

# 地方創生特別委員会 行政調査報告書

調査期間 令和元年7月31日（水）～8月2日（金）

調査場所 福井県福井市、滋賀県草津市

参加者 （委員長）石川 秀光 （副委員長）荻田 清秀  
（委員）眞鍋 幹雄、三好 平、山川 和孝、谷内 開、曾我部 清

福井県福井市（人口 263,446人 面積 536.41km<sup>2</sup> 議員定数 32人）

調査事項：立地適正化計画について

コミュニティバスについて

## 1. 福井市立地適正化計画について

「福井市都市計画マスタープラン」の一部として「福井市立地適正化計画」を定め、「福井市都市計画マスタープラン」とともに、本格的な人口減少・超高齢社会に対応した持続可能な都市づくりの推進に取り組むもの。

### （1）立地適正化計画制度

#### ①背景

地方都市の現状と課題

- ・急速な人口減少と高齢化に直面し、地域の産業の停滞もあり活力が低下
- ・住宅や店舗等の郊外立地が進み、市街地が拡散し、低密度な市街地を形成
- ・厳しい財政状況下で、拡散した居住者の生活を支えるサービスの提供が将来困難になりかねない状況

#### ②「立地適正化計画」が制度化

- ・公共交通と連携したコンパクトなまちづくりを推進
- ・日常生活に必要なサービスや行政サービスが住まいなどの身近に存在

#### ③概要

策定の目的

- ・都市計画法を中心とした従来の土地利用の計画に加えて、住居や都市機能の誘導によりコンパクトシティに向けた取り組みを推進

計画区域

- ・都市計画区域

目標年次

- ・おおむね20年後

見直しサイクル

- ・おおむね5年ごとに評価

## 2. コミュニティバスについて

### （1）地域コミュニティバス運行支援事業

#### ①地域住民が意欲や熱意を持って主体的に取り組む地域支援

- ・市が運行地域を選定したり、市から事業計画の素案を示したりはしない

#### ②地域の特性や移動ニーズに応じた事業計画の策定を誘導する仕組み、利用促進・継続的な運行のための仕組みを設ける

- ・運行地域の区分に応じて、「収支率」（デマンド型では「固定経費率」）

「運行1回あたりの平均乗車人員」「欠損額の上限」を設定

- ・試行運転期間（最長2年半）を設け、この間、運行協議会が主体となって利用

促進に取り組むとともに、ルートやダイヤの見直し等を行い、継続的な運行が可能となるよう事業計画の最適化を図る

③路線バスへの支援制度との整合性を確保する

- ・市から運行事業者に直接補助金を交付

④事業計画・運行計画の作成基準

ルート・停留所

- ・地域内の生活関連施設（スーパーマーケット、病院、公共施設等）を経由する生活交通路線であること
- ・地域拠点や乗継拠点等の駅、または良好な待合環境を有するバス停において、鉄道や路線バスに乗り継ぎが可能であること
- ・路線バスや他の乗り合い交通のルートと整合性が確保されていること

ダイヤ等

- ・1地域1台で運行可能なダイヤ・便数であり、地域の輸送需要に応じて適切に「便数」「運行時間帯」「運行曜日・日数」等が設定されていること
- ・接続先の路線バス等との乗り継ぎに適したダイヤであること
- ・同一地域内を運行する路線バスや他の乗り合い交通のダイヤ・便数との整合性が確保されていること

運行車両

- ・バス車両及びジャンボタクシーについては、高齢者等の円滑な乗りおりや安全性、環境への影響等に配慮された車両を選定すること

運賃

- ・事業の持続可能性や適正な受益者負担等を考慮して設定すること
- 定時路線型：200円～100円  
デマンド型：300円～200円

⑤本格運行への移行判断

- ・試行運行を開始した日から1年を経過した日の属する年度の4月から3月までの期間の利用実績を、定量的基準に照らして判断
- ・下記の定性的基準の充足状況についても評価

【定性的基準】

1. 交通空白地域等における交通弱者の移動手段として有効に機能しているか
  - ・公共交通空白地域内の停留所の乗車人員、実利用者数
2. 公共交通ネットワークの一翼を担う路線として有効に機能しているか
  - ・既存の公共交通との乗り継ぎ利用の実態
  - ・既存の公共交通の利用回数の変化（相互補完の関係性）
3. 高齢者等の交通安全や環境保全、地域のまちづくりの推進に寄与しているか
  - ・利用促進の取り組み状況
  - ・利用者の満足度、沿線地域住民の反応

⑥運行開始までのフロー

勉強会の開催

- ・地域コミュニティバスの運行等に主体的に取り組む意欲のある地域は、住民有志による勉強会を開催
- ・地域の公共交通に関する問題点や地域住民の意向等を調査、把握しながら地域の合意形成を図る

運行協議会の設立・事業計画の立案

- ・地域住民を構成員とする「運行協議会」を設立
- ・地域の特性を反映させた事業計画・運行計画（案）を取りまとめる

## 運行事業者の選定

- ・事業計画に基づき適切な輸送サービスを提供できる運行事業者を選定
- 道路運送法に係る許認可手続き
- ・運行協議会は、運行事業者と協力し、地域コミュニティバス事業計画及び利用促進計画を策定、市の事業認定を受ける
  - ・福井市地域生活交通活性化会議（地域公共交通会議）での協議・合意を経て、道路運送法に基づく許認可手続きを進める

## 【各地域の輸送実績】

地域名	平成 29 年度		平成 30 年度	
	利用者数	運行 1 回あたり	利用者数	運行 1 回あたり
鷹巣・棗	3,519 人	2.9 人	3,281 人	2.9 人
酒生	8,748 人	5.7 人	7,981 人	5.0 人
殿下	2,365 人	2.5 人	2,197 人	2.3 人
鶉・宮ノ下・大安寺	1,916 人	4.7 人	2,157 人	4.5 人
日新	8,613 人	5.1 人	7,909 人	5.2 人
岡保	7,738 人	3.1 人	8,796 人	3.4 人
森田	—	—	3,150 人	3.2 人

滋賀県草津市（人口 134,671人 面積 67.82km<sup>2</sup> 議員定数 24人）

調査事項：立地適正化計画について

コミュニティバスについて

### 1. 草津市立地適正化計画について

#### ①策定の背景・目的

- ・将来の人口減少局面においても、日常生活に必要なサービス（都市機能）が確保され、持続可能なまちであり続けるため、居住や都市機能の誘導等を図ることにより、「コンパクトシティ・プラス・ネットワーク」のまちづくりを実現する。草津市の人口は、当面は増加が続くが、2040年度に人口減少局面を迎える見込みであることを見据えて、現時点から必要な対策を講じるために、草津市立地適正化計画を策定する。

#### ②根拠法令

- ・都市再生特別措置法

#### ③計画期間

- ・2018年度から2039年度まで（22年間）

#### ④計画区域

- ・市域全域

#### ⑤見直しサイクル

- ・おおむね5年ごと

#### ⑥基本理念

- ・「誰もが歩いて快適に暮らせるずっと続くやさしい健幸なまち・草津」

#### ⑦課題

- ・生活に必要な施設の撤退
- ・公共交通の縮小・撤退
- ・空き家や空き地の増加
- ・公共施設の老朽化と財源の圧迫

#### ⑧対策

- ・住居と都市機能がまとまったまちづくりの推進
- ・公共交通ネットワークの充実・強化
- ・公共施設の適切な配置と更新

## 2. コミュニティバスについて

### (1) まめバス運行開始の経緯

#### ①概要

- ・実験期間：平成21年10月～平成25年3月
- ・移行期間：平成25年4月～平成25年9月
- ・本格運行：平成25年10月～
- ・路線数：6路線7系統
- ・運休日：日曜日・国民の祝・休日、年末年始
- ・運賃：大人200円、小学生100円（その他運賃割引あり）

#### ②まめバス運行開始に向けて

##### 計画策定の背景

- ・バス路線の廃線・減便
- ・バス路線網の再構築
- ・バス、タクシー、JR等の多様な交通が連携した総合的な公共交通ネットワークの策定
- ・バス交通空白地、不便地
- ・公共交通弱者の生活交通確保
- ・少子化、地域の活性化

##### 計画策定と取組

- ・公共交通活性化の目標、方針の実現に向け、事業を重点的、戦略的、段階的に取り組むことを目的とし、地域公共交通総合連携計画を策定

##### 計画の目標達成に向け

- ・市内のバス交通空白地や不便地を解消するための具体的取り組みとして、コミュニティバス「まめバス」を運行開始

### (2) まめバス運行の取り組み経過

#### ①本格運行後の運行方針・目標値の見直し

##### 路線存続

- ・平成25年10月より本格運行をスタートしたが、運行路線の基準となる「目標収支率」に到達していない路線があった
- ・これまでの運用として、目標収支率に満たない路線については運休としていたが、路線存続の基準について、検討する必要性が生じた

##### 運行休止に対する意見

- ・1年だけの休止は時期尚早
- ・以前に休止した路線はダイヤ改正等を行った上で、約3年は運行した

- ・地域等の意見を聞き、ダイヤ改正やルート再編をするべき
- ・バス事業者もみずから利用促進を検討するべき
- ・利用者の立場で考えるべき、収支率だけで判断するのはおかしい
- ・民間バス事業者の意見に隔たることなく、最良の方策を検討すべき
- ・市は利用促進をする立場であり、利用が少ない原因を追究し分析するべき

## ②運行方針の検討

### 運行目的

- ・公共交通のネットワークの確立
- ・交通弱者等の生活交通手段の確保
- ・公共交通空白地、不便地の解消
- ・地域間交流の拡大

### 運行方針

- ・地域の維持、活性化する交通まちづくりの実現に向け、公共交通機関を維持することの重要性に鑑み、地域、バス事業者、行政の協働のもと、地域のマイバス意識の高いコミュニティバスとして運行する

### 目標指標

- ・まめバスが地域に愛され、地域に根づいたバスとするため、また公金を用いて運行するという市民へ説明責任という観点からも目標値の設定が必要
- ・目標とする指標は、市民にとってわかりやすく、地域の一体感、連帯感を強めるため、「収支率」から「利用者数」に変更する
- ・目標とする「利用者数」については、本格運行1年目（平成25年10月～平成26年9月）の年間利用者を目標準利用者数とする

### (まとめ)

福井市、草津市ともに立地適正化計画と公共交通を連携させた取り組みで、「コンパクトシティ・プラス・ネットワーク」のまちづくりを目指している。

福井市の取り組みだが、コミュニティバス「すまいる」の運行により福井駅を起点に中心市街地の公共交通の充実を図り、郊外部においては、地域コミュニティバス、地域バス、乗合タクシー、デマンドタクシーの複数の交通手段による交通結節機能の強化を行っていた。また、地域コミュニティバス運行支援事業では、地域住民が主体的に取り組み、地域のニーズに合った運行計画を考えることで継続的な運行を見据えることができる。市は運行ルート、ダイヤ、車両、利用実績等において一定の基準を定め、選定された運行事業者に直接補助金を交付することで支援している。これは持続可能な公共交通ネットワークの一翼を担う事業ではないだろうか。

草津市は、当面の人口増加が見込まれるが、2040年度には人口減少局面を迎えるとされている。郊外部においては、すでに人口減少、高齢化が進行しており、その対策として「草津市版地域再生計画」を策定した。生活拠点の形成、交通環境の充実、地域資源を活かした産業の支援などを柱とし、地域協議会と連携協働している。

また、公共交通の充実を図り、民間バス路線のないところにコミュニティバス「まめバス」を運行させている。「まめバス」は4年間の実証実験の中で、路線の統合再編、利便性向上、目標指標の設定などの試行錯誤をされた後、本格運行された。草津市においても、持続可能な公共交通ネットワークを確立するために様々な取り組みをしていた。

福井市、草津市ともに立地適正化計画と地域公共交通とが連携した施策で、中心市街地、郊外地域のそれぞれの課題解決に取り組んでいた。当市においても2市のような取り組みが重要課題であると視察を通して認識した。