

## 第2回 都市自治体のモビリティに関する研究会 議事概要

日 時：2016年9月28日（水） 16:00～18:00

場 所：都市センターホテル 607会議室

出席者：谷口守座長(筑波大学) 関本義秀委員(東京大学) 土方まりこ委員((一財)運輸調査局) 松川寿也委員(長岡技術科学大学) 青木保親委員(岐阜市) 三谷清委員(福井市)

(事務局：日本都市センター)石川研究室長、池田副室長、高野研究員、加藤研究員、清水研究員、篠崎研究員、杉山研究員

### 議事要旨

- 青木委員(岐阜市)、三谷委員(福井市)よりそれぞれの自治体における公共交通に係る取り組み事例を紹介いただき、質疑応答・議論を行った。
- 論点メモとアンケート・ヒアリング調査項目について議論した。
- 今後の進め方について議論した。

### 1. 事例紹介と公共交通政策に関する議論

#### (1) 岐阜市の取り組み

##### ➤ 岐阜市の公共交通政策の経緯と現状

- ・ 岐阜市では、平成16年度の路面電車の廃止と市営バスの民営化を契機に、市民を交えて議論した結果、BRTとコミュニティバスを組み合わせる取り組みになった。
- ・ 国土交通省のオムニバスタウンのモデル都市指定を受け、ネットワーク化に向けたツールを整え5～6年たった時点で利用者の減少が下げ止まった。その後は、事業者は経営戦略が立てやすくなり、市への積極的な政策協力・提案が得られた。
- ・ BRTを軸としたネットワーク再編には関係機関との協議が難航したが、平成21年に合意に至り、その後連節バスの導入などを行った。コミュニティバスは自治体の業務負担は大きいですが、持続可能なシステムを目指しルート・ダイヤ・料金などすべてを住民が提案・経営する仕組みにしている。

##### ➤ 再編実施計画の策定に係る課題

- ・ 再編実施計画の認定を受けると事業者の自由度が小さくなり経営に影響を与える恐れがあるため、事業者と連携し、自治体自らが公共交通を守るという意識を持つ必要。
- ・ 再編実施計画は不変なものではなく、実際は人(運転手)と車両を確保しながら半期に一回程度見直ししながら進めている。見直しには精度の高い旅客流動の把握が重要であり、ICカードによる乗降データは不可欠。
- ・ ネットワーク再編を必要とする最大の要因は、運転手の不足であり、利用者が増えている路線でもサービス水準を維持するのが難しくなっている。

## (2) 福井市の取り組み

### ➤ 福井市周辺の鉄道・軌道活性化の経緯と現状

- ・ 福井都市圏は自動車交通の分担割合が76.6%と北陸の他都市と比べても自動車に依存。郊外へのスプロールで公共交通の利用者は減少。
- ・ 旧京福電鉄の事故に伴う長期運休と廃線の危機に際して、国、県と沿線自治体による支援の下で第三セクターとしてえちぜん鉄道が再生した。冬季は代行バスの運行困難による交通混乱を契機として、利用者から存続の機運が高まったもの。
- ・ 福井鉄道は利用者減少による多額の赤字で自主的経営再建を断念、国の鉄道事業再構築実施計画の認定を受け、沿線自治体の土地保有・無償貸与、国、県、沿線市の設備投資や維持修繕などへの補助の枠組みで存続・再生。
- ・ 平成 28 年 3 月に田原町駅でえちぜん鉄道と福井鉄道との相互乗り入れを開始し、急行運転などダイヤを改善し、沿線の高校、大学や企業に通勤・通学する住民などの利用を促進。導入した低床型車両(LRV)は、公共交通への利用転換を進める環境省の事業の補助を受けている。
- ・ 相互乗り入れに関連して定時性向上のため福井鉄道の電停の改良、PTPS 導入を行っている。事業者の異なる鉄道と軌道との相互乗り入れにおいては、信号システムなどが異なり、技術的な課題は多いが、ダイヤなど改善の余地はある。

### ➤ バス路線の再編に関する経緯と課題

- ・ 福井駅前広場の整備にあわせて、駅から離れていた路線バス停留所と福井鉄道の電停を駅前広場に取り込み交通結節機能を強化した。
- ・ バスロケーションシステムの更新でバスの場所がリアルタイムで把握可能となり、特に郊外路線で使い勝手がよくなった。短距離は値下げし、利用客倍増をめざしている。
- ・ 郊外や周辺自治体から中心部を結ぶ路線は利用者が減少し採算が悪化していたので、3つの路線を基幹路線に集約し、商業施設を乗り継ぎ拠点として郊外はデマンド型タクシーに転換した。運賃も値下げし収支は改善してきている。
- ・ 一方で郊外のデマンド型は沿線人口も少ないので、収支が厳しい。将来的には需要の少ない地域の公共交通を地域の特性に合わせてどのように存続させるかが課題。

### ➤ 駅前広場の整備と中心市街地活性化の課題

- ・ 市街地再開発事業によって、駅前に住宅・商業店舗・公共ホールを備えたビルが開業した。駅前広場に面して屋根付きの広場を備えており、賑わいが生まれた。
- ・ 駅前広場へのバスターミナル設置で利便性が向上したが、商店街のバス停周辺のお客の減少という声もあり、将来は北陸新幹線延伸に向けた民間の再開発の動きにあわせて歩行者と鉄道の共存空間の検討など、回遊性を高める対応も必要。
- ・ 立地適正化計画の検討に当たっては、まちなかや公共交通沿線への居住促進と都市機能の誘導を課題と考えている。

### (3) モビリティ政策全般に係る議論

#### ➤ LRT・BRTの導入について

- ・ 公共交通を再編するにあたって、合意形成の過程でLRTかBRTかという議論が常にある。全国的に同様の議論があり、なかなか結論が出ない。
- ・ 経費効率で判断するとBRTの方が圧倒的に安く、市民の選択はBRTになりやすいが、経費効率だけでよいか。本来はフランスのプレストのように、最初はBRTを実験的に導入その後LRTに移行というプロセスがよいが、日本ではうまく進んでいない。
- ・ 最初の計画から一年ごとに少しずつ修正をしながら現実的な政策にしていくには10年くらいはかかる。その過程で人材の問題などで継続できず頓挫する場合も多いが、辛抱強くコミュニケーションをとって徐々に改善するような事例が成功。そのようなプロセスをまとめると自治体にとって参考になる。
- ・ 欧州では岐阜市よりも人口が少ない都市でもLRTを導入しているので、おそらく人口規模によって決まるものではなく、自治体のスタンスに大きく依存するのだろう。

#### ➤ 立地適正化計画について

- ・ 現在策定が進められている居住誘導区域・都市機能誘導区域は、都市の規模や形態によっては、市街化区域よりも少し小さく、コンパクトにするという程度の設定しかできず、公共交通の利用を促進するために沿線に人を集めるといった一歩踏み込んだ政策にはそぐわない部分がある。
- ・ 熊本市のようにバス停を中心とした範囲に誘導区域を設定しようとしても、バス路線・バス停存続の担保がなく、区域設定に不安を感じている自治体は多い。
- ・ 国の示す平均的なモデルに無理やり当てはめる必要はなく、各自治体がよいモデルを作り逆に国に採用されるような流れがあれば良い。

## 2. 研究の進め方に関する議論

### (1) アンケート調査・現地調査について

- ・ アンケートでは、立地適正化計画・公共交通網形成計画の内容自体を問うのではなく、それぞれの政策に係る課題・認識について重点を置いた設問にする。
- ・ 立地適正化計画の各区域の設定パターンの考え方などの設問は、より公共交通に特化した形で聞いてもよいのではないか。
- ・ アンケートの検討と並行して、現地調査を実施する。今年度中の調査先は公共交通網再編実施計画の取り組みが先行している自治体を候補として検討する。

### (2) 論点・取りまとめの方向性について

- ・ 論点メモの課題への対応策は立地適正化計画だけではないだろう。
- ・ 岐阜市・福井市のような課題を工夫しながら克服してきたという物語のような情報がこの報告書を読む人にとって一番役に立つのではないか。
- ・ 各事例の紹介については、テーマ設定をしたうえで、それに沿った内容を短くて

よいので、多くのサンプルを紹介する形も検討するとよいのではないか。

### 3. 今後の予定

- ・ 第三回研究会は12月2日(金)に開催する。
- ・ 今年中に現地調査を実施し、それを踏まえてアンケート調査項目を検討・具体化。
- ・ 今後の研究会では学術者委員からの話題提供をいただく。各回で調整。

(文責：日本都市センター)