



# 安城市議会議員 石川つばさ通信 号外 市政レポート

## 岐阜市の交通政策を視察

1月29日、戦略的モビリティマネジメント特別委員会において岐阜市を訪れ、同市のまちづくりについて交通政策を中心に説明を受けました。

岐阜市では、年間最大20億円の赤字を出していた路面電車を2005年3月に廃止し、同じく5億円の赤字であった市営バスを2002年～2004年に民間譲渡し、新たな交通政策に舵を切りました。その中身は、BRT(Bus Rapid Transit)と呼ばれる連結バスや民間譲渡されたバスなどによる幹線と、狭いエリアだけを運行エリアとするコミュニティバスとに明確に分け、公共交通ネットワークを再構築するというものです。両者の位置づけを明確に切り分けることで、互いに互いの乗客を奪い合うような形にならず、むしろ乗継による利用向上に資する形となっているそうです。街の規模が違うので単純比較はできませんが、幹線とは安城市で言うところの名鉄バスの様な存在かと思えます。一方で、コミュニティバスの位置づけは安城市で言うところのあんくるバスとは大きく違っています。聞けば、市の方で市域を22地区に分割し、各地から要望があればその地区にコミュニティバスを導入してきたとのことでした。それも、運行ルートやダイヤ策定までを地元が主導で行うことが条件とされていました。そればかりか、運行開始後の採算性についても、市からの赤字補填額には上限があり、一定以上に赤字が膨らまない様に利用促進やバス車体へのスポンサー広告の獲得までを地域が担っているとのことでした。良く言えば住民参加ですが、大きな混乱を招くことなくこの仕組みを定着させられたこと自体が大いなる驚きです。現状、分割した22地区のうち、既に20地区でコミュニティバスの運行がなされているそうです。あくまで地元が希望すればという条件で運行がなされるため、20地区が出そろうまでに10年以上かかったそうです。残る2地区については比較的幹線に近いエリアだそうで、コミュニティバスへの機運が高いとは言えず、場合によっては現状が固定化するかもしれません。「22地区」という分け方は小学校区2～3校程度で1路線となっており、安城市に当てはめるなら7～10路線程度となります。おおよそ、中学校区に1路線と言ったところでしょうか。このバスがクリニックやスーパーなどの域内交通の足となり、駅などへ遠出する場合には幹線バスへ乗り換えるという形になっています。地元が担う比重が非常に高い点の他に、費用面でも驚きがありました。市として年間に補填しているコミュニティバスの赤字額は1.9億円ほどで、民間譲渡した幹線の赤字補填分1億円と併せても年間3億円弱ですんでいるとのことでした。本年度当初ベースで、あんくるバスが2億9400万円余、路線バスへの補助金が2300万円余ですので、説明の限りでは安城市の交通行政よりも予算がかかっていないこととなります。民間譲渡された赤字路線のうちどの程度が廃止されたか、かつての交通体系と比較して利便性(特に中心から外れた地域)はどう変化したのか、マンパワーを含め現行のコミュニティバスの運行が持続可能であるかなど、留意すべき点は多いものの、一つの参考になるモデルであると思えます。

石川翼事務所 446-0072 安城市住吉町荒曾根 1-245 アワーズビル 2F 南  
電話 0566-98-6932 メール [ishikawa2011@aria.ocn.ne.jp](mailto:ishikawa2011@aria.ocn.ne.jp)  
編集: 石川つばさを支援する会