

特定所管事務調査中間報告書

事件名：「公共交通事業について」

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

次の事項について調査検討を行う。

- ・ 路線
- ・ 運行方式
- ・ 運営方式
- ・ 乗車券の運賃や種類
- ・ 先行自治体の状況

(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、買い物場所であったりと多種に渡り、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)

(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行き止めるため、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、運行を柔軟に行うことができるため、運行の効率化が図れることや最寄りの場所まで車両が迎えに行くなど、交通弱者に配慮した運行も可能である。

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、支線には運営母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。

(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、支線は自主運行方式とする方向で検討している。

注1：道路運送法（法78条）により、大臣認定講習の受講により、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

平成28年4月～9月の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、従来より増加傾向にあるものの、しばざくら号が2.02人、おりひめバスが2.38人、つくしバスが2.21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価格としても、収入にはそれほど影響しないと考えられる。むしろ、低価格とすることや高齢者には定期券を割安で発行するなど、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。

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	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
平成26	1.74	2.16	1.42
平成27	1.91	2.21	1.38
平成28	2.02	2.38	2.21

注2：つくしバスの平成26、平成27は、旧3ルートの平均値

注3：平成28は、4月～9月の平均値

(6) 先行自治体の状況

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 ²	342 km ²	502 km ²	347 km ²
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の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組方法。

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。

4. 継続調査について

本中間報告は、路線、運行方式、運営方式、乗車券の運賃や種類などについてのアウトラインを整理、調査状況を報告し、引き続き調査を行うとするものであるが、これまで討議してきた下記の事項についても継続調査を行う。

- 1) 各地域で運転手や車庫等の組織や場所の確保が可能かの見極め
- 2) 事業の構築や運営にどれくらいの費用がかかるのか
- 3) 中心市街地循環バスの台数
- 4) 大阪や神戸行きバスとの連携連絡
- 5) 西脇市駅でのJRダイヤとの連絡 等

今後は、これらの協議を議会報告会の場等を活用して実施し、実行性のある提言とするため、継続調査をするものとする。最終報告は、平成29年9月の定例会とする。

以上

図1 環状線と支線の関係

