

地域公共交通活性化・再生セミナーの開催

地域公共交通を巡る環境が危機的な状況にある中で、「地域公共交通の活性化及び再生に関する法律」(平成19年施行)及び「地域公共交通活性化・再生総合事業」(平成20年度創設)を踏まえながら、地域公共交通の維持・活性化・再生に向けて、関係者が一体となって取組を進めているところです。

今般、関東運輸局では、このような取組の効果的・効率的な実施につなげることを目的として、総合事業を実施中の市町村担当者を対象に「地域公共交通活性化・再生セミナー」を開催し、これまで各自治体を実施してきた取組事例を、同様な問題意識を持って取り組んでいる他の市町村担当者の視点から評価しあうことにより、取組の改善を目指します。

日時：平成22年10月13日(水)13:00～17:30 場所：産業貿易センタービル(神奈川県横浜市中区山下町)

参加者：16協議会から22名、ほか山梨県、運輸局、運輸支局職員を合わせ総勢44名が参加

【プログラム】

13:05～ 基調講演

「地域公共交通まちづくりのステップアップ」
ー地域公共交通総合事業の経験を踏まえてー

日本大学理工学部社会交通工学科 轟 朝幸 教授

14:05～ 班別討議

- [テーマ] ①各地域の取組紹介
②適切な需要予測や目標設定を踏まえた事業の実施・評価
③地域の多様な関係者の合意形成
④取組を行っている中で相談したいこと

16:45～ 班別討議発表

17:10～ 班別討議総括・講評(轟 朝幸 教授)



基調講演の様子

基調講演「地域公共交通まちづくりのステップアップ」ー地域公共交通総合事業の経験を踏まえてー

轟朝幸教授より、総合事業や諸外国の事例を交えながら、公共交通を考える上での3つの重要な点についてご講演いただきました。

- ①主体間の調整：交通に関わる主体は多様で、公共交通事業者、インフラ事業者、利用者等がいる。例えば福祉バスやスクールバスを公共交通として活用しようとしても、行政管轄の違い等、様々な主体間でのコンフリクト、調整不足が生じている。いかに市場を活性化し、住民生活のサポートをしていくかが重要である。
- ②地域公共交通との連携：公共交通のガバナンスが重要であり、事業者毎の情報のみならず、交通全体の一元的な情報管理をし、利用者の視点に立った情報提供が必要である。
- ③継続的な改善：事業実施後のケアがほぼなされておらず、その後のモニタリングが重要である。運行が利用者ニーズに合っているのか、他の事業者との関係について、綿密なデータにより調査し、改善していくことが重要である。全ての公共交通を有機的に結びつけ、利用者利便のために何が出来るかが重要である。

班別討議

参加市町村を課題、取組内容等を考慮して3班に分け、轟教授、関東運輸局職員、管内運輸支局職員等を変え、意見交換を実施した。
その討論の結果を班毎に発表し、最後に轟教授より講評をいただいた。

1班:東京都江戸川区・八王子市・日野市、千葉県市原市・我孫子市

【テーマ2】適切な需要予測や目標設定を踏まえた事業の実施・評価

- ・利用目標の人数をかつては市で提示していたが、毎年更新していく状況だったので、現在では事業者任せになってしまっている。
- ・ニーズの計り方はそれぞれの市町村で手法は異なるにしても的確に掴んでいて、あとは実際どのように運営していくのが課題。その時代に合わせて路線や運行頻度を変えようという中で維持していく。今後明らかに高齢化が進んでいく中で公共交通が必要なエリアがあり、どこまで税金を投下できるのか。

【テーマ3】地域の多様な関係者の合意形成

- ・平成17年度よりコミュニティバスを運行しているが、地域住民が中心となって運営している。地域協議会がバスの運行ルート、運賃等について毎月協議し、市が必要に応じて補助している。どうしても地元にはバスが必要な地域は地元住民が立ち上げ、市はそれに支援する形を取っている。
- ・基本構想の中で「気軽に出かけられるまちづくり」という中でミニバス路線の充実がある。基本構想自体が広いところを網羅している。基本的な政策の中に入っているうちのひとつだ。

【テーマ4】取組を行っている中で相談したいこと

- ・これから交通基本法が制定されていく中で、シビルミニマムの観点から行政がどこまで踏み込めばよいのか、どこまでコストを負担していけばよいのか、むしろ負担していくべきなのか、行政の負担割合についても国がいくらなのか、一体どこまで役割分担していけばよいか国に聞きたいところ。市として出来ることは限界がある。
- ・続けていきたいから役所が利用促進をするのではなくて、本来ならば地域住民が自分たちで利用促進を図っていかなければならないと思う。相談には乗るが、あとは地域で盛り上げていくべきものと考えている。



班別討議(1班)

2班:埼玉県鳩山町、千葉県印西市・袖ヶ浦市、茨城県古河市、栃木県小山市

【テーマ2】適切な需要予測や目標設定を踏まえた事業の実施・評価

- ・需要予測するために地域(自治会)アンケート、社内アンケートやホームページでの呼びかけを実施している。
- ・アンケートを取ると、今は乗らないけど将来的に必要とか、高齢者には必要であるという意見が多い。目的地が様々であると、どのように集約していいかが難しい。実際に使う人に聞いた方がいいのではないかと、自治会や敬老会、高齢者教室や投票所単位で説明会を開いたりしたがなかなか集まってもらえない。今はデマンドに登録している人に意見を聞くようにしている。

【テーマ3】地域の多様な関係者の合意形成

- ・地域の人自分たちの問題として考えてもらわないといけないと考える。今の段階だともっと便利にしてほしいという意見が強い。地域としての問題と考えるならば、地域の住民負担についても話さないといけない。
- ・地域で核となる人がいて、長く続くためには後継者の問題もある。核となる人をまず育てる、そしてそれを継続してもらう、という課題がある。

【テーマ4】取組を行っている中で相談したいこと

- ・事業者の選定や改善していく中で利用者の意識をとらえていくことが大切である。利便性が悪いから利用しないのか、使おうとしている人がいないから利用されないのか判断していかなくてはならない。
- ・もうすぐ3年が終わる。今までのデータをどのように分析して今後につなげていけばいいかが難しい。時間単位で、ある便でどこからどこまで何人乗ったか、どのように車両が動いたかのデータはある。統計処理すれば何かが見えてくるのではと考えている。今後本格運行に際し、運行範囲を狭くする、目的地を絞るようになることが想定され、運行時間帯も検討の余地がある。



班別討議(2班)

3班: 千葉県いすみ市・南房総市、栃木県足利市・栃木市、山梨県北杜市・南アルプス市

【テーマ2】適切な需要予測や目標設定を踏まえた事業の実施・評価

・事業費に対して収入が30%になることを目標としている。路線ごとに様々な条件設定をし、事業を維持するためには改善していくことが必要であると考えている。地域住民の日常生活支援や広域性のメリット拡充、環境対策など計9項目の目標を設定し、評価を行っている。

・過去2回市内循環型バスの試行運行を行い満足度調査した中で、公共交通に関し非常に不満が多いことがわかった。また市内に駅がないことから、自らが公共交通に時間を合わせるという習慣が定着していない実情がある。その中で隣接する市にある駅までの要望があったので、通勤・通学者をターゲットに路線を作成した。また鉄道沿線に高校が4校ありジャンボタクシーを走らせているのだが、需要に対し乗車目測を誤ったため、利用者を手放すきっかけとなってしまった。

【テーマ3】地域の多様な関係者の合意形成

・関係者だけでなく、先ず身内の連携を図るということで、市役所に政策連携会議を設置し、連携を密にし、事業を展開・推進している。
・高齢者や老人クラブから、地区の公民館や集会所などでデマンドなどの説明をして欲しいという依頼があり、直接出向いている。定期的な意見交換の場を設けることで、市民との連携を図っている。

【テーマ4】取組を行っている中で相談したいこと

・北杜市の西側の地区の方々、市街地には出ずに隣接する長野県の病院に通っている。このような場合には、県も違う、自治体も違う、管轄の運輸局も違うなど、ハードルが3つもある。県をまたぐ乗り入れ等を行う場合にはどのように協議したらよいのか。
・市民の目は隣接する館山市が経済圏なのでそちらを向いている。更に隣接する鴨川市には総合病院があり、そこに行く方が多い。館山～鴨川までは既存の路線バスが走っており、これに接続する交通網を考えているのだが、近所の方と相乗りで行くようなケースもあり需要に不安がある。また既存の路線バスとの兼ね合いもあったりと、問題点がある。



班別討議(3班)

班別討議発表

テーマ: 取組を行っている中で相談したいこと

○1班: 「実証運行について」

- ・デマンド導入時の調整が課題
(事業者選定・運賃設定・配車システムによる交通空白地への有効性)
- ・実証運行をしても、国の補助金がいつまで続くかが課題
- ・市民(地域)が育てなければ継続しない(モビリティマネジメントが必要)
- ・最初に(地域で)目標を設定することが重要

○2班: 「継続可能な公共交通に向けて」

- ・運賃収入を上げるための施策が必要
- ・地域のサポーター制度等の協賛金制度も必要
- ・他の施策との連携、福祉有償運送等との役割分担が重要
- ・地域の核となる人の育成、次世代にそのような人が増えるような施策も重要

○3班: 「運送事業者との契約方法について」

- ・契約期間を有期限とすることが必要(どの程度かは先進事例を参考に)
- ・事業者が努力すれば儲けが出るような仕組み作り・契約作りが必要
- ・他市町村の先進事例を参考にすることが重要
- ・定額契約として、運賃収入が事業者に入るような仕組み作りが必要



班別討議発表

班別討議総括・講評(轟教授)

- 情報・意識・意見を共有できたことは、非常に大きな意義がある。
- 本日の議論でも挙がっていたが、持続可能な公共交通を構築するため、主に以下の論点があるのではないか。
 - ① 効果の見極め
補助がいつまで続くか分からない中で、やめる選択肢を取れるのか、一方で少ない利用者がある状況もある。その際、基準(乗車密度、補助の上限等)を最初に宣言し、市民からの提案がないと実施しない手法もあり得る。また基準の見直しも重要。
 - ② コストダウンと便益向上の見極め
 - ③ 契約方法
事業者とどのように調整していくか、場合によっては事業者インセンティブを付与することも重要。細やかにニーズを把握していくと、「思ったよりも乗る」こともある。協議会参加者のモチベーションを向上させ、いかにしてWIN-WINを作っていくか。
 - ④ 人材の重要性
自治体では、異動により、よい関係が切れることが痛い。コンサルの継続性を活かせる場合もある。
 - ⑤ 首長のリーダーシップ
良い面も悪い面もある。ニーズ調査を行い、運行状況を把握し、NOと言える客観的なデータ収集・分析を行うことが重要。
 - ⑥ 他の施策との連携
需要が疎なもの、別々にやると非効率なものを、いかにまとめ上げるか、デマンド交通もそのための仕組みの一つ。デマンド交通もそのための仕組みの一つ。ポストバス(郵便回収車に人を乗せる)、宅急便トラックの活用など、ヒト・モノの需要をまとめる方法もあり得るのではないか。
- 先進事例に学ぶことは重要なこと。まだまだやるべきこと、できることはたくさんある。ぜひ、この場のディスカッションのようないコミュニケーションを続けていただき、よりよい地域公共交通を作っていただきたい。

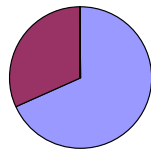


班別討議総括・講評

結果(参加者の声)

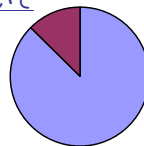
- **総合事業に取り組んでいる63地域のうち、「16市町村(22名)」が参加**
- **セミナーの満足度について、すべての参加者から「非常に参考になった」(68%) / 「参考になった」(32%)と好評を得た。**
- **班別討議については、「時間が短かった」(64%)という意見もみられたほどに、活発な意見交換がなされた。また、「非常によかった(64%) / よかった(24%)」との意見があり、今後もワークショップ形式でのセミナーの開催を望む声が多数得られた。**

セミナーの満足度



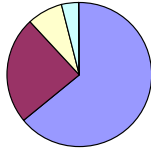
非常に参考になった
 参考になった
 どちらともいえない
 あまり参考にならなかった
 参考にならなかった

開催時期について



適当であった
 適当でなかった

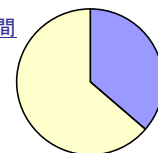
班別討議の満足度



非常に良かった
 良かった
 どちらともいえない
 あまり良くなかった
 良くなかった

あまり良くなかった理由は、「例会(記録)を事務局でやってほしかった」という内容でした。

班別討議の時間



適当であった
 長かった
 短かった

【参加者からの感想・意見】

- ・先進自治体の取組を聞くことは大変参考になるので、今後もこのような機会を設けてほしい
- ・非常に良い内容だったので、予算要求に間に合う8月下旬～9月上旬の開催であれば、なお良かった
- ・資料がその場で渡されたため、目を通す時間が欲しかった
- ・議論にもう少し時間が欲しかったので、可能であるなら1日かけて開催してほしい