

令和6年9月17日

富士見市議会議長 田中栄志様

建設環境常任委員会委員長 小泉陽

行政視察報告書

本委員会は、所管事務調査として先進地の視察を行いましたので、報告します。

記

- 1 実施期間 令和6年8月7日（水）～令和6年8月8日（木）
- 2 視察地及び調査事項 (1) 福島県喜多方市
「公共交通とまちづくりについて」
(2) 福島県会津若松市
「公共交通とまちづくりについて」
- 3 出席委員 委員長 小泉陽 副委員長 今成優太
委員 田中栄志 委員 熊谷麗
委員 山下淑子 委員 須崎悦子
委員 川畑勝弘
- 4 随員職員 議会事務局 主任 幕田祐二
- 5 同行職員 都市整備部 部長 新井雅彦
都市整備部 都市計画課 課長 齊藤博之
都市整備部 都市計画課 主査 堺智亮

(調査結果報告は、別紙とする)

別紙

1 福島県喜多方市 「公共交通とまちづくりについて」

【喜多方市の概要】

喜多方市は、福島県の北西部、会津盆地の北に位置し、古来、北方（きたかた）と称され、江戸時代には、会津藩の領地であった。明治以降、小さな集落を合わせて町や村が形成され、昭和20年代後半から30年代にかけて、町村合併促進法により、喜多方市、熱塩加納村、塩川町、山都町および高郷村の5つの市町村が、平成18年1月4日に合併し、新しい喜多方市が誕生した。

飯豊連峰、雄国山麓、三ノ倉高原など雄大な自然環境に恵まれ、文化財や蔵などの歴史を感じさせる建造物も多く、加えて、全国的に知名度の高い喜多方ラーメンやそば、多彩な農林産物や地場産品、温泉施設、さらに地域性を活かしたイベントなど、豊富な観光資源にも恵まれ、年間約180万人の観光客が訪れるようになり、近年では観光業を中心としたサービス産業が伸びている。

また、良質で豊富な水や米を原料とした酒造業、桐材加工や漆器などの伝統産業もあり、一方、農業においては、環境にやさしい生産方式による高付加価値農産物の生産や、グリーン・ツーリズムによる都市と農村の交流など、新たな取組も展開している。

人口	41,886人	（令和6年7月1日現在）
面積	554.63	平方キロメートル
一般会計予算	265億4,600万円	（令和6年度）
喜多方市議会議員定数	22人	

（1）調査事項の概要・経過・特徴等について

現在、喜多方市の公共交通機関は、東日本旅客鉄道株式会社（JR東日本）の郡山駅～新津駅間を結ぶ磐越西線のほか、路線バス（4路線）、まちなか循環線（委託路線）、AIオンデマンド交通「のるーと喜多方」、デマンド交通「みんなべえ号」を運行している。

AIオンデマンド交通「のるーと喜多方」を導入した経緯については、市の面積が広く、路線バスで全てのエリアを賄うのはまず困難であったことと、人口減少により、バスの利用者が一便当たり1人未満となり、路線バス運行による赤字補填が大きな負担となった。そのため、平成23年度からデマンドバスを運行開始したが、狭いエリア内での直線移動のみであり、本数も少なく、さらなる利便性を望む声が寄せられた。また、高齢者の免許返納後の移動手段を確保する必要があり、使いやすい公共交通を目指した。

令和4年度に、まずは東部エリアにAIを活用した予約・配車システムを今までのデマンド交通に導入し、24時間いつでも乗車予約ができ、自宅から目的地まで乗車できるドアtoドア方式による運行を開始した。

公共交通への市民満足度も上昇したため、令和6年10月から、西部エリアにもAIオンデマンド交通の実証運行をする予定となっている。

(2) 具体的対応策・取組状況について

① AIオンデマンド交通導入までの流れ

- 令和3年11月 令和4年度当初予算編成（AIオンデマンド交通の導入経費積算）
- 令和4年 3月 市公共交通計画策定（デジタル田園都市国家構想交付金（以下「デジ田交付金」という。）の要件）
- 令和4年 4月 デジ田交付金の交付決定
- 令和4年 6月 プロポーザル（3社）
- 令和4年 7月 市公共交通会議において導入内容の決定
- 令和4年10月 東部エリア（南）の実証運行開始（4台運行）
- 令和5年 4月 東部エリア（北）の実証運行開始（8台運行）
- 令和6年 4月 東部エリア全域の本格運行
- 令和6年10月 西部エリアの実証運行（予定）

② AIオンデマンド交通の事業内容

〈実証運行事業決算（令和4年度）〉

歳入	31,010千円	国交付金	デジ田交付金	16,938千円
			地方創生臨時交付金	6,000千円
		県補助金		4,282千円
		運賃収入		3,790千円
歳出	40,422千円	AIオンデマンド交通システム構築料		
		ライセンス使用料		
		タブレット端末購入費		
		運行業務委託料（4台）		
		受付センター業務委託料（2人）		
		乗降拠点設置費		
		車両用マグネット作成費（4台）		
		公共交通総合パンフレット作成・印刷費（全世帯分）		

〈AIオンデマンド交通の概要（令和6年8月現在）〉

- 運行路線： 運行エリア内は自由に運行可
(ただし、市街地から市街地の移動のみは、タクシー会社に配慮し不可)
- 運行日時： 月曜日～金曜日 7:00～19:00
(土・日・祝日、12/29～1/3は運休)
- 乗降場所： どこでも可
(市街地エリアのみ指定乗降場所)
- 予約有無： 事前に予約（7日前から利用の直前まで予約可）
(電話は平日9:00～17:00、専用アプリは24時間)
- 運賃： 大人 400円（1乗車）
子ども（小学生以下）250円（1乗車）※障がい手帳所持者は半額

乗合わせ： あり

車両台数： コミュータ（乗車定員13人）4台、ハイエース（乗車定員8人）4台

〈実施体制〉

運営主体： 喜多方市地域公共交通会議（事務局：市役所地域振興課）

運行： 市内バス・タクシー会社4社8台（運行業務委託）

予約： 市内コンサル会社（受付業務委託）

システム： ネクスト・モビリティ（株）（プロポーザル）

運行費用： 市が全額「負担金」として支出

（令和6年度予算 133,957千円、
デマンド交通、まちなか循環線の予算を含む）

〈その他〉

- ・スクールバスとして、小学校まで3キロメートル以上、中学校まで6キロメートル以上の児童生徒が利用している。定期券代は教育委員会が全額負担。
- ・高齢者おでかけ助成事業として、75歳以上の市民に、10,000円分（200円×50枚）の予約型乗合交通回数券（AIも含む。）を毎年交付。
- ・運転免許証自主返納者支援事業として、運転免許証自主返納した65歳以上の市民に40,000円分（400円×100枚）の予約型乗合交通回数券（AIも含む）またはタクシー助成券を一回限り交付。

（3）効果・課題・問題・反省点について

AIオンデマンド交通を導入した効果として、今までのデマンド交通と比べ格段に利便性が向上し、それに伴い、利用者数は1.83倍となり、運賃収入も1.75倍となった。併せて、AIによる効率的な配車で、コースという概念をなくした結果、デマンド交通の運行台数を9台から8台に減少させて運行業務委託料を削減することができ、コストパフォーマンスも向上させることができた。

また、交通空白地域の解消にも大きく貢献し、市民満足度も向上した。特に郊外の市民から大歓迎されている。利用者のデータ分析もAIによって容易に可能となり、事業を客観的に評価できるようになった。

課題としては、補助はあるが多額の費用がかかること、電波が通じるエリアに限定されること、高齢者へのアプリ利用に対する対策などが挙げられる。

また、市内の運行事業者との調整が不可欠であり、特にタクシーとの差別化対策は必要となっている。

（4）まとめ

喜多方市議会事務局のご厚意で、AIオンデマンド交通「のるーと喜多方」の13人乗りのバスに、視察者全員で試乗させていただいた。既に満車状態だったので、乗車予約はこのバスに入らないように、AIが配車を振り分けているとの説明があった。

直前の乗車予約でも最短で5分（平均待ち時間13.88分）で乗車できるAIオンデマンド交通。どの自治体も今、大きな課題としてある公共交通に、AI等の最新技術をいち早く導入し、市民への利便性向上に取り組んでいることに感銘を受けた。

あわせて、導入するに当たっては、運賃や走行区間など、他のバス事業者やタクシー事業者等との調整は慎重かつ丁寧に対応する必要があることを学んだ。

また、利便性が向上することでさらなる要望が生じる難しさもあり、国や県の補助金等が減少した際の運営には検討が必要な課題も多いと感じた。

しかしながら、市内のバス会社、タクシー会社が競って運行を希望するとのことで、AIオンデマンド交通は業者にとってもメリットが高いことも伺った。効率的な運行により、より少ない台数で、より多く市民の移動を可能とし、満足度も高く利用者も増加しているAIオンデマンド交通について、本市でも事業化を検討する余地が大いにあると感じた。

2 福島県会津若松市 「公共交通とまちづくりについて」

【会津若松市の概要】

会津若松市は福島県会津地方東部にある市であり、当該地方の中心都市である。江戸時代には会津藩の城下町として栄え、現在も鶴ヶ城や白虎隊など歴史上の事物が観光資源として有名である。近年は平成30年情報通信月間総務大臣表彰を受けるなど、ICTを利用した取組の先進地域としても知られる。

人口 111,432人（令和6年7月1日現在）

面積 383平方キロメートル

一般会計予算 544億3,500万円（令和6年度）

会津若松市議会議員定数 28人

（1） 調査事項の概要・経過・特徴等について

会津若松市では、自家用自動車の普及による路線バス利用者の減少が著しい課題となっている。平成29年には、路線バス利用者数はピーク時（昭和40年）の10分の1となっていた。そのため路線バスは、利用者の減少、収支悪化、減便、路線廃止と負のスパイラル状態となっていた。

会津若松市公共交通網形成計画（平成28年～令和3年）、会津若松市地域公共交通計画（令和4年～8年）を策定し、より利用しやすい公共交通を目指し、取り組んでいる。GIS（及びエクセル分析ツール）をフル活用したデータの収集や分析の徹底や、利用者起点の意見交換会を実施している。

その結果を踏まえ、まちなか周遊バス、地域住民が運営主体となった住民コミュニティバスを確立し、会津SamuraiMaasプロジェクト協議会を設立し、AIオンデマンドバスの実証運行も実施している。

今回の行政視察では、一つの方策ではなく、様々な公共交通の在り方について学んだ。

(2) 具体的対応策・取組状況について

①データ収集、分析

G I S（及びエクセル分析ツール）の徹底活用

- ・バスの乗降調査の実施
- ・住民基本台帳と連動したG I Sシステムを確立

利用者起点の意見交換会

- ・地域づくり団体において検討、運行方法の意見交換

②地域公共交通網形成計画（平成28年～令和3年度）

スマートシティ会津若松

- ・4つの重点地区を設定し、路線バス再編の取組を進める

③地域公共交通計画（令和4年～8年度）

- ・会津若松駅を中心とした市街地、郊外、広域の交通ネットワークの目指すべきものを設定

④まちなか周遊バス

- ・路線バスと従来の循環運行バスの見直しを実施
生活交通と観光交通をミックスし、運行の効率化と利便性の向上を図っている

⑤住民コミュニティバス

- ・「さわやか号」金川町、田園町では地域でバス運営協議会を設立し、地域公共交通の確保、維持を実現。運行自体は会津バスへの業務委託
- ・「みなとバス」湊地区では、地域住民が主体となり、バス運行をしている。NPO法人化し、地域住民で自家用有償旅客運送を実施している

⑥会津S a m u r a i M a a Sプロジェクト協議会

- ・スマートシティ会津若松として、従来から先進的に導入しているI C Tと地域公共交通を掛け合わせる計画の策定に着手

↓

- ・市民主導で勉強会や現地視察を実施し、とにかく一步踏み出してみようという考えのもと、スタート

↓

- ・将来的なM a a S協議会への移行も見据え、市も参画。令和2年度から令和4年度までの3年間、スマホアプリ限定でA I オンデマンドバスの実証運行を実施

↓

- ・令和5年度から、アプリの使用が困難な方へ配慮し、電話予約にも対応する実証実験を実施

↓

- ・エリアの拡大、商業連携、福祉連携など共創の取組を強化していく

(3) 効果・課題・問題・反省点について

ICTの先進自治体として、徹底的なデータの把握、分析を行い、まちなか周遊バス、住民コミュニティバス、会津SamuraiMaasプロジェクト協議会の設立を実現した。導入の効果として交通空白地域の解消、運行の効率化、新たな移動需要の創出ができるようになり、地域の発展にも寄与している。

課題としては、さらなる周知及び利便性の向上、タクシー事業者等の他交通事業者の理解、実証運行の検証結果をはじめ利用者意見等を踏まえた運行内容の調整、他路線バスを含めたバスネットワークの最適化、持続的な運行に向けた採算性の確保が挙げられる。

(4) まとめ

現状を細かに把握分析するためのICTの活用は、会津若松市の強みを活かした取組であると思う。その上で、地域公共交通網形成計画の策定がされている。このような現状把握の徹底が各地区に見合った公共交通の確立に結びついていると認識した。住民コミュニティバスのように住民の主体性を行政が後押しする形や、AIオンデマンド交通において予約方法をアプリのみから電話予約も可能にした点は、地域をしっかりと理解する行政の姿勢を垣間見ることができた。

本市においても、面積、観光名所や産業については差異があるものの、現状をデータ分析し、とにかく一歩踏み出してみるといった会津若松市の取組は十分に参考にすべきであると感じた。

最後に、富士見市においても、公共交通は様々な人達の思いが一つになってようやく成り立つものであるという共通認識のもと、市民、団体、行政各々の立場を理解し、富士見市の公共交通をどうしていくべきかを具体化し、議論していく必要があるのではないだろうか。