

名張市地域コミュニティ交通推進方針

平成19年8月

名張市

名張市地域コミュニティ交通推進方針

全国の地方都市においては、事業者が運行する路線バスの利用者数が年々減少し路線の収支状況が悪化するなどの問題を抱えるなか、これまでは民間の交通事業者のみに委ねられがちであった地域交通を、市民と行政が協働し、新たな公共交通（バス交通）システムを構築しようという動きが進んでいます。

当市においても、平成 17 年 2 月、「人にやさしい移動手段検討委員会」が提出した新たな公共交通（バス交通）の構築に向けた「提言書」に基づき、市街地循環型コミュニティバス「ナッキー号」や、交通空白地型コミュニティバス「あららぎ号」の運行を行っていますが、今後も市内各地の交通不便地域の解消や、益々増加すると予測される交通移動不便者の移動手段を確保する必要があります。

このため、平成 18 年 5 月、「人にやさしい移動手段検討委員会」に新たな公共交通（バス交通）の構築に向けた課題について諮問し、本年 5 月 2 2 日に提出された答申に示された方向を基に「名張市地域コミュニティ交通推進方針」を定め、地域コミュニティ交通の推進を図ります。

1. 現状と課題

名張市の主な公共交通（バス交通）は、三重交通㈱による路線バス、廃止代替バス、コミュニティバスの 3 形態で運行していますが、起伏のある地形や分散型都市構造といった本市の地域特性から、市内には最寄りのバス停や駅までの徒歩による移動が距離的、地形的に困難な「交通不便地域」が存在しています。

今後、自動車等の移動手段を持たないいわゆる交通移動不便者は、高齢化の急速な進行により益々増加することが見込まれ、交通不便地域における移動手段の確保を目的とした地域コミュニティ交通の構築や市街地循環型コミュニティバス「ナッキー号」の運行経路の拡大が大きな課題となっています。

また一方で、三重交通㈱の路線バスについては、乗客数が年々減少しているものの、平成 17 年の市内の乗客数は約 292 万人と本市の基幹公共交通であることから、これらの既存交通機関を活かしながら連携を図ることが必要となります。

2. 基本的な考え方

平成 18 年 10 月の改正道路運送法の施行に伴って、道路運送法第 78 条では「自家用自動車は有償での運送に供してはならない」となっており、例外的に市町村及び NPO 法人等でなければ自家用自動車による有償での運送はできないことになっています。

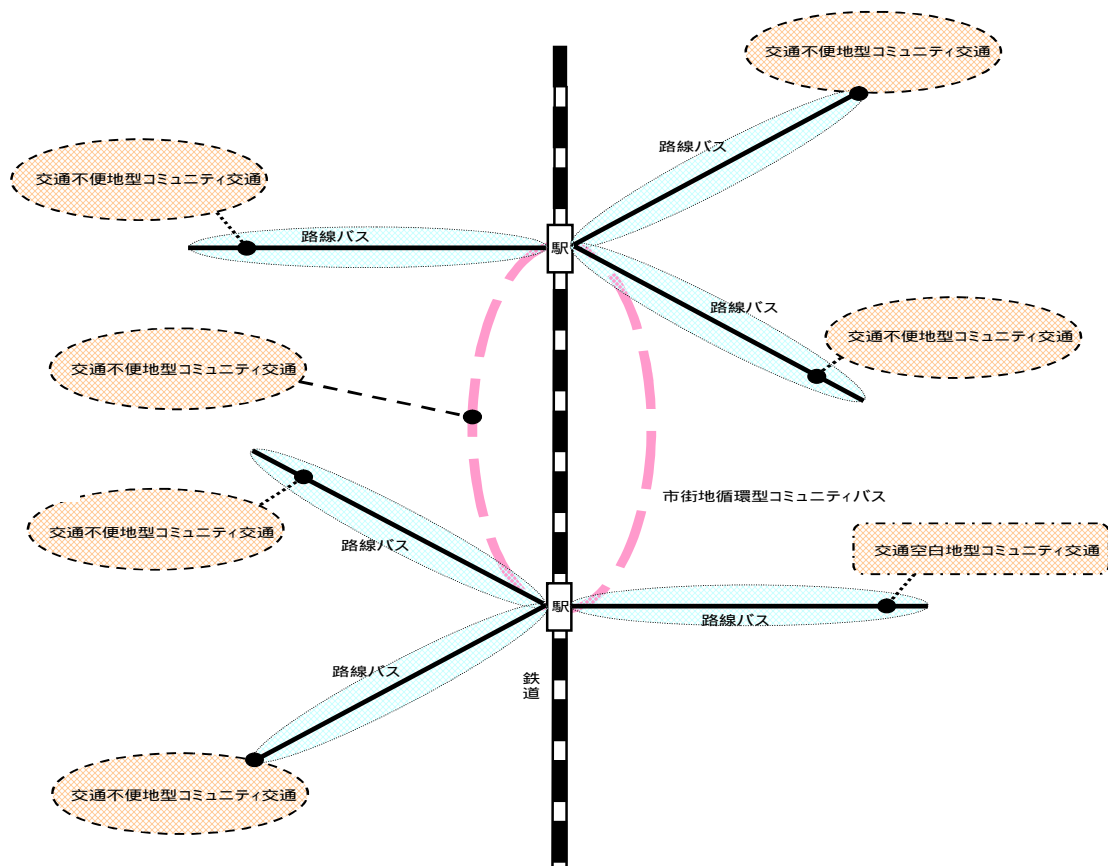
また、国土交通省自動車交通局長からの「市町村有償運送の登録に関する処理方針」では市町村運営有償運送は「交通空白輸送」「市町村福祉輸送」でなければ有償での運送はできないこととなっています。

このため、名張市における地域コミュニティ交通は、三重交通㈱の路線バスや市街地循環型コミュニティバス「ナッキー号」等、既存の公共交通を活かしながら、各交通空白地や交通不便地から最寄りのバス停・鉄道駅への接続を目的とすることを基本とし、以下の推進方針に基づき今後の方向性を定めることとします。

[推進方針]

- (1) 市内交通不便地域の解消と高齢化等による交通移動不便者の増加に対応する、市民のニーズに合った新たな公共交通システムを構築します。
- (2) 既存公共交通機関と地域コミュニティ交通がそれぞれの役割を分担し、連携する公共交通システムを構築します。
- (3) 地域コミュニティ交通の導入は、地域の状況にもっとも適する運行形態を選択し、地域、利用者、市の3者で支える地域コミュニティ交通を構築します。

【地域コミュニティ交通のイメージ図】



地域コミュニティ交通から最寄のバス停に接続
地域コミュニティ交通からナッキー号のバス停に接続

(1) 地域コミュニティ交通の支援地域についての考え方及び推進方策

交通空白地域

錦生・薦原・国津の3地域においては、現在、それぞれ安部田線・名張山添線・布生線の廃止代替バス3路線について、市から三重交通㈱に運行委託を行っています。

しかしながら利用者数が少なく、費用対効果の面や市の財政状況などを考慮すると、平成20年度からは廃止せざるを得ない状況となっていることから、この地域を「交通空白地域」と位置付けます。

このため、錦生・薦原の両地域については、今後、廃止代替バスに代わる、効率的で地域住民のニーズにあった地域コミュニティ交通の導入を推進するとともに、国津地域については、現在運行している交通空白地型コミュニティバス「あららぎ号」が廃止代替バスの機能を代替できるよう適切な支援を行うこととします。

交通不便地域

交通空白地域以外においては、三重交通㈱のバス路線や近畿日本鉄道㈱大阪線がそれぞれの主たる公共交通機関として運行していますが、同じ地域内であっても地区によってはバス停や駅まで徒歩で行くのが困難な交通不便地が存在しており、高齢者をはじめ自家用車等の移動手段を持たない交通移動不便者の日常生活における行動範囲が制約される状況となっています。

本年1月に実施した市民意識調査において、自宅からバス停までの妥当な距離として最も回答の多かった「500メートル」を基準に、各バス停や駅から半径500メートル圏外にある地区（一部が圏外となる場合は概ね地区面積の3割以上が圏外であることとする。）を交通不便地とし、それらの地区を含む地域を「交通不便地域」と位置付けることとします。

この基準によると、美旗地域（南古山やうぐいす台の一部、藤が丘、南西原等）、蔵持地域（緑が丘の一部）、赤目地域（星川、すみれが丘等）が交通不便地域に該当することから、これらの地域については、地域コミュニティ交通導入に向けた地域の自主的な取組を推進し、地域内の協議の醸成及び進捗に伴い適切な支援を実施します。

その他の地域

交通空白地域及び交通不便地域の基準に該当しない地域であっても、坂道が多いなどの地形的な理由等から、高齢者や障害者など交通移動不便者がバス停までの移動に不自由を感じているケースがあります。このような課題については、地域で支え合う福祉のまちづくりの視点から、誰もが地域活動に参加し、地域内交流を促進しつつ、高齢者の閉じこもり予防や介護予防を促すため、地域の自主的な取り組みによる移動手段の確保に対し支援を行います。

(2) コミュニティバス等の方向性

市街地循環型コミュニティバス「ナッキー号」

市街地循環型コミュニティバス「ナッキー号」は、平成19年9月末をもって実証運行期間を終了しますが、運行ルートの沿線の市民だけでなく、ほぼ市内全地区の市民に

利用されており、年間 4 万人と予想を大きく上回る乗客数となっていることから、引き続き 10 月 1 日より本格運行を行うこととします。

多くの市民の皆様からルート拡大や増便、相互方向の運行などのご意見、要望が寄せられていますが、ナッキー号の利便性向上については、今後、財政的な調整を図りながら検討を行うとともに、持続可能な運行に向けた市と利用者の負担配分のあり方（料金改正等）についても合わせて検討することとします。

福祉バス

「生きがい活動支援通所事業」の一環として、高齢者等の老人福祉センター「ふれあい」への送迎手段として運行されている福祉バスは当面存続を前提として、今後「生きがい活動支援通所事業」に係る事業の見直しを行うとともに、地域コミュニティ交通との効率的な運用を図っていきます。

スクールバス

今後検討に入る小中学校の統廃合に係り、スクールバスの運行を検討する中で、路線バスが運行している地域については路線バスの利用を基本とし、運行していない地域について、スクールバスや地域コミュニティ交通の効率的な活用も視野に入れながら進めます。

(3) 地域コミュニティバス運行経費の負担方法

各地域で導入する地域コミュニティ交通の財源は、地域、利用者、市の 3 者が負担することにより運行経費を賄うこととします。

(地域の負担)

走行ルートにある商店からの協賛金制度や、地域内の各世帯に回数券の購入による運行協力を依頼するなど地域において工夫する必要があります。

(利用者の負担)

現在は市条例で 1 乗車 100 円と規定していますが、3 者の負担配分を検討する中で、利用者にも応分の負担を求めます。また、地域において運行する地域コミュニティバスの料金は、運行する地域と利用者の合意で決定し、運行経費に充当できることとします。

(市の負担)

市は、現在負担している「あららぎ号」の経費 300 万円を基準としてルール作りを行います。

あららぎ号に係る経費の内訳

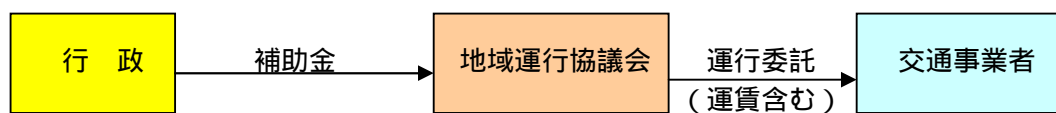
費 目	金 額 (千円)
人件費 (運転手謝礼)	1,500
燃料費 (ガソリン代)	700
車両管理費 (12ヶ月等の点検、修理、保険等)	800

人件費、燃料費は委託料として地域運行協議会に支出。車両管理費は市において支出。

(4) 地域コミュニティバス等の取組み手法

ケース1 対象地域：交通空白地域・交通不便地域

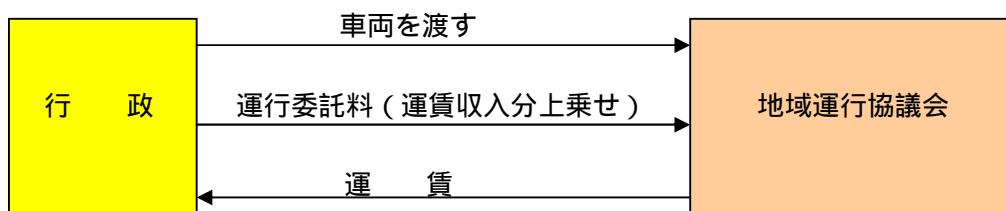
市が補助金を交付し、その補助金と地域の負担金により地域運行協議会から交通事業者に運行を委託する。



・市の年間補助金 3,000 千円

ケース2 対象地域：交通空白地域・交通不便地域

市が車両(10人乗りワゴン車又はマイクロバス)を購入し、市の委託料と地域の負担金により地域運行協議会が運行を行う。



市が道路運送法第78条の運行許可を得る。

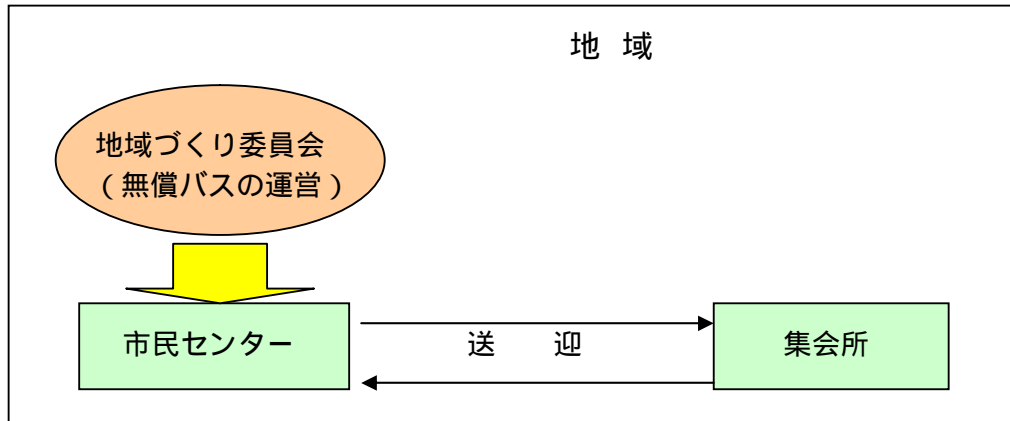
【概算経費】

- ・10人乗りワゴン車 3,200 千円
- ・マイクロバス 7,000 千円
- ・年間運行委託料 3,000 千円

車両購入費は、電源立地地域対策交付金などの制度の活用を図る必要がある。

ケース3 対象地域：その他の地域

既存バス路線はあるが、高齢者等が地域内やバス停までの移動に不自由を感じている地域において、無償で自主的に運行する地域福祉バス



3. 地域への財政支援策

前提条件として、道路運送法においては市町村が運行（市からの補助金等で地域運行協議会から交通事業者へ運行委託するものも含む。）するコミュニティバスについては、その運行地域が交通空白地域及び交通不便地域であることとなっています。

このため、廃止代替バス路線の廃止に伴い交通空白地域となる錦生・薦原・国津の3地域及び交通不便地域の美旗・赤目・蔵持の3地域について優先的に財政支援を行うこととします。（国津はあららぎ号で代替）

また、地域運行協議会等を設立し、地域コミュニティバス等の運行準備が整った地域から当該年度の予算措置を考慮した中で、順次支援を行うこととします。

なお、既存バス路線はあるが、坂道が多いなどの地形的な理由等から、高齢者や障害者など交通移動不便者がバス停までの移動に不自由を感じているケースがありますが、このような地域への対応については、地域で支え合う福祉のまちづくりの視点から、地域の自主的な取り組みによる移動手段の確保に対し支援を行います。

ケース1の場合	年間補助金…………… 3,000 千円
ケース2の場合	車両（市が購入）…………… 3,200 千円（10人乗り）又は 7,000 千円（マイクロバス） 年間運行委託料 ……………… 3,000 千円
ケース3の場合	福祉やまちづくりの視点から支援

まとめ

市内の交通移動手段については、既存の公共交通機関を利用することが前提であります。しかしながら、公共交通機関が市内全てをまかなうことはできないため地域に合った移動手段を確保する必要があります。

公共交通機関を利用できない交通空白地や交通不便地については、最寄りの路線バスへの接続・連携を目的とすることを基本的な考え方とし、地域のニーズに適合した持続可能な運行形態とするべく、地域で支えあうコミュニティ交通について支援します。

また、公共交通機関を利用することが前提ですが、高齢化が進むなかで交通機関が通る地域であっても移動に不便を感じる地域については、福祉やまちづくりの視点から支援してまいります。