

# 平成 30 年度 委員会行政視察実施報告書

(視察箇所ごとに作成)

委員会名	環境建設委員会			
参加委員	松尾 卓	原 栄一	成瀬 拓	井澤 毅
	池田 総一郎	西沢 逸郎	尾島 勝	

## 1 上田市での課題と視察の目的

公共交通網計画に基づいた地域自治センター等の生活複合拠点と中心市街地拠点との連携強化を図るため、運賃低減バス実証実験の評価や目標のあり方や交通政策の利便性の向上について研究し、公共交通網の再編の議論を深めていく。

## 2 実施概要

実施日時	視察先	千葉県船橋市
平成 30 年 7 月 18 日 (水) 13:00 ~ 15:30	担当部局	建設局 道路部 道路計画課
視察事業名	地域公共交通総合連携計画及び公共交通不便地域内の重点地区について 公共交通不便地域解消事業	
報告内容	<p>1 視察先の概要</p> <p>東京湾の中心部に位置し、県下第 2 の都市。江戸時代には陸海交通の要衝である宿場町として栄えた。高度経済成長期以降は大規模団地造成によって人口が急増。現在は中核都市となっている。市内には鉄道網が 9 路線 35 駅あり、アクセスの良さから東京のベッドタウンとしての性格が強い。船橋駅周辺や臨海部には大型商業施設が立地する首都圏有数の商業激戦地。市域:85.62K m<sup>2</sup>、人口:629,065 人(平成 29 年 4 月 1 日現在)</p> <p>2 視察先の特徴</p> <p>高度経済成長期に造成した大規模な団地や住宅地に住んでいる市民が高齢者となり、自転車での移動やバス停に歩いていくことが困難になったとの声が増えるようになった。</p> <p>こうした地域の需要特性や市民ニーズを把握するための調査を実施し。調査で浮き彫りになった課題解決に向け、地域交通活性化協議会を設置。三者でこうした地域に持続可能性の高い公共交通の在り方について協議し地域公共交通総合連携計画を策定。交通不便地域にきめ細かい公共交通の提供を行っており、交通事業者の経営努力の方向性を示すとともに路線の新設等の考え方や住民協働につながる目標設定の手法に注目したい。</p> <p>3 視察事項について</p> <p>地域公共交通総合連携計画概要</p> <p>(1) 公共交通不便地域の定義と重点地区の抽出のための手法</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・ 市民アンケート調査結果の分析による公共交通不便地域の定義の設定。</li> <li>・ 鉄道駅までの所要時間、バス停までの所要時間、バスの運行間隔について時間や距離を基に定義し、基準値以上となる地区を重点地区に選定。</li> </ul>	

報告内容

- (2) 持続可能な公共交通サービスの提供と公共交通機関利用者数の増加
  - ・ 既存バス路線の再構築と新たな公共交通サービスの導入。
  - ・ 利用者のニーズや意識調査アンケートを基に既存バス路線のダイヤの見直しを図るとともに、新たな路線バス導入に向けた実証実験の実施。
  - ・ 実証実験行う要件を明確に提示し、継続的な運行を行うための収支率を明確に示すことにより、地域住民のバス利用促進につながっている。
  - ・ その他の利用促進策として環境への配慮、バスの乗り方教室、バス利用ガイドの作成等。
- (3) 新規路線の開設が難しい地域について
  - ・ これまでも交通不便地域支援事業として自動車学校・教習所や老人福祉センターの送迎バスを活用した高齢者の移動手段確保に努めているが住民のニーズに対応できていない。今後、課題解決に向けて検討していかなければならない。

考察

(まとめ：  
市政に活か  
せると思わ  
れる事項)

4 まとめ

(1) 市民のニーズ・意識調査について

路線バス利用実態調査も重要だが、行政として公共交通網と市民ニーズ・意識調査を分析して課題を発見して課題解決に向けた取り組みが必要。そうした人材が不足している場合は外部委託し行う方法も検討するべきと考える。

(2) 活性化協議会の役割の明確化について

市民・来訪者・観光客などの利便性向上を図るため、市民生活に則した公共交通網の再構築が求められている。

(3) 路線バス利用促進を図るために地域の交通サービスとの連携が必要。また、利用促進を図るための路線別の目標や収支率等が不明確。



## 平成30年度 委員会行政視察実施報告書

委 員 会 名	環境建設委員会
参 加 委 員	松尾 卓            原 栄一            成瀬 拓            井澤 毅 池田 総一郎      西沢 逸郎        尾島 勝

### 3 上田市での課題と視察の目的

運賃低減バス実証実験の実施期間終了を迎えるにあたり、交通政策においても高齢化に対応するため、利便性向上につながる市民バス運行体系の見直しと市内全域にデマンド交通の導について先進地の取り組みを学び上田市における立地適正化計画に整合する公共交通網の再編についての参考としたい。

### 4 実施概要

実 施 日 時	視察先	宮城県栗原市
平成30年7月19日(木) 14:00 ~ 16:00	担当部局	企画部市民協働課

視察事業名	地域公共交通網再編による市民バス運行体系の見直しとデマンド交通導入について
-------	---------------------------------------

報告内容	<p>5 視察先の概要</p> <p>平成17年4月1日、栗原郡10町村が合併し栗原市が誕生した。</p> <p>築館地域に本庁舎・金成に庁舎があり、総合支所機能も兼ねている。また若柳、栗駒、高清水、一迫、瀬峰、鷺沢、志波姫、花山地区に総合支所が置かれている。</p> <p>栗原市の人口は69,906人、面積804.97km<sup>2</sup>。</p> <p>県の内陸北部に位置し、面積の8割近くが森林や原野・田畑で、岩手・秋田両県に接する自然豊かな田園都市。市内北部には栗駒山がそびえ、東西には迫川が貫流。気候は、降雪量に大きな差があり栗駒山に近い北西部は雪が多く、大崎平野に連なる南東部では雪が少なく温暖である。</p> <p>平成20年6月14日、栗原市近隣を震央とするマグニチュード7.2の岩手・宮城内陸地震が発生するなど度重なる大地震等により甚大な被害を受ける。地震時には土石流、地滑り、斜面崩壊、土砂ダムによる河道のせき止めなどにより、多彩な地形変動が起こった。</p> <p>平成27年(2015年)市内全域が栗駒山麓ジオパークのエリアとして日本ジオパークに認定され、歴史・文化・観光などの視点で活用されている。</p> <p>6 視察先の特徴</p> <p>東北新幹線のくりこま高原駅があり、東京から約2時間、仙台から30分、盛岡から1時間。東北本線は瀬峰駅があり、仙台から約1時間(車で30分)。森林面積は市域の55%を占め栗駒地区、花山地区は中山間地。花山地区の居住者数は約1,000人。</p> <p>平成28年地域公共交通網形成計画を策定し、翌年、再編実施計画を策定している。</p>
------	--

報告内容

7 視察事項について

- ・ 公共交通網形成計画において公共交通を取り巻くまちづくりの課題と公共交通の課題を整理し、地域公共交通の課題の洗い出しとその対応を明確にして、再編実施計画を策定している。
- ・ 2016年から2023年を計画年限として5つの基本方針に対して目標数値を設定している。(現況値2016年、中間目標値2019年、目標値2023年)
- ・ 基本方針
  - 1、中核機能施設の形成を支える交通体系の交通体系に対する指標
  - 2、各地区の行動特性に対応した効率的な交通サービスの提供に対する指標
  - 3、地域間連携・賑わいを創出する拠点づくりに対する指標
  - 4、誰でも迷わず使える交通環境の構築に対する指標
  - 5、みんなで共に育て・創る交通まちづくりの推進に対する指標

(1) 地域公共交通再編実施計画の概要

再編の方針：広域、市内連携、地域内の3つの路線が有機的に連携したバス路線の再編を目指すとしている。

(2) 再編方針の主な内容

- ・ 広域路線は栗原市と市外を結ぶ基幹路線であり、現状維持としながらも他の交通機関や市民バス路線との乗り継ぎの効率化のためのダイヤ調整を行う。
- ・ 市内連携路線は市内各地及び市外との交通結節点を連携する基幹路線として維持し、重複路線の見直しや乗り継ぎのためのダイヤ調整を行う。
- ・ 地域内路線は利便性向上のためすべての路線を廃止し、区域運行に変更する。デマンド交通を導入する。

(3) 地域内路線の課題と対応

- ・ 「バス停までの距離短縮」「空気バスの解消」「利用実態に合った運行」という3つの課題に対応。
- ・ 市内全地区で乗合デマンド交通を導入。
- ・ 利用実態に合わせ病院、買い物施設等を地区内拠点とし、総合支所、JR駅、市立病院等を広域路線や市内連携路線への乗り換え拠点とした。

(3) 乗合デマンド交通の概要

- ・ 住んでいる地区内の運行で自宅と地区拠点間の乗車。運行便数は定められて時間帯で利用実態(通院などの日常利用や通学等)に合わせて設定。
- ・ 利用者一人につき年間1,000円の登録料と利用のたびに1回300円。
- ・ 車両はセダンや10人乗りワゴン車。
- ・ 事前に予約された利用者の自宅から地区内の拠点までを最短距離を運行。複数の予約がある場合は各利用者の自宅を経由して地区内の拠点へ向かう。

## 考 察

(まとめ：  
市政に活か  
せると思わ  
れる事項)

### 8 まとめ

- ・ 市民バスの運行体系の見直しとデマンド交通導入の背景や市民意見やニーズの調査は住民アンケートや意見交換会・説明会やパブリックコメントの募集の他、バス利用実態調等を実施。その結果、「自宅付近にバス停がない」、「バス停まで遠く利用していない」、「バス停から自宅まで歩くのが大変」などの意見が多く、再編実施計画（平成29年度策定）により、乗合デマンド交通の導入を決定した。
- ・ デマンド交通導入における目標と費用対効果については現況の地域内路線は、すべての地区に乗合デマンド交通を導入により運行経費はある程度増えますが、利用者の増加と大幅な利便性の向上を目的としていますので、十分な費用対効果が期待できるとのこと。特に知己内の路線バス廃止にあたっては、ほとんどの路線をタクシー事業者が運行していたこと、引き続きデマンド交通事業も担うため大きな反対意見はなかった。また、デマンド交通の配車システムはタクシー無線システムを使用するため、一般的なデマンド交通システム料の9割が削減された。（一迫地区ではいち早くデマンド交通が導入され、年間18,000千円の費用が掛かっていたが、タクシー無線システム導入後は年間1,800千円に抑えられた実績あり。）

### 9 市政に活かせること

特に次の3点に注目しながら今後の議論を進めていきたい

- ・ 上田市第二次総合計画や立地適正化計画等との整合を図りながら、路線バス路線等の見直しにより、地域公共交通網再編実施計画を策定し、中心拠点と地域拠点間の交通ネットワーク化、重複バス路線の効率化、著しい赤字路線の廃止等を行い、乗って残せる路線の構築や交通事業者の育成につながる施策の導入。
- ・ 人口減少や高齢化に対応した公共交通網と交通システムの導入。
- ・ デマンド交通のシステム再構築により、市内各地域への導入について一層の研究をする。特にタクシー無線システムの活用についての研究。



## 平成30年度 委員会行政視察実施報告書

委 員 会 名	環境建設委員会
参 加 委 員	松尾 卓            原 栄一            成瀬 拓            井澤 毅 池田 総一郎      西沢 逸郎        尾島 勝

### 5 上田市での課題と視察の目的

公共交通網計画に基づき、地域自治センター等の生活複合拠点と中心市街地拠点との連携強化を図るため、交通手段として地域住民の助け合いによる送迎サービスを市内の各地域に導入するため実証実験を行った先進地の取り組みから学び、上田市における高齢者社会に対応した交通移動手段について議論を深めたい。

### 6 実施概要

実 施 日 時	視 察 先	福島県伊達市
平成30年7月20日(金) 10:30 ~ 12:00	担当部局	企画部市民協働課

視察事業名	地域公共交通網形成計画及び地域住民助け合いによる乗合送迎サービス実証実験について
-------	--

報告内容	<p>1 視察先の概要</p> <p>2003年(平成15年)12月に伊達町、梁川町、保原町、霊山町、月舘町の5町が合併し伊達市が発足。福島県の北部に位置し、県都福島市に隣接している。市役所は本庁に2005年(平成17年)に完成したばかりの旧保原町役場、分庁舎に1991年(平成3年)に完成した旧梁川町役場を使用。旧保原町役場、旧梁川町役場、旧伊達町役場、旧霊山町役場、旧月舘町役場は総合支所として窓口を設けている。</p> <p>保原町の工業団地には富士通グループの富士通アイソテックの本社・工場があり、富士通ブランドのデスクトップPCの生産拠点。</p> <p>市域：265.12km<sup>2</sup>、人口：61,207人、世帯数：22,590世帯(平成30年4月1日現在)</p> <p>2 視察先の特徴</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・ 市内にある駅はJR東北本線・伊達駅・阿武隈急行線：中心駅・保原駅を含め10駅</li> <li>・ その他、東北新幹線(JR東日本)が福島駅 - 白石蔵王駅間で当市を通過。(駅はない)市の西部を国道4号線とJR東北本線が南北に走っている。また、福島市と宮城県柴田町を結ぶ阿武隈急行の鉄道が市の中心部を南西から北東に走る。</li> </ul> <p>3 視察事項1「地域公共交通網形成計画」について</p> <p>(1) 地域公共交通網形成計画概要(平成28年度から平成32年度までの5か年計画)</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・ 地域公共交通網形成計画の上位関連計画と地域公共交通の位置づけ</li> </ul>
------	--

地域公共交通網形成計画は第二次総合計画やグランドデザイン、新市建設計画、連携計画、健幸都市基本計画等と整合し、それらと連携・調整する。

- ・ 市民の健康増進、歩きたくなるまちづくりの実現のために地域公共交通が重要な役割を担っている。
- ・ 環境負荷の軽減・少子高齢化社会への対応などにおいて地域公共交通に対する期待は大きい。
- ・ コンパクト・ビレッジ内の徒歩とデマンド交通と、地域間・地域内の鉄道・路線バスなどにより、地域公共交通の総合的な再編に取り組んでいく。

#### (2) 地域公共交通の現況

- ・ 国道349・399号沿いに形成された都市機能を持つ市街地（伊達・保原・梁川地域）と中山間地域（霊山・月舘地域）を鉄道、路線バス、デマンド交通が連絡。市域北部から福島市方面にはJR・阿武隈急行と路線バス、仙台市方面へはJR・阿武隈急行が広域交通網を形成している。
- ・ 市内の各地域は阿武隈急行、路線バス、定路線型デマンド交通、区域運行型デマンド交通で連絡され、生活拠点は一部の路線バス、定路線型デマンド交通が連絡。
- ・ 平成20年度以降、路線バスの再編、デマンド交通の拡充により、地域公共交通空白地域は解消された。市の自主運行バスを再編し、7路線から3路線に。民営バス路線は16路線から12路線に。平成21年10月より霊山・月舘エリアにデマンドタクシー導入。梁川・伊達エリアにデマンドタクシー運行開始。

### 報告内容

#### (3) 地域公共交通に対する市民ニーズへの対応

- ・ 自動車の運転をやめたい人や送迎利用に消極的な人、もっと出かけた人など潜在需要はあるが利用したい時間と運行時間との相違、高額な運賃、駅・バス停までの距離、デマンド予約の手間・利用方法などに障壁がある。

#### (4) 地域公共交通を取り巻く課題

- ・ 健幸都市を目指すまちづくりに対応する地域公共交通網の形成
- ・ 地域公共交通ネットワークとしての役割を担う。
- ・ 市民の日常生活における外出支援とニーズへの対応。
- ・ デマンド交通導入地域間のシステムの同一性構築、運行形態や運賃、利用ルールの再編。
- ・ 地域公共交通の持続的な運営。

#### (5) 地域公共交通基本方針

- ・ 交通機関の役割分担と連携、利用者ニーズへの対応を目指し、鉄道と路線バスにより、地域の骨格をなす交通網の形成。都市間交通と地域間交通の交通結節点の機能強化、地域公共交通の利用促進。
- ・ 既存交通資源の有効活用と整理・統合により、高齢者や観光客にもわかりやすい、使いやすい、メリハリの効いた公共交通網の形成を目指す。

- ・ 公共の財産として行政と事業者、市民、まち全体が協力して地域主体の地域公共交通システムの導入やデマンド交通の運営体制を改善する等、持続的な公共交通事業を展開する。

#### 4 視察事項2 「支え合い交通実証実験」について

##### (1) 概要

- ・ 普段移動している住民の自家用車の空席を有効活用し、ライドシェアによる住民同士の支え合いによって実現する送迎サービス。送迎者と非送迎者とのマッチングは位置情報や余暇時間を加味し、乗合を含めた効率的なマッチングを可能にする専用システムを導入。
- ・ 市内の公共交通を補完し地域公共交通空白区・不便地域の解消を目指す手段として期待される。
- ・ 実施時期：2018年2月3日から3月25日(土日祝日のみ、18日間)
- ・ 実施地域：月舘町糠田地区の住民
- ・ 富士通の専用システムによりデマンド交通システムを運用し、運営組織は地域住民からなる組織に委託。登録済みの利用者が電話により送迎を依頼すると、送迎可能な運転者を配車する。運転者とのやり取りは支給しているタブレット端末で行い、利用者の乗車・降車を簡単なボタン操作で行う。自宅へ帰る際も同様の手順でサービスを受けられる。乗車・降車後、運転評価し、実績集計となる。試験期間中、料金支払いはなく、無料。
- ・ 運転者には実証実験参加に対する謝礼として商品券を進呈。(道交法の許容内)
- ・ 利用者の増加に対応できるようドライバーの確保が課題となるため、送迎報酬の検討や交通事項に対応する自動車保険料の負担軽減なども検討する必要がある。

##### (2) 実証実験結果

- ・ サービスの利点として、「目的地まで直接行ける」、「電話やWEBサイトで予約しやすい」、「地域内の施設の利用機会が増える」、「利便性以上に必要性を感じる」などの声が寄せられた。
- ・ サービスの不便な点・改善や追加してほしい点は、「利用の1時間前までの予約が必要なこと。特に帰りの送迎には待ち時間なくサービスを受けたい」、「申し込みの仕組みを簡素化してもらいたい」、「オペレータによる予約ミスがあった(簡単な操作のミス)」、「地域の助け合い「ゆいこ」の活動として定着させてほしい」などの声が寄せられた。

市政に生か  
せること  
(感想・ま  
とめ)

(3)まとめ

- ・ 予約受け付け時間の調整、予約に関するオペレータ用マニュアルの修正、電話予約対応の継続(実施段階ではアプリによる運用を想定しているため)、オペレータのスキル向上、地域コミュニティ単位での検討、ドライバーになるメリットの提示、不安の解消などが課題である。
- ・ 専業ではないドライバーやオペレータが、重大なトラブルなく試験運転を終了でき、利用者だけでなくドライバーからも「必要性のある取り組み」との評価をいただいた。また、本運用に向け、取り組むべき課題が明確になった。
- ・ 上田市においても、第二次上田市総合計画や立地適正化計画などの上位計画に沿って、市内の公共交通網を再編する必要性を感じた。
- ・ 各地域でデマンド交通やコミュニティバス等が導入されているが不便地域や公共交通空白区の解消のためには、様々な交通手段が必要であり、地域住民の支え合いに用送迎サービスには大きな可能性がある。現在、上田市内でも住民による送迎を行っている地域があると聞いている。デマンド交通などの経験を活かしながら、さらに利便性が高く、費用対効果が見込める送迎サービス事業の導入について研究していく。

