

様式6〔申し合わせ事項 1-(5)、2-(5)、4-(4)〕

令和7年 10月 27日

東員町議会総務建設常任委員会

伊藤 治雄 委員長 様

東員町議会

委員 水谷 喜和

研修期間	<u>令和7年10月15日（水）</u> ～ <u>令和7年10月16日（木）</u>
研修（視察）先	滋賀県米原市 石川県小松市
目的（テーマ等）	デマンド交通のまいちゃん号導入に向けての経緯と現状 小松市のライドシェア「i-chan」について
資料添付の有無	無

※ 研修概要、内容、所感などは、次ページにご記入ください。

研修概要、内容、所感

15日 米原市役所

デマンド交通のまいちゃん号導入に向けての経緯と現状について

山本克己 議長 松井靖夫 議会事務局長 松村英香 地域振興課長
大塚祐司 地域振興課長補佐 井上沙織 議会事務局書記

・導入に至った経緯 背景

米原市は、北部が中山間地域、南部が琵琶湖湖岸の平坦地という起伏に富んだ地形。人口は平坦地に集中し、中山間地では少子高齢化が著しい。合併前の旧米原市では、コミュニティーバス運行の赤字拡大、公共交通空白地という課題があった。さらに地域の基幹バス路線の廃止などで、公共交通手段の確保する必要性が高まった。

そのため、予約制・デマンド型の乗合タクシー方式を導入し、効率性と利便性を両立する仕組みとして、まいちゃん号が平成16年10月より米原地域で運行開始した。

高齢者・免許返納者・公共交通利用が困難な住民に対して、きめ細やかな移動支援を行うことも目的である。

・制度、運行方式の概要

完全予約制で、停留所・運行時刻はあらかじめ設定しているが、「予約のあった停留所のみ運行」するデマンド型方式を採用した。市域全体を対象に、米原・近江地域など複数のエリアに拡大。運行予約や予約締切りなどの設定を定めている。

・運行実績等

令和3年度では、利用者数は48,359人。予約・配車システム利用件数1,249件（予約全体数の約8.6%）という実績があります。

・現状の課題

財政・運営面

毎年巨額の市の負担があり、運行維持のためには効率化が求められています。

利用者が少ない停留所・時間帯においては採算性が低く、改善余地があります。

利便性・利用促進

完全予約制であるため、即時利用したいというニーズを満たしきれないケースがあります。

停留所・運行エリア・ダイヤが地域特性に十分応じていないという指摘があります。

予約配車システムの利用率が低く（例：約8.6%）というデータもあり、システム普及・浸透が課題です。

利用者対象・交通弱者支援

高齢者・交通弱者に対する移動支援としての「まいちゃん号」の役割は高い一方で、利用可能な条件（予約・停留所・時間帯）がハードルとなっている可能性があります。地域によって交通手段が限定されるため、移動自由度の観点で改善余地があります。

- ・今後の改善方向・提言

予約配車システムの普及促進：利用者登録・ネット予約・配車時刻の即時通知などを推進し、利便性を高める。

停留所・ダイヤ・運行エリアの再見直し：地域特性（人口分布・高齢者分布・公共交通アクセス）を踏まえた最適設計を行う。

利用料金・回数券・割引制度の導入・見直し：利用者負担と市負担のバランスを図る。

広報・利用促進活動の強化：地域住民・特に高齢者等への理解・周知を深め、利用ハーダルを下げる。

他公共交通との連携強化：鉄道・路線バス・タクシーとの接続や共通定期券・回数券等の検討。

研修を通じて

住民一人ひとりの移動ニーズが多様であり、画一的な交通サービスでは対応が難しい。

デマンド交通は効率性・利便性ともに可能性が高いが、運営・財政の視点で持続可能性を確保する仕組みが重要である。

ICTの活用（ネット予約・配車最適化）による効率化が、利用促進・コスト抑制両面で鍵を握っている。

地域住民の「移動したい」「自分で出かけたい」という意欲を支えるインフラとして、公共交通の役割が再認識された。

- ・所感

「まいちゃん号」のような仕組みは、地域の交通弱者支援・持続可能な交通網構築という観点から非常に有効であると感じました。一方で、効率化・利用促進・サービスの柔軟化という点では、まだ改善余地が多いと感じます。

停留所・ダイヤ・運行エリアの見直しを、地域住民との意見交換を通じて進める。

予約配車システムの利用促進策（案内パンフレット・高齢者向け操作支援）を企画。

他交通機関（路線バス・鉄道）との連携強化検討（例えば、共通定期券の可能性調査等）

財政・運営コストの現状把握・将来予測を行い、持続可能なモデルを検討。

16日 小松市役所

小松市のライドシェア「i-chan」について

岡山晃弘宏 副議長 村田光弘 議会事務局次長兼課長

津田直弘 地域振興課長兼地域交通政策室長

石川県 小松市 が実施主体となる「i-Chan」という新しいライドシェアのサービスの目的・仕組み・課題・今後の展望について整理した。特に夜間・交通空白時間帯の移動手段確保、被災者支援、観光来訪者対応といった地域交通の課題を背景に、どのように制度設計・運用がなされているかを学んだ。

・背景・必要性

小松市では夜間・深夜帯を中心に、タクシー・公共交通機関の運行数が限られ、「移動できない」「帰れない」という交通空白時間帯・地域が存在していたことが挙げられている。

また、能登半島地震に伴い、小松市内に二次避難している方々の移動手段確保も課題となっている。

国の制度改革（道路運送法第78条第2号による自家用有償旅客運送制度の見直し）をきっかけに、自治体が主導するライドシェア型サービスが導入可能となり、地方の移動課題を技術・制度の両面から解決する動きが出てきた。

このような背景から、小松市における「i-Chan」の導入は、移動弱者対策・観光誘致・地域交通維持という複数の視点から意義を持つものといえる。

・サービス概要

運行区分・時間

運行日：毎週木・金・土曜日（ドライバ一体制が整えば毎日運行予定）

運行時間：17:00～24:00（予約受付は23:30まで）

運行区域：小松市内全域。発地または着地が小松市内であれば、隣接する 能美市・加賀市 でも乗降可能。

対象者・運賃・支払い

対象者：

- ・能登半島地震の二次避難者
- ・市民、来訪者

運賃：

- ・二次避難者 → 無料（クーポン）
- ・市民・来訪者 → 初乗り 1km まで 400 円、以降 300m ごとに 100 円加算。
タクシー料金の約 8割程度。

支払い方法：PayPay・クレジット決済対応。予約は専用アプリ（「パブテク」や「いれトク！」）または電話。

ドライバー・安全管理

ドライバーには面接・大臣認定講習の受講といった要件が課されている。

車両・運行に関して、以下のような安全確保措置が取られている：

- ・車検・法定点検実施。
- ・任意保険加入。
- ・乗車前のアルコール検知器での検査。
- ・車内・前方・後方にドライブレコーダーを設置。守秘義務あり。
- ・研修内容から得られたポイント
 - ・予約・配車システム（アプリ）を活用することで、需要が少ない時間帯・地域でも効率的に運行できる設計になっている。
 - ・官民協働モデルで、自治体（小松市）・配車アプリ事業者・地元タクシー事業者が役割分担をしている点が特徴的。
 - ・被災者支援（無料クーポン）というコンテキストからスタートし、観光対応・市民利用へと拡張している点が、サービスの柔軟性・地域適応性を示している。
 - ・運賃をタクシーより割安（約8割）に設定することで、利用促進を図っており、移動手段が限られる住民・来訪者にとっての“選択肢”として機能している。
 - ・安全管理・ドライバー教育・車両管理がきちんと整備されており、サービスの信頼性確保に配慮がなされている。
- ・成果・現状・課題
 - ・本格運行開始後、利用者の声・利用件数データも公表されており、一定の利用実績が取れている。
 - ・夜間・交通空白時間帯における移動手段として、新たな選択肢が住民・来訪者に提供されている。
 - ・観光来訪者の増加見込みを背景に、地域交通の「利便性向上」と「観光促進」という2軸で取り組まれている。
 - ・運行日・時間がまだ限られており、毎日運行・時間帯拡大に向けたドライバー確保・車両確保が今後の鍵となる。（ドライバ体制が整い次第毎日運行予定）
 - ・需要変動（曜日・時間帯・地域）をどのように効率的にマネジメントするか、収支・運行コストの視点から考える必要がある。
 - ・利用エリアの拡大・隣接市町（能美市・加賀市）との連携をどこまで進められるかという点。
- 利用促進（住民・来訪者への周知・アプリ・電話予約の活用促進）および運行中の利便性（予約待ち・電話つながりにくさ）に関する課題。予約が集中する場合、電話つながりにくい旨の案内がなされている。
- ・今後の展望
 - ・ドライバーの確保・育成を進め、毎日運行・時間帯拡大・エリア拡大を目指すことが期待される。
 - ・他の交通モード（路線バス・コミュニティバス・自動運転バスなど）と連携し、「交通の空白」を埋めるハブ・ラストマイル機能としての役割を強める可能性。実際、小松市は自動運転バス等の検討も進めている。
 - ・利用データを蓄積し、AI・データ分析を用いた最適配車・時間帯・料金設定の改善が今後の鍵となる。
- 本サービスモデルが全国他自治体へ展開される可能性もあり、小松市の実証・運用が地方交通の新しい標準モデルになる可能性を秘めている。

- ・研修を通じて

地方における「移動の確保」は、単に路線を走らせること以上に“需要 - 供給のミスマッチをいかに減らすか”という設計が重要で、i-Chan のように自家用車+住民ドライバー+アプリ配車という組み合わせは、効率化の視点から有効と感じた。

“交通弱者”や“夜間交通空白”といった視点から、公共交通政策を考えると、「いつ・どこで・誰が・どう乗るか」をきめ細かく設計する必要がある。i-Chan はその点で住民・被災者・来訪者への多様なアクセス方式を含んでおり、先進的だと思う。

ただし、運営におけるコスト・ドライバー負荷・車両維持・安全管理など、運行を継続・拡大していくための仕組み（採算性・ドライバー確保・利用呼び込み）が伴っていなければ、持続性に課題が出るだろう。

今回学んだ i-Chan の仕組み・制度・運用は、他の自治体・地域交通政策においても参考になるものであり、特に人口減少・高齢化が進む地域での交通モデルとして有効だと感じる。

「小松市ライドシェア i-Chan」は、地方自治体が主導し、地域の交通ニーズに応じて新たな移動手段を創出・運用している先行例である。本研修を通じて、その制度設計・運用・課題・展望を学ぶことができた。今後、運行時間・地域・ドライバ体制が拡大され、地域住民・来訪者双方の移動利便性がさらに確保されていくことが期待される。本レポートを、我が地域における交通政策・移動手段検討の材料として活かしたい。