

# 地域住民とともに進める地域の足づくり — 栃木県佐野市営バスでの取り組みから —



佐野ブランドキャラクター  
さのまる



国土交通省関東運輸局地域公共交通マイスター（初代）  
高崎商科大学非常勤講師（商学部、短期大学部）  
宇都宮大学非常勤講師（工学部）

為国 孝敏（NPO法人まちづくり支援センター、Mail; tame@pnc.gr.jp）

# 栃木県佐野市の概要

(平成25年5月1日現在)

面積	356.07km <sup>2</sup>
総人口	123,197人
15歳未満人口	15,268人(12.39%)
65歳以上人口	31,205人(25.33%)
世帯数	49,261世帯

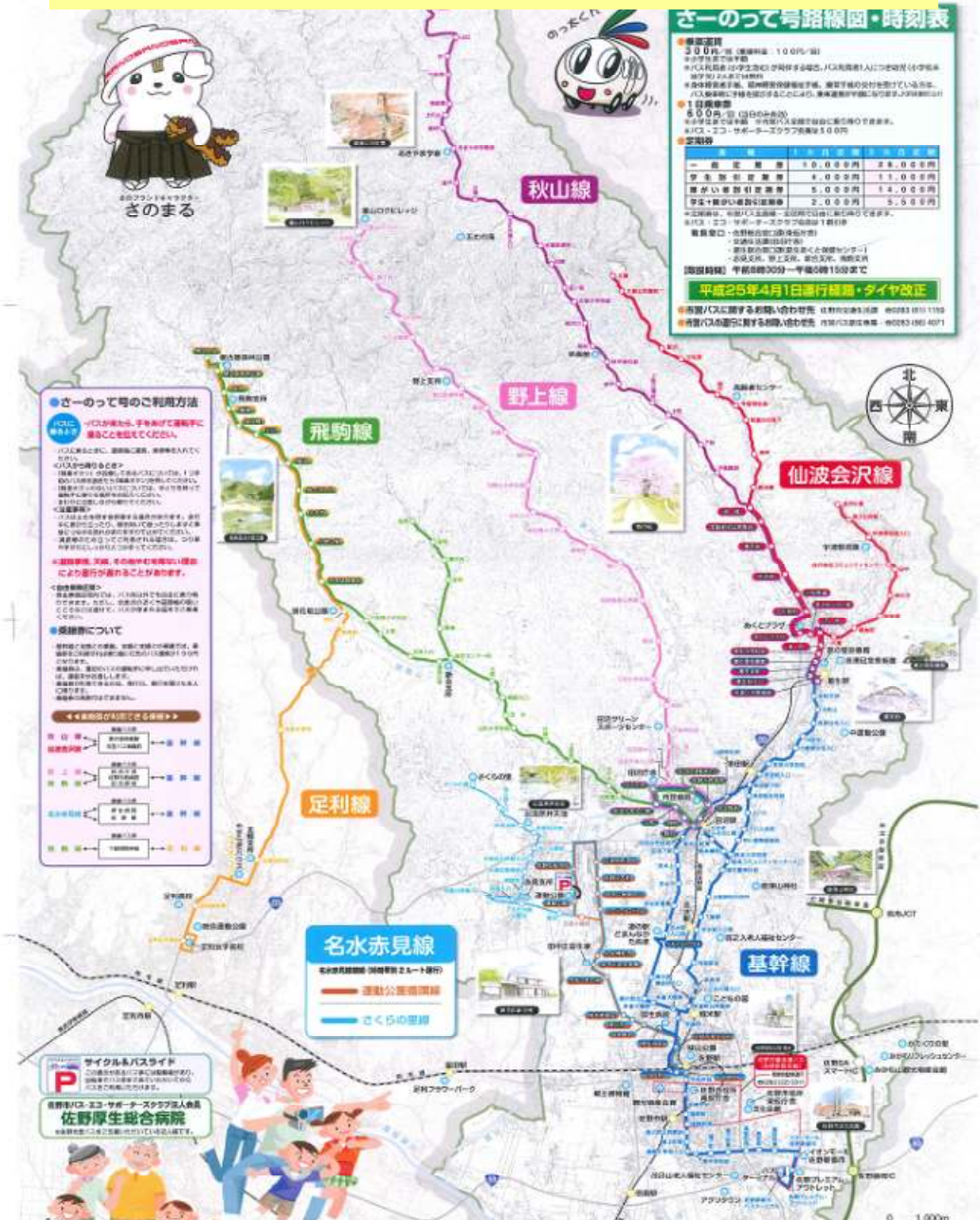
佐野市

宇都宮市  
宇都宮市



佐野市、安蘇郡田沼町、同郡葛生町が合併  
(平成17年2月28日)

# 佐野市営バス路線図 (平成24年4月1日)



# 佐野市営バスの概要

**運行形態：自家用有償バス**  
**(道路運送法第78条)**  
**運行は民間事業者に委託**

**路線数：7路線9系統**  
**車両数：8台 予備車3台**  
**年間利用者数：約10万人**  
**主な利用者：佐野市民**  
**主な利用目的：通院、通学、買い物**

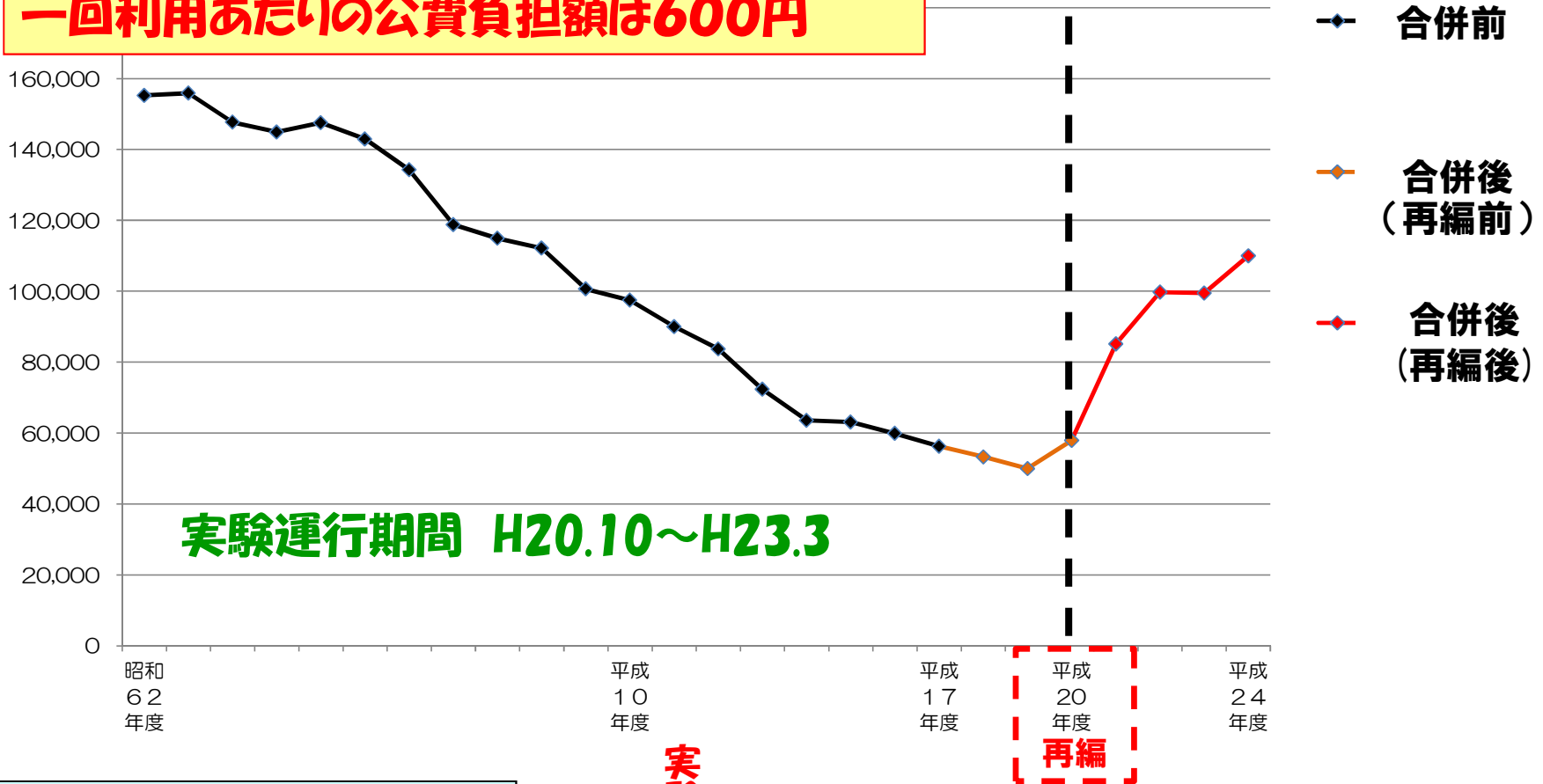


**佐野市での取組みは、単に効率性や採算性を高めるだけではなく、“地域住民で育てるバスづくり”を目指し実践したことがポイント**

**平成24年度地域公共交通優良団体大臣表彰を受賞**

# 市営バス乗降客数の推移（昭和62年度～平成24年度）

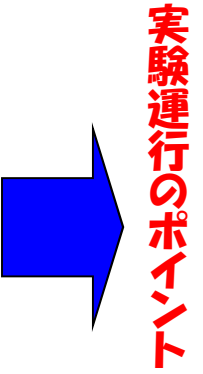
**平成24年度は約11万人 収支率は26%  
一回利用あたりの公費負担額は600円**



**実験運行期間 H20.10～H23.3**

**再編前のバス交通における課題**

- ・利用者数の減少による財政負担の増加
- ・重複区間の多さと休眠車両の多数保有
- ・福祉タクシー券負担額の増加
- ・旧佐野市内では路線バスが全て撤退（イオン、アウトレットと駅を結ぶ「新都市線」は除く）
- ・福祉バス、スクールバスの活用、など



- ① 既存路線の再編（基幹線と支線、自由乗降区間）
- ② バス利用促進策（運賃体系の見直し等）
- ③ デマンド運行及びコミュニティバスの実験運行
- ④ 実験運行に係る車両購入
- ⑤ バスに対する意識改革（WS・MM等の実施）

## ワークショップ手法を用いた公共交通空白地域への新規路線の導入①(赤見地区)



参加人数:33名(13町会)、H20.5~H21.3、計8回

**ポイント:実験運行計画を沿線住民が主体的に参加・関与して立案する(導入を前提としたWS)**

- **WSで決めたこと:路線名、路線、運行形式・ダイヤ、バス停の位置・名称**
- **運行の約束(住民側):利用状況によっては廃止もあること(バストリガー方式)**
- **運行の約束(行政側):ワークショップで決めたとおりに運行すること**
- **協力すること:バス運行に関わる基礎データの収集、調査への協力**
- **実験運行中は:参加者自らモニターとなり、課題抽出、改善策の検討**
- **フォローアップ:実験運行での評価と本格運行への検討**

### このワークショップでねらったこと

- ※ **参加者(町会役員)が、自覚と責任、協働と共助を理解する**
- ※ **行政が、市民協働の取り組み方を理解する**
- ※ **まちづくりの装置として、地域が育てるバスを志向する**

# 現在の名水赤見線 (H25.4)

## 4系統から2系統へ変更

	ルート1	ルート2
キロ程	14.9km	30.6km
バス停数	27箇所	51箇所
便数	7便/日	4便/日

- ・ 時間帯別2ルート運行
- ・ 運動公園循環線を充実・増便
- ・ 運動公園にバス利用者専用の自転車駐輪場を整備⇒サイクル&バスライド方式

既存の駐輪場を使用し、サイクル&バスライドの実施



名水赤見線路線図 (時間帯別2ルート運行)

ルート1	運動公園循環線 キロ程 : 14.9km 所要時間 : 38分 バス停数 : 27箇所
ルート2	さくらの里線 キロ程 : 30.3km 所要時間 : 71分 バス停数 : 51箇所



サイクル&バスライド駐輪場

収支率はH25.3現在、30%を越えている

## ワークショップ手法を用いた公共交通空白地域への新規路線の導入②(犬伏地区)



参加人数:49名(20町会)、H24.3~H25.2、計10回

**ポイント:新規路線導入の可否から住民に選択させ、可の場合には住民が主体的に運行計画を立案する**

市民WS開催当初より、「バス欲しい派」と「バスいらない派」の意見が対立。客観的なデータを提供するために、地区の全世帯を対象としたアンケート調査を実施。その後、福祉タクシーやバス利用を想定した試算を提供し丁寧に説明

【WS当初の主な意見】

- ・いらない派:利用予定なし、税金の無駄、福祉タクシー券の充実など
- ・欲しい派:運転できない女性・子どものため、10年後への保険など

**市営バスの利用アンケート結果(全世帯を集計対象とした結果)**

「今、利用したい家族がいる」「将来利用したい家族がいる」:22.0%  
「利用したい家族はいない」:25.4%  
「無効・無記入・未回収」:52.6%

調査対象:犬伏地区全域20町会の全世帯

配布・回収:町会による個別配布・回収

配布数:7,169枚、回収数:3,574枚、回収率:49.9%

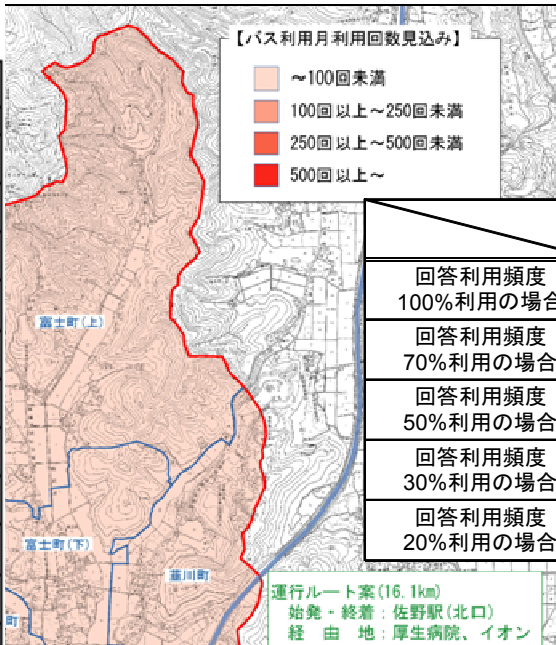
参考・地区人口:19,334人(H24.4.1)、高齢化率:20.6%

**第6回WSでの  
確認結果**

犬伏地区にバスは必要と思う :25名  
犬伏地区にバスは必要ないと思う :7名

■運行ルート案1(16.1km)  
→主な経由施設(佐野駅、厚生病院、イオン)

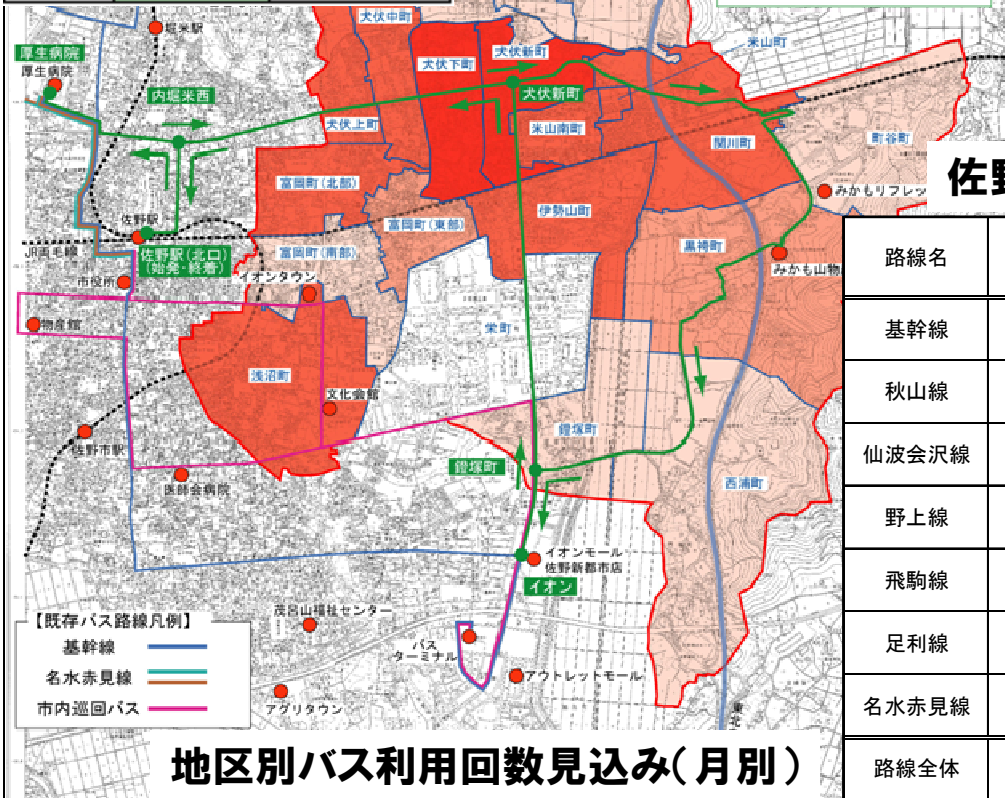
地点名	区間距離	合計距離
始発バス停 佐野駅(北口)		
内堀米西	0.7 km	0.7 km
厚生病院	0.9 km	1.6 km
内堀米西	0.9 km	2.5 km
犬伏新町	2.0 km	4.5 km
雑塚町	5.5 km	10.0 km
イオン	0.5 km	10.5 km
雑塚町	0.5 km	11.0 km
犬伏新町	2.4 km	13.4 km
内堀米西	2.0 km	15.4 km
終着バス停 佐野駅(北口)	0.7 km	16.1 km



## 犬伏地区運行ルート案収支率試算結果

	利用者数見込み	1回あたりの利用運賃	1ヶ月運賃収入	1ヶ月運行経費	収支率
回答利用頻度 100%利用の場合	3,620	220	796,400	758,310	105.0%
回答利用頻度 70%利用の場合	2,534	220	557,480	758,310	73.5%
回答利用頻度 50%利用の場合	1,810	220	398,200	758,310	52.5%
回答利用頻度 30%利用の場合	1,086	220	238,920	758,310	31.5%
回答利用頻度 20%利用の場合	724	220	159,280	758,310	21.0%

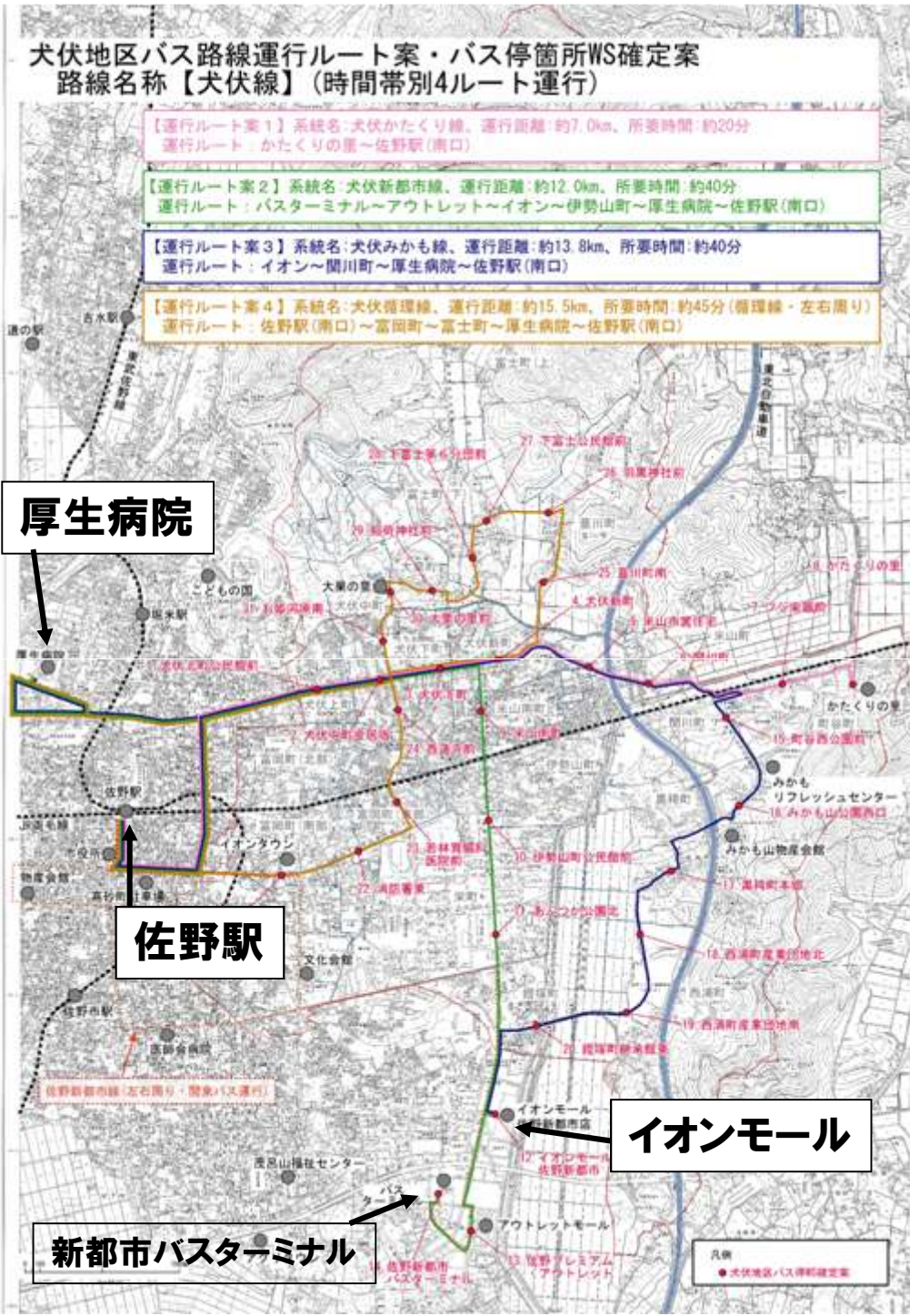
仮のルートを設定して  
導入時の収支率を試算



佐野市営バス路線別状況(平成23年4月~平成24年3月)

路線名	乗車人数合計(人)	日平均利用者(人/日)	便平均利用者(人/便)	平均乗車密度	運賃収入(千円)	運行経費(千円)	収支率
基幹線	49,876	136.3	6.8	1.61	10,317	25,907	39.82%
秋山線	9,412	25.7	2.5	0.86	2,301	12,587	18.28%
仙波会沢線	5,034	13.8	2.4	0.58	1,102	10,393	10.60%
野上線	5,543	15.1	1.8	0.51	1,420	11,030	12.87%
飛駒線	9,448	25.8	2.9	0.86	2,282	16,149	14.13%
足利線	8,475	23.2	2.3	0.51	1,731	12,113	14.29%
名水赤見線	11,695	32.0	3.2	0.88	2,792	15,848	17.62%
路線全体	99,483	271.8	3.7	-	21,945	104,027	21.10%





**新しいバス路線案(時間帯別4ルート)**

**目的地、時間帯に合わせて、柔軟な路線を設定**  
**利用者アンケートおよびWS参加者の意見を反映させた**

**ワークショップ総括**

- ・ワークショップが機能しなかった⇒対等な議論が成立せず
- ・導入の是非はワークショップの論点としてなじまなかった
- ・まず説明会等を通して住民の意向を確認する必要性を感じた
- ・行政が導入する方向性を明示し、その中でワークショップを実施することが望ましい⇒ボタンを掛け違えないように
- ・その場合でも、バストリガー方式を導入し、利用者の状況によって路線削減等があることを住民と約束する

## 佐野市営バスでの合意形成の取り組みから

- 地域住民が意見交換できる環境づくり  
⇒異なる立場をお互いに理解できる
- 住民が理解できる客観的な情報の提供  
⇒正しい情報を冷静に提供することで状況を共有できる
- 市民、行政、専門家(第三者)による協働の取り組みを推進する  
⇒第三者の“モノサシ”を利用できる
- 地域公共交通は、“まちづくりの装置”と位置づける  
⇒単体で捉えるのではなく、まちづくり課題相互での連携を図る  
(公共の福祉を再認識)



### 協働のまちづくりにおける地域公共交通

これからは、市民・地域住民の民度・民力と、行政の質が、地域の活力・まちづくりで試される時代です。

地域にとって望ましい公共交通サービスとは、市民と行政との地道な信頼の蓄積によって、追及・改善されていくものと考えます。