

令和4年3月7日

岩美町議会
議長 足立 義明 様

岩美町議会
総務教育常任委員会
委員長 宮本 純一

委員会行政事務調査報告書

岩美町議会総務教育常任委員会は、令和4年1月21日に智頭町と若桜町で行政事務調査を行いましたので、岩美町議会会議規則第77条の規定により別紙のとおり報告します。

第1 調査の目的

岩美町では、少子高齢化と人口減少の進展に加え、町内を運行する交通事業者の運転手不足の深刻化等、公共交通を取り巻く環境は厳しさを増しており、今後は岩美町の特性や状況に合わせた公共交通体系を実現していく必要がある。

当委員会では、持続可能な地域公共交通の在り方を模索するため、智頭町のA I乗合タクシーと若桜町の町営バスの定時定路線型・デマンド型の運行、地域コミュニティータクシーの実情を調査することとした。

第2 調査先及び調査事項等

1 調査先 智頭町

調査事項 A I乗合タクシー

調査期日 令和4年1月21日（金）午前10時～午前11時30分

2 調査先 若桜町

調査事項 町営バスの定時定路線型・デマンド型運行と地域コミュニティータクシー

調査期日 令和4年1月21日（金）午後1時15分～午後2時45分

第3 出席委員等

総務教育常任委員会

委員長 宮本 純 一 副委員長 升井 祐子

委員 橋本 恒 委員 吉田 保雄

委員 田中 伸吾 委員 足立 義明

随行人員 企画財政課 課長 大西 正彦

企画財政課 課長補佐 田中 大法

議会事務局 局長 濱野 晃

第4-1 調査報告1 智頭町

1 智頭町の概要

智頭町は、鳥取県の東南部に位置し、西と南は岡山県に接する山間地域にある。町の南部を中国山脈が走り、東山、沖ノ山、那岐山などの1,300m内外の諸峰が急峻な地形を形成し、北股川、土師川、新見川が合流し、千代川となって、日本海に注がれている。

町の面積の93%を山林で占め、年平均気温は、12.6度と比較的温暖であり、降水量も年間1,900mm内外で、積雪量は町の中心で36cm、奥地では1~2mと、雪の多いのが特徴である。

また、交通の面では、JR因美線・智頭急行智頭線が南北・東西に走り、国道53号・373号により、岡山・京阪神方面と接続している。鳥取自動車道においても智頭町内にインターチェンジが設置され、交通の利便性が図られている。

令和3年4月1日現在の人口・世帯数は、6,662人・2,712世帯である。

2 智頭町の公共交通の現状等

智頭町の公共交通の手段は町営バス（すぎっ子バス）、民間路線バス、タクシー、鉄道（JR・智頭急行）、有償運送（公共交通空白地有償運送・福祉有償運送）である。

課題としては、担い手不足などサービス提供側の事情による利用者ニーズの対応が困難なことであり、自家用車に依存したライフスタイルや人口減少により利用者が減少していることである。

また、町営バスは各路線とも通勤通学時間の利用者が多く、日中の利用が少ないため、運行経費や助成など、公共交通維持のための財政負担が年々増加している。

智頭町では、交通を「まちづくり」の重要な要素として捉え、通院や通学、買い物、生きがいづくりなどを中心とした町民の移動ニーズへの対応や交通空白地域の解消、公共交通を活用した地域経済の活性化、さらには町民や交通事業者などの関係主体が連携して公共交通を支える仕組みをつくることで、町民がいきいきと安心して生活できる持続可能なまちを実現することを目的としている。

定時定路線型運行ではきめ細やかな対応が困難であるだけでなく、自家用車に依存した生活スタイルの多様化、人口減少によるバス利用者の減少など町民が安心して利用できるには、ドアツードア型の生活交通の確保に向けた見直しや町民や交通事業者などの関係主体が連携して公共交通を支える仕組みをつくる必要があると判断された。その仕組みづくりの案としてA I 乗合タクシーの導入を検討するため、実証実験に取り組んでいる。

3 調査概要

（1）A I を活用した共助交通の概要

智頭町は令和2年度から既存のブロードバンド環境を有効活用し、クラウドを使用したIP告知システムを基軸としたICT技術を用いた利活用を進めていく中での交通分野の取組として、2020年3月に策定した智頭町地域公共交通計画の基本概念である「すべての人に寄り添える持続可能な交通体系の構築」を目指し、A I 乗合タクシーの実証実験をKCME・ドコモと共に行い、導入に向けた取り組みをしている。

（2）A I 乗合タクシー実証実験の内容

○目的：共助交通を本格導入することを見据え、利用者の規模を拡大するため山形・山郷地区全域の各家庭に整備したKCMEのしらせあい端末（新IP告知端末）から車両の予約を可能にする。町民ドライバーを活用した運営方法の確立に向け、更なる利便性の向上や運行課題について検証する。

○実証実験の期間：令和3年11月16日～令和3年12月6日

○運行時間：8時～18時（予約可能時間：7時30分～17時30分）

○対象地区：山形・山郷地区（一部智頭地区を含む）

○ドライバー・車両関係

・ドライバー数：20名（うち役場職員6名）

※役場職員は運行シフト上、住民ドライバーでの実施が難しい場合にサポート役として

対応。

- ・ドライバー年齢：50代～70代
- ・ドライバー職業：自営業、町議会議員、まちづくり団体役員等
- ・ドライバー報酬：3,000円/シフト（午前：8時～13時、午後13時～18時）
- ・運行車両：自家用車を活用

（3）実証実験結果

- ・利用実績：平均約10名/日（予約総数184件、乗車人数は221人）
ドライバー確保が重要な課題だが、智頭町では従来より地区振興協議会（旧校区）が存在し、組織的な協力体制ができています。
- ・利用者の半数以上が2回以上乗車していることから、利便性や関心の高さがうかがわれた。
- ・乗客の目的地エリアへの滞在時間は1時間以内が半数を占めた。
- ・ちょっとした用事での外出として、往復目的で利用され、定時定路線型交通よりもきめ細やかな乗車ができることが長所である。
- ・予約が一部の車に偏った。
- ・タブレットの音量が下がって予約に気づかず、現地に向かわなかった。
- ・IP告知端末で予約確認ができなかった。

4 智頭町調査のまとめ

現在の公共交通維持が難しいという認識は本町と同じで、本町でも共助交通の検討の必要性を感じた。利用時間は8時11時14時が最も多かったようだが、これは病院受診往復、買い物往復などに利用されている。AI乗合タクシーの最大の魅力は、定時定路線型では補えない時間のニーズに対応していることである。

AIを利用したシステムは先進性を感じるが、まずIP告知端末の整備に多額の初期費用が予想される。運用経費も含め今の公共交通維持にかかる経費などを研究し、より経済性のあるものとなるとよい。

利用人数が少数のため、効率的なドライバーや運行経路の選定にAIの能力が発揮できるとは思えず、ただの無人予約システムになっているようにも見える。

電話での予約受付もできるため完全な無人システムではなく、高齢者の多くが電話予約をすれば、相当のマンパワーが必要になるのではないかと。

実証実験では約10名/日であったが、運賃が有償化したときの利用者の増減が予測できないなど不確定な要素もある。

一方、共助交通の全町的な運用で町営バス運行は縮小し、朝夕の通勤通学のみとする考え方は本町でも検討する必要がある。

また、智頭・鳥取間の民間路線バスはJRに比べ時間はかかるが、鳥取駅までの運賃差額は90円程度と少額なこともあり、利用者が大きく減っていないことも確認できた。公共交通も運賃によって利用率に大きな影響があり、今後の各種運賃設定の参考になると思う。

第4-2 調査報告2 若桜町

1 若桜町の概要

若桜町は、鳥取県の東南端に位置し、東は兵庫県、南は岡山県、北は八頭郡八頭町、西は智頭町にそれぞれ接しており、東西 14.1 km、南北 22.7 kmで総面積は 199.18 km² (19,918ha) を有している。

平地は少なく、東方にそびえる氷ノ山をはじめとした 1,300mを超える急峻な山々に囲まれた山間地が大部分を占めている。

令和3年4月1日現在の人口・世帯数は、3,023人・1,320世帯である。

2 若桜町の公共交通の現状等

若桜町では、町中心部と町外とを結ぶ経路として鉄道（若桜鉄道・若桜線）と路線バス（日本交通若桜線）、町内の移動手段として若桜町営バス（おにっ子バス）やNPO法人による公共交通空白地有償運送等の公共交通が運行されており、町民の町内への移動、観光客の周遊行動を支える社会インフラとして重要な役割を果たしている。

しかしながら、人口減少や少子高齢化の進展に加え、町内を運行する交通事業者の運転手不足の深刻化等、公共交通を取り巻く環境は厳しさを増しており、今後は若桜町の特性や状況に合わせた公共交通体系を実現する必要がある。

3 調査概要

若桜町は町営バスの定時定路線型・オンデマンド型、地域コミュニティータクシーのオンデマンド型を運行している。利用者は、行きは町営バスの定時定路線型で帰りはオンデマンド型といった利用時間に合わせた使い方が可能である。

(1) 若桜町営バス

町営バスは3路線運行し、運行は2つの民間事業者に委託している。オンデマンド型はマイクロバス（29人/3台）、ハイエース（14人/1台）、ノア（8人/1台）NBOX（4人/1台）その他予備車両複数（町公用車、委託事業者所有車両）等小型化し、機動力に適したもので、ドアツードア型の運行を行っている。運転手については、民間事業者のプロドライバーに委託している。

利用料金も定時定路線型においては町内一律100円、オンデマンド型は300円～500円と利用しやすい料金である。

運行区域を定時定路線型（落折・吉川線、春米線、諸鹿線）デマンド型（若桜町全域）地域コミュニティータクシー（吉川線）の運行体制をとる中で、十分に体制が構築した後に、町営バス（路線バス）の削減による公共交通体系の効率化及び事業費の削減を目指している。

(2) 地域コミュニティータクシー

地域コミュニティータクシーは、将来的な運行事業者の運転手不足や運行委託料の増額により運行委託が難しくなることを危惧し、住民共助型の運行体制の確立を目指して実施されたものである。吉川地区、高野・上高野地区の住民9名で運行を行い、利用料金も100円と安価である。積雪時の移動や重い荷物の運搬を可能とする小型のシェアタ

を車両として使用し、ドアツードア型の利便性も高いものとなっている。

令和3年6月1日から高野・上高野地区の住民による任意団体が自ら運行計画を策定し、平日の週5日、8時30分～15時、高野・上高野地区～若桜駅周辺まで無償で実証実験運行し、令和3年10月1日から本格運行を開始したものである。

公共交通を補完する仕組みで運行されているが、住民による運行により自分たちの足を地域で守るという意識の醸成には大いに意義深い取り組みと言える。

4 若桜町調査のまとめ

若桜町では、町営バスの定時定路線型・オンデマンド型、地域コミュニティータクシーをバランス良く運行している。

将来的には町営バスの定時定路線型の運行を縮小し、オンデマンド型や地域コミュニティータクシーが公共交通の主力になることが予測される。

運賃は町営バスと地域コミュニティータクシーは100円、町営バスのオンデマンド型は距離によるもので、最高でも500円と安価で利用しやすい。地域コミュニティータクシーが有償化しても利用者数に大きく減少していない要因だと思う。

地域コミュニティーの運行管理を民間事業者に委託することにより、安全を住民任せにしていないところもよい。

第5 調査から見えた岩美町の今後の公共交通の在り方

現在、岩美町では、町営バス、民間路線バス、スクールバス、高齢者等移送サービス等町内の移動手段の確保をするために年間約7千万円を負担している。近年増加している負担額の軽減につながるものを検討していく必要がある。

平成30年に行われた住民アンケートでは、公共交通に求める改善点として、地区によって数に差はあるものの、「自宅近くで乗り降りができる」の回答割合が最も高く、また、「路線の見直しを行う」よりも「予約制の乗り合いバスとする」や「タクシーに乗り合ってバスの代わりとする」の回答割合が高く、現状の路線バスの運行形態を変更することに積極的な意見が多いと推察できる。

現在の公共交通は長年にわたり築き上げてきたものではあるが、世の中の変化に適していないことも受けとめていく必要があるのではなかろうか。両町においてもそれぞれの公共交通事情を模索され取り組まれている。本町においても、現状の維持ではなく将来を見据え、実情に合った取り組みを今進めていくべきではないか。

岩美町では、買い物や病院に利用される交通手段として、車（自分で運転、家族・知人の送迎）が8割で、日本交通バス・町営バスが1～2割となっている。多くの方にとっては、ちょっとした用事に定時定路線型交通が不便で利用しにくいということの証明ではないかと推察できる。住民ニーズに応えていく手段となる利用しやすい運賃のドアツードア型共助交通は、今後の公共交通の在り方のひとつになると思われるため、町内の交通空白地域において実証実験への挑戦も必要と考える。

ただ、智頭町、若桜町に共通することとして、ドライバーの確保が大きな課題である。ボランティア精神だけではやっていけない面もあり、待遇面の配慮が必要だと感じた。体制や利用できる補助金等の財源を研究し、本町でも試行すべきと考える。