
第3章 滝沢村の公共交通に対する考え方

第1節 各種計画による公共交通の位置付け

1 第5次滝沢村総合計画

滝沢村では、平成17年度より第5次滝沢村総合計画をスタートさせました。この計画では、「地域は、地域のみinnでつくる」という地域経営の基本的考え方の下、少子高齢化や行財政改革などといった時代の流れの中、滝沢村の価値や住民満足度の向上を図りながらまちづくりを進めていくことを目指しています。

この第5次滝沢村総合計画の基本構想（平成17年度～平成26年度）及び前期基本計画（平成17年度～平成21年度）において、次のような内容により公共交通に対する取り組み方が示されています。

(1) 第5次滝沢村総合計画 基本構想（平成17年度～平成26年度）

この中では、47の「最適化条件」と「めざそう値」が設定されています。

47の「最適化条件」とは、滝沢村の将来像として掲げた「人と人、人と地域、人と自然が共存し、生き生きと幸せ輝く「たきざわ」」を達成するための、より具体的な条件を7つの理念ごとに明らかにしたも、「めざそう値」とは、47の最適化条件のそれぞれの数値の目標値（期待値）を設定したものです。

47の最適化条件における公共交通の記述

理念 「住む」

まちのすがた 「みんなの暮らしが最適となるまち」

最適化条件 「交通の便がよく移動がしやすい」

⇒上記の最適化条件に基づく代表指標とそのめざそう値

①滝沢村内のバスや電車は便利で利用しやすいと思う人の割合

現状 27.1% →5年後 30.0% →10年後 33.0%

②滝沢村の道路渋滞は少ないと思う人の割合

現状 33.9% →5年後 35.0% →10年後 40.0%

(2) 第5次滝沢村総合計画 前期基本計画（平成17年度～平成21年度）

この中では、8つの基本政策が設定されており、それに基づいた基本施策などが展開されていくこととなります。

また、計画の推進にあたっては、基本構想で設定された「めざそう値」と基本施策の推進に関する施策目標の数値により進捗状況を図ることとなります。

基本政策「だれもが利用しやすい交通網を整備します」

政 策	基本施策	施 策
安心して利用できる交通網を整備します	だれもが利用しやすい交通網を整備します	公共交通の利用促進

1 この施策が担う最適化条件

理 念	最適化条件
住む	<ul style="list-style-type: none"> ・交通安全が保たれている ・交通の便がよく、移動しやすい

2 現状認識

- ・バス交通のない空白地域があり、特に自動車を保有しない高齢者、児童生徒などの移動手段の確保が求められる一方、バス交通のうち村内交通に係る部分は不採算路線となっており、採算に見合うバス交通体系が必要となっています。
- ・マイカー通勤などの自動車移動が全体の2/3以上を占め、交通渋滞の大きな原因にもなっており、バスや鉄道など公共交通機関の利用促進を図る必要があります。また、そのためにもバリアフリーを含めた公共輸送の快適な環境づくりが求められています。
- ・環境への配慮という観点から、公共交通機関の重要性が高まっています。

3 戦略方針

- ・高齢者などの移動手段のない人々のために路線バス以外の新たな交通システムを構築し、また不採算路線を解消するために運行ルートの変更、重複ルートの廃止などバス交通体系を見直します。
- ・公共交通機関の利用促進を図るために、バスと鉄道など公共交通機関のネットワーク化を促進するとともに、マイレール意識などの啓発活動を推進します。また、低床型バス車両の導入や駅施設などのバリアフリー化を促進します。

4 主な事業

(仮称) 巣子新駅整備事業、バス路線維持対策事業、公共交通ネットワーク化推進事業、マイレール利用促進事業など

◎ 数値目標

- ・めざそう値 滝沢村内のバスや電車は便利で利用しやすいと思う人の割合
現状 27.1% → 5年後 30.0%
- ・施策目標 鉄道・バス利用率 現在 8.2% → 5年後 12.0%

2 滝沢地域デザインと滝沢地域ビジョン

滝沢村では、平成12年度に約25年後の地域社会について、村内を10の地域に分けて住民側の視点により地域の整備方針を描いた「滝沢地域デザイン」を策定し、これをまちづくりの指針として捉え、地域と村との協働により実現に向けた取り組みを進めています。

また、第5次滝沢村総合計画の策定・推進に合わせて、この総合計画の実施期間となる平成17年度から平成26年度までの間における地域デザインの実現化について、総合計画と地域デザインの融合を図った「滝沢地域ビジョン」を策定し、これを基に今後の施策が展開される予定となっています。

(1) 滝沢地域デザイン（平成12年度～平成36年度）

この中において、次のような公共交通の対応方針が示されています。

全体における「まちづくりの基本方針」

公共交通

村民の利便性を図るため、鉄道、バス交通の運行の充実を図るとともに新駅の設置や駅前広場、駅周辺駐車場などの交通施設の整備を促進する。

○鉄道交通

- ・鉄道利用の向上を図るため、より利用しやすいダイヤ編成と乗降場の設置を進める。また、鉄道利用者、特に児童生徒の安全確保に努める。
- ・東北本線盛岡八戸間のJR経営分離により、運行回数など鉄道利用者の利便性が低下しないように、また安全な旅客輸送が確保されるように事業者へ要望する。
- ・東部地域の活性化を図るため、滝沢駅舎機能の充実を図るとともに、(仮称) 菓子駅を設置し、併せて新駅周辺の市街地整備を推進する。
- ・小岩井地域の住民や盛岡西リサーチパークへの通勤者、また小岩井農場への観光客の利便性の向上を図るため、小岩井駅の駅前広場整備、駅南改札口の設置を進める。
- ・鉄道利用の推進と道路混雑解消のため、大釜駅及び(仮称) 菓子駅の周辺にパークアンドライド用駐車場を整備する。

○バス交通

- ・盛岡市市街地からのバス運行ルート、運行回数の充実を図るとともに、駅と役場などの公共施設を結ぶ東西バスルートの確保に努める。

- ・岩手山麓の観光客や姥屋敷、柳沢地域の住民、特に高齢者、通学者の移動のため、岩手山麓地域と駅、病院、公共施設などを結ぶ新たなバスルート確保と村営福祉バスの充実に努める。
- ・適正なバス停留所の配置に努めるとともに、周辺景観や高齢者などに配慮した停留所の配置やポケットパークなど停留所周辺の整備を推進する。

また、村内 10 地域のうち、次の 7 地域のまちづくり方針における「交通・通信基盤」の分野において、次のような公共交通の対応方針が示されています。

①小岩井地域のまちづくり方針

- ・小岩井駅を地域で活かしていきます

小岩井駅前広場の整備や商店、金融機関の立地促進を図り、宮沢賢治も降りた小岩井駅を観光の玄関口として、また、地域の交通拠点として活用していきます。さらに、駅西口の開設、跨線橋など、駅南側地域の利便性向上を図ります。

②大釜地域のまちづくり方針

- ・市街地などに結ぶ公共交通の充実に図ります

通勤通学や高齢者の移動を容易にするため、市街地や主要な公共施設などと結ぶバス路線のルート確保と増便を進めます。また、仁沢瀬地区に新駅の設置を進め、公共交通の充実に図ります。

- ・大釜駅付近に駐車スペースを確保します

大釜駅利用者の駐車場スペースが不足しており、また駅近くでは将来的な駐車場のニーズの増加も想定されるため、計画的に駐車スペースを確保していきます。

③大沢地域のまちづくり方針

- ・市街地などに結ぶバス交通の充実に図ります

通勤通学や高齢者の移動を容易にするため、市街地や主要な公共施設などと結ぶバス路線のルート確保と増便を進めます。

④姥屋敷地域のまちづくり方針

- ・通勤、観光客向けのバス交通を充実します

通勤通学の利便を向上させるため、バス運行の充実に図ります。また、バスによる観光面でのアクセス向上を図り、小岩井・元村・柳沢方面との広域な観光ネットワークを構築します。

⑤元村地域のまちづくり方針

- ・市街地などに結ぶバス交通の充実を図ります

通勤通学や高齢者の移動を容易にするため、市街地や滝沢駅、厨川駅方面、主要な公共施設などと結ぶバス路線のルート確保と増便を進めます。

⑥東部地域のまちづくり方針

- ・元村方面、市街地などに結ぶバス交通の充実を図ります

通勤通学や高齢者の移動を容易にするため、元村、役場方面などの主要な公共施設などと結ぶバス路線のルート確保と地区内の路線延長、増便を促進します。

- ・新駅の早期開設と滝沢駅の改築を進めます

地域交通の利便性の向上のため、巣子地区に設置予定の「巣子駅」の早期開設を進めるとともに、計画的に周辺整備を図ります。また、利用者が増えて手狭になっている滝沢駅の駅舎の改築を図ります。

⑦柳沢地域のまちづくり方針

- ・地域の利便性を高めるため、バス交通の充実を図ります

地域の通勤通学、通院や岩手山登山客の利便性を高めるため、村内や市街地とを結ぶバス路線の充実を図ります。

(2) 滝沢地域ビジョン（平成17年度～平成26年度）

この中では、村内10地域のうち、次の7地域において、次のような公共交通に関する対応方針が示されています。また、これらの実現に向けた取り組みを進めるにあたっては、住民と村の役割分担、協働の方法などについても示されています。

①小岩井地域ビジョン

- ・小岩井駅前広場を整備し、宮沢賢治も降りた小岩井駅を観光の玄関口として、また地域の交通拠点として活用していきます。

【住民協働の視点】（行政主導）

（住民）地域住民でどのような広場とするか検討し、小岩井駅前広場の企画立案に参画します。

（村）小岩井駅前広場について、JR、地権者などの協力を得ながら、整備を促進します。

②大釜地域ビジョン

- ・通勤通学や高齢者の移動を容易にするため、市街地や主要な公共施設などと結ぶバス路線のルート確保と増便を進めます。

【住民協働の視点】(双方協力)

(住民) 地域で、地域住民のバス利用需要やバス交通ニーズを調査するとともに、バス交通の重要性、新たなバスルートの利用の啓発活動を行います。

(村) 採算性を考慮したバス運行手段を検討し、バス事業者へ路線開設の要望を行います。

③大沢地域ビジョン

- ・通勤通学や高齢者の移動を容易にするため、市街地や主要な公共施設などと結ぶバス路線のルート確保と増便を進めます。

【住民協働の視点】(双方協力)

(住民) 地域で、地域住民のバス利用需要やバス交通ニーズを調査するとともに、バス交通の重要性、新たなバスルートの利用の啓発活動を行います。

(村) 採算性を考慮したバス運行手段を検討し、バス事業者へ路線開設の要望を行います。

- ・日常的な買い物ができる場がないので、近隣商店街、百貨店などへのバス交通の利便性を高めます。

【住民協働の視点】(双方協力)

(住民) 地域で、バス交通の確保の重要性を話し合い、需要拡大に努めます。

(村) 既存のバス路線ルートの変更または新設をバス事業者と協議し、実現に向けて努めていきます。

④姥屋敷地域ビジョン

- ・通勤通学の便を向上させるため、バス運行の充実を図ります。また、バスによる観光面のアクセス向上を図り、小岩井・元村・柳沢方面との広域な観光ネットワークを構築します。

【住民協働の視点】(住民主導)

(住民) 地域で、地域住民のバス利用需要やバス交通ニーズを調査するとともに、バス交通の重要性、新たなバスルートの利用の啓発活動を行います。

(村) 採算性を考慮したバス運行手段を検討し、バス事業者へ路線開設の要望を行います。

⑤東部地域ビジョン

・地域の交通の利便性向上のため、巣子地区に設置予定の「巣子新駅」の早期開設を進めるとともに、計画的な周辺整備を図ります。また、現在利用者が増え手狭になっている滝沢駅の駅舎の改築を図ります。

【住民協働の視点】（行政主導）

（住民）地域でいわて銀河鉄道線のマイレール意識の高揚を図り、鉄道利用を促進します。

（村）県と協調し、IGRいわて銀河鉄道㈱に駅整備の助成を行います。また、新駅駅舎の設置に努めるとともに滝沢駅舎改築を鉄道事業者に要望します。

⑥柳沢地域ビジョン

・地域の通勤通学、通院や岩手山登山客の利便性を高めるため、村内や市街地とを結ぶバス路線の充実を図ります。

【住民協働の視点】（双方協力）

（住民）地域で、地域住民のバス利用需要やバス交通ニーズを調査するとともに、バス交通の重要性、新たなバスルートの利用の啓発活動を行います。

（村）採算性を考慮したバス運行手段を検討し、バス事業者へ路線開設の要望を行います。

3 都市計画マスタープラン

滝沢村の都市計画の推進にあたっては、平成16年3月に滝沢村都市計画マスタープランを策定しています。この計画では、道路や土地、景観などといった都市環境、社会基盤整備などについて、全村あるいは地域毎にハード、ソフトの両面から指針を定めています。

この計画における、公共交通に関する指針は次のようになっています。

（1）都市計画の基本方針（全体構想）

村全体における方針の中においては、次の内容のものがあります。

都市施設等の整備目標と方針

1) 道路・交通施設整備の目標

滝沢村の持つ豊かな自然環境との調和を図り、安全で快適な、ひとや環境にやさしいみちづくりを進めるとともに、円滑な交通の実現に向け、多様な交通手段により、効果的・効率的な総合交通ネットワークの形成を図る。

2) 道路・交通施設整備の方針（公共交通部分抜粋）

○バスや鉄道などによる多様な交通手段の確立

村内道路網の整備と共に、円滑な交通の実現、さらには高齢型社会、環境重視社会への対応を目指し、自動車交通に偏らず、バスや鉄道などの公共交通の充実、利便性の向上を図り、高齢者・障害者にでも安心して外出できる交通環境を整備していく。

特に、滝沢村には3つの鉄道駅が立地し、さらに新駅の設置も具体化されていることから、駅周辺の整備も含め、村内各地区からのアクセスの向上などにより、自動車交通に偏らない多様な交通手段の確立を図っていく。

- ・自転車道の整備
- ・鉄道交通の整備
 - まちづくりとあわせた駅、駅周辺整備
 - I G Rいわて銀河鉄道及びJ Rの利便性の向上促進
- ・バス交通の整備
 - 生活路線バスルートの整備拡充
 - バス輸送体系の充実
 - 村内を結ぶバス運行ルートの整備
- ・それぞれの交通機関の役割分担と連携強化
- ・駅前地区などでの交通結節機能の強化
- ・公共交通の利便性向上

拠点形成の整備目標と方針

1) 拠点形成の整備目標

既存の立地特性や、地区のポテンシャル（潜在的な可能性）を活かし、諸機能の集積において、施設整備や誘導を図り、滝沢村の顔となる新たな拠点や村内生活の利便性の向上に資する拠点づくりを図っていく。

2) 拠点形成の整備方針（公共交通部分抜粋）

○交通結節拠点

（仮称）巣子新駅開設に併せ、滝沢村の新たな交通結節点として、交通施設の整備や集積を図ると同時に、滝沢村の新たな玄関口としてふさわしい賑わい施設の立地誘導を図り、交通結節拠点としての整備を図っていく。

- ・駅前広場やパークアンドライド駐車場など交通結節機能の整備
- ・鉄道利用者の利便性を向上するサービス機能の立地誘導
- ・観光客や来訪者への情報提供機能の導入

○生活支援拠点

滝沢駅、大釜駅、小岩井駅の立地を活かし、村内生活を支える利便機能の集積を誘導し、村内の日常生活における利便性・快適性の向上に資する諸機能の整備を図っていく。

- ・ 駅周辺住民の日常生活の向上に資するサービス機能の集積誘導
- ・ 駅前としてふさわしい景観整備
- ・ キスアンドライドやバスアンドライドなどに対応した交通施設の整備
- ・ 駅から比較的離れた地区における生活支援機能の充実

(2) 都市計画の地区別方針

都市計画マスタープランでは、村内を7地区に分けて地区別方針を定めています。このうち、4地区において、公共交通に対する方針が示されています。

地区別方針の交通施設整備方針（公共交通に関する部分のみ抜粋）

①大釜・篠木・大沢地区整備方針

- ・ バスや鉄道などの利用を促進するとともに、交通施設の充実を図ります。

②元村地区整備方針

- ・ 通勤通学や高齢者などの移動手段の確保のため、公共交通施設の充実を図ります。

③東部地区整備方針

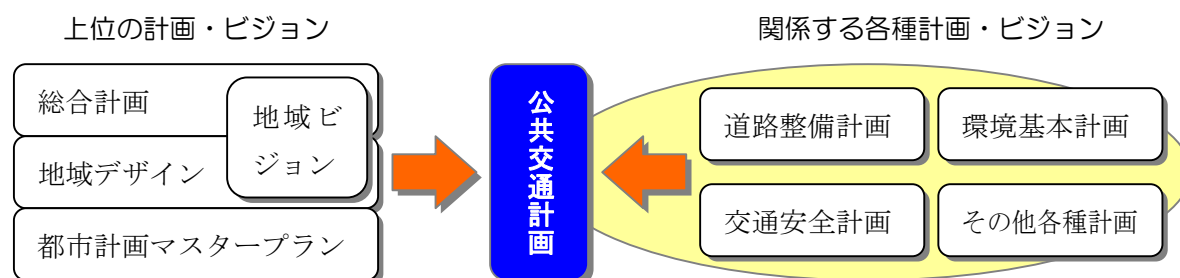
- ・ 巣子地区に新駅を設置し、利用促進のため自転車や公共交通機関を利用した交通ネットワークの形成を図ります。

④姥屋敷・柳沢地区整備方針

- ・ 通学や観光のためのバス交通の充実を図ります。

4 その他の計画

滝沢村におけるその他の計画でも公共交通の利用促進が示されているものがあります。このため、本計画の推進にあたっては、それら各種計画との連携を図っていくことも必要であると考えます。



第2節 滝沢村が公共交通に求める役割

これまでの各種計画などに見られた内容から、今後の滝沢村における公共交通は、主に次のような側面による役割について、求められていることが分かります。

また、今後の社会動向の変化などによっては、この滝沢村においても次のもののほかに、物流やビジネス、都市間輸送、高速移動、国際化などといった別の役割が公共交通に対して大きく求められるようになっていくことも考えられます。

1 生活交通としての側面

現在、滝沢村の公共交通における利用の中心となっているのは、通勤・通学などといった目的による移動であると考えられます。また、これに加えて、通院や買物、用務などといった日常の生活に組み込まれた外出を目的とする移動などにも多く利用されています。

このため、日常の住民の生活をより円滑なものとするため、あるいは日常の生活に絶対に欠かせないものとして、公共交通は、住民の生活の支えとして機能している側面が大きいといえます。

特に、自動車の運転免許を持たない高齢者や高校生などは、この地域に限ったことではなく、大都市部を除く全国の多くの地域において、現在の公共交通の利用の中心になっている状況にあります。

しかしながら、自家用車の普及が進み、高齢者の自動車の運転免許保有者も増え続けている上、少子化の影響によって、自動車の運転免許を取得する年齢に達していない高校生以下の人口は全国で減少の一途を辿っています。

このため、大都市部を除くと公共交通の利用者は、ほとんどで大きく減少傾向にあり、このままでは公共交通そのものが全国の多くの地域から失われてしまいかねない状況にあるといっても過言ではありません。

反面、自動車の運転免許を持たない高齢者や高校生などは、今後も全くなくなるということにはなく、運転免許を返上する高齢者も増加する可能性はある中で、公共交通機関を唯一の移動手段としている住民の足を守っていくということは、今後も本村を含めた地方自治体全体の大きな課題になっていくものとして認識されています。また、このことは、現在のバス路線や地方鉄道に対する国の支援が、主に日常生活に必要な交通の維持ということが中心になっていることから分かります。

2 安全確保としての側面

滝沢村をはじめとする多くの市町村では、近年の厳しい財政状況によって、思うように道路整備など社会基盤整備が進まないという状況が発生しています。このため、通学路における歩道整備などといった必要性の高いとされる施策もその対応が

必ずしも十分には進まないといった事態も見られるようになっていきます。

また、少子高齢化や高齢者の自動車の運転免許保有率が増加していることに比例するように高齢者による自動車や自転車が関係する交通事故は年々増加傾向にあるほか、全国的な犯罪率の増加によって子どもたちの登下校の安全確保は、いずれの地域でも大きな課題と考えられています。

このため、政府段階において検討が進められている公共交通に転換を促す高齢者の運転免許返上制度の施行や短距離であっても登下校に対するスクールバス利用の検討など、公共交通の利用促進を図ることによって交通安全や犯罪回避などから身を守るといった取り組みは、今後より一層大きな広がりを見せるといった可能性もあるものと考えられます。

3 地域の活性化の手段としての側面

現在では、観光客の移動手段を公共交通により確保すること、あるいは周遊性を高めることによって、地元の観光や商業などをより活性化させようとする取り組みが全国で見られるようになりました。

村では、チャグチャグ馬コなど大規模なイベントが開催される場合に、会場と駐車場や最寄り駅などの間を送迎するシャトルバスを運行しているなどといった取り組み事例はありますが、特に観光へ視点を置いた公共交通の利用促進に村が取り組んでいるというものは、現在は存在していません。

ただし、かつては岩手山の登山シーズンに際して、麓から登山口までの路線バスが事業者の手により運行されており、村も乗降場所など運行環境の整備を行い協力していましたが、自家用車やレンタカーの普及によってバスを利用した登山者が大きく減少したことなどにより、現在は運行されなくなっています。

しかしながら、現在では、公共交通を活用した観光の活性化というものを国が支援の方向性を打ち出しているほか、環境負荷の軽減を狙い公共交通を代替手段としてマイカー規制を行うなどといった取り組みも見られるようになりました。

村でも、各種計画に見られるように、特に岩手山麓地域では公共交通を活用して観光を中心とした地域の活性化という視点が盛り込まれていることから、今後観光や商業などの分野で公共交通の活用が進められていくことが期待されています。また、村では地域資源を活用した観光の振興、商業の発展のほか、グリーンツーリズムや地産地消などの分野から、岩手山麓地域の活性化も検討が行われています。

また、生活交通の維持、確保を図る上では、観光目的など、ほかの付加価値を加えた公共輸送サービスの実施は、特に自然などの観光資源に富む中山間地域などでは、地域住民による移動需要が少ない場合に、それに代わる重要な収入を確保できるという視点からも期待されていることから、村でもこのような複合的な取り組みとして展開されていくことも期待されます。

第3節 滝沢村の今後の公共交通計画に対する基本方針

今後、滝沢村において公共交通計画を進めていくにあたり、村では次のような考え方をもち進めていくこととします。

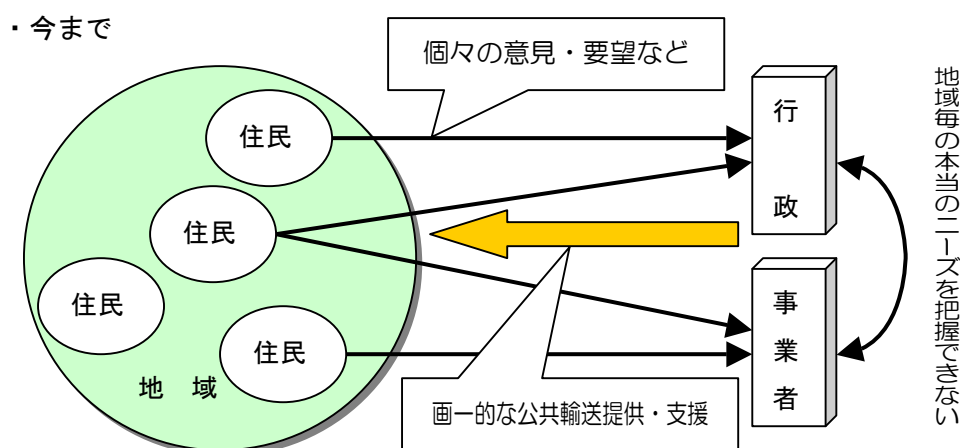
これは、それぞれの時代の要請や制度の変化などによっても変化をしていくことも予想されますが、現在の時点における村の考え方を示し、それを基準としていくことにより、村内全ての地域みなさんに理解され、支えられる公共交通のしくみづくりが進められていくことができるものと考えます。

1 地域の公共交通の維持と発展は、地域が考え、地域で支える

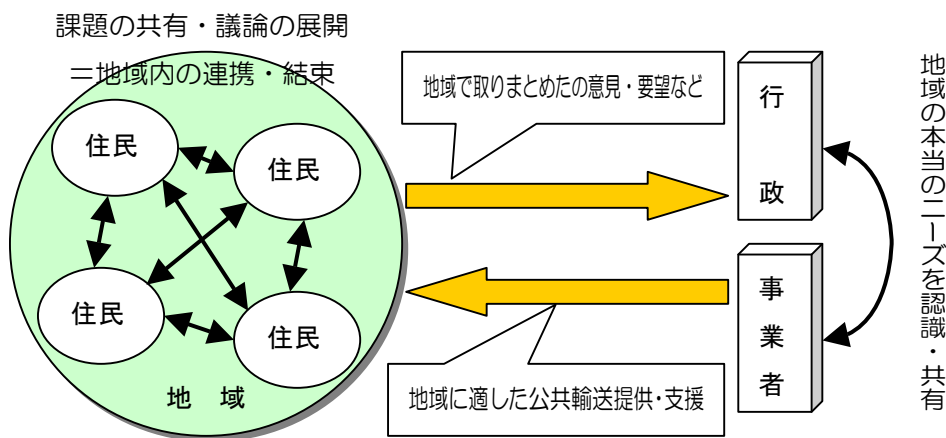
もしかすると、公共交通は「行政や事業者が考え、行われるもの」と考えている人もいるのかもしれませんが、しかし、利用する側の地域が常に積極的に関与しなければ、公共交通政策は良い方向に向かっていくことはありません。

もちろん、運行に際しては、行政や民間事業者が主体になるということが多いのかもしれませんが、しかし、地域の人々が当事者意識を持ち、公共交通政策に対する参画意識が高まることにより、公共交通や道路などのコスト比較、他地域における取り組みの収集などを通じて各地域の制度などを客観的に判断し、意見を交し合うことができる環境が整うこと、それぞれの地域で公共交通に対する関心や取り組みが活発になっていくことが、今後必要であると考えます。

公共交通において、地域で実際に利用する人の声、地域に隠れている潜在的な需要などは、地域が把握し、地域が事業者や行政に伝えることが最も正確で効率的であり、そして、地域みなさんが自分たちの財産であるという意識を持ち、場合によっては自分たちが運営して育てていくことなども、地域の公共交通をいつまでも長く支えていくためには欠かすことのできないことなのです。



・これから（目指すもの）



2 公共交通の事情や方法は、地域によって大きく異なる

年齢層やコミュニティなどが異なる以前からの住宅地と新しい住宅地、産業構造や人口密度の異なる都市部と農村部など、地域を取り巻く環境が異なれば、住む人の公共交通に求めるものも大きく異なってきます。

このため、今後、地域で公共交通を考える上では、必ずしも地域の状況の異なる村内などのほかの地域にある公共輸送サービスをそのまま持ち込めば良いということではなく、事業者や行政とともに制度や方法をよく考え、運営方法や使用する車両、運行方法、利用者負担などを組み合わせ、地域に最も適した公共輸送サービスを創出していくことが求められていきます。

これにより、全ての地域に同じ公共輸送サービスを提供することによって生じるコストやシステムの無駄なども省くことができ、地域に最も効果の大きい公共輸送サービスを提供することができるようになっていきます。

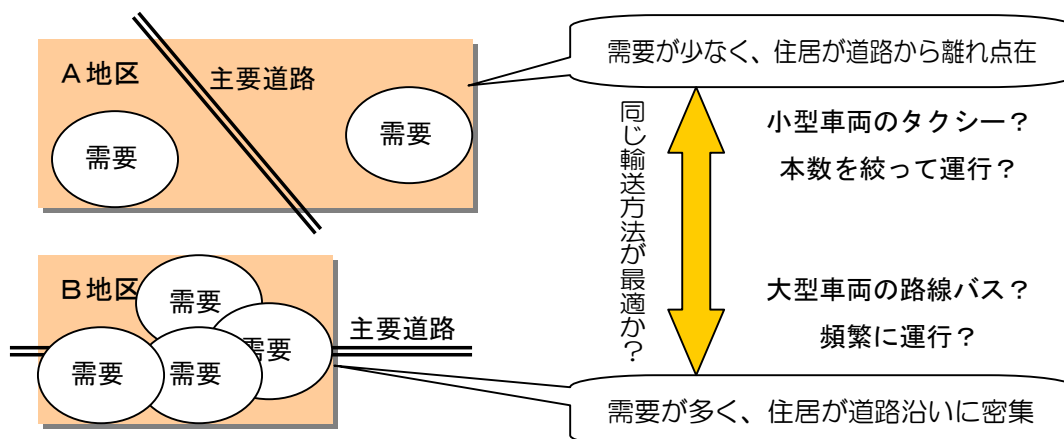
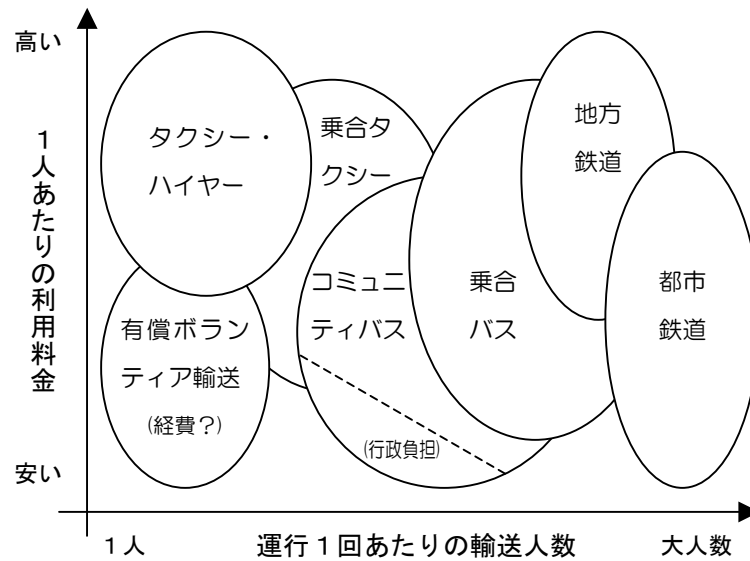


図3-1 公共交通機関の輸送量と利用者負担の比較（目安）



3 限られた資源の中では、「本当に必要」とされるものを最優先に

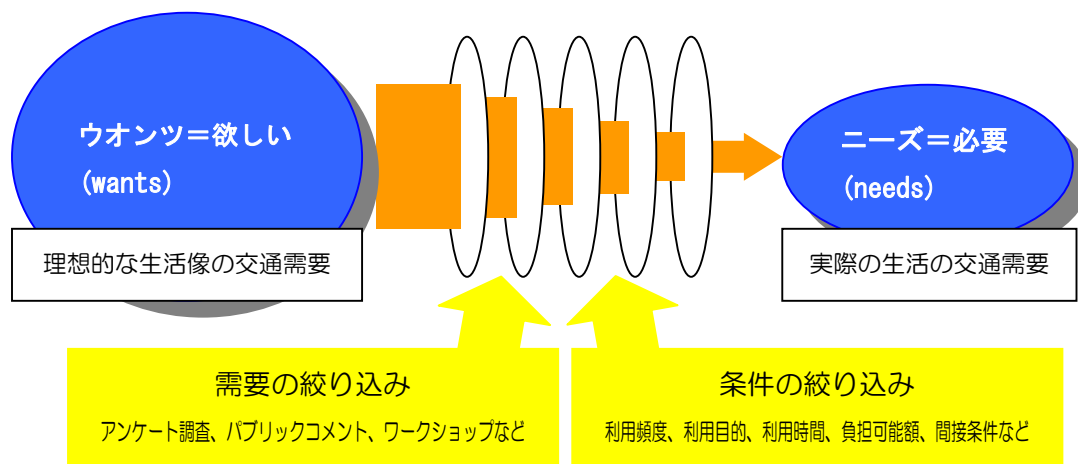
公共交通を「あれば便利だな」と思う場面は、みなさんの生活の中で数多くあるのかもしれませんが、実際にそのとおりに利用できる状況があった場合に、どのくらいの頻度で利用するのでしょうか、あるいは本当に利用するのでしょうか。

公共交通を望む声は数多く耳にしますが、例えば路線バスの場合、この路線バスに比べて高額な運賃となる代わりに機動性などの自由度が高いタクシーに対して、タクシーとは異なり大きな車両でまとまった利用があることによって比較的安い運賃でも採算性が確保される路線バスでは、多くの個人の需要に応じていくことには限界があります。

もちろん、個人の声からはじめてみて成功する例もありますが、実際には見込みほど利用されていない例の方が多く見られます。このため、限りある資源の中で大きな効果の発揮が求められる事業者や行政側では、要望などの声に応えることにはある程度慎重にならざるを得ないのが現状です。

このため、公共輸送サービスを希望していく側においては、その用途や頻度などを今一度よく考え、さらに事業者や行政などに対して、自分の考えていることを詳しく正しく伝えていくことが、今後の公共交通の可能性を広げることに役立つものと思われます。

また、行政は、そのような住民のみなさんからいただいた要望などを十分に考察した上で、しっかりと正確に事業者側へ伝えていくことが求められます。



4 公共交通の維持は、行政の支出が全てではない

行政からの支出、村による金銭的な支援などというものは、限度があり、金額以外でも恒久性や継続性などを担保できるものではありません。また、その支出金額も全く保証できるものにはなっていません。

今後、民間事業者の自主事業として行われている公共輸送サービス以外のものを計画、運営しようとする場合、採算性やコストの十分な検討のほかに、例えば、商業や医療機関などからのスポンサーの獲得や協賛金など幅広い範囲からの財源の確保などを十分に考慮して進めていくことが必要になるものと思われます。

このため、村では持続的な公共交通づくりを支援するため、今後の公共交通対策の中心的なメニューは、公共交通の維持という面ではなく、公共交通の新しい価値の創造と事業の安定化に向けた、事業の導入支援、地域が主体となる実証実験の実施などに移行していくことが予想されます。

5 行政の公共交通政策は、民間主導を前提に最低基準は維持する

村において今後進められている公共交通政策は、民間主体で行われる事業の支援と住民のみなさんの交通政策における参画意識の醸成や助言、指導のほか、バス路線維持などは最低限度の基準に基づいた財政支援などが中心になっていくものと思われます。

そして、その最低基準は生活に最低限必要なものというシビルミニマムの基準に基づいて行われていくことになります。