

行政視察報告書

平成28年4月

総務産業常任委員会

- 1 視察実施日
平成28年4月26日(火)
- 2 視察先
京都府綾部市
- 3 調査事項
テーマ：「地域公共交通のあり方について」

◎ 綾部市民バス事業について

- (1) コミュニティバス運行の経緯、経過
(特に、デマンドを止められた経緯に関心があります)
- (2) 事業体制及び運営費用等のお金の流れ
- (3) 路線数、利用者数、売上状況について
- (4) 運行ルートの概要及び決定方法について
- (5) 空白地域の、NPO運行の内容及びコミュニティバスとの連携等について
- (6) 利用者促進の具体的取組について
- (7) 料金体系及び切符の種類について
- (8) 運賃収入以外に付帯的な収入(広告費等)について
- (9) 市民からの評価や今後の計画について

4 参加者

委員長	村岡栄紀
副委員長	高瀬洋
委員	古西祐子 東野敏弘
	岩崎貞典 林晴信
随行者	早崎育子(総合企画課長)
	中野直道(総合企画課職員)
	高瀬崇(議会事務局主幹)

京都府綾部市

1 市の概要

- | | |
|-------------|-----------------------|
| (1) 市制施行年月日 | 昭和25年8月1日 |
| (2) 人口 | 34,692人（平成27年4月末日現在） |
| (3) 面積 | 347.10km ² |

2 調査事項

(1) 綾部市民バス（通称「あやバス」）事業の概要

① あやバスの経緯

平成16年1月 京都府北部を運行していたバス会社が経営破たん
12月 綾部市は、独自のバスを運行することを決断
綾部市内バス路線対策検討委員会を設置

平成17年4月 あやバス運行開始
・年間目標15万人に対し、1年目は約20万人、2年目は約21万人の利用

② 4つの基本目標

- ・社会インフラ、生活インフラとしてのバス交通
- ・まちの特性に合わせたバス交通
- ・まちの魅力、まちの顔としてのバス交通
- ・市民によって支えられるバス交通

③ 路線設定の考え方

- ・全便市立病院乗り入れ
- ・通学に配慮した路線、ダイヤの設定
- ・既存の路線及び運行本数を確保し、一部路線での増便
- ・予約型乗合タクシー（デマンド）の導入
- ・市街地内に新たな路線の新設

④ 新たなあやバスの経緯

平成20年7月31日 運行事業者から突然の契約解除
9月4日 第1回地域公共交通会議
(公募型による運行事業者の募集・決定)
10月14日 第2回地域公共交通会議
11月6日 新たな運行事業者との正式契約
12月25日 新たなあやバスの運行開始

⑤ 新たな基本設定

- ・安全を確保するため運行事業を一般旅客自動車運送事業者に委託
- ・全路線を定時定路線で運行しデマンドは廃止
- ・運行実績をもとに効率的な便数を確保

- ⑥ あやバスの特徴
- ・自治体が主体となった交通システムの構築
 - ・分かりやすく覚えやすい時刻の導入（パターンダイヤ）
 - ・低廉な運賃の設定
（市街地200円均一、片道最高500円、健康長寿定期券月3,000円）
- ⑦ 運行概要
- 事業主体 綾部市
運行事業者 (株)関西丸和ロジスティクス
運行開始日 平成20年12月25日
路線数 9路線 平日 143便
- ⑧ バス交通活性化支援事業
- 平成25年度 バス沿線住民向けのワークショップ
⇒利用状況調査を実施し、課題と改善点を抽出
- 平成26年度 改善点のうち、実施可能なものを実施
⇒ダイヤ及び運営体制について検討、事業者の選定
- 平成27年度 新体制・ダイヤ改正実施
⇒本格的な改善事業、利用促進事業の実施
運行事業者ワークショップ、高校生ワークショップ
- ⑨ その他の取組
- ・綾部市運転免許証返納者あやべ市民バス健康長寿定期券購入補助
運転免許証を有効期限内に自主返納された70歳以上の方に定期券購入代金を一回に限り補助（平成27年度 107名）

所 感

「総務産業常任委員会特定所管事務調査視察所感」

村 岡 栄 紀

総務産業常任委員会の特定所管事務調査として、本年度は「地域公共交通について」を調査事項としました。高齢化や人口減少が進む中、西脇市においても公共交通の役割はますます重要になり、適切で計画的な施策が求められます。一方で、公共交通に対する市民ニーズや課題も変化してきており、これらを踏まえた対策も必要です。生活での移動手段だけでなく、経済の活性化や観光振興を含めた公共交通のあり方について調査し、提言することを目的としています。今回は京都府綾部市の「あやバス」について、視察を行った際の所感です。

綾部市の地域公共交通ですが、平成16年1月に京都府北部を運行していた、昭和20年設立の京都交通が経営破綻し、同年12月に綾部市において、市独自のバスを運行することが決断され、平成17年4月に、あやべ市民バス、通称「あやバス」の運行が開始されました。その時は、年間目標乗車人数15万人に対して1年目は20万人、2年目は約21万人という上々のスタートを切り、平成19年4月には2年間の運行実績を基に、運行事業者と3年間の契約更新がなされました。

しかし、平成20年7月に、燃料費等の高騰などより、バスの運行だけでなく、タクシーの運行も厳しくなったということで、運行事業者から突然の契約解除がなされ、その後11月に新たな運行事業者である関西丸和ロジスティクスと正式契約が結ばれ、12月に8路線 121便が定時定路線で運行するという、新たな「あやバス」の運行が開始されました。そして、この時にデマンドは廃止されています。

このように、さまざまな紆余曲折の中、課題や問題に対して、試行錯誤しながら運行されている「あやバス」ではありますが、基本目標として①社会インフラ、生活インフラとしてのバス交通②まちの特性に合わせたバス交通③まちの魅力、まちの顔としてのバス交通④市民によって支えられるバス交通の4つを掲げていますが、特に一番重要なことは④の市民によって支えられるバス交通であると、担当職員の方は強く言い切りました。

“乗って育てる あやバス” “がんばれ あやバス” などといったキャッチを使い、市民の皆さんに「バスがなくなったら大変だ」「市民の足がなくなる」「バスに乗らないとどうにもならない」「乗って育てるしかない」といった理解を得ながら、平成17年に運行開始したときには、上記のよう

に予想を大きく上回る乗車人数を記録しました。

今回の視察での大きな学びは、「地域みんなが危機感を持つ」「市民の理解と協力を得る」「職員のモチベーションの大切さ」ということです。

まず、現在西脇市において、公共交通に対してどれくらい危機感があり、市民の理解が得られているのでしょうか。西脇市ではコミュニティバス以外にも京阪神を結ぶ神姫バスなどが走っており、現段階では「市民の足がなくなる」といった危機感を持ちにくいのが正直言ったところだとは思いますが、コミュニティバスに関して、今は中山間部の人でも、まだまだ車の運転ができるから必要ないという人が、圧倒的なのではないのでしょうか。西脇市のコミュニティバスは、ほとんど人が乗っておらず空気を運んでいるとさえ言われています。

しかし、これからどんどん高齢化が進み、自動車を運転するのが困難になる人が増えたときに、西脇市の公共交通が今後どうあるべきなのか、市民の皆さんの理解を得ながら、将来を見据えた公共交通網のありかたをどうして行くのか、その時になってからではなく、今のうちから真剣に考えておかなければならない大きな課題であると感じます。

次に、デマンドに関してです。デマンドは利用者がいなければ走る必要がなく、小型車で済むことから、経費削減やバスが走れない狭い道でも運行ができるといった交通手段ですが、綾部市は平成20年の新たな「あやバス」の運行開始時に廃止しています。デマンドを廃止したということで、さぞかし利用者は困られたらと思うのですが、一般の市民の方からデマンドに戻してほしいといった声はほとんどないようです。

理由としては、デマンドでの1時間前の電話予約の受付に手間がかかったり、担当者との連絡がすぐにできないといったこと。また次の日の朝に乗るとしたら、前日には予約を入れておかなければならず、朝起きて雨が降っていた場合に、取り消すことが難しいことなどです。それよりは予約の要らない定時定路線のバスに乗るために、決まった時間にバス停にいけばいいといった人が多いということです。私たちはデマンドというと、中山間部の交通の不便なところに対して、かゆいところに手が届く乗り物といったイメージで、いいことばかりだろうと想像していましたが、実際に運行していく上で、さまざまな問題や課題があるということを綾部市の事例で学びました。

また、特筆すべきはNPO法人が運営している「みせんバス」です。「みせんバス」は4つの自治体が1つの区を編成し、NPO法人を作り、

10人乗りのハイエースを1台用意して、その地域でバスを走らせています。また自家用車も登録されており、乗ろうと思えば乗ることができるようです。「みせんバス」に関しては、当初は、デマンド方式がいいんじゃないかといった意見もあったようですが、デマンド方式では、使いたい時に使えない可能性があるということで、定時定路線で走らせています。

この「みせんバス」は補助金と運賃収入のほか、すべての自治会会員さんが一世帯につき年間6千円を負担しています。すべての会員さんが負担しているということ。「ここが誰にもなかなかできないことなんですよ」と、誇らしげに担当職員さんが述べられました。「みせんバス」への費用負担に関しては、地域の自治会の人たちは不満を出すどころか、まだ利用していない人たちも、自分も将来乗る可能性もあるからと、すごく協力的だということです。ただし、運転手さんが高齢になった時に、代わりの人がいるのかどうかの課題は抱えているようです。いずれにせよ、この“自分たちの地域は自分たちで守る”といった取組は、危機感と地域の人たちの理解と協力があつてのことだと思いますし、これからの公共交通を考える上で大いに参考になると思いました。

次に、職員さんのモチベーションです。綾部市では市の職員さんが中心になって、バス交通活性化や、既存の路線バスやコミュニティバスの利用促進や収支改善のための懸命な取り組みが行われています。

まず職員自らが危機感を持って学ぶという点ですが、現在、市民協同課の職員4人のうち2人は、都市交通政策技術者の合計8時間の厳しい研修を経験されており、今年も1名受講を予定されています。この研修では、「どうすればバスの乗車人数が増えるのか」「どういった“まちづくり”をしていかななくてはならないか」などといった実践的なワークショップもあり、これを受講することにより一定の知識を習得することができ、職場での職員の話し合いの内容がより高いレベルへと変化が見られたようです。

また職員がやろうと思って取り組まないと、何もできないといった自覚を持ち、また、綾部市内完結のバスなので、他の地域との競争というよりは、綾部市内で盛り上げていかないといけないといった意識の中、限られた予算の中で、さまざまなバス交通活性化事業が行われています。

平成25年度は、バス沿線住民向けのワークショップが実施され、同時に全線を対象とした利用状況調査を実施して、課題と改善点を抽出し、平成26年度に改善点のうち、現状の運営体制でも可能なものを実施したり、ダイヤおよび運営体制について検討や事業者の選定が行われ、平成27年度以降には新体制・ダイヤ改正を実施し、本格的な改善事業、利用促進の

事業が実施されています。

ここでの特筆点は、バス乗車のデータ分析が毎週行われている点です。データ分析の内容は、たとえば乗車人数が減っていたら、通行止め等、何かあったのではないかと調査したり、乗車の多い時間帯や、少ない時間帯を調査したりといった、かなりアナログ的なものでありますが、毎週行われているというのが、「あやバス」に対する職員さんの真剣さと熱い思いがひしひしと伝わってきます。

利用促進事業においては、運行事業者とのワークショップを行い、運転手の皆さんの悩みを聞いたり、待機場所の設備が悪いとか、バス停の整備が必要ではないか、循環バスをもっと大きくしたらどうか、といった問題点など、今後も更に地域に親しまれる「あやバス」としていくために、運転手をはじめとする関係者で意見交換をおこなったり、高校生のワークショップでは、綾部高校の生徒会の皆さんを中心に、意見交換を行い学生の利用促進を考えてもらうよう働きかけています。綾部高校の生徒さんは、ほとんど自転車通学であり、バスを利用する理由としては、雨や雪などの天候が悪いときであり、利用しない理由としては、本数が少ない、乗り方がわからない、いきたいところがない、かっこよくないなど、西脇市にも当てはまりそうな回答が多いようです。また、遅い時間の利用を望むといった声もあるようです。

また綾部市は平成24年度から、市内中学生卒業生向け「あやバス案内チラシ」を実施し、中学校を卒業し、高校へ進学する生徒を対象に「高校生になったらあやバスに乗りましょう」といった呼びかけが行われています。公共交通が不便な地域で、高校生が自家用車で送り迎えされるケースに比べ、バスや電車で一緒に通学するほうが、友人との付き合いは深まります。このことは単なる生活の一コマではあるのですが、非常に重要なことだと考えます。そして、高校生のバス利用だけでなく、今後、人口減少が進む中、増え続ける高齢者等に対して、地域コミュニティ形成の分野である、交流、社会参加といった面から考えた公共交通の在り方や役割を考えるとといったこと。こういった「都市計画」で、こういった「まちづくり」をしていくのかといったことが、西脇市における大きな課題になるものと思いました。

このように綾部市では、“まず隗よりはじめよ”で、担当職員さんがあやバスに対して、相当な熱意と危機感を持って、数多くのバス活性化事業に積極的に取り組まれており、お話を伺うだけで本気度がしっかりと伝わってきました。今回の視察で西脇市の議員の一人が、あやバスの運行事業は、補助金と運賃収入、それと市の一般財源で成り立っており、一般財源の持

ち出し分が赤字であることの確認と、赤字の額はいくら、といった質問をしたときには、担当職員さんが毅然とした態度で「赤字じゃないバス交通はあるんでしょうか」「赤字はいくらかと聞かれると、正直がっかりしてしまうんです」「赤字じゃなくて社会的便益の対価だと思ってもらいたい」と声を荒げて言われたのには、綾部市の地域公共交通における、「あやバス」に対する熱い思いと、今後、本格的な高齢化社会を迎える中での、行政や市民の大きな期待といったものが大いに伝わってきました。

その他として、平成27年度以降の「あやバス運行のポイント」の基本的な考え方の中で、新規ルートの設定に関して①公共施設の利便性の向上に寄与すること。②綾部駅南口を起点とし、約10分程度の距離で利用が見込める施設。特に②に関してですが、現在、綾部駅南口を起点として、バス車両を増やさずに新たに、篠田桜が丘線と紫水ヶ丘・京綾部線の2路線が市街地内に新設され、将来のコンパクトシティ化に向けて動き出しているように思われるのと、路線設定の考え方において、すべての路線においても、綾部駅南口と市立市民病院前は全便乗り入れとなっている点や、その他、通学に配慮した路線、ダイヤの設定など、これからどんどん進んでくる高齢化・少子化などの社会変革に向けて、このような観点は、これからの西脇市におけるコンパクトシティを目指す立地適正化計画においても、大いに参考になるものと感じました。

最後に、あやバスの年間利用者数は平成17年4月1日の運行開始以来、順調に利用者数が伸びていましたが、平成22年度をピークに毎年約9,000人ずつ減少傾向にありました。これに関しても、担当職員さんたちは「人口減少率が3.8%なのに、利用者減少率が15%もあるのはなぜだろう。しかも毎年減少しているのは、ただ事ではない。」と、真剣に考え、悩み、危機感を持ってさまざまな取り組みをしてきました。そして、その甲斐あって、平成27年度に再び増加に転じています。特に運行本数の少ない路線で大幅な増加となっています。しかしそれに対しても、「27年度は増えたけれど、これで楽観できるほど甘いものではない」と常に危機感を持ちながら、前向きな姿勢で取り組んでいこうとされています。

今回の綾部市の視察においては、まさにアナログの面である「人ありき」。「戦法ありき」ではなくて、まずは「人ありき」。「人ありて、そして戦法ありき」といったことの重要性を、徹底的に叩き込まれた、非常に有意義な視察でした。熱く心の思いを語ってくださった、亀井次長さまを始め、綾部市の関係各位の皆様にご心より感謝申し上げます。

「綾部市（所感）」

高瀬 洋

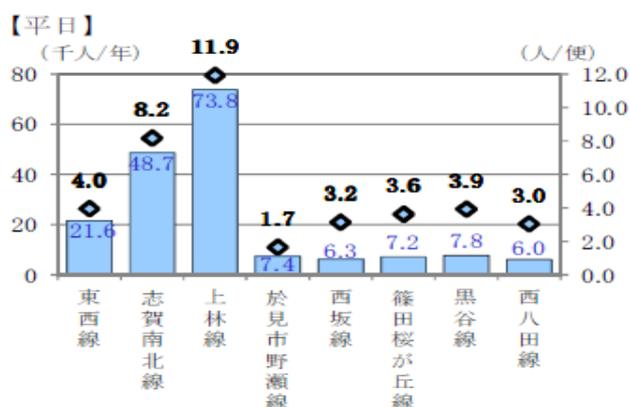
表題の地域公共交通に関する総務産業常任委員会の行政視察として、京都府綾部市を訪問したので報告します。

綾部市は、面積347.11km²、人口35,849人（平成22年国勢調査）、高齢化率32.2%（平成23年3月末）、京都市から76キロに位置する自治体です。市民の交通手段としては、JR山陰本線の綾部駅のほか、旧京都交通というバス会社がありました。平成16年1月に倒産しました。その後の検討委員会で「綾部市は独自のバスを運行する」と決意され、市独自の、市民による、市民のための、市民のバスを運行するというスローガンのもと、平成17年4月より、タクシー会社によるあやバスの運行が始まりました。また、平成20年からは、新たな、あやバスとして運行を始め、現在は8路線、平日で118便の運行となっています（土日も多少便数は少ないが運行あり）。利用者数は、平成27年度、217,800人となっています。

一方、西脇市のコミュニティーバスは、本年4月にルートや時刻表の変更がありました。平成25年度の利用者数は、10,249人となっています。綾部市は路線バスがないとか、便数が多いとか、西脇市と比べ条件は良いにしても、利用者数が西脇市の20倍というのは、どういうところに理由があるのかということを中心に所感として整理したいと思います。

まず、第一は前述した路線と便数の多さにあると思います。便数の多い路線では、1時間に一本の運行があり、往路復路ともバスを利用する前提で出かけることができます。西脇のように便数が少ないと、往路は時刻に合わせてられても、復路がどうなるのか不安なことがバスの利用を押し下げていると思います。ただ、それではバスの路線や便数を綾部市のように西脇市も増やせば、同様になるかというところも思えません。

京都市バスなどにみられるように、土地柄バスの利用の慣習が根付いているのと、綾部市の場合は、民間のバス会社の倒産も経験しているので、「乗らないと、再度倒産して、市民のバスによる移動手段がなくなってしまう」という危機感もあるのではないのでしょうか。



あやバス路線ごとの年間利用者数と便あたりの利用者数

第二は料金の安さと料金メニューの多さです。あやバスの料金表を示

しますが、特に、70歳以上の健康長寿定期券に人気があるのだそうです。この料金体系なら市民はニーズに応じてキップの選択ができるし、お年寄りも気軽にバスの利用ができるのではないかと思います。しかし、あやバスには、市のほか京都府からも歳入全体の約3分の1の支援があることが、この料金体系を支えていることも事実だと思います。

あやバス定期券運賃表

◇定期券運賃表(参考)

片道運賃	通 勤		通 学
	1か月	3か月	1か月
100円	2,000円	5,000円	2,000円
200円	5,000円	14,000円	4,000円
300円	8,000円	22,000円	6,000円
400円	11,000円	31,000円	8,000円
500円	14,000円	39,000円	

《健康長寿定期》 ※対象者は70歳以上の人です。

●1か月 3,000円

【全路線乗り降り自由でご利用いただけます。】

第三は、担当部局を中心にいろいろな工夫をされている点です。例えば、①1時間に一本のバス停では、毎時同じ時刻に発車するので市民が時刻表を憶え易い。②JRの時刻と連絡が良いよう、時刻表を組んでいる。③様々なイベントを組んで、あやバスの認知度アップと利用促進を図っているなどが上げられます。

公共交通の視察は初めてであり、今回のあやバスの視察は大変多くの情報をいただくことができました。西脇市ももっと公共交通を利用しようという市民の機運を高めることが大切ではないかと思います。乗車数が少ないことが最大の課題ですが、あやバスのように定期券の導入などにより、固定的な利用者をつくることも考えてもよいのではないかと思います。今後も何件かの公共交通の視察を予定しているので、それらを終えた時点で再度考えてみたいと思います。

最後に、綾部市市議会及び担当部局の皆さまには、今回の視察を快くご承諾いただき、丁寧な説明ありがとうございました。

「総務産業常任委員会「公共交通」綾部市視察所感」

古 西 祐 子

平成28年4月26日、私たち委員会は、市独自でバスを運行している京都府綾部市の視察に赴いた。

綾部市は京都府のほぼ中央に位置し、人口3万4千人弱。ゲンゼ発祥の地として知られる。

綾部市の路線バス運行は、12年前の平成16年1月、大きな転機になった。

京都府北部を中心に運行していたバス会社（旧京都交通）が倒産したことがきっかけだった。その後、京都府が中心になり、別の会社が事業継承する提案が綾部市になされたが、バス路線網の縮小による利便性の低下と

補助金の支出増を求められたこと等から、綾部市は「市独自のバス運行」の道を決めた。

突然バス会社が倒産し、市内のバスの運行がストップしたということは、行政はもちろんのこと市民も困惑したであろう。その非常事態が、市独自でバスを運行するという覚悟に繋がったようだ。

どこの地域であっても人口密集地ではない地域での公共交通、バス会社や鉄道会社の経営が順調とは考えにくい。つまり、綾部市に起こったことは同じような地域ならどこでも起こり得るのではないだろうか、と思う。

西脇市では現在、路線バスは神姫バスが運行している。バスの路線的に十分とは言い難いが、民間のバス会社が基本となる路線を最低限でも運行してくれているというのは、ありがたいことだと、綾部市を訪れて、改めて感じた。

あやべ市民バス、通称「あやバス」は、自治体が主体となり交通システムを構築している。市独自の、市民による、市民のための、市民のバスという強い思いが、そのシステムの隅々にまで感じられる。

路線の基本的な考え方は、全便を市立病院に乗り入れるようにし、また通学に配慮した路線、ダイヤを設定している。旧京都交通時代の7路線、平日116便運行から、運行当初の平成17年には8路線、平日121便と増え、平成27年から9路線、平日143便と拡大している。運賃体系も、市街地均一200円、最高片道500円と、以前より安く設定され、また「健康長寿定期」など、お得な定期券や乗車券が作られている。またわかりやすく覚えやすい時刻としてパターンダイヤを導入したり、時刻表については、路線、運賃、時刻をできるだけ詳しく載せるなど、市民が利用しやすいような様々な工夫がなされている。

また毎週バス会社から、運転手さんの報告と共に、バス乗降のデータを送ってもらっていて、データ分析をしている。このように毎週という短いスパンで報告が来るやり方は、全国的にもあまりないようだ。

あやバスの利用状況だが、当初目標を年間15万人としていたところ、1年目の平成17年度から20万人を超える利用者があり、その後順調に利用者数が伸びていたが、平成22年度の245,000人をピークに減少傾向となっている。平成22年度の1日の乗車人数の平均は673人で、人口の約2%が利用しているという状況だ。

あやバスの事業収支は、平成22年度で総事業費約134,688,111円の内、約35%が運賃収入(46,930,519円)、30%が京都府の補助金(41,020,000円)、残りの35%が綾部市の持ち出し(一般財源46,737,592円)ということだが、この年をピークに年々運賃収入が下がり、平成26年度では26%にまで落ち込んで、その分京都府の補助金と一般財源からの持ち出しが毎年増えている状況だ。

あやバスになる前、平成15年以前の旧京都交通が路線バスを運行していた時は、京都交通に対して赤字補てんとして、綾部市から年間2,000万円

～ 2,500万円ほどの補助金を出していたようだが、あやバス事業の平成26年度における綾部市の持ち出しは、5,700万円強となり、実に2倍以上に増えている。さらに京都府の補助金で約5,300万円補填されて初めて収支が合う訳で、公共交通事業にかかる事業費の負担増は綾部市の財政を年々圧迫しているのがわかる。そのため綾部市では、あやバスの利用促進として「バス交通活性化支援事業」の知恵を絞り、過去28もの取組がなされてきた。

様々な課題を抱えながら、「乗って育てる がんばれ あやバス」というキャッチフレーズのもと、涙ぐましい努力が今も続いている。

さて、この度の視察で、特に関心を持っていたのがデマンドバス（予約型乗合タクシー）についてであり、京都府内で初めてデマンドバスを導入した先進地ということもあり、綾部市を選定した訳だが、運行事業者が途中変わったため残念なことに約4年弱で廃止され、現在は対応していないようだ。

綾部市のデマンドは、路線バスの需要の少ない路線で、空のバスを走らせないための手法として導入したシステムということだ。完全予約制で、予約がなければ運行されない。

決められた時刻表に基づき運行されるもので、利用者は乗車する1時間前までに予約センターに電話をかけ予約する。名前・電話番号・乗車人数・乗車する便・乗車バス亭・降車バス亭を予約時に伝える。運行していた平成17年度から平成19年度までの平均運行率は約60%だったということだ。

現在、運行してくれる事業者がいらないため、取り組んでいないが、今でも有効な選択肢の一つであると綾部市では捉えているようである。

また、私はこの度初めて知ったのだが、「公共交通空白地有償運送」というのがあるらしい。綾部市では、すべての地域をあやバスで網羅することは財政的にも難しいため、いわゆる「空白地域」については、地域の活性化や交通の利便性の向上を図るための方法として、地域による自主運行バスを提案している。この提案に基づき、NPO法人を立ち上げ、公共交通空白地有償運送の運行を平成22年から開始した地区が一地区あるようだ。「みせんバス」という名称で走る10人乗りのワゴンだそうだが、運行日を月・水・金と定め、1日3往復6便を運行している。利用状況は年により増減はあるが、ジワジワと増加傾向にあるようだ。

綾部市では、こうしたNPO法人に対し、「綾部市公共交通空白地有償運送事業費補助金交付要綱」を定め、支援を行っている。車両取得費として1台限り350万円までを全額補助、運送事業は赤字の7割、もしくは150万円を限度に補填される。

綾部市のこの地区では、この事業のため、自治会全員に1世帯につき年6,000円の会費を徴収している。そうすることにより、あやバスと同程度の運賃で利用できるという。

このように地域で自主運行する場合、運行する車の運転手の確保が懸念

される。一般的に客を乗せて運行するには2種免許が必要だが、この制度の場合は認定講習を受講すれば、運転手として登録可能となるので、比較的平易に誰でも運転手の資格が取れる、このような制度があることを知り、驚いた。

西脇市でも、この公共交通空白地有償運送という制度があれば、活用できる地域があるかもしれないので、研究してみるべき課題だと感じた。

この度の視察の説明を聞く中で疑問を持ったのは、西脇市で行っている「福祉タクシー」のような制度はないのか、ということだ。答えは、ないということだった。

あやバスは、市民環境部市民協働課の管轄であり、福祉の視点では考えられていないようだった。あやバスは「バス交通活性化支援事業」であり、掲げられた4つの基本目標は①社会インフラ、生活インフラとしてのバス交通 ②まちの特性に合わせたバス交通 ③まちの魅力、まちの顔としてのバス交通 ④市民によって支えられるバス交通 である。福祉的側面も取りようによっては取れなくもないが、やはり当たり前だが交通の視点の目標となっている。

高齢化社会における公共交通、福祉と公共交通、そのような課題も頭に浮かんだ視察であった。

人口減少が進む中、公共交通の問題は、日本中のどの地域でも年を追う毎に深刻になるに違いない。真剣にまじめに取り組めば取り組むほど、費用がかかる。出口のないような課題多きテーマであると感じる。

この度の視察に当たり、綾部市市民環境部の亀井次長から、ほとぼしるような熱い想いの説明を受けた。公共交通を無くさず、存続させて、そして盛り上げていくためには、市民一人ひとりの協力が必要である。その大元になる市の担当者の方は、亀井次長のように熱い人でないといけないなあと感じた。京都大学で行われる、都市交通政策技術者[交通政策研究ユニット]の資格取得のためのハードな研修があり、公共交通担当者には必須の資格であると熱く語られた。

行政が、バス事業の実施主体になる。ということは並大抵のことではないと思う。その難行を遂行された綾部市さんには、敬意を表したい。

西脇市においても、路線バスやコミュニティバスに乗って育てるという、市民への意識付けと行動が必要だということを、学んだ視察でもあった。

「『あやバス』の視察の所管」

東野敏弘

綾部市は、平成16年1月に京都府北部を運行していたバス会社が経営破綻しました。今後の方向性を出すため、綾部市内バス路線対策検討委員会で、「綾部市は独自のバスを運行する」と決意し、「市独自の、市民によ

る、市民のための、市民のバスを運行する」として平成17年4月『あやバス』が誕生しました。綾部市内バス路線対策検討委員会での徹底した議論が、現在の『あやバス』運行に活かされているように感じました。

当初、予約型乗合タクシー（デマンド）を導入しましたが、現在は定時定路線バスを運行しています。

『あやバス』の基本目標は、①社会インフラ・生活インフラとしてのバス交通 ②まちの特性に合わせたバス交通 ③まちの魅力、まちの顔としてのバス交通 ④市民によって支えられるバス交通の4点です。とより具体的な目標として、①高齢者の外出機会の増加 ②商店街の活性化 ③観光の活性化 ④環境への貢献 ⑤交流と出会いの場の提供 ⑥地域間のつながりの創出 ⑦健康と安全のまちづくりの7点を挙げられています。バス運行を行う上で、「より具体的な目標」を上げることが必要だと思えます。

『あやバス』は、市民協働課が担当しています。課長以下担当の職員（4人）は、交替で京都大学の講座を受講し「都市交通政策技術者」の資格を取得されています。担当職員4名ですが、他の業務を抱えている中で、目的意識的に乗車人数の増加に向けて取り組んでいることがよく理解できました。その結果、当初、年間乗車人数15万人に対し、20万人を超える利用です。

『あやバス』の特徴は、①自治体が主体となった交通システムの構築を行っていること。（路線・運賃・自国・バス停）②分かりやすく覚えやすい時刻の導入（パターンダイヤの設定）③低廉な運賃（市街地 200円均一、最高片道 500円、健康長寿定期券 1ヶ月 3,000円で全路線乗り放題）。現在、9路線で平日 143便運行しています。導入車両は、中型バス（58人乗り）2台、小型マイクロバス（29人乗り）8台、コンピューターバス（13人乗り）2台です。

『あやバス』の事業費は、平成26年度で、総事業費約1億4,947万、運賃収入約3,896万円、京都府補助金約5,298万円、一般財源約5,752万円です。京都府の助成額が多いのが、兵庫県との大きな違いです。

また、『あやバス』の通っていない1地域では、NPO法人が「みせんバス」を運行しています。「みせんバス」に対し、綾部市は車両取得助成運送事業に対し助成しています。「みせんバス」の平成27年度の利用者数は、1,269人で、前年比207人も増加しているのが驚きです。

『あやバス』の乗車人数の増加に向けて、担当課として様々な取り組みをしています。バス沿線住民や運行事業者、高校生とワークショップを行い、課題と改善点を明らかにしています。運転免許証自主返納された70歳以上の方への助成、あやバス絵画展、あやバスペーパークラフト・ぬり絵、クリスマスバス、中学校卒業生に対するチラシなどなど、高齢者から用事に対しての対策など様々な取り組みを行っており、感心しました。

そして、『乗って育てる がんばれ あやバス』のポスターを作成し、

しみんに「おらがバス」という意識を高められています。身の丈に合った「市民による 市民のための 市民のバス」を目指したいと結ばれました。コミバスは、『自分たちのバス』だという地域意識を持ってもらうことが大変重要です。

西脇市では、市民の足の確保をどのように行うのか、また西脇市に来られる方の利便性をどのように図るのかについて、公共交通政策の在り方について議論が行われています。市民の通勤、通学方法としての公共交通、高齢者・障がい者の移動手段としての公共交通の在り方です。特に、市内循環型のコミバス（しばざくら号）やつくしバス、織姫バス、さらに神姫バスと競合する地区の問題等、公共交通をどう再構築していくのかが問われています。現在の市民ニーズとともに、高齢社会に対応した西脇市独自の取り組みが問われていると考えています。今後の西脇市のコミバスを考える上で、大変参考になった『あやバス』の視察でした。

「所 感」

岩 崎 貞 典

この度総務産業常任委員会で取り上げた平成28年度の特定所管事務調査のテーマとして「地域公共交通のあり方に関する調査」をあげており、この件について綾部市へ視察させていただきました。

綾部市は昭和25年一郡一町で合併し、当時54,000人いた人口が今では34,000人にまで落ち込み、高齢化率も進んでいるようです。一方で、肌着メーカー大手のグンゼ発祥の地でもあり、大本教の開教の地としても有名です。さらには京セラ、オムロン、日本通運、福山通運といった大手企業の進出もあり、西脇市から見ればうらやましい限りです。

これだけの進出企業がありながら人口減が進んでいるのには少し疑問符がつきます。市の面積としては347km²と西脇市よりも2.7倍も広く市内の交通手段として、高齢者は特にバスに頼らざるを得ない状況のようでした。しかしながらそれまで運行していたバス会社が倒産し、どうしても市民の交通手段として、バス運行は必要不可欠の乗り物であるというところから事業を継承する会社を探されました。二転三転されましたが、結局うまくいかず最終的には「綾部市が独自のバスを運行する」ときめられました。

現在9路線、平日143便で年間利用者数は約22万人、人口の割には利用者が多いようです。今、市民の中には「乗って育てる、がんばれあやバス」を合言葉で市民、行政をあげて、このあやバスを持続させようというのが良く理解できます。

その中で四つの基本目標として、①社会インフラ、生活インフラとしてのバス交通 ②まちの特性にあわせたバス交通 ③まちの魅力、まちの顔としてのバス交通 ④市民によって支えられるバス交通、これらをより具

体的に「高齢者の外出機会の増加」「商店街の活性化」「観光の活性化」「環境への貢献」「交流と出会いの場の提供」「地域間のつながりの創出」「健康と安全のまちづくり」という七つの目標も設定されています。

このように綾部市が主体となった、この交通システムは正に市民に対しこの広域な市域で、高齢者が良く利用する。病院、学校、市役所、商店街等に十分に配慮された運行ルートのようにです。しかしながら市の負担額も相当多く、京都府の補助金以外にも 4,700万円ぐらい一般財源から支出されているようです。つまりこの分が赤字ということになります。

担当者としては市民の皆さんの利用便利さを考えるとお金では計り知れないものがあるとのことでした。「あやバス」特長としては低廉な運賃設定で市街地は一律 200円、子供運賃は一回 100円と距離に関係なく設定されており、一番長い距離でも片道 500円です。距離を考えると従来の 1,250円のところが 500円としており相当な格安であります、又一ヶ月 3,000円（70歳以上の方）で全線乗り放題の定期券も割安でお得感があります。西脇市もこういうところは見習ってほしいものです。こういうことが乗車率アップにつながっているのではないかと思います。

西脇市の今の状況を考えると乗車人数のことやルート設定は綾部市を参考に一考すべきではないかと思います。すべての人に満足にというのは難しいかもしれませんが、利用促進を図ることと、交通空白地の解消に我が市も努力すべきではないでしょうか。

「コミュニティバスの在り方」

林 晴 信

あやバスの取組みを聞いていて、ふと思った。

我々が調査し提言しようとしているのは、「無バス地域をどうするのか」というのがテーマなのか、「現在のコミュニティバスの活性化」がテーマなのかということだ。

私はもともと「無バス地域をどうするのか」というのが主たるテーマだと思っていたが、今回の綾部市への視察内容はどうも「コミュニティバスの活性化」の内容になっていた気がする。

「コミュニティバスの活性化」も大事な課題だとは思いますが、もう一度、我々が特定所管に「公共交通（主にバス交通）」を選んだ理由を再確認し、意思の統一を図るべきではないだろうか。

でないと目的に向かわない頓珍漢な視察になる可能性があるからだ。

あやバスが我が市のコミュニティバスとは違って高い乗車率を誇るのは、そもそものあやバスの発端が路線バスが倒産して一時バスが皆無になった——ことによる市民の危機意識の高さのように思えた。

つまり、あやバスも「乗らなければ無くなってしまう」ということを市民の方々がよく理解しているのだと感じた。

無くなってしまえば困るのは市民なのである。

かつて西脇市でも「乗って残そう鍛冶屋線」という運動があったことが思い出される。

しかし、「乗って残そう」などのフレーズが出てくるような時点でそれはもうダメなことは薄々誰もが気づいてるのだとも思う（一部の人しか思っていないからフレーズが発生する）

意識せずとも「バスを使う」という文化をどう作っていくかが大事なのだろうか、と思う。

すぐにはできるものではないだろうが。

ただ、その旗を行政が振っても、そもそも市役所職員でバスを使ってる人がいないので、他人事でしかないのが問題となる。

ダイヤ改正して市役所閉庁2時間後くらいを最終バスにするくらいにすれば利用する職員もいるだろうが（残業時間が減る効果も期待できるかもしれない）

調べてみると、現在しばざくら号で西脇営業所方面行き最終が市役所16時57分、西脇市駅行きが17時19分、つくしバスで西脇市駅行き15時02分、船町公民館行き16時56分なので、とてもじゃないが使えないのである（ちなみに市役所閉庁は17時15分）

全てのコミュニティバスはみらいえと西脇病院には行くが、市役所には行くわけではない（おりひめバスは行かない）という事実もある。

さらに余談になるが、市役所は毎月第1水曜日がノー・マイ・カー・デーである。

どうやって来い（帰れ）というのだろうか？

となると、コミュニティバスは結局のところ現在必要に迫られた人だけが使う極めて利用範囲の狭いものとなり、そこに経済的効率を求めるのはそもそもの間違いではないか？という結論にも達するのだが。

いわゆるコミュニティバス＝福祉バス論である。

この辺りの議論も詰めておく必要があるだろう。

あやバスでの取り組みでいいなと思うのは、パターンダイヤの設定であったり、1か月3千円の定期券の発行だった。

パターンダイヤは便数の問題もあるので、西脇市ですぐに実現できるのかどうかはわからないが、工夫はしてみるべきだろう。

定期券は宍粟市でもやっているが導入に取り組むべきだろうと思う。

ただ定期券を買えば乗車率は上がるだろうが、そもそも乗車率の低い西脇市のコミュニティバスで定期券を買う人がいるのかという「ニワトリ or

タマゴ」論にはなるが。

あとは個人的には市内のコミュニティバスは統一運賃でいいと考えている。

どこまで乗っても1回200円くらいならば、「バスに乗る文化」の定着に一役買うと思うのだが、どうだろう。

西脇市においては、幹線を民間路線バス、市営コミュニティバス、支線を地域運行バス。

さらに市街地では巡回コミュニティバスがあれば理想的だとは思っているのだが、なかなか実現にはハードルも高そうである（線と面の整備）。

また今後、市庁舎がカナート跡地になれば、神姫路線バス（JR高速バス含む）との連携強化、ターミナルの整備などを含め戦略を新たにしなければならぬだろう。

そして、多可町や加東市のコミュニティバスなどとの地域間連携も考えていかなければならないと思う。

個人的には新三田駅に出られる地域間連携バス（神姫バスでもいいのだが）があれば、便利だなあと思う。