

公共交通の在り方について

【特定所管事務調査最終報告】

令和6年11月27日

経済常任委員会

委員長	飯村 裕一	副委員長	中島 督仁
委員	古川 よし枝	委員	直井 高宏
委員	伊藤 正実	委員	岡本 昌弘

報告書

1 はじめに

つくばみらい市議会経済常任委員会において、特定所管事務調査として下記の項目について、調査を行った結果、以下のように報告する。

2 調査事項

公共交通の在り方について

3 調査目的

高齢者の免許返納などに伴い公共交通の利用者は増加すると思われるが、なかなか満足の行くサービスが提供出来ていないと言えない。そのような利用者の声が多く寄せられている。このような公共交通では、高齢者は免許返納を積極的には行えないのではないかと考え、もう一度、ゼロベースで公共交通の在り方を検討すべきではないかと考え、調査・研究し、報告書としてまとめた。

4 調査について

【第1回】

経済常任委員会

日 時：令和6年3月13日（水）午前10時開会

場 所：谷和原庁舎 全員協議会室

出席者：委員6人、事務局職員

議 題：特定所管事務調査について

《協議内容》

特定所管事務調査の調査項目を「公共交通の在り方について」とすることが決まった。また、市内の状況を確認するため、行政視察を実施する方向で調整していくことが決まった。

【第2回】

経済常任委員会

日 時：令和6年4月17日（水）午前9時57分開会

場 所：谷和原庁舎 全員協議会室

出席者：委員6人、事務局職員

議 題：特定所管事務調査「公共交通の在り方について」

《協議内容》

執行部から、本市の公共交通の現状等について説明を受けた。令和6年5月17日（金）に、コミュニティバス市内乗車及びコミュニティバスの運行事業者である関東鉄道株式会社に対して、行政視察を行うことを決定した。

【第3回】

行政視察1

期 日：令和6年5月17日（金）午前10時15分から

視 察 先：関東鉄道株式会社

出 席 者：委員6人、議長、都市計画課長、事務局職員

視察項目：市内コミュニティバスみらい号乗車、地域公共交通の現状等について

【第4回】

経済常任委員会

日 時：令和6年5月17日（金）午後1時30分開会

場 所：谷和原庁舎 全員協議会室

出 席 者：委員6人、事務局職員

議 題：特定所管事務調査「公共交通の在り方について」

《協議内容》

実施した行政視察について、委員間で意見交換を行った。また、日帰り視察について、視察地及び視察内容の協議を行った。

【第5回】

経済常任委員会

日 時：令和6年6月7日（金）午後1時28分開会

場 所：谷和原庁舎 委員会室

出 席 者：委員6人、事務局職員

議 題：特定所管事務調査「公共交通の在り方について」

《協議内容》

日帰り視察地について協議を行い、常陸太田市に対して、自動運転バス実証実験の取組を調査することを決定した。

【第6回】

行政視察2

期 日：令和6年7月2日（火）午前9時50分から

視 察 先：常陸太田市役所

出 席 者：委員5人、都市計画課長、事務局職員

視察項目：自動運転バス実証実験の取組について

【第7回】

経済常任委員会

日 時：令和6年7月2日（火）午後2時37分開会

場 所：谷和原庁舎 委員会室

出 席 者：委員6人、事務局職員

議 題：特定所管事務調査「公共交通の在り方について」

≪協議内容≫

常陸太田市での行政視察について、委員間で意見交換を行った。また、宿泊視察について協議を行い、令和6年10月1日（火）に高知県宿毛市、10月2日（水）に高知県須崎市で、それぞれコミュニティバスの取組を調査することを決定した。

【第8回】

経済常任委員会

日 時：令和6年8月7日（水）午前9時57分開会

場 所：谷和原庁舎 委員会室

出席者：委員6人、事務局職員

議 題：特定所管事務調査「公共交通の在り方について」

≪協議内容≫

高知県宿毛市及び須崎市に対して、事前送付する質問事項の協議を行った。

【第9回】

経済常任委員会

日 時：令和6年9月10日（火）午前9時57分開会

場 所：谷和原庁舎 委員会室

出席者：委員6人、事務局職員

議 題：特定所管事務調査「公共交通の在り方について」

≪協議内容≫

高知県宿毛市及び須崎市に対する宿泊視察について、視察内容、行程等の最終確認を行った。

【第10回】

行政視察3

期 日：令和6年10月1日（火）

視 察 先：高知県宿毛市役所

出席者：委員6人、議長、都市計画課長、事務局職員

視察項目：コミュニティバスの取組について

行政視察4

期 日：令和6年10月2日（水）

視 察 先：高知県須崎市役所

出席者：委員6人、議長、都市計画課長、事務局職員

視察項目：コミュニティバスのデジタル化実証実験について

【第11回】

経済常任委員会

日 時：令和6年10月30日（水）午前9時58分開会

場 所：谷和原庁舎 委員会室

出席者：委員6人、事務局職員

議 題：特定所管事務調査「公共交通の在り方について」

≪協議内容≫

高知県宿毛市及び須崎市での宿泊視察について、委員間で意見交換を行った。また、最終報告書について、協議を行った。

【第12回】

経済常任委員会

日 時：令和6年11月6日（水）午前9時57分開会

場 所：谷和原庁舎 委員会室

出席者：委員6人、事務局職員

議 題：特定所管事務調査「公共交通の在り方について」

≪協議内容≫

最終報告書の提言等について、協議を行った。

【第13回】

経済常任委員会

日 時：令和6年11月13日（水）午前8時55分開会

場 所：谷和原庁舎 委員会室

出席者：委員6人、事務局職員

議 題：特定所管事務調査「公共交通の在り方について」

≪協議内容≫

最終報告書の協議を行い、第4回定例会で議長に提出することを決定した。

＜調査によって判明したこと＞

現状の市内の状況について担当課より説明を受け、視察先、視察内容を各委員と検討を重ね、行政視察を実施した。

まず、市内の公共交通についての理解をより深めるために、関東鉄道株式会社の協力のもと、実際に小絹駅よりコミュニティバスに乗り、市外総合病院へも行くルートに乗車した。利用者は多いとは言えない便ではあったが、同乗者から話を聞くと、病院へ行くルートが増えたことには、とても喜んでいる様子が伺えた。

その後、関東鉄道株式会社守谷営業所にて、公共交通を支えるための現状の課題、問題点などを聞いた。働き方改革など、各ドライバーの労働時間の制限やドライバー不足などにより、どうしても減便をせざるを得ない状況がある。また、人件費上昇に伴い、運賃を値上げせざるを得ない状況になりつつある話や必死に地域のために尽力されている話などを伺うことができた。

次の視察先として、関東鉄道株式会社が抱える問題点などを考慮すると、やはり今後訪れるドライバー不足に対応するためにも自動運転バスの導入も検討をすべきではないかと考え、常陸太田市で視察を行い、自動運転 EV バス「じょっピー」の試乗と自動運転について取組を聞いた。

現在、試験運転中の自動運転 EV バス「じょっピー」は、株式会社みつばコミュニティと提携し、特定環境下においてドライバー不在の自動運転「レベル4」に対応した自動運転 EV バス「EVO（エヴォ）」の定常運行をしている。当面は、オペレーターが添乗し運転を支援する「レベル2」での運行を行い、オペレーター業務は株式会社みつばコミュニティが行っている。

この自動運転 EV バス「じょっピー」は、我々が視察で乗車した時期は市内中心部である市役所や東部地区の商業施設を結ぶルートを走行していた。常陸太田市の自動運転に対する取組は非常に熱心で、過去には、内閣府 SIP の枠組みの中で、中山間地域における人流・物流確保のため「道の駅」等を拠点とした自動運転サービスの実証実験をしていた。

この中山間部での実証実験は、「路車連携型」技術を採用しており、埋設された電磁誘導線からの磁力を感知して、既定ルートを走行する技術であり、ゴルフ場のカートのような形での運行となり、現在の自動運転 EV バス「じょっピー」とは異なる技術により実証実験をしていた。

次に、我々は、利用者を増やすことにより、運賃の増加を防ぐことも必要と考え、高知県宿毛市及び高知県須崎市に視察に行った。

まず、宿毛市においては、様々な角度から利用者増へ向けて積極的に取り組んでおり、「はなちゃんバス」というコミュニティバスに看護師を同乗させ、乗り合わせた利用者から、健康の悩み相談から世間話まで幅広く対話を交わし、単なる移動手段だけではなく、プラスアルファの役割も担っている。また、ドライバーの作業負担の軽減に向けた取組として宿毛 ID というマイナンバーカードと連携することにより、様々なデータを活用してサービス向上に向けて取り組んでおり、乗車に応じたポイントの付与など、利用者増に向けて取り組んでいた。

また、利用者が少なく世帯が点在している中山間地域においては、「デマンド運行区間」として、予約運行にすることにより、普段の運行に支障をきたさないような取組やフリー乗車区間を設けることにより、停留所まで歩くことが困難な方への配慮をした取組など、先にも述べた通り、積極的に取り組んでいる。

須崎市においては、公共交通を支える一翼を NPO 法人によって担っている地域があり、その地域の移動手段を運転ボランティアによって支えている地域を視察した。

須崎市は、本市と同様に中心部以外の地域が広範に渡り、人口が増える地区と減少する地域がある中で、各地区が点在しているため、路線バスだけで運行するには、運行ロスとなる区間が多いと感じた。

そこで、地域の自主組織として NPO 法人を立ち上げ、様々な課題を検討しながら、現在は、道路が狭い点なども考慮してハイエース（ワゴン車）を利用し運転ボランティアの方により地域公共交通を支えている。

この移動手段として利用している車両の提供や維持管理は、一部、社会福祉協議会の協力もあることから、須崎市におけるサービスは若干、広義に見れば公共交通ではあるものの、福祉サービスのような色合いが含まれていることを申し添える。

5 課題

各視察、それぞれが大変に学びの多い視察となり、各視察から見えてきた課題を申し上げる。

- ・ 関東鉄道株式会社の話から、ドライバー不足や運賃増のことを考慮すると、今のままの利用者数では今後ますます運賃の増額や減便及び廃線にもなっていくと思われる。
- ・ 常陸太田市のように自動運転バスを導入するということを考えると、現在のところ予算がかなりかかると思われる。企業との連携や国県などの補助制度を利用しなければ実現は困難であると考え。
- ・ 宿毛市のようにプラスアルファの取組となった場合にも、病院バスの提携病院の協力やその他企業との連携が必要となる。また、フリー乗車区間やデマンド運行地域などを実現させるためには、より一層のDX化の推進も必要であると考え。
- ・ 須崎市のように細かなエリアにまで対応するとなると今のコミュニティバスでは、大きすぎて通れないエリアも多いと考える。

6 提言

以上の調査や課題をまとめ、下記のとおり提言する。

- ・ 利便性向上及び利用者増に向けて、今まで以上に積極的に地域毎に異なる公共交通への意見を吸い上げ、それを市内の公共交通の魅力へと繋げて行くこと。
- ・ 現在のコミュニティバスは、主要幹線道路をベースとした運行とし、コミュニティバスや関東鉄道バスへと繋がる細い道路でも通行できる新たな小型バスの導入などを検討し、ハード面についても再考し、市内を網羅的に走行できるよう検討をすること。
- ・ 通勤通学への利用や市民の生活導線をしっかりと見極め、市民が利用のしやすいダイヤ及び停留所（場合によってはフリー乗車区間を設ける）となるよう、細かく調整をし、通行ルートの拡大など利便性向上に向けて取り組むこと。
- ・ 利用者へのポイントサービスなどを企業と連携し、場合によっては、協賛企業が地域の公共交通を担える取組も検討すること。
- ・ 2種免許の取得のサポートや2種免許が不要となる形での運行などにも取り組み、将来に向けたドライバー不足を解消すること。
- ・ 自動運転バスの導入やDX化に向けて、しっかりと時勢を見守ることを忘れないこと。
- ・ 病院バスやデマンド乗合タクシーにおいても、より利便性の向上や利用者増に向けて取り組むこと。

特定所管事務調査の提言に対する回答については、進捗状況に応じて、原則半年又は1年後に報告すること。