



令和4年2月15日

(会 派 名) 国民民主党議員会
(会派代表者) 植原 泰 殿

(会 派 名) 国民民主党議員会
(議 員 名) 植原 泰

研究会・研修会等参加報告書

下記のとおり実施したので報告します。

1. 会議の名称 w i t h コロナ時代の地域公共交通特別講座
 ①地域公共交通の基礎知識と街づくりへの活用
 ②交通崩壊を防げ！w i t h コロナにおける地域公共交通
 ③地域公共交通活性化再生法の改正と地域公共交通計画
 ④C A S E ・ M a a S で変わるこれからの地域公共交通
2. 会議の日時 ①～②令和4年1月17日（月曜日）
 10時00分 ～ 16時30分
 ③～④令和4年1月18日（火曜日）
 10時00分 ～ 16時30分
3. 会議の場所 リファレンス新有明町ビル2階
4. 出張の期間 令和4年1月16日（日曜日）～19日（水曜日）
5. 参加議員名 植原 泰
6. 会議の概要

別添のとおり

※ 会議の資料等を添付して下さい。

地域公共交通の基礎知識とまちづくりへの活用

公共交通は移動手段である。現在自家用車の普及によって、公共交通事業者は事業者の内部補助や行政からの補助金なしでは維持し続けることが出来なくなっている。今後は単なる「移動手段」としてではなく、「地域の資源」と組み合わせることで「まちづくりの手段」として捉えていくことが必要となってくる。

「地域資源で、何なのか」となると、公共交通を使ってくれる人達がそれにあたるのだが、日常の通勤・通学・通院はもとより、観光客やイベント等の非日常体験は公共交通にとって使っていただけるチャンスとなる。さらに環境問題や高齢化といったネガティブな地域の課題さえ地域資源として活用していけるのである。

現状分析：

地方都市では、若年層が減ることで高齢化が加速している。1970年頃から2010年にかけて DID (Densely Inhabited District：人口集中地区) が緩やかに拡散した都市が現在進行中の人口減少によって1970年頃の人口集中地区の面積に戻ればいいが、広がった都市面積は戻らない。だが、公共サービスは止められないために、経費は余分にかかってくる。公共交通も自分の車の利用や、ICT技術の発展で人が店に行く行動から、物を自宅に届けてもらうサービスの発展で、公共交通の利用者は減少し、減便や運賃の値上げなどのサービス水準の低下が進んだ。

人口集中地区の広がりや、いわゆる新興住宅地の発生である。この住宅地は公共交通が無くてもいい、自家用車での移動が前提で地価が安い郊外へ進出し、都市が広がったのである。それが、高齢化とともに徒歩圏が縮小して行き、免許返納で移動手段がなくなってきた。いわゆる公共交通空白地域の拡大である。公共交通空白地域は国に基準がない。しかし、交通政策審議会交通体系分科会地域公共交通部会の高齢者や免許不所持者から見た空白地域の考えでは、駅から500m或いはバス停から300m以上離れると空白地域となる。その人口比は20.7%になる。国民の5人に1人以上が空白地域に住んでいることになっている。

国も公共交通事業者をこれまでの事業者に加え、2020年自家用有償旅客運送者を追加し、路線バスの撤退に伴う生活交通の確保を目指している。こうした法整備で求められているのは、地域住民の移動手段の確保だけでなく、人の交流の活性化、まちのにぎわい創出や健康増進、コンパクトシティとのネットワークの実現なのだが、それを導入するために地域が取り組むことがまちづくりに大きな影響を与えることになる。

講習会に参加して

コミュニティバスを利用すると歩行距離が増加し、座位時間は減少することが見られた。高齢化が進む中でこの事実は大きく影響すると感じた。そして大切なのは、自分たちの住んでいる地域のコミュニティ交通について真剣に地域住民が考えることであり、これまでの商業ベースではない地域の足について考え、検討することの必要性である。このことが、地域のまちづくりを進めていくうえで非常に重要となることを感じました。

交通崩壊を防げ！with コロナにおける地域公共交通

コロナ禍であっても人が生活するうえで、物流や公共交通を止めることができない。特に公共交通は、感染リスクが増加するという根拠のない認識から利用者は減少したが、市民の足であるため運行の継続が求められた。国からの補償も当初、事業を休止していないため、休業補償の対象とされなかった。特に最初の緊急事態宣言時の利用者の激減は業界の死活問題となった。その後の利用者の認識の変化で回復はしてきたが以前の数値まで戻ってきていないことをどう改善していくかが今後の課題である。特に朝夕のピーク時よりも昼間の落ち込みが戻っていない。

これまで交通業者が車両や運転手をピーク時の需要に合わせて確保しなければならなかったが、テレワークや時差出勤の導入でコロナ前のピーク時間が平準化してきている。これを輸送資源の再配分と捉え、定額運賃や時間帯別運賃の活用やノーマイカーデーの導入、コロナの収束による飲食店への流入をアプリで誘導するなどして公共交通利用時間の平準化を活性化することで休止や減便に依らない収益の確保に繋げていかなければならない。

しかし、国土交通省や運輸局の対応は網羅的ではあるが即応性に欠けていて、自治体は何をしていいかもわかっていない場合が多くみられる。当の交通事業者もコロナ禍でのガイドラインを業界内のWEB上に載せるだけで、利用者には理解されていない。そのため公共交通の利用者離れが進み、自治体からの財政支援への依存が高まり、崩壊の危機は迫っている。だが、公共交通の崩壊は、地方の生活環境の崩壊に直結してくることを認識しなくてはならない。コロナ禍での自粛生活で、高齢者の体力が低下し、ゆしみのための外出も減少し、心と体が弱まり、フレイルが発生してくる。そうすると要介護、要支援者が急増することになってきてしまうのである。

そこで井原先生は、バス・タクシー業者 30 社との連絡会で現場のリアルな状況を収集して、国や自治体に対しての業界への支援要望書をまとめた。その内容は、短期的な運行維持のための支援として、運行の継続、乗客の安全に加え、運転手も安心できる環境づくりを挙げ、長期的な事業継続のための支援として、感染防止や周知・広報など新たにかかる経費の負担支援や運行補助だけでなく、キャッシュフローまで踏まえた支援をまとめた。

講習会に参加して

全国での継続的な支援事例や利用促進事例を見せていただく中で、必要なところに支援を出すには、交通事業者の必要支援を素直に聞く耳を持つこと、利用者のニーズに耳を傾けることが無いと支援とならない。また事業者もコロナ感染防止の安全安心の啓発を継続して行わないとそして、全国統一的な啓発でないと市民に浸透していかないことも見えてきた。交通事業者の啓発もそうだが、自治体による正確な情報公開も有効な交通事業者への支援となりうるということが理解できた。そのためには自治体職員と交通事業者とのコミュニケーションが不可欠となると思います。

地域公共交通活性化再生法の改正と地域公共交通計画

地域公共交通について 2000 年 2 月に貸切バス事業、国内航空運送事業への規制緩和に始まり、鉄道・客船・バス・タクシー事業への規制緩和等の法制度が進んだが、近年になって地域公共交通の存続に向けた活性化計画や支援制度が進みだした。国は 2020 年に地域公共交通活性化再生法を改正し、地域自らがデザインする地域交通や地域のニーズに対応するメニューの充実、独占禁止法の特例法の創設を盛り込んだ。2021 年には地方公共団体に對し、地域公共交通計画の作成を努力義務化させた。ここには交通のネットワーク形成に加え、持続可能性のある旅客運送サービスの提供と確保を求められている。だが、この計画に盛り込まれる基本方針、計画の区域・目標、事業主体、計画の達成状況の評価、計画期間等が、記載事項を満たしているだけのアライバイ計画になってしまうのは、地域交通の持続やまちづくりへの貢献とはならない。交通事業者を一体と考えて、幹線・支線を網羅した役割分担が明確になっているか、利用住民の生活圏の調査分析の上に作成されているか、計画策定時に地域住民が積極的に参加されているか、まちづくりと一体化されているか、達成に向けた具体的な数値が示されているかが求められている。

そのため、作成時には各地域に合わせた交通手段を選択しなければならないし、移動する目的（通勤・通学・買い物・通院等）によって交通圏が変わってくることを考慮しながら全体を網羅してゆく必要も生じてくる。更に計画段階から地域の利用者の参画が無ければ、利用者目線が抜け落ちた利用されない公共交通になりかねないのである。そうすると具体的な利用者の達成目標や交通利便性向上による新規店舗の出店目標等も盛り込んでいけるようになるのではないかと。数値を上げてゆくには事業者の連携も出てくるだろう。地域ごとの課題には、その課題ごとの目標が無ければ正確な評価判断が出来ていかない。そうすることで、地域が支え、地域を支える仕組みが出来てくる。

講習会に参加して

地域の足が困るから整備したから使いなよという行政指導型の公共交通では、継続可能なものになってこなかった理由が見えてきた。学識経験者や地域の代表の目線では見えてこない課題が、実際の利用者が声を交わす中で必要な公共交通のシステムが見えてくるのが、多くの導入地域の進め方で理解できた。まさに地域公共交通の活性化には、題目を掲げるのではなく、地域住民の生の声を取り入れながら交通システムを構築していかないと利用されない、公費の垂れ流しの事業となる理由が理解できる。ただ、利用する市民が意見を述べるにも、解決する手立てを見出すにも市民が自らの考えを持つ必要がある。そのためには具体的ないくつかの経験や解決手法を知る必要を感じました。

CASE/MaaS で変わるこれからの地域公共交通

脱炭素化の推進や所有から共有への価値観の変化により、自動車技術も変革が求められている。それに対応するための技術として CASE {Connected (コネクテッド)、Autonomous (自動運転)、Shared & Services(シェアリングとサービス)、Electric(電動化)} の開発がなされ、さらに都市全体の変革を目的とした MaaS の概念が提唱されている。

CASE によって自動車の技術は進み、いわゆる次世代自動車として急激に普及しているが、電気自動車やプラグインハイブリッド車の導入は少ない。ハイブリッド車が、メインとなっているが、CO₂ の排出に対する規制は国によって異なっているが、日本の規制は欧米に比べて低いものになっていると言わざるを得ない。ただ、電動化しても充電する電気の発電時における CO₂ も考慮しなくてはならず、ディーゼルバスや電気バスにおいても大人数で乗合いすることによる CO₂ 削減の効果は大きい。

次に自動運転技術についてであるが、自動運転を行うには周辺の道路・車両や GPS 等からデータを取得し、車両の位置を特定し、その情報で車両を制御する必要がある。その為には時速 60km で移動する車両を数センチ単位で制御する技術が必要で、現在の技術では使えないものである。技術レベルも、レベルの低いほうのレベル 0 から全ての車両制御を自動車が行えるレベル 5 の 6 段階に分けていて、現在テレビなどで放送されている自動運転車両は、レベル 2 までの先進運転支援システムであり、運転手がメインに制御を行い、車両はそれを補助するものでしかない。自動運転と呼ばれるレベル 3 との間には技術的に大きな壁があり、作動継続が困難な場合にのみ人が操作する (レベル 3) やシステムの不具合や故障があっても運転できるが、法律やインフラの整備が必要となる (レベル 4) については実証実験の段階まで来ているのは事実である。他にも電磁誘導や磁気マーカで誘導する方法もあるが、初期投資や決められたルートに限られるなど街中での使用には難しい点がある。

自動運転の実証実験は、国交省や内閣府・経産省が主体となって進めるものから民間や自治体・大学が行っているものまで全国で 50 ケ所を超えて行われてきた。車両はバスタイプのものから乗用車タイプのものまで 4 種類ほどではあるが、そうした実験で得られたデータをもとにさらに開発を進められている。

他にも公共交通のオープンデータを ICT 技術と連携させて、公共交通を見える化させて取りこぼしていた利用者の取り込みや鉄道事業者や観光情報、健康情報と組み合わせて利便性を上げることで利用者の掘り起こしを進めてもいる。これらのツールを使って個々の事業者のサービスを束ね、様々な特性を持つ輸送サービスを増やしていこうとすることが MaaS である。

講習会に参加して

公共交通を単なる移動手段と捉えるのではなく、観光事業や病院・買い物等と紐づけすることで、継続可能な事業とし、地域の活性化にもつなげていけるツールとなりうるものが見えてきたが、超えなくてはいけない行政との壁や理解の浸透を進めるための周知活動の必要性を痛感させられた。