

地域公共交通参考資料

平成21年12月3日

都留市役所総務部政策形成課

都留市地域公共交通会議増穂町新・交通システムデマンド交通視察研修

研修の目的：委員の公共交通に対する認識を更に深めるとともに、実際に行われている他市町村の公共交通を視察することで、本市にふさわしい公共交通を模索するための材料とする。

日時：平成21年10月1日（木）10:00～11:50

場所：増穂町高齢者保健福祉支援センター

委員出席者：細田晃造、小宮正廣、篠原勇、高部知幸（代理 橋本）

事務局：菊地 保政策形成課長補佐

政策形成課課員 小宮文彦

説明者 増穂町企画秘書室室長補佐 山田 直



増穂町 新・交通システムデマンド交通概要

1 導入の経過

平成21年2月 増穂町地域公共交通活性化協議会開催

※地域公共交通会議からの移行ではなく直接協議会設置

平成21年3月 「地域公共交通総合連携計画」及び「地域公共交通活性化・再生総合事業計画」策定

平成21年4月 地域公共交通活性化・再生総合事業計画認定（関東運輸局）
協議会補助金交付申請→30日補助金交付決定

平成21年7月 実証運行開始

2 地域公共交通総合連携計画の目標

・町長の公約として、住民福祉の向上を目的としている。そのため、半年の間に実証開始となった。当初は、マイクロバスで細かく走ることを検討したが、空気を走らせることになり、また、お年寄りより、バス停まで300M以上離れていると困難との声もあり、デマンド（需要・要求）を選択。町中もエリアとした。

3 事業の概要

システム：NTT山梨支店

オペレータ：臨時職員2名（場所：高齢者保健福祉支援センター内）

ワゴン運行：町内タクシー事業者委託運行（10人乗り）※2業者に時間借り上げ委託

計画期間：21～23年度（3箇年）

（開始21年7月1日～）



事業費等：初期投資 23,113千円（車両購入費（2台）・システム導入費）
初年度 34,367千円 2年目 30,007千円 3年目 18,535千円

4 運行内容

- ・全町内で運行する「デマンド交通」と、時刻表により路線で運行する「定時定路線」 ※平林・穂積方面を運行していた「町営バス」は廃止
- ・コミュニティバス（増穂商業～JR市川大門駅）及び広域バス路線は継続運行

5 運行エリア・運行時間等

運行エリア：町中地区（人口の9割・直径3kmエリア） 平林地区（役場まで8km弱） 穂積地区（役場まで約5km）の3エリア

運行時間等

- ・7:30～8:15・16:00～17:30（現在18:30に延長）は、定時定路線
- ・8:15～16:00までデマンド交通（利用便の30分前に電話予約）
- ・利用料金：1人1乗車 大人（高校生以上）300円、中学生以下 無料（回数券なし）
- ・広報により、全世帯へ利用登録票を配布（登録者数：町中 294人（2.4%）・平林 131人（44.9%）・穂積 185人（36.0%）・合計 610人（4.7%））
- ・地図上で登録者が瞬時にわかるようになっており、地図はゼンリン。費用対効果などを把握するためのデータがシステムから抽出可能

質疑応答

Q：計画作成は、コンサルタントにお願いしたか？

A：山梨総合研究所に約100万円で委託

Q：10人乗りワゴンとなると8人～9人乗車となるが、乗れないケースはあるのか？

A：ハイエースロングボディ2台で運行している。1台9人の乗車が可能である。定時定路線については、高校生の利用が多いが定員オーバーとなったことはない。デマンドは、朝便で定員オーバーとなったケースがある。次の便に変更してもらい対応している。

Q：町営のコミュニティバスの経費は？

A：年間約640万円である。町営バスは白ナンバー運行である。デマンド交通の方が経費は多くかかる。

Q：生活路線運行バスとは？代替バスとは？

A：生活路線運行バスは山交の国庫路線バス、代替バスは甲府市・中央市・昭和町とで負担しているバスである。

Q：1日1台当たりの走行距離は？

A：走行距離は把握していないが、1日11時間の運行である。

Q：国庫補助により、3年間半額補助であるが、3年後自主財源のみで自立できるのか？

A: 町長の公約により住民福祉を目的としているので、自主財源となっても継続するのではないかと思うが、実証結果と来年3月の合併により流動的である。身延町は、合併前のバス事業と対比して経費削減となると判断して行っているようである。長野県安曇野市を視察に行ったが、どこが運営するか検討した結果、福祉を目的としたので社会福祉協議会が運営しているとのことである。

Q: 登録者以外が突然乗車することは可能か？

A: 基本は登録者のみ乗車可能であるが、登録していない町民から予約があった場合は、乗車の際に登録をお願いしている。

Q: 町民にデマンド交通は浸透しているか？

A: 広報等でお知らせしたが、100%とは言えない。

Q: 乗車する際に、登録者証明がいるのか？

A: 予約の際に、電話番号で登録者からの予約が把握できるシステムとなっており、乗車の際は証明などは入らない。

Q: 乗車人数の把握はどのようにしているのか？

A: デマンドは、予約された時点で運行会社に連絡がいき、ワゴン車のパソコンに登録される。乗車しない場合は、ワゴン車のパソコンで解除するので、1回1回利用の把握をしている。定時定路線については、委託事業者からの報告による。

Q: デマンドの運行時刻は、予定時間が50分間空いているが、その間予約が無い場合などどうしているか？

A: 臨時便として町中のみ運行してもらっている。委託事業者は、通常のタクシー利用が減るのでと反論はあったが、町としては時間で借り上げているので有効に活用するため臨時便をお願いしている。

Q: 町民がデマンド交通システムをタクシーと勘違いしているようなケースはないか？

A: この時間をお願いしたという町民からの電話があるが、その場合はタクシーをご利用くださいと言って断っている。本町のデマンドは予定時間が決まっているというルールすなわち約束事をしっかり町民に意識付けすることが大切である。安曇野市の視察で担当者が言っていたが、その都市の必ず約束ごとをしっかりと作ることが大切である。

Q: デマンド交通システムの許可は必要か？

A: 実証運行の場合、許可が容易にできるようになっている。

Q: 北海道の伊達市は、公共交通を充実させて移住者を増やす施策を展開しているが、増穂町はこのようなことを考えているか？

A: 市町村によって施策など事情が違って良いと思う。本町は先ほどから述べているが、住民の福祉の向上を目的としている。実際に外出支援となったとの声を高齢者から聞く。それぞれの市町村の目的をはっきりさせることが公共交通には不可欠ではないかと思う。(了)

富士長岡や原林にてくぐるハケ岳観光圏整備推進協議会は、観光庁が進める観光圏事業の認定を目指し、整備計画の原案を決めた。

原案では、豊かな自然や歴史文化などを生かした、質の

・滞在滞在プラン、新規の共同イベント開発などを盛り込んだ。

観光客の移動を便利にするために、1次交通アクセスの整備として高速バス路線の拡充を、2次交通アクセスとし

ンク部会を開き、原案を承認した。今後、認定審査に必要な観光庁のヒアリングに出席。来年1月中旬をめどに同協議会を開き、原案内容をさらに詰め、整備計画を策定するという。

南アルプス

4路線で市バス運行

来年度から JR4駅との接続検討

南アルプス市内の公共交通網の整備を検討してきた地域公共交通活性化協議会は、独自に路線バスを導入する方針を固めた。市は市内各地区とJR中央、身延線駅を結ぶ4路線を運行したい意向で、2010年度からの運行スタートを目指す。市は06年度に市内循環バスの導入を断念しているが、駅と接続することで利用が見込めると判断した。

峡中

路線バス導入の方針は、10日開かれた会合で、事務局を務める市側から示された。市によると、春仙美術館を発着点にJR中央線の竜王、塩崎の西駅、JR身延線の東花輪、小井川の両駅を結ぶ4路線で運行。途中、3カ所程度の停留所を経由する。

線や時間帯の条件付きで62.1%が鉄道駅と接続する新規バス路線の整備を要望。デマンド交通システムなども検討されたが、「鉄道駅と接続するバス運行が最も利用が見込める」と判断した。

市は年内にも協議を開き、ルート案を調整し、最終決定することにも、通勤、通学に合わせた運行時間や料金を設定する考え。同協議会は国土交通省の地域公共交通活性化再生総合事業の認定を受けており、運営費は国の補助金と市負担金で賄う計画。

新たな公共交通網については、市などをつくる同協議会が08年度から検討。今年実施した市民アンケートでは、路

市内の公共交通網をめぐって

峡東

市内のタクシース会社も08年度、自根一若草地区を結ぶ乗り合いタクシーを試験運行したが、利用状況の低迷から打ち切っている。

パトロール車に青色回転灯導入

中央市は、地域内をパトロールする車両に青色回転灯を導入した。

同市ではこれまで、教育力ウンセラーや市消防協力が下校時間帯にパトロールをしてきたが「青色回転灯がある方が犯罪抑止効果がある」と

作製した、市教委主催の行事などで着用し、子どもや保護者に訴える。

市教委は①あいさつをする習慣②人の話を聞く態度③丁寧な言葉遣い④子どもたち自身に付けてもらう活動を5

活動を目標に付けられる」と学校教育課の職員が企画。職員が費用を持ち寄り、約200枚を作製。職員や希望する教員に渡した。紺色の生地にあいさつ、聞き方、言葉遣いのメッセージが入ったバック



青色回転灯を着けたパトロール車。中央市白井阿原

スラム

身延町三沢の望月英雄さん(82)の写真。第22回全国スポーツレクリエーション祭の80歳以上男子砲丸投げで優勝した。経営するガソリンスタンドの駐車場に造った練習場。

82歳、目標は砲丸投げ新記録

望月さんは1988年に県内で初めて開催された同祭に出場して以後、陸上競技に没頭。93年に交通事故に遭い右足を損傷し、右ひざには人工関節が入っているが、「水泳や筋力トレーニングを行い、必死でリハビリに励んだ」と

仕事の前や合間を利用して砲丸を1日

藤田泰の作品



下水道工 金賞に輝く

下水道工 金賞に輝く

町延身

デマンド交通 全域に

下部、中富地区も導入 山間部高齢者に対応

身延町は1日から、乗客の希望に応じて運行するデマンド交通を下部、中富の両地区に導入する。昨年10月に先行導入した身延地区では当初見込みを上回る利用があり、町は運行範囲を町内全域に拡大。路線バスが利用しにくい山間地に住む高齢者らの移動手段確保を図る。



料金は一律300円(小学生100円、未就学児無料)で、利用30分前までに電話予約する。

同町のデマンド交通は、町が利用者から予約を受けて乗合タクシー(乗客9人乗り)を運行し、複数人を異なる目的地に運ぶシステム。昨年、同町が身延地区を対象に、県内で初めて試行運転を開始して以後、増穂町が導入し、北杜市でも10月からスタートする。

町政策室によると、下部地区を北部と南部の2エリア、中富地区を北部、中部、南部の3エリアに分け、エリアごとに決まった曜日に運行す

る。料金は一律300円(小学生100円、未就学児無料)で、利用30分前までに電話予約する。身延地区では利用可能な時間帯と運行ルートを決めた「定時定路線方式」で運行しているが、下部、中富両地区は山間部が多く、集落が点在しているため、利用者の予約を受けた後に運行ルートや時間帯を決めて運行する「デマンド方式」を採用する。

町によると、先行導入した身延地区では昨年10月の運行開始から今年8月までに1日平均約28人が利用。町が当初見込んでいた平均約25人を上

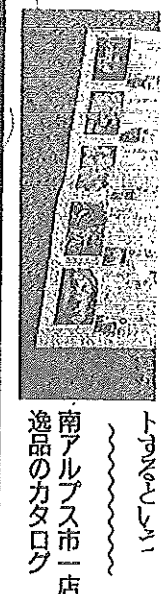


アマチュアバンド6団体約20人が出演。1団体約30分の持ち時間でロックを中心に、ポップスやオリジナル曲を披露、迫力あるステージを展開した。若い世代の住民にも文化会館を積極的に利用してもらおうと初めて企画。文化会館の担当者「バンドのレベルアップや相互交流に

迫力あるステージを展開する。増穂町は27日、町文化会館で「まずバンドフェスティバル」を開いた。

回った。利用客を月別に見ると、導入直後は平均約19人だったが、8月は約31人となった。町は今後も改善点を見極め、住民の足の確保を図りたいとしている。

一方、町は1日から、デマンド交通とルートが重複しているバス路線「身延循環線」の昼2便を廃止し、新たに土日に昼2便バスを運行する。町は今後、改善点を見極め、住民の足の確保を図りたいとしている。



トペロとレミー 南アルプス市一店 逸品のカタログ 参事 秋の季節は多く有き 円全した 補正予算の内容は、臨時職員12人を雇用する緊急雇用創出事業(1073万8千



親子でジャズ楽しむ 笛吹市は、同市スコレ一センターで、アニメソングなど親子で楽しめる曲を演奏するジャズコンサートを開いた。県内で活躍するアマチュアグループ「フィーリングシニアオーケストラ」が、「崖の上のポニョ」や「ドラえもん」の主題歌から「A列車で行こう」などジャズの名曲まで披露した。親子連れら約250人が訪れ、軽快

ど、身延・湯之奥金山博物館で開かれ、横内正明知事と地元観光業者が観光振興策について意見を交わした。写真。地元の観光関係者が立ち上げた「下部温泉郷魅力づくり協議会」のメンバーら約20人が参加。横内知事に対し、国道52号やJR身延線からのアクセス向上の取り組み強化を求めたほか、「山梨の観光を積極的にPRしてほしい」と要望した。横内知事は30~40代の女性をターゲットにした観光キャンペーンを10月から行うことを明らかにした上で、「温泉を好む若い女性が増えていくと、下部温泉も訪れるはずだ」と話した。

まちかど交差点

下水道普及へ啓発活動 上野原市は「下水道の日」にちなみ、市内のスーパーで、下水道の普及を訴える啓発活動を行った。写真。市下水道課の職員が「下水道ができるまで」の自然

ユを、権現岳や扇山などに向かう登山客に配布。写真。「携帯電話は緊急時に役立つので必ず携帯してほしい」と呼び掛けた。同署によると、本年度管内で発生した山岳遭難は7件という。

山梨市 山梨市グループ「メ(古屋保男)同町内で「メ(古屋保男)同町内で「メ(古屋保男)同町内で」市営鼓川て付近約4同温泉で湯のアドバィら入浴。系 温泉、ウメタボ 山梨市 を中心にしメニュー「ランチ」供する。時間は午後2時 金は同温泉

◎バス利用促進へ初乗り乗車券配布

長野県須坂市（5万2900人）は、昼の時間帯のバスを利用して市中心部を訪れた利用客に、初乗り運賃分のチケット「のりつぎ券」を下車時に配布する取り組みを始めた。主に帰りのバスで使用してもらうことを想定しており、市民課は「昼間のバス利用促進になり、中心部の活性化にもつながる」と期待している。

「のりつぎ券」配布の対象となるのは、午前8時28分から午後3時46分の間に市の中心部にある須坂駅に到着するバスや予約制乗り合いタクシーを使い、同駅近辺で下車した利用者。

同券は、午前10時から午後4時10分の間に同駅を出発するバス、予約制乗り合いタクシーについて市内限定で使用でき、期限はない。市は中心部の商店街の協力を得て、飲食や買い物に利用できるようにすることも検討している。

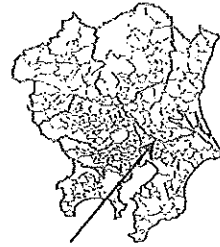
同券は、市が10月から新公共交通システムを試験的に実施するのに伴って導入された。新システムでは、このほか①バス路線と停留所の数とルート、位置の見直し②初乗り運賃200円、追加50円刻みの分かりやすい料金体系の導入③利用が少ないバス路線の廃止と予約制の乗り合いタクシー導入—などを実施している。

同システムの導入に伴う費用は3年間で1億3580万円。このうち半額は国の補助を活用した。市民課によると、公共交通事業の運営に掛かる経費はシステム導入後もこれまでと同じ約1600万円の予定。3年間の試行を経て、2012年10月から本格運行を始める。

我孫子市(千葉県) 無料送迎バス

病院や教習所等送迎バスの活用

人口	131,205 人	コミュニティ バス
面積	43.19 km ²	— (無償運送)
人口 密度	3,037.86 人/km ²	事業者・法人 (病院、自動車 教習所、大学 等)



■ 取組の背景

地域と交通の状況

【交通の要衝】

- ・ 我孫子市は千葉県の北部に位置し、利根川と手賀沼に挟まれた土地で、茨城県と境を接している。JR 常磐線、JR 成田線、国道 6 号、国道 356 号などが通っており、北総地域の交通の要衝となっている。

活用メニュー(制度・協議会等)

【市町村単独事業】

- ・ 我孫子市は、送迎バスの空席を活用した「我孫子市高齢者等外出応援事業」を行うにあたって、事業者や法人と「送迎バスの空席を活用した我孫子市高齢者等外出応援事業に係る協定書」を締結している。

■ 実現したサービス

サービス内容

【福祉バスとの統合】【他主体連携】

- ・ 我孫子市では、平成 17 年 3 月より、高齢者や障害者の買い物や通院、駅や公共施設までの足として、市内の病院や自動車教習所、大学、市の福祉施設(西部福祉センター、老人福祉センターつつじ荘)の送迎バスを施設利用者以外でも無料で利用できるようにする運行サービスが行われている。
- ・ 施設利用者以外で送迎バスを利用できるのは、市内在住の 65 歳以上の高齢者または障害者であり、1 人で乗降できるか、介助者の同伴で乗降できる者となっている。(介助者も利用可)
- ・ 送迎バスを利用するには、市が発行する「利用パスカード」が必要である。
- ・ 原則として、運行時間帯は月曜日から金曜日、9 時から 17 時(各送迎バスの運休日を除く)である。一部(西部福祉センター、老人福祉センターつつじ荘)の送迎バスは、土・日曜日にも利用できる。乗降方式は、路線によって異なり、専用駐車場のみの路線や、フリー乗降が設定されている路線もある。ただし、事業所の利用者で満席が予想される場合など、空席状況によっては乗車できない場合がある。
- ・ 平成 20 年 3 月末現在で、送迎バスが運行されている事業者・法人および乗降方法は、以下の通りである。

表.事業者・法人および乗降方法

事業社名・法人名	乗降方法
東葛辻仲病院	駅と病院のみで乗降
西部福祉センター	専用駐車場で乗降
中央学院大学	専用駐車場で乗降
我孫子東邦病院	送迎バス路線内で手を挙げて乗車し、降車場所は運転手に告げて降車
近藤胃腸科外科	送迎バス路線内で手を挙げて乗車し、降車場所は運転手に告げて降車
我孫子自動車教習所	専用駐車場で乗降
平和台病院	専用駐車場で乗降
つつじ荘	送迎バス路線内で手を挙げて乗車し、降車場所は運転手に告げて降車
つくし野病院	送迎バス路線内で手を挙げて乗車し、降車場所は運転手に告げて降車
我孫子聖仁会病院	送迎バス路線内で手を挙げて乗車し、降車場所は運転手に告げて降車

■ 効果と負担

効果

【利用者数の増加】【高齢者外出機会増】

- 地域に住む高齢者等の貴重な外出の足となっている。買い物時の荷物を持たなくてよかった、などの声が寄せられている。利用者数も、平成19年度は約千人となっており、前年度に比べて約2～3割の増加と見込まれている。

負担

【市町村負担】

- 我孫子市の負担は、送迎バス車両の座席(約570座席)に対する保険料や、パスカードの手続き費用などで、年間約100万円である。


		<p>1 送迎バス乗車の際、パスカードを運転手に必ず提示し、降車場所を伝えてください</p> <p>2 利用できる送迎バス 東葛川診療所・我孫子つくし野病院・中央学院大学・我孫子康和病院・近藤得勝科外科・我孫子自動車教習所・我孫子聖仁会病院・平和台病院・医師研修センター・つくし荘</p>
利用者名	緊急連絡先氏名	
住所	電話番号	<p>※ご使用しなくなった場合は、市へ返却してください。</p>
我孫子市 有効期限/平成21年2月28日 発行済みのものは有効です。 カードNo		

図. 送迎バス利用パスカード

■ プロセスと調整

関係者への事前説明会

【連携: 地元企業】

- 運行にあたっては、事業者・法人に対して、市から個別に事前説明を実施した。当初は見送らせて欲しいという事業者・法人もあったが、運行を開始してから一定期間が経つと、住民からの評判の良さなどが後押しして協力を踏み切る事業者・法人も増えていった。

■ 創意工夫・知見・教訓

送迎バスの空席活用アイデア

【創意工夫: 運営の工夫】

- 病院や自動車教習所、大学等の送迎バスの空席を有効活用した取り組みであり、新たに車両購入などは行わなくてよく、市・利用者の費用負担は少なくなっている。
- さらに、通常のコミュニティバスと異なり、サービス開始に至るまでに必要な手続きが少ない、サービス開始までに要する期間が短くて済むという利点がある。
- 市役所は、協力する事業者の負担を最小限にするため、利用者を65歳以上のお年寄りと障害者、かつ1人で乗り降りできる人に限定し、苦情は全て市役所が受ける形とした。

市の運行施策全体の中の位置づけ

【知見: 政策の位置づけ方】

- 我孫子市では、送迎バスはあくまでも、高齢者の外出支援の補助的な手段ととらえられている。我孫子市の運営するコミュニティバスとして「あびバス」があり、交通空白地域の解消は、あびバスの役割となっている。
- 送迎バスについては、今後は、市内の新たな事業者に対する働きかけや、近隣市町村からの送迎を行っている事業者への働きかけによって、利用者の利便性を高める工夫が検討されている。

■ 連絡先、参考 URL 等

連絡先：我孫子市建設部交通課 電話 04-7185-1369

参考 URL：無料送迎バスホームページ <http://www.city.abiko.chiba.jp/index.cfm/8,10452,12,17,html>

■ 資料編

■ 送迎バス路線図

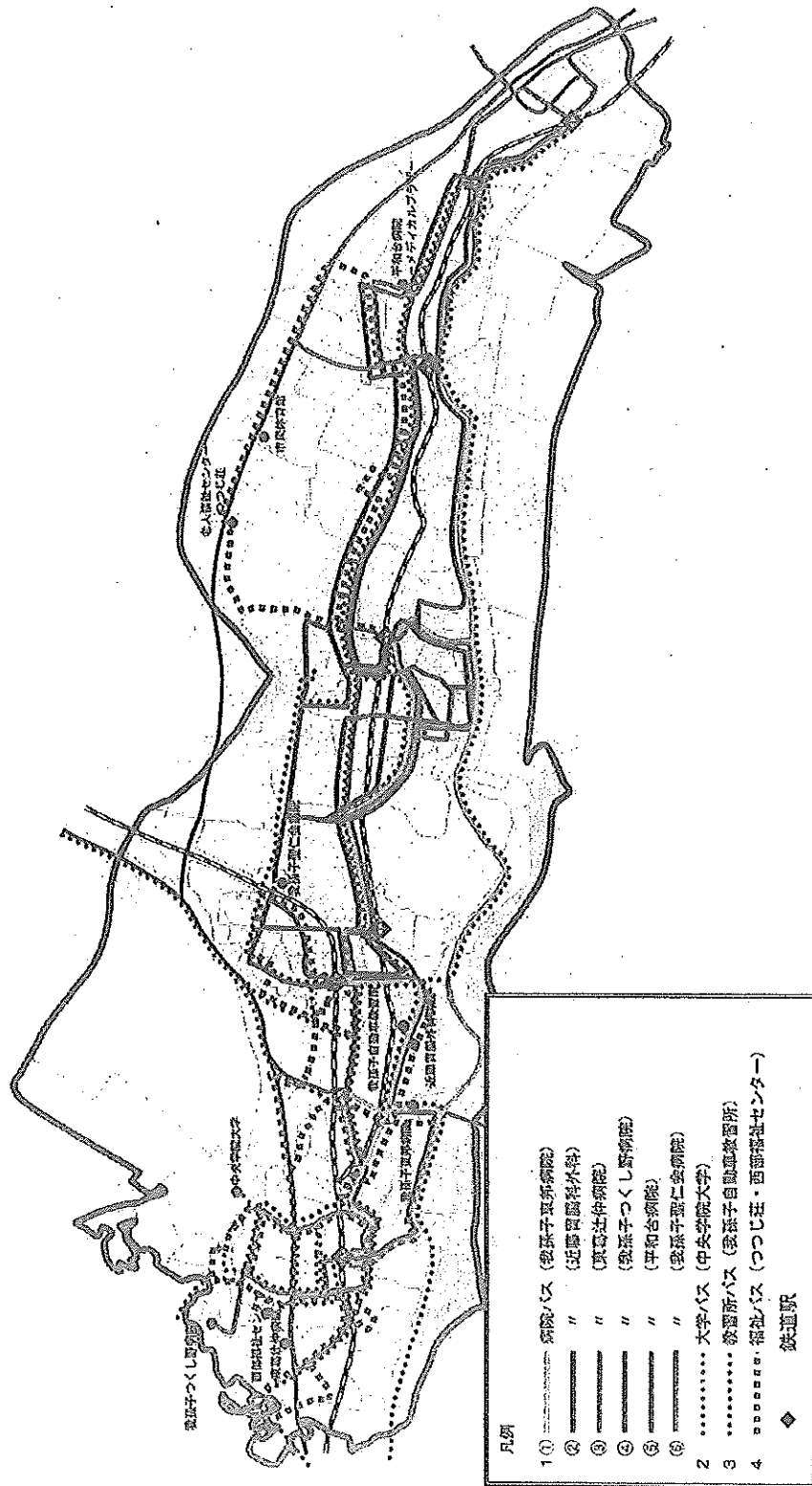


図. 送迎バス路線図

出典：我孫子市資料

資料編

送迎バス利用申請書兼同意書

平成 年 月

我孫子市長 へ

高齢者等外出応援事業の送迎バスを利用したいので、下記の事項に同意して利用バスカードの交付を申請します。

申請者	フリガナ	生年月日 明・大・昭・平		
	氏名	年	月	日(満 歳)
	住所 〒270-11□□	電話	-	
	我孫子市			
障害の有無	有・無		介助有無	有・無
緊急時連絡先	氏名	住所	電話()	
			-	
記				
送迎バスの空席を活用した高齢者等外出応援事業は、事業者等が自らの業務サービスの一環として運行している送迎バスを、事業者等の好意によって活用させていただく事業です。このことを理解し、以下のすべての内容に同意します。				
(1)送迎バスに乗車中は運転者の指示に従い、安全な乗車に努めます。				
(2)空席状況や運行時間の遅延により、乗車できない場合があることを認識し、このことに同意します。なお、空席があっても、特定利用者が乗車することが明らかであり満席が予想される場合は、通過することがあることを認識し、このことに対して同意します。				
(3)運行の時刻は送迎のために設定されたものであり、時間に若干のずれが生じることあることを認識します。				
(4)個人での利用に限り、団体での利用はしません。				
(5)乗車中はシートベルトを着用するなど、安全な乗車に努めます。				
(6)自らの不注意による事故は、運転者および事業者等に対してその責任を問いません。				
(7)利用申請書に記載された氏名等の情報を、市が事業者等に提供することに同意します。(事業者等が得た情報は、この事業の目的以外には使用しません。)				
(8)乗車中に患者から感染する可能性があることを認識します。				
利用する送迎バスに○をつけて下さい。(複数可)	①東葛川内科 ④近藤胃腸科外科 ⑦我孫子つくし野病院 ⑩つつこ荘	②中央学院大学 ⑤我孫子自動車教習所 ⑧我孫子聖仁会病院	③中野病院 ⑥平和台病院 ⑨西部福祉センター	

図. 送迎バス利用申請書兼同意書

出典：我孫子市資料

妙案その2

運賃0円のバスが走る町
～千葉・我孫子市～

リポーター 永井 大

我孫子市では、運賃無料のバスが、お年寄りの交通手段となっています。そのバスとは、自動車学校や病院、大学などの送迎バス。空席に、地域のお年寄りをサービスで乗せてあげるといった妙案です。



さらに、バスによってはルート内ならどこでも乗り降りでき、バスを乗り換えするといった使い方も可能です。運賃ゼロ、サービスよしの妙案に、地域のお年寄りは大助かりです。

◆妙案実現への壁◆

一番の課題は、送迎バスの事業者が協力してくれるかどうかです。我孫子市の場合、市役所が動いたことが、実現の鍵でした。

ポイントは、

- ①利用者を65歳以上のお年寄りと障害者、かつ1人で乗り降りできる人に限定。
- ②苦情は、すべて市役所が受ける。

すると事業者側は、負担が最小限になることに安心。地域貢献のPRになり、経営面にも良い効果が出ると、協力を引き受けてくれました。

◆専門家から一言◆

行政の役割はお金を出すことだけではありません。いろんな立場の人の利害を調整することも大切です。行政が間に入ることによって、事業者は、しっかりした仕組みがつけられるだろうという安心感を得ます。住民は知恵を出し、行政は汗をかくことが大切なのです。

行政刷新会議「事業仕分け」評決結果

11月24日(火) 第6日目

【第1WG】

番号	項目名	WG結論	備考
1-40	官庁営繕費	予算要求の縮減 (10~20%を縮減)	
1-41	広域ブロック自立・成長事業	(1) 広域地方計画先導事業 (2) 広域自立成長推進事業	廃止 廃止
1-42	北海道総合開発推進調査費	自治体/民間の判断に任せる	
1-43	広域公共交通活性化・再生総合事業	(1) 公共交通活性化総合プログラム (2) 地方公共交通活性化・再生総合事業	但し、公共交通活性化総合プログラムは廃止
1-44	離島航路補助	見直しを行わない	欠損補助、構造改革補助ともに存続
1-45	バス運行対策費補助、バス利用等総合対策事業	(1) バス運行対策費補助 (2) バス利用等総合対策事業	車両購入費補助を廃止との見直しを行う
1-46	鉄道軌道輸送高度化事業費等補助	予算要求の縮減 (10%程度を縮減)	
1-47	都市・地域づくり推進費	(1) 民間主体によるまちの形成・管理等まちづくり活動の促進方策に関する検討調査 (2) 地域による適正な土地利用の確保のための開発行為等に関する検討調査 (3) 低炭素型都市づくりの全国的展開に関する調査	廃止 廃止 廃止

第1WG 評価コメント

評価者のコメント(評価シートに記載されたコメント)

事業番号1-43 地域公共交通活性化・再生総合事業(公共交通活性化総合プログラムを含む)

- 地域で独自に対応できるものには国が関わらない方が上手くいくのではないか。
- 基本的に自治体の問題であり、国が行う総合的支援の役割が見えない。プログラム予算は不要。
- 調整などは自治体を中心に進めるべき。補助金を得てバスなどの購入に向かわせているのではないか。
- 将来的に地方主導で地方で解決すべき。
- 意義は理解するが自治体に任せるべき。
- 3年後(事業終了後)の事業運営が円滑に進むよう新たな制度設計を考察すべき。
- 3年経った時、どう評価し、どう継続するのかという展望なしに次々と事業を採択することは無責任である。
- 国が関与する根拠として地域でできない、自治体の能力、実施上の難点をいうのであれば、補助対象を難度の高い自治体や事業に集中すべき。
- 総合事業と公共交通活性化総合プログラムとの有機的連携が図られるべき。総合事業の中で広域的な課題等に対応できるように、あり方を見直していくべき。
- 国が関与せざるを得ないのは、規制、ルールが多く、自治体自身では動けないため。そういうルールがなくなれば自治体が創意工夫の下動くことができるはず。
- 地域の実情に合わせて地域が地域交通の必要性を他の地域政策の中で優先したいなら実施したらよい。

WGの評価結果

各自治体の判断に任せる。

(公共交通活性化総合プログラムは、廃止)

(廃止 2名 自治体/民間 4名 見直しを行わない 0名
見直しを行う:ア 5名 イ 4名)

第1WG 評価コメント

評価者のコメント(評価シートに記載されたコメント)

事業番号1-45 バス運行対策費補助、バス利用等総合対策事業

(1) バス運行対策費補助

(2) バス利用等総合対策事業

(バス運行対策費補助)

- 車両購入費補助を路線維持補助に移して一元化すべき。制度が整理されるなら予算を拡大してもよいくらい。
- 総合対策事業との一体化を図る必要がある。現行のままでは赤字路線をそのまま維持し新規路線を開拓するインセンティブが働かない。
- 欠損補助はきちんと補助すべきだが、標準コストの算定等、経営インセンティブを強める必要があるのではないか。車両購入費補助は補助額の圧縮又は補助方式の変更が必要。
- 欠損補助に限るべき。
- 車両購入費補助はなくして路線維持費の補助金に一本化した方がよい。
- 合理化促進補助金をもっと増やせば欠損補助が減るのではないか。
- 欠損補助も車両購入補助も過疎化対策として必要。地域公共交通活性化・再生総合事業と連携して地域の需要・ニーズに合った補助をして欲しい。
- 地域交通を維持可能なものとするために、他の関連事業も合わせて政策パッケージとしての効果を検討すべき。
- 地域交通の確保は地域が自治体政策と地域連携政策としてできるように、細々した補助制度は廃止すべき。
- 制度の適切性を見直しを行うべき。部局の統合も必要。
- 自治体に任せるべき。ナショナルミニマムについて、数字とコストを明示すべき。

(バス利用等総合対策事業)

- 自動車安全特別会計から支出することには、法の趣旨に照らして問題あり。バス利用の促進が自動車事故の減少に直結するわけではないし、事故低減に資するということでは、バス以外の公

とりまとめコメント

（バス運行対策費補助）

総じて見直しを行うべきとの意見が多くを占めたが、その中で、特に車両購入費補助は不要であるとの意見が多かったことを踏まえ、車両購入費補助を廃止との見直しを行う、を当ワーキングの結論とする。

同時に、バスの赤字路線への欠損補助に関しては非常に重要にとらえているということは、くれぐれも付言しておきたい。

（バス利用等総合対策事業）

廃止、自治体の判断に任せる、見直しを行う、と意見が分かれたが、共通して言えることとしては、継続事業を除き廃止すべき、という意見以上に厳しい意見に集まっている点である。

よって、当ワーキングとしては、廃止という結論としたい。

なお、意見が分かれる中で見直しを行うことに関して継続事業を除き廃止という意見の方も 4 名いるので、事業自体を精査するに当たっては、この議論を踏まえ、継続事業自体がどのくらい必要なのかを十分検討してもらいたい。

