

1. 講演概要

1) 地域公共交通を取り巻く現状

- ① 高齢者の免許返納数の大幅増加—H31 年池袋事故
- ② 地方の路線バス事業輸送人員は減少激化—ピーク S45 年 100 億人：現在 48 億人
- ③ 路線バス事業は運転手不足—有効求人倍率が全職業平均の 2 倍
- ④ 地方部の乗合バス事業は厳しい赤字構造下に—15%赤字、さらにコロナ禍
- ⑤ 地域公共交通確保の地方負担増加—負担 80%は特別交付税対象、11 年間 41%増
- ⑥ 市町村の地域公共交通担当者は 8 割が兼任
- ⑦ コミュニティバス・乗合タクシーは近時大幅増加

2) 国の地域公共交通政策

- ① 道路運送法の変遷—国が需給調整管理→乗合バス事業・タクシー事業の規制緩和
- ② 地域公共交通活性化再生法—地域公共交通マスタープランを地方公共団体で作成
- ③ 同再生法の変遷—H19 年制定、H26 年改正（まちづくり連携、面的な公共交通ネットワーク再構築）、R2 年改正（地域公共交通計画を規定、制度の整備・拡充等）
- ④ 同再生法の 3 つのポイント
 - A 地域自らがデザインする地域交通
 - ・基本スキーム—地域公共交通計画（マスタープラン）作成と特定事業実施
 - ・地域公共交通計画とは—地域戦略との一体性等 4 つのポイント
 - ・コンパクト・プラス・ネットワーク—立地適正化計画との連携
 - ・目標設定、分析評価の明確化—利用者数・満足度 6 割設定、収支・負担 2 割
 - ・地域公共交通計画の策定件数 R4. 3 時点 714 件→1200 件へ政策目標設定
 - ・現在までの作成状況—単独市町村 650 件、広域含め合計 727 件
 - B 輸送資源の総動員による移動手段確保
 - ・交通手段の見直し—路線バス→コミュニティバス（デマンド型）、乗合タクシー
 - ・廃止後の代替サービス確保—地方公共団体が公募・サービス継続（飯能市）
 - C 効率的かつ利便性が高い地域公共交通の実現
 - ・利便増進事業—路線ネットワーク構築（ハブスポーク型）・定額乗り放題運賃等
 - ・貨客運送効率化事業—貨客混載の取組（宮崎県、新潟県）
 - ・新モビリティ事業—MaaS の取組（伊豆・東急 Izuko）
 - ・第 2 次交通政策基本計画の概要（R3 年 5 月 28 日）、同目標・施策

3) 国の支援制度

- ① 支援制度－地域公共個通確保維持改善事業
- ② 地域公共交通確保維持改善事業の概要（幹線系統補助、フィーダー系統補助）
- ③ 地域公共交通調査事業の体系、同事業（策定への支援－応募2倍、補助金が薄い）

4) 他自治体での取組紹介

- ① 地域戦略との一体性の確保（熊本市：立地適正化計画と地域公共交通網形成）
- ② モード間連携・多様な輸送サービスの活用（茨城県常陸太田市：路線バスの統廃合）
- ③ 地域の多様な関係者協働（岐阜市：網形成に地域住民が主体で運営計画見直し）
- ④ 交通圏全体を見据えた広域的な連携（愛知県北設楽郡：3町村の地域公共交通）
- ⑤ データによる状況把握、効果的な目標設定・検証（新潟県佐渡市：乗客数を可視化）

5) 地域公共交通計画作成の際のポイント

- ① 地域公共交通計画の作成－7つの記載事項、5つのステップ
 - ・ステップ1：計画の区域、計画期間
 - ・ステップ2：基本的な方針
 - ・ステップ3：達成する目標－現状把握（なりたい姿とのギャップ認識）
 - ・同3：課題の整理（利用が低迷：住民ニーズ、収支率管理、方法切替）
 - ・ステップ4：事業決定（明確な目標設定：主体、時期、役割）
 - ・ステップ5：目標達成を評価（定量蹄な数値、クロスセクター効果、毎年実施）
- ② 所沢市と類似規模自治体事例
（講演者の要望で、HP 非公開とします）

2. 質問・回答

① ところバスについて

（質問）制度前から請願による「ところバス」運行を開始した。遠方から市役所・病院を目指すいくつかの路線を整備した。長年が経過し、市長交代などもあって、利用者増加、赤字削減の見直しが行われたが、便数が少ない、距離が長いなどの理由で利用者が少ない。また、新しく1時間ごとに来る「ワゴン」も最寄り駅まで実施している。目的が福祉なのか、利便性なのか、はっきりしない。ヨーロッパの公共交通のような国の支援は？

（回答）早く実施されたので関係者も多くいろいろ大変だと思う。問題点を明確に整理することが必要だ。国のお金のことは政治が決めることなので、私からは言えない。

② 環境負荷軽減について

（質問）地球環境問題に関心を持っている。国土交通省も、CO₂削減に取り組んでいるでしょう。地域公共交通政策にも地球環境問題に関係することはあるのでは？環境省との共同

取組は？

（回答）立地適正化計画や公共交通の再編など効率的な運用で環境負荷削減につながると
思う。自動車産業などの負荷軽減もある。環境省とも連携。

③ 利用の問題について

（質問）ここへ来るとき、小手指駅から新所沢駅まで「ところバス」を利用した。間隔が 1
時間に 1 本となったためか、満員の 11 人で座れなかった。また、車いすの方をバスの乗せ
るときに大変な手間がかかる。福祉目的は乗合バスに合わない気がする。

（回答）車いすの方はバリアフリー法の関係でバスの乗れるが、福祉タクシー利用などを明
確にする方法で法の除外を受けることができる。

④ 平塚市の自転車中心はよい

（質問）平塚市のような自転車中心の街を望む。道路は自動車が多く、歩行者優先になっ
ていない。これからの展望は？

（回答）現在、自動車も利用する方が多い。これからの市街地は歩くことを中心にまちづく
りを考える。自転車道整備も取り組んでいる。

以上