

令和4年 11月 10日

瀬戸市議会議長 水野良一 様

都市活力 委員長 西本 潤

都市活力委員会 行政視察報告書

本委員会は行政視察を実施しましたので、下記のとおり報告いたします。

記

1 視察期間・行程	令和4年10月5日から10月6日まで（1泊2日）
2 視察先	東近江市、米原市
3 視察項目	地域公共交通について
4 視察者及び随行者	委員長 西本 潤 委員 水野 良一 池田 信子 柴田 利勝 三木 雪実 藤井 篤保 伊藤 賢二 原田 学 議会事務局 課長補佐 北原 裕子
5 その他	

1 事業の目的及び経緯	市民からの要望、路線、運行方法など、依然として課題を抱える瀬戸市の公共交通について、他市先進事例を調査することで、新たな検討の一助となることを目的とする。
-------------	---

	<p>1. 東近江市の「ちょこっとバス・タクシー」について</p> <p>2. 米原市の「乗り合いタクシー・路線バス」について</p>								
<p>2 事業の概要及び事業費</p>	<p>【東近江市】</p> <p>東近江市は、平成17年八日市市・永源寺町・五個荘町・愛東町・湖東町の1市4町が合併し東近江市となり、さらに能登川町・蒲生町が同市と合併し、現在に至る。滋賀県の南東部に位置し、総面積は約388平方キロメートル、人口約112000人（令和2年10月調査）となっている。</p> <p>東近江市コミュニティバス（ちょこっとバス・ちょこっとタクシー）は、旧市町が運営していた福祉バス等を再編成する必要性があったことから、『ひとにやさしいバス交通とにぎわいの創出をめざして』を基本理念として平成19年から運航を開始した。</p> <p>「ちょこっとバス」は、路線と運行時間が設定されており、予約の必要はない。</p> <p>「ちょこっとタクシー」は運行路線、運行区域、運行時間を設定しバス停からバス停まで乗車できる予約制乗り合いタクシー（デマンドタクシー）。一般タクシーとは違い、自分の希望する地点を指定することはできない。各便の始発時刻30分以上前までに予約が必要で予約の入っていない便は運行されない。</p> <p>料金は、バス、タクシーともに200円で統一されている。</p> <p>事業費</p> <p>ちょこっとバス</p> <p>運行経費約 1億8,253万円（収支率14.9%）</p> <table border="0"> <tr> <td>市単独負担額約</td> <td>1億2,915万円</td> </tr> <tr> <td>県費補助金</td> <td>1,571万円</td> </tr> <tr> <td>国費補助金</td> <td>1,047万円</td> </tr> <tr> <td>収入</td> <td>2,720万円</td> </tr> </table> <p>ちょこっとタクシー</p>	市単独負担額約	1億2,915万円	県費補助金	1,571万円	国費補助金	1,047万円	収入	2,720万円
市単独負担額約	1億2,915万円								
県費補助金	1,571万円								
国費補助金	1,047万円								
収入	2,720万円								

運行経費約 2,651 万円 (収支率 8.8%)

市単独負担額約 1,923 万円

県費補助金 495 万円

収入 233 万円

【米原市】

米原市は平成17年2月、山東町、伊吹町、米原町の3町が合併し誕生した。また同年10月に近江町も合流し現在の米原市となっている。総面積は約250平方キロメートル、人口約38000人(R4年4月現在)となっている。

同市が乗り合いタクシー「まいちゃん号」を導入した背景は、コミュニティバスの運行赤字額の増大化、公共交通空白地域の解消、路線バス彦根米原線の運行廃止への対応があった。平成16年から米原・近江地域で「まいちゃん号」、山東・伊吹地域で「カモン号」がそれぞれ運行されていたが、利便性の良さから住民に支持の多かった「まいちゃん号」が平成29年から「(新)まいちゃん号」としてスタートすることとなった。また、令和2年10月からは同市東地域で路線バスを廃止し、予約不要で決まった時刻、停留所を運行する乗り合いタクシー「まいちゃん号」も導入している。

「まいちゃん号」利用にあたっては、出発の1時間前までに停留所を予約し、そこで乗車すると目的地まで行ける。その際、帰りの便も予約できる。

同市は「まいちゃん号」の特徴として①全市域をカバーしている②停留所の間隔が短く、密度が高い(市内約500ヶ所)③一般タクシーとの連携利用が可能(乗り換えなしで市外などへ行ける)などを挙げている。

市民の満足度は概ね良好とのことであるが、料金設定(大人800円、子ども・障害者等400円)や、生活様式の変容などに対応すべく、さらなる利便性の向上を目指したいとしている

事業費

コミュニティバス 5,130 万円

乗合タクシー 6,300 万円

タクシー助成 500 万円

<p>3 事業の効果</p>	<p>【東近江市】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・地域特性に対応した市民の移動を充実させる。(地域特性が違う1市6町。利用者拡大をめざす。) ・近江鉄道の維持に貢献できる。(令和6年公設民営化を進めている) ・クロスセクター効果が期待できる。(福祉と行政歳出の抑制) ・車外広告募集による地域経済の振興と自主財源の確保(後側面のマグネットシート・ラッピング等) ・利用促進の実施。(ICカード導入、学生証掲示で運賃無料キャンペーン期間、買物お帰りきっぷ事業) <p>【米原市】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・市全域をカバー。(地域特性が違う4町。利用者拡大をめざす) ・停留所の間隔。(公共施設、駅、医療機関市内500箇所あり各自治会3-4箇所) ・一般タクシーの連携利用が可能。(乗り換えなしで市外等へ行ける)
<p>4 事業の現時点での課題及び今後の方向性</p>	<p>【東近江市】</p> <p>課題については、将来需要を見据えたバスのダイヤ改正とルート・停留所の見直し、市外への通勤・通学を前提とした増便やダイヤ改正、モビリティマネジメントの推進によるマイバス意識の醸成、デマンド型運行を中心とした新たな公共交通サービスの検討、EVバス車両など環境負荷低減車両導入、などを上げており令和元年には約27000人の利用から同3年度には約21000人へと20パーセント減となった減少分を回復させたいとしている。</p> <p>【米原市】</p> <p>利用者の増加による財政負担の増加が懸念材料であり、今後は利用集約をしていく。予約配車システムの導入(QRコード等の読み込みで登録。高齢者対応等)・市民等割引パスポートの導入(観光客の利用者が増加しており、利用料金の見直しに合わせて市民等への割引と回数券を廃止。)など</p>

	が課題である。
5 主な質疑・応答	<p>【東近江市】</p> <p>Q. 「ちょこっとバス」及び「ちょこっとタクシー」に対する特別交付税、県の補助金、市の負担金の額は？</p> <p>A. ちょこっとバス 市単独負担額約 1 億 2,915 万円、 県費補助金 1,571 万円 国費補助金 1,047 万円</p> <p>Q. 初期投資額（予約システムも含めて）はいくらか？</p> <p>A. 約 2 億円である。</p> <p>Q. 市内全域で、「ちょこっとバス」「ちょこっとタクシー」はスクールバスとして活躍していますか。現状と課題について教えてください。</p> <p>A. スクールバスとして活用している。市外への通勤・通学事情を踏まえた増便やダイヤ改正の検討が課題である。</p> <p>Q. 「ちょこっとバス 買い物おかえりきっぷ」の活用状況と今後の課題については？</p> <p>A. 協力店舗 2 店舗 令和 2 年度 4079 枚 令和 3 年度 4010 枚 今後どのように協力店舗を増やしていくかが課題である。</p> <p>【米原市】</p> <p>Q. バス走行路線や、停留所の増設など、市民要望にどのように対応しているのか？</p> <p>A. 停留所の増設等は個人からではなく自治会から要望いただき検討している。</p> <p>Q. ルートや停留所の変更の要望はあるか？</p> <p>A. コミュニティバスは 5 台で 8 路線運航している。公共交通会議までの経路は地域、自治会長、議員からの要望から総合的に判断して資料を提出している。交通空白地解消は 100%と考えている。</p> <p>Q. 利用促進施策についてお聞きしたい。</p> <p>A. 市公式ウェブサイト、広報誌による周知、利用案内等の全戸配布。</p> <p>Q. 地域公共交通全体の中での現在の課題は？</p> <p>A. いかに多くの方に利用していただくか、乗り合い率をどう高めていくか。</p>

<p>6 考察 (所感・本市への提言等)</p>	<p>【東近江市】 ちょこっとバス・ちょこっとタクシーともに移動手段として有効に活用されている。とりわけタクシー利用についてはエリア運行・離制運賃制に変更され、需要に即しながら経費削減を図るなどしていることは参考となるものである。</p> <p>【米原市】 市内全域に 500 箇所の停留所を設け、需要に応えシステムを確立していることは素晴らしい取り組みであると感じるが、停留所設置や予約システムの構築と運営には運行事業者の理解と協力が不可欠である。本市では、コミュニティバス路線と民間事業者との整合性が持てるのかの課題が生じるものとする。</p>
<p>7 その他 (特記事項等)</p>	