

# 行政視察報告書

平成6年8月15日

視察委員会名	総務委員会		
報告書作成者	深水 隆 司		
出席者氏名	委員長	副委員長	
	中島 雅代	深水 隆司	
	委員		
	草川 卓也	高島 真	
	服部 孝規		
欠席者氏名	小坂 直親		
所管職員氏名	政策部長 笠井 武洋	随行職員氏名	議会事務局 渡邊 靖文

視 察 日	視 察 先	視 察 目 的
7月17日	岐阜県岐阜市	「地域公共交通について」 ○19地区でのコミュニティバスの運行について ○デマンド型乗合タクシーの運行について
7月18日	三重県名張市	「地域公共交通について」 ○市街地循環型コミュニティバスの運行について ○地域コミュニティバスの運行について

## ◎岐阜県岐阜市

人口	399,442人（令和6年7月1日現在）
世帯数	187,785世帯（令和6年7月1日現在）
面積	203.60平方キロメートル

岐阜市では、以前は路面電車が走っており、市バスも運行していたが、ともに大きな赤字を抱えていたため、それらの維持に向け議論が重ねられ、路面電車は廃線、市バスは民間に譲渡することとなった。そのタイミングで、公共交通をどうしていくかという議論も併せて行われ、路線バスとコミュニティバスの両輪で支えていく方針が立てられた。

そのような中、当時コミュニティバス運行の機運が高まった4地区でバスの試行運行が開始され、その後、徐々に他地区へも広がり、現在、19地区でコミュニティバスが、1地区でデマンド型乗合タクシーが運行されている。

### 【コミュニティバスの運行について】

コミュニティバスでは、運行計画の基本方針として、「運行計画は地域住民が主体的に策定」、「路線バス、鉄道及びコミュニティバス間の乗り継ぎバス停を設置」、「バス停間距離やルートは交通弱者に配慮」、「路線バスと競合しないルート設定」を掲げている。

各地区のコミュニティバスは、路線バスがJR岐阜駅を中心に放射線状に伸びていることから、それぞれ主要バス停にて路線バスに乗り継ぎができるようなルート設定がなされており、乗り継ぐことで中心市街地へも移動が可能になっている。

利用者は、平成18年に試行運行を始めてから地区数、利用者数ともに増えてきており、累計利用者数は約660万人となっている。コロナ禍で一時利用者は7割程度まで落ち込んだが、その後徐々に回復してきている。

岐阜市のコミュニティバスの特徴としては、バスの運行範囲は小学校区で1～3校区、中学校では1校区ぐらいで設定されており、それぞれ地域住民が主体となった運営協議会を設置し、地域住民、市、交通事業者の三者が一緒になってルートやダイヤ等を決定している。

バスの運行には一定の基準を設け、3年毎のチェックを通じて運行継続と改善を図っている。その基準は、高齢者密度を地区ごとに判断して設け、高齢者数が少ないが必要などころは基準が緩く、利用者が多いところは基準が厳しくなっている。各地域では、それぞれ基準を達成できるように、利用促進を図ったり、広告収入で収入を増やすために、地域の企業や病院に働きかけを行っている。また、全地区共通1日乗車券を販売したり、ルートの見直しやバス停の増設、ダイヤや新たな施設への乗り入れ等について協議会で検討しているほか、乗り継ぎプランやおすすめプランをホームページやチラシで案内している。

### 【コミュニティバスサポート便】

コミュニティバスのルートを廃止したエリアや、道が狭くてバスが入れないエリアの公共交通を確保するため、コミュニティバスサポート便として予約制の乗合タクシーを導入し、コミュニティバスのバス停までのサポートをしている。（事業費は年間60万円）

## 【デマンド型乗合タクシー】

「方県・網白」地区では、路線バスが廃止され、コミュニティバスが他の地区と同じように運行されていたが、地区の面積が広く、集落が点在している地域特性などから、運行の効率化と停留所を増やすなどの利便性の向上を図るため、令和2年6月から予約型のデマンド型乗り合いタクシーを導入している。デマンド型乗合タクシーは、電話またはスマホのアプリで予約を受け付け、電話の場合は乗車の90分前まで、アプリは前日の5時前までとなっており、月平均約300人以上が利用している。

## 【芥見東・南地区コミュニティバス等運営協議会と「みどりっこバス」】

コミュニティバスの一つである芥見地区を走る「みどりっこバス」に乗車するとともに、芥見東・南地区コミュニティバス等運営協議会の会長から話を聞いた。

この地域は岐阜市の端に位置し、昭和40年代に県下最大のマンモス団地が出来た地域であるが、現在は急速に少子高齢化が進み、高齢化率が44.36%で、単身高齢者の一人暮らしが多く、空き家も増加している。

岐阜市では、平成18年10月から先行して加納地区など4地区でコミュニティバスの試行運行が開始されたが、芥見東地区でもコミュニティバスを導入する方向で芥見南地区にも呼びかけ、先行地区の視察や運行コース・バス停の検討を行うなど準備を進めた。平成19年8月に岐阜市、運行会社、地元選出議員、公民館、自治会連合会、各種団体、住民ボランティアなどで芥見東・南地区コミュニティバス等運営協議会準備会を発足し、平成20年度の試行運行に向けて、アンケート調査やヘルパーの活動、割安回数券の発行、バスの愛称・シンボルマークの募集、運行コースの道路関連施設整備の要望など10項目について検討し、方針を決定した。

平成20年に芥見東・南地区コミュニティバス等運営協議会を設立し、6月に「みどりっこバス」の試行運行がスタートした。

そして、試行運行期間中に、車内アンケートなどによる意見や提案の聴き取り、運転手の指摘などを基に、市とバス運行業者（日本タクシー）、運営協議会とで何度も協議し、見直しを行った。

また、地域では、バスにボランティアのヘルパーが乗り込み、乗り降りの補助や手荷物の持ち運びの手伝いなどをしながら乗客の声も聴き取っている。そして、ヘルパーと乗降客がコミュニケーションを図る中で、運営協議会と地域住民とによる新たな交流事業も生まれている。

## ◎三重県名張市

人口	74,544人	(令和6年7月1日現在)
世帯数	34,953世帯	(令和6年7月1日現在)
面積	129.77平方キロメートル	

名張市では、路線バスの利用者数の減少、それに伴う事業者の収益悪化による減便や路線廃止を背景として、それまでは交通事業者のみに委ねられていた公共交通を、市民と行政が協働し、新たな公共交通システムを構築しようという動きがあり、平成19年に名張市地域コミュニティ交通推進方針が策定された。この推進方針では、交通不便地域の解消と交通移動不便者の増加に対応する市民ニーズにあった新たな公共交通システムの構築、既存公共交通機関と地域コミュニティ交通が役割を分担し連携する公共交通システムの構築、地域・利用者・市の3者で支える地域コミュニティ交通の構築の3つを掲げている。

そこで、名張市における地域コミュニティ交通は、近畿日本鉄道大阪線や三重交通㈱の路線バス、市街地循環型コミュニティバス「ナッキー号」の既存の公共交通を活かしながら、交通空白地や交通不便地域から最寄りのバス停や鉄道駅への接続を基本としている。

### 【市街地循環型コミュニティバス「ナッキー号」】

鉄道の名張駅、桔梗が丘駅を中心に、市内の公共施設や大型商業施設を循環しており、主に高齢者の移動手段として利用されている。平成19年10月から本格運行を行い、1日6便、延長約28km、一周約1時間半を要し、土・日・祝日・年末年始を除く毎日運行している。利用料金は1乗車100円で、乗り継ぎにも配慮した料金設定となっており、運行は三重交通㈱に委託している。

利用者からは、双方向運行や土日の運行などを求める要望も多い。

### 【地域コミュニティバス】

交通空白地は、三重交通路線バス及びその後の廃止代替バスを廃止した地域で、錦生・薦原・国津地域が該当する。また、交通不便地域は、各バス停や駅から半径500m圏外にある地区を含む地域で、美旗・赤目・蔵持（緑が丘）地域が該当する。

コミュニティバスの特徴として、地域による運営を行うことで、実情に応じた運行経路とダイヤ設定が可能となっている。また、既存の交通形態を維持し、ナッキー号や既存のバス路線、鉄道と接続する交通網の形成を行っている。

課題としては、乗り継ぎの不便さや運行経路・時間の拡大、土日運行、増便等の要望があるほか、利用者の減少や運行主体の高齢化などが挙げられる。

### ※地域公共交通に対する行政支援は次の3パターンがある。

#### 1. 地域住民等で組織する地域の運行協議会が事業主体となる場合

地域の運行協議会は、市からの補助金300万円と運賃収入等を財源として交通事業者運行を委託している。錦生「ほっとバス錦」、薦原「コモコモ号」、緑が丘「みどり号」、美旗「はたっこ号」が該当する。

## 2. 市が車両を購入し、市からの委託により地域の運行協議会が運行を行っている場合

自家用有償旅客運送の市町村型の有償運送として運営している。ドライバーは運行協議会が市民ドライバーを雇用している。運行経費は約300万円で、市から地域への補助金と同額になっている。

## 3. 地域支え合い事業の外出支援サービスの場合

既存の路線バスはあるが、高齢化等が進み、地域内やバス停までの移動が不自由になってきている中で、地域のボランティアにより自主的に運行されている「地域支え合い事業の外出支援サービス」である。現在、すずらん台地域、青蓮寺・百合が丘地域など7地域に展開されているが、これは公共交通の枠組みではなく、地域の有償ボランティアによる生活支援事業の一環として移動サービスが実施されている。

### ※クロスセクター効果

公共交通には、費用対効果だけでは計ることのできない効果があり、これをクロスセクター効果と言い、重要な視点である。

クロスセクター効果とは、地域公共交通を廃止したときに、追加的に必要となる多様な行政部門の分野別費用と、運行に対して行政が負担する財政支出を比較することにより把握できる多面的な効果のことである。例えば、公共交通が廃止された場合に必要となる費用として、医療の部門では病院送迎の貸切りバスの運行や、通院のためのタクシー券の配布、健康が損なわれたことによる医療費、また、商業部門では買物バスの運行やタクシー券の配布などが見込まれ、それに対し、現在市が負担しているコミュニティバスの運行委託料や補助金等との差を言う。

### 【ほっとバス錦運営協議会と「ほっとバス錦」】

コミュニティバスの一つである「ほっとバス錦」に乗車するとともに、ほっとバス錦運営協議会の会長から話を聞いた。

地域では、錦生地域と名張駅を結ぶ廃止代替バスにかわる交通手段を確保するための検討を重ね、廃止代替バスが運行していなかった地域も含め、さらに、隣接する奈良県宇陀市の一部を区域として運行している。

運営協議会は単独の任意団体であり、バス運行の実施主体となることから、バス運行に係る最終責任は協議会となるが、リスク回避として、委託契約の中で、事故等の責任は委託事業者としている。また、バスの利用促進を図るため、バス小旅行の提案や回数券の発行、フリー乗降区間の設定などに努めている。

今後の課題として、高齢化の進展による高齢者の利用については、コミュニティバスの考え方ではなく、高齢者対策として施策の見直しを考える必要がある。また、運行経費についても、物価高騰により、運転士の人件費や車両の取得費、維持管理費の増加などから、委託料の増加が見込まれる。

## ◎所感

### 【岐阜市】

岐阜市と亀山市のコミュニティバス運行に対する財政負担を比較すると、亀山市の財政負担は大きく、これには大いに改善の余地があると感じた。

また、今回視察した芥見東・南地区の「みどりっこバス」が順調に運行ができているのは、その地域に日常生活に必要な施設などがある程度存在し、地域で全て完結できることが大きな要因であり、亀山市で考えた場合、さわやか号以外でも住宅団地と商業施設などが集積している地域では、地域完結型のコミュニティバスルートの構築の可能性も考えられるのではないかと感じた。

各地域では、住民が中心になり、市に任せずに自分たちで考え、実行することが、「バスに乗ってバスを残す」という住民意識につながっており、亀山市として大いに学ぶべきところであった。

### 【名張市】

名張市のコミュニティバスの運行経費及び地域コミュニティバス運行補助金等の財政負担は年間3,400万円で、亀山市のコミュニティバス運行委託料の合計1億3,120万6千円（平成6年度予算）と比較してかなり少ない。

また、特に印象に残ったのが、「クロスセクター効果」の考え方である。クロスセクター効果とは、ある部門でとられた行動が他部門に利益をもたらすという考えで、地域公共交通でいうと、地域公共交通を廃止した時に追加的に必要となる多様な行政部門の分野別代替費用と、運行に対して行政が負担している財政支出を比較することにより把握できる地域公共交通の多面的な効果である。

公共交通問題では、よく費用対効果が議論されるが、その場合の多くは運行経費や補助金に対して公共交通の利用者数がどれだけあったかという議論となるが、クロスセクター効果の視点で、単に移動手段としての効果だけではなく、それがもたらす波及効果まで含めて地域公共交通を考えることの必要性を感じた。

運営協議会の視察では、住民の公共交通に対する危機意識が高く、行政に頼り切るのではなく、自分たちで継続していくという強い意志を感じた。

### 【岐阜市・名張市共通】

岐阜市や名張市のような地域公共交通がそのまま亀山市に当てはまるものではないが、いずれも市のコミュニティバスに対する財政負担が少ないのが特徴的であった。

また、いずれも地域住民、行政、事業者の役割分担が明確で、地域住民主体の地域公共交通の仕組みが出来上がっており、地域の運営協議会に一定の裁量が任されているため、独自に地域住民のニーズにあった運行が可能となっている。

この2日間の視察を通じて、現在の日本社会が抱える人口減少や少子高齢化の進行、自治体の財政難などが大きな要因となり、公共交通の維持がどの自治体でも難しくなっているが、そのような中でも地域が主体となって考え、市や事業者と協議を重ね、いかに住民が利用しやすい公共交通として維持・発展させていくかを考えていくことが重要であるということ強く感じた。



岐阜市役所



岐阜市役所



芥見東・南地区コミュニティバス等運営協議会



みどりっこバス



名張市役所



名張市役所



ほっとバス錦運営協議会



ほっとバス錦