

地域公共交通計画と 地域公共交通会議の役割

資料 2

龍谷大学文学部 井上 学

地域公共交通計画

- 「地域にとって望ましい公共交通の姿」
- 地域の「持続可能な公共交通」について計画する
 - ・ 地域の現状と課題
 - ・ 公共交通の現状と課題
 - ・ まちづくりとの関係などをふまえながら
- 地方自治体を中心となって交通事業者・地域の関係者とともに考える計画

地域公共交通計画

■対象となるのは「すべての移動手段」

- ・ 鉄道・バス・タクシーだけでなく…
地域の施設の送迎やボランティアバスなど多様な
移動手段に着目する
- ・ 移動手段のサービスだけでなく…
私たちのライフスタイルにも着目する
例：モビリティ・マネジメント

- 計画には今後の目標値やその後の進捗状況のチェック
- 本計画は「努力義務」：多くの自治体で策定・策定中

地域公共交通計画

■ 地域公共交通計画策定が求められる背景

- ・ 少子高齢化社会・自動車社会の進展
- ・ 交通事業従事者の人員不足(運転士・整備士など)
- ・ 国や地方財政の悪化
+近年はコロナ禍による
交通事業者の採算性の極端な悪化

⇒これまでの収益がすべて消滅
固定費用の削減で乗り切らなければネットワーク
全体が崩壊の危機に

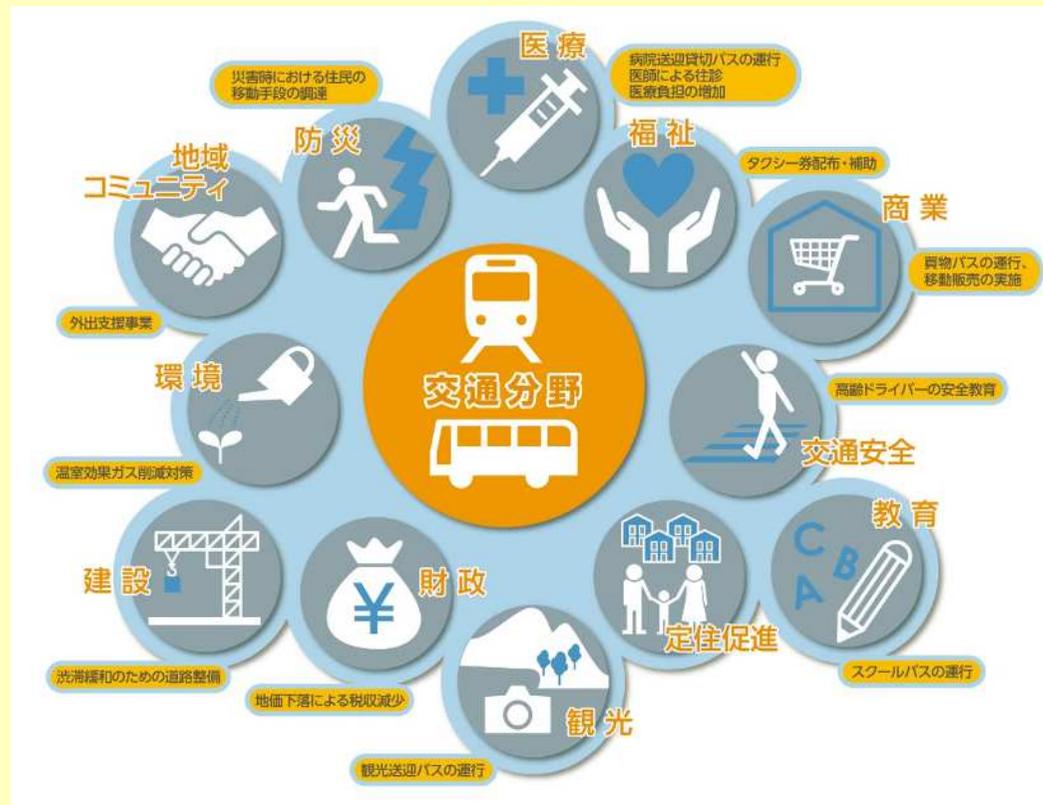
持続的な公共交通

- 運賃収入が確保 \equiv 公共交通は維持
- 赤字の場合は…
赤字の負担をだれが拠出してその拠出をだれが認めるか
- 公共交通は地域にとってどのような価値を持っているのか
⇒ クロスセクター効果

クロスセクター効果

■ 地域を支えるための支出

- ・ 行政が負担する公共交通に対する支出
 - ・ 公共交通がなくなった場合に必要となる分野別の費用
- ⇒ 両者を比較して公共交通の多面的な効果を測る



クロスセクター効果

とはいうものの…

- **注意点：行政の拠出を無条件に認めるものではない**
⇒ **負担できる限界と供給できるサービスのバランス**
- ・ **サービスの供給には一定の限界がある**
路線や運行本数は車両や乗務員の数から制約される
- **効果の享受を受ける側からの支援も必要とされる**

地域公共交通計画の策定にあたって

■ 山科区の特徴

地域の熱心なモビリティ・マネジメントによって
当該のバス路線が維持されてきた

- ・ これまでの活動を参考にほかの路線でも活動が広がることを期待される
- ・ 山科区にとどまらずほかの区でも広がることを期待される
- ・ それによって区全体の公共交通利用者の増加が期待される

⇒ 山科区モデルの伝播

地域公共交通会議での期待

- **地域公共交通計画策定に向けて
モビリティ・マネジメント手法の他地域での応用**
- **今後の地域の公共交通について**
 - ・ **バス事業者の採算の回復を目指す**
※公営交通や自治体運営でも同様
 - ・ **モビリティ・マネジメントの他学区での推進**
 - ・ **民間企業など地域住民以外の地域からの支援の検討**