

令和6年3月18日

木更津市議会議長 鶴岡大治様

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6年1月11日（木）～12日（金）

#### 2. 視 察 地

(1) 愛媛県今治市

#### 3. 調査事項

(1) 公共交通施策について（今治市）

#### 4. 参 加 者

(1) 委 員

神蔵 五月      近藤    忍      吉田真紀人      杉井 晃治

藤田 真澄      重城 正義

(2) 執行部

企画部地域政策室 室長 鈴木 昭宣

(3) 随 行

主任主事 荒添 健

#### 5. 概 要

別添のとおり

## 視 察 結 果 の 概 要

### 1. 愛媛県今治市

- ① 市 制 施 行 平成17年1月16日
- ② 人 口 149,958人 (令和5年12月1日現在)
- ③ 面 積 419.14km<sup>2</sup>
- ④ 一般会計当初予算規模 752億5,000万円
- ⑤ 財 政 力 指 数 0.51 (令和4年度決算)

#### 〔市勢概要〕

明治22年、市町村制の施行により陸地部の中心が今治町となり、大正9年、日吉村と合併して今治市が誕生した。その直後より港湾の整備を進め、四国初の開港場となった。

昭和に入ってから、周辺町村との合併、編入を経て、昭和37年には人口が10万人を超えた。この間、太平洋戦争での戦災に遭いながらも港を中心とした商業都市として、また、タオル、縫製、造船などが基幹産業としてめざましい発展を遂げている。そして平成11年には瀬戸内しまなみ海道（西瀬戸自動車道）が開通し、中四国の交流、流通の拠点となった。

平成17年1月には12市町村の合併により、人口18万人となり、松山市に次ぐ県下第2の都市になっている。瀬戸内海の風光明媚な景観と、大山祇神社や村上海賊の海城址などの歴史遺産を誇る観光都市として、また、国内における建造集積数は約2割を占め、日本の海運企業が所有する外航船の約4割を今治の船主が占めるなど、造船・海運都市としても将来が期待されている。

#### 〔調査事項〕

##### 公共交通施策について

###### (事業概要)

今治市では、自家用車への依存の高まりや人口減少等による路線バスの利用者数の減少、運転士不足等により、公共交通の維持継続が困難な状況であり、利便性と行財政の健全性に配慮した、誰もが利用しやすい持続可能な公共交通体系を実現することが課題となっていた。

そのような中、路線バス事業者より路線廃止の声が上がると、生活の足を確保するための代替交通手段が必要であることから、廃止された路線バスの代わりとして、地域乗合タクシーや、チョイソコおおみしま、m o b iなどを5地域で運用している。

### ・地域乗合タクシーについて

バス路線廃止地域の市民とのワークショップにより、意見を聴取した上で、代替交通手段を地域乗合タクシーに決定している。併せて運行方法についても同ワークショップで協議し、電話による事前予約制、指定の停留所での乗降、複数人での乗合という方式としている。

令和4年度より2地域で運行を開始したが、利用率があまり伸びていないという課題があった。令和5年10月には、新たに1地域で運行を開始したが、導入にあたっては、市民ニーズに合ったサービスを提供することが大切という観点から、移動に関する市民アンケートを実施し、先行の2地域の反省点を活かして、ダイヤの増強、乗降場所の増加など、運行方法の改善を行っている。

### ・チョイソコおおみしまについて

令和5年1月から、愛媛県ではA Iを活用した効率的な配車が可能なオンデマンド乗合タクシーとして、営業時間内の好きな時間に利用できるサービス「チョイソコおおみしま」を開始し、同年4月から市が引き継ぐ形で運行をしている。

事前に会員登録が必要であり、会員利用者からの予約を受け、A Iにて最適な乗り合わせ経路を計算し、目的地まで乗合で送迎する仕組みで、大三島の一部地域において、自宅近くの停留所から目的の停留所まで予約に応じて運行している。利用者は毎月延べ220人前後で推移しており、70代から80代の高齢者に多く利用されている。

### ・相乗り交通サービスm o b iについて

今治市中心市街地エリアにて、民間企業のコミュニティモビリティ(株)により、実証実験として、相乗り交通サービス「m o b i」が展開されている。m o b iは、エリア内で定められた乗降場所を自由に移動できる相乗りオンデマンドサービスで、スマートフォンアプリや電話での予約により利用ができ、特徴としては、到着予想時間や車両位置をアプリ内でリアルタイムに確認できることが挙げられる。

乗車料金は都度払いの300円、月額5,000円での乗り放題パス、回数券利用のいずれかが選択できるもので、乗り放題パス利用者が全体の58%を占めている。利用者は40代から50代が44%を占め、70代、80代の高齢者も18%の利用があるなど、幅広い世代に利用され、毎月延べ2,500名前後に利用されている。

## 〔主な質疑〕

**Q1) 地域乗合タクシーについて、路線バスときよりも便数が減っているが、地元の理解は得られているのか。**

A1) まず、運行開始前のワークショップで住民に相談しているが、開始後に、増便の要望をいただいているので、1日6便を目途に検討していく予定である。

**Q2) 地域乗合タクシーで総合病院を行き先としたルートがあるが、利用率は。**

A2) 診療時間が予見しづらいことから自家用車で行く方、また、重度の方は介護制度を利用して向かっている方が多いので、利用率は伸びていない。

**Q3) なぜそのようなミスマッチが起きているのか。**

A3) 事前に行ったワークショップの参加者は車を持っている方が多く、実際に利用すると見込まれる方々の意見を聞くべきであったと今では考えている。

**Q4) 現存のバス路線は黒字なのか。**

A4) 乗客が減っており、経路の縮小や通勤・通学の時間だけ運行するなど、国の補助を受けながら、なんとか運行している。

**Q5) 市の施策として、乗客数が少ない路線を全て乗合タクシーに転換する考えは。**

A5) 転換していくのが理想だとは思いますが、市で実施するには人員・時間が必要なため、少しずつ検討していきたい。

**Q6) 路線バスの運転士は不足しているのか。**

A6) 事業者からは、なんとかやり繰りしていると聞いており、今後収支状況が良くても人手不足から維持できなくなる可能性があるかと危惧している。

**Q7) チョイソコおおみしまの方が地域乗合タクシーよりも大幅に費用が掛かっているが、その分運行回数が多いのか。**

A7) 1日に7、8便の運行に留まっており、費用対効果の検証が必要だと考えている。

**Q8) A I がルートを決定することによる利便性の違いはあるのか。**

A8) あまり使い勝手は変わらないと感じている。

**Q9) m o b i の導入にあたって、路線バスなどへの影響という懸念はなかったか。**

A9) 導入の際には、バス路線の縮小につながり、その後にm o b i が撤退してしまうという状況もあり得るという懸念はあった。実際に運行したところ、待ち時間が発生するなどから、m o b i だけで交通体系を担うことは難しく、路線バスやタクシーとの併用が必要だと感じている。

**Q10) 地域の交通事業者の理解を得るために、なにか行ったのか。**

A10) m o b i の企業努力として、バス事業者と積極的にコミュニケーションを取っている様子を見て取れた。また、バス事業者から、路線バスとm o b i の停留所を一緒にしないようにとの要望

があったと聞いている。

**Q11) 運行開始後のバス事業者やタクシー事業者の反応は。**

A11) 表立って反対しているところはない。事業者によって反応は違い、経営感覚によって受け取り方が違うものと感じている。

**Q12) 市民から苦情などが市に来ることはあるのか。**

A12) 問い合わせはあるが、苦情は特段来ていない。

**Q13) m o b i の収支としては、現在赤字とのことだが、企業努力で運行しているのか。**

A13) 赤字分も含め、経費は全て企業の負担である。

**Q14) 赤字分を行政で補助する考えは。**

A14) 企業からは赤字額が公表されておらず、現在のところ行政で負担する考えはない。市としては広報活動に力を入れている。

**Q15) 車社会の中で、40～50代のm o b i 利用率が高い要因は。**

A15) 詳しくはわからないが、市の中心部で運行しており、市内イベント時や、雨天時、宴会後などにも利用されている。

**〔考 察〕**

路線バスが廃線となったエリアでは、これまでの路線バス事業者への市からの補助金が削減されることで、乗合タクシーに掛かる経費を差し引いても大きな削減効果が見られる地域がある。一方で、路線バスを通学利用していた学生のために、新たにスクールバスの導入経費が追加されるなど、逆に経費が増額される地域もあり、思うような削減効果が得られないケースもあるが、今治市全体で見ると乗合タクシーの導入によって、市歳出の削減につながっている。

また、A I を活用したチョイソコおおみしまに関しては、A I を活用するシステム設計費に掛かる割合が大きいと推測され、導入により逆に経費が大きく増額している。このような状況では、今後A I オンデマンドでは無い、地域乗合タクシーへの切り替えの話が出てくることが想定される。

今回の今治市内の公共交通施策の視察において、実際に市内を走る路線バスを数台見かけたが、利用者が非常に少ない印象を受けた。今治市民の自家用車への依存の高まりや人口減少の影響が公共交通へ大きな打撃を与えているように感じたところである。

また、今回の視察では今治市の中心市街地を視察参加者全員でm o b i にて移動体験することができた。スマートフォンアプリで簡単に予約ができること、到着予想時間や呼び出し中の車両の位置情報がアプリ内で確認できること、待ち時間を有効に過ごすことができるなど、メリットは大きいと感じた。

高齢者へのアプリ利用促進の必要性は明白だが、現状では日常的にスマートフォンを使用しない高齢者も多いことから、やはりこれらスマートデバイスの利用促進についても一層の取組が必要と感じたところである。

m o b i 利用者への市民アンケートでは回答者の97%が、「今後もこのエリアの交通手段としてm o b i が必要」と回答していることから市民ニーズは大きいものと推測できる。

民間企業からの実証実験の報告では、現在の利用状況では採算が合わないのが現状で、企業側の努力で運用されているとのことである。今後、さらなる利用拡大のため、若年層向けのSNS広告によるマーケティングの強化、利用料金の見直しや車内へ搭載したタブレットでの広告料による収入増を目指し、来年度も実証実験を継続し、持続可能な交通サービスを目指していくとのことである。

既に幅広い世代の足として浸透している印象であることから、この事業を持続可能な公共交通サービスとするためにも、行政としてこのm o b i を広めていくための広報活動に力を入れていく必要があると感じるところである。

本市としても、持続可能なまちづくりを支え、利用者のニーズに応えた、地域公共交通ネットワークの構築を木更津市地域公共交通計画の基本理念に掲げ、既存のバス路線の再編や、交通不便地域における移動手段を確保するために、新たな交通システムの導入を検討しているところであるが、運転士の高齢化や今後の担い手不足など、雇用促進に向けたより一層の取組が改めて重要と感じた。

今治市の事例をそのまま参考にすることは難しいところもあるが、地域特性に応じた移動手段のメニューを複数持ちながら、事業者・利用者・行政にとって持続可能な公共交通を構築するために、今後も様々な取組を学んでいく必要があると考える。

以上、視察結果について概略報告する。