

新たな公共交通対策実現に向けて

(提言)

奈良県 平群町

はじめに

プロジェクトチームでは、「クルマ中心のまちづくりから、公共交通を活かしたまちづくりへの転換」そして、「地球温暖化対策の施策、超高齢化社会の都市を支える交通サービスとは何か」という問題意識のもと、国の公共交通重視政策の動向とも連動させ、同時に町が進めるまちづくりビジョンとも組み合わせながら、住民や交通企業等の関係機関との協働による総合的な公共交通政策の立案が喫緊の課題であるとの認識で検討を行った。

公共交通の劣化は、住民活動を奪い、生活を崩壊させるに至る。

「買物難民」が社会的問題となり、病院に通院することが困難な高齢者、近くに食料品店がなく生活に苦勞する地域居住者など、移動する手段が限定される問題は、日常生活の維持を困難に至らしめる問題として、行政としても認識しなければならないと考える。

車を使っている人だけでなく、車を使えない人にもいわゆる「交通権」(※1)として、概念化し、その権利を保障しようとする動きが進んでいる。

平群町としても、未来に向けて進めていこうとしている新たなまちづくりに向けた重要な町政の時期、この交通アクセスの課題を、その中でも重点的施策のひとつとして、考えていきたい。

※1 交通権とは、「国民の交通する権利であり、居住・移転及び職業選択の自由、生存権、幸福追求権など関連する人権を集合した新しい人権」とされている。

目 次

I	公共交通対策の必要性とその背景	・・・ 1
1	公共交通対策を取り巻く社会情勢	・・・ 1
2	公共交通政策を求める住民ニーズ	・・・ 1
3	総合計画や都市計画における公共交通計画	・・・ 1
II	公共交通政策検討プロジェクトチームの設置と会議経過	・・・ 2
1	P T設置の趣旨と考え方	・・・ 2
2	会議経過	・・・ 2
III	平群町における公共交通の現状と課題	・・・ 3
1	全体的状況	・・・ 3
2	コミュニティバス利用	・・・ 3
3	路線バス利用	・・・ 4
4	鉄道利用	・・・ 4
5	その他交通利用	・・・ 4
IV	新たな公共交通政策立案のコンセプト（視点）	・・・ 4
1	社会資本整備とまちづくり計画との連動の視点	・・・ 4
2	住民生活の利便性向上の視点	・・・ 4
3	交通弱者への視点	・・・ 4
4	住民協働の視点	・・・ 5
5	教育環境の視点	・・・ 5
6	交通安全対策の視点	・・・ 5
7	環境配慮の視点	・・・ 5
8	財政（コストバランス）の視点	・・・ 5
V	新たな公共交通政策の提案と方向性	・・・ 5
1	政策策定の考え方	・・・ 5
2	新たな公共交通体系のモデル案	・・・ 6
VI	公共交通地域協議会の設置	・・・ 6
1	協議会設置の目的と概要	・・・ 6
2	国・県補助制度の活用	・・・ 6
3	協議計画と展望	・・・ 7

I 公共交通対策の必要性和その背景

1 公共交通対策を取り巻く社会情勢

人口減少下の中、超高齢社会における低炭素社会の実現のための住民、企業、行政の多様な主体が自らの意識と行動を変革すると共に社会的に必要な公共交通の仕組みを住民が支える事例が増加している。

こうした社会的背景を受け、国においても、公共交通政策の重視を掲げ、「地域公共交通の活性化及び再生に関する法律」の法制化や、関係法律の特例措置化が進み、国の予算の重点配分も可能となってきた。

こうした社会情勢の中、平群町においても、少子高齢化が猛スピードで進み、その早急な対策が課題となっていて、「人と環境にやさしい」そして、町が掲げる「子どもの歓声が聞こえる」まちづくりを進めるためにも、公共交通重視の政策が急務となっている。

2 公共交通対策を求める住民ニーズ

平成20年に町が行った、まちづくり住民アンケート調査（町の行政施策に対する満足度・重要度の調査）（資料1）によると、「公共交通機関の整備・維持」を強く求める住民意識が明らかである。

また、転入・転出者を対象に行ったアンケート調査（資料2）においても「交通の利便性対策」や「買い物などの利便性向上」が要望の最上位を占め、公共交通に期待する住民が非常に多いことがわかる。

3 総合計画や都市計画に見る公共交通計画

町の中長期ビジョンの基本を定めた平群町第4次総合計画においては、住民生活の利便性向上を目的に、公共輸送機関にあつては、①近鉄生駒線の複線化と運行回数の増加による交通利便性向上。②福祉面にも配慮した鉄道駅・主要公共施設等を連絡するバス路線網の拡充並びにコミュニティバス等の運行と町内における公共交通サービス機能の向上。③鉄道・バス等の利用連携の強化を図るため、駅前広場・バスターミナル・駐車場等の整備の推進 が基本方針とされ、公共交通機関の輸送力増強とサービスの向上や駅前広場・駐車場の整備とバス輸送の快適性や安全性向上の交通環境の充実化を計画に掲げている。

また、平成20年策定の都市計画マスタープランにおいても、道路・交通の方針を「だれもが快適で安心できる移動空間を整える」として ①安全で快適な幹線道路のネットワーク形成 ②幹線道路等の計画的な

整備 ③潤いのある愛着のもてる道づくり ④道路の適正管理 ⑤駅前広場等の整備 ⑥鉄道利用の促進 ⑦バス利用の促進 を都市計画上の目標プランとしている。

Ⅱ 公共交通政策検討プロジェクトチームの設置と会議経過

1 プロジェクトチーム設置の趣旨と考え方

総合的な交通体系確立の必要性から、これまでの縦割行政から、横断的連携による、より効率的な公共交通政策の立案を目的に、設置要領（資料3）に基づき平成21年4月20日、庁内にプロジェクトチームを設置。

2 構成メンバー

（委員）

総務財政課長 総合政策課長 住民生活課長 福祉課長
経済建設課長 経済建設課参事 教育委員会総務課長

3 会議経過

	とき	協議概要	出席者
第1回会議	4／20	・PTの設置確認 ・現状確認	6名
第2回会議	5／27	・事例研究 ・今後の協議方針確認	7名
第3回会議	6／16	・事例研究	7名
第4回会議	7／17	・事例研究 ・環境的視点研究	7名
第5回会議	8／17	・バス事業者との懇談 ・コミバス試乗体験	7名
第6回会議	9／29	・議会（コミバス委員会）報告 ・今後のバス交通網の検討	6名
第7回会議	10／19	・法定協議会設置の検討	7名
第8回会議	11／27	・コミバスルート案の検討	7名
第9回会議	12／22	・コミバスルート案の検討	7名
第10回会議	1／29	・政策提言のコンセプト確認 ・コミバスルート案の検討	6名
第11回会議	2／23	・政策提言書の確認	7名

Ⅲ 平群町における公共交通の現状と課題

1 全体的状況

現在の町の交通体系の全体網は、国道１６８号及びそのバイパスを基軸に道路網が整備され、ターミナルへの接続を北は生駒市、南は王寺町と、２ウェイで道路アクセスが出来ており、その一方、公共交通体系としては、近鉄生駒線が町内を縦断し、バス網では、北部を中心に路線バスが、また、西山間及び南部地域を町のコミュニティバスが、別紙（資料４）のとおり走っている。

直近の傾向として、鉄道・路線バスは、利用客の減少化が顕著に見られ、「公共交通の利用促進」が求められている。

このことは、一方で公共交通の利用者が増進すれば、公共交通の事業収益が増加し、それを原資として様々な公共交通のサービス水準の向上対策を講ずることが可能となるが、逆にいえば、悪循環を生じさせる可能性も有ることを意味するという認識が必要である。

同時に利用料金の設定についても、公共交通を「収益事業」の観点から「公益事業」の観点へと発想転換することが必要である。

2 コミュニティバス利用

非採算性とされる西山間の分散集落地域及び、南部の周辺集落地域については、町のコミュニティバスがそれぞれ運行している。

現行ルートについては、西山間ルートが平成１５年１０月に、南部ルートが、平成１７年７月にそれぞれ運行を開始し、現在に至っている。

ただ、南部ルートについては、運行許可の根拠法（道路交通法）の、旧２１条（※２）に基づくもので、この許可が平成２３年１０月で期限切れを迎える中、早急に許可更新に向けた作業が必要となっている。

運行の具体的状況は、資料（資料５）のとおりで、乗降数については、西山間ルートは、ほぼ横ばいの状況であり、南部ルートについては増加傾向にある。運行としては一定の定着を見ている。

なお、重点課題としては、１６８号バイパスへのルート拡充や、平群駅へのバス乗り入れ、更に現在協議が進む、通園・通学バスや福祉有償交通、更には路線バスをも含めた、料金設定の方針決定が必要である。

※２ 旧法第２１条第２号（平成１８年１０月１日改正）の乗合許可を有する貸切バス事業者に委託するもの（２１条貸切乗合とは・・・「鉄道工事運休代替バス」「乗合タクシー」「２１条コミバス」）

3 路線バス利用

人口の密集地域である北部を中心に、エヌシーバス株式会社による路線バスが、別紙（資料 6）のとおり運行されている。

なお、最近の傾向としては、人口減も起因した利用客の減少による、経営の赤字化が訴えられていて、利用増に向けた対策強化が必要となっている。

4 鉄道利用

公共交通の大動脈として、近鉄生駒線が重要な役割を担っているが、人口減や、モータリゼーションの普及といった社会的背景もあって、資料（別紙 資料 7）でも明らかな様に、大きく乗降客が落ち込んでいて、利用増に向けた公共交通利用への誘導策が緊急の課題となっている。

5 その他交通利用

福祉有償運送事業の外出支援サービスとして、道路運送法許可の取扱により福祉有償運送事業として平群町社会福祉協議会が実施している。

IV 新たな公共交通体系立案のコンセプト（視点）

1 社会資本整備とまちづくり計画との連動・連携の視点

町総合計画及び都市計画マスタープランに基づく公共施設整備や行財政改革を進める中、中長期の総合的なまちづくりビジョンをもって交通網を計画していく。

2 住民生活の利便性向上の視点

より地域に密着した交通網を計画し、居住地域間格差を可能な限り抑制しながら、公共施設へのアクセス手段や買い物、医療機関への通院等の住民生活の利便性向上に努める。

3 交通弱者への視点

少子高齢化が進む社会状況下、高齢者、子ども、障がい者等、また、車を移動手段として使えない、いわゆる「交通弱者」に対する交通アクセスの確保を進める。

4 住民協働の視点

実際に公共交通を利用する住民の目線を最重要視し、交通網の企画立案から、実行にいたるあらゆる場面に、協働参画していただき「住民力」の最大限の引き出しを図る。

5 教育環境の視点

公教育施設への児童・生徒の通園、通学についての最適な交通環境を整えることに努める。とりわけ、学校再編が進む中、喫緊の課題として、公共交通網計画の中に効果的・効率的に組み込むことを検討。

6 交通安全対策の視点

駅前整備及び駐車場・駐輪場対策、更には道路交通安全整備や通園・通学の交通安全指導等の強化・充実化の検討。

7 環境配慮の視点

「環境にやさしい交通サービスをめざす」ことを基本に、地球温暖化ガスの削減、住民の健康増進等を推進するため、車利用と、公共交通利用のバランス改善のための検討を進め、車中心のまちづくりからの脱却を目指す。

8 財政（コストバランス）

町財政が逼迫した状況が続く中、公共交通の利用促進政策を進めるうえでも、その財政投資の効果についての検証が不可欠であり、実効性ある政策としての、いわゆるVFM（バリュー・フォー・マネー）の視点をもった政策づくりに努める。

V 新たな公共交通政策の提案と方向性

1 政策提言策定にあたっての基本的考え方

平群町における総合的な公共交通戦略づくり（資料8）を基軸に、可能な限り、規制や枠にとらわれずに、平群町にあった公共交通の実現に向けて、従来型の縦型行政を払拭し、関係各課との協力の下、横断的連携で提言書をまとめた。

2 新たな公共交通体系の考察（モデル案）

現在運行中のコミュニティバスの運行許可の期限や、平群駅前整備の進捗、学校再編や幼稚園・保育園の立替・移転、更には、都市計画の線引き見直しに伴う商業施設の立地誘導やまちづくりについて総合的に考慮し、年次を区切った段階的なものとして、また、あくまで今後検討協議を進めるための、ひとつのたたき台としてのモデル案（資料 9）として提案したものである。

なお、今後の課題としては、①バス、鉄道等のダイヤ調整 ②住民主導のデマンド交通についての研究 ③P & R（パーク＆ライドによる公共交通利用への誘導） ④大規模店舗の集積を睨んでの企業バス等の可能性 ⑤福祉バス・タクシーの拡充 ⑥近隣市町村との交通連携 等が考えられる。

また一方、大きな投資をせずに、既存のサービス水準をそのままにしつつ、その既存の交通システムの利用促進を図ろうとする方法（モビリティ・マネジメント）についての研究も進めなければならない。

VI 公共交通地域協議会の設置

1 協議会設置の目的と概要

新たな公共交通政策の立案に向けた協議機関として、「地域公共交通の活性化及び再生に関する法律」に基づく、行政、交通事業者、公安委員会、地域住民、その他有識者等で構成する法定協議会（別紙 資料 10）を設置する。

協議会では、本提言等を参考としつつ、独自にアンケート調査や交通量調査等の調査分析の実施や、その結果から見えてくる様々な課題を発掘し、全体として住民同意を得ながら、その課題克服を図り、実証実験等も行いながら、平群町にあった公共交通政策を実現していくことを目的とする。

2 国・県の補助制度の活用

法定協議会の協議を経て作成された「地域公共交通総合連携計画」で定めた「地域公共交通特定事業」については、関係法律の特例が認められ、国の予算の配分を受けられることとなっているので、これを積極的に活用していく。

3 協議会協議の計画と展望（案）

協議会の設置・・・・・・・・平成22年3月下旬

協議の期間・・・・・・・・平成22年度内を予定

計画決定・・・・・・・・平成22年度内の計画策定を目標とする

実証実験・・・・・・・・平成23年度～25年度

本格スタート・・・・・・・・平成26年度