

団体名	大竹市	所属	自治振興課	他団体等との連携	地域住民
連絡先	自治振興係 (0827)59-2142				

取組事例名	住民協働による地域公共交通の整備	取組期間	平成19年度～
--------------	------------------	-------------	---------

取組の概要 ～ 住民が主体となり、行政・事業者と協働でつくる地域公共交通

高齢化による交通弱者が増加する中、持続可能な地域公共交通の導入に向け、アンケート調査やワークショップ等を通じ、幅広く市民の意見を反映させた「大竹市地域公共交通総合連携計画（以下「総合連携計画」という。）」を策定した。

また、幹線バス（以下「こいこいバス」という。）の運行ルートやダイヤ、運賃などについて、公募委員等で構成する「幹線交通検討分科会（以下「分科会」という。）」を設置し、そこでの検討内容を踏まえた運行を平成21年10月から開始した。

幹線バス（こいこいバス）・・・本市の公共交通は、幹線交通と支線交通で整備することとしている。
平成21年10月から、幹線交通として「幹線バス」を運行しているが、公募により「幹線バス」の愛称を「こいこいバス」に決定し、平成23年5月から愛称を使用している。

取組の背景 ～ 高齢化による交通弱者の増加

平成20年当時、本市では廃止代替バスを2路線運行していたが、市民生活の実態と整合しているとは言えず、利用者数が減少傾向にあった。

将来にわたって住民誰もが安全に、また安心して住み続けることができるようにという視点からも、市内における廃止代替バス路線のサービス水準の低さは、特に高齢者等の交通弱者にとって大きな問題となっており、今後の高齢化の急速な進行を踏まえると、便利で使いやすい公共交通体系づくりは急務の課題であった。

取組のねらい ～ 持続可能な地域公共交通の導入

市民の移動を守る：将来にわたり、市民が快適かつ安心して外出・活動できる交通環境を整える。
住民自らが守り育てる：地域の交通は、住民が主体となり（行政・事業者と協働で）創り・守り・育てるという意識を高める。
まちづくりを支援：交通環境の整備を通じて、まちの活性化を支援する。

取組の具体的内容 ～ 地域公共交通を創り・守り・育てる

(1) 総合連携計画の策定

平成20年3月に市・県・国・警察の関係機関のほか、タクシー会社やタクシーの運転手、住民（支線交通の代表者含む。）、学識経験者で構成する「大竹市地域公共交通活性化協議会（以下「協議会」という。）」を設置した。

協議会では、総合連携計画を策定するにあたり、3,000世帯のアンケート調査や住民ワークショップ、商店街ワークショップ、廃止代替バス路線沿線の内陸部地区の方との意見交換会を実施するなど、幅広く住民の意見・ニーズを把握するよう努めた。

ワークショップは、公共交通の課題の抽出や、こいこいバスの運行ルートやサービス水準の妥当性の確認、こいこいバスの導入を契機とする駅前商店街の活性化の検討機運づくり等を目的として実施したものであるが、ワークショップを通じて、公共交通やまちづくりに対する意識向上のきっかけをつくり、市民と行政の協働によるまちづくりを推進する目的もあった。



(2) こいこいバス（幹線バス）のルート等の策定と運行

平成21年10月からこいこいバスを実証運行予定であったことから、ルートや運賃などの詳細を検討するために、老人クラブ連合会や自治会連合会女性部会から推薦された委員4名のほか、公募委員9名の合計13名で構成する「幹線交通検討分科会（以下「分科会」という。）」を平成21年5月に設置した。

分科会で運行ルートやバス停の位置、運賃、運行ダイヤなどをまとめて「幹線バス交通実証運行実施計画案」を作成して協議会に報告し、協議会の承認を受けて、平成21年10月26日からこいこいバスの実証運行を開始した。

取組を進めていく中での課題・題点 ～ 地域住民の意見の把握と利用促進

(1) 地域住民の意見について

ワークショップや意見交換会などでは、自分が住んでいる地区のことだけを考えてわがままを言う人や大きな声を出す人がいるが、自分が公共交通を利用するための意見ばかりではない。本当に公共交通を利用しようとしている人の意見を見極めることが重要である。

(2) 公共交通の利用について

公共交通は、まずは乗っていただき、便利だと実感していただかなければ利用者が増えない。しかし、自動車の運転ができる人は、現在の移動手段に満足している人が多く、公共交通を利用しようという意識が低い。マイカーに過度に依存した生活から、適度に賢く公共交通を活用する暮らしへ、ライフスタイルや意識の転換を図るモビリティ・マネジメントの観点も含めて利用を促進する必要がある。

創意工夫した点 ～ 譲り合いと住民を飽きさせない取り組み

(1) 地域住民の意見について

地域住民と公共交通を検討する際には、「自分中心のわがままは言わないでほしい。公共交通は、ある程度、譲り合いながら整備していくものである。公共交通を長く続けていくためには、全員が満足する100点満点の公共交通は整備できない。皆さんがある程度納得できる70点で整備するので、30点は我慢してほしい。」とお願いしている。

(2) 公共交通の利用について

こいこいバスが運行を開始する1年前(平成20年10月)から毎月欠かさず、市の広報紙に公共交通やモビリティ・マネジメントなどの関連情報を掲載し、市民への情報提供及び啓発を実施しており、現在も掲載を続けている。

また、より親しみと愛着を持ってバスを利用してもらうため、愛称(こいこいバス)やロゴマークの募集、周年イベントや無料キャンペーン等を実施している。

取組の成果(効果) ～ 満足度の向上と利用者の増加

(1) 満足度の高い公共交通

平成23年度から市が始めた「大竹市民の幸せ感に関するアンケート」では、順位は中位(15項目中8位)ながら、「目的地までの移動がしやすいまちだと思う」という設問に対する「はい」と答えた人の割合が平成23年度の48.1%から平成24年度は55.9%へ大幅に増加している。「はい」と答えた人の割合が増えた3項目の中では、1番の増加率である。

(2) こいこいバスの利用状況

こいこいバスの運行開始直後はなかなか利用者が増えなかったが、認知され、実際に利用されて便利だと感じる方が増えるにつれ、利用者数が伸び、収益率も改善されてきている。持続可能な公共交通にするため、運行経費の半分を運賃収入で賄うこととし、1便当たりの乗車人数を6人、収益率50%を目標にしていたが、それぞれ平成23年度、平成24年度に達成した。

平成21年度：23,547人/年、4,709人/月、4.69人/便、収益率38.24%(運賃収入のみ)

平成22年度：66,456人/年、5,538人/月、5.57人/便、収益率43.81%(運賃収入のみ)

平成23年度：74,812人/年、6,234人/月、6.13人/便、収益率47.93%(運賃収入のみ)

平成24年度：84,598人/年、7,049人/月、6.95人/便、収益率59.75%(運賃収入のみ)

※ 平成24年度から、協議会が購入した低床車両を運行業者に貸与して運行しているため、委託料が減額となり、収益率が大幅に改善された。

今後の展開 ～ こいこいバス以外の公共交通の整備

こいこいバスは順調に利用者数が推移しているため、分科会と連携して利用状況等を検証し、必要があれば改善を行う。

幹線交通以外の公共交通(支線交通(乗合タクシー3路線、定時定路線型バス1路線)、廃止代替バス(2路線))については、利用状況が芳しくない路線があるので、地域住民と効果的・効率的な運行を検討し、必要に応じて改善策を実施する。また、住民から、新たに支線交通整備の要望があれば、公共交通について地域住民と一から勉強し、支線交通の整備を検討する。

他団体へのアドバイス ～ 地域住民と協働して持続可能な公共交通の整備を

本市では、公共交通を整備するにあたっては、市主導(市が計画を作る)ではなく、時間はかかるが、地域住民と市が一緒になって一から検討することとしている。そうすることで、地域住民の公共交通に対する愛着がわき、公共交通を守り、育てる意識が芽生え、結果として、利用が促進されると考えている。実際に、分科会の委員は、こいこいバスの運行ルートやダイヤ、運賃等の検討について最初から関わっているので、「自分たちがつくったバス」という意識が強い。

現在、こいこいバスの利用状況は順調に推移しているが、成功したとは考えていない。10年後、20年後も現在の利用状況が維持できており、住民から「こいこいバスがあつてよかった」と言われるようになったら、成功だと考えている。

また、公共交通は、運行を開始して軌道に乗るまで、2、3年は必要だと考えている。短期的な利用状況に一喜一憂するのではなく、10年後、20年後を見据え、長期的な視点で取り組みを進めるべきだと考えている。