

平成 26 年 8 月 22 日

四日市市議会

議長 中森 慎二 様

都市・環境常任委員会

委員長 竹野 兼主

都市・環境常任委員会行政視察報告

都市・環境常任委員会が行政視察を行いましたので、その結果を次のとおり報告いたします。

記

- 1．視察日時 平成 26 年 7 月 15 日（火）～7 月 17 日（木）
- 2．視察都市 周南市、倉敷市、高松市
- 3．参加者 竹野兼主 荒木美幸 加納康樹 川村幸康
 中村久雄 三平一良 森 智広
 （随行）濱瀬健介
- 4．調査事項 別紙のとおり

(周南市)

1. 市勢

市政施行 平成 15 年 4 月 21 日

人 口 148,908 人

面 積 656.32 平方キロメートル

2. 財政

平成 26 年度一般会計当初予算	685 億 5500 万円
平成 26 年度特別会計当初予算	347 億 3769 万円
平成 26 年度企業会計当初予算	450 億 1086 万円
合 計	1483 億 0355 万円
財政力指数	0.82

3. 議会

条例定数 30

5 常任委員会 (企画総務、教育福祉、環境建設、予算決算、
議会だより編集)

3 特別委員会 (徳山駅周辺整備対策、公共施設再配置計画及び新庁舎建
設に関する、まちづくり総合計画策定に関する)

4. 視察事項 (「徳山駅周辺整備事業」について)

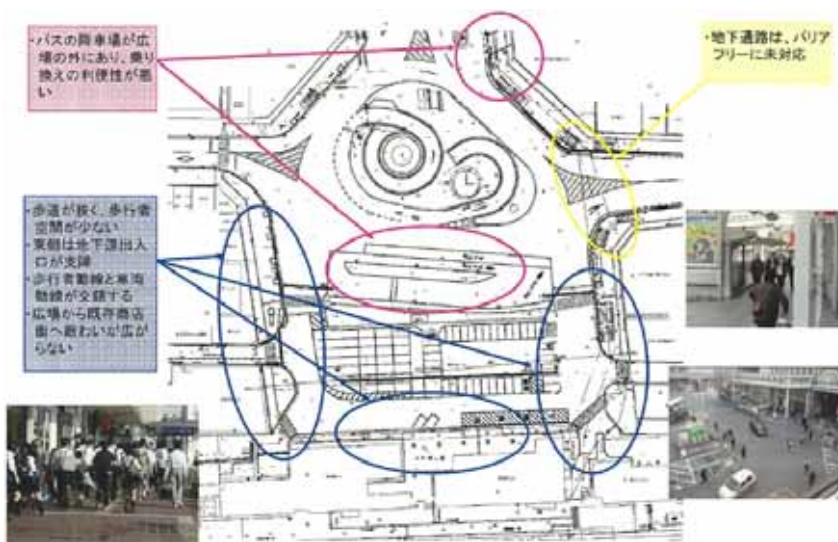
視察目的

周南市は現在、徳山駅周辺整備事業として、駅ビルの建て替えや線路を挟んだ駅の南北をつなぐ自由通路の整備、また、北口駅前広場及び南口駅前広場のリニューアル事業を進めている。ユニバーサルデザインや公共交通の利便性に配慮した誰もが使いやすい駅周辺施設を整備することで、中心市街地活性化のきっかけとし、さらには、まち全体の活性化につなげていくことを目指している。

本市においても、今年度、近鉄四日市駅西口広場整備の基本方針策定のための予算を計上しているところであり、今後、平成 26 年度から平成 28 年度までの第 2 次推進計画において、基本計画を策定し、第 3 次推進計画において、実施に向けた取り組みをしていく予定である。人口減少や高齢化が進み、公共交通利用者が減少することが予想される中、乗り換えの利便性を向上するためにも駅前広場の機能強化は必要なことである。市民にとって、また、市外から来る人にとって、便利で快適な近鉄四日市駅西口広場を整備するため、先進地である周南市の視察を行った。

徳山駅周辺整備事業について

(1) 北口駅前広場の課題



- ・歩道が狭く、円滑な通行が困難である。
- ・歩行者動線と車両動線が交錯し、安全面に問題がある。
- ・バスの乗降場所が駅前広場の外にあり、乗り換えの利便性が悪い。
- ・駅の南北を結ぶ地下通路は、バリアフリー化されていない。
- ・広場から既存商店街へ賑わいが広がらない。

(2) 北口駅前広場整備計画

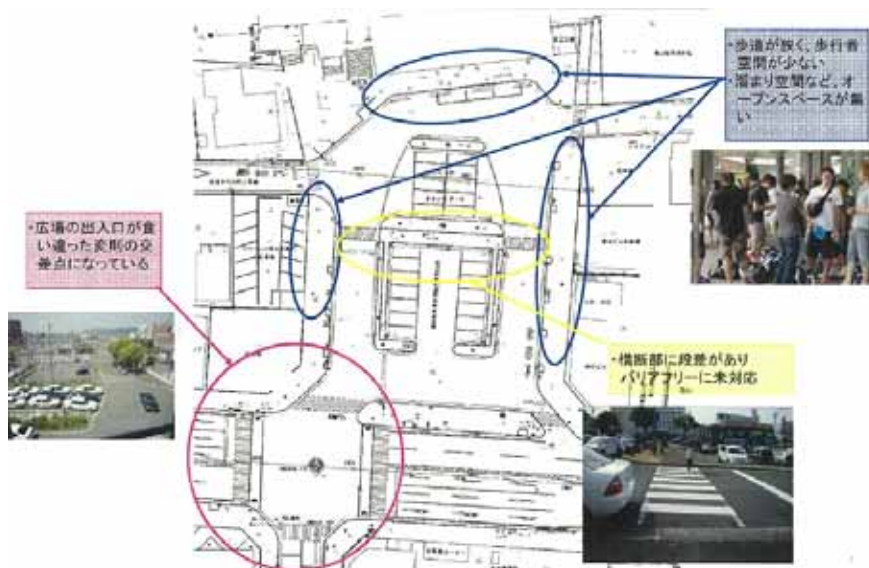
広場面積 7,400㎡ → 7,800㎡

環境空間比 0.25 → 0.53



- ・ 駅ビルを 4m 後退させ、駅前広場の面積を 400 m² 広げることで、バスの乗降場の確保を行い、一般車両の送迎スペースの確保も行うことで、乗り換えの利便性向上を図る。
- ・ 環境空間比（駅前広場のうち交通空間を除く部分の駅前広場面積に占める割合、国の指針は 0.50）を 0.25 から 0.53 に増加させることでゆとりのある歩行者空間を形成する。
- ・ 既存商店街との連携を強化し、駅前の賑わいを広げていく。

(3) 南口駅前広場の課題



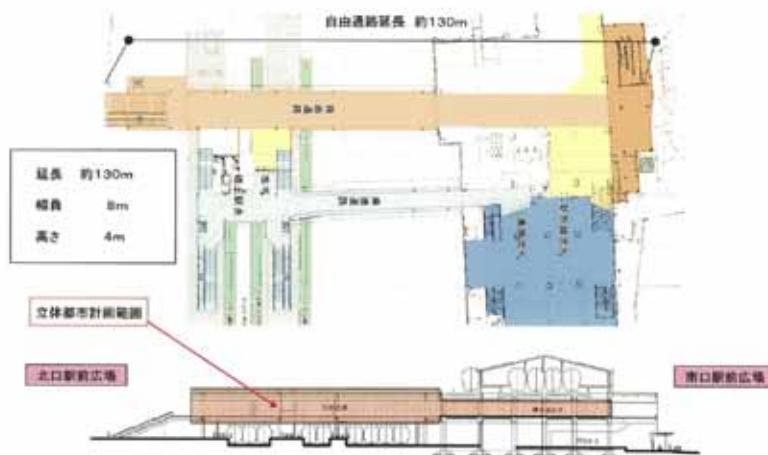
- ・歩行者空間が少ない。
- ・溜まり場など、オープンスペースがない。
- ・横断歩道に段差があり、バリアフリー化されていない。
- ・駅前広場の出入口が変則交差点になっており、交通が不便である。

(4) 南口駅前広場整備計画



- ・駅前広場西側を用地取得し、拡幅を行うことで、駅前広場面積 2980 m²を 3800 m²に広げる。
- ・環境空間比を 0.32 から 0.44 に増加させる。
- ・変則交差点を十字交差点へ改良し、交通の円滑化を図る。
- ・横断歩道等のバリアフリー対応を行う。

(5) 南北自由通路整備計画



- ・北口駅前広場と南口駅前広場を線路上空で結ぶ、延長約 130m・幅約 8mの歩行者専用通路を整備する。
- ・通路の出入口にはエレベータおよびエスカレータを設置する。

(6) 駐輪場整備計画



- ・駅西側に駐車場 150 台・駐輪場 300 台を整備する予定である。(現在は 450 台収容の駐輪場がある)
- ・駅東側に駐輪場 450 台を整備する予定である。

(7)(仮称) 新駅ビル整備計画



- ・既存駅ビル(5階建て)を取り壊し、新駅ビル(3階建て)を整備する。
- ・コンセプトは、「このまちへ来る人へのおもてなしの場」、「このまちに住んでいる人たちの居場所」、「人が集い楽しむこのまちの賑わいと交流の場」
- ・ビル内には、民間活力導入図書館をつくる予定である。

(8) 事業スケジュール



【北口駅前広場】	平成 22 年度	都市計画決定
	平成 27 年度	実施設計予定
	平成 30 ~ 31 年度	整備
【南口駅前広場】	平成 22 年度	都市計画決定
	平成 23 年度	実施設計
	平成 25 ~ 27 年度	整備
【南北自由通路】	平成 22 年度	都市計画決定 (立体的な範囲)
		JR 西日本と工事協定
	平成 23 年度	工事着手
	平成 26 年度	完成予定
【駐輪場】	平成 25 年度	実施設計 (駅東側駐輪場)
	平成 26 年度	設計予定 (駅西側駐輪場)
		整備 (駅東側駐輪場)
	平成 29 年度 ~	整備 (駅西側駐輪場)
【駅ビル】	平成 24 年度	駅ビル跡地検討
	平成 25、26 年度	基本設計、実施設計
	平成 27 ~ 29 年度	既存駅ビル解体、新駅ビル整備

委員からの質問

Q 新幹線が開通した時に、在来線も高架化するという議論はなかったのか。

A 線路を跨ぐ県道があるため、そのような議論はなかった。

Q JR による南北の街の分断はどうか。

A 線路を挟んだ南側が主に工業地域となっている。線路の下をくぐる地下通路が何カ所かあるが、バリアフリーとなっていない点が課題である。

Q 北口駅前広場整備について、ペDESTリアンデッキ設置は検討しなかったのか。

A 話はあったが、駅北口から望む眺望が損なわれるとの意見が住民から多くあったため、ペDESTリアンデッキは設置しないこととした。

Q バス・タクシー事業者との協議はどのように進められたのか。

A 整備により、バスの乗降場が減り、タクシーの停車台数も減少するが、各団体と個別に協議を進めることで、最終的には広い歩行者空間および動線の確保について理解を得ることができた。

Q タクシーの停車台数減少による市民の利便性の低下はないのか。

A 現状、タクシー停車時間が 30 分以上となっていることもあり、市民への影響はほとんどないものと考えている。

Q 図書館は、既存のものを移転して駅ビルに新図書館をつくるのか。

A 既存図書館を残して、駅ビルの中にも新たな図書館をつくることになる。

Q 駅ビルの中には、図書館以外にもテナントが入るのか。

A 小規模なものは考えられるが、大きな商業施設が入る予定はない。

Q 駐輪場の整備にあわせて、自転車レーンの整備は行っていくのか。

A 歩道が 5m ある部分については、既に走行スペースが確保されており、その他の部分についても県と協議を進めているところである。

Q 乗降客 15,000 人の駅で駐輪台数 750 台は少ないか。

A 駅から北に向かって上り坂になっており、自転車があまり多くない土地柄であることから、この台数で足りると想定している。

Q 土地の買収はどのように行ったのか。

A 北口の用地については、JR から買収し、南口の用地については、3 名の地権者から買収した。

Q 総事業費はどの程度か。また、そのうち交付金の占める割合はどうか。

A 事業費総額が 120 億円～130 億円と想定されており、うち南北自由通路が 49 億円となっている。社会資本整備総合交付金で、補助率は、広場整備が 55%、南北自由通路が 45%、駅ビル建設が 50%となっている。県からの補助はない。

Q 市民意見の集約はどうやって行ったのか。

A 専門家、地元大学、商工会議所、自治会、障害者団体等をメンバーとするデザイン会議を立ち上げている。また、シンポジウムの開催やパブリックコメントも実施している。

Q 事業のきっかけは何か。

A 当初は、平成 15 年度の合併による合併特例債を使って事業を進める予定であったが、結果的には、新庁舎建設に合併特例債を用い、駅周辺整備事業は、一般公共債を用いることとなった。

委員会としての所感

本市が今後実施していく予定の近鉄四日市駅前整備事業は、西口広場のみを整備するものであり、徳山駅周辺整備事業のように駅ビルの建て替えや線路を跨いだ南北自由通路の設置は行う予定はない。しかし、限られた範囲の整備であるからこそ、敷地を最大限有効に利用する必要がある。この事業により、市民の公共交通の利便性を向上させ、ひいては中心市街地をはじめ市全体の活性化を目指していくためには、議会を含め、市民、専門家、各種団体など多方面からさまざまなアイデアを出し合い、検討を重ねていくことが必須となると考える。今回、徳山駅周辺整備事業のうち、本市が参考とすべきものとしては、

各主体（バス・タクシー・歩行者・自転車・自家用車）の動線確保、鉄道への乗り換え利便性の向上、障害者・高齢者等に配慮したバリアフリー対応、の 3 点が挙げられる。から はいずれも相互に関連するものであり、さらに、

それぞれを実現するためには、一定の用地が必要になる。しかし、近鉄四日市駅西口広場の所有者は下の航空写真のとおりとなっており、市の所有する部分は限られている。



今後、事業に取り組んでいく中で、バス・タクシー事業者とも協議を進めることになるが、場合によっては周南市のように、バス乗り場やタクシー乗り場の縮小も視野に入れていく必要があると考える。また、多額の費用が必要にはなるが、現在鉄道会社が所有している土地の買収やペDESTリアンデッキを設置するなど用地を立体的に活用する手法についても検討を進めていくべきと考える。

駅前整備は、鉄道を利用する市民をはじめとし、鉄道・バス・タクシーの各交通事業者など多くの関係者が存在する。その中で、より効果のある駅前整備事業を進めていくためには、関係者との協議・調整を図りながら、行政としてどれだけイニシアティブを発揮できるかが最も重要である。

本委員会としては、行政に対し、市全体の利益が最大となることを念頭に置き、できる限り多くの意見を聞きながら事業を進めていくよう求めていきたい。

(倉敷市)

1. 市勢

市政施行 昭和 42 年 2 月 1 日
人 口 483,134 人
面 積 354.73 平方キロメートル

2. 財政

平成 26 年度一般会計当初予算	1728 億 4627 万円
平成 26 年度特別会計当初予算	1205 億 3750 万円
平成 26 年度企業会計当初予算	468 億 8760 万円
合 計	3402 億 7137 万円
財政力指数	0.83

3. 議会

条例定数 43
6 常任委員会 (総務、市民環境、保健福祉、文化産業、建設、文教)
4 特別委員会 (決算、地域活性化対策、防災体制等整備、行財政改革等)

4. 視察事項 (「地域公共交通総合連携計画及び乗合タクシー制度」について)

視察目的

バスなどの公共交通は、高齢者などにとって重要な移動手段であり、今後さらに進む高齢社会に対応するためにも必要不可欠なものである。しかし、倉敷市における公共交通は、自家用車への依存の高まりから利用者が減少し、減便や廃止が進むことにより、急速に市民の足が失われているという状況にある。倉敷市は、その対策として、「倉敷市地域公共交通総合連携計画」を策定し、ハード、ソフトの両面から具体的な施策を実施している。施策のうちの一つである乗合タクシー制度は、バス路線が廃止された地域や公共交通が利用できない

交通不便地域の移動手段を確保するため、地域が主体となって運行するコミュニティタクシー等を支援する制度である。公共交通を維持していくためには、地域住民が公共交通を自分たちの交通として「守り」「育てる」という意識が必要となる。その観点から市の補助金を受けるためには、運行費用の一部を地域が負担することになるが、コミュニティタクシーは、路線バスに比べて運行コストが低く、利用者のニーズにも柔軟に対応することができるため、自分たちで便利にしていくことが可能な公共交通となっている。

本市においても、人口減と高齢化が進む中で、鉄道や路線バス等の公共交通の維持・存続、市民の移動手段の確保は非常に重要な課題となっている。今後、市民の移動手段を確保し、交通弱者を減らすためには、行政の力だけではなく、地域住民の協力と理解が必須であると考えことから、先進地である倉敷市の公共交通施策の視察を行うこととした。

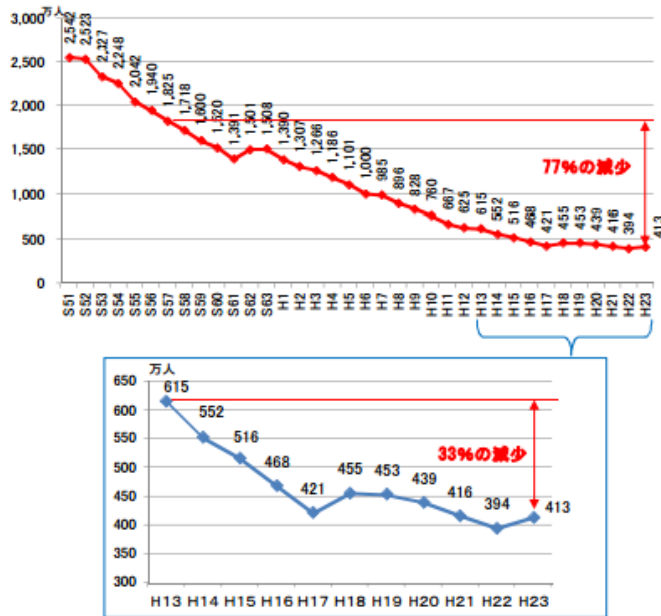
地域公共交通総合連携計画及び乗合タクシー制度について

(1) 倉敷市の現状

各地域・地区において、駅またはバス停が遠く利用できない地域（鉄道駅から半径 800m、バス停留所から半径 300m以上離れた地域）が複数あり、今後、バス路線の廃止などが進むことにより、交通不便地域が年々増加することが予想されている。現在、市域の居住地面積 265.67 km²において、公共交通でカバーされている割合は 39.4%となっている。

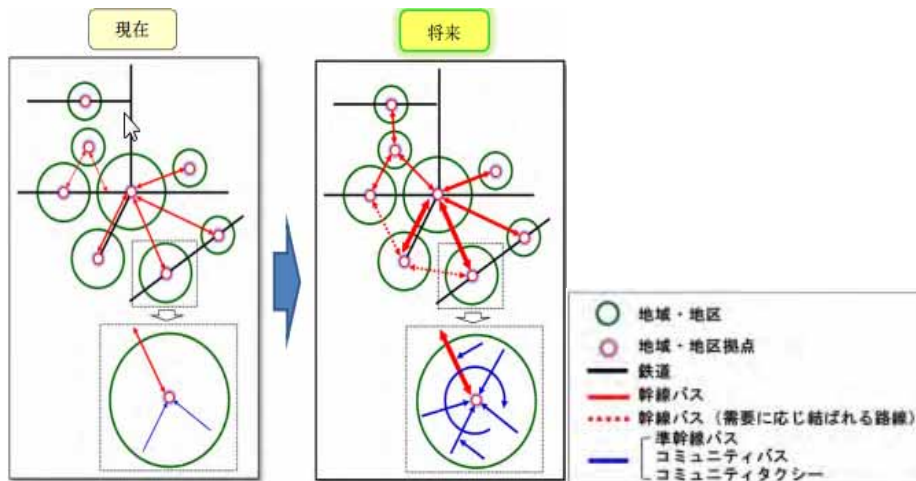
また、路線バスの利用者数は年々減少しており、昭和 57 年から平成 23 年の 30 年間で、1825 万人から 413 万人へ 77%の減少、平成 13 年から平成 23 年の 10 年間で 33%減少している。（次ページグラフ参照）バス路線としても、10 年間で 47 系統が廃止となっている。

路線バスの利用者が少なくなることで、運行本数を減らし、それによってまた利用者が減っていくという悪循環に陥っているという現状がある。



(2) 倉敷市における生活交通の基本方針

倉敷市は、地域・地区拠点が点在した、クラスター（花やブドウの房）型の都市構造であることから、サービスレベルの高い公共交通ネットワークが維持され、さらに、地域・地区間相互の連携を図るため、さまざまな移動手段が提供されている「まち」を目指している。（下イメージ図のとおり）



また、～市民の暮らしが便利で快適な、活力あるまちを目指して、みんなで生活交通を「つくり」「守り」「育て」ます～ を基本理念としており、さらに、基本目標として、次の3つを掲げている。

．日常生活に必要な移動手段として、市民の暮らしを支える生活交通

- ・車が自由に使えない人も、通院、買い物、通学など、安全・安心に移動できるよう、地域特性に応じ、経済性も考慮しつつ、日常生活に最低限必要な移動手段の確保を目指す。

・環境負荷の少ない“くるまに頼り過ぎないまちづくり”の基盤となる

便利で快適な生活交通

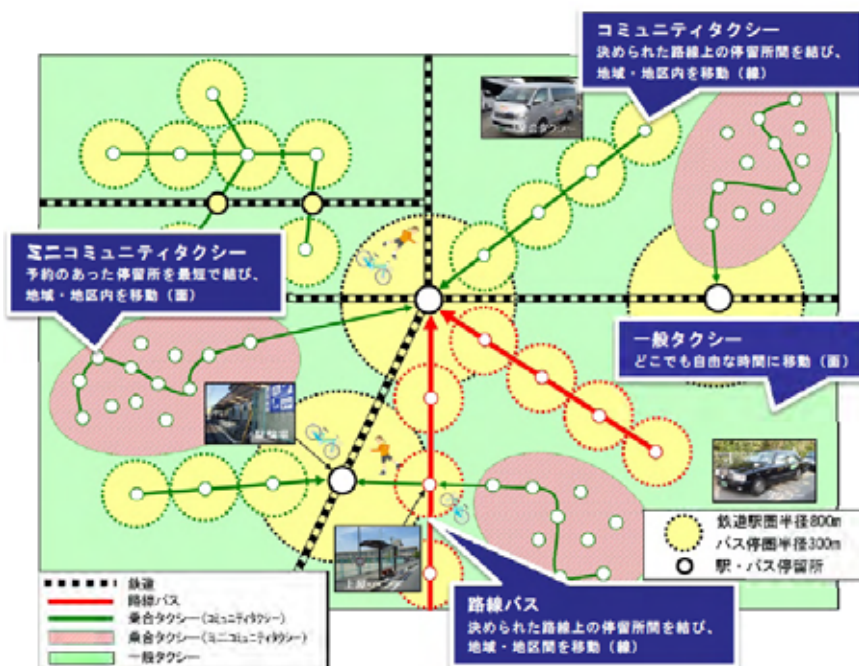
- ・公共交通が利用しやすいサービスの提供や環境整備などにより、利便性向上及び利用を促進することで、車から環境にやさしい公共交通への転換を図るとともに、車に頼り過ぎないまちづくりを目指す
- ・鉄道駅や駅前広場、バスターミナル、停留所などの交通結節点の機能を強化することで、乗り換え、待ち合い環境などの利便性及び快適性の向上を図る。
- ・鉄道駅や駅前広場、公共交通機関のバリアフリー化を図り、高齢者や障がい者など、多くの人々が便利で快適に利用できる環境づくりを推進する。

・市民、企業、交通事業者、行政が一体となって、みんなで「つくり」「守り」「育てる」生活交通

- ・市民、地域企業、交通事業者、行政が、それぞれの役割を果たすことで、公共交通を持続的に維持し、その確保にも協働で取り組む。
- ・鉄道、バス、タクシーなどベストミックスな交通体系を目指す。

(3) 倉敷市の公共交通ネットワークについて

公共交通は、地域・地区間が鉄道、路線バス(幹線)により結ばれ、地域・地区拠点となる駅、停留所を結節点として、路線バス(準幹線)やコミュニティバス、コミュニティタクシーなどの地域公共交通が接続されるなど、それぞれの特徴が生かされたネットワークを形成する必要がある。(次ページモデル図参照)



(4) 乗合タクシー制度について

コミュニティタクシーとは

- ・ 路線バスと同様、運行時刻と乗降する停留所が決まっている。
- ・ 利用するためには基本的に予約が必要である。
- ・ 車両はセダン型やジャンボタクシー車両などを使用するが、一般タクシーとは異なり、相乗りで運行する。
- ・ バスが運行できない生活道路でも運行できる。
- ・ 運行時刻やルート、停留所の位置などに、利用者のニーズが反映できる。
- ・ 利用者数に応じて、予約から定時運行、セダン型からジャンボタクシー車両へステップアップが可能である。
- ・ 料金は路線バスに比べると割高だが、一般タクシーに比べれば安価である。

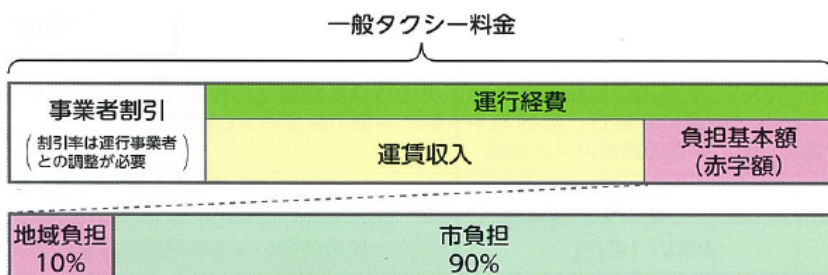


導入するための条件

- ・自治会等に乗合タクシー事業の運営を行う組織があること。
- ・運行使用車両は、乗合タクシー事業者自らが保有する車両であること。
- ・運行経費の一部を自治会等が負担していること。
- ・試験運行の結果、1便当たりの利用者数が1.2人以上であること。(運行継続条件も同様)

市からの補助について

- ・補助対象は、運行経費、路線図・時刻表などの印刷費、停留所などの施設整備費。
- ・市は、運行経費の経常損失額(赤字額)の9割を補助する。また、運行稼働率(年間実運行便数/年間設定運行便数)が50%未満の場合は地域負担が増加する。さらに、高齢者、障がい者支援として、コミュニティタクシー利用者証または障がい者手帳などの提示で、利用料金のうち1回100円を市が負担する。
- ・地域は、運行経費の経常損失額(赤字額)の1割を負担する。やむを得ず負担できない場合は、その相当額を利用者負担として運賃に上乗せできる。(ただし、その場合の運行は1日4便、週3日まで)



委員からの質問

Q 乗合タクシー制度の導入地域は、バス路線が廃止となった地域か。

A 元々バス路線がない地域でも、この制度を利用している地域はある。

Q 事業者割引はどの程度か。

A タクシー事業者によって異なるが、約3割程度の割引となっている。タク

シー事業者としては、儲けはほとんどないが、この制度により地域住民の身近な存在になることで、一般タクシーとしての需要が発生した際に、利用してもらえるとという利点がある。

Q 停留所の設置はどのように行うのか。

A 従来あったバス停に加え、地元で新たに停留所を選定するという形が基本だが、利用者の大部分が高齢者であることから、停留所の数をできるだけ増やしたいという要望が多い。

Q 料金体系はどのようなものか。

A 一般のタクシー料金で 4 人乗車したとして、料金を算定する方法（例：タクシー料金 2000 円 ÷ 4 人 = 500 円）だが、4 人乗車することはほとんどないので、赤字となる。その赤字の 9 割を市が負担し、残り 1 割を地元で負担することとなる。

Q 継続の仕組みはどのようなものか。

A 1 便あたりの利用者数が 1.2 人未満となった場合は事業を見直すことになる。運行稼働率(年間実運行便数 ÷ 年間設定便数)が 50% を下回った場合には、地域負担が割り増しされるが、年間の利用増加数 × 100 円を事業者に支給する仕組みも設けられている。

Q 通学ニーズはないのか。

A 路線バスより料金が高いこともあり、学生の利用は少ない。若いので自転車で通学する生徒が多い。制度として、高齢者の移動手段確保を主な目的としている。

Q 地域の運営組織が重要であるが、行政の支援はどう行っているのか。

A 地域からの要望があれば、行政から出向いて説明を行い、相談等にも対応する。また、運営組織については、自治会やその下部組織など地域によってさまざまである。

Q 制度を導入することで逆に、路線バスが廃止になることはないのか。

A 既存バス路線と競合するようなルートを選定は行わないことになっている。

Q 10 年でバス路線が 47 系統廃止された理由は何か。

A 隣市を主な運行エリアとするバス事業者が 1 社倒産したことで本市多くの路線も多く廃止になったことが主な原因である。法改正により、バス事業者の判断で路線の廃止が認められたことも廃止路線が増えている理由である。対策として、市としてバス事業者に対して、路線維持のための補助金を昨年度から開始したところである。

Q バス事業者倒産による影響は非常に大きいと考えるが、どのような対応を行ったのか。

A 国・県・市が赤字分を全額補助する形で、新たなバス事業者が従来の路線の半分程度で運行している。多額の補助金を出すことになったとしても、バス事業者に運営をしてもらった方が効率的であることから、廃止にさせずにできる限り維持していくことが重要であると考えている。

Q タクシー事業者への支払いはどのように行うのか。

A タクシー事業者から、地域組織と市に実績報告があり、それに基づいて、市が補助金を地域組織に交付する。地域組織がこの補助金に地域の負担金を加えて、タクシー事業者へ支払うという形である。

Q バス路線維持および乗合タクシー制度の予算額はいくらか。

A バス路線維持が 2500 万円程度、乗合タクシー制度が 400 数十万円程度である。

委員会としての所感

本市においても、倉敷市と同様、まず既存の鉄道や既存のバス路線を維持し、それぞれの拠点（主要駅、地域拠点）への移動を確保することが重要であると考えている。その拠点への移動手法として、「乗合タクシー制度」は非常に有効な手段である。倉敷市の「乗合タクシー制度」は、地域が主体となり、ルートの設定や料金の設定等を行っており、一部費用負担も求めている。地域の負担は少なくないが、行政が主体となって事業を進めていくよりも地域の実状に詳しい自治会等の地域団体が主体となることで、地域ニーズをより正確に把握し、利用者増を図ることができ、また、地域で「守り」「育てる」という意識も生まれ

やすい。本市もこの「乗合タクシー制度」を参考にし、地域の協力という視点を持った交通施策の実行を求めたい。

加えて、倉敷市が実施しているバス路線等への補助金交付のように、補助金を交付してでも、公共交通事業者による自主運行を継続してもらおうという観点も必要であると考え。本市でも内部・八王子線には多額の公費負担を行うこととしている現状の中で、地域間の公平性という視点も含め、民間事業者の効率性やサービスを継続させ、かつ有効活用するための公費負担という考え方も今後の公共交通維持施策としては重要であると考え。

いずれにしても、今後の公共交通施策は、公共交通事業者・行政・市民の3者が一体となって進めることが必要であり、どれだけ地域の協力が得られるかがポイントとなる。本市も倉敷市の事例を参考にしながら、実効性のある公共交通施策の実施を強く望む。

(高松市)

1. 市勢

市政施行 明治 23 年 2 月 15 日
人 口 419,011 人
面 積 375.20 平方キロメートル

2. 財政

平成 26 年度一般会計当初予算	1526 億 0000 万円
平成 26 年度特別会計当初予算	1034 億 0714 万円
平成 26 年度企業会計当初予算	506 億 9554 万円
合 計	3067 億 0268 万円
財政力指数	0.80

3. 議会

条例定数 40
4 常任委員会 (総務消防、教育民生、経済環境、建設水道)
4 特別委員会 (新病院等整備、都市交通対策、総合防災対策、決算審査)

4. 視察事項 (「高松市公共交通利用促進条例」について)

視察目的

高松市では、近年、郊外に立地する大規模小売店舗などの増加により、都市機能が拡散し、自家用車への依存度が高まっており、それに伴って、公共交通利用者は大きく減少し、公共交通を取り巻く環境は、厳しさを増している。さらに今後、人口減少・超高齢社会が進行する中で、公共交通の衰退は、交通弱者の急増や中心市街地の商業機能低下などのほか、地域社会の衰退を引き起こす可能性もある。このような現状の中、高松市では都市の機能を集め、市街地の拡大を抑制するコンパクトで持続可能な集約型の都市構造「多核連携型コンパクト・エコシティ」の実現を目指し、その取り組みの柱として、人と環境に

やさしく快適で利用しやすい公共交通体系を構築しようとしている。公共交通体系を将来にわたり維持していくには、利便性向上策の実施と市民一人一人の積極的な利用が不可欠であり、市・市民・事業者・公共交通事業者が協働して取り組むことが必要であるため、「高松市公共交通利用促進条例」平成 25 年 9 月 27 日に公布・施行した。また、本条例の施行を契機として、公共交通の各種利用促進施策を展開している。

本市においても、高松市と同様、公共交通の維持は重要な課題となっており、利用促進策も急務とされているという現状であるため、公共交通利用促進条例を制定している全国でも数少ない自治体の一つである高松市の視察を行うこととした。

高松市公共交通利用促進条例及び関連施策について

(1) 高松市公共交通利用促進条例の主な内容

基本理念

- ・誰もが安全に安心して移動できる公共交通体系を構築することを基本として行うこと
- ・高松のまちの魅力を高め、にぎわいの創出に資するものとして行うこと
- ・公共交通が環境への負荷の少ない交通手段であることから、環境への負荷の少ない社会の実現に資するものとして行うこと

各主体の責務

市

- ・公共交通の維持・改善を可能とするまちづくりの推進及び公共交通事業者との協働による公共交通の利便性の向上を図るとともに、利用促進施策を総合的かつ計画的に策定し、実施しなければならない。
- ・利用促進策の策定及び実施に当たっては、公共交通事業者、市民及び事業者の意見を十分に反映させるよう努めるものとする。

公共交通事業者

- ・事業の効率化を努めるとともに、他の公共交通事業者と連携しながら、公共交通の利便性を高めるよう努めなければならない。
- ・利用促進施策を市、市民及び事業者と協働して推進するよう努めなければならない。

市民

- ・公共交通の利用促進への理解と関心を深めるとともに、過度の自家用車の利用を控え、公共交通を積極的に利用するよう努めなければならない。
- ・利用促進施策を市、事業者及び公共交通事業者と協働して推進するよう努めなければならない。

事業者

- ・事業活動に伴う移動、従業員の通勤等における公共交通の利用を推進するとともに、従業員に対し公共交通の利用に関する意識啓発を行うよう努めなければならない。
- ・利用促進策を市、市民及び公共交通事業者と協働して推進するよう努めなければならない。

基本方針

．公共交通の利便性の向上と積極的な利用の促進

利便性の向上と積極利用を同時に取り組むことで、相乗効果を生み、正のスパイラルへの転換を目指す。

．地域の特性に応じた効率的な機能分担と連携

現在の路線網は、郊外から市中心部への一極集中型となっている。今後は、地域の特性に応じて、鉄道や幹線バスの基幹交通とコミュニティバスなどの支線交通が効率的に機能し合う路線網の構築に取り組んでいく。

．公共交通優先の交通体系へ転換

これまでは、道路整備などにより自家用車を利用しやすいまちがつけられていた。今後は、バス路線再編と合わせた鉄道駅の交通結節機能の強化や公共交通が優先して走行できる道路空間の再編など、公共交通を優先し、利用しやすい環境を整備していく。

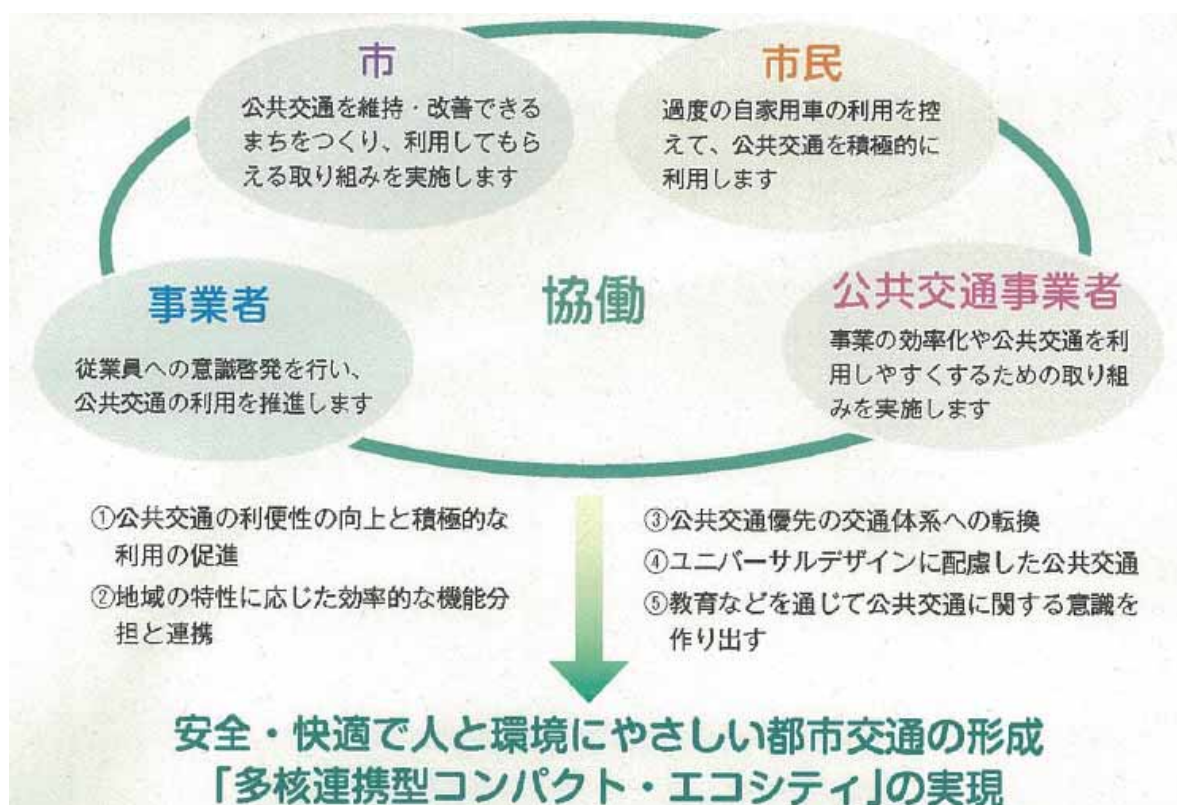
．ユニバーサルデザインに配慮した公共交通

誰もが安全に安心して移動できる公共交通体系を目指すため、鉄道駅のバリアフリー化や駅周辺の歩道段差解消など、あらゆる人に優しいユニバーサルデザインの考え方に配慮した環境を整備していく。

．教育などを通じた公共交通に関する意識の醸成

公共交通は市民一人一人の利用により支えられている。積極利用する意識を作り出していくため、学校教育で公共交通の積極的な利用を促す取り組みを推進するほか、公共交通に親しむソフト事業も展開していく。

【高松市公共交通利用促進条例のイメージ】



(2)公共交通利用促進施策

「電車バス乗継割引拡大制度」

主要鉄道駅からの支線である路線バス（フィーダー交通）の利用促進を行い、また、中心市街地を運行する路線バス等のちょい乗りの促進を図り、鉄

道を基軸とした公共交通幹線軸の強化を進めるため、平成 26 年 3 月 1 日から IC カード「IruCa」(イルカ)による電車 - バスの利用における乗り継ぎ割引を現状の 20 円から 100 円に拡大した。補助金の交付対象は IC カード関連システム改修費等および運賃割引額の差額補てんとなっており、平成 25 年度の交付額が 600 万円、平成 26 年度の当初予算額が 2332 万円となっている。また、平成 26 年 3、4 月の利用実績は前年同月に比べ、26%の増加となっている。

「高齢者に対する公共交通利用支援」

高齢者の増加及び公共交通の衰退により、移動手段のない交通弱者の増加が大きな問題となっていることから、高齢者福祉及び公共交通利用促進の両面からの施策として、IC カード「IruCa」を活用した運賃割引制度を平成 26 年 10 月から導入する予定である。市内に在住する 70 歳以上の方を対象として、運賃を 50%割引する制度(6 か月ごとに更新必要)となっており、システム改修費等、運賃割引額の差額補てんを補助金の交付対象としている。平成 26 年度の当初予算額は 4287 万円となっている。

委員からの質問

Q この条例と自転車の関連性はどうか。

A 市内循環バスと自転車は互いに競合関係にあり、自転車の利用が増えるとバスの利用者が減ることも考えられるので、バランスをとりながらそれぞれの施策を進めたい。また、駅に駐輪場を整備するなど相互に関連させた施策も実行したい。

Q 電車バス乗継割引の拡大の補助金について教えてほしい。

A 乗継割引の増額分である 80 円が補助対象ではあるが、上限を乗り継ぎ件数の 2 割増までとしている。この上限については制度スタート時に交通事業者と協議をして決定している。

Q 電車バス乗継割引の仕組みを教えてほしい。

A 乗り継いだ先の運賃から割引かれることになるが、市内のバス事業者(こと

でんバス(株)は1社のみであり、鉄道事業者(高松琴平電鉄(株))とグループ企業関係である。ICカード「IruCa」は元々ことでんグループが導入したカードであり、そのシステムに便乗する形で20円の割引となっていたものを市の補助金により100円の割引となるよう設定を変更している。JRとの連携の予定はまだないが、コミュニティバス等の運行事業者へIruCaカードのシステムを導入していく予定である。

Q公共交通の空白地帯はないのか。

A市内に空白地帯は存在しており、本条例の地元説明会においても、利用促進以前に公共交通がないではないかとの意見もある。持続可能な公共交通として地域主導の動きを期待しているが、なかなか進んでいないのが実状である。

Q廃線になったバス路線はあるのか。

A5、6路線は廃線になっている。

Q公共交通利用促進とセットで、市街地の駐車場の規制など自動車利用を抑制するような施策は講じているのか。

Aそのような施策を実施したいという思いはあるが、商店街や駐車場経営者からの声もあり、実施は難しい。

Qバス - バス間の割引は実施していないのか。

AことでんグループがIruCaカードのシステムを導入した当初にバス - バス間の乗り継ぎ割引を想定していなかったことから、バス - バス間の割引は実施していない。実施する場合にはシステムの改修が必要だが、今後の検討課題であると考えている。

Q既存路線バスへの補助金はどの程度か。

A3~4000万円程度ある。市内のみの路線バスの補助金については、県が補助の基準を作成している。

委員会としての所感

内部・八王子線の存続問題が一つの契機となり、本市においても、公共交通の利用促進は大きな課題となっているところである。高松市のように公共交通

促進条例を制定し、市及び市民、交通事業者等の責務を明示し、市民の意識向上を図った上で、さらに条例に沿って市としてさまざまな施策を実行していくことで、より大きな効果が期待できると考える。しかしながら、重要なのは具体的な施策の実行である。高松市では、民間交通事業者で既に導入されていた IC カードを有効利用して、公共交通の利用促進を図っている。本市がこれをそのまま真似することはできないが、運賃の一部に公費を投入するという考え方は、今後の公共交通維持には必要な視点であると考え。また、交通事業者への乗継割引拡大分の補助金の上限を 2 割増までとすることで、乗り継ぎ件数が大幅に増加したとしても、税金が際限なく出ていくことはないという仕組みとなっている。

本市も高松市を参考にして、公共交通の利用促進を進めながら、かつ税金の投入が大きくなり過ぎないように仕組みづくりを行うべきである。公共交通の利用促進に向けた広報や補助金を伴った具体的な施策を行政が実行することは、行政が交通事業者に代わって宣伝を行ったり、運営費の支出をするという側面も持っている。公共交通はなくてはならないものであり、廃線が行われた場合の市民の不利益は非常に大きいことから、民間事業者に任せるだけではいけないと考えるが、行政活動の原資は市民から集めた税金であるということをお忘れず、公平性を持った公共交通施策を進めていかなければならない。そのためには、鉄道・バス・タクシーの各交通事業者の実状と各地域の実状を理解した上、大局的な見地から公共交通利用促進策を進める必要がある。

高齢化と人口減が進み、公共交通利用者の母数が減少する中で、利用の増加を図ることは容易なことではないが、廃線が進んでいない今のうちに、市として、市民の利益が最大となるよう、また、不利益が最小となるような公共交通施策の実行を強く求めたい。