

平成 29 年度 第 4 回政策討論会第二分科会要点記録

日 時 平成 29 年 10 月 13 日（金）午後 3 時 00 分～ 3 時 50 分
場 所 第二委員会室
出席者 烏野 隆生（座長）
岸田 厚（副座長）
澤田 和代
井舎 英生
友永 修
西田 武史
柔原 圭一
池内 矢一
欠席者 河合 馨

討論テーマ 『公共交通のあり方について』

公共交通について先進市の事例について、各委員から出された意見

- ◎平成 27 年に会派視察で茨城県古川市にデマンド交通の先進事例を視察に行きました。古河市では、そもそも市内循環バスのみを無料で運行しておりましたが、市民サービスの公平性と継続性の観点から平成 24 年より有料化して民間事業者に運営を委託し今日に至っている。しかしながら、近年の市町村合併の影響もあり、バスの空白地問題から、巡回範囲の拡大も検討されたが、デマンド交通が地域の特性にあっていると判断し、平成 20 年より試行運転が開始された。方法としては、事前に登録された住民が予約電話を入れ、順番にピックアップしながら乗合で利用される。本市も地域性を考慮した交通手段を今一度検討すべきである。
- ◎先進事例として、会派視察において富山県射水市の公共交通についての取り組みを説明させていただきます。射水市は、5 市町村の合併により誕生した市であり、人口約 93,000 人で、高齢化率は 29.1%であります。公共交通のコミュニティバスとして通勤、通学及び市民病院への通院等を目的に、市全域を網羅しています。公共交通空白地域の解消の為、運行路線が 19 路線で、バス停は約 370 カ所もあり、身体機能の低下している高齢者等に配慮して、200m から 300m の間隔でバス停を設置。運行事業者は契約方式の 3 年で、運行事業者は 3 社で、事業者の競争意識とサービス向上を行っている。本市においても、事業者の複数の参入を促す方法を実施するように思う。また、ドア・ツー・ドアのデマンドタクシーの社会実験として運行を開始し、平成 24 年から本格的な運行を実施していることから、本市においても、山間部の公共交通として、民間のタクシー会社等とも協議し、デマンドタクシー等の取り組みをする必要があると思う。
- ◎徳島市の応神地区は、北部に位置し市中心部とは吉野川によって隔てられた地区である。JR 吉成駅のほか、徳島バスが幹線道路を 2 路線運航

しているものの、交通不便地域が大部分を占めている。

近隣に病院やスーパーがなくマイカーを持たない高齢者は、徒歩で1時間以上かけて通院や買い物を行っていた。そこで地域の住民が発起人となり、住民主導によるコミュニティバスの導入に向けた取組みを開始する。

実際にバスを利用したい方を募るところから始め、協賛金の協力をしてくれる企業などを開拓、住民が独自で事業実施にむけ動き出した。

行政は、実施にむけて、運行を委託する運行事業者とのつなぎや法律上の手続きに関する事務、国庫補助金などの手続きで支援。住民による自主運行バスの事業実施が実現された。

週三回2コースの運行で、停留所は独自の考案により個人宅前なども数か所あるそう。

収支として、運行経費と事務費の合計に対し、25%を運賃・定期及び協賛金で賄えるよう地域住民で活動している。あとは、国庫補助金（公共交通不便地域）と市の補助金をあてている。応神地区の収支は、支出が約350万円位であり、国と市の補助金合計が約300万である。

課題として、「市の事業ではなく、住民が主体となり自分たちで考え実施する事業である」との意識改革が必要であり大前提であると思います。

そうでなければ、継続していく事が難しいのではないかと思います。

停留所周辺の企業からの支援を募るなど新たな手法を思考すべきである。

- ◎富士宮市の宮バス、背景は平成17年度に財政危機宣言、財政健全化計画の実施により事業のスクラップ&ビルド、事業費や補助金は増額なし、新規事業はゼロ予算、宮バスも路線バス補助金の有効活用し公共施設、医療施設を巡回しバス停オーナー制度による収入確保を行い、市民・交通事業者・行政による自らの公共交通の構築により実施可能になった。

1乗車200円で導入後は利用者が1日25人から100人、市の負担が430万から0円になった。

宮タクは、高齢者等が必要な時に必要な場所に移動できるデマンド型乗り合いタクシーを運行、会員登録制、完全予約制で1乗車200円～1000円、平日運行で午前7時10分～午後5時20分利用者が1日18人(バス)から24人、市の負担が300万から200万円になった。本市においてもローズバスの委託費や路線バス補助金を活用して新システムを構築すべきである。

- ◎静岡県浜松市

平成22年5月に将来都市構造の基本的枠組として浜松都市計画マスタープランを作成。

その中で拠点ネットワーク型都市構造の構築→広域圏を結ぶ国土軸と市内の拠点をネットワーク化する。

市内を4つの地域に分ける。

1、都心 都心では自動車より公共交通優先、運行頻度が高く気軽に利用。2、市街地 都心と主要な拠点間が定時性、速達性の高い公共交通機関で結ばれる。3、郊外地 過度に自動車に頼らず時、場所、場

合に応じて公共交通、自転車、自動車を使い分けることができる。

4、中山間地 地域の実情に応じて通院、買い物など日頃の生活に必要な足がバスなどの公共交通によって確保、維持される。

3と4については路線バスや地域バスによって構築される。

地域バスは12地域で構築されている。

地域・交通事業者・行政の三者で支えるシステム

デマンド運行—予約制で送迎するシステムでタクシー会社に委託→減少
(利用者死亡や高齢でも無理に運転していく)

公共交通空白優勝運送業

NPO 法人 2 法人 経費の 1/2 以内の額 (上限年間 80 万円) 補助 会員制 2600 人、1400 人

民間タクシーの半額程度の自己負担 6 人乗り車両

課題・過疎、山間部において高齢化率も高まり、通院、買い物など自家用車で行くことができない高齢者が買い物難民、通院難民にならないようにするため、地域をあげて努力されているが、受益者負担の考え方が導入され、地域の金銭的負担、利用者の運賃 3 倍以上の値上げ、ダイヤの改定による間引き運転により、悪循環に陥っている。

多様な公共交通の方法を考えるうえで、路線バスとの競合乗り入れの禁止、受益者負担による運賃の値上げ、地域負担金など岸和田市で超えなければいけないハードルがはっきり見えてきた。

ローズバスの山手での試験運行が実施され、頓挫しているが、基準が厳しいのではないかと感じる。

住民の移動手段を行政の責任でカバーするための行政側の努力、地域の力、事業者の協力が不可欠である。

◎9 月 25 日に富山県射水市へコミュニティバスとデマンドタクシーについて、会派視察で行って来ました。

射水市は、平成 17 年に 5 市町村が合併して誕生した市で、土地面積は 109.43 k m²で人口は 93,717 名です。高齢化率は 29.1%であります。

路線 全 19 路線を運行し、利用者が利用しやすいように、可能な限りパターンダイヤとなるよう、配慮している。

大門・大島地区は、面的に広がった地域に分散しているため、デマンドタクシーの運行を実施している。

運賃については、一人 1 回 200 円 但し 同伴未就学児、高齢者運転免許自主返納者 (2 年間) 無料 小学生、身体障がい者手帳、療育手帳又は精神障がい者保健福祉手帳の交付を受けた方は半額介護者は無料です。事業運営上の運行費として、コミュニティバス年額 約 23,000 万円 デマンドタクシー 約 2,100 万円です。

◎土浦市の公共交通について

持続可能な公共交通・公共交通不便地域・バス路線の維持の基本方針として地域、事業者、行政の協働による公共交通の維持を考えたときに効率的な公共交通網の形成→公共交通の機能分担と連携が必要。一つの基準として、人口密度 30 人/ha を境界に路線バスやコミュニティ交通が

適する地域とデマンド型交通が適する地域に分ける。

1 キララちゃんバスはまちづくり中心市街地活性化バスとして行政と商工会議所などと連携(平成17年から二年間の試行運転を経て、19年から本格実施) 1か月平均 9815人 1便あたり 8.1人 運賃100円 地域通貨《キララ券》 協賛店197店 利用枚数 33,280枚 経済効果 6300万円

2 コミュニティ交通(不便地域かつ需要が見込める)

小型バスもしくはワンボックスカー 運賃 200円

主体は地域 運営委員会設置 需要調査 地元負担金の確保

(行政 事業者 地域の三者で協働)

導入条件・希望する地域が公共交通不便地域であること。・運行地区で運営委員会を書式すること・運行経費の3割以上の運賃収入を地元で負担すること→年1500万円経費で450万地元負担は厳しいとの声で実際10%程度の負担とみている。

3 のりあいタクシー土浦(不便地域かつ小需要)

会員1000人 乗車年間2万人 年会費13000円

タクシー協同組合が運営 運賃 600円 65歳以上は年会費を一部補助 運行 8時から16時半 16便/日 4つの地域分け 隣地域 600円 2地域超えると1200円

★公共交通の持続のための市の負担額は年間3000万から4000万となっている。

◎岐阜市では18地域においてコミュニティバスが運行されているが、自治会連合会の役割やその実態を調査することを目的として芥見東自治会連合会を訪問した。

岐阜市のコミュニティバス運行は、市内18地域でH18年より試験運行および本格運行が行われており、成功している先進事例である。

調査結果

市の役割

・バス運営基本費は、市が上限額の範囲内で且つ条件付で約8.5百万円補助しているが、芥見東のバス運行は黒字となっているので、市の補助額は6.5百万円に減額されている。

・運行継続するための必要条件が未達成の場合は、運営補助を停止する自治会連合会の役割

・地域で「コミュニティバス等運営協議会」を設立して地域が主役の運営

・バス運行ルート、時刻表、バス停位置決定と設置、協賛広告集め、広報紙を発行宣伝

・お年寄りや体の不自由な方達の乗降介助ボランティア「ヘルパーさん」(好評)

運行の成果

・「バスのお陰で、地域の中で暮らせる」と特にお年寄りからは大変喜ばれている。

- ・乗降介助ボランティアの人達（ヘルパーさん）の役割が大きく、地域まちづくりにも貢献している。

採算性

- ・乗車券収入〔大人（中学生以上）100 円、小学生 50 円。未就学児童無料〕により運行収支率 40%以上で採算性優秀となり市補助金が年額 2 百万円減少効果有り。

コミュニティバス成功の秘訣

行政主導ではなくて、地域市民協働の手作りコミュニティバスであること。

すなわち、路線バスを補完し、地域内における日常生活の移動確保をめざし、地域住民・行政・交通事業者が一体となった「市民協働の手作りコミュニティバス」を運行しているとのことでした。

感想：本市において、議員も地域との協働でコミュニティバス運行を立上げることにはしたい。

次回は、岸和田市としてのあるべき姿、課題の解決について討論する。