

平成20年度 第1回
たつの市地域公共交通会議資料

平成20年7月

目 次

1. たつの市地域公共交通会議の概要について・・・1頁
2. たつの市の公共交通の現状について・・・・・・3頁
3. コミュニティバスの現状等について・・・・・・4頁
4. たつの市の公共交通の再編方針
 - (1) 運行再編に係る2柱の施策・・・・・・・・・・6頁
 - (2) 運行路線の検証・・・・・・・・・・7頁
 - (3) 運行路線の再構築・・・・・・・・・・8頁
 - (4) 運賃の改定・・・・・・・・・・9頁
 - (5) 再編スケジュール・・・・・・・・・・9頁
 - (6) 再編に向けた各者の役割・・・・・・・・・・10頁

1 たつの市地域公共交通会議の概要について

(1) 道路運送法改正による新たな協議組織の仕組み

少子高齢化の進展や過疎化の進行により、生活交通の確保や高齢者や障害者等の移動制約者の個別輸送についての需要が増加するに伴い、コミュニティバスや乗合タクシー等、地域の実情に応じた輸送サービスの提供が進んでいます。

この状況を踏まえ、多様な輸送ニーズに対応しつつ、旅客の利便及び輸送の安全の向上を図るため、平成18年10月に改正道路運送法が施行され、乗合旅客の輸送に係る規制の適正化、自家用自動車による有料旅客運送制度の創設等の見直しが行われました。

また、新たな輸送サービスが地域のニーズに的確に対応し提供されるよう、自治体、乗合バス事業者、住民、関係者等が地域交通を検討する「地域公共交通会議」の仕組みが導入されました。

(2) 「地域公共交通会議」とは

地域公共交通会議

- 1 【主宰者】
市区町村（複数市区町村共同、都道府県も可）
- 2 【構成員】
市区町村、住民代表、利用者代表、都道府県、地方運輸局、旅客自動車運送事業者、旅客自動車運送事業者の団体、旅客自動車運送事業者の事業用自動車の運転者の団体、（以下、地域の実情に応じて）道路管理者、都道府県警察、学識経験者等
- 3 【目的】
 - ・ 地域の実情に応じた輸送サービスの形態、サービス水準、運賃等の協議
 - ・ 輸送の安全、旅客の利便の確保等を説明（地方運輸局にて審査）
- 4 【法的根拠】
道路運送法施行規則第9条の2、同第9条の3

(3) 地域公共交通会議における検討事項

- ① 地域の実情に応じた適切な乗合旅客運送の形態及び運賃・料金に関すること。

- ア 運行の形態
- イ 運賃及び料金
- ウ 事業計画（路線、営業区域、使用車両等）
- エ 運行計画
- オ 路線又は営業区域の休廃止等
- カ 運行主体の選定
- キ その他必要と認められる措置

②地域公共交通会議の運営方法及びその他同会議が必要と認める事項

(4) 地域公共交通会議の合意

①地域公共交通会議における合意の方法

地域公共交通会議において協議が調った場合に、同会議における合意があったものとみなす。

②地域公共交通会議の合意を解除または変更する場合

合意の解除または変更については、その事実及び理由を示して協議を行うものとする。

(5) 委員の主な役割

市町村	<ul style="list-style-type: none"> ・地域住民の移動手段確保に対する責任者 ・地域の公共交通に関する課題への対応と地域のニーズの把握
都道府県	<ul style="list-style-type: none"> ・広域的な視点からの指導・助言 ・複数市町村の取組みに対する調整
地域住民・利用者	<ul style="list-style-type: none"> ・利用者の視点に立った地域における乗合輸送サービスの設定・運行計画策定への参画 ・地域の公共交通を支えるという視点から、自ら交通行動を行う主体として参画
交通事業者	<ul style="list-style-type: none"> ・交通サービスの提供者として、ノウハウを活かした企画参画
運転者が組織する団体	<ul style="list-style-type: none"> ・労働条件及び労働環境からの意見・提言
事業者団体	<ul style="list-style-type: none"> ・地域交通ネットワーク構築のための事業者間調整
警察・道路管理者	<ul style="list-style-type: none"> ・交通保安、道路管理の観点から、運行計画の円滑な実施に向けた指導・助言
運輸局・運輸支局	<ul style="list-style-type: none"> ・先進事例等、各地での取り組みの情報提供 ・地域の公共交通のあり方に関する指導

2 たつの市の公共交通の現状について

(1) 公共交通の概要

本市は兵庫県南西部に位置し、総面積は210.93km²、東西約15.7km、南北29.2kmの南北に細長い地形となっています。

北は宍粟市、東は姫路市・太子町、西は相生市・佐用町・上郡町に接し、南は瀬戸内海に面しています。

市内には、東西方向に山陽自動車道・国道2号・国道250号、南北方向には播磨自動車道・国道179号が貫いています。

公共交通は、東西方向にJR山陽本線及びJR山陽新幹線、南北方向に姫新線が運行されており、また路線バスが南北方向に運行されています。

また、旧市町域及び市内南北を連結するコミュニティバスを運行しています。

(2) たつの市コミュニティバス運行事業検討委員会の活動

コミュニティバスの円滑な運行を調査研究するため、平成17年12月にたつの市コミュニティバス運行事業検討委員会が設置されました。

そのなかで、新宮地区コミバス、御津地区コミバス及び南北連結コミバスの運行開始、揖保川地区Bルート及びCルートの運行日及び運行便数等の削減やダイヤ改正など協議をしていただいた経緯があり、貴重な提言をいただいた後、解散されました。

(3) 路線バス

たつの市内においては、神姫バス株式会社が路線バスを運行しています。

●市内運行路線

	起 点	経由地	終 点	平日の運行回数	
				往路	復路
1	姫路駅前	鶯、青山南	龍野	19	19
2	加生山崎高校・山崎	新宮駅・東鶯崎・龍野・山電網干	ダイセル前・網干高校	12	13
		(内、新宮駅経由便)		10	9
		(内、東鶯崎経由便)		3	3
3	龍野		竜野駅	3	3
4	山崎		龍野・龍野橋・龍野橋	4	1
		(内、新宮駅経由便)	東詰	1	1
5	相生港		龍野	4	4
6	網干港	御津病院・日本触媒	大浦	7	5
7	姫路駅前	〈播磨道〉	Spring-8	3	3

8	山電網干	御津病院・新町	大浦	3	0
		(内、御津病院経由便)		1	0
9	新宮駅	ふれあいしんぐう・県立大附属高校前	Spring-8	6	6
		(内、ふれあいしんぐう経由便)		5	5

●市内休止路線

	起 点		終 点
1	揖西町南山字刈屋谷	～	揖西町土師134地先
2	揖西町土師134地先	～	揖西町小犬丸105地先
3	揖西町小犬丸2449-1地先	～	相生市矢野町真広67-17
4	揖保川町正條325-14地先	～	揖保川町正條65地先

(4) 市が運行している公共交通

●コミュニティバス運行事業

合計7台で全19ルート (○:周回型、往:往復型を示す)

a. 龍野地区 (8ルート)

i Aルート○ ii Bルート○ iii Cルート○ iv 庁舎ルート○ v 揖西ルート○ 往※運行時刻による vi 揖保ルート○ vii 誉田ルート○ viii 神岡ルート○

b. 新宮地区 (4ルート)

i Aルート往 ii Bルート往 iii Cルート往 iv Dルート往

c. 揖保川地区 (4ルート)

i Aルート往 ii Bルート往 iii Cルート往 iv Dルート往

d. 御津地区 (2ルート)

i Aルート○ ii Bルート○

e. 南北連結 (1ルート)

i 南北連結ルート往

3 コミュニティバスの現状等について

(1) 市民・コミュニティバス運転手からの提言・要望

顧客となる利用者の声をいかに取り入れていくかが、コミュニティバスの利

用者増を図る一例となることは確かです。

しかしながら、全ての希望を叶えようとする、乗車時間や乗車距離の延長に繋がりがねず、返って利用率を低下させる可能性もあります。

よって、最大公約数の要望をもって、現行のシステムへの『てこ入れ』が必要と考えます。

また、日頃から利用者の声を間近で見聞きするコミバス運転手の声は、大いにコミュニティバス再編の際の力となります。

- まちづくりの集いや電話連絡・投書等における市民の声、コミバス運転手の声

(2) 市が抱える現状課題

(ア) コミュニティバス・アセスメントシートの結果

平成20年3月に兵庫県が提示したコミュニティバス・アセスメント指針に基づき、市内すべてのコミュニティバスルートの運行実績等を評価したところ、資料3の結果が得られました。

(イ) アセスメントシート結果等から見る現状

- ①利用率の低迷
- ②収支率の低迷
- ③補填額（助成額）の増大
- ④交通空白地の解消と収支のバランス
- ⑤交通弱者救済方法と収支のバランス

その他、

- ⑥償却車両の利用方法・転換方法の検討
- ⑦一部ルートにおける他交通機関との結節不備
- ⑧一部ルートにおける迂回率の高値

※ コミュニティバスは、神姫バス株式会社と運行契約を締結し、運行経費総額から運行収入を差し引いた額を、市が同社へ補助金として支出しています。

平成19年度実績歳出額：市内総運行費73,278,000円－運賃収入6,626,000円＝
66,652,000円（神姫バス(株)補助金額）

(3) 各公共交通機関の位置づけと役割分担

前段より、コミュニティバスの運行再編成は急務と考えられます。

そこで、コミュニティバスを再編するに当たり、密接な関係にある他の公共交通機関（鉄道、路線バス、タクシー、コミュニティバス、デマンドバス、スクールバス）との機能の重複や競合を極力忌避し、非効率な路線に対する改善を検討する必要があるため、各々の位置づけと役割を次のように定めま

す。

【鉄道】

環境負荷が小さく、多人数を広範囲に輸送が可能であるため、第一に優先する交通機関。

【路線バス】

鉄道の補完的・代替的役割を担い、サービス提供範囲が鉄道よりも面的に広くカバーでき、自動車よりも輸送密度が高いため、第二に優先すべき交通機関。

【タクシー】

サービス提供範囲に自由度があり、ドアトゥドアで乗降車が可能。基本的に予約の必要はなく、行きたい場所に迂回することなく直行できるため、福祉有償輸送サービスの提供事業者として優先していく交通機関。

【コミュニティバス】

交通空白地域を網羅するため定時定路線としているので長時間乗車となるが、低廉料金に設定している。市の東西・南北を網羅・連携し、鉄道・路線バスに結節する路線として効果的な交通機関。

【デマンドバス（タクシー）】

サービス提供範囲は市内に限られるが、事前予約をすれば近くの停留所から望みの停留所まで乗降車が可能。
コミュニティバスの利用率が低い地域において代替輸送措置として効果的な交通機関。

【スクールバス】

遠距離通園通学の園児・児童・生徒に対する安全安心な通学手段の確保として効果的な交通機関。

4 たつの市の公共交通の再編方針

(1) 運行再編に係る2柱の施策

少子高齢化、環境問題への対応、市内各地域の一体性醸成といった目的を達成するためのひとつの手段として、地域公共交通の充実は有効とされます。

しかしながら、鉄道や路線バスの利用促進の啓蒙を図ってはいますが、年々、その利用者数も減少傾向にあります。

このようななか、高齢者、障害者、生活困窮者、運転免許不所持者など交通弱者の需要に対し、移動手段を確保する必要があります。

しかし、行財政の効率化の観点や過去の公共交通事業の反省を踏まえると、単に市全域を収支率の低いコミュニティバスで網羅することは許されない状況にあり、また利用者が限定化・固定化された運行事業は、他の市民からすれば

公共サービスの不公平感を生むことに繋がりがねないとも言えます。

こうした状況の中で、市が提供する公共輸送サービスの課題を把握し、地域の実情に即した公共交通施策を長期的・多角的視点に立ち、体系化する必要があります。

そこで、市の公共交通再編に関し、2柱の施策を提案します。

1つは、現状の『運行路線の検証』、1つは運行再編に向けた『路線の再構築』です。



(2) 運行路線の検証

① 運行目的の再設定

現行のコミュニティバスのルートは、合併前の旧市町において地域内を網羅すべく路線を定めたものであり、運行開始後、運行実績に見合った大幅な路線の改編は行われておらず、運行目的も曖昧なまま現在に至っています。

そこで、再度、それぞれのルートごとに運行目的を再設定し、現況との相違箇所を修正する必要があります。

〈主な運行目的〉

- ア 交通空白地帯の解消
- イ 交通弱者の社会参加支援
- ウ 市内のJR駅舎・公共施設・医療機関などへの交通手段確保
- エ 地域間交流の促進
- オ スクールバスの利用
- カ 路線バス撤退時等における代替輸送
- キ 中心市街地の活性化
- ク 観光地めぐり

② 輸送対象者

上記運行目的により、輸送する対象者がおおよそ推測されます。

- ア 高齢者や障害者
- イ 通勤・通学者
- ウ 免許証を持たない市民
- エ 観光客

③ 輸送車両の選択

最大乗車人数と、乗車数のピーク時との比較により、適正な車両を選択する必要があります。今後、現在運行中の車両の償却期間とあわせ多角的に検証する必要があります。

④ 運行基準の設定

平成20年3月に兵庫県が作成したコミュニティバス・アセスメントシート
の基準値を参考に、

- i 利用率
- ii 収支率
- iii 1便当たり平均利用者数
- iv 利用者1人当たりの運行経費と同コースをタクシー運行した場合との料金比較

にそれぞれ基準値を設け、一定期間の検証運行の結果をもって再編成の資料とします。

⑤ 運行検証期間

平成20年10月1日から平成21年9月30日までの1年間

(3) 運行路線の再構築

現状の路線を検証するとともに、現状の路線を如何に有用に、かつ効果的に運行するため、再編成していくかを考察するに当たっては、次の事項を基本方針とします。

- ・ 一定期間の検証運行の結果、優良路線については、コミュニティバスの定時定路線運行を維持するものとしますが、それ以外の基準に満たないルートについては路線の廃止やコミュニティバス運行からデマンド運行への転換を見据えるものとし、運行車両の処分による経費削減や余剰車両を優良路線の増便分に転用することで有効活用を図ります。
- ・ 市内主要幹線における移動手段の確保についてはコミュニティバスで行い、

鉄道・民営バス路線に容易に結節することを第一に考えます。

- ・ コミュニティバスを登下校時のみスクールバスとして利用することも視野に入れて検討します。

(4) 運賃の改定

上記(2)及び(3)により路線の再編が実施された後、存続路線となったルートを維持していくためには、収支のバランスを図る必要があり、同じルートにおけるタクシー料金と比較すると、低廉価額に抑制していた運賃額については、引き上げは否めません。

また、運賃の支払い方法についても利用しやすい方法を考察する必要があります。例えば、回数券の発行や年間使用料先払いによる運行毎運賃支払いからの解放(参与会員の募集)といった定期的・恒常的な利用を図る必要があります。

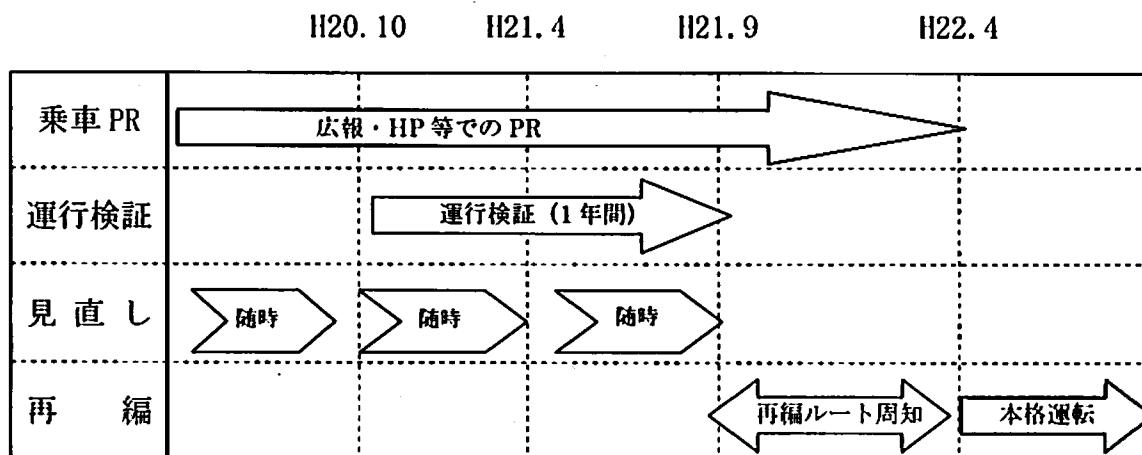
運賃の改定に当たっては、1乗車当たり100円という認識が定着しているため、運賃の引き上げの時期については、路線の見直しに伴う利便性の向上及び減額措置の拡充とともに実施する必要があります。

(5) 再編スケジュール

平成20年度及び21年度は、市民へのコミュニティバス乗車PRを積極的に行う一方で、(2)で示した基準値以下のルート等については見直し対象である旨市民へ周知する期間とします。その間、随時、路線の見直しを図ることで利用率の向上に努めるものとします。

また、検証期間終了後、基準に満たない路線については廃止とすることから、廃止までの間、周知期間を設けるものとします。

これらの段階を経て、平成22年4月から再編ルートの本格稼働を実施するものとします。



(6) 再編に向けた各者の役割

地域公共交通会議	市全体の交通体系の考察
地域公共交通会議【リーディンググループ】	地域における詳細な運行路線・時刻表の考察
市	利用率向上へのPR
利用者	利用率の向上