

『住民と自治』(通巻690号)10月号付録 2020年10月1日発行 自治体研究社

とちぎの地域と自治

とちぎ地域・自治研究所 所報 第213号

〒3210218 壬生町落合 1-15-5 ポラーノ・どんぐり103号 TEL/FAX 0282(83)5060

メール: support@tochigi-jichiken.jp ホームページ: http://tochigi-jichiken.jp

郵便振替 00170-7-251641 とちぎ地域・自治研究所

○ 地域公共交通のこれからを考える(下) 渡辺 繁博 ----- 2



「とちぎ自治白書2020(仮称)」間もなく発刊

これまで知事選の年に発刊してきた「県政白書」は、コロナ禍の下で地方自治の基礎単位である市町も含めた栃木の自治のあり方を考えるという視点から「とちぎ自治白書2020—新しい地方自治のあり方を考える」(仮称)として発刊することにしました。新型コロナウイルス感染症対策の教訓から新しい地域、地方自治のあり方を考えます。10月初旬、発刊予定です。

「とちぎ自治白書2020」出版記念とちぎの自治を考える集い

コロナ禍を乗り越え 新しい地方自治のあり方を考える

❖とき 2020年10月18日(日) 13:30から

❖ところ 宇都宮市文化会館 第一会議室

💧 基調報告 (13:30~14:30)

「新型コロナの教訓と新常态をめぐる地域のあり方と課題」

❖報告 太田 正氏 (とちぎ地域・自治研究所理事長、作新学院大学名誉教授)

💧 報告と討論 (14:40~16:00)

「コロナ禍を乗り越えしい地方自治のあり方を考える」

「とちぎ自治白書2020」の執筆者からの報告と討論

新任理事、よろしくお願ひします

團原 敬（栃木公務公共一般労働組合執行委員長）

はじめまして。今年、6月21日に開かれた栃木公務公共一般労働組合第16回定期大会で委員長に選出された團原といいます。名前から「團」を除くと、第16代内閣総理大臣「原敬」となります。年配者には、名刺を渡しながらの「説明」で覚えてもらうようにしています。

執行委員長着任前は、しんぶん「赤旗」の栃木県記者でした。2019年12月末までの約17年間の記者活動で、鮮明な記憶で残っている出来事は、日本と県内の経済に激震を与えた「足利銀行の一時国有化問題」、東武鉄道の子会社である東武スポーツが女性労働者の賃金を一方的に切り下げた「東武スポーツ問題」、日本中の注目を集めた「いすゞ自動車の派遣切り問題」などで県内を駆け巡ったことです。

さて、話題を現在に戻してみると、私の最大の関心ごとは、「コロナ禍」問題です。コロナウイルスを封じ込めながら、経済を前向きにころがす具体的方策が見えていないことが不安です。現代のあらゆる英知の到達点を活かした「ウイズ コロナの処方箋を描く」ことが求められています。でも、難題ですね。

私事ですが、私は、フィリピン人の妻と、中学生ハーフの3人家族です。よって、我が家の会話は、日本語、英語、タガログの3言語が複雑に絡まっています。時には、言語アプリや辞典などを使って、コロナ問題でエキサイトな意見交換をすることがたびたびです。各自が、コロナ禍問題を契機に、病気のことを真剣に考えるようになったからかもしれません。

妻は、母国をはじめ、主要外国と居住地の群馬県太田市の感染状況を毎日掌握し、娘は、家の中を総点検し、ウイルス対策に余念がありません。私が帰宅したら、「手洗いをして!」と必ず声をかけてきます。最近、首都・マニラが2回目のロックダウンに入ったことが妻の悩みです。実母は、半年以上、一回も屋外に出られずにいると言います。

視点を公務員労働者に向けて考えてみます。コロナ問題を解決するうえで、公務員労働者の社会的役割はきわめて重要です。みなさんと意見を交わし、公務及び、それに準ずる労働に携わる労働者の労働条件向上等の活動に邁進する決意でございます。みなさんのご指導、ご援助をお願いします。ありがとうございます。

地域公共交通のこれからを考える(下)

～高齢者・住民の人権保障のために～

渡辺 繁博（埼玉自治体問題研究所事務局長）

目次

はじめに

1. 地域交通問題の現状と課題（以上、前号）
2. 地域公共交通の意義と自治体の責務（以下、本号）
3. 地域公共交通の整備にどう取り組むか
4. 各地の事例から

2 地域公共交通の意義と自治体の責務

・クロスセクターベネフィット

次に、地域公共交通の意義と自治体の責務ということですが、これはおさらいになりますけれども、地域交通はまちづくりのあらゆる分野（医療、福祉、教育、観光、商業、環境）に共通した土台となるインフラであるということです。これは先程木曾町の例を紹介しました。

特に私がここで強調しておきたいのは、「クロスセクターベネフィット」という考え方です。これは1985年くらいからイギリスで研究者が盛んに提起して、特に、1994年に3人のイギリスの新進の学者たちが「移動制約の解消が社会を変える—誰もが利用しやすい公共交通がもたらすクロスセクターベネフィット」という本を出しました。日本語訳も出ています。行政もそうですが、交通はこの課、教育はこの課とかほとんどが縦割りの組織になっていて、それぞれが自分達で予算を作り支出を決めて、各課で前年をベースに事業を増やしたり減らしたりして施策が進められています。この「クロスセクターベネフィット」の考え方は、この縦割り行政とは真逆の発想です。

どこかの出費だとかどこかの活動が、他のところに恩恵を蒙るとか他のところにプラスに働くとかという意味です。ここの分野でこんなにお金を使ったら還ってくるものが少ないじゃないかという問題でも、ここではマイナスだけれども、このマイナスを倍するよう大きなプラス効果を生んでいるということをやちゃんと見ないと、行政政策の投資、特に公共投資はできませんよという考え方です。

公共交通というのは正にそのことなんです。公共交通の場合だけを見て、バスは赤字だと、ほとんどどこの町でも公共交通の問題でぶつかるのは財政問題です。どこの住民も交渉に行くと、状況は分りますけれどもお金がないんですよと言われて帰って来るんです。公共交通の場合は2つ壁があります。財政の壁と民業の圧迫の壁です。タクシー会社やバス会社が困ってしまうような公共交通をなんでもやればよいということじゃないよと。この二つの壁を乗り越えないと、公共交通の整備は出来ません。その時にこのクロスセクターベネフィット、木曾町は正しくこれをやったんです。つま

り公共交通をやることで、木曾町の観光の人たちは、この公共交通を使って旅館や温

泉にも自由に行ける、そのためにバス停を設けるということをいっぱいやってるんです。

・民業圧迫と財政問題

民業圧迫という問題については、民間の業者も含めて協議会を作って、民間の人達の困っていることは何ですかというと、住民が困っていることとリンクするんです。交通不便地にいる住民が交通を利用してくれば客が増えるわけです。小さなエリアで初期費用がいらぬような小さなバスを走らせて、幹線のバス停にリンクするんです。民業を圧迫しないように幹線バスと全く関係なく走らせようとすると目的地になかなか着かないんです。時間が掛かるんです。本数もあまり多く出せないんです。公共交通でコミュニティバスを走らせるネックは時間が掛かることです。病院まで行くのにもあちこち回るので時間が掛かるんです。だから不評なんです。そして本数も少ないから不評なんです。それを解決するには、交通空白者のエリアがあって、そのエリアと民業でやっている路線バスをどう結びつけるか、路線バスのバス停と結びつけば病院や駅に行くのも早く行けるようになります。そういうようなことを民間の業者であるタクシー会社やバス会社と一緒に協議をしてやりなさいということを国が考えたんです。交通協議会を作りなさいと。そこには民間のタクシー業者やバス業者も入れて、なおかつ民間の事業者もこの協議会で決められた、示された方針については従うということをちゃんと義務付けましょうということまで国は制度を整備しているんです。相思相愛の関係を作りましょうということです。

ですからこの民業圧迫というのは民を取り込んで全体の交通をどうやったらいいか

ということをまず方針として出して、民間はこういう役割を果たしましょう、公共はこういう役割を果たしましょう。タクシー会社さんはこうやってください。スクールバスとも連携出来ますね。福祉バスとも連携できますね。観光で送迎をやっている旅館の観光送迎も出来ますねというようなことをみんなで議論して、それをみんなが共存共栄で良くなるようにする努力があちこちでやられているんです。そのためには自治体がかん中に座ってマネジメントしなければいけません。つまり、法律にもとづいて法定協議会を作って、そこで民間事業者も枠の中に入って話し合う。財政については、特別地方交付税で必要な支出の8割が補填されます。

縦割り行政の弊害といいましたけれども、例えば埼玉県では3年前から支出の8割が地方交付税で補填されるという話をしています。住民が担当課、交通防災課とか交通政策課に話すと、職員はそんなに補填されてません、全部市の財源で大変なんですと言います。ところが、ちゃんと調べると分かりますけれども、その市の財政課が地方交付税の申請をしています。地方交付税は一般財源です。何にでも使えるんです。何にでも使えるから担当課には言わないんです。なおかつ特別交付税は、災害の問題やパスの問題などで県に申請し、県から国に行きます。通常は3月議会でその予算が決まり、普通の補助金とかなんかは6月とか7月頃に交付されますけれども、地方交付税は結果を推測できる時点にならないと積算出来ませんから申請出来ないんです。だ

から、10月か11月頃に申請しますので交付されるのは3月なんです。つまり支出してから来るから担当課は全部市の税金で賄われる財源で負担していると思っているんで

す。財政課は何でも使える財源だから何にでも使いたいから担当課にはそういうことを言わないんです。それをちゃんと調べてやっていく必要があります

・特別地方交付税について

地方交付税制度というのは、国が考えている標準的な行政をやるうえでその自治体で標準的に挙がってくる収入、標準的に支出すべき財源、その差額を交付税で見るという仕組みになっていて、普通交付税として交付されます。その他に特別交付税ということで、交付税総額の6%が支出されています。特別交付税は年度当初では予測出来ない災害とかバス事業で収入が減ってしまったとかが見られるようになっています。地域交通を維持するために自治体が出している支出の5分の4を特別交付税で見えますが、その根拠は、特別交付税に関する省令第5条三号の「次に掲げる額の合算額」にある「地方バス路線の運行維持に関する経費があること」で、算定方法は「地方バス路線の運行維持に要する経費のうち特別交付税の算定の基礎とすべきものとして総務大臣が調査した額に0・8を乗じ得た額とする。」というふうになっています。要約すると、自然災害などない場合は三号の額に相当する。三号も1～76までの項目があって、その該当する項目の加算額となっています。そしてその項目の二番目に地方バスが位置付けられていまして、交付税に加算されているということです。

特別交付税の交付要件は、三つ考えられます。一つは、民間の路線バスが赤字だが住民にとっては必要なので、自治体が民間バスに赤字分などの補助を出して運行を続けている場合、この自治体が出している補助の8割は特別交付税で見られます。二つ

目は、コミュニティバスを自治体が走らせ、その運行を民間会社に業務委託している場合、つまり必要な出費、委託費と運賃の差額は自治体の負担になりますので、その負担の8割は特別交付税で見られます。三つ目は、自治体がバスを購入し、直営で運転手を雇い運行している場合、これはバスの購入費と運賃を除いた経費の8割が地方交付税で見られています。該当しない場合というものもあります。バスの運賃が無料の場合、運行経費から運賃収入等を差し引いて黒字の時、郵送量が150人以上になる場合（輸送量の計算が非常に複雑でほとんど該当はありません。）。交付率は交付要件1の場合は自治体補助分の5分の4です。交付要件2のコミュニティバスを自治体走らせている場合は、赤字分の5分の4、それにバス購入費の5分の4が交付されます。交付要件3の場合、自治体がバスを購入して直営で運転士を雇いバスを運行している場合は、経費の5分の4、それにバスの購入費の5分の4が交付されます。これはデマンド交通の場合も同じです。

だから、市の財源を理由にしてお金がないから駄目だという言い分は、これを財政課に確かめて、しっかりカウントさせればあまり問題ではなくなります。2億円必要のところでも1億6000万円は交付されるわけです。ですから財源問題を四の五の言わせないで、ちゃんと国に申請すればお金が手てできるということになっているということを知らせてください。

・自治体の責務

自治体の責務ということです。1つは、地域交通はまちづくりのあらゆる分野（医療、福祉、教育、観光、商工業、環境）に共通した土台となるインフラであるということです。

二つ目は、地域交通は、自己実現、出会いと交流を保障する基盤であり、孤立を防止し健康長寿の地域づくりの基礎となるということです。

三つ目は、地域公共交通の整備は、発生交通量を減らし、渋滞の防止、省エネ・環境保護に貢献するということです。これは、例えば埼玉県の上尾市は25年前から発生交通量をどう減らすかということから接近してコミュニティバスを走らせてきました。その考え方はこういうことです。当時、駅前は何のすごい混雑で雨の日なんかはバスの発着でいっぱいでした。なぜかということで調査すると、はっきりわかったことがあります。バスに乗れば20人、30人、50人乗れるんです。自動車で送り迎えすると一台で一人しか乗れません。50台の車が駅周辺に集まるんです。発生交通量を減らして、駅前が混雑なくきちんと車が流れる、買い物も一定程度歩行者天国を作っても、車が通るスペースがあるというちゃんとした駅前を作るためには、絶対に公共交通を整備する以外にないということになったんです。で、一番最初に上尾市がやったのは、日産ディーゼルとか三井金属とか企業のバスが朝ずっと駅から乗る人の迎えに来るんです。日産ディーゼルは5000人くらい従業員がいましたから、15台位並ぶんです。朝は駅に降りた人を乗せて行くわけです。上尾市は人口23万人のうち6万人くらいは東京への通勤者です。団地から朝一斉に満杯のバスに乗ってきます。つまり、朝は駅か

ら企業の満杯のバスが出ていって空のバスが入ってくる。団地からは満杯のバスが駅に来て空のバスが帰っていくという循環なんです。これを一緒にできればバスの交通量は半分にできます。それで上尾市が最初にやったのは、全部の企業に連絡をしてバス対策協議会というのを作っていただいて、どうやったらこの日産ディーゼルと三井金属が同じバスを使えば効率よくできるんじゃないか。団地から来る路線バスが満杯で空で帰るのだからこれを利用してもらうことはできないか。つまり帰りは企業の人を乗せていく。要するに両方を満杯にすれば、バスの交通量を半分にできるということを協議したんですが、なかなかうまくいきませんでした。そこから出発して25年前からコミュニティバスを走らせたんです。つまり、発生交通量を減らすということは、できるだけ小さな容量のもので、沢山の人を運べる、環境にもやさしい、排ガスを出さない、商店街もきちんとした余裕のあるスペースを作れるということが全部繋がります。公共交通網をきちんと整備するということは、発生交通量を減らして、渋滞を防止して、事故をなるべく少なくして、省エネで環境保護を目指すということも一方であるわけですから、非常に社会的な便益が高いんです。そういうことも含めて自治体では議論する必要があると思います。

四つ目は、人口減少、地域コミュニティの崩壊を防止する基礎になるということです。移動の自由の拡大による社会活動、人と人との繋がりは非常に大事で、それをやっていくことによって、地域コミュニティの崩壊だとか人口減少をストップするような効果を必ず持ちます。不便な地域に人は集まりません。高齢者になったら東京みたいな

ところに行かないと生活できないという地域を作っている限りは、人口減少は止まらないわけです。そういう意味でも地域公共交通は必要で、特に高齢者には、デマンド交通というのがないと、電話で呼べば来てくれて、安い料金で使えるというのがないと生活できないということです。

五つ目は、地域公共交通の整備は、自治体の少子高齢社会・人口減少社会対応の総合政策として不可欠の課題となっているということです。つまり、もっとバス出してくれとかエゴの要求を出して、金食い虫だなんてことを言われるような問題じゃないと

・国土交通省の政策の活用

皆さんは、国の公共交通政策を順を追って見たことはありますか。国はかなりたくさん利用できる制度を作っています。まず、2013年に制定された交通政策基本法というのがあります。地域公共交通の法整備はもっと早く2007年から始まっています。地域公共交通活性化法というのが2007年に制定されまして、ここで地域交通を自治体や国

ということです。そういうふうに言われて、自治体担当者が何人かしか乗らないバスにお金なんか出せないよというお話で多くは済んでいるんです。そこをやはり突破する必要があります。

六つ目に、交通政策基本法、公共交通活性化法と自治体の責務ということで、交通政策基本法第9条には「地方公共団体は、基本理念にのっとり…、施策を策定し、および実施する責務を有する。…、基本理念に関する住民その他の理解を深め、かつその協力を得よう努めなければならない。」と書いてあります。

の国の政策がかなり全面的に決まった段階で、前からあった。地域公共交通活性化再生法という法律を改正しました。国の基本政策、理念に合致した補助制度や財源保障や何かも含めて整合させ、もっと実効性をもたせようとして2014年に改正されたました。

基本方針について、総務大臣と国土交通大臣は、地域公共交通の活性化再生に関する

基本方針について

○ 総務大臣・国土交通大臣は、地域公共交通の活性化及び再生の促進に関する基本方針を策定（変更）することとされています。（法第31⑤）

～基本方針で定める事項～（法第32）

- ① 持続可能な地域公共交通網の形成に資する地域公共交通の活性化及び再生の意義及び目標に関する事項
- ② 地域公共交通網形成計画の作成に関する基本的な事項
- ③ 地域公共交通特定事業その他の形成計画に定める事業に関する基本的な事項
- ④ 新地域旅客運送事業に関する基本的な事項
- ⑤ 持続可能な地域公共交通網の形成に資する地域公共交通の活性化及び再生に関する事業の評価に関する基本的な事項
- ⑥ その他持続可能な地域公共交通網の形成に資する地域公共交通の活性化及び再生に関する事項

○ 記載内容として、事業の評価に関する事項を追加しました。

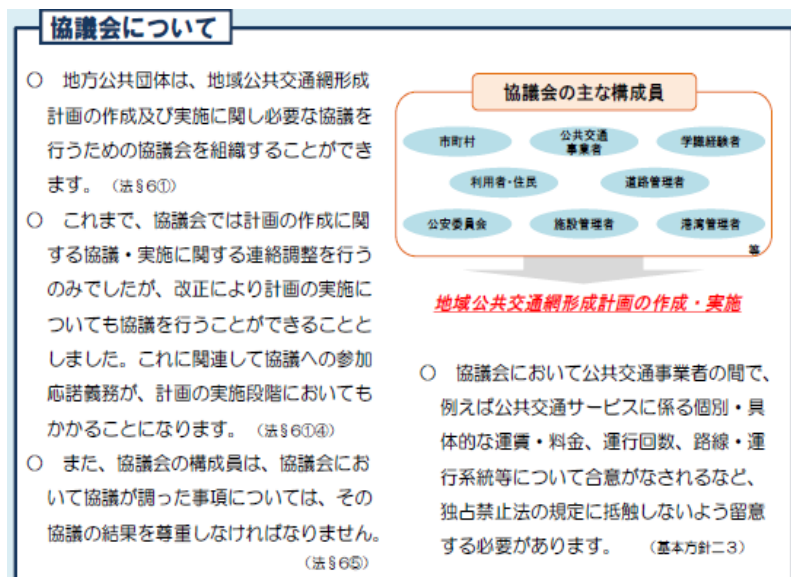
○ 都市機能の増進に寄与することとなるよう配慮して定めることとしました。（法第33）

○ 交通政策基本計画との調和を図りながら定めることとしました。（法第34）

基本方針を策定することとされています。国が基本方針を策定します。基本方針には6つの項目が書かれます。

そして、地方公共団体は、地域公共交通網形成計画の作成及び実施に関して必要な協議を行うため、協議会を組織すること

ができる。協議会の主な構成員は市町村、公共交通事業者、これはタクシー会社とかバス会社とか鉄道会社ですね、学識経験者、利用者・住民、道路管理者、公安委員会、施設管理者、港湾管理者など関係するところを全部集めた法定協議会を組織することができますと、つまり法律に基づく協議会を地方自治体がマネジメントして作るができますと、これを作るために招集状を出した場合、民間業者はそれに従う義務を法律的にも負うことが定められています。つまり協力しなければいけませんとなっているわけです。この協議会で官民間問わずこの町で交通弱者をなくすためにどういうことが必要かということ、鉄道はこういう役割を果たす、バスはこういう路線を敷いてこういう役割を果たす、タクシー会社はこういう役割を果たしていく、でもそれぞれ例えばバス会社が経営が大変だとかいろいろ出てくるわけです。そういうことを全部出し合って、行政側はこの地域の人、この学校の生徒、この介護施設の人達の送迎が難しいとかのいろんな状況を全部出します。それを全部出し合って、そこに住民とかの参加も含め



て、木曾町なんかは各住民の住区で全部説明会をやって全部の地域の住民の声を聞いたんです。そういうことも含めてやるということで、法定協議会を作ってその法定協議会でこの町の公共交通問題を全部協議する、調査もする、アンケートも取る、それを専門家も呼んで分析してもらって必要なことをやるということです。

埼玉県では北本市が東京大学にシステムの開発を依頼して、研究者4人くらいが1年くらいかけてシステムを構築しました。ただ、市長が変わってあまり金が掛かるというので頓挫しているんですけども。どういうシステムかという、スマホを使って今駅に着いたんですけどデマンドだったら何が利用できますかと問い合わせると、基地局みたいなものがあって、ここまではコミュニティバスが出ていますが、ここまでは路線バスが利用できます、そこから先が困るわけですけれども、では何時にデマンド交通がそのバス停に行きますからそれを使ってくださいというようなことが全部できるようなシステムです。そういうことも含めてこの協議会ではできます。

これは、お金が幾らかかっても大丈夫だからやれよというだけではすみませんから、なるべくお金を少ない額で、なお且つ民間事業者もそれをやってよかったと、住民はもっと喜ぶということをやんと追求してやらないと実現可能性は低くなります。そういう意味では、イデオ

ロギー優先の協議会ではなくて本気で地域の実態を反映した協議会をちゃんとやらなければなりませんということです。

地域公共交通網形成計画について一定の補助金や交付税措置がありますので、あとで見てください。

地域公共交通再編事業というのは、今までのバス路線とかをガラガラポンにして新しく再編するというを協議会で決定すれば、それに従う義務を民間のバス会社やタクシー会社が負わなければいけないんです。つまり民間を規制できるんです。この協議会がこの町に必要な交通網はこうあるべきだということを決めれば、これに相応しいもの、民間のバス路線の役割をもう少し変えて、こうやれば市の運営するバスとこう結びつけられるとかいろいろなことができるんで

地域公共交通再編事業について

- 地域公共交通ネットワークの形成を効果的に実現するためには、個別・局所的な取組みだけでなく、地域全体の公共交通ネットワークを総合的に再編する取組みを進める必要があることから、「地域公共交通再編事業」を創設しました。
- 「地域公共交通再編事業」とは、地域公共交通を再編するための事業であって、地方公共団体の支援を受けつつ、
 - ① 特定旅客運送事業^{※1}に係る路線、運行系統若しくは航路又は営業区域の編成の変更
 - ② 他の種類の旅客運送事業^{※2}への転換
 - ③ 自家用有償旅客運送による代替
 - ④ ①、②又は③に掲げるものと併せて行うものであって、次に掲げるいずれかのもの
 - ・異なる公共交通事業者等間の旅客の乗継ぎを円滑に行うための運行計画の改善
 - ・共通乗車船券の発行
 - ・乗継割引運賃の設定、交通結節施設における乗降場の改善、旅客の乗継ぎに関する分かりやすい情報提供、ICカードの導入その他の地域公共交通の利用を円滑化するための措置

を行う事業と定義されています。(法§2、施行規則§9の2)

※1 旅客鉄道事業、旅客軌道事業、一般乗合旅客自動車運送事業及び国内一般旅客定期航路事業。
 ※2 旅客鉄道事業、旅客軌道事業、一般乗合旅客自動車運送事業、道路運送法による一般乗用旅客自動車運送事業及び国内一般旅客定期航路事業等。

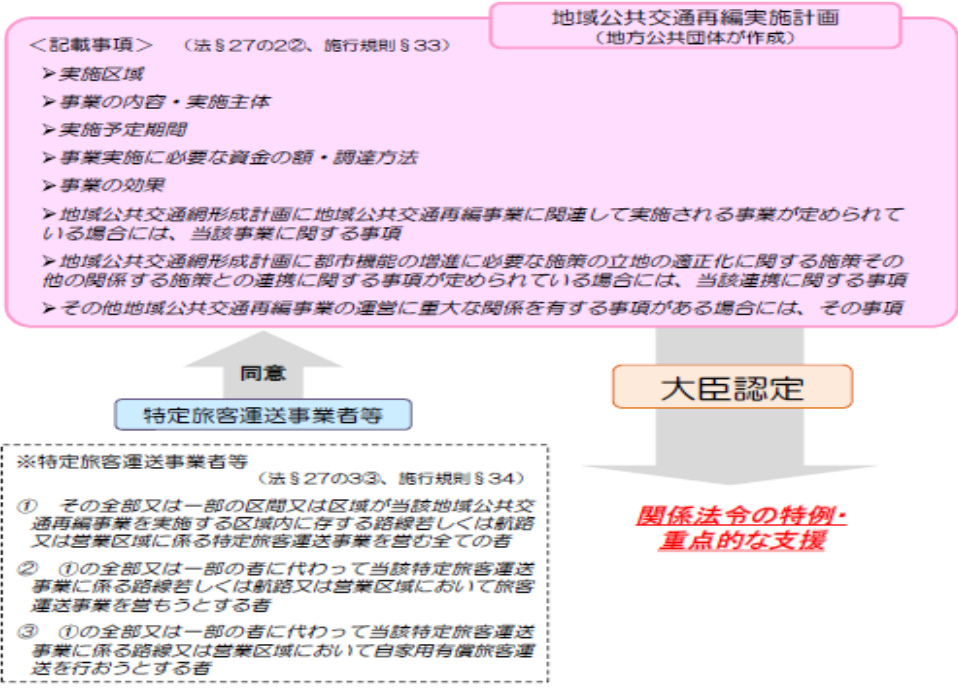
す。そういうことの計画を作ることができるということです。

地域公共交通網実施計画ですが、この計画も協議会で作って大臣が認可すると、それに基づいて、いろんな補助事業や民間企業の指導などができるようになります。

こういうふうに関の法律は結構整備されていまして、問題は地方の人たち、行政も議員もこれを読み込んで、国が何を言っているか、国のこの制度を使ってこういうことをやれば、どういう見返りがあって財源の保障があるのか。先程の特別交付税が8割というだけではない恩恵があるわけです。計画を作るために、学者に委嘱する場合、幾らくらい補助金が出ますとかありますので、是非計画を考えていただきたいと思います。

地域公共交通再編実施計画について

- 地方公共団体は、地域公共交通網形成計画において地域公共交通再編事業の概要を定めた上で、特定旅客運送事業者等^(※)の同意を得て、当該事業の実施計画である「地域公共交通再編実施計画」を作成し、国土交通大臣の認定を申請することが可能となります。
(法§27の2①、§27の3①)
- 地域公共交通再編実施計画の認定に当たっては、特定旅客運送事業者等の同意のほか、
 - ①基本方針に照らして適切なものであること (5ページ参照)
 - ②事業を確実に遂行するため適切なものであること
 - ③個別事業法の許可基準に適合すること が必要です。(法§27の3②)
 ③に含まれる事項のうち、「事業の遂行に適切な計画を有するものであること」については、国は審査を行わないこととしており、地域の実情に応じた柔軟なサービス水準の設定が行われることが期待されます。



3. 地域公共交通の整備にどう取り組むか

最後に、地域公共交通の整備にどう取り組むかということで、これは自治体問題研究所の「地域交通政策入門」という本がありますので、これに私が話したことが全部載っていますから是非読んでいただければと思います。この本の一番最後のところに、地域交通政策の作り方ということで、行政も議員さんも参考になることが載っています。微に入り細に入り書いてありますので、是非読んでいただいて、考えて参考にいただければと思います。

①→市場原理任せ、営利優先の規制緩和政策では、地域交通は崩壊する。国や事業者任せの交通政策から、住み続けられる地域づくりを理念に据え、地方自治体の責務として、交通事業者や住民も加わって地域の条件を汲みつくしてより良い地域交通をつくることが重要。

※「高齢者の日常生活支援と介護予防のための総合事業」の移動支援サービス～乗合タクシー、住民助け合い交通、無償運送等の活用

※立地適正化計画～「選択と集中」政策はネットワークとしての交通政策が不可欠

- ②→多様な交通手段、多様な利用の仕方、公共交通と民間交通の組み合わせ・連携などによる総合的地域交通政策が求められる。その出発点として、コミュニティバス運行やデマンド交通を走らせるなど住民の生活の足を確保する取り組みがある。LRT、バス(公・民・企業・団体等)、タクシー、住民助け合い(有償・無償)
- ③→自治体連携の検討～「交通空白地域の解消(バス停まで5分以内、鉄道駅・路面電車停留所まで徒歩10分以内)」のため

4. 各地の事例から

各地の事例を紹介します。

①東松山市のデマンドタクシー

東松山市は、コミュニティバスが走っていたんですけども、デマンドタクシーを新たに始めました。埼玉県下でデマンドタクシーが一番利用されているのはこの東松山市ですので、制度を簡単に紹介します。デマンドタクシーとは「お客様の希望時間、乗車場所の要望(デマンド)に低料金で応じる、新しい公共交通サービスです。タクシー車両を使用しますが、バスとタクシーの中間的な利用方法になります。バスのように、乗る場所、降りる場所が決まられていて、途中下車や寄り道はできません。タクシーのように、電話で呼べば自宅前で乗ることができますし、時刻表もありません。料金は車両1台の金額なので、家族・友人と一緒に乗れば割安になります。」という制度です。運行日は月曜日から土曜日です。休日や祝祭日にやっていないのが問題で、今住民運動で365日やってくださいということを働きかけています。利用時間は午前8時半から午後5時まで。これも要望が出ていまして、9

の広域連携も必要になる。

- ④→コミュニティバスを「地域生活交通の手段」としてだけでなく、交通権を基本的人権(憲法13条、22条、25条)の重要な柱として「高齢社会対応(健康とつながり)」「地球温暖化対策」「地域コミュニティの再生」といった21世紀課題の中で位置づけること。
- ⑤→地域交通の財源問題～コミュニティバス、デマンド交通の運行経費の5分の4は特別交付税措置される。これを活用すれば、自治体の持ち出し分はそんなに大きくない。

時までやってくれと。利用料金は、タクシーメーターで2000円未満は500円、2000円以上3000円未満は1000円、3000円以上は1500円、非常にシンプルで単純です。これは1人で乗るというのは少ないです。近所の人に声をかけて一緒に通院するとかしています。利用できるタクシー会社は、イグチ交通、観光タクシー、東松山交通で全部民間のタクシー会社です。有限会社東松山交通の求人広告には「一緒に働いてくれる仲間を募集しています」「乗務員さん 大変な仕事ですが」やりがいがありますよと書いてあって、その下の方に「東松山市デマンドタクシー導入によりお客様激増中！」とあって、だから早く応募してくださいと。やりがいもあって、今本当にたくさん運転手が必要なんですということです。つまりこれは、デマンドタクシー制度を作ったことで、民業圧迫どころではなくて、タクシー会社が嬉しい悲鳴を上げているということです。

②加須市

次は、加須市の例です。私は加須市を一番評価してるんですけども、加須市の場合、

3つの手段を使って、地域公共交通を整備しています。3つの運行方式の特徴というのがあります。コミュニティバス「かぞ絆号」は、幹線、支線、結節点という考え方を持って運行体系を構築し、原則として市内全域をデマンド型乗合タクシー、シャトルバス、そして、循環バスという3つの運行方式によりカバーしています。幹線は、公共交通の軸として、市内の速やかな移動や、市の一体性の醸成を図るために設定しており、この役割を担うものとしてシャトルバスを運行しています。シャトルバスは、定員10名のワンボックス車両を使用し、騎西総合支所から新古河駅西口まで、1日8便4往復の運行となっており、料金は200円です。支線は、幹線では対応できない地域を面的または線的にきめ細かくカバーするために設定しており、この役割を担うものとしてデマンド型乗合タクシー及び循環バスを運行しています。こういう3つがありますよということです。循環バスは、合併前の加須地域の循環バスとは異なり、デマンド型乗合タクシーの補完を目的に、加須駅と花崎駅の周辺のみを運行しております。デマンド型乗合タクシーについては、事前に予約して使ってくださいよとなっています。料金については、デマンド型乗合タクシーは1人1回あたり300円、循環バスについては、1人1回あたり100円、シャトルバスは1人1回あたり200円、つまりこの3つのバスをうまく使ってやっていますよということです。

通常、最初にコミュニティバスとか何かを要求した場合、どこの市でもどうということが起こるかという、既に走っている民間バスと全く関係なく、民業がやっているところをなるべく除いて狭い生活道路を網

の目のように小さいバスを走らせます。バス停ももの凄く短いところにたくさんあります。そうすると目的地になかなか着かないんです。だから利用されないということが起きます。そのために、民間の路線バスを利用する。地域ごとのバスはその地域だけを巡回して回る。巡回しながら民間の路線バスのバス停を活用してリンクします。民間のバス停と公的なバスのバス停をいくつかの結節点を作って繋げていくことで、時間的な節約ができます。つまり、そうすると国が言っているように協議会を作って、民、官、公の全部のところが集まって、みんなが役割を果たして良いように協議をしなければなりません。その時に、一番根本になるのは利用している住民の声です。利用者の声が聞かれないのがほとんどです。区長さんとか連合会長さんとかが出ていても分かりません。一番良いのは利用者協議会のような、今でもデマンドを使っている障害者の人達とか、或いはいつもコミュニティバスを便利に使っている母子家庭のお母さんとか、そういう人を何人か集めて、その代表の人に利用者協議会に出てもらって、利用者の声を直接聞くことができるんです。そういうことを本気でやらないと、地域交通というのはうまくいきません。いつもそこで使っている人の声を聞かない限りうまくいきません。そういうことを是非考えて、議員の皆さんは議会活動のかなり中心に地域公共交通問題を触れられて、頑張ってください。必ず住民から喜ばれて、票にもなる活動になります。頑張ってください。(本稿は、当日の講演録を基に事務局が編集した原稿に講演者が一部修正を加えて作成したものです。)