

笠松町地域公共交通会議

会議資料

- 1．笠松町地域公共交通会議の概要について
- 2．笠松町公共交通の現状について
- 3．笠松町公共施設巡回町民バスについて

平成19年12月13日

1 . 笠松町地域公共交通会議の概要について

(1) 道路運送法改正による新たな協議組織の仕組み

少子高齢化の進展や過疎化の進行により、生活交通の確保や移動制約者の個別輸送についての需要が増加する中、コミュニティバスや乗合タクシー等、地域の実情に応じた輸送サービスの提供が進んできている状況を踏まえ、多様な輸送ニーズに対応しつつ、旅客の利便及び輸送の安全の向上を図るため、乗合旅客の輸送に係る規制の適正化、自家用自動車による有償旅客運送制度の創設等の見直しが行われた。

- 改正法施行日 平成18年10月1日

- 主な改正点

自家用自動車による有償旅客運送登録制度の創設

改正前

公共交通機関によっては十分な輸送サービスが確保できない場合には、地域の生活交通を確保する重要性にかんがみ、「公共の福祉を確保するためやむを得ない場合」として、自家用自動車による有償運送を例外許可

→旧道路運送法第80条第1項ただし書の許可
例外許可であるため、旅客の利便や輸送の安全の確保のための措置は法令上未整備

改正後

旅客自動車運送事業者によることが困難で、かつ、地域住民の生活に必要な旅客輸送を確保する必要がある時に、地方公共団体、バス事業者、地域住民等の地域の関係者の合意が得られている場合に、市町村やNPO等による自家用自動車を使用した有償旅客運送が可能(登録制)

→ 道路運送法第79条の登録

自家用自動車を使用した有償旅客運送（市町村運営有償運送）...

市町村が、専ら当該市町村の区域内で、当該地域内の住民を運送するもの

法施行時の経過措置により、施行日前に「許可」を受けた運送は「登録」を受けたものとみなされている。

(2) 「地域の関係者の合意」の方法は...地域公共交通会議での合意

地域公共交通会議（新設）

【主宰者】

市区町村（複数市区町村共同、都道府県も可）

【構成員】

市区町村、住民代表、利用者代表、都道府県、地方運輸局（又は支局）、旅客自動車運送事業者、旅客自動車運送事業者の団体、旅客自動車運送事業者の事業用自動車の運転者の団体、（以下、地域の実情に応じて）道路管理者、都道府県警察、学識経験者等

【目的】

- ・地域のニーズに即した乗合輸送サービスの運行形態（市町村運営バスの必要性を含む）サービス水準、運賃等について協議。必要に応じて、例えば地域の交通計画を策定
- ・輸送の安全、旅客の利便の確保等を説明（地方運輸局にて審査）

事業者への委託が困難な場合

自家用自動車による有償運送（市町村運営バス） <登録（更新）制>

- 輸送の安全・利便の確保
 - ・一定の講習の終了（運転者）
 - ・運行管理体制、事故処理体制
 - ・輸送の対価の揭示義務 等
- 事後チェック
 - ・事業改善命令、行政処分 等

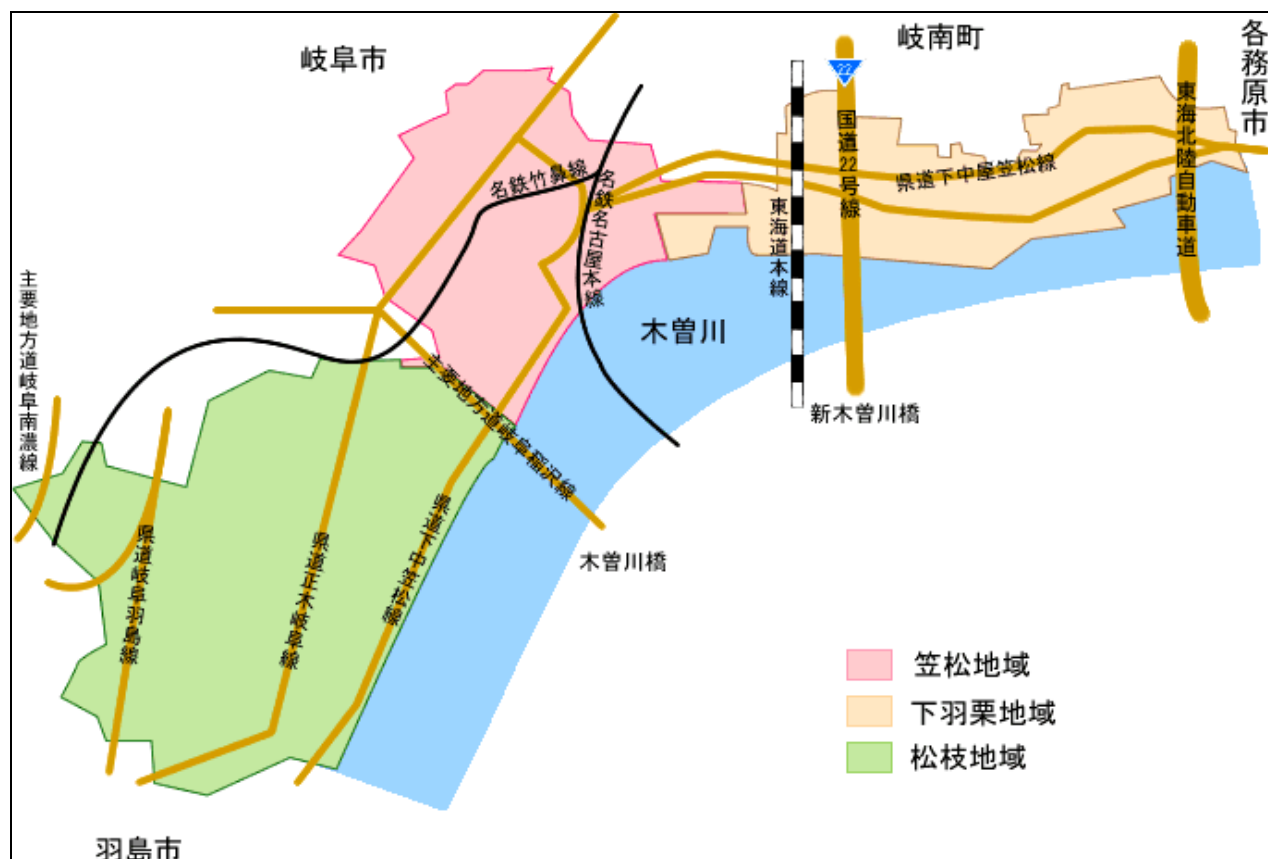
更新・変更時
は再度協議

(3) 笠松町地域公共交通会議は...

地域における需要に応じた住民の生活に必要なバス等の旅客輸送の確保その他旅客の利便の増進を図り、地域の実情に即した輸送サービスの実現に必要な事項を協議するために設置。

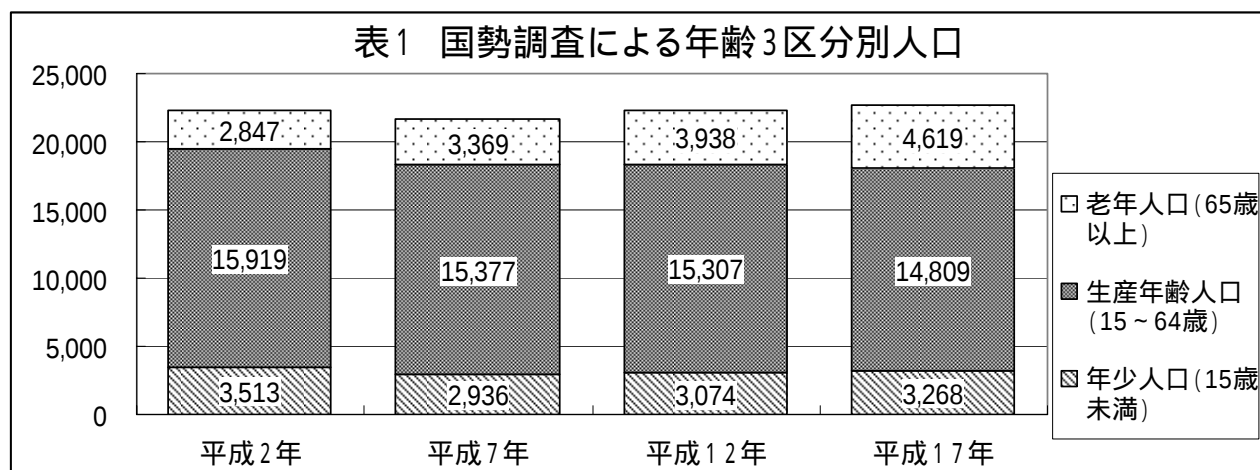
2．笠松町の公共交通の現状について

(1) 公共交通の概要



笠松町は、岐阜県の南部に位置しており木曽川沿いに帯状に広がった平坦地である。町域は大きく3つの地域から形成されており、中央の笠松地域には県立岐阜工業高等学校が所在しており、高校生の通学手段となる名鉄の主要駅がある。

下羽栗地域には、車での移動に便利な国道22号線がJR東海道本線と平行して縦断しており、また、東海北陸自動車道へのアクセスも可能で、北側に位置する岐阜各務原ICや、木曽川を挟んだ南側の一宮木曽川ICが遠方への外出を容易にしている。



この3つの地域で利用できる公共交通は「笠松町公共施設巡回町民バス」のみであり、また、人口に占める65歳以上の老年人口(表1：3区分人口参照)

は、20%を越え年々増加の傾向にあることなどから、身近な生活圏での公共交通として「笠松町公共施設巡回町民バス」が位置づけられている。

(2) 当該地域の公共交通の特性

笠松町には名古屋市や岐阜市、羽島市を結ぶ名古屋鉄道の2つの駅があり、名古屋本線と竹鼻線の結節点である笠松駅と、竹鼻線の西笠松駅を有している。

(表2：名鉄利用状況参照)

下羽栗地域には、JR東海道本線が通っているが駅はない。

下羽栗地域には、岐阜バス川島前渡線が経由し6つの停留所(「円城寺」「中野」「若宮地前無動寺」「江川」「米野」「東米野」)がある。

以前には、名鉄笠松駅や松枝地域を結ぶ「名鉄バス」が運行されていたが、平成10年3月に廃線となっている。

町では中学校の統合を機に、昭和60年12月から町民バスの運行を開始。以後、検討を重ねながら現在の「笠松町公共施設巡回町民バス」へと充実移行。

岐南町巡回バスは「名鉄笠松駅前」で、羽島市コミュニティバスとは「下門間」で、それぞれの巡回バスが笠松町内に乗り入れることにより乗り継ぎが可能である。ただし、乗り継ぎ状況については未調査のため不明。

なお、岐阜南部広域連携推進協議会(構成市町：岐阜市、羽島市、岐南町、笠松町)では交通担当者会を設け、地域のコミバスのあり方について広域的な視点から連携策を調査・研究している。

表2 名鉄名古屋本線・名鉄竹鼻線利用状況 (単位:人)

区分		平成15年度	平成16年度	平成17年度
笠松駅	乗降者人員	2,638,926	2,563,554	2,640,077
	1日平均	7,280	7,080	7,292
西笠松駅	乗降者人員	408,161	401,286	409,949
	1日平均	1,128	1,110	1,134
東笠松駅	乗降者人員	39,159	30,635	-
	1日平均	109	102	-
合計	乗降者人員	3,086,246	2,995,475	3,050,025

平成17年1月29日で東笠松駅は廃止されました。

資料: 名古屋鉄道

3 . 笠松町公共施設巡回町民バスについて

(1) 巡回町民バスの沿革

昭和 6 0 年 1 2 月 町民バスの試行運行を開始

昭和 6 1 年 4 月 通学バス運行開始

平成 5 年 8 月 公共施設巡回町民バス試行運行開始 (4 回 / 日)

< 通学バスは巡回町民バスに移行 >

平成 7 年 5 月 2 台によるコース運行開始 (1 2 便 / 日)

この間、停留所・運行回数・バス台数等、随時変更。

平成 1 5 年 3 月 運行継続のため「運行協力募金箱」を設置
(1 乗車 100 円を目安)

平成 1 7 年 1 0 月 巡回バス運行形態変更
(1 人 1 乗車 100 円の有償運行)

(2) 巡回町民バスの現状

運行形態	自家用車の有償運送 (道路運送法第 7 9 条)
経路	下門間 ← 役場 → 米野高瀬 < 別図参照 > 下門間行き、米野高瀬行きの 2 系統
距離	約 2 0 km
ダイヤ	1 1 便 / 1 日 (月 ~ 土曜日の下記以外) 6 便 / 1 日 (米野高瀬行きの日曜日・祝日) 5 便 / 1 日 (下門間行きの日曜日・祝日)
時間	5 0 分
停留所数	3 8 カ所 半径 200m 圏内の停留所設置により町全域を網羅
時刻	7 : 2 0 ~ 1 8 : 1 0 毎時 2 0 分発のヘッドダイヤ制 < 別添時刻表参照 >
運休	年末年始 (1 2 月 2 9 日 ~ 1 月 3 日)
バス仕様	3 台 ・ 2 9 人乗りマイクロバス ・ 3 4 人乗りリフト付きバス ・ 3 6 人乗りリフト付きバス
運賃	1 人 1 乗車 100 円 (小学校就学前は無料) 回数券 (1 1 枚) を 1,000 円で販売
助成制度	岐阜県市町村自主運行バス総合補助金 (運行費) 補助率 : 事業費の 1/3

(3) 巡回町民バスの利用状況

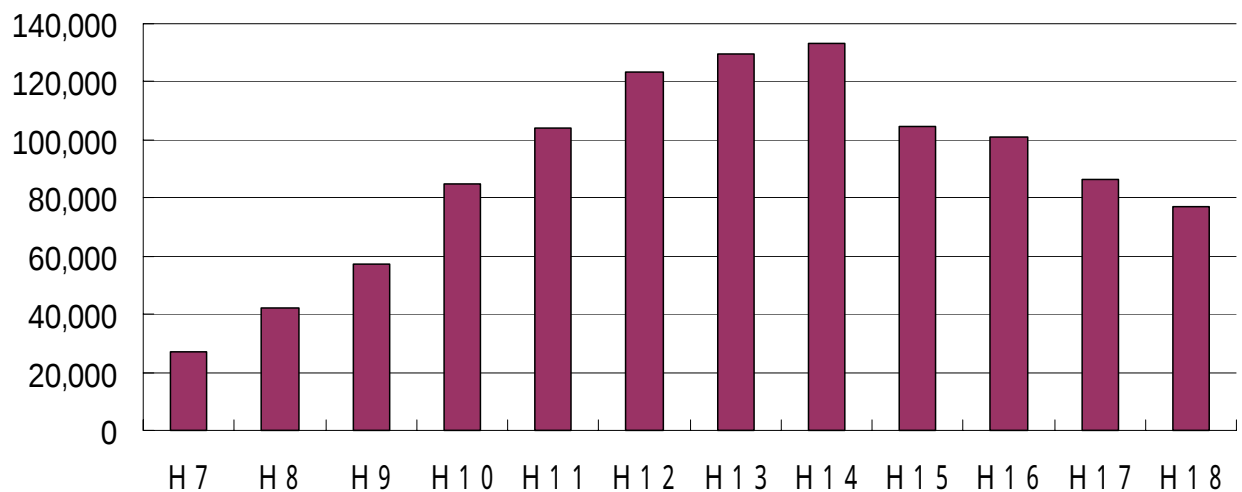
運行形態が現在の２コース制となった平成７年度以降、巡回町民バスの乗車人員は年々増加している（資料１）。

利用者が最高となった平成１４年度には１３万３千人が利用し、１日あたり３７１人（資料２）が乗車した。

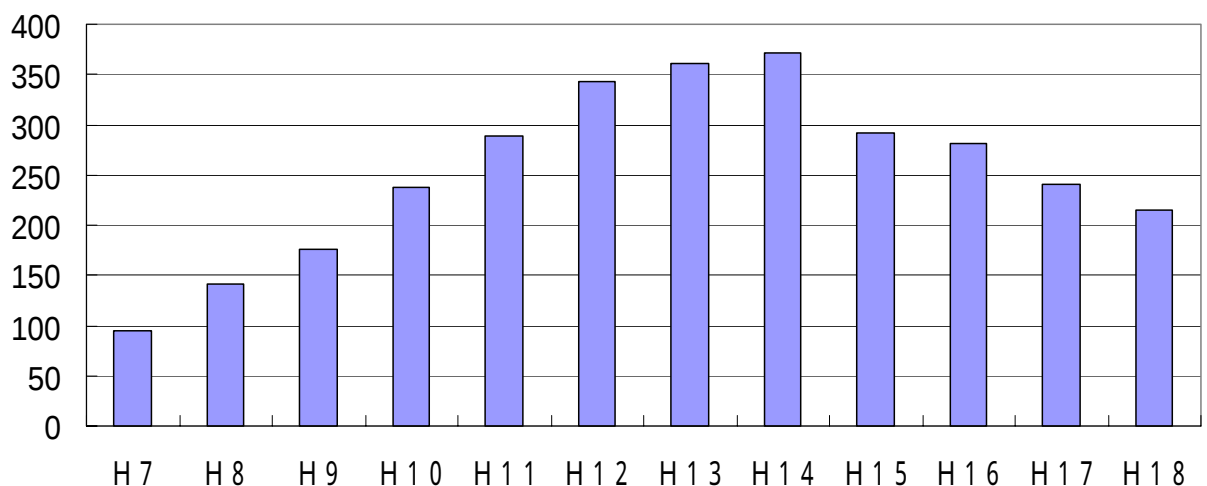
平成１５年３月に、１乗車１００円の「運行協力募金箱」を設けたことにより利用者は減少した。その後、平成１７年１０月にワンコイン制の有償運行に変更したが激減とはならず、有償運行に対して理解していただいている。

昨年度は年間で７万７千人が利用し、１日平均２００人以上の交通手段として定着している。

資料１ 年度別乗車人員（単位：人）



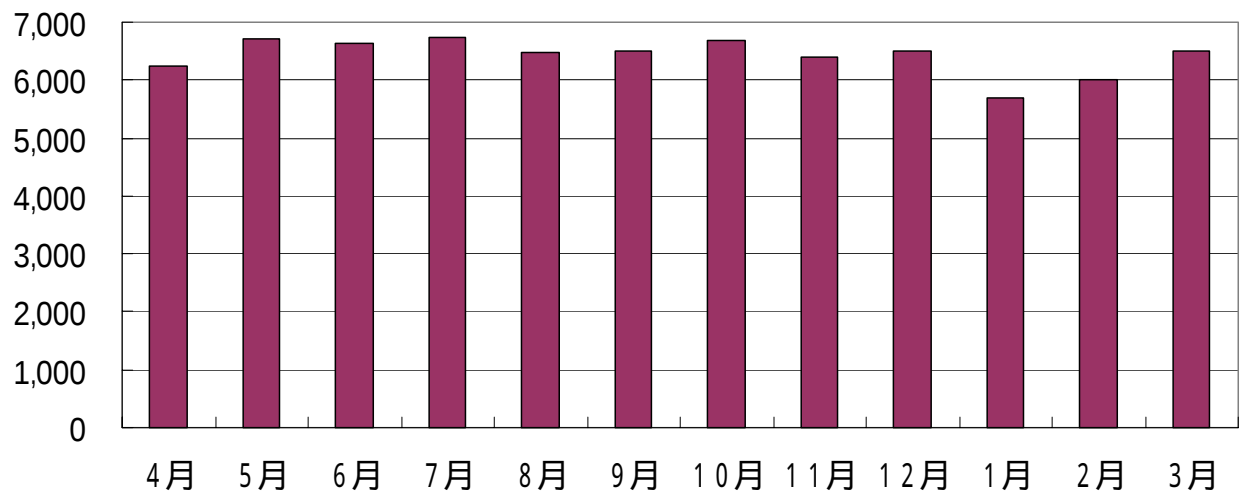
資料２ 年度別１日当たり乗車人員（単位：人）



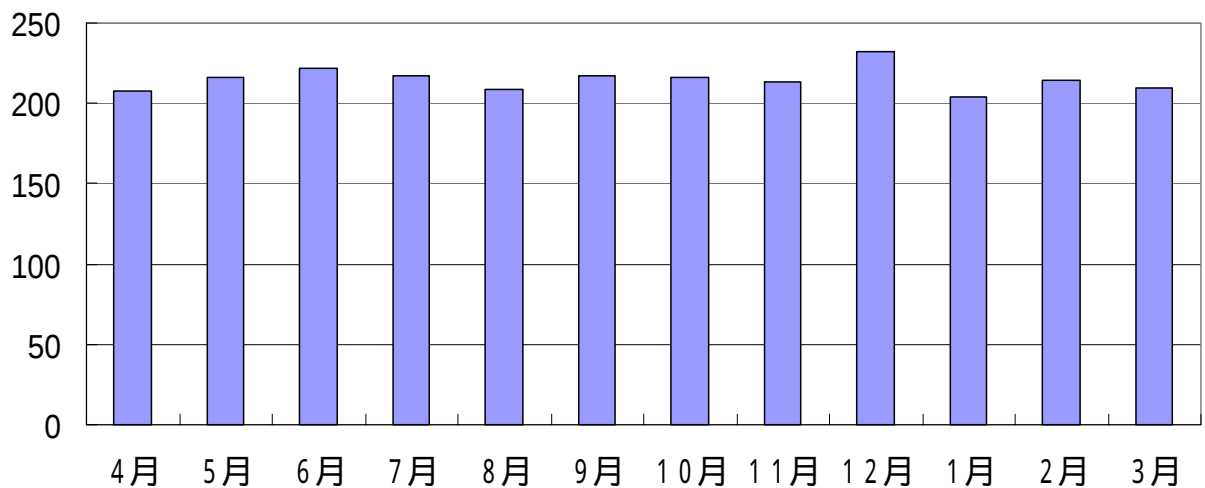
平成１８年度 １年間の利用者の動向（資料３）を見ると、月別では７月の

6千7百人が最も多く、逆にもっとも少ないのが1月で5千7百人の利用であった。1月の利用が少なかったのは、冬休み期間であることや降雪の影響が大きいと考えられる。月平均で見ると6千4百人の利用があり、これはほぼ平均している。また、1日平均でも215人（資料4）の利用は季節を問わず推移しており、住民の生活に密着した公共交通と言える。

資料3 平成18年度 乗車人員(単位:人)



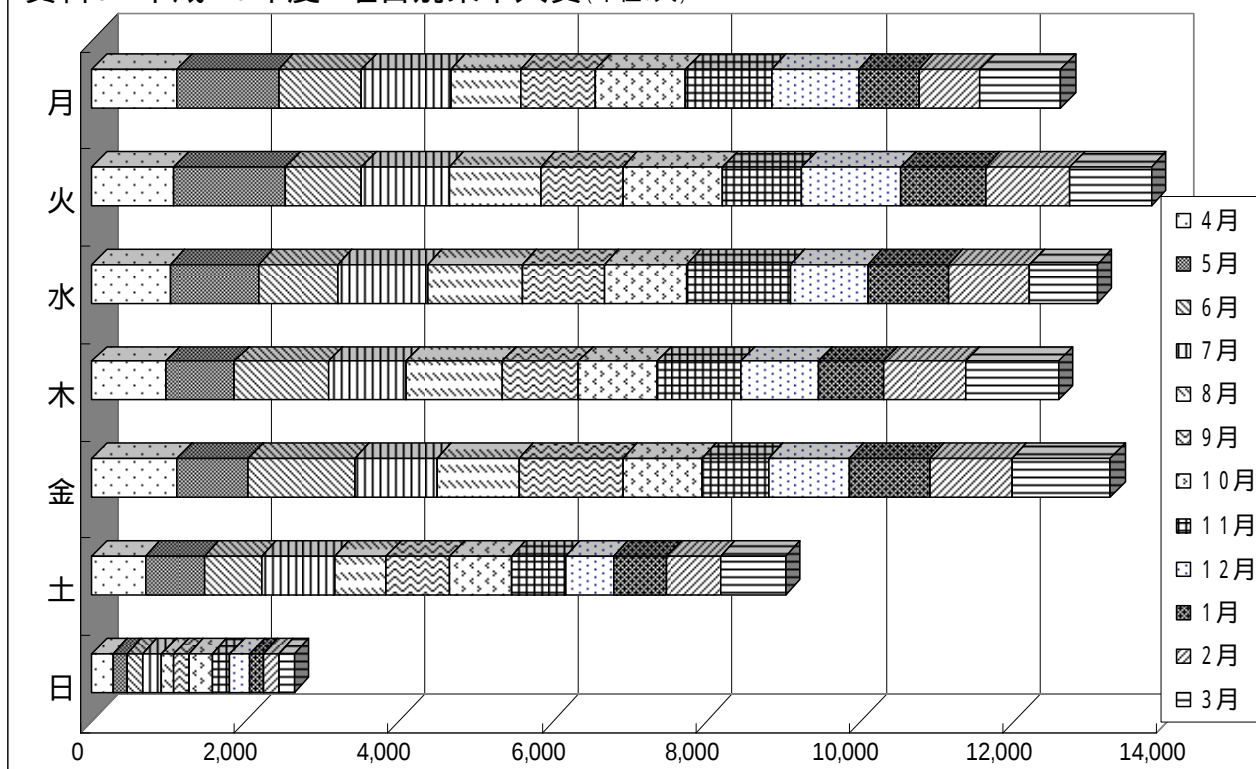
資料4 平成18年度 1日当たり乗車人員(単位:人)



平成18年度の曜日別の利用（資料5）を見ると、平日の月曜日から金曜日は平均的に利用されており、月平均で1千人以上の利用となっている。土曜日の利用は月平均750人で平日に比べると少ない。

なお、他の曜日に比べ、利用者数が少なかったために、平成17年4月から運行回数を2時間に1回とした日曜日は、月平均220人の利用となっている。

資料5 平成18年度 曜日別乗車人員(単位:人)



平成18年度の月別利用(資料6・7)で、最も利用があった7月の停留所別の乗降客数を見ると、松枝方面・下羽栗方面の2コースの乗車・降車ともに「名鉄笠松駅前」での利用が一番である。通勤や通学に限らず、日常生活の公共交通移動手段として利用されていることが分かる。

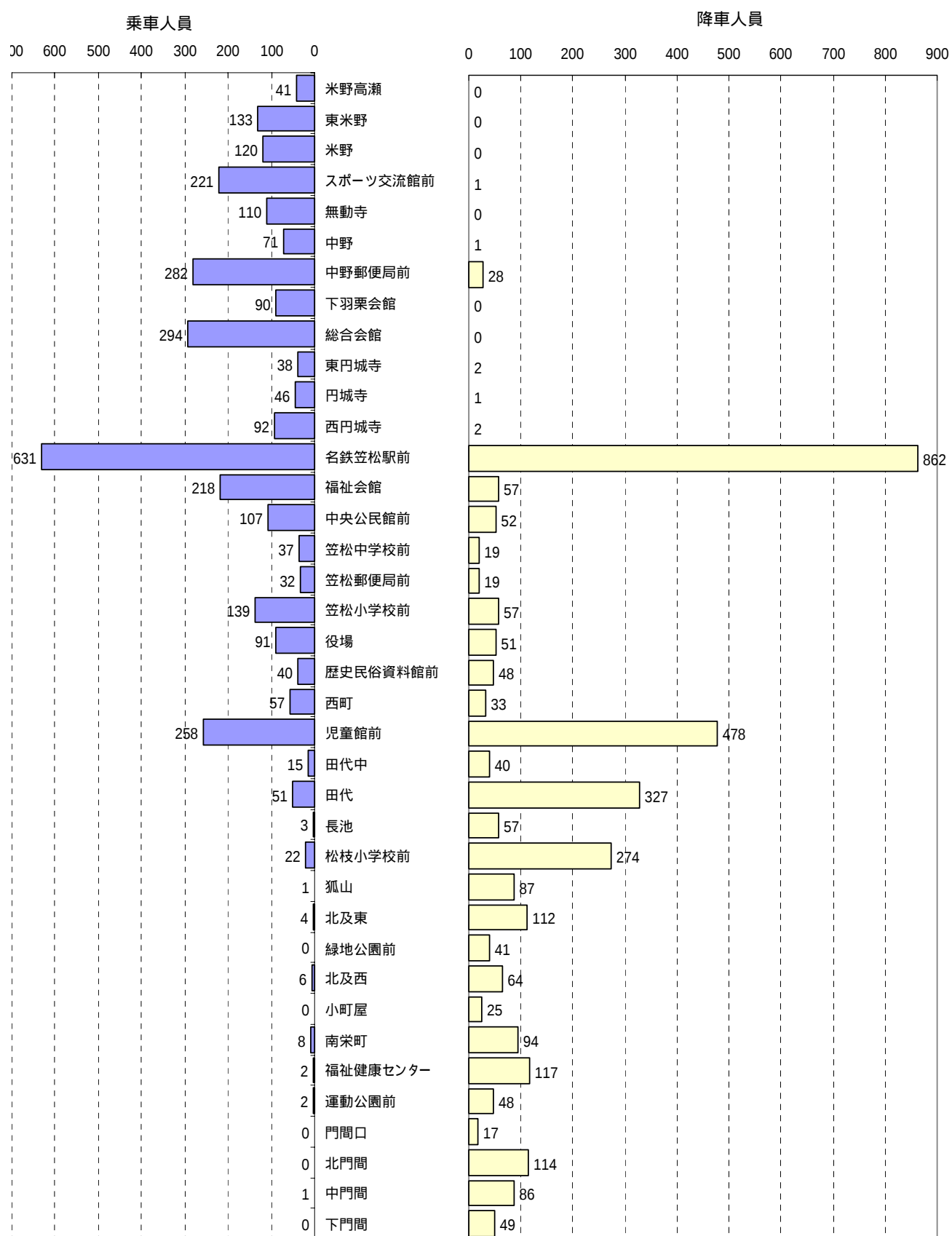
その次に多く利用されているのが「児童館前」である。この停留所は「松波総合病院」に面していることから、下羽栗地域や笠松地域のかたが通院やお見舞い等で多く利用していると考えられる。

医療機関への交通手段として考えると、「田代」停留所の「佐藤整形外科」、
「中野郵便局前」停留所の「愛生病院」の利用が見られる。

月に200人以上の利用がある停留所としては、既述の他に「スポーツ交流館前」「総合会館」「福祉会館」の利用が目立つ。これらの公共施設では、町民を対象にした健康診断や介護予防教室などが行われていることから、その移動手段として利用されていることが分かる。

その他、「松枝小学校前」停留所前には「町心身障害者小規模授産所」があり、所生が通所する際に利用していることから利用数が多い。

資料6 松枝方面行き停留所毎の乗降客数（H18年7月 単位：人）



資料7 下羽栗方面行き停留所毎の乗降客数（H18年7月 単位：人）

