

令和 7 年 6 月盛岡市議会定例会

公共交通対策特別委員会調査報告書

令和 7 年 6 月 30 日提出

当市の人口は高度経済成長期とともに増加し続け、それに伴い、居住地域も市内全域に広がりを見せました。居住地域の拡大とともに、通勤・通学などで市内中心部に向かう住民のために大量輸送が可能な公共交通は大きな役割を持ち、公共交通網も市内各地へ拡大していきました。

近年は、拡大した居住地域はそのままでありながらも、人口動態は増加から減少へと変わり、多くの地域で人口密度が低下していききました。また、自家用車が普及し、一家に一台以上の自家用車の所有が当たり前となり、買い物や通勤などにおいて利便性に優れるマイカー利用が増えました。それに伴い、これまで大量輸送を行ってきた公共交通の利便性は薄れ、利用者の減少につながりました。

一方で、当市は、平成 4 年の都南村との合併や平成 18 年の玉山村との合併を経て、886.47 ㎥という広大な市域面積を持っており、自動車を運転することのできない子どもや高齢者、障がい・経済的な理由から自家用車を所有できない人などにとっては、目的地までの移動に公共交通は必要不可欠なものとなっています。

現在の公共交通は、利用者の減少に伴って、路線バスのダイヤ見直しによるバスの減便や利用者の少ないバス路線の廃止、タクシー事業者の廃業が発生しているほか、J R 山田線が赤字路線として公表され、今後の存続について予断を許さない状況となっています。また、令和 6 年 4 月からは、「2024 年問題」と呼ばれる、令和元年度に施行された「働き方改革関連法」による運輸・物流業などに対する時間外労働の上限規制の猶予期間が終了し、バス・タクシー・トラックのドライバー不足が顕在化している状況です。

社会的な構造の変化により、年々利用者の減少が進んでいる公共交通ですが、交通弱者の移動手段を確保するためにも、公共交通の維持は必要であり、いかにして公共交通網を維持していくかが当市の喫緊の課題であります。

当特別委員会では、「既存公共交通について」、「新たな交通システムについて」の 2 点を調査項目と定め、2 年間調査研究を行いました。その調査結果を次のとおり報告いたします。

記

1 盛岡市の公共交通の現状と取り組み

当市の主な公共交通は、3者の民間事業者による路線バスと、個人事業主を含む数十社によるタクシー、新幹線、JRといわて銀河鉄道による鉄道です。当市では、平成19年に策定した「盛岡市総合交通計画」において、盛岡市が目指す交通の基本方針を、「自家用車利用を抑制し、公共交通や自転車への転換を図る」とし、平成21年には「もりおか交通戦略」を策定し、具体的な交通施策の立案と将来道路網の検証を行い、取り組みを進めてきました。令和元年には、盛岡市地域公共交通網形成計画、令和2年には盛岡市立地適正化計画を策定し、

コンパクトシティの実現に向け、まちづくりと連携した持続可能な公共交通網の形成を図る「コンパクト・プラス・ネットワーク」の都市構造を目指して取り組んできました。

一方、市内の公共交通は、マイカー利用の増加などから輸送人員の減少傾向が続いていましたが、そこに加えて新型コロナウイルス感染症の影響による急激な輸送人員の落ち込みがありました。一日当たりのバス・鉄道利用者数は平成29年度75,827人であったのが、コロナ禍の令和3年には51,311人まで落ち込み、4年度は55,205人と、コロナ禍後も以前の水準まで回復していません。バス利用者の減少は、市民アンケートからも明らかとなっており、令和6年に実施した市民アンケートでは、「民間の路線バスをほとんど利用しない」と答えたのが39%ほどで、「通勤通学の手段で民間路線バスを利用している」と答えたのは10.7%、48.9%の人が「自身の運転で自家用車を運転している」とのことでした。また、盛岡市地域公共交通網形成計画では、民間路線バス利用の満足度目標値として、「便利だから」の割合を67.0%としています。アンケート結果では51.3%にとどまり、バス事業者にとって厳しい結果でした。

さらには、原油価格の高騰による経費の増加など、市内の公共交通を支える交通事業者を取り巻く環境は非常に厳しい状況です。

当市では、新型コロナウイルス感染症の影響による事業者の経営状況悪化への支援や燃料費高騰への対策として、国の臨時交付金を活用し、令和2年度からバス事業者やタクシー事業者に対して運行維持支援金や燃料高騰支援金を支給しており、これまでに累計2億円ほどの支援金を支給しています。また、新規運転手確保のために、路線バス運転士確保支援事業を令和5年度から実施し、これまでに60人を超える

運転士の確保につながりました。

そのほか、バスの利便性向上によるバス利用者の拡大を目的に、路線バス事業者が行うバスロケーションシステムのGPS車載器の設置等への補助や、交通系ICカード導入にかかる補助を実施してきました。

2 委員会の調査活動

(1) 勉強会（令和5年12月26日実施）

ア 盛岡市の公共交通の現状について

建設部交通政策課から、当市の公共交通関連の計画の経過や取り組み、公共交通を取り巻く環境や課題について説明を受けました。

当市は、平成11年からオムニバスタウン事業として松園・都南・青山地域でのゾーンバスシステムの導入や都心循環バスでんでんむしの導入など、バス利用者を増やすための取り組みを進めてきたほか、平成19年に盛岡市総合交通計画を策定し、「マイカー利用を抑制して公共交通や自転車の利用促進を図る」との基本方針に基づき、各施策を進めてきました。しかしながら、利便性の優位などからマイカー利用は増え続け、公共交通利用者は伸び悩みました。こうした中で、持続可能な公共交通の実現には広域の都市圏での取り組みが重要であるとの考えから、当市と滝沢市、矢巾町の2市1町による盛岡都市圏地域公共交通計画の策定を進めており、都市圏での公共交通ネットワークの維持・確保・再編に取り組むこととしております。

(2) 先進地視察（令和6年4月25日実施）

ア 青森県八戸市：八戸圏域地域公共交通活性化協議会について

八戸市は、周辺6町1村を含めた日常生活圏が形成されていて、圏域全体で公共交通は不可欠と認識しているが、利用者の減少などから公共交通の維持・確保が課題でした。この課題に対応するため、八戸圏域定住自立圏を構成し、その目玉施策として生活交通体制の整備を掲げ取り組みを進めてきました。この施策の中で、市営バスと民間バス事業者で連携して実施した八戸駅線の等間隔・共同運行を実施したり、路線バスの上限運賃政策を実施したりするなど、バス利用者や運送収入の確保に努めていました。また、国の公共交通への補助や特例を有利に受けるため、八戸圏域地域公共交通活性化協議会を設立していました。協議会では高頻度で会議を開催し、圏域自治体と民間事業者でのコミュニケーションを活発にとっている

ことが特徴的でした。

(3) 勉強会（令和6年7月2日実施）

ア 盛岡市のタクシー事業の現状について

一般社団法人盛岡地区タクシー協会の大野尚彦理事長、伊藤聖副理事長、國枝康彦副理事長、佐藤利樹専務理事から、当市のタクシー事業の現状について説明を受けました。乗務員不足や高齢化により、稼働車両が全車両の6割程度にとどまっていることや、配車予約を受けきれないことがあるとのことでした。また、バス路線の廃止や減便の影響を受けた地域住民からのタクシー配車依頼が増えているが、近くに営業所がなく、依頼を受けることができないことが増えているようで、バス路線が廃止された地域の交通の足をタクシーでカバーすることは難しいとのことでした。

当市に期待することとして、タクシー業界への就職希望者に対する2種免許取得支援金などの公的支援をあげていました。

イ 盛岡市のバス事業の現状について（令和6年7月2日実施）

公益社団法人岩手県バス協会の本田一彦会長、菅原克也専務理事から、当市のバス事業の現状について説明を受けました。バス輸送人員が年々減少していることや、乗務員不足により、バス路線の見直しやバスの減便を余儀なくされている状況とのことでした。このような課題に対し、岩手県交通株式会社では、利用者の利便性向上のためのバスロケーションシステムの導入や乗務員の賃金ベースアップ、嘱託社員の正社員化などの待遇面の向上、当市の補助事業を活用したバス運転士PR事業に取り組んでいるとのことでした。

(4) 先進地視察（令和6年10月22日～10月24日実施）

ア 静岡県静岡市：しずおかMaaSの取り組みについて

静岡市は、バス利用者の減少やバス路線維持費の増加、バス運転士の不足などから、持続可能な公共交通網の構築が喫緊の課題となっており、MaaS(Mobility as a Service)システムを活用し、多様な移動手段をつなぐことで課題解決ができないかと考え、静岡型MaaS基幹事業実証プロジェクトとして、公共交通事業者などとコンソーシアムを立ち上げ、5年間さまざまな実証実験を行っていました。特に、AIオンデマンド交通について、市街地や中山間地域など、地域を限定しながら様々な形で実証実験を行い、効果と課

題を検証していることが特徴的です。中山間地域では、A I オンデマンド交通の実証実験のほか、中山間地域の拠点となる場所に移動販売車が集まり、生活必需品などを販売するモビリティマルシェの取り組みも行っているほか、住民ワークショップを開き、地域の交通について住民が自分ごととして考える機会を作っていました。

これらの実験を経て、A I オンデマンド交通の本格実装は現段階で検討していないとのことでしたが、中山間地域での公共ライドシェアの導入や自動運転バスの実証実験、モビリティマルシェを継続実施するとのことでした。

イ 静岡県掛川市：掛川市地域公共交通計画に係る取り組みについて

掛川市は、令和6年3月に移動ニーズに対応した地域公共交通ネットワークの構築、持続可能な地域公共交通を目指した移動手段の確保、利便性の向上を目指した新たな公共交通サービスの検討の3つの基本方針と、それに付随した5つの目標、目標を達成するための28の取組案から構成される地域公共交通計画を策定し、この計画に沿って公共交通網の維持のための取り組みを進めていました。交通政策に対して、年間2億5,000万円ほどの予算をかけ、自主運行バス運行事業者の欠損補助やデマンド型乗合タクシーの運行などを行っているほか、地区ごとの移動手段確保の取り組みとして、生活支援車(自家用有償旅客運送)やボランティア輸送を実施しており、市内に交通空白地域は存在しないと担当課が断言するほど、交通網が整っていることが特徴的です。近年は、欠損補助の増加が続いていることから、国の実証実験事業を活用し、市に適した公共交通を研究するためのプラットフォームを立ち上げ、持続可能な公共交通構築のための人材育成などを行っており、ワークショップでの意見などをもとに、今後はA I オンデマンド交通を想定した新たなモビリティサービスの実証実験を行うそうです。

ウ 岐阜県岐阜市：自動運転バスの実証実験について

岐阜市は、現在の市長が選挙公約に自動運転バスの導入を掲げたことから事業を始めました。令和元年度に公共交通自動運転技術活用研究会を設立し、令和2年度からは実証実験を行い、段階的に実証実験の期間を延ばしてきました。令和5年度からは、5年間という長期間での自動運転バスの継続運行を開始しました。継続運行に当たっては、市内全小学校での体験試乗会やイベントでの乗車体験、

プロ野球のスポンサーゲームでのPRなど、様々な機会でも周知に取り組んでおり、開始1年で42,000人ほどの乗車があったほか、乗車を目的とした岐阜市への来訪も増えているそうです。5年間の継続運行により、市民の路上駐車削減や低速走行への理解促進など、自動運転バスの社会受容性を向上させるとともに、技術の向上を図ることで、現在のレベル2での運行から、運転士の同乗が不要なレベル4での運行を目指しているそうです。

(5) 先進地視察（令和6年11月18日実施）

ア 岩手県紫波町：デマンド交通サービス「しわまる号」について

紫波町は、令和元年度末でのコミュニティバスの廃止の意向を運行事業者から示されたことを契機に、町内の交通網維持のため、AIデマンド型乗合バスの導入検討を開始しました。コミュニティバス廃止までの約2年間に、交通事業者へのヒアリングや住民説明会、実証実験を行い、令和2年度からAIデマンド型乗合バス、通称「しわまる号」を正式運行しました。

しわまる号は、町内であれば自由に乗降場所を設定でき、乗り合いの有無で料金変動するシステムであることや、AI配車システムを活用し、予約処理やルート設定をAIが自動で行うことが特徴です。

また、しわまる号の運行に関する町の負担額はコミュニティバスを運行していたときと変わりませんが、利用者は年々増え続けており、地域の足として町民の認知度が高まっています。

3 調査事項についての提言

(1) 既存公共交通について

ア 既存公共交通網の維持

① 既存公共交通への赤字補填などの支援

掛川市では、民間路線バスや鉄道などの公共交通を維持していくため、交通事業者の赤字の一部を市で補填していました。また、八戸市では、市営バスを市内全域に走らせ、赤字路線であっても運行を続けることで、市内全域の公共交通網を維持していました。当市には市営バスはなく、民間事業者のみで公共交通が成り立っています。民間事業者が経営難などを理由に運行本数を減らしたり路線を廃止したりすると、市民に大きな影響を与えることとなります。公共交通機関を利用する人の中には、自家用車の運転ができない子ど

もや高齢者なども多く含まれており、公共交通に関する施策は福祉施策の要素も強いと言えます。したがって、市民誰でも平等な移動手段を確保するための交通施策であることを念頭におき、公共交通の利便性拡大のための支援策を行いながらも、必要に応じて民間事業者への赤字補填を実施するなど、民間事業者で成り立っている当市の公共交通網を十分に支援することで維持していくための予算措置を求めます。

当然、際限なしに赤字補填を行ってはいけず、市の財政負担が増加していくだけであることから、市と事業者との十分な調整を行うことや、民間事業者の経営努力を促しながら、経営改善に取り組んでもらうこと、赤字路線であっても、地域のために路線を廃止せずに運行を続けた場合に赤字補填を行うことなど、適切な事業スキームを検討することを同時に行っていただきたいと思います。

また、既存公共交通網の維持が、既存交通事業者だけでは難しいようであれば、新規事業者の参入についても、検討していただきたいです。

なお、交通施策に関する財源の確保については、国の交付金など活用可能な財源の検討や、恒久財源の必要性を検討していただきたいと思います。

② 交通機関の乗り場整備

盛岡駅東口のバスロータリーは、駅からバス乗り場まで平面移動する際に、道路の横断が必要な作りであり、安全対策のためにバスの誘導員を設置していますが、安全対策が十分とは言えない状態ですので、現在もあり方を検討している協議会での話し合いを十分に行い、市の玄関口としてふさわしいバスロータリーの在り方を検討いただきたいと思います。

また、市内商業施設などのタクシー乗り場は、施設とタクシー事業者で調整をして設置しているとのことですが、利用者や歩行者などにとって安全・便利でない乗り場もあることから、市としても、タクシー事業者や施設側と話し合いの場を持ち、利便性と安全性を兼ね備えた乗り場となるよう調整機能を果たすことを求めます。

③ 盛岡都市圏での取り組み

八戸市では、八戸市を中心とした1市6町1村での八戸圏域公共交通計画を作成し、計画に沿って圏域公共交通の活性化策に取り組

んでいました。特に、バスの上限運賃制度を導入したことで他町村からのバス利用者が増加し、輸送人員や運送収入の上げ止まりを達成することができていました。また、八戸圏地域公共交通活性化協議会では、バス事業者検討分科会を月2回、圏域担当者ワーキンググループでは年間6回程度開催し、各自治体やバス事業者と活発にコミュニケーションをとり、関係機関一体となって公共交通対策に取り組む機運の醸成に努めていました。当市においても、矢巾町と滝沢市の2市1町で盛岡都市圏地域公共交通計画の作成を進めていますが、八戸市の取り組みを参考に、公共交通機関の利用者が増加し、都市圏単位で交通網を維持できる計画となるよう尽力し、計画作成後も各自治体、交通事業者が主体的に地域公共交通の問題に取り組むことのできる連携の在り方を検討するよう求めます。

イ 公共交通の利便性拡大

① M a a S システムの構築

八戸市や静岡市では、M a a S システムを構築し、目的地までの最適なルートと公共交通機関を一括で検索・予約・決済できるようにしていました。観光客は、目的地までの交通アクセスを事前に調べ、旅程を決めることが多いですが、バスや鉄道など複数の公共交通機関を別々に検索する必要があると、検索の煩雑さから公共交通機関の利用を諦め、レンタカーの利用に切り替えることが想定されます。地域住民のみの利用では、公共交通利用者の大幅な増加は見込めないことから、観光客などに公共交通機関を積極的に利用してもらうため、M a a S システムを構築し、公共交通機関を便利に検索・利用できる体制整備の可能性を検討いただきたいです。

特に、当市は電子版のニューヨーク・タイムズ紙が発表した「2023年に行くべき52か所」の2番目に選ばれたことを契機に、海外からも含め、観光客が増加しております。利便性の高い公共交通網はリピーターの確保にもつながり、まちの活性化に寄与します。

M a a S システムを単なる交通施策と捉えず、観光施策の一部でもあるとの認識が重要です。今後、M a a S システムを構築した際は、目的地までの公共交通の検索・予約・決済だけにとどまらず、M a a S システムを活用し、公共交通機関を利用して目的地まで移動した場合に、食事の割引を受けることができる仕組みを作るなど、お得感を利用した公共交通機関の利用の誘導など、様々な仕掛けを検討していくことも求めます。

② 重複バス路線のダイヤ調整

公共交通を担っているバス事業者は民間事業者であり、市の過度な干渉は、かえって自由競争を妨げる恐れもあります。一方で、同一路線を複数の事業者で運行することは、運転手不足が顕在化する現在において、マンパワーの重複となり、貴重な人材資源を効率的に活用できないものです。八戸市では、市営バスと民間バスの重複路線において、市営バス側が譲歩する形でバス路線のダイヤ調整に取り組み、平準ダイヤを達成し、無駄の排除と乗客の利便性向上につながったという取り組み実績があることから、当市においても、八戸市と同様の手段をとることはできませんが、市が民間事業者の間に入り、調整役として重複バス路線のダイヤ調整に積極的に取り組んでいただきたいと思います。

(2) 新たな交通システムについて

ア 公共交通空白地域の交通手段

① 公共ライドシェアの導入検討

掛川市では、採算性の問題から路線バスや自主運行バスの運行が行われていない地域において、地域内の移動手段として、地域住民の運転による自家用旅客運送、いわゆる公共ライドシェアを導入し、地元での交通手段確保を行う取り組みが進んでいました。国においても、交通空白地域の解消に向けて、公共ライドシェアの導入運用の改善を図るなど、公共ライドシェアの導入を後押ししています。

当市においても、運転手不足や採算性の問題などから路線バスが運行しておらず、交通空白地域となっている地域が存在しています。採算の取れない地域でコミュニティバスなどの運行は難しいものがありますが、公共ライドシェアは、地域住民の実情やニーズ（経路、時間、人数、運賃等）に合った柔軟な運行形態が可能となり、地域住民団体やNPO法人などによる主体的な運行の可能性が出てくると思います。地域町内会などと話し合いを行い、公共ライドシェアの導入を希望する地域には、導入に向けた積極的な支援と、導入後の運用に関する情報提供を積極的行っていただきたいと思います。

一方で、公共ライドシェアの検討に際しては、既存の交通事業者と密に情報共有を行い、交通事業者の理解を得ながら事業検討・実施していくことも求めます。

イ 次世代型交通システム

① A I オンデマンド交通の導入

紫波町では、A I 配車システムを利用したデマンド型乗合バスを導入し、町内全域を定額で移動できるようにして、町内から交通空白地域を解消していました。当市は市域面積が大きく、紫波町のように市内全域を定額で移動できるようにするのは難しい部分があるかもしれませんが、中山間地域内の移動に限定した運用など、当市の実情に合った導入方法で経費を抑えることや、公募型プロポーザルを実施して民間事業者の提案を募ることで、費用対効果の高い事業となる可能性があると思います。まずはサウンディング調査を実施して、事業の実現可能性の調査と必要な予算額の算出を行っていただきたいと思います。

② 自動運転バスの導入

静岡市や掛川市では、10日程度の短期間で自動運転バスの実証実験を実施していましたが、運転士が必要なレベル2での運行で労働力不足の解消につながらないことや、低速運行による渋滞の発生や路上駐車への対応など運行上の課題も見え、今後の本格運行は未定とのことでした。

一方、岐阜市では、自動運転バス実証実験期間をだんだんと延ばし、5年度からは5年間という長期間で実証実験を行い、低速運行への理解や路上駐車を減らそうと、運転士不要なレベル4運行を目指していました。自動運転バスの導入で労働力不足を解決するためには、岐阜市のように長期間で取り組まなければ、有効な導入にはつながらないと考えます。

松園地域では地元有志団体による自動運転バスの試乗会を実施するなど、機運が高まっている地域もありますので、自動運転バスの効果や現状の課題、将来の持続可能性をしっかりと地域に共有したうえで、地域との協働により、導入に向けた支援を継続的にやっていくことを求めます。

4 結びに

人口減少社会の中で、全国的に公共交通を取り巻く環境は厳しさを増しており、鉄道路線やバス路線の廃止や減便などが相次いでいます。

これまでと大きく環境が変化した社会において、これまでどおりの公共交通網・交通政策での対処が難しいことは想像に難くありません。

新たな交通システムの導入や新規事業者の参入など、既存公共交通の維持だけでなく、交通システムのリデザインが必要だと考えます。交通システムのリデザインには、既存の交通事業者や地域、関係機関との調整が必要で、多大な労力が必要となりますが、地域や世代によって最適な交通手段は異なることから、必要な手続きです。

自力での移動の難しい子どもや高齢者などの交通弱者にとって、公共交通機関は移動のための最後の砦であり、交通施策は福祉施策でもあるとの認識の下、積極的に取り組んでいただきたいと思います。

また、取り組みに当たっては、全国の自治体で、さまざまな交通システムの実証実験を行っていることから、それら先行事例を十分に研究したうえで、各地域と十分に話し合いを行うことで、最小限のコストで地域ニーズに適した新たな交通手段の導入につなげていただきたいと思います。

一方で、既存の公共交通機関を守ることも重要であり、デマンド交通など新たな交通手段を当市で導入することが、既存交通事業者の利益を著しく奪うこととならないよう、交通事業者とも密に話し合いを行っていただきたいと思います。

市長が掲げる「より優しく、より強い盛岡」の実現に向け、市民と交通事業者の双方が幸せとなる交通政策を進めていただくことを心から願い、報告といたします。