

関市議会 公共交通に関する調査特別委員会

行政視察報告書

1. 視察日程 平成26年11月17日（月）
～ 平成26年11月18日（火） （2日間）
2. 参加委員 委員長 鵜飼 七郎
副委員長 村山 景一
武藤 隆夫
土屋 雅義
山田美代子
小森 敬直
田中 巧
後藤 信一
山藤 鉦彦
市川 隆也
石原 教雅
桜井 幸三
太田 博勝（議長）
3. 随員職員 足立 太一、田口 善記
4. 視察事項 滋賀県米原市 ○米原市の公共交通について
滋賀県東近江市 ○東近江市の公共交通について

視察No.1 米原市の公共交通について

訪問日時 平成26年11月17日(月) 13時00分～14時35分

訪問先	所在地	滋賀県米原市長岡1206
	名称	米原市役所(山東庁舎)
	担当部署	市民部 防災危機管理課

説明・調査内容

米原市は滋賀県東北部に位置する、人口約4万人の都市である。平成17年に坂田郡の3町が合併し市制を施行、同年10月には坂田郡近江町と合併し、現在の市域となった。その面積は250.46平方キロメートルで、うち琵琶湖の面積が27.36平方キロメートルを占める。市域の総面積の63%を占める森林に蓄えられた水が、清流姉川や天野川となって流れ琵琶湖に注いでおり、水と緑に包まれた自然豊かな地域となっている。

○米原地域(旧米原町)「まいちゃん号」導入経緯について

合併前の旧米原町では、コミュニティバスの運行赤字額の増大や、公共交通空白地域の解消が課題となっていた。さらに平成16年には、地域の基幹バス路線である彦根米原線の廃止が決定され、地域の公共交通手段確保の必要性に迫られた。そこで、住民のニーズをつかむため、住民との意見交換会やアンケート調査を実施し、下記の基本方針に基づく新たな交通手段導入の検討に入った。

- ・公共交通空白地域への対応
- ・高齢者や児童などの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

運行方式の選定では、利用者のいない区間はショートカットし乗車時間の短縮を図ることや、目的施設へ直接移動できること、また無駄な便や区間の運行はせず運行経費の節減を図ること、などの住民要望をくみ取り、「事前に電話予約のあった便のみ運行し、かつ利用者のい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」に決定した。米原駅周辺を運行区域とし、米原駅前の乗客待ちタクシーを有効利用するため、タクシーにステッカーを貼ることで車両を確保し、人件費、車両費を抑制した「まいちゃん号」として運行を開始した。

○米原市合併後のバス・乗合タクシーの改革の経緯について

平成17年の合併により米原市が誕生した後、旧米原町以外の市域の公共交通を順次見直し、運行効率の悪い路線を廃止したり、乗合タクシーを導入するなどして路線別の改革を進めた。

- ・米原駅から近江町区域を運行していた路線バス多和田線を廃止、まいちゃん号運行エリアを拡大することで対応
まいちゃん号平均利用者数：0.6～1.2人／便 → 1.7人／便
- ・山東町区域のカモンバス（マイクロバス運行）を廃止、カモン号（デマンドタクシー運行）を導入し対応
- ・伊吹町区域から関ヶ原病院付近を運行していた路線バス藤川線を廃止、カモン号の運行区域を拡大し対応
カモン号平均利用者数：1.5～2.5人／便 → 1.2人／便
- ・長浜市との広域バス路線は維持（総合病院への交通手段確保）

○まいちゃん号の運行概要

使用車両 中型タクシー

※ただし1台で乗車できない場合、タクシーを追加運行し対応する。

運行時間 午前6時台～午後7時台 毎時0分、30分にJR米原駅もしくはJR坂田駅から出発

運行日 平日、土曜日（日曜、祝祭日、年末年始は運休）

利用料金 1乗車につき大人300円、子ども（小学生以下）150円

※回数乗車券、定期券の販売有

※高齢者、障がい者を対象とした助成制度有

利用方法 出発時刻の30分前までに電話予約し、タクシーの到着予定時刻までに停留所で待機する。

○カモン号の運行概要

使用車両は、中型タクシー。伊吹関ヶ原線と山東伊吹循環線の2路線があり、1時間に1本ずつ運行し、路線バスと同じように時刻表どおりに運行している。ただし、予約が必要である。

○利用者について

利用目的別割合

- ・まいちゃん号 医療機関20.9%、商業施設14.9%、駅10.5%
- ・カモン号 駅19.2%、公共公益施設18.4%、医療機関11.0%

利用者の特性

利用者のうち、70歳以上の女性が53%を占める。運転免許保有率は11%であり、免許非保有者の利用割合が高くなっている。

○今後の課題

- ・利用者のニーズにあわせて、いかに持続させていくか。停留所の増設や移設を随時検討していく。
- ・地域のモビリティの確保を地域自らが考え、育てる仕組みを確保する。
- ・運用後10年以上が経過し、住民、自治会からの要望が増えてきている。一部、路線バスとデマンドタクシーの運行が重なっている区域もあり、利用料金や運行区域について、今一度検証・整理が必要となっている。

質疑応答

質疑：まいちゃん号の運行ルールで、共通エリアを経由しなければならない理由は。

回答：公共交通という考え方から、駅の利用を中心にルールづくりをした。一般のタクシーと差別化するため、駅周辺の共通エリアを経由するという原則を設けた。

質疑：デマンド方式へ変更した後のメリットは。

回答：車両の小型化により集落内で停留所を増やすことができ、利便性の向上につながったこと、空のバスを走らせることがなく運行赤字の削減につながったこと、また、バスの更新費用の削減につながっていることが挙げられる。

質疑：公共交通利用促進のための取り組みは。

回答：近隣の長浜市、高島市と協力し、鉄道に関するフォーラムを今年度初めて開催し、鉄道利用の啓発をする予定である。また、運転免許証の返納者には、JR西日本が取り扱う「ICOCA（イコカ）カード」を発行するサービスをしている。今後も、いかにPRしていくかを考えていきたい。

質疑：デマンドタクシー乗降場所は、どのような基準で設定したか。

回答：当初は、公共施設、病院、買い物施設を中心に設置した。その後、各自治会から設置等の要望があれば、公共交通会議に諮り、決定後順次設置していった。

質疑：デマンド運行を委託するにあたり、タクシー会社をどのように選定したか。

回答：現在、まいちゃん号もカモン号も、その運行を委託しているタクシー会社は近江タクシー株式会社1社である。市内を運行するタクシー会社は他にもあるが、車両の保有台数に余裕がない状況で、過去にデマンド運行について委託を依頼したが、断られた経緯がある。

質疑：回数券及び定期券での利用状況は。

回答：継続的に通院、通勤、通学で利用する方がほとんどであるため、現金での売上げは少なく、回数券を購入して利用する方が多い。学生の利用はあまりないため、定期券の売上げも少ない。

質疑：乗合率が1便あたり2人未満であるため、ドア・ツー・ドアの方式も考えられるが、検討されたことはあるか。

回答：市民から、自宅の玄関先まで運行してほしい、という要望はあるが、路線バスの代替としてのデマンドタクシーを考えており、また一般のタクシーとの差別化を図るため、バス停方式で運行している。

質疑：市の補てん額軽減のため、料金設定を検討したことはあるか。

回答：現在は利用者負担を1乗車につき大人300円と固定している。過去の公共交通会議において、市の補てん額を固定し、残りの金額を利用者負担とすることも検討されたが、実施には至っておらず、今後の検討課題だと考えている。

調査結果のまとめ

- ・公共交通の利用促進については、広域での共同イベントの開催やスタンプラリーの実施など、様々な事業を展開し積極的にPRしてみえることがうかがえ、参考にできる部分がある。ただし、こういった事業については費用対効果を考えて実施する必要がある。
- ・他の市町ではあまり見られないが、定期券の発行制度がある。米原市では通勤・通学での利用はあまりないようだが、うまく路線やダイヤを組めば、利用の増加につながるのではないかと考える。
- ・運行方式については、それぞれの地域に合った方式を取り入れておられ、これまでの経過を見てもその苦勞がうかがえる。無駄な運行はしないことが前提で、デマンドタクシーへの切り替えも順次行っておられるが、乗合率は上がっていない、という現状がある。関市においても、デマンドタクシーの導入については十分検討・検証していかねばならない。
- ・バス停方式の場合、高齢者の中には最寄りのバス停へさえも行けない、という方もおられるので、バス停までの距離を考えたバス停配置の検証や、ドア・ツー・ドア方式導入の検討も行っていく必要があるのではないかと考える。また、共通エリアを設けるという方式についても、利便性の向上につながるため検討すべきである。
- ・利用料金固定のデマンドタクシー運行では、利用が増えれば増えるほど市の補てん額も増えるという特性がある。関市においても一部の地域でデマンドタクシー運行が開始されたが、今後、費用対効果の検証は十分行っていく必要がある。ただし、市の公共交通として市民の移動手段の確保や利便性を考えると、市の財源はある程度投入していくものだと考える。市の補てんの基準や考え方についてもよく検討する必要がある。

視察No.2 東近江市の公共交通について

訪問日時 平成26年11月18日(火) 10時10分～11時30分

訪問先	所在地	滋賀県東近江市八日市緑町10番5号
	名称	東近江市役所
	担当部署	市民環境部 交通政策課

説明・調査内容

東近江市は、人口約11万5千人、面積388.58平方キロメートルの滋賀県南東部の都市である。平成17年2月に、1市4町が合併し市制を施行、さらに翌年1月には近隣の2町と合併し、現在の市域となった。鈴鹿山系に源を発する愛知川が市域の中央を流れ、琵琶湖に注いでおり、緑豊かな田園風景を形成している。一方近年は、名神高速道路周辺や工業団地を中心に大規模な製造事業所の立地が進み、工業都市としても発展しつつある。

○公共交通の現状と課題

鉄道は、近江鉄道とJR琵琶湖線があり、京阪神への通勤・通学圏となっている。路線バスは、幹線として近江鉄道バスの3路線、隣接する愛荘町との共同委託運行1路線、並びにこれらを補完するコミュニティバス等がある。また、タクシー会社は4社が運行している。

広大な市域を有する東近江市は市民の自動車保有台数が多く、自家用車を中心としたライフスタイルが定着している。近年は、高齢化の進展により1世帯あたりの自家用車保有台数が年々減少しており、公共交通利用の増加が期待される一方で、少子化や生産年齢人口の減による通勤者の減少も予測され、今後の動向を見守る必要がある。

○第一次再編計画（平成19年度～）

合併後の平成19年度、旧市町の巡回バスを再編し「ひとにやさしいバス交通とにぎわいの創出を目指して」を基本理念にコミュニティバス第1次再編計画が策定された。その要点は以下のとおりである。

- ・新市としてのサービス水準の均等化を図り、公共交通空白地を解消する
- ・愛称を「ちょこっとバス」とし、運行車体のデザイン及び利用料金を統一する
- ・バスの利用が見込めない地域にはデマンド型乗合タクシー「ちょこっとタクシー」を導入する

また、バス政策の3つの柱として「公共交通空白地のないまち」「環境にやさしいまち」及び「バス交通を活かすまち」を掲げ、利用者ニーズへの対応やにぎわい創出事業などを展開した。

ちよこっとバスは11路線、デマンドタクシーは5路線で運行し、さらに1路線において実証運行を行った。

課題としては、車に依存した地域ではバス利用への転換はほとんど見込めなかったこと、全体としても利用者が伸びず財政負担が軽くならなかったこと、また広い市域を網羅するため路線が長く、所要時間がかかることなどが浮かび上がってきた。

○第2次再編計画（平成22年度～）

第1次再編計画での課題等を踏まえ、更に効率的で持続可能なバス運行を行うため、平成22年度より第2次再編計画を策定した。その考え方は、以下のとおりである。

日常生活を支えるバス交通の維持や、すべての人と環境にやさしい交通体系の確保について、次の事項は継続する。

- ・地域住民の日常生活を支える交通環境として、市民の移動手段の確保を図る
 - ・環境負荷の少ない社会の形成のため、市民に公共交通利用を促す
- また「需要に見合った効率的な運行計画」「交通関係者の連携」及び「マイバス意識の醸成」という3つの柱を掲げ、持続可能なコミュニティバスの運行を目指した。
- ・市内で運行されているバス路線を、広域交流路線と生活圏維持路線に分類して整理し、非効率な路線の廃止及びちよこっとタクシーの拡大を実施した。
 - ・JRや近江鉄道などとのスムーズな乗り継ぎのダイヤ設定。需要動向の高い午前中のダイヤを充実した。
 - ・地域ぐるみで公共交通を守り、育てるシステムの構築を目指した。

第3次再編計画へ向けて、路線見直しの基準を設定した。収支率が20%以上の路線は継続、10%以上20%未満の路線は経路やダイヤ、便数等を見直して継続、10%未満の路線はちよこっとタクシーへの転換も視野に入れた大幅な見直しとした。またちよこっとタクシーは乗車時間の短縮や乗合率を高めるため、運行ダイヤやバス停の見直し等を行った。その結果、バスの3路線を見直して継続し、1路線については一部をちよこっとタクシーに転換して継続することとなった。

○第3次再編計画（平成25年度～）及び第4次再編計画（平成28年度予定）

平成25年10月から第3次再編計画による運行を開始した。ちよこっとバスは8路線、ちよこっとタクシーは15路線となった。また以下のような利用促進事業を展開し、市民への啓発を図った。

- ・東近江秋まつりでちよこっとバスを展示し、乗車体験を実施
- ・ちよこっとバスのチョロQを作成し販売
- ・大型商業施設と提携し、買い物客に「お買い物お帰り切符」を配布

また高齢者や障がい者の利用を考え、ノンステップ車両を導入したり、環境対策としてBDF（バイオディーゼル燃料）の導入などを実施した。

平成28年度に予定している第4次再編計画に向け、以下の対策を中心に検討する。

- ・ちよこっとバスの収支率の目標を30%とし、それが見込めない場合は、現在一律大人200円としている運賃の改定について検討を行う。
- ・ちよこっとタクシーについては、乗合率を高めるため、運行経路やダイヤの見直しを検討するとともに、利用が増えるほど運行経費が増大する特徴があるため、その仕組み自体の再検討も行う。

質疑応答

質疑：これまでの収支率の推移と今後の対策は。

回答：平成20年度は16.7%、平成23年度は18.0%、平成25年度は23.1%となっており、徐々に上がっている。これまでは、利用者負担額を固定し、分母となる運行経費を減らすことで収支率を上げてきた。第4次再編計画では、収支率30%の目標に向けて、利用者負担額の増も含めた検討をしていく必要がある。

質疑：BDF導入による、経費への影響は。

回答：以前は運行バス会社が軽油の中に廃食油を5%程度混ぜて燃料としていたが、平成21年の法改正によりバイオディーゼル燃料を購入する必要性が出てきた。単価の違いから、運行経費を考慮し現在は1路線にのみ導入しているが、環境面に配慮し今後は全路線に導入していきたい。

質疑：ちょこっとバスを、通勤・通学に利用される方の割合は。

回答：概ね20%程度である。どちらかというと、高齢者向けにダイヤ設定をしており、また買い物や通院に便利のように路線設計をしている。市内には高校が4校あるが、全ての高校の生徒が利用しやすい経路とはなっていない。今後は、高校にもお願いしながら、特に朝の通学時間帯の利用を促進していきたい。

質疑：ちょこっとタクシーの運行形態は。

回答：デマンド乗合タクシーであるちょこっとタクシーは、基本的に路線バスの運行と同様であり、時刻表どおりの運行でバス停からバス停への移動となる。利用料金もバスと同様、1乗車につき大人200円である。バスとの違いは、車両がタクシーであることと、予約が必要であることである。

質疑：ちょこっとタクシーの運行に対する要望は。

回答：現在のところ、バス車両の代替としてのタクシーであると考えており、各家庭から、概ね300メートル以内で到着するようバス停を設けている。市民からは、ドア・ツー・ドアにしてほしいという要望があり、今後の検討課題だと考えている。市内には福祉有償運送はなく、もう少し福祉的要素を取り入れた運行形態とすることも検討していきたい。

質疑：ちょこっとタクシーの乗合率向上のための施策は。

回答：現状は、ほとんどの路線が1.0人に近い乗合率となっており、乗合率を上げるには、買い物や通院にかかる住民の利用状況を調査し、さらに検討する必要があると考えている。

調査結果のまとめ

- ・ 3年ごとに再編計画を見直しながら、市民の需要を反映した運行となっている。また、収支率の向上については数値目標を掲げ、運行経費の削減を実施したり利用料金の見直しを検討されており、市の補てん額削減の観点からは、こういった改善を続けていくことが効果的であると思われる。
- ・ 市の補てん額圧縮のため、収支率の上がらない路線をデマンドタクシーに切り替えておられるが、デマンドタクシーは、乗合率を向上させないと補てん額が減っていかない。いかに乗合率を向上させるかを検討することが重要である。関市においてもデマンドタクシーの運行については、利用度や満足度を図る一方で、費用対効果の検証を十分やっていく必要がある。
- ・ 公共交通の利用促進については、児童生徒へのPRに力を入れておられる。グッズやCDの販売など、積極的に事業を行っておられるが、こういった事業はその経費も勘案しながら行うべきだと考える。
- ・ 回数券の利用割合が約4割で比較的多いと感じた。現金での支払いだけでなく、回数券や1日乗車券など、利用者にお得感を持ってもらえるような工夫がされており、参考になる。
- ・ 公共交通空白地帯の解消という目的のもと、高齢者向けの路線・ダイヤ設定がされており、福祉的要素が強いと感じた。通勤者や学生は、毎日利用する可能性が高いので、採算の面から考えると、通勤・通学目的にも路線・ダイヤ設定をすれば、効果はあるのではないかと感じた。
- ・ 住民の需要を把握するうえでは、本当に公共交通を必要としている方々の意向を把握する必要がある。アンケート調査についても、実際に利用している方々を対象に実施しないと、実情からかけ離れた調査結果になってしまうのではないかと。
- ・ 公共交通に福祉的要素を加えるかどうか、その方針は関市として明確に示していく必要がある。運行のあり方なども、そういった方針に基づいて決まってくる。その方向性が決まらないと、収支率や市の補てん額の評価もできないのではないかと。