

焼津市議会 建設経済常任委員会 行政視察報告書

焼津市議会議長 村松幸昌 様

視察者：焼津市議会 建設経済常任委員会

委員長 増井 好典

委員 深田ゆり子 石田江利子

四之宮慎一

(報告者) 石田江利子

令和7年10月15日から17日に建設経済常任委員会で東京都調布市、茨城県常陸太田市、茨城県日立市において行政視察調査をいたしましたので、その概要について報告します。

【視察地と項目】

10月15日 東京都調布市 「A I オンデマンド交通 のるーと調布について」

10月16日 茨城県常陸太田市 「自動運転E Vバス及び市内公共交通の再編について」

10月17日 茨城県日立市 「ひたちB R Tについて」

1 東京都調布市

調布市概要

調布市は東京都多摩地域東部に位置し、面積は約 21.58 平方キロメートル、人口は約 24 万人。京王線や中央自動車道、調布飛行場など交通の利便性が高く、都心へのアクセスも良好。深大寺や神代植物公園など自然環境に恵まれ、武蔵野の面影を残す緑豊かな地域が広がっている。J リーグ・FC 東京のホームスタジアム「味の素スタジアム」も所在し、スポーツ振興にも力を入れている。都市機能と自然、文化が調和した魅力ある都市である。

事業と所感

調布市における「A I オンデマンド交通 のるーと調布」の実証運行は、公共交通の空白地域における移動手段の確保という課題に対し、先進的な取り組みとして注目される。特に市北部地域において、AI によるルート最適化やアプリ・LINE 等を活用した予約システムの導入は、利便性向上に寄与していると考えられる。一方で、1 日平均 5 人という利用実績に対し、1 人あたり約 26,000 円の運営コストが発生しており、持続可能な運行体制の構築には課題が残る。今後は、乗降ポイントの追加や運行エリアの見直し、利用者ニーズの的確な把握（ダイアリー調査等）を通じたサービス改善が求められる。また、予約手段の多様化は若年層には適しているが、高齢者にとっては利用の障壁となる可能性もある。将来的な世代交代を見据えつつも、現時点では巡回型との併用など柔軟な対応が必要である。デマンド交通の導入に際しては、乗換えの利便性や委託先の選定を含め、利用者目線に立った運行設計と継続的な検証が不可欠であると感じた。今後は、実証結果を踏まえた損益分岐点の見極めと、持続可能な地域交通モデルの構築に向けた取り組みが期待される。

今後の参考となる事項

デマンド交通の利便性向上と利用促進には、都市構造と地域ニーズとの的確なマッチングが不可欠であり、中長期的な視点に立った計画が重要である。調布市の事例では、AI による運行効率の向上に加え、地域の実際の移動需要を把握することが重要。焼津市においても、通勤・通学・買い物などの移動を可視化し、地域特性に即した交通設計が求められる。調布市が導入するアプリ・電話・LINE による多様な予約手段や、既存交通との連携、市民参加型の検討手法は、今後の参考となる。AI の進化により、交通設計の精度と利便性はさらに向上することが期待されるが、効率性だけでなく、地域ニーズを丁寧に捉える姿勢が重要であ

る。デマンド交通は都市計画と密接に関係し、高齢化社会への対応や公共交通空白地帯の解消、都市構造の維持・再編においても重要な役割を果たす。移動手段は行政が支えるべき公共サービスであるとの認識のもと、焼津市においても今後さらに公共交通のあり方について検討を進めていく必要がある。



2 茨城県常陸太田市

常陸太田市概要

常陸太田市は茨城県北部に位置し、県内最大の面積（約 372km²）を有する自然豊かな都市である。人口は約 43,900 人（令和 7 年 10 月現在）で、久慈川や山々に囲まれた穏やかな気候の中、四季折々の風景が楽しめる。子育て支援に力を入れており、「住みたい田舎ランキング」北関東エリアで 2 年連続 1 位を獲得するなど、移住先としても注目されている。観光地としては、竜神大吊橋や竜神ふるさと村などがあり、特産品には常陸秋そばやぶどうが挙げられる。交通アクセスについては、東京からは常磐線と水郡線を利用して約 1 時間 40 分、水戸市からは JR 水郡線で約 30 分と、首都圏からのアクセスも良好。

事業と所感

〈地域公共交通の再編〉

常陸太田市では、平成 28 年以前は市民バス（コミュニティバス）制度が中心で、患者輸送バス、スクールバス、コミュニティバス、一般路線バスの 4 路線が茨城交通や日立電鉄交通サービスに委託され運行されていたが、利用者数の減少や財政負担の増加により、効率化が求められる状況となった。

平成 28 年 3 月に策定された地域公共交通網形成計画に基づき、同年 10 月には患者輸送バス、スクールバス、コミュニティバスを一般路線バスへ統合。運行頻度は週 5 日に統一され、運賃体系も距離に応じて 200 円・300 円・500 円の 3 段階に改定されるなど、「同一サービス、同一運賃」・「受益者負担」を原則とした分かりやすい運賃体系への見直しを実施。平成 31 年から令和 4 年にかけても残存していた市民バス路線も段階的に廃止され、制度は完全に終了した。再編にあたっては、市民への丁寧な説明が行われ、特に、スクールバスの路線バスへの統合にあたっては、学校関係者や保護者から安全面への懸念があったが、試乗会の実施や再編後半年間の乗務員同乗など、きめ細かな対応がなされた。これにより、子どもから高齢者まで誰もが安心して利用できる交通環境の整備が進められた。これらの取り組みが、少子高齢化と人口減少に伴う公共交通利用者の減少を背景に、持続可能な交通体系の構築を目的として、地域公共交通の再編が進められ、平成 28 年 10 月の再編が他地域の模範となる顕著な功績があったとして、

「令和 6 年地域公共交通優良団体国土交通大臣表彰」を受賞。

路線バス統合後の利用者数は当初横ばいで推移したが、令和 5 年度からの減便により減少傾向にある。一方で、乗り合いタクシーの利用は令和 4 年度から令和 6 年度にかけて約 3 倍に増加しており、今後の昼間の移動手段としては、大型バスよりもワゴン車やデマンド型交通が主流になる可能性が高い。

市の面積は約 370 平方キロメートルと広く、焼津市の 5 倍以上にあたる。山間部も多く、通院や買い物など日常の移動手段の確保は重要な課題である。電話やインターネットによる予約、自宅や希望地への送迎といった柔軟な仕組みが導入されており、地域内外の回遊性を高めることで地域活性化にも寄与している。

今後は、路線バスや自主運行バスの昼間運行をワゴン車タイプに転換することや、全地域へのデマンドタクシー導入の可能性についても検討が求められる。持続的な運営のためには、地域公共交通事業への国庫支出金の拡充が不可欠であり、地域住民が安心して移動できる交通環境の整備を継続していく必要がある。

〈自動運転 EV バス〉

常陸太田市では、商業施設が市南部の市街地に集積しており、高齢化が進む山間部から市街地に移動する公共交通の維持が従来から課題となっていた。令和 4 年度より自動運転 EV バス「じょっぴー」の実証運行を開始し、現在はレベル 4

（高度運転自動化）技術の導入を進めている。限定区域内でシステムが運転と緊急対応を担い、遠隔監視体制のもと安全運行を実現。乗務員が同乗し、必要に応じて手動操作も可能な体制となっている。

車両は 9 人乗りで、未来的なデザインが地域の象徴となり、子どもたちにも親しまれている。試乗体験では、時速 20km 程度のゆっくりとした運行で安心感があ

り、「自動運転実証実験中」の表示があり、後続車への配慮がされていた。令和6年からは定常運行が始まり、令和7年には2台体制へ拡充。市役所、駅、スーパー、クリニックなどを結ぶ路線で、1日6便、予約不要・無料で運行されている。現在はレベル2（オペレーター同乗）での運行だが、将来的には完全無人運転（レベル4）を目指している。

マクニカ社の「everfleet」システムによるリアルタイム監視と、「じょうづるさんナビ」アプリによる位置情報や混雑状況の提供により、利便性と安全性を両立した地域交通の新しい形が示されている。

今後の参考となる事項

自動運転EVバスは、安全を最優先に地域と連携しながら運行範囲を拡大してきた成功事例があり、観光地や公共施設を結ぶルートを整備すれば、観光と日常の両面で活用できる交通手段となり、焼津市でも導入の可能性が高い。

駅前開発や新市民病院の開業など、まちづくりと連動した交通整備も期待される。アプリ連携や予約不要の仕組みは高齢者や交通弱者の支援にも有効であり、公共交通の再編にもつながる。

AIを活用した柔軟な運行モデルや、地域・対象者を限定した試験導入から始めることで、利用者の声を反映しながら段階的に拡大できる。焼津市の未来に向けた持続可能な交通インフラとして、EVバスは大きな可能性を秘めている。



3 茨城県日立市

日立市概要

日立市は、茨城県の北東部に位置する地方都市であり、太平洋に面した自然豊かな環境と、製造業を中心とした産業基盤を有する地域である。市域は東西に細長く、東側は太平洋に面し、西側は多賀山地に接しており、海と山に囲まれた地形が特徴である。明治43年に日立製作所が創業されたことを契機に、企業城下町として発展を遂げた。現在も同社を中心とした製造業が市の主要産業であり、電機・機械・金属加工などの分野で高い技術力を有している。また、茨城港日立港区を活用した物流機能も整備されており、北関東地域の経済活動を支える拠点としての役割を果たしている。

人口は約16万人で、JR常磐線や常磐自動車道などの交通インフラにより、首都圏とのアクセスも良好である。市内には御岩神社や鵜の岬などの観光資源が点在しており、自然・歴史・文化を活かした地域振興にも取り組んでいる。日立市は、ものづくりの伝統と豊かな自然環境を融合させた都市として、今後も持続可能な地域社会の形成を目指している。

事業と所感

日立市は、電機メーカー・日立製作所の発祥の地として知られており、創業当初は鉱山事業を中心に展開していたが、鉱山設備に使用される輸入モーターの修理を契機に、電機事業へと発展を遂げた。やがて鉄道車両の製造にも着手し、従業員の通勤手段として自社開発の鉄道「日立電鉄」を運行するに至った。

しかし、2000年代以降、企業の業績悪化に伴い日立電鉄は採算性の低さから廃線となりました。自動車の普及や都市交通の変化を踏まえ、日立市は地域貢献の観点から、廃線となった専用路線を活用した新たな交通手段として「日立BRT（バス高速輸送システム）」を導入。

このBRTは専用道路を活用しており、自動運転技術の実証に適した環境が整っている。現在は専用道路区間での自動運転と、それ以外の区間での手動運転を併用しており、運行データの収集や利用者ニーズの把握が容易である点が特徴。さらに、沿線地域では住宅誘致の施策も進められており、人口増加への寄与も期待されている。

日立市が旧鉄道資産を活用し、次世代交通インフラとしてBRTを導入したことは、地域の持続可能な発展を見据えた先進的な取り組みであると感じる。専用道路を活用することで、自動運転技術の導入における安全性や効率性が高まり、将来的な交通体系のモデルケースとなる可能性を秘めている。自動運転導入には初期投資が必要だが、長期的には運用コストの低減が見込まれ、公共交通の持続性向上にも資すると考えられる。今後も市内での実証実験が継続されるとのことであり、積極的な運用姿勢には大いに期待したい。日立市の交通施策は、地域資源の有効活用と技術革新の融合による新たな価値創出の好例であり、今後の動向に注視していきたい。

今後の参考となる事項

自動運転技術は世界的に進展しており、焼津市でも早期に導入へ向けた検討が必要と考える。観光、生活支援、通学、高齢者・障害者支援など、目的を明確にし、市の将来像と連携させることが重要である。

日立市の「ひたち BRT まちづくり計画」は、既存インフラを活用し、地域に合った交通体系を構築した好例。焼津市では BRT 導入は難しいものの、まちづくりと連携した柔軟な交通施策を学ぶ価値がある。

今後は、限定エリアでの自動運転実証を重ね、段階的な導入により人手不足の解消や安全性向上を図り、持続可能な地域交通の実現を目指すべきと考える。

