

令和6年9月24日

木更津市議会議長 鶴岡大治様

交通政策特別委員会

委員長 神蔵五月

視察結果報告書

本委員会は、所管事項調査のため行政視察を実施したので、その概要を報告します。

記

1. 期 日

令和6年7月18日（木）～19日（金）

2. 視 察 地

(1) 秋田県大館市

3. 調査事項

(1) 公共交通施策について（大館市）

4. 参 加 者

(1) 委 員

神蔵 五月 近藤 忍 吉田真紀人 杉井 晃治

藤田 真澄 重城 正義

(2) 執行部

企画部地域政策室 室長 鈴木 昭宣

(3) 随 行

主査 坂口 孝輔

5. 概 要

別添のとおり

視 察 結 果 の 概 要

1. 秋田県大館市

- ① 市 制 施 行 昭和26年4月1日
- ② 人 口 66,218人 (令和6年4月1日現在)
- ③ 面 積 913.22km²
- ④ 一般会計当初予算規模 363億570万円
- ⑤ 財 政 力 指 数 0.42 (令和4年度決算)

〔市勢概要〕

明治22年(1889年)に町政を施行し、昭和26年には釈迦内村との合併とともに市制を施行した。その後、昭和30年に長木村、上川沿村、下川沿村、二井田村、真中村、十二所町を、昭和42年には花矢町を、さらに平成17年には比内町、田代町を編入し、現在に至る。古くから交通の要衝として栄え、現在は、JR奥羽本線、花輪線の鉄路や国道7号、103号、285号などの幹線道路の結節点として北東北を結ぶ交流拠点となっている。さらに、平成25年には東北自動車道と、平成28年には大館能代空港と日本海沿岸東北自動車道で接続されたことにより、アクセス性が飛躍的に向上し、高速交通体系の整備も着実に進展している。

産業では、明治期以降、非鉄金属の豊富な鉱床が発見されてから鉱業が主力産業となった。

その後、鉱産物価格の暴落や円高の進行による影響を受け衰退し平成6年までにすべての鉱山が閉山したが、工業団地を造成しながら企業誘致を進めた結果、新たな基幹産業として、鉱山技術を活用した資源リサイクル産業や医療機器・医薬品製造などの健康産業が大きく発展した。さらに持続可能な社会の構築を推進するため、新エネルギー産業などの育成を目指すとともに、歴史まちづくり法に基づく認定を受けた計画を進め、市民が愛着と誇りを持てるまちづくりの推進や、秋田犬を基軸とした観光振興による交流人口、関係性人口の拡大に力を注いでいる。これらの取り組みを進めながら都市基盤の確立と強化に努めるとともに、「ふるさとキャリア教育」「大館版リカレント教育」などによるひとづくりや、「バリアフリーまちづくり」「共生社会の形成」「ゼロカーボンシティ」などによる暮らしづくりを推進し、さらなる発展を目指している。

〔調査事項〕

公共交通施策について

（事業概要）

大館市では、人口減少が進行する中で、地域活力の低下や公共交通に係る公費負担の増加、運転士不足といった問題が顕著化しており、将来にわたって地域の移動手段を維持・確保することがますます難しくなっており、公共交通を維持していく仕組みづくりが喫緊の課題となっている。

そのような中、持続可能な公共交通網を実現するため、自動運転実証実験の実施やm o b iプロジェクト、コミュニティバス事業などを実施している。

・自動運転実証調査事業について

人口減少が進行する中、地域の活力を維持し続けることが課題となっている中で、運転手不足や利用者減少による公共交通を維持しながら負担を改善できる可能性のある、自動運転を活用した持続可能な公共交通サービスとして、国土交通省の令和4年度「地域公共交通確保維持改善事業費補助金（自動運転社会実証推進事業）」に採択された。（補助率10／10）

令和7年の自動運転レベル4の実装に向けて、令和5年11月に実証実験（レベル2）を開始。同実証実験では、比内エリアの交通再編に伴う自動運転移動サービス導入を見据え、地域住民の社会受容性を高めるとともに、持続可能な運行に向けた共創事業によるビジネスモデルを検討した。

令和6年度については、比内エリアと中心市街地エリアの2ヶ所を予定していたが、採択された中心市街地エリア内での実証実験（レベル2）とし、車両の大型化や最高速度の向上を図るとともに既存の市内循環バス「ハチ公号」が経由する乗降場所の中でも主要3箇所（大館駅、ショッピングセンター、市立総合病院）を經由する循環ルートを定時定路線とし、中心市街地における公共交通サービスの利便性・回遊性向上を目指している。

・大館版m o b iプロジェクトについて

市内の移動総量を増加させることで地域活性化や共生社会の実現を目指すため、令和4年10月1日から市街地中心部において、AIオンデマンド交通システム「m o b i」を活用した実証運行を実施している。令和6年度は第3期実証運行期間（令和6年4月1日から令和7年3月31日まで）となる。

料金プランは、300円（1回利用）、5,000円（30日間定額乗り放題）、1,500円（回数券：6回券）の3種類となり、現金もしくはクレジットカードでの支払いが選択できる。

会員登録者数約1,700人、延べ乗車人数は46,000人以上であり、幅広い世代に利用されているが、中でも10代の利用者が多く、通学や子育て世代の子どもの送迎等に利用されている。

・コミュニティバスについて

地域を運行している幹線バスの一部が利用者数の減少により国の補助対象から外れることが懸念されており、幹線バスの利用促進と地域の足を確保するため、これまでの各町内と大館市街地を直接つなぐ運行形態から、地域の拠点のひとつである早口駅前で乗り換える運行形態とし、幹線バス利用者数の増加を図ることを目的とした、バス路線の再編を行い、令和5年10月から実証運行をしている。

〔主な質疑〕

Q1) 自動運転実証調査事業の予算内訳は。

A1) 車両のリース代、交通設定・情報等のマッピング作業代、運転手の給与が主である。

全額国費であったが、まだ開発途上であり必要経費は多く、特にマッピング作業の割合が高い。

Q2) 自動運転バス運行時の気象条件等はあるか。

A2) 車体に取付けたセンサーが反応してしまうため、降雪時の運行は実施していない。

また、雨天時の雨粒の大きさや他の車両が追い越しをした際に、自動運転に影響を受ける場合があり、その場合は車両が停止するまでは手動運転となるなど、技術的な改良の余地がある。

実証実験開始時の車両最高速度も時速19kmであり、他の一般車両との速度差もあったが、今年度の車両は、時速35kmでの走行が可能であり、交通の妨げになる恐れが少ない。

Q3) 自動運転バスの運行に際して苦情等はなかったか。

A3) 事前に運行コースに看板等を設置するとともにトラック協会や関係団体に対して周知を図り、特段苦情等はない。

Q4) m o b i の実施主体及び事業者からの反応は。

A4) 実施主体は大館市であるが、運行主体は地元バス・タクシー事業者であり、補助金を支出している。

また、プロジェクトの実施に際し、既存の事業者（数社）の一部からは反対の意見があったが、バス停を乗降場所として利用することもあり、地元バス・タクシー事業者が運行をしている。

Q5) m o b i 利用者で10代が多いが理由はあるのか。

A5) 当初は、高齢者や免許返納者の利用を想定していたが、実際は、学生の利用も多く、雨天時の利用や塾への利用、また、定時制高校の通学者が多くみられる。

Q6) 循環バス（ハチ公号）とm o b iの違いは。

A6) 循環バス（ハチ公号）は、決まった時間に決められたルートで運行するものであるが、幅員の関係でバスが通行できないところも多い。そのような公共交通空白地域をm o b iで解消し、補っていくこともプロジェクトの意義のひとつである。

また、将来的には、循環バス(ハチ公号)を自動運転バスとしての運行を想定している。

Q7) 今後のmobilityの収支見込は。

A7) 本格運行となった場合は、既存の路線バスと同様に国土交通省のフィーダー系統補助金の活用を想定している。(補助率1/2)

Q8) mobilityに係る電子広告の導入予定は。

A8) 現在、協賛金をいただいた企業の広告及び車内サイネージについて、検討をしている。

Q9) コミュニティバスは今後も継続していくのか。

A9) 令和5年10月から令和6年9月末までは実証実験であるが、10月以降は本格運行となる。事業費のほとんどを一般財源で補っているが、従前の路線バス時に比べ、補助金額は約半減しており費用節減効果が認められる。また、今後は、運行形態(駅での乗換)を変更することで、幹線バスの利用者数の増加と効率的な運行を進めていく。

Q10) コミュニティバスの実施主体及び運行体制は。

A10) 市が地元バス・タクシー事業者へ委託をしており、平日のみ運行している。

Q11) コミュニティバスの運行形態を変更する際の住民への説明は。

A11) ダイヤ等の改正については、バス事業者の提案により住民アンケートの実施や住民説明会を開催し、地域住民の意見を反映している。

【考 察】

〔自動運転実証調査事業〕

運転手不足や利用者減少などの公共交通の在り方が課題となる中、自動運転技術の導入に期待が高まるなか、大館市は令和5年度より比内エリアの交通再編に伴う自動運転移動サービス導入を見据え、地域住民の社会受容性を向上と持続可能な運行に向けた取組を検討することを目的とした全周約4km(約25分)の実証実験を行った。

令和7年の自動運転実装(レベル4)に向け、本実証実験では自動運転レベル2での走行とし、運転席にドライバーが着座し、運行に支障が生じた場合は手動介入し、運転手がハンドルやブレーキ操作を行えるようになっているとのことである。

一般試乗は8日間で そのうち2日間は降雪による運休となったが、計94名、関係者等を含めると153名が乗車し、体験者アンケートでは、将来、公共交通に自動運転を用いることについて賛成・やや賛成を合わせて約89%であり、「将来の街を支える交通手段として期待したい」、「地域の足だけでなく、観光客の足になると可能性が広がる」など好意的な意見もあり、地域住民等の社会受容性の向上が認められるとともに市民の関心も高く期待感も感じられる。

しかしながら、課題も多く見受けられ、コスト面としてデジタル地図の作製や車両のリース料の割

合が高く、運行１０日間と準備の２０日間のひと月で事業費約７，３００万円（全額国費）と、高コストであり、また国土交通省の「地域公共交通確保維持改善事業費補助金（自動運転社会実証推進事業）」の採択は毎年度となるため、継続性にも課題がある。また、降雪での運行は難しく、雨天の場合も状況によることや他の車両の追い越しにより自動運転に影響があることなどからも本格導入し安定運行をするには課題が多い。

以上、自動運転が道半ばの状況下であるが、全国各地で実証実験が実施されており、将来的に技術的な改良が進み、導入・運行コストが大幅に低減していけば地域公共交通の維持につながる施策であり、情報の収集を継続的に行う必要があると考える。

〔大館版 mobi プロジェクト〕

車を運転できない高齢者や学生等の外出を促進し、地域での活動を下支えするための移動のバリアフリー化が重要であると捉え、国から先導的共生社会ホストタウンに認定されるなど、誰もが社会参加できる共生社会を実現するという観点から市長のトップダウンにより施策が導入された。

本プロジェクトは、国土交通省の「共創モデル実証プロジェクト」の採択を受け、令和４年１０月から実証運行を開始し、市街地中心部において、１０人乗りワゴン車２台（乗客８名）を使用したＡＩオンデマンド交通システムで、アプリや電話で呼ぶことができ、ＡＩが道路状況等に応じた最適なルート設定を行い、相乗りで効率よく運行できる仕組みである。乗降場所は、バス停留所や商業施設、子育て関連施設などを中心に約２７０カ所、２００～３００ｍ程度の間隔で設定されており、これまで幅員の関係で路線バス等の運行ができなかった公共交通空白地域の改善を目指すことで、地域経済の活性化も見込まれる。

収支に関しては、国、県からの補助があり、残りは市ふるさと応援基金などで補填しており、スマホ教室や各種イベント時でのＰＲ活動による利用促進とともに、サイネージ広告などで収入増を図っていくとのことである。また、本格運行の際には、フィーダー系統の公共交通として位置付けることで地域内フィーダー系統確保維持費国庫補助金も継続的に得られるよう協議を進めているとのことである。

導入に際しては、バス・タクシー事業者の不安の声もあったが、運賃設定・時間など路線バスやタクシーとのすみ分けを意識し、市職員が粘り強く事業者との交渉を推し進めた。

利用者については、当初、高齢者の免許返納者等を想定していたが、１０代から２０代の若年層の利用が多い。なかでも１０代が最も多く利用しており、定時制高校に通う生徒が利用しているとのことである。配車に際しては、アプリだけでなく電話予約も可能であるが、基本的にはアプリを使用することになり、高齢者にとっては少しハードルが高いため、スマートフォンを使うことに慣れている若年層の利用が影響しているのかもしれない。

利用者アンケートの結果からは、移動の気軽さや乗り場までの距離、運賃のお得感も満足度が高いことから地域住民にとって「新たな公共交通」への期待も感じられ、利便性も認知されており、日常的にスマートフォンを使用している世代が増加していけば、A I オンデマンド交通システムとして、多くの街で運用できるものであると考えられる。

本市としても、持続可能な公共交通網を形成し、公共交通サービスの維持確保を図ることを目的に、新たな公共交通施策のマスタープランとして木更津市地域公共交通計画を策定し、既存路線バスの再編や、公共交通サービスが行き届かない地域（交通不便地域）における移動手段を確保するために、地域主体による新たな交通システムの導入を促進し、検討しているところであるが、高齢者の免許証返納者の増加や、利用者の減少、運転者不足などに伴い、移動手段が不足する地域が今後ますます増えていくことが危惧されている。

このことから、「新たな公共交通」のひとつとして、事業主体の選定や事業運用形態を慎重に検討し、前向きに取り組んでいく必要があると考えられる。

〔コミュニティバス〕

田代地域を運行している幹線バス路線の一部が旅客密度（輸送量）の低下で国庫補助対象外になることが懸念されたため、市及び事業者からの提案でコミュニティバス（ワゴン車）による運行とし、従前は大館駅まで乗り入れていたものを田代地区の中心である早口駅までの路線に変更し、そこから幹線バスに乗り換え中心市街地までつなぐ運行形態に変更をしたものである。

ダイヤの決定はバス会社が行い、運行主体はバス会社のグループであるタクシー会社が行い、車両を小型化したことで、これまでバスが運行できなかった地域での運行も可能となり、バス停は増加したものの、平日のみの運行としたことにより赤字幅の抑制に努めるなど、利用者の利便性の向上と同時に公費負担の軽減と両立する取組として効果的な施策であるとする。

〔総括〕

本市としても、持続可能な公共交通網を実現するため、交通手段をひとつだけに絞らず、地域の特性に応じた多様な政策を検討しながら、必要な公共交通を使い分けていくことが必要であり、今後も様々な先進的取組について調査研究を進めていく必要があると考察いたしました。

以上、視察結果について概略報告する。