

委員会視察報告書

委員会名	総務常任委員会
視察地	富山県射水市
調査項目	1 鉄道路線の利便性向上・活性化について 2 AI新交通「のるーと射水」について 3 地域公共交通全般について
調査目的	持続可能な地域公共交通についての調査・研究
日時	令和6(2024)年7月2日(火) 午前10時30～11時
場所	射水市役所(富山県射水市新開発410番地1)
調査概要	<p>◆射水市の概要</p> <ul style="list-style-type: none">・富山県のほぼ中央、109.44 k m²・人口 90,512 人、37,235 世帯(2024年5月末) <p>◆射水市の地域公共交通</p> <ul style="list-style-type: none">・鉄道(あいのかぜとやま鉄道、万葉線)・路線バス(富山地方鉄道、加越能バス)・コミュニティバス(基幹路線、きめ細やかな路線)・AI交通のるーと射水(コミュニティバスを転換)・べいぐるん(ベイエリアの新交通、低速移動、観光向け)・地域あいのり移動支援実証運行・県営渡船(越ノ潟フェリー) <p>1 鉄道路線の利便性向上・活性化について</p> <p>(1) 万葉線対策協議会について</p> <p>【設立の経緯】</p> <ul style="list-style-type: none">・モーターレーゼーションの進展により公共交通離れの風潮が高まっている中で万葉線を維持確保し、沿線住民の生活の安定を図ることを目的に、昭和55年8月8日に設立した。・組織は高岡市長(会長)、射水市市長(副会長)、両市議長、両市議会の所管委員会委員長、両市の商工会議所会頭、高岡市連合自治会長、射水市地域振興連合会推薦者、両市女性団体、万葉線(株)社長により構成されている。

【主な取組と射水市の役割】

- ・利便性向上・活性化の取組として、射水市、高岡市のイベント（高岡御車山祭、富山新港花火大会、高岡七夕まつりなど）とタイアップとして片道運賃助成を行っている。
- ・利用促進として、年4回の万葉線だよりの発行、万葉線利用促進グッズ・ノベルティ製作、万葉線を愛する会主催のイベント「万葉線まつり」への協賛等がある。

【議論の特長】

- ・沿線自治会や学校長が万葉線対策協議会の幹事になっているため、職業体験「14歳の挑戦」や団体利用等、子どもに視点をおいた取組みへの意見も多くある。
- ・万葉線の利用者増加策や近隣イベントとのタイアップ案が出ることもあり、一昨年は万葉線が開業20周年の節目を迎えたことから、記念事業を実施した。今年度は映画とのコラボ企画も予定している。

（2）万葉線を愛する会の取組及び射水市の役割

- ・万葉線対策協議会の活動を支援し、万葉線の利用促進と発展に資する事業を実施するため、平成5年10月21日に設立。
- ・個人会員一口1,000円／年で770円、法人会員一口10,000円／年で5,500円の回数券をそれぞれ付与している。
- ・射水市・高岡市の協力店では万葉線を愛する会の会員証の提示で各種サービスを受けられる。
- ・親子参加型イベント「万葉線まつり」を開催し、万葉線への愛着や利用促進・活性化に努めている。
- ・射水市の主な役割は会計であり、各事業にかかる支払いや役員への書類郵送などの事務を担う。

（3）パークアンドライド駐車場の効果と課題

- ・あいの風とやま鉄道小杉駅で11台、越中大門駅で5台設置している。利用要件は目的地までの線路で、原則、片道100kmを超える長距離往復切符を購入していること。
- ・効果→環境負荷の軽減、駅利用者の利便性向上、並行在来線（あいの風とやま鉄道）の利用促進など
- ・課題→越中大門駅パークアンドライド駐車場が小杉駅と比べ利用者が少なく、利用者増加のための取組が必要である。

2 AI新交通「のるーと射水」について

(1) 導入の経緯及び利用状況

- ・市内全域でコミュニティバス（市営）を運行してきたが、乗りたい時間に便がない等、満足度が不十分であり、日中や土日など空車が目立つ時間帯があるなど、課題が多かった。
- ・燃料価格高騰による運行経費の上昇、少子高齢化に伴う労働力の減少、2024年問題等による運転手不足が深刻化し、安定的なコミュニティバスの維持が困難になることが予想される。
- ・上記の課題に対応し、AIを活用して効率的な予約・配車を実現し、乗りたい時にスマートフォンアプリ等でバスを呼べる新しい乗合型公共交通としてAIオンデマンドバス「のるーと射水」を検討。実証運行期間を経て、令和6年度から本格運行を開始した。
- ・運営：射水市生活安全課
- ・運行事業者
 - ①エムアールテクノサービス（株） - 4台
 - ②海王交通（株） - 1台
 - ③（株）三島野観光 - 1台

【実証運行の概要】

実証運行期間	令和5年10月2日（月）～12月24日
運行時間	9：00～18：00
運賃	一般：200円／回、300円／日 *小学生、障がい者（児）は半額 *未就学児、障がい者（児）付き添い1名、コミバス等無料乗車券の持参者は無料
運行エリア	射水市南東エリア（小杉駅南エリア） ・10地域振興会が対象 ・既存のコミュニティバス停留所96か所を利用 ・のるーと専用アプリ、市公式LINE、電話で予約
利用状況	登録ユーザー984人（毎週平均60.3人ペースで登録者が増加、利用者数3,503人 利用者469人中346人（73.8%）が複数回利用

【アンケート結果による比較】		
	コミュニティバス	のるーと射水
利用目的	通勤・通学、買い物が大半を占める	通勤・通学、買い物の他、通院、日常の用事、友人と会う等の利用が伸びている
満足度	とても満足 6.8% 満足 47.3% 不満 38.0% とても不満 7.8%	とても満足 60.5% 満足 32.7% 不満 5.5% とても不満 1.4%
<p>*のるーと射水は「乗りたい時間に乗れる」 →コミュニティバスの不満な点を解消し、利用者の外出機会が増加する結果となった。</p>		
【本格運行】		
運行時間	平日 9:00～19:00 土日祝日 9:00～18:00	
運賃	一般 200円/回、300円/日 *小学生、障がい者(児)は半額 *未就学児、障がい者(児)付き添い1名、コミュニティバス等無料乗車券の持参者は無料	
支払方法	現金、コミュニティバス回数券、PayPay	
車両数	5台(1台は予備)	
定員	定員8～12名	
運行エリア	射水市南東(小杉駅南エリア) *このエリアのコミュニティバスと置換	
利用者数	1,095人 (R6.3.25～3.31現在)	
<p>・予約・利用者数ともに増加傾向 *今後は北東エリアでも「のるーと射水」の実証運行を行い、コミュニティバスとの置換を進める。</p>		
<p>(2) 予算規模(令和6年度当初予算ベース)</p>		
<p>・本格運行 5,995万9千円(南東エリア): 一般財源 ・実証運行 4,632万5千円(北東エリア)</p>		
<p>このうち</p>		
<p>国: 共創Maasモデル実証プロジェクト補助金 3,083万3千円 県: 新モビリティサービス等推進事業費補助金 500万円</p>		

(3) 事業の効果および他の交通機関への影響

- ・南東エリアの実証運行では、利用者の9割方から満足との回答が得られ、コミュニティバスからの置換によって、運転手1名相当減員できた。
- ・他への影響として、タクシー事業者からは、病院への利用が2割程度減収となったが、現在のところ影響はないと回答をいただく。

(4) 料金設定の理由と採算性

- ・市内全域で運行するコミュニティバスと「のるーと射水」を置換するため、運賃が異なると利用者に混乱が生じると考え、一定期間はコミュニティバスと同額の運賃とした。
- ・人件費や燃料価格の高騰及び採算性、一部地域でのデマンドタクシー利用料も鑑み、どこかのタイミングでの料金改定も必要と考える。

3 地域公共交通全般について

(1) 運転手の確保

- ・自動車運転業務等における運転手当の労働環境見直し（いわゆる2024年問題）や運転手の高齢化、なり手不足により、射水市においてもコミュニティバス路線の一部を運休している。

【運転手確保に向けた取組】

- ・コミュニティバス等の車内に運転手募集案内を掲示
- ・市職員OB、自衛隊等への情報提供
- ・市HPや「のるーと」専用ページでの周知 など

(2) ライドシェアなど新たな交通手段への対応

- ・国においては「ライドシェア」についての議論が進められ、都市部や地方の一部でも既に運行開始しているが、課題も多い。
- ・射水市においても、時間帯（夜間）によってはタクシーの台数が少なく、利用しにくい状況となっている。

【今後の対応】

- ・交通事業者との意見交換、情報共有
- ・日本版ライドシェアの必要性の見極め

(3) 公共交通機関の意思疎通・連携

- ・令和5年度、市内のコミュニティバス運行事業者（3社）、タクシー事業者（3社）などによる「射水市持続可能な公共交通

体系の構築に向けた研究会」を発足した。

・「のるーと」の導入やコミュニティバスのルート見直し等、公共交通施について調整、意見・情報交換を行っている。

(4) 高齢者運転免許証自主返納支援事業について

・高齢者が被害者・加害者となる交通事故の減少、免許返納後も安心して生活できるよう平成 23 年から支援事業を行ってきた。

・近年は支援内容を拡充し、個人の都合にあわせて公共交通を選択できるよう利便性向上を図っている。

・免許返納支援事業の申請は、令和元年度の 352 件をピークに減少傾向にある。令和 5 年度の申請は 217 件、そのうち 75 歳以上の割合は 77.4%であった。

・支援内容は以下から 1 つ選択できる。

①コミュニティバス等無料乗車証 (5 年間有効)

②万葉線回数券 2 万円分相当

③加越能バス回数券 2 万円相当

④富山地方鉄道 IC カード 2 万円相当

・最多は①であり 83.87%が選択している。

(5) 射水市の交通関係政策の方向性決定のための手法と職員配置

・上層部に対しては、予算編成時での説明や町内における政策会議、サマーレビューなどの機会を捉え、今後の交通施策等の方向性及び意思決定を行っている。

・射水市生活安全課の中に交通政策班を設置し、交通施策に特化した企画立案等を行っている。



(6) 射水市議会における公共交通に対する議論の状況

・市議会での代表質問や一般質問、常任委員会等での議論の他、必要に応じて議員懇談会の場で意見交換などを行っている。

・議員個別での対応など適宜説明を行っている。

(7) 市民からの公共交通に関する意見や提言の状況と対応

・市へのメールや市長への手紙、生活安全課に直接電話がある等、意見をいただいている。内容は、バス停の増設や路線の見直し等、様々なものがある。

<p>視察の様子</p>	<p>(担当課より説明)</p>  <p>(射水市役所ロビーにて)</p> 
<p>質 疑 応 答</p>	<p>質問 交通政策全体の予算と財源は。</p> <p>回答 べいぐるん、ベイカートはデジタル田園都市国家構想交付金を使っている。カーシェアリングは民間資本であり市は予算計上せず、市有地の貸与や場所の交渉等に協力している。コミュニティバスの予算は一般財源。交通政策全体で約3億円予算計上している。</p> <p>質問 のるーと射水の運行会社3社の詳細及びそれ以外の交通事業者の有無は。</p> <p>回答 3社ともバス事業者（コミュニティバス、観光バス）だが、海王交通（株）のみタクシー事業も行う。他に2社タクシー会社があり、このうち1社は北東エリアでの実証運行に参入していただくよう調整している。残りの1社は運行エリアが異なるものの、将来的には参入していただきたい。</p> <p>質問 運転手不足への支援の在り方について。</p> <p>回答 交通事業者に対する金銭的な支援はしていない。ヒアリングの結果、お金ではなく、休日や業務時間など働き方の問題であり、どの交通事業者も悩んでいる。</p> <p>質問 公として交通機関を守ることへの見解は。</p> <p>回答 元々はきめ細やかなコミュニティバスを入れた経緯があり、そこから高齢化が進んでいる中で、地域の交通手段を残すためにはどうすればいいのか、という考えがある。平野の真ん中に住居が点在する集落での暮らしを守るための先人からの取組を引き継いでいる。</p> <p>質問 料金設定と事業者の採算性について。</p> <p>回答 競合によりお客を奪われるとの意見もあれば、短距離移動が減って長距離移動のお客ばかりになり、効率が上がったという声もある。料金設定について、まだ正解は見えていない。</p>

質問 のるーとの運行エリア拡大に対する地域の要望及び検討状況について。

回答 導入前の地域では使い方の説明をしている段階であり、要望はまだ出ていない。本格運行を開始した南東エリアでは、バス停を増やしてほしいという要望が少しあるものの、元々住宅が密集し、乗降ポイントはすでに多数設定されている。

ただし、これから実証運行を行う北東エリアは、集落が点在している農村部なので、南東エリアとは異なる要望が出てくるものと思われる。事業者とはエリア拡大に向けて定例的に打ち合わせを実施しているが、立地状況や距離、コミュニティバスの乗客数をシミュレーションする中で、どれくらいの台数が必要か検討し、実際に運行して過不足を調整する準備をしている。

質問 のるーと射水の料金を上げるとすればどの程度になるか。

回答 まだ庁内で議論していないが、南西エリアで運行しているデマンドタクシーが300円/回、500円/日なので、ひとつの目安になると考える。値上げはいつが良いのか、のるーと射水が市内全域に広がった時など色々なタイミングを想定し、検討していかなければならない。

質問 交通政策班の詳細は。

回答 今年度に行う射水市地域公共交通計画の見直しにあたり、令和5年度から設置した。交通政策の課題に対応する職員は兼務も含めて5.5人、班の設置前と人数は変わっていない。

質問 のるーと射水の運行範囲拡大とエリアについて。

回答 4つのエリアは鉄道路線を跨がないよう区分されている。ひとつのエリアでの運行範囲を広げるのではなく、従来のコミュニティバスの枠組みはそのまま、エリアごとにのるーと射水に置換し、コミュニティバスの基幹的な路線との結節により利便性を維持する。

質問 コミュニティバスの運行事業者がのるーと射水に移行しているのか。

回答 ベースはそうだが、運行エリア拡大にあたりタクシー会社の参入を目指す。デマンドタクシーの運行エリアにのるー

	<p>と射水を導入する際は、デマンドタクシー運行事業者にも参入していただきたい。</p> <p>質問 のるーと射水の運行車両について。</p> <p>回答 6台中5台を稼働させている。曜日や時間帯によって乗客数に差があり、休憩時間で調整している。土日祝日は当初は4台だったが、現在は3台でまわしている。</p> <p>質問 運行エリア間の結節点は。</p> <p>回答 市内二つの駅、病院などポイントとなる施設を結節点として考えている。コミュニティバス基幹路線と二つの駅を結節点として、移動しやすくなるよう検討している。</p> <p>質問 年間のランニングコスト（柏崎市「あいくる」には約4千万円）に充てる国や県の補助金として、柏崎市では年内に地域公共交通利便増進計画策定し、国交省のフィーダー補助金（地域内フィーダー系統確保維持費国庫補助金=1/2 補助率）の採択を目指す。射水市ではどうか。</p> <p>回答 今年度に策定する射水市地域公共交通計画の中で、フィーダー補助金を採れるようにしたい。</p> <p>質問 運行事業者への補償単価（委託単価）は。</p> <p>回答 デマンドタクシーは1運行に対する契約単価を決めているが、のるーと射水はコミュニティバスと同様に年間単位で契約している。朝はコミュニティバス、日中はのるーと射水を運行する事業者もあり、契約単価はそれぞれ異なる。</p>
委員会所感	<p>【佐藤正典委員長】</p> <p>射水市は人口9万人弱の富山県第3位の都市で中枢中核都市に指定されている。人口規模はかつての当柏崎市に類似しているが、行政面積は109.44 km²であり、柏崎市の約1/4とコンパクトなまちである。</p> <p>鉄道（あいの風とやま鉄道、路面電車万葉線）、路線バス（富山地方鉄道、加越能バス）、射水市コミュニティバス（きときとバス）、デマンドタクシー、A I オンデマンドバス（のるーと射水）など、公共交通は多種であり、「コンパクトなまち＝効率性が高い」という特徴面からも、射水市の公共交通政策は相当充実していると感じた。市組織における交通施策に特化した「交</p>

通政策班」の設置もその一つである。

鉄道路線については、万葉線（射水市と高岡市を結ぶ路面電車）の活性化に注力していると感じた。路面電車は市民により身近であり、愛される交通機関であり続けることが維持確保と利用促進につながると考えるが、多くの団体を組み入れた協議会組織や様々なイベント・活性化の取組、広域都市間との連携などは、柏崎市にとっても参考になると思った。

A I オンデマンドバス「のるーと射水」は3か月間の実証運行を経て、本年3月25日から本格運行を始めたばかりである。

「乗りたい時に乗りたい場所に呼べる乗合型公共交通」というコンセプトは柏崎市と同様である。コミュニティバスからの置換もあり、利用者数は好調との説明を受けたが、導入後の状況や分析課題は参考となった。

のるーと射水の運行時間は平日9:00～19:00、土日祝日9:00～18:00と幅広くカバーし、料金は1回200円、1日乗車券300円と格安である。柏崎市「あいくる」の今後の可能性も含め、大変興味深い視察となった。

【近藤副委員長】

射水市は、多様な地域公共交通を有し、それぞれを維持するために努力を重ねている。市民の主たる生活の足は市内全域を運行するコミュニティバスであるが、利便性向上のためにA I 予約・配車システムによるオンデマンドバスののるーと射水を導入している。

のるーと射水はコミュニティバスの運行エリアを崩さず、実証運行を経てコミュニティバスと「置換」しているのが特徴的だと思う。また、のるーと射水の導入によって、いわゆる交通弱者の外出促進効果もあり、障がい者（児）の付き添い1名は無料とするなど、福祉面での配慮も高いと感じた。料金設定をコミュニティバスと同等にしている点にも驚いたが、全てのエリアがのるーと射水に置換された段階で、見直しは必要になると思われる。

A I 新交通を持続可能なものとするためのランニングコストや、結節点での乗り継ぎを円滑に行う仕組みづくり等、柏崎市のあいくるや地域内交通の次の展開とも共通する課題があり、非常に参考になった。

【山本委員】

鉄道路線の利便性の向上・活性化についてはイベントの助成や協賛などをおこなっており、特に「14歳の挑戦」、親子参加型のイベント、映画とのコラボなどに取組んでいる。AI新交通「のるーと射水」については令和5年10月から実証運行を行い、予算規模としては国、県の補助金を活用し約6千万円で令和6年度から本格運行を開始したとの事。地域公共交通全般については運転手の確保に向けた取組を行っており、市職員OBや自衛隊等への案内や市HPでの周知、その他の取組として高齢者運転免許証自主返納支援事業についても個人の都合に合わせて選べる支援を行っている。交通政策全体として国の交付金などを活用して約3億円を予算計上しており、大変参考になった。

【持田委員】

質問項目に沿って、文章による回答があり感謝する。

回答文からみえることは、深めた議論があり、工夫があること。

地域交通政策の進展に議会の果たす役割が重要であることは言うまでもない。回答にもあったが、議員懇談会の場が設けられ、意見交換が行われていることは学ぶべき内容と思う。

【佐藤和典委員】

射水市の地形は柏崎市と違い平地が殆どであり、コミュニティバスと路線バスの連携が図られている。「のるーと射水」は、昨年の実証運行結果が好評であり、令和6年3月から射水市南東エリアで本格運行を開始した。柏崎市と違う点は、運賃が柏崎市の半額である。導入された経緯が違うものの、金額設定は利用者の利便性や運営費の増減につながるため設定根拠が必要である。鉄道では「あいの風とやま鉄道」と第3セクターの「万葉線」がある。「万葉線」は、高岡市と射水市を結ぶ路線であり、利用促進を図るため「万葉線を愛する会」を立ち上げ、会員対象のイベントを開催するなど利用者拡大に成果を上げている。高齢者の運転免許証返納支援として、コミュニティバス無料乗車券を発行しており、返納者に対ししっかりと対応がされている。

【星野委員】

鉄道路線の利便性向上・生活化について説明を受けました。なかでも、万葉線対策協議会の設立の経緯。主な取り組みと射水市の役割・どのような議論の内容について説明を受け理解しました。主に公共交通離れ対策。更なる利便性向上として射水市・高岡市のイベントとのタイアップ。利用促進グッズ・ノベルティグッズを作成し万葉線を愛する会主催イベント「万葉線まつり」へ協賛し活性化につなげています。

また民間の取り組みとして「万葉線を愛する会」会の取り組みは、利用促進と発展に資する事業を実施するため、平成5年10月に設立され、取り組みとして個人会員一口1000円/年で770円分の回数券。法人会員は、一口10000円/年で5500円分の回数券を付与して利用促進と支援している。加えて射水市・高岡市の店舗の協力で各種サービスによる促進と支援をバックアップしています。市民・民間企業・行政がこのような取り組みで活性化事業に取り組んでいました。柏崎市でも形を変え取り組んでいけると良いと思います。

A I 新交通「のるーと射水市」は、柏崎市の状況と同様でバスを運行していたが乗車率が悪く持ち出しだけが増加し安定的なコミュニティバスの運行維持が困難となり新交通に取り組んだ。乗りたいときに乗れる新しい形の乗り合い型の公共交通サービスとして導入された。利用開始後の意見は9割が満足している。タクシー等への影響も無いと回答されています。料金は柏崎市より安いですが社会情勢を鑑み今後値上げを考えている。このような取り組みにより高齢者の運転免許証の自主返納申請も増加になっているとのこと。返納後の支援策は、①コミュニティバス等無料乗車証(5年間有効)②万葉線回数券2万円分相当③加越能バス回数券2万円分相当④富山地方鉄道ICカード2万円分相当。の中から1つ選べます。利用状況はコミュニティバス利用者が多く約84%です。このように射水市では、様々な取り組みにより公共交通利用促進の取り組みがされていました。参考にして柏崎市の公共交通の利用促進につながるように取り組んでいきたいと思います。