

建設経済常任委員会
所管事務調査報告書

バス路線の維持及び利用促進について

令和6年(2024年)12月23日

目次

調査項目・目的・経過	1
調査研究結果	2
路線バスの現況	2
所管部署の施策実施状況調査	3
管外視察研修	3
公共交通研修	10
総括	13
提言	15
資料	16

調査項目

バス路線の維持及び利用促進について

調査委員

委員長	岡本亮一
副委員長	田原延行
委員	片岡勉
委員	國重昂平
委員	次田典子
委員	早川由紀夫
委員	向川弘

1. 調査の目的

バス路線の維持及び利用促進を図るための施策を調査し、市民が路線バスにより円滑に移動することが可能な地域社会の実現に向けて提言を行う。

2. 調査の経過

委員会・協議会開催日

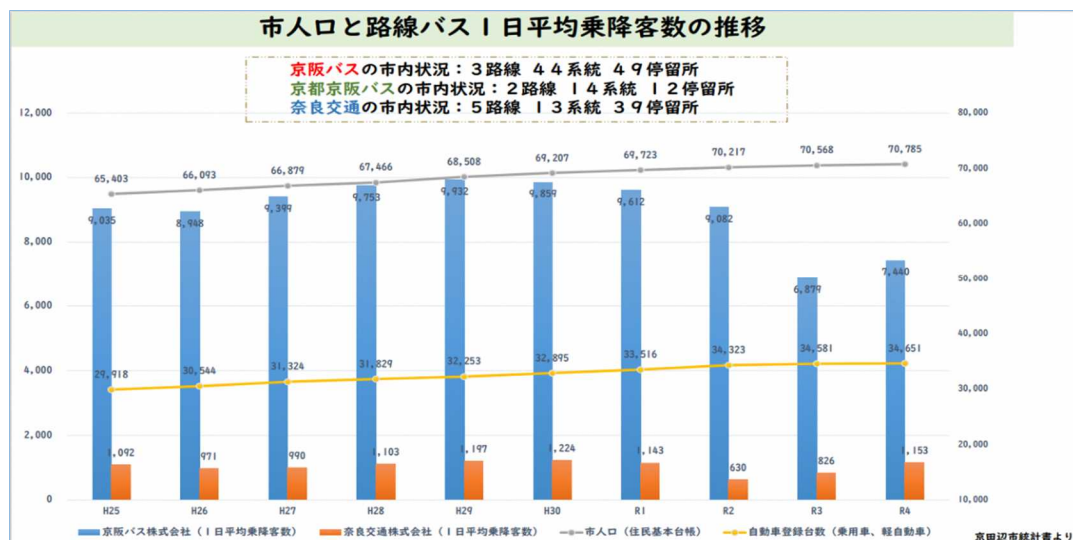
令和6年	4月1日	委員協議会	委員間討議	所管事務調査項目検討
	4月22日	委員協議会	委員間討議	所管事務調査項目決定 執行部通知
	5月20日	委員協議会	委員間討議	管外行政視察協議
	6月11日	地域公共交通研修会		
	6月18日	委員協議会	委員間討議	管外行政視察協議
	7月9日	管外視察研修（静岡県浜松市） 地域公共交通現地調査（岐阜県岐阜市）		
	7月10日	管外視察研修（岐阜県岐阜市）		
	8月26日	委員協議会	委員間討議	調査報告内容協議
	9月13日	常任委員会	執行部質疑	
		委員協議会	委員間討議	調査報告内容協議
	10月11日	委員協議会	委員間討議	調査報告内容協議
	11月5日	委員協議会	委員間討議	調査報告内容協議
	11月25日	委員協議会	委員間討議	調査報告内容協議
	12月13日	委員協議会	委員間討議	調査報告内容協議

3. 調査・研究結果

(1) 路線バスの現況

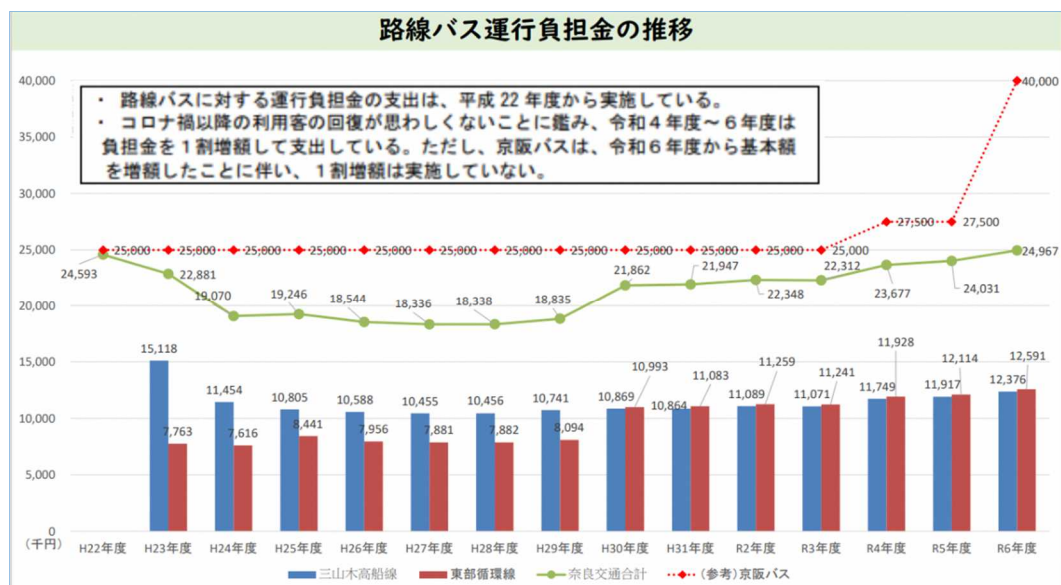
本市のキャッチフレーズ「便利でええやん！京田辺」。これを支える公共交通は、鉄道、バス及びタクシーであるが、このうち、市の人口と自動車登録台数が年々増加している一方、路線バスの乗降客数は平成 29 年を境に減少傾向に転じ、さらに新型コロナウイルス感染症の影響で令和 2 年以降は利用者が激減し、最近はコロナが落ち着いて若干回復したものの、路線バス事業者の厳しい経営状況が続いている。

さらに、燃料費の高騰やバス運転士の不足、働き方改革による労働時間規制などによる影響のため、一部の路線が廃止・減便になるなど、少しずつ市民生活に影響を及ぼし、路線バスの維持を求める市民の声が日増しに高まっている状況である。



本市は、路線バス維持のため、これまでさまざまな施策を展開している。

- ①市民生活に影響の大きい 4 つの路線について、路線バス事業者に負担金を支払い
- ②バスに乗るきっかけづくりのため、交通系 IC カードにポイントを付与
- ③バスの便利さを PR するため、「たなフェス」等のイベントに合わせ無料運行を実施
- ④利用者の快適性向上のため、時刻表案内板、バス停のベンチや屋根を設置
- ⑤その他、バス乗車・運転士体験会、自動運転の実証実験など



(2) 所管部署の施策実施状況調査

＜建設部＞行政視察を踏まえての聞き取り：令和 6 年 9 月 13 日

- 本市の場合、路線バスが京田辺市域 92%をカバーしている。利用促進により、今ある路線を守ることが第一と考える。
- バスサイネージを置くと維持費がかかる。上屋とベンチを順次設置して行きたい。コンビニエンスストアや商業施設へのバス待ち環境改善については、研究して行きたい。バス時刻表の下に携帯で読める QR コードは目立つよう事業者を図る。
- 女性バス運転手は環境を改善した成果であり期待したい。消防士が定年を迎えるにあたって路線バス運転士に転換を図られるような取り組みも進めたい。
- バス事業者への負担額は今後も増えていく。その中で、路線バス無料の日やバスポイントの付与事業は新たなバス利用者への施策であり、両方の施策を並行して進めて行きたいと考えている。
- 電気バスは値段が高く事業者が足踏みしている。行政としても支援について検討して行きたい。また、令和 6 年 7 月 12 日に同志社大学、日産自動車、本市でエネルギーマネジメント及び自動運転バスについて協定した。自動運転バスの走行は先になるが、取り組みを進めたい。

(3) 管外視察研修

【静岡県浜松市】

令和 6 年 7 月 9 日にバス交通施策の先進地である静岡県浜松市へ管外視察を行ったので、その取組施策について、次のとおり報告する。

①公共交通の現状

東海道新幹線や東名高速道路、新東名高速道路が通る交通の要衝にあつて、近郊には富士山静岡空港や中部国際空港が立地し、地域公共交通は、鉄道 4 路線 (JR 東海道本線、遠州鉄道、天竜浜名湖鉄道、JR 飯田線)、路線バス 41 路線

(遠鉄バス、秋葉バス)に加え、市の運行委託による自主運行バス 1 路線のほか、市の補助や運行委託により、市内 13 の地域で交通不便地における地域バスや 3 者協定路線バスが運行しているほか、タクシーのサービスが 9 事業者により供されている。また、公共交通空白地である 2 地域(春野、佐久間)では、NPO 法人等が専用車両で行う有償運送事業が、庄内地区では社会福祉協議会による自家用車を使った有償運送事業が実施されている。



②地域公共交通網形成計画の内容

都市の変化及び交通問題に対応し、目指す将来の交通の姿を実現するための長期計画である、「浜松市総合交通計画」は平成 22 年に策定され、平成 27 年には増補版が策定された。

また、浜松市総合計画の分野別計画として、令和 3 年 3 月に「浜松市地域公共交通網形成計画」が策定された。

a 計画期間

- ・令和 3 年 4 月から令和 13 年 3 月まで

b 施策の実施

- ・将来公共交通ネットワーク及び交通結節点の設定
- ・公共交通の維持・改善及び機能確保の基準・ルールの設定
- ・公共交通利用促進策の実施

c 交通網路線の分類と特徴

ア) 基幹路線

- ・都心と地域拠点、主要生活拠点、観光拠点を結び、高い輸送力、サービスレベルを持つ路線(遠鉄バス・浜松駅からの路線バス網)
- ・定時性、速達性の高い路線(JR 東海道本線、遠州鉄道)

イ) 準基幹路線

- ・生活拠点、産業拠点などを結ぶ基幹路線に準ずる路線
- ・輸送力、サービスレベルを持つ路線(天竜浜名湖鉄道、JR 飯田線、遠鉄バス、秋葉バス)
- ・自主運行バス(北遠本線・山東～水窪駅)は、民間路線バス(遠鉄バス)が

令和元年度に撤退後、市が地域のタクシー会社に委託する形で存続

ウ) 地区内交通

- ・基幹路線、準基幹路線ではカバーできない、市民が居住する地域を支えるために必要な路線
- ・中山間地で、居住地と各地域を結ぶ路線（地域バス、公共交通空白地有償運送ほか路線バス）
- ・3者協定路線（遠鉄バス・市・地元の3者協定、令和5年10月1日～2年間）

③バス交通整備の経緯

・昭和61年度に市営バスを遠州鉄道に移管以降、国の「バス路線総合整備モデル事業実施都市」の指定を受けて、バスレーンの拡大やバスロケーションシステムの設置、都市新バスシステム、バスカードシステムの導入などの施策を実施。平成9年度～平成16年度には、国により全国初の「オムニバスタウン」の指定を受けて、ノンステップバスの導入、ハイグレードバス停の整備、インターネットバスロケの開発、非接触ICカードの導入、バス利便性向上(運賃値下げ)、循環まちバスの導入、バス優先信号の整備など先駆的な施策を実施。

（一部の取組は終了している）

・現在は、浜松市総合交通計画・浜松市地域公共交通網形成計画のもと、持続可能な公共交通サービスを提供するために、様々な公共交通利用促進策を実施。特にバス交通は、利用者の減少、運転士の高齢化・人員不足、バス路線の一部の撤退や減便等を踏まえ、具体的取組として、鉄道等への施策と合わせた次の事業を実施。

▷ 路線機能向上策

既存のバス路線を活かしながら、強化区間や新たな区間の整備を進める。

- ・地域バスの運行、NPO タクシーの運行、ICT を活用した運行など

▷ 交通結節点強化策

ターミナルの整備、徒歩以外のアクセス可能による利用者数の増加を図る。

- ・サイクル&ライド駐輪場等の整備など

▷ 料金・情報案内施策

運賃支払いの簡便化、乗継割引などの料金施策による利用促進を図る。

- ・QRコード決済等新しいシステムの導入、運転免許返納者等の割引企画など

▷ モビリティ・マネジメント

市民全般や利用者層を絞った利用促進、事業者と連携したイベントを開催する。

- ・利用促進PRやグッズの配布、体験イベントの開催、交通施策PRなど

④バス路線に対する補助や運行委託

- a バス路線維持・運行事業費補助金：令和 5 年度実績約 32 百万円
- ・中山間地域の民間路線バス（秋葉線：遠鉄バス、秋葉バス）からの申請に対し補助金を交付し、持続可能な運行を目指している。
（中山間地域の路線バス維持を目的に制定した補助金要綱による）
 - ・3 者協定路線（伊佐見線・大久保線・浦小沢渡線）は、遠鉄バスの撤退意向に対し、地元協議による協定のもとに、補助金（未定）を交付して存続を図る。
- b 地域バス路線維持事業：令和 5 年度実績約 183 百万円（委託料）
- ・地域バス（中山間等 13 地域）に対し、国の「地域公共交通確保維持事業（フィーダー補助）」を活用し、持続可能な運行を目指している。
※運行事業者に対する国のフィーダー補助金：令和 5 年度実績約 7 百万円
算定式(地域公共交通計画を策定した場合の上限)＝対象人口×120 円＋200 万円(定額)
- c 自主運行バス(北遠本線)の運行事業者への委託料：令和 5 年度実績約 43 百万円
- ※市と事業者間の単年委託契約であるため、地域住民は特に関与していない。
- d 交通空白地有償運送支援事業費補助金：令和 5 年度実績約 2 百万円
- ・公共交通空白地有償運送を担う NPO 法人等に支援（2 地域）

⑤課題

〔バス施策について〕

・浜松市は、国の「バス路線総合整備モデル事業実施都市」や全国初の「オムニバスタウン」の指定を受けて、先駆的な施策を実施してきているが、利用者の減少や取り巻く環境の変化を受けて、現在はその維持・管理とともに、新たな利用促進策を実施している。またコロナ禍による影響が未だ続く中、現行のバス路線の維持に注力している状況である。

〔地域バスについて〕

・地域バス路線維持事業（中山間等 13 地域）に多額の経費が掛かっているところ、国の「地域公共交通確保維持事業（フィーダー補助）」に該当する補助金は、事業の赤字部分に対し 1/2 以内でかつ上限が設定されているため一部分で、静岡県の補助金分は、政令市は対象外となっているため受給していない。

・地域バスは、地域（住民・企業など）のニーズに合った公共交通に改善を図るための目安として、運行状況を評価・チェックするための運行基準を設定している。

運行基準（路線の維持基準）は、収支率＝運賃収入(＋地域の協力)／運行経費に依っているとおり、これまでは浜松市が維持している路線の収支率を参考に、収支率 20%と設定していたが、持続可能な公共交通を維持するため、交通計画の見直しに伴い、現行 16%（ただし中山間地域 14%）となっている。

この収支率について、地域では地域交通検討会を年 3～5 回程度開催し、路線

改善に向けた検討を実施し、地域で協力や負担、協賛金支出等を行っている。

なお、運行基準を超過した場合は、路線やダイヤの増加等を行政と調整できることとしているが、増加した分も収支率に影響する。（これまで収支率の基準超過による増便等の調整を地域から要請されたことはない）運行基準未達の場合は形成計画のとおり週 2 日、一日 2 往復の生活支援運行となり、収支率が 5% 未満となった場合は運行取り止めにに向けた協議となる。

【岐阜県岐阜市】

令和 6 年 7 月 10 日に行った「自動運転バスについて」について（実証実験の乗車確認を含む）

岐阜市では令和 5 年 11 月 25 日から令和 30 年 3 月 31 日の 5 年間、自動運転バスが運行中であり、説明を受けると共に乗車による確認を行った。

A. 自動運転バスの 5 年間実証実験

（１）経緯

令和 1 年度に岐阜市公共交通自動運転技術活用研究会を設立。令和 2 年度に自動運転実証実験 196 人乗車。令和 3 年度に自動運転実証実験 514 人乗車。令和 4 年度に自動運転実証実験 1,537 人乗車を経て令和 5 年度に中心市街では初となる自動運転バス（GIFU HEART BUS）の 5 年間継続運転をスタートさせた。

（２）目的

運転士不足への対応。公共交通の維持。現在は縦・横方向の運転支援の自動運転レベル 2 であるが、5 年間継続運行しインフラ整備と社会受容性の向上を図り特定条件下での完全自動運転であるレベル 4 の実装を目指す。

（３）運行体制

- ・運行主体：岐阜市。
- ・運行管理：BOLDLY(株)。
- ・オペレーターと遠隔監視：岐阜乗合自動車（株）と（株）日本タクシー

（４）運行ルート

岐阜駅から市役所までの中心部ルート 1 日 12 便と岐阜駅から川原町や岐阜公園などの観光地を周遊する岐阜公園ルート 1 日 3 便の 2 ルート。

（５）車両

ナビヤアルマ 3 台、定員 10 人（オペレーター 1 人除く）。料金：無料

（６）取り組み状況

技術の検証（完全自動右折実現・信号協調 36 箇所・予約システム）。社会受容性向上（バス停 9 箇所・水戸岡鋭治氏のデザイン赤色ラッピング・全小学生の体験乗車）。

（７）乗車状況

- ①令和 6 年 7 月 9 日現在で総合計 29,255 人。
- ②自動運転割合：85%～83%。手動介入原因は路上駐車や対向車の接近回避など。

③走行環境整備：信号協調システム（実施 15 箇所／全 36 箇所）。路車協調システム。

（８）質疑応答にて確認した内容

- ①公共交通維持を目指し市長の選挙公約からスタート。完全自動運転のレベル 4 を目指しているが、手動対応が必要な状況が残っており手動対応オペレーターが乗車している。（現在は自動運転レベル 2 である）
- ②2 ルートで実施中。1 ルート目は多く乗ってもらうため中心部に設定。交通量が多く課題抽出にも適している。2 ルート目は全国からも注目してもらうよう観光地に設定した。自動運転は最高時速 19Km/h であるため、ラッシュ時を避け午前 10 時～午後 4 時の設定で運行している。
- ③事業費は数億円。ほとんどは国からの補助金。残りの約 1 割を市が負担。毎年申請が必要で今後の補助金が確約されているわけではない。
- ④オペレーター資格は、現在、無料で運行しているので中型運転免許と警察立ち合いの審査を実施。オペレーターが乗車しているので現時点ではドライバー不足解消には寄与できていない。
- ⑤事故発生時は通常の事故対応と同じ。
- ⑥目立つ車両で実証実験を継続して PR しており市民の認知度は向上している。
- ⑦本事業による民間バス側の反発や影響については、バス会社側も自動運転実証実験がバス運転手不足の対応への取り組みであることを理解し協力してもらっている。
- ⑧自動運転バスを走らせる際の警察の許可、運輸局の許可は、先進的な取り組みに対する理解があり比較的スムーズに行うことができた。

（９）乗車体験：市役所～観光地を委員全員で乗車し確認を行った。

- ①自動運転車は事前登録した地図データの経路を進み、障害物や赤信号などで止まる仕組み。登録した経路以外の自動運転はしない。車線変更も自動では行わない。このため、例えば宅配トラックなどが走行予定路線に駐停車していた場合は自動で停止となる。そ



- の際の対応は、同乗したオペレーターが手動に切り替えて車線変更しトラックを避けた後、走行予定路線に戻ってから自動に戻っていた。
- ②信号で右折の際に対向車両があれば手動で停止し、対向車通過後自動で右折していた。なお、これは信号側に信号協調システムを追加することで信号側カメラによる対向車情報を自動運転バスに送信し対応する方法に順次切り替えをしている。また信号のない交差点や合流地点には合流と右折の際に相手車両を判断する路車協調システムの設置が必要となる。
- ③乗車中の感想は、観光地を赤色の自動運転バスで走行していると歩行者からの認知度が高く、歩行者や自動車からも見られている感覚があった。

B.「バスまちば」について

岐阜市において取り組んでいるバス待ち環境の向上による利用者増加とバス待ち時の満足向上に関する説明を受けた。

- (1) 市役所若手職員からのバス待ち環境を良くするための提案があったことが発端。雨、風、日中の暑さなどを避けて屋内で快適にバスを待つことができれば利用者の増加、利便性向上につながると考えた。
- (2) コンビニ事業者に相談したところ、コンビニ内でバスを待つことに前向きな回答があった。事業者として集客と社会貢献による企業価値の向上の両方が図れるとの判断。
- (3) 市・コンビニ事業者・バス事業者で協定を締結し実施中。
- (4) 「バスまちば」全 12 カ所を運用中。一部ではバス利用者向けの駐輪場を設置しサイクル&バスライドの取り組みを開始。今後更に別事業者や施設等にも拡大予定。

◆7月9日午後に実施した委員による現地調査状況

- ①自動運転バスにおける現地調査（JR 岐阜駅前にて）岐阜駅北口駅前広場には、大きなバスロータリーがトランジットセンターとして設置されている。全バス路線が駅前北口に乗り入れるためわかりやすい案内となっている。総合案内板には、幹線方向を基本として行き先を分かりやすく示している。バス停を色分けしていることから乗り間違えのないようになっている。高齢者だけではなく、旅行者にもわかりやすい案内となっている。



バスロータリーの案内板とサイネージ

- ・それぞれの乗車地にバスロケーションシステムが導入されていてバスの接近や到着予測、時刻情報を利用者に提供している。
- ・利用できる IC カードやサービス内容を示している。70 歳以上の高齢者に乗車賃を 2 割引きにする「高齢者おでかけパスポート」を載せている。乗り継ぎ割引についても詳しく表示している。

- ②「バスまちば」の現地調査（気象台前バス停およびコンビニ店内にて）

- ・コンビニの入り口すぐにデジタルサイネージがあり、バス停に置くものよりも小型である。
- ・バス停をコンビニの前に移動させることで、バス待ち環境の充実を図っている。



コンビニ内のデジタルサイネージと、コンビニ前のバス停の様子(ベンチ2台とのぼり)

- ・バス待ち環境をコンビニ以外にもドラッグストアやスーパーなどにも拡充している。
- のぼりも歩道側に置いてあり少し遠くからでもわかる。バス停留所にはベンチ 2 台設置。

(4) 公共交通研修

日時：令和6年6月11日10時～12時

場所：市役所5階 会議室

演題：乗合バス事業の危機的状況と地方自治体に必要とされる政策

講師：龍谷大学 文学部 教授 井上 学氏

①公共交通の変遷と現状

- ・昭和50年代：人口増加の中、赤字路線もあったがバス路線は維持。
- ・平成10年代：コミュニティバス導入も多くが失敗。
- ・平成20年代：デマンド型交通や乗り合いタクシーが登場。

②運転士不足の背景

- ・待遇改善の遅れ：自治体の民間委託で運転士の待遇が改善されず、人手不足に。
- ・機会損失：利用の多い路線の増便ができず、機会損失が発生。

③公共交通の特徴

- ・誰でも利用可能：運賃を払えば誰でも利用できる。
- ・無制限ではない：「公共の福祉」の名のもとに無制限に供給できない。
- ・潜在的な利用者：普段利用していない人も利用する可能性がある。

④デマンド型交通の誤解と実際

- ・Door to door ではない：デマンドタクシーは必ずしもドアツードアではない。
- ・運行コストと収入：コストは低いが、乗車定員が少ないため収入も減少。
- ・人件費と運転士不足：人件費を抑えた結果、運転士不足が深刻化。

⑤公共交通に対する対応と現状

- ・福祉サービス：停留所まで移動できない人は福祉サービスで対応。
- ・停留所の設置：しんどい人には近所に停留所を設置。
- ・適切な運賃：サービスに対して適切な運賃を支払う必要がある。
- ・運賃無料の考慮：無料にする場合でも、効果の出る層に手厚いサービスを提供。

⑥地域住民の役割

- ・積極的な参加：「お願いモード」から「汗をかく」時代に。
- ・役割と責任：地域特性に応じた公共交通の運営が可能に。

⑦バス待ち環境の整備

- ・クルマの利便性には及ばない：しかし、待つしんどさを解消することで、増便よりも多くの利用者に効果が波及。

⑧京田辺市の先進的な取り組み

- ・バス無料日：お出かけ体験を通じて利用者を獲得。
- ・ICカードポイント付与：子育て世代を応援し、利用増を目指す。

⑨高齢者の公共交通利用の現状

- ・予想と現実のギャップ：高齢者のバス利用は予想に反して減少。
- ・切り替えの難しさ：車を運転している高齢者が公共交通に切り替えるのは

難しい。

⑩まちづくりの現状と今後

- ・現状：施設はクルマ利用が前提の立地が多い。
- ・今後の取り組み：公共交通が使いやすい場所への施設立地、乗降場の設置、待合環境の整備。

⑪持続的な公共交通に向けて

- ・クルマ利用前提のまちづくりから脱却。
- ・利用されるサービス：公共交通に対する誤解を解き、「あったらいいな」ではなく「利用されるサービス」を目指す。

⑫質疑の要点

Q 移動する権利について

A 移動の権利：誰もが移動する権利を持つが、手段は自由。
前提条件：バスを前提に家を購入した人がいるため、路線がなくなると困る。
路線維持の重要性：現在ある路線の維持は最優先で検討する必要がある。

Q 運転手不足と若者の就職先について

A 課題：給料と労働のバランスが悪だけでなく「休めない」ことが主な要因。
調査中：労働組合の協力でアンケートを実施中、結果はまだ出ていない。

Q バス会社の働き方改革について

A 先進的な取り組み：奈良のバス会社では、午前中だけ、昼間だけ、夕方からといった柔軟な勤務体系を導入している。
若者の関心：少子化や運転免許取得者の減少により、バス運転士の職業が選択肢として認識されていない可能性がある。
職場体験プログラム：中学生の職場体験でバス会社の見学を推進することで、若者の関心を引きつけることが期待される。

Q 路線維持にかかる費用について

A コミュニティバスの負担：年間約 1 億円。
複数運営のコスト：3 か所で年間約 3 億円。
将来的な課題：3 億円払っても受けてくれる会社がなくなる可能性があり、自治体が自ら運転士を供給する必要がある。

Q バス会社の雇用と自治体の役割について

A 自治体がバス会社の雇用を補助することは重要である。
補助金や助成金で運転士の雇用を支援し、早めに対策を講じることで、運転士不足を防ぐことができる。自治体が直接運転士を雇用するのは最後の手段であるが、早期対応が重要。

Q 民間撤退後と取り組み事例について

A 民間バスが撤退した場合、コミュニティバスやデマンド型交通が主流になる。
まずはバス利用状況を把握することが重要である。民間バスを維持するためには、バス停までの移動手段や福祉輸送を考える必要がある。ラストワンマイルの対応には課題があるが、四条畷市では実際に取り組んでいる例もある。

Q 中山間地域の取り組みについて

- A 中山間地域では、湖南省や甲賀市が減便対応を進めてきた。特に通勤通学を優先し、地域説明会を開いて理解を求めている。京丹波町では高校生のための対策が行われている。
- Q 乗車人員増の取り組みについて
- A 乗車人員を増やすには、車を利用している人々にバスの利用を促すことが重要である。乗車体験会を開催し、高齢者や子育て世代にバスを利用してもらうことで、心理的ハードルを下げる効果が効果的である。

4. 総括

建設経済常任委員会の所管事務調査として「バス路線の維持及び利用促進について」をテーマに、関係団体等との意見交換や他自治体の施策視察調査、所管部署の施策実施状況調査、委員間の課題共有と報告等に向けた検討を通じて総括を行った。

（１）本市の地域公共交通計画の策定について

浜松市の総合交通計画及び地域公共交通網形成計画のうち、次に示す今後の取組みは、その内容から注目に値し、本市の地域公共交通計画の策定に資すると考える。

①基幹・準基幹路線等の公共交通路線の見直し

公共交通を将来に向けて持続可能にしていくため、利用水準に合わせたメリハリのある路線バスサービスの見直しや、地域の生活交通を維持するため、地域バスの運行基準を見直す。

②鉄道とバス、新たな交通モード等を組み合わせた効率的な公共交通体系の構築

限られた資源を有効活用し、将来に亘り公共交通を維持するため、ニーズに応じて鉄道、路線バス、地域バス等の既存の公共交通と、MaaS等の新たな交通サービスを組み合わせ、効率的な公共交通体系の構築を目指す。

③高齢者をはじめ、交通弱者の移動を支える交通手段の確保

免許返納者等、高齢者を始めとした、現在バスを主要な手段として利用している方を支えるために、今後も公共交通を維持する。

④自動車利用者のバス利用への転換の促進

自動車が便利と感じている方が、公共交通を利用するためには、わかりやすい路線表示や情報提供、モビリティ・マネジメントによる啓発等、公共交通の利便性を実感し、交通手段の転換を促す。

（２）本市の路線バス利用促進策について

浜松市の地域公共交通網形成計画を踏まえた、公共交通の利用促進策である「路線機能向上策」、「交通結節点強化策」、「料金・情報案内施策」及び「モビリティ・マネジメント」（前述のとおり：管外視察研修【静岡県浜松市】③バス交通整備の経緯に記載）は、本市の路線バス利用促進策において、今後の施策実施の参考になると考える。

（３）バス事業者との協議、地域（住民・企業など）との関わり等について

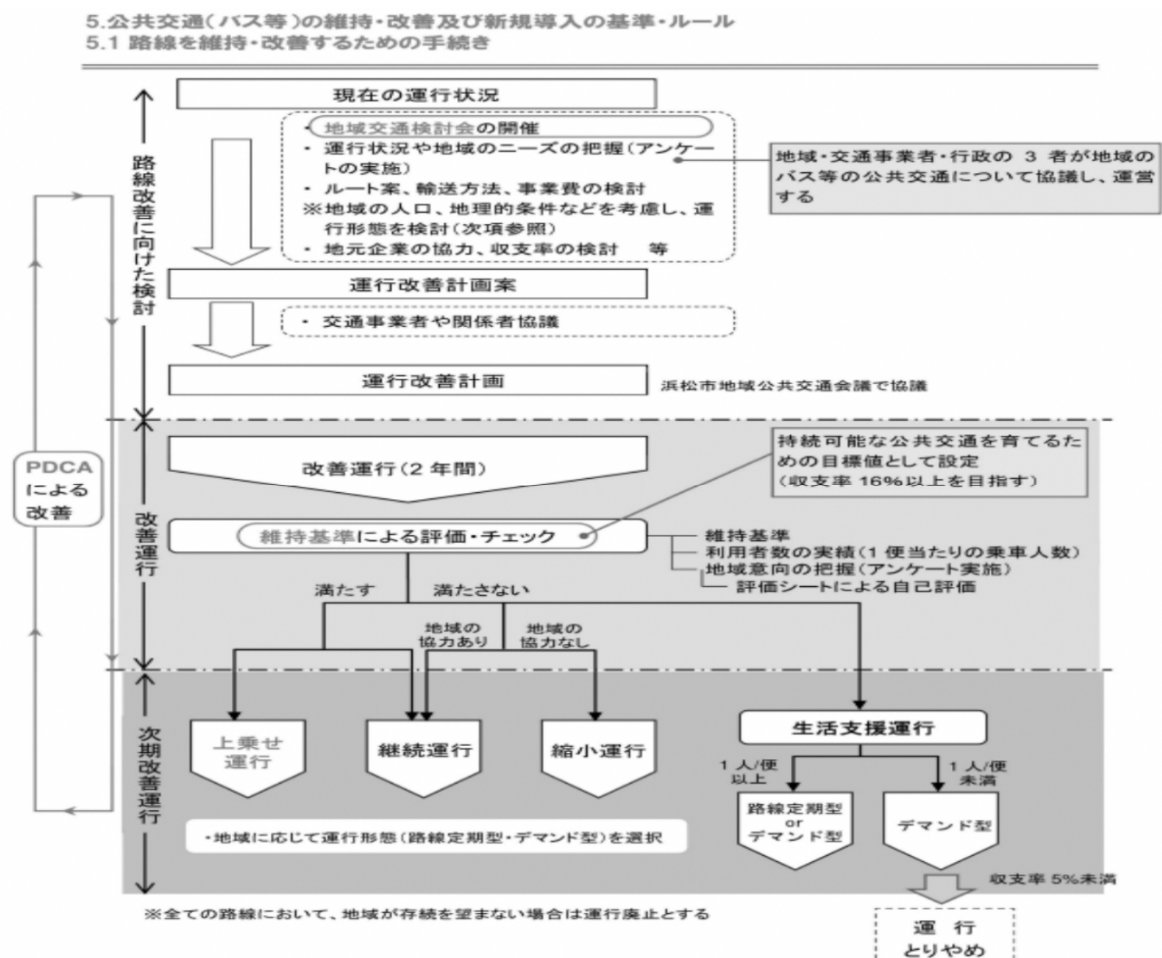
浜松市は、交通網路線を分類し、その中でバス路線に対する補助や運行委託を実施しているが、その路線を維持・改善するための手続きは、バス事業者との協議や地域住民等との関わりや理解を得る上で参考になると思われる。

特に、浜松市の地域バスは、地域（住民・企業など）・交通事業者・行政の

三者によって構成される地域交通検討会を開催して維持・改善等を行っているところ、バス路線ごとの利用状況や収支分析を踏まえたバス事業者との運行改善計画の協議、地域ニーズの把握とともに、運行協議を経たバス運行の継続又は見直しなどの丁寧できめ細かい手続きは、今後に向けて見習うべきものがある。

また、他市や交通事業者の動向、他市の住民主体の運行等を調査し、地域バスの仕組みにとらわれない、新たな運行サービス・仕組みを検討し、ニーズに合致した効率的な公共交通の確保を目指す姿勢には目をみはるものがある。

<浜松市地域公共交通網形成計画（抜粋：）>



5. 提言

建設経済常任委員会として、京田辺市のバス路線の維持及び利用促進について、バス利用者を増やすこと、並びにバス運転士の担い手確保が求められることから以下の点を提言する。

- (1) バス停の時刻表などに表示されている QR コードを大きく見やすくし利用しやすい環境改善をすること。
- (2) バス乗り場の近くにあるコンビニエンスストア・スーパーなど商業施設と連携したバス待ち環境を整備し事業者とも連携を図ること。
- (3) バス利用者に対し健幸パスポート等のインセンティブを付与すること。
- (4) バス事業者に対し、担い手確保策として広報による PR や女性運転士の確保など新たな支援策を行うこと。
- (5) 市民に対しバス路線を維持継続する難しさへの理解を求めること。
- (6) バス路線の維持継続するために、国・府に対し積極的に支援を働きかけること。
- (7) 地域別交通検討会の設置について

集落や区・自治会単位での中長期の地域別交通検討会を実施し、住民の意見を重視した今後の公共交通維持方法を決めるための協議を進められたい。

現在、本市はバスが京田辺市域 92% をカバーしているが、乗車数減少、収益悪化や運転士不足等があり、今後、地域によっては減便、バス路線廃止の恐れがある。他市では各地域別の状況の違いを、住民・事業者・行政の三者協議により情報共有すると共に、その地域で最善と考えるバスの運営方法あるいはタクシーサービス等への切り替えにより公共交通を維持している事例がある。

本市としてもバスの減便や廃止等が少しでも予測される路線においては、各地域別の公共交通維持のために三者あるいは住民と行政の二者による地域別交通検討会を早急に立ち上げ、年に 4 回以上は協議を実施されたい。

<協議内容の項目例>

- ①集落や区・自治会単位での個別の現状把握
- ②住民への状況説明と住民からの聞き取り
- ③運行基準（収支率による路線維持基準）の協議・設定
- ④住民・事業者・行政の三者協議による運行基準を踏まえた将来の公共交通維持の方法の決定
- ⑤運行基準に関連した地域負担（運転実務・運行費用や協賛金等）の検討・調整
- ⑥ルートや乗降ポイント、維持費を考慮した費用や補助金の検討・調整

以上

■京田辺市内路線バス網〔現況〕

京阪バス負担金路線 7 4 八幡田辺線 6 6 京田辺市内線 その他路線 京都京阪バス路線
 奈良交通負担金路線 東部循環線 三山木高船線 その他路線

