

令和7年12月4日

養父市議会議長 谷 垣 満 様

生活環境常任委員会

委員長 浄 慶 耕 造

生活環境常任委員会調査報告書

閉会中において、本委員会の所管事務につき調査したことを次のとおり報告する。

記

- 1 調査年月日 令和7年10月24日（金）
- 2 調査事項 久米南町における公共交通（デマンド交通）の取組について
- 3 調査内容 岡山県久米南町における上記の事項について調査を行った。
別紙添付（委員派遣報告書）

〈まとめ〉

久米南町は小さな自治体の「交通空白地」課題を、「AI 予約配車システムを活用したフルデマンド交通」によって解決した。このしくみは公設民営によって行われているが、町は細部にわたって制度設計を主導している。運営事業者である（株）エスアールティー（SRT）への補助金4,400万円は人件費や運営費用を積算し協議の上基本額として決定している。しかし、直接支払われる国庫補助金や運賃収入はこれから差し引くとした。町は、利用者の増加によって軽減された負担部分は次の投資の原資とする考えである。

一方 SRT は利用者の増加によって売り上げの増加は見込めないが、効率化が進むことによって1利用者当たりのコストは2019年の4,300円から2022年には1,748円へと改善されている。もちろんこれだけではSRTの企業努力への依存が高すぎるという判断から、利用者増に対するインセンティブを検討中であると担当者は説明された。

2005年までに民営バスとタクシー事業者が撤退したことによって、いわば面的交通網を失った久米南町は、住民の「移動の権利」の確保に懸命の努力を重ねた。直営のコミュニティバスの運行から、第1次デマンド交通を経て「AI予約配車システムを活用した持続可能なフルデマンド交通」に到達し、貨客混載事業へと拡大した。そして町外への乗り入れを可能とする広域連携を今、目指している。実践して、壁に当たり、課題を抽出して、再挑戦するPDCAモデルを確認することができた。

財政規模46億円の久米南町にとってフルデマンド交通への支出は決して小さいものではない。しかし、これによって得られる住民の安心感はアンケート結果に表れている。しかも担当部局は国県や民間基金の活用に取り組み、財政マネジメントに努力している様を感じることができた。

町役場を辞した後、事前に登録しておいたIDを使って「カッペーのりあい号」に予約を入れた。10分経たずに2台の車両が到着し、タクシーに乗る感覚であった。一人300円で「タクシーに相乗りの人がいて経路はドライバーまかせ」というフルデマンド交通の利便性を実感することができた。運転席の横には10インチほどのAIを活用した予約・配車システム「SAVS (Smart Access Vehicle Service)」のモニター画面が経路を示していた。

運転手との会話も弾み、ドライバーの高齢化や燃料の高騰という課題もあるが、官民が手を取り合って社会課題に取り組んでいる自負がドライバーの言葉から感じられた。

委員派遣報告書

生活環境常任委員会の委員派遣調査結果について、会議規則第 101 条の規定により、下記のとおり報告する。

令和 7 年 12 月 4 日

養父市議会議長 谷 垣 満 様

生活環境常任委員会

委員長 浄 慶 耕 造

記

- 1 目 的 「久米南町における公共交通（デマンド交通）の取組について」の管外調査のため
- 2 派遣場所 岡山県久米南町
- 3 実施日 令和 7 年 10 月 24 日（金）
- 4 派遣委員 浄慶耕造、前田 稔、西垣勲一、田路之雄、西垣 司、藤原芳巳、塚本正彦、谷垣 満 以上 8 人

5 調査報告

（1）久米南町におけるデマンド交通導入への背景と現状

岡山県久米南町は岡山県のほぼ中央に位置し、県庁所在地の岡山市から北へ 40 キロメートル、津山市からは南に 20 キロメートル、町の中心部を南北に国道 53 号線と JR 津山線が通っている。面積は 78.65 平方キロメートルであり、人口約 4,200 人、高齢化率は約 45% の町である。令和 7 年度の一般会計の予算規模は 46 億 4,700 万円を計上している。

久米南町では、2005 年までに民間の路線バスやタクシー事業者が撤退・廃業し、町内にある公共交通機関は 1 時間に 1 本の JR のみとなった。そこでスクールバスを兼ねた町営コミュニティバスを走らせていたが、利用者の利便性の面

に課題があり、抜本的な公共交通のあり方の検討に迫られた。

2年間の実証実験を経て2016年にデマンド交通「カッピーのりあい号」（事前予約性・定期便）の本格運行を開始した。しかし町域を4つのゾーンに分け、1ゾーン1台の運行であったため、ゾーン間移動には乗り換えが必要（不便）で、乗り換え予約の分かりにくさが課題として残った。また時間帯によって利用回数に大きな差が生まれたことも効率面で解決すべき問題であった。

「SAVS（Smart Access Vehicle Service）」というシステムは、函館市の公共交通問題を解決することが動機で設立された「株式会社未来シェア」が開発したシステムで、利用時間や目的地などリアルタイムの需要をベースにAIが効率的に配車や経路の設定を行う。

2019年、久米南町はこのシステムの導入を決定するとともに、資金面ではトヨタ・モビリティ基金に応募し2019年から3年間で約1,900万円の助成を受けた。

SAVSを搭載した新「カッピーのりあい号」の登場によって、時刻表とゾーン制は廃止され、住民は町内ならいつでもどこでも行けるようになった。電話に加えスマホ・PCによる直前予約も可能となり、さらに特定時間帯への利用集中が緩和され平準化が進んだ。その結果、車両台数を6台から5台へと削減することができた。利用料金は一律300円であり、65歳以上の免許返納者、小学生、障がい者などは150円で、この利用が55%を占める。

（2）町民の満足度とこれからの展望について

この改革によって、利用者数は2019年度の8,700人から2024年度19,600人に増加した。住民アンケートでは「外出頻度が増えた」39.8%、「行きたい買い物先まで自分一人で行けるようになった」66.4%、「その他の目的」と答えた余暇活動の利用は4.5倍に増加した。

「カッピーのりあい号」の運行を担う株式会社エスアールティー（SRT）は、公募によって選定され、公設民営方式による「生活バス」の運行を手掛けている。運転手は2種免許を保有し会社に所属し、安全運転講習などはもちろんSRTが責任を持つ。町はこの会社に車両5台を貸与。内4台は町が1,400万円で購入したものであり1/2の県補助を受けている。また令和6年度決算ではSRTに補助金として4,400万円（うち特別交付税対象8割）を給付しているが、国庫補助金や運賃収入は差し引いている。利用者が増加することで町の負

担は減少することになるが、運行会社の収入が固定化されているため、モチベーションを上げる仕組みが必要と考えている。

「カッピーのりあい号」の活用促進を図る町は、2020年には町内商店から個人宅への商品を配送するサービス「貨客混載」を開始した。現在は商店から3つのこども園への食材配送が大半を占める。

今後の展望として、住民要望の強い岡山市への乗り入れを目指している。交通過疎を逆手に取った住民の移動手段向上のための改革はまだまだ続く。