

令和8年2月18日(水)

湖南省議会
議長 細川ゆかり 様

産業経済常任委員会
委員長 森 淳

行政視察結果報告書

研修期間

令和8年(2026年)1月20日(火)～1月21日(水)

研修先及び研修目的

徳島県美馬市(公共交通について・空き家対策について)
香川県坂出市(公共交通について)

参加者

産業経済常任委員会

委員長	森 淳	副委員長	曾我部 一帆
委員	松原 栄樹	委員	上野 顕介
〃	奥村 幹郎	〃	東良 一成
議長	細川 ゆかり		
議会事務局	坂田 真紀(課長)		
	松永 弘望(主事)		
執行部	橋本 徳雄(都市建設部長)		

視察日程

【第1日】 令和8年1月20日(火)

湖南省役所 ===== 昼食(美馬市内) === 美馬市役所 ===== 宿泊先
8:15 出発 12:00～13:00 13:30～15:30 17:15 着

【第2日】 令和8年1月21日(水)

宿泊先 === 坂出市役所 ===== 昼食(坂出市内) ===== 湖南省役所
9:30 出発 10:00～11:30 12:00～13:00 17:30 着

徳島県美馬市

美馬市議会事務局次長の進行で、最初に美馬市議会川西仁議長から歓迎の挨拶を受け、その後、森委員長が挨拶した。

その後、【空き家対策について】、まず特定空き家について、建設部都市政策課課長から配布資料に基づき説明があり、その後、空き家対策について、市民環境部ふるさと振興課課長から説明があった。

次に、【公共交通について】、市民環境部ふるさと振興課課長から配布資料に基づき説明があった。(内容は別添会議録のとおりである)

質問と回答 (事前送付分)

1. 「空き家対策について」

Q 空き家バンクの登録検討は？

A 物件の現地確認を行い、空き家バンクに登録可能な物件か否かを判断しています。
また、設立時(平成 29 年)からの累計登録件数は 152 件(令和 7 年 11 月時点)です。
(件数はスライドの 10 ページをご覧ください。)

Q 空き家の軒数と推移は？

A ※都市政策課回答

Q 特定空き家の認定件数は？

A ※都市政策課回答

Q 問い合わせ数および成約数は？

A スライドの 10 ページをご覧ください。

累計相談件数は空き家所有者から 465 件、空き家希望者から 1,209 件になります。
内、累計成約件数として売買成約件数は 56 件、賃貸成約件数は 53 件になります。

Q 老朽危険空き家除却支援事業の補助金交付状況 (件数及び補助額) は？

A ※都市政策課回答

Q 空き家に対する苦情・要望・相談の件数とその内容はどのようなものでしょうか？

A ※都市政策課回答

Q 空き家の解消につながっていますか。また利用実績は？

A 市内外からの居住目的での空き家希望者だけでなく、事業者からの空き家希望もあり
空き家の解消と地域の活性化につながっていると考えます。

Q 不動産業界との連携について？(レイنزへの反映等)

A美馬市空き家等対策プラットフォームを構築しており、不動産事業者等との連携体制を構築しております。(スライドP7参照)

美馬市空き家バンクを利用を希望し、更に不動産会社との併用を希望される場合、不動産会社で一般媒介契約となっている場合にのみ可としております(不動産会社にて専任媒介契約を締結している場合は不可)。美馬市空き家バンクは不動産業者が運営しておりませんのでレイズへの登録は行っていません。

Q空き家バンクを担当しているのは職員か請負ですか？

Aスライドの3ページをご覧ください。

空き家バンクでの対応は美馬市より委託を受けた特定非営利 NPO 法人空き家コンシェルジュが行っております。

Q事業の予算はどのくらいですか？

Aスライドの3ページをご覧ください。

年間約 12,000,000 円程度を見積もっています。(R8 年度)

(内 7,200,000 円を 2 名分の人件費として見積)

Q特定空き家の相談と対応状況は？

A※都市政策課回答

Q新規空き家バンク登録物件は所有者から連絡があつてのことか、NPO法人が働きかけ

をしているのか？

A基本的には所有者からの相談を起点にして登録を行っています。

物件所有者への周知として美馬市への固定資産税納税義務者への納税通知を送付する際に空き家バンクの案内を印刷した封筒を用いています。また、相談の機会を増やすため、空き家セミナー&個別相談会を年2回、個別相談会を年4回ほど行っております。

Q移住お試し住宅の予約状況をみていると結構利用されている印象、これをきっかけに移住されたケースはあるのか？

Aスライドの12ページをご覧ください。

お試し住宅利用者の足取りを追跡しているわけではないため、実数の把握は行っていませんが、令和4年度～7年度間に現担当者が把握している限りで6世帯9人ほど存在しています。

令和4年度：2世帯 2名 共にMIMAチャレンジで就業

令和5年度：2世帯 3名

令和6年度：1世帯 2名(就農)

令和7年度・1世帯 2名

Qこれまでに空き家バンクを経由した市外県外からの移住者数と、どこからどのような

理で移り住んできたかまでわかればそれもお聞きしたい。

A スライドの 10 ページをご覧ください。

市外からの空き家バンク物件への入居は 43 世帯・82 名(事業者購入等の居住しないものを除く)になります。また、近年での転居理由としては

- ・ 事務書兼住宅を求めて(徳島市)
- ・ 住み替え、移住のため(香川県)
- ・ 就職のため(和歌山県)
- ・ 転職のため(東京都)

等が挙げられます。

Q 市営住宅、個人住宅の空き家数推移(5~10年)を分けて教えていただきたい。

A ※都市政策課回答

Q 市営住宅の現状の空き家対策についてお聞かせ下さい。

A ※都市政策課回答

Q 現在新興住宅地開発などの都市開発計画はありますか？

A ※都市政策課回答

Q 直近 10 年以内に開発された新興住宅地はありますか？

A ※都市政策課回答

2. 「公共交通について」

Q 合併構成町村の一つ木屋平を、美馬ふれあいバスと別にした理由はありますか。また木屋平ラクバスの事業者は？

A 美馬ふれあいバスと別にした理由

木屋平地区は、美馬市役所から 1 時間程度かかる山奥に位置しておりまして、美馬ふれあいバスの運行エリアに含めると効率的に運行することが難しく、美馬ふれあいバスの利便性が低下するため、運行エリアから外すことになりました。

木屋平ラクバスの事業者

一般社団法人 美馬交通協会

Q 貞光駅まで運行しているが、市外へ出ることに對する問題はありましたか。また市外への広域交通はどうしていますか？

A 市外に運行する際の問題点としては、タクシー事業者の需要が減少するため、タクシー事業者から理解を得る必要があること、運行エリアが広がることで今の便数を維持するためには、車両とドライバーが必要になります。

市外運行している貞光駅は、旧路線バス経路を引き継ぐ形で残しております。それ以外の市外運行は実施しておらず、タクシーを利用してもらうこととしております。

Q 土日祝日の運休、利用料金について市民からはどんな意見がありましたか？

A 令和6年度実施したアンケートでは、土日祝日に運行して欲しいという意見は一定数ありましたが、市外運行と同じくタクシー需要の減少やドライバー不足から土日祝日の運行は実現しておりません。また、利用料金について、減額を求める声はほとんどありませんでした。

Q 運行事業者は4社、車両4台という事は、1社1台という事ですか？

A 各社1台に加え、現在ほとんど稼働はありませんが通学に利用される7時30分便に2台、8時30分便に1台を予備車両として確保しております。

Q ドアツードアとの理解でよろしいですか？

A はい。ただし、山間部などで自宅前まで車両の進入が難しい場合は、進入可能なところまで来ていただくこともあります。

Q 美馬ふれあいバスをドアツードアで実施するに至るまでに庁内会議等での意見はどのようなものがありましたか？

A 路線バスでは、停留所までの移動が必要となり、特に山間部で利用者にとって大きな負担になってしまっていたことや人口減少により、利用者が年々減少していたことから、ドアツードアが市民のニーズに合っているという議論に至りました。

Q 乗合式だが、一人の客でも運行しますか？

A 予約があれば運行します。

Q 市の事業者への運行補助金はありますか？

A ・美馬ふれあいバス 美馬市から美馬市地域公共交通活性化協議会（以下、協議会）へ補助、協議会からタクシー事業社へ委託
・木屋平ラクバス 美馬市から（一社）美馬交通協会へ委託

Q 乗り換えポイントはありますか？（全域交通の実現方法）

A 駅や病院、商店など好きな場所を目的地とできるため、市外に出る方は駅を目的地に設定し、JRを利用されたり、市内に複数の目的地がある場合は目的地間の利用をされている方もおられます。

Q 美馬ふれあいバスは市直営もしくは事業委託ですか？

A 前の回答と同様です。

Q 予約受付やルート管理方法はどのようなものですか？

A 予約受付センターを設置しており、そこで利用登録者の情報や予約、ルートをシステム上で管理しております。

Q NPO法人への補助はどのようなものですか？

A NPOこやだいらへの補助金はございません。

Q収支状況を教えてください。

A令和6年度の美馬ふれあいバスの決算額は50,349,342円で歳入のうち市及び国からの補助金が46,752,708円を占めており、残りが運行収入と預金利子になります。

令和6年度の木屋平ラクバスについては、委託料として7,350,480円、運行収入は452,000円となっております。

Q穴吹駅が主な交通結節点だとお見受けするが、穴吹駅の乗降客数は？

A令和4年度1日あたりの利用者数は1,004人です。

Q美馬ふれあいバスの登録をしているものの8割は利用していない理由について。

A現在利用予定はないが、今後、怪我や病気で急遽必要になったときのために登録しておく方や、一時的な通院のために登録したが、通院が終われば利用しない方が多くおられるためです。

Q美馬ふれあいバスの改善への取り組み経緯が約7年と長期にわたる改善内容となっているが、計画通りでしたか？

Aあとの質問で回答いたします。

Q運転手の確保はどのようにされましたか？

A市内タクシー事業者に運行を委託しているため、タクシードライバーに運転手となっていただいています。

また、徳島県からのタクシー運転手確保支援補助金を利用して、タクシー事業者からの要望があれば、第二種免許取得に係る費用を補助しています。

Q小学生のスクールバス利用者が143名と多く感じるが、小学生利用者が多い要因などが分かれば教えてください。(地域交通網形成計画 P28 参照)

A中学生は自転車通学が可能ですが、小学生については自転車通学ができず、親の送迎かスクールバス、徒歩、と通学手段が限られていることが影響していると考えております。

Q郵送によるアンケート調査の回収率が33.9%と美馬市の選挙投票率から見ると低いように感じるが、回収率は狙い通りであったか？また、アンケート実施による課題等があればお聞かせください。(地域交通網形成計画 P35 参照)

Q資料アイボリー色の枠内意見について、意見集計から6年経過し、各項目現状はどのような感じか？うまく改善できたことやなかなか改善できていない課題や要因があればお聞かせください。(地域交通網形成計画 P65～70 参照)

A アンケート回収率について

郵送でのアンケートだったため、50%程度あればより良かったと考えております。また課題としては、50代の回答者が多く、今後公共交通を利用する可能性が高い方の回答が多かったため、若年層の方にも自分事として考えていただけるよう工夫できていればもう少し回収できたと思います。

集計意見の現状

1. 予約のお断りについて

現在も同じ便に予約が集中すれば、予約お断りになることもあります。ドライバーの了承も得て、利用者の自宅間の距離が離れていても可能な限り配車するようにしているため、お断りになることは減っております。

2. 半田病院への移動について

市外の運行に関しては、一般タクシー事業者との競合の問題と、ドライバー不足の問題もあり、実現は難しい状況です。

3. 高齢者利用への支援について

高齢者への支援として、令和6年度から75歳以上のかたの利用料金を300円に値引きしております。

4. 美馬ふれあいバスの使い方が分からないという方について

現在も利用方法が難しいと思っている市民の方は一定数見られるため、地域を巡回している会計年度任用職員の集落支援員の依頼に応じて地域での説明会を実施しています。

5. JR、バスの本数について

JRの本数については、利用者の減少等の理由で年々減ってきております。美馬ふれあいバスの便数については、現在のドライバーと車両で運行するには、いまの便数が最適であると考えております。

Q 事業3～事業18の進捗状況はどのような感じになっているか？実施予定項目が多く、すでに実施予定時期が過ぎている項目もある。予定通りか？予定通りで無ければうまく進んでいない課題や要因をお聞かせください。（地域交通網形成計画 P82～95 参照）

A うまく進んでいない課題と要因について回答します。

・スクールバスの利用について

美馬ふれあいバスで最も混み合う8:30便の時間帯には、スクールバスが空いておらず、現状では土日には美馬ふれあいバスを運行してないため、スクールバスの活用は実施していません。また、スクールバスは市教育委員会で別で運行しております。

・デジタルサイネージの活用について

美馬ふれあいバスは事前予約が前提のため、デジタルサイネージを見て利用するというその場の利用増加は見込めないことと、主な利用者が高齢者でデジタルに抵抗があることに加え、必要な情報としては時刻表や問い合わせ先などの固定の情報であるため、チラシでの案内で十分という考えに至りました。

・インターネット予約について

令和6年度の利用者へのアンケートでは、利用者の多くが高齢者なこともあり需要が少なかったため、現状は実装しておりません。

- バリアフリー対応車両の導入について
車両はバリアフリー対応ではありませんが、希望があれば利用できるように車両内に踏み台を準備しております。
- フリー乗車券の発行について
事前登録制で運行しており、利用者が限定的であることや、利用目的が病院や買い物など日常的な利用であることから、短期間に複数回乗車するようなフリー乗車との相性が良くないと考え、実現はしておりません。
- インバウンド向け企画商品について
観光客の交通手段の確保について、現在も検討を重ねているところではありますが、現状は観光客の交通手段はタクシーしか無い状況です。
- 利用促進に向けたイベントの実施について
地域に適したイベントの考案や予算確保が難しく、実現できておりません。
- ラッピングバスについて
広告収入を得るとしても出稿のニーズが少ないと予想されることなどから費用対効果が見込めないことや、美馬ふれあいバスの車両は、市内タクシー事業者の保有する車両のため、市がラッピングをするのは難しく、実現できておりません。

追加質問

Q市内の医療機関の数について

A美馬市医師会のHPに掲載されている医療機関数は26件です。

委員の所感

【空き家対策について】

《森》

都市政策課長から、特定空き家の解決事例について説明がありました。

特定空き家の所有者が亡くなり、権利者は、奈良県在住の所有者の配偶者となったが、連絡については、登記に基づく現住所しか判明しないため、電話番号もわからず、書面による連絡しか方法がなかった。7～8年間、書面通知を続けたが、回答がなく事態は一向に進まなかったため、行政代執行を決断し、その予算化まで至ったとの事です。しかし、実際に行政代執行を実施するとなると手続き等大変苦労も多くなることから、奈良県に在住の権利者と、一度、面談することを思いつき、アポイントもとることなく、直接、奈良県の当該住所に赴き、権利者と面談することとされました。

運良く、面談が叶い、話をしたところ、権利者も通知をもらってはいたが、自身がどのように対応してわからなかったとの事でありました。

除却の手続きや、除却に伴う補助金など、色々と説明し、相談に乗った結果、訪問から、わずか3ヶ月で、除却まで行えたという事例でした。

当該事例のように、特定空き家に関しては、所有者の情報が限られるケースもあり、型

通りの通知書の送付を繰り返すだけでは解決せず、もう一步踏み込んだ対応が求められるという事を学ばせて頂いた思いです。

《曾我部》

・特定空き家の所有者に対し、通知は送るものの何年もそのままになっていたが、実際に会いに行き説明をすることでわずか3か月ほどで除却できたというケースの紹介があった。今後本市においても、空き家の増加に伴って老朽危険空き家等の増加の可能性も考えられる。事態が悪化する前段階で当該地域の区等とは情報共有し、所有者とのコンタクトはとれるようにしておく必要性を感じた。

・美馬市はおためし住宅を用意している。利用カレンダーを見ても結構利用されており、移住検討者にとっては有用な制度だと考える。市で把握しているR4～R7年度のおためし住宅からの移住者は6世帯9名（追跡を行っていないので補助事業等の関りからの数字）とそこまで多くは無いものの、空き家の有効活用の面から考えても本市においてお試し移住施策は取り組む価値があるのではと考える。

※滋賀県内、長浜市の田舎暮らし体験住宅

(<https://www.city.nagahama.lg.jp/0000000777.html>)

その他

(<https://www.pref.shiga.lg.jp/iju/residence/107968.html>)

《松原》

徳島県の内陸部（山間地）で人口約25,750人、面積約370km²、高齢化率約40%の市である。そのことからして過疎化が進み、人口減少対策や空き家対策は地域全体の最大行政課題として、行政・地域・専門家・専門団体・地域団体等と連携した空き家総合相談窓口事業として、専門相談体制を構築して取り組まれている。

故に、市民から少しでも早く相談を受けるよう、また、この相談事業の中には移住相談も併せた業務になっていることは特筆すべきである。少しでも早く相談され市民と関わる事が問題解決の早道。

総合相談窓口は事情を丁寧に伺い対応することを重要一番とされている。

《上野》

ほとんどは本市で取り組んでいる内容と変わりなかったが、空き家を行政がリフォームして移住を検討している対象者に貸し出しているという事業は興味深かった。

予算は本市でも組める程度とは思いますが、肝心の実績は本市と比較して圧倒的かというところでもない、この事業は取り入れるほどでもないと感じた。むしろ農村での家、田畑を無償貸与という方向なら、1件でも決まれば放棄地対策としても万歳だなと思う。

《奥村》

人口減少（過疎）が進行している地域で、「危機感」がある。

交通施策・空き家対策ともふるさと振興課が所管され、地域維持新興に熱い思いを感じた。

《東良》

委託事業者と連携し空家対策を行うことにより、市民が困っていることをタイムリーに吸い上げ対応していることが市民の皆様の信頼に繋がっていると感じた。

委託業者の対応として、移住に対する相談や空家への総合的な相談対応は、ある程度の専門知識が必要となる難しい対応となる部分を委託することにより、未然にトラブルを回避し、貸し手や売り手の方々、住まいをお探しの方々双方の意見をお聞きすることにより運営がスムーズに流れていると感じられた。

また、お試し住居の運営をおこなうことにより、美馬市への移住の不安をお客様（市民）へ与えない活動は、相手側に立ち物事を考え運営している美馬市の良さが伝わる内容であった。

各地区での空家セミナーや個別相談会などは、湖南省でも進めていくことにより今、本市でどのようなことが問題になっているかを深堀できる良い機会となると感じた為、現状をしっかりと把握するうえでも本市でも行っていけると良いと感じた。

《細川》

- ・特定非営利活動法人 空き家コンシェルジュ作成の「美馬市空き家相談」の冊子は、わかりやすく、活用しやすいと思う。

- ・認定する空き家を把握するためには、スタッフの数が必要であり、山間部に多 300～400 件程度あると考えられるとのこと。規模が違うと感じた。

- ・管理不全空き家（特定空き家）になる前に何とかしようとして努力されている。所有者の住むところまで出かけていき、対話をして解決されたことは、諦めず、出来ることはしてみろという良い例になったと思う。

- ・おためし住宅の運営は、面白い政策で、移住のきっかけにつながると感じた。

- ・イベントの開催・参加についてもよい発想だと思う。

【公共交通について】

《森》

美馬市の公共交通は、地理的に離れた地域（木屋平地区）をラクバスという、民間企業との包括連携協定による地域公共交通と、市内中心部を複数の路線で運行する美馬ふれあいバスで構成しています。

河川や沿って走る国道やJRなどのインフラが湖南省とよく似た地域の公共交通ですが、美馬ふれあいバスとラクバスの運行費用が約 6,500 万円と、湖南省の循環バスとよく似た事業費ですが、美馬市の場合は、そのうち約 8 割が特別交付金で措置されていることから、湖南省とは状況が異なると感じました。

美馬市では、利用者の声に応えるべく、自宅から目的地を予約制のデマンドとして運行されているのは素晴らしいことですが、ただ、観光客の方たちが利用できないデメリットもあるようです。

また、運行時間帯の不満や、土日の運行を希望する声など、市民の皆さんの不満の声がまだまだあるという点について、湖南省と同じだと感じました。

《曾我部》

・市民からの要望としてもあがっていたが、土日祝日の運行が無いというのは利用者の立場からするとかなり厳しいと感じた。平日と比べ減便になったとしても、地域の市民の足としての休日運行は必要だと考える。

・ドライバー不足対策に、二種免許取得に際しての補助（県と市で2分の1ずつ）を行っているとのこと。地域のバスの事業者が何に困り、本当に求めているところが何かをしっかりとヒアリング等調査し、補助すべきところには予算を割く必要があると考える。

ちなみに滋賀県内では大津市が第二種運転免許取得支援事業補助金制度を設けている。

(<https://www.city.otsu.lg.jp/soshiki/036/1801/g/kotsu/63169.html>)

《松原》

市内面積（370k㎡）が広く、5地区に分けて運行している。

1～4地区はデマンドで事前登録制の予約型乗り合いバス。乗り合い式のため様々なルールの遵守や制約ペナルティーを設置して運行している。5地区は自動車販売企業から事業の仕組みの構築や資格取得、車両整備等の包括連携協定を結び運行している。

地域事情からも、市民の足としてニーズ・要望を細かく分析されているが、オーソドックスに対応して運行されていると思う。

《上野》

美馬市は4条と78条の両建てで運行しておりドアツードアで対応していることは驚いたが、利用数は少ないなと思った。そして、美馬市では80歳でも90歳でも運転している人が多いということなので、行先や時間など運行形態で思ったより住民利便性が低いのかもしれない。つまり、ドアツードアだけでなく、運行便数や行先の選定が重要なファクターであると勉強になった。

《奥村》

地域事情を考慮した、ふれあいバスと乗り合いタクシーの運行は、参考になると思います。利用停止措置を当初から厳格に設定しておられ、ペナルティ対象者なしとのこと、効率運航に貢献していることがうかがえる。

《東良》

現状をしっかりと分析したうえで、美馬ふれあいバスの運用を平日に特化させた形にしたことである一定数の不満の声がでたものの美馬市住所があれば利用可能であり、市内全域を網羅できるようにしたことは全体的に良い方向に向かっていると感じた。本市でも市民の方々から声をいただいている「そもそも停留所までいくことができない」と

いった事にもしっかりと対策が打たれており、今後高齢化が増々加速していく中で必ず必要になるドアツードアの運用ができていく点は、見習うべき点であると感じた。

美馬ふれあいバス以外に木屋平ラクバスやスクールバスなど、地区や地域、また利用者

のニーズ把握し運用している点は、市民目線で地域公共交通のことを考え運用しているということが強く感じられた。

《細川》

- ・高齢化が進む中、路線バスの欠点を補うために、美馬ふれあいバスの導入に切り替えたが、日常的活用が2割～3割であること。また、1台に8人乗る時もあれば、1人の時もある。とのことでまだまだ課題が残ると感じた。
- ・今後、利用できない方の交通手段を検討する必要があるのでは、と思った。
- ・協力していただけるタクシー会社が多くあるのは心強い。
- ・スクールバスがあるのは、すごいし、部活動バスがあるのも保護者からしたら有難いと思いました。
- ・来訪者の対応がないことも欠点の一つである。

香川県坂出市

坂出市議会事務局次長から歓迎の挨拶を受け、その後、森委員長が挨拶。

その後、【公共交通について】、政策部政策課公共交通係係長から配布資料及びプロジェクターにより説明を受けた。(内容は別添会議録のとおりである)

質問と回答 (事前送付分)

1. 「公共交通について」

- バスルートとデマンドタクシーは運行区域をすみ分けしているが、その経緯は？
→平地部（都市部）はバスが主流で、都市部から離れている集落地域はデマンドタクシーが適しているため。
- バスは9ルートあるが、委託しているバスは台数ですか。
→具体的に何台との回答なし（事業者で管理しているとのこと）
- 運転手はどのように確保されましたか。
→事業者で対応しているため市では支援事業はしていないがタブロイド紙（広報誌）で運転手のイメージUPに尽力している。
- 運転手不足の課題はありますか。
→あります。運転手不足で減便も発生している。
- バス及びデマンド型乗り合いタクシーの運行委託料は？
→今年度はバスで8,800万円ほどかかっている。
（デマンドタクシーの回答なし）
- デマンド型乗り合いタクシー採用の決定的な考えはありますか。
→バスが通れない集落地域で役に立っているため。
- 市民以外の利用人数は何%くらいですか。
→何%かの回答はなし
- 循環バスの東西ルートで車両のカラーが違うが最初からですか。
→ピンクは平成23年から、黄色は平成26年から追加された。
（市の花「コスモス」の色から）
- マイナンバーカードとの連携による割引サービス以外のマイナンバーカードの活用は？
→今のところは、活用が図れていない

- マイナンバーカードの活用に関し苦労した点及び課題はありますか。
→マイナンバーカードは安全に利用するために、国で多く規制がかけられており活用が難しい。また国が認めた業者しか使用できずランニングコストがかかる。
- マイナンバーカード活用による市民割引は利用促進につながりましたか。
→数値化はできていないが、利用者は増加傾向なので促進に繋がっている。
- スマホアプリ「TicketQR」利用によるキャッシュレスの利用割合は？
→バスが15%、デマンドタクシーが60%~70%。
- デマンドタクシーのドアツードアへの展開は考えておられますか。
→現状では、考えていない。
- IT（スマホ）とプリペイドチケットの使用比率は？
→バスは3割程度、デマンドタクシーは高齢者が多いので割合も圧倒的に高い。
（具体的な数値の回答はなし）
- JR四国ICOCAとの連携は検討されなかったのですか。
→していない。（ICOCAの使用が少ないため）
- キャッシュレス導入のメリット・デメリットはありますか。
→メリット：利便性やデータが取れるところ
 デメリット：費用と運転手が慣れるまでの運用等
- 予約型は市内全域行けますか。また乗り換え等はどのようにしていますか。
→郊外以外の場所であればどこでも可能（デマンドタクシー）、
 乗り換えへの回答はなし
- 高松市等との市外広域交通の状況は？
→JRが便利で、丸亀市方面は路線バスも運行している。
- 収支状況はどのようになっていますか。
→全体で見ると、大体17~18%ぐらいで、横ばいで推移している。
- キャッシュレス決済について、年代別の利用率はどうか。
→そういった分析はできていない。
- 導入後のリアルな市民の声はどのようなものがありますか。
→対面で説明し使ってみたら、自分でもできそうといった前向きな声があったの

るわけではないですか。(地域公共交通計画 P77 参照)

→無作為抽出でアンケートを実施しており、人口比率の高い中心部の回答比重が高くなっているのは間違いないが、全体的に満足度はそこそこ高い印象。

- 【施策 1 - 2】 現状実施している、効率的・効果的で利用者ニーズに合った制度への改善内容があればお聞かせください。(デマンドタクシー) (地域公共交通計画 P94 参照)
→利用者登録の廃止、中心部の乗降場所、スーパー・総合病院の増設と、平日増便で休日運休から 5 便、こういった利用改善を図った。

委員の所感

【公共交通について】

《森》

坂出市の地理的状況や人口分布、更には公共施設や駅、病院、スーパーなどの利用に伴う生活行動などを詳細に把握して、東西ルートの循環バス、デマンドタクシー、路線バスをそれぞれ上手く連携して運行している。

坂出市の公共交通の取り組みの特徴として、デジタル化の推進と、それに合わせた国庫補助対象事業を多く採用し財源を確保しながら事業実施する点である。

活用した国庫補助制度には、通称「デジ田交付金」と言われる「デジタル田園都市国家構想交付金」として、「キャッシュレス決済(チケットQR)の導入」、「マイナンバーカード連携による市民割機能開発」、さらに「スマートバス停導入」である。

また、料金制度にゾーン制を導入したり、同じく国庫補助を活用して、バスの現在地情報、遅延情報、混雑情報を可視化するバスロケーションシステム「バスきよん？」の開発をしたり、バス乗降口のカメラで人の出入りを感知して、バス停別の乗降者数をカウントする乗降センサーの設置などにも取り組んでいる。

驚くのは、政策課、公共交通係の係長一人が担当して事業実施しているという事実である。係長も担当一人という事からマンパワー不足は口にされていたが、専任職員を置くことによる事業の展開は未知数であり、本市においても大きな期待を寄せるところである。

《曾我部》

・公共交通情報関連の広報紙ひとつひとつが、非常に見やすく分かりやすいものも多い。ファッション誌のようにデザインが洗練されており、若年層の目も引きやすいのではと感じた。また高速道路のPA・SAや市内ホテル、市役所など、設置場所も多かったように思う。

・バス乗降システムを導入し、データに基づいた政策立案を可能としているところについて非常に素晴らしいと感じた。路線ごとや、同じ路線でも時間帯や曜日による利用の変化を感覚ではなく数字に基づいて評価・分析することはマストだと考える。

・マイナンバーカードの活用、キャッシュレス決済の活用を進めるだけでなく、QRコードを利用したプリペイドカードを利用可能とすることでデジタルデバイドを解消しようと

するなど、先進的な手法のみを取り入れるのではなく、多くの市民にとって使いやすい公共交通を目指そうとする姿勢が見られた。

・多種多様な取り組みは公共交通活性化協議会とともに進められているようだが、行政側は担当職員一人がほぼほぼ執り行っているとのこと。職員の専門性が高まるのは良いことだが、移動や休職・退職などを考えると、業務の属人化は持続可能性に欠ける部分がある。やはり専門部署なり、担当部・課のチームで進めていく体制づくりが必要だと考える。

《松原》

まず、一人の方が長年公共交通を担当され継続して取り組まれていることに驚いた。内容的には中心部を循環バス、郊外部を乗り合いタクシーと分けられて運営されている。そして、都度課題を持ち対応してこられた。そして、民間バスの路線の再編やゾーン制運営やキャッシュレス決済の導入などで、先ずは利便性の向上、利用者の増加、収支の改善、更なる利便性の向上へとつなげておられる。

特筆すべきことは、民間バス会社複数社と協議されていることである。このことは、様々な課題に対して双方（市・バス会社）が前向きな議論につなげるべく努力していることであろう。乗務員の募集にしても成功されているのであろうと推察する。様々な課題にも、理解し協力してくれる相手が必要だと感じる。

《上野》

ここはこの事業で国交省のモデル地域にもなっていて、スマホ決済など先進的な取り組みを勉強した。特に計画策定の認可により国県の補助で3,000万近く獲得しており、本市は800万程度の国補助なので今後取り組むべきと感じた。

また、本市と事業規模や利用数、経費等で同等規模であるにも関わらず78条ではなくほぼ4条だけでモデル地域となっていることは、今後本市にも行政主導での運行が成功する可能性もあると感じた。

視察先両市とも基本運賃は500円程度で人によって割引はあるものの本市の倍であることは、そのくらいないと満足できる運行は無理と感じた。

実際に。坂出市は營收が減ることにより経費を圧縮しサービスが低下し、一層の營收減につながる負の連鎖を脱却するため、營收を増やすために利用者補助をつけたという形式で營收増加となっており、運賃を支払う方に補助してきっちり運賃確保するのか、運行経費に補助するのか、同じ金額でも使う先で健全運行営業を実現できることは勉強になった。

《奥村》

デジタル活用は、導入費用や利用者の反応等の配慮から、慎重になる傾向があるが、職員さんの挑戦心に、市がしっかりサポートできている状況が素晴らしい。

美馬市・坂出市とも、カリスマ的職員さんが事業をけん引しておられ、先進的な事業が実現できているようです。

職員のアイデアの提案を上層部がしっかり受け止め、それに予算と支援体制を構築していく体制は、組織の発展に欠かせないことであると再認識しました。

《東良》

市職員さん（係長）の地域交通に対する熱量が感じられる対策内容であった。

地域公共交通に対する問題をQCストーリーに則って中長期的にPDARUサイクルを回していることが今の結果に繋がっていると感じました。

現状把握を様々な視点から行い、要因を分析していく、その中で対策を検討しトライしていく、これを繰り返し行い市民の皆様へ報告、共有していく素晴らしいと思いました。

また、しっかりと定量的なデータと定性的なデータ双方を活用しPDARUサイクルを回し市民の皆様がどうしたら住みよい町になるのかを考え改善されていることが、資料や職員さんの言葉から伝わってきました。

質問もさせていただきましたが、このプロジェクトを基本1名でされているということでしたので、今後どのように標準化し業務を俗人化させないかがポイントだとも感じました。

地域公共交通を通じて坂出市観光客への満足度も上がっているのではないかと感じました。

本市でもまずは地域公共交通をどうしたいかをしっかりと定め、現状の把握をしていくところが1番大切であると感じました。

《細川》

・まさに、「負のスパイラルから正のスパイラルへ」を進められていると感じた。それが熱意ある一人の職員からであることに感動です。

・QRコード決済システムを導入することで、国庫補助金を活用し、若者が利用しやすくしている。

・マイナンバーカード連携で、市民割ができるなど上手く活用している。

・是非とも湖南省でも活用できればと感じた。

研修の様子

《美馬市》



美馬市議会 川西仁議長の歓迎の挨拶



森委員長の挨拶



美馬市議会事務局次長の司会



ふるさと振興課長の説明



東良委員の質疑



奥村委員の質疑



上野委員の質疑



松原委員の質疑



曾我部副委員長の質疑



橋本都市建設部長の質疑



細川議長の質疑



曾我部副委員長のお礼の挨拶



議場にて



美馬市庁舎入口ロビーにて

《坂出市》



坂出市議会事務局次長の挨拶



森委員長の挨拶



公共交通係長の説明



曾我部副委員長の質疑



東良委員の質疑



奥村委員の質疑



松原委員の質疑



上野委員の質疑



細川議長の質疑



曾我部副委員長の質疑



議場にて



庁舎前にて

産業経済常任委員会 視察研修（美馬市）

会 議 録

令和8年（2026年）1月20日（火）

13:00～15:30

美馬市議会事務局次長

それでは失礼いたします。

ただいまから、研修会を始めさせていただきます。

この度は、行政に美馬市へお越しいただきまして、誠にありがとうございます。

研修会の進行を務めさせていただきます。

どうぞよろしくお願いいたします。

お手元には、研修資料の他、美馬市議会の概要、観光パンフレット等を配布させていただいておりますので、ご確認のほどよろしくお願いいたします。

それでは初めに、当初の内容を含め、川西美馬市議会議長から歓迎のごあいさつを申し上げます。

川西仁議長

はい。皆さん改めまして、こんにちは。

ようこそ、我が美馬市へお出で頂きまして誠にありがとうございます。

3時間ぐらいですかね、湖南省の皆さんがここまでお出で頂くというのはね、大変、長い道のり大変、今日はご苦労さまでございます。

私たち美馬市におきましての概要を少しだけ、ご紹介させていただきたいと思います。

美馬市につきましては、平成17年、いわゆる平成の大合併によります市町村合併の市ということで、ちょうど、皆さんが、今、ちょうど来て居らっしゃる庁舎が穴吹、そして、この奥が木屋平村、そして川を隔てて、丁度、脇町インターを、皆さん降りて来られたと思うんですけど、旧脇町というところがありまして、もう1つ、西側に美馬町。

穴吹町、脇町、美馬町、そして木屋平村、三町一村の合併によります、17年に合併したまちでございます。

当時は33,000ぐらいの人口がおりました訳でございますが、やはり人口減少に歯止めがきかないのが現状で、現在につきましては、26,000ぐらい。本当に湖南省の皆さんに比べましたら、本当に、小さな小さな、ちっぽけなまちではございますが、一生懸命頑張っているところでございます。

観光で言えば、それこそ湖南省の皆さんの観光には、全然、おぼつかないんですが、ちょうど、脇町という所には「うだつの上がない」、「うだつ」の重要伝統的建造物の街並み保存というのがございます。

先ほど、名刺交換を私とさせていただいた方、私の名刺の裏を見ていただいたら、ちょうど「うだつ」の町並みの夜の風景が写ってる、そういう、あんまりね距離はないんですけど、まあまあ綺麗な、我々、ちょっと、自慢しているところのまちがあります。そして、また、脇町の隣が美馬町っていうところが、寺町、四カ寺が一緒になっているようなお寺のところがございます、それは、なかなか、そこもいろいろと人気が出てきておるとこ

ろでございます。

ちょうど、外国人の方が、今の、例えば、いろいろと、今、いらしていただいているところ
ろでございます。

そして、また、もう穴吹におきましては、丁度、その隣に、穴吹川というのが、木屋平から流れてきておる川があるんですが、これが四国一の川、清流、穴吹川というところが、今、ちょうど夏は、本当に海水浴の代わりに、穴吹川の清流で楽しんでいただいております。

そしてまた、その上流の木屋平村ということは、観光の1つのスポットといたしますか。小さな、小さな観光にもなりますが、そういったところもありますので、また機会がありましたら、そういう時がございましたら、また寄っていただければありがたいなど、このように思っております。

今日は、空き家対策、そして、ラクバス、ふれあいバスですかね、そういった研修をしていただけるということで、内容につきましては、我々のスタッフがおりますので、何なりと聞いていただければ、そういう風に思っております。

今日の研修が皆さんの町に持ち帰りまして、実の多い研修になりますことご祈念申し上げます、簡単ではございますが、私からの挨拶とさせていただきます。

本日はどうぞよろしくお願いいたします。

美馬市議会事務局次長

続きまして、湖南省議会、産業経済常任委員会委員長の森淳様よりご挨拶をいただきたいと思っております。

森委員長

改めまして、こんにちは。

ただいまは、川西議長より、歓迎のごあいさつを頂戴し、誠にありがとうございます。

私は、湖南省議会、産業経済常任委員会委員長の森と申します。本日は私ども視察研修の申し出を快く、お引き受けをくださりまして、誠にありがとうございます。

私ども湖南省は滋賀県の東南部に位置しておりまして、御市と同じように平成16年ですが、旧甲賀郡7町のうちのですね、東海道53次の51番目の宿場町として栄えました石部町。それと、県内、最大規模の工業団地がございます甲西町、この2町が合併して誕生した、人口約5万4000。ただ、行政面積は70km²と、コンパクトな市でございます。

御市はですね、市の中央部を東西に、四国三郎と異名を持つ吉野川が、こう流れてございますが、私どもの湖南省もですね、丁度、市の中央部を、同じく東西に、近江太郎と呼ばれる野洲川が流れてございます。これは琵琶湖へ注いでいます。

また御市では吉野川に沿うように、伊予街道、国道192号、そして市内に二駅を持つJR徳島線が走ってございますが、よく似ておりまして、私どもの市もですね、この野洲川に沿うように、東海道、そして国道1号、市内に三駅を有しますJR草津線が走ってございます。

本当によく似た交通インフラのまちでございますし、水と緑に囲まれた自然豊かな、まちという事では、両市とも、よく似ているのかなということで認識をさせていただきます。

本日はですね、先ほど、ご説明ございましたように、3町一村で合併をされた、その後、整備をして来られた公共交通について。また、これはもう全国的な課題でございますが、空き家問題ということについて、研修させていただきたいと思っております。限られた期間でございますが、一生懸命、学ばせていただきましてですね、学んだことを、私どもの市へ持ち帰って、市政運営に反映をさせて頂きたいと思っておりますので、本日は、どうぞよろしく、お願い申し上げます。

美馬市議会事務局次長

はい。ありがとうございます。

ここで、川西議長は、この後の公務のため退席させていただきます。

すいません。ここからは、着座にて進めさせていただきます。

それでは研修に入りたいと思います。

本日の研修は、1点目として空き家対策について、2点目といたしまして公共交通についてでございます。

事業の説明は、NPO法人、空き家コンシェルジュ等を活用した事業等につきましては、ふるさと振興課より、特定空き家につきましては都市政策課より、ご説明をさせていただきます。

それでは初めに、特定空き家について、都市政策課より、よろしく願いいたします。

美馬市都市政策課長

はい。着座にて失礼をいたします。

本日はどうぞよろしく願いをいたします。

都市政策課からは、特定空き家と、それと老朽危険空き家について所管をしておりますので、その案件について、事前にご質問いただいている内容についてお答えを、~~ら~~させていただきますと思います。

質問を前後いたしますけれども、この後、私ども出張が控えておりまして、誠に申し訳ありませんけれども、途中退席ということで、ご了承いただければというふうに思いますので、どうぞよろしく、お願いいたします。

それでは早速ではございますけれども、本市の空き家対策について、当課の所管の方からご説明をさせていただきます。どうぞよろしく。

美馬市都市政策課職員

それでは、老朽危険空き家のほうの説明をさせていただきたいと思っております。

事前にお配りしております、資料1ページをご覧ください。

初めに、特定空き家の認定件数についてお答えします。

本市では、現在、特定空き家に認定している空き家はございません。

過去10年間程度を調べましたところ3件ほど認定をしておりましたが、現在はすべて解消いたしております。

次に、老朽危険空き家除却支援事業の補助金交付状況、件数及び補助額についてお答えします。

本市では平成 26 年度から補助金制度を活用しておりますが、直近 3 年間の実績について、資料 4 ページの下段に表にまとめさせていただいており、こちらが直近 3 年間の事業実績の詳細となります。令和 4 年度から老朽危険空き家の事前調査申し込みが 26 件、うち 1 件が非該当。補助金申請件数 24 件、補助金交付決定額 1843 万 4000 円。除却件数 24 件。

令和 5 年度、事前調査申し込み 46 件、うち 5 件非該当、補助金申請件数 30 件、補助金交付決定額 2400 万円。除却件数 29 件、1 件が繰り越しになっています。

令和 6 年度、事前調査申し込みが 38 件、うち 3 件が非該当。補助金申請件数 33 件、補助金交付決定額 2592 万 5000 円。除却件数 32 件、2 件が繰り越しで、前年度繰り越し分の除却が 1 件。

令和 7 年度、1 月 16 日現在でございますが、実績ですが、事前調査申し込み 35 件、非該当は 3 件。現在調査中が 6 件。補助金申請件数 31 件、残りは 3 件。補助金交付決定額 2409 万 3000 円。除却件数 24 件、前年度繰り越し分の除却が 1 件となっております、年々需要が高まっている状況でございます。

次に、空き家に対する苦情・要望・相談の件数と、その内容につきましてお答えします。

最初の資料 1 ページに戻っていただく必要があるんですが、1 ページ目の、下段部分。当課の所管につきましては、老朽危険空き家の除却支援や衛生管理の指導が主な業務となっております、令和 7 年度、今日現在ですね、令和 8 年 1 月 16 日現在の苦情等の件数が 20 件になります。主な内容でございますが、老朽化した家屋の倒壊や、その恐れについてが 14 件。庭木の繁茂による隣家や道路への提供が 13 件となっております。

次、4 ページの実績の表にあるんですが、こちらの一番下の段、適正管理に関する通知、この欄がございまして、そちらにつきましても、年々苦情や相談の件数が増加傾向となっております。

次に、事業の予算、除却支援事業につきましてお答えします。

同じく資料 4 ページの上段の直近 3 年間の予算の欄の表をご覧ください。

老朽危険空き家に関する相談件数が年々増加していることから、予算額につきましても、増額して対応しているところです。

今年度は事前調査の申し込みが、前年度と比較してやや減少しておりますが、適正管理に関する通知や、市のホームページ、広報誌などを通じて、除却支援の周知を行っておりますので、今後も、ある程度、補助金を活用したその解体の需要が見込めるものと思っております。また、在住している住民の安全安心に繋がるよう、除却支援に関する予算は確保していく必要があると考えております。

当課所管の最後の質問について、特定空き家の相談と対応状況についてですが、現在特定空き家は認定をしておりません。よろしく願いいたします。

私からの説明は以上となります。ありがとうございました。

美馬市議会事務局次長

以上で説明が終わりました。

政策課におきましては、先ほど課長の方からも話があったように、この後出張の予定がございまして、先に、特定空き家についての説明に入らせていただきたいと思います。質疑等につきましては、委員長の森様、進行の方よろしく願いいたします。

森委員長

はい。ありがとうございます。

只今、特定空き家についての説明、これ、事前に送らせてもらってる質問に沿って、回答していただいたように思いますが、皆さんの方から、その答弁も含めて、新たな質疑もして頂いて結構かと思しますので、質疑のある方、挙手してください。遠慮せんと。

東良委員

東良一成でございます。

今日はどうもありがとうございます。

すいません。先ほどお配りいただいた資料の1ページ目の下段ですね。

苦情に関するところをちょっと見さしていただきまして、苦情の件数が20件、その下に内訳が書いているんですけども、14件、13件といった形に書かれています。

ここはちょっと数的に合わないのかなってちょっと思ったのと、あともう少しどういった形の苦情があったか、もうちょっと細かい内容を教えていただけたらと思ひまして。

ご回答の方よろしくお願い申し上げます。

都市政策課長

すいません。ただいまのご質問に回答させていただきます。

20件のうち、ということで、それぞれ今14件、13件とさせていただいているんですが、重複してる件数がございまして、20件のうちにですね重複案件が6件ございます。

あと、それぞれ別ってというのが、別にトータルを記載させて頂いているところでございます。

で、もっと詳しい内容でというふうなことなんですけれども、やはり空き家の隣接される方からのやっぱりご要望といいますか、相談、「どうにかしてもらえないだろうか」という。台風とかですね、大雨、そういったやっぱり災害に関係する時期、頃合いの時にですね、相談件数が多くなっております。

で、やっぱりもう、本当はもうこれ、認定するのはですね、特定空き家っていうのは、計画にもあるんですけども、その中で、行政側になるんですけども、そのメンバーで、ですね、会議を開いて認定するっていう手続きを経て、特定空き家の認定をしていくっていう状況になるんですけども、そういった対応開いて特定空き家にするというような案件っていうのは、探せばもういくらでもあるんですけども、実は、これまで認定してきたのが先ほど申し上げた通り3件程度っていうふうなことだったんですけども、これはやっぱり地元の方からですね、どうにかならないかっていうことで、所有者とかそういった方が、なかなかちょっとわからないものであったりとか、そういったものについて、早急に対応しなければならないものについて、認定してきたっていう経緯で、ちょっと少なくなっているっていう状況でございます。

で、ちょっと質問とずれてしまったんですけども、詳しい内容としては、やっぱりお困りされてる方、隣接されてる方、近隣の方が、どうにか自分の生活を守るために、どうにかしてもらえないか、そういった切実な、ご相談っていうのが、主な要望であったりとか、

相談になっております。以上でございます。

森委員長

はい、他いかがですか。

はい。どうぞ。

東良委員

はい。引き続き質問をさせていただきます。

空き家問題に通ずることであるかと思うんですけども、ある空き家の例えば庭で雑草だったりっていうものが、隣の方に侵入してくる、もしくは、市道に出てくるといった形
のことが、少なからずあるかなあ、とは思うんですけども、そういった際、どういった対応方法をとられているかといったところをお聞かせ願いますか。

都市政策課長

ただいまのご質問にお答えしたいと思います。

雑草が繁茂してですね、大きく影響してる。道路なんかについてはですね、私ども道路
の担当もしておりますので、道路管理者としてですね、建築境界という、その道路に障害
物があった場合、高さ4メートル以上であったりとか、そういったところに、物件が出て
きた場合は、その物件を所有してる方に対してですね、通知をしてですね、除却してくだ
さいって案内をするんですけども、まずは、所有者に対して、含めてなんですが、
1つの財産というようなことになりますので、その支障になっている部分について、所有者であります本人さんに対応して頂くようにご案内をしてるところなんですが、なかなか
ちょっとそういったところも、していただけないということもあってですね、小規模な、影響物であるとですね、市の職員が、刈り払いに行ってですね、道路に出てきているものについては、対応させてもらいます。

ちょっと規模が、空き家ではあんまりないんですけども、山間部とかで、山道で相当生い茂ってるようなところは、業者委託なんかして、建築境界、市道、道路として確保しなければならない。そういったところは確保するように、委託業務を出して除却といいますか、刈り払いとか枝払い、そういったものをしているところです。

隣家の話になってきますと、ちょっとなかなか市の方でもですね、対応がちょっと難し
くなっていたくんですけれども、そういったところに関してもですね、適正管理をして
くださいというふうなことで、現場の写真、状況を撮ったものをですね、同封して、あと、
使えるような補助金制度であったり、そういったものも、ご案内するような、案内をして
ですね、どうかこうちょっと隣家に迷惑かけている状況を改善して下さいみたいなことを、通知してる。通知作業にはなるんですけども、そういったところをメインにさせていただいているところ。

森委員長

はい。他にございますか。

細川議長

本日は、ありがとうございます。

4 ページのところ、直近3年間の実績が挙げられているんですけど、令和4年度から令和5年度にかけて、非常に件数が、要するに希望する件数も多かったっていう、あるんです。

この交付金なんですけど補助金の交付金は、普通予算では大体これぐらいとかいう見込みされたと思うんですけど。本来でしたら令和4年度と同じぐらいのね、予算額を、令和5年度にされている、一挙に件数が多くなった場合、補正予算で補助金をふやしたっていうことで考えてよろしいでしょうか。

都市政策課長

ただいまのご質問にお答えします。

この当時、令和4年がですね、ちょっと分岐点にはなるんですけども、ここが、やっぱり要望がですね、非常に市民の皆さんから、ご要望、除却しなければならないような家屋を持っているっていう相談がすごく多かった年になってます。

で、補正でっていうお話あったんですけども、これすべて当初予算になっております。で、この当初予算を組むときにですね、国補助と、県補助がございしますが、それをですね、これだけ除却の相談があるので、これだけ、美馬市としては、除却したいっていう件数をですね、当時25件から30件に上げたっていうのが、ちょっと予算が大きくなった。

それとあと、その除却をできるかどうか補助金の対象になるかどうかの、事前調査っていうのをやっているんですけども、そこがやっぱり、申し込みが多くなってきたっていうところで、ここではもう一気に、30件から50件に上げたっていう経緯がございします。そういった経費をですね令和4年度中にですね、国に申請する際に、ちょっと、そういった傾向があったっていうこともあって、多くの予算を申請したっていうのが、このときの、ちょっと分岐の話になっています。

細川議長

わかりました。はい。

森委員長

ほか、ありませんか。

奥村委員

ご丁寧な回答ありがとうございます。

先ほどの関連なんですけど、例えば1ページの下ですと、件数20件とおっしゃっていただき、後の回答の方で、幾らでもあると。ちょっと規模感を知りたいんですけども。実際の数字じゃなくても結構なんで、感覚でも結構なんで、どれぐらいのときに、どれぐらいの規模感で20件あるかって言うのをちょっと知りたいんですけど。わかる範囲で結構です。

都市政策課長

老朽危険空き家等、認定するような、件数が美馬市にどれぐらいあるか そうだっているふうな。そうですね。

ちょっと、ですね、空き家の調査っていうのをですね、実施したのが、平成28年にですね、ちょっと住宅地図を見て、現場行って、それを確認する作業っていうのを当時、された経過があるんですが、そこからちょっと更新ができてない状況でですね、私どももちょっと実数、全く把握はできてないんですけれども。

感覚だけの話で言いますと、多分、老朽危険空き家と呼ばれるようなものっていうのは、山間部がやっぱり多いんですよ。町中にもう、やっぱりそういうのを目立ってくると、委員会の方から情報提供とかあるんですが。

そういうふうな感覚で申し上げると多分300件、400件ぐらいは、例えば、老朽危険空き家から、特定空き家に認定できるような件数が存在するんでないかなあというふうには思っています。

森委員長

はい。他いかがですか。

よろしいですか。

では、特定空き家については、以上で終わりとさせていただきます。

都市政策課長

事前質問でいただいておりますが、市営住宅についてでございますが、回答の方をですねお手元の方にお配りさせていただいておりますので、ご参照いただけたらと思います。また個人住宅についてはちょっと正確な数字がございませんので、この回答は市営住宅のみの回答となっておりますのでご了承いただけたらと思います。

続きまして、ちょっと特定空き家の件でですね、私の方ちょっと1ページにまとめさせていただいた、過去の事例、過去の認定基準の解消というところで、4番目、5番目ですね、特定空き家の相談とその対応状況はっていうふうなことで、ご質問いただいていて、今はちょっと、特定空き家を認定してないという状況なんですけど、この当時の過去のですね、認定状況について、認定の、回答に向けての状況については、ちょっとお話、もしできるのであればさせていただけたらというふうに思うんですが、よろしいでしょうか。

ただ、あまり参考にはならないと思うんですけれども、1番目のこの28年度1件認定っていうのと、3番目の、6年度の1件認定の7年度該当分の2つの事例の紹介っていうなものをさせてもらえたらという。

1番目の28年度の認定した特定空き家についてはですね、所有者っていう、所有者の方が亡くなってですね、夫婦の旦那さんが権利者というふうなことで、奈良県在住の方が権利者としての案件になります。

で、その方に対してですね、毎年適正管理をしてくださいっていう通知情報送っているんですけれども、なかなか通知だけでは対応をしていただけないということもあってですね、地元の方からは、どうにかしてくれんかっていう相談をですね、毎年のようにこれ平成28年からですね、令和5年まで、ずっと、こう、あったんですけれども、1つでもなか

なか、県外在住で電話番号もわからない。住所だけは、所有者の方の登記がございまして、その登記に基づいて現住所の、その方の住所のところに、通知を送るっていう、そういったやりとりを、もう7～8年、やってきたんで、なかなか回答できない、地元の方は、大きな大木が、庭にあってですね、それがいつ、倒れるとか、倒木するかというような恐れもあってですね、非常に危惧して、毎年、毎年、要望して。市でも毎年こう、適正管理についての通知、そういったやりとりをずっとしていつてきたんですけども、なかなかこれ、至らないということで、市としても、最終的にはもう行政代執行というふうなことでですね、予算を組んでですね、市が行政代執行するっていうところまで、きてたんですけども、やっぱり行政代執行っていうふうなことになりますと、まずは行政代執行にかかる公告、それをいついつの期間に撤去してくださいっていう事から、それができない場合はいついつから撤去するっていうふうな案内をしなければならないで、そのあと、市の予算を投じて、除却をしていく。

そのあと、除却をすれば、その権利者さん、所有者さんに対して、その費用を徴収する。そういった一連の流れというのはもう業務で、相当苦勞しながら進めなければならない。いうことに繋がるような案件で、予算化までは行ってたんですけども、奈良県の方にですね、1回もお会いに行っていないっていう、この、市としても、なかなか通知だけ送ってる状況だったので、そこは、1回お会いしとかないかなだろうというふうなことで、令和5年度に初めてですね、その方の奈良県に、もういきなりですね、事前の連絡もせずになんですけども、お伺いして、たまたま、おいでて、お話をさせていただくっていう、面会させていただくっていうことだったんですけども、その時にですね、ご本人さんは、もう80を超えた高齢者というふうなことで、しかも通知はもう何度も見えます。

で、補助金の案内とか、いろいろこう見せてもらってて、そういうことがあるっていうのは承知してました。

ただ、これどうしていいのかわからんっていうふうなことで、本当に次のステップに自分が、どう動かなければならないかっていうのが、わからなかったっていう事例だったんですけど、その時にですね、私どもが出向いて、土地の制度であったり、除却するにはどういうふうな手順を踏んだらいいのか、そういったことも、細かくですね、お話をさせていただきました。ということがあって、本人がちょっと自分の費用もかかるんですけども、市の補助金が100万円以上、除却にかかる費用であれば80万円の上限の補助金があるというふうなことで、多分150万円ぐらにかかったんですけども、80万補助の、70万ぐらいすかね。お金を支出して頂いて、除却したんですけども。

その訪問からですね、わずか3ヶ月で除却までで行ってしまったという事例でですね、やっぱり行政としてもですね、通知だけっていうのは。お会いして、相手の状況、相手の状況、今回、たまたまよかったんですけども、ご理解をいただいて、なおかつ、市の制度も、活用できるような、ところもご理解いただいて、スムーズに事が運んだんですけども、相談からですね、なかなかこの3ヶ月で除却まで至るというのは、なかなか、なかったっていうことでですね、やっぱり接する機会、議論を設けてですね、きちんと説明をしていただく、で、そういった中から、ご負担を生じるんですけども、そのご負担もたまたま出していただく。というようなことでですね、除却できたっていうのが、令和5年のとき、令和5年の解消になった事例です。

除却を本人がしていただいたということもあってですね、行政代執行まで至らなかったというように、予算についても、本当に市としてはですし、労力も、そこまで生じてなかったということもあって、あまりちょっと、参考にならないかもわからないんですが、そういった事例がございました。

もう1件なんですけれども、これはちょっと特徴的な事例かなというふうなことになるんですけれども。

これも隣家の方からですね、相当古い建物で、町中に立っている建物だったんですが、それが倒壊をしかけてきていた。壁がもう、なんて言うんですか、屋根からはがれて、壁が、もう道路際にですね、もたれかかっているような案件だったんですが、その案件については所有者が、お1人だけ、おいでて、お話も1回だけは、行ったんですけれども、どうかしてくださいっていう話をしたときにですね、あんまり意思疎通ができる方ではなかったので、なかなかちょっと話が進まなかったんですが、そうこうしてるうちに、2~3ヶ月しているうちに、その所有者の方が亡くなってしまったんです。

で、亡くなってしまったっていうことですね、さあこれどうしようかっていう話なったときにですね、1人だけお姉さん親族の方がおいでて、それ以外は、誰も、そういう相続できるような形でなかったということなんです、そのお姉さんが、相続放棄をしてですね、もう本当にこれ、もうにっちもさっちもいかない状況なんだっていうところだったんですけれども、その時にちょっと弁護士相談とかも行ってですね、お話を伺ったところですね。

所有者が不在であるっていうふうなこと等については、家庭裁判所の方にですね、相続財産清算人の申し立てを市の方からするとですね、土地が、市道に倒壊しかかっている建物があるんで、利害関係としては市が申し立てすることができるということがあってですね、相続財産清算人の申し立てをしてですね、その2週間後に、家庭裁判所の方から美馬市内のですね、司法書士さんの方に、清算人として任命をされた方がおいでですね、その方に、財産相続の清算をしていただくっていう手続きをしていただいて、その結果、いろいろ財産調査であったりとかですね、相続放棄もそこでわかったんですけれども、そういったことが、もろもろあって、これもちょっと、ここからは、ちょっと参考にならない可能性もあるんですが、たまたまその所有者の方が、預貯金をですね、何百万かお持ちになっていた。で、預貯金があったことによってですね、清算人さんが、手続きするにあたって、除却すればどれぐらいの費用がかかる。で、相続人が、もう、おいでにならないために、国庫帰属になるというふうなことで、最終的には清算完了後には国庫帰属するように、するか、もしくは売り払いで、現金化して、現金だけを報告するにするか、いうふうな取り扱いを、その司法書士さんがして、最終的にはですね、除却が、その司法書士さんの、事務手続きで完了して、財産については、個人の方に売却するっていうふうなことで、この特定空き家なんですけれども、それを除却することができたっていうふうな、そういった事例が、この28年度、令和6年とありました。

ちょっと簡単ではあるんですけれども、事例紹介。そういった、いろいろ、隣の方からの要望がやっぱり多くあってですね、それを市としても、きちんと受けとめて、それをどうにか改善する方法はないかっていうなことを模索した結果ですね、そういった取り組みに繋がったのかなということで、そういった2点の事例を紹介しました。

森委員長

いま、特定空き家について、事例を挙げて説明をしていただいたんですが、何か皆さんの方から質疑はありませんか。

松原委員

冒頭に、ご質問させていただいたらよかったですけれども。

この老朽空き家の件数から見ますとね。私どものまちでは、特定空き家の方が件数は多いと思うんです。

その辺のところを、だから認定されるのは、数は%で出てくるんですけど、そういう意味でいうと、老朽危険空き家の方、お調べになってるなというふうに感じさせていただきました。その辺のところを、今、スタッフの数というのも、重要なかなあと、認定に調べていくのに、そういうようなところについて、全体的な考えとしてね、市の当局のお考えとしては、どのような思いの中でやっておられるのか。そのことを一つだけ、お願いできますか。

都市政策課長

現スタッフっていうのはですね、ちょっと、私どもの課で言いますと、専任担当者と現担当者、それと私じぐらいの、3人ぐらいで、ちょっと、調査があれば、それ全部っていうみたいな話で、進めてはいるんですけども、それとは別にですね、美馬市については空き家バンクっていう、バンクがございまして、そちらの相談に行ったときにですね、そちらからこちらに相談したほうがいいよみたいなことも、言っただけということもあってですね、スタッフ自体は、すごくすごく少ない人数でやってるんですけども、情報があれば、それにすぐに対応するっていうふうな形で進めておりますので、多分見落としっていうのは、その沢山があるんです。

特定空き家の前にですね、法改正が令和5年にあったんですけども、その時の、法に合わせた空き家対策計画っていうのをうち作ってはいるんですけど、そこにちょっと記述ができてない管理不全空き家、その取り扱いとかですね、そういったものもちょっとまだ印ができてないんですが、それも今改定中でやっておりまして、そういったところも含めて特定空き家になる前のですね、管理不全空き家、これをどうしていくかというところにも、情報提供をいただきながら対応できるものについては、まずは通知から始めて、実際現場行って、その内容を市としても把握しながら、どうにかこう、改善につなげるかというふうなところを少数ですけどもやっているっていうそれが現状でございます。

森委員長

ほか、どうですか。

これ、奈良県まで出向かれたというのは、何度行かれたのか、1度きりで、成功に導かれたという事ですか。

都市政策課長

本当にもう、ぶっつけ本番で、1度、行って、行ったときは、ちょっと不在だったのか

など思ったんですが、ちょっとこう、時間を潰すようにですね、もうちょっと、周りをいろいろ見てみて、多分1時間後ぐらい、もう一度訪問したときに、在宅でした。そこからですね、約2時間ぐらい説明をさせて頂いて。

なかなか、やっぱり、しっかりしてたっていう相手方が80歳超えてたんですけども、しっかりしてたっていうのもあってですね、お話が出来た。

森委員長

直接、行かれることを、どういう状況で判断、どの立場で判断されたのですか。

都市政策課長

私、令和5年からこの部署の担当だったんですけども、ちょっと違う部署にいたときにですね、財産管理の、公有財産管理の担当もしてた時期があってですね、そのときに、ちょっと遠方の方にお会いに行くっていう、業務をしたことがあってですね、それぶっつけ本番で行ったっていう、相手方にアポを取らずに行って、たまたまお会いできて、売却という行為をするためのお話に行ったんですけども、それもスムーズにいったっていう過去の経緯が、私自身があったものでですね、ちょっとその、令和5年の業務を引き継いだときにですね、これは一回も行ってないというのは、ちょっと違うっていうことで、ちょっと私の方でも単独でも行かせてもらおうという話でした。話しても、ちょっと。

森委員長

直接、アタックするという事の重要性を勉強させてもらったという感じがします。皆さん、ほか、よろしいでしょうか。

松原委員

いま、お話を聞かせて貰ってですね、面積的にね、うちの5倍の広い面積で。ですから、今の空き家バンク、密接な意見交換なり、そういうのはもうされてるのかなあという風に感じている、とらえて、寄せてもらう時にも思ってたんです。確かに、聞かせて頂いてますと、これ正直申しまして、大変やと思うんです。それでも、よくやっておられるなど、感心だやなくてね、ご苦労様で、また何か、そういうような感覚の中で、うちの市町の方に、ご忠告なり、アドバイスがあったら、お願いしたいんですけど。

都市政策課長

美馬市は、今、おっしゃっていただいた通り、面積は5倍というふうなことで、面積広い中にですね、先ほど、私、特定空き家とか管理不全空き家、これが300から400くらいあるっていうふうな話もしたんですけども、そのうちですね、隣家に影響、悪影響を及ぼす、道路に悪影響を及ぼす、そういったケースっていうのは、本当に街中ぐらい。そうしたところからですね、やっぱり、優先度から言いますと、ご自身の周りが自分の所有の畑とか田んぼとかで、その中に、お住まい、住居が住宅があって、それが、もう古い

建物といったときに、それはもう、どうにも市としては、ならないというふうなことで、そういったところがですね、やっぱり、田舎の市でございますので、多くございます。ただ、街中については、それは、道があれば、そこは災害時避難経路にもなります。そういった避難経路を十分確保するためにも、やっぱりそういった危険空き家っていうのは、ご自身の判断で除却するなりという、アドバイスをうちから送るっていう、そういった発信を続けることってのは非常に重要なとは思ってます。

ただ、私どもが扱ってるのは、もう危険空き家ばかりですので、危険空き家以外には、やっぱり活用できる空き家っていうたくさんありますので、そちらは、そちらで、また、空き家バンクの方での対応していただく。

私ども、できるだけ危険な空き家は、利活用できないのであれば、もう、除却してもらって、新しい次の利活用を、更地にしてからの利活用を考えていただくとか、そういったところに努めていただくのが、私どもの業務かなというふうに思っております。

森委員長

ほか、よろしいですか。

はい。ありがとうございました。

都市政策課長

すいません。そしたら、ちょっと、お時間も、あれなんですけど、ちょっと、私、これで退席をさせていただきます。すいません。今日は、どうもありがとうございました。

～（委員長以下委員が「ありがとうございました。」）～

ふるさと振興課課長

それでは続きまして、私市民課、ふるさと振興長の仲といたしますけど、よろしく願いいたします。

今、少し出ていましたが、使える空き家っていいですか、空き家の利活用っていう方で、ですね、当課の方で取り組んでいます事につきまして、説明の方を、担当の方からさせていただきます。また、事前にご質問いただいている分につきましては、できるだけ、説明の中で、触れさせていただこうと考えていますので、よろしく願いいたします。

ふるさと振興課職員

空き家と移住を担当しております。

本日は、こちらの空き家対策の資料と、美馬市空き家相談。空き家の相談に来られた方にパンフレットを配布しておりますので、参考にして頂ければと思います。

美馬市の空き家対策についてという事で、2ページに進んでいただきたいんですけども、移住交流センターの対策の推進ということで、大きく4つの業務を行っております。1つが、相談窓口業務。次が空き家バンクの管理。その次に、お試し住宅を管理運営、最後に、イベントの開催、参加。

移住交流センターの運営形態なんですけれども、平成29年度、開場させていただきました

て、こちらの本部が奈良県橿原市にあります特定非営利活動法人空き家コンシェルジュさんの方に委託をさせて頂いております。

空き家コンシェルジュさんの方からは2名常駐で職員さんに、助けていただいております。

こちらの方、お2人、今、対応していただいているという事です。

営業時間に関しましては朝の9時から夕方6時まで、毎週水曜日、日曜日を定休日に設定しております。土曜日とか、あと5時過ぎてからの対応をしておりますので、通常、働いてる方とかというのものもある程度、できるかなという形になっております。

次に予算なんですけれども、毎年、1200万程度、令和8年度、1200万程度を見込んでおりまして、この中の720万円程度が、先ほど常駐職員さん2名分の人件費、そういう形に見込んでおります。

委託業務に関しましては、先ほど、書かせていただいた、大きい括りで、そちらに書かせて頂いております。

4ページをおめくり下さい。相談業務なんですけれども、常設相談窓口の設置ということで、移住への相談対応を、電話、メールによる相談とさせて頂いております。

また、これに加えまして、インターネットによるテレビ電話とかでも、対応しております。

次に、専門相談体制の構築で、不動産の方にもつなぐ形にしております。

こちら、後で、説明しますけど。こちら、美馬市空き家対策プラットフォーム。

空き家所有者、または空き家を希望されてる方との相談のやりとりを、大まかにあるんですけれども、図で、説明させていただいたものになります。

空き家所有者さんからなんですけれども、空き家相談とか問い合わせがあって、それに対して移住交流センターの方で現地確認であったりとか、聞き取るとかを行って、空き家バンクの登録、掲載を行って、で、ホームページの最終掲載させて頂きます。

空き家の希望者から問い合わせがあった場合には、利用相談、問い合わせなどいただきまして、空き家バンクの利用登録をして頂て、そこから、細かい住所など、空き家の体験希望などを受けて、登録された空き家をご案内して、気に入っていただいた場合には賃貸売買等で、契約して頂く流れになります。契約に関しては移住交流センターの契約補助ということで、場合によっては不動産事業者さんとか、あとは、行政書士さんが入っていただく形になります。

ここで空き家バンクの登録について、物件の権利者さんが数名いる場合があるかなと思いますが、この場合には、全員の同意書を頂いて、所有者さん全員の同意のもとで登録しているという形をとっております。

物件についてなんですけれども、美馬市空き家バンクで検索していただいたら、出てくるのですが、美馬市空き家バンクホームページに、その時に、取引可能な物件がすべて、出さしていただいております。住所も大まかな地区までの住所と、あとは、外観、内観、その他、手直しが必要であるとか、そういう情報の方を掲載しております。

移住交流センターでの相談における問い合わせの一例として、移住相談、移住にあたっての相談と空き家についての相談、美馬市での生活を試してみたい方へのご相談。

移住にあたっての相談として、就職や、住まい、住店舗、住環境などの活用など、確認

など、問い合わせ引っ越し先について、空き家バンクの案内や、市内不動産業者の案内、また、相談者が対象になり得る、移住者向けの補助金などの案内も行っております。

また農業を行いたいなど、半農半士というのがあるのですが、そちらの方の担当課へのつなぎなどを行っております。

空き家についての相談なんですけれども、相談員による聞き取りを実施して、必要なアドバイスを行っております。このときに、危険空き家など不可であれば、空き家バンクへの登録など、流通においては、権利関係がはっきりしておく必要がありますので、相談など、行政書士さんの資料の方の、その場合には、空き家プラットフォームを活用して、流通に係る問題点を解決できるように、対応しております。

倒壊の恐れのある場合には、連携を行って対応し、空き家プラットフォームを活用して、必要な対応をとらせていただいております。

美馬市では生活、短期的に試してみたい。というお問い合わせがあった場合ですけれども、美馬市移転お試し住宅を設けておりまして、こちらの方へのご案内をさせて頂いております。こちらの方、後で、業態を紹介させていただきます。

7ページ、お願いいたします。

美馬市での専門相談体制の構築ということで、空き家対策プラットホームという協定を結びまして、各業者さん、行政書士会、司法書士会さん、などと協定を結んで、専門的な対応が必要な場合には、そちらの方につないで、対応させていただいております。

不動産業者、不動産協会さんも、協定を結んでおりまして、空き家バンク物件を空き家バンクと不動産屋さん、両方の登録されてるっていうなどございます。

例えば、一般の事業者さんの需要を、食い合いになってしまうっていうのは、薄れているかなと思います。

このところのメリットとしては官民共同による空き家の流通促進。地域課題や流通阻害要因の抽出・整理の円滑化。流通に係る公平性・平等性の確保。というメリットがあるかなと考えております。

そしたら8ページ。

こちらの方に、移住交流センターでの相談実績を掲載させて頂いております。

年間の相談件数としては、200件程度。うち、移住相談については、130件程度。

9ページお願いします。

ここからは空き家バンクの運営を記載しています。

空き家バンクとしましては、物件登録であったりとか、物件の現地調査、希望者への内覧対応だったり、ホームページの管理ベース、フェイスブック、X、旧ツイッターですね、など、各種SNSでの空き家情報発信の方を行っております。

10ページをお願いします。

空き家バンクの運営実績になるんですけれども、物件登録件数は、累計で現在152件、10、11月まで。

そのうち、成約件数が累計としては、売買が56件、賃貸が53件、空き家バンク利用からの移住者は43世帯、82名になっております。

移住者の例としましては、例えば、徳島市からですと、事務所兼住宅を求めて。香川県の方から家の住み替えと移住のため。和歌山県から就職のため、東京都から転職のため、こ

れまで、物件が毎年20件程度の登録が見込めるかなど。

成約件数に関しては、年15件程度を見込んでおります。

11 ページをお願いします。

こちら、お試し住宅になります。

美馬市のお試し住宅、こちら、平成30年度より運営を開始しておりまして、対象としては美馬市外に住民票があつて、移住を検討する方を対象に、1世帯、1回のみにはなるんですけども、利用していただいております。試用期間としては、30日、1ヶ月程度ですね。

料金の方は、1日640円、定員は1世帯で、5名以内。駐車場の方は完備しておりまして、場所は美馬市脇町の中心地から車で15分程度の距離になります。寝具、タオル、洗面衛生用品等は備え付けていないので、利用者さんにご用意いただくという形です。

こちらの方がですね、事情がありまして、次年度に、現在の場所から別の場所に移転を予定しております。あとは、電気、水道代等に関しましては市が負担しておりますが、灯油でお湯を沸かしているのですが、入居時には満タンにしておりまして、出るときには、満タンにしてもらうことになっています。

12 ページをお願いします。

お試し住宅の利用実績になるんですけども。

令和3年、コロナ禍においては、1時期、ガクッと数字が落ちているという感じにはなるんですけども、年間120件程度は、120日程度利用してもらっています。

お試し住宅利用からの移住者数、令和4年から7年度間における、移住者数としては、6世帯、9名程度を把握しております。追跡を行っていないため、何かしら補助事業等で繋がりがあつた方、美馬市を気に入っていただいて、最終、移住に繋がった方もあります。

こちらの方に、例としては、令和4年に2世帯2名、両名とも就業目的で利用された、最終美馬市に移住されました。令和5年には、2世帯3名、老夫婦世帯と単身の就労。令和6年度には、1世帯2名、夫婦で就農。令和7年度、1世帯、2名で移住と就労という形で来て頂きました。

13 ページです。

お試し住宅の内観になるんですけども、和室と洋室の方をご利用いただいております。あと、台所と、浴室があります。

14 ページです。

こちら、イベントの開催、参加についてなんですけれども。

まず、イベントの方がですね、先ほどのお試し住宅を用いたDIYイベントの開催の方を行っております。

プロの大工さんを招いて、DIY作業のワークショップを行っておりまして、非常に好評を頂いております。4日間、各日10名程度で開催しているんですけども、ここ、2～3年間では、満員に近い数字で行わせて頂いております。

次に、空き家セミナー、相談会の方を年に2回開催しています。

セミナーの方では、最近、変化が大きい空き家に関連する法律の方を、セミナーで学んで頂いて、空き家を持っている方への啓発活動という事で行っております。

セミナーが終わった後に、予約制ではあるんですけども、個別の相談会の方も行っており

ます。空き家に関する個別相談会という事で、美馬市が、もともとその脇町、美馬町、矢吹町、木屋平村が町村合併をした市ですので、それぞれの地区で、年1回ずつ、空き家バンクの周知などを含めてではあるんですけども、個別相談会ということで、出張相談を場所を設けて行っております。

15 ページをお願いいたします。

こちらは、DIYイベントの様子になります。

本格的な作業の方のワークショップを行っておりまして、まあ、床の張りかえであったりですとか、あとは、古い扉とかであったりとか、あとは、ちょっとした小物の作り方であったりとか、を行っております。

次、16 ページをお願いします。

イベントの参加ということで。移住フェアの傘下の方になるんですけど。

今年度においては、7月に、大阪で開催の「おいでや、いなか暮らしフェア」に出席を試みました。で、先日にはなるんですけども、「とくしま暮らしフェア」、こちらは単独での移住フェアの方、大阪と東京の方、参加いたします。

相談の一例としてはですね、もう本当にふらっと訪れて、美馬市を決め打ちでという方は、やっぱり少ないところではあるんですが、どんな生活環境であるのかとか、仕事はどんな求人があるのかとか、ゼロからの相談というのが多いかなと思います。

中には美馬市、藍染めであったりとか、和傘ことをご存知の方が、伝統工芸の弟子入りなどをしたいのだけでも、どうしたらいいのかなどの相談とか、多分、本当に関西から徳島、美馬市の方に就職が決まっているので、住環境などの確認がしたい。どこに住んだら便利だろうかと、そういったご相談です。

17 ページの方には、大阪でのいなか暮らしフェアでの様子の方が載せてあります。

以上が、空き家対策についてのご紹介になります。

美馬市議会事務局次長

以上で説明は終わりました。

それでは、引き続き質疑等について、委員長よろしく申し上げます。

森委員長

空き家対策についての説明、ありがとうございました。

ただいま説明頂きましたことに関して、質疑がございましたら、お伺いしたいと思えます。

曾我部副委員長

お試し住宅、資料 11 ページで、お伺いしたいのですが。

まず、使用料金、1日、640円となっているんですけども、この640円というのは、どう算出で出てきた数字になるのかが1点と、2点目が、試用期間、1日から30日までとなっているんですけども、例えばですね、2025年の7月とか、8月の利用の、カレンダーをホームページで見させてもらっているんですけども、結構、利用されていますよね。

これ、夏休み期間中に、本当は、移住を目的としてではなくて、長期期間を利用した、な

んて言うんですかね、安い宿として使われるような、なんか、目的外利用みたいなどころが、疑われるようなケース。本来の目的とは違うような、使われ方を、過去に、疑われるようなケースがないのかとか、そういうのが、もし、どうやってしていくのかなという、その2点をお聞かせ願えたらと思います。

ふるさと振興課職員

料金に関してですけど、こちらの方は、行政財産の使用料金になります。土地と建物の税制上での評価額からとっています。

行楽機関の疑いといいますか、その部分なんですけれども、申請書を出していただくにあたって、利用目的としては、移住の検討という、目的に沿った形で出しているんですけれども。やはり、子連れの方とかが多くなっているという所でございます。

曾我部副委員長

実際に利用された後ですね、次の12ページ。

実際の移住に繋がったというは、勿論、あると思うのですけども。一般の企業でいう見込み顧客って言うんですかね、美馬市の移住に興味があって、実際、お試し住宅を利用された方に対して、その後、何か、アプローチするような、一旦、利用された後に、フォローアップと言いますか、営業と言いますか、何か、引き続き興味を持って、さらに移住に繋がられるような、何か、アプローチみたいなものが、もしあれば、お聞かせください。

ふるさと振興課職員

アプローチに関してなんですけれども、それぞれ決まったものってのは、行っていないのですが、お試し住宅を使う段階で、移住交流センターの方に足を運んでいただく。移住した場合の生活相談など、ていうことが、ゼロではなく。ここでは、空き家バンクの利用登録であったりとか、あとは、移住に関しての補助金案内などは、行っております。

森委員長

他、如何ですか。

奥村委員

ご丁寧なご回答、ありがとうございます。

8ページと10ページなんですけども。

令和4年から令和7年11月までの資料を見せて頂いているのですが。

令和7年11月までとしても、ちょっと激減していると、相談件数と、前回からの件数も、50件程度。それから、相談件数については100件程度減っていると。

それと、10ページの方もやっぱり、令和5年、6年と比べると、空き家バンクの運営が減少しているということは全国的な流れかもしれませんし、その辺はどのように分析されてるか、お伺いします。

ふるさと振興課職員

まず、相談件数ですけれども、昨日の段階で、12月時点では、ちょっとこちらに反映できなかつたんですけど、集計を行ったところですね。

センター利用人数の方が、令和7年12月時点で105名で、空き家の所有者さんからの相談件数が39で、合計の相談件数が144件になっておりまして。

200件を超えるか否かというところはあるんですが、ある程度の数は見込んで来れる。

特に年度末、活性化する環境が変わる時、上がってきますので、他の相談件数は、増えてくるのではないかなと考えております。

空き家バンク、こちらの方に関してなんですけど、令和4年に、一部近い数字には、なつてきておりまして、やはりその年によって波はあるかなというところですよ。

森委員長

はい。奥村委員

奥村委員

はい。ということは、それだけ問題視は、しておられない？

ふるさと振興課職員

問題視は全くしていないわけじゃないですね。

これ、ここから先の話にはなるんですけども、毎年、固定資産税の案内を行う時期に、税務担当課から送付に使う封筒の方に、空き家バンクの広告の方をを載せておりまして、そこから空き家相談つなげていけるように、考えております。こちらが毎年の方になってくるので。

森委員長

ほか、よろしいですか。

東良委員

はい。ご説明ありがとうございます。

すいません。資料の5ページで、ちょっとお聞きしたいと思ひまして、こちら右と左に空き家の所有者と希望者という形で分かれております。ちょっとお聞きしたいなと思ひました。

それに関連しまして、先程、奥村議員からもあつたんですが、8ページ、センター利用者が、これは、空き家の所有者も利用しているっていう考え方でいいのか、いやいやこれは上は相談、希望者が、相談しに来たのが上のという見方でいいのか、このちょっと表の見方についてちょっとお伺ひしたいなと思ひました。

ふるさと振興課職員

空き家を希望されてる方が、上段の。8ページ。

まず8ページ、空き家を希望されてる方が、センター利用者。空き家を所有されている

方からの相談が下段の方になります。

東良委員

はい。見ていきますと、どちらかという、空き家を利用したいよという希望者が多くて、どちらかというと所有してて、渡したいよであったりとか、賃貸として貸したいよという人が、だからもっと増えていったほうが良いという見方で合っていますでしょうか。

ふるさと振興課職員

そうですね。

利用者さんの方が、やはりいろんなとこに当たるというのもあると思うんですけども。

希望されてる方、探されてる方がやはり多いかなというところですね、空き家の利用者数、本日までで言うとその希望者数でいうと、今年は登録者数がちょっと、70件に、なってきたところからも、やはり、その探されてる方からのアプローチってのが多い。

逆に、物件を持たれてる方、空き家を持たれてる方は、やはり市内、たくさんいらっしゃるんですけども、どうするかという決めかねている方がたくさんいるかなと。

農業時期に、休憩場所として使うために、よそから来たりするので、空き家は持っているけれども、活用してるとか、空き家を持っているけれども、どうしようか迷ってるとか、そういう潜在的な数というのはい多いと考えております。

森委員長

ほか、よろしいですか。

1時間以上、経過していますので、空き家については以上とさせていただきたいと思えます。

～休憩（5分）～

美馬市議会事務局次長

はい。それでは皆さん、おそろいになられたようですので、引き続き、ラクバス事業、ふれあいバスについて、公共交通の担当者から説明いたしますので、よろしくお願ひします。

ふるさと振興課職員

よろしくお願ひいたします。

資料の確認をお願ひいたします。

美馬市地域公共交通と書かれた、横書き資料と、また、美馬ふれあいバスと書かれているチラシの方と、美馬ふれあいバス利用のしおりと、木屋平ラクバス受付センターと書かれた資料をお配りしております。

今回、美馬市地域公共交通と書かれた資料から進めさせていただきます。

まず、ページ番号1の市の概要についてですが、先ほど議長の方から、簡単に説明があ

ったので省略させていただきます。

続いて3ページをご覧ください。

木屋平以外で運行しております、美馬ふれあいバスについて説明させていただきます。

美馬ふれあいバス導入の経緯としまして、初めに、過去の公共交通について簡単に説明いたします。

美馬市では、平成23年9月末まで、路線バスを運行しており、木屋平区以外で4路線、10系統、木屋平地区で1路線の2系統の、合わせて5路線12系統の運行が行われておりました。運行回数や金額についてはご覧の通りとなっております。

4ページをご覧ください。

続いて、現在の公共交通である、美馬ふれあいバスについて説明いたします。

現在は、美馬市を5地区分け、1地区を美馬町西部、2地区を美馬町東部と脇町西部、3地区を脇町中央と東部、4地区を穴吹町と、5地区を木屋平に分割し、このうち、1から4地区を美馬ふれあいバス、5地区を、後程、説明する木屋平ラクバスが運行しております。また、利用者が、美馬ふれあいバスの予約ができる時間は、ご覧の通りとなっております。

5ページをご覧ください。

従来の路線バスでは、利用者が停留所まで自力で移動する必要があり、特に山間部の山間部にお住まいの方にとっては、停留所までの移動が大きな負担となっております。

また人口減少等により、利用者数も年々減少傾向にありました。

こうした課題を解決するため、自宅から目的地まで直接、送迎し、希望の時間に合わせて予約ができる利便性の高い公共交通として、デマンド型交通、美馬ふれあいバスを導入いたしました。

続きまして、6ページをお開きください。

事業の概要について説明いたします。

運賃は1回につき、通常500円ですが、高校生以下、満75歳以上、障害者手帳または運転経歴証明書をお持ちの方については、割引料金を300円でご利用いただきます。

また、高校生の朝の通学については、1ヶ月定期券を3,000円で販売しております。

運行エリアは、木屋平地区を除く、美馬市内と、旧の路線バスの名残と、高校生の送迎もあることから、隣のつるぎ町にはなりますが、貞光駅にも運行しております。

運行日は、祝日、年末年始を除く、月曜から金曜日で、利用できない方のところに記載のある方につきましては、利用をお断りしております。

7ページをお開きください。

続きまして、利用までの流れについて説明いたします。

利用者は、まず、美馬市地域公共交通活性化協議会事務局である、ふるさと振興課に利用登録の申請を提出します。

提出を受けて、受け付けや、予約の管理をしている美馬ふれあいバスの受け付けセンターで登録作業を行います。

令和7年11月末時点での登録者数は1,906人となっておりますが、利用の予定は無いですが、今後、けがや病気で必要になったときのために、念のため、登録しておく方、一時的な通院のために登録したが、通院の必要がなくなれば、使用しなくなる方も多く、日常

的に利用されている方は2割から3割程度と思われます。

登録完了後、受付センターへ予約が入ると、利用者情報の管理や、配車をするためのシステムを利用し、デマンドバスを配車します。

デマンドバスは運行を委託している市内タクシー事業者4社に各1台と、現在、ほとんど稼働はありませんが、車両不足の際の予備車両として2台準備しており、このうち、どれが利用者を、どれかが利用者を自宅から目的地へ送迎します。

続いて8ページは、受付センターの写真と、実際の美馬ふれあいバスの写真になっております。

9ページをお開きください。

続いて、利用実績になります。

運行を開始してから徐々に年間利用者数を伸ばしておりましたが、コロナウイルスの影響で利用者は減少してしまいました。

令和6年度を見ますと、1日当たりの利用者数は約55人。1便当たりの利用者数は約1.8人となっており、1台に最大8人乗っていることもあれば、逆に1人しか乗っていないこともあります。

10ページをお開きください。

こちらは、目的別の利用者割合を示したグラフとなっております。

令和6年度のグラフを見ると、皆さん、少なくとも行きか、帰りには目的地自宅と設定するため、自宅が一番多く36%、次いで通学、病院、商店の順で利用者が多くなっている事がわかります。

令和5年度と比較しても、各項目の割合に大きな変化はなく、利用者の目的が定着していることが伺えます。

続いて11ページから13ページをお開きください。

前年度に実施した利用者アンケートの結果から、主な要望とそれに対する検討状況をご説明いたします。

まず、要望1について、美馬市では、山間部や山奥に自宅がある市民が一定数いますが、道が狭く、自宅前まで、デマンドバスが入れない場合、大通りまでの移動をお願いしております。

しかし、高齢化も進んでおり、近くの道路までも移動が大変という方から、自宅前まで入れない場合は、現在の車両であるハイエースを小型化して、自宅前まで送迎して欲しいという声をいただいております。

これについて検討を重ねておりましたは、予備車両の不足に加え、委託先であるタクシー事業者の運転手不足もあり、現時点では導入が困難という結論に至っております。

次に、要望3、4にある、土日、祝日の運行及び市外の運行については、予約受付センターの職員や運転手の確保が困難であることに加え、タクシー需要の減少に伴い、タクシー事業者からの理解を得ることが難しい状況にあります。

最後に、要望6になりますが、要望6では、ルール違反に対するペナルティーの撤廃を求める意見もありましたが、これについては、乗り合いという特性上、安全、安心な運行には、利用者同士の、ルール厳守が不可欠であるため、本制度は継続いたします。

14ページをお開きください。

先ほどありました、ペナルティによる利用停止措置について説明いたします。

ペナルティとは、無断キャンセルや無賃乗車などの、資料に記載の禁止行為が認められた場合に付与されるものです。

そして、ペナルティが累積3回に達した利用者に対しては、3ヶ月の利用停止措置を講じております。

付与されたペナルティは最後の付与から1年経過後にリセットされます。ただし、1年以内に再度付与された場合は累積され、リセットまでの期間を、その時点から延長される仕組みとなっております。

また、現在、利用停止となっている方はおられません。

以上で、美馬ふれあいバスについての説明を終わります。

15 ページをお開きください。

ここからは、主に木屋平地区で運行しております。木屋平ラクバスについて説明させていただきます。

16 ページをお開きください。

初めに、木屋平ラクバス導入の経緯について説明させていただきます。

先ほどの説明にあった通り、平成23年とか、美馬ふれあいバスは運行を開始しておりますが、木屋平については、ここ市役所からでも、1時間程度かかる山奥に位置しております。美馬ふれあいバスの運行エリアに含めるには距離があり、効率的に運行できなかったため、路線バスを継続しておりました。

しかし、美馬ふれあいバスと同様に、利用者は年々減少し、1便当たりの利用者は0.3人にまで減少してしまいました。

そこで、何とかしなければいけないというところで、後程、説明いたしますが、トヨタカローラ徳島様など、たくさんの協力を得て、デマンド方式の、木屋平ラクバスが実現いたしました。

17 ページをお開きください。

木屋平ラクバスを運行するに当たり、地域おこし協力隊を2名採用し、準備段階では、木屋平地区への地元説明会や利用登録の推進などを実施し、運行開始後も、利用登録者名簿の管理や予約の管理、運行補助などの業務を実施していただきました。

現在は、地域おこし協力隊の任期は終了しておりますが、1名には地元からの強い要望もあり、木屋平ラクバスも委託している美馬交通協会の職員として引き続きラクバスに関わっていただいております。

18 ページをご覧ください。

続いて、トヨタカローラ徳島との包括連携協定について説明いたします。

トヨタカローラ徳島様には、平成30年度に車両提供の話をしていただきましたが、当時は、具体的な活用の活用案がなく、1度お断りしておりました。

その時のことを思い出し、木屋平ラクバスの実現に向けて、再度、車両提供いただけないか、お願いをしてみたところ、トヨタカローラ徳島の会長様と市長との面会が出現し、包括連携協定を締結することとなりました。

トヨタカローラ徳島様には、木屋平ラクバス事業の仕組みの構築や資格の取得、車両の整備等のサポートをいただき、木屋平ラクバス実現の大きな助けとなりました。

19 ページをご覧ください。

木屋平ラクバスを運行するにあたって、これまで地域で運行してきた方々に承認を得る必要があったんですが、市内タクシー事業者からは距離が離れすぎているため、コストが高い。NPO木屋平からは、ドライバーの高齢化で長期継続が難しいなどの理由で反対意見は出ず、問題なく事業を開始することができます。

20 ページをご覧ください。

ここからは、資料の概要について説明させていただきます。

運賃は1回につき通常500円ですが、高校生以下、75歳以上、障害者手帳または運転経歴証明書をお持ちの方については、先ほどと同じく割引料金の300円でご利用いただけます。

運行エリアは、診療所や郵便局、薬局、JA美馬などが、1ヶ所に集約している、木屋平複合施設への移動と穴吹、脇町への地区としておりまして、運行日は祝日、年末年始を除く月曜、水曜、金曜日としております。

また、利用できない方のところに記載のある方につきましては、先ほどと同じく利用をお断りしております。

21 ページをご覧ください。

続きまして、利用、利用までの流れについて説明いたします。

利用者はまず、美馬市へ利用登録の申請を提出します。

提出を受けて、受け付けや予約の管理をしている、美馬交通協会に登録を行います。

令和7年11月末、11月末時点での登録者数は357人となっております。

登録完了後は、受付センター予約が入ると、担当が予約情報をもとに配車いたします。

車両は、メインの定員5名の車両1台と予備として、定員8名と、定員3名の車両を各1台ずつ準備しております。

22 ページは、元地域おこし協力隊で、現在も、美馬交通協会の職員が予約の確認や、戸別訪問を行っている様子と、木屋平ラクバスの写真になります。

23 ページをご覧ください。

続いて利用の実績になります。

年間利用者では、令和5年度は減少していますが、令和6年度には100人以上の増加が見られます。

令和6年度を見ますと、1日当たりの利用者数は8.92人、1便当たりの利用者数は2.65人となっており、美馬ふれあいバス同様、1台に最大5人乗っていることもあれば、逆に1人しか乗っていないこともございます。

最後に24 ページをご覧ください。

こちらは目的地別の利用者割合を示したグラフとなっております。令和6年度のグラフを見ると、自宅が一番多く50%、次いで、病院、商店、公共施設の順で利用者が多くなっていることが分かります。

令和5年度と比較しても、各項目の割合に大きな変化はなく、こちら利用者も利用者の目的が定着をしていることが伺えます。

走り、走りになりましたが、以上で、私からの説明とさせていただきます。

ご清聴ありがとうございました。

美馬市議会事務局次長

以上で説明が終わりましたので、質疑について委員長の方で、よろしくお願ひいたします。

森委員長

はい。ありがとうございます。

ただいま説明をしていただきました。皆さんの方から、質疑を受けたいと思いますが、如何ですか。

曾我部副委員長

はい。ドライバー不足、人手不足。全国で問題なってるかと思うんですけど。委託先と言いますか、ドライバー確保に対する何か、市独自の補助と言いますか、なんか、手助けになるような事、何か、現状あるのか。

また、これから、その点、どう、お考えなのかっていうところをお聞かせいただきたいと思ひます。

ふるさと振興課職員

ドライバー不足についてですが、県の補助金にはなるんですけども。

各種運転手支援事業というものだけ、徳島県でございまして、こちらの方で、タクシードライバー、普通二種免許の取得に関わる費用の半額補助というのがありまして、市として、一応、全額補助しております。

市として全額補助しております、そのうちの半額を県の補助をしていただいているという事です。

森委員長

ほか、いかがですか。

上野委員

すいません。いろいろと参考にさせていただきました。ありがとうございます。

まず、感想からですけど、びっくりしたのが、先ほどの移住施策と同じ担当課で、この公共交通、これは、やっぱり、ふるさとをどうにかせないかんかっていう暖かい気持ちが出てると思ひて、感動しております。驚きました。

ちょっと予算面について伺いたいんですけど、4条の方と78条の方で、それぞれ幾らぐらい年間にかかっているのかを教えていただけたらなと思ひんですけども。

ふるさと振興課職員

はい。失礼します。

まず美馬市デマンドバス事業の方、美馬ふれあいバス事業の方になるんですけども、決算額としましては、5034万9000円程度になってまして、そのうちの歳入のところ、運行

収入が、358万4100円。残りは補助金。

続きまして、木屋平ラクバスの事業の方になるんですけども、今年度、委託料としまして、1188万5000円程度になっております。

森委員長

他、如何ですか。

東良委員

ご丁寧な説明ありがとうございます。

まず、このふれあいバスとラクバス、両方に対して、ちょっとお聞きしたいんですけども。

中学生以下の通学で利用できないという形になっていますが、そもそも地区として、その中学生は、ないし小学生は、徒歩で行ける圏内に学校があるため、利用はしなくても大丈夫という判断で、通学で利用してはいけないというルールになっているという認識でよろしいでしょうか。

ふるさと振興課職員

ありがとうございます。

こちらについてなんですが、中学生以下につきましては、スクールバスがですね、教育の方にはなるんですけど、ございまして。また、スクールバスとはまた別のバスっていうことです。

森委員長

他、如何ですか。

これ、ふれあいバスとラクバスと、今後の展開ですね、どのように考えておられますか。継続していく状況というか、見込みとしては。

ふるさと振興課課長

ご質問ありがとうございます。

今後の展開なんですけども、かつては路線バスが運行していて、民間で走っていただいて、補助を出したり、木屋平地区はバスの方で走らしたり、していたんですが、やはり先ほど、担当課の説明があったとおりで、停留所まで、まず行けない人ばかりなんで、美馬市としては、美馬ふれあいバス、デマンド型交通が、今はベターなんだろうなど。費用が掛かっても、やっぱり利用者がおいでるんで。バスに補助なり、委託料も出さないと、というふうには転換もしてまいりました。

で、市民側からしますと、特に山間部の方からしますと、土曜、日曜をやっぱり、走ってもらわないと。市だって、休みの日にイベントしたりして、私ら行けへんやないかと、ちょっと、痛いご意見もいただいたんですけども、生活をしていく上での、公共交通として、最低限のことはやれているのかなという所で、多分、時間的に待ち時間が合わないとか、病院の診察が遅れて、帰りの予約を入れとったんが、間に合わんので、もう1便、

遅らせて、1時間、待たないかんとか、いろんな不便さは言われるんですけども。それはJRだろう、なんだろうと同じことだなど、こっちは思っていますんで、はい。これしょうがないですよっていうふうにご理解いただいています。

実は、美馬市としては、市民に対しての公共交通としましては、こういう継続はしていかなきゃいかんなどは思っているんですが、もう一方ですね、路線バスを廃止したことによって、観光客、来訪者対応が全くできなくて、もうそれこそタクシーに頼っているって、先ほどの、ドライバー不足の問題もありますし、観光客からしたら、タクシーが少し、料金が高いと、乗りたがらない。逆に、なんで、公共交通が無いんだということも言われたりして、その辺がやっぱり、もう1つは課題なのかなと考えております。

ふれあいバスも、利用者があつたら、駅からも乗れるような仕組みをつくれないかとか、いろいろあるんですけども、予約制としているので、逆に、難しい面もあっており、その辺が今後の課題かなと考えているところでございます。以上でございます。

森委員長

ほか、ありませんか。

細川議長

ありがとうございます。

一応、これ、予約制っていうことになっていますので、現時点では、デマンドバスでね、どんどん、これから、また利用が増えてくると、時間帯的に重なる時間帯があつた場合に、溢れてしまう、予約が溢れてしまう時には、どのような対応をされているのか。

また、あとね、予約を受け付けられている、委託されているんですけども、重なって、ミスがあつたりとか、そういうことは無かつたんですかね、今までに。その2点について。

ふるさと振興課職員

ありがとうございます。

予約のお断りについてですが、過去から同じ、同じ日に予約が集中することはもちろんありまして、そういう場合に予約お断りになることもあるんですが、昔と比べて、ちょっと、ドライバーの方に、ちょっと話を聞かれてまして、了承終えて、昔の場合で言うと、例えばですけども、穴吹の東の端から西の端に予約があつた場合に、大きく回らないといけませんけども、それを昔はやってなかったみたいなんですけども、最近はドライバーの了承も得て、大回りの運行をするようにしていますんで、ほとんど減ってきているっていうふうな話は聞いております。

ただ、朝の、先ほどチラシにもあるんですけど、8時半便とか、朝になると、通院の方の利用だつたりとかが多くなつてまして、この便は今でも、やはり何回かは、お2人とか。

トラブルなんですけども、一応どちらが悪いとか、真偽はわからないんですけど、予約した方から電話があつて、実際、予約したんですけど、車が来ていないとの電話は度々あるんですけども、一応、システムで管理していますんで、受付の段階で、漏れがあるっていうのはおそらく考えにくいとは思いますが、ちょっと真偽の方はわからない。

細川議長

お断りするのをね、今後ですけど、時間帯の台数を増やして、拾い上げていくということとかは考えられてないのでしょうか。

ふるさと振興課職員

一応、担当者も決まっています、ドライバーさんが対応する時もあるんで、その際、先ほども、ちょっと、ドライバー不足と、いろいろな問題がやっぱりございまして、一応、市の予算を確保できたら何とかという話もあるんですけど、今のところは、ドライバー不足、車両不足というのがありまして、断念しているという形になります。

森委員長

松原委員。

松原委員

利用実績の中でね、目的地別の中で、多いのは自宅は勿論なんですけども、病院というのがありますね。この病院の数字というのは、1つの病院なんですか。

ふるさと振興課職員

病院は、1つではなくって、すべての病院を合計した数字になっております。

ただ一番多いので言うと、脇町地区にあるんですけども、芳越病院です。この病院が一番、利用が多いです。

松原委員

病院の施設は、いくつあるんですか。

ふるさと振興課職員

行き先の病院は多くあります。

森委員長

行先の病院はたくさんあるっていうことですか。

ふるさと振興課職員

目的地としては、どこでも設定できるようになってますんで、人によっては、何処にでも行けます。市内全ての病院です。

松原委員

市内の病院は、いくつあるんですか。という事を聞いています。

ふるさと振興課職員

数は把握していません。

ふるさと振興課課長

他の自治体と比較すると、かなり、美馬市は多いので、それぞれ、行きつけのお医者さんについていう。病院に行っても何か所も分かれているので。

森委員長

ほか、どうですか。

東良委員

ふれあいバスの予約の時間について、ちょっとお聞きしたいんですけども。

帰りの一番最終の7便目の予約が、午後5時になっているんですけども、私も学生時代、部活をしていたんですが、部活している人たちからすると、午後5時に予約が切られてしまうと、帰り困ってしまうんじゃないかなあ、言ったような声とかってのは上がって来てないでしょうか。

ふるさと振興課職員

ありがとうございます。

今のところだと、今、これとは別になるんですけど、部活動の移動支援を、別でバスが走っております、行きと帰りの送迎をこちらでしております。

こちらは大丈夫となっています。高校生はありません。

部活動の中学生たちが対象です。

森委員長

どうですか。

先ほど、ふれあいバスの予算の質問があつて、5,000万で、運行収入が350万、だいたい、補助金でやっているという事が、やはり、土日に運行しない大きな理由でしょうか。

財源不足という。

ふるさと振興課課長

そうですね。一般財源なんですけど。ちょっと財政の方の試算になるんですけど、8割は交付税措置されていると、特交なんで、中身は…、なんですけど。

計算では、そうされているということなんで。

ほぼ、365日、土日無し、という事になると、かなりの財源が必要になると思います。

そこまで、利用者が、おいでになるのかなという事もあります。

特に、日曜日なんかは、病院は閉まっていますし。

森委員長

市民の皆さんから、利用者の声として、土日も利用したいという声があるという事を、先ほど、お聞かせいただいたんですけども、そこまで大きくないという解釈でよろしいですか。

ふるさと振興課課長

一部、声の大きい人はいますが。

森委員長

予約のデマンド型という事で、先程も、平均1車2名弱。うちも一時期、タクシーでそういう形を試行的にやったことがあったんですけど、ほとんど1名やったという事で、非常に経費が掛かったという事があるんですけど、これ、1車の利用者数を増やすというよ
うな対策は、何か、講じておられないんでしょうか。

ふるさと振興課課長

まず、このふれあいバスは、やはり、デマンド型交通がありますよという、広報は、も
う、毎年4月に、4月の広報誌に、もう、全世帯にもチラシは入れさせてもらったりはし
ています。

やっぱり、免許返納の方が、利用登録に来られるという方が、最近は、かなり多くなってきています。そうしないと、病院に、病院がやっぱり。

毎年1回ですね、広報、さしてもらっているんですけど。

そんなんがあるんけって言う市民がおられます。

やっぱり、田舎なんで、皆さん、車がないと生活できない環境なんで、皆さん、年齢が80だろうと、90近いんだろうと、できる限り運転するという方がおいでますんで。

森委員長

料金は、片道500円ですよね。ということは往復1,000円。料金に対しては、皆さん納
得されているのですか。

ふるさと振興課職員

そうですね。

今のところ、料金に対しては、もっと安くして欲しいって言う声はありません。

松原委員

今、お答えいただいた中でね、どうしても、高齢者が多いと。

という事は、やはり、世帯の高齢化率ですね、高齢者だけ世帯というのは、やっぱり、か
なり、市の中で、多いののでしょうか。

ふるさと振興課課長

そうですね。2~3年前に、高齢化率っていうのは40%を超えましたんで、ラクバスをやっている木屋平地区に関してはもう、70%を超えてるようになっていう状況です。

松原委員

ということは、次の世代の人と同居されていということは、ほとんどないという事です

ね。高齢者だけの世帯、皆、木屋平から出ておられるという事なんですかね。

ふるさと振興課課長

木屋平に限った話ではないと、こちらの方でも、やはり、もう高齢者が、子供さんらは、市外へ出るという、県外とか出られたって言って、ご夫婦で生活されている世帯は多いと思います。

森委員長

ほか、ありませんか。

事務局でも、執行部でも、あれば、せつかくの機会やから。

湖南省都市建設部長

本日は、ありがとうございます。

私どもも、公共交通というところで、かなり議員様から一般質問いただいております。もう地形的には、美馬市さんとほぼ同じで、中央に野洲川が流れていまして、その両側っていうところで。美馬市さんは、コンパクトシティ、本当に中心部に、集中しているっていうところなんですけれど、湖南省については、川の両岸に広がっている。そこを、今、路線バスはすべて撤退をしたということで、本市の方で、コミュニティバス、事業者バス1社しかございませんので、そこで委託をして、コミュニティバスの運行を、朝6時ぐらいから、夜の7時、8時まで運航してもらってるというような状況です。

本日、教えていただきました、いろんな、市民さんの要望というのが、ドアツードアはどうしても欲しいということは、かなり強い声を聞いております。

御市でも取り組まれている、今日、お話を聞いた中で、ちょっとでも、うちの湖南省でも取り組めるような、ことを持って帰らしていただいて、いろいろ検討させていただきたいと思っております。本日はどうもありがとうございました。

森委員長

ほか、ないですか。折角やから聞いてくださいよ。

奥村委員

ありがとうございます。

ラクバスもそうなんですが、行先ですね、病院、商店。特に商店なんかは、お客さんに来てもらって、利益を上げる事業者ですので、そちらから、その費用とかを求めるべきではないかなと、これはもう、僕の意見です。

例えば、病院なんかは送迎バス、送迎はされているのだらうと思います。

それと、そこから、何とかちょっとでもいただきたいかなと思っておられるのかどうか、お伺いします。

ふるさと振興課課長

まず、市内の病院、各病院に関して、送迎サービスはない状況です。

そうですね。まだ、この制度設計が…。

なかなか、例えばスーパーマーケットから、少し寄付金を頂けるもんなんか、病院から寄付金を頂けるものなのかっていうのは、考えてもいなかったというような感じで。

何でも利用料金に関しても、ワンコインで、距離に関係なく行けるようにと。

木屋平ラクバスは、最近で、令和4年度から運行したんですけど、このときは、私、実は担当してまして。

そのときの最初の利用料金は、あまりには距離が倍以上から1時間かかるころなんで、想定が、木屋平から、この穴吹、脇町まで降りてくる想定だったんで、1,000円は必要だろう、1人、片道1,000円は必要だろうと。まずは半年間、とったんですけど、当時の市長が、市民やけん、平等にきなさい。1回に500円にきなさいという事で、ぱっと決まったという事です。

できるだけ、市民が利用しやすい形をできるだけ残しなさいという形で、ちなみに300円の割引のところで、75歳以上っていうのも、令和6年度から、これ、できた制度っていうのは、これなんで、作ったかと言いますと、運転免許証返納者に関しては、年齢関係なく300円で終わりなんですけど、やっぱり高齢者の方で、もう、もともと免許を取ってない方からは、私は、ずっと500円なんかという話は出てきて、それは不公平だなという事で、一定の線を引こうという事で、75歳という事にしたという経緯がございます。

森委員長

免許証返納者にプラスアルファのサービスは、今は、無いのですか。

ふるさと振興課課長

市の方では、もうこの前のふれあいバスの割引だけです。徳島の県警の方ではいろいろ割引の何かサービスは作っているみたいです。

森委員長

どうですか。ほか。

これ、先ほどの質疑でも答弁がありましたけど、クラブ活動の送迎とかね、スクールバスということで、ふれあいバス、ラクバス以外に、そういうフォローを結構されているみたいですけど、何か、他にも、移動について、そういうサービスされてる部分ってあるんでしょうか。

ふるさと振興課職員

ただ、部活動の支援、スクールバスと、説明した美馬ふれあいバスと、ラクバスと、あと、もう1つ、木屋平の方に、NPO木屋平があります。

森委員長

そのNPOは、どういう経緯で設立されているのですか。

ふるさと振興課職員

設立の経緯で言いますと、木屋平が美馬市と合併した時に、それまで走っていた、交通手段がなくなってしまうので、それでは困るっていう声がいっぱい上がってきたというところで、地元の方がNPOを設立してという事です

森委員長

そこは、結構利用されているんですか。

ふるさと振興課職員

今は、木屋平ラクバスの方に、利用者が少しずつ移動していってるという形になってまして、どんどん減ってはいるという事です。

森委員長

そうすると、NPO設立当初、市から補助金か交付金は出てるんですか。

ふるさと振興課職員

出てないです。

森委員長

完全に、自主事業としてやられているという事ですか。

ふるさと振興課課長

設立した時は、地元の有志の方が立ち上げて、地区内の方がされていたのですが、高齢の方たちでしたから。NPOも高齢化していますから。

森委員長

どうですか。よろしいですか。

東良委員

今、聞いてると、木屋平地区が、かなり遠くて、どうしてもこの市外に出てくるのが大変だというのは理解しました。

徳島県で、それより南に下がるっていうことは、もうないんですか。市を超えて。

そうした方が便利だよって言ったような感じでは、地理的にないのかというところだけ最後お聞かせください。

ふるさと振興課課長

木屋平の方からですね、隣の神山町っていうところがあるんですが、そちらの方を抜けていくと、実質、徳島市内に出るのは、そちらの方が、美馬市の、穴吹まで出てきて、徳島市の方へ向かうよりは、近いので、実際、木屋平の方で、徳島市内へ、自分で運転できる方とかいうのは、そちらの方から出かけられることが多いと思うんですけども。

実際、今、ちょっと、そちらの方っていうのはないです。
ちょっと話は出てないです。はい。

森委員長

よろしいですか。

はい。大方、時間になりましたので、質疑は以上とさせていただきます。
ありがとうございました。

美馬市議会事務局次長

それでは、以上で、本日の研修は終了いたしました。
それでは、副委員長の曾我部一帆様へ閉会のご挨拶をいただきたいと思います。

曾我部副委員長

本日は、大変お忙しい中、私ども湖南省議会、産業経済常任委員会の行政視察をお受けいただきまして、まことにありがとうございました。

限られた時間ではありましたが、空き家対策と、それからこの地域公共交通の2点ですね、こちらについて、実際のところどうなのかっていうところを、沢山、お聞かせいただきまして、委員一同、深く、学ばせていただくことができました。

今日、本日また知見はしっかり本市へ持ち帰りまして、今後のよりよい施策へとつなげていきたいと考えております。

結びになりますけれども、美馬市さんの、今後ますますのご発展と、それから本日、ご説明いただきました皆様のご健勝をお祈り申し上げまして、簡単ではございますけれども、お礼のごあいさつとさせていただきます。

本日は、どうも、ありがとうございました。

～ありがとうございました（委員全員）～

産業経済常任委員会 視察研修（坂出市）
会 議 録

令和8年（2026年）1月21日（水）
10:00～11:30

（委員長挨拶）

私どもの湖南省はですね、平成16年に旧甲賀郡7町のうちの、東海道53次の51番目の宿場町として栄えた石部町。それと、県下最大規模の工業団地を有します甲西町。この2町が合併をして誕生した市でございます。

行政面積が約70㎢という事で、滋賀県の東南部に位置をしております、市の中央部を東西に一級河川の野洲川が琵琶湖へと流れております。

その野洲川に沿うように、野洲川の北側を国道1号、そして野洲川の南側を、旧の国道1号、現県道ですね、が走っております、合わせて、市内に3駅を有しますJR草津線も同じように走っているというような町でございます、水と緑に囲まれた自然豊かな人口約5万4000の市でございます。

本市ではですね、コミュニティーバスの取り組みを始め、地域ではまちづくり協議会の皆さんがですね、地域移動について取り組みをしてくださっているのが現状ですけれども、なかなか市民の皆さんが満足していただけるような状況には成り得ていないというような状況でございます。

本日はですね、行政面積が92㎢、人口約4万8000人ということで、私どもの市とよく似た自治体規模の御市のバス、デマンドタクシーを利用した地域公共交通についてですね、しっかりと学ばせていただきたいなど、思っております。

限られた時間ではございますけれども、しっかりと学ばせて頂いてですね、私どもの市政運営に反映して参りたいと思っておりますので、本日はどうぞよろしく、お願い申し上げます。

坂出市議会事務局次長

ありがとうございました。それでは本日の研修にあたり、説明のために出席させて頂いております者を改めてご紹介いたします。

担当課は、政策課です。

坂出市政策課係長

宜しく願いいたします。

坂出市議会事務局次長

それでは、本日の視察の調査項目であります「公共交通について」、さっそく担当からご説明申し上げます。

坂出市政策課係長

改めまして、本日は遠いところからお越しいただきまして、ありがとうございます。

まず、こちらの方から、資料に基づいて取り組みを紹介をさせて頂きまして、そのうえで、ご質問、沢山頂いておりますので、そちらの回答をさせて頂きまして、その上で、さらに何かあれば、ご質問頂ければと思っておりますので、お願いいたします。

それでは、始めさせていただきます。

まず、机上に配布のこちら資料がこちら（プロジェクター）と同じものになっておりますので、ご覧ください。

ご紹介させて頂く内容としましては、これまでの交通政策という事で、古くからの取り組みを紹介させていただきますのと、令和4年11月に新たに公共交通計画を策定いたしまして、そこから色々な取り組みを実施しておりますので、そちらの紹介をさせて頂きまして、その上で、その取り組みにどんな効果があったのかという所と、効果があった上でもまだ残っている課題がどんな所なのか、今後、どうしていくのかという事で説明をさせて頂ければと思っております。

まず、これまでの交通政策に関する内容になります。

古くは平成22年度に、公共交通活性化協議会を設立しまして、平成23年3月に、旧の法定計画であります、地域公共交通総合連携計画を策定いたしました。

当時の坂出市の方がですね、交通空白地域等も多かったということがありますので、市街地の循環バスですとか、郊外でのデマンド型乗り合いタクシーですとか、そういったものを交通空白地域を中心に新しく導入していきまして、導入後、特に中心市街地の循環バスなどは利用者数が増加していたところなんですけども、コロナウイルスの拡大によりまして、利用者の減少に転じて、社会情勢も変化したということもありましたので、令和4年11月に改めて新しい、法定計画であります、坂出市地域公共交通計画を策定いたしまして、さらには、地域公共交通利便増進実施計画も策定し、認定を受けたという所になります。

総合連携計画の方ですね、こちらが先ほどご説明の通り、循環バスやデマンドタクシーを導入したというところになるんですけれども。

左側（資料6）が連携計画策定前の平成22年に調査した交通カバー率。

右側が新しく策定した交通計画に基づくカバー率の調査との比較になりますけども、人口カバー率で申しますと、元々、が約70%だったものが、特に市の東南部ですね、デマンドタクシーを導入したところに広がりまして、人口カバー率93%となっています。

平成23年3月の連携計画策定後に、真ん中に書いてありますように、平成24年、26年、循環バス、デマンドタクシーと色々と導入していったことによって、交通カバー率が広まったというような所になります。

一方で、コロナウイルスですとか社会情勢の変化、そういったところもありましたんで、改めて、令和4年11月、地域公共交通計画を策定いたしまして、基本理念としては、「地域全体が主役の、進化し続ける、持続可能な公共交通」とあって、その下に、基本方針を5つ定めたというような計画になります。

また計画策定後ですね、計画策定以降についても、PDARUサイクルというPDCA

の進化バージョンのような形になるんですけれども。

特にレポートっていうところですね、取組み実績等を公開することによって、市民の方の関心を深めて、参加を促そうというような事になっています。

また、それをする事によって着実に計画を進めていくとともに、見直しについても進めやすいようにというような、また計画策定をしたものですね、やはり何をするにも、お金がかかるっていうところですか、あと、コロナウイルス、まだ当時は、コロナウイルスの影響も大きかったというところで、そんな状況の中でどうやっていけばいいのかというところと、あと、個別具体的な部分で言いますと、デマンドタクシーですと、利用者層が特に固定化されていて、運行制度自体も、いろんな地域で広まってきているところもありますので、運行形態の見直しも必要だったという所。

循環バスにつきましては、乗り換えを前提とした3ルートで非効率に運行していましたので、それがどうなのかっていう部分ですとか、あと、運賃については、バスで1日100円というところで、利用者が増えても、それ以上の物価高騰で収支率が下がってくるってというような状況にありました。

それから路線バスにつきましても、新しく導入した循環バスデマンドタクシーと比べて、運賃が高くて使いにくいっていうところですか、あと、郊外部については人口減少が著しいのでどうやって維持していかないといけないかっていうような課題があったところです。

そんな中でですね、坂出市の取組みの特徴としましては、まず、デジタル化を推進していくというところと、国庫補助に当たるような事業をたくさん実施して、国庫補助を受けて財源確保しながら、実施していくというのが、取組みの特徴になるのかなと思います。

令和5年から、実施している国庫補助金等と、その内容として、このようになります。

続いて具体的な取組みを説明させていただければと思いますが、先ほどの資料の記載をしているんですけれども、少し、複雑になりますので、こちらの資料で、ご説明させていただければと思います。

開いていただいて、左側の方から説明します。(資料「負のスパイラルから正のスパイラルへの転換」)

まず、先程説明させて頂いた連携計画の取組みですね、乗り合いタクシー3エリアですとか、循環バス導入ですとか、いろんなことやっていたんですけれども、下の青いところが、導入後の課題というようなところになります。

代表的なところでは乗り合いタクシー、デマンドタクシーのほうは、利用者層固定化されていたりですとか、中心部の乗降場所が限定されていて、循環バスに乗り換えてくださいというような、案内になっていたのも、少し使いにくかったという。

それから循環バスについては、先ほどのような収支率の低下ですとか、あと、坂出市内で完結してるルートだったんですけれども、実際には、隣町、西側の宇多津町との生活圏が同じになってるというようなところもありましたのでそういった生活圏に合った交通というところも課題でした。

その中でですね、地域公共交通計画策定後に、改善になります。

まず令和5年10月の改善としましては、利便増進実施計画を定めながら検討し、実施計画

以外の取り組みをしております。

まず一番上の乗合いタクシーの運行改善ということで、利用登録を、従来のデマンドタクシーですと利用者登録を実施をして、運行エリアの住民のみ利用ができるという運行形態だったんですけども、そちらを、利用者登録を廃止をいたしまして、市民だったら誰でも利用できるというような取り組みにしました。

ただ、市の中心部の乗降箇所につきましても、従来駅と市役所だけだったのを総合病院とスーパーの方にも、追加をいたしました。

また、循環バスにつきましては、ビフォーアフターの図の方ですけども、東ルート、西ルート、中ルートということで、緑色で、総合病院が市内3ヶ所あるんですけども、それぞれにそれぞれ、東ルートは2ヶ所、西ルート1ヶ所、中ルータ3ヶ所というような形になっていたのを、中ルートは廃止をいたしまして、東ルートも西ルートも、総合病院には直接アクセスできるようにというような、改善を行ったりですとか、1時間に一本のパターンダイヤの運営という事で、同じバス停であれば、毎時間、同じ分に出発するという、わかり、覚えやすい時刻表に改善したというような取り組みになります。

それから同時に実施したのが、運賃の総合的な見直しになりまして、まず市内の路線バス、デマンドタクシー、また循環バス、すべてゾーン制運賃ということで統一をいたします。

まず、ゾーン制運賃というものが何かというところで、こちらのアフターの地図ちょっと小さいんですけども。

運行区域をですね、生活圏ごと、方面、小学校区ごとぐらいのエリアに分けまして、運行区域内であれば初乗り200円で、運行エリア、エリアを跨ぐごとに、プラス100円というような、シンプルでわかりやすい運賃体系に見直しをいたしました。

一方で、初乗り運賃、高くなっておりますので、1日にたくさん乗られる方については、1日フリー乗車券ということで、たくさん乗っても、負担が大きくなりませんというような取り組みを行っております。

さらにですね、同時に、QRコード決済、キャッシュレス化ですね、チケットQRという、決済を導入いたしまして、それで運賃の支払いの煩わしさを解消するところに加えています。

それにアプリの方に市民割です、市民であれば運賃が100円引というような機能を受けまして、それが、キャッシュレスアプリの方と、マイナンバーカードと連携して読み取ることで、坂出市民かどうかというところを、機械上で判断をして、市民であれば、自動的に100円引というような、仕組みを構築しました。

また同時にですね、キャッシュレスに当たってなんですけれども、スマートフォンだけではなかなか使いづらいという方もいらっしゃると思いますので、この市民割プリペイドチケットというのを発行しまして、こちらにつきましては、スマートフォンを持ってない方でも、市民であれば販売しますということで、概ねテレホンカードのような、運用になっておりまして、2,000円とか1,000円で最初にご購入いただけますけれども、それで使うごとに、使った運賃分だけ引かれていく中で、実際に使ったときには、例えば300円の期間を乗車すると、市民割などで200円しか引かれないとか、そういったような、割引の運用になっています。

同時に、さらに、DX化、デジタル化ということで、バスロケーションシステム情報検

査の方を導入をしております。

実際の画面になっておりまして、このバスのマークが、実際に運行してるバス路線でして、このピンクの点々の方がバス停になります。バスのアイコンをクリックしていただきますと、何々線が何分遅れで運行してるかっていうのがわかるようになりますし、今はちょっとそんなに混んでる時間ではないですし、道も混んでませんので遅れもないしですし、バスの車内混雑してないんですけれども、こちらの方がバスの遅れが大きくなると、この真ん中のバスの方が、黄色くなったり、赤くなったりして、遅れてますよっていうのが見た目でわかったりして、また、右下の人間がついているマークですね、こちらも黄色くなったり、赤くなったりしまして、混雑してると、黄色くなったり、赤くなったりする。

それと、バス停の方ですね、バス停の方が、今、こちらが市役所の方になりますけれども、市役所の前のバス停ですね、こういったバス停のアイコンをクリックしていただきますと、こっから出発、ここに着く、とか経路検索ができるというのと、このバス停から出発するっていう所を押しますと、次、何時に来るのか、その何時に来るヤツが、何分遅れぐらいで運行してるのかっていうのが、見えるような仕組みになっています。

同時にですね、カメラで混雑状況等も把握できるような仕組みになってますので、こちらがバス停での乗り降りを管理する、できるような仕組みになっております。

バス停別の利用をデータで確認できるということもありまして、それを、返済検討にも活用していっているというような所です。

先ほどの取り組みですけれども、坂出モデルというふうに赤で書いてるところになりますけれども、こちらについても、運賃の見直しとですね、循環バスの再編、別々の取り組みのようにも見えるんですけれども、相互に連携したような取り組みになっておりまして、こちらがですね、従来ですと循環バスは100円で、坂出駅から郊外部に向かう路線バスは、初乗りが170円で、10円単位で増えていくというような、運賃体系になっていたので、中心部内の移動であれば、循環バス100円の方が利用しやすいというような状況だったんですけれども、運賃統一することによって、都合のよい時間帯に乗ればよいという事になります。同じ区間を一部走ってますので、一番時間の都合のいいときに乗れるようになります。それによって循環バスについては、40分に一本から1時間に1本と、実質的に減便になっているんですけれども、他の路線が使いやすくなるようになることによって、利便性を大きく低下させることなく、路線バスと循環バスの連携によって、運行経費の削減ですとか、対応を図りながらも、利便性を確保したということです。

合わせてですね、公共交通無料デーということで、なかなか普段公共交通乗ってない方にとっては、初めて乗るのがハードルが高いというところもありますので、定期的に、令和5年の4月から始めて、公共交通無料デーを実施したんですけれども、当時はですねコロナの方は、5類以降になるところだったということもありまして、皆さんの外出意欲がすごく高かったっていうこともあって、平日が、利用者数が約2倍、祝日は、利用者数約4倍ということで、かなり利用いただいたかなというところになります。

あわせて、利便増進実施計画2年目の令和6年10月からです。

こちらにつきましては、増進実施計画については、そのままになるんですけれども、運転士不足というものが、全国的な問題にはなってるんですけれども、坂出市の方でも、やはり深刻化してきておりまして、それに対応するために、従来、維持していた路線をどうしても

減便しなければ、バス事業者として成り立たないというような事態になっておりました。そんな中でですね、路線バスと、デマンドタクシー、乗り合いタクシーということで取り組みを実施しております。

詳しい資料の方がこちらになっておりますので、合わせてご確認頂ければと思います。従来ですね、坂出市の東北部にあります、王越エリアというところの方なんですけども、王越線が、平日で11便ほど走っていたんですけども、郊外部で利用者も少ないという事もありまして、大幅に減便、約半減しまして、休日については運休というようなことになりました。その中でですね、路線バスの再編とデマンドタクシーの競争ということを実施しまして、中間地点ですね、中間地点にハローズ坂出林田店、坂出市の東北部に住まれてる方が皆さんが買い物に行かれていますエリアがあるんですけども、こちらを拠点としまして、こちらまで坂出へ来たら、ハローズ林田店まで循環する路線バスを走らせてまして、その上で、ハローズ林田店から東については、路線バスも一部走ってるんですけども、乗り合いタクシーで限定したものを補完するという取り組みになっております。

それをやることによりましてですね、従来この茶色の路線につきましては、地域の皆さんが車でよく買い物に行かれてるハローズ林田店の方にはアクセスしてないような路線だったんですけども、乗り合いタクシーであれば、予約に応じて、地域内を運行するようになりましたので、買い物の利便性が少し向上したという事と、また、従来の路線バスだと、広い路線、広い道路でないと、一直線でなければ運行できなかったところが、幹線道路沿線から離れた、少し離れたエリアの集落にも、デマンドタクシーであれば、乗降場所が設置できますので、自宅から乗り場までが近くなったという方もいらっしゃいましたので、路線バスが減便になって路線バスじゃないとちょっと不便だという方ももちろんいらっしゃるんですけども、デマンドタクシーと一緒に走ることによって、より便利に利用できたという方も一部いらっしゃるというような状況になります。

また、従来のデマンドタクシーですね、そちら3エリアで運行していたものなんですけども、こちらについても、運行の効率化と利便性向上の両立を図ろうということで、従来、府中・西庄地区と加茂・神谷・林田地区、川津地区の3エリアで運行していたのですが、主に坂出市港南エリアを運行します府中・西庄地区と加茂・神谷・林田地区を統合しまして、そちらを東南エリアに、主に坂出市の南部を走っていた、川津地区を、隣の町まで拡大して、隣の大池町・小山町という坂出市内の町まで拡大をして、南エリアというふうに改善をしましてその上で、従来だったら平日のみ1日4便運行していたのを、土日祝日は含めて5便ということで、増便を行ったところです。

スマートバス停の導入ということで、こちらにつきましても、駅ですとか、病院ですとか、路線バスの案内をしていて、なかなかその時刻表を見るのが難しいというところもありますので、次のバスがどの時間に来るかというところを、このような表示してるような、デジタルサイネージ方になります。

取り組みの効果が、こちらの、表紙のところです。

循環バスの再編パターンダイヤ化それからゾーン制運賃のようなことを行うことによりまして、運行の効率化が図れたということ。それから、運賃のほうも改定して、さらに、キャッシュレスと市民割ということで、利便性向上と運賃収入とかが図れたという事。

それからこの利便増進実施計画自体がですね、国から特例措置を認められるような性格に

なりますので、こちらを確定したことによって国庫補助、運行のかつこいいに当たるところでは、増額したというによって、循環バス単体で見ると、市の補助額が64%減少していることで、従来、3,900万円ほどだったのが、1,600万円。路線バス全体で見たところが、裏表紙のこちらのところになります。

利用者数につきましては利便増進実施計画実施前の令和5年度が15万人ほどだった所が、循環バス単体で見ると、やはり減便してるんで利用者は減っているんですが。

それ以外の路線バスの方が利用者が、増えたということで、乗車数についても増加をしますよという、それから下のところが、運行経費に対する、誰がどれだけ負担しているかというような考えのグラフになりますけど、もう、こちらにつきましても、運賃収入についても、やや、国庫補助につきましては先ほどの通り約2倍、県の補助についても若干効果で、それによって市の補助額が減少しました。

もともと、5年度1億1,500万ぐらいの、市の負担があったところが、2,000万ほど減少して9,300万円ほどまで減少したというような効果もあります。

資料を巡らせていただきまして、こちらのほうが、先程、説明させていただいた内容が、それぞれ個別で紹介させて頂いています。

その他の取り組みとしましてですね、バスの乗り方教室を実施したりですとか、無料デーの方もですね、2回目以降、対象令和5年の4月、5月にしたんですけど、それ以降につきましては、先ほどのキャッシュレス決済の導入もありましたので、キャッシュレス決済の利用促進を兼ねて、チケットQR利用者に限定することで、アプリのQRコードを見せて頂くか、プリペイドチケットを見せていただいた方のみ無料という事に限定をしまして、さらに地域のイベントとコラボすることによって、イベントへ、駐車場不足というところもありますので、バスを使ってイベントに行きましょうというようなところを一緒にやって、こちらの方は定期的にし、3回程度実施をしております。こちらにつきましても先ほどの費用削減のところ。

循環バスにつきましては、運行便数が減少しましたので、その分利用者減ってるんですけども、1便当たりになると、利用者が増加している。

運行経費削減が大幅に。循環バス単体で言うと、1万1450社ですけども、その他の路線バスを考えると、プラス、差し引きしますと、利用者が2,000人くらい増えている。

まとめますと、利用者1.9%増、収入が1.3%増、赤字額については8.8%減、国庫補助が約2倍で、市の補助額は約20%減。

こういうふうには赤字補助で、サービスが、利用者が減るので、赤字額が増加して、赤字額が増加するのでそれを埋めるためにサービスを低下させて、費用を削減するというような、ことをすることによってさらに利用者が減少するというような負のスパイラルに陥りがちな公共交通の方を、市民割ですとか無料デーですとか、こういった利用者の支援をすることによって、利用者をふやすことで、赤字が減少してさらに利便性の向上をするというような、好循環への転換を促しています。

こういった取り組みの方なんですけども、国の方からも注目を頂いておりまして、まず、デジタル庁のマイナンバーカード・インフォの方にチケットQR、市民割の仕組みがマイナンバーカードを活用した先進的な取り組みということで、取り上げをいただいたりですとか、あと、デジタル化の施策がですね、国交省の「地域のモビリティ確保の知恵袋」の

方に掲載頂いたりですか。

協議会の会長が大阪大学のホリケンジ先生なんですけども、そちらの研究室の学生さんが、先ほどのゾーン制運賃等について研究をした部分が、実践政策学という論文誌に掲載されたりですか、視察等も、沢山、お声を頂いております、全国向けの、官民連携プラットフォームのセミナーで発表させていただいてるとか。

最近ですと、JICAの教育界の方の東ヨーロッパの西バルカン地域の方から視察にこられたりもしています。

次の取り組みでは昨年の12月15日にですね、こういった取り組みが、地域公共交通の優良な団体ということで、坂出市地域公共交通、協議会の方で、大臣表彰を受賞したという事もあります。

ここからが、今後の取り組みに向けてということで、効果も出たんですけども課題もありますということ。

こちらページは、先ほどまでの取り組みをまとめたページで、こういった取り組みで、効果を上げていますという事になります。取り組みの方が、データに基づく、利用促進ですとか、運賃、運行形態の見直しですとかそういった部分と、運賃改善ブラッシングというところで利用支援という、それからゾーン制運賃で、路線間で連携することによって、限られた便数の中でも、利用促進を行う。

そういったところで、国庫補助を有効、責任発生した部分ですとか、施策間で連携して相乗効果を得るという部分、それから国庫補助をうまく活用して市の負担を削減することで、取り組みを続けていくという事が。

一方でですね、市や交通事業者主導へ、どんどん施策を進めていったところなんですけども、実際に利用いただいている方には、便利だということで引き続き利用いただいている反面ですね、普段、公共交通を利用してない、自動車ばかりで移動している方にとっては、こういったことやっていますよということもPRしても、そもそも関心がないという事もありますので、認知が足りていないのではないかとこのころに課題を感じております。

また、先ほど運転手不足につきましても、依然として深刻化しております、改善のめどが立っていないという状況になります。

令和6年10月からの1年間、令和7年度なんですけども、やはり路線バス減便してしまった分は、利用者数が減少してしまっているというような傾向になっています。一方で、年間利用者数についても、それぞれ、路線バスごとに示していますが、特に、大幅に減便した路線については、利用者が減少の傾向になっています。一方で、1便あたりにつきましては、横ばいないし増加という事になっていますので、利用したいという人は多い反面、なかなか減便してしまって、利用機会が確保できていないという事もありますので、こちらはどうやって、利用ができるようにというところで。なかなか、その供給が限られている中ですので、先ほどの、ゾーン制運賃の効果ですとか、まだまだ路線バスを使っても、中心部で移動できますよというところが浸透してない部分もありますので、そういったところもPRしながら、利用促進に努めていければという所です。

今後の課題と方向性というところで、先ほどのような市民の認知向上ですとか、従来の路線バスの方ですね、地域間幹線系統といった路線についても人口減少に伴って、やはり

維持が難しくなっていくところですので、一方、補助の要件を満たせるように、路線をどうやって維持していくかというところを考えていくところです。

それから地図上では、人口カバー率 90%以上というところで高くはなっているんですけども、実際には地図を見ただけではわからない。高台であったりですとか、地図上では、バス停が近いんだけど実際には川があって行けないとか、そういったところもあると思います。

そういったところでどう対応していくかっていう部分もあるんですけども、そういったところも、特に地域住民との連携等を進めていければと思っています。

また、まちづくりですね、バスについては、やはり移動の目的地がなければ、そもそも移動しない外出しないっていうところがありますので、現在、実施しております中心市街地の活性化事業等とも連携しながら、魅力あるまちづくりと連携して、町中に出て行きたくなる、ようなまちをつくりながら、公共交通の方もあわせて活性化していくというような、必要ないかなと思っています。

そういった中でですね、持続可能な公共交通の実現に向けた共創に関する連携協定締結式ということで、坂出市は勿論なんですけども、地域の自動車学校さん、坂出自動車学校さん、金融機関、百十四銀行さんと連携協定を締結しまして、自動運転等の未来の取り組みですとか市民協働、そういったところと一緒にやっていこうというところです。

また、今年度の取り組みといたしまして、先ほどもご確認いただきました、この効果検証資料ですね、こういったものを作ることによって、複雑な取り組みなんですけども理解してやってもらおうっていうところですか、あとこちらの大きなタブロイド紙ですね。そういったものを作ることによって、公共交通に関する案内ですと、なかなか見てもらえないということもありますので、公共交通に関心のない方でも、手に取って貰いやすいようなデザインのものを作成した上で、公共交通ってどんなものなのか。バスが動くためには、運転士だけじゃなくていろんな方の支えがありますよっていう事ですか、左のページには実際に、どんな使い方ができるかという事ですか。

あと 6 ページなどでは、公共交通が高齢者のためのものっていうような認識がある方が多いとは思いますが、高齢者だけではなくて、もちろん高校生もそうなんですけども、車で通勤してる人にとっても、例えば、公共交通がなくなってしまうと、車が混雑してしまうから、困ってしまいますよとか、そういったところも併せて、皆さんにとって公共交通が大切ですよという事を PR していきたいと思っています。

また、高齢者講習における元気な高齢者に向けての啓発ということで、こちらにつきましては、よく、免許返納後にバスを利用したいということがアンケートなどではそういった回答がすごく高いんですけども、こちらの方も実際には免許返納すると、なかなか体力ですとか、認知機能とかが衰えている状態になっておりますので、その状態になって初めて、こういったバスのマップを開いたりとか、しながらマップを調べていくってのはなかなか大変なことです。自分で運転できる元気なうちから、バスの乗り方を覚えて乗り慣れておくということで、免許返納後も楽しく、生活できますよということで、PR 用として、動画と冊子と作りまして、それを、自動車学校さんと連携をしておりますので、高齢者の免許更新の際にも、高齢者講習において啓発という事も今後進めていこうと考えています。

これらの取り組みについても、それぞれ、国ですとか、県ですとかの補助金を活用しながらやっているといるところですよ。

それから、自動運転の方ですね。運転士不足への対応ということで、こちらにつきましても今年度から実施の検証を開始しまして、11月15日から12月10日までとしまして、多くの方に利用していただいたという取り組みになります。

また路線バスの方ですね、坂出市の方から郊外部へに向かって、なかなか、人口減少等も著しいっていうところありますので、特に島しょ部については、人口減少、厳しくて、当面だけでは路線バスを維持することは本来なんですけども、もう一方で、廃止するわけにはいかないというところで、廃止してしまうと、島民の生活ができないという事になってしまうので、こちらについては特に、利用促進を図りながら、組合と連携してどうやって維持していくかっていうの考えていかないといけないなと思っています。

取り組みのまとめとしましては、国庫補助活用して、デジタル化による利便性向上を図ったというそれから、デジタル化でデータ取得・分析が可能になったことで、データに基づく政策立案、効果検証等もできるようになってきていね。それから利便性向上や、再編による効率化、国庫補助の有効活用で、市の財政支出を削減できたことでさらなる利便性向上や、利用促進の施策を展開できている、正のスパイラルに転換できているというようなことですよ。

今後については、バスを利用しない方にとっても、公共交通を身近に感じてもらう、安心向上ですとか、一緒に取り組んでいただくっていう、主体性向上というところに取り組んでいきたいなと思っています。

プレゼン資料の方は以上になります。

引き続き、事前にご質問いただいたところの回答、ちょっと口頭で申し訳ないんですけども。

また、途中でも、認識違い等がありましたら、ご指摘いただきましたらと思いますので、よろしく願いいたします。

まず、1問目ですね、バスとデマンドタクシーが運行区域を住み分けしているがその経緯はというご質問を頂いておりました。

こちらにつきましましては、市の連携計画の通りですね、従来から路線バスが運行していた地域と、運行していなかった地域がありましたので、運行していなかった地域につきましましては、デマンドタクシーを主に導入してるんですけども、なぜデマンドタクシーかというところで、坂出市の方がですね、概ね平野部になっておりました、ちょこちょこ、小高い山のようなものがあるんですけども。

基本的に平野部で、郊外部については、例年、農村地域というところにありますので、都市部のようにですね、人口が道路上とかに集中しない、集落に分散してるというところがありますので、そういった地域にデマンドタクシーが適しているのかなというところになります。

集落が分散してる場合に路線バスを通してしまうと、路線バスで行ける地域いけない地域

が出るパターン、もしくは、全部それを路線バスで拾ってしまうと、余りにも時間がかかり過ぎてしまって、公共交通として機能できないというところがありますので、デマンドタクシーであれば、予約に応じて運行しておりますので、予約があったところだけ立ち寄るので、比較的スムーズに、かつ、広い範囲を、カバーできる、運行体系ということになっています。

2つ目ですね、バスは9ルートあるが、委託してるバスが何台ですかというご質問です。

こちらにつきましても坂出市の路線バスの維持方法ですね、基本的に路線バス事業者、が運行主体となりまして、赤字額、赤字相当額を、坂出市が補助する。国庫補助の制度もありますので、運行経費から、利用者から得た運賃収入を引いて、さらに、国庫補助を引きまして、最終的な赤字額を市が補填するというような仕組みになっています。

運転手の確保につきましても事業者の方で対応しておりまして、市の方では、運転手の確保に、特別、それに取り立てた支援っていうのはできてないんですけども、こういったタブロイド紙を作成することによって、運転手のイメージ向上等を図りながら、運転手の確保もできたらいいかなというふうに、思っております。

運転手の不足、運転手不足の課題がありますかということで、先ほどの通り、運転手不足で減便となっております。

それからバス及びデマンドタクシーの運行委託料は、ということ。

こちらについても補助金として支出しているもので、こちらのタブロイド紙ですとか、あと、効果検証資料の図面ですとか、あと先ほどのプレゼン資料の中でも少し紹介させていただいた内容となっています。

今年度で言うと8,800万円ほど、バスとデマンドタクシーの維持でかかっている。

デマンドタクシー採用の決定的な考え方はありますかということ。

1番目のご質問で、ちょっと説明してしまったところなんですけども、集落が特に分散している地域で、交通空白の対象に役立つものかなというふうに思っています。

市民以外の利用人数が何%ぐらいですかというご質問なんですけども。

こちらについてはちょっと市民が市民じゃないかという色分けがなかなか難しい状態ですので、不明ではあるんですけども、坂出市の方がですね、生活圏が、南の飯山町などは、坂出市の方に、病院等に通えるところにありますし、また循環バスの西ルートの方が、宇田津町に延伸したというところなんですけども、宇多津町の間では、坂出市内は、買い物先が少し少ないので、宇田津町に買い物行くというのがありますし、宇田津町の方は、買い物先が充実しているんですけども、病院が少ないので、坂出に、通院するということがあります。そういったところで、バスでの行き来が比較的活発なのかな、市民以外の方も比較的多いのかなという印象にはなります。

循環バスの東西ルートで、車両カラーが違うのは、最初からですかという事なんですけど

ども。

まず、平成 24 年の 10 月に循環バス 1 ルートで運行しまして、26 年 10 月から、東西ルートの 2 ルートになったので、当初から、平成 23 年 10 月当初は、ピンク色のバスで運行してまして、26 年から始まった東西ルートの西ルートが黄色いバスという事になるんですけども、こちらが、市の花ですね、市の花がコスモスということもありますので、コスモスをイメージしたピンクと黄色のカラーということになっています。

続いて、マイナンバーカードとの連携による割引サービス以外のマイナンバーカード活用はっていうところで。

こちらについては、ちょっと技術部門との連携をしていかないといけないんですけども、今のところは、活用が図れていないのかなという風になります。

続いて、マイナンバーカードの活用に対して苦労した点及び課題はありますかというところで。

こちら、マイナンバーカードの方、やはり、国の方で、安全に使えるようにということで、いろんな規制がたくさんかかっていますので、思ったよりかは使う、活用が難しいなって、制限があって難しいなっていうところと、ランニング費用がですね、市民割をするための機能を維持するための費用もですね、こちらがですね、マイナンバーカードの活用で、データを管理しないとイケないということで、国が認めた業者でない扱えないってということもありますんで、やっぱり費用がかかっているかなっていうところで、そこは課題かなと思います。

続いてのマイナンバーカード活用による市民割は利用促進に繋がりましたかと。

これについても、これによってどれだけという数値が難しいんですけど、おそらくなるとは、利用者数が増えたりしてるというところからはなってるのかなという部分になります。

それから、スマホアプリ、チケットQR利用によるキャッシュレス利用割引はっていうところで。

利用者、バスの利用者全体に対するチケットQR決済アプリとプリペイドを合わせた利用率の方が約 15%で、デマンドタクシーの方につきましては、もう 60%から 70%ということで、違いとしましては、バスの方がですね、チケットQRの方、定期券も対応してるんですけど、なかなか定期券が浸透しなくて、紙定期券が使われているということもありますので、利用頻度の高い方が、特に、チケットQRを使ってないということで、やや低い数字が下がってるのかなというところと、一方で、デマンドタクシーのほうにつきましては、タクシー車両で運行しまして、狭い車内に 3 人乗り合うということになりますので、隣の方がチケットQR決済使ったら、隣の人に、あんたこれなんだということで、口コミで広がるというところもありますんで、それで、利用率が高いのかなというところで感じています。

デマンドタクシーのドアツードアへの展開は考えていますか。という事なんですけど。
現状では、考えていません。タクシー事業の積み上げというところも、難しいところがあります。バスと同じというふうに、予約がいるバスというような考えになっていますので、人によってバスと同じ安い運賃で利用できますよというような案内になっておりますので、ないという風になります。

それから、スマホとプリペイドチケットの使用比率はということ。
バスについては、アプリの利用者が3割ほど、デマンドについては3%ほどという。デマンドについては特に、80代以上の高齢者が特に利用が多いようになりますので、プリペイドチケットの割合が圧倒的かなという風に思います。

J R 四国 ICOCA との連携は検討されなかったですか。
こちらは、してないという回答になります。地域によっては、私鉄の琴電さんのイルカとか、連携してるんですけども、そちらについても、坂出の方であまり使われてないということ。J R 四国 ICOCA についても、あまり坂出の方、使われていない。特にもう、イオンのWAONカードとかは、特に高齢者とか、持たれてるんですけども。ICOCA を持たれてる方は、若い方も含めて少し少ないかなっていうことで、関西では全然ICOCAの利用は違うのかなっていうことになります。

キャッシュレス決済導入のメリットはありますか。という所で。
メリットについては、やはり、その利便性ですとか、データがとれるっていうところになりますし、デメリットについては費用感ですね、あと費用のところと、あと運転手が慣れるまではなかなか運用は難しいところがあるのかなと思います。

予約型は市内全域行きますか。という事なんですけども。
デマンドモンタクシーに関するご質問と考えて回答させていただきます。
デマンドタクシーの制度としては、郊外部の運行区域内の乗降場所との間だったら、どこでも移動できますよっていう所と、それから、郊外部から、中心部の指定の乗降場所、駅と市役所と、その他総合病院とスーパー、主なスーパーであれば、直接行きますというような制度になっています。

高松市等との市街交通とはいうところで。
東側の高松市につきましては、J R 線が便利に利用できますという所と、南部ですね、南方面は、丸亀市の旧飯山町、丸亀市の旧綾歌町とがあるんですけど、こちらについては、路線バスの島田・岡田線で運行しております。
また、西隣が宇田津町になるんですけども、こちらについては、循環バス事業の再編によってやっているということ。

収支状況につきましては。
循環バス全体で見ますと、大体17~18%ぐらいで、横ばいで推移してるかなというのが

現状です。

キャッシュレス決済についての年代別の利用率について。
こちらもちよつと、そういった分析もできていないので。

導入後のリアルな市民の声という事について。

こちらについて、実際に、キャッシュレス、スマホとか、難しいってというような印象を持たれがちなんですけども、実際に、対面とかで説明すると、すごくわかりやすいとか自分でも使ってみるとか、そういった声が多いですし、1回使っただけの方には引き続き利用いただけてるのかなという印象にはなりませんので、いかにそんなに難しく使えますよということをお知らせいただけるのが、鍵になっているのかなと思っております。

チケットQRの利用状況と効果という事で。

大体、バスで年間2万人ぐらいで、デマンドで年間、4,000人弱ぐらいが利用いただけてる状況で、利用率については、先ほどの15%ぐらいで、60~70%ぐらいという事になります。

効果としましては、キャッシュレス決済の維持費に、年間、1,200万ぐらいを支出しています。うちのマイナンバーカード連携に、市が、プラス300万ぐらいあります。結構な比率を、マイナンバーカード連携に使っているのかなという所になります。

今後の課題という部分につきましては。

先ほど、ご説明させていただいた市民との共同ですとか、市民の主体性向上をいかにリンクしてもらうかというところが課題かなと思っています。

続いて、地域公共交通計画についてのご質問になりますけれども。

ニュータウン江尻東口よりも東側どうされていますかということ。

交通計画の36ページが、循環バスに関する記載になっていますが、循環バス以外の王越線等が運行しておりますので、そちらで中心部までアクセスされているようになります。

利用者数の推移を見ると平成30年10月から大幅に伸びているというところで。

その次の質問で、27年10月から大幅に伸びているという所もあるのですけれども。

これも、特段、ちよつと、要因がわかるものではなくてですね、デマンドタクシーの場合ですと、もともとの利用者数が乗り合いになるので、少ないですので、ヘビーユーザーの方が何人か増えると、一気に利用が増えたり、逆に、今までヘビーユーザーで使えた方が、もうご高齢で亡くなったりすると、ガクッと減ったりってところが結構出てくるのかなというような印象になります。

85歳以上の方の送迎が30%を超え、比率が多くなっているけれども、子や孫に送迎してもらっているのかということですので。

ちょっとアンケートの方がですね、市内、無作為抽出で送っているものなんですけれども。世帯ごとに2枚ずつ送っているものなんですけど、回答の優先順位として、まず高校生が最初にお答えください。次、2番目に、免許返納者が答えて下さい。3番目に、高齢者が答えてください。っていうような順番にしていますので、世帯の中に免許返納者の方がいたら免許返納者の方が答えやすいということになりますんで。そういったところで、もちろん、お子さんやお孫さんの送迎っていうのもあります。もしくは、ご夫婦で、どちらかだけが免許返納してるので、免許返納してない、配偶者の方に表現してもらってるというパターンもあるのかなという所になります。

続いての、85歳以上の方で趣味娯楽が他と比べて変化してるのは。という所なんですけども。

回答数も少ないんですが、やっぱり85歳以上の方がなかなか、買い物とか病院とかだったら外出するんだけど、趣味娯楽の外出ができてないんじゃないかなという風に思っています。

こういった、85歳以上で、免許返納できなくなった方でも、生活に必需の買い物とか病院以外の楽しい趣味娯楽の外出ができるようになれば、いいまちになりますし、公共交通の活性化、活発化できるんじゃないかなと思っています。

路線バス全体満足度6割以上となっているが、都市部の回答が多くなっているのではないかとご質問です。

まず、アンケートの特性としまして、無作為抽出で、地域の人口割合に応じて地域別に抽出をしたところですので、人口比率の高い、都市部中心部のところが、回答の比率が高くなってるっていうのは間違いないことかなというのと。

こちらが、ちょっと、言葉不足になってるんですけど、バス利用者に限った、全体の満足度が6割以上という所になりますので、バスを利用していない方にとっては、バスのことを知らないし、乗ったことないんで、満足度も低いよなっていうことなんですけど、バスは月1回以上利用してる人に限ると、不便だから使ってるという人はもちろんいるとは思いますが、そこそこ、バスのサービスに満足してるから使ってるという方が、一定いるとは思いますが、そういった意味で、満足度は高くなってるんじゃないかなというところになります。

最後の施策1の2の、効率的、効果的で利用者ニーズに合った制度の改善内容ということで。

こちら、デマンドタクシーに関する記載になりますけれども、先ほどご説明させていただいた通り、利用者登録の廃止、それから中心部の乗降場所、スーパー総合病院の増設、と、平日増便で休日運休から、5便、こういった利用改善を図ったところです。

こちらからのご説明と、いただいた質問に対するご回答については以上になりますので、よろしく、お願いいたします。

坂出市議会事務局次長

説明の方が終わりましたので、ただいまから質疑応答に移らせていただきます。
ここからの進行については、森委員長にお願いしたいと思います。
宜しくお願いいたします。

森委員長

丁寧な説明ありがとうございました。
事前をお願いしている質問にも、1つ1つお答えをいただいたわけですが、あと皆さんから質疑をお受けしたいと思います。ある方、どうぞ。

東良委員

ご丁寧な説明ありがとうございました。
まずですね、PDARUサイクル、これをまわしていくことによって、この中長期的な、地域交通を活性化していくというプロジェクトがすごくうまく回っているな。ということ
を認識させていただきました。
そしてですね、やって終わりではなくて、まだまだ課題があるんだよと言ったところで、新しい課題にまだまだチャレンジしていつている、そういったところも見られました。
で、少しお聞きしたいところが、事前にいただいた資料の中でもあったんですけども、やはりハローズ坂出林田店が、やっぱり一番の、この坂出市内の方々がお買い物をしている場所だといったところを、アンケート結果からやはり導き出して、そこにバスを当てていく。そういったところが素晴らしいなと思ったんですけども、それ以外のところに、やはりアクセスっていうのは、今後考えていらっしゃるかなところを、1つ、1つ目の質問としてお聞かせいただきたいなっていったところと。
これだけ、中長期的に、やはり改善活動をしていくとなると、やはりプロジェクトチームといったものを組んでやっておられるのではないかなと推察します。
そのあたり、もし差し支えなければどういったチーム構成で、例えば人数であったりとかといったところを、お聞かせいただければ、お願いいたします。

坂出市政策課係長

ハローズ坂出林田店の方なんですけども、アンケート結果で、市民全体でも、ハローズが一番だったんですけど、実際的にハローズ、中心部に住まれてる方だと、買い物先は分散してたので、特に買い物先が集中してたハローズ、特に東北部、坂出市東部に住まわれてる方は、ハローズに集中してしまうっていうのがあったんで、それで、市民全体でもハローズが1位になって、当然、坂出市東部に住む方にとっては断トツの1位になったという、ところにあります。
一方で坂出市東部の方は、絶対にハローズに買い物に行きたいはずなのに、アクセスできていなかったというところがありましたので、再編等によってアクセスをやすくしたというような背景にあります。
ただ、それと同じようにですね、主にやっぱり、今まで車で生活してるというのが基本になるとお思いますので、車で生活していたときに、行けていた生活利便施設というところ

は、何とか、公共交通でもアクセスできるようにとは考えていければなというふうに思っています。

それから、実施体制についてなんですけれども、実質的には、私、担当1人で、やりますのでね。

ちょっと、公共交通歴が長くて、専任みたいになってしまってるんですけど。

今、入庁12年目になるんですけども、新規採用の時から4年間、公共交通してまして、3年半、別の部署にいたんですけど、戻ってきて、また4年ぐらいという事で。

ほぼ、ほぼ、何か、やらされている感が…。そういった状況であります。

東良委員

1人でやられてるってことで、今、すごい驚きを隠せないんですけども、やはり属人化、この業務を属人化させないためには、ものすごい素晴らしいことをやられているので、やはり市役所内でも、もうちょっと、ナンバーツー、ナンバースリーだったりとか後継者といったところ、育成っていうところをしていくところも、1つ課題なのではないかなあと考えるんですが、そのあたりは、どのように、今後、考えられていくかといったところもちょっとお聞かせください。

坂出市政策課係長

おっしゃる通りでして、なかなか人事的な部分でいうと、人手不足がありますので、もう1人つけるってのは難しいのかなという中で、やっぱり公共交通って単体で考えるものではなくて、まちづくりですとか福祉ですとか、あと商業の活性化とかいろんなところと連携できる分野かなと思いますので、連携できる、関係する他の課をふやしていきたいなというふうに思っています、その一環ではあるんですけど、こちらの公共交通コンシェルジュ育成研修というところで、まあ、なかなか、市の職員ももちろん車で移動してますので、公共交通にアクセスする、公共交通の情報も認知することが少ないということでもありますので、一方で、スマホを使えば簡単に公共交通にアクセスできるということに、ここ数年で変化してますので、それをまず知ってもらって、もしかしたら意外と使えるかもしれないよというのをわかってもらったりですとか、あと、実際に市民の方で公共交通を使いたい方に聞かれても、答えられませんか、うちの課に連絡をしてくるんじゃないかと、自分でスマホ使ったら調べられるんだよねっていうような、そういったことも、周知しながら、公共交通について一緒に盛り上げていければということで、実施をしています。

また公共交通の無料デーの方なんですけれども、地域のイベントとコラボして実施というところと、毎月第4水曜日、実施っていうところあるんですけども。

毎週水曜日がノー残業デーというのに加えてですね、職員提案制度を活かして、毎月第4水曜日については、ノー残業デーということで、なるべく、車を使わずに公共交通で来てください。その代わりに、公共交通無料デーですというような取り組みもやっているんですが、なかなか、その日だけ、車、やめて、公共交通で行こうっていう人は、ちょっと少ないかなというのが、現状ではあります。

奥村委員

ご丁寧な説明、ありがとうございます。

瀬戸大橋が開通した 30 数年前にですね、坂出まで電車で寄せて頂いた記憶がよみがえってきました。

その時は観光客として、私も寄せていただいたんですけども、過去のことでもありまして、忘れてしまった部分もありますんやけども、県境は与島の向こう側やと理解しているんですが。

坂出市政策課係長

大橋がかかる島が 3 つありまして、3 つとも、一応、坂出になるんです。）

そうですか。もうほとんど、もうぎりぎり、岡山まで島は坂出市と。

最終は、倉敷の児島まで乗り入れておられるということで、その路線が観光路線、島の住民の方の足でもあります観光路線でもあると理解してるんですが、観光客の方の評判とか、利用の感想とかっていうのをお聞かせ願えたらありがたいです。

他に、観光施設、ご存じないんで申し訳ないですけども。そういうふうなところがあれば、教えていただきたいと思います。

坂出市政策課係長

ありがとうございます。

ちょっと 1 例としてこちらのタブロイド紙の、見開きのページの右下にも掲載させていただいているんですけども。観光利用ですけども。

これも、ちょっと、たまたま取材してたときに、観光客、神奈川に住まれてて、芸術祭の時期でもあったので、そういったのをきっかけに、四国のここに来るようになって、瀬戸内海に来ただけで、初めてこのバスとして乗りましたという方でして。

やっぱりその乗ってるだけで瀬戸内海の景色が見えて、すごくいいねっていうことはおっしゃっていただいて、特に、この方、神奈川なんですけど、特に内陸の方から来られる方とかにとっては、もう瀬戸大橋の景色っていうのは、すごく素敵だっていうことで言っていたので、それをいかに、観光地ではないんですけど、これ乗ってるだけで観光できるっていうところもあるんで、それをどうやって PR すればいいかなっていうのをちょっと考えてるところではあります。

奥村委員

電車で、私らは、渡らしてもらった記憶があるんですが、バスですと、各島に降りて行くわけですし、これ、良い売りもんやな、すばらしい観光資源やなと思います。

また利用させていただきたいと思います。機会があれば利用させていただきたいと思います。その点の利用のキャンペーンはこれからっていうところですかね。

坂出市政策課係長

そうですね。はい。釣客の方が結構、岡山から来られたりしますんで、そういった方に向けた、バスで島フィッシングっていう企画は、バス会社さんの方でやっていただいています。）

参考にすけども、島の住民の皆さんのご利用と、観光客のご利用の比率、大体でも結構ですので、わかればお願いします。

坂出市政策課係長

あんまりわからないんですけども、平日はやっぱ島民の方多いんですけど、休日が、この観光の方が多いのかなというようなイメージです。

奥村委員

ありがとうございます。魅力的な路線だと思います。

上野委員

いろいろありがとうございます。

ちょっと、私らの町と経費、減収面が、かなりニアリーで、驚いておるんですけども、ニアリーな割には、すごい先進的でびっくりしてるんですけど。

2つ質問がありまして、1つは、これ、4条許可だけでやっておられるんですか。78条はあるのかないのかということと。

もう1つがですね、利便増進計画ですか、この策定で、国から2,000万ってということなんですけども、我々、今、うちの部長に聞いたら800万だっているんで、大分開きがあるんですけども、その計画を策定して、それから、そこに先ほどおっしゃってる電子マネーであつたりとか、個人情報等カード等のシステムとかっていうのはセットで、それが条件ということなのかということ、少し教えて頂ければなと思います。

坂出市政策課係長

まず、4条か78条かというところなんですけども。

坂出市内で、従来、1路線だけ78条で走ってる路線があつたんですけども、やっぱり、デジタル化進めていく上で、1路線だけで、それをやるっていうのは不効率になりますので、サービス水準を他の路線とそろえるためにも、4化した方がいいだろうということで、すべて、4化したっていうのが、令和5年からになります。

デマンドタクシーについても、4条の区域乗り合いで運行しています。

続いて、利便増進計画についてなんですけども、こちらの方が、利便増進事業として認められる事業というのが、どんなものなのかっていうものが、国の法律で、列記されてましてそれに該当するように当てはめて計画を変えていくっていうような作業になります。なので、必ずしもデジタル化を含めたものじゃないといけないというものではないですし、デジタル化の施策について直接利便増進計画によって補助が出るというわけではないです。フィーダー系統の、地域内フィーダー系統っていう幹線系統に、接続する地域内の、路線に対する補助金の方の上限が、人口割で上限が設定されるんですけども、こちらがアップするところと、あと、利用促進に関する取り組みに補助がつくっていうようなところが主になるかなと思います。

曾我部副委員長

バスロケ情報センサー導入というところについてちょっとお伺いしたいんですけども。やっぱ、データに基づいた上で、いろいろと計画していくというのがもちろん大切なのかなと思うんですけども、これって、例えばなんですけど、何月何日、どの便の、何時から何時のバスで、何人の利用があったとか、すごい細かいところまでデータとして追っているのか。年間のデータベースとして、データがたまっていくのかみたいなどころはいかがでしょうか。

坂出市政策課係長

そうですね。

おっしゃる通りで、便別で、時刻別で、時刻も設定されてる時間から何分遅れて着いてとかいうのを全部記録されたような形で。

曾我部副委員長

何月何日何時だったら、何分遅れみたいな、そこまでもデータが残るのか

坂出市政策課係長

そうです。予定時刻が何分で、実際に出発したのが何分という形で出るんですけど。目視でそれをなかなか解析できないので、それをいかに可視化していくかっていうところは、ちょっと、今後の課題かな。データとしてはあるんですけども。今の使い方としては、実際にたくさん利用がいいわけではないので、基本的に運転士の肌感覚と実際のデータは基本的に一致するんですけども。運転手がこう言ってますだけでは説得力がないんで、データで裏付けをしてやっぱりこうだっていう事で、対外的にも説明ができるってというのが、実際の活用方法かなと思っています。

曾我部副委員長

続いて。

その費用感といいますか、この国の補助、また市町と事業者で負担って書いてあるんですけども、実際どれぐらいのお金というか、費用のところ。

坂出市政策課係長

すみません。記憶がなくて。

当時は導入に対する補助だけだったので、導入に対して国で2の1、残りの2の1沿線の市町という形でやってまして。

ランニングコストについては、直接補助はしてないんですけども、バスの運行経費には入ってきますので、そのわからないところで補助してますという所です。

曾我部副委員長

この「バスきよん」のアプリの方ですけど、今、ちょっと、Androidストアで見るとダウンロード数が千以上とは書いてあったんですけども、実際、どれぐらいの市民

の皆さんが使っておられて。

また、その左下見てると、コピーライトに任天堂とかゲームフリークって書いてあったんですけども、何かそういう、そっちの方とのコラボなんか、なんていうか、エンタメとの何かコラボレーションみたいなものがあるのかっていうところ。

いかがでしょうか。

坂出市政策課係長

先に後半の方から。こういう感じで。

香川県が「ヤドン」で売り出しをしてまして、香川県さんが、コラボさしてくれたことによって、空港行きのバスに「ヤドン」のラッピングがされていますので、「ヤドン」のラッピングしてるバスについては、こういう表示が、されるんですけども。

いろんな権利関係ややこしいんで、こういう、指定した上で使わせてもらってるということです。

前半は何でしたか。

曾我部副委員長

ロード数といいますか、実際どれぐらいの方。)

坂出市政策課係長

利用歴としては、やっぱり、あんまりたくさん使われてないのかなと思うんですけど。本当にバスを利用しようと思うと、これを使うと便利なんで、いかにこれを知ってもらうか、そんなに難しくなく使えますよっていうのを、いかに知ってもらうかがすごく課題かなというふうに思っています。

(曾我部→停留所で、何か、こう、スマホでこれ見てはねな、みたいな。)

あんまり見たことがない。

松原委員

いろんな努力をされて、また民間とも…、非常に考えておられますけど。

当然、これからも、まだまだ進むであろう、従業員と言いますか、運転士さんの不足、このことについてですね。減便されり、いろんな努力をされて、何とか今の維持をされてると思うんですけど。

思うのは、やっぱり、これからも、当然、人口が減ったり、という事が進みますのでね、高齢者の活用とか、そういうような、乗務員の取り組みについて、活用とか、そういうようなことについて、重点に、何かされてることがあるのか。

また、民間のバスの方が集めて頂いている事もあると思うんですけど、その辺のことについて、今、感じておられるようなこと。

また、これから、どうしようと思っておられる事がありましたらお聞かせ頂きたい。

坂出市政策課係長

運転士不足の方は、やっぱり、全国的な問題で、取り合いになってるのかなっていうのが

一つありまして。

バス運転できる方っていうと、トラックも運転できるし、タクシーも運転できるし、ってことになるので、必ずしも、バスでないといけないという人たちではないので、やっぱり、給料が高い方に、いってしまっているのかなというのが、印象になります。その中で、給料を上げてあげないと、バス運転手になってくれる人がいないというのは、もう間違いないところなんですけど。それは、なかなか、事業者としてできることできないこともあるとは思いますが、それ以外の部分ですね、他に、バスにしかないところっていうと、やっぱり、お客さんとの関わりであったりですとか、そういったところもあると思うんで、そういったイメージの向上もいかに図っていければいいのかなっていうところは、ちょっと考えてることと、やっぱり、個別的に確保しようって思うと、坂出市だけではなくて地域全体でやっていかないといけないので、その辺は、ちょっと県と連携して、ちょっと考えていかないといけないなと思っています。

松原委員

例えばですね、今の、この路線バスだとか、いろんな循環バス、云々もあるんですけど。幼稚園とかですね、ああいうようなバスの運転手さんも、あんまり多くないというような形の…、なり手が少ないというような形の中で、当然、免許証所有者も減ってるけれども、そのところやっぱり、待遇だけじゃなしに、安心という面でも、考えていかないといかないかな、そのドライバーに対してですね。その辺のところ、何か、PRするような事とかいうのはあるんですか。

坂出市政策課係長

そうですね、はい。

実施していききたいというところはあるんですけど、なかなか難しく、できてないというのが現状かなと思います。

松原委員

乗務員募集とかいうのは、どこの部署でやっているのか。やっぱり人事ですか。

坂出市政策課係長

もう、バス会社の運転手になるので、バス会社でやりました。

奥村委員

引き続き、ありがとうございます。

協議会、資料も含めて、どういうところが入っておられるのかと。病院とか、それと、商業施設ですね。お客さん送り込むわけですから、昨日、聞いたんですけども、やっぱりそちらの方の、ご協力とか、できれば出資とか、あれば、多少なりとも運営は楽になると思うんですが、その辺は、どのようにされているのか。それと、お考えになられてるのか、お伺いしたいんですが。

坂出市政策課係長

そうですね。おっしゃる通り、病院とか、スーパーの方が入っていただけたら、一番いいのかなというふうには思うんですけども、現状では、そこに入っていないというのが現状でして、商工代表者の方に1入っていただいているのが現状ですね。

なかなか公共交通の取り組み一緒にやりましょうと言っても、公共交通に協力するメリットがあるのかわからないっていうのが、多分、現状かと思うので、細かいところから、公共交通を使ってこれだけの方が、スーパーや病院に行ってますよってところですか、協力することによるメリットをいかにわかってもらうかっていうところはちょっと始めていかないといけないかなと思っております。

森委員長

一人で、されてきているという感じでお伺いしたんですけど。

役所に入られて、すぐ4間、最初に努めたという事ですが、公共交通に関して、どんな思いでね、最初に、取り組まれたのかな。ということ、ちょっとお尋ねしたいのですけど。

坂出市政策課係長

入った当初は、まだ、新人だったんでわからなかったところもあるんですけども、やっていったものの、やっぱり、使っていない方が結構、要望をおっしゃるパターンが多いなっていうふう感じたところがありまして、まずは使ってみて欲しいなっていうのが、すごくあるかなというのが、一つあります。

使っていないイメージで、誰も乗ってないバスどうするんやと、こういう話があったり、逆に、あの地域は誰も乗ってないんやから、うちの地域に持って来たらいいんだとか、そういった声もあるんですけど、それが、データで見えるようになるんで、すぐ説明ができたりますとか。うちの地域の年寄りが困ってるから充実さしてくれって、地域で色々活動されてる方がおっしゃったりはするんですけど、その方もやっぱり自動車で生活されてて、現状がわからないっていうところありますので、あとやっぱ一緒に乗ってみましょうとか、そういったところから始めていって、現状認識。本当にバスを活性化するためには、どうしたらいいのかっていうのを、やっぱり市役所が考えるのは当然なんですけど、市民の方も、その現場目線で一緒に考えることができるようになればいいなというふうな思いで今はやっています。

森委員長

一番苦勞された点は、どういう所ですか。

坂出市政策課係長

結構、いろんなところで苦勞はしてるんですけど。

国庫補助を取ってくるとか、計画作ったりってところは、個人的に得意なところなんですけども、やっぱり実施にあたっては、いろんな手間がかかったりするので、そこで、やっぱり、1人でやっている分、もうちょっとやりたかったけど、ここまでしかできなかった

たつていうところもあつたりするんでね、そこをちょっと、この庁内の連携とか、市民の方との連携とか、そういったところで、推進が出来ていけるようになればいいなと思っています。

森委員長

ここまでの、地域公共交通に持ってこられた、そのモチベーションは、何で得ておられるんですか。

坂出市政策課係長

地域を良くしたいというのが一番です。

森委員長

我々、市民が喜んで頂ける公共交通を目指したいのですけれども、やはり、その職員さんの中で、エキスパートがおられるところがね、やっぱり、どこでも、良い事業をなさっているのかなと思うので、ぜひ、何かその1、アドバイスというか、こういうことに努力された方がいいですよというようなことがあれば、1つお教えいただきたいなと思います。

坂出市政策課係長

ちょっと非常に難しいところではあるんですけど、やっぱり、公共交通でいうと、本当に地域において、課題が様々になりますので、どこかの地域でよかった事例が、自分たちの地域でそのまま使えるとか、それさえ入れればいいのか、特効薬っていうものが基本ないものになるので、やっぱり地域の状況見ながら地形ですとか、どんな人が住んでるかとか、どんなところにいるかとか、そういったところが非常に大事になってくるかなと思いますので、それをしっかり見ながら、あとはやっぱり、何か実施には財源が要りますので、その財源の部分にはアンテナを張って、どうやって国庫補助の要件に合うような形と、地域でやりたいこと、結びつけるかっていうところが大事になってくるのかなと思います。

森委員長

ありがとうございます。皆さん、よろしいですか。

はい。冒頭、言われたように、概ね1間半ということですので、質疑は以上とさせていただきます。ありがとうございました。

(全員→ありがとうございました。)

坂出市政策課係長

ありがとうございました。

坂出市議会事務局次長

産業経済常任委員会を代表頂きまして、曾我部一帆副委員長様に、何かご挨拶を頂ければと思います。

曾我部副委員長

はい。本日は大変お忙しい中、私ども湖南市議会、産業経済常任委員会の行政視察をお受けいただき、誠にありがとうございました。

本当に、もう何て言うんすか、色々な、もう先進事例等、お話を限られた時間ではありましたが、お聞かせいただきまして、委員一同、本当にいろいろな学びになったと思います。

今日いただきました知見については、しっかり、本市の方に持ち帰りまして、今後のよりよい公共交通の施策につなげていきたいと思っております。

結びになりますけれども、坂出市さんの今後のますますのご発展と、本日、ご対応いただきましたお2人のご健勝を祈念申し上げまして、簡単ではございますけれども、御礼のご挨拶とさせていただきます。

本日は、どうも、ありがとうございました。

(全員→ありがとうございました。)

坂出市議会事務局次長

ありがとうございました。

以上で、本日の視察研修を終了いたしたいと思っております。本日は、大変お疲れ様でした。

(全員→ありがとうございました。)