

視 察 報 告 概 要

【兵庫県伊丹市】

1 視察期間 平成26年7月9日（水）午後2時00分～午後3時20分

2 視察先及び視察事項

・視察先 兵庫県伊丹市（兵庫県伊丹市千僧1-1）

・視察事項 「農」の振興プランについて

- ① 経緯、目的
- ② プランの概要、予算
- ③ 現在、今後の主な取り組み
- ④ 実績、効果、市民の反応
- ⑤ 課題、展望

3 視察の目的

所沢市の農業は、農業従事者の高齢化、後継者不足、地産地消の充実、所沢ブランドの拡充等の課題がある。このため、先進事例の視察・調査を行い、これらの課題に対し、議会としてどのように関与していく必要があるか等を含め、今後の取り組みの参考とするものである。

4 視察の概要

伊丹市役所において、山内寛伊丹市議会議長の挨拶及び伊丹市の概要説明、荻野委員長の挨拶の後、谷口都市活力部産業振興室長兼農業政策課長から視察事項の説明が行われた。

◎伊丹市の農の概況について

（1）農家数と就業人口

平成22年の伊丹市の農家数は432戸で総世帯数に占める割合は約0.6%、そのうち農業を生業としている戸数は176戸、就業人口は371人で、総世帯数、総人口に占める割合は共に約0.2%である。

平成12年と比較すると、農家数で約100戸、就業人口で200人の減となっている。就業人口の減少を年齢構成別で見ると、40歳未満が107名から32名、40歳～64歳が260名から137名、65歳以上が216名から202名で、農業者の高齢化と担い手不足が進行している。

(2) 耕地面積

伊丹市の場合、市街化調整区域は河川敷ぐらいで、ほとんどが市街化区域である。

平成25年の耕地面積は123haで総面積24,97㎡に占める割合は約5%、平成15年と比較すると約30ha減少している。生産緑地も徐々には減っているが、宅地化農地の減少がほとんどということである。

(3) 農産物の産出額

平成17年度の農業産出額は9億7,000万円、そのうち野菜の産出額が7億5,000万円ということで、農業産出額に占める野菜の割合が約8割を占めている。大阪から約10Kmの近さであり、都市近郊農業で生産された農産物、主にほうれん草や小松菜といった葉物野菜を大規模消費地に供給している。

次に、伊丹市の特徴としては江戸時代より苗木の産地として知られ、苗木産業が盛んである。挿し木や接ぎ木で苗木を育て、若い木を果樹農家に売る農家が多く、平成17年の農業産出額は6,000万円で、これは野菜に次いで第2位の金額である。

次に、農家1戸あたりの産出額について、平成12年は284万円だったものが平成17年は464万1,000円となり、5年で約1.6倍増加しているが、これは売れる商品、付加価値の高い商品の生産に努力をしているということであった。

◎伊丹市都市農業振興計画 伊丹市「農」の振興プランについて

伊丹市「農」の振興プランは平成23年3月に策定し、計画期間は平成23年度から平成32年度の10年間である。振興プランの策定にあたっては、伊丹のような都市では農地は新鮮で安全・安心な農産物の供給基地としての役割に加え、防災空間、緑地、ヒートアイランドの緩和、遊水機能、市民農園利用などの多面的機能を持っているというところを前提においている。そして、これらの機能を維持、強化していくために伊丹の農業はどのようなことをしていく必要があるか計画を策定する中で考えたということであった。

また、農業を振興するには、農家だけを振興しては駄目で、環境への貢献、市民的利用の推進、消費者・商工業者との連携図っていく必要があるということ、踏まえてプランを立てたということであった。

この振興プランは、目標像として「農業者、市民、関連事業者などをパートナーとし、みんなで伊丹の価値を高める『農』の振興」ということを定め、農業振興を農業者に任せるだけではなく、伊丹市全体・市民全体で伊丹の農を振興していきましょうという方向性で計画を進めている。

そして、その目標像を実現するために、将来像として、①持続可能な環境をつくる都市農業の推進、②伊丹らしさを活かした都市農業の推進、③市民が広く親しめる農業の推進、の3つの柱を設け事業を細分化している。

◎主な農業振興策について

① 持続可能な環境をつくる都市農業の推進

(1) 中核農家登録制度

優れた技術力と経営力を有する中核的な担い手を確保・育成するため、一定規模の農業従事者を中核農家として登録し、集中的に各種支援策を実施している。

・中核農家の資格

農地基本台帳に登録されている、次のいずれかに該当する75歳以下の農業者

○年間の延べ作付面積が概ね50アール以上かつ、年間概ね150日以上
の農業従事者

○ビニールハウスなど施設園芸により農業経営を行う者

・支援策

農機具の購入費補助（1/10）や乾燥有機肥料現物支給事業における支給限度数量の割増ということで、現状、50アールより少ない農業者にも乾燥有機肥料を配布しているが、中核農家についてはそれよりも割増して農家を買った数量と同量を現物支給しており、いわば1/2補助というべきものである。

乾燥有機肥料の理由としては、都市農業では農地の隣接地が住宅で臭いの問題があることから、伊丹市では臭いの立たない乾燥有機肥料を用いてきた。この事業には、近隣住民とのトラブルを抑える環境対策という意味合いもある。

(2) ウメ輪紋ウイルス対策事業

平成24年7月に発生したウメ輪紋ウイルスにより、伊丹市のほぼ全域が防除区域に指定されている。苗木産業が盛んで1つの圃場に何万本という梅や桃の苗木が植わっているが、感染の危険性があるため苗木の移動が制限され、平成24年、25年の2カ年でほぼ30万本の苗木を処分した。伐採後の圃場には、サツマイモを植え生計の足しにしている状況である。

・支援策

○伐採跡圃場の苗木補助

防除区域の解除後、ウメ輪紋ウイルスで疲弊した生産者に生産を再開していただくための対策を講じていく必要がある。現在は、リスク分散のため、梅や桃といった1品種のみの栽培ではなくブルーベリーやオリーブの苗木といった多品種栽培に取り組んでいただくための支援をしている。

○営農技術支援セミナーの開催

② 伊丹らしさを活かした都市農業の推進

(1) 農産物直売所「スマイル阪神」への出荷促進

平成20年度、伊丹市公設卸売市場内にJAの協力のもと、農産物直売所を造った。販売している野菜は、7割がJA兵庫六甲管内の阪神・神戸地区産で、伊丹産の野菜は3割しかないが、野菜の新鮮さ、おいしさを通して、伊丹の農業を知ってもらおうと同時に地産地消の推進を図っている。

(2) 農産物のブランド化と販路開拓

伊丹の特徴を出したブランド農産物の創出のための支援、PRを行い、農業推進を図っている。

- ・いちじくジャム

伊丹産いちじくを使った無添加のジャムが非常に好評を得ている。

- ・自然薯

都市部での栽培は難しいが、付加価値が高く都市農業振興の1つとして栽培している。

- ・マイヤーレモン

レモンとみかんの自然交雑種。伊丹市のゆるキャラ「たみまる」の名を冠して、伊丹ブランド「たみまるレモン」として売り出し中。

③ 市民が広く親しめる農業の推進

(1) 市民が農と関わる多様な場の設置

- ・市民農園の設置

伊丹は周辺と比較しても市民農園の数が突出して多い。市が開設しているものが30カ所、1,084区画で農地所有者が開設しているものが6カ所、180区画となっている。

- ・観光農園の開園

レクリエーションとしての収穫を体験してもらおうということで、生産者の方にご協力いただき、ジャガイモ、トマト、サツマイモといった作物の観光農園を開園している。生産者には種イモ代の一部を補助している。

(2) 農業祭の開催

農業者の意欲の高揚と栽培技術の向上、また市民の方に伊丹の農業、生産者に対する理解を深めていただくための活動として、毎年10月に収穫祭という形で野菜や苗木を即売している。

◎質疑応答

質疑 中核農家の戸数と遊休農地対策を伺いたい。

応答 中核農家の戸数は約100戸です。遊休農地対策については、過去には市が農地を借りて、市民農園として市民に貸し出し有効利用を図っていたが、現在は民営の市民農園ということで、ご協力をお願いしています。

質疑 農業関係の予算について伺いたい。

応答 平成26年度当初予算ですが、2,090万8,000円となっております。

質疑 市民農園の整備にあたっては、市民農園整備促進法等の法律があると思うが、市が開設しているもの、農地の所有者が開設しているものは、どの法律に則っているのか。

応答 市が開設しているものについては、特定農地貸付法に基づいています。民営については、直接生産者の方がやっている分については特に法律はありませんで、JAが借りて行っている分については特定農地貸付法が適用されます。

質疑 観光農園の開園について、運営方法について伺いたい。

応答 市が農地を借りて行うわけではなく、運営主体は農業者です。農業者の方より、地域住民に収穫体験をしてもらいたいので、一緒にやりましょうという話をいただきました。市の事業に取り上げてはいますが、実際は苗代等の側面支援をしているだけです。

質疑 農家数や耕作地を増やしていくことを目指しているのか。それとも、農家1戸当たりの収益を上げていくことを目指しているのか。その辺の方針について、伺いたい。

応答 減ることについてはしょうがないので、農地が減っていくスピードをいかに遅くするか考えています。そのためには、生産者の方に1円でも多く稼いでもらう対策を講じていく必要があります。

質疑 農地の遊水機能とはどういうことか。

応答 農地には一定の保水機能があるので、大雨やゲリラ豪雨の際、住宅の浸水被害を未然に防ぐ役割を担っているということです。

質疑 伊丹市農業スクールはうまくいっているのか。また、伊丹市健康づくり計画とはどうやって関連しているのか。

応答 農業スクールについては平成24年度に行いましたが、活躍する機会を十分提供できなかったこと等もあり、翌年度は2名の申し込みしかありませんでしたので、開催を見送りました。また、健康づくりとの関連ですが、現在のところ深いつながりはありません。ただ、伊丹の野菜を給食で提供し、伊丹の野菜に対する理解を深めてもらうことや学童農園で農業に親しんでもらうといった食育の一部を担っております。

質疑 目指すイメージとして、担い手部分の強化とあるが、どのぐらいまで可能性があるのか。

応答 担い手を育成するのは、現行法制度下では難しく後継ぎがない限り無理であろうと考えています。生産緑地は相続税の納税猶予がありますので、人に貸すということができません。この秋に、都市農業の基本法を制定する動きがあり、その法律に基づいて相続税の納税猶予の制度についての規制緩和も考えられていると聞いておりますので、法律ができて生産緑地法の改正が行われれば、脱サラした方が農業に参入する可能性も出てきますが、大規模に行うような土地がありませんので、業としての農業というよりは市民参加がしやすい農地保全対策しかとれないかなと考えております。

質疑 基本条例は作ったのか。

応答 国で都市農業基本法が検討されています。新聞報道では、国が基本方針を示して、都市農業を振興したい自治体は計画を策定しなさいという形で盛り込まれるようです。その基本方策を作れば、その方が即応性がありますし、社会状況に応じて施策を変えていけますので、わざわざ条例でそれを謳う必要はないかなと考えております。

質疑 スマイル阪神について伺いたい。

応答 場所は、伊丹空港の西に位置し、JR伊丹駅西口より徒歩10分、片側2車線の県道13号線沿いにあります。公設市場の底地と建物は市の所有で、そこにテナントとしてJAに入っている。売り場は約730㎡で、売上も毎年順調に伸び、昨年度は売上目標である5億円を突破したが、駐車場が狭く渋滞対策が目下の課題です。

質疑 スーパーの地産地消コーナーや高速のサービスエリア等に出荷している方もいるのか。

応答 そういう方もおりますが、一番お金になるのはJAへの出荷ですので、スマイル阪神などは小遣い稼ぎという側面が強いです。

5 所感

「農」の振興プランを策定し、戦略的に都市農業の振興に取り組んでいる伊丹市は所沢市と共通の課題を多く抱えており、参考になる点も少なくなかった。特に、農産物直売所「スマイル阪神」、農産物ブランド、市民農園に関する積極的な取り組みが印象深かった。

今後は都市農業基本法をはじめ、国の動向も注視しながら、市の農業振興政策のあり方や議会としての関わり方を模索していきたい。

【奈良県大和郡山市】

- 1 視察期間 平成26年7月10日（木）午前11時00分～午後2時00分
- 2 視察先及び視察事項
 - ・視察先 奈良県大和郡山市（奈良県大和郡山市北郡山町248-4）
大和郡山市清掃センター（奈良県大和郡山市九条町80）
 - ・視察事項 大和郡山市清掃センター（ごみ焼却施設）長寿命化計画について
 - ① 経緯、目的
 - ② 計画の概要、予算
 - ③ 現在、今後の主な取り組み
 - ④ 実績、効果、市民の反応
 - ⑤ 課題、展望

3 視察の目的

本市も、環境に配慮したごみ処理体制の維持と市民の安全性・利便性を向上するため、老朽化した西部クリーンセンターを延命化・整備する基幹的設備改良（長寿命化）事業を実施する。このため、先進事例の視察・調査を行い、この事業に対し、議会としてどのように関与していく必要があるか等を含め、今後の取り組みの参考とするものである。

4 視察の概要

大和郡山市役所において、尾口五三大和郡山市議会副議長の挨拶、荻野委員長の挨拶の後、議会事務局の森議事係長兼調査係長から大和郡山市の概要と議会運営について説明が行われた。

昼食休憩後、大和郡山市清掃センターに会場を移し、今西清掃センター長から視察事項の説明が行われた。

◎大和郡山市清掃センターの概要について

昭和58年10月に着工し、昭和60年11月に竣工、同年12月より稼働し、平成10年9月から13年3月にかけて、排ガス高度処理施設整備工事（ダイオキシン対策工事）を行った。当初の建設費用が32億円で、ダイオキシン対策工事は50億円ということであった。

設計・施工は三井造船株式会社（現三井造船環境エンジニアリング株式会社）で、施設規模は180t/日（60t/24h×3炉）、燃焼方式は流動床式である。流

動床式の比率は低く全体の15%ほどで、現在ではほとんどがストーカ炉である。

◎延命化工事の概要について

平成24年に流動床焼却炉の長寿命化計画を策定し、平成27年度から平成29年度の3カ年で工事を実施する。焼却炉の改修、発電設備の設置（150kWの発電能力を持つ小型蒸気発電機2基）、排ガス処理設備、排水処理設備、電気計装系などの工事を循環型社会形成推進交付金で行うとともに、交付金対象外の余熱利用設備、通風設備、灰出設備、給水設備などの改修を同時に進める。総工事費は税込55.4億円で、約56億円の予算を組んで実施する。平成26年3月議会で、工事費プラス運転管理経費等を合わせ、4年間で62億円の債務負担行為を組んでいる。そのうち、交付金の対象は30億円で、残りが単費となる。循環型社会形成推進交付金は、二酸化炭素を20%削減できるということで、計画通り進めば交付金対象額30億円の1/2の15億円が交付金で入ってくるということである。

◎延命化工事のスケジュールについて

平成24年に延命化計画を策定し、平成25年に延命化工事及び運転管理の手法の検討、延命化工事発注仕様書作成、契約支援業務の予算要求、施工管理業務の予算要求を行うとともに、延命化工事自体の予算要求を行った。平成26年に延命化工事の発注仕様書の作成を委託し、現在、作成の最中である。

工事については、工事受託者の公募公告を平成26年11月から行う予定で、同時に工事の施工監理の公募公告を行う予定である。工事受託者を来年2月頃には決定し、平成27年3月議会で議決を得る予定である。施工監理の受託業者も来年には決定し、平成27年度には実施設計を承認して、延命化工事に着手する流れである。工事終了後は、竣工検査を施工監理業者に委託し、平成30年度から長期包括化等による運転管理をスタートさせたいと考えている。

◎延命化工事及び完了後の運転管理手法について

延命化工事及び完了後の運転管理手法について、方式としては、延命化工事・運転委託を各単独で選定し維持補修費等の費用は含まない従来型単独発注方式、延命化工事・運転・維持補修も同じ事業体に一括して発注委託する一括発注方式があるが、延命化工事と長期包括委託を分割して委託する分離発注方式にした。これは、延命化工事後に、運転・維持補修の長期包括委託をするものである。

長期包括の利点は、廃炉までの運転管理・維持補修コストが平準化し、確定することである。欠点は、工事受注者と違う事業者が受注するケースがあり、責任区分が不明確で性能保証ができないということである。また、そのまま随意契約してしまうと、委託料を低減できないので、一般競争入札で行う予定である。

◎受注者の決定方法について

(1) 延命化工事

公募型指名競争入札を考えている。平成26年11月から公募を開始し、手を

挙げたところを指名し、平成27年2月に入札する予定である。

今年から4年間の債務負担をとったのは、今年から公募を開始するので、今年度の執行額は0円だが4年間の複数年での予算化をしている。

(2) 長期包括委託

焼却炉の管理運転は高度な技術を要するため、安易に価格競争入札のみによる受託者決定方式を用いるべきではなく、価格と価格以外の要素（実績・技術力・創造性・実施体制等）を評価する総合評価方式を導入し、決めていく予定である。

総合評価方式の中でも、評価点単独方式、一定の評価点以上の応募者の中で価格競争入札を行う2段階方式、評価点が上位の者から価格交渉を行い決定する優先交渉権方式があるので、いずれかの方法で決定する。

近隣市では優先交渉権方式をとったところが多いが、優先交渉権方式は実績の乏しい独立系がやる気をなくし、入札に参加しないというデメリットがある。2段階方式は、1次選考が通ったら価格勝負になるので独立系の応札意欲が増す。ただし、長期包括の場合、メーカー系ではない独立系で実績のある会社は2社しかなく、実績を有することとすると、かなり絞られてしまうということがある。

◎長期包括委託スケジュールについて

今年度、長期包括導入検討委託をかけた。導入検討委託発注仕様書は工事の発注仕様書と同一業者で、同一の仕様の中に書き込んだので、同じ業者が検討委託を出している。平成26年10月には、学識経験者等を入れた導入検討委員会を立ち上げ、最終的に長期包括の導入を決める流れである。平成27年度は長期包括の発注仕様書作成の委託をかける。この委託は平成27年から平成29年度末の契約が完了するまでの3カ年の事業となる。平成28年の夏には、長期包括委託の入札公告をインターネット上にアップし、平成29年の夏頃に受注者を決定する。ここから、半年かけ業務の準備をし、平成30年4月1日から長期包括委託がスタートする。

◎事業予算について

主なものを挙げると、延命化工事が55億円、延命化工事施工管理委託、延命化工事に伴う停止期間中の可燃ごみ処理委託が年間約20日かける3カ年で1億9,800万円、今年度から始まる長期包括委託導入検討業務、長期包括の発注仕様書作成と契約支援業務に1,200万円、それから長期包括業務が廃炉まで15年、年6億円で計算すると90億円の委託料がかかる。同時に、長期包括委託の業務監視委託に延命化工事期間中の運転管理委託等含めて、約161億円かかる。

◎課題及び問題点について

(1) 延命化工事

- ・工事の仮設場所の確保

炉を運転しながら工事を行うので、近隣で資材置き場等を確保しなければならないが、敷地内にはその余裕がない。

- ・工事中の焼却運転継続

焼却できない場合の可燃ごみの引き取り先とコストについて、三重県の民間焼却施設にトン当たり33,000円で引き取ってもらうことになっている。

(2) 長期包括委託

・委託範囲の検討

市で継続して実施する業務と委託する業務の切り分けをしていかなければならない。

・現在従事している市職員の再配置

受け入れごみの選別作業と焼却残渣の運搬を行っている職員の再配置を行わなければならない。

◎質疑応答

質疑 流動床のメーカーは数が少ないのか。

応答 12社です。

質疑 長期包括委託の利点として、廃炉までの運転管理・維持補修コストが平準化し、確定するとあるが、これは金額を決めてしまうということか。また、市としてもその方がいいのか。

応答 入札を行い年額いくら総額いくらと決めてしまいますので、仮にある年度で補修にお金がかかっても、追加で支払うということはありません。その代わりに、修理が少ない年でも同じだけ支払います。

質疑 業者は廃炉まで一定の金額で性能保証を担保するということか。

応答 炉の適切な運転と維持補修を行うということです。消耗品の交換や何年後かに発生するであろう大規模修繕等の費用も全て含まれるということです。業者は廃炉までのスパンの中で考え、設備更新や投資を行います。

質疑 長期包括委託は入札で行うのか。

応答 来年から仕様書を作り出して、平成29年の夏頃に受注者を決定します。決定にあたっては、総合評価方式を導入し決めていく予定です。総合評価方式ですとメーカー系が有利になりますが、ライバルとして独立系のテスコ株式会社や株式会社日本管財環境サービスあたりが出てくるのではないかと考えております。

質疑 2炉で運転しているということだが、改修は3炉とも行うのか。

応答 3炉とも行います。

質疑 二酸化炭素の削減率はどのぐらいか。

応答 20%以上の削減で国から1/2に補助金が出ますので、発電機を入れまして32%の削減を見込んでいます。また、電気代も減りますので、長期包括の委

託料が下がるというメリットもあります。

質疑 ごみの分別は4分別か。

応答 不燃と可燃、あとはペットボトルです。ビン・缶は不燃で、廃プラスチックは可燃で出しています。近隣市では、細かく分別されておりますので、非常に恥ずかしく感じています。

質疑 売電はするのか。

応答 そこまで大きい発電機は付けません。

質疑 焼却灰の処理はどうしているのか。

応答 薬品で固めたものを大阪湾のフェニックスというところに持って行き、埋め立て処理しています。処分費はトン当たり7,000円です。

5 所感

所沢市においても西部クリーンセンターの基幹的設備改良(長寿命化)事業に加え、東部クリーンセンターのストックマネジメント推進事業が進められているところであるが、大和郡山市清掃センターの延命化工事に係るこれまでの経緯と今後のスケジュールについて調査することにより、工事後の運転管理手法も含め、大いに参考になった。

今回の視察で得ることができた視点も活かしながら、委員会等において、関連する予算案など、より充実した審査に努めていきたい。

【大阪府箕面市】

1 視察期間 平成26年7月11日（金）午前9時30分～午前10時40分

2 視察先及び視察事項

・視察先 大阪府箕面市（大阪府箕面市西小路4-6-1）

・視察事項 箕面市地域公共交通活性化協議会について

- ① 経緯、目的
- ② 概要、予算
- ③ 現在、今後の主な取り組み
- ④ 実績、効果、市民の反応
- ⑤ 課題、展望

3 視察の目的

本市には、「ところバス」という市内循環バスがあるが、市民は公共交通に対してさまざまな要望を持っている。バスや鉄道といった公共交通の果たすべき役割が、今後ますます大きくなっていくことも予想されることから、本年度より地域公共交通検討事業を開始したところである。

このため、先進事例の視察・調査を行い、このような状況に対し、所沢市として今後どのような取り組みをしていくか等を含め、委員会として、今後の審査等の参考とするものである。

4 視察の概要

箕面市役所において、議会事務局の辻村総務課担当主査から箕面市の概要説明、荻野委員長の挨拶の後、柳澤交通政策課課長補佐から視察事項の説明が行われた。

◎箕面市の交通概況について

箕面市は新大阪から14kmに位置し、車で約20分の距離である。市内西部には都心へ結ぶ阪急箕面線が走っているが、中央部、東部には鉄道が走っておらず、都心へのアクセスは豊中市の千里中央駅まで結ぶ路線バスが中心となっており、市内を東西に移動するバスに関しては不便な状況である。

◎箕面市の課題について

- (1) 自動車依存の高い交通体系
近隣市に比べ自動車への依存度が1.5倍と高い。
- (2) 減少する公共交通の利用者数

公共交通の利用者数は減少傾向で、10年間で約7%減少した。

(3) 高齢化社会の進展

今後20年間で高齢化率が約4%上昇し、市民の4人に1人が高齢者になると予測され、公共交通なしでは移動できない市民の増加が懸念される。

◎バス交通の現状と課題について

(1) 路線バス

千里中央駅に行くのがメインで、市内移動のバスが不足している。千里中央駅に行くバスは充実しているが、もっと便利になるよう増便の要望も上がっている。

(2) 公共施設巡回福祉バス（Mバス）

平成8年4月から平成22年8月まで、公共施設巡回福祉バス（Mバス）を無料で市内6ルートに走らせていたが、1日当たりの利用者は約860人と少なかった。その理由として、市内移動のバスではあるが、公共施設に行くことを目的に運行していることから、買い物などで自由に利用したい、利用するのに気が引ける、運行サービスを向上してほしいといった要望が強く、利用したことがある市民は13%、認知率は39%にとどまっていた。

◎新たなバス交通の必要性と検討のポイントについて

高齢化の進展により、車の運転を控える市民が増加するなどバスによる市内移動の充実が求められている。しかし、Mバスは自家用送迎バスとしてのサービス向上は限界があるし、路線バスも市内移動の充実は採算面から見てもバス事業者だけの取り組みは限界がある。Mバスと路線バスを個別に充実させることは困難であり、連携又は一体化した新たなバス交通の整備が必要不可欠との結論に至り、新たなバス交通の検討に入った。

◎検討・実施する組織について

検討にあたっては、学識経験者、市民、交通事業者、行政（国、府、市）、商工関係者など32名からなる箕面市地域公共交通活性化協議会を立ち上げ、箕面市地域公共交通総合連携計画を策定した。その中で実証運行を実施し、持続可能な本格運行を目指していこうということになった。

なお、協議会の下部組織には公募市民、障害者団体、利用者、商業関係者、交通関係者などからなる分科会が置かれ、市民の声を聞いて、それを協議会に届ける役割を果たした。

◎市民協働による計画づくりについて

計画をつくるにあたっては、協議会並びに分科会を開催した。分科会の中では、現地を回って調査する、ルートを検討し実際にバスを走らせ現地を見るというようなことも行った。また、自治会の意向調査では、242自治会中、182自治会から回答を得た。それらの回答をまとめて、再度協議会を開き、住民説明会も開催した。住民説明会は市内小学校13校で開催し、それらの意見を踏まえ分科会で協議した。最後

は協議会に戻して検討し、まとめた計画案に対するパブリックコメントを募集し、運行計画を策定した。

◎評価・見直し基準の設定について

運行計画の中では、実証運行するにあたって、本格運行に向けてどのような結果であれば見直しをするのか、前もって目標値や見直し基準を定めた。

目標値としては、収支率を50%以上、利用率40%以上、認知率については1年目が50%以上、3年目以降は80%以上とした。高いハードルであるが、やるからには高い目標を立てて、そこを目指してやっていこうということであった。

見直し基準としては、ルートの見直し、便数の見直し、運賃等の見直しの3項目を設定した。ルートの見直しについては、バス停1日あたりの利用者数が9人以下なら統廃合を検討、50人以上は追加を検討する。便数の見直しについては、15人以下は減便を検討、27人以上は増便を検討する。運賃等の見直しについては、収支率50%以下なら見直し、65%以上は運賃割引の拡大等を検討するというようなことで、目標値に見合う見直し基準を定めた。

◎実証運行の見直しについて

平成22年9月1日より実証運行を開始し、平成23年5月1日に軽易な見直しを実施、平成23年9月1日には抜本的な見直しを実施した。見直しにあたっては、市民や利用者のアンケート調査、バス乗降調査、市民説明会、パブリックコメントを行い、運行ルート等について見直しを図った。

平成23年5月1日に軽易な見直しでは、平成22年9月1日の実証運行以来、当初の見込みよりも交通渋滞で遅延が多く発生したので、ルートは変えずに時間帯等の見直しを行った。平成23年9月1日には、アンケート調査等を含めて抜本的にルート等の見直しを実施した。

◎実証運行の実績について

利用者数について、需要予測は1日当たり906人で、平成22年の実証運行開始時が881人、平成23年の抜本の見直し以降が922人、平成24年度が1,037人と利用者数の増加が続いている。収入額についても、平成22年度が335万円/月、平成23年度が344万円/月、平成24年度が411万円/月と増加が続いている。

◎実証運行の評価について

(1) 評価指標による評価

・認知率

目標値を1年目50%以上、3年目以降80%以上としたが、平成22年の当初から見ると平成24年度は伸びているが、ルート・行き先については低い値なので重点的な周知する必要がある。

・利用率

目標値を利用率40%以上としたが、平成24年度で37.1%ということで40%近くまでいっている。ただ、非利用者や不定期利用者の意向等も考慮して効率的・効果的な運行サービスに取り組む必要がある。

・収支率

目標値を利用率50%以上としたが、運行当初は30%だったものが軽易な見直し後32.6%、抜本的な見直し後35.5%ということで伸びているが、効率的・効果的な運行サービスによる支出の削減、利用促進による収入増加及び運賃等の費用負担の見直し等を行い、さらなる収支率改善に取り組む必要がある。

(2) その他の評価

・オレンジゆずるバスの必要性

アンケート調査で必要だと回答する声が56.5%あったということからも、持続可能な運行内容に見直す必要がある。

・生活の質の向上

積極的に外出するようになった、買い物に行きやすくなった、公共施設にいきやすくなった等、外出のきっかけになっているし、買い物や公共施設利用にもつながっており、市域の活性化にも寄与している。

◎市民協働による本格運行に向けた検討について

本格運行に向けた計画づくりについても、調査し、評価・見直しの基準に照らし合わせて評価し、継続的な運行ができるか、協議会や分科会でワークショップ等を開催して、議論を重ねてきた。

◎本格運行の開始について

平成23年9月1日の抜本的な見直し以降、積極的な利用促進策を推進してきて利用者数が伸びてきたこと、協議会・分科会等でワークショップ等を開催して議論を重ねた末、持続可能な運行について深く検討できたということで、本格運行計画を市民協働で作成し、平成25年5月より本格運行を開始した。

◎本格運行の状況について

1年365日、平日も日曜・祝日も同じルートだったが、平成24年度までの結果を見ると、日曜・祝日は利用者も少ないし、平日と同じような状況にはならないので、需要者予測を上回って収支率の改善も見られる平日、月曜日から土曜日に限って本格運行を開始することとなった。

(1) 平日（月曜～土曜）利用者数

平成25年5月の本格運行開始以降、利用者数の増加が続いている。実証運行時の平日における1日当たりの利用者数は1,139人であったが現在は1,391人で、月曜～金曜で見ると、1,415人まで伸びている。

(2) 収支率

平成25年5月20日の本格運行開始から平成25年10月31日までの平均収支率は47.2%となっている。実証運行は、日曜・祝日も走らせていたので35%前後にとどまっていたが、本格運行は平日だけにしたので50%近くまで上がった。

なお、休日については、平日とは違うルートを実証運行している。

◎取り組みについて

(1) 創意工夫した計画づくり

・利用しやすい運賃体系

消費税増税で10円値上げし大人210円、小児110円としたが、70歳以上の高齢者については、高齢者の割合が多いこともあり100円のまま据え置きとした。また、身体、知的、精神障害者についても100円のまま据え置きとし、国が定める難病患者も対象としている。

・デザイン・相性の公募

デザインと愛称を市民から公募し選定した。

(2) 交通事業者との連携

・路線バス事業者との連携

市内を走っている路線バスは阪急バス1社だけで、オレンジゆずるバスも阪急バスに委託して運行している。阪急バスのICカードを使えるようにしたり、路線バスとの乗り継ぎ割引制度を導入した。

(3) 各種団体との連携

・商業者による利用促進

オレンジゆずるバスに乗って来店すれば、何らかの割引を提供するサポーター店を募集した。

・大学による利用促進

大阪大学とも協力し、情報誌等を作成し配布した。

・自治会による利用促進

ある自治会では、近くのバス停の時刻表を作り、地域住民に周知した。

(4) 行政、協議会の取り組み

・バスマップ、乗り方の情報提供

バスマップ、時刻表、乗り方の小冊子を全戸配布した。

・バスロケの導入

PCや携帯でバスの位置が分かるバスロケを導入した。また、主要なバス停や施設にデジタルサイネージを設置し、運行情報を提供している。

・高齢者割引証の郵送

70歳以上の市民に高齢者割引証を郵送した。

◎補足説明（水谷鉄道延伸・交通まちづくり室長）

箕面市地域公共交通活性化協議会の設置の目的として、市内公共交通をどうするかということが命題としてありました。公共施設巡回福祉バスが無料で走っていまし

たが、乗りづらいなどの難点がありましたし、路線バスも鉄道駅に接続する南北方向のバス路線が主流で、市内移動のバスがありませんでした。

そこでどうするのかとなったとき、国と協議を重ねながら、法定協議会を先につくり、計画をつくりましょうということになりました。国の社会資本整備総合交付金や地域公共交通活性化・再生総合事業費補助を活用し、計画をつくることから始まり、計画策定にあたっては市民が中に入って計画をつくり、計画の見直し基準を含めきっちりやりましょうということで、3年間の実証運行をすることを最初に決めました。国の補助金も入るので、市民に周知し利用率アップを図りつつ、3年間は大きく走らせてみて、基準に達しないところは見直しを行い、目標値についても、バスにセンサーを付けてバス停ごとに何人乗降があったかデータを取り、それを基に3年間議論をしました。

実証運行から1年後、抜本的な見直しを行いました。もっと走らせてほしいという要望もあったし、病院、商業施設、市役所、箕面駅を必ず通してほしいという要望もあったので、それについては3つのルートとも必ずそこを回る長い循環型のルートが出来上がりました。収支率も上がり、利用者も増えましたが、ルートを長くしたのでなかなか目的地に着かないかないということもあり、効率化については本格運行に向け数値を見ながら絞っていきました。

お金についても、行政が決めるのではなく部会・協議会で議論をしていただきました。コミュニティバスなので、収支を求めても達成できないし、もともと路線バスが走らないようなところなので、ある程度の赤字覚悟ということで協議会の中で半分行政、半分利用者ということになりました。

料金についても、バス事業者がメンバーに入っており、路線バスに合わせ210円にしてほしいという話もありましたが、議論をしていただき最終的に200円になりました。高齢者割引についても、何歳からにするか議論がありましたが、交通不便な方を補助していこうと考えた中で、65歳はまだまだ元気で70歳になるとある程度公共交通に不便があるということで、70歳からと協議会で決めていただきました。

行政側の見直しで1番大きかったことは、見直し基準を最初に決めたことであり、ある程度数値を見ながら進めることができました。また、3年間の中で利用者を増やすにはどうしたらいいかを考え、ボールペンを製作したり、大学、自治会の協力を得て利用者を増やしていくようなことをしながら、本格運行に至った経緯があります。

平成25年5月には本格運行しましたが、日曜だけ本格運行にもっていきませんでした。平日は通院などで高齢者がたくさん乗りますが、日曜は利用者も少なくアンケートをとっても非常に悪かったということがあります。日曜は、買い物目的の利用が多いので、日曜だけガラッとコースを変えて実証運行をしていますが、1年では早すぎるので、もう1年延長して今年度中に廃止を含め日曜をどうするか検討を進めています。

課題としては日曜をどうするかということもありますが、日曜だけでなく平日の利用者についても、もっと増やすことに取り組んでいきたいと考えております。

予算については、基本的には国の補助金で行いましたが、やはり市の目標としては、もともとMバスは市の補助金約4,300万円を出していたので、その中で利用者負

担も入れながら、市内公共交通をやっていききたいというのを目標にしています。

◎質疑応答

質疑 事業費の内訳と補助金について伺いたい。また、バスは市の所有か。

応答 基本的には社会資本整備総合交付金を使って行っております。これについては1/2の補助が出ましたので、最初にバスを7台買いましたが、協議会の所有となっております。事業費の内訳ですが、1億2,000万円の事業費のうち、4,000万円が国の補助金、4,000万円が市の負担、残りの4,000万円が収入ということで運営しております。最終的に国の補助金が減っていくので、収支を増やすのか、それとも事業費を下げるのかということを経営3年間社会実験の中でやっていこうと計画しております。

質疑 運行間隔はどうやって決めたのか伺いたい。

応答 市内をグルグル巡回する非常に長いルートなので、時間を短くしようとするとならばバスを導入しなければなりません、バス1台を導入すると、それだけ経費も上がるので、それに見合った収入はあるのかということになります。1時間に1本になったのも、ダイヤやルートの見直しをやっていく中で、結果としてなったもので、最初から1時間に1本で組むということではありませんでした。高齢者の利用が7割なのですが、パターンダイヤ化により利用率が伸びている状況です。

質疑 運転手の人数と雇用形態はどうなっているのか。

応答 バス事業者が1社しかありませんので、運転手についてはそこに随意契約をお願いしております。また、市の施設の1室を運転手の控室に使っていただいておりますので、そこでシフト交代をしながら運行していただいております。

質疑 フィーダー型とは何か。

応答 地域と駅を結ぶのをフィーダー型といいます。

質疑 路線バスとコミュニティバスの区別、バランスや採算はどうなのか。

応答 今回のコミュニティバスの目的は市内の移動であり、要望としては箕面駅、病院、市役所、大きい商業施設を回ってほしいという要望があったので、そこは分けられたのかなと思っております。路線バスが走っているところを走らせてもらえば収支は上がりますが、路線バス以外のところをコミュニティバスが走るという区別をきっちりやった結果、この路線ができたのかなと思っております。路線バスを今後どうしていくかについては、北大阪急行線が延伸され市内の真ん中まで来ますので、そこを中心に東西に移動ができます。そこで、また市民の意見を聞きながら、市としてはコミュニティバスをどうするのか議論があると思っています。

質疑 交通不便地域が駅まで行けるようなフィーダー型とデマンド型の組み合わせも方法としてはあるかなと思う。箕面の場合は、コミュニティバスとフィーダー型の混ざったような形だが、そういった議論はなかったのか。

応答 箕面の場合、市街地が山の南に固まっておりますので、特定の地域に行って帰ってくるという路線はありません。ただ、止々呂美地域については、収支の関係でコミュニティバスを走らせない代わりに、路線バスとの連携で乗り継ぐ路線バスの割引制度を導入しました。また、介護タクシーも公共交通でずっと検討しておりまして、福祉有償について市の補助金を入れながら新たな事業として、ドアトゥードアの公共交通をやろうとしています。箕面市としては、あらゆる公共交通をつくり、そこから選べるというようなことを行おうとしております。

質疑 福祉有償について、福祉部門と交通政策部門の連携はどうなっているのか。

応答 無料で福祉有償がありましたが、電話が殺到し乗れないということがあり見直しの必要がありました。もう少し効率をよくするというので、福祉部局と連携して新たな公共交通の社会実験をこの12月から始めようと話しております。

質疑 タクシー会社に影響があるのではないかとと思うが、その辺の調整はどうされているのか。

応答 福祉有償が介護タクシーの部分を食べていくのではありません。多くの需要がある中でこれだけできていない部分があり、ここをもっと利用しやすくする制度にしますので、一緒にやってみましょうという形で調整しています。

質疑 オレンジゆずるバスは、車いすにも対応しているのか。

応答 2台分対応しております。

質疑 各ルートを1周する時間は何分か。また、逆ルートはあるのか。

応答 各ルートとも1周2時間かかります。ですから、バスを2台投入し、1時間間隔で回れるようにしております。逆ルートについてはありません。

質疑 どこまで鉄道は延伸するのか。また、完成時期はいつ頃か。

応答 かやの中央というところです。駅が来るためには核となる商業施設が必要ということで、先に区画整理をしまして、大きな商業施設を造っています。2020年にこれにつながりますと、梅田、難波まで直通で行けることとなります。

5 所感

箕面市地域公共交通活性化協議会等を通じて、市民等の声も十分に反映して、「オレンジゆずるバス」を運行し、その後も実証運行の検証を踏まえ、ルート等の見直し

を行っていること、社会資本整備総合交付金など国の補助金等も有効に活用した運行を行っていることが印象深かった。

所沢市においても本年度から地域公共交通検討事業が開始されたところであるが、今回の視察で得た視点を今後の委員会での審査に活かしていくとともに、必要に応じて所管する部署に対して要望や提言等を行っていきたい。