



適度な（必要最小限での）サービス水準での運行が持続性を確保する

- ・財源には限りがあるため、あらゆる利用者のニーズを計画に反映することは困難な場合がある。取組み主体の負担を超えたサービスの提供は、結果的に持続可能性を危うくする。限られた財源の中で、サービス水準をどのようにして設定するかについては、負担とサービス水準の両者のデータを住民に提示し、それを住民が選択することが有効。

知恵袋（その 23）

- ・ ニーズにマッチした運行による、撤退した路線バスを上回る利用者を実現
- ・ 三重県四日市市羽津いかるが地区では、路線バスが廃止されたため、住民有志が中心となり、NPO 法人生活バス四日市によるバス運営を開始した。
- ・ 地域主体の取組みであることから、予算も限られており、バスの運行計画の検討段階では、最低限のサービス水準で、いかにして乗ってもらえるバスとするかが課題となった。
- ・ 検討段階では、譲ることができないサービス水準は何かを明らかにすることに努めている。住民の方々との討議により、土日の運行は必要性が低いこと、通勤・通学の利用よりも、買い物や通院には対応することが重要であることなどが判明した。
- ・ また、ルートについても、ニーズがあるのに路線バスが廃止したのは、ルートに問題があった（高齢者がアクセスしにくいバス停配置であった）と考え、利用しやすいバス停の位置についてもニーズを把握した。
- ・ これらのニーズをルート設定やダイヤ作成に反映させた運行を開始したところ、利用者数は廃止した路線バスを上回っている。

知恵袋（その 24）

無料運行から有料運行への変更にも、住民からの苦情はほとんどなし

（大分県宇佐市）

- ・ 大分県宇佐市では、市町村合併を契機に、旧市町で無償運行されていた通院福祉バス（利用目的は通院に限定）を見直し、新たなコミュニティバスの運行に移行した。
- ・ 運賃は合併前、無料であったものを有料（100 円）としたが、運行頻度は週 1 便から週 2 便とした。最低限のサービス水準であるため、運行する曜日やダイヤは各地区の住民ニーズを踏まえて設定した。
- ・ また、旧市町が運行していた通院福祉バスのルートはそのまま残した上で、公共交通の空白地域を解消するための新たな路線を設定した。
- ・ また、住宅地近くでは、フリー乗降区間の設定や、地域住民の意向を踏まえ、乗りやすいところまでバスを入り込ませるなど、高齢者の使いやすさに配慮した。
- ・ こうした取組みの結果、有料化による反対はほとんどなかったほか、高齢者の外出行動の増加やコミュニティバスの車内が交流の場となるなど、住民生活に密着した交通手段となっている。