

第7回市政運営会議（10月3日開催）

- ・提案部局：企画振興部交通政策課
- ・件名：行政バス見直しの途中経過について

1. 案件概要

市内のバス路線は、決まった時刻に決まったルートを走る定時定路線型の運行形式を取ってきたが、少子化の進展や車への依存等により利用者数は減少傾向にあり、効率的でない運行が続いている。その改善策として、令和5年度中から新しい運行形態による実証運行開始を計画しているが、このたび実証運行を行うモデル地域の選定を行ったため報告する。

2. 重要（変更）内容

<取り組み経過>

市民、公募委員、交通事業者、各関係団体や各関係機関で構成する「伊賀市地域公共交通活性化再生協議会」を開催し協議を行うとともに、同協議会の地域部会を開催して、各地域の実情把握や意見交換等を行った。

また、地域公共交通の実情把握のため、市内交通事業者へヒアリングを行った。

<実証運行を行うモデル地域の選定>

モデル地域の選定にあたっては各地域部会で聴き取った内容や、地域の概況・特徴を考慮した。

その際には、各地域の行政バスの1便あたりの利用者数や総利用者数に着目して、デマンド運行等、個別輸送に近い形態の外出サービスの可能性を考えるとともに、地域の人口、人口密度、高齢化率、一人暮らしの高齢者、高齢者夫婦世帯の割合、バス停までの坂道の有無の指標となる傾斜地の率を参考にした。

検討の結果、高齢化が進んでいること、傾斜地が多いこと等の状況から新しい交通形態を導入した際、利用が見込まれること、またすでに進行中の地域主体の活動があり、地域全体として公共交通に対する意識が比較的高く、意見交換や取り組みが進められる地域のベースがあることに注目し、島ヶ原地区をモデル地区として実証運行を行うこととした。

3. 今後のスケジュール

今後は福祉担当部局等、関係部局と連携を図りながら、実証運行に向けて地域と協議を進めるとともに、地域内の交通手段について調査・整理を行い、運行ルートや運行方式等、詳細を地域のニーズにあった利用しやすいものに設定し、令和5年度中の実証運行開始を目指す。

また、他の地域についても、先行する島ヶ原地区の実証運行の状況を参考にしながら、引き続き地域と意見交換等を進め、持続可能な地域公共交通の実現に努めていく。

市政運営会議資料

行政バス見直しの途中経過について

2022（令和4）年10月3日

企画振興部交通政策課

行政バス見直しの途中経過について

【1. 見直しの背景】

これまで市内の行政バスについては、決まった時刻に決まったルートを走る定時定路線型の運行を行ってきたが、少子化の進展や車への依存等により利用者の減少が進み、効率的な運行ができていない状況にある。2021(令和3)年度に策定した伊賀市地域公共交通計画においても、取り組むべき施策として「地域の実情に応じた交通手段の検討」を掲げ、「デマンド運行などの導入について調査・検討を行う」としており、令和5年度中の実証運行開始に向け、運行地域や運行方式等について今年度検討を進めている。

【2. 見直しの手順】

- (1) 市民、公募委員、交通事業者、国、県等関係機関で構成する「伊賀市地域公共交通活性化再生協議会」を開催し、見直しの協議を行う。
 - (2) より地域に根ざした意見を反映させるため、支所ごとに設けた「伊賀市地域公共交通活性化再生協議会 地域部会」を開催する。
 - (3) 交通事業者ヒアリングを実施する。
 - (4) モデル地域に選定した地域と詳細についての協議を行う。
 - (5) 第3回伊賀市地域公共交通活性化再生協議会(2023(令和5)年2月)において、最終確認を行う。
 - (6) 2023(令和5)年3月を目途に三重運輸支局へ運行に係る申請を行うとともに、市民へ周知を行う。
 - (7) 2023(令和5)年度中にモデル地域で実証運行を開始する。
-
- (8) 2023(令和5)年度のモデル地域に選定されなかった地域についても、今後の交通ネットワークの構築に向け協議を続ける。
 - (9) モデル地域での実証運行について検証を実施し、他地域への展開に向けた検討を行う。

【3. 見直しに係る取り組み経過】

《2022(令和4)年度 取り組み内容》

期 日	内 容
5月17日 ～6月24日	2022(令和4)年度第1回伊賀市地域公共交通活性化再生協議会 地域部会（各支所ごと） ・新たな運行形態の導入について（概要、スケジュール、 アンケート聴き取り、意見交換）
6月 3日	2022(令和4)年度第1回伊賀市地域公共交通活性化再生協議会 ・新たな運行形態の導入検討について（概要、スケジュール）
7月14日 ～9月27日	事業者ヒアリング（行政バス運行事業者等）

【4. モデル地域の選定について】

モデル地域の選定にあたっては、本年5月～6月にかけて各地域部会で実施した聴き取り内容や、地域の概況・特徴を考慮した。

《A. 行政バスの現状：令和元年度～3年度実績》

地 区		上 野	伊 賀	島ヶ原	阿 山	大山田	青 山
路 線 名		コミュニティバス「にんまる」	いがまち行政サービス巡回車	島ヶ原行政サービス巡回車	阿山行政サービス巡回車	大山田行政サービス巡回車	青山行政バス
平均乗車人数(人)	R元	3.4	1.7	2.1	0.8	1.2	1.5
	2	2.6	1.5	1.3	0.7	1.1	1.6
	3	2.8	1.5	2.4	0.7	1.2	1.6
収支率(%)	R元	9.3	15.8	15.7	4.6	11.1	7.7
	2	7.7	9.0	14.2	3.2	7.3	6.4
	3	8.0	11.8	13.5	4.4	8.2	6.2
実市負担額(万円)	R元	3,926	630	308	991	340	4,259
	2	3,892	1,008	343	1,222	511	3,740
	3	4,048	732	401	907	474	3,983
年間輸送人員(人)	R元	23,314	6,817	4,095	2,670	3,323	16,534
	2	17,998	6,389	2,522	2,343	3,160	14,378
	3	19,582	6,308	4,632	2,346	3,570	14,594

- ▶ 利用者数自体が少なく、バス車両等による運行が非効率。
- ▶ 便によって利用者が1人または0人等であり、定時定路線型運行が非効率。
- ▶ 利用客が少ないわりに居住地が広く散在しており、バスルートでのカバーが非効率。
- ▶ 利用する可能性のある人がほぼ特定でき、運用面で工夫できる可能性がある。



以上のことから、運行形態見直しの一つの方策として、定時定路線型のバスではなく、個別輸送に近い形態の外出サービス（デマンド運行等）の可能性が考えられる。

《B. 各地区の検討結果》

コミュニティバス「にんまる」（上野地区）

- 人口の総数が比較的多く、人口密度も市内では高いため、利用客数増加の可能性はある。
- 年間利用者数が2万人近くあり、他の路線より多い。
- 1便あたり2人以上に利用されている。
- 市中心部の循環バスで来訪者の利用もあり、公共交通ネットワークの構成や集客まちづくりの視点等から、わかりやすく利用しやすい定時定路線のバスが必要と考えられる。



個別輸送等への見直しではなく、運行方法の見直し・調整等に対応することが妥当と考えられる。

青山行政バス

- 年間利用者数が1万5千人近くあり、一定の利用がある。
- スクール利用あり。
- 1便あたりの利用者数は2人以下であるため、ルートやダイヤの見直し等を模索し、状況によって運行形態の見直し等を行うことが妥当と考えられる。



運行方法の見直し・調整等を模索し、状況によって運行形態の見直しを検討することが妥当と考えられる。

いがまち、阿山、大山田、島ヶ原 行政サービス巡回車

- いずれの路線も、1便あたりの利用者数が2人前後できわめて少なく、何らかの見直しが必要。
- 年間の利用者数は7千人未満で、特に阿山、大山田、島ヶ原は5千人を割っている。
- スクール利用あり（いがまち、大山田、島ヶ原）。
- すでに最小限の運行本数となっている路線もあるため、個別輸送に近い運行形態の外出サービス等への見直しの可能性がある。



運行形態の見直しが必要である。

《C. 各地域の概況・特徴》

地区	上野	伊賀	島ヶ原	阿山	大山田	青山
面積 (km ²)	195.26	62.01	22.95	72.97	95.98	109.00
人口(人)	56,002	9,231	2,000	6,515	4,833	9,031
人口密度 (人/km ²)	286.8	148.9	87.1	89.3	50.4	82.9
高齢化率 (%)	30.8	36.4	49.0	38.1	39.6	38.5
高齢者単 独世帯(%)	11.6	10.2	14.5	11.2	14.4	12.6
高齢者夫婦 世帯(%)	23.8	23.3	37.9	27.5	38.2	30.6
傾斜度5% 以上居住地 メッシュ割(%)	51.3	55.1	100.0	88.3	61.3	87.4
1年間の公 共交通利用 (%)	37.7	29.0	40.0	9.6	22.2	47.1
今後の公共 交通利用 意向(%)	69.9	66.7	73.3	53.5	60.3	86.3

- 1年間の公共交通利用、今後の公共交通利用意向…交通の現状と今後のあり方に関するアンケート調査（2019(令和元)年度実施）
- 人口、高齢化率…2022(令和4)年8月末現在（小数点以下第二位四捨五入）
- 傾斜度5%以上居住地メッシュ割(250m)、高齢者単独世帯、高齢者夫婦世帯…平成27年国勢調査の結果をもとに算出

➤ 店舗等の立地状況

・・・島ヶ原、阿山、大山田地区は付近に大型商店がなく、まとまった買い物は比較的長距離の外出が必要。また、総合病院はいずれも市の中心エリアに立地。

➤ 人口の少なさ

・・・特に、島ヶ原、大山田の人口が少なく、バス等による大量輸送が向いていない可能性がある。

- 人口密度の低さ
 - ・・・特に、島ヶ原、阿山、大山田、青山は人口密度が低く、居住地が散在しており、バスルートの運行が非効率である可能性がある。
- 高齢化率（外出サービスを必要とする人の割合）
 - ・・・島ヶ原の高齢化率が5割近くで突出して高く、優先度が高いと考えられる。
- 一人暮らしの高齢者、高齢者夫婦世帯（外出サービスを必要とする人の割合）
 - ・・・島ヶ原、大山田の割合が高く、優先度が高いと考えられる。
- 居住地の起伏の状況（坂が多くバス停まで行くことが困難）
 - ・・・島ヶ原では居住地のほぼすべてが傾斜地に該当する状況であり、高齢者等がバス停まで歩いて行きにくい状況にあると考えられる。
- 市内の公共交通の利用の有無
 - ・・・1年間の公共交通利用の割合から、青山、島ヶ原、上野で、公共交通を利用する人が比較的多い。
- 今後の公共交通の利用意向
 - ・・・「今後も利用し続ける」もしくは「将来は利用する」という人の割合の合計は、青山、島ヶ原、上野、伊賀の順で高くなっている。
- 外出手段に関する地域主体の取り組みの有無
 - ・・・阿山地区では、阿山地域介護予防の居場所づくりを考える会（事務局：伊賀市社会福祉協議会）が主体で、高齢者対象のアンケートが行われている。
 - ・・・島ヶ原地区では、全世帯を対象とした住民の実態調査・意見収集や、具体的な外出手段の方策の自主的な検討など、地域の居住者自らが主体的に考える取り組みが現在行われている。



<選定基準>

以上の状況から、運行形態の見直し（デマンド運行等、個別輸送の外出サービス等）は、いずれの地区でも可能性があるが、これまで述べてきた次の点に注目してモデル地域の選定を行う。

- 人口が少なく、高齢化が進んでいること、傾斜地が多いこと等の状況から、新しい交通形態を導入した際の利用が見込めること。
- すでに進行中の「地域主体の活動」があり、高齢者だけでなく地域全体として公共交通に対する意識が比較的高く、意見交換や取り組みを進められる地域のベースがあること。

これらの状況から



- 「島ヶ原地区」をモデル地区として先行的に「実証運行」に向けた取り組みを行うこととする。

- 見直しが必要な他の地区においても、今後の地区の状況・意向等も踏まえながら必要に応じ、先行する島ヶ原地区の実証運行の状況を参考にしながら、持続可能な地域公共交通の実現に向けた取り組みを進める。