

本報告書の構成

○巻頭文	1
○盛岡市まちづくり研究所の概要	3
○研究報告	11



岩手県立大学から陽春の岩手山を望む



巻頭文

盛岡市まちづくり研究所は、盛岡市から岩手県立大学への共同研究の申し入れを受けて、岩手県立大学内に設立されました。この取組は、全国の市町村の中でも極めて突出した成果を上げています。盛岡市まちづくり研究所が設置されている岩手県立大学地域政策研究センターでは、東日本大震災津波の発生直後に設立されたことを反映して、主に岩手県をフィールドにした調査研究を実施しています。

岩手県立大学に設置されている盛岡市まちづくり研究所は、岩手県立大学の4学部（看護学部、社会福祉学部、ソフトウェア情報学部、総合政策学部）、2短期大学部（盛岡短期大学部、宮古短期大学部）の多彩な専門性と学部を超えた横断的な対応能力を活用できる環境にあります。

岩手県立大学の多彩かつ、学部を超えた横断的な人材を活かした教員との地域協働研究や指導を経て、2年間の研究期間で出された成果は、公益財団法人日本都市センター主催の都市調査研究グランプリ及び法政大学主催の地域政策研究賞を受賞することによって、客観的に研究所の実力を世に示してきました。さらに、他地域から視察を受け入れることで、研究所に蓄積された行政と大学との協力関係のノウハウを提供して参りました。

このたび、出された高橋龍馬氏による令和6年度の研究成果は、「地域公共交通の確保維持への本市施策の方向性について」として本報告書にまとめています。

本研究は、地域旅客運送サービスによる「移動以外」の波及効果とコミュニティ交通の支援制度に注目し、アンケートやインタビューを通じて本市の地域内交通の方向性を示しました。その結果、コミュニティ交通は地域主体で成立し、多様な波及効果をもたらすため、市が積極的にサポート制度を整備すべきであると結論づけました。

具体的には、移動ニーズの把握や運行計画づくりを地域が担いつつ、行政は技術的・費用的支援を行い、あらゆる部署の連携により財源や担い手を確保する必要があります。こうした仕組みが地域コミュニティ活性化や福祉、減災、健康増進など多様な課題解決につながると考えられます。今後は、地域と行政の意識と行動の変容が極めて不可欠であると政策提案しました。

今後は、研究成果を「盛岡市総合計画」を始めとする各種計画へ反映させることが望ましいと考えます。盛岡市まちづくり研究所の所長以下、研究員や過去所属した研究員達と未来志向の地域政策を進めるための努力を続けて参ります。皆様方のご理解とご協力をお願いいたします。

令和7年3月

盛岡市まちづくり研究所

所長・博士（農学）新田 義修

盛岡市まちづくり研究所の概要

1 研究所の設置目的

地方分権の進展に伴い、市の現状及び課題を分析し、緊急度又は優先度の高いテーマについて、大学等の研究機関と共同して研究することにより、新たな政策立案に資するとともに、市職員の政策形成能力の向上を図るものである。

2 研究所設置の背景

- (1) 地方分権の進展に伴い、市の現状と課題を分析するとともに、住民ニーズを的確に把握することにより、具体的な政策を立案することが地方自治体に求められている。
- (2) 「ローカル・オプティマム」（それぞれの地域が選択する地域ごとの最適状態）を実現するためには、職員の政策形成能力の向上と自治体そのものが事業執行機関から政策立案機関に変貌することが重要であるほか、基礎（学術）と応用（実践）の融合する研究が必要となっている。
- (3) 市長が公約として、新県都創造に向けて、平成20年度中に大学等との連携による「シンクタンク」の設立を掲げていた。

3 研究所の設置方針

平成20年度に市から岩手県立大学へ共同研究を申し入れたことを受け、両者が盛岡市まちづくり研究所に関する協定を締結。

岩手県立大学が新たに地域連携研究センター（平成23年度より地域政策研究センターに変更）内にプロジェクト研究所の1つとして、盛岡市の市政課題及び新たな政策を共同研究するために盛岡市まちづくり研究所を設置した。

（岩手県立大学を選定した理由）

当初、大学のほかNPO等の民間との連携も検討したが、総合政策学部があり地域貢献に力を入れている岩手県立大学を選定したものである。



研究所が入居している岩手県立大学地域連携棟

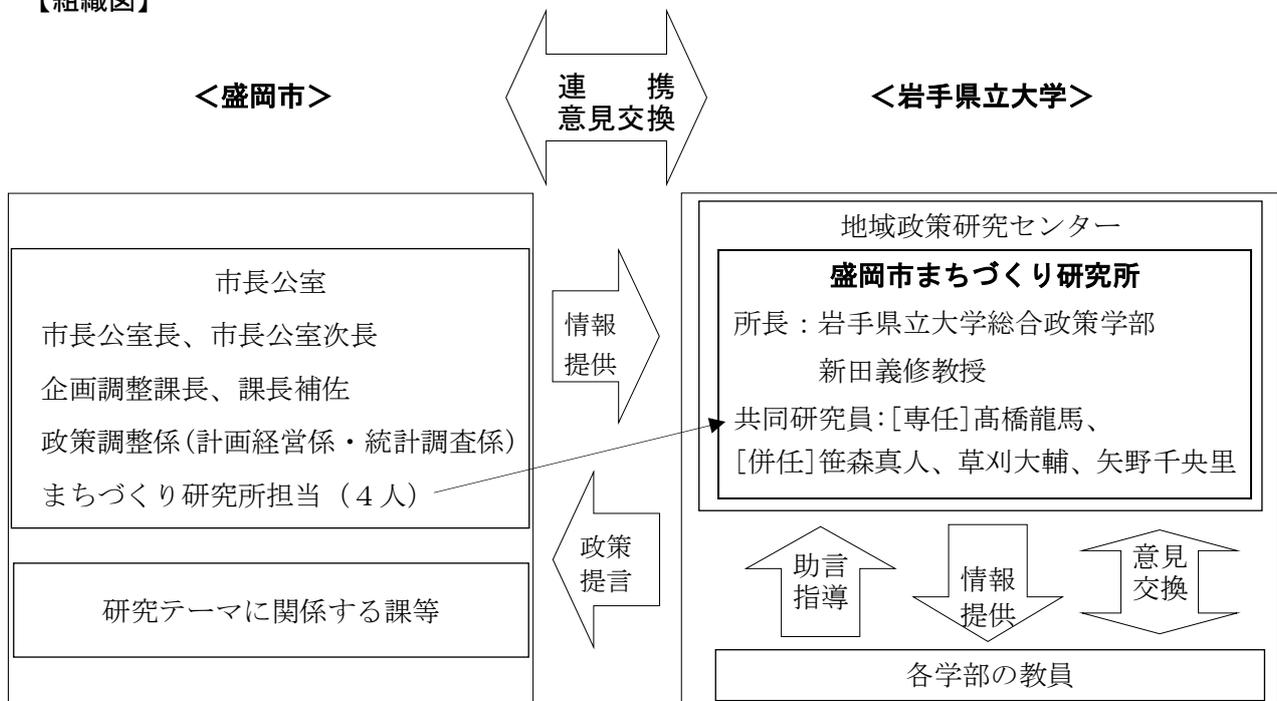
4 構成（令和6年度）

- (1) 所 長 1人（岩手県立大学総合政策学部 新田義修教授）
- (2) 共同研究員 4人（盛岡市市長公室企画調整課まちづくり研究所担当）
 - ※ 専任研究員1人、併任研究員3人
- (3) そ の 他 共同研究契約書により市及び岩手県立大学の同意に基づき研究協力者を参加させることができる。
 - ※ 共同研究員は岩手県立大学への派遣ではなく、盛岡市の職員として研究に従事するものである。

（参考）平成20～令和6年度

- (1) 所長（1人）
 - 岩手県立大学副学長 幸丸政明教授（平成20～21年度）
 - 岩手県立大学宮古短期大学部学部長 植田眞弘教授（平成22～25年度）
 - 岩手県立大学宮古短期大学部 松本力也准教授（平成26～27年度）
 - 岩手県立大学総合政策学部 倉原宗孝教授（平成28年度～令和2年度）
 - 岩手県立大学総合政策学部 新田義修教授（令和3年度～）
- (2) 共同研究員（2～4人（令和5年度は3人、令和6年度は4人））

【組織図】



5 研究テーマ

(1) 研究内容（令和5～6年度）

① 専任研究員による研究

「地域公共交通の確保維持への本市施策の方向性について」（令和5～6年度）

… 本報告書

② 併任研究員による研究

ア 「地域別人口等実態調査について」（令和5年度）

イ 「中山間地域における集落实態調査」（令和6年度）

(2) 研究実績（平成20～令和4年度）

研究テーマ	年度	研究内容
〈H20・21 基礎研究〉 人口等の統計、市の現状及び課題等政策の企画立案に必要な情報に関する調査分析	20	テーマ 「人口と世帯」 1 社会動態分析 2 人口の将来推計 3 世帯の将来推計 テーマ 「雇用と所得」 1 市民所得推計分析 2 事業所・企業統計調査分析 3 所得格差の状況
	21	テーマ 「人口と世帯」、「産業と経済」 1 地域メッシュ統計による盛岡市の小地域分析 2 盛岡市産業連関表による地域経済分析
〈H20・21 個別研究〉 自治・協働の新たな仕組みづくりについて	20	1 文献調査（地域自治会やコミュニティ政策の変遷等） 2 地域コミュニティの状況把握と現状分析のためのアンケート調査 3 問題点の抽出と整理 4 他都市の地域コミュニティの課題の情報収集
	21	1 新しい仕組みの検討における基本視点 2 地域活動等に関する市民意識調査の結果について 3 他都市の動向について 4 盛岡市における新しい自治協働の仕組みについて 5 制度導入に当たっての検討事項
〈H22 基礎研究〉 市民経済計算を活用した政策分析について	22	1 市民経済計算の整備 2 平成17年盛岡市産業連関表の作成 3 市民経済計算・産業連関表と政策分析 4 貸借対照表と世代間負担の政策分析

<p><H22・23 個別研究> アセットマネジメントによる公有資産保有の在り方について</p>	22-23	<ol style="list-style-type: none"> 1 施設保有の現状と課題 2 先進自治体の取組み 3 先進自治体の取組手法と盛岡市への適応可能性 4 盛岡市における公共施設マネジメント手法
<p><H23・24 研究> 盛岡市における高齢者支援の今後のあり方について～福祉の多元化と当事者意識との関わりを中心に～</p>	23-24	<ol style="list-style-type: none"> 1 高齢者福祉に関する政策の現状と今後に関する理論的考察 2 高齢者福祉に関する政策と市民意識の現状 3 高齢者福祉における関心を高めるための「当事者性」という考え方 4 盛岡市の高齢者福祉政策における今後の方向性
<p><H24・25 研究> 盛岡市における若者世代の活性化に向けた支援の在り方について</p>	24-25	<ol style="list-style-type: none"> 1 若者世代を取り巻く社会情勢の変化 2 盛岡市で暮らす若者の意識の現状 3 興味関心をきっかけとした社会参加を後押しする事例からの考察 4 社会参加から社会参画への橋渡し
<p><H25・26 研究> 盛岡市における社会的企業の展開の可能性について</p>	25-26	<ol style="list-style-type: none"> 1 社会的企業をめぐる背景と問題の所在 2 先行研究の系譜 3 事例研究（イノベーション創出ツールの導入、ソーシャル・イノベーション・クラスターの形成） 4 盛岡方式ステークホルダーマネージメントの提言
<p><H26・27 研究> 盛岡市における中山間地域の特性・魅力に関する研究について</p>	26-27	<ol style="list-style-type: none"> 1 中山間地域を取り巻く時代の潮流 2 盛岡市における中山間地域の特性 3 中山間地域と地域に関わる主体との関係性 4 中山間地域における「地域づくり」の展開
<p><H27・28 研究> 盛岡広域圏における潜在的地域資源の活用の可能性について</p>	27-28	<ol style="list-style-type: none"> 1 地域資源研究概論 2 地域資源活用のための定量分析 3 地域資源の海外販売拡大による潜在的価値の活用の可能性
<p><H28・29 研究> リノベーションによる盛岡市のまちづくりについて</p>	28-29	<ol style="list-style-type: none"> 1 まちづくりにおける都市・経営の課題 2 盛岡市の都市・地域経営課題 3 リノベーションによるまちづくり 4 公民連携による取組の可能性 5 リノベーションによる地方発展

<p><H29・30 研究> 人口減少社会における若者の地元定着に向けた施策の方向性について</p>	<p>29-30</p>	<ol style="list-style-type: none"> 1 人口減少の様相 2 経済的要因と人口動向 3 若者の価値観・行動様式 4 施策の方向性
<p><H30・R1 研究> 盛岡市における「アクティブシニア」の活躍の推進について</p>	<p>30-R1</p>	<ol style="list-style-type: none"> 1 「アクティブシニア」の現状と課題 2 盛岡市における「アクティブシニア」の実相 3 企業の実相 4 盛岡市におけるマッチングの事例 5 先進自治体の取組み 6 盛岡市における「アクティブシニア」活躍の可能性
<p><R1・2 研究> 盛岡の農業の現状と課題解決に向けた施策について～新しい力で盛岡の未来を拓く～</p>	<p>R1-2</p>	<ol style="list-style-type: none"> 1 農業・農村の現状と課題 2 多様な農を模索する農政－国内事例－ 3 農業・農村の多面的機能の視点から見た盛岡の地域資源 4 都市から農業・農村を捉え直す－盛岡の事例から－ 5 政策提言－新しい力で未来を拓く－
<p><R2・3 研究> 盛岡市における子育てのあり方について ～保護者の子育ての楽しさ・つらさと子ども・子育て支援活動に着目して～</p>	<p>R2-3</p>	<ol style="list-style-type: none"> 1 子育ての現状 2 先行研究 3 子育ての楽しさ・つらさについて 4 子ども・子育て支援活動の現状 5 結論（施策の方向性と具体案）
<p><R3・4 研究> 盛岡市における地域課題解決のためのデータ利活用の推進について</p>	<p>R3-4</p>	<ol style="list-style-type: none"> 1 データ利活用の現状 ～EBPMの視点から～ 2 他自治体の取り組み 3 地域課題への活用 ～除雪と通じた事例の検討～ 4 政策提言

6 研究の成果

共同研究の成果については、市と岩手県立大学それぞれが権利を有する。

なお、研究成果については、研究成果報告会を開催し報告を行うほか、研究報告書を盛岡市のホームページ上で公開することとしている。

盛岡市まちづくり研究所のホームページ

<https://www.city.morioka.iwate.jp/shisei/machizukuri/1047342/index.html>

盛岡市公式ホームページ「トップページ」→「市政情報」

→「市の政策・企画」→「盛岡市まちづくり研究所」

7 費用負担

(1) 人件費

共同研究の趣旨から、市及び岩手県立大学が自己の職員分をそれぞれ負担する。

(2) 研究所維持費（スペース確保、光熱水道費等）

市が負担する。（400千円、令和6年度）

(3) 共同研究員受入経費（電話、コピー代、事務用品等）

市が負担する。（599千円、令和6年度）

(4) 共同研究の直接経費（旅費（岩手県立大学教職員の費用弁償を含む）、需用費（研究報告書作成用）、委託料、図書購入費等）

市が負担する。

8 予算関係（令和6年度）

- (1) 施策の柱 8 信頼される質の高い行政
- (2) 施 策 6 自治の確立を目指す取組の強化
- (3) 歳出予算 2款1項6目 003-04 大学等との連携によるシンクタンク事業

節	名称	当初予算額
08	旅費	389千円
10	需用費	180千円
18	負担金	999千円
歳出合計		1,568千円

(参考)

項目	平成20年度 決算額	平成21年度 決算額	平成22年度 決算額	平成23年度 決算額
研究費	1,596千円	1,349千円	1,405千円	551千円
回線使用料等	368千円	340千円	170千円	0千円
共同研究等負担金	1,240千円	1,240千円	600千円	600千円
歳出合計	3,204千円	2,929千円	2,175千円	1,151千円

項目	平成24年度 決算額	平成25年度 決算額	平成26年度 決算額	平成27年度 決算額
研究費	1,021千円	1,078千円	548千円	586千円
回線使用料等	0千円	0千円	0千円	0千円
共同研究等負担金	600千円	600千円	1,045千円	600千円
歳出合計	1,621千円	1,678千円	1,593千円	1,186千円

項目	平成28年度 決算額	平成29年度 決算額	平成30年度 決算額	令和元年度 決算額
研究費	563千円	546千円	564千円	526千円
回線使用料等	0千円	0千円	0千円	0千円
共同研究等負担金	600千円	600千円	600千円	922千円
歳出合計	1,163千円	1,146千円	1,146千円	1,448千円

項目	令和2年度 決算額	令和3年度 決算額	令和4年度 決算額	令和5年度 決算額
研究費	344千円	508千円	539千円	510千円
回線使用料等	0千円	0千円	0千円	0千円
共同研究等負担金	600千円	600千円	600千円	600千円

※ 平成20～22年度における歳入予算は合併市町村自立支援交付金による(充当率10/10)。

9 その他

これまでの研究成果は、公益財団法人日本都市センター主催の都市調査研究グランプリ及び法政大学主催の地域政策研究賞において次のとおり受賞している。

(1) 公益財団法人日本都市センター主催「都市調査研究グランプリ」

受賞年度	表彰名	研究テーマ	研究期間
平成22年度 (第1回)	自治体実施調査 研究部門優秀賞	基礎研究「人口等の統計、盛岡市の現状及び課題等政策の企画立案に必要な情報に関する調査分析～盛岡市の社会動態及び人口の将来推計～」	平成20年度 ～平成21年度
平成24年度 (第3回)	自治体実施調査 研究部門優秀賞	アセットマネジメントによる公有資産保有の在り方について	平成22年度 ～平成23年度
平成28年度 (第7回)	自治体実施調査 研究部門優秀賞	盛岡市における中山間地域の特性・魅力に関する研究について	平成26年度 ～平成27年度
令和元年度 (第10回)	政策基礎部門 優秀賞	人口減少社会における若者の地元定着に向けた施策の方向性について	平成29年度 ～平成30年度
令和2年度 (第11回)	最優秀賞	盛岡市における「アクティブシニア」の活躍の推進について	平成30年度 ～令和元年度
令和3年度 (第12回)	政策基礎部門 優秀賞	盛岡の農業の現状と課題解決に向けた施策について～新しい力で盛岡の未来を拓く～	令和元年度 ～令和2年度
令和4年度 (第13回)	政策基礎部門 奨励賞	盛岡市における子育てのあり方について～保護者の子育ての楽しさ・つらさと子ども・子育て支援活動に着目して～	令和2年度 ～令和3年度
令和5年度 (第14回)	政策基礎部門 奨励賞	盛岡市における地域課題解決のためのデータ利活用の推進について	令和3年度 ～令和4年度

(2) 法政大学主催「地域政策研究賞」

表彰年度	表彰名	研究テーマ	研究期間
平成23年度 (第9回)	優秀賞	「盛岡市における政策分析のための定量的情報の整備と活用 市民経済計算・産業連関表・貸借対照表からのアプローチ」	平成22年度
平成24年度 (第10回)	奨励賞	アセットマネジメントによる公有資産保有の在り方について	平成22年度 ～平成23年度

研究報告

地域公共交通の確保維持への本市施策の方向性について

共同研究員 高橋 龍馬

目次

はじめに	13
1. 序論	
(1) 本章の概要	14
(2) 課題と背景	14
(3) 既存研究の整理	56
(4) 課題の限定	58
2. 調査対象と調査方法	
(1) 本章の概要	63
(2) 地域旅客運送サービス政策の波及効果とコミュニティ交通サポート制度の実施状況の把握 ..	63
(3) コミュニティ交通を成立させるサポート制度の要件の抽出	64
3. 調査結果	
(1) 本章の概要	65
(2) 地域旅客運送サービス政策の波及効果とコミュニティ交通サポート制度の実施状況の把握 ..	65
(3) コミュニティ交通を成立させるサポート制度の要件の抽出	77
4. 考察	
(1) 本章の概要	92
(2) 本市における地域内交通（地域の足）の確保維持の方向性	92
(3) 結論	96
おわりに	102
引用・参考文献	104
付録（アンケート調査結果概要）	108

はじめに

本研究は、「地域公共交通の確保維持への本市施策の方向性について」をテーマに基礎データの収集・分析、既存研究のレビュー、アンケート調査、インタビュー調査を主な内容として実施したものである。

現在、地域公共交通の置かれている状況は非常に厳しい。モータリゼーションの進展や少子高齢社会の到来、新型コロナウイルスの影響等により、公共交通利用者は減少し、運転士などの担い手も不足している。そのことにより、鉄道の廃線や路線バスの減便・路線廃止、乗用タクシーの減少等が進行し、サービス水準は低下してきている。人は年齢を重ねると判断能力や運動能力が衰え、高齢化社会が進むということは自動車を自ら運転できない人、自ら運転しない方が良い人が増えていくこととなる。それは公共交通を必要とする人が増えるということを意味し、現時点においても明白である。他方、公共交通の担い手不足や個人の自動車運転能力の衰えの助けとなる自動運転技術は日々進歩しており、海外では運転手が乗車していない自動運転タクシーが往来している都市が既に存在するが、我が国において営業ベースでの運行はもう少し時間がかかる。

しかし、人々の生活は日々続いている。移動手段がなくなると余暇活動などの楽しみに出かけられなくなるだけでなく、生活必需品の買物や通院さえままならなくなり、外出頻度が減り、健康状態悪化、社会的孤立、フレイルや要支援・要介護状態が懸念される。このことは個人、家族や親類、周囲の人が不幸になるだけにとどまらず、社会保障費の増加により国民全体への影響も大きい。

ここまで示したことは本市においても例外ではない。地域公共交通の確保維持の施策を推進し、既存の公共交通を充実させ、沿線に居住してもらうことは都市の持続可能性を高めるために重要な政策であり、今後もこの政策を推進させる必要がある。一方で、既に公共交通（主に鉄道や路線バス）が利用できない地域、利用しづらい地域の移動手段の確保も市民の Well-Being の向上のためには大きな課題である。

そこで本研究では、主に公共交通が利用できない、または利用しづらい地域の移動手段の充実を図るための地域内交通（地域の足）の確保維持の方向性を研究する。

第1章では、本研究の背景として、地域公共交通政策に取り組む意義を探るべく、「地域公共交通を含めた地域旅客運送サービスの価値と効果」と「『人が移動できること』と Well-Being」について整理する。そして、地域公共交通に対する国の取り組みや本市の公共交通の現状と問題点を整理し、本市が目指すべき公共交通の確保維持の方向性を具体的なポイントと共にまとめる。さらに、まとめた方向性から仮説を提示し、本研究の目的を示す。

第2章では、研究の目的を遂行するために実施した調査（アンケート調査及びインタビュー調査）の調査対象と調査方法を整理する。

第3章では、全国 1,741 市区町村を対象としたアンケート調査及びアンケート調査結果から抽出した7市のインタビュー調査の結果を示す。アンケート調査は、「地域旅客運送サービスの波及効果が現れた事業の内容及びその波及効果」と「コミュニティ交通及びサポート制度の有無と財源」について整理する。インタビュー調査は、調査によって得られた知見を9つの項目に分類し、整理する。

最後に、第4章では調査結果及び調査により得られた知見から仮説の検証を行い、本市における地域内交通の確保維持の方向性を明らかにする。その上で、コミュニティ交通政策の推進と支える制度の確立に向け、コミュニティ交通サポート制度の具体案、サポート制度が導入された際の既存コミュニティ交通への影響、政策実現に向けての前提条件を整理する。

1. 序論

(1) 本章の概要

本章ではまず、研究課題と背景を示す。本研究の背景として、地域公共交通政策に取り組む意義を探るべく、「地域公共交通を含めた地域旅客運送サービスの価値と効果」と『人が移動できること』とWell-Being』について整理する。そして、地域公共交通に対する国の取り組みや本市の公共交通の現状と問題点を整理し、本市が目指すべき公共交通の確保維持の方向性を具体的なポイントと共にまとめる。さらに、まとめた方向性から研究対象を限定し、既存研究を整理した上で、本研究の課題を限定する。

(2) 課題と背景

a) 地域公共交通を含めた地域旅客運送サービスの価値と効果

地域公共交通は、地域公共交通の活性化及び再生に関する法律(2007(平成 19)年法律第 59号)第2条において「地域住民の日常生活若しくは社会生活における移動又は観光旅客その他の当該地域を来訪する者の移動のための交通手段として利用される公共交通機関」と定義されている。同法第1条では「地域旅客運送サービス」を「地域住民の自立した日常生活及び社会生活の確保、活力ある都市活動の実現、観光その他の地域間の交流の促進並びに交通に係る環境への負荷の低減を図るための基盤となる地域における旅客の運送に関するサービス」と定義しており、『地域公共交通計画等の作成と運用の手引き(理念編)(第4版)』では、公共交通機関に「自家用有償旅客運送」、「福祉輸送」、「スクールバス」、「病院・商業施設等の送迎サービス」などを含めて、「地域旅客運送サービス」としている¹。

図表-1 地域旅客運送サービスのイメージ



出所:国土交通省(2023)『地域公共交通計画等の作成と運用の手引き(理念編)(第4版)』p.6より引用

¹ 国土交通省(2023)『地域公共交通計画等の作成と運用の手引き(理念編)(第4版)』p.6

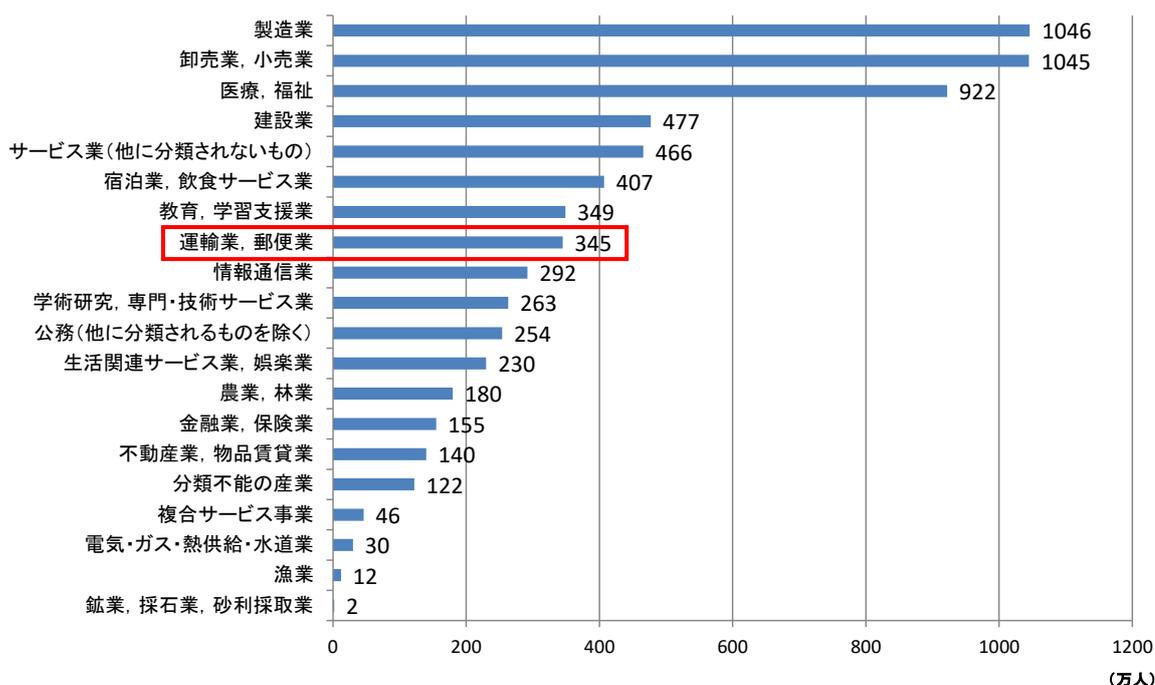
この地域公共交通を含めた地域旅客運送サービスは、「移動のための交通手段」ではあるが「移動できること」以外に様々な価値と効果を持つものと考えられる。次にその価値と効果を①労働機会の創出、②教育機会の創出、③交通安全への寄与、④生きがいの創出・介護の予防、⑤地域振興への寄与、⑥地球環境への負荷軽減、⑦災害への対応に分類して整理する。

① 労働機会の創出

ア 雇用創出

2024(令和6)年の交通事業の就業者数は345万人で、全産業の就業者数の5.1%を占めており、そのうち道路旅客運送業は40万人、鉄道業は23万人、航空運輸業は7万人、水運業は6万人となっている²。現在、交通業界では少子高齢化や新型コロナウイルス感染症の影響により、運転士不足や担い手不足が喫緊の課題であり、国や地方自治体において様々な公共交通事業者への支援策が取られている。その支援策により労働環境は徐々に改善の兆しが見られており、公共交通事業者は就業希望者の受け入れ先の一つとして見込まれる。

図表-2 産業別就業者数【2024(令和6)年】



出所: 著者作成

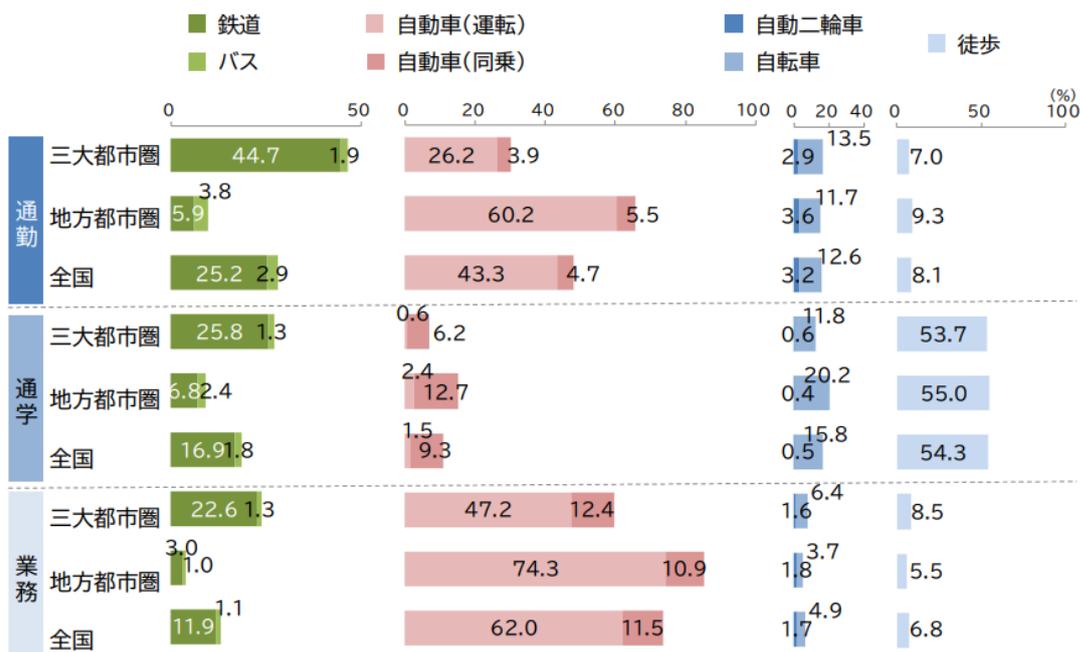
注: 現データは、総務省「労働力調査」を用いた。 <https://www.stat.go.jp/data/roudou/>

² 総務省「労働力調査」 <https://www.stat.go.jp/data/roudou/>

イ 通勤手段・業務の移動手段

2021(令和3)年度全国都市交通特性調査集計結果では、全国で約3割が通勤時に公共交通を利用しており、三大都市圏では、半数近くが公共交通を利用している。地方都市圏においては、半数以上が自動車(運転・同乗)利用だが、約1割が公共交通を利用している。業務の移動手段の利用は、全国では約13%、三大都市圏では約24%、地方都市圏では約4%となっている。地方都市圏では公共交通の利便性等の問題から利用者は多くないが、三大都市圏では半数近くが通勤に利用しており、公共交通は通勤の足、業務の足として利用されている。

図表-3 移動目的別交通手段構成比(平日・通勤/通学/業務)【2021(令和3)年】



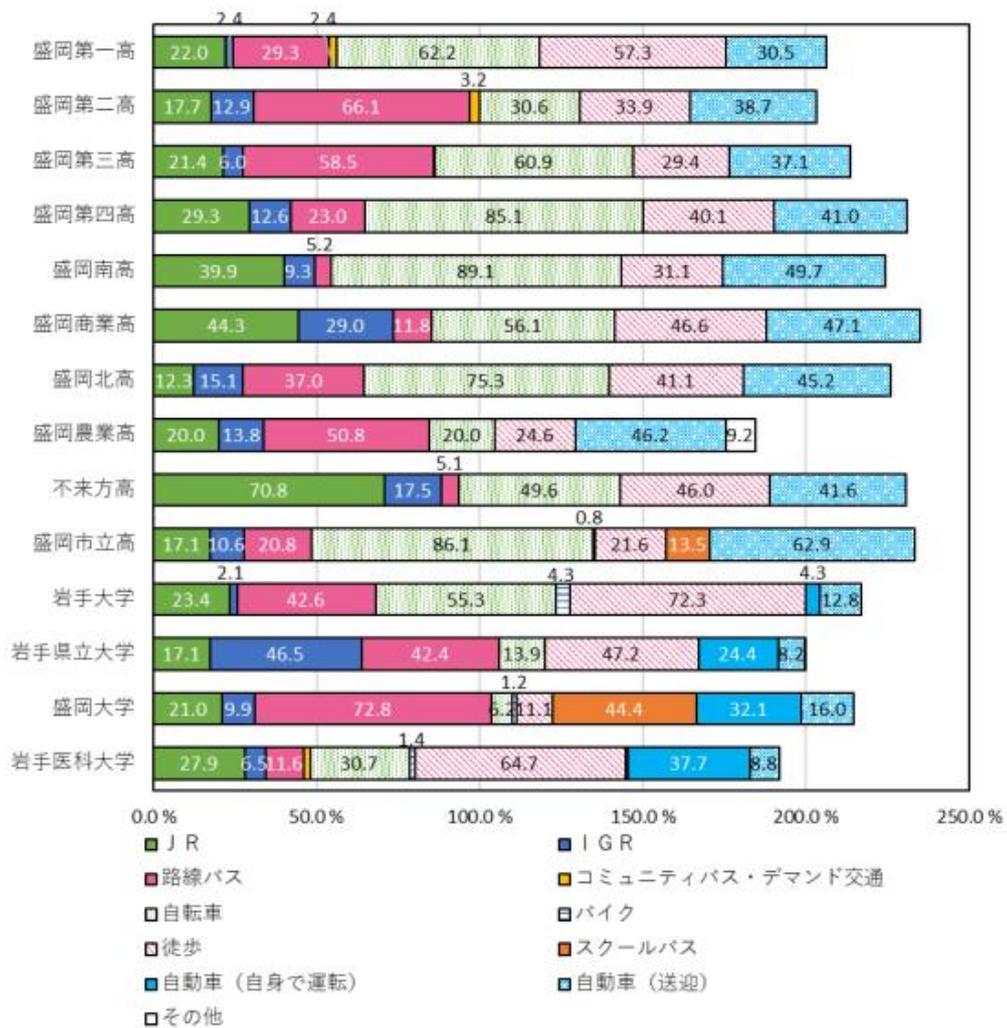
出所:国土交通省都市局都市計画課都市計画調査室(2021)「都市における人の動きとその変化～令和3年度全国都市交通特性調査集計結果より～」p.13 より引用

② 教育機会の創出

ア 通学手段

図表-3に示した5歳以上を対象とした令和3年度全国都市交通特性調査集計結果では、全国で約2割の学生が通学に公共交通を利用しており、集計対象を高校生や大学生に絞るとその割合は高くなると考えられる。盛岡都市圏の高校生・大学生の通学の交通手段においては、自転車・徒歩・自動車(送迎)が多いものの、立地条件等によって路線バスの利用者が72.8%となっている学校も存在する。公共交通は学生にとって通学の手段であるだけでなく、利用できる公共交通が存在することで選択できる学校の幅が広がるなど、重要な役割を果たしている。

図表-4 本市の高校生・大学生の通学の交通手段【2023(令和5)年】



※「延べ」での集計

出所:盛岡市(2024)「第3回盛岡都市圏地域公共交通会議説明資料」p.17より引用

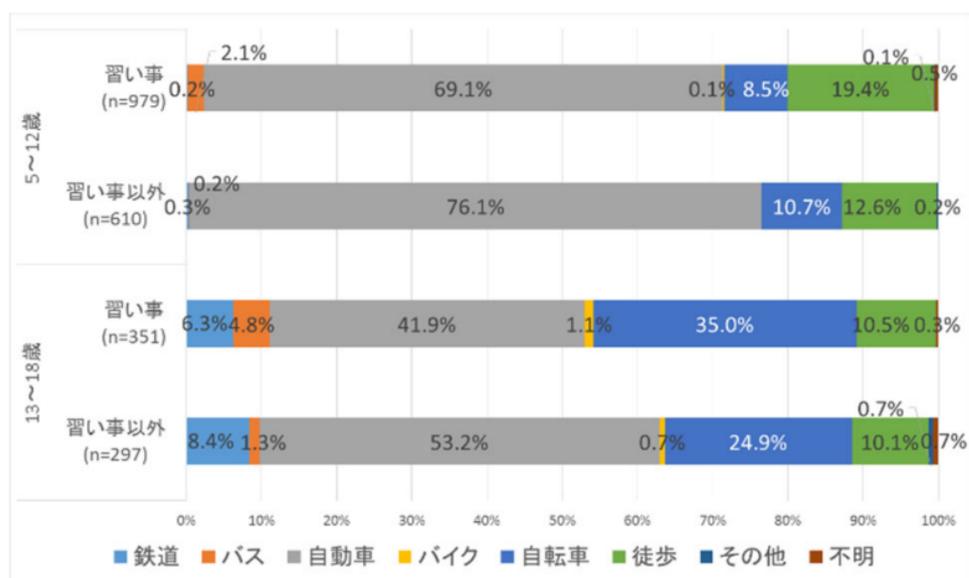
イ 習い事への移動手段

高草木ら(2021)は2014(平成26)年に栃木県で実施された県央広域都市圏生活行動実態調査(パーソントリップ調査)データを独自に分析し、子供を5~12歳と13~18歳に分けて移動実態の把握を行っている。その中で「習い事の交通手段は、13~18歳では自転車(35.0%)と高いが、自動車の割合が最も高く、5~12歳では約7割、13~18歳も4割を超え、特に小中学生は、親による自動車送迎に大きく依存しているものと考えられる。」³としている。ちなみにこの調査での公共交通利用者は5~12歳で2.3%、13~18歳で11.1%となっている。一方で、お出かけ情報サイト「いこーよ」で実施の12歳以下の子供を持つ全国の保護者を対象とした調査では、親が「習い事で大変だと思うこと」として「月謝などの費用(67%)」に次いで、「習い事への付き添い(45%)」、「習い事への送

³ 高草木ら(2021)「親と子の移動・送迎に着目した子育て世帯のアクセシビリティに関する研究」『土木学会論文集D3(土木計画学), Vol.76, No.5(土木計画学研究・論文集第38巻)』p.1911

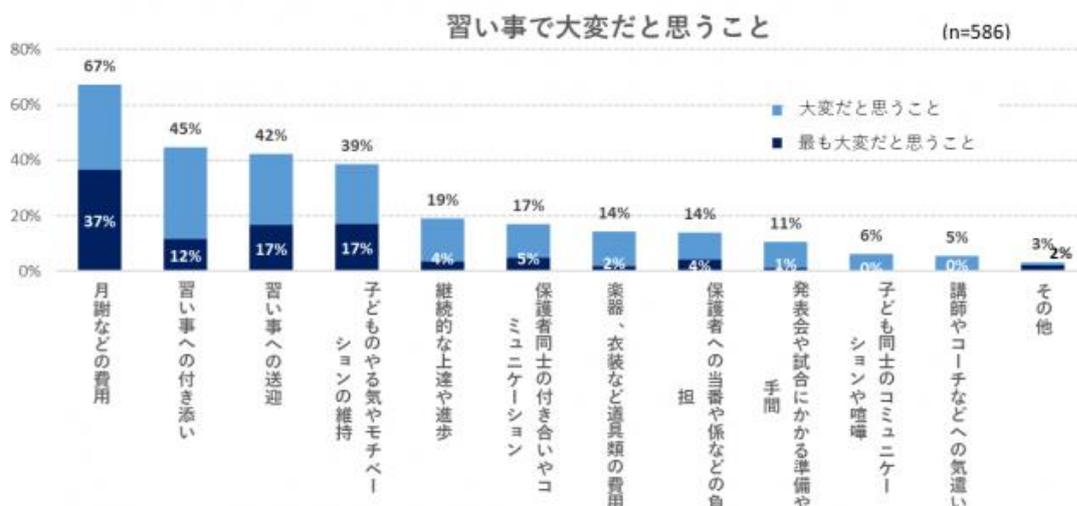
迎(45%)」が挙げられている。また、愛知県刈谷市では、市民アンケートの結果から「児童の93%が習い事を行っているが、利用できる公共交通が十分ではなく、保護者の送迎に依存している。保護者の約8割は送迎を負担に感じているほか、送迎の負担が要因で希望する習い事をさせてあげられない実態が見られる。」⁴としており、公共交通の充実が習い事への移動手段になるとともに、親の習い事への負担感の軽減にも寄与すると考えられる。

図表-5 年齢別私事トリップ代表交通手段分担率【2014(平成26)年】



出所:高草木ら(2021)「親と子の移動・送迎に着目した子育て世帯のアクセシビリティに関する研究」p.L911より引用

図表-6 習い事で大変だと思うこと【2019(令和元)年】



出所:子どもとお出かけ情報サイト「いこーよ」:2019年習い事調査より引用

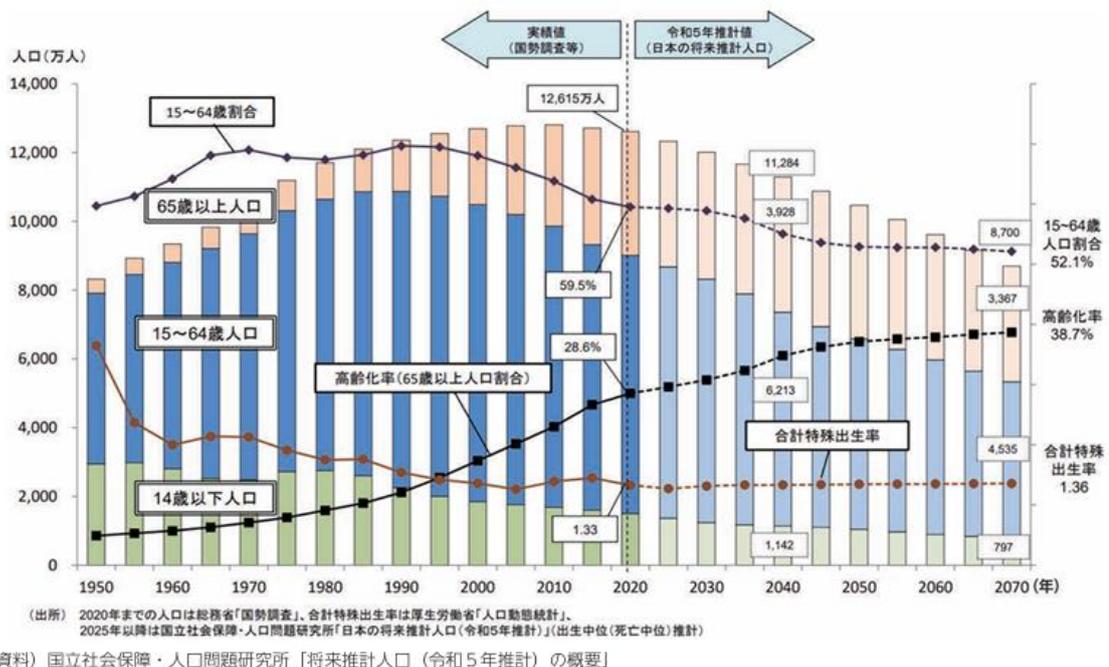
⁴ 刈谷市企画政策課みらい共創係(2023)「国土交通省令和5年度共創モデル実証プロジェクト『刈谷放課後子育てMaaSプロジェクト』について」p.4

③ 交通安全への寄与

ア 高齢ドライバーの自動車運転事故の低減

全国の高齢者人口(65歳以上)は年々増加しており、国立社会保障・人口問題研究所(2023)の推計では2043(令和25)年の39,529千人でピークを迎え⁵、本市でも2045(令和27)年に93,549人まで増加する。全国の高齢者の運転免許保有状況は、80歳以上は24.1%、75～79歳は56.8%、70～74歳は71.8%、65歳～69歳は、89.8%、50歳代は90%以上となっている。本市でも全国の傾向と同様に、80歳以上は23.3%、75～79歳は55.6%、70～74歳は72.8%、65歳～69歳は、85.7%、50歳代は90%以上となっている。運転免許返納者数は、全国及び本市とも2017(令和元)年をピークに減少傾向であり、今後、高齢者人口が増え、運転免許を返納する人が増えなければ自ずと高齢者ドライバーは増加傾向にあると言える。個人差はあるものの一般的に加齢により身体機能や認知能力は低下し、事故の可能性は上昇する。自動車の安全性能は向上しており、高齢者が関与する交通事故件数は減少傾向にあるが、交通事故全体に占める高齢者が関与する事故の割合は、全国で毎年上昇しており、本市においても上昇傾向にある。利用できる公共交通が存在することとともに、外出の際の移動手段を自動車運転から公共交通に転換し、自動車の運転機会を減らしてもらうことで、高齢ドライバーによる自動車運転事故の低減が期待できる。

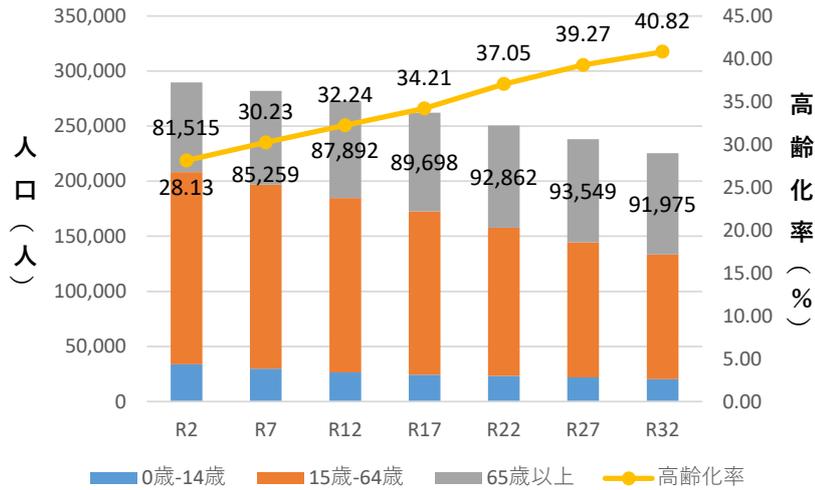
図表-7 全国の人口の推移



出所:令和6年度版国土交通白書 2024(国土交通省)p.4より引用

⁵ 国立社会保障・人口問題研究所(2023)「日本の将来推計人口 令和5年推計」p.5

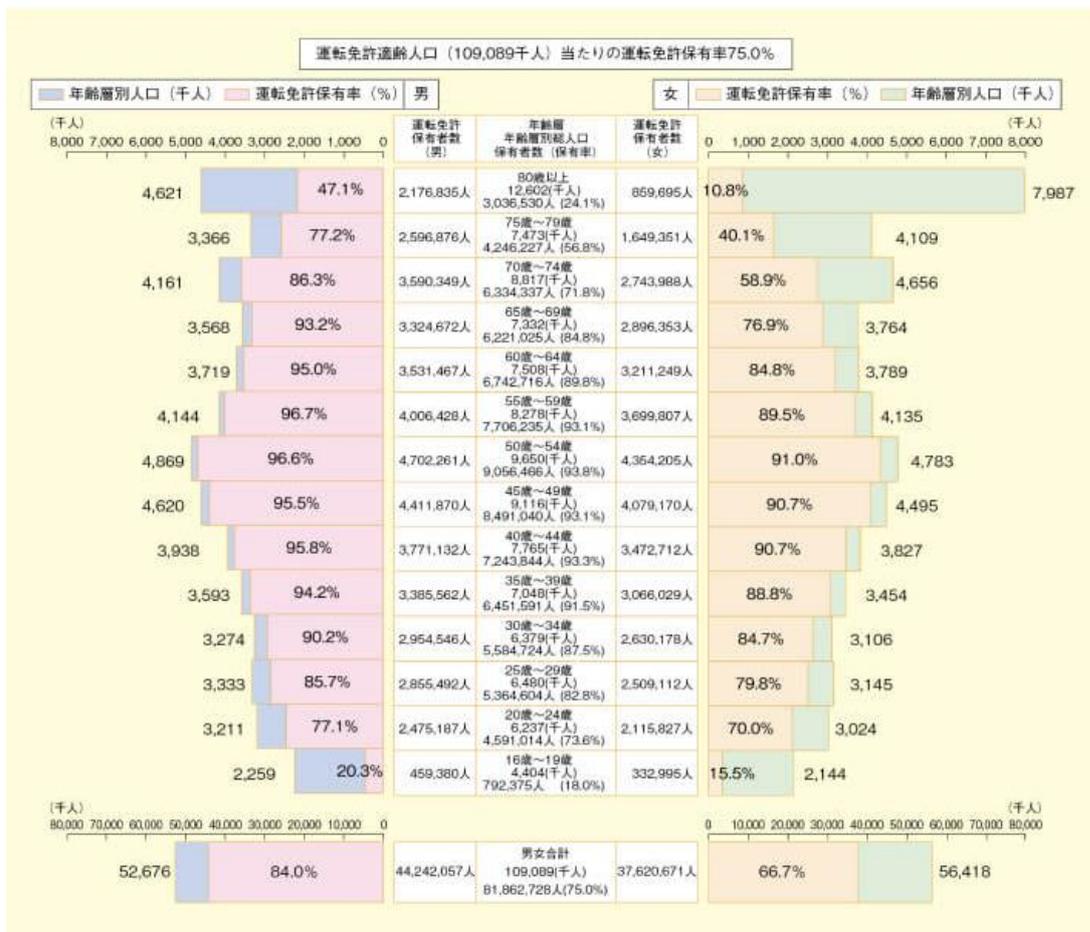
図表-8 本市の将来推計人口と高齢化率



出所:著者作成

注:原データは、国立社会保障・人口問題研究所「日本の地域別将来推計人口(令和5(2023)年推計)」を用いた。https://www.ipss.go.jp/pp-zenkoku/j/zenkoku2023/pp_zenkoku2023.asp

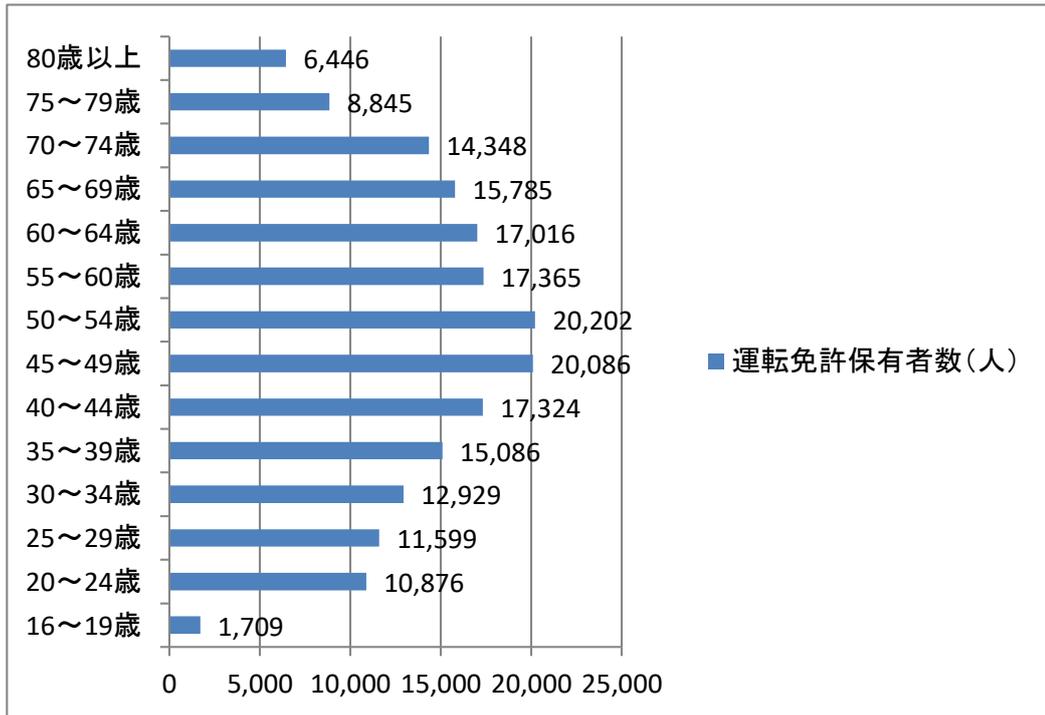
図表-9 全国の男女別運転免許保有者数と年齢層別保有者率【2023(令和5年)度末】



注 1 人口については、総務省統計資料「人口推計(令和5年10月1日現在)」による。
 2 人口の千単位は四捨五入しているため、合計の数値と内訳が一致しない場合がある。

出所:内閣府「令和6年版交通安全白書」p.116 より引用

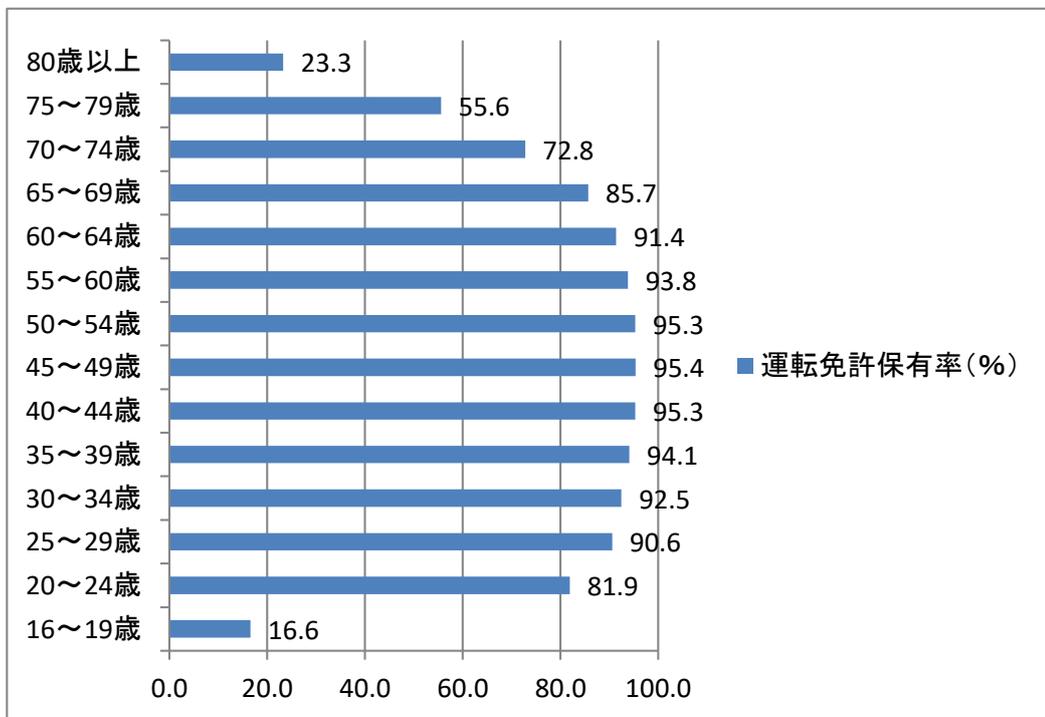
図表-10 本市の年齢別運転免許保有者数【2023(令和5)年12月末】



出所:著者作成

注:原データは、岩手県警察本部交通部運転免許課「岩手の免許人口【令和5年12月末現在】」を用いた。

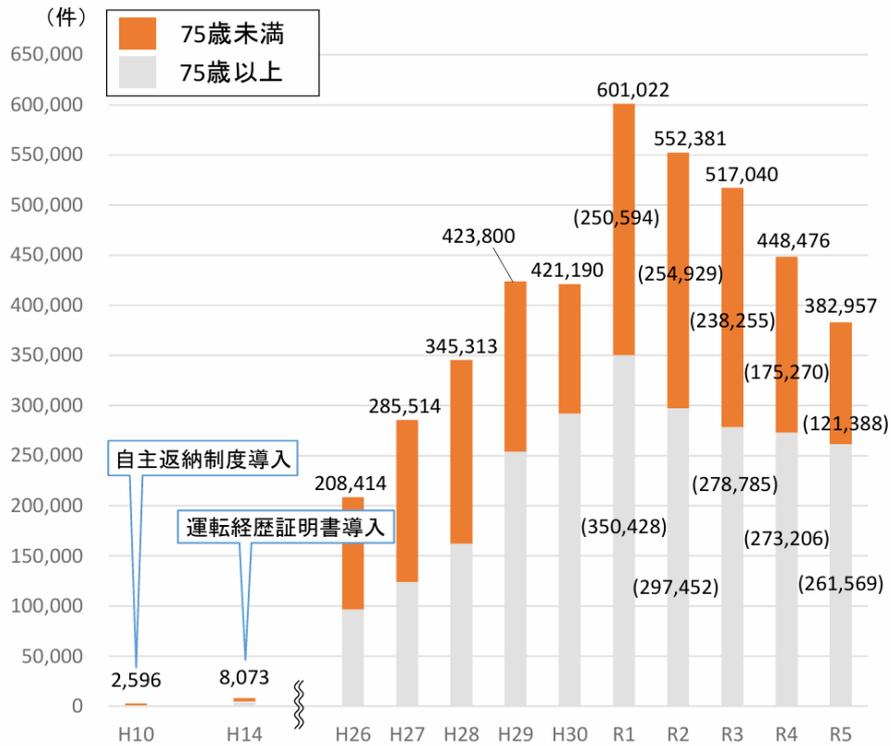
図表-11 本市の年齢別運転免許保有率【2023(令和5)年12月末】



出所:著者作成

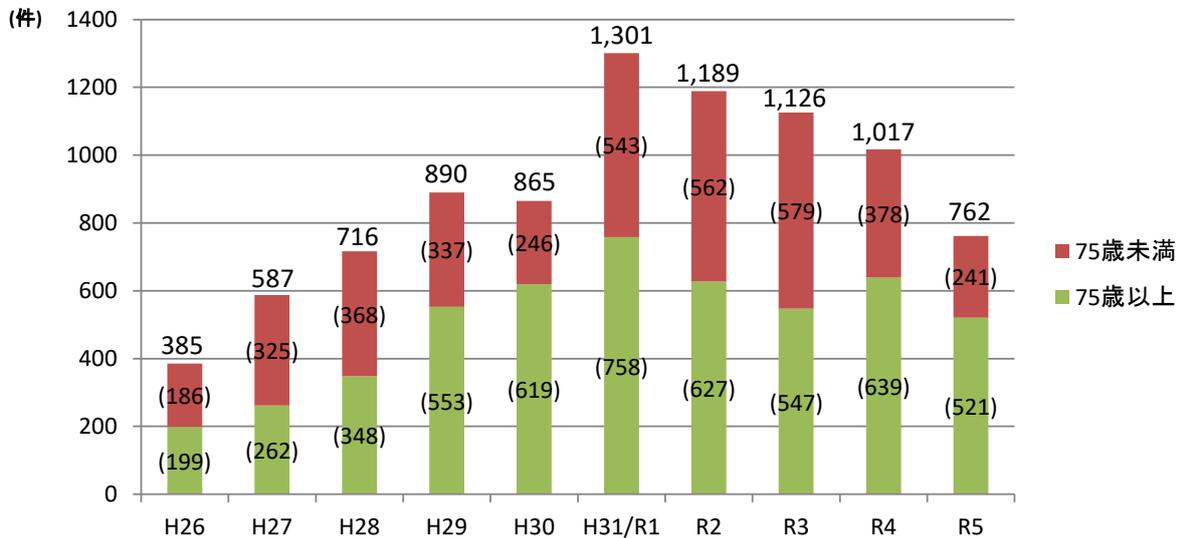
注:原データは、岩手県警察本部交通部運転免許課「岩手の免許人口【令和5年12月末現在】」を用いた。

図表-12 全国の免許返納件数の推移



出所: 警察庁「運転免許の申請取消(自主返納)件数と運転経歴証明書交付件数の推移⁶」より引用

図表-13 本市の免許返納件数の推移



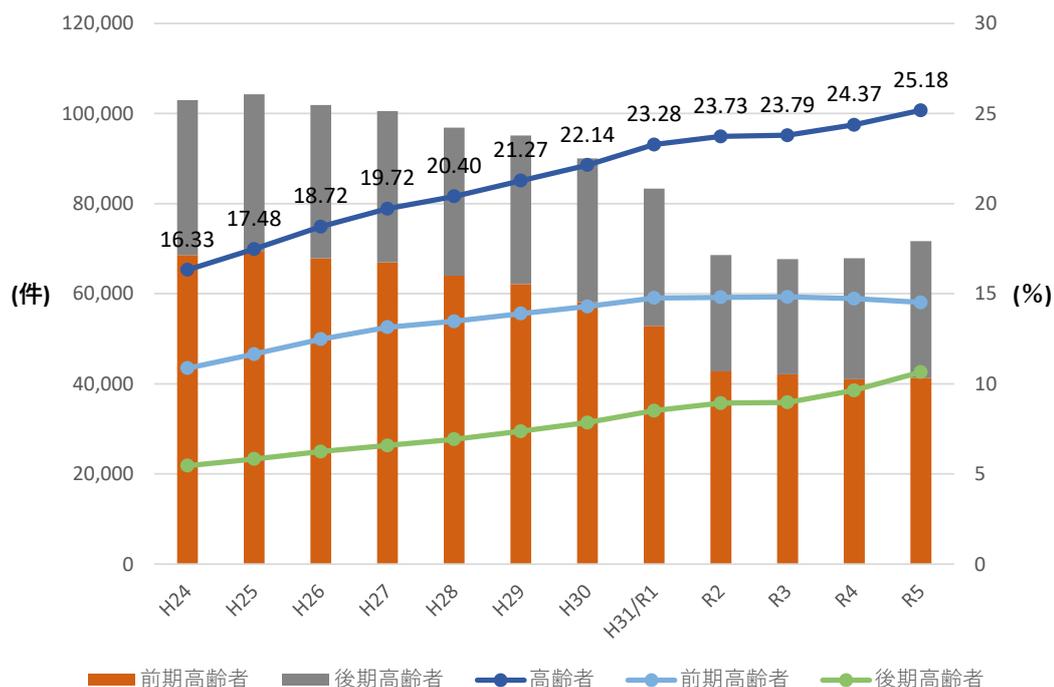
出所: 著者作成

注: 原データは、岩手県警察「運転免許自主返納数」を用いた。

<https://www.pref.iwate.jp/kenkei/koho/toukei/3001197.html>

⁶ https://www.npa.go.jp/policies/application/license_renewal/pdf/rhdhtransition_r05.pdf 2025(令和7)年2月17日閲覧

図表-14 全国の原付以上運転者(第1当事者⁷)の高齢者交通事故件数及び割合の推移

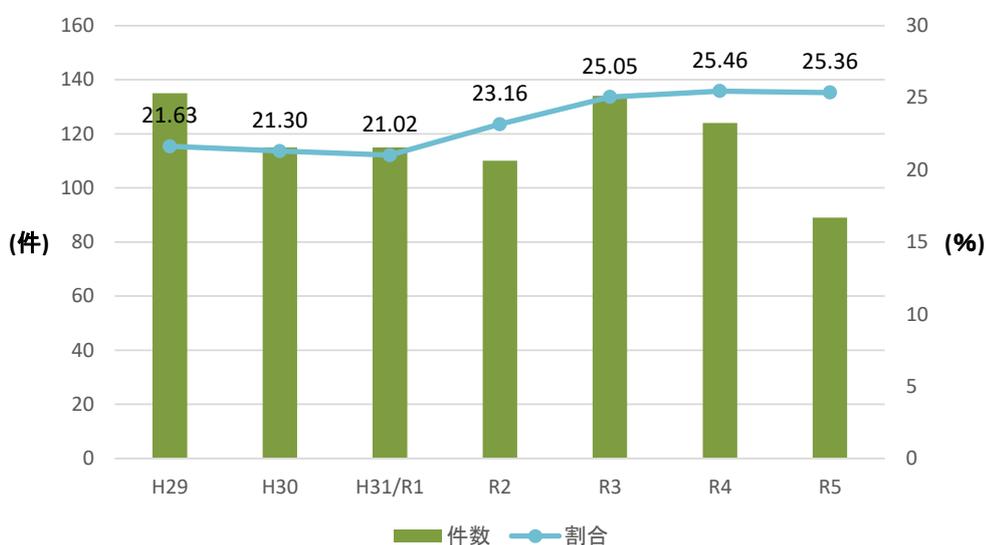


出所: 著者作成

注: 原データは、警察庁交通企画課「交通事故発生状況」を用いた。

<https://www.npa.go.jp/publications/statistics/koutsuu/toukeihyo.html>

図表-15 本市の高齢者交通事故件数及び割合の推移



出所: 著者作成

注: 原データは、岩手県警察「交通事故発生状況」を用いた。

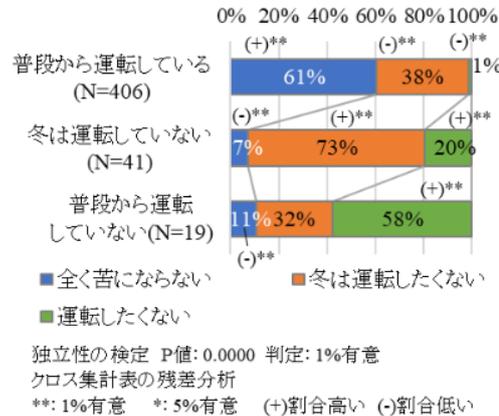
<https://www.pref.iwate.jp/kenkei/kotsu/anzen/3000500.html>

⁷ 「第1当事者」とは、最初に交通事故に関与した事故当事者のうち最も過失の重い者をいう。

イ 自動車運転の不安感・負担感の軽減

岡本ら(2022)は、北海道富良野市の集落部の高齢者を対象にしたアンケート調査の結果を用い、集計・分析を行っている。集計・分析結果では、「普段から運転しているが冬は運転したくない」と考えている人は約4割と一定数の回答があった。冬期の道路環境で困ることについては運転時の視界の悪さや滑りやすさに関する回答が40%を超えていた。降雪に伴う道路環境の変化により、冬期は運転したくないが運転せざるを得ない状況にある人が一定数存在していること、冬期に運転したくない要因として、運転時の視界の悪さや道路面の滑りやすさが影響していることが示唆された⁸。運転時の視界の悪さや滑りやすさなど道路状況が悪い上、自動車運転に不安感・負担感を抱えながら自ら自動車を運転することは非常に精神的負担となり、それが事故につながる可能性もある。このような状況において、自ら自動車を運転しなくとも公共交通で移動が可能になるということは、不安感や負担感を抱え、運転したくないと思いながら自ら自動車を運転している人の移動の助けとなると考えられる。

図表-16 車の運転頻度との苦手意識に関するクロス集計【2018(平成30)年】



図表-17 夏期冬期における、外出時の道路環境について困っていること(選択率で集計)

【2018(平成30)年】

項目(N=454)	夏期	冬期	p値
運転時の視界の悪さ	12%	46%	0.0000**
運転中の滑りやすさ	13%	66%	0.0000**
目的地までの所要時間の長さ	27%	31%	0.0074**
救急運搬にかかる時間	10%	11%	0.4675
特に困っていない	66%	27%	0.0000**
その他	5%	7%	0.1940

平均値の差の検定(対応あり) ** : 1%有意 * : 5%有意

出所: 岡本ら(2022)「積雪寒冷地の集落における夏期冬期の違いが外出及び住み続けに与える影響に関する研究 ー高齢者の通院・買物に着目してー」p.850 より引用

⁸ 岡本ら(2022)「積雪寒冷地の集落における夏期冬期の違いが外出及び住み続けに与える影響に関する研究 ー高齢者の通院・買物に着目してー」『土木学会論文集 D3(土木計画学), Vol.77, No.5(土木計画学研究・論文集第39巻)』pp.850-851

④ 生きがいの創出・介護の予防

ア 社会参加への移動手段

公共交通は自動車の運転免許や自由に運転できる自家用車を持たない人の社会参加への移動手段である。75 歳以上の人が運転免許証の更新時に受けなければならない認知機能検査において、2018(平成 30)年度内に第1分類(認知症のおそれ)と判定された人で処分等が決定した39,395 人のうち、医師の診断を受け「認知症」と診断され免許取り消し等とされた人、運転免許証の自主返納及び免許の失効により免許を断念した人は合計で25,681 人であり、全体の65.2%にもなっている。今後はさらに高齢化社会が進行し、認知機能や運動能力の低下のため運転免許証の更新がかなわない高齢者が増加すると、公共交通の必要性は増す。また、宇都宮(2020)は、公共交通はソーシャル・キャピタルの面で問題を抱える交通弱者のモビリティを高めるうえで、「セーフティ・ネット」になっており、特に所得が低く自家用車を持ってない階層の人たちにとって、公共交通は不可欠である⁹と語っている。

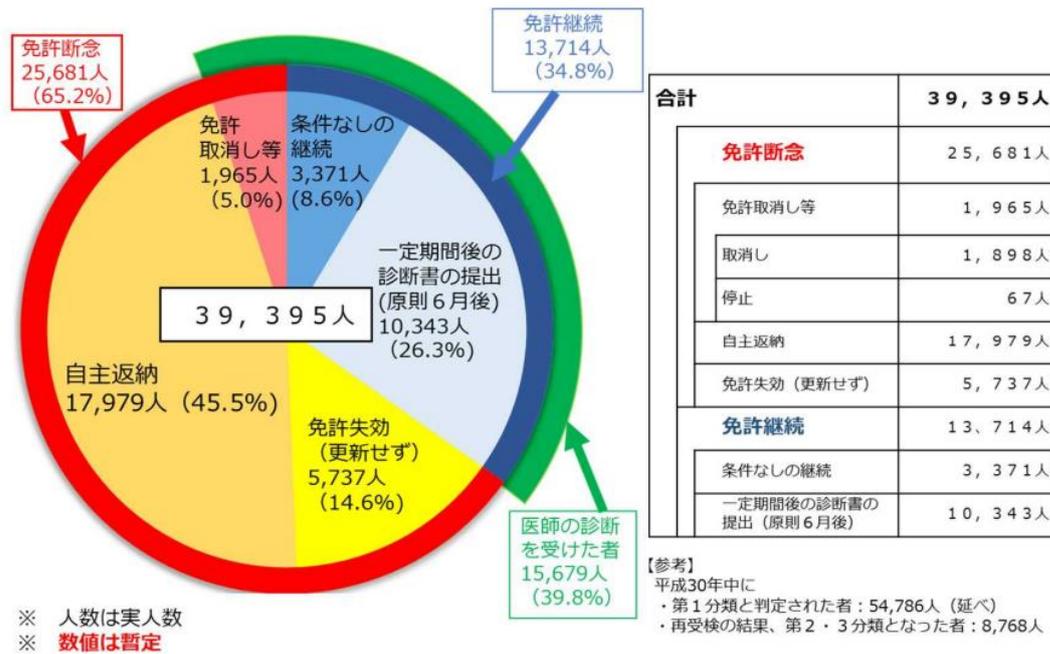
本研究所で2018(平成30)年度に市内在住のアクティブシニア60名(50~70代)を対象に行った聞き取り調査において、男女とも就労を希望する理由として「仕事が好きだから、仕事が楽しいから、仕事が生きがいだから」というものが最も多くなっている。一方で、ハローワークやシルバー人材センターへの聞き取り調査では、高齢者の就労に関しては、運転免許の返納や冬場の通勤を考慮した結果、バス時間と就業時間が合わず就労を見送る等行動範囲が狭まるケースが多いことが指摘されている。企業への聞き取りでは、普段は求人を出しても応募がない業務において、誤って「免許不要」で出したところ多数の応募があった¹⁰との回答があり、公共交通による移動手段の確保は、社会参加機会及び生きがいの創出につながると考えられる。

他方、公益財団法人児童育成会(2020)の調査によると子供連れで外出する際の移動手段として、徒歩、自家用車(自分が運転)が過半数を超えているものの、バス・電車・タクシーを利用する人が一定数いて、2010(平成22)年と2019(令和元)年を比べると2019(令和元)年の方が利用している割合が増えていることがわかる。高齢者だけでなく、子育て世代にも公共交通は社会参加の移動手段となっていることがわかる。

⁹ 宇都宮淳人(2020)『地域公共交通の統合的政策 日欧比較からみえる新時代』東洋経済新報社 p.183

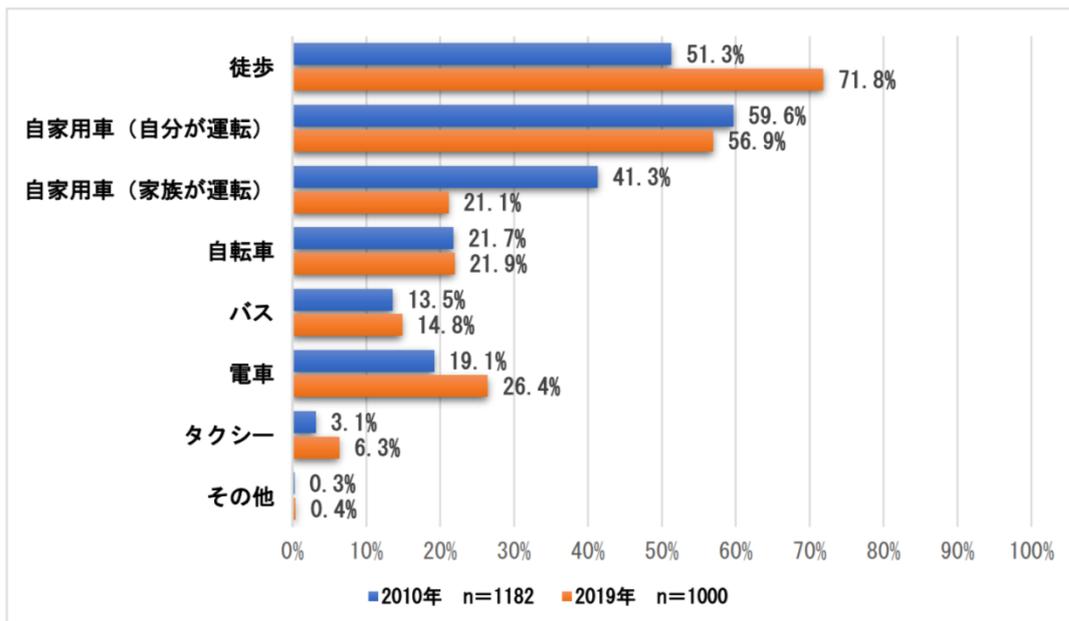
¹⁰ 横澤育(2020)「盛岡市における『アクティブシニア』の活躍の推進について」『令和元年度研究報告書』盛岡市まちづくり研究所 pp.72,77,101

図表-18 第1分類(認知症のおそれ)と判定された者の処分等の状況【2018(平成30)年】



出所:「認知機能と安全運転の関係に関する調査研究」分科会(2019)「高齢運転者交通事故防止対策に関する提言」の具体化に向けた調査研究に係る認知機能と安全運転の関係に関する調査研究」p.9より引用

図表-19 子ども連れで外出する際の移動方法(2019(令和元)年調査と2010(平成22)年調査の女性間比較)

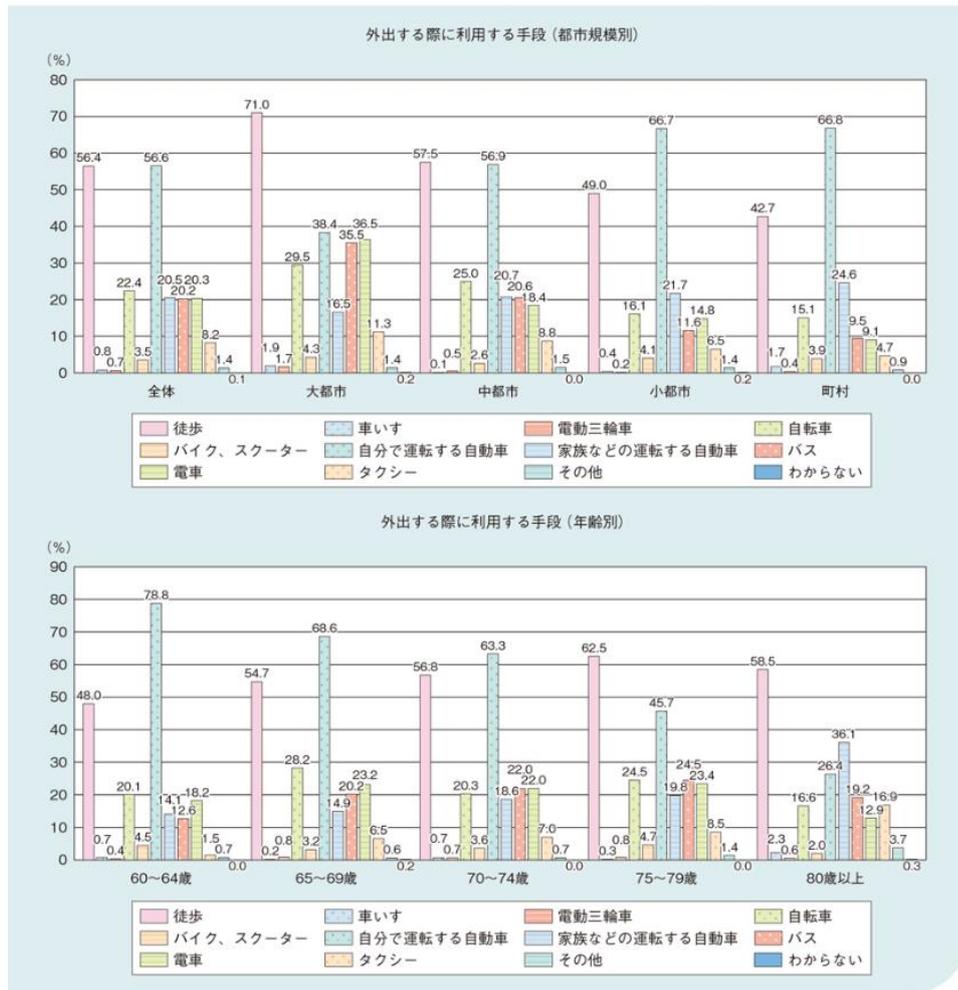


出所:公益財団法人児童育成協会(2020)「子育て中の親の外出等に関するアンケート調査【結果サマリー】」p.18より引用

イ フレイル¹¹対策(介護費用抑制)

竹内ら(2023)は、高齢者で「8種類の社会参加[ボランティア、スポーツ、趣味、自治会、学習・教養、介護予防、特技・経験の伝達、収入のある仕事]をしている人、社会参加数が多い人ほど3年後のフレイル発症リスクが低かった」ことを明らかにし、「フレイル予防のためにも高齢者が社会参加しやすくなる施策展開や地域のコミュニティの醸成が必要」としている¹²。『令和元年度高齢社会白書』では、高齢者の外出手段は電車が20.3%、バスが20.2%、タクシーが8.2%となっており、一定数が公共交通を利用していることがわかる。自分で運転する自動車が56.6%となっており、今後自分で自動車を運転することが難しくなった場合の移動手段としても公共交通の役割は大きく、高齢者の移動の足の確保維持は高齢者の社会参加を促し、フレイル予防にもつながると考えられる。

図表-20 外出する際に利用する手段(複数回答(都市規模別、年齢別))【2018(平成30)年】



出所:内閣府(2019)「令和元年度版高齢社会白書」p.44 より引用

¹¹ 「フレイル」とは、『フレイル診療ガイド 2018 年版』(一般社団法人日本老年医学会・国立長寿医療研究センター(2018))によると、『「加齢に伴う予備能力低下のため、ストレスに対する回復力が低下した状態」を表す“frailty”の日本語訳として日本老年医学会が提唱した用語である。フレイルは、要介護状態に至る前段階として位置づけられるが、身体的脆弱性のみならず精神心理的脆弱性や社会的脆弱性などの多面的な問題を抱えやすく、自立障害や死亡を含む健康障害を招きやすいハイリスク状態を意味する。』と定義されている。

¹² 竹内ら(2023)「高齢者の社会参加とフレイルとの関連」『第70巻 日本公衛誌 第9号』pp.529-543

ウ 歩行による健康増進(医療費抑制)

適度な歩行は健康増進に寄与することが知られている。「国民の健康の増進の総合的な推進を図るための基本的な方針」(2023(令和5)年厚生労働省告示第207号)においても個人の行動と健康状態の改善に関する目標として、日常生活における歩数の増加を位置づけ、1日の歩数の平均値(年齢調整値)を7,100歩としている。村田ら(2006)は、通勤交通行動と健康に関するアンケート調査により「自動車通勤者と比較して、非自動車通勤者は、BMIにおける肥満度が低いこと」、「日常の通勤手段選択に伴う歩行量が、BMIに影響を与えていること」、「通勤交通手段転換実験によるパネルデータ調査の結果から、分析対象とした血液検査項目〔総コレステロール、HDLコレステロール、LDLコレステロール、HbA1c(ヘモグロビンA1c)〕において、歩数の増す通勤交通手段転換による健康向上の効果を確認した。」¹³としている。医療費抑制効果については、国土交通省都市局(2017)が既往研究や報告等から、1日1歩あたり0.065~0.072円(2014(平成26)年時点)と整理している¹⁴。また、松中ら(2021)は、富山市のおでかけ定期券¹⁵事業による医療費抑制効果は年間約7億9,000万円と算出し、当事業における富山地方鉄道への運賃補填額は年間約1億円程度であることを考えると、費用対効果の面からも十分に妥当性を有する事業であるということが言える¹⁶としている。

⑤ 地域振興への寄与

ア 観光地の魅力向上

塩見ら(2017)は、「観光交通は、アクセスの改善により、観光市場を創出し、拡大する。観光交通の発達により、観光商品の価格低廉化と品質向上をもたらす。」¹⁷とし、株式会社十六総合研究所編集委員会(2023)は、「公共交通の充実が観光地の魅力向上に繋がり、地域の継続的な発展には不可欠な要素である」¹⁸としている。また、谷島(2021)は、乗合バスの改善に有効な手段の1つが観光を活かした「交通まちづくり」であると言っている。埼玉県川越市では、観光を活かした「交通まちづくり」の取り組みにより、かつてはシャッター街となった蔵造りのまちに、冬期の平日でもたくさんの観光客が訪れ、その結果、地域の商業施設の増加、空き店舗の減少、観光客の公共交通利用の増加が見られる¹⁹。実際に川越市の年間入込観光客数、鉄道旅客人員、バス利用者数を見てみるとコロナ禍以前は増加傾向にあることがわかる。公共交通の充実が観光地の魅力向上に繋がり、

¹³ 村田ら(2006)「個人の通勤交通行動が健康状態に与える影響に関する研究」『土木計画学研究・論文集 No.23 no.2』p.503

¹⁴ 国土交通省都市局(2017)『まちづくりにおける健康増進効果を把握するための歩行量(歩数)調査のガイドライン』p.14

¹⁵ 富山市内在住の65歳以上の方が市内各地から中心市街地へおでかけになる際に公共交通機関を1乗車100円で利用できる定期券。利用者負担金は1,000円。(富山市ホームページ <https://www.city.toyama.lg.jp/kurashi/road/1010282/1006518.html> 2025(令和7)年3月4日閲覧)

¹⁶ 松中ら(2021)『公共交通が人とまちを元気にする 数字で読みとく! 富山市のコンパクトシティ戦略』株式会社学芸出版社 pp.124-129

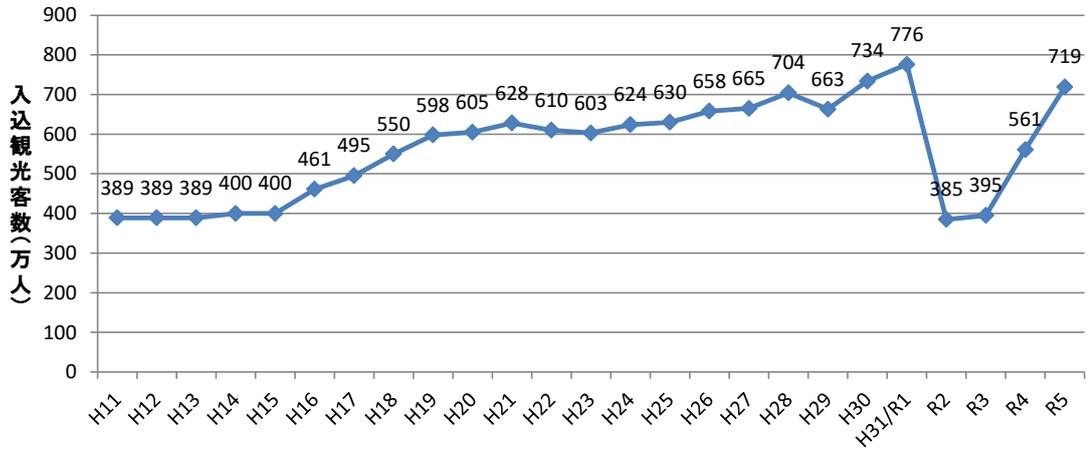
¹⁷ 塩見ら(2017)『観光交通ビジネス』, 成山堂書店 p.11

¹⁸ 株式会社十六総合研究所 編集委員会(2023)『これからの地域公共交通 十六総合研究所提言書』株式会社岐阜新聞社 p.100

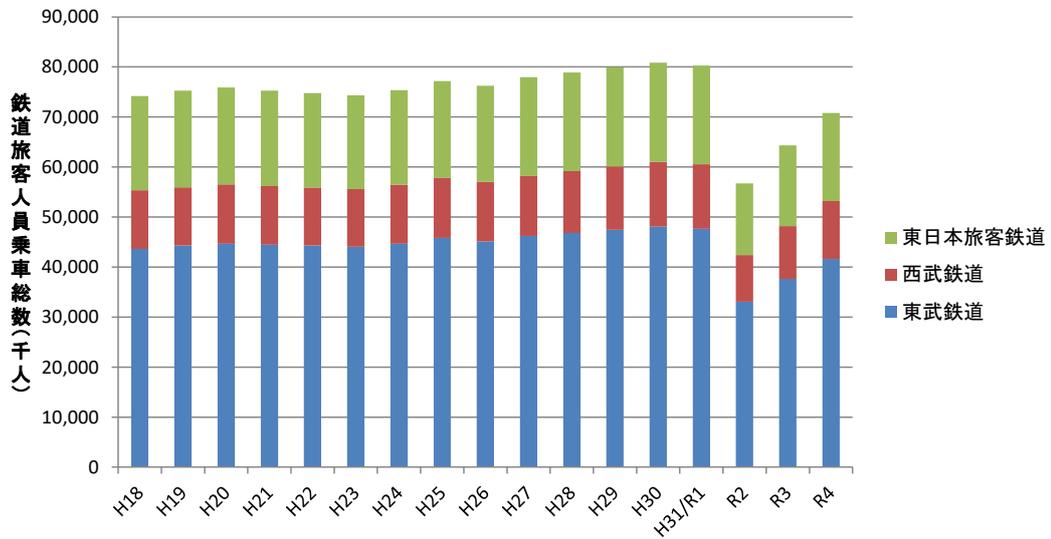
¹⁹ 谷島(2021)「4.2 見える化と地域おこしによる交通まちづくり」『地域公共交通政策論』一般社団法人 東京大学出版会 p.103

観光を活かした「交通まちづくり」が公共交通の更なる改善にも繋がる可能性がある。

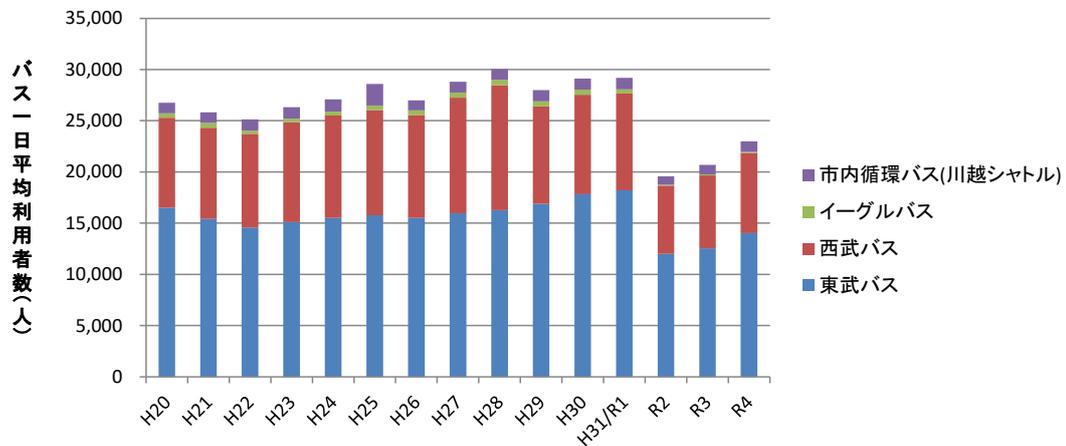
図表-21 川越市の年間入込観光客数の推移



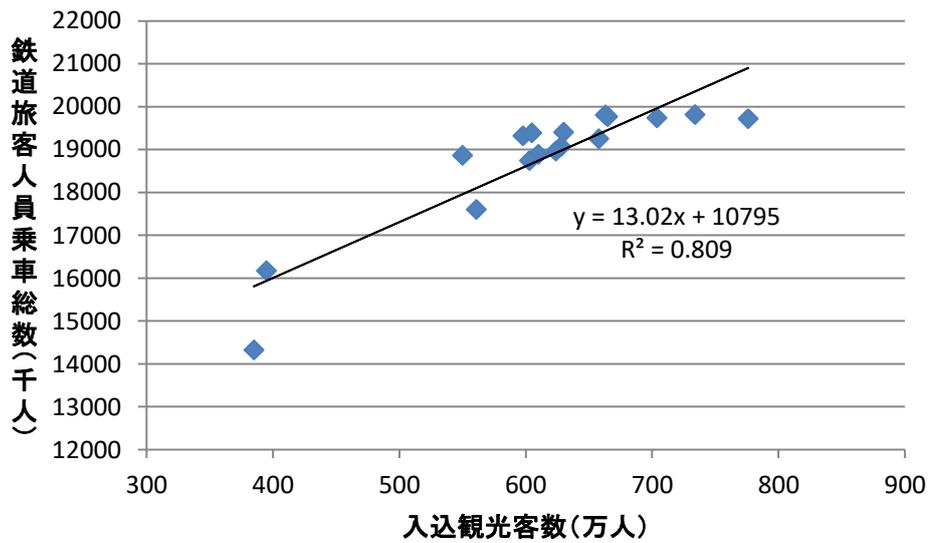
図表-22 川越市の鉄道旅客人員(乗車総数)の推移



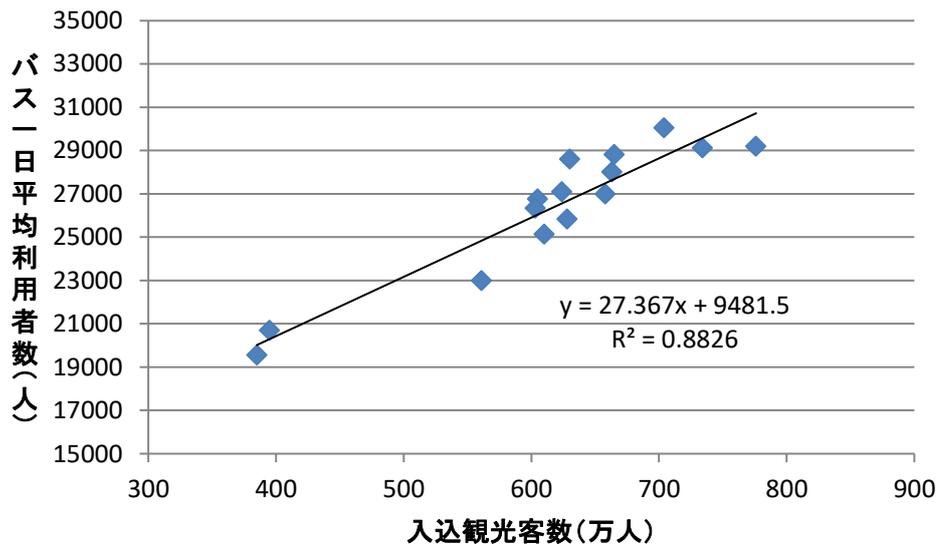
図表-23 川越市のバス1日平均利用者数の推移



図表-24 川越市の年間入込観光客数と鉄道旅客人員(乗車総数)



図表-25 川越市の年間入込観光客数とバス1日平均利用者数



出所: 著者作成

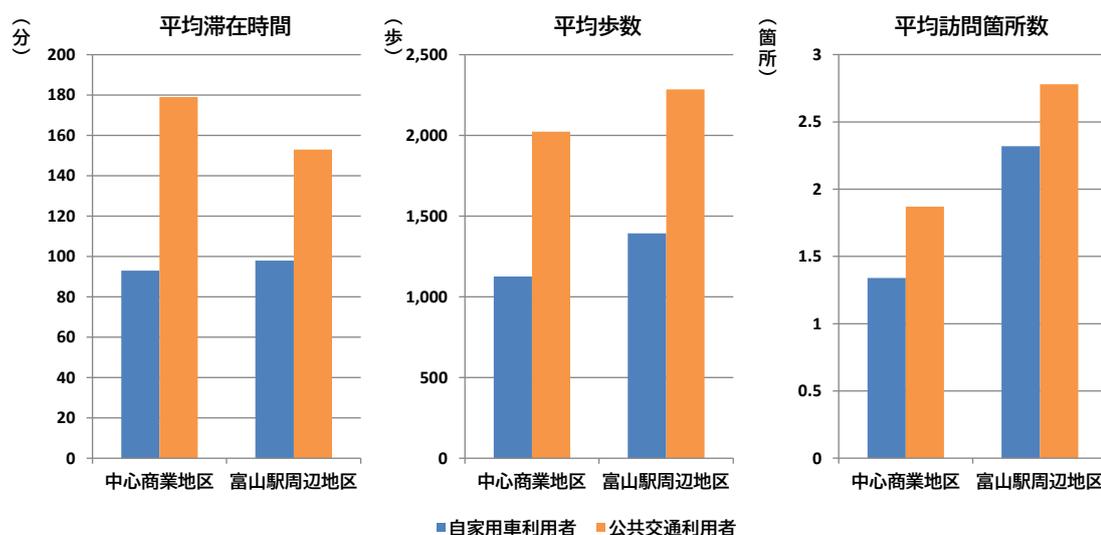
注: 原データは、川越市「統計かわごえ」を用いた。

<https://www.city.kawagoe.saitama.jp/shisei/tokei/1007869/index.html>

イ まちの賑わい創出

松中ら(2021)は、富山市の中心市街地(中心商業地区、富山駅周辺地区)を対象にGPSデータを取得できる端末機とアンケート調査を併用した回遊行動調査を行っている。公共交通(電車・バス)を利用して中心市街地に来訪した人は、自家用車利用者よりも中心市街地に長い時間滞在し、多くの訪問先を訪れ、より多く歩くことでまちなかの回遊性を高め、賑わいをもたらしていると言っている。また、この調査結果は、公共交通をまちの中心に据えたまちづくりを展開している全国の中心市街地の動きを積極的に後押しする科学的根拠になるものとなるとしている²⁰。

図表-26 調査地区別・交通手段別の平均滞在時間、平均歩数、平均訪問箇所
【中心商業地区:2018(平成30)年、富山駅周辺地区:2019(令和元)年】



出所:著者作成

注:原データは、松中ら(2021)『公共交通が人とまちを元気にする数字で読みとく! 富山市のコンパクトシティ戦略』pp.147,152 を用いた。

ウ まちへの支出額増加

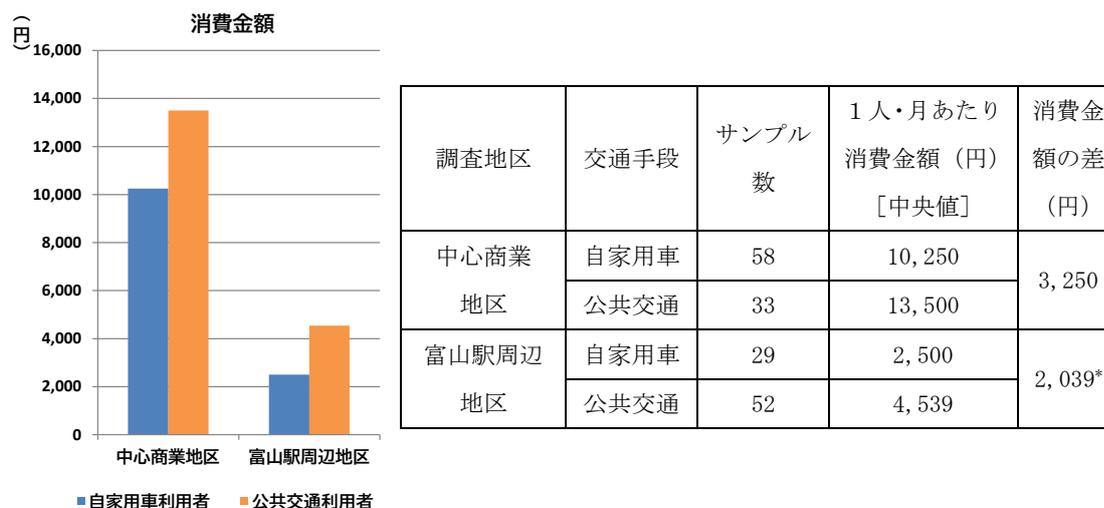
前出の富山市の調査では、消費金額においても公共交通利用者は、自家用車利用者よりも1人・月あたり中央値ベースで2,039円~3,250円多いことが示されている。松中らは中心市街地での公共交通利用が消費喚起をもたらしている可能性が十分にあると言っている。なお、富山駅周辺地区よりも中心商業地区の1人・月あたり消費金額の値が1万円程度高い理由は、客単価の異なる食事目的(駅周辺:昼食や軽食、商業地区:夕食や宴会)、滞在施設のコスト・消費単価(駅周辺:公共施設など、商業地区:百貨店など)などとしている²¹。

²⁰ 松中ら(2021)『公共交通が人とまちを元気にする 数字で読みとく! 富山市のコンパクトシティ戦略』株式会社学芸出版社 pp.134-162

²¹ 同上。

図表-27 交通手段別の中心商業地区と富山駅周辺地区での消費金額の比較

【中心商業地区:2018(平成30)年、富山駅周辺地区:2019(令和元)年】



注)*は、ウィルコクソンの順位和検定で有意水準10%での統計的有意差があることを示している。

出所:著者作成

注:原データは、松中ら(2021)『公共交通が人とまちを元気にする数字で読みとく!富山市のコンパクトシティ戦略』p.160を用いた。

エ 税収の増加

富山市ではお団子と串の都市構造²²を目指し、「公共交通の活性化」、「公共交通沿線地区への居住推進」、「中心市街地の活性化」を3本柱として、事業を推進している。その結果、2014(平成26)年から6年連続で地価(全用途平均)が上昇し、固定資産税と都市計画税の合計額では2012(平成24)年と2020(令和2)年の4月当初の課税標準額に税率をかけたものを比較すると、中心市街地エリアでは10.7%増加、市域全体では12.9%増加している。富山市では令和2年度当初予算一般会計予算額約1,600億円のうち、公共交通の維持・運行・支援等に関する予算(交通のソフト面、運行維持に必要な経費補助など)は約8億6,000万円(一般会計の約0.5%、義務的経費以外の経費の約1%)を計上²³しており、公共交通政策に力を入れていることがうかがえる。

²² 富山市が目指す「公共交通を軸とした拠点集中型のコンパクトなまちづくり」。鉄軌道と運行頻度の高いバス路線を「串」、串で結ばれた駅やバス停などからの徒歩圏を「お団子」に見立てている(富山市ホームページ <https://www.city.toyama.lg.jp/shisei/machizukuri/1015125/1006102.html> 2025(令和7)年3月4日閲覧)。

²³ 森(2020)「第3章 地域公共交通が果たす都市の持続可能性」『地域モビリティの再構築』株式会社薫風社 pp.254-275

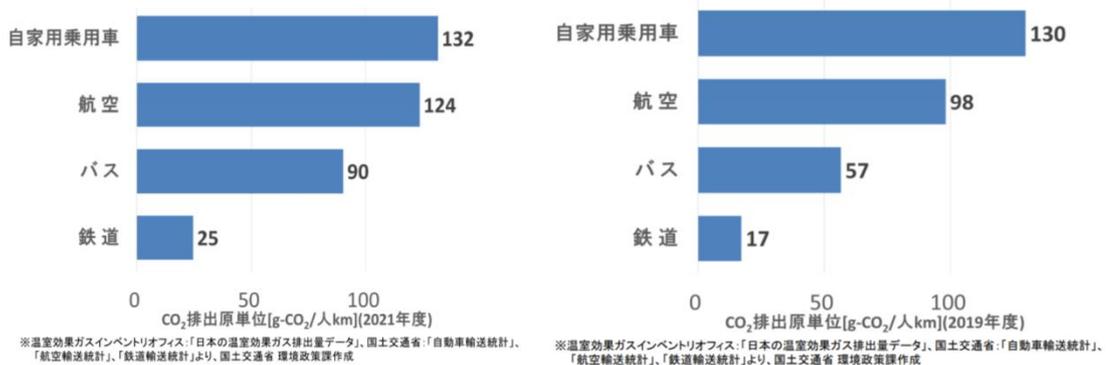
⑥ 地球環境への負荷軽減

ア CO2 削減・渋滞緩和

各輸送機関の単位輸送量当たりの二酸化炭素の平均的な排出量²⁴を新型コロナウイルス感染症の影響を受けていない 2019(令和元)年で比べてみると、自家用乗用車の排出量はバスの約 2.3 倍、鉄道の 7.6 倍となっており、自家用乗用車の環境負荷の大きさがうかがい知れる。環境負荷の小さい水素自動車などの開発も進んでいるが、公共交通においてもバスの EV 化などの対策が図られている。環境負荷の大きい自家用乗用車の利用を抑制し、公共交通の利用を促進させることが CO2 の排出量を削減させ、地球環境負荷軽減につながると考えられる。

また、公共交通は輸送量の違いから乗用車を利用する場合に比べ、渋滞の緩和に寄与する。図表-29 は、「乗り物(車・バス・路面電車・自動車)と環境を考える」として、2008(平成 20)年7月27日(日)午前5時～6時に富山県高岡市 JR 高岡駅前にて公益財団法人とやま環境財団により撮影された写真である。50 人の人が1人1台の乗用車に乗車した場合、路線バスに乗車した場合、路面電車に乗車した場合、自転車に乗車した場合を想定して撮影されており、乗用車に比べ公共交通が圧倒的に道路占有面積が少ないのがわかる。

図表-28 輸送量当たりの二酸化炭素排出量(旅客)



出所:国土交通省ホームページより引用

図表-29 富山県高岡市エコライフ撮影会の写真(撮影:(公財)とやま環境財団)【2008(平成 20)年】



出所:公益財団法人とやま環境財団ホームページより引用

²⁴ 各輸送機関から排出される二酸化炭素の排出量を輸送量(人キロ:輸送した人数に輸送した距離を乗じたもの)で割ったもの。

⑦ 災害への対応

ア 避難・代行輸送

自然災害等に対して、発災前の避難勧告への対応から被災後の応急・復旧対応等に至るまでの人々の移動を支える交通手段としても、公共交通は存在意義を示す。国土交通省関東運輸局(2021)のまとめによると、2019(令和元)年の房総半島台風(台風第15号)や東日本台風(台風第19号)をはじめとする過去の風水害において、地域のバス・タクシー事業者が協力し、高齢者や避難行動要支援者の避難輸送、帰宅困難者の輸送、鉄道運休等に伴う代行輸送などを行っていることがわかる。

図表-30 台風等での災害対応におけるバス・タクシー事業者の役割(例)

	事業者の役割	事例
避難勧告等直後	避難行動要支援者の避難輸送	茨城県水戸市 ・寝たきりの高齢者などをタクシーで避難所に避難輸送を実施
	広域避難	茨城県境町 ・移動手段のない要配慮者に対し、バス11台で避難先まで輸送
	広域避難	埼玉県加須市 ・バスによる広域避難を実施
被災直後	帰宅困難者の輸送	成田空港・羽田空港(関東運輸局の対応) ・台風15号の経験を活かし、台風19号が上陸する前に、成田空港及び羽田空港の総合対策本部会議に出席し、台風上陸時の対応について情報共有。貸切バス事業者リストを提供し、成田空港では220両、羽田空港では20両をあらかじめ確保。
応急・復旧時	鉄道運休等に伴う代行輸送	JR東日本(水郡線)※一例 ・台風19号で橋梁が流された影響で西金-常陸大子間が不通 ・代行バスの実施計画及び輸送力、バスの確保等の要望について確認すると共に、茨城運輸支局が代替バスに協力できる事業者のリストを作成し、支局、自治体、バス協会、事業者で連携し、代行バスの必要車両を確保(バス事業者41社、78台)。

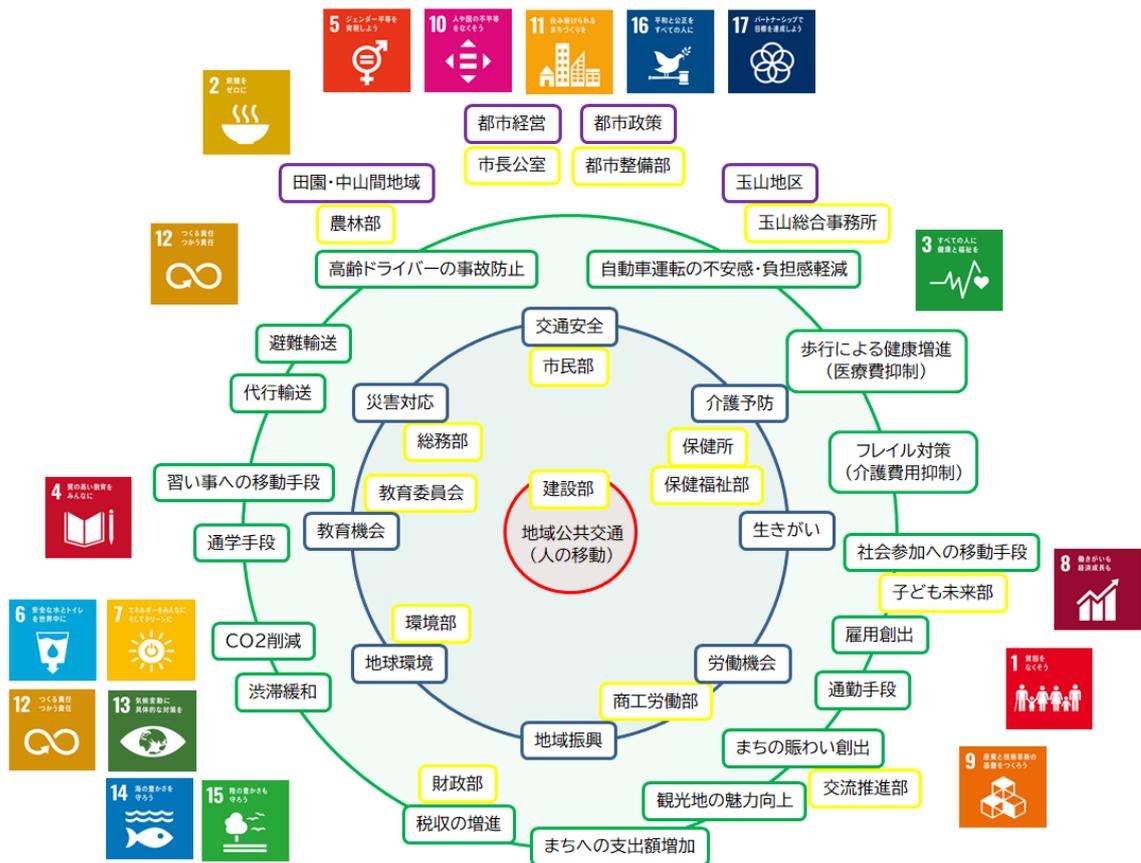
※その他、交通事業者の災害対応として、「バス車両の避難所としての提供」「被害情報の提供」がみられる。

出所:国土交通省関東運輸局(2021)「災害対応(台風等の風水害)におけるバス・タクシーの活用事例集」p.5より引用

ここまで本項で整理してきたとおり、地域公共交通には「移動できること」以外の様々な価値や効果があることがわかる。それは、地域公共交通の存在により、移動できることが人々の様々な活動を支えており、その移動により行われる人々の活動が地域や社会に影響を与え、様々な波及効果を生み出し、その生み出された波及効果が地域や社会の課題解決につながる可能性を秘めているとも考えられる。

このことは本市においても同様で、地域公共交通は本市の様々な部署が抱えている課題の解決の糸口になる可能性がある。以下に地域公共交通の価値や効果とSDGs・本市の部署の関係性を示す。

図表-31 地域公共交通の価値や効果とSDGs・本市の部署の関係性



出所: 著者作成

b) 「人が移動できること」と Well-Being²⁵

前項では、地域公共交通には「人が移動できること」以外の様々な価値や効果があることを整理したが、次は「人が移動できること」と人々の「Well-Being」の関係性について、先行研究のレビューにより整理する。

毛海(2021)は、2010(平成 22)年以降の既存研究レビューを通して「リストアップされた実証研究は、対象地域の多くが欧州に偏っていること、そして、多くがクロスセクション分析であるため個人の移動と SWB²⁶ の因果関係までは明らかとはなっていないこと、また、変数選択および SWB の測定手法を含めた分析手法がそれぞれ異なることなどにより分析結果を単純に比較することが難しい。これら限界を意識しつつ、次のような示唆が得られるとしている。

²⁵ 「Well-Being」とは、多面的な幸せを表す言葉であり、国の報告書等では、「個人の権利や自己実現が保障され、身体的、精神的、社会的に良好な状態にあることを意味する概念」(雇用政策研究会(2019)『雇用政策研究会報告書』)、「幸せ」(子ども・若者育成支援推進本部(2021)『子供・若者育成支援推進大綱』)、「生活満足度」(内閣府(2023)『経済財政運営と改革の基本方針 2023』)、「多様な幸せ」(内閣府(2021)『科学技術・イノベーション基本計画』)、「生活の質」(国土交通省(2022)『国土交通白書 2022』)など様々な意味で使われている。

²⁶ subjective well-being(主観的幸福感)

- 日常的な移動の質の向上は、個人の移動満足感を通して他の生活領域の満足感を高めることにつながり、少なくとも間接的に全体的 SWB 向上に貢献する可能性がある。
- 移動満足感向上による全体的 SWB へのプラスの効果は、他の要因(所得、健康状態、活動参加など)に比べると相対的に小さい可能性もある。
- 日常的な移動量と全体的 SWB の関係性は移動目的に依存する。
- 少なくとも都市内移動において徒歩や自転車移動の環境整備が進んでいる場合、これら移動は他の手段と比べて全体的 SWB を高める可能性がある。
- 全体的 SWB が高い人は、アクティブに多くの移動や活動参加をしている傾向があることも同時に否定できない。(逆の因果関係)
- 個人にとって好ましい活動の参加を促す移動(アクセシビリティの向上)は、全体的 SWB 向上に貢献する。
- 交通システムによる社会的排除や TD²⁷は全体的 SWB 低下させる要因となる。²⁸

また、弓場ら(2020)は、「余暇における都市娯楽活動は人々の幸福感に一定の影響を及ぼすと考えられる」との認識の下、アンケート調査を実施し、「主観的アクセシビリティや活動頻度の高さが人々の主観的幸福感を高め得ることが一部の余暇活動で示唆された。また、主観的アクセシビリティが高いほど余暇活動の頻度が多くなる傾向も示唆された。²⁹」としている。

以上より、日常的な移動の質の向上や主観的アクセシビリティは人々の Well-Being を向上させる可能性があり、交通システムによる社会的排除や交通による不利益は Well-Being を低下させる要因となるとされており、移動したい時に「移動できること」は Well-Being を向上させる可能性があると考えられる。逆に、人が移動できなくなると Well-Being は低下し、地域住民の Well-Being が低下するとまちや地域の活力や魅力が失われ、衰退の一途を辿る可能性があると考えられる。

c) 地域公共交通に対する国の取り組み

次に戦後以降の我が国における地域公共交通に対する取り組みについて、法律の制定や改正を中心に整理する。戦後、我が国の公共交通は交通事業者の独占と内部補助により、増大する需要に対応した交通サービスの安定供給を確保していた。その後、1980(昭和 55)年代以降は、国鉄などの国有企業の民営化や需要供給規制の廃止等により、競争を通じた効率的または多様な交通サービスの提供を促進してきた。2007(平成 19)年には、地域の主体的な取組等によって地域旅客運送サービスの持続可能な確保に資する地域公共交通の活性化及び再生を推進するため、「地域公共交通の活性化及び再生に関する法律(以下「地域交通法」という。)」が制定された。2013(平成 25)年には、「交通政策基本法」を制定し、政府が推進する交通に関する施策についての基本理念や、それを実現するために実施することが必要な交通に関する施策、関係者の責務等を規定した。その後、地域交通法は 2014(平成 26)年、2020(令和2)年、2023(令和5)年にも改正されている。これらの改正により人口減少やモータリゼーション等による長期的な利用者の落ち込

²⁷ Transportation Disadvantage(交通による不利益)

²⁸ 毛海(2021)「日常的な移動と主観的幸福感の関係性」『同志社商学,73 巻2号』pp.613-614

²⁹ 弓場ら(2020)「都市娯楽活動へのアクセシビリティが主観的幸福感に及ぼす影響に関する研究」『土木学会論文集 d3(土木計画学)75 巻 6 号』p.L267

み、ライフスタイルの変化に対応するため、地域の交通資源を総動員し、地域の関係者と連携・協働(共創)を通じ、利便性・生産性・持続可能性の高い地域公共交通ネットワークへの「リ・デザイン」(再構築)が進められている³⁰。また、2024(令和6)年には、国土交通省「交通空白」解消本部が設置され、自治体・交通事業者とともに「交通空白」の解消に向けた取り組みも進められている³¹。

図表-32 これまでの交通政策の変遷

戦後	◆増大する需要に対応した交通サービスの安定供給を確保 ◆交通事業者の独占と内部補助 ○1951(昭和26)年【道路運送法制定】
1980年代～	◆競争を通じた効率的・多様な交通サービスの提供を促進 ◆国鉄などの国有企業の民営化と需給調整規制の廃止等 ○2002(平成14)年【道路運送法改正】 ・乗合バス・タクシー事業に係る新規参入・退出の自由化の規制緩和 ○2006(平成18)年【道路運送法改正】 ・地域公共交通会議の制度化 ・自家用自動車による有償旅客運送制度の創設
2007年 (平成19年)	【地域交通法制定】 市町村による協議会・計画制度を創設 計画に盛り込むことができる各種事業を創設
2013年 (平成25年)	【交通政策基本法の制定】 基本理念、関係者の責務、交通政策基本計画、 国・地方公共団体の施策等について規定
2014年 (平成26年)	【地域交通法改正】 都道府県による協議会・計画が可能に 計画制度にまちづくりとの連携を位置づけ・ネットワークの面的な再編に関する事業を創設
2020年 (令和2年)	【地域交通法改正】 計画の作成を自治体の努力義務に 交通資源を総動員(自家用有償運送等)・競争から協調へ(※独禁法特例法も制定)
2023年 (令和5年)	【地域交通法改正】 目的規定に「地域の関係者の連携と協働」を追加 国土交通大臣が組織する「再構築協議会」を創設 「地域公共交通利便増進事業」、「道路運送高度化事業」の拡充

出所:国土交通省(2023)『『地域公共交通計画』の現状等(「地域公共交通計画」の実質化に向けた検討会第1回資料)』pp.6, 7、国土交通省関東運輸局交通政策部交通企画課(2024)「はじめて地域公共交通行政を担当する方必見!～道路運送法の基礎知識～(がんばる地域応援プロジェクト2024年度第1回勉強会資料)」p.3より著者作成

³⁰ 国土交通省(2023)『『地域公共交通計画』の現状等(「地域公共交通計画」の実質化に向けた検討会第1回資料)』pp.5-7

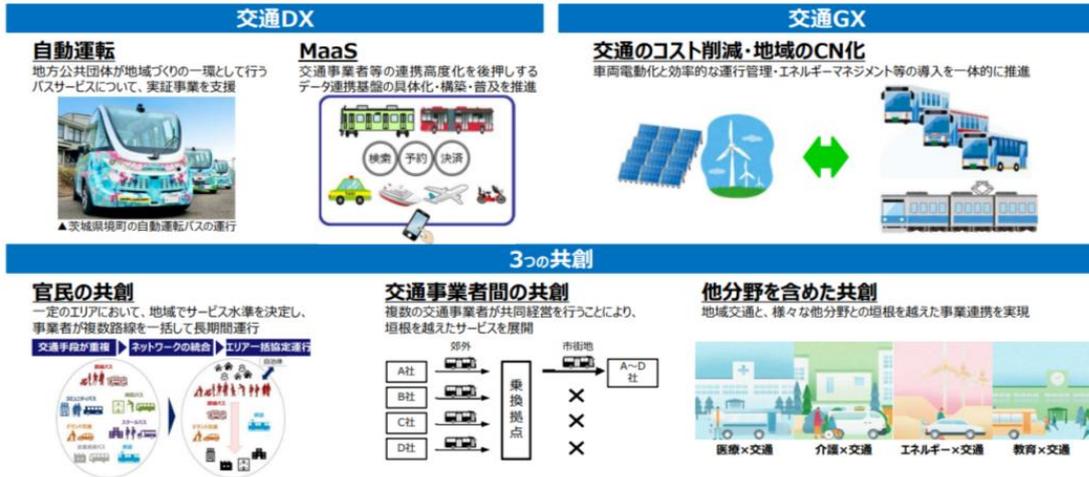
³¹ 国土交通省ホームページ「国土交通省『交通空白』解消本部」

https://www.mlit.go.jp/sogoseisaku/transport/sosei_transport_tk_000237.html 2025(令和7)年1月17日閲覧

図表-33 地域公共交通の「リ・デザイン」

1. 地域公共交通の「リ・デザイン」とは

- ローカル鉄道・路線バスなどの**地域公共交通**は、地域の**社会経済活動に不可欠な基盤**。人口減少や少子化、マイカー利用の普及やライフスタイルの変化等による**長期的な需要減**により、**引き続き、多くの事業者が厳しい状況**。加えて、新型コロナの影響により、**一気に10年以上時間が進んだとの見方もあるほど深刻な状況**。
- こうした需要の減少は、交通事業者の経営努力のみでは避けられないものであるため、自動運転やMaaSなどデジタル技術を実装する「**交通DX**」、車両電動化や再生エネ地産地消など「**交通GX**」、①**官民共創**、②**交通事業者間共創**、③**他分野共創**の「**3つの共創**」、すなわち、地域の関係者の**連携と協働**を通じて、**利便性・持続可能性・生産性**を高め、**地域公共交通の「リ・デザイン」**(再構築)を進める。
- これにより、「**デジタル田園都市国家構想**」及びこれを具体化する「**地域生活圏の構築**」の実現と、社会課題の解決を**経済成長のエンジン**とする『**新しい資本主義**』の実現を目指す。



出所:国土交通省総合政策局/都市局/鉄道局/物流・自動車局(2023)「地域公共交通の「リ・デザイン」に関する制度について- 地域公共交通の「リ・デザイン」の全国での早期実装に向けて -」p. 2より引用

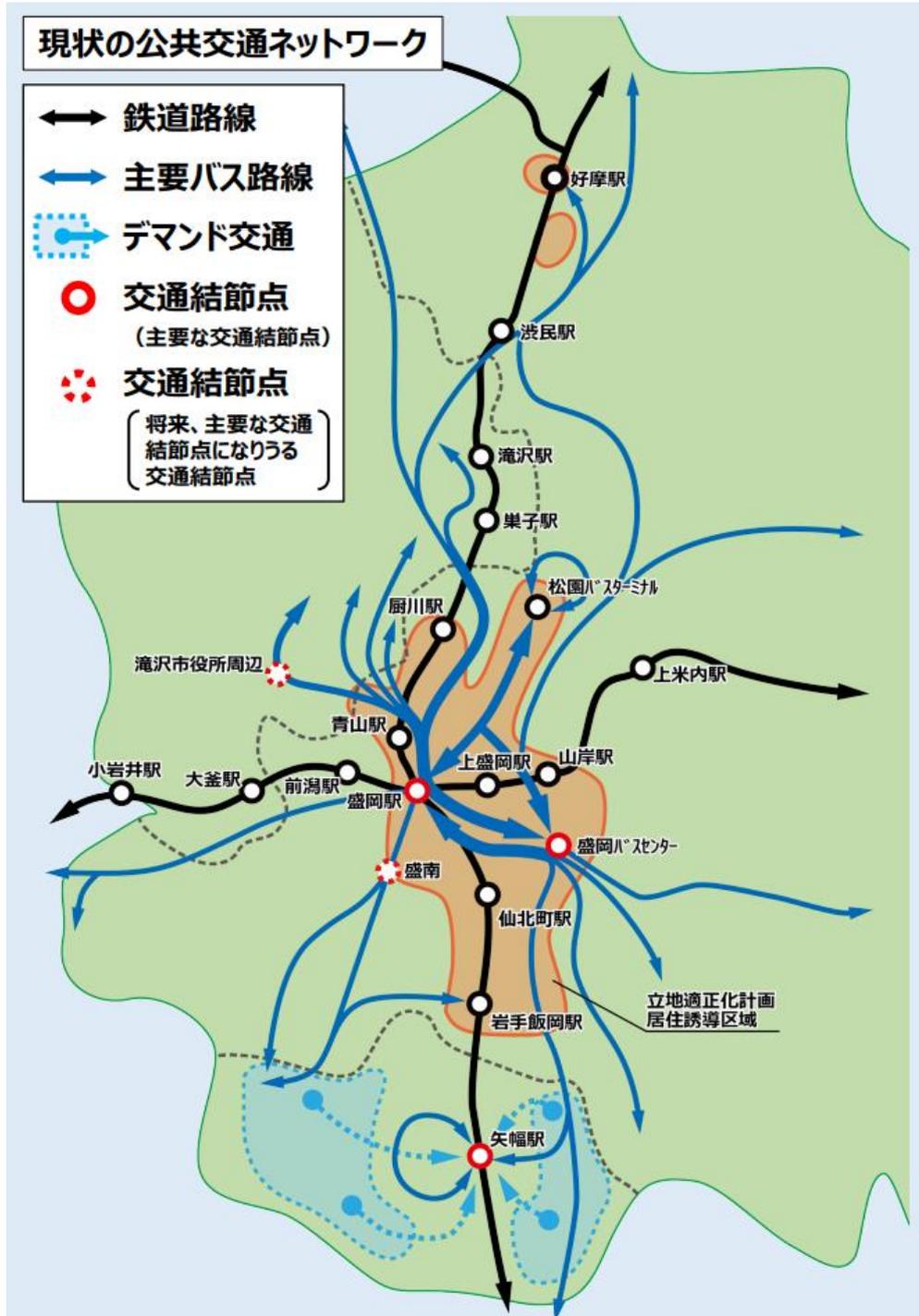
d) 本市の公共交通の現状と問題点

ここまで、地域公共交通を含めた地域旅客運送サービスの価値と効果、「人が移動できること」と「Well-Being」の関係性、地域公共交通に対する国の取り組みを整理してきたが、この項では本市の公共交通の現状と問題点について整理する。公共交通の現状は、鉄道、路線バス及び乗用タクシーの運行本数や利用者数の推移等について整理する。問題点としては、公共交通分担率の低さ、バス運転士・タクシー乗務員の不足・高齢化、公共交通空白地・不便地域の増加、観光客への対応、車両のユニバーサル化の遅れについて整理する。

① 本市の公共交通の現状

本市では盛岡駅を中心として東西南北に鉄道路線があり、それを補完する形で盛岡駅及び盛岡バスセンターを中心として放射状に路線バス路線があり、乗用タクシーも運行されている。

図表-34 現状の公共交通ネットワークイメージ



出所:盛岡市(2024)「第3回盛岡都市圏地域公共交通会議説明資料」p.20より引用

鉄道は、2つの新幹線(東北新幹線、秋田新幹線)と、5つの在来線(JR東北本線、JR山田線、JR田沢湖線、JR花輪線、IGR線)があり、全部で11の鉄道駅がある。在来線については、南北方向の路線では東西方向の路線に比べて運行本数が多く、1時間に6本運行されている時間帯もある。利用者数は、新型コロナウイルス感染症の影響により令和2年度に減少しているが、近年は回復傾向にある。

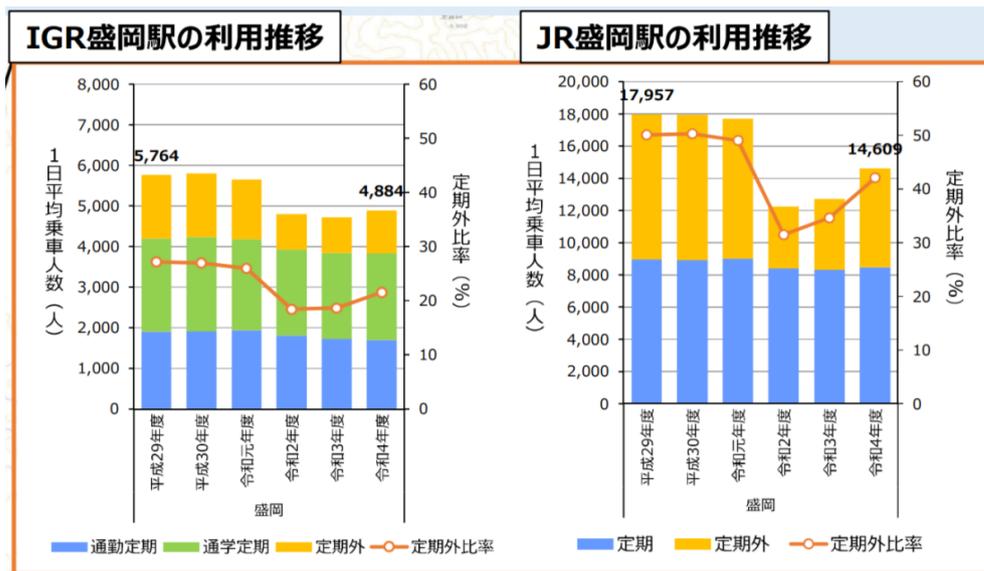
図表-35 在来線鉄道駅別 平日運行本数【2024(令和6)年度】(単位:本/日)

路線名	駅名	盛岡駅方面行き	盛岡駅と 反対方面行き
JR 東北本線	岩手飯岡	38	38
	仙北町	38	38
JR 山田線	上盛岡	7	7
	山岸	7	7
	上米内	7	4
JR 田沢湖線	前潟	13	13
JR 花輪線	好摩	8	7
IGR 線	青山	41	43
	厨川	41	43
	渋民	33	33
	好摩	33	32

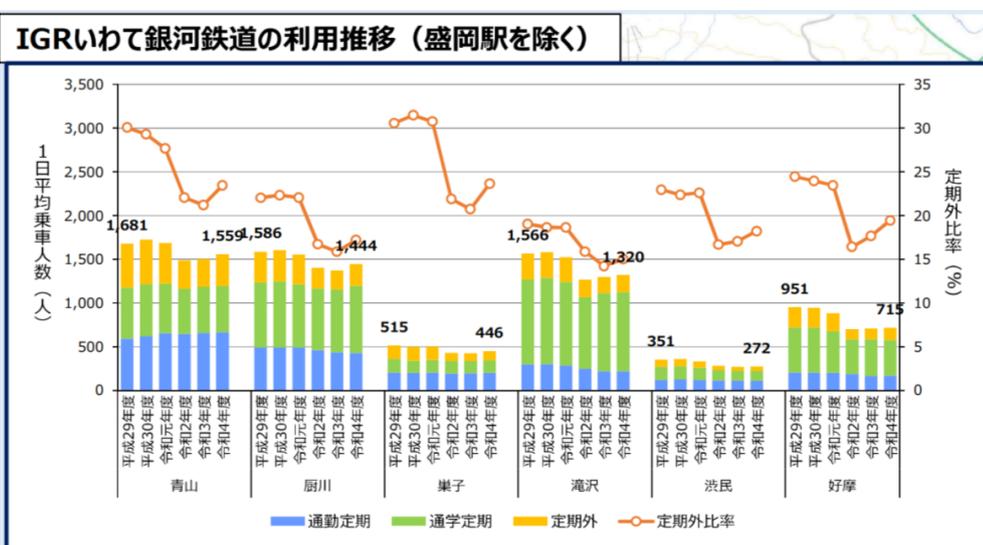
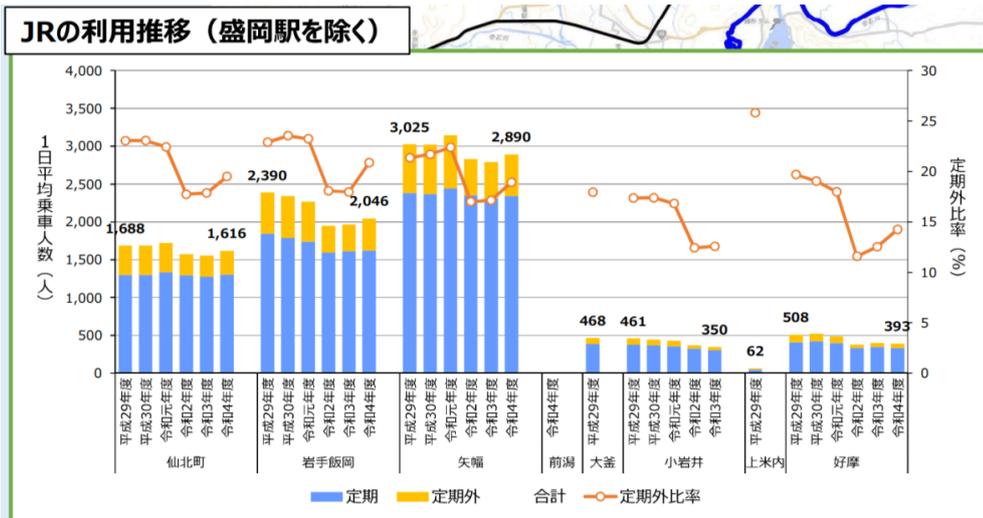
出所:著者作成

注:原データは、JR 及び IGR ホームページ時刻表³²を用いた。

図表-36 鉄道の1日平均乗車人数・定期券外利用率の推移



³² <https://www.jreast-timetable.jp/>、<https://igr.jp/timetable> 2025(令和7)年1月9日閲覧



出所:盛岡市(2024)「第3回盛岡都市圏地域公共交通会議説明資料」p.9, 10より引用

路線バスは、岩手県交通、岩手県北バス、JR バス東北の3社が主に盛岡駅及び盛岡バスセンターを起終点とし、放射状に各方面へ向かう路線や、中心部を循環する路線などを運行している。また、北東北や仙台、関東方面への高速バスや夜行バスも運行されている。利用者数は、新型コロナウイルス感染症の影響により2020(令和2)年度に減少しているが、近年は回復傾向にある。

乗用タクシーは、市内に事業所を構える17事業者と個人タクシーなどにより運行が行われている³³。運賃は旧盛岡市(岩手県A地区)と旧玉山村(岩手県B地区)で運賃体系が異なる。利用者数は、新型コロナウイルス感染症の影響により2020(令和2)年度に減少しているが、近年は回復傾向にある。

³³ 一般社団法人岩手県タクシー協会ホームページ(<https://iwateken-taxi-kyoukai.or.jp/shibu/morioka.php>、<https://iwateken-taxi-kyoukai.or.jp/shibu/iwateshiwa.php>)、一般社団法人盛岡地区タクシー協会ホームページ(<https://org.morioka-kankotaxiguide.jp/list.php>) 2025(令和7)年1月9日閲覧

図表-37 事業者別運行系統数【2024(令和6)年】(単位:系統)

	岩手県交通	岩手県北バス	JRバス東北	合計
系統数	90	37	2	129

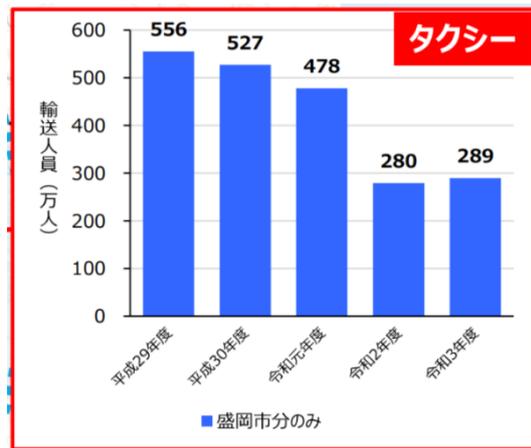
出所:著者作成

注:原データは、盛岡市バスの日まつり実行委員会・岩手県バス協会(2024)『盛岡市バス路線マップ(令和6年9月発行)³⁴』を用いた。

図表-38 路線バスの輸送人員の推移



図表-39 タクシーの輸送人員の推移



出所:盛岡市(2024)「第3回盛岡都市圏地域公共交通会議説明資料」p.9, 10 より引用

② 本市の公共交通の問題点

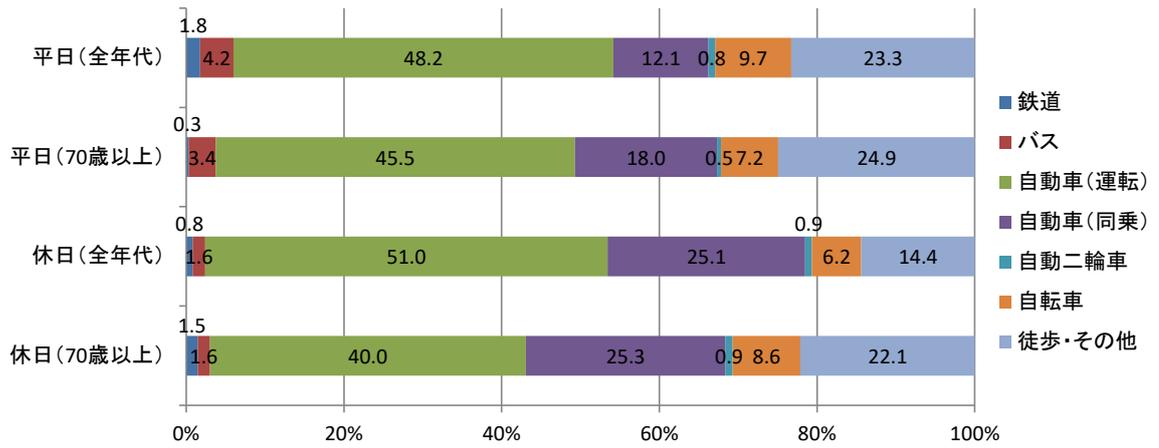
ア 公共交通分担率の低さ

2021(令和3)年の全国都市交通特性調査結果では、本市の平日・休日・全年代・70歳以上の公共交通分担率(鉄道+バス)は2.4~6.0%であり、自動車分担率(運転+同乗)の60.3~76.1%に比べ、非常に低いことがうかがえる。1999(平成11)年から2021(令和3)年を比較すると公共交通分担率は、平日・全年代では1999(平成11)年の5.5%から増加傾向にあり2010(平成22)年では7.5%となっていたが、その後減少傾向となり2021(令和3)年では6.0%に減少している。休日・全年代でも1999(平成11)年の2.9%から増加傾向にあり2010(平成22)年で5.2%となっていたが、その後減少傾向となり2021(令和3)年では2.4%まで減少している。

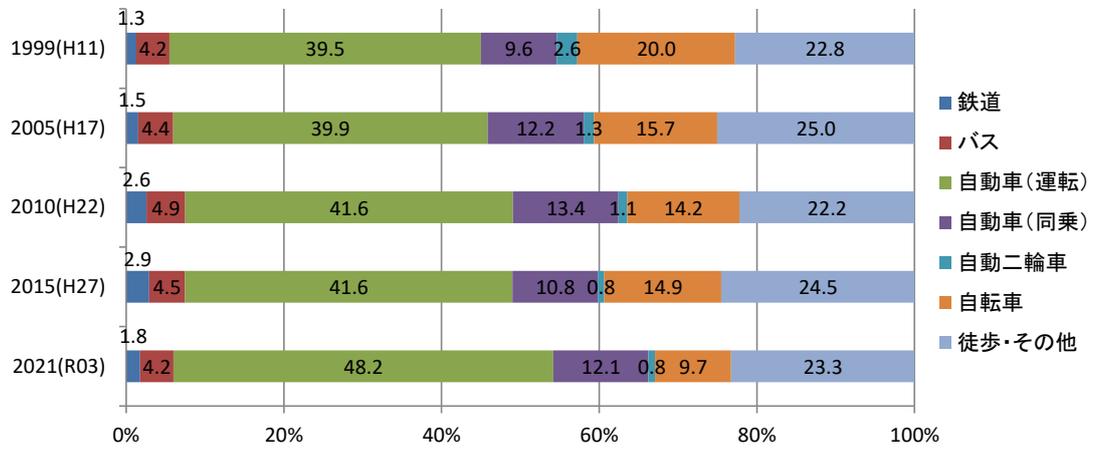
また、70歳以上の高齢者においては、平日で45.5%、休日で40.0%が自動車を運転して外出している。公共交通利用者は平日で3.7%、休日で3.1%となっており、公共交通を利用していない人(利用したくても利用できない人を含む)が大多数を占めている。

³⁴ https://www.iwatebus.or.jp/route_map/morioka-route/ 2025(令和7)年1月9日閲覧

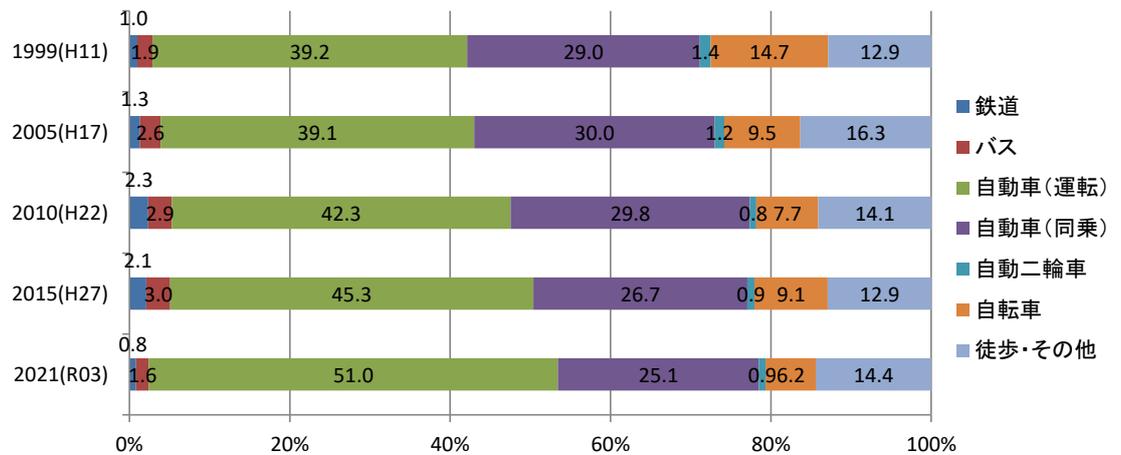
図表-40 外出時に利用する交通手段(%)【2021(令和3)年】



図表-41 平日・全年代の外出時に利用する交通手段の推移(%)



図表-42 休日・全年代の外出時に利用する交通手段の推移(%)



出所: 著者作成

注: 原データは、全国都市交通特性調査を用いた。

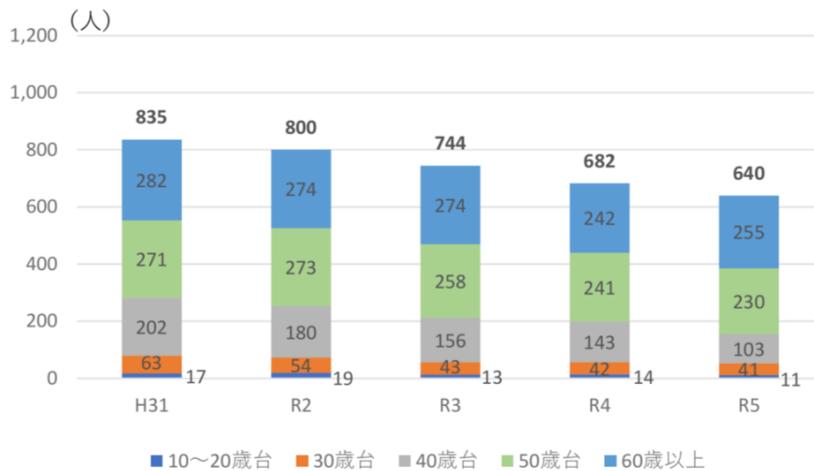
https://www.mlit.go.jp/toshi/tosiko/toshi_tosiko_tk_000033.html

イ バス運転士・タクシー乗務員の不足・高齢化

本市で路線バスを運行している岩手県交通、岩手県北自動車、JR バス東北について、バス運転士は減少傾向にある。年代別に見ると2022(令和4)年には143人だった40歳台の運転士が2023(令和5)年には103人と約3割減少している。その上、運転士の年齢構成の推移を見ると10～20歳台は1.7～2.0%、30歳台は5.8～7.5%と少なく、60歳以上の運転士は2023(令和5)年では39.8%であり、今後高齢ドライバーの退職が進み、運転士不足がさらに進行すると考えられる。

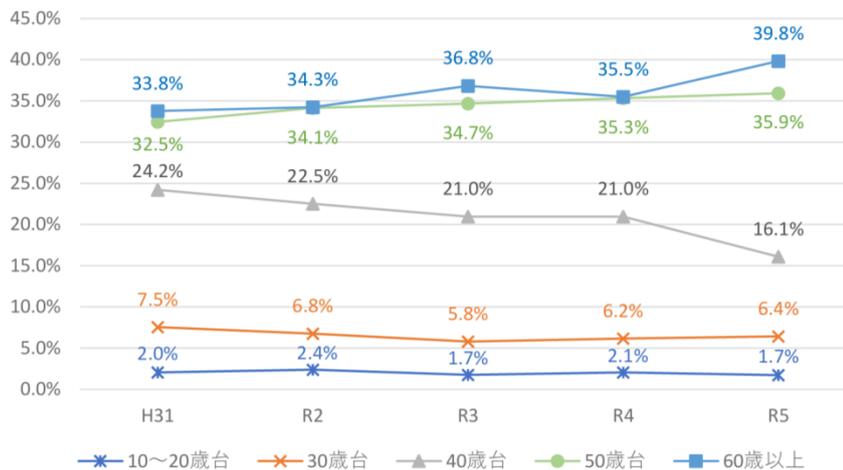
また、タクシーの乗務員についても、一般社団法人盛岡地区タクシー協会では「稼働している車両は6割程度で乗務員不足のため残り4割は稼働していない。」とっており、タクシーの乗務員においても不足している状況である³⁵。

図表-43 バス運転士数の推移



※岩手県交通・岩手県北自動車・ジェイアールバス東北合計、各年4月1日時点。

図表-44 バス運転士の年齢構成の推移



※岩手県交通・岩手県北自動車・ジェイアールバス東北合計の割合、各年4月1日時点。

出所:岩手県(2024)『岩手県地域公共交通計画』p.94 より引用

³⁵ 盛岡市(2024)「第4回盛岡都市圏地域公共交通会議協議資料」p.14 事業者ヒアリング調査結果

ウ 路線バス減便・運行系統廃止、タクシー会社倒産による公共交通空白地・不便地域の増加

人口減少やモータリゼーション、ライフスタイルの変化等により長期的な利用者の落ち込みが続いていたところに、新型コロナウイルス感染症が流行し、公共交通事業者の経営が急激に不安定になっている。本市の路線バスにおいても減便や運行系統廃止が続いており、2024(令和6)年4月1日のダイヤ改正でも岩手県交通の盛岡地区の路線バスが大幅減便、一部の運行系統が廃止されている。

2023(令和5年)に行われた「盛岡市地域福祉ワークショップ」でも、「バスの便が減ったため、病院や買い物が不便になっている。(河南圏域)」、「バス路線がない。便が減って利用ができないため、買い物や通院が困難になっている。(盛南圏域)」との意見が地域の課題として挙げられている。さらに 2024(令和6)年1月には岩手中央タクシーが事業を停止することとなり、公共交通空白地や不便地域が増加している。一般社団法人岩手県タクシー協会では「コロナで乗務員が不足している。県内では閉業を検討している会社は多くある。」とっており³⁶、今後の見通しも不安定である。

本市の公共交通カバー率は、居住誘導区域で 93.5%、市街化区域で 82.4%、人口では 77.5% となっており、約 65,000 人³⁷が公共交通利用圏(鉄道駅 800m圏・バス停等 300m圏)外に住んでいると推計できる。

図表-45 2024(令和6)年4月1日ダイヤ改正便数増減表(岩手県交通)

◇便数増減表

(単位:便)	盛岡地区			県南・沿岸地区			合計		
	平日	土曜	日祝	平日	土曜	日祝	平日	土曜	日祝
現行の運行便数	1,760	1,184	1,172	703	356	351	2,463	1,540	1,523
増減となる便数	-238	-151	-151	-56	-25	-25	-294	-176	-176
増減となる割合 (現行比)	-13.5%	-12.7%	-12.8%	-7.9%	-7.0%	-7.1%	-11.9%	-11.4%	-11.5%

※「現行の運行便数」は令和6年1月4日現在の便数です。

※上記便数は、ホームページ等でお客様へご案内している一般路線バスの便数です。

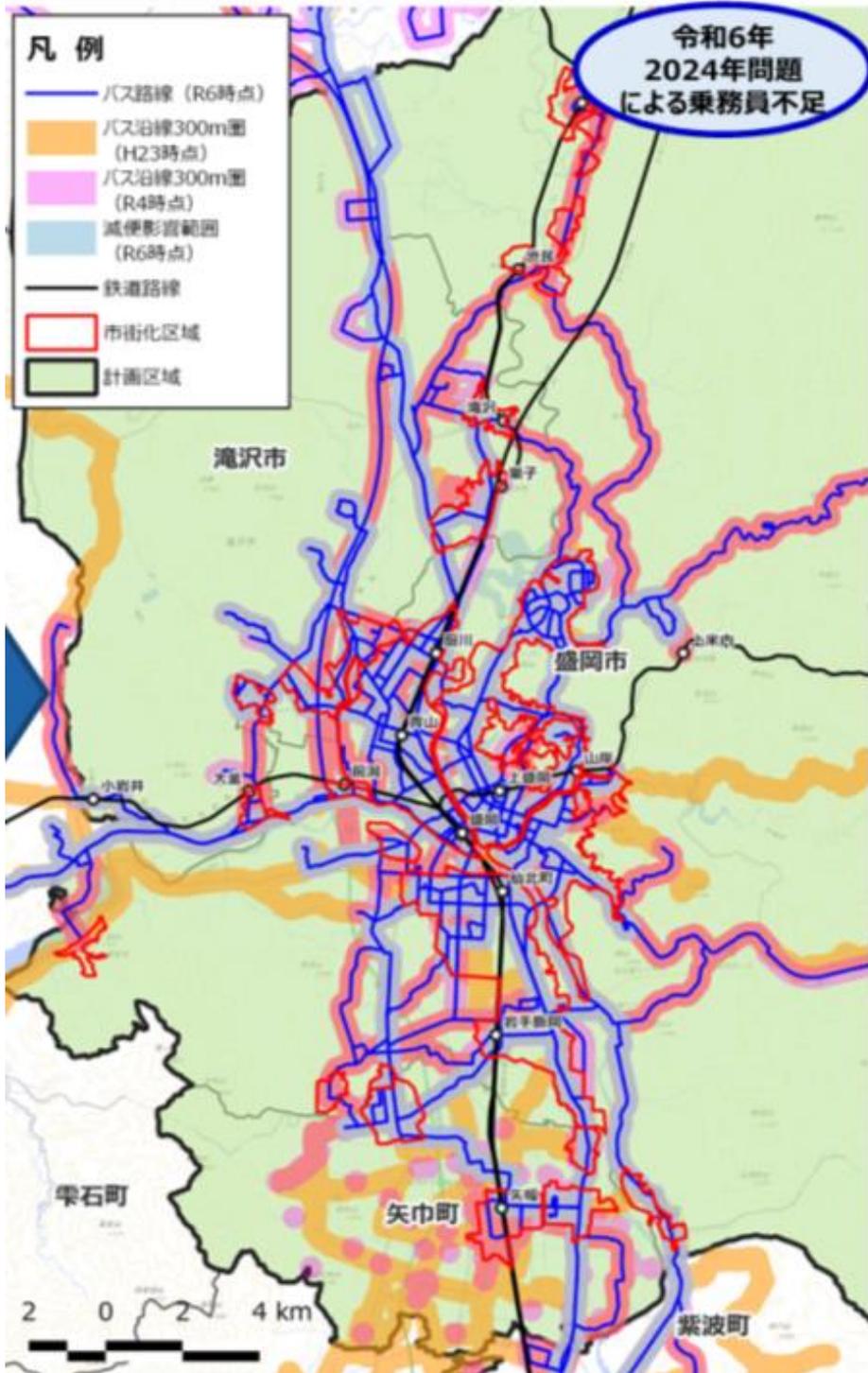
(時刻表掲示の無い運休便やスクールバス、及び高速バス・季節運行便等は含まれていません。)

出所:岩手県交通株式会社(2024)「4月ダイヤ改正について」p.2より引用

³⁶ 盛岡市(2024)「第4回盛岡都市圏地域公共交通会議協議資料」p.14 事業者ヒアリング調査結果

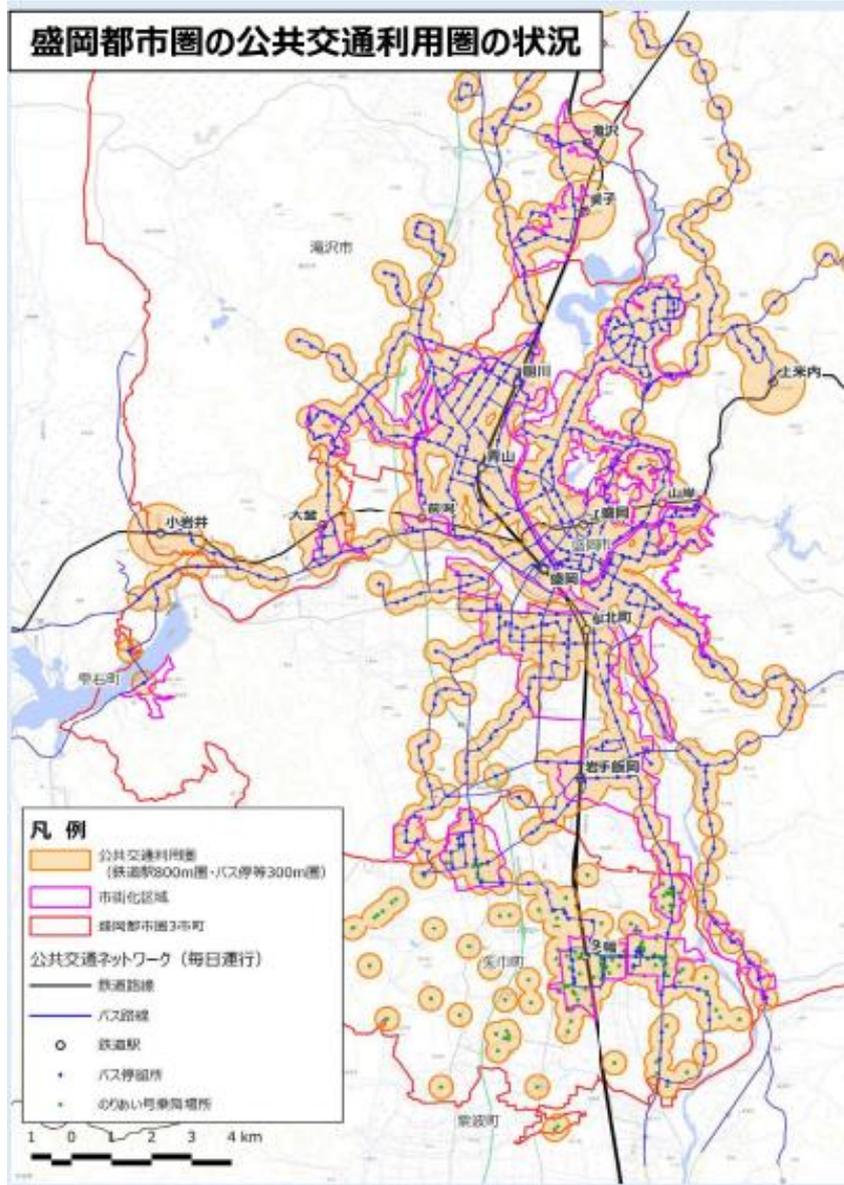
³⁷ 2020(令和2)年国勢調査における本市の人口 289,731 人×公共交通利用圏外人口割合 22.5%

図表-46 盛岡都市圏の路線バス減便の状況



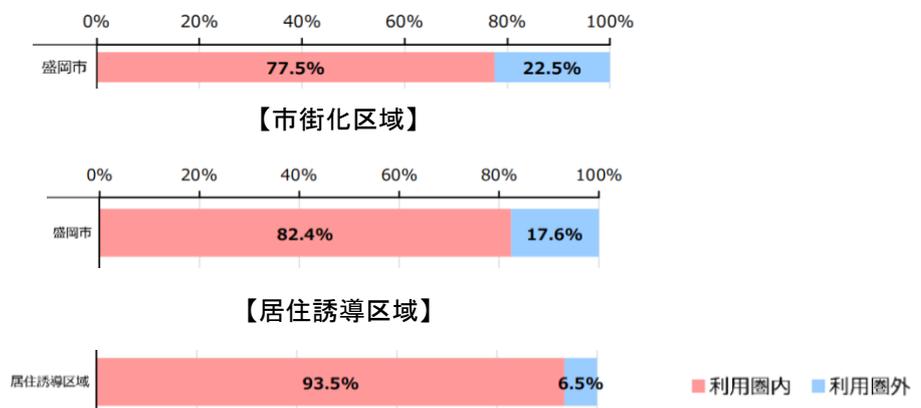
出所:盛岡市(2024)「第4回盛岡都市圏地域公共交通会議協議資料」p.3より引用

図表-47 盛岡都市圏の公共交通利用圏の状況



図表-48 人口当たり・市街化区域・居住誘導区域の公共交通カバー率

【人口(2020(令和2)年国勢調査ベース)】

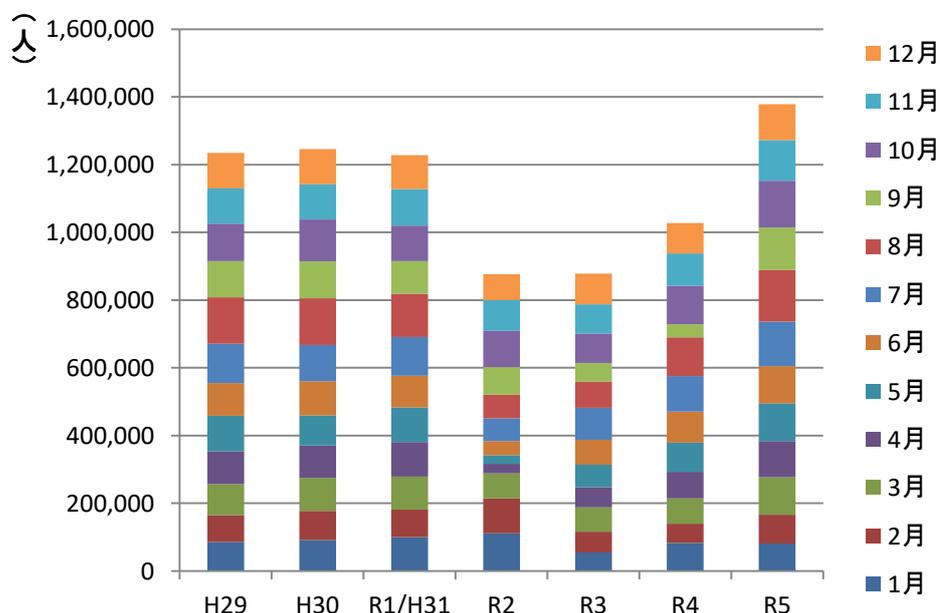


出所:盛岡市(2024)「第3回盛岡都市圏地域公共交通会議説明資料」p.11 より引用

エ 観光客への対応

本市内の宿泊者数は2019(令和元)年と2023(令和5)年を比較すると約15万人増加している。この要因は、アメリカのニューヨーク・タイムズ紙(電子版)が2023(令和5)年1月12日に発表した「2023年に行くべき52カ所」に本市を選出したことや新型コロナウイルス感染症が2023(令和5)年5月8日に5類移行したことなどが考えられる。宿泊者や観光客が増加した一方で、本市市長公室都市戦略室が2023(令和5)年4月28日～8月31日に実施したwebアンケートでは、「盛岡に来て困ったこと」の回答で「交通全般」が26%、「バス」が12%となっている。また、バスロケーションシステムの導入も進んでいるが、アンケートのコメントでは「検索に引っかからない」、「検索サイトに出てこない」などのコメントもあり、来街者にとって本市の公共交通は使いやすくない状況にあると言える。

図表-49 本市の延べ宿泊者数(従業者数10人以上施設)の推移



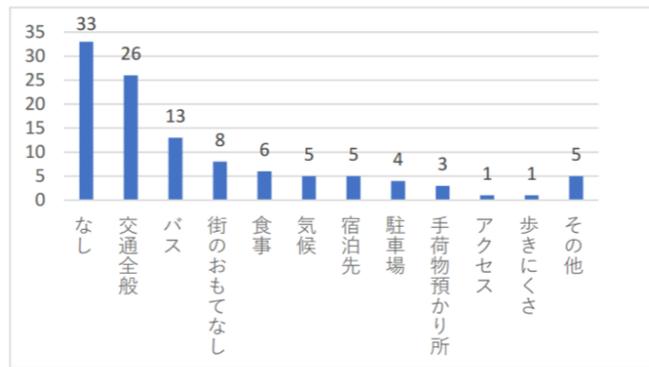
出所: 著者作成

注: 原データは、観光庁「宿泊旅行統計調査」を用いた。

https://www.mlit.go.jp/kankocho/tokei_hakusyo/shukuhakutokei.html

図表-50 盛岡来訪者の「盛岡に来て困ったこと」【2023(令和5)年】

カテゴリ	件	%
なし	33	30%
交通全般	26	24%
バス	13	12%
街のおもてなし	8	7%
食事	6	5%
気候	5	5%
宿泊先	5	5%
駐車場	4	4%
手荷物預かり所	3	3%
アクセス	1	1%
歩きにくさ	1	1%
その他	5	5%
計	110件	100%



◆ アンケートのコメント(抽出)※原文のまま

- ・ 車がないと、駅周辺以外には行きづらい。
- ・ 公共交通機関がとにかく不便。車が運転できないと、名所を1日で巡ることが難しい。
- ・ 車がないと動けない
- ・ バスの使い方が分からない(検索に引っかからない)
- ・ バスの行き先と時間が分かりにくい(検索サイトに出てこない)

出所:盛岡市市長公室都市戦略室(2023)『『盛岡来訪者向け web アンケート』について(集計結果)』p.7より引用し著者加工

図表-51 バスロケーションシステムの設置状況等【2024(令和6)年3月時点】

項目	岩手県交通「バス予報」	岩手県北自動車「バスロケーションシステム」	ジェイアールバス東北「つばめGo!白樺・早坂」
車両位置情報表示	盛岡(雫石・滝沢・矢巾・紫波含む)、釜石、花巻、北上、奥州	全路線	平庭高原線(盛岡-久慈)、早坂高原線(盛岡-岩泉)
表示機器の主な設置場所	盛岡バスセンター、盛岡駅東口、盛岡市立病院、県営体育館前、松園バスターミナル、厨川駅前、県立中央病院前、盛岡中央郵便局前、滝沢市役所(岩手県交通)、宮古駅前待合室(岩手県北自動車)、山田駅(岩手県北自動車)		設置なし

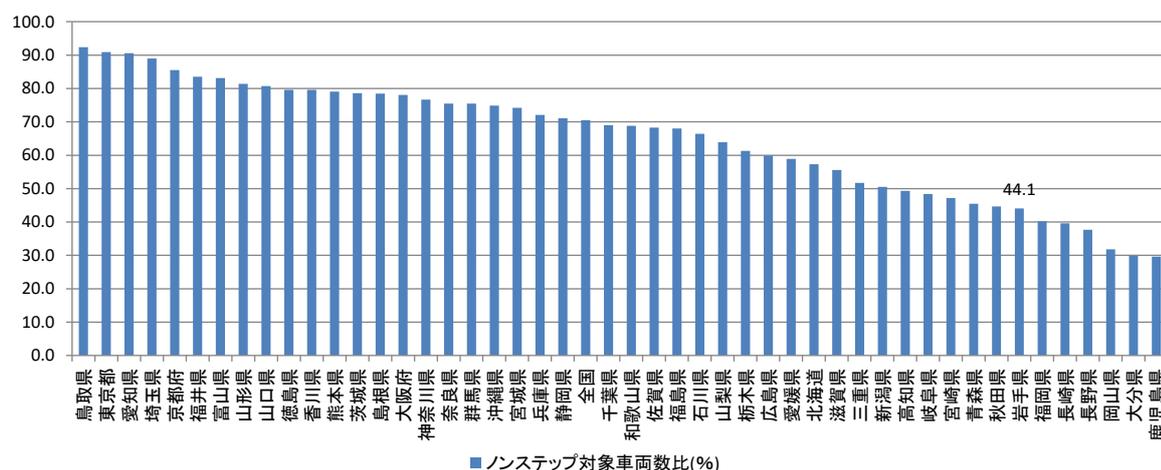
※市町村による設置を含む

出所:岩手県(2024)『岩手県地域公共交通計画』p.97より引用

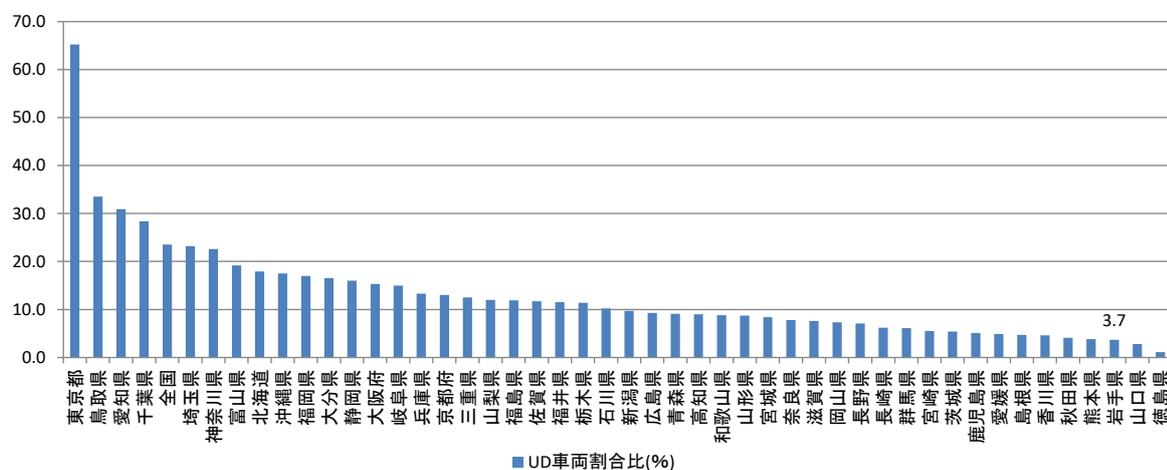
オ バス、タクシー車両のユニバーサル化の遅れ

本市を含む岩手県において、2023(令和5)年度のノンステップバスの導入率は44.1%であり、導入率トップの鳥取県(92.4%)と比べ半分以下、全国平均の70.5%を大きく下回る状況である。また、ユニバーサルデザインタクシー(UD タクシー)においても導入割合は3.7%と低く、全国平均の23.5%を大きく下回る状況であり、バス、タクシー車両のユニバーサル化の遅れが顕著である。

図表-52 都道府県別移動円滑化基準的業者量導入比率(ノンステップバス)【2023(令和5)年度】



図表-53 都道府県別UDタクシー車両の導入割合【2023(令和5)年度】



出所: 著者作成

注: 原データは、国土交通省「自動車交通関係移動等円滑化実績(令和5年度)」を用いた。

e) 本市が目指すべき公共交通の確保維持の方向性

前項では本市の公共交通の現状と問題点を整理したが、本市においても現在まで様々な交通政策に関わる計画を策定し、施策や事業を推進してきている。1938(昭和13)年の都市計画道路の都市計画決定をはじめ、将来道路網計画(1987(昭和62)年)、オムニバスタウン計画(1998(平成10)年)、盛岡市総合交通計画(2007(平成19)年)、もりおか交通戦略(第1期(2009(平成21)年)、第2期(2021(令和3)年))、盛岡市地域公共交通網形成計画(2019(令和元)年)などを策定し、交通に関する施策や事業を実施している。また、現在、本市に隣接する滝沢市と矢巾町を含めた2市1町の盛岡都市圏において、盛岡都市圏地域公共交通会議を組織し、盛岡都市圏の地域にとって望ましい地域旅客運送サービスの姿を明らかにするマスタープランの役割となる『盛岡都市圏地域公共交通計画』の策定を進めている。

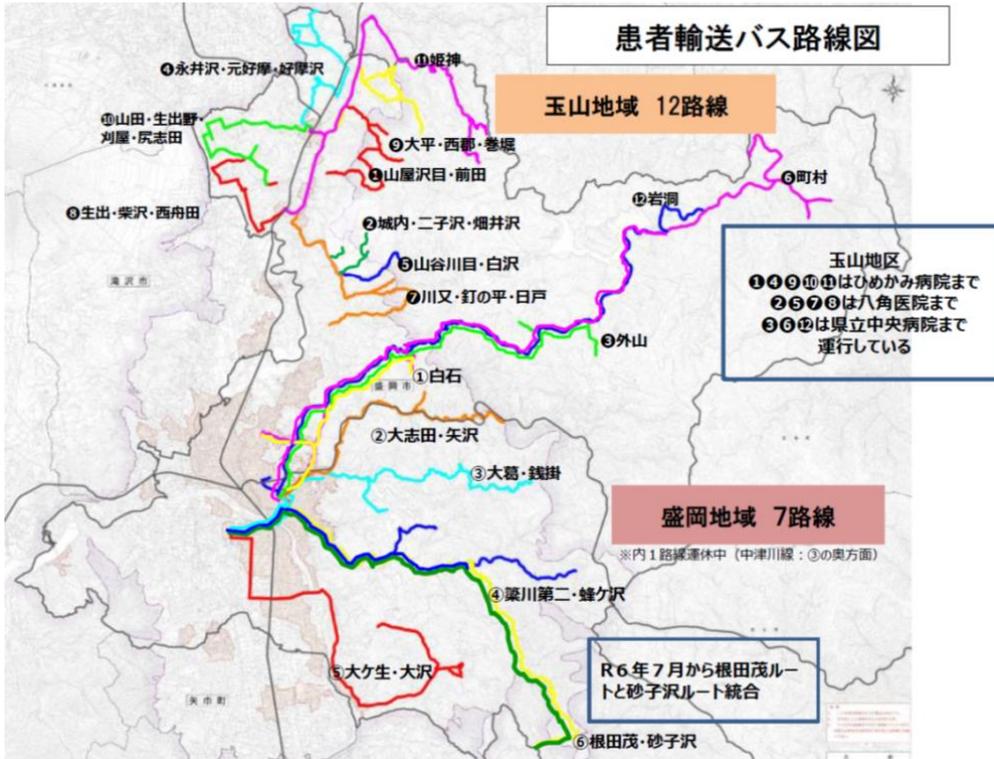
具体的な公共交通に係る施策や事業としては、1998(平成10)年策定のオムニバスタウン計画によるバスの運行体系の改善(基幹バス、支線バス、都心循環バス)や走行環境の改善(バス専用(優先)レーン、PTPS(公共車両優先システム)³⁸)、2006(平成18)年のIGR青山駅開業、2023(令和5)年のJR田沢湖線前潟駅開業などハード面での施策や事業を推進してきている。ソフト面では、バスの日まつり³⁹の開催、まちなか・おでかけパス事業、玉山地域列車でおでかけきっぷ事業、山田線利用促進事業、福祉タクシー助成券事業、IGRいわて銀河鉄道通学定期乗車券購入費補助事業などを行っている。IGRへの経営安定化基金負担金の拠出や路線バスへの広域路線に対する補助のほか、近年では新型コロナウイルス感染症や燃料費高騰等の影響に対応すべく、2020(令和2)年度からバスやタクシーへの運行維持支援及び燃料費高騰支援、2023(令和5)年度からはバス運転士確保支援も実施している。

本市北部及び東部の中山間地域などでは、本市の事業として通院困難者や遠距離通学者のために患者輸送バス及びスクールバスを運行している。患者輸送バスは18路線で毎週または隔週、スクールバスは9路線で平日の通学・帰宅の時間に合わせて運行され、スクールバスの一部路線では一般利用者の混乗も行っており、患者輸送バスにおいても一般利用者混乗の試験運行を行っている。

³⁸ 路上の光学式車両感知器とバス車載装置間で双方向通信を行い、バス優先信号制御、バスレーン内違法走行車への警告、バス運行管理支援、所要時間表示などをリアルタイムで行うシステム。(国土交通省ホームページ <https://www.mlit.go.jp/jidosha/anzen/01transit/ptps.html> 2025(令和7)年3月6日閲覧)

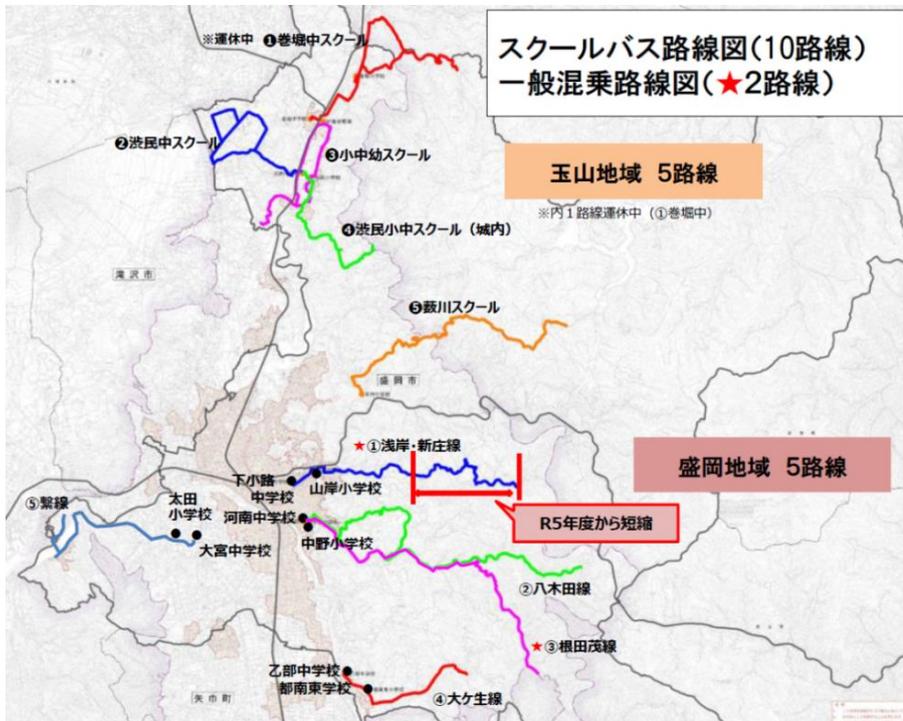
³⁹ 本市は盛岡市バスの日まつり実行委員会の構成員。

図表-54 患者輸送バス路線図【2024(令和6)年11月現在】



出所:盛岡市建設部交通政策課

図表-55 スクールバス路線図【2024(令和6)年11月現在】



出所:盛岡市建設部交通政策課

また、公共交通が利用できない公共交通空白地や不便地域などにおいて、地域内の交通確保のために動き出している地域を対象に住民主体の地域交通の事業化に向けた相談受付や情報提供などを実施している。2025(令和7)年1月現在で2つの地域で住民主体の地域交通が運行されており、そのうち1つの地域には事業化に向けた相談や情報提供を実施した。

一方で、本市の今後の財政状況は非常に苦しい状況にある。令和6年度に作成した「中期財政見通し(令和7～11年度)」によると、「令和7年度以降、毎年度、収支の差が約14億円から20億円の不足となる見込み。」「収支の差を財政調整基金の取崩しにより対応した場合、同基金の残高は令和11年度末に約13億円となり、財政調整基金の適正残高の目安としている60億円を大きく下回る厳しい状況が見込まれる。」状況であり、今後、予算編成に当たり各種財政指標の適正な確保維持に取り組むとともに、災害等の財政需要に対して機敏な対応を可能とするため、財政調整基金の適正残高の確保維持に努めることとしている。また、本市の一般行政部門の職員数は近年1,400人程度で横ばい傾向である。

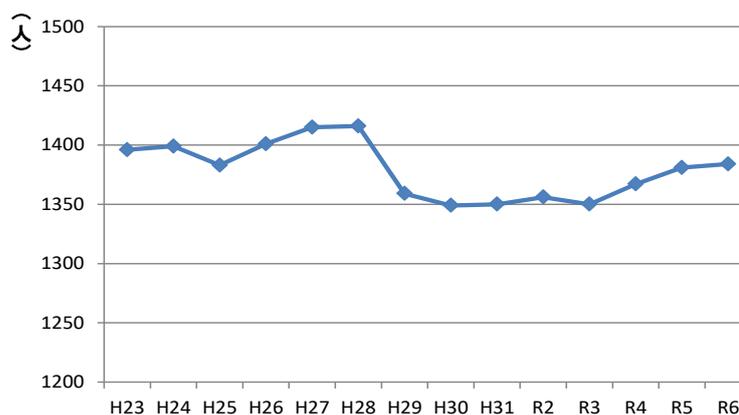
図表-56 中期財政見通し試算結果

(単位:百万円)

年度 区分	R5 当初予算	R6 当初予算	R7	R8	R9	R10	R11	R7→11	傾向
歳入 A	119,582	119,060	120,401	119,836	119,921	119,446	119,373	△ 1,028	↘
実質的な一般財源 (地方税+交付税+臨時財政対策債+譲与税+交付金)	70,977	70,178	71,682	71,827	71,913	72,001	72,091	409	↗
歳出 B	121,391	121,330	122,236	121,792	121,327	121,177	121,195	△ 1,041	↘
収支 A-B=C	△ 1,809	△ 2,270	△ 1,835	△ 1,956	△ 1,406	△ 1,731	△ 1,822	13	↗
財政調整基金年度末残高 D	5,708	4,356	3,659	2,840	2,570	1,977	1,292	△ 2,367	↘

出所:盛岡市ホームページ『中期財政見通し⁴⁰』

図表-57 本市の一般行政部門職員数の推移



出所:著者作成

注:原データは、「盛岡市の人事行政の運営状況」、「盛岡市の給与・定員管理等について」を用いた。

<https://www.city.morioka.iwate.jp/shisei/soshiki/shokuin/jinjigyosei/index.html>、

<https://www.city.morioka.iwate.jp/shisei/soshiki/shokuin/teiinkanri/index.html>

⁴⁰ <https://www.city.morioka.iwate.jp/shisei/zaisei/1045074.html> 2025(令和7)年1月9日閲覧

ここまで整理してきたとおり、移動したい時に「移動できること」は人の Well-Being を向上させる可能性があり、人が移動できなくなると Well-Being は低下し、地域住民の Well-Being が低下するとまちや地域の活力や魅力が失われ、衰退の一途を辿る可能性があると考えられ、本市においても例外ではない。また、地域公共交通により生み出された波及効果は地域や社会の課題解決につながる可能性を秘めており、それは本市においても同様で、公共交通は本市の様々な部署が抱えている課題解決の糸口になる可能性がある。このことにより、本市においても公共交通を確保維持、そして活用し、さらに発展させていくべきと考える。本市においても交通政策に関わる計画を策定し、施策や事業を推進してきているものの、公共交通事業者が置かれている状況は、経営環境悪化や担い手不足により非常に厳しい状況にある。さらに行政においても市民ニーズは多様化し、問題は複雑化しているが職員数は横ばい傾向であり、中期財政見通しも明るくない状況である。よって、公共交通事業者や行政において公共交通の確保維持施策のすべてを担うことは簡単ではないことから、様々な人に参画してもらい、あらゆる分野と共創するとともに、データやデジタル技術を活用することにより、公共交通政策を推進する必要がある。

以上のことから、本市が目指すべき公共交通の確保維持の方向性を図表-58 に整理する。そして、整理した方向性に沿った公共交通の確保維持のための具体的なポイントを①関係者の参画、②資金の確保、③データの活用、④移動の手段・手法、⑤利用者・市民の協力の5つにまとめて整理する。

図表-58 公共交通の確保維持の方向性と具体的なポイント

公共交通の確保維持への方向性	
<p>1. 公共交通事業者も市もあらゆる関係者の参画の下、<u>様々な財源から資金を確保して</u>、公共交通利用者の利用実態や地域住民の移動ニーズなどの<u>データを活用し</u>、限られた輸送資源を考慮した<u>適切な移動手段・手法</u>を導入して公共交通の確保維持を図る。</p> <p>2. 公共交通に「<u>乗る人</u>」・「<u>乗ろうと思っている人</u>」・「<u>まだ乗ろうとは思っていない人</u>」も協力し、公共交通の確保維持を図る。</p>	
具体的なポイント	
① 関係者の参画	<ul style="list-style-type: none"> ○ 産学官金民の共創 ○ 公共交通事業者、地域住民、市、地元企業・病院・学校、スポンサー・サポーター、学識経験者などのあらゆる人の参画 ○ 観光施設・行楽施設との連携 ○ 中心市街地に立地の事業者・店舗との連携 ○ 部署を超えた横断的組織の参画
② 資金の確保	<ul style="list-style-type: none"> ○ 国庫補助金、県補助、市補助、ガバメントクラウドファンディング、協賛金、地域住民による欠損負担等の活用 ○ 交通税の検討
③ データの活用	<ul style="list-style-type: none"> ○ 乗降データ、人流データ、将来推計人口データ等の活用
④ 移動の手段・手法	<ul style="list-style-type: none"> ○ 鉄道、路線バス、タクシー、患者輸送バス、スクールバス、デマンド交通、ライドシェア、ボランティア輸送、福祉輸送等の適正配置 ○ 公共交通のバリアフリー化(UD タクシー、ノンステップバス、MaaS、バスロケーションシステム等)の推進 ○ 自動運転バス・タクシー、AI 配車、シビックプライドを醸成させるようなシンボリックな移動手段、新交通等の導入
⑤ 利用者・市民の協力	<ul style="list-style-type: none"> ○ 市民意識の改革 ○ モビリティマネジメントの推進 ○ 住民による地域交通の創出

f) 研究対象の限定

前項まで、地域公共交通を含めた地域旅客運送サービスの価値と効果や「人が移動できること」と Well-Being の関係性から地域公共交通を確保維持する必要性を整理し、地域公共交通に対する国の取り組みや本市の公共交通の現状や問題点から本市が目指すべき公共交通の確保維持の方向性及び具体的なポイントを示した。次に本項では本研究の研究対象を限定する。

前項で示した具体的なポイントを踏まえた施策や事業を実施していく上では、地域の置かれている状況に応じた策を講じることが重要であり、特に公共交通(主に鉄道や路線バス)⁴¹が利用できる

⁴¹ タクシーや都市間バス等も公共交通であるが、本報告書のこれ以降に記載がある本市に係る「公共交通」は「主に鉄道や路線バス」のことを表す。

地域と利用できない地域では対応が異なる。公共交通が利用できる地域では交通事業者が鉄道や路線バスを運行し、日々の創意工夫により地域の足を確保している。その上、現在計画策定に向けて開催されている盛岡都市圏地域公共交通会議では、本市を含めて公共交通事業者、滝沢市、矢巾町、その他関係者、市民等により、どの公共交通をどこまで誰が確保維持するのかを議論し、改善策を検討している。この地域では公共交通事業者が直接関わっているため、検討中の盛岡都市圏地域公共交通計画の策定を契機に交通事業者と市町により対策が進むと考えられる。

一方で、公共交通が利用できない地域では、交通事業者が直接関わっていないので地域住民が主体的に動かないと地域の足の確保や改善が図られにくい状況である。現在公共交通が利用できる地域であっても便数が少なく「公共交通が利用できない地域予備軍」のような地域はあり、昨今の公共交通事業者の経営状況等を考えるとこれらの地域においても、地域住民の動きは大変重要である。

交通政策基本法(2013(平成 25)年法律第 92 号)において、第 11 条には国民等の役割として、「国民等は、基本理念⁴²についての理解を深め、その実現に向けて自ら取り組むことができる活動に主体的に取り組むよう努めるとともに、国又は地方公共団体が実施する交通に関する施策に協力するよう努めることによって、基本理念の実現に積極的な役割を果たすものとする。」と規定されており、地域住民の交通への主体的な取り組みが明文化されている。同法第9条には地方公共団体の責務も規定されており、第2項には「地方公共団体は、情報の提供その他の活動を通じて、基本理念に関する住民その他の者の理解を深め、かつ、その協力を得るよう努めなければならない。」と規定されている。ただし、荒(2022)は、地域活動が具体化されるために重要なこととして、「人や団体に無理をさせて何かをやってもらおうとするのではなく、それぞれの人や団体がやりたいこと、実現したいことを大切に、それらがまちの課題解決をうまく呼応する位置関係を探る。⁴³」としている。このことは住民が主体となって地域の足を確保する交通(住民主体の地域交通)にも当てはまり、地域の足を確保するためには地域の交通に対する需要や要求を行政が十分にくみ取り、地域と共に具体的な交通に落とし込み、それを地域と共に実行することが重要だと考える。以上のことから本研究では、「住民主体の地域交通」と「その交通に係る政策や施策」に着目して研究を進める。

(3) 既存研究の整理

前節では、地域の足の確保や改善の進捗が現在の公共交通の運行状況によって左右されること、公共交通が利用できない地域では地域住民が主体的に動かないと地域の足の確保や改善が図られにくいこと、交通政策基本法に国民等の役割や地方公共団体の責務が規定されていることなどから、本研究の対象を「住民主体の地域交通」と「その交通に係る政策や施策」に限定した。本節では、住民主体の地域交通とそれへの政策や施策について、先行研究をレビューする。

⁴² 国民等の交通に対する基本的な需要が適切に充足されることが重要であるという認識の下に、「豊かな国民生活の実現」、「国際競争力の強化」、「地域の活力の向上」、「大規模災害への対応」など、政府が推進する交通に関する施策についての基本理念(国土交通省ホームページ https://www.mlit.go.jp/sogoseisaku/transport_policy/sosei_transport_policy_tk1_000010.html (2025) 令和7年1月22日閲覧)

⁴³ 荒(2022)『ネイバーフッドデザイン まちを楽しみ、助け合う「暮らしのコミュニティ」のつくりかた』英治出版株式会社 p.112

a) 「地区内乗合バスサービス運営方式の類型化および適材適所の検討」(福本雅之・加藤博和(2009))⁴⁴

この研究では、財政悪化・少子高齢化社会を迎えた日本における地域公共交通維持スキームとして、コミュニティバス等の公的補助方式に加え、地域住民・企業が自らのニーズに合った公共交通を創り出す「地域参画型運営方式」が出現しているとし、全国の地区内乗合バスサービスの代表事例を横断的に調査することで関係主体間の役割分担の視点から地区内乗合バスサービスの運営方式を類型化している。

類型としては、交通事業者主導型(I型(既存事業者採算・補助型)、II型(新規事業者提案型))、自治体主導型(I型(通常のコミュニティバス)、II型(住民・企業参画型))、商業主導型(I型(SC⁴⁵型)、II型(商工会型))、住民主導型(I型(過疎地型)、II型(NT⁴⁶型))、複合型の9つに分類している。

住民主導型では、地域住民が主に路線やダイヤなどの企画立案や資金拠出について中心的な役割を果たし、交通サービスの直接的な受益者である利用者だけでなく、間接的な受益者である地域住民も協力しているのが特徴であるとしている。自治体が運営に協力し、過疎地においてよく見られる住民主導型のI型(過疎地型)では、自治体が「人」「金」の面で大きく関与し、補助金の拠出、監督官庁との交渉などについて支援を行うもので、地域からボランティアの運転者を募って会員制の交通サービスを提供する過疎地の有償ボランティア輸送が典型である。有償ボランティア輸送はNPOによる個別移送サービスとして行われるのが一般的であるが、一部の地域においては、自治会などの地縁組織が中心となってバスを運行するなど、乗合輸送の形態を採る地域も存在している。地縁組織が強固であり、地域での各種活動が組織化されやすく、かつ、自治体による財政支援が可能である場合にしか成立しないとしている。また、過疎地型とNT型に共通して、地域住民の当事者意識が高く、利用促進につながることを期待できる一方で「金」の面に不安があり、自治体や利用者に頼る面が強いとしている。

複合型では、自治体による補助を前提とせず、地域住民と沿線企業、バス事業者の3者が相互の協力の下に運営を行う。直接的な交通サービスの受益者である利用者とともに、地域住民も間接的な受益者として協力しているのは、商業主導型II型(商工会型)や住民主導型と同じであるとしている。

b) 「東京近郊におけるコミュニティ交通⁴⁷の政策と事例の実態-東京近郊一都三県⁴⁸を対象としたアンケート調査の分析を通じて-」(寺田悠希・近藤早映・後藤智香子・小泉秀樹(2018))⁴⁹

この研究では、高齢者数の急増が予測され、コミュニティ交通の需要が高まる可能性がある東京

⁴⁴ 土木学会論文集 D, Vol.65, No.4, pp.554-567

⁴⁵ ショッピングセンター

⁴⁶ ニュータウン

⁴⁷ この研究では「コミュニティ交通」を「地域住民が主体となって導入を行い、または、運行継続に向けて地域住民が主体的に取り組むことが要請されているもの」としており、住民が運転手にならないものを「事業者運転型コミュニティ交通」、地域住民自身が運転手となって運送を行うものを「住民運転型コミュニティ交通」と定義している。

⁴⁸ 島嶼部を除く東京都・埼玉県・千葉県・神奈川県

⁴⁹ 都市計画論文集、53(3)、pp.1399-1406

近郊一都三県を研究対象とし、自治体へのアンケート調査を行うことで、コミュニティ交通関連政策とコミュニティ交通事例を網羅的に把握し、その特徴と多様な形態の存在を明らかにしている。

アンケート結果から、コミュニティ交通サポート制度を導入している自治体は19自治体(事業者運転型のみ12自治体、住民運転型のみ4自治体、両方が3自治体)であり、全体の1割程度であった。2005年に一都三県で最初に事業者運転型コミュニティ交通サポート制度が導入された市原市は他の自治体から参考とした都市に挙げられていないことから、自治体間の情報連携が進んでいないことが示唆され、近隣自治体での相互参照が進めば、コミュニティ交通の導入事例が今後増加していく可能性があるとしている。事業者運転型コミュニティ交通導入に向けた住民の役割について、住民間での調整が重要であるバス停設置に向けた合意形成は、すべての事例で住民の役割とされていた。また、住民運転型コミュニティ交通は、住民自身がハンドルを握って運行するものであり、農村部、住宅団地、駅と住宅地を結ぶ路線など地域の実情に応じた多様な路線設定があることが明らかになったとしている。

他方、この研究ではコミュニティ交通サポート制度に係る自治体の実施体制、業務量、事業費、財源、費用負担以外の支援内容等が調査されておらず、自治体が新たにコミュニティ交通サポート制度を導入する際の参考にするには、もう少し幅の広い情報が必要となる。

(4) 課題の限定

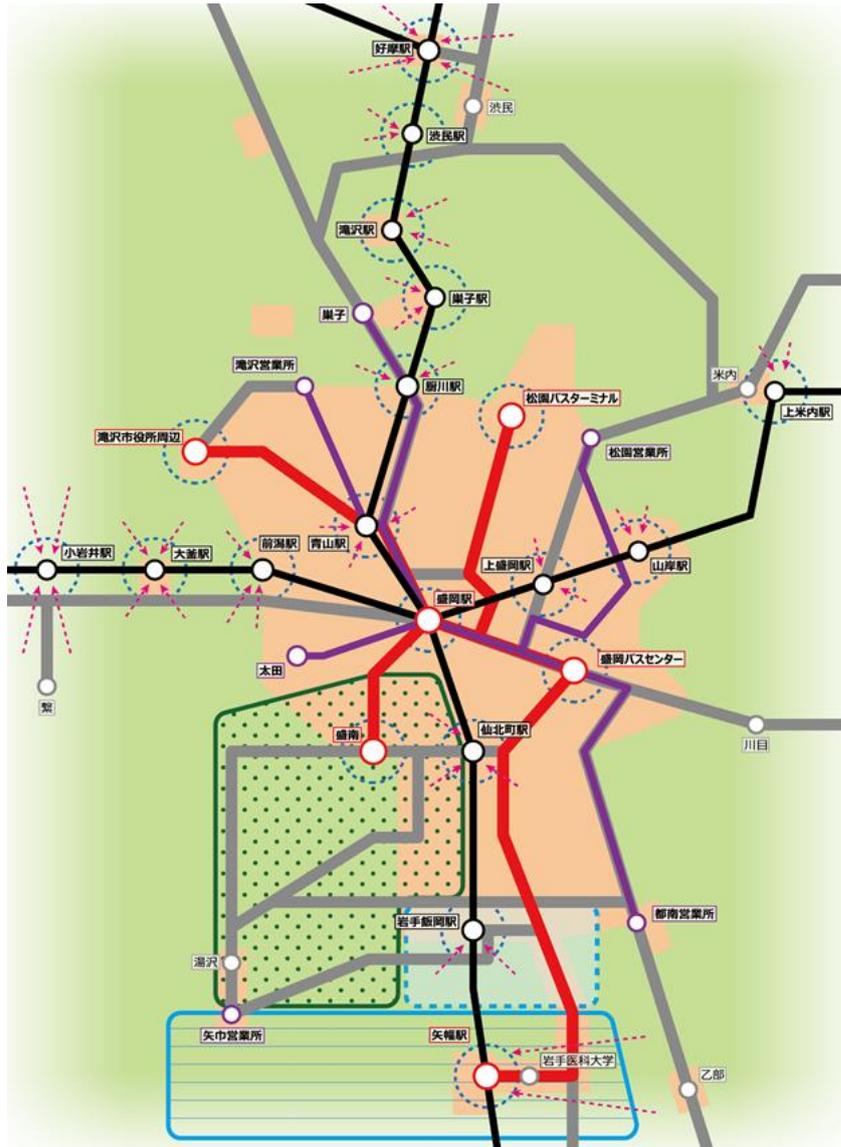
前述の「研究対象の限定」において公共交通が利用できる地域と利用できない地域に分類し、研究対象を限定したが、現在策定中の盛岡都市圏地域公共交通計画においては、概ね公共交通が利用できる地域を「既存路線バスを主体としたネットワークを形成するエリア」、公共交通が利用できない地域・不便な地域を「鉄道・バス不便地域における地域内で完結する移動を実施・検討するエリア」と設定する予定である(図表-59 参照)。

公共交通が利用できない地域・不便な地域は、「地域内交通(地域の足)」と既存の路線バスとの連携を図りながら、デマンド交通や福祉・教育目的の輸送等、地域の特性に合った様々な交通モード⁵⁰を活用することにより、地域内で完結する移動のために行政や地域住民が主体となった移動手段を確保することとしている。「基幹系統」や「既存路線バスエリア」は事業者が公共交通を運行し、事業者の責任において維持や確保の工夫が進められる一方で、「地域内交通」は公共交通事業者の積極的関与は受けにくい。地域と本市が主体的に交通を確保しなければ計画でイメージしている交通ネットワークの形成は簡単ではなく、イメージする交通ネットワーク形成のためには地域と本市が共に助け合い交通を確保維持する必要がある。

本市では2019(令和元)年度から交通政策課交通対策係及びおでかけ支援対策室により、公共交通が利用できない公共交通空白地や不便地域などの地域内の交通確保のために動き出している地域を対象に、住民主体の地域交通の事業化に向けた相談受付や情報提供などを実施しているが、住民主体の地域交通を確保維持するためのサポート制度や事業は確立されていない。

⁵⁰ 交通手段のこと。

図表-59 盛岡都市圏における将来ネットワーク



ネットワーク・エリアの位置付け	想定される路線
<p>● 広域基幹系統 (鉄道)</p> <p>● 広域基幹系統 (路線バス)</p>	<p>盛岡都市圏内外を連結する 鉄道・バス路線</p> <p>JR東日本 東北本線、田沢湖線、山田線、花輪線、IGRいわて銀河鉄道線</p>
<p>● 都市圏基幹系統</p>	<p>盛岡都市圏の骨格となり、 主要結節点を結ぶバス路線</p> <p>八幡平線、沼宮内線、106急行・特急線等 つなぎ温泉線、長岡線等、平庭高原線等</p> <p>【盛岡バスセンター～盛岡駅前間】、 【盛岡駅前～滝沢市役所周辺間】、 【盛岡中心部～松園バスターミナル間】、 【盛岡駅前～盛南間】、 【盛岡バスセンター～矢幅駅前間】 の5区間を運行する各線</p>
<p>● 都市圏準基幹系統</p>	<p>基幹系統を補完し、 盛岡都市圏中心部と 主要バス停留所間を結ぶ バス路線</p> <p>【盛岡バスセンター～盛岡駅前～滝沢営業所間】、 【盛岡駅前～盛岡バスセンター～松園営業所間】、 【盛岡駅前～盛岡バスセンター～郡南営業所間】、 【盛岡バスセンター～盛岡駅前～太田間】、 【盛岡バスセンター～盛岡駅前～菓子間】 の5区間を運行する各線</p>
<p>● 既存路線バスエリア</p>	<p>既存路線バスを主体とした ネットワークを形成するエリア</p> <p>原川線、盛南上田箱湧水線等 南青山町線、みたけ中央線、浅岸線、中央線、 イオンモール盛岡線、ゆいびあ東線等</p>
<p>● 地域内交通実施エリア (フィーダー系統)</p>	<p>鉄道・バス不便地域における 地域内で完結する移動を 実施・検討するエリア</p> <p>矢巾町：やはばす・デマンド交通「のりあい号」</p>
<p>● 地域内交通検討エリア (フィーダー系統)</p>	<p>盛岡市：患者輸送バス等 滝沢市：福祉バス、患者輸送バス等 タクシーの効果的な活用、地域の輸送資源の活用等</p>
<p>● 見直し想定エリア (盛岡市南西部～矢巾町北部)</p>	<p>路線バスネットワークの 見直しを想定するエリア</p> <p>(見直し想定路線) 羽後線、本宮線、飯岡線等</p>
<p>● 見直し想定エリア (矢巾町北部～盛岡市南部)</p>	<p>(見直し想定路線) 川久保線、南インター経由川久保線等</p>

出所：盛岡市(2025)「第7回盛岡都市圏地域公共交通会議参考資料1」p.2より引用

ここで、本市において住民が主体となって導入している地域交通の事例を2つ示す。はじめに、本市西部の地域では、地域住民で組織する任意団体「油田お出かけクラブ」により「乗用タクシーを活用したお出かけ事業」が2022(令和4)年度から実施されている⁵¹。利用者は1世帯片道1回500円⁵²でタクシーを利用することができ、正規運賃との差額をクラブで負担している。また、クラブでは移動支援だけではなく、コロナ禍で失われつつある近隣コミュニティの絆を再生するため、お出かけや健康などについて自由におしゃべりする「油田お茶っこサロン」を主催しており、その中でタクシー利用料の徴収と来月の予約を取りまとめている。クラブの事務局ではタクシー事業者への予約と支払いを行っている。本市ではこの交通に対して、事業の立ち上げ時の相談や有識者との懇談会を実施している。

図表-60 「乗用タクシーを活用したお出かけ事業」の概要【2025(令和7)年1月現在】

実施主体	油田お出かけクラブ(2023(令和5)年7月30日有志で結成)
利用対象者	油田お出かけクラブ会員(99世帯(2025(令和7)年1月現在))
運行形態	乗用タクシー(緑ナンバー、利用日時の制約なし)
乗車形態	「1人」または「相乗り」のどちらでも可
利用区域の範囲	乗車・降車のどちらかが油田地区内であればどこでも
利用料 (利用者負担)	1世帯片道1回500円 (1乗車3,000円超過分は利用者負担)
申し込み方法	毎月第3日曜日に開催されるサロンで申し込み (急ぐ場合は各自でタクシー会社に連絡)
運送依頼先	タクシー事業者
運行の財源	自主財源 ⁵³
2023(令和5)年度実績	26回(10月から3月、1乗車に複数人乗った場合あり)

出所: 油田お出かけクラブ聞き取り及び盛岡市提供資料により著者作成

図表-61 「油田お茶っこサロン」の様子(2023(令和5)年12月17日)



出所: 油田お出かけクラブ

⁵¹ 2022(令和4)年度は、12月から2月に油田地区自治公民館による「相乗りタクシー体験事業」を実施。

⁵² 3,000円を超えた金額は利用者負担。

⁵³ 2022(令和4)年度は盛岡市市民協働推進事業補助金を活用。

次に南東部の地域では、地域住民で組織する任意団体「大ヶ生カンパニー」が自家用乗用車を用い、自らドライバーとなるボランティア輸送「大ヶ生おでかけ便」(道路運送法許可・登録不要)を2020(令和2)年6月から行っている⁵⁴。移動に困難を感じている地域住民が地域から矢幅駅までの道のりを大きく逸脱しない範囲で移動ができる。この交通に対して本市交通政策課ではサポートをしていないが、地元自治会や社会福祉法人等から支援を受けている。

図表-62 「大ヶ生おでかけ便」の概要【2025(令和7)年1月現在】

実施主体	大ヶ生カンパニー(2020(令和2)年6月1日有志で結成)
利用対象者	移動に困難を感じている地域住民(約10人)※実施主体で開拓中
運行形態	自家用車ボランティア輸送(毎週金曜日午前、事前予約制)
車両所有者	個人
乗車形態	相乗り
利用区域の範囲	地域から矢幅駅までの道のりを大きく逸脱しない目的地ならどこでも
申し込み方法	電話または口頭
運転手の人数	3人(別に介助役2人)
運行の財源	地元自治会から補助、社会福祉法人から寄附、公益財団法人からの助成金等
2023(令和5)年度実績	延べ約150人

出所:大ヶ生カンパニー聞き取りにより著者作成

図表-63 「大ヶ生おでかけ便」の様子(2020(令和2)年9月25日)



出所:大ヶ生カンパニー

また、盛岡都市圏地域公共交通計画策定に係る住民代表者ヒアリング調査結果⁵⁵において、玉山地区から「地域内で助け合う仕組みや組織をつくっていききたい」との意見が出されており、潜在的

⁵⁴ 移動支援の実証実験は2019(令和元)年に開始。

⁵⁵ 盛岡市(2024)「第4回盛岡都市圏地域公共交通会議説明資料」p.19。対象者は区長、自治会長、民生委員、コミュニティ・福祉関連団体の代表者で、各地区4~7名程度。調査方法はワークショップ形式のグループヒアリングで各地区1時間程度。

に住民主体の移動手段の確保を考えている地域が存在することがわかる。

前出した先行研究において、地域住民が主体となり主導するコミュニティ交通は、

- 地域住民の当事者意識が高く、利用促進につながることを期待できる一方で、金の面に不安があり、自治体や利用者に頼る面が強い。
- 地縁組織が強固であり、地域での各種活動が組織化されやすく、自治体による財政支援が可能である場合にしか成立しない。

としており、自治体による財政的支援がコミュニティ交通の成立の重要な役割を担っていることがわかる。本市の油田地区の事例でも事業資金の確保が喫緊の悩みであると言っており、一度は本市の市民協働活動全般の補助金を活用したが、多事業も含めた公募型である上、新規性が求められ、補助金が受けられる期間も限られているということもあり、継続的に財政的支援を受けられる状況ではない。地域では乗合タクシーではなく行政主導のコミュニティバスを切望しているが、本市の現在の財政状況等を考えると非常に難しいと考えられる。

同じく油田地区の事例だが、自治会内のクラブ会員以外にうまく事業の意図が伝えられないという悩みもあり、役員自体のやる気もなくなってしまいそうだ。地域住民が趣旨を理解し、積極的に協力できる機運が必要であるともクラブの役員は言っている。また、大ヶ生地区では、利用者の拡大に伴って、予算や車両、人手のやりくりが課題であり、その課題を解決する新たなアイデアを出す時間が取れないことも課題であるとしている。現在の本市のサポートは、公共交通が利用できない公共交通空白地や不便地域などにおいて、地域内の交通確保のために動き出している地域を対象に住民主体の地域交通の事業化に向けた相談受付や情報提供などであるが、サポート内容も対応する人材も「交通分野」という側面でのサポートに限られている。一方で、「人が移動できること」はWell-Beingを向上させる可能性があり、「人が移動できること」が人々の様々な活動を支えており、その移動により行われる人々の活動が地域や社会に影響を与え、波及効果が生み出され、その波及効果が地域や社会の課題解決につながる可能性を秘めていることは前にも触れた。

以上のことから、「本市において地域内交通(地域の足)を確保維持していくためには、行政として責任を持ち、住民主体の地域交通(コミュニティ交通)の取り組みを推進させ、分野を越える波及効果の発現を目指し、部門を越えてコミュニティ交通をサポートし、コミュニティ交通を成立させる必要がある。」と考えられる。そこで、本研究ではこの仮説を検証するため、次の2つを研究の目的とする。

1. 地域旅客運送サービス関連施策が本来持っている役割や効果以外の波及効果から、コミュニティ交通に取り組むことの意義を明らかにする。
2. コミュニティ交通サポート制度⁵⁶を導入している自治体の事例から、本市におけるコミュニティ交通を成立させるサポート制度の要件を明らかにする。

⁵⁶ 以下、制度の名称を「〇〇事業」等としているものも含む。

2. 調査対象と調査方法

(1) 本章の概要

前章では、研究背景と既存研究を整理しつつ、本市の公共交通将来ネットワークや住民主体の地域交通の課題等から、本市における地域内交通の確保維持のための仮説を立てた。そして、仮説を検証するため、『コミュニティ交通に取り組むことの意義』と『本市におけるコミュニティ交通を成立させるサポート制度の要件』を明らかにする」という研究の目的を設定した。

設定した本目的を遂行するためには、実際にコミュニティ交通施策及びサポート制度に取り組んでいる自治体の事例を広く把握し、その中から本市において参酌すべき要件がある自治体の事例を深堀する必要がある。そこで本章では、研究の目的を遂行するために実施した調査(アンケート調査及びインタビュー調査)の調査対象と調査方法を記述する。

(2) 地域旅客運送サービス政策の波及効果とコミュニティ交通サポート制度の実施状況の把握

a) 調査対象

本研究では、全国の全市区町村(1,741 自治体)を対象とした。国土交通省において、全国の公共ライドシェア(自家用有償旅客運送)やボランティア輸送等の実施数や優良事例などは調査・公表されているものの、コミュニティ交通への自治体のサポート制度について、全国を網羅的に調査した事例はほとんど見られない。前出の寺田ら(2018)の研究では、コミュニティ交通へのサポート制度について調査されているが、東京近郊一都三県の全市区町村(203 自治体)に限定しての調査である。ちなみに同研究の調査結果では、サポート制度のある自治体は政令指定都市から10万人以下の市や村など幅広く、都市規模にかかわらずサポート制度が存在していることがわかっている。以上のことから本研究では全国の全1,741市区町村を対象とした。なお、本調査のコミュニティ交通の定義は前出の寺田ら(2018)の定義を用いた。

図表-64 コミュニティ交通の定義

用語		定義
コミュニティ交通	事業者運転型 コミュニティ交通	地域住民が主体となって導入を行い、または、運行継続に向けて地域住民が主体的に取り組むことが要請されているもの(例:コミュニティ交通導入のために主体的に取り組む協議会等が設置される。コミュニティ交通の運行継続のために必要な1便あたりの乗車人員などが明示されている。)のうち、住民が運転手とはならないもの。
	住民運転型 コミュニティ交通	地域住民が主体となって導入を行い、または、運行継続に向けて地域住民が主体的に取り組むことが要請されているものうち、地域住民自身が運転手となって運送を行うもの。

出所:寺田悠希・近藤早映・後藤智香子・小泉秀樹(2018)「東京近郊におけるコミュニティ交通の政策と事例の実態—東京近郊一都三県を対象としたアンケート調査の分析を通じて—」都市計画論文集、53(3)、pp.1399より著者作成

b) 調査方法

調査方法はアンケート調査とした。アンケート票は Microsoft Forms 及び Microsoft Excel で作成し、2024(令和6)年5月中旬に各市区町村の公共交通担当部署あてにEメールで送付し、Microsoft Forms またはEメールで回収した。担当部署が不明な場合は市区町村の代表アドレスに送付、Eメールアドレスが不明な場合は問い合わせ入力フォームまたは電話で送付先とEメールアドレスを問い合わせ、回答のあったEメールアドレスに送付した。調査期限は当初6月14日としていたが、一度締切を延長し、6月28日とした。調査項目は、地域旅客運送サービス政策の波及効果を明らかにするための項目とコミュニティ交通を成立させるサポート制度の要件を明らかにする項目の2項目で、質問項目の概要は図表-65に示す。

図表-65 アンケート調査の質問項目の概要

分類	内容
地域旅客運送サービス政策	<ul style="list-style-type: none"> ○ 地域旅客運送サービス政策担当・実施部署について <ul style="list-style-type: none"> ・ 自治体内での位置づけ ・ 部署間の連携の良し悪しとその要因 ○ 波及効果が現れた地域旅客運送サービス関連事業について <ul style="list-style-type: none"> ・ 波及効果の内容 ・ 事業の内容 ・ 財源、事業費(2023(令和5)年度)
コミュニティ交通へのサポート制度	<ul style="list-style-type: none"> ○ コミュニティ交通の有無について ○ コミュニティ交通サポート制度について <ul style="list-style-type: none"> ・ 名称 ・ 導入年度 ・ 自治体の費用負担によるサポートの内容、費用負担によらないサポートの内容 ・ 担当職員の種別・人数・従事時間(2023(令和5)年度) ・ 事業費(2023(令和5)年度)、当初予算(2024(令和6)年度)、財源 ・ 住民や地域の役割 ・ 制度を利用したものの本格運行に至らなかったケースの有無とその要因

(3) コミュニティ交通を成立させるサポート制度の要件の抽出

a) 調査対象

本研究では、松戸市、町田市、横浜市、相模原市、横須賀市、厚木市、由利本荘市のコミュニティ交通サポート制度の担当者を対象にインタビュー調査を実施した。先行して行ったアンケートの回答から本市のコミュニティ交通サポート制度の成功要件となる可能性のある要件を「多額の費用負担によらないサポート」、「費用負担によらないサポートが手厚い」、「コミュニティ交通で波及効果が出現している」の3項目とし、それに該当する7市を抽出した。また、町田市、厚木市、由利本荘

市では、実際にコミュニティ交通を運行している地域の方及び社会福祉法人の方にもインタビュー調査を実施した。

b) 調査方法

調査方法は半構造化インタビューとした。半構造化インタビューは、質問項目はあらかじめ用意しておくが質問の表現、順序、内容等にとらわれることなく、調査対象者の自由な語りを大切にする方法である。この方法を採用した理由は、事例集やアンケートでは知り得ない自治体の担当職員ならではの苦労話や率直な意見を聞こうとしたためである。調査項目はアンケート調査同様、地域旅客運送サービス政策の波及効果を明らかにするための項目とコミュニティ交通を成立させるサポート制度の要件を明らかにする項目の2項目で、質問項目の概要は図表-66に示す。

図表-66 インタビュー調査の質問項目の概要

分類	内容
地域旅客運送サービス政策	<ul style="list-style-type: none"> ○ 波及効果の発現要因、関連部署の反応 ○ 地域交通政策に対しての市の考え方、力の入れ方 ○ 部署間連携の良さの要因 など
コミュニティ交通へのサポート制度	<ul style="list-style-type: none"> ○ 制度の導入経緯、変更点、他事業との事業費のやり取り ○ 制度の導入の際の内部からの反対の有無と解決方法 ○ 制度の内容の決め方 ○ 制度の特徴と問題点 ○ 制度の担当者の業務内容 ○ 地域に協力を強いることに対する地域からの反対の有無と解決方法 ○ 制度への地域の感想 ○ 本格運行に至らなかった理由と要因 ○ コンパクトシティ政策と公共交通不便地域政策のジレンマ など

3. 調査結果

(1) 本章の概要

前章では、研究の目的を遂行するために実施した2つの調査「地域旅客運送サービス政策の波及効果とコミュニティ交通サポート制度の実施状況の把握」、「コミュニティ交通を成立させるサポート制度の要件の抽出」の調査対象と調査方法を記述した。

本章では、これらの調査結果を示す。なお、アンケート調査の結果概要は巻末「付録(アンケート調査結果概要)」に示す。

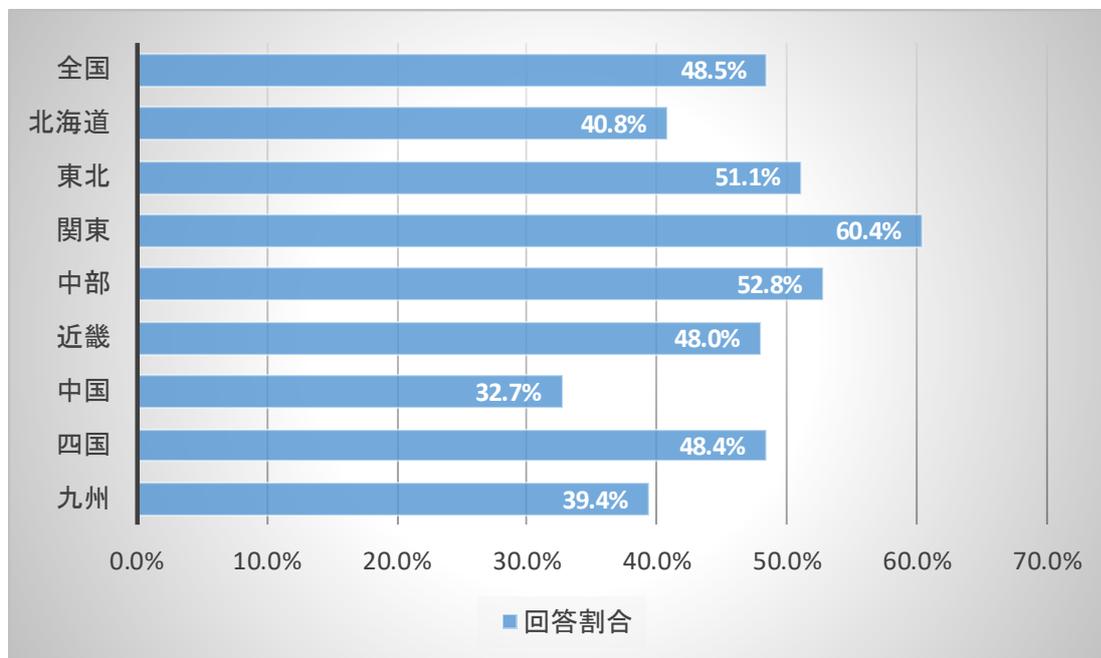
(2) 地域旅客運送サービス政策の波及効果とコミュニティ交通サポート制度の実施状況の把握

a) 回収率と属性

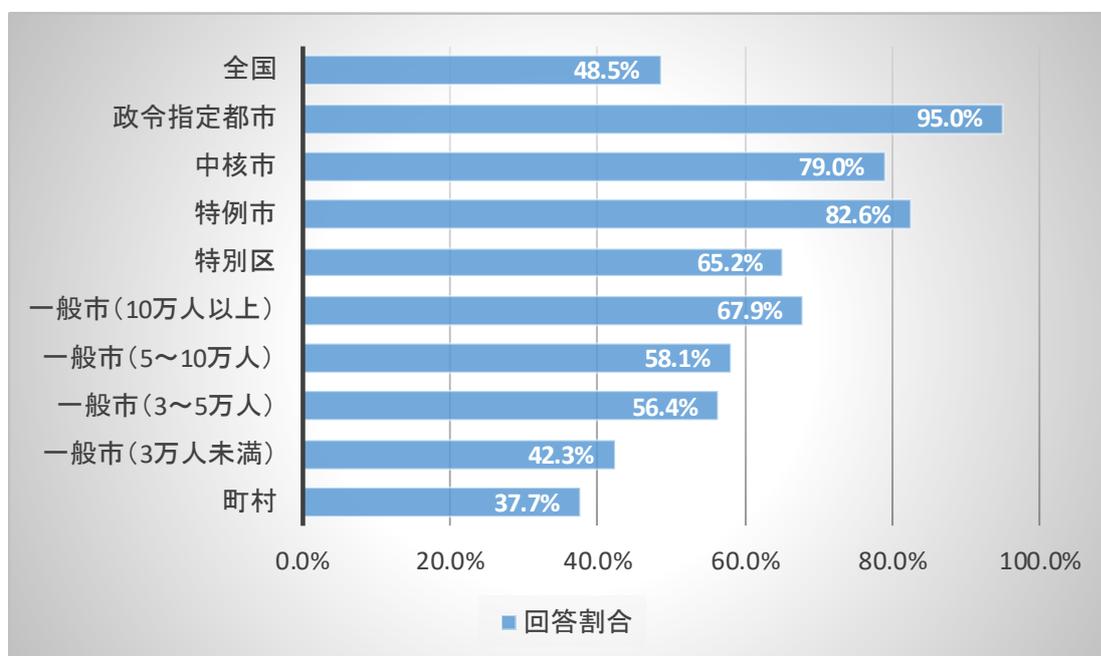
全国の全 1,741 市区町村にアンケート票を配布し、845 市区町村から回答を得た(回収率

48.5%)。地方別の回収率は関東地方が最も多く 60.4% (図表-67)、都市規模別に見ると政令指定都市が最も高く 95.0% (図表-68)であった。回答市区町村の属性は、地方別に見ると関東地方が最も多く 22.6% (図表-69)、都市規模別に見ると町村が 41.3% (図表-70)であった。

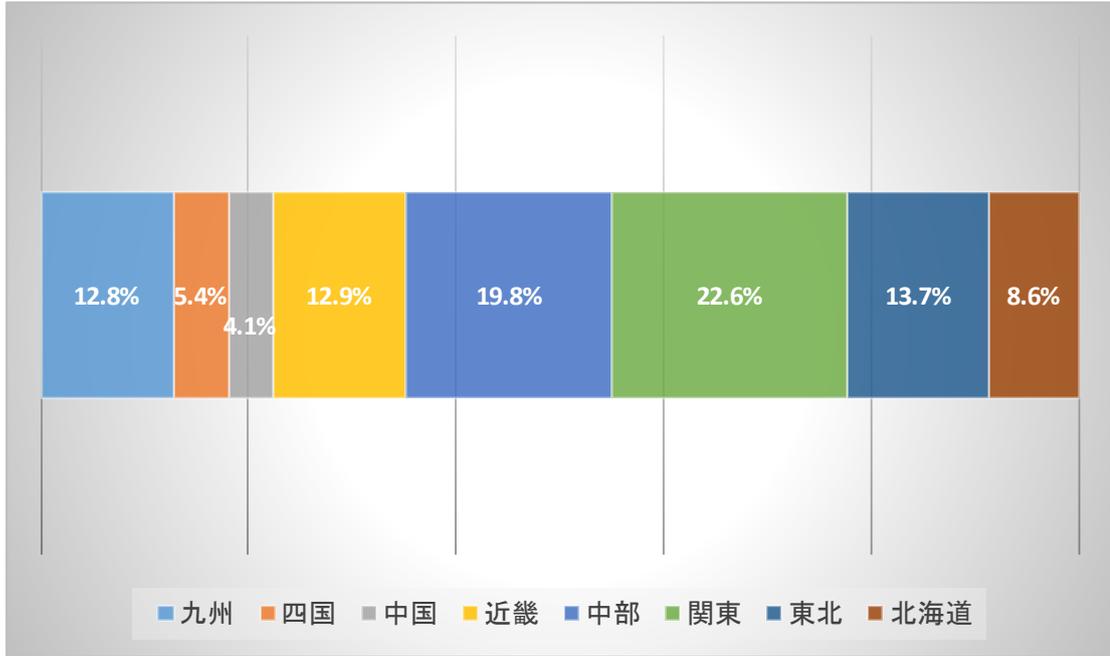
図表-67 アンケート回収率(全国、地方別)



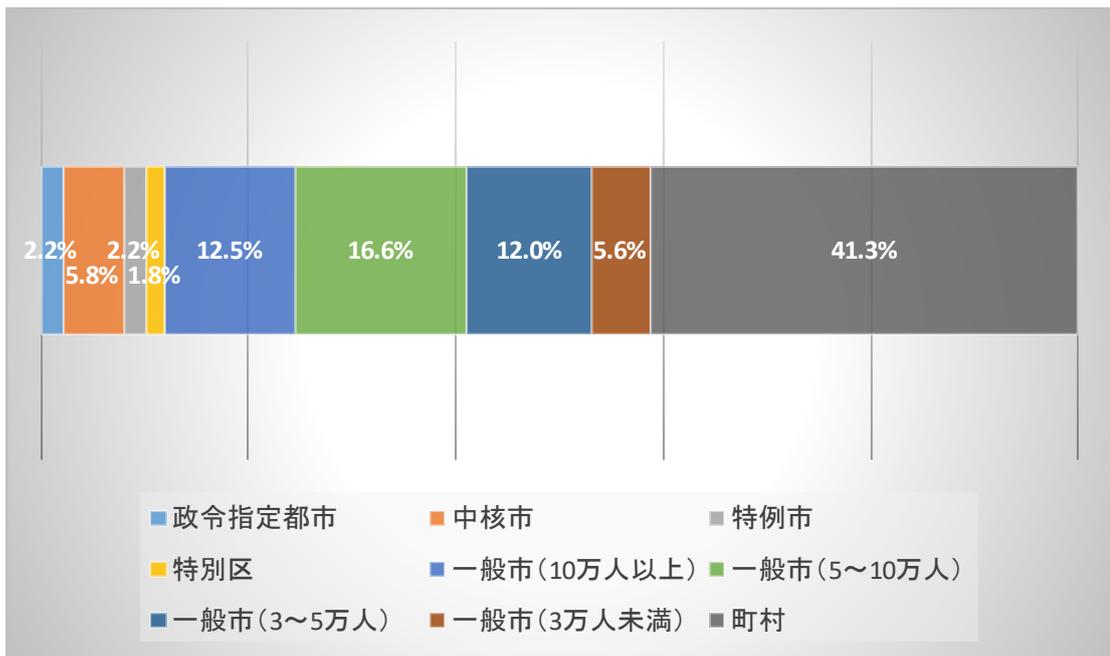
図表-68 アンケート回収率(全国、都市規模別)



図表-69 アンケート回答地方別内訳



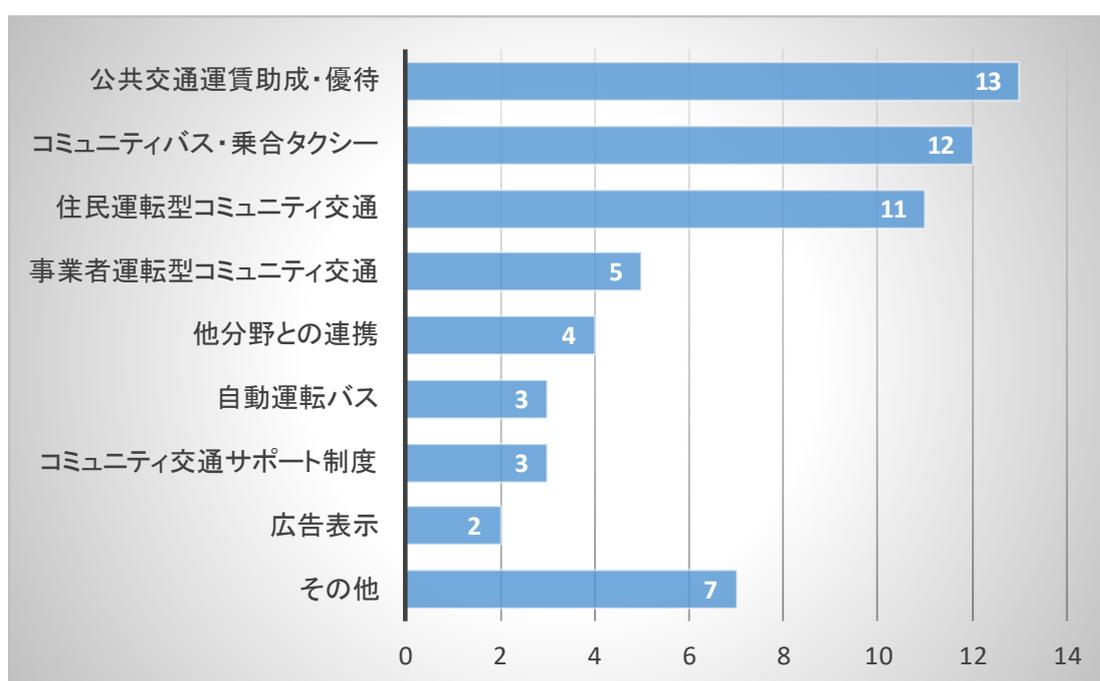
図表-70 アンケート回答都市規模別内訳



b) 地域旅客運送サービス政策の波及効果について

まず、地域旅客運送サービス関連施策において、地域旅客運送サービスが持っている本来の役割や効果以外の波及効果が現れた事業を調査した。波及効果が現れたとして 15 種類の事業が回答され、様々な事業において波及効果が現れたことがわかった。波及効果が現れた事業の中で最も多かったのは「公共交通運賃助成・優待」で 13 事業、次いで「コミュニティバス⁵⁷・乗合タクシー⁵⁸」で 12 事業となった。コミュニティ交通関連事業では、「住民運転型コミュニティ交通」が 11 事業、「事業者運転型コミュニティ交通」が 5 事業であった。コミュニティ交通を運転型で分けなければ合計が 16 事業となり、最も多く波及効果が現れた事業であった。また、その 16 事業を実施している市区町村のうち「コミュニティ交通サポート制度」がある市区町村は 10 市区町村であった。

図表-71 地域旅客運送サービスの波及効果が現れた事業の内容(単位:事業)



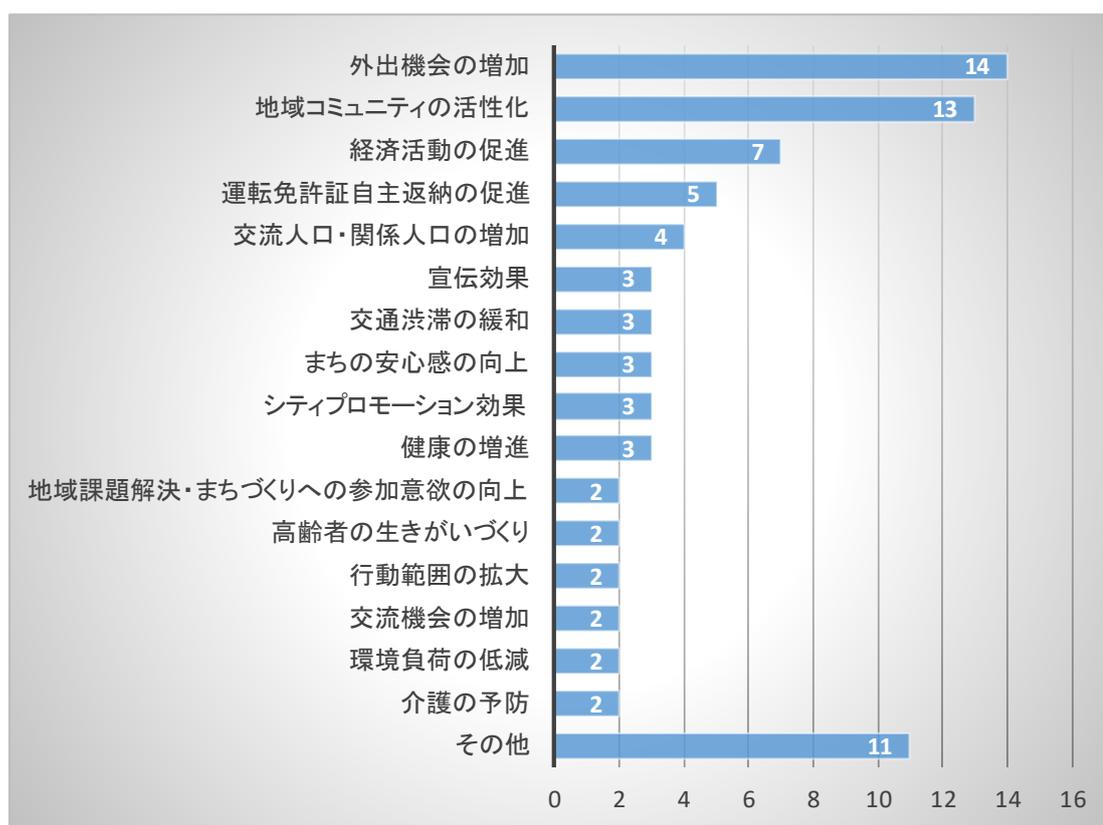
その他: エリア内共通フリーパス、ネーミングライツ、パークアンドライド、バス旅企画、貨客混載、公共交通意見交換会、公共交通利用で買い物ポイント付与

⁵⁷ コミュニティ交通に該当しないもの。

⁵⁸ 同上。

次に地域旅客運送サービス関連施策によって現れた波及効果を調査した。現れた波及効果は、27種類回答され、改めて地域旅客運送サービスは様々な波及効果を生み出すことがわかった。現れた波及効果で最も多かったのは「外出機会の増加」で14件、次いで「地域コミュニティの活性化」で13件であった。また、1つの事業において複数の波及効果が生まれていると回答している市区町村もあり、最も多くて1事業(コミュニティバス・乗合タクシー)で5つの波及効果(外出機会の増加、健康の増進、医療費の削減、交流機会の増加、地域コミュニティの活性化)が現れていることがわかった。

図表-72 地域旅客運送サービスの波及効果の内容(単位:件)



その他:違法駐車抑制、医療費削減、教育機会の創出、雇用の創出、交通事業者への間接的支援、公共施設の利便性の向上、住民主体の地域課題解決活動の広がり、地域の支え合い意識の醸成、地域福祉の醸成、低価格の運送、不登校の解消

ここで、「波及効果が現れた事業」と「現れた波及効果」でクロス集計を行った。事業と波及効果の組み合わせで最も多かったのは、「コミュニティ交通」と「地域コミュニティの活性化」の組み合わせで8件であり、「コミュニティ交通」事業によって、「地域コミュニティの活性化」が図られることがわかった。次いで「コミュニティバス・乗合タクシー」と「外出機会の増加」の組み合わせで6件であった。全部で54パターンの組み合わせの回答があり、様々な地域旅客運送サービス事業により様々な波及効果が生み出されていることがわかった。

図表-73 地域旅客運送サービスの波及効果が現れた事業の内容と波及効果の内容(単位:件)

事業	エリア内 共通フ リーバス	コミュニ ティバス・ 乗合タク シー	コミュニ ティ交通	コミュニ ティ交通 サポート 制度	ネーミン グライツ	パークア ンドライ ド	バス旅企 画	貨客混載	公共交通 運賃助 成・優待	公共交通 利用で買 い物ポイ ント付与	広告表示	自動運転 バス	他分野と の連携	合計
波及効果														
シティプロモーション効果			1										1	3
まちの安心感の向上		1	2									1		4
違法駐車抑制						1								1
医療費の削減		1												1
運転免許証自主返納の促進		1	1						4					6
介護の予防		1	1											2
外出機会の増加		6	4						4				1	15
環境負荷の低減									2					2
教育機会の創出												1		1
経済活動の促進	1					1			3	1	1			7
健康の増進		1	2											3
雇用の創出		1	1											2
交通事業者への間接的支援									1					1
交通渋滞の緩和						1			2					3
交流機会の増加		1	1											2
交流人口・関係人口の増加		2	1										2	5
公共施設の利便性の向上														1
行動範囲の拡大		1	1											2
高齢者の生きがいづくり									2					2
住民主体の地域課題解決活動の広がり			1											1
宣伝効果					1	1	1				2			4
地域コミュニティの活性化		3	8	2		1	1						1	15
地域の支え合い意識の醸成									1					1
地域課題解決・まちづくりへの参加意欲の向上			3											3
地域福祉の醸成				1										1
低価格の運送								1						1
不登校の解消												1		1
合計	1	19	27	3	1	4	1	1	19	1	3	6	4	90

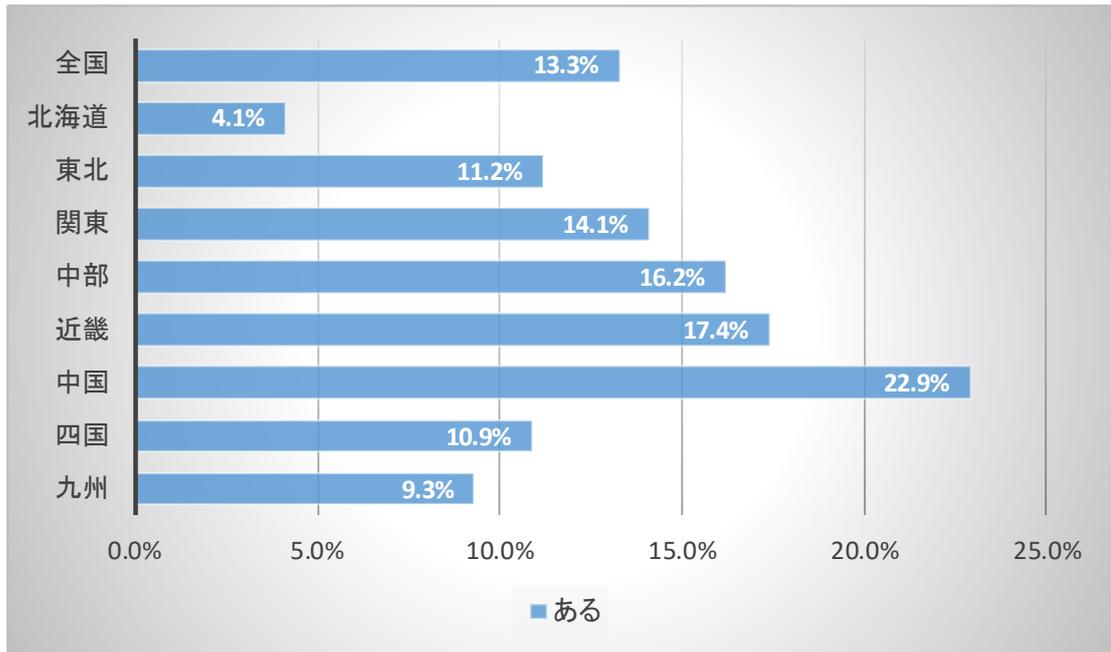
※「コミュニティ交通」は「住民運転型コミュニティ交通」と「事業者運転型コミュニティ交通」を合算。

※1つの事業で複数の波及効果、複数の事業で同じ波及効果が現れていると回答している場合があり、本図表と図表-71、72の合計が合わない場合がある。

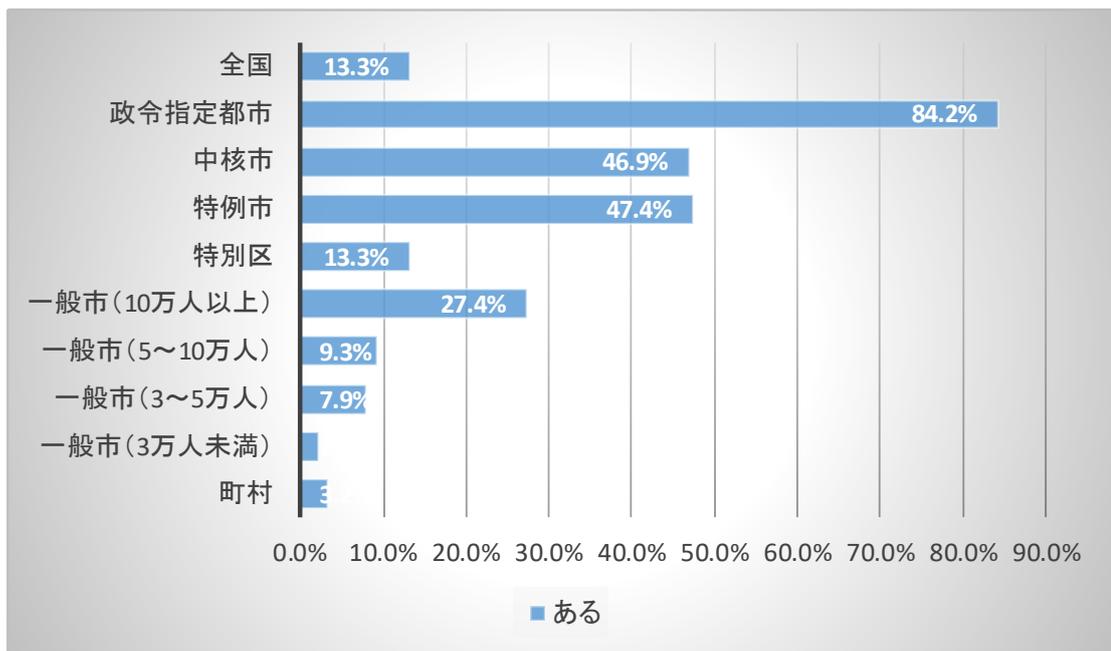
c) コミュニティ交通サポート制度の実施状況について

まず、事業者運転型コミュニティ交通の有無について調査した。全国では13.3%の市区町村で事業者運転型コミュニティ交通が運行されており、地方別に見ると最も高かったのが中国地方で22.9%、最も低かったのが北海道で4.1%だった。都市規模で最も多かったのは政令指定都市で84.2%、最も低かったのは一般市(3万人未満)で2.1%であり、都市規模が大きいほど事業者コミュニティ交通が運行されている市区町村の割合が高い傾向にあった。

図表-74 事業者運転型コミュニティ交通の有無(全国、地方別)

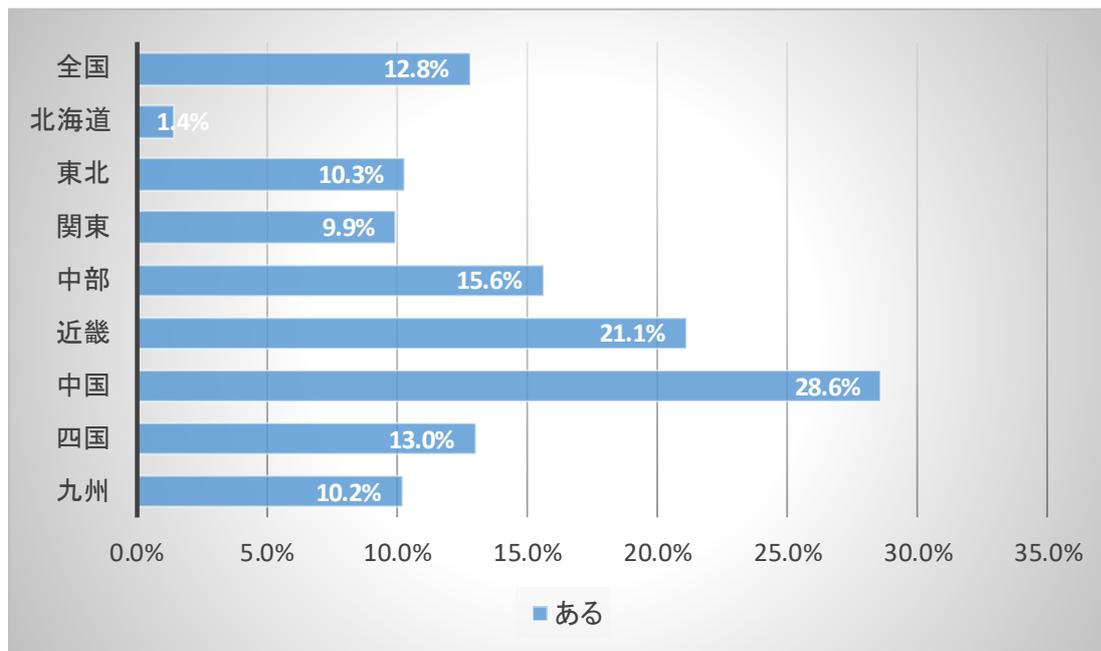


図表-75 事業者運転型コミュニティ交通の有無(全国、都市規模別)

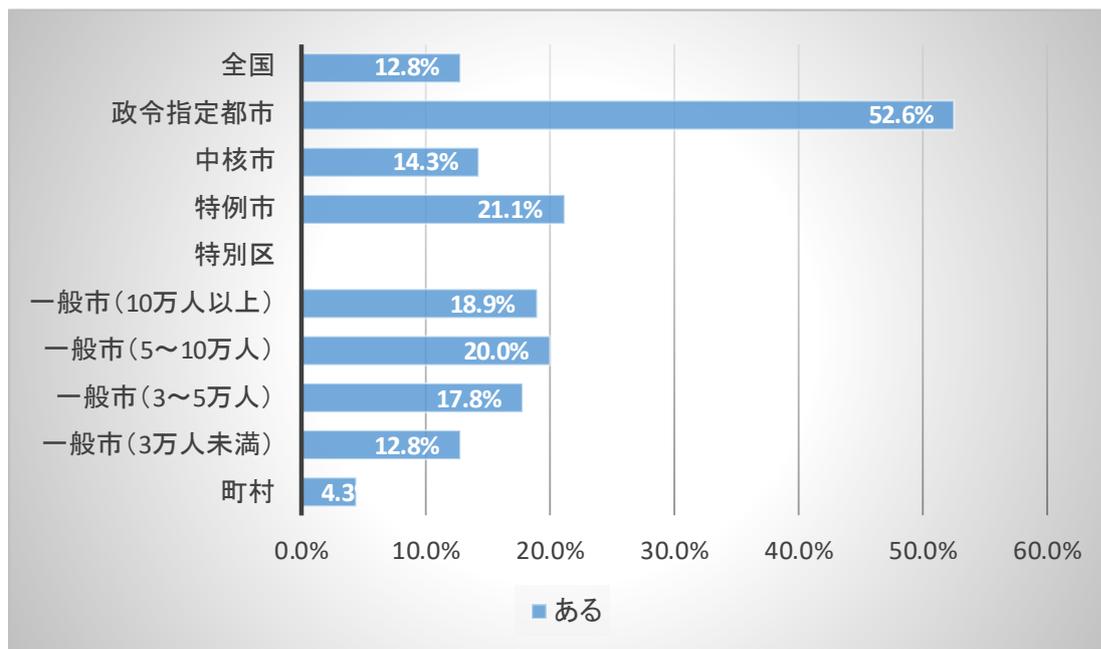


次に住民運転型コミュニティ交通の有無について調査した。全国では 12.8%の市区町村で住民運転型コミュニティ交通が運行されており、地方別に見ると最も高かったのが中国地方で 28.6%、最も低かったのが北海道で 1.4%だった。都市規模で最も多かったのは政令指定都市で 52.6%、最も低かったのは特別区で 0.0%であった。0.0%の特別区、14.3%の中核市を除けば、事業者運転型と同様に都市規模が大きいほど住民運転型コミュニティ交通が運行されている市区町村の割合が高い傾向にあった。

図表-76 住民運転型コミュニティ交通の有無(全国、地方別)

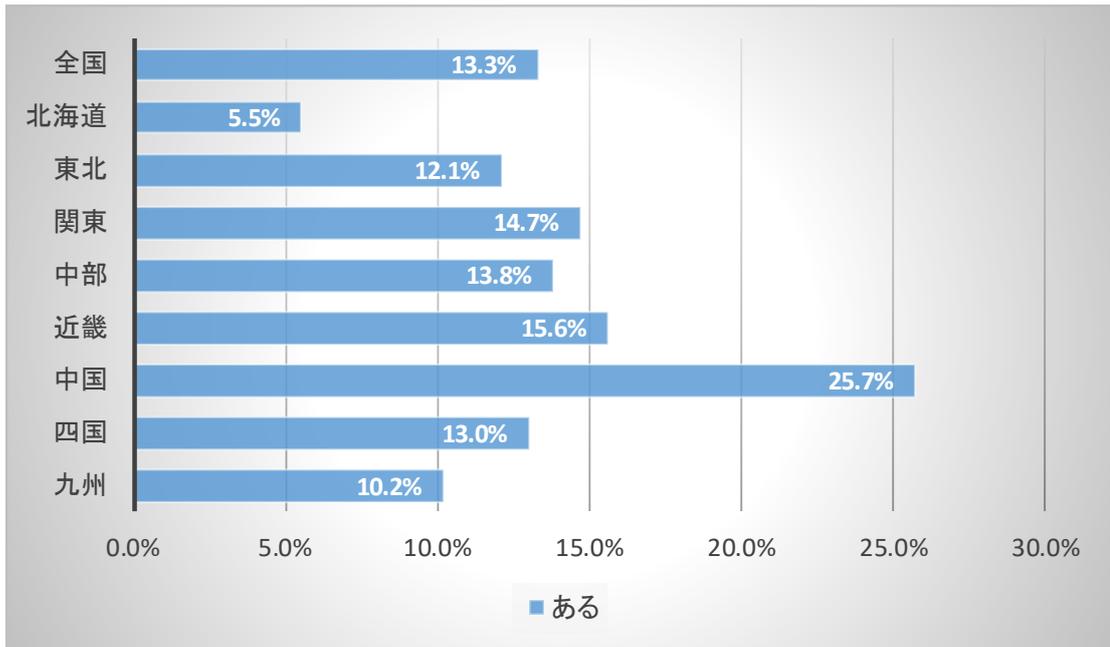


図表-77 住民運転型コミュニティ交通の有無(全国、都市規模別)

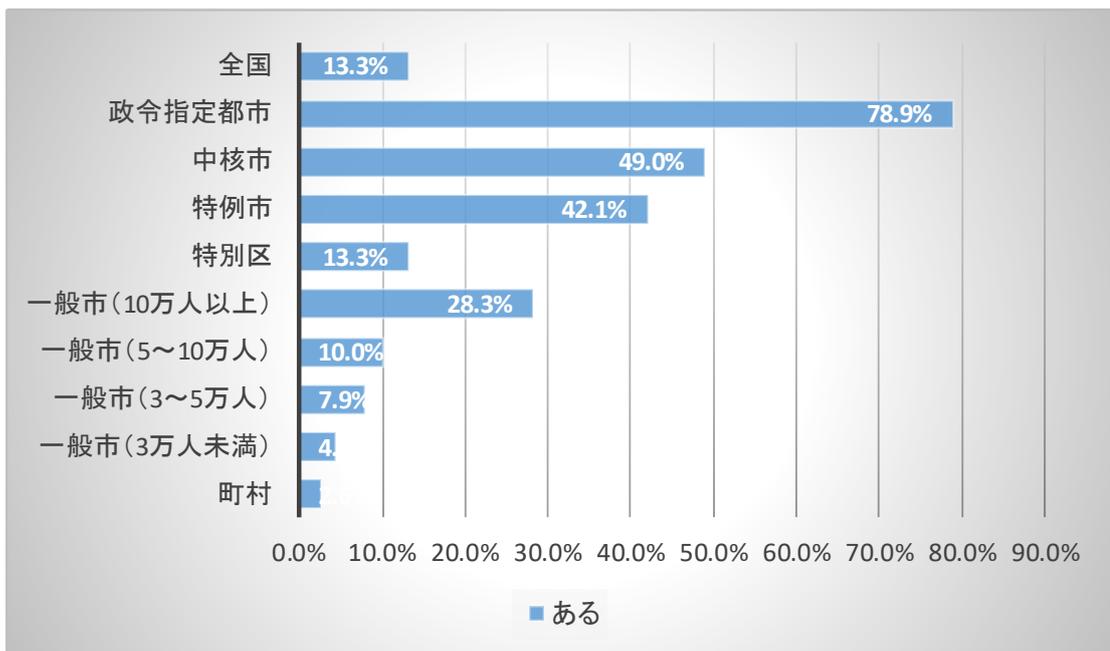


次に事業者運転型コミュニティ交通へのサポート制度の有無について調査した。全国では13.3%の市区町村で事業者運転型コミュニティ交通へのサポート制度があり、地方別に見ると最も高かったのが中国地方で25.7%、最も低かったのが北海道で5.5%だった。都市規模で最も多かったのは政令指定都市で78.9%、最も低かったのは町村で2.6%であり、13.3%だった特別区を除けば都市規模が大きいほど事業者運転型コミュニティ交通へのサポート制度がある市区町村の割合が高い傾向にあった。

図表-78 事業者運転型コミュニティ交通へのサポート制度の有無(全国、地方別)

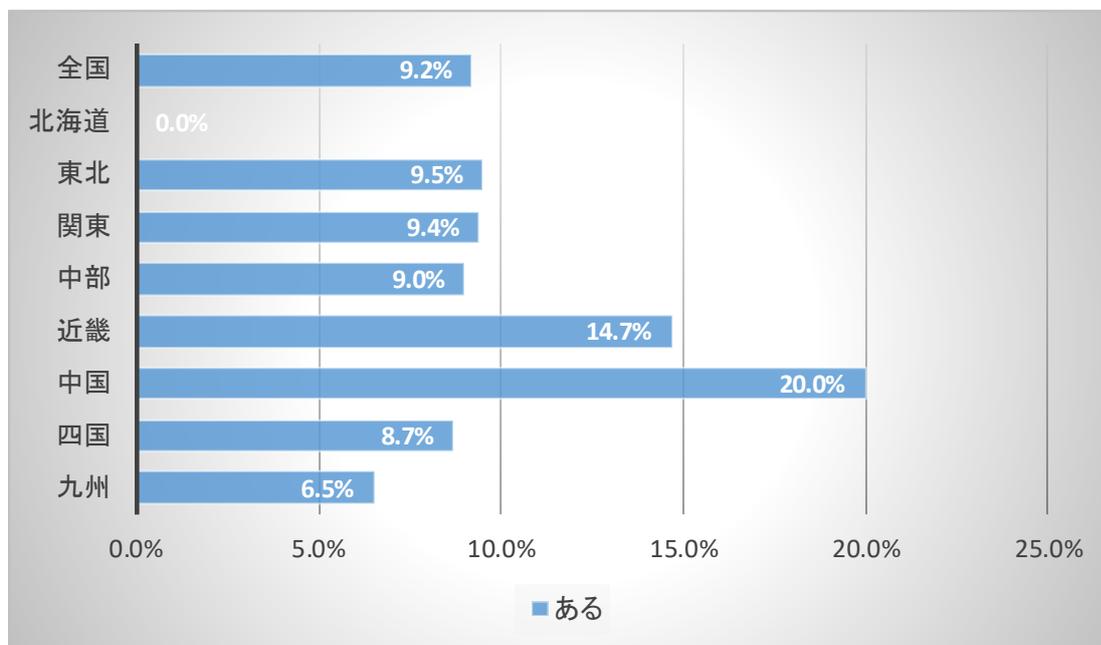


図表-79 事業者運転型コミュニティ交通へのサポート制度の有無(全国、都市規模別)

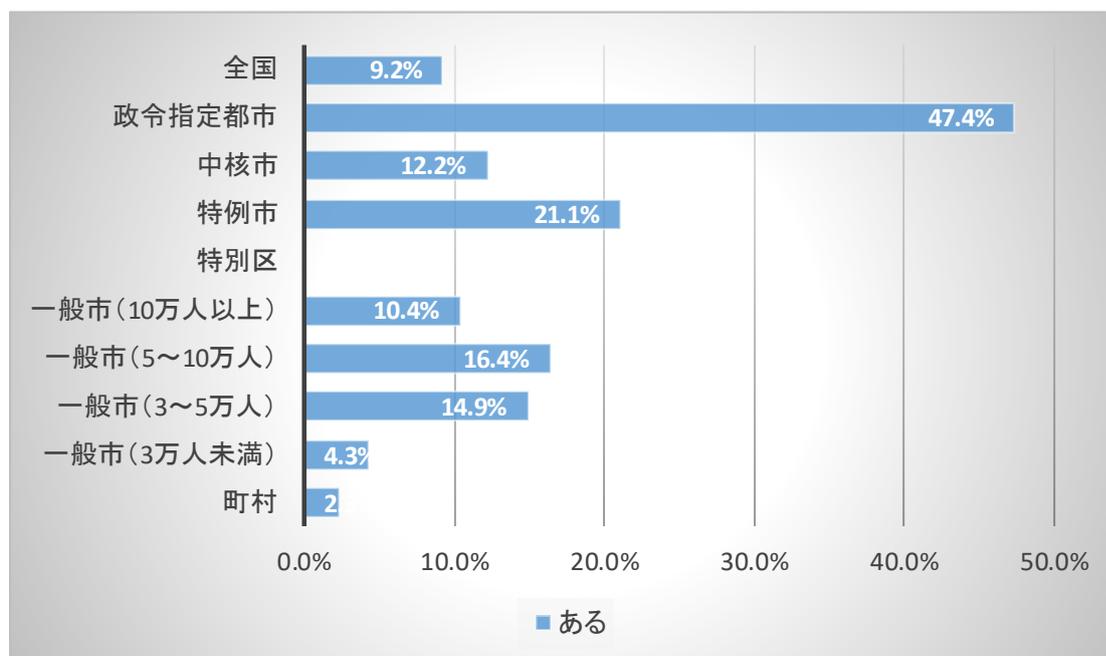


次に住民運転型コミュニティ交通へのサポート制度の有無について調査した。全国では 9.2%の市区町村で住民運転型コミュニティ交通へのサポート制度があり、地方別に見ると最も高かったのが中国地方で 20.0%、最も低かったのが北海道で 0.0%だった。都市規模で最も多かったのは政令指定都市で 47.4%、最も低かったのは特別区で 0.0%であり、概ね都市規模が大きいほど住民運転型コミュニティ交通へのサポート制度がある市区町村の割合が高い傾向にあった。

図表-80 住民運転型コミュニティ交通へのサポート制度の有無(全国、地方別)

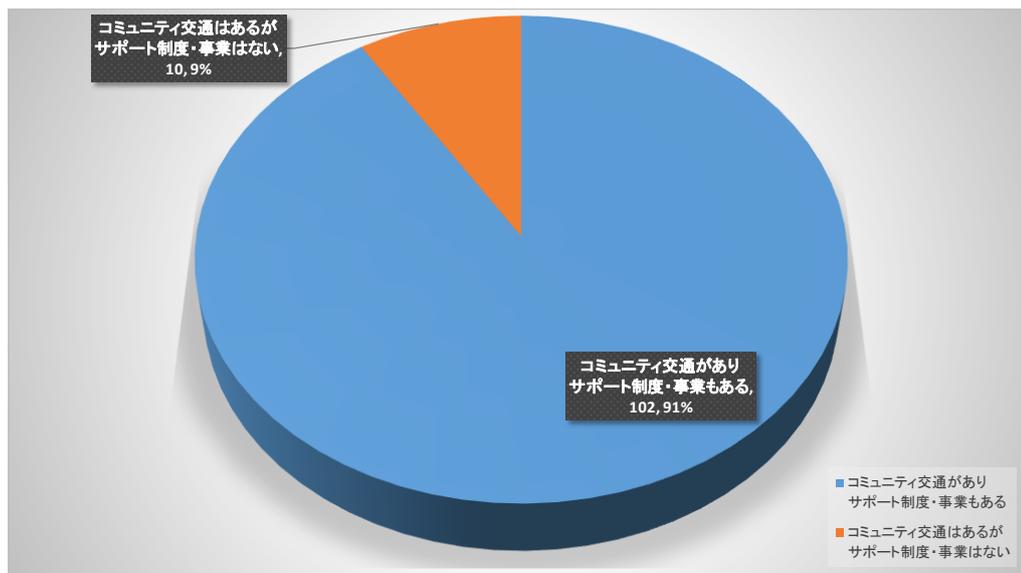


図表-81 住民運転型コミュニティ交通へのサポート制度の有無(全国、都市規模別)

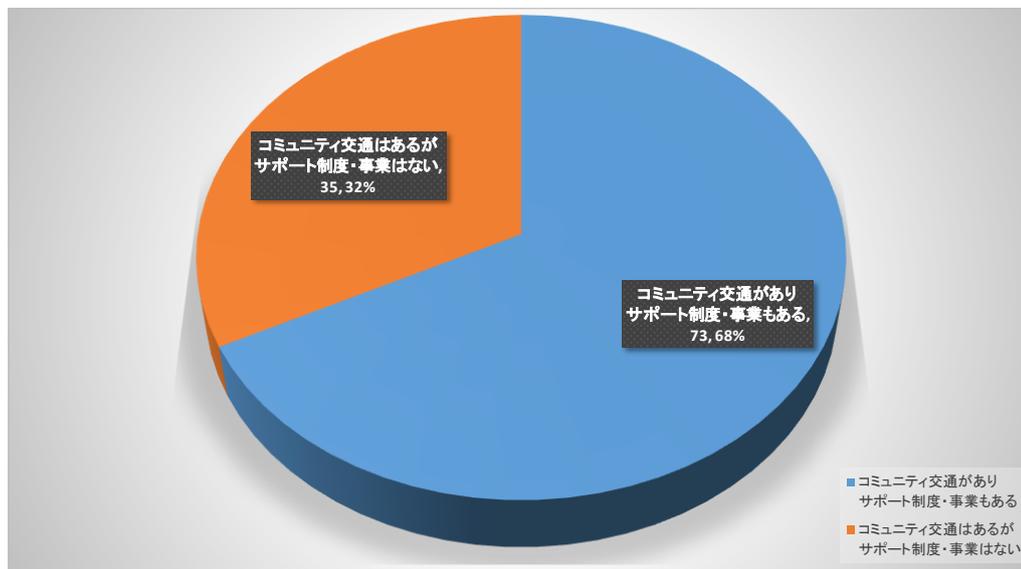


ここで、事業者及び住民運転型コミュニティ交通の有無とサポート制度の有無をクロス集計した。事業者運転型コミュニティ交通が運行している市区町村の9割以上はコミュニティ交通へのサポート制度があり、住民運転型コミュニティ交通が運行している市区町村の約7割はコミュニティ交通へのサポート制度があることがわかった。コミュニティ交通の成立には高い割合でサポート制度が影響を与えていることがわかった。

図表-82 事業者運転型コミュニティ交通が運行されている市区町村におけるサポート制度の有無

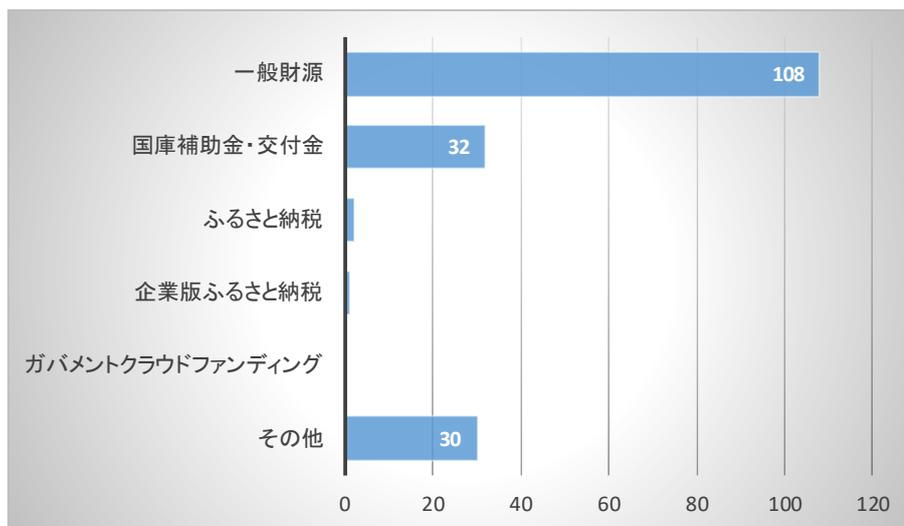


図表-83 住民運転型コミュニティ交通が運行されている市区町村におけるサポート制度の有無



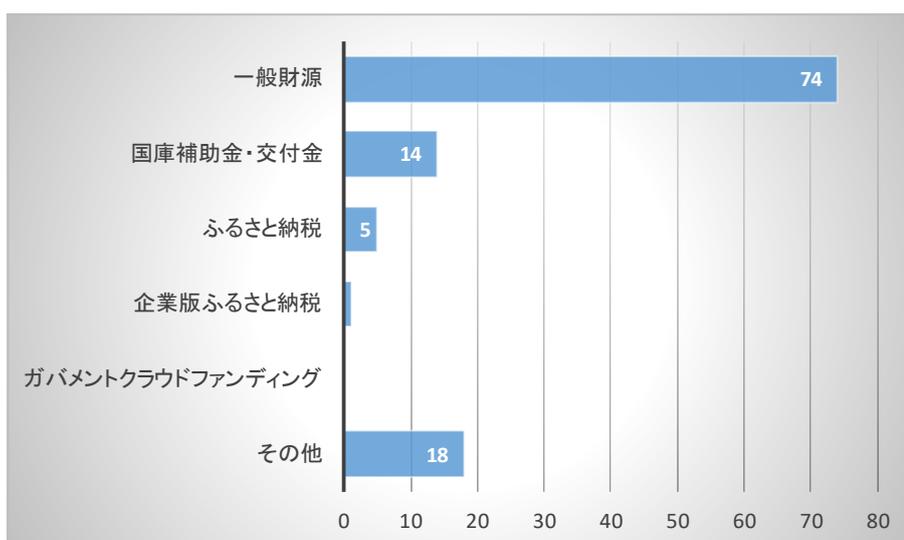
次に事業者及び住民運転型コミュニティ交通へのサポート制度の財源を調査した。どちらの運転型も一般財源が最も多く60%を超えており、次いで国庫補助金・交付金の利用が多かった。国庫補助金・交付金は地域公共交通確保維持改善事業費補助金(地域内フィーダー系統確保維持費国庫補助)が66%を占めるが、デジタル田園都市国家構想交付金、集落支援員、重層的支援体制整備事業交付金、二酸化炭素排出抑制対策事業費等補助金など様々な分野の補助金・交付金が利用されていた。また、ふるさと納税(企業版含む)、都道府県補助金・交付金、協賛金、基金、地域公共交通会議負担金、介護保険事業特別会計など様々な財源を活用して、コミュニティ交通をサポートしていることがわかった。

図表-84 事業者運転型コミュニティ交通サポート制度の事業費の財源(単位:件)



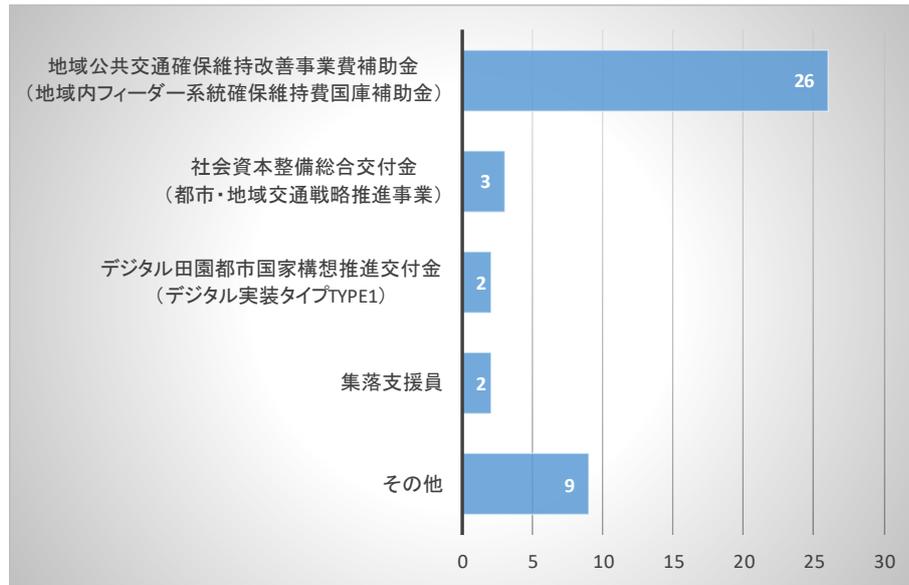
その他: 都道府県補助金・交付金、広告料、協賛金、地方債(過疎債)、隣接自治体負担金、運賃収入、基金、地域交通会議負担金

図表-85 住民運転型コミュニティ交通サポート制度の事業費の財源(単位:件)



その他: 都道府県補助金・交付金、特別交付税、地区負担金、広告料、協賛金、地方債(過疎債)、隣接自治体負担金、運賃収入、基金、地域交通会議負担金、介護保険事業特別会計

図表-86 サポート制度の財源に活用した国庫補助金・交付金(両運転型合算)(単位:件)



その他: アイヌ施策推進交付金、重層的支援体制整備事業交付金、地域公共交通確保維持改善事業費補助金(車両減価償却費等国庫補助金)、地域支援事業交付金、地方創成推進交付金、デジタル田園都市国家構想交付金、特別交付税、二酸化炭素排出抑制対策事業費等補助金、離島活性化交付金

(3) コミュニティ交通を成立させるサポート制度の要件の抽出

a) 調査実施都市と本市の比較

まず、インタビュー調査実施都市7市と本市の基本データを比較したものを図表-87に示す。

調査実施都市の都市区分は人口5～10万人の一般市から政令指定都市まで、人口は74,707人から3,777,491人、高齢化率⁵⁹⁾は24.4%から37.2%で、いずれも本市はその間に位置している。都市計画区域及び市街化調整区域は本市が最も大きく、市街化区域は1,130haから33,767haで、本市はその間に位置している。人口集中地区面積は4.2km²から352.5km²、人口集中地区外人口は10,865人から88,871人、人口集中地区外人口割合⁶⁰⁾は2.2%から78.4%で、いずれも本市はその間に位置している。本市と同様に中山間地域⁶¹⁾が存在する都市は相模原市及び由利本荘市である。

聞き取り調査時点における市内の事業者運転型コミュニティ交通の運行状況は1件から18件、住民運転型コミュニティ交通は0件から11件だった。サポート制度の担当部署は、どちらの運転型にも対応している場合、運転型で担当部署が違う場合、片方しかサポート制度がない場合の3パターンがあった。担当部署の部門は、交通政策部門だけではなく、都市計画部門、高齢福祉部門、地域包括ケア部門、地域振興部門でコミュニティ交通へのサポート制度が実施されていた。

⁵⁹⁾ 総人口に占める65歳以上人口の割合。

⁶⁰⁾ 総人口に占める人口集中地区外人口の割合。

⁶¹⁾ 農業地域類型区分のうち中間農業地域と山間農業地域を合わせた地域(農林水産省ホームページ https://www.maff.go.jp/j/nousin/tyusan/siharai_seido/s_about/cyusan/index.html 2025(令和7)年3月4日閲覧)。

図表-87 インタビュー調査実施都市と本市の比較

	盛岡市	松戸市	町田市	厚木市	相模原市	横須賀市	横浜市	由利本荘市
都市区分	中核市	一般市 (10万人以上)	一般市 (10万人以上)	施行時 特例市	政令指 定都市	中核市	政令指 定都市	一般市 (5~10万人)
人口【人】	289,731	498,232	431,079	223,705	725,493	388,078	3,777,491	74,707
65歳以上人口割合【%】	27.6	25.6	27.0	25.7	25.5	32.1	24.4	37.2
都市計画区域面積【ha】	44,570	6,138	7,165	9,384	21,704	10,081	43,653	6,894
市街化区域面積【ha】※	5,230	4,444	5,481	3,201	7,645※	6,627	33,767	1,130※
市街化調整区域面積【ha】※	39,340	1,689	1,684	6,183	14,059※	3,454	9,885	5,764※
人口集中地区面積【km ² 】	44.9	47.7	47.7	29.4	70.0	56.9	352.5	4.2
人口集中地区外人口【人】	54,281	10,865	21,641	29,090	59,652	23,974	88,871	58,592
人口集中地区外人口割合【%】	18.7	2.2	5.0	13.0	8.2	6.2	2.4	78.4
中山間地域の有無	あり	なし	なし	なし	あり	なし	なし	あり
事業者運転型 コミュニティ交通【件】※	1	1	4	1	7	1	16	1
住民運転型 コミュニティ交通【件】※	1	4	11	1	7	0	2	3
事業者運転型 サポート制度 担当部署の部門	(交通 政策 部門) ※	交通 政策 部門	交通 政策 部門	都市 計画 部門	交通 政策 部門	都市 計画 部門	交通 政策 部門	地域 振興 部門
住民運転型 サポート制度 担当部署の部門		高齢 福祉 部門			地域 包括ケア 部門	-		

※ 市街化区域が定められていない場合は市街化区域面積に用途地域面積、市街化調整区域面積に白地面積を計上。コミュニティ交通件数は聞き取り調査時点。本市はサポート制度として確立されていない。

出所: 著者作成

注: 原データは、2020(令和2)年国勢調査、2023(令和5)年都市計画現況調査、各自治体ホームページ、インタビュー結果を用いた。

b) 調査により得られた知見

次に、インタビュー調査により得られた知見を整理する。調査では各団体 60 分から 120 分程度の時間をかけて、聞き取りを行った中で様々な意見を得ることができた。それらの中でも特にコミュニティ交通を成立させるサポート制度の要件を考察する上で重要となる意見を抽出し、①地域交通に関する市の覚悟と部門間連携、②「行政主導」よりも「地域主体」、③車内コミュニティの成立と地域への波及、④コミュニティ交通を様々な分野の課題解決に活用、⑤少額でも喜ばれる費用負担、⑥費用負担によらないサポート、⑦小規模なコミュニティ交通へのサポート、⑧地元団体・企業等から地域への支援、⑨担い手の確保へのサポートに分類して整理する。

① 地域交通に関する市の覚悟と部門間連携

地域交通について市長が公約や重要政策であると位置づけるだけでなく、市の政策決定に関わる職員による部門を越えた会議を行っている事例が確認できた。厚木市では、副市長をはじめ、交通部門、福祉部門、道路部門、健康衛生部門などで庁内検討委員会を組織し、コミュニティ交通の政策的な判断をしていた。相模原市では、政策部局、財政部局、教育部局などの局長や部長で移動手段に特化した政策的な会議を開催し、交通についての連絡、意見交換、情報共有をしていた。横浜市では、政策統括部署、都市計画所管部署、道路事業・管理部署の部長級が参加する交通政策調整会議を開催し、議論の内容に応じて健康福祉局、子供青少年局、経済局、脱炭素所管局等の委員を追加することとしていた。市として覚悟を持って部門間で連携し、地域交通政策を推進しているのがうかがえた。

図表-88 市の政策決定に関わる職員による地域交通に関する会議の事例

厚木市
市長の8つの政策の一つとして「コミュニティバスの推進」がある。 <u>コミュニティ交通の庁内の検討委員会も組織</u> して、 <u>関係部署の上層部</u> を集めて年2回ぐらい実施し、 <u>政策的な判断</u> をしている。 <u>副市長、交通部門、福祉部門、道路部門、健康衛生部門</u> など。
相模原市
今の市長が就任した時から「地域交通の確保」を当市の課題と位置付けていて、地域交通に対して力を入れている。 <u>移動手段に特化した政策的な会議を政策部局、財政部局、教育部局などの局長、部長で構成</u> し、年1回程度開催。そこで <u>交通について連絡、意見交換、情報共有</u> をしている。
横浜市
2007(平成 19)年より、市の交通政策及び施策を総合的かつ効果的に推進することを目的に、 <u>部長級が参加する交通政策調整会議を設置</u> している。組織は、 <u>政策統括部署(政策経営局)</u> 、 <u>都市計画所管部署(建築局)</u> 、 <u>道路事業・管理部署(道路局)</u> 、議論内容に応じて、 <u>健康福祉局、こども青少年局、経済局、脱炭素所管局等の委員を追加</u> 。 地域交通政策は、現在、市の政策方針「 <u>横浜市中期計画 2022～2025</u> 」に位置付けをして、政策を推進している。市長の公約においても地域での移動課題の解消、地域交通の充実が

述べられており、2022(令和4)年度に、副市長をリーダーとした「エリア モビリティ イノベーション タスクフォース(通称:AMIT エイミット)」を設置し、地域公共交通の充実に向けた新たな制度の構築が進められてきた。※2025(令和7)年度より現行の「地域交通サポート事業」に代わる新たな支援制度の運用を開始する予定。

② 「行政主導」よりも「地域主体」

コミュニティ交通について、「地域主体」であることで良い効果が出ている事例、「行政主導」の交通ではうまくいかない事例が確認できた。松戸市では、コミュニティ交通が地域に協力を得られているのは地域が主役で地域が自ら運営していく事業であるからと言っており、ある企業はコミュニティ交通への協賛を祭りの協賛と同様に捉えていることがわかった。横須賀市では、市が勝手に交通を用意したらうまくいかず、地域を主役とすることでコミュニティ交通に地域の方が乗車し、広報活動も実施されており、地域を巻き込んでやってきて良かったと言っていた。横浜市では、成功している地区は導入したコミュニティ交通に愛着を持っていて、地域で交通を守っているような感じがあるという意見が聞かれた。

一方で、町田市では、行政主体で乗り合い交通の実証実験を行ったが、利用者が少なく、現在は地域住民の互助による支え合い交通事業に力を入れているという話があった。由利本荘市では、市で検討した交通ではうまくいかず、地域が主体となり(主に集落支援員)、市と連携して公共交通事業者と折衝し、運行形態を変えて運行を継続しているコミュニティ交通があることがわかった。コミュニティ交通は、「地域主体」としているところに、意義や効果があることがうかがえた。

図表-89 地域主体であることで効果が出ている事例

松戸市
導入地域の過半数は、町会自治会連合会という「地区会」が母体となっていて、かなり人脈があり、地域力が強いことによって、地域内の協力を得ているところもある。 <u>市の事業だからということよりも、「地域が主役で地域が自ら考え運営していく事業」だからというところ。地域のお祭りの協賛と同じようなイメージで地域の企業も考えている。</u>
横須賀市
<u>地域が主役として一番良かったことは走らせた後にみんなが乗ってくれること。協議会に参加している地域の代表も自分たちのバスだし、乗らないとなくなってしまうとみんなに広報してくれたりした。このような点ですと地域を巻き込んでやってきて良かったと思う。</u>
横浜市
<u>成功している地区は導入された交通サービスに対して愛着を持っており、定例会を開き、利用実績の共有や運行計画の見直しなどの利用促進策を地域で検討することで、持続可能なものにしていこうと努力していただいている。</u>

図表-90 行政が用意した交通がうまくいかない事例

町田市
交通不便地域に対して、 <u>行政主体でタクシー車両を使って、乗り合い交通の実証実験を行って見たが利用者が少なかった。現在市では住民の互助による支え合い交通事業に力を入れている。</u>
横須賀市
研修とかで先生方がみんな言っていると思うが、 <u>市が勝手にやったらダメ。住民を入れると実際には大変だが、住民も巻き込んでやらないと続かない。</u>
由利本荘市 集落支援員
最初、 <u>路線バスと市から貸与されたレンタカーによるボランティア輸送の両方を利用するという形を市から提案され運行を開始した。</u> 地区内のバス停から遠い老人の方を最寄りのバス停まで送って、路線バスに乗せる(帰りは乗合タクシーでバス停までも可)という考え方はいいが、実際は乗り換えが発生して不便でドア to ドアでないとお年寄りは大変。これなら民間風に言えば売り上げが上がらないなと思った。ボランティア送迎の範囲を広げてドア to ドアにすれば、路線バスやタクシー会社から我々の商売を邪魔するなとクレームが来る。バス会社からのクレームに対しては、今でも日中に空気だけを乗せて走っているので、ボランティア送迎は絶対商売の邪魔はしないと説明し、市の担当者も折衝してくれて、ボランティア輸送の範囲を広げ、利便性を高めた。 <u>現在も路線バスは利用できるが利用者はゼロになり、乗合タクシーもゼロで、今は全部ドア to ドアのボランティア送迎だけ。運行開始から現在まで、要望と利用状況を見ながら変えてきた。</u>

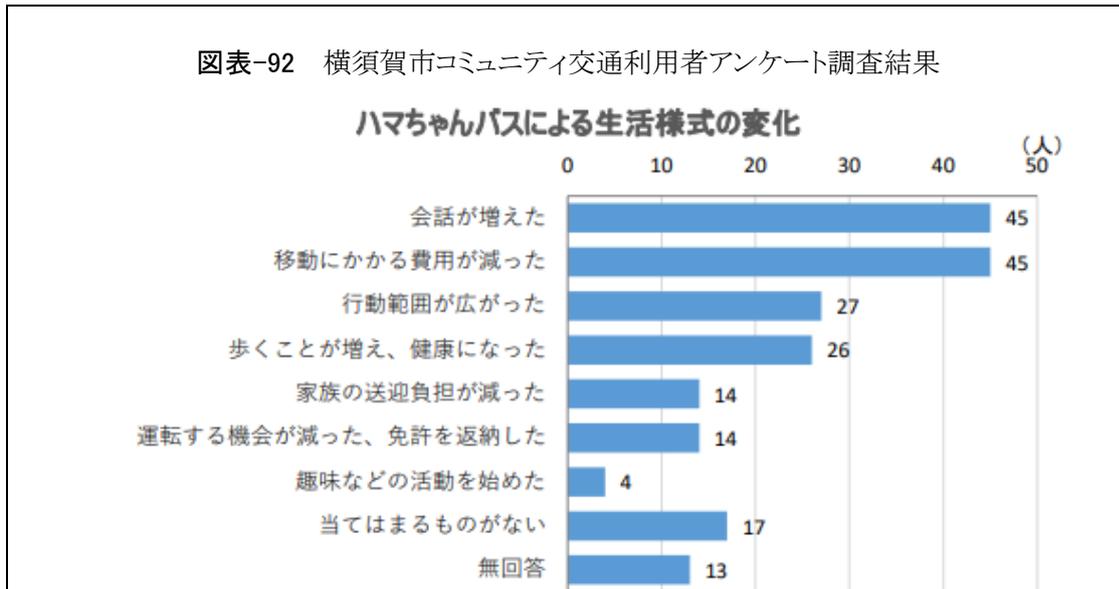
③ 車内コミュニティの成立と地域への波及

コミュニティ交通の車内において、地域のコミュニケーションがとられているとともに、新たなコミュニティも生まれている事例が確認できた。横須賀市では、車内でコミュニティが出来上がり、普段でも会っている人がいる事例が聞かれた。厚木市でもコミュニティ交通が地域コミュニティ形成に一役買っており、災害時の共助などにもつながる可能性があると言っており、地元のコミュニティ交通協議会では、70代でも新たなグループができ、車内だけではなく別のところでも集まる状態になっていると話していた。横浜市でもコミュニティ交通自体がコミュニティの場として機能しているという意見があった。地域コミュニティが先に存在してコミュニティ交通が出来上がったのかもしれないが、そのコミュニティ交通の車内にも新たなコミュニティが生まれ、それがまた地域に波及している状況がうかがえた。

図表-91 車内コミュニティができあがっている事例

横須賀市
<u>車内ではみなさんすごいおしゃべりしている。アンケート取った際も乗る人このこと全部知っていて勝手に答えてくれるおばちゃんがいる、この人はどこで降りるとか把握している人もいたり、車内でコミュニティが出来上がっている。そこで仲良くなって、普段会っている人もいる。</u>

図表-92 横須賀市コミュニティ交通利用者アンケート調査結果



※ N=119 複数回答あり

出所:横須賀市提供資料

厚木市
<p>コミュニティ交通に乗った人同士がコミュニケーションできる。話し相手が欲しいから 100 円払って乗車して、一周回って同じバス停で降りるお客様もいる。コミュニティ交通がきっかけで友達ができていったら、例えば災害時の共助にもつながっていく可能性があり、<u>コミュニティ交通が地域コミュニティ形成に一役買っている。</u></p>
厚木市 地元協議会
<p>今まで隣近所の人も知らなかったような人が乗ってきて、<u>たまたま隣に座って話したのがきっかけでサロンへ誘ってお茶を飲んでもらったりすると、70 代でもグループができたりする。そして、電話を掛け合って、「集まろう」というような話まで発展している。</u>そういう意味では<u>バスで送り迎えするだけではなく、その中にコミュニケーションが広がっており、すごくいい場所だ</u>と思っている。地域の人が運転している、地域の人が助手をやっている意義は利用者とのコミュニケーションをしてバスの中を和やかにすること。</p>
横浜市
<p>実際に本格運行した地区だとこの交通自体がコミュニティの場としても機能している。</p>

④ コミュニティ交通を様々な分野の課題解決に活用

コミュニティ交通が交通課題だけではなく、様々な分野の課題解決に活用されている事例が確認できた。松戸市では、住民運転型コミュニティ交通であるグリーンスローモビリティ⁶²(以下「グリスロ」という。)事業を地域介護予防活動支援事業として実施していた。当事業のロジックモデルの最終イ

⁶² 時速 20km 未満で公道を走ることができる電動車を活用した小さな移動サービスで、その車両も含めた総称。(国土交通省ホームページ https://www.mlit.go.jp/sogoseisaku/environment/sosei_environment_fr_000139.html 2025 (令和7年3月4日閲覧))

ンパクトは社会保険料の抑制とし、2名程度社会保険料が抑制できればコミュニティ交通の事業費が償還できるというロジックを立て実践していた。厚木市では、事業者運転型コミュニティ交通の利用者の9割近くは高齢女性であり、地域の高齢者の見守り効果も期待してコミュニティ交通のサポートを行っていた。実際に地元の協議会では、コミュニティ交通の運転中に倒れている人を発見するなど、見守り効果を発揮していた。横浜市でも同様にコミュニティ交通がまちの見守り的な役割を担っているという意見があった。由利本荘市では、コミュニティ交通に取り組むことによって地域の連帯感が生まれた事例や地元集落の会長からは、コミュニティ交通に利用している車両があることで災害時の足の確保や市とのつながりが持っていると意見が聞かれた。コミュニティ交通を通じて交通課題だけではなく、波及効果を活用し、様々な分野の課題解決につなげていることがうかがえた。

図表-93 コミュニティ交通が様々な分野の課題解決に寄与している事例

<p>松戸市</p>
<p><u>グリスロ事業は、介護予防・日常支援総合事業における地域介護予防活動支援事業として実施しており、介護予防のための事業であって、ロジックモデルの最終インパクトは「社会保険料の抑制」である。2名程度社会保険料を抑制できれば、グリスロの導入からランニングコスト含めてもペイできるという試算。このグリスロ事業は運営も利用者も地域住民に入ってもらい。そこに参加することで介護予防になり、介護認定になる期間が1年伸びれば介護費用が削減できる。そうするとグリスロのランニングコストもカバーできる。こういうロジックがあった上で2回の実証調査を実施。1回目は外出の回数が増えて、行動範囲が広がった。2回目は生きがいなどの向上が見られた。それを受けて、単に小さな移動にとどまらず、コミュニケーションが活性化され、住環境が向上できることから、自立の促進ができ、地域福祉全体に波及できると考えられるため、2022(令和4)年に事業化して予算化して事業を開始した。住民運転型コミュニティ交通として、公共交通では対応しきれない狭隘道路等の走行が可能となり、グリスロを使って近くの駅やバス停まで行き、そこから公共交通を使うことで移動範囲が今まで以上に増えた。今までは家からバス停に行くのも大変だったけども、それがグリスロに乗ってバス停まで行けることで逆にバスに乗れるので駅まで行けて、そこから今度他の交通結節につながったといういい事例。地域内に留まらず、地域外、市街地へというような形。</u></p>
<p>厚木市</p>
<p><u>導入当初から運行助手を乗車させることとしていて、地域の高齢者の見守りのようなところも含めて考えていた。顔見知りができるとか、声掛け、普段の生活が変わったとか、急に乗らなくなってきたなど、変化がわかるように。事業者運転型コミュニティ交通の利用者の9割近くは高齢女性でそのようなことを考えると高齢施策とは切っても切り離せない。本市では地域との話は各地の公民館を通して行うことも多いので、公民館とも連携を密に取っている。福祉部門と協働しながら、事業を進めている。</u></p>
<p>厚木市 地元協議会</p>
<p><u>運転中の見回り効果もあり、今までに3件外で倒れていた人を発見したことがある。マンションの前だったので管理人に連絡して本人確認してもらって救急車を呼んだ。</u></p>

横浜市
専属の運転手が運行している場合、乗客も運転手に親しみが湧き、車内での会話が生まれ、地域の細かい事情に精通している。例えば、誰がどこで乗ってどこで降りるのか、どこに住んでいるのか、最近あの人利用していないけどどうなっているのかなどを把握しており、結果的に <u>地域の見守り的な役割も担っている</u> と感じる。
由利本荘市
地域差はあるが、 <u>この交通に取り組んだことで「地域としてがんばろう」という連帯感を集落支援員が少し作ってくれたかな</u> という感じがする。 <u>このような取り組みを作ってくれたということは、地域にとって良かったのではないかと</u> 思っている。 <u>この交通の導入を検討することが、地域で集まって話し合うきっかけにもなっている</u> ということは、 <u>地域もそれなりに盛り上がってきている</u> ということでもある。 <u>地域の活動がこの交通を実現することで見える化したことも大きい</u> ところだと思う。
由利本荘市 集落会長
たぶんこの車があることで安心感などがあると思う。前から <u>この車を災害が起きた時にも利用できるのではないかと</u> 考えていて、みんな心強いと思っているのではないと思う。また、 <u>この車を持っていることで市とのつながりも持っている</u> 。

⑤ 少額でも喜ばれる費用負担

コミュニティ交通への市からの費用負担によるサポートについて、補助限度額が50万円以下であるものの地域等からは満足されているサポート制度があることが確認された。松戸市のサポート制度では、住民運転型コミュニティ交通に対して、初年度に導入費用として10万円、運営費として毎月4万円の補助限度額であるが、地域の努力により地元企業から協賛金をいただいております、補助金額について地域からの要望は出ていなかった。町田市では、コミュニティ交通の準備に33万円、次年度以降年間18万円の補助限度額であるが、「補助金のおかげで運行が継続できている」という地域からの声や運行を担っている法人からは「法人の持ち出しは車両保険ぐらいで、市の補助金で何とかなっている」との話があった。相模原市では、1年当たりの延べ乗車人員に応じて補助限度額が年間30万円から50万円（補助実績は1団体年間8千円～50万円）であるが、地域から金額に対する意見はないとのこと。由利本荘市では、限度額の定めはないものの、補助実績は1団体年間4、5万円程度であり、「補助金を高くしてほしい」といった意見はなかった。コミュニティ交通に対する行政の費用負担によるサポートは、少額の補助金であっても地域に喜ばれ、満足されている事例があることがわかった。

図表-94 補助金額が少額のサポート制度と地域等の声

	補助限度額	地域等の声
松戸市 (住民運転型)	導入費10万円(初年度) 運営費4万円(毎月) (ただし、車両は市から貸与。)	<u>補助金額について地域からは特 にない。地域の互助でやっているの で、地域が努力して、地元企業に賛</u>

		同してもらって資金を確保している。
町田市 (運転型共通)	(1)支え合い交通事業の実施の準備に係る事業 33万円を限度とする。 (2)支え合い交通事業 18万円(同一年度において前号に定める補助金の交付を受けた場合にあっては、33万円から当該補助金の額を控除した額)を限度とする。	「補助金のおかげで運行が継続できています、ありがとう。」というような良い声もある。 法人の持ち出しは車両の保険ぐらいでありあまり気にならない程度であり、市の補助金で何とかなっているような感じ。
相模原市 (住民運転型)	補助金の上限額は、1年当たりの延べ乗車人数に応じている。 100人以下:30万円 101人から300人まで:40万円 301人以上:50万円 (2023(令和5)年度補助金交付実績額は1団体年間8千円～50万円。)	基本的には地域住民の取組に対しての補助なので反対するところはない。
由利本荘市 (運転型共通)	限度額の定めはないが、実績は1団体年間4,5万円程度。(ただし、車両は市でリースしたものを貸与しているところもある。)	補助金を高くしてほしいというような話はない。

⑥ 費用負担によらないサポート

コミュニティ交通への市からの費用負担によらないサポートについて、各市様々なサポートを行っていることがわかった。道路状況等の現地調査や運行計画案等の検討などの技術的支援、関係機関との調整・協議、アンケートの実施、事業認可申請などの事務的支援、交通事業者の選定など、コミュニティ交通導入に係る事前相談から本格運行後のまで、幅広くサポートされていた。

また、コミュニティ交通サポート制度自体の情報を広く周知し、制度を利用するハードルを低くする努力をしている市があった。松戸市では、公募説明会を開催し、既にコミュニティ交通を導入している地域から運営の苦労や喜びの話をしてもらい、コミュニティ交通の浸透を図っていた。町田市では、コミュニティ交通を実施している団体の連絡会を開催し、好事例の横展開を推進していた。相模原市では、コミュニティ交通の活動報告会を開催し、地域住民だけではなく、社会福祉法人とも市内外の事例を共有することでコミュニティ交通へのハードルを下げる工夫をしていた。横浜市では、市内部の部署を対象とした研修と社会福祉協議会等への情報提供を実施し、地域交通についての情報周知、意見交換機会を設けていた。由利本荘市では、コミュニティ交通のドライバー養成研修を開催し、サポート制度を利用したコミュニティ交通の事例を周知し、制度の利用促進を図つ

ていた。費用負担だけでなく、費用負担によらない様々なサポート、サポート制度自体の周知や横展開により、少しでもコミュニティ交通への取り組みが広がるよう努力されていることがわかった。

図表-95 費用負担によらないサポートの事例

松戸市	技術的支援 (道路状況の調査、関係機関との調整、地域公共交通会議の開催、広報誌等による周知・利用促進など)
	関係機関との調整・情報提供、広報活動の一部(事業全体の周知含む)、車両管理や運営管理へのアドバイスや相談対応、運転講習会の開催、1日試乗会開催時の運転サポート 等
町田市	交通関係者との調整や道路運送法等交通法規に関する技術的支援
厚木市	<ul style="list-style-type: none"> ・導入計画作成の技術的支援 ・アンケート等の実施 ・関係機関との協議 ・交通事業者の選定(※事業者運転型のみ) ・運営に必要な設備等の手配 ・その他コミュニティ交通の導入及び運営に関し必要となる事務
相模原市	地域交通活性化協議会への提案、事業認可申請等
	運行時刻やルートを決める際のアドバイス、利用促進チラシの作成補助、アンケート調査の作成・集計・分析、運行管理支援、アドバイザー派遣、ボランティア養成講座
横須賀市	地域の移動ニーズに合った交通手段を導入するため、住民、公共交通事業者及び市の3者が連携しながら必要な手続きを進める。
	ー(※住民運転型コミュニティ交通へのサポート制度なし)
横浜市	<ul style="list-style-type: none"> ・現地調査 ・運行計画案の検討 ・利用者動向等の調査に係るアンケート調査票の作成、集計、分析等 ・まちづくりコーディネーターやコンサルタント等の派遣 ・その他必要な技術的な助言等
由利本荘市	導入に向けた協議、乗り方練習会などのサポート

※上段は事業者運転型コミュニティ交通、下段は住民運転型コミュニティ交通、分かれていないものはどちらの運転型にも共通。

図表-96 サポート制度の周知(説明会、連絡会、報告会、研修等)の事例

松戸市
<p>公募説明会を開催。</p> <p>市の説明と合わせて、既に導入している地域の事務局が運営の苦労や喜び等の生の声を同じ立場の地域側として聞かせている。このようなモデルの共有が説明会でできているので、</p>

積み重ねで浸透が図られている。
町田市
<p><u>支え合い交通を行う団体の連絡会を開催。</u></p> <p><u>情報の周知や共有、団体間の意見交換や交流が目的。</u>支え合い交通の実施団体と意見交換をしている際に、他の団体の取り組みを知りたいという声が複数団体からあり、<u>良い事例を横展開するために開催し始めた。</u></p>
相模原市
<p><u>おでかけサポートの活動報告会を開催。</u></p> <p>当時移動支援の取り組みは本市でも他都市でも取り組みが少なかったため、住民側が取り組むにはハードルが高いと思っている節があった。市内外の事例を知ってもらうことによって、<u>もしかしたら自分たちの地域でもできるかもしれないと思ってもらうために開催。</u><u>社会福祉法人側にも知ってもらいたいというのがあった。</u><u>住民側と法人側に取り組みをしてもらいたいという意味合いで実施している。</u></p>
横浜市
<p><u>市内部での研修を開催、市外部への情報提供を実施。</u></p> <p><u>地域の交通・移動支援に関する相談マニュアルを作っていて、区役所のまちづくり部署や福祉部署の職員を対象に研修を行っている。</u>区役所のまちづくり部署の職員にも地域に入っていく時には一緒に地域の会合などに出てもらっている。また、<u>社会福祉協議会や横浜市の場合の地域ケアプラザにも地域交通についての情報を周知して、意見交換の機会を設けている。</u></p>
由利本荘市
<p><u>ドライバー養成研修内で制度の周知を実施。</u></p> <p>福祉関係の部署で地域支え合いドライバー養成研修を年1回やっている。そこに講師に招かれて資料を使いながら乗り[逢い]交通の取り組み事例の話をして、営業もしている。</p>

⑦ 小規模なコミュニティ交通へのサポート

町内会や自治会の全体の合意を得ることをサポート制度を受ける際の条件にしている事例も見受けられるが、集落単位や少人数のグループでコミュニティ交通が運行され、その交通へ市がサポートをしている事例も確認できた。相模原市では、活動従事者が地域住民7～9名で構成される団体で実施しているコミュニティ交通へサポートしていた。由利本荘市では、集落単位で運行しているコミュニティ交通へサポートしている事例があった。町内会や自治会の全体で合意が取れなければ始められないということではなく、少人数のグループでの運行にもサポートし、コミュニティ交通を成立させている事例があった。

図表-97 小規模コミュニティ交通の事例

相模原市
<p>○ A団体(2023(令和5)年10月開始)※中山間地域 <u>活動従事者数:7名(地域住民)</u> 活動従事者の役割:代表(予約受付その他全般調整)、副代表、運転手、会計 活動回数:利用者希望による 活動内容:利用者の希望に応じて、運転者の自家用車を使った買い物や病院などへの送迎や乗降の見守り、軽介助等を行う形の運行を行う。 実績(2023(令和5)年度):<u>利用対象者7名</u>、30回運行、市補助金交付額139千円(中山間地域対策事業としてまち・ひと・しごと創生基金を充当。他に利用者負担あり。)</p> <p>○ B団体(2023(令和5)年9月開始) <u>活動従事者数:8名(地域住民)</u> 活動回数:月1回 活動従事者の役割:代表(窓口)、副代表、会計など 活動内容:社会福祉法人から車両と運転手の提供を受け、自力での移動が困難なサロン参加者の送迎支援を行う。支援方法は定時に乗り合い運行を行う。 実績(2023(令和5)年度):<u>利用対象者6名</u>、12回運行、市補助金交付額8千円</p> <p>○ C団体(2024(令和6)年6月開始) <u>活動従事者数:9名(地域住民)</u> 活動従事者の役割:代表、副代表、窓口担当、会計、運転者など 活動回数:月6、7回 活動内容:自家用車により、自力での移動が困難な方に対して、地域の認知症カフェへの送迎支援を行う。 実績見込み(2024(令和6)年度):<u>利用対象者22名</u>、月6~7回、市補助金交付予定額331千円 ※いずれの団体も運賃は無料。詳細は不明だが、数百円程度で負担金や会費を徴収している団体あり。</p>
由利本荘市
<p><u>世帯数30世帯、人口84人、高齢化率44.0%</u>(2023(令和5)年1月31日現在)の集落で「集落の安全と生活を守る会」を設立し、令和2年4月から集落全体を会員としてボランティア送迎を実施。<u>ドライバーは9名</u>(2024(令和6)年度)。2023(令和5)年度の運行回数は112回で乗車人数は160人。市から団体への補助金額は約8万円(2023(令和5)年度実績、車両は別途市から貸与)。</p>

⑧ 地元団体・企業等から地域への支援

市からサポートを受けているコミュニティ交通でも地元団体や企業等から支援を受けている事例が確認できた。相模原市では、地域自体がコミュニティ交通に賛同してくれる施設や社会福祉法人

に協賛をお願いしていて、車両だけの提供や運転手だけの提供、両方の提供など自由な事業設計でコミュニティ交通が運行されていた。松戸市では、大学との共同研究、社会福祉法人の施設を一時駐車場として借用、社会福祉協議会が運営事務に協力している事例があった。横浜市では、社会福祉法人からが車両と運転手の協力をしている事例や地域が個人や法人から協賛金を募っている事例があった。由利本荘市ではコミュニティ交通で通院可能な範囲内のクリニックから支援を受けている事例があり、地域住民も安価に移動ができ、クリニックも患者が増えるということでwin-winの関係でコミュニティ交通が運行されていた。町田市では、地元の社会福祉法人が運行主体となっているが、市からのサポートの他に地元企業から車両通行システム・車両設備、協賛企業から協賛金、団地の名店会やUR都市機構から電気料金、駐車設備、充電設備の提供を受け、様々な関係者が連携して団地住民にコミュニティ交通を提供していることがわかった。地域と地元団体・企業等と市の関わり合いにより地域の足が形になり、持続可能性が高まっていることがわかった。

図表-98 地元団体・企業等がコミュニティ交通をサポートしている事例

相模原市
<p><u>事業設計の自由度がある制度なのでいろいろなスタイルがある。例えば、車両は個人または社会福祉法人の車、市のグリスロという場合があり、運転手は社会福祉法人の職員、施設の職員、地域住民という場合があり、その組み合わせで動いている。地域のボランティアの方々は高齢者が多いので、車両と職員が空いている時間で施設が運行協力すると言ってくれると喜ばれる。基本的には市は地域住民としかやり取りせず、地域が当該活動に賛同してくれる施設、社会福祉法人などをお願いする。地域ケア会議(地域づくり部会)の構成員に社会福祉法人職員が入っていて、その中で地区内に移動困難者が多いという課題に対して、この地域や会議体では何ができるかという話し合いの中で、<u>うちは車出すよとか運転手を出すよというような地域の取り組みにつながっていくこともある。地域包括支援センターと生活支援コーディネーターが会議体の事務局をやっていて、移動支援に係る地域の取組を支援していることもある。</u></u></p>
松戸市
<p><u>松戸市と千葉大学予防医学センターで共同研究を2016年から行っており、その調査結果等が、グリスロ導入の検討をはじめのきっかけとなった。また、一部の導入地域では、社会福祉法人施設の一時駐車場所としての提供や、社会福祉協議会が運営事務に協力している事例がある。</u></p>
横浜市
<p>需要が小規模で、交通事業者による運行が難しい地域での移動の選択肢を増やすため、2024(令和6)年1月から6月まで戸塚区東俣野地区において、地域貢献による移動サービスの実証実験を行った。この実証実験については、<u>地区内の社会福祉法人より、車両と運転手のご協力をいただき実施し、2024(令和6)年7月から「ひがまた号」として本格運行をしている。</u></p> <p>ある地域では、<u>地域が主体となって、個人や法人の方から協賛金を募り、赤字の補填に充てており、利用者だけでなく、地域全体で地域を走っている交通を支えていこうとしている。</u></p>

由利本荘市
ボランティア送迎に乗ってクリニックに来てくれれば、 <u>クリニックで運賃を一部負担しますよ</u> と <u>言ってくれたクリニックがあった</u> 。それもあって少し利用が伸びてきている。
由利本荘市 集落支援員
クリニックでは元々患者をタクシーでまとめて送迎したいという構想を持っていたようで、この地区でボランティア送迎があると聞いたので、クリニックで費用を負担するのでぜひ利用してくださいとお願いした。お互い win-win で少しずつ利用者が増えてきた。総合病院と提携していることもあり、緊急であれば直接救急輸送でそこまで運ぶこともできるとのこと。 <u>クリニックでは次回の予約も入れ、クリニックからボランティア送迎を利用する人のリストも FAX で公民館まで送られてくるので、こちらも運転手の手配がしやすい</u> 。
町田市 社会福祉法人
我々は地域の包括支援センターを受託していて、 <u>支え合い交通をどこの地域でどんなものをモデルでやるか</u> というアンケート調査をしたところ、近隣の団地の昼間の移動がしにくいという高齢者や障害者の回答が多く寄せられたので、 <u>ここで移動支援をやってみよう</u> ということになった。我々も自らが運営するというよりも、地域に働きかけて、そういう組織を作ったらどうですかということを進めようと考えた。しかし、町内会・自治会、民生委員、商店会などで組織する支え合い連絡会というような法人格を持たない組織だと車両の購入ができない、保険がかけられない、UR 都市機構と駐車場の契約も結べないということに直面した。そこで国土交通省や町田市と協議を進め、結果的にこの事業は我々がやることにならざるを得なかった。 継続可能な財源ということで、 <u>医療機関、薬局、スーパーマーケットからスポンサーを</u> いただいている。
図表-99 町田市コミュニティ交通(鶴川団地活性化プロジェクト)スキーム
出所:町田市社会福祉法人提供資料より著者作成

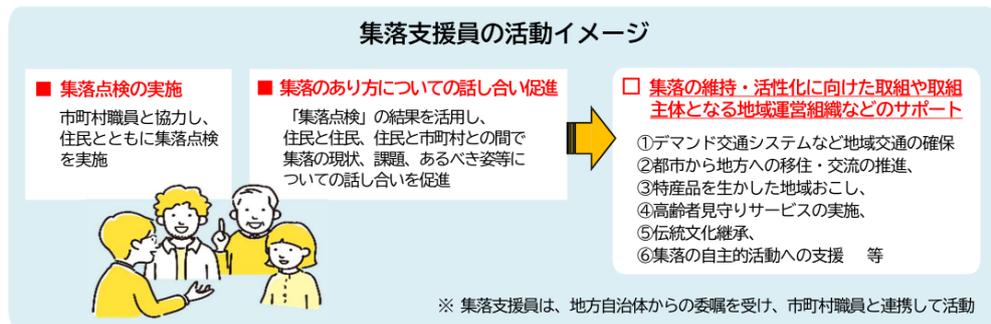
⑨ 担い手の確保へのサポート

コミュニティ交通の担い手を集落支援員の導入によりサポートしている事例があった。由利本荘市では、公民館単位で集落支援員を導入しており、一つの地区では地域課題として集落支援員が地域交通を取り上げ、コミュニティ交通の運営を行っていた。集落支援員は地元の住民で、コミュニティ交通に関する業務は地域の組織への報告や説明、ボランティア運転手の確保、利用者への宣伝活動、苦情処理などを行っていた。市職員は異動があり担当者が代わるが、集落支援員は更新制で地域住民ということもあり、地域ニーズやコミュニティ交通の立ち上げ時からの問題点などを継続的に把握しており、地域と市の間でコミュニティ交通の成立に欠かせないキーパーソンに感じられた。集落支援員というサポートによりコミュニティ交通の担い手を確保し、地域の足が確保され、コミュニティ交通の持続可能性が高まっていることがわかった。

図表-100 集落支援員の概要

集落支援員

- 過疎地域等の**集落の維持・活性化**のため、**地域の実情に詳しく、集落対策の推進に関してノウハウを有する人材が、集落の巡回・状況把握、住民同士の話し合いの促進**、これらを通じ必要とされた**具体的な取組やその取組主体となる地域運営組織などのサポート**を行う。



特別交付税措置

集落支援員を設置した地方自治体に対して特別交付税措置を講じる。

対象経費 集落支援員の報償費、活動費等

措置額 集落支援員1人あたりの上限額 専任 485万円、兼任 40万円

※ 国勢調査における人口集中地区は措置の対象外

出所:総務省「集落支援員の概要について」より引用

図表-101 集落支援員により担い手を確保している事例

由利本荘市
<p>旧由利本荘市は昭和の大合併の際に周辺の村と合併して由利本荘市となったが、その村にそれぞれ公民館施設を持たせながら地域自治を担っていた。そこには市職員を配置していたが、時代の流れとともに館長を市職員ではなく、徐々に地域の方に担ってもらえるよう移行させるべく、集落支援員を導入している。必ずしも地域の中に人材がいるとは限らないので集落支援員がいない地域もある。その中でも集落支援員が交通の地域課題に取り組んでいるのは</p>

この地域だけ。コミュニティ交通に取り組んだことで「地域としてがんばろう」という連帯感を集落支援員が少し作ってくれた。

由利本荘市 集落支援員

元々は普通の零細企業の営業マン。前はこの地区に住んでいて、その後、隣の市に 20 年ぐらい離れて勤めていて、離れる前まではこの地区の青年会やボランティアなどの活動はしていた。仕事をやめてからこの地区に住んでいて、たまたま市からお声掛けがあったので集落支援員になった。地域交通への関わりは、地域の最上部組織の地域振興会への報告・説明・交渉、町内会長協議会への説明。あとボランティア運転手の確保、利用者への宣伝活動、苦情処理など。町内会長協議会と地域振興会が主体だが、毎年の役員改選による引き継ぎが心配。集落支援員の任期は1年単位だが、今6年目で私だけがそのままずっと変わらないという感じで残っている。私は市の公民館の職員の方のそばに週2回いて、そうすると情報は聞きやすく、聞いた情報を振興会長に報告したり、会議で報告したりするので各町内会長が変わっても、この交通はお前が考えたのだからうみたいな感じを出されるので知らないとは言えない状態。長くやっているからいろいろな仕組みは理解してくるから、それは仕方ないかなと思う。市の職員の方は転勤があるからいいが、私は残っているので言い訳できない。地元の人たちももちろん参加しながら検討を進めたが、どういわけか私とその中心に押し上げられたという感じ。

4. 考察

(1) 本章の概要

前章では、アンケート調査結果を「地域旅客運送サービスの波及効果が現れた事業の内容及びその波及効果」と「コミュニティ交通及びサポート制度の有無と財源」で整理し、インタビュー調査結果を9つの得られた知見で整理した。

本章では、まず調査結果及び調査により得られた知見から仮説の検証を行い、本市における地域内交通の確保維持の方向性を示す。その上で、コミュニティ交通の推進と支える制度の確立に向け、コミュニティ交通サポート制度の具体案、サポート制度を導入した際の既存コミュニティ交通への影響、政策実現に向けての前提条件を整理する。

(2) 本市における地域内交通(地域の足)の確保維持の方向性

前章ではコミュニティ交通を成立させるサポート制度の要件を考察する上で重要となる意見を抽出し、①地域交通に関する市の覚悟と部門間連携、②「行政主導」よりも「地域主体」、③車内コミュニティの成立と地域への波及、④コミュニティ交通を様々な分野の課題解決に活用、⑤少額でも喜ばれる費用負担、⑥費用負担によらないサポート、⑦小規模なコミュニティ交通へのサポート、⑧地元団体・企業等から地域への支援、⑨担い手の確保へのサポートに分類して整理した。

ここで、本市における地域内交通の確保維持の方向性を検討するに当たり、前章で整理した9つの項目に対する本市の現状を図表-102 に示す。

図表-102 インタビュー結果のまとめと本市の現状

項目	盛岡市
① 地域交通に関する市の覚悟と部門間連携 【厚木市、相模原市、横浜市】	市長の公約には地域交通に関する記載がある。政策決定に関わる様々な部門の職員が参加する交通に特化した会議は開催されていない。
② 「行政主導」よりも「地域主体」 【松戸市、横須賀市、横浜市、町田市、由利本荘市】	行政主導の地域交通は、「患者輸送バス」と「スクールバス」を運行している。コミュニティ交通は、「乗用タクシーを活用したお出かけ事業」と「大ヶ生おでかけ便」が実施・運行されている。
③ 車内コミュニティの成立と地域への波及 【厚木市、横須賀市、横浜市】	乗車は数名で多少の会話はあった。(患者輸送バス砂子沢コースに著者乗車時確認(令和5年12月8日))
④ コミュニティ交通を様々な分野の課題解決に活用 【松戸市、厚木市、横浜市、由利本荘市】	積極的にコミュニティ交通を活用している事例はない。
⑤ 少額でも喜ばれる費用負担 【松戸市、町田市、相模原市、由利本荘市】	コミュニティ交通を対象とした補助制度はない。
⑥ 費用負担によらないサポート 【松戸市、町田市、厚木市、相模原市、横須賀市、横浜市、由利本荘市】	事業化に向けた相談受付・情報提供等は実施。
⑦ 小規模なコミュニティ交通へのサポート 【相模原市、由利本荘市】	事業化に向けた相談受付・情報提供等は実施。
⑧ 地元団体・企業等から地域への支援 【相模原市、松戸市、横浜市、由利本荘市、町田市】	大ヶ生おでかけ便で社会福祉法人等からの支援あり。
⑨ 担い手の確保へのサポート(集落支援員) 【由利本荘市】	コミュニティ交通への導入はない。 (別事業で令和4年度から1名導入。)

次に、第1章にて示した仮説を調査結果及び調査により得られた知見から検証する。第1章では、本市において地域内交通(地域の足)を確保維持していくため仮説を「行政として責任を持ち、住民主体の地域交通(コミュニティ交通)の取り組みを推進させ、分野を越える波及効果の発現を目指し、部門を越えてコミュニティ交通をサポートし、コミュニティ交通を成立させる必要がある。」と示した。この仮説を検証するに当たり、地域内交通を確保維持させるための要素で分解し、その要素ごとに調査結果からの考察を行い、仮説を検証する。

a) 行政としての責任

インタビュー調査から、地域交通が市長の公約や市の重要政策として位置づけられているだけでなく、交通部門以外の政策決定に関わる職員も参加した地域交通に係る会議が開催され、コミュニティ交通を含んだ地域交通に関する政策的な判断や情報共有等がなされていることが明らか

になった。会議には交通部門や政策部門など主に交通に関わる政策や、道路部門や都市計画部門など交通が機能するために必要な施設を担当する部門のみならず、福祉部門や健康衛生部門、教育部門、地域経済部門、環境部門、財政部門など多岐にわたる部門が参加していた。地域交通に対する市長の思いはもちろんのこと、それを地域や住民に落とし込むべく、あらゆる部門が自分事として責任を持ち、政策を推進することが地域交通政策の成功の一因になると考えられる。交通政策基本法第9条第1項には「地方公共団体は、基本理念にのっとり、交通に関し、国との適切な役割分担を踏まえて、その地方公共団体の区域の自然的経済的社会的諸条件に応じた施策を策定し、及び実施する責務を有する。」と規定されている。このことから、市が責任を持って地域交通に対し、施策を策定し、実施する必要があると言える。

b) 住民主体の地域交通(コミュニティ交通)の推進

アンケート調査において、コミュニティ交通が地域旅客運送サービス関連施策で最も波及効果が現れた事業であったことがわかった。インタビュー調査では、地域のニーズを把握し、そのニーズに沿って新たな地域交通を行政主導で導入してもうまいかない事例があった一方で、地域主体とすることで地域が愛着を持ち、自ら考え運営し、乗車する事例があることが明らかになった。福本ら(2009)は住民主導型の地域交通では「地域住民の『心』, すなわち当事者意識が高く、利用促進につながることを期待できる⁶³⁾とし、小地沢(2024)は、以下のように言っている。

地域住民の学びや課題解決の拠点である公民館やコミュニティセンターなどの公共施設の管理や運営を自身たちの手によって行うことは、採算性だけが重視されがちな現代の公共施設のあり方の改善に直接的に関与できることになるため、納得感のある公共施設の運営につながるものである。施設の利用頻度を高めていくことも、受益者負担の意識の高さにつながる事が知られているため、ふだんからの開かれた場づくりが重要であるといえよう。⁶⁴⁾

このことは公共施設についてだけでなく、コミュニティ交通に対しても同様のことが言える。住民主体で地域交通を導入し、運営することに意義があると考えられる。

c) 分野を越えた波及効果の活用

アンケート調査において、地域旅客運送サービスで現れた波及効果は 27 種類回答され、地域旅客運送サービスは様々な波及効果を生み出すことがわかった。地域旅客運送サービス関連事業と波及効果の組み合わせで最も多かったのは、「コミュニティ交通」と「地域コミュニティの活性化」であった。インタビュー調査でも、コミュニティ交通の車内で新たなコミュニティが生まれ、それが地域に波及している事例が多く聞かれ、コミュニティ交通が地域コミュニティの活性化に寄与することが明らかになった。さらにコミュニティ交通によって、介護予防による社会保険料の削減、高齢者の見守り、災害時の足、市と地域のつながりなど、地域コミュニティの活性化以外にも波及効果が生み出

⁶³⁾ 福本ら(2009)「地区内乗合バスサービス運営方式の類型化および適材適所の検討」『土木学会論文集 D, Vol.65, No.4』p.562

⁶⁴⁾ 小地沢(2024)『都市・まちづくりのためのコミュニティ入門』学芸出版社 p.219

されていた。その波及効果は高齢福祉分野や財政分野、災害対策分野など交通分野以外の課題解決に寄与する可能性がある。このことからコミュニティ交通で分野を越えた波及効果の発現を目指し、コミュニティ交通を地域課題の解決の手段の一つとして活用すべきである。

d) 部門を越えたサポート

コミュニティ交通へのサポート制度を担当している部署は、インタビュー調査において交通政策部門だけではなく、都市計画部門、高齢福祉部門、地域包括ケア部門、地域振興部門など様々な部門があった。交通政策部門において、地域の交通・移動支援に関する相談マニュアルを作成し、市の出先機関や福祉関係部署に研修を行っている事例もあった。行政内部で部門を越えてコミュニティ交通をサポートし、活用することで行政内部のコミュニティ交通の存在は大きくなる。その結果、さらに多くの部署でコミュニティ交通が活用され、コミュニティ交通が地域に与えるインパクトも何倍にも大きくなる可能性がある。

また、サポート制度の財源では、デジタル田園都市国家構想交付金、重層的支援体制整備事業交付金、二酸化炭素排出抑制対策事業費、介護保険事業特別会計など、様々な分野の財源が活用されていたのがわかった。財源の面においても交通に軸足を置くだけではなく、波及効果が発現されるであろう分野にも視野を広げ、あらゆる財源を活用することで多くのコミュニティ交通をサポートできる可能性が高まる。

e) コミュニティ交通の成立

事業者運転型コミュニティ交通が存在している市区町村の9割以上はコミュニティ交通へのサポート制度があり、住民運転型コミュニティ交通が存在している市区町村の約7割はコミュニティ交通へのサポート制度があることがわかった。それは、多くのコミュニティ交通の成立に市区町村のサポート制度が寄与している可能性があることを意味している。費用負担によらないサポートを充実させ、少額の費用負担でも地域に喜ばれ、満足されている事例も見受けられた。コミュニティ交通の担い手確保に集落支援員を活用してサポートをしている事例やサポート制度と並行して、社会福祉法人から車両や運転士の支援を受けていたり、地元企業・個人・法人からの協賛金という支援を受けていたりする事例もあった。行政のサポート制度だけではなく、地元団体や企業等の支援により地域の足が形になり、持続可能性が高まっている。また、サポートを受けているコミュニティ交通には町内会や自治会単位ではなく、少人数のグループも存在していた。行政が財政支援も含めてコミュニティ交通をサポートし、地元団体や企業等も支援し、交通の規模や手段にかかわらずコミュニティ交通を成立させることが地域内交通を確保維持していくためには重要である。

以上の考察から、本市において地域内交通(地域の足)を確保維持していくためには、行政として責任を持ち、住民主体の地域交通(コミュニティ交通)の取り組みを推進させ、分野を越える波及効果の発現を目指し、部門を越えてコミュニティ交通をサポートし、コミュニティ交通を成立させる必要がある。

地域内交通においては、今後も公共交通事業者の積極的な関与は見込めず、本市としても財政的な状況などから大規模な投資は難しく、地域が主体となって地域交通の確保に取り組むことが望まれる。行政のサポートにより市内の様々な地域でコミュニティ交通の運行が行われるようになれ

ば、分野を越えた波及効果が生み出され、特に地域のコミュニティが活性化され、地域住民の生活の質や Well-Being の向上が期待できる。このようなことが期待できるコミュニティ交通サポート制度は、施策として十分な効果があると言えるだろう。

(3) 結論

前節では、本市において地域内交通(地域の足)を確保維持していくため仮説を調査結果及び調査により得られた知見から検証した。本節では、本研究の目的である「コミュニティ交通に取り組むことの意義」と「本市におけるコミュニティ交通を成立させるサポート制度の要件」を明らかにし、政策提言をする。その上で、コミュニティ交通の推進と支える制度の確立に向け、サポート制度の具体案、サポート制度を導入した際の既存コミュニティ交通への影響、政策実現に向けての前提条件を整理する。

a) 政策提言 — コミュニティ交通政策の推進と支える制度の確立

コミュニティ交通を含む地域旅客運行サービス関連施策では、移動できる以外の様々な波及効果が生み出されている。波及効果が生み出された事業として最も多く回答があったのが「コミュニティ交通」であり、波及効果を生み出した事業と生み出された波及効果の組み合わせで最も多かったのが、「コミュニティ交通」と「地域コミュニティの活性化」であった。さらに、コミュニティ交通の車内で生み出されたコミュニティの影響が地域にも波及しており、コミュニティ交通は地域コミュニティ活性化に寄与していることが確認できた。その上、コミュニティ交通は、介護予防による社会保険料の削減、高齢者の見守り、災害時の足、市と地域のつながりなど、地域コミュニティの活性化以外の波及効果も生み出しており、その波及効果は高齢福祉分野や財政分野、災害対策分野など交通分野以外の課題解決にも寄与する可能性がある。コミュニティ交通には、単に交通を提供するだけでなく、多面的に活用することで多岐にわたる波及効果を生み出す価値がある。よって、本市がコミュニティ交通政策に取り組むことの意義は大きい。また、コミュニティ交通を含めた地域交通について、市の政策決定に関わる職員が部門を越えて会議に参加し、地域交通政策を推進している事例もあった。本市においても市の覚悟として地域交通政策を推進し、地域コミュニティの活性化を含め、地域課題解決のためにコミュニティ交通政策を推進すべきである。

コミュニティ交通自体については、「行政主導」ではなく「地域主体」であるから成功しており、行政のサポートの他に社会福祉法人やクリニック、地元企業などの支援を受け成立し、運行継続を可能にしている事例があった。他方、コミュニティ交通が運行されている自治体において、多くの場合はその交通を支援するサポート制度が導入されていた。コミュニティ交通を導入する際には、地域交通に関する専門的な知識やノウハウ、公共交通事業者との協議等が必要になり、運行を継続させるためには運行経費などの費用も必要となる。それに対し、行政が費用負担によらないサポートを充実させ、少額の費用負担でも地域に喜ばれ、運行が継続されている事例も見受けられた。コミュニティ交通を導入し、運行を継続させていくためには、「地域主体+行政のサポート+様々な関係者の参画」が要因となると考えられる。よって、本市においてもコミュニティ交通を成立させるため、住民主体で交通を確保しようと尽力する地域を支える制度を確立させるべきである。その上で、本市におけるコミュニティ交通を成立させるサポート制度の要件は以下のとおりにまとめられる。

- コミュニティ交通政策の推進への覚悟と意思表示
 - まずはじめに「市としてコミュニティ交通政策を推進する。」という覚悟を決め、それを市民、関係者、市職員等へ意思表示する必要がある。
- あらゆる部署が連携した前向きな庁内の体制の構築
 - 交通政策部門と高齢福祉部門、健康増進部門、地域協働部門などの庁内連携やタスクフォース的な人材確保など、政策を進める庁内体制の構築が必要である。
- あらゆる部署が連携した上での積極的な手厚い地域へのサポート
 - 自分の部署の課題をコミュニティ交通を使って解決することを目指し、部署を超えた連携により、地域をサポートする必要がある。
- あらゆる部署が連携した上での財源・担い手確保
 - 重層的支援体制整備事業交付金、二酸化炭素排出抑制対策事業費、介護保険事業特別会計、ふるさと納税、集落支援員など様々な部署の様々な財源・担い手を確保する必要がある。
- 一定の範囲での費用負担
 - 補助額が少額でもコミュニティ交通の導入のきっかけ、運行継続に寄与するため、行政による費用負担は必要である。
- 使いやすい制度とわかりやすい周知
 - コミュニティ交通の推進のためには地域で「まずやってみよう」という気持ちになってもらうことが大切で、制度を活用することがハードルにならない制度設計にする必要がある。制度の手引きやガイドラインの作成、説明会や事例報告会の開催などのわかりやすい周知も必要である。
- 社会福祉法人、病院、地元企業、大学などとの連携・協力
 - 人材(事務担当、運転士など)、車両、支援金・協賛金、知見・効果検証など、様々な人が様々な形で協力することがコミュニティ交通の成立、運営継続ためには必要である。

b) コミュニティ交通サポート制度の具体案

① 支援の対象

サポート制度は主に鉄道や路線バスが運行されていない地域の地域内交通の確保を目的とすることから、支援対象は「地域が主体となって地域の足のために運行を行う交通」とする必要がある。その要件を満たすのであれば、乗合タクシー(タクシー事業者へ運行を委託)、公共交通空白地有償運送(NPO 法人等が運送)、互助による輸送(道路運送法の許可または登録を要しない輸送(ボランティア運送))を対象とすべきである。もちろん導入の際には、既存の鉄道や路線バスとの接続、乗用タクシー事業者との住み分けを検討し、公共交通事業者と十分に協議する必要がある。

サポートを受ける団体については、コミュニティ交通の普及を考えると町内会や自治会が主体となったものだけではなく、少人数のグループでも対象とすべきである。ただし、自家用車を用いた互助による輸送など、交通事業者による車両管理や運転がなされないコミュニティ交通においても、運送に用いる車両の整備・点検、運転者の運転能力確保、保険の加入など、安全な運送が提供できる状態に保たれているかどうか定期的に確認する必要がある。

② 支援の内容

コミュニティ交通は住民主体の地域交通ということ为前提としていることから、地域の移動ニーズの把握、運行計画の作成、地域内の合意形成、利用促進の取り組み、コミュニティ交通の運営などは地域で行うべき事項である。一方で、コミュニティ交通を計画し、運営するのは地域であるが、地域の中に地域交通の仕組みや道路運送法等の交通法規などに精通した人材がいることは稀であると考えられる。さらに、小規模なコミュニティ交通では、事務的作業に割ける人員や時間が確保できないことが予想される。このようなことから専門知識や専門技術が必要な事項や会議の資料作成などについて、行政が支援する必要がある。

また、コミュニティ交通が運行すると考えられる主な地域は公共交通では採算が取れない地域であり、そもそも運賃収入のみで運営資金を賄うことは到底できないと考えられる。互助による輸送においても完全ボランティアでは運行を担ってくれる人はほとんどいないことが予想され、いたとしても安全な運送を確保するためには車両管理や保険加入等の費用が発生する。地域主体の交通であるから地域で運行経費等のすべての費用を賄えという話であれば、コミュニティ交通の普及は難しいことが予想され、行政からの費用負担も必要だと考える。

以上のことから、本市がコミュニティ交通に対して支援すべき内容は、「技術的・事務的支援」と「費用的支援」であり、支援内容の詳細は次のとおりである。

ア 技術的・事務的支援

コミュニティ交通を運行するには、既存公共交通事業者や運輸支局と事前に相談や調整、協議が必要である。運行計画や地域公共交通会議の資料作成には地域交通に関する専門的な知識やノウハウが必要となり、これらを地域で賄うことは簡単ではないことから、行政がサポートすべき内容であると考えられる。また、移動ニーズの把握のためのアンケート調査の作成・集計・分析は、設問を設計する際に専門的な知識や技術が必要な上、事務量も多いことから、こちらも行政がサポートするのが望ましい。以上のことから、コミュニティ交通を導入するためには次のような技術的・事務的支援が必要になると考えられる。

- 既存公共交通事業者・運輸支局との相談・調整・協議等の支援
- 運行計画(運行形態、運賃、収支計画等)作成への支援
- 地域公共交通会議の資料作成支援
- アンケート調査の作成・集計・分析支援
- 道路運送法等交通法規に関する事項についての支援

他方、聞き取りした一部の市では、サポート制度として規定している支援内容よりも踏み込んで技術的・事務的支援を実施しており、それが地域と良好な関係を築く方法の一つであると言っていた。本市においても地域の状況に応じて、制度で規定する内容よりも多少踏み込んで支援を行うこととした方がよい。また、地域の交通課題に取り組む集落支援員を導入し、運営事務補助や運転手として活躍いただくことも考えられる。

イ 費用的支援

コミュニティ交通を運行する際の費用には、運行経費(事業者委託料、燃料費、保険料、車両修繕料等)と運営経費(事務費等)が必要である。いずれの経費も安全な運送と継続的な運営を支え

るためには必要不可欠な経費と考えられ、補助対象とすべきである。

補助額及び補助限度額については、全国で様々な設定がなされている。本市では、市民活動団体等が行う公募型協働推進事業に要する経費に対し、予算の範囲内で交付する「盛岡市市民協働推進事業補助金」がある。この補助金での補助額は、補助対象経費が 10 万円未満の場合は当該経費に相当する額、10 万円以上 12 万 5 千円以下の場合は 10 万円、12 万 5 千円を超える場合は当該経費の 5 分の 4 に相当する額(その額に千円未満の端数が生じたときは、これを切り捨てた額)とし、補助限度額は 50 万円である。この補助金は、「市民活動団体等が行う公共の利益の増進を目的とする活動を支援することにより、市民による協働の推進に資する」ことを目的としている⁶⁵。今回提言するコミュニティ交通へのサポート制度は「住民主体の地域交通(コミュニティ交通)を市が支援する制度」であり、「コミュニティ交通の導入・運行への地域の活動」は当補助金が想定している「市民活動団体等が行う公共の利益の増進を目的とする活動」に内包されると考えられる。このことから、サポート制度導入時の補助額及び補助限度額は市民協働推進事業補助金に準拠するのが現実的である。

財源については、全国の事例を見ると一般財源が大半を占めるが、導入する交通の運営・運行形態や運行する地域などにより、国庫補助金や交付金の活用が考えられる。また、ふるさと納税の寄付項目にコミュニティ交通のメニューを設けることや、前出の補助金同様、市民協働推進基金を活用することも考えられる。行政側の補助金交付申請等の手続きは煩雑になるが、コミュニティ交通の運行を継続的に支援し続けるためには運行されるコミュニティ交通に応じた財源の確保が重要である。

c) サポート制度導入による現在運行中の住民主体の地域交通への影響

現在本市では、住民主体の地域交通として「乗用タクシーを活用したお出かけ事業(油田お出かけクラブ)」と「大ヶ生おでかけ便(大ヶ生カンパニー)」が実施されている。ここまで整理を進めてきたサポート制度を導入した場合の両交通に与える影響を検討する。

① 乗用タクシーを活用したお出かけ事業

油田お出かけクラブに聞き取りした際に「事業資金確保」が喫緊の悩みであると同った。サポート制度により費用的支援を行うことにより、事業の持続可能性が高まり、継続的な地域の足の確保維持につながる可能性がある。参考に令和5年度ベースで事業費を算出してみる。当事業の利用料は1世帯片道1回500円で、1乗車3,000円超過分は利用者負担なので、1台のタクシーに1世帯が乗車した場合のクラブの最高支出額は2,500円である。令和5年度の10月から3月の実績では26回の運行があったことから、1年間に換算すると26回×2=52回である。令和5年度の運行回数をベースとし、毎回最高額が支出されると想定すると年間のクラブの支出金額は2,500円×52回=130,000円となる。事業費が130,000円で12万5千円以上となることから補助率は5分の4であり、本市の補助額は130,000円×4/5=104,000円となり、クラブからの支出額は130,000円-104,000円=26,000円となる。ちなみに乗合を促進することで、本市の補助額及びクラブからの支出額を抑

⁶⁵ 盛岡市市民協働推進事業補助金交付要綱(令和2年3月30日盛岡市告示第159号改正)

えることができる。

また、「自治会内のクラブ会員以外にうまく事業の意図が伝えられない」という悩みもあり、役員自体のやる気もなくなってしまいそうだという。この点については、サポート制度という後ろ盾を得て、交通政策課と関連部署が連携してクラブをサポートすることで、「移動できること」以外の事業の効果についても地域に伝えていくことが可能になる。さらにクラブ役員をサポートする集落支援員を導入することにより、役員の負担軽減になるとともに、地域住民が集落支援員を担うことになれば、地域に貢献しながら働くことができる働き口の一つにもなる。

② 大ヶ生おでかけ便

大ヶ生カンパニーに聞き取りした際に「利用者の拡大に伴って、予算や車両、人手のやりくりが課題であり、その課題を解決する新たなアイデアを出す時間が取れないことも課題」という話を伺った。予算や車両についてはサポート制度により費用的支援を行い、人手については、地域交通についての課題に取り組む集落支援員を導入することにより団体の負担軽減になる。新たなアイデアを出す時間が取れないことについては、サポート制度の確立により、本市の様々な部署が連携し、多面的な視点からの支援が可能となり、新たなアイデアが生まれる可能性がある。

d) 政策の実現に向けての前提条件

コミュニティ交通政策の推進と支える制度の確立を実現するためには、本市職員や地域住民一人一人が、「移動できること」に対する「意識」と「行動」をアップデートすることが重要である。まずは「移動できること」で「やりたいことができる」、「幸せが増える」ことを意識する。そして、「小さなこと」でも「少しずつ」でも一歩を踏み出し、行動に移すことが大切である。インタビュー調査を受けていただいた小規模なコミュニティ交通を運営している地域の代表の方が、次のように言っていた。

「いつも言っていることは『お互い様』ということ。とても大事。いずれ自分も助けてもらうことになると思うし、その前に助けられる人は助けていくというような思いにつながっている。そのような思いを前面に出して輸送をしている。集落の中の人もこのような交通があることで心強くなったのではないか。」

まさに住民主体の地域交通(コミュニティ交通)はこうあるべきだと感じた。

行政側においても「移動できること」は様々な波及効果を生み出し、市民の Well-Being を向上させる可能性があるということを意識する必要がある。そして、自分の分野から一歩踏み出し、他の分野と連携し、自分たちの部署が抱えている地域課題の解決手段の一つとしてコミュニティ交通を活用してみる。インタビュー調査を受けていただいた社会福祉法人の代表は、「行政に求めることは事業の入り口になること。福祉の実践という立場で言うと『生きがいつくり』、『世代間交流』と『移動』がセットになるということほど重要かということをすごく感じている。」と言っていた。様々な部署がアイデアを出し合い、連携し、地域が考えていることの入力になることが行政に求められている。

一般社団法人公共とデザイン(2023)は、「個人レベルでの変容が起これなければ社会レベルでの変容は起きにくく、逆に社会レベルでの変容が起きなければ個人レベルの変容も起これにくい。⁶⁶⁾」

⁶⁶⁾ 一般社団法人公共とデザイン(2023)『クリエイティブデモクラシー:「わたし」から社会を変える、ソーシャルイノベーションのはじめかた』p.77

と言っている。このことは、地域と行政においても同様だと考えられ「地域レベルでの変容が起こらなければ行政レベルでの変容は起きにくく、行政レベルでの変容が起きなければ地域レベルでの変容も起こりにくい」と言えそうである。コミュニティ交通政策の推進と支える制度の確立を実現するためには、改めて地域と行政の意識と行動のアップデートが必要になると考えられる。

さらに、この政策を進めるに当たっては「エビデンスに基づく政策立案 (Evidence Based Policy Making)」という視点に立つとともに、「地域の思い」を最大限汲み取り、それを実現させることが重要であることから、「相手視点での物語を重視する政策立案 (Narrative Based Policy Making)」も見落としてはいけない視点の一つであると言える。

図表-103 コミュニティ交通の活用により解決が期待される地域課題と本市における担当部署

地域課題	担当部署
交通	建設部交通政策課
自治体経営	市長公室企画調整課、財政部財政課
都市政策	都市整備部都市計画課
減災(自助・共助)	総務部危機管理防災課
地域協働・コミュニティ	市民部市民協働推進課、玉山総合事務所総務課
防犯・交通安全	市民部くらしの安全課、玉山総合事務所税務住民課
地域福祉	保健福祉部地域福祉課
介護予防	保健福祉部長寿社会課
通院支援	保健所企画総務課、玉山総合事務所健康福祉課
健康増進	保健所健康増進課
子ども・子育て支援	子ども未来部子ども青少年課
就業支援	商工労働部経済企画課
農村振興	農林部農政課、玉山総合事務所産業振興課
通学支援	教育委員会学務教職員課

出所: 著者作成

おわりに

近年、モータリゼーションの進展から少子高齢社会の到来、新型コロナウイルスの影響などにより、地域公共交通の利用者や担い手の減少、鉄道の廃線、路線バスの減便・路線廃止、乗用タクシーの減少などが進行している。このことは、公共交通サービスが行き届かない地域が拡大していることを意味し、実際に地域住民の移動手段にも影響が出ている。「移動できること」は人の Well-Being を向上させる可能性があり、人が移動できなくなると Well-Being が低下し、まちや地域は衰退の一途を辿る可能性がある。また、地域公共交通を含めた地域旅客運送サービスには「移動できること」以外の価値や効果があり、その波及効果は社会や地域の課題解決の糸口になる可能性がある。

本市は現在、滝沢市と矢巾町と共同で盛岡都市圏地域公共交通計画の策定を進めており、この計画を契機として公共交通（主に鉄道や路線バス）が利用できる地域の公共交通環境改善に向けた施策が、交通事業者の関わりにより推進される可能性が高い。一方で、公共交通が利用できない地域においては、交通事業者が直接関与していないことから、地域住民と本市が主体的に地域内交通（地域の足）の確保維持を進めなければ、地域内の交通環境の改善につながりにくい状況である。既に地域住民が地域の足を確保しようと動き出している事例はあるものの、事業資金の確保や事業の意義をうまく地域に伝えられない、新たなアイデアを出す時間が取れないなどの課題が浮き彫りになっている。本市においても情報提供などのサポートは行っているものの「交通分野」という側面でのサポートに留まっている状況である。

本研究では、地域内交通の確保のためには住民主体の地域交通（コミュニティ交通）を成立させることが重要あると考えた。そして、コミュニティ交通に取り組むことの意義とコミュニティ交通を成立させるサポート制度の要件を明らかにするため、全国 1,741 市区町村を対象にアンケート調査を行った。その結果、「コミュニティ交通」が地域旅客運送サービス関連施策で最も波及効果が現れた事業であり、「波及効果が現れた事業」と「現れた波及効果」の組み合わせで最も多かったのは、「コミュニティ交通」と「地域コミュニティの活性化」であることが明らかになった。また、コミュニティ交通が運行している市区町村において、その交通へのサポート制度を実施している割合が、事業者運転型では9割以上、住民運転型でも約7割となっており、多くのコミュニティ交通は地域住民のがんばりと行政のサポートで成立していることが明らかになった。

さらにコミュニティ交通の波及効果の具体的事例と本市におけるコミュニティ交通を成立させるためのサポート制度の要件を整理するため、アンケート結果から「多額の費用負担によらないサポート」、「費用負担によらないサポートが手厚い」、「コミュニティ交通で波及効果が出現している」に該当する7市を抽出し、インタビュー調査を行った。調査からコミュニティ交通を成立させるサポート制度の要件を考察する上で、次の9つの知見が得られた。

- ① 地域交通に関する市の覚悟と部門間連携
- ② 「行政主導」よりも「地域主体」
- ③ 車内コミュニティの成立と地域への波及
- ④ コミュニティ交通を様々な分野の課題解決に活用
- ⑤ 少額でも喜ばれる費用負担
- ⑥ 費用負担によらないサポート
- ⑦ 小規模なコミュニティ交通へのサポート
- ⑧ 地元団体・企業等から地域への支援

⑨ 担い手の確保へのサポート

コミュニティ交通には地域内交通を確保するためだけではなく、様々な波及効果があることが明らかになり、本市においても現状以上にコミュニティ交通政策を推進するべきであると考えます。そして、コミュニティ交通の成立には行政のサポートが寄与していることから、コミュニティ交通政策の推進とともに、コミュニティ交通を支える制度の確立も検討すべきです。制度設計の際にはコミュニティ交通が及ぼす波及効果を考え、様々な部署の参画により行われるべきであり、「自分たちの部署の地域課題の解決にコミュニティ交通を活用する」という意識を持つことも重要になる。また、地域の方々にも自分たちの交通を「自分たちでつくり、育てていく」という意識を持ち、コミュニティ交通の導入にチャレンジしていただきたい。そして、全国には町内会・自治会単位だけではなく、小規模なコミュニティでもコミュニティ交通を運行している事例もあることから、まずはコミュニティ交通導入に向けて「市に相談する」という一歩を踏み出していただければと思う。

最後に、インタビュー調査を受けていただいたコミュニティ交通を運行している地域の方が、次のように言っていた。

「市が費用を負担して何箇所も交通を作っていったら莫大な費用がかかり、現実的ではない。

いかに地元と一緒に取り組んでくれて、市はサポートとして入るような形を作り上げるかということ。」
本研究の結論は、この一言に集約されるのではないだろうか。

謝辞:

本研究の実施に当たり、多大なるご協力をいただきました全ての皆様に感謝申し上げます。

本当にありがとうございました。

本研究をまとめることができたのは、通常業務や災害復旧業務がある中、アンケート調査にご協力いただきました全国の自治体職員の皆様のおかげです。特にアンケートに回答した上、インタビュー調査にご協力いただきました松戸市交通政策課・高齢者支援課、町田市交通事業推進課、厚木市都市計画課、相模原市交通政策課・地域包括ケア推進課、横須賀市都市計画課、横浜市都市交通課、由利本荘市地域づくり推進課・石沢公民館の皆様には、コミュニティ交通サポート制度を運用するに当たっての意義や苦労などご教示いただきました。本報告書に掲載できなかった内容も多々あり、今後の制度設計及び運用の参考にさせていただきます。

さらに、実際にコミュニティ交通を運行している社会福祉法人悠々会、一般社団法人厚木ぐるっと、森の里ぐるっと運行協議会、石沢地区集落支援員、小菅野集落の安全と生活を守る会、油田お出かけクラブ、大ヶ生カンパニーの皆様にもお話を伺わせていただきました。コミュニティ交通に対する思いや情報をご教示いただいただけでなく、地域目線で行政に求めるものや行政マンとしてのあり方など、今後の業務における道標となるようなお言葉をいただきました。

また、研究への助言をいただきました岩手県立大学宮古短期大学部和川央准教授、恵まれた研究環境を与えていただきました岩手県立大学研究・地域連携室の皆様、研究のお手伝いをいただきました岩手県立大学の学生、そして、本市交通政策課をはじめ関連部署の皆様にも感謝申し上げます。

最後に、2年間にわたり本研究を支えていただきました新田義修所長、宇佐美誠史准教授に心から感謝申し上げます。

引用・参考文献

- 1) アクトインディ株式会社.「子どもとお出かけ情報サイト『いこーよ』:2019 年習い事調査」.
<https://iko-yo.net/press/releases/384.2025/1/17> 閲覧.
- 2) アーサー・ディ・リトル・ジャパン. (2018).『モビリティ進化論』.日経 BP.
- 3) クライソン トロンナムチャイ. (2022).『トコトンやさしい自動運転の本 第二版』.日刊工業新聞社.
- 4) 荒井秀典編. (2018).『フレイル診療ガイド 2018 年版』.株式会社ライフ・サイエンス.
- 5) 荒昌史. (2022).『ネイバーフッドデザイン:まちを楽しみ、助け合う「暮らしのコミュニティ」のつくりかた』.英治出版.
- 6) 家田仁・小嶋光信監修. (2021).『地域モビリティの再構築』.薫風社.
- 7) 一般社団法人公共とデザイン. (2023).『クリエイティブデモクラシー:「わたし」から社会を変える、ソーシャルイノベーションのはじめかた』.ビー・エヌ・エヌ.
- 8) 井原雄人他. (2019).「Within one mile に着目した住民主導型コミュニティ交通の合意形成手法に関する研究」.『国際 P2M 学会研究発表大会予稿集 2019.Spring (0)』.pp.35-48.
- 9) 岩手県. (2024).『岩手県地域公共交通計画』.
- 10) 岩手県警察本部交通部運転免許課. (2024).「岩手の免許人口【令和5年 12 月末現在】」
- 11) 岩手県交通株式会社.「4月ダイヤ改正について」.
http://www.iwatekenkotsu.co.jp/pdf/newsrelease/newsrelease_20240124.pdf.
2024/3/6 閲覧.
- 12) 宇都宮浄人. (2020).『地域公共交通の統合的政策:日欧比較からみえる新時代』.東洋経済新報社.
- 13) 宇都宮浄人・多田実編著. (2022).『まちづくりの統計学:政策作りのためのデータの見方・使い方』.学芸出版社.
- 14) 大井尚司. (2023).「地域公共交通のいまとこれから—交通政策をめぐる諸制度の趣旨と変遷を踏まえて」.『月間ガバナンス 2023 年 10 月号』.pp.16-18.
- 15) 岡村篤・橋本成仁. (2022).「積雪寒冷地の集落における夏期冬期の違いが外出及び住み続けに与える影響に関する研究 —高齢者の通院・買物に着目して—」.『土木学会論文集 D3 (土木計画学), Vol.77, No.5 (土木計画学研究・論文集第 39 巻)』.pp.1845-1855.
- 16) 筧裕介. (2019).『持続可能な地域のつくり方:未来を育む「人と経済の生態系」のデザイン』.英治出版.
- 17) 加藤博和・高須賀大索・福本雅之. (2009).「地域参画型公共交通サービス供給の成立可能性と持続可能性に関する実証分析—『生活バスよっかいち』を対象として—」.『土木学会論文集 D, Vol.65, No.4』.pp.568-582.
- 18) 株式会社十六総合研究所 編集委員会. (2023).『これからの地域公共交通:十六総合研究所提言書』.岐阜新聞社.
- 19) 刈谷市企画政策課みらい共創係. (2023).「国土交通省令和5年度共創モデル実証プロジェクト『刈谷放課後子育て MaaS プロジェクト』について」.
- 20) 公益財団法人とやま環境財団.「エコライフ撮影会 乗り物と環境を考える」.
<http://www.t kz.or.jp/con13.html>.2025/1/17 閲覧.

- 21) 公益財団法人日本都市センター.(2018).『都市自治体による持続可能なモビリティ政策—まちづくり・公共交通・ICT—』.
- 22) 国土交通省.(2023).『地域公共交通計画等の作成と運用の手引き(理念編)(第4版)』.
- 23) 国土交通省.(2023).『『地域公共交通計画』の現状等(「地域公共交通計画」の実質化に向けた検討会第1回資料)』.
- 24) 国土交通省.(2024).『令和6年度国土交通白書 2024』
- 25) 国土交通省.(2024).「地域交通における『担い手』『移動の足』不足への対応方策カタログ」
- 26) 国土交通省.「運輸部門における二酸化炭素排出量」.
https://www.mlit.go.jp/sogoseisaku/environment/sosei_environment_tk_000007.html.
2025/1/17 閲覧.
- 27) 国土交通省.「輸送量当たりの二酸化炭素の排出量(旅客)」.
<https://www.mlit.go.jp/sogoseisaku/environment/content/001513823.pdf>.2024/2/29 閲覧.
- 28) 国土交通省.「自動車交通関係移動等円滑化実績(令和5年度)」.
<https://www.mlit.go.jp/jidosha/content/001850848.pdf>.2025/2/17 閲覧.
- 29) 国土交通省.「国土交通省「交通空白」解消本部」.
https://www.mlit.go.jp/sogoseisaku/transport/sosei_transport_tk_000237.html.2025/1/17 閲覧
- 30) 国土交通省総合政策局他.(2023).「地域公共交通の「リ・デザイン」に関する制度について—地域公共交通の『リ・デザイン』の全国での早期実装に向けて—」.
- 31) 国土交通省都市局.(2017).「まちづくりにおける健康増進効果を把握するための歩行量(歩数)調査のガイドライン」.
- 32) 国土交通省都市局都市計画課都市計画調査室.(2023).『都市における人の動きとその変化～令和3年度全国都市交通特性調査集計結果より～』.
- 33) 国土交通省東北運輸局.(2014).「被災地における持続可能な地域公共交通の確保に関する調査報告書」.
- 34) 国土交通省東北運輸局.(2024).『『地域公共交通計画』作成・取組事例集～事例に学ぶ計画作成・実行のポイント～』.
- 35) 国土交通省関東運輸局.(2021).「災害対応(台風等の風水害)におけるバス・タクシーの活用事例集」.
- 36) 国土交通省関東運輸局交通政策部交通企画課.(2024).「はじめて地域公共交通行政を担当する方必見!～道路運送法の基礎知識～」
- 37) 国立社会保障・人口問題研究所.(2023).「日本の将来推計人口 令和5年推計」
- 38) 国立社会保障・人口問題研究所.(2024).「日本の地域別将来推計人口(令和5(2023)年推計)」
- 39) 小地沢将之.(2024).『都市・まちづくりのためのコミュニティ入門』.学芸出版社.
- 40) 塩見英治他.(2017).『観光交通ビジネス』.成山堂書店.
- 41) 宿利正史・長谷知治編.(2021).『地域公共交通政策論』.東京大学出版会.
- 42) 鈴木春男.(2011).「高齢ドライバーに対する交通安全の動機づけ—交通社会学的視点—」.
『国際交通安全学会誌,Vol.35(3)』.pp.50-58.

- 43) 高草木祥・大森宣暁・長田哲平.(2021).「親と子の移動・送迎に着目した子育て世帯のアクセシビリティに関する研究」.『土木学会論文集 D3 (土木計画学), Vol.76, No.5 (土木計画学研究・論文集第 38 巻)』.pp.I_909-I_917.
- 44) 田邊勝巳.(2017).『交通経済のエッセンス』.有斐閣.
- 45) 田村元樹他.(2023).「地域在住高齢者におけるグリーンスローモビリティ導入による外出, 社会的行動, ポジティブ感情を感じる機会の主観的变化—前後データを用いた研究—」.『老年社会科学 第 45 巻第 3 号』.pp.225-238.
- 46) 地方創生いわて事業協同組合.(2023).「盛岡市地域福祉ワークショップだより(第1号～第7号)」.
- 47) 辻本勝久.(2023).『SDGs時代の地方都市圏の交通まちづくり』.学芸出版社.
- 48) 寺田悠希他.(2018).「東京近郊におけるコミュニティ交通の政策と事例の実態—東京近郊一都三県を対象としたアンケート調査の分析を通じて—」.『都市計画論文集 53 (3)』.pp.1399-1406.
- 49) 土井靖範・可児紀夫・丹間康仁編著.(2017).『増補改訂 地域交通政策づくり入門:人口減少・高齢社会に立ち向かう総合政策を』.自治体研究社.
- 50) 富山市.(2024).『第 19 回富山市統計書 令和5年度版』.
- 51) 内閣府.(2019).『令和元年度版高齢社会白書』.
- 52) 西堀泰英他.(2022).「コミュニティ交通の持続可能性に影響する要因の実証分析」.『土木計画学論文集 D3(土木計画学), Vol.78, No.6』.pp. II_717-II_729.
- 53) 西村茂.(2020).『長寿社会の地域公共交通:移動をうながす事例と法制度』.自治体研究社.
- 54) 西山敏樹・長束晃一.(2023).『公共交通の自動運転が変える都市生活』.近代科学社.
- 55) 「認知機能と安全運転の関係に関する調査研究」分科会.(2019).『「高齢運転者交通事故防止対策に関する提言」の具体化に向けた調査研究に係る認知機能と安全運転の関係に関する調査研究』.
- 56) 野村実.(2019).『クルマ社会の地域公共交通:多様なアクターの参画によるモビリティ確保の方策』.晃洋書房.
- 57) 林宜嗣・林亮輔編著.(2021).『地域データ分析入門:すぐに役立つEBPM実践ガイドブック』.日本評論社.
- 58) 福本雅之・加藤博和.(2009).「地区内乗合バスサービス運営方式の類型化および適材適所の検討」.『土木学会論文集 D, Vol.65, No.4』.pp.554-567.
- 59) 福本雅之・加藤博和.(2012).「地域公共交通への住民参画の促進方策に関する検討」.『土木計画学研究・講演集, 45, CD-ROM(195)』.
- 60) 藤波匠.(2019).「人口減少下の持続可能なコミュニティ交通—ライドシェアとモビリティの自治による交通体系の再構築—」.『JRI レビュー, Vol.6, No.67』.pp.77-96.
- 61) 松中亮治編著.(2021).『公共交通が人とまちを元気にする:数字で読みとく! 富山市のコンパクトシティ戦略』.学芸出版社.
- 62) 村上早紀子・北原啓司.(2014).「地域住民のモビリティを支える『Co 交通』—『Co 交通』の形成に関する研究—」.『都市計画論文集 Vol.49 No.3』.pp.963-968.
- 63) 村上早紀子・北原啓司.(2016).「地域モビリティにおける持続可能な協働による『Co 交通』の

- 可能性—『Co 交通』としてのコミュニティバスの課題—」.『都市計画論文集 Vol.51 No. 2』.pp.153-158.
- 64) 村田香織・室町泰徳.(2006).「個人の通勤交通行動が健康状態に与える影響に関する研究」.『土木計画学研究・論文集 No.23 no.2』.pp.497-504.
- 65) 毛海千佳子.(2021).「日常的な移動と主観的幸福感の関係性」.『同志社商学 73 巻2号』.pp.593-623.
- 66) 元田良孝・宇佐美誠史・堀沙恵.(2017).「高齢者の運転評価と運転免許返納意識に関する研究」.『交通工学論文集 第3巻 第2号(特集号B)』.pp.B_1-B_5.
- 67) 盛岡市.(2024).『盛岡市統計書<令和4年版>』.
- 68) 盛岡市.(2024).『第3回盛岡都市圏地域公共交通会議説明資料』.
- 69) 盛岡市.(2024).「第4回盛岡都市圏地域公共交通会議説明資料」.
- 70) 盛岡市.(2025).「第7回盛岡都市圏地域公共交通会議説明資料」.
- 71) 盛岡市市長公室都市戦略室.(2023).「『盛岡来訪者向け web アンケート』について(集計結果)」.
- 72) 盛岡市バスの日まつり実行委員会・岩手県バス協会.(2024).『盛岡市バス路線マップ(令和6年9月発行)』
- 73) 山崎義人他.(2021).『はじめてのまちづくり学』.学芸出版社.
- 74) 弓場雅斗・川端祐一郎・藤井聡.(2020).「都市娯楽活動へのアクセシビリティが主観的幸福感に及ぼす影響に関する研究」.『土木学会論文集 d3(土木計画学)75 巻 6号』.pp.1_267-1_276.
- 75) 横澤育.(2020).「盛岡市における『アクティブシニア』の活躍の推進について」.『令和元年度研究報告書』.盛岡市まちづくり研究所
- 76) 和川央.(2005).「政策形成過程における住民参加についての一考察」.『総合政策 = Journal of policy studies 7 巻 1 号』.pp.109-110.
- 77) 和川央.(2021).「幸福に着目した自治体施策の展望—山形県庄内町『町民アンケート』による主観的幸福感と住みやすさの実感の差—」.『日本地域政策研究 26 巻』.pp.56-64.

付録(アンケート調査結果概要)

1. 質問項目

【アンケート用紙】

地域交通に関するアンケート

Q1. 貴自治体の「地域旅客運送サービス」について、次の質問にお答えください。

※地域旅客運送サービスの例



出所: 国土交通省(2023)「地域公共交通計画等の作成と運用の手引き(理念編)(第4版)」p.6より引用

No.	質問項目	回答欄
Q1-1	貴自治体で主に地域旅客運送サービス政策を担当している部署は貴自治体全体の組織体制においてどのような位置づけですか。 【ブルダウンからお選びください。】	
Q1-2	Q1-1の部署以外で地域旅客運送サービス施策を実施している部署はありますか。その部署の位置づけごとに回答ください。また、Q1-1の部署の兼務を発令されている職員はいますか。すべての位置づけについて選択してください。 【すべての項目についてブルダウンからお選びください。】	A. 都市計画系 B. 建設・土木系 C. 企画・政策系 D. 交通局 E. 福祉系 F. 産業・観光系 G. 環境系 H. 学校系 I. 医療系 J. 総務系 K. その他
Q1-3	Q1-1の部署とQ1-2の部署の連携は良いと思いますか。 【ブルダウンからお選びください。】 【Q1-2ですべて「C. ない」を選んだ場合は「E. わからない」を選択し、Q1-5にお進みください。】	
Q1-4	Q1-3の要因は何だと考えられますか。 【当てはまるものすべてに○を入力、その他の場合は具体的な内容を入力してください。】	A. 部署間連携に積極的な人材がいる B. 自治体の目標が職員に浸透している C. 兼務職員がいる D. 部署間のコミュニケーションが取りやすい E. 他部署の情報が入手しやすい F. 他部署と連携して業務を実施する雰囲気がある G. 自分の部署のリソースに余裕がある H. 部署間連携に積極的な人材が少ない I. 自治体の目標が職員に浸透していない J. 兼務職員が少ない K. 部署間のコミュニケーションが取りづらい L. 他部署の情報が入手しづらい M. 他部署と連携して業務を実施する雰囲気がない N. 自分の部署のリソースに余裕がない O. その他(右のセルに具体的な内容を記載ください)
Q1-5	貴自治体の地域旅客運送サービス関連施策において、地域旅客運送サービスが持っている本来の役割や効果以外の波及効果が現れた事業はありますか。 【ブルダウンからお選びください。】 【「E. ない」を選んだ場合はQ2にお進みください。】	
Q1-6	その事業の名称を教えてください。	
Q1-7	その波及効果について教えてください。	
Q1-8	Q1-6の事業において国庫補助金・交付金を活用しましたか。 【ブルダウンからお選びください。】 【「E. 活用していない」を選んだ場合はQ2にお進みください。】	
Q1-9	活用した国庫補助金・交付金の名称を教えてください。	
Q1-10	令和5年度事業費(令和6年度への繰越予算含み、国費、起債、一般財源等を含む)を教えてください。(単位:千円) 【この設問に回答いただきましたら、次にQ2にお進みください。】	

Q2.貴自治体の「コミュニティ交通へのサポート制度」について、次の質問にお答えください。

※当アンケートで想定する「コミュニティ交通」とは寺田ら(2018)の定義を用い、「①事業者運転型コミュニティ交通」と「②住民運転型コミュニティ交通」の2つに分類して定義します。

①事業者運転型コミュニティ交通: 地域住民が主体となって導入を行い、または、運行継続に向けて地域住民が主体的に取り組むことが要請されているもの(例: コミュニティ交通導入のために主体的に取り組む協議会等が設置される。コミュニティ交通の運行継続のために必要な1便あたりの乗車人員などが明示されている。)のうち、住民が運転手とはならないもの。この定義にあてはまれば、貴自治体での名称が「〇〇コミュニティバス」であるものや公共交通空白地有償運送も含まれます。ただし、福祉有償運送は除きます。

②住民運転型コミュニティ交通: 地域住民が主体となって導入を行い、または、運行継続に向けて地域住民が主体的に取り組むことが要請されているもののうち、地域住民自身が運転手となって運送を行うもの。この定義にあてはまれば公共交通空白地有償運送も含まれます。ただし、福祉有償運送は除きます。

【参考文献】寺田悠希・近藤早映・後藤智香子・小泉秀樹(2018)「東京近郊におけるコミュニティ交通の政策と事例の実態—東京近郊一都三県を対象としたアンケート調査の分析を通じて—」都市計画論文集、53(3)、pp.1399-1406

No.	質問項目	回答欄												
Q2-1	貴自治体内で導入されている事業者運転型コミュニティ交通はありますか。(※「ある」場合には、概要がわかる資料をmachiken@city.morioka.iwate.jpまでご送付ください。) 【プルダウンからお選びください。】													
Q2-2	貴自治体において、事業者運転型コミュニティ交通を自治体がサポートする制度・事業はありますか。(※「ある」場合には、概要・実績がわかる資料をmachiken@city.morioka.iwate.jpまでご送付ください。) 【プルダウンからお選びください。】 【「B. ない」を選んだ場合はQ2-20にお進みください。】													
Q2-3	当サポート制度・事業の名称を教えてください。													
Q2-4	当サポート制度の導入年度(西暦)を教えてください。(単位: 年度)													
Q2-5	当サポート制度・事業における貴自治体の費用負担によるサポート内容を教えてください。 【当てはまるものすべてに○を入力、その他の場合は具体的な内容を入力してください。】	<table border="1"> <tr> <td>A. 試験運行に関わる費用の一部または全部の費用を自治体が負担する</td> <td></td> </tr> <tr> <td>B. 本格運行時の車両の費用を自治体が負担する</td> <td></td> </tr> <tr> <td>C. 本格運行時のバス停設置費用を自治体が負担する</td> <td></td> </tr> <tr> <td>D. 本格運行時の赤字額について一部または全部を自治体が負担する</td> <td></td> </tr> <tr> <td>E. その他(右のセルに具体的な内容を記載ください)</td> <td></td> </tr> </table>	A. 試験運行に関わる費用の一部または全部の費用を自治体が負担する		B. 本格運行時の車両の費用を自治体が負担する		C. 本格運行時のバス停設置費用を自治体が負担する		D. 本格運行時の赤字額について一部または全部を自治体が負担する		E. その他(右のセルに具体的な内容を記載ください)			
A. 試験運行に関わる費用の一部または全部の費用を自治体が負担する														
B. 本格運行時の車両の費用を自治体が負担する														
C. 本格運行時のバス停設置費用を自治体が負担する														
D. 本格運行時の赤字額について一部または全部を自治体が負担する														
E. その他(右のセルに具体的な内容を記載ください)														
Q2-6	当サポート制度・事業における貴自治体の費用負担によらないサポート内容を教えてください。													
Q2-7	当サポート制度・事業の令和5年度担当職員のうち、専任で従事した正職員は何人ですか。(単位: 人)													
Q2-8	当サポート制度・事業の令和5年度担当職員のうち、専任で従事した会計年度任用職員は何人ですか。(単位: 人)													
Q2-9	当サポート制度・事業の令和5年度担当職員のうち、他業務も担当しながら従事した正職員は何人ですか。(※住民運転型コミュニティ交通サポート制度・事業も担当している場合はこちら。)(単位: 人)													
Q2-10	他業務も担当しながら従事した正職員の1日1人当たりの当サポート制度・事業への従事時間は約何時間ですか。(単位: 時間)													
Q2-11	当サポート制度・事業の令和5年度担当職員のうち、他業務も担当しながら従事した会計年度任用職員は何人ですか。(※住民運転型コミュニティ交通サポート制度・事業も担当している場合はこちら。)(単位: 人)													
Q2-12	他業務も担当しながら従事した会計年度任用職員の1日1人当たりの当サポート制度・事業への従事時間は約何時間ですか。(単位: 時間)													
Q2-13	当サポート制度の令和6年度当初予算事業費はいくらですか。(単位: 千円)													
Q2-14	当サポート制度・事業の令和5年度事業費(令和6年度への繰越事業費含み)はいくらですか。(単位: 千円)													
Q2-15	当サポート制度・事業の事業費の財源はどのようなものですか。 【当てはまるものすべてに○を入力、その他の場合は具体的な内容を入力してください。】	<table border="1"> <tr> <td>A. 国庫補助金・交付金</td> <td></td> </tr> <tr> <td>B. ガバメントクラウドファンディング</td> <td></td> </tr> <tr> <td>C. 企業版ふるさと納税</td> <td></td> </tr> <tr> <td>D. ふるさと納税</td> <td></td> </tr> <tr> <td>E. 一般財源</td> <td></td> </tr> <tr> <td>F. その他(右のセルに具体的な内容を記載ください)</td> <td></td> </tr> </table>	A. 国庫補助金・交付金		B. ガバメントクラウドファンディング		C. 企業版ふるさと納税		D. ふるさと納税		E. 一般財源		F. その他(右のセルに具体的な内容を記載ください)	
A. 国庫補助金・交付金														
B. ガバメントクラウドファンディング														
C. 企業版ふるさと納税														
D. ふるさと納税														
E. 一般財源														
F. その他(右のセルに具体的な内容を記載ください)														
Q2-16	国庫補助金・交付金を活用した場合、その名称を教えてください。													

Q2-17	当サポート制度・事業における住民や地域の役割について、制度説明資料等に明記しているものをすべてお選びください。 【当てはまるものすべてに○を入力、その他の場合は具体的な内容を入力してください。】	A. 地域組織を形成する(試験運行開始前まで) B. 希望経路を作成する(試験運行開始前まで) C. 関係自治会・町内会等から同意を得る(試験運行開始前まで) D. 需要調査を実施する(試験運行開始前まで) E. 運行計画を策定する(試験運行開始前まで) F. バス停設置に対する合意を得る(試験運行開始前まで) G. 事業者を選定する(試験運行開始前まで) H. 試験運行の周知をする(試験運行中) I. 利用促進活動を実施する(試験運行中) J. 利用促進活動を実施する(本格運行開始後) K. 利用実態調査を実施する(本格運行開始後) L. 地域組織・行政・運行事業者による定例会(本格運行開始後) M. 住民による負担金・赤字補填等(本格運行開始後) N. その他(右のセルに具体的な内容を記載ください)	
Q2-18	当サポート制度・事業を利用したものの、本格運行に至らなかったケースはありますか。 【ブルダウンからお選びください。】 【「B. ない」「C. サポート制度・事業を利用した実績はない」を選んだ場合にはQ2-20にお進みください。】		
Q2-19	本格運行に至らなかった要因は何だと考えられますか。		
Q2-20	貴自治体内で導入されている住民運転型コミュニティ交通はありますか。(※「ある」場合には、概要がわかる資料をmachiken@city.morioka.iwate.jpまでご送付ください。) 【ブルダウンからお選びください。】		
Q2-21	貴自治体において、住民運転型コミュニティ交通を自治体がサポートする制度・事業はありますか。(※「ある」場合には、概要・実績がわかる資料をmachiken@city.morioka.iwate.jpまでご送付ください。) 【ブルダウンからお選びください。】 【「B. ない」を選んだ場合はQ3にお進みください。】		
Q2-22	当サポート制度・事業の名称を教えてください。		
Q2-23	当サポート制度・事業の導入年度(西暦)を教えてください。(単位:年度)		
Q2-24	当サポート制度・事業における貴自治体の費用負担によるサポート内容を教えてください。 【当てはまるものすべてに○を入力、その他の場合は具体的な内容を入力してください。】	A. 試験運行に関わる費用の一部または全部の費用を自治体が負担する B. 本格運行時の車両の費用を自治体が負担する C. 本格運行時のバス停設置費用を自治体が負担する D. 本格運行時の赤字額について一部または全部を自治体が負担する E. その他(右のセルに具体的な内容を記載ください)	
Q2-25	当サポート制度・事業における貴自治体の費用負担によらないサポート内容を教えてください。		
Q2-26	当サポート制度・事業の令和5年度担当職員のうち、専任で従事した正職員は何人ですか。(単位:人)		
Q2-27	当サポート制度・事業の令和5年度担当職員のうち、専任で従事した会計年度任用職員は何人ですか。(単位:人)		
Q2-28	当サポート制度・事業の令和5年度担当職員のうち、他業務も担当しながら従事した正職員は何人ですか。(※事業者運転型コミュニティ交通サポート制度・事業も担当している場合はこちら。)(単位:人)		
Q2-29	他業務も担当しながら従事した正職員の1日1人当たりの当サポート制度・事業への従事時間は約何時間ですか。(単位:時間)		
Q2-30	当サポート制度・事業の令和5年度担当職員のうち、他業務も担当しながら従事した会計年度任用職員は何人ですか。(※事業者運転型コミュニティ交通サポート制度・事業も担当している場合はこちら。)(単位:人)		
Q2-31	他業務も担当しながら従事した会計年度任用職員の1日1人当たりの当サポート制度・事業への従事時間は約何時間ですか。(単位:時間)		
Q2-32	当サポート制度・事業の令和6年度当初予算事業費はいくらですか。(単位:千円)		
Q2-33	当サポート制度・事業の令和5年度事業費(令和6年度への繰越事業費含む)はいくらですか。(単位:千円)		

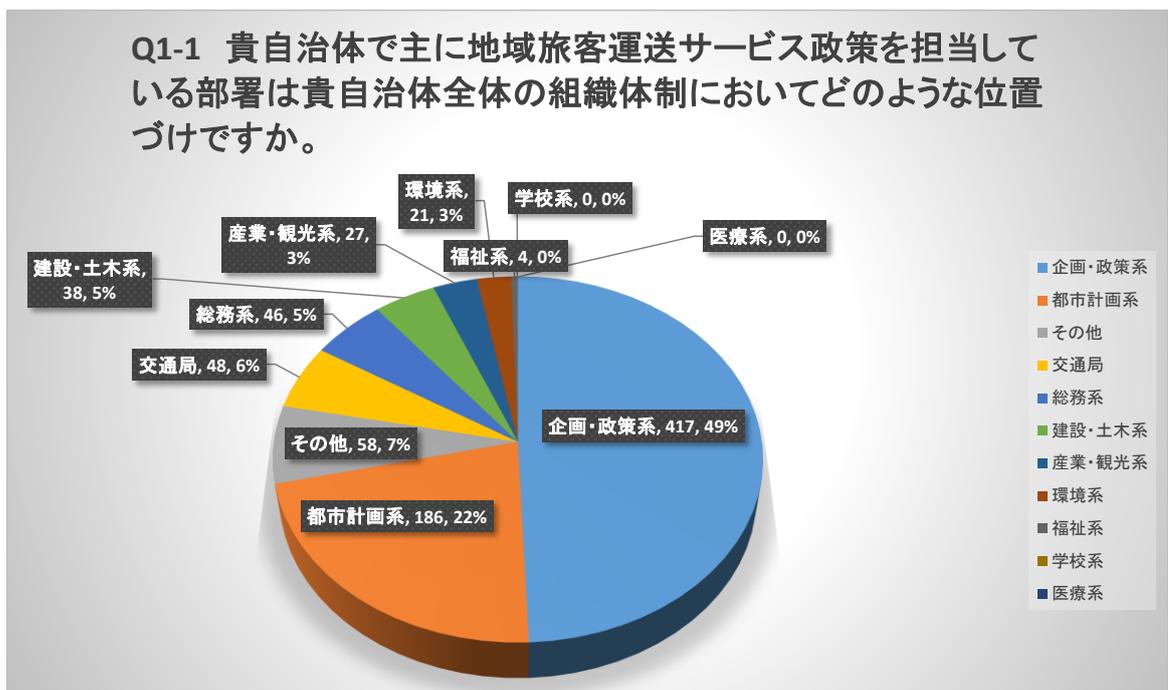
Q2-34	当サポート制度・事業の事業費の財源はどのようなものですか。 【当てはまるものすべてに○を入力、その他の場合は具体的な内容を入力してください。】	A. 国庫補助金・交付金 B. ガバメントクラウドファンディング C. 企業版ふるさと納税 D. ふるさと納税 E. 一般財源 F. その他(右のセルに具体的な内容を記載ください)	
Q2-35	国庫補助金・交付金を活用した場合、その名称を教えてください。		
Q2-36	当サポート制度・事業における住民や地域の役割について、制度説明資料等に明記しているものすべてをお選びください。 【当てはまるものすべてに○を入力、その他の場合は具体的な内容を入力してください。】	A. 地域組織を形成する(試験運行開始前まで) B. 希望経路を作成する(試験運行開始前まで) C. 関係自治会・町内会等から同意を得る(試験運行開始前まで) D. 需要調査を実施する(試験運行開始前まで) E. 運行計画を策定する(試験運行開始前まで) F. バス停設置に対する合意を得る(試験運行開始前まで) G. 事業者を選定する(試験運行開始前まで) H. 試験運行の周知をする(試験運行中) I. 利用促進活動を実施する(試験運行中) J. 利用促進活動を実施する(本格運行開始後) K. 利用実態調査を実施する(本格運行開始後) L. 地域組織・行政・運行事業者による定例会(本格運行開始後) M. 住民による負担金・赤字補填等(本格運行開始後) N. その他(右のセルに具体的な内容を記載ください)	
Q2-37	当サポート制度・事業を利用したものの、本格運行に至らなかったケースはありますか。 【フルダウンからお選びください。】 【「B. ない」「C. サポート制度・事業を利用した実績はない」を選んだ場合にはQ3にお進みください。】		
Q2-38	本格運行に至らなかった要因は何だと考えられますか。 【この設問に回答いただきましたら、次にQ3にお進みください。】		

Q3.貴自治体の基礎情報について、お答えください。

No.	質問項目	回答欄
Q3-1	自治体名	
Q3-2	回答担当課部署名	
Q3-3	回答担当者氏名	
Q3-4	連絡先メールアドレス	
Q3-5	本アンケートの回答内容について、付記事項等あれば記載してください。	

質問は以上です。ご協力誠にありがとうございました。

2. 集計結果



その他：・住民生活系、地域振興系、交通系、防犯系、住民協働系、他分野を兼ねている

Q1-2 Q1-1 の部署以外で地域旅客運送サービス施策を実施している部署はありますか。

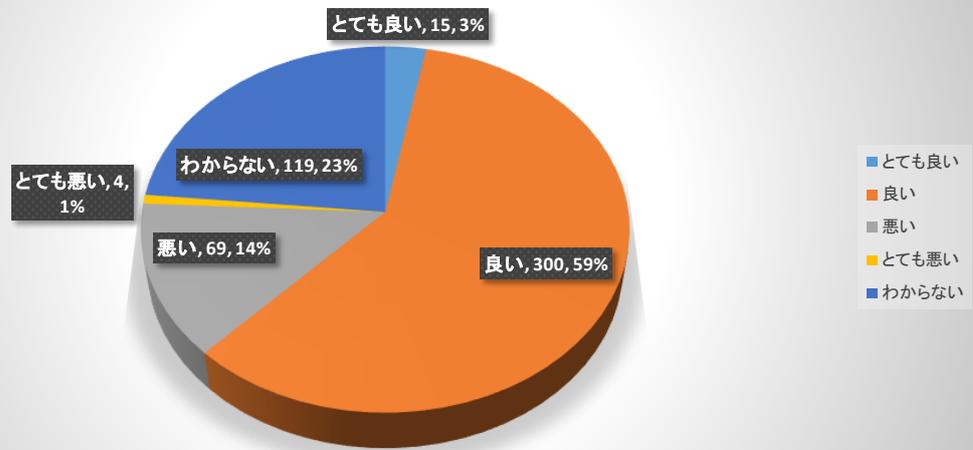
	Q1-1の部署											合計
	企画・政策系	都市計画系	交通局	総務系	建設・土木系	産業・観光系	環境系	福祉系	学校系	医療系	その他	
ある	243	126	27	27	21	12	17	1	0	0	35	509
ない	174	60	21	19	17	15	4	3	0	0	23	336
合計	417	186	48	46	38	27	21	4	0	0	58	845

■ Q1-1 以外の部署の位置づけと兼務発令の有無の内訳

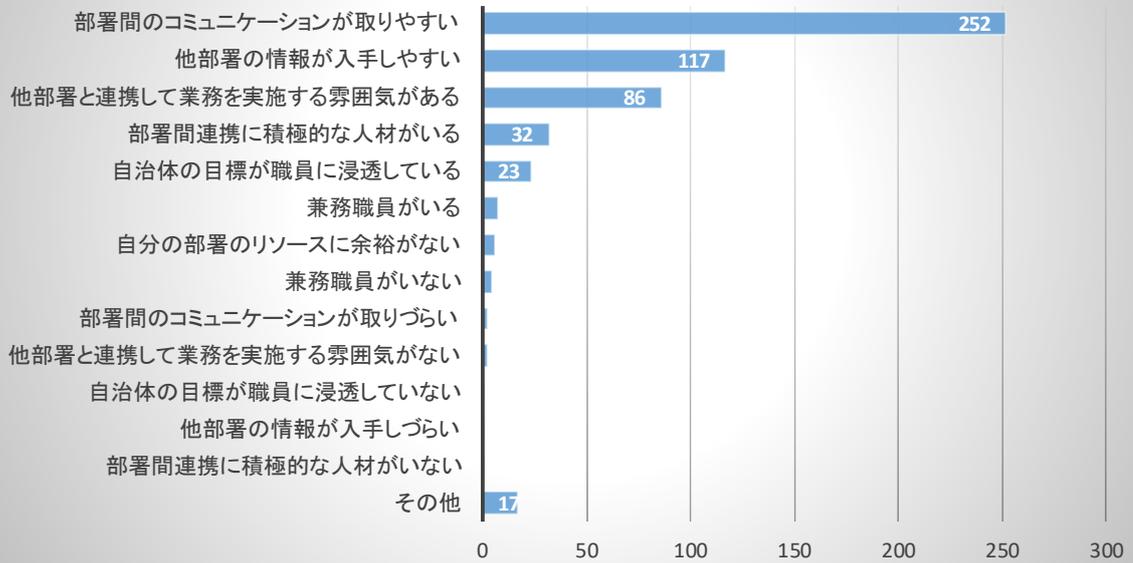
Q1-1以外の部署の位置づけ	兼務職員	Q1-1の部署											合計	総計
		企画・政策系	都市計画系	交通局	総務系	建設・土木系	産業・観光系	環境系	福祉系	学校系	医療系	その他		
企画・政策系	あり なし		5	4	1	1	1	4	1			6	3 22	25
都市計画系	あり なし	2 5		1 1					1			1	3 10	13
交通局	あり なし	3 9	2 9		1 1		1					1	6 22	28
総務系	あり なし	2 17		1		2	1						2 21	23
建設・土木系	あり なし	1 5		5									1 10	11
産業・観光系	あり なし	2 18			1 4	2		2				4	3 42	45
環境系	あり なし		7 1										0 8	8
福祉系	あり なし	11 146	2 98	18	5 14	1 14	6	7				30	19 333	352
学校系	あり なし	9 149	1 52	1 13	3 13	7	5	9				1 16	15 264	279
医療系	あり なし	2 15		4 1		2	2					3	2 27	29
その他	あり なし		18 4			1		1				5	0 29	29
合計	あり なし	32 389	5 189	2 39	11 32	2 32	1 16	0 24	0 1	0 0	0 0	0 66	1 788	842
総計		421	194	41	43	34	17	24	1	0	0	67	842	

※複数回答あり

Q1-3 Q1-1の部署とQ1-2の部署の連携は良いと思いますか。

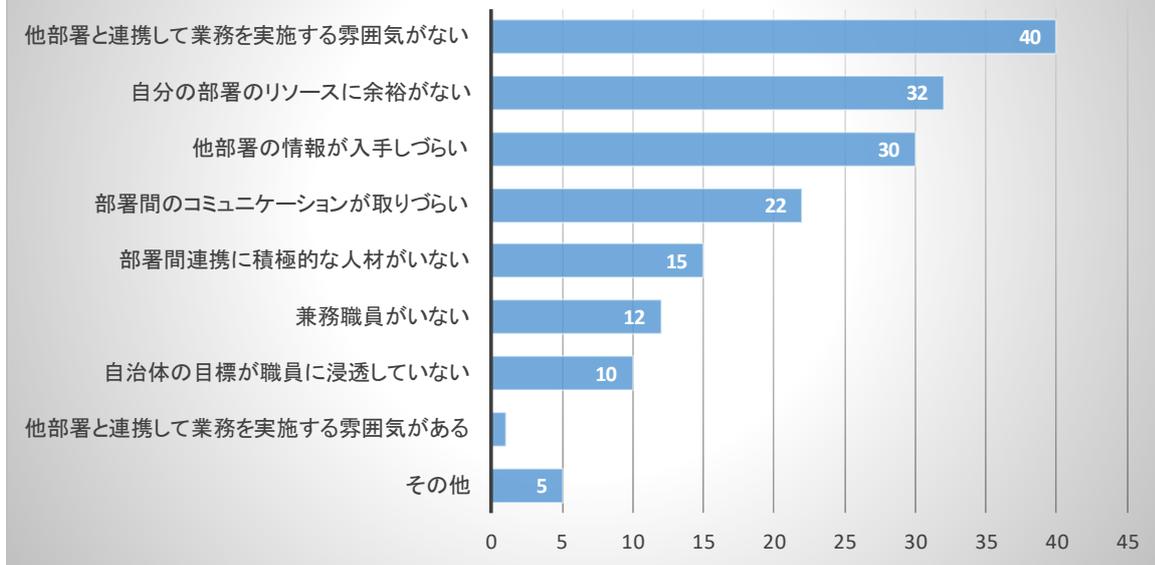


Q1-4 Q1-3の要因は何だと考えられますか。
(Q1-3で「とても良い」「良い」回答分、複数回答)



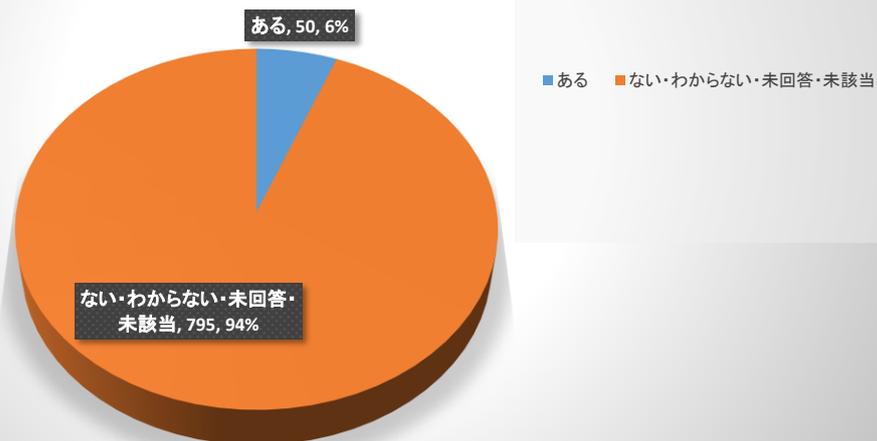
その他: 定期的な会議・情報交換、連携する必要がある、関連部署の会議・協議会への参加義務、課題の共有、問題意識の芽生え

**Q1-4 Q1-3の要因は何だと考えられますか。
(Q1-3で「悪い」「とても悪い」回答分、複数回答)**

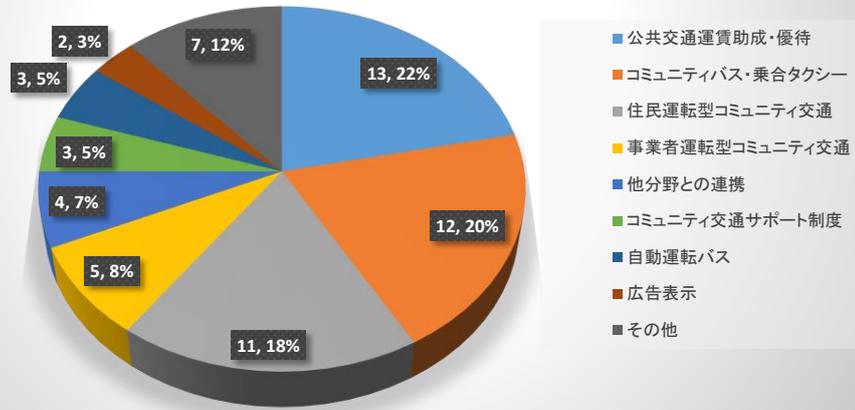


その他: 対象者が限定的、実施目的の相違、連携する必要がない、議論が発展しない

**Q1-5 貴自治体の地域旅客運送サービス関連施策において、
地域旅客運送サービスが持っている本来の役割や効果以外の波及効果が現れた事業はありますか。**

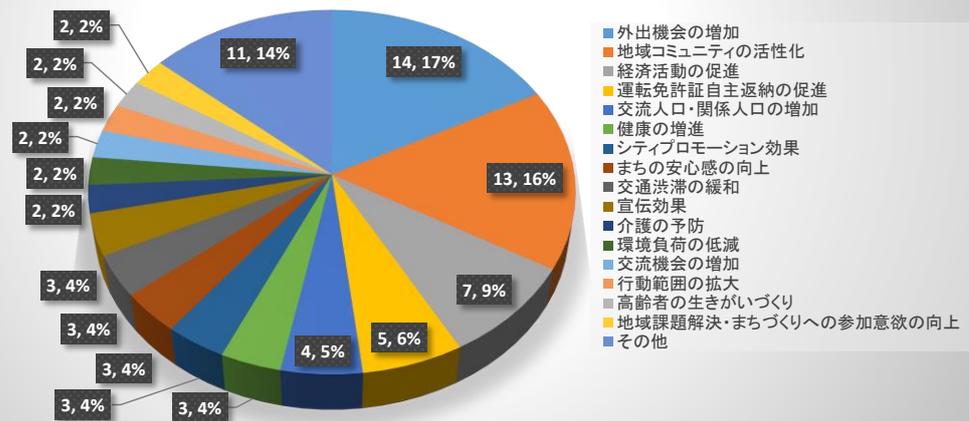


Q1-6 地域旅客運送サービスの波及効果が現れた事業の内容



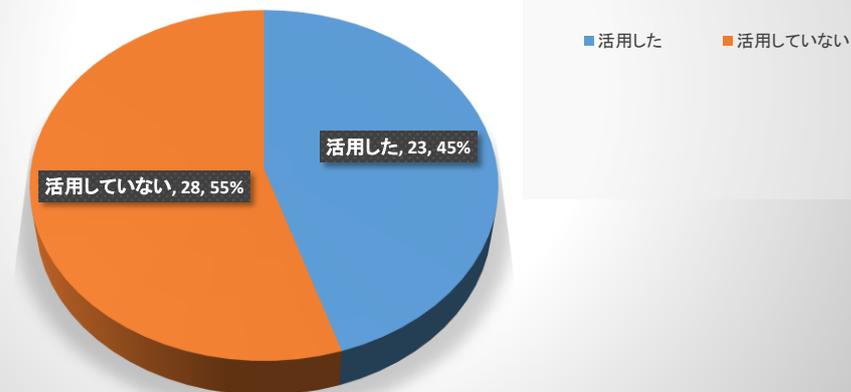
その他: エリア内共通フリーパス、ネーミングライツ、パークアンドライド、バス旅企画、貨客混載、公共交通意見交換会、公共交通利用で買い物ポイント付与

Q1-7 地域旅客運送サービスの波及効果の内容

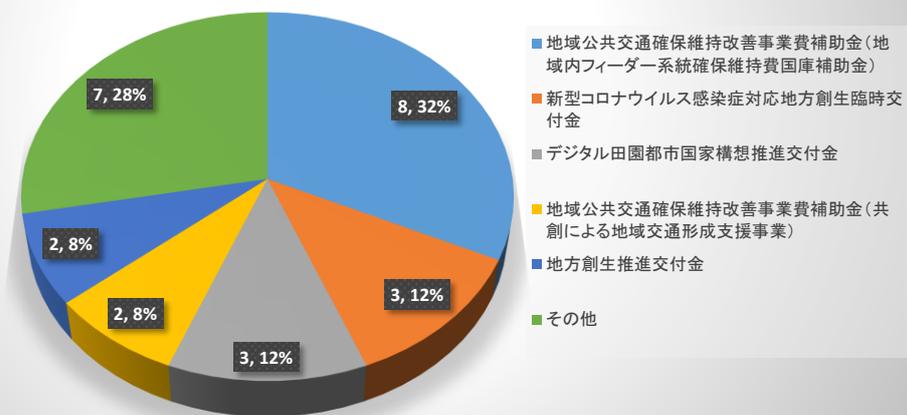


その他: 違法駐車抑制、医療費削減、教育機会の創出、雇用の創出、交通事業者への間接的支援、公共施設の利便性の向上、住民主体の地域課題解決活動の広がり、地域の支え合い意識の醸成、地域福祉の醸成、低価格の運送、不登校の解消

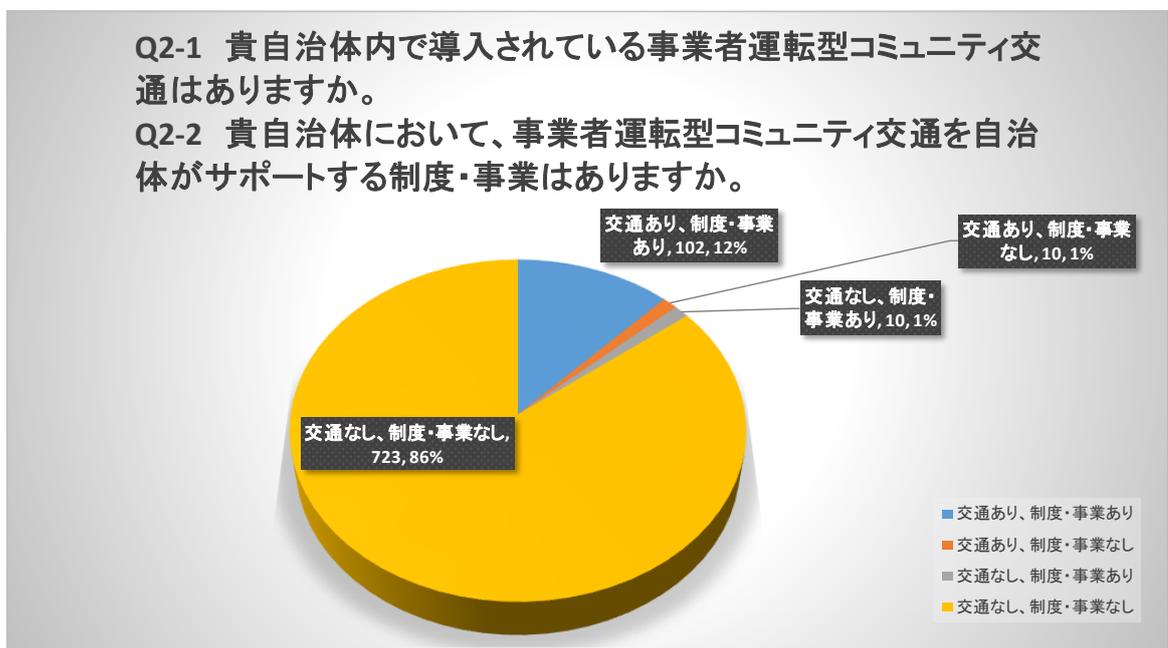
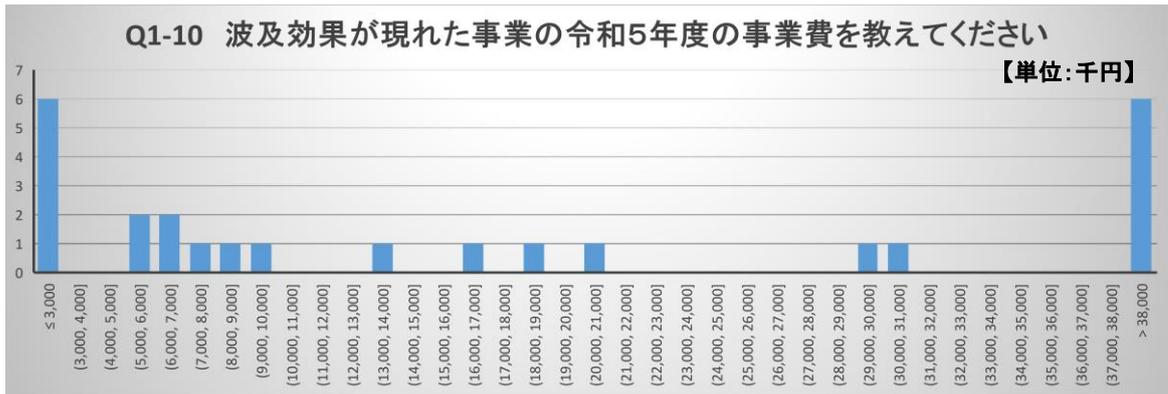
Q1-8 波及効果が現れた事業において国庫補助金・交付金を活用しましたか。



Q1-9 波及効果が現れた事業に活用した国庫補助金・交付金の名称を教えてください。

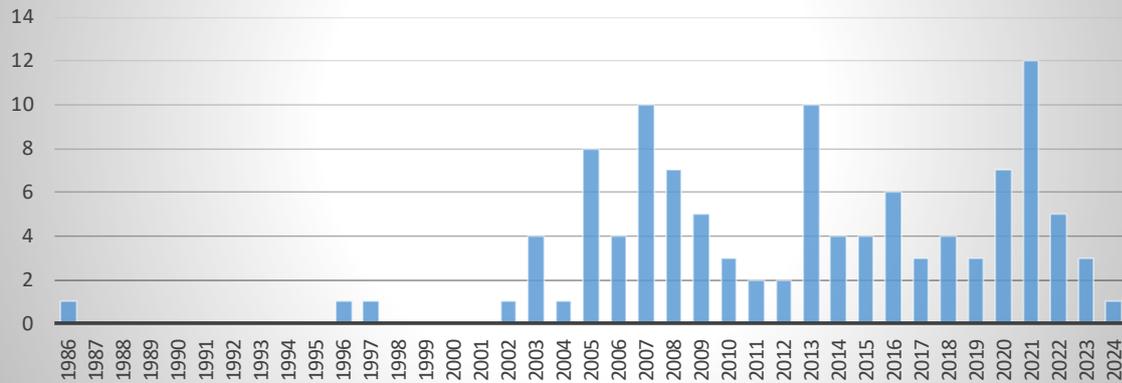


その他: デジタル田園都市国家構想交付金、地域公共交通確保維持改善事業費補助金(自動運転実証調査事業)、地域公共交通確保維持改善事業費補助金(新モビリティサービス推進事業)、地域新 MaaS 創出推進事業、地方創生臨時交付金、福島特定原子力施設地域振興交付金、運輸省補助(H11・12 年度(補助金名称は不明))

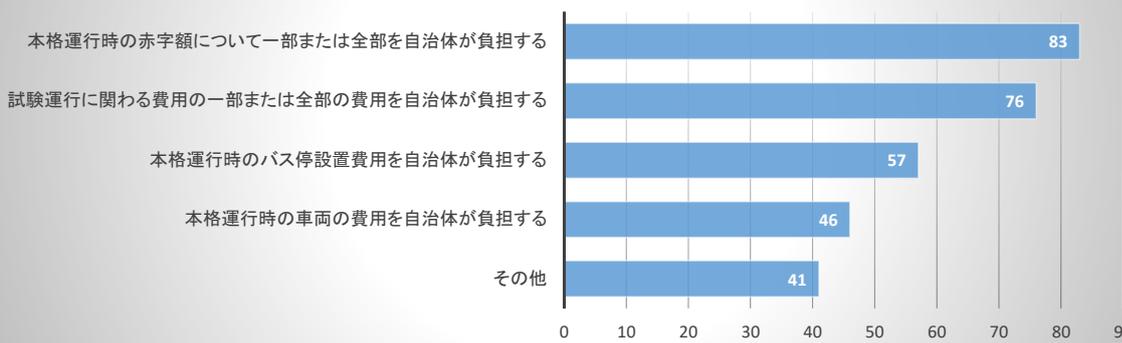


Q2-3 当サポート制度・事業の名称を教えてください。【省略】

Q2-4 事業者運転型コミュニティ交通サポート制度・事業の導入年度(西暦)を教えてください。

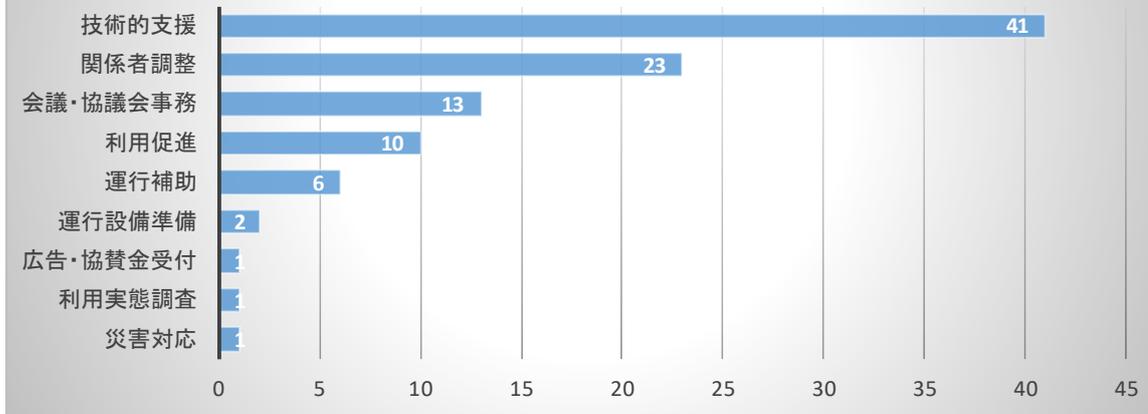


Q2-5 当サポート制度・事業における貴自治体の費用負担によるサポート内容を教えてください。【事業者運転型】

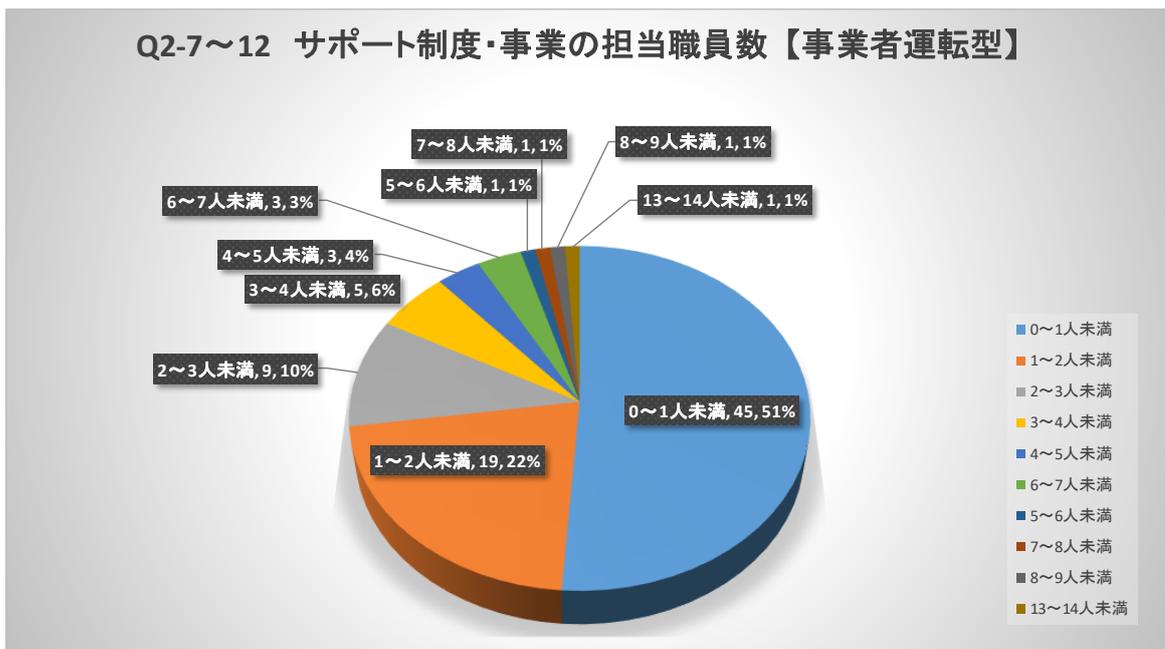


その他: 運行経費、利用促進費、事務費、調査研究費、計画策定費、事業費、市長が必要と認める経費

Q2-6 当サポート制度・事業における貴自治体の費用負担によらないサポート内容を教えてください。【事業者運転型】

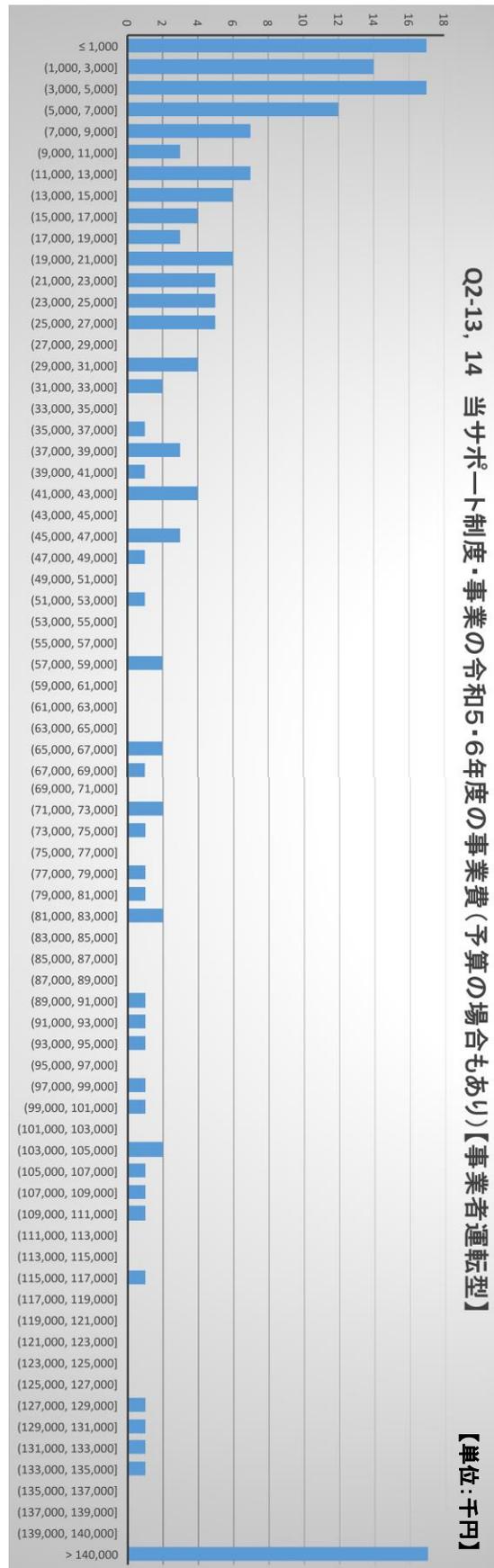


Q2-7～12 サポート制度・事業の担当職員数【事業者運転型】

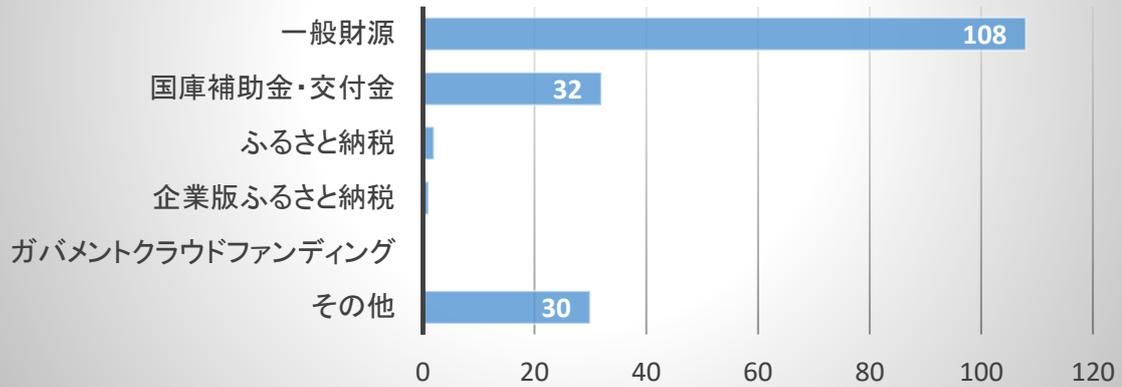


※「住民運転型コミュニティ交通サポート制度・事業」も担当している職員を含む場合がある。人数・時間ともに回答があったもののみ集計。

※「専任で従事した職員の人数」+「他業務も担当しながら従事した職員の人数」×「従事時間」÷7.75h/日で算出。

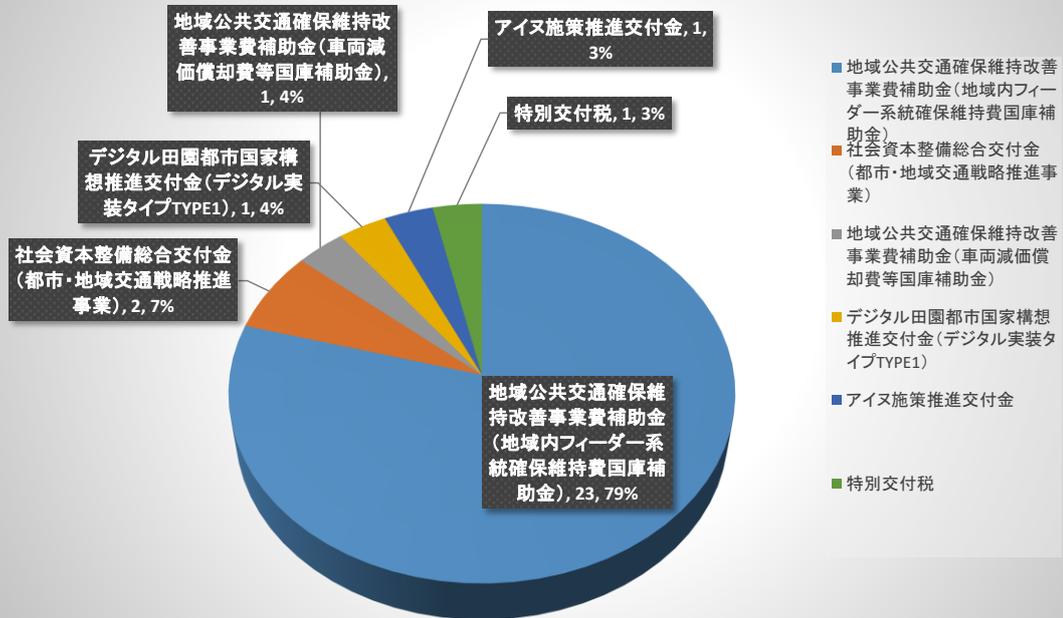


Q2-15 当サポート制度・事業の事業費の財源はどのようなものですか。 【事業者運転型】

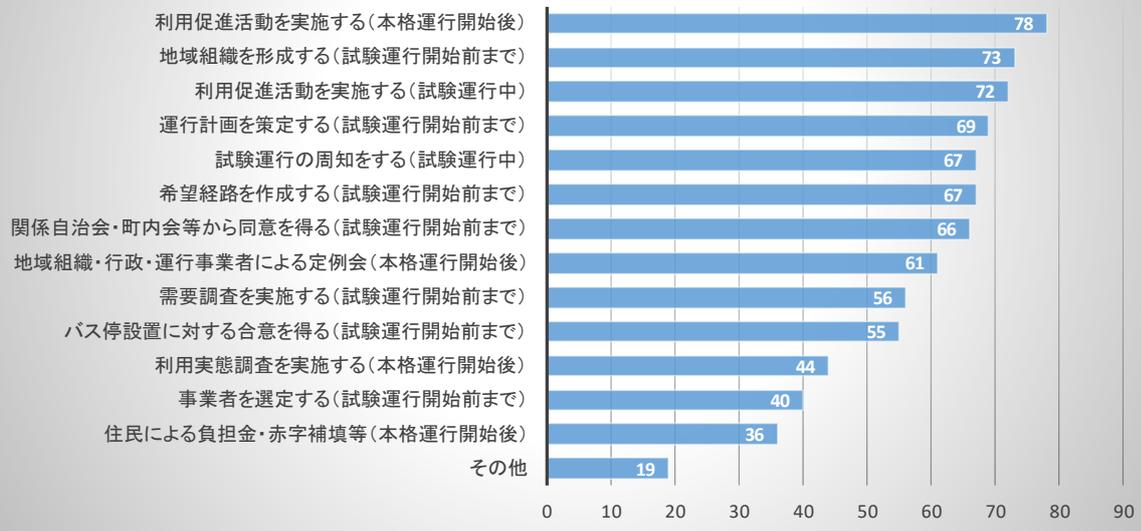


その他: 都道府県補助金・交付金、広告料、協賛金、地方債(過疎債)、隣接自治体負担金、運賃収入、基金、地域交通会議負担金

Q2-16 国庫補助金・交付金の名称【事業者運転型】

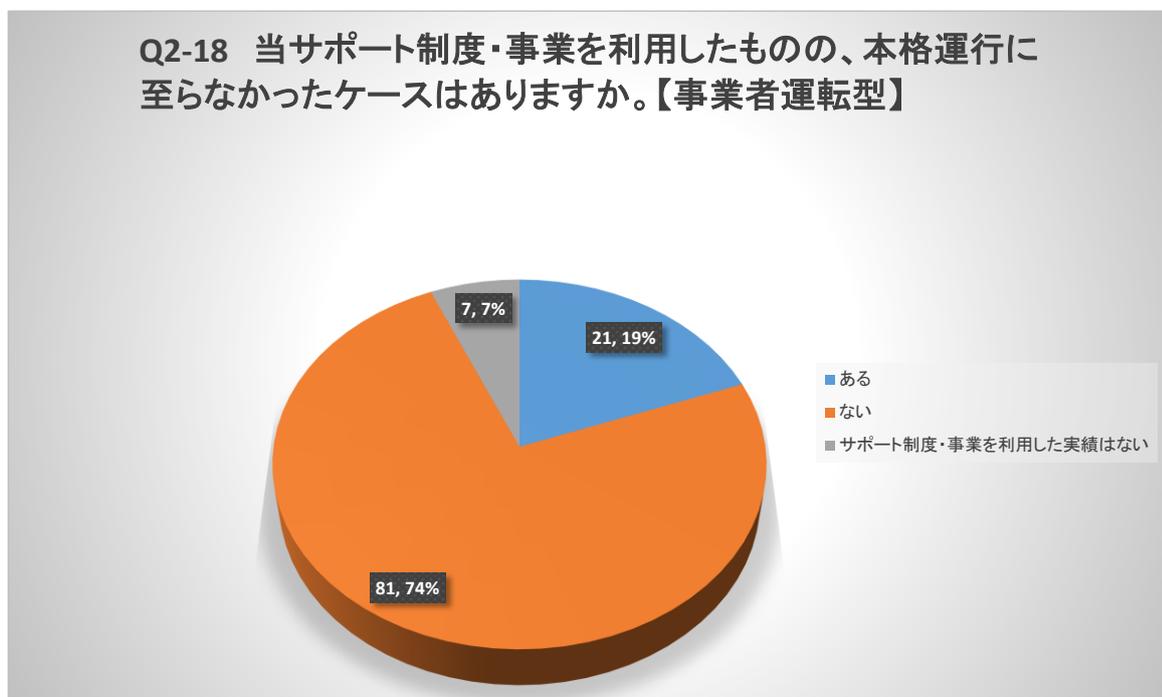


Q2-17 当サポート制度・事業における住民や地域の役割について、制度説明資料等に明記しているもの【事業者運転型】



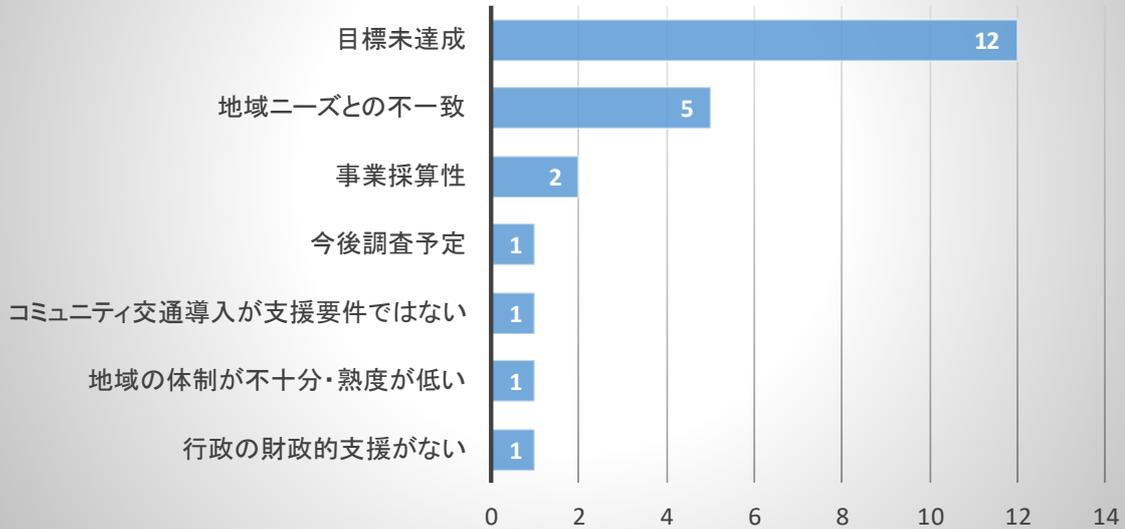
その他:継続的な検証・改善、資金調達、国への補助申請、実証運行結果分析、随時の会合、協議会委員選出、地域内問題解決、運行設備設置・管理、運行準備協力、利用周知協力、市長が求める調査に協力、資料等なし、特段の定めなし

Q2-18 当サポート制度・事業を利用したものの、本格運行に至らなかったケースはありますか。【事業者運転型】



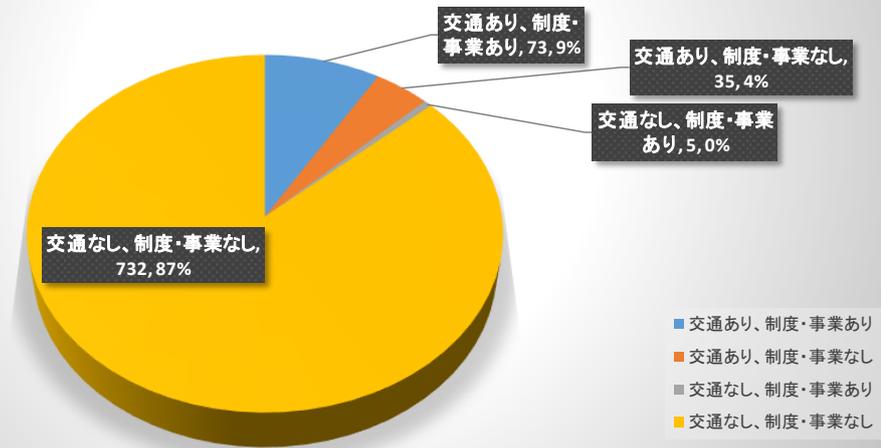
その他:行政の財政的支援がない、地域の体制が不十分・熟度が低い、コミュニティ交通導入が支援要件ではない、今後調査予定

Q2-19 本格運行に至らなかった要因は何だと考えられますか。【事業者運転型】



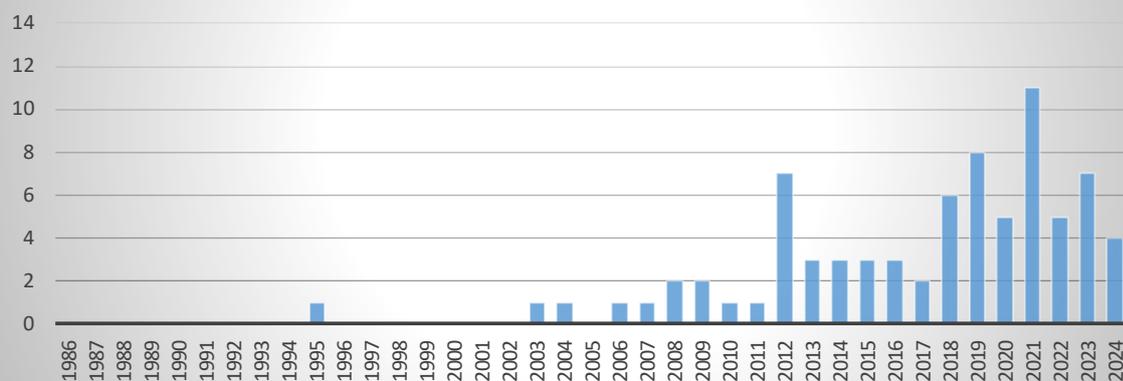
Q2-20 貴自治体内で導入されている住民運転型コミュニティ交通はありますか。

Q2-21 貴自治体において、住民運転型コミュニティ交通を自治体がサポートする制度・事業はありますか。

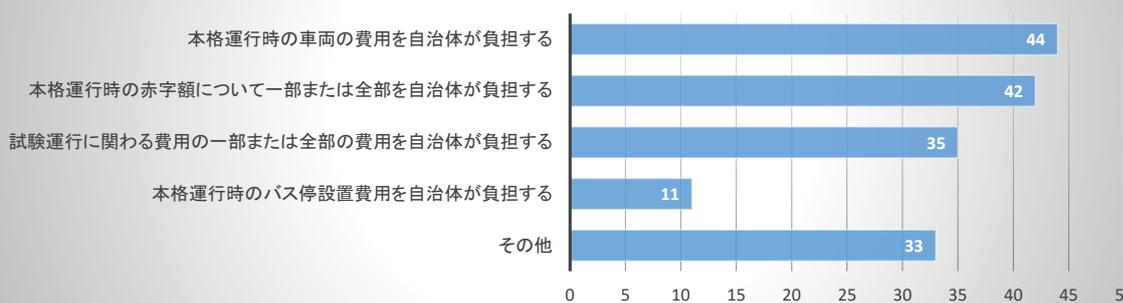


Q2-22 当サポート制度・事業の名称を教えてください。【省略】

Q2-23 住民運転型コミュニティ交通サポート制度・事業の導入年度(西暦)を教えてください。

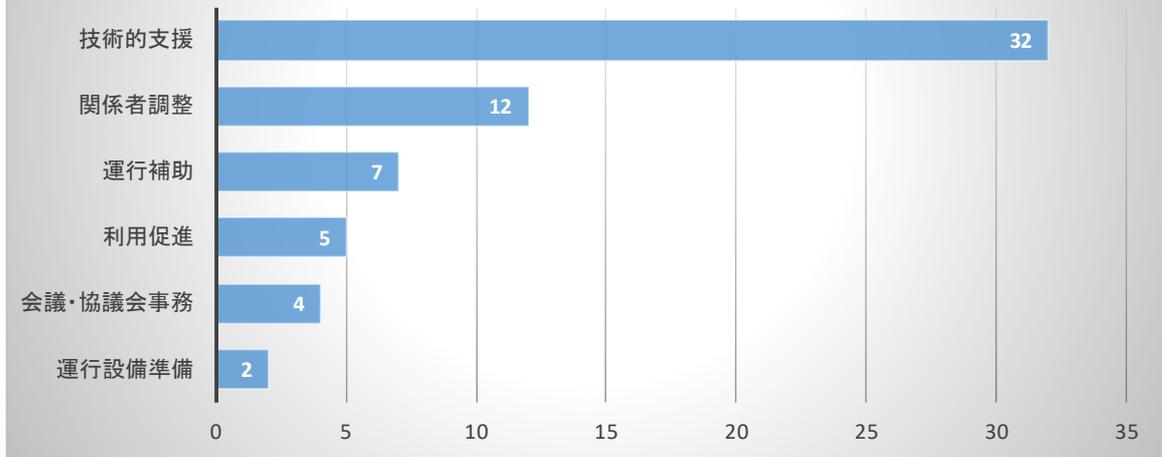


Q2-24 当サポート制度・事業における貴自治体の費用負担によるサポート内容を教えてください。【住民運転型】

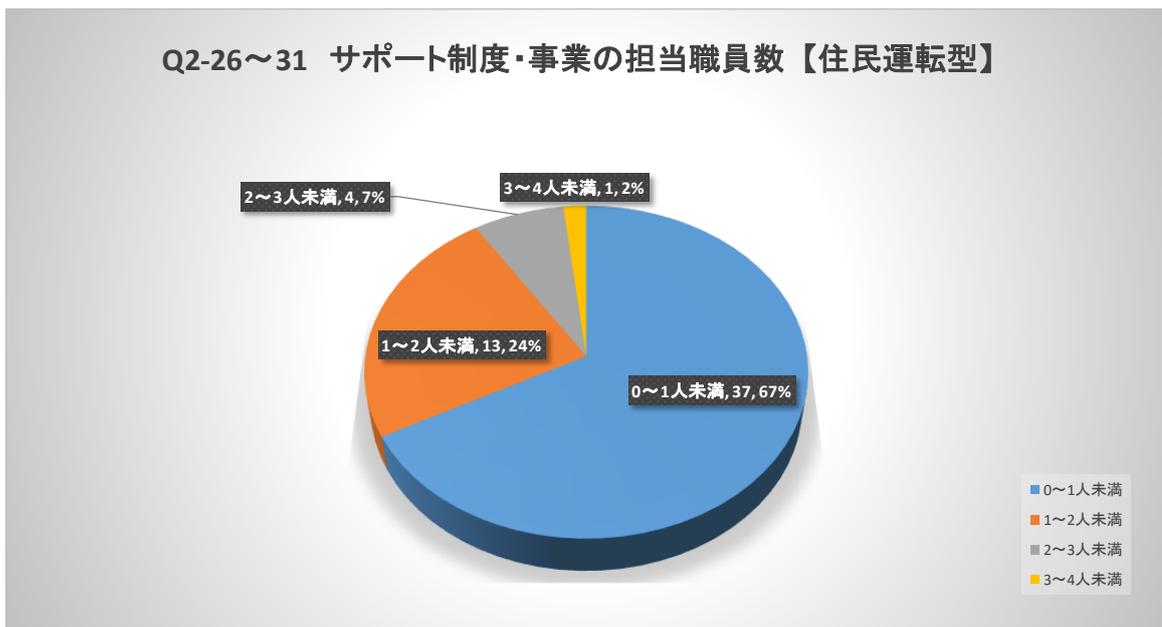


その他: 運行経費、事務費、利用促進費、調査研究費、アドバイス経費、市長が必要と認める経費

Q2-25 当サポート制度・事業における貴自治体の費用負担によらないサポート内容を教えてください。【住民運転型】



Q2-26～31 サポート制度・事業の担当職員数【住民運転型】



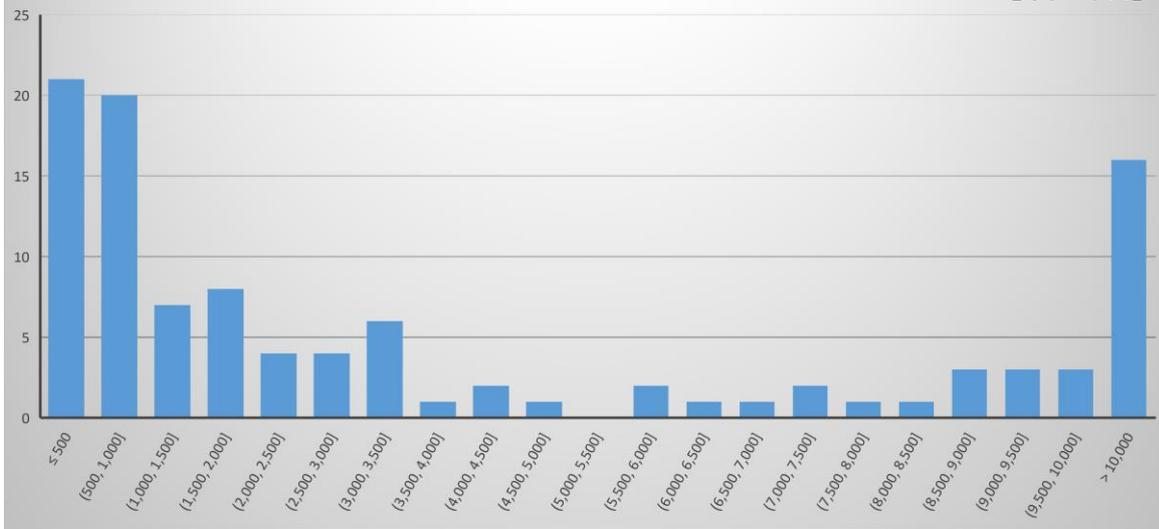
※「事業者運転型コミュニティ交通サポート制度・事業」も担当している職員を含む場合がある。人数・時間ともに回答があったもののみ集計。

※「専任で従事した職員の人数」+「他業務も担当しながら従事した職員の人数」×「従事時間」÷7.75h/日で算出。

Q2-32, 33 当サポート制度・事業の令和5・6年度の事業費(予算の場合もあり)

【住民運転型】

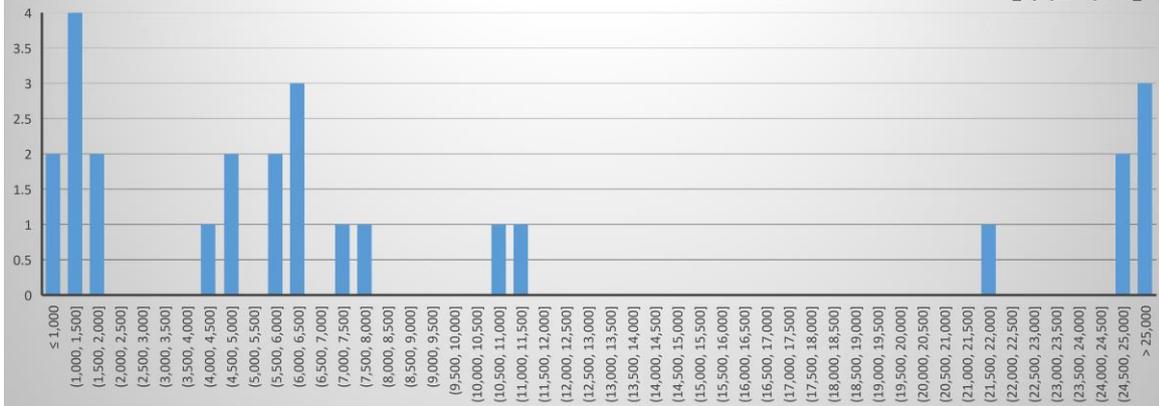
【単位:千円】



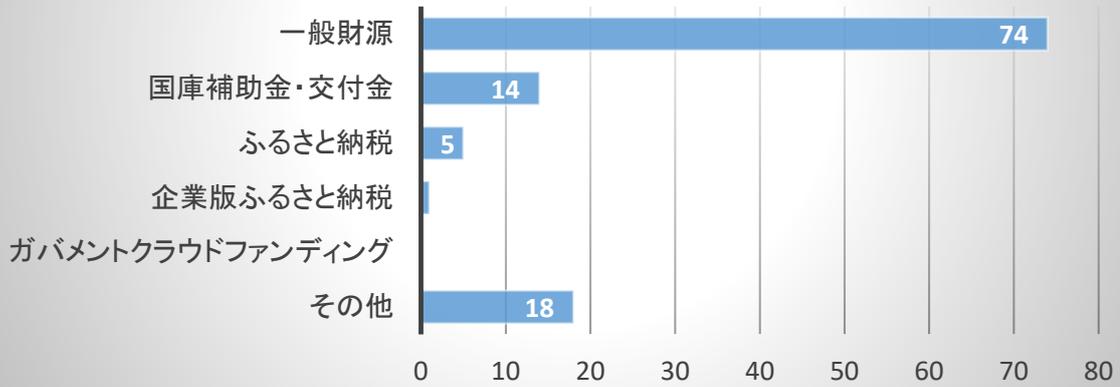
Q2-13,14,32,33 当サポート制度・事業の令和5・6年度の事業費(予算の場合もあり)

【事業者運転型・住民運転型どちらでも使える制度】

【単位:千円】

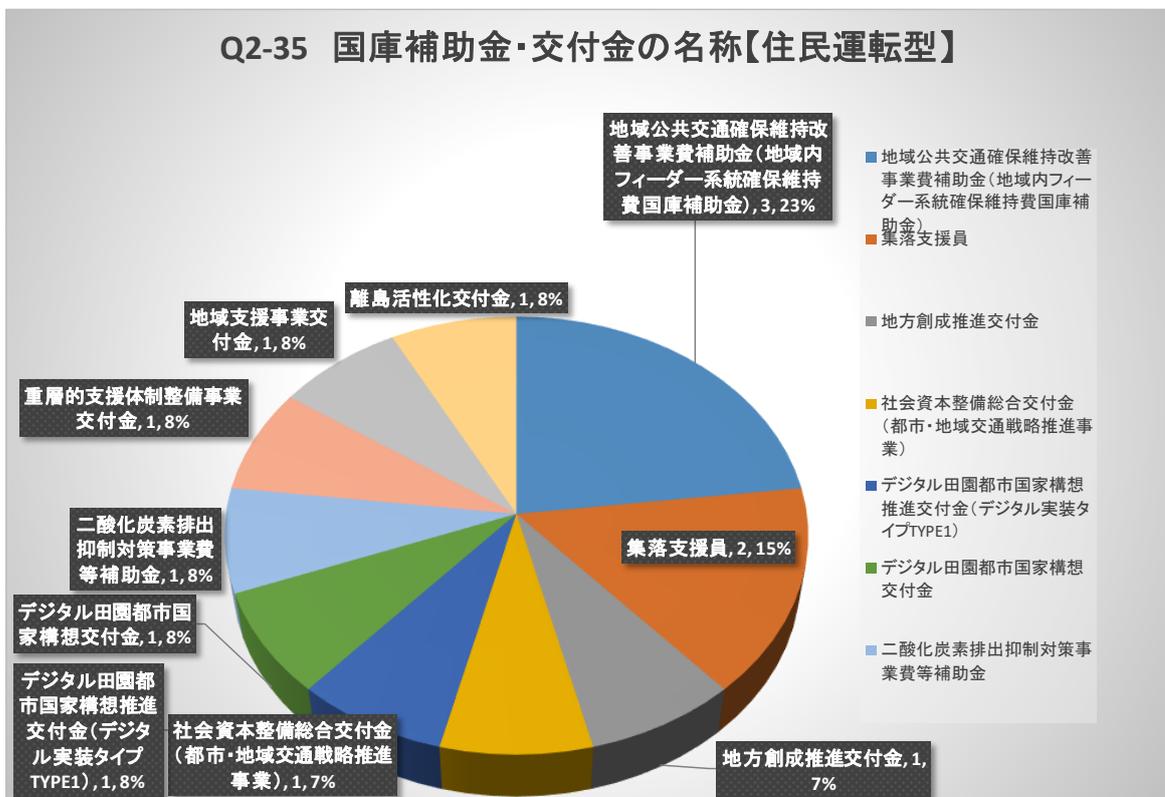


Q2-34 当サポート制度・事業の事業費の財源はどのようなものですか。 【住民運転型】

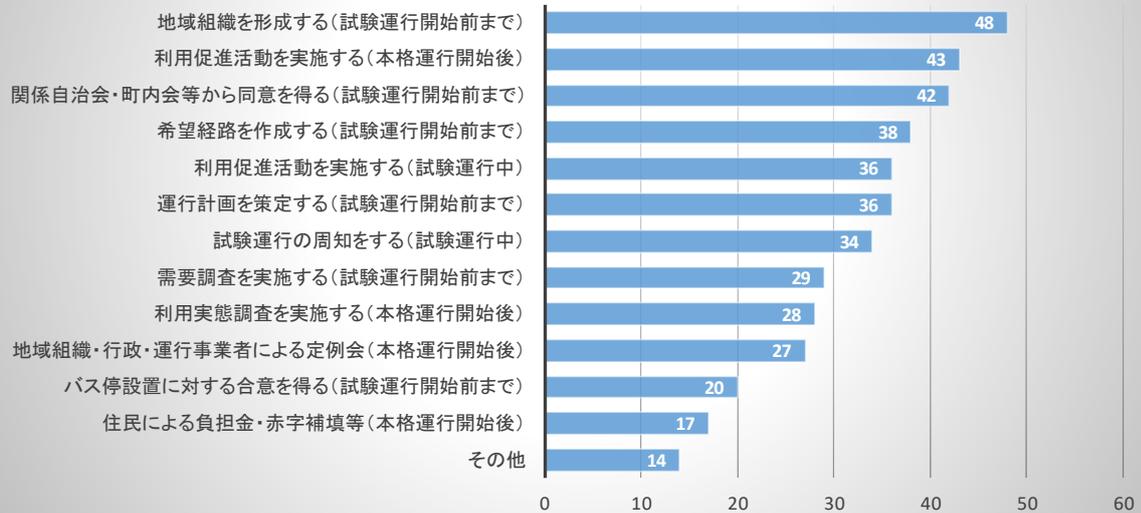


その他: 都道府県補助金・交付金、特別交付税、地区負担金、広告料、協賛金、地方債(過疎債)、隣接自治体負担金、運賃収入、基金、地域交通会議負担金、介護保険事業特別会計

Q2-35 国庫補助金・交付金の名称【住民運転型】

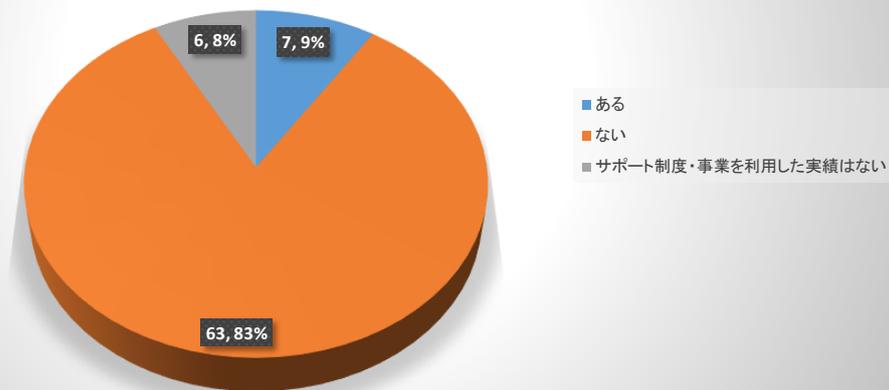


Q2-36 当サポート制度・事業における住民や地域の役割について、制度説明資料等に明記しているもの【住民運転型】

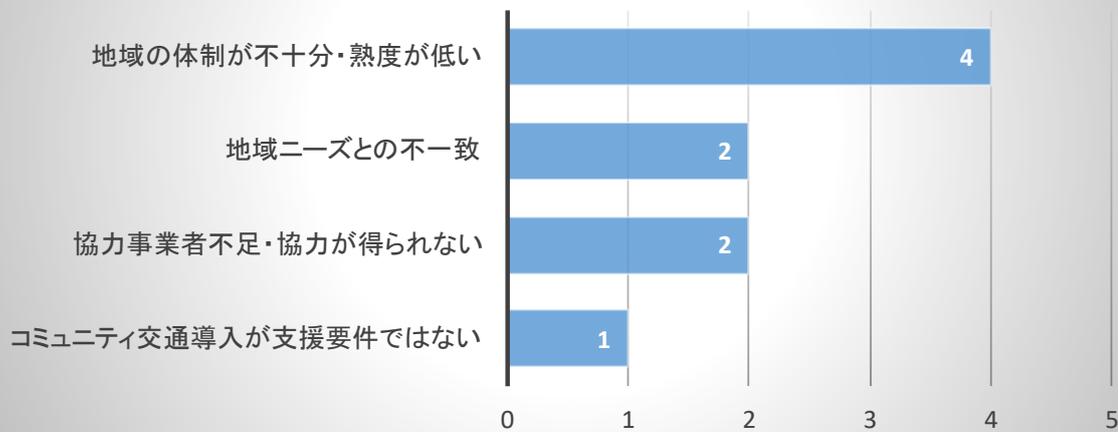


その他:継続的な検証・改善、資金調達、国への補助申請、実証運行結果分析、随時の会合、協議会委員選出、地域内問題解決、予約受付、地域住民を会計年度任用職員として採用、資料等なし、明記なし

Q2-37 当サポート制度・事業を利用したものの、本格運行に至らなかったケースはありますか。【住民運転型】



Q2-38 本格運行に至らなかった要因は何だと考えられますか。【住民運転型】



令和6年度研究報告書

令和7年3月 発行

編集・発行 盛岡市まちづくり研究所

〒020-0611

岩手県滝沢市菓子152-89

岩手県立大学地域連携棟内