

## 1. 地域公共交通計画と地域公共交通会議について

◇地域公共交通計画とは、活性化再生法に基づき、地方公共団体が作成する「地域にとって望ましい地域旅客サービスの姿」を明らかにする地域公共交通のマスタープランです。

◇地方公共団体は、地域公共交通会議等を経て、地域公共交通計画を作成するよう努めなければなりません。

### 1-1. 地域公共交通計画策定の意義

- 地域公共交通計画は、「自分たちの地域ではこのような考え方で地域旅客運送サービスの持続的な提供を行います」という宣言文です。
- 地域の方々から寄せられる「こっちにもバスを走らせて欲しい」、「●時頃の便を増やしてほしい」といった個別の要望にも、地域旅客運送サービスの全体ビジョンや政策推進の観点から明確に回答することができるようになります。
- また、施策実施にあたっての住民説明や議会での答弁、予算要求時の財政協議などに際し、“法定の”計画に事業が位置付けられていることが根拠となり、予算化や補助申請、庁内や交通事業者との協議、住民や議会への説明等の拠りどころとして用いることができます。
- 活性化再生法第4条において、「都道府県は各市区町村を超えた広域の見地から市町村と密接な連携を図り、活性化・再生に取り組む」、「市町村は主体的に地域公共交通の活性化・再生に取り組むように努めなければならない」と明示され、地方公共団体による地域公共交通への積極的な関与が法律の面からも求められています。

### 1-2. 地域公共交通計画の位置づけ

- 地域公共交通計画は、「地域にとって望ましい地域旅客運送サービスの姿」を明らかにする「マスタープラン」であり、地方自治体が地域の移動に関する関係者を集めて法定協議会での協議を行って作成するものです。
- 地域公共交通計画は、地域の社会・経済を交通の面から支える基盤となるものです。そのため、計画を作成することがすべての地方自治体の「努力義務」とされています。

### 1-3. 地域公共交通計画会議の位置づけ

- 地域公共交通会議は、道路運送法に基づく協議の場で、令和2年11月より、交通空白地有償運送及び福祉有償運送についても地域公共交通会議でも協議が出来るようになりました。

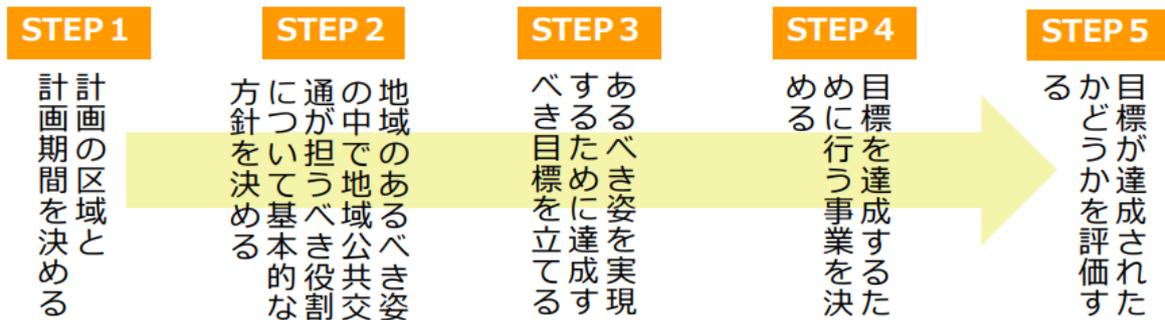
#### 1-4. 地域公共交通計画計画の構成

- 地域公共交通計画を策定するためには、活性化再生法第5条第2項に定められた、下記に示す記載事項を満たさなければなりません（法定記載事項）。

##### 【地域公共交通計画の記載事項】

- ①地域旅客運送サービスの持続可能な提供の確保に資する地域公共交通の活性化及び再生の推進に関する基本的な方針
- ②地域公共交通計画の区域
- ③地域公共交通計画の目標
- ④前号の目標を達成するために行う事業及びその実施主体に関する事項
- ⑤地域公共交通計画の達成状況の評価に関する事項
- ⑥計画期間
- ⑦前各号に掲げるもののほか、地域公共交通計画の実施に関し当該地方公共団体が必要と認める事項

##### ■計画策定の流れ（計画策定の5つのステップ）



## 2. 地域公共交通会議における検討内容（令和4年度）

### 第1回会議

- 第1回会議は、コロナ禍の影響もあり、書面会議の形式で行われました。
- 本町の地域特性（地勢、人口、主要施設等の状況）、現況交通の状況、上位・関連計画における本町の位置づけ、それらを踏まえた地域特性について整理し、報告を行いました。

### 第2回会議

- 町民を対象に、日常的な交通行動、公共交通の利用状況及び公共交通の利用意向や改善ニーズ、新しい交通システムに対する希望などを把握することを目的にアンケート調査を行い、その結果について報告を行いました。
- 地域特性や町民アンケート調査結果を踏まえ、本町における将来の公共交通の在り方について、計画区域と計画期間、「基本理念」と「基本方針」（案）、基本方針に基づく「目標」（案）を示し、議論を行っていただきました。

### 第3回会議

- 第2回会議において示した「基本理念」、「基本方針」（案）、基本方針に基づく「目標」（案）について、議論された意見を踏まえ修正案を提示し、承認いただきました。
- 「基本理念」、「基本方針」（案）において、町内の交通不便地区の交通利便性を高めるための交通機関として、地区内ゾーン交通として「A I オンデマンド交通システム」を位置付けることを協議し、承認いただきました。

### 第4回会議

- 基本方針等の達成状況を評価するための目標値（案）を示し、議論を行っていただきました。
- 「A I オンデマンド交通システム」について実証実験を実施するために設立する一般社団法人について、設立に向けた状況の報告を行いました。
- また、「A I オンデマンド交通システム」の実証実験並びに具体的な運行内容に関しては、新モビリティサービス推進協会において検討することを承認していただきました。

### 3. 目標数値の修正について

今回の会議では、第4回会議において積み残し課題となっている以下の2つの指標（案）について、報告を行います。

第4回会議において、以下の2つの指標（案）については、会長と事務局に一任していただくことが承認されました。

#### 【指標2-1】公共交通（鉄道・路線バス・タクシー）を月に1回以上利用する割合

##### ■指標の現状と目標値

現状（2022年度時点）	目標（2028年度）
公共交通を月に1回以上利用する割合 57.0%	公共交通を月に1回以上利用する割合 90%以上

※現状値は、令和4年度に実施した「町民アンケート調査」の分析結果より、「公共交通（鉄道、路線バス、タクシー）を週に1回以上利用する」割合を算出しています。

第4回会議では、「公共交通を月に1回利用する割合が90%以上で、今の公共交通が維持できるのか。利用頻度を増やすには補助を継続していかないと増えないのではないか。」「現状値の57%は、不満足だが仕方なく利用していると認識している。」などのご意見を頂きました。

##### ■目標値について

本町の現況から、高齢化の進展に伴う運転免許返納者が今後増えることが予想され、それらの方々が公共交通へ利用手段が切り替わっていくことや、過度なマイカー依存の状況から公共交通への利用転換を促進し、持続可能な公共交通の維持を図るために必要なものとして考えています。

このため、公共交通の利便性が低い地域の交通環境の改善や、町外への移動実態などを踏まえ、既存交通サービスの運行計画の見直しやAIオンデマンド交通の導入などを推進することで、公共交通を月に1回以上利用する割合を原案とおり90%以上とすることを目標とします。

## 【指標 3-2】公共交通維持対策に係る財政負担

### ■指標の現状と目標値

現状（2022年度時点）	目標（2028年度）
公共交通維持対策に係る公費負担額 14,934千円（令和5年度予算）	公共交通維持対策に係る公費負担額 14,934千円（令和5年度予算）以下 とする

※バス交通主要3施策（乗合バス運行事業・通学バス定期券助成事業・高齢者バス定期券助成事業）及び高齢者等移動手段確保助成金を対象としています。

第4回会議では、「目標年度に公費負担額を0円にはできないのではないか。」「目標値0円というのはおかしい。」等の意見が出され、事務局の答弁においても「各所管課と相談して、現実的な数値を設定できるように調整する。」こととしました。

### ■目標値について

庁内所管課の意見等も踏まえ、必要となる予算を確保するとともに、現在、「A I オンデマンド交通」の実証実験の運行に向けて取り組んでいることから、これらの成果を踏まえながら、費用対効果に配慮して現状の令和5年度公共交通維持対策に係る公費負担額以下となるよう、柔軟に対応していくことを目標とする。

