

第6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8月30日（水） 13:00～15:00

場 所：日本都市センター研究室内会議室

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) 酒井俊雄委員(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、早坂研究員、釘持研究員

議事要旨

- アンケート調査の暫定集計結果について事務局より説明し、今後の詳細分析に向けた論点について議論した。
- 報告書の目次構成の方針について議論した。
- 公共交通政策・モビリティに関連する事項について意見交換を行った。
- 今後の報告書のとりまとめに向けたスケジュールについて確認した。

1. アンケート調査の集計結果について

8月4日現在で378/814(46.4%)の自治体から回答があった。最終的には400自治体前後になる見込みである。設問ごとの集計・分析結果の概要は「アンケート集計結果(暫定版)」を参照されたい。

◆ 今後の詳細な分析に向けた検討事項・議論

- ・ Q8公共交通に係る市の財政負担について、高齢者に対する無料化など政策的割引補助が一部の自治体で非常に大きな額となっている。これについては他と区別して集計をする。
- ・ Q4の交通機関別の利用者数の算定基準が自治体ごとに統一されていないため課題が多いが、Q4とQ8を対比させて利用者一人当たりの公共の財政負担額を算出し、それを比較・分析する。
- ・ Q12~14の地域公共交通網形成計画、立地適正化計画の策定状況とQ6の公共交通施策の実施状況とを対比させる。
- ・ Q11の公共交通政策の目標指標については、利用者数など需要側の指標と費用との関係で効率性を評価するだけでなく、最低限提供すべきサービスレベルなど供給側の目標についても着目する。
- ・ Q9の公共交通政策に係る財政支出の増減について、増加している自治体が多いことは確かだが、その要因が積極的な政策によるものなのか、赤字の増加やコストの増加によってやむを得ず増加しているものなのかを見極める必要がある。
- ・ Q13・14で各計画の策定に当たって大きな支障があったと回答した自治体などについて、実際の施策や財政支出の額・内訳などを詳細に分析する。

2. 報告書の目次構成・取りまとめの方針について

- ・ 報告書の構成としては、これまで議論された論点ごとに部・章を構成し、学識者委員による論考、事例、アンケート調査を基にした分析などをそれぞれに織り交ぜた構成とすることを目指す。
- ・ アンケートの分析や事例を通じて、都市自治体による公共交通政策のあるべき姿を示唆し、読者である自治体職員にメッセージが伝えられるようなコンテンツにしたい。
- ・ 自治体職員の方の、コンパクトシティ政策や公共交通政策に関する認識も徐々に深まりつつあるので、それを踏まえて各章の内容を吟味する必要がある。
- ・ 自治体の特性ごとにモビリティ・公共交通政策のパターン・類型を示すことができると意義が大きい。

3. モビリティ・公共交通政策に関わる論点についての議論

◆ 公共交通に対する自治体の財政支出のための制度の必要性

- ・ これまでに公共交通の危機を乗り越え、一定の成果を挙げてきた自治体は、公共交通政策に関する制度・財源が無い中で、自治体独自の制度を作り、あらゆる財源をかき集めて実現してきたというのが実情だろう。新しい制度を作ることは大変で、今後より多くの自治体がこれに取り組んでいくためには、国がしっかり仕組み・制度を作っていく必要がある。
- ・ 国は地域公共交通活性化再生法などによって一定の制度を作ってきたが、個別の自治体の政策を実現しようとするとう適用できない場面がある。パッケージとして包括的に使える財源の仕組みなど、より自治体の裁量がある制度が求められる。

◆ 公共交通機関の経営に対する自治体の関与の仕方・バランス

- ・ 高松市では高松琴平電鉄が経営破綻し民事再生した際、ICカード導入などの補助はしたが資本参加はせず、現在は純粋に民間資本によって黒字経営を実現している。市としては、利用促進策としての新駅設置などの投資に対しては公的な補助をするものの、鉄道事業単体で黒字なのであれば、上下分離など経営に対するさらなる公的な介入はしない、上下分離は経営が成り立たない場合の最後の手段であるというスタンスである。
- ・ 新潟市ではBRTの導入に当たって車両を市が購入・所有し、民間事業者が運行するという形態をとっているが、市民から「無駄遣い」との批判もあった。
- ・ 現状ある程度独立採算によって経営が成り立っている公共交通機関に対して、自治体による補助、経営への関与の程度を高めることは、現在の自治体財政の仕組みでは難しいが、将来的な大規模な投資などを見据えると、そのバランスを改めて検討する必要があるのではないか。そのための議論を提起し、理解を深めていくことが重要だろう。

◆ 将来的な「モビリティ」のあり方と公共交通の維持の可能性

- ・ 近い将来、生産年齢人口の減少によって、現在何とか維持できている公共交通ネットワーク(バス路線)が、数年後には維持が難しくなるだろうという実感がある。一方で自動運転やシェアリングの技術が一般化すると、郊外間の移動に従来の公共交通機関は成立しなくなり、交通容量に制約がある幹線のみになるという将来は、10年~20年後には到来するだろう。
- ・ 本研究会では、そういった新たな自動化技術などを適用したモビリティについては将来の姿として触れるのにとどめ、あくまで今後5~10年の取組みによって持続可能なモビリティのあり方を主要な論点とする。

4. 今後の予定

- ・ 今後は研究会成果のとりまとめに向け、以下の3回の研究会を実施する。
 - 第7回研究会（2017年9月29日）
 - 第8回研究会（2017年12月12日）
 - 第9回研究会（2018年1月15日）

(文責：日本都市センター)