



平成28年12月9日

利府町議会議長 櫻井正人 殿

総務財務常任委員長 吉岡伸二郎



委員会調査報告書

本委員会で調査した事件について、利府町議会会議規則第72条の規定により、別紙のとおり報告します。

総務財務常任委員会調査報告書

1 調査事件

デマンド交通について

2 調査目的

本町では JR や路線バス、町民バスといった公共交通が運行し、多くの住民に利用されている。中でも、路線バス・町民バスに関しては住民の移動手段確保のため、地域と地域をつなぐ重要な役割を担っている。

特に、高齢者等の交通弱者は自家用車を持たず移動に制約があり、買い物や通院など移動手段として利用している。

本町は、人口は増加基調にあるものの、伸び率は低下している。今後、急速に進む少子高齢化に備え、地域公共交通をよりよいものとするため、公共交通の中でも、利用者の利便性の高いデマンド交通（デマンドは「要求、要請」の意味。電話予約など利用者のニーズに応じて、柔軟な対応を行う公共交通の一形態。利用者主導型交通で、運行ダイヤや路線、料金など自由な組み合わせにより多様な運行形態ができる）の導入に向けて、調査・研究することとした。

3 調査経過

平成28年3月	7日	調査項目の協議（会期中）
	4月28日	政策課からの聞き取り調査
	5月31日	視察調査：大河原町
	6月14日	先進地視察研修について（会期中）
	8月2日	視察調査：茨城県石岡市
	8月3日	視察調査：栃木県芳賀町
	9月9日	委員会調査中間報告書最終確認（会期中）
	9月16日	9月定例会で中間報告
	10月21日	提言内容について協議・検討
	11月11日	提言内容について協議・検討
	12月6日	委員会調査報告書の協議（会期中）

4 調査結果

「利府町の現状」

公共交通として町内を走る路線バスは、町が運営する町民バスと、民間が運営するミヤコーバスがある。

- ・町民バスは、町の交通空白地域を補完するため「西部路線」と「東部路線」の2路線を運行している。

① 町民バス利用状況

路線	年 度	延べ利用者数(人)	延べ運行日数(日)	収入金額(円)	1日平均利用者数(人)
西部全 16便	23年度	61,096	363	5,420,591	168.3
	24年度	65,438	362	5,689,624	180.8
	25年度	67,785	362	5,989,411	187.3
	26年度	67,870	362	5,950,427	187.5
	27年度	70,375	363	6,090,222	193.9
東部全 13便	23年度	11,642	363	957,631	32.1
	24年度	9,468	362	828,720	26.2
	25年度	8,969	362	774,598	24.8
	26年度	11,334	362	876,568	31.3
	27年度	13,387	363	1,014,180	36.9

※運行経費はバス2台で年間3,000万円です。※料金定額制(100円)

- ・ミヤコーバスは、主に利府駅と住宅団地間を運行しており、4路線8系統ある。

② 路線バスへの補助状況

※(単位:円)

路線名 年度	利府線 (塩釜～しらかし台)	利府青山線 (青山花園、青葉台、菅谷台)	菅谷青葉台線 (菅谷台、青葉台)	葉山赤沼線	合 計
23年度	—	737,000	6,684,000		7,421,000
24年度	—	615,000	7,346,000	28,483,000	36,444,000
25年度	—	363,000	6,416,000	23,823,000	30,602,000
26年度	—	2,609,000	3,610,000	24,643,000	30,862,000
27年度	495,000	—	4,862,000	21,339,000	26,696,000

③ ミヤコーバスと町民バスの今後の課題

■ 町民バス「りふっと」

No.		課 題
①	全体	<p>西部路線は岩切駅とも接続していることから、神谷沢、菅谷地区から岩切駅までの通勤通学利用者による朝夕の時間帯の利用が多い。また、平成22年10月に実施した料金改正（全区間100円化）に伴い利用者が増加しているが、東部路線については、ルートの変更等もあり、利用者が年々減少傾向にあったが、平成26年度は一転して増加したものの、乗車率が低いことから、運行体系の見直しを図る必要がある。</p> <p style="text-align: center;">（西部：平成22年度44,910人 平成23年度61,096人 平成24年度65,438人 平成25年度67,785人 平成26年度67,870人）</p> <p style="text-align: center;">（東部：平成22年度9,862人 平成23年度11,642人 平成24年度9,468人 平成25年度8,969人 平成26年度11,334人）</p>
②		<p>西部、東部路線とも1台で1日13～16便を運行しており、運転手の休憩時間や車両点検時間が満足に取れないほどの過密ダイヤとなっていることから、路線の再編とともに増車なども視野に入れた検討の必要がある。</p>
③		<p>西部、東部路線とも片道の所要時間が約1時間と長いため、2時間に1便程度しか確保できていない。</p>
④		<p>西部、東部路線とも平日に比べ、日曜・祝日の利用者は極めて少ない。</p>
⑤		<p>西部、東部路線間を1回分の料金で乗り継ぎができるしくみとなっているが、スムーズに接続できる便がわずかしかかないため、実効性に欠ける。</p>
⑥	西部路線	<p>路線バスが運行している団地内へ町民バスを乗り入れてほしいとの要望がある。（路線バスの減便に伴う不満）</p>

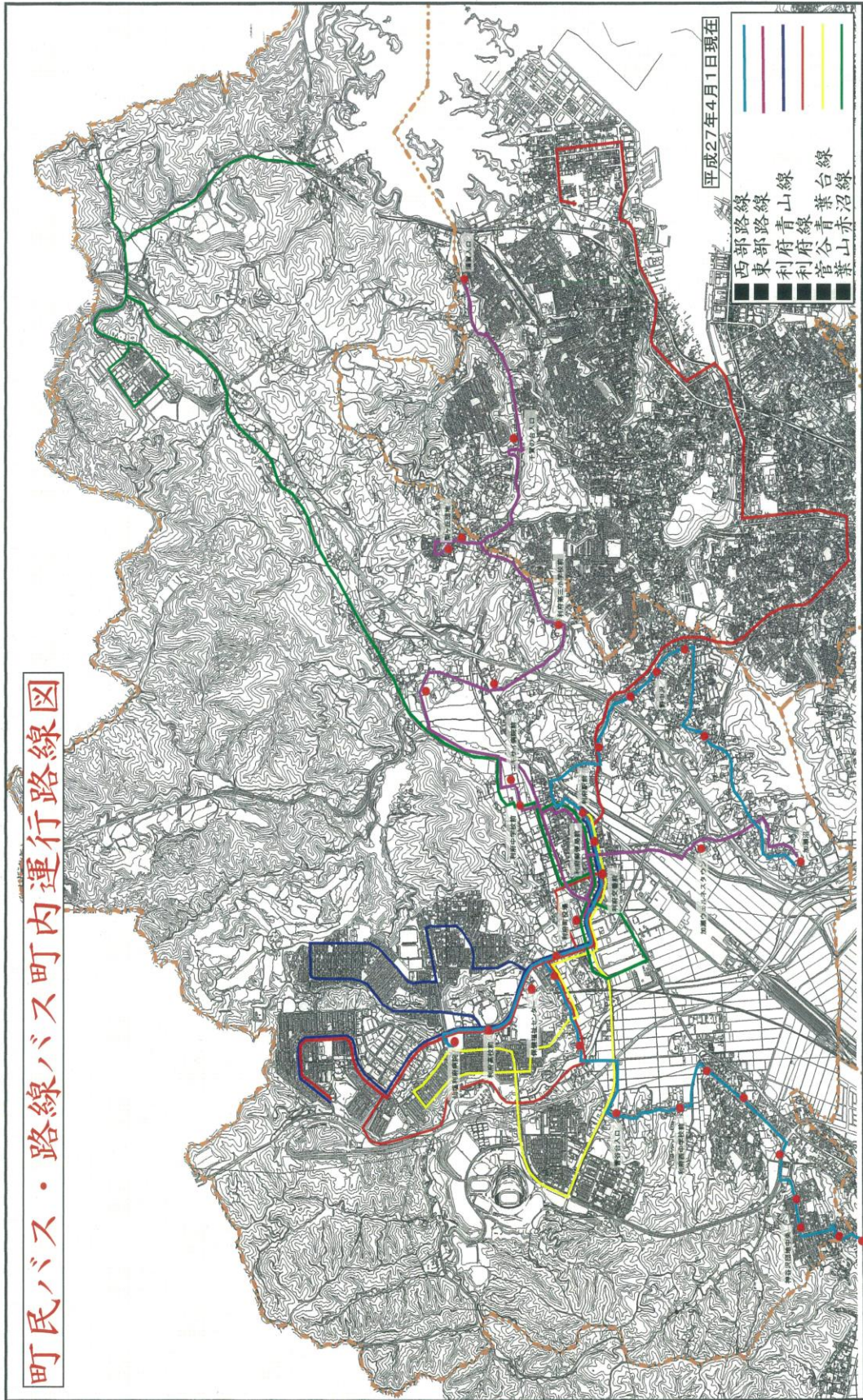
■ ミヤコーバス

No.		課 題
①	全 体	バス利用者が車、徒歩、自転車などバス以外の方法による移動スタイルに変化してきているものの、本町においては、若干ずつであるがバス利用が増えており、更なる統合や再編、運行回数などの見直しを検討し、利用者の要望にあった運行が求められる。
②		利用者が若干ずつであるが増えているものの、赤字解消には至っておらず、町の赤字補填（運行補助金）が必須であるため各路線とも利用者の増加を図る必要がある。
③	J R関連	J Rの時刻改正に伴い増発された便に対して、路線バスの運行形態や運転手及びバス車両の確保などから対応ができていない状況である。
④	利府線・ 利府青山線	しらかし台団地内には、「利府線（3系統）」と「利府青山線（1系統）」の計4系統が乗り入れしているが、運行時間帯や路線が重複しており利府青山線の乗車率が悪く非効率的であることから、利用者数を勘案し路線統合を検討する必要がある。
⑤	菅谷青葉台 線	利用者が若干ずつであるが増えているものの、運行経費が増大しており赤字補填によって維持している状況のため、利用者の増加を図る必要がある。
⑥	葉山赤沼線	利用者が若干ずつであるが増えているものの、運行経費が増大しており赤字補填によって維持している状況のため、利用者の増加を図る必要がある。

■ その他

No.		課 題
①	住民意向 の把握	どのような公共交通を必要としているか等について、問い合わせや要望等、乗降調査の際の聞き取り、地域公共交通会議委員からの意見聴取や町への手紙等で寄せられた意見により把握しているものの、更なる向上を図るため、アンケート、ワークショップ、パブリックコメント等の手段により町民の意向を的確に把握する必要がある。
②	交通機関間 の乗継	各交通手段の適切な乗継ポイントでうまく乗り継ぎできるような仕組みづくりやダイヤ設定について検討が必要である。

町民バス・路線バス町内運行路線図



5 「課題」及び「意見」（提言）

（1）利用者の現在の利便性の状況

「課題」

本町は昭和60年頃からの大規模住宅開発により、30年間で人口が急激に増え、その都度公共交通を見直しながら体制を固めてきた。しかし、現在は人口の増加は緩やかになり、今後は微増から減少傾向となる統計が出ており、これからの少子高齢化社会に対応するべく、町の公共交通体系を大きく見直す時期が来ていると思われる。

利府町総合計画 平成23年度－平成32年度＜中間見直し（後期）版＞によると「町の住みやすさ」が概ね80%と高い数値であった。一方、不満に感じる施策では「安全で快適な道路網の整備と、利便性のある公共交通の充実」の不満度が1番高い結果であった。自由意見でも公共交通に対する意見が数多く寄せられ、充実している状況とはいえ、主な交通手段に関しては、ほとんどの人が車を利用しており、公共交通の利用促進が図られていない状況である。

また、公共交通体系には地域間格差があるのと同時に、地域により課題が異なる。町内の中で特に高い高齢化率となっている東部地区においては、商業地域との距離もあり、買い物、通院等で不便を訴える高齢者が多い。バス路線から外れる公共交通空白地域が存在する。一部の地区においては、岩切駅が近いにも関わらずバス路線がない。団地については団塊の世代が多く、今後高齢化に伴い公共交通の利用者が増える予想される。

現在の公共交通体制では、住民の需要に合った運行本数が確保されていない。隣市町村への接続についても、特に多賀城方面への接続は全くない状況であり広域連携への課題がある。

以上のことを鑑みても本町の公共交通は、利用者の利便性が確保されているとはいえない状況である。

「意見（提言）」

本町の「住みやすさ」の強みをさらに向上していくため、住民の利用動向を的確に把握し、持続可能な地域公共交通の再構築をすべきである。

現在の公共交通の見直しとして、路線の改善、新設・運行時刻の改善を早急に行うべきである。また、公共交通利用促進PR事業の早期展開をはかられたい。地域公共交通会議での広域連携についての協議も行うべきである。

ただ、それだけでは住民の要望に応えきれない部分がある。現在の体制では対応できない地域について、デマンド交通の導入を視野に入れ、検討していくべきである。デマンド交通を導入することにより、地域間格差の解消・公共交通空白地域の解消が図られる。

デマンド交通の導入について、地域公共交通会議での協議、地元タクシー事業者との協議を進められたい。

また、デマンド交通利用調査特別委員会を設置し、導入に向けた住民へのアンケート調査の実施を図られたい。

特に高齢化率が高い東部地区においては、デマンド交通についての要望も多く、試験的な導入を検討してはどうか。

(2) 高齢化社会への対応について

「課題」

全国的にも、高齢化社会に対応する公共交通体制は喫緊の課題である。町の高齢化率は19.9%で、平成38年には26.5%になると予測され、高齢者人口は確実に増える。最近は、認知症が原因と疑われる交通事故が多発しており、今後、運転免許の更新が厳格化されることが予想され、免許証を返納する人が増えることにより、公共交通への需要は高まると予想される。

現在の公共交通体制では、主に通勤・通学者のニーズに合わせている面が強く、運行本数も朝夕に集中しており、日中の便が少なく、高齢者等交通弱者の移動手段が確保されているとは言えない。

本町は居住圏と商業圏が離れており、高齢者は買い物や通院等で必ず交通手段が必要となるが、バスを利用する場合、バス停までの歩行が困難な人も多い。外出が困難になってしまい、ひきこもりがちになる懸念もある。

「意見（提言）」

視察したどの自治体でも、高齢者の移動手段の確保を課題とし取り組んでいた。本町としても高齢化社会に対応できる体制を早急に構築するべきである。車の免許を手放そうと考えている人に対し、安心してもらえる体制を整えることが必要ではないか。

高齢者の外出機会を増やすことにより、健康増進につながり医療費が削減される等、公共交通以外での効果も期待される。

現在の公共交通の見直しとして、路線バス・町民バスとも、バス停のベンチ設置率を向上させる等改善を図られたい。

歩行困難者やバス路線から外れる高齢者については、デマンド交通によるドアツードアの対応が必要ではないか。高齢者への見守り体制を果たす福祉目的で運用している自治体もあり、本町としても導入を検討するべきである。高齢者の移動手段が確保されることにより、高齢者にとって安全で安心な住みよい町づくりをすることが定住にもつながる。

(3) 公共交通の経費負担効率化

「課題」

本町において、現状ではバス利用者が若干ずつであるが増えているものの赤字解消には至っておらず、町の赤字補填（運行補助金）が必須である。

運行経費が増大し、維持している状況である。今後、高齢化に伴いデマンド交通の導入を視野に入れ検討する場合、さらに町の財政負担が増える懸念がある。

「意見（提言）」

これからの高齢化社会に対応した新たな公共交通体系を構築すべきである。またデマンド交通システムを導入し、現公共交通体系・経費等を精査し、コストを削減する等研究すべきである。町内の道路網、高齢者の分布、路線バスのルートや運行時間等を考え、利用者が少ない時間帯・路線の見直しにより経費削減を図るべきである。

町の置かれた厳しい財政状況を考えると、運用コストがかかることから、慎重な検討が必要であるが、国や県等の補助金を活用し、事業を実施すべきと考える。

金銭的な費用対効果だけでなく、住民の生活支援・高齢者福祉事業としての観点から事業に取り組むべきである。

視察地 宮城県大河原町

1 視察年月日 平成28年5月31日

2 視察目的

デマンド交通について

3 視察地の概況（平成28年4月30日現在）

(1) 人口 23,692人

(2) 世帯数 9,441世帯

(3) 面積 24.99km²

(4) 財政規模 7,813,994千円（平成28年度一般会計予算）

(5) 位置と地勢

宮城県南部のほぼ中央に位置し、24.99km²の面積に約23,700人が住むコンパクトな町である。

JR東北本線と国道4号線が縦断しており、南北への他市町へのアクセスは便利であるが、近年、商業施設や病院などが町の西側に集中するようになり、駅前や市街地の生活インフラが減少傾向にある。

4 取り組み状況

(1) 運行状況について

- ・平成24年7月より、デマンド型乗り合いタクシー「さくらっきー号」を商工会に委託し、運行
- ・運行車両 ハイエース2台、普通車2台、日産ENV1台 計5台
- ・運行時間 8時30分～16時30分まで30分1便、計17便
- ・休業日 土、日、祝祭日、年末年始（12月29日～1月3日）

(2) 料金について

- ・大人 300円
- ・小、中学生・障がい者 100円
- ・未就学児 無料

(3) 利用方法について

- ・事前登録が必要 利用登録票を※予約センターに提出し、利用等登録者カードが返送されてから利用できる（1週間程度かかる）
※予約センターの他、役場、公民館などの町の施設でも受付
- ・予約受付 電話予約（1週間前から運行時刻の30分前まで）

(4) 利用者について

- ・27年度の利用者数は、16,966人であり、1日あたり平均70人が利用している
- ・年齢別では、70歳以上が全体の約7割以上を占めており、中でも80歳以上の利用者が約4割と多い（※高齢化率25.5%）
- ・利用者の8割は女性である
- ・利用登録者数 3,384人（平成26年現在）
- ・人口比 14.3%

5 考 察

27年度の運行経費は約2,530万円で、町の補助額がその中で、約2,160万円である。一人あたりの補助額は1,273円となる。

運行経費の中で、車両借上げにかかる経費は約1,670万円で、残りの860万円は、予約、配車にかかる費用である。

これら以外に予約受付・配車システム賃借料が別途119万円かかっている。平均乗車数が1.5人程度であるならば、登録者に大河原町内に限り、タクシー料金半額補助のような取り組みも検討の余地がある。

視察地 茨城県石岡市

1 視察年月日 平成28年8月2日

2 視察目的

デマンド交通について

3 視察地の概況（平成28年7月1日現在）

(1) 人口 77,203人

(2) 世帯数 30,495世帯

(3) 面積 215.53km²

(4) 財政規模 30,900,000千円（平成28年度一般会計当初予算）

(5) 位置と地勢

石岡市は、茨城県のほぼ中央に位置し、市の大半は、関東平野特有の平坦な地形で、西部から市街地に向け、なだらかな丘陵地が広がっている。市内を国道6号線、常磐高速道路ほかJR常磐線が縦断することから交通の要衝地として知られている。

4 取り組み状況

(1) 運行状況について

- ・平成19年に石岡市巡回バスを廃止し、デマンドタクシー「乗合タウンメイト」を運行
- ・平成24年に事業主体を「まち未来いしおか」から社会福祉協議会に移行し、平成27年に運行エリアを市内全域に統合した
- ・運行車両 ハイエース9台
- ・運行時間 8時～17時、1時間に1便、計10便
- ・休業日 土、日、祝日、及び年末年始

(2) 料金について

利用料金は、石岡市の面積が広いため、2つの運行区域に分けそれぞれの区域内であれば、1乗車300円であるが、2つの区域をまたぐ場合500円となる。

(3) 利用方法について

- ・事前登録が必要 利用登録票に記入後、郵送かFAXで申し込み
- ・予約受付 電話予約（利用日の5日前から運行時刻の30分前まで）

(4) 利用者について

- ・27年度の利用者数は、41,838人となっており、1日あたり平均176名が利用している
- ・年齢別では、約7割が65歳以上の高齢者（※高齢化率29.42%）
- ・利用者の8割以上が女性である
- ・利用登録者数 10,139人（平成28年8月1日現在）
- ・人口比 13.1%

5 考 察

26年度の運行経費は約6,560万円で、市の補助額が約5,570万円、一人あたりの補助額は、1,286円である。また、運行経費中の予約システムに2,000万円を要しており、改善の余地がある。

使用車両は10人、15人乗りのハイエースであるが、27年度の1日あたりの利用者数は172人であり、時間帯によっては小型車でも対応できると思われる。

視察地 栃木県芳賀町

1 視察年月日 平成28年8月3日

2 視察目的

デマンド交通について

3 視察地の概況（平成28年7月31日現在）

(1) 人口 15,885人

(2) 世帯数 5,381世帯

(3) 面積 70.16km²

(4) 財政規模 7,707,000千円（平成28年度一般会計当初予算）

(5) 位置と地勢

芳賀町は、栃木県の南東部に位置する町で、東は市貝町、西は宇都宮市、南は真岡市、北は高根沢町に接している。県内で代表的な米どころとしての水田地帯があり、果樹や野菜類など都市近郊型農業が盛んである。

町には2つの工業団地があり、約100社の立地が進み農・工・商ともに発展している。

4 取り組み状況

(1) 運行状況について

- ・平成17年よりデマンド交通・ふれあいタクシー「ひばり」を運行
- ・平成25年に事業主体を商工会から芳賀町に移行し、直接関与している
- ・運行車両 ハイエース2台、セダン型1台、計3台
- ・運行時間 8時～16時、1時間に1便、計8便
- ・休業日 日曜、年末年始（12月29日～1月4日）

(2) 料金について

- ・中学生以上200円（平成28年4月に300円から値下げ）
- ・小学生以下100円
- ・未就学児は保護者1名乗車につき1名無料

(3) 利用方法について

- ・事前登録が必要 利用登録票を予約センターに提出 (当日可)
- ・予約受付 電話予約 (運行時刻の30分前まで)

(4) 利用者について

- ・27年度利用者数は、24,553人(小学生含む)であり、1日あたり102人が利用している
- ・年齢別では、70歳以上が全体の約8割を占めており、中でも80歳以上の利用者が約5割と多い(※高齢化率28.3%)
- ・利用者の8割は女性である
- ・利用登録者数 6,530人(平成27年現在)
- ・人口比 41.1%

5 考 察

運行経費は、年間約2,500万円、運賃収入が600万円あるので、町の経費は1,900万円となり、1人あたりの補助額は780円となる。

データ管理を徹底し、経費も良く抑えており、他自治体で問題だと思われる予約システムも、年間50万円程度。また、単に移動手段としてのデマンド交通ではなく、「高齢者の見守りも兼ねている」との説明が参考になった。