

平成 27 年度 第 3 回 都市計画サロン 報告

日時：平成 28 年 2 月 5 日（金）

演題：「九州における地域公共交通づくりの実践とこれから－交通政策基本法の制定をふまえて－」

講師：大分大学経済学部

経営システム学科

准教授 大井 尚司 氏

聴講者：16 名（講師除く）

講演内容：

九州では九州新幹線、東九州自動車道と交通インフラが整備されているものの、地域の交通の確保維持は引き続き厳しい状況にあります。今回は大分大学大井尚司准教授をお招きし、九州内の地域公共交通の現状と課題や、ご自身が携わっている人材育成のネットワークの取り組み等の実践についてご紹介いただきました。

この 40 年間、自家用車の利用は 2 倍に増えている一方で、公共交通の利用者は減少、とりわけバス利用はピーク時の 4 割にまで落ち込んでいます。乗合バスは規制緩和後、新規参入も見られますが、経営の改善は図られておらず、バス・鉄道・法人タクシーともに厳しい経営状況が続いています。近年は労働力や車両、IC カード等への更新資金の不足、事業再建の引き受け手の問題など、交通事業に関する「リソース」が不足し、事業者の撤退も相次いでいます。さらに自治体においても、合併特例債の期限切れや「入らないが出ていく」状況が財政を圧迫することから、自治体財政による地域交通の課題解決も限界に達しています。こうした状況に対し、利用者がなぜ公共交通に乗らないか、公共交通が利用されないという根本的な問題に注目すると、①「公共交通に乗る」行動パターンでなくなっている、②「ネット化」「カーナビ＋オートマ」の進展、③真の「利用者」ではなく「利用しない利用者」の声が拾われている、といった状況が見受けられます。このように、人口構成の変化や財政制約、事業者・交通事業・

団地や商業施設等の限界により人々の日常生活（暮らし）のあり方は変化しており、まち・おでかけ・しくみの「常識」が変化しているといえます。将来の生活手段を確保する視点からも、地域公共交通を考える必要性が生じています。

こうした情勢の中、交通政策基本法の施行や、これを受けた都市再生特別措置法の改正により、制度上も、地域の足を、戦略的にみんなで作らなければならない時代となっています。制度では、自治体が地域公共交通網形成計画と再編実施計画を策定・国の認定を得ることで、補助制度の優遇措置が得られます。一方、優遇措置を得るには、これらは生活圈単位の発想や立地適正化計画との連動など、自治体自らが地域公共交通のマスタープラン(青写真)を描く必要があり、自治体や事業者の意識改革が必要となります。

この実情をご説明いただいた上で、大井氏自身に取り組む、「地域づくりと交通」や、地域公共交通の人材育成の実践について、詳しくご紹介いただきました。

「地域づくりと交通」の実践では、大分市で実施されたバス運行の社会実験や、実験結果を踏まえ「真の利用者」を対象に実施した「地域・利用者(住民参加)でつくる交通の意思決定機関として機能した「地域検討会」の様子をご紹介いただきました。さらにコミュニティバスに「乗る」経験を積んで高齢者の自主的な外出を促した「大人の社会見学(豊後大野市)」の社会実験のご紹介がありました。そのほか九州各所での交通計画の実践の中で見えてきた、「交通駆け込み寺がない」「地域交通の人財の慢性的な不足」「学ぶ機会がない・学びにいけない」といった地域公共交通における課題が述べられました。

このように九州の地域交通が内在する様々な課題解決を図るため、行政・交通事業者・コンサルタント・研究者といった関係者間のネットワーク構築を趣旨とした勉強会「Q サポネット」の取組みについても詳しくご紹介いただきました。

参加者からは、制度の運用や地域の実情、勉強

会に対して質問や意見など多数挙がり、活発な議論が行われました。(文責：永村景子)



第3回都市計画サロン会場風景

【質疑応答・意見交換メモ】

- 交通網計画を作成して国が認定する際に、基準はどのようなものか。採択されるとどの程度の補助金が得られるのか。また話題提供いただいた勉強会は政策論か、それとも技術論か。自分が関わっている範囲内では、行政の交通に対する認識がないと色々なことが出来ない。議会对応・政治的な判断に左右されてなかなか先駆的なことが出来ないのが実情であるが、大井先生が関わられている事例ではどうか。(堤先生)
- 細かい話にはなってしまうが…例えば乗り合いバスの補助金は、乗車人数が何人以上などの条件がある。幹も枝葉にも厳格に条件が決まっており、それがかなり緩くなる。15人が5人になるなど、条件緩和が補助採択の”おまけ”としてついてくる。
- それは閾値が下がり、下がった状態で運行する際にかかなりの財政的な支援があるという理解でよいか。(吉武先生)
- 網計画を作成するメリットは、例えば枝線(フィーダー路線)では補助金の算出方式が異なるため、通常、何もつからない状態で申請する場合に比べ、補助金額が大幅にプラスされる。認定の基準に関しては、再編計画でさまざまなモードを組み合わせたり、既存路線に対して何らかの改善をしなければならない。認定条件は厳しいが、作る場合には国として、それなりの飴を準備している。(久留米市役所/国交省)
- 勉強会では、技術論は課題ではある。自主的に実施しているため、技術論を我々のレベルで教えられるかどうか微妙である。勉強会起ち上げの際に、どのレベルを目指すかの議論も行った。まずは人の繋がりが重要である。特に自治体の場合は首長が変わるなど政治的な情勢変化で施策も大きく変わってくるため、それに対してどこまで許容できるかという楔を打てる自治体職員がいるのが理想的。勉強会を何度か開催する中で、参加者の認識はかなり変化して、次の担当者にどう引き継ぐ・伝えていけば良いかを伝えられるレベルに達している。ただし自治体の場合、人事異動があるため短期の繰り返しとなるため、部署を離れると交通施策に関与できなくなる。今は異動後も勉強会に参加している自治体職員もおり、担当時のノウハウなどを提供してくれてスキルが上がっている。長期目標としては、ゆくゆくは技術論もやりたいと考えているが、行政もコンサルも人事異動があるので、2~3年でゼロ次スタートに戻るため、なかなか長期の展開に結びつかないのは悩みである。学会や大学がそれをサポートできる方法があれば、状況は変わるかもしれないが私的な勉強会、ボランティア運営では限界もあるのが事実である。
- 勉強会では議論をしているのか、事例紹介程度か。(堤先生)
- 事例に対して踏み込んだ議論をすることもあれば、そもそもの交通論のような議論をすることもある。話題・内容によって、参加者の数も変わる。
- 久留米市でコミュニティバスを実施するが、久留米でも地域検討会のようなものを作った。住民に公共交通に乗ってもらうのに効果的な

方法はあるか。(久留米市役所)

- 宮崎で2か月のみ乗合タクシーの実験を実施した。利用者が乗り切れないことが無いよう、タクシー会社に追送をだしてもらったが、ある地区だけ、毎回追送が必要な地区があった。現在その追調査を実施しているところであるが、これまでその地域にはこうした公共交通が無かったことから、実験後も残すために地域住民が積極的に利用しているようだ。交通会議ではこの地区の事例を共有して、利用や公共交通の維持を促したいと考えている。会議での押し付けや不特定多数を対象としたアンケートではなく、住民の理解を得るには生産的ではない、労力をかけて住民の声を拾うほかないのではないか。
- コミュニティの強さ、マイバス意識、自分たちで支えるという意識が大きく影響しており、山村部と都市部では状況や手法が異なると思うが、経験上どうか。(吉武先生)
- 住宅地絡みの経験がなく、乗合タクシーのシステムを大分市内の団地でスタートしたが、ここでは町内会に主導してもらっている。1年くらいかけて住民を説得した経緯があり、都市部の方が時間はかかるイメージである。意思共有が難しい、今後の課題は団地部だろうと思う。

以上