

## 第2回公共交通の利用円滑化に関する懇談会 議事要旨

日時：平成16年12月7日(火) 10:00～12:00

場所：国土交通省11階特別会議室

冒頭、路面電車と都市の未来を考える会(RACDA)、特定非営利法人生活バス四日市、横浜市都市計画局、三郷市環境経済部交通対策課、全日本交通運輸産業労働組合協議会事務局からのプレゼンテーションが行われた。

### 【路面電車と都市の未来を考える会(RACDA)】

市民の立場から岡山市における路面電車を活用したまちづくりの活動を展開している。路面電車等を運行するためには、周辺のバスの整備を同時に行わなければ意味がない。軌道系、バスが全体としてネットワーク力を持たないと意味がない。バス路線自体も複数社が輻輳し、バスだけでつないで利用すると高額な運賃になってしまう。もっと利用者のことを考えるべきだ。環境対策だけでは自治体からバスに補助金は出ないため、地方交通を維持する財源を確立することが重要である。

### 【特定非営利法人生活バス四日市】

四日市市の赤字による路線バスの廃止に伴い、住民が市民グループを立ち上げ、地元の企業・商店街等から協賛金を得ながら、地域の生活に密着したバス運行の企画運営に取り組み、有料バスを運行している。バスの路線免許、行政からの補助金を得るためには、NPO法人格を取得する必要がある。今後はこのようなNPO法人格の地域交通への参加に関する支援が求められる。

### 【横浜市都市計画局】

横浜市では誰もが利用しやすい交通体系の実現を目指し、交通施設やまちづくり、環境に調和させた各種公共交通施策を展開している。今後の課題として駅前交通広場、空港のバスターミナル等の利用について、関係事業者間の調整を図る仕組みが必要である

### 【三郷市環境経済部交通対策課】

マイカー依存の交通体系から脱却するために、乗り継ぎを前提とした路線バスネットワークの再編成を行い、自動車からバス、自転車への交通行動の変更を促進している。市内の大型商業施設開店に際しては公共交通の活性化のために施設内のバスターミナル設置、路線バスの運行が決定している。さらに、買物客のための宅配サービスの提供を検討中。更なる公共交通の活性化には、公共交通が自動車より精神的にも満足できるものになるように整備することが必要である。

### 【全日本交通運輸産業労働組合協議会事務局】

現在の利用者数が減少している公共交通の課題として、モード毎に設置されている各種事業法、交通施策と都市計画との不連続がある。これらの解決には国の主導が求められる。地域においても、公共交通の活性化には自治体が核となって取り組むことが重要である。

【各委員からの主な質問事項（ ）と各団体からの回答（ ）】

【三郷市】

日本全国で同様の課題を抱えているところは多数あるにもかかわらず何故三郷市は成功しているのか、そもそもの契機は何であったのか。

三郷市は財政難であったので元々コミュニティバスの運行をしていなかったのが大きいと考えている。観光バス事業者やトラック事業者が貸切事業や乗合事業に参入し、既存事業者の協力も得られたことが大きい。既存のコミュニティバス路線を再編するとなると大変だったと思う。

乗継を前提としたバスを整備したとのことだが、運賃面での利用者の抵抗はなかったのか。

いわゆるコミュニティバスは一方通行の循環バス型が基本とされているが、これは時間ばかりかかり必ずしもうまくいかないことも多い。利用者アンケート等の結果を見ると、バスに求められているのは速達性。料金については優先度は低い。例えば生協と同じ原理で団地一体に非会員と会員の運賃差をつけた会員制のバスを走らせることができないかといったことも考えている。

三郷市では赤字補填をしていないということであるが、今後採算がとれなくなってきた場合にはどうしていこうと考えているのか。

採算については末期的な状況にはなっているものはなく、黒字路線もある。仮に赤字が出たとしても利用率が単に悪いというだけでは、その路線に対して市が支援することに他の地域の市民が納得しないだろう。一方、利用者アンケートでは3割もの方がバスについて普段使わないがあって欲しいという結果も出ており、制度上のマッチングはまた別の問題としてあるが、そうした方々にバスの必要性等について訴えかけていくことが行政の役割であると考えている。

大店法の指針の見直しが政府部内で検討されている中で通常自治体が苦勞している駐車場の問題等について、三郷市ではバス運行を検討しているとのことだが、これは店舗側からの申し入れによるものか。

店舗側には当初そのような考えはなかった。昨年9月に当方より申し入れ、店舗側もバスターミナルに伴う信号機設置等の面でメリットがあることがわかり協力していただいた。

新規に入る大型店舗はCSRについても積極的な企業だと思うが、そうした意識もあったのか。

そこは必ずしもはっきりしないが、現段階では最大1日350便程度のバスの運行を想定しており、大店立地法上の駐車台数の取扱いについてこうした事情も反映されるようにしていただきたい。

【横浜市】

交通広場について金沢文庫駅の事例が挙げられているが、鉄道事業者が自社のバス会社

を優遇しているということか。事業者間の調整はどうしているのか。

運行の安全性確保を駅前広場の使用条件とした上で既存事業者間の調整という形にしている。横浜市内ではどこも似通った状況であるが、金沢文庫については民間の新規参入があったことから問題が顕在化した。物理的スペースの問題から駅前に乗り入れられないケースもある。

路線を廃止する場合において、民間バス会社とどういった調整のやり方をしているのか。

横浜市では幸いながら廃止路線がほとんどないので、路線廃止の場合については明確なノウハウの蓄積はないのが現状。新規参入については歓迎しているので、今後も引き続き民間バス会社との調整を行って参りたい。

警察協議についても自治体では警察との間で人事交流が行われ、これを通じて円滑な協議を行っている。

#### 【RACDA】

RACDAではバスの疲弊化を防ぐことが大切であるとの主張があったが、どのような工夫をされているのか。

路面電車・バスについては料金や結節点の面から便利なものにする必要がある。いったんマイカーに流れてしまった方々を取り戻すのは困難。岡山でも教育委員会と連携した取り組み等を行っている。

警察協議の際は具体的にどのように進めているのか。

警察協議を普段から行うことが必要だと思う。バスマップについても県警を通じて全交番に2部ずつ置かせてもらっている。

(文責 国土交通省総合政策局交通計画課 速報版のため、事後修正の可能性あり)