

令和6年度 総合交通対策特別委員会行政視察報告書

1. 期 日 令和6年10月23日（水）～25日（金）
2. 視察委員 片岡慶行（委員長），藤本哲智（副委員長），上村臣男，院去裕，佐伯航一郎，光宗等，横地祐子，岩原昇，橋口晶
3. 視察都市等

月 日	視 察 先	調 査 事 項
10月23日（水）	兵庫県加古川市	チョイソコかこがわについて コミュニティバス停留所ネーミングライツ について
10月24日（木）	岐阜県岐阜市	自動運転バスの取組について
10月25日（金）	長野県松本市	エリア一括協定運行事業について

4. 視察目的

呉市では、人口減少による過疎化・高齢化が著しく、利用者の減少や交通事業者の収支悪化、さらには、運転手不足などの課題等により、地域公共交通の運営は、厳しさを増している状況であり、今後は、日常生活における実情に合った移動手段の確保や持続的な公共交通網の構築が必要と考える。

国において、地域公共交通に関する議論が活発化してきている中、呉市においても呉駅周辺地域総合開発が進められており、地域の実情に応じた公共交通サービスの展開や、将来を見据えた新たな移動手段の研究などについて、関連する先進的な取組事例を学び、参考とすることで、公共交通の課題解決の一助とするため、調査を行った。

5. 視察内容

(1) 兵庫県加古川市

①調査内容

加古川市のチョイソコかこがわは、交通手段が不足する地域において、自宅から近い乗車地から目的地まで最適なルートで送迎を行い、タクシーに準じた利便性と、乗り合いバスに準じた特徴を持つ、AI デマンド型（予約型）の送迎サービスで、公共交通の不便地域における公共交通の確保を目的とし、交通不便の解消、高齢者等の外出促進などに寄与している。

本事業を行っている2つの地区は、人口が少なく、集落が点在しており、公共交通に適さないと見込まれる地区であったことから、地元と協議を重ね、社会実験を経てデマンド型公共交通を導入することとなった。本事業における停留所は、ごみステーションなど、各地域が希望する位置に設置されており、乗降に負担の少ない設定とな

っている。予約した乗車地から降車地をシステムに入力することで、AIが最適なルートを導き出し、運行ルートが決められることから、目的地のバス停まで最短ルートで移動することが可能となっている。利用者は、当該地区の市民に限られるが、商店、医療機関、駅等、生活に最も身近な場所が目的地に設定されており、地域の方の日常生活に貢献している取組で、利用者から一定の評価を得ている。

バス停留所ネーミングライツは、平成27年度から民間企業等との協働で行っている事業で、対象となる4つの運行路線の停留所における副停名の命名権や、車内における音声広告、市ホームページにおける紹介など、主に5つの権利を民間企業等に付与する取組で、コミュニティバスの新たな収入源を確保し、安定した運営を継続するとともに、地域経済の活性化及び利用者の利便性向上が図られている。

②質疑応答

導入に至った経緯、運営・予約システムに係る経費、料金設定、運転手を確保するための取組、ネーミングライツの選定基準・審査方法等についての質疑応答が行われた。

③呉市での展開の可能性

本市においても、過疎化・高齢化による利用者の減少に伴い、路線の縮小が進んでいることから、交通手段が不足する地域における公共交通の確保は、喫緊の課題であるため、チョイソコかこがわの取組は参考となった。現状では、運営コスト等に課題はあるが、バスが入れない地域や路線が縮小された地域への導入を検討すれば、将来的に利便性の向上が期待できる。また、コミュニティバス停留所ネーミングライツについては、新たな収入源の確保や、企業名等の周知による地域経済の活性化が見込まれることから、非常に有益な取組と考える。

(2) 岐阜県岐阜市

①調査内容

岐阜市は、人口減少や高齢化が進行する中、持続可能な公共交通ネットワークの構築を目指し、運転手不足や安全対策などの課題に対する解決策の一つとして、公共交通への自動運転技術の導入を行い「自動運転バスがいつも走っているまち」の実現に向け、令和元年から段階的に自動運転バスの走行実験を実施しており、自動運転技術の継承と地域社会や市民への認知・理解など、社会受容性の向上を目指している。

運行ルートは、交通量の多い幹線道路で、岐阜駅と市役所を結ぶ中心市街地や、歩行者と車両が分離されていない観光地の道路を周遊しており、交通量の多い中心市街地において、自動運転バスを5年間継続して運行する取組は、全国初の試みである。

また、令和5年11月からの走行実験では、約4万人が乗車しており、市内だけでなく、県外からの利用者も増加していることから、観光面においても、自動運転バス目当ての旅行客が増加しているのを実感できるとの声が上がっている。

現在は、オペレーターが乗車して運転支援を行っているが、自動運転バスに信号情報を提供する装置や、路上に設置したAIカメラ等で、自動運転バスに交通情報を提

供するシステムを導入するなど、段階的に走行環境の整備を進めるとともに、市民の理解と協力を得ながら社会受容性の向上を図り、特定の条件下ではあるが、無人運転を目指している。

将来的に持続可能な公共交通とするため、自動運転を様々な地域へ広く展開するための運行体制の構築が図られている。

②質疑応答

運行体制，導入経費，車両・予約に係るシステムの概要，信号協調システムに係る経費，オペレーター資格，認知度向上に向けた取組，今後の取組等についての質疑応答が行われた。

③呉市での展開の可能性

本市においても、呉駅周辺地域等の開発に向けて、自動運転等のスマートモビリティの取組を進めていることから、岐阜市の交通量の多い市街地において、継続して自動運転バスを運行する取組や、警察との連携，市民への認知・理解など，社会受容性の向上を重視した取組は，将来を見据えた新たな移動手段を検討する上で，今後の動向を含め，参考になるものと考えます。

(3) 長野県松本市

①調査内容

松本市は、令和3年度から、直営の交通局を持たない自治体では、あまり例のない交通部を新設し、交通に対する市民ニーズを市政に反映するための体制を整えている。全国初となるエリア一括協定運行事業は、自治体と交通事業者が、5年間にわたり運行地区全体における黒字路線や赤字路線を、一括して運行する協定を結び、それを国が支援する事業で、重複路線の集約，運行ダイヤ，運賃体系などの路線設計は市が行い，運営運行は交通事業者が行う効率的な運行を図りながら利便性を高める公設民営の取組である。

公設民営化を行い，運行地区全体を市が一括で管理することで，独自に運行していた路線バスやコミュニティバスなどの運行形態の統一や，慢性的な赤字路線の再構築につながり，さらには，車両購入計画，運転手の採用計画が立てやすくなるといった効果が出ている。

地域関係者間の共創を促進することにより，地域公共交通の利便性・持続可能性・生産性の向上が図られている。

②質疑応答

事業効果（利用者数の変化，市の負担額，運転手不足対策），導入経費，今後の課題等についての質疑応答が行われた。

③呉市での展開の可能性

本市においても、地域・市・事業者が共創の関係で、各地区の実情に応じた、持続可能な地域公共交通を検討していることから、松本市のエリア一括協定運行事業のように、行政主導型で労働時間、車両・運行管理などを一括して管理する取組は、今後、各地区に密着した呉市生活バスの運営を検討する上で、非常に参考となるものと考え