

【質問と回答】

Q1. 免許証の返納が増えると自転車への依存度が高まる傾向にあると思うが、本日の出前講座では自転車政策についての解説をしていただけなかった。(A氏)

A1. 自転車政策については、国土交通省道路局及び関東地方整備局の所管でございますが、ご参考までに以下のHPをご紹介します。

国土交通省HPより(第2次自転車推進計画)

<https://www.mlit.go.jp/road/bicycleuse/pdf/gaiyo2.pdf>

関東地方整備局HPより(東京23区内の自転車空間の整備計画の策定について)

[https://www.ktr.mlit.go.jp/ktr\\_content/content/000797446.pdf](https://www.ktr.mlit.go.jp/ktr_content/content/000797446.pdf)

Q2. 立川モノレールの所沢までの延伸・地下鉄12号線の東所沢までの延伸の経済効果はあるか。立川市や練馬区に顧客(経済的効果)がとられないか。(A氏)

A2. 地下鉄12号線の東所沢までの延伸の経済効果につきましては、交通政策審議会答申第198号においては事業性に課題があるとされており、関係地方公共団体等で、事業性の確保に必要な沿線開発の取り組みを進めたうえで、事業主体を含めた事業計画について十分な検討が行われるよう記載がされております。また、立川モノレール(多摩都市モノレール)の所沢までの延伸の経済効果については、把握しておりません。

Q3. 行政のコスト負担は50%までなのか。(A氏)

A3. 今回ご紹介させていただきました事例においては、運行継続ラインが「収支率50%以上」とされておりましたが、これは各地方自治体のコミュニティバス等において運行継続ラインを設定する場合に、各自治体又は交通会議(活性化協議会)等で地域の状況に応じて設定いただくもので、国がルール等を決めているものではございません。

Q4. カーシェアリングの見通しはどうか。(A氏)

A4. 当局で所管しておりますレンタカー型カーシェアリング(レンタカー事業許可)につきましては、主に時間貸し駐車場に併設されていることが多く、地域の多様なニーズに沿った形態で展開されていると認識しております。

Q5. 鉄道を除く公共交通(コミュニティバス)の利用には無理を感じています。合理的配慮を超えていると思いますので、国の政策として「福祉タクシー」へ移行すべきではないでしょうか。これは厚生労働省のマスタープランとなるのでしょうか。(B氏)

A5. 地域交通(コミュニティバス等)につきましては、高齢者利用の他に、地域によっては運転免許を持たない高校生などにも多く利用されております。その他運行時間帯別で考えるとすると、ピーク時間帯によっては通勤通学等による大量輸送が必要な場合があったり、閑散時間帯においては、福祉タクシーやデマンド交通など乗用車タイプの活用が適していたり、様々なケースが考えられます。つきましては、地域により適した交通を検討していただくべく、国土交通省としては地方公共団体に、地域の多様な輸送資源を活用した地域公共交通計画の策定を推進しているところでございます。

Q6. 路線の設定が採算に効いてくるので予算をつけていただきたい。(B氏)

A6. 路線の設定については、地域住民のニーズ把握が重要と認識しております。国土交通省といたしましても、地域公共交通計画を策定する際に、地域に適した交通網が構築出来るよう、住民アンケートや住民ヒアリング等ニーズ把握調査に活用出来る補助制度を用意しております。今後も、補助制度の活用を希望する地方自治体に対して支援が実施出来るよう、引き続き必要な予算の確保に努めてまいります。

Q7. 車いす者への対応について、公共交通での取り扱いは各地方行政にどのように指導されているのでしょうか。(B氏)

A7. 公共交通における車椅子利用者の対応に限った話ではありませんが、高齢者、障害者等の移動等の円滑化の促進に関する法律（通称バリアフリー法）において、国が定める基本方針に基づき、市町村では、当該市町村の区域内の旅客施設を中心とする地区や、高齢者、障害者等が利用する施設が集まった地区について、移動等円滑化の促進等に関する方針又は基本的な構想を作成するよう努めるものとされています。基本構想では、例えば、駅からバスに乗って病院に行くといった頻繁に利用されるルートを想定し、その導線上のバリアフリー化を推進するなど、各地域で取り組んでいるものと認識しています。運輸局ではこのような基本構想等を作成して頂くよう自治体に働きかけを行っております。

Q8. 路線バスの赤字により、コミュニティバスも少なくなっているが、国の施策としてはマスタープランの作成だけですか。予算や人材育成等どのくらい行っているのでしょうか。(C氏)

A8. 地域の抱える公共交通の課題が多様化・複雑化しているなか、移動手段の確保・充実を図る取組について、国としても様々な支援を行っております。

また、人材育成の点に関しましては、国土交通省及び関東運輸局において、地方自治体の交通政策担当職員を対象とした研修の機会を設け、地域公共交通計画の策定を促進するだけでなく、計画策定後の公共交通活性化の取組等の推進を後押しできるよう努めております。

コロナ禍により近年は対面による相談の機会を設けられていませんが、オンラインにより研修会を実施しているところです。

Q9. 環境の観点から公共交通政策を策定することが少ないですが、環境省と連携して補助率を上げるとか公共交通を利用するマインドを上げるなどして、公共交通の利用を促進していくことが必要ではないでしょうか。(E氏)

A9. 貴重なご意見として、承ります。

Q10. 所沢市のコミュニティバスの「ところバス」は、請願（福祉・高齢・利便）により全国より一足早く発足しました。途中赤字による見直し、請願（交通不便者）によりのニーズが加わり、複雑化し、その結果身動きが取れない状態となり、新たに特に交通が不便な地域でワゴン車による運行も始めているが、総じて迷走状態にあるものと思われる。どのような解決策が考えられるのでしょうか。(H氏)

A10. 地域公共交通の問題について、どの地域にも共通する特効薬のようなものはなく、現状・問題点の対策は、その地域の「目指す姿」次第で異なってくるものと考えます。既存の公共交通サービスを踏まえたうえで、特定の手段ありきで検討を進めるのではなく、地域住民の方や利用者の方はどう考えているのか、また、地域のまちづくりの方向性との整合性を踏まえて、いくつか代替案を列挙し、メリット・デメリットを十分に考察したうえで、地域にとって最も効率的・効果的な手段を選定するように検討する必要があると考えます。

Q 1 1. いま所沢市内でも地域・地区により交通の利便性に大きなばらつきがあります。

どのような形であれ、新たなバス路線が置かれると新たな受益の差が生まれます。

必要な福祉と受益の負担をどのようにとらえるのがいいのか、また市民の合意をどのように取り纏めるといいのかアドバイスをお願いします。私見でも結構です。(I 氏)

A 1 1. いわゆるコミュニティバスなど、民営ではないバス路線等を新たに設ける際には、その自治体のまちづくり、福祉、環境などさまざまな分野の関係者と、導入予定地域の住民、その地域の住民以外の市民の方なども含めて、協議いただくことが望ましいです。このため、市民を含め関係者の合意形成は、法定協議会の場を活用していただきたいと考えております。

Q 1 2. 所沢市では、西武線・JR の駅が 11 駅あり、一見利便性が高いように思えますが、実際には駅に出るまで数キロあるようなところで居を構えている地域も多い。しかもこうした地域は高齢化が進み、移動にはコミュニティバス等の交通手段が必須なものです。このコミュニティバスの運行を便利で、かつ効率的に運用するには多くの問題があります。デマンド型で予約制の運行を行っている川越市等では、その実態はどのようなになっているのでしょうか。(J 氏)

A 1 2. デマンド型交通のメリットとしては、バス車両の通れない地域へも入り込みやすく、自宅近くに停留所の設置やドア・ツー・ドアの運行も可能であり、また、車両コスト・燃料費など直接的経費が低い点があります。一方で、車両が小さいことから一度に乗車できる人員が制限される点や、定員が少ないため、収入が限られ、採算ベースに乗りにくい点があります。

デマンド型交通において多く見受けられる課題として、予約に関してのものを聞くことが少なくありません。例えば、予約が重なる時間帯など、希望の時間に利用できないことがあることや、利用方法や利用できる区間など、利用にあたってのルールを理解する必要がある点などがあります。

川越市のデマンド交通「かわまる」(以下、かわまる)は、鉄道やバスがない、市内の交通空白地域における市民の移動支援を目的として導入されました。平成31年2月の運行開始から、これまで段階的に運行エリアを広げて運行しており、新型コロナウイルス感染症の影響により、一時期は利用が落ち込んだものの、現在は利用が回復傾向と聞いております。

ご質問にあります、運行実態等の具体的な内容については、直接川越市にご確認いただけますと幸いです。

連絡先は以下のとおりとなりますので、参考にしてください。

川越市 交通政策課 交通政策担当

TEL：049-224-5519

Q 1 3. 自転車運転について、免許(許可)なく誰でも乗れるものだが、ルールを教えずに販売されているせいで、歩行者を「邪魔者」扱いすることが目立つ。販売業者に、ルールの周知義務を負わせるべきではないかと思っています。(K 氏)

A 1 3. 自転車の交通ルールについては、警察庁の所管でございますが、ご参考までに以下の HP をご紹介させていただきます。

警察庁 HP (自転車は車のなかま～自転車はルールを守って安全運転～)

<https://www.npa.go.jp/bureau/traffic/bicycle/info.html>

Q 1 4. 国の指針は決定されても、要は各地域ごとのやる気とやり方であろう。現実として自己利用路線は改定により以前より不便になったので元に戻してほしいという希望がある。(K 氏)

A 1 4. ご利用の路線を運行している事業者(コミュニティバスの場合は自治体)へご相談いただければと存じます。

Q15. 道路を車から自転車そして歩行者中心の道路行政を望む。主要道路は車中心でも、市街地の生活道路は、自転車と歩行者優先に切り替えていかなくてはならないのではないのでしょうか。主要道路で今まで片側車2車線であった道路の歩道寄りに、ここが自転車専用ですとばかりにマークを描いているが、危険でとても自転車は走れない。このためあまり広くない歩道を歩行者と自転車が走っている危ない道路が至る所にある。何とかしなくてはいけないのではないのでしょうか。(L氏)

A15. 自転車政策については、国土交通省道路局及び関東地方整備局の所管でございますが、ご参考までに以下のHPをご紹介します。

国土交通省HPより(第2次自転車推進計画)

<https://www.mlit.go.jp/road/bicycleuse/pdf/gaiyo2.pdf>

関東地方整備局HPより(東京23区内の自転車空間の整備計画の策定について)

[https://www.ktr.mlit.go.jp/ktr\\_content/content/000797446.pdf](https://www.ktr.mlit.go.jp/ktr_content/content/000797446.pdf)

Q16. 地域公共交通の活性化再生法(2020.6改正法)について(M氏)

- (1) 2007/H19 制定 : 「地域公共交通総合連携計画」・・・規定  
2014/H26 改正 : 「地域公共交通網形成計画」・・・規定  
2020/R2 改正 : 「地域公共交通計画」・・・作成の努力義務化
- (2) 「作成の努力義務化」について
  - ・改正前との相違、狙い(期待効果)?

A16. 従前の「地域公共交通総合連携計画」「地域公共交通網形成計画」は、「計画を作ることができる」規定でしたが、「地域公共交通計画」では、お示しいただいたとおり作成が努力義務化されました。

努力義務化により、地方公共団体における計画策定の取組がより進むことを期待しています。

Q17. 自治体の地域公共交通事業の民間事業者への委託について(M氏)

- (1) 自治体が、欠損を事後的に補填する場合が多い。
  - ・委託先の本来事業が優先され易く、結果的に官民の事業努力を阻害する?
- (2) 委託事業の事業評価について
  - ・認識/見解/取り組み?

A17.

(1) コミュニティバス等の民間事業者への委託については、委託料を競争入札により決定することで、事業者間の競争を促しているケースや、プロポーザル方式により、より質の高いサービスの提供や業務の効率化を行う事業者に委託するケース、収支が改善された分は事業者に戻元されるような仕組みをとるケースなど、受託事業者の事業努力を引き出す手法が考えられます。

(2) 委託事業者を評価する際には、収支面だけでなく、安全安心の確保にかかる取組やサービスの向上など、総合的に判断することが重要と考えます。

Q18. 自治体の地域公共交通システムについて(M氏)

- (1) 多くの定時定路線型コミュニティバスは、路線数、便数の増大が常に求められる。
  - ・路線数、便数の増大 ⇒ 1車両当たりの利用者数の減少 ⇒ 財政上、運用上極めて非効率
- (2) デマンド型コミュニティバスについて(定時定路線型との併用を含めて)
  - ・地域公共交通の主要システムとして推進することの見解/取り組み?

A18.

（１）一般的に、利用需要がある程度集中している場合は、定時定路線型で一度に多くの利用者を運送することが効率的であると考えます。

便数については、「バスの時刻表に制約を受けずに生活できるレベル」を望むと、おのずと便数の増大が求められますが、例えば、採算性や持続可能性を重視する観点で地域住民が協議し、ある程度限られた本数であってもバスの時間にあわせて外出の予定を立てるように協力する、ということも考えられます。

定時定路線型のもう一つのポイントであるルートの長さについては、なるべく多くのエリアをカバーし、なるべく乗り継ぎをせずに直接目的地まで結ぶことを優先すると、ルートは長くなり、本数は少なくなります。一方で、ルートは需要の多い幹線道路上などに限定し、他の路線と重複する区間は運行せず乗り継ぎを行うようにすれば、ルートは短くなり、同じ経費で本数を増やすことができます。

（２）デマンド型とひとくちに言っても、乗降場所をある程度限定するのか、指定エリア内であればどこでも乗降可能とするのか、予約は１日前で締め切るのか、１時間前まで受け付けるのか、など、自由度（制約の多寡）は設定次第です。自由度が高ければ高いほど（制約が少ないほど）、多くの車両が必要になり、利用者が「乗り合う」ことが少なくなり、費用は増大するため、場合によっては路線型よりも利用者一人当たりにかかる費用が増大することもあります。デマンド型を効率的に運用するためには、より多くの利用者が「乗り合う」ように工夫をすることが必要です。多くの利用者が「乗り合う」ということは、Aさんの自宅→Bさんの自宅→Cさんの自宅→Bさんの行き先の病院→Cさんの行き先のスーパー→Aさんの行き先の駅、といったように、直接行けばすぐ行けるところを、寄り道をしながら向かうため、所要時間がかかってしまうという可能性があります。また、実際にデマンド型を運用している自治体においては、予約が集中する時間帯は予約が取りづらいといった問題を抱えている地域もあります。これらのデマンド型の特性をご理解いただいたうえで、ご検討いただければと存じます。

#### 【感想】

（感想１）国の方針が市に下りてきていることを実感できました。（B氏）

（感想２）自動車運転免許証の返納の要否が問題となる年齢になって、実際に返納したらどんな「不便」が待ち受けているのか想像するようになりました。しかし、具体的な不便あるいはそれに代わる交通手段等考えておりません。そのような時にこのような講座に接し、考えるきっかけが得られたような気がします。ありがとうございました。（D氏）

（感想３）非常に参考になりました。特に計画策定例から必要なことが挙げられていて、市の政策をいわば下から評価する観点からと別の視点なので考えさせられました。（E氏）

（感想４）現在所沢市民大学で地方自治講座を学んでいますが、大変参考になりました。活用したいと思います。ありがとうございました。（F氏）

（感想５）地域公共交通政策についてよくまとめて頂きありがとうございます。検討するうえで大変参考になると思います。興味があったので、初めて参加させていただきました。（G氏）

（感想６）解説をいただいて地域公共交通政策に国の指導や支援の仕組みも用意されていて、事業の推進には「自治体による住民意見の取り纏め」が欠かせないと受けとめました。（I氏）

（感想7）所沢市と人口に近い都市の事例は大変参考になります。ありがとうございます。（J氏）

以上