

知立市長 石川 智子 様

持続可能な地域公共交通の ベストミックス構築に関する 政策提言書

令和8年7月3日

知立市議会

議長 永田 起也

都市建設委員長 那須 幸子

第1 背景と現状の課題

全国的に、地域公共交通を取り巻く環境は大きく変化している。少子高齢化の進行、バス・タクシー運転手の不足、燃料費や人件費の上昇などにより、従来どおりの運行体制を将来にわたり維持することが難しくなっている。

本市においても、知立市ミニバスは、市民の日常生活を支える重要な移動手段である。知立駅、市役所、福祉施設、商業施設、医療機関などを結び、高齢者、障がい者、妊婦、免許返納者など、自家用車に頼りにくい市民にとって欠かせない公共交通となっている。

一方で、ミニバスについては、運行本数、乗継、待合環境、目的地までの所要時間、バス停までの距離などについて、改善を求める声がある。特に、一方向循環による移動時間の長さや、バス停まで歩くことが難しい高齢者等への対応は、今後さらに重要な課題となる。

また、地域公共交通の課題は、ミニバスだけで解決できるものではない。通院、市役所等での行政手続き、買い物、駅への接続、福祉施設・公共施設への移動など、市民の移動目的は多様である。地域によって道路環境、交通量、高齢化の状況、目的地までの距離も異なる。そのため、全てを一つの交通手段で担うのではなく、ミニバス、タクシー、乗合型交通、民間サービス、自動運転バス等を、役割に応じて組み合わせる必要がある。

一つの交通手段だけに頼らず、地域や目的に応じて複数の交通手段を組み合わせる考え方を、本提言では「公共交通のベストミックス」とする。

本委員会では、神奈川県平塚市及び茨城県常陸太田市を視察し、自動運転バスをはじめとする次世代の地域交通について調査研究を行った。平塚市では、既存路線に近い環境での自動運転バスの実証を通じ、将来的な路線バスの維持や運転手不足への対応を見据えた取組が進められていた。常陸太田市では、地域内の買い物、通院、駅へのアクセスなど、日常生活を支える移動手段として自動運転EVバスの活用が進められていた。

これらの視察を通じ、自動運転バスは将来の有力な選択肢である一方、現時点で直ちに本市へ本格導入する段階ではないことも確認した。自動運転バスの運行には、道路幅員、歩車分離、交通量、バス停の形状、路上駐車、右左折時の安全確保、歩行者・自転車の動線など、まち側の条件が大きく影響する。

さらに、本市では知立駅付近連続立体交差事業をはじめ、知立駅周辺整備が進められている。今後、人や車の流れが大きく変わることが見込まれる中で、駅、ミニバス、タクシー、自転車、徒歩を含めた交通ネットワークを見直すことは重要である。あわせて、将来の自動運転バス等の導入可能性も視野に入れ、道路や駅前空間の在り方を検討する必要がある。

したがって、本市は、現時点で特定の交通手段を急いで導入するのではなく、ミニバスを基軸としながら、多様な交通手段を役割に応じて組み合わせる公共交通のベストミックスを次期知立市地域公共交通網形成計画に位置づけ、短期の移動支援と中長期の次世代交通への備えを一体的に進めるべきである。

第2 提言内容

上記課題を踏まえ、本市における持続可能な地域公共交通を構築し、高齢者等の移動支援、運転手不足への対応、将来の自動運転時代への備えを進めるため、以下を提言する。

1 次期知立市地域公共交通網形成計画に「公共交通のベストミックス」を明記すること

次期知立市地域公共交通網形成計画において、ミニバスを基軸としながら、タクシー、乗合型交通、民間サービス、自動運転バス等を役割に応じて組み合わせる「公共交通のベストミックス」の考え方を明記すること。

その際、単に交通手段を並べるのではなく、知立駅、市役所、病院、商業施設等を結ぶ基幹的な移動、高齢者等の自宅からバス停までの移動、市外の医療機関や近隣自治体交通との接続、運転手不足を踏まえた人員配置、行政負担と利用者利便性の均衡などを整理し、本市の実情に即した交通体系の再構築を検討すること。

2 高齢者等に寄り添うラストワンマイルの確保を検討すること

高齢者、障がい者、妊婦、免許返納者など、バス停までの移動が困難な市民に対し、生活に必要な移動を支える仕組みを検討すること。

検討にあたっては、乗合タクシー、タクシー事業者との連携、民間サービス等、福祉施策との連動などを対象に含めること。ただし、特定の制度を直ちに導入することを前提とするのではなく、まずは「誰が、どこへ行く際に、何に困っているのか」を把握し、通院、市役所等での行政手続き、駅への接続、買い物、福祉施設・公共施設への移動など、生活に必要な移動を確保する観点から検討を進めること。

3 次期知立市地域公共交通網形成計画に自動運転バス等の検討を明記すること

自動運転バスについては、現時点で直ちに本格導入を求めるものではない。一方で、運転手不足が今後さらに進むことを踏まえると、自動運転バス等の次世代交通を将来の選択肢として計画に位置づけることは必要である。

そのため、次期知立市地域公共交通網形成計画において、自動運転バス等の研究・検討を明記し、国、愛知県、先進自治体、交通事業者、民間事業者等の動向を継続して把握すること。あわせて、本市における走行候補ルート、運行条件、交通事業者との連携、運転手不足への効果、市民理解の醸成について検討を進めること。

4 自動運転時代を見据えた街路整備を検討すること

自動運転バス等の将来導入を見据え、知立駅周辺整備、都市計画道路の整備、駅前広場、バス停、タクシー乗り場、送迎車両、自転車、歩行者動線を一体で捉えた街路整備を検討すること。

特に、歩車分離、道路幅員、交差点での右左折、信号連携、バス停や待機所の配置、路上駐車や送迎車両への対応、消防・警察・道路管理者・交通事業者との緊急時対応などについて、将来の自動運転バス等にも対応できる道路・駅前空間の在り方を整理すること。

第3 提言理由

1 ミニバスだけで全ての移動課題を解決することは難しいため

本市のミニバスは、市民生活に欠かせない公共交通であり、今後も地域公共交通の基軸であるべきである。しかし、全ての移動ニーズをミニバスだけで担うことは難しい。

運行本数を増やす、逆回りを設ける、路線を増やすといった対応は、利用者にとって分かりやすい改善策である一方、運転手不足や財政負担を考えると、単純に拡大することには限界がある。

そのため、基幹的な移動はミニバスを中心に担い、ミニバスでは対応しにくい移動はタクシー、乗合型交通、民間サービス、自動運転バス等で補うという役割分担が必要である。これは、交通手段を増やすこと自体が目的ではなく、限られた人員と財源の中で、市民が本当に使える交通体系をつくるためである。

2 ラストワンマイルの課題は、今困っている市民への対応として重要であるため

自宅からバス停までの距離が短く見えても、高齢者や障がい者、妊婦、免許返納者にとっては大きな負担となる場合がある。特に、通院、市役所等での行政手続き、駅への接続、買い物、福祉施設・公共施設への移動は、日常生活を続けるうえで欠かせない。

また、タクシーを利用したくても、時間帯や地域によっては配車が難しい場合がある。ミニバスに乗れない、タクシーも来ないという状況が生じれば、外出機会の減少、通院困難、孤立につながるおそれがある。

したがって、ラストワンマイルの確保は、将来の自動運転とは別に、短期的にも検討すべき課題である。ただし、乗合タクシーなど、どの手段が本市に適しているかは、地域ごとの需要、道路環境、タクシー事業者の状況、行政負担を見ながら判断する必要がある。

3 自動運転バス等は、直ちに導入ではなく、計画に位置づけて備える必要があるため

平塚市及び常陸太田市の視察を通じ、自動運転バスは将来の地域公共交通を支える可能性がある一方で、現時点では道路環境、速度、運行条件、安全確保、交通事業者との連携など、多くの課題があることを確認した。

したがって、本市が今すぐ多額の市税を投じて自動運転バスを本格導入することには慎重であるべきである。しかし、技術が成熟してから初めて検討を始めたのでは、道路整備、運行体制、関係機関との調整、市民理解の醸成に間に合わない可能性がある。

特に、次期知立市地域公共交通網形成計画は、今後の本市の公共交通政策の土台となる計画である。ここに自動運転バス等の研究・検討を位置づけることで、導入ありきではなく、将来の選択肢として冷静に情報収集と準備を進めることができる。

4 街路整備は、現在の安全性向上と将来の自動運転対応の両方に資するため

自動運転バス等を安全に運行するためには、車両技術だけでなく、道路や駅前空間の整備が不可欠である。歩車分離が不十分な道路、見通しの悪い交差点、路上駐車が多い区間、歩行者・自転車・送迎車両が交錯する駅前空間では、自動運転に限らず、現在のバスやタクシーにとっても安全性や円滑性に課題が生じる。

本市では、知立駅付近連続立体交差事業をはじめとする大きなまちづくりが進められている。この機会に、駅前広場、バス停、タクシー乗り場、送迎車スペース、自転車動線、歩行者動線を一体で見直すことは、現在の交通安全や利便性を高めるだけでなく、将来の自動運転バス等への対応にもつながる。

街路整備は短期間で完了するものではない。地権者との調整、財源確保、都市計画との整合など、長い時間を要する。だからこそ、将来の自動運転時代を見据えた街路整備を、今から計画的に検討する必要がある。

以上、本市が将来にわたり市民の移動手段を確保し、持続可能な地域公共交通を構築するため、ミニバスを基軸としつつ、多様な交通手段を組み合わせる公共交通のベストミックスを次期知立市地域公共交通網形成計画に位置づけ、ラストワンマイルの確保、自動運転バス等の検討明記、将来を見据えた街路整備を一体的に進めることを強く求める。

政策提言書提出までの経緯

年月日	内容
令和7年9月24日	取組テーマの選定
令和7年12月15日	先進地視察先・視察内容の検討
令和8年3月10日	先進地視察先・視察内容の検討
令和8年5月11日	先進地視察（神奈川県平塚市）
令和8年5月12日	先進地視察（茨城県常陸太田市）
令和8年6月4日	政策提言内容の調整
令和8年6月19日	政策提言内容の調整
令和8年6月25日	政策提言書の最終確認
令和8年7月3日	市長へ政策提言書提出

都市建設委員会委員構成

委員長	那須	幸子
副委員長	山崎	りょうじ
委員	中野	智基
委員	中島	孝之
委員	岩城	道雄
委員	嶋田	義雄
委員	大崎	あつし