

# 鈴鹿市民の コミバスをよくする会ニュース

(第32号・2021年3月発行)

発行:(略称)コミバスをよくする会  
事務局:辻井良和 方  
〒510-0234 鈴鹿市江島本町31-36  
電話 059-386-0529 FAX 059-386-0646

## 一ノ宮・小型バス試乗記

# 往きも帰りも私一人

わずか5キロのところへ1時間もかけて  
走るバスは、誰も喜ばないし使わない

鈴鹿市が、今年1月25日から試験運転を始めた、高岡台団地、池田町、一ノ宮町・一ノ宮団地などと市役所を結ぶ小型バスの、試行運転を体験しようと、2月10日に見学乗車しました。鈴鹿市役所西玄関前発9時45分。運転手に「見学させてもらいます」と声を掛けて乗り込みました。

乗り口のステップは、2段目に広めの鉄板が出てくるのに、それより下には出ません。高齢者はロー・ステップでないと乗りにくいのに、と思いながら乗車。

しばらく待って、発車時間9時45分になったが乗客は私一人。運転手さんは三重交通の職業運転手。乗車賃200円を入れると発車しました。

街は動き出した時間で、人の動きもあちこちにありません。鈴鹿市駅前、一ノ宮団地集会所前、オークワ高岡店と進むも乗客は私だけ。オークワから高木病院に立ち寄ったあと、大きく東に回って一ノ宮公民館、池田団地、一ノ宮市民センター、一ノ宮集落センターと、100メートルほどのところへまた止まるなど、路線型の運転



では停留所が近すぎる気もします。

各停留所には、黄色の幟とステッカーが張られていますが、どこも誰一人待っていてくれない事に内心がっかりです。それでも小型バスは、組まれた時間通り、ときには少し余計に停車して時間あわせをします。

路線型のバス運行は、なるべく直線に近い路線と、集落毎に集まりやすく、よく判る場所を選ぶべきですが、その原則からはほど遠い不便な或いは無駄な設定だと感じました。例えば鈴鹿市駅から一ノ宮団地までの路線途中に須賀町という地域があるのに停留所はなく、折角の住民サービスにもかかわらず、不十分な計画に感じました。

帰路も、同じように200円を払って乗車見学を行い、市役所まで帰りましたが、同じように他に乗車する市民もなく、市役所に一人で戻りました。バスから降りるとき、運転手さんに「有難う、張り合い無いね」と言ったら苦笑いしていました。

(▶次頁へ続く)

## 発車オーライ

★鈴鹿市に「無料」の「オンデマンドバスシステム」を作ろうと提案してから9年になります。それ以前にも23年前からあった、鈴鹿市の「コミニティーバス」の運動を引き継いでいますが、もともと市民全体に役立つものです。★23年前は、三重交通が儲からないからと廃止したバス路線を、鈴鹿市が住民のために「コミニティーバス」を運行しました。その地域の人は助かり、石薬師高校生などの通学にも役立つようになりました。★いま実現を求めている「無料のオンデマンドバス」は、全市民が対象で、免許証を返上した高齢者は勿論、子どもも大人も男も女も、自家用車が無くても、市民として行動したいすべての人々の交通要求を満たすものです。硬く言う、「生きる権利(人権)」を保障し、自由に生活し交流する権利としての「交通権(交流権)」を全市民に保障するものです。★日本国憲法は、基本的な人権の保障を高く掲げ、その実現のために国民が参加する選挙で政府を創り、国民の権利を行使する(実現する)事を当たり前のこととして決めてあります。しかも、その権利が侵されないように努力するよう求めています。★私たちの「無料のオンデマンドバスシステム」は、その考えに基づいて「市民が幸せに暮らせる交通システム」を鈴鹿市で実現しようとする市長さんに提案しています。★不十分なものや、間違ったものは創らず、真に市民に役立つものを実現することは、日本国憲法に保障された市民の正当な権利です。良いものは、求め続けられれば必ず実現します。(辻井良和)



(▶前頁より) 途中で何人かの住民に会いましたが、バスを見る目は冷ややかで、狭い道路を通るので「邪魔だなあ」と言った表情に出会いました。歓迎されていれば、にこにこ顔で迎えてくれるだろうと思ひながら、この事業は歓迎されていないと直感しました。

末松市長は、このバスを2年間試行運転すると発表しました。この状況が2~3ヶ月続けば、この事業は意味が無い事が明らかになります。2年も続けず、私たち

の提案する「無料のオンデマンドバス」の試験を急いで欲しいと強く感じました。

私たちの提案は、石薬師地域で沢山の署名が集まり、住民の多くはその実現を待ち望んでいます。歓迎される場所で実験を行い、問題点があればただちに修正し、その経験を広く市内に広げていくなら、ムダ遣い無く確実に、住民から望まれる政策の展開が行われるのにと考えながら見学のバスから帰りました。(辻井良和)

# 乗り合いバス 実証実験 高岡山センターと市役所結ぶ



末松市長(左から2人目)や林会長(同3人目)らがテープカットした式典=いずれも鈴鹿市高岡台1の高岡山センターで

↑ 中日新聞鈴鹿亀山版(1月26日付)

## 鈴鹿 出発式、門出祝う

鈴鹿市は二十五日、公共交通空白地域と定める一ノ宮地区でワゴン車(乗客定員十一人)を使った乗り合いバスの運行を始めた。実証実験としておおむね二年間続ける。

区間は地区内の高岡山センター(高岡台一)と市役所を結ぶ一三・二ノ宮で、公共施設や商業施設にバス停

カットし、門出を祝った。

住民約六十人が見守る中、市のコミュニティーバスと同様に黄色く塗られたワゴン車が乗客九人を乗せて走りだした。運行計画づくりに関わった林会長は「地域の足となり、住民が誘い合せて出掛けることでコミユニケーションの輪も広がるといい」と期待した。

市は、最寄りのバス停や駅から一ノ宮以上離れた自治会単位の集落を一つ以上持

つ地区を、公共交通空白地域と位置付けている。市内二十三地区のうち、七地区が該当し、一ノ宮地区は六十五歳以上の高齢者が最も多い。

市は同地区での運行実績を踏まえながら、市全体を対象とした「地域公共交通計画」を二〇二二年度末までに策定する。(片山健生)

運行初日の始発便に乗り込む住民たち



一ノ宮地区 乗り合いバス実証実験	
停留所	
10 オークワ鈴鹿高岡店 (乗降: 高岡山センター行)	
運行経路	
時刻表	
乗車	9:56
乗車	10:25
乗車	12:56
乗車	13:25
乗車	16:51
乗車	17:20

バス停「オークワ高岡店」の時刻表と、実証実験のぼり旗



# 春日井市の公共交通と実験運行

春日井市の公共交通を1月末に視察に行く予定でしたが、コロナ緊急事態宣言が出ているもとの中止しました。詳しい資料を送っていただいたので、学んで活かしたい大事なポイントを2点紹介します。

## 公共交通全路線人口カバー率 93%

鉄道駅から800m、バス停から300mの範囲に含まれる人口カバー率



## かすがいシティバス

昼間時間帯における高齢者の移動手段の提供、公共交通空白地の解消、及び市民病院や市役所など公共施設への接続を目的として、4路線整備されている。運行開始は2002年11月。春日井市の市内バス事業の見直しによる。いずれの路線も春日井市内の様々な公共施設や病院などを巡る。運行路線は開始当初は3種類7路線あったが、2009年10月1日に大幅に見直され、現在は方面別4路線で運行されている。利用料金1乗車、大人200円、高齢者・小学生等100円、各種割引有り。市の負担金は約1億4000万円。利用者一人当たり市の負担金は4路線平均で416円。収支率は約23%。1日利用者915人。

- 東環状線 39km 左回り、右回り、各中型2台
- 西環状線 19km 左回り中型1台、右回り小型1台
- 南部線 15km 中型1台
- 北部線 13km 小型1台

■かすがいシティバスの市の負担金と収支率の推移 (百万円)



※収支率：収入（運賃収入と広告料の合計）を運行経費で除して算出  
資料：春日井市作成 2019(R1)

	春日井市	鈴鹿市
人口	30万人	20万人
面積	93km <sup>2</sup>	195km <sup>2</sup>
一般会計	1,020億円	640億円



## 名鉄バス=13路線、1日利用者13,903人

他に、あおい交通、名古屋市交通局の路線バスがある。

春日井市のポイント① 名鉄バスが縦横に走っているのに加えて、市民病院や公共施設をつなぐ循環バス「かすがいシティバス」を走らせている。名鉄バスと重複して走っている区間もある。

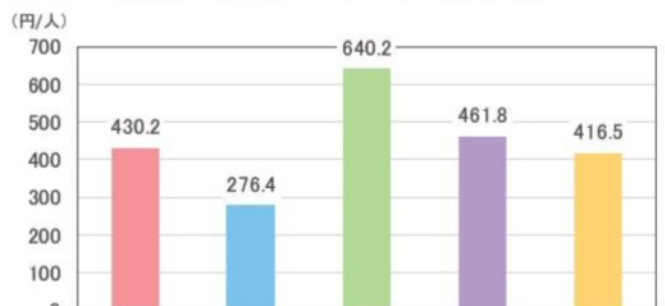


名鉄バス



かすがいシティバス

■路線別の利用者1人当たりの市負担額



資料：春日井市作成 2018(H30)



## 春日井市のポイント② 効率の悪い北部線地域での利便性向上のために、昨年4ヶ月間で4種類の「実験運行」を行った。

### ハートフルライナーミニ(定時路線型)実験運行

無料 8月3日～8月16日の月火水金曜日→198人利用

有料 8月17日～9月18日の月火水金曜日→187人利用

### ハートフルライナーミニ(予約型バス)実験運行

無料 10月5日～10月16日の平日→202人利用

有料 10月19日～11月20日の平日→401人利用

上記「実験運行」の結果、「北部オンデマンドバス(予約型)」の導入が決定。これに伴い、夏頃から運行を開始し、今年10月にかすがいシティバス北部線を廃止。

定員9人のワゴン車を用いて、AIオンデマンドシステムで運行。予約は、電話かインターネット・スマホから。運行は平日のみの午前7時30分から午後3時30分まで。運賃は、大人200円、高齢者・小学生等100円。

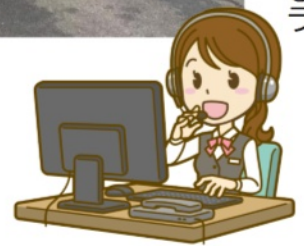
実験運行では、ワゴン車の導入により、人口密集地への乗り入れが可能となり、新規利用者が増加。利用者数や利便性からはオンデマンド型が支持され、高齢者はオンデマンド型が使いやすいとの回答が多かった。



春日井市が予約型バスとして新たに運行する「はあとみる」は、インターネット



電話かネット  
で予約する



## あり得ない！一ノ宮地域での「実証実験」 1人1回9,000円補助！

2021年度予算案が発表されました。その中から、公共交通関係の予算案を見てみました。公共交通にたいする鈴鹿市の考え方が浮かび上がってきます。

### ①新交通システム運行事業費 1,302万円

ノ宮地区において週に5日運行する新交通システムの実証実験にかかる運行委託費(三重交通へ)。

数字を見てビックリです。高岡台から一ノ宮、池田を回って市役所まで1日3往復する「新交通システムの実証実験」ですが、その運行経費が1日5万5千円！1日3人が往復利用すると見込んでいます(少ない！けど、実際それくらいしか利用していません)。5万5千円を6人で割ると9,166円で、運賃200円を引くと、8,966円です。利用者一人1回乗車の市の負担が約9千円！とても「新交通システム」とか「実証実験」とか叫ぶ中身ではありません。抜本的な見直しが必要です。

月110万円あれば、市民の期待の大きい、玉城町方

式のオンデマンドバスをどれだけ走らせるでしょう。

■運行経費 55,000円/日(税込) × 242日(運行日数) = 13,310,000円 ■運賃収入 200円/1乗車 × 1人/便 × 6便 × 242日(運行日数) = 290,400円 ■事業費 13,310,000円 - 290,400円 = 13,019,600円

### ②新公共交通計画策定事業費 566万円

「鈴鹿市地域公共交通計画」素案を業務委託して作成する予算。計画作成をなぜ自前でできないか？

### ③C-BUS運行事業費 1億6,500万円

西部・南部合わせてけっこうかかっています。運賃値上げ後、利用者は落ち込んだままです。

・西部地域C-BUS運行事業費9,135万円(※運賃収入2,229万円)

・南部地域C-BUS運行事業費7,414万円(※運賃収入1,254万円)

### ④廃止代替バス路線運行委託事業費 755万円

平田駅から庄野～富田～和泉・小田を通して亀山市みずほ台までのバス路線「亀山みずほ台線」1日15便。2009年9月末に三重交通が廃止した路線を、廃止代替バス路線として運行する経費。



会員の皆さま、いつもご支援ありがとうございます。昨年度はコロナ感染の広がりの中で十分な活動が出来ずに、会費も集めませんでした。今年度はこのニュースとともに2021年度会費を集めさせていただきますので、ご協力をお願いします。

