

愛知県蒲都市における『住民主導』による 支線バスの利用促進と 他地域への戦略的展開

蒲都市役所 総務部 交通防犯課
三菱UFJリサーチ&コンサルティング(株)
名城大学

井本 博子
筒井 康史
松本 幸正

新規事業での住民参画・自ら創る

全て住民組織「形原地区協議会」で運行計画を作成！

ステップ1＝住民主体の地域組織化

- 地域公共交通は、行政から与えられるもの？
⇒地域の要請にて実現させるもの。
地域で協議・提案できる体制構築が必要
- 平成25年3月
地元検討委員会発足・協議スタート



ステップ2＝計画策定承認手続き

地元が提案者？

法定協への報告は誰？
交通事業者は誰が決める？
運輸局への申請は？

OR

市の事業案？

協議会の風景
奥側：幹事
手前：会長等
右側：市



運行計画は、地域組織で作成。市法定協議会で承認を得て、運輸局に申請。

地区協議会長は「おらがまちはおらが手で」と法定協への承認要請を自ら実行。法定協も地元の熱意を認め運行計画を承認。



めでたく出発式を迎える！

- 平成27年4月
あじさいくるりんバス 出発式
約2年の歳月を経て、実現
- 走らせたなら住民の役割は終わり？
⇒守り育てる役割が必要

★モデル事業として実施

定着・拡充させるため・自ら育てる

持続可能な事業のための利用増加・収支の安定化

取り組み1＝PRは当たり前！

口コミで、利用者増を進める利用促進は当然実施。

取り組み2＝収入up対策「広告」



車両の広告も募集。地元協議会の呼びかけで、全ての広告枠は埋まってしまった！停留所標識の広告も実施中。

利用者増による運賃収入拡大を目指す。運行開始から2年7か月で1万人達成！

取り組み3＝成功体験を広める・・・空白地で拡大

- 困っている場所(交通空白地)は、ここだけではない。
- 他の地域でも広めていくべき取り組み
- 成功体験を「先行者 自ら」が広める役割を担う。

○いくつかのエリアで、勉強会が開催され、成功体験が語られる。

第2・第3の地域組織の構築・事業化。これまでの取組内容を確認し、さらなる成長へ。



戦略的展開

交通計画の将来像を目標にした実践
(交通ネットワークを意識した事業連携)

事業の適切性・公平性等をチェックする取組の実践

指針づくり

上記取組が適正に実施できているか、検証していく「制度づくり」が重要。

成果＝事業推進に係る行動『指針』の構築

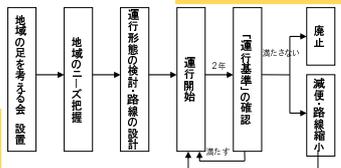
取り組み1＝役割分担の設定

- 行政＝関係者調整・事業推進支援者・ネットワーク調整等
- 住民＝事業提案者・利用促進の積極的協力等
- 事業者＝事故を起こさない安全かつ快適な運行等

取り組み2＝事業評価の制度設計

- 事業の維持基準を設定「収支率2割の達成」
- 総合評価によるモニタリング
⇒法定協議会にて、適正な評価・管理手法の導入

形原地区協議会の取組に対して、市長より、特別感謝状が授与される。



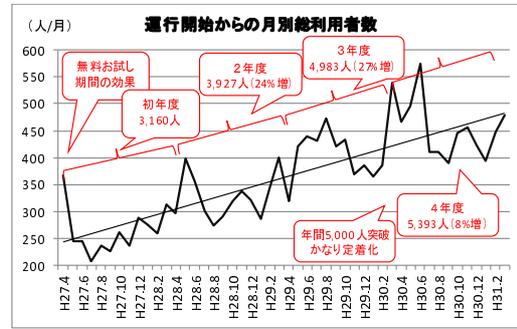
○新たな公共交通の導入における運用ルール
※2年目に基準による評価実施

効果検証

住民主導の取組成果を定量・定性的に確認することが重要。効果の見える化による共有を目指す。

効果検証1＝利用者増による事業安定化

定期的に地域協議会を開催し、セルフチェックを行う。利用の少ない停留所・ルートの見直しなど実施。法定協議会に状況報告し、第三者のチェックを受ける。具体的な目標設定を行うことで、地域が主体的にPDCAを行う形ができています。収支率の議論もされ、事業継続に関する意識も高い。



効果検証2＝先行の取組が刺激となり競争意識が醸成

⇒第2・第3の地域組織でも、地域の抵抗なく、推進されている。

課題と今後

- ※3つの支線バスを「同一基準」で評価することが公平か？
(沿線人口など地域事情はそれぞれ異なる)
- ※先行事例も定着すれば「利用者数の変動は伸び悩み」



指針の見直し協議に
PDCAのルールも合意形成による改善