

平成30年10月22日

あきる野市議会議長 子籠敏人 殿

総務委員会

委員長 中嶋 博幸

行政視察事務調査報告書

このことについて、下記により行政事務調査を実施したので、会議規則第111条の規定により報告します。

記

- 1 実施日 平成30年10月15日（月）から10月16日（火）まで
- 2 視察先 (1) 静岡県富士宮市
(2) 愛知県蒲郡市
- 3 調査事項 (1) 宮タク宮バスについて
(2) 高齢者割引タクシー制度について
- 4 参加者 中嶋博幸（委員長）、田中千代子（副委員長）、合川哲夫、窪島成一、子籠敏人、松本ゆき子、村木英幸
- 5 視察内容 別紙の通り

【視察日】	平成30年10月15日(月)
【視察場所】	富士宮市役所
【視察項目】	宮タク宮バスについて

【目的】

本市では公共交通空白地域についての検討が始まっている。総務委員会として他市の取組等を調査研究し、行政、市民とともに本市にみあった具体策を見出していくための視察。



【概要】

人口13万3千人、面積389km²、高齢化率28%、一般会計予算421億円、平成22年以降人口減少傾向。少子高齢化が進展。平成17年度に財政危機宣言。平成22年に芝川町と合併。



【宮バス導入背景】

平成15年度以降、路線バス利用者が減り続け、平成16年度をピークにバス会社への赤字路線補助額が年2,300万円にまで膨れた。

平成11年の総合福祉会館の建設時に建設条件として運行が開始した公共バスが、利用者の減少により年430万円の赤字になり、単一路線で限られた地域のみ利用者に対して費用対効果が疑問視された。

平成19年度には、3地域の路線が赤字であるため、事業者から廃止要望が出された。

平成20年には市全体を少ない予算で多くの住民の生活交通を確保する仕組みである新交通システム『宮バス』が創設され運行開始した。

欧米型コミュニティバスシステムを導入し「地域住民が公共交通を支える」という地域貢献のバス停オーナー制度を活用した。

平成22年に市民・交通事業者・行政が参画する路線拡大調査会を6回実施し、自分だけの利益ではなく地域の利便性、住みやすい地域を維持するために皆で協力し合う自分たちで公共交通を維持するのだという意識を共有した結果、市の負担金なしで運行する巡回バスが構築された。



以降、財政再建や合併などにより巡回路線バスは4路線33便となり、現在では年2,000万円の市負担金で運営している。

【宮タク導入背景】

宮バスと同時に新交通システムとして『宮タク』を運行開始した。

特徴は、路線バスでもタクシーでもなく、中間地を飛び越えて過疎地から街中エリアへ直行できる運行であること。

市の補助金は300万円と上限を決めてスタートした。

料金はエリアによって異なり、1乗車200円から1,700円で通常タクシーの4分の1で路線バス並みで使いやすい。できるだけ乗り合いでの利用を促しており、4名で乗ると市の負担はゼロになるが、実際は平均2名くらいでの乗り合い率となる。ドアtoドアなので高齢者などにも使いやすい。

年間利用者は約1万1千人でここ数年安定しており、市の負担は約700万円である。

【感想】

財政危機宣言をした時期に新交通システムを構築したため、行政も業者も市民も「みんなで協力し合おう」「3方痛み分け」「お互い様」という強い共通意識を感じた。民間路線バスも通常営業では成り立たなくなった状況に陥っており、新しい運行システムに協力的だったことも官民がうまく協力し合えた大き

な一因となっている。

このシステムは、中心市街地エリア、市街地付近エリア、過疎部エリアを巡回バスとデマンドタクシーでそれぞれの特徴を生かした運行をして、特にデマンドタクシーの利用者を過疎部に限定した飛び地運行をしたことにより、限られた財源の中で交通空白地域を解消しているように見えた。

当市に例えるならば、このバスとタクシー2手段を用いて幹線道路は民間バス、それ以外の外周的な大まかな道路をるのバスで網羅し、それらが行き届かない空白地域をデマンドタクシーでカバーすると合理的ではないかと感じた。

また、車社会の当市において、今は元気でもいつかは運転できなくなるときが訪れるので、市民全体に公共交通の必要性和皆で協力しようという意識をいかに共有できるか、それをどのような手段で行うことが有効なのかがポイントであると感じた。

どれだけ効果があったかはわからないが、当時の係長が自ら宮タクと宮バスの歌と動画をつくってマスコミなども巻き込んで、市民にこれらの活動を宣伝するなど執行部自ら本気で取り組んでいる熱意も伝わってきたことが印象的であった。

(別紙)

【視察日】	平成30年10月16日(火)
【視察場所】	蒲郡市役所
【視察項目】	高齢者割引タクシー制度について

【目的】

本市では公共交通空白地についての検討が始まっている。総務委員会として他市の取組等を調査研究し、行政、市民とともに本市にみあった具体策を見出していくための視察。



【市概要】

蒲郡市の人口は80,379人、市面積約57km²、高齢化率約28%、一般会計予算約290億円、議員数20名と行政規模が当市に大変類似している。

法人税や固定資産税額などは本市の2倍以上であり、山間部は少ないこと、産業が本市より盛んであることがうかがえる。その他に競艇場による収入もあることなど、依存財源より自主財源の方が高い。

名鉄線が赤字路線であり市から約1億円負担することによって継続維持しているなど公共交通への行政負担は深刻である。

海岸沿いに面した市であり、東西への公共交通網は比較的便利だが、南北方向、特に北の山間部公共交通空白地域における高齢者の移動手段確保に向け検討され、運行が開始された。

【高齢者割引タクシーの概要】

年齢制限70歳以上であれば、事前予約なしで利用し市内どこでも移動できる使いやすさが特徴。

平成29年度の年間利用者3,198人（チケット利用63,454枚）

市負担額1,566万円

料金の3割を補助（市が2割、タクシー会社が1割）



【感想】

市内間移動であれば地域制限なし、年齢70歳以上、料金の3割引き、事前予約不要、相乗りの推奨も特になし、と大変使いやすい制度ではあるが、バスなどに比べると高価であり、チケットの枚数にも制限があるため日常的に頻繁に使える制度ではないと感じた。

鉄道に対する多額の負担金もあること、他に巡回バスも始めたことや、高齢者割引タクシーの最も利用が多い年齢層は80歳から85歳までとのことから年齢制限を70歳から少し上げる検討もされているようである。

一つの手段で全てのニーズに応えられるわけではないので、当市での公共交通の検討も、誰のためになぜ行政が負担して支援するのかということを確認にして検討していかなければならない、と改めて感じた。

現在当市では、JRによる鉄道、路線バス、るのバス（公共循環バス）などがあるが、これらがなく公共交通空白地域へのサポートをどうすべきか、ということ考えた場合、当市では使える人の地域と年齢を限定したうえで、これら割引タクシーという方法は費用対効果的には良い策ではないかとも思えた。

AI自動運転の自動車など技術開発のスピードも速く、今後これら新たな交通手段も誕生するかもしれない。また地域事情も日々変化していくなかで、行政が高価な車両や人員など負担せず、民間業者と連携して運行できるこれらの手段は、柔軟性もあり良い策ではないかと感じた。