

地域内交通の手引「みんなでつくる 地域の交通」のアップデートについて

1 作成の目的

地域における移動手段の確保は重要な課題であり、課題の解決には、まず道路運送法の許可を受けたバス・タクシーといった既存の交通事業者の活用を十分に検討する必要がある。

しかし、今後、運転手不足を要因とする路線バスの休廃止等の動きが拡大していくおそれや、行政が公共交通を維持するための財源を確保するための課題も生じている。

そこで、本市では令和6年6月に地域内交通導入の手引として「みんなでつくる 地域の交通」（以下「本編」という。）を策定し地域の移動ニーズに対応した交通体系を構築する後押しを行っている。

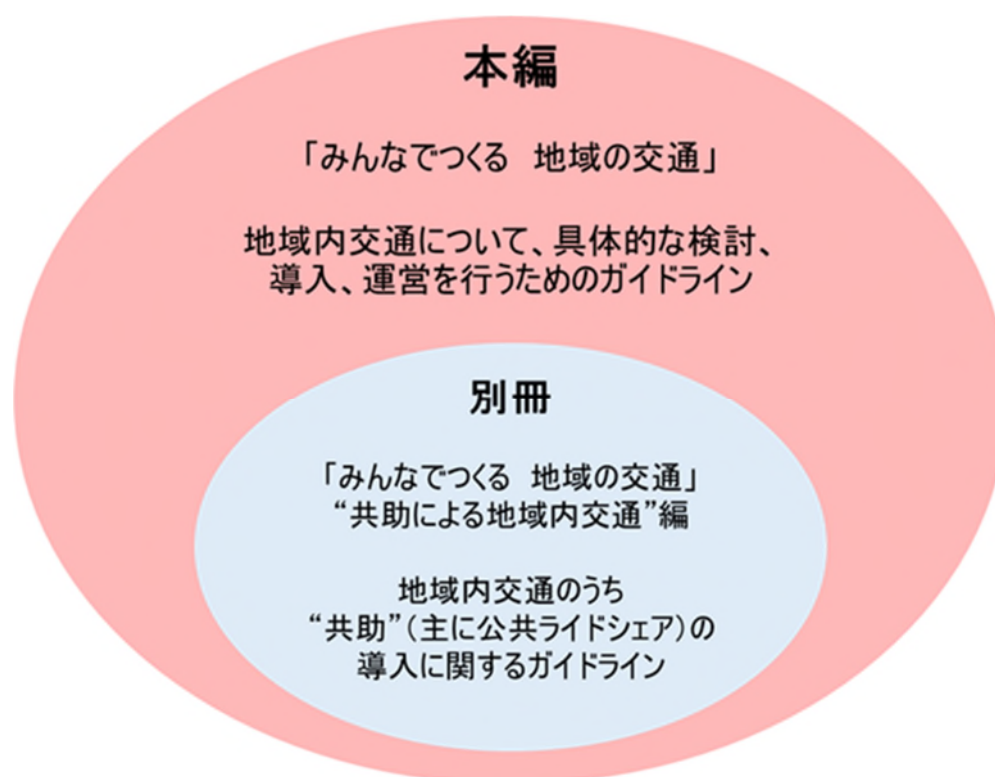
また、国においては令和6年7月に国土交通省「交通空白」解消本部を設置し、「交通空白」の解消に向けて早急に対応するための取組を進めている。

加えて、全国では、交通サービスの維持・確保のため、「自助」と「公助」の間を埋める新しい仕組みとして、地域住民が運転手などの役割を担ったり、地域の自治会や企業が運行経費の一部を負担する「共助」の仕組みの導入が進んでいる。

本市においても、今後は「自助」「共助」「公助」の組合せにより「地域内交通」の維持・確保をしていく必要がある。

「地域内交通」は、既存の公共交通を補完する、地域住民の最初の移動となる交通手段として、地域住民の豊かな暮らしや地域の社会経済活動に不可欠なものである。

そこで、「共助交通」の具体的な検討、導入、運営を行うためのガイドラインとして、本編に加え、「共助による地域内交通」編の策定を進めている。



図：「本編」と「別冊」の関連性のイメージ

2 “共助による地域内交通”編の内容

資料 7－2 を参照

3 令和 6 年度第 5 回交通政策会議の意見の対応状況について

意見	対応
➤ 「自助」「共助」「公助」の定義の図の「自助」に徒歩、自転車を追加すべき。	➤ 御意見のとおり追加。
➤ 「自助」「共助」「公助」の定義の図に記載の内容とその後に記載されている内容に齟齬が生じており整理が必要。また、公助については、運行主体が行政であるものとして整理していただきたい。	➤ 図の記載内容を運行主体毎の取組に整理。
➤ 「図：岡崎市の交通ネットワークの役割分担」の“葉”の交通にタクシーを追加したほうが良い。	➤ タクシーについては、「利用者の多様なニーズにきめ細かく柔軟に応じることのできる公共交通として位置付けられる。」と整理。
➤ 共助交通導入の前提として交通空白であると判断される必要があることを記載していただきたい。	➤ 交通空白地有償運送の必要性が認められる場合とは、駅やバス停が一定の距離の範囲内ないと認められる場合など、交通事業者によって必要な旅客輸送の確保が困難となっている状況にあると認められる場合などが想定されることを記載。 ➤ 交通空白地有償運送の必要性については、地域の実情に応じて地域公共交通会議で適切に判断することが原則とされていることを記載。
➤ 共助について、既存の交通との調和が大切であることの記載は必ずしていただきたい。	➤ 「地域内交通」は、“葉”の交通として既存の公共交通を補完するものであることを記載。
➤ その他	➤ 説明を補足する図の追加。 ➤ 全体の構成の見直し。 ➤ 末尾にて参考資料を紹介。

4 公表時期

令和 7 年 5 月末（予定）