



政務活動報告書

令和4年12月24日

〔会派名： 無会派 〕

代表者氏名	幸松 孝太郎 	記録者氏名	幸松 孝太郎 
視察者氏名	幸松 孝太郎		
視 察 日	令和4年12月22日（水）10時から11時30分まで		
視 察 先	三重県松阪市（名張市議会第1委員会室よりオンライン視察）		
目 的	松阪市「地域公共交通」の取組みについて調査すること		

視察概要

(1) 松阪市について

松阪市は市域の公共交通を「幹線バス」「地域間バス」「コミュニティ交通」の三つに分類して「誰もが気軽に外出でき、生きがいを持って安心して暮らせるまちづくり」を目的に、地域公共交通システムに取り組んでいる。このシステムを推進するための背景及び経緯や現状と今後の地域公共交通システムについて、調査する。

松阪市のすがた

面積：623.58km²(県内2位)
森林 68.6%、耕地 12.3%、宅地 4.9%
東西約50km、南北約37km

人口：159,487人
世帯数：74,734世帯

(R4.8.1現在)

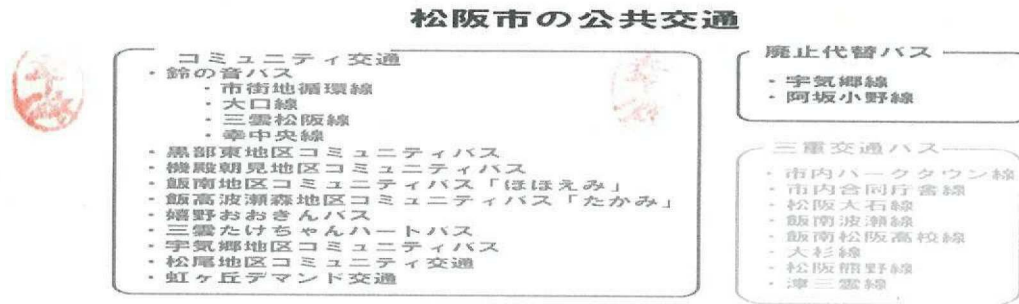
	平成27年	令和4年
人口	167,979人	159,487人
65歳以上	45,767人	48,429人
高齢率	27.2%	30.4%



高齢化と人口減少が進んでいる！

(2) 松阪市 地域公共交通に対する取り組みについて（説明資料から引用）

① 松阪市の公共交通



② コミュニティバス例

① 鈴の音バス

高齢者などの通院・買物等のための移動手段、中心市街地における交流活動、市街地商業等の活性化、地域間における住民のコミュニケーションの促進、自動車の比率を抑え、安全で住みよい交通社会を実現するために鈴の音バスがスタートしている。

※このバスには、バスロケーションシステムが導入されており、携帯電話やスマートフォン、パソコンに路線バスの位置情報を利用者に案内（表示）するもので、令和2年4月1日から、導入し「バスがいまどこにいるか」がすぐ分かるようになった。

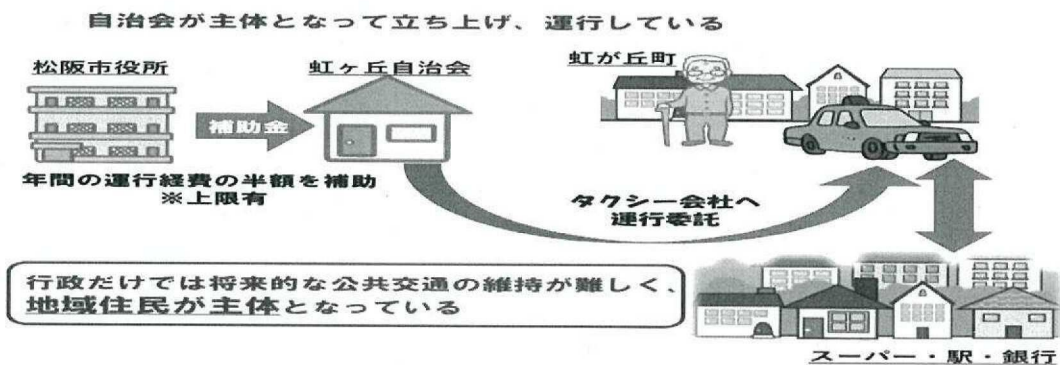
<得られる情報> (1) 乗りたいバスの現在位置 (2) 乗りたいバスが何個前の停留所を通過したか (3) 乗りたいバスの車両タイプ (4) 最寄りの停留所位置

② 嬉野おおきんバス

高齢者など交通手段を持たない方の通院、買い物等の移動手段、曜日別運行、嬉野地域の住民に年間800円を協賛などが特徴。

平成23年から運行開始した嬉野地区を走る「嬉野おおきんバス」は、市との協議や地区内での合意形成に約4年を費やしており、この間の協議回数は60回以上にのぼる。地区内で合意する際にハードルがもっとも高いのは協賛金制度である。なお、行政は、交通空白地域に対しては住民説明会等で地域公共交通の必要性を積極的に周知しており、地区からの立候補を待っているだけではない。また、導入方針、運行計画等については地域との協議を重ねるほか、道路管理者、運輸支局などとの調整、運行事業者の選定など、専門的な知識が必要な部分は行政がサポートを行う。コミュニティバスの運行開始とともに「地域公共交通運行検討会」を解散し、「地域公共交通運行協議会」が発足する。地域公共交通運行協議会では、沿線世帯からの協賛金の納入、ダイヤや路線の見直しのほか、記載する評価基準を満たすために、回数券の購入などの利用促進活動や啓発活動、運行改善の検討を行い、利用者増加を目指している。

③ コミュニティ交通例：虹ヶ丘デマンドタクシー



④協議する場について

「地域公共交通協議会」は、道路運送法及び地域公共交通の活性化及び再生に関する法律に位置づけられ、松阪市における生活交通の確保・維持、利便性の向上等を目的に、地域公共交通の活性化について協議する場としてその役割を担っている。

地域住民に愛着を持って利用してもらう「バス」とするため、地域住民も参画している。地域のニーズに応じた多様な形態の運送サービスの普及を促進するとともに、既存の交通システムと連続性・整合性への配慮から、交通事業者や学識経験者にも参画を求めている。

地域公共交通協議会の役割は、運行態様及び運賃、事業計画等について、これら地域の関係者により合意形成を図る場となっており、合意された事項については、道路運送法上の認可の手続きの弾力化・簡素化の措置が設けられている。

地域公共交通検討協議会

- ・ 運行方針や運行計画の策定
 - ・ 地域住民のニーズ調査
 - ・ 運行ルート、バス停の協議
 - ・ 運賃の設定
 - 等々
- 地域と行政が参加し、全員で合意が取れるまで協議を繰り返す。



地域公共交通協議会

学識者、交通事業者、道路管理者、行政機関、警察、住民代表 等々

地域公共交通検討協議会で合意が取れたものについて審議する

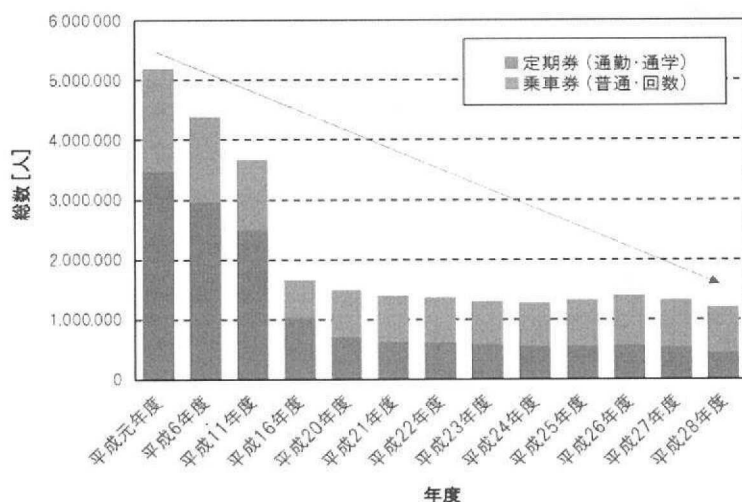


地域公共交通運行協議会

検討協議会はバス運行後には運行協議会へと移行
バスの利用促進と運行の改善方法を協議

⑤松阪市の課題①

三重交通路線バス 利用者数推移（松阪管内）



- ・ 市内パークタウン線
- ・ 市内合同庁舎線
- ・ 松阪大石線
- ・ 飯南波瀬線
- ・ 飯南松阪高校線
- ・ 大杉線
- ・ 松阪熊野線
- ・ 津三雲線

平成元年度 ⇒ 平成28年度
バスの利用者は約4分の1以下に減少

公共交通の年間経費と財源について(令和3年度)

路線名	利用者数	運行経費	運賃収入	協賛金収入	収支率
市街地循環線	48,201人	45,808	7,013	5,856	50.6%
大口線	4,534人				
三雲松阪線	13,646人	39,941	2,422	1,592	10.0%
幸中央線	7,969人				
飯南ほほえみ	6,050人	6,050	107	678	13.0%
黒部東線	4,431人	7,590	381	828	15.9%
機殿朝見線	3,317人	10,045	225	731	9.8%
飯高波瀬森線	1,323人	7,150	110	467	8.1%
嬉野おおきん	6,120人	16,498	552	1,444	52.3%
三雲たけちゃん	4,095人	8,580	628	1,319	73.2%

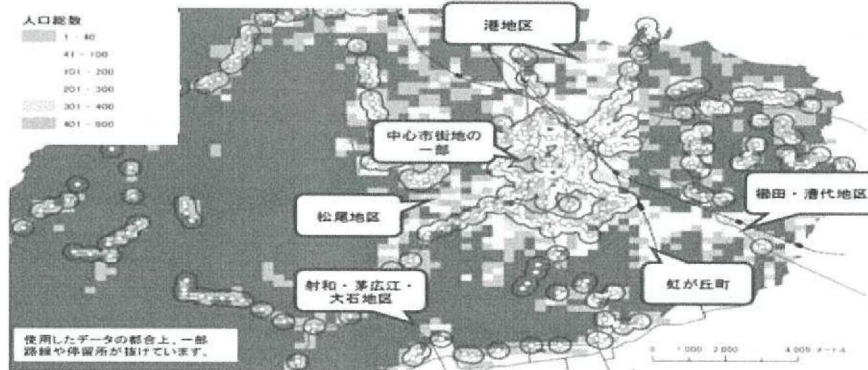
(運行経費、運賃収入、協賛金収入の単位:千円)

収支状況は厳しい状況が続いている。

⑥ 松阪市の課題②

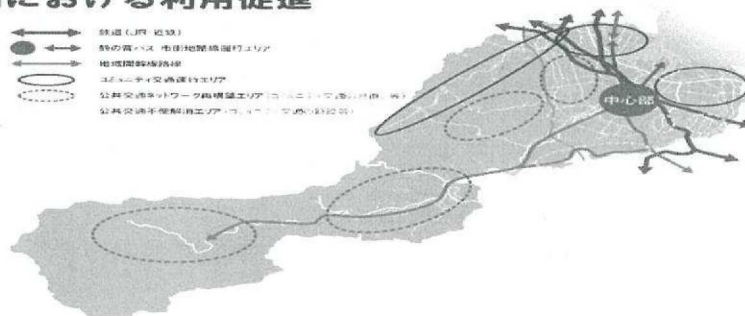
- ・ タクシー以外でのお出かけ手段がない「公共交通不便地域」
- ・ 人口が多い地区
- ・ 地域間幹線路線の活性化を要する地区

→ コミュニティ交通の在り方を検討



⑦ 今後の課題

- ◎ 広大な市域に散在する集落におけるニーズへの対応
- ◎ 過疎化、超高齢社会への対応
- ◎ コロナ禍における利用促進



(3) 所感

近年、地域公共交通を取り巻く環境は大変厳しい状況にあり、全国の社会経済情勢を見ると、人口減少・少子高齢化が進展し、2050年には総人口が1億人以下、高齢化率は約40%になると推計されている。加えて、地方圏では自家用車の利用が増え、公共交通機関のシェアは近年低下している状況で、地方圏における地域公共交通は、利用者が減少することにより、交通事業者の経営状況が圧迫され、赤字路線を廃止せざるを得ない等、維持が困難な状況にある。乗合バス交通は民間事業者の約7割、公営事業者の約9割が赤字で厳しい経営状況に陥っている。また、地方圏の自動車交通の特徴として、自ら自動車を運転する高齢者の割合が多く、高齢者の交通事故が増加の一途をたどり問題となっている。車を運転することができない高齢者は、日常生活において不便な思いをしていることが多く、「買い物難民」の増加等が問題視される等、地方圏の交通不便地域に住む高齢者等に向けて、地域公共交通による移動支援が喫緊の課題となっている。

松阪市は、2005年の市町村合併により市域が拡大した一方、少子高齢化の進行と、若年人口の大都市部への流出による人口減少期に突入している。市民の交通手段に目を向けると、自家用車保有率が高く、移動手段として自家用車への依存度も高いため、鉄道・バス・タクシーなどの公共交通の利用者数は減少傾向にある。このように、市の公共交通を取り巻く環境は非常に厳しく、交通事業者の自助努力のみで維持することは難しくなっている。しかしながら、公共交通は自家用車を利用できない市民の生活を支える移動手段として重要な役割を果たしており、近年は医療・福祉、教育、観光、まちづくりなど、さまざまな分野で必要性が見直されている。市においては、バス路線の廃止、公共交通が整備されていないなど、きっかけはさまざまであるが、地域の実態にあった「コミュニティ交通」を地域と協働で作りに上げてきた。市では地域公共交通協議会を設置し、2008年度に松阪市地域公共交通総合連携計画を、その後松阪市地域公共交通網形成計画（2015～2018）を策定した。計画期間中には、鈴の音バス市街地循環線について、市内の高校に通う生徒のデザインによる車両外装の更新や、遅延を受けたダイヤの改善などを行った。また、市と市民、交通事業者、その他関係者との対話の場を作り、地域の状況に応じてみんなで守り育てる持続可能な地域公共交通システムの実現に努めてきた。

視察では、まず資料を基に松阪市の地域公共交通システムの説明から入った。このシステムは「誰もが気軽に外出でき、生きがいを持って安心して暮らせるまちづくり」を目的に、公共交通全体としてのネットワークの構築に重点を置いている。そして、路線を大きく分けて重要な骨格路線となる「幹線バス」、市が主体となって市内のアクセスを確保する「地域間バス」、そして交通空白地域において地域内の移動を確保する「コミュニティ交通」の三つに分類して、幹線バスについては路線の維持・確保を掲げる一方で、コミュニティ交通では地域の協力や住民参加を前提に、地域の実情に合った公共交通サービスを導入するなど、それぞれ明確な役割分担・機能分担を図っているのが大きな特徴であり、自治体コミュニティバスにバスロケーションシステムを導入している点で着想が素晴らしい。実際、「鈴の音バス」の運行目的にも「高齢者などの通院・買物等に対する移動手段の確保」などととも「中心市街地における交流活動と市街地商業等の活性化」を掲げており、病院・大型店舗等への路線の乗り入れや、バスの車体・車内およびバス停への広告の掲示などによって協賛企業への便宜を図っている。

一方、市の郊外部などでのコミュニティ交通の整備にあたっては、行政がただ無条件に進めるので

はなく、地域が自ら手を挙げて運行検討会を立ち上げることを条件として、熱意ある地域から優先的に取り組む「立候補制」を掲げているのも特徴の一つである。そして、「鈴の音バス」の運行実現にあたって住民や協賛企業などが果たした役割に着想を得る形で、地域社会が相応の役割分担と費用負担を引き受けることによって運行が支えられている点も特筆される。

松阪市は 2005 年 1 月に周辺 4 町との新設合併の上で再発足しているが、旧 4 町の公共交通の整備にあたっては基本的に旧松阪市の方針が引き継がれている。地域によっては 3 年以上の長期間にわたって協議が続けられたところもあるが、現在では合わせて 9 つの地域でコミュニティ交通が運行され、住民協働に基づく新たなコミュニティ交通が広範囲で実現している。中にはコミュニティ交通の沿線外も含めて地域の全世帯が協賛金を負担しているところもあり、普段利用しない住民も含めて、地域を挙げて公共交通を支える仕組みが市民満足度を高めている点も注目に値する。

この松阪市の取り組みでは「自治体が『場』をお膳立てして地域が直接運営もしくは参画・協力するスキーム」を採用していて、まず行政がコミュニティ交通の基本方針を示した上で、地域社会の主体的な取り組みを促す形をとっているのが特徴である。そのため、住民参加と事業の円滑な立ち上げの両立が可能になるとともに、地域主体のコミュニティ交通の拡充や広域展開を図る上でも都合がよい仕組みになっているといえる。ちなみに、こうした行政によるお膳立ての形で地域主体・住民参加の仕組みを取り入れたコミュニティ交通の事例は、三重県内では松阪市のほか名張市にも存在する。

「名張市地域コミュニティ交通推進方針」は、2007 年 8 月にまとめられた方針で「既存公共交通機関と地域コミュニティ交通がそれぞれの役割を分担し、連携する公共交通システムを構築する。」「地域コミュニティ交通の導入は、地域の状況にもっとも適する運行形態を選択し、地域、利用者、市の 3 者で支える地域コミュニティ交通を構築する。」と記されており、松阪市の地域公共交通システムと同じく、行政・地域社会など当事者間の「役割分担」、運行にかかる「費用負担」、そして既存の幹線交通も含めた地域公共交通の「機能分担」、それぞれの面で適度に「調和」のとれたコミュニティ交通をめざしていることが分かる。

実際、名張市内では 2004 年からワゴン車によるコミュニティバスが国津地区で運行されていたが、この方針のもとで 2008 年以降、新たに 4 地区で地域が主体となるコミュニティバスが運行されるようになっていく。ただ、松阪市の地域公共交通システムにも前述した (2) ⑤と⑥のようにいくつかの課題が残っている。

しかしながら、こうした幹線交通の活性化策についてはこれまで国の法制度の整備が立ち遅れていたものの、最近では 2013 年 12 月の交通政策基本法の施行に加えて、2014 年 5 月の地域公共交通活性化再生法が改正されたが、その後、地域交通活性化再生法は 2020 年 6 月にさらに改正され法制度の充実が図られた。「地方公共団体が、交通事業者等と連携して、①公共交通を中心に地域の輸送資源を総動員する交通計画を作成、②最新技術等も活用しつつ、既存の公共交通サービスの改善・充実を徹底するとともに、国が予算面とノウハウ面から支援を行うことで、持続可能な地域公共交通を実現」することをねらいとし、①地方公共団体による「地域公共交通計画」の作成を努力義務とし、従来の公共交通サービスに加え、地域の多様な輸送資源（自家用有償旅客運送、福祉輸送、スクールバス等）も計画に位置づけること、②路線バス等の維持が困難と見込まれる段階で、地方公共団体が、関係者と協議してサービス継続のための実施方針を策定し、公募により新たなサービス提供事業者等を選定する「地域旅客運送サービス継続事業」を創設すること、③鉄道や乗合バス等における貨客混載を行う「貨客運送効率化事業」を創設すること、④等間隔運行、定額制乗り放題運賃、乗継ぎ割引

運賃（通し運賃）等のサービス改善を促進する「地域公共交通利便増進事業」を創設すること、⑤MaaS（Mobility as a Service）に参加する交通事業者等が策定する「新モビリティサービス事業計画」の認定制度を創設することなどが盛り込まれている。

全国の自治体では、地域公共交通の維持確保のため、独自に、また、上記の法律の制定・改正等を踏まえて、条例を制定している自治体がある。こうした条例は、大きく2つに分けることができる。

まず、地域公共交通に関する基本条例・総合条例である。基本的には自治体の独自条例である。自治体の地域公共交通の政策に関して、基本理念、自治体や交通事業者等の責務や役割、基本的施策の方向等を定める基本条例としての性格を有するものと、これらの理念的規定に加えて、具体的な施策を定める総合条例としての性格を有するものがある。

次に、コミュニティバス・デマンドバス等の運行条例である。自治体が、公営企業として自動車運送事業を経営する場合以外に、交通空白地域や不便地域の解消等を図るため、コミュニティバス、生活交通バス、デマンドバス、乗合タクシー等を運行することが多くみられる。この場合、市町村自らが道路運送法78条に基づき有償旅客運送事業として運行する方法と道路運送法第4条により許可を受けた一般乗合旅客自動車運送事業者に委託して運行する方法がある。前者の場合は、バス等は地方自治法244条の公の施設と考えられるため、条例を制定しその運行や使用料等について定めることが必要となる。後者の場合でも、条例を制定している事例が見られるため、本市としてもデマンドバスや乗合タクシー等を運行することを今後検討する必要があるため調査研究してみたい。

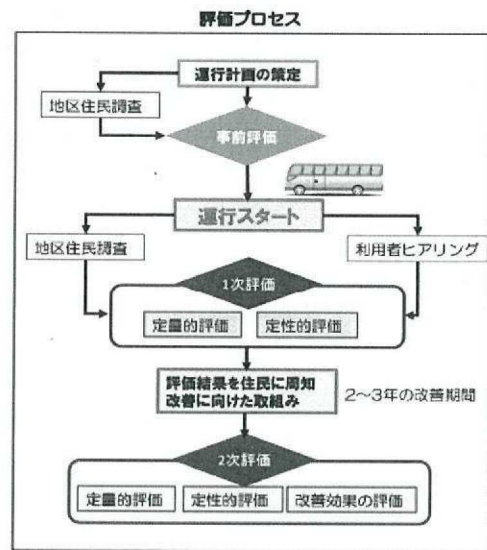
最後に、2017年の市民意識調査の結果では、身近な家族にバス利用者がいない人が8割以上となっており、バスを利用しない理由として、「移動手段は他の方法（自動車、自転車など）」に次いで、「近くにバス停がない」「適当な運行ダイヤがない」という回答が多くなっていた。また、バスの必要性については、「60歳代や70歳以上では8割近くが必要」と考えている一方で、「10～20歳代では半数近くが必要でない」と回答しており、若年層においては、自家用車による送迎の常態化などから、バス利用のイメージが湧かない可能性が考えられる。このように、市の公共交通政策に関する課題が挙がった一方で、公共交通政策が重要であると答えた市民は多いことが明らかになった。また、2015年度分調査時よりも、市民の満足度は低下し、市民が考える公共交通政策の重要度は上昇していることから、市の政策として公共交通に関する施策を行う優先度は高いと言える報告があった。

さらに、松阪市独自の事業「運賃無料デー」については、今年2回実施した結果、11/20は、通常の基準数1041人に対して2807人と2.8倍であり、11/25は基準数2922人が4490人と1.6倍であった。2つ目に「運転免許証自主返納者割引」では、R3年度は2575人と予想外に少ない結果であったが、名張市にも独自事業の企画として参考となる内容であった。

もう一つ特筆すべき内容であるが、最初に地域コミュニティバスを導入する中で、運行する必要性の判断や地域ごとの改善に向けた取組みに対して、統一的な基準が必要なのではないかという地域からの意見があり、平成21年に評価方法の開発に取り組んだそうである。評価を実施する目的は3つあり、(1)地域で立案した計画に対する評価、(2)運行後の定期的な評価・見直し、(3)地域公共交通を地域で守るための評価である。そして、改善活動に向けて、それに応じた仕組みとなっているP8図の

評価プロセスも参考にしたいと思った。

評価の種類	
評価の種類	評価の内容
事前評価	潜在的な需要の大きさ、需要に見合う運行形態、地域の取り組み体制、事業収支等から運行計画を評価する。
1次評価	運行開始後一定期間を終えた後、利用者数や事業収支の実績に加えて利用実態や地域住民の意向からみた定性的な必要性の観点から評価し、改善の必要性とその方向性を検討する。
2次評価	1次評価の結果をふまえた改善の取組状況と、それに伴う利用実績等の改善動向を評価し、以後の方針を検討する。



来年4月からスタートする新しい名張市総合計画において、当市の地域公共交通の課題は、人口減少等により公共交通利用者が減少傾向にあることで、これを改善するためには公共交通の安定的なサービス確保のための持続可能な公共交通ネットワークを構築する必要がある、コミュニティ交通の運行においては、中心市街地の巡回及び乗継拠点までのアクセスを担っているが、近年ラストワンマイル問題に起因する高齢者の移動手段の確保が必要である。この施策の目指す取組みは、(1)市民、交通事業者、行政のほか、多様な主体が一体となって、交通まちづくりに取り組む。(2)ナッキー号と地域コミュニティバスの利便性の向上と安定した運営に取り組む。(3)地域特性に応じ、多様な移動手段との交通連携に取り組む、である。今回視察して学んだことを、市政の発展に寄与できるように市議会の一般質問等に反映していきたい。

以上