


政務調査研究視察 報告書

平成19年 7月 23日提出

視 察 日	平成19年 7月 18日 (水)
視 察 先	多治見市
視 察 内 容	乗り合いバス運行について
視 察 者	野村康治 稲垣良美 計 2名

多 治 見 市	<p><乗り合いバス運行(市之倉地区)について></p> <p>多治見市の概要 人口 117,654人 面積 94.96㎢</p> <p>事業概要と方向性 平成15年に「持続可能な社会づくりプロジェクト」を立ち上げ施策の課題と今後の方向性の検討をして平成18年度「新交通システムモデル事業」を実施した。 この新交通システムモデル事業は30年前に名古屋のベッタウンとして多治見市の郊外丘陵地に団地が出来た市之倉地区では高齢化が始まり自家用車無しでは市街地まで出掛ける事が困難な方が増えている、タクシーを利用すると往復4000円以上のお金が掛かる、是を受け多治見市が公募をした民間企業が15人乗りのマイクロを仕立て乗り合いタクシー的要素を持つ乗り合いバスとして市之倉区域と市街地間を運行し、多治見市が年間320万円の補助金を出し今後3年間民間企業を支援しながら独り立ちをさせる、いわゆる民間企業育成モデル事業でもある。 公共交通機関を含む旅客運送が企業として成り立つためには、利用者のみが受益者とされ、高額な運賃の支払いという形で経費を負担してきたものを、運行の結果利用者が訪れる事により、何らかの利益を受ける施設等も受益者であるという観点を持ち、受益者として経費負担の協力を求めるスポンサー契約を各方面と結ぶ事により廉価な移動手段創出が可能となり、より利用が増え収益をあげる事が出来る。</p> <p>事業の進捗状況 事業者から提案された『多治見トライアングルバス事業』は、会員予約のデマンド型乗り合い輸送となっており、当時の道路運送法に適合する法令がなかった。 しかしながら平成18年10月の改正道路運送法の施行により地域の状況に応じた柔軟な輸送を実現するため地域の合意を得ることで乗合輸送であっても定期定路線以外の運行が可能になることがわかってきたため、同モデル事業は10月の道路運送法の改正を待って実施することにした。 地域公共交通会議での合意が得られた後に事業所から運輸局に事業認可の申請を行い19年3月29日試乗会、4月2日から本格運行を開始した。</p> <p>システム</p> <ul style="list-style-type: none"> ※ 事前登録・完全予約制です。 ※ 玄関先まで送迎OK、区域内乗降自由です。 ※ 市之倉と市街地を結ぶ14人乗りの小型乗用バスです。 ※ 誰とでも使い回せる無記名定期券があります。 ※ 無記名定期券 1ヶ月 10,000円 ※ 11枚綴り回数券 8,000円 ※ 片道一回利用券 800円 ※ 区間内 400円(市之倉から市之倉)(市街地から市街地) ※ 昼間 8:00 9:30 11:00 12:30 14:00 15:30 市之倉エリアから一日6便運行 ※ 昼間 8:45 10:15 11:45 13:15 14:45市街地エリアから一日5便運行 	 <p>▲担当者の説明</p>	
	<table border="1" style="width: 100%;"> <tr> <td style="width: 40%; text-align: center;">市之倉エリア 市之倉市街</td> <td style="width: 20%; text-align: center;">← →</td> <td style="width: 40%; text-align: center;">市街地エリア 宝町・若松町・音羽町・田代町・市民病院 県病院・太平町を巡回</td> </tr> </table>	市之倉エリア 市之倉市街	← →
市之倉エリア 市之倉市街	← →	市街地エリア 宝町・若松町・音羽町・田代町・市民病院 県病院・太平町を巡回	

現在の運行状況

利用状況

年月	利用者	運行日数	1日平均
h19. 4	45人	20日	2. 25人
h19. 5	77人	21日	3. 67人
h19. 6	100人	17日	5. 88人
計	222人	58日	3. 83人

運行状況

年月	現金	回数券	定期券	計
h19. 4	22,800 円	40,000 円	0 円	62,800 円
h19. 5	42,800 円	8,000 円	10,000 円	60,800 円
h19. 6	29,200 円	24,000 円	0 円	53,200 円
計	94,800 円	72,000 円	10,000 円	176,800 円

課題・今後の展開

利用者調査結果

- ※ 現在は市之倉地域と市街地域に限定してあるため、その中間区域にある病院やスーパーに行けない(時間が掛かりかえって不便)
- ※ タクシーより安いがバスより高い
- ※ 取りあえず登録したが今は自家用車が運転できる
- ※ 運行時間がわかりにくい

今後の課題

- ※ 登録会員の増加(地域住民の意識啓発)
- ※ 定期利用者、広告スポンサーの増加
- ※ 運行エリア・運賃の設定
- ※ 補助期間内に事業(収支)の安定化を図る(新たな路線の追加等)
- ※ 他の交通機関(路線バス・コミュニティバス、タクシー等)との連携強化と役割分担

〔感想・岡崎市への反映〕

- ・ 多治見市はすでにコミュニティバスも走らせている、それよりもさらに細かく住民の足確保を考えた時にやはり行政が仕切るのではなく民間に運行して貰い利益も確保し永久的に存続可能な運行できるそんな方法を探るモデル事業を展開した。
- ・ 現在はまだ立ち上げて余り日も経っておらず上の表を見ただけで判断は難しいが経営を任された企業が試算した一ヶ月でかかる経費は80万円だそうだ、年間960万円の内3年間は多治見市の方で1/3の助成(320万円)をするが3年後には助成金も打ち切れ企業が独立採算をしていかなければならない。
- ・ 現在は市之倉地区と市街地に限定して運行しているが運行地域を拡大する事でかなりの需要が発生する可能性は大である、利用者自身がこのバスを旨く乗りこなす事が出来るのか、バス運行制度内での最大限の活用を考えていく事も重要であろう。
- ・ 住民からの意見も最大限活用しながらしかも運営が成り立つ方法を模索中と感じた。
- ・ 平成 18 年 10 月の改正道路運送法の施行により地域の状況に応じた柔軟な輸送が可能となったが、地域住民はこの交通手段が最後の手段で是が無くなると陸の孤島になってしまうと言う位の意識が必要だと思う。
- ・ 住民の利用意識高揚がもっとも大事、たとえば車の運転が出来ない方はこの交通手段を選んでいただけるであろうが、運転できる方、自家用車をすでにお持ちの方へどう理解していただくのか、この辺を住民の方に理解しやすい形で示していかなければいけないと思う。
- ・ たとえば軽自動車を一台中維持するための年間の平均的な出費を試算しその数字と比べいかにバス利用が得策か数字を出して示してみる事もいいのではないかな。
- ・ 多治見市のこのモデル事業大いに興味を持って見据えていきたいと思う。

▲視察メンバー