

民間事業者による新たな乗合交通サービスへの 挑戦 ―多治見市市之倉町での取り組み―

加藤 博和¹・岩村 龍一²・山本 智基³

¹正会員 名古屋大学 大学院環境学研究科 (〒464-8603 名古屋市千種区不老町C1-2(651))

E-mail:kato@genv.nagoya-u.ac.jp

²非会員 株式会社コミュニティタクシー (〒507-0074 岐阜県多治見市大原町5-99-3)

E-mail:iwamura@comitaku.com

³非会員 多治見市役所 都市計画部都市政策課 (〒507-8703 岐阜県多治見市日ノ出町2-15)

E-mail:t-yamamoto@city.tajimi.gifu.jp

日本の乗合バスでは、長年の需給調整規制の結果、利用拡大のための新しい路線や運行形態の試みが少なくなっており、特にバス事業者が公的補助なく自主的に取り組む事例は極めて少ない状況にあった。本稿では、大都市のベッドタウンでデマンド型乗合バスの運行に取り組み、公的補助なしに採算を確保している新規参入事業者の事例を取り上げ、その経緯と特徴、成功の理由を整理している。評価される点として、固定観念にとらわれずニーズに合った運行形態を設定したことや、そのために住民・行政との対話と協力体制が確立できたことが挙げられる。一方で課題として、既存の他事業者との連携や役割分担を自治体の公共交通戦略に照らして整理することや、運行形態に幾つかの問題が残っており、漸次改善していく必要があることが挙げられる。そして、高齢化進展などの重要課題に対応した新たな取り組みを事業者がより積極的に実施することが期待され、それを支援する行政の役割も非常に重要であると結論づけている。

Key Words : local public transport, new-entry private bus company, role-sharing and cooperation

1. はじめに

日本において、バス・鉄道等の地域公共交通は、モータリゼーション進展が顕著となった1970年代以降、大都市部を除いてはほぼ退潮の一途をたどってきた。全国の乗合バス利用者数は、ピークとなった1968年から現在までの間に6割近く落ち込んでいる。

この状況に対して、バス・鉄道事業者が自らの路線についてサービスを向上させる新たな取り組みを自発的に実施することは極めて少なかった。これは、2000年に鉄道事業が、また2002年に乗合バス事業が規制緩和されるまでは、これら事業に対する厳しい需給調整規制があり、事業者に地域独占を認める一方で不採算路線を含めたネットワーク維持を求める形をとってきたことが大きく影響している。そのため、地域間高速バスを除けば新規参入は極めて例外的であり、他社との競合も限定されていた。さらに、道路運送法では路線バス（一般乗合旅客自動車運送事業）やタクシー（一般乗用旅客自動車運送事業）の運行に様々な制約があり、新たな取り組みを行うにも制約が大きかった。

需給調整規制の緩和後も、全体として乗合バス事業が

退潮傾向にあり、また長年の規制によって新しい試みに対するノウハウも欠如し、リスク認識が高まってしまっており、乗合バスへの新規参入も少なかった。この時期になると、自治体が事業主体となり、路線やダイヤなどを企画して運行事業者に委託する「コミュニティバス」が一般化し、そこでは公的補助を前提とするため、従来の固定観念を破った新しい運行の試みが見られるようになったが、事業者にとってはノーリスクである一方、自らの創意工夫を図る余地は極めて限られる。事業者が自主運行する一般の乗合バスについてはやはり新しい試みが行われにくかった。

本研究では、そのような状況下で、従来のバス・タクシーの枠組みにとらわれず、乗合バスの新しい試みを、運行費に対する公的補助を前提としないで自主的に行った事例である、株式会社コミュニティタクシーが岐阜県多治見市市之倉町で運行している「市之倉トライアングルバス」「古虎溪よぶくるバス」（図-1、表-1参照）について紹介し、その経緯と特徴、成功の理由、そして今後求められる方向性について論じることを目的とする。

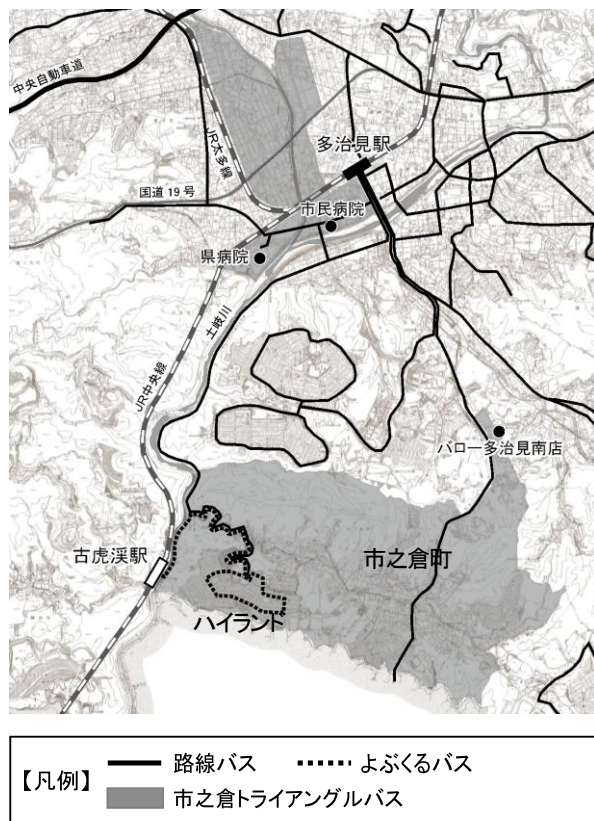


図-1 市之倉トライアングルバスと
古虎溪よぶくるバスの運行地域

2. 多治見市および市之倉町の状況

岐阜県多治見市は、人口約11万人で、以前は国内トップクラスの陶磁器生産地として知られていたが、名古屋駅からJR中央線快速電車で35分という位置にあることから、名古屋のベッドタウンとして1980年代から人口が急増した。中心駅であるJR多治見駅や中心市街地は土岐川（愛知県に入ると庄内川に名前が変わる）沿いの盆地に広がるが、新興住宅地はその周りの丘陵地に開発された。そのため、新興住宅地からJR多治見駅へアクセスするバス路線網が放射状に発達している。多治見駅の1日乗車人員は14,004人(2009年)である。なお、市内の路線バスは市に本社を置く東濃鉄道株式会社が一元的に運行してきた（鉄道という名であるが鉄道路線は営業していない）。

多治見市中心部は道路整備が非常に遅れており、日中でも混雑区間・交差点が存在する。そこにバス路線が集中しているため、定時性確保が困難であることも問題である。多治見駅への一極集中を避ける施策は、自家用車利用抑制による中心部の渋滞解消と環境問題の両側面からメリットがあると市は認識しており、2010年3月に策定された多治見市地域公共交通戦略やその実行計画である先導的都市環境形成計画でも、多治見駅に集中する交通の分散を図るための施策の必要性が示されている。

一方、本稿で取り上げる多治見市市之倉町は、人口約7,500人で、市の南西部に位置し、愛知県に接している。土岐川の支流に沿って市街地が東西に細長く形成され、北側の市中心部とは山で隔てられている。

市之倉町の公共交通としては、1930年に当時の鉄道省が全国で初めて運行した省営バスである岡多線があり、その後、国鉄バス、ジェイアール東海バスを経て現在は東濃鉄道の運行（下半田川くしもはだがわ線）となっている。この路線は南北方向になるため、市街地の一部しかカバーできない。国鉄バス時代に、多治見駅から市之倉市街地の西端まで運行する支線が設けられたことがあったが、市街地内の道路が狭いこともあって廃止となった。さらに川沿いを西に行くと急な下り坂となり、深い谷となった土岐川に突き当たる。その先の川を渡ったところにJR中央線古虎溪(ここけい)駅がある。市之倉町から古虎溪駅までの公共交通は今まで運行されたことがない。古虎溪駅は普通列車のみの停車であるが、5時台から24時台まで停車がある。しかし、狭い谷間にあって周辺の家は皆無であり、1日乗車人員は441人(2009年)と多治見駅の3%に過ぎない。P&RやK&Rが多いが、駐車場設置可能箇所が限られ常に空がない状態であり、駅前にもスペースがないため朝晩は渋滞も生じる。

町の周囲の丘陵地にも幾つかの新興住宅地が開発されている。その中で最も西方にあり、規模が大きいのが、1981年9月に分譲開始となった「市之倉ハイランド」

（市之倉町11～13丁目、人口約3,000人）である。JR古虎溪駅から一番近いところで300mに満たないが、高低差は100mもあるため、道路では2kmほどかかる。自動車・バイク・自転車で曲がりくねった急坂を下るか、ハイキングコースのような歩道を通るかしないと古虎溪駅に出られない。そこでバス運行が検討されたが、古虎溪駅手前で鉄道をくぐる箇所が高さ制限3.0mで、大型バスの通行が困難であること（手前は土岐川に架かる橋で、対岸の道路の位置等も考えると橋の架け替えもできない）から、1983年11月に開設された東濃鉄道のバス路線は古虎溪駅でなく名古屋とは逆方向の多治見駅に行くこととなった（市之倉ハイランド線）。この路線は平日15.5往復であり、運賃も全線で360円かかる。停留所は団地入口にあるのみで、利便性がよいとは言えない。

このように、市之倉町は全体的に公共交通が不便な状態にある。そこで2003～4年頃に、町内の有力者が仕掛け人となり、自治会が主導して、町内巡回バスを運行する運動が始まり、運行内容や運営組織、資金計画が議論されたものの、立ち消えになっていた。この原因として、需要見込みが立たないこと、道路の狭隘さ、古くからの住民と新住民との間のニーズや取り組み方に関する違いが挙げられる。

表-1 市之倉トライアングルバスと古虎溪よぶくるバスの概要

項 目	市之倉トライアングルバス	古虎溪よぶくるバス
許 可	一般乗合旅客自動車運送事業（区域運行） ※地域公共交通会議の承認に基づく。	一般乗合旅客自動車運送事業（区域運行） ※地域公共交通会議の承認に基づく。 ※トライアングルバスの事業計画変更（区域拡大）による。
運行区域	市之倉町全域～中心市街地＋大畑町バロー 住宅地と市街地それぞれに区域を限定し、区域外乗降不可。	市之倉ハイランド～古虎溪駅 住宅地と駅に区域を限定し、区域外乗降不可。
乗降場所	区域内であれば、どこでも乗降可能	ミーティングポイントをハイランド内に4箇所、古虎溪駅に1箇所設置。原則として、ミーティングポイント以外乗降不可。
運行形式	事前登録（会員制）による事前予約制乗合デマンド方式	事前登録（会員制）による事前予約制乗合デマンド方式
運行時間	8時～16時	6時～9時、16時～24時
運行日	土日祝日を除く平日（年末年始休業日あり）	日祝日を除く平日（年末年始休業日あり）
運行車両	乗車定員15名の小型バス	乗車定員37名の小型バス、乗車定員27名のマイクロバス 予備車として、小型タクシー車両
会員登録	電話またはFAXで申し込む	電話で申し込むか、 パソコンまたは携帯電話で専用サイトに申し込む
予約方法	①乗車したい時間の30分前までにコールセンターへ電話。 ②乗車の可否、おおよその迎車時間を折り返し返答。	会員登録と同じ（朝便は前日15時まで、夜便は出発20分前まで）。
運 賃	市街地内 or 市之倉町内相互 片道 200円 市街地内～市之倉町内 片道 800円 月極め定期 10,000円 ※大畑町バローは市之倉町内として考える	市之倉ハイランド～古虎溪駅 片道 200円 月極め定期 一般 7,000円 学生 5,000円 回数券10枚つづり 2,000円（割引なし） （深夜＜22時以降＞割増 200円）

3. 株式会社コミュニティタクシーの創立

2003年1月に創業し、同年5月にタクシー事業に参入したのが、著者の岩村が代表を務める「株式会社コミュニティタクシー」（以下「コミタク」と記す）である。

従来、多治見市内にタクシー事業者は3社存在していたが、コミタクはそれらとは全く異なる特徴を有している。“地域の課題をビジネスで解決する”コミュニティビジネスの創出を目指し、1株5万円の小口出資者を含めた株主40名によって設立された。そして“タクシーでみんなの足に、便利屋でみんなの手に”というコンセプトを掲げ、タクシーと便利屋サービスを組み合わせた「生活支援企業」の確立を目指すこととした。同年7月には、岐阜県より訪問介護事業者の認定を受け、介護タクシーの営業を開始している。

コミタクは、当初から（道路運送法が想定する）タクシー事業を行おうとしていたわけではない。社内に道路運送事業に詳しいメンバーがいない中で、自家用車に代わる使いやすい移動手段とはどのようなものか検討した結果、要点として、①自由度を確保するためドアトゥドアで乗降できること、②自由度は落ちるがコスト抑制と地域コミュニティ再生の観点から乗合制とすること、③分かりやすい運賃体系とするため月極定額制で乗り放題とすること、④配車効率確保のため市内間移動に限定すること、の4点を見いだし、以上を満たす形態として「市内乗降限定・月極定額会員制乗合タクシー」構想を固め、それを実施しようとしたのである。

ただし、これは当時の法律では実施困難で、またバス・タクシー業界の常識から見てもかけ離れたモデルであった。そのため、まずは従来型のタクシー事業を始め、その経験を積んだ上で、新しい公共交通の創出を目指すこととしたのである。つまり、創業時から、従来のバス・タクシー事業の形にとらわれない発想を持った会社であった。

4. 多治見市新交通システム構想と「市之倉トライアングルバス」の運行

2006年10月の改正道路運送法施行により、従来は例外措置で可能となっていたデマンド交通や乗合タクシーといった運行形態が法的に位置づけられ、より自由な運行形態による公共交通サービスの提供が可能となった。これを期にコミタクは、創業時の構想をベースに「多治見市新交通システム構想」を企画し、多治見市に提案した。これは、市内公共交通を、バスで運行する幹線と、デマンド型小型乗合輸送サービスに階層化し、その結節点には各種相談窓口を備えたコミュニティスペースを設け、移動のみならず各種生活支援サービスの提供も行うというものであった。

この構想を市は「持続可能な社会づくり」の施策として採用し実施した。これは、公共交通政策において一般的に見られる、営業路線に欠損補助する方式や、自治体が事業主体となって事業者が受託運行する方式ではなく、「民が公の仕事を自主的かつ永続的に行う」ことを原則

に、立ち上げ段階のみ公的補助を出す（具体的には、3年間限定で運行経費の3分の1を限度に補助）というものである。

市はその第一弾として、前述の通り以前から公共交通不便に対する不満の声が強かった市之倉町を対象に、「新交通システム」に関する提案を公募した。これに応募したのはコミタクのみであった。その提案内容は、会員制の乗合型予約式デマンドバスであり、運行区域は市之倉町内と市中心部（2つの総合病院を含み、多治見駅を除く）とした。

提案採択後、コミタクから具体的な運行内容が市に提案され、市地域公共交通会議で協議に付された。しかし、委員のうちタクシー協会から、提案公募の方法自体への不満や、公共交通担当以外の部局が所管している点などが問題提起された。また乗合バス事業者からは、路線競合があることが問題とされた。しかし、2回の協議を経て、2007年2月に協議が調い、3月29日に出発式が開催され、4月より運行が開始された。なお、コミタクは2004年3月に一般貸切旅客自動車運送事業（貸切バス）の営業許可を取得しており、さらにトライアングルバス運行開始時に一般乗合旅客自動車運送事業（区域運行）の営業許可を取得した結果、タクシー・貸切バス・乗合バスという、道路運送事業のすべてカテゴリの営業許可を取得したことになる。

当初よりこのバスは運賃収入のみでは赤字になることが予想されたため、車両（14人乗りワゴン車）の全面を広告スペースとして募集した。さらにバスの命名権売却も模索したが買い手がおらず、結局、住民・行政・事業者が一体となって事業を成功させるという思いを込めて「市之倉トライアングルバス」という名前が付けられた。

トライアングルバスは、会員は順調に増加したが、実際の利用になかなか結びつかず、利用者が1日数人という時期が続いた。タクシーに比べ行先や運行時間帯の自由度が低い点や、バスに比べ予約が必要で運賃も高い点、そして利用方法がなかなか浸透しなかった点が原因である。市之倉町は公共交通が不便な地区であったため、従来からタクシー利用が多く、このことが他のタクシー事業者がこの事業にネガティブになった理由でもあった（コミタク自身も市之倉町内に多くの顧客を持っていた）が、実際にはタクシー利用者の多くが、簡単にはトライアングルバスに切り替わらなかったのである。そして、町内会などの住民組織からもトライアングルバスの運行に積極的に協力する動きは出てこなかった。主な要因として、会の中に様々な意見があつてまとまらなかったことや、バス路線（下半田川線と市之倉ハイランド線）に悪影響を与えることで減便や撤退などのリスクが高まることに懸念があったと言われている。

2008年3月末で市からの補助が予定通り打ち切られた

段階で、利用者数は1日30人程度であり、その後毎月20～30万円ほどの赤字を計上することとなった。コミタクは、トライアングルバスの利用を増やすため、様々な提案を行つたが、地域公共交通会議での協議がなかなか調わず、最終的には、市之倉町から中心市街地方面への峠を越えた向こう側にある大規模小売店舗を運行区域に追加することや、地域内利用について運賃を値下げするといった変更でまとまり、2008年7月に実施された結果、利用者は大幅増となった。会員数・利用者数とも、運行開始から現在に至るまで増加を続けているが、現在でも黒字化には至っていない。

補助打ち切りのタイミングで、地域でも、また地域公共交通会議においても、トライアングルバスが廃止になるのではないかと懸念が生じたが、コミタクは運行を継続した。この時点で、住民の中に運行廃止に対する危機感が高まり、市とともに今後の方針を検討する機運が生じた。

5. 「古虎溪よぶくるバス」の運行

コミタクは、市之倉町内の公共交通に関するもう1つの懸案であった、古虎溪駅～市之倉ハイランド間のバス運行についての腹案を持っていた。市之倉ハイランドは人口約3,000人で、運賃採算が確保できる路線バスを運行するために十分な人口とは言えなかったが、駅まで不便であり、また居住世帯のほとんどに名古屋への通勤・通学者がいることから、駐車場代やK&Rの負担を回避することができる路線バスができれば利用がかなり見込めるのではないかと考えたのである。そこで当初はトライアングルバスの運行区域に古虎溪駅を加えることを検討したが、そうすると市之倉町内から古虎溪駅に行けるようになり、従来はその区間でのタクシー利用が多いためその客を奪うことが見込まれ、他のタクシー事業者の反発が予想され、実現できなかった。

これらの教訓から、新たな運行を成功させるためには、単に路線を引くだけでは不十分であり、また、利用される路線を設定するためにも、地域住民を巻き込んだ利用促進活動が必要であることを認識していた。

ちょうど、地元から市を通じてコミタクに対し、トライアングルバスの運行廃止の可能性について照会があり、コミタクは、古虎溪駅へのトライアングルバス乗り入れ等の運行改善への協力を市に申し入れた。そして、住民、市、コミタク、東濃鉄道が参画する「古虎溪バス運行検討委員会」を発足し、約1年間かけて膝を突き合わせた議論を行い、運行に向けた懸案を順次解決していった。

結果的に、トライアングルバスとは別立てで、古虎溪駅～市之倉ハイランド間の運行を行う方針が決まった。この路線について市としては多治見駅に集中する交通を

分散する方針に合致しており、また住民からみても長年の要望に合うものであった。しかし、検討当初は、住民からは低運賃の要望が、またコミタクからは補助金による利益保証の要望があり、いずれも市からの財政支出を前提としていた。その後、検討会を重ねるうちに、「本当に必要なものならば、相応の負担は当然だ」という意見が住民から上がるようになった。すなわち、問題は「本当に必要かどうか？」であり、必要ならばそれをだれがどのように費用負担をして維持するかをきちんと考えて決めるという発想が浸透してきたのである。そして、利用のいかににかかわらず地域にとってバスが必要不可欠なインフラであるならば、町内会費を充当したり、基金を創設したりすることも必要であるという意見も出るようになった。ハイランド内での運行の安全確保や停留所設置についても住民から前向きに協力する意見が表明された。

このように、住民自らが主体となって地域の交通を考えるようになるという意識変化が生じたのである。これは、検討会を通じて、住民・市・事業者の「トライアングル」がそれぞれ主役であるという自負を持ち、忌憚のない議論を積み重ね、意識共有を経て交通システムの実現に向かうというプロセスが実践された結果であると解釈できる。

検討会で具体的な運行案が決定され、市地域公共交通会議で協議が調い、「古虎溪よぶくるバス」(<http://mojar.jp/kokoikeibus/>)は2010年11月より実証実験を開始した。

運行区域は、市之倉ハイランド団地内を巡回し古虎溪駅とを結ぶものとしている。37人乗りバスと26人乗りマイクロバスを利用した、会員制の乗合型予約式デマンドバスとして、トライアングルバスと同様、区域運行許可での運行である。ただし、実際の乗降は定時定路線に限りなく近い。JR線のダイヤに合わせたダイヤを設定し、6～8時はおおむね10分間隔、16～23時はおおむね20分間隔の運行として、電車ダイヤに比べた「段落ち」を防いでいる。日曜・休日は全面運休である。会員登録や予約申込は電話・インターネットの両方で可能とし、予約締切は朝便で前日午後3時、夜便では名古屋での予約を意識し出発20分前としている。予約は同じ便については1カ月分まとめて予約できる。予約が入っていて運行する便については空席があれば予約していない人も乗車できる。朝便はデマンド率が非常に高いため、事実上の定時ダイヤでの運行になっている。また団地内4カ所のミーティングポイントおよび古虎溪駅のみで乗降を認める形態としている。

よぶくるバスの運行開始に合わせ、多治見市は、国から二酸化炭素排出削減を意図する事業への補助制度である先導的都市環境形成促進事業を用いて、古虎溪駅前に

バス乗降場を整備した。そこにはもともと駐車場があったが、よぶくるバスは自動車から公共交通への転換を目的の1つとすることから、駐車場利用者へバス利用の働きかけを市からも強く行い、一定規模の転換（駐車場の解約）を実現した。

よぶくるバスは2010年度中は国から運行補助を受け、2011年度からは補助がなくなり自主運行となったが、コミタクは運行を継続した。当初は1日利用者数100名程度で黒字を得るだけの利用がなかったが、現在では210名程度まで増加し、黒字基調となっている。

トライアングルバスとよぶくるバスは、運行時間を重ねず、運転手・車両・配車窓口を一本化して運行している。そのため、効率的な運行が可能となり、また黒字のよぶくるバスが赤字のトライアングルバスを補完する形となって、両事業合わせての採算を確保している。なお、現在は国・市等からの補助金を受け入れていない。

6. 2つのバスの利点と問題点

以上に見てきたように、多治見市市之倉町でコミタクが取り組んできたトライアングルバスとよぶくるバスは地域の足として定着しつつあり、また公共からの運行補助金を受けることなく、両バスを合わせて採算を確保できるに至っている。これが可能となった理由を以下にまとめる。

(1) 固定観念にとらわれない設定

コミタクという会社そのものが、既存の乗合バス・タクシー事業の常識にとらわれることなく、移動サービスはどうあるべきかを純粋に追求した結果見いだした、3・4章に示したコンセプトが、乗合バスもタクシーもカバーできないニッチの領域をカバーする新たな交通システムの実現に結びついた。

(2) 住民・行政との対話と協力体制

地域公共交通は、地域のニーズに対応し、時にはつくり出し提案するという形で企画され運行されるべきものである。そのためには、関係する住民・行政・事業者の「トライアングル」での対話と協力体制が必要である。

コミタクは市之倉トライアングルバスにおいて、地域との対話に努めようとしたが、地域自体の人間関係が複雑であったために、バスの大切さと地域参画の必要性についての認識を広められなかった。また、市との間も意思疎通がうまくいかず、改善のための事業計画変更がスムーズに実施できなかった。この教訓に立って、よぶくるバスにおいては企画時点から3者の話し合いを粘り強く行い、プロの運行事業者としてのノウハウを活かした助言や、運行によって何を実現したいのかを丁寧に説明

することによって、住民の公共交通に対する意識を高めることができ、多くの住民が自動車・バイクから転換する素地をつくることができた。また、市とも古虎溪駅前広場整備で連携することができた。なお、多治見市では運行補助等に対して最小限の補助しか行っていないが、2つのバスが運行開始に至るまでには、地域での検討の場の準備や、国の支援制度の活用、バス・タクシー事業者との調整等、運行に至るために不可欠な支援活動を展開していたことは忘れることができない。

その一方で、課題も幾つか存在している。

(3) 他事業者との関係

従来のバス・タクシー事業者とは一線を画しているが故に、地域公共交通会議をはじめ各所で意見の相違が見られる。典型は、コミタクの新たな運行案が既存のバス・タクシー事業者の乗客を奪うというものである。公的補助を前提とするコミュニティバスの場合、これは税金による民業圧迫という構図となるが、コミタクの場合には運行段階での公的補助を前提としていないため、この論理は成り立たない。しかしながら、既存事業者から見れば、自身ができないことをコミタクが行って乗客を奪われることは認めがたいという考えになっている。逆にコミタクから見れば、ならばなぜ自分たちがやらないのか、地域にとってよりよいシステムを導入しようとするのにどうして邪魔をするのか、という論理が成り立つ。

現在は過渡期であり、既存のバス・タクシーとコミタクの新サービスが並存しているため、互いに競合するサービスが生じることもやむを得ない。そこで既存の枠組を楯に住民が望むサービスを実現させないのも不当であるし、逆に新サービスが「おいしいとこどり」であったとしたら、既存事業者が供給していたサービスのうちで必要性が高いものが存続できなくなることも考えられる。実際に、路線バス市之倉ハイランド線の利用者数が大きく減少しており、よぶくるバスに転換した可能性が示唆される。この場合、市を始めとした行政による調整が必要となる。方向性としては、公共交通戦略に示された将来の「あるべき姿」を念頭に、既存サービスをどう調整し、また新サービスを組み込んで、互いの連携をとりながら全体としての利便性向上のために一体的に機能するネットワークをつくりだしていくか、である。例えば、幹線である路線バス下半田川線とトライアングルバスの連携については現段階で何もしなされていない。

(4) 現行システムの改善

トライアングルバスについては、市之倉から近くの商業施設へのアクセスと、中心部の総合病院や駅周辺へのアクセスが主な需要であり、それに加えて町内移動や病院から買い物への移動などがあって、これらが一挙に予約として入ると、どうしても非効率な運行となる。そのため、配車効率を向上させる策を考えていく必要がある。

よぶくるバスは需要パターンが単純であり、短距離で車両の回転率も高くなるため運行効率が高めやすいことが黒字化の要因となっているが、会員制や予約運行によって利用者をつかみ切れていない可能性や、区域運行によって実質的には定時定路線を実現している点に疑問がある。より利便性と効率性を高める運行形態を検討していくとともに、それを実現するための社会への働きかけも求められるかもしれない。

7. まとめ

本稿では、路線バスやタクシーといった従来型の固定概念にとらわれた公共交通を脱却し、地域にとって必要でありまた利用者にとっても使いやすいものを全く新たな発想で実現していった取り組みを紹介し、その利点と問題点を示した。多治見市では今後、丘陵部の住宅団地で急速な高齢化が進むことになり、通勤・通学対応を念頭に置いた従来の多治見駅から放射状に伸びる路線網があつたと言う間に無意味化することが危惧される。その時に例えばデマンド型運行が対応できるよう、準備が必要である。新たな設定の路線が成功することは公共交通の業界では画期的なことであるが、それは社会的には通過点に過ぎない。移動制約者の急増に対応できる地域公共交通を今からどれだけ準備できるか、そして市内全体で一体化して機能するようになるかが今後問われることとなる。

また、行政の役割も改めて問い直される。本事例は事業者の努力だけではなしえず、市の協力や支援があつて実現し成功に至ったと評価できる。補助金や委託でコントロールするのではなく、事業者のチャレンジと協調を促すインセンティブづくりと、住民に公共交通の重要性を認識してもらい、その再構築に参加してもらえる場づくりや意識づくりが求められている。

(2012. 8. 3 受付)

CHALLENGE OF NEW SHARED TRANSPORT SERVICES BY PRIVATE COMPANY - TRIALS IN ICHINOKURA TOWN, TAJIMI CITY, GIFU PREFECTURE, JAPAN-

Hirokazu KATO, Ryuichi IWAMURA and Tomoki YAMAMOTO