

【地域の足の活性化検討調査】（平成29年度）

<課題>

- ① 公共交通ネットワークの機能低下
- ② 生活圏と公共交通サービスの不整合
- ③ 路線バス等の運行サービスへの利用者の不満
- ④ コミュニティ交通の増加に伴う行政コストの増加
- ⑤ 乗務員不足による公共交通サービスの低下の可能性

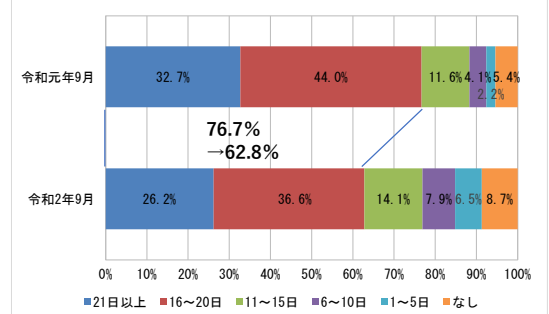
<対応方針>

- ① 多様な需要増加策による公共交通の維持・活性化
- ② シームレスな公共交通ネットワークの構築
- ③ 複数市町村の連携による公共交通改善策の推進
- ④ 地域内の交通システムの更なる改善

【新型コロナウイルス感染症の通勤への影響】

（県政サポーターアンケート）

- ・令和元年9月と令和2年9月のひと月の通勤日数を調査
- ・「令和元年9月と令和2年9月の両方の期間に就業している」と回答した人は1,255人。
- ・そのうち通勤日数が「21日以上」（青）と「16～20日」（赤）の割合の合計は、76.7%から62.8%に減少した。



【課題の整理と取組の方向性】

状況の変化と有識者会議での意見	課題の整理	取組の方向性
<p>【状況の変化】</p> <p>◆地域公共交通活性化再生法の改正～地域が自らデザインする地域の交通～</p> <p>①地方公共団体による「地域公共交通計画」の作成</p> <p>②地域における協議の促進～地域の移動ニーズにきめ細かく対応できるメニューの充実～</p> <p>③輸送資源の総動員による移動手段の確保</p> <p>④既存の公共交通サービスの改善の徹底（利用者目線による運賃設定やMa a Sの活用等）</p> <p>◆その他</p> <p>⑤新型コロナウイルスによる行動変容（テレワーク等）の影響を考慮</p> <p>【有識者会議での意見】</p> <p>①都市づくりと交通は密接であり、地域公共交通計画と立地適正化計画は対で考えるべきである。</p> <p>②これまでは量の充足を重視してきたが、今後は質をどう充足するかがとりわけ重要になる。</p> <p>③新型コロナウイルスの影響により、県南部においても交通サービスの低下が懸念されることから、地域公共交通の支え方をより深く考えていかなくてはならない。</p> <p>④輸送資源がリスト化されるとよい。</p> <p>⑤自動運転等の新技術を活用して、高齢者や子育て世代などが移動できる手段を確保する視点も必要である。</p> <p>⑥単なる赤字補填ではなく、効率性を維持するインセンティブが必要である。</p>	<p>【1-1】地域公共交通計画の策定</p> <ul style="list-style-type: none"> ・地域公共交通計画（網形成計画を含む）を未策定・未検討の市町村が多い。（策定市町村17/63）（①②③関係） <p>【1-2】地域公共交通計画と立地適正化計画</p> <ul style="list-style-type: none"> ・モビリティ（地域公共交通計画）とまちづくり（立地適正化計画）の連携が十分にとれていない。（①②④関係） <p>【2】交通サービスの質の確保</p> <ul style="list-style-type: none"> ・交通空白地域の概念が地域公共交通があるか無いかだけで捉えられており、高齢社会や子育て世代への対応をはじめ利用者が求めるサービスレベルに関連付けられていない。（①②③⑤関係） ・民間事業者が比較的充実していた県南の都市部において、事業環境の悪化から今後、交通サービス低下が懸念される。（①②③⑤関係） <p>【3】輸送資源の総動員</p> <ul style="list-style-type: none"> ・路線バスやタクシー等の公共交通機関のフル活用に加え、自家用有償旅客運送ほかあらゆる輸送資源の活用が検討できるようになったが、地域に存在する輸送資源が十分に把握・利活用できる体制が整備されていない。（③②④関係） <p>【4】自動運転など新技術の可能性やMa a Sの実現化</p> <ul style="list-style-type: none"> ・持続可能な公共交通を維持するためには、自動運転など新技術の導入やMa a Sの実現が求められる。（④⑤関係） ・バス事業者ごとに提供している運行情報のデータが共通化されておらず、ITを活用した利便性の更なる向上や需給実態の把握が効果的に行えていない。（④関係） <p>【5】効率性維持のためのインセンティブ</p> <ul style="list-style-type: none"> ・単なる運行経費の赤字補填では、事業者のモラルハザードを起す懸念がある。（⑥関係） <p>【6】新型コロナウイルスの影響</p> <ul style="list-style-type: none"> ・今後の地域公共交通の確保・充実に向けては新型コロナウイルスの影響も考慮する必要がある。（⑤関係） 	<p>【1-1】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・地域公共交通計画が未策定の理由を分析し、策定に向けて適切な支援を行う。 ・策定に当たり議論の枠組みとなる地域公共交通会議の設置・運営を促す。 <p>【1-2】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・自治体内の交通部門と都市計画部門の連携を強化し、立地適正化計画と地域公共交通計画の一体性を確保していく。 ・一方の計画しか策定していない市町村においては残りの計画策定を促す。 <p>【2】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・地域公共交通の面的な充足に加え、ニーズに見合った運行サービスや乗り継ぎなどを追究しながら質的な充実を図っていく。 <p>【3】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・輸送資源のデータベース化など、輸送資源の総動員に向けた体制整備を図っていく。 ・公共交通に関する先進的、専門的な事例の研究を行い、交通手段、輸送手段の多角化を図っていく。 <p>【4】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・国や他県の情報収集に努めるとともに県内事業者のニーズや動向を把握し、サービスレベルの連携を図り、新技術の導入やMa a Sを促進していく。 ・事業者間のバス運行情報の提供フォーマットの共通化・オープン化に向けたデータ基盤づくりを検討する。 <p>【5】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・公共交通の維持確保のための補助金について、利用者の増加や収支改善等につながるインセンティブがより働くよう制度を検討する。 <p>【6】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・新型コロナウイルスの影響による交通事業者の経営状況の変化など今後の動向を注視し、適切な対応を検討していく。