

暮らしの足として定着し 新たな交通網ネットに二石

自由に乗降可能 ミニバスも運行

穂別町が民間のどうなん交通（道南バスの子会社）に委託し、昨年春から運行している「ふれあいバス」が交通弱者の心強い足になっている。

九月下旬のある日、まずはバスに乗ってみた。市街地の外れにあるバス会社の営業所と栄地区とを結ぶ路線（西部ゾーン・21キロ）を走る、午前十一時三十六分発の十五人乗りミニバスがわたしの試乗車である。

市街地の停留所で年配者の六人が乗車する。前に座った六十代の女性に聞いてみると、乗った人のほとんどが朝のバスで町立病院に行った帰りとか。



穂別町市街地と栄地区を結ぶ路線は15人乗りのミニバスを運行。病院や学校に通う人たちに安心感を与えている。

胆振管内の穂別町が昨年春から始めた総合交通ネットワーク「ふれあいバス」が暮らしの足として好評だ。ミニバスも導入して町内をきめ細かく運行し、どこで乗り降りしても自由で、通学生と六十五歳以上の町民は無料だ。少子・高齢化社会のなかで、規制緩和の流れを先取りした、ソフト重視の公共投資の典型例を紹介する。

今度は助手席にらせてもらう。「ゲートボールなどに行く人に配慮して、この便は町のスポーツセンターを通りま」と運転手。合計七人が乗車したが、年配の女性たちは病院に行くのだという。車内はリハビリの話などでにぎやかなになる。声をかけると、「こうやって体の調子を確かめ合うのよ」と答えて返ってきた。

ミニバスは西部ゾーンのみで運行で

一日四便が基本。「乗り切れないと予想されるときはマイクロバスにしたりする」（穂別営業所の話）などと臨機応変の運行に努めている。

この「ふれあいバス事業」は、ミニバスから中型までの四台を使い、西・東・北の三ゾーンで運行している。今年になって運行ルートを延長した路線



「ふれあいバス」の車内では体調や天候の話に花が咲く

「このバスは裏道を通ってくれるので、たいした助かりますよ」と笑顔を見せる。このバス、通学生と六十五歳以上の高齢者は無料だ。

豊田地区の町道に入ると道幅が狭くなるが、ミニバスだから小回りがきく。まわりは稲刈りを終えた田園風景。いちおう停留所はあるが、ルート沿いなら自由に乗降できる。「わたしの家はあそこだよ」と、さっきの女性。運転手に声をかけて降りていった。

かつては鶴川の右岸を国鉄富内線が走っていたが、廃線後は左岸側の道道を代替バスが運行するようになり、不便さが増した。それを補うために登場したのが、このミニバスだ。

終点の栄三地区の民家脇で折り返したバスは、ふたたび市街地へ。

もあり、暮らしの足として定着しつつあるようだ。

交通弱者に配慮 三年越しで検討

人口四千百人、穂別町は鶴川や穂別川の兩岸に集落が点在している。この農業の町で、総合的な地域交通ネットワークの検討が始まったのは九五年のことだった。

「富内線の廃止（86年）後、駅に行く時に比べて代替バスの停留所が遠くなり、「不便になった」という声が上がった。利用者のほとんどが高齢者と子どもという交通弱者で、その方たちの移動の足を確保する必要があった」と、新しい交通ネットワークづくりを担ってきた町役場の山岡康伸・政策調整課主幹が振り返る。

代替バスは沿線四町で協議して運行されており、穂別町だけの都合で増便することは不可能だった。高齢化が進んで通院者の利便性を高める必要もあった。さらに、中学校の統合計画などを含めて、町のスクールバスの運行も見直す時期を迎えていた。こうした事

連載・転換期の公共事業⑬

民間と二人三脚 穂別町の「ふれあいバス」

ルポライター 滝川 康治



バスの運行が始まってから、若手の運転員4人が町内に移り住んだ

が掛かっていたので、町の財政を圧迫することも無いようだ。

「経費がかかっても、小中学生がいれば運行するようにしている。町民宅はこれではカバーできた、と思う」と、運行管理を担当する町役場の本多廣行・町民課長が胸を張る。

しかし、利用者側から見ると、きめ細かくなった運行を歓迎しつつ、さらに利便性を高めるための要望が尽きないようだ。

町営バスは町立病院前に横付けするが、路線バスのほうは近くの停留所で乗降しなければならない。他の路線との接続があまり良くない。学校に合わ



運行拠点になっている、どうなん交通などの穂別営業所

情を背景に地域交通ネットワークの検討を始めた、という。

代替バスを運行してきた道南バスとの協議は、運行方法・路線系統、運行回数・主体」と運行経費を中心に二年半、延べ二十数回にも及んだ。こうしたなかで、新たな交通ネットワークを次のように位置づけた。

▼既存の路線バスと千歳空港への直行バスは他の町と結ぶ幹線路線と位置

づけ、「ふれあいバス」は町内の集落と市街地とを結ぶ路線として、機能分担を明確にする。つまり、「ふれあいバス」は町内だけのゾーンバスであり、町民の利用を主とする。

▼新規路線の設定にあたっては、狭い場所を走る場所があつて対向車との交差ができない（特に冬期間）などの事情を抱えており、大型・中型バスでは無理がある。そこで、バス交通の空白・不便地区を解消するためにミニバスも導入する。

▼誰もが利用しやすいようにするために、家の近くで乗り降りできるフリー乗降システムにする。

▼スクールバスを運行してきた地域の住民からは、以前から「児童生徒以外でも乗れるようにしてほしい」との要望があり、スクールバスを廃止して交通ネットワークに組み入れる。

道南バスは当初「コスト的に合わないので、大型バスでしか運行できない」と町側の提案に難色を示したが、九七年三月、子会社のどうなん交通が道路運送法に基づく貸切バスの乗合運



「住民の要望に応じて運行したい」と話す本多町民課長

送法取得したことで状況が変わる。会社側から示された運行経費は、それまでに比べて四百万円程度の増額にとどまっていた。これでコスト的に安くなり、小型バス運行の実現に向けて大きな弾みがついた。

こうして小型バスの導入のメドがつき、両者の間で細部を煮詰めた。運行主体は、第三セクターとする構想もあったが、新規会社の認可は難しいと分かった。どうなん交通が担うことになった。既設路線を延長したり、町内の各学校から約一キロメートル以上離れた児童生徒の通学区間のバス料金を無料にするなど、きめ細かな条件整備を実施して昨年四月の運行にこぎつけた。

「穂別は地形的に環状線が設定できず、交通網をつくるには最も不利な条件にある。（実現できたのは）町とバス会社、町民が共通意識を持ってやれたからでしょう。バス転換後の会社側との信頼関係や、（転換交付金による）基金的な裏付けもあつて協力が得られたことも大きかった」（山岡圭登）

住民の切実な要望と行政の熱意、バス会社の協力があがり、全道に先駆けたこの事業が実現したのだった。

には不便になる。こういった面を改善するよう求める声がある、という。

前出の本多課長は、「今年五月、北ゾーンの稲里地区に民間の温泉がオープンした。いまは温泉の入り口までの運行だが、近いうちに温泉に直接乗り付けたい。病院前での乗降などは、バス会社とのこれからの交渉になるでしょう」と語り、住民の要望に沿った運行に努めようとしていた。

どうなん交通穂別営業所では、「運行を始めて一年半で、いろんな要望があると思う。利用状況を考慮して、接続の面なども利用しやすいように努めた」と、前向きな姿勢を見せる。

ソフト面を重視 他の町にも波及

21世紀の北海道は、一極集中が進む札幌圏を除くと、いずれの町も少子・高齢化の様相が顕著になってくる。国などの交付金や補助金などに頼った、不要不急の公共投資を続けることのできない時代が目前にある。

これからの公共投資を考えると、交通網の整備は避けて通れない。人命の重さは同じであり、田舎だから公共交通が保障されないのでは差別というもの。人口が少なくても、暮らしの足を確保することは自治体がいかに先取りくまなければならない課題だろう。

穂別町の「ふれあいバス」は、運輸行政の規制緩和や本格的な少子・高齢化社会の流れを先取りした、意欲的な事業といえる。これもソフトを重視した一種の公共事業といってもいいのではないだろうか。

国鉄廃止後の代替バス運行の下地と財政的な裏付けがあり、スクールバス運行が転換期だった。などと、新しいシステムを導入してきた環境は、他の町とは少し異なるものかもしれない。しかし、町と民間会社が協力しあい、住民の要望に応えたバス運行を試みる姿から、他の自治体が学ぶものは多いはずだ。

道内のトップを切った穂別町の試みを参考にしながら、バスの運行管理を民間に委託する自治体も現れている。道東の標津町では今年四月から、標準病院への通院や保健福祉センターの利用者などの利便性を高めるために、運行管理のすべてを阿寒バスに委託して「町営バス」の運行を始めた。

こちらは標津市街地の循環線と郊外の三路線で行っており、フリー乗降で町民の乗車は無料、という。穂別町のようなミニバスはないが、既存のスクールバスや福祉バスなど四台を使って運行中。本年度は運行経費約二千九百万円を阿寒バスに委託料として支払う計画である。町企画振興課では、「一回に七〜八人程度の乗車だが、徐々に浸透しており、利用者には好評です」と話している。

穂別町のケースを皮切りに、自治体と民間バス会社が共同歩調をとって暮らしの足を確保していく取り組みが増えていきそうだ。

三路線を設定し 住民に安心提供

「ふれあいバス」の陣容は、中型バス（36人乗り）一台、マイクロバス（29人乗り）二台、ミニバス一台の計四台である。うち二台（ミニと中型）を西部と東部ゾーンの路線バスに充て、北部ゾーンは町営バス（マイクロ）、残る一台（スクールバスを無償譲渡）は貸切運行バスとして主に子どもたちが利用（大人の混乗も可能）している。一日三便から六便を運行し、バス利用区域外の住民にはハイヤー利用を助成するなどして、総合的な交通ネットワークを整えた。

九八年度の利用実績をみると、年間の乗車人員は二万七千人余りで、三ゾーンとも月平均七百人台の利用になっている（うち三割ほどが児童生徒で占める）。便当たりの乗車は十人に満たないが、数の問題ではない。バス路線を確保し、住民に安心感を与えていることに意味があるのである。

本年度の町の運行経費は二千三百万円余り。もともと二千万円程度の経費

111