

出張報告届

令和3年12月14日

吹田市議会議長様

会派名 民主・立憲フォーラム

代表者氏名 山本 力

出張者氏名 西岡 友和

.....
.....
.....
.....
.....

下記のとおり出張したので届け出ます。

記

出張先	地方議員研究会 (開催場所 in 東京 リファレンス新有楽町ビル)
期間	令和3年11月15日 から 11月16日 まで 2日間
出張の成果	別紙のとおり
備考	



交通崩壊を防げ、With コロナにおける地域公共交通

2021年11月15日

民主・立憲フォーラム 西岡 友和

早稲田大学スマート社会技術融合研究機構、電動車両研究所の准教授である井原先生から、地域公共交通の課題につき社会崩壊を招くほどの危機である、との視座から多くの指摘があった。人口減少にともない、従来の公共交通を維持することができなくなることについては、吹田市でも市内バスの問題など、これまでも課題とされてきた。

コロナ禍より（第一回目の緊急事態宣言 2020年4月～5月）落ち込んだ公共交通機関の輸送人員が、テレワークや生活習慣の変化そのものにより、現在でも大きく落ち込んだままである。人口減少に伴う利用者の減少を、想定以上の速度で上回る結果を引き起こしている。交通機関への影響ももちろんながら、外出を控えた高齢者の体力低下からフレイルが発生し、必要不可欠な移動が失われると、新たな福祉・介護の負担増に直結することも確認されている。

すでに目に見える交通崩壊が始まっている。大阪の平野区のタクシー会社は100台の規模を有する地域密着型の企業であったが、新型コロナウイルスの影響により、売り上げは8割減、経営悪化にたえられず破産を申し立てた。病院や介護施設への送迎にも力をいれていた企業であったことから、地域にとって損失である。また、埼玉県内で路線バスを運行していた企業も民事再生法を裁判所に申し立てるなど、その影響は実生活にまでおよんでいる。当たり前だと思っていた地域の足が、突然消滅することになること以外にも、交通崩壊は生じている。

主力の路線バスが赤字となったことから、利用者が少ない路線を中心に本数を削減、運賃を引き上げるようになったのは新潟のバス会社。同時に県外への高速バスが運休していることにより、さらなる減便を検討している。このように大手のバス会社であっても、内部補助でささえてきた不採算の路線を維持できなくなり、国や自治体からの支援なくして継続的な運行は維持できない。松本市では、市内を運行する路線バスの『公設民営化』に向けた検討を始めている。赤字状態が続く路線バスの維持に向け、行政が赤字を補填するだけでは維持できない。行政による補填から、行政による所有へとリスクを負ってでも地域交通を維持するという明確な意思を示している。

そもそも、公共交通とはいえ公でなく、民によって運行されてきた。公が関わってきたのは、廃止の代わりに走るコミュニティバスか、赤字補填くらいであった。コロナにより変質した行動変容は従前にはもどらないと言われている。共同経営、上下分離または公営化など交通事業の再編について、吹田市も含めて自治体の関与が問われている。

以上

2021年12月14日

民主・立憲フォーラム 西岡 友和

内燃機関が電気に代わりつつある中、自動車そのものが所有から共有へと、価値観の変化が進んでいる。これからの技術は Connected Autonomous Shared Electric へと変わるだけでなく、都市全体のサービス Mobility as a Service の概念が提唱されている。EU やアメリカでは 2035 年までにガソリン車（ハイブリッド車含む）が販売禁止になり、すべてが EV に置き換わる。自動車の平均乗り換え年数は乗用車で 8.5 年であるから、2035 年までの乗り換えチャンスは 1〜2 回という計算である。

EV 化に加えて、自動運転のレベルも向上する。すべての運転を自動で行う『レベル 5』については開始の目途が立っていないのが現状であり、高速自動車道において自動運転が可能となった現状から飛躍するには、数十年が必要となる。

MaaS については、観光地などにおいて熱心に研究や実験が進んではいるが、広く浸透するまでには至っていない。現実的には過疎地型の公共交通において、最低限の移動を確保するために導入されるだろう。MaaS において障害になるのは、アプリである。観光に訪れる方が、全員そのアプリをダウンロードして登録しなければならない。JR 東日本が伊東にて独自アプリによる電子フリーパスを発行したが、目標の 10 パーセントしか販売できなかった。アプリのダウンロードはハードルが高く、ワンクリックで Web 上にて動作可能なシステムが必要であった。

既存サービスの改善による地域交通の在り方について、タクシーの例を挙げると、つかまらない、配車に時間がかかる、料金がわからない、そもそも高い、と言われていく。便利な公共交通なのに、不安・不便で利用が進まない。そこで国土交通省をはじめ、さまざまな実証実験が各地で行われている。事前確定運賃、相乗りタクシー、定額制、などである。技術実証から社会実証、そして社会実装にいたる過程において、取り組みが進んでいる。

自動運転や MaaS は 100 年に一度の大変革と言われているが、多くの課題も浮き彫りになりつつある。データを整備して検索できるようになったが、結局バスは本数が少ないので利用することはできないなど、注目された結果、各地で実証実験をおこなう事が可能となっている。

吹田市においても高齢化にともない、地域交通の在り方が課題となっている。自家用車に頼ることのない地域交通にはイノベーションと実装とのバランス、現状の課題に対する認識が求められる。いわゆる無人の自動運転には数十年の期間が必要であり、現実的な取り組みを進める段階にあると認識している。

以上