

令和5年3月23日

瀬戸市議会

議長 水野 良一 様

## 報告書

～ 地域公共交通について ～

都市活力委員長 西本 潤

## 1 はじめに

公共交通に関しては、特に人口減少と併せ自家用自動車の普及さらに高齢化も進み、バスの利用者が大きく減少して事業者は赤字路線のやむなく廃止・縮小に至った。この現象は全国的であるため、国土交通省として、地域公共交通の利用に回帰する動きとなり、公共交通に対して、平成 19 年「地域公共交通の活性化及び再生に関する法律」が制定された。この法律は変遷を重ね、平成 25 年「交通政策基本法」の理念にのっとり、民間事業者の事業運営に任せきりであったものから脱却し、国や地方公共団体が中心となり、まちづくりと連携し、面的な公共交通ネットワークを再構築するため、都道府県及び市町村が「地域公共交通網形成計画」を策定できるよう「地域公共交通活性化・再生法」が大幅改正された。

これにより、地域公共交通は、「地域住民の日常生活若しくは社会生活における移動または観光旅客その他の当該地域を来訪する者の移動の為の交通手段として利用される公共交通機関」と定義付けられている。本市もこの理念にのっとり、地方公共団体による地域公共交通網形成計画の作成及び地域公共交通特定事業の実施に関する措置などを定め、もって個性豊かで活力に満ちた地域社会の実現に寄与する事を目的とするものである。

以上のように本市も公共交通に対する取り組みは行われてきたが、高齢化に伴い免許返納などを含め交通弱者が増え、買い物、通院などのために、利用しやすい路線、ダイヤ、あるいはバス停などに対して市民からの要望があり、ここに議会として公共交通への取り組み、調査研究を課題とすることにした。

## 2 調査・研究の概要

### (1) 他市町における取組

乗車率の向上を目指し取り組んでいる 6 つの事例を示す。

#### ① 長野県木曾町

木曾町は山に囲まれ、生活圏域は標高差が大きく集落も谷あいには点在する地域である。主な実施事業を以下に示す。

- ・ 高校生の定期券の値下げ
- ・ 子育て者に対して半額に値下げ
- ・ 免許証返納者へ 1 万円分の回数券支給
- ・ 誕生日無料サービス

- ・観光路線と生活路線との兼用化
- ・バスの利用を考えるフォーラムの開催
- ・交通事業者の担い手の確保・育成

## ② 岐阜市

- ・バスを中心とした公共交通ネットワークにより 41 万都市を支える。
- ・地域が主体となった運営協議会を設置
- ・デマンド型乗り合いタクシーの運行（事前予約の在った停留所を巡回する）

## ③ 長野市

鉄道は JR 篠ノ井線、飯山線、長野電鉄、しなの鉄道があり、バスは長野駅を中心に放射状に民間バス、鉄道周辺にはコミュニティバスを運行している。山間部や交通不便地域では、乗り合いタクシーを運行している。将来も安定して運行を続けるためには、利用促進が不可欠である。

- ・長野市公共交通の日
- ・もう 2 回バスに乗ろう運動
- ・沿線住民による駅・バス停の清掃活動

## ④ 高萩市

- ・65 歳以上は免許証返納者に交通利用券 3 万円分交付
- ・65 歳以上は路線バス運賃半額助成（9 路線）
- ・学生バス定期券費用 20%助成

## ⑤ 龍ヶ崎市

- ・高齢者 70 歳以上はコミュニティバス、路線バス利用が 1 か月 4,000 円
- ・70 歳以上の免許証返納者は、コミュニティバス利用券 1 年間無料
- ・ランドセルチケット（小学生）コミュニティバス（10 枚一組）500 円
- ・乗り合いタクシーが一小学生以上 500 円

## ⑥ 三条市

- ・市内全域をデマンドタクシーによる区域運行（コミュニティバスを廃止）
- ・市内 610 ヶ所バス停を設置し（半径 300m に 1 か所）1 日平均 400 人が利用 81%が 1 人乗車、相乗りの場合割引（400 円を 300 円）  
コミュニティバスに比べ市の負担は 61%増加したが一人当たり負担額は 29%減少

## (2) 行政視察

### 事業の概要及び事業費

#### 【東近江市】

東近江市は、平成17年八日市市・永源寺町・五個荘町・愛東町・湖東町の1市4町が合併し東近江市となり、さらに能登川町・蒲生町が同市と合併し、現在に至る。滋賀県の南東部に位置し、総面積は約388平方キロメートル、人口約112000人（令和2年10月調査）となっている。

東近江市コミュニティバス（ちょこっとバス・ちょこっとタクシー）は、旧市町が運営していた福祉バス等を再編成する必要性があったことから、『ひとにやさしいバス交通とにぎわいの創出をめざして』を基本理念として平成19年から運航を開始した。

「ちょこっとバス」は、路線と運行時間が設定されており、予約の必要はない。

「ちょこっとタクシー」は運行路線、運行区域、運行時間を設定しバス停からバス停まで乗車できる予約制乗り合いタクシー（デマンドタクシー）。一般タクシーとは違い、自分の希望する地点を指定することはできない。各便の始発時刻30分以上前までに予約が必要で予約の入っていない便は運行されない。

料金は、バス、タクシーともに200円で統一されている。

#### 事業費

##### ちょこっとバス

運行経費約	1億8,253万円	(収支率14.9%)
市単独負担額約	1億2,915万円	
県費補助金	1,571万円	
国費補助金	1,047万円	
収入	2,720万円	

##### ちょこっとタクシー

運行経費約	2,651万円	(収支率8.8%)
市単独負担額約	1,923万円	
県費補助金	495万円	
収入	233万円	

## 【米原市】

米原市は平成17年2月、山東町、伊吹町、米原町の3町が合併し誕生した。また同年10月に近江町も合流し現在の米原市となっている。総面積は約250平方キロメートル、人口約38000人（R4年4月現在）となっている。

同市が乗り合いタクシー「まいちゃん号」を導入した背景は、コミュニティバスの運行赤字額の増大化、公共交通空白地域の解消、路線バス彦根米原線の運行廃止への対応があった。平成16年から米原・近江地域で「まいちゃん号」、山東・伊吹地域で「カモン号」がそれぞれ運行されていたが、利便性の良さから住民に支持の多かった「まいちゃん号」が平成29年から「(新)まいちゃん号」としてスタートすることとなった。また、令和2年10月からは同市東地域で路線バスを廃止した。

「まいちゃん号」利用にあたっては、デマンド方式導入により、出発の1時間前までに停留所を予約し、そこで乗車すると目的地まで行ける。その際、帰りの便も予約できる。

同市は「まいちゃん号」の特徴として①全市域をカバーしている②停留所の間隔が短く、密度が高い（市内約500ヶ所）③一般タクシーとの連携利用が可能（乗り換えなしで市外などへ行ける）などを挙げている。

市民の満足度は概ね良好とのことであるが、料金設定（大人800円、子ども・障害者等400円）や、生活様式の変容などに対応すべく、さらなる利便性の向上を目指したいとしている。

## 事業費

コミュニティバス	5,130万円
乗合タクシー	6,300万円
タクシー助成	500万円

## 今後の課題

### 【東近江市】

課題については、将来需要を見据えたバスのダイヤ改正とルート・停留所の見直し、市外への通勤・通学を前提とした増便やダイヤ改正、モビリティマネジメントの推進によるマイバス意識の醸成、デマンド型運行を中心とした新たな公共交通サービスの検討、EVバス車両など環境負荷低減車両導入、などを上げており令和元年には約27000人の利用から同3年度には約

21000人へと20パーセント減となった減少分を回復させたいとしている。

#### 【米原市】

利用者の増加による財政負担の増加が懸念材料であり、今後は利用集約をしていく。予約配車システムの導入。(QRコード等の読み込みで登録。高齢者対応等)・市民等割引パスポートの導入(観光客の利用者が増加しており、利用料金の見直しに合わせて市民等への割引と回数券を廃止。)などが課題である。

### (3) 公共交通に関する地域の意見

令和4年7月～8月にかけて、委員2名により自治会や地域力など地域の方々の意見を聴取した。

#### 下品野

- ・乗車人数は減少傾向、コロナの影響もあるか
- ・どんな事で住民は困っているのか、解決には色々な方策がある。例えば、ヘルパーが買物など
- ・バスにばかり目を向けているのではなく・ドローンなどを活用し、買い物などの支援
- ・妙案が無いのが現状

#### 本地

- ・市と公共交通に関する意見交換をやって欲しい
- ・無料パスの発行は無いか
- ・住民の買い物について検討を行っている・アンケート実施中
- ・「やすらぎ号」による買い物も提案している
- ・月曜日の運行が必要・アンケートで一番多かった

#### 水野・曾野

- ・車に乗りたような絵模様を・バスの絵のセンスが悪い
- ・ルート増設、道の駅一穴田線を(高齢者が多い)一県道中水野品野線
- ・コミュニティバス5台では限界がある
- ・デマンドは地域内で話し合っ時間を決めて利用すべき
- ・デマンドについて住民にどう理解してもらおうか

- ・1世帯3,000円で何時でも乗れるバスに
- ・バスを出すなら料金値上げでも、タクシーより安ければ
- ・病院、買い物について住民で話し合いバス乗車をどうするか

#### 効範

- ・乗車率が高いため、時に乗れない人もいる
- ・大型化より小型化して狭隘な所まで廻す（増便か）
- ・効範山手線（215号）にもバスを回して
- ・買い物についてはアンケートを

#### 上品野

- ・時刻表など今ある事に合わせた行動をとるべきとお願いしている
- ・バス路線のある各地域との懇談が必要
- ・バス時刻表を見ていない人がいる
- ・路線によりデマンド方式を考えるべき
- ・北山団地一品野台1号、2号（11041・11042）にバス廻して、増便の必要なし

### （4）せとまちトークにおける主な意見

#### ① 市民の皆さんが考える課題・問題点

- ・高齢者の利用が多いが、そのニーズに対応しきれていない
- ・免許返納者へのサポートが不十分
- ・コミュニティバスは、時間間隔が大きくて利便性が悪く、乗客が少ない

#### ② 市民の皆さんが考えたアイデア

- ・乗車する目的・ニーズをしっかりと把握し、分析し直す
- ・少々料金が高くても必要があれば乗車する
- ・デマンド型交通システムを導入する
- ・介護送迎などの空き時間を利用する
- ・免許返納者に特典を与える

(5) 「生活交通確保維持改善計画」について

国土交通省による補助要件が令和 7 年度に終了する。新たな補助獲得のため、様々な公共交通を総合的な観点から地域住民の意見を考慮し交通計画を作成して、新しい時代の持続可能な公共交通を目指していくべきと考える。

### 3. まとめ

本市の公共交通は、学識経験者、市民団体、交通事業者等で構成される「瀬戸市公共交通会議」において、市域全体のあり方を検討・協議されており、路線の見直し等改善が図られている。

しかしながら、現状に対する市民の意見は様々であり、全ての意見に応えるような交通網の形成は難しいところである。

調査研究を踏まえた当委員会の見解としては、各地域の特性や市民意見を考慮し、コミュニティバス、デマンドタクシー、デマンドバス、乗り合いタクシー、福祉バス、基幹バス、住民バスなど総合的な観点からそれぞれの地域に合った施策を実施すべきと考える。中でも、乗車率の低い地域においては、交通結接点を設置し、デマンド型交通の導入を検討することも必要と考える。

また、コミュニティバス利用モデルプラン等を作成し、広報やチラシ等で広く市民に PR するなどの工夫により、利用促進を図ることも重要である。

持続可能な公共交通のあり方について、今後も市民の意見に耳を傾けながら検討・協議されることを期待し、報告とする。