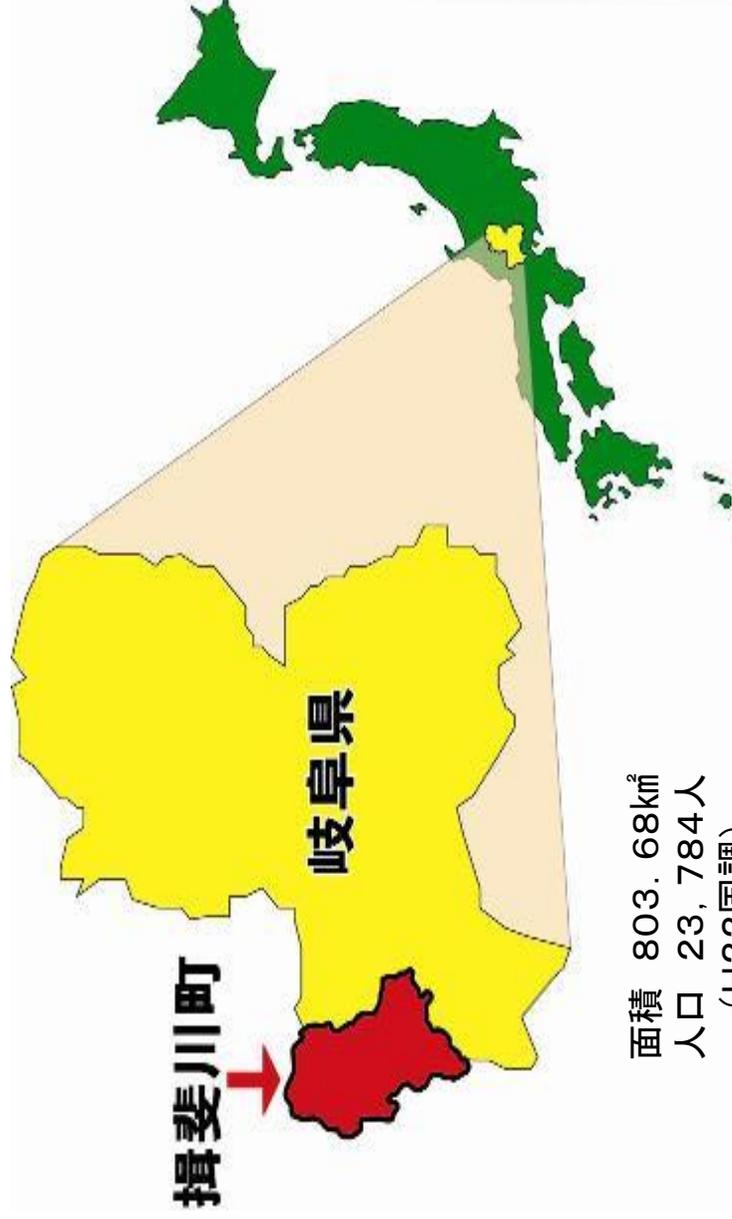


# 地域公共交通の現状

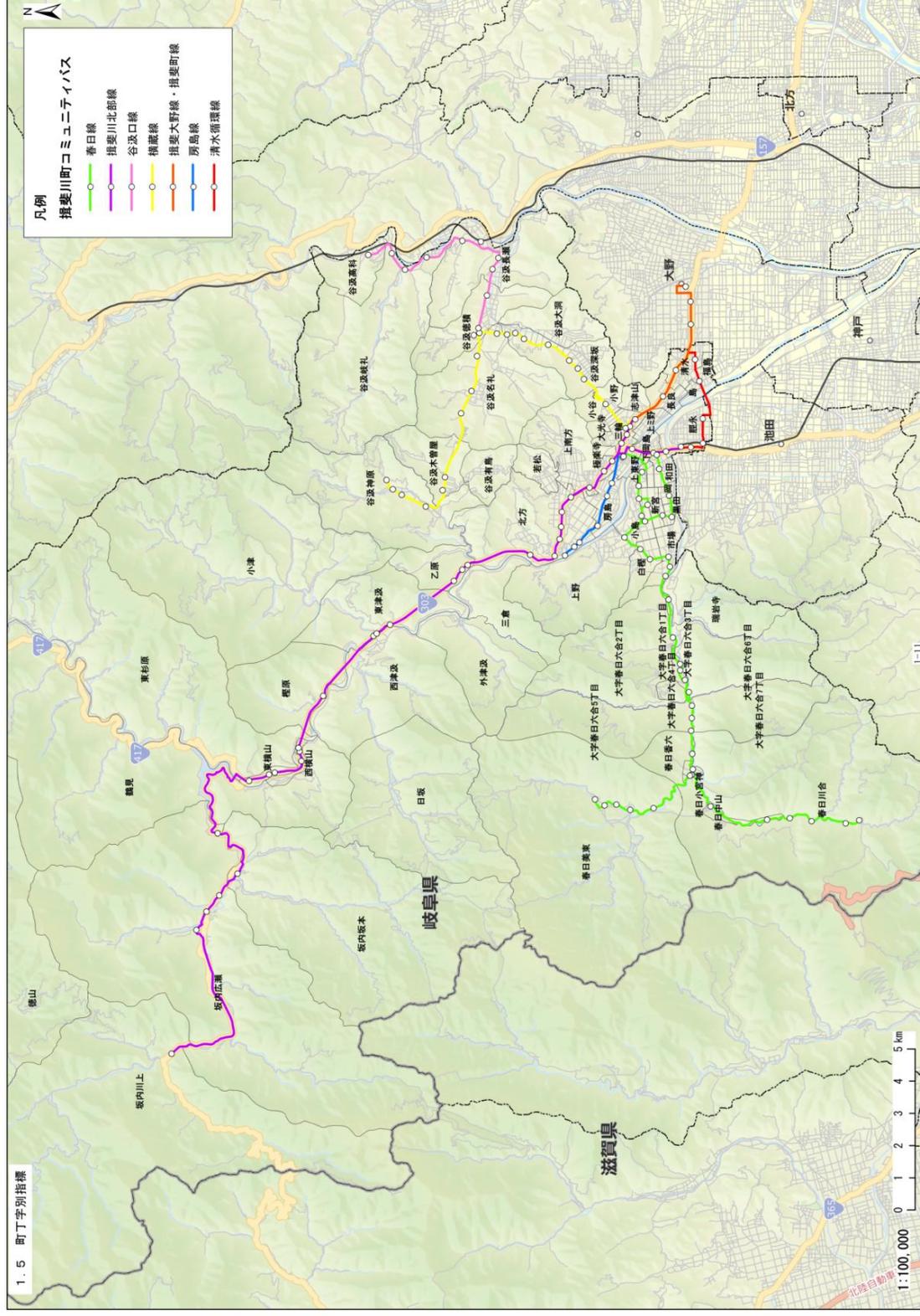


# 1. コミュニティバスの運行状況

○ 撤退した民間バス路線を引き継ぎ、町内の交通ネットワークを確保するため、コミュニティバスを運行

※ 現在、8路線33系統を運行

○ 年間総走行距離は、約60万キロ





### 3. 直面する課題

#### ◆交通空白地は解消されていない

- 広大な町域を有するため、現在のコミュニティバスは幹線道路の運行で精一杯で、個別集落の巡回までではできておらず、依然として交通空白地が残っている。
- 町内の高齢化率は30%を超えており、地域によっては60%に迫る地区もある中、買物や診療所への往復など、生活に不便を抱える高齢者が増えてきている。

#### ◆町の経費負担は年々増加している

- コミュニティバスの運行経費は年間約2.1億円で、うち運賃収入約4千万円を除いた約1.7億円を町が負担している。 ※町負担のうち、県から3.5千万円の補助あり。
- 利用者及び運賃収入は減少傾向にあり、町負担が年々増加している中、さらなる路線の拡張は、財政的にも厳しいところ。

#### ◆公共交通の限界

- タクシーの営業所は町中心部にしかなく、そこから遠く離れた地域では、費用的にもタクシーを利用することは困難。
- 一部地域においては、スクールバスの空き時間帯を活用した無料の「福祉バス」を運行しているものの、広大な町域をカバーするには、車両の増や運転手の確保など、莫大なコストがかかる。
- 「たとえ週に1度でも、相応の負担をしてもいいから、何とか生活の足を確保してもらえないか」との悲痛な声も聞かれる。

## 4. 解決へのアプローチと問題点

○以上の課題を踏まえ、将来にわたり持続可能な生活交通を確保するためには、交通の「共助」が必要と考える。



### 「過疎地有償運送制度」の活用検討

バスやタクシーなどの公共交通機関だけでは、十分な輸送サービスが確保できない場合、NPO法人や認可地縁団体などが運送主体となり、事前に登録した住民などの運送を行うサービス



### 【現実的問題点】

- ◆ 運送主体について、地域によっては、「法人格のない自治会」であっても受け手となり得る団体があるが、法の規定により実施ができない。
- ◆ 逆に、特に山村地域においては、認可地縁団体やNPO法人であっても、人的・財政的に基盤が弱く、受け手としてなりたらず、ニーズはあっても担い手がいない状況にある。こういう地域においては、地域に根付いた企業が、地域貢献活動（非営利）として、受け手になっていただく選択肢もあるのではないか。
- ◆ さらに、利用対象者について、「事前に登録した住民など」に限定をされているが、コミュニティバス路線のない山村地域においては、観光客の足としての役割も期待されるところであり、事前登録者に限定する必要があるのか疑問である。

◎地域のニーズにあった柔軟な対応が必要とされている。

## 旅客自動車運送事業にかかる支障事例・問題点について

### 支障事例・問題点

- (1) 過疎地有償運送の運転者となるための要件である大臣認定講習は実施機関が少なく、講習形態も限られていることから、運転者の育成が非常に難しい。
- (2) 過疎地有償運送に必要な「市町村運営有償運送等運転手講習」は、実施機関が3カ所しかなく、急遽、運転者の確保が必要となった場合に対応が難しい。

### 改善点

各地域にある自動車学校等で認定講習を実施し、運転者の申請や登録の手続きを陸運支局ではなく、市町村の窓口で可能とすること。

### 効果

- (1) 人材が少ない地域の課題に対して機動的かつ効果的な事業展開が可能。
- (2) 実情を把握する町村が事務を行うことによって、町村の役割を高め、自立と責任ある行政サービスの提供が図られる。