

平成28年9月15日

陸前高田市議会議長 伊藤明彦様

総務常任委員会委員長 福田利喜

平成28年度 管外行政視察報告

総務常任委員会の管外行政視察の概要は、下記のとおりでありますので報告します。

記

- 1 期 間 平成28年7月26日(火)から
平成28年7月28日(木)まで

- 2 行政視察地 ①三重県玉城町(人口15,741人 H28.5.31現在)
及び研修項目 ・オンデマンドバスシステム「元気バス」について
②三重県熊野市(人口17,809人 H28.5.31現在)
・熊野市乗合タクシーの概要及び現状と課題について

- 3 出席委員 委員長 福田利喜 副委員長 畠山恵美子
委員 菅野定 委員 菅原悟
委員 藤倉泰治
随 行 局長補佐 菅野 洋

- 4 行政視察概要 別紙報告書のとおり

総務常任委員会行政視察報告

総務常任委員会では、高齢化が進み、また防災集団移転事業や区画整理事業によって住環境が大きく変わる中、今後ますます重要になってくる移動手段の確保対策としての総合的な交通体系について調査研究するため、三重県玉城町と熊野市を訪ねて行政視察を行った。

○三重県玉城町

玉城町では、これまでのオンデマンド交通とは一線を描いたシステムを用いて、「元気バス」を運行されていた。これまでのオペレーターを介在させてのオンデマンド交通では、遅延が度々発生することから、例えば、通勤通学といった時間的な制約がある利用者には、不向きとされている点をシステムの導入で改善するなど、利用者の拡大につなげることを行っていた。

また、自治体の施策の目指すべき方向性として「暮らし満足度No.1」を掲げ、視察させていただいた元気バス運行は、地域で支え合う健康・福祉のまちづくりを応援する事業の一部であり、町民の健康づくり推進事業との連携で行われ、地域福祉への取り組みに関する実践の一部との説明がなされた。

玉城町は、8年前に路線バスがなくなり、平成9年から町が運営していた福祉バスを含めて、公共交通は町民の生活保障の領域まで来ている生活交通であるという問題意識のもと、サービスの向上と費用対効果を含めた予算を考慮した結果、オンデマンド交通の導入に踏み切った。オンデマンド交通の普及への課題はあったものの、平成21年度から23年度にわたって「三重県ふるさと雇用再生特別基金事業市町補助金」の交付を受け、東京大学大学院との元気バス運行の実証実験を行い、運行計画アルドリズム・クラウド形式、使いやすいインターフェイスが特徴のオンデマンドバス管理システムを構築し、運行範囲を町内とする利用料無料の会員登録制の元気バスを定着させることに成功した。財源は、自主財源のみであり、国・県からの補助金等は活用されていない。

現在の元気バス登録者数は、1,277人であり、年齢分布は65歳以上が78%、殊にも75歳以上が58%と高齢者の利用が顕著で、かつ、利用者の8割が女性である。また、運行は社会福祉協議会が受託して行っており、運行ルートも保健福祉会館がコースの中核を成し、利用で一番多いのが、火曜日と金曜日を中心に町が行ってい

る高齢者の介護予防教室の利用者であるという分析結果が出ている。オンデマンドバスが町民の生活の中に定着し、一定の成果を挙げているのは、地域包括ケアシステムの中で、平成30年に向けて新しい総合事業「元気づくりシステム」の先取りをされていることによる。運行に係る経費と、介護・医療に係る経費の軽減をにらんで町財政全体で考えられており、単に国県が示す事業として行っているのではなく、行政経営との観点が見受けられた。

本市でもデマンド交通実証実験事業が行われているが、エリアが東日本大震災の浸水エリアである気仙町、小友町及び広田町に限定されており、少額ではあるが有料サービスとなっている。平成28年度本市内の公共交通運行方針においても、様々な地域課題が挙げられているが、視察を通して本市の現状とこの先を考えたとき、本市における最も重要な課題は、地域戦略を含めた地域公共交通の基本的な事業理念を明確化することにあると感じた次第である。

○三重県熊野市

熊野市においては、乗合いタクシーによる地域交通の確保事業について視察を行った。玉城町とは異なり、タクシー会社の配車担当が介在するシステムとなっており、これは、システム導入に係る費用を検討した際に委託費としてタクシー会社に運行費用の一部として支払うほうが、多額のシステム導入費及びメンテナンス料を支払うより効率的との判断によることだった。

熊野市が乗合タクシー導入を含めたデマンド型公共交通機関の検討を始めたのは、進む人口減少と高齢化、広い行政区域と点在する52に上る集落から市街地への日常の買い物、一方では、市外にある大型店舗、総合病院、高校への通学など、住み慣れた地域に住み続けるのが困難になることが予想されたためである。市内全域において、地域それぞれの状況に応じた費用と利用のバランスが取れた、誰でもが利用しやすい交通手段の確保を目指すこととして、第1次熊野市総合計画の中で将来の姿を実現する意味においてもその施策の一環として行われた。

乗合タクシーは、予約を取ってルートを決めるフルデマンド方式である。利用者のターゲットは高齢者であるが、殊にも介護タクシーを利用できない方、自動車の免許証を返納した方である。市街地乗合タクシーは、一日の運行本数を増やすために、車で10分の圏内を運行エリアとしている。運行は平日のみに限られるが、一日7便、運賃は300円、かつ、JRや地域間基幹バスと接続できるダイヤでの運行である。

山間部乗合タクシーは、利用される方の生活圏を考慮し、三重県と和歌山県の県境を越えるルートも設定されている。この県をまたぐ取り組みについては、三重県及び和歌山県の運輸局との協議、地元事業者との合意形成と調整、そして、20回にも及ぶ価格交渉を経て実現したものである。いずれも「地域のため」という一点で理解をいただいたという熊野市職員のこの姿勢と熱意こそが、実現の原動力であったと強く感じた。

熊野市は、地勢的に本市との共通点があり、今回の視察は、本市におけるより良い地域公共交通の実現に向けた政策実施に大いに参考になるものであった。財源も工夫されており、運賃収入の他、国の地域内フィーダー系統確保維持事業費補助金を活用し、また、市負担額の8割が特別交付税の対象となっている点は、本市における財源を想定した場合も研究していく必要があると感じた。

熊野市の地域公共交通の担当は市長公室ではあるが、福祉の観点、殊にも介護予防での利用促進があり、福祉部局との連携がされていた。実務は福祉部局が担っており、地域公共交通施策とまちづくり全体との関連性、また、保健事業及び福祉施策との関連性、事業の財源に鑑みると熊野市の例は、本市の今後を考える上で早期に研究すべきものであると思う。

以上、三重県玉城町及び熊野市の視察を終え強く感じたことは、2つの自治体はともに全庁的な取り組みとして地域交通を考え、様々な部署を巻き込んだ形で実施されているように感じたところであり、本市の行政運営においてもこのような考え方を柱にすべきと改めて実感したところである。