

交通の研究専門誌

# 運輸と経済

Transportation & Economy

JUNE 2023

6

No.912

## 特集 地域交通の再設計



# 地域を支え続けて20年 「生活バスよっかいち」

にしわき よしたか  
西脇 良孝氏

NPO 法人生活バス四日市 理事長

2023年3月22日

NPO 法人生活バス四日市事務所にて



かめやま ひろき  
聞き手 亀山 紘樹

交通経済研究所研究員

## ■住民が主体で運営するコミュニティバス

— 地域に根付いたコミュニティバス「生活バスよっかいち」を運行しておられます。運行開始に至った経緯を教えてください。

西脇： 現在生活バスよっかいち（以下、生活バス）が走る四日市市羽津地区では、三重交通バス垂坂線が長年地域の足として運行されていました。しかし、モータリゼーションの進展等により乗客が減少したため、2002（平成14）年5月で廃止となりました。

私たちが住んでいる羽津いかるが町から最寄り駅の近鉄霞ヶ浦駅までは約2km離れており、公共交通の空白地域といえます。実際、垂坂線の廃止後に行われた地域住民へのアンケートでは、高齢者を中心に「買い物や通院が不便になる」との声が多く寄せられました。

そこで、私がNPO法人生活バス四日市を設立

（文中の敬称は省略します）

し、NPOが運行主体となって翌2003（平成15）年4月から垂坂線を引き継ぐ形で生活バスの運行を始め、今年（2023年）3月で20周年となりました。

— 元々交通事業に関わっておられたのですか。

西脇： 私は2001（平成13）年に定年退職するまで羽津地区に拠点を置く電機メーカーに勤務していました。元々バス等交通に関する知識はまったくなかったのですが、退職後羽津いかるが町の自治会長をしていたときにバス路線廃止の話が持ち上がり、「バスがなくなると困る」という住民の声をきっかけに交通について勉強し、生活バスの運行のためにNPOを立ち上げました。

— 路線の特徴を教えてください。

西脇： 商業施設（スーパーサンシ大矢知店）と近鉄霞ヶ浦駅を結ぶ路線を1日4往復しています。

図1 四日市市の市域



国土地理院地図をもとに作成

図2 生活バスよっかいちの運行ルート



図2～4は NPO 法人生活バス四日市提供

主な利用者は沿線の高齢者の方々です。直線距離では4kmほどの区間ですが、従来はバスが通らなかった住宅街や商業施設、途中にある四日市羽津医療センター等を経由する約11.5kmのルートで、約45分かけて走ります。

運賃は乗車距離に関わらず1乗車100円で、20年間値上げしていません。一定期間乗り放題の応援券(定期券)も販売しています。応援券は期間1カ月は1,000円、6カ月は5,000円、12カ月は10,000円で販売しています。

— 運行経費はどのように捻出しているのですか。

**西脇：** 地元企業等のスポンサーシップのほか、四日市市の補助金をいただいています。2003年の運行開始時には、バスの起終着点であるスーパーサンシ様をはじめ、地元の小売店やクリニック等5社・団体の協賛が得られ、運行にこぎつけることができました。

四日市市には民間バス事業者では運行が難しくなって廃止された路線を中心に、市が費用を負担して運行している自主運行バスが3路線ありますが、生活バスは地域住民が主体となり運行資金を

調達しているのが特徴です。運行は三重交通に委託しています。

— 20年間継続できている秘訣はどのようなところにありますか。

**西脇：** 一生懸命取りまとめをする旗振り役と、地元の企業等にスポンサーになってもらえるようアピールが必要です。

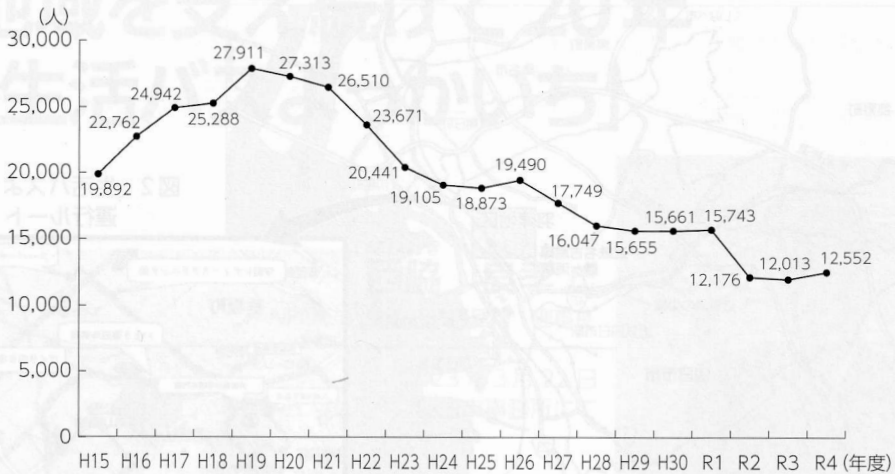
企業等の協賛を得るという意味では、運行エリアに商業施設が集積している羽津地区は環境が良かったと思います。

## ■ 路線維持のため新たな利用者層を開拓

— 20年で近隣の環境はどのように変わっていますか。

**西脇：** 生活バスが走る羽津地区全体では人口は増加傾向にありますが、エリアごとに細かく見ると特徴が異なっています。沿線にある大谷台という団地は高度経済成長期に造成・分譲されたため、

図3 「生活バスよっかいち」の利用者数の推移



近年一気に高齢化が進み、買い物に出られず困っている住民が増えています。団地の自治会から依頼があり、2010(平成22)年に生活バスを大谷台経由のルートに変更しました。大谷台に寄ることで所要時間は延びましたが、買い物の足として使っていただくことが大事だと判断しました。

— 利用状況はどのように推移していますか。

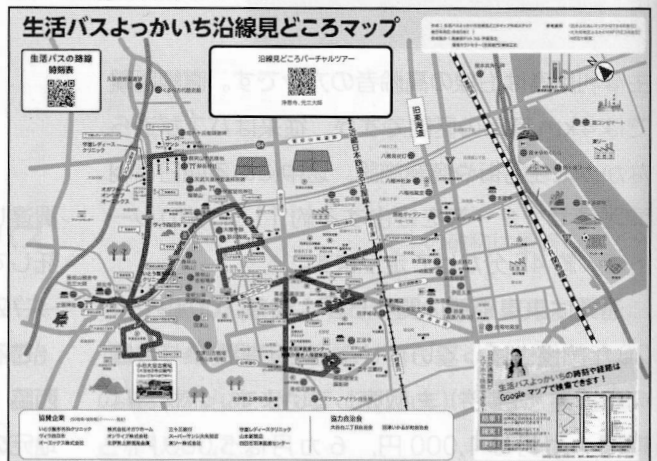
**西脇：** 2007(平成19)年度の27,911人をピークに、利用者数は減少傾向にあります。コロナ禍が始まる前の2019(令和元)年度で15,743人となっています。

利用者数が減少している主な要因は高齢運転者の増加です。運行開始時(2003年)の高齢者はあまり車を運転していなかったのですが、今の高齢者は80代でも車を運転するためバスを利用しなくなりました。

引き続き認知度向上の取り組みにより新たな利用者層を発掘し、利用者数増につなげていきます。

— 利用促進のためにどのような工夫をしていますか。

図4 沿線の見どころマップ



**西脇：** いま力を入れているのは、これまで生活バスに乗ったことのない方にバスで沿線の名所や協賛企業を訪ねていただくツアーです。昨年12月にも買い物ツアーを実施したほか、沿線の散策スポットを紹介する見どころマップも作成し、QRコードを読み取ってスマートフォンでも閲覧できるようにする計画です。

— スポンサー企業に変化はありますか。

**西脇：** 生活バスの運行開始以降、幹線道路沿いにクリニックやカフェが立地し、新たにスポンサーになっていただいています。

写真1 バスの側面に掲載された協賛企業の広告



編集室撮影

一方で創設時から生活バスを支えてくださっている企業にも、引き続きスポンサーに残るメリットを感じていただかないといけません。生活バスに企業広告を掲示するといった、協賛することのメリットを感じてもらうための試みをしています。今後は生活バスの車内で協賛企業の広告を放映することも検討しています。

新しいスポンサー企業を探すことも大切です。四日市のコンビナートには重化学工業の企業がたくさん立地しています。羽津地区にもそれら企業を退職した方々が多く住まわれています。生活バスへの協賛が地域貢献につながるという側面をアピールして働きかけをしていきます。

— いま地域交通に改めて注目が集まっています。行政とはどのような関係ですか。

西脇： 四日市市からも手厚いサポートをいただいています。直近では沿線住民にバスに関心を持ってもらうため、先ほどの見どころマップの作成、沿線の小売店への買い物ツアーの実施などでも協力していただきました。

## ■ 地域住民の交流を促すバス

— 今後生活バスはどのように進化していくのでしょうか。

西脇： 現在、市北部の近鉄阿倉川駅前の広場整

写真2 地域の人々の交流の場にもなっている車内



写真提供：NPO 法人生活バス四日市

備が、2024年度末の完了を目指して進められています。同駅周辺に立地する大きなスーパーや銀行の支店などへの足に生活バスを使っていただければと考えています。

また、主な利用者である高齢者が利用しやすいバス車両の導入も課題です。荷物を持ったまま乗り降りしやすいよう、あるいは車椅子でも乗降できるようにノンステップの車両にするなどの更新が必要なので、運行受託者と交渉をしています。— バスには人のつながりを育む役割もありますね。

西脇： 生活バスの運行開始時から、地域住民の交流の場、「動く宅老所」となることを目指してきました。生活バスに乗れば必然的に顔を合わせることになり、友達ができます。しばらく顔を見ていないと「あの人どうしたの？」と気になりますし、情報交換の場所としての側面も大きいので、そうした意味でもバスを運行し続けることの意義は大きいと考えています。

— 20年間の歩みがよく理解できました。本日はありがとうございました。