

令和6年12月6日

長門市議会議長 南野信郎様

総務産業常任委員会
委員長 田村 大治郎

総務産業常任委員会所管事務調査報告書

本委員会の所管事務調査事件について、調査の結果を下記のとおり、長門市議会委員会条例第39条の規定により報告します。

記

1 調査事件

長門市地域公共交通について

2 調査の結果

本市の地域公共交通について、本委員会では行政視察や事業者・利用者への聞き取り及び担当課を交えた協議会等を通じて議論を深め、様々な意見を取りまとめたので、ここに提言を添えて報告する。

地域公共交通の利用者は、自動車の利用の普及や人口減少によって減少傾向にあり、民間交通事業者の営利事業として地域公共交通を維持していくことは難しくなっている。一方で、高齢者や障害のある方が地域で安心して暮らし続けるためには、通院や買い物などに伴う「移動」「外出」が欠かせず、多様な移動手段は、外出を諦めることにより心と体の働きが弱くなる状態を未然に防止するためにも重要な役割を果たしている。また子育て支援においては、長距離を通学する児童生徒の安全確保や登下校に要する保護者負担の格差を解消する必要があることから、地域公共交通の維持・検討における地方自治体の果たす役割は大きい。令和2年に改正された「地域公共交通の活性化及び再生に関する法律

（地域公共交通活性化再生法）」によって、すべての地方自治体に対して地域公共交通計画の策定が努力義務とされた。更に令和6年7月17日には地域の足及び観光の足の不足の解消に関する対策を総合的に推進することを目的として、国土交通省「交通空白」解消本部が設置され、国においても生活に密着する地域公共交通の維持について検討を進めている。本市においては、地域公共交通活性化再生法又は道路運送法に基づく地域公共交通計画を策定し、地域の多様な旅客運送サービスを計画に位置づけ、国の補助制度の活用や市内及び交通事業者との協議、住民や議会への説明に取り組んでいるところである。

次に、JRや路線バスは輸送効率が高く、利用者にとって安価に利用できる交通手段であると同時に、本市では、デマンド交通との連携を行うことで交通空白地域を解消する役割を果たしている。向津具地区での間取りでは、路線バスとデマンド交通との連携により人丸駅周辺での買物が可能となっているとの意見があった。また、運行事業者からは、路線バスとの連携があることで現在の事業規模での運行が可能であり、バス路線の縮小はデマンド交通の運行範囲を広げることになり、デマンド運行の維持が難しくなるとの意見があった。また他市の事例では、民間の運行事業者の提案により、市街地の路線バスを小型化することで運転手不足を解消し便数を増便、更に停留所の数を増やすことで利便性を高め、乗客数が大幅に増加した事例がある。市街地や周辺部といった地理的条件や用途、利便性や経済性を考慮してバスとの運用を使い分ける等の研究を提案したい。

また近年は、国土交通省の「地域公共交通確保維持改善事業費補助金」を活用して行われた愛媛県伊予市双海地域での自動運転電気自動車の実証実験のように、注目すべき自動運転の取組もあり、安全面やコスト面の課題を検証しながら本市の交通事業の運転手不足解消等に向け研究されたい。

次にデマンド交通は、市街地はもとより、公共交通網が脆弱な地域に暮らす移動手段を持たない住民や高齢者及び成人に満たない方、障害がある方などの生活交通を確保するため、国の「地域内フィーダー系統確保維持費国庫補助金」を活用して運行を行っているものである。本事業は、平成28年に俵山及び向津具地区を皮切りに、江原市長の公約によ

って整備が加速し、令和4年10月には市内全域での運行が行われるようになった。その運行形態や便数、時間帯等についての改善要望は利用者及び運行事業者から寄せられており、担当課はその声を集約し見直しを図りながら事業を改善・継続しているものと理解している。

委員会で聞き取りを行った利用者の声として、良い面では、「バスの停留所以外でも乗降できて便利」「回数券がお得」「乗降の補助をしてもらえるので助かる」等があったが、その中でも「知った顔のドライバーが来てくれるので安心」という声がこの事業の特徴であると感じている。また、悪い面や要望としては、「午前の戻り便が欲しい」「経由地が多く目的地到着に時間がかかる」「土日にも運行してほしい」「車両が小さいため見知らぬ人と乗合わせることに抵抗がある」「事前予約が不便である」「予約が面倒なのでバスを利用している」等があった。更に運行事業者の声として、良い面では、デマンド交通を開始したことで、路線バス減便の影響を受ける利用者の受け皿になることができたこと、また悪い面では、タクシーを利用していた人がデマンド交通を利用し始めたため、タクシー売上が激減した等の意見があった。住民はタクシーの利用から運賃の安いデマンド交通へ移行し、事業者もジャンボタクシーの台数を増やしてデマンド事業へ移行していく考えを示していることから、利便性・経済性と民間事業者存続のバランスを見極めながら事業の推進を慎重に行う必要があり、更なる研究の余地を残している。

本年実証実験中のオンデマンドによる運行については、従来、事前予約を必要とし、時刻表に従って利用することが基本となっていたものを、自由な時間での移動や急を要する移動をサポートするものとして好評を得ており、利用者増加にもつながった。しかし、他地区への導入には地域特性や事業者の負担も考慮の上、慎重に検討する必要がある。自家用有償旅客運送については、営利目的と認められない妥当な範囲内で運行され、かつ、法定協議会である長門市公共交通協議会において協議が調っていることを前提としているため、民間の交通事業者の運行エリアに運行時間内に乗入れることは難しい。しかし、周辺地域から市街地への直行便、特に俵山・向津具地区から市街地への直行便については強い要望もあることから、その手段を検討されたい。

これを解消する手段としては、令和5年10月30日に総務産業委員会で行政視察を行った広島県神石高原町において行われている「ふれあいタクシー事業」について研究を求めたい。これは、タクシーの利用料

に対して補助金を支給することでタクシーの利用を促進しようとするもので、一定料金で町内全域どこにでも移動でき、利用者に好評であることから、タクシー会社の存続と利用者の利便性を突き詰めた答えとして実施されているものである。この事業の利用者の声として、「若い者に頼らず自立した生活ができる」「少しでも地域の役に立ちたい」「外出する機会が増えた」「温泉施設に行くのが楽しみ」等といった好意的な意見が寄せられ、平成29年度に行ったアンケートの結果、満足度が約94%と高い評価を得ている。

タクシー事業者は、車両維持費等の高騰により利益率が低下し、運転手の給与に還元できていない状況がある。過疎地域においては収益の確保が難しく、事業の縮小が相次いでいる。また、不規則な勤務形態などから、若者にとって魅力を感じる事が難しく、運転手のなり手不足につながっている。さらに、令和6年4月1日以降の働き方改革関連法の施行を受け、合法に勤務体制を組み直したところ、過度の運転手不足が発生し、夜間営業を継続することが困難になっている。事業者からは運転手不足の対策として、運転手雇用或いは免許取得のための補助金を求める声があることから、国・県の補助事業等のメニューを研究されたい。

次に、免許返納について、高齢になると反応速度や認知機能が低下し、運転操作のミスによる事故につながりやすくなる。そのため、免許返納は市民の尊い生命や財産を守る手段のひとつになるが、自家用車に依存したこれまでの生活を手放し、自身が交通弱者となる選択をすることは難しい。しかし不幸な事故を防止する観点から、この推進は行政の呼びかけによって行われなければならない。免許返納決断の決め手となるのは段階的な支援と免許返納後の移動手段の整備・提案であり、全国の自治体においてもさまざまな施策が行われている。高齢化が進む本市においては、高齢者が自家用車依存の生活を止め、安心して免許返納を行える環境整備とそれを促す情報提供が必要であり、積極的に取り組まれない。

次に、通学する児童生徒について、人口減少が急速に進む本市では、通学路沿いの空き店舗や空き家が増え、子どもを見守る大人が減少している。これまでは、児童生徒に不測の事態が起きた場合に助けを求め、知らせる大人が通学路にいたが、現在はその見守りの目は少ない。通学路における獣出没や不審者の目撃情報、他市では下校中の児童を撮影し

SNS に投稿する悪質な事例などが寄せられ、児童生徒の下校時に自家用車で迎えを行う保護者は安全への不安を抱えている。公共交通のあり方によって、万が一の事態発生の可能性を減少させることができるのであれば検討を先延ばしにすべきではない。現在、本市では学校統廃合により通学距離の延びた児童生徒や遠距離通学の児童生徒に対し、スクールバスの運行や通学に要する費用等の補助を行っている。過疎化が進行し、学校規模適正化が検討される状況において、子どもの生活環境、そして学習時間の確保や安全確保に対応した柔軟な思考で、交通弱者である子どもが利用できるスクールバスの運行も含めた公共交通のあり方を検討する必要がある。現在のデマンド交通は、主に高齢者の利用場面が多いが、同じく交通弱者である子どもの安全な移動についてもバランスに配慮した検討を求める。

公共交通の維持に苦心している自治体にとって、ライドシェアは交通空白地域解消の切り札と言われている。ライドシェアは定時定路線と異なり、決められた路線やダイヤがないため、運行台数や時間帯の柔軟な調整によって住民のニーズに応えることが可能である。一方で交通事業者からは、安全性が担保できないことや、既存の事業者の仕事が奪われるとの根強い抵抗感もあり、導入は容易ではない。しかし、相次ぐ路線廃止や事業撤退を鑑みれば過疎地域や運行時間外のライドシェア導入は公共交通における時代の流れである。今後については、タクシー事業者及び利用者の安全面への不安を解消しながら既存の事業者との共存を模索されたい。

次に、本市に訪れる観光客、特にインバウンドに対しては、利用しやすい移動手段を整備する必要があり、観光のまちとしてよりよいアクセスを提供するためにも、三次交通の検討・見直しと積極的な情報発信を継続されたい。MaaS（マース）とは、Mobility as a Service の略で「サービスとしての移動」を意味し、交通手段の利便性を向上させ、複数の交通手段が境目なく利用できるようになり、観光や医療などの目的地における交通以外のサービスとの連携が可能になり、高齢者等が自らの運転だけに頼らずに移動できる環境が整備されることを目指して導入されている。キャッシュレス決済や予約の利便性を高める目的だけでなく、異なる路線や乗り物の乗継案内、デマンド交通との連携、医療や行

政の仕組みを移動して利用者の元に届ける等、全国で事例となる取組が進められており、観光における活用では、MaaS登録者の半数が観光客であり、予約や決済・乗継における高い利便性で電車・路線バス・タクシー・デマンド・シェアサイクルを連動させ、インバウンドを呼び込もうとする取組も行われていることから、観光を推進する本市においても参考にされたい。

次に、情報発信について、市民に向けては広報または地区回覧で定期的なデマンド交通の紹介を行われたい。また「長門市JR・バス時刻表」は、利用方法や運行地域等の掲載内容が改訂を重ねるたびに工夫・改善が顕著で、利用者にとって必要な情報が分かりやすい上、サイズも手ごろであることから、今後も過不足なく改善を重ねるとともに、ホームページやLINE市役所等、ネット環境でのアクセス強化を図られたい。

地域公共交通は現在、産業政策課所管となっているが、総務産業委員会協議会等においても福祉的観点及び子育て支援としての性質を指摘していることから、更なる最適化が求められており、横断的な施策の展開或いは専門部門またはプロジェクトチームの設置を求めたい。具体的には、介護保険担当職員や生活支援コーディネーター等が交通分野の会議に参加し、把握している高齢者の移動ニーズを共有、福祉分野・教育分野の会議に公共交通部局担当者を参画させ、地域における移動ニーズを共有することで、公共交通施策における検討を共に行う。さらに、まちづくり・観光・福祉・物流等の分野と連携し、公共交通事業者による旅客サービスの改善と充実、タクシーやスクールバス、福祉有償運送など、既存の民間事業者による送迎・物流サービス等「地域における輸送資源の総動員」を検討する場の設置を求める。

「長門市公共交通協議会」は、日常生活に必要な交通手段の確保について協議する場として、まちづくりと連携しながら、地域全体の交通網を作り上げることを目指している。その委員には、行政機関や自治会代表者、民間交通事業者をはじめ、デマンド交通の運行を担うNPO法人や高齢者の声を伝える老人クラブ代表者に加え、本年から障害のある方や要援護者の声を反映する団体の代表者が追加されている。この協議会は、地域公共交通について協議を行う現在唯一の機関であることから、

交通弱者の声が漏れなく反映されるよう、新たに児童生徒の通学に関する意見を代表する学校関係者や保護者の参加を望む。また、公共交通協議会の運営効率化を図るため、自家用有償旅客運送の実施にあたり必要となる事項を協議する場となる「運営協議会」の設置や、要援護者・交通弱者の意見集約の場を設ける等、部門連携の強化による市民参加型の地域公共交通の構築に更に努められたい。

最後に、地域公共交通を維持するには公共交通事業者の経営が持続可能でなければならず、人口減少の進む今後の本市において、その点に大きな課題を抱えている。文化的な生活のベースに自由な移動が必要であり、地域公共交通は全てのネットワークそのものであり地方衰退の問題が凝縮されている。そのため、今後とも情報収集を行い、関係者間で問題意識を共有し、利用者の利益は健全な供給者があってこそ両立するという視点に立って、本市の地域特性に合った公共交通の維持を官民連携で取り組み、研究を継続されたい。

以上、総務産業常任委員会の所管事務調査について調査結果と提案を添えて報告とする。

3 調査の経過

(1) 委員会

令和5年	6月26日	所管事務調査事項について協議
令和5年	7月4日	所管事務調査事項最終決定
令和5年	9月21日	委員派遣（行政視察）を決定
令和5年	10月30日	行政視察（広島県神石高原町） 「生活交通対策について」
令和6年	9月19日	調査報告書提出決定

(2) 協議会

令和5年	6月23日	所管事務調査事項について協議
令和5年	9月19日	所管事務調査（行政視察）事前学習
令和5年	10月12日	所管事務調査（行政視察）質問項目調整
令和5年	10月26日	協議会（デマンド交通について）
令和5年	11月～令和6年8月	

デマンド交通事業者ヒアリング調査実施
令和5年11月27日 協議会
（所管事務調査ヒアリングについて）
令和5年12月4日 協議会
（所管事務調査ヒアリングについて）
令和5年12月19日 公共交通協議会傍聴
令和6年7月22日 協議会
（長門市地域公共交通計画について）
令和6年9月2日 調査概要についてまとめ作業
令和6年11月5日 協議会
（長門市地域公共交通計画について）