

政務活動費（**県外**・海外）調査研究報告書

会派名 県民クラブ

日 程	令和元年8月20日（火）～ 令和元年8月20日（火）
場 所	兵庫県神戸市中央区下山手通5丁目10-1 兵庫県議会
相手方	兵庫県 県土地整備部 県土企画局 交通政策課 課長 藤原信一、副課長兼地域交通班長 三宅豊文、職員 松田和馬
参加議員 氏 名	小 嶋 秀 行 ・ 木 田 昇
目的・内容 ・ 成果等	<p>(目的)</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ 地域公共交通政策について兵庫県の取組内容を調査する <ul style="list-style-type: none"> ① 兵庫県生活交通対策地域協議会について ② バス運行対策等に対する県の支援制度について ③ その他
	<p>(内容)</p> <p><兵庫県生活交通対策地域協議会について> 先ず始めに、同協議会の設置要綱の説明を受けた。同協議会は、兵庫県内における生活交通の確保方策等について協議、調整することを目的に設置され、会長は兵庫県県土整備部県土企画局長が務めている。 地域的には、県民センター・県民局（本県の振興局に相当）単位で、10の地区部会が設置されており、地区ごとの協議・調整を行って地区部会としての考え方を整理する場となっている。（部会長は各土木事務所長が務める） 続いて、同設置要綱に則して運用されている「バス事業者からの路線退出の意向の申出等に係る手続き」について説明を受けた。これは、バス路線の休止・廃止に対する対応策、代替措置の確保等について申出や協議の手順を示すものであった。（手順のフロー図にて説明を受けた） バス事業者は、路線退出の意向がある場合は退出予定日の6か月（または一年）以上前から、関係市町・県担当部局へ事前協議を行うことが規程化されている。</p> <p><バス運行対策等に対する県の支援制度について> 兵庫県における「路線バス」「コミュニティバス」「バスの利便性向上」等に対する支援制度の内容について説明を受けた。瀬戸内海から日本海までの県域を有する兵庫県では、バス事業者が本県の倍以上（20社）ある。 バス運行等に対する支援策としては、国庫補助事業や県単独事業ともに、本県と大きく変わるものはないが、本県と事情が違うところは、人口が多い神戸市や大阪府に隣接する伊丹市のバス事業者は完全黒字運行ができていたとのことであった。</p> <p><その他> 地域公共交通の確保・維持、活性化に顕著な功績をあげたとして、国土交通省から「地域公共交通優良団体国土交通大臣表彰」を受賞した内容について説明を受けた。内容は、兵庫県福崎町の取組事例であった。 福崎町は、無償福祉バスの有償化・再編で約1.7倍の利用者数増を実現したほか、市町村運営有償運送で「大学バス」を活用（全国初）した取組が評価されたとのことであった。 「大学バス」の活用は、従来までは学生（無料）のみが利用（駅～大学間）していたものを沿線住民が有償で乗車できる枠組みを作ったもので、地域交通の利便性向上に資する事例であった。</p>
	<p>(成果)</p> <p>人口減少（特に過疎的地域）に伴う利用者減やバスドライバー不足による路線バスの減便・廃止、高齢者の運転免許証返納に対する代替移動手段の確保などは、すでに現実の課題となっている。</p>

これは本県に限らず兵庫県においても同様（兵庫県も人口減少が急速に進んでいる）で、兵庫県では過疎地を中心とした交通空白地で、マイカーボランティアセンター（地域社協やNPO法人による過疎地有償運送）設置に対する支援に取り組んでいる。

また、バスドライバーの確保については、本県では大型二種運転免許証の取得助成に今年度から取り組むが、兵庫県では女性バスドライバーの育成・拡大に取り組んでいるとのことであった。

近年、女性TAXIドライバーの増は本県でも見て取れるが、女性バスドライバーはごく一部でそう多くはみられず、兵庫県の取組は参考となる。

バス路線の休止・廃止に関しては、兵庫県では完全に手順化されており、やむなく路線廃止になるにしても、住民生活に支障のないよう間断なく代替手段（コミュニティバスの運行など）が確保される対策が講じられている。

これに関しては、淡路市での最近の実例（民間路線バスの廃止に伴い市コミュニティバスへ切替え）が紹介されたところであるが、本県でもここまでの対策が講じられるよう取り組まなければならない。

本県では、JR日田彦山線の復旧が大きな課題となっているが、参考として兵庫県内の「JR線上下分離」の状況についても伺った。兵庫県と京都府を結ぶJRの一部路線が「上下分離」で運行されている。

県が出資した会社で、実際はバス会社が請け負って運営しており、設備関係については県の助成があるが、ランニング経費に対しては基本的（災害時を除き）に助成しないとのことであった。

いずれにしろ、これからの人口減少、超高齢化社会の到来を考えた時、様々な交通政策上の課題がさらに大きく浮き彫りになってくると考えており、今後の議会での議論に今回の調査内容を生かしていきたい。

また、近年注目されている「MaaS（Mobility as a Service）」についても質問したところ、兵庫県としても必要性を感じており、すでに県内の一部自治体では取り組みが開始しているとのことであった。

「MaaS」は観光やインバウンド対策でも重要視されており、この件についてもいずれかの本会議の場で取り上げたいと考えていたことから、今回の調査活動は非常に有意義なものとなった。