

デマンド型交通システム普及促進に関する政策提言書

福知山市議会

平成30年5月

1 はじめに

福知山市は平成18年1月1日に1市3町の合併により東西37.1km、南北34.3km、面積552.54km²の広大な市域を有する市となり、その周辺部は農山村地域で構成されている。

本市の人口は平成30年3月末現在で78,612人（前年同月比437人減一住民基本台帳）であり、一部地域での増加は見られるものの人口減少に歯止めがかかっていない。とりわけ、周辺部の三和地域、夜久野地域、大江地域について人口減少率は高く、高齢化の進行も著しい。

一方、市民の移動手段である公共交通については、利用者の減少による経営の悪化、市の財政負担の増加などの課題をかかえている。

市民地域委員会では、本市における公共交通のあり方を調査研究テーマの重点項目として位置づけ、先進自治体の視察などの調査研究に取り組んできた。

こうした経過と内容を踏まえ、「デマンド型交通システム普及促進」に関する政策提言を行う。

2 調査研究の経過

平成29年	7月	6日	市民地域委員会「デマンド交通について」
平成29年	9月	15日	市民地域委員会「政策提言について」
平成29年	10月	20日	市民地域委員会「政策提言について」
平成30年	1月	23日	神奈川県秦野市行政視察
平成30年	1月	24日	愛知県豊田市行政視察
平成30年	1月	25日	愛知県江南市行政視察
平成30年	1月	29日	市民地域委員会 「地域コミュニティ交通導入モデル事業について」
平成30年	1月	31日	市民地域委員会「出張委員会（三和地域協議会）」
平成30年	2月	7日	市民地域委員会「政策提言について」
平成30年	3月	7日	市民地域委員会「政策提言について」
平成30年	4月	10日	市民地域委員会「政策提言書について」
平成30年	4月	19日	市民地域委員会「政策提言書について」
平成30年	5月	1日	市民地域委員会「政策提言書について」

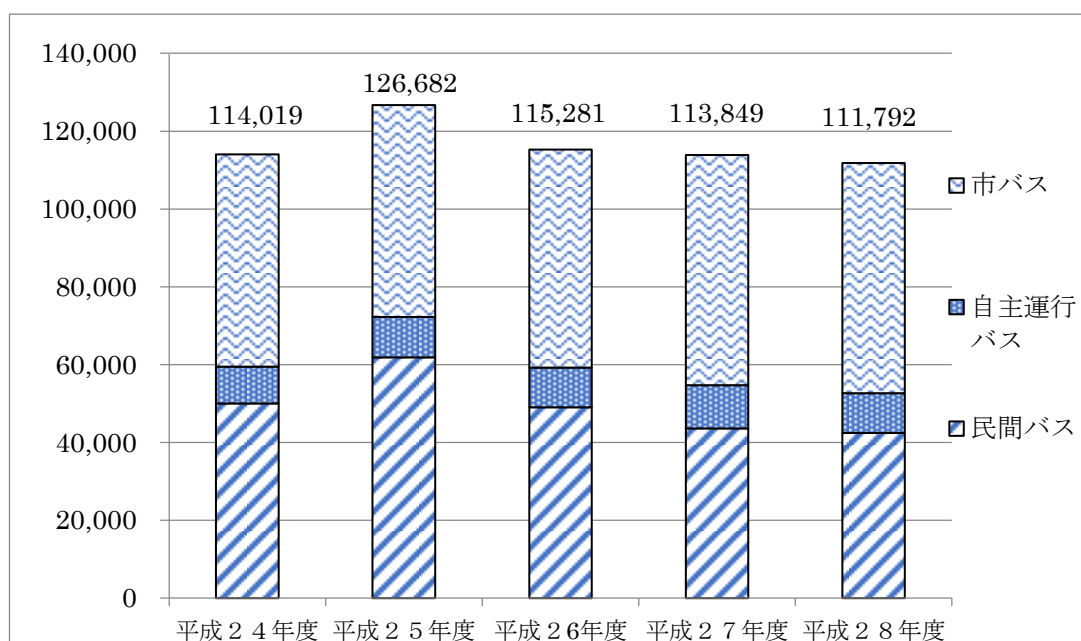
3 福知山市における公共交通の現状と課題

本市における公共交通機関は、JRと京都丹後鉄道の鉄道と路線バスがある。路線バス30路線はいずれも赤字であり、本市はその赤字を補填するために毎年度1億円を超える財政負担を行っている。路線バスは空気を運ぶと揶揄される一方で公共交通空白地域があり、他に交通手段を持たない高齢者などは買い物や通院に苦慮している現状がある。

本市においては、人口減少、過疎化、自家用自動車に過度に依存せざるを得ない生活環境などにより公共交通の利用者が減少傾向にあり、運行効率の悪化が公的負担の増加をもたらしている。さらに、本市は平成25年から交通事故の防止のために高齢者の運転免許証返納施策を推進しているが、バス停から離れた地域においてはその不便さから路線バスの利用促進に必ずしも寄与していない。

本市は平成28年3月に「福知山市地域公共交通網形成計画」を策定し、「まちづくり、観光振興等の地域戦略との一体性の確保」、「総合的な持続可能な公共交通網の形成」、「地域特性に応じた多様な交通サービス」、「適正な財政支援」、「多様な関係者の連携と利用促進」を「あるべき姿」として計画が目指すべき将来像としている。また平成29年8月に「福知山市地域公共交通再編実施計画」を策定し、公共交通空白地有償運送や乗合タクシーの導入について実証実験の展開を図ることとしている。

(単位：千円)



公共交通（バス）にかかる本市の財政負担額の推移

4 調査研究内容

上記の現状や公共交通再編の流れの中で、委員会としては本市の公共交通の改善とりわけ公共交通空白地の解消を図るためにはデマンド型交通システムの採用が必要であると考え、次のとおり調査研究を行った。

(1) 行政視察

平成30年1月に既にデマンド交通を取り入れている先進自治体である神奈川県秦野市、愛知県豊田市及び江南市の3市を視察した。

神奈川県秦野市における公共交通は、不採算バス路線対策と路線バスではカバーできない地域への対応が課題であった。そこで「地域公共交通総合連携計画」を策定し、「路線固定型乗合タクシー」と「デマンド型乗合タクシー」の運行を開始した。デマンド型は居住地域である栃窪・渋沢エリアの14か所と渋沢駅エリアの3か所に乗り降り場所を予約時に指定し、エリア間を定期便（予約があれば居住エリアから6便、帰りは5便）で往復する方式であった。事前登録制で30分前までに予約でき、運賃は350円、乗合で2人なら300円。

1地域のみの運行であるため登録者は133人、利用者は188人（平成28年）と少ない。事業者負担があるため市の補助金は年間59,000円のみである。本市においても可能な手法と考える。通常のタクシーを使用してステッカーで表示する手法も参考になった。

愛知県豊田市は周辺市町との合併により愛知県で最も広大な市域（本市の1.7倍）を有する。市の中心部と周辺の山間部を結ぶ基幹バス12路線と地域の特性に応じた15地域の地域バスとのネットワークに取り組んでおり、同様の地形を有する本市には大いに参考になった。地域バスのうち7地域でデマンド交通を運行しているが、エリアデマンドのみと定時定路との併用などその手法は多様であり、その多様性も参考にすることにより本市に合った公共交通ネットワークの構築を研究する必要がある。ただ、市の財政負担が大きく担当する職員数も多い市であり、財政力が異なる本市において直ちに適用できるものではないと考える。

愛知県江南市は市内の空タクシーを活用することで、路線バスの運行による市の負担を軽減することを目的にデマンドタクシーを導入した。自宅から市内の範囲内で利用でき、料金は通常のメーター料金の半額で別途迎車料金120円が必要になる。人口約10万人のうち登録者は7,264人、利用者は63,900人（平成28年）と多く、市の負担は3,200万円となっている。

ただ、市域が本市の5.5%と極めて狭く山間部もない地形であるため、直ちに本市との比較は困難であるが、デマンドタクシーの利用者が多く、容易に

利用できる手法は学ぶべきものがあった。

(2) 三和地域協議会の取組み

平成30年1月31日に三和地域協議会との出張委員会を実施し、同協議会が前年10月から運営している「三和地域公共交通空白地有償運送事業」について説明を受け意見交換を行った。

それによると、本事業は「みわひまわりライド」と称し、本市のモデル事業として同地域協議会が事業主体で運営しており、専用車1台、自家用車である持込車13台で運行している。三和地域内を自宅から目的地までを片道400円とし、10月からの3か月間で運行回数は91回、実利用者は18人、従事した運転者は12人であった。利用者、運行距離も増加傾向にある。利用者は高齢者が多く、この事業で商店や金融機関の利用拡大、地域交流施設である三和荘の振興、高齢者の地域交流促進による孤立した高齢者をなくすなどの地域振興効果を期待している。

この事業は自家用車を利用したデマンド交通であり、三和地域協議会と地元の運転者の熱心な取り組みによって運営されている。本市のこれからの公共交通のあり方を検討する上で大いに参考になる。

なおその後の調査により1月から3月までの実績が判明したので、表1のとおり記述する。

表1 「みわひまわりライド」運行記録

	10～12月	1月	2月	3月	計
運行回数(回)	91	23	41	36	191
利用者数(人)	18	10	9	11	25
運転従事者数(人)	12	7	8	6	12
営業日数(日)	62	19	19	21	121
1日当たり(回)	1.47	1.21	2.16	1.71	1.58

実利用者25人、実運転従事者12人、登録者66人、平均年齢は79.1歳

6か月間の実利用者は25人で登録者66人の半数に満たないが、運行回数及び実利用者数とも明らかに増加しており、新システムが三和地域に浸透してきたことを示している。

(3) 議会報告会での意見

平成30年2月19日に議会が開催した福知山市老人クラブ連合会との議会報告会において多くの意見が寄せられた。主な意見は次のとおりである。

- ・合併後の三和地域の人口は1,000人減少した。自治会活動も少人数で担っている。買い物にも困っている。
- ・老人クラブ大江支部のアンケート結果では、老々世帯と老人独居が58%。困っていることは健康と移動、免許証返納で生活できにくい。周辺部はますます過疎になっている。
- ・福祉バスの貸し出しがなくなり研修旅行ができなくなった。
- ・免許証返納で会議やスポーツ行事の参加に支障を来している。乗り合わせで工夫しているが運転者が不足している。

(4) 委員会における検討

行政視察、出張委員会における調査、本市担当所管である生活交通課との協議、さらには各委員が把握している市民ニーズを踏まえて詳細な検討を行った。主な意見と検討結果は次のとおりである。

- ① 本市に合ったデマンド型交通システム（先進自治体の視察結果）
 - ・秦野市方式は本市においても有効と考えられる。乗降場所を増やすことで利用は促進される。
 - ・公共交通ネットワークは重要で豊田市の方式は参考になる。
 - ・利用者の利便性、市民ニーズを重視する。
- ② 三和地域協議会の「有償運送事業」の評価及び今後のあり方など
 - ・地域協議会の熱意により運営されているが、住民の理解が深まり事業の発展が期待できる。
 - ・公共交通空白地に光をもたらすものだ。
 - ・今後の結果により、夜久野地域、大江地域に導入が可能と考える。事業主体は地域協議会に限定しない。
- ③ 「公共交通網形成計画」「公共交通再編実施計画」との整合性など
 - ・両計画を考慮して整合性を図る。
- ④ デマンド交通導入に向けた手順など
 - ・平成30年度から調査を開始するが、迅速に進めるために導入計画を策定するべきだ。
- ⑤ その他
 - ・路線バスを効率良く運行するために、市民ニーズも考慮の上、便数の削減、利用者が少ない土曜、日曜の運休なども検討するべきだ。
 - ・路線バスを削減してデマンド交通を推進することにより財政負担が増加してはいけない。財政負担を考慮して費用対効果を重視する。

5 政策提言

(1) 本市の公共交通施策の方向性

- ①財政負担を考慮して利用者が極めて少ない路線の便数の削減、土曜、日曜の運休など、現行の路線バスは効率の良い運行とする。
- ②公共交通空白地や路線バスのバス停から離れた地域について、デマンド型交通システムの導入を促進する。
- ③利便性の高い公共交通を確立するため、既存の路線バスとデマンド型交通のネットワークを構築する。

(2) デマンド型交通システム内容及び対象とすべき地域

- ①地域の特性に応じた内容とするが、市中心部と地域を結ぶ定時定路型デマンドタクシーの導入を推進する。

具体的には、通勤、通学を除き、市民ニーズに基づき、通院、買い物等に配慮した時刻を設定する。路線バスから離れた地域の自治会単位で3～4か所の乗降場所を指定、行先は駅、病院、公共施設、商業施設など4か所程度に限定し、前日予約で乗合も可とする。また、料金は利用者が過度の負担とならないようにする。

- ②旧3町地域においては公共交通空白地有償運送事業を導入する。

具体的には三和地域で行っているモデル事業を検証することにより、夜久野地域、大江地域においても同等の事業展開が期待できる。ただし、事業主体は地域協議会に限定せず柔軟に対応すべきである。

(3) 実施計画（時期・手法など）の策定

- ①デマンド型交通システムの導入計画を策定する。

近い将来に団塊の世代が後期高齢者となり、多くの高齢者が免許証返納のために交通手段を失うことが考えられるので、それまでに新たな公共交通システムの構築を目指し、時期・地域・手法を明記した実施計画を迅速に策定すべきである。

- ②デマンド型交通システムの導入計画の策定に当たっては、財政面を十分に考慮の上、スピード感を持って進めるとともに、地域公共交通会議の協議などにおいて本議会提言が速やかにつながられるよう配慮すべきである。

6 おわりに

市民にとって公共交通は不可欠なものであり、行政は市民生活に支障を来すことがないよう適切な公共交通を提供する責務がある。利用者の減少や財政負担の増加などの課題はあるが、公共交通はまちづくりであり、本市の未来づくりである。「地域交流促進による孤立した高齢者をなくす」などの地域振興効果も公共交通の役割である。

人口減少に歯止めをかけ、本市が住みやすいまちとして発展し、市民が幸せを生きるためには、地域の実情に応じた多様性かつ利便性のある公共交通の構築が求められる。

公共交通を生活手段として切実に求める市民ニーズに応えるために、迅速な対応を期待する。