

令和3年度

超高齢社会調査特別委員会行政視察報告書

超高齢社会調査特別委員長 村尾 伊佐夫

【視察日程】 令和4年1月19日(水)

【視察委員】

委員長 村尾 伊佐夫

副委員長 伊藤 隆広

委員 鷲見 隆仁、前田 健一郎、伊藤 康平、亀井 琢磨、田畑 直子

白鳥 誠、宇留間 又衛門、石橋 毅、野本 信正

随員 丸山 貴裕

【視察先及び調査事項】

1 富里市

(1) デマンド交通について

(Web 会議サービス「Zoom」を使用したオンライン方式による行政視察)

【視察報告】

富里市 デマンド交通について

調査目的	富里市では、本格的な高齢化をむかえるにあたり、課題に対応していくためには、富里市の地域事情に合った地域公共交通のあり方を再検討する必要があり、市民の移動ニーズを把握し、様々な運行形態の実現、可能性を検証し、デマンド交通を平成25年度から実証運行を開始し、平成27年度から本格運行を開始している。 そこで、富里市におけるデマンド交通の取組状況や効果等に関する視察を行い、本市における高齢者の外出支援策をはじめ、超高齢社会に向けた交通不便地域対策に係る施策推進への参考とする。 なお、新型コロナウイルス感染拡大の状況を踏まえ、オンライン方式による行政視察とした。
視察概要	1 視察項目 (1)デマンド交通について 説明者 企画財政部企画課 永田課長、渋谷主査補 健康福祉部高齢者福祉課長 中澤課長、押尾副主任 京成タクシー成田株式会社 梅田常務取締役、富里営業所 廣澤営業所長 2 主な質疑応答(□:質疑、■:答弁) □ 千葉県も、民間バス路線への補助などをしていて、このほかにもコミュニティバス、デマンド交通があり、大きく分けてこれら3つがある中で、デマンド交通をチョイスされた部分について、もう少し具体的にお聞かせいただきたい。 ■ いろいろな手法があると思っているが、まず軸となっているのが、路線バスと民間のタクシーで、路線バスについては、利用者の減少により廃線というような地域もある。その地域においては、コミュニティバスのさとバスを現在まで運行してきた状況で、さらにそれ以外の地域においても、当初はコミュニティバスを運行していたが、やはり富里市は車社会という地域性が特に強く、定時・定路線型の路線バス、コミュニティバスといったニーズよりも、やはりデマンド交通といった柔軟な交通体系のほうが、より多くの市民に望まれているので、本市としてはデマンド交通を主体に運行してきた。 さらに、今回の計画を策定している中、改めて市民の声を聞くと、やはりデマ 【担当者よりご説明】

ンドに対する期待がかなり大きく、本市としては、このデマンド拡充について、今後の展開の一つの柱としてやっていくべきという考えの下、今、計画の見直しを進めているといったような状況である。

- 説明の中でいただいた予算と経費について、走行実績による契約で経費を削減していくという話だったが、実際に走行実績という部分になってくると、やはり利用者が少なくなってくると、その辺の経費が加算されて、非常に重



【委員より質問】

荷になってくる部分があると思っているが、実際に運行をさせてみて、どういった改善があるとより有効に利用していただける環境になっていくか、事業者の視点で何か感じられているところがあれば、お聞かせいただきたい。

- 当社では他の市町村でもデマンドタクシーをやっているが、富里市については、もともとコミュニティバスからの流れがあり、今は1便幾らでやっている。

デマンドタクシーのいい点は、市民にとっては、契約上、同時に7台動くというところがある。そんな中、コロナ禍のときにはそれを超える台数でやってきた。このタクシーは、デマンドタクシーをやらないときには通常のタクシーに戻っている。そして、運行時間が昼間であり、タクシーがあまり動かない時間帯でもあるというところで、マッチしている。

問題点としては、経費の関係だと、燃料費が、タクシーの場合はガスを使っているが、前年と比較して1.5倍ぐらいになっている。また、土地柄、成田空港の周辺ということで、大変厳しい状況であることは間違いないが、コロナ禍でデマンドタクシーの収入が増えたことは当社としてはありがたかった。

本来は混乗だが、コロナ対策として1人につき1台だけということがあり、そうすると逆に台数が多く出て、通常のタクシー業務を断ってしまったところも、問題点としてあったと思う。

- 先ほど事業者から、燃料代が高騰してきているという話もあったが、こういった事業者の課題について、今後富里市として、経費の一部を補填していくとか、もっと運行しやすい環境を整えていくために何か支援をしようという考えがあれば、お聞かせいただきたい。

- 今回、計画策定をする中で、民間事業者の担う役割、富里市が担う役割、地域が担う役割がそれぞれあると思っている。

今までは、それぞれがそれぞれの役割の中で運用、運行を行っていただいているところもあったので、今回の計画立てをする中で、地域が一体となって、

総動員で富里市の公共交通を支えていこうといった観点で、計画をさせていただいている。

そういった中で、当然、民間事業者が今抱えている現状をしっかりと受けとめながら、新たな公共交通体系の中でのあるべき姿を見出しつつ、当然、契約も出てくるので、そこは京成タクシー成田株式会社をはじめ、いろいろ御協議させていただいて、しっかりと持続可能な経営、運行に努められたらというところで、今、お話を進めさせていただいている。

事業者支援では、契約の見直しの部分でしっかりと支えていけるように、それぞれがそれぞれの役割の中で連携していけるような支援のあり方を現在検討している。

- 1番目に、利用者の利用目的について、高齢者の方、障害者の方が多いということだが、利用目的として一番多いものがどういうものか。例えば、病院に行くとか、様々な用途があると思うが、それをまず教えていただきたい。



【委員より質問】

2番目に、利用者は、やはり同じ方が何度もリピートして使うことが多いのか、それとも、新規の方も増えているのか。また、その新規の方を開拓するために、会社としても、行政としても、何かしら努めていることがあれば御教示いただきたい。

- まず、高齢者、障害者の利用が約8割といった状況の中で、やはり利用目的は、病院と買物が一番大きなものとなっている。

利用者の方々については、ほとんどがリピーターで、日頃の日常生活の中で、買物、病院の運行手段の確保といったところで御利用いただいている方がほとんどだが、市としては、デマンド交通について、市民への周知がまだ浸透しきれていないといった課題も当然受けとめている。

そういった中で、今回、地域公共交通計画を策定するところで、その都度、当市の審議会のほうにも報告しながら、また、市民の方々にもアンケート調査を実施する中で、富里市の公共交通についてのあり方を併せてPRしているところで、コロナ禍ではあるが、徐々に問合せも増えてきている。

今回、計画立てをする中で、当然、デマンド交通の充実などのハードの部分はもちろんあるが、あわせて、これらの公共交通の内容の周知も計画の中にしっかりと位置付けして、より市民の方に、今後は漏れなく情報が伝わるように努めていきたいと考えている。

今回、計画の策定に併せ、ニーズ調査をして、それら基礎データを踏まえた

上で、あと、日頃市民の方々からいろいろな御意見、要望等をいただく中で、新たに、現行のデマンド交通の1ルートだが、特にニーズが多かった市外の病院へのアクセスについて、計画前ではあるが、現在運行している計画の中でできるということで、1月11日から成田市にある病院へのアクセス追加をやり始めた。これに対する市民からの問合せも急増しているところで、計画立てと、やれるべきところからの取組、そういったいろいろなところからの取組によって、現在、市民の皆様により広く周知をしている。

- 公共交通空白地域を対象にして、3ルートでされているという話だが、公共交通空白地域は3ルート以外にもあるのか、どれだけカバーしているのか。

■ 計画当初の内容だが、カバー率は約7割である。



【委員より質問】

- 利用状況を見ると、デマンド交通実証運行前の循環バス運行時の数値を上回っているところが2ルートあるということは、循環バスよりもデマンド交通にしたことによって成果が上がっているのか。

■ 実証前より利用が上がっている地域においては、やはりこのデマンド交通の利便性が徐々に浸透してきた結果かと思っている。

今回、3地区でやっているが、やはりそれぞれの地域性がある中で、より身近な交通手段と理解いただけたとされていて、これをさらに成長させていこうと考えている。

- やはり地域によって利用率は違うと思うが、1日10人や12人は数が少ない気もするが、今の話を聞いて、循環バスの利用者との関係などで見ると、このデマンド交通は導入した目的に沿って成功していると、これからこれを広げていこうという考えか。

■ 利用者の人数だけを見てしまうと、富里市は人口5万人で、市街化区域が設定されているところに特に人口が集まっている。富里市の地形を見ると、東西に走る空港へ向かう国道296号線と、千葉県を南北に縦断する国道409号線があり、国道沿いに市街化区域が細く長く制定されていて、特にそこに市民が住んでいる。そこについては基本路線バスが入っているが、空港の開港とともに、富里市では各市内に住宅団地、これは市街化調整区域の中に住宅団地が点在していて、これらの方々の交通手段が大きな課題となっている。

そういった中で、各団地へのアクセスでカバーしている団地もあれば、先ほど

言ったように、カバー率では全部に行き届いていない中で、それらの方については、近くの運航しているところまで行っていただいて、御利用いただいているという御不便をかけている状況なので、これについて、それぞれの地域性に合った課題をしっかりと解消できるように、今後デマンド交通の見直しを行って、充実を図っていきたい。

□ ドア・ツー・ドアではなくて、停留所を指定しているという考え方は、どのように受けとめればいいのか。

■ デマンド交通については、ドア・ツー・ドア的な区域運行と、あとはやはり定時・定路線型のデマンド交通というやり方がある。そういった中で、通常、過疎地や、民間のバス事業者、タクシー事業者がいないような地域において、ドア・ツー・ドアを採用しているケースがほとんどだと分析しており、当市においては、先ほど冒頭で申し上げた民間バスとタクシー会社が運行しているので、当然ドア・ツー・ドアになると、民間事業者との共存共栄が大きな問題となるので、市民にとっては、当然自宅の前まで来れば一番ありがたいと思うが、やはり民間事業者との共存共栄をしっかりと考えていかなければいけない中で、その辺も踏まえながら、どういう形が富里市としてより市民の方に喜ばれる体系なのか、今さらなる分析を進めている。

□ 予算経費について、全体で3,000万円と組んでいたようだが、決算を見ると、1,170万円や2,100万円などとなっている。仮に2,100万円として、財源内訳、要するに富里市の支出と、ほかから補助金なり何なりが出ているとすれば、それはどのくらいで、何割ぐらいなのか。



【説明聴取の様子】

■ 財源の内訳については、運賃収入を差し引いた残りの金額について、市が全て一般財源で負担をしている。

今後は、計画の中で位置づけることによって、国の補助制度の活用も見込まれてくるので、そういった財源もしっかりと活用しながら、持続可能な交通体系を進めていきたい。

□ 事業者は、1台3,000円でされていて、利用者も増えているということだが、一般論として、全国的にもデマンド交通を入れたところについては、事業者も利用者が増えて利益になる、乗る人達も身近なところでタクシーを利用でき、

安く使えて、お互いに利益があると一般論では聞いているが、先ほどの話だと、利用者も増えていて、事業者も喜んでいいのか。

- 一般論だと、デマンドタクシーばかりになると、今度は一般の方のタクシーの利用がなくなるということもある。

今、富里市の分については、駅等には乗り入れをしていない。そういう部分で、分けもきちんとされているので、当社としては昼の運行ということで、朝帯の通勤、あとは夜を除いた運行ということで、とても助かっている。それは多分、千葉市の事業者においても、同様ではないかと思う。

あと、質問の内容ではないが、当社だと7両を同時に出しているところもあるが、この方式をとるには、ある程度の車両を持っている会社でないとできないと思う。借入方式だと、1両、2両とだんだん利用が増えていくと、どんどん経費が増えていくが、富里市の場合は、利にかなったというか、無駄な経費を出していない。

- 富里市の今の高齢化率と今後の見込みについて確認したい。

- 令和3年4月現在の高齢化率は28.6%。一見低いように感じるが、富里市は前期高齢者が千葉県で一番多いので、今後ますます高齢化が進んでいくと考えている。



【委員より質問】

- 各ルートを見せていただくと、目的地は病院や公共施設など、大体想定できるものが含まれているわけだが、各自宅前からの発車ではないので、乗車場の設定などが利便性の向上、利用率の向上に繋がるかと思うが、乗車場の一覧を見せていただくと、かなり細かく設定されていると感じる。このルート選定や乗車場の選定についてはどのように取り組まれたのか。

- 現在設定している乗降ポイントは、市民からのアンケート調査に基づいて、利用しやすい場所ということで現在設定している。

- 高齢者の登録率が66%となっているが、当局の見込みとしてどのようなことを想定されていたのか、66%というものはどのように評価されているのか。

- 登録状況は、現在、65歳以上の登録者が全体の6割だが、今後高齢化が進む中で、当然、免許返納の問題もあるので、やはり利用率は、今後さらなる率のアップにつなげていかなければいけないと思っている。

そういった中で、65歳ではまだまだお元気で現役の方々も多いが、市民の

	交通手段の確保では、やはり高齢による歩行困難もあるので、その辺をしっかりと受けとめながら、登録者、利用率の向上に努めていきたい。
主な 委員所感	○民間事業者の事業圧迫にならないよう配慮している点は勉強になった。 廃止されたバス路線を元に路線設定をされていると理解したが、本市においてオンデマンド交通を導入する際もひとつの基準となると思われるので、過去のバス路線についての研究もしなければならぬと感じた。 ○私が住む若葉区が富里市と非常によく似た地域性と交通体系だったため、大変参考になるものだった。 富里市内は鉄道の駅が無く、若葉区内はモノレールの駅とJRの駅が1つ。 また、今後高齢化が急速に進み、農村部が孤立する可能性が高いと予想されていることなど、多くの共通点がある富里市の視察は有意義であった。 ○交通不便地域対策として具体的な施策を行っていることに関して調査したことは、大変有意義であった。今後に大きく役立った。 先方の映像は、議長や発言者等複数あったのに対し、こちらの委員会の映像が全体を写す1つしかなかったことの改善が必要と感じた。 ○富里市は交通の便が悪く、デマンド交通は良いと思う。これからの高齢社会に向かって千葉市も若葉区や緑区で備えなければならぬと思う。デマンド交通の利用をもっと分かりやすくすること。また、どこでも降車できること。ルートをもっと大きくすること。 ○徹底して住民ニーズを把握し、的確なルートでの運行を実践されていた。高齢者が登録者の6割とのことであり、運転免許返納にも一役買っているのではないかと考える。 何より民間事業者が持続的に関わられるよう経営負担とのバランスに考慮することが重要であることから、市の財政から毎年3,000万円以上の支出をすることの効果を考え、本市における導入を検討していければと思う。 ○現在、デマンド交通は千葉市では行われておらず、富里市のオンライン視察は大変勉強になった。 特に、地元のタクシー会社との連携や既存の公共インフラのビジネスを考慮して、デマンド交通を行っている点など参考になった。 この行政視察で得たことを今後の市民サービスに生かしていきたいと考える。

	○オンラインの回議がスムーズに行われて良かった。富里市が説明員をしっかり整えてくれたことと、タクシー会社の代表も参加して、しっかり答えてくれてありがたかった。 デマンドタクシーの利用者がコミュニティバス利用者を上回っていた。事業は成功していると市が評価していたことが分かった。今後の事業の発展に期待したい。 ○地域課題を支え合い、新たな交通体系をつくられた富里市に感銘を受けた。 地域の事情の把握、ニーズ調査、課題整理など事業化までに時間を要することが改めて分かった。 また、実際に受けてくれる事業者がいなければ事業化できないこと、1つの地域のみならず、複数のエリアで支援が必要となるため、予算措置も課題。 今後、ますます増加する高齢者への移動の支援ニーズは高まることから、モビリティマネジメントも含めた対策が必要と考える。大変に参考となった。
--	--