

最終報告 公共交通対策調査特別委員会

令和2年3月定例会以前までの活動状況につきましては、既にご報告申し上げてありますので、その後の活動の経過と、本特別委員会の活動について、総括的な報告を申し上げます。

はじめに、昨年6月16日に開催した委員会につきましては、執行者からは、シティライナーおおた、おうかがい市バス、市営無料バスの運行実績のことで報告を受け、委員からは、バス運行に係る新型コロナウイルス感染症対策のこと、シティライナーおおたの利用者数に路線による開きが生じている要因のこと、制度変更に伴う、おうかがい市バスの利用状況や利用者の反応のことなどについて質疑、意見がありました。

続いて、7月17日に開催した委員会につきましては、委員のみの出席により、市営路線バスを議題として、停留所等の位置決めの方法やバス待ち環境の整備のこと、バス利用に関する市民意見の反映状況のこと、わかりやすい路線図の作成と周知のこと、路線変更やダイヤ改正のことなどについて協議を行い、特別委員会における調査研究事項として執行者へ状況説明を求めることといたしました。

続いて、9月4日に開催した委員会につきましては、執行者からは、市営公共交通の運行実績のこと、市営無料バスの路線見直しのことについて報告を受けるとともに、調査研究事項への状況説明を受け、制度変更に伴い本年度のおうかがい市バスの利用登録者が減少した理由のこと、市営無料バスの路線新設にあたっての運行ルートや乗降場所の設置等に係る地域住民との協議や事前周知の状況とその重要性のこと、新設路線の名称のことなどについて質疑、意見がありました。

続いて、11月24日に開催した委員会につきましては、委員のみの出席により市営路線バスを議題として、バス利用に関し市民が必要とする移動のルートや方法、不都合や不便を感じる点などを丁寧に把握し、事業に反映することの有効性の確認がなされ、市民アンケート等の意見聴取の実施状況、これまでの市民意見の具体的な施策への反映状況、今後の市営路線バス施策の方針について、特別委員会の調査研究事項として執行者へ状況説明を求めることといたしました。

続いて、12月4日に開催した委員会につきましては、執行者からは、市営公共交通の運行実績のこと、おうかがい市バスのアンケート結果のことについての報告を受けるとともに調査研究事項への状況説明を受け、おうかがい市バスの利用希望が午前中に集中することで、利用がかなわない事例が生じていることへの対応のこと、おうかがい市バスに用いる車両台数を増加させることへの考え方のこと、市営無料バスの新設路線に対する市民からの問い合わせや要望のこと、区長会長会議での地域住民からの公共交通に関する意見聴取の状況のこと、バス利用が集中する時間帯に合わせたバスターミナルおた管理棟内のカフェの営業時間のことなどについて質疑、意見がありました。

また、委員のみで、より効果的に公共交通に対する市民意見を反映させる仕組みのこと、平成30年4月から始まり、既に3年近くの間、試験運行とされている市営無料バスの実証結果と今後のことなどについて協議を行い、特別委員会の調査研究事項として、執行者へ状況説明を求めることといたしました。

続いて、2月4日に開催した委員会につきましては、執行者からは市営公共交通の運行実績のこと、市営無料バスの路線見直しのことについての報告を受けるとともに調査研究事項への状況説明を受け、市営無料バスの路線変更に伴い廃止となる乗降場所についての地域住民への意向確認や利用者への影響のこと、おうかがい市バスの円滑な予約成立を図るための対策のこと、バスターミナルおた管理棟内のカフェの経営状況と利用者の増加につながる誘引策や、バスターミナル利用者のニーズに合わせた内容の充実などの検討の必要性と今後の運営方法への考え方のことなどについて質疑、意見がありました。

また、特別委員会の今後のことについて協議を行いました。

続いて、2月26日に開催した委員会につきましては、執行者からは、市営路線バスに関するアンケート結果のことについての報告を受け、委員からは、市営路線バスの未利用者に対する意見聴取の有用性のこと、当該アンケート結果の検証と、市営バスに対する市民の満足度向上に向けた今後の対応予定のことなどについて質疑、意見がありました。

以上、令和2年3月定例会から本日までの活動状況についてご報告申し上げます。

続きまして、本特別委員会の活動について総括的な報告を申し上げます。

本特別委員会は、「交通利便性向上のための公共交通のあり方について、集中的に調査研究を行うこと」を目的として、平成30年5月臨時会において設置され、改選を挟み、3年に渡り本日までに18回の委員会を開催し、本市の公共交

通に関する諸事業について、執行者から報告を受けるとともに、行政視察を実施し、本市の公共交通のあり方に関し、様々な調査研究及び協議を行って参りました。

近年における本市の公共交通施策を振り返りますと、シティライナーおおたについては、運行ルートや停留所の設置場所の変更やバス待ち環境の改善など、様々な工夫を繰り返し、運行継続努力を続けてきておりますが、収支率の悪化により3路線を残し、運行廃止を余儀なくされております。しかし、このところのシティライナーの利用者の推移を見てみますと、5年前の平成27年度には、46,344人であった利用者が、令和元年度には、52,563人と約6,000人増加し、社会構造の変化による需要の増加を示しています。一方で、シティライナーおおたの運行に係る総事業費も、平成27年度の約2,485万円から令和元年度の約2,757万円と約270万円増加しており、収支率の改善までには至っておりません。総事業費の増加には、車両の維持費のほか、燃料費、人件費などのコストが総じて上昇していることも影響しておりますが、右肩下がりだったバスの利用者が増加に転じている現状を踏まえ、少子高齢化に伴う長期的な需要増を視野に入れ、行政が単に事業費の赤字を補填するのではなく、運行受託者による利用者増加及び収支率改善へのインセンティブが働く仕組み、利用者の増加を共に喜べるような仕掛けなどにより、引き続き収支率の改善に努めることが求められるものと考えます。

次に、本市では平成21年から高齢者向けにデマンド型交通である、おうかがい市バスの導入がなされました。予約をすると車が迎えに来てくれ、目的地まで移動でき、タクシーの便利さとバス並みの料金でサービスを提供してくれるデマンド型交通は、高齢者にとって大変便利な移動手段となっています。しかし、このまま高齢化が進めば、需要は高まる一方であり、その費用を行政が負担し続けていくには、自ずと限界が訪れるのは明白であります。そのため、今年度からは、おうかがい市バスをエリア区分の設定による効率運行が実施できる制度へと変更し、利用料金の体系を見直すとともにドア＋oドアのサービスを付加した「どあ宅」としての運行実施に至っています。課題として、高齢者の行動特性から、午前中に利用希望が集中し、思い通りに予約がとれないことへの不満、予約の煩わしさや抵抗感が依然として残る状況が、アンケート結果などから読み取れます。

さらに、平成30年4月より高齢者の外出支援を主目的として始まった市営無料バスであります。試験運行とされながらも、路線の新設などで市内の公共交通ネットワークが形成されつつあり、高齢化率の高い住宅団地を拠点と繋ぐルート選定や鉄道駅とのアクセスによる通学利用などで、利用者は順調に増加

し、路線バスへの需要の顕在化が示されるなど、シティライナーおおたや、おうかがい市バスで吸収しきれない需要へ対応する補完的なシステムとして本市の公共交通への寄与がなされています。その一方で、本格的な路線バスとしての導入までには至らず、スクールバスの空き時間を利用しての試験運行では、通勤や通学の需要への十分な対応やバリアフリー、行き先の電光表示などの利便性向上に課題が残るとともに、利用料金を徴収できない制度のままでは、利用者の応分の費用負担という面でも検討の余地が残されています。

本市が運営する公共交通は、前述したような課題は残しつつも、通勤通学の利用に優先される定時定路性を持つシティライナーおおた、高齢者の通院や買い物等の日常生活の移動を確保する、おうかがい市バス、通学利用の需要を一部補完しながら、高齢者の余暇活動等の外出を支援するフィーダー交通としての市営無料バス、それぞれの運行目的とされる役割を果たし、公共交通への需要に対し棲み分けができているものと、評価できます。

公共交通に関する最近の動きとして、昨年11月27日に地域における一般乗合旅客自動車運送事業に対し、独占禁止法を適用除外とする特例法が施行されました。これは、まさに地方都市での路線バスの運行が競争の原理から切り離され、地域住民の移動手段の確保を目的とした社会的インフラとしての位置づけが明確になったものと理解できるでしょう。

そして、少子高齢、人口減少が進む社会では、公共交通においても「持続可能」という概念が重要な鍵を握るものと考えております。

本特別委員会の活動を通じ、委員からは度重なり市民からの意見聴取とその反映が議論されました。市民からの丁寧な意見聴取の機会を設けることは、地域公共交通の重要性についての啓発強化に繋がり、当事者意識を持ってもらうことその他、潜在的な交通需要を掘り起こすことを可能とするものであると考えます。本市のような車社会が発展した地方都市においては、子どもや学生、高齢者などの運転免許を持たない人達が、交通弱者として定義され、福祉的視点から行政による移動手段の確保が議論されてきました。しかし、地域公共交通が、社会的インフラとして位置付けられた今日においては、市民の交通ニーズを実現する交通手段の提供といった視点が必要とされます。

かつては、高齢者や子どもなどの交通確保は、同居家族などによって支えられてきましたが、世帯構成の変化に伴って困難になり、利用可能な交通手段がないために、習い事に通う、遠方の友人を訪ねる、レクリエーション活動を行う、名所を訪ねるといった交通現象が生ずることなく潜在化しており、人によっては、その活動欲求を生じさせることもなくなり、本人がそれを認識しない場合は、交

通政策に対する不満として現れないことも少なくありません。社会参画は、人の生活の質にとって、極めて重要であり、公共交通ネットワークの再構築は、都市の魅力向上にも繋がるものであると考えています。

また、行政に財源確保や費用対効果が要請されるなかで、地域公共交通にもICTの活用など、効率性や機能性を重視した施策が求められるようになってきております。施策に対する情報開示と説明責任を果たし、市民合意が広く得られるとともに、施策に対する評価や費用負担の議論への発展も期待できるパブリックインボルブメントなどの手法も近い将来、必要になるものと思われます。市民意見の聴取とその反映は、地域に根ざした柔軟な交通システムを作り出す一助となり得るものと考えます。市民と話し合うことで、共に市域全体の公共交通のサービス水準を上げる取り組みをしていく必要があるのではないのでしょうか。

以上、本特別委員会の活動についてご報告申し上げましたが、本特別委員会としては、太田市地域公共交通網形成計画の策定から間もない段階から、委員会において執行者から報告を受け、議論をし、様々な角度から意見、要望を伝えることで、本市の公共交通に関する施策の検証を行うことができました。そうした中で、調査研究してきた施策が順調に実行され、一定の成果を出すことができたものと考え、この度、最終の委員長報告を行うこととなりました。

執行者におかれましては、様々な資料提供や委員会における誠意ある説明、答弁をいただき、この場をお借りして深く敬意を表するものであります。今後も地域活性化やまちづくりの視点から、本市にふさわしい公共交通ネットワークの形成を目指し、一層のご努力をお願い申し上げます。

また、本特別委員会としての調査研究は、この報告をもって終了となるわけですが、本格的な少子高齢化社会が到来した現代社会においては、地域公共交通の充実が、不可欠であります。市民の安全で快適な生活環境の実現と持続可能な都市経営を可能とするため、行政や交通事業者、地域住民などが相互に連携し、機能的かつ合理的な交通サービスが提供できることを期待しております。

今後は、本特別委員会において調査研究して参りました公共交通に係る諸事業につきまして、引き続き所管の常任委員会において報告を受け、太田市議会として、継続して調査研究を行っていただきたいと考えております。

最後になりますが、市民の交通利便性向上のため、真摯に取り組んで来られた委員各位を始めとする関係者の皆様に、深く感謝申し上げます、本特別委員会の最終報告といたします。