

## 2019年11月会派研修会報告

公明党 相本 政利

『研修先』 地方議員研究会主催 「地方公共交通特別講座」

『研修日時』 2019年11月7日(木) 10時00分～16時30分  
2019年11月8日(金) 10時00分～16時30分

『研修場所』 新大阪丸ビル別館

『講師』 井原 雄人氏  
(株)早稲田大学アカデミックソリューション社会連携企画部主任研究員

『所感』

11/7 10:00～12:00 【地域公共交通の基礎知識と街づくりへの活用】

- ・まちづくりの手段の一つとして「地域資源と組み合わせ」全体の課題と考えることが重要で、縦割れ行政での活動は困難であり議員で提案していくことである。
- ・地域公共交通の役割 ①地域住民の移動手段②コンパクトシティ＋ネットワーク③観光客等の人の交流④まちの賑わい、健康増進
- ・国、行政、交通事業者は地域公共交通を守る義務はない。・・・利用者を含めた関係者との連携が重要。
- ・コミュニティバス運行は、最初に撤退条件を設定することが重要。お当番制導入等で利用者が必要なことに気づくことがシステム維持には重要なこと。
- ・デマンド運行（11人以上はバス、10人以下はタクシー）  
路線を定めて予約、運行区域を定めて予約の2種あり。
- ・バス会社撤退→コミュニティバス運行入札→バス会社（緑ナンバーで）業者としては経営が保証されるメリット有り。
- ・市町村有償運送・・・100円は神話。  
目的は、①交通手段 ②費用緩和➡撤退のルールを決めることが大事
- ・瀬戸市コミュニティ交通（3年間） 運賃ゼロ➡自治会費から支出
  - ・目的に合わせた柔軟なルール変更
  - ・繋ぐ交通手段はダメ 巡る交通手段はオッケー

◎まちづくりの手段の一つとして地域資源と組み合わせ全体の課題として捉えることが重要。市町村有償運送は、撤退のルールを決めて

(費用対効果) 取り組むことが持続には必須と考える。

11/7 14:00~16:30 【CASE・Ma a Sで変わるこれからの地域公共交通】

- ・電気自動車→CO<sub>2</sub>削減効果あり→しかし、発電は再エネだけでは無理。火力、原子力発電は残る。 周南は低炭素水素に力を入れたい。
- ・自動運転レベル4の車は2020年には走る。  
だが、特定の場所(東京オリンピック)だけでそこ以外は走れない。
- ・自動運転はセンサー感知の問題でゆっくり走るしかない  
(早く走る必要もない)
- ・自動運転実証実験の最先端は長野県伊那市だが未来は遠い。
- ・公共交通オープンデータを活用したICT技術との連携
  - ① 他車線、他交通手段、徒歩ともシームレスに案内 ② 来訪者外国人にも対応・・・標準的なバス情報フォーマットを利用
- ・GTF Sデータ導入事例 中津川市は公共交通オープンデータ  
GTF Sデータは群馬県、コンサルに導入任せためダイヤ改正についていけない。←更新がある場合は注意。

◎公共交通オープンデータを活用したMa a Sによる地域公共交通の活性化は、コミュニティ交通、デマンド交通、幹線(バス、JR)を組み合わせたモビリティサービス(路線、料金データ)で可能に。

11/8 10:00~12:30 【地域公共交通網形成計画による

地域に合わせた公共交通の構築】

- ・網形成計画←以前は、総合連携計画
    - ① コミバス、デマンド自家用有償など多様な組み合わせ
    - ② 商業、観光、医療など地域戦略との一体化
    - ③ 数値化した目標設定が大事
  - ・基本方針←公共交通の果たす役割、まちづくり、観光振興との連携
  - ・計画の区域←広域連携(鳥取県は南北で)
    - 一つの自治体での完結は少ない
  - ・計画の目標←数値化
  - ・事業実施主体←サービス水準(運行頻度、費用負担)の設定  
地域の大きさによりコミュニティ、デマンド、自家用有償を選択
  - ・住民の意見を吸い上げるアンケートは、世帯主ではなく実際に使っている人又は家にいる人に。
  - ・公的負担の数値目標は重要で、現状維持は良いところ。
- ◎周南市の再編実施計画はダイヤ改正時に並列し行っている感あり。  
(確認必要) マクロ的な計画作成が必要と考える。コミュニティ交通運用費用は話し合いの上での地域による利用者負担も考えられる。

11/8 14:00～16:30 【立地適正化計画による

コンパクト・プラス・ネットワークの実現】

- ・まちづくりの両輪＝立地適正化計画＋地域公共交通網形成計画
- ・2040年人口減少 5万人規模は高齢者率・高齢者数も減少
- ・2040年は人口密度が低い地域が広がる。  
(人口減少によって居住区域が広がっている)
- ・コンパクトシティへの誤解
  - ×＝一極集中  
＝人口増加  
＝強制的にコンパクト化
  - ＝多極型  
＝人口密度を維持  
＝誘導によるコンパクト  
(インセンティブ付与)
- ・コンパクトシティの効果
  - ① 持続可能な都市経営 ② 環境、防災 ③ 医療、福祉、子育て
- ・富山市 マイカー運転多いので思ったほど効果出ていない  
イオン誘致断った・・・居住誘導を再考すべき
- ・熊本市 バス会社8社の連携でうまくいった  
複数事業者の成功事例
- ・立地適正化計画ポイント＝定量的なデータに基づいて20年程度に渡って街（人口密度）を維持する計画  
(概ね20年後程度の都市の姿（人口と財政の見通し）)
- ・立地適正化計画＝人口密度の維持 長期（20年）計画
- ・公共交通網形成計画＝10年の短期 現場の状況、日々の変化に合わせて常に試行錯誤

●終わりに。

地方公共交通特別講座の名称で立地適正化計画、公共交通網形成計画の研修会を初めて受講した。基礎から学習させて頂き非常に勉強になった。特に、人口密度の維持、居住調整地域の考え方やコミュニティ交通維持は地域の強力が必須等本市のまちづくりに生かしていきたい。

以 上