

**戦略的モビリティマネジメント
特別委員会
調査研究結果報告書
(令和元年～4年度)**

令和4年12月20日

戦略的モビリティマネジメント特別委員会

委員長 今原 康德

目 次

1	調査研究事項	4
2	委員会等の開催状況と内容	5
3	調査研究結果	9
4	政策提言	18

戦略的モビリティマネジメント特別委員会委員名簿

	令和元年度	令和2年度	令和3年度	令和4年度
委員長	大屋明仁	鈴木浩	鈴木浩	今原康徳
副委員長	鈴木浩	今原康徳	今原康徳	石川博雄
委員	神谷和明	神谷和明	神谷和明	神谷和明
委員	寺沢正嗣	寺沢正嗣	寺沢正嗣	寺沢正嗣
委員	沓名喜代治	沓名喜代治	沓名喜代治	沓名喜代治
委員	稲垣退三	稲垣退三	稲垣退三	稲垣退三
委員	石川博雄	石川博雄	石川翼	石川翼
委員	石川翼	石川翼	近藤之雄	松尾学樹
委員	今原康徳	近藤之雄	神谷清隆	神谷清隆

本委員会は、令和元年6月26日の本会議において設置されて以来、国が推し進めている戦略を見据えた、まちづくりと公共交通の連携の推進による、コンパクト・プラス・ネットワークの取組について調査研究を進めてきた。

これまでの調査研究結果並びに政策提言は、次のとおりである。

1 調査研究事項

(1) ネットワーク分野

- ① 自動運転
運転支援～完全自動運転車両を用いた移動提供
- ② グリーンスローモビリティ
ゴルフカート、電動低速バス等を用いた移動、脱炭素型地域交通
- ③ 地域主体の生活交通
自家用有償運送、地域協議会
- ④ ライドシェア
カーシェア、シェアサイクル、Uber（ウーバー）
- ⑤ ビッグデータの活用
5G/GPSによる行動データ、運行記録等を活用した移動の最適化
- ⑥ MaaS
シームレスな移動の確保
- ⑦ CASE
モビリティにおけるコネクティッド化、自動運転化、シェアサービス化、電動化
- ⑧ デマンド交通
予約型運行システム、乗り合いタクシー
- ⑨ 他分野連携
健康と交通、観光と交通等、公共交通のクロスセクター効果

(2) コンパクト分野

- ① コンパクトシティ
市街地再整備、公共施設の再編、施設の統廃合
- ② エリアマネジメント
賑わいの再生、リノベーション
- ③ シビックプライドの醸成
プレイスブランディング
- ④ 都市のスポンジ化対策
良質な空間形成、低未利用地の活用
- ⑤ スマートシティ
AI/IoTの活用、SDGs、Society5.0、エネルギーマネジメント

⑥ 歩行者優先のまちづくり

街路空間の活用、パークレット、公共空間をまちにひらく、社会実験、駐車場施策、駐車場活用

⑦ Park-PFI

民間活力、官民連携、担い手づくり

2 委員会等の開催状況と内容

(1) 令和元年度

開催日	内容
6月定例会 6月26日	・特別委員会の設置
6月26日	・正副委員長の互選 ・閉会中の継続審査申出事件について
8月8日	・今後の進め方について ・行政調査について ・その他
勉強会 11月5日	・行政調査事前学習会（11月及び1月調査分）
行政調査 11月18日～20日	・栃木県宇都宮市 LRTとまちづくりについて ・オガール企画合同会社（岩手県紫波町） オガールプロジェクトについて ・（一社）淡路エリアマネジメント（東京都千代田区） ワテラスについて
勉強会 11月28日	・行政調査事後報告会
行政調査 令和2年1月29日	・岐阜県岐阜市 立地適正化計画とコミュニティバスについて
勉強会 3月4日	・行政調査事後報告会

(2) 令和2年度

開催日	内容
臨時会 5月11日	・委員の所属変更 ・正副委員長の互選
6月24日	・今後の進め方について ・行政調査について ・その他
勉強会 10月27日	・行政調査事前学習会
行政調査 11月5日	・NPO法人 atamista（静岡県熱海市） 熱海のまちづくりについて
勉強会 11月26日	・行政調査事後報告会兼事前学習会（※1）
行政視察 令和3年3月24日	・アイシン精機株式会社（愛知県刈谷市、豊明市） チョイソコについて（※2）
勉強会 3月31日	・行政調査事後報告会

（※1）令和3年1月に予定していた行政調査のための事前学習会です。新型コロナウイルス感染症拡大のため、直前で調査中止となりました。

（※2）緊急事態宣言が延長したことにより、直前で調査内容変更となったため事前学習会の開催はしていません。

(3) 令和3年度

開催日	内容
臨時会 5月11日	・委員の所属変更
7月6日	・今後の進め方について ・行政調査について ・その他
勉強会 9月21日	・行政調査事前学習会
行政調査 10月13日～15日	・広島駅周辺地区まちづくり協議会（広島県広島市） 広島駅まち協議会エリアマネジメントについて ・株式会社ディスカバーリンクせとうち（広島県尾道市） 尾道の再生プロジェクトについて ・愛媛県松山市 「歩いて暮らせるまち松山」花園町通りと松山市駅前広場の取組について
勉強会 10月25日	・行政調査事後報告会

(4) 令和4年度

開催日	内容
勉強会 4月15日	・行政調査事前学習会
行政視察 4月28日	・岐阜県美濃加茂市 コミュニティEVバスの導入について
勉強会 5月10日	・行政調査事後報告会
臨時会 5月11日	・委員の所属変更 ・正副委員長の互選
勉強会 9月21日	・行政調査事前学習会
行政調査 10月5日～7日	・群馬県邑楽郡明和町社会福祉協議会 明和町のデマンド交通について ・茨城県高萩市 高萩市の公共交通について ・千葉県富里市 さとバスの運行終了とデマンド交通について
勉強会 10月17日	・行政調査事後報告会
勉強会 11月8日	・4年間のまとめと政策提言について
勉強会 11月25日	・政策提言について
12月9日	・調査研究結果報告書について

3 調査研究結果

国が推し進めていた未来投資戦略2018、これは近年世界が劇的に変化をしている中、日本もこれに乗り遅れないために、さまざまな領域での対策や施策が盛り込まれたもので、その中に焦点としているモビリティマネジメントに関するモビリティシステムやまちづくりと公共交通、ICT活用等の連携によるスマートシティの施策などが示された。

この戦略を見据えて、まちづくりと公共交通の連携を推進することにより、コンパクト・プラス・ネットワークの取組による持続可能な社会を実現し、市民の皆様の満足度向上を目指すため、令和元年度から令和4年度にかけて調査研究を行った。

(1) 行政調査

ア LRTとまちづくりについて【栃木県宇都宮市】

(令和元年度調査)

LRTとはLight Rail Transitの略で、最新技術により騒音や振動が少なく、快適な乗り心地や乗り降りのしやすさを実現した、次世代型路面電車による交通システムで、2023年8月に開業予定である。

平成20年には宇都宮市独自の多核連携型による都市空間の姿である「ネットワーク型コンパクトシティの形成」を全国に先駆けて計画策定していた。ネットワーク型コンパクトシティ実現のために5つの柱を掲げており、今回は「交通ネットワークが整備された利便性の高い都市」の内容を集中的に調査した。

宇都宮市では、LRTとバス路線を振り分け、公共交通空白地域の解消や拠点間の連携強化等を図る。人口が減り、高齢化率が高くなり、現役世代の負担が増えていく社会を迎える中、移動しやすいまちにすることで、移動時間の効率向上と外出機会の増加などにより経済の停滞も防ぐ狙いがある。

【本市に反映できる事項、意見等】

- ・宇都宮市と比較して人口規模が小さい本市では、導入についてまだまだ調査研究の必要があると考える。鉄道やLRT、バス、自動車、自転車等を連携させる交通結節機能を強化する取組は参考になると思う。
- ・本市一市では事業化するのは難しいが、例えば衣浦東部にエリアを拡大すれば実現不可能ではないと感じた。

イ オガールプロジェクトについて

【オガール企画合同会社（岩手県紫波町）】

（令和元年度調査）

紫波町はJR紫波中央駅前の町有地10.7haを中心とした都市整備を図るため、町民や民間企業の意見を聞き平成21年に公民連携基本計画を策定。オガールプロジェクトは、この基本計画に基づいた駅前都市整備事業である。エリアには紫波町役場、官民複合施設であるオガールセンターやオガールプラザ、図書館、民間保育園、エネルギーステーション、フットボールセンター、バレーボール専用体育館、広場が整備されている。

PFI手法（BTO方式）で整備された町役場の新庁舎は、4か所に分散していた庁舎機能を1つにまとめ、防災拠点としての機能も備えていた。官民複合施設には産直マルシェ、学習塾、小児科、病児保育、スポーツジム、ベーカリーや美容室など、住民が必要とする施設機能を有しながら民間部門は補助金に頼らず採算を確保しながら運営していた。施設はいずれも2階建てで3階建てにしなかった理由は、どの程度需要があるかを算出してから建設されたためである。大型なハコモノを造るもテナントが入らず、赤字となる事例が多い中で、逆算の考え方である。

【本市に反映できる事項、意見等】

- ・補助金に頼らない公民連携のまちづくりはキーマンの能力によるところが大きい。民間ならではのアイデアで種々の施策を実施しており、「官は民に委ねる勇気が必要で、民にはパブリックマインドつまり、みんなのために役立つことをやろうとする気持ちが必要」という官民の意識の醸成に注力する必要がある。
- ・施設を施設として考えず、町の一面を構成するファクトとして位置づけ、全体のデザインを考えていく手法は学ぶべき点が多い。

ウ ワテラスについて【(一社)淡路エリアマネジメント（東京都千代田区）】

（令和元年度調査）

ワテラスは深刻な少子化による淡路小学校の統廃合を契機に建つ建物。危機感を抱いた地域住民に、地権者でありデベロッパーである安田不動産や千代田区が加わりまちづくり計画推進協議会が発足し再開発の機運が高まった。平成21年に既存の都市計画を上回る容積緩和、都市再開発法に基づく全員同意型の権利変換計画として事業認可を受け、平成25年にワテラスがオープンした。平成24年には、再開発によりまちの環境が大

大きく変化する中で、新旧の住民、就労者、学生が神田淡路地域で交流し、地域コミュニティを活性化することを目指して、(一社)淡路エリアマネジメントが発足した。

ワテラスは2つの建物で建設され、オフィス、レジデンス、学生マンション、商業施設、コミュニティ施設で構成されている。地域交流活動、学生居住推進活動などは事務局をつとめる安田不動産が運営している。学生マンションを設け、格安な賃貸で住まわせることで若い世代をエリアに呼び込んでいる。学生マンションは入居条件としてエリアマネジメントの学生会員となりボランティア活動を通して積極的に地域貢献することが求められている。

【本市に反映できる事項、意見等】

- ・エリアマネジメントは2027年リニア中央新幹線の開業によりますます重要になる三河安城駅エリアで導入すべきである。
- ・神田淡路地域の4割は安田不動産、3割は千代田区の土地であったこと、深刻な高齢化に地元が危機感を共有していたことから、事業がスムーズに推進している。淡路エリアマネジメントは再開発と引き換えにした、安田不動産の社会貢献活動のように思えた。
- ・学生マンションの運営を通じて、学生が地域に根ざして居住しつつ、地域活動に参加する仕組みは参考になる。

エ 立地適正化計画とコミュニティバスについて【岐阜県岐阜市】

(令和元年度調査)

平成29年に策定された立地適正計画では居住区域を5つに区分し、基本方針を定め、拠点区域についても3つの基本方針を定めており、それぞれの区域の基本方針に基づき、拠点の形成を図っている。そして、これらを公共交通など総合的な交通体系により効率的に連絡しあう、多様な地域核のある集約型都市を将来都市像としている。

岐阜市では年間最大20億円の赤字を出していた路面電車と年間5億円の赤字だった市営バスを民間譲渡し、新たな公共交通政策に転換した。岐阜市型BRT (Bus Rapid Transit) と譲渡したバスなどによる幹線と狭いエリアのみ運行するコミュニティバスを明確に使い分け、バスを軸とした公共交通ネットワークを再構築している。

コミュニティバスは20地区で運営していて、地域住民が主体となった運営協議会を設置している。また、民間譲渡したバスの補助が1億円、コ

コミュニティバスの補助が約2億円と合わせて年間約3億円の予算で充実した公共交通環境を提供している。

【本市に反映できる事項、意見等】

- ・バス停位置、ルート、ダイヤをはじめ広告収入の検討、運賃の見直しなどの決定を、行政の助言やサポートはあるものの、地域住民が当事者意識を持ち、経営感覚を持った運営をしており、運行の継続は地域の努力次第である。あんくるバスの持続可能性を考慮すると、このような手作りのコミュニティバスを手本に移行できたらよい。
- ・地域住民の負担が大きいと察するが、地域の声はどうか一層の調査が必要である。

オ 熱海のまちづくりについて【NPO法人 atamista（静岡県熱海市）

（令和2年度調査）

熱海市は人口3万6千人のまちで、高齢化率47%、空家率23.9%と非常に高く、人口減少もしている。全盛期は1960年半ばで、温泉観光都市として年間532万人の観光客数により一時代を築いていたが、バブル崩壊、団体旅行の減少、施設の老朽化などの影響から観光客は減少していった。2006年、市長選挙で若い候補が当選（現市長）し、観光協会会長も若い人に代わった。これを機に住民の手で熱海を再生するために、同法人が設立された。

住民の4割以上は、熱海にネガティブなイメージを持ち、まちの価値に気づいていなかった。まずは、まちのファンをつくるため体験交流ツアーを、移住者、別荘所有者、地元住民向けに実施した。イメージを大きく変化させることができたが、20～30代の若者は減少していることから、第2段階で熱海銀座のリノベーション、創業支援、と段階を踏んで進め、熱海銀座においては、空き店舗は現在0となっており、地価は上昇し、雇用と人口が増加している。調査当日は平日昼間にも関わらず若い女性を中心とした多くの観光客がいたほど、着実に成果が出ていた。

成功の要因として、首長主導の観光戦略の合意形成、プロモーションを統一化し、若年層をターゲット、精力的な民間プレーヤーによるコンテンツの構築が挙げられる。

【本市に反映できる事項、意見等】

- ・「地元のネガティブイメージを変えることが再生の鍵」との言葉に、安

城の風景に見慣れすぎて、その良さに気づけないと感じた。これまでの先入観を持たずニュートラルな視点で安城を見直すことで何か見つけ出したい。

・プロモーション展開を官民で共有したまちづくりではあるが、税金に頼らずビジネスの手法を用いた民間主導が有効的。行政はしっかりとしたサポートを行うべきと考える。

カ チョイソコについて【アイシン精機株式会社（愛知県刈谷市、豊明市）】 （令和2年度調査）

チョイソコとは、「チョイとソコまでごいっしょに」をコンセプトに、地域の交通不便を解消し、主に高齢者の外出促進に貢献するデマンド型交通である。刈谷市のオペレーションセンターでチョイソコの概要説明を受け、その後、豊明市に移動して実際にチョイソコを試乗した。

豊明市では、高齢者社会の進行に伴い、増加し続ける移動弱者、買い物難民をデマンド型乗り合い送迎サービスで解消を図り、健康で豊に暮らし続ける地域づくりを目指し、2018年7月から無償実証実験が始められ、エリア拡大、有償実証実験と進み、2021年4月から本格運行を開始。

運行（営業）時間は、平日午前9時から午後4時迄で、1乗車200円、主な利用者は70～80代の女性。事業主体はアイシン精機株式会社（以降同社）で、自治体や地域事業者の協賛金でシステムの運用、コールセンター業務を行い、乗車受付と運行管理をしている。運行主体は地域のタクシー会社で、乗車料金と同社からの運行補助費でまかなわれている。コミュニケーションに優れたオペレーターや運転手が行っており、結果、利用者の安心感からリピーターの増加の一因になっているようである。

チョイソコは地域の“四方良し”を目指す取り組みである。四方とは一つ目に住民で、外出機会創出による健康増進。二つ目は自治体で、公共サービスの充実と魅力ある街づくり。三つ目に交通事業者で、潜在ユーザーの発掘。四つ目は事業者（協賛者）で集客増と新たなサービスの開発。この4者の相乗効果で、持続可能な地域づくりを進めている。チョイソコは全国展開されていて、2021年3月現在、13市町が運行中、また運行計画策定中が15市町、導入提案中が6市町。

【本市に反映できる事項、意見等】

・あんくるバスを補完する形でチョイソコが導入され、上手に繋ぐことが出来れば明るいコミュニティバスの未来があるかと思われる。

・公共交通の空白地を埋めるだけでなく、高齢者の健康増進のための外出誘導を進めていく方法としても検討する価値がある。また、中心市街地などの買物難民への対応にも検討の余地がある。

キ 広島駅まち協議会エリアマネジメントについて

【広島駅周辺地区まちづくり協議会（広島県広島市）】

（令和3年度調査）

平成21年マツダスタジアムの完成を契機に広島駅周辺の再開発が一気に進展した。ハード面は民間主導で目覚ましく進展しているが、今後、持続的に発展するためにはソフト面でのまちづくりが不可欠として広島市の呼びかけによりエリアマネジメント組織設置に向けた取組が開始したのが始まりである。平成30年に広島駅周辺地区まちづくり協議会を設立し、「ワクワクドキドキ 変わるエキマチ HIROSHIMA」を合言葉に、まちづくり活動を活性化させ、地区の魅力向上やにぎわいの創出を図ることを目的として、4つの戦略、「おもてなしのまち」「にぎわいのあるまち」「スポーツと健康のまち」「安全・安心なまち」を掲げて、5年後の目指す姿を示した「まちづくりビジョン」を策定。まちづくりビジョンでは7つの指標を掲げている。

協議会は様々な業種の大企業が会員となっている。主な収入は会員からの年会費と広告料収入で、駅周辺の壁や柱を広告場として提供している。

【本市に反映できる事項、意見等】

・企業の垣根を越えた公共空間の利用や、災害時帰宅困難者の課題解決にはエリアマネジメントは必要である。まちづくりは自分ごとであると主体性をもってもらうことと、儲かる仕組みづくりが今後の持続可能な活動に必要なことだと考える。

・「まちづくり」には人的要素が大きな割合を占め、強いリーダーシップを発揮できる人の存在が特徴的と考えるが、広島の場合は公益財団法人が市から委託を受ける形で、まちづくり、エリアマネジメントを主導している。このケースの成功例はあまり聞かないが、この法人は自覚的にまちづくりに関わり、成否についても客観的に分析しており、成功すれば今後のまちづくりの形態が変わっていくと考える。今後も経過観察する対象としてよいケースである。

ク 尾道の再生プロジェクトについて

【株式会社ディスカバーリンクせとうち（広島県尾道市）】

（令和3年度調査）

尾道市は従来の繊維や造船の産業が盛んであったが、外国との価格競争に勝てず徐々に衰退してきており、それに危機感を抱き、地元の有志とともに観光を手段として、事業と雇用を生むことを目標に2012年、会社を設立したことから始まる。当初は利益よりも、まちのために事業を開始したが、自己満足で終わってしまい、行政調査の3年前に現在の会社を設立し、地域の課題解決のために事業を行っている。主な10事業を一つずつ説明してもらった。個々の事業を見ると、必ずしも上手くいっていない事業もあるようだが、自治体の各種補助金を獲得して企業運営していくことは、「スタートダッシュとしての補助金は必要。周りを巻き込むために自腹では最初の一步が出ない」との見解だった。失敗した事業もあるが、民間の柔軟な発想や仕組みを活用するまちづくりの手法がよいとのアドバイスもらった。

【本市に反映できる事項、意見等】

・代表取締役は県議会議員であり、国や県の補助事業などの情報にも精通している。元商社マンのネットワークを活かしていることも多くの事業を成功に導いている要因の一つと考える。

・本市には尾道のような景観、観光資源はないが、空き家対策、事業継承や賑わい創出など民間が自由な発想で事業展開できるように支援できる仕組みを充実させたい。

ケ 「歩いて暮らせるまち松山」花園町通りと松山市駅前広場の取組について

【愛媛県松山市】

（令和3年度調査）

松山市は50万人都市ながら中心市街地から5km以内に80%近くの人が住んでいること、松山城や道後温泉、正岡子規や夏目漱石ゆかりの地など観光客が多く訪れるなどの特徴がある。一方で人口減少、少子高齢化、大型商業施設が郊外に移転したこと等により、中心市街地での交通量も1982年の約半分までに減少し、車中心の交通体系から「歩いて暮らせるまちづくり」へと転換していった。6車線あった車道を2車線に縮小し、それにより生まれた空間を自転車道や歩道に再配分した。また沿線商店街による建物の正面デザインの統一が行われ、道路と建物が一体となっ

た良好な景観が形成されていた。整備後は歩行者通行量が2倍に増え、広くなった歩道ではイベントが開かれ賑わいが生まれている。

【本市に反映できる事項、意見等】

・社会実験による効果検証を行い、模型やCGでは実感できない課題や効果を設計に反映でき、地域の不安や混乱を少しでも解消する見習うべき手法である。車両が増加している本市とは環境が異なるが、社会実験で住民に納得してもらう手法は参考になる。

コ コミュニティEVバスの導入について【岐阜県美濃加茂市】

(令和4年度調査)

美濃加茂市はJR高山本線及び太田線、第3セクター鉄道の長良川鉄道が通り、主要駅である美濃太田駅は日当たり7千人の乗降客数を有している。コミュニティバスとして運行される「あい愛バス」は、バス車両で運行の3路線と、ワゴン車両で運行の6路線の計9路線が運行されており、そのうちの1路線である3公園連絡線でEVバスが導入されている。地球規模の環境保全に向け、SDGsやカーボンニュートラルの観点から、クリーンエネルギーを動力とするEV車の導入が加速することが予測される。環境保全への積極的な取り組みのため、車両更新時に可能な限りEV車の転換を図るものとして、令和4年3月7日に導入された。

【本市に反映できる事項、意見等】

・今後、SDGsの浸透、環境問題への対策のため、EV車両にシフトしていくと考えられるが、あんくるバスへのEV車両導入のタイミングは、国産車両販売の動向、充電設備、航続距離、バッテリー寿命などの設備面と、経済性、補助金などを併せて見極める必要がある。

サ 明和町のデマンド交通について【群馬県邑楽郡明和町社会福祉協議会】

(令和4年度調査)

明和町には、東武伊勢崎線の川俣駅、バスについては館林都市計画圏域5市町が合同で運行している「館林市外四町広域公共路線バス」が1路線、デマンド交通として「チョイソコめいわ」、「楽ラクシー」が運行している。平成29年1月に国の施策をもとに「明和町ささえ愛ネット」という協議体が発足した。明和町と社会福祉協議会が主体となり、「見守り組織の立ち上げ」「移動手段の改善」を提言した。これを受け乗合送迎サービスの

実証実験を開始した。現在「チョイソコめいわ」、「楽ラクシー」の実証実験中で、期間は令和5年3月までである。どちらもアイシンのチョイソコシステムを導入し、チョイソコめいわは、127箇所の停留所間を利用者からの依頼を受け、最適な乗り合わせと経路を計算して運行する。楽ラクシーは、自宅または指定停留所から指定停留所までの乗り合いで送迎する。

【本市に反映できる事項、意見等】

- ・今後の公共交通の費用負担も含めて検討をする上で、会員制・予約制でシステムを利用したやり方は効率的である。
- ・単なる移動手段という視点ではなく、高齢者をターゲットとした社会福祉施策として、高齢者の健康増進につながる外出促進のきっかけづくりも参考となった。

シ 高萩市の公共交通について【茨城県高萩市】

(令和4年度調査)

高萩市の公共交通は、JR常磐線の高萩駅、バスは民間事業者2社が運行する路線バスが6路線、デマンド型乗合タクシーを2地区にて運行している。路線バス事業者により、「リクエスト型最適経路バス(ダイナミックルーティングバス) My Ride のるる」の実証実験を令和3年から実施している。のるるは、平日8時30分から15時まで、土日祝日は9時から14時まで運行エリアを決めて運行しており、それ以外の時間帯は通常の路線バスが定時定路線で運行している。スマホアプリ、電話で予約を受け付け、人工知能AIが最適な運行ルートを提案する。既存のバス停96箇所に、標柱がない仮想バス停141箇所を加え、きめ細かな乗降場所を設置した。

【本市に反映できる事項、意見等】

- ・比較的用户の多い朝夕の定時定路線バスは残し、比較的用户の少ない昼間は同じ車両を使ってデマンドに切り替える手法は参考になる。
- ・近くにバス停がなく不便を感じている高齢者等の多い地域では、仮想バス停は有効な仕組みである。
- ・市域が広い場合、エリア外への移動に関しては乗り継ぎが必要なこともあり、課題となる。

ス さとバスの運行終了と新デマンド交通について【千葉県富里市】

(令和4年度調査)

富里市は、千葉県の北総台地の中央に位置し、市内に鉄道はなく最も近い駅は市の北に位置する成田駅である。民間の路線バスは千葉交通が運行する路線バスが7路線で、市が運営していた「さとバス」が2路線あったが、利用者が極めて少なく非効率な運行であったことから、さとバスは令和4年9月30日で廃止となった。高齢者等の移動の利便性向上のため、10月1日から新デマンド交通を開始した。7時から19時までで30分間隔で運行しており、どこからでも乗りたい時間を25便の中から自由に選べる。2つの乗降方式があり、181箇所の乗降ポイント間の移動ができる乗降ポイント方式は、市民と市外からの在学者が対象である。自宅と乗降ポイント間の移動ができるドア・ツー・ドア方式は、70歳以上の市民を対象としている。

【本市に反映できる事項、意見等】

- ・365日、朝7時から19時まで利用可能で、料金も比較的安く利用できるということで、利用者にとっては利用しやすい。利用者ニーズと費用負担をよく検討する必要がある。
- ・定時定路線バスがあるため、併用を考えると課題も多くある。
- ・安城市では、65歳以上の要介護・要支援認定を受けている方を対象に一般タクシーや介護タクシー料金の一部を助成する制度があるので、これらとのバランスも必要である。

4 政策提言

本委員会では、およそ4年にわたりコンパクト・プラス・ネットワークについて調査研究してきた。その結果、安城市においては、デマンド型の公共交通導入に向けて提言したい。

(1) 背景

団塊の世代が75歳以上になる2024年以降高齢化は加速し、運転免許返納者の増加が見込まれるので潜在的に公共交通を必要とする対象人口は多い。また、共働き世帯が増加し、子ども・高齢者の交通移動手段の確保は喫緊の課題と言える。

一方で、地方都市においては車への依存率が高く、公共交通の利用率は低

いため、ほとんどの交通事業者が赤字経営に苦しんでおり、経済的な収支不足を地元自治体が多額の補助金で穴埋めしている実態がある。将来的にも持続可能となるように、公共交通の維持・活性化が課題となっている。

(2) あんくるバスの現状

あんくるバスは11路線あり、それぞれ年間約3,000万円の運行経費である。利用者が路線によりばらつきがあり、令和3年度の年間利用者は、循環線右まわりで約78,500人、左まわりで約76,200人、安祥線約22,500人、桜井線約25,400人、南部線約22,300人、高棚線約29,200人、東部線約22,800人、北部線約29,800人、桜井西線約38,700人、西部線約48,400人、作野線約48,800人である。

あんくるタクシーが、市内3地域の交通不便地域に導入されているが、駅や病院に行くためには乗り換えをする必要がある。

あんくるバス、あんくるタクシーともに、運賃は1乗車100円であるが、運行経費としては一人当たり745円かかっている。

あんくるバスの昼間の時間帯の利用者が少ない、地域の停留所をまわっていくため目的地へ着く時間がかかりすぎる、運行本数がおおむね2時間に1本しかないなどがあげられる。

とりわけ、南部線と高棚線に課題が多くあり、朝夕に比べ昼間の乗車数は少なく、市民アンケート結果からも不満足度は高いことが確認できる。その要因として南部線は駅に直結していない事などがあげられる。

それらを見直ししようにもダイヤ毎、バス停毎の乗降者数の細かいデータが取れていない。

(3) デマンド型交通の想定利用者

高齢者と一般利用者に分けられる。

高齢者には、健康元気な高齢者のうち、車の所有を費用面からできれば所有したくない、または、サブスクしたいと思っている人や、福祉事業対象者で要支援認定に至っていないが、車の運転に不安を感じ始めている人、また要支援認定者においても通院・通所での一定の利用を見込めると思われる。

一般利用者としては、共働き世帯における小学生児童の塾・習い事の送迎や幼稚園児の送迎、そして、一時的に車の運転ができない人、車はサブスクしたい人が考えられる。

(4) 提言

以上から、人口構造の変化や、環境に配慮したカーボンニュートラルの実現などの社会的課題へ対応し、安城市が目指す健幸都市実現のため、過度な自動車依存から公共交通への利用転換を図り、公共交通全体を維持・活性化することが必要となる。

そこで、戦略的モビリティマネジメント特別委員会として、以下について提言する。

- ① 地域・行政・交通事業者が一体となって協議を進められるよう、地域の協議会設立に対して支援すること
- ② 客観的な情報に基づいて議論を進めるため、各路線バスに機器等を設置し路線ごとの時間別利用者数や、収支など行政のデータを提供すること
- ③ 協議により必要であれば実証実験を進め、そこで得られたアンケートやデータを基に知恵を出し、工夫しながら地域ごとの交通体系を構築していくこと
- ④ デマンド型の公共交通導入とともに、福祉部局を含め全庁的に連携してお出かけしたくなる動機付けを検討すること

以上について、提言をいたしますので、今後の市政に反映すべくご配慮をお願いします。