

平成23～24年度

佐賀地域経済研究会 地域課題調査報告書

第4号

「今後の地域公共交通のあり方」

佐賀地域経済研究会

目 次

「地域づくりからみた公共交通のあり方」 1

佐賀大学名誉教授 長安六

「地域公共交通のあり方に関する一考察」 13

佐賀大学経済学部准教授 戸田順一郎

地域づくりからみた公共交通のあり方

佐賀大学名誉教授 長 安六

目次

1. 問題の背景
 - 1.1 車社会の進展
 - 1.2 人口の集中と過疎の進展
2. 地域間交流の活性化による公共交通の再生
 - 2.1 コミュニティの再生と公共交通
 - 2.2 地域間交流の活性化と公共交通
 - 2.3 高齢者の能動化による地域再生
 - 2.4 車社会への対応
 - 2.5 地域間交流の拡大と公共交通
 - 2.5.1 農山漁村を舞台にした交流による公共交通機関の利活用
 - 2.5.2 都市を舞台にした交流の拡大と公共交通
 - 2.5.3 地域内循環型経済社会の構築

1. 問題の背景

与えられたテーマは公共交通のあり方についてであるが、一口に公共交通といっても、都営や市営バスを筆頭にコミュニティバス、オンデマンドタクシーと様々で、民営化されたJRや私鉄、民間バス、さらには民間タクシーまで、広い意味での公共交通の中に含まれる。今回、公共交通が取り上げられた背景には、これまで市民の足として公共交通の中心的役割を担ってきた民間路線バスの経営悪化や、行政による財政支援、さらには民間の撤退による行政の代替措置としてのコミュニティバス路線の開設、赤字の拡大によるオンデマンドタクシー等への代替などがあり、それぞれの段階で、いろんな課題を抱えていることがある。

このように公共交通を巡って多様な問題が発生してきた背景には一般的には、車社会の進展と人口の過密・過疎の問題があるといわれている。

1.1 車社会の進展

通勤や通学、所用等での移動手段として乗用車が普及し、一家に一台から一人に一台の時代へと進んできており、これまでバスや鉄道等を利用していた人達が急速に車に切り替えてきていることが公共交通問題の最も大きな要因となってきた。今日の公共交通の主たる利用者は車が使えない高齢者や子供などの社会的弱者といっても過言ではなく、公共交通政策は福祉政策的な性格を強めてきているといえる。従って、これからの公共交通のあり方を考える時、従来通り公共政策としての立場を堅持するのか、それとも福祉政策としての立場を明確にするかによって、そのあり方は大きく異なってくることになる。

他方、車による通勤・通学の増加により、都市部では市街地における朝夕の交通渋滞が問題となってきた。方策としては道路拡張や新設などのハード面の環境整備と車の乗り入れ規制・公共交通への誘導などソフト面での対応がある。

1.2 人口の集中と過疎の進展

市民の移動手段がバスや鉄道から車に移ってきていることに加えて、公共交通問題の要因として挙げられるのは人口の都市集中と周辺の農山漁村の過疎化の問題である。これまで農山漁村で育ってきた次世代を担う若者達が都市に移り住み、農山漁村地域で高齢化と過疎化が進展してきており、「限界集落」という造語まで生まれるようになった。次に来るのは高齢者の離村による「廃村」であろう。これらの農山漁村地域と都市地域を結ぶ役割を果たしてきた公共交通にとって母数となる住民そのものの数がこの間に急速に減少してきているのである。民間バス路線の廃止や行政による代替、さらには後者の経営問題等の今日の公共交通問題の主な発生源はこの都市部と周辺の農山漁村を結ぶ路線である。都市部への人口集中と周辺の農山漁村地域での過疎化の進展を是とした上での公共交通問題となると、当然、これらの地域に高齢者等の社会的弱者が住む限りでの消極的な対策としての福祉政策という性格が強くなる。当然、限界集落を始めとする過疎地域の住民の都市部への集団移住という政策選択も地域によっては出てくる。人口の集中が進む都市部では中心市街地の空洞化対策としてコンパクトシティ構想が打ち出され、高齢者の都市集住を促す考えも出て来ている。人口を社会資本がコンパクトに整備された都市部に効率よく集積する生活者のまちづくりである。しかし、この流れを是認していいのだろうか。人が住まなくなった農山漁村地域を誰が保全し、都市部に必要な農林水産物を誰が生産するのか。都市と農山漁村地域を繋ぐ公共交通としての本来の機能を高めるためには、都市に集中した人口の農山漁村地域への分散化を図ることも一つの選択肢である。

ところで、都市と農山漁村地域を繋ぐ公共交通には今一つ、これまで見落とされあまり問題にされて来なかった機能がある。近年の公共交通は、車社会の進展と過疎化のなかで周辺地域の弱者対策として福祉政策

的性格を強めてきていると述べたが、このような見方は周辺部の農山漁村地域から都市部へ人が集まってきて都市空間のなかで多様な交流を図り周辺部へと帰っていくという場合を想定している。いわば農山漁村にはない都市固有の機能を農山漁村の住民にも提供するために公共交通が機能を担っているという訳である。だが、公共交通には今一つ、別の住民の足としての役割がある筈である。それは都市住民が周辺部の農山漁村に出かけ、これらの地域で多様な交流を図って都市部に帰っていく際の足としての役割である。都市と農山漁村を繋ぐ公共交通と称する以上、双方向の人の流れがあつて当然であり、公共交通の利用者の低下という以上、その郊外へ出かける都市住民の減少も当然、問題とされなければならない。人間の生活にとって近代的な都市機能だけでは満たされないものが農山漁村地域にはある。都市住民を積極的に周辺の農山村に誘導し農山村を舞台にして多様な交流を図ることも公共交通が本来の役割を果たす上で重要な施策といえる。双方向の積極的な交流を図るのが公共交通の機能である筈なのだが、その視点は現在の公共交通施策から大方のところ抜けている。

このように、現代の公共交通のあり方を考える時、そこには単に潜在的なニーズをどう掘起し、顕在化させることで利用者の増加を図り、結果として経営の安定化を図るかということに留まらない、地域づくりのあり方に関わる大きな問題が背景にあるといえる。それは行政の交通部局に留まらない問題なのである。それぞれの地域のコミュニティの再生や地域間の交流の活性化などは市民課や他の部局の課題であり、交通局に課せられた課題ではないことは言うまでもない。利用率の低下や経営の悪化は一人、交通局の責任ではなくて、市の行政全体に関わる問題であるといえる。

公共交通が抱える課題はこのように内的外的に実に多様であるが、各自治体が限られた職員で対応していくことは手に余る。各自治体が直面する課題には濃淡があり、上手く行っている自治体の取り組みがそのまま他の自治体でも上手くいくというものでもない。

以下、小論では、地域づくり全般のなかでの公共交通の位置づけ問題を中心に、望ましい公共交通のあり方について今回の調査研究で得られた知見を交えながら述べてみたい。

2. 地域間交流の活性化による公共交通の再生

2.1 コミュニティの再生と公共交通

コミュニティの最も小さい範囲としては集落やそれが集まった行政区が考えられる。行政の末端組織として区長の元に分区長や班長が組織され、地区公民館が設置されている。老人クラブや婦人会、子ども会、青年団等の伝統的な地縁組織はこのレベルで組織され、様々な活動を行っているが、少子高齢化や価値観の多様化が進むなかでこれらの伝統的な地縁組織は青年団や婦人会などを始め、組織が弱体化し機能を停止し

ているものが多く出てきている。このレベルの移動手段は歩行か自転車等が一般的であり、公共交通の出番は殆どないといえる。

公共交通が登場するエリアは現在、各自治体で組織作りが始まっている小学校区レベルの地域コミュニティであろう。小学校区レベルの地域コミュニティは概ね旧町村のエリアと一致する。地域コミュニティセンターを核に小学校や商業施設、文化施設等が集積する町の中心部、タウンセンターがあり、ここに周辺から住民が集ってくる。移動手段は依然として歩行や自転車、マイカー等が主であるが、通勤・通学や買い物等で周辺から集まってくる交通弱者の為に公共交通が必要とされることが一部に生じてくる。卑近な例では昨年 10 月からスタートした佐賀市大和町の松梅地区が地区内と町の中心部とを結ぶデマンドタクシー「べんりカー松梅号」がある。これも他の地区同様、民間の路線バスの廃止→市による循環バスの運行→利用の伸び悩み・財政負担等の問題の解消という経緯を経ての新たな取組みである。

地域コミュニティづくりの背景としては、伝統的な住民の地縁組織の弱体化が進むなかで、上部組織の自治体自体が、多様化する住民ニーズや複雑化する地域課題に十分に対応できなくなってきたことと、逼迫する財政がそれに拍車をかけてきている事情がある。このため、自治体のまちづくりはこの間、これまでの行政主導型から市民参加型を経て、市民協働型へと次第に展開してきている。市民協働の場合、今の所、行政の各部局とそれに対応するNPOなどのテーマ性を持った住民組織との協働が中心であるが、今一つ、最近クローズアップしてきているものとして、新たな住民自治組織と行政組織との協働によるまちづくりがある。概ね小学校区レベルで従来の住民組織を包摂した新たな住民自治組織(地域コミュニティ協議会)を作り、この組織に可能な限りで逐次、行政の権限と財源を付与し、文字通りの住民自治、住民自らの責任で住民の為のまちづくりを住民自身で推進しようというものである。福祉や環境、伝統文化など暮らしに関わる取り組みが当面の主体であるが、将来的には農林水産業や伝統産業の活性化など、地域産業の有り方も当然、視野に入ってくる。九州では福岡県宗像市の地域コミュニティづくりがパイオニア的存在であるが、佐賀県下でも嬉野市の地域コミュニティづくりの取り組みを皮切りに佐賀市、唐津市、武雄市等、小学校区レベルでの新たな住民自治組織づくりが進んでおり、市規模の自治体では今後、時間のズレはあれ、同じような取組がなされていくと思われる。

2.2 地域間交流の活性化と公共交通

平成の大合併もあって佐賀県下の 10 市は市域内にそれまで自治体として機能していた多くの旧町村を抱えている。これを小学校区レベルで新たな自治組織(地域コミュニティ協議会)に再編して、文字通りの住民自治組織として行政との協働のまちづくりを進めようというのが上述の地域コミュニティづくりであるが、これか

らは市域内のこれらの地域コミュニティと行政との協働もさることながら、地域コミュニティ相互間の交流・連携の強化も重要な課題となってくる。

旧町村レベルの町の中心がタウンセンターだとすれば、市役所に代表される公共施設や医療施設、等が集積する新市の中心部はシティセンターということになる。このシティセンターは概ね中心市街地と一致し、一つないし複数の地域コミュニティエリア(旧町エリア)からなる。シティセンターもタウンセンターの一種で、周辺のタウンセンターの中核機能を担う特殊なタウンセンターといえることができる。公共交通はここではシティセンターとタウンセンター、タウンセンター相互間を繋ぐチャンネルとしてクローズアップされるとともに、シティセンター内の循環手段としても重要になってくる。

以上、集落→行政区→小学校区(地域コミュニティ)→タウンセンター→シティセンターと、自律的で重層的な自治組織の模式図を描き、そのなかでの公共交通の位置づけを行ったが、シティセンターや更にその上にあるリージョナルセンターがこれまでのように上位組織として地域コミュニティを指示・統括する立場にあるわけではなく、これからの地域づくりの主体は地域コミュニティセンターであってシティセンターなりリージョナルセンターは補完・調整機能を果たすに過ぎないということである。それぞれの個性ある地域コミュニティづくりをメインにそれを可能にするための地域コミュニティ間の交流・連携の強化が必要とされるのであり、その繋ぎ役としてシティセンター機能をもった特殊地域コミュニティセンターや、特殊シティセンターとしてのリージョナルセンターが二次的に後から構築されてくるのである。地域コミュニティセンターが主であり、シティセンターやリージョナルセンターが主なのではない。その意味でトップダウン方式の重層構造と捉えられやすいピラミッド型の模式図よりも、逆三角形のバルン型の模式図の方が、模式図としては適切なのかもしれない。

2.3 高齢者の能動化による地域再生

上述のように公共交通に借りらず、一般的に高齢者は社会的弱者に位置付けられ、行政の政策のなかでは福祉政策の比重が大きいが、これから地域拠点施設としてのコミュニティセンターを中心に、地域住民主体のまちづくりが推進されていくなかで、社会の第一線からのリタイア層が果たす役割は非常に大きいと思う。自由な時間があり、人生経験に富み、様々な技能を有するこれら的高齢者の中には地域社会と関わりを持ちながら第二の人生を送りたいと思っている高齢者が多く、高齢者大学を始めとする高齢者向けの学びの場には毎年、定員を上回る応募者が押し寄せ、行くところのない高齢者も増えてきている。佐賀大学が企画する公開講座や「みんなの大学」、「ゆっつら〜と街角大学」もその例外ではない。これら的高齢者のエネルギーを地域づくりに活用することが肝要である。元気でアクティブな高齢者はこれからの地域づくりの中核的な担い手といえる。

2.4 車社会への対応

都市部への車の乗り入れ規制による公共交通への誘導は朝夕における市街地の交通渋滞の解消や排気ガスによる大気汚染防止、化石燃料の節約など、社会的メリットが大きい。さしずめ、公務員や団体職員等から始めて、都市部の企業等へも協力を求めていくことが望ましいように思う。

利用者が最寄りの駅やバス停まで車や自転車で行き、車を駐車した後、公共交通機関を使って都市部へ向かう「パーク アンド ライド」を取り入れることも、公共交通への誘導に効果があるように思われる。私の知る限りでは、佐賀駅北の無料駐車場や高架周辺の市営駐輪場、大和町の金立公園南駐車場などが福岡都市圏に向かうJRや高速バスの利用者に利用されており、好事例といえる。最も駐輪場については目新しいものではなく、県内の主な駅近くには通勤・通学車向けの駐輪場が設けられているのを結構見受ける。但し、バス停に駐輪施設が併設されたところはあまりない。バス停近くに放置された自転車を時々見受けることから、主要なバス停への駐輪施設の設置も施策としてあってもよいように思われる。

2.5 地域間交流の拡大と公共交通

地域間交流という場合、単に地域コミュニティ間の交流ということに留まらず、都市と農山村という対照的な二つの地域を考慮する必要がある。都市部の地域コミュニティと農山漁村の地域コミュニティ間の交流・連携の問題である。その際に都市部での交流と農山漁村部での交流という双方向の交流を考える必要があることは前述の通りである。

2.5.1 農山漁村を舞台にした交流による公共交通機関の利活用

農山漁村を舞台とする都市住民との交流素材には事欠かない。交流型農業は地域農業論を専門とする私の得意分野であるが、幹線道路脇や観光スポットに設置された有人・無人の農産物直売所、ブドウ狩りや梨狩りなどで知られる観光農園、滞在型の貸農園、農家に民宿するグリーンツーリズムなどが注目する素材だが、これ以外にも、春の蕨狩り、夏の溪流遊び、秋の紅葉狩り、秋祭り、季節を問わないトレッキングやハイキング、山登り等々、挙げればきりが無い。最近、週末や祭日にマイカー等を利用して農山村を訪れる都市住民が増加しており、私が主な研究フィールドにしてきた福岡県境の脊振山系の中山間地域の農山村では週末は年間を通して行楽客がみられ、しかも年々増加する傾向にある。都市部で自然が無くなり無縁社会化が進むなかで、農山村に曲がりなりにも残されてきた豊かな自然と人の温もりを求めて、都市住民が癒しに農山村を訪れざるを得なくなっているという事情が、背景にある。とはいえ、これらの訪問者が利用する交通手段は近頃ではマイカーが殆どで、公共交通機関を利用する人は少ない。若い自分に私が所属していた勤

労者山岳会(略称、労山)では月例山行と称して毎月、日曜日に一回、日帰りの山登りを計画し、行きと帰りのバス路線の時間帯を調べて、それに合わせて登山計画を立てていた。今ではマイカーで山の麓まで行く場合も少なくないと思うが、尾根歩きなどのように登り口と下山口が違う場合は今でも、公共交通機関が利用されていると思う。因みに、労山などというと、さぞかし若い会員が多い事だろうと思われるかもしれないが、都市圏の「山ギャル」や「農ギャル」はさておき、佐賀では山登りをする若者がメッキリ少なくなり、主力はリタイア前後の中老年者である。労山ならぬ老山ではと皮肉りたいところだが、近年、健康志向も手伝って中老年の山登り愛好家が男女を問わず増えてきている。路線バスやコミュニティバス、オンデマンドタクシーなどを上手く活用して、農山村と都市間、農山村内部の交流スポットを繋ぐことで公共交通機関の利用者を増やすことが考えられていい。交通弱者とされる街なかの高齢者からすればニーズの高い施策のうちの一つであろう。

今一つ、農山漁村を舞台にした交流で今後、必要不可欠だと思われるのは、中山間地域の保全の問題である。農山漁村に現在住む住民を主体にしながら都市住民との交流による農山漁村の再生の道を切り開いていかなければならないのだが、その担い手が少子高齢化のなかで急速に減少してきている。近年では猪や鹿、猿が、農地はいうまでもなく民家まで入ってくることが増えており、これらの野生生物との関係は人間の方が次第に劣勢に置かれてきている。私は、上述の交流型農業を展開していけば、農山村の良さを理解し、積極的な交流を求める都市住民が何れ増えてくると思っているし、中には滞在型の貸農園やグリーンツーリズムの農家民宿で自ら暮らしの農の体験をしたり農山村の人と交流を深めたりする中で、二地域居住や定年後の田舎暮らし(「定年帰農」)を志向するひとが出てくると思っている。少なくとも、定年を迎え第二の人生の場を模索している団塊世代前後の世代は、農山漁村で幼少期を過ごした人が多いだけに期待がもてる。かといって、現代の若い世代にそのような可能性がないというわけではない。かつて「3K」の象徴とまで言われた農業だが、現在の若者は少し見方が変わってきている。暮らしの農(「生活志向型農業」)をライフスタイルのなかに積極的に取り入れる人が都市圏を中心に少しずつ増えてきており、上述の「農ギャル」のほか、最近では「半農半X」という造語まで生まれてきている。私が「生活志向型農業」と呼んだ暮らしの農が若者の間で注目され、それぞれ本業とする職業を持ちながら週末や休日等を利用して近郊の農村で農を楽しむ若者が出てきているのである。このように、現役、定年を問わず、都市近郊の農山村で週末を過ごす二地域居住の有り方は福岡・佐賀両県の都市圏に囲まれた佐賀県北部の中山間地域の農山村にとって現実性を帯びた展望といえる。暮らしの場としてこれらの地域に居住を定め、都市部との行き来をする市民が増えることを期待したいし、そのような流れを行政サイドでも意識的に作り出す施策を打ち出すべきである。卑近な例では脊振村の一坪100円の宅地分譲が記憶に新しいし、三瀬村には県外の都市部から転職や退

職を機に移り住み思い思いのアクティブな田舎暮らしをしている人が増えてきている。

2.5.2 都市を舞台にした交流の拡大と公共交通

農山漁村の過疎化に対応した都市部の問題として中心市街地の空洞化がある。公共交通機関の利用者が減少してきている背景には、公共交通機関の集散拠点である中心市街地そのものの集人力が無くなってきているという事情がある。佐賀市の中心市街地を例にとると、この30～40年の間に、佐賀市街地を取り囲むように敷かれた環状バイパスに商業施設が中心市街地からの移設組を含めて張り付きにより徐々に空洞化が始まっていたが、その後の大型商業施設の郊外建設で決定的となり、県内でも類を見ない厳しい状況に置かれている。この間の動きをみると、商業施設だけでなく、佐賀市役所を始め、社会保険病院その他の公共施設も車社会に対応するかのように中心市街地の外へ出て行き、県立病院の郊外移転に向けた準備も着々と進んでいる。このままの状態では事態が推移していけば、都市部の公共交通体系を抜本的に見直さなければならなくなるであろう。中心市街地に取り残された交通弱者がこれらの郊外化した商業施設や公共施設へアクセスする手段としての公共交通機関の役割が大きくなると思われるからである。現に、佐賀市では佐賀駅バスセンターと大型商業施設とを直接繋ぐ路線が幾つかできている。

尤も、最近では佐賀市でも空洞化する中心市街地対策として、ハローワークを始めとして公共施設を街なかへ誘導する取り組みがなされ、コンパクトシティ型の街なか再生の取り組みがなされてきており、郊外化の流れは行政機関については止まったように思われる。

問題は、空き店舗や空きビル等の商業施設をどうするかである。

一つのヒントは、上述の、農山村で近年、急速に展開してきた交流型農業の各施設にある。農山漁村の生産物が農林水産物であり、それらを生産し、販売し、生活する場全体が交流の場になっているとすれば、都市部のそれは、地域の資源に依拠した伝統的な家内工業や手工業とその製品であろう。窯業の町・有田や羊羹の町・小城、木工の町・諸富等のように特定の物づくりに特化して街を形成するとまではいなくても、かつての佐賀市の六座町のように、様々な物づくり職人が集まった職人街づくりはどうなのか。佐賀錦や鍋島緞通、副島硝子、肥前張子、鍋島小紋等の佐賀ゆかりの工芸品にとどまらず、スタンドグラス等の外来ものも含めて、様々な工芸品を作る職人街を、例えば、県内の旧街道筋の市街地に作ってみてはどうか。県内の都市部の街歩きをしてみると、結構、そのような工房や作品を商っている手作りの店などを目にするが、点在していて、インパクトがない。空き店舗を活用して職住一体型の「手づくり工房」(製作の場であり、作品の展示即売の場であり、体験教室でもある)を集めてみてはどうか。これらの工房が、家庭等から廃棄される資源ごみや粗大ごみのリサイクル・リユース、リメイク等と繋がれば、なお更である。

都市部の市街地は歴史が古い街が多く、固有の文化が集積されている。現在では風情ある街並みが一つ一つ壊され、歴史的な景観が削がれ、ソフトな文化そのものも世代交代とともに消えつつある。佐賀県内の都市部の住民にとって、東京や大阪、福岡の都市とは違う個性ある都市づくりをするためには、地域の歴史や文化、伝統行事等の掘り起こしと新たな付加価値づくりによる継承が必要不可欠である。現在、残されている古い町屋の再生・保全とその活用が求められるが、ハード面での保全作業の主要な担い手は先の工房主を含む様々な職種の職人であり、それを支える資材供給業者である。大工、左官、建具師、瓦職人等々、和風の伝統的な町屋を保全するためにはそれなりの職人のネットワーク化も必要である。活用の一つのあり方としては、上述の様々な工房が最も相応しいように思われる。

今一つ、ソフト面での新たな街の魅力づくりとしては、それぞれのまち固有の歴史や文化、伝統行事等の掘り興しが中心となることはいうまでもない。

幾つか、私の身の周りの例を挙げよう。今、佐賀市は「全国で一番、恵比須が多い町」としてクローズアップされ、様々な市民グループによる恵比須めぐりや旅行者による恵比須ツアー、JR九州の恵比須ウォーク等が行われてきており、えべすさんは佐賀市が掲げる観光キャッチコピー「ゆつつら〜と佐賀市」に相応しい観光素材として育ってきている。これは、佐賀市商工課を事務局とする「恵比寿DEまちづくりネットワーク」が佐賀大学のまちづくりサテライト「ゆつつら〜と館」を活動拠点に、行政・市民・大学が連携して、恵比須台帳づくりやマップ、ガイドブックづくり、グッズづくり等々、永年の取り組みの賜物である。

馬責馬場に作られた「肥前通仙亭」は、煎茶道の祖といわれる佐賀市蓮池出身の「売茶翁」に纏わるお茶のテーマ館で、佐賀市が建物を建て、売茶翁を掘り興したNPO法人「売茶顕彰会」に運営を委託している。実はこれも、ゆつつら〜と館のスタッフを中心とする市民によるまちおこし活動のなかで取り組みが始まったものである。

最後に、ゆつつら〜と街角倶楽部で私が主催する「動学サークル」では、毎週、街歩きを中心に佐賀の街の歴史の掘興しを行い、『佐賀ん街語り書き帳』として記録保存をしている。実は、そのなかで、江戸時代に書かれた草場佩川の『婆心帖』に出会い、全くの素人集団でこの間、3年がかりで解読作業に取り組んでいる。この本は佐賀藩が庶民のために立てた学校である教導所の専任講師として招聘された多久藩士の佩川が生徒に請われて書いた徳育の本で、草書体で挿絵入りとなっている。佐賀藩というと武士道の書として『葉隠れ』が有名であるが、『婆心帖』は庶民の道德の本としてそれに匹敵する書だと私たちは思っている。「知」・「徳」・「体」、三つの教育の柱の内、基本とされるべき徳育が現代では蔑ろにされており、社会の道德の退廃には目を覆うものがある。江戸時代に書かれた『婆心帖』をそのまま鵜呑みにすることはできないが、当時の時代に身を置いて素直に読み直し、これからの徳育に資することが必要だと思う。今年から指導戴くことにな

った多久の郷土史家の緒方恵子氏によると、活字にされたものはまだないとのこと、まずは活字本作りに向けて本格的な読み込み作業が始まっている。

以上、恵比須さん、売茶翁、婆心帖と、佐賀市の中心市街地に係る歴史と文化の掘り興しによるまちづくりの三つの取り組みを紹介したが、どれをとっても奥が深く、どれだけ多くの人が関わっても掘り興しきれない広がりをもっている。街なかにはこのような個性あるまちづくりの素材が一杯残されてきているのだが、それが今日の市街地再開発のなかで町屋や歴史的街並みとともに次第に消えつつある。生涯学習の為のいろんな場づくりがなされるなかで、座学や歴史探訪会など受け身の学習は盛んであるが、郷土の歴史や文化等に自ら関心や疑問を持ち、調べ、自ら考えてそれを皆に伝えるアクティブな活動がみられない。少なくとも団塊世代より上の世代の人達は、郷土の歴史や文化について経験や知識があり、アクティブな活動をする素養を持っておられる方が多いのだが、インセンティブがない。佐賀大学のまちづくりサテライト「ゆつつら〜と館」を平成14年10月に開設し、この間、試行錯誤のなかで、「ゆつつら〜と街角大学」の座学の実施から実践コースの開設、街角倶楽部の開設とステップアップ方式でまちづくりに繋がるアクティブな高齢者の育成に努めてきたが、願わくば、高齢者大学等の公的な学びの場はそのような実践的な街づくりの担い手を養成する場であって欲しいものである。私は事ある毎に、高齢者大学は会社人間から社会人間への転換教育の場だと言いつづけている。稼ぎの仕事に拘束されない第二の人生こそ、街なか集い、仲間と社会貢献に繋がるアクティブな活動をして、工房やギャラリー、碁会所、健康雀荘、ダンスホール、歌声喫茶等々、空き店舗を活用した思い思いの空間づくりが市民の手で出来れば、中心市街地はコミュニティタウンセンターとして活気ある街になると思う。

2.5.3 地域内循環型経済社会の構築

以上、住民力を主体にして農山漁村地域の地域コミュニティと都市地域の地域コミュニティのそれぞれが個性ある地域づくりを行い、地域間交流を活性化させて、物心両面でお互いに良いものを取り込んでいくなかで、個性あるそれぞれの地域を更に豊かにしていくことこそ、これからの地域に求められることであり、そのような流れを全体として組織的に形成していくことが行政の役割といえる。このような地域間交流のハード面での公的媒体こそが、市民の足として公共交通機関の本来の役割ということができよう。本来、公共交通機関は、地域づくりというコンセプトをもった地域間交流の公的媒体でなければならないのである。

公共交通機関そのものが意識的にこのような企画をして利用客の増加を図ることも当然考えられる。その最もいい事例はJR九州が企画する「駅長すすめのJR九州ウォーキング」である。JRと地元の関係団体との共催で実施され、コースの設定や時間配分等の計画、当日のガイド等は地元が分担、JRはスタート地点の最寄

駅までの主要な駅からのダイヤ案内と全体のITによる情報発信を受け持っている。平成24年度だけでも年間240件もの企画がある。私が一昨年6月に参加した「小京都「小城」ホテルの里ウォーク」では、唐津鉄道事業部と小京都「小城」ホテルの里ウォーク実行委員会(小城市、小城市観光協会、小城羊羹組合、小城商工会議所、小城歩こう会)の共済で実施され、小城駅をスタートして、星巖寺ほか幾つかの寺と天山酒造、須賀神社、羊羹資料館、蔵の市、物産市広場などを回って小城駅に帰ってくるコースとなっていた。スタート時間は8時半から11時までと幅があり、参加者は思い思いのペースで歩いて回るが所要時間は4時間前後、心地よい汗をかいた一日だった。当日の正確な参加者数は分からないが8時半の出発組だけでも優に200人を超えていた。コースの中にはやっぱり、地元の酒蔵や羊羹店、物産販売所等が盛り込まれていたり、小城駅前の集合場所には幟を立てた嬉野茶の生産者が試飲販売をやっておられた。私は初めてのJRウォークキングへの参加だったが、歩きながら周りの参加者に聞いてみると、JRウォークマニアが多く、皆さん、結構、九州各地のJRウォークに参加されているようだった。

似たようなものとしては観光バス会社が企画する「〇〇ツアー」の日帰り版があるが、JRの取り組みが目されるは、新たに列車を仕立てるのではなくて既存の定時列車を利用している点である。既存のバス路線を使って、そのような企画はできないのであろうか？バス会社や市の交通局にとってそれは観光バス部局や観光課の仕事であって路線バスの部局の関知するところではないといわれればそうであるが、そのように縦割り行政的な考えで公共バスの運営を考えているところに落とし穴があるのでないだろうか。既存のバス路線添いの自治体や住民組織等と連携した「路線毎の観光マップづくり」や地域イベントの紹介を行っていけば、新たなニーズを掘り起こすことは十二分に考えられる。上述の様に、都市部、農山漁村部の何れと問わず、これからは地域住民による主体的な地域興しが行われ、他の地域コミュニティに属する域外の住民との交流を意識した多様な催しが行われるようになってくれば猶更である。

平成の大合併で、佐賀県には海・平野・山フルセット装備型の自治体が増えてきており、一つの市域レベルで都市部と農山漁村部の地域コミュニティ間の積極的な交流を図ることが可能である。市域内での物心両面による積極的な交流・支援を図り、自律した地域循環型経済社会を構築することが全体としての市民の豊かな暮らしづくりに繋がると思われる。とりわけ、佐賀市や唐津市などの場合、嘉瀬川と松浦川という、山間地域と中山間、平野部、沿岸部という異なる環境の地域が流域圏を形成し、河川で繋がっているだけに、市域内での交流圏の強化は望まれるところである。川上の山間地域の農山村で少子高齢化が進むなかで、これからは河川を通じて恩恵に浴することの多い中下流の川下の住民が川上の水源の涵養の為に山や棚田の保全などに積極的に関わっていく必要があり、公共交通機関がその際に担う役割も大きいように思う。

地域公共交通のあり方に関する一考察

佐賀大学経済学部准教授 戸田順一郎

1. 背景

- (1) 高齢化の進展による公共交通の役割の増大
- (2) 公共交通利用者の減少による交通事業の行き詰まり
- (3) 地域公共交通に関わる近年の制度変更
- (4) 平成の大合併による新たな市町村の誕生

2. 考察

- (1) 地域公共交通の規定要因と多様性
- (2) 地域公共交通のサービス水準
- (3) 地域公共交通のサービス計画・運営主体

3. 先進地調査報告

- (1) 京都府京丹後市
- (2) 滋賀県米原市
- (3) 滋賀県東近江市
- (4) 大分県大分市
- (5) 愛媛県松山市

4. 佐賀地域経済研究会行政部会報告

5. 小城市公共交通学生調査報告

1. 背景

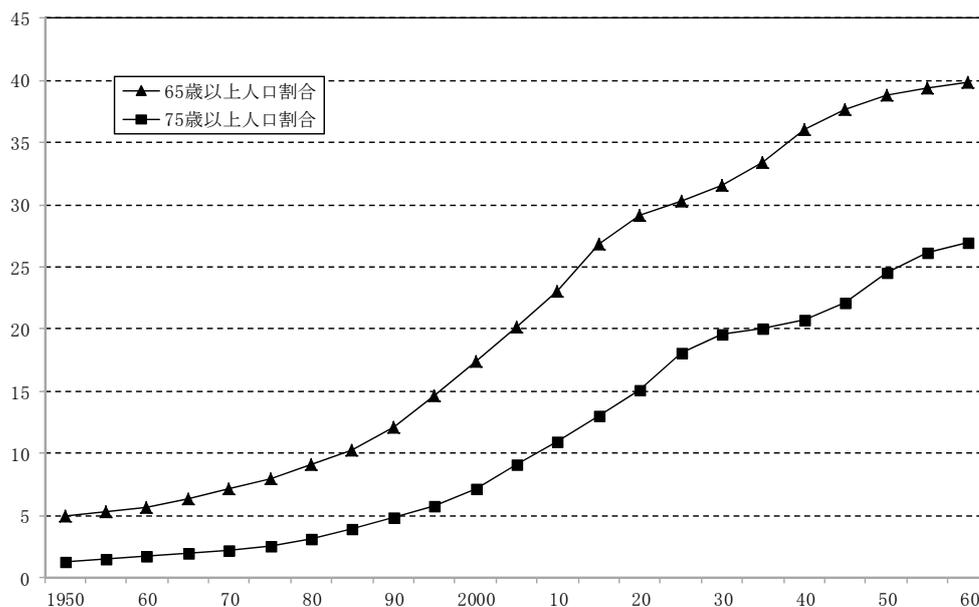
近年、多くの自治体において、地域公共交通の維持・確保、コミュニティバス¹などのいわゆる「地域の足」をいかに確保するかが深刻な課題となっている。本稿では、こうした地域公共交通問題および地域公共交通のあり方について考察を行う。以下ではまず地域公共交通問題がなぜいま深刻化しているのか、その背景について整理することにする。

(1) 高齢化の進展による公共交通の役割の増大

第一には、高齢化の進展にともなう公共交通の役割の増大があげられる。

図表1は、65歳以上人口割合および75歳以上人口割合の推移を示したものであり、高齢化は今後急速なスピードで進展していくことがみてとれる。またこうした高齢化に進展には地域的な差異があり、都市部よりも地方において、また地方のなかでも山村・離島などの僻地においてより急速に進展することが予想されている。

図表1 高齢化の進展



注) 2015年以降は国立社会保障・人口問題研究所の出生中位・死亡中位仮定による推計結果
出所：『高齢社会白書（平成24年版）』

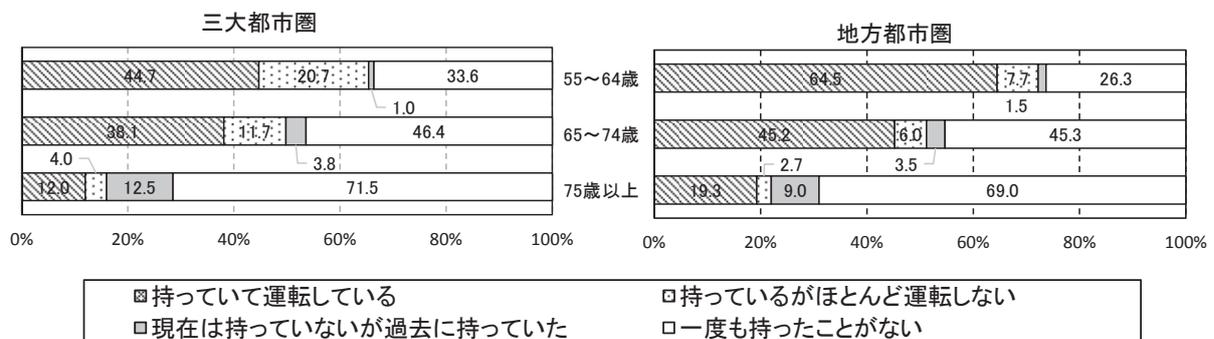
¹ コミュニティバスには明確な定義があるわけではない。鈴木（2013）は、「実態に照らしておおよその概念を述べるならば、『市町村が何らかの形で関わり』『既存の交通機関で対応できなかった小規模需要をカバーし』『何らかの財政支援を背景とし』『社会的なサービスとして位置づけられた』乗合バスサービスとして理解するのが適切かと思われる」と述べている。また国土交通省自動車交通局旅客課（2006）では「地方公共団体、地元商工会議所等の公的主体や地元住民等が主体となって、地域の交通空白地域・不便地域の解消等、地域住民の利便向上等のために一定地域内を運行するバスであって、車両仕様・運賃・ダイヤ・バス停の位置等を工夫したバス」とされている。

図表 2 は、年齢階層別の運転免許の保有状況と運転の状況について三大都市圏と地方都市圏にわけて示したものである。これより三大都市圏、地方都市圏ともに年齢が高くなるにしたがって運転する割合が低くなり、とりわけ 75 歳以上で大きく減少していることがわかる。

また 75 歳以上ではそれより下の世代とくらべ、「一度も持ったことがない」人の割合が高い。これは 75 歳以上の世代が公共交通の利用に比較的慣れているのに対し、これより下の世代は自家用車への依存が高く、公共交通の利用にはあまり慣れていないことを意味し、将来この世代が加齢により自家用車を運転できなくなったとき、公共交通にうまく切り替えることができるかどうかは懸念材料である。

さらに三大都市圏と地方都市圏を比較すると、「持っていて運転している」人の割合はいずれの世代においても地方都市圏の方が高い。このことは、地方都市圏において生活するうえでの自家用車の必要性の高さを示すものである。

図表 2 高齢者の免許保有と運転状況



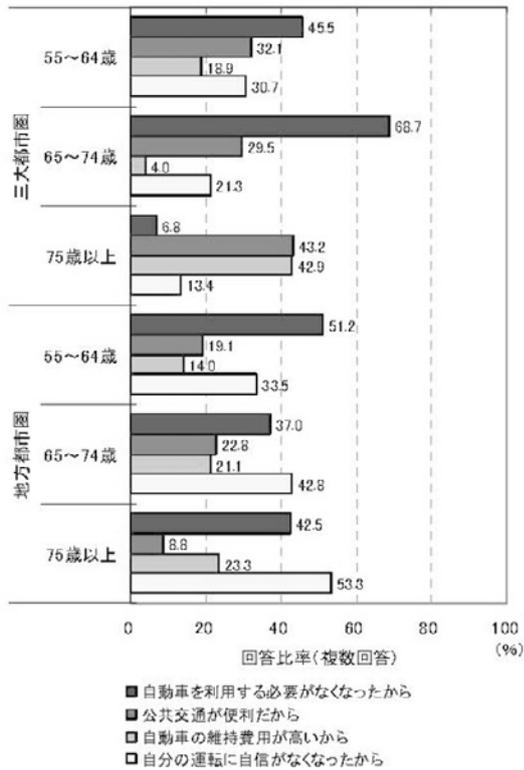
出所：『平成 17 年全国都市交通特性調査集計結果』

図表 3 は、高齢者の免許を持たなくなった理由とその後の移動状況をみたものである。これより運転しなくなってからは公共交通の利用が増加していることがわかる。また都市部に比べ地方ではその割合が低くなっているが、これは公共交通インフラの充実度の違いが表れたものといえる。

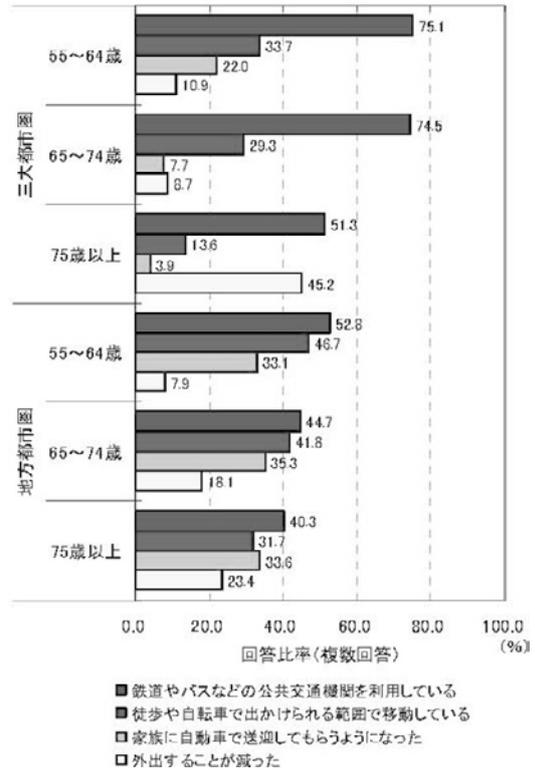
図表 4 は、高齢者が住んでいる地域で不便に思ったり、気になったりすることについてみたものだが、上位には「日常の買い物に不便」(17.1%)、「医院や病院への通院に不便」(12.5%)、「交通機関が高齢者には使いにくい、または整備されていない」(11.7%)といずれも「地域の足」に関するものがあがっている。つまりこの問題が今日高齢者にとって大きな課題となっていることを示すものである。また、都市規模別にみるとこれら 3 つの項目については、都市の規模が小さくなるほど割合が高くなっていることがわかる (図表 5)。

図表 3 高齢者の免許を持たなくなった理由とその後の移動状況

Q. 運転免許を持たなくなった理由

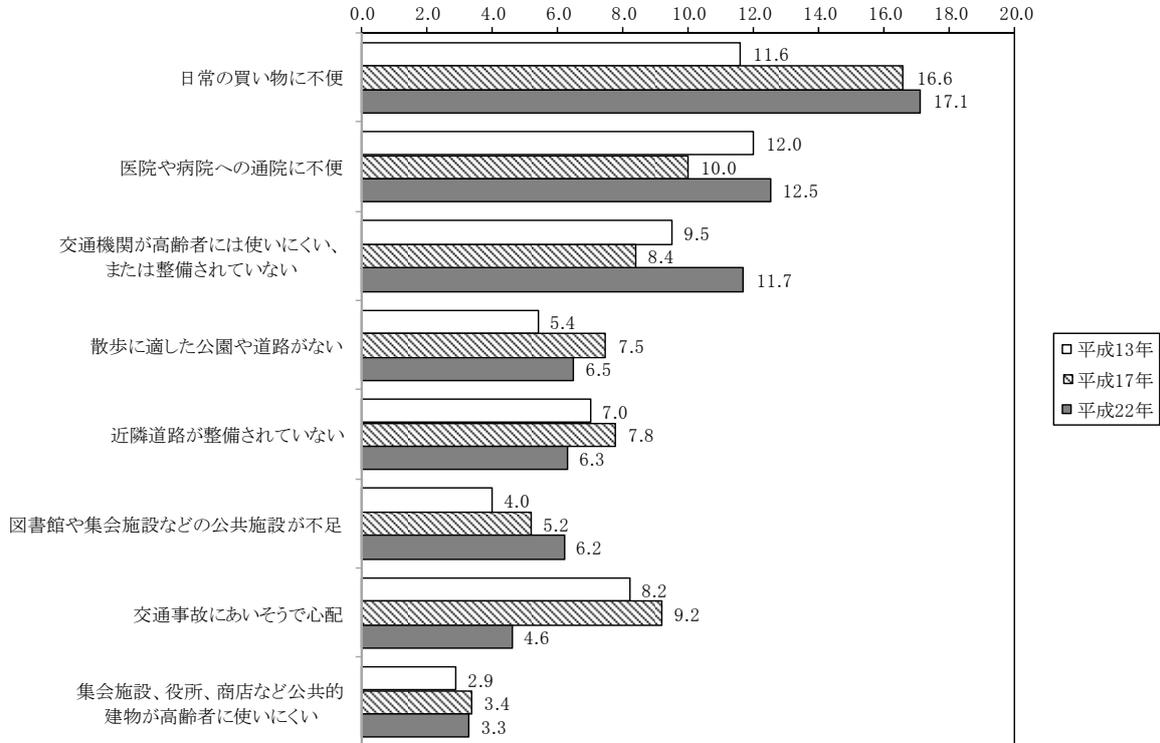


Q. 運転免許を持たなくなったからの移動の変化



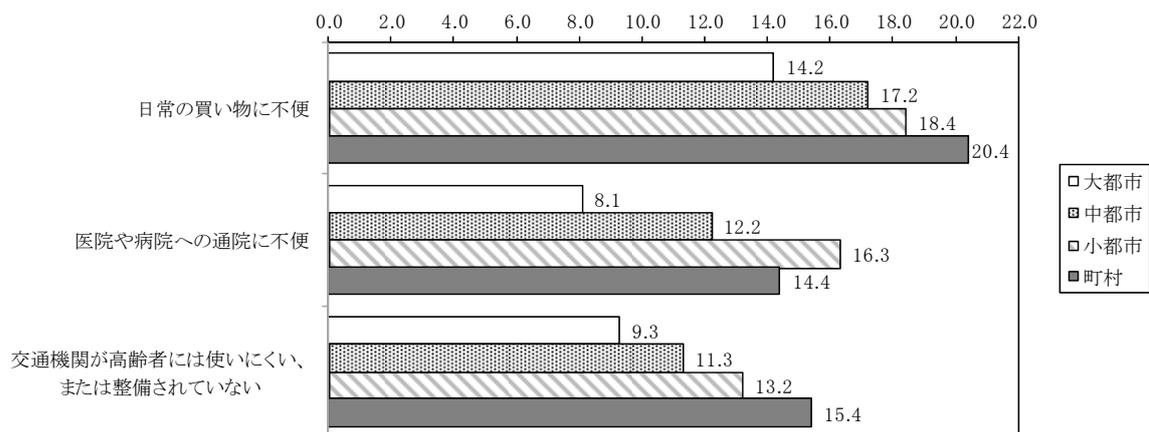
出所：『平成 17 年全国都市交通特性調査集計結果』

図表 4 高齢者が感じる地域の不便な点



出所：内閣府「高齢者の住宅と生活環境に関する意識調査結果（平成 22 年度）」

図表 5 高齢者が感じる地域の不便な点（都市規模別）



出所：内閣府「高齢者の住宅と生活環境に関する意識調査結果（平成 22 年度）」

(2) 公共交通利用者の減少による交通事業の行き詰まり

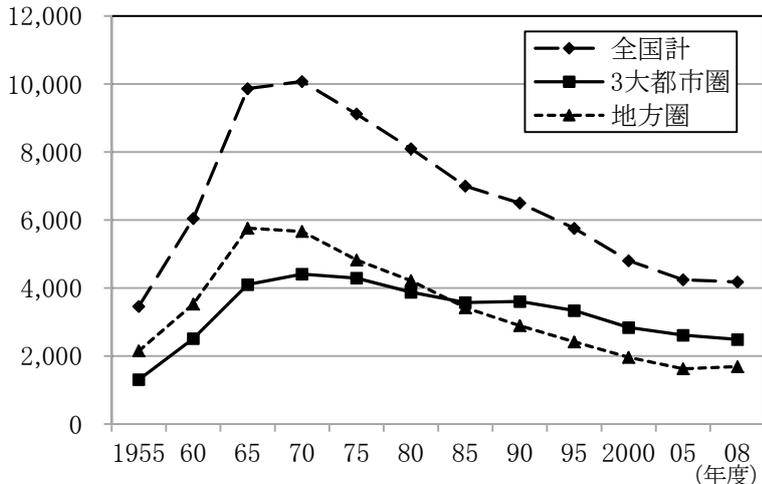
第二には、公共交通利用者の減少による交通事業の行き詰まりがあげられる。

バス交通をめぐる近年の状況を見ると輸送人員は年々減少している。図表 6 は 1955 年以降における乗合バスの輸送人員の推移を示したものであるが、モータリゼーションの進展を受け 1960 年代後半（ピークは 1968 年）を境に急速に減少してきてきたこと、そしてこうした減少は三大都市圏よりも地方圏において顕著であったことがみてとれる。

またこうしたバス利用者の減少を背景としてバス事業者の倒産および路線廃止も相次いでいる。図表 7 は乗合バス（高速バスを除く）の路線廃止状況をみたものであるが、毎年約 2,000 km のバス路線が廃止していることとなる。

図表 6 乗合バス輸送人員の推移

(百万人)



出所：日本バス協会（2012）

図表 7 乗合バスの路線廃止状況

(高速バスを除く)

年度	廃止路線キロ
2006	2,999
2007	1,832
2008	1,911
2009	1,856
計	8,598

出所：交通の諸問題に関する検討会資料

公共交通の運賃は、「経費と適正利潤をまかなえる額に定める総括原価方式に基づいて決められ、国の認可制となっていた」（加藤、2009）ため、モータリゼーションの進展にともない利用者が減少すると必然的に運賃設定の値上げを強いられる。しかしながら運賃値上げはさらなる利用者減少のリスクがあるため 1990 年代以降値上げできない状況が続き、また需給調整規制（参入退出規制）のもとでの地域独占のため撤退も困難であり、その一方で無条件での公的補助の投入にも問題があるという悪循環に陥っていた。加えて地域独占であるがためにサービス向上のインセンティブが働かなかったことも利用者減少に影響していた（加藤、2009）。こうして多くの地域において公共交通事業は行き詰まり、次に取りあげる需給調整規制の撤廃をはじめとする一連の制度変更へとつながることとなる。

（3）地域公共交通に関わる近年の制度変更

第三には、地域公共交通に関わる近年の制度変更があげられる。

2002 年の改正道路運送法以降、地域公共交通に関わる制度変更が頻繁に行われてきた。こうした一連の制度変更は今日多くの地域における地域公共交通問題の深刻化を背景としたものである。しかしながらそれと同時に、「地方自治体のなかにはこの中央の動きに追随することに必死だった市町村も少なくないのでは」（山崎・伊豆原、2009）と指摘されるように、こうした制度変更自体が地域公共交通問題に関する取り組みがすすめられるひとつの契機となっているという側面もある。

ここではこれらの制度変更を、先行研究（新子、2010；加藤、2011a；喜多、2011）をもとに、①規制緩和の進展、②主体の変化、③補助制度の変化の 3 つの観点から整理する。

①規制緩和の進展

国はそれまでの規制の方向から、規制緩和をすすめ「市場原理に基づくサービスの活性化を志向するとともに、必要な公共交通サービスが確保できない地域や路線については地域の実態を最もよく知っている基礎自治体にサービスの確保」（喜多、2011）を委ねるという方向に転換した。

■改正道路運送法（2002 年）：「官から民へ」

- ・路線バス事業の参入規制が路線ごとの免許制から事業ごとの認可制に。
- ・路線バス事業の運賃規制が認可制から上限認可制に。
- ・事業の休廃止が許可制から事前届出制に。
- ・安全規制から事後規制に。

■改正道路運送法（2006 年）：「地域にできることは地域で」

- ・自家用自動車による有償旅客運送制度を法的に位置づけ、NPO 法人にも拡大。
- ・乗合 DRT やプティバスなどを含め、乗合事業を（旧 80 条を除き）4 条に一本化。
- ・輸送の安全確保は国、地域交通政策は自治体との役割分担の明確化（地域の自主性に委ねる）。

②主体の変化

国はそれまでのように交通行政を主導するという方向から、自治体に委ね、側面から支援するという方向に転換した。また交通事業者は、かつては地域の交通サービス確保において主役の座を担っていたが、「自治体あるいは住民の手によるサービス調達のための重要なパートナーとしての役割を担うこととなった」（喜多、2011）。このように地域公共交通に関わる主体に変化が生じた。

■改正道路運送法（2002 年）

- ・「地域の足は地域で守る」ことが明示。
- ・地域の公共交通に関する意思決定主体は、この段階では未だ事業者に委ねる形になっているものの、地域協議会など新たな意思決定主体に言及。

■改正道路運送法（2006 年）

- ・地域の関係者による相互調整の場として「地域公共交通会議」が位置づけられる（対事業者行政から脱却）。

■地域公共交通活性化・再生法（2007 年）

- ・「法定協議会」に計画策定と事業実施の機能が付与され、事業者管理から望ましい交通政策を実現するための枠組みへと大きく転換。

③補助制度の変化

■地方バス路線維持補助制度の改正（2001 年）

- ・補助対象が都道府県が生活路線に指定した路線から複数市町村にまたがり中心市町村等へアクセスするものに限定されることに。

■地域公共交通の活性化及び再生に関する法律（2007 年）

■地域公共交通活性化・再生総合事業（2008～2010 年）

- ・補助対象は法定協議会（活性化協議会）。
- ・補助対象事業は、総合連携計画に位置づけられた事業の実施経費（運行経費以外も含む）。
- ・補助率は補助対象事業費の 1/2。

- ・補助期間は3年間。

■地域公共交通確保維持改善事業（生活交通サバイバル戦略）（2011年～）

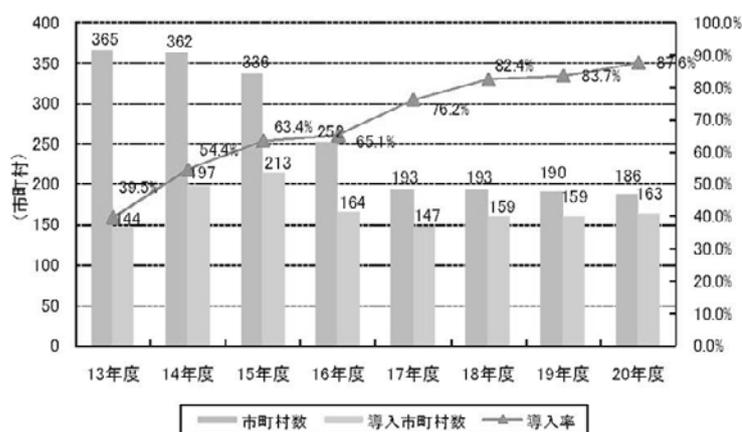
- ・補助対象は事業者。
- ・補助対象事業は、協議会が策定した生活交通ネットワーク計画に基づき実施される事業の経費、もしくは新たに運行、または、公的支援を受けるもの。
- ・補助率は、①補助対象経費合計額（運行欠損費）の1/2と、②市町村毎に算定される国庫補助上限総額のいずれか少ない方。
- ・補助期間はなし。

（4）平成の大合併による新たな市町村の誕生

第四には、平成の大合併による新たな市町村の誕生があげられる。

図表8は中部運輸局管内におけるコミュニティバス導入市町村数と導入率の推移を示したものである。この間コミュニティバス導入率が急激に上昇しているものの、その背景として市町村合併による市町村数の減少が寄与していることがみてとれる。

図表8 コミュニティバス導入市町村数と導入率の推移



出所：バス路線網改善プログラム策定調査検討会（2010）

とはいえ市町村合併自体が地域公共交通問題をもたらしたことも

事実である。ひとつは市域が広域化することにより発生する交通不便地域への対応の必要性である。代表的なものとしては、市庁舎や学校の統廃合によるアクセス悪化への対応である。もうひとつは合併した地域間におけるサービスの統合、サービス水準の平準化の必要性である。多くの場合、合併以前の市町村において何らかの地域公共交通サービスが提供されているため、合併によりさまざまな運営方式、サービス水準、運賃体系の地域公共交通が混在することになる（鈴木、2009）。これらを何らかの形で再編成を行い、地域間格差を解消する必要がある。

こうしたことから合併を契機とした地域公共交通問題への取り組みが近年多くの自治体においてすすめられている。

2. 考察

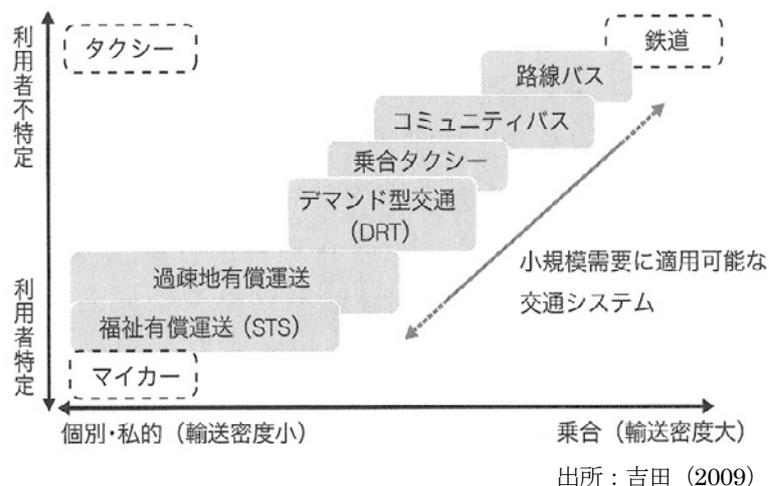
ここでは地域公共交通政策に関わるうえで自治体が直面するであろう課題として、どのような地域公共交通サービスを提供するのか、どこまで地域公共交通サービスを供給すべきか、誰が地域公共交通サービスの計画・運営を行うのか、という3つを取りあげ先行研究をふまえて考察を行う。

(1) 地域公共交通の規定要因と多様性

まず地域公共交通のあり方として、どのような形態の交通サービスを提供するのかという点について考える。

一口に地域公共交通といってもその形態にはさまざまなものがある。図表9は、地域公共交通（生活支援交通）の多様な運行形態について、輸送密度（1回で輸送できる人数）と利用者の

図表9 地域公共交通の多様な運行形態



の特定性の観点から位置づけたものである。路線バスや鉄道にくらべ、小規模需要に導入適正のある交通システムとして、コミュニティバス、乗合タクシー（プティバス）、デマンド型交通（DRT）といった運行形態が多く地域で導入されている。

このように地域公共交通は地域により多種多様な形態がみられるが、これは地域公共交通サービスのあり方が需要側、供給側の双方のさまざまな要因により規定されることによる。

まず需要側の要因とは利用者である住民の地域公共交通に対するニーズである（ここでのニーズとは現在の利用者による顕在的なニーズだけではなく、潜在的なニーズも含まれる）。このニーズは、住民の住居の立地、目的地となる商店や病院などの施設の立地等の「ストック的条件」や、地域の交通機関（電車、バス、タクシー）の状況、住民の自家用車保有状況等の「フロー的条件」により左右されるため当然多様なものとなる。

また供給側の要因とは実質的な担い手となる交通事業者のあり方（たとえばバス事業者なのかタクシー事業者なのか、1社なのか複数なのか）と地域公共交通政策における自治体のスタンスである。この自治体のスタンスとは、次に述べる提供するサービス水準の程度とも関わるものだが、公共交通

政策は住民の目につきやすいという性質上（たとえば空バスに対する批判）、選挙の争点にもなりやすく首長や議会の示す方針が政策の方向性に強く影響を与えることがあるというものである。

よって地域公共交通の姿は自治体ごとに、同じ自治体のなかでも地区ごとに異なったものとなり、さらに時代によっても変化する。それだけに地域ごとにどのような地域公共交通サービスを提供するのか、具体的にはどのような形態をとり、どのような路線設定を行い、どこに停留所を配置するかなどについては、先進地域の成功例などの単なる模倣ではなく、住民のニーズや地域の事情をよく汲み取ったうえでオーダーメイド的に検討をしていくことが求められる。

（２）地域公共交通のサービス水準

２ つめは、どの程度の地域公共交通サービスを提供すべきかという地域公共交通のサービス水準に関する問題である。

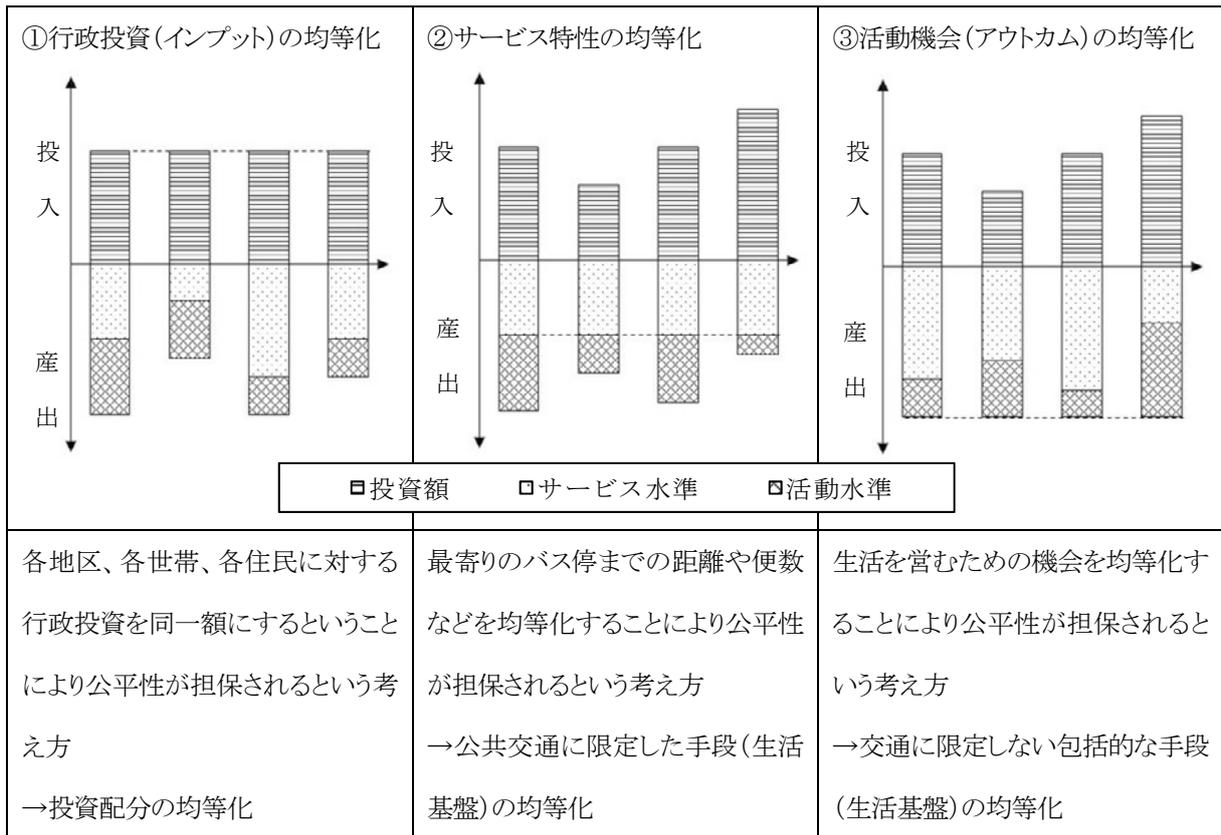
人が自立した生活を送るために移動は必要不可欠なものであり、そのための地域の足（移動権）は社会（もしくは国、地域）により一定程度保障されるべきであるという点については多くの同意が得られるであろう。しかしながら「一定」とはどの程度を指すのか、どの水準まで供給すべきなのかということについては一義的に決定できるものではなく、またすべての地域において同じ水準で提供すればよいという問題でもない²。

それではこうしたサービス水準を規定するものは何であろうか。喜多（2007）は、地域公共交通計画を考えるうえでの人々が関心を寄せることの「第一は“公平性”であり、第二には、その公平なサービスをいかに少ない負担で手に入れるかという“効率性”である」とする。このうち“効率性”については、計画主体が民間事業者の場合においても同様に求められるものであるが、“公平性”については、自治体である場合にのみ求められるものである。

とはいえこの公平性の概念はさまざまであり、立場により捉え方が異なる。喜多（2007）は、①行政投資（インプット）の均等化、②サービス特性の均等化、③活動機会（アウトカム）の均等化の3つに整理している（図表 10）。そのうえで住民の地理的・社会的条件に差異があることからこの三者の結果は通常異なるが、そこでは通院や通学といった最低限の活動機会を保障するという観点から活動機会の均等化に依拠することがよいのではという提案がなされている。

² 政府や社会が保障すべき最低限度の生活水準（ナショナルミニマムやシビルミニマム、ソーシャルミニマム）についての議論は、交通サービス分野以外では数多くなされてきた。

図表 10 公平性に関する 3つの考え方



出所：喜多（2007）をもとに作成

また実際の利用データやアンケート調査をもとにサービス水準の導出を試みる研究もなされている。

田邊（2004）は、交通サービスを効率的に提供する施策や利用者の満足度を高める施策についての議論はなされてきたのに対し、「規範的にどの程度まで国民の税金により特定地域の移動の公平性を担保すべきなのかについて」の議論は欠如していると指摘したうえで、過疎地域における公共交通（主としてバスサービス）のナショナルミニマムについて考察を行っている。そしてアンケート調査の結果をふまえ、「ナショナルミニマムの交通サービスとは、中心部から遠く離れた遠隔集落から病身・診療所までの足の確保」であることが示したうえで、こうした医療・福祉目的の交通については、便数の増加等³よりもサービスの継続的利用、「Accessibility よりも Availability」の確保が重要であるとの指摘を行っている。

谷本・牧（2009）では、「どのような地区にどれだけのサービスを供給するかについて地域全体に関する一貫した考え方が不在のままその場しのぎを重ねていけば、現行のサービスに対する根拠を自

³ 便数を増やしても医療・福祉目的の交通トリップは増加しないという事例は、次章で取りあげる大分市の実証実験結果においても示されている。

治体が住民に対して説明できないという悲惨な状況が待つ」とし、地域全体を対象とした公共交通計画策定と地区ごとの「サービス供給基準」の明示化の必要性を述べる。そのうえで、イギリスの自治体のLTP（Local Transport Plan）にみられるサービス水準マトリクスに着目し、路線バスのサービス供給水準を導出する方法が検討されている。

また谷本・森山（2009）では、昨今多くの自治体において財政事情の逼迫により公共交通のサービス水準を切り下げ、補助を軽減せざるを得ない状況にあるが、そのうえで最低限どの程度の水準を確保する必要があるのかについて関心が高まっているもののそれを導出する手法は十分に確立されていないとし、公共交通サービスのミニマム水準について検討が行われている。そこでは、「人々の活動の機会を保障するという観点」に立ち、「所与の公共交通サービスのもとで実現している生活環境に人々が認知的に適応できているかに着目し、適応が可能となる最低限の水準」の導出が試みられ、またそのうえでいくつかの自治体を対象に実証的検討も加えられている。

（3）地域公共交通のサービス計画・運営主体

3つめは、地域公共交通サービスの計画・運営を誰が行うのかという問題である。

かつて地域公共交通を主導していたのは地域の交通事業者であった。その後、モータリゼーションの進展により多くの地域で民間事業者が路線を縮小・撤退する一方、それをカバーする形で自治体が主導的に関与してきた。しかしながら財政状況の逼迫や公平性確保の問題からすべての自治体が必ずしも満足のいく交通サービスを提供できているわけではない。そうした状況のもと、近年地域公共交通において多様な主体の参加がみられるようになっている

たとえば福本・加藤（2005）は地域公共交通に関わる主体として、市町村、交通事業者、沿線企業、地域住民、利用者をあげ、運営方式の類型化を行っている（図表 11）。そして全国の取り組みをふまえたうえで、自治体や交通事業者が中心的な役割を果たす従来型の運営方式にくらべ、地域住民や沿線企業が主体的に関与する「ボトムアップ型運営方式」、そのなかでも多数の主体が参画し相互に協力し合う協働型の運営が、主体間の役割分担がなされることにより持続可能性が高まることを示している。ただしこの協働型の成立には、①地域住民の切実な願いと活動、②理解を示し協力する自治体、③協力的な交通事業者、④主体間の利害調整をするコーディネーターの存在が必要であり、これらの条件が整うことの難しさについても述べられている。

またこれらの地域公共交通に関わるさまざまな主体のなかで多くの研究においてとりわけ重要な位置づけがなされているのが地域住民の果たす役割である。

図表 11 地域公共交通運営方式の分類

	類型	特徴と課題
従来型 運営方式	(1)-a) 事業者主導型	交通事業者が利用者が負担する運賃をもとに独立採算で運営。黒字経営の場合や内部補助が可能な場合は有効。収益が悪化すると自治体からの補助を得て「自治体主導型」に移行。
	(1)-b) 自治体主導型	交通事業者が不採算等を理由に撤退した路線を維持するために、自治体が運営し、運行は交通事業者に委託(自ら運行の場合も有り)。交通空白地域でのコミュニティバスの運行にも用いられる。自治体の財政負担に依存している点、担当職員数及びノウハウが不足している点が課題。
ボトムアップ型 運営方式	(2)-a)-① 住民主導型(自治体協力)	地域住民が路線やダイヤなどの企画立案や資金拠出について中心的な役割を果たし、自治体はその運営、特に補助金の拠出や監督官庁との交渉などにおいて協力するもの。過疎地の準ボランティア輸送などにみられる。自治体による財政支援に依存せざるをえないことが課題。
	(2)-a)-② 住民主導型(事業者協力)	需要が見込めるにもかかわらず既存交通事業者が十分なサービスを提供していない場合に、地域住民が主導し新規事業者が参入するもの。大規模団地などでみられる。運賃収入による採算性確保が長期的に可能な場合にのみしか成立しえないことが課題。
	(2)-b)-① 商業主導型	沿線の商業事業者が運行経費のすべてもしくは大半を負担して、自らの施設への送迎を目的に運営を行うもの。大規模ショッピングモールや病院などに多くみられる。沿線企業の顧客輸送が第一目的となるため、生活路線としての役割を果たさないこと、地域住民の当事者意識の喚起につながらないことが課題。
	(2)-b)-② 商業主導型(自治体協力)	自治体が政策的にもしくは住民ニーズに合わせて運営、特に補助金拠出や路線設定などについて関与するもの。商工会議所や商店街などによる中心市街地活性化を目的とした運営などにみられる。①に比べると生活路線となり得るケースは多いものの、沿線企業の意向を重視した路線となりやすいことが課題。
	(2)-b)-③ 商業主導型(事業者協力)	十分な公共交通サービスが提供されていない場合に、沿線企業の運行経費負担を受けて、新規事業者が参入するもの。中心市街地活性化を目的とした運営などにみられる。①に比べると生活路線となり得るケースは多いものの、沿線企業の意向を重視した路線となりやすいことが課題。
	(2)-c) 協働型	自治体による補助を前提とせず、住民、沿線企業、交通事業者が協力のもと運営を行うもの。住民主導型、商業主導型の欠点を補完し、持続性が高まるものの、多数の主体が参画することによる調整の困難さや、既存路線や自治体の公共交通計画との整合性が担保されない点が課題。

出所：福本・加藤（2005）をもとに作成

猪井・新田（2004）は人口低密度地域（兵庫県津名町長沢地区）での事例をもとに、住民参加による公共交通サービス確保の有効性について示している。そこでは、同地区において住民参加がすすんだ理由について、①小さな集落であるため他の人が抱える交通の不便さを自分の問題として捉えやすかったこと、②従前より住民間のつながりが強かったこと、③住民が参加する常会があり町内の情報伝達が整っていたこと、④地域のリーダーが存在したこと、⑤域内に小学校が存在し集落に帰属意識があったことをあげている。

谷内・猪井・新田（2010）は、住民主体型バスサービスの複数の事例を対象に、構想の発想から事業実施後までのプロセスについて調査し、各段階において関係主体が担う役割について考察を行っている。

また福本・加藤（2012）は、参画による地域公共交通運営の事例を調査し、住民組織が地域公共交通確保に取り組み、それが運行に至る条件について検討を加えている。そのうえで地域住民組織による公共交通確保を促進する方策として、地域公共交通問題を検討する「場」を自治体が設けること、

取り組みを継続させるためには、意識啓発によりさらなる参画を増やすことと制度化が有効であると
している。

では地域公共交通確保のための取り組みにおいてなぜ地域住民の果たす役割が重要となるのであ
るか。

ひとつには、第一の論点として取りあげたサービス内容の設定において、住民参加によりニーズを
適切に把握し反映させるためである。前述のとおり、地域により条件は異なるため、あるべき地域公
共交通の姿も地域ごとに異なる。そこでより多くの住民によって望ましい交通サービスを提供するた
めには、地域住民の声を十分に、また的確に汲み取る必要があるということである。

もうひとつは、第二の論点として取りあげたサービス水準の設定において、住民参加により理解、
了解を得るためである。財政上の制約のため自治体ができることには限界があり、またすべての人
(地域)にとって「公平」なサービスを提供することも不可能である。よって地域公共交通を持続可
能なものにするために、利用者にはサービス供給の限界や公平性について、非利用者にはサービス供
給の必要性について、理解、了解をしてもらうことが重要となるということである。

ただしいずれの側面においても、誰の声をどのように拾うのか、誰にどのように伝えるのかは容易
な問題ではない。そのため、行政側においては積極的に地域に入り利用者をはじめとする地域住民と
時間をかけてコミュニケーションをとることが重要となるし、また地域住民側においては多くの人々
がこの問題を自らの課題と受け止め、考えることが求められる。

以下ではこうした点についてより具体的に考察するため、先進地事例や佐賀県内の各自治体の現状
についてみていくことにする。

3. 先進地調査報告

(1) 京都府京丹後市

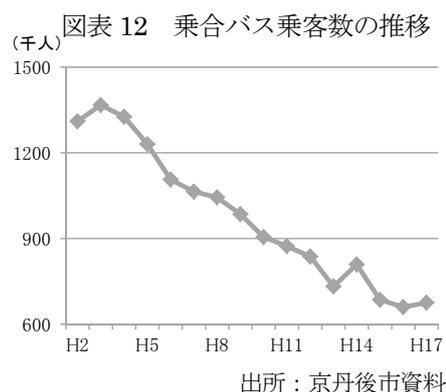
■地域の概要

- ・面積：501.84k m²
- ・人口：59,885 人（2013 年 2 月末）
- ・2004 年 4 月 1 日に峰山町、大宮町、網野町、丹後町、弥栄町、久美浜町の 6 町が合併。

■地域公共交通の課題

地域公共交通は、鉄道（北近畿タンゴ鉄道（第三セクター））と乗合バス（丹後海陸交通）の 2 つである。

図表 12 のとおり乗合バスの乗客数は、平成 3 年のピーク（137 万人）から合併時には半減してしまっていた。地域公共交通のあり方については旧町間における温度差はあったものの、検討を重ね、既存の路線バスの再生が目指されることとなった。



■「路線バス再生」が選択された背景

京丹後市資料によると、コミュニティバス等ではなく、「路線バス再生」が選択された背景は以下のとおりである。

①安全面に優れている

公共交通において最も重要なことは安全輸送の確保であると捉え、コミュニティバス等ではなく、交通事業のプロ（運転手、車両など）に任せることが選択された。

②公共交通体系の中心である

京丹後市における公共交通体系の中心は鉄道と路線バスであり（コミュニティバスなどは支線）、これらを疎かにすることはまちづくりにとっての損失であると考えた。

③地域力の発揮につながる

京丹後市において、路線バスは貴重な地域資源であり、多くの従業員を抱える地域産業である。これを守り活用していくというのは、地域住民と一緒にまちづくりをしていくというメッセージの発信となると考えた。

■路線バス再生のための改善項目

①運賃

距離制運賃であったため、市内最大で1,150円かかっていた運賃を、住民アンケートの結果をふまえて上限200円に設定された。これは料金を抑えても乗車人数が増えれば（「700円×2人ではなく、7人×200円の発想」）、財政支出を抑えることができ、また利用が増えることで住民福祉の増進につながると考えてのことである。またどこまで乗っても200円というわかりやすい運賃体系は利用促進にも寄与する。

②運行ダイヤ

覚えやすい時刻表を実現させるためにパターンダイヤの導入や、列車との接続時間の短縮化を考慮した時間設定、また運転手との協働により、利用者ニーズに基づくダイヤ改正が実施された。

③車両

ノンステップバスやラッピングバスなどの新たな車両が導入された。

④バス停、バス路線

利用者が昔より歩かなくなっていることを考慮し、バス停を増やしバス停間の距離を短縮した（137カ所から174カ所に）。また病院のバス停を玄関口に変更（弥栄病院）したり、ショッピングセンターなどの集客施設を経由化させたりといったバス停の位置やバス路線の変更が実施された。

⑤運転手のマナー

自治体担当者が乗車して運転をチェックし、運行事業者とコミュニケーションをとりつつ運転改善に取り組まれている。

⑥情報の提供の仕方

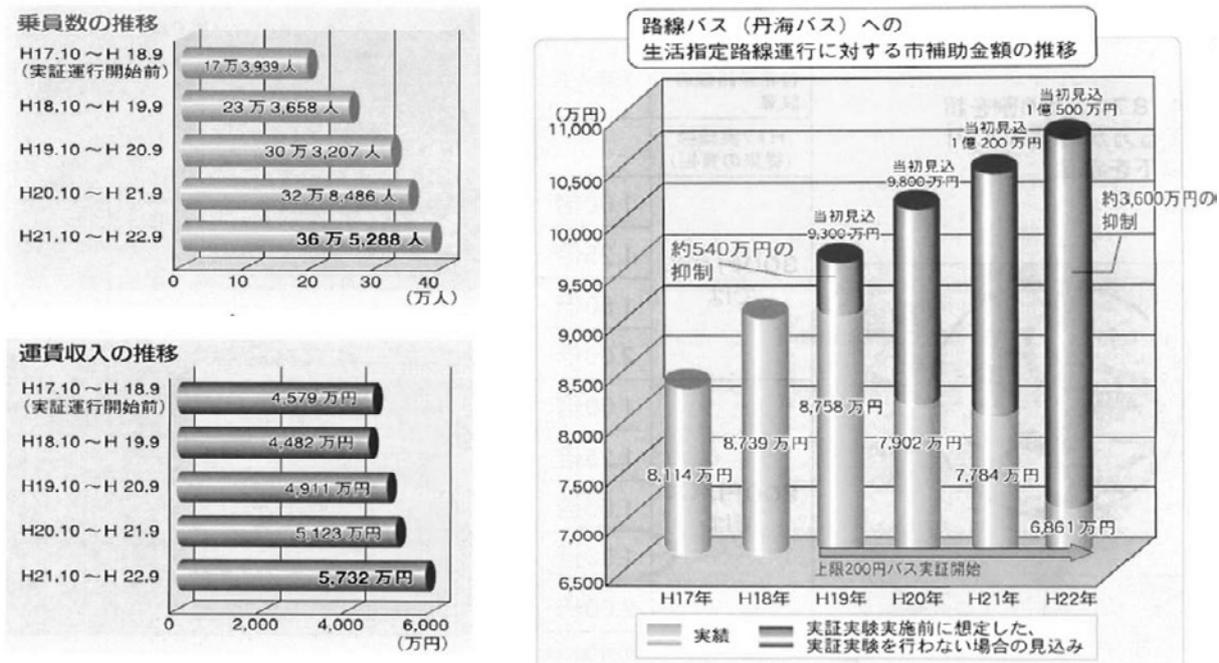
バス運転手による幼稚園・保育所での出前講座、高校生・老人会との対話集会の実施（高齢者大学など）、市広報紙面での継続的宣伝（200円バスを利用している写真を毎回掲載）、ホームページでの情報発信の充実など、バスを知ってもらい、乗ってもらい、愛用してもらうために市民への情報提供に関する取り組みもさまざまな形で行われている。そしてこれらの取り組みについてもその多くが運行事業者との協働により行われている。

■乗員数、運賃収入と助成額の推移

図表13のとおり乗員数、運賃収入ともに堅調に増加し、以前は9000万円近かったバス会社への補助金を2000万円削減することに成功している。こうした成功の背景には、担当者の熱意と運行事業

者との間で醸成された信頼関係の2点があげられる。

図表 13 乗員数、運賃収入と助成額の推移



出所：京丹後市資料

(2) 滋賀県米原市

■地域の概要

- ・面積：250.46k m²
- ・人口：40,881 人（2012 年 5 月 1 日）
- ・2005 年 2 月 14 日に山東町、伊吹町、米原町が合併、2005 年 10 月 1 日に米原市と近江町が合併。

■地域公共交通の課題

地域公共交通の課題は、公共交通利用者の減少への対応と、合併による交通政策のすり合わせの必要性にあった。

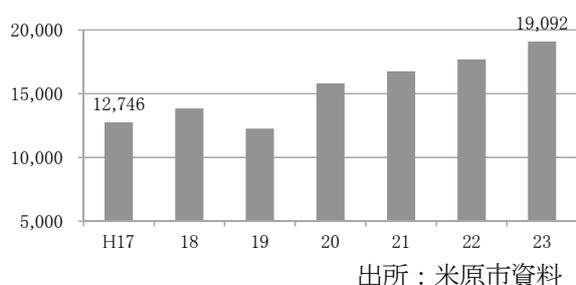
■地域公共交通の概要

米原駅が新幹線停車駅であるため、駅には人口および人口密度のわりには多くのタクシーが停車しており、このタクシーを有効活用する形でデマンド型の乗合タクシーを導入した。

運行方式は、①エリア方式の乗合タクシー「まいちゃん号」（2004 年開始。その後エリア拡大）、②路線不定期方式の乗合タクシー「カモン号」、③廃止代替のコミュニティバスの 3 形態からなる。

図表 14 は輸送人員数の推移をみたものであるが利用者数は堅調に増加していること、また図表 15 より利用者は 8 割以上が 70 歳以上の高齢者であることがわかる。増加の背景としては、時間の経過とともにデマンド型乗合タクシーの認知度が高まっていること、一度利用することでハードルが下がりさらなる利用につながっていることなどが考えられる。ただしもともと公共交通が走っていたエリアでは利用が多いのに対し、走っていなかったエリアでの利用は少ないなど、利用状況にエリアごとのばらつきは大きいとのことである。また行政による広報活動に加え、地域の病院により利用促進が図られている事例（未利用の患者に積極的に利用をすすめたり、薬の待ち時間などを計算に入れて帰りの便の予約の手伝いをしたりなど）は特徴的である。

図表 14 乗合タクシー輸送人員数の推移



図表 15 年齢別乗合タクシー利用者 (%)

20歳未満	2.3	50代	4.8
20代	1.9	60代	9.0
30代	0.5	70代	42.8
40代	6.6	80歳以上	32.1

出所：米原市資料

■運行・利用方法について

運行自体はタクシー会社が行い、その他の段取り（時刻表や停留所の設定など）は市が行っている。

料金は1人当たり300円で、事前登録制（最初の利用時のみ、庁舎で名前、住所、生年月日、連絡先の登録が必要）をとっており、利用には事前の電話予約が必要となる（図表16）。

収入と支出の差額を毎月運行補助金として市からタクシー会社に支払われている。それに対しタクシー会社は実績報告書（いつ、誰が、どのエリアで、どこからどこまで乗車したかについて）を作成し、市に提出することが求められており、このデータが利用状況把握のために活用されている。また予約の際の電話番号は一般タクシーと同じものが用いられており、タクシー会社は新たにオペレーター等の事務費を負担する必要がない。

図表16 「まいちゃん号」の利用方法



出所：米原市資料

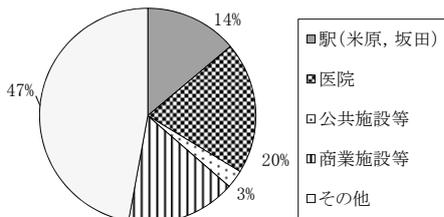


出所：筆者撮影

■バス停の設置状況について

エリア方式がとられているため設定されている停留所は相当数にのぼる（特に旧米原地域は多い）が、その大半は導入時にワークショップを行い新規に設定されたものである（スプレーで地面に表記するという方式（写真参照）のため比較的簡単に設置）。また停留所の設置場所について地元交通事業者からの反発は特になかったとのことである。

図表17 まいちゃん号乗降停留所別利用者数



出所：米原市資料



出所：筆者撮影

(3) 滋賀県東近江市

■地域の概要

- ・面積：388.58k m²
- ・人口：117,178 人（2012 年 5 月 1 日現在）
- ・2005 年 2 月 11 日に 1 市 4 町（八日市市、神崎郡永源寺町・五個荘町、愛知郡愛東町・湖東町）が合併。2006 年 1 月 1 日には神崎郡能登川町、蒲生郡蒲生町を編入。

■地域公共交通の課題

合併計画において、「公共交通ネットワークの充実」がまちづくりの基本的な方向の主要施策のひとつとされた。そこでは、公共交通の空白地のない町を目指すことを基本方針とし、新市におけるサービスの水準の均等化（車体のデザイン、料金の 200 円均一など）が目指された。

■地域公共交通の概要

運行方式は、ちょこっとバス（8 路線）、ちょこっとタクシー（13 路線および 6 エリア（蒲生地区）、愛荘町との共同運航のコミュニティバス（角能線）の 3 形態からなる。

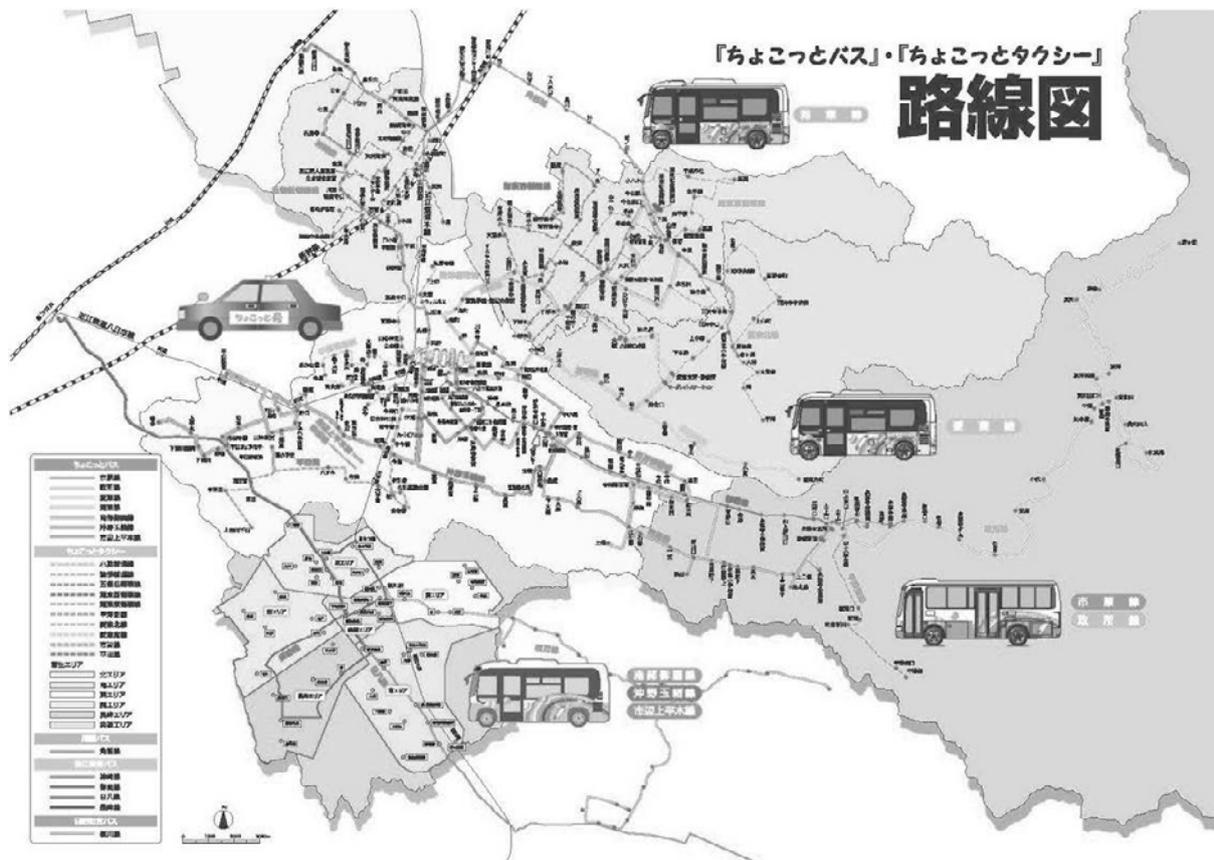
利用者の料金は 200 円均一で、タクシー会社とはメーター料金から利用者負担を差し引いた金額を市が負担するという契約がなされている。また「ちょこっとバス」を委託している会社（湖国バス）、「ちょこっとタクシー」を委託している会社（近江タクシー）、路線バスの会社（近江鉄道バス）がすべて同じグループ（近江鉄道グループ）であるため交通事業者との調整（e.g. 路線、バス停など）については特に大きな問題はないとのことである。

課題としては、乗客数の伸び悩み（利用者の固定化）があげられる。



出所：東近江市資料

図表 18 ちょこっとバス、ちょこっとタクシー路線図



出所：東近江市資料

■2 度のコミュニティバス再編

東近江市では、合併直後の 2007 年と 2010 年の 2 度にわたりコミュニティバスの再編が実施されている。

2007 年度の第一次再編計画は、合併建設計画における主要施策のひとつとして掲げられた「公共交通ネットワークの充実」に基づいてなされたものである。具体的には、①公共交通空白地のないまち（公共交通空白地の解消を目指した路線の補完、サービスの水準の均等化（車体デザイン・料金 200 円への統一）、乗車率の低かったバス路線のデマンド型乗合タクシーへの切替え）、②環境にやさしいまち、③バス交通を活かすまちが基本方針として掲げられた。

それに対し 2010 年度の第二次再編計画は、乗車率の伸び悩み、県の補助金の削減（1/2 から 1/3）、市長の交代をふまえ地域公共交通政策が変更されたものである。具体的には、①需要に見合った効率的な運行計画（デマンド型乗合タクシーの導入拡大）、②交通関係者の連携（地元の交通事業者である近江鉄道、近江鉄道バスとの共存共栄）、③マイバス意識の醸成（地域ぐるみで公共交通を守り育てるという意識）が掲げられている。

(4) 大分県大分市

■地域の概要

- ・面積：501.28 km²（東西 50.8km、南北 24.4km、九州でも有数の広域な面積）
- ・人口：476,723 人（2013 年 3 月末現在）
- ・2005 年 1 月 1 日に北海部郡佐賀関町、大分郡野津原町を編入。

■地域公共交通の課題

地域公共交通の課題としては、鉄道網、道路網ともに東西方向には整備されているが南北方向の連携が弱いことがあげられる。また合併以前より交通不便地域の問題は存在している。

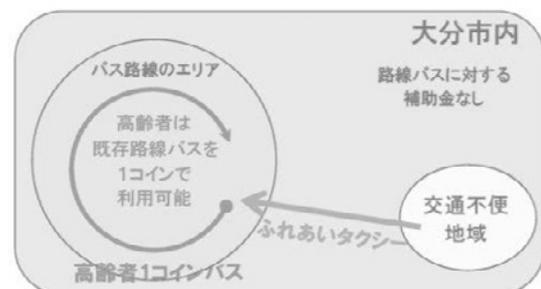
■地域公共交通に関する取り組み①：ふれあいタクシー運行事業（2004.6～2012.3）

2004 年より「高齢者ワンコインバス事業」が開始された。市内在住の 70 歳以上の高齢者が、市内路線バスに 1 乗車につき利用者負担額 100 円で乗車できるというものである（市内のバス路線の 70 歳以上約 7 万 2,000 人の対象者のうち 75%が登録）。

また同時に、コミュニティ交通事業として「ふれあいタクシー運行事業」が開始された。これは交通不便地域と民間バス路線をつなぐもので、前述の高齢者ワンコインバス事業を補完するものである（図表 19）。

最寄りのバス停から 1.5km 以上離れている地域で、1 路線 1 回の運行に 2 名以上の利用が認められ、年間を通じて定期的な利用が確実に見込める地域を対象となる。利用料金は 1 回 200 円で、片道 1 回の乗車につき登録者 2 名以上の予約があった場合に運行される。

図表 19 大分市の地域公共交通政策



出所：国土交通省資料

■地域公共交通に関する取り組み②：新コミュニティ交通実証実験事業（2010.10～2012.3）

野津原、判田、竹中の 3 つの地区において、新コミュニティ交通の実証実験運行を行い、交通不便地域での新たな公共交通のあり方が検討された。具体的にはまずそれぞれの地区において、アンケート調査や意見交換会が実施された。特に合併した野津原地区では、緊急雇用法を使い、全世界帯を対象としたアンケートが実施された。

住民の要望（増便（土日を含む毎日運行、夜間運行）、スクールバスの混乗、交通拠点・生活拠点への乗り入れ等）を極力取り入れた運行を実施したうえで、期間中の利用状況を把握・検証された。ただし予約制（2人以上）と事前登録制は要望があっても外さなかった。しかしながら結果的には増便による大きな効果はみられず、真の利用者（移動手段のない高齢者）の行動パターン（生活のリズム）は簡単には変わらないことが明らかになった。

また意見交換会や説明会を当該地域において公民館単位で実施し、この事業の啓発を含め住民と密にコミュニケーションがはかられた（2010年度、2011年度において、7地区、27会場で計85回、1024人が参加）。利用者、非利用者に関わらず地域の住民が参加したものの、実際のヘビーユーザーは公民館までの移動手段すらないためあまり参加しなかった。

これらのことから、どのように「住民の声」を掬い取り、どこまで反映させるのかが課題が次のふれあい交通運行事業へと引き継がれることとなった。

■地域公共交通に関する取り組み③：ふれあい交通運行事業（2012.4～）

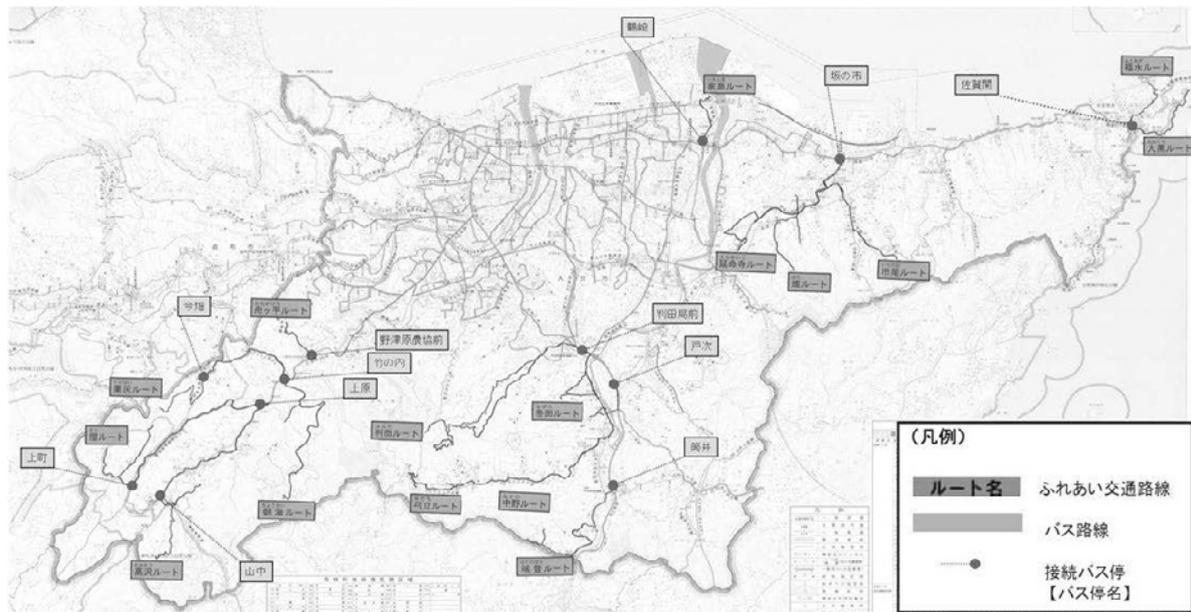
このふれあい交通運行事業では、これまでの事業をもとに16ルート、各最大週6便まで運行されている（図20）。

運行計画およびその見直しについては、定期的に利用している利用者（ヘビーユーザー）を中心に約8名で構成される地域検討会において検討される。この地域検討会のメンバーは、事前登録制の活用し、ルート、地域ごとに利用回数の多い人を選んで自治委員に声をかけてもらい、必要があればタクシーで送迎して参加してもらっている。これにより声の大きい人の声ではなく、真の利用者の声を拾うことができている。

さらに毎月の稼働率が3ヶ月連続して30%以下の場合はルートを休止し、休止後、最低2年間はルートの復活を行わないという休止に関するルールも追加している。

また「ふれあい交通運行事業実施要綱」により、運行を実施している対象地域において定期的に利用者との意見交換を行い、当該利用者との協働により事業をすすめていくことを定めることで、事業の継続性が担保されている。

図表 20 ふれあい交通運行路線図 (平成 24 年 12 月現在)



出所：大分市資料

(5) 愛媛県松山市

■地域の概要

- ・面積：429.06 km²
- ・人口：516,769 人（2013 年 2 月 1 日現在）

■地域公共交通の課題

地域における移動手段の変化をふまえ、自動車依存の社会構造を見直し都市の特性に合った交通の対策を行うことがあげられている。具体的には、「コンパクトで質の高い集約型都市づくりを目指す」という都市政策のシナリオにあわせ、自動車中心の交通体系から公共交通が利用しやすい交通体系を目指すという方向性が示されている。

■公共交通活性化に向けた取り組み

公共交通活性化に向けた取り組みは、ハード対策（施設整備）とソフト対策（モビリティマネジメント）からなる。いずれの取り組みも地域の交通事業者である伊予鉄道との協働のもとすすめられている。

こうした行政と交通事業者の協働による利用促進策展開の結果、公共交通（鉄道、バス）輸送人員は、減少から若干ではあるが増加傾向に転じている。

① ハード対策（施設整備）

- ・松山市オムニバスタウン計画

交通事業者（伊予鉄道）と行政が連携して利用促進のための事業（バス位置情報システム、低公害バス、屋根つきバス停の導入など）が実施。

- ・電車・バス共通 IC カードの導入（e.g. IC カード機能付きの松山市職員証）
- ・鉄道・路面電車の計画
- ・交通結節機能の強化

② ソフト対策（モビリティマネジメント）

- ・小学生を対象とした環境体験学習

将来の世代の交通行動の変容を目指した取り組み。小学生を対象に総合学習の時間を活用し、環境学習、乗り方教室などを実施し、公共交通への理解・関心の向上を図る。

- ・利用促進イベント

現在の世代の交通行動の変容を目指した取り組み。住民参加型のシンポジウムを開催するなど、公共交通を利用するライフスタイルを考える機会を創出し、公共交通への理解・関心の向上を図る。

- ・地域公共交通ワークショップ（路線バスの再編）

■地域公共交通ワークショップ

松山市の地域公共交通政策に住民参加の取り組みとして特徴的なのが、この地域公共交通ワークショップという取り組みである。

交通事業者からサービス切り下げ（中山間地域の3路線5地区が対象）の打診がなされたこときっかけに、そのまま切り下げを行うのではなく、「これまでのバスサービスは住民のニーズに合っていたのか、利用者である地域住民の声を聞くべきではないか」と考え、地域の「生活の足」を考える機会として、関係者（地域住民、交通事業者、行政）が参加するワークショップが企画された。

まず初年度（21年度）には利用者アンケート（顕在需要の把握）、住民アンケート（潜在需要の把握）を実施し、22～23年度にはそれぞれの地区において計5回のワークショップが開催された。ワークショップでは、現状認識から始まり、課題の抽出、課題の具体化、最後には実際の再編案の提示まで行われた。そこで最終的にだされた再編案をふまえ、24年度から再編路線の運行が開始されている。

エリアを細分化したうえで、市の交通政策担当者が何度も地域に入り込み、住民との緊密なコミュニケーションをとることが可能となっている。また3年という長い時間をかけることができたのは、交通事業者の協力があってこそことであるといえる。

図表 21 地域公共交通ワークショップ



出所：『まつやま公共交通かわら版 立岩地区』

4. 佐賀地域経済研究会行政部会

- ・日時 平成 25 年 1 月 18 日
- ・場所 佐賀大学経済学部第一会議室

■概要

地域公共交通問題は比較的新しい問題であり、また今後あらゆる地域において顕在化、深刻化が予想される問題でもある。そして地域ごとの特殊性はあるものの、それぞれの自治体が直面している課題には共通したもしくは類似の課題も存在すると思われる。そこで佐賀県県内自治体の地域公共交通政策担当者に集まっていただき、解決方法の模索や情報の共有化に寄与しうるような場を設けることができないかと考え、佐賀地域研究会の行政部会として地域公共交通問題をテーマにした研究会を開催した。当日は、県内 9 市の地域公共交通政策担当者（神埼市についても事前アンケートは回答いただいた）にご出席いただき、活発な議論、意見交換が展開された。当日の議論の概要については以下に示す。

■議事録

地域公共交通の運行方式について

- ・合併以前の福祉バスから定着していたため基本的には定時定路線運行により運行。ただし一部地域（エリアが広く、人口密度が低い地域）においてデマンド方式での運行を行ったが、利用方法の煩わしさ（例：事前登録等の必要性）などから高齢者の利用が定着せず、現在は定時定路線運行に切り替えて運行（1 便当たりの乗客数は増加）。平成 20 年の『公共交通活性化総合プログラム』においても「市町村運営の自家用有償運送が効果的」との提言を受け、市所有車両（マイクロバス、ハイエース）での定時定路線運行を実施。
- ・当初はデマンド方式の導入も検討したが、高齢者の使いやすさから普通の定時定路線を選択。乗り込み調査などを行うと、病院の終わる時間にあっていないなどの声もあり、すべてのニーズを満たしているとはいえないが、住民の側がダイヤにあわせて生活をしてもらっている状況も明らかになっている。
- ・一部の中山間地域において定時定路線の循環バスからデマンドタクシーへの見直しを実施。見直しにあっては、各種団体の代表者約 20 名からなる協議会を立ち上げて検討し、最終的にはデマンド方式を選択。全体の運行経費は下がる見通し。この協議会は運行開始後も運営を続けていき、今後発

生ずる課題についてもこの協議会で話し合いをしながら改善をはかる予定。利用促進に関する呼びかけにも活用したい。

- ・スクールバスの空き時間を利用したコミュニティバス。高齢者の通院や温泉施設利用促進に活用。以前に路線バスが走っていた地区で、バス停の設定については地区長や住民と検討。

バス停およびルートの設定について

- ・利便性の向上の観点から、個人病院やスーパー等の商業施設へのバスの乗り入れ（バス停の設置）を提案したが、利用客の減少を懸念する地元交通事業者との折り合いがつかないという問題や商業施設間の平等性が保てなくなることから、現在はそうした施設を避けたような形でしか停留所が設けられていない。またフリー乗降区間の設定についても検討したが、山間部など一部の区間においてのみでしか実現できていない。
- ・ショッピングセンターや病院などへの乗り入れについては、現時点では特に問題なく行っている。
- ・既存のバス路線と並行して運行している区間については、バスを優先させるというルールにしている（デマンドタクシーが使えないエリアやフリー乗降ができないエリアなどを設定）。
- ・停留所の設置場所については、地元住民、商業施設との話し合いにより設定したが特に問題はなし。
- ・開始当初は民間のバスの路線を避けて路線を設定したが、住民の方の利便性は下がってしまうということで、見直しに際し、民間の交通事業者に協議を申し入れ、路線の乗り入れを了承してもらった。また所要時間よりも乗換の少なさを求める声が多かったので循環路線を採用している。

認知向上、利用促進のための取り組みについて

- ・バスをラッピングすることでバスが走っていることを広く周知すること、市報に単にバスの路線図や運行時刻を載せるのではなく、実際の利用者の声（どれぐらい利用しているのかや、「どこをこうすればいいんじゃないか」といった評価）を載せるなどしている。
- ・バスのなかで音楽や漫談などを流し、居心地のいい空間をつくる工夫を行っている。

ニーズ把握のための取り組みについて

- ・乗り込み調査を行い利用者や運転手に対する聞き取りによる利用者ニーズの把握に努めている。その一方で潜在的なニーズの把握はなかなかすすんでいない。

- ・市民に対して公共交通に関するアンケートを実施。要望は多岐にわたっており、どのように活かせばいいかは簡単ではない。
- ・全世帯アンケートを実施。現在利用していない人からの意見は、高齢化社会の進展をふまえ先々の備えとしてあった方がいいという意見と、利用率の低さから税金の無駄遣いではないかという意見に二分。
- ・民生委員の協力を得て、全高齢者を対象としたアンケートを実施予定。
- ・協議会を設置し、地域住民と一緒にすすめていくということを大きな方針としているが、どうしても住民からの要望が出てくるため、行政対住民という対立構造ができ建設的な議論とならないことが考えられたので、中立的な第三者である大学の研究者にファシリテーターという形で入ってもらい、円滑にすすめることができた。今後、見直しを検討しているエリアについても同じような取り組み方ですすめていきたい。
- ・地域公共交通会議や活性化協議会には住民代表の方が入っているが、バスの実際の利用者はまだ入れるには至っていない。実際の利用者を入れていってはどうかという点を現在検討中。
- ・地域公共交通会議は、各種団体の代表であるためまだ若い方が多く、会議の際には必ず自家用車で来ているという状況（実際の利用者ではない）。しかしながら、実際の利用者を会議に呼ぶことは難しいのではないかと考える（開催時間の問題や足の問題）。

地域公共交通において行政が果たすべき役割について

- ・最低限の移動手段は、公の地域行政が確保すべき（住民が移動するにあたりどこにも行けない、といった状況をつくるべきではない）。ただ移動に関する要望すべてに応える必要はない。あまりにも行政が主体になりすぎると、自分たちの問題と思ってもらえないのではないかと。基準を設定して、設定した基準を下回った場合、減らす、ないしなくす、そういうふうな考え方もありえるのではないかと。
- ・通勤通学、買い物、通院の機会が確保されることが行政の役割。
- ・現状すべての交通空白地に対応できているわけではなく、すべて行政が面倒みていくわけにはいかず、ある一定の線引きは必要だろうがとても難しい問題。財政的な問題を考えても、バス路線維持していくためにはある一定のルール化も必要であり、また行政だけですべてを面倒みるというのは難しく地域住民の負担なくして維持はできないのではないかと。ただ地域によって差が出てくるといけないので問題は簡単ではない。

- ・一便当たり利用者の目標のようなものを想定し、コースや便数の設定を行っている。地元での説明に際しても、市の目標を示し理解を求めている。
- ・住民の生活の交通手段を確保するのが、自治体の役割と認識。ただ財政上の制約もあるので、必要最小限、提供すべきところに必要な経費を使って、地域公共交通を維持していけばいいのではないかと考える。
- ・行政が提供すべき範囲について示すことは難しい。住民の意向を聞いて路線を設定しても実際の利用者がほとんどいなかった経験もある。現状は、現在のバス路線の状況を把握しながら、必要な分は増やす、必要でないところは減らすという形で、対応をしているところ。
- ・利用者数は少ないが、乗っている人がいる以上市としては必要であると考え。ただ利用者が少ないから、便数を減らしたりとか、運行曜日を減らしたりすると、さらに利用者が減少するという悪循環となる場合も。そうした変更を行う際には、住民と十分コミュニケーションをとりながらすすめていくことが重要。利用者増加のため協議会のメンバーであるバス事業者、タクシー事業者、商工会議所とも協力しながら良い形を模索したい。
- ・過度な公共交通サービスは際限がない。既存の交通事業者に影響を与えないことが大前提。高齢者による通院や買い物といった日常の最低限の利用についてはある程度交通事業者任せ、そういった方を移動させるような仕掛けを行政は考えていかないといけないのではないか。
- ・地域公共交通の自治体が果たす役割は、基本的には交通空白地域への交通手段の確保。現在、そうしたエリアを、何か所か設定し取り組みをすすめているというような状況。

図表 21 佐賀県内自治体の地域公共交通の概要

	佐賀市		唐津市	鳥栖市	多久市	伊万里市
名称	三瀬コミュニティバス	松梅地区循環バス	相知巡回線	鳥栖市ミニバス	ふれあいバス	いまりんバス 市街地線
道路運送法の区分	該当なし	第4条に基づく運送	第2条に基づく運送	第3条第1号イの一般乗合旅客自動車運送事業	第78条に基づく市町村運営有償運送(交通空白輸送)	第4条に基づく
運行方式	バス(定時定路線)	バス(定時定路線)	スクールバスの空き時間を活用した旧相知庁内巡回型バス(定時定路線)	乗合タクシー(定時定期路線)	バス(定時定路線)	バス(定時定路線)
主な停留所	保健センター、支所、小学校、地区公民館等	市立病院、小学校、各集落	各地区の公民館など集落の中心部や入口、駅、温泉施設	駅、病院、老人福祉センター、ショッピングセンター、公民館など	JR多久駅、市役所、市立病院、ショッピングセンターほか	駅、病院、スーパー、市役所、市民センター、市民会館等
運賃	無料	対キロ区間運賃(初乗り160円)	200円	一律200円(※割引回数券あり)	200円均一 ※小児半額、障害者等割引制度有	100円均一 (小学生以下50円)
運行方法	西ルートは市職員運転 東ルートは社会福祉協議会へ委託	昭和自動車へ委託	市内バス事業者(昭和バス)に運行を依頼し欠損補助を行っている	市内タクシー事業者へ委託	市内タクシー事業者(昭和タクシー)へ委託	市内バス事業者(西肥バス)
車体の所有者	佐賀市(22人乗りバス1台、10人乗りワゴン車1台)	昭和自動車(50人乗りバス1台)	昭和バス(29名超のバス車両2台)	受託事業者(10人乗り(乗客定員9人))	多久市(29人乗:マイクロバス1台、10人乗:ワゴン2台)	伊万里市 29人:マイクロバス
運行日	月～金(祝日、年末年始除く)	毎日	月～土(祝日、年末年始除く)	・鳥栖地区、旭地区:月、水、金曜日 ・田代地区、基里地区:火、木、土曜日	日曜、元日を除き毎日運行	年中無休
運行時間帯	8:40～17:15	7:10～17:07	8時19分～17時39分	9時～16時台	7時05分～17時48分	7:30～18:40
運行回数	西ルート5回、東ルート5回	1路線を平日5回、土日祝及び小学校休校日3回	4系統で計18便/日(月～金)、17便/日(土)	7便/日	3路線を5～6回/日	10回/日
利用者数	10,696人	5,623人	17,087人/年(H23年度)	約10,200人/年(H23年度)	26,217人/年(H23年度)	60,359人/年(H23年度)

	伊万里市		武雄市			
名称	いまりんバス 地域線	いまりんバス 市街地線	武雄市内路線バス(地方バス路線・生活交通路線・廃止代替路線)	武雄市循環バス	武雄市乗合タクシー	みんなのバス
道路運送法の区分	第4条に基づく	第4条に基づく	道路法第4条に基づく「路線定期運行」	道路法第4条に基づく「路線定期運行」	道路法第4条に基づく「路線定期運行」	無償運行
運行方式	バス(定時定路線)	バス(定時定路線)	バス(定時定路線)	バス(定時定路線)	乗合タクシー(予約制 定時定路線)	コミュニティバス(定時定路線)
主な停留所	駅、病院、スーパー、公民館等	駅、病院、スーパー、市役所、公民館、市民センター、市民会館等	武雄温泉駅、三間坂駅、武雄市役所、病院周辺、学校前等	武雄温泉駅、総合庁舎前、新武雄病院、武雄市役所、図書館・歴史資料館等	臼の川内、大野、宮野宿、船の原、狩立橋	駅、地元スーパー、病院、地区の公民館等
運賃	100円均一 (小学生以下50円)	100円均一 (小学生以下50円)	従量制(距離程)	200円均一	200円均一	無料
運行方法	市内バス事業者(西肥バス)	市内バス事業者(西肥バス)	バス事業者	バス事業者	市内タクシー事業者	市
車体の所有者	西肥バス 26人:小型バス	伊万里市 13人乗り	バス事業者	バス事業者	市内タクシー事業者	市
運行日	①月・木曜日 ②火・金曜日 ③水・土曜日 祝日、年末年始運休	①月・木曜日 ②火・金曜日 ③水・土曜日 祝日、年末年始運休	毎日	月～土(祝祭日・1/1～1/3を除く)	月～土(祝祭日は除く)	月～土
運行時間帯	①7:40～13:13 ②8:00～14:43 ③8:30～11:26	①9:00～15:52 ②9:00～15:50 ③9:00～16:02	6時10分～20時30分	6時39分～19時00分	8時02分～17時10分	8時00分～18時00分
運行回数	1～2回/日	4回/日	17路線を4～15回/日	2路線を6・10回	3路線を3回/日	11路線を4～8回/日
利用者数	4,057人/年 (H23年度)	998人/7～8月 H24.7.2運行開始	335,004人(H23年度)	13,055人/年(H23年度)	1,976人	14,779人/年(H23年度)

名称	鹿島市		小城市			
	市内循環バス	高津原のりあいタクシー	小城市巡回バス	三日月巡回バス	牛津町巡回バス	広域循環バス
道路運送法の区分	第4条に基づく運送	第4条に基づく運送	第78条に基づく市町村運営 自家用有償運送(交通空白地輸送)	第78条に基づく市町村運営 自家用有償運送(交通空白地輸送)	第78条に基づく市町村運営 自家用有償運送(交通空白地輸送)	第78条に基づく市町村運営 自家用有償運送(交通空白地輸送)
運行方式	バス(定時定路線)	乗合タクシー(定時定路線)	バス(定時定路線)	バス(定時定路線)	バス(定時定路線)	バス(定時定路線)
主な停留所	バスセンター、市内病院(織田、納富、高木眼科、別府整形外科)、市役所、市内店舗(ピオ、ララベル)	鹿島駅、市内病院(織田、高木眼科、別府整形外科)、市内店舗(モリナガ)	各町の保健福祉センターを 発着地とし、近隣の主要施設、地区の公民館等	各町の保健福祉センターを 発着地とし、近隣の主要施設、地区の公民館等	各町の保健福祉センターを 発着地とし、近隣の主要施設、地区の公民館等	主要な公共施設及び商業施設
運賃	大人:200円 小学生~高校生:100円 未就学児:無料 ※回数券	大人:300円 小学生~高校生:100円 未就学児:無料 ※回数券	200円均一 ※割引制度あり	200円均一 ※割引制度あり	200円均一 ※割引制度あり	200円均一 ※割引制度あり
運行方法	祐徳バス㈱へ委託	㈱再耕庵タクシーへ委託	市内タクシー事業者(小城市タクシー)に委託	市内タクシー事業者(牛津タクシー)に委託	市内タクシー事業者(橋間自動車)に委託	市内タクシー事業者(牛津タクシー)に委託
車体の所有者	29人乗りマイクロ	10人乗りジャンボタクシー	小城市(28人乗り)	小城市(23人乗り)	小城市(10人乗り)	小城市(28人乗り)
運行日	月~土 休日・祝日、12/31~1/3	火・木・土 休日・祝日、8/13~8/15、 12/31~1/3	月~金(土日祝日、年末年始除く)	月~金(土日祝日、年末年始除く)	月~金(土日祝日、年末年始除く)	月~金(土日祝日、年末年始除く)
運行時間帯	8時~16時36分	高校線:7:55~8:03 高津原線:8:15~13:28	8:30~17:04	8:40~16:47	8:30~17:44	9:20~16:51
運行回数	6回/日	高校線:1回/日 高津原線:5回/日	3路線を2~3回/日	2路線を3回/日	3路線を3回/日	2路線を2回/日
利用者数	1,657人	709人	10,126人/年(H23年度)	2,131人/年(H23年度)	4,204人/年(H23年度)	1,640人/年(H23年度)

名称	小城市		嬉野市	神崎市
	小城市やまびこタクシー	戸刈町乗合タクシー	嬉野市乗合タクシー	神崎市巡回バス
道路運送法の区分	第4条に基づく運送(乗合事業)	第5条に基づく運送(乗合事業)	第4条に基づく運送	道路運送法第4条に基づく「路線定期運行」
運行方式	乗合タクシー(路線不定期によるデマンド)	乗合タクシー(定時定路線)	乗合タクシー(定時定路線)	バス(定時定路線)
主な停留所	小城市の中山間地区の公民館、市民病院、保健福祉センター	戸刈町南部の公民館、市役所、牛津駅	嬉野医療センター、嬉野市体育館、地区の公民館等	地区公民館、公共施設、病院、金融機関
運賃	200円均一 ※割引制度等は無し	200円均一 ※割引制度等は無し	300円~500円(春日線)、 300円~400円(大野原線) ※乗車区間により変動	大人200円 小人100円
運行方法	市内タクシー事業者(小城市タクシー)に委託	市内タクシー事業者(橋間自動車)に委託	市内タクシー事業者(温泉タクシー)へ委託	市内タクシー事業者((有)神崎タクシーへ委託)
車体の所有者	小城市タクシー(予約の状況に応じて使用車両を変更)	橋間自動車(ジャンボタクシー)	温泉タクシー(10人乗:ジャンボタクシー)	(有)神崎タクシー(10人乗:普通乗用)
運行日	月、木曜日(該当日が祝日等の場合はその前後に運行)※年末年始及び予約無しの日は運休	月・水・金曜(該当日が祝日等の場合は運休)※年末年始は運休	月~金(祝日、お盆、年末年始除く)	月~土
運行時間帯	9:00~13:15	8:20~12:55	7:25~16:28(春日線) 7:35~17:43(大野原線)	6時50分~19時17分
運行回数	予約に応じて最大2便/日	1路線を2便/日	月・水・金 4便/日 火・木(2便/日)(春日線、大野原線)	2路線を隔日6回~7回/日
利用者数	220人(H23年12月~H24年3月)	276人(H24年4月~8月)	春日線 1,887人/年(H23) 大野原線1,178人/年(H23)	5,229人/年(H23年度)

出所：佐賀地域経済研究会行政部会事前アンケートをもとに作成

5. 小城市公共交通学生調査報告

- ・日時 平成 25 年 1 月 18 日
- ・場所 小城市役所および小城市内
- ・参加者 小城市企画課企画振興係 3 名、佐賀大学戸田ゼミ学生（2 年生）11 名、戸田順一郎

■概要

佐賀大学戸田ゼミ学生（2 年生）が小城市役所を訪問し、小城市の公共交通の概要や現状についての説明を受けたうえで、実際のバス、待合所、時刻表等について見学した。その後グループに分かれワークショップを実施し、改善点や利用促進策等について検討した。

■当日のスケジュール

- 10：00～11：00 小城市の公共交通の現状についての講義
- 11：00～12：00 昼食
- 12：00～12：15 移動 市役所→桜楽館（小城保健福祉センター）
- 12：15～12：30 バス待合所等の調査
- 12：30～13：17 小城町巡回バス晴田線へ乗車し、車内・沿線の調査
- 13：30～13：45 移動 桜楽館→アイル（牛津保健福祉センター）
- 13：45～14：00 バス待合所等の調査
- 14：00～14：51 広域循環バス広域線へ乗車し、車内・沿線の調査
- 15：00～15：15 移動 アイル→市役所
- 15：15～16：15 2 グループに分かれてのワークショップおよび発表会
- 16：15～16：30 講評

■記入用紙（調査項目）

No	項目	小項目	判定	良いところ	改善したいところ
1	運行情報について	停留所	A B C		
		時刻表	A B C		
		その他	—		
2	バス車両、車内について	小 城 町 巡 回バス	A B C		
		広 域 循 環 バス	A B C		
3	バス待合所について	桜楽館	A B C		
		アイル	A B C		
4	自由意見		—	(自由意見を記入)	
5	全体評価		A B C	(その理由を記入)	
6	バスの利用促進策について		—	(バスの利用促進策への意見を記入)	



No	項目	小項目	判定	良いところ	改善したいところ
1	運行情報について	停留所	A B C	デザインがいい。	小さくて、見分けにくい。
		時刻表	A B C	地図があるので、分かりやすい。ゆりかごがなじみやすい。	文字が小さくて見にくい。柱でかかれていたり、横書きにしただけから新しい戸外にある。
		その他	-		危険道がある。
2	バス車両、車内について	小坂町 巡回バス	A B C	コミュニケーションがとれる場になっている。スナップが本できた。運転士さんがいい。	車内アナウンスがない。つり革、椅子が古い。学生が気軽に乗りにくい。
		広域 循環バス	A B C	路線図がバスの中にある。巡回バスより、ゆりかごにした。	スナップが広く乗降しにくい。巡回バスとの違いがよくわからない。
3	バス待合所について	桜葉館	A B C	仮設の中まである。	仮設なのに、とてもいい施設なのに利用者が少ない。
		アイル	A B C	話ができる憩いの場がある。	
4	自由意見		-	(自由意見を記入) 休みの日は、とても便利だが、新しく作らなければ不便である。	
			-	(その理由を記入) 乗っている人がほとんどが定期で、初めて来た人や訪客者が少ないから。	
5	全体評価		A B C	(バスの利用促進への意見を記入) 若者や高齢者に乗ってもらうには、乗降しやすさを重視し、乗降の苦痛を軽減する必要がある。	
6	バスの利用促進策について		-		

甲斐木下 白土 池田 山口

No	項目	小項目	判定	良いところ	改善したいところ
1	運行情報について	停留所	A B C	利用者の多い停留所がわかりやすい。	乗降が早く分らない。乗降の順番がわからない。
		時刻表	A B C	色分けがわかりやすい。	文字が小さい。見にくい。時刻表はわかりやすい。
		その他	-		
2	バス車両、車内について	小坂町 巡回バス	A B C	高齢者や子どもにやさしい。乗降がしやすい。	車内アナウンスがなかった。利用者の多い停留所は、乗降が早い。
		広域 循環バス	A B C	乗降の順番がわかりやすい。	スナップが広く、乗降が早い。
3	バス待合所について	桜葉館	A B C	利用者の多い待合所がある。	利用者の多い待合所がある。
		アイル	A B C	人の多い待合所がある。	利用者の多い待合所がある。
4	自由意見		-	(自由意見を記入) 乗降がしやすい。乗降の順番がわかりやすい。	
			-	(その理由を記入) 乗降がしやすい。乗降の順番がわかりやすい。	
5	全体評価		A B C	(バスの利用促進への意見を記入) 乗降がしやすい。乗降の順番がわかりやすい。	
6	バスの利用促進策について		-		

尾木 原 川崎 池田 山口

【参考文献】

- 秋山哲男「都市を中心とした福祉有償運送」『運輸と経済』69(9)、2009年。
- 秋山哲男・吉田樹編『生活支援の地域公共交通』学芸出版社、2009年。
- 新子眞佐夫「京丹後市の公共交通施策にみる路線バス事業への行政の関与」『政策科学』18(1)、2010年。
- 新子眞佐夫「今日の公共交通における行政体と住民の関係」『政策科学』19(2)、2012年。
- 猪井博登・新田保次「住民が主体となったコミュニティバスの運行に関する研究—津名町長沢地区の事例をもとに—」『土木計画学研究概要集』29、2004年。
- 井本正人「日本の過疎バスと移動のナショナルミニマムの地域的保障」『立命館経営学』47(4)、2008年。
- 大井尚司『公共交通における規制緩和政策と公共セクターの役割の再評価に関する研究—乗合バスの規制緩和とその影響について—』運輸政策研究所、2010年。
- 太田和博「地域交通政策の意思決定における住民参画の意義と課題」『運輸と経済』69(12)、2009年。
- 加藤博和「地方分権時代の地域公共交通政策—地域づくりにつながる計画・戦略を」『都市問題』100(10)、2009年。
- 加藤博和「日本における地域公共交通確保維持改善制度の変遷と今後の活用策に関する考察」『土木計画学研究講演集』44、2011a年。
- 加藤博和「日本における住民主導による地域公共交通確保の取り組み」『運輸と経済』71(7)、2011b年。
- 喜多秀行「過疎地域における生活交通の確保に関する課題と展望」『運輸と経済』67(3)、2007年。
- 喜多秀行「高齢社会と地域公共交通計画」『運輸と経済』69(9)、2009年。
- 喜多秀行「社会資本としての地域公共交通」『運輸政策研究』記念号、2011年。
- 国際交通安全学会『地域公共交通と連携した包括的な生活保障のしくみづくりに関する研究報告書』国際交通安全学会、2011年。
- 国際交通安全学会『地域社会が保障すべき生活交通のサービス水準に関する研究報告書』国際交通安全学会、2007年。
- 国土交通省自動車交通局旅客課『コミュニティバス等地域住民協働型輸送サービス検討小委員会報告書』2006年。
- 国土交通省都市・地域整備局都市計画課都市交通調査室『平成17年全国都市交通特性調査集計結果』

2008年。

鈴木文彦「持続可能な生活交通へ コミュニティバスのこれから」『都市問題』100(10)、2009年。

鈴木文彦『日本のバスー100余年のあゆみとこれから』成美堂出版、2013年。

須田昌弥「地方鉄道における『住民参画』と合意形成への課題」『運輸と経済』69(12)、2009年。

高橋愛典「『平成の大合併』後のバス交通政策ー京丹後市の事例」(所収 青木亮『地方分権化の進展
にともなう地域交通への公的関与のあり方』日本交通政策研究会、2009年)。

高山純一「過疎地域におけるバス交通再編の合意形成と住民参加ー能登地域における事例を参考としてー」『運輸と経済』69(9)、2009年。

田中健作「広島県北広島町のデマンド型交通における交通サービスの供給方式と運営関係者の組織化
過程：ホープタクシー大朝を中心に」『季刊地理学』63(2)、2011年。

田中耕市「中山間地域における公共交通の課題と展望」『経済地理学年報』55(1)、2009年。

谷内久美子・猪井博登・新田保次「個人と地域の特性から見た住民のバス事業への参加意識の要因分
析」『都市計画論文集』44(3)、2009年。

谷内久美子・猪井博登・新田保次「住民主体型バスサービスの事業化プロセスに関する事例比較分析」
『交通科学』41(1)、2010年。

谷本圭志・牧修平「地方における公共交通のサービス供給基準に関する研究」『運輸政策研究』11(4)、
2009年。

谷本圭志・宮崎耕輔・菊池武弘・喜多秀行・高山純一「公共交通不便地域におけるバスサービスの変
化と住民の反応」『運輸政策研究』9(4)、2007年。

谷本圭志・森山昌幸「公共交通サービスのミニマム水準の検討のための一考察ー生活環境への認知的
な適応に着目した導出手法ー」『運輸政策研究』12(1)、2009年。

中部地域公共交通研究会編著『成功するコミュニティバス：みんなで創り、守り、育てる地域公共交
通』学芸出版社、2009年。

塚口博司・平野裕也・古市英士「コミュニティバスの路線計画と評価に関する研究ー八日市市『ちょ
こっとバス』を事例として」『交通科学』37(2)、2006年。

辻本勝久『交通基本法時代の地域交通政策と持続可能な発展ー過疎地域・地方小都市を中心に』白桃
書房、2011年。

寺田一薫編著『地方分権とバス交通：規制緩和後のバス市場』勁草書房、2005年。

中村昭宏「交通空白地における移動制約者の足の確保の必要性和自治体の役割」『運輸と経済』71(7)、

2011年。

日本バス協会編『日本のバス事業 2012年版』日本バス協会、2012年。

バス路線網改善プログラム策定調査検討会『よりよい地域公共交通ネットワークを形成するための提言書』2010年。

福田晴仁『ルーラル地域の公共交通—持続的維持方策の検討』白桃書房、2005年。

福本雅之・加藤博和「役割分担に着目した地域公共交通運営方式の分類と各方式の有効性検討」『土木計画学研究講演集』31、2005年。

福本雅之・加藤博和「地域公共交通への住民参画の促進方策に関する検討」『土木計画学研究講演集』45、2012年。

山崎基浩・伊豆原浩二「地域公共交通確保の検討プロセスにおける地方自治体および地域住民の役割—愛知県豊田市を事例として」『運輸と経済』69(12)、2009年。

吉田樹「生活支援の地域公共交通」(所収 秋山哲男・吉田樹編『生活支援の地域公共交通』学芸出版社、2009年)。

横山大輔・片岡正昭「コミュニティバスの導入プロセスと自治体間波及に関する考察—東京近郊の事例より—」『都市計画論文集』38(3)、2003年。

佐賀地域経済研究会 地域課題調査報告書 第4号

編集・発行 佐賀地域経済研究会

事務局 佐賀大学経済学部地域経済研究センター

〒840-8502 佐賀県佐賀市本庄町1

TEL0952-28-8474 FAX0952-28-8454

発行年 2013年(平成25年)3月

印刷 (株)昭和堂