

令和7年12月3日

松江市議会議長 野々内 誠 様

公共交通対策特別委員会
委員長 石倉 徳章

行政視察報告書

下記のとおり行政視察を行ったので、その結果を報告します。

記

1. 期 間 令和7年11月4日（火）～11月6日（木）
2. 視 察 地 日立市（茨城県日立市助川町1-1-1）
常陸太田市（茨城県常陸太田市金井町3690）
(株)みちのりホールディングス（東京都千代田区丸の内1-9-2）
3. 視察委員氏名

<u>石 倉 徳 章</u>	<u>海 徳 邦 彦</u>
<u>舟 木 一 真</u>	<u>石 倉 聡 之</u>
<u>わたなべ 良平</u>	<u>佐 野 みどり</u>
<u>米 田 ときこ</u>	
4. 随行者氏名 森 本 和 恵
5. 調査の概要 日立市 ひたちBRTについて
常陸太田市 自動運転EVバス実証実験の取組について
(株)みちのりホールディングス
①みちのりグループの自動運転の取組について
②みちのりグループの地域交通の施策について

※詳細は別紙のとおり

茨城県 日立市

1 調査項目

ひたち BRT について

2 視察対応者

日立市議会 議長 吉田 修一

日立市都市建設部都市政策課 課長 小山 博之

日立市議会事務局 課長 稲澤 美代子

日立市議会事務局 課長補佐 本田 晴久

日立市議会事務局 係長 長坂 陽平

3 調査日

令和 7 年 11 月 4 日 午後 3 時 00 分～4 時 00 分

4 説明会場

日立市議会 会議室

5 調査目的

自動運転バスに関し、本市では導入を検討しており、今年度、実証実験を始めたところである。日立市では、日立電鉄線跡地を活用した新交通（ひたち BRT）を導入、営業運行しており、区間のうち約 6.1Km の距離を「レベル 4」で運行し、乗務員無での運行を実現するための運行システムの開発を進めていることから、本市の取組の参考とするため、日立市の状況を調査するもの。

6 説明概要

日立市では、平成 21 年 3 月「日立電鉄線跡地活用整備基本構想」を策定。平成 23 年 1 月「新交通導入計画」を策定し、同年 3 月に「新交通（ひたち BRT）」の導入を決定。

【第 I・II 期区間整備概要】

《現在の運行区間》

道の駅日立おさかなセンター⇄JR 大みか駅⇄JR 常陸多賀駅（約 8.7km）

（第 I 期区間：約 3.2km、第 II 期区間：約 5.5km）

《運行ダイヤ》

・平日 6：30～21：36 58 往復 土日祝 6：32～20：45 24 往復

《所要時間》 約 30 分（表定速度 20km/h）

《運賃》 200～480 円（小学生は半額）

《整備概要》

- ・バス専用道路（約 6.1km、停留所 14 箇所（専用道内）
- ・交通ターミナル（道の駅おさかなセンター脇）、交通広場（南部図書館脇）、自転車駐輪場（旧鉄道駅）。
- ・付帯施設（バスシェルター、停留所サイン等）
- ・総事業費 約 4,037 百万円（うち、特定財源 約 2,159 万円）

【自動運転の取組について】

- ・実証実験（平成 30 年度、令和 2 年度、令和 4～6 年度の 5 回実施）
- ・令和 6 年 11 月「走行環境条件の付与」を取得し、同年 12 月「特定自動運行に係る許可」を取得。令和 7 年 2 月 3 日より、自動運転バス営業運行開始。
- ・令和 7 年度中に「遠隔監視型自動運転レベル 4 の走行実現を目指し、実証実験中」とのことであった。

上記の取組に関する主な質疑・答弁は以下のとおり。

（質疑）事業主体は、どこになるか。

（答弁）専用道路の整備については、日立市。運行事業者は、茨城交通。

（質疑）業者の選定はどのように行ったのか伺う。

（答弁）公募で行い、1 社しか応募がなかったためこのように決定した。

（質疑）維持費等の年間予算は、どれくらいかかっているか。

（答弁）施設の修繕費用、草刈り費用、運行管理システムの補修業務の費用等を合計して、1,900 万円ぐらい。

（質疑）利用者の声は、如何か。

（答弁）定時性、速達性や車両デザインの面で概ね満足度は高いようにアンケート結果がでている。

（質疑）現状の課題と今後の展望について伺いたい。

（答弁）整備してからまだ 7 年 8 年ぐらいしか経っていないが、舗装や、運行管理システムなどが老朽化しており、こちらの更新が課題となっている。また、延伸計画が出ているが、費用の面で計画が進まないという現状がある。



視察状況（日立市）

茨城県 常陸太田市

1 調査項目

- ・自動運転 EV バス実証実験の取組について

2 視察対応者

常陸太田市議会 副議長 菊池 勝美
 常陸太田市企画部企画課 課長 竹林 正貴
 常陸太田市企画部企画課企画係 係長 黒羽 賢
 常陸太田市議会事務局 局長 武藤 充宏
 常陸太田市議会事務局総務係 係長 鬼澤 貴子

3 調査日

令和7年11月5日 午前11時10分～12時00分
 （午前10時25分～ 自動運転 EV バスに試乗体験）

4 説明会場

常陸太田市生涯学習センター 講座室2

5 調査目的

自動運転 EV バスに関し、本市では新たなモビリティや技術の導入を検討する中、自動運転バスの検討を重ねてきている。常陸太田市では、令和7年2月より特定環境下にてレベル4に対応した自動運転 EV バス「Navya EVO*1」の世界初となる

公道での2台の定常運行をしていることから、今後の参考とするため、常陸太田市の状況を調査するもの。

6 説明概要

常陸太田市では、高齢化が進む山間部から市街地に移乗する公共交通の維持の課題等があった。平成29年に国交省に選定され「中山間地域における道の駅等を拠点とした自動運転サービス実証実験」を実施。ヤマハ発動機（株）の自動運転車両を使用（最大6人）し、道路に敷設された電磁誘導線等に沿って走行。令和元年別場所（高倉地区）にて実証実験実施。乗車人数（平成29年：162名。令和元年822名）
実証実験後の結果、[ドライバーの確保ができない・カート型では舗装面に電磁誘導線等の敷設が必要で自由度がない]となり、現状では地域コミュニティの運営による実装は困難との結論に至る。

令和4年「未来技術社会実装事業（内閣府）」に選定された。事業に対し、直接的な補助金等の支援はないが、関係府省庁が有する知見をもとに助言がもらえ、先進事例の紹介により、事業が取り組みやすくなる等メリットがある。令和5年2月[市街地における自動運転EVバスサービス実証実験]実施。常陸太田駅⇄常陸太田市役所（2.6km）。車両：フランス製、定員：10名、運行速度18km/h 乗車数684人。

令和6年2月16日～[自動運転EVバスの実装開始]（地域公共交通確保維持改善事業（国交省）にて自動運転EVバスを購入）、令和7年2月17日現在利用者数4,585人。令和6年2月5日～9日「MaaSx コマース等実証実験」（デジタル田園都市国家構想交付金事業（内閣府））により、自動運転EVバスを活用した貨客混載の実証実験を行い、物流システム構築の可能性の検証サービスの提供に向けてスキーム作成、経費等も算出。令和5、6年度「デジタル田園都市国家構想交付金事業（内閣府）、地域公共交通確保維持改善事業（国交省）」を活用し、バスロケーションシステムの整備、車庫の建設、自動運転EVバス2台目購入。

遠隔監視センターを整備し、令和7年10月1日～「自動運転EVバスの遠隔監視」を運用開始したとのことであった。

上記に関する主な質疑・答弁は以下のとおり。

（質疑）なぜ、自動運転EVバス実証実験を始めようと思ったのか伺いたい。

（答弁）少子高齢化、過疎の進行に伴って、交通手段の確保が課題となっている中、未来型の自動運転バスを走らせることによって、運転手不足解消や、交通インフラの効率化を図っていき、市民の移動性の向上が目的でスタートした。

(質疑) 構想から何年位で実施できたのか伺いたい。

(答弁) 令和4年度から実証実験をスタートして、実装運行が令和5年度に実施したので、実際の実証実験から約1年で実装できた。

(質疑) 事業費や国からの交付金等を伺いたい。

(答弁) 車両の購入費は約8,000万円。国交省の当時10分の10の補助事業、地域公共交通確保維持改善事業で購入した経過がある。運行費用が、本年度で言うと約9,700万円。国交省の補助事業と、内閣府の補助事業を活用しており、さらには企業版ふるさと納税もいただいているので、実際の市の負担としては、1,000万円程度。365日休まず運行しており、費用の約半分が、オペレーターの人件費となっているので、こちらがレベル4になってくると大分削減できていくのかなという思いがある。

(質疑) 業者の選定はどのように行ったのか伺いたい。

(答弁) 公募型プロポーザルを実施。選定の基準では、令和4年度の時点で、本市ではシャトルバス型の車両を想定しており、ドア to ドアでお店の店先まで入っていただけるような車両というのが、当時、日本でこのマクニカで運行しているARMAという車両しかなかったというのも大きな選定の理由になった。

(質疑) 実施する前の市民・議員の反応は如何か。

(答弁) 実証実験のときには、特段、表立った批判というか、否定的な意見はなかったと認識。一方で、いざ本格運行となったときには、その運行費用の面であったり、少し賛否が分かれたというところがある。

(質疑) 利用者の声は、如何か。

(答弁) 非常に前向きな意見を多数いただいている。

(質疑) 現状の課題と今後の展望について伺いたい。

(答弁) おかげさまで利用者数が少しずつ増えてきている。運行ルートの検討であったり、効率化が求められていると考えている。さらにレベル4の実証というのも、スタートをしたところなので、さらに、多くの市民の方が、安全に利用できるような仕組みを作っていければと考えている。



視察状況（常陸太田市）

(株)みちのりホールディングス

1 調査項目

- ①みちのりグループの自動運転の取組について
②みちのりグループの地域交通の施策について

2 視察対応者

(株)みちのりホールディングス グループディレクター 浅井 康太
 ” ディレクター 浅見 知秀
 広報・マーケティング担当ディレクター 工代 将章

3 調査日

令和7年11月6日 午前10時00分～11時50分

4 説明会場

(株)みちのりホールディングス 東京事業所 会議室

5 調查目的

(株)みちのりホールディングスでは、日立市における「ひたち BRT」での自動運転実装に向けた取り組みをその傘下である茨城交通グループを通して進めている。また、バス事業の DX や公共交通計画・ネットワーク再編の支援を 47 の県市町村で取り組んでいることなどから、本市の取組の参考とするため、(株)みちのりホールディングスの状況を調査するもの。

6 説明概要

「ひたち BRT での自動運転実装に向けた取り組み」の紹介では、全国初の中型バ

スでのレベル 4 自動運転車両による営業運行を実施（国の 5 つの支援事業を活用した「ひたち BRT」）。

現状、特定の走行環境で L 4 として走行できるレベルの車両が登場してきているが、車両価格が非常に高く、事業性が成立する運用モデルが必要。輸送効率が高く、走行路が固定されている路線バスが初手として最適。路線バスへ自動運転技術を導入するためには、走行だけではなく旅客対応を遠隔化し、車内無人化するための仕組みが必要である。課題は、地域における立ち上げ時の初期導入コスト（自動運転に共通のオーバーヘッドコスト）が大きく、小規模運用ではなく、一定規模での集中的な運用が必要。商用運用では安定的に運用が必須であり、運行車両だけでなく予備車の準備や現場対応要員などが必要で、地理的に近い場所で集約的に運用することが必要となるとのことであった。

また、「路線バス活性化の取り組み」については、青森県青森市から神奈川県鎌倉市まで、交通系（路線バス等）会社を 100% 出資した完全子会社化に運営している。従業員数は、5,486 人、バス保有台数は、2,388 台。路線の再編や統合を行いやすく、利便性と生産性の向上に寄与している。また、地域交通の維持を求める自治体とも連携を図り、エリア一括長期運行委託等を可能にしている。みちのりホールディングスは、松本市での、令和 5 年度国交省が創設した「エリア一括協定運行事業」の採択を導く。自治体と交通事業者は、複数年・エリア単位で、黒字・赤字路線を一括運行する協定を締結。これにより、自治体は、一括運行の委託費用として交通サービス購入費を負担し、国は交通サービス購入費の一部を、複数年（最長 5 年）定額で支援しているとのことであった。

上記の取組に関する主な質疑・答弁は以下のとおり。

（質疑）自動運転可能なバスは日本で開発されているのか、現状を伺う。

（答弁）日本のメーカー（大型車両）も開発を進めているが、米中との技術差は、かなり広がっており、日本の技術が追いつけるかどうかという状況であると認識している。

（質疑）国の自動運転の施策をどのように捉えているのか伺う。

（答弁）以前は、2025 年までの全国 50 カ所に、自動運転の導入しようとしていたが、現在は、国交省を中心に「本気で自動運転を導入したい事業者や自治体」を見定めている状況であり、当社も選ばれるよう取り組んでいる。

(質疑) AI デマンドバスを導入しているエリアもあるが、バス停はどのように決めているのか伺う。

(答弁) 市民の全ての要望には、応えることができない。安全を最優先に考え、要望箇所を1箇所ごとに、警察と協議しながら進めている。

(質疑) 地域交通を維持していくためには、その地域にあった取り組みが必要であると思うが、どのように考えているのか伺う。

(答弁) 自治体とのパートナーシップがないと実現できない。地域課題も解決できないので、一緒に取り組み、住民サービスに寄与したいと思っている。



視察状況 ((株)みちのりホールディングス)