

# 会派視察報告書

## (創政会、新政いせはら、公明党いせはら合同実施)

- 1 実施年月日 平成28年11月16日(水)
- 2 調査場所及び調査項目 神奈川県綾瀬市「コミュニティバス対策事業」について
- 3 参加者  
創政会：山田昌紀、斉藤裕樹、舘 大樹、八島満雄、萩原鉄也、越水 清  
新政いせはら：相馬欣行、橋田夏枝  
公明党いせはら：横田典之、田中志摩子、中山真由美

### 4 視察の概要

#### (1) 視察の目的

綾瀬市では昭和55年から福祉無料バスの運行を皮切りに、市の事業としてバス交通対策事業に取り組んでいる。事業費は約8000万円。その事業内容、導入経緯、そして成果を学ぶことで伊勢原市のバス交通政策の充実に資するようにさせることがその目的

#### (2) 綾瀬市政の歴史と特徴

人口約84,000人、面積22.14km<sup>2</sup> 昭和16年の日中戦争に端を発した軍備拡張政策のもと、市北東部に「相模野海軍航空隊等」が設置され「厚木基地」が開設。終戦後は「米軍厚木基地」として現在に至り市域面積の約18%を占めている。

市内に鉄道駅がなく、昭和40年代からの高度経済成長期に人口が増加。市外を走る相鉄線かしわ台、相模大塚、小田急江ノ島線長後駅に近い外縁部に住宅地や工業団地が開発される。

昭和53年に市政施行となるが、市役所がある市中央部には農地が大きく広がるドーナツ型の都市形態となった

#### (3) 視察内容

##### ア 綾瀬市公共交通の現状

市内には相鉄バスと神奈川中央交通の民間路線バスがあり市役所を中心として市域を南北に運行している。利用者は年間合わせて約1,100万人。ここ5年間の数は現状維持ないし微増傾向。民間路線バスが運行していない公共交通不便地区をコミバスが補完している。

## イ コミュニティバス導入までの経緯

昭和 55 年に高齢者福祉会館利用者の送迎を目的に福祉バスが運行（月・水・金の午前送り、午後迎え）。運賃無料。

平成 8 年からは「市内循環バス あやせばら号」が市役所や市民文化センターなど公共施設を毎日利用できる市民の足として運行（2 台の専用中型バスで午前 1 便、午後 1 便）。運賃無料。

平成 13 年に策定された都市マスタープランでは市域中心部に市民生活の拠点となる「タウンセンター地区」の形成を位置づける。これまで周辺都市の駅を指向していたものを「タウンセンター地区」に対する市民の足の確保策が検討される。

周辺の大和市や海老名市でも試験運行が開始されたことなどもあり、綾瀬市でも平成 16 年にはバス交通検討市民会議が設立され順次試験運行が開始された。

平成 19 年にはバス交通のあり方検討市民会議が設立され本格運行に向けた準備、既存交通事業者や有識者、警察などで組織する地域公共交通検討会議との協議、調整を経て事業が実施される。

## ウ コミュニティバスの運行状況

運行の主な目的は公共交通不便地区の解消、市中央部への交通利便性の向上、高齢者の外出機会の創出。

運賃は大人 180 円（小児 90 円）。割引制度として 65 歳以上高齢者は 100 円、障害者 100 円（小児 50 円）。割引は被介護保険者証や障がい者手帳を提示する。現在 5 路線で運行中。

平成 27 年度の 5 ルートの運行実績としては便数 34 便/日、運行委託費は約 8,700 万円、運賃収入約 2,200 万円、市負担額約 6,500 万円、利用者数は 184,683 人、1 日当たりの平均利用者数 513 人、1 便当たりの平均利用者数 15 人、1 人当たりの経費 473 円、1 人あたりの市負担額 354 円（市の負担率 74.8%）。

## エ 運賃改定について

コミバス未運行地域との不公平感解消、民間バスとの運賃格差解消、受益者負担と財政健全化を目的に運賃改定が行われた。大人 150 円を平成 28 年 11 月 1 日から 180 円へなど。

## オ ルートの延伸について

運行ルートの非効率化や利用者が少ないルートの改善を図るため、市南部の 4 号ルートについては小田急江ノ島線長後駅まで延伸。拡幅工事の実施やルートを見直すことで交通不便地区の解消を図る。

#### (4) 主な質疑応答

質問：1 便当たりの運行経費 7, 1 3 6 円の内訳は？

回答：人件費、ガソリン、その他の経費。

質問：民間事業者への補助金策ではなく運行委託策にした理由は？

回答：民間バス事業者ではなかなか考えられないルートであるためこの形式になった。

質問：税の公平性ということについて議会や市民からの意見は？

回答：民間バスが運行されている地区の市民や議員から声があった。しかし、運賃改定によって多少は解消されたと思う。

質問：市民会議について構成メンバーは？

回答：立ち上げ時は公募 8 名、自治会推薦 1 1 名、商工会推薦 4 名

質問：年間 1 8 万人の利用者。市民の利用率は？

回答：把握をしていない。

質問：バスの購入経費は？

回答：1 台約 2, 0 0 0 万円、5 年返済で購入。耐用年数 1 0 年。

#### (5) 視察の所感

鉄道が通っていない綾瀬市では、隣接市にある最寄りの鉄道駅までは市民の移動手段としてバス路線が唯一の方法となっている。そのためバス路線は、最寄駅から住宅密集地を通り別の最寄り駅を結ぶ路線になっていた。そのため市民は市役所や病院、福祉センターなどにバスで行くためには、いくつかの路線を乗り換える必要が多かった。市内主要施設へもっと手軽に行けるようにとの市民要望が高まり、昭和 55 年に高齢者福祉会館利用者の送迎用に福祉バスが運行したことが、綾瀬市におけるコミュニティバスの淵源である。

伊勢原市では小田急線伊勢原駅、愛甲石田駅、鶴巻温泉駅及び東海道線平塚駅が最寄り駅であるが、バス路線は綾瀬市同様、それらの駅同士を結ぶものの他、東海大学病院や大山ケーブル、日向薬師などを結ぶものも主要路線となっており、多様な用途でのバス路線確保ができています。しかしながら半径 3 0 0 m と言われるバス路線でカバー可能な領域以外の、いわゆる交通不便地域は市内各所に点在しており、その補完策はいまだ十分とは言えない。加えて綾瀬市同様市内主要施設が集まっている行政センター地区へ乗り換えなしで行けるバス路線は数本であり、市民の多くはバス路線で行政センター地区へ出向くためには、少なくとも 2 本のバス路線が必要になっている。

こうした状態の打開策として循環型のバス路線も期待が古くから市民要望として挙がっているが、市とバス業者との協議はなかなか進展せ

ず、有効な解決策が見いだせない現状にある。今回はこう言ったことへの打開策の一助とすべく、関心のある他会派と合同で綾瀬市の事例を学ばせていただいた。

少子高齢化が進み、近年では高齢者の自動車誤操作による交通事故多発が問題視されている。高齢者の中には運転免許自主返納の動きも加速されており、公共交通の充実が一層必要になってきている。市内主要施設への移動、買い物や駅への移動、友人宅や観光地への移動など、市民がバスにより気軽に移動できる環境づくりは喫緊の課題となってきている。

愛甲石田南口バス路線開通など、少しずつ交通不便地域へのバス路線開通が始まってきているので、利用者の確保がバス事業者へ十分理解させられれば、新規の路線開通は夢ではないとも考えられる。駅を中心とした放射状の路線の中から、市内主要個所を横断的に結ぶ循環バス路線を開始できれば、市民の利便性は一層高まると考えられる。既存のバス業者で実現可能か、または福祉的目的による市が行う福祉バスによらなければならないのか。もう少し実態把握に時間はかかるが、市民要望の実現のために粘り強く実態把握に努めていきたい。

