



平成30年 7月 24日

岩倉市議会

議長 黒川 武 様

会派名 創政会

代表者名 梅村 均

創政会行政視察報告書

このことについて、下記のとおり実施しましたので報告いたします。

記

1 実施日 平成30年 7月 3日 (火)

2 視察先 滋賀県東近江市

3 出席人数及び氏名

3名	梅村 均	関戸 郁文
	伊藤 隆信	

4 復命事項

別紙のとおり

創政会行政視察報告書

作成者：梅村均

日 時：平成 30 年 7 月 3 日（火）

視察先：滋賀県東近江市

参加者：梅村均 関戸郁文 伊藤隆信 （公明党：鬼頭博和）

テーマ：地域公共交通事業「ちょこっとバス、ちょこっとタクシー」の取組み

主な内容：

（岩倉市の現状・課題）

- ・平成 30 年度当初予算：1, 5 0 6 万 3 千円（委託料）
- ・ドア to ドアで登録されている目的地まで行ける。8 人乗りワンボックス車両。
- ・事業開始から約 5 年が経過したが、実利用者数、乗合率が低迷している。
- ・平成 30 年 4 月の実績：登録者数：1,928 人（前月比+13 人）
平均乗車人数：1.05 人 利用者数：461 人（実利用者 130 人）

（東近江市の取組み）

- ・交通空白地解消のため、県全体での取組みになっている。事業に県費あり。
- ・もともとマイカー文化が定着しており、移動はドア to ドアで、20 歳になってもバスの乗り方がわからない人もいた。
- ・導入目的は、「ひとにやさしい交通とにぎわいの創出」
- ・市民、事業者、行政がウインウインの関係となるように心がけている。
- ・今後、高齢化や核家族化から、高齢者の需要動向を把握し、利用ニーズに合わせて運行が必要である。
- ・「ちょこっとバス」とは、路線と運行時間を設定して運行。25～30 人乗り。バス停からバス停まで乗車できる。予約の必要はなし。大人 200 円、小学生 100 円、乳幼児無料。
- ・「ちょこっとタクシー」とは、バスと同様に路線と運行時間を設定して運行。バス停からバス停の乗車ができる予約制の乗合タクシー。通常のタクシー車両を使用している。予約のない便は運行しない。料金はちょこっとバスと同じ。
- ・ちょこっとタクシーは、コミュニティバスまで必要のない地域で交通空白地解消のため補完的な位置づけで導入されている。
- ・ちょこっとバス、タクシーのネーミングは公募によるもの。
- ・乗車対象に年齢制限なし。子供から大人まですべての人が乗れる。土日も運行。
- ・「駅」、「病院」、「買い物施設」に通じることを基本に路線を設計した。

- ・回数券、1日乗車券、1か月乗車券が用意されており、利便性を高めている。
- ・ちょっとバスが9路線、ちょっとタクシーが10路線12エリアで運行。
- ・高校まで送っていく文化あり。渋滞の解消にもなればと高校生への利用促進を実施。通学時間帯に合わせて運行する。
- ・情報メディアを活用した情報提供。動機付けになるような活用方法を提供。
- ・広報の特集でPR。実際に職員2人がバスを利用してのお出かけ事例を実践して紹介している。
- ・高齢者の生きがいや健康維持対策としての外出機会を創出する。自治会サロンへ出かけて、デマンド交通のPRを地道に行う。使い方がわからないというのが利用しない理由と捉えている。また、目的別や集落別に時刻表をつくり配布した。例) 8時に呼んで、10時に病院、スーパーよって18時に帰宅など。
- ・商業施設や地元商店との連携。例) お帰りキップ配布(200円ぐらいお徳に)週100枚ぐらい出ている。
- ・モビリティ・マネジメントの推進: 小さいうちから公共交通に慣れ親しんでもらう。実車両を幼稚園や保育園に持ち込む(子供は乗り物大好き)。低炭素社会実現に向けた教材に使ってもらう。子供に啓発することで、親、爺さんなど影響あり。
- ・サポーター制度の創設: 公共交通に関する部会あり。みんなで考える。
- ・アイドル(モモクロ)を呼んでの啓発もあった。
- ・H29 運行経費ちょっとバス 1億8,228万円 収入は3,669万円
 ちょっとタクシー 約2,438万円 収入282万円
- ・サービス拡大にも、事業者において、運転手の確保が難しくなっているようだ。
- ・選挙の際、タクシー利用料を市が負担している。市民は無料でタクシー使える。

(提言案)

- ・外出したくなるようなのり愛い〜わ号を活用した生活事例の紹介(動機づくり)
- ・利用特典(サービス)の拡充
- ・のり愛い〜わ号2台を(日曜日であるが)選挙投票日のみ走行日として追加し、実施してもらう。さらに、投票所への送迎に限り無料とする。
 (運行を投票所に限るかどうかは悩みどころ。)

所 感:

今回、本市のデマンド交通事業の活性化に向け、東近江市を訪れた。市域面積や乗車対象など違いがあるが、活性化のヒント探しや、本市にはない一般タクシー車

両を使用して、路線と運行時間を設定（乗降ポイントと時刻表あり）し、予約がないときは運行しない、という形態が本市に合うかどうか等を模索するため調査に出向いた。

路線と時間をあらかじめ設定した方が利用側からするとわかりやすいようであるが、それが利用者増になるかどうかは判断がつかず、慎重な検討が必要であると感じた。ドア to ドアの運行形態についての考え方について尋ねたが、そもそも定時定路線での運行で実施してきており（事業者との兼ね合いもあるのかもしれない）、詳しくお聞きすることはできなかった。何にしても、低迷の原因について、これ以上ニーズがないのか、使い方がわからないのか、予約することが面倒なのかなど、もう少し本市の現状を把握する必要がある。

まずは、本市は福祉目的の運行のため、利用者増加のためには、その乗車対象者が外出したくなるような動機づけと合わせた利用PRが必要である。健康診査などサービスを提供し利用促進策が図られているが、このようなサービスもいろいろなジャンルで増やしていく必要があると思う。運行形態を考えるとともに、地道なPRがまだまだ必要であることを感じた。なぜ、デマンド交通事業が必要であったのか、民間事業の商圈はどうなっているのかなど、今一度原点に戻って見直す必要もあるのではないか。

