

地域公共交通調査特別委員会 行政視察報告書

地域公共交通調査特別委員長 中山 均

【視察日程】 令和5年11月8日（水）～11月9日（木）

【視察委員】 中山均委員長、林龍太郎副委員長、小野清一郎委員、内山航委員、西脇厚委員、米野泰加委員、渋谷明治委員、鈴木映委員、志賀泰雄委員、志田常佳委員、加藤大弥委員、小林裕史委員、竹内功委員

【視 察 地】 株式会社みちのりホールディングス、栃木県宇都宮市、茨城交通株式会社

【調査事項】 株式会社みちのりホールディングス：みちのりグループの沿革・経営と各地の公共交通事業の取組について

栃木県宇都宮市：LRTの整備・運営について

茨城交通株式会社：利用客の利便性向上のための事業・取組について

〇みちのりグループの沿革・経営と各地の公共交通事業の取組について

【株式会社みちのりホールディングス】



1 みちのりグループの沿革、経営

みちのりグループは、経営共創基盤（IGPI）の100%出資により設立されており、初めに福島交通がグループ入りし、茨城交通、岩手県北自動車、関東自動車、会津乗合自動車、湘南モノレール、佐渡汽船グループなどがある。各グループは組織として縦串となるものの、横串となる20名ほどの役員が各経営の情報共有をし、グループ内での成功事例を他のグループでも取り入れるなどした経営が行われている。

また、各グループの経営に当たって必要な基盤、例えば、経営企画、安全対策、人事制度、車両導入やMa a Sアプリ使用などを共通化することによって、グループ全体の経費削減も図っている。

さらに、今までの経営概念にとらわれず、年齢にかかわらずフェアな評価となるよう人事評価制度を導入し、市場の動向を敏感に経営に反映させる市場重視、より広くマーケティングを行うプッシュ営業

を積極的に行っている。

2 各地の公共交通事業の取組概要

バス事業において、DXを活用して地域公共交通における社会課題の解決や生産性の向上を図っている。利用者を増やす試みとして、いばらきMa a S、リアルタイム検索を行うバスロケ、キャッシュレス決済としてICカードの導入を行っている。

いばらきMa a Sは、茨城県内の複数の公共交通事業者と茨城県、市町村などの連携が図られている。そして茨城交通では、バスの運行状況をオンラインで確認ができるようにするとともに、AIを活用することでバスの混雑状況の確認ができる。また、比較的人口が少なめの町においても、AIを活用することで、リクエスト型最適経路バスの仕組みを実施されている（「○利用客の利便性向上のための事業・取組について【茨城交通（株）】」の項参照）。

ICカードの導入では、地域公共交通の独自のサービスとSuicaサービスの両方が利用できるような仕組みづくりがされている。この仕組みでは、Suica機能を地域交通機能に一体化させ、地域連携ICカード（2in1）として、汎用性の高いICカードとなっている。

みちのりグループでは、ICカードを導入しながらも、茨城交通、福島交通、会津バスで路線バス全車両へ同時にキャッシュレス決済の導入が予定されている。内容としては、クレジットカードのタッチレス決済、QRコード決済、電子マネー決済があり、乗客の利用をより便利にし、利用を促進するものとなっている。

3 取組の成果

茨城交通では、AIを活用することで、バスが現在どの地点を通過しているのかをオンラインで確認ができるようにしている。また、利用者の移動、バスの混雑状況が把握できるようにし、乗客がより利用しやすい仕組みづくりを行っている。

リクエスト型最適経路バスであるMy Rideのるるについては、上で触れたように、○利用客の利便性向上のための事業・取組について【茨城交通（株）】の項で述べる。

ICカードの導入では、Suica機能を地域交通機能に一体化させた地域連携ICカードにより、汎用性を高くし、多くの人に利用しやすい運賃の支払い方法が図られている。

4 今後の方向性、課題等

今後のどの事業においても共通の課題は、運転手不足という点が挙げられている。この課題に対しては、運転手の待遇改善を図るほか、海外の職業訓練生の受入れ、運行上のランニングコストの削減が必要になるとされる。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の検討が課題となっている。

今回の説明において、自治体などから交通事業者への従来の補助制度の課題などについても問題提起があった。すなわち、①赤字補填のため、事業者インセンティブが働かない。②単年度での補助のため、長期ファイナンスの原資にならない。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などである。これに関しては、それぞれ①委託費のうち、運賃収入の超過分を事業者の利潤とし、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。②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。③事業者がエリア全体

の運行を受託することで、ネットワークの統合、再編（混乗、DRT導入等）が可能となり、負担額軽減にもつながるなどの対案も示された。

5 所見

・みちのりグループでは、利用者のプル営業というものではなく、プッシュ営業を積極的に行うことで、地域公共交通を担いながらも良好な経営を図っており、本市におけるバス運行においても必要な経営手法だと思われる。

・各グループの経営基盤等の共通化によって経費削減が図られていることについては、本市の交通事業者者に単純に応用できないものの、今後の交通事業の安定化の検討に当たって何らかの参考になり得ると考える。

・現行の補助金の課題に関する問題提起についても、特に赤字補填的な形では事業者者にインセンティブが働かないという点は重要な視点だと考える。

・ICカード決済について、本市の公共交通では不便さが指摘されるところであるため、本市においても、ICカード決済やキャッシュレス決済など、利用者がバスを利用しやすい決済方法を検討する必要がある。

○LRTの整備・運営について【栃木県宇都宮市】



1 整備の経緯及びまちづくりの中での位置づけ等

宇都宮市におけるLRTの事業は、1992年の調査から始まり2023年開業と、構想から約30年かけて導入が実現した。構想当初は、宇都宮既成市街地と鬼怒川左岸台地地域を結ぶ交通渋滞の解消、並びにテクノポリス新都市との交通アクセス強化のために新しい軌道系交通システムの導入が検討され、その後LRTを軸として総合的な交通まちづくり、事業運営の考え方の取りまとめが行われた。さらに、30年先、50年先を見据えた目指すべき都市の姿として、ネットワーク型コンパクトシティ（以下NCC）のまちづくりが位置づけられた。NCCは、これまでの都市の成り立ちを踏まえ、中心市街地や、それぞれの地域拠点、産業・観光拠点に町の機能を集約（拠点化）し、それらをLRTやバスなどの利便性の高い公共交通ネットワークなどで連携（ネットワーク化）した持続可能な都市の姿である。宇都宮市

では人口減少や少子・超高齢社会の進行など、社会環境が大きく変化する中であっても、子供から高齢者まで誰もが安心して便利に暮らすことができ、夢や希望がかなうまち、スーパースマートシティ（SSC）を目指す町の姿を掲げており、その実現のためにNCCの考え方を土台としている。近隣の芳賀町とも連携し、NCCの形成により、各拠点で充実した商業や医療、子育て支援など様々なサービスを楽しむまちづくりを目指している。

2 市と運行事業者との役割分担

芳賀・宇都宮LRT事業では地域公共交通の活性化及び再生に関する法律を適用し、公設型上下分離方式を採用した。宇都宮市、芳賀町が軌道整備事業者として、軌道施設や車両を整備、保有し、維持管理の責任を持ち、宇都宮ライトレール株式会社が軌道運行事業者として、それらを借り受け、運行サービスを提供している。宇都宮市、芳賀町は維持管理費を支払い、宇都宮ライトレール株式会社に線路や施設、車両等の貸付けを行う。宇都宮ライトレール株式会社は運輸収入を受け取り、運転、運輸等の経費を支払い、宇都宮市、芳賀町へ線路使用料、車両使用料（維持管理費相当分）を支払っている。公共交通ネットワークの構築へ向け、市と運行事業者が連携している。

3 効果と今後の課題等

LRTを基軸とした公共交通ネットワークの構築は公共交通の利便性向上と、交流の促進に伴う地域の活性化など、地域の発展に大きく寄与することが期待される。事業費684億円の費用対効果と合わせて公共交通と地域活性、まちづくりの効果について継続して確認していく必要がある。

公共交通では、LRTは基幹公共交通として整備、LRTと重複する路線をLRTと接続する路線に切り替えるバス路線の再編、デマンド交通の導入、公共交通の連携強化、乗り継ぎ拠点である交通結節点（トランジットセンター）の整備、交通系ICカードの導入、公共交通の乗継割引制度の導入などを行い、利便性の向上と利用促進を行っている。開通して間もないが、当初の見込みを上回る利用状況となっている。LRT導入による路線再編の影響や安全面、当初の目的であった交通渋滞緩和への効果を確認し、利用者や市民の声を聴きながら、市と運行事業者が連携し、より発展させていくことが必要と考える。

交流の促進による地域の活性化においては行政、企業、市民の参画によるLRTの魅力創出とPR、観光拠点、産業拠点、地域拠点との連携や、商業、医療、子育て支援などのサービスとの連携強化が求められる。

再生可能エネルギー100%で走行する世界に類を見ないゼロカーボントランスポートの実現と、電気バス導入や地域内交通のEV化などは、利便性が高いだけでなく環境に優しい公共交通の脱炭素化を目指す取組として位置づけられる。今後は世界的な課題である気候危機やSDGsの取組の先進事例として世界に発信し相互に影響し合うことが望まれる。

LRTを基軸としたNCCの取組は、全国的な課題である人口減少や少子・高齢化社会の進行などを踏まえ、誰もが安心して暮らすことのできる持続可能な社会の実現に向けたまちづくりであった。その目的の全体像をつかみながら継続して課題を出し合い、改善し発展させていくことが求められる。

○利用客の利便性向上のための事業・取組について【茨城交通株式会社】



1 概要

茨城県高萩市において、高萩市と茨城交通株式会社により 2022 年 10 月 1 日から高萩市で呼出型最適経路バス、My Ride のるるの本格運行を開始した。

本格運行に至るには、2021 年 7 月に実証運行を開始し、段階的にバス停数及び車両台数の拡大を実施し、1 年間の実証運行の後、結果を踏まえ、本格運行へ移行した。

2 導入目的と特徴

(1) 従来の定時定路線のバスは、運行経路、乗車場所、ダイヤが決まっており、通勤、通学等の大勢の利用者が毎日決まった時間に同じ目的地へ移動する需要に適している。一方、日中の利用者は少数であることから事業者のコスト削減、利用者のさらなる利便性の向上が必要である。

(2) 呼出型最適経路バスは人工知能（AI）を利用し、利用者からのリクエストに合わせ、バスの運行経路とダイヤを最適化して運行する。既存の標柱バス停に加え、システムの地図上に数多くの仮想バス停（バーチャルバス停）をきめ細かく設定し、利用希望者が専用アプリ、My Ride のるるや、電話で希望する出発地と目的地をリクエストし、他の乗客の予約内容と道路混雑状況等を AI が最適な運行経路とスケジュール（ダイヤ）を生成することで利便性が向上する。

3 本格運行に向けた展開、今後の課題

(1) 高萩市としても公共交通をデマンド化したい希望があり、その上、運転手不足や人の流れが変わり、今までは、地形上、内陸（山）から駅（海）の駅中心の交通ルートであったが、大型商業施設が 2 か所にできたことで、今までとは違う人の流れに変わる。

(2) 仮想バス停の位置の決定が困難で、既存の標柱バス停と違い、目印になる建物、道路の両側で位置のずれやバスの停車位置としての安全性等、課題は困難で時間のかかることが多くある。

(3) 導入当初から比べて利用者の認知度が上がり利用者数が増え、運転手 1 人当たりの走行距離は以前より伸び、多い日は走行が続くことがあり、運転手への負担が大きい時もある。また、ランニングコストの増加や決済方法等の課題への対策が必要である。

4 所見

My Rideのるるの事業エリアを実際に乗車し、乗車前のアプリの準備やバス呼出し等が体験できたことが非常に分かりやすく理解しやすいものであった。また、事前に導入に向けてのシステム等の説明、乗車体験、事業者の解説、現状説明の流れが分かりやすかった。

本市でも通勤、通学の時間帯以外は利用者が少ない路線、エリアが見られる。本市で導入されたデマンド交通の運行は芳しくない状況だが、茨城交通で導入したようなリクエスト型最適運行システムであれば、活用できる可能性があるのではないかと考える。地域や利用者の意見等を十分に聞き取り、AIの導入等も含めて運転手不足、減便等市民の足となる公共交通の将来に向けた今後の議論に生かしていけると考える。

ただし、地域的に移動経路が長くなるほど、経路の長距離化により運行コストの増加が考えられるため、注意が必要になる。

なお、令和3年2月に本市でもデマンドバスの社会実験、しも町オンデマンドバスが行われたが、今回の視察で得た所見を踏まえ、改めて当時の社会実験で示された課題を振り返って整理する必要があるのではないかと考える。