

必須科目Ⅱ-1 公共交通再構築

し、(1)公共交通の「リ・デザイン」が求められる背景
 戦後、交通事業者の独立と補助の減少により、増大す
 る需要に対応しきれない交通サービスは①我が国の人口
 減少に伴い利用者が減少している。加えて、マイカー
 の普及や都市構造の変化により②需要は引き続き下
 降傾向にあり、交通事業者の経営は悪化している。③
 交通ネットワークの縮小は、単なる移動手段を失う
 ものだけでなく④、医療や福祉等の公共サービスを受け
 るための代替手段の手配⑤など、あらゆる公的負担を生
 じさせる。地域との共創による⑥「ラストセクター制」⑦
 を踏まえた、公共交通の再構築が求められている。

- ① この歴史部分必要ですか。この歴史が、後ろの文脈に生かされていないように感じます。
「交通サービス」→「公共交通サービス」。
- ② 都市構造がどのように変化した結果、公共交通利用が減少するのか説明が必要です。
- ③ 背景の全体についてですが、国交省の検討会資料において次の様に示されています。
「従来からの人口減少・少子高齢化に加え、新型コロナウイルス感染症の影響により、
旅客の輸送需要がかつてないほどに減少。交通事業が独立採算制を前提として存続する
ことはこれまでも増して困難となっており、このままでは、あらゆる地域において、
路線の廃止・撤退が雪崩を打つ「交通崩壊」が起きかねない。」
これを参考に組み立ててはいかがでしょうか。特に、新型コロナウイルス感染症の影響
は不可欠だと思います（検討会の名称も「アフターコロナに向けた地域交通の「リ・デ
ザイン」有識者検討会」です）。
- ④ 「失うだけでなく」→「失うだけでなく」
- ⑤ 影響を受ける対象者がここで変化しており、分かりづらいです。移動手段を失うのは「住
民」、代替手段の手配は「行政」です。ここは、影響の対象者を住民にしましょう。「・・・
公共サービスが受けられない事態も招く。このような状況に陥った場合、行政は移動手
段を確保しなければならず、公共サービスに係る費用負担が増加する。」でどうでしょ
うか。
- ⑥ 「地域との共創による」は、前段で全く触れられておらず唐突感があります。地域にお
ける協議会や計画の実行性強化が必要、「交通を地域経営の一環として捉える視点が必要」
など共創求められる背景を記載する必要があります。
- ⑦ 技術力を示唆するキーワードだと思います。ただ、これも唐突感があります。⑤の部分
で、「公共交通の価値を多角的に把握する必要がある」など補強が必要だと思います。

(2) 今後の方向性

① 交通政策の更なる強化、② 地域運営における連携強化、③ 新技術による付加価値化が求められました。^⑧ ①では、立地適正化計画と地域公共交通計画を連携させ、地域の実情を反映したコンパクトネットワーク^⑨を構築する。②では、独占禁止法の特例措置を活用し、複数社のバス事業者による路線の共同運営化を図る^⑩。また、交通の目的地である医療・福祉・まちづくり等を共創した運行モデルにより^⑪、あらゆる主体による持続的な地域交通の運営^⑫を進める。③では、GTFNデータを活用したMANの導入により、リアルタイムのシームレスな移動を実現^⑬させ、柳軒に付加価値を創出する。これらにより、利便性・持続性・生産性の高い公共交通ネットワークの確保を推進していく。以上

- ⑧ ①～③は小見出しをつけて、書いた方が読みやすいと思います（前述の背景は、もう少しボリュームを落としても良いかもしれません）。
- ⑨ 地域の実情を反映したコンパクトプラスネットワークとはどのようなものでしょうか。さらに、交通政策の更なる強化とこの記載事項の関連性が分かりません。
- ⑩ 地域運営における連携強化とありますが、地域運営＝バス事業者の共同運営なのでしょうか。地域運営というと、自家用有償旅客運送事業を指しているように感じます。タイトルと内容がミスマッチではないでしょうか。
- ⑪ まちづくりは目的地になり得ません。また、「目的地である〇〇と共創した運行モデル」との表現は何が言いたいのでしょうか。例示や説明がないと分からないと思います。
- ⑫ ここも⑪同様、説明不足です。あらゆる主体ですから、すべての人が地域交通の運営に関われということですかね（現実問題としてできないと思います）。
- ⑬ リアルタイムでない移動ってあるのですか。分かりづらいです。シームレスに移動できることが付加価値を創出することなのですか。他分野サービスの連携（移動経路の提案と他のサービスの予約・決済を組み合わせたサービス）など付加価値を感じさせる表現にすべきと考えます。
- ※ 全体的に分かりづらいですし、タイトルと内容に乖離が見られます。再検討が必要と思われます。