

総合交通体系調査特別委員会委員会報告

議長のお許しをいただきましたので、当総合交通体系調査特別委員会が調査研究してまいりました内容について、御報告申し上げます。

当特別委員会は、「交通弱者の為の新しい交通手段・交通対策について」を調査目的に設置され、地域公共交通の充実について鋭意検討を重ねてまいりました。

現在、半田市の交通網は、鉄道JR線、名鉄線が南北に走り、加えて路線バスは重複路線を含め8路線ありましたが、今年4月1日で2路線が撤退、1路線が縮小という状況になっています。平成13年には、市による公共施設巡回バスを試行運転しましたが、利便性の低さから打ち切りになりました。その後平成19年、22年に市議会特別委員会を立ち上げ、地域交通計画の必要性や地域公共交通会議の設置、交通施策の基本方針策定に取り組むよう提言してきましたが、実施に至らず問題意識の低さが窺^{うかが}えました。しかし、今年1月に半田市地域公共交通会議が立ち上がり、半田市は新たな公共交通の検討に力を入れ始めています。今後訪れる超高齢社会により、車を運転することができない高齢者はさらに増加していくものと予想され、環境面も含めた地域公共交通の充実は、将来に向けて避けては通れない重要な課題です。

当特別委員会では、本市のこのような状況を勘案し、特色ある取り組みや、利用者の要望、需要に合わせたサービスを行う、いわゆるデマンド交通を取り入れている、愛知県豊田市や西尾市、長野県安曇野市、静岡県富士宮市、及び富士市を視察し、調査してまいりましたのでご報告いたします。

まず、豊田市は、人口42万1千人のまちで、平成17年に6町村と合併したことにより、918平方キロメートルもの広大な面積を所有しています。人口、面積ともに交通網を考慮するうえで、半田市とは大きく異なりますが、都心や駅、支所を相互に連絡する路線として基幹バスを運行しており、更に、一定地域ごとにその地区内を網羅できるよう、地域主体の取り組みで定時・定路線運行をする乗合バスや乗合タクシーもありました。山間地では電話予約によるエリアデマンド方式のバス運行もされており、最寄りの基幹バス停留所とを結ぶ総合的な交通体系でした。バス停設置場所は住民の意見を考慮したうえで、病院やスーパーなどバス停を設置する事業所には、年間1万円分のバス回数券を購入

してもらするなど、事業の持続性を考慮した仕組みも特徴的でした。

次に、西尾市も市町村合併が大きく影響しており、市内には名鉄線1路線と民間路線バスが9路線ありますが、両交通機関による居住人口カバー率は64%と、交通空白地域も広く存在します。このような交通空白地域を埋めるため、乗合タクシーが運行されており、複数人で乗車するとポイントが溜まり、次の割引に繋がることで、複数乗車を促し安定した利用率を図る制度となっていました。

次に、長野県安曇野市は、タクシー事業者を活用した登録制ドアtoドアのデマンド型乗合タクシーを運行しており、運行時間やエリアをルール化することで、既存のタクシーとの区別を図り、民業圧迫を避けていました。運営は社会福祉協議会が主となり、福祉施策の色が濃い形となっています。また、利用者の正確な統計を取り、利用者や交通弱者という定義の明確さが、公共交通にとって極めて重要とのことでした。市民の方と同じように乗合タクシーを試乗させていただき、市民の生の声を聞くことができ、満足度も高く感じられました。

次に、静岡県富士宮市は、1本の鉄道路線と民間路線バスの他に、中心市街地の各種施設と住宅地を結ぶ循環コミュニティーバスや、交通空白地域を埋める手段として、デマンド型乗合タクシーを運行していました。どちらもターゲットは交通弱者に絞られており、コミュニティーバスは持続可能で安定した運営を実現することができる制度として、月に3千円～1万5千円ほどの協力金で、事業所などがバス停を設置できる「バス停オーナー制度」を設けていました。また、地域ごとのコミュニティーバス導入評価基準と廃止基準を明確にし、予算の上限を決めていました。デマンド型乗合タクシーは、一般的な民間タクシーを時間帯により使い分け、民業圧迫にならないようにしていました。

最後に、静岡県富士市は、持続可能な地域バスの運行を目指すため、運行経費の3分の1を地域負担とし、運賃設定を含め自治体の責任範囲を明確にした“3分の1ルール”という制度を設けた地域主体の交通体系になっていました。また、地域バスを用いた親子スタンプラリー“親子1DAYトリップ”など、公共交通の利用促進と、子どもの頃から公共交通を身近に感じさせるイベントも企画されていました。

このように先進市等を視察し、調査した状況を踏まえ、委員から次のような意見がありました。

- 1 地域公共交通は、生活に密着した問題であり、全市民の満足が得られるように事業を組み立てる必要がある
- 1 交通弱者の定義やタクシー券補助など、現在の福祉施策との関係性をどのようにするのかを明確にする必要がある
- 1 地域公共交通施策に投じる予算上限を決める必要がある
- 1 知多バスへの補助金等を見直し、独自の地域公共交通施策を展開してみてはどうか
- 1 現状のバス路線を軸に拠点を見直し、デマンド方式の交通体系を確立してみてはどうか
- 1 ライフスタイルに適した移動手段について、きめ細かなニーズ調査をしてみてはどうか
- 1 事業者や地域の意識向上と収入源の確保のため、バス停オーナー制度等を行ってみてはどうか
- 1 市内を5中学校区のエリアで分け、ドア to ドアのデマンド型タクシーの実証実験をしてはどうか
- 1 地域公共交通条例を制定してはどうか

以上が視察を終えて、各委員から出された意見であります。

半田市にとって地域公共交通は早急に考えるべき重要な課題であり、このことは行政・交通事業者・地元企業や利用者でもある地域住民との三位一体の上に成り立ちます。市民のライフスタイルや地域特性を活かした半田市ならではの公共交通とするには、住民の方々も自らが考え、協力しなくては実現できません。自家用車中心の社会において、年少者・要介護者・高齢者・障がい者など、公共交通機関に頼らざるを得ない交通弱者が、快適で満足な生活を送るためにも、この課題は避けては通れません。誰でも安心して暮らし、「お出かけ」したくなる公共交通を考え、持続可能な地域交通施策を確立するために、当委員会として以下のとおり政策の理念を提言いたします。

- 1 「地域公共交通のあり方を考えることは、その地域のあり方やそこに住む市民のライフスタイルを考える事と同意義である」と認識すること
- 1 「地域にとって必要な移動サービス」を的確に捉えること

- 1 地域公共交通は、市民の生活圏単位で構築すること
- 1 地域公共交通の再生・向上には鉄道・バス・タクシーなど既存の公共交通網全体を視野に入れ、一体化したものとして構築すること
- 1 地域公共交通の維持のため、市民の利用促進に努め、絶えず改善策を検討し実行していくこと

以上のことを理念として提言いたします。

また、その具体的な方策として、

- 1 新たな公共交通の創設は非常に難しい施策であり、担当する専任職員を配置すること
- 1 地域公共交通会議を定期的で開催し、より多くの市民と事業者の意見を聞き、施策の方向性を決定するとともに、具体的対策を実施すること
- 1 地域公共交通の導入評価基準と廃止基準を明確にし、予算の上限を決めること
- 1 市民や事業者の能動的・継続的な参画を促すため、「運行経費のうち受益者負担として3分の1の地域負担」や「バス停オーナー制度」などの先進例を参考とし、「市民や事業者のやる気の受け皿づくり」を整備すること
- 1 地域公共交通施策には、住民自らが考え、判断することも求められることから、地域住民を主体とした体制の育成と維持に取り組むこと

以上のことを具体的な方策として提言いたします。

これらの提言につきまして、市民の「お出かけ」が楽しくなる地域交通を実現できるよう、1年以内実施計画を公表し、2年以内に半田らしい地域公共交通体系を実施することを要望し、当委員会の報告といたします。