

第3号様式（第4条第1項）

令和5年6月30日

君津市議会議長 三浦 章 様

公共交通調査特別委員長 保坂 好一

行政視察結果報告書

君津市議会行政視察取扱要綱第4条第1項の規定により、次のとおり報告書を提出します。

記

- 1 期 日 令和5年5月11日（木）から
令和5年5月12日（金）まで
- 2 視 察 先 （1）新潟県村上市
（2）山形県鶴岡市
- 3 調査事項
（1）スクールバスを活用した公共交通について（村上市・鶴岡市）
（2）路線バスの利用促進について（鶴岡市）
- 4 参加議員 保坂 好一、村上 幸人、鶴岡 一成、石上 壘、
佐藤 葉子、小倉 靖幸、磯貝 清
- 5 経 費 別紙のとおり

公共交通調査特別委員会 行政視察経費

①宿泊日当 (12,938 円×1 泊+3,000 円×2 日) ×7 人	1 3 2, 5 6 6 円
②高速バス代 (1,050 円×7 人)	7, 3 5 0 円
③鉄道料金 (16,170 円×7 人)	1 1 3, 1 9 0 円
④航空料金 (22,970 円×7 人)	1 6 0, 7 9 0 円
⑤路線バス運賃 (1,100 円×7 人)	7, 7 0 0 円
⑥視察先手土産代 (4,230 円×2 か所)	8, 4 6 0 円
⑦車賃	2, 4 3 0 円
⑧キャンセル料	3 0, 9 0 0 円

合 計 4 6 3, 3 8 6 円

新潟県村上市

日 時：令和5年5月11日（木）13時15分から14時45分

場 所：村上市役所

出席者：

議会事務局 内山局長

企画戦略課 地域交通政策室 須貝室長、天井係長

1 村上市の概要

人口：55,429人（80,713人）

面積：1174.17km²（318.78 km²）

一般会計：358億円（359億7,000万円）

議員定数：22名（22名）

（ ）内は君津市

新潟県の北端に位置し、北から東にかけては山形県に接している、面積は約1,174.17平方キロメートルで、新潟県の総面積のおよそ9.3%を占めており、新潟県最大の自治体である。海岸線は、約50キロメートルにも及んでいる。平成20年4月1日に村上市、荒川町、かみはやし神林村、朝日村および山北町さんぼくまちの5市町村が合併し、現在の村上市が誕生した。

北限の茶どころのひとつとして有名であり、みおもてがわ三面川の鮭のほか、牛肉（村上



牛)が名物。市北西部の沿岸は笹川流れと呼ばれ、波浪により浸食された岩石が独特の風景を作り出しており国指定名勝天然記念物に指定されているほか、瀬波温泉や栗島航路などの観光資源を有してい

村上市北西部沿岸「笹川流れ」の一部

る。また、中心市街地には城跡、武家町、町人町、寺町が残っており、町人町には伝統的な町家づくりの建物が点在している。鮭、酒、人情（なさけ）の3つの「さけ」をモチーフにした、「サケリン」を観光キャラクターとして設定している。

「スケートボードの聖地むらかみ」を目指し、2019年に開設した村上市スケートパークは、日本最大規模の屋内スケートボード施設であり、スポーツ庁ナショナルトレーニングセンター競技別強化拠点施設に指定されている。

皇后雅子の先祖、小和田家ゆかりの地でもある。

2 調査事項について

「スクールバスを利用した公共交通について」

(1) 事業概要

令和3年3月に策定した「村上市地域公共交通計画」において、他地域に比べ人口減少、高齢化が進み、交通資源が減少している山北地域^{さんぼく}において、スクールバスの住民混乗によりギャップを埋めていくことができないか取り組んでいる。

山北地域では、自動車免許返納やバス停まで歩けない人が増えている。また、唯一のタクシー事業者の廃業などで移動困難者が発生し外出の機会が減少している。この状況を打開するため、限りある交通資源を活用するスクールバスの混乗の実証運行を始めた。



山北地区のスクールバス乗降所の例

運行の概要	
料金	無料
本数	運行は平日のみであり、長期休業など、学校が休みとなる日は運休する。朝1便、夕2便で、利便性向上のため、中間便として12時～13時の間にも利用を受け付けている。学校行事等の関係で時間に変更になる場合がある。
車両・ 一般の座席数	コースにより、8～29名定員のバス車両を使用している。空き座席は1～4名。児童生徒により満員の場合は予約受付時に利用を断る。
対象者・利用方法	事前に「利用登録申請書・誓約書」を提出し、利用者登録を行い、利用前日の午前11時までに電話で予約して最寄りのスクールバス停留所で許可証を提示して乗車し、指定の場所で降車する。飲酒状態、危険行為等の恐れがある場合、その場で乗車を断ることがある。
法律上の分類	道路運送法第3条第1項口の一般貸切旅客自動車運送事業。



スクールバス乗降場所に指定されている^{ふや}府屋駅

(2) 事業の成果・今後の課題等

コロナ禍でのスタートであって、説明機会の不足や、運行時間や停留所の制約などにより、利用状況は令和4年開始当初から令和5年5月までに3名の登録と5回の利用に留まっている。令和5年度も引き続き実証運行を行っている。

多くの時間をかけ発案、事業推進、意見調整など行ってきたが、利用者が少なく、実を結んでいない事業である。今後、この取組結果、検証内容を当該地域で行っている公共交通再編計画へのスムーズな移行に反映する。また、当地区では新たな取組として令和5年10月よりNPO法人による自家用有償運送を計画している。

(3) 視察での質問事項

Q バスの空き時間の利用ではなく混乗とした理由があるか

A 村上市地域公共交通計画に「スクールバスの活用」「山北地区における公共交通確保」が主要施策としてあることによる。山北地域は令和2年に唯一のタクシー事業者が撤退して交通資源が減少していることから、新たな交通手段のひとつとして既存のスクールバスに一般住民を混乗させ有効活用しようとするもの。また、空き時間の利用としなかったのは、当該地域には民間バス事業者による定時定路線バスが運行していることから重複を避けるためと、当該事業に係るランニングコストを試算したところ、利用に対しての費用対効果が悪いことから見送った。

Q 混乗の導入に関し、学校関係者（教育、保護者等）から反対意見や不安視するような声はあったか。また、児童生徒の安全確保のため、何か対策を講じているか

A コロナ禍ということもあり、子供の安全のため保護者や学校からの反対意見があった。そのため、利用者の範囲を限定することや事前登録及び許可制により不安軽減に努めた。また、児童生徒と利用者は座席を隣り合わせにしないように工夫した。

Q これから導入を検討する市町村に対し、どのような視点からの検討が重要であるか教示いただきたい。

A 対象者のニーズを把握し、ニーズに合っているか検討することが重要である。事業の対象者は自ら移動手段を持たない高齢者であるが、そうした方は自家用車による互助送迎が馴染んでおり、公共交通への転換が難しい。また、バスを利用する方でもバス停までの移動や時間が決まっていることもあり、利用しづらいものであった。導入を検討する場合は乗り方講座の開催や導入当初は案内人を配置するなど、高齢者や保護者への配慮を行った方がよい。

3 所感

自家用車の使用に慣れてしまった地方や高齢者世代には、乗車時間や場所が特定されてしまう公共交通への移行は難しさがあり、「あったらいいが、自分では使わない」との声も聞こえてくる。平成の合併で市域が拡大し、一定の公共サービスを維持することの困難さが伺われる。スクールバスの混乗実証運行は、交通資源の有効活用としての発想は良いが、実際の乗客のニーズに合わないということと、学校関係者の理解を得るために行う手続き等に多くの労力と時間が必要であり、導入にあたっては課題の多い事業であることを実感した。



山形県鶴岡市

日 時：令和5年5月12日（金） 9時30分から11時15分

場 所：鶴岡市役所

出席者：鶴岡市議会 本間議長

議会事務局 佐藤局長

櫛引庁舎総務企画課 大江山主査

教育委員会管理課 佐藤専門員

企画部地域振興課 長谷川課長補佐、横田主事

1 鶴岡市の概要

人口：119,607人（80,713人）

面積：1311.53km²（318.78km²）

一般会計：707億円（359億7,000万円）

議員定数：28人（22名）

（ ）内は君津市

山形県の庄内地方南部に位置する都市であり、学校給食発祥の地、バンジージャンプ発祥の地、サーフィン発祥の地など様々な文化の発祥地である。鶴ヶ岡城周辺の中心市街地は江戸時代には鶴岡藩（通称：庄内藩）の城下町として栄えた。

郊外には庄内米やだだちゃ豆の農地が広がる。鶴岡市は日本の本格的な絹産地の北限であり、養蚕から製糸、製織、精練、プリント、縫製にいたる絹織物生産の一連の工程のすべてを同一地域内で行うことができる唯一の地域とされている。

平成17年10月に鶴岡市、藤島町、羽黒町、櫛引町、朝日村、



鶴岡市街からの庄内平野の眺望

あつみまち
温海町の6市町村が合併し新しい鶴岡市が発足。慶応義塾大学先端生命科学研究所、東北公益文科大学大学院など高等教育機関の充実が図られ、これらと地域産業の連携により新たな産業を発展させるとともに、地域資源を高度に生かした産業の転換を進めている。

各地では、伝統芸能が受け継がれており、1400年余にわたり修験の地として東日本の信仰の中心である出羽三山神社には東北地方で唯一、皇族（蜂子皇子^{はちのこおうじ}）の墓がある。

2 調査事項について

①「スクールバスを利用した公共交通について」

（1）事業概要

道路網の整備とモータリゼーションが進行する中で、路線バス利用者の減少が著しく、昭和52年に宝谷線^{ほうや}が廃止されたことから、同年より旧櫛引町^{くしびきまち}が直営でスクールバスとして運行を開始し、児童生徒の交通を確保するとともに、これを住民利用に供している。また、昭和58年には橿代線^{たらのきだい}が廃止されたことから、「宝谷・たらのき代線」として運行を開始した。令和4年には、地域からの要望もあり、スクールバス対象外である田代地区の通学利用のためルートを追加している。



鶴岡市街から月山方面の眺望。写真中央付近の田園地帯が櫛引地区。

利用状況は、平成16年度の年間1100人をピークに利用者の高齢化等により減少し、平成20年以降は数人の固定客となり、近年は利用実績がほぼ無い状態となった。

運行の概要	
料金	スクールバスとしての利用は運賃を徴収していないが、一般利用については条例で定める使用料として140円～320円を徴収している。
本数	運行は平日のみであり、長期休業など、学校が休みとなる日は運休する。運行本数は朝1便、夕1便。
車両・一般の座席数	定員51人のバス車両を使用している。空き座席19名。
対象者・利用方法	地域住民・来訪者。利用登録・予約不要。
法律上の分類	道路運送法第78条及び同法施行規則第51条に規定される公共交通空白地における自家用有償旅客運送。

(2) 事業の成果・今後の課題等

当初は一定の利用者があったが、現在は、スクールバス利用対象外の通学利用を行っているため利用者としてカウントされている以外は利用者がほぼいない状態である。当該地域の新たな交通手段確保の取組として、令和3年度からデマンドタクシーの実証運行を行っているところである。

(3) 視察での質問事項

Q 住民の利用に際し、登録制とはせずに自由に利用できるようにしたことの経緯について

A 民間バス会社の路線廃止に伴い、その代替交通手段として導入されたことから、通常の路線バスの利用方法に準じたものと思われる。また、法律上、地域住民や来訪者が利用できる性質のもののため、輸送対象者を限定せずに運行している。

Q スクールバスの利用に関し、これから導入を検討する市町村に対し、どのような視点からの検討が重要であるか教示いただきたい

A 民間交通機関事業者への影響もあることから必要に応じて説明、同意を得る必要がある。

②「路線バスの利用促進について」

(1) 事業概要

鶴岡市内循環バスは、鶴岡駅付近にあるエスマールバスターミナルを起終点としてAコースからCコースの3ルートに分かれており、それぞれ右回り、左回りがあり、いずれも40分程度で中心市街地を循環している。

車両は12人乗りのワゴン車を使用しており、運行会社の庄内交通が高速バス等で使用している黄色のラッピングを行い、視認性を向上させている。車内には運賃表示器やICカード対応の運賃箱、降車ボタン等が設置されており、車両は小型ながら路線バスであることを感じられる設備がある。



鶴岡市内循環バスの車両

市内循環線の増便は平成28年に策定した鶴岡市地域公共交通網形成計画の頃より素案としてあった。コロナ禍により利用が減少している傾向にあったが、交通事業者には「市内循環バスの利便性を向上させることにより、利用者を増やす」という逆転の発想があり、再編の実現に至った。交通計画策定時の市民アンケートには、「いつ運行しているかわからない」、「料金がわからない」、「バス停が遠い」などの意見があった。そのため、バスが通っていなかった地域を通るルートを新設、バス停の増設、運行本数の大幅増加、一律運賃300円の導入を実

施し、利便の向上を図った。バス事業者と市担当者が市中心部の自治会等を訪問し、路線・ダイヤの案を提案。地域住民の意見を募りながら合意形成を図った。買い物や通院、公共施設など需要が多いと考えられる個所にバス停を設置し、市



循環バスの起終点であるエスマールバスターミナル

中心部の高齢者一人暮らし世帯の多い地区を割り出し、その地域を通過するようバス路線を設定し、バス停は約300mおきに設置し、58か所から79か所に増設した。

視察の際、宿泊先から市役所まで循環バスに乗車して移動し、利用者目線で車内や運行の様子などを体感した。

(2) 事業の成果・今後の課題等

路線再編は令和4年10月からであり、年度中であるため確定数値は出ていないが、現時点では赤字である。しかし、利用者は再編前の同期間と比較して約3倍の2万9千人が利用している。

目標は黒字化であり、そのためには1便あたりの利用者を現在の約3名から8名に増やすことが必要であり、沿線住民への周知や、利用者の意見を聞きながらさらなる利便性向上を図っていく。

現時点では住民からは、好意的な意見が多いが、ダイヤや経路などへの要望もあり、可能な範囲で反映させている。今後、高齢者の外出機会の増加を図るとともに、脱炭素社会構築に寄与していく思いがある。

(3) 視察での質問事項

Q 地域連携 I C カード「ショウコウチェリカ」について、これは行政主導・事業者主導など、どのような経緯で導入に至ったか。また、この I C カードと組み合わせることで、公共交通の利用者が増え、結果として全ての関係者が win-win の関係になったと考えられるか。

A 令和 3 年度に山形県主導で県内一斉に導入した。市内循環線と I C カードの組み合わせについては、I C カードの導入により運賃の支払いが簡素化され、利用者の利便性が向上した。市内循環線の再編により利用者数は増加しているが、現時点では市内循環線が赤字となる見込みであり、市補助金による補填が必要となるため、更なる利用増加を図る必要があるなど、課題が残されている。

Q 事業にかかる予算の内訳や推移について

A 市内循環線の運行については、運行に係る経費と車両導入に係る経費の補助を実施している。車両導入に係る経費については、国の補助に協調し補助を実施。詳細については、車両価格が 900 万円で 8 台を購入。令和 5 年から 9 年までの 5 年間かけて償還することから、1 年あたりの補助額、負担額は、国 720 万円、市 360 万円、事業者 360 万円である。

3 所感

平成 17 年の市町村合併により旧櫛引町の中心が、鶴岡市街に移ったことがスクールバス混乗事業に変化が見られたのではないかと推測される。

市内循環バスの大変革においては、市職員とバス運営会社（庄内交通）と地域住民との、綿密な打ち合わせ、計画の元に実に大胆な発想で行った事業だと思われました。コロナ禍で利用者の減少がある中、考えようによっては、路線の縮小、運賃の値上げなどやりそうではあるが、逆に路線拡大、一律運賃と利用者の視線で、利便性を重視し、利用者の増加を考えたことに感銘しました。これは、ひとえに市職員の確固たる思いと、柔軟発想の成果ではないかと思われ、今後本市においても、見習うべきことだと感じました。

