

議長のお許しをいただきましたので、当建設産業委員会が令和7年度の閉会中の調査テーマを「公共交通の利便性の更なる向上について」とし、調査研究してまいりました内容についてご報告申し上げます。

近年、我が国では諸外国に例をみないスピードで高齢化が進んでおり、本市においても、平成28年から、65歳以上の高齢者人口は毎年増加しており、この10年間で約2千4百人増加しています。高齢者による運転免許証の自主返納が進むなか、移動手段の確保が困難な交通空白地域に居住する市民にとっては、公共交通の整備は日常生活を営む上で喫緊の課題となっています。

さらに、公共交通の結節点には人々が集まることから、公共交通は交流や賑わいを創出する重要な役割を担っています。本市では、中心市街地の活性化に取り組んでおり、当該エリアには公共交通の拠点となるJR半田駅や名鉄知多半田駅があるため公共交通の充実は欠かせません。

公共交通を整備する上での大きな課題として、交通事業者の運転手不足が挙げられます。運転手不足により、既存の路線バスの維持が困難になるケースが全国的に見られ、本市においても例外ではありません。

本市では、これまで地区のバス会と協議を重ね、コミュニティバスやおでかけタクシーを導入することで、交通空白地域の解消に向けた施策を展開してきましたが、未だ課題の解消には至っていないのが現状です。

このような状況から、今後は公共交通の利便性向上と、持続可能な運行体制の構築を両立させていくことが求められています。

そこで、当委員会では、市民の移動ニーズを的確に捉え、誰もが円滑に移動できる仕組みづくりについて、先進地である群馬県渋川市、埼玉県日高市、及び埼玉県東松山市の3市を視察してまいりましたのでご報告します。

渋川市においては、県と連携した「Mobility as a Service (モビリティ・アズ・ア・サービス)」、略称「MaaS(マース)」の取組について調査しました。

始めに、MaaS とは、地域住民や旅行者一人ひとりの移動ニーズに対応して、複数の公共交通やそれ以外の移動サービスを最適に組み合わせる検索・予約・決済等を一括で行える、デジタル技術を活用した公共交通の利便性を向上させるサービスです。

同市では、MaaS の導入以前は、バス事業者ごとに割引制度の利用方法が異なることや、タクシーの利用助成に関する類似制度が複数あり、利用者や事業者にとって分かりにくいといった課題を抱えていました。これらの課題を解消し利用しやすくするために MaaS を導入したとのことでした。事前に MaaS アプリ内でマイナンバーカードと交通系 IC カードを連携させることで、スマートフォン一つで経路検索から予約、そして決済時の割引までが完結するシームレスな仕組みを構築していました。MaaS 導入により、利用者の利便性が向上しただけでなく、運転手の事務負担軽減にも繋がっていることを確認しました。利用者の登録支援にあたっては、市役所の窓口だけでなく、鉄道会社や学生ボランティアの協力のもと、令和6年10月から12月までの3か月間で登録相談会を計47回開催するなど、地域の繋がりを活かした「顔の見える支援」が行われていました。

次に、日高市においては、登録制の移動支援サービス「おでかけタクシー」の運用実態を調査しました。

同市では、市内の交通空白地域をカバーするため、平成8年に市内循環バスの運行を開始しましたが、利用者数の低迷を受け、平成18年に廃止されました。その後、高齢者や運転免許証返納者を対象としたバス・タクシー券の交付など、対策を講じてきましたが、抜本的な課題解決には至りませんでした。

こうした状況を踏まえ、より利用者の実態に即した施策として「おでかけタクシー」制度が令和7年度に市内全域で導入されました。この制度は、利用者が好きな時間に自宅から目的地まで直接移動できる「ドア・ツー・ドア」方式を採用しており、特に移動が困難な高齢者の需要を的確に捉えた設計となっています。

利用者の実態として、令和7年8月末時点で利用登録者数は約6千人に達し、年代別では70代と80代が全体の6割以上を占めています。地区別の利用データからも、交通空白地域の市民の利用が想定以上に高いことが確認されています。

さらに注目すべき点は、市民の声に基づいた柔軟な制度改善です。導入当初、乗降可能なポイントは297箇所でしたが、「市民が行きたい場所にはすべて行けるようにすべき」という理念のもと、市民からの要望を積極的に反映した結果、制度開始から8か月後の令和7年11月時点で乗降ポイントは50箇所近く増加し、合計343箇所まで拡充されていました。また、隣接市にある大学病院の利用者が多いことから、市外にも乗降ポイントを設置しています。

このように市民の生活に寄り添い、市民の声を制度に反映していく姿勢は、本市においても大いに参考にすべき点であると感じました。

最後に、東松山市においては、デマンドタクシーの運用実態と、持続可能な運営のための受益者負担の考え方について調査しました。

同市では、市内西部地区で運行していた民間路線バス事業が撤退したことにより、平成 10 年より西部地域では市営の循環バスを運営していましたが、利用者数の低迷といった課題を抱えていました。この課題に対応するため、大量輸送を目的とした循環バスから、利用者一人一人のニーズに柔軟に対応できるデマンドタクシー事業を平成 29 年 10 月より開始したとのことでした。その後、令和 2 年 7 月に、将来にわたって持続的に運営していくため、利用者に応分の負担を求める料金改定を実施していました。料金改定をするにあたり、「なぜ利用者負担が必要なのか」という点を市民に向けて丁寧に説明しており、市民の理解を得るために努めていました。

また、民間事業者の経営を圧迫しないよう、日曜・祝日を運休とするなどの役割分担を明確にしており、地域全体で交通インフラを支えていく官民連携のあり方についても知見を得ることができました。

以上の調査を踏まえ、各委員からは次のような意見がありました。

- 地域の声を集約するバス会から寄せられた要望を事業に反映するなど、市民や利用者のニーズに合わせた取組をするべきである。
- MaaS を活用した、マイナンバーカードと連携した交通系 IC カードを利用して、予約・決済・割引をスムーズに行える仕組みを構築し、利用者と運転手双方の負担を軽減すべきである。
- 市独自の MaaS 導入ではなく、愛知県内共通で使用できるシステムを活用することで、コストダウンと広域的な交通の利便性向上を図るべきである。
- 利用者の登録支援にあたっては、スマートフォン操作が困難な人に対しても、学生ボランティアの協力や丁寧な説明会を実施するなど、誰一人取り残さない支援体制を構築するべきである。
- 公共交通の持続可能性を確保するためには、一定の受益者負担は避けられず、なぜその料金設定なのかを納得感ある形で説明し、相応の利用者負担を求めるべきである。
- 交通事業者が抱える運転手不足という課題に対して、広報誌や公共施設への張り紙など、行政ができる範囲で協力すべきである。
- タクシー制度の乗降場所に需要が高い市外施設も設定すべきである。
- 中部国際空港の隣接市としての立地優位性を活かした広域的な公共交通の充実を検討するべきである。

このような意見を踏まえ、当委員会では以下のとおり提言します。

- 一つ、時間帯ごとの交通需要の違いなど、利用者のニーズを的確に把握し、需要と供給が一致していない移動サービスを削減するとともに、適宜最適な移動サービスを提供してください。
- 一つ、マイナンバーカードと連携した交通系 IC カードの活用などにより、決済時の割引やお出かけタクシーの乗車予約などが簡単にできる仕組みを検討してください。
- 一つ、公共交通の新技术や新制度といった新たな仕組みを調査研究してください。MaaS のように広域で導入することにより利便性が向上する仕組みについては、国や県に対して積極的に働きかけてください。
- 一つ、持続可能な公共交通網を維持するため、利用者に相応の料金負担を求めてください。
- 一つ、交通事業者が抱える運転手不足の課題に対して、それぞれの役割を意識しながら、事業者と協働して課題の解消に努めてください。
- 一つ、広域交通アクセスを強化するべく、近隣自治体との交通円滑化など、知多半島内での公共交通の取組を強化してください。

最後に、当局におかれましては、当委員会が示した提言を真摯に受け止め、いつでも、だれでも、どこからでも公共交通を使い目的地まで行ける仕組みの実現に向け、関係部署が連携して取り組まれることを強く期待し、令和7年度建設産業委員会閉会中の調査テーマの中間報告といたします。