

令和2年2月12日

太田市議会議長 久保田 俊 様

公共交通対策調査特別委員会
委員長 今井 俊哉

公共交通対策調査特別委員会視察報告書

- 1 期 日 令和元年10月23日（水）から
10月24日（木）までの2日間
- 2 視 察 地 京都府京丹後市、兵庫県豊岡市
- 3 視察事項 (1)京都府京丹後市
①公共交通政策、ささえ合い交通について
(2)兵庫県豊岡市議会
①地域主体公共交通チクタクの取り組みについて
- 4 派遣委員 8名
委員長 今井 俊哉 副委員長 松川 翼
委 員 石井 ひろみつ、高橋 えみ、高田 靖
木村 浩明、渡辺 謙一郎、山田 隆史
- 5 執 行 者 1名
市民生活部 交通対策課 課長 平賀 英夫
- 6 随 行 者 議会総務課 係長代理 加藤 正晃
- 7 視察概要 別添のとおり

(1) 京都府京丹後市 視察概要

京丹後市の概要 (令和元年9月30日現在)

- ・面積 501.44 k m² ・人口 54,533 人 ・世帯数 22,871 世帯
- ・市制施行 平成16年4月1日
- ・一般会計予算額 平成29年度：325億9,000万円
平成30年度：336億7,000万円
- ・議員定数 22人
- ・政務活動費 (議員一人当たりの年額) 18万円

視察事項

① 「公共交通政策について、ささえ合い交通について」

・目的

平成16年4月、6町の合併により誕生した京丹後市は、面積501.44 k m²と非常に大きく、地形は日本海に面した長い湾岸線から中山間地もあり観光客も多い風光明媚な場所ではあるものの、人口が約55,000人弱で全域過疎地域に指定されている。生産労働人口の世代はほぼマイカーを利用し、路線バスの利用者は限定され、過疎化、人口減少、高齢化の影響による利用者の減少から事業費負担の増大という課題を抱えている。

そういった中で、打開策となった京都府北部2市2町のエリア内であれば誰でも同額とする「200円バス事業」を始め、65歳以上であれば片道200円で鉄道利用できる「高齢者片道200円レール事業」、EV乗り合いタクシー等、様々な公共交通利用促進の取り組みを行っている。

また、高齢化率42.3%に加え近年、高齢者人口も減少している同市丹後町において、地元が主体となり住民ドライバーがマイカーを使って運行する「ささえ合い交通」は新たな住民の足として全国的に注目されている。特徴は、スマートフォンでアメリカのウーバーというアプリを使用して即時配車する日本初の画期的なシステムを利用したもので、多言語対応によりインバウンド効果の期待も大きい。

以上のことから、京丹後市における公共交通施策及び地域主体交通の取り組みによる効果、課題等を調査し、今後の参考とすることを目

的とする。

・所感

京丹後市では、バス路線の減少に伴い、住民8千人を対象に「運賃がいくらなら乗るか」というアンケートを実施。結果、多数を占めた上限200円運賃へ引き下げるというインパクトは大きかったものの、運行事業者から経営面の難色を示された。最終的に、行政と事業者が一年半の折衝の末、「地元を何とかしたい」という熱い思いにより実現した。結果として、輸送人員は、目標の2倍超を達成したものの、肝心の運賃収入は微増の約1.3倍ということからも、運賃引き下げ効果による収益増の評価は難しいと言える。ただ、全体の運行補助金を抑制し、利用者一人当たりの輸送コストを引き下げたことは、公費負担の有効活用という見方もできるだろう。委員からは、視察地の京丹後市、豊岡市の両市ともに、運行補助金の抑制に頭を悩ませているものの、本市以上に、予算の1%程度という多くの経費を交通施策に充てており、2025年には団塊世代が75歳以上を迎えることから高齢化対策を講じる必要があるため、本市においても、重点的に施策を行うべきであるとの声もあった。

また、自分の町は自分たちでなんとかするという信念を掲げた、NPO法人「気張る！ふるさと丹後町」が運営するささえ合い交通は、移動手段が無い地域の足として、概ねタクシー料金の半額で利用負担への配慮がされている。ただ、高齢者の多数はスマートフォン操作が困難なため、約9割が代理配車制度を利用している点、通信費等が高いことから保有普及策が課題である点、タクシー事業者との競合から丹後町外への往復運行の不可等、いくつか課題が散見された。そして、ドライバー収入は月2万円程度であり、行政から補助金が無く独立採算制を取っていることから、住民の助け合いがなければ成り立たない仕組みであると感じられた。

本市においても、同様の制度を導入することは機運醸成の面からも困難であるものの、実際に乗車体験を行った結果、アプリを利用した送迎配車システムの有用性は疑いの余地はなく、人件費・事務経費等削減という観点から導入が期待される。

(2) 兵庫県豊岡市議会 視察概要

豊岡市の概要 (令和元年9月30日現在)

- ・面積 697.7k m² ・人口 81,059 人 ・世帯数 33,334 世帯
- ・市制施行 昭和25年4月1日
- ・一般会計予算額 平成29年度：477億1,000万円
平成30年度：453億848万円
- ・議員定数 24人
- ・政務活動費 (議員一人当たりの年額) 12万円

視察事項

① 「地域主体公共交通チクタクの取り組みについて」

・目的

豊岡市は、兵庫県北西部に位置し、平成17年度、1市5町の合併により面積が約700k m²と広大になり中でも、森林面積が79.3%を占めている。合併から約15年経過しており、京丹後市と同様、人口減少、過疎化の問題を抱える。そういった中、平成19年9月、ドライバー不足に起因してバス事業者が撤退した結果、路線バスの約半数が休止に追い込まれた。このことを契機として、市と議会が相互協力し、4つの理念（1. 市民の足を守る。2. 地域の需要や特性に応じた運行とする。3. 地域で支え合う持続可能な公共交通とする。4. 継続的に事業の評価と見直しを行う。）からなる、確固たる「公共交通確保の基本方針」を策定し、公共交通空白地解消に努めた。なお、公共交通を道路・橋梁と同様に「社会資本」として捉え、主体的に責任を持って事業を行うとしている。

以上のことから、豊岡市における公共交通の方針・施策、また課題解消に向けた取り組みについて調査し、今後の参考にすることを目的とする。

・所感

豊岡市は、まず、主要なルートを運行する路線バス及び中心市街地を循環するコバスについては、国・県等の補助メニューを活用しながら運行事業者へ委託しているが、兵庫県の最低需要基準である、

「バス1便あたり4名以上の乗車」を満たさない路線を休止とした。また、休止となった路線については、市が有償旅客運送事業により事業者へ車両の無償貸与することで委託、乗り合いバス「イナカー」を運行させた。また、イナカーについても、「バス1便あたり1人」という需要基準を掲げ、採算性・妥当性を示す指標として収支率20%というラインを引き、それ未滿でかつ最低運行回数を満たさない際は、減便とした。更に、イナカーの需要基準を満たさない限界を超えた過疎が進む山間の4地域については、バス路線廃止を決断し、地域と協議を重ね、「地域は自分たちの手で守る」という機運の醸成を引き出した。それが、豊岡市がワンボックスカーを無償貸与し、運転手は地元ボランティアで確保してもらい、会員登録したもののみ利用可能な予約制によるデマンド運行（停留所 to 目的地）とする「チクタク」である。

平行して、小学校区単位とする公共交通27区域、すべての区域において、住民と担当者が毎年、意見交換を行っており、「バスが無くなると困る」という要望に対しては、「誰が何にどう困るのか」といった鋭い質問を投げかけ、具体的な回答を求める姿勢は、公共交通に対する強い使命感を感じた。

上記に示した具体例における豊岡市の市営バスの運行計画見直しフローを要とするシステムティックな公共交通体系の構築は、行政、事業者、地域による交通手段喪失の切迫感から生み出されたものであり、本市においても見習うべき点が多いと感じた。