

宍市ま第620号
令和6年3月7日

宍粟市議会議長 浅田 雅昭 様

宍粟市長 福 元 晶 三

宍粟市地域公共交通計画の策定にかかる議会意見の回答について

令和6年2月13日付宍議第484号で提出のあった宍粟市議会基本条例第11条第2項の規定に基づく宍粟市地域公共交通計画（案）に対する議会意見について、下記のとおり回答いたします。

なお、本計画につきましては、今回いただいた議会意見の他、1月31日に開催した令和5年度第3回宍粟市地域公共交通会議の委員意見等をもとに、一部見直しを行い、令和6年3月に地域公共交通活性化再生法に基づく地域公共交通計画として定めることとしています。

記

第4章 宍粟市の地域公共交通が抱える課題

意見

・本市の地域公共交通の課題や方向性を検討するうえで重要となるポイントは、将来推計人口をベースに、今後どのようなまちづくりを目指していくのかが大きく関係してくるのではないか。令和5年国の人口調査（社人研）によれば、宍粟市の推計人口は、2020年（令和2年）を「100」とした場合、2035年（令和17年）は、「74.7」（△8,820人減少）となり、本計画の目標年度（2033年）には、市の人口規模は、現状の3/4程度に縮小していくと予測されるし、それ以降、さらに人口減少は進んでいくと推測される。

回答

・将来推計人口を踏まえて、今後どのようなまちづくりをめざすのかを考えたときに、今後、市全体の人口が減少する中で、老年人口の割合の増加が見込まれています。そこで、住み慣れた地域で安心して生活するためには、地域と市内外の公共的な施設や生活利便施設を結ぶ地域公共交通網が必要であると考え、めざすまちの将来像を「まち・生活を支え、みんなで守り育てる地域公共交通」とし、将来像の実現のために、3つの基本方針に沿って、6つの基本施策と16の事業に取り組む計画としています。

意見

・また、上記と同様に生産年齢人口を比較すると、2035年は、2020年比で「68」（△5,826人減少）、2040年比で「57」（△7,855人減少）と予測され、今後は、人手不足（働き手不足）と

利用者の大幅な減少、縮小傾向が予想される。これら社会経済情勢の変化に対応した計画案を描いていく必要があるため、総合計画後期基本計画（令和8年度）以降を予測し、第6章（計画の目標）、数値目標に掲げる1～3は、見直しが必要と考える。

回答

・市総合計画では、路線バスの利用者数について、令和元年度の利用者数をピークとし、令和8年度の利用者数を11%の減少に抑えることをまちづくり指標として設定し、毎年、実績値に対する検証と見直しを行っています。本計画についても、上位計画である市総合計画に合わせることで、一体的な検証と分析により、進捗管理を図ることとしています。

第6章 計画の目標

意見

・小型バス（地域支線）について、具体的な路線としての考え方を見直す時期に来ているのではないかと。地域のニーズと現実が乖離している状況が続いていることから、三方繁盛つれてってカーのような、デマンド方式などへの転換を図っていく必要があるのではないかと。線ですらえより面で解決できないか。また、大型バスの減便も行われていることから、大型バス路線への乗り入れについても協議が必要である。

回答

・本計画は、本市の地域公共交通のマスタープランとして、平成27年4月に策定した宍粟市公共交通再編計画を継承することとし、市内路線バスの見直し基準についても、継承することとしています。また、地域の移動ニーズに即した移動体系として、地域での自家用有償旅客運送の取組みも支援することとしており、今後も、地域の皆さんの意見をよく聞きながら、地域のニーズにあった地域公共交通体系を検討することとしています。

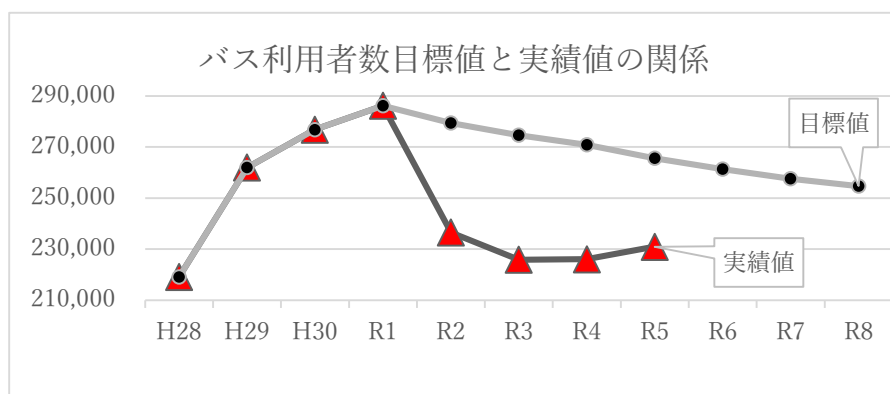
また、自家用有償旅客運送の大型バス路線への乗り入れについては、現行の法体系のもとでの運行計画となることから、地域の声を聞きながら、運行事業者等が参加する宍粟市地域公共交通会議の場で、慎重に議論する必要があると考えています。

意見

・利用者数の目標値について、総合計画後期基本計画のまちづくり指標（令和8年度）の数値を令和10年度、令和15年度（2033年度）も同様とする計画は現実的でない。後期基本計画の路線バス目標値の考え方「令和元年度が上昇のピークと想定し、令和8年度は、ピークからの減少幅を11%程度に抑える。」を踏まえ、令和8年度以降の令和10年度、令和15年度の目標値を設定すべきと考える。

回答

・路線バスの利用者数は、令和2年度以降、コロナ禍による利用者の大幅な減少がありましたが、令和5年度の実績値（9月末）では、前年度比+4,885人と回復傾向が続いていることから評価が難しくなっています。そこで、本計画では、市総合計画に合わせた計画値とし、今後の検証結果を踏まえて、一体的に、見直しを行うこととしています。



意見

・「地域公共交通の収支を維持する」との目標も現実的でない。人口減少が進行する中、路線バスに係る経費「財政負担を維持する」となれば、市民一人当たりの税負担を増やすことになり、持続可能な公共交通の維持とは言えないのではないかと。あらゆる輸送手段の組み合わせや新たな方策を検討することで、市民負担の軽減に繋がる計画を策定していくのがあるべき姿であると考えます。

回答

・今後、地域の人口が減少していくなかで、地域公共交通を取り巻く環境としては、路線バスは人件費や燃料費等の運行経費増加が見込まれており、新たな負担となることが懸念されます。将来にわたり持続可能な地域公共交通としていくためには、既存のあらゆる輸送手段を組み合わせることで、新たな交通体系を検討して行くことも必要ですが、運行主体をはじめ、輸送の対象者や利用目的が異なる移動手段を相互に活用する新たな仕組みづくりは、いろいろな課題がありこれまでも実現には至っていません。今後も引き続き、調査研究に取り組むこととし、現在の地域公共交通体系のもとで、交通事業者だけでなく、市民と市の三者がお互いに協力し合って、地域公共交通を守り育てることが重要であると考えています。

意見

・市民の求める公共交通の利便性について、これをどのようにしてある程度、満足できる状況に持っていけるかが利用増につながると考えることから、利用者目線での考え方が必要である。

回答

・これからの地域公共交通について考えていくためには、市に関わる全ての人が地域公共交通を自分たちの移動の足として認識し、守り育てていくことが重要であると考えています。本計画では、誰もが安心して利用できる環境の整備として、運行事業者と市が連携して、利用状況や住民のニーズの分析、利用者の声を聞き、運行ダイヤやルートの見直しを図っていくこととしています。

第7章 目標の達成に向けて取り組む施策・事業

意見

・まちの将来像の実現に向け、基本方針に基づき推進していくとあるが、将来人口と財政負担の兼ね合いは切り離すことはできないと考えることから、周辺地域のニーズへの対応策にはより一層の研究が求められるし、維持するのではなく新たな取り組みが必要であると考えられる。

回答

・将来にわたり持続可能な体系とするためには、利用者のニーズにあった地域公共交通体系を構築していくことが必要です。市民（利用者）や交通事業者、行政が参加する宍粟市地域公共交通会議の場において、本計画に基づき各施策の進捗管理を行うことで、利用者のニーズにあった新たな取組についても検討してまいります。

意見

・他の施策との連携について明記する必要がある。例えば、スクールバス、福祉施策、民間における送迎など、地域のあらゆる輸送資源を最大限に活用し、それぞれの空き時間に車両等の協力を仰ぐなど、行政・地域・民間が連携することによって、将来の財政負担を軽減する地域公共交通の仕組みを構築されたい。

回答

・将来にわたって、地域での生活を維持していくためには、あらゆる輸送手段を組み合わせることで、新たな方策を検討する必要があると考えているところですが、運行主体をはじめ、対象者や利用目的が異なる移動手段を、相互に活用する新たな仕組みづくりは、いろいろな課題があり、これまでも実現には至っていません。引き続き、市民（利用者）や交通事業者、行政が参加する宍粟市地域公共交通会議の場において、利用者のニーズにあった新たな取組について検討してまいります。

意見

・観光施策との連携について、「観光におけるモデルルートの作成」とあるが、中心市街地と国見の森へのアクセスとして、小型バス路線の創設や日曜・祝日ダイヤの導入を検討されたい。

回答

・利用者の低迷が続く中で、休日のバス路線維持については、以前より本市の課題となっていますが、来場者の多くが自家用車を利用されており、一定の利用ニーズが見込めないなかで、個別の観光施設を目的地とした路線の新設は困難な状況になっています。しかし、国見の森公園は、本市を代表する観光施設であり、引き続き、本計画のもとで、市民（利用者）や交通事業者、行政が参加する宍粟市地域公共交通会議の場において、施設管理者や運行事業者等と一緒に検討したいと考えています。

意見

・貨客混載の実施について、「貨客混載の取組の拡大【新規】」とあるが、例えば、出張催事の実施は、公的資金を投入するだけの公共性があるのか疑問である。財政上の負担を含めて慎重に検討されたい。

回答

・本計画に記載している出張催事については、現在、バス事業者が行っている独自の取り組みの紹介で、これからも市が公的資金を使って行う事業とは考えていません。バス事業者が地域資源を活用した多様な取組を行うことで、経営基盤の強化を図り、持続可能な地域公共交通体系の維持を図ることができると考えています。

意見

・新たな地域公共交通施策について、交通空白地域の小型バス路線は、「空気バス」の傾向が強いため、コストを抑えるためのオンデマンド輸送や自家用有償旅客運送など、他の輸送手段の検討を進められたい。また、自家用有償旅客運送などの輸送範囲の拡大（例えば、旧町域内の移動）を検討されたい。

回答

・本市では、過去に一部の路線で、デマンド交通を導入していましたが、事前の予約受付や配車のための人件費や管理にかかるコスト面に課題があったことから、現在の形に再編された経緯があります。見直し基準を下回る路線については、本計画のもとで、自家用有償旅客運送の取組みなども参考に、今後とも地域の皆さんの意見を聞きながら、地域の公共交通のあり方について、検討することとしています。また、自家用有償旅客運送の輸送範囲については、現行の法体系のもとでの運行計画となることから、引き続き、運行事業者等が参加する宍粟市地域公共交通会議の場で、地域の声を聞きながら、慎重に議論する必要があると考えています。

意見

・更に、高齢者免許返納後の移動手段として、小型モビリティの実証実験や国が検討するライドシェアについても、法整備に向けた動向を注視し、新たな地域公共交通施策として本市における導入効果等の調査、研究を進められたい。

回答

・小型モビリティの導入やライドシェアによる新たな移動体系の構築は、将来的に、中山間地で広大な市域を有する本市の地域課題を解決するための有効な手段となる可能性があります。引き続き、国の動向に注視しながら、本計画のもとで、調査研究を行ってまいります。