



### 地方創生における公共交通の在り方と効果について

コンパクトシティのフロントランナーとして注目されている富山市は、「人口減少と超高齢化」「平均寿命と健康寿命の乖離」「中心市街地の魅力喪失」「割高な都市管理の行政コスト」といった課題を解決すべくコンパクトシティ政策に取り組んでいます。これらの課題は全国の地方都市に共通する課題です。



2006年富山市のシンボルでもある富山ライトレールが開通し、2012年には、OECDのコンパクトシティ先進都市としてメルボルン、バンクーバー、パリ、ポートランドとともに選定をされています。

富山市はコンパクトシティを実現するために、①公共交通の活性化②都市地区・公共交通沿線地区への居住推進③中心市街地の活性化を三本柱掲げ、大きな成果を上げてきました。そうしたなか、富山市が2016年と2018年の2回、市民を対象とした調査で、公共交通が果たす役割として、単なる移動手段の確保だけではなく、「健康増進効果」つまり「人を元気にする」ことや、中心市街地活性化など「まちを元気にする」ことが明らかとなりました。

調査は京都大学やIT関連企業、地元交通事業者など15者が協力して、今回新たに開発した、携帯型端末機を使い、行いました。その端末には、歩数計、GPS機能、端末を身に着けている時間や健康状態の回答データ取得機能が付いています。また、今回の調査は、国民健康保険等の医療費データ使用の同意を得た上で、経年変化も分析できるよう、2回の調査を同じ対象者に対して実施する、パネル調査です。

この調査結果を大まかに申し上げますと、公共交通を使うと、自宅から駅やバ

ス停まで歩く、駅やバス停から目的地まで歩く、乗り換えもあり自動車で外出する場合と比較し、多く歩き、訪問先も多くなる。このことが、健康増進につながる。一方、自家用車ではなく公共交通を利用すると、駐車料を気にすることなく、目的地から最寄りの駅やバス停に行く途中に、ふらっと立ち寄ることも多くなる。訪問先が増えることにより、外出において滞在時間も長くなり、消費金額も増える傾向が見られる。この連鎖が街なかの賑わいや商業施設、飲食店などでの消費額も多くなり、「まちを元気にする」ことが判明しました。

同時に、富山市は高齢者向けに割引や各種特典が付いた、「おでかけ定期券」を交通事業者と協力して、発行しています。本定期券所有者で公共交通を利用している人は、定期券非所有者や公共交通を利用していない人より、一日の平均歩数は多く、2年間の減少幅も少ないことが判明しています。

また、おでかけ定期券の継続所有者は、非継続所有者より、年間の医療費が少ないこと、一日平均歩数の多いほど医療費が少ない傾向にあることが判りました。人口約41万人の富山市の医療費抑制効果については、年間約7億9千万円と試算され、おでかけ定期券事業の運賃補填額は年間1億円程度であり、費用対効果から十分妥当性のある事業と判断できます。

なお、今回得られた調査データについては、富山市のホームページの「富山市オープンデータ」に掲載され、だれでもアクセスできます。

以下、知事に質問します。

一点目、公共交通が地方創生に果たす役割と本県の現状に対する認識をお伺いします。

二点目、富山市の交通政策において、公共交通は人と街を元気にすることが、実態調査で確認をすることができました。このような手法を含め、富山市の取り組みについての知事の見解をお聞かせください。

三点目、立地適正化計画、地域公共交通計画の策定状況並びに、地方創生のためのまちづくりと連携した交通網の整備に関し、コミュニティバス等の広域運行の路線数、デマンド交通導入市町村数、地域鉄道利用者数、乗合バス利用者数について、目標を設定しています。目標値に対し現状はどうなっているのか。評価と今後の取り組みを合わせて、お示しください。

四点目、公共交通利用促進のため交通事業者に対する助成など、実態調査により費用対効果を「見える化」することができれば、効果的な施策が期待

できます。福岡県過疎地域持続的発展計画の中にも、交通手段の確保対策が主要な施策として掲げられています。本県も大学や IT 関連企業など民間と協力して、例えば市町村内の特定地域での、公共交通利用促進と住民の健康増進や街の活性化との関連性調査や、割引定期券の効果、新たなコミュニティバス事業等の立ち上げと既存のタクシー乗車のチケット配布による費用対効果の検証など、実態調査や社会実験を積極的に実施し、データに基づいた、公共交通促進による地域活性化や健康増進、地域住民の交通手段の確保などを推進すべきと考えます。

また、本県や市町村の計画策定において、このような手法を活用し、より実効性の高い計画とすべきと考えます。知事の見解を求めます。

最後に、五点目、地方創生に向けた交通政策の取り組みに対する知事の決意をお聞かせ下さい。

## 【服部知事の答弁】

### (1) 公共交通が地方創生に果たす役割と本県の現状について

地方創生の基本は、誰もが住み慣れたところで働き、長く元気に暮らし、安心して子供を産み育てることができる、地域社会をつくることです。

鉄道や乗合バスなどの公共交通は、通勤・通学、通院、買物といった日常生活に欠かすことのできない移動手段であり、このような社会の形成に重要な役割を担うものと考えています。

本県の公共交通については、鉄道や乗合バスの輸送人員が、従来から人口減少や少子高齢化によって減少傾向にあったのに加え、新型コロナウイルス感染拡大の影響によりさらに減少しており、厳しい状況にあると認識しています。そのため、県では、昨年度、地域鉄道、乗合バス事業者に対して、運行継続を支援するために、コロナの影響による減収額の一部を助成したところです。

一方で、やむを得ず廃止となったバス路線については、住民の生活に影響を及ぼすことのないよう、その代替手段として、市町村がコミュニティバスを運行する場合には、県もこれに対する支援を行っているところです。

こうした取り組みにより、公共交通の維持・確保に努めているところです。

## (2) 富山市の取り組みについて

富山市では、人口減少と少子高齢化や中心市街地の魅力喪失など、都市を取り巻く諸課題へ対応するため、コンパクトシティ政策を進めており、その基本方針の一つとして「公共交通の活性化によるコンパクトなまちづくりの推進」を掲げておられると聞いています。このように、地域の実情を踏まえながら、まちづくりの一環として交通政策を推進していくことは、意義があるものと考えます。

また、富山市で実施された「高齢社会における交通と健康モニタリング調査」は、公共交通の付加価値を計測する興味深い調査であると思います。

## (3) 立地適正化計画・地域公共交通計画の策定状況と公共交通に関する施策目標の達成状況について

市町村における居住機能や都市機能の適正な立地を図る「立地適正化計画」は、昨年度末時点で11市町が策定しており、7市町が策定予定となっています。

また、地域における持続可能な旅客運送サービスの提供を確保する取り組みをさらに促進するための「地域公共交通計画」は、昨年度末時点で28市町が策定しており、7市町が策定予定となっています。

県の交通ビジョンの施策目標として設定している「コミュニティバス等の広域運行の路線数」、「デマンド交通導入市町村数」の目標値は、それぞれ、40路線、18市町村で、それらに対する昨年度の実績は40路線、20市町と、いずれも目標達成しており、地域における移動手段の確保や利便性の向上がはかられているものと考えています。

一方、「地域鉄道利用者数」及び「乗合バス利用者数」の目標値は、それぞれ、年間780万人、2億7,000万人で、それらに対する最新の公表値である一昨年度の実績は754万人、2億6,913万人と、いずれも目標を若干下回っている状況であり、今後も利用促進の取り組みが必要です。

今後、「立地適正化計画」、「地域公共交通計画」が未策定の市町村に対し、研修会等において、その必要性や関連する国の支援制度、先進事例等に関する情報を提供し、引き続き策定を促すとともに、利用者の声を聞きながら、

市町村や交通事業者と連携し、公共交通のさらなる利用促進に取り組んでまいります。

#### (4) データに基づいた施策の推進及び計画の策定について

現在、県では、市町村がコミュニティバスを導入する際には、まずは実証運行を行い、時間帯による利用者の変化や乗降場所等、様々なデータを収集・分析して、最適な運行形態や運行ルート、便数などを設定することを促しており、その実証に対する支援を行っているところです。

交通ビジョンの策定においては、交通に関する県民の意識を調査するとともに、公共交通の利用が困難な地域の実態調査も実施し、その結果を市町村とも共有して、計画策定及び具体的な施策の推進に活かしているところです。

また、市町村における地域公共交通計画の策定においては、実際にバスに乗り込み、利用目的や利用区間などのデータを収集するとともに、公共交通の利用実態や利用意向等を把握するアンケート調査等の実態調査を行った上で、計画策定がなされているところです。

今後、デジタル化の進展により、事業の効果や実態調査等の結果を、さらに効率的に取得し、分析することが可能となる。

引き続き、これらの新たな手法も取り入れながら、地域の実情に応じた計画の策定や施策の推進を進めてまいります。

#### (5) 地方創生に向けた交通政策の取り組みについて

現在策定中の次期交通ビジョンでは、基本方針の一つとして、地方創生の基本となる『住み慣れたところで「働く」「暮らす」「育てる」ことができる持続可能な交通をつくる』を掲げることとしています。

この考え方のもと、

- ① 地域鉄道の安全な運行や、複数の市町村をまたがる主要なバス路線の維持等への支援による、移動手段の確保に引き続き取り組むとともに、
- ② 市町村が実施する、AI等を活用したオンデマンド方式の導入や、住民が参加した実証運行に基づいた、地域の実情に応じた使いやすいコミュニティバスの運行などもしっかりと支援し、地域における公共交通の維

持・確保に努めてまいります。

### 【再質問＜要望＞】

各指標の現状と評価についてお尋ねしました。数字については、目標通りであると、知事から答弁がありました。私がお聞きしたかったのは、その数字を達成して、どれだけ、皆さんの足が確保出来たのか、どれだけ、コミュニティバスに乗って満足出来たか。そういうことをしっかりと調査してあげないと、また同じように、コミュニティバスの路線をいくら増やすとか、デマンド交通の市町村数の目標値を定めるとか、同じような結果に、計画になりはしないかと心配しています。

事業を始める前には、色々と調査をされているようですが、結果に対する分析がまだまだ不足しているのではないかと思います。そうしないと、同じような計画を繰り返してしまうことになりはしないかと思います。そのためには、実態調査と社会実験が繰り返し必要ではないかと思います。

今後5年間のビジョンにおきましては、そういう調査と社会実験をしっかりとやって頂いて、効果のあがる計画を立てて頂きたいと要望して、質問を終わります。