

## 全国初！自動運転バス定常運行「誰もが生活の足に困らない町」へ

茨城県境町 × BOLDLY株式会社

### 取組概要

境町には鉄道の駅がなく、車がないと生活できず、ご高齢の方が免許を返納したくてもできなかった。そこで、令和2年11月26日より、自治体では全国初の公道での自動運転バス定常運行を開始。現在、町民や事業者のご理解やご協力を得て電気自動車を活用した公共交通が町民の足として定着しつつあり、経済効果が7億円程度と試算されるなど、経済、社会、環境の3分野における効果が出ている。



住民の足として定着している自動運転バス



多くの人々に支えられる自動運転バス運行

### 基本情報

|            |                                               |
|------------|-----------------------------------------------|
| 代表地方公共団体   | 茨城県境町                                         |
| 代表民間団体     | BOLDLY株式会社                                    |
| 他の連携団体等    | 株式会社セネック（運行）、株式会社さかいまちづくり会社を含む地元経済界、その他関係団体など |
| カテゴリ       | ゼロカーボン／交通システム・公共交通対策／移住・定住                    |
| 事業費        | 5.2億円（事業期間5年）                                 |
| めざすSDGsゴール |                                               |
| 事業化までの期間   | 事業化（予算化）については1か月、現運行体制の構築まで1年程度               |

### 取組内容



提供された私有地の一角にバス停を設置



多くの人々の声を運行計画に反映

|             |                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                              |
|-------------|----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| この取組で解決した課題 | 利根川と江戸川の分岐点に位置する境町は、江戸時代に人・物の交流拠点として栄えたが、近年は人口減少と高齢化が進み、将来負担率は180%を超え、財政破綻寸前であった。本町では、こうした状況を脱却し地域活性化を促進するため、財政再建、人口減少対策、ひとの創生3つを柱に地域活性化の諸施策に積極的に取組み効果が上がりつつあるが、いまだ課題として挙げられるのが、公共交通網の脆弱性である。本町には鉄道駅がないことから、路線バスやタクシーが通勤・通学者や高齢者などの交通弱者にとって欠くことのできない重要な交通手段となっているが、特にバスについては運行区間が町の中心部しかなく、中心市街地と郊外において交通利便性に大きな格差が生じている。そのため、交通弱者、特に高齢者の移動が不自由であり、昨今話題となっている高齢者の免許返納もままならない厳しい状況であった。       |
| 解決に向けた手法    | 令和元年の12月に、境町長の橋本が町の有識者会議である戦略会議の委員からSBドライブ(現BOLDLY)の佐治友基社長をご紹介いただき面会。町長より佐治社長に、「実用化できるのか？」と聞くと、「3年間の実証実験を重ねており、定常運行できます」との回答があった。持続的な公共交通網の維持のために自動運転の導入が最も効果的だと決断し、翌月の令和2年1月に町議会の議決を経て導入を正式決定した。その後、様々な方に試乗いただき声を聴くとともに、沿線住民への周知や関係構築に努め、11月26日に運行を開始した。令和3年2月には、新たに病院やスーパー等にバス停を6箇所追加し、同年8月には、ルートの拡充と土日の運行を開始。これが利用者の利便性向上に繋がり、運行開始から約1年半が経過した令和4年の7月19日には、乗車人数が1万人を突破するなど、住民の足として定着しつつある。 |

## 取組詳細

|                |                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                         |
|----------------|-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| 事業推進上の各団体の役割分担 | 以下の体制で事業推進している。<br>【境町】境町道路環境等の整備、他行政機関や交通事業者との交渉・調整等<br>【自動運転バス運行事業者（BOLDLY株式会社及び株式会社セネック）】先進技術の導入及び安定的な公共交通網を提供<br>【両者連携】より効率的なバス路線の形成に向けた調査等を行っているほか、本事業が持続可能なものとなるよう、地元経済界と連携し観光・視察等のビジネスモデル形成を推進                                                                                                                                                                                                                                                                                   |
| 地域関係者との連携方法    | 自動運転バスに対する町民の愛着を高めるとともにシビックプライドの醸成に寄与するため、3台のうち1台はコンペにより選出された住民デザイン、残り2台は町在住の画家と協力し作成したデザインでラッピングを施した。また、次世代の関心を高める取り組みとして、地元の青年会議所と連携し、子どもを対象とした視察・教育プログラムを実施しているほか、町が作成した社会科の副読本にも自動運転バスをとりあげている。                                                                                                                                                                                                                                                                                     |
| 資金調達方法         | 地方創生関係交付金のほか、ふるさと納税及び企業版ふるさと納税など、民間からの資金も活用している。                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                        |
| 資金調達方法の補足      | 自動運転バス運行事業を持続可能な取り組みとするため、民間からの資金調達が重視している。特にふるさと納税については、全国でもトップクラスの寄附受領額（令和3年度約48億円で関東1位）・知名度を生かし、使い道として自動運転バスの運行経費をあげ、相応の寄附を受領している。また、大口寄附者の経営企業のロゴを掲げるなど、事業が多くの人々で支えられていることをPRしている。                                                                                                                                                                                                                                                                                                  |
| 事業推進上の課題・工夫    | 自動運転バスの安全円滑な運行のため、停留所の設置にあたっては、多くの沿線住民との関係構築に努めた結果、私有地を提供頂いた。これにより後続車両の渋滞緩和に繋がった。沿線上に存在した路上駐車についても、運行開始以降の住民からの自発的な支援によって減少している。また、自動運転バスの導入にあたっては、単なる移動手段の提供に留まらず、域内の移動総量を増加させ、地域経済の活性化や高齢者の健康増進に繋げることを企図している。そのため、ルートについては、町の主要生活拠点を結ぶルート、町が整備した観光拠点（道の駅さかい、河岸の駅さかい、干し手カフェなど）を結ぶルートを設置。これにより、自家用車の交通結節点である「道の駅」、路線バスの交通結節点である「河岸の駅」、そして東京からの観光客を受け入れる「高速バスターミナル」の3つが自動運転バスによって結ばれ、町民・観光客双方の回遊性が向上。他にも、DMO候補法人である株式会社さかいまちづくり公社などと連携し、自動運転バスをモチーフとした商品の開発や、観光情報誌での特集記事の執筆などPRに取り組んでいる。 |

## 担当者のコメント

自動運転バスを導入した際、町民、特に高齢者の方々から、「これで安心して免許が返納できる」「いまは全自動でなくても近い将来自動運転になる明るい未来が見える」など前向きな意見を多くいただいています。今後は、そうした利用者の声を聞きながら、新たなルートの設定や、「オンデマンド運行」「MaaSアプリ」の導入など、更なる利便性の向上に努め、将来的には、利用者が呼べば自動バスが来るような、そんな世の中になると良いのではないかと考えています。境町のチャレンジは、日本の将来に対するチャレンジ、どこの地方にもある公共交通の課題解決だと思っています。この取組が全国の市町村に広がっていくことで、全国で「誰もが生活の足に困らない」地域に安心して住み続けられる環境が整っていけば良いのではないかと思います。また、デジタルの力を最大限活用した自動運転バスが、単に交通問題の解決に限らず、これを活用した地域経済の活性化や、公共交通の充実に伴う二酸化炭素排出抑制などの環境課題の解決を図り、経済、社会、環境3側面にわたる地方創生SDGsの達成につながるものと確信しております。



一般的な道路風景に溶け込む自動運転バス

## 優良事例応募項目

|                |                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                           |
|----------------|-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| 取組のポイント（3つの視点） | <p>①地方創生SDGsの視点<br/>電気自動車である自動運転バスの導入により、デジタル社会、脱炭素社会の推進が図られる。また、免許返納をした高齢者や子育て世代の主婦などの交通弱者も移動の自由を得られている。更には、DMO候補法人である株式会社さかいまちづくり公社などと連携し、自動運転バスをモチーフとした商品の開発や、観光情報誌での特集記事の執筆などに取り組みなど地域経済の活性化も促進されているなど、経済、社会、環境の3側面にわたる好循環が形成されている。</p> <p>②ステークホルダーとの連携<br/>自動運転バスの沿線住民がバス停留所に私有地を提供したり、町民の自発的な支援によって路上駐車が減少したりするなど、最大のステークホルダーである町民、ひいては町全体が運行事業者を含む自動運転バスを積極的に迎え入れている。なお、こうした官民一丸となった取組みが高く評価され、令和4年1月には日本自動車会議所の第1回「クルマ・社会・パートナーシップ大賞」を受賞した。</p> <p>③モデル性・波及性<br/>ほとんどの地方では車が生活必需品であり、進む高齢化により生活の足について課題を抱えている。この普遍的な課題を解決する手法として、一時財政破綻寸前、鉄道もなく人口2万4,000人規模の小さな町でも自動運転バスの実用化を実現できることを示すことが出来た。こうした当町の取組・実績を活かし、令和4年度中には2つの自治体が自動運転バスの定常運行を開始する予定であり、来年度以降も更に横展開が進んでいく見通しである。</p> |
|----------------|-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|