

住民NPO等による公共交通空白地有償運送【千葉県木更津市】

取組のポイント

交通不便地域における日常生活の移動手段を確保するため、無償運送サービスの取組からスタートし、運行計画の検討及び自家用有償旅客運送に発展させて、運行を確立

「ふくちゃんバス」の概要

- 木更津市東部に位置する富来田地区では、近年人口減少・少子高齢化が進んでおり、さらに平成30年には地区内のスーパーが撤退したことから、近隣住民の買い物等の日常の移動手段を確保する必要性が高まり、令和元年7月にまちづくり協議会による無償運送サービスが開始された。
- 無償運送サービスの実施においては、まちづくり協議会が担い手となり、主に高齢者の緊急を要する移動を支えながら、自家用有償旅客運送の需要把握を行った。
- 法定協議会での協議を経て、令和2年7月1日から自家用有償旅客運送（交通空白地有償運送）によるデマンド型運行に移行（有償化後1年間は実証運行とし、令和3年7月1日から本格運行）
- 毎週水曜日・金曜日9時～16時の運行、運賃片道500円（地区内・尾張屋横田店・おどや小櫃店）、地区外750円（アピタ木更津店）・1,000円（はぎわら病院）

- 地域公共交通確保維持改善事業費補助金（地域内フィーダー系統）を活用

（左）ふくちゃんバス運行区域図
（右）ふくちゃんバス車両



市の関わり、支援状況

- 運行経費の財政的支援：実証運行は、原則1年間で、補助率は補助対象経費の10分の10（ただし、予算の上限あり）。本格運行時の補助率は、補助対象経費の3分の2。（ただし、（補助対象経費－国庫補助金）×3分の1 ≤ 収入の場合は、補助対象経費から収入等を控除した額を上限。）
- 「木更津市地域公共交通計画」に「新たな交通システム導入の基本的な考え方」を示し、『交通不便地域に該当する地域において、新たな交通システムを主体的に取り組む意向がある地域については、市が導入に向けて支援を行っていく』旨を記載している。

【プロセスの各段階におけるポイント・工夫点】

- 既存の公共交通との共存を図るため、地区外の運行先を限定。
- 周知については、回覧では拡散力が弱く課題もあったが、次第に利用者による口コミが広がり新規会員が増えた。

取組による効果・課題

- 【効果】
 - ◆ 高齢者の買い物・通院が容易になるなど、外出促進に繋がっている。
 - ◆ ドライバーとのコミュニケーションや日常的な外出により、地域の高齢者が元気になった。
 - ◆ 送迎等による家族の負担が軽減された。
- 【課題】
 - ✓ 取組の担い手である運転手も地域の高齢者であることから、事業継続のため安定的な運転手確保が必要。
 - ✓ 福祉タクシーとの棲み分けなど、福祉分野との連携が必要。
 - ✓ 包括支援センターと連携した移動サービスの実現。

貸切運行の商業施設シャトルバスを乗合化【栃木県小山市】

取組のポイント

商業施設・小山市・交通事業者の連携により、商業施設の無料シャトルバスを有償化し、小山市コミュニティバスおーバス「ハーヴェストウォーク線」として運行

おーバス「ハーヴェストウォーク線」の概要

- ❑ 商業施設「ハーヴェストウォーク」が来訪者用として無料シャトルバスを運行（貸切バス会社に委託）していたが、商業施設管理者からの提案を契機に、令和2年4月1日より一般乗合に移行（同じバス会社が一般乗合として継続運行）。
- ❑ 運行ルート：小山駅西口～小山高校前～ハーヴェストウォーク～小山温泉思川（一般乗合に移行後、途中バス停を追加）
- ❑ 運行ダイヤ・時間帯：2～3本／時間（7時～22時台）
- ❑ 運賃：中学生以上65歳未満は200円、小学生・65歳以上・障がい者は100円。ハーヴェストウォーク従業員及び同バス停で乗降する学生は無料（運賃相当額を施設管理者が負担）。



(左) ハーヴェストウォーク線路線図
(右) ハーヴェストウォーク線車両



市の関わり、支援状況

- ❑ ダイヤ編成を行うにあたり、輸送力増強を図りたい商業施設管理者と、乗務員の拘束時間の関係から増便が難しい運行事業者との間を、市が仲介し調整を行った。
- ❑ 駅乗り入れの希望があり（以前は駅から離れて分かりづらい場所、待合環境も良くなかった）、その実現に向けて、市が交通事業者（JR等）との調整やのりば確保のための路面整備を行った。乗合バス化することで駅への乗り入れが実現できた。
- ❑ 有償化と同時に、老朽化していた車両の買い換え費用の半額を市が負担。
- ❑ 運行内容、行政手続き、市民への啓発・利用促進、施設外の停留所設置を小山市が担当。
- ❑ 総合都市交通計画、地域公共交通計画にも位置づけ。

取組による効果・課題

- 【効果】**
- ◆ 交通空白地域の解消、経費の低減、輸送力の増強が図られた。
 - ◆ おーバス全体の利用者の2割強をこの路線で確保している。若者の利用も多い。
- 【課題】**
- ✓ 現在でも乗り残しがあること、雨の日の待合環境。
 - ✓ 同様の取組の横展開（総合都市交通計画に記載）。市内全ての路線バスや施設送迎バスの事業者へヒアリングを行っているが、現行よりも手間や調整事項が増えることなどに負担感があり、具体的な動きには至っていない状況。出発点に地域貢献の視点がないと、このような取組は実現しないと感じている。

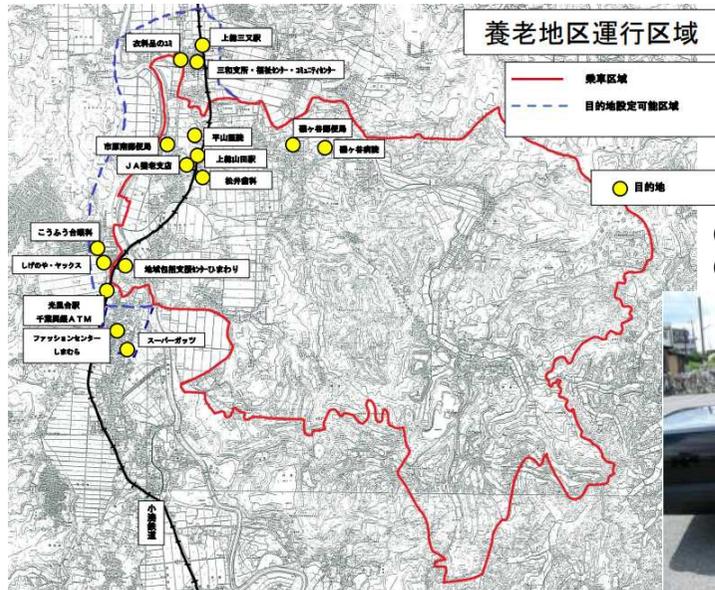
地域住民が主体的に運営する事例②区域型交通【千葉県市原市】

取組のポイント

地域で設立した住民主体の運営委員会を市がサポートする制度を構築し、地区単位で公共交通空白・不便地域における新たな公共交通の導入が進んでいる

「よろろ号」の概要

- ❑ 運営主体である「養老地区デマンド型乗合タクシー運営委員会」が地元タクシー会社に運行を依頼するかたちで、平成25年9月運行開始（一般乗合（区域運行）許可に基づく運行）。
- ❑ 運行区域：養老地区10町会内の乗車区域と、上総三又・上総山田・光風台周辺にある目的地（鉄道駅、公的機関、医療機関、商店等）との間。
- ❑ 運行日・時刻：毎週火・金曜日（お盆・年末年始除く）、地区→目的地4便（8時～14時）、目的地→地区4便（10時半～16時）
- ❑ 運賃：1乗車につき520円。2名以上で同じ便を乗車し、発地または目的地が同一の場合は、割引運賃300円。

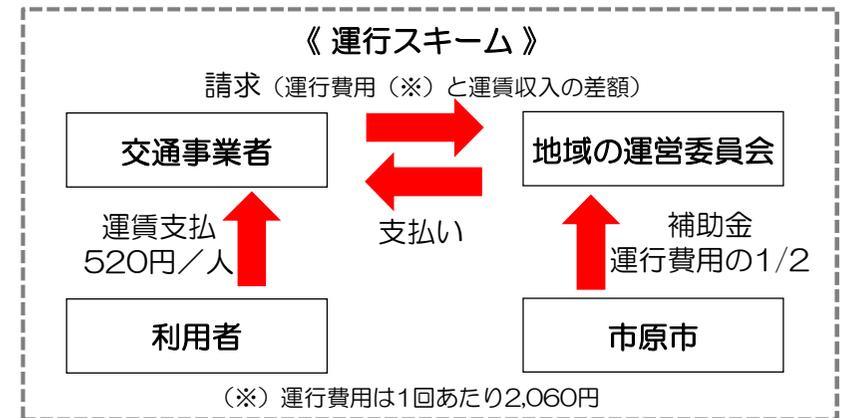


(左) よろろ号運行区域図
(下) よろろ号車両



市の関わり、支援状況

- ❑ **地域公共交通導入・利用促進事業補助金** 地域自らが既存の路線バスの利用促進に向けた取組や地域主体の公共交通の導入に向けた取組を支援（年間10万円上限）
- ❑ **コミュニティバス等運行支援事業補助金** 地域団体が運営主体となり運行を開始したコミュニティバス等について、経費の一部（運行経費の1/2と運行赤字額のいずれか少ない額）を補助するとともに、会議等へ職員を派遣



【プロセスの各段階におけるポイント・工夫点】

- ❑ **既存交通の確保維持を優先**（既存交通を有効活用し、地域の特性を考慮したフィーダー交通としての交通形態を組み合わせ）
- ❑ **費用負担の明確化**（市の補助を運行経費の1/2を上限とし、不足分は地域が負担）
- ❑ **住民主体を明確化**（地域の新たな交通の担い手となる地域団体の構成員は住民のみ。当事者意識の醸成）⇒ 1世帯当りの負担金や登録料の徴収、寄付や賛助金の獲得