

瑞穂監第48号
平成26年2月17日

瑞穂市長
堀 孝 正 様

瑞穂市議会議長
星 川 睦 枝 様

瑞穂市代表監査委員 井 上 和 子

瑞穂市監査委員 若 園 五 朗

定期監査結果報告書の提出について

地方自治法第199条第4項の規定により、「総務課」の定期監査を実施したので、同条第9項の規定により監査結果に関する報告書を提出する。

定期監査結果報告書

第1 監査の概要

1 監査の対象

「総務課」における平成25年4月1日から平成25年10月末日までの財務に関する事務の執行と、重点項目として「コミュニティ（自主運行）バス」についての監査を行った。

総務課は、職員11名に嘱託員である交通指導員2名と補助職員2名で次の事務を行っている。

- (1) 議会に関すること
- (2) 条例、規則等の制定及び改廃並びに公告式に関すること
- (3) 情報公開に関すること
- (4) 個人情報保護に関すること
- (5) 行政手続事務に関すること
- (6) コミュニティバス・樽見鉄道（第3セクター）に関すること
- (7) 交通指導、交通安全事務及び交通安全協会事務局に関すること
- (8) 自治会に関すること
- (9) 地縁団体に関すること
- (10) 広報配布に関すること
- (11) コミュニティセンターに関すること
- (12) 防犯に関すること
- (13) 選挙に関すること
- (14) 消防、水防及び防災に関すること
- (15) 防災行政無線に関すること
- (16) 自衛官の募集事務に関すること

2 監査の実施日

平成25年12月16日（月）

3 実施した監査手続

監査の対象となった財務に関する事務の執行及びコミュニティバスの状況について、提出された資料を基に、通常実施すべき監査手続を実施した。

第2 監査の結果

1 財務について

(1) 執行状況について

「総務課」における財務の執行については、次のとおりで、財務の事務は概ね適正に執行されているものと認められた。

平成 25 年 10 月末現在

	予 算 額 (円)	収入・執行済額 (円)	比率 (%)
歳 入	430,545,000	21,401,748	5.0
歳 出	1,515,076,000	878,031,801	58.0

2 コミュニティバスについて

(1) コミュニティバスとは

コミュニティバスについての明確な定義づけはなく、一般的に交通空白地域・不便地域の解消等、地域住民の利便性向上等のために一定地域内を運行し、車両仕様・乗車賃・運行ダイヤ・バス停の位置等を工夫したバスとされている。その多くは、地方自治体が運営主体となり、道路運送法に基づくバス事業者に運行を委託する形態がとられている。

コミュニティバスの先駆けとされているのが平成 7 年に運行を開始した東京都武蔵野市の「ムーバス」である。当時、武蔵野市内では駅を中心にバスが運行されていた一方で、道路幅員等を理由にバスの運行が困難な地域、即ち交通空白地域・不便地域が存在した。そこで、交通空白地域・不便地域の解消を図るとともに、高齢化に伴い近距離でも歩行の移動が困難になる住民へのモビリティを確保すること等を目的とし、住民の要望に応じて武蔵野市が詳細な需要調査を実施した上で企画・導入したとされている。

その主な特徴は、①停留所の間隔を 200m 以内に設定、②循環型の路線（路線長約 4km）、③日中のオフピークのみでの運行とし、運行間隔を 15 分の等間隔にすることで利用者に分かりやすく、④乗車賃は 100 円、⑤乗合バス事業者に運行を委託し、乗車賃収入で賄えない運行費用を補助する、点が挙げられている。

また、ムーバスは日野自動車「リエッセ」という小規模の団体向けの観光用車両を使用しており、この車両に路線バス向けの座席を設置するとともに、手すりを多く設置することや、補助ステップを設置することにより、高齢者に配慮したバスとなっている。

その後、全国各地で導入される（普及する）ようになったとされており、その主な目的は、先に述べた交通空白地域・不便地域の解消であったが、平成 14 年の道路運送法の改正による規制緩和も影響したと考えられる。つまり、乗合バス事業はそれまで需給調整規制により維持されていたが、改正により不採算（赤字）路線からの撤退が原則自由化されたため、路線の廃止が相次いだ。そこで、廃止路線の代替として、さらには地域の実情に応じた交通の手段としてコミュニティバスの運行が開始された。

(2) 瑞穂市におけるコミュニティバスの概要

当市のコミュニティバスは、「みずほバス」という名称で呼ばれ、

28. 19km²の市内をムーバスと同じ車両「リエッセ」3台で運行している。バスは、座席16席と22の立席の定員38人乗り、座席の一つは折りたたみ式で車椅子を固定できるようになっている。

運行の目的は、次のように説明されている。

- ① 交通需要に対応した適正な交通機関の分担を図り、交通空白地帯の解消、短距離交通システムの整備等をし、既存バス路線では十分な対応ができない需要にきめ細かく対応します。
- ② 高齢者や子供等の移動を支援することにより、その社会参加を通じた外出意欲を促すとともに、公共施設、買い物等へのアクセスを確保します。
- ③ 公共交通サービスを充実・強化することにより、自家用自動車依存を抑制して環境負荷を軽減し、道路交通混雑の緩和を図ります。

みずほバスの特徴は、市内にあるJR東海道本線穂積駅を発着点とするルート設定となっている点にある。穂積駅は、中京圏の中心である名古屋駅まで30分以内という利便性があることから、駅へのアクセスとして利用されている。

元々は、合併前の平成11年10月1日に旧本巣郡穂積町で「ほづみバス」として導入され、本田線、牛牧線の2路線で運行を開始し、旧本巣郡南町と合併後の平成16年5月1日に南地域へ路線を拡大した。その際に、本田・馬場線、牛牧・十七条線、鷺田・船木線の3路線体系となり、現在に至っている。ちなみに、平成24年度は、それまで路線バスであった穂積リオワールド線の撤退に伴い、瑞穂北部線として一時的に4路線で運行した。

現在の運行ルート及び運行ダイヤは平成25年4月1日に再編されたもので、本田・唐栗線、十九条・古橋線、牛牧・穂積線の3路線となっており、運行状況は次のとおりである。運休日は、12月29日から翌年1月3日までとなっている。

平成25年度からの運行状況

路線名	本田・唐栗線	十九条・古橋線	牛牧・穂積線
路線設定方法	循環型	循環型	循環型
運行所要時間	47分	45分	39分
運行距離	18.3km	17.8km	16.1km
停留所数	36ヶ所	24ヶ所	25ヶ所
運行便数 (平日)	左回り 5本 右回り 4本	左回り 5本 右回り 4本	左回り 5本 右回り 5本
運行便数 (休日)	左回り 4本 右回り 4本	左回り 4本 右回り 4本	左回り 4本 右回り 5本
利用者数(10月末)	14,658人	13,246人	8,889人

平成 24 年度の運行状況

路線名	本田・馬場線	牛牧・十七条線	鷺田・船木線
路線設定方法	循環型	循環型	往復型
運行所要時間	30分	50分	38分
運行距離	12.2km	19.8km	14.0km
停留所数	25ヶ所	31ヶ所	18ヶ所
運行便数 (平日)	左回り 5本 右回り 5本	左回り 5本 右回り 4本	5本
運行便数 (休日)	左回り 4本 右回り 5本	左回り 4本 右回り 4本	4本
利用者数	25,500人	15,291人	14,276人

路線名	瑞穂北部線(森経由)	瑞穂北部線(七崎経由)
路線設定方法	往復型	往復型
運行所要時間	21分	25分
運行距離	17.9km	17.9km
停留所数	11ヶ所	13ヶ所
運行便数 (平日)	9本	9本
運行便数 (休日)	9本	9本
利用者数	30,413人	

なお、みずほバス（ほづみバス）導入の経緯については明確な説明を得られなかった。そのため、導入に至るまでの過程が適切であったかどうかは判断できない。

ちなみに、市内にはコミュニティバス以外に路線バスとして「大野穂積線（大野バスセンター～JR穂積駅）」、「美江寺穂積線（JR岐阜駅～瑞穂市役所南庁舎）」が現在運行されている。

(3) 運行費負担金等について

コミュニティバスの運行は、運行協定書を締結して、この地域の路線バス業者である岐阜乗合自動車株式会社（以下、「岐阜バス」という。）に運行を委託している。

平成 25 年 1 月 7 日に締結した運行協定書では、コミュニティバスの運行費負担金は年 3,660 万円を限度として負担することとされている。現在の運行は 3 路線であることから、1 路線当たり 1,220 万円の負担となる。確認したところ、1 路線あたりの金額は平成 16 年から同じ金額となっている。

また、市はコミュニティバス運行費負担金以外に市内を運行する路線バスにも運行費負担金も支払っており、運行費負担金の推移は、次のと

おりである。

単位：円

年度 /種別	コミュニティバス	路線バス			合計
	みずほバス	大野穂積線	美江寺穂積線	穂積リワールド線	
H22	36,600,000	—	742,834	5,200,000	42,542,834
H23	33,759,000	—	1,070,000	5,200,000	40,029,000
H24	41,776,000	1,179,000	0	みずほバスとして運行	42,955,000
H25	36,600,000	2,500,000	1,200,000	廃止	40,300,000

※平成 25 年度は当初予算額

協定書では、国庫補助金が岐阜バスに交付された場合、市が支払う運行費負担金は国庫補助金分を差し引いた金額とすることになっているため、平成 23 年度及び平成 24 年度の負担金は、路線数に 1,220 万円を乗じた金額とはなっていない。

なお、運行費負担金の内訳を確認したが明確な回答は得られず、金額の妥当性は判断できなかった。内訳を把握されるとともに、適正な金額かどうか検討をしていただきたい。

さらに、路線バスの美江寺穂積線についてであるが、平成 24 年度は運行費負担金の支出がない。同路線は隣接する岐阜市内も運行しており、岐阜市内で利用者数が増加したことにより黒字路線となったため、負担金を求められなかったと説明を受けた。今年度は、監査日までの運行状況から推測すると、負担金の支払いが必要になるとのことである。大野穂積線も同様と考えられる。

路線バス事業は独立採算制による事業運営が前提とされているため、黒字路線が赤字路線の欠損額を補えば公的負担は必要ないが、欠損額が生じると、運行を維持していくためには公的負担を要することになる。財政が逼迫する今日において、その額が膨大になることを防ぐ工夫にも努めていただきたい。

(4) 乗車賃収入について

乗車賃は、大人（中学生以上）100 円、小人（1 歳～小学生）50 円が基本となっている。平成 25 年 10 月 1 日より IC カード乗車券「アユカ (ayuca)」が運用開始されたが、定期券の設定や回数券はない。なお、目的地へ行くためには乗り換えが必要となる場合があるが、「アユカ (ayuca)」対応のバス同士で 45 分以内に乗り継いだ場合、乗り継いだバスの乗車賃が 40 円割引される制度がある。

乗車賃は市の収入ではなく、岐阜バスの収入となっているため確認したところ、乗車賃収入額の推移は、次のとおりであった。

単位：円

期 間	収 入 額
平成 22 年 10 月 1 日～平成 23 年 9 月 30 日	5,054,702
平成 23 年 10 月 1 日～平成 24 年 9 月 30 日	5,489,153
平成 24 年 10 月 1 日～平成 25 年 9 月 30 日	5,987,923

平成 24 年度のコミュニティバスの経常経費(支出)は 4 路線で約 6,270 万円であると説明を受けた。その経費に充てるべき乗車賃収入は単純に按分すると約 570 万円となり、国庫補助金と運行費負担金で 4,880 万円であることから、経常収支率は 100%を下回り、不足する約 820 万円は岐阜バスが負担していると説明を受けた。このことから、運行の財源の約 7 割を市が負担していることになる。

利用者からの乗車賃収入は維持運営における重要、かつ、基本的には持続的に調達可能な財源である。市はコミュニティバス運行の目的から公費の投入はやむを得ないとの判断をしており、乗車賃の値上げは考えていないが、100 円(ワンコイン)という均一乗車賃にとらわれず、収支のバランスを十分検討されたい。

また、現在は実施していない定期券・回数券の導入、住民や地元(沿線)企業による寄付や援助、さらには交通広告などの収入確保にも努めていただきたい。

(5) 利用者数について

コミュニティバスの 3 路線合計利用者数の推移は、次のとおりである。

単位：人

		H22	H23	H24	H25
利用者数	年度末	58,699	57,145	55,067	
	10 月末	34,652	33,900	32,127	36,793

※平成 24 年度：瑞穂・北部線の利用者数を除く

運行ルート及び運行ダイヤの改正があるものの、3 か年平均で約 57,000 人/年の利用がある。平成 25 年度の 10 月末時点の利用者数は 36,793 人であるが、この人数は、利用者数が多かった平成 22 年度を 6.2%上回っている。このまま利用者数が順調に増加した場合は、今年度の利用者数が 60,000 人/年を超える可能性がある。

利用者状況調査では、路線ルートが穂積駅発着となっていることもあり、7 割以上が「穂積駅前」停留所で乗降している。そして、朝夕は通勤通学に利用され、それ以外の時間帯は高齢者等の利用となっている。

市の人口推計によると、65 歳以上の老年人口は増加していくと予測されている。また、平成 19 年 6 月の道路交通法の一部改正で、75 歳以上

の免許更新時に認知機能検査が導入されたことにより、交通事故の観点から運転に不安を持つ高齢者が免許を返納するケースもあることは想像に難くない。こうした高齢者においては、コミュニティバスの依存度が高くなることも想定される。

担当課によれば、運行負担金を支払わずに維持していくためには利用者数が627,000人必要とのことであるが、単に、経済合理性のみならず、高齢化対策、環境問題等の公益的な観点からも、コミュニティバスを利用することの重要性について積極的にアピールする必要がある。また、地域住民等の一人ひとりがコミュニティバスを適切に利用するよう自発的に意識や態度を変えることを促すとともに、自家用乗用車からコミュニティバスへの利用転換を図る意識を高めることにも努められたい。

なお、利用者数が僅少となった場合には、コミュニティバスに限定せず、他の代替案を検討することも視野に入れていただきたい。

(6) 今後について

今回の運行ルート及び運行ダイヤの再編にあたってはパブリックコメントが実施されており、市では提出された意見を参考に見直せる部分は見直しますとしている。

提出された意見には、「路線が循環型路線となっているため、時間によっては大回りをして駅に向かうこととなる場合があり、不便である」という意見があった。このような運行ルート及び運行ダイヤに関する意見は見直せる部分として再考されたようであるが、バスの増便や駐輪場の併設等、費用の負担が必要となる事項は今後の検討課題とされている。

再編後の運行ルート及び運行ダイヤには市民の声が反映されているものの、交通空白地域の解消、高齢者や子供等の移動支援、環境負荷の軽減といった運行の目的からすると、なお改善の余地があるものと思われる。パブリックコメントで提出された意見には実現が困難な意見もあるが、改善への道標となり得る意見もある。需用と供給の仕組みの中で、どのように採算に折り合いをつけていくか鋭意努力いただきたい。

バスは、単位輸送あたりCO₂排出量が自家用車の約3/10であるため環境負荷の小さい交通サービスとされており、2013年以降の世界の温暖化対策（ポスト京都議定書）の枠組みにおいて、より一層大きな役割を期待されている。平成23年度の包括外部監査の措置においても、コミュニティバス事業は地域交通としての役割があると回答されているため、利用者の頭在・潜在ニーズを十分に把握して、安定的なサービスを供給するための資金的な問題も考慮した上で、提供する運行形態（運行頻度、運行ルート及び運行ダイヤ）等について地域の実情に応じたサービスの提供に努めていただきたい。

また、高齢化社会への対応、環境問題への対応、まちづくりの観点、観光振興等による地域の活性化等の観点から、地域公共交通そのものの

あり方についてその時々状況を見据えつつ、継続的に検討し、臨機応変に対応していただきたい。

以上