

令和6年12月12日

久留米市議会議長 吉富 巧 様

生活支援交通・買物問題調査特別委員長 田住 和也

委員派遣実施報告書

本委員会は、次のとおり委員派遣を実施しましたので、報告書を提出します。

記

- 1 日程 令和6年11月11日（月）～12日（火）
- 2 派遣先及び内容 大阪府河内長野市：地域公共交通の取組について
 - ・コミュニティバスについて
 - ・乗合タクシーについて
 - ・スマホ教室について兵庫県姫路市：地域公共交通の取組について
 - ・コミュニティバス運行事業について
 - ・デマンド型乗合タクシー運行事業について
- 3 派遣委員

委員長	田住 和也
副委員長	坂田 光弘
委員	堺 太一郎、山崎 ケブun、吉武 憲治、石田 眞一郎、 後藤 敬介、石井 秀夫、大熊 博文、山下 尚
- 4 報告書 視察報告書のとおり
- 5 その他 随行 千代田 成樹、長内 理早

視察報告書

委員会名	生活支援交通・買物問題調査特別委員会
視察日時	令和6年11月11日（月）午後2時00分 ～ 午後3時20分
視察先・概要	大阪府河内長野市 人口：約10万人 面積：109.63k㎡
視察内容	1 地域公共交通の取組について (1) コミュニティバスについて (2) 乗合タクシーについて (3) スマホ教室について
選定理由	現在、生活支援交通・買物問題調査特別委員会で協議している「よりみちバス」や「コミュニティタクシー」等に関する調査の参考にするため。
調査概要	河内長野市議会にて、堀川議長の挨拶に引き続き、都市づくり部都市計画課 水上課長、同課公共交通係 神保係長より、河内長野市の公共交通の取組について、詳細な説明を受け、質問を行った。   ＜河内長野市で説明を受ける様子とモックルコミュニティバス＞
調査内容	1 地域公共交通の取組について ・河内長野市は市域の7割が山林、昭和40年代から大阪市などのベッドタウンであり、現在は大阪府の中で一番高齢化率(37.2%)が高い。 ・公共交通は、南海電車・近鉄電車があり、南海主要駅を中心に放射線上に南海バスが運行。市が運行しているコミュニティバスのほか、それ以外の交通モードとして、乗合タクシー、自家用有償輸送、グリーンスローモビリティがある。 (1) コミュニティバスについて ・モックルコミュニティバス →既存バス路線と連絡することで、バス交通ネットワークを体系的に整備し、公共施設・医療施設などへのアクセス性を高めている。 →運行は南海バスに委託。生活路線を走っており、令和5年度の乗車人数は

55,926 人とコロナ前の水準に戻ってきている。運行日数は年間 359 日、1 日 8 往復、中型ノンステップバスを使用。料金は 200 円、日曜日限定で同伴者割引を実施している。

→人口減少や少子高齢化がさらに進むことに加え、事業者の乗務員不足も鑑みると、今後は移動ニーズや利用状況を踏まえつつ、まちづくりの方向性と歩調を合わせた効率的な運行形態の検討が必要。現在は、新たなニーズ把握のため、国土交通省の共創・MaaS 実証プロジェクト補助金採択を受け、モックルコミュニティバスの予備車を活用した実証運行を実施中。

・日野・滝畑コミュニティバス

→生活路線としてだけでなく、沿線上に道の駅やレジャー施設が点在している地区を走っており、南海バスに運行を委託。令和 5 年度の乗車人数は 67,141 人で、コロナ前の 8 割程度までしか戻っていない。運行日数は年間 365 日、1 日のうち、往路が 10 便、復路が 11 便。

→観光路線のため、曜日やダイヤによって利用者に偏りがある。利用ニーズを把握しつつ、最適な運行形態の検討が必要とのことである。

(2) 乗合タクシー（楠ヶ丘地域乗合タクシーくすまる）について

・公共交通不便地域を解消するため、平成 23 年 11 月から運行。

・運行事業者は第一交通株式会社。運賃は大人 300 円、子供 100 円で令和 5 年度の乗車人数は 19,406 人。1 日 18 便が運行。

・利用者からの要望を踏まえたステップ付き車両（ハイエース）を導入しているが、車内が狭い。また、高齢者の利用が大半を占めていたため、コロナで利用者が激減している。

・市・地域住民・交通事業者の三者協働による運行だが、運行開始から 10 年以上が経過している。利用ニーズの変化も利用者減少の要因だと考えられることから、実態に合った運行とするため、アンケート調査などを行い、市・地域住民・交通事業者の三者協働で利用促進を図っている。

(3) スマホ教室について

・公共交通へのスマホの活用として、モックル MaaS による路線検索、鉄道や南海バスの経路検索も可能とした。デジタルチケット販売では、市内バス 1 日フリー乗車券を「モックルチケット」としてデジタル化。通常 650 円（現在は 700 円）を 500 円で販売。

・令和 5 年度のスマホ教室は 2 回。初級編では QR コードの読み込み方や乗換

	案内を、中級編では MaaS でデジタルチケットを購入する方法を学習。 ・令和 6 年度は、10 月から 11 月末まで河内長野市内の電車とバスが 1 日乗り放題になる QR コードを使ったデジタルきっぷの導入実験を実施するため、8 月以降 8 回のスマホ教室を実施している。 ・大阪万博を控え、関西の私鉄・バスは交通系 IC カードからスマホを使った QR 決済に移行予定と聞いているため、河内長野市でも継続的なスマホ教室の実施に取り組んでいる。
主な質問・ 応答	問：住民のニーズは地域によって違うため、地域の特性に応じた事業に取り組んであると思う。行政が事業を進めていく中で、地域間での格差は過去にもあったのか。 答：公共交通空白地域（鉄道・バスの最寄り駅から 800m 離れている地域）、不便地域（鉄道・バスの最寄り駅から 400m 離れている地域）と定義付し、事業に取り組んできた経緯がある。 公共交通空白地域でバスの社会実験をした際、実際には全く乗らない地域もあった。地域は必要だというのが、実際は利用しない、この状況が続き、地域と協議も続けてきた。地域はどうしてもバスが必要だということで、最終的にはグリーンスローモビリティを貸して地元でやってもらっている地域もある。地域で乗合タクシーの方がいいということで試行期間を経て、本格導入して 10 年以上継続している地域もある。以前は、空白・不便地域を優先的に解決するような指示もあったため、地域に入って協議をしたが、地域が主体的に動かないと、公金を導入して事業が続かないのでは意味がない。 公共交通は、「みんなで支えていかないといけないもの」という実態も説明しながら、興味を持っている地域や、やる気のある地域では勉強会などを開催している。 問：隣接している自治体との連携はどうか。 答：10 年以上前から富田林市や狭山市と情報交換会をしている。連携はなかなか難しい。ただ、このままではいけない、近隣の自治体で何等かの協力をしていかないといけない時代になったという思いは皆あるので、何らかの形で実現したいというところで行っている。 問：モックル MaaS はアプリのため、スマホを使用するが、市民の反応は。 答：モックル MaaS を高齢者がいきなり利用することは、なかなか難しい。

	そのため、スマホ教室や自治会の出前講座では「河内長野市」の検索からスマホを使うことを始めた。モックル MaaS 自体はアプリなので、一度ダウンロードすると 2 回目からは簡単に使える。関西の私鉄は IC カードから QR 決済に移行しており、今後は、だんだんと QR 決済になっていくのだろうと思う。高齢者の方や議会からは、様々な御意見を頂いているが、市民に使っていただく、慣れてもらうためには地道に活動するしかないと思っている。 問：それぞれの委託料や補助金を教えてほしい。 答：モックルバスは、車両は 2 台で南海バスに 2,500 万円くらいで全て委託している。日野・滝畑コミュニティバスも南海バスへ委託し、国からの補助金が結構あるので市からは 1,500～2,000 万円、乗合タクシーくすまは第一交通へ運行を委託し大体 300 万円前後、くすぼう（地域の方しか乗れない）の車両はスクールバスで自家用有償であるが、車両はリース契約で運行を南海バスに委託している。大体 1,000 万円ほどかかるが、スクールバスですと地方交付税の算定に入れてもらえ、それが 600 万円ほど入るので、400～500 万円が市の負担である。お出かけチケットなど、全てで大体 1 億円程度である。バス路線維持のための補助金は平成 7 年から維持費を補助している路線は 1 路線で、年間 900 万円ほど支払っている。何とか、全体のバス路線を残してほしいと南海バスと協議をしている。 富田林市を含む 1 市 2 町 1 村では金剛自動車株式会社が、昨年 12 月に路線バスを全 15 線廃止。バスが撤退したので、1 市 2 町 1 村で代わり入れた費用が 3 億 5,000 万円かかっている。それを考えると、何千万円か増えるかもしれないが、河内長野市内を走る路線はしっかり守りたいと思っている。
その他 (意見・感想)	・先進的な取組をしている自治体として、テレビコマーシャルで放送されていることもあり、行政・地域住民・交通事業者が一体となって生活支援交通の問題に向き合っていた。 ・地域や市民のニーズ、交通事業者の事情などをしっかり捉え、事業に取り組まれていると感じた。 ・河内長野市では、都市部・商業地域・山間部・観光地域などの地域特性に合わせ、スマホアプリの導入、スクールバスの利活用など幅広く事業を展開しており、今後の本市の生活支援交通の在り方を考えていく上で大変勉強になった。

視察報告書

委員会名	生活支援交通・買物問題調査特別委員会
視察日時	令和6年11月12日（火）午後1時30分 ～ 午後3時
視察先・概要	兵庫県姫路市（中核市） 人口：約52万7千人 面積：534.35k㎡
視察内容	1 地域公共交通の取組について (1) コミュニティバス運行事業について (2) デマンド型乗合タクシー運行事業について
選定理由	現在、生活支援交通・買物問題調査特別委員会で協議しているよりみちバスやコミュニティタクシー等に関する調査の参考にするため。
調査概要	姫路市議会にて、議会事務局 岡田次長の挨拶に引き続き、都市局交通計画部地域公共交通課 山本課長、同課 田中課長補佐から、姫路市の地域公共交通の取組について、詳細な説明を聴取し、質疑応答を行った。  ＜姫路市で説明を受ける様子＞
調査内容	1 地域公共交通の取組について ・姫路市では令和3年7月に「姫路市総合交通計画」を策定。計画期間は令和12年度までとなっており、「にぎわいあふれる都心と魅力ある地域の交流連携を支える交通体系の構築」を基本理念としている。 ・人口減少、少子高齢化の進展に伴い、日常的な移動を支える公共交通の役割は重要となる。計画を円滑に推進していくためには、利用者としての「住民」、運営主体としての「交通事業者」、総合的な交通計画策定主体としての「行政」の三者が共通の目標を持ち、それぞれの役割を認識した上で互いに連携することが大事。

(1) コミュニティバス運行事業について

・市内の 24%が、公共交通空白・不便地域であり、郊外部を中心に市街地にも散在している。総合交通計画では、公共交通空白・不便地域 10 地域を「優先的に地域公共交通を導入すべき地域」と位置付け。

・家島・坊勢コミュニティバス

→1 回 100 円、8 人乗りのワンボックスタイプの車両を使用。市と地域の協働で運行されており、運転は自治会に任せているが、家島地区は運転手の後継者不足が課題となっている。

→家島地区は 1 日の乗車数目標を 30 人と設定、今年の平均乗車数は 32.9 人だったが、10 月のダイヤ改正後は 1 日 39 人が乗車。坊勢地区も 1 日の乗車数目標を 30 人と設定、今年の平均乗車数は 37.7 人。

・コミュニティバス雪彦（せっぴこ）

→スクールバス混乗化（スクールバスに一般人を乗せる）で運行。1 回 200 円、29 人乗りのスクールバス用マイクロバスを使用。1 日平均 24 人が利用しているが、ダイヤ編成は、学校のスケジュールが優先されるため、地元住民の要望を受け入れることが難しいという課題がある。

・コミュニティバス溝口お買い物便

→令和 6 年 10 月からコミュニティバス雪彦を JR 溝口駅、マックスバリュ 溝口店まで延伸。1 回 200 円、火曜日と金曜日に 1 往復 2 便運行。スクールバスの空き時間を活用しており、導入までの準備期間導入の短縮、経費も抑えられている。

・福崎町・姫路市連携コミュニティバス「ふくひめ号」

→令和 3 年 4 月、トヨタのモビリティ基金を活用し、福崎町と隣接する姫路市の一部で運行開始。1 回 200 円、平日 12 便、14 人乗りワンボックスタイプ車両で運行。1 日平均 96 人が乗車し、通勤便は満席になることもあるが、買い物便は乗車数が伸び悩んでいる。広域連携での利用というところまでは広がっていない。

(2) デマンド型乗合タクシー運行事業について

・デマンド型乗合タクシー（高木地区）

→令和 2 年 3 月から運行開始。1 回 1 人 400 円、2 人以上は 1 回 200 円、火曜日と金曜日に 4 便、5 人乗り事業用車両で運行。

→令和 5 年度稼働率 71.7%で 1 回当たり 1.6 人乗車。乗車数も目標は 1.5

	人なので、かろうじて目標をクリアしているが、できれば1人ではなく複数で利用してほしいと思っている。 →元々、水曜日と金曜日の運行だったが、住民から「マックスバリュで「火曜市（特売）」があるので変更してほしい」という要望があったことから、火曜日に変更になった。 ・タクシー待機場所設置（安富地域） →路線バスが1時間に1本、タクシー事業者がおらず、タクシーを呼んでも時間がかかる安富地域の公共交通空白・不便地域の解消を目指し、市の出先機関である安富事務所の駐車場にタクシー待機場所を設置。 →年中終日利用可能で、料金は自己負担だが、事前申し込み不要。路線バスから降りた後のラストワンマイルとしての役割や短時間でのタクシー送迎依頼等に対応している。
主な質問・ 応答	問：地域公共交通の導入について、地域で順位をつけているのか。市民との協働はどうか。 答：一気に解消するのは難しいため、各地域で開催される行政懇談会で意見を聴き、優先的にしてほしいという地域からヒアリングをしている。行政が音頭を取って導入しても、我が事として考えていただかないと難しい。市も頑張るので、地域も頑張してほしいという思いもある。自治会の総意として、手を挙げたところから優先的に導入している。コミュニティバスは、一定の人口が必要だと思うが、デマンドタクシーは人口が少ないところでも比較的導入するメリットはあると思う。 公平性の担保というよりも、買い物や生活に不便を感じてある地域に住んでいる方々がどのようにして不便さを解消したいかという事だと思う。コミュニティバスなのか、デマンドタクシーなのか、これは一つの手法に過ぎないので、地域の方が望まれるやり方がよいと思っている。 問：以前路線バスが走っていたところに、今、地域公共交通が導入されていると思う。今後、民間のバス路線が廃止されるようなことはあるのか。 答：姫路市では、毎月、課長級の職員が交通事業者と勉強会をしている。現在はそういった動きはないと思うが、運転手が不足しているという情報は聞いている。交通事業者からは、姫路市が交通事業者に対し、車両に係る補助を継続すれば何とかするとは言われている。

	問：スクールバス混乗だが、教育委員会との連携は。それぞれの学校の登下校の時間もあると思うが。 答：まずは生徒が優先。各小中学校の登下校時間、部活の時間なども加味してダイヤを決めている。お買い物便は、小中学生が使用しない時間帯を有効活用するために、学校や地域に説明を行ってダイヤを組んでいる。 一緒に使用することで、地域の方が子供たちを見守ってくれることもあり、マナーなど教えてくれたりしている。 問：実際にコミュニティバス「ふくひめ号」に乗ってみた。運転手の方が、いろいろ丁寧に教えてくれた。相互乗り入れの効果は。また、公的資金の投入について、今後どのように検討されるのか。 答：それぞれの市町で取り組むとコストもかかる。運転手も不足しているので、そういった意味では連携した方がいいと思う。このふくひめ号は、工業団地を走っているのだから、買い物便も含め、土日の利用が少ないということが課題である。 公的資金の投入は当初の予定よりも金額が大きくなっている。特殊な要因もあり、離島航路の運賃を上げたときに３年分の回数券のまとめ買いが発生した。持続可能な公共交通ということで、運行経費に係る費用を抑えることも重要だが、地域と一緒にやって取り組むことが必要だと思う。
その他 (意見・感想)	・同じ中核市でも人口規模が違うため、姫路市の事業をそのまま本市でも生かせるか否かはあると思うが、タクシー、コミュニティバス、デマンド型、スクールバス混乗型、お買い物便など多様な事業があり、地域のニーズに寄り沿った事業展開に関しては学ぶことも多かった。 ・姫路市でも本市と同様に都市部・商業地域・山間部等で抱えている課題が異なることから、地域と協働し、地域特性にあった生活支援交通事業を展開している。また、小・中学校の統合をきっかけとしたスクールバス混乗型の考え方など、今後の本市の生活支援交通の在り方を考えていく上で大変参考になった。