

# 再編 市民の足

## 行政編

④

高齢化が進む中、住民の生活交通をどう確保するか。この課題に対応するためコミュニティバスを導入する自治体が増えている。

超え、昨年度は11・46人。100円の均一料金で、年590万円の赤字を市が補填する。

利用者の多くは高齢者。自宅から市役所まで乗って来た女性(67)は「車内が和気あいあいとしていて、おしゃべりを楽しめる雰囲気がいい」と語る。

熊本市が区バス運行の参考にした新潟市。07年4月の政令市移行と同時に七つの区で運行を始めた。運行継続基準は熊本市と同じ収支率30%。その結果、09、10年度にかけて4路線が廃止・再編となり現在は12路線が運行している。

新潟市都市交通政策課によると、区バス全体の収支率は08年度の18%が09年度29%、10年度は42%に上がった。主な要因は路線縮小や車両を小型化するなどのコスト削減だが、利用者も少しずつ増えているという。実際に路線廃止を経験し「乗らないとバスの危険感

は強まっている」と同課。熊本大工学部の溝上章志教授は「区バスのポイントコミュニティ路線。区役所の連絡バス、というイメージから早く脱却する必要がある」と指摘する。

半年で打ち切り

県交通政策課によると、県内では水俣市や上天草市、合志市など12市町がコミュニティバスを持つ。利用が伸びず廃止や統合するケースもある中、「成功例」として全国に知られるのが、菊池市が2004年6月に本格運行を始めた「きくちべんりカー」だ。

菊池市企画振興課は「目的を市街地の生活交通の確保に絞り、市民のニーズに合わせて路線を設定した」と自己評価する。同市は、路線バス廃止などで公共交通

が強い地域には予約制乗合タクシーを投入。二つの手段を効率的に組み合わせた。

熊本市が区バス運行の参考にした新潟市。07年4月の政令市移行と同時に七つの区で運行を始めた。運行継続基準は熊本市と同じ収支率30%。その結果、09、10年度にかけて4路線が廃止・再編となり現在は12路線が運行している。

熊本市の住民説明会でも同様の意見が上がった。同市城南町の合併特別区協議会委員で元町議の久我正大さん(67)は「一般市民は区役所へ行く用事はほとんどない。それよりも小学校区ごとに、通院や買い物の日常の足」を確保する手だてを具体的に考えてほしい」と訴える。

同地域ではコミュニティ路線の新設は見送られ、多くの公共交通不便地域が残されたまま。住民からは「便数が少なく使い勝手の悪い路線バスの代わりにタクシー利用補助を」との提案も上がる。(森紀子)

バスセンター(電鉄プラザ)を基点に、29人乗りの小型バスが東西を8の字に巡る。バス停は病院や団地、小中学校など46カ所、1巡しても75分。平日に7便運行している。05年度以降、平均乗車人数は常に11人を

確保で苦い経験をした先行政令市もある。静岡県浜松市は、07年4月の政令市移行と同時に、七つの行政区のうち四つの区で、計10路線の「区役所連絡バス」の試験運行を始めた。無料で1日2便。バス事業者と年間3500万円の委託契約を結び、1年間試行する予定

定だったが、利用が少なく半年で打ち切った。22人乗りのマイクロバスで平均乗客数は1・1人どまり。「住民サービスで始めたが、費用対効果から継続は困難と判断した」と同市市民協働・地域政策課。

「大半の窓口業務は各地のサービスマンで可能。市民が区役所に足を運ぶ機会がない」と分析する。

熊本市の住民説明会でも同様の意見が上がった。同市城南町の合併特別区協議会委員で元町議の久我正大さん(67)は「一般市民は区役所へ行く用事はほとんどない。それよりも小学校区ごとに、通院や買い物の日常の足」を確保する手だてを具体的に考えてほしい」と訴える。

同地域ではコミュニティ路線の新設は見送られ、多くの公共交通不便地域が残されたまま。住民からは「便数が少なく使い勝手の悪い路線バスの代わりにタクシー利用補助を」との提案も上がる。(森紀子)

## 区バス(下)

# 「生活の便」求める声も



菊池市の中心市街地をめぐる「きくちべんりカー」。「気軽に外出できる」とお年寄りなどに好評だ＝菊池市役所前

2011.9.5