

「東北地方における望ましい交通のあり方」（東北地方交通審議会答申）に関する
フォローアップ結果を踏まえた

今後の交通施策の推進に向けた視点について

平成 29 年 3 月

目 次

I	はじめに	1
II	地域公共交通の確保・維持に係る市町村の取組の現状	2
	1 市町村の取組の現状	
	2 取組を進める上での課題	
III	地域公共交通の確保・維持における、取組推進、事業化、 事業継続にあたっての工夫の視点	10
	1 アンケート調査からみた取組を進める上での市町村の工夫	
	2 管内外の事例を含めた工夫の視点	
IV	東北地方での施策の推進に向けて 取り組むべき方向性（案）	18
	1 地域公共交通の確保・維持に向けて	
	2 段階ごとの取り組むべき方向性（案）	
	3 関係主体の役割等	
VI	おわりに	24

参考資料

1 はじめに

平成17年3月に東北地方交通審議会から答申された「東北地方における望ましい交通のあり方」（以下「17年答申」という。）、また、平成22年の東北地方交通審議会において策定した「東北公共交通アクションプラン」（以下「アクションプラン」という。）に位置づけられた施策の実施状況に関するフォローアップにより、各施策について取組が進められていることが確認できたものの、必ずしも東北地方全域で展開されておらず、課題もみられた。

特に、東北地方におけるさらなる人口減少や低密度化の進行、交通に関わる人材不足、東日本大震災をはじめとした自然災害の頻発、経済情勢変化による影響等を受け、公共交通の維持・確保が、答申時点より一層厳しくなっている状況も確認することができた。

フォローアップ結果の報告では、引き続き17年答申やアクションプランの趣旨等を踏まえつつ、取組を継続していくことが重要とされているが、このような公共交通をとりまく状況を踏まえ、東北地方全体に取組を拡大していくためには、地域公共交通の確保・維持に対して主体的な役割を担う地方公共団体（市町村・県）が抱える問題・課題や、それらに対する対応状況・工夫等を把握・分析することが重要と考えられる。

そのため、取組ができた地域とできなかつた地域における相違・要因等をはじめとして、交通の維持・確保に対する地方公共団体等の抱える問題やその対応状況等、より詳細な情報収集・分析を進めていくために、東北地方内全市町村を対象としたアンケート調査及び東北内外の工夫事例に関する調査を実施し、分析を行った。

【調査実施概要】

- ① 東北地方管内の市町村（公共交通担当部署）に対するアンケート調査
 - ・平成29年1月5日配布、1月27日回収期限
 - ・全227市町村へ配布、198市町村から回収（回収率：87.2%）
- ② 東北地方管内外の工夫事例の調査
 - ・管内外24事例についての調査
 - ・一部ヒアリング調査等も実施

II 地域公共交通の確保・維持に係る市町村の取組の現状

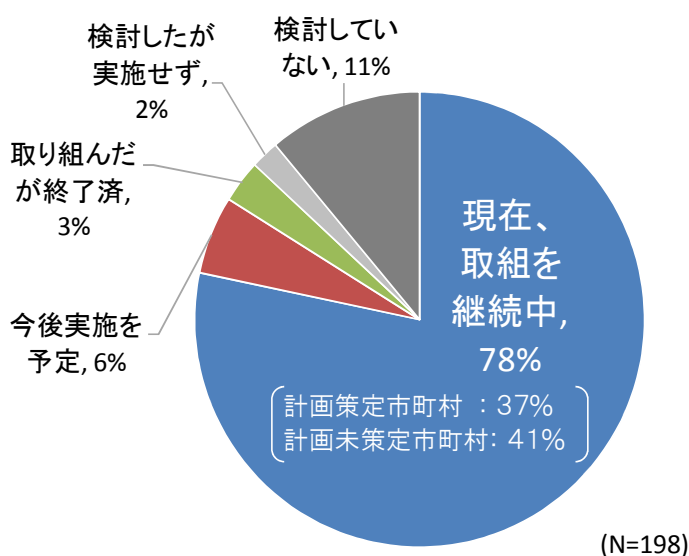
1 市町村の取組の現状

(1) 市町村の取組の現状

⇒地域公共交通の確保・維持に対して、何かしらの取組を行っている市町村が大半を占めている。

- ・地域公共交通の確保・維持に対して、東北地方内の市町村では、主に地域公共交通の運行に関する取組が進められている一方で、「地域公共交通総合連携計画」や「地域公共交通網形成計画」といった総合的な計画を策定している市町村は少なくなっている。
- ・中でも、「コミュニティバスの運行」や「デマンド交通」、「市町村有償運送」といった、市町村が主体となった地域公共交通の運行に係る取組に対して、いずれかを現在継続して取組中である市町村が78%を占めている。今後実施を予定している市町村や、取り組んだが終了済みの市町村等をあわせると87%となっており、東北全体で何かしらの取組が進められている。
- ・なお、地域公共交通の確保・維持に向けて、「地域公共交通総合連携計画」や「地域公共交通網形成計画」といった総合的な計画を策定した市町村は半数となっている。

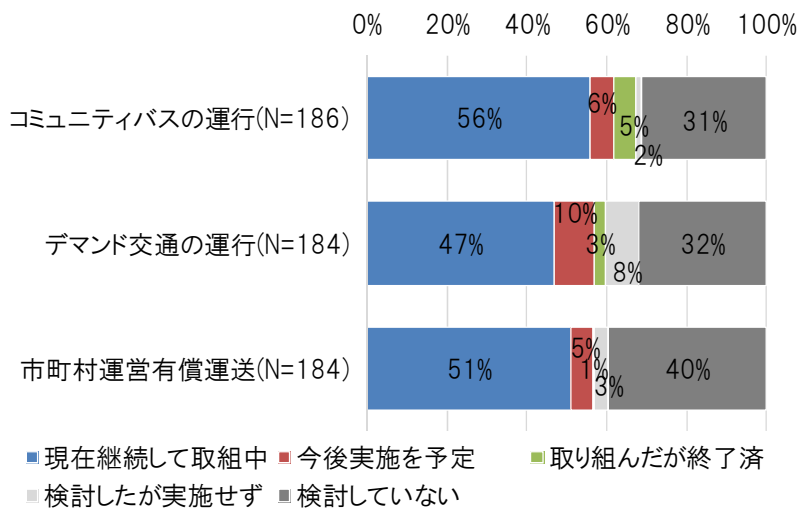
図 地域公共交通の運行に対する取組状況（東北全体）



⇒地域公共交通の運行を取組内容別にみると、「コミュニティバスの運行」が最も取り組まれている。

- ・「現在継続して取組中」と回答した比率が最も高い取組は、「コミュニティバスの運行」で東北全体の56%に達している。また、今後実施を予定している市町村や、取り組んだが終了済の市町村を含め、何かしらの取組を実施した市町村は67%に達している。
- ・次いで、「市町村運営有償運送」、「デマンド交通の運行」の順に、継続率が高い傾向となっている。

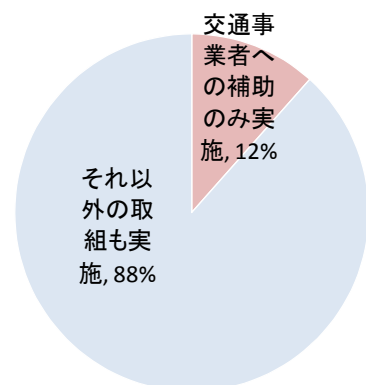
図 地域公共交通の運行に関する取組内容別にみた取組状況



⇒なお、一部の市町村では路線バスへの補助のみを実施するに留まっている。

- ・路線バスへの補助を実施している市町村のうち、コミュニティバスやデマンド交通、有償運送といった市町村による主体的な地域公共交通の運行に取り組んでいない市町村は12%となっている。
- ・補助を行っている市町村における取組の背景として、路線バスの撤退防止や交通事業者・県・近隣市町村からの要望等があげられている。

図 路線バスへの補助を実施している市町村における、地域公共交通の運行への取組状況

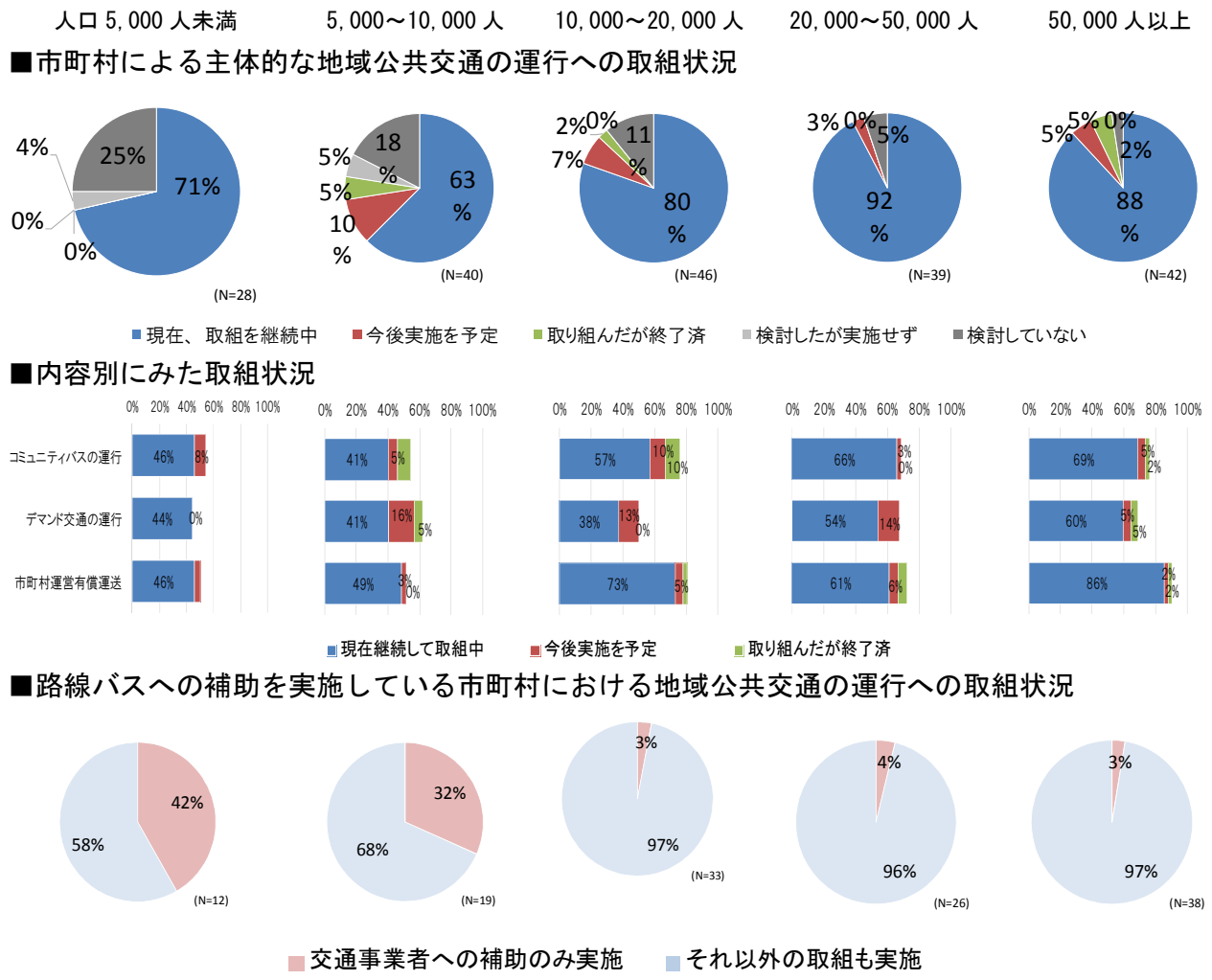


(N=129)

⇒地域公共交通の運行については、市町村の人口規模等によって取組内容・取組状況が異なっている。

- ・ 全体的な傾向としては、人口規模が大きい市町村ほど、コミュニティバスやデマンド交通の運行等の取組が進められている。
- ・ なお、人口規模の大きい市町村では、市町村合併等の影響もあり、合併前市町村の取組を継続しているなどの動きも見られると想定される。

図 人口規模別にみた地域公共交通の運行に関する内容別取組状況



2 取組を進める上での課題

(1) 取組の必要性の認識段階

⇒住民や事業者からの指摘がないために、政策の優先順位も低く、地域公共交通の確保・維持に対する必要性を認識していない可能性がある。

- ・取組の必要性を検討しなかった市町村は東北地方全体で4市町村に限られ、非常に少ない状況である。その背景として、「今後検討予定」が多いが、その他、「政策の優先順位」、「人材不足」、「住民要望や不満がない」、「交通事業者が既に取り組んでいる」等がみられた。
- ・一方、必要性の検討を行った結果として、「必要性がなかった」と回答した市町村において、「政策の優先順位が低い」、「交通不便地域が存在しない」、「住民要望や不満がない」といった回答が多い。
- ・これらの市町村については、比較的人口規模が小さい自治体が多いことが特徴としてあげられる。

図 取組の必要性を検討しなかった背景（検討未実施市町村）

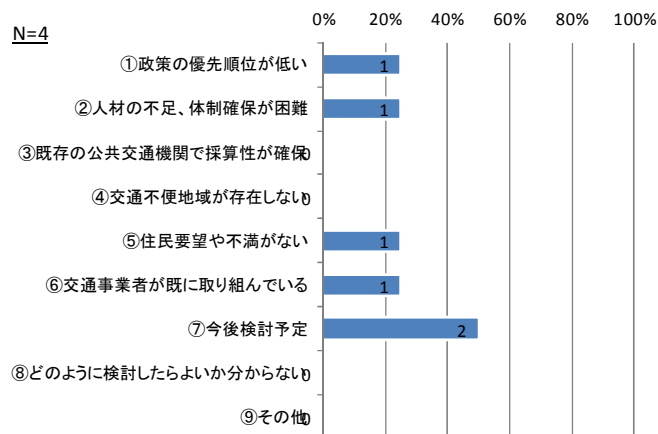
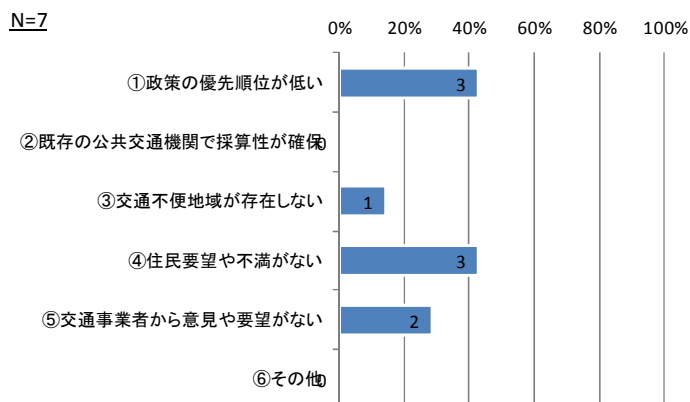


図 取組の必要性がなかった背景（取組未着手市町村）



(2) 計画策定の段階

⇒予算や人材・体制の確保が困難、また、計画策定に必要な知識・情報が不足しているなどが課題としてあげられている。

- ・計画策定が困難だった理由としては、「人材の不足・体制確保が困難」、「予算確保」、「必要となる知識・情報の不足」が多くあげられている
- ・特に、計画策定についてできなかった市町村については、サンプル数は少ないものの、「予算確保」や「必要となる知識・情報の不足」があげられている。

図 計画策定が困難であった理由（全体）

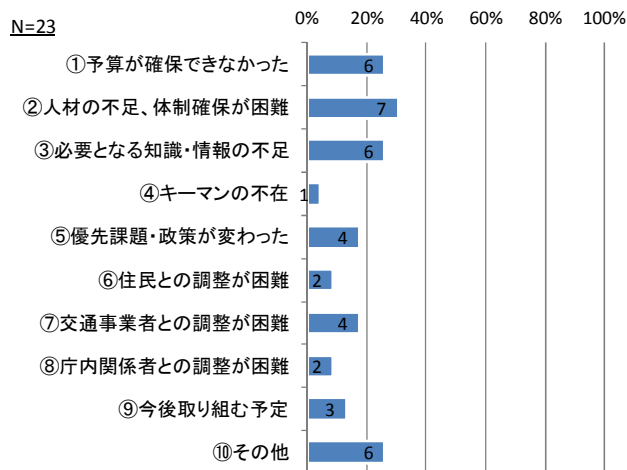
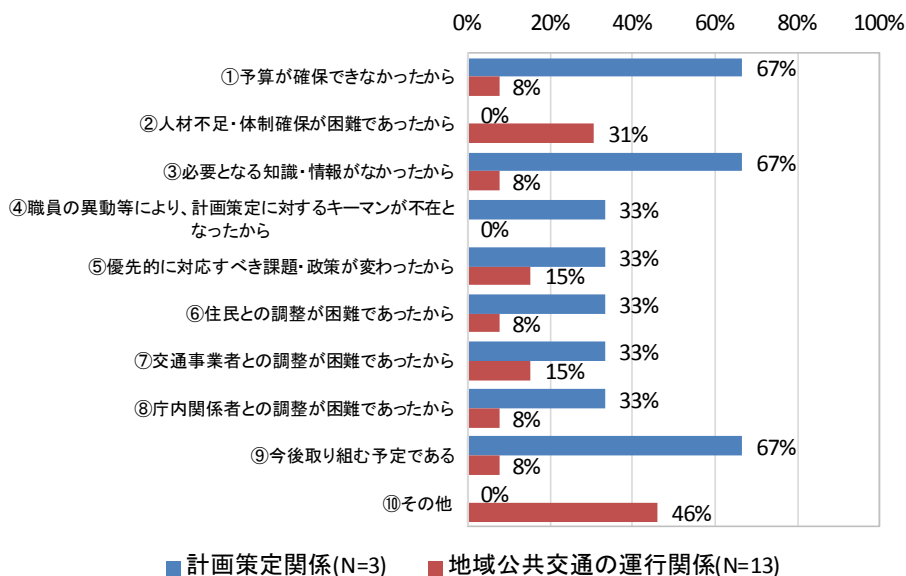


図 計画策定が困難であった理由（取組内容別）



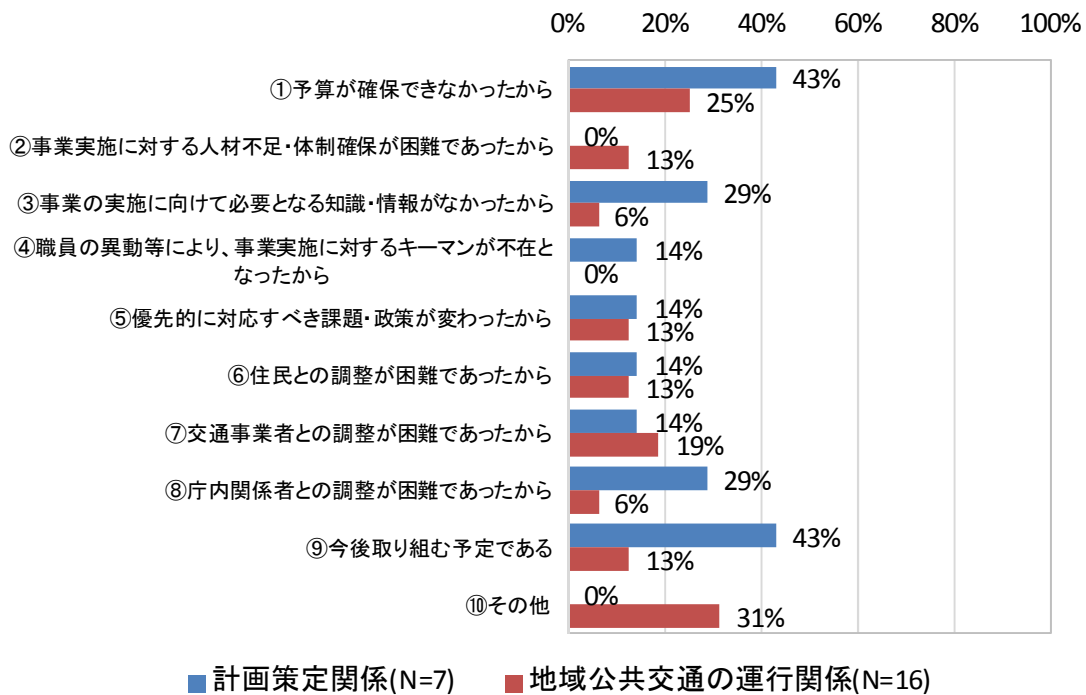
※計画策定関係：地域公共交通総合連携計画、または地域公共交通網形成計画のいずれかの計画に対して、取り組んでいる市町村
 ※地域公共交通の運行関係：コミュニティバス、デマンド交通、有償運送、事業者への補助に対して、取り組んでいる市町村
 (以下の設問でも同じ分類)

(3) 事業化の段階

⇒計画策定と同様に、事業化段階においても、予算確保が課題としてあげられている。

- ・「実施に向けて検討したが、実施まで至らなかった」市町村においては、予算確保を理由とする市町村が多い。
- ・計画策定、地域公共交通の運行関係ともに、予算確保に対する指摘比率が高くなっているが、運行関係においては「その他」の中で、調査した結果を考慮した判断もみられる。

図 取組内容別に見た事業実施困難の理由



※地域公共交通の運行関係における「⑩その他」の主な内容

- ・調査実施により、現状の運行システムの方が有効と判断
- ・都市形成と住民ニーズとの整合性があわない
- ・デマンドシステムが馴染まない

等

(4) 事業継続の段階

⇒関係者との協議・調整をあまり行っていない市町村が多いほか、利用低迷・採算性確保が困難であったために、地域公共交通の運行を継続できていない市町村がみられる。

- ・「事業を終了した」市町村においては、協議・調整段階において、「特に協議・調整は行わなかった」と回答した市町村が32%。事業継続（取組中）市町村よりも調整している比率が低い。
- ・また、取組を終了した背景として、地域公共交通の運行関係では、「利用実績がなかったから」や「採算性が乏しかったから」を挙げる市町村が多い。

図 関係者との合意形成手法

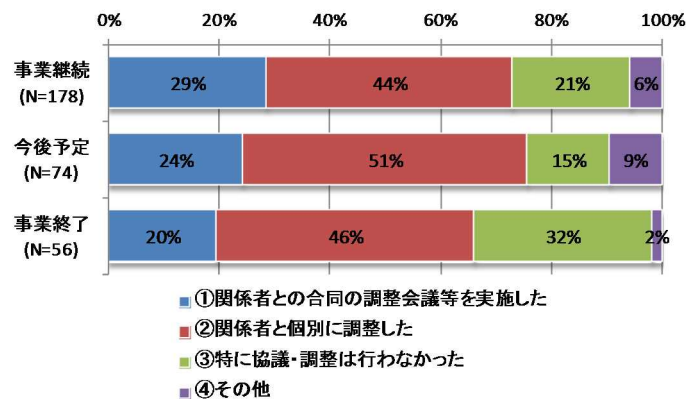
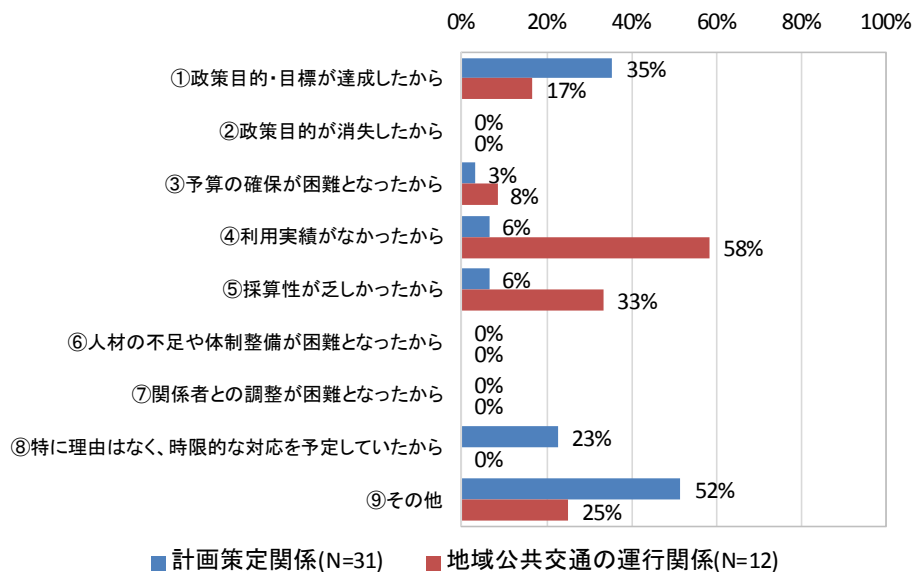
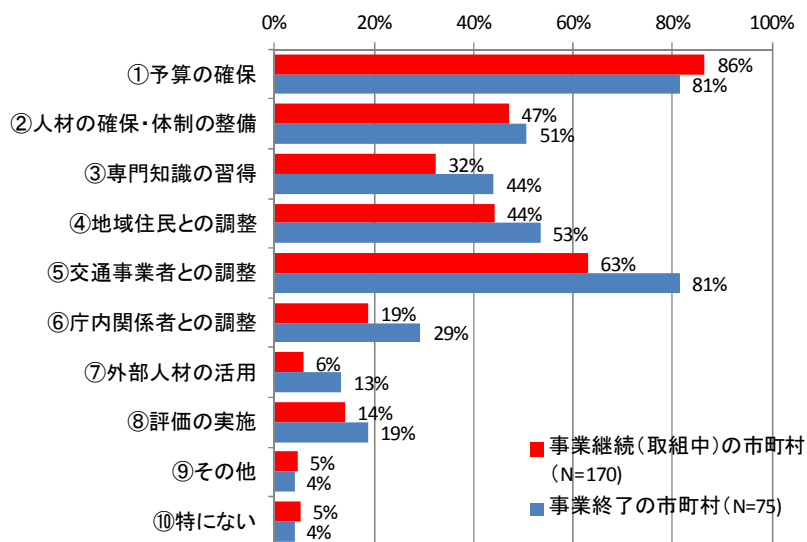


図 取組終了の背景



- ・なお、取組中の市町村及び今後取り組む予定の市町村とも、事業継続にあたっての課題として、「①予算の確保」や「⑤交通事業者との調整」をあげる市町村が多い。特に、事業終了した市町村において「⑤交通事業者との調整」の比率が高くなっている。

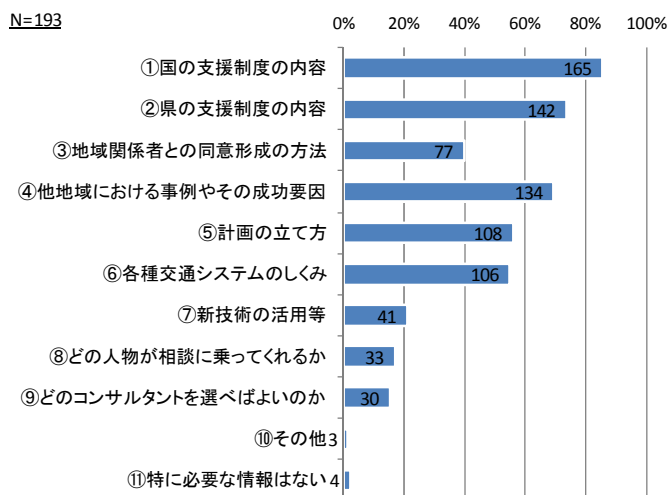
図 取組を継続する上での課題



(5) 国等に対するニーズ

- ・普段の法制度に関する情報入手について、国のホームページを通じた情報入手が多く、特に支援制度に係る情報に対するニーズが高い。
- ・なお、その他、「他地域における事例やその成功要因」や「計画の立て方」、「各種交通システムのしくみ」に関する情報ニーズも高くなっている。

図 地域公共交通の確保・維持に対して必要な情報



Ⅲ 地域公共交通の確保・維持における、取組推進、事業化、事業継続にあたっての工夫の視点

1 アンケート調査からみた取組を進める上での市町村の工夫

(1) 取組の必要性の認識段階での工夫

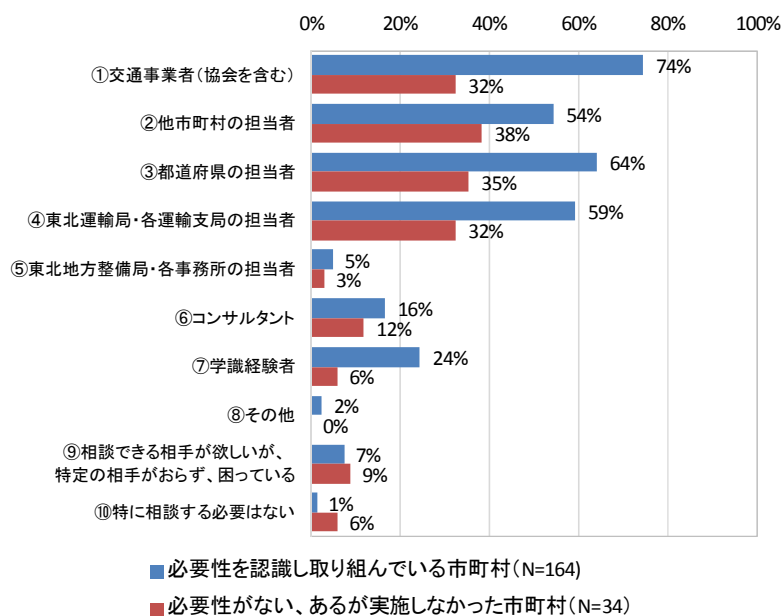
⇒予算・体制面で厳しい中、取組を進める上で、交通事業者や県・国との普段からの関係づくりが重要

- ・取組の必要性を認識する上で、地域公共交通の確保・維持に対する相談相手の有無について検証したところ、相談相手の構成には大きな差は見られなかったものの、取組を実施している市町村は①交通事業者や③県担当者、④東北運輸局・各運輸支局の担当者を相談相手としている比率が高かった。

⇒「地域からの要望がない」から取り組まないという市町村が多い中、本当に要望がないのか、ニーズ有無を的確に把握していくことが重要

- ・また、取組継続中の市町村については、「住民等からの要望」を受け、各種取組に着手している傾向があることから、いかに住民等のニーズを的確に把握するかが重要と考えられる。

図 必要性の認識状況別にみた普段からの相談相手



(2) 計画策定の段階での工夫

⇒国や学識経験者等との関係を普段から構築し、その関係性を活かして、地域住民等へアプローチしていくことが有効

- ・計画策定に取り組んでいる（予定・終了含む）市町村では、交通事業者や国、コンサルタント、学識経験者を相談相手として持つ比率が高い。また、計画策定に着手している（着手予定の）市町村では、「取組の目標の設定」や「地域住民との合意形成」、「上位計画への位置づけ」等について工夫している。

図 計画策定への取組状況別にみた普段の相談相手

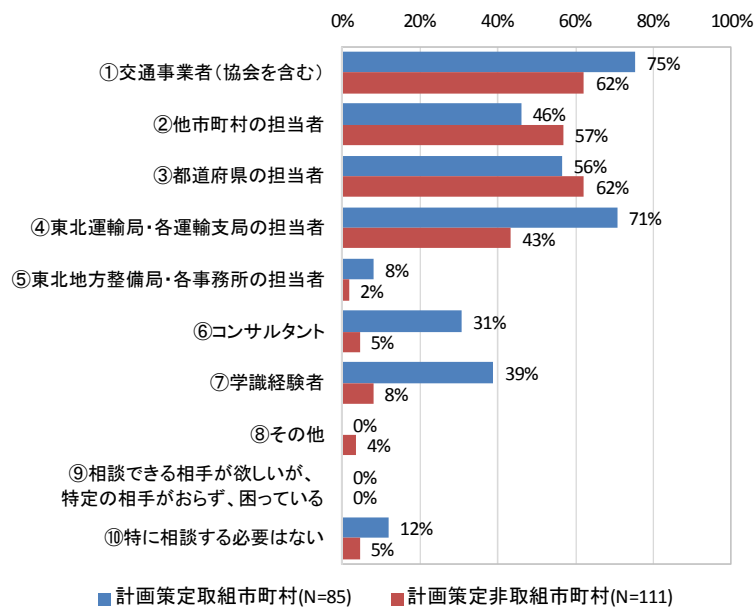
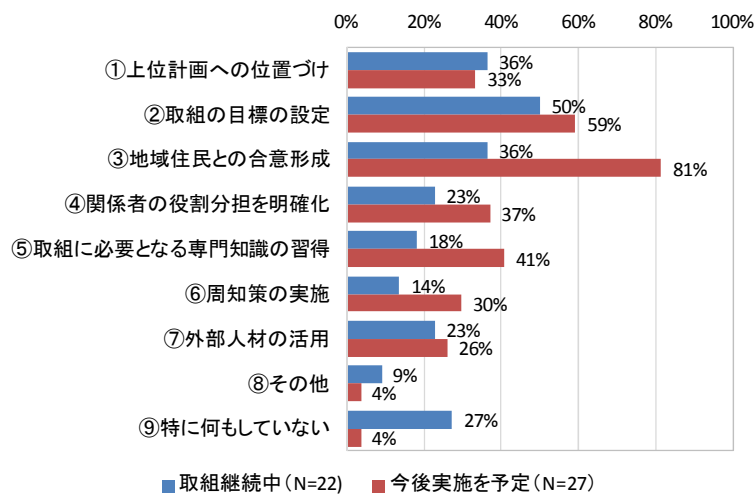


図 計画策定への取組状況別にみた工夫点

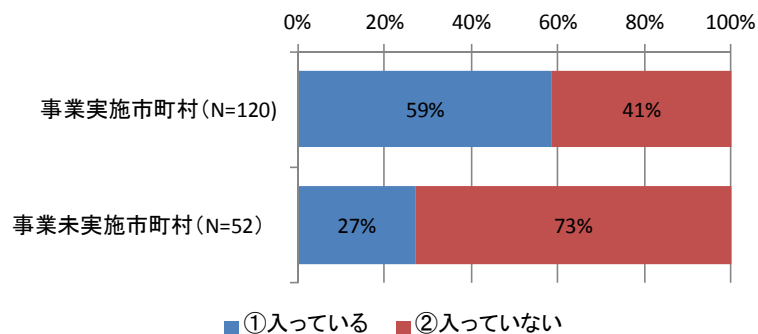


(3) 事業化の段階での工夫

⇒予算・体制確保に課題がある中で、アドバイザー等の活用が事業化にあたって有効

- ・取組を実施する上で関係者との協議調整状況を見ると、事業化した市町村では、合同もしくは個別協議を実施した市町村が合計72%（合同26%+個別46%）と多い。
- ・また、合意形成の上で、事業化している市町村の方が、アドバイザーが入っている。

図 関係者との協議・調整上のアドバイザーの有無

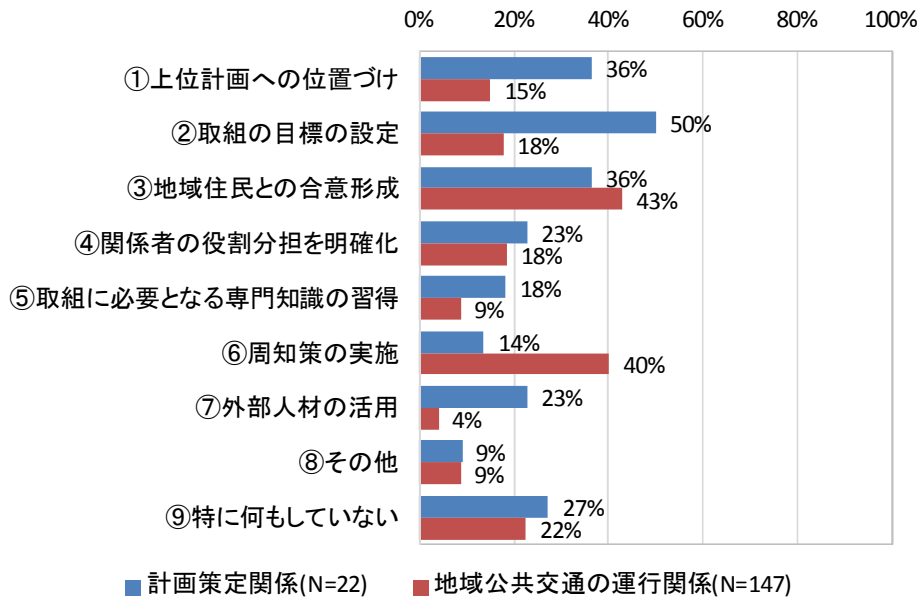


(4) 事業継続の段階での工夫

⇒地域公共交通の主たる利用者となる住民等に対する工夫が多くなっている

- ・事業継続市町村においては、「地域住民との合意形成」や「周知策の実施」に対して工夫した市町村が多く、特に、地域公共交通を運行している市町村において、そのような観点での工夫が挙げられている。
- ・また、財政状況が厳しい中で、運輸系の補助以外の支援制度を活用した事例もみられる。

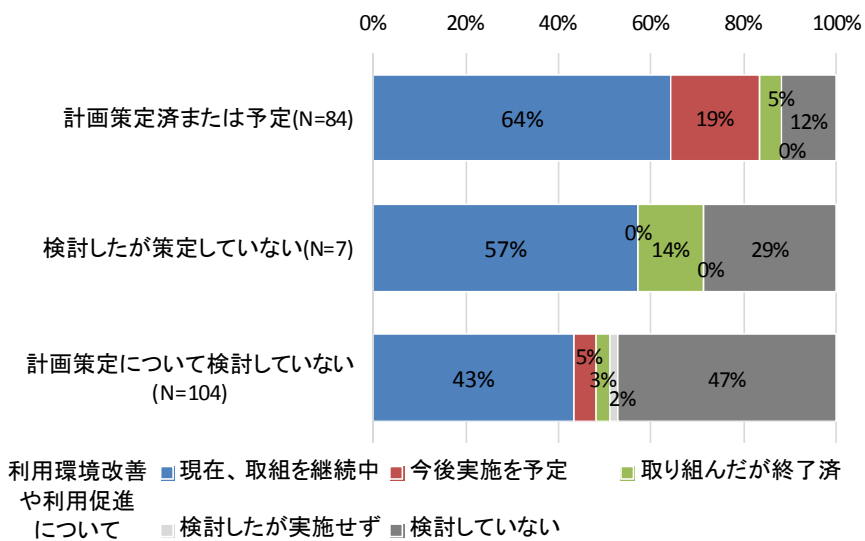
図 事業継続にあたっての工夫点



⇒計画策定市町村の方が、利用環境整備や利用促進方策をはじめとした取組に着手している。

- ・地域公共交通の運行において「地域公共交通網形成計画」等の総合的な計画策定は必須ではないものの、計画を策定することにより、運行以外の多様な取組を実施している市町村が多くなっている。

図 計画策定状況と利用環境整備等の取組状況



2 管内外の事例を含めた工夫の視点

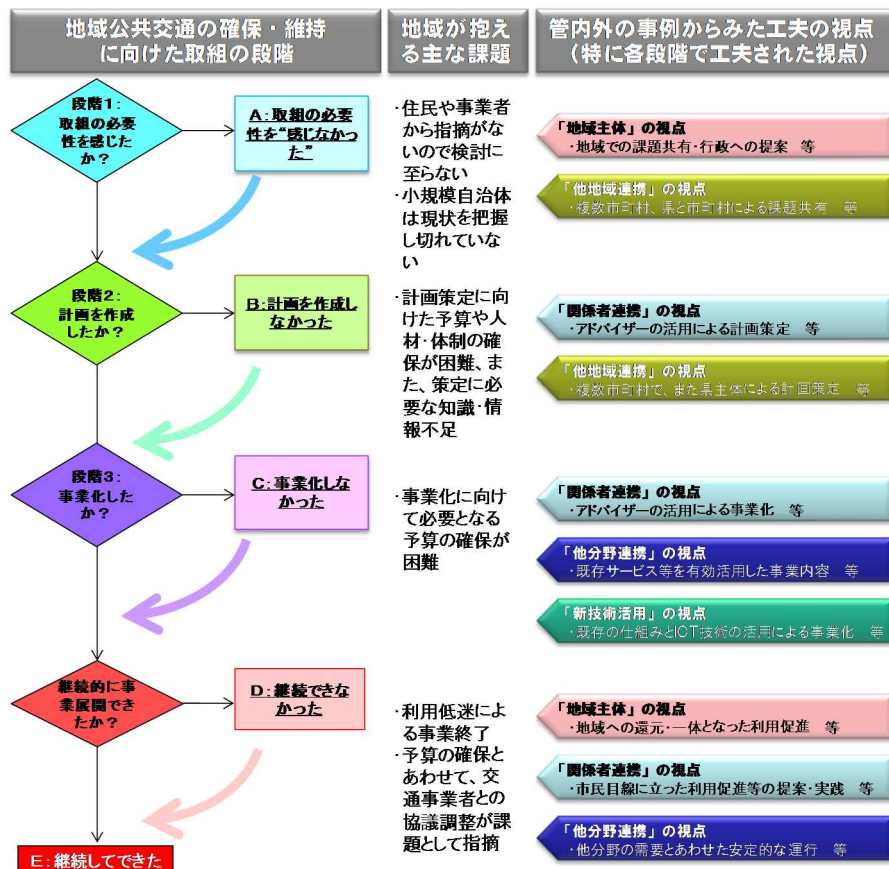
IIで整理した通り、東北地方の各市町村に対するアンケートを実施した結果、地域公共交通の確保・維持を進める取組の各段階に応じて課題があることを確認した。一方で、III 1で整理した通り、東北地方内及びその他地域において、取り組まれている事例の中には、様々な工夫によって課題を解決していることが把握された。

本節では、アンケートで把握した各段階での課題解決策を探るため、東北地方内外の地域公共交通の確保・維持に対する取組事例を調査し、次の5つの視点に基づき、その特徴や東北地方での取組の推進に有効と考えられる方向性について整理する。

《管内外の事例からみた工夫の視点》

- ・ 地域主体の取組：課題共有・事業継続へ向け意識転換・責任明確化
- ・ 関係者との連携：外部人材の積極活用による市町村の取組の支援
- ・ 他分野との連携：交通の枠組みにとらわれず、多様な資源等を活用
- ・ 他地域との連携：単一市町村のみでは対応できない課題への対応
- ・ 新技術の活用：ICT等を積極的に活用しながら運行・事業化

図 管内外の取組事例における工夫の視点（概要）



(1) 地域主体の取組を行っている事例 ⇒ 特に **必要性の認識**・**事業継続**

⇒必要性の認識段階で、住民側から市町村に訴え、市町村と課題共有を図るとともに、住民が地域公共交通の運行に主体的に取り組むことで**事業継続**につなげている

- ・民間路線バスが撤退する中で、地域が主体となって様々な取組を進めている事例がみられる。
- ・中でも、地域での協議会の設立や調査の実施による実態把握、運行計画の立案、地域を参画する仕組みを構築し、地域に還元することによって取組意欲の向上、継続的・定期的な見直しの実践により、利用しやすい環境を追求する事例等がみられる。
- ・特に、会津若松市の事例では、町内会など、地域住民が主体となって運行協議会を設立し、コミュニティバスの運行につなげている。
- ・東北地方の市町村において、事業継続にあたり「地域への合意形成・説明・周知」が重要な視点となる中で、このような事例を参考に、地域主体の取組を促進していくことが有効と考えられる。

図 事例（福島県会津若松市）



(2) 関係者との協働により、特にアドバイザーを有効に活用した事例

⇒ 特に **計画策定**・**事業化**・**事業継続**

⇒必要性の認識から**計画策定**、**事業化**、**事業継続**の全般に渡り、**アドバイザー**を活用することで、**地域公共交通の確保・維持**につなげている

- ・「地域公共交通東北仕事人」制度を有効に活用し、計画策定・事業化・事業継続にわたって、アドバイザーを有効に活用した事例がみられる。
- ・特に青森県弘前市の事例では、登録された仕事人が市民目線に立ってモビリティ・マネジメント活動に取り組んでいる。
- ・一方、東北地方の市町村においては、同制度に対する認知度・活用状況は必ずしも高いとは言い難い。
- ・事業化にあたっての合意形成においては、アドバイザーの有無が重要となっている状況をかんがみ、このような事例を参考に、取組を促進していくことが有効と考えられる。

図 事例（青森県弘前市）



(3) 交通以外の他分野と連携した事例 ⇒ 特に **事業化**・**事業継続**

⇒ 予算・体制面で厳しい中、事業化(事業化にあたっての計画策定を含む)にあたって、交通の枠組みにとらわれず、多様な分野と連携することで、地域公共交通の安定的な運行につなげている

- ・ 地域公共交通の対象となる地域住民の人口減少が進む中で、多様な分野と連携した取組により、安定的な運行を確保している事例がみられ、特に、観光分野との連携や福祉施策、まちづくり施策との連携、旅客流動に限らず物流との連携による需要の確保もみられる。
- ・ 中でも、山形県尾花沢市の事例では、観光地である銀山温泉と最寄駅との間の路線バスについて、観光客輸送の機能を持ちながら、地元住民も利用しやすく配慮し、地元住民の運賃を低減させるなどの工夫がみられる。
- ・ また、千葉県南房総市の事例では、高速バスを活用し、一部区間で一般乗降を行うことにより、一般路線バスの維持・確保につなげている。東北地方内にも高速バス路線が多数運行されており、地域公共交通に対する各種モードの導入に限らず、広域流動と組み合わせることも、維持・確保に向けた方策の一つとして想定される。
- ・ このように、東北地方全体において人口減少が叫ばれる中、多様な既存資源を活用しつつ、地域公共交通を他分野と合わせて共存させていく仕組みの構築が有効と考えられる。

図 事例(山形県尾花沢市)



図 事例(千葉県南房総市)



(4) 自地域内に限らず、他地域と連携した事例

⇒ 特に **必要性の認識**・**計画策定**

⇒ 生活圏が市町村域を跨いでいる市町村や、単一市町村のみでは課題解決が困難な状況において、必要性の認識・計画策定・事業化の各段階で、複数市町村の連携や県による主体的な取組がみられる

- ・ 財政状況や市町村における人員体制の構築が厳しい中、複数市町村間の連携や広域交通流動との連携といった視点により、一地方公共団体単独では困難な状況を多様な連携の中で対応している事例がみられる。

- ・東北地方においても、定住自立圏構想の制度を有効活用した事例がみられ、中でも山形県山形市・中山町の事例では、従前山形市内のみで乗合タクシーを運行していたところ、地域住民の生活圏等を考慮し、隣接する中山町まで運行区間を延長している。
- ・このように、地域公共交通に関する課題を共有する隣接する市町村間で、住民の生活圏に対応した地域公共交通の導入は重要であると考えられる。
- ・このような他地域連携については、県の役割も重要と想定され、市町村では対応が困難な場合における計画策定や、既存の補助制度の対象とならない路線に対する支援方策等を検討することも有効と考えられる。

図 事例（山形県山形市・中山町）



(5) 従来の枠組みでは対応が難しい場合に、IT技術等を活用した対応を図った事例 ⇒ 特に **事業化**

⇒従来の考え方の中では対応が困難な場合において、近年の新たな技術動向を積極的に活用しながら事業化を進め、地域公共交通の確保につなげている

- ・公共交通事業を担うべき事業者等が不在となる中では、地域の資源と最新の ICT 技術等を活用することによって、地域公共交通の確保を進める動きもみられる。
- ・この場合、路線バスやコミュニティバス、デマンド型交通等の交通モードにとらわれず、一般タクシーの活用・利用環境の改善や、京都府京丹後市での自家用自動車有償運送事業のように、ICT 技術を活用することで、乗降場所指定の容易化や多言語対応・クレジット決済対応等を可能にするなどの事例がある。

図 事例（京都府京丹後市）



IV 東北地方での施策の推進に向けて取り組むべき方向性(案)

1 地域公共交通の確保・維持に向けて

市町村に対するアンケート調査結果及び管内外の工夫事例調査結果から、地域公共交通の確保・維持に向けて取り組む段階ごとに、市町村が抱える課題とその対応にあたっての工夫の視点については、次の通り、整理される。

地域公共交通の確保・維持に向けては、特に工夫事例から見た視点を参考に、各段階で関係主体が取組を推進していくことが求められる。

表 取組を推進する上での課題と工夫の視点

	取組を推進する上で市町村が抱える課題	工夫事例から見た視点
必要性の認識	<ul style="list-style-type: none"> ○住民や交通事業者からの指摘がないことで検討に至っていない ○小規模自治体等が多く、地域公共交通の現状について把握し切れていない可能性が想定される。 	→取組を推進している市町村では、国や県といった外部からの働きかけではなく、地域からの要望に対して、市町村が主体的に取り組んでいくことで対応している
計画の策定	○計画策定が困難な市町村については、予算確保や人材不足、必要な知識・情報不足等が指摘されている。	→国や学識経験者等との関係を普段から構築し、その関係性を活かして、地域住民等へアプローチしていくことが有効と考えられる
事業化	○事業化に至らなかった市町村については、予算確保が困難であったことが主に指摘されている。	→予算・体制確保に課題がある中で、関係者との協議や調整の上で、アドバイザー等の活用が事業化にあたって有効となっている。
事業継続	<ul style="list-style-type: none"> ○事業継続の上でも予算確保は重要な課題として指摘がある。 ○特に、利用の低迷や採算性確保が困難なために事業が終了した市町村がある ○あわせて、交通事業者との協議調整を事業継続上の課題として指摘する市町村も多い。 	<ul style="list-style-type: none"> →地域公共交通の主たる利用者となる住民等との合意形成や周知策の実施など、地域を対象とした取組により工夫をしている事例がみられる。 →また、地域公共交通の確保・維持に係る計画を策定している市町村において、利用環境改善や利用促進策の展開等、総合的な取組が進められている。

2 段階ごとの取り組むべき方向性（案）

（1）取組の必要性の認識段階

地域公共交通の確保・維持に取り組む上でまず重要なのは、対象となる地域の課題を的確に認識することである。

利用者や交通事業者からの指摘、意見、要望がない中でも、果たして本当に課題は存在しないのか、地域住民の生活と公共交通サービスの現状が整合しているのか、等の観点から、地域の課題を把握していくことが求められる。

特に、市町村、地域住民、交通事業者、学識経験者、国、県との「関係主体間の連携」を促進していくことが重要であり、その中で関係者の責任所在を明確化しながら対応していくことが求められる。

また、地域の課題については自市町村内で対応できない可能性もあることから、地域住民の生活圏等を念頭に、「他地域連携」を図っていくことも重要となる。

（2）計画策定段階

地域公共交通の運行にあたり、地域公共交通網形成計画等の計画策定が必須条件とはなっていないものの、計画を策定した市町村については、以降の段階における総合的な取組の推進につながる有効性が確認された。

計画策定に向けては、相談相手が少ないことが関係者間の調整を難しくするだけでなく、事業の推進にあたって障壁となりかねないことから、（1）の取組の必要性の認識段階と同様に、関係者間との普段からの関係構築が重要と考えられる。

特に、予算不足、自治体内での体制確保が困難な中、また、関係者間のつながりがない中では、「地域公共交通東北仕事人制度」等を活用しながら、アドバイザーを効果的に活用していくことが有効と考えられる。その他、市町村の取組に対して、他の関係主体からのフォロー等も重要となる。

なお、人口規模の小さい市町村等については、アドバイザーに限らず、隣接市町村等の生活圏が重なる自治体間の連携も重要となる。

(3) 事業化段階

地域公共交通の運行に向けては、計画策定段階と同様に、関係者間の連携が非常に重要となる。また、事業化にあたっては、地域住民の生活交通の確保やそれに向けた交通手段の導入だけを目的とせず、自地域内に現有資源がないか、また、既存交通サービスの有効活用が図れないか、などを検証し、改善を図りつつ、活用していくことが効果的である。

特に、予算確保が課題となる中では、アドバイザーからの助言等を活用しつつ、従来の交通の枠組みにとらわれずに交通以外の福祉やまちづくり、観光等の「他分野との連携」の視点にも立ち、クロスセクターベネフィット^{*}の考え方にに基づき、効果的な手法を検討していくことが重要となる。

(4) 事業継続段階

地域公共交通については、導入することが目的ではなく、地域住民の生活の足として機能することが求められる。そのため、利用主体となる住民との連携は非常に重要であり、地域主導の仕組みを構築、展開していくことの有効性が高いと想定される。

特に、予算確保が課題となる中では、事業継続にあたっては、いかに利用してもらうかが重要であり、住民に自らの課題として認識してもらうなど、意識転換をはじめとした関係構築こそが重要となる。

また、関係主体間の役割分担のもとで、地域の課題やニーズの状況を継続的に把握していくとともに、状況の変化に対応しながら、継続的な見直しを繰り返していくことにより、より地域に適した交通の確保を追求していくことが重要である。

注) クロスセクターベネフィット：

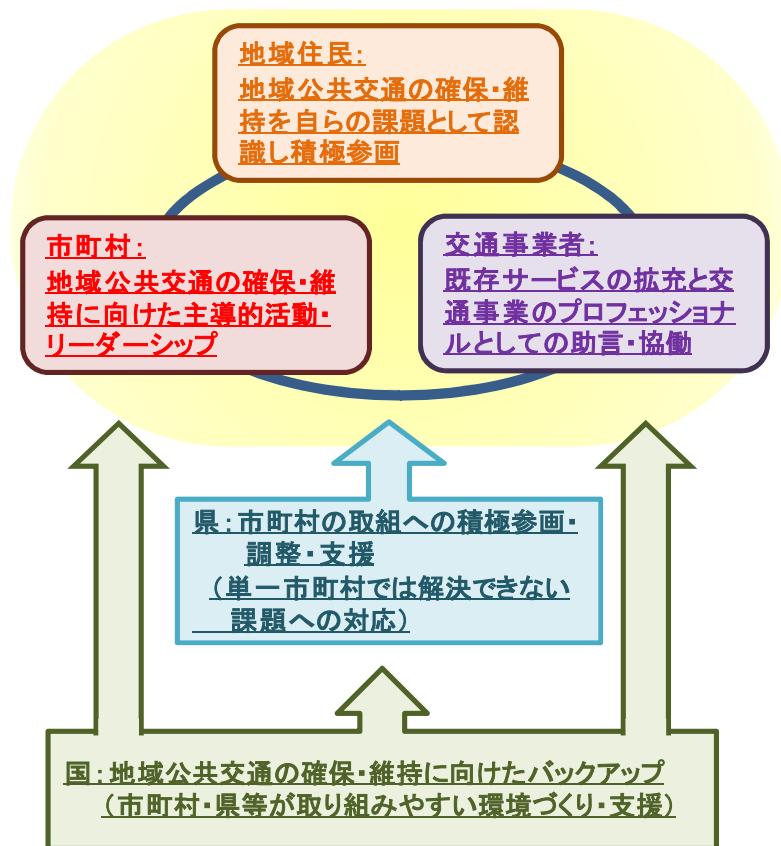
公共交通の活性化による便益が、他の部門に波及するという考え方。例えば、地域公共交通の運行により、高齢者などの外出機会が増え健康が増進されることで、自治体内部では別の担当部署である福祉・医療部門で費用が削減され、地域行政組織全体で費用が低下することが期待される。

3 関係主体の役割等

(1) 主体別の関係性

地域公共交通の確保・維持に向けては、2で整理した取り組むべき方向性に基づき、取組の主体的な役割を担う市町村と利用者たる地域住民、サービス提供主体となる交通事業者が一体となり、取組を推進していくことが求められる。また、県や国については、取組上の支障となる事項、課題等を解消するなど、これらの取組がしやすい環境整備を推進していくことが求められる。

図 取組推進に向けた各主体の関係性・役割概要



(2) 主体別の役割等

①市町村の取り組むべき方向性

地域公共交通の確保・維持にあたっては、計画策定主体や事業主体となるなど、市町村が重要な役割を担っている。よって、地域へ目を配らせることにより自地域内の課題を的確に把握しつつ、多様な連携を念頭に、関係者間の協議・調整の場を構築し、潜在需要や協力主体の掘り起こしを進めながら、以下のような視点から取組を推進していくことが求められる。

- ・地域公共交通の確保・維持に向けた主導的な役割の実践
 - ・住民ニーズや動向、既存サービス等の協力主体の掘り起こし
 - ・アドバイザーや県・国担当者等の積極的な活用、関係者連携構築に向けた仕組みづくり
 - ・単一交通手段の導入にとらわれない、多様な交通手段、まちづくり・福祉・観光等の多様な分野との連携への視点転換
 - ・継続的なモニタリングの実施
- 等

②地域住民の取り組むべき方向性

地域公共交通の利用者となる地域住民については、市町村や交通事業者から提供されるサービスの享受のみを前提とするのではなく、地域における望ましい暮らし方・生活像を想像・思考するとともに、地域内で共有しながら、地域公共交通の社会的意義・役割の重要性を認識し、望ましい暮らし方の実現に向けて地域公共交通をはじめとした社会インフラを積極的に利活用していくなど、確保・維持を自らの課題として捉え、参画していくなど、以下のような視点から取組を推進していくことが求められる。

- ・地域公共交通に関する課題・重要性の認識
 - ・行政に頼るだけではなく、自らが地域公共交通を支えていくという意識醸成
 - ・自ら取り組める事項からの積極的な参画、実践
- 等

③交通事業者の取り組むべき方向性

地域公共交通の運行を担う交通事業者については、自らの営業収入を確保していくためにも、既存サービスの拡充をはじめ、より多くの人の利用につながるような取組の推進が求められる。また、交通事業のプロフェッショナルとして、地域公共交通の確保・維持に向けた市町村や地域住民等の取組に対し、積極的に参画していくなど、以下のような視点から取組を推進していくことが求められる。

- ・既存サービスの拡充に向けた潜在需要の掘り起こし
 - ・地域住民に安心して利用していただくための、安定的な運行の確保
 - ・市町村との協働と併せて、事業継続に向けた営業・利用促進に係る主体的な活動
 - ・地域の問題・課題の提起を含め、市町村の取組への積極的な助言と協働した取組の実践
- 等

④県の取り組むべき方向性

地域公共交通の確保・維持に関しては、市町村と比較すると主体的な

取組が求められる立場ではないものの、県としての広域的な公共交通ネットワークの確保・維持にもつながる観点から、その接続するフィーダ一部分への取組に関しても、県独自の考え方を定め対応していくことが有用である。また、市町村単体では取り組むことが困難な課題に対して、例えば、支援の一環として市町村と協働して主体的に取り組んでいくなど、以下のような視点から取組を推進していくことが求められる

- ・県としての「地域公共交通のあり方や指針」の検討・策定
- ・上記指針に基づく、市町村に対する相談・支援、及び市町村との課題共有
- ・国の支援制度に該当しない路線網に対する支援等の検討
- ・市町村単独では対応困難な課題に対する計画策定や事業化等の支援、
等
検討

⑤国の取り組むべき方向性

地域公共交通の確保・維持に対する市町村や地域住民、交通事業者等の取組をさらに推進すべく、取組に際して有効となる情報や支援がこれまで以上に各市町村へ行き渡るよう、取組やすい環境づくりを進めていくことが求められる。

また、現在、国においては、交通政策基本計画に基づき、国が講ずるべき施策等を定めた交通政策基本計画に基づく取組を行っているところであるが、取組の推進にあたっては、地域の実情を踏まえた課題への対応が必要不可欠である。そのため、今後、東北地方において交通政策基本計画を推進するにあたっては、上記の視点や方向性を踏まえ、個別課題への対処療法的な対応に限らず、計画に定める3つの基本方針全般に渡った横断的な対応や波及効果も視野に入れながら、地域住民、交通事業者、地方公共団体等と連携・協働のもと、漸進的に課題を解決するという視点をはじめ、以下のような取組を推進していくことが求められる。

- ・ホームページや各種セミナー、シンポジウム開催等による法制度や支援制度、地域公共交通のあり方、計画立案手法等に関する情報の提供
継続

(地域公共交通に限らず、他分野連携等も視野に入れた情報提供)

- ・「地域公共交通東北仕事人制度」の活用促進に向けた取組
- ・市町村への相談対応・アドバイス・助言
- ・新たな技術開発動向や、これまでの交通の枠組みでは対応が困難となる他分野との連携等に対する制度、支援のあり方に関する検討
- ・各主体の役割に応じた施策の進捗状況に関するモニタリング（見える化）と、審議会等への交通政策基本計画の進捗状況の報告等

V おわりに

政策推進部会では、17年答申やアクションプランに位置づけられた施策の実現状況と、今後の交通施策に向けた課題及び新たな展望を踏まえつつ、市町村に対して地域公共交通の確保・維持への取組状況や課題、課題解決に向けた工夫点に関する調査等を実施し、今後の交通施策の推進に向けた視点について、本報告をとりまとめた。

本調査の結果からは、コミュニティバスやデマンド交通、市町村有償旅客運送といった市町村が主体となった地域公共交通の運行については、東北全体の8割以上の市町村において、何かしらの取組が進められているほか、アドバイザー等の有効活用や、他地域との連携による課題共有及び計画策定等の取組の推進、交通以外の他の行政分野との連携による安定的な運行の確保、そして、利用者たる地域の主体的な取組の促進による地域公共交通の確保等、厳しい状況に対して様々な創意工夫がなされていることも把握された。

東北地方は大都市圏が少なく、規模の経済が機能しづらいことから、ともすると公共交通における条件不利地域として捉えられる一方、本調査結果からは、地域において様々な試行錯誤が繰り返され、多様な取組が行われている実態が明らかとなった。このことは、今後、人口減少や低密度化の進行、交通に関わる人材不足をはじめとした、地域公共交通の確保・維持を取り巻く状況が厳しくなる中、東北地方における課題解決は決して困難ではないことを示しており、むしろ、厳しい条件があるからこそ、現状に甘んじることなく、地域が自ら課題解決に取り組む意識が醸成されているともいえる。

また、交通に関する制度・政策面での整備は進みつつあり、地域の主体性を重視しながら、地域公共交通の確保・維持に対する取組を推進していくことが求められている。今後も、地域が自らの生活像・地域像を思い描き、その実現に向けて地域公共交通を有効に活用していくことが重要と考えられる。

このためには、地域公共交通の確保・維持に対する関係主体が多岐にわたる中で、関係主体間の連携を強化しつつ綿密に協議・調整を図りながら、現状・課題への認識・情報を共有していくことが重要である。特に、IVでそれぞれ明記した役割に留意しつつ、関係主体が日頃からの情報共有など連携意識を持ち、地域公共交通の確保・維持に向けた各段階において相互に連携して取り組むことで、取組による一層の効果を発揮することが期待される。さらに、東北における今後の変化による課題に対して、柔軟かつ継続して取り組んでいき、様々な試行錯誤を繰り返していくことが重要である。

あわせて、本報告に示した地域の実情に応じてなされた創意工夫を踏まえつつ、地域公共交通の確保・維持に対する取組が推進されることを期待する。

参考資料

1 東北地方交通審議会政策推進部会委員名簿

役 職	氏 名	所 属
委 員 (部会長)	奥村 誠	東北大学災害科学国際研究所教授
委 員	宮原 育子	宮城学院女子大学現代ビジネス学部長 教授
専門委員	今野 恵喜	八戸工業高等専門学校 環境都市・建築デザインコース教授
専門委員	徳永 幸之	宮城大学事業構想学部 教授
専門委員	日野 智	秋田大学大学院理工学研究科システムデザイン工学専攻准教授
専門委員	若菜 千穂	特定非営利活動法人いわて地域づくり支援センター常務理事

2 これまでの検討経過

第7回政策推進部会（平成28年8月4日）

- 平成17年答申フォローアップについて（検討）
- 今後のスケジュールについて（検討）

第8回政策推進部会（平成28年9月23日）

- 平成17年答申フォローアップについて（検討）
- 交通政策基本計画の推進状況について（報告）
- 今後の交通施策の進め方について（検討）

第9回政策推進部会（平成28年10月28日）

- 平成17年答申フォローアップについて（審議会報告内容の決定）
- 今後の交通施策の進め方について（検討）

⇒ 第19回東北地方交通審議会へフォローアップ結果について報告

⇒ 管下市町村に対するアンケート調査、工夫事例の収集を実施

・配布：平成29年1月5日、回収：平成29年1月27日

第10回政策推進部会（平成29年2月6日）

- 調査結果（速報）の報告
- 東北地方における交通施策の推進に向けた視点について（検討）

第11回政策推進部会（平成29年2月24日）

- 調査分析結果
- 東北地方における交通施策の推進に向けた視点について（審議会報告内容の決定）