

行政視察等告書

平成27年2月26日

長野市議会議長 高野正晴様

報告者氏名(代表)
公共交通対策特別委員会委員長 塩入学

この度、行政視察をいたしましたので、その概要について下記のとおり報告いたします。

記

- 1 視察区分 公共交通対策特別委員会行政視察
- 2 視察者氏名 塩入学、宮崎治夫、佐藤久美子、布目裕喜雄、寺澤和男、近藤満里、勝山秀夫、北澤哲也、祢津栄喜
- 3 随行者 書記 竹内 徹
- 4 視察期間 平成27年1月21日(水)～平成27年1月23日(金)

5 視察先及び視察事項

視 察 先	視察日時	視 察 事 項
三重県 四日市市	1月21日(水) 午後1時00分	・四日市市バス事業について ・生活バスよっかいちについて
静岡県 浜松市	1月22日(木) 午前9時30分	・ミニバスターミナル構想について ・交通空白地域の有償輸送について
茨城県 日立市	1月23日(金) 午前9時45分	・ひたちBRTについて ・地域公共交通の維持・確保について

6 調査概要

月日	視 察 地 (市町村名等)	考 察 (所感、課題、提言等)
1 / 21 (水)	三重県 四日市市	<p>・生活バスよっかいちについて</p> <p>鉄道と幹線バス網を中心に、支線バス・コミュニティバスが連携し、中心市街地や病院・学校など暮らしに必要な拠点施設へ快適で便利に行くことができる公共交通網の構築が課題である。</p> <p>四日市市は、高齢者が多くバス停に行くことが困難な現実があることから、住民主体の運行バスをめざし、買物弱者を救う生活バスの運営をNPO法人生活バス四日市が行っている。</p> <p>運行日は、月曜日から金曜日までの週5日間で、運賃は、1回100円。</p> <p>生活主体のバス路線として、最寄私鉄駅からスーパーサンシまでの区間の利便性を図るため、買物後も自宅近くまで乗車ができる、ジグザグ運行(手を上げれば止まるバス停に近い内容)などを模索してきた。</p> <p>運行しているバスは、39人乗り。バス停留所は現在34ヶ所で、利便性を考慮し、200～300mの間隔で設置されている。</p> <p>利用者は、最盛期で1日平均100人程度。三重交通バス垂坂路線当時の利用者数と比べ、約3倍となった。</p> <p>運営資金は、スーパー・病院・商業施設からの協賛金、行政支援金、地域住民が購入した応援券収入により賄っているが、協賛金確保が今後の課題である。</p> <p>このバスの最大の魅力は、乗客同士のあいさつや会話があることである。バスを利用することにより友達ができ、高齢者の交流の場として、日常生活の一部になっている。</p> <p>このような地域密着型の路線バスは、構想から運行・資金調達に至るまで、地域住民が汗をかきながら自らの手で作り上げていく必要があり、やり抜く地域のキーマンの発掘と、後継者づくりが課題であることが考察できた。</p>
1 / 22 (木)	静岡県 浜松市	<p>・ミニバスターミナル構想について</p> <p>浜松市は、12市町村が合併し、全国2番目に大きな面積を有し、政令指定都市となったが、市内には車メーカーが多く、一人一台の車を保有する典型的な車社会となっている。</p> <p>現在策定されている浜松市総合交通計画の公共交通の基本方針の中で、交通ネットワークサービス構築のため、交通の結節点としてのミニバスターミナル構想を推進している。</p> <p>ミニバスターミナルは、鉄道への乗り継ぎにより円滑な移動を目的とした交通広場型(設置場所:JR・私鉄敷地)、拠点や主要施設へ行きやすくする目的の交流促進型(設置場所:病院・イオンモールなど)、基幹路線と支線路線を結ぶ目的の簡易乗換型(設置場所:バス停など)の内容により分類されている。</p> <p>また使いやすい公共交通ネットワークの構築のため、市内の公共交通を基幹路線(JR・私鉄)、準基幹路線(JR・私鉄)、環状路線、支線路線(地域バス11地域で運行)に別け、設定している。</p> <p>浜松市では、官民一体になった公共交通の利便性向上のための取組が行われているが、都市間競争が進み、人口減少エリアが拡</p>

		<p>大してきている。地域の特性に応じた公共交通ネットワーク・サービスを構築するため、商業施設を拠点に考え、病院等公的機関、公共交通機関との連携が必要であることが考察できた。</p> <ul style="list-style-type: none"> ・交通空白地域の有償輸送について <p>NPO法人がんばらまいか佐久間は、過疎地域、準過疎地域と呼ばれる地域では、公共交通がなく、又は本数が少ないため使いづらく、日常の移動が不便な生活をしているという状況の中、地域生活の足を守るために設立された。</p> <p>過疎地域、準過疎地域では、高齢者の皆さんが車を持つ近所の人達に送迎をお願いしていたが、車に乗せていただいている高齢者は、お金のやり取りができないことから、気兼ねしている状況があった。かんばらまいか佐久間は、これらの問題を解決すべく、移動に困っている人達を地域の人が有料で送迎できる制度を確立した。</p> <p>この事業では、知人宅へ・買物へ・病院へ・公共施設等へ、ドア・ツー・ドアのサービスが受けられ、認められた区域内ならどこへでも行くことができる。</p> <p>運営資金は、基金（1億数千万）がベースになり地域全体の取組になっている。個人の補助金（1億数千万）も受け入れて運用し、街おこしイベント等で活動している。</p> <p>また、行政が生活に必要な最小限の運行本数で収支率2割以上の維持基準を設定していることや週2回・1日2往復の運行を保障している取組など考察できた。</p>
1 / 23 (金)	茨城県 日立市	<ul style="list-style-type: none"> ・BRTの導入につて <p>日立市は、日立製作所の発祥の地、鋳工業を中心とした「ものづくり」のまちとして発展。人口減少、少子化の加速（人口18万人台）により、平成25年度社会減少数は1,485人（全国の市町村で2番目に多い）。地形及び土地利用等から、交通の多くは南北移動。慢性的な道路交通渋滞（主要幹線道路の旅行速度は県内最低レベル）が発生している。</p> <p>導入の経過は、平成17年日立電鉄線が廃線となり、日立電鉄からの寄付により跡地取得。市において跡地活用整備基本構想を策定（公共交通専用空間・道路空間）した。平成23年1月には、新交通導入計画が策定され、同年3月から運行を開始した。</p> <p>BRTの施設は、単線のバス専用道路と歩道を併設し、旧鉄道駅間に新しい停留所を配置。停留所や待避所で車両すれ違いを可能にし、JR駅や公共施設等への円滑な接続が図られている。また、一般車両の誤進入を防止するため、指定車両を判別し、バゲートが自動開閉するシステムも設置されている。</p> <p>低公害車両の導入や車両デザインを公募して利用促進を図り、街づくりと連携した公共交通ネットワークの再編を推進していることが、実際に乗車してみて考察できた。</p> <ul style="list-style-type: none"> ・地域公共交通の維持、確保について <p>地域・交通事業者・行政が協働で取り組む公共交通によるまちづくりを実施。鉄道利用者の減少、山側住宅団地でのバス利用者減少という課題に対して、住民主体による移動手手段の確保の取組</p>

		<p>が続いている。</p> <p>地域にマッチした路線バスでないと存続できないという考え方から、ニーズ（60歳～70歳台が中心）の把握に力を入れ、住民アンケートを実施している。また、住民と交通事業者の協力によるパートナーシップ事業はバス利用者減少に一定の成果を上げている。</p> <p>日立市では、昭和40年代から50年代にかけて多数の団地が造成されたが、これらの地域は高齢化の進展により疲弊している。</p> <p>このような地域でのコミュニティバスの確保には、交通事業者による住宅の中で路線を柔軟に変更し、どこでも乗れる取組や地域住民による、「乗りましょう」運動を展開することで、地域住民が社会インフラ整備について自ら意識改革を行うことが大事な要因である。</p> <p>なお、バス事業において特筆すべきは、交通事業者との役割分担の明確化により、行政から交通事業者に対して「乗合バス事業経営改善計画」の策定を依頼し、行政は日中4往復分の運行赤字を補助している点である。</p> <p>コミュニティバス事業の他に、過疎地域有償輸送事業として、地域住民が主体となりデマンド方式の乗合タクシーを運行するためのNPO法人を設立している。責任と費用の分担により、全住民から会費を徴収し、地域住民が主体的に取り組んでいるが、運営には、生活バスよっかいちの事例と同様に住民をまとめるキーマンが重要な存在である。</p>
--	--	--

・所感（視察した3市の実情から）

公共交通対策は都市計画マスタープランとの連携の重要性を痛感した。公共交通・交通政策の施策部門を、利用促進を含め、都市整備部で対応しているが、中核市レベルでは、企画部門の担当、都市整備部門での担当は半々くらいであったと思われるが、公共交通ネットワークの形成、利便性の向上、利用促進は、まちづくり対策そのものであることから、都市整備部だけの問題でなく、都市計画総合マスタープランとの緊密な連携が不可欠であることを改めて考察できた。