

会派 令和あいかわ 視察報告書（1日目）

日 時	令和7年9月30日（火） 13時30分～15時30分	 <p style="text-align: center;">民間企業が作った日本一長いつり橋</p>
視察先	大阪府茨木市 ダムパークいばきた	
応対者	茨木市 都市整備部 北部整備推進課 次長兼課長 古谷雄二 ダムグループ 柴田昌和	
テーマ	官民連携の公園整備による、にぎわいの創出について	

【テーマの概要】

「まちが近い、まちが見える」ダムを一大ハブ拠点にすることをテーマに行われた事業である。茨木市北部の人口は全体の約1%で、人口減少、高齢化、山林荒廃などの課題が進んでいる。ダム周辺事業では、「山とまちをつなぐ」ことで、いばきたのを目指し、施設設計・整備・管理をし、施設では民間活力を導入し、管理運営をすることで人を呼び込むにぎわいを創出する。



【主な施策の内容】

地元の声を大切にするために地元のキーマンを集めてワークショップを行い、意見の集約に努めた。そのワークショップのメンバーは運営にも携わることで、インセンティブを受けることができ、集客をする為のアイデアを民間企業と共に作り上げ、日本一長いつり橋を完成させた。そのつり橋では、バンジージャンプや、ブリッジクライム、ブリッジスイングといった民間ならではのアトラクションが体験でき、多くの観光客を呼び寄せている。



【質疑応答】

① 質：設立に至った経緯と運営体制について

答：安威川ダム建設を計画するにあたっての地元要望も踏まえたダム湖畔展望広場整備計画がきっかけ。官民連携事業にするため、複数の民間企業にヒアリングを行い、大和リース大阪本店などが指定管理者となった。

② 質：来園者数の推移について

答：令和6年度の来援数は推定で19万人。その一年後の令和7年3月につり橋がオープンし、5ヶ月間で11万人が来場した。つり橋を渡る料金は1100円。

③ 質：収支状況について

答：市の持ち出し金額は10億円。残りは民間事業者による投資で、総額25億円で作られた。

④ 質：地域住民との連携について

答：参画事業者が市北部エリアのエリアマネジメントを担う事により、市が相談を受けていたことを参画事業者に任せることができ、それに公園に従事している職員が連携している。

⑤ 質：今後の課題について

答：開園後の評価として、つり橋以外には魅力がないと言われているので、つり橋がかかった先のエリアを開発していきたい。そして、ダム直下の新たなエリアを新たな指定管理者に任せ、民間事業者がBBQやグランピング施設にしていく。

【事業の効果・所感】

地元の声を大切にすることで、地元のキーマンが真剣に考えてアイデアを出すことにより地域との一体感が生まれた。その地元の声を民間企業が形にする為につり橋を完成させました。そして民間ならではのアイデアで、バンジージャンプなどのアクティビティを充実させることで収益を上げている。つり橋を架けるには約10億円がかかったが、現在のペースでいけば5年で回収が出来る。

高速で沿線沿いの自治体と観光に特化した包括連携協定を結び、お互いの観光地を行き来する仕組み作りなどを行っている。

【今後、愛川町にどのように反映していくのか】

ダムがあり、その周辺に公園がある状況が、愛川町と似た環境でした。地元のキーマンはアイデアを出すだけではなく、運営まで関わることでインセンティブを受けられる仕組みはとても良いと感じました。地元住民が関わることで、商売を上手にできる民間企業が合わさることで相乗効果が生まれるので、今後の水源跡地の利活用では、行政主導で民間企業との進め方ではなく、地元住民の声を大切にしていける必要があります。あいかわ公園と水源跡地を点と点にしてしまうのではなく、点と点を繋いで線にして、その線を愛川町中に広げる円にしていくことが重要だと考えます。

会派「令和あいかわ」視察報告書（2日目）

日時	令和7年10月1日（水） 9時30分～11時00分	
視察先	滋賀県甲賀市	
応対者	公共交通推進課 中村 正太 課長 藤川 卓磨 係長 田中 亮平 主査	
テーマ	交通空白地域に限り自家用自動車を活用して第一種運転免許保持者が有償で運送できる公共ライドシェアについて	

【甲賀流公共ライドシェアの概要】

甲賀市で唯一鉄道が運行していない土山地域では、同地域と水口地域を結ぶ路線バス「土山本線」が公共交通軸として重要な役割を担っており、地域内の路線バス等と接続し、通勤・通学、通院、買い物など住民の移動手段となっています。一方で運転士不足が深刻な課題となっており、現在の路線バスの運行を維持することが難しい状況です。こうした中「地域特性に応じた交通ネットワーク構築事業」として、甲賀市と滋賀県が連携し、地域公共交通を維持するため、甲賀市で初となる「甲賀流公共ライドシェア」の導入に向けた実証運行を行い、ニーズ、持続可能性、利便性、効率性等の観点から検証し、現在は本格的な運行が行われている。

【甲賀流公共ライドシェア主な事業内容】

運行は甲賀市が主体となり、運行管理や予約受付などの業務を株式会社シガ・エージェントシステムに委託して実施。運転手は毎日2名がライドシェア専用として従事しており、1名は年齢により引退した元コミュニティーバスの運転手。もう1名は専用に採用した第1種自動車免許運転手。現在ライドシェアに使用できる車両は3台。

運行形態は、予約制の区域乗合運行で、利用者は、希望する出発時刻の1時間前までに電話で予約を行い、指定された乗降場所を利用。利用者の需要に応じて車両が運行されるオンデマンド方式を採用。運行区域は、甲賀市の土山地域内（面積：約125.86km²、人口：およそ6,000人前後）エリア内および隣接エリア間での移動が可能。運行時間は平日8時30分から17時30分、休日9時から16時まで、地域の生活時間帯に合わせた運行となっている。

運賃は、大人250円・小人130円、隣接エリア間では大人500円・小人250円。バスやタクシーなど、他の公共交通との競合も非常に少ないことから自宅付近の目印となる場所までの協議が進み、家の近くから目的地駐車場まで運行することも可能となっている。

【質疑応答】

質：土山地域へのライドシェア導入の経緯と目的について

答：コミュニティバスの運転手不足により運行本数の維持が困難となり、その影響で減便したバスの代わりに乗合タクシーを導入するが、やはり運転手不足となった。特に土山地域はタクシーの営業所が無く、既存のタクシー営業所からの迎車で6,000円もかかることから、代替交通として「公共ライドシェア」を導入するしかない状況となった。

質：利用者数と住民の意見について

答：令和7年4月1日令和7年8月30日までの5ヶ月間で、乗車人数1,989人。そのうち地域の小中学校への通学が1,109人、一般利用が880人。

利用者の意見は、「予約が面倒」「コミュニティバスが運行している方が安心感があった」（ライドシェア導入とともにコミュニティバス廃止）という意見もあるが、コミュニティバスの運行が十分でなかった地域からは、利便性が高く評価されている。

質：収支状況と今後の事業継続性について

答：バス運転手不足解消の目処が立たないためライドシェアの拡大を各地域で検討するが、事業者が見つからない。また自治会等に依頼をかけるが加入者減少・高齢化もあり困難。

【事業の効果・所感】

交通空白地域におけるライドシェアは、コミュニティバスという、ある程度の人数の輸送をしなければならぬ交通手段より経済性の面で優れています。また2種免許が必要なく、その上、日本版ライドシェアのようにタクシー事業者の下で実施する必要がないため、導入が比較的容易という観点からも非常に現実的な公共交通となっています。更に、バスやタクシーとの競合が皆無な為、比較的過疎な地域で運行が行われているため、結局はドア to ドアの状態で行われているので、地域住民からは大いに喜ばれている。

【今後、愛川町にどのように反映していくのか】

公共ライドシェアは交通空白地域に限定されますが、その定義は「鉄道・バス停からの距離500m～1km以上離れている居住区域」「公共交通の本数が1日あたり3便未満（往復換算で）しか運行していない地域」「通勤・通学・通院・買物など「日常生活に必要な時間帯」に交通手段が確保されていない」「高齢化率が高く、かつ自家用車がない世帯が多い場合」などです。本町で該当するのは弊山、八菅山、下谷しかないのではないかと思います。

但し、甲賀市の土山地域はコミュニティバスを廃止し、公共ライドシェアを導入しています。運転手確保さえ出来れば、利便性の面でも、また経済的にも公共ライドシェア導入は可能ですし、持続性は高いので、愛川町地域公共交通協議会で検討すべきです。

会派 令和あいかわ 視察報告書（2日目）

日 時	令和7年10月1日（水） 14時00分～15時30分	
視察先	岐阜県各務原市	
応対者	都市活力創造課 松下 了 課長 議会事務局総務課 前島 宏和 係長	
テーマ	交通空白地域におけるデマンド型の公共交通の実態と運用形態について	
<p>【チョイソコかかみがはらの概要】</p> <p>チョイソコとは、トヨタ自動車株式会社およびトヨタ・モビリティ基金が全国の自治体と連携して展開している、地域住民向けの会員制オンデマンド交通サービスです。名前の由来は、「ちょっとそこまで（チョイっとソコまで）」から取られており、日常生活の中で“短距離の移動”を気軽に支援することが目的。</p> <p>各務原市の「チョイソコかかみがはら」は、バスや鉄道などの既存公共交通の便が十分でない地域、公共交通空白地域の移動支援を念頭に置いている。既存の路線バスでは採算が取れない地域、また狭隘道路など、より小回りの利く会員制・乗合方式を導入することで、住民の日常生活に必要な移動を維持する新しい公共交通モデルとして位置づけられている</p>		
<p>【チョイソコかかみがはらの事業内容】</p> <p>利用者は事前に会員登録を行い、トヨタ自動車株式会社の子会社である株式会社アイシンが電話の受付から予約の管理、配車までを地域の交通事業者と連携しながら運行している。</p> <p>運転は委託を受けた運行事業者のドライバーが担当し、運行時間は平日8時から16時までで、エリア内の主要な公共施設や商業施設、医療機関などを結びます。同一エリア内の利用料金は1乗車400円の均一料金で、他のエリア間の利用は1乗車600円となっており、現金またはICカードでの生産が可能となっている。</p> <p>乗降場所は、予め決められた停留所間での乗車となっており、停留所設置に関しては、買い物や通院などが考慮されている上、地元自治会とも協議の上設定されており、地域住民の生活に合わせた柔軟な運行が可能となり、ほぼドア to ドアに近い利便性を確保している。</p> <p>また独自の試みとしてスポンサー制度を導入している。これはチョイソコかかみがはらの運行エリア内に事業所や店舗を持っている場合、協賛金によって事業所敷地内に停留所が設置できるというもの。またエリア内に事業所がない場合は、会員登録者向けの広報誌「チョイソコ通信」に高校区などが掲載できる。</p>		

【質疑応答】

質：チョイソコかかみがはらの利用状況について

答：年代別利用者数を見ると、70歳台から80歳台の女性が圧倒的に多い状況。登録者の状況を見ても約50%以上が65歳以上の女性、続いて65歳以上の男性が約25%となっている。

質：利用者数の推移について

答：令和2年10月の導入から、令和4年10月、令和5年10月とエリアを拡大するとともに利用や数は増加しており、令和6年度の利用者数は1,2769人となっている。

質：必要経費の状況について

答：令和6年度の運行経費の割合は5.5%が運賃収入、協賛金は2.8%、市の負担は91.7%で、運行経費全体で約4,700万円。

質：市民の満足度について

答：自然体で満足度調査を行っており、チョイソコかかみがはらのみでの満足度調査をしているわけではないので、本事業による公共交通の満足度への影響に関してはなんとも言えないのが現状。

【事業の効果・所感】

各務原市も甲賀市同様、公共交通に関してはコミュニティバスやコミュニティタクシー、デマンドタクシーなどを自域の地理的な条件などを踏まえミックスし、成り立たせていることが理解できる。特に各務原市は東西に長く、その中央を電車が通っており、駅周辺に様々な施設があるため、駅に向かうコミュニティバスなどだけでは地域での生活が難しい。特に狭隘道路だったり、住宅の少ない地域の住民の足を確保するためにチョイソコかかみがはらの果たす役割が大きいことも、利用者数から考えてよく理解できる。問題点を挙げるとすれば、やはり事業費の大きさがネックであり、乗合率が1.21ということで、ほとんど1人乗りになっているという点が課題となっている。

【今後、愛川町にどのように反映していくのか】

「チョイソコ」というライドシェアは日本全国での実績もあり、電話の受付や予約管理、運行に関する安定的なサービスを受けることは愛川町でも可能である。今後、コミュニティバスの運行経費の増大や運行本数増の要望、運転手不足などの対策として大いに検討の余地があるが、本町のタクシー事業者との連携が今後大きな課題となるであろう。

会派 令和あいかわ視察報告書（3日目）

日 時	令和7年10月2日（木） 9時30分～11時00分	 <p style="text-align: center;">豊田市議会 議場にて</p>
視察先	愛知県豊田市役所	
応対者	豊田市役所 企画制作部 未来都市推進課 担当課長 大橋昌秀 主査 中村大樹	
テーマ	「e-Palette」を移動可能な多目的スペースとして利用。マルチタスク車両としての活用に向けた実証実験について。	

【マルチタスク車両の概要】

トヨタ自動車が開発した「e-palette」は中型の免許で乗れる17名定員のバス型の電気自動車。現在は市内でイベントを開催して実証実験期間中。

今後は自動運転での運用を検証中で、この他にもトヨタ自動車と連携して新車両を導入している。



【主な施策の内容】

豊田市は、豊田市つながる社会実証推進協議会の取り組みの一環で、トヨタ自動車とともに、用途によってレイアウトや機能の切り替えが可能な電気自動車の車両を活用して、その車内で高齢者向けの介護予防サービスやネイルなどの美容サービス、音楽教室などを行い、高齢者の生きがいがづくりの創出を行っている。



【質疑応答】

① 質：導入の背景と位置づけ

答：トヨタ自動車の研究の一環として、日本の縮図と言われている豊田市において自治体と協力して実証を行うことで、交通インフラの最先端技術を得ることが出来る。

② 質：実証実験・運用状況について

答：「e-Palette」は、各地区で実証実験を行い、利用者アンケートを取ったうえで、今後の活用方法について検討する。

③ 質：安全性と住民への受容性について

答：まだ認知度が低いので認知度を上げて行く。今後は自動運転を視野に入れていて、豊田市が道路にセンサーを入れるなど、安全性を上げるために協力をしている。

④ 質：事業コストと今後の継続性について

答：「e-Palette」は1台4000万円と高額なため、量産してコストダウンさせるために他自治体に普及させるために国への協力を仰いでいる。

⑤ 質：地域社会への効果と今後の展望について

答：山間部の高齢者のための生きがいづくりのため、様々な用途に対応できるようにしていきたい。「e-Palette」以外の車両についてもPRしていく。



【事業の効果・所感】

トヨタ自動車と豊田市の連携が重要だと感じた。トヨタ自動車も実証実験を地元で行うことができ、行政としても最新の車両で様々な取り組みを行うことができる。イベントなどでの意見をトヨタ自動車側に伝え、改良を重ねることで、両者にとっても良いこととなる。

【今後、愛川町にどのように反映していくのか】

「e-Palette」は、愛川地区の山間部の方々の生きがいづくりに最適だと感じました。待っているのではなく出向いていけることが出来るので、児童館等から遠い地域には必要なのではないかと考えます。また、水源地跡地を拠点にし、愛川町を周遊出来るようにするのも手だと思います。

今後、自動運転になった時にはコミュニティーバスとして使うことも遠い未来ではなく、自動運転が実現したら検討していくべきだと考えます。