

ポストコロナの 都市交通・まちづくりに関する検討WG

第2回研究会

2022年 9月21日
13:00～15:00



公益財団法人

日本都市センター

本日の議題・進行

時間	議事次第等
13:00	1 開会
13:00-13:15	2 事務局資料説明 本研究会の企画概要・論点について
13:15-13:50 (30分話題提供 +5分質疑応答)	3 話題提供：山本 享志 氏 東近江市都市整備部 管理監（公共交通政策担当）
13:50-14:00	4 コメント・論点の定期：板谷 和也 氏 流通経済大学経済学部 教授
14:00-14:55	5 フリーディスカッション
15:00	6 閉会



公益財団法人

日本都市センター

ワーキンググループ全体の趣旨・目的

- 「感染症への対応を踏まえた都市政策に関する調査研究」として、新型コロナウイルス感染症への対応にまつわる様々な政策課題について調査研究を行っている。
- 交通分野においては、コロナ禍によって人の移動の自粛・制限が求められ、交通需要が大きく縮小したことから、公共交通の事業者は交通手段や規模を問わず、全体的に大きなダメージを受けている。
- 都市自治体・都市圏の移動を担う地域公共交通は、特に地方部において、コロナ禍以前より人口減少・高齢化やモータリゼーションによって需要が縮小しており、一方では生産年齢人口の減少に伴う働き手(特に運転手)の不足によって供給も不安定になっていた。
- 短期的な事業者の救済・支援に留まらず、中長期的な視点から、コロナ以前から指摘されてきた課題と、ポストコロナの新たな常態を踏まえ、都市・交通のあり方の変化を見据えた議論が必要である。
- **三大都市圏、地方圏という地域特性や、都市規模の違い**によって、抱える課題と対応策は異なることから、各研究会では地域特性等を限定したうえで、事例紹介とディスカッションを行う。



公益財団法人

日本都市センター

ワーキンググループ構成員

- 座長：谷口 守
筑波大学システム情報系社会工学域 教授
- 委員：南 聡一郎
国土交通省国土交通政策研究所 主任研究官



公益財団法人

日本都市センター

対象地域と交通機関による論点の整理

■ 地域特性

- 三大都市圏 or 地方圏
 - 都心部への日常的な移動(通勤・通学)が現実的に可能で、一定数存在するか否か
- 地域の産業(雇用)の特性
 - 公共交通機関による通勤が一定数見込まれる産業構造であるか
- 都心・中心部からの距離(実距離・時間距離)による区分
 - 都心～近郊～郊外～周縁と距離帯が離れるにつれて公共交通の利用は少なくなる
 - 都心に近いほど土地が高く自動車の保有にかかるコストが大きい

■ 交通機関特性

- ネットワーク特性
 - 都市間幹線
 - 都市内幹線
 - 都市内支線
- 需要・収支特性(主に鉄道)
 - 単独で黒字となる路線
 - 単独で赤字だが他モードで代替できない需要がある路線
 - 単独で赤字だが広域ネットワークの形成において不可欠な路線
 - 他モードへの転換が合理的な路線



公益財団法人

日本都市センター

各研究会のテーマ・対象都市

- 研究会① 「地方中核都市における公共交通網再編」
 - 熊本市、高松市のような地方の政令市、中核市
 - 路線バスや鉄道・軌道を軸とした幹線-フィーダーの路線網再編
 - モード間、複数事業者による連携（共同経営→運輸連合へ）
- 研究会② 「自治体の都市経営におけるローカル鉄道」
 - 事業者単独による維持・投資が難しいローカル鉄道
 - 地域・自治体としての鉄道の必要性和その維持・活性化のための方策
 - バスやデマンド交通も含めた公共交通利用促進のための方策
- 研究会③ 「大都市圏郊外-周縁都市におけるモビリティ・マネジメントとウォーカブルシティ政策」
 - モータリゼーションが進行した大都市圏郊外-周縁都市
 - 自治体が主体となって運行するコミュニティバスなどの利用促進
 - 公共交通の利用を促すためのウォーカブルなまちづくり



公益財団法人

日本都市センター

第2回・第3回研究会の位置づけ

	第2回	第3回
話題提供	滋賀県東近江市	栃木県小山市
地域特性	大都市圏郊外-周縁都市としての位置づけは類似・共通	
	京都まで約50km・約1時間 大阪まで約90km・約1時間半 (八日町から近江鉄道・近江八幡乗り換え)	大宮まで約50km・約50分 東京まで約80km・約1時間20分 (上記は在来線利用) (新幹線利用の場合、大宮約15分・東京約40分)
議論の対象	主にローカル鉄道	主にコミュニティバス
主な論点	- 都市間・都市内の基幹的交通機関としての鉄道の維持に向けた方策 - 鉄道と連携したフィーダー交通のあり方	- 自家用車利用を前提とした都市構造になっている状況における公共交通利用促進のための方策(MM) - 郊外・周縁都市におけるまちづくりと交通政策の連携のあり方(ウォーカーブルシティ政策)

第3回の論点は地域特性によるものであり、第2回にも共通する



公益財団法人

日本都市センター

ローカル鉄道運営の持続可能性

■ ローカル鉄道の経営を取り巻く中長期的な環境

- 鉄道は交通ネットワークの中で都市間ないしは都市内幹線の輸送を担う路線に基本的には位置づけられる
- インフラ、車両の老朽・陳腐化と、並行する道路整備による自動車(自家用車・高速バス)に対する優位性低下
- コロナ禍以前より、主に少子化の影響による高校生の通学利用の減少
- (高校生以外の)地域住民の移動手段として機能を果たしていない

■ コロナによる影響

- 【JR・大手】コロナ禍により全体的な収益力の低下・内部補助が困難に
- 【三セク・中小】自治体が主体の利用促進、設備投資、運営補助

■ 鉄道固有の特性・問題

- インフラ、車両の維持管理に係る固定費用が高い
- 年々高まる災害リスク・被災時の復旧に係る費用が高い

中小規模の事業者では
単独で投資が難しい
一般的な市町村の財政
規模では負担が難しい



公益財団法人

日本都市センター

自治体の「都市経営」と鉄道の意義

- たとえ路線単独で収支が赤字であっても・・・
 - － 鉄道以外の交通手段では賄えない需要(ピーク時)がある
 - － 鉄道によるアクセスを確保することで地域住民の転出を防ぐ
 - － 沿線の開発・公共施設整備との連携 (TOD)
 - － 地域外からのアクセス(主に観光)の手段の確保・充実

(通過需要、貨物需要も重要だがここではひとまず検討しない)

■ 鉄道の優位性

- － 定時性・安定性
- － 速達性
- － 大量輸送

- ・ これらの特性が活かされるだけの需要があるか
- ・ これらの特性を発揮できるためのインフラ、車両への投資がなされているか

■ 地域公共交通網における鉄道路線の位置づけ

- － 都市間輸送路線としての機能の比重(大都市への通勤需要の割合)
- － 地域内の支線・面的な交通機関(バス・タクシー等)との連携



公益財団法人

日本都市センター

鉄道事業を持続可能にするための方策

■ 需要・収入の維持・拡大

- 設備投資による競争力強化
 - 交換施設の設置・復活等による運行頻度・利便性の向上
 - 新型車両の導入、車両更新等による速達性の向上、快適性の向上
- 需要の喚起
 - 観光政策と連携した情報発信、イベントの実施
 - 沿線開発と連携した新駅設置
- インセンティブ
 - 定期券購入者にポイント等の付与
 - 通勤利用者を増やすための企業との連携

■ 費用のマネジメント

- 運営費用の縮減
 - 余剰設備の削減・簡素化
 - デジタル化による効率の改善
 - 需要に合わせたモードへの転換(バス等との連携)
- 事業者の固定費用負担軽減
 - 鉄道事業再構築事業による上下分離・公有民営化
 - 土地、線路等に係る固定資産税などの減免
 - インフラおよび車両等の更新を自治体の負担で実施、事業者へ貸与



公益財団法人

日本都市センター

ひたちなか市・ひたちなか海浜鉄道

路線 諸元	区間	年間利用者数
	湊線：勝田～阿字ヶ浦 14.3km	約96万人 (平成28年度)

路線図



出典：国土交通省鉄道局鉄道事業課「ひたちなか海浜鉄道(株)湊線の第一種鉄道事業許可について」令和3年1月15日より抜粋
(<https://www.mlit.go.jp/report/press/content/001382741.pdf>)

■ 沿革

- 2008年 茨城交通から会社分割によってひたちなか市と茨城交通が出資する第三セクターに転換

■ 自治体の政策と連携した新駅

- 小中学校の統合・義務教育学校の新設に伴い、児童・生徒の通学距離が長くなる事への対応として、新設校に隣接する位置に新駅(美乃浜学園駅)を設置(2021年)
- 電車通学が必要となる児童生徒(通学距離原則2km以上)の通学定期代は市が全額負担

■ 地域外からの来訪客を確保するための路線延伸

- 年間200万人が訪れる国営ひたち海浜公園へのアクセス手段の多様化



公益財団法人

日本都市センター

加西市・北条鉄道

路線 諸元	区間	年間利用者数
	北条線：粟生～北条町 13.7km	約34万人 (平成28年度)

法華口駅行き違い設備 完成1周年記念

通勤・通学にとっても便利になりました!!

北条鉄道
通勤定期購入
特典キャンペーン

期間
2021. 8/1(日)～12/31(金)

最高 31,000円分のねっぴ～商品券がもらえる!!

新規利用の方 新規で3ヶ月以上の通勤定期購入者に、北条鉄道区間の定期金額の1/3相当額(※令和3年1月以降に新規で購入された方も対象です。……(1,000円未満の額は1,000円未満の額で))

継続利用の方 継続して利用していただいている通勤者が再度3ヶ月以上の通勤定期を購入する場合は、5,000円分

※キャンペーンを利用される方は、定期券を必ず北条町駅でお買い求めください。(1人1回)

【窓口】北条町駅 加西市北条町北条 28-2 TEL 0790-42-0036

問合せ先 加西市人口増政策課 0790-42-8700 協力 北条鉄道株

■ 沿革

- 特定地方交通線に指定された国鉄北条線が1985年に第三セクターの北条鉄道に移管

■ 三セク転換以来の利用促進策

- ステーションマスター制度
- 各種のイベント列車
- 通勤定期券購入者に対する市内商品券配布(2020年度、2021年度実施)

■ 通学時間帯の増便(毎時1本→2本)を可能にするための行き違い施設の設置(復活)

- 低コストな保安システムの開発
- 予備車両確保のために中古車両を購入



公益財団法人

日本都市センター

ディスカッションの論点案

- 自治体の政策・都市経営的観点における鉄道の意義
 - 純粹に交通機関としての必要性・優位性
 - 都市計画や自治体独自の政策との連携における必要性
(立地適正化計画によるコンパクトシティ政策、個別の開発事業・事業所等の誘致との連携など)
 - 上記の意義・必要性に関する住民との意識の共有
- ローカル鉄道運営にかかる自治体の財政負担
 - 上下分離にあたっての自治体による財政負担・県や他市町村との分担のあり方
 - 現状維持だけでなく、利便性を向上させるための設備投資をどのように行っていくか
- 地域公共交通「網」の充実のための方策
 - フィーダーとなる交通機関の充実、鉄道との連携



公益財団法人

日本都市センター