

佐賀県の取組について

「人が移動しやすくすることで、
地域が元気になる。」

平成26年10月24日(金)
佐賀県新幹線・地域交通課
身近な移動手段確保推進室

序論 住民の移動には多様な手段があります。

自助

徒歩



自転車



自家用車



共助

無償運送



家族・友人



公助

タクシー



バス



市町村営有償運送



鉄道



自家用有償運送

福祉有償運送

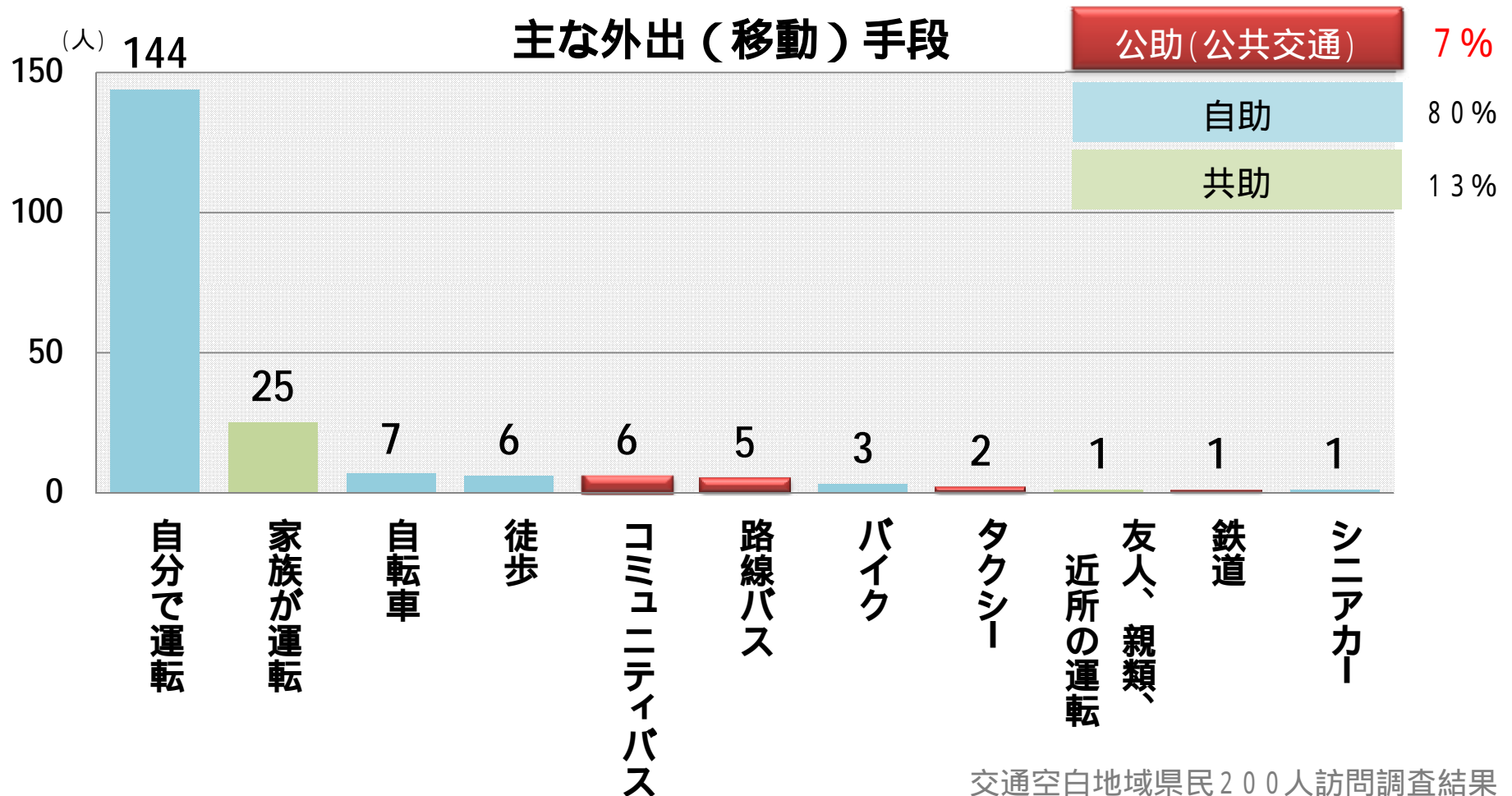


過疎地有償運送



1. 現状(交通空白地域での移動手段)

公共交通機関(公助)を主な外出手段として回答した人は全体の**7%**

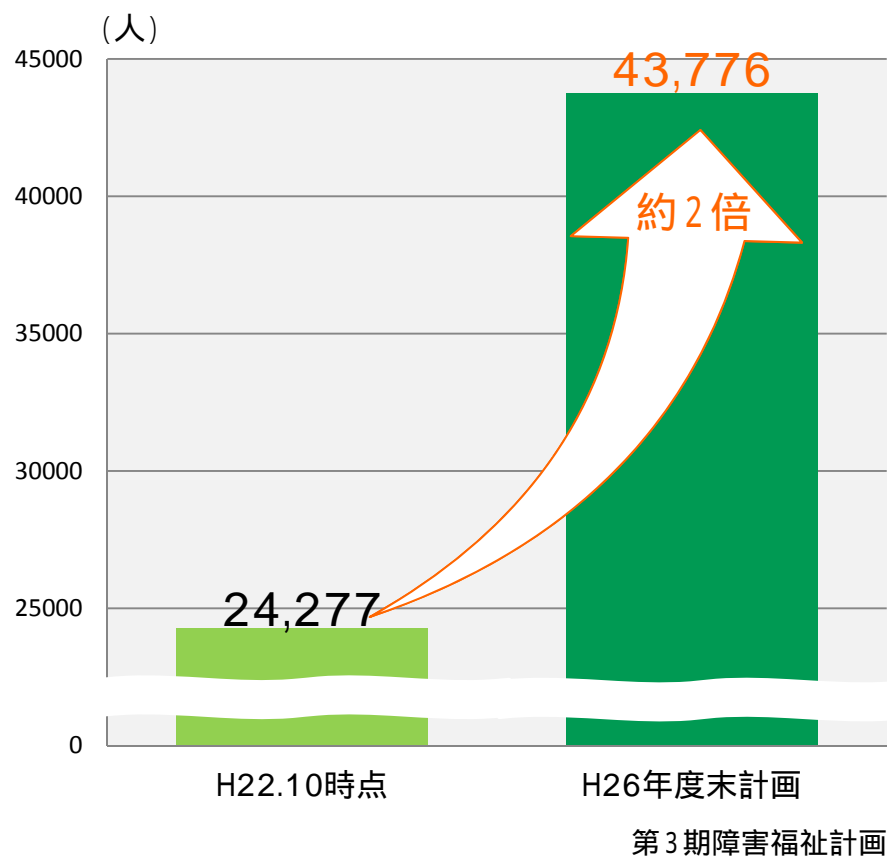


交通空白地域県民200人訪問調査結果

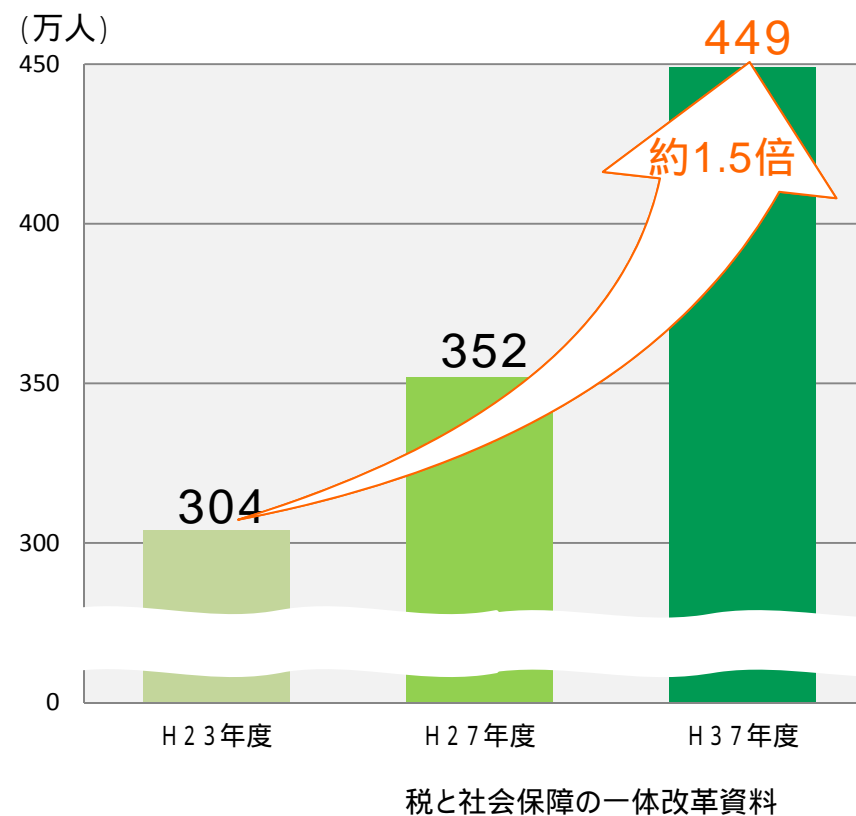
1. 現状(地域で生活する障がい者や高齢者の推移)

移動(外出)手段の充実が急がれる。

施設から地域へ移行する障がい者数(全国)



在宅要介護者数の見込み(全国)



2. 身近な移動手段に関する課題

1

地域公共交通の輸送量は減少傾向にあり、事業者の経営が難しい。

2

既存の公共交通とは違うかたちの移動手段の位置づけが曖昧

3

地方自治体が、住民の移動手段を確保するための法律的な仕組みができていない。

3. 移動手段の確保に関する最近の国の動向

- 1 交通政策基本法制定 (H25.12)
- 2 地域公共交通活性化再生法の改正 (H26.5)
- 3 道路運送法の改正 (第四次地方分権一括法 (H26.5))

地方自治体が先頭に立って、住民の移動手段の確保に取り組む仕組みが整備された。

4. 身近な移動手段の確保に関する3つの原則

3つの原則

- 1 行きたいところに行きやすくなる。
- 2 持続可能な移動手段が利用できるようになる。
- 3 希望と生きがいを持って暮らすことができるようになる。

移動しやすくなることで、地域が元気になる。

5. 3つの原則の実現のためにやるべきこと

1 地方自治体の人材育成

2 住民の移動に関する実態の把握

3 新しい取組の提案と実行

6. 佐賀県の取組(平成26年度)

1 地方自治体の人材育成

県と市町が連携した推進体制の整備
知事・県内全市町長による全県組織設立(4月)

県・市町の人材育成に向けた取組
階層別(首長、担当課長、担当者)研修など



2 住民の移動に関する実態の把握

県内の移動に関する実態調査

過疎地エリア

既存移動事業者調査、移動制約者(高齢者/障害者他)聞き取り調査

県内主要圏域間

主要バス路線OD調査、広域移動ニーズ調査

6. 佐賀県の取組(平成26年度)

3 新しい取組の提案と実行

住民ニーズに合わせたケーススタディの実施

実態調査を踏まえ、「形成計画」のモデル計画を策定(唐津市 + 玄海町)

課題やその対応等を国に提案、県内市町と共有

「人が移動しやすくすることで、
地域が元気になる。」

〔参考〕H26 人材育成から見えてきたもの

平成26年度上半期の取組
階層別研修
初任者向け(2回)、担当及び課長向け(2回)

＝
主に交通政策自体
(法制度、国県の補助制度)の研修

見えてきた課題

市町職員は多くの業務を抱え、地域交通は必ずしも優先順位が高くない。

福祉・教育など他の移動手段の施策の情報共有が十分でない。

デマンド交通などの市町の取組がほかの市町で知られていないことが多い。

公共交通としてのタクシー事業者との情報共有が十分でない。

より専門的な研修を望む声がある。

(H26下半期の方向性)

階層別(初任者、専門)
業務効率化・課題解決
能力向上
住民目線の幅広い視点

平成27年度研修に反映

〔参考〕H26 実態調査から見えてきたもの

< 調査の進捗 >

バス事業者(県内全6社)への聞き取り調査

県内全便で乗込み調査(平日、祝日) 内4社実施

運行ルート

- … 幹線・枝線の区分が混在

利用者特性

- … 高齢者・高校生が大部分
短区間利用が多い

運行情報

- … 地域内の一体的な情報取得が
困難(路線バス+コミュバス等)

運行体制

- … 運転士不足の深刻化



全便乗り込み調査の様子
(乗客全員にアンケート調査を実施)