

令和7年度都市建設委員会行政視察報告書

都市建設委員会
委員長 段木 和彦

【視察日程】 令和7年10月14日（火）～10月16日（木）

【視察委員】 委員長 段木 和彦
副委員長 岳田 雄亮
委員 守屋 聡、伊藤 康平、亀井 琢磨、
川合 隆史、佐々木 友樹、小松崎 文嘉、
向後 保雄
随員 岡田 昌樹、鈴木 拓哉

【視察地及び調査事項】

- 1 長野市（10月14日）
地域公共交通について
- 2 まちづくり株式会社ZENコネクト（10月15日）
レベル4自動運転「ZEN drive」の取組について
- 3 福井県（10月15日）
地域公共交通について
- 4 高岡市（10月16日）
地域公共交通について

【視察報告】

1 長野市

地域公共交通について

調査目的	長野市では、地域住民の移動手段を確保するためのバス路線再編や、公共交通空白地域への対応について学ぶ。また、AIを活用したオンデマンドバスや乗り合いタクシーなど、住民ニーズに応じた柔軟な交通施策の在り方について調査し、本市取組の参考とする。
視察概要	<p>1 調査項目 <u>地域公共交通について</u></p> <ul style="list-style-type: none">・バス路線再編、公共交通再設計の考えについて・AIオンデマンドバスや乗り合いタクシーについて・運転手不足への対応について <p>2 説明者 長野市企画政策部交通政策課 主幹兼課長補佐</p> <p>3 主な質疑（□：質疑、■：答弁）</p> <p>□一部地区の市営バスで運行しているAIを活用したオンデマンド交通について、実際にどのような仕組み、スピード感でルートが決まっていき、それを利用者に知らせていくことができるのか。</p> <p>■システム自体は、利用者が予約を入れた時点で瞬時に運行ルートを確認できるものであるが、タクシー会社との兼ね合いから、予約は2時間前までとしている。ルートも予約に合わせてAIが自動で組んでくれるので、オペレーターの負担はかなり抑制されており、利用者のみならず運転手側も利便性が上がっている。</p> <p>また、運行エリアを設け、廃線となったバス路線のバス停間を移動し、病院まで、もしくは長野駅と結ぶ基幹となる路線の所まで運んでいる。エリアを設けることでタクシーとの住み分けを可能にしており、タクシー会社や幹線となる路線バスを残しながらも地域の足を確保するために事業者と取り決めをし、ルールの中で運行している。</p> <p>□何台くらいで運行しているのか。</p> <p>■エリアの範囲で、人口1,000人当たりに対して1台のバスを用意しているが、朝、夕に限っては通学もあるので台数を多めにしている。仮に人口が減ってくれば車両を1台ずつ抜いていけばいいので、合理化しやすい。</p> <p>都内でも同じような取組がされているが、需要がありすぎてバスを呼んでも来ないし、タクシー事業者からはかなり反対があるので難しい実情がある。タクシー事業者を圧迫しかねないところでは、難しいところがある。</p>



	<p>□通学についてはどのように対応しているのか、伺いたい。</p> <p>■オンデマンド交通の利用は事前登録制となっている。本来は利用者側から個別に予約をしてもらうが、通学に関しては各学校からまとめてデータをいただいて、システムに一括して組み込めるよう、事業者と調整をした。</p> <p>□乗り合いタクシーの将来性については、どう考えているか。</p> <p>■乗り合いタクシー自体の将来性は厳しい部分があるのではないかと。しかし、居住地域が点在している現状があるため、乗り合いタクシーなどを活用し、幹線となるバス路線までうまくつないで維持していかざるを得ない。</p> <p>□各交通形態の運行エリアを設け、結節点までつなげる取組を促進するなど、事業者間の理解を得て取りまとめていくことは、相当の時間がかかったのではないかと。どういったポイントに気をつけて取り組んだのか。</p> <p>■経営方針の違いなどがあると大変難しい。事業者間の競争は必要であるが、なかなか公共交通で競争して稼ぐことが難しいことから、共同で運行していくなど、ある程度合理化を目指してやっていくことを模索している。</p> <p>□バスロケーションシステムについて、将来的にどのように進めていくのか。</p> <p>■バス情報を確認するために、これまでは専用のアプリが必要であったが、標準的なバス情報フォーマットであるGTF Sに対応し、今はスマートフォンさえ持っていれば、今どこにバスがいて、あと何分後に来るというのがわかるようになっている。それにより、ハード面の整備は不要になってくるが、高齢者向けには駅前など大きな表示で見せる必要がある。</p> <p>□希望する補助内容など、あれば教えていただきたい。</p> <p>■国からは、初期投資に関する補助は出るがランニングコストについては補助が少ない。例えば、隣接市とつなぐような路線には補助が出るが、市内のみを走る路線については補助が出ないといったことがある。自治体によって事情は様々だが、基幹となる路線については国でしっかりと支援してほしい。</p> <p>□路線再編をするに当たり、理解を得るための様々な努力をされていると思うが、その取組について伺う。</p> <p>■バス利用率は2%しかないものの、いざ、バス路線の廃線、減便などがあると反対の声が上がる。将来、自分が移動に困ったらバスに乗るかもしれないから残しておいて欲しいといった声が多いが、事業者側からすると、今いるバス利用者の利便性を優先していきたい。バスを減らして欲しくないという要望を出すということは、地域の皆さんはバスに乗るんですね、今より当然利用が増えるんですねということ。これを前提にバス路線を維持していくが、1年後に利用が増えなかったら確実に廃線にするという事業者からの申し出があった。市としても、地域の皆さんにも、利用しないと撤退されてしまうということ</p>
--	---

	を、危機感を持っていただくようにお話をさせていただいている。
委員の所感	<p>○全体的な交通網としては従来の遠回りルートを見直し、直線的で効率的なルート設計を行うことで利便性を高めていた。乗換えが発生するものの、料金面の改善や運行の合理化が図られており、利用者の利便を重視した再編となっているのではないかと。</p> <p>○観光需要によってバス運転手がインバウンド業界に流出するなど路線バスの維持が金銭的にも困難となる中、路線廃止の申入れがあった6路線について、代替交通として乗り合いタクシーでの対応や、3路線を市営転換に向けて準備を進めるなど柔軟な対応が印象的であった。</p> <p>○公共交通計画・バス路線再編の中で、主要幹線を残して交通結節点を設定し、乗り合いタクシーやオンデマンドでつなぐ点は参考になる。また、事業者の経費削減にもつながっていることから、本市でも対応する必要があるのではないかと。</p> <p>○デマンド交通、乗り合いタクシー、コミュニティバス、ライドシェアなど、課題を抱える地域に合った対応が大切。道路構造の見直しや新たなモビリティの活用など、移動手段の多様化に対応する街づくりが必要ではないかと。</p> <p>○デマンドエリア、オンデマンドエリア、乗り合いタクシーのエリアを設けてバス路線につなげていく取組は非常に参考になると感じたが、本市で導入を考えた場合、バス会社とタクシー会社の競合問題は解決されるのだろうか。</p> <p>○AIを活用したオンデマンド交通の導入について、廃線となったバス路線を走ることにより、タクシー事業者と競合しないようしている。従来のバス利用を維持しながら地域交通を再構築していることも、注目される点であった。</p> <p>○本市でもAIによるオンデマンド交通システムによって、バス利用ができるようにすることは検討できないかと。</p> <p>○運行業者が入るAIを活用したオンデマンド運行は、利便性が高く通学にも使えるのでとても便利そうであると感じた。実施状況を実際に見たい。</p> <p>○バス路線の維持に関して、市民が利用しなければ減便、廃止になると、緊迫感をもって再編も含めた説明がされているのは納得できる部分もある。</p> <p>○タクシー会社が担い手となっている乗り合いタクシーは運賃が低額であり、安心感もあると感じた。</p> <p>○女性運転手の雇用について、トイレ、休憩室等の環境整備が行われており、参考となった。</p>

	<p>○運転手不足への対応としては、他地域からの移住支援や女性運転手の募集促進、女性専用休憩室の整備など、人材確保に向けた多角的な取組に努力が見られた。</p> <p>○バスロケーションシステムを導入し、スマートフォン上でバスの位置情報や時刻表を確認できる仕組みを整備するなど、利用者の利便向上にも積極的であった。</p> <p>○資料としていただいたバスマップについて、紙媒体はあまり作成されない世の中になってきているが、やはり紙媒体があることで、利用がしやすくなる人もいると考える。</p> <p>○利便性向上としてICカードの共通利用、アプリなどの導入利用は良い取組である。</p> <p>○市が民間路線に財源を割けるのが課題だと感じた。本市でも、年々運航経費が増加することは目に見えているので、デマンドや地域の活用を最大限生かした施策が重点課題と言えるのではないかと。</p> <p>○千葉市も公共交通の利用は決して高くなく、地域社会の取り巻く環境と交通施策とのギャップがあると思う。</p> <p>○千葉市もバスロケーションシステムの更新を事業者と協力していくべきと感じた。</p> <p>○「競争」から「協働」、「共同」としていくための取組が、今後求められていくのだと説明から感じた。</p>
--	--

2 まちづくり株式会社ZENコネクト（永平寺町）

レベル4自動運転「ZEN drive」の取組について

<p>調査目的</p>	<p>永平寺町において、令和3年度より自動運転サービスの実現に向けた実証実験を実施しており、令和5年5月から車両内無人・遠隔監視型の「レベル4」自動運転移動サービスを国内で初めて開始している。地方都市における自動運転社会実装の先進事例として調査し、知見を深める。</p>
<p>視察概要</p>	<p>1 調査項目 レベル4自動運転「ZEN drive」の取組について ・社会実装に当たって注力したこと ・町としての自動運転への考え、交通施策概要 等</p> <p>2 説明者 永平寺町総合政策課 課長補佐 まちづくり株式会社ZENコネクト マネージャー</p> <p>3 主な質疑（□：質疑、■：答弁） <input type="checkbox"/> 緊急停止したような事例はあるか。 また、リスやウサギなどが接近したときはどうなるのか。 <input checked="" type="checkbox"/> 乗車している方の荷物が落ちたという理由で、最近、緊急停止ボタンが押された事例があった。 リスやウサギについては、センサーが高さ80センチ以下には反応しない。</p> <p><input type="checkbox"/> 人が自動運転の経路上にいるときはあるのか。 <input checked="" type="checkbox"/> ある。EVで音が静かなので、イヤホンをして散歩をされていると、気づかれないことがある。一応、センサーが人の形を捉えると、警告という案内を出すようになっているが、それでも気づかれない場合には、自動運転遠隔監視室から車のスピーカーを通して音声で走路を譲ってもらうよう、お願いしている。本来は歩道なので、あくまでお願いである。</p> <p><input type="checkbox"/> 事業の採算性についてはどうか。 <input checked="" type="checkbox"/> 基本的にこれに限らず、地方の公共交通は採算が合わないものだと思う。かける費用に対して住民の便益が釣り合うかどうかと考えるが、現状は、やはり人が運転する移動交通のほうが便益は優れていると思う。</p> <p><input type="checkbox"/> 永平寺に向かう人もいるかと思うが、永平寺より手前で降りなくてはならないというのはどうなのか。 <input checked="" type="checkbox"/> 門前の入り口までつないでほしいという声はある。実際につなぎたかったが、結構人通りが多いので、警察としては許可を出せないと言われている。</p>



	<p>□自動運転を走らせるに当たって、安全確保のため永平寺町のように歩行者優先道路にすることがポイントになってくるのではないかと。歩行者優先道路にするハードルは結構高いと思うが、こういったところに留意して進めていけばいいのか。</p> <p>■こちらの場合は、電気鉄道の廃線跡地であったこともあり、比較的専用道の手続きというのは苦労しなかった。他市ではBRT専用レーンを造ったり、新幹線の駅から空港までといった移動のベクトルが決まっているところなどは自動運転化しやすいといった事例がある。専用とすることだけではなく、安全が取れるかどうかではないか。</p> <p>使用頻度が減っていくような道路については、地域の理解の中で、ここは町道なんだけど、自動運転やグリーンスローモビリティを走らせる道路にするので侵入を控えようといった一定のローカルルールができれば、道路の構造を変えなくても地域で運用していくやり方もあるのではないかと。というところが議論されているところ。</p> <p>□住宅地内の生活道路などを社会実証実験的に歩行者優先レーンという位置づけにして、交通の結節点となるようなところまで行くのが困難な人の輸送を各ブロックでやるなどできるのではないかと考えたのだが、そのようなことをやるにはどういった組立てが必要なのか。</p> <p>■先進事例としては、愛知県春日井市の高蔵寺ニュータウンがある。高台になっており、出入口が限られていることから、そのタウンの中は地元の人しかいない。そういったところで地域の中で理解とルール化が進むと一般道路でも自動運転が入っても比較的に安全に走ることができている。逆に言うと、地域の理解が進めば、技術が若干劣っていても自動運転を導入できてしまう。</p> <p>□年間の利用者数についてと、乗車賃100円で運用しているが、行政がどれぐらい負担していて、国からはどれぐらいの補助があるのかなど、教えていただきたい。</p> <p>■有料での利用者が年間1,000人ぐらい。そのほか視察で来る方を含めると2,000人から3,000人程度といったところ。</p> <p>財政負担については、基本的には、ZENコネクットの費用でやっている。町が負担しているのは電気料金の15万円のみで、ZENコネクットが実証事業を国から受託したり、視察の手数料や県の補助事業を受けるなどして帳尻を合わせている。永平寺町の場合は、国の実証事業が並行して行われているので、車両やシステムが国の所有となっており、そこに対するコストがかかっていないため、運行することができている。</p>
<p>委員の所感</p>	<p>○日本では、海外に比べて自動運転の社会実装が進みにくい背景として、国民性が影響しているとの説明があった。日本は100%の安全性を求める傾向が強く、リスクを完全に排除しない限り実用段階に進みにくいことを理解した。</p> <p>○コスト、安全性、道路交通法との関連について伺い、自動運転の導入には大きな壁があると感じた。</p> <p>特に、コスト、予算に見合う効果を得るには厳しいものがあるのではないかと。</p>

	<p>○レベル4の自動運転は、地域の協力やある程度の条件が整わなければ難しい。</p> <p>○乗車時は快適であったが、本市導入には地域限定、その中でも設置する範囲は限定的になるのではと感じた。</p> <p>○課題をクリアできれば自宅からスーパー、バス停、病院を結ぶ交通手段としては大いに活用可能だと考える</p> <p>○本市でも、基幹バス路線のバス停までつなぐということでは規制緩和がなされれば、十分可能性があると感じた。</p> <p>○住宅街の歩道の部分を走り、バス停までの移動に利用できるのではないかと感じた。千葉市の高齢者の足として活用できたら良いと感じた。</p> <p>○自転車、歩行者専用道路を整備することで、レベル4の自動運転が可能となるだろう。また、公道でも地域の理解と安全性が担保されれば、自動運転の実用化は十分に可能であると実感した。</p> <p>○愛知県春日井市では、高台の住宅地とバス停を結ぶ水平移動手段として「水平エレベーター」と呼ばれる自動運転車が運行しており、永平寺町の事例と同様に、広域ではなくとも必要な範囲での導入が地域交通の維持に有効であると感じた。</p> <p>○遠隔監視室を設置し、運行時の安全確保に努められていたが、車両前方に歩行者等がいる場合の対応が必要であったり、小動物等の場合には検知が難しいとのことであり、自動運転は便利ではあるものの、そのような状況時の対応については心配な面も感じられた。</p> <p>○人や障害物を検知した際は自動で減速・停止する機能を備えている。もっとも、高さ80cm以下の物体には反応しないなどの制約もあり、完全な安全確保には今後の技術改善が必要と感じた。</p> <p>○日本国内における「無人型レベル4自動運転サービス」の先駆事例として非常に注目されるもので、制度面、技術面、社会実装面の試金石になっており一定の評価は得ていると感じられた。実運用を通じて得られているノウハウや課題整理は、他地域、他用途展開時の重要な参考事例であった。</p> <p>ただし、現段階では、限定区間・限定条件下での運用であるので、これを都市部、複雑交通環境、高混雑区間などに拡張するには、多くの技術的、制度的課題を克服する必要があると感じた。</p>
--	---

4 現地調査の様子



【レベル4 自動運転遠隔監視室】



【自動運転乗車時の様子】

永平寺町自動走行 ZEN drive 利用案内

乗車方法

- 青いペイントの外でお待ちください
- 乗降が完了し停車してから乗降ください

料金

- 料金は料金表をご覧ください
- 支払い方法は現金とクレジットカードです

定員 最大7名

- 予約が必要ありません
- 緊急停止のため乗り合いとなる場合はお客様同士でご相談ください

運賃 片道 大人100円・中学生以下50円 未就学児 無料

走行ルート 荒谷から志比(永平寺門前)

- 片道約10分間で運行します
- ※途中のすれ違い等でお待ちいただく場合があります

運行時間 10:00 ~ 15:00

- おおよそ20分に1回のダイヤで運行します
- 車両が到着していない場合は青色のペイントの外でお待ちください
- 詳しくは「まちづくり局ZENコネクタ」ホームページをご覧ください

注意事項

- 乗降は、人や等身物を検知し、自動で速度調整・停止します。
- 雨の降る時等は検知し、乗降が困難・停止する場合があります。
- 急な飛び出しや、乗降に車両の前・後ろの危険な行為はしないでください。
- 乗降が完了した後に停車して利用してください。乗降の完了は、運転席付近で確認できます。
- 仰がれれば、乗降席のマイクに向かってお話しください。
- 乗降が困難な場合は、運行は停止します。ご乗降が完了したら必ず乗降に感謝ください。
- 小さなお子様が乗降する場合は、保護者の方が乗降し、安全にご利用ください。
- ハンドル等の操作は不要ですが、安全運転に協力をお願いします。
- 乗降以外の乗降は、安全運転に協力をお願いします。

永平寺町 ZEN drive お問い合わせ先 (0778) 63-3900

【ZEN drive利用案内の看板】

3 福井県

地域公共交通について

<p>調査目的</p>	<p>福井県は全国トップの車依存社会であるが、こうした現状を改善し、公共交通機関等と車の適切な使い分けをすることにより、地域にとって大切な公共交通機関を維持していくことを目指し、「クルマに頼り過ぎない社会づくり」を行政、企業、県民が共動して公共交通機関の利用促進に取り組んでいる。</p> <p>また、令和7年3月からは、バス運転手の確保策として、県職員がバスの運転手として兼業できる取組を始めており、先進事例として調査し、本市取組の参考とする。</p>
<p>視察概要</p>	<p>1 調査項目</p> <ul style="list-style-type: none"> ・バス運転手確保策（公務員の兼業等）について ・公共交通の利用促進について ・公共交通施策における県、市の役割について ・地域公共交通における課題と力を入れている取組について <p>2 説明者</p> <p>福井県未来創造部新幹線・交通まちづくり局 交通まちづくり課 参事（交通対策）</p> <p>福井県未来創造部新幹線・交通まちづくり局 交通まちづくり課総合交通グループ 主査</p> <p>3 主な質疑（□：質疑、■：答弁）</p> <p>□県直営で実施する分として外国人運転士確保支援に900万円程度の予算がついているが、その中で実際に何名くらいの外国人運転士を確保して、どのように事業者に雇用してもらおうとなっているのか。</p> <p>また、代替交通の確保について、新規参入支援はバス事業に限定しているようだが、モビリティ転換支援と絡めて実施していった方がいいのではないか。</p> <p>■県という立場もあり、広域路線に対する支援を主眼に置いている。県内で、特に大きな2社についても減便が起こってしまったため、外国人運転士確保と新規参入についても、まずは広域路線を元に戻すことを目的に予算化している。外国人運転士確保については、まだそこまではという状態で、利用者への理解促進を図るとともに、今いる運転士の負担等とうまく連動していくよう努めたい。</p> <p>次に、新規参入については、広域路線で減便となったところに対応することを目的としており、大手ではなくても県内40社ぐらいある中から受け持ってくれるところがないかというもので、モビリティ転換支援については関連させていなかった。</p> <p>□自動車とバスの利用率について伺いたい。</p> <p>■利用率は手元にないが、自家用車の世帯あたりの保有台数というの</p>



	<p>が、もう全国1位という状況。そこは、バスの利用者離れであったり、利用促進がなかなかうまくいかなかったりという課題につながっている。</p> <p>□減便等に対する県民の声はどのようなものか。 ■無くなると困るといった苦情を多くいただく。ただ、今はバスを利用していないが、将来、車を運転できなくなった時にバスが残っていてほしいといった声が多い。</p> <p>□運転士確保対策について、県職員のバス運転士との兼業についてはどのような方がやっているのか。また、千葉市でも同じような取組を進めようとした場合、留意すべき点について教えていただきたい。 ■今回、減便の大きな問題があって、自分も何か活躍できるのではという職員がバス運転士との兼業を希望してくれた。2名のうち1名は30代で農業職、もう1名は60歳を超えており、土木事務所で用地担当をしている。その方は、平日は普通に働いて、土日だけバスを運転している。 こうしたことを取り入れていくに当たっては、まず、兼業の制度が既にあるかどうか。たまたま福井県の方では、今の知事の就任直後に、スポーツ少年団の指導者、地域活動などを想定した事例が始まっている。人事課と職務命令という形が取れるかなど議論をしたが、そこは難しいところがあり、希望制で許可をとって兼業という形に落ち着いている。</p>
<p>委員の所感</p>	<p>○県職員・市職員に対しバス運転士の兼業を認め、県職員2名、市職員1名がバス運転士として実際に働いている。免許取得費用は公費負担で勤務の調整も実施しており、特筆すべき点である。運転士確保にここまで踏み込んだ自治体は全国的にも少なく、特に職員兼業の柔軟な姿勢は注目に値する。</p> <p>○公務員のバス運転士との兼業は、退職後のセカンドキャリアとしては良い流れだが、現役職員の本来業務とのバランスや乗務頻度は課題と感じた。</p> <p>○セカンドキャリアとして、また副業としてバス運転士として働く方には大型二種免許取得費用を全額補助している。紹介者支援制度の効果は限定的だが、洗車機導入など職場環境改善により、業務軽減を図っていたことが印象的。</p> <p>○公務員の兼業による運転士の確保は、任命権者である知事及び市長、職員の取組に向けた理解がないとなかなか進まない中で、兼業によりバス路線の確保が実現できていることは、本市でも検討すべき課題であると感じた。</p> <p>○広域路線を持っている2社を対象に外国人運転士の確保策を行っている。ただし、外国人の雇用は課題もあるようだ。</p> <p>○バス運転士確保策として、実際にバス運転を体験することができる機</p>

	<p>会が不可欠であり、体験会の開催が重要であると理解した。</p> <p>○バス運転士確保策として令和5年度以降予算を増額しており、人材確保支援、負担軽減機器導入、採用活動支援など手厚い施策が参考になった。</p> <p>○令和7年度予算では、女性が働きやすい職場環境整備や給与増額支援が盛り込まれており、外国人運転士確保や公務員兼業による人材確保策も注目された。公務員等の兼業は、運転士不足対策とセカンドキャリア支援の両面で有意義と感じた。</p> <p>○各種取組により、令和6年度は29名のバス運転士の採用があり、過去3年間平均の約2倍に増加している点に驚いた。</p> <p>○バスの減便前に事前に行政に相談があり、その後に対策会議やワーキンググループを開催していた。バスの運転士確保対策が細かく取り決められている点は参考にすべき。</p> <p>○デジタルスタンプラリーなど、バスの利用促進の取組も参考にしたい</p> <p>○利用促進策として、学生向けリーフレットや出前講座など官民連携の取組が良いと感じた。</p> <p>○鉄道含めて公共交通全体のPRをして利用促進していることは本市でも必要かと思う。</p> <p>○やはり予算の拡充は重要であるとともに、住民みんなで公共交通の利用をどのように考えていくかを交通事業者とも本音で話し合い、効果のある施策を作り上げる努力が必要であると実感した。</p>
--	---

4 高岡市

地域公共交通について

<p>調査目的</p>	<p>高岡市では、鉄軌道や路線バスといった骨格的公共交通と、これらを補完する市民協働型地域交通システムによって、市域全体の移動利便性を高めていく交通ネットワーク「高岡型コミュニティ交通」の確立に取り組んでいる。市民協働型地域交通システムにおいて中田地区では、住民のマイカーを活用した乗り合い公共交通サービス「ノッカル中田」の実証実験を行うなどしており、地域公共交通についての考えや事例について調査し、本市取組の参考とする。</p>
<p>視察概要</p>	<p>1 調査項目 <u>地域公共交通について</u></p> <ul style="list-style-type: none"> ・市民協働型地域交通システムについて ・公共交通不便地域への対応について ・生活路線バス・公営バスの維持について ・地域バスや地域タクシーについて ・ノッカル中田について <p>2 説明者 高岡市総合交通政策課地域交通係 係長</p> <p>3 主な質疑（□：質疑、■：答弁）</p> <p>□自家有償旅客運送（公共ライドシェア）について、法律に基づいた許可と登録をしていくのに時間を要すると思うが、効率的にやっていくためのポイントなどあれば教えていただきたい。</p> <p>■地域で導入を考えている段階から、道路運送法に基づきながら乗り合いといったところで事業者と連携する形もできる。また、自分たちで公共ライドシェアという形でやっていきたいというような話が出てきたら、運輸局の方と事前に話をしながら細かい部分を相談するとともに、アドバイスをもらいながら地域住民にも随時説明をしていく。申請前の段階で、引っかかるようなところをなくしている。</p> <p>最終的に導入する際には、高岡市地域公共交通活性化推進協議会の中で、事業者や地域住民の方たちに対して新規導入に関する協議を行い、まとめた書類を運輸局に提出しなければならないので、事業者との打合せを事前に念入りに行っている。事業者の客を奪ってしまうことにならないよう、話が上がってきた段階でバス事業者やタクシー事業者と話をしておくなど、協議にかかる前に衝突が起きないように、調整をしている。</p> <p>□地域によって運賃の格差があると思うが、そこについてはどのように捉えて進めているのか。</p> <p>■市民協働型地域交通システムに関する補助制度については、地域負担が発生するような制度になっており、行政ではなく、地域住民同士が話し合って運賃を設定している。住民負担ゼロで導入をすると、導入</p>



したあと、自分たちで、地域でこれを育てていこうというような機運が醸成しにくいというようなことがある考え、必ず一定程度その地域、住民の負担が発生するような制度設計にしている。
自分たちで持続可能なものとしてやっていくときに、どれだけの受益者負担を地区の人にしていただくのがいいのかということ、皆さんに決めていただいた結果である。

□市民協働型地域交通システムに関する支援事業について内訳と、将来的にどのように進めていこうとされているのか、伺う。

■幸いにして、県西部では放射線状に市域をまたがる幹線系統のバスがあり、その幹線系統のバスと接続をすることで幹線と地域をつなぎ、支線の役割を果たすフィーダー路線として位置づけ、国と県から補助を受けることができている。

公共ライドシェアを増やしていくところでも県の制度もある中で、今のところは補助が必要な地区が増えていったとしても、新しい路線を交通事業者にしていただくといった負担に比べると、安価で収まると考えている。

□地域バスについて、運行主体が地域住民であり、ドライバーなど自分たちで確保していると思うが、持続可能なものなのか。

■運転手の確保がやはり課題である。地域バスやノッカル中田においては、今のところ65歳から73歳ぐらいまでの地域住民が運転手の主力となっている。今後、高齢化が進むと運転手の確保が難しくなってしまうことは地域とも共有しており、本格運行したあとも市の職員と地域の方々でいろいろな団体のところに入り込み、地域全体で盛り上げる努力をしている。

また、通学や習い事への送迎という観点から、PTAの方々などに対して働きかけ、30代、40代の運転手を確保した地区もある。若い方が資格を取って経験してくれば、子供が卒業して送迎の必要がなくなり地域バスなどの運転手から一旦離れても、資格を有する方が増えていけば将来的にまたやってくれるのではないかなどといった考えもある。地域それぞれの確保の仕方みたいところを自分たちでつくり上げていくところが今大事なのかなと思っている。

□運転手として協力してくれる方への謝礼金、運用コストなどはどうか。

■住民同士が話し合っただけで地区の負担、運賃など決めていることから、運転手に入る報償費も様々である。半日で4千円のところや、運転手を1人専属で雇い給与として払っているところ、1便走るごとに200円といったところもある。地域貢献したいという中で安く済んでいる部分もあるが、持続可能なものにしていくためにはもう少し報償をあげてもいいのではという意見もある。

□事業へ協力してくれる運転手の資格取得にかかる時間について伺う。

■認定講習は半日で終わる。座学が2時間程度、その後それぞれの地区で実際に走るルートで、講師が同乗して運転し、危険個所の確認などを行う。ネットヨタと連携協定を結んでおり、出張費用無料で講習に出向いてくれている。

委員の所感

- 市民協働型地域交通システム導入までの経緯がとてわかりやすかった。
- 市民協働型地域交通システムを導入し、地区ごとに異なる運行形態を採用している。
 - 小勢地区 NPO法人を設立し、住民自らが運行事業者となって運送サービスを実施している。地域力の高い住民組織と強いリーダーシップが必要であり、多くの地域で同様の仕組みを導入することは容易ではないと感じた。
 - 守山地区 自治会が交通事業者へ委託し、通学や高齢者の移動を支える予約制乗り合いタクシーを運行している。約30カ所の停留所を設け、地域交通の現実的なモデルとなっていた。
 - 野村地区 66カ所の停留所を設置し、1日6便の予約制で運行するなど、典型的な乗り合いタクシー方式を採用している。効率的かつ実用的な制度であると感じた。
 - 中田地区 バス路線が存在しない地域があり、家族の送迎に頼らざるを得ない状況にある。これを補うため、地域版ライドシェアのような仕組みを導入し、短距離移動でも利用しやすく、運賃も低廉に抑えられている。保険や安全管理の課題は残るものの、国・県からの補助を活用し黒字化の見込みがあるなど、持続可能な形を模索している点が興味深い。
 - 木津地区 通学、通院、買物利用に加え、1世帯あたりで運営資金を徴収する仕組みを採用している。PTAなど若い世代が運転を担い、部活動の地域移行や習い事の送迎といった課題にも対応しており、地域ぐるみの交通支援の姿勢が印象的であった。
- 全体として、各地区では年会費や登録料などの住民負担を設け、運行に対する責任と主体意識を育てている点が共通していた。しかし、地域ドライバーの高齢化や担い手不足といった継続性の課題も浮き彫りとなっている。また、いずれも市側で支援することになっているため、なかなか独立採算での運航は難しい。
住民負担の設定は、利用促進や地域主体の意識醸成に有効であると感じた。
- 地域ごとに事情が異なる中で、独自の交通システムを構築している高岡市の取組は、千葉市においても地域特性に応じた公共交通の在り方を考える上で、極めて示唆に富むものであった。
- 旅客、自家用旅客、自治会が主体の事業者協力型など、地域の実情に合わせた多様な交通対策が図られていると感じた。千葉市でも有償運送について進める必要があるのではないかと考える。
地域資源の活用はもとより事業者、企業等の車の目的外使用が可能であれば、自治体負担は軽減できるのではないかと考える。
- 検討段階から行政、事業者、市民の導入に当たっての連携がうまくされているように思う。

	<p>○ノックル中田が良い。運行管理の委託と資格の取得が容易と感じた。千葉市でも参考になる。その他は運転手次第と感じた。</p> <p>○バス運転体験会、65歳以上定期券割引、フリーパスのデジタル化、子どもおでかけきっぷ配布など利用促進策が充実しているように感じた。</p> <p>○行政を絡めたバス運転体験会の実施、大学との連携によるラッピングバスなどバス利用促進策、地域の実情に合わせた市民協働型地域交通システムの導入など参考になった。</p> <p>○骨格的公共交通の維持、活性化に向けた取組について、公共交通を維持するための最低限の取組の実施とともに利用促進のための施策で、市民に利用してもらいたいという姿勢が感じられた。運転士の確保に向けて運転体験会で実際にバス運転を体験できる取組は必要であると思う。</p>
--	--