赤字でも。元気に年寄りが出て行く。百貨店、イベント、医者、…タダだから出て行く。

(森島) コミバスでも、65歳以上無料というところもある。

じゃあ、お金を払ってくれる人は誰か？高齢者が街に出てくるのはいいが、誰がバス路線の維持費を負担してくれるのか？

コミバスで、30分に1本、1時間に1本の運行頻度はあまり無い。



● 瀬戸市では、デイサービスがたくさん増えた。学区ごとにある。

デイサービスのバス、リフト付きバスがたくさん走っている。1つの施設で、2台、3台ともっていて朝夕は通所に使うが、昼間は置きっぱなし。活用できるようになるといい。昼間、デイサービスのジャンボタクシーのような、民間の資源を活用できないか？

バスのスケールメリットが無くなっているから、民間のバス会社が手を引いている。

困っているのは、品野や水野。閑散としてるところから、充実の要望が出る。でも、乗らない。

行政が全部決めて、設計しないとイケないのか？

● 有償、無償とあるが、ボランティアでどうか。青パト(=青色回転灯を取り付けた自動車による防犯パトロール)でガソリン代を出しているように、実費だけ貰いながら。そういうのを、無償扱いにならないか？

人材の問題もある。新城では、10年ぐらい福祉有償運送をしていた四岳館というNPOがあったが、運転する人が高齢になって活動を止めた。

地域の資源として、運転するという人を活用できないか？

(森島) 運転する人は、供給過剰。それに比べて、乗る人が少ない。

● 小牧市で、タクシー会社に市が委託してデマンド運行をやるというのが出ていたが？

(森島) タクシー会社は、空車で寝ているよりは、デマンド契約で、一定の委託料を市から貰う方が良いと考える。

でも、利用者があるなら、デマンド契約よりも、タクシー運行の方が経営的に良いと判断すると思う。

● 財政的に、これ以上は難しいのではないか？

(森島) このままでは行き詰まる。どう負担するかだ。

● 救急車や消防車が遊んでいても文句は出ない。それと同じように、バスがカラ(空車)で走っていてもいい、ということならいいが。

モノの考え方を变えて、山の中でも暮らせるようにする必要がある。

