

リレー座談会「地域公共交通を考える」(第1回)

<概要版>

(この概要版は、読者の利便を考慮してリレー座談会の概要をまとめたものです。より詳しい内容については、ぜひ全体版を御覧ください。)

1. 先進自治体における地域公共交通活性化の取り組み

- (魚津市) コミュニティバス導入、コミュニティタクシー実験運行、魚津市民バス運行等
- (高岡市) 第三セクターとなった路面電車と万葉線の運行、市内循環コミュニティバス、地元 NPO 法人運営の地域バス等
- (富山市) LRT の本格運行、コミュニティバス運行、高山本線の増便を核とした活性化社会実験、コミュニティ電車の社会実験、等

2. 事業策定時の工夫や苦勞など

- (魚津市) 当初の市街地巡回ルートでは乗降客数が伸びず、聞き取り等を行って、住民のニーズが郊外にある複数の大型小売店舗や病院にあることが分かった。このニーズを元に、ルートを改変、現状ルートを設定するまでに約1年半を費やした。
- (高岡市) 行政側からの提案による地域バスの場合、住民は「バスが運行されて良かったね」という時点で留まってしまい、どのように活用するかといった気運が高まらない。地元の皆さんに積極的にマイバスという意識を持って頂けるように努める必要がある。
- (富山市) LRT 事業では、市内電車環状線化事業を実施・開業。施設の整備・管理は市が、運行は富山地方鉄道が行っている。このルートは、僅か 900m の延伸で、中心市街地に環状ができ、中心市街地の回遊性向上、活性化に寄与している。

3. 地域公共交通活性化策導入後の状況など

- (魚津市) 現在の郊外型バス事業は、一部を県と市の負担で実施しているが、路線間で人口格差がある。人口の少ない地域では、運行収入による運行経費が確保できないため、バスを乗る・乗らないに関わらず、1世帯当たり毎月 500 円ずつ徴収していただいている。
- (高岡市) 路面電車、万葉線の収支状況は良くないが、利用者は第3セクター設立前に比べ増加傾向。
- (富山市) 電車の運行頻度を上げると利用が増えることが分かった。また、無料の P&R の実施により、以前よりも利用率が大幅に増加した。富山の IC カードは域外では利用できない。Suica との相互連携に努めることで、観光等の効果は見込めるが、一方で域外の人のために地元がシステムの費用負担するのはどうかという議論もあり、対応は難しい。
- (富山地方鉄道) どの地方鉄道であっても状況は同じで、地方自治体等の支援を受けて辛うじて生き延びている。都市部と中山間地では利用に濃淡があり、利用が低いところをどのように維持していくかが大きな課題になっている。

4. 高速道路料金の引き下げ（無料化）、ガソリン価格高騰などの影響

- （富山地方鉄道）事業採算性については、高速バス事業は黒字であるが、路線バス、コミュニティバスは大半が赤字になっている。高速道路の無料化は、生活交通の維持存続の課題に大きな影響を及ぼすため深刻な問題である。燃料が急高騰しても、乗車賃を上げることはできないので、会社等（コミュニティバスの場合は、委託先）が実費負担している。

5. 公共交通活性化に向けたアドバイス

- （魚津市）公共交通に関わる取り組みは、継続的に見直しを行っていくことが重要である。
- （高岡市）コミュニティバスや地域バスを導入するにあたり、沿線や地元住民と十分議論することが重要である。行政がリードしてしまうと、住民は自らの負担の程度を十分に認識できない等の問題が生じる。
- （富山市）バスが本当に必要なのかを地域住民の方が考え、導入・利用の気運を盛り上げていくことが重要である。富山市ではコミュニティバスを導入するにあたり、支援制度と地域の役割について積極的に情報提供を行っており、地域のリーダーの方が、議論や取り纏めを行っている。

6. 国や（財）運輸政策研究機構・公共交通支援センターへの要望など

- （魚津市）地域における生活交通を安定的に供給する上で、政権交代によって国からの交付金が不安定になることが大きなリスクになる。特に、中山間地域や過疎地域は生活のための移動ができなくなると、衣食住を満たすことが困難になるため、安定的な予算措置を是非お願いしたい。
- （高岡市）地方公共団体が自力でできる事業は大変少ないため、国の安定的な支援等をお願いしたい。
- （富山市）地方部では、交通事業者が単独で公共交通を維持することが難しくなっており、行政支援が必要。支援にあたっては、各自治体の取り組みを評価するなどして、メリハリのついた予算配分をして頂きたい。また、地方自治体にとって、フリー乗降、トランジットモデル等の事業実施は、交通管理者との調整が大変困難であるため、何らかの制度や権限委譲等があると事業を円滑に進められると思う。
- （富山地方鉄道）高速道路の無料化実験は高速バス事業への影響が大きい。交通事業者として生活交通としての路線バスを維持していくためにも、実験を再考していただきたい。

7. まとめ

- （高山教授）モータリゼーションの進展により、重点的に道路整備が行われたが、それが行き過ぎたため、公共交通の衰退を招いている。多くの地域で公共交通を支える必要があり、手遅れになる前に対策を講じる必要がある。行政サービスはハード施策からソフト施策にシフトし、ソフト施策については今後支出が増えていく。限られた予算を割り振る時に、シビルミニマムとして移動の保障をどの程度担保するかは議論が必要である。