

所管事務調査報告書

「公共交通」について

令和4年1月～令和5年6月

御代田町議会 総務福祉文教常任委員会

目 次

- ・はじめに 1
- ・調査項目の選定の経緯 2
- ・調査の経緯 3～12
- ・現状と課題 12
- ・委員から出された主な意見・提案 . . 13～14
- ・まとめ 14～15

■はじめに

常任委員会は、その部門に属する事務に関して調査を行う権限を有している。
所管事務調査は町から提案された予算案や条例案などの議案を審査するのとは異なり、常任委員会が自主的にテーマを設定し、調査を行うものである。
本委員会では、令和4年1月から令和5年6月にかけて、「公共交通」について所管事務調査を行った。

調査委員

委員長	池田	るみ
副委員長	中山	温夫
委員	荻原	謙一
委員	山浦	久人
委員	赤田	憲子
委員	尾関	充紗
委員	山本	今朝和

■調査項目選定の経緯

町の公共交通は、しなの鉄道の電車と佐久市と共同運行をしている佐久御代田線のバスがあるが、高齢者や学生など車の運転が出来ない方は町内外への移動に不便を感じている。

そのため町では、高齢者や障がい者、妊婦及び乳児を育てる保護者にはタクシー利用助成制度で支援をし、購入枚数や購入料金の見直しをするなど利便性の向上へ取り組んでいるが、助成券が足りないという声もある。また、対象者も限られている。

このような状況を鑑みて、本委員会では、「公共交通」を所管事務調査項目に選定し、調査研究を進めることとした。

■調査の経緯

令和4年1月12日

委員会討議（調査項目の選定）

各委員がそれぞれ調査項目について提案をした。

防犯カメラ、公共交通についての調査提案があり、また、休憩による自由討論では、多くの項目が出されたことから、次回までに各委員が調査項目を考えてくることとした。

令和4年2月17日

委員会討議（調査項目の決定）

各委員が前回出された調査項目について、次の2項目に絞った。

- ① 相談支援が必要な人への相談窓口について
- ② 公共交通について

この2項目から多数決をとり、公共交通を調査項目とした。

令和4年4月14日

委員間討議（調査事項について）

各委員が調査事項を挙げた結果、まずは町の現状を聞き、その後視察先など議論を深めていくこととした。

今回は、企画財政課の企画係から新交通システム検討委員会での検討経過と、町が視察をした京都府京丹後市の相乗り交通サービス「mobi（モビ）」について説明を受けることとした。

令和4年5月11日

委員会討議（公共交通の現状把握）

企画財政課企画係から交通システム検討委員会の取組等について、京都府京丹後市相乗り交通サービス「mobi」の視察について説明を受けた。

- ① 交通システム検討委員会の取組等について

新交通システム検討委員会は、平成18年10月31日に町長からの諮問で第1回検討委員会が開催され、第4回検討委員会で答申、第5回検討委員会でタクシー利用助成事業を実施することに同意し、事業が開始となった。

その後、平成28年には、公共交通ニーズ調査が行われ、タクシー利用助成事業の制度の見直しについて平成29年の第9、10回委員会で検討され、購入単価が600円から400円に、乗車可能額が1,500円から1000円に、年間の限度枚数が30枚から48枚に変更となった。また、子育て支援タクシー利用助

成事業が新設された。

そして、令和3年、第11回検討委員会では購入単価を400円から300円の引き下げと高齢者運転免許証自主返納促進事業が新設された。

② 京都府京丹後市相乗り交通サービス「mobi (モビ)」の視察について

mobi の概要資料の説明後、京丹後市の実施例の紹介があった。mobi とは、自宅から約 2 km 圏の近距離回遊型移動サービスで、タクシーやバスとは異なり、ユーザーが近くにある乗車場所と目的近くの降車場所をスマホアプリで選ぶと、近くにいる mobi の車に乗ることができる。専用アプリのほか電話でも呼ぶことが可能であり、月額定額 5,000 円の乗り放題と、1 回大人 300 円、子供 150 円の料金プランがある。

また、資料の事例紹介では都市型モデルの渋谷区と地方型モデルの京丹後市、高齢化したニューターンモデル室蘭市が紹介されていた。

説明後、質疑が行われ、「半径 2km がサービス範囲では、町内全域をカバーできないのではないか。」「新しいサービスが入ることで既存の業者を圧迫することにならないか。」など多くの質問が出された。

また、「実証実験をしている室蘭市を調査するのも良いかもしれない。」「トヨタなど大企業の話も聞いてみたい。」「アンケート調査を実施しても良いかもしれない」など、意見も出された。

令和4年7月13日

委員会討議（政策検討の方向性）

各委員が今後の方向性について意見を出した。

「タクシー券利用者の声を聞きたい。」「ニーズを私たち自身が把握する必要がある。」「先進地を視察して勉強したほうが良い。」「小諸市や佐久市など近隣を視察するのも良い。」などという意見から、まずは視察をしていくこととした。

次回は、視察について検討する。

令和4年8月16日

委員会討議（視察先の検討）

各委員が視察先について意見を出した。

近隣の佐久市、小諸市、軽井沢町、また、塩尻市と茅野市が AI を使ったオンデマンド交通に取り組んでいることから、視察の日程を事務局に調整してもらうこととした。

視察テーマは公共交通政策とし、視察研修後に総括を行うこととした。

令和4年10月6日

視察（軽井沢町・小諸市）

軽井沢町

- ① 公共交通政策は長期振興計画に基づいた考え方により推進されており、第4次長期振興計画の中で交通弱者の移動手段の確保の目的で町内を循環するバスの運行を目指すとされ、平成15年10月1日の試行運行から始まり、現在は町内3路線で循環バスを運行している。

各路線にフリー乗降区間があり、区間内ではバス停以外の場所で乗降が出来るようになっている。

利用客の相当数を占める中学生へアンケートを実施し、下校時刻に合わせたり、バス停を変更したり利便性を良くしている。

また、令和4年4月1日に運賃を200円から100円に引き下げ、利用者も増えている。

令和3年度の事業費は、7,000万円程となっている。



- ② バス路線廃止地域対策のタクシー借り上げや運転免許証を自主返納した高齢者へのタクシー利用券給付事業は定着し有効に活用されている。
- ③ 東日本旅客鉄道と西武ホールディングスによるオンデマンド交通「よぶのる軽井沢」は、9月26日より2度目の実証運行を行っている。令和4年1月から3月までの76日間行われた実証実験では、1日の利用者は60人程となっている。また、平日と土日の利用者はほぼ同じで住民が利用していると分析をしている。

小諸市

- ① 平成19年に小諸市地域公共交通総合連携計画が策定され平成19年10月から市内11路線の定時定路線の小諸市コミュニティバス「小諸すみれ号」が運行された。しかし、利用者の減少や高齢者等からドア to ドアのデマンドタクシーの要望があり、平成27年10月「小諸すみれ号」は朝夕の通勤通学時間帯のみでの運行の「愛のりすみれ号」となった。



② 平成 27 年 10 月より、(株)まちづくり小諸に運行管理を委託しデマンドタクシー「こもろ愛のりくん」の運行が開始された。

こもろ愛のりくんの乗車には利用者登録が必要であり、利用予約は電話より乗車予定日の 1 週間前からとなっていて、運賃は一般が 300 円で原則回数券での支払いとなっている。

そして、令和 3 年 8 月 23 日には「こもろ愛のりくん」の運行時間が拡大され、令和 3 年 8 月 19 日をもって「愛のりすみれ号」は全路線休止された。

また、こもろ愛のりくんの令和 3 年度の登録者は 6,641 人で、年間利用者数 48,786 人で、1 日当たり平均 168 人の利用があった。

小諸市コミュニティー交通事業費は、令和 2 年度が 7,620 万円程で令和 3 年度は、7,172 万円程となっている。

③ 市内巡回線「こむこむ号」を令和 3 年 8 月 20 日から試験運行を開始、予約の要らないバスを利用者の多い施設を巡回することで「こもろ愛のりくん」をサポートし、移動支援を促進することを目的としている。

当初のコースは、千曲小学校、小諸駅・高原病院、あぐりの湯の 3 コースであったが、令和 3 年 12 月 1 日より小諸駅・高原病院コースの 2 便、3 便と、あぐりの湯コースは利用状況等に基づき運行休止となった。

④ 社会実験として取り組む官民の連携による「こもろ・まちたねプロジェクト」の新交通サービスで定路線型の EV バス「こむこむ号」が、布引観音・台地巡り便を実証運行された。

令和 4 年 4 月 16 日から 6 月 11 日までのうち、12 日間の運行で延べ 392 人の利用があった。また、スマートカート egg も運行され、11 日間で延べ 1296 人の利用があった。

令和 4 年 10 月 12 日

委員会討議（視察研修の総括）

各委員が軽井沢町と小諸市の視察研修の感想や意見を出し、視察研修の総括を行った。

これからは、デマンド交通になっていくと考える委員が多かった。

しかし、幅広い対応を考えると費用が嵩むことや、「他の自治体のものをそのまま取り入れても上手くいかないのではないか。」「御代田町独自のやり方を模索しないといけない。」「御代田町の場合は、町内だけでは生活ができないことから、佐久市・小諸市・軽井沢町と共同で検討する場も必要になってくるのではないか。」などの意見があった。

また、「町内のタクシー会社に話を聞いてもいいのではないか」という意見もあった。

佐久市

- ① 佐久市の公共交通は、路線バスが平成28年度の19路線から令和3年度は6路線となり13路線の減少となった。

また、財政負担は毎年増加し、平成28年度は1億1,600万円であったのが、令和3年度は2億600万円となり、約9千万円の増額となるなど、課題となっていた。



- ② 令和3年6月ユーグループ（長野トヨタ）と移動支援に関する包括連携協定を締結、より利便性の高い公共交通の形成や新デマンド交通の実証運行による課題抽出協力を取り組み内容とした。

それにより路線バスの位置づけは、令和3年9月末で市内循環バスを廃止し、学生の通学等のための移動手段で朝、夕の便を継続運行とし、デマンド交通の位置づけは交通弱者の日常生活のための移動手段として、AI配車による14台の車両による市内全域（8エリア）を新デマンド交通で運行するとした。

- ③ 新デマンド交通「さくっと」の実証運行の第1期は令和3年10月から令和4年3月まで行われた。現在は、第2期の実証運行が令和4年4月から令和5年3月までの期間で行われており、連携協定をしていた長野トヨタとは、包括的委託として負担金を支払っている。長野トヨタはアイシン（システム会社）にシステムの運用やコールセンターの業務等委託をし、運行事業者7社に運行委託をしている。

「さくっと」の利用には会員登録が必要で市内に住所、居所の有る方で9月30日現在、3,255人の登録があり、令和3年8月、9月の2か月間で1,000人を超え、目標を上回った。

予約は、コールセンターでの電話予約で、1週間前から当日希望時刻の1時間前までとなっていて、利用者の34%が当日予約をしている。

運賃はエリア内200円で車を乗り継ぐごとに200円が必要。

乗降場所は停留所から停留所となっているが、75歳以上や免許返納者、障害者、妊婦、傷病者は自宅などの登録地点から乗降が出来、自宅前乗降利用者の割合は50.2%となっている。

また、前年同期利用者数を比較すると、デマンドタクシー＋市内循環バスでは35,179人に対しデマンド交通「さくっと」は42,631人で7,452人の利用者増となっている。

- ④ さくっと定期便を朝夕便、佐久平駅と臼田支所間で運行している。
会員登録不要で予約も不要であり、運賃は 200 円としたことにより学生の利用が多くなっている。

令和4年11月10日

視察（茅野市）

茅野市

- ① 茅野市は、車社会の定着等によりバスの利用状況が低調となっていたことから、市民の足である路線バスを維持するため、平成 28 年 10 月にバス路線の大幅な再編を行った。

しかし、利用者数は回復せず補助金（公費負担）額が年々増加傾向にあった。

令和元年、第2次地方創生総合戦略の策定及び未来都市構想の検討にあたり、

新しい地域公共交通のあり方が議論され AI オンデマンドシステム導入の方向性が示された。事業実施にあたり、交通事業者のみならず医療・福祉の関係者、別荘事業者、地域住民等 50 人以上からなる協議会において 20 回以上の協議を重ね、制度設計をし、令和2年度に6か月にわたる AI 乗合オンデマンド交通「のらざあ」の実証運行が行われた。



- ② 令和4年8月22日から「のらざあ」の本格運行が開始され、市内を運行する定時定路線バスの生活路線、全13路線が9月30日をもって廃止した。（穴山・原村線と観光路線は継続）

「のらざあ」のシステム開発は、Via Mobility Japan(株)で運行事業者4社による車両8台の自主共同運行で、年間の運行事業費は6900万円となっている。

利用については、市民だけでなく誰でも利用できるが、登録、予約が必要で電話とスマートフォンのアプリから出来る。11月7日現在の登録者数は、5,250人で登録者の25%が市外在住者となっている。また、利用状況は8月22日から11月8日までで、予約件数は7,333件で、電話予約が58.9%、アプリ予約が40.8%となっていて、乗降客数は8,210名となっている。

運賃は、3km未満が300円、3km以上5km未満が500円、5km以上が700円で75歳以上の高齢者割引等がある。

乗降場所は約8,000か所の停留所と仮想停留所があるが、仮想停留所の目印はなく、アプリ予約では仮想停留所の場所を確認することは出来るが、電話予約では確認が出来ないため乗降場所に迷う方もいるということであった。

本格運行が始まって間もないが、高齢者の運賃割引の年齢引き下げや自

宅からの乗降など改善要望があり、先述の協議会で協議を続けているということであった。

- ③ 通学・通勤バスを5路線で朝夕運行していて、誰でも利用が出来る。

令和4年11月15日

委員会討議（視察研修の総括と今後の方向性）

3市1町の視察研修の総括を行い、感想や意見を出した。

「デマンド交通は費用が嵩むことから、タクシーと連携したものが展開できれば良い。」「タクシー利用助成券を土台として検討していくのが良いのではないか。」「タクシー利用助成券を補完する安価なデマンド交通があれば良い。」など、デマンド交通の費用負担の大きさが問題であるという意見が多かった。

また、町で懇談会の形や任意の検討委員会等で、幅広い層の意見を集約してもらいたいという、町民の意見の集約が必要という意見もあった。

次回は方向性について再度検討することとした。

令和4年12月8日

委員会討議（今後の方向性）

今後の方向性について意見を交わし議論した。

視察を重ねる中で、「デマンド交通を実現するための大きな課題は、当初の想定よりも莫大な費用がかかること」という委員間での共通認識がうまれた。

また、議長への報告とするか、提言とするかについての議論では、タクシー券の拡充と駅の整備という面で、町へ提言をやっていったほうが良いのでは、という意見も出てきた。

ただし、まずは、議長へ報告書を提出し、その後提言をするか考えていくこととした。

次回は報告書案の意見についてまとめていくこととした。

令和5年1月16日

委員会討議（報告案作成の意見について）

タクシー券の拡充、しなの鉄道御代田駅へのエレベーターの設置、中長期的にはデマンド交通の導入などの意見が出された。

意見をまとめるにあたり、タクシー会社2社への意見交換と、同規模自治体で低予算のデマンド交通の事例があれば調査研究し、次回意見を発表することとした。

令和5年2月1日

意見聴取（タクシー事業者A社）

町内のタクシー事業者へ意見交換の申し出をしたところ、A社と日程が調整できたため、A社営業所所長と委員2名とで、意見交換をおこなった。

- ① タクシー利用助成事業への印象として、「システムとしては近隣自治体と比べ、御代田町は一番だと思う。ただやはり、枚数を増やして欲しいという声は多い。利用者は、多いときで片道に4～5枚使用（佐久医療センターで4,000～5,000円が目処）。このような使い方だと、半年もたないという声が多く、単純にタクシー利用助成券が倍数、必要だと考えている。」とのことだった。
- ② また、現状からタクシー利用助成券が倍増された場合、人員等は対応できるかという質問に対し、「現在のタクシー利用助成券利用者は、タクシー利用全体の20～30%程度であり、御代田町は広過ぎないことから、乗車時間が読みやすい。このことから、タクシー利用助成券が倍に増えたとしても、対応できる範囲だと考えている。」とのことだった。しかし、女性にも働きやすいような環境づくりなどの雇用を増やす仕組みが必要だとも話していた。
- ③ タクシーを利用することのメリットについては、「やはりドア to ドアというのが高齢者にとって最大のメリットであり、また、家の中から病院の受付まで付き添って送り届けられることなどが、デマンド交通との相違点だと考えている。」とのことだった。
- ④ 町がデマンド交通をタクシー会社に委託できるかという質問には、「現状のままではやはり厳しく、車両などを町で用意してもらうような必要がある。一方で、デマンド交通を導入すること自体に抵抗はあまりない。棲み分けという意味で、若い世代の方にはデマンド交通を利用していただくというのがいいのではないか」という話であった。
- ⑤ 最後に、「町民のタクシーを利用されている高齢者の中でも、タクシー利用助成事業を知らない方もまだいっしょり、運転手から、声かけをしている状況もあることから、周知はもっと必要と考えている。また、乗り合いでの利用ができることについても、高齢者同士のコミュニケーションの向上のためにPRを進めていただければ」とのことだった。

このような話の中で、タクシーの中でタクシー券を買えるような仕組みづくりを進めてもいいのでは、という考えに至った。

令和5年2月9日

委員会討議（A社との意見聴取について）

A社からの意見聴取を全委員へ報告をした。

「介護の研修などをやっているタクシー会社の事例もある。そのようなことができるように、タクシー会社の運転手から、町がフィードバックを受けられる仕組みがあればいい」といった意見があった。

町内タクシー会社のもう1社であるB社については、もう一度、日程を調整することとした。

意見書については、4月に取りまとめ、5月に提出することとする予定とした。

令和5年4月13日

委員会討議（報告書のまとめ①）

所管事務調査報告書案をもとに、これまでの活動経緯のまとめと、報告書の意見案について、意見交換をおこなった。

令和5年5月11日

委員会討議（報告書のまとめ②）

4月13日に出た意見を基にまとめた所管事務調査報告書案の「委員から出された主な意見と提案」、「まとめ」の項目について確認をした。

■現状と課題

- ・佐久市へ行くには、しなの鉄道では小諸駅で小海線に乗り換える必要がある。また、佐久御代田線のバスは朝夕のみの運行となっていることから高校生の通学での利用はあるが、高齢者などが通院などで利用することには不便である。
- ・タクシー利用助成券の対象者は、高齢者や障がい者と妊婦や乳児を育てている保護者に限られている。
- ・高齢者のタクシー利用助成券の上限は48枚となっているが、通院や買い物で使用していても使いきってしまう方もいて、タクシー利用料の負担が大きいと感じている高齢者もいる。
- ・町内には高校がないことから、多くの生徒は通学にしなの鉄道を利用している。また、御代田駅までは保護者が送迎することも多く、保護者の負担となっている場合もある。

■委員から出された主な意見・提案

○タクシー券の拡充について

- ・A社からの意見聴取では、半年でタクシー券を使い切ってしまう方がいるという意見を聞いた。このことから、少なくとも現状の倍の枚数が必要であると考ええる。
- ・条件つきでの上限撤廃としたほうが良い。
- ・一時的に怪我をした人や、障がい者手帳保持者の等級以外のことも考慮し、さまざまな事情を抱える利用者への交付も検討してほしい。
- ・免許返納者は年齢問わずすべての人を対象にしてほしい。
- ・利用者が、タクシーを使用してタクシー券を役場に購入しにくる必要がある現状が問題である。
- ・電話や郵送での購入、代理人購入の柔軟化、タクシー車内での購入ができるよう検討が必要である。
- ・タクシー会社と連携し、タクシー車内へのポスター掲示やチラシ配布、また、運転手からの案内をしていただく必要がある。
- ・広報やまゆりでの周知は大前提とし、チラシの各戸配布もしていく必要がある。
- ・乗り合いで利用できることが住民同士のコミュニケーション向上につながることから、タクシー券を乗り合いで使用できることの周知が必要である。

○隣接自治体への移動手段について

- ・小諸市、軽井沢町への移動手段については、しなの鉄道増便事業をしている以上、しなの鉄道を利用する必要がある。
- ・しなの鉄道を利用するには、御代田駅の整備が必要である。
- ・ホーム間の移動には、エレベーター設置や、駅北改札の設置が必要である。
- ・佐久方面への移動手段としては、現状、佐久御代田線のバスがあるが、運転手不足のため、今年度また減便となった。この対策としても、運転手の雇用促進が必要である。
- ・運転手の雇用促進のためには、二種免許の取得の補助や、運転手募集のPRなどをしていく必要がある。
- ・佐久方面は、定期便による移動手段も動脈のひとつとし、考えていく必要がある。

○デマンド交通について

- ・デマンド交通については、反対しているわけではないが、町単独事業と考えると、費用が嵩みすぎる。
- ・現状では、ドア to ドアで移動できるタクシーが利用しやすいと考えている利用者も多く、デマンド交通より、タクシー利用助成券を増やしていただく方が良い。
- ・もし、安価に実現できるデマンド交通があれば、検討していく。

○その他

- ・幅広い層の町民の声を聴くことからはじめてもらいたい。
- ・最終的には利便性を最大限考慮してほしい。
- ・町民からの意見聴取の理想像としては、茅野市の例を参考にしてほしい。

■まとめ

当町の課題は、循環バス等がない影響で、公共交通が不十分となっていることである。

また、当町の特徴としては、買い物、通学通勤、通院などを町内で全て完結することは難しいことが挙げられ、隣接自治体への移動手段を町で検討する必要がある。

軽井沢町、小諸市については、しなの鉄道増便事業に取り組んでいる性質上、しなの鉄道での移動を前提として考える。一方で、佐久市については、しなの鉄道や小海線を使用しての移動は高齢者等にとっては移動手段として選択しづらいことから、鉄道以外で検討する必要がある。

令和5年3月29日の信濃毎日新聞の記事にて、「長野県内のタクシー値上げ認める 北陸信越運輸局 8月にも新運賃公表」という記事が掲載された。御代田町内のタクシー料金の値上げが想定されることから公共交通の充実についての検討を進めていく必要がある。

これらの前提条件のもと、下記のように考える。

1. タクシー券の拡充について

①枚数増や上限撤廃を検討

→佐久方面への通院を月1回とした場合、最低でも現状の倍の枚数が必要である。

②利用対象者の拡大を検討

→対象年齢の引き下げ、障がい者、免許返納者の対象の拡大は前提とし、家庭の事情や病気、怪我などの個々の事情への考慮を望む。

③購入方法を簡素化することの検討

→代理人購入の柔軟化、タクシー車内で購入できるようにするなど、本人が購入のため、役場窓口まで来なくても良い環境整備をする。

④さらなる周知方法の検討

→タクシー券そのものの周知と、乗り合いでも使用できることの周知が必要であり、タクシー車内や各戸へのチラシ配布が必要である。

2. 隣接自治体への移動手段について

①御代田駅ホーム間の移動の利便性向上
→エレベーター、駅北改札の設置を望む。

②佐久方面の移動手段を検討
→最低でも現状の佐久御代田線のバスは確保を続け、佐久市との協議のもと、乗り合いも踏まえて、町民が佐久市へ移動する手段を保つ努力をする必要がある。

3. デマンド交通について

→町単独事業として考えると、費用が嵩む。
町の地域性を考慮すると、まず、タクシー利用助成券ありきで考え、その上で、タクシー利用助成券を補完する安価なデマンド交通があれば併用するなど、中長期的に検討していくことが必要である。

4. その他

①運転手の雇用促進

→タクシー会社の人員不足はもちろん、佐久御代田線のバス運転手不足の問題もあることから、雇用促進のための支援を検討する必要がある。

②協議会の立ち上げ

→現在、公共交通検討委員会はあるが、利用者の利便性を最大限考慮するため、茅野市の例を参考に、町民主体の協議会を立ち上げる必要がある。

●用語説明

「デマンド交通」とは

デマンド交通とは、利用者のニーズに応じて柔軟に運行する公共交通システムのこと。一般的なバスが決まったルートを巡回し、利用者をバス停で乗降させるのに対し、デマンド交通は利用者から予約があった時のみ運行し、さまざまな場所で乗降できるのが特徴。

「ドア to ドア」とは

出発地点の戸口から目的地点の戸口まで、という意味。