

公共交通メールマガジン

平成24年11月
第14号

編集

国土交通省総合政策局
公共交通政策部

平素より、当メールマガジンを御愛読いただきありがとうございます。つい先日まではまだまだ暑さが残っていましたが、だんだんと冷え込み始め、冬の訪れを感じる季節となってまいりました。

さて、今回のメールマガジンは下記の内容でお送りいたします。

◎目次

- ご挨拶(国土交通省総合政策局公共交通政策部参事官 島田勘資)
- 交通基本法案について(国土交通省総合政策局公共交通政策部)
- 「第3回地域鉄道再生・活性化等研究会」を開催しました(国土交通省鉄道局)
- シンポジウム開催のご案内(沖縄総合事務局)
- シンポジウム実施のご報告(四国運輸局)
- 編集後記

○ご挨拶

国土交通省総合政策局公共交通政策部参事官
島田勘資

9月11日付で国土交通省 総合政策局 公共交通政策部 参事官(総合交通)に着任しました島田です。

着任以来、主として「交通基本法」の制定に関する仕事を担当しております。この法案は、平成23年3月に閣議決定し国会に提出して以来、審議が継続していましたが、平成24年11月16日に衆議院が解散したため、他の多くの審議中法案と同様に廃案となりました。本法案の成立に向けましては、様々な関係者の皆様に多大なるご支援、ご協力を賜りましたが、この場をお借りして、改めて厚くお礼申し上げます次第であります。

我が国の交通は、国際競争の激化、地域社会の活力低下、人口減少・高齢化、地球環境問題など、様々な課題に直面しております。国土交通省では今後も引き続き、総合的かつ計画的な交通施策の推進に努力して参りますので、これまで以上のご理解とご協力を、どうか宜しくお願い申し上げます。

さて、私が公共交通に関する課題を考える上で、よく思い浮かべるのは、富山県です。私は平成9年から13年にかけて、富山県庁に4年間出向しておりました。富山県は、県央部には広大な平野が広がり、県西部には「散居村」と言われるように人口が分散して居住する地域がある一方で、合掌造りで有名な五箇山集落をはじめとして山間部にも集落が存在し、バスなどの公共交通を維持していくことはなかなか大変なところudur。そんな地域で、昭和初期に設立された民間鉄道会社のグループが現在も頑張っており、鉄道路線やバス路線を維持し続けています。

県都の富山市では、「コンパクトシティ」との考え方を現市長が打ち出されて先進的な取り組みが進んでいますが、広大な平野部にある富山市では市内のあらゆるところが住みやすいこと、住宅も戸建て志向が強いこと、共働き率が高く一世帯がマイカーを2台、3台と保有しており免許があれば公共交通に依存しなくても生活に大きな支障がないこと等々のため、人口密度の低い市街地が周辺部に向かって広がるという「富山市ならではの現実」がありました。行政があえて「集積化」を打ち出す必要があったのも、そういった地域の特徴を背景としているのではないかと思います。

人口の減少は今後の日本のあらゆる地域に共通の課題ですが、それぞれの地域ごとに、地理的要因、産業や都市の構造、住宅事情、交通環境、さらには歴史・文化・風土・気質など千差万別であり、それぞれの特徴になじむ公共交通確保策を考えなければなりません。一方で、「この地域ではもともとこうだから」と、現状追認してしまうのは人口減少という初めての経験に対応できません。解決策を見いだすためには、その地の住民や自治体、事業者の皆様が智慧を出し、他の地域での成功や失敗を参考にしながら現状を打破する試行錯誤をしなければならぬと思います。こうした地域での取り組みには、多大の時間と労力を要しますが、それぞれの地域で持続可能な公共交通の確保に向けて、私も微力ではありますがお役に立つよう努力していきたいと考えています。どうぞ宜しくお願い申し上げます。

○交通基本法案について(国土交通省総合政策局公共交通政策部)

平成23年3月に国会に提出して以来、継続審議となっておりました「交通基本法案」につきましては、本年11月16日に衆議院が解散したため、廃案となりました。

長期間にわたって、本法案の成立に向け多大なるご支援をいただきましたことに、改めて御礼申し上げます。

我が国の交通は、国際競争の激化、地域社会の活力低下、人口減少・高齢化、地球環境問題など、様々な課題に直面しておりますが、国土交通省としては、引き続き総合的かつ計画的な施策推進を図りつつ、我が国経済社会の持続的発展を目指し努力して参りますので、今後ともご理解とご協力のほど、何卒宜しくお願い致します。

【参考】交通基本法案の経緯(国会提出後)

■平成23年

【第177回国会(通常国会)1/24~】

3月8日 閣議決定・国会提出

8月29日 衆議院国土交通委員会に付託

8月31日 衆議院本会議にて閉会中審査(継続審議)の議決

【第178回国会(臨時国会)9/13~】

9月30日 衆議院本会議にて閉会中審査(継続審議)の議決

【第179回国会(臨時国会)10/20~】

12月9日 衆議院本会議にて閉会中審査(継続審議)の議決

■平成24年

【第180回国会(通常国会)1/24~】

8月7日 衆議院国土交通委員会にて提案理由説明

8月22日 衆議院国土交通委員会にて参考人質疑
9月7日 衆議院本会議にて閉会中審査(継続審議)の議決

【第181回国会(臨時国会)10/29~】

11月16日 衆議院解散に伴い廃案

○「第3回地域鉄道再生・活性化等研究会」を開催しました(鉄道局鉄道事業課)

鉄道局は、観光庁と共催で10月22日(月)に第3回地域鉄道再生・活性化等研究会を開催しました。

鉄道事業者は観光との連携など地域に根ざしたさまざまな活動を模索しています。

鉄道局では、こうした地域鉄道の再生・活性化に向けた取組を大きな動きとしていくために、今後の講ずるべき施策などをこの研究会で検討することとし、「地域鉄道の再生・活性化等研究会」を開催しています。

第3回では、鉄道運輸機構による調査の分析等や総務省による過疎債(ソフト分)の概要と地域鉄道への利用可能性について説明があり、これらに関する意見交換がありました。

主な分析結果、説明内容及び意見等は以下のとおりです。

【鉄道運輸機構調査の分析等】

- 経営環境や経営状況に基づく地域鉄道の類型化。
- 鉄道事業者の各種取組の連携方法を、アンケート調査を基に「再生・活性化戦略タイプ」に分類し、経営環境・経営状況に基づく類型化と重ねて整理し、再生・活性化のための方向性を示す。

【総務省による地域鉄道に対する過疎債利用の可能性の説明】

- 平成22年度から、ハード事業を拡充、新たに「ソフト事業」も過疎債の対象。過疎債(ソフト分)を活用した地域鉄道の維持・活性化の取組事例は、運営維持のための直接的支援(施設維持管理への補助等)、鉄道利用者への補助(通学定期券購入への補助等)、利用促進のためPR活動等(利用促進協議会への補助等)

【主な意見等】

- ・地域鉄道の類型化について、ベストプラクティスの分析のためには、取組の時間軸の把握も必要。
- ・事業主体は、第3セクター鉄道と民営鉄道では目指す方向が違うこともあるため、違いを勘案した上で、モデル事業等の方向性を決定していくこと。
- ・経営課題を地域と一体化、共有する。
- ・研究会でのキーワードは、
 1. 「需要の掘り起こし」
 2. 「変動要因の大きい観光への対応」
 3. 「地域と一体となった経営改善(マーケティングにつながるコスト削減など)」
 4. 「地域鉄道は住民にとって『非日常(普段はマイカーのため)』、観光客にとっても『非日常』」。
- ・行政からの補助金の活用の仕方、鉄道事業者は補助金の存在、タイムスケジュールを把握していない等の課題も掘り下げていくべき。

また、「DMVによる鉄道のイノベーション～線路と道路を走る夢の乗り物～」と題し、DMVに関して、柿沼 博彦氏に講演をしていただきました。

当日の資料等については、以下のホームページで、公開しております。

http://www.mlit.go.jp/report/press/tetsudo05_hh_000024.html

なお、5月号及び8月号でお知らせさせていただきましたが、第1回、第2回の内容も以下のホームページアドレスに公開しております。

第1回http://www.mlit.go.jp/report/press/tetsudo05_hh_000016.html

第2回http://www.mlit.go.jp/report/press/tetsudo05_hh_000021.html

【出席委員】

・学識経験者等

矢ヶ崎紀子(首都大学東京特任准教授)、篠原靖(跡見学園女子大学准教授)、横山幸代(じゃらんリサーチセンター)、石井宏子(温泉トラベルデザイン研究所代表)、丁野朗(社団法人日本観光振興協会・総合研究所長)、関山幹人(NHKエンタープライズ 事業本部 事業開発 エグゼクティブ・プロデューサー)

・鉄道事業者

山形鉄道株式会社、上田電鉄株式会社、いすみ鉄道株式会社、明知鉄道株式会社、錦川鉄道株式会社、北海道旅客鉄道株式会社、四国旅客鉄道株式会社、九州旅客鉄道株式会社

・関係団体

東北鉄道協会、日本商工会議所、社団法人日本観光振興協会、財団法人地域活性化センター、一般社団法人交通環境整備ネットワーク、独立行政法人鉄道建設・運輸施設整備支援機構

・行政関係者

人吉市役所、総務省、国土交通省

○シンポジウム開催のご案内

12月開催予定のシンポジウムについてご案内させていただきます。是非、奮ってご参加ください。

◆沖縄の地域公共交通を考えるシンポジウム(沖縄総合事務局)

地域の公共交通は通勤、通学、買物などの日常生活の足として欠かせないものですが、沖縄は自家用車への依存度が高く、公共交通が十分利用されているとはいえない状況です。

今回、沖縄における公共交通の必要性を再認識し、今後のあり方について考える機会となるよう、下記のとおりシンポジウムを開催します。

多くの皆様の参加をお待ちしております。

【日 時】平成24年12月14日(金) 午後1時15分～午後4時00分

【場 所】沖縄県立博物館・美術館(講堂)(沖縄県那覇市おもろまち3丁目1-1)

【定 員】200名(事前申込制 12月3日〆 / 参加無料)

【プログラム】

- ・国の施策説明 「地域公共交通に対する取り組みについて」
- ・基調講演 「おでかけを守る地域公共交通の戦略的マネジメント」

福島大学 特任准教授 吉田 樹 氏

・パネルディスカッション

コーディネーター	琉球大学工学部環境建設工学科教授	堤 純一郎 氏
パネリスト	福島大学特任准教授	吉田 樹 氏
	沖縄都市モノレール(株)代表取締役社長	仲吉 良次 氏
	那覇バス(株)代表取締役社長	合田 憲夫 氏
	那覇市都市計画部副部長	上江洲 喜紀 氏

【お問い合わせ先】 沖縄総合事務局運輸部企画室(TEL 098-866-1812)

○シンポジウム実施のご報告

◆地域公共交通シンポジウム in 四国(四国運輸局)

四国運輸局では、糖尿病などの生活習慣病の発症率や死亡率が全国トップクラスとなっている四国の実情を踏まえ、健康の観点から公共交通利用を考える機会として、10月24日(水)に、サンポートホール高松(高松市)において、「公共交通で健康を取り戻せ！」と題したシンポジウムを開催致しました。当日は、自治体担当者や交通事業者など、約160名が参加しました。

四国運輸局 丸山局長から四国における生活習慣病の状況やその自動車依存との関係についてなど開催趣旨を御説明した後、3名の有識者の方から御講演をいただきました。概要は以下のとおりです。

○筑波大学 谷口綾子講師

「クルマ依存からの脱却 ～モビリティ・マネジメントのポイント～」

- ・公共交通利用の多い大都市においては、地方都市に比べ歩行量が多く、肥満割合が少ない。また、過度のクルマ利用は、買い物難民の発生や地域愛着の低下につながる場合がある。
- ・クルマ利用は個人的利益と社会的利益が必ずしも一致しない社会的ジレンマの性質をもつものであり、節度を持って賢く使う必要がある。
- ・そのような目的の達成のため、言葉の力を上手く使うものがモビリティ・マネジメントであり、ターゲットを固め、適切な手段で動機付けや説得を行っていくことが重要。
- ・教育や啓発、あるいは公共交通を使うことがかっこいい、と思わせるようなイメージ戦略も必要と考えている。

○筑波大学 久野譜也教授

「公共交通を利用すると健康になりやすいことを知っていますか？」

—Smart Wellness City の推進—

- ・一日の歩行量を3000歩増やすことで、健康改善に効果があり、効果を維持するためには継続していくことが必要。そこで、意識せずとも自然に歩行量の増加につながるという点で、公共交通利用が意義を持つ。
- ・単に健康のためにいいと知っているだけでは、行動を起こさない人もおり、実際に行動を起こすための知識レベルまでの情報をきちんと届ける必要がある。
- ・あわせて、生活環境やコミュニティが歩数や健康状態に影響を与えるところ、健康な人を増やすためには、個人を変えるだけでなく、まちづくりや公共交通の再整備といった観点が必要。
- ・「健康から健幸へ」という標語のもと、多くの人で賑わい、歩くことを中心に移動でき

るまちづくりを目指し、スマートウェルネスシティの取組を自治体と推進。

- ・社会を変えていくためには、将来の変革をエビデンスに基づいて想像でき、かつ、それを実際に具体化できるイノベーターの育成が必要。

○新潟県三条市 國定勇人市長

「歩いて暮らせるまちへ ～スマートウエルネス三条の推進～」

- ・三条市においては中山間地ではなく中心市街地でより高齢化が進展。その段階で適切に対応できれば、今後他の地域でも対応可能ではないかという思いから、取組を推進している。
- ・中心市街地である三条小学校区において暮らしの場、賑わいの場の充実強化を図り、公共交通で来て中を歩いて行動できる、高齢者にやさしいまちづくりを目指している。
- ・中心市街地の活性化のため、商工会等と連携して「三条マルシェ」を開催。24年10月には来場者数通算30万人を突破。
- ・デマンド交通は半径300mに一カ所停留所を設置し、中心市街地のみならず、家から停留所までもある程度歩くよう配慮。タクシー事業者のノウハウを活用。
- ・現在の利用は主に通院目的であり、もっと多彩に利用してもらえるようにしたいと考えている。引き続き総合的な取組を行っていきたい。

質疑応答においては、「高松市においても取組を行っているが、なかなか効果が出ないと見受けられる。どのような施策が効果的と考えているか。」の質問に対し、國定市長からは「高松市は丸亀町商店街など優良事例と捉えているが、取組を上回るスピードで高齢化が進展しているのではないと思われる。食事や運動に加え、『御近所の底力』（他人との協力）が重要となるのではないか。」、久野教授からは「市民側からは現状に応じたニーズに基づいて要望を行うため、高齢化等が進展する中では、対応したときには状況が変わっているということがあり得る。きちんと将来像を提示しつつ、それに応じた複数のメニューを選択肢として用意することが必要である。」といった回答をいただきました。



質疑応答(左から谷口講師、久野教授、國定市長)

最後に、国土交通省総合政策局公共交通政策部交通計画課 早船企画調整官より総括の挨拶を行い、約3時間のシンポジウムが終了しました。

先生方の熱意ある御講演により、参加者へのアンケートでは「高齢社会に向けて重要な視点である」「今後ともこのような場を設けて欲しい」等々の声を頂戴しました。引き続き、自治体や事業者とも協力しつつ、取組を行っていきたいと考えております。

○ 編集後記

いつも御愛読いただきありがとうございます。国土交通省総合政策局公共交通政策部交通計画課の菊地と申します。

読者の皆様は「ロープウェイ」と「ケーブルカー」の違いをぱっと説明できますか？お恥ずかしい限りですが、私は説明出来ませんでした…。

先日、初めて箱根に行った際に、芦ノ湖から小田原方面へと向かう途中、一緒にいた母に尋ねられたのですが、即答できませんでした(その後、実際に乗ってみて、その違いはわかりました)。交通分野を所管している部署に配属されているのにも関わらず、各公共交通機関を正確に把握できていなかったことを反省しています。

ちなみに、母はその後東北に帰ったのですが、「今日は船(=芦ノ湖の海賊船)に乗って、ロープウェイに乗って、ケーブルカーに乗って、鉄道に乗って、東海道新幹線(移動時間がもったいないということで利用)に乗って、最後に東北新幹線とJR東北本線に乗って、色々な交通手段を利用した一日だった」と言っていました。乗り物に興味は無かったはずなのですが、こんなことを言うようになったのは娘の仕事の影響でしょうか？

★全国に是非とも共有したい情報等ございましたら、下記問い合わせ先または最寄りの地方運輸局企画観光部交通企画課まで御連絡ください。

【問い合わせ先】

国土交通省総合政策局公共交通政策部交通計画課 菊地 香織

〒100-8918 東京都千代田区霞が関 2-1-3(中央合同庁舎 3号館 3階)

TEL : 03-5253-8275 (直通) FAX : 03-5253-1513

E-mail : koutukeikaku_joho@mlit.go.jp