

令和2年3月23日

横浜市会議長

横 山 正 人 様

郊外部再生・活性化特別委員会

委員長 小 粥 康 弘

郊外部再生・活性化特別委員会中間報告書

本委員会の付議事件に関して、活動の概要を報告します。

1 付議事件

都市の成長の基盤を支える魅力と活力ある郊外部のまちづくりに関すること。

2 調査・研究テーマ

郊外部を活性化させる持続可能な地域交通について

3 テーマ選定の理由

高齢化と人口減少の進展が本市全体の課題となっている中、郊外部には大規模団地や公共施設の老朽化、空き家の増加などの課題があり、活力の低下が懸念されている。当委員会は、これらの課題解決のために昨年から発足しており、議論を進める中で課題の一つとして地域交通の重要性が言及されている。

地域交通は、鉄道駅周辺のまちづくりや郊外住宅地の再生といったハード面と、商店街の活性化や地域コミュニティの維持といったソフト面ともに関連性が高い重要な課題であるため、郊外部の活性化には持続可能で利便性が高く、市民に身近な交通の充実が必要である。

それぞれの地域ニーズを踏まえて地域交通を構築するには、行政だけでなく、地域住民や商店街、交通事業者等とも連携しながら進めていくことが必要である。これには多種多様な手法が考えられるため、本市においてどのように地域交通の維持・充実に取り組んでいくかを調査・研究することは非常に有意義である。

これらを踏まえ、令和元年度は、郊外部を活性化させる持続可能な地域交通について調査・研究を行う。

4 委員会活動の経過等

(1) 令和元年6月5日 委員会開催

ア 議題

令和元年度の委員会運営方法について

イ 委員会開催概要

令和元年度の委員会運営方法及び今年度の調査・研究テーマ案について、委員間で意見交換を行った。

ウ 委員意見概要

- ・旭区は市内で一番高齢人口が多く、山坂も多いため、区内では地域交通を求める声が数多く挙がっている。地域交通は、全市で考えながら、特に郊外部で取り組んでいかなければいけないので、このテーマに賛成である。
- ・地域の方からコミュニティバス等の御要望をいただいても、なかなか地域交通サポート事業では実現までのハードルが高い。事業者と局が協働で地域交通の取り組みを行っているが、具体的に実証実験に至っていないものも多い。
- ・区局がさまざまな形で取り組みを行っているので、まとまった窓口がないことが課題である。
- ・高齢化が進み、住民の足腰が弱くなって、今まで健康に歩けた距離が歩けなくなっていくという声も多い。地域交通を充実させていくことで、郊外住宅地等の活性化に取り組めるので、このテーマに賛成である。
- ・昨年度は郊外部のまちづくり全体を網羅するような形で議論したが、商店街、戸建て・集合住宅・大規模団地をどう活性化するかという話をすると、必ず交通の問題が言及されていた。
- ・地域ケアプラザの車両をボランティア的に活用することも一つのアイデアだが、事業として考える場合は、さまざまな課題がある。
- ・全庁的に合意形成していかなければいけない課題も見受けられるので、大事なテーマである地域交通を議論することに賛成である。
- ・磯子区も山坂が多い地域だが、鉄道駅が6駅ある。駅へ向かっていく路線バスもあるが、バス停へ行くまでの交通手段がなかなかない。高齢化でマイカーを手放す、運転を控えられる人がふえており、そのことが地域交通を充実する理由に結びつくと思うので、地域交通についてしっかり勉強したい。
- ・商店街と連携する視点は重要である。郊外部の商店街も踏まえて、地域交通を考えていけたらよい。
- ・去年の本委員会では住をテーマにしていたと思うので、商と動を結ぶように商店街と地域交通の活性化を扱うのがよい。
- ・郊外部には循環型の交通網はどうしても必要である。高齢者の立場も含め

て、住み続けられるまちづくりの立場からも地域交通は非常に重要であるため、テーマに賛成である。

- ・コミュニティバスの充実は、我が党の選挙のテーマの一つでもあったので賛成である。
- ・地域交通の立ち上げの際には費用もかなりかかるため、その点も含めてきちんと議論してから取り組むべきである。
- ・特別養護老人ホームや地域ケアプラザの車を地域交通に使わせてもらうという話もあるが、簡単ではないので、公共的なシステムをつくっていく必要がある。
- ・緑区では山下地区で、北西線の事業者から地域にハイエースを提供していただき、本格運行が始まっている。運行している中で利用者が減ってきたが、お店があるところにルートを変えたところ、うまく行っている。地域交通をつくるだけでなく、その後の運用を含めて考える必要があるので、地域の商店街や商店とつながりを持つことも検討できればよい。
- ・地域の方から地域交通について相談をいただくことが多い。交通局が一時コミュニティバスを実施していたこともあったが、廃止になったケースもある。横浜市はSDGsを推進しているので、交通事業者だけの視点ではなく、先ほど言及があった商店街など、さまざまな観点を踏まえて地域交通を支える必要がある。
- ・住と動と商は一体的に考えていかなければいけない問題だが、ともに幅広く全体を一緒に考えていくと、地域交通の議論がさまざまな方向に向いてしまう可能性があるため、まずは手法について一つずつしっかりと考えていくべきである。
- ・移動手段の確保を考えたときに、地域では限界が来ている。公共の役割、民間の役割をどのようにしていくのかしっかりと考えていかなければいけない。

(2) 令和元年7月10日 委員会開催

ア 議題

令和元年度の委員会運営方法について

イ 委員会開催概要

本年度の調査・研究テーマを「郊外部を活性化させる持続可能な地域交通について」と決定した。その後、調査・研究テーマに関連する施策について所管局から説明を聴取し、意見交換を行った。

【所管局】道路局、都市整備局、政策局

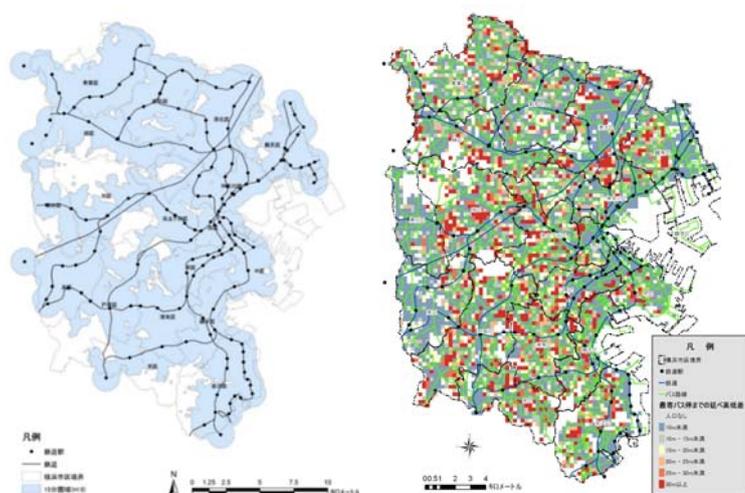
ウ 当局説明概要

(ア) 横浜の交通を取り巻く状況

横浜市の将来推計人口は、2020年ごろがピークとなる見込みである。年齢構成をみると、高齢化率は2010年には約20%であったが、2030年には約27%に達する見込みであり、通勤・通学の柱となる生産年齢人口は減少していくことが予測されている。

横浜市内の一日当たりのバス乗車人員は、平成9年から平成22年まで減少しているが、これは市営地下鉄ブルーラインの延伸やグリーンラインの開業などに伴うバス路線の再編が1つの要因で、その後は若干の微増傾向である。

最寄り駅まで徒歩またはバスを利用して15分で到達できる圏域は、新駅の整備、道路や駅前広場の整備によるバスの速達性向上により、約9割まで拡大している。一方で、最寄りのバス停までの延べ高低差が30メートル以上ある地域が市内全域に点在しており、高齢者等のバス停へのアクセスについては、地形上からも制約が生じている。



平成20年の最寄り駅まで15分の交通体系圏域、最寄りバス停までの延べ高低差

(委員会資料抜粋)

交通事業者の状況について、神奈川県バス協会の調査によると、県内に本社を置くバス事業者11社中、10社が運転手不足であると回答している。これを踏まえ、定年退職者の再雇用、自社養成などの取り組みを行っているが、採算性の高い路線であってもやむを得ず減便しているケースも発生している。運転手の高齢化も進んでおり、若年層の運転手が確保できないと、将来的にはさらなる運転手不足が懸念される。国土交通省によると全職種に対して、バス運転手は平均年齢が6歳ほど高いうえに、全職種に対して、タクシー運転手は約1.8倍、バス運転手は3倍以上の時間外労働時間となっている。慢性的な運転手不足から時間外労働が定常化していることや働き方改革も踏まえると、より多くの運転手が必要である。

(イ) 地域交通に関する計画上の位置付け

a 横浜市中期4か年計画

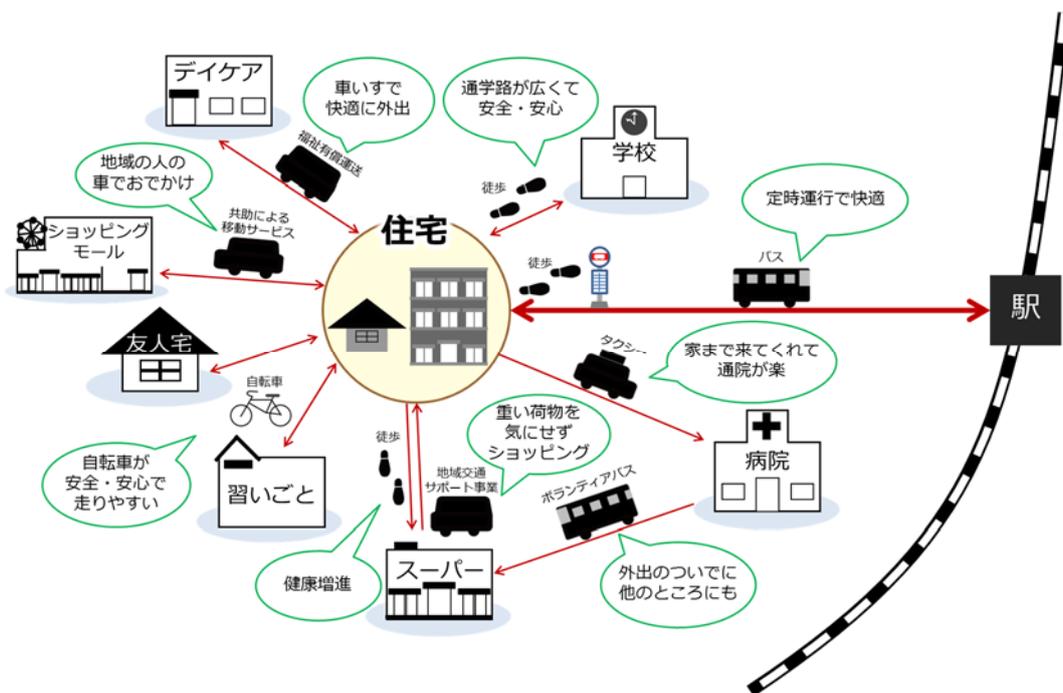
横浜市中期4か年計画においては、中長期的な「戦略4(2) 誰もが『住みたい』『住み続けたい』と思える郊外部」の中で、市民に身近な交通ネットワークの維持・充実を大きな柱の1つとして位置づけている。また、政策20と21において、地域交通の維持・充実を主な施策として位置づけ、駅と主要な拠点を結ぶバス等の公共交通の維持・充実を図るとともに、住民・NPO・企業等の多様な担い手による交通サービスやICTを活用した新たな技術の導入の可能性の検討などにより、市民に身近な交通の充実を図ることとしている。

b 横浜都市交通計画

横浜都市交通計画は、交通政策全般にわたり、本市における政策目標や施策の方向性などを提示することにより、市民、企業、交通事業者、関係行政機関等との協調した取り組みを一層推進し、持続可能な交通の実現を目指すものとして、平成20年3月に策定したものである。計画策定後約10年が経過して社会情勢が大きく変化したため、昨年10月に改定を行った。

計画の構成は、3つの基本方針のもと、9つの政策目標を掲げている。今回の改定では、取り組むべき9つの政策目標の一つ目に、誰もが移動しやすい地域交通の実現を掲げた。地域交通とは、市民生活における買

い物や通勤・通学、通院等の日常生活圏を移動するための交通とし、おむね自宅から駅や自宅周辺エリアを移動する交通としている。住宅を中心として、さまざまな移動手段を利用して、あらゆる生活拠点へ移動できる状態を目指す。



地域交通のイメージ図（委員会資料抜粋）

路線バスの維持・充実については、利用者の減少に伴う、バス路線の減便や廃止といった事態に対する施策である。バス路線の廃止等による交通不便地域の発生を回避するため、生活交通として必要なバス路線を維持するとともに、地域の主体的な取り組みによる新たなバスサービス等の導入、そしてバス路線の再編に向けた支援を進める。今後検討する主な施策として、郊外部において運行本数の多い路線に連節バスを導入することで、運転手や車両などバス事業者の経営資源を効率的に配分する考え方がある。

タクシーは24時間ドア・ツー・ドアの移動が可能な公共交通機関である一方、鉄道やバスと比較して運賃が高い、目的地に到着するまで運賃が確定しない、利用したいときに必ずしも利用できるとは限らないなどの課題がある。タクシーサービスの活性化は、これらの課題に対する施

策である。タクシー協会と連携し、配車アプリなどのICTを活用した配車サービスの導入のほか、ネット決済、電子マネーの導入による支払いの簡便化、多言語タブレットによる訪日外国人旅行者への対応など、利用者の利便性向上につながる取り組みを促進している。

多様な主体による新たな交通サービスの実現は、高齢化等の社会情勢の変化に伴い、年齢や住む場所にかかわらず、市民の皆様が日常生活を営むための移動手段を確保するための施策である。これまでの公共交通では賄いきれない移動サービスが求められてきており、交通事業者以外にも、社会福祉法人やNPO、ボランティア、民間事業者による交通サービスの導入の可能性について検討する。

(ウ) 地域交通施策の取組状況

a 地域交通サポート事業

地域交通サポート事業は、中期4か年計画や横浜都市交通計画に基づき、地域に密着した交通の実現に向けて、地域が主体となる取り組みに対し本市がさまざまな支援を行う事業で、平成19年度に開始した。

路線実現に向けて、安全性の観点からバス・タクシー事業者による運行を基本とすること、安定した経営を行う観点から地域全体でバスを利用する機運が盛り上がること、持続可能な運行を目指すという観点から財政支援に頼らない自立した運行を目指すことの3つを基本としている。行政は、地域と交通事業者の間に立つコーディネーター役となり、地域が移動ニーズの把握や運行計画の検討にみずから取り組めるよう、さまざまな資料の提供やアドバイスを行う。これにより、検討期間中に、地域に自分たちのバスという意識が醸成され、地域の合意形成の促進や利用促進につながることを期待される。

事例としては、港南区の中央に位置する日野ヶ丘地区がある。日野ヶ丘地区は、地下鉄ブルーラインの港南中央駅と上永谷駅の間位置する、小高い丘陵地にある住宅地で、地域交通サポート事業によるバスが日野ヶ丘地区と上大岡駅を結び、地区内を循環運行している。この地区では、地域交通サポート事業による取り組みで路線が実現した以降も、バス利用を促進するための活動を地域が一体となって継続しており、利

用者がふえ続けている。その結果、バス事業者も増便を行うなど、相乗効果が生まれている。また、狭い道路には、路上駐車によりバスの運行に支障が出ないように立て看板を設置し、児童の登下校の見守りをする方が一般車両だけでなく、バス運行にも注意するよう呼びかけるなど、地域の方が住みやすく、路線バスも走りやすい環境を積極的につくっている。この路線が安定して運行している要因として、町内会だけでなく、地域にかかわるさまざまな団体が一致団結して継続的な啓発活動に取り組んでいることや、バス会社や行政と適切な役割分担と信頼関係が構築されていることが挙げられる。



日野ヶ丘地区の取り組みの様子（委員会資料抜粋）

市内ではこれまで32地区がサポート事業に取り組み、14地区でバス路線の設置や再編に至っている。平成19年から10年余り取り組んできて見えた課題については、まずワゴン型車両による運行地区での採算性の確保が挙げられる。ワゴン型車両の運行は、支出に対して運賃収入が少なく、採算が見込みにくい状況になっている。次に、相談地区の傾向の変化が挙げられる。最近の傾向は、道路が狭く小型バスでも通行が困難で、比較的駅に近いが地形が急峻で、利用ニーズが小規模であるなど、交通

事業者による運行を実施しても採算が見込みにくい地区からの相談が増加している。

上記の状況を踏まえ、平成30年度に地域交通サポート事業の拡充や多様な交通手段の導入の検討を進めた。まず、交通事業者によるワゴン型車両運行地区への支援については、事業者が取り組みやすい環境を整えるために、これまでの支援に加え、新たに本格運行段階における車両代相当や保険代といった初期投資費用の支援を加えた。次に、交通事業者以外の取り組み支援として、ボランティアバスについても車両代相当、保険代といった初期投資費用の支援を行うこととした。また、民間送迎バスを地域の移動手段として活用する取り組みについて、商業施設等との連携に関して引き続き検討を進めるとともに、ドライブレコーダーや保険代といった安全面に対する費用の支援を行うこととしている。

b 生活交通バス路線維持支援制度

生活交通バス路線維持支援制度は、市内の生活交通として必要なバス路線を維持するため、事業者に補助金を交付し、市民の日常生活の利便性を確保する制度である。対象路線は、いずれも1キロメートル当たりの乗車人数がおおむね5人以上であることを前提に、廃止されると駅やほかのバス路線のバス停から大きく外れてしまう地域が発生する路線、駅まで15分圏内の人口が減少する路線、駅や区役所への移動が市外を経由することになるなど、アクセスが著しく低下する路線を対象としており、現在は13路線を対象としている。

c 地域交通施策の課題と今後の対応

課題としては、地域公共交通体系においては根幹となる路線バスについて、利用者の減少や運転手不足が深刻化し、減便や廃止につながる可能性がある点が挙げられる。今後は、連節バスの導入など路線バスへの支援策が必要と考えられる。

地域交通サポート事業については、令和元年度から支援を拡充したばかりだが、タクシーの活用など交通事業者を優先としながらも、多様な交通手段の導入について検討を行う。

また、平成30年度から地域交通に関する庁内横断プロジェクトを立ち

上げ、区役所や地域ケアプラザなどへの事業の周知にも力を入れているほか、今年度は、区役所職員が相談を受けることができるように研修を行っている。

エ 委員意見概要

- ・横浜都市交通計画には、高齢者や障害者など、移動に制約のある方々が移動手段を確保できるよう、多様な主体による新たな交通サービスとして、NPOなどが運行主体となることも書かれているが、横浜市自身が、主体的に都市交通計画を進めるべきである。
- ・地域交通サポート事業も、行政の財政支援に頼らない自立した運行を前提としている。地域の機運を醸成していく意向はわかるが、本格運行のランニングコストに行政からの財政的支援がないことが、運行そのものを不十分にしている。
- ・旭区では、利用者が少なくなった四季めぐり号が一度廃止されたが、利用者が少ない理由について、地域の声を伺うと運賃が高いことが大きな理由である。
- ・バス事業者が運行するかタクシー事業者が運行するかで、敬老特別乗車証の利用の可否が違うため運行支援に差が出ることや、生活交通バス維持路線支援制度ではランニングコストを支援し、地域交通サポート事業ではランニングコストを支援しないという考え方は不公平である。
- ・地域交通の公的な役割をしっかりと位置づけ、支援を拡充していく必要がある。
- ・環境問題が大きな課題になっている中、公共交通を拡充することで、どう自家用車を減らすかを考えることが、横浜市が掲げているゼロカーボンにも貢献していく。
- ・敬老特別乗車証や本市職員の通勤手当を適用させるなど、地域交通の運行を持続可能な形にするための検討をしっかりと行うべきである。
- ・交通が不便な地域ほど商業施設等の送迎バスは活発であるため、多様な主体と連携していくことはわかるが、多様な主体が運行すれば駅前が無秩序になるため、しっかりと把握すべきである。
- ・社会福祉法人等が所有する車両について、アイドルタイムを地域交通に使

うことについて、社会福祉法人などに聞くと、ニーズが多い時間帯に合わせることは、実態として厳しく、福祉車両の運転手も交通事業者同様不足している。市の計画として打ち出す際には、実態をしっかりと把握すべきである。

- ・ 神奈川県タクシー協会では、ユニバーサルデザインタクシーの導入を積極的に行っているが、これが普及するまでの過渡期は、専用乗り場を暫定的に整備していくなど、利用を促進する手だてが必要である。構造上、一般車の乗用車の利用が進まない戸塚駅西口の交通広場を活用してほしい。
- ・ 地域交通と商店街の活性化は、やはり郊外部の活性化に欠かせない取り組みだと思う。残念ながら、現在地域交通サポート事業によって実証または本格運行している商店街を通る路線はないが、近隣の商店街との連携も模索したい。
- ・ 緑区の山下地区は、運行してから利用者の大きな目的が買い物であることがわかり、議論を経てスーパー等をまわるように工夫した。アイデアはよく、利用者もふえているが、運転手の確保に苦戦している。山下地区で活躍している方は本市の交通局OBで専門知識を持っている。退職された交通関係のOB等が地域で積極的に活躍できるよう促すこともよい。
- ・ 最寄り駅まで15分圏外の空白地域の解消については、鉄道駅の新設やそれに伴うバス路線を含めて想定していくとよい。
- ・ 地域交通サポート事業を地域の方に紹介しても、高齢化が進む中、地域内での合意形成を図るための労力を割くことが厳しくなっている。採算性の課題と実際に企画をして動かしていく課題の両方を解決していかないと、この事業自体がなかなか難しい。
- ・ 地域交通サポート事業を実施するハードルが高いと、必要としていても声を上げられず、ニーズを見つけられない。地域からの声を受け止める窓口も重要だが、ニーズを行政がを見つけ出すことができるとうよい。
- ・ 区役所が1つの窓口として対応していくことは重要だが、その先で情報共有をできるかどうかは課題である。
- ・ 事業者が実施している実証実験等も情報収集し共有すべきである。
- ・ GISのデータもあるので、実証実験の結果を地域の状況と照らして分析

し、どのような条件の地区でどのような地域交通が有効かというモデルを作るべきである。

- ・ 港南区の日野ヶ丘地区のように、若い方もおり、まとまりやすい地域がある一方、地域の大多数から声が上がっても、地域交通サポート事業の実施まで届かない地域をどうしていくのが課題である。
- ・ サポートよりもコーディネートする能力が横浜市に求められている。公共交通から外れる交通空白地域に対して何を提示していくべきかを考えた際に、民間企業の送迎や福祉的な送迎などの情報が一元的に管理できれば、適切なコーディネートができる。
- ・ 地域の方が声をあげたときに、幾つかの地域交通のパッケージの情報を入手でき、地域の方が自分たちの地域にどれが適しているかわかるような仕組みが、あるべき形の一つである。
- ・ 地域交通サポート事業は、地域側に主体者がいないと成立せず、採算性も考慮しなければならないため、利用者が減っているが交通を維持する必要がある地域に対して、生活交通バス路線維持支援制度を補完するものにはなり切れていない。
- ・ 既存の資源を最大限活用する観点では、バス路線の見直しも考えていかなければいけないが、バス事業者は民間企業であるため、公益的な観点から本市が役割を果たさなければならない。
- ・ 地域の実情の把握はとても重要だが、交通局では主に運転手から情報収集していると聞いている。それでは路線が通っていない地域の状況はわからないため、そこをしっかりと把握していくことが重要である。
- ・ 地域交通サポート事業は非常に大事な事業だと思うが、平成17年からスタートしているにもかかわらず、普及にこれだけ時間がかかっているのは、この事業自体に問題があると考えられる。四季めぐり号やこすずめ号も基本的に運賃が高いことが利用者の増加につながらない原因である。やはり、地域交通のように公益的に大切な部分は、赤字だとしても補填していくことが必要である。
- ・ バス事業者は運転手が不足している等の事情で新しい路線をつくるのは難しい。その状況で高齢者の運転免許の返納など、さまざまな課題がある。

- ・免許返納の問題がクローズアップされているが、免許返納後の代替手段がなかなか見つからないから、そのムーブメントが起きてこない。
- ・地域交通サポート事業の予算はふえているが、全ての地域の要望に応えられるだけの予算の確保は難しい。このような状況であれば、既存の駅と駅との間に新たに駅をつくったほうが簡単ではないか。新駅の適地も研究してほしい。
- ・地域と地域をつなぐ交通ということだけではなく、超高齢社会という大きな視点に立つということが大事であるため、政策局がしっかりと旗振りしていくことが大事である。

(3) 令和元年9月24日 市内視察実施

金沢区能見台の片吹地区において地域交通サポート事業として運行している京急バス能5系統の説明聴取及び乗車を実施した。

(4) 令和元年11月29日 委員会開催

ア 議題

参考人の招致について

イ 委員会開催概要

本委員会の付議事件に関連して、参考人からの意見聴取を行うことを決定した。

参考人：横浜国立大学 教授

中村 文彦（なかむら ふみひこ）氏

案件名：郊外部を活性化させる持続可能な地域交通について

(5) 令和元年12月2日 委員会開催

ア 議題

郊外部を活性化させる持続可能な地域交通について

イ 委員会開催概要

本委員会の付議事件に関連して、参考人から意見聴取を行った。

ウ 参考人講演概要

(ア) 用語の定義について

- ・コミュニティバスは、バス事業者が、地域や自治体、NPO法人が発案した企画や提案を受けて、運輸支局に申請して運行するものである。

- ・デマンドバスは、需要に応答して路線やスケジュールを自在に変えていくサービス一式を指すが、いつでもどこでも乗られるわけではない。
- ・乗り合いタクシーは、定員が10人以下のものを指す。日本では、定員10人以下のものをタクシー、11人以上のものをバスと定義している。
- ・L R Tは路面電車寸法の乗り物のことで、他の交通システムとも連携しているシステムのことを指す。
- ・B R Tはバス・ラピッド・トランジットの略で、都心で道路が混雑した際、それよりも速く移動できることを指す。日本の多くのB R Tは、学術的にはB R Tではない。
- ・D R Tは、デマンド・レスポンス・トランスポートの略で、デマンドバスと同じくリクエストに応じる運行だが、いつでも乗られるわけではない。
- ・パラトランジットは、途上国などで見られる小さな乗り物であり、形態はバス、タクシー、三輪などさまざまである。中間的公共交通と言う。
- ・パーク・アンド・ライドは駅に車をとめて電車に乗車する移動方法である。
- ・キス・アンド・ライドは、駅まで車で送迎してもらって電車に乗る移動方法である。
- ・カーシェアは、無人で短時間借りられるレンタカーの応用型で、どこでも借りられてもどこでも乗り捨てができるものである。
- ・バイクシェアは、自転車を借りて、どこでも返せるもので、横浜市のベイバイクがこれに当たる。
- ・ライドシェア（ライドヘーリング）は、個人の乗用車の隙間時間と移動のニーズをコンピュータでマッチングさせて使ってもらう概念である。日本の自家用有償に当たる。
- ・トランスポートেশョン・システム・マネジメントは、道路や公共交通をより効率的に運用する概念である。
- ・トランスポートেশョン・デマンド・マネジメントは、住民に行動を変えてもらうことを指す。例として、出勤する時間を少し早くする、週5日勤務を3日にする、2人で一緒に車に乗っていくなどがある。

- ・モビリティ・マネジメントはトランスポーテーション・デマンド・マネジメントを進めた概念で、より自発的な行動を促すための総合的な戦略である。
- ・交通空白地域は、一定の地域にバス停も駅もない場合を指し、一般的には、鉄道駅から1キロメートル以上離れており、バス停から300メートル以上離れている地域をいうが、横浜市においては、ルートの中に階段や崖があるところも多く、地図上では判断しづらい。
- ・交通不便地域は、バス停や駅があるものの、使い勝手が悪いところを指す。時間当たりのバスの本数や、終電の時間など、何をもって不便と言うかに個人差が大きい。地域との合意も取りながら「横浜市は、これをもって不便と言う」と決めていかなければならない。

(イ) 新しい交通サービスの現状について

まず、地域交通に、これさえあればうまくいくということはない。交通は都市を支える道具で、乗り物は手段である。目的は、まちを活性化することや元気にすることであり、目的と手段を混同してはいけない。

自家用車を持っていた人がシェアリングに移ると言われるが、現実には、その不便さから、自家用車の利用に戻ることが多く、公共交通機関の利用者が、それよりは使い勝手のいいシェアリングに移るだけである。シェアリングビジネスは、交通混雑の問題や環境の問題に対する外部不経済を起こしているため、制度が変わってくると思う。

自動運転は、3つの課題が見逃されている。自動運転が地域の雇用や経済に関わる話として扱われていないこと、現段階ではとてもコストがかかること、道路運送法では運賃箱の設置と操作する人間の配置が義務づけられていることの3つである。

MaaS、モビリティ・アズ・ア・サービスについては、同一地域の全ての交通事業者が参加しているわけではないため、一元的なサービスになっていない。

国土交通省交通政策審議会地域公共交通部会では、自家用有償、MaaS、独占禁止法の3つについて活発に議論している。自家用有償は、タクシーやバスでは担い切れないところで初めてやるべきである。MaaSは

旅行業との関係を整理している。独占禁止法に関しては、岡山で、市に相談なく事業者が新規路線の許可をとったことが大きな問題になった。全く違法ではないが、岡山市全体の公共交通の改善を阻害するため、問題である。

TODと呼ばれる公共交通指向型開発として、世界的に有名な例は田園都市線である。民間の鉄道会社が利益のために実施する面と、自家用車を利用しなくても済むまちができあがるという面の2面性がある。公益的には、後者の部分について、混雑している時間帯や場所に車で行く必要がないようにまちを設計する必要がある。

国は、コンパクト・アンド・ネットワークを打ち出しており、立地適正化計画と地域公共交通網形成計画を連動させていくこととしている。しかし、この2つの計画が連動している自治体は多くない。公共施設を集約してマンション等を誘致したところに公共交通を充実させることをセットに考えることが重要である。

(ウ) 公共交通の考え方について

住宅地の交通事故はまだ多いため、もう少し自家用車の量を減らしたいと考えている。しかし、障害者、高齢者、そのほか移動に困難を伴う方々が、車を運転できないと移動ができず、社会参加ができない場合がある。

バス会社もタクシー会社も運転手が足りないとよくいわれるが、これは給料が低いためである。

交通渋滞は、物流を機能させる点では問題だが、人の移動は、時間が読める移動の選択肢を用意することが最優先である。渋滞していても、その上をモノレールやロープウェイなどが運行していれば問題ない。自家用車への過度な依存から脱却するためには、公共交通を整備し、人々の行動も見直してもらい必要がある。車線を減らして歩道をふやし、公共の空間や自転車の通行空間、駐輪場をふやす例がある。また、海外では、高架の高速道路を撤去して公園にしている例もある。歩行者や自転車、公共交通利用者の利便を図るため、自家用車の利便性を犠牲にすることが賛同される時代になってきている。

(エ) 横浜市の現状について

外出することが健康の基本であるため、移動の選択肢の確保が最優先であり、自家用車を利用しなくても済む外出の自由度の確保が政策的な目標である。

横浜市の場合は在来の公共交通では地域のニーズを満たせないときに地域交通サポート事業で担う形がある。全国と比べると、横浜市のほとんどのエリアは人口密度が高く、住民の意識が高い。多くの場合、ランニングコストをカバーできる人口密度であるため、利用を促し、使い勝手が悪ければ直していくことが大切である。

ある公共交通が赤字である理由が、費用が過大、運転手の態度が悪い、施設が汚い、揺れがひどいなどの場合は、事業者にある原因があるかもしれない。一方、こういった原因がなく利用者が少ないならば、まちの形態が理由あり、事業者の責任ではない。その状況で、その公共交通を持続させる政策判断があったときには、誰が責任を負うのか整理する必要がある。この点で、横浜市の地域交通サポート事業は、住民が主体である意義がとても大きい。横浜市が地域に入って地域の意識を高め、公共交通との付き合い方を考えてもらうことで、その路線が持続することを狙っている。市内には、利用者が伸び悩んでいる地域交通もあるが、地域の方がこのバスを残したいと思えば、それぞれが工夫しながら、時間とお金を割いて乗り続けることで成り立つ場合が多い。

一方で、横浜市には生活交通バス路線維持制度があるが、地域交通サポート事業との整合性を整理すべきである。

敬老パスについて、10年前にICカード化を提案したが、賛同を得られなかった。しかし、支援メニューを多様化していく必要がある現在では、まずは現状の正確な把握が必要で、そのためにICカード化を行うべきである。また、市内の全ての公共交通機関でICカードが使えて、精算結果や分析結果をもとに適切な政策の制度設計を行い、高齢者の外出支援を行うべきである。財政が厳しい中で、高齢者や障害者の移動を、より公平に、多面的に支えられるように制度を工夫することが求められている。

路線バスの見直しも求められている。今のバス路線は事業者が専門的判断をもとに運輸支局に申請しているが、これが地域のニーズに合致してい

るとは限らない。事業者は、利用者の把握はできていても、現在利用していない人のニーズを知り得ていないためである。本当にバスが必要な場所はどこか、行政が住民に参与して、地域のニーズをくみ取り、場合によって事業者とつなぐことが望ましい。幸いなことに横浜市内のバス事業者は経営状態が全国平均から見ても極めてすぐれているところが多いため、路線バスを少し工夫することで対応できるのであれば、それが望ましい。

路線バスの工夫だけではニーズに応えられないところは、地域交通サポート事業で住民組織を立ち上げて実証実験を行い、運行につなげていく。実証実験を行う際は、検証すべき課題がある限りは実験を続けるべきである。地域の方のかかわりも踏まえると、実証実験は納得がいくまでやるべきだと思う。

既存のバス路線の工夫では対応できない場合、小型車両を使用することがあるが、原則は、交通事業者の車両で対応すべきである。さらにそれも難しい場合に、自家用有償で対応できるのかを検討する。しかし、この順番が逆転するケースがある。行政が事業者と住民との間に入り、事業者がどこまでできるか議論すべきである。場合によっては、事業者が運行する時間帯と自家用有償で対応する時間帯に分けて運行するなど、さまざまな方法がある。地域交通サポート事業は、このようなさまざまな方法の整理も含めて住民組織と組み立てていく形になっているので、市役所、住民、事業者で、どう折り合いをつけるか、調査を繰り返すことが必要である。

(オ) 無料の駐車場と公共交通

自家用車での移動の1割でも公共交通での移動にかえられないかと考えるが、その際にバスは不便で高いと言われる。自家用車には維持費がかかっているが、商業施設は買い物をするとうち駐車場が無料になると、バスの方が高いと思ってしまう。駐車場には維持費用が発生おり、負担する商業施設の売り上げには、公共交通機関で来た客の代金も含まれるため、金額は小さいが、公共交通機関で買い物に来た人も駐車場の維持費を負担している。これは不公平で、公共交通機関で買い物に来る動機づけがなくなってしまう。特に、郊外のショッピングセンターなどで起こる現象である。区役所の駐車場も、どうしても自家用車でなければ来られない方々への公平

性という理想があったが、現実には夫婦で区役所に行くなら自家用車で行ったほうが安く、ついでにショッピングをしたら、さらに安くなるという区民はたくさんいる。

(カ) 他都市の事例

a 財源の確保について

財源の捻出としては、環境政策、福祉政策、事前防災といった政策とセットで考えることなどがある。公共交通が整備されると、まちに人がふえ、地価が上昇し、固定資産税収がふえるため、あらかじめ公共交通に予算をつけていいはずだとおっしゃっている自治体の首長や、外出する高齢者がふえると、医療費も下がるため、その分を公共交通に還元するという考え方の自治体もある。東北や甲信越等では、防災予算を使った防災マップやアプリの中に、バスマップやバスの接近案内を入れ込むなど、公共交通と他の施策をセットにした事例が日本にもある。

さらに海外の事例では、その地域だけガソリン税を高くする、駐車場に税金をかける、オフィスが多い地域の法人税に上乘せして課税する、区域内の自家用車に税を負担させるなど、さまざまな形で財源を捻出している。

自家用車の利用者に、少し公共交通の負担を求める一方で、高齢者や障害者のなど、自家用車のほうが移動しやすい方もおり、一概には言えないが、人々の移動にはさまざまな選択肢があり、そのバランスの中で自家用車を使わずに済むように仕掛けていくことも議論の参考になると思う。

施設立地もまだまだ工夫できる。例えば、オーストラリアのブリスベン市では、郊外の商業施設にバスターミナルの附置義務を課しているため、市営バスを運行することで買い物がしやすくなっている。

b スクールバスについて

日本では、学校ごとにスクールバスを出しているが、ブラジルのある都市では、地域別にバスに乗せて、1カ所に集め、そこで30分かけてゆっくり乗り継いで、目的の学校に向かう方法をとっている。全ての子供が1回は乗りかえることで、地域の中で違う障害がある子供たち同士が

コミュニケーションをとることを教育効果に組み込んでいる例である。

また、ドイツは、一定のレベルより軽度の知的障害がある子供たちには、路線バスで通学させている。これがその子供たちの教育にもなり、地域の方々と学校とのコミュニケーションにもなり、地域の方々の福祉的な意識の啓発にもなるという例である。財源の観点では、スクールバスを単独で運行するほうがいいが、路線バスを活用して、教育効果をねらって運行している。このようにバスの運行方法を可能な限り広く捉えることが望ましい。

(キ) 横浜の地域交通を考えるに当たって

まず、それぞれの交通機関の事業制度は違うが、利用者や市民から見たときに縦割りに見えないように工夫していくことが重要である。

次に、利用者の視点で考えてほしい。事業者が努力する環境を用意することも大事だが、事業者はボランティアではない。行政は市民のために仕事をする立場なので、市民に公共交通をいかに使ってもらうかが重要である。利用者をふやすことが事業者の保護にもつながり、横浜市の人口密度であれば十分に可能なので、今の権益や制度を保護するのではなく、その先の議論をしてほしい。

3つ目に、市民と行政が一緒になって具体的な提案や実験を行ってほしい。他都市のように、ベンチャー企業などの一部の方々の思いつきや思い込みで実験を実施することは避けたい。横浜市民には意識の高い方が多いので、その財産を最大限生かしながら、現実的に実現可能なところに誘導するのが議員や市役所の仕事である。一般的な議論でなく、地域に合わせて具体的に実験してほしい。問題の本質、チャンスやリスク、責任の所在といった内容の共有を含めて実験を行うべきで、具体的な提案や実験を行うだけの素地が横浜市にはある。

最後に、政策領域を横断的に見てほしい。横断的に考えて、市民の外出のサポート、環境への貢献、交通事故の減少、地域の治安の向上、健康な人々の増加、ソーシャルキャピタルの増加など、さまざまな分野とつなげてほしい。

エ 委員意見概要

- ・ 地域交通のあり方や地域特性などを考慮して、地域ごとに運行手法のラインナップの中から選択できるような形が都市部にとって現実的な形だと思う。そのラインナップとして、現在はバスやタクシーが優先されるが、乗り合いタクシーも入れるべきである。
- ・ 地域交通を考える際に、公的な財政的支援をどこまで行うべきかという観点がある。地域交通サポート事業は採算性が優先されているので、地域交通をセーフティーネットと捉える場合、公的な財政的支援をもっと行うべきである。
- ・ 敬老パスもそうだが、エビデンスに基づいた議論ができていないことが地域交通の課題である。
- ・ スーパー等が郊外部で、幾つかの団地を回る送迎車を出しているケースがあるが、これがバス事業とバッティングしているので、整理する必要がある。
- ・ 横浜市は人口密度が高く、おおむねランニングコストはカバーできるという視点に立つと、いわゆる不便地域または空白地域でも、人口密度やその沿線の住民のデータを分析して計算すれば、どれぐらいの採算になるかが見込める。
- ・ 地域交通サポート事業の課題の一つは、住民がグループをつくって合意形成を行った上で実験していく点であるが、地域でそれが難しい場合、データに基づいてある程度の案が提示できれば、見込みを立てて議論していくことができるのではないか。
- ・ 既に路線バスを利用しないと小学校に通えない学区があり、毎日バスを利用するため、保護者からは運賃を補助してほしいという意見も出てきているので、どのように支援できるか検討していく必要がある。
- ・ 敬老特別乗車証については、利用状況のデータ化や分析の予算をふやし、実現していく必要がある。この際には、民間事業者やNPOなど、他の移動サービスのデータとも突合させて分析していく必要がある。
- ・ 他の事業との連携についてはさまざまな可能性がある。例えば横浜市はウォーキング事業に力を入れているが、まだまだデータの分析や連携ができ

ていないので、この辺りの分析も行っていく必要がある。

- ・中央林間駅には大和市のコミュニティバスと路線バスが走っているが、どちらにも神奈川中央交通が運行している。横浜市の場合も、横浜市が援助してバス事業者がコミュニティバスを運行し、細かくループ状に回ってもらうことができるのではないか。

(6) 令和2年2月6日 委員会開催

ア 議題

調査・研究テーマ「郊外部を活性化させる持続可能な地域交通」について

イ 委員会開催概要

行政視察の報告を行った後、調査・研究テーマ「郊外部を活性化させる持続可能な地域交通」について委員会報告書構成案及び報告書のまとめについて意見交換を行った。

ウ 行政視察報告概要

(ア) 自由民主党・無所属の会

11月18日と19日に、実施した視察の中から、醍醐コミュニティバス市民の会（以下、市民の会）の視察結果について報告する。市民の会は、京都市伏見区で行われている地域事業で、1997年に地下鉄東西線が開業したことにより、赤字路線であった市営バスが全て撤退したことに端を発する。伏見区の醍醐地区は、山が多い閑静な住宅街であり、高齢化も相まって買い物や病院、公共施設等へのアクセスが非常に不便な場所であった。そこで、地域の連合町内会長や各団体の会長、地元企業、福祉施設が協力して、2001年に市民の会を発足させた。

2004年に国土交通省から許可がおりて、醍醐地区をなるべく網羅するように4路線、109のバス停で運行を開始した。現在は、年間50万人から60万人の利用者がおり、令和元年には累計800万人の利用者数を達成した。

車両は36人乗りの小型バス5台で運行しており、実働が4台、予備が1台である。運営は市民の会だが、地元のバス会社が運行しており、停留所の間が全て250メートル以内に設定されている。運行時間は午前8時から夕方6時台までで、運賃は大人210円、子供110円、一日乗車券が320円である。また、京都市で発行されている敬老パスが平成19年から使用で

きるようになった。我々も乗車したところ、当時は夕方の4時頃であったが、ほぼ満車の状態であった。何人か高齢の乗客にお話を伺ったが、このバスはなくてはならない交通であるおっしゃられていた。

このバスの一番の特徴は、公費が一切入っていない点である。醍醐地区の企業等とパートナーズ契約を結んで、何とかやりくりしている。一番強く感じたのは、市民の会の理事長と理事のリーダーシップである。各種団体の会長や、連合町内会長、福祉施設の理事長などを歴任されているお二人の強烈なリーダーシップのもと経営されている。パートナーシップを結んで協賛している企業や福祉施設等は、ほとんどが理事長と理事のお二人の力によって契約に至っている。

そのため、理事長と理事の後任がなかなか見つからないこと、また、市民の会は、地域の方々に構成されており、無給での運営が続いていることなど、今後の事業の継続について不安であることを市民の会の課題として挙げていた。

(イ) 立憲・国民フォーラム

11月7日と8日に、大阪府堺市と岡山県岡山市を視察した。両市ともデマンド型乗合タクシーと呼ばれる仕組みで、予約があった場合にのみタクシーが走るものである。運転者以外に4名が乗車できるタクシーで、路線バスと同じように停留所が設けられており、ダイヤもある。そのダイヤの何時何分にどこの停留所から乗りたいという要望があったときだけ、タクシーが運行する仕組みである。

デマンド型タクシーのメリットは、そのタイミングであいているタクシーが配車されるため、専用の車両や運転手を用意しなくても運行が可能な点である。本市では、地域交通サポート事業の中で、車両や運転手の手配が課題になるが、民間タクシーに協力してもらうことで、車両と運転手の確保が比較的容易に済む点が特徴である。

両市ともバス路線等の採算が取れない場所に困った方々がいらっしゃるため、デマンド型の乗合タクシーの運行に係る費用は、公費負担が必要という考え方であった。1人当たりの自己負担額は路線によって異なるが、300～500円ほどで1台につき二千数百円の運行費用がかかるため、その

差額を公費で補填している。

堺市は、赤字の全額を市費負担で補填しているが、岡山市は、赤字の9割を市費負担、1割を地域負担としている。岡山市が1割を地域負担としている理由は、本市の地域交通サポート事業と似た考えで、完全に市費負担にすると、地域の方が乗る努力をしなくなってしまうとのことである。1割を負担していただくことで、地域の方が乗る努力をしてくださり、利用が促進されれば、市費負担も多少は抑えられるという発想である。地域の負担は、チラシや時間表などを作成する際に広告費いただく、地域から寄附をいただくなどの方法をとっていた。

本市の地域交通サポート事業は最終的には採算がとれることを前提としている取り組みだが、堺市、岡山市は、収益が見込めない地域の住民の足の確保という前提で、公費負担を行っている点で、本市の考え方とは違う。一方で、公益性や収益性の観点、そして利用促進がどれだけできるか考えた際には、手放しで市費負担とすればよいというわけではない。本市の地域交通を考える際には、空白地域等をいかに充実させられるかという点が大きな課題だと感じた。

(ウ) 公明党

10月17日と18日に、熊本市の熊本地域公共交通網形成計画と、福岡県北九州市のおでかけ交通事業について視察した。

まず、熊本市の公共交通網形成については、しっかりと基本計画、グラウンドデザインを条例で制定していた。その経過として、市営バスの移譲やグラウンドデザインの市民への共有などの取り組みをしっかりと行ったことについて伺った。この条例の中に、市民には移動する権利があるということをも明記したうえで、公共交通空白地域や公共交通不便地域を定義し、市民にも責務を課すという仕立てになっていた。

バスに関しては、市営バス路線を民間に移譲して、非常に困窮していた民間のバス会社2社とともに都市バス会社というものをつくり、交通空白地域と交通不便地域の解消を実現した。

コミュニティ交通の実現に向けては、行政、事業者、利用者の負担の割合を含めて持続可能な仕組みにできるかという点が非常に重要だということ

とだった。市費負担があることで、一部の地域だけで取り組むのは、公平性に欠けるのではないかという声があがる点についても、条例をつくったことによって市民の移動権利について理解を得ることができたとのことである。

所見として、市費負担の理解について、どう市民に理解を得るかという必要性を感じたとともに、条例があることがすごく大きく、やはり効力を発揮するなという印象が深かった。また、条例や基本計画などがあることによって、市の交通計画が進むことを感じた。

北九州市のおでかけ交通事業は、バス路線が廃止になったところや、高台、交通空白地域を対象として、地域と交通事業者、行政の連携で、基本的に事業採算性を前提に行っている事業である。視察の際には、事業者であるタクシー会社の社長にもお越しいただき、地域の課題やバスと他のタクシー会社との共存のあり方など、さまざまな話を伺い、実際に乗車もしてきた。

質疑の中では、初めは、タクシー運転手がおでかけ交通の導入に反対していたため、この事業が競合するものでないことを、社長御自身がまずタクシー運転手に対して説得し、ようやく理解を得てスタートした。また、やはりビジネスであるため、持続可能な形にするべく財源の確保や集客策などに御尽力されたとのことである。

また地域の熱量が大事だという言葉があった。京都市の醍醐地区と同様に、地域の熱量がないと、与えられたものだけではなかなか実現できず、キーパーソンや手法等のパッケージ、地域力が必要だという話は、とても印象に残った。

この両市を視察して、本市もさまざまな制度がある中で、地域、事業者、行政それぞれの役割や負担、持続可能性、事業採算性といったものを含めて、地域交通をどう練り上げていくのかという難しさを感じた。

エ 委員意見概要

(ア) 自由民主党・無所属の会

自民党は政策集において、コミュニティバスの拡充を打ち出している。最寄り駅まで徒歩またはバスで15分圏内に住んでいる市民の割合を4年間

で90%に引き上げることを目標とし、通学や通勤、そしてシニア世代の買い物や通院等まで、自家用車に頼らなくても困らない環境を実現し、定住人口の流入・定着を促すことを目指したい。

地域からさまざまな要望をいただくが、行政と事業者が模索をしても、なかなか実証運行に至っていない現状がある。

第1に、高齢者の買い物支援や通院、通学、通勤などの地域が交通を必要としているニーズや必要な時間帯、また事業採算性などをしっかりと把握する必要がある。そのため、例えば地域の町内会、自治会、社会福祉協議会などの地域団体としっかりと連携して、地域にリーダーシップをとっていただき、行政や事業者はそれをサポートするシステムを構築することが大切である。地域から要望をいただいたからといって、やみくもに交通を走らせるのではなく、事前の計画段階で、その地域のニーズを把握しなければならない。

第2に、その利用者のニーズにあわせて、例えば商店街やショッピングセンターやスーパー、鉄道事業者、福祉施設、学校、病院などと地域全体で包括的に連携し、地域交通サポート事業に対して支援をしていただくことが大切である。高齢者の買い物支援にニーズがあれば、例えば商店街と連携を図って、利用者にとっては便利で、かつ商店街の活性化につながるような地域交通にしていくべきである。商店街のない地域においては、ショッピングセンターやスーパーと連携して、例えばスーパーなどが独自で取り組む送迎車両と調整するなど、さまざまな方法が考えられる。また、福祉施設や病院を回るルートをつくるに当たっても、同じことが言える。

第3は、事業採算性やハード面の整備である。地域で自主的に取り組むのであれば、車両や運転手の手配もある。乗車料の設定、行政の補助金等も含め、多くの課題がある。地域を主体としてリーダーシップを発揮していただき、地域全体の協力をいただきながら専門家の意見も取り入れ、本市においても局の一事業とすることなく、福祉や子育ての観点など、局を横断して事業を進めてほしい。

(イ) 立憲・国民フォーラム

地域交通の充実というのは非常に重要なテーマで、地域からも生活の足

に困ってきていると聞いている。買い物、医療など、多様化していくニーズにいかに対応していくかという点が、一層重要になる。

横浜市は、地域交通サポート事業に取り組んできたが、時代も社会ニーズも変わってきており、より一層の充実が必要である。その視点で他都市の視察に行ってきたが、市内の一部の地域でも検討されている乗合タクシーを具体的な選択肢の一つとして明示していくことや、これが利用されやすい環境をつくっていくことも重要である。

また、公益性の観点も大きな課題になる。公益性が求められるものに対して、費用負担をどうしていくのかという点について、考え方を見直し、市費による財政的支援も充実させていく必要がある。これには、地域交通のサポートに際して、横浜市が公的機関の役割をいかに果たしていくべきなのかを明確化していくことがその前提となる。

地域からは、役所に相談したけれども、なかなか難しそうで、地域交通サポート事業に踏み出せないという方々や、役所に相談したものの、全く地域交通サポート事業を使わずにほかのルートで相談を進めている方々がいるなど、地域交通サポート事業が地域市民のニーズに十分に届いていないこともある。そのため、住民目線で相談しやすい窓口をつくり、さまざまなニーズに対して一本化された窓口で対応できる体制や、ニーズと事業手法のマッチングが果たせる窓口が必要である。

参考人招致の際にも話をしたニーズの可視化も努力が必要な部分であるが、これまで実施していない新たな手段も含めて提供できる選択肢を明示しながら窓口を一本化して、財政的な支援を一層充実させていくことが必要である。

(ウ) 公明党

郊外部の活性化・持続可能な地域交通という観点で、地域交通をどのような人が利用するのかということ、しっかりと決めた上で、採算性などの運行に当たっての課題に取り組んでいかないといけない。局所的な地域の声だけで事業をスタートしてしまうと、その後課題が出てきて、継続しにくいと感じている。その観点からも地域交通の範囲を設定し、地域・事業者・行政それぞれの役割と負担を整理して、事業採算性も含めて持続可

能な制度設計を考えていかなければいけない。そのためには、利用者のニーズの調査とともに、どのような地域資源があるのかも重要である。例えば、熊本市の交通の実態を伺ってきたが、高齢化しているが、マイカーを持っている方はコミュニティバスを使わないため、高齢化率だけでは利用者の見込みが立たないということがあった。

また、行政視察の報告でも言及したとおり、地域の熱量が必要である。熊本市の条例にあったように市民に移動する権利があるということをベースに、その地域に合った地域交通が取り入れられていく必要がある。横浜は広く、人口も多い状況から、1つの手法で全てが解決することはあり得ないため、熱量のある地域が手を挙げた際に、公共交通や乗合タクシーを充実する、それができない地域には、商業施設が運行している車両や福祉施設の車を使うというように、手法を選択できるよう行政としてコーディネートしていく必要がある。

もう1点、福祉的な面で言えば、買い物支援を考える際に、買いに行くためにどうするかという発想もあるが、お店側に来てもらうということで交通不便地域を一時的にカバーすることも考えられる。

(エ) 日本共産党

郊外部にとって交通システム構築はまちづくりにとって切り離せない。特に高齢化が進む中で、公共交通網の確立が重要性を増している。買い物や通院を初め、社会参加のための支援が求められており、交通の利便性に欠けることは、まちの疲弊につながるように感じる。移動は、基本的な人権にもなってきたため、交通ネットワークの構築は自治体の使命で責務である。

地域交通サポート事業は、地域交通確保について地域の主体性を引き出す一定の効果があり、若干の改善がされたものの、本格運行ではランニングコストに対する公的支援が一切ないことが決定的な欠陥である。敬老パスなどすぐれた制度もあるので、郊外部の交通不便地域の解消に努めてほしい。地域交通サポート事業への本格運行にもランニングコストに対する公的支援が必要である。

(7) 令和2年3月23日 委員会開催

ア 議題

調査・研究テーマ「郊外部を活性化させる持続可能な地域交通」について

イ 委員会開催概要

本委員会の活動の経過等を記載した中間報告書案について確認を行い、中間報告書を確定した。

5 郊外部を活性化させる持続可能な地域交通についてのまとめ

本市においては、高齢化や人口減少が見込まれる中、特に郊外部において活力の低下が懸念されている。郊外部の再生や活性化のためには、まちづくりや郊外住宅地の再生、商店街の活性化、地域コミュニティの維持など、さまざまな課題の解決に向けた施策が必要となる。その際に、切り離せない観点として人の移動があり、持続可能で利便性が高く、市民に身近な交通の充実が必要となる。地域のニーズにあわせた地域交通を構築するためには、行政、地域住民、交通事業者等が連携しながら進めていくことが必要であり、多種多様な手法が考えられるため、調査・研究テーマを「郊外部を活性化させる持続可能な地域交通」に決定した。

今年度は、当局からの説明聴取、市内事例の視察、他都市事例の視察、参考人からの説明聴取を通じて知見を深め、本市においてどのように地域交通の維持・充実に取り組むべきかを議論した。

(1) 本市の状況

本市の将来推計人口は、2020年ごろをピークに減少に転じ、2030年には高齢化率が約27%に達することが予測されている。また、バスまたは徒歩で最寄り駅までおおむね15分以内で到達できる圏域は、市内の約9割まで拡大しているが、最寄りのバス停までの高低差が大きい地域が市内全域に点在しているなど地形上の制約もあり、特に高齢者の移動において地域交通の重要性が増している。交通事業者においては、運転手不足や運転手の高齢化が進んでおり、すでに、採算性の高い路線であってもやむを得ず減便するなど、公共交通の根幹を担うバス路線の維持が難しくなっている。このように地域交通の重要性は増しているものの、取り巻く環境は厳しくなっているのが実情である。

こうした状況の中、本市では横浜都市交通計画において、路線バスの維持・充実やタクシーサービスの活性化、多様な主体による新たな交通サービスの実現を掲げ、地域の主体的な取り組みをサポートする地域交通サポート事業の実施や、生活交通バス路線維持支援制度による必要なバス路線の維持を行っている。また、タクシーのICT化等による利便性の向上の促進や交通事業者以外の交通サービス導入の可能性を検討するとともに、車両や運転手をより効率的に分配するような連節バス導入の検討に取り組んでいる。

(2) 課題や提案等

委員からは、商店街との連携による商店街の活性化と地域交通利用者の増加の可能性、民間事業者や福祉法人等が行う送迎バスなど既存の地域資源の活用、地域交通にかかる予算の拡充、現状に対するデータ収集と分析などさまざまな課題や意見・提案が挙げられた。

視察を通じては、金沢区片吹地区や北九州市、京都市の醍醐地区の事例から、安定的に運行している地域交通における、地域の方々の熱意やリーダーシップの重要性を認識するとともに、主体を担う地域人材が不足する地域に対する施策が課題であることが浮き彫りとなった。

また、堺市や岡山市においては、郊外部の地域交通については、採算が取れないことを前提として施策を実施しており、委員からも地域交通サポート事業へのさらなる財政支援について意見が挙げられた。一方で、参考人からは、全国と比較すると横浜市においては、郊外であっても人口密度が高いこと、住民の意識が高いこと、バス事業者の経営状況が比較的良好であることから、住民と一緒にニーズにあった地域交通をつくり、利用促進を図ることで運行の採算が取れる可能性が高いことが示された。委員からも、持続性を考慮すると、地域のニーズを踏まえたうえで、採算性を見込んだ運行を行うべきという意見が挙げられている。

(3) 今後の取り組み

「地域を活性化させる持続可能な地域交通」を考えるに当たり、持続性という観点で、運行の採算性は1つの重要な要素であるが、前述のとおり、参考人招致や視察を通じて、運行の採算が取れる条件が整っていることや、安定運行の実現には地域の役割が大きいことを認識した。そのため、持続可能な地域交

通の運行をより多くの地域で実現していくためには、地域住民が地域交通に取り組みやすい環境を整えることが重要である。

本市では、地域主体の取り組みである地域交通サポート事業に取り組んでおり、これまでの課題や経過を踏まえて、本格運行にかかる初期費用の予算計上など、さらなる事業の充実を図っている。また、市内横断プロジェクトを立ち上げ、地域交通に関するさまざまな情報を共有するなど、市内全体で地域交通に関する取り組みを進めている。

しかし、多様なニーズが寄せられる中で、個々のニーズに応じていくためには、多くのノウハウやデータを蓄積し、それらを柔軟に組み合わせ、それぞれの地域に最適だと思われる運行手法を迅速にコーディネートしていくことも必要である。そのため、地域ニーズや地域資源をしっかりと把握するとともに市内で情報を共有し、本市ではまだ実施していない、小型のタクシーを用いた地域交通や、地域の商店街等と連携した地域交通など、さまざまな運行方式についての実証運行を行うことで事例を積み重ね、地域に対して提案できる事業手法の幅を広げ、地域交通の実現可能性を高めていくことが重要である。これまでよりも長期間の実証運行となることも想定した予算や人員も含めた取り組み体制の強化、公的役割の明確化と財政的支援の充実、住民目線で相談しやすい体制づくりなどについて、当局において積極的な検討を進めてほしい。

また、地域の交通課題は既存の地域資源をうまく活用することで解決する可能性も大いにある。地域交通サポート事業のみならず、既存のタクシーの利便性向上に向けた取り組みやNPO法人、社会福祉法人等の交通事業者以外による移動サービスなど幅広い視点で課題解決を目指し、関連する部署間の連携を強化してほしい。

本市においては、少子高齢化と人口減少の進行が予測されており、地域交通の重要性はますます増加していく。取り巻く環境は厳しくなっているが、当局においては、今回の調査結果を踏まえて、地域交通の一層の充実に向けて取り組むことを期待したい。

○ 郊外部再生・活性化特別委員会名簿

委員長	小 粥 康 弘	(立憲・国民フォーラム)
副委員長	遊 佐 大 輔	(自由民主党・無所属の会)
同	源 波 正 保	(公明党)
委員	青 木 亮 祐	(自由民主党・無所属の会)
同	梶 村 充	(自由民主党・無所属の会)
同	斉 藤 達 也	(自由民主党・無所属の会)
同	鈴 木 太 郎	(自由民主党・無所属の会)
同	関 勝 則	(自由民主党・無所属の会)
同	有 村 俊 彦	(立憲・国民フォーラム)
同	大 岩 真善和	(立憲・国民フォーラム)
同	藤 崎 浩太郎	(立憲・国民フォーラム)
同	安 西 英 俊	(公明党)
同	尾 崎 太	(公明党)
同	大 貫 憲 夫	(日本共産党)
同	河 治 民 夫	(日本共産党)