

# 今後の調査(アンケート・現地)の検討メモ

(都市自治体のモビリティに関する研究会)

2017年2月

(公財) 日本都市センター研究室

## 1. 第3回研究会 検討事項の振り返り

第三回研究会では下記の事項によって、姫路市・四日市市の調査を行うことを決定した。

### ◆ 共通事項

これまでの研究会と現地調査で調査された事例(福井市・岐阜市)の取り組みを参考とし、各事例の要素に類似する特徴を持つ自治体を今後の現地調査先として検討したい。共通する基本事項としては以下の3点を挙げる。

- (1) 市が主体的に地域公共交通の再編に取り組んでいること
- (2) 過去(10年程度)に既存の交通機関の廃止・縮小の危機があり、何らかの対応をしたこと
- (3) 国の制度(網形成計画・再編実施計画・立地適正化計画など)を活用していること

### ◇ 路線バスネットワークの再編に係る事例

- ① 市営バス・路面電車の廃止
- ② 網形成計画・再編実施計画によるバスネットワークの再編／BRT 導入
- ③ トランジットモール

→岐阜市について青木委員から紹介いただき、姫路市を対象として調査を実施した。

### ◇ 鉄道・軌道の活性化・再生に係る事例

- ① 私鉄ローカル線の廃止の危機(鉄道事業再構築事業)
- ② 路面電車の活性化・利便性向上(駅前乗り入れ、軌道・電停等施設の改良)
- ③ 公費補助による鉄道・軌道新車両の導入・鉄道路線高速化

→福井市について三谷委員から紹介いただき、四日市市を対象として調査を実施した。姫路市の事例も鉄道沿線まちづくりとして③の要素も含むものであった。

## 2. 実施した調査を踏まえた今後の主要論点とアンケート調査項目の検討

### (1) 交通と都市計画を一体的に考える行政機関の体制のあり方

姫路、四日市ともに(公共)交通計画専門の課・室を設置し、専任の職員を複数配置していた。また、都市計画担当部署との連携もしっかりとしているという印象を受けた。

### (2) 各市が抱える公共交通とまちづくりの「現状評価」と「課題把握(情報共有)」

客観的な事実としての鉄道・バスなどの路線の概況や公共交通や自家用車の分担率などは、PT 調査などのデータから単純に回答しやすい。

各交通機関個別のデータは上記のように示されるが、複数の交通機関の間の相対的な比較評価や、民間事業者が提供するサービスに対する市による第三者的な「評価」は難しい。姫路では路線の利便性などに関する評価をされていたが、四日市では自動車と比較してどうか、というような評価をしていない、という回答であった。

事業者と市の協力・連携の体制に依存して、路線ごとの利用状況・採算などの情報の共有の度合いが変化し、それがひいては互いの信頼関係につながるのだろう。

### (3) データに基づく計画の検討・オープンデータの活用推進

姫路、四日市ともに交通事業者が IC カードを導入しているものの、個票データを事業者から提供してもらう段階には至っていない。個人情報保護との兼ね合いがあるが、岐阜のようにデータを手元で扱えるようにすることで、データに基づく計画の検討が可能になる。

この分野については前回関本委員に講演いただいたように、オープンデータ、オープン化可能なデータフォーマットの普及など検討事項が多いが、広く議論されているとは言い難く、特に専門性を持った自治体職員が少ない分野であると思われる。

東大生研の伊藤昌毅氏が最近各地のセミナーなどで講演しており、オープンデータを用いたコミュニティバスのバスロケ開発などが紹介されている。そこで挙げられている自治体への現地調査などを通じて、より具体的な課題を把握する必要がある。

静岡県 島田市・焼津市(<http://opentrans.it/#/home> にて路線・時刻表データを公開)

掛川市・御前崎市・裾野市(伊藤氏が関係した自治体)

伊藤氏の講演資料によれば、この他に下記の自治体が(コミュニティ)バスに関するデータをオープン化しているが、形式などが不ぞろいで一括的に扱うことができないとのこと。

福井県鯖江市

滋賀県草津市

北海道室蘭市

東京都八王子市

石川県珠洲市

栃木県小山市

栃木県宇都宮市

愛知県尾張旭市

#### (4) 公共交通政策に対する自治体の財政負担のあり方

税金による支出額自体は、予算・決算に係ることであるので、回答も容易と思われる。しかしその内訳や利用者数に対するコストパフォーマンス的な評価は、個別性が高いので一般的な質問で回答いただけるかは不透明である。

姫路市：市営バスから移譲した路線を中心に2億～2億5000万円の赤字の補填。そのうち2市町をまたがる広域の路線(協調路線)に対しては5000万円程度、県からの補助がある。  
四日市市：第二種鉄道事業として四日市あすなろう鉄道は5000万円の黒字があり、それはスキーム通り市に還元されたが、第三種鉄道事業者としての市の支出は、国などの補助金を受けても1億5000万円程度であり、差し引き1億円の赤字を市として負担している。

- 多かれ少なかれ、各自治体では公共交通の運営費用に対する補助を行っているが、それが妥当で持続可能なものであるのか。効率化は重要であるが、運営費の赤字(に対する補助)を減らすために、利用者負担を増やしてかえって利用客が減少するようでは本末転倒ではないか。
- 事業に対する直接的な支出、あるいは事業者に対する補助という形で、四日市の場合は1億円の市の負担に対して約300万人が利用するため、一人(一回)当たり約33円の負担と解釈し、これはおおむね妥当だと判断されている。
- 一方、利用者に対する運賃補助という形で、堺市では南海電鉄と泉北高速鉄道の2社をまたがる通学定期利用者に対して1日当たり48円(片道一回24円)の補助を開始する(参考資料参照)。
- これらの事例は、補助の形が異なること、対象とする利用者が全利用者と学生で異なること、利用区間の長さ・総運賃が異なることから単純に比較はできないが、公共交通(主に鉄道?)の維持・活性化に対する補助・負担の一定の参考になるものと思われる。

#### (5) 多様な主体との連携・協力(市議会との協調体制)

##### ・市民・議会との連携

姫路市：姫路駅北駅前広場の整備に当たって市民や商店街など多様な主体から意見が出され、フォーラムや推進会議の場で学識者や専門家の意見を交えながら、市民を巻き込んだ議論がなされた結果、現在のトランジットモールという形となった。

四日市市：内部八王子線の廃止提案に際して、主な利用者である沿線の高校の関係者などから署名が出されたほか、市議会に専門の部会が設置され、市役所・議会が連携して近鉄との協議に臨んだ。存続によって恩恵を受ける沿線地域は市の中の一部に過ぎないが、市全体の課題として市民・議会の理解が得られ、相応の財政負担ができていると思われる。

具体的な整備プロジェクトや廃線・撤退の危機に際しては、一般の市民や議会などの関心も集まり、連携しながら議論が進む体制が作りやすいと思われる。

##### ・事業者との関係

両市とも、バスを運行する事業者は現在ほぼ一社独占である。無駄な競合がなく体力を消耗しない点、市との協議・交渉も一社で統一できる点ではメリットがあるが、市への協力姿勢などの点で刺激となるような他事業者の参入があってもよいのではないかという意見も、四日市では聞かれた。

一方で姫路の離島航路は2つの島それぞれに2つの事業者があり、効率が悪いだけでなく2社あるために国の補助が得られないというデメリットがあるため、統合できればよいと市は考えている。

(6) 交通政策と連携した居住・都市機能の誘導の検討

両市とも立地適正化計画の策定には取り組んでいるものの、現時点でパブリックコメントなどの形で公開できる段階に至っていない。ヒアリングでは、居住誘導区域を公共交通機関から何mで設定する、といった大まかな方針を伺ったが、それ自体は一般的な事項である。

姫路市において産業(製造業)の立地する拠点を「核」と位置付けること、製造業従事者の居住区域の生活環境を守っていくことなどが計画されているようだが、その実効性をもった具体的な計画内容は不明である。

これらの項目についてどのような評価項目でアンケート事項を設けるかは、すでに公表している自治体を対象としてプレアンケート、簡易ヒアリングなどを行わなければ、検討が難しい。

3. 今後の進め方の検討

次回研究会までの調査事項として下記の項目が考えられる。

- ・ 一部の自治体へのメールアンケート(電話ヒアリング)
  - オムニバスタウン事業採択自治体の現在について

オムニバスタウン指定都市の概要

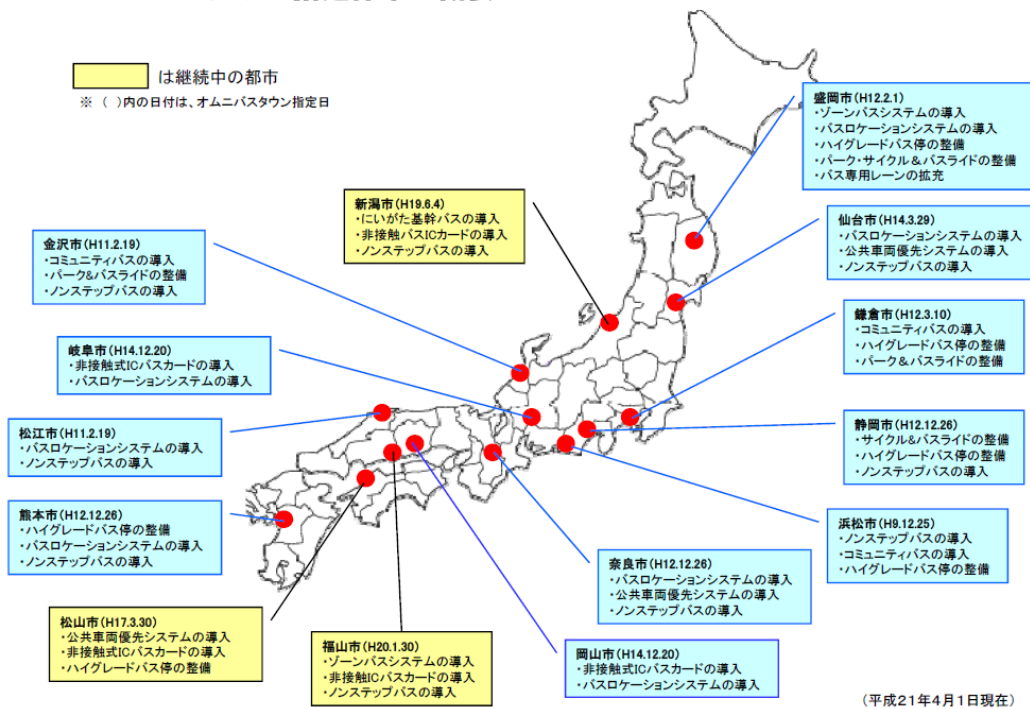


図. オムニバスタウン指定都市(出典：国土交通省自動車交通局バス産業活性化対策室 HP より)

- 立地適正化計画公表済み自治体に対して
- ・ オープンデータ関係の取り組みを行っている自治体への現地ヒアリング調査
  - 2. (3)で挙げた静岡県の各自治体
  - 会津若松市？
  - 室蘭市？

以上の調査結果を踏まえて本格的なアンケート調査を行えればと考えている。