

# 政策提言書

総務企画委員会

政策提言（概要）	
公共交通体系について	地域政策の一環として位置付けられる公共交通は、交通弱者にとっては必要不可欠な事業である。これまで以上に多くの市民が利用することにより収益性を向上させ、持続可能な公共交通にしなければならない。このため地域に合った運行体制の確立、収益構造のあり方の検討、目標値の設定、更に採算性が見込める場合は、事業主体を民間に委譲するなど「まちづくり」のために再投資が可能な事業モデルを構築する。

項目	内容
背景	急激な高齢化の進展と地域の過疎化が進む中で、少子化と併せて人口減少が進んでいる。また、モータリゼーションの進展により自家用車の普及が進み地域生活を営む上でマイカーは必要不可欠なものになっている。更に高齢者も運転免許証を所有し、自家用車が高齢者の生活を支えているが反面、高齢者の交通事故は増加している。また、地域に住み高等学校に通う生徒や、交通弱者と言われる主婦や運転免許証を持たない高齢者にとっては、通院、買い物などのために公共交通は必要な移動手段となっている。高山市は、合併から広大な面積を有する自治体となり、市の一体感の醸成や、交通弱者の地域生活を担保するため、市街地への移動確保のため全市域に「のらマイカー」を実証運行している。実証運行から約1年が経過したが、利用者個々の生活実態や地域実情が異なるため、画一的な施策は困難であるが利用者の増加を図り、持続可能な公共交通となるよう利用者の増加を図るなど効果的な交通体系にする必要がある。
目的	交通弱者の地域内移動、また、市街地と連結することで地域生活の持続を促し、地域活力を見出すことで市民が安全で安心して暮らせることを担保するため。
基本的方向	<ol style="list-style-type: none"><li><b>1. 利便性向上と収益構造の将来予測</b> 市民ニーズに応えるため地域特性に合った運行体制を確立し、将来に渡り利便の向上を図るための収益構造について検討する。</li><li><b>2. 目標値の設定と運行主体の民間化</b> 公共交通事業の評価が必要なため、利用者目標を設定し事業の効率を検証する。また、利用者の増加により採算性が見込まれる「まちなみバス」については、市営駐車場の運営と併せて運行主体を民間へ委譲させる。</li><li><b>3. 福祉輸送の充実と輸送事業の統合</b> バス交通が利用困難な高齢者に対しては、福祉輸送への移行を含めて制度の充実を図る。また、「のらマイカー」と同一路線を運行するスクールバスについては、統合を検討する必要がある。</li></ol>
財政の見通し等	平成23年度の総合交通対策費は2億8,300万円の内、運行委託費は2億7,000万円となっている。平成19年度から始まった国土交通省の地域公共交通活性化・再生総合事業計画（3年）に則り、国からの補助金で事業費の2分の1を賄っていたが、国土交通省は平成24年度から事業廃止の見通しである。また、公共交通における事業の赤字分の8割は特別交付税で補填されている。今後、合併特例期間の終了、国・県の厳しい財政状

	<p>況により地方交付税や補助金の削減は必至である。従って、利用者増加と併せて収益率向上に取組み、高効率な運行を目指して事業費の削減に努力し、その差額についてはバス輸送に対応できない高齢者のための福祉輸送に財源を充当する必要がある。</p> <p>また、スクールバス事業費は、平成 23 年度予算で 1 億 1,100 万円であり「のらマイカー」と重複する路線は、統合も検討するなど輸送事業費の総額を抑制する。</p> <p>さらに利用者の増加により採算性が見込まれる「まちなみバス」の事業費については、「まちづくり会社」の事業補助金に変更し運行主体を民間へ委譲する。</p>
その他	