

自治体主体によるコミュニティバスの 活性化の可能性と課題

辻堂史子¹・後藤正明²・大庭哲治³・中川大⁴・松中亮治⁵・酒井貴弘⁶・清水彰⁷

¹非会員 株式会社シティプランニング (〒600-8431 京都市下京区綾小路通新町東入善長寺町143)

E-mail:tujido-cp@par.odn.ne.jp

²正会員 株式会社シティプランニング (〒600-8431 京都市下京区綾小路通新町東入善長寺町143)

E-mail:goto@par.odn.ne.jp

³正会員 京都大学大学院工学研究科 (〒615-8540 京都市西京区京都大学桂Cクラスター)

E-mail:tetsu@urban.kuciv.kyoto-u.ac.jp

⁴正会員 京都大学大学院工学研究科 (〒615-8540 京都市西京区京都大学桂Cクラスター)

E-mail:nakagawa@urban.kuciv.kyoto-u.ac.jp

⁵正会員 京都大学大学院工学研究科 (〒615-8540 京都市西京区京都大学桂Cクラスター)

E-mail:matsu@urban.kuciv.kyoto-u.ac.jp

⁶非会員 綾部市市民環境部市民協働課 (〒623-8501 京都府綾部市若竹町8番地の1)

E-mail:t-sakai@city.ayabe.lg.jp

⁷非会員 合同会社京都まちづくり交通研究所 (〒604-8054 京都市中京区富小路通四条上る西大文字町609)

E-mail:llc@kyoto-lab.jp

コミュニティバスを導入している多くの都市において、人口減少や都市構造の変化に伴う市民ニーズとの乖離や利用者の減少、地域公共交通に対する社会的要請の増大等が問題となっているが、自治体担当者に地域公共交通の活性化の経験やノウハウ、知見がない場合が多い。こうした状況を踏まえ、活性化に向けて主体となって取組む自治体等を支援する体制を構築し、バス交通活性化支援事業を行っている。

本稿では、綾部市における取組を報告するとともに、自治体主体によるコミュニティバスの活性化においては、自治体での継続的な取組体制の構築、運行事業者にも利用者増加が還元できる契約方法への改善、毎日の利用者数のデータ把握が重要であり、それら実践のための人材や支援体制の確保、仕組みづくり、運行事業者や支援者との契約・発注方法の改善が課題であることを明らかにした。

Key Words : local municipality, community bus, activation

1. はじめに

現在、路線バスの廃止に伴う代替、交通空白地の解消、高齢者福祉などを目的として、全国の約7割の自治体がコミュニティバスを導入している。多くの都市において導入から年数が経過し、人口減少や少子化、都市構造の変化などに伴う市民ニーズとの乖離が生じており、利用者の減少に歯止めがかからない状況を招いている。一方、これまでのコミュニティバス導入の主な目的であった交通空白地の解消、高齢者福祉に加え、中心市街地の活性化や地域コミュニティの創出、商業振興、観光振興など、地域公共交通に対する社会的要請が増大しており、地域公共交通の確保・充実に向けての自治体の役割が大きくなってきている。そのため、地域公共交通の再生や活性化については、ニーズに応じた適切なサービスの提

供、それらを実施するための自治体と交通事業者との連携強化、市民や地域の参画などが課題となってくる。

しかし、コミュニティバス導入時における支援は多くあるものの、継続的な運営や活性化については、自治体担当者に経験やノウハウ、知見がない場合が多い。また、それらを支援する仕組みがない状況にある。例えば、地域公共交通網形成計画の策定により、まちの交通を体系的に捉え、自治体が地域や交通事業者と議論・連携し、公共交通を計画する場合は創出されたものの、その計画された取組を実施・推進していく「人材」が自治体にはほとんどいない状況にある。

こうした状況を踏まえ、各地のコミュニティバス計画など多くの公共交通活性化に携わってきた経験から、公共交通再生のための様々なノウハウや知見を蓄積している京都大学大学院工学研究科交通政策研究ユニットと地

元業者が中心となって設立し「かわらまち・よるバス」などを運営している交通まちづくり会社である合同会社京都まちづくり交通研究所²⁾、事業推進・官民共同等のノウハウを持つ交通関係の民間コンサルタント会社である株式会社シティプランニングが共同して「バス交通活性化支援グループ」(以下、支援グループ)を立ち上げ、コミュニティバスなど地域公共交通の活性化に向けた取組を主体となって取組む自治体等を支援する体制を構築し、平成25年度から「バス交通活性化支援事業」(以下、バス活事業)を行っている。これは、各地の公共交通の活性化に貢献するため、既存の路線バスやコミュニティバスの利用促進・収支改善を支援するものである。

この事業の実施により、コミュニティバス活性化のために有効な取組体制や実施施策などの多くの知見が得られた。その中でも特に、支援グループではコミュニティバスの活性化に向けては「自治体主体により取組むこと」の重要性を認識した。

本稿では、バス活事業を通じて自治体主体で取組むことにより利用者数が増加に転じるなど多くの効果が得られた京都府綾部市での取組内容や結果を報告するとともに、自治体主体によるコミュニティバスの活性化における取組の要所や課題について考察する。

2. 綾部市での取組

(1) 綾部市の概要

綾部市は、京都府の中央北寄りに位置し、西は福知山市、北は舞鶴市、東は福井県、南は京丹波町、南丹市とそれぞれ隣接している。綾部市と京阪神大都市圏との時間的距離は、JR山陰本線の電化・高速化の実現、舞鶴若狭自動車道及び京都縦貫自動車道の開通等によって大幅に短縮され、京都市へ鉄道で約1時間、同じく高速道路で約1時間20分、大阪市へ鉄道で約1時間30分、同じく高速道路で約1時間30分となっている。綾部市の中心的産業であった繊維産業の衰退と過疎の進行により人口は一貫した減少傾向にあり、平成28年4月1日現在の人口は33,509人である。

鉄道は、JR山陰本線とJR舞鶴線が乗り入れし、「高津駅」「綾部駅」「山家駅」「淵垣駅」「梅迫駅」の5駅が立地している。バスは、京都交通が綾部駅と福知山駅を連絡する路線を運行しているほか、本稿で紹介する綾部市コミュニティバス(以下、あやバス)が綾部駅・市立病院を起点として運行している。

(2) あやバスでの取組目的

綾部市において、平成17年4月1日から運行を開始したあやバスは、運行開始以来、順調に乗車人数を伸ばし

てきたものの、平成22年度をピークに乗車人数が減少していた。

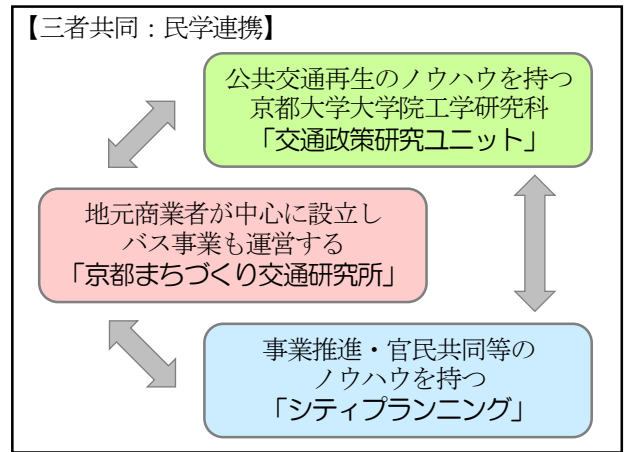


図-1 バス交通活性化支援グループの体制

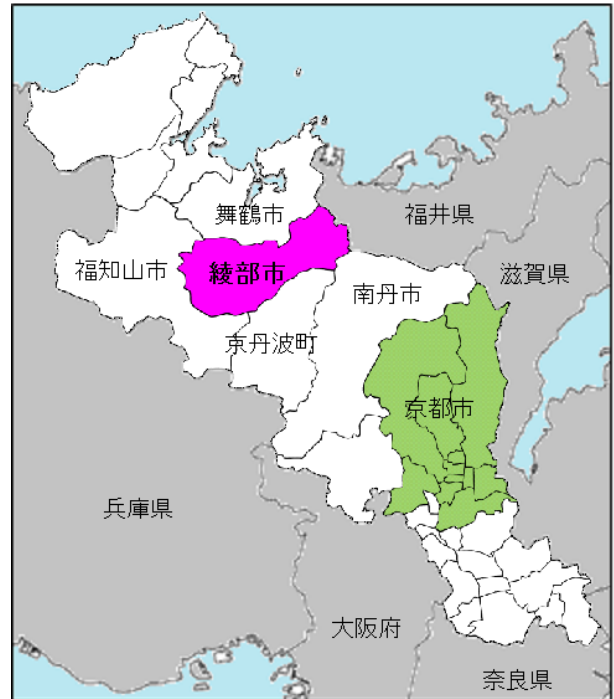


図-2 綾部市の位置図

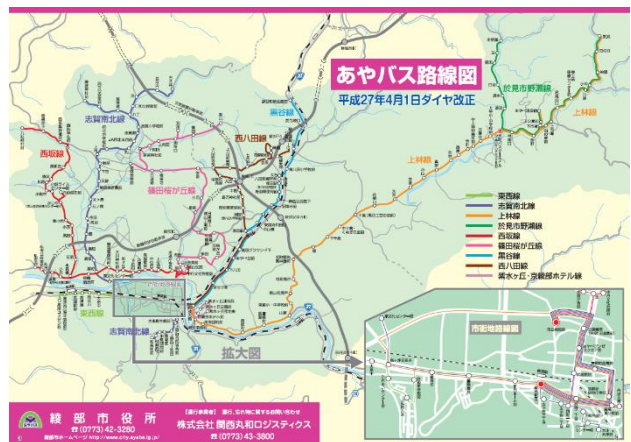


図-3 あやバスの路線図

この主な要因として、平成25年度時点では運行開始から8年経過しており、利用者層や利用状況が変わってきていたこと、特に、8路線のうち利用者の多い志賀南北線と上林線の2路線においては、少子化による中学生や高校生の通学利用の減少が顕著であり、あやバス利用者数も大幅に減少していたことがあげられる。これにより、全体の乗車人数及び運賃収入の減少に繋がっていた。

そのため、バス活事業において平成25年度から3年間にわたり、綾部市市民環境部市民協働課が主体となり、支援グループの支援のもと、あやバスの利便性向上や利用促進、活性化に取り組んだ。なお、綾部市における担当職員は、課長、担当長、主任の3名であり、他の業務も担当しているため、公共交通の専任ではない。

(3) あやバスの課題抽出

綾部市担当職員とともに、あやバスの現地調査、利用状況調査、高校生の通学状況調査、市内主要施設へのヒアリング等を行い現状の問題点やニーズを把握・分析し、あやバスの利便性向上や利用促進、活性化に向けた課題抽出を行った。

a) 運行ルート・ダイヤの改善

①既存路線増便・路線拡大要望への対応

あやバスの運行について、予算の都合上、現状での車両数で運用する必要があったが、既存路線の増便要望や高齢化した団地等からの新路線拡大要望が多数の地区であったため、これらへの対応が課題であった。

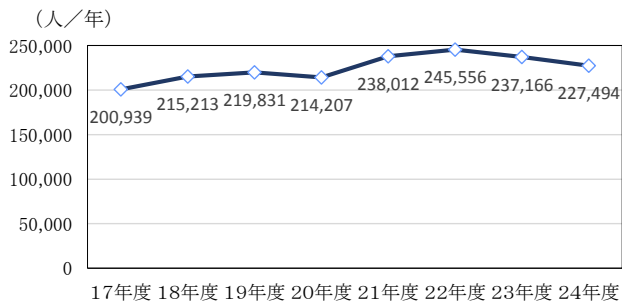


図-4 あやバスの乗車人数の推移(検討当初：平成24年度まで)

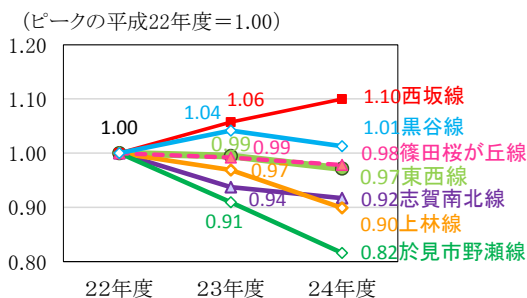


図-5 あやバスの乗車人数の増減 [路線別]

②新規利用者の開拓

あやバスの利用について、少子化による中学生や高校生の通学利用の減少が顕著であった。また、当初から利用していた高齢者は更なる高齢化とともにバス利用が困難な状況となっており高齢者の利用も固定するとともに減少していた。そのため、元気な高齢者等の新たな利用者の確保が課題であった。

③買い物・通院利用の利便性向上

あやバス利用の約8割が買い物・通院利用であり、利用の多い商業店舗の最寄りバス停を通るルートへの変更や最寄りバス停を通る路線の増便要望への対応が課題であった。また、市立病院以外の病院の利用も多くあるが、最寄りバス停には病院名称が含まれていないため、通院には利用しにくい状況であった。

b) 市民への案内・広報

①市民への継続的な広報

あやバスでは「乗って育てるがんばれ・あやバス」をキャッチコピーとしており、あやバスの継続的な運行のためには市民のあやバス利用が最も重要である。そのた

表-1 あやバスの活性化に向けた課題と取組施策

課 題	取組施策
a) 運行ルート・ダイヤの改善	
①既存路線増便・路線拡大要望への対応	<ul style="list-style-type: none"> 地域ごとに一定のルールをつくり、分かりやすい具体的な数値を設定。地域と共有。 住民ワークショップによる利用促進。
②新規利用者の開拓	<ul style="list-style-type: none"> 元気な高齢者が集まる老人福祉センターへの乗り入れ。 施設との連携による利用促進、路線別・個人別のモビリティ・マネジメントの実施。
③買い物・通院利用の利便性向上	<ul style="list-style-type: none"> 商業店舗を考慮したルートの設定、増便。 病院名が分かるバス停名称に変更。
b) 市民への案内・広報	
①市民への継続的な広報	<ul style="list-style-type: none"> バス停ごとの時刻表・駅乗換え案内のポスティング。 イベントでのバスアクセス案内。
②学生への継続的な広報 (中学生, 高校生)	<ul style="list-style-type: none"> 高校生ワークショップ。全生徒への時刻表配布。 学校別の時刻表、自転車通学問題に関するチラシ配布。
c) 運営体制の改善	
①運行事業者との連携強化	<ul style="list-style-type: none"> 週に1回の乗車人数の情報共有、市担当職員による考察。 運行事業者・乗務員ワークショップによる意見交換、改善策の検討。
②運行事業者の選定・契約の改善	<ul style="list-style-type: none"> 運行事業者のモチベーションの維持、利用者へのサービス向上等が期待できる競争入札の実施。 運行事業者にインセンティブを与える内容での契約。

めには、多くの場面で「あやバス」の露出機会を増やすなど、市民への継続的な案内・広報が課題であった。

②学生への継続的な広報（中学生、高校生）

少子化に伴う学生の通学利用者数の減少に加え、保護者の自動車送迎による通学もあり、学生の利用者数が減少していた。また、沿線の綾部高校では自転車通学が85%を占めており、雨天時の自転車利用が問題となっていた。そのため、バスの通学利用者の確保のみならず、学生の安全な通学環境の確保の視点からも、中学生や高校生への継続的な案内・広報が課題であった。

c) 運営体制の改善

①運行事業者との連携強化

綾部市と運行事業者間では月1回定例会を開催していたが、利便性向上策や利用者促進策についての議論や苦情等の根本的な解決策は検討できておらず、綾部市担当職員が乗務員の意見を直接聴く場もない状況にあった。

そのため、運行事業者との乗車人数のデータや情報共有、毎日現場で利用者と接する乗務員の意見を聴き、運行改善に反映させていく場・仕組みづくりが課題であった。また、運行に関する市民意見や苦情等への対応については、運行事業者だけで解決できる事項は少ないため、運行事業者と市が連携を図りながら、両方で議論・検討していく場・仕組みが必要であった。

②運行事業者の選定・契約の改善

あやバスの運行事業者選定については、これまでの運行事業者へ随意契約を行っており、契約に関しては運行費用を委託費用として支払、運賃収入は綾部市が収受する仕組みの運行委託契約となっていた。

そのため、運行事業者の選定においては、事業者のモチベーションの維持、利用者へのサービス向上などが期待できる競争入札が望ましく、あやバスの利用促進やサービス向上につながるように運行事業者にインセンティブを与える契約内容とすることが課題であった。

(4) 取組施策

それぞれの課題に対し、次のような取組みを実施した。

a) 運行ルート・ダイヤの改善

①既存路線増便・路線拡大要望への対応

路線の増便や拡大については、一定の需要が見込める地域のみとし、平成27年4月からダイヤ・ルートの再編を行った。その際、地域ごとに一定のルールづくりを行い、「1便あたり〇人増加したら増便を検討」など、分かりやすい具体的な数値（指標）を設定した。これらの数値を地域住民と共有し、目標値に設定して利用促進を図ることで、地域住民にも分かりやすく、具体的な利用促進が図れることとなった。

新たな路線を拡大した一定の需要が見込める団地においては、住民ワークショップを定期的に開催した。利用

者を中心とした地域の方と目標値を共有するとともに、あやバスの問題点や便利なあやバスの活用方法等の議論・共有、具体的な利用促進策の検討を行った。

②新規利用者の開拓

高齢者の立ち寄り施設や交通行動の見直しを行い、綾部市内で最も多くの元気な高齢者が通っている老人福祉センター（利用者数80～200人/日）へ乗り入れることとし、新たな利用者の開拓を行った。

老人福祉センターの送迎車と連携してあやバスの利用促進を図るとともに、路線別・個人別にあやバスや送迎車の時刻表・乗換え表を作成して配布するなど、施設と連携した高齢者一人ひとりへのモビリティ・マネジメン

表-2 その他の取組内容

No.	取組内容
1	ノーマイカーデーの取組(毎月第1水曜日)
2	免許証返納者支援策(1)(健康長寿定期券又は回数券を選択制とし、年齢制限も廃止)
3	免許証返納者支援策(2)(事務手続きも簡素化)
4	市役所玄関前ホールの時刻表表示
5	行先別時刻表の作成(ホームページに掲載)
6	あやバス絵画展表彰式
7	カウントダウンクイズの実施(150万人、200万人の節目に実施)
8	あやバス検定(ホームページ上で実施)
9	あやバスペーパークラフト(市役所等で配架)
10	あやバスぬり絵(市役所等で配架)
11	クリスマスバスの運行
12	あやバスすごろく(絵画展の受賞者にプレゼント)
13	中学3年生にあやバス時刻表の配付
14	綾部高等学校の生徒に時刻表の配付
15	広報ねっとお知らせ版の帯広告での広報
16	あやバスで行こうチラシ作成(ホームページに掲載・観光案内所に配架)
17	あやべ温泉でのレストラン利用割引(健康長寿定期券の提示で5%割引)
18	あやべ温泉の宿泊補助(バスアクセス者のみ)
19	広報ツールの総チェック
20	花のあやべプロジェクト(あやバスで行くことのできる「花の見どころ」を案内)
21	イベント会場発着案内
22	あやべ八景めぐりプロジェクト
23	JRとの接続時刻表(そうだ、京都へ行こうプロジェクト)(バス停毎の案内ポスティング)
24	桜が丘団地へのポスティング(ダイヤ改正に伴う通学利用可能の周知)
25	「あやバス」であやべ温泉へお出かけしてみませんか。のチラシ配布
26	地区の高齢者学級であやバスのPR活動
27	クリスマスクイズの実施
28	高校生向けの雨の日ちらし配布
29	バス停時刻表のリニューアル(料金を記載等)
30	沿線施設に最寄バス停の時刻表の明示
31	あやバス利用促進チラシ

トを実施した。

③買い物・通院利用の利便性向上

老人福祉センターへアクセスする路線を増便する際に、利用の多い商業店舗の最寄りバス停を通るルートに変更し、買い物利用の利便性を向上した。

また、市立病院以外の利用の多い病院については、最寄りバス停にカッコ書きで病院名称を追加し、分かりやすいバス停名称への変更を行った。

b) 市民への案内・広報

①市民への継続的な広報

市民広報など既存媒体の活用とともに、バス停ごとの時刻表、駅乗換え案内を作成し沿線地域へのポスティングを行った。

また、これまでほとんど実施していなかったイベントでのバスアクセスの案内を個別に作成し配布した。この取組は3年間継続することにより、イベント等を主催する他課から最寄りバス停を確認する声掛けを頂くまでになっている。

②学生への継続的な広報（中学生、高校生）

高校生ワークショップを開催し、通学の現状を把握するとともに、高校生からみたあやバスの問題点、高校生の利用促進策を議論・検討した。毎年、あやバス時刻表を全生徒に配布するとともに、学校別の高校生専用時刻表や自転車通学問題に関するチラシを作成し配布した。

また、高校への進学・通学方法を検討する時期には中学3年生へあやバスの時刻表を配布した。これら学生への取組は毎年継続して実施している。

c) 運営体制の改善

①運行事業者との連携強化

綾部市、運行事業者、支援グループ間において週1回、乗車人数の情報共有を行い、綾部市担当職員によって利用者増減の考察を行う体制を構築した。この情報共有、考察は毎週継続して実施しており、当初は利用者数増減の報告だけであったが、3年間継続した現在では路線別の利用者数増減や天候、イベント、学校行事などを踏まえた考察となっている。

また、運行事業者・乗務員ワークショップを定期的に行い、乗務員の問題意識、あやバスの現状や問題を把握している。当初はダイヤや乗務員の休憩施設への不満、利用者の苦情の報告等が中心であったが、3年間継続した現在では、乗務員から現状の問題に対応した提案が多く出されるようになっており、乗務員の意識も変わってきている。

②運行事業者の選定・契約の改善

平成27年4月からの運行について、運行事業者は競争入札で選定した。

契約については、これまでと同様の運行委託契約を基本とし、あわせて利用者が増加し一定の収入額を超えた

場合は、一定額のボーナスを支払う運行事業者者にインセンティブを与える内容で契約を行った。

(5) 取組結果

a) 利用者数の変化

あやバスの乗車人数について、平成22年度をピークに減少していたが、平成25年度から3年間において、短期間の間でも変化するニーズに対応したサービスの提供（運行ルート・ダイヤの改善）、市民への案内・広報など利用促進、活性化の取組を継続して行った結果、平成27年6月から対前年同月比で増加に転じた。その後も、毎月、対前年同月比が増加で継続しており、平成27年度は5年ぶりの前年比増加に転じた。

毎日数十人の増加となっていることから、定期的なバスの利用者が増えてきていると考えられる。乗車券の傾向として昨年度と比較し、健康長寿定期券（70歳以上3,000円/月で全線乗り放題）や回数券、1日乗車券の販売枚数が増えていることから、特に高齢者の利用が増加していると推察できる。

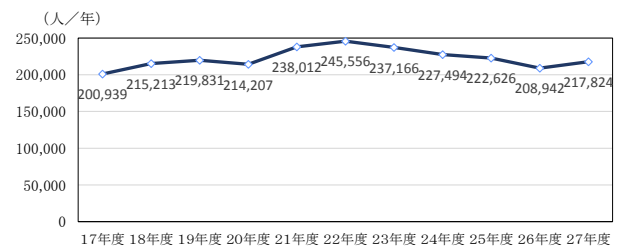


図-6 あやバスの乗車人数の推移

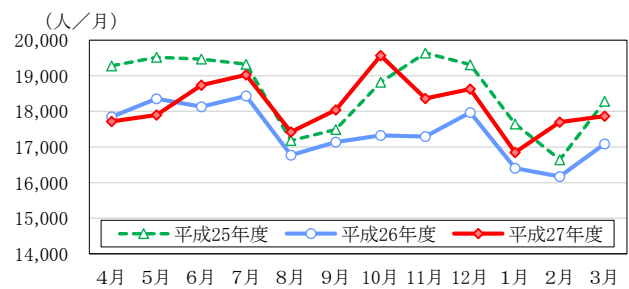


図-7 あやバスの乗車人数の推移〔月別〕

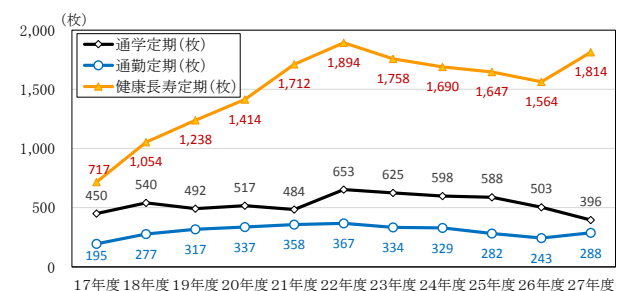


図-8 定期券販売枚数の推移

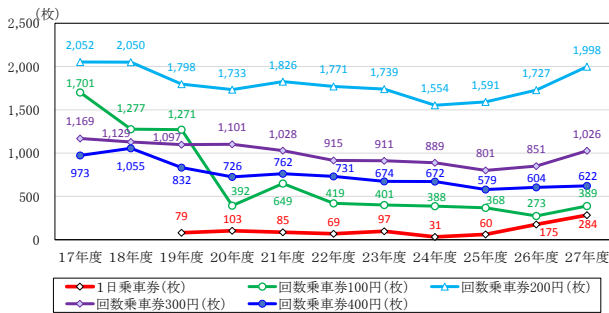


図-9 1日乗車券、回数券の販売枚数の推移

b) 運営体制の構築

あやバスの運営体制について、週1回の乗車人数の情報共有、事業者ワークショップの開催などが継続して実施できていることから、綾部市担当課と運行事業者との連携強化が図れたと考える。また、運行事業者選定においてはプロポーザル方式にて行い、運行事業者にインセンティブを与えることができる内容での契約を行うことができた。

一方、3年間の取組継続により、綾部市担当課においても経験や知識が蓄積され、殆どの取組が自主的に実施できる体制となった。さらに、市役所庁内では担当課のみならず、他課においてもイベント時にあやバスでのアクセス方法を掲載するなど、あやバスに対する認知度が高まり、一緒に育てていく気運の醸成が図れたものと考ええる。

また、市内の小学校において校外学習であやバスを利用するなど、市内全体において、あやバスの認知度や存在価値が高まってきているといえる。

3. 自治体主体によるコミュニティバスの活性化に関する考察

綾部市において行ったバス活事業を通して、自治体が主体となってコミュニティバスの活性化における取組を実施する場合の要所や課題について考察する。

(1) 自治体での継続的な取組体制の構築が必要

コミュニティバスの活性化のためには、利用者数の維持、確保が必要であり、継続的な取組が必須となる。そのため、自治体での継続的に取り組める体制および、それらを継続的に支援する仕組みや人材が必要となる。特に、自治体の担当者が変わっても継続して取組むことができる体制づくりが重要となる。しかし、自治体においては公共交通専門の担当者が配置されていることは殆どなく、担当者も2～3年で変わることから、庁内全体での気運の醸成、土壌づくりが課題である。

綾部市では、市長からの直接的な指示のもと、できる

だけ担当者を変更せず複数年地道に取り組んだこと、イベント開催時のバスアクセス案内などは他課との連携による全庁的な取組としたことが利用者増加に転じた大きな要因であったと推察できる。

また、自治体の担当者が自ら取組みを実践できるよう支援する仕組みも重要であり、民学(大学、コンサルタント等)の人材活用が課題である。また、自治体の財政負担を軽減するためにも、通常の設定額委託方式だけでなく、バス運行の赤字削減額の一定割合をコンサルティング料とする成功報酬方式など、自治体から民間への発注のあり方についても、検討の余地がある。

綾部市から支援グループへの発注は、通常の設定額委託業務と同様の発注方式であったが、「自治体職員が主体となって取組み、それを支援グループが支援する」というバス活事業の目的・主旨を常に共有しながら取組を行ったことも成功の大きな要因であったと推察できる。

コミュニティバスの運営および活性化が自身の課題であり、自治体職員が主体的に取り組む必要があることを自治体職員がどれだけ理解し実践できるかが肝要である。取組施策自体に特別な技術や能力が必要なものはなく、自治体が主体で取組める範囲での施策実施であった。これが継続性につながり、他課や住民との連携につながり、全庁的な全市の気運の醸成につながったものと考えられる。

(2) 運行事業者にも利用者増加が還元できる契約方法への改善が必要

コミュニティバスの活性化のためには、運行事業者の協力・連携が必須である。しかし、多くの自治体では運行にかかる費用の赤字補填の形での委託契約となっており、運行事業者が利用者増加や活性化に取組む対価が還元できていない。そのため、運行事業者が利用促進やサービス向上に対する取組を積極的に継続的に実践しにくいものと考えられる。

運行事業者や乗務員のモチベーションを高め、自治体と一緒に取組を進めていくためには、例えば利用者が増加したら会社の収益が上がる、運転手の給料が上がるなどが必要であり、運行事業者にインセンティブを与えることができる内容での契約・発注を行うことが課題である。具体的に、運行事業者にインセンティブを与える方法として以下が考えられる。

a) 運行と運営を分ける

バス運営の効率化や利用促進策等について専門的知識と実績を持つ組織に運営全般を委託し、その専門組織がバス事業者に運行を委託するなど、事業者の頑張り度合、利用者数の増減により、事業者への支払い額を変更する方法がある。ただし、この案の場合は、再委託の問題がある。

b) 利用者増減を委託費に反映

運行を「自治体」から直接「運行事業者」へ委託するが、最低限の必要経費以外については、利用者増減により収入も増減するような契約とする方法がある。

c) 基金を設立し運行事業者ボーナスにも利用

自治体コミュニティバス基金を設立し、車両整備費用やバス停整備費用に使用する。また、運行事業者へのボーナスも基金から支払う方法がある。

綾部市の契約においては、「b) 利用者増減を委託費に反映」を採用した。これにより、自治体だけでなく運行事業者も利用促進策を積極的に取り組める体制づくりが図れた。

(3) 毎日の利用者数のデータ把握が必要

毎日の利用者数を把握することで、気候やイベントなどによる変動や路線別の地域特性など詳細な利用状況や変動が把握でき、利用者増加に向けた施策、利用者減少を抑制する施策を早期に発動できる。そのため、関係者間において毎日の利用者数を把握し、共有することが必須である。特に、自治体担当者による利用者増減の考察が重要であり、毎日または週に1回の頻度で情報共有し、あわせて施策を実施していくことが有効である。

しかし、毎日の路線別の利用者数を把握し、それを関係者間で数日中に情報共有している事例は少ない。特に、運行は委託した運行事業者に任せており、自治体が利用者数を高頻度で把握している事例が少ない。毎日の路線別の利用者数の把握、そのデータを関係者間で共有する仕組みの構築が課題である。

綾部市では、週に1回の頻度で乗車人数の情報共有を行い、綾部市担当職員によって利用者増減の考察を行っている。高頻度での乗車人数の把握は、この日は降雪があり利用者数が少なかった、この路線は沿道工事でルー

ト変更していたため利用者数が少なかったなど利用状況の変化とともに増減の要因も推察することができるため、路線別の施策を検討し実施するなど、有効な施策の早期発現が可能となった。このことも、成功の大きな要因であったと推察できる。

4. おわりに

本稿では、綾部市で実施したバス活事業での取組内容や結果を報告するとともに、この事業を通して、自治体が主体となってコミュニティバスの活性化における取組を実施する場合の要所や課題を示した。

(1)自治体での継続的な取組体制の構築、(2)運行事業者にも利用者増加が還元できる契約方法への改善、(3)毎日の利用者数のデータ把握が重要であり、それら実践のための人材や支援体制の確保、仕組みづくり、運行事業者や支援者との契約・発注方法の改善が課題であることを明らかにした。

自治体が主体となったコミュニティバスの活性化における取組においては、どの地域においても上述の要所や課題は同じあり、バス活事業は他の地域へも展開できる事業であると考えられる。

ただし、現在は3地域目で取組みを実践中であり、今後更に実証していく必要がある。

参考文献

- 1) 国土交通省 (2015), 「平成 27 年版交通政策白書」
- 2) 清水彰・酒井弘・大庭哲治・松中亮治・中川大 (2011), 「都心部商業者が交通まちづくりに果たす役割」, 土木計画学研究・講演集 Vol.43

(?)

POSSIBILITY AND ISSUE OF REVITALIZING COMMUNITY BUS SERVICE BY THE LOCAL MUNICIPALITY

Fumiko TSUJIDO, Masaaki GOTO, Tetsuharu OBA, Dai NAKAGAWA, Ryoji MATSUNAKA,
Takahiro SAKAI and Akira SHIMIZU