

リレー座談会「地域公共交通を考える」(第3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

- (香川県) 道路、鉄道の整備レベルが高く、自転車利用も大。幹線交通と離島等補完交通について利便性と結節性を向上中。
- (高松市) 四国の玄関口として交通網が発達。コミュニティバス、宇高航路等の支援。総合都市交通計画を策定中。
- (まんのう町) デマンド乗合タクシーの本格運行、デマンド乗合タクシーと路線バスとの共通パス券の発行。

2. 計画策定時の工夫や苦労など

- (香川県) 協議会の中で施策を立案していくことも重要だが、それ以上に、地域全体で交通を支える仕組み・土壌の形成が重要。末端交通を県がどの程度支援するかは検討が必要。
- (高松市) 合併町から引き継いだコミュニティバスは非常に厳しい状況。行政任せではなく、地域として必要な地域公共交通を住民とともに考え、支えていくことに理解を求めたい。
- (まんのう町) 協議会で高齢者向けのアンケートを実施し、ニーズを把握。デマンド乗合タクシーは、3つの地元タクシー会社、商工会などの協力があって成功。

3. 公共交通活性化に向けたアドバイス

- (香川県) 国際的、広域的な交通ネットワークの中で、地域の公共交通をどう位置づけて、どこと結ぶのかという視点が重要。交通はあくまで目的を達成させる一つの手段。お隣の自治体と同じようにする理由はなく、地域にとって最適な方法の検討が必要。
- (ことடன்) 「電車は要るけれど琴電はいらない」といわれ、乗客が減少。再生支援を受け現在は黒字。「ことடன் 100 計画」を策定し、ハイレベルなサービス提供によって利用客が戻る。IC カードで地域と連携。
- (ことடன்バス) 「ことடன் 100 計画」を策定し、安全運行とサービス改善の努力でやや回復。
- (宮崎准教授) 公共交通は事業者任せから行政主体の経営に変化。交通事業者が経営

危機に面してから、場当たりの対応すると手遅れ。将来ビジョンを作成して計画的に経営すべき。

- （土井教授）まちづくりと移動確保は両輪なのでバランスよく確保することが重要。都市サイズの縮小に対応した「引き寄せるための公共交通」を地方から発信すべき。

4. 燃料高騰の影響

- （ことでんバス）軽油が高騰したときは、経営を直撃。路線が決まっている中で、燃料費削減は限界。
- （香川県）離島は代替手段がないので、影響は深刻。
- （宮崎准教授）人や企業が離れていかないように、うまく自動車交通から公共交通を利用するように転換を図ることが重要。

5. 高速道路無料化、1000円化に伴う公共交通への影響

- （香川県）岡山、兵庫、広島などの近隣地域からの土日の出入りが増加。平日の出入りは減り、全体でも減少。
- （宮崎准教授）四国にはIC周辺などで道路整備が十分でないところもあり、影響は多様。都市内交通への影響はきちんと検証すべき。

6. まとめ

- （宮崎准教授）高速道路の料金問題を例とすると、制度が変わり、人が対応してしまった後に、地方の課題がこうだからといっても、国が対応できなくなる可能性が高。政治により、どういう国にするかという将来ビジョンが必要で、国には国の、県には県の役割を果たすべく、ビジョンのもと、遂行していくことが重要。
- （土井教授）各自治体、その自治体の積み上げとしての県、それを積み上げたときの四国というエリアが、階層的に組み立てられて、競争力を持つことが重要。地域力、競争力を高めるためには、地域の公共交通をリージョンレベルの戦略で位置づける必要あり。地域公共交通からリージョンレベルまでが一本につながったストーリーが必要。地域交通だけで維持を検討しても支持は得られない。

7. その他

- （香川県）地域の幹線となる路線バスなどへの補助は引き続き必要。
- （ことでんバス）バス路線の維持は補助金が生命線。
- （ことでん）経営が大変な地方鉄道もそうだが、一生懸命がんばっている地方鉄道に対しても助成が必要。サービスレベルが下がると、路線の廃止に向かう。

（文責：（財）運輸政策研究機構・公共交通支援センター 安達、和平）