

事業実績(研修)報告

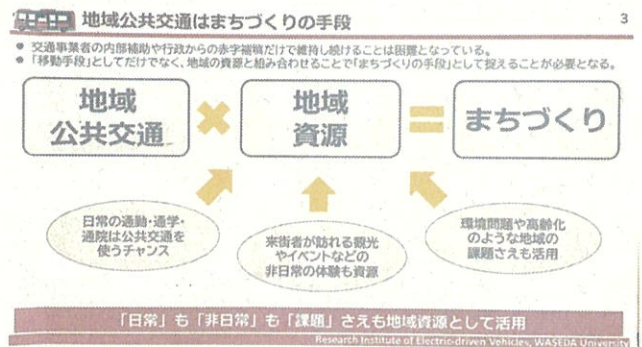
1. 研修の概要

- (1) 目的 ①地域公共交通の基礎知識とまちづくりへの活用 について
 - ②交通崩壊を防げ！with コロナにおける地域公共交通 について
 - ③地域公共交通活性化再生法の改正と地域公共交通計画 について
- (2) 日時 令和4年1月17日(月)～18日(火)開催
- (3) 場所 資料、音声データを視聴
- (4) 参加者 大塚久美子 議員

2. 研修内容と所感

①地域公共交通の基礎知識とまちづくりへの活用

- 地方都市と地域公共交通の現状
 地域公共交通に求められる役割と価値
- ・地域住民の移動手段の確保
 - ・人の交流の活性化
 - ・まちのにぎわい創出や健康増進
 - ・コンパクトシティ+ネットワークの実現



地域公共交通は誰が維持するのか(地域公共交通活性化・再生法)

国、行政、交通事業者に地域公共交通を維持する責務はない
 利用者も含めた関係者が連携して取り組むことが必要

地域公共交通の選択肢と運行主体

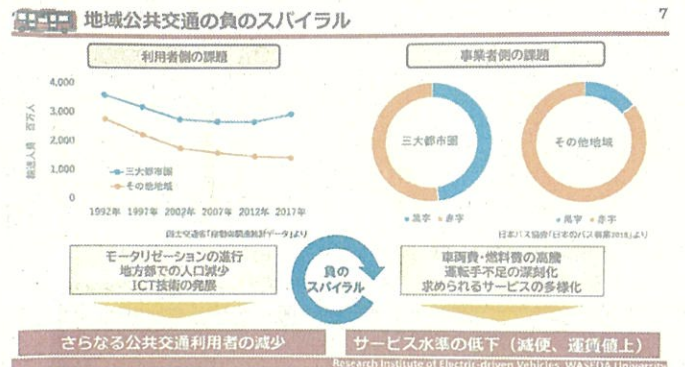
自家用有償旅客運送の導入の経緯
 背景

「公共の福祉を確保するためにやむをえない場合」に自家用車による有償運送を例外的に許可

課題

ニーズの増加に伴い、例外的な許可が常態化(平成18年時点で2138団体)

自家用有償旅客運送制度の創設(平成18年道路運送法改正)



地域公共交通のまちづくりに与える効果 愛知県瀬戸市の取り組み
 住民バスの成功との相乗効果
 巡る交通による地域活性化
 多様な課題と目的の共有による合意形成

国からの支援

地域公共交通確保維持改善事業補助金 | 地方創生臨時交付金 | 地域公共交通における感染拡大防止対策

26

②交通崩壊を防げ！with コロナにおける地域公共交通 について

コロナが与える地域公共交通への影響と必要不可欠な移動

- 公共交通の移動は、他の交通手段に比べて感染リスクが高い印象を持たれている(根拠はない)
- 公共交通機関が過度に恐れられた結果、電車・バスの利用は減少し、マイカーの利用へと変化した

必要不可欠な移動が失われると、新たな福祉・介護の負担増加に直結

国・自治体による交通事業者への支援

交通事業者が受けた影響に比べて規模が小さく、使い勝手の悪い支援

地方自治体からの支援数と実施率

「隣がやってるからやる」「隣がやってないからやらない」は現実

交通崩壊は始まっている

当たり前だと思っていた地域の足が突然消滅

赤字補填から設計する責任と所有するリスクを負うという役割の見直し

必要不可欠な移動が失われると、新たな福祉・介護の負担増加に直結

国・自治体による交通事業者への支援

交通事業者が受けた影響に比べて規模が小さく、使い勝手の悪い支援

(いい意味で) 横並び感を自治体内での調整に活用

理解のない自治体の言葉	情報を持って立ち向かう
隣の自治体はやってないよね しばらく様子を見ようよ (だからやらない)	危機感のある自治体は すでに動いている 「やっている」事例を示す
路線が隣の自治体まで行か らうちだけでできない (調整する気はない)	市町村を渡る広域連携は必須 鉄道だけでなく幹線交通全てで 沿線自治体で協調補助
国や県の補助があるでしょ あとは自分たちで何とかしてよ (つまりやりたくない)	必要な支援は地域の状況 によって変わっていきます 現場に合わせた継続的支援

Research Institute of Electric-driven Vehicles, WASEDA University

③地域公共交通活性化再生法の改正と地域公共交通計画

規制緩和の法制度から公共交通の維持(活性化・再生)へと転換

地域公共交通に求められる視点

- 公共サービスの役割分担の明確化と連携強化
- 広域性の確保

地域旅客輸送サービス継続事業の概要

● 既存のバス路線の退出など地域公共交通の維持が困難と見込まれた場合に、多様な選択肢を検討・協議し、実施方針を地域旅客輸送サービス継続実施計画に定め、地方公共団体の公報により旅客輸送サービスの維持を図る。

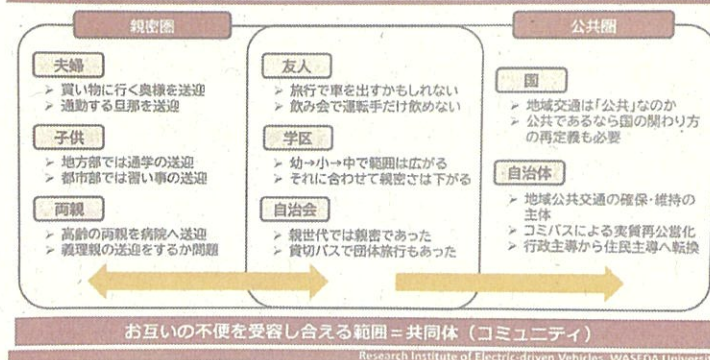
実施方針の内容	継続事業のイメージ
<ul style="list-style-type: none"> 実施区域 維持が困難となった旅客輸送事業のサービス水準 継続旅客輸送サービスの種類や運行形態 <ul style="list-style-type: none"> 他の交通事業者への移管(船小・変更) 自治体のコミュニティバスによる継続 デマンド交通(区域運行)による継続 タクシー(雇用)による継続 自家用有償旅客運送による継続 福祉輸送、スクールバス、巡回サービスの活用 継続旅客輸送を実施者の要件 地方公共団体による支援の内容 <ul style="list-style-type: none"> 運行費に係る補助金や運行委託費の予算措置 地域住民と連携した利用促進策 実施予定期間 <ul style="list-style-type: none"> 終了後にフィーダー補助への以降も可能 公募期間、選定方法、その他 	<p>路線バスの廃止</p> <p>コミュニティバスでの継続</p> <p>デマンドタクシーでの継続</p>

Research Institute of Electric-driven Vehicles, WASEDA University

・地域住民の協力を含む関係者の連携強化

・まちづくり、観光振興などの地域戦略との一体性

・具体的で数値化された目標値を設定
まちづくりと連携する地域公共交通計画により地域に貢献するサービスが実現



所感

今までは、地域公共交通計画は作成可能であったが、地方公共団体で努力義務となり、本市も計画を作成した。計画が作りましたというアリバイ作りになっていないか。内容は、地域のニーズを捉えてサービスの向上につながっているのか。研修を受けて令和4年3月定例会の一般質問で資した。移動手段だけではなく、人との交流が高齢者の健康づくりにも直結していることを知り、公共交通の必要性を改めて認識した。

本来、公共交通空白地域は地域の特性に合わせて設定でき、駅から300m以内などの距離で考えることになっている。本市は、デマンドタクシーいこまいカーが自宅まで来てくれることによって、公共交通空白地域は「ない」と設定されてる。本当にそうだろうか。

公共交通は費用対効果だけを考えるものではない。瀬戸市では、コミュニティバスの運行によって、高齢者の外出促進、商店街などの活性化、住民同士の交流促進など、移動手段としてだけでなく地域に様々な影響を与えたことで高い乗車率を実現した。

吉良と幡豆地区のいこまいカーについて、利用者も増加しているが、「ニーズに対応した公共交通ネットワークの充実」を目標に、小学校区を中学校区へ町内全域に拡大する必要があると考える。

本市の地域公共交通計画の記載事項が、「満たしている」だけの計画になっていないか検証し、さらに地域の状況変化に合わせて柔軟に改善し、公共交通の役割を果たしていくよう期待するものである。今後も、公共交通の課題について市民の声、ニーズを市政に届けていきたい。