

商店街活性化のための

コミュニティバス導入に関する調査研究

平成14年3月

(財)岐阜県産業経済振興センター

はじめに

消費不況や郊外型大規模商業施設との競争のなかで、全国の商店街が空洞化し、衰退が続いています。このような中で、国等においては、空き店舗対策、バーチャルモールの構築、イベントの開催等の様々な施策を展開し商店街の活性化を図っていますが、こうした施策の一つに「商店街活性化のためのバス運行事業」があります。本事業は中心市街地の集客力や来街機能を高めるため、高齢者等の交通弱者を主な対象にバスを運行するもので、近年、注目されている事業の一つです。

本年2月には道路運送法が改正され、今後、不採算なバス路線については廃線されることが予想されるなど、地域におけるバス事業は大きな曲がり角を迎えています。

こうした背景の中で、当センターでは今後県内において商工関係団体等が商店街活性化のため、バス運行事業を行なおうとする場合を想定し、「商店街活性化のためのコミュニティバス導入に関する調査研究」を実施しました。

調査では、当該バス事業計画のある岐阜市を1つの事例として調査研究することとし、については、岐阜市当局をはじめ岐阜県商店街振興組合連合会、岐阜柳ヶ瀬商店街振興組合連合会、岐阜市商店街振興組合連合会のご協力を得て、全国の先進地を調査するなど具体的な研究を行ないました。この調査研究報告書が、今後商店街活性化のため、本事業の導入を考える際の参考になれば幸いです。

最後にご協力をいただいた唐津市をはじめ3市1町の皆様、本調査研究の取りまとめをしていただきました藤原康夫(株)ルーコネクション代表取締役をはじめ、研究会委員に対して厚くお礼申し上げます。

平成14年3月

(財)岐阜県産業経済振興センター
理事長 杉田 伸樹

目 次

本研究の位置付け	1
第1章 特定目的バス事業の意義	2
1. 特定目的バス事業の種類と実施の取り組み	2
(1) 特定目的バス事業の背景	2
(2) 既往の取組状況とその支援制度	3
2. 本事業の前提となる都市政策上の課題	4
(1) 中心市街地の果たすべき役割と岐阜市における課題	4
(2) 過度な車利用がもたらす不利益を解消するための課題	6
第2章 先進地調査報告	8
1. 調査結果の概要	8
(1) 導入理由・背景	8
(2) 事業内容	8
(3) 事業効果	10
(4) 調査を終えて	10
2. 先進地別調査結果	12
(1) 佐賀県唐津市	12
(2) 石川県金沢市	18
(3) 島根県松江市	23
(4) 福島県相馬郡小高町	28
第3章 岐阜市における特定目的バス事業の実施について	34
1. 岐阜市の商店街の現状と活性化への取り組み	34
2. 岐阜市の交通政策と本事業の位置付け	36
3. 岐阜都心特定目的バス事業実施に関する指針	38
(1) 事業目的	38
(2) 事業主体と活用制度	39
(3) 運行計画の方針	40
4. 今後直ちに検討すべき課題	42
研究会委員名簿	43

本研究の位置付け

- ・本研究は、岐阜市柳ヶ瀬商店街が主体となって、買い物バス運行事業に取り組む際、その社会的意味を探ることと、その運用面における課題を明らかにすることを目的として行ったものである。
- ・柳ヶ瀬商店街がこの発想を得たきっかけとして、昨今の社会的情勢における商店街の将来に対する危惧の念があったことは否めない。
そのとき、全国に既に買い物バスの運行に取り組み、好結果を得ている都市が多数存在している事が勇気を与えたと言える。
- ・そこで本研究においては、幾つかの都市に、実態調査に赴き、担当者から詳しくヒアリングをさせて頂いた。
- ・岐阜市は、全国でも有数の、都市内中低速公共交通機関(バスと路面電車)ネットワークが、一般道路上に存在している都市である。
しかし、住民・来街者にとって使い勝手が十分であったかどうか疑問である。
- ・このような状況の中で、路線バス事業の自由化が本年2月から始まり、利用者がますます減り、このままでは「市民の足」が痩せ細ってくる危険性がある。
- ・そこで岐阜市においては、「市民の足」の拡充再編を目指して、「市民交通体系計画」を策定し実施しようとしているところである。
- ・「中心市街地買い物バス」は、「市民交通計画」と有機的にリンクする事により、始めてその効果を発揮する物であり、密接不可分な関係を持っている事は疑うべくもない。
- ・そこで本研究にあたっては、岐阜市の参加ご指導を得ることとした。

第1章 特定目的バス事業の意義

1. 特定目的バス事業の種類と実施の取り組み

(1) 特定目的バス事業の背景

定義

- ・ここでいう特定目的バス事業とは、通常の「一般路線バス事業」が様々な交通目的に平等に対応するべく運用されるのと異なって、特定の交通目的に対応させることを目的としたバス事業のことをいうことにする。

一般路線バス事業を取り巻く社会的環境の変化

- ・一般路線バス事業については、平成14年2月から自由化の段階に入り、経営収支の悪い路線については、その社会的必要性に関わらず改廃が出来ることとなった。
- ・岐阜市に於いては、この事態に備え平成9年度より、都市内公共交通機関の体系の改善拡充を目指し、「市民交通体系計画」の策定と関連調査の実施に取り組んできたところである。
- ・上記のように、総体的な「市民の足」の確保は、市が主導的に取り組むべき仕事ではあるが、「一般路線バス事業」だけでは、経営採算性を保ちながら市民消費者の交通ニーズに対応していくことは難しいと思われる。
- ・交通目的の細分化に木目細かく対応できるようにすることと、経営採算性の確保は二律背反性を持っており、「一般路線バス事業」と異なったバスのシステムの導入による、体系全体の改善が図れなければ効果を上げるのは難しいと思われる。

特定目的バスの種類

- ・特定目的バスの内、最も古くからあるものは、観光バスであろう。当初観光バスは、所謂貸切タイプだけであったが、今は路線設定による乗合型も用意されるなど幅広い対応がなされている。
- ・歴史的にみれば、(1~2年の数字の違いはご容赦頂くとして)路線バスの輸送量がピークであった昭和44年以降、客数の減少は今にいたるまで止まっていない。
- ・そこで、採算性の採れなくなって来た路線を維持し、バスしか選択できない層の生活を守る為、自治体が事業者に補助することを始めた。これが福祉バスの源流だろう。
- ・もう一つの流れがデマンドバスではないか。これはバス事業者自ら需要を掘り起こす試みであったと言える。いまやデマンドバスは、武蔵野市を始め各地でコミュニティバスとして

の性格を持ちながら運営され、市民の足として定着し始めている。

- ・今ひとつの試みが、短いトリップ長に対応したシステムの導入である。
料金を安く、待たなくても乗れる、細かく乗り降りできる、ということをして効果があがるのは所謂「買い物バス」と言われるものだろう。
この取り組みに付いては次項で示す。

(2) 既往の取組状況とその支援制度

中心市街地・商店街活性化の取組としては、買い物バス、循環バスが挙げられ、経済産業省による「商店街等活性化事業（駐車対策）」の支援制度を使って実施されている。補助対象者は主として商工会議所若しくは商店街振興組合で、補助率は国 1 / 3、都道府県または市町村 1 / 3、残りの 1 / 3 は事業主体の自主財源（一部市町村による補助あり）で、単年度毎の補助事業となっている。

以下は、現在までに実施された主な買い物バス事業である。

事業主体	事業名	期間	摘要
山形商工会議所	中心街駐車対策モデル事業	平成 11 年度～ 平成 13 年度	平成 14 年度から自主財源を検討中
加賀商工会議所	無料循環バス運行事業	平成 11 年度	平成 12 年度から自主財源で運行
桑名商工会議所	買い物コミュニティバス走行調査事業	平成 11 年度	平成 12 年度は市の実験事業、平成 13 年度から市として事業化
松江商工会議所	ショッピングバス事業	平成 11 年度～ 平成 12 年度	詳細は第 2 章で記述
唐津商工会議所	無料循環バス運行事業	平成 11 年度～ 平成 12 年度	詳細は第 2 章で記述
松阪商工会議所	循環バス運行事業	平成 13 年度	平成 14 年度は市の事業として実施を検討
宇都宮商工会議所	循環バス運行事業	平成 13 年度	
人吉商工会議所	循環バス運行事業	平成 13 年度	

また、金沢市のようにオムニバスタウンの指定を受けて、国土交通省から補助を受けるといった例もある。国の補助率は 1 / 3 で、金沢市の場合にはバス車両本体購入に充てられた。現在も市が事業主体で運行中である。詳細は第 2 章で述べることにする。

さらに、平成 13 年度より小高町では国土交通省の実験地域に指定され、

新多目的交通システムとして「まちタクシー」の事業を実施している。これも詳細は第2章で述べることにする。

2. 本事業の前提となる都市政策上の課題

(1) 中心市街地の果たすべき役割と岐阜市に於ける課題

- ・都市において何故中心市街地が必要なのか、その中心市街地はどのような機能を果たすべきなのかと「マーケット重視：中心市街地が衰退したのはマーケットから見放された為で当然である」及び「現状追認：時代の流れはどうすることも出来ない」の立場から、疑問が提示されることがよくある。
- ・その疑問を払拭する為、基本的考え方の整理をしておく。
論点は、大きく分ければ五項目である。

都市のアイデンティティ(固有性)を維持し、記憶喪失の街にならないため

- ・歴史を持つ自立した都市として、都市の固有性を表すいわば「街の顔」と言える場所が必要である。
- ・城跡や寺社など歴史的資産や街並、語り継がれる物語を持つ行事など、様々な要素が存在する中心市街地を、これらを支える人々と共に今後も生き活きとした状態で守っていく必要がある。
- ・特に岐阜市に於いては、名古屋と言う近接した大都市に対して独自性を主張しにくい点が多い。
名古屋が伝統的街並みなどの歴史的事象に重きを置いていないまちづくりを進めているのに対して、岐阜では活用し得る歴史的資産が中心市街地に多く残っている。
これを活用できる状況を整える事が、岐阜が岐阜として生き延びる為の条件の一つである。

地場経済の中心地としての機能確保

- ・中小の商業は地域の農林業とも連携し、また消費者市民との顔の見える関係を保っており、地場経済の要となることができる産業である。
- ・そのような役割を果たしていくためにも、中小商業が多数立地する中心市街地を活動しやすい状態にして行く必要がある。
- ・岐阜市に於いては、二つの特筆すべき産業集積が存在する。

ア) 柳ヶ瀬という小売飲食業の集積

約9ヘクタールの面的歩行者専用空間であり、全国的にも珍しい空間である。

この盛衰は、市民に対して十分な都市生活サービスを提供出来るかどうかだけでなく、岐阜市の都市経営財源確保(固定資産税など)にも影響が大きい。

イ) 駅前のアパレル卸売業の集積

岐阜市の地場産業といえば、アパレルであろう。

当産業の製造部門は低労働賃金国への移転が主流だとは言え、消費者のニーズを捉え、デザインや材質及びそれらのコーディネートなどの企画部門やショールーム機能など、当地で充実すべきものは多い。

- ・ 仕入れ等のため岐阜駅前へ来た人々が、その序に柳ヶ瀬へ立ち寄り、買い物や飲食をして行くのが従来の行動パターンであったが、パターン自体は変わってはいなくとも、その量は減りつつあるようだ。
- ・ これらの産業には、その中身に係る自己革新が必要な部分が多々あるのは言うまでもないが、その点については本研究の主旨ではないので触れないことにする。

ここでは、岐阜市の二つの商業集積の間にある有機的繋がりを、より緊密にし、且つ物理的に支えていく為の交通改善方策を見出すことが、喫緊の課題であるとだけ指摘しておく。

地域内外の交流拠点としての機能確保

- ・ インターネット等パソコン通信や携帯電話の利用が広がるなど、情報通信手段が多様化している時代とはいえ、都市には市民が「顔の見える関係」を維持しつつ直接交流し、様々な活動を行う拠点が必要である。
- ・ 中心市街地には様々な都市機能が徒歩圏内に存在するので、それらを充実させることによって、文化・交流・情報等の都市的サービスの拡大再生産の拠点となる可能性を持っている。
- ・ 岐阜市中心市街地は、既成市街地全体からみれば狭いとはいえ、鉄道駅、柳ヶ瀬、官公署地区、歴史的地区まで含めれば線的に長く形成されている。
各都市機能の配置は、誰でもが気軽に歩いて行き来するような間隔ではない。
- ・ これらの機能を、いかにして、密にかつローコストに、結び付けていくかが課題である。

居住形態への選択性の提供

- ・ 高齢化や女性の社会進出の進展に伴い、便利な場所で住みつづけることを希望する人が増えている。

- ・地方都市の中心市街地には住宅がまだ多数存在し、今後も供給できる可能性があるため、その具体化の手だてを講じることによって、市民のニーズの変化に対応したコンパクトな市街地形成を図ることが可能になる。
- ・コンパクトな市街地形成は、 unnecessaryな行政需要の増大を防ぎ、無駄な交通需要を抑えるなどの効果をもたらすだけでなく、既存の「生活インフラ」ストックの活用と言う意味で、各方面の無駄を抑えることになる。
- ・岐阜市に於いては、柳ヶ瀬を始めとする中心市街地商店街において、十分な都市的消費サービスを受けられるようにすることが、都心居住を支える為の大きな条件である。
- ・この条件確保は、当然の事ながら、「柳ヶ瀬の振興」に帰結することになる。

福祉交通空間実現の唯一可能な地区

- ・高齢者や体の不自由な人達が、できるだけ障害なく活動できる福祉的交通空間が求められている。
- ・中心市街地は鉄道やバスなど公共交通機関の利用が可能な場所であり、それらの利用を支え補完するための整備を行うことによって歩行を重視した空間づくりを実現できる可能性がある。
- ・岐阜市は、全国に13都市しかない「路面電車のある街」の内の一つであり、それに加えて路線バスの路線網も密であり、「市街地内公共交通機関」の形態については申し分無い。
しかし、それらの使い勝手が悪いのか、車の方が便利であると確信する人が多い為か、中心市街地における公共交通機関利用が卓越しているとは認められない。
- ・そこで岐阜市に於いては、効率的で且つ市民のニーズに対応した市民交通体系の確立を目指し、その再編計画を策定し実施しようとしている。
この中では、交通弱者にも十分な交通手段が用意される「福祉的交通」の在り方追及が、大きい課題として挙げられている。

(2) 過度な車利用がもたらす不利益を解消するための課題

- ・現代が車社会であることは、誰もが否めないだろう。
(車社会の定義が必要ではあるが、普通、運転免許証と自家用車の保有率が高いことなどによる)
- ・車 = 自家用車は基本的にドアツードアの交通手段であり、個人の交通ニーズに、時間的自由と場所的自由を約束する交通手段であるといえよう。
その為、その手段の保有に関わるイニシアル及びランニングコストは、

その便利さゆえに捨象され、交通手段の中で車こそが、最適で価値ある物とする誤解を生んでいる。

- ・しかし、車社会の最大の問題はドアツードアと言う際立った利点と駐車場所が必要であると言う制約の為、車による行動は「対単一目的行動」が殆どで、複数の目的と複数の目的地を対象とする行動に結びつき難いと言うことである。

- ・中心市街地には多様な都市機能が混在するが故に、複数の行動目的に、一つの地区で対応が可能である。

従って、車の利用をその便利さの故に選択しやすいと言う状況を変えていけない限り、中心市街地の持つメリットが享受できないことになる。

- ・その為、中心市街地においては、歩行による「まち歩き」を支える交通システムを導入し、過度の車利用偏重状況を是正していく事が課題である。

- ・その時、交通計画理論に基づいて、中心市街地一帯を「歩行者専用ゾーン」にしていくと言う考えが出てくるとは思うが、現実の実態を考慮すれば慎重にすべきである。

- ・極端な事例かもしれないが、「横浜元町」の場合、商店街本通りを週末と休日には歩行者空間にしてはいても、ウィークデーには車を入れている。

元町を構成している大多数の店舗は、取扱商品について、その製造や仕入れに店としての独自の主張があり、確固たる顧客層を持っている。その為店の経営の主幹は、これらの顧客層の主流である、ウィークデーに車によって来店するヘビーユーザーの買い物行動に適切に対応することにある。

(ヘビーユーザーは勤めていない女性層で、所謂奥様と御嬢様)

更に週末と休日は、ヘビーユーザー候補者を広げる為のショーウィンドー機能を拡充することに専ら努めている。

- ・岐阜にも忠実な固定客を持つ個店があることから、車によるアクセスを完全に廃することは得策とはいえない。

- ・中心市街地には多様な機能と多様な行動目的が存在し、その為多様な行動手段が用意されている必要がある。

- ・そこで、再度強調するが、車の有用性を認めつつ、今一番弱い「まち歩きを補完し支えるシステム」を用意していく事が課題である。

第2章 先進地調査報告

1. 調査結果の概要

コミュニティバスの運営について、先進地のヒアリング調査を13年11月から14年1月にかけて3市1町に対し実施した。

市町名	実施年月日	訪問先	事業開始年月
唐津市(佐賀県)	平成13年11月1日~2日	唐津商工会議所、唐津市	平成11年8月
金沢市(石川県)	平成13年11月15日~16日	金沢市	平成11年3月
松江市(島根県)	平成13年11月22日~23日	松江商工会議所、松江市	平成11年7月
小高町(福島県)	平成14年1月24日~25日	福島県商工会連合会、小高町商工会	平成13年6月

(1) 導入理由・背景

近年、マイカーの発達により郊外店や大型ショッピングセンターの出店が相次ぎ(小高町は該当しない)、従来からの中心市街地の衰退・空洞化は調査先市町の共通の課題である。その中で、地域の高齢化が進み高齢者にとっての住み易いまちづくりの観点から、中心市街地への交通利便性の確保が必要となってきた。都市部では郊外や住宅地から中心市街地への慢性的な交通渋滞の問題がある。また中心市街地商店街の駐車場不足による来街者の減少も大きな問題となっている。そこで、公共交通機関の従来のバスではない小回りの利く、利用者の需要に沿ったコミュニティバス(ショッピングバス・小高町についてはまちタクシー含む)の必要性が高まり導入することとなった。

今後は、平成14年2月に改正された道路運送法によるバス事業の自由化で、一層都市部・地方部共通で地域住民の交通利便性の確保が課題となり、コミュニティバスの必要性が高まり導入地域が広がっていくであろう。

(2) 事業内容

運営主体

今回の調査先で市が運営主体となっている所は金沢市(石川県)で、民間バス会社へ運行依頼の形をとり、平成11年3月から運行を開始して現在も継続中である。

商工会議所が運営主体となっている所では唐津市(佐賀県)、松江市(島根県)がある。唐津商工会議所は民間バス会社へ運行委託をして平成11年8月から運行を開始した。その後平成13年4月からは委託先の民間バス会社が一般路線バスとして運行を継続している。松江商工会議所は松江市交通局へ運行を委託して平成11年7月から運行を開始した。その後事業としては終了した。

商工会が運営主体となっている所では小高町(福島県)がある。小高町商工会は福島県商工会連合会の支援を受けていて、運行はタクシー会社にタクシーの借上料を支払って依頼している。

事業の収支内容

[開始時]

商工会議所が事業主体となっている唐津市、松江市では平成11年度事業費は各々22百万円、31百万円で、そのうち国、県の「商店街活性化先進事業」や市の補助金の割合は各々98.7%、96.1%を占め、自主財源の割合が極めて低い。またバス運行の委託費は唐津市18百万円、松江市8.6百万円である。松江市に比べ唐津市の事業費が少なく委託費が多いのは、唐津市ではバス2台を委託先の民間バス会社が購入して委託費の中にその償却費分が含まれているが、松江市ではバス1台を18百万円で購入しているためである。

市が事業主体となっている金沢市では、運行委託している民間バス会社の赤字分を平成11年度に9百万円を負担したが、最も経費がかかったのはバス3台購入費で75百万円に達した。このうち3分の1は国土交通省の「オムニバスタウン」補助金が充てられている。

小高町商工会の事業費は、試験期間の7ヶ月間で、12.5百万円で、県と町の「高齢化対策事業」補助金の割合は70.2%であった。車両は購入しないでジャンボタクシー2台と小型タクシー2台を借上げてタクシー会社へ借上料7.2百万円を支払っている。

[2年度以降]

唐津市の平成12年度事業費は12百万円、そのうち県、市の補助金の割合は66.6%と低くなり自主財源の割合が高くなった。11年度は初年度に係る広告費等の費用がかかったが12年度は事業費全部が委託費で12百万円である。

金沢市では、平成12年度に運行依頼している民間バス会社の赤字分23百万円を負担したが、これは平成12年度から運行路線が2ルートになったため増加したものであり、3台のバス追加購入費75百万円を前年度同様に3分の1を国の補助金から充てている。

[運賃収入]

金沢市は1回100円で11枚綴りの回数券があり、30%がこれを利用している。平成11年度開始以降12年度にかけて乗客数が10%伸びていることから運賃収入も伸びているものと思われる。

小高町は100円と300円のルートがある。利用券販売の形式で、利用券販売収入は第1期1.4百万円、第2期2百万円と推移し着実に伸びていると言える。

唐津市、松江市は運賃は無料である。利用者は前年度に比べどちらも伸びている。

運行ルート

金沢市においては、高齢化率が高くかつ交通不便地域が選定されている、運行ルートは唐津市と金沢市とは類似しており中心市街地の商店街、病院、観光施設、公共施設などを循環する2ルートで、唐津市は2ルートとも5.7km、金沢市は6.2kmと4.9kmである。

松江市は駅前を起終点として百貨店・中心市街地の商店街を結ぶ3.1kmの短いルートである。

小高町は新多目的交通システムであることからデマンドバスであり利用者の戸口から戸口が基本であるが、町の中心部を循環するルートと郊外の住宅地から病院、公共機関、町の中心部へのルートが設定され全7コースで運行している。

バス仕様等

唐津市はマイクロバス2台で乗客定員25名、愛称は『曳山バス(やまんバス)』である。金沢市は小型ノンステップバス6台で乗客定員27名、愛称は低床で車椅子対応から「気軽に」と「低床・段差の無い」を意味して『ふらっとバス』と名づけた。松江市はハイブリット車1台で乗客定員29名で運行した。小高町は8人乗りジャンボタクシー2台、小型タクシー2台で運行し、車内にデマンド予約管理システムによる対応のためカーナビゲーションが搭載されている。

(3) 事業効果

商店街においては、唐津市は1月あたり1万人の利用があり一定の集客効果があった。金沢市は郊外型大型店への客の流出は依然続いているが、中心市街地の商店街では減少するスピードがコミュニティバス導入前と比較して緩やかになってきている。またコミュニティバス利用者の7割が商店街での買物を目的としているところから効果があったと言える。松江市は集客効果があったと明確にはいえないものの、中心部の商店街で毎月1回の市が開催できるように活気づかせたのは一つの成果である。小高町は当初、利用者が高齢者が多いため医療機関への行き帰りが多かったが、徐々にその帰りに商店街へ足を運ぶようになり商店街の利用者が増えるといった効果が上がってきている。

(4) 調査を終えて

まず、コミュニティバスの導入に必要なことは、目的と対象(利用者)を明確にして進めていくことである。本調査先では商店街・中心市街地活性化を目的として、高齢者・障害者等の交通弱者をターゲットにしており、それを反映させた運行ルートの設定が重要な点である。ただ既存のバス路線ルートに安い運賃で走らせたとしてもあまり意味のあることではなく、また駅と中心市街地商店街を回遊する等短いルートでは利用する意味も見出せなく、利用者の増加には繋がらない。

事業費については、導入当初から行政の補助がなくしては成り立たないのが現状である。調査先の全市町で国、県の補助金で進められているが、ほとんどが2年間で補助期間が終了するため、この期間で事業を継続するか否か目途をつけなければならず、本事業に着手することは容易であるが、成功を収めることは容易ではない。なお、バス車両本体の費用はメンテナンスを含めて事業費に大きな差異が生じるので、よく検討することが必要である。

利害関係については、運行ルートが民間路線バス会社との間で路線の重複がない場合は、あまり反対もなく、ルート延長時もスムーズにいく。また、タクシー会社との関係についても日常あまり使用のないジャンボタクシーの有効活用で運行する場合、問題はない。し

かし、既存バス路線と重複したり数社競合の地域では難しい調整を迫られる。また路線の伸長に伴い強く反対するタクシー会社もでてくることとなる。

最後にコミュニティバスは、利用者にとっての利便性を考慮したものでなければならない。毎日運行し乗車所要時間は20分～45分が適当と考えられる。また、待ち時間は受容限度時間が約20分ということから15分～30分が適当である。運賃は当初は無料の場合が多いが、利用者の立場からみると100円（ワンコインバス）を払って継続して運行がされるのであれば構わないという意見が多い。また、運営主体の財政面からも運賃収入は事業を継続する上で必要であろう。

今後、規制緩和により路線バスの廃止が予想されることから、自治体の支出によるコミュニティバスが増えていくと予想されるが、運営主体の効率化と利用者の利便性確保を如何に、両立していくかが課題であろう。

2. 先進地別調査結果

(1) 佐賀県唐津市

導入に至るまでの経緯

- ・平成10年度に「商店街活性化先進（空き店舗対策モデル）事業」を実施した。郊外のショッピングセンターに比べ、消費者ニーズへの対応が遅れた中心市街地の商店街のソフト面の対策として、地元商店街と商工会議所が中心となって実施した。
- ・平成11年度には「商店街活性化先進（駐車対策モデル）事業」を実施した。ハード面の対策として、実現の難しい駐車場整備以外の駐車対策として、周辺に分散した駐車場、観光ホテル等から中心市街地へ2コースのルートでバス運行を行い、商店街の活性化と駐車場不足対策を行う事になった。

導入理由・背景

- ・郊外への大型ショッピングセンターの出店と中心街の空洞化に危機感を持った唐津商工会議所では、空き店舗対策事業を実施し4店舗が埋まり現在も継続営業中である。
- ・今一步踏み込んで、中心街に人を呼び寄せることをねらい、用地面や資金面で整備が進まない駐車場建設に代えて、パーク&ライドを名目に、無料巡回バス運行を商店街駐車対策モデル事業として行ったものである。
- ・前年に佐賀市においてパーク&ライドのシャトルバスが実施された先行事例も追い風になった。

事業内容

- 1) 運営（委託） 委託先は昭和自動車株（昭和バス）で貸切バス免許で運営。

2) 収支内容

収入	11年度（22,020,467円）	12年度（12,000,000円）
自主財源	279,467円	2,000,000円
補助金	21,482,000円（国、県）	8,000,000円（県・市）
その他（負担金・広告費等）		
唐津市補助金	259,000円	商店街負担金 2,000,000円
売上（運賃収入）	0円（無料）	0円（無料）
支出	11年度（22,020,467円）	12年度（12,000,000円）
委託費	17,900,000円	12,000,000円
委託先は昭和自動車株（バス本体料含む）		
委託費以外の費用	4,120,467円	委員会開催 232,368円
（初年度特定費用）		出発式開催 315,000円
		広報事業 1,983,660円
		報告書作成 1,575,000円
		その他 14,439円

委託費の11年度、12年度の差額590万円は、昭和自動車の調査費の位置付け

3) バス本体仕様

車種 マイクロバス2台

乗客定員 25名(座席数25名)

外装 唐津市の祭「唐津くんち」の曳山を大きく描いたインパクトあるデザイン

愛称『曳山バス(やまんバス)』

機能面での特長(低床・車イス対応等)は特に無い

4) 運行

	11年度	12年度
・期間	H11.8.17~H12.3.15 209日間	H12.4.1~H13.3.31 362日間
	元日および「唐津くんち」曳山巡行日は運休	
・時間	西コース 10:00~17:50(所要17分) (同左)	
	東コース 10:00~17:47(所要20分)	
・間隔	各コースとも30分間隔	(同左)
・運賃	無料	(同左)
・乗降客数	西コース 38,576人	71,851人
	東コース 47,051人	84,923人
	計 85,627人(409人/日)	156,774人(433人/日)

・コース(中心市街地・郊外、停留所設置場所)

東コース(バス停17ヶ所)、西コース(バス停16ヶ所)の2コース

唐津駅前の公共観光施設アルピノを起終点に東回り、西回りの2コース設定で、利用客を特定せず、とにかく中心市街地へ来てもらい、ついでに買い物をしてもらうことを狙っている。経路地として事業目的である市営駐車場のほか、病院、観光ホテル、唐津城などを巡る一方向回りとした。所要時間については30分以内が受忍限度と考え、20分程度とした。

このコースは、「唐津くんち」の曳山巡行コースを主体に選ばれており、『曳山バス(やまんバス)』命名の理由の一つでも有る。

5) 利用者

買物客47%、観光レジャー客18%、その他35%と多様で、通学、通院にも使われている。観光レジャー客が多いのは観光ホテル経由とした成果である。

6) 運行コースに関する関係団体および利害関係との調整について

・自治体・国土交通省・警察

許認可関係は委託先の昭和自動車(株)側で折衝した。

・民間路線バス会社・タクシー会社

委託先の昭和バス路線が重複せず、関連会社に市内大手のタクシー会社も経営している関係で、導入に当たっての反対は少なかった。

7) 広報PR方法

- ・新聞折込チラシの作成
- ・唐津市報折込チラシの作成
- ・携帯時刻表作成
- ・PRポスターの作成
- ・観光ホテルのフロントでの案内協力を得た。

事業の効果と課題（アンケート調査結果から）

1) 認知度

- ・『やまんバス』を知っている、が84%でインパクトある外観や愛称と、ホテルでの案内協力等により、極めて高い認知度である。

2) 集客効果

- ・商店街への効果
 - おおむね1月当たり約1万人の利用があり、一定の集客効果があった。
 - 中心街での降車の割合は4割である。
 - 売上高についてはあまり影響が見られない。
- ・イベント開催時の商店街への効果
 - 運行開始時に記念セールを行い、商品割引やポイントカード10倍サービスなどを行い相乗効果をあげた。

3) 関係者の評価・意識

- ・商店経営者
 - これまで見られなかった客層が中心街へ来るようになり、商店街の活性化、売上増加を期待したが、商店街での買い物行動に結びついてはいない。
 - 運行経費負担をしても運行継続を望む商店経営者は35%に過ぎず、バス運行がまちの賑わいにつながられるかについて不安感が有る。バス利用者が高齢者と学生に偏っているため、店によっては期待する客層と異なるため、バスに対する思いには温度差がある。
 - サービスレベルについては、運行時間帯、停留所位置は満足度が高いものの、コース、車両デザイン、広報については改善要望が強い。特に車両デザインが強烈で、明るい、親しみの有るイメージがなく、それが利用促進を妨げているという声があった。
- ・利用者
 - 来街者調査から交通手段としては、自家用車が28%と最も多く、徒歩23%、自転車17%と続き、バスは13%となっている。駐車対策としてのバス運行が有効な事業

であることは言えそうである。来街目的の68%は買い物だが主たる客層は40代以上という結果であった。

運行継続のためにはワンコインの有料化も必要とする賛成派は41%、特に40代以上の年配者では55%が賛成で、運行継続を率直に願う市民の声は大きい。

4) 課題

利用者には運行区域の拡大を望む声が多かったが、無料のままでは路線バスとの競合を招く面もあり、補助事業のままで経費の増大が伴う中では、財源確保も問題である。

補助金が減少していく中で運行を継続していくためには、利用者は有料化に同意する声が大きかったが、商店経営者は運行費の一部負担には反対という声もあった。既存路線バス運賃との整合性の面なども含め、金額など料金設定面の課題は大きい。また、利用促進の面でも、中心商店街活性化のため先行して導入されたポイントカード「夢カード」事業と買い物バスを「中心商店街での楽しい買い物」というイメージ形成で連鎖させていくなど、地道な底上げが必要である。

「買い物＝自動車」が前提の時代で、今回の買い物バスも駐車対策事業としてスタートしているが、新たな駐車場の確保や駐車料金の無料化などは極めて困難であり、一方で交通弱者対策になっているという面も重視して考える必要がある。

車両デザインには迫力がありすぎたため賛否両論があったが、話題を呼んだのも事実である。協議を重ねたが実験運行中はそのまま運行を続けた。

その後の展開

実験運行終了後、平成13年4月より委託先だった昭和自動車(株)が一般路線バスとして、運行開始した。運行開始時刻を10時から9時に拡大、西コース路線を高齢者ふれあい施設へ延長、100円硬貨をデザインした別の車両に更新した他は、実験運行時と同一のサービスである。運賃を無料から100円均一へと有料化したものの乗客数の減少は現時点では少ない。商店は買い物客に対して、任意に無料の専用乗車券を発行することができ、1枚当たりの負担額は商店50円、唐津市50円である。昭和バスでは、輸送人員が維持できれば採算ラインに乗るとしており、バス離れ対策の一環として、とりあえず1年間の運行を行う。批判を受けながらも、認知度を高めた派手な外観の「やまんバス」車両2両は、唐津市内の幼稚園バスとして健在である。



(2) 石川県金沢市

導入に至るまでの経緯

・平成5～7年度に高齢者・障害者のためのモデル交通計画策定調査（運輸省補助事業）を実施した。当初は福祉施設への巡回バスのようなイメージであった。

・平成9年度にはコミュニティバス導入可能性調査を実施した。この時点から中心市街地・商店街活性化の目的が加わった。

<4ルート案>が出る。

此花ルートは11年3月運行開始

菊川ルートは12年3月運行開始

材木ルートは14年度運行開始予定

長町・池田ルートは当面予定ない

導入理由・背景

・戦災を受けず400年間道路形状がほとんど変わりなく、金沢城を中心として放射線状の道路になっており、中心部を通らなければ他地域へ行くことが出来ない、そのことによる交通渋滞が激しく対策が求められていた。そこで中心市街地・商店街へは公共交通機関（バス）での移動を前提に導入を検討し始めた。さらに従来の路線バスでは金沢市に多い細街路へは進入できないため、コミュニティバスといった小型の小回りの利くバスが必要となった。

・市街地の活性化には、住宅地から中心部へのアクセスが必要である。

・高齢者、障害者の中心市街地・商店街などへの外出機会を増やす。

事業内容

1) 運営 事業主体の金沢市が北陸鉄道へ運行依頼、法律上は、通常路線バスと同じ免許で運行（道路運送法第4条）。

2) 収支内容

収入（運行依頼している北陸鉄道株の収入）

運賃収入（1回100円）

[実績] 此花ルート：未公開だが12年度は11年度と比較して乗客数は10%伸びており、運賃収入も伸びているものと推測される。

菊川ルート：未公開（12年度より運行）

[13年度予想]（前年度実績も同様と推測）

此花ルート：23百万円

菊川ルート：27百万円

負担金・広告費等

商店街からの負担金は無い。

商店街等の車内広告は、要望はあったが行わなかった

支出（運行依頼している北陸鉄道株の経費）

[実績]此花ルート：非公開であるが、11年度、12年度とも13年度予想と同程度と

推測される。

菊川ルート：非公開であるが、12年度は13年度予想と同程度と推測される。

[13年度予想]

此花ルート：30百万円{人件費21百万円、燃料費1百万円、その他8百万円}

菊川ルート：45百万円{人件費31百万円、燃料費2百万円、その他11百万円}

運行負担金（赤字の場合、金沢市からの補助金あり）

運行負担金 = 収入 - 支出

[実績]此花ルート：11年度は9百万、12年度は7百万と推移し、乗客数増加による運賃収入増加から運行負担金が減少した。

菊川ルート：12年度は16百万

[13年度予想(予算)]

此花ルート：7百万円

菊川ルート：18百万円

その他金沢市負担金

車両メンテナンス等

[実績]此花ルート：11年度は7.4百万円、12年度は7.6百万円

菊川ルート：12年度は7.7百万円

[13年度予想(予算)]

此花ルート：13年度は10.4百万円

菊川ルート：13年度は8百万円

・車両メンテナンス料はバスがオーストリア製であるため割高である。

・1ルート当たり費用は

《バス3台75百万円+バス停(50万×17ヶ所)+バス停周辺整備+PRパンフレット1億円》程度である。

バス車両本体

金沢市が購入、うち3分の1は国土交通省の補助金である。

1台：25百万円×(此花ルート2台+菊川ルート3台+予備1台)

3) バス本体仕様

愛称『ふらっとバス』で「気軽に」と「低床・段差の無い」を意味して名づけられた。

車種はクニセツ社製『City Bus』（日本初小型ノンステップバス）、乗客定員27名（座席数16名）である。

外装・機能面での特長

・外装は加賀友禅の古典柄を現代風アレンジしたデザインである

・低床・床面段差なしで、ディゼルFFエンジン、タイヤは乗用車マーククラスのサイズで座席の下にタイヤが収まる。

・乗降口からスロープが降りて車イスのまま乗降可能、車内は車椅子固定装置がある。

4) 運行

・期間

此花ルートは2台で11年3月、此花ルートは3台で12年3月から運行開始、毎日運行している。

・時間

此花ルート：8時30分～18時、菊川ルート：8時45分～18時15分で通勤通学用にならないように、日中の利用者を狙って運行している。

・15分間隔である。

・運賃

1回100円で、1000円で11枚綴りの回数券があり、回数券利用者は全利用者の30%になる。

・乗降客数

此花ルート：1日あたり平均600人、1便あたり15～17人と菊川ルート：1日あたり平均800人、1便あたり20人であり、順調に推移している。

・ルート

高齢化率が高く、1日100本未満のバスの地域を選定した。

バス停間隔は高齢者が無理なく歩ける200mを目安に設置した。

此花ルート：1周4.9km、25分で、金沢駅、近江町市場がある武蔵ヶ辻付近の商店街、病院、観光施設、住宅地を通っている。

菊川ルート：1周6.2km、40分で、香林坊・片町の商店街・大型百貨店、兼六園、病院、市役所など公共施設、住宅地を通っている。

5) 利用者

・当初からある程度見込んでいたとおり、高齢の婦人が多い。此花ルートは近江町市場など生鮮食品を買いに行くための利用者が多く、菊川ルートは若者向けのおしゃれな店が多いため低年齢層の利用者が多い。また両ルートとも住宅地からの利用者も多く、住宅地と中心市街地を結ぶという当初想定した利用実態となっている。

6) 運行コースに関する関係団体および利害関係との調整について

・国土交通省・警察

国土交通省からはオムニバスタウン指定による補助金(3分の1)で車両購入した。

横安江町商店街アーケードの通行許可に関しては警察の協力を得た。

・民間路線バス会社・タクシー会社

民間路線バス会社は依頼運行会社である北陸鉄道(株)の一社独占で問題は起きなかった。

タクシー会社は当初は不満はあったようだが、市民に好評である『ふらっとバス』の運行に口出しできなくなっている。

7) 広報PR方法

・一般公募によるバスの愛称や、バス停・バス本体のデザインを魅力あるものにする工夫がなされた。

- ・チラシ、パンフレットを作成した。
- ・菊川ルート開始時にはタテマチ商店街独自の『ふらっとバス』ポスターを作製した。
- ・横安江町商店街では、一定額以上の買い物客に『ふらっとバス』乗車券をサービスしている。

事業の効果と課題

1) 認知度

・認知度アップ策

市商工振興課と此花ルート3商店街・菊川ルート7商店街が主体でスタンプラリーを開催して、参加者にはバスの1日無料券を配った。また市観光課が両ルートの沿線の観光施設を紹介した「ルートマップ」を作成して車内・観光センターなどで配布した。

12年度夏休み期間には、市内全小中学生に配布する情報誌に、「バスの100円パス」を組み入れて100円1日乗り放題とした。

2) 集客効果

・商店街への効果

郊外型大型店への流出は依然続いているが、此花ルートの近江町市場はコミュニティバス導入前と比較すると、減少スピードは緩やかにはなっている。

イベント開催時にはバス利用者には回数券を配布した。

3) 関係者の評価・意識

・事業主体(市)

当初予想と比較して来客数の状況は、近江町市場でも緩やかではあるが減少傾向が続いている。

街の活性化については、中心市街地は此花ルートによる経済効果があったといわれている。その反面、住宅地の個人商店の売上は減少している。

横安江町商店街に日本初のアーケード内にバスを通したが、あまり効果はなかった。

・利用者

およそ7割が買い物を目的としている。此花ルートは、他路線のバスの乗換えが多く、菊川ルートは、大学病院など公共施設利用者が多い。

4) 課題

・ハード面のバス本体だけではなく、ソフト面のドライバーの対応が良いことも重要である。

・通勤通学時間帯の運行の要望が多い。

今後の展開

材木ルートは平成14年度運行予定で1週30分、天然ガス車を使用する予定である。他地域からの導入希望は多いが、中心市街地活性化の主旨に合わなくなる場合もあり、これ以上延長しない方針である。



此花ルート

此花ルートは、道幅が狭くこれまでバスが通行できなかった住宅地と、「金沢駅」や「武蔵ヶ辻」などの交通結节点や、金沢市民の台所「近江町市場」をはじめとする沿線の商店街を結びます。



菊川ルート

菊川ルートは、坂道や狭い道のある住宅地と、「大学病院」「市役所」などの公共施設、「兼六園」や新沢一の繁華街「若林町・片町・タママチ」などを結びます。



歴史と文化のまち金沢を走る。

金沢市は人口約45万人、石川県の南端であり、北陸地方の経済や文化の中心的都市です。市内中心部は、藩政期に形づくられた街路構成を特徴とし、狭く細い道が数多く残されています。

このような道路特性から、路線バスが通れない、公共交通の利用が不便な地域で、新しい移動手段の導入が求められていました。

また、路線バスは市内中心部を起点に放射状に伸びる路線がほとんどで、環状方向への移動が困難なため、これを補完する少量多頻度の巡回型路線が必要とされていました。

さらには、高齢社会の進展にともない、高齢者の外出意欲が高まっており、これらの要望に応えることも必要となっていました。

金沢市では、これらの声に応えるため、「金沢市におけるコミュニティバス導入検討委員会」を設け、研究を重ねた結果、この「金沢ふらっとバス」が誕生しました。

金沢ふらっとバスは、公共交通が不便な地域を中心に、住宅地と交通結节点や商店街などを結ぶ循環バスで市民の信頼を足として利用されています。

(3) 島根県松江市

導入に至るまでの経緯

- ・平成10年12月ショッピングバス事業として行政(松江市)主導で運行開始した。
- ・平成11年7月松江商工会議所が国、県の補助事業「商店街等活性化推進事業」で運行した。
- ・平成12年度引き続き運行した。
- ・平成13年3月で終了した。

導入理由・背景

- ・中心市街地商店街(松江天神町商店街等)の衰退が激しいため活性化を図るため。
- ・買い物客の利便性と回遊性を高める。
- ・松江駅周辺の駐車場が未整備であった。
- ・地域の高齢化が進む。

事業内容

1) 運営(委託)

- ・松江市交通局へ委託した。

2) 収支内容

収入 [11年度] 31,122,658円

補助金

国、県補助金「商店街等活性化推進事業補助金」 25,322,000円

市補助金 1,000,000円

負担金

市運営協議会負担金 計 4,800,658円

(松江市 3,600,658円

大型店 一畑デパート 500,000円

サティ 500,000円

シャミネ 100,000円

商店街 100,000円)

売上(運賃収入)

無料バスのため0円

支出 [11年度] 31,122,658円

委託費 8,662,500円

委託先 松江市(交通局)

バス本体料(購入)

18,461,658円 うち国補助対象 12,661,000円

委託費以外の費用

車両管理費 462,600円

施設工事費 3,132,000 円

報告書印刷費 350,000 円

その他 53,900 円

3) バス本体仕様

車種はハイブリッド車トヨタコースターHV（電気・ガソリン併用）

乗客定員は29名

外装・機能面での特長は赤を基調にパン屋、肉屋など商店街のイラストが描かれている。

4) 運行

・期間は平成10年12月～平成13年3月

・時間は午前10時～午後18時で1日19便

・20分間隔

・運賃は無料

・乗降客数は平成11年度目標1日200人に対して300人、平成12年度目標1日200人に対して400人であった。

・1ルートのみ1周3.1kmで東はサティ、西は松江天神町商店街を回る。

5) 利用者

女性が圧倒的に多く[女90%：男10%]、また60歳以上が多い[全体の70%]。

市民と観光客は半々であった。

6) 運行コースに関する関係団体および利害関係との調整について

・タクシー会社

運行開始前後に運賃と路線に関して抵抗があった。特に運行区域を広範囲にすることに強い反対があった。

7) 広報PR方法

・バスのPRは主立っては無かったが、運行経路周辺施設の案内マップは作成した。

事業の効果と課題

1) 認知度

・居住地区別利用者は、松江市内80%、松江市外20%。

・利用頻度は月に数回と週に数回を合わせると60%になる。

2) 集客効果

・商店街への効果としては、松江天神町商店街は毎月25日に天神市を実施するようになった。

3) 関係者の評価・意識

・事業主体（商店街）

街の活性化については、松江天神町商店街が活気付いた。

・利用者

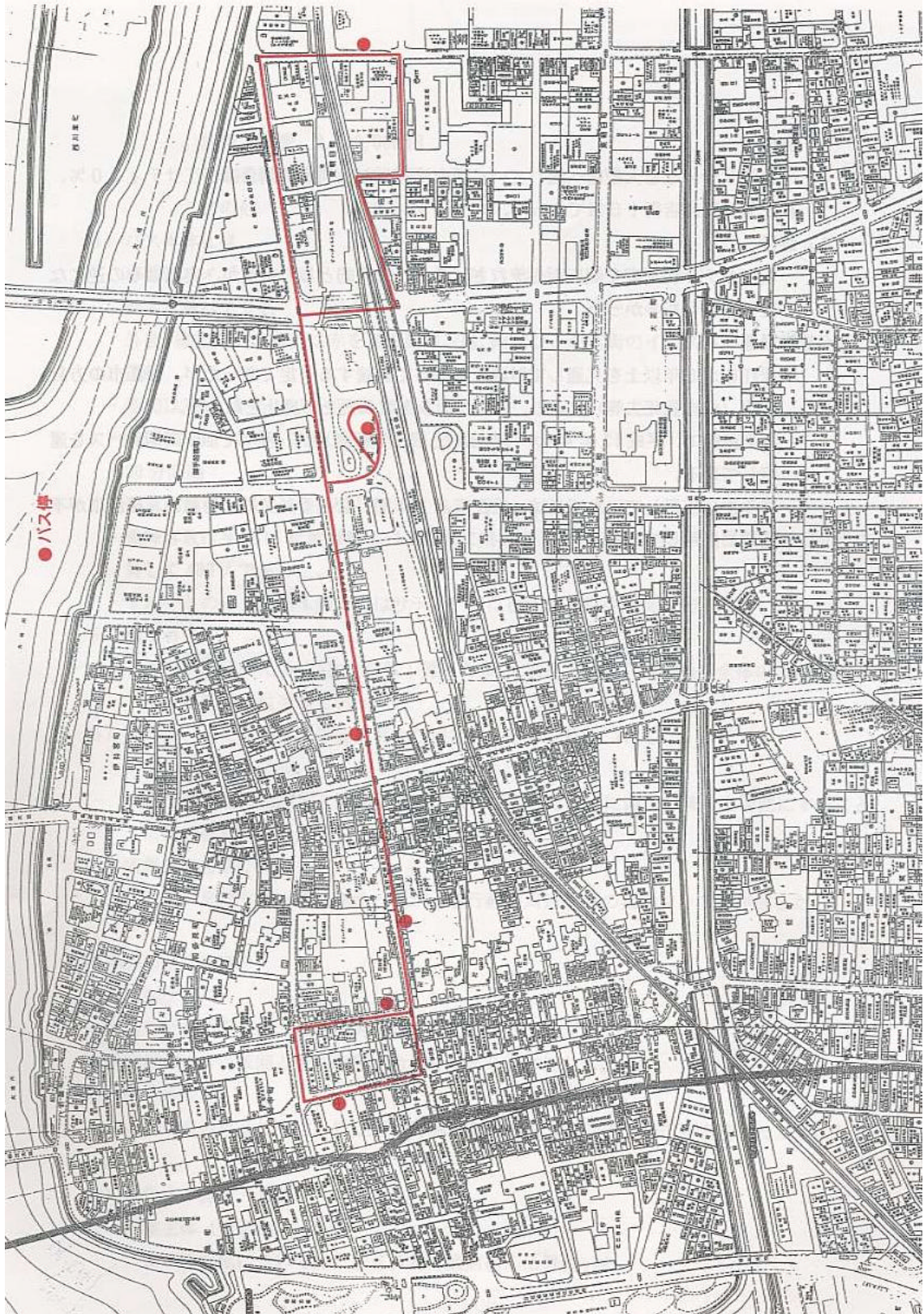
松江サティなど大型店へ流れていく傾向はあった。利用者割合は松江サティ 50%、松江天神町商店街 15%であった。

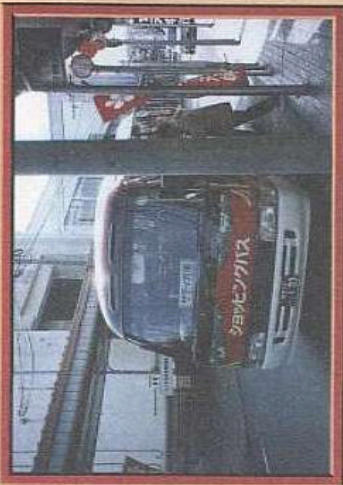
4) 課題

松江サティ利用客を商店街へ流れさせることを目的としていたが、実際はその逆になっている場合も多かった。

今後の展開

- ・ 松江市が5年以上を見通して財源を確保して継続する予定であったが、松江市の方針変更（前市長死去等）により、財源がカットされたため廃止となった。
- ・ 従来路線で、平成13年4月から松江市と民間（一畑）が、各々で100円循環バスを運行している。
- ・ 昨年まで使用していたバスは、松江市と3年間「管理委託契約」を結び、松江市が不定期に使用している。





(4) 福島県相馬郡小高町

導入に至るまでの経緯

平成 11 年度より高齢化社会に対応する地域商業の振興を目的として、高齢化対策事業への取組みを開始。3 ヶ年の継続事業で、調査からシステム開発・導入、実証実験まで行ってきた。特に徹底したニーズ調査が必要と考え、商店経営実態調査、高齢者消費実態調査、高齢者グループインタビュー調査を実施した。

平成 12 年度には、地元商店街の一番の支持者である交通不便者の高齢者を支援する交通システムの構築を目指す。システム開発統括者・福島大学奥山氏の着想は『利用したい人の要望(デマンド予約)を時間ごとにプールし、それを効率良く乗合配車できる台数分だけ待機車両(空車)を借上げ、低料金で戸口から戸口へと送迎する便利な乗合交通手段の確保である。

平成 13 年度は、国土交通省より「交通不便者のシビルミニマム確保のためのデマンド交通システムのモデル実験事業」実験地域に選定された。

新多目的交通システムを導入し試験運行を開始した。

「まち情報センター」(システム上の管理センター)を設置。これは小高町のタクシー会社の一室を間借りしてパソコンと管理サーバーが設置されているものである。

平成 13 年 6 月から 3 ヶ月間、第 1 期試験運行

平成 13 年 9 月から 4 ヶ月間、第 2 期試験運行

現在は平成 14 年 1 月から 3 ヶ月間の第 3 期試験運行中

導入理由・背景

従来から、地元の商店・商店街にとって需要が見込める高齢者の街中へのアクセスが大変不便な状況であった。一方、地元タクシーの現状も不景気の中、利用者と実車率が伸び悩み、空車の有効活用が死活的課題であった。また、平成 14 年 2 月からの規制緩和によりバス事業への参入・撤退が大幅に自由化され、赤字路線の廃止が増えることが予測され、自治体への地域住民の交通確保の要請が一層高まっていくと思われた。

そこで、既成概念にとらわれることなく、乗合交通手段をバスと決めつけず、より効率的なタクシーの空車を活用することで地域住民の交通確保、主に高齢者の外出機会の増加による商店・商店街の振興を目的に取り組むこととなった。

事業内容

1) 運営 小高町商工会(まち情報センター設置)

「まち情報センター」のシステムオペレーターは第 1 期 4 人、第 2 期 2~3 人(交代制)

2) 収支内容実績 (小高町商工会)

第1期 (13年6月~8月)

[収入]	7,604,898 円	[支出]	7,604,898 円
自主財源		タクシー借上料	3,808,800 円
利用券販売収入	1,416,000 円	借上先(株三和商会、有富士タクシー)	
補助金		NTTリース料	1,312,500 円
小高町	3,615,348 円	賃金(オペレーター分)	1,103,550 円
福島県商工会連合会	2,573,550 円	無線機等設置	210,000 円
		当初 411,810 円で購入	
		利用券作成費	157,500 円
		雑費	853,476 円
		繰越金	159,072 円

第2期 (13年9月~12月)

[収入]	4,979,572 円	[支出]	4,979,572 円
自主財源		タクシー借上料	3,402,000 円
利用券販売収入	2,078,000 円	借上先(株三和商会、有富士タクシー)	
雑収入(研修者受入)	18,000 円	賃金(オペレーター分)	854,700 円
補助金		無線機等設置	201,810 円
小高町	2,724,500 円	当初 411,810 円で購入	
前期繰越金	159,072 円	委託料	136,500 円
		運行認可更新手数料 2 社分	
		賃借料	40,000 円
		まち情報センター事務所料(株三和商会)	
		予備費	238,807 円
		繰越金	105,755 円

3) 運行

タクシー 3 台 (8 人乗りジャンボタクシー 2 台、小型車タクシー 2 台 (1 台づつ交互)) で運行し、地元タクシー会社 2 社に「一般貸切旅客自動車運送事業による乗合旅客運送」の許可申請を依頼した。

外装は「おだか e - まちタクシー」と表示している。(タクシー会社名はそのまま)
また、運転手は統一ユニホームである。

4) システム

概要は以下のとおりである。

利用者は「まち情報センター」へ発車30分前までに予約電話

オペレーターが場所、該当する路線を把握

予約登録・管理（予約内容入力）

車両検索（該当するタクシー - の走行位置が確認できる）

タクシーへ配車指示を出す。と同時に必要な情報を通知

タクシーが指示を受信 ・カーナビで予約者場所確認（予約リストの確認可能）

タクシー予約者の場所へ到着

利用者は利用券を購入して支払う

*このデマンド予約管理システムは福島大学奥山助教授、NTT東日本の協力の下、
開発（福島県商工会連合会がビジネス特許出願中）

5) 運行内容

・期間

第1期（13年6月～8月）、第2期（13年9月～12月）

第3期（14年1月～3月）現在運行中

～第5期（～14年9月）まで試験運行期間で、その後本格運行予定である。

・時間

午前8時～午後17時で該当路線に予約がない場合は運行しない。

・間隔

まちなか線は20分間隔、東部線・西部線は60分間隔である。

・運賃

まちなか線は100円、東部線・西部線は300円である。

・乗降客数

当初はPR不足、高齢者が対象者ということもあり、全体で1日平均39.4人であったが現在まで増加しつづけ1日平均97.1人までに達している。

特に300円エリア（東部・西部線）が増加していることから、町の郊外からまちなかへ

の移動が多くなったと言える。

100円エリアが当初より減少しているのは、高齢者等が短い距離なら歩いた方がよいという考えが起きたものと推測される。

・ルート

許認可関係で路線設定はしているが、デマンドバスであるので戸口～戸口が基本である。まちなか線1コース、東部線（まち行・東部行）と西部線（まち行・西部行）合わせた6コース、合計7コースを設定した。

6) 利用者

20代～30代の利用はほとんどないが、50代～80代の女性が大半を占め高齢者の足の確保に役立っている。

7) 運行に関する関係団体および利害関係との調整について

年に数回しか利用がないジャンボタクシーを使用するので、タクシー会社にとっては効率的であることは予想できたので問題はなかった。結果的には現在まで地元タクシーの売上高は前年同月比17%増となっている。

8) 広報PR方法

チラシを全戸に配布をしたが、無料試乗によるPR期間が無かったことや、高齢者はどうしても新しいことに慎重になりがちな面もあることから、当初は利用者が伸び悩んだ。その後、各地区老人会、老人会女性部リーダーへの試乗会開催を重ねた結果、急激に伸びた。

事業の効果と課題

1) 認知度

特に高齢者の間でかなり広まり高い。

2) 関係者からみた現状と効果

・事業主体

行政には財政支出削減をもたらし、具体的な数値は商業統計の結果を待つことになるが商店街への利用者は増加していると考えられる。買物代行サービス、訪問安否サービスなどの福祉的サービスでの活用も進めていきたいと考えている。

・街の活性化については

利用者が増え高齢者がまちへ出ることによって徐々にではあるが、街の活性化につながっているものと考えられる。

・利用内容

医療機関への行き帰りが当初は多かったが、特に商店からの帰りの利用が増加し

ていることから商店利用者がかなり増えていると推測される。

また興味深い事例としては高齢者自身が工夫して、孫を迎えに保育園・幼稚園までの往復に利用している例がある。

3) 課題と対応

この事業によって利益を得る受益者、医療機関がこの事業への負担をすることによって行政等の補助金をゼロにすることを目指していく。

またタクシーからの情報発信として広告の掲載を検討している。この広告収入により財源の確保を図っていくことを考えている。

一方、利用者（高齢者）の要望が「庭まで出迎え」といった細かい部分にも向けられたり、運賃設定の細分化を求める声もある。

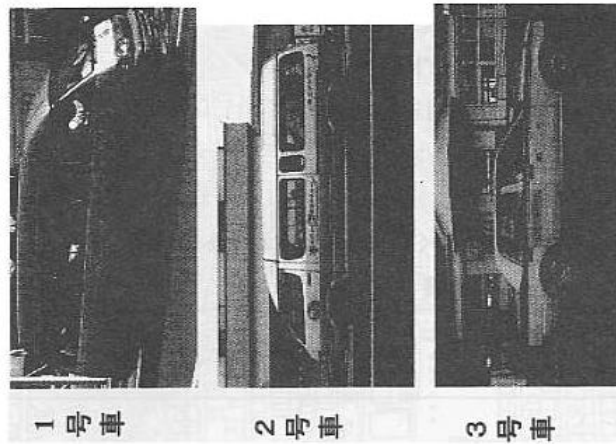
今後の展開

まちタクシー事業は今後も本格運行に向けて継続する。

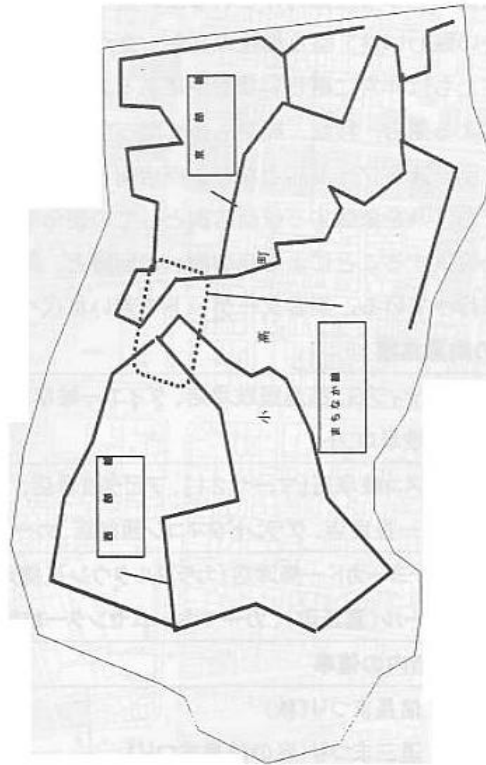
また、新多目的交通システムとして、さらに安否確認サービス、買物代行サービス、緊急時救援サービスをより一層進めていく方針である。

さらに「まち情報センター」を中心として、多角的なコミュニティ・サービスの展開を図り「地域総合情報システム【いいまちシステム】」の構築を目指している。

おだかeーまちタクシー路線と時刻表(現在)



路線図



時刻表

東部線		西部線	
まち行	東部行	まち行	西部行
8:00		8:00	
9:00		9:00	
10:00	10:30	10:00	10:30
11:00	11:30	11:00	11:30
12:00	12:30	12:00	12:30
13:00	13:00	13:00	13:00
14:30	14:30	14:30	14:30
15:00	15:00	15:00	15:00
15:30	15:30	15:30	15:30
16:00	16:00	16:00	16:00
16:30	16:30	16:30	16:30
まちなか線			
20分間隔で運行(運行時間8:00~17:00)			

平成13年7月16日～

第3章 岐阜市における特定目的バス事業の実施について

1. 岐阜市の商店街の現状と活性化への取り組み

岐阜市中心部の商店街は、「神田町通り商店街」と「柳ヶ瀬商店街」の2つが代表として挙げられる。JR岐阜駅、名鉄新岐阜駅から柳ヶ瀬、岐阜市役所等官庁街更には長良橋へと続くメインストリートが「神田町通り」である。「柳ヶ瀬」は県を代表する商店街で、これまでも博多の中洲、札幌のススキノ等全国的に認知される繁華街の一つとされており、特に夜間飲食関係については多機能且つ高い集密度を誇っていた。他の機能についても岐阜市内だけでなく隣接市町村やその外側からの来街をも訴求しており都市型拠点商業地として位置付けされるが、近年岐阜近鉄百貨店の撤退、昨年秋には長崎屋岐阜店が閉店となり、その賑わい性、盛り場性の高かったかつての活気を維持すべく、日々精力的に活動している当事者商店主たちは非常に厳しい状況下にある。一方他の商店街にも見られるように店主の高齢化、経営不振等による閉店、移転、廃業も多くなっており、空き店舗の多くは店主の住居、倉庫、またはパチンコ店、ファーストフード店となり、商店街としての魅力の低下は否めない。

このような中でも、県を象徴する核商店街としての使命感と地域への貢献・密着の追求から、消費者へ情報や楽しみを提供することによる商店街への回帰と、新しい顧客獲得を図る販売促進活動（各種イベント）を活発に行っている。集客ターゲットを若い世代へ転換すべく努力している。

岐阜市と近郊の商業集積

中心市街地大規模小売店	アクティブG、高島屋岐阜店、ダイエー岐阜店、新岐阜百貨店、パルコ岐阜店、メルサ岐阜店、岐阜ロフト
岐阜市内大規模小売店	ジャスコ岐阜店[マーサ21]、アピタ岐阜店、フジヤホームセンター芥見、ユーストア鶉店、ユニー長良店、グランドタマコシ茜部店、カーマホームセンター岐阜茜部店、トイざらス
郊外の大規模小売店	イトーヨーカドー柳津店[カラフルタウン](柳津町)、ジャスコ柳津店(柳津町)、リバーサイドモール(真正町)、カーマホームセンター岐南店(岐南町)他

柳ヶ瀬を中心とした市内の催事

年中行事	<ul style="list-style-type: none"> 信長まつり(秋) 道三まつり(春の岐阜まつり)
集客イベント	<ul style="list-style-type: none"> フラッグアート展(神田町通り) 柳ヶ瀬劇場わくわくフェスティバル スタープレイスナイトフェスタ 柳ヶ瀬春まつり(道三まつり協賛) ぎふ柳ヶ瀬インフィオラータ 柳ヶ瀬夏まつり 柳ヶ瀬Kidsわくわくファッションコンテストショー クリスマスin柳ヶ瀬
販促イベント	<ul style="list-style-type: none"> 中元大売出し 歳末大売出し

商店街の施設整備

神田町のアーケード、柳ヶ瀬の全蓋アーケード、歩道整備、モニュメント、映像装置



2 . 岐阜市の交通政策と本事業の位置付け

・近年、中心市街地は夜間人口、商業店舗の流出が顕著で空洞化が進んでいる。

本市の都心を形成し、広域商業の拠点である柳ヶ瀬地区及び駅前地区の商業地では、客足も減少しており、商業の再活性化が重要な課題である。

・中心市街地では、このような状況から脱却し、都市活動を活性し再生を促すため、交通面での支援が必要で、市街地周辺や郊外からの自動車やバスの都心商業地へのアクセスの利便性向上、都心回遊を高めるための歩行空間環境の改善、さらには路面電車の活用策などの交通施策が求められている。

・都心を車が中心の交通体系から人や公共交通を中心にした、都心交通体系の整備が必要であり、同時に土地利用計画等の街づくりと連携することが都心の活性化にとって重要であるため、道路空間の使い方や公共交通の利便性の向上、自動車交通の取り組みなど総合的な観点での見直しが必要で、街づくり交通計画を進めているところである。

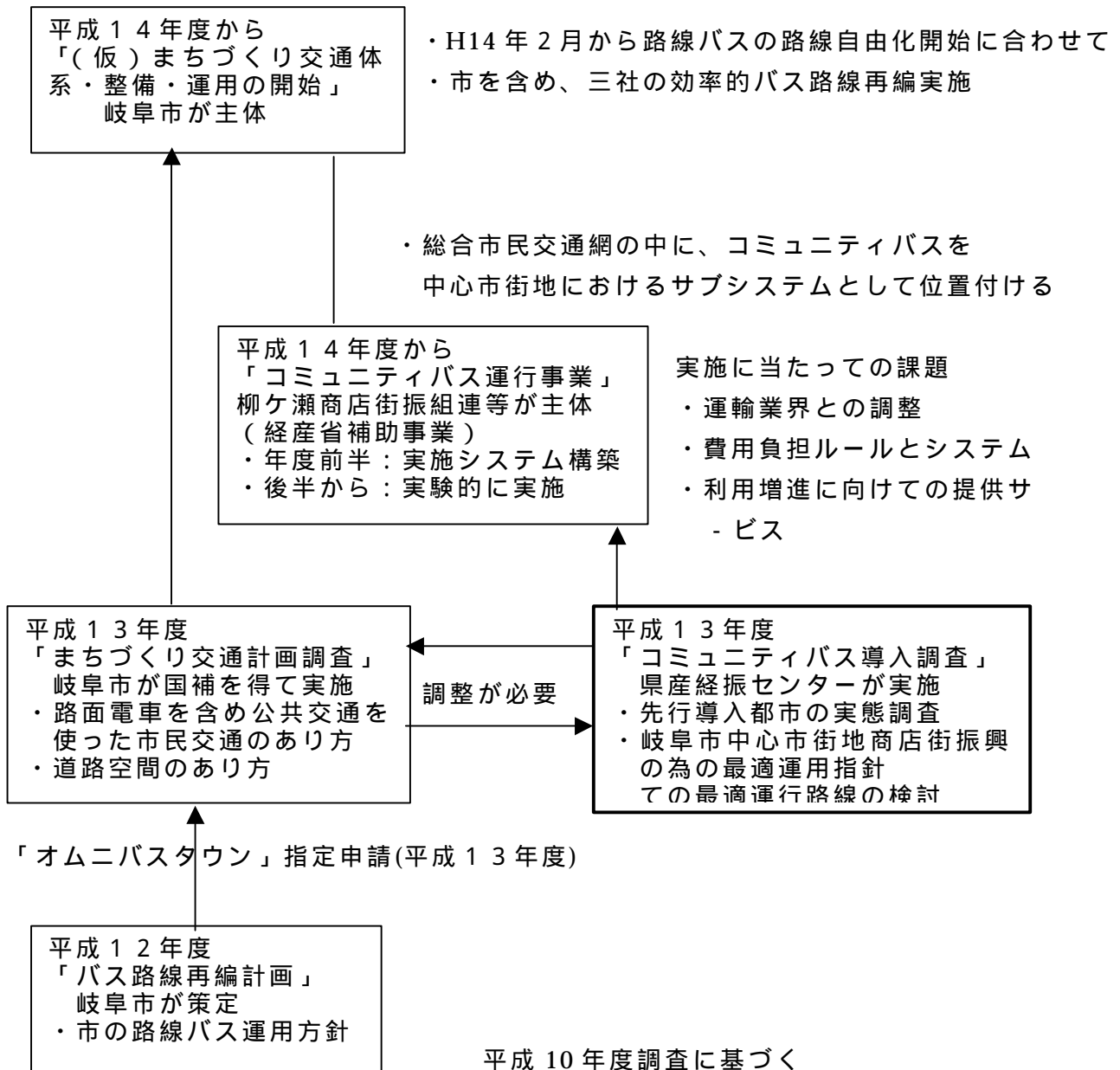
・ところで、本研究会のテーマである買い物循環バス運行は、商業地の客離れ等の問題に対して、にぎわいを回復し、再生を図る手段として、中心市街地の交通体系を補完する機能として、位置付けていくことが必要である。

・また、買い物循環バスに期待されることは、柳ヶ瀬地区と駅前地区の2極構造となっている商業地の回遊性向上による一体化を支援すること。放射状バス路線と連携し、都心バス網の充実や使いやすさなどの機能向上を図ること。今後の高齢化社会に対し、高齢者の移動手段としても利用されること。などである。今後買い物バスのルート設定には、このような買い物バスが求められている点を十分考慮する事が必要である。

・今後、商業地のにぎわいの回復など再活性化は、商業者の努力が不可欠であるが、交通面での支援として、高齢化社会という視点をも取り入れた買い物循環バス運行は商業地を訪れる機会の増加につながるとともに、本市における都心交通の新しい取り組みとして、大きな意義を持っているものと考えられ、その効果も期待されるところである。

本研究と岐阜市・総合的市民交通体系計画の関係について

- ・ バスネットワークシステム等の市民交通ネットワーク再編・運用に関わる、計画及び事業には下記のものがある。それらの繋がりについても、図中に示す。
(図中太枠で示したものが本研究の内容である。)



3. 岐阜都心特定目的バス事業実施に関する指針

(1) 事業目的

都心(中心市街地)商業の活性化

- ・岐阜市に於ける中心市街地の活性化に繋いでいく為、都市経営及び市民への都市的消費サービスの観点から、都心商業活性化を先導的なものとして考えたい。
- ・都心商業の活性化の為には、既存の多様な商業施設を結び付ける事によって、その集積度を高め、消費者の多様なニーズに対応できる一体的ショッピングセンター的機能を持たせる事も、一つの方策として考えられてよい。
- ・その為、広域交通拠点や商業の拠点を、低廉な利用コストで、かつ高いサービス密度で結び付けていく、新たな交通システムの導入が必要である。

中心市街地内交通移動手段の確保

- ・中心市街地と新市街地(郊外)の際立った差異は、中心市街地には多様な、広域を対象とする都市機能が集積していることである。
- ・岐阜市に於ける特長は、柳ヶ瀬という路面店の面的集積地区に加えて、岐阜城の山麓に広がった歴史的資源を包含している地区があることであると言えよう。
- ・岐阜市に於いては、駅前、柳ヶ瀬、市役所一帯ばかりでなく、上記の歴史的資源包含地をも確実に結ぶことにより、買い物、飲食、業務、通院などの他、観光(サイトシーイング)、散策をも含めた複合的的目的の対象として、都心の価値を高める事が出来ると考えられる。
- ・その為には、木目の細かいサービスを提供できる交通手段が必要であって、「特定の目的で運行するバス、それも機動性の高い小型車両を使用すること」が、最も合致すると思われる。

利便性向上へ向けた円滑化

- ・物理的に結ぶと言うことであれば、現在のバス路線の一部変更で対応が可能かもしれない。
しかし移動が短距離の場合、その利用料金が高いと言う印象は否めないであろう。
- ・更にバス停間の距離の問題がある。

都心における空間的サービス密度に於いては、ドアツードア機能の確保と言う点で、駅間距離を短くすることが求められ、結果として平均の運行速度が遅くなる為、路線長が長くなれば必要とする車輛台数が

多くならざるを得ない。

- ・ 時間的サービス密度を上げようとするれば、運行数を多くすることになり、やはり必要とする車輛台数が多くならざるを得ない。
- ・ 以上を考慮に入れると、現在ある路線に於ける運行を増やしたり、バス停を増やし、その上料金を下げると言う現実に合わない方策が導き出されてしまう。
- ・ そこで、様々な交通目的に総合的に対応するべく設定され、運行されている一般的路線バスと、明確に目的を分ける事によって、利便性向上に役立つバスシステムを導入することにする。

特定の交通需要への対応

- ・ 今回のバス事業に於いては、「中心市街地内の円滑な移動を支える」ことを重視する。
従って、中心市街地へのアクセスは、既存の交通システムを利用するというように割り切って考えることにする。
- ・ そこで、中心市街地の活性化に繋がると言うことで、「まち歩き」需要に限定して応え、且つ潜在需要を顕在化させるよう図る。
- ・ 「まち歩き」は、その相当な部分が買い物飲食を目的として発生するので、ここで言う「特定目的」は「買い物」という行動目的に代表させて間違いはないだろう。

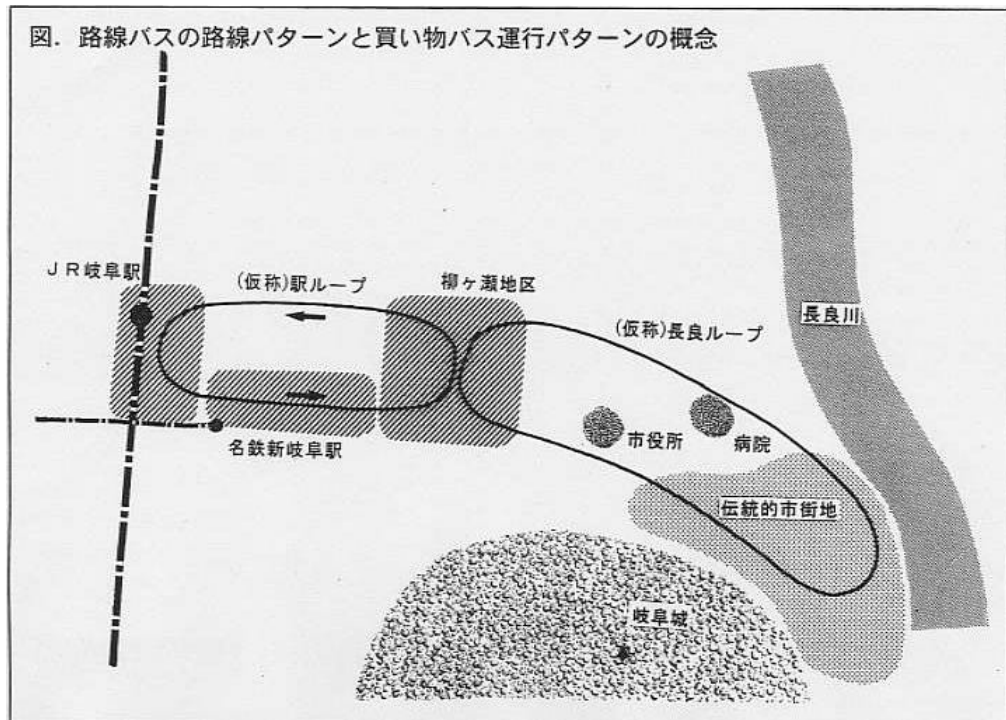
(2) 事業主体と活用制度

- ・ 柳ヶ瀬商店街振興組合連合会を中心とする商業者組織が主体となり、経済産業省所管の制度を活用して実施するよう図る。
- ・ 実際の運行は、いずれかの既存交通事業者に委託するよう図る。
- ・ 本事業は、平成 14 年度から実施するよう努めることにし、早期に準備を進めることとする。
- ・ 本事業は実験的なものであるので、当初、利用料金は無料とし、利用者の意向を確かめつつ、その周知に努めることとする。
- ・ 利用者数と運営経費及び事業収入等に係る、経営上の採算の見通しをつけた後、ワンコインバス(料金 100 円)としての本格的定常運行を予定したい。

(3) 運行計画の方針

運行ルートの設定方針

- ・ループ上の路線を循環する運行ルートを設定する。
交通需要地を包み込む様にするため、駅前と柳ヶ瀬周辺に於いては、反時計回りの運行形態とする。
- ・ループを鎖状に繋ぐ。
個別のルートが、そのカバーしようとしている地区の交通需要の特性に応じて、最適な運行形態を持てるようにしたい。
そのため、複数のループを繋げて、トータルとしてサービスネットワークを形成する。
 - (ア) 主ループは駅前と柳ヶ瀬を結ぶものとする。(仮称駅前ループ)
短時間間隔(5分位、10分以内)の運行間隔が望ましい。
 - (イ) 主ループに繋ぐ補完ループの一つに、長良川左岸の岐阜城山麓地区と柳ヶ瀬を結ぶものを考える。(仮称長良ループ)
運行時間間隔は10分以上(20分以内)でも良いだろう。
- ・ルートは大骨の道路ばかりでなく、中骨の道路にも設定する
大骨である幹線道路には、多くの路線バスルートが運行されているので、なるべく、ある程度の幅員を持った中骨の道路を使うようにしたい。



- ・ここでは、二つのループの結節場所を「柳ヶ瀬商店街の中の通り」に設定してみた。

しかし柳ヶ瀬の中の通りは、アーケードが架かっている歩行者用道路であるので、ここにバスを通す為には様々な課題があると考えられる。例えば歩行者とバスの混在による危険性、危険性を除去する為の人手等の確保、排気ガスを軽減する為の方策などである。

- ・上記の課題に対応できれば、(是非とも対応しなければならないが)その時のメリットは十分にあると考えられる。
- ・即ち、二つのループ共に、商店街内部にアクセスする事になり消費者にとっての利便性が向上する。

しかも乗り換えや、乗車待ちの人の溜まり場を用意する事が可能であり、このようなメインステーション設定の候補として、旧長崎屋前の活用も考えられて良い。

運行サービス密度

- ・先行都市の事例に寄れば、10 から 20 分の間にバスが来ないと利用率が極端に悪くなると言われている。

投入できる車両の数にも限りがあり、サービスする地域の特性に合わせて、運行サービス密度を変えていくのが良いと思われる。

- ・そこでルートの設定にあわせて、 のように、サービス密度の高い地域と、それほど高くなくても良い地域に分けて設定することにした。
- ・運行サービス密度は駅間距離の設定にも関係を持っている。

あまり細かくては時間がかかり過ぎ、疎にすればサービスが悪くならざるを得ない。

そこで乗降需要の多い一部区間に於いては、デマンド対応の乗降フリーとしていくことも検討されて良い。

運行時間

- ・所謂物販店舗の営業時間に合わせて、例えば午前 10 時～午後 7 時を運行時間とする事が、いろいろな点を鑑みてリーズナブルであろう。
- ・通勤通学時間帯を含めば、大きな輸送量への対応が必要とされ、かつ路線バスや路面電車とのバッティングが避けられない。
- ・夜は飲食客をタクシーと奪い合うことになる。

バス車輛

- ・今回のように買い物など中心市街地内移動をアシストする目的のバスは、その運行に機動性が要求される。

その為、小型の車両を使う事が重要である。

- ・また低速の運行が予測されることから、電力を使用した低公害の動力エンジンを使う事が望ましい。

- ・更に高齢者などの利用が多いと想定されることから、低床型を使うのが望ましい。
将来的には車椅子、買い物カート、自転車を手軽に乗せられるようにすることを検討しておく必要がある。
- ・もう一つ忘れてならないのは、車輛の視認性である。
先行都市の場合、PRの為もあって従来の路線バスと差別できるペインティングを行っているのが殆どである。
ただ、それらには派手な物が多すぎるので、色彩とデザインに付いては十分に検討をしなければいけない。

4. 今後直ちに検討すべき課題

(1) 14年度当初に方針を出すべき事項

柳ヶ瀬商店街内における運行についての合意形成

- ・道路の管理者である岐阜市当局と、交通管理の当事者である地元警察署に対しては、商店街側において十分な合意形成を行っておく必要がある。
- ・運行させる通りを選定する際、そのメリットに付随してくる負うべき仕事などのデメリットを、十分理解して貰うことが重要である。

都市内交通事業者の合意形成

- ・一般路線バスや路面電車などの交通事業者の、本事業に対する理解は比較的容易に得られると思われる。
- ・しかし如何に運行時間等の工夫をしようとも、各方面からの反発を受けないよう御願いをしていく事になる。

(2) 本格的運行に向けて予め検討しておくべき事項

将来の料金設定

- ・ワンコインバスということはほぼ決まりだと思われるが、利用者の便を考えると問題がある。
- ・それは路線バスや別ループとの乗り換えの際、料金割引制度のシステムを考えて置かなければならないと言う事である。

利用者に対する支援制度の工夫

- ・自家用車利用の抑制ばかりでなく、来街者の増加を図る為にも、買い物時における無料バス券の配布を、商店街側から積極的に行っていく必要がある。

調査研究会委員名簿

<座長>

藤原 康夫 (株式会社ルーコネクション代表取締役)

<委員>

伊藤 義則 (岐阜柳ヶ瀬商店街振興組合連合会副理事長)

北川 均 (岐阜市商店街振興組合連合会理事長)

佐藤 静正 (岐阜市総合企画部技監兼交通政策室長)

代田 秀樹 (岐阜市経済部商工課長)

高橋 悦郎 (岐阜県商店街振興組合連合会事務局長)

森 賢二 (岐阜柳ヶ瀬商店街振興組合連合会理事長)

(50音順 敬称略)

<岐阜県産業経済振興センター>

村上 裕 (調査研究部主任研究員)

中村 賀英 (調査研究部主任研究員)