

調査事件：地域公共交通について

日 時：令和6年5月21日（火）10時15分～11時30分

場 所：第1委員会室

出席者：7人（斎藤委員長、田口副委員長、島村委員、野中委員、増田委員、小野田委員、小林委員）

説明者：地域振興課大橋課長

事務局：鈴木局長、原田（書記）

担当課より地域公共交通について全体の説明を受けた後、本市で運行している「あい・あいバス」、「のりあいタクシー（実証運行）」についての現状と今後の取り組みについて説明を受け、質疑応答を行った。

大橋課長） 地域公共交通について、概要説明。

□「道路運送法の基礎知識」について

- ・羽生市で運行している、あい・あいバス及びのりあいタクシーは、種別では一般乗合旅客自動車運送事業に該当する。
また、乗り合いバスには、一般乗合旅客自動車運送事業者に委託して運送を行うものと、市町村自らが自家用有償旅客運送車の登録を受けて行う交通空白地有償運送の二つの方法があり、どちらも地域公共交通会議で合意形成が必要となる。
- ・地域公共交通会議について
羽生市では、令和2年度、市内における公共交通のあり方や実情に応じた乗合旅客運送の対応、運賃料金等を協議することを目的に地域公共交通会議を設置し、これまでに6回会議を開催してきた。
- ・バスの運行やかかる費用について
様々なニーズをまとめて効率よく運転しやすい運賃体系の実現には、停留所やダイヤが重要である。
また、費用面では、全国的に乗合バス事業は赤字の状況であり、国の補助を活用しつつ、沿線地域の方々によって何とか支えられている状況である。
- ・どのように進めるのが最適であるか
計画性を持って進め、不都合があれば、その都度対処するか、利害関係が発生するところは行政がコーディネートするといったことが必要とされている。
- ・移動円滑化基準について
新たにバス車両を導入する場合、基準に適合した車両を導入しなければならない。現在羽生市で運行している、あい・あいバスについては、適

用除外認定制度により、この規定からは除外されている。

・最近のトピックス

ラストワンマイル・モビリティに係る制度・運用の改善策や、ライドシェアに係る動き等について、具体的には、49ページの乗り合いタクシーの輸送力補完のための自家用自動車の活用や、50ページから52ページに紹介されている自家用車活用事業がある。

□「資料2 アンケート集計」について

市民アンケートについて説明。

アンケート期間（令和5年11月1日から30日まで）で実施した。

対象者は令和5年10月1日現在で、住民基本台帳に登録されている市民のうち満18歳以上の年代ごとの層化無作為抽出により1500名を抽出。結果、636名の方より回答があった。アンケートの回収率は42.4%。

結果については、各設問の結果のとおり。

あい・あいバス設問は、問3から問6までである。

特に、問3の「あい・あいバスを利用されているか」の設問では、95.5%の方が利用していないということがわかった。また、問4の「あいあいバスの利用目的」としては、約7割が通院や買い物で利用していることがわかった。

羽生市のりあいタクシーの設問は、問7から問14までである。

対象者であっても、利用していない方が多い。

利用しない理由としては、車など他の交通手段を利用している方や、予約が手間などの理由あった。

また、問13の「どのような場合に利用したいか」の目的については、買い物や食事、通院や介護サービス利用等が6割強を占めている状況である。

□「資料1 羽生市の地域公共交通」について

羽生市の高齢化率は31.1%で県平均よりも高く、運転免許自主返納者の増加も予想されることから、生活の足として、地域公共交通のニーズが見込まれる。2024年4月から自動車運転業務に従事する方の時間外労働の上限規則が適用される2024年問題により、ドライバー不足が深刻化をしているところである。

令和5年度のあい・あいバスの実績は、利用者数8256人、運行日数は月曜から金曜の平日243日。

令和5年度末時点での、のりあいタクシーの利用対象者は、1万1655人のうち、登録されている方は、3816人。3816人うち、1回以上利用している方は、751人となっている。資料には記載していないが、751人の方のうち、1回から5回の利用者が、373人とおよそ半数となっております。羽生市には、地域公共交通における課題として6つの課題があるが、その中で課題の中で最も重要なのは、高齢者な

どの交通弱者の移動手段の確保である。三つ目の課題の路線の抜本的な見直しについては、来年度から始まるのりあいタクシーの本運行の状況を勘案して、見直しを検討したいというふうに考えている。今後のスケジュールとしては、のりあいタクシーについては本運行へ移行するため、早急に地域公共交通会議に諮る。今後の手続き等を速やかに進めていきたい。

- 斎藤委員長) 質疑を行う。
- 小野田委員) アンケート対象者を全市民としてアンケートを実施したが、交通弱者の人のための地域公共交通あれば、交通弱者を対象に実施すれば、結果は様変わりしてくると思う。
- 大橋課長) 調査対象者に関しては、少し絞ればよかったのかなというところは正直ある。特に利用されている方に対して集中してアンケートを取ればよかった。今回は、市の他のアンケートでも行っている一般的なアンケートの取り方をしてしまったところがあるので、次回アンケートの際は、対象者を十分に精査して実施したい。
- 斎藤委員長) 「資料1 羽生市の地域公共交通」についての課題のところで、立地適正化計画との整合性の記載があるが、前年度と今年度にかけて継続して立地適正化計画を作成して、今年度の終わりにできる予定にはなっているかと思われる。これから公共交通を考えていくうえで、計画同士の均衡が取れているか、関係部署との調整は進んでいるのか。
- 大橋課長) 立地適正化計画について、私も委員の一人に入っている。まちづくり政策課からすでに4月に説明を受けている。今後も整合性を合わせて調整をしていきたい。
- 小野田委員) のりあいタクシーの利用者は実証運行から本運行に変わった場合、75歳以上や障がい者手帳を持っていなくても利用できるか。
- 大橋課長) 令和7年4月から利用できるようになる。

(質疑終了)

閉会の宣言。

調査事件：地域公共交通について

先進地行政視察

日 時：令和6年7月17日（水）9時30分～15時30分

7月22日（月）10時～11時30分

場 所：（7月17日）明和町、太田市（7月22日）桐生市

出席者：7人（斎藤委員長、田口副委員長、島村委員、野中委員、増田委員、小野田委員、小林委員）

同行者：地域振興課大橋課長、地域振興係渡邊主任

書 記：原田

（1）明和町（チョイソコめいわ、楽ラクシーの取り組みについて）

2017年1月、高齢者等の見守りや支え合い活動を地域全体で進めるために「明和町 ささえ愛ネット」協議体が発足。協議体の主体は、明和町と明和町社会福祉協議会。発足後、JTBジェロントクシーの実証実験を実施して試行錯誤を重ねた。その経験を活かし、2020年2月、明和町、明和町社会福祉協議会、群馬トヨタ自動車株式会社で連携協定を締結して、2020年4月～2023年3月まで「チョイソコめいわ」、「楽ラクシー」の実証実験を開始した。開始にあたり、民生委員やボランティア協議会など50名で構成される「デマンド交通サポーター」を発足し、「デマンド交通サポーター」には、口コミなどの宣伝や利用方法などを教える役割を担ってもらい、「チョイソコめいわ」、「楽ラクシー」を普及してきた。予約や管理などの運行システムは、コールセンターで社会福祉協議会の職員2名が対応。職員は地元の方のため、地理がわかる事から柔軟な対応ができる。さらに、コールセンターでは、「チョイソコめいわ」の運行システムを利用し、別の事業としてフードデリバリーサービスの「めしクルーフクシ」を実施している。注文が入ったら、社会福祉協議会の職員3名がドライバーとして各自宅に届けている。どれだけ運んでも配達料は一律400円。令和6年8月からは、日用品やお米など事業を広げていく。

チョイソコめいわ（停留所137箇所）

アイシン精機が開発したカーナビ技術で、乗り合わせる利用者の目的地や到着時刻に合わせて最適なルートを計算し、効率良く送迎する。

- ・運行主体：明和町社会福祉協議会（町から運行委託）
- ・事業主体：明和町社会福祉協議会・群馬トヨタ株式会社
- ・運行時間：月～金（祝祭日除く）8：30～16：30
- ・運 賃：無償
- ・会員資格：町在住の小学生以上の方
- ・会 員 数：767人（R6.6.1 現在）
- ・車両台数：1台 ハイエース14人乗り（※実際は10人乗車可能）

楽タクシー（停留所85箇所）R5.3.31 現在

運行システムは「チョイソコめいわ」と同じであるが、運賃は有償である代わりに、利用者は一部町外にも行ける。しかし、有償で実施する場合はタクシー会社に委託しなければならず、委託料が高額になり、費用対効果に課題がある。また、明和町では、近所の方や家族が高齢者をサポートしているため、移動手段にそこまで困っていないことなどから令和5年3月31日までの実証実験で終了した。

- ・ 運行主体：明和町社会福祉協議会
- ・ 事業主体：明和町社会福祉協議会・群馬トヨタ株式会社
- ・ 運行時間：月～金（祝祭日除く）8：30～17：00
- ・ 運賃：有償 定期券5,000円 回数券1枚500円
- ・ 会員資格：町在住の小学生以上の方
- ・ 会員数：567人（R5.3.31 現在）
- ・ 車両台数：1台 ハイエース10人乗り

【質疑応答】

斎藤委員）「チョイソコめいわ」を開始する時に、どのくらい費用がかかったか。

明和町担当）町の施設巡回バスを活用したので、実際にはシステム料とコールセンター料などで約1,000万円。

小野田委員）「楽タクシー」の運行可能エリアに町外の一部地域として館林市などあるが、羽生病院への運行は需要があると思うが、運行していないのか。

明和町担当）館林市にある、アゼリアモール、厚生病院、千代田町にあるジョイフル本田などで羽生病院へは運行していないが、受容はある。しかし、法律の壁などの課題があり、難しい。

（質疑終了）

《明和町行政視察》



明和町社会福祉会館にて説明を受ける



明和町社会福祉会館にて説明を受ける



コールセンターを見学する



「チョイソコめいわ」に試乗する

(2) 太田市

太田市が運営する公共交通バスは、シティライナーおおた、市営無料バス、おうかがい市バスがあり、この3種類のバスと令和6年6月から開始した「お買い物クラブ」について視察した。

■太田市が運営する公共交通バス

① シティライナーおおた

路線別の利用者数は、県立学校に通う学生が多く利用するため新田線が多い。シティライナーおおたは、民間事業者に委託しており、運行補助金で赤字を市が補填している。

② 市営無料バス

平成30年4月から、市で直営にて運行開始。小学校のスクールバスを午前6時30分～午後7時30分で登下校以外の時間帯で路線バスとして4路線を7台で運行。28人乗りの黄色を基調とした車体で誰でも無料で利用可能。市営無料バスは、シティライナーおおたが、運行していない地域を運行。事業費の9割以上がバスの燃料費と修繕費。

③ おうかがい市バス

外出が困難な高齢者等の市民の通院や買い物を支援する登録制の乗合いバスで、7台運行しており、自宅から病院やスーパーなどの停留所まで運行。

料金は太田市を3地区にエリア分けしており、同一地区内片道200円、地区外300円で、民間の会社に事業委託している。

■お買い物クラブ

高齢者となり運転免許証や自動車を手を離した方からの要望により、有償ボランティアが買い物弱者である高齢者の日常生活の買い物を支援する。対象者は、申請時の年齢が70歳以上の者のみで構成される世帯の方や交通手段がない方。対象地域は、スーパーマーケットから1キロ以上離れた地域。運行は、月曜日～金曜日の平日の決まった曜日、時間に自宅に迎えに来る。買い物時間は30分で、利用料は無料。白黒の公用車に「お買い物クラブ」と表示されたマグネットを付けて、運転手はビブスを着用して運行して1回送迎した場合、2,000円の報酬。1回の運行で最大3名乗せることができる。今後の課題は、令和6年6月から開始したが、利用者が88名と少ないため、利用者の登録条件の緩和や対象店舗リストの見直しを検討する。

【質疑応答】

野中委員) 市営無料バスについて、学校の登下校時間が早まったりした場合の対応は、どのようにしているのか。

太田市担当) 路線バスで通常使っている車両とは別に予備のバスと運転手がいるので、それで対応している。複数の学校が早帰りとなった場合、4～5人の予備の運転手で対応しており、マイクロバスは保有している市役所の部署から借りている。路線バスの時間はずらさない。

野中委員) 市営無料バスは何台あり、運転手は何名であるのか。

太田市担当) バスは、通常7台と予備のバス1台。運転手は13名いて、1名不足しているが、1台のバスを早番と遅番で、交代でまわしている。それ以外に予備で4名控えている。

田口委員) スクールバスを路線バスとして利用しているが、土日祝日の運行は予定していないのか。また、社会科見学としてのバスの利用はあるのか。

太田市担当) 土日祝日の運行は、運転手の確保が難しい。社会科見学としての利用は、現状既に利用している。

田口委員) バスは降りる時にボタンを押すなどの機能があるのか。

太田市担当) ボタンはなく、乗客が運転手に口頭で伝える形式を取っている。

斎藤委員) 市営無料バスについて、事業費の中に人件費は含まれていないとの説明があったが、どこに計上しているのか。

太田市担当) 会計年度任用職員のため、市の会計に計上している。令和5年度14名に3,000万円

渡邊主任) おうかがい市バスについて、利用するにあたり予約申請はいつまでにする必要があるのか。利用者登録から登録証が届くまでどれくらいかかるのか。

太田市担当) 利用日を除く3日前までに予約申請する。利用者登録から登録証発行までは、2~3週間かかる。

渡邊主任) 登録証発行事務は、全て市職員が行っているのか。

太田市担当) システム入力から登録証発行まで、全て市職員が行っている。

田口委員) お買い物クラブは、午前中に限ったの運行であるが、午後のほうが買い物の需要はあると思うが、なぜ午後の運行を行っていないのか。

太田市担当) 行って帰って往復するため、午後だとレジが混んだり、民間のタクシー会社との関係で、現状午前のみで行っている。

島村委員) 行きは、お買い物クラブの車を利用し、他の用事があって帰りは他の交通手段で帰るのは問題ないか。

太田市担当) まだ前例はないが、そのような相談があった場合は、他の交通手段を使用して帰ることは可能である。

小林委員) お買い物クラブで使用する公用車は、行政センターに何台あるか。

太田市担当) 各行政センターに公用車は2~3台あり、そのうちの1台をお買い物クラブの車両に使用している。

小野田委員) 様々な公共交通を運営しているが、今後維持していくことに財政上問題はないか。

太田市担当) 実証実験は本来2~3年であるが、その期間を超えて、現在も市営無料バスは実証実験中である。継続していくかは今後検討していく。また、シティーライナーおおた、おうかがい市バスは維持していきたい。

(質疑終了)

《太田市行政視察》



太田市役所にて説明を受ける



「市営無料バス」に試乗する

(3) 桐生市

桐生市では、令和5年12月に「桐生市交通ビジョン」を策定した。「桐生市交通ビジョン」は、他の自治体の法定計画である地域公共交通計画の位置づけとしての策定ではなく、公共交通に限らず未来に向けた市民の移動全般に対するあり方や、交通に関する市民の1人1人の意識や行動変容など包括的な問題提起に重きをおいた市独自のビジョンである。基本理念は、「みんなが主役」「マイカーだけに頼る生活からの脱却」「交通弱者であっても快適な暮らしを持続可能にする」街づくりを目指している。

桐生市で運行しているおりひめバス、デマンドタクシー、低速電動コミュニティバス「MAYU」について視察した。

■おりひめバス、デマンドタクシー

<桐生市内3地域で運行している公共交通>

【桐生地区】おりひめバス、予約制乗合タクシー【新里地区】デマンドタクシー【黒保根地区】デマンドタクシー、交通空白地有償運送を運行。

おりひめバス : 東武バス（民間路線）の撤退に伴い、代替路線バスとして運行開始。現在は桐生駅を始発点に市内7つの路線をバス11台で毎日運行。

デマンドタクシー : 運行していた路線バスの廃止に伴い、代替輸送手段により、平成25年（新里地区）4月より本格運行。運行区間は、桐生市新里町内とみどり市の一部でタクシー車両2台で運行。運行時間は、午前8時30分～午後6時。運賃は、大人300円（子ども150円）

デマンドタクシー : 運行していた路線バスの廃止に伴い、代替輸送手段により、平成26年（黒保根地区）4月より本格運行。運行区間は、桐生市黒保根町内で車いす対応ワゴン車1台で運行。運行時間は、午前7時～午後7時。運賃は、大人300円（子ども150円）

■低速電動コミュニティバス「MAYU」について

開発の経緯は、桐生市にある群馬大学理工学部で次世代EV研究会があり、地域企業約30社が参加して、小型EV（電気自動車）を開発。その後、国立研究開発法人科学技術振興機構の支援を受け、低速電動コミュニティバス（MAYU）が開発された。開発当初は黄色の車両1台であったが、その後、総務省「地域経済循環創造交付金」の申請により、交付金で3台追加し、車庫も整備した。現在は、まちづくり企業「株式会社桐生再生」が様々なバス活用事業を行っている。

<課題>

- ・みどり市への移動が多いが、市全体が飛び地であるため、それぞれの地域で異なる公共交通を運行しているので効率的でないため、今後連携が必要である。
- ・新里町デマンドタクシーでは、特に乗合率（令和5年度1.7%）が低迷している。
- ・黒保根町デマンドタクシーでは、温泉施設の閉館や地区の人口の減少により、利用者数が近年減少している。

- ・コロナ以降、特に夜間に乗用タクシー不足が顕著であり、今後タクシー事業者の管理内で一般の運転手を活用して行う日本版ライドシェア導入を検討していく。

【質疑応答】

- 田口委員) おりひめバスの年間経費の赤字部分について、今後どのように考えているか。
- 桐生市担当) おりひめバスを継続していくためには費用が必要で、収支率が20%を超える路線であれば群馬県から運行費補助金が出る。また、黒保根町のデマンドタクシーについても国からの補助金を貰っている。今後もできるかぎり補助金をもらいながら実施していくが、令和8年度におりひめバスの全路線の見直しの会議を行い、令和10年度を目標に路線の再編を進めていく予定。
- 小野田委員) 黒保根町のデマンドタクシーの利用者は減少傾向であるが、今後も継続する予定であるのか。
- 桐生市担当) おりひめバスと同様に、令和8年度に地域公共交通全体を見直す会議があるので、そこで再検討していく。
- 小野田委員) 乗用タクシー不足の解消のため、今後日本版ライドシェアの導入の検討していくとの説明であったが、具体的にどのように考えているのか。
- 桐生市担当) ライドシェアは、通常、金・土曜日の限られた時間でしか運行できないので、夜間の乗用タクシー不足を解消するため、全ての曜日で利用できるように国に申し入れの準備を進めている。
- 田口委員) 低速電動コミュニティバス(MAYU)「eCOM-82」の価格は、1台どのくらいであるか。
- 桐生市担当) 2,200万円。
- 田口委員) 「MAYU」について、白から青ナンバーを取得して、今後料金を取ることを予定しているのか。
- 桐生市担当) 現在、白ナンバーで市が運行委託しているため、料金を取っていない。他の自治体で青ナンバーを取って有料としている自治体もあるが、初号機の通路幅が国の基準を満たしていないため、営業ナンバーを取れない。
- 田口委員) MAYUを1路線として運行する場合、費用はどれくらいかかるのか。
- 桐生市担当) ナンバー登録料、車両の輸送費用など別途見積りであるため、回答は難しい。
- 斎藤委員) 維持管理で特別必要なことは、何かあるのか。
- 桐生市担当) 充電ができる施設が必要。市ではMAYUを購入しているのではなく、「株式会社桐生再生」からレンタルしている。
- 斎藤委員) MAYUは窓がないが、雨の場合、どのようにしているのか。
- 桐生市担当) 道路交通法により19キロ未満で走る車両については、窓の設置は免除されている。窓の代わりに、ビニールのような物が付いており、それをおろす事で運行している。

(質疑終了)

《桐生市行政視察》



桐生市役所にて説明を受ける



桐生市役所にて説明を受ける

【委員所感：5/21 所管事務調査分を含む】

(斎藤万紀子委員長)

<明和町>

目的であるチョイソコめいわ、楽ラクシーについては明和の社会福祉協議会が中心だが、2017年に「ささえ愛ネット」という協議体が発足、その後協議会と明和町し、社協が主体となって交通弱者対策が始まったとのこと。ささえ愛ネットの【「お互い様」の活動を無理なく広げる】というコンセプトは、ぜひ羽生でも多くの方に知ってもらいたいと思う内容だった。またデマンド交通サポーターの役割は非常に重要で、新しい事業、特に高齢者の方への支援を始める際には、ぜひこのようなサポーターの方が活躍してくださることで、定着、拡大につながるだろう。

楽ラクシーについては、残念ながら今年の3月で事業を終えたとのことだが、企業サポーターを増やす取り組みや定期の導入など、なるだけ税金に頼らずお金を回しながら支援していきたいというビジョンについては、持続可能な運行のためにも、ぜひ羽生市でも見習わなければと感じる。

チョイソコに関しては、委託費をかけないためにあえて料金を無償としていること、バス停を新たに設置するのではなくゴミ集積所を停留所にする事、またコールセンターのシステムを直接見せていただけたこともとても参考になった。

明和町では、企業誘致を積極的に行うことで、財政力を上げると共に、民間企業と協力したまちづくりを行なっているとのお話で、メディカルセンターの増設やホテル、温浴施設などの建設も控えていること、学校体育館でのガスヒートポンプエアコンの設置など、今後もぜひ明和町に注目して行きたい。

<太田市>

1市3町が合併し、輸送危機関連産業などで全国有数の工業都市である太田市、車の保有率が高く、(96.9%) また83%が自分の車を持っており、公共交通には乗り慣れていない方が多い群馬県。高齢者率も高いなど、課題が山積する中での太田市のさまざまな取り組みについてのお話を伺った。

H30から「実証実験」という形でスクールバスを活用し運行している、市営無料バス。登下校以外の時間活用しているということで、朝夕はスクールバスとして送迎、それ以外は路線バスとして、4路線で7台のバスが19時半ごろまで、「シティライナーおおた」が走っていない地域を補完する形で運行している。乗りつぎがスムーズになるような設定や、便数を増やす工夫などをし、通勤通学の足としても利用されている。運転手は13人、(早番、遅番制)で会計年度任用職員(14人で3000万)、ドライバーの平均年齢は60台半ばであり、市の職員OBや消防職員OBもおり、大型免許の保有を条件としている。人を乗せる業務なので、経験なども考慮すると難しいことも多く、土日の運行要望もあるが、ドライバーの確保や人件費の関係もあり、平日のみの運行となっているようだ。羽生市でも来年4月からスクールバスが導入されるわけだが、やはり保護者の方から心配の声が多く、実際に太田市のスクールバスを見せていただき、「特にこれまでトラブルはない」という運転手さんのお話を聞いたことは安心材料となったが、路線バスとしては乗客の伸び悩みやかさむ経費(年間5000万弱)の問題など、「空いてる時間があったくないから使う」というだけでは持続的な運行は望めないと感じた。

お買い物クラブについては、14の行政センター（出張所、兼公民館）に2台ずつある公用車の1台を活用しての高齢者支援の一環ということ。70歳以上のみの世帯、スーパーから一キロ以上離れた地域が対象で、平日の午前中、決まった時間と曜日にドライバーが迎えに行き高年齢者の買い物を支援するというもの。今年の6月に始まったばかりで、ドライバーの応募については懸念があったが、164名もの応募があったということで、利用者からも「買い物に行けてありがたいし、おしゃべりが嬉しい」と好評だそう。車はあるものを活用し、ドライバーの報酬と保険料その他の経費のみで開始できたということだが、対象者やスーパーの選定、ドライバーの確保など、事前の計画の重要性を感じた。お買い物クラブは委託ではなく行政内で実施しているということで、財政的に限りがある中で、どの分野においても職員が臨機応変に対応することが求められており、様々な面で勉強となった。

<桐生市>

H17に桐生市と新里町、黒船町の1市2町で合併し現在の形となった桐生市、今年の5月に70年ぶりに10万人を切り、減少に伴い生産年齢人口も減少しているとの説明もあったが、東武鉄道、JR、上毛電鉄、わたらせ渓谷鉄道と、4つの路線があり、群馬大学含め多数の教育施設が立地する、歴史ある自治体のお話は非常に参考になった。

まず驚いたことが、昨年12月に策定された「交通ビジョン」だが、コンパクトシティ計画との連携ふくめ、地域公共交通計画だけでない人の移動全般、市民一人一人の意識や行動変容を促す桐生独自の指針とのこと。「みんなで考え、みんなで作る 彩モビリティでつなぐ未来交通」の形について、コンサルを入れずに職員のみで作成されたということで、その姿勢に感銘を受けた。交通ビジョンを基本構想とする桐生市地域公共交通計画はR6年6月に策定され、マイカー無しでも暮らせるエリアが多いまちを目指す姿とし、人口減少を見据えてコンパクトに、みどり市との連携、次世代モビリティもということだったが、質疑の中で令和8年から路線バスの全体見直しも計画してるという話もでており、将来にむけて柔軟な形で着実に対応していくという姿勢が節々から感じられた。また住民との対話をしながら、実態に即す形で路線バスの変更を行うなど、当初から細かな修正ができる仕組みが基盤となっていることが前提であり、計画の重要性を改めて痛感した。

低速電動コミュニティバス「MAYU」の開発と活用についても非常に刺激を受けた。環境負荷の少ないグリーンスローモビリティとして全国へ拡大し、「より早く」という価値観ではなく、新しいコンセプトで製造された「MAYU」がきっかけで、SDGs未来都市にも選定されたということで、「公共交通」としてだけでなく、大学や市内企業、観光客も巻き込み、公共交通の手段をきっかけとした「まちづくり」となっており、ぜひ羽生市でも課の枠を超えたアイデアを応援していきたい。

（田口さとの副委員長）

令和6年7月17日に群馬県邑楽郡明和町と太田市に、22日に群馬県桐生市にそれぞれ行政視察に訪問した。現在、羽生市においてはデマンドタクシーの試験運用と市内循環バスの成果に鑑み、今後の公共交通のあり方についてどうするべきか、今年度末を目途に方向性を打ち出すべく取り組んでいる。バスやタクシー、その他の公共交通機関がある中

で、どのような運用形態で、誰が運行主体となって、どのように運行されるべきか、様々な選択が考えられるところ、おそらくは、埼玉県よりもモータリゼーションが発達しつつ、過疎化、高齢化、人口減が進行しているであろう、群馬県内において、公共交通について体制を確立し、一定の効果を生み出している近隣の市町に訪れた次第である。

明和町では、社会福祉協議会が主体となって、トヨタの協力のもと、運行システム、コールセンターも全てパッケージングされた体制が整った、乗合タクシーのシステムが確立されており、また、食事・弁当の宅配サービスにも発展させている。コールセンターも自前で運営しており、また、使用車両も、以前コミュニティバスで使用していたハイエースをそのまま流用している。地元の方をコールセンターに採用して、土地勘や方言にも対応でき、まるで別の土地のコールセンターに委託するよりも好評かつ安価とのこと。羽生市が採用する手段としては非常に現実的なものとの印象であった。個人的には、社会福祉協議会の担当者の有能さ、トヨタを巻き込んだ手腕、経緯に興味をもった。また、近隣市町村への展開、移動についても検討する方向があることから、今後、明和町と協力して展開することも視野に入れて、羽生市の公共交通を考えたい。

太田市では、市営の路線バス、スクールバスの間合い運用、デマンドタクシーなどについて研修した。バスとタクシーの併用、スクールバスの間合い運用など、現在の羽生市の状況に比較的近い状況にあるが、街の規模の違いや、白ナンバーでのサービス運行、今後の路線の維持など、厳しい状況を考えると、羽生市で採用しても持続可能性は少ないのではないかと感じた。100%以上の収益率は難しいとしても効率よく長期間収益を持続できる体制がないと、継続は困難と思われる。

桐生市は、織物、衣料の町として発展してきたという共通点はあるが、桐生競艇を抱え、また群馬大学工学部のある市であり、非常に恵まれている町であると感じた。平成の初めに民間バス会社が撤退した後も、30年以上市営路線バスを運行してきた経験と体制は、一朝一夕で真似できるものではなさそうである。ただし、電気式低速自動車MAYUは、もしかしたら「駅－市役所－体育館」といった一定の需要の見込める短い路線があれば、活用できる可能性を感じた。

いずれにしても、高齢化、人口減の中で、高齢者を始めとする公共交通機関の存続はどの市にも共通の最重要課題といえるので、今後も近隣四市町村で情報を共有しつつ、小さくなる経済、社会に対応していく必要がある。今後も三市で情報共有しつつ取り組むべき課題として継続的に審議する必要があるだろう。

(小林誠弥委員)

明和町で運行されている「チョイソコめいわ」「楽タクシー」について視察をさせていただきました。明和町、明和町社会福祉協議会、群馬トヨタ自動車(株)の連携協定により発足された事業であり、チョイソコとはトヨタグループが開発・運営しているデマンド型交通の名称とのことでした。今までは予約受付はトヨタグループの企業が行っていたみたいですが、明和町社会福祉協議会で予約センターを開設し今ではすべてを明和町社会福祉協議会でやっているとのことでした。細かく希望の場所に行けるというシステムではないですが、公共施設、病院、お店等や各ゴミ置き場が停留所となっており、日常生活でゴミを捨てに行

くという行動を考えると、ゴミ捨て場が停留所になっているのでチョイソコめいわを利用することも大変ではないと感じ、良い発想と感じました。ただ年間利用者数は令和5年で542人とのことなので、羽生市でも同じ状態にならないか検討する必要があると感じました。

太田市の公共交通は市営の無料バスとして、スクールバスの空き時間を利用して運行していました。太田市ではスクールバスを市で所有しているため空き時間を使わない時間を路線バスとして利用出来ておりますが、故障等のことを考え予備の車両も所有しているとのことでした。そのため車両の維持管理費もかかっておりました。また乗車率は1便あたり3.7人とのことなので、羽生市で同じようなことが行えるかは検討が必要であると感じました。もう一つの「おうかがい市バス」は自宅から停留所までを7人乗りのワンボックスカーで運行しており、羽生市の乗り合いタクシーと同じような仕組みかなと思います。

桐生市は東武バスが撤退により、代替として民間に委託し運行経費の赤字分を市から補助金として補填している「「おりひめバス」と乗り合いタクシーがありました。その他に低速電動コミュニティバス「MAYU」を活用しておりました。

MAYUとは桐生市、群馬大学、多くの地域企業の協力により開発された電気自動車で、現在は土日祝日に観光の活用で使用し、多くの場所で実証実験をされているとのことでした。有料で貸し出しも行っているため、全国各地で導入が拡大してきているとのことでした。無人で走行出来るため、使用方法によっては今後の公共交通として大きく活躍しそうな一つになるであろうと感じました。

(小野田和男委員)

過日、7月17日(水)に太田市、明和町、7月22日(月)には桐生市へ地域交通について視察に行っていました。羽生市の循環バス、乗合タクシーの今後の参考にすべく2市1町の現状と課題を視察して参りました。導入経緯や目的等は地域の要望に基づき高齢者や移動手段がない人のために公共交通を無料又は低料金で提供する。健康維持や通院、買い物の支援をするなどであり、その実施理由はどこの市町でも同じと思います。

明和町については、「チョイソコめいわ＝無料」と「楽タクシー＝有料」があり、2制度とも会員制です。2制度を開始する時にデマンドサポーター50人を任命して、戸別訪問をして制度説明を行いました。広報やチラシだけでなく、サポーターの採用は参考になりました。

「チョイソコめいわ＝無料」は、参考になります。

- ・定路線、定時走行ではなく、予約に応じて最適ルートを走行します。予約がない時は動きません。停留所は137箇所ですが、新たに新設されれば、そこまで行くため、参考になりました。
- ・会員資格は町在住小学生以上。令和6年6月1日現在、会員767人です。車両は14人乗りハイエース1台です。
- ・運行時間 月～金 8:30～16:30(祝祭日は除く)

「楽タクシー＝有料」

- ・運行エリアは町内及び町外の厚生病院等も可能だが、回数券2枚となります。停留所

85箇所。

- ・会員資格は町在住の小学生以上。令和5年3月31日現在 会員567人。車両は10人乗りハイエース1台です。
- ・運行時間 月～金 8:30～17:00（祝祭日は除く）
- ・運賃 回数券1枚500円（155枚売却）、定期券5,000円（207枚売却）で購入者は141人であるため、ニーズは少ない。実証実験終了により、現在は終了しています。予約システムはアイシン精機のシステム利用で年間600万円支出していることが負担であると説明がありました。これも終了の原因かもしれません。

明和町では車の所有率が高く、バスもタクシーも利用希望が低いと思われる。職員の説明で高齢者がバスやタクシーを必要になった時に利用しないと仰っていました。明和町は令和6年一般予算が67億円と豊かであるが、バスの登録者767人、タクシーの登録者567人、令和5年全町民人口10,875人のそれぞれ7%、5%であることを考慮すると「楽タクシー」は費用対効果を考えてニーズなしと判断、現在終了となっています。「チョイソコめいわ」を充実させるようです。

高齢者支援策については、「FUKUFUKU会員制度」「フクシトラベル」「FUKUFUKUマルシェ」「めしクルー」「フクシラボ」「フレイル予防短期スクール」「チョイ楽湯」「囲碁ボール」「住宅コン」「薬の宅配サービス」「エンディングノートの書き方講座」「特別な時を写真に残すイベント」「ネイルケア講座」等沢山の講座があり、高齢者の外出を仕向けており、今後も「チョイソコめいわ」は好評かつ利用率も上がるものと思います。

太田市については、交通支援事業として4事業あり、路線バスの①シティライナーおおた②市営無料バス。③デマンド型のおうかがい市バス④買い物困難地域高齢者支援事業（お買い物クラブ）があります。羽生市にとっては、③④が参考になると思われます。

① シティライナーおおた

- ・全市民対象で、2路線ある。
- ・料金は大人200円（但し高校生以下、60歳以上は100円）
- ・運行は月～金（土日祝日年末年始は運休）
- ・利用者数は令和5年度44,398人（1便当たり6.3人利用）
- ・運行経費は1,728万円の赤字

② 市営無料バス（スクールバスの空き時間を利用）

- ・28人乗りで4ルートあり、全市民対象。
- ・運行は月～金（土日祝日年末年始、7時～8時、15～17時は運休）
- ・利用者数は令和5年度62,175人（1便当たり3.7人利用）
- ・運行経費は1,768万円（人件費は除く）の赤字

③ おうかがい市バスは、参考になります。

- ・外出が困難な交通環境にある高齢者等の市民の通院、買い物を支援することを目的とした登録制の乗合バスで7人乗りバス7台で運行し、時刻表や路線図はありません。
- ・料金は3地区あり、地区内は片道200円、地区外は300円。
- ・自宅から停留所（700箇所）まで移動できる。運行は平日の7時～16時
- ・登録条件は70歳以上の方、70歳未満で身体障がい者手帳や精神障がい者手帳、要介護や要支援等々の条件があります。

- ・利用者数は令和5年度18,771人（登録者数2,463人）
- ・運行経費は3,492万円

④ 太田市買い物困難地域高齢者支援事業（愛称：お買い物クラブ）は、参考になります。

- ・高齢者の日常生活において必要な買い物を市が住民ボランティア等とともに支援して、生活環境の向上や社会参画の促進に資することを目的にしています。登録条件は対象地域に居住し、申請時の年齢が70歳以上のみで構成される世帯の者・徒歩以外の交通手段がない者、介助を必要とせずに車両の乗降及び買い物ができる者
- ・対象地域はスーパーマーケットまたは生鮮食料品及び日用品を販売している店舗から概ね1キロ以上離れた地域とする。買い物時間は30分。利用料は無料。運行は各地区行政開所日の午前中、運転手は有償ボランティアで現在164人登録（手当は1回2,000円）
- ・利用方法は週に1回、同じ曜日、同じ時間、利用者数に関わらず買い物時間は30分。
- ・運行経費は令和6年度600万円予定。
- ・今後の課題として、①利用者の登録条件の緩和②利用者のニーズを踏まえた利用内容の検討を考えているそうです。

桐生市については、地域の70%が山間部であり、100%平野部の羽生市とは地域環境が大きく違い人口減少中で自然増減、社会増減もマイナスです。令和6年5月時点では10万人を割り込み高齢化率も37.5%です。また、桐生市は全国でも珍しい飛び地であり、山間部もあり公共移動交通問題には早くから取り組んでいる。財政的にも令和6年度一般会計予算は500億円を計上し、資金的には余裕がありそうです。羽生市にとって路線バス（桐生駅を始発点で7路線、バス11台、166便毎日運行）や低速電動コミュニティバスは参考にはならないが、予約制乗合タクシーとデマンドタクシーは参考になります。

予約制乗合タクシーは、参考になります。

- ・路線バス（おりひめバス）が運行されない地域内で予約があった時のみ運行する。
- ・定時定路線型の乗合タクシーで、2業者と運行契約をしている。
- ・使用車両は空きタクシーを利用しているが、運転手不足で予約は取りづらい。
- ・収支状況は令和4年度▲126万円。

デマンドタクシー（飛び地の新里町・黒保根町の2町別々に運行）は、参考になります。

	新里町	黒保根町
・運行業者	沼田屋タクシー	沼田屋タクシー
・運行区域	新里町内とみどり市の一部	黒保根町内
・運行時間	8:30～18:00	7:00～19:00
・運賃	大人300円、子ども150円	大人300円、子ども150円
・車両	タクシー2台+予備車両	車いす対応ワゴン1台
・利用者数	令和4年度9,022人で増加中	令和4年度4,670人で減少中
・収支状況	令和4年度▲1,270万円	令和4年度▲885万円

路線バス（おりひめバス）の利用者数 令和4年度248,367人

収支状況▲12,970万円

桐生市の公共交通においては支出総額15,251万円である。（人件費含まず）

バス・タクシーの運転手不足のため、今後「ライドシェア」を検討中とのことです。

飛び地の新里町と黒保根町においては「交通空白地有償運送」の許可を受け、ボランティアが自身の車両で小規模運行中とのことです。

桐生市視察で参考になるのは、予約制乗合タクシーとデマンドタクシーであり、今後羽生市は、乗合タクシーの10台程度の増車や、循環バスは太田市のような2路線のシティライナーも良いかと思えます。なお、運行主体は社会福祉協議会が良い。

（増田敏雄委員）

明和町は、上毛カルタにある「鶴舞う形の群馬県」。その鶴舞う形の首の方（東南端）に位置し、気候は比較的温暖で南に利根川、北に谷田川が流れる水と緑が豊富な地域です。また、町の中央を走る東武伊勢崎線や国道122号、東北自動車道等が配列されるなど交通条件にも恵まれた地域で群馬県の中でも東京に一番近いところです。明治22年、千江田村、梅島村、佐貫村が発足。昭和30年に3か村合併し、明和村となりました。平成10年には、明和町となりました。平成30年に町制施行20周年を迎えました。主な施設は、明和町役場、川俣駅、ふるさと産業文化会館、図書館。特に川俣駅は橋上駅舎となりました。南羽生駅も近いうちに橋上駅舎にしたいです。明和町での取り組みとして「チョイソコめいわ」「楽タクシー」の説明を受けましたが、職員の交通弱者の福祉に対して、すごい熱意を感じました。トヨタグループの協力により立派な予約センターでのシステム運用がされ、驚きました。明和町は町ではありますが、羽生市より近代化されており見習いたいと思いました。まだまだ利用者が少なく、補助金を投入しないといけないので、今後の課題が多いとのことです。

太田市は、関東平野の北部、群馬県南東部に位置し、南に利根川、北に渡良瀬川という2つの豊かな水量を誇る河川に挟まれた地域にあります。市街地北部に標高239メートルの金山と、それに続く八王子丘陵が走り、緑も豊かで新田義貞に代表される歴史と文化の香りも多く残る新しくてレトロな街です。東京からは約86キロ、北関東自動車道、関越自動車道、東北自動車道、と秩父鉄道でアクセスも良好です。市民の多くは、太田市のイオンとともに羽生市のイオンにも行っています。国道122号線と東武鉄道で両市は深く結ばれています。羽生市の市民も太田市には買い物、観光に來ています。人口は、約222,000人（羽生市の約4倍）、予算約は、約909億円（羽生市の約4.5倍）。太田市の地域交通は、市営無料バス、おうかがい市バス、お買い物クラブがあります。

市営無料バスは、スクールバスとして小学生の送迎で利用する登校時間（7：00～8：00）と下校時間（15：00～17：00）を除いた時間で、誰でも利用可能で通勤通学や買い物などに利用されています。運行路線は、①西バス（藪塚駅－ジョイフル本田－尾島温泉利根の湯）、②東バス（BUSターミナルおた－イオンモール太田）、③葦川・鳥之郷線（イオンモール太田－太田記念病院）、④宝泉・新田線（ジョイフル本田新田店－

太田記念病院)。運休は土・日曜日、祝日、年末年始（12/29～1/3）。事業費は約1,800万円。

おうかがい市バスは、外出が困難な交通環境にある高齢者等の市民の通院や買い物を支援することを目的とした、登録制の乗合バスです。経路は、自宅ー停留所（区域運行）で時刻表や路線図がありません。運行時間は、平日の午前7時～午後4時で、予約は電話かインターネットで行います。料金は（地区内）片道200円、（地区外）片道300円。停留所は、病院やスーパーなど約700箇所あり、事業者は、株式会社矢島タクシーです。運行経費は約3,600万円。まず、交通対策課または行政センター窓口申請書を提出して利用者登録を行い、その後電話等で予約をして予約時間に乗車場所で待機します。

お買い物クラブは、市内に居住する高齢者の日常生活において必要な買い物を市が住民ボランティア等とともに支援して、生活環境の向上や市民参画に資することを目的としています。市民生活部交通対策課があり、交通弱者のことをよく考えて計画運行されており、素晴らしい対策であります。利用対象者（登録条件）は、①対象地域に居住し、申請時の年齢が70歳以上の者のみで構成される世帯の者②徒歩以外の交通手段がない者③介助を必要とせずに車両の乗降及び買い物ができる者であります。利用内容は、①利用は週1回とし、原則、同じ曜日、同じ時間となります。②利用者は、あらかじめ市長から指定された時刻に自宅を出発します③利用者は、スーパーマーケット等への到着後は指定された時刻までに指定された場所に集合。買い物時間は30分です。利用料は無料で、各地区行政センター開設日の午前中に運行しています。運転手は各行政センターで登録しております有償ボランティアです。運転手の登録条件は、①普通運転自動車免許を保有し、運転歴10年以上の者②申請時の年齢が70歳以下の者③免許取り消し処分や過去5年間に免許停止処分を受けていない者④疾病その他の理由により、医師から自動車の運転を制限されていない者です。報酬は、①運行日に1回送迎した場合は、2,000円②運行日に2回以上送迎した場合は、1回追加するごとに1,000円を加算。いずれにしても、交通弱者に対して、奉仕精神にあふれた素晴らしい対策がなされており、感心しました。羽生市でも見習っていきたいです。

桐生市は、群馬県東部に位置し、市街地は渡良瀬川と桐生川によって形成された扇状地上に立地。市の面積の多くは山地がしめており、豊かな水源を活かし、近世から近代にかけて織物業で栄えました。市の人口は、約102,000人（羽生市の約2倍）。桐生市に旧村部の山間地区の黒保根地区と新里地区が飛び地合併となっております。両地区の間にみどり市があり、飛び地特有の問題が多いです。また桐生市・羽生市と生の字が入り、両市とも昔から繊維産業が盛んと共通点も多いです。地域公共交通については、まず、おりひめバスがあります。民間路線の東武バスの撤退に伴い、代替路線バスとしておりひめバスを運行開始しました。桐生駅を始発点に市内7つの路線をバス車両11台で毎日運行。1日あたり166便運行し、運行事業者は桐生朝日自動車株式会社。コロナ禍で利用者数は約40万人から約26万人まで大幅に減少しましたが、運行費用の赤字分に対しては、市からの補助金で補填しております。事業費用に対しての収入は、約20%で、約1億3000万円の補助金を毎年補填しているため、多額の補助金が必要となっております。

次に、予約制乗合タクシーの予約制おりひめは、おりひめバスが運行されない地域における交通手段を補完するため、予約があったときのみ運行する定時定路線型の乗合タクシ

一であります。使用する車両は空きタクシーを活用し、最大4人の乗合いができます。運賃はおりひめバスと共通となっており、運行経費は運行した分のタクシー料金+ α 。市内タクシー事業者2社と運行契約を結び実施しておりますが、タクシー運転手の不足や利用者数は少なく、毎年約130万円の補助金により行っています。

そして、新里町のデマンドタクシーでは、路線バスの廃止に伴う代替輸送手段として平成25年4月より本格運行を開始しました。運行事業者はプロポーザルにより決定し、運行区域は桐生市新里町内とみどり市の一部。運行時間は8:30~18:00。運賃は大人300円、子ども150円※赤城駅での乗降がある際は運賃2倍。車両はタクシー車両2台専属、1台予備車両であります。利用者数は低迷しており、毎年補助金で約1,300万円支出しております。

最後の黒保根町のデマンドタクシーは、新里町と同様に路線バスの廃止に伴い平成26年4月より本格運行を開始しました。運行事業者はプロポーザルにより決定し、運行区域は黒保根町内。運行時間は7:00~19:00。※朝夕は鉄道に接続した定時定路線運行で、デマンド運行は8:30~17:20。運賃は大人300円、子ども150円。車両は、車いす対応ワゴン車1台専属。利用者数は、温泉施設の閉館や地区の人口減少により減少傾向であるが、毎年900万円の補助金を支出して行っています。

桐生市は、住民のことを良く考えた数々の素晴らしい対策を行っています。しかし、いずれも多額の税金投入で成り立っており、受益者負担の原則と交通弱者の救済の間で葛藤があるわけです。しかし、これからの時代は、70代、80代になっても約1,000万円以上の税金を納める経済力をもってほしいものです。そのためにも、金融教育の充実を早く進めなければなりません。私ひとりでも頑張っているのに難しいので、皆様のご協力をよろしくお願いいたします。

(野中一城委員)

総務文教委員会で7月17日群馬県明和町、太田市、7月22日には桐生市に行政視察に行ってきた。今回の視察研修の内容は、各自治体の公共交通に関する先進的な事業の取り組みについて学んで参りました。

明和町では、周辺地域の移動サービスの利便性向上と地域社会の活性化を図ることを目的に、明和町、明和町社会福祉協議会、群馬トヨタ自動車株式会社で連携協定を締結し交通機関に関する事業を推進し取り組んでいます。チョイソコめいわ事業では、地域の交通不便を解消し主に高齢者の外出促進に貢献・予約に応じた乗車場所や適切なルートを走行する企画的なシステムのデマンド型交通事業です。楽タクシー事業では、コミュニティバスで移動手段だけではなく社会に参加するきっかけや広域に事業を広め企業間連携で地域コミュニティの活性化を目的に取り組んで進めている公共交通バスの事業です。

太田市で運営している公共交通にシティライナーおおた、市営無料バス、おうかがい市バスを運営しています。特に先進的に運営している市営無料バスです。このバスは小学校で利用されているスクールバスを活用し登下校時以外の空き時間帯を利用し誰でも無料で利用できる(通勤通学、買物、病院等)のルートを走行する市営無料バスとして運営しています。また、おうかがい市バスは、外出が困難な交通環境にある高齢者等の市民の通院

や買い物を支援することを目的とした、登録制の乗合バスです。利用対象者条件は、70歳以上の方で利用登録制です。予約をして市内に700箇所の停留所で予約した時間で待っている運営バスになります。その他に買い物困難地域高齢者支援事業（愛称は、お買い物クラブ）を運行しています。利用対象者は70歳以上、登録制、歩行以外で交通手段がない方、介助を必要としない方などです。利用は週1回、原則同じ曜日、同じ時間で市から指定された時刻に出発し買い物時間は30分で、料金は無料とされている運営事業です。

桐生市の地域公共交通に関する事業では、コミュニティバス（おりひめバス）運行では、桐生駅を始発点に市内7つの路線をバス車両11台で毎日運行している。また、予約制乗合タクシー（予約制おりひめ）とは、おりひめバスが運行されていない地域における交通手段を補完するため、予約があったときのみ運行する定時定路線型の乗合タクシー運営をしています。使用される車両は、空きタクシーを活用し最大4人の乗合いとなっています。その他黒保根町デマンドタクシー、新里町デマンドタクシー等が運行・運営をされています。また、低速電動コミュニティバス「MAYU」の開発と活用をされています。この低速電動コミュニティバスは、群馬大学次世代EV研究会による小型EV（電気自動車）開発やJST（国立研究開発法人科学技術振興機構）の支援を受け、マイクロEVの足回りの技術等を活用してできた低速電動コミュニティバスを運行しています。現在の活用は、市内の観光地（観光客のまちなかへの誘導等）を中心に運用されています。

今回の視察研修での各自治体への地域公共交通事業の取り組みに地域の特性を活かし、市民生活にあわせた公共交通の運用・運営を行い取り組んでいる事が感じとれました。しかし、事業を開始してから継続していく難しさも感じました。「利用者の乗車率向上」「利便性向上」「地域社会の活性化」が課題・解決に向けて取り組む事が大事だと考えます。羽生市においてもコミュニティバスの利用者率向上、令和6年10月から本格運行開始の乗合いタクシー、令和7年4月から運行されるスクールバスが開始されます。今後も市民の皆様が安全・安心で喜んで頂ける羽生市公共交通事業に取り組んで参ります。

（島村勉委員）

明和町は地域公共交通を先進的に行っている。広域移動支援サービスによる交通不便の解消として、主に高齢者の外出促進に貢献するデマンド型交通を従来の定路線の定時運行ではなく、予約に応じて乗降場所や最適なルートを運行する画期的なシステムを実証実験して運行している。その状況を研修させて頂きました。

「チョイソコめいわ」137箇所の停留所（ゴミ集積所）会員制で町在住の小学生以上の方の登録制で、運賃は無償。令和6年6月1日現在767人の会員予約制で、受付は2週間前、乗りたい時間の15分前までに電話する。

「楽タクシー」移動手段だけでなく、社会参加するきっかけづくり。税金だけに頼らない地域を活性化させ、創り上げる運行を目指す。広域に事業を広め、企業間連携で地域コミュニティの活性化をしたい。85箇所の停留所があり、会員制。町在住の小学生以上の方。登録制で運賃は有償。定期券5,000円、回数券1枚500円。令和5年3月31日現在567名の会員予約制で、受付は1ヶ月前乗りたい時間の15分前までに電話する。このように住民の方の利用目的により最適化された運行システム。会員登録された利用者から

乗車依頼を受付し、最適な乗合せと経路を計算し、目的地まで乗合送迎で運行するしくみになっている。利用時には自前の電話が必要です。コミュニケーションに優れたオペレーションにより、安心運行が実現している。以上、運行事業の主体は、明和町、明和町社会福祉協議会（町から委託）、群馬トヨタ株式会社の協力を得ている。他に「新しい福祉のかたち」として、協賛企業、お店を募集して（デリバリーサービス めしクルーフクシ）、（フクシラボ）、（フクシトラベル）、（FUKUPAY）、（FUKUFUKU）等、地域活動支援にかかる法人企業連携協定を結びながら同じ目的意識を持つ法人が自主性を保ちながら、相互に役割を分割し連携協働して効果的に取り組むことを目的に連携し推進していくとの事でした。

太田市については、現在太田市が運営する公共バスは、「シティライナーおおた」、「市営無料バス」、「おうかがい市バス」が運行されています。

「シティライナーおおた」は、新田線と尾島線の2路線が運行されている。料金は、大人200円、高校生以下と60歳以上100円（土、日、祝日、年末年始運休）。運行日数243日、年間便数7018便、人口22万2300人。年間利用者は4万4300人。1便あたり6.3人乗車。総事業費2362万。収入633万円。収支26.8%。

「市営無料バス」4路線7台のバスで運行されている。料金は無料。（土、日、祝日、年末年始運休）。運行は、7時～8時と15時～17時は小学生の送迎のスクールバスとしている。スクールバスの空き時間は、誰でも無料で利用可能（通勤、通学、買物等）。運行日数243日。年間便数16,767便。人口22万2300人。年間利用者62,100人。1便あたり3.7人乗車。総事業費は人件費を除き約1,800万円。

「おうかがい市バス」外出が困難な交通環境にある高齢者等市民の通院や買い物を支援することを目的とした登録制の乗合バスです。登録要件は、市内在住で70歳以上の方。70歳未満で身体障がい者手帳や精神障がい者手帳、療育手帳を持っている方。予約制の乗車場所で待機。利用者数約18,700人。登録者数2,400人。平均乗合値1.17%。車両は7台で1台あたりの委託料約500万円の合計3500万円となっている。

「お買い物クラブ」市内に居住する高齢者の日常生活において必要な買い物を市が住民ボランティア等とともに支援して、生活環境の向上や社会参画の促進に資することを目的とする事業です。①利用対象者（登録条件）対象地域に居住し、申請時の年齢が70歳以上の者のみで構成される世帯の者。②徒歩以外の交通手段がない者。③介助を必要とせずに車両の乗降及び買い物ができる者。利用内容は、①利用は週1回とし、原則同じ曜日、同じ時間とする。②利用者はあらかじめ市長から指定された時刻に出発する。③利用者はスーパーマーケット等へ到着後は、指定された時刻までに指定された場所に集合する。買い物時間は30分。無料で利用でき、午前中のみ運行。運転手（有償ボランティア）は各行政センターで市長が選任して登録する。登録条件は①普通免許証を保有し、運転歴10年以上の者②申請時の年齢が70歳以下の者。③免許取消処分や過去5年間に免許停止処分を受けていない者。④疾病その他の理由により、医師から自動車の運転を制限されていない者。報酬は、①運行日に1回送迎した場合2,000円。②運行日に2回以上送迎した場合は、1回追加ごとに1,000円加算。※現在登録人数が少なく、88人であることから、登録条件の緩和を検討中。※利用者のニーズをふまえた利用内容の検討。

まだまだ運行が少ないので実証し、検討の余地があります。

桐生市は、地域公共交通の取り組みとして桐生市交通ビジョンの基本理念に基づき実施している。①（みんなで考え、みんなで作る）市民一人ひとり「みんなが主役」②「彩りモビリティ」でマイカーだけに頼る生活から脱却を働きかけると共に、日頃からバスや電車、自転車や徒歩、次世代のモビリティサービスなど多様な移動手段で移動したくなる環境や仕組みをつくり、人と多彩なモビリティが共生するまちづくりを進める。③「つなぐ未来交通」運転のできないお年寄りや障がい者、子どもや学生などの交通弱者であっても、楽しく外出でき、健やかで快適な暮らしを持続可能なものにすることで未来の市民に笑顔と安心をつないでいきます。以上の理念に基づき、コミュニティバス（おりひめ）、各町デマンドタクシー、予約制を導入。弱者に優しい利用しやすい地域ごとに車両配置等見直しをしながら取り組み運行している。デマンドタクシー（乗合）は大人300円、子ども150円、車いす対応ワゴン車もある。導入に対して、国や県からの運行補助金を活用している。その他、桐生市では、コロナ以降の乗合タクシー不足による「日本版ライドシェア」の導入も検討している。