

平成31年2月13日

吉田町議会議長 八木 栄 様

総務文教常任委員会
委員長 山内 均



委員会調査報告書

本委員会で決定した所管事務事項について、調査の結果を下記のとおり吉田町議会会議規則73条の規定により報告します。

記

- 1 調査事項 生活交通の確保について
- 2 調査の目的 地域の生活交通及び公共交通の確保・維持、利便性の向上について調査・研究する。
高齢化に伴う自動車運転免許証の返納や免許証を持たない方たちにとって、快適な生活送るためには移動手段の確保が必要となる。近隣の市町や先進地で取り組まれているコミュニティバスやデマンドタクシー（乗合タクシー）等の事例を参考にして調査をする。
- 3 期 間 調査・研究が終了するまで
- 4 調査の経過 別紙のとおり
- 5 調査結果 別紙のとおり
- 6 視察報告書 別紙のとおり
 - (1) 藤枝市 生活交通の確保について現況調査
 - (2) 三重県松阪市及び愛知県西尾市 生活交通の確保について現況調査
- 7 意見及び総評 別紙のとおり

4 調査の経過

回	日・時	開会 閉会	内 容
	平成 29 年 12 月 13 日	9 : 25 11 : 00	1 所管事務について調査することを決定し、会議規則 69 条の第 1 項の規定により議長に通知した。 (1) 調査事項は、生活交通の確保について。 (2) 目的は次回委員会で協議して決定することとした。
第 1 回	平成 30 年 1 月 23 日	13 : 30 15 : 00	1 調査の目的と期間を決定した。 (1) 目的 利便性・採算性・維持管理について調査・研究を行う。 (2) 期間 調査・研究が終了するまで。 2 調査内容と調査の方向性を協議した。 (町について) (近隣市町について)
第 2 回	2 月 21 日	9 : 00 11 : 30	1 調査活動と方向性を検討し、具体策を決めるための協議を行った。 (1) 吉田町作成、の「まちづくりに関する住民意識調査報告書」(平成 26 年 3 月調査実施)から、バスなどの公共交通の充実等について協議した。 (2) 高齢化に伴う自動車運転免許証の返納等による、公共交通の必要度・重要度を確認することを決定した。 (3) 重要度を確認するため委員会として町民からアンケートをいただくことを検討した。 (4) 近隣市町で行っている事例の実態調査をすることを検討した。 (5) 議会報告会で「生活交通の確保について」を発表することを全員協議会に依頼することとした。
第 3 回	3 月 16 日	13:30 15:30	1 生活交通を確保している市町の具体的システム等を検討した。 (1) 循環型バスやコミュニティバス、デマンド

			<p>型乗合タクシー等による生活交通の確保を確認した。</p> <p>(2) それぞれのシステムの特徴を確認した。</p> <p>(3) 議会報告会で発表することを決定した。</p>
第4回	4月23日	9:00 11:30	<p>1 議会報告会で発表する内容とページごとの検討及び確認を行った。</p> <p>(1) 調査事項の目的の明記、円グラフの表記等。</p> <p>(2) 議会報告会では、近隣市の事例は動画を使い説明する事とした。</p> <p>2 報告会への参加をお願いするグループと会場ごとの人数及び担当者を決めた。</p>
第5回	5月21日	9:00 10:00	<p>1 今後の委員会の進め方を協議した。</p> <p>(1) 調査項目について、担当課を決めた。 決め方は報告会でのアンケート結果をベースとして協議する。</p> <p>(2) アンケート結果のまとめは、各委員にメール配信することとした。</p>
第6回	6月6日	9:00 12:15	<p>1 議会報告会のアンケートの内、総務文教常任委員会の担当が決定した問や意見を精査し、調査回答する担当委員を決めた。</p> <p>2 次回委員会で「生活交通の確保について」のアンケートへの対応と計画を協議することを決めた。</p>
第7回	6月14日	13:30 15:40	<p>1 委員会へのアンケートの問に対する担当者の回答を協議し確定した。回答不足のものに対しては再調査することとした。</p> <p>2 委員会のアンケートと報告会全体のアンケートを項目ごとに分類することとした。 ①提案 ②要望 ③方法 ④困っていること ⑤その他</p> <p>3 分類は、委員長・副委員長が行い、分類したデータを事務局に提出することを決めた。</p>

第8回	6月21日	9:30 10:55	<p>1 報告会全体のアンケートを細分化した。 ①免許証返納 ②タクシー ③コミュニティバス ④現行手段に利用 ⑤需要 ⑥他市町連携 ⑦調査 ⑧その他</p> <p>2 まとめは委員長・副委員長が行う。</p>
第9回	7月10日	9:00 10:50	<p>1 調査事項の質問をする担当課を、企画課、福祉課と決定した。</p> <p>2 生活交通の確保に関するアンケートから担当課への質問を決めた。</p> <p>(1) 生活交通に対する考えと今後の施策 (2) 高齢者の免許証返納に対する施策 (3) 社会福祉協議会バスの運行の考え (4) 福祉輸送ボランティアについて (5) 生活交通に関する目指す将来像 (6) その他</p> <p>3 担当課への質問は7月18日に行う。</p>
第10回	7月18日	9:00 12:07	<p>1 担当課である企画課、福祉課から質問に対する回答と説明を受けた。</p> <p>2 回答と説明についての意見と感想をレポートにして7月31日までに委員会に提出することを決めた。</p> <p>3 生活交通確保の先進地である藤枝市役所の視察と質問事項及び日程を決めた。</p> <p>(1) 視察日 8月16日 (2) 質問事項 ア コミュニティバス、デマンドタクシーについて イ 運転免許証返納者に対する施策について ウ タクシーチケットの配布等について</p> <p>4 視察のまとめを8月21日に行うこととした。</p>

第11回	8月16日	12:30 16:20	1 藤枝市役所視察。視察報告は報告書を作成し最終報告書に添付。
第12回	8月21日	9:00 11:15	1 藤枝市役所視察について、まとめを行った。
第13回	9月7日	9:00 11:00	1 藤枝市役所視察の最終まとめを行った。 2 総務文教常任委員会視察報告書を作成し、議長に提出することを決定した。 3 先進地視察を協議した。
第14回	9月19日	9:00 11:20	1 三重県松阪市、愛知県西尾市の視察及び日程を決定した。 (1) 松阪市 11月5日 (2) 西尾市 11月6日 2 視察先の質問事項を決定した。両市への共通テーマは、コミュニティバス及びデマンドタクシーとした。 (1) 導入の経緯、経費 (2) 利用状況と収支 (3) 運転免許証返納に対する取り組み (4) 民間事業者との関わり (5) 2025年問題を踏まえた取り組み
	11月5日		1 三重県松阪市を視察。視察報告は報告書を作成し最終報告書に添付。
	11月6日		1 愛知県西尾市を視察。視察報告は報告書を作成し最終報告書に添付。
第15回	11月27日	9:00 10:20	1 三重県松阪市、愛知県西尾市視察の報告書作成について協議を行った。 2 視察報告書書式について協議した。報告書には各委員の感想を追加添付することを決めた。
第16回	12月4日	9:00 10:59	1 報告書に関するため内容を協議した。

第17回	12月12日	9:00 11:30	1 松阪市、西尾市視察報告書まとめの訂正箇所の修正を行い、視察報告書の完成とした。
第18回	平成31年 1月21日	13:30 15:00	1 最終報告書作成準備の協議を行った。
第19回	2月13日	9:00 10:00	1 最終報告書の確認・決定を行った。

5 調査結果及び意見

(1) 町の状況

ア 吉田町では現在、コミュニティバスやデマンドタクシー（乗合タクシー）等運用は行われていない。

イ 平成26年3月に実施した「まちづくりに関する住民意識調査」の結果、バス等の公共交通の充実に対し、「不満である」、「やや不満である」と感じている人が2,763人中515人いた。「やや満足している」、「満足している」と感じている人は163人であった。

「重要である」、「やや重要である」と感じている人が836人、「あまり重要でない」、「重要でない」と感じている人が17人であった。

(2) 近隣市町及び先進地（三重県松阪市、愛知県西尾市）の現状

市町名	運用方式	路線・地区	特徴
焼津市	自主運行バス	焼津循環線 大井川西部循環線 大井川焼津線	<ul style="list-style-type: none"> 小学生、中学生、高校生、身体障害者、療育、精神障害者、戦傷病者手帳所持者、介助者は半額。
藤枝市	自主運行バス	藤枝駅ゆらく線 大久保上滝沢線 駅南循環線 朝比奈線 藤枝駅光洋台線	<ul style="list-style-type: none"> バス事業者が撤退した路線を運行。 運転免許証返納者には、無料乗車券を交付。
	バス停型乗合タクシー	藤枝駅光洋台線 藤枝駅広幡線 藤枝市藤岡地区	<ul style="list-style-type: none"> 電話予約。 平日、誰でも利用玄関先まで迎えに行く。

島田市	自主コミュニティバス	しずてつジャストライン相良営業所が運行を担当	<ul style="list-style-type: none"> ・ 障害者手帳所持者は無料。
牧之原市	自主運行バス	萩間線、勝間田線、鬼女新田線、相良御前崎線	<ul style="list-style-type: none"> ・ バス事業者が撤退した路線を関係市が運行。
	乗合タクシー	さかべ号	<ul style="list-style-type: none"> ・ 電話予約。 ・ 乗合で順番に移動。 ・ 会員登録された方が利用できる。
三重県 松阪市	地域の「協力と負担」を前提としたコミュニティバス。行政主導で幹線バス、地域間バスの運行。	市街地循環線「鈴の音バス」 嬉野おおきんバス	<ul style="list-style-type: none"> ・ 行政主導型ではなく地域の立候補による参画型。 ・ 沿線世帯が協賛金を納めることが導入の前提。 ・ 運転免許証を自主返納された方は運賃半額。
愛知県 西尾市	地域の皆さんが自ら運行ルートなどを検討。 予約時間に自宅・最寄りの駅・バス停間を送迎。	六万石くるりんバス 一色地区コミュニティバス「いっちゃんバス」 デマンド型乗合タクシー「いこまいかー」	<ul style="list-style-type: none"> ・ 公共交通空白地の解消。 ・ 市街部の巡回路線整備。 ・ アンケート調査からルートを検討。 ・ 既存路線バス事業者との競合。 ・ 交通空白地の解消。 ・ 交通弱者のための交通機関。 ・ 民間ビジネスとしての工夫と行政の協働。

(3) 視察調査（近隣市）

藤枝市等が運営している自主運行バスやデマンドタクシーは民間事業者が運行するバス路線が収支の悪化等により撤退したものを補うために設けたものである。自主運行バスの利用者数は最近では減少傾向にあるが、デマンドタクシーの利用者数は着実に増加しているとのこと。要因は市や地元自治会等の利用者啓発活動であるとの調査結果が得られた。

牧之原市、島田市の自主運行バスは藤枝市と同様に民間事業者が運行するバス路線が撤退したものを補うために設けられている。

焼津市は地域公共交通網形成計画においてまちづくりと連携した公共交通ネットワークの再編計画を策定し、需要やニーズに対応した効率的で利便性の高い公共交通ネットワークの構築を目指し、「ゆりかもめ」、「さつき」、「すいせん」、「さくらえび」等の自主運行バスの運行を行っている。

自動車運転免許証の返納者や障害者等には、無料乗車券の交付や補助金を交付し、利便性や安全、安心を図っているところも多い。

(4) 視察調査（三重県松阪市）

地域の協力と負担を前提としたコミュニティバスの運行が行われている。

地域からの要望に基づいた「行政主導型」の整備ではなく、地域の立候補による「参画型」としている。コミュニティバスを導入したい地域は、自治会等が中心となって「地域公共交通運行検討会」を設立し、地区住民のアンケート調査や運行経路、運行時刻等市と協議しながら検討会が主体的に検討する。特筆すべきは、沿線の事業者、商店、個人等に協賛金の協力依頼を行っていたこと。

沿線地区の世帯は、1世帯当たり500円～1,000円の協賛金を納めることを前提としている。

運転経歴証明書を提示した本人及び同伴者1名に対し、運賃は半額としている。

(5) 視察調査（愛知県西尾市）

コミュニティバス「六万石ぐるりんバス」は公共交通空白地の解消と市街部の巡回路線の整備を背景に導入された。導入過程では、アンケート調査、ルートの検討、既存路線バス事業者との協議等が行われ、平成18年12月から運行されている。

デマンド型乗合タクシー「いこまいカー」は、交通空白地の解消、交通弱者のための交通機関、利用者の移動の利便を考慮したもの、既存交通機関との連携による拡充、民間ビジネスとしての工夫と行政の協働等を背景に導入された。導入の過程では、事業者、運輸局との協議、パブリックコメントの実施、デマンドタクシー検討委員会の開催、プロポーザルによる事業者決定などがあった。

6-1) 藤枝市 視察報告書

- 1 視察日時 平成30年8月16日(木) 午後1時30分～午後3時30分
- 2 視察先
藤枝市役所
- 3 視察目的
生活交通の確保についての状況調査
- 4 藤枝市事業の経過と現状

【事前の質問事項】

- (1) 貴市が行っている自主運行バス、藤岡地区（予約型）乗合タクシー及びバス停型乗合タクシーについて
 - ア 当該事業導入にいたる経緯（貴市における社会背景、状況等）について
 - イ 現在の運用状況（利用状況を含む。）について
 - ウ 公共交通施策の概要について
 - エ 事業計画における前段イの状況を踏まえ、課題はありますか。
- (2) 運転免許証自主返納者に対する貴市の取り組みについて
- (3) 貴市の公共交通施策を進められているが、他市町で事例のある「タクシーチケット」の配布について、貴市では検討されたか。
「タクシーチケット」に対する貴市のお考えがあれば伺いたい。

【質問に対する、藤枝市の回答】

- (1) 自主運行バス、予約型乗合タクシー、バス停型乗合タクシーについて。
 - ア 当該事業に至る経緯について。
自主運行バスやデマンドタクシーは、民間事業者の運行するバス路線が存在したものが、収支の悪化等により撤退をしたものを補うために設けた。
近年の公共交通機関の利用者低迷に伴い、複数路線の統合や再編成等、運行区間の延伸や縮小、土日祝の運行取りやめ等変遷を経て現在に至っている。
「収支率15%」という市の路線バス運行基準に基づき、基準を下回り回復が見込めなかった路線は、デマンドタクシーを3路線で採用して

いる。

イ 現在の運用状況

過去3年分の運行実績を比較すると、全体の利用者数は減少傾向となっている。一方、デマンドタクシーは利用者が着実に増加している。要因は市や地元自治会等の利用者啓発活動により、市民の認知度の上昇等があげられる。

ウ 公共交通施策の概要について

民間路線を市のバス路線の骨格と位置づけ、都市拠点であるJR藤枝駅と藤枝市役所や藤枝市立総合病院等の主要施設を結んでいる。また、藤枝市と周辺市町を結ぶ広域路線としての役割を担うべく、自主運行バス路線や地域住民の移動手段等の役割を担うデマンドタクシーを設けている。

自主運行バスには、各地域と都市拠点を結ぶことや通勤・通学・通院や買物における市民の足となること、中山間地では小中学生の通学の足となる等、地域特性に対応する運用を目指している。

エ 事業計画における、前段イの状況を踏まえ、課題はありますか。

生徒・児童の通学の足として利活用されている路線は、仮に収支率15%を下回ったとしても単純に廃止や再編成等を見直すことはできない側面もある。

(2) 運転免許証返納者に対する藤枝市の取り組みについて

自主運行バスの無料乗車券を交付している。また運転免許証を返納した際に運転経歴証明書の交付を受けた65歳以上の方については、条件を付け、交付手数料の1,100円を助成する制度を設けている。

(3) 「タクシーチケット」の配布について検討はされましたか。また、「タクシーチケット」に対するお考えがあれば伺いたい。

無料で利用できる「タクシーチケット」の配布は路線バスの利用者を更に減少させる要因や運行区間の競争になりかねず、藤枝市は「タクシーチケット」の配布は検討していない。

【総務文教常任委員会の視察での意見のまとめ】

- (1) 1便当たりの利用人数が少ない場合、運行車両を乗用車等小型化にしたら、燃料費等経費は安くないか、との疑問には、大型・中型バスや乗用車等を別々に走行させる方が、車種による車両整備の法的基準等、規制がかかり、逆に維持費等経費が多く掛かる。

- (2) ドア to ドアは住民にとっては好評と聞いた。タクシー並みのサービスをバス並みの料金で（タクシー料金の4分の1）運行していることと自宅から自宅まで利用できる便利な事が好評の理由としてあげられるのではないかと思う。
- (3) 予約型乗合タクシーは自宅までの送迎であり、サービスの違いが不公平感を招く恐れある。（課題）
- (4) 自主運行バス等の運行については、住民の意見やアンケート、地区での話し合い等を開催している。
- (5) 公共交通と利用者への福祉的施策は課題である。
- (6) デマンドタクシーにはバス停のような乗降に対する拠点は確定していない。町の空地や空き家を拠点として利用することも考えていて参考になった。
- (7) 総合病院や買物等の利用に隣接する市町との連携は、民間の公共交通機関が行っているが、市の自主運行バスの運用は行っていない。
- (8) 隣接する市の中山間地での連携は考えていない。
- (9) 既存のバス路線の継続は、住吉 川尻 片岡 北区の4区において各地区のどこへ行くのが日常生活に必要なか、これを主に考えればある程度の答えは出るのではないかと思う。
- (10) 自主運行バスの利用者減について、中山間地域では、通学利用者の減少が主な原因である。また、昔と比べ自動車運転免許保持者が増え、自家用車利用が増えていることも要因である。
- (11) 利用促進の施策においては、サイクル アンド ライド（自転車でバス停まで行き、バスに乗る）のために駐輪場の整備が必要であるが、現状駐輪場は無い。バス停の上屋整備の計画は有る。
- (12) 平成29年度の自主運行バスの年間利用者数は、140,172人であり、その内70歳以上の方は、39,000人であり、全体の約28%であった。
- (13) 市内の民間路線の年間利用者数のトップは、駿河台線（市総合病院）であった。

【委員の感想】※ 議員番号は、視察時のものを掲載

1番 山口 一博

藤枝市と人口規模や面積、歳入等の比較は出来ないが、現在の自主運行バスは当町には不要と感じた。

- (1) 藤枝市の運営から鑑みて、国・県からの補助金で運転資金の約4割を当てている事業に対して、新規に当町からの「生活弱者への交通確保」が、国交省や県交通担当課に承諾を得ないのは、火を見るよりも明らかである。新規に、事業を立ち上げた場合の経費が莫大に掛かることは、現在の国・県からの施策から遠く離れている。
- (2) 既存の路線バスを廃止しない様に努力している施策になっているので、これからの新規事業は難しいのでは。藤枝市の様に、廃止路線のバス停利用が出来無い為、新規にバス停を整備するのは無理である。
- (3) 生活交通弱者は、買い物・公共施設・医院・病院や他市へのアクセスが多く占めることと、待ち時間やドア to ドアや新規事業で掛かる経費を考えればタクシーチケットが、優先されると考える。

2番 三輪 美由紀

町には藤枝相良線、島田静波線、東名静岡相良線などがありこの既存の公共交通をなくしてはならない。学生の通学路線であるとともに東海道線に直結している事もある。これらの路線を活かすことも重要かと思う。

買い物（食品、衣類、薬局）医者、公共施設、など様々な要望がある。

吉田町は4つの地域がある、それぞれの地域にあった生活交通を考えていく事。藤枝市の3カ所（自主運行バス、バス停型、ドア to ドア乗合タクシー）の例を見て費用対効果は。

まだほかに民間に任せている自治体があれば参考になると思う。

3番 遠藤 孝子

藤枝市は、自主運行バス及び乗合タクシー等で住民の足の確保を図っているが、福祉との関連は切り離せず苦慮している様子であった。住民の意見を聴きながら進めていることは見習うべき点であった。

6番 山内 均

運転免許証の返納は国交省の情報では年々確実に増加しているが、牧之原警察署管内では減少傾向がみられた。そこには運転免許証を返納できない理由が存在する。公共交通機関の発達していない地方では免許証の返納は病院、買い物、会合への参加等交通手段がなければ何もできなくなる。

10年先には高齢化の問題は確実に表れてくる。健康で健全な生活の確保には、自主運行バスやデマンドタクシー等の移動手段は必要になる。

生活交通の確保は重要な課題であり、住民、町民のための住民が主体となる施策が必要である。そのためには、民間の事業機関との連携や民間事業者への委託も含め検討していく必要がある。

7番 三輪正邦

吉田町は藤枝市に比べて人口や土地もコンパクトであり地形もなだらかであり、この条件を生かした公共交通に独自性をもった施策を考えて知恵を出し合う方法を考えるのが望ましいと思う。また委員には既存の方達だけでなく地域の一般の町民を加えて行くのが良いと思う。地域の課題は地域の人達が良く知り考えていると思うがためである。

12番 増田 剛士

自主運行バス、デマンドタクシー共に利用者のニーズはあるが、利用者減少が続く根本的な原因究明が必要であると感じた。税金を投入するうえで、「あれば便利」だけではいけない。利用者は、どのような路線が必要としているのかを調査する必要がある。

自家用車で目的の地までの移動時間と巡回バスでの移動時間のギャップを埋める施策が必要となる。

大型バスではなく、中型、小型バスの運行が望ましい。

中型、小型バス(コミュニティバス)の運行を行っている市町の視察を望む。

13番 藤田 和寿

生活交通の確保する施策については、公共交通の維持と福祉の充実という課題がある中で、改善しながら事業執行しており市民の評価が高いと感じた。運転免許証返納など高齢者や通学・通勤の市民のための生活交通の確保は、十分な需要調査のもとに行われ、デマンドタクシーなど方法の工夫されていた。わが町は、20平方キロメートルという狭い面積の中で、各地区で集落も密集しており、新たな方式で生活交通の確保することができる可能性を感じた。

2025年問題を踏まえ、高齢者の生活交通の確保について、公共交通と福祉サービスの両面から、アプローチしている事業を行っている市町を調査したいと考える。

6-(2) 三重県松阪市及び愛知県西尾市 視察報告書

- 調査事項 生活交通の確保について
- 調査目的 地域の生活交通及び公共交通の確保・維持、利便性の向上について調査・研究する。

三重県松阪市

- 1 視察日時
平成30年11月5日(月) 午後1時30分～午後3時30分
- 2 視察先
三重県松阪市役所
- 3 視察目的
生活交通の確保について(コミュニティバス等について)
- 4 松阪市事業の経過と現状

【事前の質問事項と回答】

I コミュニティバスについて

1 導入の経緯について

- (1) 地域の「協力と負担」を前提としたコミュニティバスの運行の経緯については、コミュニティ交通を運行するには多額の経費が必要で、事業採算が見込めない地域の公共交通を持続するためには、運行事業者と行政のみならず、地域が協力し自らも路線を守るという意識が必要と考えのもと、協賛金の発想が生まれた。これにより、地域の「マイバス」の意識を高め、利用促進にもつなげている。

2 経費について

(1) 導入に対する協賛金等

イニシャルコストに対する協賛金はない。

(2) 導入に伴う経費及び導入後の経費(財源内訳、支出内容など)

ア 導入に伴う経費…バス停の建設に伴う経費

イ 導入後の経費

- ・ 道路運送法第4条路線…運行委託料(運行管理費含む)
- ・ 市町村自家用有償運行路線…運行委託料(運行管理費除く)
車両修繕費等
- ・ 財源内訳…国庫補助(地域公共交通確保維持改善事業)、協賛金、
運賃収入

3 運用状況について

(1) 利用状況と収支

- ・ 別紙1参照

(2) 評価における事業見直しの基準を設けているか。

現在事業見直しの基準はない。

II 公共交通全般について

1 福祉行政との関わりについて

(1) 移動支援等の取り組み

(2) 福祉政策との関わり

福祉有償運送運営協議会にも同席するなど、情報共有に努めている。

なお、本市の福祉有償運送は民間事業者が役割を担っている。

2 運転免許証の返納について

(1) 運転免許証自主返納者に対する貴市の取り組み

運転経歴証明書の提示により運賃半額、年齢制限なし。

(同伴者1名も同様に半額)

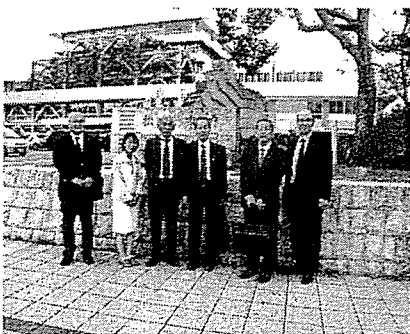
3 民間事業者との関わりについて

(1) 民間事業者との関わり

民間の運行事業者とは、運行ダイヤやバス停の位置の検討から運行情報の共有など、関わりは密に行っている。

4 2025年問題を踏まえた考えについて

若者にとって徒歩圏内にあるバス停でも、高齢者にとっては少し遠い、あるいは坂道を上るのがつらい（ちょっとした勾配でも）といった声が多く聞かれる。このような声に対応するため、現在、デマンドタクシーの導入を検討している。



三重県松阪市役所



視察会議風景

松阪市運営バス 平成29年度 利用者数及び事業費等集計表

(単位：千円)

地域内 幹線 バス	区 分	運行 開始日	運行便数/1日		運賃	運行距離 (最長)	利用者数	運行経 費 (A)	運賃等 収入 内 訳		補助金 (C)	一般財源 A-B-C	収支比率 B/A	収支比率 (B+C)/A		
			平日	休日					運賃等	協賛金 広告費等					計(B)	
地域間 バス	市街地循環線(鈴の音バス)	H17.4.20	17便	16便	100円	20.2 km	88,983人	41,040	9,159	7,989	9,627	14,265	41.8%	65.2%		
	大口線	H18.12.20	9便		100円	6.6 km	7,950人	19,100	1,732	1,271	0	16,097	15.7%	15.7%		
	三雲松阪線	H18.12.20	9便			5.5 km	12,017人									
コミュニティ交通	小 計					12.1 km	19,967人									
	宇気郷コミュニティバス	飯福田・柚原線	H17.7.11	2便 (金3便)	2便 (土3便)	100円	4.7 km	0人	0	0	0	0	0	0.0%	0.0%	
		与原・深長線		4便	4便	100円	10.6 km	34人		3						
	小 計					15.3 km	34人	0	3	0	3	0	0	0.0%	0.0%	
	飯南コミュニティバス	有間野・波留・横谷線		4便	運休	100円	27.0 km	378人		36		0	1,220	12.5%	12.5%	
		相津・下郷線		4便	運休	100円	38.0 km	356人		34		0	1,222	12.3%	12.3%	
		深野・横野線	H12.4.1	4便	運休	100円	23.0 km	415人	6,967	42	688	884	1,214	12.9%	12.9%	
		飯南主線		2便	運休	100円	57.5 km	159人		15		0	1,241	11.0%	11.0%	
		仁柿線		4便	運休	100円	27.5 km	715人		69		0	1,187	14.8%	14.8%	
	小 計					173.0 km	2,023人	6,967	196	688	884	0	6,083	12.7%	12.7%	
	廃止 代替 バス	黒部・東地区コミュニティバス	H18.7.10	10便	運休	100円	12.2 km	7,392人	6,619	689	831	1,520	0	5,099	23.0%	23.0%
		機殿・朝見地区コミュニティバス	H20.7.14	10便	運休	100円	24.0 km	4,564人	8,377	376	765	1,141	0	7,236	13.6%	13.6%
飯高波瀬・森地区コミュニティバス		H22.4.1	6便	運休	100円	36.7 km	2,590人	7,866	243	503	746	0	7,120	9.5%	9.5%	
嬉野おおさくバス		H23.8.29	7便	運休	100~200円	100~200円	9,015人	13,199	1,115	1,556	2,671	8,090	2,488	20.2%	81.5%	
三雲だけちゃんバス		H24.10.1	10便	運休	100~200円	100~200円	5,693人	9,575	1,052	1,412	2,464	5,260	1,851	25.7%	80.7%	
計						17.5 km	140,261人	112,743	14,565	15,015	22,977	60,189	26.2%	46.6%		
廃止 代替 バス	宇気郷線	H13.4.1	7便	6便	区間運賃	22.0 km	13,132人	18,639	5,424	12	678	6,114	0	12,525	32.8%	32.8%
	阿坂小野線	H18.4.1	9便	9便	区間運賃	18.3 km	23,129人	19,440	4,336	12	706	5,054	0	14,386	26.0%	26.0%
計							36,261人	38,079	9,760	24	1,384	11,168	0	26,911	29.3%	29.3%
※運賃収入等は運賃のほか、回数券・協賛金・広告収入等(廃止代替バス)										宇気郷線 阿坂小野線		12,821 14,829				

※平成29年度廃止代替バスの委託費

※廃止代替バスの利用者数及び事業費は、国の地バス対策補助制度に合わせ平成28年10月~平成29年9月までの実績。

愛知県西尾市

- 1 視察日時
平成30年11月6日(火) 午前10時00分～午前11時50分
- 2 視察先
愛知県西尾市役所
- 3 視察目的
生活交通の確保について(コミュニティバス及びデマンド型乗合タクシーについて)
- 4 西尾市事業の経過と現状

【事前の質問事項と回答】

コミュニティバス及びデマンド型乗合タクシーについて

1 導入の経緯について

- (1) コミュニティバスにおける、地区(旧行政区)内での運用と経緯
(六万石くるりんバス)

運行エリア 旧西尾市内、3路線(市街地線、東回り線、西回り線)

運用開始 平成18年12月(市街地線1路線から運用を開始し、平成21年7月より現在の3路線となった)

運用回数 各路線とも1日10便

運賃 1人1回100円

ただし、小学生以下、障害者手帳所持者、75歳以上の運転免許証返納者は無料。

経緯と背景 公共交通空白地の解消

- ・ 既存路線バス停及び駅から500m以上離れた地区を公共交通空白地として整備

市街地の巡回路線の整備

- ・ 人口密集地であり、公共施設、大型商業施設の多数存在している市街部への路線の整備

- (2) デマンド型乗合タクシーの運用と経緯

運行エリア 西尾市内(平成24年10月より運行開始)

運用日時 年末年始を除く毎日

運行 8:00～17:00

運用形態 ・ 予約時間に自宅と最寄りの駅・バス停間を送迎

- ・ 同一時間帯・方向での複数予約の場合は乗合で運行

運賃 1人1回300円(就学前のこどもは無料、75歳到達後

免許返納した方は最長4年間200円)

市負担額 タクシー代金不足は市が負担

経緯と背景 (基本方針)

公共交通空白地の解消

交通弱者のための交通機関

利用者の移動の利便を考慮したもの

既存の交通機関との連携維持の拡充

民間ビジネスとしての工夫と行政の協働

2 経費について

(1) 導入に伴う経費及び導入後の経費について(財源内訳、支出内容など)

(平成21年 六万石くるりんバス3路線運航開始時)

導入経費 約1,000万円(バス停制作費等)

運行経費 4,000万円～5,000万円

(平成24年 デマンド型乗合タクシー「いこまいカー」運用開始時)

導入経費 なし

運行経費 約100万円

(平成29年一色地区 「いっちゃんバス」運用開始時)

導入経費 165万円(バス停制作費等)

運行経費 1,700万円～1,800万円

3 運用状況について

(1) 利用状況と収支

(2) 事業見直しの基準を設けているか。

現在は見直しの基準はないが、平成30年度実施予定のバス交通再編に伴い、各バス路線の維持基準等を設定していく。

4 福祉行政との関わりについて

(1) 移動支援等の取り組みについて

長寿課・福祉課の事業として、移動が困難な高齢者・障害者に対しタクシーチケットを交付している。

(2) 福祉政策との関わりについて

交通部局の所管としては、原則自力で移動ができる方をサービスの対象としており、支援が必要な方については、長寿課の高齢者支援事業、福祉課の障害者支援事業の対象としている。

5 運転免許証の返納について

(1) 運転免許証自主返納者に対する取り組み

西尾市では、有効期限内に運転免許証を自主返納される75歳以上の市

民の方を対象に支援を行っている。

ア コミュニティバス割引乗車証交付

- ・ 六万石くるりんバス・いっちゃんバス運賃が無料、いこまいかーの利用料金が300円から100円引きになる。(有効期限は、交付した日から3年後の日付の属する年度末まで。)

イ 交通安全啓発品の支給

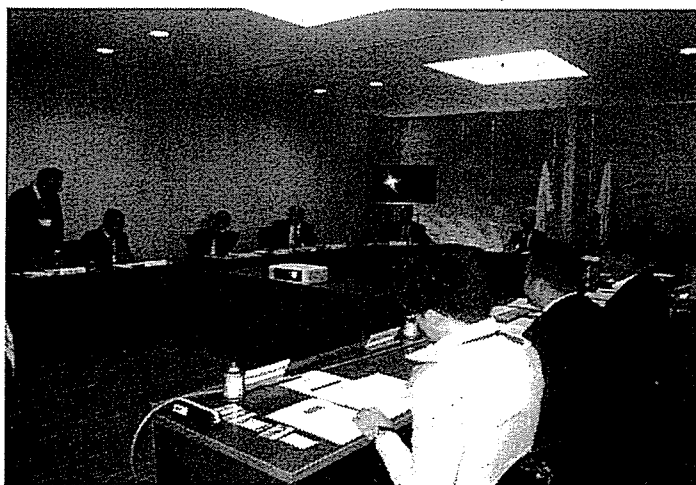
6 民間事業者との関わりについて

(1) 民間事業者との関わり

地域公共交通会議等の場を通して、行政・民間事業者が一緒になり、より便利な公共交通ネットワークの実例を目指している。

7 2025年問題を踏まえた考えについて

交通部局としては、誰もが移動しやすい公共交通ネットワークを構築し、高齢者の外出機会を増やすことで社会保障費の削減につなげていきたい。



視察会議風景



愛知県西尾市役所



視察会議風景

【委員の質疑と感想】 ※議席番号は、視察時のものを掲載

1番 山口一博

松阪市視察

問 生活交通の確保で伺ったが、住民の意識が高いと感じた。以前からそのような風土だったのか。検討委員会を立ち上げ、行政側も40回以上の懇談会を持ち、交通のことだけではなく、自治会長や民生委員等が中心になり、町づくりの意識が高いのはなぜですか。

答 昭和30年から合併が始まり、昭和50年代から各小学校区に地区公民館に館長と職員を配備し、平成17年に1市3町と合併し現在に至った。自治会活動が以前からあった環境があり、10年前から住民協議会に、自由に使途出来る予算を下ろし、地区毎に住民が本当に困っている、交通や福祉等の面で話し合っている。

東西に長く、海岸側と山間地区では意識の差はあるが、祭りの盛んな地区であり全部で8か所を数え組織が繋がっていることもある。

西尾市視察

問 いこまいかタクシーは、どのような事業者に委託しているのか。一回一人300円だが往復利用者が多いのか。一時間前予約制だが、駅前にあるタクシーには予約なしで乗れるのか。また、今後の課題は。

答 タクシー会社は、市内では3社だが、37台保有している1社に委託していて、300円以上の費用を市が負担している。また、片道だけ家族の送迎もあり、全員が往復利用しているわけではない。

乗合タクシーの名目なので、予約なしで駅前のタクシー等は使用出来ないし、市内に住所がないと利用が出来ない。

今後の課題は、観光客への広がりや公共交通への目的地接続だけの問題はあるが、平成30年3月から一部地域では、スーパーマーケットや公共施設への目的地として、市民の要望に応じて既に供用が始まった地区もある。

感想

両市を訪問した感想は、当町ではコミュニティバスを走行させるのは現実的ではないと言う結論である。

人口密度や地域の広域や目的場所が比較的的近場に点在していること。また、

行政・運営側からみでの難易度を鑑み、到底無理と判断した。

しかし、当町も高齢化がこれから益々進み、高齢者のみの世帯や免許証返納問題等もあり、可能な「生活交通の確保」は運賃の一部負担を町とするタクシーチケットが一番と考える。

その為にも、地域毎の協議会等を設立し、住民の意見をまとめる組織を立ち上げることから着手するべきと考える。

2番 三輪美由紀

松阪市視察

問 10年前に商工会議所が買い物バスを走らせたという事ですが各地区にある商店なのか商店街なのか。

答 駅前の商店街や郊外の病院、大きなスーパーをメインに右回り、左回りの巡回バスを走らせた。

問 3、4年前から市が担っているが、商工会議所とのかかわりは。

答 平成17年から商工会議所が中心に補助金を使って情報調査をし、3、4年前から商工会議所が継続して行く為には、行政の力が必要との事から主体が行政に変わった。

商工会議所の方達が、協賛金など募ってくれたのでかなりの力になった。

感想

最初に商工会議所単独で巡回バスであるコミュニティバス、(右回り、左回り)などを走らせたとの事でした。

行政に頼らなかつた事で協賛金を集めることができ、商工会議所でなければ出来ない事ではなかつたかと思いました。

民間、企業などの単独では難しく、町、商工会、自治体、地域住民などの協力のもと、乗車率が上がる方法を考えて行くことが重要だと考える。

西尾市

問 6万石くるりんバスの導入過程バス停位置の決定は、乗車位置なのか、目的地の位置を決定する事なのか、住民の希望は。

答 12年前公共施設・医療機関・スーパーマーケットなど、目的地ありきで線を結び位置を決定した。

感想

コミュニティバス路線決定に対して自治会長、バス会社、民生委員、福祉関係の方に乗車体験してもらったことはよい事だと思った。

住民に利用していただくためには、地域主導型で行い路線を決定する事が利用者の向上につながる事と感じた。

デマンドタクシーについて一人乗車が多いため、中学校区ごとに住民主体の協議会を立ち上げ目的地の拡大の見直しを行った。

公共施設、商業施設、金融機関、医療機関などは老人会に出向き目的地を調査したとの事、利用者の意見を聞くことが大事だと感じた。

12番 増田剛士

松阪市

問 既存の幹線バス路線維持・確保にコミュニティバスは、有効に活用されているか。

答 維持・確保に繋がっている。しかし、地域内利用が多くを占めている。

問 コミュニティバス運行維持に関し、市民だけの利用ではなく観光面での活用は。

答 今後の検討事項としてある。各地域の観光案内を充実させていく予定である。バス停の名称変更も視野に入れている。

問 コミュニティバス利用者の意識改革は。

答 一番の課題として捉えている。地域協議会で対策を議論している。

感想

商工対策の一環のお買い物バスとして事業がスタートした松阪市。

地域需要に見合った地域公共交通システムを構築するため地域の協力を前提として導入地区を決定し、改善策をとっている。

要望型から参画型（協働事業）にすることで、利用促進を図っている。

西尾市

問 コミュニティバス運行維持に関し、市民だけの利用ではなく観光面での活用は。

答 来年度コースの再編を行う。観光を意識したコースも念頭に入れている。

問 協議会立ち上げは、行政主導か。

答 地域で立ち上げを要望された。特に一色地区は、鉄道が廃線となったため、住民に危機感があった。

感想

デマンドタクシーの利用は93.3%が一人乗車であり、課題となっている。地域協議会でバス、デマンドタクシーを選択。

あくまでも、既存の公共交通（バス、鉄道）の維持・確保が目的。

利用者の8～9割が高齢者。

くるりんバスは、意外と若い世代、外国人が利用している。新興住宅地に移住された若い世代が原因。

行政主導から市民主導の改善策により利便性を高めている。

全体の感想

両市ともに行政主導から市民主導による地域協議会を設置し、住民目線での運行コースを設置している。

住民目線、利用者目線での地域公共交通の導入が必要である。

また、利用者維持のため観光コースを取り入れることも必要である。

13番 藤田和寿

松阪市

問 デマンドタクシーの導入検討の具体策は。

答 タクシー業者以外で、地域の有休車両のシェアの方法や、自治会、コミュニティ単位で、次いで乗り・相乗り・ちょい乗りをし合える方法など、既存の交通手段の利活用も含め検討していく。

問 初運行開始が平成17年からであり、現在まで様々な形で議会からの働きかけがあったと思う、現時点での議会からの問いは。

答 自治会を主体とする地域の公共交通運行検討会や運行協議会などで、住民として意見の集約などで役割を果たされている。また、一般質問などで、高齢化に伴う公共交通拡充などが行われており、デマンド型交通等を踏まえ、様々な運航形態を研究し、地域の実情に合った有り方を検討していく答弁を受けている。

西尾市

問 コミュニティバスのバス停の決定方法は。

答 バス停は民地が多く、地元住民で話し合っただき候補地の選定を行い、その後バス会社と町内会との話し合いで決定していた。今後は利用促進を図るために、バス利用者や民生委員そして包括支援センターなど、実際にバスを利用される方々の意向を調査し見直しを図っていく。

問 デマンド型乗合タクシーのいこまいかー利用時のタクシー会社への補助は。

答 メーター金額から運賃300円を引いた残りを、市が負担している。

問 いこまいかーのタクシー車両数は間に合っているか。

答 タクシー車両には、一般乗用と乗合乗用とを登録しており、自由にやり繰りできないが、現在のところ一時間前の予約制であり不都合はない。

問 交通空白地の解消をするためのデマンド型タクシーやコミュニティバスなど交通手段の選定は。

答 中学校区ごとに住民主体の地区公共交通協議会で協議を行い、各地区のニーズに合った方法と利用条件の見直しを図っていく。

7番 三輪正邦

松阪市

問 利用するのは地域の人たちであり、その声をどのように取り上げて話し合われたのか。

答 人口減少などさまざまな事情が絡み合い地域交通の利用者が減少した。地域も市も地域交通の重要性、必要性が見直された。その中で相応の協力と負担を行うことを前提としたコミュニティバスの運行が始まった。

- ・ 地域住民（町内・組内単位）へ導入方針等を説明。
- ・ コミュニティバスの必要性について、地区住民のニーズを把握。
- ・ 関係機関のアドバイスを受け、市と協議しながら協議会が主体的に検討。
- ・ 地域住民の協力。
- ・ 沿線の事業者、商店、個人等からの協賛金の協力依頼、沿線地区の世帯は、1世帯あたり500円から1,000円の協賛金を納めることが前提。

感想

松阪市は行政主導型でなく必要とする地域の人達（自治会）等が中心となり行政と共に参画する方法がとられた。受益者負担の在り方を検討され末永く地域の足が途絶えることがないようにじっくり共に検討され実行される事が望ましいと考える。

西尾市

問 いこまいか一導入の背景と問題点は。

答 交通空白地の解消や交通弱者のための交通機関の確保、利用者の移動の利便性の向上。既存の交通機関との連携の拡充及び民間ビジネスとしての工夫と行政の協働。

問題点は制度の周知、目的地の拡大、利用者の増加、各地区のニーズに沿った運行。

感想

西尾市について（地域との協力と意識の共有が不可欠である。）

デマンド型乗合タクシーは今後必要だと思う。高齢者だけでなく一般の人たちも共に利用出来れば利用度が上がると考える。（民間のタクシー業者を使う。）

吉田町においては、他地域を参考にしてより良い交通体系を作れば良いと思う。

全体の感想

地方の市町は、どこも同じように路線バス採算が合わず撤退が相次いでいるのが現状であると認識している。しかし、地域に暮らす人びとにとって、また、行政においても大変な問題であるとの認識が共有されている。松阪市においては、地域の協力と負担を前提とした地域交通の重要性や必要性が見直された。

吉田町においても各地域が相応の協力と負担を行うことを前提とした施策を考えてみては。

6番 山内 均

松阪市

問 コミュニティバス運行などの協議に際し、自治会と住民と当局との関係の不都合を教えていただきたい。

答 自治会と住民協議会を作って事業計画の協議を行ったが、地域によっては自治会が強いところと、住民協議会が強いところがあり、バランスが取りにくかった。

問 最初からうまくいったのではなくて、いろいろなことがあって今の状況になったと思う。ここまでの間と今の状況の不都合を教えていただきたい。

答 自治会と旧学校単位での連合自治会と、住民協議会を松阪市がお願いをし

て2つの会を作った。行政と地域を補完し合える関係をもち、地域のことは地域でやり、必要な予算は措置するとした。全体のことは行政がやり、地域の課題を解決するのは住民協議会とした。(住民協議会は条例で設置)

しかし、地域によっては地域独自の課題の解決を連合自治会がやっていたことから、住民協議会で市が提言しても実際は違うという地域があった。

問 結果的に連合自治会と住民協議会はダブルスタンダードとなったのか。

答 なったところのほうが多かった。

松阪市は、1市3町が合併した。中心部では、22,000世帯という大きなところもあるが、100世帯のところも同じ住民協議会であった。

問 住民協議会等には議員の顔は見たのか。

答 議員が一生懸命やってくれているところもあるが、中には、議員というより住民として行っている人が何人かいた。

感想

条例による住民協議会と連合自治会とが、コミュニティバスなどの運行に同じ共通認識を持ち、協議を通じて交通の確保をしてきたプロセスが見えた。そこには多くの住民の意見が反映されていると感じた。

西尾市

問 新しく事業を開始した時点での失敗や不都合の実例、決定するまでの紆余曲折の中での実例を、協議会等を含めて説明していただきたい。

答 当初の協議会のメンバーは、大方、町内会長、自治会長であり、それぞれが集まって会議を進めた。最初は自分の地区にバスを持って来たいので、口喧嘩というやりとりがあった。その後、バス会社の同席のもと、その地区の皆さんに体験試乗をしてもらい、実際に現場を見て、自分が一番望んでいるものをいろいろ考えていただいた。最初は町内会長や自治会長だけでこのバス路線を決めたが、みな元気で車を運転しており、バスを引いただけで乗らなかった。その結果を生かして、地区の民生委員とか包括支援センターの社会福祉の方に乗車いただいて、実際に使う人の意見を反映させた。

問 西尾市では、若い人がコミュニティバスに乗ってくるようになったと聞いた。どんな理由なのか。

答 西尾市は宅地開発をした若い地域があり、そこに路線が入って実績を伸ばしたところがある。都会から来られた方が働くに当たって、もともと車を使

わない人たちが多い地域では、若い人が増えている。また、学生向けに時間を考慮した案内などをして、使えるという意識につなげるため、インターネットで調べられるようにいろいろな情報提供をしている。

問 コミュニティバスの始まりの経緯と問題解決について聞きたい。

答 市長がトップダウンのかなり独断的にバスを始めた経緯がある。今は行政や政治の指導だけで作ると利用者がついてきてくれない。地域と行政と政治が一緒の立場で協議をし、作っていく方法に今は変えている。

問 議会の人たちがどういう関わりをもっているのか。

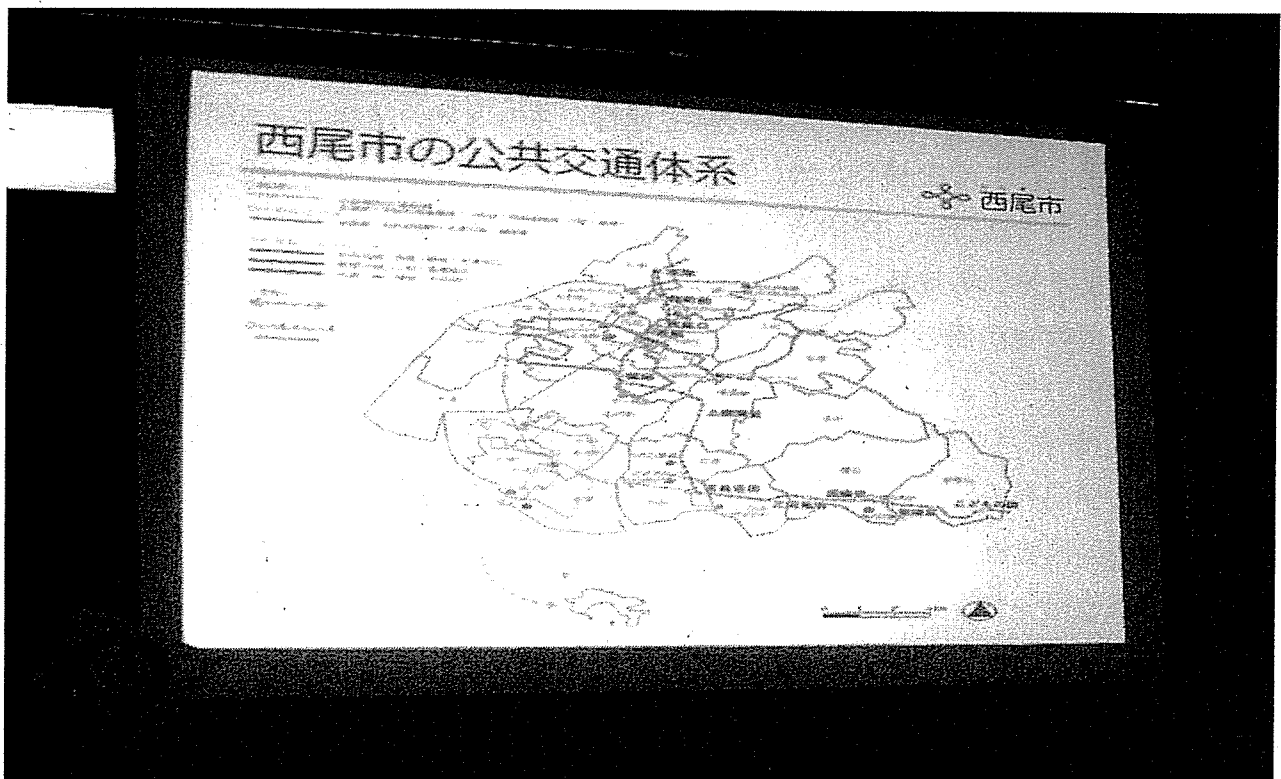
答 議員の皆様が地域では市民の皆さんと一番接しているところなので、そこでの意見を我々に伝えていただき、安全協議会の人たちなどの包括的意見としてとらえていただいている状況である。

感想

松阪市と同様、地域の人たちとの協議の中から、意見を反映しているのがわかる。

路線の決定は、失敗を通して市全体や地域が一体となっているのがうかがえた。

今回の視察では、地域住民の意見反映と協議の重要性がよく理解できた。



7. 意見及び総評

(1) 意見

生活交通の確保についての調査・研究の結果、コミュニティバスやデマンド型乗合タクシー等交通の移動手段は必要不可欠な重要な要素になってきていることが確認でき、多くの成果を得ることができた。

超高齢社会を迎える2025年問題、高齢化に伴う、自動車運転免許証の返納や社会問題となってきた運動能力の低下、認知症等による自動車運転操作ミスなど交通事故が多発している。また、免許証を持たない方たちの病院への通院や買い物、職場への移動手段も重要な要素である。生活交通の確保は交通弱者を守る手段であり、高齢者を引きこもり等から守る有効な手段であると考えられる。

委員会の調査の中でいただいた住民からの意見を紹介する。

※ おしゃべりサロンカフェからの意見

- ・ 年齢と共に動けなくなる。
- ・ 買い出しや病院へ行くのが大変。
- ・ 運転ができない、「タクシーを頼め」と家族に言われる。
- ・ タクシー料金が高い。
- ・ サロンまで歩いて来るのが大変になった、これからどうしよう。
- ・ 足が痛くてヘルパーさんに買い物、掃除を頼んでいる。

など、生活に直面した意見が寄せられた。

(2) 総評

委員会の調査結果、近隣の自主運行バスの導入の経緯は、民間事業者が撤退したものを補うために設けられたものが多いが、松阪市のコミュニティバスの運行は、自治会が中心となる検討会や地区住民のアンケート調査による検討等地域からの要望に基づいた「行政主導型」の整備ではなく、地域の立候補による「参画型」の運行が行われていることを確認した。西尾市のコミュニティバスの運行は、公共交通空白地の解消やアンケート調査、既存バス事業者との協働が行われている。デマンド型乗合タクシーは、交通弱者のための移動の利便性を考慮したものや民間ビジネスの工夫と行政の協働等を背景に導入されていることも確認できた。高齢化に伴う自動車運転免許証の返納に伴う交通手段や交通弱者のための生活交通の確保は、すべての地域で取り組みが行われていることが確認できた。

吉田町では、交通網の整備と共に生活交通に大きな変化が起きている。

コミュニティバスやデマンド型乗合タクシー等、生活交通の確保に向けた施策が重要な課題となると確信している。地域のことは地域で決める、三重県松阪市や愛知県西尾市の事例等を考慮した、地域参画型の交通システムが構築されることを期待している。

