

## 現地調査報告メモ

### 1. 鯖江市調査

#### ● コミュニティバス(つつじバス)の概要

- 平成 10 年より運行していた福祉バスを一般の利用者が利用できるように拡大する形で、平成 13 年 4 月 1 日よりコミュニティバス化して運行開始。
- 運行委託は当初は福井鉄道バスが主であったが、徐々に鯖江市内の貸切バス事業者に委託先が替わり、現在は貸切バス事業者 3 社と、タクシー事業者が合弁で設立した「つつじ」という会社の 4 社に、一般競争入札で委託している。
- 全て同一のコミュニティバス型の車両で運行。
- 委託費は総計 8700 万円で、運賃収入はすべて市に入る(事業者のインセンティブはない)契約形態になっている。運賃収入は約 1000 万円(収支率約 12.6%)。
- 市内のバスのほぼ全てをコミュニティバスで賄っているため、コミュニティバスと福井鉄道への支援を合わせて約 1 億 4000 万円を支出しており、市の歳出総額の約 0.5%と、比較的支出が多くなっている。

#### ● 網形成・再編実施計画によるコミュニティバス再編について

- 平成 29 年 4 月に再編実施計画に基づいてコミュニティバスを再編。平日は通勤・通学に利用しやすい時間帯・系統を新設し、11 系統 68 便から 17 系統 77 便に増便した一方、土休日は朝・夜を中心に減便となった。
- 休日の減便の影響によって利用者数が想定以上に減ってしまった。また従来慣れ親しんだダイヤから変わったことで利用しづらくなったという声も聞かれる。
- 休日が減便となった理由は、再編実施計画の認定に当たりトータルのコストを縮減する必要があり、利用実績が少なかった土休日の朝・夜便を減便することになった。コストは減ったが、それ以上に収入が減っている状況になっている。
- 運転手不足・確保困難によりやむを得ず減便、という状況ではないが、再編によって朝・夜の運行が増えたため運転手の勤務条件・やり繰りが難しくなった、という事業者の声も聞かれる。
- つつじバス運行開始から暫くはルートの検討などで地域住民とワーキングなどを行ったことはあるようだが、再編前の形態に落ち着いてからは大々的に

住民の意見を聞くような機会は設けておらず、再編に当たっても特にワークショップなどを行ったわけではない。利用者数が減ってしまったことで、再度見直しの必要性があるため、今後様々な声を聴取・反映していく。

- **ICTの活用(情報提供)について**

- リアルタイムでバスロケーションをインターネットで見られるシステムは、積雪時に運行状況の問合せが市役所に殺到し、対応が難しかったことが最大の導入契機である。
- 高齢の利用者自身が見ている場合もあるが、家族などが操作して確認しているという実態もあるようだ。通学便があるので、学生は自身で確認し、乗車している。
- 病院の待合室にも表示し、主な利用者への情報提供手段となっている。
- 利用履歴はICカードがないので採れていない。運転席に設置されたバスロケの車載器(タブレット)に、降車時に運転手がボタンを押す形で利用者数は記録しているが、ODとしては把握できていない。
- 市全体でオープンデータ・ICT活用を推進しているため、上記のようなシステムを構築するハードルは高くないようだが、計画・検討のフィードバックへの活用までは至っていない。

- **立地適正化計画・まちづくりとの連携について**

- 網計画とセットで立地適正化計画を策定した。もともと市街化区域(市街地)の範囲が狭いため、市街化区域のほとんどを居住誘導区域としている。
- 子育て世代を中心に福井県で唯一人口が増えている自治体であるため、子育て関係施設(保育所・認定こども園など)を公共施設と合築して誘導区域で再編していくという計画はある。
- 若い世代が新しく住宅を購入するのは、旧市街地ではなく、田んぼを宅地化した住宅地。福井鉄道沿いの市街地は古い街道沿いの街並みであり、空き家が増加している。空き家の活用策として、サテライトオフィスにリノベーションしている例があるが、その他にまちづくりとして盛り上がりを見せているところはまだない。

- **論点**

- コミュニティバスによるネットワーク再編の方法論
- 広域調整の課題(計画認可や補助金配分調整などにおける県の役割)
- さらなるICT活用の可能性

## 2. 盛岡市調査

### ● 盛岡市の交通政策の概略

- 盛岡駅と盛岡バスセンターの2拠点を中心に、中心部を循環する「でんでんむし」と郊外の拠点を結ぶ「基幹バス」、郊外の「ゾーン(支線)バス」で構成されるシステムを、オムニバスタウン事業の補助を受けて構築した。
- 盛岡市交通戦略(2008年策定)にて、バスを中心に公共交通の利用を促進し、自家用車の利用を抑制しようという目標が掲げられており、都市計画道路の整備なども公共交通軸を重点的に整備していく方針などが示されている。
- 高齢者(70歳以上)のお出かけ支援として、自宅最寄りバス停と市街地エリア内が乗り放題となる「まちなかおでかけバス」(利用者負担5000円)を発行している。また、いわて銀河鉄道の割引切符もあり、これらが盛岡市の公共交通政策関係支出の大部分(約5000万円)を占めている。

### ● ゾーンバスシステムの実態

- 松園地区・ニュータウンで運行されているゾーンバスは、基幹・支線ともに運行頻度も高く、多くの住民に利用されており、定着している。
- 松園ニュータウンは1970年代に主に入居が始まり、全体で約17000人の人口を抱える大規模住宅地である。初期に竣工した地区では高齢化が進行しており、ゾーンバスの系統も生活の変化に応じて徐々に変化している。
- 都南地区は地域が東西に広いという地理的条件、青山地区は市街地に近いことと並行する鉄道との関係によって、ゾーンバスシステムは定着せず、個別の系統が残ってしまっている。

### ● 盛岡市周辺の路線バスの経営について

- 岩手県交通と岩手県北自動車の二社が主なバス事業者で、市内の路線バスは主に岩手県交通が、北部を中心とした都市間路線を岩手県北自動車が行っている。(バスセンター発着便は約2:1の比率)
- 岩手県交通はかつて国際興業の傘下であり、盛岡バスセンターも国際興業が所有者だったが、現在では資本関係はない。岩手県北自動車はみちのりホールディングスの傘下にあるが、各社の経営状況や経営再建に関しては盛岡市としては関知・関与していない。(岩手県バス協会・バス事業協同組合などが全体としてのコーディネートをしている)
- 両社ともに経営破綻を経験してきた事業者であるためか、運行コストは全国的に見て低く抑えられており、路線バスに対する盛岡市からの赤字補助は極めて限定的にしかなされていない(県と市による協調補助を行っている1路線に200万円のみ)。

→企業努力によって公的負担が少なく済んでいる半面、特に岩手県交通は車両の更新が進んでおらず、老朽化した車両が多い印象。盛岡市ではノンステッ

プバスの購入補助制度を用意しているが、補助を受けると市内しか運行できなくなり、市外に延びている路線網で運用する上で都合が悪いため、購入補助は実績がない。(岩手県北自動車はみちのり HD による共同購入などの取組みによって比較的更新されていた印象)

→市による補助がなされていないため、逆に各路線の収支状況などの詳細情報も市としては把握できていない。

- コミュニティバスやデマンド交通は盛岡市と周辺市町では運行されていないが、患者輸送バス(無料)やスクールバスの一般混乗は実施されている。患者輸送バスは福祉部局の管轄で、年間 1000 万円程度の予算で運用されている。

#### ● 地域公共交通網形成計画について

- 両計画とも、平成 30 年度に策定する予定で、現在は内部で検討を進めている段階(立地適正化はコンサルまで決定)。
- 周辺の自治体は既に網形成計画は策定済みであるが、盛岡市は総合交通計画・都市交通戦略があったため計画策定は遅くなってしまった。当然ながら周辺町村と整合を図っていなければならぬが、一体の計画として作る予定はない。(岩手県として県版の網計画を策定する動きもあったが、担当課長が異動になってしまったため今後は不透明)
- これまでの計画は中心市街地活性化に主眼が置かれていたが、網計画では郊外の空白地帯のモビリティ確保などが新たな目的として加わる。その中で、現在は運行していないコミュニティバスやデマンド、上述の患者輸送バスなどを含めたあり方を検討していくことになるだろう。

#### ● 立地適正化計画について

- もともと市街化区域をあまり拡大してこなかったため、市内に宅地が十分に供給できず、周辺市町に人口が流出してきたという経緯がある。
- 立地適正化計画については、現在の市街化区域の多くは居住誘導区域として設定したいという考え。そのなかには松園ニュータウンなど郊外住宅地も含まれ、バスネットワークの維持(網計画)と一体的に検討していきたい。

#### ● 論点

- 「企業努力」と「公的負担」のバランス
  - ◇ 「路線バス」でどこまでサービスを提供できるか。利便性の高いシステムによる利用促進と運用の効率性のバランス。
- 周辺自治体との計画の調整と費用負担のあり方
  - ◇ バスロケーションシステムなど共通で運用されているものへの負担は盛岡市に過度に集中している