

行政視察報告書

令和 6 年 7 月

総務文教常任委員会

- 1 視察実施日 P 1
- 2 参加者 P 1
- 3 視察先及び調査事項 P 1
- 4 視察先の概要 P 1 ~ 2
- 5 調査事項の概要及びまとめ P 3
- 6 各委員報告書 P 4 ~ P 9

1 視察実施日

令和6年7月31日(水)

2 参加者

委員長 藤尾 潔
副委員長 別府みどり
委員 長谷川幹雄、松本美和子、大久保忠義、中村龍治
議長 高瀬俊介
随行職員 壺井初美、依藤浩司

3 視察先及び調査事項

視察先 兵庫県丹波市 デマンド予約センター
調査事項 (1) デマンド型乗合タクシーの運行について
(2) 地域公共交通について

4 視察先の概要

丹波市は、平成16年11月1日に氷上郡柏原町、氷上町、青垣町、春日町、山南町及び市島町の6町が合併し市制施行。

兵庫県の中央東部に位置し、市内西部を南北に日本標準子午線（東経135度線）が通っており、北東では京都府、南東では丹波篠山市、南西では西脇市、多可町、北西では朝来市と境を接している。阪神間からJRや自動車ですら約1時間から2時間圏域であり、市内の南部地域は阪神都市圏との関わりが比較的深く、一方、北部地域は隣接する京都府等との関わりが比較的強くなっています。

地形は、本州の骨格の一つを構成する中国山地の東端に位置し、粟鹿山（標高962m）をはじめ、急斜面を持った山々によって形作られた中山間地域となっている。その山々の接点を縫うようにして二大河川の源流が走っており、一つは瀬戸内海へ注ぐ加古川とその上流河川であり、もう一つは日本海へ注ぐ由良川の上流河川（黒井川、竹田川）となっている。特に市内の石生の「水分れ」は海拔95mに位置し、本州一低い中央分水界となっている。

気候は、瀬戸内海型、内陸型気候に属し、年間の寒暖差、昼夜間の温度差が激しく秋から冬にかけて発生する丹波地域の山々をつつむ朝霧、夕霧は「丹波霧」と呼ばれ、豊かな自然環境に一層の深みと神秘さを醸し出している。

市の南端に位置する篠山層群（約1億数千万年前の白亜紀前期の地層）では、平成18年8月に市内の二人の地学愛好家によって恐竜化石が発見され、「丹波竜」と命名されている。

(1) 人口と世帯数（住民基本台帳）

人 口 60,530 人（男：29,232 人、女：31,298 人）

世帯数 26,440 世帯

		男	女	計	構成比
年少人口	0～14 歳	3,520 人	3,387 人	6,907 人	11.41%
生産年齢人口	15～64 歳	16,370 人	15,684 人	32,054 人	52.96%
老年人口	65 歳以上	9,342 人	12,227 人	21,569 人	35.63%
計		29,232 人	31,298 人	60,530 人	100.00%

※令和 6 年 4 月末時点

(2) 面 積 4 9 3 . 2 1 km²

(3) 産業構造（R 2 国勢調査）

区 分	第 1 次産業	第 2 次産業	第 3 次産業	分類不能 の 産 業	計
産業人口	2,306 人	10,487 人	17,713 人	715 人	31,221 人
(割合)	7.4%	33.6%	56.7%	2.3%	100.0%



※丹波市ホームページから抜粋

5 調査事項の概要及びまとめ

(1) デマンド型乗合タクシーの運行について

加東市では既存のタクシー車両に対する運賃助成の形で実施しているが、丹波市では旧6町の町域ごとに専用の車両を導入し運行を行っている。基本として300円の利用料金や、子どもから高齢者まで登録があれば利用できることなどもあり、一日136.7人もの利用につながっているが、専用車両の運行経費・デマンド予約センターの経費もかかっており、加東市の手法と比較して効率的な手法を検討していく必要がある。

また、加東市で問題となった旧町域をまたぐ移動に関しては、支所の設置などで旧町域で一定の生活需要が満たせることや、町域をまたぐ場合は鉄道・路線バスとのネットワーク化を意識するとともに、乗り継ぎ所の整備が行われていた。

なお、デジタル対応の苦手な方への対応を念頭にオペレーターによる電話対応を実施しているが、地域特性などを熟知した対応で、AIの選択したルートをより適切に修正するなどの対応を拝見することができた。デジタル技術の活用とともに、人的資源の活用性を学ぶことができた。

(2) 地域公共交通について

デマンド交通で完結しない旧町域や市域をまたぐ移動について、路線バスや鉄道の活用を行政として積極的に支援している姿勢に共感した。特に、小学校の通学に路線バスを活用していることや、高校生の通学定期の費用助成など、加東市でも研究すべき課題であると感じた。

6 各委員報告書

行政視察報告書（所感）

総務文教常任委員会委員長 藤 尾 潔

【デマンド型乗合タクシーの運行について】

丹波市は合併前の6町ごとにデマンドタクシーを導入されており、7月から加東市が導入したように町域をまたいでの利用はできない。これには、医院や買い物、行政サービス等が旧町ごとで完結できるようになっていることが影響していると考えられる。

令和5年度には1日あたり136.7人もの利用があり、デマンド交通専用の13台の車両を用いてタクシー会社に運行を委託している。加東市ではタクシー会社の車両を用いて運賃補助の形でデマンド型交通を行っている。それぞれにメリット、デメリットはあるが利用者が増えた場合は専用の車両を用いた形のほうが効率的であると考えられる。運行費、予約センター運営費合わせて約6300万円を投入されており、丹波市の決意を感じるとともに、加東市では加東市の地域にあった形でのデマンド型交通の構築が必要であると感じた。

【地域公共交通について】

デマンド型交通により旧町域内をカバーし、旧町域をまたいだ移動に関しては路線バスや鉄道を用いて移動する形の公共交通ネットワークの構築が想定されていた。先日の福本先生のご講演でも、おでかけしやすい地域を作っていくことが提唱されていたが、限られた財源を有効活用し、人々の生活を見据えたネットワーク構築がなされているように感じた。また、学校統合後の移動に公共交通を利用していることも印象的であった。加東市でも、当初の計画では公共交通の利活用を視野に入れていたため、検討の余地があると感じた。

行政視察報告書（所感）

総務文教常任委員会副委員長 別府 みどり

【デマンド型乗合タクシーの運行について】

丹波市のデマンドタクシーは、長距離、大量輸送は基幹交通（鉄道や路線バス）が担い、それらをカバーしきれない交通不便地とされる所を「生活交通」としてデマンドタクシーや通常のタクシーが担うと、すみ分けや役割を明確にされていて、何のために走行させているかもはっきりしている。また、基幹交通が行かないのはどの地域か、移動人口はどうなっているか、利用の年齢層から想定される利用者の意識など、データを基にしっかり分析されている。オープンデータの活用は施策の効果を上げると思うので、加東市でもさらに活用したい。また、課題とされていた、デマンドタクシーが「高齢者の交通手段」と捉えられてしまうイメージの払しょくは同じ課題だと感じた。あらゆる世代の方が利用しようと思える利便性とアピールが必要だと思う。

市の大きな医療環境の変化や学生の通学補助などから、路線バスの再編を行い、現在増便していることも複合的な取組の効果で大きな評価とされるものと感じた。

また、デマンド予約センターの様子を見学させていただいたが、交通や利用者管理のシステムと、雇用されている方々の経験値による対応がうまくマッチしていて、デジタルとアナログ部分をととても良いバランスで活用されていると感じた。予約の取り方も無駄がなく早い。利用者のリピート率が高いことも、こういったことから伺えた。

【地域公共交通について】

公共交通の考え方として、(1)鉄道やバス、デマンドタクシーなどの各交通機関がそれぞれの役割分担で利用者の利便性を向上させるために連携する事と、(2)地域の公共交通のバランスを維持する事の柱があり、それを基に取組が考えられているので、説明もとても分かり易く感じた。市民の方も、問い合わせや説明の際に理解しやすいのだろうと思った。自分自身が利用することを想定しても、交通施策の取組は出来るだけシンプルに分かり易くあることが望ましいと思う。加東市の公共交通がより利便性の高いものになるように今回の行政視察を参考にしたい。

行政視察報告書（所感）

総務文教常任委員会委員 長 谷川 幹 雄

【デマンド型乗合タクシーの運行について】

まず、丹波市は旧 6 町が合併してできた市であることから、各町に公共施設があるので、地域ごとでまかなえることが多いことから、地域別の乗合タクシーで運行ができていると思う。6 地域別の取組に加え、他地域への乗り継ぎにも配慮した 1 時間に 1 運行の計画をされて、年齢制限等関係なく誰でも普通に乗れる乗合タクシー、家族で登録も可能で、7 歳未満は無料で通常は 300 円、7 歳以上 13 歳未満、障がい者等にも配慮した金額 200 円の計画に感動した。又、凄いところが、タクシー業界との連携をできているとのことであった。常に、地域に 2 台から 3 台の乗合タクシーを配備している。普通に予約すればだれでもが乗れるデマンド型乗合タクシー。タクシー事業者にも圧迫していないし、事業者の時間配分もできているので問題にならない。

本市においては、距離によって金額も変わるし、指定の場所以外は行けない、配車台数も割り当てが少なく時間配分もできていないため、路線バス等への連携もできていない。この違いは何なのであろうか。確かに基本的計画から本市だけはずれている。自主運行バスがいつまで続くのか、続けられるのか。

赤字になるからやらないでは、住みよいまちランキング 1 位が恥ずかしい。市として一番遅れている公共交通政策を一番にやるのが筋ではないのか。

他市の真似をしろとは言わないが、せめて他市に追いつくぐらいの交通施策を考えるべきであろうと思った視察であった。

【地域公共交通について】

公共交通においても丹波市は、神姫バスさんと連携が取れているように感じた。1 番驚いたのが、路線バスを使用して通学に利用していることだ。定期路線バスの定期の割引はあるものの、定額割引等はないなかで医療センターへの乗り入れ等により路線バスの再編がおこなわれることなど、定期路線バスも休止になっていた地域や減便等になっていたところを復活させたり、ルートを延伸させたりと全面的に協力しあって運営をされているところが素晴らしいところだと感心させられっぱなしの非常に素晴らしい視察であった。

【その他】

是非、加東市にも丹波市ような運行をお願いしたい。

行政視察報告書（所感）

総務文教常任委員会委員 松本美和子

【デマンド型乗合タクシーの運行について】

丹波市のデマンド型乗合タクシーは、世帯ごとに登録するので、下は7歳から登録でき、10代の登録者は約300人いるということでした。年間利用者が、26,108人。利用率が一番高いのは80代が約半数。お出かけ先は①商業施設②医療機関。高齢者の日常生活交通手段として定着している。夏休み中には、中高生が塾に通うことも可能である。デマンド予約センターの様子も実際に見学させていただきました。高齢者の利用が多いのでAIなどの利用よりはるかに電話予約が多いとのことでした。実際に予約が確実に出来ているか、電話の方が安心できると思いました。また、実車5分前に確認のメッセージが届くのも、利用者にとって便利なサービスだと思いました。

【地域公共交通について】

廃止されそうな路線バスをV字回復されたことに大変驚きました。例：1便4人⇒40人へ
理由は、中高生の通学が遠距離通学のため、補助金を出して利用できるようにしたためです。市民の利便性向上に努めながら、公共交通をしっかりと守っておられ、とても学びの多い研修でした。

行政視察報告書（所感）

総務文教常任委員会委員 大久保忠義

【デマンド型乗合タクシーの運行について】

デマンド予約センターでは、AI が配車振り分けをおこなった物をオペレーターがあまり遠回りにならないように運行ルートを組みなおす必要があり、乗合タクシーであるからこそその苦勞もあると感じた。

旧町の各地域での基幹交通の状況が異なり、ニーズが多様であろうと思うが、乗合タクシーにする事により、利便性が確保出来ているように感じた。

加東市において、これだけの車両台数を走らせて同様なサービスを実施するのは、容易ではないと感じるが、可能性としては非常に参考になった。

【地域公共交通について】

丹波市には、大動脈となる JR 福知山線があり、利便性がある状況にあると感じる。

近年、路線バスの利用人数が減り、減便をされていく事が多い状況にありながら、令和 2 年度以降の利用者の急激な増加は素晴らしいと思う。

バス路線の再編や高校生への通学定期券購入補助などの積極的な施策が起因していると思われる。

ニーズを理解して、便利と思って利用してもらえるようにする必要があると感じた。

【その他】

目指す公共交通ネットワークとしては、既存の鉄道・路線バス・タクシーと共に地域公共交通をつなげていく事では同じ感じる。

上手くこのネットワークとニーズをつなぎ合わせる事が出来るかが大切であると感じた。

公共交通ガイド「てくてくたんば」は、路線バスの時刻表と運賃表が同じページに記載されているので非常に見やすく感じた。

加東市の公共交通ガイドブックもこのような工夫があればと願う

行政視察報告書（所感）

総務文教常任委員会委員 中村龍治

【デマンド型乗合タクシーの運行について】

運用体制として丹波市デマンド会があり（タクシー）6事業者ということで根本的に加東市との違いを感じた。同じようにはいかず加東市がおかれている状況でどのように対策していくかが課題であると思う。

もう一点、丹波市には各旧町内に支所が有り様々な市民の意見を聞けたり状況収集もスムーズに行われているので無いかと感じた。

あと、あくまで生活交通である考えから1時間毎の運行が適切であるということであるが実証実験や調査の結果を受けての実働状況であると思うのでこれについては予算にも関係してくることからしっかり検討していく課題であると考えます。

【地域公共交通について】

丹波市ではJR加古川線を守ろうとする地域の方々の行動があったり、路線バスの利用者がV字回復という事で学生の通学に対応することをしっかり事業者と協議出来ている結果だと思えます。やはり地域の方々の意見をしっかり聞き入れて事業者と協議していくことが重要な事であると考えます。