

## 第4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：2017年2月27日（月） 13:00～15:00

場 所：都市センターホテル 603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(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

- 土方委員より「ドイツにおける地域公共交通の維持に向けた枠組みと課題への対処」と題して研究成果を紹介いただき、質疑応答・議論を行った。
- 1月12日に行った姫路市と1月20日に行った四日市市の現地ヒアリング調査の結果を報告し、質疑応答・議論を行った。
- 論点メモとヒアリング・アンケート調査項目など今後の進め方について議論した。

### 1. 土方委員より話題提供(資料3)

#### (1) ドイツにおける地域公共交通の維持を可能としている仕組み

- ・ ドイツにおいても2003年以降は人口減少局面に入ったが、鉄道をはじめとした公共交通は輸送実績を拡大している。それを可能としている仕組みとして、連邦、州政府、自治体、交通事業者の間で明確化されている「責任・権限」、法に基づいて安定的に連邦政府から助成される公共交通の運営・整備に係る「財源」、運輸連合に代表される「組織」の三つの枠組みが指摘できる。
- ・ 公共交通の供給に携わる主体である「州政府」、「自治体(郡・市・町)」、「交通事業者」の間の役割分担は法律で明確に規定されている。特に州政府は計画策定、管理・管轄、資金調達といった中心的な役割と責任が集約されると同時に、連邦からの恒常的な財源と大幅な権限・裁量が付与されている。
- ・ 地域公共交通の運営と整備に対して連邦から相当額の助成(地域化法(RegG)による運営に対する助成と、解消法(EntrechtG)による整備に対する助成)が行われており、安定した政策が実現している。
- ・ 「運輸連合」によって、異なる交通事業者・モード間で共通の運賃、乗り継ぎが容易なダイヤなど利便性の高いサービスが実現している。運輸連合はドイツ全国で60超の組織が活動しており、地域公共交通の輸送実績の90%をカバーしているが、その運営主体やエリアの属性、役割の詳細は各地の実情を反映して多様である。

#### (2) ドイツにおける地域公共交通が直面している課題と対処

- ・ ドイツにおいても人口減少、高齢化によって公共交通の需要は縮小している。それに対応するため、「ボランティアバス」やデマンド交通などの導入も進んでおり、それらが運輸連合のサービスに組み込まれていることが特徴的である。

- ・ EUによる財政規律の遵守の方針は公共交通に対する財源にも影響を及ぼし、解消法にもとづく整備に対する助成は大幅に削減される見通しである。それに対して、州から下位自治体に助成される財源の用途拘束を無くすなど、権限を委譲することによって資金投下の効果を高めようとする取り組みがなされている。
  - ・ EUによる市場統合の方針によって公共サービス事業に対する自由化が推進されるなど地域の自主性を制限する動きがあるが、ドイツにおいてはそれに先んじて近距離鉄道に対しても運営事業者選定に当たって競争入札が義務付けられている。契約形態やコストの妥当性などについて試行錯誤を重ね、2014年現在ではドイツ鉄道(DB)以外の事業者(フランス・イタリア・オランダなど外国の事業者を含む)が約1/4の輸送実績を担っており、市場の活性化を達成している。
- (3) 総括：公共交通に対する行政関与の考え方の相違
- ・ ドイツには、地域公共交通はもともと不採算であり、行政が体系的に関与していくべきであると考えられているのに対して、日本は事業者による独立採算が成り立ってきたので行政の関与は限定的だった。しかし日本においても従来の考え方は立ち行かなくなっている。ドイツの考え方を日本にそのまま取り入れるのは難しいが、ヒントになるのではないか。

## 2. 現地調査報告

### (1) 姫路市(資料4-1)

- ・ 既存の鉄道を中心とした公共交通体系・鉄道沿線まちづくりとして、JR山陽本線の新駅設置、駅前空間整備による交通結節機能の強化(パークアンドライドや駐輪場の整備)、JR姫新線の高速化による利用促進(年間300万人の目標を達成)など多様な政策が推進されている。
- ・ 市営バスはサービスレベル維持の努力が重ねられてきたが、経営悪化のため2010年に全面的な廃止・民間移譲がなされた。現在は市と事業者が「姫路市地域公共交通会議」による地域ニーズを反映させる体制を構築して、路線再編の取り組みが進められている。
- ・ 2010~14年にかけて4地区でコミュニティバス運行の社会実験を実施したが、一部では本格運行に至らなかった。2015年に地域公共交通導入のためのガイドライン(手続き、地区ごとの目標値の目安等)を制定し、今後はそのガイドラインに沿って各地で導入に向けた検討が進められる。
- ・ 駅前空間整備(トランジットモール化)は、構想から約35年に及んだJR山陽本線姫路駅の立体交差化事業を契機としたもので、鉄道施設用地の活用・再開発と一体的に事業がすすめられた。市民や学識者を巻き込んだプロセスでデザインが決定され、整備後の空間も市民が中心となって利用されている。
- ・ 立地適正化計画は検討段階であるが、姫路市の特徴である産業(製造業)の拠点を計画に位置づけることを検討している。また隣接する福崎町の都市マスタープランにおいて姫路駅が高次の都市機能の拠点として位置づけられるなど、隣接する市

町と広域的な都市計画の連携が進んでいる。

(2) 四日市市(資料4-2)

- ・ 近鉄内部・八王子線は、2015年に鉄道事業再構築事業の認定を受け、上下分離・第三セクター化によって四日市あすなろう鉄道として事業形態を転換した。
- ・ 3億円/年の赤字と老朽化した車両の更新が近鉄からの廃止提案の大きな要因である。近鉄からは鉄道廃止後BRT化を提案されたが、年間360万人の利用があり、廃止後の代替交通確保が困難(並行道路の混雑)であること、市街地における踏切の交通処理の課題から、市は鉄道維持を選択した。
- ・ 初期投資によって車両のリニューアルを実施し車内環境は改善された。実質的に値上げとなったことで通学定期利用は減ったが定期外が増加し収支は改善している。ボランティアによる駅の清掃や花植え活動など住民の愛着が醸成されている。
- ・ あすなろう鉄道が約5000万円の黒字に対して市は1億5000万円の支出をしており、あわせて年間約1億円の財政負担となっている。これは約300万人の利用客に対して一人当たり約33.3円の負担であり、市としては理解が得られる負担であると考えている。
- ・ 路線バスは赤字路線が多いため、路線の再編に向けては民間事業者との認識・情報の共有が必要である。

3. 今後の研究の進め方・主要な論点について(資料5)

- ・ これまでに実施した調査を踏まえ、以下の6点を今後の主要な論点、アンケート・ヒアリングにて重点的に調査すべき項目として挙げた。
  - 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
  - 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)」
  - 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
  - ④ 公共交通政策に対する自治体の財政負担のあり方
  - ⑤ 多様な主体との連携・協力(市議会との協調体制)
  - ⑥ 交通政策と連携した居住・都市機能の誘導の検討
- ・ これらの論点に沿って先進的な取り組みを行っている自治体へのプレアンケート・ヒアリングを実施する。一部の論点については自治体や地方運輸局などが独自に自治体を対象としたアンケート調査を実施しているので、それらの情報が活用できるか打診、内容の精査を行う。その結果を踏まえ、本研究会で実施するアンケート調査の詳細については検討する。

4. 今後の予定

- ・ 第5回研究会は5月22日(月)に開催する。

(文責：日本都市センター)