

●運賃無料化

Q.高齢や免許返納などで移動弱者買物弱者となった方々の悲しい現状に日々直面しています。地方公共交通を、完全無料にして公費を投入する事で、移動弱者の救済と公費投入による安定した雇用環境により交通労働を選択する若者も増えて運転手不足は解消するものと考えています。WinWin です。地方公共交通を残して活かすには、他に手はないとさえ感じております。公共交通無料は世界的には行われているものと思います。これについてご意見をお聞かせください。よろしくご意見申し上げます。

Q.

太田さんが一番ちかいです。バス運賃無料化と言うと大都市のイオン等無料送迎バスを思い出すのが上手く巻き込む研究はないでしょうか？無料化ではないですがライトラインでもベルモルの存在は大きいです。

A.太田

私も運賃で大きな変革を生めると思っています。ただ、独立採算ベースの現状からいきなり無料というのは、民意が付いてこない感触を持っています。サービスレベルアップへの公金投入、乗継割引、有料フリーパスなど、通る可能性の高いテーマを探り、具現化させていくのが、急がば回れという気がしています。

A. 松原

路面電車ネットワークでは海外で公共交通を無料にしている国や都市の情報や、国内で無料デーを実施している都市などの情報を集めています。ご存じの事例がありましたら公共の交通ラクダまでご連絡ください。

●運転手不足の問題

Q.

都市交通の担い手が圧倒的に不足しています。公共交通では結婚や子育てマイホームなんて無理です。交通労働者は悲惨です。交通労働者の待遇を大幅に改善しないと働き手は来ません。交通計画として交通労働者の安定も含めないと絵に描いた餅で終わります。自動運転バスなんかチラついたら、一生の仕事として選べません。都市交通計画に交通労働者の将来未来に渡る安定雇用まで入れることが出来ないとダメだと思います。

A. カロク

おっしゃる通りだと思います。医療、介護、保育など厚労省の行政では、行政が担い手の確保まで考えて

責任を持ちます。都市交通もそこまでスコープを広げる必要があると痛感します。ご指摘ありがとうございました。

A. 太田

「運転手不足」の実態は、給与不足と休養不足（特に拘束時間が長すぎ）ですので、人件費を上げるのは前提になります。2～3割は人件費を増やす必要があるでしょう。そのためにも、独立採算ではなく、公金を投じる価値を社会に説いていく必要があると思います。

A. 松原

運転手不足の問題は官民双方で公共交通への財源不足や、公共交通に対する理解不足に起因すると考えており、路面電車ネットワークでは公共交通への財源を確保する方策を議論しています。

●公共交通への投資

Q.

鉄軌道へ大きな投資をする前に、運営費を増やして増便することによる増客が見える化することが第一歩ではないでしょうか。

A. そのとおりで、増便するためにも投資の根拠を示す必要があると思います。

●市民参画

Q.

市民として、住む市の地域公共交通計画の策定にどうすれば関わることができますか？また、その際にどんなことに気をつければ良いですか？

A. 太田

地域公共交通計画のレビュー（策定中だとなおよし）の公開勉強会を開き、私が話したのですが、熊本県合志市でとても有効でした。実際、大詰め段階でありながら、目標値が変わるなど、影響を及ぼすことができました。「合志市の移動を考える勉強会」で検索してみてください。

A. 松原

市民でもできることを松原のスライドにまとめていますので、参照してください。また、計画策定のための委員を公募している場合もあります。気をつける点は、自分の意見が正しいと強く主張しないことで、様々な考えを持つ人がいることを認識し、自分の意見が通らないからダメと行政や事業者を批判しないことです。

●合意形成

Q.

自治体が LRT や BRT 整備に投資しようとする、マスコミの「市民が反対する公共事業をゴリ押しする」「採算置き去り」などと、一方的な反対報道に妨害される傾向はありませんか。宇都宮も結構そういう報道されたそうですね。マスコミ対策、どう考えますか。

A.太田

メディア戦略、とても重要と思います。熊本では、渋滞の記事はランキング上位に上がる注目事で、渋滞解消のために公共交通に投資する文脈は、とても好意的に取り上げてもらえています。特集も組みたいというような話も出ています。やはり、公共交通を自己目的化するのではなく、社会課題解決に貢献するのが大事だと思います。

Q.

豊橋では渥美線で 8 分の距離が市電で 20 分。先日高岡で伏木往復。万葉線が 20 分かかったところ氷見線 6 分で済みびっくり。氷見線の 90 分おきではほとんど使いようもないのですが。既存のものも活用の提案、今ある政策の提案も大事だと感じました。給食費などで少し政治に関心示し出したママ層の PR も大事かも。感想になりました(・・;)

Q.

民意を高めることは公共交通への税金投入を増やす礎です。利便向上の実践こそが民意を高めると考えます。

A. 松原

公共交通が不便な状態では投資への理解が得られませんが、利便性を高めるにも費用がかかります。メディアは世論形成に重要な役割を担うので、シンポジウムやイベントなどの際にメディアへ取材依頼をこまめに続け、基本的なことを丁寧に説明できるようにしておくことが大切です。学生や高齢者が困っているというような話題は取り上げてもらえる可能性が高いです。

●交通計画と都市計画

Q.

『交通まちづくり』の視点は、最重要と思います。交通政策と都市計画を車の両輪として行う必要があると思いますが、いかがでしょうか？

Q.

まちづくりまでスコープを広げず交通の改善に特化に賛同です。利便向上、増客、収支改善の実践が民意を高めると考えます。

A. 松原

よく『交通まちづくり』が大事だと言われますが、公共交通計画と立地適正化計画の整合性を図る、つまり、サービスレベルの高い路線の駅やバス停の周辺に公共施設や商業施設を立地させる、逆に都市機能が集まるところに駅やバス停を整備するなどの政策は重要と考えます。

ただ、交通を主体とする専門家や携わる人が良質の交通システムを整備せずに、漠然とまちづくりが大事だというのは、包丁職人が良い包丁を作りもせずに、包丁は単なるツールに過ぎず、素晴らしい料理を作ることこそ大事と言っているようなものです。

まちづくりが大事というなら、商店街などで物を売り、サービスを提供するなど、街に貢献することに注力すればよいと思います。自動車会社はCMなどで、「車は単なる移動のツールです」などと言わないでしょう。最重要なのは良い公共交通システムを提供することで、公共交通こそ街の活性化に寄与するとアピールすることだと思います。

●人材育成

Q.

交通政策を専門的総合的に研究し、実践する人が必要です。ただ、大学では機能をなかなか担えず、日本はシンクタンクの力も弱い国です。縦割りが工学に特化する大学をはじめ、人材育成をどうすればよいと思われませんか？

A. 松原

人材育成は時間がかかり、このようにすれば良いという簡単な方法はなく、地道に進めるしかありませんが、人材育成の事例は下記のとおりです。

- ・京都大学交通政策ユニット（現在なし）

京都府と大学が連携して自治体職員、事業者、市民団体などで公共交通に携わる人を対象に交通や都市計画、環境についての講義に加え、グループワークによる交通政策の提案を課題とした教育カリキュラム。

ユニットでは教員が自治体の交通政策実施の支援も行う。

- ・持続可能なまちと交通をめざす再生塾、Qサポネット

大学教員やコンサルなどの専門家がファシリテーターとなって、塾生がグループワークで自治体や交通事業者の問題解決にあたるアドバンスコースと、交通に関する知見を講義する基礎編がある。

- ・地域公共交通コーディネーター・プロデューサー養成プロジェクト

国土交通省地域交通共創モデル実証プロジェクトの助成を受けて実施。

地域公共交通会議の運営や交通政策を実施するために必要な知見を講義するリレーレクチャー、
テーマを設定して講師と受講生が議論するディスカッションサロン、
公共交通会議を傍聴して現地を視察するフィールドレクチャーで構成される。

・富山大学都市デザイン学部都市交通デザイン学科

都市交通を専門とする学科があり、専門知識を学ぶことができる。

都市政策支援ユニットでは、自治体や事業者に対して交通政策実施の支援も行う。

●環境問題

Q.

環境の観点からの発言が欲しいところです。大気騒音、気候変動対策の観点においても環境省及び自治体の環境部局と協働するメニューの提示をお願いいたします。

A. 松原

今回のパネル討論では都市交通のサービスレベルの向上を主な主題としているため、環境の専門家をお呼びしておりません。もちろん、サミット宣言では環境のこともうたっています。

●交通行政

Q.

自動車依存社会の弊害の解消であれ、生活の足の確保であれ、それぞれの地域で、自治体による都市交通改革、地域公共交通政策の策定は必要だと理解出来ました。国は、法律や交付金、助成金などでそれを動機づけたり、サポートしたりしていますが、広域行政である都道府県の果たす役割はどのようなものでしょうか？

A. 太田

都道府県の果たす役割：①都市交通戦略は県の都市計画課が立てることがあります。中心市は都市交通に関心が高くても、周辺市になると途端に温度が下がりがちです。都市圏政策としてまとめるために、県と中心市が団結して周辺市を巻き込んでいく必要があります。②鉄道：岡山県はJRがたくさんあるのにもったいないです。③県警

A.カロク

現にパーソントリップ調査は県が主導します。都市交通は生活交通と違って、複数自治体にまたがるのが当然ですので、広域的な都市交通検討・推進の枠組み作りが県の役割として重要だと思います。

A. 松原

都道府県も国の補助要件に該当しないバス等の路線に対する補助を行っています。また、自治体間にまたがる幹線についても国と協調補助を行っています。自治体間や自治体単独で解決できない問題に関する調整も都道府県の役割となるでしょう。都道府県間の問題を隣県とおして調整するか、国が介入するかも課題となります。

Q.

日本はどうしてもヨーロッパやアメリカを見がちですが、台湾の高雄等結構良い事例が出てきました。東南アジア諸国地域や中国からも学ぶべき点はあると思います。東南アジアや中国等を見る必要性についてどうお考えでしょうか？

A. 松原

日本は公共交通に関して既に後退国となりつつありますので、様々な事例から学ぶ必要があると思います。

A. 服部

近年は台湾をはじめ、身近な東南アジアの国でも、優れた都市交通が整備されつつあります。それらについて、あまり調査や研究がされていないので、それらを調べることで、日本でも参考にできることもあるかと思います。

Q.

最近、地域公共交通を巡る議論における重要課題の一つに JR の赤字ローカル線の存廃問題があります。先日、岡山県-広島県を走る芸備線の、国による再構築協議会の設置が決まりました。芸備線再構築協議会の議論は、今後のローカル線を考える際のモデルケースになると思いますが、ここで議論されるべきマストな論点は何だと思えますか？

A. カロク

輸送密度 500 程度以下のようなローカル鉄道の話は、都市交通政策・LRT とは別の話題だととらえております。まさにそこを切り分けるところから、鉄軌道出発点ではない、都市交通政策の議論が始まると思います。生活交通としてローカル鉄道政策が重要であることは論を待ちません。

A. 都市交通のサービスレベルを上げることを主題としているので、今回の討論では、ローカル線とは区別するべきというのが論点です。

●富山県の交通政策と、日本における今後の交通政策

Q. 太田

富山県地域交通戦略の目標値は、問題がとても多いと思います。

Q.カロク

「県レベルの地域公共交通計画は都市と田舎が混ざる」

①確かにそうで、県レベル地域公共交通計画という枠組みはあまりよくないというのが私の意見です。

②私共が支援した山梨県では都市交通と生活交通を分けて策定しました。

富山もそうすべきだったのでは…？

Q.

欧州の SUMP は都市交通の交通戦略であって、生活交通の戦略ではないと認識しております。富山県からのメッセージがその先、10 年後、日本にどのような影響を与えていくとお考えですか？

A. 松原

富山県の事情だと、今年度中に城端線・氷見線の再構築計画を策定する必要があり、パーソントリップ調査のデータもないため、現時点で設定できる指標で目標値を定めているようです。本質的にはパーソントリップ調査を行い、交通分担率を目標値に加えるべきと考えます。

路面電車サミットで富山県の事例を取り上げたのは、公共交通は営利事業ではなく、住民サービスの一環として位置付けた点にあります。この考え方が今後の交通政策の基点となると考えています。公共交通計画は策定して終わりではなく、今後、都市部と地方部と分けて具体的に施策を進めるうえで、改訂していくことを期待します。

Q.太田

「移動の選択肢」という言い方は、「あればよい」というレベルに落とし込まれる可能性があるので、関心しません。「車よりも選ばれる移動手段」というように、めざすレベルを明確にした方がよいです。

A. 松原

富山県や多くの地方部での実情では公共交通の維持が精一杯のところ、自動車交通に配慮しないと民意が得られない状況です。ただ、利便性向上を目指して、サービスレベルを設定することから始める必要があります。