

# 地域公共交通シンポジウム in 関西

## ～まちづくりの手段としての交通を考える～（概要）

### 1. 趣旨

少子高齢化による生産年齢人口の減少が広範囲に進展していく中で、公共交通とまちづくりを一体的に推進することの重要性が再認識されてきている。公共交通とまちづくりを一体的に推進するためには、地域の実情を踏まえた最適な交通手段を見出すプロセスが重要である。

本シンポジウムでは「交通まちづくり」をテーマとして、交通とまちづくりを一体的に考えながら地域の交通問題を解決することを目指す際の実践手順について考えていく。

### 2. 開催概要

- 日時：平成 26 年 2 月 17 日（月） 13:30～17:20
- 会場：ホテルプリムローズ大阪 2F「鳳凰」
- 主催：国土交通省近畿運輸局
- 後援：関西鉄道協会、近畿バス団体協議会、近畿ハイヤータクシー協議会、京都大学大学院工学研究科 低炭素都市圏政策ユニット、京都大学大学院工学研究科・医学研究科 安寧の都市ユニット、特定非営利活動法人 持続可能なまちと交通をめざす再生塾

### 3. プログラム（敬称：略）

- (1) 開会あいさつ 大久保 仁（国土交通省近畿運輸局長）
- (2) 基調講演 公共交通を軸としたコンパクトなまちづくり  
～コンパクトシティ戦略による富山型都市経営の構築～  
森 雅志 富山市長
- (3) 基調講演 まちづくりと交通体系について  
猪井 博登 大阪大学大学院助教
- (4) 事例紹介① まちづくりに効く！地域公共交通戦略の実践  
吉田 樹 福島大学准教授
- (5) 事例紹介② 交通まちづくりへのバス事業者の挑戦  
谷島 賢 イーグルバス株式会社 代表取締役社長
- (6) パネルディスカッション ～まちづくりの手段としての地域公共交通の実現方策～  
モデレーター： 土井 勉（特定非営利活動法人持続可能なまちと交通をめざす再生塾 理事）  
（京都大学大学院工学研究科・医学研究科 安寧の都市ユニット 特定教授）  
パネラー： 森 雅志 富山市長  
猪井 博登 大阪大学大学院助教  
吉田 樹 福島大学准教授  
谷島 賢 イーグルバス代表取締役社長  
中村 広樹 国土交通省近畿運輸局 企画観光部長
- (7) 閉会あいさつ 中村 広樹（国土交通省近畿運輸局 企画観光部長）

#### 4. 概要（敬称：略）

##### ■ 開会あいさつ 大久保 仁（国土交通省近畿運輸局長）

- ・ 鉄道・バス・タクシーなどの公共交通は、地域住民の生活、あるいは経済活動の基盤として、非常に重要な役割を担っている一方で、自家用自動車へのシフトや人口の減少などにより利用者が減少するという、非常に厳しい状況にある。
- ・ 本シンポジウムでは、交通まちづくりをテーマとして、交通とまちづくりを一体的に考えながら、地域の交通問題を解決することを目指す際の実践手順について、皆様と一緒に考えて参りたい。
- ・ 交通政策基本法が昨年11月の臨時国会において、可決・成立した。この法律は、地域の活力の向上、大規模災害への対応、交通に関する色々な施策の基本理念、そしてその実現のために必要な基本的施策というものを定め、人の流れの人流、あるいは物の流れの物流、これを総合的、計画的に交通政策を推進していこうという枠組みを構築したものである。この法律を受けて交通政策基本計画を策定し、それぞれの地域における交通手段の確保を図っていく。この計画策定を通じて、公共交通のあり方についてさらに深まった議論、そして深まった政策に取り組んでいきたい。
- ・ 今回本シンポジウムに参加下さった皆様のますますの発展と、このシンポジウムが有意義なものになることを祈念します。

##### ■ 基調講演、事例紹介（概要） → 別紙 PPT 資料参照

##### ■ パネルディスカッション（まちづくりの手段としての地域公共交通の実現方策）

###### 【ディスカッションの概要】

（土井）

- ・ 地域の人たちにまちに対して関心を持ってもらう、地域の交通について関心を持ってもらうことが、まちづくりを進めていく上で大変重要となる。この点について、各パネラーからお話をお聞かせいただきたい。

（森）

- ・ 交通というアプローチではあっても外出機会をつくるという効果は、健康づくりや元気な高齢者につながる。医療費が高騰するとか、国民健康保険がなくなるよとか、都市の維持管理コストが高くなるという将来の不安がある地域に、若い人は呼び込めない。ここのまちで暮らせば年をとっても安心で、若い世代にとっても負担は高くないことを伝えていくことが、すごく大事で、雇用にもつながる。
- ・ 交通に対して移動手段の切り口だけで考えないことが大事であり、公費投入していくための妥当性を議論する際にはデータを出していくということが説得力を持つ。スーパーから500m圏内に住んでいる市民の構成比は、富山市全体で48.9%だが、市が居住推奨している都心沿線居住推進地区だと75%にのぼる。つまり暮らしやすいまちだといえる。まちづくりにおいて暮らしやすさのベースになっているのは公共交通であり、まさに公共交通がまちづくりを支えている。

- ・ さきほどの谷島社長さんのデータを見て、多額の費用をかけなくてもいろんなデータが取れるとすれば、スマートフォンなどを使って、ある種のビックデータをきちっと集めていくことが大事という印象を受けた。

#### (谷島)

- ・ 少子高齢化が進むなかで、交通政策単独で考えるということは無理だが、観光・ツーリズムを活用することが有効。特に観光名所がない地域であっても、「都内から 1 時間で行ける温泉」とキャンペーンを打って、かなり増やすってことが出来た。
- ・ 見える化をして、問題点を抽出して改善する PDCA は、製造業とか他の業界では当たり前。バス事業の特性として技術的に管理出来なかったのが、技術の発展により可能になった。

#### (吉田)

- ・ まちづくりと公共交通の接点としては、担い手となる市民・地域の人たちをどのように巻き込んでいくのか。そのためには公共交通を使ったライフスタイルを、どれだけ提案できるかというところが大きなポイントになってくる。
- ・ 先ほど話にあった「お酒の消費が増えましたよ」もそうだが、マイカーでは出来ないけれども、公共交通ならできることは、色々あるはず。前提となってくるのは、行政と事業者がどれだけ連携出来るのか。そこがうまくいかないと、ライフスタイルを提案するところまで行けないのではないか。

#### (猪井)

- ・ 私は、先ほどお話しした「ニッチ」からと考えている。そのため、ニッチをになう住民が、公共交通からまちや生活の何が変わっているかを濃く出さないと、共感は生まれない。共感が生まれないと伝わらないし、続いていかない。
- ・ もう一つ、楽しくないといけない。楽しい話・取組でなければ広がらない。この両方が必要である。

#### (中村)

- ・ 交通政策基本法は昨年の臨時国会において可決・成立し 12 月 4 日に公布、施行した。2 条以降に公共交通の基本の理念や、交通の果たす役割、機能、国際競争力などを含めた航空、海運、物流など、全て網羅した役割や、環境負荷低減への効果や安全の確保について規定されている。今後、公共交通に関わる皆さんにとって最も基本となる柱となっていくものだと考えている。
- ・ もうひとつ、地域公共交通活性化・再生法の一部改正法案は、2 月 12 日に閣議決定をされたものであり、まちづくりとの連携を改めて法律に位置付けたものである。関係者の協議に基づいて作成する「地域公共交通再編実施計画」が認定されると様々な特例が講じられ、地域でまとまった公共交通サービスが適切に運行されることを国としても支援していくというものである。

#### (土井)

- ・ 公共交通の現状を見ると利用促進のために、色々やりたいことがあっても、財源がなければでき

ない。如何に財源を確保していくか、あるいはその皆さんの中でどういう努力をされているか、ということをお聞かせいただきたい。

(森)

- ・ 社会資本整備総合交付金など国の資金を含めて財源を確保してきた。問題はそのプラスアルファの市の単独財源について、全市民的にどう理解を得て行くか。さきほどの繰り返しになるが、交通政策の効果は大変多岐に渡っているということを説明することが大事。
- ・ 例えば富山市では、外国からの来訪者には電車の無料のチケットを、県外からの来訪者には半額のチケットを配布するというシティプロモーションを実施している。来訪者が増えることによって富山市での消費が増える、交通事業のためにやっているのではないということを市民に説明をして、議会の理解を得るとということが重要。

(谷島)

- ・ 8割以上のバス事業者は赤字である。交通行政に理解がある自治体とそうでない自治体との格差が大きい。交通政策基本法が成立したことにより、自治体の理解が深まることを期待したい。
- ・ その場合、自治体が補助金を出すのが無理であれば、利用者を増やす政策をやっていたらいい。自治体の力による利用促進は可能であると思う。

(吉田)

- ・ 1つは制度を使いこなすということ。その場合、計画の基本方針にしたがって補助制度を使いこなさなければいけない。補助事業に合わせて、計画を変えるようでは、良いものは作れない。
- ・ 2つめは、如何に利用者を増やせるか、如何に公共交通に対する応援団を増やせるか。八戸市では1人ではなかなか行きづらい地元の名店とバスの乗車券をセットにしたバスパックを売り出している。店舗にとってみても新しい顧客を開拓できて「バスを応援して良かった」という気持ちになる。利用者と応援者の増加を両立させることを目指している。
- ・ 3つめは、共同調達。時刻表や路線図を複数事業者共通で作成してコストを抑える。抑えたコストを運行費に重点的に投資するといったように複数事業者である強みを地域公共交通会議の議論を通じて発揮することができる。
- ・ 八戸市において、複数事業者の連携がうまくいったのは、非常に調整の難航した共同運行が実施してみると、1年間で利用者が増加して黒字になった。そういう一つの成功体験をきっかけに、自然に議論出来るような仕組みにだんだんなってきた。

(猪井)

- ・ 補助制度等の財源を探すことも一つの方法であるが、地域に必要な費用は地域で負担することを求めないといけない、あえて苦しい中でも住民の方に訴えかけて、出して下さいとお願いすることも大事である。
- ・ また、様々な負担の方法を作り、負担することに慣れてもらうことが大事だと思う。最初からお金の負担でなくても、例えば自分の家の前に「取り組みを支援します」というシールを貼ることから始めていくということが必要である。

(中村)

- ・ 財源の話になると、なかなか国の立場としては、十分なお話しが出来なくて、いつもお叱りを受けて心苦しい。以前に比べれば、法制度も整って来たし、地域の取り組みが増えて成功事例が増えていけば、支援の機運が高まってくる。

(森)

- ・ 交通政策基本法の持っている一番大きな意味は、交通政策に公費投入することの妥当性に対してきちんと裏打ちをもらったことである。市民の生活の質を向上させるという基本的な行政責任それを実現するために、公費投入する。しかしそれは基本法で妥当性を裏打ちしている。そういう法律の構成が非常に良かった。

(土井)

- ・ これまで話に出た、情報や現状の見える化、それからお金の使い方も大事であるが、実行する人材が必要である。交通政策のその専門家の人たちを行政や事業者の中に育てる必要があると思うのだが、そういう人材育成について、意見を頂ければありがたい。

(猪井)

- ・ バス会社やタクシー会社などの交通事業者が計画立案能力を持って頂くようにお金を出す。交通事業者は現場をよく知っているし、調整もできるので、そこが考えることは、より計画が良くなる。そもそも、頭脳労働を評価し、それが収入につながる環境にならなければ、人材は来ないし、育たない。出来て魂のこもった計画であれば、A4 1枚に書かれた文章や図だけでも、数百万の計画の費用を出すという方向に社会が変わって行かなければならない。

(吉田)

- ・ 地域公共交通に非常に関心がある学生でも、生業として成立しないので大学の教育が活かせないというところが現状の課題である。
- ・ しかしながら、地元の金融機関に就職すれば交通事業者に融資する立場になるし、公務員であれば交通行政に携わる可能性もあるし、一市民として地域の公共交通とかまちづくりに、ちゃんとした視点を持てる人材を育てるのが、私が大学にいる中でやれることなのだと思う。

(谷島)

- ・ 現在アメリカでは、バスの運行データの提出が補助金の交付要件となっているので、運行データ分析の仕組みが非常に発達しているが、日本では、そういう環境がないためにビジネス市場が成立しない。運行データの提出を条件にすることで、バス会社はデータを扱うようになり、そのデータを見ることで動けるようになっていくと思う。

(森)

- ・ 最近の基礎自治体の仕事は非常に複雑化してきており、一つの部局で完結出来ないような仕事に

なってきた。組織としてはチームをつくって部局横断的に、時には併任辞令を出して、研修会や勉強会に参加してもらうというようなことが、大変大事だと思う。

- ・ もう一つは、地方分権の流れの中で権限委譲が進むという観点からも人材育成は非常に大事である。当面は任期付き職員で専門家を雇う必要がでてくると思う。

(土井)

- ・ 最後に、様々な課題はあるが公共交通に関わることの楽しさや、素敵な仕事だというような点について、お話をいただければと思います。

(森)

- ・ ロサンゼルスのようなまちがいいのか、ポートランドのようなまちがいいのか、どういう都市に暮らしたいのか、ある種の文化の話が交通政策のベースにあると思っている。

(谷島)

- ・ 人口 3,500 人、高齢化率 31%といったまちでも再生が出来るんだ、というところを見せたいという思いがある。ハブ化のように工夫すると補助金の要件に外れてしまう場合があり、それについては配慮いただきたいとアピールをしているところである。
- ・ 日本の過疎の村でも再生出来て、そして発展途上国のピエンチャン市ももし再生出来たならば、やる気になれば絶対出来る、そういう一つのモデルとして、やってみたいと考えている。

(吉田)

- ・ 公共交通と様々な政策課題がすごく結び付いている。公共交通づくりは、まさにまちづくりや地域づくりの学校である。いろんな複雑な政策課題が、公共交通づくりを通じてシャープに見えてくる。
- ・ だからこの仕事が面白くて辞められない。私たちが楽しくやらなければ、市民や利用者と一緒に行動することができないので、そこが一番大事だろうと思う。

(猪井)

- ・ 一言ということなので、交通まちづくりは人づくりである。何か物が出来るというわけではないけれども、人を作ると言うことは、孫や子の代まで財産になると私は信じてます。

(中村)

- ・ 地域公共交通活性化再生法の改正法案に基づく地域公共交通網形成計画は自治体にとって非常に大きなツールになると思っている。地域協議会での議論を通じて、利用者の増加や外出機会の増加によって、結果としてまちがよくなって、幸せを感じる人が増えることになれば、現場に根付いた非常にやりがいがある仕事であると感じている。

(土井)

- ・ 本日はパネラーの皆様から素晴らしい活動をしている多様な事例が紹介されましたが、地域の事

情は、それぞれ地域によって違うので、今日の話ヒントに自分たちのまちにふさわしいまちづくりを推進して頂ければありがたい。

- ・ 素晴らしいお話をして頂きましたパネラーの皆さんに、感謝の気持ちを込めて拍手をさせて頂いて、終了させて頂きたいと思います。ありがとうございました。

■閉会あいさつ 中村 広樹（国土交通省近畿運輸局 企画観光部長）

- ・ 本日は地域公共交通シンポジウム in 関西にご参加頂きまして、本当にありがとうございました。
- ・ 当初は 200 人ぐらいの予定であったが、参加申し込みの方が非常に多数で少し窮屈で長時間でお疲れになったと思いますが、決して損ではなかったのではないかと自負している。
- ・ それぞれの地域にそれぞれの状況があると思いますので、今日のお話を参考にして頂きながら、関係者の方々とお話を重ねて、よりよい公共交通をそれぞれの地域でつくり上げて頂ければと、私ども主催者としてもそのように期待している。
- ・ また、私ども国土交通省近畿運輸局としても、各地域の皆様を最大限バックアップしていきたいと考えているので、今後ともどうかよろしくお願い致します。

（17 時 30 分終了 文責：事務局）