

令和7年1月24日

狛江市議会議長
谷田部 一之 様

建設環境常任委員会
委員長 西 村 あつ子
(公印省略)

建設環境常任委員会所管事務調査報告書

本委員会の所管事務について調査した結果を、次のように報告いたします。

記

1 調査事件名 公共交通のあり方について

2 調査の目的

公共交通機関の乗務員不足が社会問題となり、路線バスの減便や路線の廃止が各地で生じているが、狛江市でも同様な状況に直面している。

平成20年11月より運行が開始されたこまバスは、市民から増便や双方向での運行が求められている。また、市民によるグリーンスローモビリティの実証運行や総務省の自動運転バス（レベル4）の実証実験が狛江市で行われている等、新たな試みが行われている。

一方で地域公共交通は、高齢者や障がい者等の移動手段としての福祉的側面もあり、一概に公共交通のあり方としての棲み分けが難しい面はあるが、本委員会の所管に照らし合わせ、狛江市の現状を確認するとともに、他自治体への視察・検証を行い、今後のあり方を調査することとした。

3 地域公共交通の現状と課題

(1) 狛江市での交通不便地域

狛江市では鉄道駅から800メートル、バス停から300メートルの範囲を徒歩利用圏（市街化区域内の徒歩利用圏）として設定しており、徒歩利用圏の割合は99.8%となっている。（参考：添付資料1）

一方、世田谷区では徒歩利用圏の範囲を鉄道駅から500メートル、バス停から200メートルと設定しており、これらの基準にならうと狛江市での徒歩利用圏の割合は89.6%となる。仮に世田谷区水準の徒歩利用圏を設定した場合、東野川一丁目・四丁目、岩戸南三丁目を含め、市内の交通不便地域が多数、顕在化していることを指摘したい。（参考：添付資料2）

(2) 狛江市の特徴

狛江市の面積は6.39キロ平方メートルで平たんな土地であり、狭あい道路が多く身近な足として自転車利用が多い。一方、高齢化が進み日常生活における市民の足をどう補完していくのが課題の一つである。

(3) こまバスの検証

こまバスは、コミュニティバスとして地域公共交通の中核的な位置づけとなっており、市民の足となっている。当委員会で乗降客の利用実態調査を実施したが、1便あたり50～70人の乗客がおり、利用される停留所は広範囲にわたっていた。シルバーパスの利用者が大半であったが、親子での乗車も見られた。運行経費は約2千万円でコストパフォーマンスは大変良いと思われる。現状ではシルバーパスの利用が可能となっているが、東京都のシルバーパス条例施行規則第4条によって、ルート変更した場合にシルバーパスが利用できなくなる場合があることが課題であると考ええる。(参考：添付資料2)

(4) 今後

民間バス路線の廃止によって、特に東野川地域の地域公共交通が空白となっている現状があり、住民からは交通弱者への対応策を求める陳情が提出された。今後もバス路線の廃止路線や減便路線が増える可能性もあり、市民への影響は更に大きくなる。

4 新しい公共交通手段に関する視察検証

・東京都小平市コミュニティタクシー

導入に向けてコミュニティタクシーを考える会と市との連携で検討が進められた。地域協働、連携というスタイルをベースに各地域を区分けし、交通弱者との関わりが深い福祉施設や病院、商工会やタクシー事業者、大学関係者も参加し地域公共交通が多角的に検討され、地域の声が反映されたものとなり高齢者や子育て世代の利用が多く、車椅子での乗車も可能である。車両が小さくきめ細やかな運行ができ、低料金と30分間隔での運行で利便性が良い。

・東京都三鷹市 AI デマンド交通

予約制で指定した場所と時間に合わせ利用ができるため、市民の様々なニーズに柔軟に対応できる。利用者は想定していた高齢者だけでなく、子育て世代の利用者が一番高く、保育園への送迎や病院への通院で利用されている。電話かアプリケーションで予約し、アプリケーション登録の増加とともに利用者も増加傾向にある。AI デマンド交通の運行でのバスやタクシー事業者への影響もほぼない。

・茨城県境町自動運転バス

民間会社の協力で国内初となる自動運転バスの運行を自治体で実施し、令和2年11月より運行開始、車体はフランス製のナビヤアルマ3台を導入した先進事例であり、自動運転は技術的にかなり進んでいる。境町の主な交通手段は自家用車であるため、高齢となっても免許を返納できない状況である。また町内には鉄道駅がなく、県外への移動には課題があり若者の県外転出が増加し町の高齢化が進んでいた。自動運転バスは「横に動くエレベーター」をコンセプトに、利用料は無料とし自主財源を活用。事故時の対応では、監視システムから救急で現場に向かう仕組みが担保されている。

5 狛江市での公共交通政策を考える上での提言

(1) 市街化区域内の徒歩利用圏基準の見直し

公共交通のあり方を考える上で、高齢者や障がい者等の移動手段としての福祉の視点を切り

離して考えることが難しい。交通不便地域については、よりきめ細やかにする上で世田谷区のように範囲を狭めることへの検討も必要ではないかと考える。

(2) こまバス

他自治体ではバス運行事業者の運転手不足の影響により、コミュニティバスの撤退が進んでいる。一方で、こまバスは乗車ルート of 運行時間が長く、運行本数は少ないものの一定の利用者がおり、特に南部地域から北部地域へ行く人が多く見られた。こまバスは双方向や増便等の要望はあるが、運行費用効率も良く、市民の大切な足となっている。今後の乗務員不足の懸念が見られる状況を鑑み、現状維持ができるようバス運行事業者への要請を必要に応じてして頂きたい。

(3) 視察自治体の取組から狛江市で参考にすべきこと

東京都小平市のコミュニティタクシーは地域主体で実施されているが、担い手の多くが高齢者となっており、地域ボランティアの担い手不足が課題である。また公費負担はコミュニティタクシーに 2,000 万円、コミュニティバスに 2,000 万円の経費がかかり増加傾向にある。将来的にはデマンド型交通の実証実験を検討している。

東京都三鷹市の AI デマンド交通は、高齢者にとってスマートフォン等での予約は利用しづらく、利用者の予約忘れで乗車しないケースがあることも課題である。電話受付のコールセンターの運営費は年間 400 万円ということであった。

茨城県境町の自動運転バスは先進的な事例であるが、減速走行で渋滞の要因となっている。狛江市と交通事情が違うこと、あるいは大部分の財源をふるさと納税でまかなわれていることから、令和 6 年 12 月実施の狛江市内総務省自動運転レベル 4 実証実験の検証し、結果の公表が求められる。

以上の視察を踏まえ、当委員会では三鷹市のような AI デマンド交通への検討を提言する。現在、狛江市内ではバス路線の廃止に伴い、特に東野川地域での移動が困難になっている。またバス運行事業者の運転手不足が解消されなければ、他の地域でもバスの廃止路線が増える可能性もある。こうした現状を踏まえて、日常生活における市民の足を補完する手段として、AI デマンド交通への検討を求める。その際には、デジタルデバイド対策や利用方法の周知に努める必要がある。

公共交通が全地域を網羅することが困難な中、現在移動が困難な地域である東野川地域、そして今後の状況を鑑み福祉との連携を進める必要があると考える。

以上、3 点についての検討を求めて報告書とする。

6 調査の経過

○ 委員会開催日（合計 14 回開催）

令和 5 年 6 月 26 日	所管事務調査事項を決定
令和 5 年 7 月 27 日	調査項目を決定
令和 5 年 9 月 19 日	調査項目を決定、意見交換、資料の要求
令和 5 年 11 月 1 日	資料に基づき市側より説明、意見交換、視察先の検討及び委員派遣の決定
令和 5 年 12 月 15 日	視察先への質問項目の検討
令和 6 年 1 月 26 日	現地調査の感想及び意見交換
令和 6 年 3 月 8 日	現地調査の感想及び意見交換、調査報告書作成に向けての協議
令和 6 年 4 月 19 日	資料に基づき市側より説明、調査報告書作成に向けての協議
令和 6 年 6 月 14 日	現地調査に向けて協議
令和 6 年 7 月 26 日	現地調査の感想
令和 6 年 9 月 13 日	調査報告書作成に向けての協議
令和 6 年 11 月 1 日	調査報告書作成に向けての協議
令和 6 年 12 月 13 日	調査報告書作成に向けての協議
令和 7 年 1 月 24 日	調査報告書決定

○ 委員派遣

令和 6 年 1 月 11 日	小平市に調査のため委員 7 人を派遣
令和 6 年 1 月 18 日	三鷹市に調査のため委員 7 人を派遣
令和 6 年 2 月 8 日	茨城県境町に調査のため委員 7 人を派遣

○ 現地調査

令和 6 年 7 月 11 日	委員 4 人がこまバスに乗車し現地調査
令和 6 年 7 月 12 日	委員 2 人がこまバスに乗車し現地調査
令和 6 年 7 月 13 日	委員 2 人がこまバスに乗車し現地調査