

令和4年12月9日

木更津市議会議長 重 城 正 義 様

交通政策特別委員会

委員長 渡 辺 厚 子

視 察 結 果 報 告 書

本委員会は、所管事項調査のため行政視察を実施したので、その概要を報告します。

記

1. 期 日

令和4年10月21日（金）

2. 視 察 地

(1) 山梨県上野原市

3. 調査事項

(1) 中心市街地循環バスの運行について（上野原市）

4. 参 加 者

(1) 委 員

渡辺 厚子 鶴岡 大治 石井 徳亮 白坂 英義

(2) 執行部

企画部地域政策課 課長 松下 優治

(3) 随 行

主任主事 荒添 健

5. 概 要

別添のとおり

視 察 結 果 の 概 要

1. 山梨県上野原市

- ① 市 制 施 行 平成17年2月13日
- ② 人 口 22,116人 (令和4年10月1日現在)
- ③ 面 積 170.57km²
- ④ 一般会計当初予算規模 108億1,977万円
- ⑤ 財 政 力 指 数 0.50 (令和2年度決算)

〔市勢概要〕

平成の大合併により、上野原町・秋山村では平成15年4月に合併協議会を設置し、新設(対等)合併に向け協議が進められ、平成17年2月13日に上野原町と秋山村が合併し「上野原市」が誕生した。

山梨県の最東部で、首都圏中心部から約60から70キロメートル圏に位置し、東は神奈川県相模原市、南は道志村、西は大月市と都留市、北は小菅村と東京都西多摩郡と隣接している。

また、中央自動車道上野原IC及び談合坂スマートインターチェンジ、JR中央本線上野原駅及び四方津駅・国道20号、主要地方道四日市場上野原線・上野原あきる野線・上野原丹波山線・大月上野原線があり、首都東京を中心とする関東圏から山梨県への東玄関として重要な交流拠点となっている。

市内を流れる桂川、秋山川、鶴川、仲間川及びそれらの支流によって形成された河岸段丘が住民生活の基盤をなしており、山岳・段丘・河川がつくりだす自然環境は、日照時間が長い等様々な自然の特性に恵まれている。なお、桂川・秋山川はともに相模川水系であり、神奈川県における主要な水道供給源となっている。

〔調査事項〕

中心市街地循環バスの運行について

(事業概要)

上野原市では、JR上野原駅を起点として放射状に張り巡らされた路線バスやデマンドタクシーにより、各地域間への移動が行われているが、既存のバス路線等では、中心市街地間の移動が行いにくい状況であった。中心市街地には、病院や商業施設などの主要施設が集中していることもあり、市民アンケートでは、中心市街地を循環するバスの導入を求める声が多く挙げられていた。

そこで、令和元年10月1日より、2年間にわたり、1日あたり左回り5便、右回り5便の合計10便体制で中心市街地循環バスの実証運行を行った。実証運行の開始にあたり、市では年間で7,800人程度の利用者数を想定していたが、1年目には10,371人、2年目には11,177人と想定よりも多くの方に利用され、年ごとに利用者数が伸びている状況であった。

これら実証運行の結果を踏まえて、市では本格運行を行うべきと判断して、令和3年10月1日より、本格運行に移行している。

〔主な質疑〕

Q1) 本格運行の開始にあたり、実証運行内容から変更した点はあるか。

A1) 本格運行への移行時ではないが、JRのダイヤ改正に伴い、電車との接続がしやすいように、運行時間を若干変更してきた。

Q2) 乗り継ぎ割引の導入など、循環バスと他の路線バスの乗り継ぎに関して行ったことはあるか。

A2) 導入していない。独自の取組としては、運転免許証の自主返納を行った高齢者の方に対して、バスやタクシーの利用券を交付した。

Q3) 循環バスの導入により、バス路線の再編は行ったのか。

A3) 路線の統廃合等を行っていないが、実証運行開始時に、既存の路線バスのうち、循環バスと運行区間、運行時間が重複している便については、バス会社と協議の上、減便を行った。

Q4) 市の財政負担の状況は。

A4) 循環バスについては、年間450万円ほどの赤字補填を行っている。

Q5) 地域公共交通網形成計画において、公共交通網の再々編を進めていくと掲載しているが、状況は。

A5) 上野原市地域公共交通網形成計画では、再編として循環バスの導入、再々編として循環バスとデマンドタクシーや路線バスのすべての接続を視野に入れ、再編実施計画の策定を想定していた。しかし、事業者との協議によって、現状の方法が現実的であることから、再編実施計画の策定には至っていない。

Q6) デマンドタクシーの収支状況は。

A6) 令和3年度決算で、市の負担額は2,400万円弱である。

Q7) デマンドタクシーの運行経路は。

A7) 市内5方面に向けて、片道最大500円で運行している。ただし、交通空白地域の解消を目的としたものであり、中心市街地までは運行するが、タクシー会社の利益問題にもなるため、他の移動手段がある上野原駅までは運行していない。

Q8) 循環バスと既存バスで乗り継ぎができるバス停はあるのか。

A8) いくつかバス停が近い箇所もあるが、乗り継ぎをしている方はほとんどいない。

〔考 察〕

上野原市の中心市街地循環バスについては、実証運行に２年という期間を設けていたことが特徴的であると感じた。期間中のデータとして、利用者数の増加に伴い、一人当たりの赤字額が減少傾向であったことから、本格運行へ移行したということで、理由が明確であった。本市では、３カ月の実証運行期間で、どの程度の判断材料を得られるのかが重要な点になると感じられた。

また、放射状に伸びる既存バス路線との乗り継ぎ需要があると考えていたが、一部運行経路が重複していることもあり、乗り継ぎをしている方がほとんどおらず、その分、デマンドタクシーと路線バスとの乗り継ぎが行われているとのことである。１周あたり２５分と循環バスが運行する範囲がそれほど広くないのが要因と思われ、本市では、既存バス路線との乗り継ぎが望まれる部分があると、改めて考えさせられた。

そのほかに、交通空白地域を解消し、民間事業者を補完する形でデマンドタクシーを実施しており、市民の足の確保に向けた一つの手法だと感じられた。

本市では既存バス路線の再編を視野に市街地循環バスの実証運行を行っているものであり、上野原市のような多額の事業費が掛かっている循環バス、デマンドタクシーをそのまま参考にすることは難しいと感じたが、地域特性に応じた移動手段のメニューを複数持ちながら、事業者・利用者・行政にとって持続可能な公共交通を構築するために、今後も様々な取組を学んでいく必要があると考える。

以上、視察結果について概略報告する。