

第1回 都市自治体における地域公共交通のあり方に関する研究会

議事概要

日時：平成26年7月1日（火） 18:00～20:00

開催場所：日本都市センター会館 6階 608会議室

出席者：森本章倫 座長（早稲田大学理工学術院）、内海麻利 委員（駒澤大学）、木村俊介 委員（一橋大学大学院）、板谷和也 委員（運輸調査局）、南木孝昭 委員（宇都宮市）、高野裕章 委員（富士宮市）、鳴田研究室長、木村副室長、石田研究員、加藤研究員、小畑研究員（日本都市センター）

議事要旨：地域公共交通への関心事や課題について意見を交わした。

宇都宮市と富士宮市の取組み事例について紹介した。

今後の調査研究の進め方について意見を交わした。

1 事例について

○宇都宮市の取組み

- ・ 「ネットワーク型コンパクトシティ」を目指す都市像としている。平成21年には「宇都宮市交通戦略」を策定し、目指すべき方向性やその施策などを示している。具体的には、基幹公共交通であるLRTの導入、バス路線の新設・再編、地域内交通（定時定路型、デマンド型）の導入などの計画を進めている。
- ・ LRTは、上下分離型の公設民営を検討しており、軌道・車両の整備費用等は国の「LRTシステム整備費補助」等の補助金を活用し、残りを市が負担する。
- ・ 地域内交通として、定時定路型1路線、デマンド型10路線の計10地区11路線で運行し、面積比で市の約5割をカバーした。運賃収入・自治会支援金・企業協賛金等で運営し、不足に対し市補助金を支給している。補助率2/3を目標とし、4地区で達成している（平均7割程度の補助率）。
- ・ 地域内交通を実施した地区では「地域で支える」という意識が醸成された。一方で、隣接市との境界地区では市域外の目的地への移動が多い等、地域の生活圏や生活実態も明らかになった。
- ・ 「ネットワーク型コンパクトシティ形成ビジョン 中間取りまとめ」を平成26年3月に作成し、今後、市民意見などを受けながら、長期的な視点でのまちづくりの方向性を定める予定である。
- ・ LRT計画では、宇都宮駅以東の先行導入を検討している。それに伴うバス路線の再編については、方向性については合意を得たので、具体的な再編案についてこれから協議する。

○富士宮市の取組み

- ・ 「宮タク」や「宮バス」の導入による交通空白地域の解消に取り組んでいる。中心市街地の循環型コミュニティバスである宮バスは、「バス停オーナー制度」を導入し、地域の事業者の協力金を得て運行している。過疎地域のデマンド型乗合タクシーである宮タクは、タクシー協会を通じタクシー事業者に委託し、過疎地域から市街地へ向かう午前便と、その逆経路の午後便を運行している。
- ・ 「バス停オーナー制度」とはネーミングライツであり、地域の事業者等と契約することで、契約者名の付いたバス停を新規設置できる。条例等は制定しておらず個々に契約を交わしている。
- ・ 協力金のように、自治体が住民からお金を受け取ることについては意見が分かれ、それがハードルで導入に難航する自治体もあるようだ。また、自治会等の負担で運行する自治体もある。
- ・ 「宮タク」導入の際に実施したパーソントリップの結果から、最も需要の大きい駅・市街地へ向かうルートに決定した。

- ・ 郊外部の工業団地は交通空白地域であり、障がい者等の通勤手段が不足している。障がい者の法定雇用率の引き上げを受け、企業としては障がい者雇用を促進したいが、通勤手段の確保までは手が行き届かないため、雇用が進まないという問題がある。「宮タク」を活用できないか検討している。
- ・ アメリカ・ポートランドでは LRT 導入後に他の公共交通の利用が促進された。

2 調査研究に関する議論

- ・ 今後、まちづくりや福祉施策との一層密接な関係が必要になるだろう。
- ・ フランスでは、PDU（都市圏交通計画）と PLU（都市地域計画）を両立させて作成している。
- ・ コンパクトシティ化とは、これまでの住宅地や集落を維持した上で、従来の郊外化を止め、これからは人の集まる地域に施設等を集約していくことである。集約化により利便性が高まり、次第にコンパクトシティが形成されるようになるだろう。公共交通はこうした都市を支えるために重要である。
- ・ フランスの交通負担金（交通税）のような受益と負担の関係を論点に加えたほうが良い。
- ・ 「都市再生特別措置法」の改正により、コンパクトシティ化が推進されることになるだろう。「地域公共交通の活性化及び再生に関する法律」の改正と同時に制定されたことは大きな動きである。都市計画と地域公共交通を組み合わせるべきである。
- ・ 「交通政策基本法」で今後のあるべき方向性や自治体の役割の拡大を定め、「地域公共交通の活性化及び再生に関する法律」で具体的な方針を示していると捉えるのが良いだろう。
- ・ 自治体が公共交通をリードする上で交通事業者間の調整などをどこまで役割を果たすべきだろうか。
- ・ 公共交通利用者は鉄道駅を目的地とすることが多く、そうした場合、市域を超えた政策が必要になることがある。「交通政策基本法」では県も主体になれるとしているが、実際にどのような役割を担うのか。市町村間の調整を行えるのだろうか。
- ・ 富山市の「公共交通沿線居住推進事業」に代表される補助制度を活用した集約・移住の促進を行う事例を調査するのも良いだろう。
- ・ 議論の対象を大規模自治体だけに限定せず、小規模自治体でも活用できるような地域交通のあり方を提示することも考えて研究を進めた方が良い。一方で、大規模自治体の取組みであっても、その中の地域ごとの取組みは、それぞれが小規模自治体のモデルになる可能性もある。
- ・ 三大都市圏近郊の自治体は、広域のネットワークと地域公共交通が階層的に組み合わせられているため、三大都市圏以外のこうした影響を受けていない自治体の交通をどうするかを議論した方が、参考になる自治体が多いのではないかと。
- ・ 自治体が抱える問題をきちんと整理・把握し、実際に解決・対処した事例を調査し、事例と理論を組み合わせることで解決策を提案することは、研究成果として意味があるだろう。
- ・ 現地調査先は、自治体規模や取組み内容などバランス良く選んだほうが良い。条例制定により取り組む自治体、都市計画と関連させ取り組んでいる自治体の調査を希望する。

（文責：日本都市センター）