

令和7年12月18日

上尾市議会議長 田中 一崇 様

総務常任委員会
委員長 原田 嘉明

総務常任委員会の行政視察を行ったところ、その概要は下記のとおりでありますので、報告いたします。

記

- 1 日 時 令和7年11月10日（月）
- 2 視察地及び
視 察 内 容 埼玉県鴻巣市
・デマンド交通ひなちゃんタクシーについて
- 3 参 加 委 員 原田 嘉明 平田 通子 黒須 喜美雄 斎藤 哲雄
樋口 敦 前島 るり 井上 茂
- 4 執 行 部 市民生活部長 畑 健二
交通防犯課長 神部 秀直
- 5 随 行 事務局
議会事務局次長兼議事調査課長 中澤 真治
議事調査課主事 元嶋 康太

埼玉県鴻巣市

- 1 調査項目 デマンド交通ひなちゃんタクシーについて
- 2 調査期日 令和7年11月10日（月）午前10時～午前11時30分
- 3 市の概要 人口：117,678人（令和7年10月1日現在）
行政面積：67.44km²
令和7年度一般会計当初予算額：431.31億円

4 調査の目的

上尾市では、高齢化の進展や公共交通の利用減少により、地域によっては移動手段の確保が課題となっている。こうした中、地域の実情に応じた交通手段の確保に向け、他市の先進事例を参考とする必要がある。

鴻巣市では、地域の実情に即したデマンド交通「ひなちゃんタクシー」を導入し、交通空白地域の解消や高齢者をはじめとする移動困難者の外出支援を図っている。同事業は、市が主体となってタクシー事業者と連携し、予約・配車システムを活用した効率的な運行を実現しており、導入以降、一定の利用実績と市民満足度を得ることができている。

本調査では、鴻巣市における運行形態や制度設計、利用状況、運行経費及び財源構成、さらには運営体制や住民との協働の仕組み等について把握し、本市における地域交通施策の充実に向けた参考とすることを目的とする。

5 調査の内容

◇事業開始の背景、目的

鴻巣市は、地理的条件や高齢化の進行により、従来型の鉄道や定期路線バスでは届きにくい地域・住民が存在するという現実を抱えていた。このような「交通弱者」や「交通空白地域」の存在は、日常生活における移動の困難、買物および通院の不便、地域の孤立・生活の制約をもたらすものとして認識されており、公共交通の普遍的な確保が重要な政策課題となっていた。

そのため鴻巣市では以下の公共交通制度を整備し、相互に補完する体制を構築している。

① コミュニティバス「フラワー号」

- ・市内8コースを定期運行。
- ・路線バスの空白地帯を補完し、通勤・通学・買物の足として機能。
- ・運賃は一定に設定され、地域の移動基盤を担う中心的手段。

② こうのす乗合タクシー

- ・予約制の乗合タクシーとして、公共交通が十分でない地域をカバー。
- ・共通乗降場を約960か所指定し、駅、病院、公共施設、買物場所など

主要拠点へのアクセスを確保。

- ・ ひなちゃんタクシーと比較すると低価格に設定され、利用については市民全体を対象としている。

③ デマンド交通（ひなちゃんタクシー）

- ・ 高齢者や障害者等の移動制約者を対象とした福祉型交通。
- ・ 予約は不可で、利用の直前に連絡をする必要がある。
- ・ 月あたりの利用回数制限、距離に応じた段階制運賃設定などで制度の持続可能性も配慮。

これらを整備した背景には、従来型交通のみでは対応しきれない地域特性、そして「すべての市民に移動手段を保障する」という市の方針があった。

また、固定路線バスでは採算が難しい地域もあるため、乗合タクシーやデマンド交通を併用することで柔軟かつ効率的な交通ネットワークを目指した。

制度設計については住民アンケートを基に行われた。

◇事業の状況、効果

①利便性の向上と生活支援

- ・ コミュニティバスが通らない地域や時間帯でも、乗合タクシーやデマンド交通により通院、買物、公共施設へのアクセスが可能となり、交通弱者の生活の質が向上した。
- ・ 高齢者や障害者などの移動制約者が「移動手段が無い」という理由での外出自粛や社会参加の断念を防ぎ、外出機会および地域参加機会の確保につながっている。

②柔軟かつ効率的な交通ネットワークの実現

- ・ 定期路線だけでは採算が難しい地域にも、タクシー事業者との協定による乗合タクシー運行が可能となり、交通体系の空白を埋める手段として機能している。
- ・ 共通乗降場を多数設定し、主要拠点へのアクセスなど利便性を確保。
- ・ 予約制や段階運賃制、利用制限などにより、交通コストと財政負担のバランスをとる仕組みを導入。

③住民満足度および制度の定着

- ・ 利用者アンケートでは、乗合タクシー・デマンド交通の満足度は高く、福祉や日常生活支援として定着傾向にある。

◇今後の展開、課題

制度を継続していくためには、運行コストの上昇や財政負担の増大にどのように対応するかが重要な課題となっている。燃料費や人件費の高騰が続く中、効率的な運行体制の確保や利用促進策の検討は避けられず、コミュニティバス、

乗合タクシー、デマンド交通の機能分担をさらに明確にし、重複を避けながら全体として持続可能な交通ネットワークを構築することが求められている。また、制度の認知度向上や予約システムの改善、キャッシュレス決済への対応など、利用者視点に立った利便性向上も今後の重要な方向性となる。

※詳細は別添資料を参照。

6 主な質疑応答

問 地方公共交通計画が存在しない段階で、どのような検討を経て制度化されたのか。

答 各部署から子育て支援、交通空白地域対策、高齢者支援など多様な意見を集約し、段階的に制度を整備した。タクシー事業者とも定期協議を行い、実情を踏まえながら柔軟に制度を改善してきた。

問 なぜオンデマンド型システム導入に踏み切ったのか。

答 従来の固定ルート型デマンド方式では「予約が取りづらい」という市民の不満が大きく、また財政負担も増加していた。国の補助制度（特に普通交付税措置）が活用できることも導入の後押しとなった。

問 タクシー会社との調整はどのように行っているのか。

答 2か月に一度、タクシー事業者全社と協議を行い、運行ルールや課題を共有している。運行細部については委託事業者の助言も受けながら調整している。

問 運行が民間タクシーの経営を圧迫する懸念はないのか。

答 運賃設定や運行範囲の制限などを調整し、民間タクシーの収益に過度な影響が生じないように配慮している。結果として大きな摩擦は生じていない。

問 市内のタクシー事業者は何社が関わっているのか。

答 市内5社すべてが契約事業者となっている。

問 コミュニティバスの利用者が多い理由は何か。

答 利用実態を細かく把握し、乗客数を見ながら路線・本数を何度も見直してきたことが要因。利用の少ない路線は縮小し、需要の高い地域を重点化してきた。

問 利用者が少ない路線はどう対応しているのか。

答 当初は均衡ある配置の観点から市内全域をカバーしたが、利用が極端に少ない区間は住民の理解を得つつ運行を縮小した。

問 予約が取りにくい時間帯はあるか。

答 特に午前中は病院受診の予約に合わせて利用が集中するため、混雑しやすい。

問 民間路線バスとの競合への配慮はどうしているのか。

答 運賃体系や運行時間帯の調整により、民間バスの主要区間（特に免許センター路線）を圧迫しない設計としている。

問 民間バスから反対意見はあったのか。

答 ルート重複による利用者減少への懸念は出たが、通行経路の調整により理解を得た。

問 乗合タクシーは混雑時に利用できないことはあるか。

答 一部時間帯で混雑はあるが、予約困難による市民不満は大きくない。

問 北本駅を利用する住民にもサービスが提供されているが、北本市は負担しているのか。

答 北本市からの負担金はなく、相互に影響が出ないよう路線調整を行っている。



原田委員長



視察研修の様子



鴻巣市役所前



鴻巣市議会議場にて