

## 【質疑応答】

質問者1：アメリカなどでは、モビリティへの財政投資は費用対効果を勘案せずに実施することで、24時間運行の地下鉄やバスがあるが、日本における「おでかけ」を確保するための財政投資はどのようにすればよいと考えるか。

講師：環境都市として有名なドイツのフライブルクでは、公共交通の施策に自転車も考慮している。一概には言えないが、欧米諸国も公共交通に対する財政投資について、費用対効果を勘案し始めているようである。また、今までの日本における公共交通は、バスやタクシーの事業単体を評価してきたが、近年では使う人にとってどうかという視点での評価が芽生え始めている。さらに、まちづくりの活性化のため、公共交通を道具として活用することが重要となっている。

質問者2：郊外への施設移転などでくらしが変化することと地域公共交通の関係をどのように考えればよいのか。

講師：地域公共交通は、施設の立地が重要となる。郊外にショッピングセンターや病院が移転すると、路線の延長や新規の路線の開通など効率が悪くなる。公共交通とは、朝、夕方は通勤通学で利用され、昼間は買い物等に利用されることで、一日を通して利用者がいることで成立している。つまり、施設の立地には時間がかかってしまい、従来の地域公共交通の体力がもたないこともある。重要なのは、長期的な戦略と短期的な戦術である。

質問者3：地域公共交通において、行政はどのようにかかわっているのか。

講師：地域公共交通活性化・再生法の改正により、地域公共交通網形成計画を策定できることとなった。計画策定においては、地方公共団体が主体となり、事業者も参画する法定協議会が行う。協議会の決定事項については、事業者の結果尊重義務が発生し、実行しなければならない。実行できない場合は、運輸局からの指導もある。

質問者4：①公共交通の定義が変わってきたのではないか。②都心におけるマイカーの抑制方策をもっと行うべきではないか。③中心市街地の衰退に伴って、今後の公共交通を従来の都心型にするのか、あるいは郊外に立地するショッピングセンターなどを経由するような郊外型にするのかという点にてどう考えるか。

講師：①海外では、自転車を第二の公共交通として位置づけ、既存の公共交通を補完する役割を担っているようである。日本の公共交通においては、今までのような鉄道とバスだけを考えるのではなく、タクシーやDRT、福祉有償運送などのあらゆる移動サービスを駆使し、地域公共交通を構築してきくべきである。②時代変化とともに、クルマの乗り方や使い方が変化している。北東北においては、所有する台数の減少や渋滞の緩和などクルマを取り巻く状況に顕著な変化がみられる。③例えば、福島県では商業まちづくり推進条例があり、そのなかで二種類以上の移動手段が利用可能であることが規定されており、公共交通によるアクセスが重視される。現在、いわき市の新規出店案件が協議されているところ。

質問者5：人口減少化社会において、地域公共交通を担う働き手をどのように確保すべきと考えるか。

講師：地方部では、交通事業者単体で働き手を確保するのは困難な状況であるが、公営事業者を含めた地域全体で働き手を確保することで、地域公共交通を維持することができると考えている。

質問者6：道路とバス路線の関係はあるのか。

講師：ほとんどない。しかし、郊外のショッピングセンターや病院への乗り入れをする場合、街路整備等を行っているところもある。

以上