

交通網問題対策等調査特別委員会 行政視察調査報告書

- 1 視察日 2024年7月17日（水）～18日（木）
- 2 視察先
調査事項
- 鳥取県鳥取市
 - ・「とりモビ」について
 - 鳥取県伯耆町
 - ・伯耆町型バス事業について
 - 鳥取県
 - ・地域交通の実現に向けて
- 3 視察者
- | | |
|-------|--------------|
| 委員長 | 太田智博 |
| 副委員長 | 荒木慎一郎 |
| 委員 | 芦田竹彦 |
| 委員 | 清水寛 |
| 委員 | 須山泰一 |
| 委員 | 芹澤正志 |
| 委員 | 松井正志 |
| 当 局 | 堂垣俊裕（都市整備課長） |
| 議会事務局 | 坂本英津子 |



鳥取市にて意見交換



鳥取市議会議場にて



伯耆町議会議場にて



鳥取県にて説明を受ける

日 時	2024年7月17日(水) 午前10時00分～午前11時00分
視 察 先	鳥取県鳥取市
調査項目	A I オンデマンド乗合交通「とりモビ」について
調査内容	<p>【経緯】公共交通利用者が減少することによる減便や廃止が進む中、市内各地域の特性に合わせ、交通空白7地域では共助交通、北側市街地では100円バスくるりなど様々な交通モードが展開されている。南側市街地では市役所が移転した10年前より幹線道路にアクセスできる利便性の高い公共交通を模索。昨年度より路線バスとタクシーの中間のような取組の新しい移動手段、すべての人の移動格差をなくすため、ワンマイルオンデマンドの導入によりシームレスな社会交通システム構築を目指して相乗り型の社会実証実験を始めた。</p> <p>【内容】ハイヤー共同組合を会長とする「とっとり共創型交通協議会」を実施主体に、国土交通省地域交通共創モデル実証プロジェクト「とっとり共創型交通プロジェクト」の一環として実施。大量輸送公共交通とのすみ分けで通勤通学時間帯を外し、8時から22時まで運行。実施エリアは南北4km 東西2kmの範囲に限定し、乗降は店舗や目立つ地点をポイントに昨年度162地点から今年度は192地点へ増加。運賃は1回400円。回数券と30日間サブスクも実施。車両は10人乗り2台。予約管理のA I オンデマンド乗合交通システムはWILLER株式会社が協力。A I はドライバー不足を補い、予約が入ればルート変更し最適な運行ルート指示。効率よく運行することで少ない台数でも多くのニーズに対応できる。</p> <p>【成果と課題】昨年度4,326人が利用。予約は電話1割アプリ9割。朝の時間帯は通院、夕方は仕事終わりの移動利用が多い。利用年代は幅広く、当初高齢者が多いと予想したが30代から50代が半数。高齢者向けに公民館で予約アプリの使い方講座など展開中。相乗り率は16%くらいでもっと上げたい。マイカーを持っていない大学生には使い勝手が良いと好評。</p> <p>【仮説】「移動の機会を増やす」ワンマイル移動など→「移動の目的を増やす」公共施設や商業施設の来客につなげまちを活性化→「移動の総量を増やす」マイカーに乗らずに暮らせるかカーシェアととりモビの連携実験</p> <p>【課題】タクシー、バスとの共存と利用者の伸び悩み。地域経済活性化に向けてコラボ事業者を募集。少しでも財源獲得の取組が必要。</p> <p>【今後の展望】過度のマイカー依存を脱却し、地域経済活性化につながる公共交通の利用者を増やしていく。</p>
所 感	相乗りデマンドタクシー「とりモビ」は、まだまだ認知度が低いことやスマホアプリのため高齢者利用が低いこと、運用地域が限定されていることなど課題はある。一方で、夕方の飲食店などへの利用が多いなど地域経済活性化へプラス面もあり、利用特性を掘り下げていくことで更なる可能性が期待される。現時点ではミニマムな地域内公共交通だが、掘り起こせていない利用実態は多くあり、公共交通拡大の可能性を知ることが出来た。今後が楽しみな事業である。

日 時	2024年7月17日（水） 午後2時00分～午後3時50分
視 察 先	鳥取県伯耆町
調査項目	地域公共交通の取組について
調査内容	伯耆町型バス事業について。（伯耆町型とは、通学手段としての①「スクールバス」、公共交通としての②「デマンドバス」、公共交通の利用が困難な方の移動手段としての③「外出支援サービス」、保育及び住民団体等の活動実現手段としての④「研修バス」のこと）
所 感	<p>この事業は18年目となり、その間根本的な変更等はなく今日に至っている。バスの運行については、定期路線バスを運行しているバス事業者及び町内タクシー事業者に委託しており、一部は町が直営で運行している。利用者数は減少傾向であるが、地域の「足」の最終手段として本バス事業は位置づけられている。</p> <p>①「スクールバス」定期路線バスの廃止に伴い、小・中学生の通学を中心に無償で運行している。デマンド利用も可能であるため、一般の方も有償で利用が可能。部活動（日帰りのみ）などの学校行事等でスクールバス運行時間外の時間に使用が可能。スポーツ少年団やサークル等の利用は不可。</p> <p>②「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繋ぐ路線バスの代替え輸送手段として運行。予約の受付として、配車センターを設置し、バスの運行委託している業者に委託（現在は電話のみだが、WEB予約も今後検討）。三つの路線で運行しているが、人口の半分以上のコンパクト地区エリアは利用が多いが、過疎化と高齢化の進むエリアでは予約のない便も存在している。</p> <p>③「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、医療費助成受給者証所得者を対象に、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おり、福祉タクシーよりも安い料金で運行。デマンドバス同様、配車センターへ予約してもらう。その他の目的で外出する場合は、福祉タクシーや移動支援（障害サービス）を利用してもらっている。</p> <p>④「研修バス」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（日帰りの範囲内）。利用する場合は役場に3ヶ月前から事前予約。一日に2台使用しているが、運転手の不足や高齢化により2台使用が困難になりつつある。</p> <p>本市においても、人口減少に伴う利用者数の減少と運転手不足が大きな課題だが、市民の「足」を確保するためにこうした研修内容を参考にし、今後も持続可能なバス地域交通体系を目指していく。</p>

日 時	2024年7月18日(木) 午後2時00分～午後4時00分
視 察 先	鳥取県
調査項目	地域公共交通の実現に向けて
調査内容	<p><鳥取県の公共交通の現状について></p> <p>JR山陰本線を大動脈に、智頭・因美線、伯備線 鳥取市、倉吉市、米子市から放射線状にバス路線網。</p> <ul style="list-style-type: none"> ・S41年(ピーク)と比較してJR乗車人数は1/9、乗合バス乗車人数は1/13。 ・マイカー世帯当たり保有台数増、タクシー輸送人員はH元年の1/5へ減少。 ・近年は乗合バス路線の統合やタクシー営業所撤退が進む。 <p><対策、さまざまな取り組み></p> <p>①路線バス運行系統ごとに2ケタのナンバリング→わかりやすさの向上に。 バス情報のオープンデータ化→様々な検索サイトでバス情報が確認できる。</p> <p>②全国に先駆けてUD(ユニバーサルデザイン)タクシーを導入。 H28年より導入。車いすのまま乗れる福祉車両。 県内全域に約200台。県内小型タクシーの約半数がUDタクシーに。</p> <p>③新しい交通体系としてR2年度より鳥取モデルの構築。 市町村が進める共助交通・タクシー・バスの様々な組合せに対応する鳥取県の独自支援制度(補助率1/2)。R5年度決算では県支出は3億円。 例)佐治町の地元NPOによる定時運行は小中学通学や買い物環境確保に寄与。 例)大山町では町民デマンドバスによる宅配貨物の貨客混載(佐川急便と連携)。</p> <p>④コミュニティ・ドライブ・シェア(鳥取型ライドシェア)。 運転手不足や利用者減が進む中、コミュニティの絆を生かした取組みの支援。</p> <p>⑤まちづくりと連携した地域交通の活性化。 JRの赤字路線公表を機に東部地域全体のまちづくりと公共交通を協議。 JR西と19市町村、県の連携協定を締結。</p> <ul style="list-style-type: none"> ・駅を核としたまちづくり、交通と他分野との共創。 ・地域型MaaS(鉄道とバスの共通パス)の推進。 ・山陰本線(鳥取～倉吉の各駅)にICOCAを導入。 ・観光列車・イベント列車を通じた交流人口拡大。 <p>⑥鉄道利用促進の取組。 山陰本線スタンプラリー、駅カード等、兵庫県とも連携。</p> <p>⑦ドライバー確保対策。 二種免許取得等採用に係る費用の補助。R5実績 バス28名、タクシー56名。 県内外への広報や、若者・女性が働きやすい環境づくりを進める。</p>
所 感	鳥取県は隣県、同じ山陰本線沿いであり、本市と同様の課題を持つ自治体が多いと思うが、公共交通への関わりについて「全国的にも上位」といわれる県の市町村への支援等の取組を学べた。先進的取組の導入、応用等、今後に役立てたい。また県との協議や、県への要望を行う際にも参考にできると思う。

