

三重県明和町議会行政視察報告書

議会改革協議会公共交通調査研究部会

部会長 小久保照枝

- ・視察先：三重県明和町役場及び三重明和インキュベーションセンター
- ・時期：令和6年7月1日（月）13時00分から16時00分
- ・視察目的：本市がチョイソコ社会実験を行った結果、再検討を行っているため、デマンド交通（チョイソコとm o b i）を既に導入している先進地である明和町から学ぶことができると考えられるため。
- ・視察構成：議会改革協議会公共交通調査研究部会 9名
堀岡敏喜、高橋八重典、小久保照枝、加藤克之、那須英二
佐藤仁志、横井克典、平居ゆかり、鈴木りつか
執行部 2名
事務局 1名

デマンド交通等の公共交通について

明和町の概要

明和町は、三重県のほぼ中央部にある伊勢平野の南部、松阪市と伊勢市の間に位置する人口約2万3千人の町です。平野が多いことから良質米の産地となっており豊かな田園風景が広がっています。交通面では、国道23号線が東西に走っているほか、近鉄日本鉄道駅が2つあることから、大阪・名古屋へのアクセスも良好です。

弥富市の現状・視察目的

弥富市は、平成22年6月から、近鉄弥富駅・佐古木駅を拠点としてコミュニティバスが巡回を開始。当初は、通学・通勤・通院・買い物など市民生活のための移動手段で公共交通空白地域の解消を目的としていた。

しかし、ほぼ市内全域を網羅しているものの、各停留所に巡回するのは約1時間30分に1本で、乗り遅ればそれだけ待たなければならない。目的地に行くにも時間の制約が厳しく、弥富市のコミュニティバスは非常に使い勝手が悪い。停留所の設置も、以前市内を巡回していた福祉バスより制約が厳しく、乗りたいところから乗れないなどの苦情も多く聞いている。

デマンド交通（チョイソコとm o b i）を既に導入している先進地である明和町から学び今後の解決策を模索していきたい。

明和町「チョイソコめいひめ」の概要

明和町では、高齢者の移動手段の確保と交通空白地域の解消を目的に、デマンド型乗り合い送迎サービス「チョイソコめいひめ」を三重トヨタ自動車株式会社に委託し、運行している。

デマンド型乗り合い送迎サービスとは、バスや電車のようにあらかじめ決まった時間帯に停留所を回るのではなく、利用者の予約に応じて指定された時間や場所へ送迎する交通サービスのことで、バスとタクシーの中間的な乗り物である。

令和4年10月から1年間実証実験を経て、令和5年10月から本格運行を開始した。

運行形式は、利用者の予約に応じ、停留所から停留所までを運行し、移動規制も無く市内全域をカバーしながら、高齢者の移動、外出促進に取り組んでいる。

また、町民の要望やニーズに合わせ、週6日（月曜日から土曜日）、8時30分～17時00分まで運行（祝日、年末年始を除く）している。

利用対象は、明和町民の方で、65歳以上の方、障がい者手帳所持者、運転経歴証明書所持者が対象利用である。1人1乗車300円（ただし、障がい者手帳または運転経歴証明書所持者は150円）と利用しやすい庶民的な価格であった。また、インターネット予約、電子決済も導入しているが、高齢者が対象となる事業の性質から、現状がほぼ電話での予約、現金払いが主流とのこと。

停留所は、公共施設、病院、スーパー、金融機関など180カ所超。

デマンド交通に関する経費（初期導入費、運行経費、ランニングコスト等）は、イニシャルコスト約340万円、ランニングコスト約年間2,600万円程度。また、デジタル田園都市交付金（国補助金）やスポンサー協賛金（16社、月額約20万円）活用している。

会員数は、914名が登録。現在も月平均で約23名の会員が増加し、1日当たりの乗車人数は平均25人。会員増加の要因は、利用者の口コミが大きく、現状の利用数からは2台運行の限界が見込まれ3台に増車を検討されている。

今後、コミュニティバスの縮小も視野に入れデマンドとバスの共存を図って行くとの事。

「m o b i」説明

m o b i（民間運行）はサービス開始以来、利用者数は徐々に増加傾向であり令和6年3月過去最高の利用数（2,626回）となっている。基本、ウェブ上で予約、決済、仮想乗降場所で行うために現役世代の利用が主となっている。

所感

・弥富市も明和町の「チョイソコめいひめ」のように、月曜から金曜までの運行をすれば使い勝手が良く弥富市での実証実験の結果も大きく変わってきたと感じた。週2日では、使い勝手が悪いと思う。運行時間も8時30分から17時00分と1時間長く運行する差は大きい要因である。

・チョイソコめいひめは、基本65歳以上に特化し運転免許返納を促進していることも大き

い要因と考えられる。

- ・弥富市が南部ルートのみで実験を行ったことに対し明和町においては、明和町全体で行い移動規制がないことで市内全域をカバーできている。町全域での運行を行った方が利用者の利便性が高いことが分かった。

- ・利用運賃に関しては、無料から300円までの自治体が多く、弥富市の400円は少々高額であると感じた。

- ・弥富市の実験ではハイエースのグランドキャビンを利用していたが、明和町はノアの福祉車両（315万3,000円）だった。乗車してみて、乗り心地はソフトで、ハイエースよりも小さい分乗り降りしやすく燃費も良い。

- ・対象人口会員割合は、弥富市10%、明和町4%と弥富市は明和町の2倍であり、弥富市民の意識が高く、多くの人が会員登録したことが分かった。

- ・「ひとりあたりの利用回数/月」が、弥富市4.2、明和町4.4と同水準であることから、弥富市の利用者も使い勝手が良かったのではないかと分析できる。

- ・株式会社アイシンによると乗合率が1.2あれば、デマンドタクシーとしては、成功だとの説明であった。明和町は1.3～1.4の推移。弥富市の乗合率は1.5なので、乗合率の条件は大きくクリアしている。

- ・明和町は、登録会員数も多く、乗車数もあり運行曜日も町民の声を聞いて、取り組んでいた。

- ・明和町は前町長の強い意志で事業化が進められ、最初から2事業を同時にリリースし明確に住み分けし、尚且つ町内全域で開始された事が成功の鍵であったと強く感じた。

- ・まずはやってみる姿勢が必要、コストの問題よりも交通弱者を出さないという姿勢と覚悟が必要。

結び

デマンド型の利点は、ダイヤに生活を合わせるコミュニティバスの利用と違い、予約制ではあるが、ある程度自身の生活のペースで利用が可能になる事である。利用者には利用の仕方、利便性など理解をしてもらわなければならない課題はあるが、そこさえクリアすれば需要の高まりが期待できる。実施主体である自治体の採算性、人材の確保など課題もあるが、高齢者のお出掛けの機会、手段の確保は健康福祉の側面からも多大な効果が期待できる。

弥富市では令和7年から再びデマンド型乗り合いサービスの実証実験を開始するとしている。よりよい事業とするためにも、視察で得た事と南部ルートの検証を基に弥富市にあった公共交通を展開されることを期待する。

また、議会としても利用者の方々には丁寧な説明を進め理解と協力を求めている。

