

岡崎市議会議長 様

支出番号	
------	--

会派名 日本共産党岡崎市議団
代表者名 中根善明

以下のとおり、政務活動を実施したので報告します。

政 務 活 動 報 告 書

令和 7 年 4 月 30 日 提出

活動年月日	令和 7 年 2 月 4 日（火）～ 2 月 5 日（水）	
氏名	中根 善明	
用務先 及び 内 容	1 2 月 4 日	用務先 岡山県瀬戸内市
		内 容 市営バスをはじめとする公共交通について
	2 2 月 5 日	用務先 香川県高松市
		内 容 公共交通施策について
	3 月 日	用務先
		内 容
	4 月 日	用務先
		内 容
備 考		

政務活動調査報告書

調査日	2025 年 2 月 4 日（火）
場所	岡山県瀬戸内市 瀬戸内市役所にて
内容	企画振興課

1 日目

瀬戸内市

【視察】

13：30～15：00

『市営バスをはじめとする公共交通施策』について



瀬戸内市議会 議場にて

【概要】

瀬戸内市の公共交通の取組

瀬戸内市は人口 36,299 名、16,146 世帯、高齢化率は 35.0% （2024 年 10 月 1 日現在）
面積は 125.46 km²

『瀬戸内市の公共交通の取組』

H24.7 デマンド型乗合バスの実証運行を開始「モーモーバス」

- ・市内唯一の過疎地域である旧牛窓町地域に限定して実証運行を実施。
- ・来り継ぎや予約が面倒などの理由で利用者数が伸び悩んだことから、本格運行に移行することなく、**実証運行は 1 年 9 か月で終了。**
- ・その後、市の公共交通施策は途切れた状況となった。

H28.3 「地域公共交通網形成計画」を策定

交通不便地域の解消

- ・市の公共交通網の将来像やその実現に向けた方策を示すことを目的として、**市全体の公共交通のマスタープランとなる計画を策定。**

H29.11 市営バス 3 路線を新規導入

- ・公共交通不便地域の解消を目的として**定時定路線で運行する 3 路線を導入。**
- ・運賃は一乗車 300 円。小学生以下は無料。

※障がい者手帳等保持者やおかやま愛カード保有者は 150 円。

H29.11 タクシー活用事業の試験導入

- ・市内の一部地域において、一定の要件を満たす高齢者等を対象として、タクシー券を交付する事業を試験的に実施。

・主な要件は、「バス停や JR 駅から自宅までの距離が一定以上離れている」、「運転免許を保有していない高齢者」、「妊産婦」。

R2.1 市営バス 3 踏線を追加薄 4～6 番を開始

・H29.11 に導入した 3 路線と合わせて、市営バス路線は全 6 路線となった。

R2.9 タクシー活用事業の全市導入

・H29.11 から一部地域で試験的に導入していたタクシー活用事業（要件を満たす高齢者等へのタクシー券交付事業）の対象地域を市全域に拡大。

・これにより、市内の公共交通不便地域（離島である前島を除く）は全て解消された。

R3.3 「地域公共交通計画」を策定

・H28.3 に策定した「地域公共交通網形成計画」の計画期間満了に伴い、新計画を策定。

R3.8 前島バスを試験導入

・離島である前島（本土とは定期フェリーで移動可）において、運転免許や自家用車を保有しない高齢者等の自宅からフェリー乗り場までの移動手段確保を目的とした前島バスの実証運行を開始。【みどりの村公社】

・EV 軽乗用車を用いて、島民からの予約に応じて島内を運行。運行業務は前島フェリーを運行する一般社団法人瀬戸内市緑の村公社に委託。

・これにより、市内の公共交通不便地域は全て解消された。

・実証期間である現在は**運賃無料**で運行しているが、将来的には島を訪れる観光客等を対象とした**有償運行**も検討予定。

R4.4 市営バス路線「虫明 -長島愛生園線」の運行開始

・両備バス撤退後の路線を市営バス路線として引き継ぎ、運行を開始。

R4.10 市営バス路線「牛窓中央線」の運行開始

・両備バス撤退後の路線を市営バス路線として引き継ぎ、運行を開始。

瀬戸内市営バス事業の紹介

(1) 全 8 路線の概要

路線名	路線の延長	所要時間 (片道)	利用者数 (R5実績)		運行日		車両	運賃
			1 日当たり	1 便当たり	平日	土日祝		
① 牛窓-邑久駅線	約19km	38分	9.9人	1.2人	4往復	なし	10人乗り ワゴン車	1回当たり 100円 ※中学生以下 は無料
② 西脇-邑久駅線	約22km	42分	14.1人	1.8人				
③ 美和線	約22km	50分	31.8人	4.0人				
④ 大富-邑久駅線 (南)	【環状】約16km	46分	9.3人	1.2人				
⑤ 大富-邑久駅線 (北)	【環状】約20km	48分	5.9人	0.7人	10往復	3往復	中型バス (56人程度)	
⑥ 長船北線	約17km	47分	17.5人	2.2人				
⑦ 虫明・長島愛生園線	約18km/約23km	36分/46分	125.7人	8.2人				
⑧ 牛窓中央線	約12km	22分	164.3人	6.5人	13.5往復	12往復		

(3) 特徴的な事項

▶ 自家用有償旅客運送（交通空白地有償運送）→「白ナンバー」で運行

> 全ての路線で均一運賃：1 乗車当たり 100 円

・中学生以下は無料

▶ 全 8 路線が乗り放題になるフリー乗車定期券を販売

3 種類の定期券 1 か月：2,000 円、3 か月：5,700 円、6 か月 10,800 円

・令和 6 年 4 月から瀬戸内市営バスバスロケーションシステム「バス予報」を導入。
利用者が自身のスマートフォン等により、バスの運行状況の把握が可能になった。

市民からの要望や意見（主なもの）

> 全ての路線で、土日祝日も運行してほしい。

・現状、①～⑥の路線は平日のみ運行している。

> 自分の住む集落にも路線とバス停を設置してほしい。

> もっと多くの店舗や医療機関、公共施設等にバス停を設置してほしい。

→ これからも、市民のニーズを聴きながら、市営バスの利便性向上を目指す。

調査日	2025 年 2 月 5 日（水）
場所	高知県高松市 都市整備局交通政策課
内容	高松市における総合的な交通体系の再構築

2 日目

高松市

【視察】

10：00～11：30

【概要】

高松市の公共交通の取組

高松市は香川県の県庁所在地であり、中核都市になります。人口約

41 万人、16,146 世帯、高齢化率は 28.6%（2023 年時点）面積は 375 km²

高松市では将来の人口が減るのが減少傾向にあり、高松市が推定した人口よりも減少が早い傾向にあります。代表交通手段の分担率をみると 65 歳～74 歳の移動手段が自動車の割合が 20 年前と比較すると 250%の伸び率となっており、75 歳以上では 400%弱の伸び率となっており。それに伴って高松市内のバス路線が 30 路線、74 系統から 26 路線、46 系統となり、4 路線と 28 系統が廃止となりました。【図①】それにともない高松市では総合都市交通計画を策定（2010 年）し、公共交通利用促進条例も制定（2013 年）し、高松市地域公共交通再編実施計画が国土交通省に認定されて再編がスタートしました。



高松市議会 議場にて

具体的には公共交通ネットワークの再構築を目指しました。今までは多くのバス系統が中心部まで運行しているため、鉄道およびバスと平行して運行する区間も多く、かつ運行距離が長いという現状でした。それを

- 1、 鉄道を公共交通幹線軸と位置づけ、平行して運行するバス路線区間の見直し、郊外部と公共交通結節拠点間のフィーダー路線化
- 2、 バス路線空白地域や郊外部拠点施設へのアクセス性の確保
- 3、 都心地域内の回遊性の向上
都心地域内の主要施設・拠点を有機的に連絡する循環系統の系統（まちなかループバスなどの強化）【図②】

図①



図②



という考え方に整理しました。

公共交通の支援施策として『市内に在住の 70 歳以上の方へ電車、路線バス、コミュニティバスなどの運賃を半額』『電車・バス乗り継ぎ割引拡大 20 円から 100 円の割引へ』『バスからバスへの乗り継ぎ割引 100 円』などの施策を実施しました。

また、既存ストックを活用した交通結節点を整備。2 か所を新たに整備しました。

公共交通の利用促進としてパーク＆ライドのための駐車場を整備しました。

条例などを制定し、様々な施策をすることで利用者数は順調に伸びましたが、コロナ禍で落ち込みました。2023 年にはコロナ前の 8 割程度まで戻ってきましたが、コロナ前の水準にはまだ達していません。

予算としては高松市の一般会計が年間 1700 億円で公共交通施策が年間 2.5 億円なので、一般会計に占める公共交通の予算は 0.15%にとどめている。

コンパクトプラスネットワークの考えのもと、鉄道を基軸としたバス路線の再編により、持続可能な公共交通ネットワークを再構築し、集約されたまちを公共交通でつなぐことを目指しております。つまり既存ストックと IC カードを活用し、ハード・ソフト両面からの施策により一定のサービス水準を維持しながら、持続性の高い公共交通に変えつつ、需要に合わせた供給の最適化を行うことを目指しているとのことでした。『高松モデル』【図③】

図③



【所感】

瀬戸内市と高松市の視察をして感じたことは行政が本気になって施策を実行しているということでした。瀬戸内市では一度デマンドを試験的に行ったものの、本格導入せずに1年9か月で打ち切りました。そして、その後には定時定路線でのバスの運行に踏み切りました。高松市では公共交通の利用者の減少により事業者が路線の廃止を始めたことをきっかけに自治体が本格的に公共交通の事業を開始することとなりました。導入した理由はことなるものの、どちらも市として全体の公共交通の計画を策定したことが共通しております。この計画をもとに市がさまざまなものをハード、ソフトの両面で整備していくことが公共交通の利用者を増やすことに貢献していると考えます。

また、鉄道、バス、タクシーの組み合わせをどちらも大切にしている点が挙げられます。それぞれの特徴をうまく活かすには乗り継ぎのハードルを下げる必要があります。瀬戸内市も高松市も乗り継ぎ割引を実施しております。特に高松市は交通の結節点を重視して、その拠点となる駅を整備しておりました。鉄道駅や国道など利用する人が多いであろう場所を結節点と考え、そこに駅を整備する。そうすれば目的地へ行くのにも、この結節点を利用することで効率よくたどりつくことができる。この結節がうまく機能すれば公共交通の利用者も増えてくることが考えられる。そうなれば市内の公共交通利用者が増え、もっと事業者としても参入しやすくなることが期待できると考えます。

公共交通の視察をしたことで感じた一番肝心なことは市、事業者、市民が本気になって公共交通を考えることが必要です。それぞれが持っているデータを共有して、みんなが利益を得られる仕組みを考えられるかどうか公共交通が成功するかどうかの重要な部分だと感じました。民間の事業者との協力が難しい部分はあると思いますが、その障壁を乗り越えなければみんなにとって利用しやすい公共交通は完成しないと考えます。

日本共産党岡崎市議団
中根善明