

可児市議会議長 澤野 伸 様

報告者

可児市議会 建設市民委員長 伊藤 壽

建設市民委員会視察報告書

所管事務調査を行いましたので、その概要を下記のとおり報告します。

1、実施日時 令和6年10月31日（木） 10：00-11：40

2、視察地 各務原市

3、視察項目 各務原市の公共交通事業について

4、出席者 建設市民委員（8名）

【委員長】 伊藤 壽

【副委員長】 前川 一平

【委員】 伊藤健二、川上文浩、酒井正司、山田喜弘、高木将延、奥村新五

5、視察結果報告

(1) 視察の目的

現在委員会で調査研究を続けている「公共交通」について、AIを活用したデマンド交通や市内各課・企業と連携した事業展開、継続的なニーズ把握に努められている各務原市の取り組みについて伺う。

(2) 各務原市の説明概要

○各務原市の特徴

10km×15kmの地形の中央に、名鉄とJRの2路線16の駅が存在している。

市役所・東海中央病院・鵜沼駅を乗り継ぎのターミナルとして7路線のバス路線が有り、4つの「チョイソコ」エリアで全エリアをカバーしている。

市内に5社のタクシー会社が有り、チョイソコ運営事業に3社が参加している。ふれあいバス停220カ所以上、チョイソコ停留所170カ所以上(川島地区を除く)が有る。

【コミュニティバス（ふれあいバス）】

- ・平成12年から運行開始。平成27年に5つの生活圏を意識したコンパクトな路線に大幅改正。令和元年には、乗降データに基づいたダイヤ改正。

【デマンド交通（チョイソコかかみがはら）】

- ・利用者の会員制度（R6.3現在 会員数1,300人）

チョイソコかかみがはらを利用するには、まず会員登録が必要。ネット上で登録すればすぐに利用できる。高齢者は紙での登録が多い。同時に、利用者情報を的確に把握できることは運行の変更等に参考となるデータ収集を可能としている。利用状況は、70歳、80歳が多数を占めるため、電話予約が91.4%、WEB予約が8.6%で、WEB予約の推進が課題。

- ・利用促進の取り組み

名鉄と連携したお出かけ切符などの企画や、「チョイソコ通信」として会員には定期的なダイレクトメールを発送することで、お出かけしたくなるような情報を的確に伝えている。

- ・企業スポンサー制度

参加企業は医療関係、金融関係、食料品店が多く、公共交通に頼らざるをえない世代にピンポイントでアプローチできる。更に、スポンサー店の近くに停留所が設置されることは大きな魅力となる。

・ 停留所について

スポンサー停留所の他、自治会の意見を参考にした停留所や公共施設に設置される。重要なのは必ず他の公共交通との結節点を設けていること。各務原市は東西に通じている JR、名鉄を中心に多くの路線バスが走っており、近隣の岐阜市、犬山市からの乗り入れもあり、市内に留まらず生活圏内の移動は公共交通で可能となっている。そこに結節することで遠方への移動を可能としている。

・ 住民との対話

住民との対話集会を毎年 11 会場で 12 回開催し、公共交通の取り組み説明や住民の意見、要望を定期的に聴いている。

【各委員の所感】

○各務原市では、旧町村を基準に 5 つのエリア区分を設けており、エリアごとに公共交通を考えている。予想するにそのエリアが一つの生活圏となっているのであろう。

「チョイソコかかみがはら」は、路線バスの補完ではなく、生活圏内の移動手段として利用が想定されているものと感じた。スポンサー制度は都市化し大手チェーンの参入により影響を受けている地元企業の顧客獲得にはメリットがあるように感じた。本市においても、市の東西、中心部、旧兼山町では生活圏が異なる。市中心部への移動をどのように公共交通が担うのか、ではなく、生活圏内の移動と市中心部への移動、そして近隣市町への移動をどのようにしていくのか、並行して考えなければならないと感じた。乗り継ぎが多くなった場合の利用者負担、事業の民間委託等、まだまだ課題はあるように思う。

○市財政の豊かさ、住民が一定区域内に居住、交通事業者が 5 社ある等、可児市と比べて公共交通網形成に有利な状況にあり、そのまま可児市に取り入れるには難しい部分もあるが、住民目線に立った真摯な取り組みをされている等、見習うべき点が多かった。

○各務原市は、市の面積が約 87 ㎡で本市と面積が同等である。違いは市内に東西を貫く JR 高山本線 4 駅、名鉄各務原・犬山線 12 駅がある。主要駅にバス等を結節するよう取り組めることは本市と大いに異なる。興味深かったのは、民間事業者の協賛で事業所敷地内に停留所を設置できるチョイソコかかみがはらスポンサー制

度。本市も検討してはどうか。また、ふれあいバス等懇談会（市民との意見交換会）を毎年11カ所12会場で行っていることも参考にしてはどうか。本市の公共交通もICT化を進めてはどうか。

○各務原市のバス路線図と可児市のバス路線図を比較してみたところ、その路線図には大きな違いがあった。本市の場合は中心市街地である広見・下恵土地区を中心に各路線が集まってきて乗り換えポイントが4カ所設定されている。一方、各務原市では7つのバス路線と鉄道、民間バス停、ちょいそこバス停などと28カ所ほどに及ぶ乗り換えポイントを設定して利便性を向上させている。路線が市内全体を包み込む形となっている。本市は環状線を中心に放射線状にバス路線が線として伸びているが、各務原市は市民の移動を面で捉えているように感じた。また、市民意見の聴取も令和6年度ふれあいバス懇談会を10月に12カ所で開催しており、常に進化させるという担当課の強い姿勢が感じられた。ふれあいバス等の公共交通を担当している課が商工振興課ということもあるが、公共交通にスポンサーを募ったり、広報紙を作成したりイベントを開催したりと、経済政策、観光策と公共交通の利用促進を考えた様々な取組をしている。公共交通対策費は2億8千2百万円で、ふれあいバス、チョイソコかかみがはらの利用料収入は2500万円ほど、本市の公共交通運営事業費は約1億4千万円で、さつきバスと電話で予約バスの利用料収入は1300万円ほどである。今後はこれらの取組みを参考にし、新たなダイヤ改正について生活はもとより経済、観光などそれぞれの考えを取り入れ、検討する必要がある。また、市民意見の聴取についても積極的に行う必要性を認識した。

○デマンド型交通の仕組みに関して多くの学びが得られた。「チョイソコかかみがはら」は、利用者からの予約があった際にのみ運行するシステムだが、各務原市ならではの特徴がいくつかあり、特に印象深かった点は、スポンサー制度を導入している点であった。スポンサー企業がバス停を設置することで広告効果も得られるため、企業と地域が連携しやすい。このような地域企業との協力関係は、公共交通の運営にも新しい価値をもたらしていると感じた。さらに、利用者の大半が70~80代の高齢者でありながらも、キャッシュレス決済が広く普及していることにも驚いた。デジタル化が進む中で、利便性が向上し、利用者の生活を支える仕組みがしっかりと根付いていると感じた。また、「チョイそこ」では相乗り率が1.2~1.3人と非常に効率的で、地域のニーズに適応しつつもコスト面での最適化が図られている。地域ごとに異なる人口構成や交通需要に応じた運行が求められるため、このようなデータに基づいた運営が重要であると実感した。

(6) 考 察

各務原市の利用促進の取り組みの中で、「チョイソコ通信」など当市においても紙媒体により生活に結びつく情報を利用者に提供し、バス利用者を増やすよう取り組むことは有効と考える。こうした情報をダイレクトに届けるには、「ちょいそこかかみがはら」の会員登録制度は有効である。また、こうしたバスの運行等について、積極的に説明会等により市民へ周知していることは、市民の意見が反映されやすくなるとともに、利用者の増にも繋がるものと思われる。そして、AIを活用した運行の効率化や運賃のキャッシュレス決済化は、利用者、運転手等の負担の軽減につながっていると考えられる。

経費面では、企業スポンサー制度で運行経費を補完するとともに、企業と連携することによって、情報の提供や利用者増にも繋げられるのではないかとと思われる。いずれにしても、当市の状況を鑑み、将来計画の中で取り組むもの、また、喫緊の改善で取り組めるものなど参考となるものが多くあった。

(視察の様子)

