

地域公共交通の課題と展望

～JR連合地方議員とともに考える地域交通のあり方～

VOL. 1 愛知県弥富市（伊藤市議）

■コミュニティバスの厳しい実態と将来見通し

3月23日（月）、愛知県弥富市を訪問、伊藤弥富市議とともに現場を見て回った。弥富市は木曽川に隣接し、木曽川下流に開拓された水郷地帯である。埋め立て地には工業地帯もあるが、大半は農業地帯として市街化調整区域になっており、駅周辺の一部が市街化区域となっている。弥富市は人口4万5千人の名古屋市近郊にある自治体であり、人口はここ最近横ばいで推移している。わずかに交付金交付団体ではあるが、概ね堅調な市財政となっている。

鉄道はJR、近鉄、名鉄の3会社が乗り入れているが、JR及び名鉄が併設する弥富駅と近鉄弥富駅は徒歩3分程度で離れている。市内は過去に民間会社が路線バスを運行していたものの、利用者減少に伴い路線休止を余儀なくされ、現在は弥富市が引き継ぎコミュニティバスを運行している。運行路線は3路線で、バス車両を5台保有し、一律200円の運賃（学生は100円）で運行している。

バスの運行頻度は30分に1本とそれなりの本数を確保しているものの、実際に乗車してみると殆ど利用者は見当たらなかった。伊藤市議によれば、利用者はその大半が高齢者であり、かつ、高齢者（75歳以上）に対しては市が無料パスを配布するため、運賃収受がほぼできていないとのことであった。さらに、駅前にある市中の駐車場はバス定期券購入額より廉価で借りることが可能であるため、バスと鉄道を跨がった利用はほぼいないとのことでもあった。

その後伊藤市議と意見交換を行い、当該コミュニティバスが平年1億円の運行経費を要しているものの、5百万円程度しか運賃収入がなく、国庫補助金も最近では1千万円程度であるため、毎年9千万円程度市の財政を痛めている実態が披瀝された。特に国庫補助金が地域公共交通活性化・再生総合事業として取り扱われていた時代と平成25年度以降の地域公共交通確保維持改善事業とで額が乱高下し、ここ最近ではむしろ定額傾向になっている点について懸念を示した。



■地方自治体の厳しい実態をヒアリング

その後弥富市を訪問し、交通関係担当者と意見交換を展開した。市担当者からは、伊藤市議同様、コミュニティバス運行の厳しい実態が吐露された。利用者を増やしたいものの、なかなか打つ手がないといった状況であった。一方で、自治体を跨がった運行形態になっておらず、隣接する自治体と連携すればよりよい運行形態が採れるのではという意見も出された。

なお、同市には交通専門部署が設置されておらず、複数の部門と掛け持ちで交通政策を展



開しているとのことであり、専門家を育成したいものの、極めて困難な状況である旨報告がなされた。従って、同市も地域公共交通活性化協議会を形成しているが、当該協議会に参加頂く学識経験者の助言に頼らざるを得ないとのことであった。

■地方の交通実態を踏まえた政策を立案し、その実現に邁進！

今回の弥富市訪問で公共交通の極めて困難な実態が把握できた。とは言え、市担当者そして伊藤市議ともに「地域公共交通の一層の活性化を図っていきたい」との思いで共通している。そして、複数の交通モードを有機的に活用できるのではという発言もなされていた。

こうした取り組みを通じて、JR連合は目指すべき方向性を確固たるものにし、政策立案を行い、その実現に向けて鋭意取り組みを展開していく。