

行政視察等報告書

令和6年3月7日

長野市議会議長 西沢 利一 様

報告者氏名 (代表)
公共交通対策調査研究特別委員会
委員長 宮崎 治夫

この度、行政視察をしましたので、その概要について下記のとおり報告いたします。

記

- 1 視察区分 公共交通対策調査研究特別委員会行政視察
- 2 視察者氏名 宮崎 治夫、青木 敏明、内藤 武道、清水 美加子、松田 光平、
山崎 昭夫、滝沢 真一、本木 晋
- 3 随行者 書記 岡部 千草
- 4 視察期間 令和6年1月23日（火）～ 令和6年1月25日（木）
- 5 視察先及び視察事項

視察先	視察日時	視察事項
栃木県宇都宮市	1月23日（火） 午前10時	LRTを中心とした公共交通体系について
滋賀県守山市	1月24日（水） 午後2時	デマンド乗合タクシー もーりーカーについて
富山県高岡市	1月25日（木） 午後1時30分	ライドシェア（ノッカル中田）について

6 調査概要

月日	視 察 地 (市町村名等)	考 察 (所感、課題、提言等)
1月23日 (火)	栃木県宇都宮市	<p>【LRTを中心とした公共交通体系について】</p> <p>〈市の概要〉</p> <p>宇都宮市は、人口51万3,264人、世帯数23万5,188世帯、面積416.85km²（全域都市計画区域）。合併を繰り返し大きくなった自治体で、平野であり、居住可能地区が広いという特徴がある。東京23区の概ね2/3の広さで、東京までは新幹線で48分と首都圏からアクセスが容易で、日光や那須・塩原、益子などの観光地への表玄関である。また、北関東自動車道が全線開通しており、北関東地域の中心都市に位置づけられている。</p> <p>また、各種ランキングでは、財政健全度第2位、住み良さ第3位、共働き子育てしやすい街第2位と全国トップクラスとして評価されている。</p> <p>〈宇都宮市の公共交通体系〉</p> <p>宇都宮市の目指すまちの姿は、100年先も発展し続ける「スーパースマートシティ」。中心市街地とそれぞれの地域拠点に、都市機能、産業、観光が集積したまちの機能を形成し、鉄道、バス、LRTなど広域性を持つ「基幹交通」から、身近な生活を支える「地域内交通」までと階層性を持った「公共交通ネットワーク」が各拠点間を連携・補完している。</p> <p>2018年5月に着工され、2023年8月に開業したLRTが、東西基幹公共交通として公共交通の背骨となっている。またLRTの整備に併せ、バス路線の充実化や地域内交通等の整備がされ、鉄道、LRT、バス、地域内交通、自転車等を連携させるトランジットセンターや乗り継ぎポイントの設置など交通結節機能の強化を図っている。</p> <p>また、Suica機能を持ちながら、地域独自のサービスも提供できる新たな交通系ICカードtotora（トトラ）を導入し、totora利用による交通ポイント2%の付与、中・高生全員にtotoraを配布するなど、「誰もが移動しやすい街へ」をコンセプトに、バスの上限運賃制度、乗継割引制度、公共交通組み合わせ割引制度なども導入され、公共交通ネットワークをより便利に使ってもらうような様々な政策が展開されている。</p> <p>宇都宮市の人口は、平成29年をピークに令和4年までに約5,100人減少したが、LRT沿線の人口は平成24年から令和4年までに約4,600人増加（+8%）し、LRT沿線における高層建築物の建築確認申請件数が増加、LRTの導入が決まった平成25年以降LRT沿線の地価が上昇し続けているなど、LRTの導入による市内経済波及効果は、約900億円となっている。</p> <p>〈考察〉</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ ICカードを普及させてLRTへの乗降をスムーズにしている。新しいKURURUカードの導入を更に活かすためにも地域内交通の1つとしてバス、JRだけでなく地元私鉄にも導入できないか。 ・ ICカードの利用促進も含めて、70歳以上の方や障がいのある方への福祉サービスとして、年10,000円分をポイントとして付与したり、中高生にICカードを配布するなどの効果は如実に出ており、バス、タクシー含め、平日のICカード乗車率が95%ほどに普及し、ラッシュ時でもスムーズな乗降ができています。新しい

<p>1月24日 (水)</p>	<p>滋賀県守山市</p>	<p>KURURUカードの利用促進の参考となる。</p> <ul style="list-style-type: none"> ・中心市街地と各周辺地域に、必要な都市機能・産業・観光が集積した拠点形成して、鉄道・バス・LRTなど広域性を持つ基幹交通から、身近な生活支援地域内交通まで、階層性を持った公共交通ネットワークを構築して、拠点間を連携して補完している。コンパクトシティ・プラス・ネットワークシティを進めていくうえで、市街地に人を集めながら、公共交通で地域と地域を結び、拠点につなげていく取り組みは、重要だと考える。 ・市内全15地区(長野市という住民自治協議会地区)については地域内交通を充実させ、LRTや幹線バス、鉄道に繋げるネットワーク型コンパクトシティは、本市の目指す交通体系と一致するものがあり、それぞれの地区で数台のタクシーやジャンボタクシーが用意されていること、住宅密集地区は定時定路線、住宅点在地区はデマンド方式を採用していること、目的地は、医療施設や郵便局、市民センターなど数多く設定していることなど参考になる。 ・LRT導入に合わせ、重複するバス路線を他に振り分けることで、市全体の公共交通ネットワークを充実させている。長野市においても2社の路線が混在しているところでは、路線を見直すことによって他の路線に運転手を回すことはできないか。 ・長野市においては、篠ノ井駅—南長野運動公園—松代—川中島古戦場間にLRTを整備し、バス路線を再配置し、地域内交通を充実させ、基幹交通機関と結節するような公共交通体系の再構築は可能ではないかと感じた。 <p>【デマンド乗合タクシーもーりーカーについて】 〈市の概要〉 守山市は、人口85,866人、高齢者数19,251人（高齢化率22.42%）、2040年の人口推計88,000人と、少子高齢化人口減少社会にあって、2040年まで人口増が推計されている地方都市。面積55km²、電車で京都まで25分、大阪まで55分という立地。まちづくりの基本理念は、のどかな田園都市で、都市と田園地帯の調和した土地利用を進めている。市エリアは、琵琶湖、琵琶湖大橋などがある湖岸エリア、田園風景が広がる田園エリア、JR守山駅を中心とする市街地エリアの3エリアから構成されている。</p> <p>〈守山市の公共交通体系〉 路線バス6路線、コミュニティバス2路線（草津市、栗東市と共同運行）、公共交通（路線バス）の補完としてデマンド乗合タクシー「もーりーカー」が整備されている。</p> <p>また、高齢者お出かけパス、スーパー学割バス定期券（学生の経済的負担の軽減とバス利用促進を目的として、市内を走る定期路線において、近距離と遠距離の2段階で通常より安価な通学定期券を販売）、BTS（Bicycle Transit Station。琵琶湖大橋取付道路沿いに交通結節点駐輪場（6か所）を設置するなどの交通施策が実施されている。</p> <p>〈デマンド乗合タクシー もーりーカーについて〉 持続可能な公共交通としてのバス路線の維持・充実と合わせ、これを補完し、路線バスを利用できない地域や交通弱者に対応す</p>
----------------------	---------------	---

<p>1月25日 (木)</p>	<p>富山県高岡市</p>	<p>るため、市内の2つのタクシー事業者が運行事業者となり、通常のタクシー車両を利用したデマンド乗合タクシー「もりーカー」を運行。もりーカーの目的地は病院・駅・公共施設・商業施設で、1乗車300円（障害者手帳をお持ちの方や15歳未満は半額の150円）。</p> <p>もりーカーは、市内在住であればどなたでも利用できるが、75歳以上、65歳以上で運転免許証・自家用車を所持していない、65歳未満でも身体的な理由等により運転免許証を取得できない・車の運転ができない、妊娠中または3歳までの乳幼児を伴った移動が必要など特定の要件に該当する方は全ての目的地まで利用ができるのに対し、それ以外の方は、目的地のうち特定の6か所のみ利用ができるようになっている。</p> <p>平成24年から運行が開始され、利用者の声を聞く中で目的地の追加、登録要件の緩和、目的地間の移動や介護者の同乗を可能とするなどの改良がされてきている。</p> <p>〈考察〉</p> <ul style="list-style-type: none"> ・乗降場所は、地域要望を反映する形で登録し、選定目安として、高齢者の徒歩移動距離を検討し、乗車場間隔は300m以内を理想としている点が優れているし、成功事例の1つとしてよいデータだと思った。 ・長野市の高齢者からも福祉タクシーの用途を買い物や行政機関等での手続きに拡大してほしいとの声をよく聞くが、まさにどんぴしゃの制度。乗降場所については大変細かく自治会ごとに決めているなどニーズをつかんでいた。また、利用者が高齢者等であることから300mに1か所ではバス停が遠いのではないかと、さらなる検討をしているなど、細かく利用者の声を聞き改善している点など参考になった。 ・デマンド乗合タクシーの守山市での取組から、2事業者がサービスの自由競争的に運行していること、乗降場所は自治会が候補地を提案し、住宅地を中心に300m間隔で352か所も設置していること、乗降場所が自宅前でない点で一般タクシー利用との差別化を図っていること、その他利用者からの要望により、サービスの平等化や運行時間の延長も検討していることなどが参考になった。 ・1乗車300円で、目的地38か所、乗車場所352か所でコンパクトな地域を2つのタクシー事業者が担当することで、安心して乗車できる環境を作ったことが成功の秘訣と感じた。 ・基幹バスの路線が短くなったり、人手不足で減便になったりした時の補完機関としての機能が期待できる。 ・デマンド乗合タクシーを実情に合わせ、エリアごとに構築することも考えられる。例えば、豊野、松代、篠ノ井地区など。 <p>【ライドシェア（ノッカル中田）について】</p> <p>〈市の概要〉</p> <p>高岡市は、人口16万5,033人、世帯数6万9,958世帯、面積209.58km²。富山湾に面し、氷見市、射水市に囲まれている富山県西部の中核的都市。南北の交通の軸には、東海北陸自動車道と能越自動車道が整備され、東西の新しい交通の軸には、平成27年3月に北陸新幹線が開業。また、伏木富山港の総合的拠点港の選定などを機に、飛騨、能登エリアへの玄関口、環日本海沿岸地域に</p>
----------------------	---------------	---

おける交通拠点都市として、新たな飛躍を目指している。歴史的には、慶長14年（1609年）、加賀前田家2代目当主・前田利長によって開かれた高岡城の城下町である。

〈高岡市の公共交通体系〉

中心市街地と周辺市街地とを繋ぐ鉄軌道や路線バスといった骨格的公共交通の維持に努めながら、これらと地域とを市民協働型地域交通システムによって繋ぎ、市域全体の移動利便性を高めていく「高岡型コミュニティ交通」を確立することにより、市民が過度に自家用車に依存することなく、安心・快適に暮らし続けられる、持続可能な地域社会の実現を目指している。

「市民協働型地域交通システム」とは、骨格的公共交通と接続し、支線の役割を担う路線（フィーダー交通）を地域住民が主体となって運営、市は調整、補助などの側面的に支援する形態で、地域タクシー（予約制乗合タクシー）、ノッカル（自家用車を活用した乗合交通）、地域バス（会員制乗合バス）などがある。

〈ノッカル中田について〉

高岡市の中田地区は、地域内を走る公共交通は、路線バス1路線のみで、家族の送迎なしでは高齢者や高校生の移動が不便な状況。地区での移動課題の解消のために、㈱博報堂が開発し、住民の普段の車での移動を活用しながら、住民同士の助け合いの気持ちをカタチにしたマイカー乗り合い公共交通サービスであるノッカルであれば、マイカーの活用で費用を抑えることができること、交通事業者の協力を得ることで運行管理や車両整備管理を担う人材を地区で探す必要がないことなどから、自分たちも導入できるのではないかとということで導入を検討し、2022年11月より実証実験を行っている。

ノッカルの運行主体は中田コミュニティ協議会で、運行管理・車両管理については、高岡交通㈱へ委託。ドライバーは2種免許保持者または、国土交通省の認定講習を受けた者で、助け合いの精神をもとに、もともと行く予定のある場所に、近所の利用者をついでに送迎するというもの。

利用は、中田地区の居住地区から中心市街地・JR戸出駅までに限定し、万が一の事故に備え旅客運送用の保険にも加入し、その保険料は運営主体の中田コミュニティ協議会が負担している。

ドライバーは、専用のアプリでシフトの入力、予約状況の確認、運行前の点呼などを行い、利用者は、事前に作られているドライバーの時刻表をみて電話またはLINEで乗車の予約をする。現在登録しているドライバー26名は、民生委員・自治会長等の地域の役員が中心で構成されているが、冬期間自転車が使えない中学生・高校生への通学支援として、PTAも巻き込んで、地域全体でのドライバーの創出に取り組んでいる。

〈考察〉

・普段のクルマの移動を活用しながら、助け合いの気持ちをカタチにしている点は、住民の方々が参加しやすいと思った。また関心を持っていただけたと思う。昔は方向が同じ人が歩いていると、方向が同じだから途中まで乗っていくかい？などということがあったという。令和版の協働型体系だと思い、大いに参考になった。

・ノッカル中田は、中学生・高校生が冬期間自転車にのることができない環境下で、中学校・高校のPTAも巻き込んで女性や若

		<p>者のドライバーの創出に取り組んでいた。地域活動にPTAの参画を要請することで、担い手の高齢化対策にもつながるのではないか。</p> <ul style="list-style-type: none"> ・事前チケット制というのは高齢者目線であると思う。十分に参考になった。 ・ノッカル中田の市民協働型地域交通システムは、今後の公共交通の新たな形としての可能性を感じた。長野市においても試験的導入を検討しても良いと思った。 ・乗合交通は、究極の助け合いの精神であり、地域内のコミュニティ形成にも重要な役割を担う可能性がありうる。本市での実証可能性を探るべき。 ・地域交通の新しい形を視察できたが、ドライバーの確保など地域の力に頼りすぎていること、1運行でドライバーに200円という安い料金設定、保険には加入しているが、人命に関わることに互助精神からドライバーとして関わることへの不安など課題があり、地区の負担が大きいと感じた。ライドシェアについては、引き続き国の動向や他市の事例等を研究していきたい。
--	--	--