

## 論点メモ

(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)

2015年1月

(公財) 日本都市センター研究室

### 論点1 地域公共交通の意義・現状

- ・ 地域公共交通の役割と必要性
  - 高齢者や通学者などの交通弱者の存在
  - 通院や買い物の需要が高い一方で、自治体外の目的地の利用も多い
  - 中心市街地の活性化
  - 公共交通利用者は、自家用車に比べ、中心市街地の滞在時間が長い
  - 都市の低密度化や市街地拡大の抑制
  - 都市の高密度化は行政コストの削減につながる
- ・ 地域公共交通の弱体化とその要因
  - モータリゼーションの進展、需給調整規制の廃止による競争の激化
- ・ 自治体ごとに異なる都市の状況
  - 都市の規模・形状、地域特性などにより、ふさわしい交通計画は異なる
  - いくつかの類型に分け、特徴的な事例の調査
- ・ 交通事業者の状況
  - 利用者減少による赤字化、不採算路線の撤退・減便

等

### 論点2 自治体と地域公共交通との関係性と生じる変化

- ・ 自治体が地域公共交通政策に取り組んできた経緯
  - 住民による交通空白地域の解消の要求
  - 補助制度活用による活性化
- ・ これまでの自治体の役割
  - 地域の意見を調整し、交通施策に反映する役割
  - 「地域公共交通の活性化及び再生に関する法律(以下、活性化再生法)」等の定める法定協議会等による統括
  - 法定協議会等は補助金ありきで、形骸化した運営になっていないか
- ・ 「交通政策基本法(以下、基本法)」の制定や関連法の改正のねらいと影響
  - 基本法が示す国・地方公共団体(都道府県・市町村)の役割とは
  - 自治体と交通事業者が一体となって地域公共交通の再生に取り組む必要性とは
  - 活性化再生法の改正が示す具体的方向性・施策とは
  - 法定協議会の役割の変化が期待される
- ・ これから自治体が果たすべき役割
  - 今後は自治体が地域の交通政策をけん引することになるだろう
  - 果たすべき役割はどこまでなのか

- 市が交通に関与しなくても成功する事例はある
- 交通事業者と市民の間に入る必要があるのだから
- 交通だけでなく他分野・多事業間の調整を図ることができるのは行政だけである
- まちづくりとして相乗効果を生むことができる

等

### 論点3 近年の地域公共交通に対する自治体の取組み

- ・ 活性化・再生等の具体的取組み
  - 宇都宮市…ネットワーク型コンパクトシティを目指す
    - LRTの検討、バス路線新設の検討、地域内交通の導入
  - 富士宮市…宮バス・宮タクの導入
  - 上田市……地域主体による自主運行バスの実施
  - 金沢市……交通政策と関連した条例の制定
    - (歩けるまちづくり、駐車場適正配置、公共交通利用促進条例など)
  - 青森市……コンパクトシティの形成につながる交通政策
    - 路線の再編と市民バスの導入
  - 富山市……2つのLRT路線の導入
    - 居住推進事業による居住地の誘導
  - 魚津市……地域の住民が組織したNPOによる市民バス運行
  - 熊本市……バス路線の再編
    - 公共交通基本条例の制定
- ・ 成果や課題
  - 宇都宮市…地域内交通が市の面積比約5割を運行
    - LRTやバス路線再編で交通事業者との調整に苦慮
  - 富士宮市…宮バス・宮タクにより交通空白地域の解消
    - 利用者数が増加傾向
    - バス停オーナー制度導入による市負担(補助金)ゼロ運行
  - 上田市……人材不足等から市内他地域で取組みが進まない
  - 金沢市……条例によりまちづくりに寄与する協定が締結された
    - 条例の実行性が不明瞭な部分がある
  - 青森市……市民バスを導入した結果、利用者が減少した
  - 富山市……中心市街地の活性化と居住推進への転入が進んだ
  - 魚津市……市民バス利用者の増加した
    - 運行管理など住民負担の増加の課題を抱える
  - 熊本市……民間と市の共同出資によるバス事業者の設立

等

### 論点4 今後の地域公共交通のあり方と自治体の役割

- ・ 地域公共交通を持続可能にするための運営のあり方
  - 地方の交通事業者における独立採算の限界
  - 整備費用と運営費用を分離する考え方

参考) 宇都宮市…LRT 事業を上下分離方式の公設民営で計画

富山市……市内電車環状化事業で上下分離方式の実施

→持続可能にするために望ましい運営主体とは

→運営主体になりうる様々な組織・団体

例) NPO、自治会、運輸連合

→NPO や自治会では継続的な組織体制の整備に課題が残る

→組織を牽引する人材が必要不可欠

→住民や NPO に運行（運転手雇用も含む）を任せただけの場合、住民の負担が増加する

・ 行政（国・都道府県・市町村）による経済的支援策と継続可能性

→国・都道府県・市町村のそれぞれの補助金の継続できるのか

→財政負担の規模

→補助金等の費用対効果をどのように計るか

→議会・住民理解のために施策評価を行いたいが、効果を図るのが難しい

参考) 国土交通省「都市構造の評価に関するハンドブック」（平成 26 年 8 月）に  
指標が示された

→市街地への投資は、固定資産税や都市計画税の増額に繋がり、最終的に市や郊外部に  
還元される

・ 地域交通による受益者とその費用負担の関係性

→フランスにおける交通負担金（交通税）の意義

→受益地域・住民による負担金のあり方

参考) 富士宮市…「バス停オーナー制度」による地域の協力金で宮バスの運行

宇都宮市…自治会の負担金による地域内交通の運行

上田市……地域世帯の負担金による地域内バスの運行

富山市……自治会の負担金による地域内バスの運行

魚津市……運行経費の 3 分の 1 の収入を確約して、NPO との随意契約

熊本市……公共交通不便地域では、3 割の地域負担を求める

→地域・住民負担金と市民税の区別があいまいだと公平性が欠如しないか

→負担金などの理解を得られるか

→世帯負担金のような方法は地域主体で行う方がうまく進むだろう

→世帯や個人から直接徴収するのではなく自治会等の地域組織の会費から徴収する

→自治会加入率が高いため、自治会費等から徴収しても不満が出ない

・ 住民・交通事業者・議会等の役割と自治体との関係性

→それぞれが果たすべき役割は

→自治体はそれぞれとどのような関係を構築するべきか

→住民協働の可能性は

→地域で交通に取り組むためには地域組織の関与は（特に初動期において）重要だろう

→一方で自治会等への参加率の低下も問題である

→住民が公共交通の運行形態に生活サイクルを合わせることも大切である

→行政が仕掛けると、住民主体にはならず、行政へ要望を出すだけになることもある

→住民組織や NPO が担う場合、開始当初の熱意を継続するのは難しい

・ 交通まちづくり基本条例の意義

→一部自治体では独自の条例制定により自治体・住民・交通事業者等の責務を明確化

- 条例に期待する役割・効果とは
- 条例制定は重要だが、実効性を高める仕組みづくりも必要
- 事業者にとっては、市への期待が高まり意識の醸成につながることもある
- ・ 都市整備やまちづくり等と組み合わせた交通政策を展開する必要性
  - 参考) フランスの PDU と PLU の関係性
  - 人口減少・少子高齢化社会の到来
  - 「都市再生特別措置法」の改正によるコンパクトシティ化の推進
  - 富山市「公共交通沿線居住推進事業」に代表される集約・移住の促進の施策
  - 首長も含めた市全体で取り組むことが重要である
  - 立地適正化計画と交通関係の計画との連携が今後必要である
- ・ 市町村の広域連携や都道府県による広域的な交通ネットワークの構築
  - 交通ネットワークの関係する自治体間での協議が必要
  - 参考) 宇都宮市…健康エリア地域公共交通協議会
  - 富士宮市…岳南広域の協議会
  - 市町村ごとに取組みを進めると、広域内の方向性の相違やネットワーク分断の危険性
  - 広域調整の役割や広域ネットワークづくりの牽引を都道府県に期待する
  - 地方分権一括化法による権限移譲などにより都道府県の役割が希薄化している現状
- ・ 自治体の組織体制の強化と専門性の確保
  - 交通政策の専門部署の設置
  - 参考) 宇都宮市…交通政策課 富士宮市…交通対策室
  - 人事交流による人材育成はされているのか
  - 都市政策と連携が図れる部署設置