

令和4年2月1日

加西市議会議長 原田 久夫 様

調査研究実施報告書

会 派 名 自由民主党・無所属の会
代表者名 黒田 秀一

下記の通り、行政オンライン視察を実施したので、報告します。

記

1. 調査年月日

令和4年1月26日（水）10：00～11：30

2. 調 査 先

兵庫県西脇市

3. 参加者氏名

《加西市議会》

黒田秀一、丸岡弘満、深田真史

《西脇市》

都市経営部次世代創生課長 兼 行政経営室 徳岡 和秀

西脇市議会事務局 局長 山口 英之

西脇市議会事務局 主任 春岡 香織

西脇市議会 議長 林 晴信

副議長 村岡 栄紀

4. 研究目的及び内容

①兵庫県西脇市

西脇市乗合タクシー「むすブン」について（詳細は別紙）

5. 添付書類

(1) 研修資料

(2) 写真

以上

兵庫県西脇市

【視察項目】西脇市乗合タクシー「むすブン」について

【目的】市内全域を対象とするデマンド型・市街地乗入可能な公共交通の調査研究

1. 「むすブン」導入に至る経緯

- 平成28年 1月 西脇市議会総務産業常任委員会が公共交通事業をテーマに特定所管事務調査を開始。
以後、委員会協議会や先進地視察、議会報告会での意見集約を重ねる。
- 29年 5月 西脇市地域公共交通会議が「西脇市地域公共交通網形成計画」（計画期間は令和元年度～5年度）の策定を開始。
- 9月 市議会常任委員会が「自主運行デマンド方式」による提言書を提出。
- 31年 2月 市公共交通会議が公共交通網形成計画を承認。「デマンド型交通の運行」を明記。
- 令和元年 6月 市公共交通会議がデマンド型交通の協議を開始。
- 2年11月 市公共交通会議がデマンド型交通を承認（同時にコミバスも再編）。
- 3年 4月 「むすブン」運行開始。

2. 「むすブン」導入の目的

- ・車を運転できない人の移動手段の確保
- ・公共交通空白地（人口の32%が圏外）の解消
- ・外出促進による健康増進
- ・市庁舎移転による市全体の公共交通網の再編の必要性 など

3. 「むすブン」導入にあたっての調整事項

- ・タクシー事業者…一般のタクシー営業を圧迫しないよう「むすブン」運行を委託
- ・バス事業者…バスとの共存とコミバスの再編（バスの市内均一料金の設定、「むすブン」と路線バスの停留所ルールの設定）
- ・近畿運輸局…運行区域設定の協議
- ・市民…アンケートの実施、地区区長会等への説明

4. 「むすブン」運行概要

運行日	月曜日から土曜日まで（日曜日、祝日、12月29日～1月3日を除く）
運行時間	平日7：30～17：30 土曜日8：30～12：30
運行車両	日産NV200（5人乗り）5台 ※車いすでも乗車可
乗降場所	・乗り場は自宅付近のごみステーション、公民館等（適地がなければ自宅も可） ・目的地（あらかじめ予約システムに登録した地点）で降車可 ・バス停300m圏内は原則として利用不可
運行区域	・市内を2つの運行区域（北部、南部）に分け、市街化区域は「相互乗入区域」に ・市街化区域への直接乗入は市内全域から可（帰りも可） ・北部運行区域 ⇄ 南部運行区域への移動は不可 ・特例目的地（医療施設、斎場）の場合、区域を越えても可
利用者目標数	年間1万2,000人（特に高齢者女性がターゲット）

5. 「むすブン」利用条件

利用者	小学生以上で市に利用者登録をした者	
利用方法	事前予約のみ（乗車日の7日前から乗車時間の1時間前まで予約可） 予約方法：電話またはファックス	
料金 ※現金か回数券 による支払い	・65歳以上 ・障害者手帳、療育手帳、精神障害者保健福祉手帳の所持者 （手帳所持者の介助者を含む） ・小学生	200円
	・中学生以上64歳以下	400円

6. 「むすブン」導入経費及び年間の運営費など

導入経費	234万4千円（※財源は県交付金20万、他は一般財源） 【内訳】消耗品費（待合場所看板等）30万 印刷製本費5万 予約システム導入委託86万 オペレーター用備品購入33万 オペレーター人件費（2名分）80万
年間の運営費	運行委託料（令和3年度予算） 4,108万8千円 ・市内のタクシー事業者2社（寿タクシー(株)、西脇タクシー(株)）に委託 ・料金収入は委託事業者が収受し、その分を委託料から減額
	予約センター運営費（令和3年度予算） 783万8千円 ・市役所内に市直営の予約センターを設置 ・2名のオペレーターを会計年度任用職として雇用 ・運行経路は予約システムが最適なルートと時間を判定（オペレーターは判断せず）

7. 「むすブン」利用登録の状況（令和4年1月6日時点）

利用登録者数	2,641人（男性885人、女性1,756人）				
年齢別	59歳以下 15.4%	60歳代 7.4%	70歳代 28.5%	80歳代 43.0%	90歳以上 5.8%
地区別	西脇地区 11.5%	野村地区 11.6%	日野地区 17.6%	芳田地区 6.4%	比延地区 10.0% 黒田庄地区 14.5% など

8. 「むすブン」の利用実績（令和3年4月～12月）

乗車人数	2万780人 ※一日平均94.0人、一日最大166人（11月19日） 4月940人 → 7月2,459人 → 10月3,024人 → 12月2,987人（一日平均124.5人）
目的地	医療施設5割 商業施設（買い物）3割 公共施設、金融機関、飲食店、カラオケ等2割 ※特例目的地（斎場、医療施設）の利用は月に数件程度
年齢層	49歳以下1割 60歳代1割 70歳代2割 80歳以上5割

【写 真】



【所感 黒田 秀一】

西脇市のデマンド型交通「むすブン」は、導入してまだ1年も経っていませんが、西脇市の端に住んでいても中心地まで乗り換えすることなく移動できる上、利用料金がバスとタクシーの中間をとって400円（65歳以上や障がい者等は200円）と低めに設定されており、一日平均100人を超える利用者があるのもうなずけました。「むすブン」の運行を西脇市内のタクシー会社に任せたことで民業圧迫にならず、タクシー会社のドライバーが「むすブン」の運転をしているので、まさにWin-Winの関係だと思います。

担当課長の説明では、「むすブン」は女性の高齢者を利用者のターゲットにしているとのことでしたが、80歳代の利用者が43.0%で一番多く、90歳以上でも5.8%の利用があることには驚きました。「むすブン」の紹介動画で、高齢の女性が「むすブン」を利用して外出することでフレイル予防になっています、との声がありましたが、そういう効果もあるのかと感心しました。

「むすブン」を導入した同じ時期に、中心地では「めぐリン」というコミバスに再編し、時計回り・反時計回りのループで走らせており、どこのバス停から乗っても必ず目的のバス停に到着するという点で、とても便利だと思います。そのような運行をすることで「めぐリン」の利用者も増えたとの説明がありましたが、北条地区の市街地でもぜひ検討に値する運行方法です。

また、「むすブン」の車両は、車イスの方でも車の後ろからそのまま乗車できるユニバーサルデザインの車両を導入しているとのことでしたが、SDGsの観点からも高齢者や障がい者等に配慮されていると思いました。

公共交通の面で、西脇市は加西市よりも一歩進んでいる印象を受けます。宇仁地区では定時定路線の「うにバス」が走っているのに、隣の日吉地区ではデマンド型交通を走らせようとしています。これは不公平で、「うにバス」もデマンド型に変更すべきだと思います。法華口駅の行き違い設備に2億円もの費用をかけるのであれば、その分をデマンド型交通に投じたほうが、市民の期待にもっと応えられる公共交通になると実感した視察でした。

〔所感〕丸岡 弘満

【西脇市】西脇市乗合タクシー「むすブン」について

西脇市は、公共交通再編に伴い令和3年4月から導入費用234万7千円（財源：県市町振興支援交付金20万円・他一般財源）を掛け、運営費用4,891万6千円（財源：一般財源）で予約制乗合タクシー「むすブン」を市内タクシー業者2社に委託（委託料4,108万8千円、車両5台・運転手12名）し、市北部4地区（津万・日野・比延・黒田庄）と南部4地区（西脇・重春・野村・芳田）に分割して、市中心部にある市街化区域（市役所・病院・スーパー・JR西脇駅）へ南北いずれからも相互乗り入れできるデマンド型交通を導入している。

予約センター（電話オペレーター）は、市役所庁舎内で常時2名の会計年度職員（人件費：641万2千円）が担当し、システムについては、全国的にも多く使用され実績もあるオンデマンド交通事業の先駆的な「順風路」（東京大学と順風路株式会社との共同研究開発）を使用している。予約センターの委託については、他市のように民間・タクシー業者へも考えたが、朝の集中的な連絡対応の多さなどからも考慮し、市役所庁舎内で電話・FAXで受け付け業務（平日7時から17時30分、土曜8時から12時30分まで）をしている。

また、従前から運行されていた比延地区を走る「おりひめバス」は、通学や一定の利用者があることから引き続き維持しながらも減便をし、バスにはICカードシステムを導入してキャッシュレス化（割引）にも努めている。そして、市街地を運行していたコミュニティバス「しばぎくら号」は、従来のピストン運行から市街地内の移動に特化したまちなか循環型バス「めぐりん」として、パターンダイヤでの運行方式（2台のバスが左右逆回りをし、1時間で1周）に転換し、各公共交通間の乗り継ぎ時の利便性向上を図り、市民からも利用しやすく大変好評であるとの説明を受けた。

また、「むすブン」の運行が開始されてから1年経っていないが、利用者数は伸び続けており、運賃の安さと簡単な予約で目的地へ行ける便利さもあって、今の車の台数では予約が取れないといった状況にも考慮し、将来的には台数を増やすことも検討しているとの説明があった。

そして、この度の思いきった西脇市の公共交通再編へと繋がったのは、市議会の総務産業常任委員会が特定所管事務調査に選定をし、約2年間にわたり「西脇市にとって公共交通はどうあるべきか」を、議会報告会やまちづくり団体の意

見を踏まえて現地調査と議論を重ね、理想の路線図や運行形態を提案（平成 29 年に市長部局へ政策提言）して、平成 31 年 3 月策定の西脇市地域公共交通網形成計画に大きく反映されている。縮小社会の中での市民目線に立ち「理想のバス交通」として委員会が取りまとめ、デマンド型交通導入の実現に至ったことは素晴らしいことであり、政策サイクルによって市行政側を動かした議会の役割も非常に大きいと感じた。

ちなみに、西脇市議会の総務産業常任委員会のこの取り組みは、地方自治体の議会・首長等や地域主権を支える市民等の優れた活動を募集し表彰するマニフェスト大賞の 2019 年「第 14 回マニフェスト大賞」優秀成果賞として大変高い評価をされている。いま、全国的に広がっている議会からの政策サイクルとしての成果であり、我々も委員会として加西市の交通実態に即した利便性の高い公共交通体系の確立をめざし、市民の声や意見を集め現地調査や議論などを重ねて市内公共交通網の全面見直しを実施すべきではないかと考える。また、これまでの公共交通視察の結果や加西市北部エリアの現状からもデマンド型交通の導入と多様な公共交通の一本化を進めるべきであると思った。

[所 感] 深田 真史

「デマンド型」、「運行区域を2つに分ける」、「市街化区域への直接乗入可能」という点で、利用者目線に立った利便性の高い公共交通を導入していると感じる。一方、市内のタクシー会社に運行委託することで、委託料収入で営業収入をカバーできるとともに、ドライバーを「むすブン」の運転手に充てることができる。また、地域がドライバーを確保する必要もなく、安全面や継続性の観点からもより良い形だと思う。

定時・定路線のコミバス運行時は「空気を運ぶバス」の状態であったが、「むすブン」導入後は利用者が一気に増加しているとのことであり、予約を断るケースが出て、バスの台数を増やさないと対応できないという。いかにデマンド型のニーズが高いかよくわかる。70歳以上の利用が7割、目的地は医療施設が5割という点でも、利用者の動向を的確に反映していると感じた。自宅近くから乗換せず目的地にたどり着けるのは、高齢者や障がい者にとって一番のメリットである。

今後、「むすブン」の利用者が増え、新聞等で取り上げられるほど、加西市でのデマンド型交通導入の声が大きくなるのは必至と思われる。泉中学校区では5種類のバスが運行することになるが、なぜ1つの中学校区で複雑な交通網になっていくのか理解しがたい。利用者目線に立った利便性の高い公共交通に整理していく必要があることは明らか。

いずれ各地域でバスを走らせるのであれば地域任せにするよりも、市が早期に導入したほうがよい。地区の要望、準備によるボトムアップではなく、これこそトップダウンで進めるべき施策である。会派として、市内公共交通ネットワークの全面見直し、市街地に直接乗入可能なデマンド型交通の導入を提案する。