

論 説

自治体による生活交通再生の評価と課題 (Ⅲ)

— 京都府内地方部における乗合バスに焦点をあてた検証 —

土 居 靖 範

目 次

はじめに

1. 京都府内乗合バス事業の現状
2. 規制緩和以降京都府内乗合バス事業の新動向をもたらした背景
3. 綾部市営「あやバス」の運行と課題
(以上, 第 48 巻第 6 号に掲載)
4. 京丹後市内の「上限 200 円バス」の運行と課題
5. 京都府内のコミュニティバスの事例研究
 - (1) 京都市「醍醐コミュニティバス」の運行と課題
 - (2) 長岡京市「はっぴいバス」の運行と課題
(以上, 第 49 巻第 4 号に掲載)
6. 京都府内の自主運行バスの現状と課題
 - (1) 舞鶴市の自主運行バス運行と課題
 - (2) 福知山市の自主運行バス運行と課題
7. 京都府内のデマンド交通運行の現状と課題
 - (1) 全国のデマンド交通台頭の背景と現状
 - (2) 長野県安曇野市のデマンド交通「あづみん」などの紹介
 - (3) 京都府内のデマンド交通運行状況と課題
(以上, 本号に掲載/下記 8 以降は, 第 50 巻第 2・3 号に掲載の予定)
8. 京都府内の自治体による生活交通再生の評価
9. 京都府内の自治体の課題—本当に利用される生活交通の再生を
10. 京都府をはじめ全国の生活支援交通の実現のために, なにが必要か

6. 京都府内の自主運行バスの現状と課題

5 で述べたコミュニティバスは何らかの形で自治体に関与するものが圧倒的に多い。今や市町村の公共交通確保策の定番といえる状況といえる。しかしそうした中でも行政に頼らず、あるいは行政が拒否したため、住民組織や NPO 法人等民間で主導的にコミュニティバスを運行するものがある。それらは「自主運行バス」と名づけられる。

「自主運行バス」は自家用車(白ナンバー)による定時定路線のバス運行が特徴で、道路運送法の 79 条(旧 80 条)による有償運送が認められている。京都府内では京都府舞鶴市, 福知山市,

綾部市於与岐(およぎ)町⁶⁻¹⁾ および京都市右京区の水尾地区(水尾自治会バス)⁶⁻²⁾で「自主運行バス」が現在運行されているが、本節では前 2 者を取り上げたい。

他地域の事例を少し紹介すると、長崎県五島市福江(ふくえ)地区の巡回バスがある。五島列島にあるこの地区では、人口減少や公共事業の削減、島外資本の大規模小売店の進出等で疲弊する中心市街地の商店街組織がコミュニティ再生事業を展開するなかから、商店街を巡回するバスの自主的な運行を開始し、利用客を増やすなど、コミュニティビジネスとして成果をあげている。

利用者数が少ない地域ではバス車両での運行でなく乗り合いタクシーとしての運行事例がある。宮城県石巻市では運行協議会が 9 人乗り車両 2 台を使用し 2 ルートを定時定路線で運行している。運賃は地域内は 300 円均一で、地域を跨がる場合は対キロ制である。利用の有無にかかわらず 1 世帯あたり月 546 円を負担している(2006 年度)。

(1) 舞鶴市の自主運行バス運行と課題⁶⁻³⁾

まず舞鶴市岡田上地区で 1973 年 11 月から 1 路線の「自主運行バス」運行が開始され、現在市内全体で計 7 路線が運行されているので、その概要から見ておきたい。「自主運行バス」とは、路線バスの撤退や定期航路の廃止で、住民の移動確保が困難となった地域において、当該地区毎の自治会等が組織した「バス運行協議会」が運営主体となり国土交通省運輸局の許可を取得し、運転手の雇用あるいは派遣で運行されている路線バスである。車両購入や更新は補助があるが車庫は自前である。舞鶴市および京都府が赤字分の財政補助で支援している。主な利用は保育園園児、小中学生と高齢者の通院や買い物客である。

表 6-1 のように 2010 年 12 月現在、計 7 地区においてこの自主運行バスが平日運行されている(ただし、岡田中バスのみ土曜日も運行)。1 日の運行本数は 3 ~ 4 便で、使用バスは地域の地形や利用実態にあわせて 1 台で 10 ~ 47 人乗りである(ただし岡田中バスのみ 2 台)。7 地区を運行開始年月順に並べると岡田上バス(1973.11)、池内バス(1993.10)、岡田中バス(1994.10)、

6-1) NPO 法人「於与岐みせん」が過疎有償運送事業として 2010 年 5 月 1 日から運行を開始した。運行日は月・水・金曜日で 1 日 6 便、於与岐町から綾部市立病院前間を 3 往復する。乗車できるのは同会員 96 世帯 250 人である。第 1 便は弥仙口を 7 時 20 分始発で綾部市立病院前 8 時 13 分着。この間の運賃は大人 400 円、小学児童 100 円である。最終第 6 便は綾部市立病院前 16 時発で、弥仙口 16 時 50 分着となっている。

6-2) 高橋愛典「非営利組織によるバス運行の展望」(日本交通学会 2003 年度研究大会報告集, 2003 年 11 月)によると、同地区では 1966 年以来最寄りの国鉄保津峡駅とを結ぶバスが黙認で運行されてきた。年間約 280 万円の経費は運賃と町内会費だけでまかなえず存続の危機に瀕した。その対応として 2003 年 4 月に道路運送法の 80 条による許可をとり、右京区から年間 100 万円を上限とする補助金を受けて運行されている。

6-3) 本節の執筆にあたっては、舞鶴市市役所の企画管理部企画室地域振興課および同課交通対策係での聞き取り調査、同市のホームページの「自主運行バス」と下記の資料を参考に行っている。
・国土交通省 総合政策局 総合政策局ホームページの公共交通活性化事例集収録 = http://www.mlit.go.jp/sogoseisaku/transport/pdf/069_maizuru.pdf の「舞鶴市(京都府): 自主運行バス—地域住民自らによる運行を決断した自主運行バス」

青井校区バス（1994.10）、西大浦バス（1994.10）、杉山・登尾バス（1995.8）、多門院バス（1996.1）となる。岡田上バスと岡田中バス以外は、JR 西舞鶴駅前あるいは JR 東舞鶴駅前を起点としている。

7 地区の 2009 年の年間利用者数はピーク時の 83,000 人を切り、7 万 2,000 人と減少気味である。

以上は概要である。以下詳しく見ていきたい。

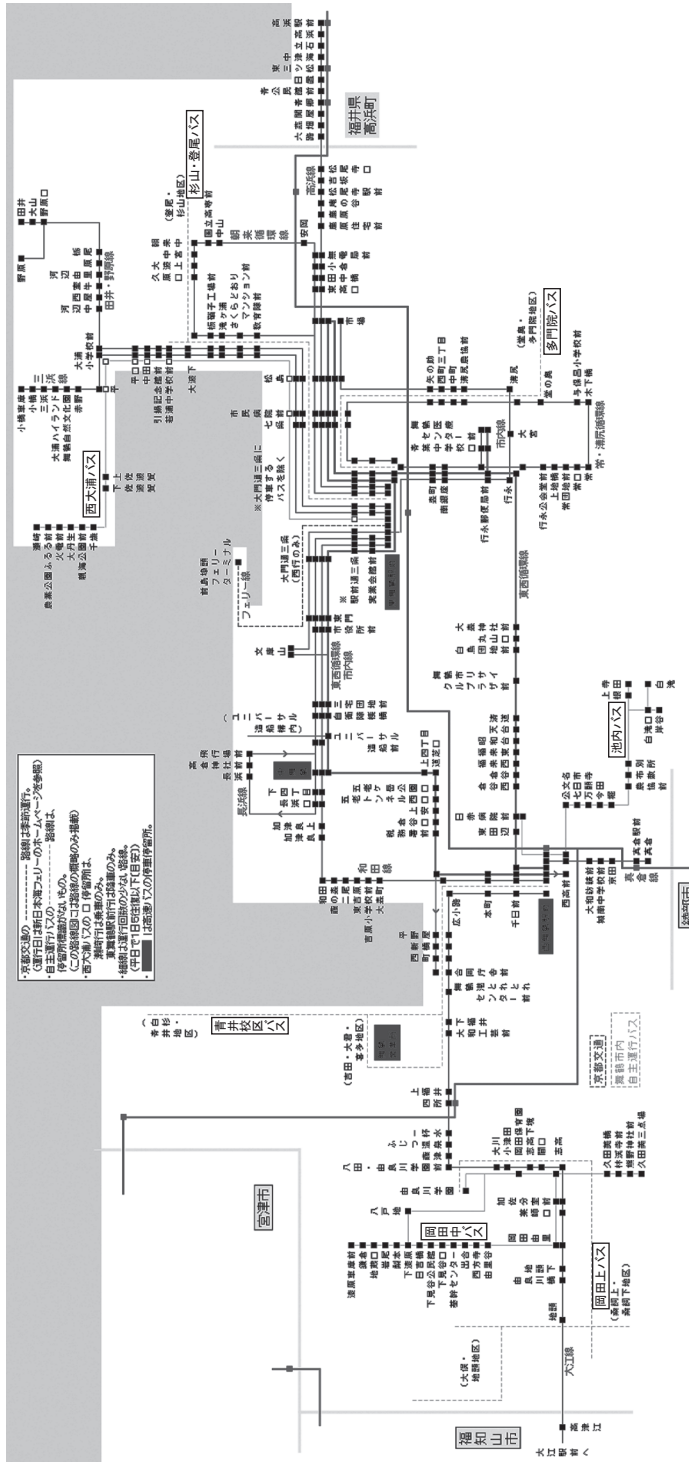
表 6-1 舞鶴市の自主運行バスの概要（運行開始順）

自主運行バス名	岡田上バス	池内バス	岡田中バス	青井校区バス	西大浦バス	杉山・登尾バス	多門院バス
運行組織名	岡田上バス運行協議会	池内バス運行協議会	岡田中バス運行協議会	青井校区協議会	西大浦協議会（JA舞鶴東支店内）	杉山・登尾協議会	多門院協議会
開始年月	1973. 11	1993. 10	1994. 10	2004. 10	2004. 10	2005. 8	2006. 1
主なルート	地頭～八戸地	岸谷・白滝～西舞鶴駅（日赤）	上漆原～岡田由里	瀬崎～東舞鶴駅	白杉～西舞鶴駅	杉山～東舞鶴駅	黒部（多門院）～東舞鶴駅
運行キロ	23.6	22.4	16.5	20	10.4	13.7	7.4
便数	1日4往復／土日祝日運休	1日4往復／土日祝日運休	1日3往復／土日祝日運休	1日4往復／土曜日3往復／日祝日運休	1日4往復／土日祝日運休	1日4往復／土日祝日運休	1日4往復／土日祝日運休
車両／定員	あけぼの号」小型バス 29人	「かじか号」小型バス 25人／バイオデゼール燃料使用	「あかいわ号」小型バス 28人／「あかいわ2号」10人	「ししょのうら（四所の浦）号」／小型バス 28人	中型バス 47人	「スマイル号」ワゴンバス 10人	小型バス 29人
車両購入年	2006年更新	2000年更新	2004年更新／2009年新規	2004年新規	2004年新規	2005年新規	2005年新規
大人運賃の幅	対キロ制 150円～730円	対キロ制 150円～560円	対キロ制 150円～790円	対キロ制 150円～510円	対キロ制 150円～700円	対キロ制 150円～550円	対キロ制 150円～300円
備考		電動車用リフト付	バス2台	電動車用リフト付／土曜日も運行	舞鶴湾汽船定期船の廃止代替運行	電話予約制	

（出所）舞鶴市のホームページの「自主運行バス」

http://www.city.maizuru.kyoto.jp/cgi-bin/odb-get.exe?WIT_template=AC020000&WIT_oid=icityv::Contents::3155 や各運行協議会からの聞き取り等より作成

図 6-1 舞鶴市のバス路線図



(注) 自主運行バスは [] で囲っている。
 (出所) sewatari 氏作成の WEB 京都府丹波・丹後地方のバス案内
<http://hp1.cyberstation.ne.jp/sewatari/bustime/tanba/rmaizu.html#osen> (2011 年 1 月 6 日アクセス) より

写真 6-1 JR 西舞鶴駅前から
発車する池内バス写真 6-2 JR 西舞鶴駅前から
発車する池内バス写真 6-3 青井にある青井校区
バスの車庫写真 6-4 岡田中バスの「あか
いわ2号」写真 6-5 岡田中バスのバス停
標識と役員の方

①舞鶴市の位置等概要

舞鶴市は京都府の北東部を占め京阪神都市圏から 80～100km 圏域に位置する（前出図 1-1 参照）。東は福井県高浜町に、南は綾部市に、西は福知山市と宮津市にそれぞれ接している。周囲三方は山に囲まれ、北側は日本海若狭湾に面し日本海が最も深く湾入したところであり、海岸線一帯はリアス式海岸で延長は約 98.0km となっている。東西および南北のひろがりはそれぞれ 29.7km、24.9km（海上部を含むと 37.0km）であり、総面積は 342.15km² で京都府の総面積の約 7.4% を占め、京都市、南丹市、福知山市、京丹后市、綾部市について第 6 位である。天の橋立などの観光資源に恵まれ、近畿百景第 1 位に選ばれている。

総人口は、2010 年 12 月 1 日現在で 88,655 人で、人口減少、少子化・高齢化が急速に進行し、特に 2010 年の高齢化率は 24.5% と全国平均を大きく上回っている。

市街地は舞鶴湾に沿って形成され、東西 2 つの市街地（田辺城の城下町として栄えてきた西地区と、海軍鎮守府の軍港として栄えてきた東地区）が広がっている複眼都市である。

公共交通機関の状況を見ておきたい。

都市間輸送を基本とする鉄道は、東舞鶴駅及び西舞鶴駅を中心に JR 舞鶴線、JR 小浜線があり、さらに第三セクターである北近畿タンゴ鉄道（KTR）宮津線がある。駅乗降客について、JR 東舞鶴駅の乗降客が年間 50 万人、JR 西舞鶴駅が年間 59 万人とほぼ同等の利用となっている。

バス輸送については、バス事業者として旧京都交通株が市内一円を運行していたが、2005

年 4 月の企業倒産で路線廃止を含む再編が大規模に実施された (詳細については「2 の (2) 京都交通網の倒産・会社更生」で前述している)。

このほか、舞鶴若狭自動車道と京都縦貫自動車道といった高速道路、北海道の小樽港とのフェリー航路などがあり、近畿北部の中核都市として、交通の要衝となっている。

②舞鶴市の自主運行バス運行までの経緯

舞鶴市での自主運行バス登場は極めて早い。1973 年に舞鶴市岡田上地区で路線バスが廃止されたが、地域にとっては生活の足が必要ということで、自治会、婦人会等が中心となり「バスの会」(その後バス運行協議会と改称)を組織し、道路運送法 80 条による有償運送許可をこの会自体が受け、運行が開始されたことにはじまる。

その後少子高齢化も進んだため、市の人口は減少が続き、モータリゼーションの進展とも重なってバス路線・湾内定期航路は利用者減から大部分が赤字となった。事業者から運行路線・航路の撤退の申し出があり、各地域において通学・通院等の生活の足の確保が課題となった。各地域では生活の足確保のため協議の末、行政に頼らず独自のバス運行を行うことになった。この選択に際しては、先行の岡田上地区での自主運行バスの存在が大きかったと考えられる。

運行に際しては、各地域において、自主運行バスの必要性和負担等についての議論がそれぞれ行われた。その結果負担に相当するだけの必要性は無いと判断された一部地域においては、公共交通運行の要望は強いが、バスは確保されなかった。

最終的に 6 地区において、あらたに地域住民組織による自主運行バスが運行されている。おおむねどの地区も廃止された路線バス等のダイヤ、運賃、路線を引き継いでいるが、回数券を自治会長宅で販売したり、雪深く、利用者が少ない地域では四輪駆動の小型車両を導入するなど各地域の特性にあわせた運行が工夫されている。沿線住民も倒木が道路をふさいでいたりすると伐採、除去したり、除雪を手伝うなど「自分たちのバス」だという意識をもち、日々のバス運行に気を配っている。

自主運行バスは、市町村での「交通空白地域」に適用される道路運送法第 79 条 (旧第 80 条の有償運送) 許可を受けており、舞鶴市は自主運行している協議会に対して、車両の購入費など運行開始時に必要な整備費と毎年の運行赤字に対して補助している。年度により赤字の出なかった運行協議会もある。

運行にあたっては、地域ごとの自治会において別途、バス運行協議会が設立された。その組織主体は、会長・副会長・顧問・会計・理事 (数名)・監事である。西大浦、青井校区、杉山・登尾、多門院の各協議会は、地方自治法第 260 条の 2 第 1 項に規定された「地縁による団体」としての法人格を取得している (岡田上、池内、岡田中バス運行協議会には、法人格が無い)。

舞鶴市の支援は、①車両購入や、赤字額の補填の支援、②許可手続きの国、京都府との調整、

③税、労働保険等各行政との調整、④顧問会計士への監査等委託が主なものである。バス運転士は2種免許が必要なため、市内で運転者講習会が毎年1回実施されている。

③運行内容

各地区では、概ね1日2～4便の運行を行っている。運行ルートやダイヤの決定は協議会が行っており、学校生徒の通学時間帯や、通院者の便利な時間帯に合わせた運行となっている（杉山・登尾地区に関しては、電話での予約制の運行となっている）。運賃は廃止前の事業者の運賃が踏襲され、対距離制を採用しているため、長距離乗車の場合バス運賃は高額となる。

各地区独自で運行されているが、2005年度から「舞鶴市自主運行バス連絡協議会」が設置され、年に1回舞鶴市市役所で会議が開催され、各協議会の代表者と市の担当者が情報交換などし協力体制をとっている。市の窓口は企画管理部企画政策室地域振興課である。

舞鶴市と京都府は経費について補助金として表6-2の金額を援助している。自主運行に伴う赤字の半分は京都府による補助がなされているが、残り半分は舞鶴市が負担をしている。全体の補助金負担額は、7協議会で2009年1年間で約1200万円となっている。

表6-2 舞鶴市の自主運行バス利用者数・補助金額の推移

バス年度	利用者数（千人）	補助路線数	補助金額（千円）		
			京都府	舞鶴市	計
2001	51	3	1660	2064	3724
2002	39	3	2141	2360	4501
2003	44	3	2307	2556	4863
2004	44	3	1861	1915	3776
2005	73	6	2841	4060	6901
2006	83	7	4491	4864	9355
2007	79	7	4744	5301	10045
2008	77	7	6084	6857	12941
2009	72	7	6064	6200	12264

（出所）舞鶴市企画管理部 企画政策室 地域振興課資料

④自主運行バスの課題

舞鶴市は市民の外出支援・移動保障を「自治体の行うべき基本サービス」として位置づけるべきと考える。

自主運行バス運行の検討がされ、利用者の見直しなどから負担に相当するだけの必要性は無いと判断された一部地域においては、廃止路線の代替となる公共交通機関が今なお確保されていない。公共交通運行の要望は強いし、その後必要性は高まっている。自主運行バスはまちづくり・地域づくりの土台といえる。拡充する方向での検討が望まれる。

現行の自主運行バスについての課題として、まず第1にバス運賃の見直しの課題がある。運

賃は廃止前の民間バス等事業者の運賃が踏襲され、対距離制を採用しているため、長距離乗車の場合バス運賃は極めて高額となる。同じ京都府内の綾部市や京丹後市の住民が 200 円の運賃で利用しているため、バス運賃見直しの検討が望まれる。

第 2 に自主運行バス拡充の課題がある。少子化で通学の生徒の利用が減少している。どの路線も通学利用が主である状況から少子化により利用数の増加が期待出来ず赤字の補てんに今後の課題を抱えている。しかし補助金の絶対額は民間バス事業者に対する額と比較すると僅少である。今後高齢化でマイカー運転が出来ない層が「買い物難民」として増大しバス利用者が増大することが予想される。運行路線の見直しや土日曜運行の検討が必要と考える。また、JR 西舞鶴駅や東舞鶴駅に乗り入れていない路線は、乗り入れの検討が望まれる。

第 4 に、運行協議会の担当役員の苦労は大変なものがある。高齢化がすすむが、後継者難である。持続する体制づくりが課題である。

(2) 福知山市の自主運行バス運行と課題⁶⁻⁴⁾

福知山市では 1994 年 10 月 1 日より 3 地区同時に自主運行バスが運行されている。

①福知山市の位置等概要

京都府の北西部に位置し、由良川流域の福知山盆地にひらける福知山市は、京都市からは 60km、大阪市からは 70km の距離にある(前出図 1-1 参照)。北は与謝野町、東は宮津市・舞鶴市・綾部市・京丹波町に、西は兵庫県丹波市、豊岡市、朝来市、篠山市にそれぞれ接している。総面積は 552.57km² で京都府内では京都市、南丹市について第 3 位に広い。国道 9 号をはじめとする多くの国道や舞鶴若狭自動車道、JR 山陰本線・福知山線および北近畿タンゴ鉄道宮福線などが通る北近畿の交通の要衝となっている。

福知山市は「鉄道の街」として栄えてきた。今も北近畿の中核都市で、周辺部からの通勤が多く、また高校は公私立あわせて 6 校もある福知山にとって鉄道は通勤、通学の足として欠かせない。鉄道による行動の起点は JR 福知山駅で、JR 山陰本線(園部～米子)・JR 福知山線(篠山口～福知山)・JR 舞鶴線(福知山～東舞鶴)と北近畿タンゴ鉄道宮福線(福知山～宮津)が乗り入れている。いずれも普通列車は 1 時間に 1 本で、他は特急中心のダイヤになっている。

2005 年 11 月の JR 福知山駅の高架開業による福知山駅周辺整備事業の更なる促進や恵まれた自然環境を生かしながら、「北近畿をリードする創造性あふれるまち」づくりを推進している(以上は福知山市のホームページなどを参考にしている)。

「平成の大合併」で周辺の三和町・大江町・夜久野町の 3 町を編入し、2006 年 1 月 1 日新

6-4) 本節の執筆にあたっては、福知山市役所の市民人権環境部生活交通課交通対策係での聞き取り調査、同市のホームページの「自主運行バス」<http://www.city.fukuchiyama.kyoto.jp/modules/smartsection/item.php?itemid=88>を参考にしている。また運行協議会の役員から聞き取り調査をした。

市福知山市が誕生した。これにより人口は初めて8万人台（過去最高は7万人台）となっている。なお2010年9月1日の推計人口は79,601人である。旧福知山市は周辺自治体で人口の減少が進む中、ほぼ横ばいで人口は推移してきた。しかし国勢調査によると、1985年の高齢人口比率は11.7%だったのに対して1999年には18.4%にまで上昇しており、市町村合併後の2006年以降も高齢化が進行している。

合併に際してはバスは現行路線を維持し、新市に引き継ぐ方向が採られた。すなわちバス運営については、福知山市は自主運行協議会方式の継続、旧3町の町営バスは新市の直営方式（運行のみ委託）とする。また、新市において速やかに住民参画のもと、交通手段をもたない人に配慮した、総合的な交通ネットワークの検討を行なうというものである。



写真 6-6 中六人部バス



写真 6-7 三岳バス

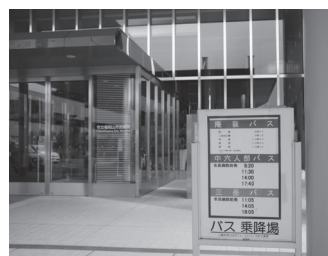


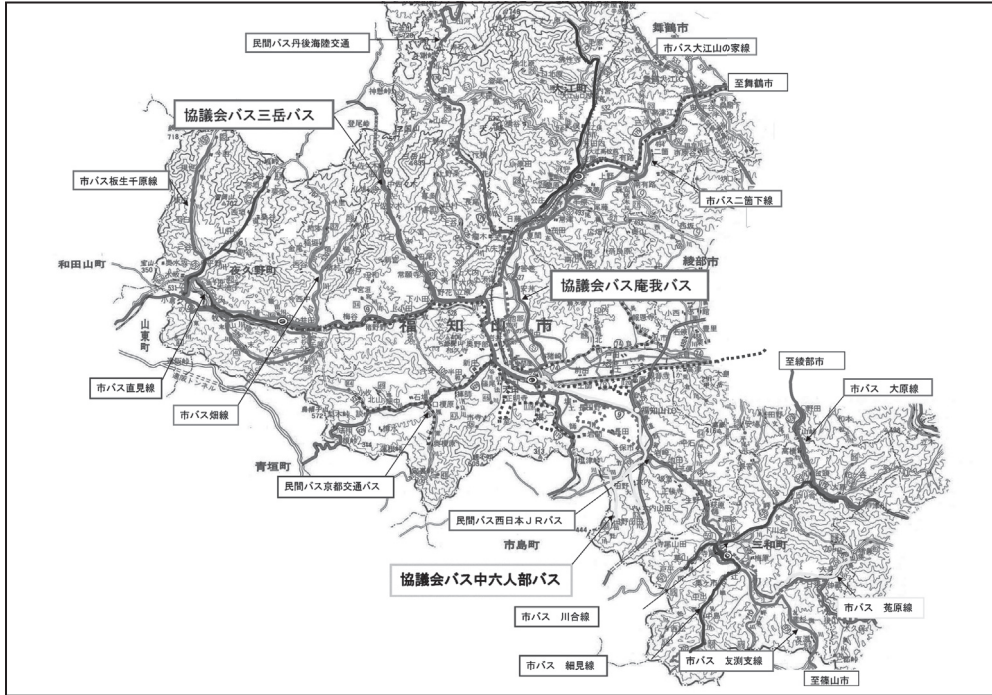
写真 6-8 福知山市立病院玄関前のバス停のダイヤ

表 6-3 福知山市の「自主運行バス」の概要

バス路線名	開始年月日	運行概要	大人運賃の幅	ルート (図 6-2 参照)	備考
中六人部 (なかむとべ) バス	1994年 10月1日	平日・土曜の み/午前2便 午後2便	対キロ制運賃 150円～660 円	福知山市中部/市民 病院前-福知山駅- 市役所前-新開-田 野山田公民館前	西日本 JR バスの廃 止代替 運行車両は定員 24 名のマイクロバス
庵我 (あなが) バス	1994年 10月1日	平日・土曜は 午前2便午後 2便/日・祝 日も同様の運 行	対キロ制運賃 150円～400 円	由良川北岸/市民病 院前-福知山駅-笠 巻/日祝日は運動公 園まで	西日本 JR バスの廃 止代替 運行車両は定員 24 名のマイクロバス
三岳 (みたけ) バス	1994年 10月1日	平日・土曜の み/3.5便	対キロ制運賃 150円～730 円	福知山市北西部/市 役所前-福知山駅- 上佐々木	旧京都交通(株)が撤退 した後の代替 運行車両は定員 25 名のマイクロバス

(出所) 福知山市のホームページの「自主運行バス」等より作成

図 6-2 福知山市バス路線図



(出所) 福知山市ホームページの「福知山市のバス交通」・「全体バス路線図」
<http://www.city.fukuchiyama.kyoto.jp/uploads/photos/2429.pdf> (2010年1月3日アクセス) より

②自主運行バスの運行内容

西日本 JR バス(株)が撤退した後を受けて地元自治会で持ち上げた中六人部バス運営協議会と庵我バス運営協議会、それと旧京都交通(株)が撤退した後を受けて地元自治会で持ち上げた三岳バス運営協議会が「自主運行バス」を1994年10月1日から運行している。中六人部(なかむとべ)バス・庵我(あんが)バス・三岳(みたけ)バスの3路線である(表6-3参照)。中六人部と三岳バスの運行は平日・土曜の午前2便、午後2便で、日曜は運休である。庵我バスは日祝日の運行がある。運賃は対キロ制で、150円～730円となっている。

地域にとって通学・通院および買い物等で住民の大切な交通手段になっている自主運行バスは3路線とも1994年10月から運行がはじまり、それ以後16年が経過した。乗客の安全を確保するため各路線でバス車両が更新された。新しいバスには乗り降りしやすいよう補助ステップが付いた。3台分の更新に対し合計270万円を福知山市が補助している。

ところで、中六人部バスは2008年11月1日からスーパーマーケット「プラント3・福知山店」に乗り入れて



写真 6-9 福知山サロン内の光景

図 6-3 中六人部バスの「プラント3・福知山店」乗り入れ（2008年11月1日から）の案内ビラ

◆来る11月1日、中六人部（なかもとべ）バス運行協議会が運行されている自主運行バス「中六人部バス」が、スーパーセンター「プラント3 福知山店」に乗り入れます。

◆買物等の利便性を高めるため中六人部地域の皆様、また市民の皆様のご利用をよろしくお願いたします。

◆プラント3前のバス停留所は高齢者無料休憩所・福知山サロン側の店舗出入口に設置されます。（中六バス乗降地の表示があります。）

◆運賃は現行のままで「中六バス」の運賃を適用します。

◆運行経路が変更になるため運行時刻も変わります。

◆福知山市のホームページのバス交通のページに時刻表、路線図を掲載しています。

◎福知山市役所市民福祉部 生活交通課交通対策係 (TEL0773-24-7020) からのお知らせでした。

(出所) 福知山市生活交通課交通対策係作成
<http://www.city.fukuchiyama.kyoto.jp/uploads/photos/2590.pdf>より

いる（図 6-3 参照）。同店のバス停は店内の高齢者無料休憩所、通称「福知山サロン」そばの店舗出入口にある。冷暖房完備の広々としたサロンの利用は 65 才以上で会員登録が必要だが、同店の係員が常駐して来訪者はコーヒー等お茶の無料サービスが受けられる。高齢者の趣味サークルの作品展示が常時されており、買い物後はゆったりと過ごせコミュニティの場となっている。バスの到着案内がスピーカーから流れるようになっていて、安心して過ごすことができる。ただバスは午前 2 便、午後 2 便しかないので、来店しても帰りのバスまで店内で長時間すごすこととなり、本数の増便が望まれる。

福知山市の自主運行バスの利用者数および補助金額の推移は表 6-4 のようになっている。2009 年度では約 534 万円の赤字を福知山市の補助金で補っている。

表 6-4 福知山市の自主運行バスの利用者数・補助金推移

バス年度	利用者数（人）	運行欠損額（万円）	補助金（万円）	
			京都府	福知山市
2002	27,708	502.6	0.0	502.6
2003	27,155	558.3	0.0	558.3
2004	27,296	487.8	0.0	487.8
2005	28,037	687.8	300.6	387.2
2006	27,807	780.7	347.4	433.3
2007	24,852	731.0	365.3	365.7
2008	24,720	944.8	472.3	472.5
2009	22,670	1,010.2	476.5	533.7

(注) 数値は 3 自主運行バスの合計である (出所) 福知山市資料より作成

表 6-5 2009 年度 1 年間の 3 自主運行バスの利用者数・経費内訳

(単位: 乗車人員は人, 金額は千円)

自主運行バス	乗車人員	運行収入 A	運行経費 B	差し引き C	京都府補助 D (Cの1/2以内)	福知山市負担 額 E(C-D)
三岳	6,797	2,866	6,493	-3,627	1,629	1,998
庵我	7,357	1,912	5,864	-3,952	1,937	2,015
中六人部	8,519	3,549	6,072	-2,523	1,199	1,324
計	22,670	8,327	18,429	-10,102	4,765	5,337

(出所) 福知山市資料より作成

③自主運行バスの課題

福知山市内におけるバス交通全体のあり方が基本的に重要であるが、ここでは「自主運行バス」に限定して述べたい。市民の外出支援・移動保障を自治体の行うべき基本サービスとして位置づける方向を確認したい。

まず休日運行の検討が必要である。中六人部と三岳バスは休日は全面運休である。従来までのような家族のマイカー同乗が出来なくなってきており、休日でのバス利用要望がある。また自主運行バスの利用促進を観光やリエクレーション参加の増大で図る視点も検討されるべきであろう。

第2に自主運行バスでは対距離運賃制が踏襲されており、運賃の負担が大きい。福知山市営バス（三和町・大江町・夜久野町）は200円運賃であり、また京丹後市や綾部市等隣接自治体のバス運賃も200円が水準となっている。上限200円導入が検討課題といえよう。

第3に、運行協議会の持続する体制づくりが課題となる。中六人部バスでは2年前にバスがガードレールにぶつかる自損事故が起っている。運行体制を専門集団にまかせることも検討課題となる。

7. 京都府内のデマンド交通運行の現状と課題

(1) 全国のデマンド交通台頭の背景と現状

地域住民に必要なのは、安心・安全に移動できる交通手段の提供、それも行きたい時に利用できるモビリティおよびアクセスビリティの確保である。極論すれば、その交通手段がマイカーや乗合バスである必要は必ずしもない。今日コミュニティバスはルーラル交通においても一種のブームとして導入されている。しかし輸送対象とする需要は大都市近郊の「ムーバス」とは全然異なるので、利用者のニーズにあった、もっと柔軟なシステムを開発することが望まれる。

そうした新しいバスの活動領域は、従来のバスでなく、限りなくタクシーに近いものとなっていくと考えられる。輸送対象とする需要に対してもっと、フレキシブルに柔軟に対応するシステムを開発することで、大きな展望が開ける可能性がある。定時定路線以外に、ルートが可変であったり、時間や始終発地も可変であったほうが良いであろう。

本節ではそうした動向を取り上げたい。全国の中小都市を中心にデマンド方式でのバスや「乗合タクシー」の導入が著しい勢いではじまっている。これは既存路線や基本コースをあまり大がかりにいじらずに出来る、小規模なデマンド方式が人口が散在する地域に適していることが判明してきたからと見られる。デマンド型公共交通は欧米では Demand Responsive Transit と表記され、DRT と略記されている。

デマンド交通とは「従来の路線バスのように需要がなくても運行する定時・定路線型の交通システムと違い、事前予約により、ルートを迂回したり、起終点間の経路を自由に運行したり

表 7-1 定時定路線とデマンドの対比

定時定路線	停留所型	決められた時刻・決められた停留所で乗り降りを行う（すべてが固定）
	フリー乗降型	運行ルート内であれば乗り降りは自由（フリー乗降区間が限定されている形態もある）
デマンド	フルデマンド (エリアデマンド)	予約を受けた便に限り運行する。原則として前もって登録した住民のみ利用が可能である。基本は「戸口から戸口へ」である。複数の利用者の希望乗降地点（停留所名もしくは拠点施設）および乗降車時刻の要求に応じて、希望乗車地点へ迎えに行く形態。経路・時刻が全く自由の場合と、経路と時刻に、あるいはどちらかに制約がある場合とがある。フルデマンドと称される。
	一部デマンド (迂回型デマンド)	路線の中間の一部、あるいは末端がデマンドになっていて、電話等で予約があった場合にかぎり、そのルートの迂回運行を行う。オンデマンドと称する事業者もある。

(出所) 各種資料より作成

するなど、需要に応じて弾力的に運行を行う交通システム」と定義される。

デマンド交通は、一般的には二次交通の空白地域の不便さを解消するシステムである。対象地から市街地までの区間に公共交通がある場合は、その拠点（駅やバス停）まで輸送する。また、市街地はいくつか乗降拠点を決めての輸送が多い。

デマンド交通は、予約状況により運行する経路・時刻が変化するため、主な導入設備としては、車両の他に、予約受付システムや受付センターと車両との連絡用の設備が挙げられる。車両については、車両購入のほかにステップや手摺の取り付け、ラッピング（バス名称や行き先表示）などの改造費用がかかる。予約受付システムについてはパソコンなどのハードウェアと、顧客データベースや経路設定に用いるソフトウェアの導入が一般的となる。

ここでわが国のデマンドバスの歴史を振り返ると、その登場は早い。過疎地域の環境の下、阪急バスが1972年に大阪府能勢地区で運行をはじめたのが最初である。定路線の一部がデマンド区間（エリア）となり、デマンドがあった場合はその地域に入り運行するものであった。デマンドは利用者がバス停等で営業所への電話で行い、電話を受けた営業所からバスへは無線で指示が行く。この電話をすると迎えに来る、日本初のデマンドバスだが、採算面などの理由から1997年10月に路線の大幅見直しが行われ、廃止となった。なお阪急バスは1975年5月大阪府箕面市阪急間谷住宅のバスにフルデマンドを導入（間谷ミディバス・コールモービルシステム）したが、その後一般路線化している。

こうしたデマンド方式は阪急バス以外にいくつかの過疎地域および都市近郊で行われてきたが、2000年からはITS（高度道路情報システム）構築の一環としてIT技術を利用したデマンド方式が各地で実証実験されている。デマンドバス運行で名高い高知県中村市（現、四万十市）を走る「中村まちバス」は、定時定路線ではなく路線そのものがデマンドによって自由に設定されるものとなっているが、当初は実験で導入され本格導入されたものである。

（2）長野県安曇野市のデマンド交通「あづみん」などの紹介

全国各地でデマンドバスやデマンドタクシーが導入されだしている。ここでは長野県内に焦点をあてて、それも市町村合併が行われた地域に限定してデマンド交通の運行規模別の3事例を紹介したい。長野県を選んだ理由は長野県ではほとんどの自治体が住民が乗って残す、住民参加型の公共交通網づくりを進めていて、県内81市町村の内2008年度になんらかの公共交通見直しを実施した自治体は43町村に昇っている。2009年度以降に見直すのは54町村といわれ、多くの市町村がデマンドとバスとを組み合わせるなど地域の実情に合うやり方を意欲的に模索しているからである（数値は『日本経済新聞』2009年4月20日夕刊より）。

①長野県安曇野市のデマンド交通「あづみん」⁷⁻¹⁾



写真7-1 あづみんの停留所



写真7-2 あづみんの車両



写真7-3 あづみんの車両



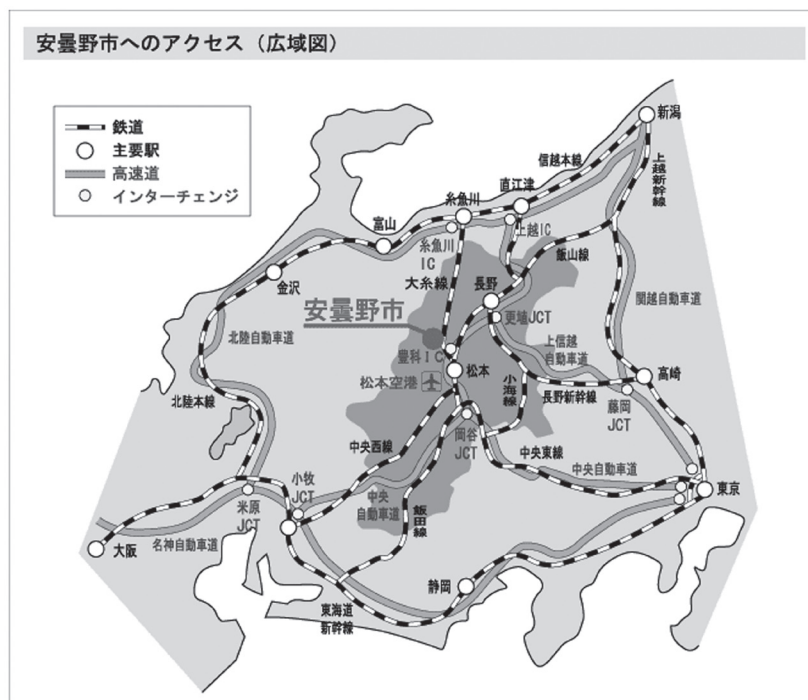
写真7-4 社会福祉協議会にある受付センター

まずは大規模なデマンド交通の事例として安曇野市の「あづみん」を取り上げる。長野県のほぼ中央部に位置し、隣接している松本市から電車で約10分から30分のところにある安曇

7-1) 本項の執筆にあたっては、安曇野市役所の企画管理部企画室地域振興課および同課交通対策係での聞き取り調査、同市のホームページ内の「あづみん」に関わる箇所 www.city.azumino.nagano.jp/gyosei/shisei/.../090715.html と下記の資料を参考としている。

- ・地域公共交通活性化・再生優良団体国土交通大臣表彰を受賞した際の「あづみん説明資料」http://www.city.azumino.nagano.jp/gyosei/shisei/toshidukuri/koukyokoutu_kyogikai/090715.html
- ・「公共交通の新たな選択肢として脚光を浴びるデマンド交通システム」『ガバナンス』2010年10月号、ぎょうせい、37～39ページ
- ・全国デマンド交通システム導入機関連絡協議会 <http://www.demand-kyougikai.jp/>
- ・奥山修司『おばあちゃんにやさしいデマンド交通システム』NTT出版、2007年9月刊

図 7-1 安曇野市の位置



（出所）安曇野市のホームページ <http://www.city.azumino.nagano.jp/shokai/access.html> より

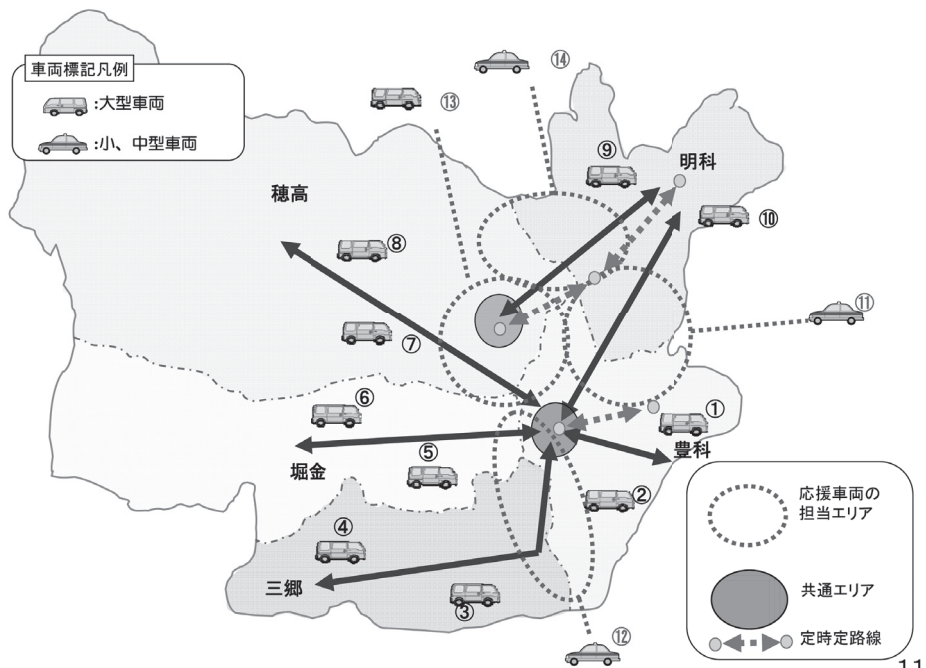
野市は、2005年10月1日に豊科町・穂高町・三郷村・堀金村・明科町の5町村が合併して誕生した。新市は東西に長い生活圏のもと、人口は10万人を超える規模である。

市の西部は雄大な北アルプス連峰がそびえる山岳地帯で、東部は中房川、烏川、梓川、高瀬川などが合流する海拔500から700メートルの概ね平坦な複合扇状地となっており、豊富な湧水があってワサビの栽培が盛んである。本庁舎の建設、一般廃棄物最終処分場の建設、安曇野菜園経営改善計画などの課題解決に取り組み、「共に響き合える安曇野」をスローガンに、市民生活の現場に行政がもっと近づき、共に支えあう地域づくりを進めてきたが、新市として連携の取れた新公共交通システム構築が課題であった。旧町村においては、ごく一部の路線を除いて、民間路線バスが廃止されていた。公共交通がカバーする範囲は全体の半分程度であった。独自に公共交通整備を行っていたが、連携がとれていなかったり、利用者が低迷するなどの実態もあった。新たな公共交通システムを確立することは合併前からの重要かつ早急に解決すべき課題となっていた。財政負担の軽減も視野に入れる必要があった。

具体的な取り組みとして2006年7月国交省の公共交通活性化プログラム事業により、関係者と連携しながら検討会が設けられ、各地域の住民意向を反映した公共交通システムの構築が行われた。旧堀金村でデマンド方式が採用されていたことがあり、公共交通活性化プログラム

事業ではデマンド方式での検討が進んだ。「安曇野市地域公共交通協議会」が設立され、2007年度から地域公共交通活性化・再生総合事業として2007年9月10日から、「あづみん」の愛称で市内4タクシー事業者の14台の乗合タクシー(うちわけは11台のワゴン車と3台のセダン車)での運行を安曇野市の全域をカバーするかたちで開始した。3年間の予定で実証運行や調査が行なわれてきた。

図7-2 あづみんの実証運行における車両配置イメージ



11

(注) 安曇野市地域公共交通協議会は、「大規模なデマンド交通システムを導入し、利用者数を大幅に伸ばした」として、2009年地域公共交通活性化・再生優良団体国土交通大臣表彰を2009年7月8日に受賞した。その際のプレゼンテーション資料である。

(出所) 取組事例 あづみん説明資料の11枚目スライド

http://www.city.azumino.nagano.jp/gyosei/shisei/toshidukuri/koukyokoutu_kyogikai/090715.files/azumin_jusho_houkoku_siryu.pdfより

「あづみん」の概要を紹介したい。

基本はタクシー車両での戸口から戸口のデマンド輸送であるが、それとは別に早朝と夕方と夜はJR駅との定時定路線のバス運行で通勤・通学の対応を行っている(3路線)。

運営は安曇野市社会福祉協議会が行い、タクシー業界との競合を避けるため、運行は平日8時～17時までとしている。利用するには、予め登録を必要とし、利用の都度電話予約を行い、同一方面に向かう人との乗合となる。乗車場所は自宅玄関の近い場所で、1回の利用料金はエリア内は300円(小学生と障害者は100円)である。タクシーと異なり、行きたい場所は限定され、病院、スーパーなど市中心部の拠点となる。2009年4月現在の登録者数は約2万4千人

である（数値は『日本経済新聞』2009年4月20日夕刊）。

このあづみんの視察は全国各地の自治体関係者が行っていて、視察報告が多数 Web で公開されている。それらから編集して下記に引用したい。

「電話予約システムは、NTT とタイアップし、現在はオペレーター 8 人体制で対応している。予約電話システムのインシャルコストは 1,400 万円と言われている。

8 人で対応しているオペレーター室に入ったが、かけてきた電話番号で家分かる NTT のフルデマンド方式が採用されている。ダイヤは、平日の午前 8 時から 12 時までと、13 時から夕方 17 時まで 1 時間おきに組まれている。予約は、朝 8 時の 1 番便は前日の申込みが必要だが、あとの 9 時以降の便はすべて 10 分前まで OK である。道順を“一筆書き”に担当者が組んで、すぐに運転手に連絡する。これがニーズに合っているようだ。

安曇野市の負担額は年間約 7,100 万円で、この額は、町村合併前の 5 町村のかつての定時路線等の合計額と変わらないが、新システムで利用者数が圧倒的に増加し、同じ負担額でも市民の利便性は格段に良くなっている。

利用実態は利用者の 80% が高齢者で、その内の 80% が女性とのことである。高齢者の運転免許証の返納数が 2007 年以降急増していることなど、市民の利便性と信頼性に貢献する交通システムとして定着しつつあることを実感した。

市民の評価では運行されて良かったと評価する市民は 90% に近く、評価は高い。評価の高い理由は、従来の路線システムは市内を「線」でしか運行しないのに対し、「あづみん」は「面」で走ること、乗り換えがないことなどがあげられるとのことだった。

社協の事務局長が、「本気・やる気」がなければ、このシステムは成功しないと言っていたが、この事業が上手くいく鍵は「社会福祉協議会」（社協）が担っている。

事務局長の発言は、

ア 業者の目線ではなく市民ニーズ、地域ニーズに合わすこと。

イ この事業には、武士（行政）と商人（社協・タクシー会社）が必要である。

ウ 三位一体が必要。まず行政が企画運営すること。そこへ市民、社協・タクシー会社が参加。

エ 最初から全面的に投資し、途中で（乗車率によって）システムを変えることはしない。

オ どういう人がどこへ乗るのか統計を取る。

カ 必ず苦情があるが、そのままにしないこと（検討委員会を設置する）。

キ 向上心を忘れるな。

で、インパクトがあった」（以上は Web 上に公開されている各視察報告と『日本経済新聞』2009年4月20日付よりの編集である）。

②長野県佐久穂町のふれあいタクシー「げんでる号」⁷⁻²⁾

図 7-3 長野県佐久穂町の位置



(出所) 白地図より作成



写真 7-5 「げんでる号」



写真 7-6 予約センターの光景

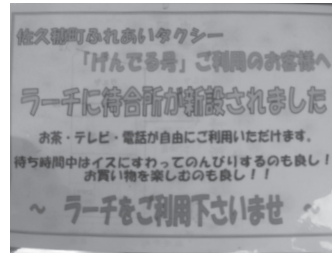


写真 7-7 待合所の案内ビラ

佐久穂町は(図7-3参照)、長野県の東南部、南佐久郡の中央から北部に位置し北は佐久市、西は茅野市、東は群馬県南牧村と上野村、南は小海町に接している。町の中央部を千曲川の清流が南北に貫流し、その沿岸に沿って国道141号とJR小海線が走っている。また千曲川を境とした西部の八ヶ岳山系と東部の秩父山系の嶺を結ぶ国道299号が東西に走っている。2005年3月に東部の旧佐久町と西部の旧八千穂村が合併し誕生した人口12,980人(2005年当

7-2) 本項の執筆にあたっては、佐久穂町役場企画係での聞き取り調査(松沢明彦氏・佐々木裕之氏)、同町のホームページ内の「げんでる」に関わる箇所 www.town.sakuho.nagano.jp/hp/.../hpg000001086.htm および下記の資料を参考にした。

・国土交通省 総合政策局交通計画課長 野俣光孝氏講演「地域公共交通の活性化及び再生について」2008年1月」の資料 http://www.nakl.t.u-tokyo.ac.jp/odt/dl/ODBC3_4.pdf

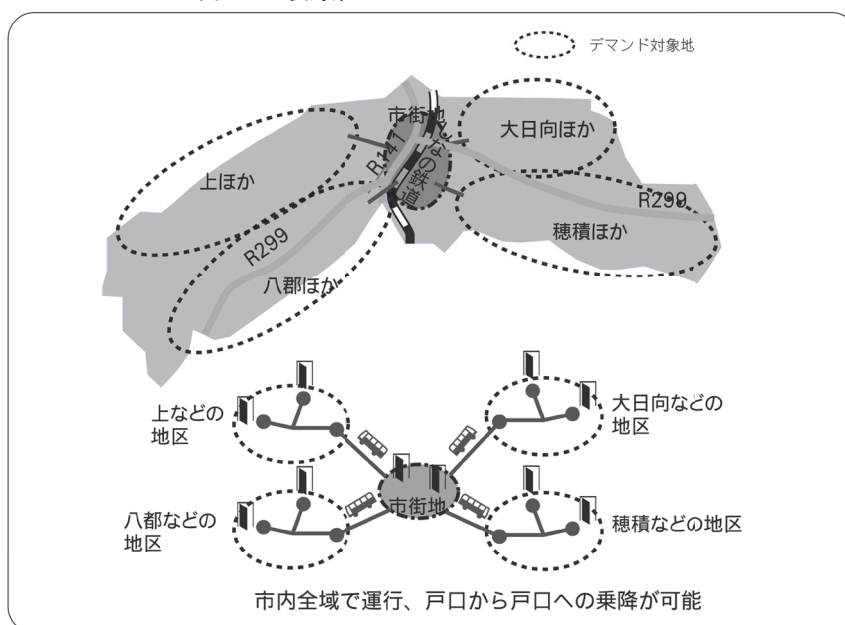
時)の町である。旧町村には廃止代替バス、巡回バスや福祉タクシー等が運行されていたが、2007年3月末をもって廃止された。同年4月2日から佐久穂町ふれあいタクシー「げんでる号」が運行されている。

合併で大きく拡大した東西2地域にまたがる住民の移動を確保することが狙いで、旧村でのデマンド交通の先行事例があり、全面的な採用となった。この実施については、長野県の合併特例交付金事業が適用され、4台の車両購入等がなされた。一般的なワゴン車10人乗りを改造し、乗り降りを便利にするためステップや手摺をとりつけている。

車両の愛称の、「げんでる号」は、「元気にまちへ出掛けてほしい」との願いから約500名の町民応募作から選ばれた。この「げんでる号」は、佐久穂町から委託を受けた商工会が運営している。運行の範囲は佐久穂町内全域で、実際のジャンボタクシー（乗客9名乗り）の運転は地元の旧佐久町と旧八千穂村の地元2社のタクシー会社が各2台の車両で行っている。商工会館2階にデマンド予約センターがあり、3名のオペレータが交代で勤務している。

システムはあらかじめ利用登録をした住民が、電話で30分前までに予約する（ただし朝の第1便を利用する場合は、利用する前の日に予約することが必要）。運行は平日のみで8便、時間は8時から16時30分までである。正午から午後1時までは運転手の昼食で運行はしていない。運賃は、1回おとな（高校生以上）300円、こども（3歳から中学生まで）は150円である。回数利用券（11枚綴りで3,000円）が車内等で販売されている。

図7-4 長野県佐久穂町のげんでる号運行エリア



(出所) 国土交通省北陸信越運輸局 http://www.tb.mlit.go.jp/hokushin/hrt54/com_policy/hprenew/jinzai/H20dounyuugaido.pdf の12ページ下の「運行エリア」より引用

町内を東部と西部の 2 つの区域, 4 つのエリアに分けて効率よく運行しており, 自宅ちかくから町の中心部にある共通区域や生涯学習館・図書館などへ直接行くことができる。別の区域に行く場合は役場佐久庁舎または八千穂庁舎での乗継ぎとなり, 運転士に乗り継ぎ券(乗り換えカード)を発行してもらふ必要がある。

IT 活用のシステム (NTT 東日本のデマンド交通システム) を採用し, 事前登録された利用者からの電話予約を受付センターのオペレーターが受つけて, GPS 搭載の車両のモニターへデータ送信し配車を指示する。ドライバーは, データ通信による指示により利用者宅等へ送迎するものである。独自のシステムによる受付管理がなされていて予約台帳管理と車両配分を行い, 各車両のドライバーへ伝達する。経路設定はオペレーターが行っており, 直前予約の対応や, 予約者過多時の配車など, 臨機応変に対応している。

当初計画では 1 日の平均利用者を 80 名としていたが, 2009 年 1 年間の利用実績は 1 日平均 84 名, 最大利用は 137 名となっている。次第に普及し, 病院や買い物に手軽に利用された。オペレータと運転手, それに車内での利用者のコミュニケーションが気持ちの良い雰囲気醸成している点を評価したい。

この新交通システム「佐久穂町ふれあいタクシー, 愛称『げんでる号』」運行に至る経緯は, 旧佐久町と旧八千穂村の合併により 2005 年 3 月に誕生した新生の佐久穂町において, 旧町村の公共交通事業の再構築が検討されたことにある。それまでの公共交通事業実施に係る収支を改善するため, 利用者からの受益負担の増大, 効率的な運営方法による財政支出の低減が必要とされ, 同年 8 月から町職員によるワークショップが開催されている。翌 2006 年度に新交通システム検討委員会および新交通システム運行計画策定委員会を設置し, そこでの検討の結果 (表 7-2 参照), 新しい交通システム (デマンド型乗合タクシー) の導入が決定された。

表 7-2 各交通システムの運行経費等の試算

対比		運行経費	運賃収入総額	利用運賃
旧システム	廃止路線代替バス	2,500 万円 * 1	360 万円	1 乗車 100 円および対キロ運賃制 140 ~ 410 円
	巡回バス	1,500 万円 * 1	40 万円	1 乗車 100 円
	福祉タクシー	650 万円	なし	70 歳以上の高齢者にタクシー券 を交付* 2
	収支	4,650 万円	400 万円	▲ 4,250 万円
新システム	デマンド型乗合 タクシー	2,700 万円	600 万円	大人 300 円, 中学生まで 150 円, 3 歳未満無料
	収支	2,700 万円	600 万円	▲ 2,100 万円

(注) * 1 廃止路線代替バス, 巡回バスはスクールバスと併用/その費用は参入せず

* 2 目的制限・回数制限・居住制限がある

(出所) 野俣光孝氏「地域公共交通の活性化及び再生について」2008 年 1 月の講演資料 http://www.nakl.t.u-tokyo.ac.jp/odi/dl/ODBC3_4.pdf より作成

③長野県木曾町の生活交通システムと乗合タクシー⁷⁻³⁾

全国の市町村合併で、拡大した市町村域をカバーする公共交通ネットワークが求められているが、なかなか成功したケースはない。それどころか、「平等性追求」の名のもとで合併前に運行されていた市町村営バス等が廃止されるところもでていいる。公共交通がなく周辺地域が一層の過疎を引き起こす事例は多い。

市町村合併で行政区域が著しく拡大した地域で、地域の足を確保する前進的な動きもいくつか出て来ている。その中の事例として、町営で末端はタクシーによるデマンド交通も利用した生活交通システムをトータルで構築した長野県木曾町（きそまち）の例を紹介したい。

木曾町は、長野県木曾郡中央部にある町（図7-5参照）だが、2005年11月1日木曾福島町、日義村、開田村、三岳村が合併して誕生した。人口は約14,000人である。「日本で最も美しい村連合」に加入している。

図7-5 長野県木曾町の位置



（出所）白地図より作成

その木曾町では広域の交通空白地域を解消する町営バスによる“元気な”生活交通システムを2007年4月から本格運行し、合併前よりも大きな交流が生まれている。バス運賃は幹線バ

7-3) 本項の執筆にあたっては、木曾町の企画管理部企画室地域振興課および同課交通対策係での聞き取り調査、木曾タクシー営業所での聞き取り調査、同町のホームページ内の http://www.town-kiso.com/dbps_data/_material/_localhost/rosenzu.pdf と下記の資料を参考にしている。

・国土交通省ホームページ/総合政策局 交通政策課/地域公共交通の活性化・再生への事例集 http://www.mlit.go.jp/sogoseisaku/transport/pdf/044_kiso.pdf

・田中勝己『すてきな田舎 元気なふる里』かもがわ出版、2008年4月

・山田勝執筆「長野県木曾町における生活交通システムづくり」、土居靖範『生活交通再生 一住みつづけるための“元気な足”を確保する―』の第4章、自治体研究社、2008年11月刊所収

スが 200 円、地域内だけの支線バス・乗り継ぎのデマンドタクシーは 100 円と極めてシンプルになった（乗り換えて中心市街地まで行く場合でも 200 円／帰りも同様）。また高齢者等福祉定期券代は 1 か月 800 円で、これを利用した高齢者のバス利用が著しく増加し、公民館等でのサークル活動の活発化で交流が深まっているのである。

木曾町は本州中部、長野県西端に位置し岐阜県と接している。中央アルプスと御嶽山に囲まれた急峻な地形が多く、平坦地は木曾川沿いの一部と開田高原のみである。面積は長野県の町村で最大であり、谷あいには集落が点在するとともに、生活圏域の標高差が大きい。冬季には積雪も多く、気候条件も厳しい。かつての基幹産業である林業が停滞し、最近のスキー客減少なども重なり、20 代の若者を中心にこの 40 年間で人口が 30% 減少し、高齢化率は 33% にのびり、少子高齢化が進展している。

合併協議会の「住民の足専門部会」の中で、多くの交通システムが混在し複雑でわかりづらいこと、運賃・ダイヤの地域間格差も非常に大きいことなど、生活交通に関わる問題が極めて大きいと認識されていた。新たに木曾町長に当選した田中勝己氏（2010 年 12 月より第 2 期目に入る）が合併後の一番の政策公約として公共交通システム再編を掲げたこともあり、住民への説明会やパブリックコメントの実施などが積極的に行われてきた。公共交通再編の基本方針として、平日 6 往復以上運行などのシビルミニマムの設定、既存事業者との連携、観光客の二次交通手段としての役割などが設定された。

駅、スーパー、病院、官公庁等の主要施設の大半が木曾福島の中心市街地に集中立地していることもあり地域の交通網の主軸となるバスとして木曾福島市街地から旧 3 町村の中心部ま



写真 7-8 長野県木曾町の幹線バスと支線バス



写真 7-9 乗り換えターミナル



写真 7-10 支線バス



写真 7-11 乗合タクシー

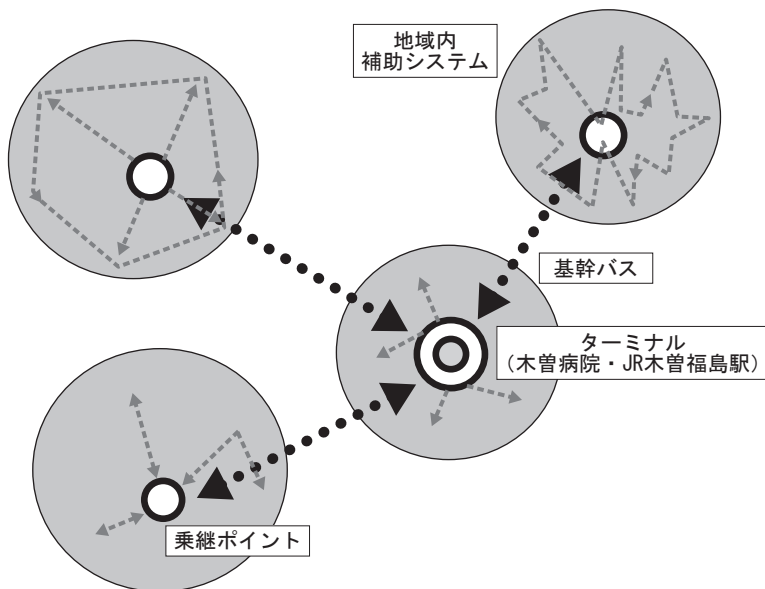


写真 7-12 バス停の標識

でを連絡する「幹線バス」と、地域内々の移動や幹線バスとの乗継のために運行される「支線バス」からなるゾーンバスシステム体系を構築した（図7-6参照）。支線バスは、地域の特性に合わせて、巡回バスや乗合デマンドタクシー（利用住民の前もっての登録制）が導入されている。こうしたことを木曽町が出来たのはこのバスを町営バスとして主体的に運営し、運行を地元のおんたけ交通やタクシー事業者に委託したからである。

各地区の支所など主要地点で、幹線バスと支線バスの結節を行う「乗り継ぎポイント」が設定されている。バス停数は約260箇所、運行路線距離は約250kmである。具体的な経路、ダイヤ、運賃については、住民アンケートの結果を尊重し、7割方の住民が許容した「1時間に1本程度」「バス停まで徒歩7～8分」「200円」を基本として設定された。一定以上の需要がある集落をできるだけ巡回すること、JR木曽福島駅発の列車と乗継できるダイヤにすることなども合わせて設定された。

図7-6 木曽町の生活交通システムのレイアウト



(出所) 木曽町資料より

運賃は幹線バス200円、支線バス・乗合タクシー100円である。幹線バス同士や幹線バスと一部巡回バスの乗継を除くが、バス、乗合タクシーを乗り継ぐ場合には乗継券交付により通常300円のところを上限200円で乗車できる。全線定期券（一般定期券年間96,000円、高齢者等福祉定期券年間9,600円）や回数券、観光券も設定されている。幹線バス、支線バスともに導入以来利用者は微増の傾向にあり、高齢者の外出機会も増加している。

バス運行に関して、県から年間数百万円の補助金を受けているが、運行における町負担額は

約 1.3 億円にのぼり、町の財政にとっては大きな負担となっている。支出のうち交通事業者への委託費用は、年間約 1.5 億円である (2008 年 3 月時点の数値)。

このようにバス運賃を 100 円と 200 円の均一にし、高齢者の定期代を 1 カ月 800 円にした効果は大きく、公民館でのサークル参加者や商店への来店者が合併以前と比べて著しく増えている。運賃、とりわけ定期代が安すぎるという批判もあるが、値上げをして高齢者が出歩かなくなったらどうなるか。家に閉じこもって寝たきりになれば、医療や介護で町の出費は増えるし、公民館のような施設も利用されない状況となる。商店街の活性化の効果という面からも見なければならない。単にバス運賃だけではなく、トータルな効果を見る必要がある。

表 7-3 長野県デマンド交通 3 事例の比較

紹介事例	あづみん	げんでる	木曾町
運行主体	安曇野社会福祉協議会	佐久穂町	木曾町
運営	安曇野社会福祉協議会	佐久穂町商工会	木曾町
受託交通事業者	地元タクシー事業者 (4 社)	地元タクシー事業者 (2 社)	地元タクシー事業者 (2 社)
システム規模	大規模/タクシー 14 台/ オペレータ 8 名	中規模/タクシー 4 台/ オペレータ 3 名	小規模/タクシー 2 台/ タクシー会社の受付係各 1 名
方式	フルデマンド	フルデマンド	地域の末端のみ運行/バス 停留所まで
大人運賃	300 円	300 円	幹線バスは 200 円, 支線 バス・乗合タクシーのみは 100 円

(出所) 各種資料より作成

以上、長野県のデマンド交通の事例を見てきた。これら 3 つの事例は表 7-3 のようにまとめられる。いずれも「乗合タクシー」方式の積極的導入が図られているのが注目される。ここで乗合タクシーについて、補足しておきたい。

乗合タクシーは、コミュニティタクシーとも呼ばれることもあるが、過疎地や交通空白地域等での輸送需要や住民ニーズに対応するため、乗合バスではなく乗車定員 10 人以下の自動車、いわゆるタクシー車両を使用した運行形態である。乗合バス事業者による運行が困難な場合などに導入されるもので、乗合バスとタクシーの中間的な役割を果たすものである (表 7-4 参照)。

表 7-4 乗合バス・タクシー・デマンド交通の比較

種 別	運行方式	移動方法	移動ロス	乗車方式	運 賃
乗合バス	定時定路線	停留場間移動	あり	不特定乗合	低運賃
タクシー	予約随時運行	ドアツードア	なし	特定専用	高運賃
デマンド交通	時刻表予約運行	ドアツードア	多少あり	特定乗合	低定額

(出所) 奥山修司『おばあちゃんにやさしいデマンドシステム』その他より作成

廃止されたバス路線やバスの運行していない地域を運行する過疎地型のほか、団地型、都市

型、観光型などがある。事業形態としては、これまでは、事業者が道路運送法第21条の乗合運送許可（21条許可）を受けて運行しているが、定時定路線型の運行については、自治体が運行委託という形で行う場合以外は、道路運送法第4条の貸切事業の許可を受けて運行することとなる。乗合タクシーも乗合バス同様の定時定路線型やデマンド方式がある。

乗合タクシーのメリットをみると、バス車両よりコスト面で有利で、狭隘道路でも運行が可能である。また、利用者ニーズとともに、タクシーの遊休車両の有効活用が可能で事業者ニーズに合致した運行（運賃・デマンド方式・GPS=位置情報システムの活用等）を確保することができ、運行回数などに機動力を発揮できる。デマンド方式を採用すれば、ドア・ツー・ドアの運行も可能となる。

市街地周辺の遠隔地域で、既存バス路線が休止あるいは廃止になれば、公共交通機関が住民の多様化するニーズに対応できないばかりか、新たな交通空白地域を出現させてしまう。たとえ需要が僅少であっても市民の足を確保することは、財政面等に課題があるにしても地方自治体の責務である。乗合タクシーの導入は、こういった主要な公共交通機関でカバーしきれない生活交通を補完するひとつの交通手段として適当である。乗合タクシーの運行には、アンケート調査等で地域住民の移動需要を把握し、運賃、運行ルート、運行形態など基本的な事項について、地域の自治会、老人会、婦人会、商工会などと協議を行い、合意形成を図ることによりきめ細かい運行計画をたてる必要がある。

（3）京都府内のデマンド交通運行状況と課題

京都府内の自治体でデマンド交通を実施しているのは、木津川市山城地区のデマンドの乗合タクシー（神童子線／東洋タクシーへ運行委託）、伊根町の町営バス（丹後海陸交通へ運行委託）である。事業者では丹後海陸交通が伊根地区の長延本庄線、畑谷本庄線などと、宮津市の世屋・畑線で、また西日本 JR バスが2007年3月1日より園部～福知山の路線（園福線）でデマンドバスサービスを一部取り入れた運行をしている。なお、3で綾部市営「あやバス」の運行と課題をとりあげた際に記述したが、「あやバス」にはデマンド方式が一部取り入れられていたが、現在は廃止されている。

これらの京都府内でのデマンド交通は、先に取り上げた長野県内での事例に比べて利用者は少なくシステムの規模も小さい点が特徴である。予約はタクシー会社、あるいはバス会社への電話である。極めて簡素なシステムであり、前もっての会員登録が必要など必要でないところがある。

ここでは自治体が運営している木津川市と伊根町のデマンド交通をとりあげたい。

①木津川市の山城地区神童子線／タクシー会社に運行委託

木津川市は 2007 年 3 月に、木津川町、加茂町及び山城町の合併により誕生したが（人口は 2010 年 6 月に 7 万人に到達）、路線バス、福祉バスやコミュニティバス等が継続して運行してきたため、旧町域間による運行形態、料金形態の差異が生じ、サービスの均一化や地域の実情に応じたバス路線の見直しが課題となった。公共交通全般の利用者意識調査や需要調査を実施し、駅前広場のターミナル機能を生かした鉄道、バス、タクシー等公共交通の連携や役割分担方策など、モード横断的な総合交通ネットワークの検討が行なわれてきた。しかし、合併前の

図 7-7 山城線および神童子線の路線図



(出所) 木津川市のホームページの「コミュニティバス」山城地域の利用案内 <http://www.city.kizugawa.lg.jp/attachments/20100312192651044.pdf> より

3町ごとにコミュニティバスがそれぞれ運行されており、新市全体の統合的ネットワーク形成が目標とされているが、2011年1月時点ではまだ実現していない。

その中で山城地区ではやすらぎ苑～神童子口～神童子公民館間運行の神童子（じんどうじ）線がタクシーの小型車両（写真7-13参照）を利用した定時定路線のデマンド路線として2008年11月4日より運行されている。なお、デマンド方式路線のため、利用する発車時刻の2時間前までに予約が必要である。

図7-8 神童子線の利用案内

神童子線(予約型路線)の利用案内

神童子線は小型車両を活用した定時制の予約型路線として運行しています。
なお、予約型路線のため、利用される発車時刻の2時間前までにご予約下さい。
運行日・利用方法などについては、次のとおりです。

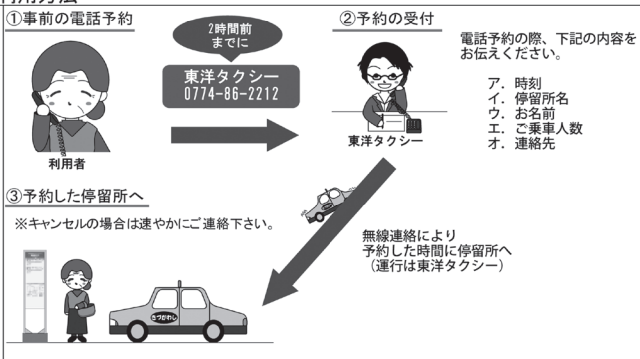
■ご利用案内

- 運行日：月～金曜日 ※土・日・祝日、年末年始は運休しますので、ご注意ください。
- 運賃：大人（中学生以上）：200円
小児（小学生）：100円
幼児（1歳以上6歳未満）：・大人か小児が同伴の場合、小児の1人目は無料、
2人目からはそれぞれ小児運賃。
・幼児の単独乗車は、小児運賃。
- その他：「やすらぎ苑」での山城線と神童子線の乗り継ぎには、乗継券を発行します。

■時刻表

○神童子公民館 → やすらぎ苑								
神童子線	第1便	第2便	第3便	第4便	第5便	第6便	第7便	第8便
神童子公民館 発	8:51	9:51	10:51	11:51	12:51	13:51	14:51	15:51
神童子口 発	8:52	9:52	10:52	11:52	12:52	13:52	14:52	15:52
やすらぎ苑 着	8:56	9:56	10:56	11:56	12:56	13:56	14:56	15:56
山城線								
やすらぎ苑 発	第1便	第2便	第3便	第4便	第5便	第6便	第7便	第8便
やすらぎ苑 発	9:01	10:01	11:01	12:01	13:01	14:01	15:01	16:01
本津駅 着	9:14	10:14	11:14	12:14	13:14	14:14	15:14	16:14
○やすらぎ苑 → 神童子公民館								
山城線	第1便	第2便	第3便	第4便	第5便	第6便	第7便	第8便
本津駅 発	9:26	10:26	11:26	12:26	13:26	14:26	15:26	16:26
やすらぎ苑 着	9:40	10:40	11:40	12:40	13:40	14:40	15:40	16:40
神童子線								
やすらぎ苑 発	第1便	第2便	第3便	第4便	第5便	第6便	第7便	第8便
やすらぎ苑 発	9:45	10:45	11:45	12:45	13:45	14:45	15:45	16:45
神童子口 発	9:49	10:49	11:49	12:49	13:49	14:49	15:49	16:49
神童子公民館 着	9:50	10:50	11:50	12:50	13:50	14:50	15:50	16:50

■利用方法



お問い合わせ：木津川市学研企画課 TEL：0774-75-1201

(出所) 神童子線(予約型)利用案内.pdf (35Kbytes)
<http://www.city.kizugawa.lg.jp/attachments/20100311201021814.pdf>



写真 7-13 神童子線 (予約型) の車両

(注) セダンタイプのタクシー車両使用, 前と横に路線名のステッカーを貼っている

(出所) 『きづがわ公共交通だより』VOL 5, 2009 年 1 月 1 日発行
<http://www.city.kizugawa.lg.jp/attachments/20091014152347718.pdf>
 より

運行日: 月～金曜日 (土・日・祝日, 年末年始は運休)

運賃: 大人 (中学生以上) 200 円 / 小児 (小学生) 100 円 / 「やすらぎ苑」で山城線と神童子線の乗り継ぎは, 乗継券を発行してもらいできる。

利用者数は 2010 年 12 月は 12 人であった。

②伊根町の町営バス / 丹後海陸交通へ運行委託

京都府与謝郡伊根町は, 丹後半島の北東部に位置し, 舟屋 (重要伝統的建造物群保存地区選定) で知られる。「平成の大合併」を行なわず 2010 年 9 月 1 日の推計人口は 2,400 人である。

町営バスが 2004 年 4 月 1 日から運行を開始している。「伊根バス」と称され, 丹後海陸交通 (丹海バス) に運行委託している。運賃は大人 150 ～ 300 円で, 運行は毎日運行ではなく, 系統によって異なり, 月～金曜日運行, 土曜日運行, 登校日運行, 冬期運休などがある。

長延本庄線と畑谷本庄線の全線, 及び本庄筒川線と筒川伊根線の一部については, デマンド方式が採用されている。前もっての会員登録の必要はなく, 乗車前日までに丹海バスへ電話予約すればよい。

従来運行していた診療所通院バスとスクールバスを, 一般の住民も利用できるよう許可を取得し, 2004 年度から町営のコミュニティバスとして統合して運行している。伊根町民以外でも利用できる。

伊根町内で運行しているバスは, 伊根町営コミュニティバスとしては

本庄筒川線【寺領～本庄診療所】(一部予約運行)

筒川伊根線【寺領 (野村) ～伊根診療所】(一部予約運行)

野室本庄線【野室～本庄診療所】

長延本庄線【長延～本庄診療所】(月・水・金に運行・予約が必要)

畑谷本庄線【畑谷～本庄診療所】(火・木に運行・予約が必要) があり,

丹後海陸交通株式会社の路線バスは

伊根線【上宮津～伊根郵便局前】

蒲入線【上宮津～蒲入】

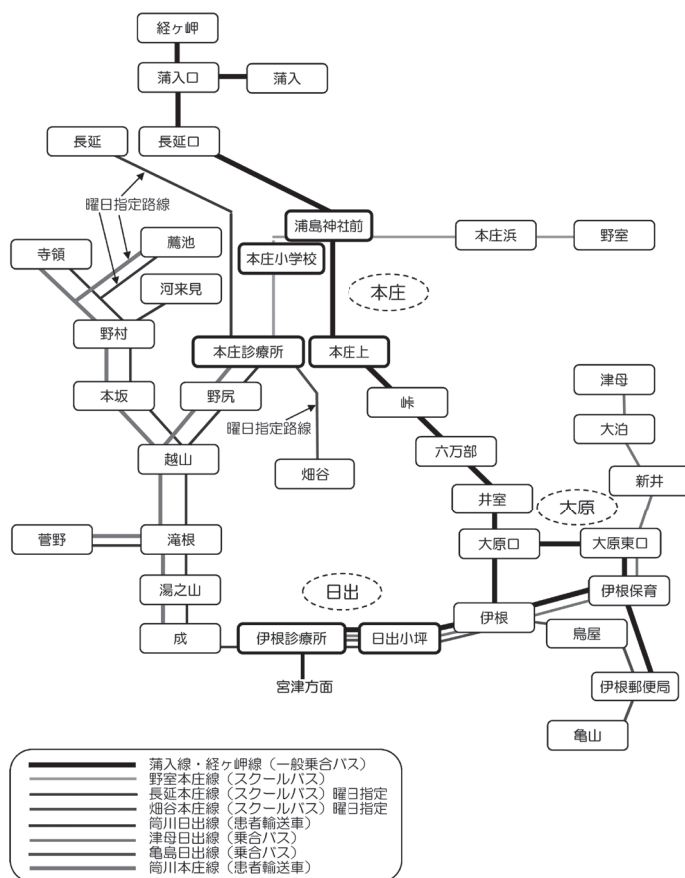
経ヶ岬線【上宮津～経ヶ岬】

津母日出線【津母～伊根診療所】

津母伊根線【津母～伊根】（予約運行）

亀山日出線【亀山～伊根診療所】である。

図 7-9 伊根町町営バス路線図



（注）曜日指定路線の→印の路線が、デマンド路線である

（出所）伊根町ホームページから伊根バスの路線図

http://www.town.ine.kyoto.jp/pub_rela/somu/ine-bus/keito.pdf より
（2011年1月3日アクセス）

なお、予約運行の長延～本庄診療所、畑谷～本庄診療所、薦池での乗降及び【伊根 18 : 01 発～津母 18 : 15 着便】を利用する場合は、前日までに丹海バス営業所へ電話予約すればよい。予約が無い場合は運行されない。

伊根町在住者の診療所への利用については運賃の減免制度（半額）がある。バス車内で乗務員から乗車証明書を受け取り、診療所窓口で手続きすると減免乗車券が受け取れる。路線バスでの通院については、半額回数券を受け取り、運賃との差額を車内で払うというものである。

（つづく）

