

平成26年8月12日

松阪市議会
議長 中島 清晴様

報告者 真政クラブ
山本 芳敬

視 察 報 告

今般、下記のとおり行政視察を実施しましたのでその内容等を報告いたします。

記

1. 視察日程 平成26年8月7日(木)
2. 視察先 岡山県岡山市
岡山国際交流センター 2階「国際会議場」
3. 視察参加者 真政クラブ 山本 芳敬
4. 主催者 一般財団法人 地域公共交通総合研究所
理事長 小嶋 光信氏
5. 視察内容 一般財団法人 地域公共交通総合研究所 第2回シンポジウム

◎ 地域の足を守るために 今、何をすべきか？

「交通政策基本法」「地域公共交通活性化再生法」への実務対応

1. 視察目的

平成25年12月4日に施行された「交通政策基本法」の立法の背景と目的、今後の課題の把握、さらには「地域公共交通活性化再生法」の改正点を確認し、二つの法の制定主旨から、地方自治体としてやらなければならない責務を理解することで、今後の地域公共交通、松阪市の公共交通の進むべきあり方、方向性を考えていくため研修に参加しました。

また、この第2回シンポジウム(地域の足を守るために今、なにをすべきか?)は、地域公共交通の第一人者であり地域公共交通総合研究所 理事長でもある小嶋光信氏(岡山市在住)が主催者であることから、地方都市岡山において交通政策のトップの有識者が集合し、このシンポジウムにおいて講演、ディスカッションされる貴重な機会でもありました。

さらに、小嶋氏は海上アクセス(松阪ベルライン)の運行事業者でもある両備ホールディングス株式会社及び津エアポートライン株式会社代表取締役社長でもあることから今回の研修に参加しました。

2. 研修内容

【第一部】

- ・「交通政策基本法」「地域公共交通活性化再生法」立法の背景と今後の課題
小嶋光信氏(一般財団法人 地域公共交通総合研究所 理事長)

平成22年度、地方部での一般集合バス事業の収支状況は、133社が赤字、18社が黒字で実に88%が赤字となっている。また、地域鉄道事業社の収支では、赤字69社、黒字23社で75%が赤字に陥っている。世界の先進国諸国で地域の公共交通を民間に任せきっているのは日本だけである。マイカー時代の到来後は、乗客の減少から売上が半分に落ちている。必要経費は変わらず経常利益はマイナス、ビジネスとしては成り立っていないのが公共交通の現実である。

ヨーロッパにおいてフランスでは、子供、老人は交通弱者であることを気付いていたことから、公共交通を守っていく仕組みとして公設民営方式を取り入れている。

日本においても、平成14年当時より交通基本法案が議員立法において提出されていたが、成立し施行されたのは平成25年12月のことであった。また、再生事業として津エアポートライン、和歌山電鐵、中国バス、井笠鉄道などが公設民営方式、公設民託方式を採用し事業再生がなされてきています。井笠鉄道の経営破たんに関与した要因は、2002年の規制緩和

によって公共交通は免許事業から許可事業となり、補助金の支えがなくなった。路線の退出・廃止も自由、新規参入も自由となり、「儲からない路線はやめるべき」という現在の病巣をつくる行政に転換していったことにより、多くの公共交通事業者が経営破たん、私的整理をすることになった事が原因である。

小嶋社長の見解として地方公共交通の再建スキームとしては、補助金制度を有益に変更し、公設民営、公設民託の機能を併せ持った「公設民営」方式が最適であると主張されている。

- ・地域公共交通改善に求められる「見える化」と「相対視」
家田 仁氏（東京大学大学院 兼 政策研究大学院大学教授）

交通政策基本法の着眼点として、
まずは第1条の目的に、基本理念を定め並びに国及び地方公共団体の責務等を明らかにし・・・もって国民生活の安定向上及び国民経済の発展を図るとしている。
また、第2条の基本認識では、・・・交通が、国民の自立した日常生活及び社会生活の確保、活発な地域間交流及び国際交流並びに物資の円滑な流通を実現する機能を有する・・・国民生活の安定向上及び国民経済の健全な発展を図るために欠くことのできないもの・・・としている。
さらに第10条では、交通関連事業者及び交通施設管理者の責務として、国地方公共団体が実施する交通施策に対し協力するように努めるとし、11条では国民の役割としても通施策に協力するよう努め積極的な役割を果たすものとしている。

次に、地域公共交通活性化再生法の改正点では、市町村が地域公共交通の中心的主体であるとし、地域公共交通再編事業も登場した。また、ローカルの頑張りが必要であり、ボトムアップ的な関係者の努力と連携、さらに俯瞰的アプローチ「相対視」と市民・国民の理解と協力を得るため、公共交通サービスの供給効率であったり、ユーザーにとっての公共交通のサービス水準などを数値として「見える化」することが重要であり、そこで始めて市民の理解をえることができ市民的な取組にしていくことが大切であるとしている。数値として「見える化」をすることで、公共交通における我が町のポジションを知り、目標設定、改善の方向性を知り、モデルケースを見つけ新たな指標を設定することで総合的な「見える化」としていくことが必要となる。

- ・「交通政策基本法」と地域公共交通活性化再生法」の目指すもの
藤井直樹氏（国土交通省 総合政策局 公共交通政策部長）

交通政策基本法では、国の責務、地方公共団体の責務、事業者の責務、国民の責務を明確にし、関係者の連携・協力のあり方を示している。

交通政策基本法に基づく「交通政策基本計画」も位置づけとしては、社会資本整備重点計画法に基づく「社会資本整備重点計画」とを車の両輪として政策を推進し、もって、今後の国土・地域づくりの指針となる、中長期的（2050年）を見据えた、「国土のグランドデザイン2050」の実現に寄与するとしている。

交通政策基本法の間とりまとめ（素案）の概要の基本的方針としては、

・豊かな国民生活に資する使いやすい交通の実現　・成長と繁栄の基盤となる国際・地域間の旅客交通・物流ネットワークの構築　・持続可能で安心・安全な交通に向けた基盤づくり　を国民・利用者の視点に立って政策を講じるとしている。

地域公共交通活性化再生法の改正点のポイントとしては、地方公共団体がそれぞれの地域の公共交通のあり方を主体的に検討し、その再構築を先頭に立って推進する仕組みを構築する。都道府県も市町村と共同で計画を作成できることとし、まちづくりと連携した面的な公共交通ネットワークを再構築する地域公共交通網形成計画を策定する。

さらに、地方公共団体が中心となって面的な公共交通ネットワーク再構築をすすめるための実施計画を国が認定する制度を創設し、予算措置、法律の特別措置等をパッケージで講じることにより、計画の実現を全面的に後押しするとしている。また、地方公共団体の取り組みに必要な人材の育成についても支援を行うとしている。

所感

交通政策基本法の施行、地域公共交通活性化再生法の改正の法整備の背景として、地域公共交通は　・日常生活における移動手段　・来訪者観光客の移動手段　・にぎわいの創出　・高齢者の健康維持、見守り　・環境にやさしい等　多面的な役割を果たしている。

しかし、現実としての地域公共交通は、①地方部におけるクルマ社会の進展と、地域公共交通の衰退　②高齢化・人口減少社会におけるモビリティをどう確保するか　③　輸送人員の減少による事業者の経営悪化による路線廃止と公共交通空白地域の拡大など　地方都市のまちづくり、地域コミュニ

ティが壊れかけてきている。

そこで、今回の法整備において、地方自治体を中心となって地域公共交通の再構築を関係者（国、県、事業者、国民）と連携・協働し、さらに国からは実施計画の認定において支援措置、人的支援も考えられている。

小嶋社長の講演にもありましたが、地方の地域公共交通は原則一日たりとも欠かすことは出来ません。その中で、継続的に地域公共交通の持つ多面的な機能を果たし「まちづくり」をしていく地方自治体の役割は大きく、今回の法整備において主体が地方自治体であることが位置づけられたことは非常に重要なことであると考えます。

さらに、地方都市の活性化にはおいては、一例としてまちづくり（コンパクトシティ化 富山市）と連携し、面的な公共共通のネットワークを再構築しなければなりません。また、地方都市における持続的な運営に関しては、公設民営・公設民託方式も必然的な方向性であることは間違いないと考えます。

松阪市としても過疎化が進む地域等もある中、地域公共交通の重要性と松阪市全体のまちづくりの観点から、早々に俯瞰的な視点からアプローチし、「相対視」し目標設定、ロードマップを明らかにし市民にわかりやすく示していくことが必要であると考えます。

