

令和 6 年 11 月 19 日

令和 6 年度 総務経済常任委員会 所管事務調査報告書

富士見町議会

議長 牛山 基樹 殿

総務経済常任委員会

委員長 小倉 裕子

総務経済常任委員会は、令和 6 年 10 月 8 日から 9 日にかけて、長野県伊那市、愛知県豊山町、三重県熊野市を訪問し、富士見町で実証実験を実施している公共交通に関連する取り組みについて、同規模他市町の事例を視察しましたので、下記のとおり報告いたします。

記

1. 目 的 ・モバイル市役所
・とよやまタウンバス
・熊野市自主運行バス
2. 視察場所 長野県伊那市、愛知県豊山町、三重県熊野市
3. 期 間 令和 6 年 10 月 8 日（火）～9 日（水）2 日間
4. 派遣議員 小倉裕子、牛山吉彦、三井新成、渡辺葉、五味仙一
- 5・視察報告

各視察内容について、委員 3 名が報告書を作成しました。詳細は次の資料をご参照ください。

- ① 長野県伊那市「モバイル市役所 “もーば”」 渡辺 葉委員
- ② 愛知県豊山町「愛知県で一番小さな町の公共交通システム」 五味 仙一委員
- ③ 三重県熊野市「熊野市自主運行バス」 牛山 吉彦委員

日時：令和 6 年 10 月 8 日（火） 9:00~11:00

調査事項：モバイル市役所

富士見町議会：小倉裕子委員長、牛山吉彦副委員長、五味仙一、三井新成、渡辺葉、牛山基樹議長、小池昭彦事務局長

伊那市議会：田畑正敏議長

伊那市：伊那市役所企画政策課新産業技術推進係村田和也係長、兼子はるみさん（集落支援員・行政サービス支援員）

モバイル市役所「もーば」



1. 「もーば」概要

R4 年度より、高齢者やお身体の不自由な方など市役所まで出向くことが困難な方などに対し、路線バスとして運用している車両にテレビ会議システムなどを搭載し、路線運行の無い時間帯に地域に出向き、添乗するコンシェルジュがオンラインで市役所内の各課担当者と結び、相談業務や申請業務等行政サービスを提供している。

「もーば」3つの使い方

(1) 予約型の利用

専用番号に電話いただいた市民の方と担当課の日時や車両の派遣場所を調整し、各種サービスを行う。

運行時間：午前 9 時 30 分から午後 3 時（土日祝祭日を除く）

場所：公民館や集会所等（約 65 か所）の駐車場

(2) イベント型の利用

業務内容や派遣場所や日時をあらかじめ告知し、対象の方にサービス（マイナンバーカード申請、伊那警察署での免許返納時の助成金申請受付、移動期日前投票等）提供。

R6 年 10 月 8 日 総務経済常任委員会視察
伊那市モバイル市役所

(3) 災害時対応型の利用

避難所が設置されるような大規模災害時に避難場所となった体育館等へ派遣し、最新の救援情報を発信、人や物資の輸送、前線基地として市役所内の対策本部と Web 会議を行う。

「もーば」提供サービス

マイナンバーカード申請受付、指定ごみ袋チケット販売、子育てに関する支援相談、ぐらっとタクシー利用者登録、移動期日前投票所

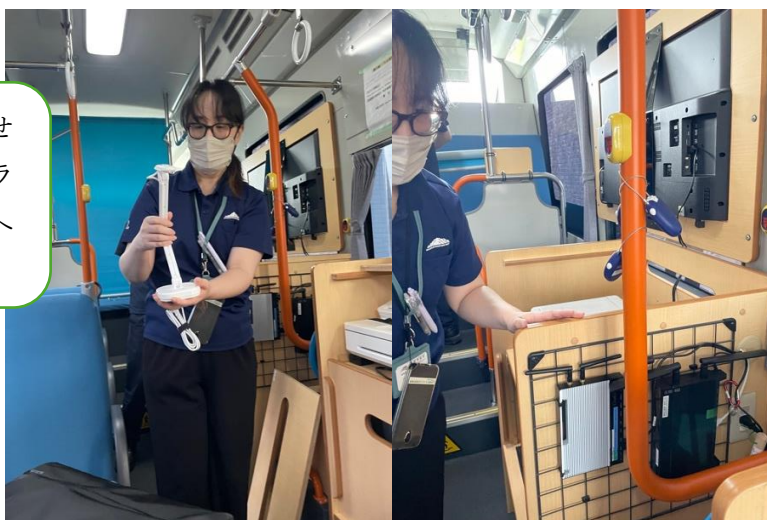
2. 車内設備

コンシェルジュ
は集落支援員



証明写真撮影用
の背景

手元の書類が映せ
るカメラ（オンラ
インで繋ぐ職員へ
の共有用）



R6 年 10 月 8 日 総務経済常任委員会視察
伊那市モバイル市役所

手数料などの支
払いもできる



モバイル
バッテリー



3. 利用実績

R4 年 運行日数 91 日、利用件数 852 件（内期日前投票 493 件）

R5 年 運行日数 77 日、利用件数 339 件

予約と巡回があるが、予約はほぼない。月に 6 日間かけて 16 ヶ所（週 2 回 3 ヶ所ずつ）巡回している。80 代以上の方が多いが、マイナポイントの時期は若い方も含め幅広い層が利用した。「市からこういう書類が送られてきたけど一緒に書いて欲しい」という相談が多い。免許返納は月に 2 回警察署に伺い、免許返納したのに警察署と市役所別々に足を運ぶ必要があるのを 1 回で済むようにしている。健診の検診車と一緒に出向き待合室として使ってもらい、地区公民館の文化祭に出向き PR などもしている。

4. 費用

初期投資として R4 年 37,575,000 円、デジタル田園都市国家構想交付金事業の一環として行っているため、1/2 地方創生推進交付金。維持費用は年間約 4,000,000 円。

5. 課題

住民票や印鑑証明の発行には本人確認が必要なため、集落支援員では取り扱えない（市役職員が乗れば可能）。また、巡回中はこういったお客さんが来るのか分からないので、市役所職員には「この日はモバイル市役所が出動中なので、オンライン対応できるように」とお願いしており、職員の負担となっている。

6. 考察

モバイル市役所「もーば」は伊那市の新産業技術推進という大きな枠組みの一事業であるため、全体構想と各事業（ゆうあいマーケット、ぐるっとタクシー、デジタルタクシー、無人 VTOL 機による物資輸送プラットフォーム、モバイルクリニック／オフィス／公民館）についてもご説明頂いた。伊那市市長の「伊那市 DX しあわせのまち宣言」に基づいた、交通・

物流・情報ネットワークによる「物理距離」から「時間距離」へのパラダイムシフト、最後は Face to Face であたたかみのあるサービスモデル確立により住民の幸福度へ訴求する、という事業コンセプトに感銘を受けた。また、「伊那に生きる、ここに暮らし続ける」という強い覚悟を感じる政策コミットメント通り、「今住んでいるところにずっと住んで欲しい、なので各集落まで出向く」という想いを表す事業であると感じた。

デジ田交付金事業終了後の財源確保や職員負担の課題もあるとのことなので、富士見町で実証実験中のコミュニティバスが運行していない時間にモバイル市役所「もーば」のようなサービスを提供できるかは慎重な検討が必要であるが、デジタル技術を活用しながら各集落に暮らす住民のもとへ出向きサービスを届ける、という姿勢も大いに参考となった。

令和6年度 総務経済常任委員会 所管事務調査報告書

訪 問 日 2024年10月8日

訪 問 先 愛知県豊山町

視察参加者 小倉裕子 牛山吉彦 三井新成 五味仙一 渡辺 葉

視察テーマ 愛知県で一番小さな町の公共交通システムの運行状況

視察施設 豊山タウンバスへ導入されているバスロケーションシステム

視察目的 コンパクトシティーの中枢を担う交通システムとして参考になるタウンバスと、web で運行状況や混雑状況が簡単に確認できるシステムを視察研修する。

視察内容

豊山町の概要(ヒコーキの町)

- ・人 口 16000 人
- ・面 積 6.18 km²(面積の 1/3 を空港や航空機関連施設が占めるため実質は 4.0 km²)
- ・産 業 一次産業 0.67% 二次産業 20.3% 三次産業 79.1%
- ・鉄 道 なし
- ・産業団地 完成前に完売
- ・空港から隣接する立地を生かし、大規模災害時の物流と人的支援を目的とした総合防災拠点の整備計画が進行中

豊山町の公共交通の概要

- ・市内の幹線道路網は充実している一方、鉄軌道線は存在しない
- ・バス交通が公共交通網を形成
- ・名古屋市のベッドタウンとして機能する一方で、古くからのコミュニティも残る
- ・名古屋空港、エアポートウォーク名古屋、宇宙航空研究所(JAXA)、三菱重工業(株)小牧南工場といった大規模施設が立地
- ・平成 29 年 11 月にあいち航空ミュージアムがオープンし、航空機関連の産業観光拠点となっている
- ・高校、大学がないため、通学目的の流入はほとんどない
- ・豊山タウンバス北ルート(R5 年利用者 11806 人)、南ルート(R5 年利用者 65857 人)、名鉄バス西春・空港線(R5 年利用者 376000 人)、名古屋空港直行バス・名古屋駅(R5 年利用者 510000 人)、名古屋空港直行バス・航空ミュージアム(R5 年利用者 62000 人)、黒川 11 号系統のバス 6 路線が運行中

豊山タウンバス

- ・小牧市と名鉄バスセンターを結ぶ、名鉄バス名犬バイパス線の撤退に伴い、鉄道路線がない公共交通の利便性を向上するため。平成 14 年 10 月に運行を開始
- ・運行費用の不足分を町が負担する形で、あおい交通が運行(R5 年 負担金 4400 万円)
- ・令和 6 年 9 月から 75 歳以上の高齢者は無料
- ・利用目的として平日は通勤通学 56%で 40 代が多く 休日は買い物 37%で 20 代が多い
- ・料金は前払い制で 全て 100 円 小学生は半額
- ・支払い方法は、現金 39%、Paypay15%、乗車券 46%(1000 円 2000 円セットを 9 カ所で販売)
- ・持続可能な公共交通機関を維持するため年 3 回、地域公共交通会議で近隣自治体と密に連携を図っている
- ・北ルートは、げんきなあいち市町村づくり補助金(年間 100 万円)を利用
- ・乗車体験 一日無料デーなどを実施して利用促進を行っている
- ・バスの利用者はコロナを除けば増加している、北ルートの需要が多くなっている



豊山タウンバスの市街地走行状況

バスロケーションシステム(VISH (株) バスキャッチ)

- ・町から運行事業者である、あおい交通にシステム構築を委託する形で、令和 4 年 10 月からタウンバス全線で導入
- ・システム構築費 467,500 円+利用料 409,860 円(6 カ月)=877,360 円
- ・国庫補助金(デジタル田園都市国家構想推進交付金)438,680 円を活用 補助率 1/2
- ・バスがいつ、どこを走っているか地図上で確認
- ・車内の混み具合の確認
- ・リアルタイムで町からのコメントを発信
運行遅延情報や台風等による運休情報の提供
- ・指定したバス停のバス到着情報を登録者にメールで配信(登録者 120 名)

各路線の運行状況

▼ 停留所名で検索 (📍で現在地から)

 停留所名 / Stop name 

16:57の情報です。18秒後に自動更新

※運行状況は各路線の直近の便のみ表示されます。次便以降については各路線の運行状況をご覧ください。

北ルート

北ルート	7分遅れ
	空席多い

 時刻表  マップ  運行状況

南ルート

名古屋栄行き	運行待ち
	空席多い

 時刻表  マップ  運行状況

 トップ

 マップ

文字による運行状況の表示



地図上でバスの位置を確認

まとめ

富士見町では路線バス方式の実証運行試験が 2 年目を迎えようとしています、デマンド方式での実績や経験を十分に集積している本町でも、再び路線バス方式を検討しなければならないということが現実になっています、デマンド形式のみでの継続の難しさに直面している今、これからの町の中核を担う交通網や古くからの集落を接続する交通網を様々な交通手段を駆使して連携し、町民益を優先に最善のシステムを構築するための一助となればと思い、愛知県で一番小さな町の交通システムの調査成果を報告します。

文責 五味 仙一

視察：総務経済常任委員会

日 時：令和6年10月8日（火）～ 10月9日（水）

参加者：小倉裕子委員長、牛山吉彦副委員長、三井新成議員、五味仙一議員、渡辺葉議員

事務局：小池昭彦事務局長

文責：牛山吉彦

熊野市自主運行バス

日 時：令和6年10月9日（水）午前9時50分～午前11時30分

参加者：議会事務局 溝口氏（司会）

熊野市議会 松田唯副議長

熊野市役所 市長公室 横平修一室長補佐、市長公室企画係 中嶋竜也主任

1. 熊野市の概要

熊野市は H17.11 に旧熊野市と南牟婁郡紀和町が合併して誕生した。三重県南部に位置し、北西部は 500m 超の山々が縦横に連なって奈良県および尾鷲市に接し、東南部は黒潮おどる熊野灘に面してリアス式海岸と白砂青松の変化に富んだ景観に恵まれ、南西部は和歌山県および奈良県に接している。（東西約 25 km、南北約 29 km、面積 373.35 km²）熊野市は海や山に囲まれた自然豊かな街であり、熊野灘をはじめ漁場は多く山もあり美味しい食材は豊富にある。観光面では「熊野古道」の世界遺産登録が今年でちょうど 20 周年で、外国からの観光客も多く“世界遺産の近くで生活している”という贅沢な地域でもある。

人口は R6(2024).9 現在 15,079 人だが、S30(1955)は 40,515 人であり、人口減少が毎年続いている。高齢化率は 45%だが山間部や海岸部地域で顕著であり、52 集落のうち 45 集落が限界集落となっている。広い行政区域の中に集落が点在しているのが特徴である。

市内に総合病院は無く隣接する御浜町の紀南病院が紀南地区唯一の総合病院、またスーパーは市中心部に集中しており大型店は和歌山県新宮市の郊外にある。高校は市中心部と御浜町に 2 校。以上のことから、市内での生活には通学や通院のために交通手段は必要不可欠である。

このような状況から、熊野市では地域公共交通を体系的に整備構築することで「誰もが自宅から移動できる手段が市内全域で確保」されており、免許返納者でも代替交通として生活を支える交通手段が構築されている。

他の自治体もこの交通体系に注目し、特に乗合タクシーのシステムを目的として視察に来ているとのこと。熊野市は広い地域に集落が点在しており、ここまで複雑な行政区は無いほど特殊であるため、如何に工夫するか苦肉の策の体系であるが「現状が正解ではなく改善を繰り返していく」とのことである。

2. 熊野市地域公共交通

(1) 概要

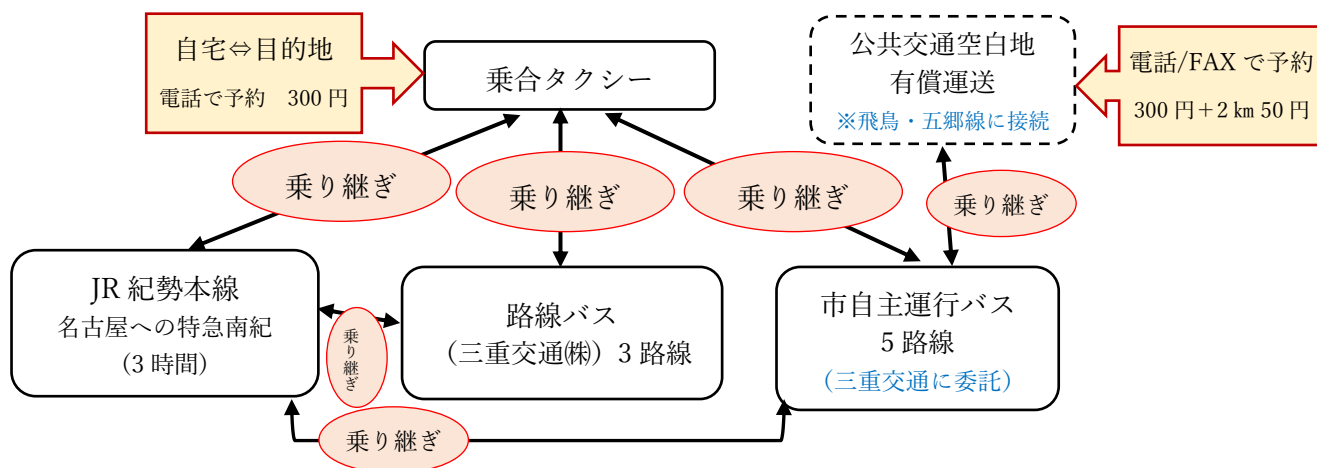
熊野市の地域公共交通は以下の通り

- ・鉄道
- ・路線バス
- ・熊野市バス（コミュニティ）
- ・一般タクシー
- ・乗合タクシー
- ・交通空白地有償運送



※写真左より「交通空白地有償運送」「路線バス・熊野市バス」「乗合タクシー」「一般タクシー」

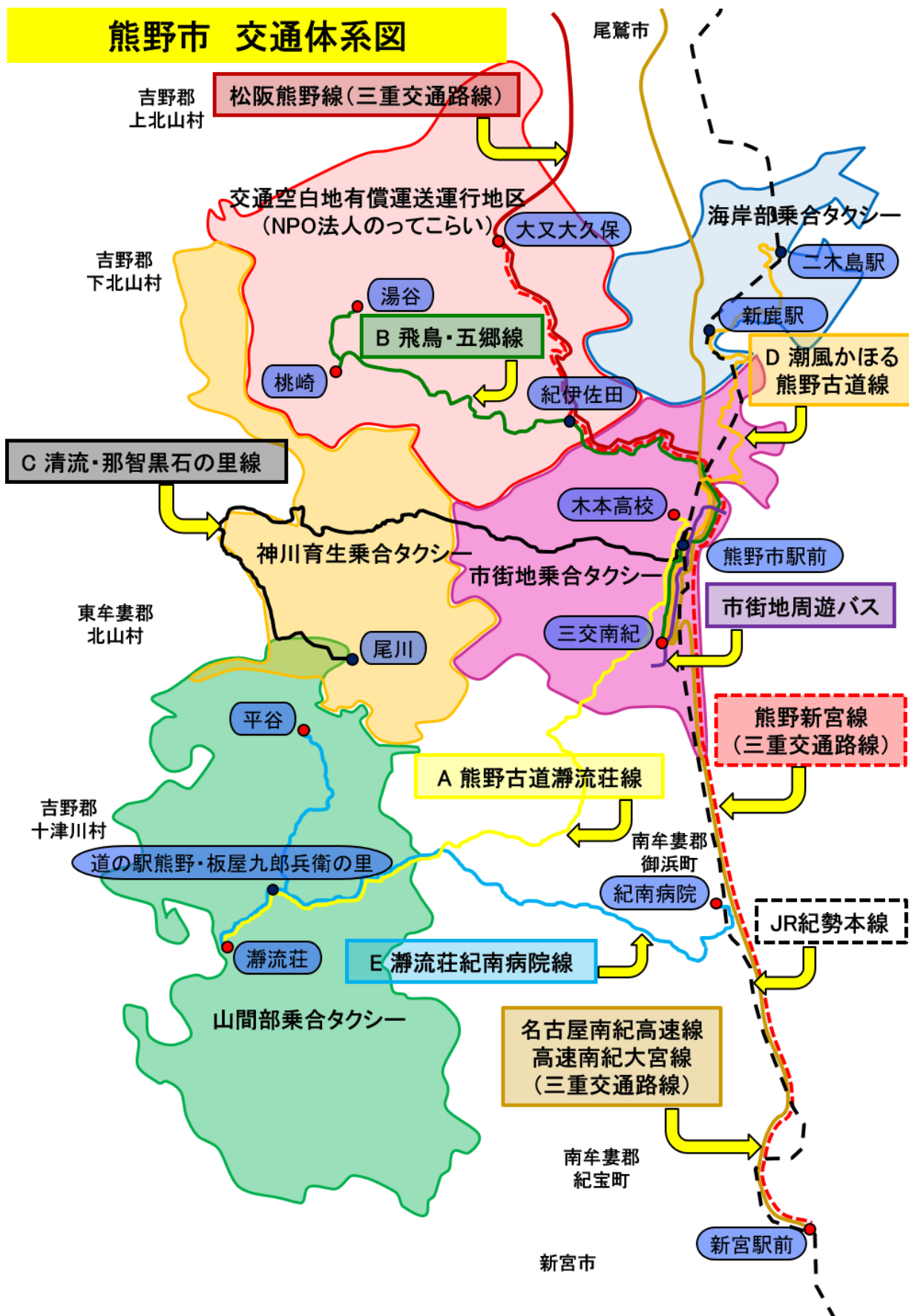
(2) 連携図



(3) 市の担当者

地域公共交通に関する市の体制は、市長公室企画係の担当者 1 名と係長 1 名の 2 名体制で業務を行っている。(専門部署は無い)

（４）交通体系図



3. 地域公共交通の現状と課題

※詳細は別紙1【熊野市地域公共交通一覧】参照

<補足>乗合タクシー

- ・運行委託している運転手と利用者は頻繁に顔を合わせるため信頼関係は築けており、普段の会話の中で不便に思っていることを聞くことでニーズの把握などを行ってもらっており、市は運転手から聞き取りを行っている。
- ・一人あたりの費用は1,537.7円（総費用：市支払分 ÷ 年間延べ利用人数）
$$29,329,928 \text{ 円}^* \div 19,074 \text{ 人} = 1,537.7 \text{ 円}$$

* 平日の乗合タクシー＋土日祝日の周遊バスの料金
- ・運転手の確保は、運行を委託している熊野第一交通で確保に努めてもらっているが、人手不足解消には至っていないため、移住施策と連動し運転手を募集していくことも計画している。移住スカウトサービス「SMOUT」の活用を調整中。
- ・利用促進として300円の利用料金を100円にするキャンペーン「ワンコインDAY」を月に1度行っているが、効果が上がっていない。要因は①料金よりも便利かどうか②自分が利用する必要があるかが大事だと把握しており、今後は見直す。
- ・利用者減でも事業を継続することに対して住民からの反対意見は無く、運転免許を持っていない後期高齢者などは自宅から目的地まで行けることから非常に評判が良い。市街地タクシーは利用者が増えているが、海岸部や山間部は人口減少とともに利用者が減っているのが現状である。

4. 紀南地区地域公共交通会議

（1）概要

地域公共交通会議は、地域のニーズに応じた地域住民の日常生活に必要な地域交通手段の確保や必要事項について協議する場になっている。

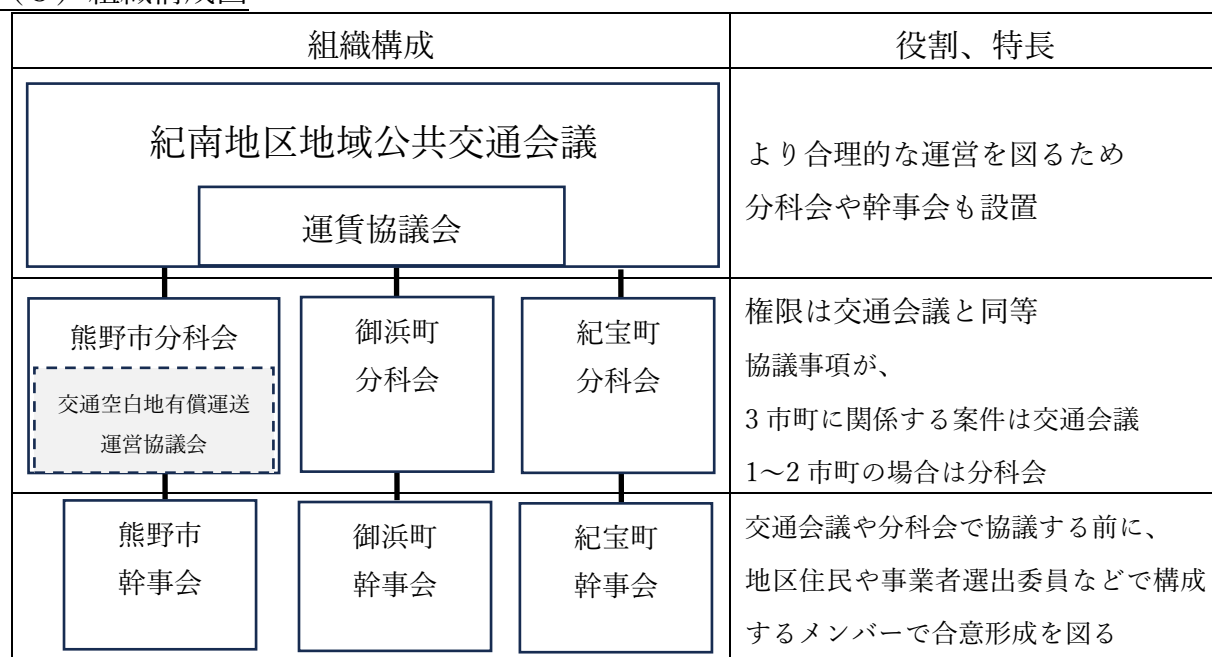
紀南地区地域公共交通会議は、他の自治体と異なり隣接自治体との効率的な運営を図るため、3市町による共同設置となっている。

- 自主運行バスの共同運行（御浜町）
- 他町への乗り入れ（紀宝町⇄御浜町）

（2）協議事項

- ① 自主運行バスなどの運行に関する事項（車両、路線、区域、運行回数など）
- ② 地域での交通空白地有償運送の必要性の判断など
- ③ 地域交通計画の策定など
- ④ 自主運行バスの料金改定など

（３）組織構成図



5. 総括・まとめ

熊野市と富士見町は、県境にあるという立地的にも観光地的観点からも非常に似ている行政地区であるものの、富士見町を上回る人口減少や高齢化、さらに点在する集落間の遠さという様々な障害や困難があるにも関わらず、「たとえ一人でも住んでいる限り交通網を絶やさない」といった気概や、「誰もが自宅から移動できる手段が市内全域に確保され、免許返納者でも代替手段として生活を支える交通手段が構築されている」という自信をひしひしと感じた行政視察であった。

現在実証運行している富士見町の定時制路線のコミュニティバスにも参考になることが多く、様々な観点から比較検討が可能であろう。

	熊野市				全般・今後の取組方針																								
	R6.9.1現在				【全般】誰もが自宅から移動できる手段が市内全域で確保されており、免許返納者でも代替交通として生活を支える交通手段が構築されている。																								
人口	15,079人				＜今後の取組方針：自主運行バス＞																								
高齢化率	45.00%				①集落間の移動は大人数を運べるバスで、集落内の移動は自宅から目的地まで運べる乗合タクシーなどのデマンド交通で、という考え方で公共交通体系を構築している。																								
面積	373.35km ²				②通学や通院など集落間の移動にバス路線は必要不可欠なため、バスの利用促進のためにバスとデマンド交通を組み合わせた移動方法の周知に取り組む。インバウンド対応としてGooglemapでの経路検索や車内の多言語表示なども進めている。																								
特性	●人口減少と高齢化：山間部と海岸部地域が顕著 52集落中45集落が限界集落（86%） ●広い行政区域の中に集落が点在 ●市内に総合病院は無く、御浜町の紀南病院が紀南地区唯一の総合病院 ●スーパーは市中心部に集中、大型店は和歌山県新宮市の郊外に ●高校は市中心部と御浜町の2校 ⇒市内での生活には通学や通院のために交通手段は必要不可欠				＜今後の取組方針：乗合タクシー＞ ①免許返納者の代替交通としての役割が担えているため、高齢者向け運転講習の受講者に乗合タクシーの紹介資料を渡すなど、高齢者やその家族への周知を行い利用促進を図る。 ②利用者がいないエリアなど費用対効果を含め現状を把握し、利便性の周知を図る。																								
	運営管理主体(委託先)				現状と課題																								
鉄道	JR：紀勢本線	【市内駅】6駅 二木島(ニギシマ)駅 ※海岸部乗継 新鹿(アタジカ)駅 ※海岸部乗継 羽田須(ハダス)駅			・路線が海岸線沿いのみで便数が少なく駅間が長いため利用者は限定される ・紀南病院へのアクセスとして最寄りの阿田和駅(御浜町)から無料の巡回バスが出ているため必要不可欠な交通手段 【課題】駅によっては降車する際に段差があり大変																								
民間バス	三重交通株式会社				・公共交通として重要であるものの、コロナ禍で激減した利用者が現在も7,8割程度までしか戻っていない ・主に民間バスの廃止代替として運行開始（三重交通に運営を委託しているため見た目は同じ） 【特長】通学や通院など集落間の移動には不可欠 【利用状況】コロナ禍の影響で利用者が減少し、コロナ禍前より全体的に減少傾向。通学で利用する学生数の影響を受けやすい。 【課題】路線ごとの料金体系が不均衡、点在する集落までの移動距離が長いことによる高コスト ※集落の移動には必要な手段であるため、自宅からバス停までの移動が負担になっている高齢者に対して乗合タクシーからの乗継方法などの周知が必要																								
タクシー	熊野第一交通株式会社 (株)クリスタルタクシー	熊野第一タクシー 売上：35,000～40,000円／日 クリスタルタクシー 売上：20,000円／日 運転手3名 車両2台			利用者は30人／日 乗合タクシーの運行で減少（8年前は50人／日）																								
乗合タクシー （平日のみ） 1乗車300円	 熊野第一交通株式会社	4エリア 市街地乗合タクシー 山間部乗合タクシー 海岸部乗合タクシー 神川育生乗合タクシー 山間部（飛鳥町・五郷町） 紀伊佐田バス停がハブ			運行開始日 H25.10.1 H26.10.1 H28.10.1 H28.10.1			便数 7便 7便 7便 7便			台数 2台 2台 1台 1台			利用者数 13,631人 2,336人 2,319人 324人			収支率 30.32% 7.28% 8.85% 2.12%			・乗合タクシー運行前は無料の福祉バスが週1回高齢者を診療所まで送り届けていた 【特長】自宅から公共施設やスーパー・病院など決められた目的地に送ってもらえるサービス 決められた時間のみ運行 利便性はバスとタクシーの間 【利用状況】利用者はコロナ禍から復調傾向 【課題】利用頻度の高い市街地乗合タクシーは車両損耗による修繕費増 エリアが広い山間部乗合タクシーは少人数での増便対応によるコスト増 ・地区の実情を十分に把握したうえで運営を行っている（主な運転手は集落支援員） ・運営に対する市の補助はなく、NPO法人の協賛金などで車両の維持費を賄っている									
公共交通空白地 有償運送	NPO法人のってこらい		市街地以外人口が少ないため収支率は低くなるが、利用者は1ピーターも多く「熊野市地域で安心して住み続けていく」というニーズに合った乗り物としてなくてはならないものとなっている																										
2次交通	熊野第一交通株式会社		市街地周遊バス （土日祝日）																										
	一般財団法人ふるさと振興公社		紀和・本宮線																										
	熊野古道の中心は和歌山県田辺市本宮町で熊野市は支線。本宮から熊野に足を延ばしてもらう																												
	熊野古道は山間部や海岸部に点在しており、それらに加えて丸山千枚田などの観光地を結ぶ																												

