

総務常任委員会 所管事務調査最終報告書

令和7年9月

秋田県由利本荘市議会 総務常任委員会

目 次

1. はじめに・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・	3 ページ
2. 委員会の概要・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・	4 ページ
3. 所管事務調査事項・・・・・・・・・・・・・・・・・・	4 ページ
4. 調査活動概要・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・	5 ページ
5. 行政視察報告（前期）・・・・・・・・・・・・・・	7 ページ
6. 中間報告・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・	9 ページ
7. 行政視察報告（後期）・・・・・・・・・・・・・・	10 ページ
8. 最終報告・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・	13 ページ

1. はじめに

地域公共交通は、通勤・通学、買い物、通院、来訪者等の多様な人々の生活を支える移動手段として、重要な役割を果たしています。

自家用車の保有は地方において傾向が高く、高齢者は公共交通の利用が高まっています。このような状況の中で高齢者の運転免許自主返納が増加することを考慮すると、地域社会にとって地域公共交通サービスの確保は、より一層重要となっています。

人口減少や少子高齢化の著しい本市において、将来にわたって持続可能な交通体系を構築することは重要な課題となっており、その問題を解決するため、市では、由利本荘市新創造ビジョンなど他計画との整合を図りつつ、「由利本荘市地域公共交通計画」を策定しました。

この計画は、若年世代や高齢者の「生活の足」を守るため、地域間幹線交通の維持・確保と、居住地から駅やバス停をつなぐ地域内交通の利便性向上等、地域にとって望ましい公共交通の姿を明らかにしたマスタープランとなっています。

本市の交通体系は、事業者が行う地域間幹線を軸に、幹線に接続する地域内幹線のコミュニティバス運行を行っており、幹線交通体系の維持を掲げて利便性の向上を目指しています。しかし、広大な面積を有していることから、交通空白地域が点在しており、コミュニティバスを中心とした施策だけでは、その解消につなげることは難しい現状となっています。

市の一部地区では幹線交通への接続として、地域有志のボランティアでの乗り逢い交通事業が、小菅野集落、石沢地区、西沢地区で行われており、業者に委託してのタクシー乗り逢い交通事業も石脇新山地区で5年目を迎えております。

乗り逢い交通事業においては、各地区で利用者の減少や予約時間の制約、タクシーでの乗り合い利用者の少なさ等課題があり、課題解決を図りながら事業継続を進めていく必要があります。

本市の実態に即した公共交通の在り方を検討するとともに、利用促進施策やデマンド交通など、先進地域の公共交通を参考に課題解決を図ることを目的として、所管事務調査を実施するものです。

2. 委員会の概要

- (1) 名 称 総務常任委員会
- (2) 定 数 8名
- (3) 所 管 総務部、企画振興部、会計課、議会事務局、選挙管理委員会事務局、監査委員事務局及び消防本部の所管に関する事項並びに他の委員会に属しない事項
- (4) 委 員
- | | |
|------|---------------------|
| 委員長 | 正 木 修 一 |
| 副委員長 | 佐 藤 義 之 |
| 委 員 | 阿 部 十 全 |
| 委 員 | 栗 野 希 穂 (令和7年4月7日～) |
| 委 員 | 大 友 孝 徳 |
| 委 員 | 堀 井 新太郎 |
| 委 員 | 伊 藤 順 男 |
| 委 員 | 長 沼 久 利 |

3. 所管事務調査事項

- (1) 調査事項 地域公共交通について
- (2) 調査目的 令和5年度に市では、地域公共交通計画を策定中であったことから、本市の実態に即した公共交通の在り方を検討するとともに、デマンド交通などで課題解決を図ることを目的とする。
- (3) 調査方法 「由利本荘市議会政策提案のための委員会所管事務調査ガイドライン」による
- (4) 調査期間 令和5年12月12日から委員の任期終了まで

4. 調査活動概要

(1) 調査活動

日 時	会議等の名称	内 容
令和 5 年 12月11日(月)	総務常任委員会 (所管事務調査)	・ 所管事務調査テーマの決定について ・ 3 月定例会に向けた調査手法、行政視察先等について ・ その他
令和 6 年 2 月16日(火)	総務常任委員会 (所管事務調査)	・ 調査手法について ・ 3 月定例会中に行う調査内容について ・ 行政視察先の提案について ・ その他
3 月13日(水)	総務常任委員会 (所管事務調査)	(調査項目) ・ 地域公共交通計画について ・ 乗り[逢い]交通事業の現状について ・ その他 (調査方法) 地域づくり推進課からの聞き取り (調査目的) 地域公共交通の現状と地域公共交通計画の詳細を把握し、 当局と課題認識の共有を図る。
7 月 8 日(月)	総務常任委員会 (行政視察)	【北海道北見市】 ・ 地域公共交通施策について
7 月 9 日(火)	総務常任委員会 (行政視察)	【北海道弟子屈町】 ・ 地域公共交通施策について
7 月10日(水)	総務常任委員会 (行政視察)	【北海道札幌市】 ・ デマンド交通実証実験について ・ モビリティ・マネジメントさっぽろについて
8 月 7 日(水)	総務常任委員会 (所管事務調査)	・ 所管事務調査中間報告書の作成について
8 月28日(水)	総務常任委員会 (所管事務調査)	・ 所管事務調査中間報告書（案）について
令和 7 年 2 月12日(水) 2 月27日(木)	総務常任委員会 (所管事務調査)	・ 行政視察先の協議及び決定について

日 時	会議等の名称	内 容
令和 7 年 4 月 25 日 (金) 6 月 12 日 (木)	総務常任委員会 (所管事務調査)	・ 行政視察先の事業内容の事前調査及び確認事項の共有について
7 月 1 日 (火)	総務常任委員会 (行政視察)	【兵庫県宍粟市】 ・ 地域公共交通施策について
7 月 2 日 (水)	総務常任委員会 (行政視察)	【岡山県玉野市】 ・ 地域公共交通施策について
7 月 3 日 (木)	総務常任委員会 (行政視察)	【鳥取県伯耆町】 ・ 地域公共交通施策について
8 月 6 日 (水) 8 月 22 日 (金)	総務常任委員会 (所管事務調査)	・ 所管事務調査最終報告書の作成について ・ 政策立案・政策提言等について
9 月 2 日 (火) 9 月 11 日 (木)	総務常任委員会 (所管事務調査)	・ 所管事務調査最終報告書（案）について

(2) 報告

日 時	会議等の名称	内 容
令和 6 年 9 月 19 日 (木)	議会全員協議会	・ 前期活動報告
9 月 25 日 (水)	定例会本会議	・ 所管事務調査中間報告
令和 7 年 9 月 18 日 (木)	議会全員協議会	・ 後期活動報告
9 月 24 日 (水)	定例会本会議	・ 所管事務調査最終報告

5. 行政視察報告（前期）

これまでの所管事務調査では、当局より地域公共交通計画や交通対策についての説明を受け、基本的な考え方、市民アンケートの活用、利用者数目標の達成状況などの現状把握を行い、市の方向性の確認をしてきました。

（1）今後の課題

- ① 交通空白地域における住民の交通手段の確保
- ② 利用促進に向けた住民への働き掛け
- ③ 地域間幹線の路線バス・鉄道への地域内幹線コミュニティバスの接続の利便性向上
- ④ 利用しやすい環境の整備
- ⑤ デマンド交通等、地域のニーズに合った交通体系の構築
- ⑥ 鳥海山を核とした観光にも公共交通を活用する方策

以上の課題解決に向けて、行政視察を7月8日（月）から10日（水）にかけて行ないました。

行政視察先は、北海道北見市・弟子屈町・札幌市に決定し、下記の内容を調査するとともに、冬季の厳しい寒さの中での公共交通の利用状況も伺ってきました。

（2）調査内容

- ① 北見市：本市の面積1,209km²より広い面積1,427km²を有する自治体の公共交通の状況
- ② 弟子屈町：本市の約6割の面積で、人口約1/10の自治体の公共交通の状況
- ③ 札幌市：全国で人口が4番目に多く、循環バス・路線バスの代替としてジャンボタクシー1台でのデマンド交通実証運行を2地区で行なっている自治体の公共交通の状況

（3）行政視察先：北見市、期日：7月8日（月）

- ① 1市3町が合併した北見市は、道東に位置し、道内一の面積を有する農林漁業の盛んな人口約11万人の都市です。市役所本庁舎、3総合支所、5支所出張所の9庁舎からなっており、本市より先にDX化に取り組み、平成28年度には「書かない窓口」の窓口支援システムを運用開始しています。令和5年度日本DX大賞2023優秀賞を受賞しています。
- ② 公共交通は事業者運行の鉄道・路線バスがあり、路線バスが通らない地域ではタクシーが運行しており、市内全域をカバーしています。そのため、交通空白地域はありません。
- ③ 路線バスの市内線は、均一運賃となっています。
- ④ 路線バスの位置情報が確認できるバスロケーションシステムの実証実験を2路線で実施しており、運行状況がわかり待ち時間が短く、冬季は特に助かっています。

- ⑤ 路線バス利用促進策として、高齢者・小学生を対象にバス乗車体験の実施や運賃割引キャンペーンを実施しています。
- ⑥ バス待合所を整備しようとする町内会・法人に対して、バス待合所環境整備補助金（上限30万円）を交付し、安心して利用できる環境整備を行っています。管理は設置者が行います。
- ⑦ パーソントリップ調査（どのような人が、いつ、どこからどこへ、どんな目的で、どんな交通手段で移動しているかを把握するため、北海道が実施。）を根拠にして、公共交通の路線見直しを行なったことはないが、今後、見直し等にあたり参考にするとしています。
- ⑧ 電子決済については、鉄道でクレジットカード、バスで独自のICカード、タクシーでクレジットカードとコード決済を導入しています。
- ⑨ スクールバスの一般利用は、住民の要望を踏まえて実証実験を経た上で、利用者の少ないバス路線を代替する形で運行しています。

（４）行政視察先：弟子屈町、期日：７月９日（火）

- ① 道東に位置する面積774km²、人口約6,500人の酪農が盛んな町で、透明度世界２位の摩周湖、屈斜路湖を有し、町の65%が阿寒摩周国定公園に位置しています。令和５年度のふるさと納税の受入額（寄附金額）は、70億円で全国18位となっています。その前年は、45億円となっています。
- ② 交通空白地域の移動手段の確保に向けた方策を検討しています。
- ③ 公共交通を観光に活用するため、エコパスポート事業２日券、３日券で期間中は乗り放題とし、繁忙期は観光地へのバス増便を行っています。
- ④ スクールバス混乗の取組は、遠方地域については混乗し、料金は教育委員会が負担しています。地域をくまなく回る公共交通線として、混乗化２路線があります。
- ⑤ ふるさと納税の受入額70億円を公共交通に充当しておらず、今後の予定もなく、基金として積み立てています。
- ⑥ 観光客の回遊性・生活交通空白地域住民の利便性向上等、課題解決に向けてデマンドバス実証運行を行ないましたが、予約のため事業者が車両と人材確保をしなければならず、通常業務との相違に混乱しました。利用者は十分だったが、本格稼働に事業者が不安を抱いたことから実現していません。

（５）行政視察先：札幌市、期日：７月10日（水）

- ① 人口197万人の道庁所在地で、10行政区が置かれている政令指定都市です。面積は1,121km²で北海道の交通の要衝となっています。上下水道率は99.9%に達しています。
- ② 地域内の小規模な移動を担うデマンド交通実証実験を手稲区で実施しています。ジャンボタクシー１台での運行ですが、住民の乗り合いへの抵抗はありません。循環バスの代替として運行しており、利用者は１日約40人となっています。

- ③ 同じく、南区でもデマンド交通実証実験を実施中で、ジャンボタクシー１台で路線バスの代替として運行しています。利用者は１日約25人となっています。
- ④ デマンド交通には事業者協賛制度があり、協賛金によりバス停設置、車内広告、バス停への広告等が可能になります。
- ⑤ モビリティ・マネジメントの一環として、公共交通を賢く使ってもらうため、小学生３年生、５年生を対象に交通環境学習推進事業を実施しています。
- ⑥ 高齢者に公共交通を使ってもらうための啓蒙活動などはありませんが、70歳以上に敬老優待乗車証制度を設けて割引を行っており、年間予算は50億円で、対象者の約50%が利用しています。

6. 中間報告

(1) 行政視察のまとめ

今回、行政視察に伺った北見市、弟子屈町、札幌市は、住民サービスを第一に様々な施策を講じていました。本市の課題に対して参考になる事例も多く、今後、検討していくべきと考えます。

- ① 交通空白地域における住民の交通手段の確保
 - ・ タクシー利用での解消
 - ・ スクールバス混乗化
 - ・ デマンド交通の活用
- ② 利用促進に向けた住民への働き掛け
 - ・ 高齢者、小学生を対象とした乗車体験や運賃割引
 - ・ 小学生への公共交通教室の実施
- ③ 地域間幹線の路線バス・鉄道への地域内幹線コミュニティバスの接続の利便性向上
 - ・ バスロケーションシステムの導入
 - ・ パーソントリップ調査等を用いた利用者の動向を把握しての接続性見直し
- ④ 利用しやすい環境の整備
 - ・ バス停の整備
 - ・ 電子決済の導入
- ⑤ デマンド交通等、地域のニーズに合った交通体系の構築
 - ・ 循環バス・路線バスの代替
- ⑥ 鳥海山を核とした観光にも公共交通を活用する方策
 - ・ 観光繁忙期の路線見直しや増便

(2) 今後の取り組み

これまでの行政視察等を基に所管事務調査の後期活動は、由利本荘市地域公共交通計画の地域間幹線交通を軸に、地域内交通との接続や地域内コミュニティバスへのアクセス等の向上を目指していきます。

また、地域のニーズに合った交通体系を模索し、デマンド交通等で課題解決を図れるよう研究・調査を行なっていきます。

7. 行政視察報告（後期）

(1) 調査内容

- ① 兵庫県宍粟市：本市のおおよそ半分の面積658.6km²と人口33,339人（人口密度50.6人/km²）を有する兵庫県中西部に位置する自治体の公共交通の状況。
- ② 岡山県玉野市：本市の1割弱の面積103.58km²に、本市の8割弱の人口53,576人（人口密度517.2人/km²）が居住する岡山県南部の瀬戸内海に面した自治体の公共交通の状況。
- ③ 鳥取県伯耆町：本市の1割強の面積139.44km²に、本市の約1.5割の人口10,100人（人口密度72.4人/km²）が居住する米子市に隣接した鳥取県西部の自治体の公共交通の状況。

(2) 行政視察先：兵庫県宍粟市・期日：7月1日（火）

- ① 「日本酒発祥の地」を売りに「発酵のふるさと 宍粟」を展開する宍粟市は、90%を森林（本市は75%）が占める本市に近似した市です。
- ② 「住んでいる地域でいつまでも暮らせる～既存の概念に捉われない全く新しい公共交通システムの構築～」を基本方針に平成27年度から公共交通の再編に取り組み、平成29年度には「地域公共交通優良団体」として、宍粟市・大型バス運行事業者・小型バス運行事業者が国土交通大臣表彰を以下の業績により受賞しています。
 - ・ 幹線と支線を結節点で結び、自治会集会施設から300m以内に路線を設定し、一筆書きの路線としたことで、再編後11か月で利用者数が4割増えたこと。
 - ・ コミュニティバスではなく、バス事業者による路線バスとして再編したこと。
 - ・ 市民が利用しやすくするため、市内全域の運賃を乗継ぎ含め、200円（小人100円）に定額化したうえ、学生定期を1か月あたり25,000円から5,000円に設定したこと。
 - ・ 路線を大幅に拡充（小型バス路線を6路線から25路線）して、交通空白地域をなくしたこと。

- ・ 公共交通利用促進員の委嘱やケーブルテレビ放送等、市が路線バスの運営に積極的に関わり、「乗って利用しなければバスが無くなり、地域の衰退が加速する」という意識付けを図ったこと。
- ③ 再編後の取組には、以下のようなものがあります。
- ・ 公共交通利用促進員を87名に委嘱し、体験乗車を企画してバスに乗る意識の醸成を図った。
 - ・ 全156自治会にバス利用状況を毎月提供し、広報にも定期的に掲載した。
 - ・ 平成28年度より1日乗り放題乗車券を500円で発売した。
 - ・ 1年毎の路線評価及び3年ごとの路線見直しの結果、令和5年度に小型バス4路線を廃止し、ライドシェアによるデマンド交通に移行した。

(3) 行政視察先：岡山県玉野市・期日：7月2日（水）

- ① 3年毎に開催される瀬戸内国際芸術祭（令和4年度に723,316人が来場）の本州側玄関口の玉野市は、古くから瀬戸内交通の要衝として栄えてきましたが、市の中心部が岩山帯で住居地が少なく、居住空白地となっています。それを囲む10地区を効率的に結ぶ公共交通網の構築が長年の課題でした。
- ② 平成11年度に運行を開始したコミュニティバスは、路線や便数に問題が多く、平成22年度に当時の市長の「市民の外出機会を増やし、心身ともに健康で生涯活躍してもらいたい」、「免許を持たなくても日常生活に困らないまちにしたい」との思いにより、下記のとおり大改革に着手しました。
- 平成22年4月：市内高校生・老人クラブ2,300人にアンケート調査を行った。
- 平成22年8月：事業者・市民・学識経験者・関係機関をメンバーとする地域公共交通会議を設置した。
- 平成23年9月：国土交通省の地域公共交通確保維持改善事業の調査事業を活用し、住民（3,000人）、民生委員・老人クラブ（360人）、コミュニティバス車内（40人）、事業者（100社）にアンケート調査を行った。一連の調査・アンケート・分析・提案に岡山大学の協力を得られた。
- 平成24年3月：地域説明会（市内15会場のべ506人参加）の開催や計画パブリックコメントを実施し、皆で考えた交通体系の基本形「玉野市地域公共交通計画」が策定された。
- ③ 玉野市地域公共交通計画策定後も、路線バスの乗車実績に基づいた仕様車両の検討や乗合タクシーの導入、高精度バスロケーションシステムの運用など利用促進が図られています。また、各地区内は乗合タクシーで移動し、中心部へはコミュニティバスを利用する住み分けが図られています。
- ④ 担当職員は、国土交通省中国運輸局地域交通アドバイザーを務めており、公共交通を考え

るうえで大切なことは、「市民の多様なニーズに応えるには、全ての事業者の共存と相互理解が必要」とのお話がありました。

(4) 行政視察先：鳥取県伯耆町・期日：7月3日（木）

- ① 「伯耆町型」と称されるバス事業は、路線バス事業者からの「町内枝線の廃止通告」を受け、通学のために路線バスを利用していた市内小中学生の通学手段として、平成19年度から事業が開始されました。
- ② 「伯耆町型バス事業」は、次の4つ事業を横断的に一括管理しているものです。
 - ・ ス ク ー ル バ ス：定期路線バスの一部廃止に伴い、小中学生の登下校を目的として、朝及び夕方を中心に無償で運行している。
 - ・ デ マ ン ド バ ス：交通空白地域において、自家用有償運送にて各地域から最寄りの駅及び主要施設等をつなぐ路線バスの代替輸送手段としてデマンド運行をしている。また、予約受付は、配車センターを配置し、バス運行を委託している事業者が担っている。
 - ・ 外出支援サービス：要支援2以上の介護認定を受けている者、各種障害者手帳所持者及び医療費助成受給者証所持者を対象に通院に限り、自宅から病院まで外出支援サービスを利用できるよう自家用福祉有償運送を運行している。（要事前登録）
 - ・ 研 修 バ ス：町内の保育所、老人クラブ、社会福祉協議会等が研修等の行事により団体で外出する際に無償で運行している。ただし、燃料費・有料道路使用料は実費負担とし、上記団体以外のスポーツ団体・自治会・各種同好会等は利用できない。
- ③ 運行は、バス会社・タクシー会社・町直営（会計年度任用職員）の3形態であり、町は大型バス1台・中型バス7台・ハイエース1台の計9台を所有しており、運行を委託しているタクシー会社が使用しています。
- ④ スクールバスの購入に文部科学省からの補助金を活用していないため、デマンドバスに活用できています。
- ⑤ バス事業者の路線バス廃止を受け、スクールバス兼用のデマンドバスとして運行しているため、町民からの大きな不満は無く、利用者数もコロナ禍を経て回復基調にあります。懸念は少子化による利用者減となっています。

(5) 行政視察のまとめ

この度の行政視察では、本市の環境に比較的近い先進自治体を選択したため、大いに参考となりました。

- ① 長年の課題である公共交通の再構築を進めるうえでは、宍粟市が基本方針とした「住んで

いる地域でいつまでも暮らせる～既存の概念に捉われない全く新しい公共交通システムの構築～」の気概で取り組むことが重要だと思います。

- ② 路線、便数、使用車両及び運行形態等を検討するためには、徹底したアンケート調査等が非常に有効ですが、玉野市は岡山大学というパートナーがいることで視点の違う方向からの深掘りした考えが得られ、効率よく便利な交通体系の構築につながっており、関係機関との連携強化が必要だと思います。
- ③ 乗車人数を増やすために、宍粟市・玉野市ともに「低額による市内定額運賃」を採用しており、本市でも結節点の充実を含めて再考していくことが必要だと思います。
- ④ 広大な面積を有する市内の移動をスムーズにし、利便性を向上するためには、宍粟市の乗継券発行による乗り継ぎ無償化は有効であると思います。
- ⑤ 伯耆町の「スクールバス兼用のオンデマンドバス」は、補助金を活用せずにスクールバスを購入しているために兼用が可能です。本市のスクールバスなど、今後、国の使用目的の規制緩和を注視し、効率のよいバス利用の検討が必要だと思います。
- ⑥ 利用実績が伸びていない現状を改善するため、市民には、「乗って利用しなければバスが無くなり、地域の衰退が加速する」との意識を持ってもらい、持続可能な公共交通体系の再構築につなげてもらいたいと思います。

8. 最終報告

令和5年12月より、本市の実態に即した地域公共交通の在り方を研究すると共に、交通空白地域の解消や利便性向上の方策として、デマンド交通などで課題解決を図る事などを目的として視察、研修を行ってきました。

始めに、本市の地域公共交通計画やコミュニティバス運行状況、乗り逢い交通事業の現状について、地域づくり推進課からの聞き取りや現地での実態調査を実施し、地域公共交通の現状と地域公共交通計画の詳細を把握して課題認識の共有を図りました。

共有した課題は下記のとおりで、課題解決に向けて調査を進めてきました。

- ① 交通空白地域における住民の交通手段の確保
- ② 利用促進に向けた住民への働き掛け
- ③ 地域間幹線の路線バス・鉄道への地域内幹線コミュニティバスの接続の利便性向上
- ④ 利用しやすい環境の整備
- ⑤ デマンド交通等、地域のニーズに合った交通体系の構築
- ⑥ 鳥海山を核とした観光にも公共交通を活用する方策

令和6年7月には、本市より面積の広い自治体の北海道北見市、人口密度の低い弟子屈町、循環バス・路線バスの利用者減少により、代替交通として2地区でデマンド交通実証運行を行っている札幌市を行政視察先に選定し、課題解決の糸口を探ってきました。

本市より広い面積を有する北見市は、鉄道や民間交通事業者運行の路線バス、タクシーが市全域をカバーしており、交通空白地域はありませんでした。また、路線バス市内線は、均一運賃となっており、利用者に優しい運行となっていました。さらに、路線バスの位置情報が確認できるシステムの導入実証実験も行っており、運行時間が把握できるため、バス停での待ち時間が短く、特に寒い冬季は助かっていると好評でした。

弟子屈町では、公共交通を観光に活用するため2日券、3日券で期間中乗り放題や繁忙期のバス増便などを行っており、遠方地域についてはスクールバス混乗化を実施し、利便性向上に努めていました。また、交通空白地域解消のため、デマンドバス実証運行を行いました。また、事業者が車両や人材の確保、通常業務との両立が困難で本格稼働には至りませんでした。

札幌市では、2つの地区で路線バス、循環バスの運行路線の代替とする小規模な移動手段として、ジャンボタクシー各1台でデマンド交通実証実験を行っていました。また、事業者協賛制度を設けて、バス停の設置、車内・バス停への広告を可能とし、運行の財源に充てていました。

前期の行政視察を基に所管事務調査の後期活動は、由利本荘市地域公共交通計画の地域間幹線交通を軸に、地域内交通との接続や地域内コミュニティバスへのアクセス手段を重点に、デマンド交通など地域のニーズに合った交通体系を模索し、研究・調査を行っていくこととしました。

令和7年7月の行政視察先として、「住んでいる地域でいつまでも暮らせる～既存の概念に捉われない全く新しい公共交通システムの構築～」を目指して再編に取り組んだ兵庫県宍粟市、「市民の外出の機会を増やし、心身ともに健康で生涯活躍してもらいたい」、「免許を持たなくても日常生活に困らないまちにしたい」との思いにより大改革に着手した岡山県玉野市、路線バス事業者からの「町内枝線の廃止通告」を受け、通学のために路線バスを利用していた市内小中学生の通学手段として、平成19年から事業が開始され、現在の「伯耆町型バス事業」を展開している鳥取県伯耆町を選定し、視察研修を行ってきました。

宍粟市は、市内全域の運賃を乗継ぎ含めて定額化したうえ、路線を大幅に拡充して交通空白区域を無くしました。幹線と支線を結節点で結び、自治会集会施設から300m以内に路線を設定した一筆書き路線として利便性を高めていました。

また、1年ごとに路線評価を行い、3年ごとに路線見直しの結果、令和5年には4路線を廃止して、ライドシェアによるデマンド交通に移行しています。

玉野市は、平成11年度に始まったコミュニティバスの路線や便数に問題が多く、大改革に着手しました。

平成22年度から高校生、老人クラブにアンケート調査を行ったほか、事業者、市民、学識経験者、

関係機関をメンバーとして地域公共交通会議を設置し、岡山大学の協力のもと地域説明会を経て、みんなで考えた交通体系が策定されています。

コミュニティバス運賃を値下げし、乗車実績に基づいた車両の準備、各地区内の移動は乗り合いタクシーを導入し、中心部にはコミュニティバスに乗り換える方式となっていました。

伯耆町型バス事業は、スクールバス、デマンドバス、外出支援サービス、研修バスの4事業を横断的に一括管理しており、運行は、バス会社・タクシー会社・町直営の3形態で運行していました。

町は、大型バス1台、中型バス7台、ハイエース1台の9台を所有しており、運行を委託しているタクシー会社が使用しています。スクールバスは、補助金を活用して購入していないため、スクールバスだけでなく、オンデマンドバスにも利用できる車両となっていました。

2年間にわたって所管事務調査を進めてきましたが、本市公共交通も他自治体と遜色のない体系になっていると考えます。JR線、由利高原鉄道を始め、各地域内交通体系も幹線として路線バス、コミュニティバスが運行されており、幹線に繋がるボランティア運行の乗り逢い交通、市内での乗合タクシーなど共助の力が地域の支えになっています。

今後は、幹線までの地域内の移動手段の構築やスクールバス混乗化・福祉車両などの活用も検討し、若年世代や子育て世代、高齢者の生活の足を守るためにも、市民との対話を繰り返して、交通空白地域ゼロを目指す機運の醸成を図っていく必要があります。

利用促進に向けた取組は、まだまだ出来ることがあると考えます。小学生、高齢者を対象とした乗車体験や運賃の割引、公共交通に関する教室の開催など市民への浸透に力を注ぐ必要があります。

また、地域間の結節点の充実、短時間で乗り継ぎできる運行時刻の見直し、運賃体系の統一化など利便性の向上はもちろんですが、バス運行位置情報システムの導入なども一案と考えます。

利用者の便宜を図るうえで、バス停の整備や電子決済システム導入も視野に入れていかなければなりません。コミュニティバスに関しては、遠くからの視認性を良くし乗ってみたいと思われるデザインに統一するなど検討も必要と考えます。

本荘地域内などの近距離運行に適したデマンド交通、幹線交通への移動としての乗り逢い交通、ライドシェアの導入など、地域のニーズに合った交通体系を選定することにより、まだまだ利便性向上が図れるものと考えます。

鳥海山を核とした観光にも、本市の基幹交通を乗り継いで行けるような、事業者間での時刻表の見直し、期間限定での路線や運行時刻の調整などにより、利便性が向上することで観光振興にも寄与できるものと考えます。

様々な交通体系を視察研修しましたが、本市に合った交通体系を今後も研究し続けてもらいたいと思います。令和6年度から新たにスタートした由利本荘市地域公共交通計画は、多様な人々の生活を支える移動手段の確保に大きな役割を果たすものであり、当委員会としても計画に基づいた事業の推進を望むものです。

地域公共交通は、その存続や維持が求められていますが、利便性を追求し、便利な交通体系を構築するだけでなく、高齢世代に限らず、広く市民に対して「乗って利用しなければ、鉄道やバスが無くなり、地域の衰退が加速する」との意識付けをして行くことが計画の推進に重要と考えます。

所管事務調査にあたり、研修・調査にご協力いただきました企画振興部、地域づくり推進課の皆様にお礼を申し上げますと共に、特にご配慮いただきました公共交通班に感謝申し上げます。

以上で、2年間にわたりました総務常任委員会所管事務調査の報告を終わります。