

## 政務活動調査報告書

調査日	平成29年5月15日（月）
視察場所	静岡市富士市
調査項目	「コミュニティバス・デマンドタクシー」について
視察者名	野島さつき
市の概要	面積：244.95 km <sup>2</sup> 人口：253,283人 人口密度：1,034.01人/km <sup>2</sup> 世帯：98,854世帯 経常収支比率：80.5% 実質公債費比率：3.8%

現代は、自動車依存型社会であり、公共交通利用者が著しく減少し、これまで地域住民の足を支えてきたたくさんのバス路線が廃止されてきました。こうした中、これまではマイカーを運転し公共交通を利用してこなかった団塊世代が、高齢により徐々に運転困難者となってきています。地域の交通は、高齢者の移動の確保だけではなく、まちづくり、児童生徒の通学保障と安全対策、地域コミュニティづくり、公共交通を利用できない人たちの外出機会の確保等、そこで暮らすあらゆる人たち＝地域の課題であります。超高齢社会の到来とともに、過疎地域だけでなく、中心市街地も衰退が進みつつあり、その中で住民が安心・安全でいきいきと生活していける条件として、地域交通は欠かせないものであります。そこで、「だれもが、どこへでも、自由に移動できるまち」を目指し、地域住民とともに公共交通ネットワークの再構築に取り組んでいる富士市を視察して参りました。

### <富士市の概要>

平成28年11月1日に市政施行50周年を迎えた富士市は、世界に誇る富士山の自然に抱かれ、豊かな緑と湧水の恵みによって発展してきた静岡県東部の中核都市である。製紙業に代表される産業は、この恵まれた自然環境と消費地への近接という地理的条件を生かし、目覚ましい発展を遂げてきた。特に、トイレットペーパーなどの家庭紙は、国内屈指のシェアを誇る。

市内に東名・新東名高速道路、東海道新幹線や東海道本線が走り、田子の浦港など交通の要衝としても栄えている。

高齢化・国際化・情報化の進む状況の中、まちづくりの基本理念を「富士山のふもと しあわせを実感できるまち ふじ」とし、活力あふれる安全・安心な社会の実現、明るく開かれた



市政、市民と協働するまちづくりを基本姿勢として、公正・公平な市政運営に取り組んでいる。

〈これまでの公共交通の現状／課題〉

利用者の減少



経営状況の悪化



サービス水準の低下→バス路線撤退の動きの活発化



◆ 市の対策

利用者の減少

公共交通の利用促進に関する取り組みとして、

☆1day トリップチャレンジャー

☆バスの日イベント

☆便利で分かりやすい公共交通マップ「富士市バスナビ」作成

☆乗り継ぎなどの割高感を軽減するため、「乗り継ぎ割引券」「市内共通回数券」の導入

経営状況の悪化



交通事業者への補助金による支援（税金の投入）

サービス水準の低下

市が主体となったコミュニティ交通の導入=10 地区 13 路線

＜現在の取り組み＞

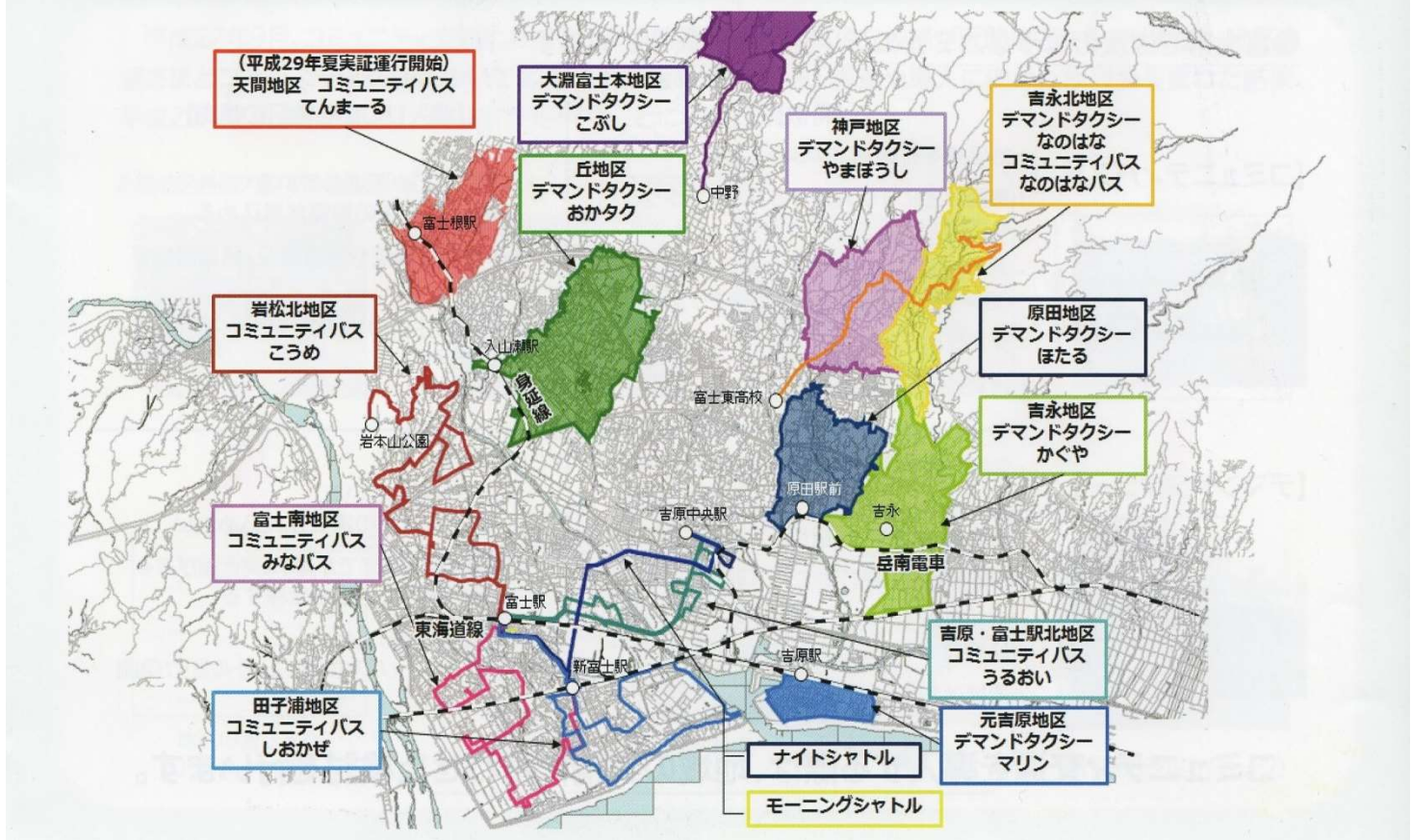
平成 25 年 2 月 「富士市バス路線再編計画」 策定

利用者の増加→経営状況の安定化→サービス水準の向上 目指し、公共交通ネットワークの再構築することにより、市民（利用者）、バス事業者、行政（富士市）それぞれが有益に！

◆ 導入の 3 つのケース

1. 廃止代替=路線バスの廃止に伴い、その代替手段として導入するケース  
（しおかぜ、こうめ、こぶし、なのはな、やまぼうし）
2. 空白解消=公共交通空白地域（300m 圏内に公共交通がない地域）を解消するケース  
（みなバス、おかタク、ほたる、かぐや、マリン）
3. アクセス強化=拠点間や鉄道駅の連携（アクセス性）を強化するケース  
（ナイトシャトル、うるおい、モーニングシャトル）

富士市のコミュニティ交通はどこを走っているの？



◆ コミュニティ交通を導入する際に考えること

運行範囲 **地域内**もしくは**最寄りの交通結節点**（バス停等）まで

- ◇ 路線バスと接続し、乗り継いでもらう
- ◇ 路線バスとの共存が大前提
- ◇ 路線バスとの重複は避け、利用者の奪い合いはしない

財政支援 実証運行期間（2年間）は、欠損額の全てを市が負担

本格運行に移行後は、**1/3ルール**を適用する（運行経費の2/3までを市が負担）

運行内容 運賃、運行形態（しくみ）、ルート、区域、ダイヤ、停留所等といった基本コンテンツは、**地域が決定**する

◆ 費用負担の限度（1/3のルール）

運行経費の**2/3は市が負担**

残り**1/3**は、運賃収入と地区負担＝停留場となっている店舗やクリニック等にサポート金（月5,000円）や、地元企業、店舗等に協賛金（年5,000円）をお願いしている

◆ 運行内容の検討

地区の状況、目的を把握・・だれが困っているのか、だれを、どこへ、何のためにを掴む  
導入の是非・・現状のままでもいいのか、今ある公共交通を改善したいのか（ダイヤ・便数の変更等）、新たにコミュニティ交通を導入したいのか

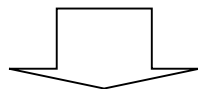


地区に適した運行内容を検討

◆ 今後のコミュニティ交通の導入方針

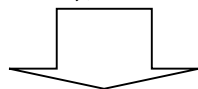
コミュニティ交通の導入により「公共交通カバー地域」が拡大し、概ね空白地域は解消！

今後は**地区の皆さんの主体的な取り組み**が重要



平成26年3月 「富士市地域公共交通総合連携計画」改定

コミュニティ交通の導入に「立候補制」を取り入れ、地域と協働により導入を検討



- ・ 地区が主催の公共交通に関する勉強会開催（市は説明等協力）
- ・ 「サポート組織」の立ち上げ



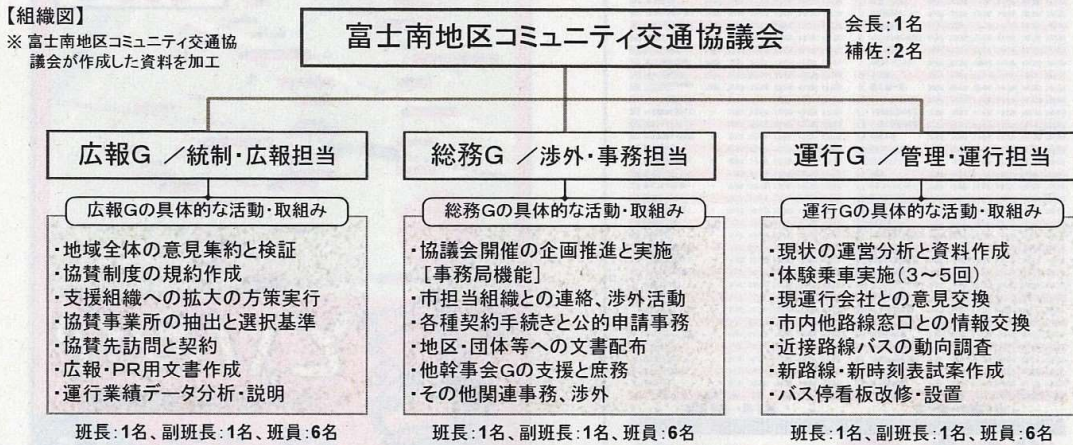
## 「富士南地区コミュニティ交通協議会」(サポート組織)の熱心な活動・取組み



富士南地区コミュニティ交通協議会は、ワーキング組織として広報G、総務G、運行Gの3つの部会が設置されており、各部会の役割分担を明確にしたうえで、地域住民の自発的かつ積極的な取組みが展開されている。

### 【組織図】

※ 富士南地区コミュニティ交通協議会が作成した資料を加工



町内会が中心、利用者の代表、運行業者で構成し、運行内容、PR方法、地区負担金の確保等を検討

- ・ コミュニティ交通の運行形態（コミュニティバスか、デマンドタクシーか？）等を検討
- ・ 「実証運行」（最大2年間）
- ・ 「本格運行」の検討（費用負担のルール収支率 1/3 を満たすか？）

満たさない場合は再度見直しか運行終了

「本格運行」

### ◆ 導入後も地区住民の熱心な活動・取り組み

「自分たちのことは、自分たちで考える」

市役所が何をしてくれるか？ではなく、市役所に何をしてもらおうか？

主役は地域住民！ 市は後方支援！

### ◆ デマンドタクシーの場合

コミュニティバスを運行するほどの需要がない場合には、デマンドタクシーの導入を検討  
会員登録・利用予約が必要なことなど、路線バスとの違いを丁寧に説明

- ① PRチラシ等の発行

運行チラシやニュースレターを発行し、各世帯の他、停留場であるクリニックや店舗でも配布

② 様々な場での説明

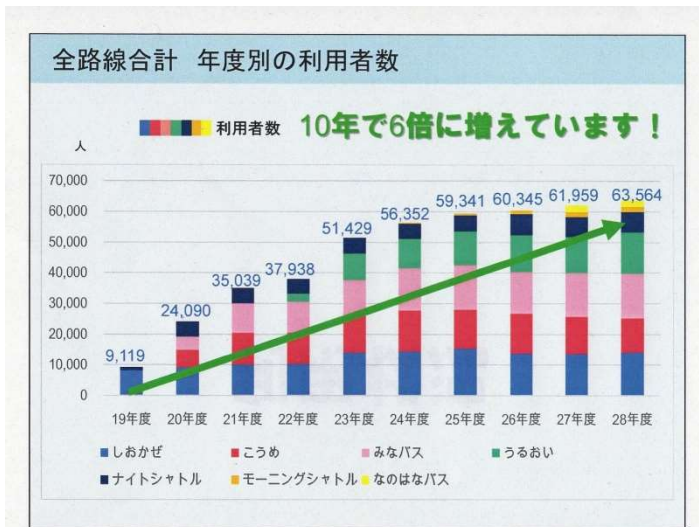
各地区での説明会の開催や、お年寄りの集まる場所（各町内会のサロン、市民ホームの講座、老人会等）での説明、出張会員登録など実施

③ 運行内容の改善

意見交換会やアンケート調査を実施し、利用者や地区住民の意見を参考に運行内容の見直しも行う

◆ 利用状況

《コミュニティバス》

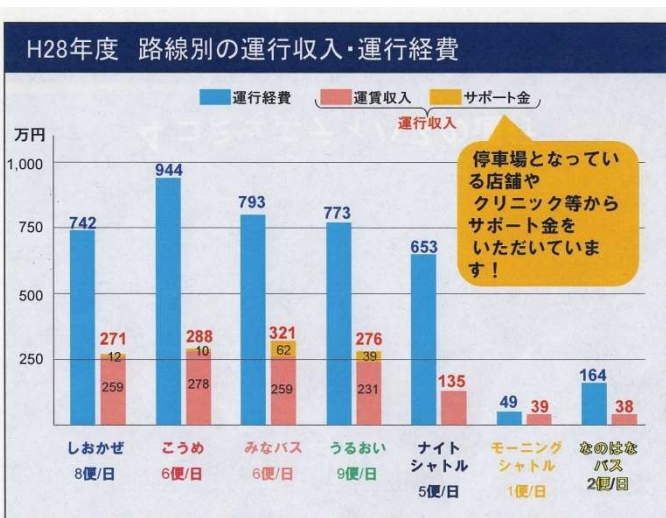


《デマンドタクシー》

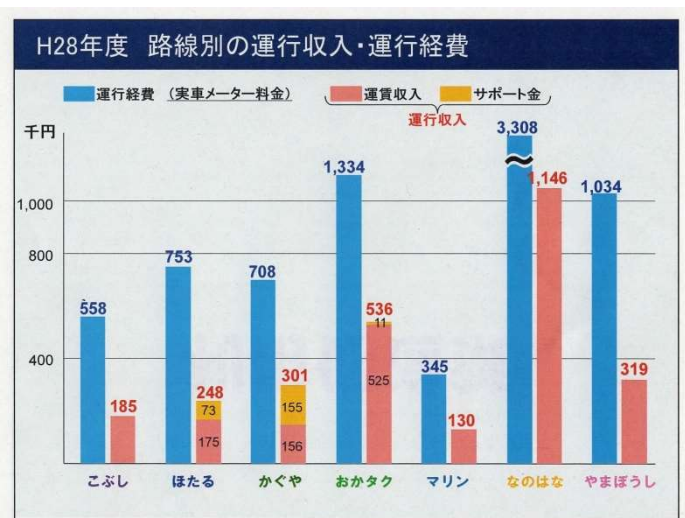


◆ 運行収入・運行経費

《コミュニティバス》



《デマンドタクシー》

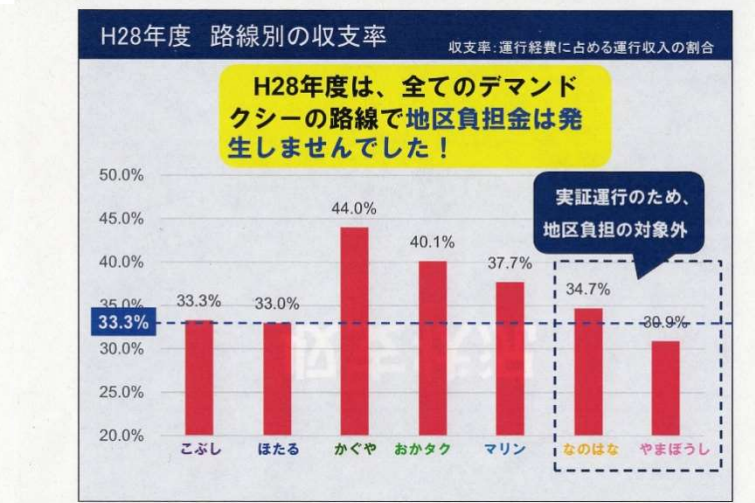
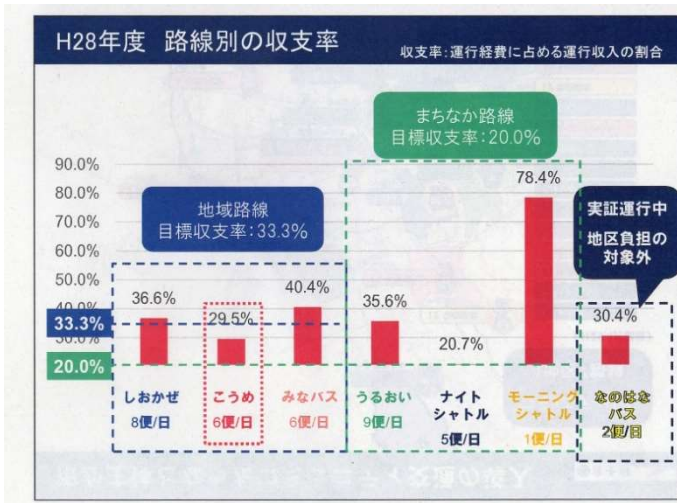




◆ 収支率

《コミュニティバス》  
「こうめ」のみ負担金発生

《デマンドタクシー》



<富士市の取り組みまとめ>

- コミュニティ交通は、地域との協働により導入！
- 主役は地域住民！
- コミュニティ交通は、あくまでも既存の公共交通（路線バス等）を補完する役割であり、路線バス等との共存を図る！
- コミュニティ交通で、すべての交通課題は解決できない。地域の公共交通は、様々な交通手段（鉄道、バス等）をトータルで考えていく必要がある！
- 地域がもりあがらなければ、「やめる」決断も必要！

<所感>・・・野島さつき

高齢ドライバーの交通事故が後を絶たない。高齢化が進む中、2016年11月には75歳以上の運転免許保有者が500万人を超えた（警察庁まとめ）。岡崎市でも、75歳以上の免許保有者は、2016年12月28日時点で15,680人である。65歳以上になると84,347人になり、全体の31.2%にあたる。運転免許は自立の証でもある。それ以上に他に交通手段がない地域では車がなければ生活に困る人も多い。今はまだ車中心で、公共交通を利用する機会が少ない人も、いずれは運転できなくなる日はやってくる。過度な車依存から脱却し、どの地域でも安心・安全に住み続けられるために、安くて利用しやすい公共交通の整備は、最優先に取り組むべき課題であると思う。

今回視察した富士市は、路線バス、市街地循環バス、コミュニティバス、デマンドタクシーが、それぞれの特長をうまく使い分け、市内の公共交通空白地域（300m圏内に公共交通がない地域）は、概ね解消されたという。富



士市でも、市民の主な移動手段の71%が自動車で、公共交通の利用は、わずか4%しかなかった。自動車依存型都市は、公共交通利用者減、交通事故の増加、中心市街地の衰退、財源問題など様々な問題点があり、人口減少、高齢社会、環境問題等このままではいけないと、自動車に代わる交通手段として、公共交通の見直しに取り組んできた。

きっかけとなったのは、路線バスが廃止になった地区からの相談であったという。サポート組織を立ち上げ、地区としての必要性、将来的な利用可能性など地区住民によるワークショップを何回も開き、検討を重ねた結果、コミュニティバスの導入に至り、2年間の実証運行ののち、本格運行となった。はじめから、運行経費の2/3までを市の負担の上限とし、残り1/3は、地区が負担することとした。停留所となるクリニックや商店などにサポート金（月5,000円）をお願いし、運賃収入と合わせ何とか地区負担金が出ないよう皆で努力をしているという。市も運行チラシやニュースレター（たより）を発行し、利用状況の途中経過を伝え、利用促進に繋げている。

大前提は、今ある路線バスを大事にすること。その上で、地区に焦点を合わせ、地域密着型交通網を地域と共に考えること。「地区」は、小学校区を基準としている。岡崎の総代会にあたるまちづくり協議会に市の職員が赴き、公共交通の必要性を訴え、利用してもらえるよう情報発信をしている。あくまでも主役は地区住民。市は後方支援の立場をとっている。

1/3が地区負担という全国的にも厳しい条件をつけながら、利用者数も着実に伸び、ほとんどの地区で負担金を支払わずに運行

できていることは大きな驚きであった。自分たちのまちの将来を見据え、住み慣れた地域でいつまでも安心・安全に暮らしていくために、自分たちの地域は自分たちで守るという意識改革が大きく影響していると思う。今だけを見るのではなく、5年先、10年先の生活を守るために市民中心の「市民交通会議」を各地域で開催するなど、市民と行政が力を合わせて交通政策を作り上げる必要性を強く感じる。今後も市に要望していきたい。

以上

項目	29年度	30年度	29年度	30年度
1-乗車回数	79人	77人	1,000回	65人
1-乗車回数	1,119人	1,200人	1,150人	1,150人
乗車回数	42.2%	33.3%	64.1%	64.1%