

行政視察報告書

平成28年 8 月

総務産業常任委員会

- 1 視察実施日
平成28年8月3日(水)～4日(木)
- 2 視察先
滋賀県米原市・京都府舞鶴市・京都府京丹後市
- 3 調査事項
 - (1)滋賀県米原市
デマンドタクシーについて
 - (2)京都府舞鶴市
自主運行バスについて
 - (3)京丹後市
上限200円バスについて
- 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 寺北建樹
随 行 早崎育子(総合企画課長)
高瀬崇(議会事務局主幹)

滋賀県米原市

- 1 市の概要
 - (1) 市制施行年月日 昭和17年2月14日
 - (2) 人口 39,864人(平成28年4月末日現在)
 - (3) 面積 250.39km²
- 2 調査事項
デマンドタクシーについて
 - ・米原市の公共交通は「まいちゃん号」と「カモン号」の2つの制度で実施
 - ・双方とも完全予約制の乗合タクシー(デマンド方式)で、予約があったときだけ運行する「事前予約制の小型バス」
 - ・「まいちゃん号」は、予約があった停留所のみを最短距離で結ぶ「区域運行方式」であり、「カモン号」は、路線バスと同様に運行路線を定め、予約のあった停留所間のみの運行を行う「路線不定期運行方式」を採用

- ・市の公共交通の考え方として、鉄道が一次交通、鉄道で担えない部分を二次交通としてバスが補うという考え方

(1) デマンドタクシーの背景・経緯

【まいちゃん号について】

- ・平成13年頃、コミュニティバス運行赤字の増大（旧米原町の取組）
 - ・公共交通空白地域への公共交通導入の要望
 - ・住民ニーズをつかむため「らくらく夢交通実現のつどい」を開催し、視察研修や意見交換を実施
 - ・「らくらく夢交通アンケート」や地区別の「らくらく夢交通地域別ヒアリング」を実施
 - ・平成16年9月に彦根米原線廃止が決定（バス会社の決定）
- ⇒新たな公共交通手段導入の必要性の高まり。

① 基本方針

- ・公共交通空白地域への対応
- ・高齢者・児童など交通弱者のモビリティ確保
- ・医療・商業施設などへのアクセス利便性の確保

② サービス領域の検討

- ・公共交通空白地域から買物、通院・通学、公共施設などへアクセス可
- ・高齢者や障害者、児童・生徒などの交通弱者をはじめ誰でも自由に利用
- ・S T S や福祉バス、外出支援サービスは対象外
- ・路線バスとタクシーの輸送力・機動性の中間的なサービスを基本

③ 運行方式の選定

- ・集落が点在し、集落内道路の幅員は狭い。
- ・利用者のない区間のショートカット等、乗車時間短縮による利便性向上
- ・可能な限り目的施設へ直接移動ができるようにすること。
- ・無駄な便や区間の運行をせず、運行経費の削減を図る。等の意見

⇒事前に予約のあった便のみ運行し、利用者のない区間は運行しないピックアップタイプのデマンド交通

⇒人件費・車両費の抑制・乗客待ちタクシーの有効利用

(2) 米原市合併後のバス・乗合タクシーの改革

① 合併後の路線別の改革

- ・運行効率の悪い路線を廃止し、乗合タクシーを導入
多和田線（平均0.6～1.2人/便）の廃止 ⇒ まいちゃん号の拡大
カモンバスの廃止 ⇒ カモン号の導入
藤川線の廃止 ⇒ カモン号の拡大
- ・観光・通学、通勤路線の維持
- ・長浜市との広域路線の維持（市立長浜病院行き）

(3) 【カモン号】（旧山東町・伊吹町）

- ・旧山東町で「カモンバス」（1.5人～2.5人/便）を運行（当時100円）

⇒ 車輦・路線を拡大し「カモン号」（1.2人/便）変更（300円）

① 乗合タクシーの利用方法

- ・まず利用登録（利用者番号を取得）を行い、以後出発の30分前までにTEL予約（彦根市は利用登録なし）

② 運行概要

- ・大人 300円/回 子ども 150円/回

- ・回数券3,000円/11枚

⇒ 高齢者、障害者の助成制度あり。

- ・定期券（1か月・3か月・6か月・学期定期）

⇒ もともと通学バスであったため「学期定期」が存在する。

- ・中学生以上は「大人運賃」、同伴幼児は1人目無料・2人目子ども料金

- ・障害者及び介護者（1種障害者への同伴者）は、運賃半額

- ・回数券は「カモン号」との共通利用が可能

- ・タクシー会社へはメーター分の料金の差額を支払う。

⇒ 乗合が多ければ利益がアップ

- ・運行は平日・土曜日のみ、日曜日・祝祭日は運行しない。

③ バスの赤字の考察（路線バスのデマンドタクシー化）

- ・車輦の小型化

⇒ イニシャルコストの減、小回りが利く ⇒ 潜在需要の顕在（優位点）

⇒ 車輦の耐久性、ランニングコストは同等（不利点）

- ・バスの支出の内訳

⇒ 人件費が大部分を占める。

- ・収入を上げて、支出を下げるために…

⇒ タクシーメーター料金だけで見ると、支出が減少

※ 乗合タクシーは3人以上乗らないと赤字（運行すればするほど↓）

- ・バスは、乗っても・乗らなくても運行（乗れば乗るほど↑）
⇒バスより乗合タクシーの方が満足度は高い。

④ 運行特性

- ・利用登録者数 3,513人（平成28年6月末現在）
- ・総利用者数 19,649人（まいちゃん号） 4,009人（カモン号）
- ・実利用者数 約700人
- ・乗合率 1.8人/運行（まいちゃん号） 1.2人/運行（カモン号）
- ・平均運行距離 2.3km/人（まいちゃん号） 4.8km/人（カモン号）
- ・1人当たり赤字額 604円（まいちゃん号） 1,452円（カモン号）
- ・目的地は、まいちゃん号は病院が多く、カモン号は駅が多い。

(4) まとめ

- ・利用者のニーズに合わせて、いかに持続させるか。
- ・バス・乗合タクシーに乗るということを推進していく。
- ・地域のモビリティの確保を地域自ら考え、育てる仕組みを確保する。
- ・運用後10年以上が経過し、抜本的な見直しが必要（みらい創生課所管）
⇒昨年度から検討開始（背景は地方創生）
- ・これまでは、赤字減少が主目的で住民目線が欠けていた。
- ・検討の方向は「まいちゃん号」を全域に広げ、その後バス路線のあり方を検討している。
- ・将来的に「自動運転」による公共交通の確保もあり得る。
- ⇒運転手人件費が赤字の主要因であることを鑑みると大きな改革となる。

京都府舞鶴市

1 市の概要

- | | |
|-------------|-----------------------|
| (1) 市制施行年月日 | 昭和18年5月27日 |
| (2) 人口 | 83,101人（平成28年4月1日現在） |
| (3) 面積 | 342.39km ² |

2 調査事項

「舞鶴市の公共交通（自主運行バスの取組）」について

- ・ JR西日本、新日本海フェリー、京丹後鉄道、高速道路網による広域交通道路ネットワーク
 - ・ 市内公共交通、自主運行バス（7協議会）、京都交通(株)全18路線
 - ・ 以前は京都交通による路線バスが運行されていたが、廃止となったところの公共交通を自主運行バスが担っている。
- ⇒スクールバスとしての利用がメイン
- ・ 交流人口の拡大・定住人口減少の抑制と効果的な利用促進策により、10年前の水準を目指す。

(1) 自主運行バスについて

① （背景）

- ・ 30年に渡り、地域住民の主要な移動手段として、舞鶴湾内の定期航路を運行してきた「舞鶴汽船」が平成16年に廃止
- ・ 「旧京都交通バス」が平成17年に経営破たん。「現京都交通バス」が引き継ぐが、路線縮小

② （経過）

- ・ 事業者の撤退により、路線バス等の代替移動手段を検討
- ・ 地域において、自主運行バスの必要性、運行方法などを議論
- ・ 自治会を中心とする協議会を組織し、地域自ら自主運行を決定
- ・ 便数、ルート、運賃等は協議会において決定
- ・ 運転資金は協議会が調達。車輛・車庫等は行政が全額補助
- ・ 自主運行バスの法的な位置づけ

⇒公共交通機関の廃止に伴う地域住民の交通手段確保のため、旧道路運送方第80条第1項に基づき例外的に許可を受けたもの。

⇒現状では道路運送法の改正により、地域住民の生活に必要な旅客輸送を確保するため、自家用自動車有償旅客運送制度（登録制）が創設

⇒自主運行バスは、運営主体が「自家用有償旅客運送」の要件に該当しない等から、新法第78条第3号による例外的な許可運送者とみなされている。

③ （運行の概要）

- ・ 現在、7協議会により自主運行バスを運行
- ・ 車輛は、10人乗り～33人乗りまで、便数も予約制のところから最大平日6便まで、各協議会の状況に応じて対応
- ・ 運行は、通学・通院の時間帯に合わせており、利用者数も子

どもの数に比例している。

- ・ 運賃は、各協議会で定めており、150円～740円の距離制運賃を採用

④ (効果)

- ・ 地域住民自らが自分たちの移動手段を確保
- ・ 通学・通院に大きな役割を果たす。
(自主運行バス協議会への行政支援)
- ・ 運営に要した費用から運賃収益を差し引いた、差額部分を補助(運賃収入は運営経費の約45%程度)

⇒ 県2分の1、市2分の1(車輛の更新も補助している。)

⇒ 地域はいくら頑張っても利益を出すことはできない。

(自主運行バスの課題)

- ・ 少子高齢化や人口減少に伴う利用者の減少
- ・ 最も大きい課題は、担い手の確保(運営の継続性)

⇒ 特にドライバーの確保が大きな課題(舞鶴市では2種免許が必要)

これまでは地域の中で確保できていたができない協議会も出てきている。

京都府京丹後市

1 市の概要

- | | |
|-------------|-----------------------|
| (1) 市制施行年月日 | 平成16年4月1日 |
| (2) 人口 | 22,723人(平成28年7月末日現在) |
| (3) 面積 | 501.85km ² |

2 調査事項

- ・ 年2回ダイヤ改正の際に鉄道とバスの時刻表を発行
- ⇒ 利用促進を図るため。(200円バスを開始してからの取組)
- ・ 大から小、域外から域内の公共交通について
- ⇒ 200円バスは、ローカルな部分の交通手段
- ・ 現在山陰新幹線開通に向けた取組をおこなっている。(専属部署あり)
 - ・ なぜ200円か。
 - ・ 当時の市長から、利用率の悪いバスにこれ以上補助金を支出できないから、何とかするよう指示があった。
- ⇒ 平成17年12月のバス交通に関する市民アンケートを実施し、「運賃を安くして欲しい」という意見が多くあったため、まず

- 中心部のエリアのみ 200円とした。（平成19年度市内全域に拡大 ⇒ その後周辺市町へも拡大）
- ⇒ 200円バスの導入により、利用者は約 2.3倍、収入は約 1.3倍となり市からの補助金額も激減
- ・民間タクシー事業者が撤退した区域を対象に「乗合タクシー」を実施（同じ区域ないであれば 500円で利用）
- ⇒ 移動手段の確保とともに、小荷物輸送や買物代行、見守り代行等も実施
- ⇒ 利用が少ないため、利用促進が課題
- ・ ささえ合い交通Uber（ウーバー）システムを活用し、地域住民の人力と車輛を活用した地域交通を確保している。
 - ・ 最初の 1.5kmまで 480円、以遠は 120円/km（支払いはクレジットカード決済）
- 【 200円バスについて】
- ・ 公共交通機関の輸送人員は大きく減少
- ⇒ 減少による採算悪化に伴い運賃が高騰する負の連鎖
- ⇒ 日々の移動手段の確保状況は、過疎地域で一層深刻

(1) 取組前の状況

- ・ 京丹後市の高齢化率は高く、2040年には40%の見込み
 - ・ 高齢者の中に、運転はしたくないが、移動手段確保のため仕方なく運転免許証を保有している方が多くある。
 - ・ 丹後地域の移動手段の分担率は約75%
 - ・ 京都丹後鉄道の輸送人員もピーク時の3分の2に、バスは平成3年の約半分に減少
 - ・ 理想と現実の乖離
- ⇒ 使えない・乗れない・頼れない現実

(2) 取組の背景

① 現状

- ・ 空気しか運んでいないバス交通
- ・ 利用者減 ⇒ 利便性低下 ⇒ さらなる利用者減の悪循環
- ・ 雪だるま式に増える多額の財政支援額
- ・ 乗って守ろう的な利用促進策は効果が見られない。

② 危機意識

- ・ このままでは地域からバス交通が消滅
- ・ 市の財政圧迫

③ 転機

- ・ 市町村合併により、市内で完結する路線が大半となる。

- ・市内のバス運賃を統一する必要性
- ・庁内にプロジェクトチームを発足
- ④ 路線バスを選択した理由
 - ・安全面に優れている。
 - ・公共交通体系の中心
 - ・路線バスは貴重な地域資源
- ⑤ 200円運賃を採択した理由
 - ・アンケートで運賃 300円以下を望む声が 6 割
 - ⇒ 300円に設定しても「お得感」がなく、人々の心理に届かないと判断し 200円を選択し、実証運行を行う路線で試算
- ⑥ 導入の考え方
 - ・公費負担を有効に
 - 700円×2人でなく、7人×200円という発想
 - ⇒多くの市民が利用し喜んでもらうことで「住民福祉」の増進を図るもの。
 - 乗車人員が増えれば、運賃を下げても財政支出を抑えることができる。
 - ◎運行事業者との協働
 - ⇒地域のバス交通を行政と事業者がともによくしていく。
 - ◎主な利便性向上策
 - ・低額運賃の導入（区間運賃最大 1,150円⇒上限 200円）
 - ・バス停留所の増設・改善、病院やショッピングセンター玄関口への車輛の乗り入れ。

(3) 運行結果

- ・アンケートでは、バス通学により保護者の負担減
- ・高校進学時の高校選択の幅の広がり。

(4) 利用促進の取組

- ・PRリーフレット
- ・時刻表（年2回）
- ・市ホームページ、広報紙（毎月）でのPR
- ⇒これらの取組により
 - ・新規利用者の増大
 - ・近隣市町への広がり
- ⇒丹後地域の交通ブランド化による定着

「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では、本年度、地域公共交通のあり方について調査しておりますが、今回は8月3日～4日にかけて、滋賀県米原市・京都府舞鶴市および京丹後市の3市を視察し、主にバス交通を中心に調査を行いました。

【滋賀県米原市】

滋賀県米原市は、滋賀県で唯一新幹線の停まる駅がある「米原駅」をはじめ、市内にJRの駅が5つあり、道路網では名神高速道や北陸自動車道が走る重要な交通結節点となっており、路線バスやデマンド等の公共交通は、一次交通であるJR等鉄道網では行けない地域をカバーするための二次交通として位置づけられています。また路線バスもかなりきめ細かく走っており、デマンドに関しては、それら路線バスの行けない交通空白地域を中心に走っています。

デマンド方式採用の背景には、平成13年度以降、コミュニティバスの運行赤字の増大や、交通空白地域への公共交通導入の地元要望などがあり、彦根米原線の廃止をきっかけに、大きくデマンドの方向へ進んだようです。

米原市のデマンドは完全予約制の乗り合いタクシーで、一般のタクシー車両を使用しており、路線バス同様にあらかじめ定められた停留所や運行時刻にあわせて、予約が入った時にだけ走る「事前予約制の小型バス」です。またデマンドの運行方式として「まいちゃん号」と「カモン号」の2つのパターンがあり、「まいちゃん号」は予約状況に応じてルートが変動し、予約のあった停留所区間を最短距離で結ぶ「区域運行方式」を採用しており、「カモン号」は従来の路線バスと同じく運行路線を定め、予約のあった停留所間のみ運行を行う「路線不定期運行方式」を採用しています。

特徴は、まず車両が中型・小型のタクシー車両を使用している点です。従来、旧山東町を走るカモンバス（カモン号の前身）などは、ハイエースを改造した車を走らせていたようですが、どうも耐久性に乏しかったようで、これをタクシー車両に代えることで耐久性も向上し、狭い所にも入って行きやすくなり、小回りが利くことにより路線拡大

へとつながったとのことでした。

効率の面では、無駄な区間の運行はしない点、予約の入った時にだけ走らせるので、誰も乗っていない車両を走らせることがない点、米原駅で乗車待ちのタクシーが、そのままデマンドタクシーになる点、日曜・祝日は病院が休みであるとともに、家族の送迎が期待されることから、運行は平日と土曜日としている点など、出来るだけ無駄を省く努力がされています。

費用の面では、運賃は大人1回300円に設定されており、それが運賃収入になります。市からタクシー会社に支払うのはメーター料金になっています。ですので、例えば相乗りで3人乗車するとして、メーター料金が800円ならば100円の黒字という計算になります。逆に考えると3人乗らないと赤字になるということです。このように考えると、路線バスなどはバスに乗ればのるほど黒字に近づきますが、デマンドタクシーの場合は運行すれば運行するほど赤字になるということです。しかし、米原市では、バス事業で最も多い支出が人件費であり、デマンドにすることで、支出はタクシーのメーター料金だけになるので、大きくコストが下がるという考えがあるようです。また将来、自動運転が可能になったり、ICT技術を取り入れることにより、革命が起きる可能性も示唆されていました。

課題としては、車社会の中で、まだまだデマンドに乗ると考える人が少なく、公共交通に関して、もっと地域の方へ啓発をしなければいけないのですが、地域から考え育てる仕組み構築のための「ヒアリング会」等を開催しても、なかなか人が集まらないということ。特に啓発活動に関しては、当然西脇市における課題でもあるのですが、これに関して米原市では、今年から出前講座的に行政の側から地域へと出かけて行く試みをするようです。

そして、地方創生として、人口減少に立ち向かうため、どう赤字を減らすかということよりも、利便性にシフトし、利用者の満足度をどう上げていくかといったモビリティマネジメントを地道に行わなければならないこと。運行経費削減のため、利用者のいない区間をショートカットして、目的地に直接移動ができる「まいちゃん号」のシステムに「カモン号」を統一していきたいことなどを挙げられました。

私の感想として、米原市のデマンドタクシーは、費用対効果の問題はありますが、社会的インフラという観点からは、かゆいところに手

が届く、とてもいい方式だと感じました。ただし、この方式がしっかりと成り立っているのは、一次交通であるJR等の鉄道交通機関が充実している点や、デマンド方式に関しては「近江タクシー」という大きな規模のタクシー会社と双方向の関係で提携できているからであり、この方式を西脇市に応用できるかは、今後しっかりと議論、検討していかなければならないと思います。

【京都府舞鶴市】

京都府舞鶴市は、JR西日本、京都丹後鉄道の鉄道網、舞鶴若狭自動車道と京都縦貫自動車道といった道路網、北海道の小樽へ向かう新日本海フェリーなどがある京都府北部の交通の要所であり、バス交通に関しては京都交通が市内を18路線、そして、それを補う形で、自主運行バスが走っています。自主運行バスは、地域の協議会が事業主体となって運行する路線バスであり、かつて京都交通が走っていた、バス路線廃止地域を中心に、7協議会が平日のみ1日2～6便といった回数で自主運行バスを走らせています。

自主運行バスの背景としては、旧京都交通バスや舞鶴汽船の撤退による路線バスや定期航路の廃止により、特に困ったのが子どもたちの通学や、病院への通院の問題であり、それに代わる代替移動手段として、地域において自主運行バスの必要性、運行方法などを十分に議論した結果、自治会を中心とする協議会を組織して、バスによる自主運行を決定し、現在に至っています。

特徴としては、バス運賃は旧京都交通の料金を参考に、各協議会で運賃が定められ、現在は150円～740円で設定されています。また車両の使用は33人乗、29人乗、21人乗などで、運転手は大型2種免許が必要になります。運行ルートやダイヤの決定も協議会が行っていますが、通学の時間帯や、通院者の時間帯に合わせた運行となっています。また、自主運行バスに対する行政支援は、車両・車庫に関しては全額補助し、運賃収入と費用における欠損分に関しては、舞鶴市と京都府が半分ずつ補助するという形になっています。

舞鶴市の自主運行バスに関する説明を聞いて、まず、7協議会が自主運行バスを走らせていることに驚きました。自主運行バスを走らせるには、地域の方の理解と協力が絶対に必要になってきます。自主運行バスは基本的に儲けがない事業である上に、地域のマンパワーに大きくかかわってくるので、事業や組織立上げ前に、もしも地域の方から「行政に何とかしてもらえばいいじゃないか」といったような声が

あったとしたら、なかなか事業化は難しかったと考えます。
舞鶴市の自主運行バスは地域自治協議会とは関係ないようですが、“自分たちの地域は自分たちの手で守る”といった、ある意味、地域自治協議会的な気風がしっかりと浸透しているんだなと、思わず感心してしまいました。西脇市においても昨年、まちかどミーティングで地域自治協議会の話が出されましたが、今後、少子化・高齢化がどんどん進行していく中で、公共交通をはじめ、地域の課題を明確にして、真剣に議論、検討していかなければと痛感しました。

自主運行バスは、これからの少子化・人口減少社会にとって非常にいい事業であり、方策だと思いますが、当然のように起こってくる問題はマンパワー、いわゆる「ヒト」の問題です。舞鶴市の自主運行バスが有している課題として、“利用者の確保”と“担い手の確保”が挙げられています。利用者の確保に関しては、舞鶴市の自主運行バスの主な利用は、通学の子どもたちということなので、少子高齢化や人口減少による子どもたちの数が、利用数に大きく影響し、利用者が減少しているようです。そのようなこともあり、これからは高齢者の利用を促進すべきということで、高齢者外出支援事業ということで、75歳以上を対象に、バス（京都交通バス、自主運行バス）丹鉄（京都丹後鉄道）タクシー（舞鶴京都タクシー、日交タクシー、ふく福タクシー）を利用して、市内の移動に利用できる“お得な乗車票”を販売し、高齢者の買い物やレクリエーション、通院などの外出を応援する事業を開始されています。このような事業は西脇市においてもぜひ参考にしたいものです。

担い手の確保に関しては、特に「バスの運転手」の確保が、協議会の大きな課題になっています。現在は各協議会におよそ2名の運転手を確保しているようですが、運転手のほとんどが会社を定年退職された方であり、その方がさらに高齢になった時に、後任を地域から探してこなければならぬといったことや、特に舞鶴市の自主運行バスは大型2種免許が必要なので、地域の中で免許を持っている人ということになれば、さらに選択肢が狭められてしまうといったことなど、事業を継続していく上で、運転手の確保が大きな課題となっています。事実7協議会のうちすでに2協議会では、運転手が地域で確保できず、派遣会社に依頼しているようです。

運転手の課題に関しては、質疑で、バスを10人乗くらいのコンパクトなものにすれば、免許に関するハードルが低くなるのではないか、という意見が出されましたが、舞鶴市の場合は通学が主体となり10人

を超えるので難しいという回答でありましたが、これを西脇市に置き換えたらどうなるのか議論、検討したいと思います。

それ以外にも「ヒト」に対する課題として、舞鶴市は雪の多い地域であるので、雪が降った時などは運行責任者は朝5時に起きて雪かきをしたり、タイヤにチェーンを装着したりなど、日ごろの管理が大変であることや、協議会の事務局が以前は農協であったのが、今は会長さんの自宅になっているといったことなど、相当のマンパワーが必要となっていますが、「ヒト」という課題は、車両のようにお金では買うことが出来ないもので、事業を継続する上での永遠の課題となるでしょう。

【京都府京丹後市】

京丹後市は2004年に峰山町・網野町・大宮町・久美浜町・丹後町・弥栄町の6町が合併した、501.85km²もの広大な面積の市です。ここでの特徴は、合併後の広い市域において、バスを住民の皆さんのニーズに合わせて十分に活用してもらおうという目標のもと、平成17年に大規模な市民アンケートを実施し、翌平成18年に路線バスの上限運賃を200円とする実証運行を行い、そこでの実証を踏まえて平成22年に本格的に運行を開始しています。当初は限られた4路線で運行していましたが、最終的には京丹後市全域に上限200円バスは広がり、従来であれば運賃が最大で1,150円かかっていた区間も200円で乗れるようになっていきます。

京丹後市の上限200円バスの取り組みは、平成24年には運行開始から6年連続で利用者が続伸（2.3倍増）、運賃収入も30%増という大きな成果を上げ、その結果として、市の補助金額は同じ期間で1,800万円減少しています。そして、その成功が近隣の市町村にも広がり、平成25年には宮津市、伊根町、与謝野にも上限200円バスが拡大しています。この成功要因は、単に運賃を下げた利用者数を伸ばしただけでなく、事前に市民アンケートなどを実施し、お客さん一人当たりの運賃箱への平均投入額をはじめ綿密な調査を行い、200円という最適な運賃を算出し、利用者の伸びによって収入を増加させたことにあります。

また、200円バスの成功を受けて、鉄道においても200円レール事業を開始しています。そして、この事業も利用者が3倍超で推移しており、単なる赤字補てんではなく、より多くの市民が負担少なく、サービスを受益しながら、同時に行政の投入額を大きく損なうことなく、

地域鉄道の増収を図ることにつながっているようです。こういった公共交通としてのバスと鉄道のコラボレーションによる取り組みは、西脇市においても、もっともっとアイデアを出し合い、議論、検討すべき課題であると感じました。

路線バスにおいては、単に料金を上限 200円にただけでなく、お得な回数券の販売窓口の拡大（バス車内、市役所窓口等）、パターンダイヤの導入、利用者ニーズに基づくダイヤ改正、鉄道との接続強化、バス停留所の増設・改善、病院やショッピングセンターへの玄関口へのバス車両の乗り入れ、フリー乗降区間の拡大、バス路線の見直し（既存バス路線の経路変更、延伸）ノンステップバス・低床車両の導入、車両の小型化などといったきめ細かい工夫や努力がされております。

また上限 200円バスを「知ってもらい」「乗ってもらい」「愛用してもらおう」ために、時刻表やPRのリーフレットを作成したり、ホームページや広報紙などを活用して積極的に広報活動をしています。実際に京丹後市の「鉄道・バス時刻表」を資料としていただきましたが、しっかりとした冊子で、内容も非常に見やすく充実したものでありました。

このような取組や、努力の甲斐あって、実証1年前のアンケートでは、不満の声として「運賃が高い」という声が圧倒的に多かったのが、実証2年目のアンケートでは大幅に減り、新たに、「目的地に行くバスがない」や「車両が小さく、いっぱい乗れない」などといった声が登場しています。

また高校生を対象にした満足度調査では、「運賃が安くなりわかりやすくなった」という声が1位のほか、「マイカー通学からバス通学になり保護者の負担が減った」や「高校進学時での高校の選択の幅が広がった」など、バス交通が子どもたちの進路にまで影響しているというのが非常に興味深く感じました。

京丹後市の路線バス沿線は、人口自体がもともと少ない地域であり、そうした中で、どの程度の人をバス交通に呼び戻せるかは全くの未知数だったと思います。しかし、空気しか運んでいないバス交通のままでは、市の財政を圧迫してしまうし、このままでは、いずれ地域からバス交通が消滅する。そのような厳しい現実にも直面しても、いい意味で、行政側にコミュニティバスで運行経費を削減するという発想はな

く、従来通りの路線バスで地域と一緒にあって「まちづくり」を盛り上げていくことが重要であるという意識があり、「鉄道と路線バスは人間の体の心臓や動脈・静脈」であるという考えのもと、上限 200円バスを運行し、それと同時に利便性の向上に努めることにより、乗車人数増、運賃収入増という成功を収められたということは、まさに注目に値することであり、こういった京丹後市の取組は、西脇市においても議論、検討すべき点が十分にあると感じました。

「地域公共交通に関する総務産業常任委員会行政視察報告」

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、前回の京都府綾部市に引き続き、滋賀県米原市、京都府舞鶴市と京丹後市を訪問したので報告する。

まず、今回訪問した各自治体の人口、高齢化率、面積と公共交通の特徴、それから、どういうポイントを西脇市の参考にしたいと考えて訪問したのかを下表に示す。

自治体名	滋賀県米原市	京都府舞鶴市	京都府京丹後市
人口	39,864 人	84,016 人	57,570 人
高齢化率	27.47%	31.03%	32.60%
面積	250 km ²	342 km ²	502 km ²
公共交通の特徴	デマンドタクシーの導入 ・まいちゃん号 ・カモン号	自主運行バスの運行 ・7路線(7協議会)	上限 200 円 バスの運行
参考になるポイント	デマンド方式(予約制)とすることで、乗車がない便の運行をなくしたり、乗車のないバス停を飛ばすなど、効率的な運行を図れないか。	自主運行バスは、運行を協議会に委ねることで、効率化が図れるが運転手や車両の確保等での協議会への支援の仕組みをどのようにつくったか。	乗車運賃と利用者数の関係から、どのような料金設定が市民サービスや経営安定化のバランス上望ましいか。

1. 米原市

米原市には6つの路線バスと予約制のデマンドタクシーである、まいちゃん号、カモン号が運行されている。路線バスは西脇市と同様

の定期路線バスなので、デマンドタクシーを中心に説明していただいた。まいちゃん号、カモン号とも民間タクシー会社に委託する形で運用されており、車両も4人乗りの乗用車が使われている。利用する場合は事前登録制になっているが、登録できる年齢等、特に制約はない。また、利用者がいない場合はその便は運行しないし、特定の停留所間だけ予約がある場合は、その間だけの運行となったり、ショートカット運行となる場合もある。現在、利用登録者は約700人、総利用者数（延人数）は23,658人／年となっている。

利用料金は、共通エリアへの乗車は大人300円、共通エリア以外への移動は600円となっている。但し、委託先のタクシー会社に対しては、乗車区間の正規のタクシー乗車運賃が市から支払われ、市民からの乗車運賃との差額が市の負担、すなわち赤字となる。

米原市は、6つの路線バスの運行補助と路線バスでは網羅できないバス空白地域へデマンドタクシーの委託を行っている。滋賀県からの補助があることが、これらを可能としているが、この仕組みを現在の西脇市に適用した場合、デマンドタクシーのカバー地域が広くなり過ぎるので、利用可能地域や利用用途を絞った運用を検討する必要があると思った。なお、米原市では路線バスの赤字額は1乗車当たり596円、デマンドタクシーは1乗車当たり743円となっている。

2. 舞鶴市

舞鶴市には、12の路線バスと7つの自主運行バスがある。自主運行バスは、それぞれの地域が協議会を組織し、バスの便数、ルート、運賃等を決定している。また、車両、車庫、運転手、資金などは地域が手配している。（但し、運転資金は協議会が調達、車両・車庫は行政が全額補助。）赤字は行政負担（京都府と市、それぞれ1/2）となっている。

西脇市黒田庄地区では、今年の3月末までは、自主運行の「つくしバス」が走っていたが、4月18日より「西脇市コミュニティバスつくしバス」となった。これは、バスの運転手の確保が困難になってきたことや、舞鶴市のように車両が全額行政負担ではないため、運営費用の問題があったことが原因である。どのような利用者を想定してどのように運行すればよいのか。自主運営には、資金面での課題や運転手の確保の問題等があるが、舞鶴市の例を参考に再度、特定所管調査での場で「つくしバス」から「西脇市コミュニティバスつくしバス」に移行した経過等の検証も必要と思う。

3. 京丹後市

京丹後市では、従来は一人あたりの運賃箱への平均投入額は380

円であった。運賃を上限 200 円とすることで、当然、乗車人数は増えるが、従来の 2 倍の乗車人数とならないと売上減となってしまう試算があったそうだ。運賃の上限をいくりに設定するのかの議論の末、「700 円×2 人ではなく、7 人× 200 円の発想で、多くの市民が乗って喜んでいただくことで、**住民福祉**の増進を図る」ことを目指して取り組まれた。結果的には、利用者 2.3 倍、収入 1.3 倍となり、経営的にも、住民福祉の向上にもつながりました。

西脇市のコミュニティバスの料金は、最大で 500 円となっている。料金と利用者数の関係から最大公約数となる料金体系は、いくらなのか。また、便数をどのくらいに設定すれば、利用が増えるのか、また、運行コストはどれ位増加するのか、この 3 つのパラメータのシミュレーションが必要となるが、このことについても特定所管の中で研究する必要があると思う。

以 上

「所感」

古西 祐子

私たち総務産業常任委員会は、特定所管事務調査の今年のテーマ「地域公共交通」についてその先進地に学ぶため、滋賀県米原市、京都府舞鶴市、同京丹後市の 3 市を視察した。

(西脇市…人口 41,799 人、面積 132.44km²、人口密度 315 人/km²、高齢化率 30.8%)

滋賀県米原市

人口 39,864 人、面積 250.39km²、人口密度 159.2 人/km²、高齢化率 27.5%

西脇市より少し人口は少ないが、面積は西脇市の約 2 倍広い。滋賀県の中では一番小さい市だそうだが、滋賀県唯一の新幹線の駅がある。市内に鉄道（私鉄もあるが主は J R）が張り巡らされていて、そこが西脇市と大きく違うところだ。北西に長浜市、南西に彦根市、東に岐阜県と接しているが、米原駅から J R の在来線で長浜駅まで 3 駅、彦根駅まで 1 駅で行けるといって交通至便さだ。とにかく地図を見れば一目瞭然だが、米原市は古の時代から現代まで交通の要衝であり、これからもそうあり続けるだろう場所に位置する。

鉄道が張り巡らされ、とても便利なまちに見える米原市においても、鉄道が通っていない地域や、山間部において交通空白地域があり、そ

の地域の交通をカバーするために、コミュニティバスやデマンド方式の予約制乗り合いタクシーの運行施策を行っている。

この度の米原市での視察は、このデマンドタクシーの調査が主な目的だ。

米原市は、平成17年に米原町・近江町・山東町・伊吹町の4町で合併しているが、その前年の平成16年から米原町でデマンド方式の予約制乗り合いタクシーの運行を始めていて、それを合併後も続け、進化しながら今に至っている。

地域により「まいちゃん号」「カモン号」と名づけられたその予約制乗り合いタクシーは、固有のルール・ルート・時間・事前登録制など、細かく決まっていて少々わかりにくいだが、出発時刻の30分前までに予約センターに予約すれば、料金は1回1人300円と、とても安く利用できる。民間のタクシー会社「近江タクシー」が、運行業者となっていて、車両は4人定員の普通タクシーが使われている。

交通空白地域域から、買物・通院・通学・公共施設などへのアクセスが便利のように運行ルートが組まれていて、実際、駅や医療機関や商業施設行きの利用が多いそうだ。

平成27年度実績は、利用者数がコミュニティバスで115,000人、デマンドタクシーで24,000人、運行赤字は、コミュニティバスで6,700万円、デマンドタクシーで1,700万円、一人当たり運行赤字はコミュニティバスで582円、タクシー（まいちゃん号）604円、（カモン号）1,452円となっている。タクシーの平均運行距離は、まいちゃん号2.3km、カモン号4.8kmであり、カモン号の方が運行距離が長い傾向にある。

バスとタクシーで約8,400万円もかかっている訳だが、このうち約1,700万円は滋賀県から補助金が出るということだ。コミュニティバスは利用者が増えれば赤字が減るが、タクシーは利用者が増えれば増えるほど赤字が増える構造になっていて、1台のタクシーに3人以上乗車すれば黒字になるようだが、ただそれだとこのデマンドタクシーを利用しなくても、個人的にタクシーに乗った方が同じ距離なら安いし便利だ。なかなか難しいものだ。

また、米原市のデマンドタクシーは、利用者は事前に市役所の窓口で利用者登録をしないと行けないという仕組みになっている。その数が累積で平成28年6月現在3,513人らしいが、実際年間の利用者は700人程度ということだ。ちなみに隣の彦根市も米原市と同じようなデマンドタクシーがあるそうだが、登録制はとっていないということだ。

この登録制と非登録制の違いの特徴・問題点を尋ねると、非登録制というのはつまり誰でも利用できるということで、彦根市の場合だと

観光客の利用もあったりするそうで、要は観光客の交通費まで市が負担しているということになる訳だ。彦根市は、誠に太っ腹だ。

米原市の観光客がどの程度なのかは聞かなかつたが、米原市が登録制なのは、ある程度支出を抑制するためなのだということが、彦根市の例を聞き、わかった。ただ、他に避けきれない問題もあって、市内の企業がデマンドタクシーを利用することが増えてきて、現在問題と捉えているようだ。本来、交通弱者のためのデマンドタクシーという発想で始めたであろうこの施策が、運行してみると、想定していなかった利用のされ方をして、市は慌てているという今そんな感じだろうか。中々市民も考えるなあと笑ってしまうが、市としては笑いごとではないだろう。しかし、今のルールではどうしようもない気がする。新しい施策を始める場合、どんなことが起きるか、あらゆる可能性を想定するという頭の柔軟さが要求されると感じた。

米原市のデマンドタクシーは、運行を始めて10年以上継続している。市民によく認知され、長く市民の利便性に貢献してきた施策であろう。しかし、長く続ければ続けてきただけ、課題もいろいろあり、今一度利用者のニーズをとらえ、いかに持続していくか考える時にきているようだ。米原市の公共交通は、「防災危機管理課」が担当しているそうだが、人口減少時代における公共交通を考える上で、新たに「未来創生課」とも連携を取りながら、さらに利便性を上げていくため、抜本的見直しに取り掛かろうとしている。

視察の最後に、村岡委員長がとても鋭い質問をした。「他の市では、デマンドタクシーに取り組んでも中々うまくいかず断念するところが多いというのに、米原市さんは何故こんな長く続いているのか。」米原市の担当者の答えは明解であった。「それは、協力的なタクシー会社があるからです。」

確かに、4月に視察した綾部市でも、運行会社から運行後何年かして契約解除の申し出があり、それ以降デマンドタクシーはなくなった。地域に、行政が行うデマンドタクシーに協力してくれる運行会社（タクシー会社）がなければ、この施策は実施することができない。そしてそのタクシー会社が持つ、タクシーの台数の多寡にも成否が左右されるようだ。米原市は、滋賀県全域をカバーする近江タクシーに運行を頼んでいるようだが、管轄の近江タクシー長浜営業所のタクシー台数は70台もあるということだ。70台…これはハードルが高い。小さな市では難しいのではなかろうか。デマンドタクシー運行のネックが思わぬところにあるものだと、唸ってしまった。

京都府舞鶴市

人口84,000人、面積342.10k㎡、人口密度 252人／k㎡、高齢化率32.4%

西脇市より人口が約2倍、面積は約2.6倍広い。4月に同じテーマで視察した綾部市の北に隣接した市だ。

綾部市の視察でも、京都府北部を中心に運行していたバス会社（旧京都交通）が平成16年に倒産し、市内のバスの運行が突如ストップするという非常事態が起き、混乱したという話を聞いた。隣接する舞鶴市も、当然同じ旧京都交通が運行していたので、同様の混乱が起きていたわけだ。そして舞鶴市の場合さらに同年（平成16年）、30年に渡り地域住民の生活の足として、舞鶴湾内の定期航路を運航していた舞鶴汽船が廃止されるという、ダブルパンチを受けた。バス路線については、日本交通の子会社として新京都交通が新たに設立され、倒産した旧京都交通の路線を縮小し引き継いだ。平成17年のことだ。

ここで蛇足だが、新京都交通はできたがその会社の運行範囲は舞鶴市のみで、綾部市路線は除かれた。だから、綾部市は「市独自のバス運行」の選択しかなかったわけだ。なんたることか。

新京都交通ができたとはいえ、路線は縮小されたし、定期航路もなくなった。その影響を受ける地域については大変な問題だ。そして、その代替移動手段として選んだ道が、自主運行バスだった。この度の舞鶴市における視察のテーマだ。

自主運行バスとは、自家用バスを用いて、有償で運行を行うものであり、白ナンバーであるためその運行には条件がある。それは、地域の公共交通がなくなった地域であり、地域の協議会が主体になり国の許可を受けるというものだ。

舞鶴市では現在、実に7地区において自主運行バスが走っている。驚くのは、舞鶴市では昭和48年から自主運行バスを実施していた地区があり、旧京都交通経営破たん前にはすでに3地区、そしてそれ以降には4地区できたのだ。

公共交通がなくなった地域で一番困ったのは、通学だったという。子どもたちの通学の足をどうにかしなければという地域の人たちの思いが自主運行バスの実施に繋がったのだろう。運行時間も特に通学や通院に合わせたものになっているようだ。しかし、近年子ども数が減り、利用者数の減少が続いている。平成19年度の利用者が79,000人だったのが、平成27年度には54,000人と、25,000人も減少している。また、各地域で確保しなければならない運転手もだんだんと高齢になり、運営の継続が課題になりつつあるようだ。運転手不足の問題は、自主運行バスだけの話ではなく、新京都交通でも同様で、これは全国的な傾向と聞く。

自主運行バス協議会への行政からの支援は、車両購入費と、運営結果生じた赤字分である。平成27年度の7地区合計の赤字は約1,700万円で、それを舞鶴市と京都府が折半して支援するということだ。

地域が一念発起し、そして団結し、地域の難題を乗り越えきたけれど、人口減少・少子高齢化というまた新たな難題に立ち向かわなければならなくなってきた。しかしこの解決に正攻法というものがあるのだろうか。非常に難しい問題である。西脇市も交通空白地域はあるが、市の面積はそんなに大きくない。公共交通の観点から考えると、西脇市はまだまだましな市に見える。

京都府京丹後市

人口54,000人、面積501.43k㎡、人口密度 109人／k㎡、高齢化率32.6%

人口は西脇市の1.3倍、面積は約4倍と広い。京都府最北部の市。平成16年に峰山町・大宮町・網野町・丹後町・弥栄町・久美浜町の6つの町が合併し京丹後市となった。

主な視察目的は、200円バスとウーバー（ささえ合い交通）の調査である。

200円バスの発端は、市民がほとんど乗っていないのに、なぜ補助金を7,000万円も払わなければならないのかという、市長の一言からだったようだ。平成19年から市内全域で始まり、どこまで行っても上限200円。それまでの区間最大運賃1,150円が200円になるのだから、そのインパクトは相当なものだ。

運行6年目には、利用者数2.3倍、運賃収入も30%増えたと言う。元々の試算でも、運賃を200円にすると利用者数を2倍にしないといけなさとされ、それが現実になった形だ。そのために、バス停留所の増設・改善、バス路線の見直し、パターンダイヤの導入、ダイヤ改正、ノンステップバス・低床車両の導入、宣伝・周知の強化などなど、あらゆる利便性向上策を行った。そうすることで、メリットが複層的に増えていったと言える。

次に、一番関心を持っていた、ウーバー（ささえ合い交通）だが、京丹後市でも平成28年5月から始まったばかりだ。地元NPO法人による公共交通空白地有償運送に、ウーバーシステムを使うという日本でも最先端の取組だ。全国的にも注目されているウーバーだが、今のところ実績の発表は京丹後市役所も報告を受けていないらしく、まだわからないということだ。

ただ、京丹後市の全域をカバーという訳ではなく、そのNPO法人がある地元丹後町出発のみしか利用できない。また、ウーバーに反対しているタクシー業界の激しい抵抗があるようで、タクシー会社がある市や町にはウーバーを運用することが難しそうなので、日本では、簡単には広がっていかないような感じを持った。自家用車がタクシーのように使え、しかも利用料金もタクシーの半額程度、スマートフォ

ンで簡単に呼ぶことができる魅力が多く、しかも交通空白地域や運転弱者の方への救世主になるのではと期待が強かったが、まだまだ越えなければならない壁が多く、先は見えそうにない。しかし、このような次世代型モビリティの動向は、今後も注意深く見守っていくべきだろう。

「総務産業常任委員会の視察の所感」

東野 敏弘

8月3日、4日の2日間、西脇市議会総務産業常任委員会は、滋賀県米原市と京都府舞鶴市と京丹後市の視察に出かけてきました。総務産業常任委員会では、特定所管事務調査事件として『地域公共交通の在り方に関する調査』を挙げています。米原市のデマンド方式のコミュニティバス運行、舞鶴市の自主運行バス、京丹後市の上限200円バス運行についてしっかりと調査することが目的でした。

米原市は、平成17年2月に米原町、山東町、伊吹町の3町が合併して誕生しました。さらに、同年10月には、米原市と近江町が合併し、新しい米原市が誕生しました。人口約4万人（平成28年4月現在）、高齢化率27.47%です。

米原市には、米原町・近江町で運行されている『まいちゃん号』と山東町・伊吹町で運行されている『カモン号』の2種類のデマンド方式と呼ばれる完全予約制の乗合タクシーが走っています。

一般のタクシー車両を使用し、路線バス同様にあらかじめ定められた停留所や運行時刻に合わせて、予約があった時だけ走る事前予約制です。『まいちゃん号』は、予約状況に応じてルートが変動します。予約のあった停留所間のみを最短距離で結びます。『カモン号』は、従来の路線バスと同様、運行路線を定め、予約のあった停留所間みの運行を行います。

運行日は、平日と土曜日です。運行時間は、6時～20時です。予約は、毎時運行出発時刻の30分前までに行う必要があります。利用料金は、1回大人300円、子ども150円で、回数乗車券11枚つづり3,000円、定期券もあるそうです。

運行事業は、タクシー会社に委託されています。運行契約をタクシー会社と結び、毎月の運行維持費の赤字分を報告してもらい、月ごとに支払っています。

平成26年10月～平成27年9月の1年間の総利用者数23,658人（まいちゃん号19,649人、カモン号4,009人）利用者数約700人、運行経費は、約2,314万円（まいちゃん号1,640万円、カモン号674万円）、

赤字 1,770万円（その内、滋賀県から約 400万円の補助あり）。

米原市の『まいちゃん号』『カモン号』の乗合タクシーは、民間バス会社が赤字路線からの撤退をうけ、始まっています。タクシー業界との提携が上手くいっているため、デマンド方式の乗合タクシーとして委託することができます。

市行政も、利用者の満足度調査や50メートル間隔でのバス停の設置など、きめ細かい対応をしていると感じました。今後のことで、意見を聞く会を開催したが人が集まらなかったようで、今年度は行政から出向いて説明し意見を聞いて回りたいと話されていました。

西脇市においては、大規模なタクシー会社ではありませんが、3社あります。タクシー会社とどう提携することがよいのかが、西脇市における乗合タクシーの実施にあたってまず考えるべき点です。また、乗合タクシーについて、米原市行政の前向きな取り組みを学ぶ必要があると感じました。

舞鶴市は、西舞鶴市と東舞鶴市が合併したまちで、戦前から軍港として知られています。人口86,000人余りです。

昭和48年から平成18年にかけて、路線バス（京都交通）や定期航路（舞鶴汽船）の廃止により、地域交通がなくなった地域において、地域の協議会が主体となり、自家用自動車（バス）を用いて、有償で運行する自主運行バスが始まりました。現在、7協議会で、自主運行バスが運営されています。最も早い協議会（岡田上バス運行協議会）が、昭和48年11月から運行を開始しましたから、全国的にも速い取り組みだったと言えます。その経験から、市内7協議会に広がっていきました。

各地区の自主運行バスは、概ね平日運行で、一日2～6便運行され、通学・通院の時間帯に合わせて運行されています。主な利用は、通学だそうです。そのため、土日も、部活動に参加する中学高校生のため、臨時便が出されるそうです。

バス運賃は、各協議会で異なりますが、距離制運賃で、150円～740円です。

自主運行バスは、地域住民自らが自分たちの移動手段を確保し、通学・通院に大きな役割を果たしていると言えます。利用者は、少子高齢化の影響を受け、平成19年度79,000人だったものが、平成27年度では54,000人と減少しています。

自主運行バスにかかる費用の行政支援は、赤字分を舞鶴市と京都府が折半して負担しています。赤字分は、平成19年度1,004万円だったものが、平成27年度には1,720万円になっています。また、バス車両の更新は、舞鶴市の補助で行われます。

また、75歳以上を対象に、「高齢者外出支援事業」を実施しています。バス（今日と交通・自主運行バス）と鉄道（丹後鉄道）に乗車する際、1乗車 200円の乗車券が販売されます。タクシーは、2,000円分を1,000円で販売されています。

自主運行バスの課題としては、運転手の確保があげられていました。高齢化が進み、運営が継続できるかどうかは現在の課題となっています。

舞鶴市の取組から、西脇市比延地区、黒田庄地区、芳田地区（神姫バスの関係がありますが）、日野地区（神姫バス・多可町の、のぎくバスの関係がありますが）において、住民主体の自主運行バスの取組を試みる必要性を感じました。また、福祉施策として「高齢者外出支援事業」を福祉タクシー制度との関係も含め検討すべきだと考えました。

京丹後市は、平成16年に、峰山町、網野町、久美浜町、丹後町、弥栄町、大宮町の6町が合併して誕生しました。人口は約5万人ですが、面積は500㎏と広く、少子高齢が急激に進む中で、住民の足の確保をどうするかが、合併当初からの大きな課題でした。

平成17年に、公共交通についての大きな市民アンケートをとり、その結果を踏まえ、中心部での上限200円バスの実証運行を開始し、翌年市内全域に広がっていきました。上限200円バスは、平成18年から6年連続で利用者増を図られました。利用者数2.3倍、運賃収入30%増になり、行政コストも1,800万円減らしています。また、平成25年からは上限200円バスも丹後半島全域に広がっています。上限200円バスの考え方は、公費負担を有効にするため、「700円×2人ではなく、7人×200円」という発想によるものだそうです。なるほどと、感心しました。

また、地域鉄道では、平成23年度から、「高齢者200円レール」の取り組みを始めました。高齢者利用の倍増を設定し、最高1,530円の運賃を上限200円にしました。地域の実態に合わせ、乗合タクシー、支え合い交通という取組もしています。

さらに、民間タクシー撤退後の移動手段の確保を図るため、地元NPO法人によるデマンド型の乗合タクシーが運行され始めました。今年5月からは、ICTを導入し、携帯電話を介して利用者とドライバーがマッチングされる『ささえ合い交通』も始まりました。京丹後市では、旧町の地域特性の違いにも注目して、公共交通を考え出しています。

市民アンケートを取り、地域の実態を把握した上で、公共交通の在り方を考え、実証運行を行うことでその成果を明らかにし、その上で

本格的に全市に広げるといふ行政手法に大変感心しました。また、全市といっても、丹後町での取組のように地域住民がNPO法人を立ち上げ、受け皿があるところは柔軟に対応されていることも、取組の成功につながっているように感じました。

京丹後市は、決算附属資料や予算説明資料をしっかりと行政でつくられ、議会に提出されています。決算附属資料では、一つひとつの事業が、目的・主要な事務・事業及び成果の概要・主な財源・評価課題等がまとめられています。次年度に活かせる決算資料だと、感心しました。

3市に共通していることは、地域の実態に応じて臨機応変な取組をしていること、利用者のニーズを大切にしていること、行政主導ではなく地域協議会やNPO法人等の受け皿があることのように思いました。西脇市の今後の公共交通を考える上で、大いに参考になる視察であったと思っています。

「所感 地域公共交通について」

岩崎 貞典

今回総務産業常任委員会で米原市、舞鶴市、京丹後市を訪問させていただきました。テーマは「公共交通（バス交通）について」であります。

米原市ではデマンドタクシー（乗合いタクシー）の取り組みについて。

近年、全国的に増えつつあるデマンドタクシーは、タクシー会社と自治体が協力して運営を行い、車両は一般タクシー（4人乗り）ですが、バスのように停留所から乗り降りを行います。ただバスとは異なり事前に登録を行い予約があった時のみ運行を行い、いわば路線バスとタクシーの中間機能を持った乗り物といえます。米原市がデマンドタクシーを導入した経緯についてはまず米原市にはJRの駅が5駅あります。滋賀県で唯一新幹線の駅があり、交通の要衝として栄えてきたところでもあります。鉄道が一時交通であるのに対して、北の方や過疎地域で鉄道が行っていないところをバスで補う二次交通としての考え方がありました。しかしながらH16年9月に米原市から彦根をまたぐバス会社から突然廃止するという連絡が入り急な問題として、生活交通が必要な、交通弱者への問題解決として新たな交通手段が必要になってきたことが要因となってきたようです。お話を聞く中で本市においても、JR鍛冶屋線の廃止、また神姫バスの市内バス運行の減便

等をふまえ行政自身が市民のための交通手段を新ためて考えていく必要があると思います。

今後ますます高齢化が進む中において疲弊した「まち」になってしまふような気がします。市民サービスの一貫として一度西脇市のコミュニティバスの見直しを根本的に検討する必要があるのではないかと思います。米原市の乗り合いタクシーは乗れば乗るほど赤字が増えるとのことですが、住民にとってはそれが何より便利な乗り物として重宝されているようです。またピックアップの導入により、より早く目的地にショートカットし行くことが可能で、これも他市にはない運行ルートとして喜ばれているようです。利用者のニーズに合わせての乗り合いタクシー、赤字だからといってやめるわけにはいかないという考え方は正に住民主体で参考にすべきだと思います。地域の交通手段を守るというのはいかに大切かという事を米原市は実践されており、本市においても早急に検討すべきだと思います。

舞鶴市は30年に渡り地域住民の生活の足として舞鶴湾内定期航路を運航していた「舞鶴汽船」が平成16年に廃止となり、さらに旧京都交通バスが平成17年に経営破たんし、引き継いで日交グループがバス運行したが、縮小により、まず困ったのが子どもの通学そして通院など、交通手段を持たない人たちが多数出たことです。そのような中、自治会を中心とする協議会を組織する自主運行を決定されたそうです。しかしながら自主運行にも色々なハードルがあったそうです。まず便数・ルート運賃の決定・白ナンバーによる運行許可・運転手の確保・運転資金の調達などこれらのことを考える西脇市においてはできそうにないことばかりで、行政的には自主運行することにより赤字はかなりおさえられると思います。「つくしバス」がよい例で、本市ではなかなか難しい気がしました。

舞鶴市の自主運行バスは地域住民の努力と、赤字覚悟という観点から発足され、行政の支援を受けながら現在も頑張っておられますが、その分利用者からの評価について不満は少ないとのことでした。

京丹後市は、中山間地域が多く、面積も500km²と広大な面積で、地域公共交通は市民にとって欠かせない交通手段であります。

京丹後市では200円定額運賃バスやウーバーを利用した地域自主運行タクシーの取組等、様々な事業についてご教示いただきました。車社会が進む中どのように公共交通機関を発展させていくかを検討されている取組姿勢には感心しました。

まず市民アンケートを取り不満項目の中で運賃を安くしてほしいという声により、当初中心部より200円運行を実施され次第に拡大され

区間最大 1,150円が市内一律 200円に、さらに小学生と身障者の方は 100円に 6 歳未満のお子さんは無料にされました。

京丹後市の考え方は、安い金額で多くの人に乗ってもらうというのが一つの考え方で、700円の人を 2 人ではなく、200円の人を 7 人の発想で、多くの市民に乗って喜んでいただけることで、「住民福祉」の増進を図っておられます。又丹後半島全域にまで 200円バスをスタートしたことにより宮津市や伊根町にも観光誘客につなげていく取組をされていました。

今回 3 市を視察させていただき感じたことは

- ・市民サービス向上の為にはある程度の赤字は覚悟
- ・乗ってもらうための工夫
- ・料金の見直し
- ・高齢者向け、学生への定期券の発行
(高齢者、免許証自主返納者への優遇制度)
- ・ルートの見直し (巡回バスの検討)
- ・デマンドバス (予約制の導入)

等、西脇市において参考になる事が多々あったように思いました。まず市民目線に立って市民がいかに満足するかが最も大切なことではないでしょうか。

「所感」

林 晴信

■米原市 (デマンドタクシー)

タクシー会社委託しての取組だが、西脇市への導入は困難ではないか、と感じた。西脇市にはカバーできるだけの規模のタクシー会社が存在しないという現実もある。西脇市でやるとすれば、後述する京丹後市のように地区を限定しての地域運行デマンド乗り合いタクシーとすべきではないか、と考える。

■舞鶴市 (住民の手による地域運行バス)

昭和48年から行っている地域があるというのが大きい。また民間バス会社の倒産や湾内運行フェリーの閉鎖という危機感が地域を動かしただけという事実も大きかったのではないだろうかとも考える。しかし、運転手の確保というこれからの課題もある。そうそう大型 2 種を持っている住民はいないだろうと思うからだ。運転手の民間会社からの派遣にも頼っているとのことだったが、コスト面の課題とこれとて人材難であることは容易に想像がつく。バス運転手の退職者を充てるにし

ても、賃金的に65才から働いたとして、5～6年くらいしか働けないとも思うからだ。

西脇市はつくしバスという唯一の地域運行バスを3年で失ってしまったので、これから新たに地域運行バスを走らせるのは、よほど地域の公共交通に対する理解と危機感がないと難しいのではないか。

■京丹後市（定額バス・UBER）

「700円×2人よりも200円×7人」という考え方は西脇市でも導入すべきである。これはバスだけに限ることではない！

利用者が低迷していた公共交通を定額運賃とキャンペーンで倍増させた取組は見事だと思う。車社会の中、公共交通機関を使う文化を作り上げようとしている姿勢が素晴らしいとも思う。西脇市も大いに見習わなければならない。

また地域運行デマンド乗り合いバス（ワゴン車）の取組などは、芳田地区や、その他のバスの幹線を補完する枝線での運用としても面白いのではないか、と思った。普通車での運用であれば2種免許がなくても普通免許＋講習でできるからだ。

UBERはシステムとしてはとても面白いし、小遣い稼ぎ感覚で運転手の希望者も多いし、利用者にも喜ばれるだろうとは思う。ただ既存のタクシー会社との競合は避けられず、社会問題化するような懸念がある。システムとして構築するとすればタクシー会社が配車を渋るような地域限定で、送り限定にすればタクシー会社との共存はできるかもしれない。何故なら帰りはタクシーを使わざるを得ないのでタクシー会社にもメリットがあるからだ。想定できるのは芳田地区、黒田庄地区、中畑・住吉地区くらいだろう。そんなこともあるので、西脇市で早急に取り組むべきとは思えない。社会問題として解決してから取り組めば良いと思う。

西脇市で公共交通網をどう構築していくのかは今後の重要な課題となる。総務産業常任委員会としても、いちど頭をまっさらにして考えてみる必要がある。西脇市の白地図に、まず拠点をプロットし、そこをどう繋いでいくか。幹線と枝線、中心市街地の巡回線、それらを一度全員で考えてみたい。そうして、「議会の考える理想の公共交通体系」示そうではないか。

去る8月3日・4日に滋賀県米原市（デマンドタクシー）、京都府舞鶴市（自主運行バス）、京都府京丹後市（上限200円バス）を訪問した。それぞれの取組は、交通弱者対策としての高齢者や子どもたち（通学）を対象としたそれぞれの地域の実状に合った工夫がなされている。

それらを参考にしながら、西脇市の今後の「地域公共交通」を提案したい。

中心市街地を周回するコミュニティバスとそれぞれの地区を周回して市街地に乗り入れるデマンドタクシーの併用運行が西脇市の実状に合うと考える。

具体的には、中心市街地を周回するコミュニティバスとは、市立西脇病院、市役所、アピカ、みらいえ、JR西脇市駅を結ぶ路線で、約30分のコース。乗車定員は20名位でいい。あまり大きいと空気を運ぶ様子が目立ちすぎる。

各地区を周回するデマンドタクシーとは、各地区の各町（原則2か所の停留所）を周回して最寄りコミュニティバスの拠点（市立西脇病院、市役所、アピカ、みらいえ、JR西脇市駅）に乗り入れるコース。たとえば、芳田地区や重春地区南部は、西脇市駅へ。日野地区は、アピカへ。津万地区や比延地区、黒田庄地区は市立西脇病院へ。それぞれ30分～45分のコース。乗車定員は4～5名位。朝夕の通学・通勤に関しては、別途対応を考える。

運行時間は、6時～19時で1時間に1便。デマンドタクシーは完全予約制（30分～1時間前）。目的地までの乗車時間の短縮を図り、利便性を向上するため、利用者のいない区間はショートカット（走らない）。予約がない場合は、欠便。

コミュニティバスは、内回り・外回りで各1時間に1便。どちらも運休日はなし。

料金は、コミュニティバス、デマンドタクシーとも200円で、乗換自由。

運営は、コミュニティバスは市、デマンドタクシーは各地区の自主運行（運行路線、停留所の位置、運転手の確保等）。

財政は、両方とも市。

神姫バスとの関係は、私には、まったくわからない。

しかし、今迄みたいなのを言っているのは、何もできない。

できることから始めるのではなく、やりたいこと・必要な事から絵を描くべきである。そこから何かが始まると考える。