

建設環境常任委員会 視察報告概要

【群馬県前橋市】

1 視察日時 令和8年7月13日（月）

午前10時から午前11時30分まで

2 視察先及び視察事項

- ・視察先 群馬県前橋市
- ・視察事項 「前橋市地域公共交通計画について」
GunMaaS（グンマース）との連携
デマンドバスの運行
前橋交通ポータルサイトの運営

3 参加委員

委員長 川辺 浩直

島田 一隆 前田 浩昭 山口 浩美 中 毅志 秋田 孝

4 視察の目的

前橋市は、令和8年度から12年度までの5年間を計画期間とする「前橋市地域公共交通計画」を策定しました。社会情勢や公共交通事業者を取り巻く厳しい環境への対応、公共交通を意識させる利用環境の整備や利用促進の継続的な推進、DX、福祉、道路渋滞、観光等の関連施策との連携の推進といった課題を踏まえた3つの基本方針のもと、4つの計画目標を定め、14の施策を掲げています。

「デマンド交通の役割とあり方検討」「公共交通を利用してもらうための取組」「DX事業による公共交通の利用環境の推進」といった施策の具体的な取組を調査し、本委員会の所管事務調査事項である本市の「地域公共交通」の施策展開に資することを目的に視察を行いました。

5 視察の概要

前橋市都市計画部交通政策課による事業の概要説明の後、質疑応答を行いました。

6 概要説明

【前橋市の概要】

北は赤城山の裾野、西には利根川が流れ、関東平野の始まりに位置しており、比較的平坦な土地が広がっているのが前橋市の特徴の1つ。

平成10年代の大合併で拡大した経緯もあり、特に市の北部、富士見地区、芳賀地区、大胡地区、宮城地区、粕川地区といった地区については、JR、私鉄などの鉄道やバス等の公共交通網が少ない交通空白地帯であり、それゆえ自家用車での移動が中心。

全国有数の自家用車保有率を誇っており、自家用車依存率が75%と非常に高く、公

公共交通の分担率が3.5%と非常に低い。

人口は約32万人、市内にバス事業者は6事業者、タクシー事業者は9事業者。中核市における人口当たりの乗合バス利用者数は60都市中57位。

中核市の区画整理施行済み面積は60都市中8位。道路が広く整備されており、人口密度は低い。市街化が低密度に形成され、自家用車での移動が中心の状況であり、高齢化の進展に伴い移動に関する課題が顕在化している。

【高齢者の移動の特徴】

10代の若年層においては自家用車非保有者であっても外出率は高いが、年齢が上がるとつれて、自家用車非保有者については、外出率が徐々に下がっていく傾向。特に65歳以上では、自家用車非保有者の外出率が50%。

高齢者の移動手段については、免許、自家用車ともに保有している人は、自家用車を中心に移動することに対し、免許を持たない人は送迎に頼らざるを得ず、外出率の低さに繋がっている。

自家用車の世帯当たりの保有台数は、令和7年3月末時点で、福井、山形、富山に次いで4位という高い水準になっている。

平坦な土地柄、中高生の移動については自転車移動が多くなっていることに加え、大人の移動に際しては自家用車が高い分担率を占めており、移動の中心が自家用車であるがゆえ、中高生が交通事故に巻き込まれる件数が全国ワーストワンという危機的な状況にもなっている。

【前橋市の公共交通施策】

こういった課題を解決するために、様々な政策に取り組み、公共交通を使ってもらうための政策に今現在も取り組んでいる。

バス路線の再編については、それまで前橋市内にあるバス事業者6事業者が各社各々ダイヤを組んで運行しており、重複連続した過密な時間帯もあれば、逆にほとんどない過疎な時間帯もあり、前橋駅から最も需要のある市役所・県庁方面への移動についても不便な状況であった。この状況に対して、6事業者の共同経営計画を策定し、前橋駅から市役所・県庁区間の「本町ライン」においては、概ね15分間隔で運行が保たれるよう対策を講じた。また、南北のバス路線の強化や経路変更、バス停の名称変更などわかりやすく利用しやすい環境を整えたり、学生の交通事故解消のため、高校生のバス定期券代の半額補助や幼少期から公共交通に興味関心を持ってもらい利用のハードルを解消すべく乗り方教室などを実施している。

タクシーにおいては、「マイタク」というマイナンバーカードの空き容量と専用の認証端末を用いた運賃補助施策を講じている。高齢者であれば75歳以上で登録することができ、年間70回、タクシー運賃の半額、1回当たり最大1,000円の補助を受けることができる。

モビリティの行き届かない場所に関しては、「^{コグベ}cogbe」というシェアサイクルを整備し、公共交通を補完している。今年度から隣の吉岡町へエリアを拡大した。

わかりやすい情報案内に関しても力を入れており、バスがリアルタイムにどこを走行しているかがわかるバスロケーションシステムや交通ポータルを開設し、ブログ等で積

極的に情報発信をしている。こういった地道な政策に加えて、ICT を活用した取組を推進している。

【「GunMaas」について】

「GunMaas」は、アプリストアで専用のアプリケーションをインストールすることなく利用することができる web サイトアプリ。スマートフォンなどで「ぐんまーす」とひらがなでの検索も可。

「GunMaas」でできることは主に6つ。

- ① リアルタイム経路検索：列車の現在の遅れ時間を反映した経路検索ができる。
列車の遅れ情報の反映については、アプリ等の経路検索でも対応が進んでいるが、「GunMaas」の経路検索では、鉄道や路線バスに加え、デマンドバスなどの地域内交通やシェアサイクルを交えた経路検索が可能となっているのが特徴。
- ② 電子チケットの購入：1回券タイプの乗車券やフリーパスはもちろん、一部の定期券を「GunMaas」サイト上で販売している。チケットは、運転手にスマート画面を見せるタイプのものの他、一部のチケットは「GunMaas」に登録した交通系 IC カードをバスの認証決済端末にタッチすることで、有効性を認証、確認することが可能。
- ③ GunMaas ポイント：交通に特化した「GunMaas」専用のポイントであり、インセンティブをつけてお得に販売しており、購入したポイントはバスでの利用やチケットの購入に使用することができる。
- ④ デマンド交通予約：市内を運行する3つの予約制の乗り合いバス、「るんるんバス」「ふるさとバス」「城南あおぞら号」の予約が「GunMaas」のサイト上から24時間可能。
- ⑤ 前橋市内を運行するタクシーについて「GunMaas」から予約が可能。
- ⑥ 路線バスの走行位置も「GunMaas」からリアルタイムで把握が可能。

ルート検索から予約決済までをワンストップで提供できる Maas 環境を整備していく。

【交通系 IC カードとマイナンバーカード・電子チケットの連携】

「GunMaas」では、主に ID を管理しているバックシステムである「ID-PORT」と購入した電子チケット情報を管理しているバックシステムである「wallabee」という2つのシステムを活用している。「GunMaas」に登録した交通系 IC カードの ID 番号もこの「ID-PORT」上で管理されている。この「ID-PORT」は、マイナンバーカード情報を読み取る「mytap」というアプリと連携しており、「GunMaas」に「mytap」を通してマイナンバーカード情報を登録することで、「GunMaas」の ID 情報、交通系 IC カードの ID 情報、チケットの購入情報、マイナンバーカードの居住地、生年月日の情報を紐付けて一元的に管理ができる。これにより、普段はマイナンバーカードを持ち歩くことなく、提示する必要もなく、いつもお使いの交通系 IC カード 1 枚で市民であることを認証して、様々な割引サービスを安全に提供することができる。

交通系 IC カードの ID 情報とマイナンバーカード情報の紐づけにより提供しているサービスを四つ紹介する。

路線バスの割引：市内に在住する 70 歳以上の高齢者、または 13 歳から 22 歳までの若者世代を対象に、運賃が 10%の割引になる敬老割引、若者割引を実施している。

デマンドバスの割引：全ての前橋市民に対して運賃が大人 100 円引き、子どもが 50 円引きになる施策を実施している。「GunMaas」で販売しているチケットも前橋市民については市民割引価格で販売している。

路線バス定期券：中心市街地 200 円区間を利用できる前橋市内共通定期券という定期券を販売しているが、これを市民に限らず、年齢に応じた価格、学割相当額で販売している。「GunMaas」にマイナンバーカードを登録して、年齢を認証することで販売し、係員による学生証の確認を省略することができている。

商業分野との連携：前橋市の地域通貨「めぶく pay」と連携し、移動と商業を組み合わせた施策にもチャレンジした。属性に応じた割引サービスなどを提供している。

【連携の詳細】

各種の割引サービスや電子チケットについては、「GunMaas」に登録した交通系 IC カードで認証することが可能。これにより、運転手などへの割引証の提示やフリーパスを見せることなく、交通系 IC カードワンタッチでサービス提供が可能な仕組みを構築している。路線バスが 10%割引になる敬老割引や若者割引、デマンドバス市民割引は、バスの認証決済ユニットに交通系 IC カードをタッチすることで自動的に割引後の運賃を交通系 IC カードから引き去ることができている。市内を運行する循環型のバス「マイバス」のフリーパスや前橋駅を中心とした 200 円区間が乗り降り自由となる中心市街地乗り放題券、前橋市内共通定期券、上毛電気鉄道の定期券、上毛電気鉄道の 1 日フリーパスなどの電子チケットも交通系 IC カード 1 枚で認証することが可能。

交通系 IC カードによりワンタッチで認証・決済することで、利用者の利便性の向上、事業者の事務負担の軽減を実現することができている。

【交通系 IC カードとマイナンバーカードを連携した「タッチ会員」サービス】

これまで紹介したサービスはスマートフォンを使用した Web サービスだが、利用者の中にはスマートフォンの操作に不慣れな方やスマートフォン自体を持っていない方もいる。こういった方を対象に、交通系 IC カードとマイナンバーカードを持って市役所に来ていただき、専用の端末において登録することで「GunMaas」サービスと同様に交通系 IC カード 1 枚で、バスの敬老割引や若者割引、デマンドバスの市民割引ができる仕組みを整えている。これは、自分でスマートフォン上の登録ができない方やスマートフォンを持っていない方を対象とした「GunMaas」を補完する簡易的なサービスなので、電子チケットの購入はできないという制約があるが、バスの 10%割引やデマンドバスの市民割引は享受することができている。市役所の 1 階に専用の窓口を設置し、開庁時間に来庁された市民に職員が対応している。また、各支所などで臨時の登録相談会なども実施している。

【前橋市の Maas 導入の目的】

現在は「GunMaas」という名称だが、元々は「MaeMaaS」という名称で、令和 2 年にサービスを開始したもの。導入の目的は主に 4 つ。

市内には、バスについては、関越交通、群馬バス、群馬中央バス、上信観光バス、永井運輸、日本中央バスの 6 事業者、鉄道については、上毛電気鉄道の 1 事業者がある。

1 つ目は、利用者の利便性を高めるために、各社の案内やサービスを共通のプラットフォームで提供するため。

2つ目は、PASMOを導入した関越交通とSuicaを導入した他の5つのバス事業者で両方のシステムでも利用できるサービスを提供すること。

3つ目は、サービスをDX化し、webや自身のスマホで完結できるようにすること。

4つ目は、紙のチケットでは難しかったデータの収集と活用。

これらの目的の実現のためにMaaSを活用したサービスを提供開始した。

こういった目的で導入した「MaaS」だが、公共交通は前橋市内で完結するものではなく、JRにしても、私鉄にしても、路線バスにしても、群馬県広域、隣接する自治体まで伸びており、広域で運行する公共交通にも対応する必要があった。また、他県から来訪する観光客は、より広域を移動するため、隣接自治体とも共通するプラットフォームでサービスを提供する必要があるが、各自治体が独自のサービスを提供すると、サービスが分断される他、システムの導入、維持、更新費用が莫大となることが考えられた。

群馬県が旗振り役となって共通のプラットフォームを参画自治体が活用することで、各自治体の導入のハードルを下げる必要があった。同様に、参画自治体でランニングコストを負担し合うことで、スケールメリットを生かして、行政間で役割分担をすることで各自治体の負担を減らして、市町村はそれぞれの自治体の施策に注力できる体制づくりも必要。

群馬県が「群馬県新モビリティサービス推進協議会」を立ち上げ、その事務局で旗振り役となって、システム会社との調整を担当、基礎自治体は、協議会員として参画し、各市町村が実施したい施策を調整するといった体制で「MaaS」を発展的に移行する形で、「GunMaas」が始まった。現在、基礎自治体ベースでは、前橋市、渋川市、高崎市、安中市の4市が参画。

【「GunMaas」の実施体制】

群馬県が中心となって、システム会社、運行事業者、基礎自治体との調整役となり、運営を進めている。「GunMaas」のシステム提供元はJR東日本。JR東日本が進める

「MaaS」のプラットフォームを活用し、「GunMaas」を提供している。JR東日本の裏には、電子チケットの販売管理をするJR東日本企画、ID情報などを管理するJR東日本メカトロニクスという事業者がある。運行事業者は、バス協会、タクシー協会として協議会に参画。

基礎自治体では、前橋市、渋川市、高崎市、安中市の4市が協議会に参画。各自治体は、各自治体の個別施策の実施のための調整に注力することができる体制になっている。

【導入の過程と主な施策】

前橋市は「MaaS」の導入に際して、国の補助事業を活用。令和元年にスマートモビリティチャレンジ支援対象地域に採択されて以降、国土交通省やデジタル庁の補助金を活用。

交通系ICカードによるワンタッチ認証決済の仕組みは、令和5年度のデジタル庁が所管した「デジタル田園都市国家構想推進交付金タイプX」と国土交通省が所管した「新モビリティサービス推進事業」の補助金を活用。特に「デジタル田園都市国家構想推進交付金のタイプX」は補助率が10分の10という非常にインパクトの大きい事業。直近では、令和7年度に国土交通省の日本版MaaS推進支援事業の補助金を活用して、

上毛電気鉄道に地域連携 IC カードを導入した。紙の切符でしか利用できなかった鉄道にバスのユニットを導入し、鉄道の IC 端末を導入するより低コストでの IC 化を実現。

これは、上毛電鉄の車両に交通系 IC カードのユニット、バスの決済ユニットを搭載し、IC 化を実現したもの。地域連携バスユニットを導入、採用することで、鉄道用の自動改札機を導入することに比べて安価な仕組みでサービスを実現することができている。利用方法に関しては、無人駅ではバスと同じように乗る時と降りる時に車内の端末にタッチする。有人駅では改札にも同じような IC ユニットを設置しているので、駅に設置された端末にタッチして決済をする。これらのランニング費用については、群馬県と沿線自治体、前橋市、桐生市、みどり市で支援を実施している。これにより、市内における公共交通機関の全てで IC 化が実現され、利用者に対してシームレスな移動体験の提供、チケットが紙から IC 化され、交通事業者の事務負担が大幅に軽減、利用実績がデータ化され、将来の効果的な交通再編へ寄与といった効果が得られた。

【「GunMaas」の利用実績】

登録者数のうち、正会員とは Web より自身で「GunMaas」に登録した会員。タッチ会員とは市役所等で交通系 IC カードとマイナンバーカードを専用端末で登録した会員。令和 4 年の導入当初は約 4400 人程度であったものが、令和 7 年度末では約 4 万 4400 人まで伸びた。前橋市の人口が約 32 万人、群馬県の人口が約 186 万人であるので、群馬県の人口と比較しても、まだまだ道半ばといった状況ではある。電子チケットの販売枚数は、例年着々と伸びており、紙からデジタルヘシフトしつつある。敬老、若者割引についても、導入してから着々と利用回数が伸びており、令和 7 年度末では約 4 万 4000 回の利用がされた。

この 4 万 4,000 回の割引を全て紙で処理することを想像すると、交通系 IC カードでワンタッチで処理が完了できているので、事務処理は大幅に軽減されているのではないかと考えている。

【システム導入に要した費用】

令和 2 年から 7 年までの 6 年間の総額で 9 億 8,270 万円。このうち、国庫補助等が 7 億 1,980 万円、2 億 6,290 万円が前橋の実質の負担金と負担額となっている。

システムが拡大するにつれて、ランニングコストの増額は徐々に大きくなっているが、自治体の参画とともに、負担額はやや減少傾向にある。前橋市の負担額は、約 1,600 万円。令和 8 年度のランニングコストは、大きく増加しているように見えるが、これは、令和 5 年度に導入した交通系 IC カードのワンタッチ認証決済システム導入の際にイニシャルコストとあわせて補助対象とすることができた向こう 3 年分のランニングコストの補助対象期間が経過したことによる増加。

具体的な費用の中身は、バス 1 台当たりの認証決済システムの利用料、通信料などが反映されている。市内を運行する約 400 台のバスに認証決済端末が導入されており、これまで前払いしていたため、表面化されていなかったシステム利用料と通信料が補助対象期間の経過により大きく表面化した形となっている。

【事前質問事項に対する回答】

- デマンドバスの導入の経緯について。

平成16年12月に、市北東部の大胡町、宮城村、粕川村と前橋市の合併があり、この合併を契機に、JRや私鉄、バスの運行がない同地区を、交通空白地区に指定し、平成19年1月より、「ふるさとバス」の運行を開始した。その後、平成21年5月に、市北西部に位置する富士見村と前橋市の合併があり、同様の趣旨で平成25年11月より「るんるんバス」の運行を開始した。もう1つ運行している「城南あおぞら号」は、この2つの路線とは経緯が異なり、城南地区地域づくり協議会が主体となって、交通不便地域である城南地区の高齢者の日常の移動手段の確保を目的に、令和2年10月に導入され、市はこの運行を支援する形をとっている。城南地区は約30km²と広大で、路線バスが運行しているが、バス停から半径1km以内にバス停がないエリアがある。そこで、この「城南あおぞら号」を前橋市公共交通計画において路線バスを補完する路線として指定している。当該路線は、現在「地域内フィーダー系統確保維持費国庫補助金」の補助対象として指定され、国庫補助を受けている。

- デマンドバス運行地域の選定と既存交通事業者との調整、コース設定の経緯などについて。

デマンドバスの運行地域の選定については、合併を契機に新たに前橋市に加わった地域を交通空白地域と指定している。前橋市のデマンドバスは、定時定路線型ではなく、停留所が複数ある中から利用者自身が乗降ポイントを選択して予約を取っていただくパスとなっているので、運行するコースの設定等はない。

乗降ポイントの設定変更や改変、改廃等については、毎年1回、自治会が中心となって検討し、毎年5から10か所程度の見直しを行っている。

- デマンドバス利用状況と事業予算について。

令和7年度利用実績は、「ふるさとバス」が年間2万8,100人、1日平均77人が利用。「るんるんバス」は年間で1万7,148人、1日平均47人が利用。「城南あおぞら号」が2,906人、1日平均9人といった状況。

事業費は、「ふるさとバス」が年間3,250万円、「るんるんバス」が年間2,380万円。「城南あおぞら号」が年間840万円、うち約350万円がフィーダーの補助金。このほか、オンデマンドの予約システムに年間400万円ほどシステム利用料がかかっている。

- 前橋交通ポータルサイトについて。

各社が個別に掲載している時刻表、路線図を統一して案内することで、利用者が1つの交通網として利用しやすいと感じてもらうこと、交通に関連したブログ、例えばスタジアムへの行き方、バスの乗り方、花火大会の情報、鉄道の車両の更新、バス運転手のおすすめの店などを高頻度に更新することで、公共交通に興味関心を持ってもらうこと、の2つが主な取組。

「GunMaas」との関連性は特にないが、「GunMaas」は経路検索、予約決済を行うためのWebアプリ、交通ポータルは情報発信をするためのWebサイトといった棲み分けをしており、交通という共通の関係性こそあるが、提供システムも運営者も異なっている。交通ポータルの運営費は年間約200万円。

- 市民の利用状況と課題

「GunMaas」の利用状況について、2026年6月の最新のデータで補足すると、登録者数約4万8,600人、うち居住地が群馬県と回答されている方が約1万8,600人。県の人口が

約 186 万人で、単純割合で 1%程度、利用状況としてはまだ道半ば。まだまだ自家用車の利用が根強く、県民の公共交通利用の意識改革が進んでいないのが課題。

交通ポータルの利用状況については、月間の閲覧数、アクセス数が平均で約 4 万 5,000 から 5 万件ほどある。交通ポータルの課題としては、強いて挙げると、事業評価がやりづらいところ。

○前橋市地域公共交通活性化協議会について、委員構成、利用者の声の収集をどう反映させているか。

協議会の会員は 24 名。学識者、道路管理者、運行事業者、行政関係者、商工団体、市民などで構成されている。24 名のうち、市民代表として 4 名を選出している。

7 質疑応答

質疑： 高校生の通学定期代の半額補助に係る予算と利用人数は。利用率はあまり高くなく、多くが自転車で通学されている感じなのか。

応答： 保護者の方と実際に通っている高校生の方を対象にアンケートを 2 年前に行っている。肌感覚として、自転車がほとんどだろうというふうに思っていたところ、結果としてもその通りであった。平坦な地形というところもあって、自転車で移動しやすいというのがあるのと、区画整理が大変進んでいる地域ということなどにより、高校生が結局自転車で通うような構図になっている。基本的には駅のほうから放射状に運行しているような形態で、通勤の方向けのダイヤになっていて、郊外の方が通学で使いづらいようなダイヤになっていたり、長い時間の中でそもそもそういった街づくりになってしまっているというような課題もあって、まずダイヤを調整しないと郊外の学校にとって使いづらいという課題もある。一部の学校は通えるところもあるが、路線バスも一部の路線を除いては、本数が 1 時間に 1 本であったりする路線もあるので、そういった路線は拡充をしたりダイヤ調整も合わせてしないとなかなか難しいところもある。

高校生の通学定期補助をするにあたって、最初どれぐらい利用者がいるのかというところで見えたのが大体 150 人ぐらい。それをもっと増やしていこうということで始めたが、おそらく 200 人超ぐらいには増えているような状況かと思う。

今年度は 1,000 万円というような予算になっているが、財政当局のほうからは良い政策だからという評価をいただいております、増額も可能と思っている。

質疑： 前橋市の高校生は前橋市、高崎市の高校を受験できるみたいな学区制を布いているのか。

応答： 全県可というふうに移行した。元々の学区で進学先は考える傾向にはあるのが、制度的には無くなっている。例えば、似たような都市で隣の高崎市は、商業高校、工業高校、進学校、準進学校みたいな形で大体同じような高校の構成になっていたりで、中には部活動などもあるが、地元で完結するような形にはなっている。

質疑： マイナンバーカードの利用については、議会で結構反対の声とか慎重論みたいなものとか、大丈夫かという声は出なかったのか。

応答： 前橋市は、以前から積極的にマイナンバーカードの活用に取り組んでおり、当時総務省からの出向もあり、市長の考えも同様で、マイナンバーカードをどんどんやっていこう、活用していこう、という流れだった。

最初始める際には、そういったことは当然あるし、色々なお声をいただいていたところではあるが、現時点では比較的理解はいただいているのかなというような状況である。

質疑： マイナンバーを使っている中での課題でよく言われる、情報が漏れてしまうのではないかと、みたいな懸念は、どのような感じで議会のほうでも説明されたのか。

応答： 基本的には、マイナンバーカードの利活用する際、データのやり取りをするが、個人情報が出ていけないような、限定的な情報のみを取り扱うようにしている。我々もマイナンバーカードについては非常に注意して扱わなければいけないという認識があるので、こういったシステムと連携する際にも、そういったところは注意しながら運用している状況である。

質疑： 太田市や伊勢崎市は、割と外国の方、労働者の方が結構増えているが、前橋市も結構外国人労働者が多いのか。

応答： 前橋市の場合は日本語学校が非常に多い。やはり東京だと物価も高く、なかなか外国の方も通いづらいというところもあり、年々そういった意味で、若い外国人、ベトナムだとか、アジア、東南アジア系の人が増えていて、今は人口の8%ぐらいである。

質疑： 外国の方は、マイナンバーカード、それとも在留証カードを使うのか。

応答： 一部「マイタク」で中国籍の方などは私も窓口で何回か対応している。マイナンバーカードをお持ちで、その他のチラシに書いてある条件に合致すれば利用は可能である。

質疑： めぶく pay の登録者と利用者数は。

応答： 所管ではないが、人口の30万都市規模で3万人ぐらいであったかと思う。

質疑： 10%くらいだが、めぶく pay との連携は、もうちょっと普及させていかないと、という感じか。

応答： 課題もあり、めぶく pay などのキャッシュレス通貨も、時代が変わっている状況なので、そういったところをよく見ながら判断していかないといけないというようなところである。

質疑： マイナンバーカードの取得率は。

応答： 3月末ぐらいだったかと思うが、総務省が公表している取得率でいうと84.1%、中核市ベースで比較的上位だと思う。

高齢の方、特にマイナンバーはちょっと面倒だなっていう方や必要性を感じな

いっていう方もいるので、ここからどう上がっていくかというところである。

質疑： 外目のエリアのところをデマンドバスで対応されているということだが、実際1つのエリアに対して何台ぐらい配備されているのか。また、これは委託なのか、市ので直接やっているのか。

応答： 富士見・芳賀地区の「るんるんバス」は、ハイエースタイプのデマンドバスを3台で運行している。大胡・宮城・粕川地区の「ふるさとバス」は、同じくハイエースタイプのバスを4台で運行している。城南地区の「城南あおぞら号」は、同じくハイエースタイプのバスが1台である。

「るんるんバス」については、関越交通というバス会社に業務を委託している。

「ふるさとバス」と「城南あおぞら号」については、赤城タクシーというタクシー事業者に業務を委託している。

質疑： 委託については、1年1年の契約か、複数年の契約か。

応答： 基本的には、1年1年である。

質疑： それぞれ委託料はどのぐらいか。

応答： 委託料は欠損補助の形をとっているので、運行経費から運賃収入を差し引いた分を支払っており、赤字補填である。

「ふるさとバス」が3,250万円。「るんるんバス」が2,380万円。「城南あおぞら号」は840万円、そのうち350万円は国からの補助金で、残りの400万円弱が実際の市の負担である。それに加えてデマンドバスのWebでの予約のシステムや実際にドライバーに配車を伝えるためのシステムを一括で、函館の未来シェアという会社の「^{サブス}savs」というシステムを使っている。3エリア一括で同じシステムを使っている、400万円はその事業者にシステム利用料として支払いをしている。

質疑： 停留所がかなり点在してあるが、どうやって決めていくのか。

応答： 基本的には住民の意向を反映させた形になっていて、自治会を基礎に、毎年5か所から10か所程度を更新する形で進めている。

質疑： 具体的に、Aという停留所で乗ります、Bという停留所まで行きたいです、人数をお伝えするとそれで予約は完了するという感じなのか。そこのところに何時何分ぐらいにバスが行きますよ、それで乗れるというシステムか。

応答： 比較的午前中とか利用者が多い時間帯ですと、少し希望より時間がずれていくとか、その辺も予約状況によって、配車ルートだとか、そういったところをシステムサイドで調整するようなものになっているので、そういったところに未来シェアのシステムを導入していて、前橋市以外にも他にも導入しているところはあるが、そういったシステムを活用しているような状況である。

自治会からの要望をいただいても、その希望する場所が停留所として適正かどうか

かというのを、警察や運行会社と一緒に現地を確認して問題ないかどうかチェックをしながら、自治会からの要望を受けて調査をして、年に1回、活性化協議会に諮って停留所として設定をしていくというような流れになっている。

そのシステムで、どこのバス停で何人使っているかというデータも見ることができるので、そういったものも自治会に提供して、使っていなければこのバス停なくしてもいいですよとか、どんどん増えてしまうときりがないので、それを適宜配置していくような形で情報を提供している。

バス停も近いところに何か所もあると、その住民の1人のためのバス停になってしまうので、そういったことにはならないように、一応設置の基準とすると300mは離しましょうというところで、自治会に話をさせていただいている。

質疑： 今、データを使うと言われたが、そのデータ自体は分析したりとかってというのは、大学のほうに頼むとか、その辺はどういうふうに使っているのか。

応答： デマンドバスに関しては、バス停の設置場所について、行き先も区域内に限定されているので、職員ベースでバス停ごとの利用頻度などを分析するようなものとなってくるが、シェアサイクルやタクシー運賃補助といったものについては、移動先がちょっといろいろなところに分散化していくようなところがあるので、そういった交通施策については、分析を外部に委託したりして、我々ではちょっと難しいようなところをお願いしている。GPSも、北緯、緯度の経緯情報といった情報までになるとなかなか職員の中では分析が難しいので、そういったところについては外部に委託している。

質疑： こどもデマンドというのは、どのようなものか。

応答： 渋川市で主にやっていたサービスで、タクシーを使って、「GunMaas」から保護者の方に予約をしていただいて、お支払いもしていただいて、実際にお子さんはその予約に則ってタクシーが迎えに来るので、乗って移動してもらうというふうなものである。

例えば部活動の送迎であったり、習い事で移動するのに、保護者の方が送れないというような状況があるので、そういう時にバスだとバス停から歩かないといけない、危険性もあるので、タクシーを使っていただくということである。渋川市のほうで取り組んだ実証実験で、今はやってはいない。事業者との調整もあり、今現状は実証実験で止まっている。

キッズタクシーというのが、全国的に部活動の地域展開などもあるので、注目されていたり、習い事だとか、そういったところで、いろいろ全国的にも検討が始まっている。前橋もタクシー事業者2社が、独自でそういったキッズタクシーを運行しているところもあり、そこに今、我々が直接的に政策的に入っているわけではないが、いろいろとヒアリングをさせてもらったりしながら、何ができるかというのを考えているような状況である。

質疑： タッチ会員について、この間もSuicaとかでトラブルがあったと思うが、今まで

に大きなトラブル、何かこの事業を進めて行く中で、割引がうまく反映しなかったとか、そういったことはなかったか。

応答： 大きなシステム障害であったり、システムトラブルというのは今のところ発生していない。このサービスが携帯電話の通信サービスを介したものになっていて、大きい建物の陰に隠れてしまっているバス停などであるとなかなかうまく通信ができなくて、利用者がタッチした時に「通信エラーです」と出てしまって、どうしてもそうなった場合は、運転手の手作業による割引等が必要になってしまうといった課題は現在もある。通信会社などに、もう少し現場状況を改善するように交渉、働きかけている最中で、課題解決も道半ばといったところである。

質疑： バス停名称の変更など利用しやすい環境整備について、名前を易しくするなど、何かそういうことはあったのか。

応答： 高校生の方からシンポジウムの発表などで提案があったものを踏まえて対応した内容であるが、バスの行き先は目的地名が入っていたほうがわかりやすいのではないかというような提案があった。例えば、何とか町と書いてあるよりも、高校名が入ったバス停が1つもない、市外の方がバスで通ってくるときにどれに乗ったらいかわからないというような話があり、単純にそういったところに主要な目的地があるのであればそういった目的地名を入れたほうが利用者にとってわかりやすいのではないかというような提案もあり、その提案をこちらでも採択した。そういった形でバス停名の変更ができそうところは適宜取り組んでいるところである。さらにそういったバス停をピックアップして今後変更して行こうということで今考えている。

質疑： バス会社が6社あるということだが、全部本社は前橋市なのか。

応答： 群馬バスと上信観光バスの2社は高崎市にある。関越交通は渋川市にあるので、3社が前橋市に本社がある。

質疑： それぞれの地域でやっているとしても、例えば渋川から前橋に来るとか、そういったときはやはり路線の本数とかは少ないのか。

応答： 路線の具体の話をする、前橋駅から渋川に向かう路線、隣の玉村町を通って新町駅まで向かう路線があるが、この2路線は15分に1本、20分に1本ぐらいになっていて、ここは幹線の軸として強化していきましょうということで、計画でもやっている。

他の路線は、1時間に1本、場合によっては2時間に1本みたいな路線がバラバラバラと広がっている。30分に1本ぐらいあると路線バスを結構使ってもらえるよ、みたいなデータは有識者の方からももらっている、例えば、調整が必要になるが、1時間に1本の路線を市街化の駅に限って、まとめて束ねるといった再編も今後していかなければいけないというようなことで動いているところである。

質疑： バス事業者は、例えば自動運転バスを目指しているとか、なっているとかという、

そういうことはあるのか。先程駅のロータリーで見かけたのだが。

応答： 前橋市も自動運転については割と早くから取り組んできた経緯があり、当初「路車間協調」、バスの車両側と道路側との通信のやり取りを行うような方式で、自動運転バスの導入もいろいろな実証実験を行ったり、進めていた状況ではあったが、パートナーだった事業者が事業を撤退するということがあったりして、ちょうど昨年度末ぐらいに、その辺りは1回休止ということに。やはり技術的にも今の主流がもう車両側での単体での判断をするような方式になってきていて、国のほうのいろいろとその辺の考え方も当初路線バスという大型な車両からよりコンパクトな車両のほうに今移ってきてということもあり、今はちょっと状況を見定めようということで、自動運転については止まっているような状況である。

質疑： 今月いっぱいぐらいまでで、経済産業省で、レベル4だか、2027 年度ぐらいまで、何かやりたいバス会社を公募しているはずなので、何か応募しているのかと思ったのだが。

応答： 今、埼玉工業大学と前橋工科大学ということで、大学間というところでは、いろいろ検討していこうという動きは今、出ているような状況である。そこに対して行政が、というのは今のところはない状況にある。

質疑： 運賃割引、路線バスの若者割引について3点伺う。1つ目、単純にその若者割引を始めた経緯。2つ目は利用実績で、敬老割引というのは割と全国的にやっているが、若者割引は割と珍しいなと思っているが、令和6年度末と7年度末の伸び率で見ると敬老割引よりも若者割引のほうが伸びていると思うが、この理由について。それも単純に若者がやはりスマホに慣れているから伸び率が高くなっているのか、もしくは単純移動回数が多いのかというところを教えて欲しい。3つ目、利用開始は、敬老割引が令和6年6月、若者割引はその半年後の12月に開始しているが、この半年間で何か要望とか何かがあったのか。

応答： 始めた経緯は、前橋市の若者の事故が多いというところ、将来的に現役世代になり車に乗り始めると車になってしまうというところもあるので、若い頃からバスや鉄道に乗ってもらい、習慣をつけてもらいたいというのがあり、若者割引というところを始めたというふうな経緯がある。利用実績の伸びについては、令和6年度の12月から若者割引を始め、令和6年度末の数字というのは実質4か月程度の数字なので、伸び率というほど伸びてはいないような状況である。利用開始が遅れた理由は、敬老割引については、当初バスカード、テレホンカードみたいな形で、5,000円分買うとちょっとインセンティブが付いてくるみたいなもので「敬老割引バスカード」というものがあり、3,000円で購入いただくと5,000円分ぐらい使えるみたいなものがあった。事業者と行政がインセンティブを半分ずつ負担していて、それがバスカードが廃止になりICカードになったときに一旦廃止となり、何か代替手段をとるところで、結構、御高齢の方から要望もあり、まずは先に敬老割引のほうをサービスの設計を含めてやらせていただいて、やはり同時に受付とかを始めるとトラブルになるというところで、半年ずらしたというような経緯もあったの

で、特段何か意図があってというよりは、サービスを段階を追って進めていったという形になる。

質疑：元々割引としては一緒にやろうというか、若者も高齢者とセットでやっていこうみたいな考え方があったのか。

応答：敬老割引は以前あったものを復活させるという意味合いで、若者割引のほうは、担当課としてそういう取組をしたいというところで、同時に進めていったというような形である。

質疑：バスの事業者が6社もあり多いなと思った。今現状、この運転手不足、ほかにもいろいろな問題、課題もあると思うが、現時点でこの6社でそういう人材不足と運転手不足の課題みたいなものというのは把握しているのかどうか。

応答：働き方改革の運輸業界への適用というものが令和6年の4月にあり、本市においても、適用への対応について事業者からいただいており、市として何か一緒にできないかということで協議をさせていただいたところ、バスの運転手の採用にもう少し公共感、公的な感じを出す。地域への貢献といったところでバスの運転手の魅力を出せるといいな、というような話をもらえまして、6社合同のバス事業者の説明会というのを市役所の会議室を使って、土日に行ったりした。働き方改革が適用される前の12月か1月に始めさせてもらった。そこでは、バス事業者単体で説明会をしていると同じような方しか来ないのであるが、やはり公的なところでアナウンスすると、また違った毛色の方が来てもらえるということで、今までアナウンスできなかった方にも大分PRできた、採用に結びついた、ということで、今も毎月1回、同じような形で続けている。

自治体によっては、来た方にお金を出したり、事業者にお金を出したりとかしているところがあるようだが、なかなか財政的な余裕もないので、そこまで本市はやっていないが、バラバラにある会社を1社ごと回って聞くよりも、6社まとまって話を聞けるということで、実際来る方にとってもメリットがあるということで、好評をもらっており、今2年間ぐらい継続していますけれども、26人採用に結びついているというところである。

下半期からは、本社が他市にあるというところもあるので、高崎市と渋川市と前橋市合同で、輪番でやらせていただこうと思っていて、今は前橋市だけなので、高崎の方も前橋に来ていただいているが、それも輪番で、月1で開催ができないかなというふうに調整をしているところである。

8 委員長所感

視察を通じ、前橋市が自家用車依存という地域特性を踏まえながら、路線バス、デマンド交通、タクシー、シェアサイクルなど多様な移動手段を組み合わせ、MaaSによって一体的につなげている点が大変参考となりました。特に「GunMaaS」は、経路検索や予約、電子チケット、バスロケーションなどを1つのプラットフォームに集約し、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、高齢者や若者への割引を簡便に利用でき

る仕組みを構築している点が印象的でありました。

また、前橋市単独ではなく、群馬県が中心となり複数自治体が連携することで、システム導入・維持に係る負担を抑えながら、広域的な公共交通サービスを実現している点も重要である。さらに、高齢者だけでなく高校生など若年層への運賃補助や交通安全対策を進め、将来的な公共交通利用者を育てる視点は、所沢市においても参考にすべき取組であると感じました。

所沢市においても、今後の高齢化や運転手不足、交通需要の変化を見据え、既存の公共交通を守るだけでなく、デジタル技術やデータを活用し、地域の実情に応じた交通体系を構築していく必要があります。今回の視察で得た知見を、持続可能で利便性の高い公共交通政策の推進に活かしていきたいです。

建設環境委員会視察報告概要

【新潟県村上市】

1 視察日時 令和8年7月14日（火）

午前10時から午前11時30分まで

2 視察先及び視察事項

- ・視察先 新潟県村上市
- ・視察事項 「村上市地域公共交通計画について」

さんぽく
山北 地域公共交通再編の取組（さんぽくん）

3 参加委員

委員長 川辺 浩直

島田 一隆 前田 浩昭 山口 浩美 中 毅志 大舘 隆行 秋田 孝

4 視察の目的

村上市では令和3年度に「村上市地域公共交通計画」を策定し、市街地と農村部・山間部をつなぐ交通ネットワークを構築し持続可能なまちづくりの推進を目指しています。また、「第4次村上市総合計画」や「村上市立地適正化計画」との整合を図りつつ、これらの計画と揃える形で計画期間を1年間延長し、持続可能で効率的な交通の構築を進めています。

さんぽく
市の山北地区では、令和2年3月に唯一のタクシー事業者が廃業となり、高齢者の買い物や通院及び緊急時の移動に支障が生じていたことから、新たな公共交通の導入を検討、自家用有償旅客運送の実証運行、本格運行を実施しています。

本委員会の所管事務調査事項である本市の「地域公共交通」の施策展開に資することを目的に視察を行いました。

5 視察の概要

新潟県村上市山北支所地域振興課による事業の概要説明、質疑応答を行いました。

6 概要説明

【村上市山北地域の概要】

山北地域は、平成20年に行われた市町村合併前の旧山北町に該当する地域。

村上市山北地域は新潟県の最北端に位置しており、総面積は283.91㎢と広い面積を有している。その93.3%は山林で占められ、農地は、大川、勝木川、葡萄川の主要山北河川流域を中心に分布するものの、総面積に占める割合は2.3%と狭小。海と山に囲まれ、複数の谷で形成された地域であり、村上市役所からは車で50分ほどかかるような地域。

海岸線の総延長は 25 km におよび、漁港は 5 か所、その全体が「瀬波笹川流れ粟島県立自然公園保全区」となっている。

特に南部海岸の 11 km は、海波の浸食によって特異な景観を形成し、国の名勝天然記念物「笹川流れ」として広く知られる風光明媚な立地になっている。

山北地域の住民基本台帳上人口は 4,367 人、世帯数は 1,930 世帯。高齢化率は約 53% で全国平均の約 29%、県平均約 35%、村上市全体平均 41% を大きく上回っており、村上市内の中でも特に少子高齢化が進んでおりまして、店舗の廃業なども相次いでいる。こうした状況から、山北地域の住民の生活を支える公共交通の再編が必要ということで協議を行っている。

【山北地域の公共交通の経緯】

令和 2 年 3 月に山北地域内唯一のタクシー事業者である山北タクシーが廃業。令和 4 年 5 月から山北地域公共交通あり方検討会を設置して、この地域の公共交通がどうあるべきかの検討を始める。令和 5 年 5 月には、あり方検討会で検討してきた事業を実際に実施するための事業母体として、山北地域交通運営協議会を設置し、状況に合わせた検討や協議を行っている。令和 5 年 10 月、公共交通の再編を行い、実証運行を開始。路線バスについては、中継、寒川の 2 路線を廃止し山北地域交通運営協議会が事業主体となるコミュニティバスに変更した。また、NPO 法人おたすけさんぽくが運行する自家用有償旅客運送の運行を始め、1 年間の実証運行を経て、令和 6 年 10 月 1 日から本格運行を開始した。昨年令和 6 年の 12 月には、山北徳心会病院の外来送迎バスを活用した新たな交通体系を作り、運行を開始。

令和 6 年 1 月、10 月には調査を行い、利用者や交通事業者、ドライバーなどの声を事業に反映、調査は今年度も実施する予定。

【山北地域公共交通あり方検討会・山北地域交通運営協議会】

特に交通事情の悪かったこの地域では、法定協議会である村上市地域公共交通活性化協議会とは別に任意組織である検討会と運営協議会を設置した。関係団体や交通事業者も一緒になって、あり方検討会でこの地域における持続可能な公共交通のあり方について、1 年ほど検討を行った後、検討を行った事業を実施するための事業母体として運営協議会を設置した。

【再編前（令和 5 年 9 月）の状況】

山北地域は高齢化率が村上市内で最も高い。

路線バス：新潟交通観光バスが地域内路線を 4 路線、地域外まで運行している広域路線を 2 路線運行も、利用が少なく赤字も抱えていた。

タクシー：令和 2 年 3 月に山北タクシーが廃業。令和 5 年 7 月から山形県鶴岡市温海地域のタクシー会社が山北地域内での区域外営業を開始。当時県をまたぐ区域外営業の事例は全国初。

山北徳洲会病院が運行する無料の病院外来送迎バスは、運営費の負担が課題。その他、近所の人に乗せてもらって、病院や買い物に行くなどの個人での互助送迎も。

【共創】

あり方検討会や交通運営協議会でイメージした公共交通は「共創」。

共創とは、多様な主体が、お互いの知恵とリソースを持ち寄り、一体となって新たな価値

値、解決策、イノベーションを生み出す活動。地域や行政、病院、NPO 法人、バス運行事業者が、山北地域交通運営協議会のメンバーとなり、知恵を出し合いながら、今ある資源を使って、より利便性の高い持続可能で、地域の実情に合った公共交通を作り上げようと協議。

自分で運転する「自助」や互いに協力し合う「共助」で、公共交通を今は使わなくても問題ないという認識が大きかった。

【山北地域の公共交通再編①の方向性】

山北地域の特性や課題

①路線バスが運行されていたが、利用が少ない。

1 便平均乗客人数が1人未満の便が48%。

②路線バスの利用は、府屋から勝木までの利用が多く、郊外部からの稼働は少ない。府屋と勝木は、山北地域の中心集落で、そこに駅、店舗、事業所などが集まっている。

③路線バスの他、無料の病院送迎バスなどが重複して運行されていた。

病院送迎バスは病院の負担が大きくなっていました。

④郊外部の集落での互助送迎。

送迎を支援する人の負担が大きくなっていました。

再編の背景としては、これからは免許返納者も増えてきて、公共交通の利用ニーズが高まることが予想され、高齢者がこれまで以上に地域社会で貢献する社会づくりが求められ、高齢者の生活環境などを考慮した移動手段が必要になってくることを踏まえ、交通資源の共創による再編や重複区間の整備、買い物ニーズに応える路線構築、デマンド型交通の導入、互助運送の制度化などにより、免許を返納してもいいと思える地域を作っていきたいということに。共助である互助運送を制度化して自家用有償運送にし、公助である路線バスなどの利用を大きくすることで、免許返納してもいいと思える地域を作っていきたいと考えた。

自家用有償、現在の「さんぽくん」を導入する上で懸念された、令和5年7月から山北地域で区域外営業を開始した鶴岡市のタクシー事業者との競合については、バスやタクシーの供給力不足を理由とし、タクシーと自家用有償のすみ分けを行うことで整理した。自家用有償は、事前登録と前日までの予約が必要。乗り合いが基本。あと地域内のみ移動可能、運行時間は日中のみと、利便性で差をつけている。

【令和5年10月に行った再編の内容】

再編結果は、路線バスの大毎線を山形県鶴岡市、隣のスーパーマックスバリュあつみ店まで延伸。また、利用の少ない路線バス、中継線と寒川府屋中町線を廃止し、山北地域内全域に自家用有償を導入しました。自家用有償は、路線バスの運行の有無で料金を差別化した。

【共創による公共交通の仕組み】

山北地域交通運営協議会は、村上市からの補助金により運営。

これまで新潟交通観光バスが事業主体となって運行していた路線バスは、山北地域交通運営協議会が新潟交通に委託するコミュニティバスに変更。

NPO 法人おたすけさんぽくが運行する自家用有償は、山北地域交通運営協議会がおたすけさんぽくに補助金を交付する形で運行。

山北徳洲会病院の外来送迎バスは、この時点では公共交通には至らず、現状維持。

【令和 5 年 10 月からの実証運行の概要】

路線バスについては、地区ごとに 100 円と料金をわかりやすく設定しました。自家用有償については、利便性の高いドアツードア運行で、自宅前から乗降車できるようにし、1 回 600 円、路線バスの運行のない場所での発着は半額とした。

【令和 5 年 10 月の再編の成果と今後の課題や抱負】

地域としては、移動手段の選択肢が増え、料金も安くなった。また、市行政としては、経費を 1,300 万円余り削減することができたが、まだまだ利用が少ないので、利用が伸びるような施策を講じていきたい。山北徳洲会病院は、公共交通への移行には至らなかったが、今後も協議を継続。NPO 法人おたすけさんぽくは、山北地域全域での自家用有償を実現し、ドライバーや職員、送迎車両も確保。新潟交通観光バスは、山北地域にある営業所を維持でき、鶴岡市のスーパーまで延伸した大毎線は、毎便利用があり、好評。

【路線バス等待合所協力事業所（令和 6 年 8 月開始）について】

路線バス利用者から、バスの乗継ぎ場所が寒い、JR との接続が悪いなどの声があり、「まちなか」、府屋、勝木の周辺で安心して待てる場所の必要性は感じていたが、すぐに空調の整った快適な待合所を整備するのは困難であったことから、「まちなか」である府屋及び勝木地内の事業所へ協力を依頼し、バスなどを待つ際に、金融機関などの待合場所を利用できるようにしたもの。現在、府屋に 5 か所、勝木に 3 か所設置している。

【令和 7 年 10 月時点の山北地域の公共交通の課題と方向性】

①路線バスの雷・勝木線は、利用が少なく、これまで通学で利用していた中学生の利用もなくなることから、さらに減少が見込まれる。

②路線バスの大毎・鼠ヶ関線は、通勤利用などで増便の要望があったが、運行する新潟交通では人的にこれ以上の増便は困難であった。

③路線バスと無料の病院送迎バスが重複して運行されており、病院の負担は大きいが続せざるを得ない。また、路線バスの利用が少なくなっている 1 つの要因にもなっていた。

④路線バスのバス停まで距離がある集落があり、移動が困難な人が利用しづらい。また、路線バスの車両は大きいため、集落内までの乗入れは困難であった。

⑤自家用有償旅客運送事業「さんぽくん」の利用が急増し、需要に応えられなくなる恐れがあるため、利便性の高い交通を導入し、需要を分散したい。

令和 5 年 10 月の再編では実現できなかった山北徳心会病院の外来送迎バス（10 人乗りの小型車両）を活用し、より利便性の高い地域交通を実現したい。

【令和 7 年 12 月の路線バスの再編の概要】

利用の少ない路線バスの雷線の運行を新潟交通観光バスから山北特進会病院の外来送迎バスに変更し、車両の小型化により利便性の向上を図る。

大毎線は、増便と他の公共交通との接続改善を図る。

【自家用有償旅客運送事業「さんぽくん」について】

○自家用有償旅客運送事業の導入まで

NPO 法人おたすけさんぽくが事業主体。山北地域交通運営協議会が補助金を交付する形

で事業を行うもの。平成 17 年に設立、移動支援サービスを開始。しかしながら、公的な問題があり、運輸局からの指導でやむなく事業の中止に至る。

移動支援サービスを中止してから 16 年ほど経過したが、地域を取り巻く環境の変化に住民自ら地域の交通を考える必要性を感じたおたすけさんぽくが主催し、令和 3 年に山北の地域交通を学ぶ会を 2 回開催。それらを受け、令和 5 年には行政側でもあり方検討会を設置、おたすけさんぽくも参画。令和 5 年には行政が運営協議会を設置し 10 月に自家用有償の運行がスタート。令和 7 年には、おたすけさんぽくと村上市の取り組みが評価され、北陸信越運輸局と国土交通省から表彰。

この地域の交通再編のきっかけは、NPO 法人おたすけさんぽくの働きかけによる力が大きく影響している。

【さんぽくんの概要】

有効範囲は、山北地域の全域と、山形県鶴岡市のスーパーマックスバリュあつみ店、道の駅朝日、発着のいずれかが山北地域の自宅前としております。料金は、1 回 1 人当たり 600 円。以下の割引も運用。①バスの運行がない集落については半額、②相乗りの際に「相乗りラッキークーポン券」を発行し、次のチケット購入の際に 50 円引き、③障害者手帳等所持者、要支援要介護の認定を受けている方、小学生は半額、未就学児は無料、④障害者手帳所有者の介添え人として同乗してきた方は無料とするしています。

利用方法は、①事前の会員登録、②チケットの事前購入、③前日の 15 時までに利用の予約、④当日利用という流れ。

予約の受付時間は、平日の 9 時から 15 時まで。運行時間は平日の 8 時半から 17 時まで。

会員登録数：実証運行期間中は 176 人、令和 8 年 3 月末時点は 327 人と倍増。登録ドライバーは現在 29 人、おたすけさんぽくが知り合いなどに声掛けして集めた方で、自分も山北地域のためにできることがあればとボランティア精神でドライバーになっていただいているもの。

使用車両：シエンタ 1 台は市が購入した車両を無償貸与、他はドライバーの自家用車で運行していたが、利用者の急増に対応するため、現在はリース車両を 1 台追加して運行。

利用状況（1 か月の平均値）は、実証運行期間中と令和 7 年度を比較して、運行延べ件数 104 件/月から 230 件/月、利用者延べ人数 127 人/月から 278 人/月、ともに倍増。

【改善事項と安全対策について】

①運用面の改善

利用件数の増加により、予約受付対応が大変になってきたことから、今まで 1 人で行ってきた予約受付センターの人員を 2 人（半日単位）追加。予約受付用とドライバー連絡用に別々のスマートフォンを導入。親しみやすい愛称を公募、その愛称や相談先を記載したポケットティッシュなどを作成し配布。5 分程度の寄り道はできることにしていたものを、利用者の要求がエスカレートし、運行に支障が出ていたため、昨年からは寄り道はできないことに。運航調整手段を確保するため、受付を前日の 16 時までとされていたものを 15 時までに繰り上げて変更。昨年度からは移動支援サービス事業用の自動車保険へ加入。これは、ドライバーの自家用車を利用し事故が起こった場合、これまではドライバー個人がかけている自動車保険を適用することになっていたものを、自家用有償運行中の事故は、この保険が適用することができるようになったもの。

②ドライバーおよび車両の安全対策

ドライバーの年齢要件は原則として75歳未満、原則として専用の講習を受けていただきます。無事故無違反であることも条件に。車両はドライブレコーダーの設置を要件とし、設置のない車両は使用していないもの。運行前後の車両の点検の実施や体調・アルコールチェックも実施。また、ドライバーの希望を優先した、無理のない運行割り当てを実施。

【事業の収支について（令和7年度）】

支出について

事務所経費として32万4,659円。事務所の人件費が400万円程度。運転手の人件費は280万円程度。事業用の需用費は150万円程度、車両の燃料代やチケット作成代金、あと、車両用消耗品など。事業用の役務費は76万円ほどで、車両保険や移動サービス専用保険の費用。事業費総額は970万円ほど。

収入について

運賃収入が100万円ほど、残りは全額山北地域交通運営協議会からの補助金で賄っている。

【さんぼくんの課題について】

1つ目は、利用者が急増していること。相乗りを促しておりますがなかなか進まない状況で、月に何件かは予約をお断りするケースも出てきている。

2つ目は、事業の主旨を理解してくれない利用者が増えてきたこと。時間や日にちを調整できそうなのに相乗りを拒否したり、当日の予約時間の変更、利用者のわがままな要求がエスカレートしてきています。利用者にもルールなどを説明していますが、高齢者であることもあり、理解していただくまでかなりの労力を要している状況。

3つ目は料金が安すぎる。利用料金は1回600円ですが、割引を適用すると150円で山北地域のどこでも行くことができるもの。最大で35kmぐらいの長距離を150円という低料金で利用することができてしまう。これが安易な利用、例えばコンビニにタバコを買いに行くなどの利用もあったりして、そういう利用が他の交通の利用者が増えない要因の一つになっている。

このような課題を解消するために、今もどのような方向性がいいのか協議を進めている状況であり、交通を取り巻く情勢も日々変化してきておりまして、今後も継続して、より便利で持続可能な地域交通を目指して検討協議を続けていく必要があると考えている。

【質疑応答】

質疑：登録ドライバーの方は現在29名、給料は例えば1回いくらという歩合みたいな感じになるのか。ドライバーによっては少しでも利益を上げたいという感じだと、自分が時間を作ってたくさん送迎しますという方もいるのか。1回いくらぐらいの収入になるのか。

応答：時給でドライバーに支払っている。1時間当たり1,100円で、山北地域は結構広く、自宅から事務所まで来ていただくにも時間がかかったりするので、事務所に来るまでの時間も含めて、出費が発生するとして、給料を支払っている。

質疑：この29名の中には、ばらつきというか、人によっては月数回の方もいれば、何十

回もされる方がいるという理解でよいか。

回答： そのとおりで、実際にメインで稼働していただいているのは 29 人のうちの多分 10 名ぐらい。あとの登録しておられる方は、仕事をしながら空いていればやってもいいよ、みたいことで登録していただいている方もいますし、まるっきり仕事を辞められて、暇だからなんぼでも手伝うよと言っている方もいますので、ドライバーによって運行件数にばらつきがあるような状況である。

質疑： そうすると、大体 1 回出勤すると、自宅から事務所行ってお客さんのところへ行ってというと、ドライバーはどのくらいの稼ぎになるのか。

回答： 時間単位で、状況によっても変わるのだが、例えば午前中 2 時間行っていただければ 2,200 円になる。午前中の運行はかなり多いのだが、午後からというのは少なく、運転手の当番を割り当てて、その日は 1 日待機してくださいというような話をすることもあり、そうすると事務所に待機していただいた分も含めて、運行も 1 回だけではなく、この運行終わったらこの次行ってくださいというような継続した運行もあるので、1 日 4 時間いけば、4,400 円というような形になる。

質疑： 自家用車ということになると、ガソリン代とかメンテナンスとか車検代というのも、おたすけさんぼくのほうでみるのか。

回答： 自家用車を使った場合は、運行距離 1 キロ当たり 30 円を支給している。減価償却、消耗品も含めての金額である。

質疑： 利用者は、1 月当たり延べ 278 人ということだが、チケットを買われる方というのは、結構決まっているのか。

回答： 利用登録者が今 327 人ぐらいいるが、実際にその月に何回も使う方がいらっしゃるが、実人数は大体 60 人ぐらいである。

質疑： 20 ページの歩みのところで、平成 17 年 4 月に生活・移動等支援サービスの提供が開始されて、3 か月後の 7 月に中止された。その中止は、運輸局のほうからの指摘だと思うが、具体的にどういった内容で中止されてしまったのか。

回答： 当時、自家用有償旅客運送制度自体がなくて、要は「白バス」では、というふうな指摘を受けた。その後こういう制度ができたので、ぜひやらせてもらいたいというところで、今行っている。

質疑： ボランティアタクシーについて、1 つ気になるのは、自分が運転手やりたい、やりますとなって、ただ、事故とか何かが起こったときに責任問題などで不安になるようなこと、ドライバーはそういう不安とかはないのか。

回答： ある方もいらっしゃると思う。大なり小なりあると思うが、先ほども少し申し上げたが、ドライバーはどちらかというと、自分も地域のために何かしてあげたいという気持ちでドライバーになっていただいている方がほとんどで、不安もあるのでしょうけれども、安全運転に注意しながらドライバーを引き受けていただい

たということで、そういった事故があった場合というところも一応御了解いただいた上でドライバーになっていただいているということである。

質疑： 行政との間で補償がされるのが一番よいと思うが、移動支援サービス事業用自動車保険への加入、これは具体的にどのような事故に対応できて、どのような補償までできるのか。

応答： 通常の自動車保険と同じような補償内容にはなるが、公共ライドシェアに特化した保険が昨年できた。いろいろな会社でライドシェア用の保険は出ているが、どちらかというと、公共ライドシェアではなくてタクシー業者が行うライドシェアの保険が結構前からあったが、公共ライドシェア用の保険が、なかなかおたすけさんぽくが入りたいと言っても駄目ですって言われることが結構続いている、3月に入れた保険だが、内容としては、自家用有償の運行期間中については、おたすけさんぽくが掛けた保険が適用されるという形、自家用車も当然保険を掛けているが、自家用車の保険に上乗せするような形で損保系を適用して、というようなものになっている。もし自家用車を使って事故なり何かあった場合は、おたすけさんぽく側で掛けた保険を適用して、自分で掛けた保険は使わなくてもよいという形になる。

質疑： 25 ページで、事業の主旨を理解してくれない利用者が増えてきたということで、利用者の要求がエスカレートとあるが、具体的な事例はあるのか。

応答： 例えば、お墓参りに行きたいのでさんぽくを利用します。お墓の入口のところで降ろすが、お墓が階段を上って上のところにあり、当然水ですとか道具を持って行くのだが、その道具をお墓まで運んでくれとか、買い物した物を自宅前の道路で降ろすが、道路から玄関までちょっと距離があるのでその荷物を運んでくれとか、というような要求があったり、一番困るのが当日の予約とか時間変更も結構困る。

質疑： その受付は、スマホのアプリを使ってではなくて、電話対応か。

応答： 予約は、もし使える人がいれば、ラインでも受け付けており、電話とラインである。

質疑： 利用予約が前日の 15 時までということですが、買い物や病院に行く人は帰りの時間も想定して、予約するという形になるのか。

応答： そのとおりである。

質疑： 往復予約もできるということか。

応答： 前日 15 時までに往復予約もしていただいている。

質疑： 病院などは結構時間がずれたりすることがあると思うが、利用する方はその辺も予想して時間をとるのか。

応答： そのとおりである。これもなかなか結構受付担当が苦勞しているのが、高齢者に「病院何時に終わる？」と聞いてもなかなか答えてくれないこともあるので、ある程度今までの経験上から1時間半ぐらいとか、ある程度想定して「この時間でいいかな？」みたいな感じで誘導して、予約をしてもらっている。若干、時間が5分10分ずれることは、何とか調整できるようには受付をしている。

質疑： 路線バスを廃止したということだが、これは簡単に進んだのか。

応答： バス会社としてはコミュニティバスに変更しただけなので、事業者自体はそんなに損はないというか、元々赤字路線で、市のほうから補助金で補填していたという路線であるので、事業者としてはマイナス部分があるものではないのかなと思う。

質疑： 県境まで距離はどのぐらいか、鶴岡市まで。

応答： 一番北に伊呉野という集落があり、これも村上市山北地域だが、その隣が鶴岡市の鼠ヶ関という集落。伊呉野集落と鼠ヶ関集落の境に隣同士の家があるようなところである。1歩隣の家がもう山形県みたいな。府屋からの距離でいうと、大体4kmぐらいである。

質疑： 利用される方は、大型のスーパーとか、病院の利用が多いのか。

応答： 自家用有償の利用者は、病院が一番多い。

質疑： 病院もやっぱり山形が多いのか。

応答： 病院については、山北徳新会病院と、あと府屋の集落だと個人医院が二、三軒、近いところであるので、そちらに行く方が多い。

質疑： 保険について。会社は何社か当たったのか。

応答： 何社か当たった。

質疑： 実際に事故とかにあったことはあるのか。

応答： 3月に入ったばかりで、まだ適用はない。

質疑： 運行前後の車両点検は、ドライバー自身がするのか。それとも、第3者の方がするのか。

応答： 基本的にはドライバー自身である。

質疑： 点検表みたいなものがあるのか。

応答： そのとおりである。

質疑： 今まで、出発する前に何か不具合があったということはなかったか。

応答： 詳しくは聞いてはいないが、不備があれば、おそらく事務所のほうに連絡して、

どうしようかということで、その車両を使わなくて、貸与車両を使うといった対応をしたことはあるのかもしれないが、そこまで詳しくは把握していない。

質疑： タントとシエンタと、自家用車は何台かあると思うが、代わりに違う車両を使うこともあるのか。

応答： 当然不備がある車両は使えないので、それに引っかかれば、別な手段を考える。ドライバーも替えるというのも、もしかしたら必要かもしれない。

質疑： 山北地域の高齢化率が52.65%、人口も4,866人とあるが、例えば30年後の人口というようなことをどういうふうに推計しているのか。

応答： 資料を持ってきていないが、減少していくような推計にはなっている。

質疑： 主な産業というのは。

応答： 元々地元でしていたのは、農林漁業などであり、漁業は割と大きな漁港が何か所かある。漁協に勤めている方は、割と若い方も就業しており、今は林業のほうにも結構力を入れていて、森林組合で若い人を採用したりとか、農業も割と広い面積を耕作するような形であるが、放棄地みたいなところも出てきているので、1つの課題にはなっている。

質疑： 中には集落がもうなくなってしまった、空き家しかなくなったみたいなのところも山北地域の中にはあるのか。

応答： 今の時点で行政区がなくなったような集落はないが、数件しかないような集落もある。限界集落を超えた超限界集落みたいな集落も出てきており、今、集落支援員と集落の中の総代さん、集落と一緒にいろいろお話を聞いているが、集落の事業自体もなかなかできなくなってきている集落も出始めている。

質疑： そういうところは、御高齢の方であろうけれども、少しでも府屋とか勝木とかのほうに転居を勧められたり、そういうことはしていないのか。

応答： それはしていない。

質疑： そういうところもタクシーやさんぽくんとかの利用はあるのか。

応答： 利用はある。

質疑： 相乗りを促しているということだが、友達同士とか近所同士とかを想定されるのかなと思っていて、現実的に利用者のどのぐらいが相乗りでやっているのか。

応答： 運行件数が月当たり230件のうち1人で利用される方が186件ある。

質疑： 1人での利用が多くて、相乗りを促すためにチケットを渡す、という感じで誘導している感じなのか。

応答： それがあるから相乗りしようという方はあまりいない。

質疑： 23 ページのドライバー及び車両の安全対策のところ、過去3年間運転免許停止処分を受けていない、かつ無事故無違反とあるのは、これは実際に応募した方から運転履歴証明書みたいのを出示してもらうとかそういう確認の仕方なのか。

応答： そこまでしているか、把握していない。

質疑： 運転前後の体調・アルコールチェックの実施というのは、アルコールチェッカーとかで確認したりしているのか。

応答： 自家用車を使う場合、ドライバーの自宅から出発する場合があるが、その場合は、テレビ電話でアルコールチェック画面を事務所に見せてみたい形でやっている
と聞いている。

質疑： チケットはどういう形で買うのか。結構枚数をたくさん買っておくのか、その度に買うのか。また、売り場は。

応答： チケット売り場は山北支所も含めて市内に何か所があるが、それプラス車内での販売もしているので、利用したときになくなりそうだと思ったらドライバーに
言ってチケットを購入したりしている。

質疑： ドライバーは在庫を持っているのか。

応答： 少し在庫を持っているみたいだが、大量に必要な方は電話で予約するときに言って、乗車の時に購入しているようである。

質疑： 最悪な状態でも、その場で買うことも可能なのか。

応答： 基本的には事前購入をしている。

質疑： ちなみにドライバーで1番若い方は何歳ぐらいか。

応答： 今、年齢の資料がないが、20代の方が1人。

質疑： その方は、ドライバーをメインで生業としているのか。

応答： そうではなく、メインは70代である。

質疑： もし若い方が多くいるのであれば、乗る人が高齢者の方々と、ガソリン代なんかがかかることなど、いろいろ考えたら、バイクもいいかなと思うが、そんな発想、
考えはなかったか。

応答： 雨のときもあるし、積雪もあるので、安全面を考えれば、バイクというのは考えにくい。

質疑： 自家用車の場合は何でも良いのか、軽でも。

応答： 特に制限はしていない。ドライブレコーダーをつけているということが条件である。軽トラックを登録されている方もいるが、それだと1人しか乗れない。

質疑： ドライブレコーダーは、前後に取り付けているのか。

応答： 確か前後だったと思う。

8 委員長所感

今回の視察では、人口減少と高齢化が進む村上市山北地域において、地域住民、NPO、行政、交通事業者がそれぞれの役割を担い、「共創」によって持続可能な公共交通を構築している点が大変参考となりました。特に、自家用有償旅客運送「さんぽくん」は、既存の路線バスを補完しながら、交通空白地域の移動手段を確保するとともに、地域住民が主体的に運営に関わる仕組みとなっていました。

また、行政経費の削減だけを目的とするのではなく、交通事業者との役割分担や安全対策、ドライバーの確保など、事業を継続するための環境整備が丁寧に行われていることも印象的でありました。一方、利用者の増加による予約対応や担い手不足、サービスの適正利用など、新たな課題も生じています。

所沢市においても、今後の高齢化や移動ニーズの変化を見据え、行政だけでなく地域や民間事業者など多様な主体との連携を進め、地域の実情に応じた持続可能な公共交通のあり方を検討していく必要があると感じました。