

1 調査事件

地域公共交通対策について

2 調査概要

(1) 春日井市（人口 306,423 人）

ア 春日井市地域公共交通計画について

春日井市は名古屋圏のベッドタウンとして栄え、市の南西部を中心に鉄道・路線バス・高速道路による公共交通網が発達している。これまで人口は安定的に推移してきたが、近年は減少局面を迎えており、高齢化も進行している。特に東部に位置する昭和に開発された大規模ニュータウン（高蔵寺ニュータウン）では、市全体の平均よりも 10 ポイントほど高い率で高齢化が進んでいる。春日井市では人口減少と高齢化への対応及び市の継続的な発展のため、自家用車を過度に使わなくても快適に暮らせる都市の構築を目指し、令和 3 年に春日井市地域公共交通計画を策定した。本計画の中では、様々な輸送規模の交通手段を組み合わせる効率的な公共交通の体制づくりを行うこととしており、後述する自動運転サービスや M a a S ウェブアプリの展開、かすがいシティバスデジタルチケットの利用促進などの取組を行っている。

イ 自動運転に関する取組について

春日井市は駅やバス停から自宅までをつなぐラストワンマイルサービスとして、NPO 法人と共同でレベル 2 の自動運転カートによる運送サービス「ゆっくりカート」を実装している。実施地域は高蔵寺ニュータウンの中の石尾台と呼ばれる地域である。特別に整備したゴルフカートを使用しており、自動運転レベル 2 であるため、乗務員が 2 名乗車して運行している。運行は月火水金土の 9 時から 16 時までの間で、前日までに予約すれば利用可能である。利用料金は会員が 100 円、非会員は 300 円である。カートの導入費などの初期費用は市が負担したが、通常経費は運賃収入のほか会員の年会費と協賛金で賄われている。世帯単位や個人で会員になることもできるが、その場合 2,000～3,000 円かかる年会費が、町内会単位で会員になると一世帯当たり 300 円と非常に安くなる仕組みを採用している。これは地域全体でこのサービスを支えようという意図によるものである。一日平均 6 人（乗り合せ人数 1.1 人/便）の利用があり、個人からの協賛金も増えるなど地域への浸透が図られている。一方で運行を行う乗務員や予約オペレーターへの謝金は一日 800 円ほど（運行予約の有無による）で、職員も高齢者が多く、サービスの維持は当該法人の意欲だのみである部分が多い。今後カートの修繕や更新が必要になった際の費用負担や NPO 法人の人材確保、他地域への応用などには

課題も多い。市はレベル4へのアップデートも目指しながら、本サービスの持続可能な在り方を引き続き検討していくこととしている。

ウ オンデマンド乗合サービスについて

オンデマンド乗合サービスは、名古屋大学との共同実証実験として、高蔵寺ニュータウンにおいて令和5年10月から令和6年9月までの1年間の予定で実施しているものである。高蔵寺ニュータウンは人口約4万2,000人で高齢化率が36%にのぼる。山を開発してできたニュータウンであるため坂道が多く、高齢者の徒歩移動には負担が大きいことから、新たな公共交通サービスの潜在需要が見込める地域として選定された。本サービスはタクシーと路線バスの中間サービスと位置づけ、自宅の前からエリア内の目的地まで乗りあうことでタクシーより安価に移動できるサービスになっている。ただし発着は自宅か特定の協賛施設（病院、薬局）・公共施設に限られる。運行するタクシーは1台のみで、平日の8時30分から14時の間で電話か専用サイトで予約して手配する。このとき利用料金が事前に分かるので、料金を確認してから利用を決めることができる。1日の平均利用者は10人で、乗合サービスではあるが乗合にならないことが多い状況である。運賃以外に協賛施設からは協賛金を募り運営資金としているが、現状は赤字である。乗合タクシーでは移動できる範囲が限られているため、移動需要の伸びには限界があり、今後利用者数の大幅な増加は見込めないと考えている。またタクシーと路線バスの中間サービスと位置付けた実証実験だが、結果的にタクシーとのすみわけが難しいと感じているところである。実証実験は令和6年9月までであるが、春日井市は、サービスを継続するかどうかも含め今後の方針を検討していくこととしている。

(2) 小松市（人口 105,896 人）

ア 小松市ライドシェア「i-Chan」の運行について

小松市は人口が約10万人で、小松駅を中心とした市街地と、市の面積の7割を占める森林地帯で構成されている。小松市の公共交通は路線バスをメインとするほか、JR北陸新幹線や北陸自動車道、小松空港がコンパクトにまとまった交通の便の良い環境にある。

小松市の路線バスは小松駅から放射状に路線網が形成され、生活路線バス13路線と、コミュニティバス3路線が運行している。しかしコロナ禍等の影響により、利用者数は平成30年と比較して令和4年には約40%減少した。

バスの主な利用者は自動車運転免許を持たない高齢者、学生である。市はバスの利用促進のため、65歳以上の市民、障害者、学生を対象に、路線バス

の市内区間が定額で乗り放題になるフリー乗車券「らく賃パスポート」を事業化した。が、コロナ禍の影響で利用者の減少を止めることはできていない。路線の維持拡充やらく賃パスポートの実施により市の財政負担は平成 21 年から令和 4 年までに約 2 倍に増加している。さらに、バスの運転手はほとんどが 50 歳以上で、10 年後、20 年後の運転手の確保が非常に厳しい状況である。うえに、運転手不足が「2024 年問題（※働き方改革関連法の改正による自動車運転業務の時間外労働時間の制限）」によりいっそう加速する見込みで、公共交通の維持が困難になることが予想されている。

これに対し小松市は複数の交通手段を組み合わせた持続可能な公共交通体系「小松版 M a a S」の構築により対応している。具体的には、路線バスの運行見直しによる運行効率化、コミュニティバスの運行内容の見直し、バスの利用が少ない区間における乗合タクシーの導入、地域主体の乗合ワゴンの運行、そして新技術を取り込んだニューモビリティの活用として、自動運転の導入、シェアサイクルの導入、A I デマンド交通の導入、小松市ライドシェア「i-Chan」の運行等により効率的な公共交通の構築を目指すものである。このうち小松空港と小松駅を結ぶレベル 2 の自動運転バスは令和 6 年 3 月から通常の路線バスとして通年運行を開始している。

小松市ライドシェア「i-Chan」は道路運送法第 78 条第 2 号に基づいて行う自家用有償旅客運送である。小松市では北陸新幹線の開通に際し、特に夜間の 2 次交通の不足が課題であった。さらに令和 6 年 1 月に発生した能登半島地震の避難者の移動手段を確保する必要もあった。法改正によりエリアではなく時間帯を基準とした公共交通の不足を交通空白と見なすことが可能になったため、路線バスの便がなくなる夜間の時間帯を協議会で交通空白と認定し、これをカバーするためにライドシェアを実施することとした。実施主体は小松市で事業運営を株式会社パブリックテクノロジーズに、運行・整備管理者は小松タクシーに委託している。運行区域は小松市内及び能美市・加賀市で、毎週木・金・土曜日の 17～24 時が運行時間である。乗車地と目的地は予約時に指定しなければならない。予約はアプリとコールセンターで対応しているが、夜間の利用者はアプリの使用に慣れている層が多くアプリからの予約が多い。ドライバーは月 4 日以上稼働などを条件として一般公募しているほか市職員の副業を認めており、現在 19 名が登録している。報酬は運賃の 70%（運賃は通常のタクシー料金の 80%）となっているが、令和 5 年 12 月の通達改正により今後タクシーと同額になる。3 月から 6 月末までの利用実績は 136 件で一日平均約 3 件だった。防犯上の理由などから支払いはキャッシュレス決済のみとしており、市はキャッシュレス決済の普及とライド

シェアの利用促進のため、ライドシェアアプリ「いれトク！」をダウンロードした利用者を対象に運賃無料キャンペーンを複数回実施している。

利用者からは概ね好評だが利用可能な時間帯の拡大などを要望されている。ドライバーからは乗車地・目的地の変更ができないことや泥酔者の対応への不安など改善の要望がある。

さらに市は利便性の向上のため、富山県南砺市と共同で複数の交通サービスの運行データを一元管理するシステムの構築に取り組む予定である。両市の市長が「活力ある地方を創る首長の会」のメンバーであることから、南砺市との提携につながった。本計画は、各社の運行データを一元管理し、利用者は地域公共交通アプリを利用して配車を依頼することで、近隣のタクシー、ライドシェア、その他の公共交通サービスの中からワンストップで最適な配車を受けることができるというものである。

また、ライドシェアの実施にあたり、既存事業者と調整を行う中では、タクシー事業者の抵抗もあったが、タクシー事業者も人手不足が続いており配車依頼に十分応えられない状況であることや、上記の一元管理システムの運用ではまずタクシーを最優先に配車する仕組みとすることで、既存事業者の理解を得て共存を図っている。

また今後の課題として、ドライバーの増員が必要であると考えており、自動車運転教習所の講師など関連する産業の従事者に対しアプローチしていく。まだ一般市民には「ライドシェア」という用語も十分に浸透しておらず、継続的に広報を行ったり利用促進キャンペーンを打ち出したりすることで、地域の公共交通の一つとして定着を図っていくこととしている。