

行政調査報告書

令和6年10月7日

会 派 名	沼田創生会	議員氏名	戸部 博
1 日 時	令和6年10月3日(木)・4日(金)		
2 調 査 地	福島県二本松市		
3 調査事項	高齢者公共交通運賃無料化事業(巡回福祉車両「ようたすカー」)		
4 所 感	福島県二本松市では、高齢者公共交通運賃無料化事業のメニューの一つとして「巡回福祉車両「ようたすカー」」を運行している。この「ようたすカー」は、65歳以上の高齢者、障害者等が通院、買い物、公共施設への行き来に利用できる乗合型タクシーである。 利用条件は、平日のみの運行であること、利用範囲は合併前の旧二本松市に住所を有する人で同区域の運行に限ること、利用する際はあらかじめ利用登録の手続きが必要であることなどがある。また、利用料金は、エリア内大人1回300円、就学前の子供は無料、小中学生は150円、75歳以上は、別途「高齢者無料乗車証」の登録申請をすると利用料が無料となる。 この「ようたすカー」の運行は、高齢者や障害者等が自立した生活を送るための移動手段を提供することを可能とし、地域社会とのつながりを強化し、孤立を防ぐことをねらいとしており、登録者数は約1,600人、利用は1日あたり26.4人とのことであり、利用者からは「移動が楽になった」「外出の機会が増えた」といった明るい声が寄せられているとのことであるが、国の法改正により、今後はデマンドタクシーに移行する予定であるとの説明があった。 二本松市のご担当者の説明を拝聴し、少子高齢化に伴う生産年齢人口の減少、働く人のニーズの多様化などにより労働力確保は年を追うごとに困難となっている。また、「ようたすカー」についても、高齢者の孤立予防・孤立解消が急務の行政課題であるにも関わらず、サービスの受け手となる高齢者は増加の一途である一方で、事業の担い手となる運転手の確保の困難さが増していくという、地方都市特有とも言える課題を抱えていると理解した。 今回、高齢者公共交通運賃無料化事業のメニューの一つとして「巡回福祉車両「ようたすカー」」について行政調査を行う機会を得たが、この事業に限らず、地方都市における公共交通サービスの維持・運営は資金面、担い手等から考慮すると容易なものではない。しかし、市域が広大な二本松市や本市のような自治体において、市街地から離れた場所に居住する人の孤立化は待ったなしである。今回の行政調査で学んだ事項について引き続き整理を行い、本市の抱える行政課題解決の糸口につなげることができるよう日々注力したいと感じたところである。		

会派名		沼田創生会	議 員 名	桑原 敏彦
1	期 日	令和 7 年 10 月 3 日（木）・4 日（金）		
2	調査事項	① 二本松市公共交通計画ようたすカーについて		
3	所 感	調査後の考察（感想、政策提言、本市にどのように活かせるか など）を記入		

① 二本松市公共交通計画ようたすカーについて

●地域と交通の状況

二本松市は福島県北部に位置し、西部には安達太良山の裾野が広がり、東部の市街地付近を阿武隈川が流れる。平成 17 年 12 月、旧二本松市と旧安達郡安達町・岩代町・東和町が合併して発足した。合併前の平成 16 年当時、旧二本松市内で運行されている 18 のバス路線のうちほとんどが広域路線で、かつ利用人数が少ないことから、地方バス路線維持対策事業補助金により運行されており、将来にわたって負担を続けていくことは自治体の財政状況からも難しいと認識されていた。

また、地域生活を維持したり、通院や公共施設等への移動に不便を感じる高齢者など、移動制約者に対応できる新たな交通方式を望む声が高まっていた。

●サービス内容

乗合タクシー「ようたすカー」は 65 歳以上の高齢者や障害者等が、通院や買い物、公共施設に向かう時に利用できる。平日のみの運行で、利用範囲は合併前の旧二本松市に住所を有する人で同区域の運行に限る。利用する際は、あらかじめ利用登録が必要であり、設定された時刻表をベースに、申込に応じて迎えに行く仕組み。

当日の 1 時間前までに申し込めば利用でき、運賃はエリア内大人 1 回（1 乗降）300 円（付き添いの人も 300 円）。ただし、就学前の子供は無料、小中学生は 150 円、運営は地元のタクシー会社である昭和タクシーが二本松市からの委託費を受けて行っている。

タクシー会社の無線や GPS システム活用している。区域ごとに 1 日 5 往復運行、平日のみ運行し土・日・祝祭日、年末年始は運休。車両はジャンボタクシー（9 人乗り）を 2 台使用している。

●沼田市が期待できる効果

沼田市においても二本松市のような高齢者や障害者等の公共交通の検討は急務だと改めて感じました。

会派名		沼田創生会	委 員 名	小野塚正樹
1	期 日	令和 6 年 10 月 3 日・4 日		
2	調 査 事 項	福島県二本松市（高齢者移動サービスようたすかー）		
3	所 感	調査後の考察（感想、政策提言、本市にどのように活かせるか など）を記入		
【結論：調査を実施しての今後について】 ① 高齢者による交通事故防止と高齢者の移動手段の確保は沼田市において大変重要な行政サービスであることが確認できたので、国の補助金等を活用し運用できるよう努める ② デマンドバス・介護福祉タクシーの間のサービスについても提案していく ③ ライドシェアなど民間活用を積極的に提案していく ④ 公共交通を使用する前段の歩行についても推進していく 【調査概要】 ●二本松市と、ようたすかーの調査選定理由について 人口規模・世帯数・4 つの地区の合併によりできた都市・市の面積・都市機能の移り変わり・城下町など沼田市と類似する点が多く、特徴的な高齢者の移動サービスを実施していること、また先日沼田市にも『高齢運転者への後付け急発進抑制装置』の購入に補助を求める請願が提出され審議の結果不採択となったが、その移動ニーズに対応する必要があるため ●『ようたすかー』について 地元の言葉で用事を済ますための移動手段ということで、約 20 年前に導入された移動サービスであり、温かい対応とドア to ドアの高齢者に限定した移動サービスである 事業開始当時は問題がなかったが、道路運送法の改正により利用者を限定している本事業は特例的に延長されており、今後はデマンドタクシーに移行すること ●利用実態 登録者数 1,572 名で利用回数は 6,415 名で 1 日あたり 26.4 人が利用しておりニーズと利用頻度はかなりあると判断する。利用料は 1 乗車 300 円であり、委託料の支払いは 20,486,400 円で国の補助金を全額充当していた ●その他 ようたすかー事業は法律の改正に伴いデマンドタクシー化されていくが、変わりのサービスとして平成 31 年より 75 歳以上の高齢者がバスやデマンドタクシー、コミュニティバスを無料で乗車できる『高齢者無料乗車券』を発行し効果を上げている。 費用の 9,578 千円は市町村振興協会市町村交付金 7,760 千円を充当していることは見習うところである				

会派名		沼田創生会	氏名	齋藤育子
1	期 日	令和6年10月3日(木)・4日(金)		
2	調査事項	福島県二本松市 巡回福祉車両「ようたすカー」、道の駅ふくしま		
3	所 感	調査後の考察(感想、政策提言、本市にどのように活かせるか など)を記入		

【所感】巡回福祉車両「ようたすカー」概要

※65 歳以上の高齢者や障害者等の方が、通院や買い物、公共施設に向うときに利用できる乗合型タクシーです。(平日のみの運行で、利用範囲は合併前の旧二本松市に住所を有する方で、同区域の運行に限ります。)

利用する際は、あらかじめ利用登録の手続きが必要です。

利用料は、エリア内大人 1 回 (1 乗降) 300 円 (付き添いの方も 300 円) です。ただし、就学前のお子さんは無料、小中学生は 150 円となります。75 歳以上の方は、別に「高齢者無料乗車証」の登録申請をすると利用料が無料となります。

① 巡回福祉車両、ようたすカーについて

二本松市において、ようたすカーの事業は、これから沼田市が向かう方向性となりつつも、行く末を想像させる事業であった。

本市で例えると利南・池田・薄根・川田地区にお住まいの方が、旧沼田町地区への移動として利用できるという限定的なものであった。

したがって旧村部間、また合併した白沢町・利根町への移動には対応していない。

市内でも中心地、マーケット市場が変化していることを加味すると、用を為さなくなるという矛盾が生じる。二本松市では、今この現状を迎え、事業の廃止または見直しの方向に転じられる可能性がある。

時代は変わりゆくものとして、必然のこととも思う。本市が車社会であることは明らかであり、高齢者の移動手段は切実な問題である。そういった背景を踏まえ、公共交通の役割も合わせて、本市としての進むべき道を探りたい。

②道の駅ふくしまについて

道の駅ふくしまでは、広域防災の拠点施設としての観点から、災害時の避難場所となっている。防災倉庫や耐震性貯水槽、太陽光発電、シャワールームなどを完備しており、バイオマス発電による電力を使用するなど、環境にも優しい施設であった。

また、防災ラジオ付き自動販売機を設置し、災害時には、内蔵されている「防災ラジオシステム」受信機から受信したラジオ局(ラジオ福島)からの緊急情報が流れ、大規模災害時には、無料で飲料を提供できるようになっている。

施設全体で見れば「屋内子ども遊び場」や、「ドッグラン」を備えた、大人も子どもも愛犬も楽しめる、今や道の駅は「一大テーマパーク」である。

本市にも道の駅が存在するが、そこが市民のよりどころとなっているのか、本市を訪れてくださる方々が満足できる場となっているのか、更には昨今の異常気象、緊急時に備えた施

設であるのか、時代のニーズに合わせて見直す必要もある。施設への投資や維持管理は財源の問題も出てくるが、本市のシンボルとして価値のある施設運営を目指したい。

会 派 名		沼田創生会	議員名	相澤宗利
1	期 日	令和6年10月3日(木) ～ 令和6年10月4日(金)		
2	調 査 事 項	二本松市行政視察		
3	所 感	調査後の考察(感想、政策提言、本市にどのように活かせるか など)を記入		
コミュニティバスの視察のために二本松市に行ってきました。 二本松市は人口規模も地域抱える諸課題も沼田市に共通する面があります。 そして、公共交通機関の問題もやはり沼田市と同じでした。 合併によって自治体も規模が大きくなり、合併した旧村部をはじめとして自然体で交通弱者の問題を抱えていましたので、コミュニティバスの事業を展開することとなりました。 広域化した自治体を網羅できるように地域内の住宅地や公共施設などを結び、運転免許や自家用車がない高齢者や子供、障がい者などにとって重要な交通手段となっています。 ただここで感じた最大の問題は市役所内でどの部署が担当するかです。 事業開始にあたっては福祉的な観点から福祉部の担当で事業を進めてきたそうです。 しかし、コミュニティバスの形を変えていくうえで、福祉だけの観点ではなく、公共交通機関としてどのように機能させていくかという方向に変更していきました。 これによって、担当課が総務部に今後移行していくとのことでした。 これは当局としては難しいところがあるのではないかと察しました。 当初の主目的から新たな目的に事業を展開していくことは良いことだと感じます。 そのなかで、担当課の移行があったり、他の担当部署との協力を必要とするときに、お互いに連絡を密にやり取りする必要があるのかと感じました。 沼田市でも1つの問題に対して複数の課の協力を必要とする事業もありますので参考になりました。 また、公共交通機関がこれほどに必要な理由の一つに都市のスプロール化があると考えられます。 都市の規模をどのように考え計画していくか、都市計画図をはじめとして多くの場面でその基本的な指針を定めておくことで、公共交通機関の効果も上がりやすいのではないかと思います。				