
2025

【特別報告】

持続可能な 地域公共交通の模索

—各地の取り組み事例と考察—



新潟市議会 地域公共交通調査特別委員会

目次

01.	はじめに	P2
02.	みちのりグループ	P3
03.	AIデマンド型交通の取り組み	P6
04.	新潟市北区エリアバス×タク	P11
05.	バス事業ではないバス交通？	P13
06.	終わりに	P16



01. はじめに

公共交通をめぐる各地の状況は、人口減少や2020年に始まったコロナ禍による採算の悪化、運転手不足などにより厳しい環境にあり、本市も例外ではありません。

新潟市議会では、「生活交通の確保及び暮らしやすい交通環境の充実」をテーマに、2023年6月、「地域公共交通調査特別委員会」を設置することとし、当委員会が発足しました。

当時、コロナ禍によるバス乗降客数の減少などに伴い、本市と新潟交通との運行事業協定の効力は停止され、新たな協定に向けた協議が進められていました。また、発足翌年春には新潟駅高架下に新バスターミナルが供用開始となり、新潟駅の南北を直結する交通軸が生まれるという新たな局面も迎えているところでした。

そうした中、当委員会はさまざまな調査に加え、各地の地域公共交通の取り組みなどについても行政視察を重ねてきました。これらの概要報告は議会のホームページでも掲載されていますが、視察先ごとの単発の報告となっており、これらの背景や相互の関連、公共交通の類型の中での位置づけ、本市の状況や取り組みとの関係などについては十分整理されていません。また、資料なども掲載されていないため、市民の皆さんがこれらをご覧になって理解を深めるには必ずしも十分なものとなってはいません。

そこで、当委員会が各地で調査した事業のうちいくつかに絞り、各事業をあらためて大きな流れの中で整理し、資料や図表も盛り込み、さらに関連情報なども紹介し、これらを本市で適用させる場合に何が課題となるかを考察し、市民の皆様への報告や議会内外での議論に役立てるため、本報告書を作成することとしました。

本報告書では、最初に交通・観光事業経営支援会社「みちのりホールディングス」で受けた新たな問題提起やユニークな取り組みを取り上げ、AIオンデマンドバスを含む各地のデマンド型交通の取り組み、さらに「バス事業」に位置づけられないバス交通の取り組みなどについて、考察とともに報告しています。

2年間という短期間の調査結果ですので、この報告書で盛り込まれた内容には限りがありますが、これが本市の地域公共交通を考えるためのより広い議論のひとつの材料になることを期待しています。

本報告書の作成にあたり、各視察先関係者の皆様、本市都市政策部都市交通政策課、本市議会環境建設常任委員会、議会事務局、他関係者の皆様にお世話になりました。この場をお借りして御礼申し上げます。

2025年6月13日
地域公共交通調査特別委員会
委員長 中山 均

02. みちのりグループ

(2023年11月8日視察)

◆ 1. はじめに

「みちのりグループ」は、2009年に経営共創基盤（IGPI）の100%出資により設立された交通・観光事業経営支援会社で、関東・東北エリアの複数の交通事業者を傘下に持ち、本県でも2022年、同グループが佐渡汽船への経営支援を始めています。



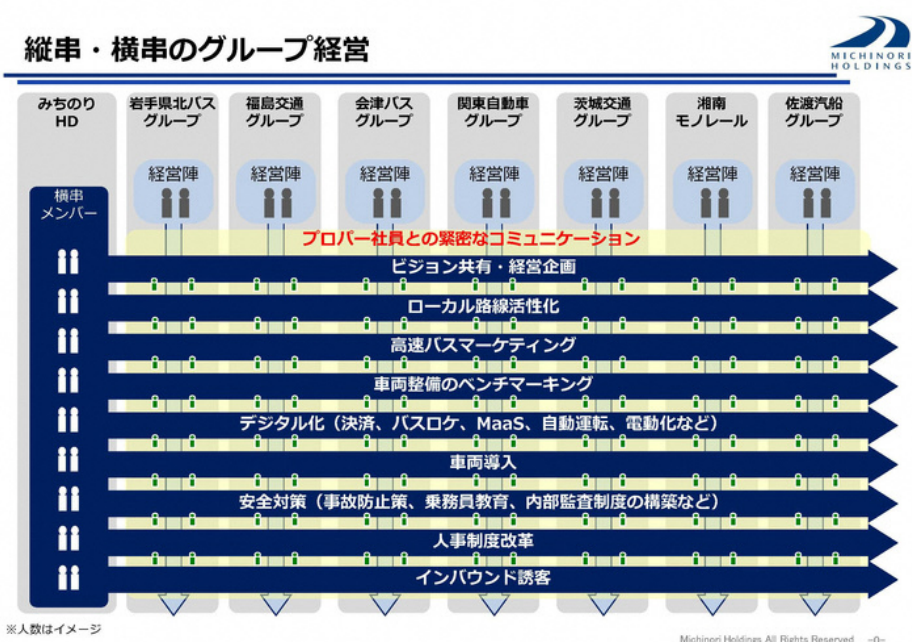
当委員会撮影

◆ 2. グループの目的とユニークな事業展開

同社は傘下の交通グループの経営基盤の共通化やスケールメリットを活かし、燃料費や車両修繕費などの節減に努め、傘下各社の取り組みの成功事例をグループ全体に共有するなどして経営効率を図っています。また、松本順社長（現会長）は「こうした取り組みによってそれぞれの地域の交通や観光、ひいては経済社会の発展に結び付けることを目的としている」と話していました。

2015年には宅配事業者との協力で日本初の貨客混載バスを導入するなど、ユニークな事業を展開しています。経営危機に陥った事業者を買収するなどしてグループの規模は大きくなっていますが、松本氏によれば「われわれのほうから声をかけることはいっさいしない。案件が出てくるのを待つのが基本戦略」とのことで、事業拡大が目的ではなく、「地域のバス会社は地域の魂のような存在」だとして、その持続を目的に事業に取り組んでいるとのことでした。

縦串・横串のグループ経営



◆ 3. 組織・事業の効率化と展開

同グループでは、各社が組織として経営・運営(タテ串)を行ない、ホールディングスのスタッフ20名ほどが事業分野・プロジェクト単位での常駐協業型支援(ヨコ串)を実施しています(図)。このヨコ串とタテ串の連携によって、より効果的で最適な解決策(ベストプラクティス)の開発とヨコ展開、ソフト・ハード面のインフラの共通化による効率化も含むスケールメリットや広域連携効果を活用して、グループ全体にわたる改善効果を生み出しているとのこと。

提供：みちのりHD

◆ 4. 行政との関係のあり方

松本氏は「公共交通に採算性を求めるのはそもそも難しい」と指摘した上で、自治体などから交通事業者への従来の補助制度について、

- ① 基本的に赤字補填のため、事業者にインセンティブが働かない。
- ② 単年度での補助のため、長期投資の原資にならない。
- ③ 路線（系統）単位での補助のため、ネットワークの視点が弱い。

等の課題を上げ、①については、委託費のうち、運賃収入の超過分を事業者の利潤とすると運行の効率化やサービス水準向上を積極的に行うインセンティブを与えること、②については、単年度ではなく複数年（最長5年）の委託契約とすることで事業者が契約を担保としたファイナンス獲得が可能となること ③については、路線単位ではなく事業者がエリア全体の運行を再設計することで、ネットワークの統合・再編が可能となり、負担額軽減にもつながる といった提案を示しました。後述する通り、新潟市と交通事業者との関係を考えるにあたっても参考になる視点でした。

◆ 5. その他

同グループは積極的に最新技術を導入し、MaaS（※1）、ICカード・キャッシュレス化、リクエスト型最適経路バス（本報告書で紹介したAIオンデマンドバスなど）、電気自動車の導入など、新しい公共交通の形の実践を進めています。

また、同グループでは、「年功序列」「能力より忠実」「オーナーの利益優先」といった日本の古い企業体質を見直し、公正な人事評価制度や人事抜擢、事業戦略の明確化、方針・情報の共有、調達の最適化、などの改革を進めているとのことでした。

運転手不足については全国共通の課題ですが、収益の再配分による運転手の積極的な待遇改善を図っているほか、海外の職業訓練生の受入れ、ランニングコストの削減を検討、実施しています。また、今後の人口減少に対応すべく、バスの無人走行の可能性にも取り組んでいます。

◆ 6. 本市にどう活かせるか

同グループからの報告や問題提起を受け、委員会としては下記の問題意識を共有することができました。

- ・本市のバス事業者への支援策についても、事業者の経営努力を前提にした上で、単なる赤字補填ではなく、目的を明確にした支援策や事業者インセンティブが働くような仕組みづくりが必要。
- ・同グループでのノウハウを参考に、本市の路線バス運行の大部分を担う新潟交通との連携の強化と協議を進め、バス利用促進の事業提案や改革を協働で進めて行く必要がある。
- ・MaaSやリクエスト型最適経路バスなどの最新技術の導入などについても、本市でも積極的に検討を進めるべき。
- ・本市の公共交通の実態や課題と改善手法について、同グループに何らかの形でアドバイスを受けるような取り組みなどについても検討してもよいのではないか。

<「みちのりグループ」データ>

(1) 株式会社みちのりホールディングス

設立目的：公共交通事業体の持株機能及び長期的・持続的な事業価値の向上

株主：日本共創プラットフォーム(JPiX) 100%出資

(2) みちのりグループ

岩手県北バスグループ、福島交通グループ、会津バスグループ、関東自動車グループ、茨城交通グループ、湘南モノレール、佐渡汽船グループ、みちのりトラベルジャパン。

みちのりホールディングス100%出資（佐渡汽船グループのみ86%出資）

従業員合計5,693人

所有バス合計2,423台

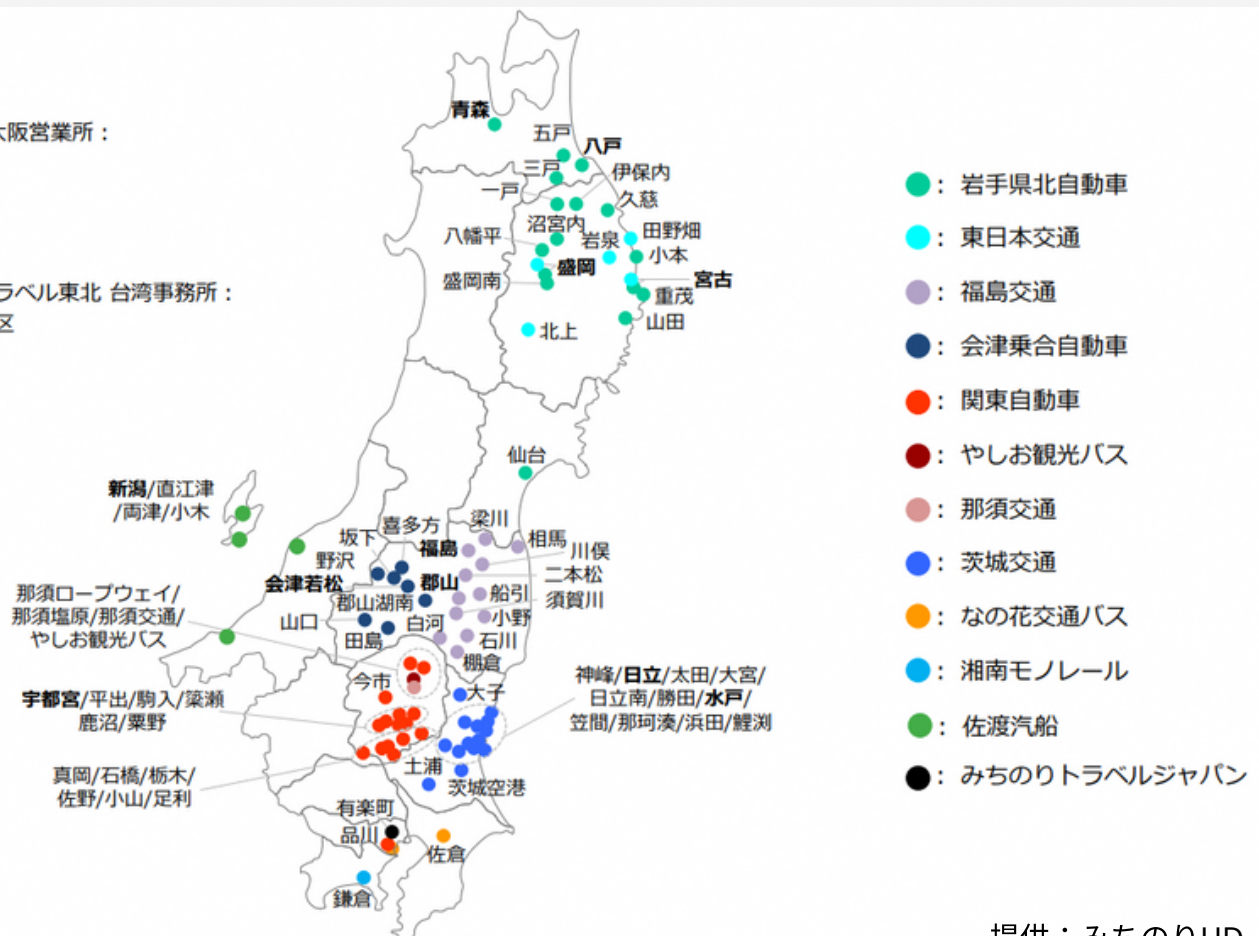
（以上、2024年9月現在）

【西日本】

福島交通 大阪営業所：
大阪市西区

【海外】

みちのりトラベル東北 台湾事務所：
台北市中山区



提供：みちのりHD

※1 MaaS（マース：Mobility as a Service）：利用者の移動ニーズに対応して、出発地から目的地までの複数の交通手段を検索してその最適な組み合わせを提示し、予約・決済までのプロセス全体を一括で行なう仕組み・サービスを言う。

03. AIデマンド型交通の取り組み

◆ 1. はじめに

AIオンデマンド(予約)バスは柔軟で効率的な移動手段として注目を集めています。運転手をはじめとする人員の不足や朝晩の通勤・通学時以外の日中の乗車人数の少ない時間帯等、運行事業者の負担・地域の課題について、以下の2つの実施事例を報告し、新潟市の取り組みにも触れます。

①茨城県高萩市「MyRideのるる」 (2023年11月9日視察)

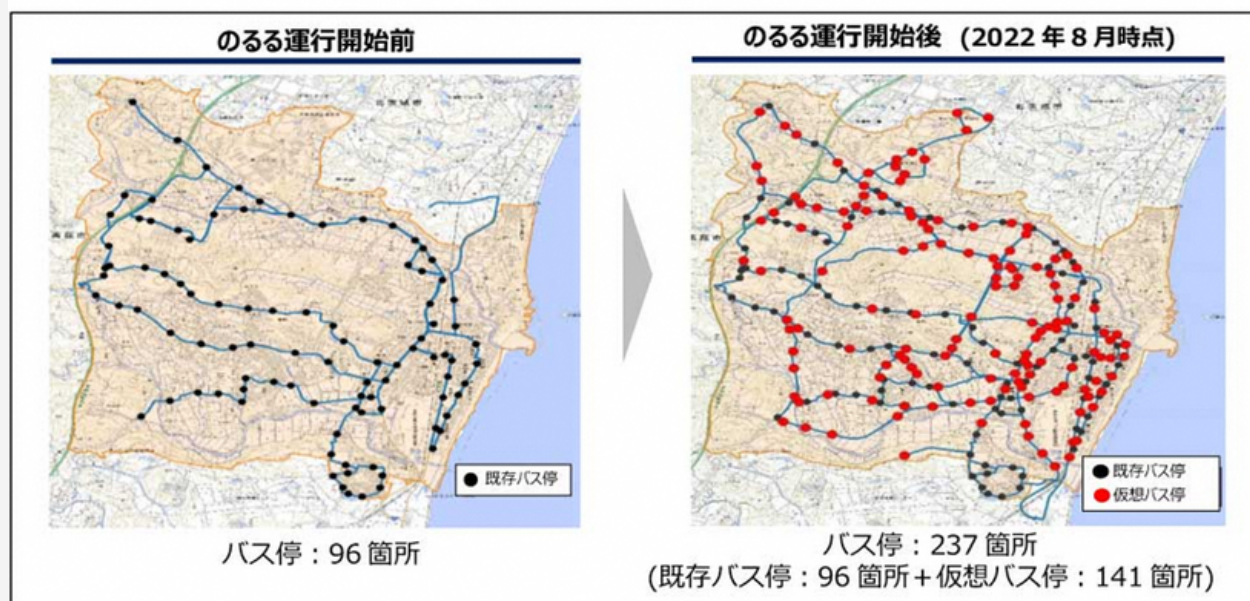
茨城交通株式会社と高萩市が共同で運営しているAIオンデマンドバスで、2022年に本格運行がスタートしました。特に交通アクセスが不便な地域での移動手段を確保することを目的としています。



当委員会撮影

- ・運行時間は平日7:30～19:00、土日祝9:00～15:00となっており、それ以外の朝晩の通勤時間帯は通常の路線バス運行を行っています。
- ・アプリや電話による呼び出し予約（当日乗車時のみ）で、予約情報に基づき、AIが最適ルートを自動で算出し、路線バスよりも効率的な運行を目指しています。
- ・仮想バス停（標柱など物理的なバス停標識のない、システム上で設定された乗降場所）の導入により、従来のバス停だけでなく、利用者がより近い場所での乗降が可能です。
- ・支払い方法は現金、地域ICカード「いばっピ」、クレジットカード、QR決済が利用でき、多様化しています。

サービス水準の向上：段階的に仮想バス停数を拡大し、より近くからご乗車可能に



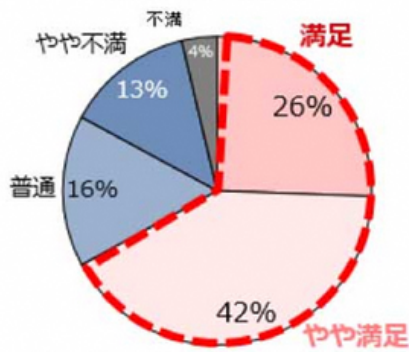
出典：茨城交通HP

<https://mobilish.tmj.jp/blog/2023/02/22931/>

利用者の高い満足度

- のるるのサービスに対して、**利用者の約7割は“満足”**と回答

利用者アンケート
「利用者満足度」



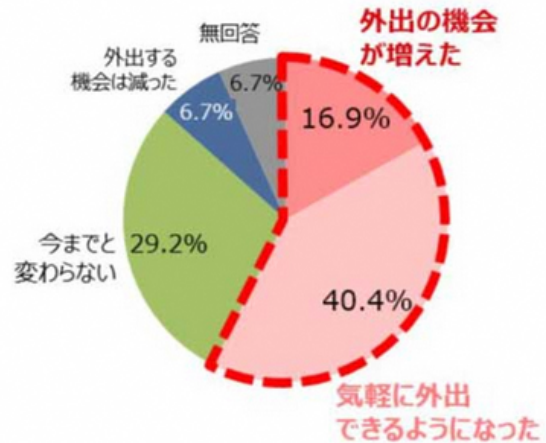
＜便利だと感じる点＞

- ✓ 便利な場所で乗り降りできる
- ✓ バスの位置や到着時間がわかる
- ✓ 乗継なしで目的地まで行ける
- ✓ アプリの予約方法が簡単

外出機会の増加

- のるるを利用することで、**利用者の約6割は、“外出の機会が増えた”、または“気軽に外出できるようになった”**と回答

利用者アンケート
「のるるを利用することでの外出機会の変化」



出典：茨城交通HP

<https://mobilish.tmj.jp/blog/2023/02/22931/>

【課題】

- 仮想バス停の安全確保

仮想バス停を活用しているため、安全に乗降できるような工夫が求められる場面もありました。

- 運転手の負担軽減と担い手不足について

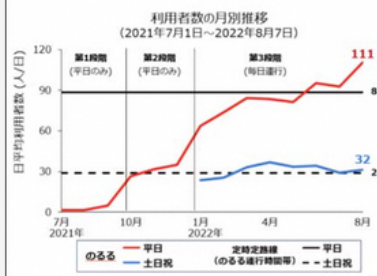
AIによるルート最適化が図られている一方で、乗合いが成立しないケースも少なくありません。また、定時運行ではない分、運転手の待機や突発対応も必要になります。結果的に運転手の負担軽減の効果は限定的で、「担い手不足」についても必ずしも根本的な解決につながっていないという課題があると認識しました。

- コスト削減と効率性

MyRideのるるは、地域のニーズに応える柔軟な移動手段として注目されていますが、上記で述べた課題もあり、一人あたりの運行コストが高くなる場合があります。持続可能性や公費支援の適正化の観点で、地域全体での利用促進や運行の効率化に向けた工夫が不可欠となると考えられます。

登録者数・利用者数の増加

- 定時定路線※1と比べて、平日の利用者数は**約1.3倍**に増加
- 直近の平日平均利用者数は**111人/日**※2
- 累計登録者数は**約1,500人**※3



※1：のるるの運行時間と同じ時間帯での比較

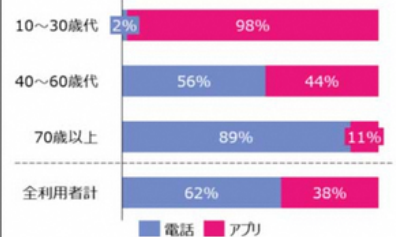
※2：2022年8月1～5日の平均値

※3：2022年8月7日時点

アプリ利用者の増加

- アプリ利用は全利用者の約4割
- 70歳以上の約1割はアプリ**を利用
- 電話利用から**アプリ利用に移行した高齢者も散見される**

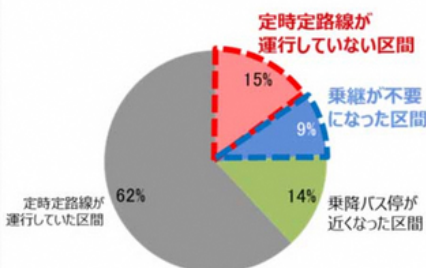
世代別アプリ利用割合
(2022年4月1日～8月7日累計)



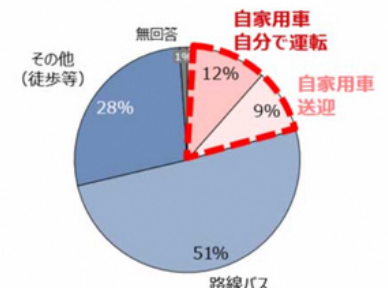
新規利用者の獲得

- 定時定路線が運行していない区間の利用や**乗継が不要になる区間**での利用が見られる
- 利用者の約2割は**自家用車から移行**

利用区間別のリクエスト件数割合



利用者アンケート
「以前利用していた交通手段」



出典：茨城交通HP

<https://mobilish.tmj.jp/blog/2023/02/22931/>

②神奈川中央交通「天神町AIオンデマンドバス」 (2024年11月21日視察)

神奈川中央交通の「天神町AIオンデマンドバス」は、天神町地域の既存路線バスが昨今の乗務員不足等を理由に維持が厳しい状況となり、持続的な地域交通モデルを模索する中で実証実験として開始されたものです。運行開始は2024年6月。

実証運行の結果、エリア人口4,200人のところ予約システムのアプリ登録者数は2,000人で、そのうち1,000人が利用しており、住民からも好評を得ている様子でした。



当委員会撮影

- ・ワゴン車両2台を使用し、利用者からの事前予約に基づいて運行しています。
- ・従来の定時運行のバス路線と比較して、フレキシブルな運行が可能である点が特徴です。

「路線バスからの転換」⇒オンデマンド転換による利便性の向上

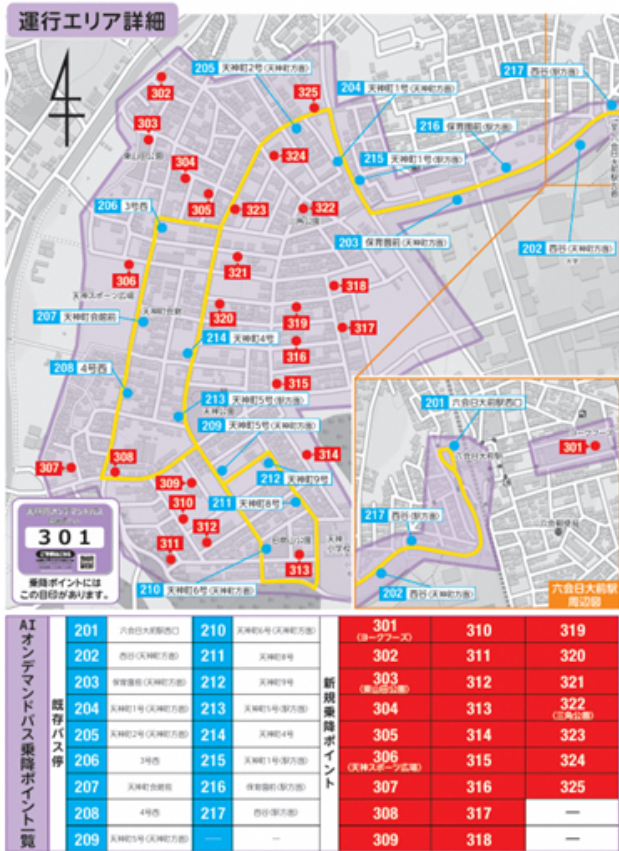
- ・既存の路線バスをオンデマンドバスに転換したことで利用者の利便を損なわないよう、乗降場所を大幅に増やし、さらに路線バスではカバーしきれなかった細やかなエリアを補完しています。さらに、これまでは駅前バス停から駅舎を越えて徒歩で向かう必要のあったエリア唯一のスーパーに直接行けるようになったことも好評で、オンデマンドバスの付加価値を向上させています。
 - ・天神町AIオンデマンドバスは、既存のバス路線と重複する部分がありますが、これは既存路線からの転換を促すためにやっているもので、どのような効果があったかは今後も注視していきたいと考えます。
 - ・一部時間帯を路線バスからオンデマンドバスへ転換し、運行をタクシー事業者へ委託することで、その間の人的リソースを他路線に活用することができるため、持続的な地域交通のモデルとして期待ができます。
- 【課題】

【課題】

- ・費用対効果
初期段階では収益が予想より少なく、維持費の調整が課題となっています。

【対策】

- ・ 広告協賛
地域企業からの広告協賛を募り、運行費用の一部をカバーする取り組みを検討しているとのこと。これにより、財政的な負担が軽減されると共に、地域経済の活性化にも貢献できる可能性があります。



神奈川中央交通グループ 藤沢市

出典：神奈川中央交通HP
<https://www.kanachu.co.jp/news/pdf01/somu/2024/241017HP.pdf>



当委員会撮影：バス停の例
標柱は無いが、路面にこのような表示がある。

◆2. 本市への示唆と活用について（「MyRideのるる」「天神町AIオンデマンドバス」を視察して）

- ・過疎地域や非ピーク時間への柔軟対応
過疎地域や通勤・通学時間外の非ピーク時間帯にオンデマンド運行をすることで、効率的な移動手段を提供できる可能性を確認しました。
- ・仮想バス停で利便性UP
利用者の多い時間帯以外での高齢者や移動困難者のニーズに対応するため、自宅付近で乗降できる仮想バス停を設置し、既存バス停と併用することで利便性が向上し、地域の住民にとって便利な移動手段となり得ます。
- ・既存の路線との統合
既存の公共交通とAIオンデマンドバスを統合することで、コスト削減と効率化が可能になります。運行経路やスケジュールの調整を行うことで、柔軟で効率的な運行が実現できます。
- ・住民参加型の運行設計
地域住民のニーズを反映させるため、アンケートや試乗会を実施し、住民参加型の運行設計を行うことで、利用者の満足度を高めることができます。
- ・地域経済と連携
地元商店との連携や地域ICカード、電子決済と統合することで、地域経済を活性化し、さらに利便性を高めることができます。
- ・一方で7、8ページでも示したようないくつかの課題もあります。本市で活用する場合は、これらも踏まえた検討が必要です。

茨城県高萩市「MyRideのるる」と神奈川中央交通「天神町AIオンデマンドバス」の比較表

項目	高萩市「MyRideのるる」	「天神町AIオンデマンドバス」
運行時間	平日 7:30～19:00 土日祝 9:00～15:00	平日 10:00～17:00 土日祝 10:00～20:00
運賃	大人：300円 小児：150円	大人ICカード利用：200円 現金利用：300円 小児ICカード利用：50円 現金利用：150円
バス停	既存バス停（標柱あり）＋仮想バス停（標柱も路面の表示もなく、システム上のみ）	標柱は無いが路面に表示あり
支払い方法	現金、いばっぴ、クレカ、QR決済	現金、交通系ICカード（Suica、PASMO）、IC定期券
利用者数	定時定路線と比べて約1.3倍に増	約1,000人（運行開始～4カ月間）
運行台数	中型バス 平日4台、土日祝2台の車両	トヨタハイエースバス3両 （常用2両、予備1両）

参考事例：新潟市での取り組み 新潟交通「しも町オンデマンドバス」(社会実験)

◆1. はじめに

小型ノンステップバス2台を利用したオンデマンドの公共交通で、2020年12月7日～2021年2月26日まで社会実験が行われました。スマートフォンまたは電話で予約ができ、予約に応じてAIが最適な経路を選択し、所定のバス停まで乗り合いで目的地まで利用者を運びました。



▲車両イメージ
出典：新潟交通株式会社
https://www.niigata-kotsu.co.jp/~norai/route-bus/info/demand_files/userguide.pdf

◆2. 実証実験の概要

実証概要：乗車場所と時刻を予約する方式のバスで、AIを活用し予約状況に応じた最適ルートを選定して運送する社会実験

実施主体：新潟交通(株)、日本ユニシス(株)(BIPROGY(株))

活用した補助制度：経済産業省「地域新MaaS創出推進事業」

運行サービス時間：9:00～17:00
予約対応時間
<アプリ>8:00～16:30
<電話> 9:00～16:30

運賃：210円



出典：新潟交通株式会社
https://www.niigata-kotsu.co.jp/~norai/route-bus/info/demand_files/userguide.pdf

◆3. 実証実験の結果と考察

- 一日当たりの平均利用実績：15.1人/日（登録者数102人、乗車数675件）
電話とアプリの予約割合：電話55.2% アプリ（スマホ）44.8%
- 基本的に既存バス停を使用しましたが、一部オンデマンド専用のバス停を新設。
（実証社会実験は既存の路線バスを運行させながら上乗せする形でオンデマンドバスを運行しているため、オンデマンドへの移行を考える上では注意が必要）
- この社会実験はコロナ禍が拡大した時期と重なり、残念ながら積極的なプロモーションができず、十分なデータ取得ができなかったとのことです。しかし、この実験運行により、既存路線では乗り換えが必要な移動、もしくは徒歩移動が必要な区間で利用者が増加しました。また、病院の予約時間に合わせてバスの予約を入れる傾向もアンケートから明らかになりました。
- 本市でAIオンデマンドバスを活用する場合、前に紹介した事例に加えて、この社会実験の経験も活かし、その効果や課題についてもあらためて分析して検討を進めるべきと考えます。

04. 新潟市北区エリアバス×タク

(2024年7月1日視察)

◆ 1. はじめに

新潟市北区長浦地区で行われている、バス(右図参照のワゴン車両)とタクシーを組み合わせた取り組みです。自宅からバス停までをタクシーで移動し、バスに乗り換えます。タクシーは下図のオレンジ・青の斜線のエリアを走行し、バスへの乗り継ぎを行います。それ以外のエリアはバスのみ運行しています。

バスやエリアタクシーの予約は、共通の電話番号への事前連絡となります。予約が入らなければバスもエリアタクシーも運行しません。(後述するスクールライナーは予約に関わらず運行)



当委員会撮影

・運行スケジュール

運行は、季節によって変わり、12月～3月は平日毎日運行(通常便「週3回1日3便運行」+スクールライナー便「平日毎日1日4便運行」という学生が主に使うバス)で、4月～11月はスクールライナー便がないため週3回(火・木・金)の運行となります。

学生を主とするスクールライナーは、朝早い1便のみ予約が必要とされ、基本的には予約不要となっています。



出典: 新潟市HP

<https://www.city.niigata.lg.jp/kita/torikumi/kotsu/areabustaxi/lets-nagaura.files/202407ebg.pdf>

・運賃と時刻表

バスは大人300円（中学生以上） 小人150円。学割定期も整備されています。エリアタクシーは100円となっています。

バス軸時刻表 ※4月～11月はスクールライナー便（冬季運行）は運行しません		
豊栄駅方面行		
停留所	1度	2度
1 上堀田	6:10	7:19
2 岡新田神社	6:12	7:21
3 岡新田	6:14	7:23
4 上大月上	6:17	7:26
5 上大月下	6:19	7:28
6 大月神社	6:26	7:35
7 大月公民館	6:28	7:37
8 大月下	6:30	7:39
9 鷺津	—	—
10 鷺津中	—	—
11 長堤橋	—	—
12 鷺七新田	6:32	7:41
13 長堤	6:34	7:43
14 長堤コミュニティセンター（乗継地点）	6:36	7:45
15 農村公園前	6:38	7:47
16 滝木内沼（乗継地点）	6:40	7:49
17 滝木交差点前（乗継地点）	—	—
18 滝木長戸	—	—
19 古島屋	—	—
20 上土地地	—	—
21 上土地地公民館	—	—
22 光崎中学校	6:44	7:53
23 鷺津小学校	6:46	7:55
24 川西2丁目	—	—
25 川西3丁目	—	—
26 他門	—	—
27 稲明寺	6:48	7:57
28 北区役所・図書館前	—	—
29 朝日町	—	—
30 法花島屋	6:50	7:59
31 白新町	6:52	8:01
32 農栄病院	—	—
33 農栄病院	—	—
34 石動一丁目	—	—
上堀田方面行		
停留所	4度	5度
34 石動一丁目	11:30	12:45
33 農栄病院	11:32	12:47
32 農栄病院	11:34	12:49
31 白新町	—	—
30 法花島屋	11:37	12:52
29 朝日町	11:39	12:54
28 北区役所・図書館前	11:41	12:56
27 稲明寺	11:42	12:57
26 他門	11:45	13:00
25 川西3丁目	11:47	13:02
24 川西2丁目	11:48	13:03
23 鷺津小学校	11:49	13:04
22 光崎中学校	—	—
21 上土地地公民館	11:52	13:07
20 上土地地	11:54	13:09
19 古島屋	11:55	13:10
18 滝木長戸	11:56	13:11
17 滝木交差点前（乗継地点）	11:58	13:13
16 滝木内沼（乗継地点）	11:59	13:14
15 農村公園前	12:01	13:16
14 長堤コミュニティセンター（乗継地点）	12:02	13:17
13 長堤	—	—
12 鷺七新田	—	—
11 長堤橋	12:04	13:19
10 鷺津中	12:05	13:20
9 鷺津	12:07	13:22
8 大月下	12:08	13:23
7 大月公民館	12:09	13:24
6 大月神社	12:11	13:26
5 上大月上	12:17	13:32
4 上大月下	12:19	13:34
3 岡新田	12:21	13:36
2 岡新田神社	12:23	13:38
1 上堀田	12:24	13:39

出典：新潟市HP

<https://www.city.niigata.lg.jp/kita/torikumi/kotsu/areabustaxi/lets-nagaura.files/202407ebg.pdf>

・収支の状況

エリアバス×タク事業は公共交通不便地域で行っているため、運行事業者が黒字になるような、利用者数は見込めません。

新潟市が経費の70%を負担し、運賃収入で経費の30%を確保する目標ですが、令和5年度は収支率32%となり、一定の利用者数を確保しました。

◆ 2. エリアバス×タクの課題と見直し

地域と密に協議を行い、運行内容を改善しながら、バスの利用者を一定数維持しています。エリアタクシーの利用率の伸び悩みがありましたが、2024年7月に乗車場所を増設したことで利用者が増えています。

一方で、バス軸の乗車率の低い月があり、月別の利用について改善を図る必要があると思われます。

◆ 3. 本市への適用について

類似する人口・世帯分布の地域や、電車やバス網が十分ではない交通状況においては、有用なひとつの方法と言えます。

収支率の確保が必要とされますが、地域住民との協議の重要性が指摘されるように、バス軸とタクシーエリアの設定には、より多くの住民が利用しやすいルートや地域の範囲の吟味に注意が必要です。



当委員会撮影

◆ 2. なぜ無料でバスを運行できるのか

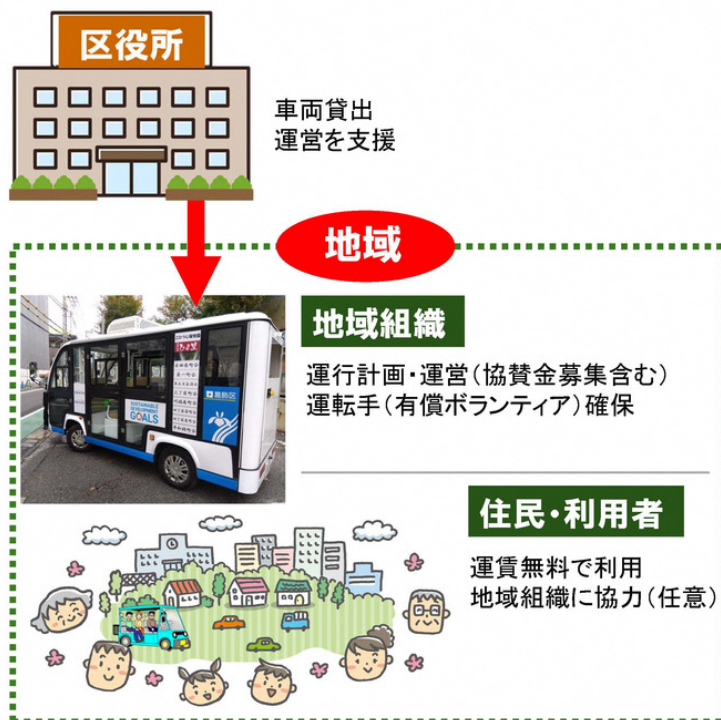
この「地域主体交通」は「車両関係の費用を行政」が「運行に関する費用を地域」が負担することによって、無料のバスを実現させています。

車両リース代や保険に関する費用、予約を受け付けたりする費用については行政が、運転手さんの費用は町内会等から支出し、有償ボランティアという形で半日2,000円の報酬を支払います。

◆ 3. 無料バスのメリットとデメリット

バスを無料で走らせる場合、国土交通省に運行の許可を取る必要がなく、「公共交通機関とならない」ため、様々な制約と恩恵を受けないこととなります。無料バスのメリットとデメリットをまとめます。

「地域主体交通」のイメージ
(葛飾区資料を基に当委員会で作成)



メリット

乗車時の金銭負担がない

運転手さんの確保が容易（運転に2種免許を必要としない）

降りたいところで降りられる

地域が「自分たちのバス」という意識を持ちやすく地域の一体感の一助となる

デメリット

運賃収入がないため、地域と行政の負担が大きい
車両関係費用は年350万円程度で行政負担、有償ボランティアは年50万円程度で地域負担

運転も地域で行うため、金銭面以外でも、運転手の確保など、地域の負担は大きい

運行する地域によっては他の公共交通機関に与える影響が大きく、無料バスが地域の公共交通を阻害し、エリア全体としての利便性低下を引き起こしかねない

◆ 4. 新潟市での活用可能性について

葛飾区はグリーンスローモビリティを用いて本事業を行っていますが、この仕組み自体はグリーンスローモビリティを必要としません。中古のハイエース等で代替可能で新潟市での活用は大いに可能性があります。ただし、どちらの場合も他の公共交通との競合が出てくると考えられるため、運用には慎重な検討が必要と考えられます。

この「地域主体交通」による無料バス運行の事例を参考にして、新潟市で応用することを考えた場合、使用する車両やエリアで大きく分けて2つのパターンがあり得ると思われます。

A 比較的小さい範囲でのグリーンスローモビリティや自動運転の活用

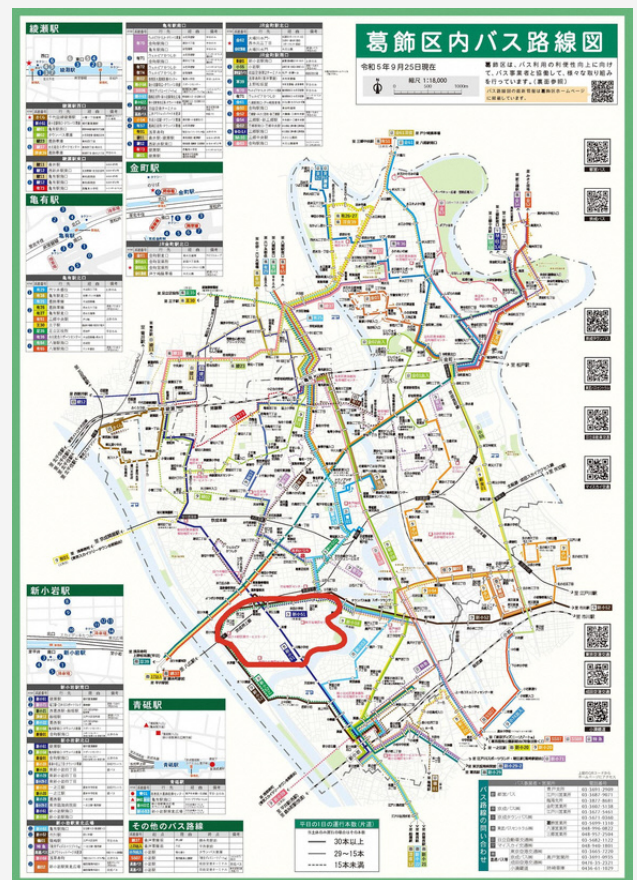
葛飾区のケースのように、比較的小さい地域で、狭い路地を走行する「住民の足」としての活用他、古町など、観光面を考慮した地域の魅力を向上させるような活用も考えられます。

B 公共交通が行き届いていないエリアでの普通乗用車等の活用

本市内の公共交通不便地域では、たとえば北区のエリアバス×タクや西蒲区のにしかん観光周遊ぐるーんバス、南区のライドシェアなどが取り組まれている他、秋葉区において社会実験で終わってしまった住民バス構想などがありました。

これらの地域で、無料バスをグリーンスローモビリティに限定せず、一般の乗用車を用いれば、各区の取り組みの代替・補完手段として、あるいは、相互連携による利便性の向上の施策としても可能性があると考えられます。それらの可能性についても、検討を進める必要があると考えます。

赤で囲んだ場所が無料バスのエリア（葛飾区）



出典：葛飾区HP

<https://www.city.katsushika.lg.jp/planning/1030243/1003616/1033082.html>

参考

葛飾区と同様、大分市にもグリーンスローモビリティが走行しており、無料で乗車ができます。「フリー乗降」が可能で手をあげることでどこでも乗車ができます。12人～14人乗りで先着順となります。

- ・大南地域
- ・野津原地域
- ・佐賀関地域

以上の3エリアで行われています。

大分市HP

<https://www.city.oita.oita.jp/o171/machizukuri/kotsu/kokyokotsu.html>

06. 終わりに

「はじめに」でも触れた通り、公共交通を巡る環境は厳しい状況にあり、特に路線バスは多くの地域で利用者減と路線廃止、利便性の低下と経営の悪化といったいわゆる「負の循環」に陥り、運転手不足や経費高騰がそれに拍車をかけています。

そのような中で、廃止バス路線の代替手段や公共交通空白地域への対応として、これまで新潟市では「住民バス」などの施策が取り組まれてきました。今回の報告書で取り上げた東京都葛飾区の「地域主体交通」や本市北区の「エリアバス×タク」なども、大きく見ると同様の取り組みの中に位置づけることができます。また、この報告書で紹介したAIオンデマンド交通は、供給側と利用側のニーズを効率的にマッチングさせ、事業者の厳しい経営状況の改善と住民の利便性の向上を図ろうとするものです。

私たちは、この2年間の調査を経て、本市内外において、地域の実情を踏まえながら、ここであげたようなさまざまな取り組みが模索されていること、そしてそれらの成果や課題等についてもあらためて認識することができました。

現在、本市の各区では、それぞれ地域のニーズに根ざしたバス利用の支援策などが取り組まれているところも少なくありません。ただ、利用者への直接的支援のような施策はあるものの、区の予算や権限などの制約もあり、地域の実情に応じた「公共交通の仕組み」づくりのような政策までには至っていないのが現状です。その意味では、本市においても、全市を貫く基幹公共交通の整備や改善と並行して、この報告書で紹介したような各地の取り組みを参考にしながら、市内各地域のそれぞれの交通ニーズに応えるような新たな仕組み・施策づくりに向けて、力を入れていく必要があると考えます。

そのためには、市全体の公共交通の整備を所管する本庁の都市政策部などと、地域の事情やニーズを把握している区役所（および区役所相互）との一層の連携の強化が求められると考えています。

当委員会としては、そうした問題意識も持ちつつ、本市の持続可能な地域公共交通の構築に向け、議論を進め、具体的な提案につなげたいと思っています。そのためにも、本報告書が議会内外での議論の一助になることを祈念しています。

地域公共交通調査特別委員会

◎中山 均

○林 龍太郎

小野 清一郎	小林 裕史
内山 航	志賀 泰雄
西脇 厚	志田 常佳
米野 泰加	加藤 大弥
渋谷 明治	竹内 功
鈴木 映	

