

市民バスの運行に関することについて

【所管事務調査最終報告書】

令和4年6月21日

総務文教常任委員会

| | | | |
|-----|--------|------|-------|
| 委員長 | 小林 真理子 | 副委員長 | 中村 勝彦 |
| 委員 | 日向 正 | 委員 | 廣瀬 明弘 |
| 委員 | 高畑 一幸 | 委員 | 小野 公秀 |
| 委員 | 佐藤 浩美 | 委員 | 有賀 公子 |
| 委員 | 荻原 哲也 | | |

報告書

1. はじめに

甲州市議会総務文教常任委員会において、所管事務調査として下記の項目について、調査を行った結果、以下のように報告する。

2. 調査事項

市民バスの運行に関することについて

3. 調査目的

地域における需要に応じた住民生活に必要なバス等の旅客輸送の確保その他旅客の利便性の増進を図り、地域の実情に即した輸送サービスの実現に必要な事項を調査する。

4. 調査について

【第1回】

総務文教常任委員会

日 時：令和4年4月21日（木）午後1時30分開会

場 所：第1委員会室

出席者：委員9人、市民課長、市民課職員、事務局職員

議 題：市民バスの運行に関することについて

≪協議内容≫

執行部から「甲州市地域公共交通会議の役割及び本市の地域公共交通計画」、「市民バスの経緯、利用者数、収支、車両」、「デマンドバスの経緯、利用者数、収支、車両」、「デマンドバスの取り組みの経緯」等、本市の概要等の説明を受け、執行部に対して質疑を行った。

委員間で意見交換を行った結果、次回は、ニーズ調査の方法や内容、民間バス車両について、地域公共交通会議の内容等について調査することと決定した。また、まちづくりと地域公共交通の関係性については厚生経済常任委員会との連携も必要であり調整していくこととした。

【第2回】

総務文教常任委員会

日 時：令和4年5月11日（水）午後2時開会

場 所：第1委員会室

出席者：委員9人、市民課長、市民課職員、事務局職員

議 題：市民バスの運行に関することについて

≪協議内容≫

執行部から「これまでに実施したアンケート調査」、「今後予定するアンケート調査」、「免許返納者への対応」、「地域公共交通会議」、「市民バスの車両」についての説明を受け、執行部に対して質疑を行った後、委員間で意見交換を行った。

【第3回】

総務文教常任委員会

日 時：令和4年5月26日（木）午後1時30分開会

場 所：第1委員会室

出席者：委員9人、事務局職員

議 題：市民バスの運行に関することについて

≪協議内容≫

最終報告書の協議を行い、第2回定例会で議長に提出することを決定した。

【第4回】

総務文教常任委員会

日 時：令和4年6月21日（火）午後3時開会

場 所：第1委員会室

出席者：委員9人、事務局職員

議 題：市民バスの運行に関することについて

≪協議内容≫

最終報告書の協議を行った。

<調査により判明したこと>

(1) 本市の状況

① 公共交通の経緯

本市では、地域住民等のニーズに基づき、地域公共交通の利便性向上に努めてきた。平成17年に甲州市発足時は、塩山地域では塩山代替バスと塩山循環線、勝沼地域では合併以前からの町営バス路線、大和地域では大和駅天目地区、大和駅と共和地区を結ぶ路線が運行していた。平成19年に甲州市縦断線、平成21年に勝沼地域バスが運行開始となり、平成23年には塩山循環線を休止し、デマンドバスの運行開始、平成25年に下柚木線運行開始、勝沼バスを市民病院まで延長した。平成28年には甲州市地域公共交通網形成計画が策定され、その後、平成29年に勝沼地域バスが塩山駅まで延長した。令和4年に甲州市地域公共交通計画が策定されている。

② 収支について

市民バスの収支については、歳入では運賃収入のほか、県補助金や国からバス路線の維持・行政バスの運行・車両購入等の生活確保対策を講じるために要する経費に対し赤字の8割について特別交付税措置がある。デマンドバスの収支については、歳入では運賃収入のほか、国の地域公共交通確保維持改善事業費補助金や車両減価売却費等補助、市民バス同様に赤字の8割について特別交付税措置を受けている。

新型コロナウイルス感染症の拡大に伴う自粛等により、市民バス、デマンドバスの利用者はともに減少しているが、国の補助金等を活用し公共交通の維持に努めている。

③ 利用者について

令和元年度と令和3年度を比較するとすべての路線において利用者が減少し、市民バス全体では約23,000人減少し、デマンドバスでは約4,700人利用者が減少している。新型コロナウイルス感染症の拡大に伴う自粛等により利用者の落ち込みが顕著であり、その要因としては、医療機関の受診控えや外出自粛の影響が大きいものと思われる。

また、現在デマンドバスの登録者数は1,554名であり、令和3年度の延べ利用者数は12,003名であるが、年に1回や月1回ほどの利用者に比べ、よく利用する上位の平均が300回を超えていることから利用者の偏りが認められる。

④ ニーズ調査

ニーズ調査については、平成27年度に住民移動実態アンケートを塩山地域、勝沼地域、大和地域へ地域ごとにアンケート内容を一部変えて実施、令和3年度には玉宮地区公共交通アンケートを実施している。

住民移動実態アンケート調査結果(回収率44%)では、主な交通手段として「自動車」と回答する人が多数で、市民バスやデマンドバスを利用する人は非常に少な

い結果であった。また、市民バスの利用状況については、「利用していない」と回答する人が6割あった。このアンケート結果からは、現在利用している人の移動実態を測ることは難しい。

玉宮地区公共交通アンケート結果（回収率83%）でも、市民バス、デマンドバスを利用したことが全くないとの回答が多数であるが、利用経験のある方への設問から「通学・通勤」「買い物」「通院」等、日常の交通手段として利用されていることが推察できる。

しかしながら一方で、免許返納に関する設問では「生活に支障が出て難しい」「返納する気は全くない」の回答が多く、現在の公共交通は気軽に移動できる手段となっているとは言い難い。

現在、本市では、高齢者運転免許証自主返納支援事業として、高齢者の運転免許証の自主的な返納を促し、高齢者による交通事故の減少を図るとともに、公共交通機関の利用促進を図ることを目的とし、路線バス回数券(60回分)または、デマンドバス回数券(60回分)を1回限りとし配布している。

⑤ 市民バスの車両について

市民バス運行委託業者が保有する車両は10台あり、そのうち塩山地域を運行するバスは中型のものである。燃料は軽油を使用し、運行経費の10%ほどであり、車両の大きさを変えても燃料消費はあまり変わらない。さらに、車両をバリアフリー対応にしていたり、シーズンには満員になることもあったりする。また、新たな車両を導入するには新たな経費もかかるため、利用者が少ないからといって勝沼・大和地域を運行する比較的小型な車両にすることはできない。

⑥ 地域公共交通会議について

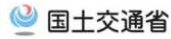



本市では、地域における需要に応じた住民の生活に必要なバス等の旅客輸送の確保、利便の増進を図り、地域の実情に即した輸送サービスの実現に必要な事項を協議し、地域交通計画の策定に係る協議及び交通計画の実施に係る連絡調整を行うため、地域公共交通会議が設置されている。

デマンドバスに係る費用が同会議へ一般会計より負担金として支出され、国の地域公共交通確保維持事業補助金、運賃収入をもってデマンドバスを運営している。

また、その構成員は、市長又はその指名する者、一般乗合旅客自動車運送事業者その他の一般旅客自動車運送事業者及びその組織する団体の代表者、住民又は利用者の代表者、国土交通省関東運輸局山梨運輸支局長又はその指定する職員、一般旅客自動車運送事業者の事業用自動車の運転者が組織する団体の代表者、国及び県の関係行政機関の代表者、その他の交通会議の運営上市長が必要と認める者などである。

や郵便局、病院等で購入が可能。

既存のバスやタクシー、鉄道では対応できないニーズに応え、地域内の交通利便性を高めるため、持続可能な公共交通づくりにつなげるため、助け合いの促進につなげるため、新たな形の公共交通が地域に定着している。

| 自家用有償運送とBeaconデータを活用した、高齢者の外出増進とマチ活性化に向けた実証実験  | | | |
|--|---|--|--|
| 協議会の 構成員 | 【幹事】(株)博報堂、富山県朝日町、(有)黒東自動車商会、スズキ(株)、(株)スズキ自販富山、(株)リアル研究所 | 取組イメージ MaaSサービスにより得られる効果のイメージ【朝日町おでかけナビアプリ (MaaSアプリ)】  | |
| 地域課題 | ● 高齢化率の高い地域であるため、自家用車を運転できない住民の増加が今後予想されるが、公共交通の便数が少ない等公共交通の利便性が低いこと | デジタルクーポンのイメージ  | |
| 取組の概要 | 期間 | 2021年1月5日～2月28日 | 「ノッカルあさひまち」(自家用有償旅客サービス)  |
| | エリア | 富山県朝日町 | |
| | MaaSシステム | MaaSアプリ「朝日町おでかけナビ」を独自に構築 | |
| | 交通サービス | <ul style="list-style-type: none"> ● 地域住民のマイカーを活用した自家用有償旅客サービス「ノッカルあさひまち」の提供 ● 「ノッカルあさひまち」の配車予約機能の提供 ● 「ノッカルあさひまち」や路線バス、タクシーの運行情報・時刻表の配信 ● 路線バスのリアルタイム位置情報の配信 | |
| 交通以外のサービス | <ul style="list-style-type: none"> ● おすすめの買物・食事・体験等外出情報の配信 ● 商業施設等のデジタルクーポン配信 | 検証結果 <ul style="list-style-type: none"> ● MaaSアプリ上の情報配信及び特典施策により、町内の移動総量（施設訪問量）が増加 ● 自家用有償旅客サービス（ノッカルあさひまち）及び地域バスの利用回数が増加。このことから、交通弱者である高齢者の外出回数が増加したと想定 ● MaaSアプリ及び特典施策により、商業施設での新規顧客来訪が増加し、商業活性化に寄与 | |
| 検証内容 | <ul style="list-style-type: none"> ● 施設情報や特典情報の配信による、公共交通利用者数の増加や地域住民の移動総量の増加に対する検証 ● 「ノッカルあさひまち」の導入による、交通弱者である高齢者の外出増加に対する検証 | 今後の方向性 <ul style="list-style-type: none"> ● 自家用有償旅客サービス（ノッカルあさひまち）については、地域の公共交通の充実に向けて実証事業を継続し、ドライバーの確保・利用者増・持続可能な収支設計等を検証 ● 継続的な情報発信・参加交通機関との情報連携のためには、商業施設の協力が不可欠。MaaSアプリにより情報発信・連携の仕組を提供し、各商業施設に協力を得ながら、運用体制を整備 | |

国土交通省より <https://www.mlit.go.jp/sogoseisaku/transport/content/001406475.pdf>

5. 課題

・新型コロナウイルス感染症の拡大に伴う自粛等により利用者の落ち込みが顕著であるが、市民バス、デマンドバスともに利用率が向上しなければ、地域公共交通のサービスを維持していくことが厳しい状況にある。

・これまでに実施された2度のニーズ調査は、平成27年度住民移動実態調査は、市内全域3000世帯に配布し回収率が44%であり、令和3年度玉宮地区公共交通アンケートでは地域の区長会が中心となり実施し275世帯に配布され回収率が83%であった。住民移動実態調査では、回収率が低調であり、地域ごとにアンケート内容を変えてあるものの、集計結果では市内全域でまとめられているため、地域ごとの実情を把握することが難しい。一方、玉宮地区公共交通アンケートでは、地域の実情を踏まえた設問となっており、集計結果は地域の実態を顕著に表している。また、回収率も高く地域住民の関心の高さがうかがえる。

今後は、潜在的な利用者への聞き取りや現在利用している人が不便を感じていることを改善するためにエビデンスとしてのデータの蓄積が必要である。また少数の声を少数とすることなく、丁寧に聞き取りをしていくことも重要である。

- ・公共交通として福祉的な考えも理解できる一方、乗車率の多い路線を増やすために、全庁的な協議を行い、企画を立案するなどの工夫を行う必要がある。

- ・観光交通の観点から、地域公共交通会議に観光協会関係者が含まれないこと、1次交通の高速バスとの接続がなく、観光案内所等市内への観光へつなげることができない。

- ・本市の都市計画マスタープランで目指す「コンパクト・プラス・ネットワーク」において、地域づくりと公共交通の関係性は欠かせない。地域公共交通会議の構成員に、塩山駅前広場運営協議会事務局として都市計画担当課長が含まれているが、都市計画マスタープランの考える地域拠点を結ぶ公共交通を助言できる有識者が必要である。

6. まとめ

- ・今後も地域公共交通を維持していく上で、利用率の向上は重要な課題である。潜在的な利用者を増やすために、免許証を自主返納した場合、日常の足として利用するためには、どのようなことが求められているのか、実態に即した調査も必要である。この点については、所管事務調査中の委員会での指摘を受け、早速担当課でアンケートの実施を始めたばかりであり、今後の調査研究の結果に期待したい。

また、市内の小中学生へ市民バスの無料パスを配布していることから、ニーズ調査を行う際には、インターネット等を通じて子どもたちの利用促進を図るためのアンケート調査も必要であると考えます。

これまで全く利用していない人に利用してもらうために、CATV や広報を通じての広報活動はさることながら、他課と連携し健康や市内観光などの視点を取り入れた企画をするなどの工夫も必要である。

- ・利便性の高い持続可能な地域公共交通を構築していくためには、本市の将来像を決める都市計画についても考慮し、公共交通の見直しも必要と考える。また、今後は地域住民が主体的に地域の公共交通を考えることも必要ではないか。

- ・地域公共交通サービスをいかに提供していくかが課題であり、現在と将来の公共交通の構築に向けて、当委員会では今後も注視していく。

このことから以下に提言する。

7. 提言

- ・ニーズ調査においては、利用者に限定した利用実態がわかるアンケートのほか、潜在的な利用者の把握に努めること。障害者や運転免許証の自主返納を迷う方、小中学生や交通弱者などを対象とし、利用しない理由の把握に努め、地域における需要に応じた住民の生活に必要な公共交通を目指すこと。また、アンケート調査においては、インターネットを通じて配布することも取り入れ、回収率を上げるよう配布方法にも工夫すること。
- ・市民バス、デマンドバスの利用促進を図るため、柔軟な発想で各課と連携した企画に取り組むこと。また、広報、CATV やインターネットなどを通して情報発信にも努めること。
- ・市民バス、デマンドバスの利用率を上げるために、住民がどのように利用しているのか、他の交通機関との乗り継ぎのデータを取り、バス停のハブ機能について調査研究を行うこと。
- ・公共交通には、広域交通、地域交通、観光交通の3つの要素がある。現在の地域公共交通会議の構成員には、観光に関する有識者が含まれてないことから、観光関係者を構成員に含めること。また、本市の公共交通を考える上で、都市計画と地域公共交通を俯瞰して考えることができる有識者を構成員とすることを求める。
- ・既存のバス路線だけでは補完しきれないニーズへの対応は、先進地の事例のとおりである。高齢化が進み、運転免許証を自主返納しても住み慣れた地域で充実した市民生活を送ることができるよう市民の足としての地域交通を構築すること。
- ・本市と同規模程度の全国の先進地事例を研究し、視察や研修を積極的に行い、現在と将来の公共交通構築に向けて取り組むこと。

以上