

# 特定所管事務調査報告書

事件名：「公共交通事業について」

平成 29 年 9 月

## 総務産業常任委員会

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		

## 1. はじめに—特定所管事務調査の目的—

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今後ますます重要になり、適切で計画的な施策が求められる。一方で、これまで運用してきた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となると思われる。また、50年に一度の大事業として、平成32年度に市庁舎が、(仮)市民交流施設とともに、現在地(郷瀬町)からカナート跡地(下戸田)に移転することが決定している。決定に至った大きな要因として、コンパクトで利便性の高いまちづくりをすることが可能であること、及び、利便性の高いバス交通ネットワークをつくることが可能であるということが挙げられており、市庁舎の移転によって、人の流れが大きく変わることも予想される。そのような重要項目を踏まえながら、総務産業常任委員会としては、市民の生活における移動手段としてはもちろんのこと、経済の活性化やまちづくりも含めた公共交通のあり方について、現状把握、課題整理及び先進地調査等を行うことにより、将来の西脇市における適切な公共交通のあり方を提言することを目的とする。

## 2. 特定所管事務調査に取り組んできた日程

平成28年	1月12日	総務産業常任委員会協議会
	2月10日	西脇市コミュニティ・路線バス現地調査
	4月26日	総務産業常任委員会行政視察(京都府綾部市)
	6月7日	総務産業常任委員会協議会
	8月3日	総務産業常任委員会行政視察(滋賀県米原市)
	8月4日	総務産業常任委員会行政視察 (京都府舞鶴市・京丹後市)
	8月25日	総務産業常任委員会協議会
	9月9日	総務産業常任委員会協議会
	9月26日	総務産業常任委員会協議会
	10月20日	総務産業常任委員会協議会
	11月1日	総務産業常任委員会協議会
	11月10日	総務産業常任委員会協議会
	12月1日	総務産業常任委員顔協議会
	12月13日	総務産業常任委員会協議会
	12月26日	総務産業常任委員会協議会

平成 29 年 1 月 10 日	総務産業常任委員会協議会
1 月 24 日	市内コミバス試乗
1 月 31 日	総務産業常任委員会協議会
2 月 23 日	意見交換会（芳田区長会&ふれあい会議）
5 月 8 日	議会報告会（八坂町）
5 月 9 日	議会報告会（野中町）
5 月 10 日	議会報告会（高嶋町・黒田庄町前坂）
5 月 11 日	議会報告会（中本町・大木町）
5 月 12 日	議会報告会（和田町）
5 月 13 日	議会報告会（坂本）
5 月 15 日	議会報告会（野村町 7 区）
5 月 16 日	議会報告会（高田井町・出会町）
5 月 17 日	議会報告会（黒田庄町黒田）
5 月 18 日	議会報告会（大野・堀町）
5 月 19 日	議会報告会（羽安町・黒田庄町船町）
5 月 22 日	議会報告会（北本町・八日町）
5 月 23 日	議会報告会（黒田庄町小苗）
5 月 25 日	議会報告会（南本町）
	総務産業常任委員会協議会
6 月 8 日	総務産業常任委員会協議会
7 月 11 日	総務産業常任委員会協議会
7 月 19 日	総務産業常任委員会協議会
8 月 1 日	総務産業常任委員会協議会

その他、各委員が役割分担し、実際に市内の各地域に赴いて、市街地環状線及び支線のルートを市民目線に立ちながらシミュレートし、主要地点、時間、距離等の調査検討を行った。

### 3. 本市公共交通について

#### (1) 調査検討事項

現在の本市における、コミュニティバスには、「しばぎくら号」「おりひめバス」「つくしバス」の3つのバスが運行している。また、これら以外に市内を走行するバスとしては、神姫バスや近隣の多可町が運営している「のぎくバス」がある。

しかし、市内にはバスが走行していないバス空白地域も多く、今後、コミュニティバスの運行地域を広げながら効率よく運営し、市民が便利にバスを利用できるようにするため、以下の事項について、調査検討を行った。

- ・路線
- ・運行方式
- ・運営方式
- ・乗車券の運賃や種類
- ・概算の費用
- ・先行自治体の状況
- ・実施に向けての考え方

#### (2) 路線

バスを利用する人の目的地は、市役所であったり、病院であったり、買い物場所など多種に渡るため、市内の各地域から利用者それぞれの目的地までポイント ツー ポイントで運行することは現実的でない。

このため路線については、市内の各地区から中心部に乗り入れる支線と新庁舎、西脇病院、西脇市駅、アピカ等の市内の主要場所を循環する環状線を設けることとした。これにより、支線の運営負担の軽減化を図るとともに、環状線の運行頻度を上げることにより、市街地での移動がしやすいようにした。(環状線と支線の考え方については図1を参照)

また、図1には概略の運行ルートを示しているが、詳細については、沿線の住民の要望やバス停を設置するに際して、道路交通法上の問題がないかや、道路管理者との調整も重要な条件となるので、別途、運営主体が中心となり決定する事項となる。

#### (3) 運行方式

現在、本市で運行しているコミュニティバスは、路線定期運行バスであるが、この運行形態は乗車がない場合でも決められたルートを運行させ

るため、非効率な運行となっている。一方、予約によりバスを走らせるデマンド型バスは、予約のないバス停は飛ばすなど、運行を柔軟に行うことができる。

環状線には路線定期運行バスが望ましいと考えているが、支線には運営主体や地域の特性により、定路線型デマンドバスあるいは、迂回ルート・エリアデマンド型バスの運行等も考えられるため、今後継続した調査が必要である。

本年5月の議会報告会での公共交通バスに関する市民からの意見では、芳田地区や比延地区では概ねデマンド方式が良いのではないかという意見が多かった。一方、つくしバスが運行している黒田庄地区では、現状の路線定期運行バスの継続をイメージしており、運行方式については、その違いによるメリット、デメリットを多くの市民に更に良く理解をしていただいた上で、決定する必要がある。

#### (4) 運営方式

運営の方式は、市が主体となりバス会社やタクシー会社に運営を委託する方式と地域が運営協議会を組織して運営する自主運行バス方式がある。

自主運行バスは、運営協議会でバスの便数やルートなど地域の実状に合わせた運行形態を採ることができる。車両・車庫・運転資金等は、今後研究する。

現在、環状線はバス会社への委託方式、支線は自主運行デマンド方式とすることが望ましいと考える。

注1：道路運送法（法78条）では、大臣認定講習の受講によって、第二種免許の所持がなくても、運転手になることが可能である。

#### (5) 乗車券の運賃や種類

コミュニティバスへの平均乗車人数は、表1に示すとおりである。運行ルートやダイヤの見直しにより、増加傾向にあるものの直近のデータではしばぎくろ号2.41人、おりひめバス3.00人、つくしバス0.97人であり、利用状況は低調である。このため、運賃を思い切って低料金としても、収入にはそれほど影響しないと考えられる。むしろ、低料金とすること、75歳以上の高齢者には定期券を割安で発行すること、子どもや学生・障害者には通常運賃より安くすること等、利用者のニーズにあった乗車券の種類を増やすことで、利用人数の増加による収入増も期待できる。

本年5月の議会報告会では、バス運賃をもっと低料金とする要望が多くあった。また、高齢者の運転免許証返納促進を図るためにも、返納者への

特典として、一定期間バス料金の優遇等、全体的な料金見直しや定期券、一日乗車券を望む声も強い。例えば、400円で5人の乗車よりも200円で10人の乗車を目指すべきである。利用者の利用頻度や年齢等に応じた乗車券の種類を増やすことや、運賃の値下げを提案する。

表1：コミュニティバスの数と1台当たりの平均乗車人数

年度	期 間	しばざくら号	おりひめバス	つくしバス
便数		西脇市駅→西脇営業所 5便 西脇営業所→西脇市駅 7便	往復6便	往復3便
H26	H25.10月～H26.9月	1.74	2.16	1.42
H27	H26.10月～H27.9月	1.91	2.21	1.38
H28	H27.10月～H28.9月	2.04	2.31	2.29
H29	H28.10月～H29.3月	1.81	2.56	2.41
	H29.4月～H29.6月	2.41	3.00	0.97

注2：つくしバスの平成26、平成27は、旧3ルート of 平均値

注3：つくしバスの平成29の4月～は、2路線に変更。2路線の平均値

## (6) 費用の概算

視察した先行自治体を参考に、同規模の乗車人数の路線をデマンド方式で運営した場合の費用を試算すると、年間約500万円の運行経費が必要である。

## (7) 先行自治体の状況

昨年4月と8月に公共交通バスについて、先進的な取組を実施した4つの自治体を訪問し調査を行った。

米原市は定路線型デマンドバスを地元のタクシー会社に委託して運行している。地元タクシー会社と米原市の双方にメリットが得られた事例として調査を行った。舞鶴市は、バス空白地域を地域自治協議会が自主運行バスを運行している。京丹後市は、運賃を上限200円とした低額の運賃での運行を成功させた。綾部市は、民間の路線バス会社が撤退したことを契機に市が中心となり、多くの工夫やアイデアを取り入れた運行により、成功している。

それぞれが成功した要因や各自自治体の取組内容は本市にも大いに参考になる事例であった。各自自治体の参考となるポイントを表2に示す。

表 2 : 視察で訪問した先行自治体と参考となるポイント

自治体名	米原市	舞鶴市	京丹後市	綾部市
人口	39,864 人	83,075 人	57,287 人	33,495 人
高齢化率	27.47%	30.29%	34.25%	36.20%
面積	250 km <sup>2</sup>	342 km <sup>2</sup>	502 km <sup>2</sup>	347 km <sup>2</sup>
公共交通の特徴	定路線型デマンドバスの運行	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	市が主体となった委託型事業
参考としたポイント	デマンド方式（予約制）の実施状況を研究し、メリット、デメリットを把握する。	運転手や車庫の確保等、協議会の協力を得るため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、どのように料金設定をしたか。	バス利用の機運を市民と一体となって築いていった取り組み方法。

注 4 : 人口と高齢化率は平成 28 年 4 月 1 日の数字。但し、京丹後市の人口と綾部市の高齢化率は平成 28 年 3 月末の数字

#### (8) 実施に向けての考え方

現在、6つの支線と1つの環状線を考えているが、これらを同時に開始するのではなく、要望の強い地区で試験的に運行してもらい、運営上の課題の洗い出しや目標乗車数に達するかといった見極めが必要である。

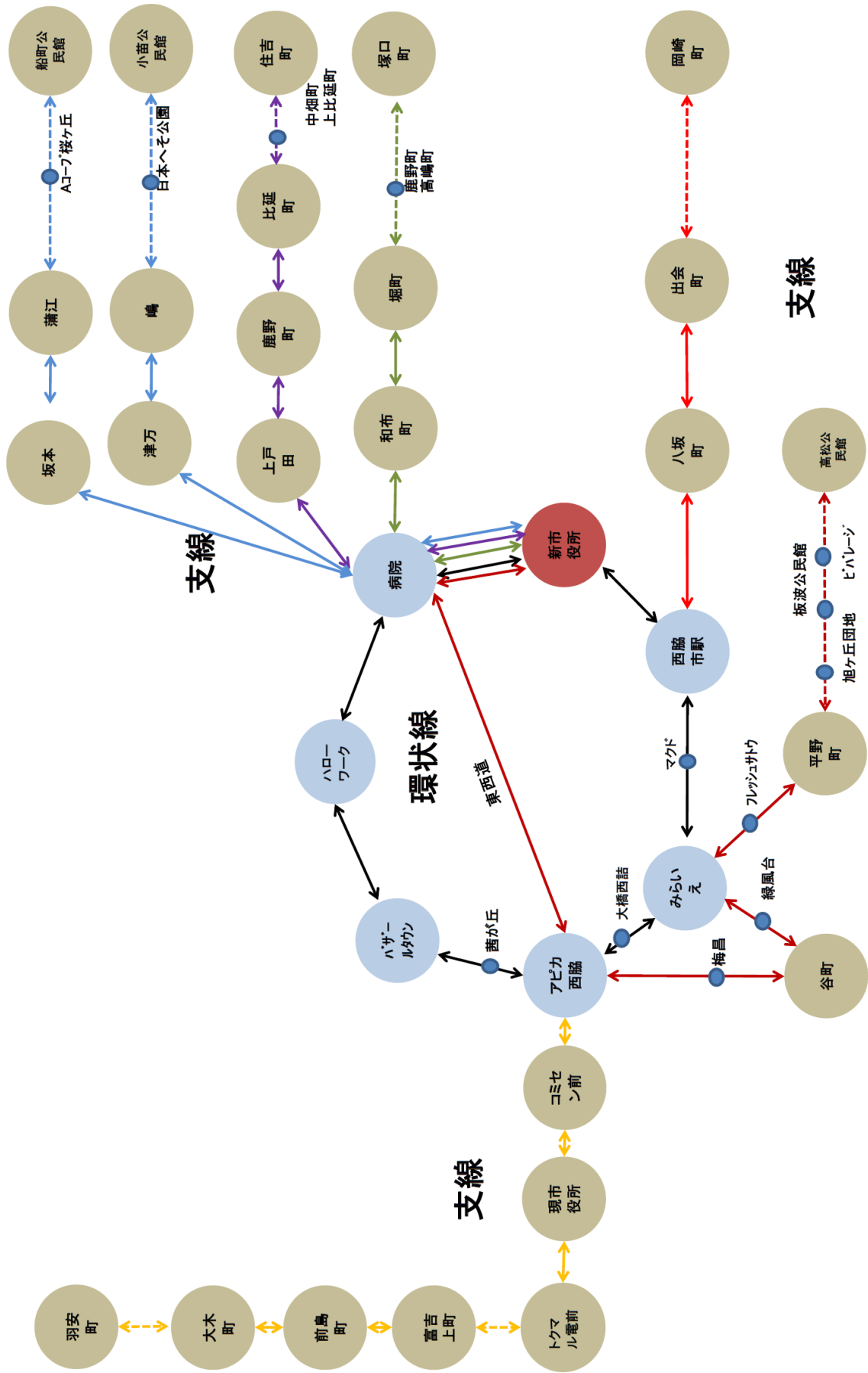
そこで、本年2月に芳田区長会&ふれあい会議で市議会での検討状況や芳田地区のバス運行ルートの説明等を実施した。参加者からは、過去にコミュニティバスの検討をしたが、神姫バスが運行しているという理由で諦めた事例を心配する意見もあったが、市議会から、現在は状況が改善されている旨の説明を行い了解いただいた。現在は、ふれあい会議で1年間の研究が始まっており、要望等の取りまとめを行っていただいている。定期的に議会としても関わって行きたい。

#### 4. コミュニティバス運行の再整備に向けた提言

- (1) コミュニティバスの運行方式や運営方式について、住民との十分な協議を行うこと。
- (2) 環状線はバス会社への委託方式、支線は自主運行デマンド方式とすることが望ましいと考える。そのため、早急に対象地区にて実証運行を実施し課題を明らかにすること。
- (3) 利用者の利用頻度や年齢等に応じた乗車券の種類を増やすことや、運賃の値下げや、障害者割引きを行うこと。例えば、定期券3千円/月。1日300円乗車券等。
- (4) 環状線は30分に1本程度の運行、観光も含めた土日の運行を検討すること。
- (5) 現在のコミュニティバスに乗車したこともない市民も多く、利用方法が周知されていないので、改善すること。

以上

図1 環状線と支線の関係





## ＜参考資料＞

### 公共交通バスに関する市民の意見の集計結果

5月に実施した議会報告会（議会と語ろう会）で20の自治会からいただいた公共交通バスに対する要望等をまとめた結果を以下に記載する。

#### 1. 運行ルートやバス停までの距離について

- ・バスを小型化することで、極力集落の中までバスに入ってきて欲しい。
- ・できるかぎり家の近くまで向かえに来て欲しい。
- ・バス停まで遠い。
- ・バス停までタクシーを使っている。 など

#### 2. 運行方式について

- ・デマンド方式は住民への負担を強いるものである。
- ・自主的に運営していくことに賛成。
- ・デマンド方式でよい。
- ・毎日走らなくてよい。〇〇デーのように目的別でもよい。
- ・高齢者の目的に合わせた運行。年金受け取り、買い物、病院など。
- ・こども園のバス、双葉小のスクールバス、特養ワゴン車等の昼間利用。
- ・会員制にしてはどうか。
- ・手をあげれば、どこでも止まってくれる運行を望む。

#### 3. 料金について

- ・もっと安くすべき。
- ・小野は100円でどこまでも乗れる。
- ・運転免許証を返納すれば3000円程度で定期券が買えるなどの特典を付与してはどうか。
- ・小学生、中学生、高齢者、障害者の料金を無料にする。
- ・無料にしても乗車数は倍にはならない。
- ・福祉タクシー券の支給条件を緩和して欲しい。

#### 4. その他の意見

- ・バスから電車に乗り換えるときの乗り継ぎを考えて欲しい。
- ・行きはよくても、帰りは待ち時間が長くて困る。
- ・そもそもコミバスのことをほとんど知らない。乗り方、バス停の場所など。
- ・企業に社会貢献として、バスを運行してもらうなど考えてもらえないか。
- ・バス停に屋根がないのは改善が必要。
- ・支線の終点にバス運転手用のトイレがないのは気の毒に思う。
- ・時間帯によっては満員で乗れないこともある。（つくしバスの大野公園前）