

令和 5 年12月25日

丹波市議会議長 垣内 廣明 様

総務文教常任委員会
委員長 谷水 雄一

委員会行政視察報告書

本委員会において実施した行政視察について、視察結果を別紙のとおり、丹波市議会基本条例第19条の規定により報告します。

1 視察日程

令和5年10月25日(水)、26日(木)

2 視察先及び視察内容

(1) 岡山県玉野市

「公共交通のあり方について」

(2) 京都府京丹後市

「AIオンデマンドモビリティ（予約型乗合タクシー）について」

3 視察者

委員長 谷水 雄一

副委員長 酒井 浩二

委員 奥村 正行、藤原 悟、小橋 昭彦、山名 隆衛、広田まゆみ、
西本 嘉宏、太田喜一郎

4 同行者

ふるさと創造部長 清水 徳幸、ふるさと定住促進課長 藤浦 均

5 随行者

議会事務局 事務局長兼議事総務課長 井尻 宏幸、書記 小谷本 梓

6 視察の概要

(1) 岡山県玉野市

公共交通のあり方について

【概要】

玉野市は、岡山県の南端に位置し、瀬戸内海の美しい自然に恵まれた、風光明媚で温暖な気候の港町である。市の中心部にある宇野港は、岡山県の海の玄関口であり瀬戸内海の海上交通の重要拠点として発展してきた。産業については、造船業の企業城下町として発展してきたこともあり、多くの造船関連企業が集積する「ものづくりのまち」といわれ、製造業が中心となっている。

総面積は、103.58平方キロメートル、人口はおよそ5万5,000人。

ア 事業概要

「免許を持たなくても日常生活に困らない町にしたい」との市長の思い、「循環バスは不便だ」、「空気を運んでいるようだ、利用者が少ないからやめてしま

え」との市民の不満。これらを受け市の担当者としては、市民の多様なニーズにこたえるJR・民間路線バス・タクシーとの共存、共存のためには「誰を・どのような乗り物で・運賃はいくら」といった役割分担を考え、平成24年7月から路線交通（以下「シーバス」という。）の運行ルートを従来の循環型ルートから目的地往復型へ、乗車運賃を一律100円（令和5年11月から200円）に改革を行った。玉野市は4つの旧町域があるが、市の生活拠点の中心部はほぼ1ヶ所に集約されていることから、ここにつながる幹線を中心につながるような交通網を設計している。

また、これを補完する乗合型タクシー（以下「シータク」という。）は、1回の乗車料金を300円とし、自動配車システムを時刻未確定型（玉野市にセットアップした予約システム）により30分から1時間の間に予約が溜まった状態を確認したのち、AIによる最適ルートにより乗り場において乗車させるシステムを採用している。即ち、玉野市にセットアップしたとは、行先・時刻・予約時間・割り込みといった市民生活にできるだけ柔軟に対応する配車予約システムである。このシータクの車両は、1地域1～2台で運行されており、十分に地域をカバーできているようである。

イ 事業の特徴

- ・シータクは丹波市のようなドアtoドアではないが、高齢者の方の歩く速度を1分間に80mとして、半径400m以内で自宅から5分以内の場所に乗り場を設定し、乗り場の待ち合わせ間違い及び狭い道路運行による運行遅滞を削減し、概ね利用者の予約時間に併せたスムーズな運行が可能である。
- ・予約システムはAIを活用した最適ルートの設定、予約入力から30分～1時間までに乗車位置までの時間を利用者に返信し、待ち時間をできるだけ短縮している。
- ・公共料金維持に支出している公金は、約6,000万円と低予算である。
- ・基幹交通への接続を重視することから、シータクの乗り継ぎ場所を旧町エリアを越境した特例により対応している。

ウ 小括

丹波市との大きな違いは、所管面積の違いである。丹波市は、約500km²であるのに対し、玉野市は100km²強であり、約5倍の違いがある。人口は、丹波市とほぼ同じ程度にありながら移動距離は約2.2倍と違ってくる。さらに、丹波市は面積が大きいことから、中心市街地といった生活拠点となる施設の集中が玉野市に比べ分散していることから、これまで丹波市まちづくりビジョンで市が示してきた複数の各地域エリアの中心地をそれぞれ結ぶこと。また、小回り

の利く移動手段を有効に活用し、基幹交通網へアクセスできる相互補完体制を社会状況の変化に対応していく必要がある。

各公共交通の共存、市民の利便性の維持・向上を図りつつ、財政負担とのバランスを考慮し、国・県の助成を有効に活用できるよう利用者促進が必要である。

(2) 京都府京丹後市

AIオンデマンドモビリティ（予約型乗合タクシー）について

【概要】

京丹後市は、京都市から直線距離で約 90 km、京都府の最北端に位置する。

市域の 4 割を占める山地には、北近畿最大級のブナ林など緑豊かな風景が広がり、標高400～600mの山々から流れる竹野川などの流域に盆地が形成されている。

海岸線は、山陰海岸国立公園と丹後天橋立大江山国定公園に指定されており、ユネスコ世界ジオパークに認められている。

総面積は、501.85平方キロメートル、人口はおよそ 5 万1,000人。

ア 事業概要

mobi は KDDI と WILLER 株式会社が設立した合弁会社 Community Mobility 株式会社であり、令和 4 年 4 月 1 日から事業を開始した定額乗り放題乗合タクシーである。

新しい移動手段として注目されており、京丹後市においては、既存の事業者に手を挙げてもらい、競業とならないよう配慮したうえで実証実験を現在行っている最中である。運行範囲は、半径 4 キロの市街地を中心としており運行事業者の裁量による運行範囲で運用されており、過疎地域での運用ではなかった。

京丹後市北端の丹後町では、「ささえ合い交通」（道路運送法第 78 条第 2 号に基づく自家用有償旅客運送のうちの「交通白地有償運送」（道路運送法施行規則第 49 条第 1 号）が地域の公共交通を補完している。

mobi の運行目的は、主に市街地の住宅街・市内を短い距離で運用すること、そのニーズに対応する構想が根底にあるようで、これまで報道されていたような地方の交通弱者に対する新たな移動手段をコンセプトにしていけない現状が見られた。

イ 事業の特徴

- ・ 定額乗り放題の計画であるが、実情はその都度払いが主な利用状況である。
- ・ 実証実験の段階で、市街地を中心とした限られたエリアでの運行している。
- ・ 事業者が実験に参加する形で運用されており、市の支出は広告宣伝費のみである。
- ・ 対象エリアの拡大を求める市民の声が高まっており、今後の対応は検討中で

ある。

- ・予約遂行率は、95%と高水準である。

ウ 小括

現在の京丹後市が取り組むこの制度は、国の採択事業であり、今後市が単独運行を始める際には大きな支出が必要となる。このため、丹波市のような広域・中山間地において、この事業そのものをそのまま導入することは関係公共交通機関との協議も含め検討が必要である。

ただ、基幹交通へのアクセスを主眼とするならば、十分、定額制・乗合・予約・ルート設定といったシステムの参考になるのではないかと考える。

7 総括

公共交通を取り巻く課題は、社会現象となっている高齢化、人口減少、労働者不足等、様々な要素が複雑に作用し、丹波市をはじめ日本全国において年々深刻な問題となってきた。こうした地域社会の変化は公共交通の利便性の向上はもとより、維持にも影響を及ぼしており、交通弱者の救済を如何に図ることができるか、公共交通全体の在り方と行政の役割が今後ますます問われることになる。

公共交通維持のためには、財政負担と利便性の維持・向上とのバランスが重要であり、将来の財政状況を見据え、質の低下を招かないよう進めるとともに、自動運転などの新たな技術の導入を検討し、コストを抑えつつ事業者との共存を果たさなければならない。

今回視察を行った両市においてはいずれも市街地では利便性が高いものの、周辺過疎地域の交通弱者への公共交通のネットワークは丹波市に比べ今後の課題と言える。

現在、両市とも事業者の協力に依存している割合が高いため、財政負担が少ないようである。

玉野市は、乗車料金の定額化や基幹路線への乗り継ぎを重視したシステムを構築しており、一方、京丹後市では、システム事業者と地元運行業者による実証実験中のことであったが、最新のデジタル技術を使った輸送システムを活用して小回りの利く市内循環を重視している。

今後、丹波市の公共交通ネットワークにおいても、これら両市の利点を活かすことでさらに充実した公共交通のあり方へと発展させることが必要である。

そのためには、関係事業者との協議をはじめ、公共交通全体のコストを考慮しながら先進技術の導入の検討や社会実験による検証などを進めながら、将来予測される社会構造の変化に対応できる公共交通の先進的着手が必要である。特に、Maasによる移動手段の最適化は、現在過渡期であり、今後、市民・事業者・行政の連携協議を図りつつ議論を進めていけるものと考ええる。