

# 行政視察等報告書

令和5年3月9日

長野市議会議員 寺沢 さゆり 様

報告者氏名 (代表)  
公共交通対策調査研究特別委員会  
委員長 野々村 博美

この度、行政視察をいたしましたので、その概要について下記のとおり報告いたします。

## 記

- 1 視察区分 公共交通対策調査研究特別委員会行政視察
- 2 視察者氏名 野々村 博美、和田 一成、桜井 篤、西沢 利一、竹内 茂、市川 和彦、布目 裕喜雄、松田 光平
- 3 随行者 書記 岡部 千草、馬場 悠生子
- 4 視察期間 令和5年1月24日(火)～令和5年1月25日(水)
- 5 視察先及び視察事項

視察先	視察日時	視察事項
愛知県瀬戸市	1月24日(火) 午後2時	・地域公共交通について 菱野団地住民バスの取組等について
栃木県	1月25日(水) 午後1時30分	・栃木県ABCプロジェクト(自動運転バスにのろう)について

6 調査概要

月日	視 察 地 (市町村名等)	考 察 (所感、課題、提言等)
1月24日 (火)	愛知県瀬戸市	<p><b>【地域公共交通について 菱野団地住民バスの取組等について】</b>  <b>〈市の概要〉</b>            瀬戸市は名古屋市中心部から北東約20kmに位置しており、愛知県5番目の市として昭和4年に市制施行、面積111.4km<sup>2</sup>、令和4年4月1日現在、人口は128,470人、世帯数は57,398世帯、高齢化率は29.9%。            千年以上前から焼き物が生産されており、「せともの」という言葉は日本の焼き物全般を指すまでに至った。平成29年には「瀬戸焼」の文化財やまちなみが日本遺産に認定されている。</p> <p><b>〈公共交通体系〉</b>            瀬戸市の公共交通体系は「瀬戸市地域公共交通網形成計画」(2019年～2026年)に基づき、都市構造を支える公共交通の確保、生活を支える公共交通の確保、持続可能な公共交通の確保の3方針によって目指すべき公共交通ネットワークの構築を進めている。            鉄道は、名古屋鉄道瀬戸線と愛知環状鉄道の2路線が乗り入れており、名古屋鉄道瀬戸線は、市内4駅から乗り換えなしで名古屋市に接続している。愛知環状鉄道は市内4駅で岡崎市、豊田市、春日井市と繋がっている。            バスは、路線バスとして名鉄バスが市内及び名古屋市等へ接続し、東鉄バスは多治見市へ接続している。市はそのうち4路線を補助、公共交通空白地域へは、市のコミュニティバスが走行している。菱野団地では名鉄バスの乗り入れに加え、地域主導型の住民バスが運行されている。            市のコミュニティバスは、車両は狭隘道路を考慮し、定員14人乗り3台と10人乗り2台の計5台で8コースを運行。運行日は毎日、週3日、週4日、便数は1日当たり各コース4便から7便。利用料金は1乗車100円で、令和3年度の運行経費は年間7,111万円、運送収入は708万円と収支率10.0%である。コロナ禍の影響もあり利用者数は78,631人と2年間減少している。</p> <p><b>〈菱野団地住民バスの取組〉</b>            菱野団地は、瀬戸市南部のニュータウンとして、昭和42年から昭和53年に整備され、計画面積173.5ha、住宅建設戸数7,032戸。計画人口の30,000人は当時の市人口の約26%に当たる大規模団地である。            原山台、萩山台、八幡台の3ブロックで形成され、ブロックに囲まれた中心部には商業施設や診療所等、銀行や郵便局が連なり賑わっていた。            しかし、昭和59年の人口21,746人をピークに、令和2年は11,736人、市人口の9%となり、高齢化率も市全域の29.5%に対し41.8%と、急速な人口減少と高齢化が進行し、空き家の増加や公共施設の老朽化、商店街の衰退や商業施設の撤退が生じた。            そのような状況下、バス運行本数の減少、また、もともと丘を切り崩して造成した団地のため坂道が多く、バス停へ歩くことが困難など十分な輸送サービスが確保されない地域がでてきた。            そこで、住民、行政、交通事業者が課題解決に向けて協力し、新たなコミュニティ交通として地域主導型の住民バスの運行が検討された。平成29年7月から6か月間の社会実験を経て、平成30年から住民バスの本格運行となった。原山台、萩山台、八幡台の3ブロッ</p>

クを一周44分の一筆書きで運行。商店街、名鉄バス停、タクシー乗り場にも接続し、料金は無料、運行は平日のみで1日当たり10便、コロナ禍でも令和3年度は20,991人の乗降者数だった。車両は定員10人乗り2台で市所有車両を貸与、運行主体は菱野団地コミュニティ交通運行協議会（自治会、地域力向上協議会、交通事業者、瀬戸市で構成）である。令和3年度の運行経費は約390万円で、自治会が約60万円、市が約330万円を負担している。定員9人に対し、1便当たり8.64人と利用者が増えている状況にある。

#### 〈考察〉

菱野団地の住民バスの取組については、住居と商店街と文教地区を機能的に配置したコンパクトシティとして、生活圏域がほぼ完結している立地条件に支えられている面はあるが、住民参加で要望を聞き取り、住民主体で地域交通システムを構築している点が参考となる。

菱野団地再生計画は、地域住民や行政、有識者、関係事業者等が一体となって検討委員会やワークショップ等を重ねる中で、平成31年3月に10年計画として策定された。菱野団地を構成する原山台、萩山台、八幡台という3つの自治会が一丸となる契機が、再生計画における菱野団地住民バスプロジェクトだった。日常から団地の再生という目的をもって、対策に取り組むことで、課題解決に向けて合意形成が促進されることについても参考にしたい。

名鉄バス停留所や団地中心部への接続を考慮したダイヤや、出発時刻を毎時10分と40分の30分ごとの分かり易いダイヤ設計、外周道路では手を挙げれば安全な場所に停車するなど、利用者目線で利便性の向上を図っている。何より無料の定時運行は、利用者にとって大変ありがたいサービスである。自治会の経費負担が、乗車しない人も含めた総意であり住民バスの運行がこの地域住民にとって必要との強い共通認識があるものと感じた。

車両は市の所有車両を貸与し、運行経費は燃料代、事務費、事務員給与、車両を運転する有償ボランティア費用等である。

課題は有償ボランティアの運転手確保とのことで、時給500円の謝礼で現在は全員70歳以上の5名体制であるが、後継者養成は喫緊の課題であることを、行政も十分認識し継続的に募集を続けている。

行政側が車両や運行に係る経費を負担し、協議会が運行を担いボランティア送を行うことは、初期費用やランニングコストを抑え、地域住民の移動手段の確保をしていく上で効率的な行政支援であり、参考になる。本市も公共交通空白地域において、今以上に住民が主体となった運行システムの再構築を検討したい。

一方で、現在は道路運送法の適用を受けない無償運行であるが、持続的な運行を確保するためには、自家用有償旅客運送への移行についても検討が必要と考えるが、菱野団地コミュニティ交通運行協議会では協議の結果、今後も無償での運行を続け、協賛を積極的に集めることになる。

長野市では信州新町地区において、オンデマンド交通の実証実験が始まっており、その検証結果を踏まえて市全体の地域公共交通の在り方を再検討していくことが重要であると考えます。

<p>1月25日 (水)</p>	<p>栃木県</p>	<p><b>【栃木県ABCプロジェクト（自動運転バスにのろう）について】</b>  <b>〈県の概要〉</b>      栃木県は関東地方の北部に位置する長野県同様の内陸県、関東最大の面積6,408km<sup>2</sup>、令和3年10月1日現在、人口は1,921,575人、14市15町村からなる。産業指数では製造品出荷額89,664億円の全国13位、製造業比率41.2%の全国2位と製造業が県内経済を牽引する、ものづくり県である。また、いちご収穫量全国1位、二条大麦収穫量と牛乳生産量全国2位、肉用牛飼養頭数全国6位等、農業産出額2,859億円の全国4位と農業県でもある。</p> <p><b>〈公共交通体系〉</b>      栃木県の公共交通体系はJR東日本が東北新幹線、東北本線、日光線、烏山線、両毛線、水戸線の6路線、東武鉄道が伊勢崎線、日光線、鬼怒川線、宇都宮線、佐野線の5路線、第三セクターが野岩鉄道、真岡鉄道、わたらせ渓谷鉄道の3路線、バスネットワークは民間が6社の247系統、各市町村で25市町の178系統である。</p> <p><b>〈ABCプロジェクトの概要〉</b>      栃木県ABCプロジェクトとは、無人自動運転移動サービス導入検証事業の名称であり、自動運転システム(Autonomous)を導入した路線バス(Bus)の本格運行を目指した挑戦(Challenge)の頭文字から命名している。事業期間は令和2年度から令和5年度までの4年間、実証実験の実施と県民の理解促進を事業内容として、令和7年度における県内路線での自動運転バスの本格運行を目標としている。</p> <p>本プロジェクト実施の背景と目的であるが、運転免許の自主返納、高齢者・訪日外国人の増加等により、公共交通の確保・充実の重要性が増大している。しかし、民間バスは、利用者の減少や運転手の不足により、平成以降、運行系統数が約3割減少している。また民間バスが運行していない地域は、市町バスやデマンド交通でカバーしているが、公費負担の増大や運転手不足により、公共交通の確保・充実が困難であるという課題を県内の各地域が抱えている。</p> <p>これらの課題の解決に向け、無人自動運転移送サービスの今後の可能性検証と県内利用予定者へ安心感の醸成、導入に向けた課題整理とノウハウ蓄積等を目的としている。</p> <p>実施に当たっては全体計画策定のため、産学官からなる推進協議会を設置し、地域課題の把握、自治体意向調査、実験候補箇所の選定、導入場所の検討を行った。候補箇所の選定に当たっては中山間地域、観光地、市街地の地域特性や地域課題に応じた展開可能性や地理的バランス、PR効果、交通事業者の意向を踏まえた実現可能性を考慮して、41の提案箇所から10の実験箇所を選定した。</p> <p>令和3年度から実証実験を開始、茂木町、小山市、壬生町、那須塩原町、那須町、宇都宮市と6回の65日間実施、マイクロバス、小型バス、自動運転用に開発された専用車体などそれぞれ異なる車体で実施。運賃は無料で、延べ乗車人数は7,043人。特に宇都宮市での実施は国体との連携で3,419人が乗車した。宇都宮市を除きいずれの実証実験も6割から7割の乗車率であった。自動運転レベルはレベル2、一部公園内ではレベル3も実験している。実証実験に際し、電光掲示板や遠隔モニターの設置、映像ライブ配信、バスに特産品のイチゴのラッピング仕様など、広報も積極的に実施し、県民の理解促進にはまず体験してもらうことに注力した。</p> <p>実験後の最新アンケート結果は、自動運転バスに対する安心感が乗車前と乗車後で58%から94%に上昇、実際に乗車したり、走行して</p>
----------------------	------------	--

いる様子を見たりすることで不安は減少している。一方で自動運転バスの無人運行に対する不安感は25%と、改善はされたものの依然として存在する。

### 【考察】

本プロジェクトは、国の地方創生推進交付金を活用した県事業である。将来的に運転手不足で公共交通の確保、充実が困難になるという全国的課題に対し、県内全域の市町村と連携して自動運転システムの導入に向けた実証実験を、先進的に進めている意義は大きいものと感じた。

実証実験はレベル2の運行であり、走行レーンに駐停車の車がいると、乗車運転手の支援が必要など、自動運転とはいえマンパワーによるところが大きい。令和7年度の路線バスへの本格導入を目指し、令和5年度から緊急時にも運転手に対応しない、全てシステム側が自動運転の責任を持つレベル4の実証実験が予定されていることから、引き続きこの取り組みの成果、効果を注視したい。特に一般道路における安全確保のシステムに注目したい。

現段階では運行車両自体が高額であること、アンケートにおいても、無人運行における安全性を心配する声も一定数ある。

令和5年4月1日に施行予定の道路交通法改正では、レベル4の自動運転が一定の条件で解禁となる状況下において、今後の実証実験の進展と、技術革新による幅広い実用化に期待したい。

本市においても、ルート設定が可能な茶臼山公園エリアや、2028年に開催予定の国民スポーツ大会で、電動バスの運用や自動運転システムの導入実験も考えられるのではないかと。