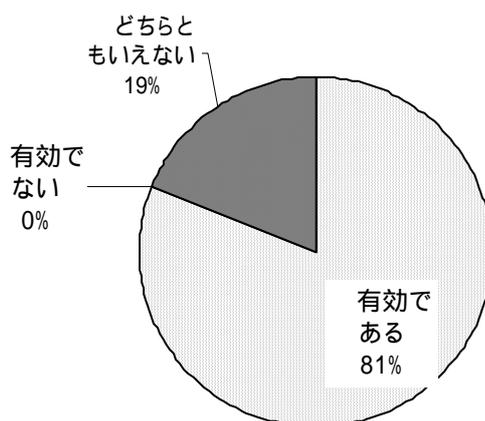


## 公共交通に関する都道府県アンケート調査の結果について

平成18年7月19日、20日の2日間に渡って都道府県交通主管課長等会議が開催されました。この会議は国土交通省総合政策局交通計画課の主催で、47都道府県及び15政令指定都市の交通主管課長等が出席し、交通施策を中心議題として国土交通省の関係各課と地方公共団体職員が意見交換を行い、相互の理解を深めるために開催されました。

この中で、地域の実情を把握することを目的に、自治体の交通政策における総合的な計画の有効性、これまでに行った取組、国への要望等について、出席者に16問のアンケートを実施したところ、41都道府県及び12政令指定都市から回答がありました。回答結果は以下のとおりです。

問1：市町村が公共交通に関する総合的な計画を作成することは有効だと考えますか。該当する番号を1つ選択してください。また、そう考える理由を簡単に記述してください。



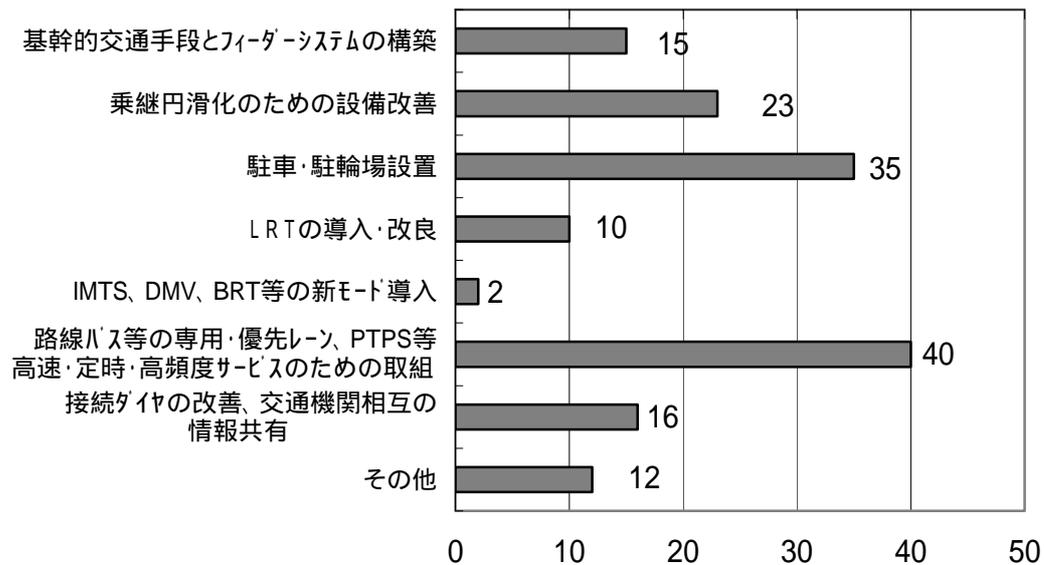
N = 53

## &lt; 主な理由 &gt;

有効である	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 地域住民に最も近い自治体である市町村が、主体的に地域の公共交通のあり方を総合的に考える必要があると考える。</li> <li>・ 地域の実情に精通している市町村が、地域レベルの公共交通に関する総合的な計画を作成することは、公共交通利用促進に効果的であると考えられる。特に、まちづくりと一体となった計画であれば意味が大きいと考える。しかしながら、前提として公共交通について行政がどのように関わるのか整理すべき。国においても、鉄道、バス等に対する財政負担を縦割りの補助により行われているのが現状。</li> <li>・ 計画を策定することにより、現状、住民ニーズ、課題が把握でき、当該市町村における他の施策との関連や位置付け（重要度、緊急性、優先順位など）を明確にすることができる。</li> <li>・ バス施策や道路施策、福祉施策等を個別にするのではなく、総合的な交通計画を策定し推進していくことが重要になってくる。</li> <li>・ やがて到来する本格的な地方分権時代における、住民1人1人が主役となる自立した地域社会では、地域の実態・特性に応じた交通施策を展開することが必要であり、地域づくりの</li> </ul>
-------	---

	<p>一環として、特に市町村が中心となって公共交通に関する計画を策定していくことが有効であると考える。</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・ 県内では、公共交通に関する総合計画を策定済みの市が2市、現在策定中の市が2市、改訂中の市が1市であるが、公共交通の計画の有無によって市町の取り組み姿勢に差があると感じられる。</li> <li>・ 公共交通に限らず、一般論として、事業を実施していく裏付けとして「計画」は有効。なお、「計画」作成後の「実行 評価 見直し」というフォローアップが重要。</li> <li>・ 総合的な計画がなければ、事業の優先順位が付けられない。また、計画には事業効果を評価する指標、目標数値がなければならない。</li> <li>・ 部門ごとに実施している地域交通（バス等）の効率的運用が期待できる。</li> <li>・ 交通システムは市町村の区域内では完結しないので、市町村の計画策定を踏まえて、その上位計画として県においても広域交通計画の策定等を行うこととすれば、更に有効と考える。</li> <li>・ 公共交通を含めた都市交通施策を戦略的に捉えることが有効であると考ええる。</li> </ul>
<p>どちらともいえない</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 実効性を担保できる措置（国庫補助制度等）がなければ、現在の市町村の財政状況では計画が絵に描いた餅となる可能性が高い。</li> <li>・ バスのような身近な公共交通網に関する事柄と、鉄道のような広域交通網に関する事柄が想定される中で、一市町域に限定した計画としてどれだけの内容が盛り込めるのか不明。</li> <li>・ 市町村の人口や経済の規模により異なるため一律に計画の有効性について判断できないと思われる。また、計画を考えると自体は必要（有効）と思われるが、計画を実行するにあたっては、長期の予算・費用の裏付けがなければ、計画倒れとなってしまう。</li> <li>・ 計画を作成した場合、その内容に基づいた行動が必要となるが、そのためには民間事業者の協力が不可欠であるため、実効性の伴わない計画作成は有効性に乏しいと考える。</li> <li>・ 市町村の財政力等を考慮すれば、計画作成やその実現性に疑問を持たざるを得ない場合もあるため、一概に有効、無効を論じ得ないと考ええる。</li> </ul>

問2：公共交通の利用円滑化のための取組として、1ページに掲げる～のうち、貴都道府県の施策で行っていることがあれば、その番号を記述してください。（貴都道府県内の市町村の施策であっても、把握している範囲で特段の取組があれば当該取組を含みます）また、行っている取組の番号を記述された場合は、その具体的内容を簡単に記述してください。



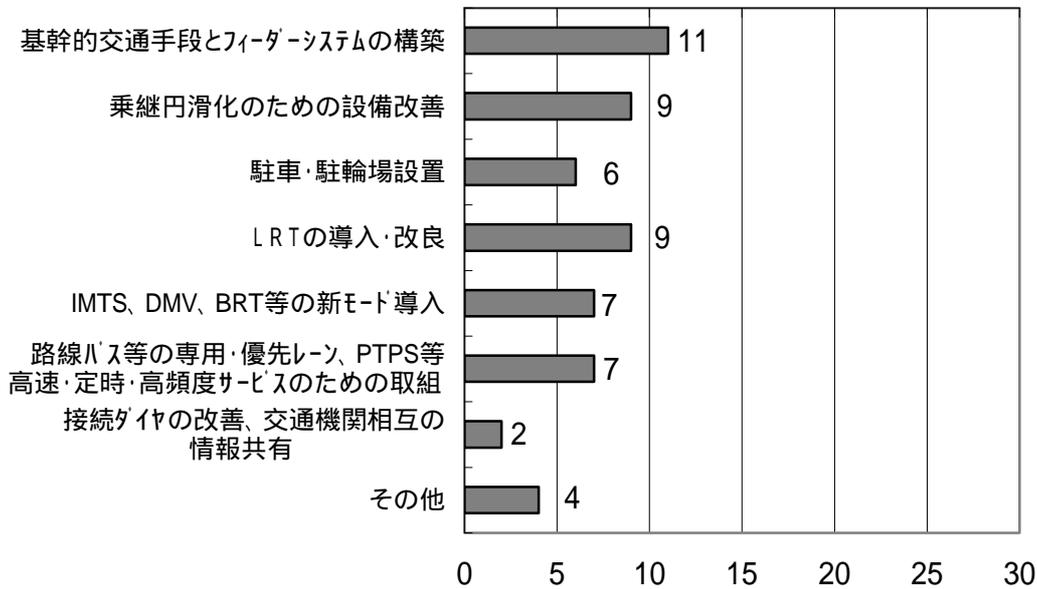
N = 153 (複数回答あり)

< 主な取組 >

基幹的交通手段とフィーダーシステムの構築	<ul style="list-style-type: none"> <li>A市が、バス運行対策費補助金の特別指定生活路線運行費補助金を導入し、既存の廃止代替バスと患者輸送バスを一元化し、支線バス（市営コミュニティバス）から幹線バス（4条バス）に乗り換えるシステム構築（H16～H19）に対し補助した。</li> <li>県南部の3町で町内のタクシー会社に対し、商工会や社会福祉協議会を経由しながらデマンドタクシーの運行を委託している。町運行バスの代替えや交通空白地での交通確保、さらには老人福祉や商業活性化等をねらい事業を開始したもので、県としても他の市町村に普及・拡大するようH18年度から独自の支援制度を設けた。</li> <li>システムというより県単独補助制度で、市町村に効率的な運行手段の選択をしてもらうよう、乗合路線バス（幹線バス）を補完する形で適切な役割分担を図り、市町村自主運行バス（支線：一部過疎地有償ボランティア輸送を含む）を導入するように促進している。</li> </ul>
乗継円滑化のための設備改善	<ul style="list-style-type: none"> <li>新幹線の延伸時に各駅で駐車場や駅前広場の整備を実施した。</li> <li>B市及びC市において、JR線の駅及び駅前広場整備時に、市内循環バスのロータリーを整備し、乗換え利便性の向上を図った。</li> <li>新幹線の全線完成及びJR線の連続立体交差事業の完成に向けて、駅周辺都市基盤整備事業の駅前広場計画として、玄関口となる歩行者広場空間を中心に交通種別ごとにゾーンを区分・集約し、乗り場をわかりやすくするなど利便性に配慮し整備を進める。</li> </ul>
駐車・駐輪場設置	<ul style="list-style-type: none"> <li>D市が中心となって実施したオムニバスタウン事業において、(社)県バス協会が主体となって整備したパークアンドバスライド駐車場整備事業に対し補助した。</li> </ul>

	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 新幹線新駅開業に伴い、駅前に無料駐車場を設置、サイクルアンドバスライドの実施。</li> <li>・ 駅周辺にパークアンドライド用の駐車場を整備する市町村、個人に対し経費の1/4を補助。</li> </ul>
L R T の導入・改良	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 市交通局において、LRTの導入（低床型路面電車の導入等）を進めている。</li> <li>・ 市交通局において、平成9年に全国で初めてLRT車両を導入し、路面電車の高度化に早期から取り組んだほか、E 電鉄(株)と市電との結節・LRT化について関係者間で協議が行われている。</li> </ul>
I M T S , D M V , B R T 等の新モード導入	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 地方鉄道へのDMVの導入について、沿線自治体等と検討を行っている。</li> <li>・ DMV 等の新モード導入の検討については、国土交通省公共交通活性化総合プログラムにより検討をおこなった。現在、F 鉄道再生会議で導入についての検討を継続的に行っている。</li> </ul>
路線バス等の専用・優先レーン、PTPS等高速・定時・高頻度サービスのための取組	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ G市においてPTPSを導入しているほか、G市、H市、I市において、バス専用・優先レーンを設置している。</li> <li>・ J市内等35レーンにおいて、路線バスの優先レーン等を設定。J市、K市及びL市において、PTPSを実施。</li> <li>・ 駅・空港間の空港リムジンバスへのPTPSの導入。（運輸局、県を中心とした協議会）</li> <li>・ バスレーン：市内国道（専用）1.6km、県道（優先）5.4kmで実施 PTPS：市内5.5km区間で運用</li> <li>・ L市のオムニバスタウン計画の中で、バス優先レーンやPTPS、バスロケーションシステムの整備が行われた。</li> </ul>
接続ダイヤの改善、交通機関相互の情報共有	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 「鉄道利便性向上協議会」を設置し、JR各線区の利用促進関係団体の要望を綿密に把握し、相当の情報交換や研究・JRへの共同要請を行っている。</li> <li>・ 19.3のJRダイヤ改正に合わせたダイヤの見直し作業中＝接続を重視したパターンダイヤの設定を検討中。</li> <li>・ 県が「交通10ヵ年計画」を平成17年度に策定し、鉄道沿線ごと、また鉄道空白地域でのバス利便性向上対策など、ソフト・ハード施策を組合せ事業プログラムを策定し、県下各地での公共交通の利用円滑化を推進することとしている。</li> </ul>
その他	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 公共交通活性化総合対策事業（市町村や交通事業者が行う新たな公共交通サービスを提供するための計画策定や実証実験、利便性向上のための施設整備等に補助することにより、公共交通の活性化を図るもの）</li> <li>・ M市において、バスの一部路線に低定額運賃運行を予定。（18.10～1年間の実証実験）</li> <li>・ 合併新市が地域交通計画を策定する場合に県が補助を実施。（1/2、上限100万円）</li> </ul>

問3：公共交通の利用円滑化のための取組について、1ページに掲げる～のうち、貴都道府県の施策として現在は行っていないが検討しているものがあれば、その番号を記述してください。（貴都道府県内の市町村の施策であっても、把握している範囲で特段検討されている取組があれば当該取組を含みます）検討している取組の番号を記述された場合は、その具体的内容を簡単に記述してください。



N = 55 (複数回答あり)

<主な取組>

基幹的交通手段とフィーダーシステムの構築	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ A都市圏では、4社バス会社による路線競合、供給過剰の状態による経営悪化やサービスレベル低下が問題となっており、改善のための検討会議が行われている。このテーマの一つとしてフィーダー化を検討することも考えたい。</li> <li>・ B電鉄(株)のLRT化計画(案)の中で、基幹的交通手段であるLRTとフィーダーバスのシステム構築が検討されている。</li> <li>・ 基幹バスシステムによるバス路線網再構築を検討している。都市圏に基幹バスを導入するとともに、その端末サービスを提供する支線バス、交通結節点などを配置する新しいバスシステムである。</li> </ul>
乗継円滑化のための設備改善	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 新幹線新駅開業に向けて、新幹線駅と中心市街地、JR線への円滑な接続を検討(要望)している。</li> <li>・ 県と共同でJR線の高速化検討の中で、新幹線と在来線の駅の同一ホーム乗り換え事業を検討している。</li> <li>・ C駅・D駅の乗換利便性の向上について、国の公共交通活性化総合プログラムを活用して検討を行った。平成16年度以降、関係行政機関において、連絡調整を継続中。</li> </ul>
駐車・駐輪場設置	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 観光地である世界遺産P山は自家用車で訪れる人も多く渋滞、環境面で問題となっているため、平成16年度に実施したP&amp;Rの結果を踏まえ、平成18年度に新たなP&amp;Rの実施に取り組む予定である。</li> <li>・ P&amp;R事業の拡大を検討中。</li> </ul>
LRTの導入・改良	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 市内中心部においてLRTの導入に向けた検討を進めている。</li> <li>・ E市において、市域を南北に走る既存鉄道をつなぐものとして、東西方向に走るLRTの導入を検討している。</li> <li>・ 平成17年8月に提出されたF電鉄(株)のLRT化・市電結節計画(案)</li> </ul>

	<p>を踏まえ、地元2市と県が連携して、昨年度、調査検討を行ったところであり、今年度においても道路管理者等との協議を進め、LRT化に向けて関係者間で協議を行っているところ。</p>
<p>I M T S、D M V、B R T等の新モード導入</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ G市でのDMVの導入について検討を進めており、今秋デモンストレーションの走行を計画している。</li> <li>・ 大学校地において、駅へのバス導入に接続バスの可能性を検討している。</li> <li>・ 第三セクターのS鉄道へDMVを導入し、観光・生活交通の高度化による地域振興を図る可能性について、平成18年度の公共交通活性化総合プログラムによる調査をお願いしたい。</li> <li>・ DMVの空港アクセス鉄道としての活用。</li> </ul>
<p>路線バス等の専用・優先レーン、PTPS等高速・提示・高頻度サービスのための取組</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ バスの利用促進や利便性の向上を図るため、県、市町、バス事業者、県警からなる「バス走行円滑化部会」を設置し、県民への啓発活動をはじめ、バス優先レーン等の駐停車の取り締まりやバス停のハイグレード化などの施策を取り組むこととしている。</li> <li>・ 昨年度の空港アクセス改善調査の中で、短期的施策としてリムジンバスの改善策（バスレーンやPTPSの導入）の検討を行っており、具体化に向けて関係者間で協議を行う予定。</li> <li>・ 県警察本部が、現在、市交通局の協力を得て、市内の国道でPTPSの試験実施中である。</li> </ul>
<p>その他</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ バスの利用促進を目的に、個々のバス事業者が運営管理するホームページの情報をパッケージ化した統合ホームページを作成中。</li> <li>・ H市を中心とする地域への新たなタイプの系統番号の導入。</li> </ul>

問4：公共交通の利用円滑化のための取組を行うに当たって支障が生じていることがあれば、その内容を簡単に記述してください。

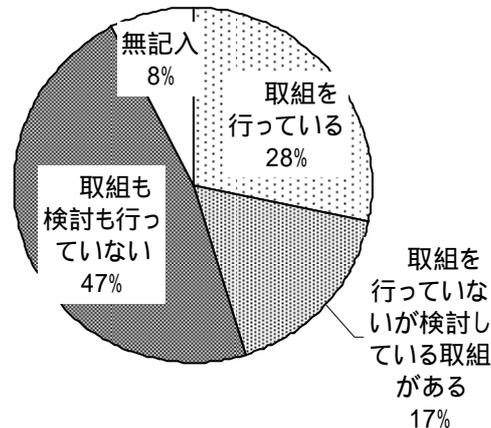
主な意見

<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 民間事業者が公共交通の利用円滑化に向けて積極的な取組を進めようとしても、地方公共団体の財政状況が厳しいため、取組が制限されてしまうこと。</li> </ul>
<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 補助金頼みの交通事業者の体質。</li> </ul>
<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 街の郊外化と市街地密度の低下（空洞化）により、人の集まる拠点が分散。</li> <li>・ 広域化し、公共交通ネットワークの有効な活用が難しい。</li> <li>・ 自動車交通との共生（自動車の抑制と公共交通の利便性向上及び採算性、住民意識等）</li> <li>・ 土地利用との整合（低くなった人口密度、公共交通利用者の減少、バス路線等の低密度化）</li> <li>・ 鉄道やバス相互のアクセスや乗り継ぎの不便さ</li> <li>・ 各種機関との調整（国、県、市町村、交通事業者（JR、バス及びタクシー等）及び警察等）に時間がかかる。</li> <li>・ 当事者意識（リーダーシップ）の低下</li> </ul>
<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 基本的に当事者が民間事業者であるため、自治体主導で取り組むことができない。</li> </ul>
<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 公共交通機関が未発達なことから、マイカー保有率が高い。公共交通機関が不便 マイカー利用 利用低下 本数削減 公共交通機関が不便 の悪循環に陥っている。</li> </ul>
<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 行政が低運賃、高頻度のサービスを提供することにより既存の民間事業者の経営を圧迫してしまうこと。</li> </ul>
<ul style="list-style-type: none"> <li>・ バス交通における行政（運輸、建設、警察）とバス事業者との調整不足。</li> </ul>
<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 実施主体となる市町村、交通事業者における資金不足、人材不足。</li> <li>・ 利用円滑化への取組に対する財源の捻出が極めて困難。 （理由）経常欠損に対する補てんを行いつつ、事業者へは経常経費の節減が求められている一方で、利用円滑化への新たな投資に対する財源の確保は困難。</li> </ul>
<ul style="list-style-type: none"> <li>・ LRTを導入するにあたり、公設民営・上下分離方式による実施を検討しているが、軌道法では、純民間企業による運行が認められていないため、事業の具体化が遅れている。</li> </ul>
<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 鉄道やバスの利便性の向上を図るに、事業者のみの自助努力では進まないのが現状である。</li> </ul>
<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 県は国の補助制度を活用して、ノンステップバスの導入促進を図っているが、事業者の経営状況が思わしくないため、車両の購入自体が困難な状況にある。また、導入したノンステップバスが充分活用されるためには、併せて、バス停、道路の改良が重要であることから、道路部局に改良のお願いをするが十分でない。</li> </ul>
<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 駅の結節事業など関係事業者が複数となる場合は、事業者間の調整と地域住民の理解・協力が不可欠であり、合意形成までの時間を要することが課題である。</li> </ul>
<ul style="list-style-type: none"> <li>・ バス路線網再構築のため、既存バス会社に対する新たな支援策等が必要である。</li> </ul>
<ul style="list-style-type: none"> <li>・ バス交通の利用者減により、交通事業経営赤字が増大しており、事業者はこの経営赤字縮減が喫緊の課題となっており、都市交通政策として新たな施策展開が困難となっている。</li> </ul>

問5：公共交通の利用円滑化のために国に望む施策・支援があればその内容を簡単に記述してください。

<ul style="list-style-type: none"> <li>公共交通の利用円滑化は地域が主体となって取り組むべき課題であるが、財政状況が厳しい地域においても公共交通の利用円滑化をより推進するためにも、地方公共団体に応分の負担を求めている自動車事故対策費補助等の国庫補助において、地方公共団体の負担を軽減しつつ、補助率が維持できるよう考慮してもらいたい。</li> </ul>
<ul style="list-style-type: none"> <li>並行在来線の経営改善のために、事業用資産の無償譲渡、税制上の優遇措置、整備新幹線の地方負担の軽減。</li> </ul>
<ul style="list-style-type: none"> <li>モビリティ・マネジメント（MM）導入に対する支援。</li> </ul>
<ul style="list-style-type: none"> <li>デマンド型乗合タクシー事業に関してもバス並の交付税措置等財政支援制度の拡充を希望。</li> </ul>
<ul style="list-style-type: none"> <li>公共交通機関の維持・確保について国の補助率の見直し、制度の弾力的な活用が図られるような措置が望まれる。</li> </ul>
<ul style="list-style-type: none"> <li>交通事業者への積極的な働きかけと、公共交通利用促進に取り組んでいる県や市町村に対する財政的支援、公共交通利用を促すための啓発活動が必要と考える。</li> </ul>
<ul style="list-style-type: none"> <li>地方においては、主要幹線、生活路線においても、運行本数が極めて少ない。例えば、最低、1時間に1本の運行が可能となるような補助制度が望まれる。</li> </ul>
<ul style="list-style-type: none"> <li>積雪地・過疎地における鉄道事業については、除雪体制強化のための経費補助など幅広い支援拡充を願いたい。</li> </ul>
<ul style="list-style-type: none"> <li>ワンストップサービスを提供するため時刻表、運賃表等の標準化、標準規格化の推進。</li> </ul>
<ul style="list-style-type: none"> <li>国土交通省（運輸部門と建設部門）の行政、警察庁の行政等及びバス事業者との整合性を図る。（道路工事、交通規制等の事前の情報の共有化、バス路線廃止時における手続のスケジュールの摺り合わせ等）</li> </ul>
<ul style="list-style-type: none"> <li>事業の先進的事例の紹介及び財政的・人的支援。</li> </ul>
<ul style="list-style-type: none"> <li>利用者の視点に立った公共交通改善への取組に対して、弾力的かつ柔軟に対応できる財政支援策の構築。</li> </ul>
<ul style="list-style-type: none"> <li>中小、第三セクター鉄道やJRローカル線について、利用促進を図るための増便や高速化事業などについて、国の補助対象としてもらうとともに、近代化設備補助の予算枠の拡大を図ってもらいたい。</li> </ul>
<ul style="list-style-type: none"> <li>地域における利用円滑化、利用促進のための取組みを支援する補助メニューの拡充。地域の公共交通のあり方等を検討する際のアドバイザー派遣。</li> </ul>
<ul style="list-style-type: none"> <li>補助率の嵩上げ、先取的な事例の紹介。</li> </ul>
<ul style="list-style-type: none"> <li>料金収受システムの共通化や、乗継設備を整備するにあたって、事業者同士の相互協力が行われない場合の事業者間の調整。</li> </ul>
<ul style="list-style-type: none"> <li>LR Tに関する国の助成制度については、各部局で助成割合も異なっているので、補助対象の拡充と、補助率の引き上げをお願いしたい。</li> </ul>
<ul style="list-style-type: none"> <li>利用促進のための施策の充実。（公共交通マップ作成、系統番号の再編、バス版「駅すばあと」の全国统一規格での導入など）</li> </ul>
<ul style="list-style-type: none"> <li>既存バス会社の再編に伴う支援策。</li> </ul>
<ul style="list-style-type: none"> <li>現在整備事業を進めている地下鉄路線については、初期整備費用が相当大きなものとなっている。道路特定財源の用途拡大を更に進め、都市交通分野（鉄道）への充当を拡大して欲しい。</li> </ul>
<ul style="list-style-type: none"> <li>公設民営・上下分離方式による軌道整備のための支援。</li> </ul>

問 6 : マイカー流入規制のための取組として、貴都道府県の施策で行っていること、検討していることはありますか。該当する番号を1つ選択してください。(貴都道府県内の市町村の施策であっても、把握している範囲で特段の取組があれば当該取組を含みます)また、 を選択した場合、その取組や検討の内容を簡単に記述してください。



N = 53

< 主な内容 >

<p>取組を行っている</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 夏季間(今年度は7/13~9/20の70日間の予定)のマイカー通行を規制し、シャトルバスによる代替輸送を行っている。(世界自然遺産の自然環境保護のための措置)</li> <li>・ Jリーグの開催会場周辺に駐車場整備を優先せず、公共交通機関利用を進めている。</li> <li>・ A山マイカー規制：開通日から閉鎖日の全期間において、バス・タクシー等一部車両を除き県道への乗入れを全面禁止</li> <li>・ B山頂マイカー規制：開通日から閉鎖日の全期間において、バス・タクシー等一部車両を除き県道への乗入れを全面禁止</li> <li>・ C山マイカー規制(期間 H18.7.15~7.17、H18.8.5~8.14)夏のC山シーズンに、環境保全と交通渋滞解消を目的にマイカー規制を行う。</li> <li>・ 観光シーズンにおいて特定地域のマイカー流入規制とP&amp;Rを実施している。</li> </ul>
<p>現在は取組を行っていないが検討している取組がある</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ トランジットモールの社会実験が検討されている。</li> <li>・ 来年夏、世界遺産に登録予定地で、登録後に来訪者が激増することを見越し、地元地区の住民生活との調和の観点から、来訪者のマイカー規制を検討中であり、このGWには流入規制(シャトルバスによるピストン輸送)等を実施。多くの来訪者が見込まれるお盆、11月にも同様の実験予定。</li> <li>・ 県及び市で平成15年6月に策定した「都市交通アクションプログラム」の中で、市内最大の繁華街の活用方策の検討(トランジットモール)が別途検討課題となっている。</li> <li>・ 歩いて暮らせるまちづくりの社会実験を今年度実施する予定。駅前周辺でトランジットモールと歩行者天国の実施によるマイカー規制を行う。(観光にかかるマイカー規制等は含まない。)</li> </ul>

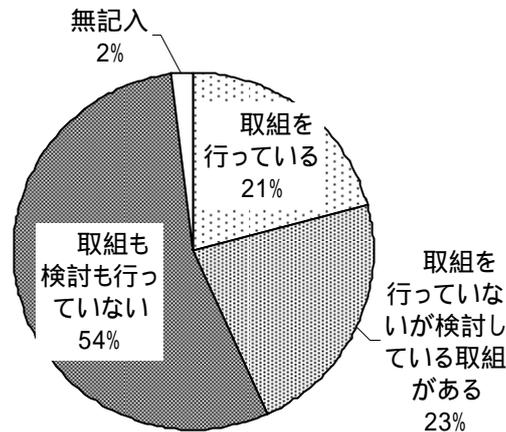
問 7 : マイカー流入規制のための取組を行うに当たって支障が生じていることがあれば、その内容を簡単に記述してください。

<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 県警や地元商店街など地域の合意形成が難しい。</li> </ul>
<ul style="list-style-type: none"> <li>・ ゲート管理による費用負担。2 県をまたぐ道路であり、双方の管理を統一する必要がある。</li> </ul>
<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 自動車流入規制は地域の社会的合意が絶対条件であり、利害の対立、他地域への影響など解決すべき課題が多く、まちづくりのあり方等を含め、総合的な取り組みが必要と考える。</li> </ul>
<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 規制に伴う自動車迂回路について、周辺町会と折り合いがつかない。</li> </ul>
<ul style="list-style-type: none"> <li>・ シャトルバスに乗り換えるための駐車場を十分に確保する必要がある。シャトルバスを効果的に運行する必要がある。流入規制を実施している旨の情報提供を十分に行う必要がある。</li> </ul>
<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 地方都市では、マイカーの集中による大混雑は発生していないので、流入規制を行うことへの理解は得られにくい。</li> </ul>
<ul style="list-style-type: none"> <li>・ マイカー利用者が大多数となっている中で県民の理解を得ることは極めて困難な状況です。</li> </ul>
<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 駐車場の確保や、マイカーに替わる公共交通（鉄道・バス）が不十分である。</li> </ul>
<ul style="list-style-type: none"> <li>・ P &amp; R の取組において、鉄道駅付近での駐車場確保が難しい。</li> </ul>
<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 自動車流入を単純に規制するだけでは、都心の賑わい創出にマイナス作用があるのではないかと意見がある。</li> </ul>

問 8 : マイカー流入規制のために国に望む施策・支援があればその内容を簡単に記述してください。

<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 規制を実効性あるものとするため、法的な整備や誘導策が必要と考える。また、その前提としてマイカー流入規制の目指すべき目的を整理し、国民のコンセンサスを求める必要がある。</li> </ul>
<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 県等で策定する公共交通に係る計画が法律上の根拠を持ち、計画上の施策について国からの各種支援を受けられるような制度策定を望む。</li> </ul>
<ul style="list-style-type: none"> <li>・ マイカー流入規制の導入による具体的なメリットなど事例の蓄積。</li> </ul>
<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 流入規制の実証実験制度及びその補助制度。</li> </ul>
<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 一定の区域において、目的別の自動車交通の選別や規制方法をはじめ、まちそのものを改変するシステムづくりや、事業実施のための法整備や財源を明確にしてもらいたい。</li> </ul>
<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 国の法律による規制。</li> </ul>
<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 自治体が P &amp; R 等を実施するために整備しようとする駐車場に対する補助制度又は交付税措置の創設若しくは、P &amp; R 等に参加する個人、企業等に対する税制優遇措置の実施。</li> </ul>
<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 流入規制のためのロードプライシングを単純に実施するのはかなり困難であると考えているが、課金等のための技術開発等を検討・推進して欲しい。</li> </ul>
<ul style="list-style-type: none"> <li>・ マイカー自粛に関する世論の醸成。</li> </ul>
<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 公安委員会協議のスムーズな進行のための支援。</li> </ul>

問9：鉄軌道路線の維持のための取組として、貴都道府県の施策で上下分離方式の導入（線路等基礎施設の公的部門による建設・保守と民営による運行）について行っていること、検討していることはありますか。該当する番号を1つ選択してください。（貴都道府県内の市町村の施策であっても、把握している範囲で特段の取組があれば当該取組を含みます）また、 を選択した場合、その取組や検討の内容を簡単に記述してください。

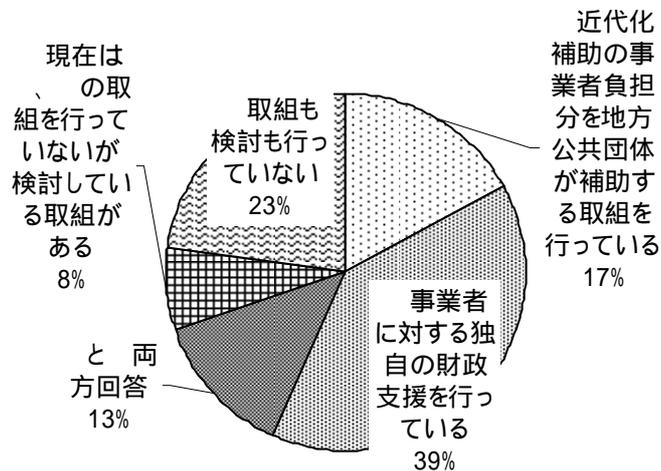


N = 53

< 主な内容 >

<p>取組を行っている</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ A 鉄道における上下分離方式の採用。</li> <li>・ B 鉄道：トンネル及び橋梁を部分的に沿線市町村が保有し、B 鉄道に無償貸付している。</li> <li>・ 基盤整備部分は県、運営部分は沿線市町が支援するという役割分担により経営安定を図っている。</li> <li>・ 第3セクターの C 鉄道の施設整備事業について、上下分離方式の考え方を導入し、H 1 8 から鉄道軌道近代化施設整備事業補助金の事業者負担分及び単独整備事業経費を全額、県及び沿線市町で負担することとしている。</li> <li>・ D モノレール営業路線の会社資産のうち、車両、駅務機器、本社、運行管理システム等、直接運行に必要な施設・設備以外の施設を市が譲り受けた。</li> </ul>
<p>現在は取組を行っていないが検討している取組がある</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 第三セクター、民鉄への財政支援にあたって、一部上下分離方式の考えを入れた検討を行っている。（一般的な上下分離方式ではなく減価償却分を当面は除外した収支計画の均衡をねらいとした財政支援を沿線市町村と経営改善計画を策定しながら検討）</li> <li>・ 複線化等促進事業において、今後の整備のあり方を検討調査。</li> <li>・ 現在整備を進めている E 鉄道については、上下分離方式を導入することとしている。また、第三セクター鉄道の F 鉄道の今後のあり方の検討のなかで上下分離方式を含めた運営形態を検討することとしている。</li> <li>・ 地方民鉄の維持存続のための選択肢の一つとして、収支の試算、検討を実施。</li> <li>・ 新幹線整備に伴う並行在来線の経営分離に際し、選択肢の一つとして検討を進めている。</li> <li>・ F 路面電車（市内軌道線）の環状化新線。</li> <li>・ 存続形態として上下分離方式が検討されているが、検討されている上下分離方式はこれまでに見られる上下分離方式の形態とは異なり、線路、電車等の資産は大手民鉄が保有、監理。運行は、大手民鉄、沿線市町の出資による第三セクター方式。</li> <li>・ G 鉄道に関し、上下分離（ハード：自治体等の公共で保有、ソフト：運送事業者）方式を勉強中。</li> </ul>

問 10：鉄軌道路線の維持のための取組について、貴都道府県の施策で鉄軌道事業者への補助について行っていること、検討していることはありますか。該当する番号を1つ選択してください。（貴都道府県内の市町村の施策であっても、把握している範囲で特段の取組があれば当該取組を含みます）また、、、のいずれかを選択した場合、その取組や検討の内容を簡単に記述してください。



N = 53

< 主な内容 >

<p>近代化補助の事業者負担分を地方公共団体が補助する取組を行っている</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>近代化補助の自治体負担分を地元市町村と分担負担するとともに、緊急保全整備事業に関する事業者負担分の一部肩代わりも行っている。また、運営費助成として沿線市町とともに(運営助成)基金へ追加拠出し、欠損に対する補填(基金の取り崩し)を平成11年度から行っている。</li> <li>近代化補助に係る地方負担分を県と沿線市町村が補助するとともに、事業者負担分は運営助成基金(国鉄からの転換交付金が原資)を取り崩して補助している。</li> <li>第三セクター鉄道事業者に対して、事業者負担分を県・市が折半して補助する。</li> </ul>
<p>事業者に対する独自の財政支援を行っている</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>関係自治体と共同で経常赤字額の補填、国の近代化補助の対象外の一定の設備整備に対し補助を行っている。</li> <li>A 鉄道建設にかかる借入金償還金について、県・3市(沿線自治体)で補助、車輛購入費の一部等を県・沿線市町で補助している。</li> <li>第三セクター鉄道の B 鉄道に欠損補助を行っている地元自治体の基金に対し、県から補助を行っている。</li> <li>D 鉄道に対しては沿線9市町村、E 電鉄に対しては E 市において、鉄道近代化補助の高上げや、安全対策等に対する独自の補助を行っている。</li> <li>県内北部の F 電鉄について、平成18年から向こう10年の間で、県が3カ所ある変電所の大規模修繕費として最大2億4千万円を、また2市が運営支援資金として最大8億2千万円を各々補助することとしている。</li> <li>第三セクター鉄道の経常損失に対する赤字補てんを府・沿線市町等で支援するほか、職員の派遣及びその人件費を負担。</li> <li>全体経費の中から「運行管理費」(人件費、動力費、一般管理費)を除いた「施設管理費等」(線路・電路保存費、車両保存費、線路使用料)について、前会計年度を対象として、関係自治体(2県、7市町)で補助を行っている。</li> <li>G 鉄道に対して近代化補助の対象とならない車両補修、軌道修繕などに対しては独自に財政支援を行っている。(県：H市：I市 = 1/3：1/3：1/3)なお、近代化補助に対しても G 鉄道の負担が発生しないよう、事業者負担分を沿線市(H市、I市)が補助している。</li> <li>地下鉄事業者(市交通局)へ J 市一般会計から財政補助を実施。</li> </ul>

	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 新交通システムについて、地下鉄区間のインフラ部の建設に要した借入金の利子償還金の補助、金融機関から借り入れていた資金を一括繰上償還するための無利子貸付を行っている。</li> </ul>
現在は、 の取組を行 っていないが 検討している 取組がある	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 並行在来線の経営分離に際し、選択肢の一つとして検討を進めている。</li> <li>・ 安全対策として早急な整備が必要とされる鉄道会社について、沿線市町と共に支援、補助していく体制を検討中である。</li> </ul>

問 1 1 : 鉄軌道路線の維持のための取組を行うに当たって支障が生じていることがあれば、その内容を簡単に記述してください。

#### 主な内容

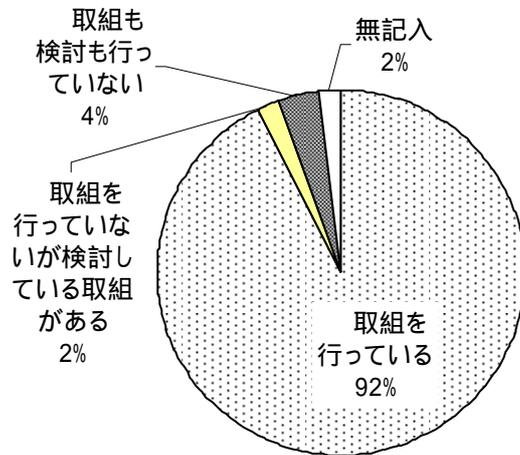
<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 県と市町村に財源がないこと。</li> </ul>
<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 利用者の減少に伴って、年々補助必要額が増加し、県及び市町村の財政を圧迫している。</li> </ul>
<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 自治体の財政状況が厳しい中で、路線維持の多額の財政負担を伴うことから、自治体のみで対応するのは困難となっている。</li> </ul>
<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 安全確保のための大規模修繕（橋、トンネル）に伴う財政負担。</li> </ul>
<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 県や市町が行う支援について、協調補助以外に国の財政措置がない。</li> </ul>
<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 大手民鉄ローカル線の廃線問題を検討していく上でも料金設定は大きな課題である。現行の料金改定制度では路線ごとの料金を定めることが出来ないことから、路線単位による料金改定制度に改められたい。</li> </ul>
<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 路線の存廃について自由化されたものの、様々な規制が未だ残されており、鉄道会社が各路線に応じた経営を行う妨げとなっている。</li> </ul>
<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 施設や車両の老朽化が進み、今後、大規模な投資を要する。通常の運営維持に対する経費とは別に、膨大な投資が見込まれる。</li> </ul>
<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 近代化補助について、補助額及び補助率のカットが行われているため、計画していた事業が実施できない。</li> </ul>
<ul style="list-style-type: none"> <li>・ A 鉄道については、欠損を基金から補填しているが、都道府県、関係市町村とも財政の厳しさがますます中で、基金の造成が負担となってくることが想定される。</li> </ul>
<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 鉄道を維持して行くためには、日常の保守点検の他、法定耐用年数を超えた車両（11年）やレール（20年）、枕木（8年）等の定期的更新が必要であるが、補助金等で購入された第3セクター鉄道の施設については、減価償却の圧縮記帳により内部留保財源が無く、会社独自での事業取り組みは困難。</li> </ul>
<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 地域の交通機関として地域が一体となって支えるという気運の醸成に欠けていること。</li> </ul>
<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 路面電車を維持していくために、様々な支出削減を検討しているが、軌道法には上限分離方式についての明確な記載がないため、運行委託等による経費削減等の検討が進んでいない。</li> </ul>
<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 地方都市では、運賃収入による独立採算性では経営的に困難な状況である。公共からの支援を積極的に実施可能な制度作りが必要。</li> </ul>
<ul style="list-style-type: none"> <li>・ モノレールの支柱・桁の塗装負担、駅舎インフラ部の目的外使用に係る道路管理者との調整。</li> </ul>

問 1 2 : 鉄軌道路線の維持のために国に望む施策・支援があればその内容を簡単に記述してください。

主な内容

<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 民鉄・三セク問わず、維持の必要性が認められる路線については、バスと同様の位置付けをし、生活交通路線としての欠損補助制度を導入してもらいたい。</li> </ul>
<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 昭和 6 3 年の国鉄からの施設の無償譲渡以来、本格的な施設の更新を行っておらず、老朽化が激しい。路線存続の大前提となる施設整備に関する大幅な助成制度の拡充を希望。</li> </ul>
<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 欠損補助制度を復活すること（平成 9 年度まで実施）。近代化補助の運用を弾力化（1 千万円の補助率下限及び補助対象施設の見直し）すること。</li> </ul>
<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 中小鉄道事業者に対し、車両更新費や橋梁等の大規模な構造物の保守・修繕に対する補助及び経営安定のための支援措置を講じること。</li> </ul>
<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 第三セクター鉄道事業者が、市中金融機関から安定的に融資を受けられるように、金融検査の運用面において、鉄道事業者の長期的性格を適正に評価する判断基準が設けられるよう、金融庁への働きかけをお願いいたします。</li> </ul>
<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 国庫補助の大部分が第三セクターを対象としているが、行革の流れの中では新たな第三セクターや第三セクターそのものの活用が難しい面がある。鉄道・運輸機構などの公的主体が主体となるなど、事業主体の枠を拡大して頂きたい。</li> </ul>
<ul style="list-style-type: none"> <li>・ モーダルシフトの推進のために、国としても必要不可欠な鉄軌道については、CO2 排出削減の観点から、バス代行とならないような積極的な鉄軌道維持に向けての支援をお願いしたい。</li> </ul>
<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 運転士等の専門職の高齢化が進み、今後は、自社での人材確保や養成が必要となってきており、人材養成のための支援をお願いしたい。</li> </ul>
<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 中小民鉄に対する運行費欠損補助額の支援あるいは、中小民鉄に支援している自治体に対する財政措置。</li> </ul>
<ul style="list-style-type: none"> <li>・ A T S 等の安全対策に関わる投資に対する補助に関しては、補助金額の下限を撤廃していただきたい。</li> </ul>
<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 公共交通機関の維持について、道路の維持等と同程度の位置付けでの施策展開をして欲しい。</li> </ul>
<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 新駅設置や複線化への補助制度の充実、DMV など新たな手法への支援（情報提供や補助）、乗り継ぎ円滑化への協力義務を交通事業者に課す。（案内版の提供、構内営業料の適正化等）</li> </ul>
<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 第三セクター鉄道の経営、とりわけ J R から経営分離された並行在来線については非常に厳しい状況にある。このため、並行在来線の譲受固定資産に係る固定資産税及び都市計画税の課税標準の特例措置について、適用期間の延長を講じられるとともに、九州旅客鉄道と同等の措置（三島特例）をお願いするほか、国としての抜本的な支援等を検討して頂きたい。さらに災害復旧事業についても、対象となる要件の緩和等財政支援措置の拡充を望む。</li> </ul>
<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 鉄道沿線市町村に対する助成制度（固定資産税の減免に対する助成等）の創設。鉄道軌道災害復旧事業費補助制度については、災害認定要件の緩和及び補助率の引き上げ等制度の充実。</li> </ul>
<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 路面電車の車両購入について、事業者の負担が厳しいことから国庫補助の嵩上げなど、補助制度の拡充を願いたい。また、新たな技術の導入などの先進的な取組に対しては、特段の支援を願いたい。</li> </ul>
<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 鉄道は移動手段としてだけでなく、都市構造の重要な役割を担うことから、道路特定財源による支援を積極的に行えるような仕組み作りの推進。</li> </ul>
<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 軌道法における上下分離・公設民営方式の法整備。</li> </ul>

問13：バス路線の維持のための取組として、貴都道府県の施策で行っていること、検討していることはありますか。該当する番号を1つ選択してください。(貴都道府県内の市町村の施策であっても、把握している範囲で特段の取組があれば当該取組を含みます)また、 を選択した場合、その取組や検討の内容を簡単に記述してください。



N = 53

主な内容

<p>取組を行っている</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 国庫補助対象路線への運行欠損費への補助、コミュニティバス等への補助（運行欠損費、車両購入、設備）</li> <li>・ 市町村が地域の実情に即し、住民の生活交通の確保を図ることを目的として主体的に行う事業に対して支援する補助制度を設けている。</li> <li>・ 国の補助要件を緩和（複数市町村にまたがり、キロ程が10 km以上のもの（ア）単独市町村でキロ程が10 km以上のもの、あるいは（イ）複数市町村にまたがり、キロ程が5 km以上のもの）して市町村との協調補助を実施。</li> <li>・ 国との協調補助路線が、補助対象外となった場合に、市町村とバス事業者が路線のあり方を協議する期間（2年間）を県単独で補助している。バス路線が廃止された場合に、市町村が代替の自主運営バスを運行する場合、県単独で補助している。</li> <li>・ 国の補助制度の対象外ではあるが、県として維持していく必要性が高いと考えられる民営バス路線に対する支援。また、地域住民の生活に重要な役割を果たしている市町村営バスに対しても支援している。</li> <li>・ 廃止路線代替バスを運行している市町村が、地域のニーズに即した交通システムを再構築するための住民アンケートの実施、アドバイザーの招聘など調査、検討費、デマンドシステムの導入費等に対し補助する。（運行費は対象外）</li> <li>・ 県生活交通確保対策協議会を通じた路線確保計画の策定。国との協調補助による、広域的・幹線的路線の経常欠損の補助、過疎地域における不採算路線に対する補助、市町が運行している自主運行バスに補助を行っている。</li> <li>・ 合併后市町を中心としたバス路線の効率化、デマンド運行の導入等の取り組み。</li> <li>・ 県生活交通確保対策協議会を運営することで、路線維持の地域コンセンサスを図っている。</li> <li>・ A市、B市におけるモビリティ・マネジメントの試行。</li> <li>・ 県単独補助事業により、廃止路線代替バス運行を行う市町村に対して、補助を行っている。</li> <li>・ C市では「バス交通に係る対応方針」を定め、交通不便地域のバス路線確保の対応を図っている。</li> </ul>
-----------------	--

問14：バス路線の維持のための取組を行うに当たって支障が生じていることがあれば、その内容を簡単に記述してください。

主な内容

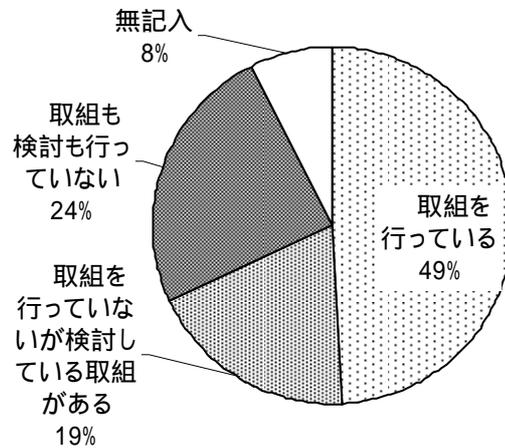
<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 「バス路線を維持するために自ら利用する必要がある」との県民の認識の不足。</li> </ul>
<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 市域が広い自治体については、国の補助の必要条件として、「複数市町村にまたがるもの」が適用にならず制度が生かされていない。</li> </ul>
<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 規制緩和に伴う都市部での競争激化により、バス事業者の収支が悪化し、人口の少ない地域のバス路線が影響を受けているケースが見られる。</li> </ul>
<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 運行事業者及び地域住民が補助ありきで漫然とならないよう、チェックする機能が不足している。国の政策の方向性と、4条許可を取り扱う担当レベルの考えと、統合が図れていない。シビルミニマムでいくのか、タクシーなど既存4条以外の事業者への工夫を講じていくのか、市町村も迷っている。特に本県では1業者の影響力が大きすぎる。</li> </ul>
<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 生活交通確保の手段はバス路線の維持よりも、他の方策による方が現実的、効率的な場合もあり、単なるバス路線維持の取組支援、補助だけでは実態と合わなくなってきた。</li> </ul>
<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 市町村が事業主体となって運行するバス路線（いわゆるコミバス）に対し、サービスの向上（運賃、運行回数等）を求める声が次第に大きくなり民間バス事業者への影響が発生しやすい傾向にあること。</li> </ul>
<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 国庫補助要件が厳しいため、県内路線の大半が対象外となっている。このため、県や市町の財政負担が大きくなっており、このままでは路線の維持に支障をきたす恐れがある。</li> </ul>
<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 地域住民にとって維持・確保を図らなければならないバス路線の客観的な判断基準。（例えば乗車密度、輸送人員など）</li> </ul>
<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 補助金の交付に当たって、国がブロック別に定める地域キロ当たり標準経常費用が経常費用の上限とされるが、県内バス事業者は、NOx・PM法への対応に伴う車両購入費負担の増大や燃料費の高騰に苦しんでおり、地域キロ当たり標準経常費用で算定交付される補助金額では欠損額が完全に補填されないため、バス路線の維持が困難であると考え、生活交通路線からの退出を申し出るバス事業者が出ている。また、関係市町村から県に対し、バス路線維持のため標準経常費用の算定方法の見直しを国に働きかけるよう要望が出ている。</li> </ul>
<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 県補助金が減少する中、自主運行バス等を実施する市町が増加し、県予算の確保が困難な状況となっている。</li> </ul>
<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 4条事業者から廃止の申し出（廃止届提出を含む。）があった場合に、「利用者」の声を拾い上げるシステムが、通知に基づく地域協議会と、道路運送法の規定に基づく「利害関係人」の意見聴取の2本立てとなっているため複雑であり、簡素化が必要である。</li> </ul>
<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 地球環境問題や高齢化問題などに対する公共交通の果たす役割は一定認知されているものの、地方では、公共交通の基盤が十分に整備されていないことやモータリゼーションによる自家用自動車による移動の増加に利用者の減少に歯止めがかからないのが現状。バスロケやICカードの導入等利用環境を整備する必要性は、自治体及び事業者とも十分認識しているが、整備に要する費用負担が課題となっている。</li> </ul>
<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 市町村がコミュニティバスを運行しようとする場合に、バスやタクシーの事業者との調整がうまくいかない場合がある。</li> </ul>
<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 地域の実情に即した新たな生活交通の確保方を検討する場合、そのためのノウハウ、先進的な見直し事例情報の不足、既存のバス・タクシー事業者との調整が困難。</li> </ul>
<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 利用促進を行おうとしても、バス路線図やバスの利用方法などの情報が整理されておらず、地元でも普段利用している人以外は必ずしもどのようなサービスが提供されているか知らない。</li> </ul>
<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 離島バス路線において、1日当たりの輸送量が15人以下となったため、国庫補助対象路線に該当しないこととなった。離島・過疎地域に対する要件の緩和が必要である。</li> </ul>
<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 補助対象路線のため、地域住民（自治体等）からの利便性向上のための要望（ダイヤ・路線の変更等）にバス事業者がなかなか応じない。</li> </ul>

問 15 : バス路線の維持のために国に望む施策・支援があればその内容を簡単に記述してください。

主な内容

<ul style="list-style-type: none"> <li>生活交通路線に係る現行の国庫補助制度及び地方財政措置の堅持。地域が必要と認めるコミュニティバスや乗合タクシー等の導入時における初期投資及び運行費に係る国庫補助制度の創設。</li> </ul>
<ul style="list-style-type: none"> <li>デマンド型交通システムを市町村が実施する場合、そのための市町村の財政支出に関する交付税措置の適用の拡充。</li> </ul>
<ul style="list-style-type: none"> <li>市町村が積極的に地域の公共交通について取組むシステムに対する支援をお願いしたい。(利用実態調査、需要調査、交通計画策定等を補助金交付の要件とするなど。)</li> </ul>
<ul style="list-style-type: none"> <li>交通事業者の経営力強化への支援。</li> </ul>
<ul style="list-style-type: none"> <li>広域的幹線のバス路線について、利用者数の推移、バス路線としての収支などのデータを収集していただきたい。</li> </ul>
<ul style="list-style-type: none"> <li>「地方バス路線維持対策費補助金」の協調補助先として、県と同等の権限を持つ政令市を追加していただきたい。</li> </ul>
<ul style="list-style-type: none"> <li>バス交通に配慮した道路整備を行っていただきたい。都市部における地下鉄と同様、地方部においては、道路財源をバス交通維持確保のために活用していただきたい。</li> </ul>
<ul style="list-style-type: none"> <li>1市町村内での運行距離が10km未満であっても、鉄道駅にアクセスし、公共交通機関としての連続性が確保されている路線を補助対象とするなど、補助要件の拡大をお願いしたい。</li> </ul>
<ul style="list-style-type: none"> <li>国庫補助制度(路線維持費)の改正が毎年行われるが、国の財政負担軽減が主眼に置かれているように感じる。アセスメントや高額補助金交付路線など、路線のあり方を点検する取組は(A県では既に一部地域においてやっている)評価するが、点検基準が曖昧で客観的でなく、効果的に実施できるのか疑問もある。利用者利便の向上に資する制度の構築をお願いしたい。</li> </ul>
<ul style="list-style-type: none"> <li>バス補助制度における市町村合併に対する配慮。</li> </ul>
<ul style="list-style-type: none"> <li>より効率的な交通体系へ転換を図る際の支援。</li> </ul>
<ul style="list-style-type: none"> <li>路線維持に対する行政的・財政的支援の必要性は都市部と地方とでは大きく異なるため、路線維持等の補助制度も全国一律ではなく、地方の困難性を配慮した制度として頂きたい。</li> </ul>
<ul style="list-style-type: none"> <li>車両購入費補助について、近年、査定が行われているが、安全運行のためにも適正な時期での更新等が行えるように予算の確保をお願いしたい。</li> </ul>
<ul style="list-style-type: none"> <li>公共交通機関の維持について、道路の維持等と同程度の位置付けでの施策展開をしてほしい。鉄道やバス等は、大都市部の発想では民間の営利事業となるが、大都市部以外ではインフラである。</li> </ul>
<ul style="list-style-type: none"> <li>市町が取り組む生活交通の見直しに係る経費についての助成。ノウハウ、全国の先進的な見直し事例情報の提供。</li> </ul>
<ul style="list-style-type: none"> <li>バス路線図の作成・掲示の義務化、運賃表やダイヤのホームページ掲載の義務化(まずはPDFで貼る程度でも可)、生活交通確保のための補助制度の充実、利用促進や収支改善のための具体的事例の情報提供、具体の路線についての改善方策のアドバイス。(調査費の支援など)</li> </ul>
<ul style="list-style-type: none"> <li>沿線地域住民等が運行経費の一部を負担して維持・確保している路線への国補助の拡充。</li> </ul>
<ul style="list-style-type: none"> <li>地域公共交通の確保に熱心な地域へのコンサルタント派遣等経費に対する財政的支援。</li> </ul>
<ul style="list-style-type: none"> <li>生活交通再生路線補助について、現在、単年度補助となっているが、継続して受けられるようにしてほしい。</li> </ul>

問 16：市町村合併に伴うコミュニティバスの路線再編など、貴都道府県内で、把握している範囲内で市町村合併に伴い何らかの対応策を講じたことはありますか。該当する番号を1つ選択してください。また、 を選択した場合、その取組や検討の内容を簡単に記述してください。



N = 53

< 主な内容 >

<p>取組を行っている</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>市町村合併を機に新設した路線に対して、厳しい県財政事情ではあるが、運行欠損補助を行い、地域住民の足の確保を図っている。</li> <li>市町村合併に伴い、旧市町村単位でのバス運行の統合整理、合併後の地域相互の交流等、合併後の地域交通のあり方が課題となっている。</li> <li>地域のバス交通については、合併後の市町村が主体となって、協議の場等を設け、地域特性に応じて、議論する枠組みが有効である。県も、要請があれば、できる限り協議に参加している。</li> <li>今年度から、市町村に対して、効果的・効率的なバス運行がなされるよう、各種バス交通の特性を踏まえ地域全体の交通体系のあり方を検討することなどを促す公共バス推進マニュアルの試案を作成し、配布した。</li> <li>市町村自主運行バスに対する県単独補助制度において、今年度から評価制度を新設し、評価項目の一つとして、地域交通体系の形成に積極的に取り組むことを取り上げ、該当市町村については、インセンティブを付与することを検討している。</li> <li>各市町が開催する地域公共交通会議等に参加。自主運行バス補助金の上限額を緩和。</li> <li>合併を経験したほとんどの市町で、合併後の交通体系見直しの動きがある。合併直後は、旧市町間を結ぶ路線の新設等が多かったが、合併後しばらくたって、全体的な効率化を目指した取組が見られる。</li> <li>補助対象要件の緩和、補助率のかさ上げを実施。</li> <li>合併して同一市町村内系統となったことにより補助対象外とならないよう県単独補助事業の要件緩和を行っている。</li> </ul>
<p>現在は取組を行っていないが検討している取組がある</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>合併市町村において乗合バス、スクールバス、福祉バスの統合再編を検討している市町村がある。</li> <li>循環バス導入について検討。</li> <li>新多目的交通システム(デマンド型乗合タクシー)の導入について検討。</li> <li>合併した全ての市町で、バス路線、コミュニティバスの路線再編の検討を行っている。</li> <li>合併前市町村の1つでコミュニティバスのように運行していたスクールバスをモデルとして、合併後市町村の各地域への展開を検討している事例がある。</li> </ul>