

会派視察・研修報告書

会派名 オールたじみ

代表者名 石田浩司

1 日 に ち	2025 年 2 月 5 日 (水)
2 視 察 先 研修名、主催者及び会場	広島県三次市
3 参 加 者	石田浩司 奥村孝弘 成田康弘 黒川昭治
4 調査・研修の テーマ	地域内交通について
5 主な内容	三次市地域公共交通計画 ①路線バスの運行改善 ②市街地循環バスの運行改善 ③市民バス等の運行改善 ④自家用有償旅客運送の運行改善 ⑤相乗りタクシー事業の推進活用 ⑥乗継待合環境の改善 ⑦地域内生活交通検討会 ⑧利用促進策の推進 ⑨運転免許を返納 ⑩乗務員不足への対応 ⑪デジタル技術を活用して移動利便性向上策の研究 ⑫災害等に備える取り組み
6 所感、提言事項、課題等	【議員氏名】 石田浩司 平成 16 年の 6 町合併により誕生した本市は、面積が 778 ㎢と広大であり、移動手段が非常に重要な地域である。市では旧町単位を基本とした 6 地域内で市民バスなどを運行し、地域の足を確保している。 視察では、川西地区においてマツダ(株)が車両を貸し出し、自治会がボランティアで運行する取り組みが行われていることを確認した。 マツダ(株)は、運行状況をアプリで把握し、この取り組みを今後の事業展開に活かすことを目的としている。 運転者は地域のボランティア約 10 名が登録されており、利用者は自治会へ予約の連絡を入れ、配車される仕組みとなっている。しかし、実際には自治会長自らが予約の連絡を受け、運転する状況が多いようである。 このボランティア輸送については、今後、民間事業者と地域が連携し、有償旅客運送へ移行する予定で取り組みが進められている。三次市の地域交通予算は 2 億 2,000 万円と大規模であり、広大な面積にお

6 所感、提言事項、課題等

ける移動手段を確保するためには多額の費用が必要となる。

また、多治見市でも実施されている相乗りタクシー事業では、利用者1人あたり300円のチケットを2枚配布する仕組みが採用されている。

各自治体がそれぞれの地域特性に応じた工夫を凝らし、住民の移動手段の確保に取り組んでいると感じた。

【議員氏名】 奥村孝宏

テレビ番組「ガイアの夜明け」で、いかにシニアドライバーの事故を防ぐかといったテーマでの放送が昨年8月にありました。

事故防止も大事ですが、私が特に興味を持ったことは、広島県三次市の一つの地域（川西自治連合会）で、取り組まれている『支えあい交通』でした。

三次市に自動車メーカーマツダ㈱のテストコースがあることから、マツダ㈱が全面協力し、マツダ㈱、郷の駅（道の駅を運営している会社）、川西自治連合会の三者が一般社団法人川西サポートステーションを設立し、運営しているとのことでした。

使用車両、メンテナンス、保険はマツダ㈱が、受付はサポートステーションが行い、運行の約9割はサポートステーションの事務局長が行い、残りの1割をボランティアが行っているとのことでした。

マツダ㈱の絶対的な支援があるため、市役所としては、バックアップ程度とのことでした。

多治見市内にも大手自動車企業のサービスセンターがあることから、バスの運行が無い地域などにおける支援が行われることを期待します。

また、三次市では、本市も導入している『あいのりタクシー』と同様の事業を実施されていました。同市では、最寄りのバス停や駅から700m以上はなれた所に住んでいて運転免許証を持っていない市民であれば、高齢者だけでなく20歳以上を対象者としており、障害を持っている方などの利用を考え、本市でも検討するべきだと思いました。

ただ、三次市と多治見市の大きな違いがタクシーの台数です。個人タクシーも含めると三次市内にはタクシー会社が11社、車両が約100台あるそうで、思うように予約が取れない本市とは大きな差がありました。

いずれにしても、地域交通の問題は、ますます深刻化してくると思います。自動運転等の未来交通に関する検討も必要ですが、交通手段、交通問題に直面している多治見市民のためには、積極的な一手を打つ必要性を痛感しました。

6 所感、提言事項、課題等

【議員氏名】成田康弘

三次市は、広島市北部、中国地方のほぼ真ん中に位置する、穏やかな丘陵が広がり、幾本もの川がゆったり流れる緑豊かなまちである。人口約5万人、面積は本市の8.5倍、2004年に8市町村が合併して誕生した。

同市では、市街地を走るEV循環バスと、6つの地域を走る市民バスが、市民生活の足になっている。また、バスや鉄道が走っていない地域の住民を対象に、相乗りタクシー事業がある。

市民一人ひとりの暮らしに合った移動支援の実現に向け、幸せの実感につながる公共交通づくりを行っていた。

●路線バスの運行と改善

地域基幹交通の路線バスは、民間バス事業者が定時定路線で運行し、持続可能な移動手段となるように路線や便の見直しや、利便性を向上させるため、交通安全上に支障ない範囲でフリー乗降区間を拡大している。

●市街地循環バスの運行と改善

中心市街地において、サービスを提供する施設や駅などの結節点を結ぶルートを、市街地循環EVバスが運行している。近い将来、AI型オンデマンドバスが、チェックポイント100～200か所を通る予定。

●市民バスの運行と改善

市街地から離れた6つの地域では、市民バスが週2～3日の頻度で域内生活交通として運行している

●相乗りタクシー事業の推進・活用促進

バス停や駅までの距離が700m以上であれば利用でき、基本2人以上でタクシーを利用する。1回につき、1人600円まで使える助成券が利用できる。

相乗りのタクシーの課題を分析すると、次のとおりであり、本市においても、同様のことが言えると感じた。

(課題)

①相乗りする人がいない ②事業対象者かどうか不明

③利用者への周知

現在2人以上としている条件を外すことを検討されているようです。

路線バスをフリーポイントで乗降出来ることや、市街地循環バスのきめ細かなルートなど、1台で主要施設やポイントをフル走行している点は、本市の交通対策の参考にしたい。

6 所感、提言事項、課題等	【議員氏名】 黒川昭治 現在の三次市は合併（1 市 4 町 3 村）で広大な市となった。 中心市街地から離れた 7 地区とのアクセス手段は、路線バスと鉄道である。市街地と各地区との距離は、自動車でおおよそ 30 分である。 各地区には、生活に必要な最低限の病院やスーパーなどの施設は残っており、各地区内を市民バスが運行しているが、旧三次市の地区にはないため、相乗タクシー事業でカバーしている。 利用者減少にともない、環境は厳しさを増しており、「地域内交通の充実」が急務となっている。 なお、タクシー事業者は、市内に 11 社あり、おおよそ 1,000 台の車両を有しており、比較的充実している。 ●相乗タクシー 利用率：65%程度 □利用できる人の条件 ・旧三次市管内 ・20 歳以上 ・運転免許がない or 乗り物を所有していない ・最寄り駅やバス停までの距離が 700m 以上 ・相乗り時のみサービスが受けられる □問題点 ・相乗りする「相手」がいない ・対象者が判らない バス停の場所が判らない ・市民への制度の周知不足で利用者が少ない ちなみに… ・中心市街地には循環バスが運行している ・免許返納者には、10,000 円分のバスチケットが入手できる。 現在テスト中ではあるが、新たに、市民バスがない「川西地区」で、地域ボランティアが一般車両を乗合タクシーのように活用する取り組みを行っている。 車両及び経費はマツダ株が担い、同社は運行記録から今後の事業に役立てる。運転は地域の高齢者（60・70 歳代）が行い、利用者は無料。昨年 of 視察先「札幌市南区」で、似た事例があった。三次市の事業ではないため、状況の詳細は不明。
----------------------	---

7 写 真 等

※視察の場合は必須、研修の場合は任意



※視察先、研修先ごとに1枚作成すること。

※「6 所感、提言事項、課題等」は、参加者全員分を記載すること。