

平成20年2月29日

玉城町長 辻村 修一 様

まちづくり戦略会議 会長 岡野 信也  
副会長 秋山 則子  
委員 中西 正光  
委員 松澤 加重子  
委員 森北 寛  
委員 森田 公郎  
委員 高橋 保幸

### 提言書（「福祉バスの利活用」について）

当会議において検討した事項について、以下のとおり提言する。

#### 地域公共交通（福祉バス）の必要性

マイカーなど個人的な移動手段を持たない世帯、その中でも高齢者・障がい者・学生等（移動制約者としての交通弱者。以下「交通弱者」という）にとって、地域公共交通機関は、買い物・通院・通学など日常生活に必要不可欠なものである。

その一方、マイカーの普及などモータリゼーションの急速な進展が、地域公共交通機関の利用者減少の原因となり、その結果として全国各地で地域公共交通機関の縮小や廃止が行われている。

健康で自立した生活を営むうえで、交通弱者等の移動手段をどのように確保するかについては、地域社会にとって大きな課題である。当町においては、自主運行バス（以下「福祉バス」という。）を運行しているが、地域公共交通機関を活用した地域コミュニティの活性化、また社会福祉・環境政策の観点からも、引き続き重要施策となっている。

以上のこと等から、当町における地域公共交通の課題・問題点と今後のあり方について十分検討し、更なる地域公共交通の改善・利活用の施策を講じることが必要となっている。

#### 福祉バスの現状と課題

##### < 運行状況 >

当町の福祉バスは、平成8年度末に三重交通(株)運行の路線（野中線）が廃止されたことに伴い、この代替として平成9年度から「福祉バス」として、現在は下記のような形

態で運行されている。

また、バスの有効利用策の一環として各種団体等が利用できる「研修バス」も平成 13 年度に導入しており、各種団体や小中学校を中心に年間 300 回前後の利用実績となっている。

#### < 運行の形態 >

- ・巡回バス：現在町内 3 ルートで運行（水曜・年末年始運休）を設定し、主な公共施設を中心に 1 日あたり 7~8 便をバス 2 台で運行

運賃は無料でバス停なし

自家用として町が運行主体となり、運転業務は社会福祉協議会に委託。

= 法適用外（いわゆる白ナンバー運行）

外城田路線・・・・・・・・・・・・・・・・約 15 km

田丸・下外城田路線・・・・・・・・約 21 km

有田路線・・・・・・・・・・・・・・・・約 20 km

連絡バス（旧小俣町図書館行）・・・・約 13 km

- ・研修バス：266 件（H18 実績）

研修バスは申し出に応じ適宜運行（バス 2 台で運行）

福祉バスの運行開始後約 10 年経過しているが、以下に記述するような課題・問題点があり、様々な角度からの検討、見直しが必要となっている。

#### < 課題・問題点等 >

##### 1. 運行に関する費用対効果

福祉バスは、現在 4 台所有し、運行に関する経費（但し、減価償却、金利を除く）は、巡回バス約 850 万円、研修バス 550 万円、全体で約 1,400 万円（平成 19 年度当初予算ベース）となっている。巡回バスのコストを平成 18 年度の利用実績で見ると、年間 310 日の運行で延べ 24,348 人が利用（4.2 人/便）し、運行コストは 1 日 27,500 円、利用者 1 人 1 回 350 円程度と大きくなっている。この要因の一つは、利用者数に対してバス（27 座席）が過大なことなどによる。

##### 2. 公平性の確保

現在巡回バスは、ルート、時刻設定については、できる限り住民の要望、他の交通機関との調整を行うものの、便数、時刻の調整に限界がある。

町内全域をくまなく巡回することは現実問題として困難であり、バスルート、運行時刻等で地域間に差が生じている。

運賃が開始当初から無料であり、利用することが不可能な方があったり利用者が特定化されるなど、不公平感が懸念される。

##### 3. 安全の確保

巡回バス運転業務には、シルバー人材センターの有資格者を活用している。

自家用（白ナンバー）運行であるため、業務（緑ナンバー）運行のような厳格な運行管理義務は生じないものの、定期的な安全運転講習、運転技術研修、接客研修、健康チェック、適正の判定など安全運転に関する体制が十分な状況ではなく、安全性について懸念されるところがある。

研修バスの運行状況は、町外への利用が約 75%を占めており、県外出張など長距離運行のケースも見られる。また、各種団体、学校の支援的側面からすれば利用しやすくなっているが、長距離運行の際の取り決めが不十分なため、乗務員の勤務体制等に課題がある。

#### 4. その他：

巡回バスは、連絡バスの運行により伊勢市小俣町図書館経由で伊勢市への外出を可能としているものの、原則として運行エリアが町内に限定されるため、町外への買い物、通院など広域的な運行系統が未整備である。

利用促進策として、巡回バス運行開始後、小俣町福祉バス（現伊勢市おかげバス）との連絡をはじめ、JR田丸駅の乗り入れ、路線・ダイヤの見直し、町ケーブルテレビでのPR番組「福祉バスで行こう」の放映、町広報誌でのPRなどを実施してきたところであるが、利用者の増加につながっていない。

## 目指す方向 公共交通サービスの有効活用に向けて

### 1. 今後の基本的なあり方・目指す方向性の検討

福祉バスの運行は、10年間の運行実績から見て一定の成果があったものと考えられるが、当町の運行にあたっては、福祉的機能の充実、一般住民の足の確保、地域コミュニティの活性化など運行の目的を明らかにすべきである。

そういった目的を具体的に実現するという基本的な考え方に基づき、中長期を見据えて、利用者の需要に対応した公共交通サービスのあり方について、総合的に検討する必要がある。

このため、福祉バスに関して、現在の運行体系にこだわらず、そのあり方や運営方法について、住民意識・満足度調査の実施や関係者（住民、交通事業者、病院、企業、学校、福祉団体、老人クラブ連合会など）による意見交換等、広く意見を聴く必要がある。

また、当該関係者を構成員とする「地域公共交通委員会」（仮称）等を設置し、公共交通サービスのあり方の検討や、定期的な公共交通事業の評価と見直しを行う方法も検討する必要がある。

先に記述した課題の改善と住民・関係者の意見・知恵を結集し、また、先進地の優良・独創的な取り組み事例も参考にして、玉城らしい運営方法を見出すべきである。

これらのことを踏まえ、以下に記述する改善策について総合的に検討・見直しを行う必要がある。

## 2. 具体的改善策の例

### 抜本的な運営形態の検討、見直し

運営形態については、現行形態に捉われず、デマンド型運行（無線通信による利用者の呼び出しに応じて一定地域内を不定期に運行する）、利用者事前予約システム（IT電話等）、利用者登録制度など全国各地の先進的な取り組みを調査、参考に当町の現状に照らしながら多方面から検討すべきである。

また、運行の目的を明確にした上で、民間交通事業者への運行委託、タクシーチケットの交付（タクシー利用料の助成）への転換など運営の抜本的な見直しも行う必要がある。

### 運行経費、財政負担

運行経費、財政負担の軽減を図るため、上記運営形態を含めた各種運行の原価計算の分析を行うとともに、企業等からの協賛金の募集、有料広告の実施、利用者数に対応した車両（ワゴン車など）への変更、サービス水準に応じた利用者負担、国県補助金の活用などの経費抑制策も合わせて検討する必要がある。

なお、福祉バスの利用状況、運行経費などの実績については、積極的に住民に示すべきである。

### 利用促進と公平性の確保

ア) 福祉バスに関するアンケート調査、関係者からの意見聴取などにより、利用者のニーズを明らかにし、利用者の視点からの改善策を取り入れることが重要である。

イ) 福祉バスは一般の住民が気軽に利用できるにもかかわらず、「福祉」に限定されたバスと誤解されているところもある。キャンペーンの実施やコミュニティバスとして気軽に利用できることを各種広報等で従来以上にPRし、また、路線やダイヤ、停車場等についても、上述のアンケートや意見交換等を反映して見直し、一般住民にわかりやすく明示する必要がある。

ウ) 研修バスの利用については、公共性・公益性等の観点から、利用目的、利用人数、利用対象者（団体等）の範囲、目的地の距離の限度、車内でのルール等について利用規定を定める必要がある。

### 安全性の確保

安全性の確保は運行する前提となる最も重要な要素である。現在は自家用運行であり、業務運行のような厳格な規制はないものの、法令に準じた運行管理が求められる。

乗務員の管理・勤務体制を再度点検し、定期的な安全運転講習、運転技術研修、

接遇・サービス研修、健康（飲酒）チェック、適正の判定など安全に関する業務改善を進めるとともに、長距離運行を含めた管理・勤務体制のマニュアル化する必要がある。運行に関する専門的な能力が不足するなど業務体制上困難な場合は民間能力の活用も視野に検討すべきである。

また、管理・勤務状況などの安全性に関わる事項について、法令、マニュアル等に基づいて実施されているかどうかを第三者により定期的にチェックするシステムも必要である。

#### 他市町との連携

地域公共交通の確保・活用については近隣各市町とも共通の課題であり、現在県においても地域づくり支援会議（交通部会）が設置され関係市町等で意見・情報交換を中心に検討されているところである。これらの動向も勘案しながら、市町間を繋ぐ路線や市町間協力等の広域間連携についても順次検討していくことが必要である。

#### その他の利用促進

- ア) 現在の名称は「福祉バス」と利用者を限定するようなネーミングであるが、目的を明確にした上で、誰もが親しみをもてる、利用しやすい名称が必要である。また、巡回バスと研修バスは混同されやすいことから名称を分ける必要がある。福祉バスのPRを含め名称（愛称）を募集する方策も考えられる。また現在は自家用マイクロバスをそのまま使用しているため、例えば統一した色にする、ボディに絵を描くなどバス自体に特色を持たせるような工夫を検討してもよいと考える。
- イ) コミュニティの活性化促進のため、町中央公民館、保健福祉会館など公共施設で開催されるイベントや事業に合わせ、臨時バスやシャトルバスなどを適宜運行することも検討してもよいと考える。
- ウ) 環境保全への取り組みも合わせ、町で「ノーカーデー（仮称）」を設定し、福祉バスの利用促進につなげる手法も考えられる。

以上