

研修等 報告書

平成30年5月2日

三田市議会議長 今北義明 様

私は、研修等報告書を下記のとおり提出します。

会 派 名	公明党	代表者	平野 菅子	■
		議員名	平野 菅子	■
参加者氏名	平野 菅子 ■			
講演会等研修名	早稲田大学 環境総合研究センター・地方議員研究会 共催セミナー			
研修事項	<u>地方公共交通の基礎知識</u> <u>地域公共交通による新しいコミュニティづくり</u>			
日 時	平成30年4月24日（火曜日）～平成30年4月24日（火曜日）			
場 所	早稲田大学 早稲田キャンパス 26号館大隈記念タワー 11階 1102号室			
所 見	別紙			
添付資料	別添 ・ ・ ・			

- 6 添付書類（講演会内容のパンフレット等）
 交付対象議員は会派名、議員名を記入してください。（代表者名、参加者氏名は不要）

研修会報告書

公明党 平野菅子

地域公共交通の基礎知識・公共交通による新しいコミュニティ作り

講師：早稲田大学スマート社会技術融合研究機構

自動車両研究所研究員 客員准教授

井原雄人 氏

地域公共交通の現状としては、これまでの高度成長期・車依存社会の進展により、新興住宅地の拡大と相まって車社会が形成された。

しかし現在に至り、高齢化による徒歩圏の縮小や免許返納、不保持者の増加等により、公共交通空白区が拡大するようになった。

また事業者側から見ても、高齢化による運転手不足、燃料の高騰。排ガス抑制、安全装置の車両転換等、経費の増加が頭の痛い問題となっている。

路線縮小や便数の減、運賃の値上げ等により、これまでから乗車数が減少している中、公共交通利用者の更なる減少が生じ、負のスパイラル化が顕著になってきている。

地域公共交通の種類としては、鉄道・軌道（LRT）、路線バス、乗合タクシー、デマンド交通とあるが、それぞれ特徴があり、各地域の実情に合った運行や計

画を立てていかななくてはならない。

2014年に改正地域公共交通活性化・再生法が施行された。そこには「地域公共交通の活性化及び再生の促進に関する基本方針策定を（変更）する。」とある。

そして「地域公共交通網形成計画」の策定が示され、地域の望ましい公共交通網を明らかにするなか、基本方針や計画区域、計画目標、また事業主体、計画期間等を記載しなければならないが、これまでの事例でいくと、300自治体の網計画のうち、約8割が市の現状を書き、計画についての記載は2割程度が多いとのお話であった。

地域公共交通網形成計画に盛り込む具体としては、まちづくり、観光振興等の地域戦略との一体性の確保。地域全体を見渡した総合的な公共交通ネットワークの形成。地域特性に応じた多様な交通サービスの組み合わせ。住民の協力を含む関係者の連携。広域性の確保。具体的で可能な限り数値化した目標設定。が挙げられている。

次に各種代表が参加して行われる「地域公共交通会議」であるが、参加者メンバーの選出が大事であると言われた。

住民代表者では、区や自治会の役員ではなく、日頃から公共交通を利用する上で感じている課題や困ったことを伝えることが出来る住民であり、交通弱者であること。また学識経験者は、分野の有識者として適切なアドバイスができる

人であること。交通事業者は日頃から行政とは連携を取っているが、専門的な立場からの判断も求められる。また労働条件及び労働環境の観点で助言ができたりと、運行の実情を伝える運転者団体の参加も促されている。

あとは決められたメンバーが委員となって、話し合いがなされるが、まちづくりと一体になった公共交通の再編が望まれる。

また地域公共交通による新しいコミュニティづくりの事例として、豊岡市の取り組みが紹介された。

豊岡市は地域性に応じて、交通ネットワークを構築している。

中心部から生活拠点を運行している全但バス（路線バス）。生活拠点から周辺部にかけて、地域の需要特性に応じた柔軟な路線設定で運行しているイナカー

（市営）は、路線数は8路線、12系統で使用車両は12両。大人運賃は、初乗り100円で上限は400円。またイナカー（市営）はデマンド運行もしていて、利用者が多く見込めない区間を予約に応じて走っている。それと合わせて市の中心部の循環コミュニティバスのコバスは、2系統で2両運行、運賃は大人100円となっている。そして地域主体交通のチクタクがあり、デマンド型の自家用有償運送で、3路線4系統を3両で運行していて大人の初乗りは100円で、上限は200円となっている。このチクタクは以前、会派で視察で伺ったところであるが、地域のボランティアの力が必要で、将来の課題としては担い手不足を

挙げられていたことを思い出した。

豊岡市の取り組み成果としては、当初は年間 5 万人の利用者から 10 万人まで回復してきているとのこと。

豊岡市のように多種多様なメニューで運行がされているが、もともと自家用有償旅客運送とは、一定の交通需要があり収支が見込まれる地域を走るものとして、民間事業者といわれるバスやタクシー会社による有償旅客運送が主流であったが、経常利益を上げることができない過疎地や、利用者が少なくなってきた交通空白地域が増えてくると、住民の移動手段の確保を目的として、地域の関係者の合意に基づき、市町村、NPO 等が自家用自動車を使用して有償で運送したり、区間運送としてデマンドによる運行をしたりと、市や地域によってそのあり方は考えていかなければならないと感じた。

また利用者としても、自分のニーズに合った交通手段を求めるだけでなく、地域交通をどうして行くべきか、また住民として地域交通を守っていく意識付けは大事であると感じた。

地域公共交通による新しいコミュニティづくり

早稲田大学スマート社会技術融合研究機構
電動車両研究所 客員准教授
井原 雄人

地域公共交通の基礎知識

早稲田大学スマート社会技術融合研究機構
電動車両研究所 研究員 客員准教授
井原 雄人



地域公共交通の現状