令和８年９月９日

木更津市議会議長　　草　刈　　慎　祐　　様

交通政策特別委員会
委員長　神　蔵　五　月

視　察　結　果　報　告　書

本委員会は、所管事項調査のため行政視察を実施したので、その概要を報告します。

記

１．期　　日

令和８年７月１６日（木）～１７日（金）

２．視 察 地

(1)　徳島県美馬市

(2)　徳島県三好市

３．調査事項

(1)　デマンドバス（ふれあいバス、ラクバス）について（美馬市）

(2)　部活動 MaaS について（美馬市）

(3)　乗合タクシーについて（三好市）

４．参 加 者

(1)　委　員

神蔵　五月　　吉田眞紀人　　荻野　茜　　柏井　晃治

藤田　真澄　　重城　正義　　近藤　忍

(2)　執行部

企画部地域政策室　室長　坂上　直義

(3)　随　行

主査　石田　悠二朗

５．概　　要

別添のとおり

視　察　結　果　の　概　要

１．徳島県美馬市

① 市　　制　　施　　行　　平成１７年3月１日

② 人　　口　　２５，４０４人　（令和８年５月１日現在）

③ 面　　積　　３６７．１４㎢

④ 一般会計当初予算規模　　２１４億２，９００万円

⑤ 財　政　力　指　数　　０．３１（令和６年度）

〔市勢概要〕

美馬市は徳島県西部（県都徳島市から約 40km）に位置し、平成 17 年３月に美馬郡内の３町１村が新設合併、市制施行して誕生した。市のほぼ中央を東西に四国三郎「吉野川」が流れ、その沿岸の平野部が主な可住地となっている。総面積の約８割が森林であり、西日本で２番目に高い剣山（標高 1,955m）など南北を山地で囲まれている。

中心部の脇町は、主要街道の撫養街道と讃岐への街道が交差する交通の要衝であり、さらに吉野川に面するため舟運の利用にも適した位置にあったことから、商人の町として栄え、現在も「うだつの町並み」として、当時の街並みが残され、現在は観光資源の１つとなっている。

産業は、吉野川の水運と豊かな自然環境を活かした農業・林業と、歴史的な伝統産業である藍染めや商工業、そして現代の地域経済を支える製造業・流通業が中心となっている。

〔調査事項〕

デマンドバス（ふれあいバス・ラクバス）について

部活動 MaaS について

（事業概要）

美馬市では、デマンドバス、市営バス、過疎地有償運送等の交通サービスが提供され、高齢者のみならず、高校生のニーズへの対応にも取り組んでいる。デマンドバスの事業では、朝の１便は、原則、高校生の通学専用とする取組が導入されている。

また、部活動 MaaS といわれる取組が導入されており、生徒数の減少等により、他校と合同で活動する部活動等の送迎に、タクシー事業者と連携した、デマンド交通システムが取り入れられている。

〔主な質疑〕

●デマンドバス（ふれあいバス、ラクバス）について

Q1）　導入に係る初期費用、年間の運営費、またその財源内訳について。
実証事業終了後、継続運営する上での財政的な課題はどのように考えているか。

A1）　初期費用：650 万円（システム構築費）

年間の運営費は約 5,000 万円で、その内訳は次のとおり。

運行委託料：約 3,000 万円

システム運用費：約 200 万円

受付業務委託費：約 1,800 万円

財源は一般財源だが、事業費の 80%について特別交付税による財政措置がなされている。

Q2）　料金が 500 円と安価であるが、実際のコストはどの程度かかっているのか。
また、受益者負担を増すという議論は出ているか。

A2）　運行に係る委託料は、基本料金として１時間当たり 2,520 円を基準とし、これに走行距離や乗車人数に応じた加算料金が加わる仕組みとなっている。そのため、１地区当たりの運行経費は１日約３万～３万５千円となっており、月額では委託料が総額約 300 万円となっている。現時点では、受益者負担を増すといった議論はでていない。

Q3）　利用状況（予約の状況、利用者の年齢構成など）はいかがか。

A3）　年代別利用者数は 10 代及び 70 代以上が多く、時間帯としては通学の午前７時台と午後４時台のほか、午前 10 時台から午後１時台など日中の時間帯に多く利用されている。目的地としては、自宅のほか、通学、病院、商店が多い。

Q4)　本事業の発案者は職員か、それともトップダウンか。

A4)　当時の市長の方針を踏まえ、当時の担当課の立案により、視察等を重ねながら事業開始に向けた準備を進め、実施に至った。

Q5)　市営路線バスの廃止の際は、住民の意見はどのようなものがあったか。

A5)　路線バスは、利用者自身が停留所まで移動する必要があるが、公共交通の利用者には中山間地域に住む方や高齢者が多く、停留所までの移動が負担となり、路線バスの利用者は減少傾向にあった。こうした状況を踏まえ、利用者の移動実態やニーズに即したデマンド型交通を導入することとしたため、住民から反対意見は特にはなかった。

Q6)　地域交通網形成計画を見ると予約お断り件数の記載があり、解消のために見える化とあるが、現状はいかがか。

A6)　現在も同じ便に予約が集中した場合には、やむを得ず予約を断ることがあるが、ドライバーの了承を得たうえで、利用者の自宅間の距離が離れている場合でも可能な限り配車を行うよう努めているため、予約を断る件数は減少している。

Q7)　導入にあたって既存のバス会社やタクシー会社の反応はどうだったか。また、既存路線バスとの役割分担はどのようになっているのか。

A7)　協力的な反応が多かった。既存路線バスは廃止している。

Q8)　タクシー事業者との役割分担や調整はどのように行っているか。また、運転手不足や車両不足への対応について、現在はどのような課題があるか。

A8)　説明資料のとおり、木屋平地区を除く美馬市内を４地区に分け、それぞれを分担して運行している。運転手不足は現在も課題となっているが、運行はタクシー会社へ委託しているため、運転手の確保については各事業者に対応をお願いしている状況である。一方で、市としては運転手確保を支援するためタクシー運転手確保支援補助金を設けており、事業者から要望があった場合には、第二種運転免許の取得に要する費用を補助している。

Q9)　美馬市は脇町・美馬町・穴吹町・木屋平村が平成17年に合併しているが、デマンドバスは木屋平だけ別としており、多くが山間部の木屋平地区内での運行ではあるが、穴吹に行く便も存在する。これは美馬地区が平日５日間の７便に対して、木屋平が月水金の４～６便と運行数を制限しているためか。

A9)　ふれあいバスの運行開始にあたっては木屋平地区を運行経路に含めていなかったため、運行数を制限する目的で運行区域を分けているものではない。また、運行日については、利用者数がふれあいバスより少ないことから週３日の運行としており、便数については、運行距離を考慮した結果、現在の便数で運行している。

Q10)　美馬地区は４社で運行しているがコールセンターはどの様に運営しているのか。また、木屋平の受付を別にするとコストがかかると思うが分ける理由は何か。

A10)　美馬ふれあいバスでは、専用の美馬ふれあいバス受付センターを設置し、予約の受付を一元的に行っている。受付センターでは、予約管理システムを活用して予約情報を管理し、利用者からの予約内容に応じて各運行事業者へ配車を行う運営体制となっている。

一方、木屋平ラクバスは、美馬ふれあいバスとは運行形態や事業実施主体が異なることから、受付窓口を分けて運営している。また、木屋平ラクバスでは予約管理システムを導入せず、Excel による予約管理を行っているため、システムの構築、運用に係る費用は発生していない。そのため、受付を分けて運営していることによる大きなコスト増は生じていない。

●部活動 MaaS について

Q1)　部活動 MaaS の導入に至るまで行政としてどのような課題認識があったのか。また、他の手法ではなくデマンド交通を活用した MaaS という手法を選択した経緯を伺う。

A1)　移動支援については、令和５年 10 月からスタート。市教委が美馬市交通協会に配車等オペレーションを委託しており、タクシー予約の際は、各校が FAX を活用して予約を行っていた。課題としては、予約の際の日程調整（各学校や各種部活）の解消があった。令和６年度に国費を活用して、MaaS を導入した。システム構築後は、人的負担軽減、生徒の安全確保（移動中の見える化）につながった。

Q2)　対象となる部活動や生徒の選定はどのような基準で行っているか。また、利用できる生徒とできない生徒の間で公平性の課題はないのか。

A2)　生徒数の減少によりチーム編成ができない場合や、自校に部活動がない場合に合同チームや拠点校で活動することが可能。生徒の選定基準はなく、生徒が希望する部活動に所属することが可能。自校に部活動がない場合に合同チームや拠点校へ移動支援するため、公平性の課題は現在のところ聞いていない。

Q3)　今後、部活動送迎だけでなく高齢者の移動支援や観光分野など、地域交通全体への展開をどのように考えているか。

A3)　MaaS は部活動に特化したシステムであることから、地域交通全体となると所管課との調整やシステム改修など行う必要がある。この件に関しては、現在検討にも至っていないのが現状である。

Q4)　システム導入後、先生や運行事業者の IT リテラシーの壁、急な予定変更など、想定外の課題もあったとのことだが、導入前に戻れるとしたら、どの部分を改善してスタートしたいと考えるか。

A4)　運行事業者の一部に機器の操作に不慣れな方がいる。事前の操作研修や IT リテラシーの研修等の実施が必要である。

Q5)　今回の取り組みは教育部門と交通部門の連携が成功の鍵だと感じるが、庁内連携を進める上で苦労した点や、円滑に進めるための工夫について伺う。

また、デマンドバスのほかに公共交通との連携はあるか。

A5)　部門間（担当者、システム開発者）での密な連携協議によって進めてきた。

部活動移動支援については、他の連携はない。

Q6)　本事業は多くの関係者の協力によって成り立っていると思うが、導入を検討する他自治体に対して、これだけは最初に整理しておくべきだったという点はあるか。

A6)　今回は、主に部活動移動の予約システムの構築で行ったのが経緯であり、連携する課等が少数であったため、柔軟な対応ができた。

導入目的により検討する内容は異なってくるが、関係者のニーズ取得機会の確保、情報共有、密に連携できる体制の構築が必要。

Q7)　導入後、保護者の送迎負担軽減や生徒の部活動参加機会の確保について、具体的にどのような成果があったか。また、アンケート等による満足度の把握はされているか。保護者の声などがあれば伺いたい。

A7)　令和６年度のシステム試行期間中にアンケートを実施した結果、保護者から、送迎負担や経済的負担の軽減などについて感謝の声があった。

Q8)　現在の利用人数や利用頻度、１回あたり、１人あたりの送迎コストをどのように分析しているか。また、市民や議会に対してどのように事業効果を説明されたか。

A8)　１回あたりの送迎コストについては、時期により便数や行き先、人数等も日単位の変動があることから詳細に分析することが難しいため、実績としては、総額、利用便数、延べ人数の把握に努めている。

	令和５年度	令和６年度	令和７年度
事業費	1,403 千円	2,781 千円	8,629 千円
運行便数	368 便	710 便	1,531 便
乗車人数	1,904 人	3,772 人	5,335 人

Q9)　安全対策についてどのように考えているか。

A9)　学校間の移動については、先生が予約し、加えて発車時の見送りをしている。到着後は、部活動指導者または部活動顧問の先生が帰りの乗車を確認している。また、移動時はアプリで移動中の生徒の位置情報が確認できるなど、安全対策に取り組んでいる。

〔考　察〕

美馬市は平成17年の合併後、５路線12系統の路線バスを運行していたが、人口減少・高齢化の進展により交通空白地域が拡大し、利用者の減少が続いていた。こうした状況を踏まえ、路線バスを全面的に廃止し、デマンドバス美馬ふれあいバス及び木屋平ラクバスへと転換した点は、注目すべき取組である。

運営体制については、美馬交通協会が受付センターの運営を担っており、当初は地域おこし協力隊が住民の利用サポートを行っていたが、活動期間終了後もそのまま協会職員として業務を継続している。デジタルシステムの導入と並行して、手続きに不慣れな住民を身近でサポートする人材を確保していることが、スムーズな移行を実現した要因の一つと考えられる。

美馬ふれあいバスでは､平日に往復６便運行するうち､朝の１便は高校生の通学専用としており、利用ニーズに合わせた取組と言える。

また、国の財政支援制度を積極的に活用した事業設計となっており、年間事業費は約5,000万円であるが、その80%が特別交付税措置の対象で、自治体の実質負担は約1,000万円程度に抑えられている。

部活動 MaaS については、少子化による合同部活動の拡大に伴い生じる生徒の移動という課題に対し、地域交通の仕組みを活用して対応している点が印象的であった。国土交通省の共創・MaaS実証プロジェクトを活用し、教育委員会と公共交通部門が連携して予約・運行管理のシステムを構築しており、生徒の移動の見える化も実現している。令和７年度は1,531便が運行され5,335人が利用しており、保護者の送迎負担・経済的負担の軽減として子育て世代から高い評価を得ている。

交通弱者は高齢者だけでなく、自ら移動手段を持たない児童生徒も含まれる。今後、部活動の地域移行が進む中で、指導者や活動場所の確保だけでなく、子どもたちの移動手段までセットで考えることが必要であり、教育部門と交通部門の連携が重要であると考えられる。また、既存のタクシー事業者など地域の交通資源を活用するという考え方も参考になった。

一方で、国の実証事業終了後の財源確保や利用者負担のあり方など、持続可能な仕組みとしてどのように継続していくかは今後の課題になると感じた。

本市においても、公共交通施策と教育施策など、多分野における連携を検討する価値があると考察する。

２．徳島県三好市

① 市　　制　　施　　行　　平成１８年3月１日

② 人　　口　　５１，３３３人　（令和８年４月３０日現在）

③ 面　　積　　７２１．４２㎢

④ 一般会計当初予算規模　　２５１億9，６６４万円

⑤ 財　政　力　指　数　　０．２４（令和６年度）

〔市勢概要〕

徳島県三好市は、平成 18 年３月、三野町、池田町、山城町、井川町、西祖谷山村、東祖谷山村が合併し、誕生した。四国のほぼ中央に位置し、古くからこの地域は交通の要衝として、また、県西部での社会、経済、文化、観光の中心として発展してきた。

三好市には、大歩危峡（おおぼけきょう）や黒沢湿原、紅葉の名所・竜ヶ岳、四国第二の高峰・剣山といった豊かな自然や、四国霊場第 66 番札所・雲辺寺、平家落人伝説の残る祖谷のかずら橋など、歴史的文化遺産などがある。

また、阿波踊りや四国酒まつり、雪合戦四国大会などのイベント、井川スキー場腕山やラフティングスポット、妖怪屋敷、温泉などの施設がある。

〔調査事項〕

乗合タクシーについて

（事業概要）

広大な山間地を有する三好市では、スマホアプリと連動した乗合タクシーを導入しており、中山間地域における「民間 IT 企業との包括連携」を軸とした交通政策に取り組んでいる。令和６年より「MONET Technologies」と包括連携協定を締結し、山城地域全域を対象に、従来の電話予約に加え、スマホアプリ（MONET）からも手軽に予約できるデマンド型乗合タクシー「三好市 山城乗合タクシー」を運行している。

〔主な質疑〕

Q1）運行経費と運賃収入の割合など、収支状況の内訳については

A1）収支率実績（令和７年度）

	利用者数	運行委託料	利用料	財政支出	収支率
①山城乗合タクシー	860 人	2,440,160 円	721,600 円	1,718,560 円	30%
②三縄乗合タクシー	13 人	30,500 円	12,100 円	18,400 円	40%
③三野乗合タクシー	18 人	27,640 円	9,000 円	18,640 円	33%
④井川乗合タクシー	71 人	210,400 円	29,900 円	180,500 円	14%

Q2）利用状況（予約の状況、利用者の年齢構成など）について伺う

A2）20 代１％、50 代 18％、60 代以上 72％、不明 10％

男性 13％、女性 77％

キャンセル率 10％

※個人情報保護等の観点より、少数回答は計算から除くなど、端数が合わないものがある。

Q3）スマホアプリ「MONET」から予約とあるが、電話予約とどちらが多いのか

A3）電話予約が 97％、アプリ予約が３％となっている。

Q4）利用者登録は市役所でしかできないのは、どういった理由からか。

A4）連絡があれば市職員が手続き書類を以て訪問も可能。

Q5）対象が山城・三縄・三野・井川・箸蔵・佐馬地の６地区で運行しているが、当該箇所で営業するタクシー会社はすべて同じなのか。

また、コールセンターはタクシー会社に委託しているのか。

A5）タクシー会社は A1)の４社。コールセンターは MONET Technologies にスマホアプリでの予約システムと併せて委託。

Q6）距離制運賃なら区域を細かく分けなくてもよいように思うが、分ける理由は運行者が異なるためか。

A6）運行距離が長くなると往復に時間がかかってしまうため、多くの方に利用していただくために区域を分けている。

Q7）高齢者タクシー券の利用状況はいかがか。本事業による高齢者タクシー券利用状況への影響等はあるか。

A7）高齢者タクシー券の利用状況への影響は伺っていないが、将来的に、乗合タクシーへの統合も検討している。

Q8）本事業の発案者は職員か、それともトップダウンか。

A8）事業者から提案があった。

Q9）運賃は普通のタクシーの 1/3 程度とのことだが、バスと比べてどうか。

A9）市内を運行するバスの９割が市営バスで、運転手不足などにより、一部の路線を除く午前８時 30 分から午後４時までのバスの運行を廃止している。その代替として乗合タクシーを導入している。

Q10）運行時間外になった場合はどのように対応しているか。

A10）運行時間内に目的地に着くようなルートでお願いしており、時間外の受付はしていない。

Q11）市民の方からはどういった反応があるか。

A11）元々、自宅から最寄りのバス停まで距離がある方もおり、乗合タクシーは自宅近くまで来てくれることなどの好評の声を頂いている。

〔考　察〕

三好市は、広大な市域に集落が点在し、路線バスの利用者減少による収支悪化が深刻な課題となっていた。こうした状況を踏まえ、令和４年３月に地域公共交通計画を策定し、８時 30 分から 16 時の時間帯のバスを廃止して乗合タクシーに転換するとともに、市域を９地区に分割して順次導入を進めている取組は、限られた交通資源を有効活用した現実的な対応として参考になる。

乗合タクシーの導入にあたっては、一度に全域へ展開するのではなく、タクシー台数や運行体制の制約を踏まえて段階的に拡大している点が特徴的である。最初に導入した山城地区では、令和７年度の利用件数が 860 件と全体の約 89％を占めており、時間をかけて地域に定着させる手法の有効性が示されている。新たな交通施策を導入する際には、地域の実情を十分に把握した上で、段階的な展開を検討することが重要であると考えられる。

また、申込書を自宅まで受け取りに行くサービスや、電話予約が 97％を占める運用など、デジタルに不慣れな住民に対して職員が丁寧に寄り添う姿勢は、制度の利用率向上に大きく貢献していると考

えられる。システムやルールの整備と同時に、住民が安心して利用できるよう人的なサポートを充実させることの重要性を、改めて認識させられた。

一方で、いくつかの課題も明らかになった。予約・コールセンターシステムを MONET Technologies 株式会社に５年間委託しているが、契約終了後の継続性について担当者自身が懸念を示していた点は見過ごせない。民間システムへの依存は、契約終了時に運行継続が困難になるリスクをはらんでおり、外部委託を活用する際には、撤退リスクへの備えを含めた持続可能な仕組みの構築が必要である。

料金体系については、距離制に加え同乗者加算が設けられており、近距離・複数人での利用では通常のタクシーより割高になる逆転現象が生じる場合がある。利用者にとってわかりやすく、かつ公平な料金設計のあり方については、引き続き検討が必要である。

また、利用者の 77%が女性、72%が 60 代以上という実態が示すように、乗合タクシーは免許を持たない高齢女性の移動を支える重要な手段となっている。今後、さらに利用者の高齢化が進めば、目的地までの移動にとどまらず、乗降時の補助など福祉的な対応が求められる場面も増えることが予想される。地域公共交通と福祉サービスとの連携・役割分担を明確にしておくことが、今後の重要な課題である。

さらに、隣接する美馬市と三好市が、同じ剣山を挟みながらも大きく異なる制度設計をとっていることは興味深く、広域行政として検討すべき課題とも考えられる。本市においても、近隣市の状況を踏まえ、広域的な視点を持ちながら、地域特性に応じた移動手段の組み合わせを検討する必要があると考察する。

以上、視察結果について概略報告する。