

コロナ下、RACDAの 全国Zoom会議1年

最終キーワードは「情報公開」

令和3年7月18日

NPO法人公共の交通ラクダ(RACDA)
全国路面電車ネットワーク運営委員長
岡将男

毎週のZoom会議の概要

- RACDAでは毎週火曜の幹部会
- コロナ下でZoom化、全国に拡大開催。65回開催
コロナ禍の影響分析と情報公開
ロビー活動の作戦会議
- 毎回平均20名が参加。札幌から沖縄まで
大学教授4人、市民団体8人など多彩
学生・研究者・コンサル・新聞記者・国会議員も
- 自由な意見交換の場が誕生
前半はバスマップ
後半は制度財源中心

討議内容の変化

■コロナ危機の広報拡大・危機意識の共有

★2020-0417 緊急アピール、交通崩壊を防げ

■コロナ影響調査と減便情報の報道收拾

■729自治体、319億円の公共交通支援判明

★2020-1020 コロナ後の地域公共交通に向けた具体策と制度の提案

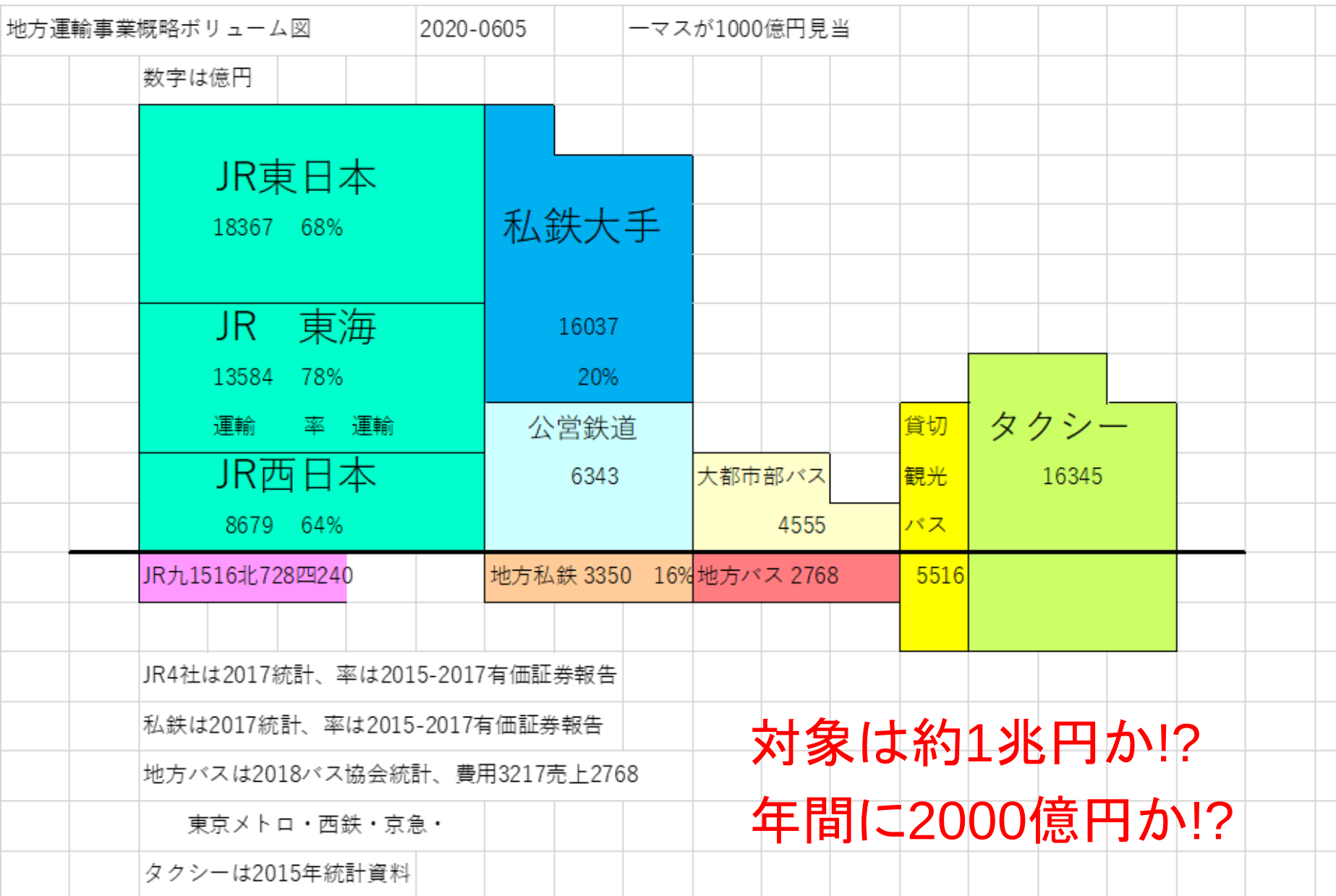
■PSOなど公共交通を支える仕組みの議論

■JRや民鉄の大手の支援→情報公開の困難さ

■バスマップから、電車バス情報公開方法議論

■人口を増やす交通まちづくりを目指せ

我々が支援すべき事業者の規模感



対象は約1兆円か!?
年間に2000億円か!?

全国的交通崩壊の危機が伝わらない、事業者が危機だと言えない5つの理由

原因1 民間事業なので、信用不安が怖い

原因2 今まで行政の支援を沢山受けてきて、言いにくい

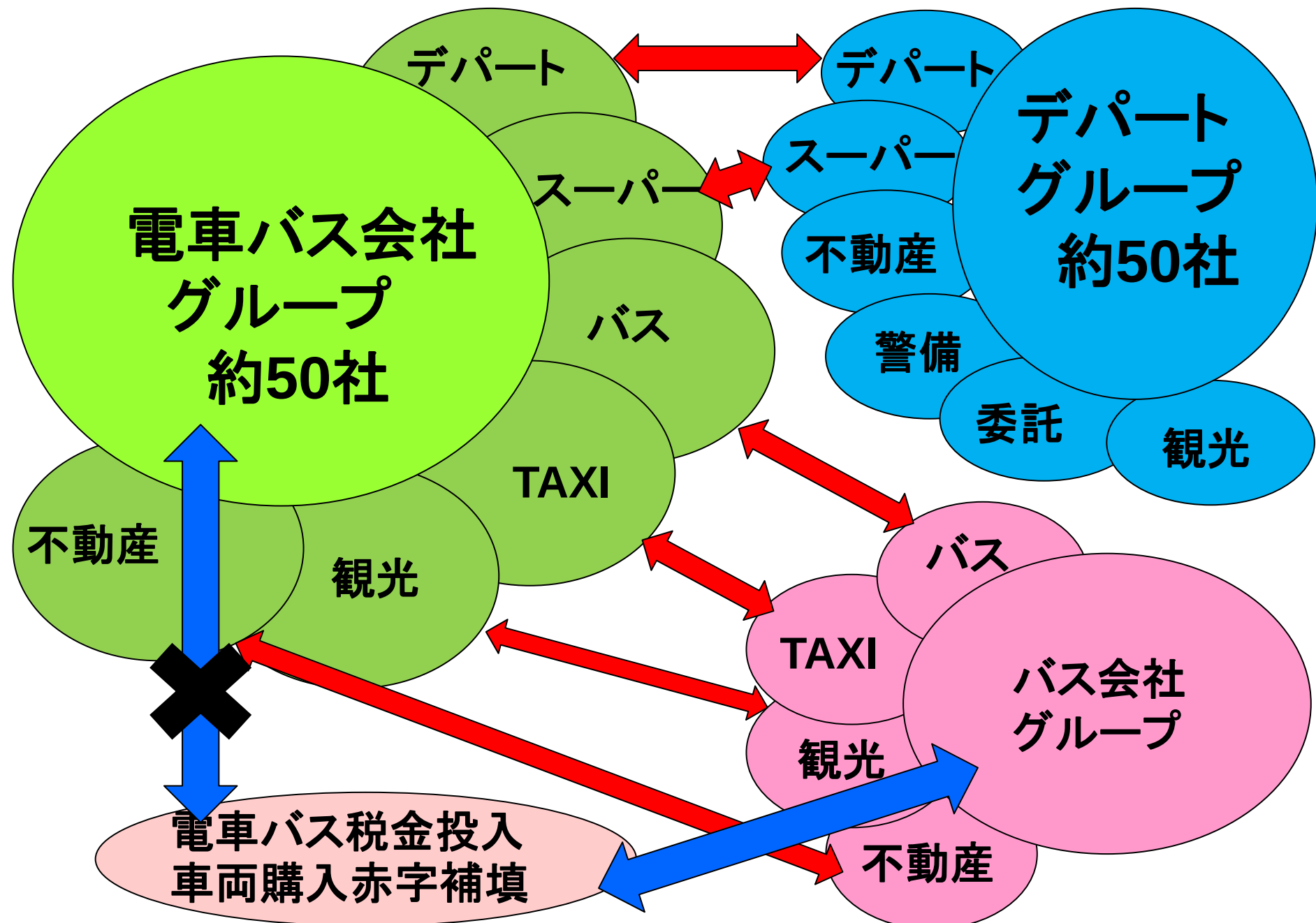
原因3 全業界が打撃を受けているので、自分たちだけ言えない

原因4 運輸局や国には財政支援など相手にしてもらえないと思ってる

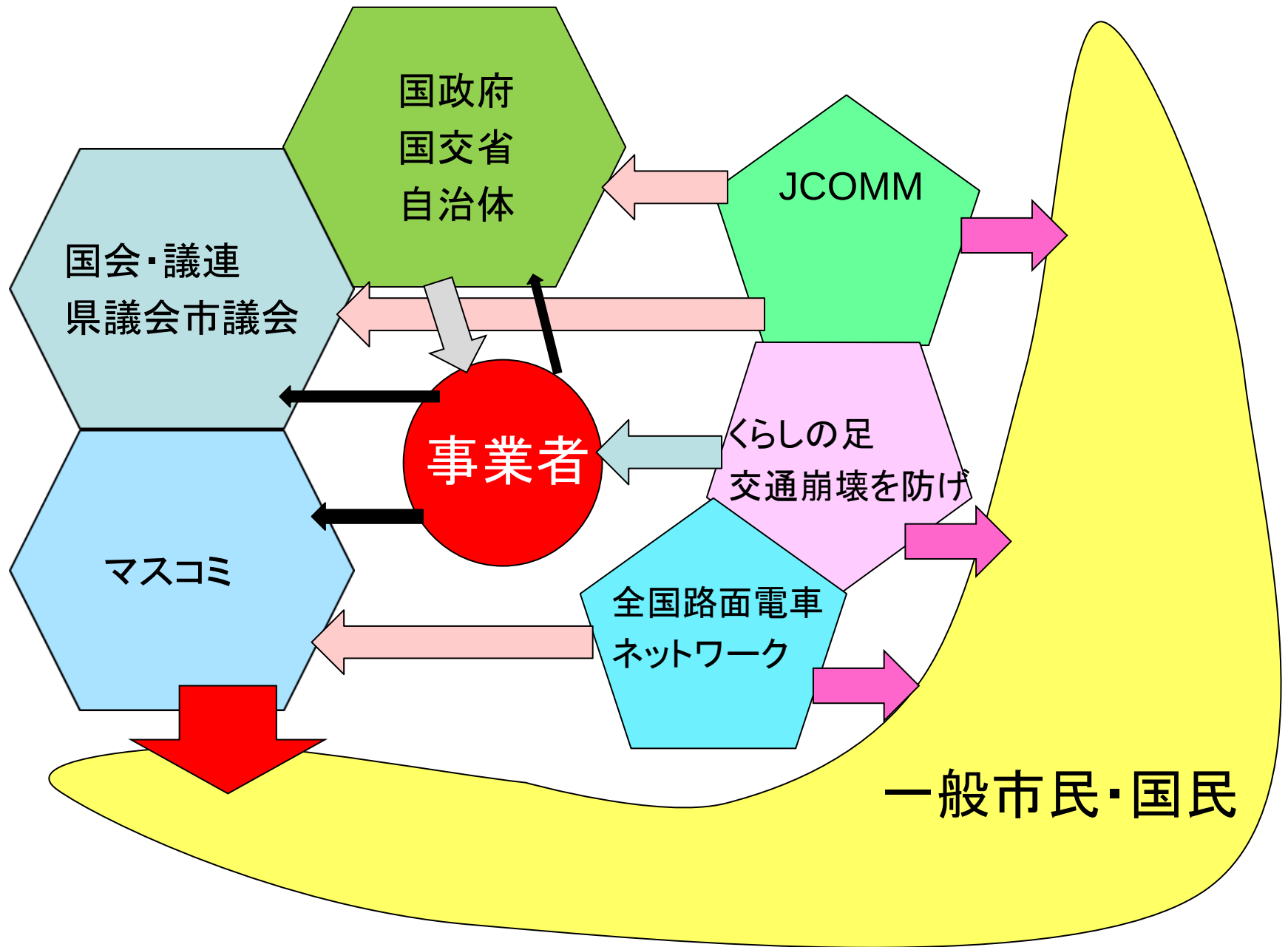
原因5 民鉄協会、バス協会ともに地方には向いてくれないと思ってる

- 各地で交通を担っている事業者自身が危機を訴えないと、マスコミも社会も受け止めません。
- 勇気を持って、数字を示して、国民市民に訴えないといけません。

交通で食えない交通事業者と、税金投入を阻む財界事情



3ネットワーク連携の呼びかけ



キーワード

- バリアフリーは公費で
- サービス水準の設定が先決
- 人生35年／85年は電車バスが必要
- 一般会計の1%を電車バスに!!!
- 人口を増やすサービス水準は
30便30分毎
- JRにも公費負担を、吉備線LRT

バリアフリーは公費で

- 電停調査の結果・暫定 2018/1
 - 全国18事業者 1120電停 (阪堺線82電停)
 - 車椅子かろうじて可能 751電停 67% (57電停 70%)
 - 屋根整備率 911電停 81% (66電停 80%)
 - ベンチ整備率 574電停 51% (66電停 80%)
-
- 全電車 701輜 (38輜)
 - 低床電車 115輜 (3輜)
 - 高床完全対応(都電・世田谷) 46輜 23% (8%)

道路事業として、都市のバリアフリーを大胆に

ライトレール究極のバリアフリー



フランス・ストラスブールのユーロトラム

Picture@VINCENT-FUJII



10年以内に実現したいな！

RACDA 勝手にACTION

5

最寄りの停留所まで300m、歩いて5分以内で行け、
岡山市内のどこからどこへでも1時間以内で移動でき、
ピーク時以外は、すべての利用客がちゃんと座れ、
どの便も早朝から深夜まで、最低でも30分間隔で運行し、
岡山市内のどこからどこへでも500円以内で移動できるようにしたい……。

後からつづく人たちのために
人と環境にやさしい
トランジットモデル都市をめざして
岡山から未来を、岡山から世界へ

私たちRACDAでは、これからの活動指針として、あくまでも市民やの利用者立場から誰にも分かりやすく使いやすい公共交通（路面電車やバス、鉄道など）の整備と情報サービスの提供をめざして、1980年代半ばに作成されたチューリッヒ（スイス）の交通計画にならって、岡山市を中心とする広域都市圏のめざすべき交通基本サービスのあるべき姿（目標）を上のような5つの行動計画に勝手にまとめてみました。

チューリッヒでは、この目標をほぼ10年で達成したと言います。また、私たちRACDAの目標とするアメリカ西海岸のトランジットモデル都市ポートランドでは、さらに進んで街づくりと一体となった公共交通ネットワークの整備を1970年代半ばから進めています。その結果、深刻な交通渋滞や大気汚染、空洞化によって衰退の著しかった中心市街地は再興し、いまでは全米の人が憧れる美しく活気に富んだ街づくりを実現しています。

さいわい私たちの岡山には、ポートランドやチューリッヒにも負けない鉄道網が既に整備されています。この鉄道網を中心に、たとえば吉備線や津山線へのLRTの導入やバスや電車等の他の交通機関との接続性を高め、世界でもっとも暮らしやすい公共交通ネットワークを築くことは、決して夢物語ではありません。

利用者や公共交通事業者、関係機関の皆さんと一緒に、この目標を達成したいと願っています。そして歩行の見直しと路面電車やバスなどの公共交通を元気にする「人と環境にやさしいトランジットモデル都市づくり」をすすめることによって、日本の街づくりの流れを変えていきたいと思っています。



1003 4, 8

サービス水準の設定が先決

RACDAのアクション6

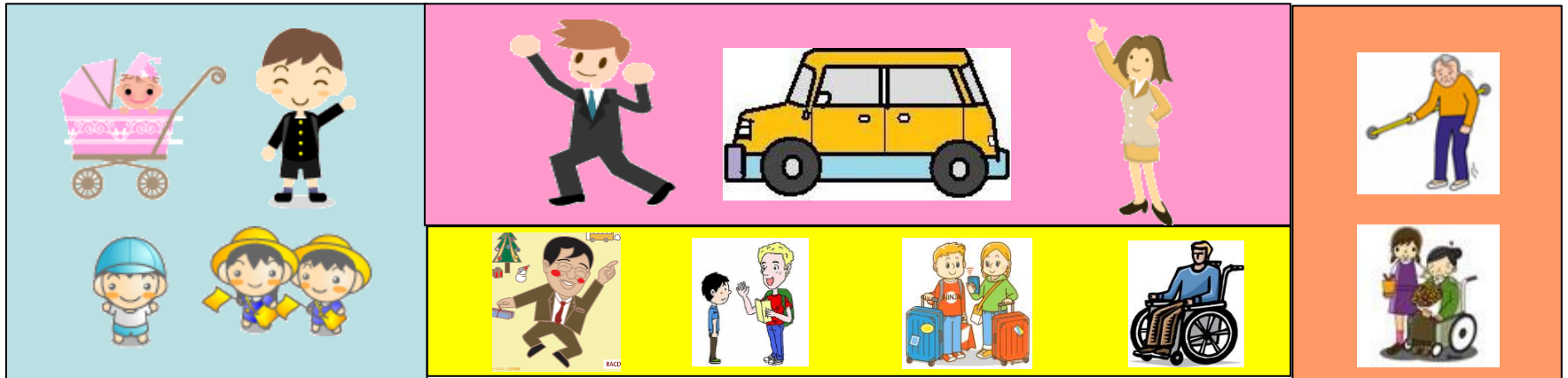
1. 最寄の駅バス停まで300m、5分
2. 岡山市内を1時間で移動できる
3. ピーク以外は座れる
4. 一日中30分に1本は走っている
5. 岡山市内を500円で移動できる
6. ランデブー拠点を便利

人生35年／85年は電車バスが必要

We use public transportation 35years/85years

20歳車購入

70歳免許返上



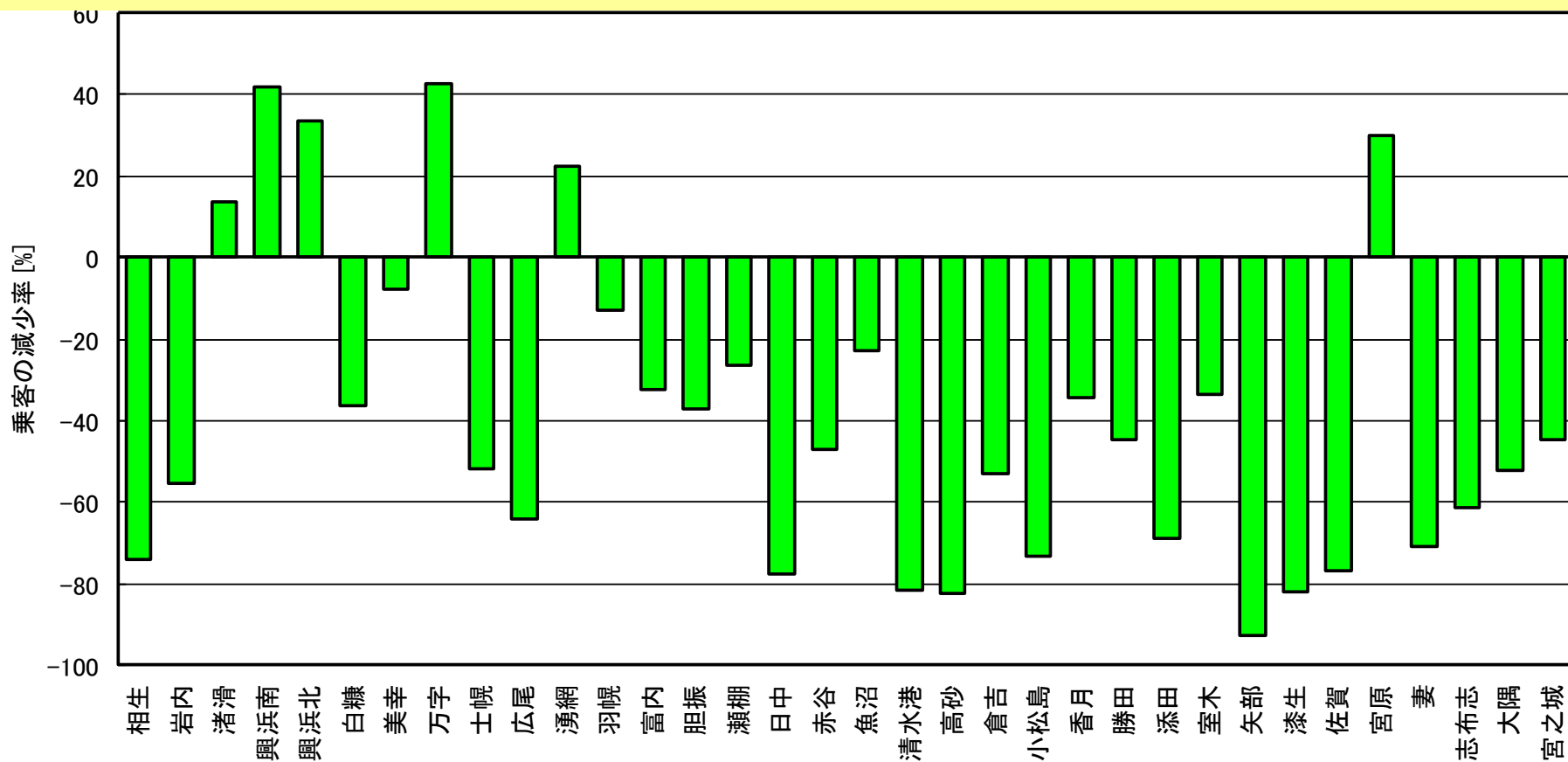
子供も学生も、車購入までは、公共交通が必要
成人も飲酒時や障害を持てば、公共交通が必要
70歳以上は免許返上すれば、公共交通が必要

外国人も旅行者も、公共交通は必要

公共交通は道路やWi-Fiと同様の社会インフラ

「軌道に乗る」⇔「無軌道」

初期投資大だが覚悟が必要、→計画的まちづくり



バスは定時制、輸送力、バス停サービスの面で、鉄軌道には及ばない
バス転換後70%以上で平均乗客は半減している

一般会計の1%を電車バスに!!!

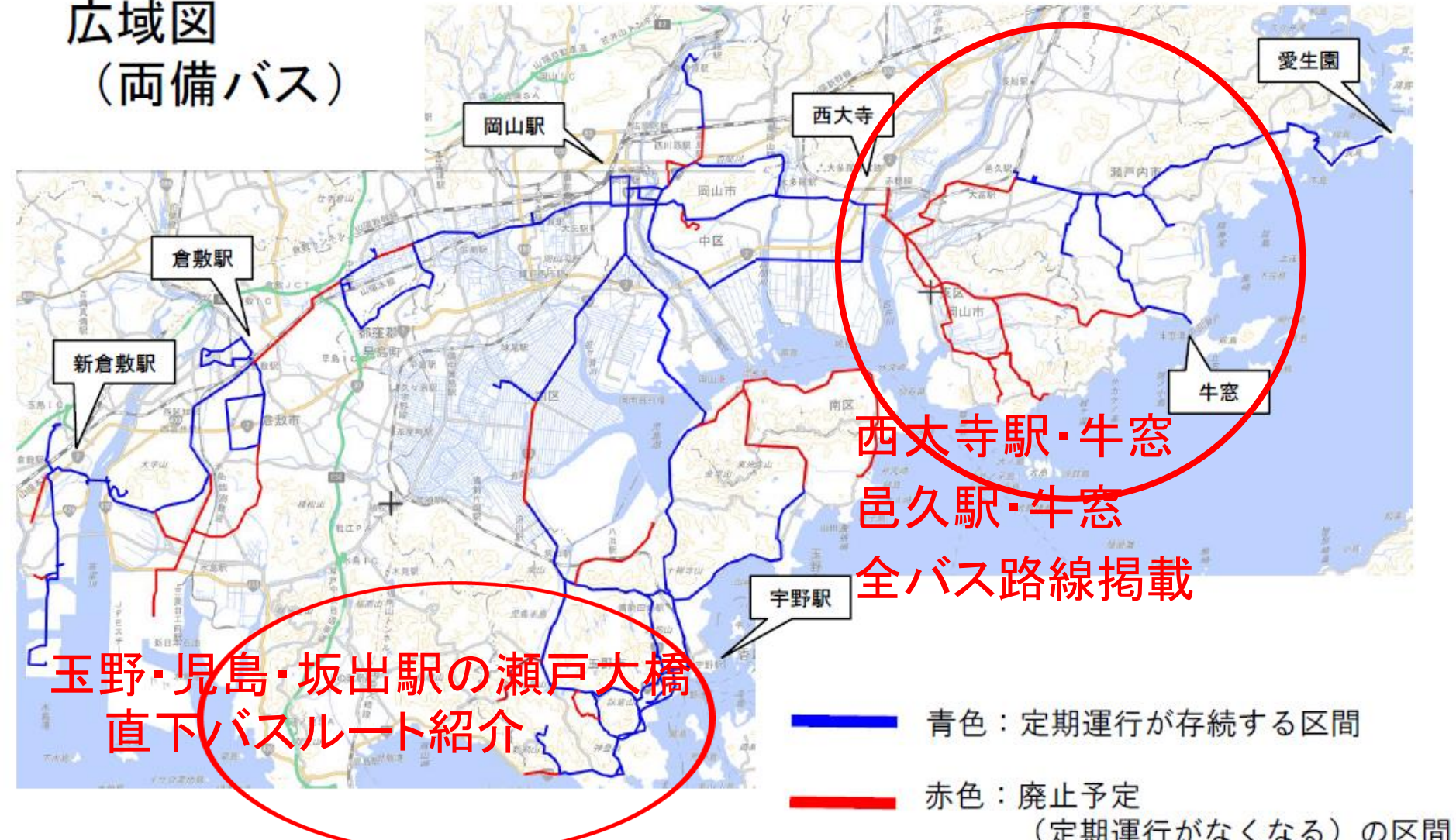
- バリアフリー対応費用は、全面公費で
- 福祉予算→経済政策・地域への再投資
- 電車バスは限定付タダでもよい
最近欧米で始まる、トルンなど
- いなべ市180億の1%コミバスはタダ 1億8000万円
スクールバスも別途 4000万円
- 名古屋市一般会計 1兆2973億円
名古屋市高齢者バス補助 140億?の問題化
- 堺市 一般会計 4184億円
高齢者支援 4億0670万円
モノレール検討・都心交通実験 2069万円

人口を増やす サービス水準は30便30分毎

【廃止予定一覧の路線図】

生活路線+観光で地域再生

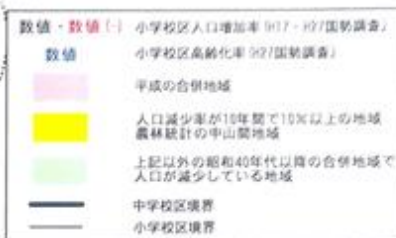
広域図 (両備バス)



→地域人口消滅

振興に関する有識者懇談会資料

対象エリア (案)



H17年-27年

人口減少10%超

[illegible]

西大寺一瀬戸駅

バス路線廃止の影響
が大きいのでは
バスルート復活必要

犬島10万人
プロジェクト
牛窓西大寺
瀬戸芸連動

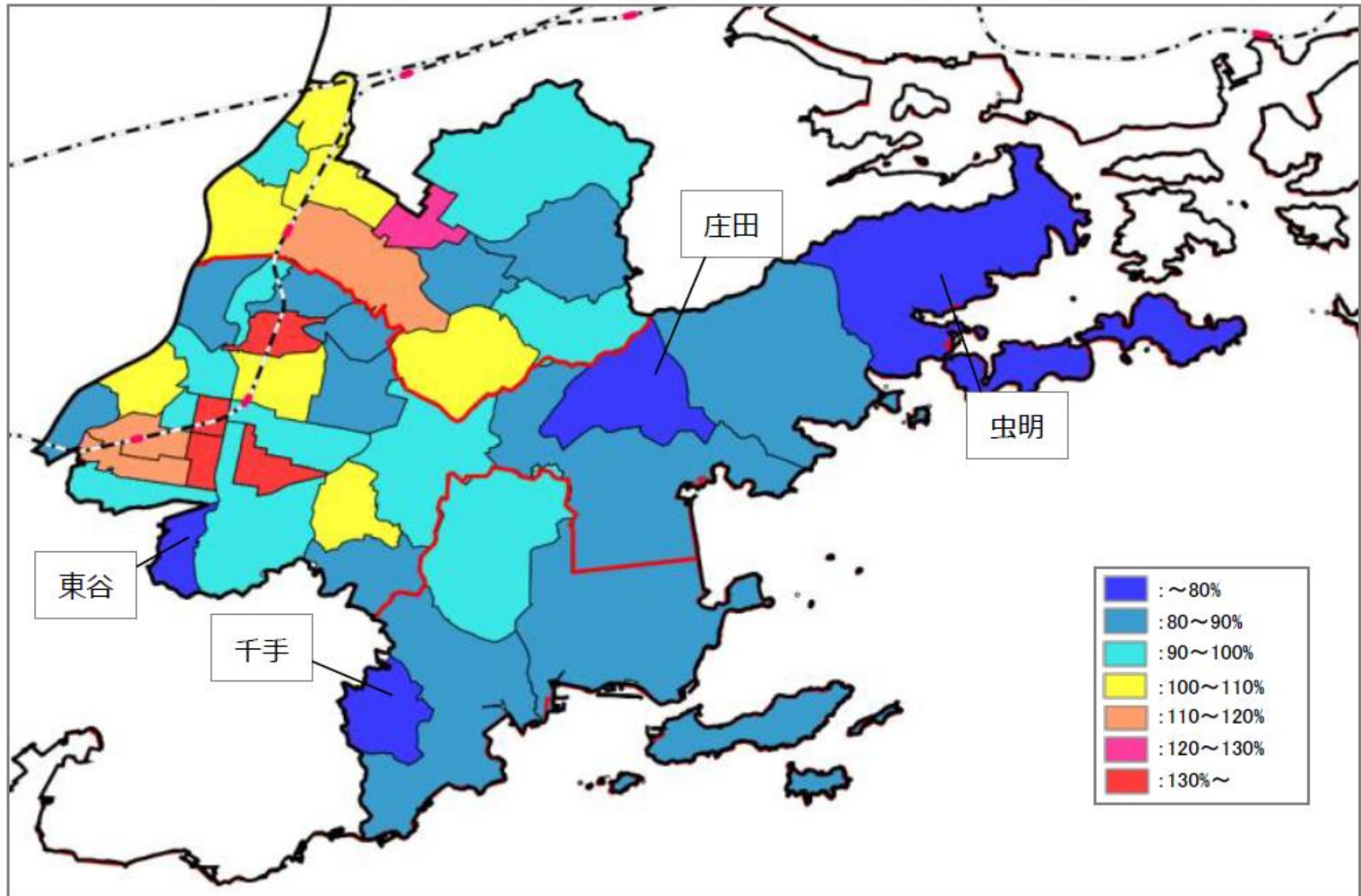
吉備線LRT化
一宮ももの里
バスプロジェクト

岡南地区
バス空白地帯
天満屋Happy
バスターミナル

瀬戸大橋線
完全複線化

瀬戸内市の人口動態・一人負け牛窓

【各地域別の人口増減(2000(平成 12)～2010(平成 22)年)】

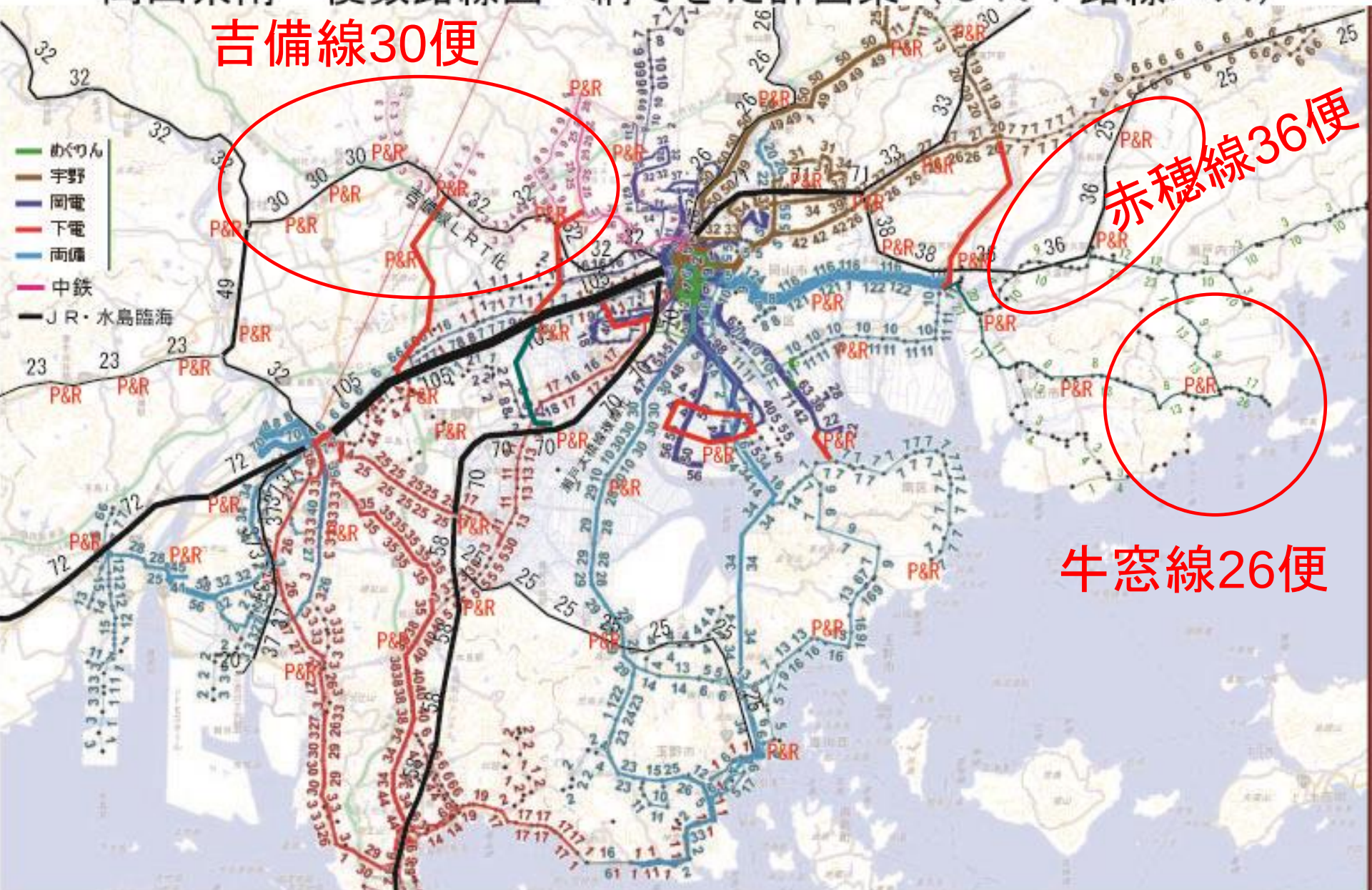


岡山県南・便数路線図 + 網できた計画案 (JR + 路線バス)

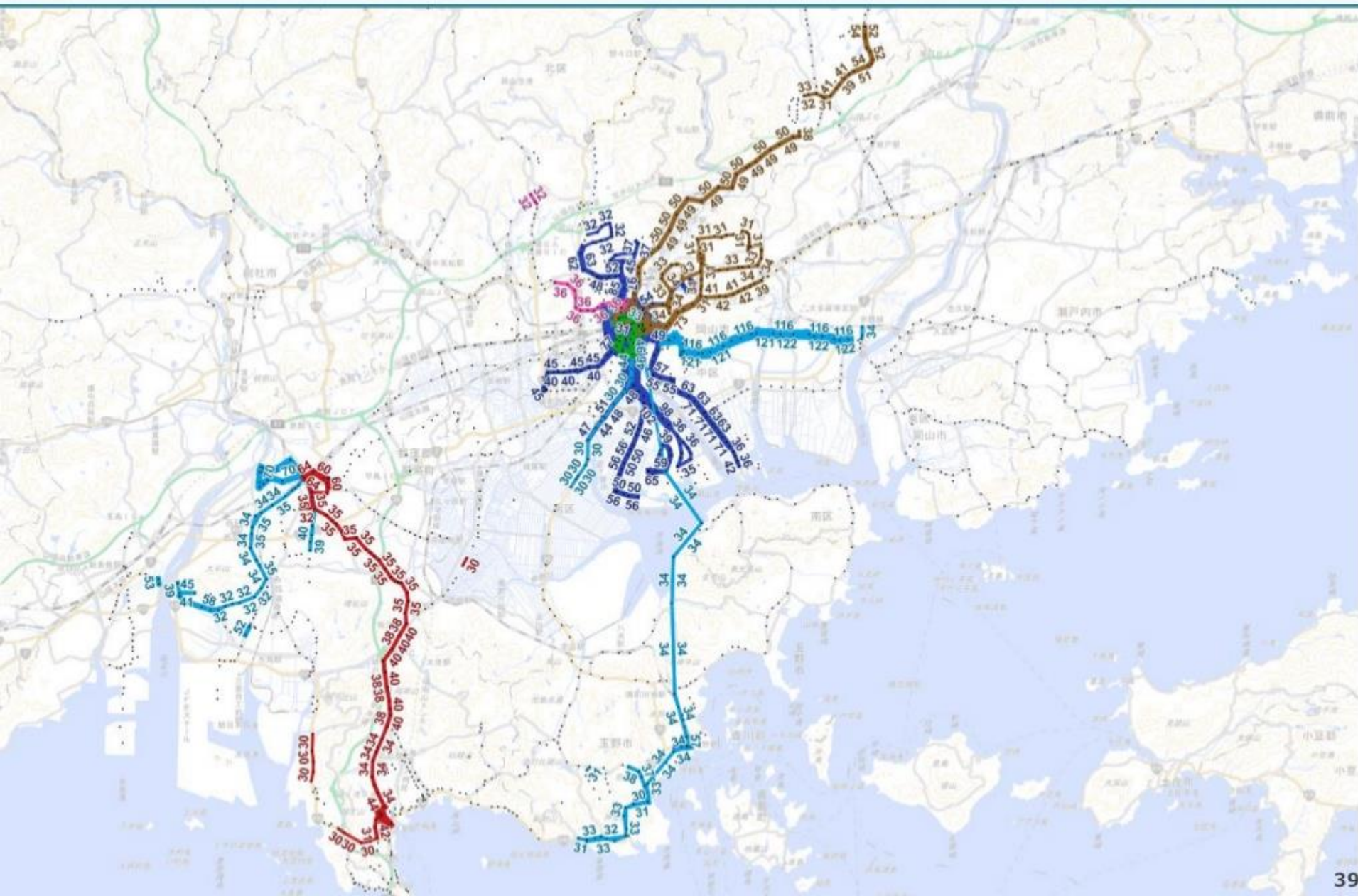
吉備線30便

赤穂線36便

牛窓線26便



30往復以上の路線



JRにも公費負担を、吉備線LRT

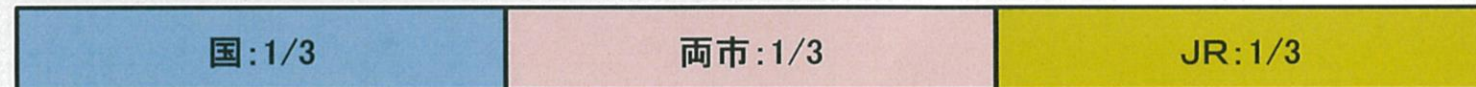
- JR西日本が地域鉄道再建の第一歩
- ランニングコスト6億円
- うち1億円の修理費の半分**5000万円市負担**



<内訳>

※国費を最大限に活用することを前提としている

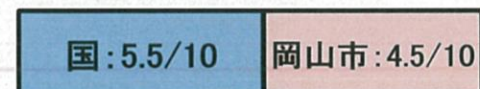
①地上設備、車両:約171億円



②新駅設置等:約25億円



③道路拡幅等:約44億円



便数倍増、ピーク10分ヘッド
30m級12輦36億円、一部軌道化

最終キーワードは「情報公開」

★2021-0420地域公共交通計画による情報公開等調査ver3 新潟 佐藤輝和

- ・ 会議公開比率:43.82%
- ・ 議事録公開比率:20.22%
- ・ 市民参加可能比率:21.35%
- ・ 公共交通マップ製作予定比率:68.54%
- ・ 協議会運営等委託業者公開比率:38.20%
- ・ 税金投入拡大の前提として、事業者の情報公開、自治体の計画能力の充実が求められる。