

福岡大学 工学部社会デザイン工学科教授 辰巳 浩氏：コメント概要

- ・交通の問題は大きくは「自動車」と「公共交通」に分かれる。自動車の問題はある程度解決する方向での目途が立ちつつある。一方、公共交通のほうは利用者がどんどん減ってきており、何とか自治体で支えようとしているが財政的に非常に厳しく、今後の問題解決目途が立っていない状況。重点的に力を入れる必要がある。

(各発表に対する意見・感想)

○「我が国の公共交通政策について」について

- ・鉄道路線が廃止になるという話が出てから存続活動をしては遅いというお話に同感。都心部の公共交通、特に黒字である路線も早いうちからの公的な支援が必要。

- ・休日の利用に力を入れる必要がある。平日の通勤等の利用は一人であるし、運賃は会社からの補助があるが、休日の家族での移動は金額が高くなる。公的な補助に費用がかかり過ぎるという場合、例えば休日のみ補助から始めるとよいのではないか。

○「地域公共交通確保維持改善事業について」について

- ・生活交通がなく不便なところにバスを走らせる時に、必ずしも需要が多ければいいということではないことを強調したい。もともと需要も少なく、人も少ないところにバス路線が成り立たないからバスを走らせるわけであるから、そんなに利用が増えるわけではない。もともと需要が少ないということは、車の利用があり困っていない場合もある。

- ・大切なのは「本当に困っている人」を把握する事だと思う。その人たちに対してどのようなサポートができるか、いかに外に連れ出していくかということを目的にすべきと思う。利用者数の増加も評価の一つではあるが、例えば「外出率」がどれだけ向上したかというような事が本質的な指標になるのではないか。

○「まちづくりの観点からの取り組みについて」について

- ・ 地方部では一家に数台車があり、それほど渋滞も深刻でなく、公共交通の利便性を向上させても需要は限られている。そもそも地方部ではモードの選択をせず、常に自動車を使う人が多く、この中で利用促進、転換を図るのは難しい。そうした時に、お話にあったように、「交通と土地利用」を一体的に取り組む視点は、非常に重要だと思う。薄く広がった需要を集めることによって公共交通の効率化を図る。つまりは、これが集約型都市構造ということになる。富山市はとてもよい事例だった。
- ・ 公共交通利用者の満足度を高めるほど集約化を遅らせる場合もあり、さじ加減が難しい。最近はデマンドタクシーに取り組む自治体もあり、とても便利になっているところもある。十分に満足して移ってこないという事もある。集約型ということを行うのであれば、そのあたりも含めた考え方の統一も求められるかと思う。また、集約した部分をどうするかだけでなく、集約化されて残された部分をどうするかということも併せて議論していく必要がある。

○基調講演「公共交通再生元年とバス路線網の再編（熊本市）」について

- ・ 補助金をしっかり出す覚悟ができているという点は非常に素晴らしい。
- ・ 公共交通基本条例によって市民に対し意思の表明がきちんとできているという点は、今後の取り組みに対する意見が色々出た時にも、スムーズに進めることができると思う。
- ・ データに基づく運行管理で、利用者目線でのダイヤ編成等の取り組みが成されている点も素晴らしい。

○事例発表「松山市総合交通戦略（愛媛県松山市）」について

- ・ 小学生を対象環境体験学習のように、小さな頃からの取り組みは非常に大切。公共交通が選択肢に入るようにするためには使ってみることが必要。今後より一層、積極的に進めてほしい。

○事例発表「公共交通を軸としたまちづくり（岐阜県岐阜市）」について：

- ・ まちはどんどん変わっていく。BRT化のお話にあったように、柔軟にルート設定ができること等も大切。

- ・スピード感を持った取り組みをなされている点もよい。
- ・連節バスは輸送効率、快適性等に加えシンボリック性も高い。普段見慣れないバスが走る姿はシンボリックな存在にもなり、まちの価値を高めると思う。
- ・コミュニティバスの運行計画に市民が関わる点は非常に素晴らしい。主体的に関わることで意識が高まる。

以 上