

# 関東運輸局の取組等について

- |                      |         |
|----------------------|---------|
| 1. 地域公共交通網形成計画等の策定状況 | .....1  |
| 2. 高齢者の移動手段の確保対策の状況  | .....4  |
| 3. 駅まち・バスまち環境の整備     | .....9  |
| 4. 確保維持改善事業 第三者評価委員会 | .....15 |
| 5. ビジネス講座            | .....17 |

## 改正地域公共交通活性化再生法(平成26年11月施行)の概要

### 交通政策基本法(平成25年12月4日公布・施行)の具体化

日常生活等に必要不可欠な  
交通手段の確保等まちづくりの観点からの  
交通施策の促進関係者相互間の連携と  
協働の促進

等

#### 目標

本格的な人口減少社会における  
地域社会の活力の維持・向上

#### ポイント

- ➔
- ① **地方公共団体**が中心となり、
  - ② **まちづくりと連携し、**
  - ③ **面的な公共交通ネットワーク**  
を再構築

### 改正地域公共交通活性化再生法の基本スキーム

#### 基本方針

国が策定  
まちづくりとの連携に配慮

#### 地域公共交通網形成計画

事業者と協議の上、  
**地方公共団体**が  
協議会を開催し策定

- コンパクトシティの実現に向けた**まちづくりとの連携**
- 地域全体を見渡した**面的な公共交通ネットワーク**の再構築

#### 地域公共交通特定事業

#### 地域公共交通再編事業

軌道運送  
高度化事業  
(LRTの整備)鉄道事業  
再構築事業  
(上下分離) ...面的な公共交通ネットワークを再構築  
するため、事業者等が**地方公共団体**  
の支援を受けつつ実施

#### 地域公共交通再編実施計画

実施計画

実施計画 ...

**地方公共団体**が事業者  
等の同意の下に策定

国土交通大臣が認定し、計画の実現を後押し

地域公共交通網形成計画

公共交通ネットワークに関するビジョンを明確化するための計画

地域にとって望ましい公共交通ネットワークのすがたを明らかにし、まちづくりなどの関連分野と連携しつつ、面的なネットワークの形成に係る事業を記載

◇網形成計画は「ビジョン」と称されるが、網計画策定までに具体的バス路線網の改編や運賃体系等を合意しておくことが極めて重要！



地域公共交通再編実施計画

運行事業者やダイヤなど具体的な運行内容を定めるための実行計画

策定した網形成計画にもとづき、再編に伴う各路線の運行事業者や運行経路・停留所、運行回数、運賃体系などまで記載

網形成計画・再編実施計画策定状況等について

都道府県	市町村	策定状況				
		網計画	再編計画	立通計画	フィーダー	がんばる
群馬県	太田市	●		○		●
	玉村町					●
	前橋市					●
	高崎市					●
	藤岡市					●
	桐生市					●
	渋川市					●
	沼田市					●
	甘楽町					●
	県 交通政策課					●
埼玉県	熊谷市	●				●
	春日部市	●				●
	上尾市	●	●			●
	越谷市	●				●
	人間市	●				●
	草加市	●				●
	小川町	●				●
	鳩山町	●		◎		●
	吉見町	●				●
	寄居町	●				●
	東秩父村	●	●			●
	加須市					●
	三郷市					●
	所沢市					●
	吉川市					●
	秩父市					●
	さいたま市					●
	小鹿野町					●
	本庄市					●
川口市					●	
川越市			○		●	
志木市			○		●	
毛呂山町			◎		●	
ときがわ町					●	
深谷市					●	
白岡市					●	
幸手市					●	
上里町					●	
県 交通政策課					●	
栃木県	真岡市	●				●
	大田原市	●				●
	鹿沼市	●				●
	宇都宮市・芳賀町	●		○	○	●
	塩谷町	●				●
	益子町	●				●
	那須町	●				●
	茂木町	●				●
	那須塩原市			○		●
	足利市					●
	さくら市					●
	栃木市					●
	小山市					●
	佐野市					●
	下野市			○		●
	日光市					●
	野木町					●
	那須烏山市					●
	市貝町					●
	壬生町					●
	上三川町					●
	県 交通政策課					●
	神奈川県	藤沢市	●		◎	
海老名市		●				●
大和市		●		◎		●
真鶴町		●				●
伊勢原市						●
横須賀市						●
相模原市						●
湯河原町						●
横浜市						●
茅ヶ崎市						●
松田町						●
二宮町						●
綾瀬市						●
大井町						●
小田原市			○		●	
秦野市					●	
中井町					●	
大磯町					●	
茨城県	水戸市	●		○		●
	日立市	●				●
	下妻市	●				●
	常陸太田市	●				●
	かすみがうら市	●				●
	神栖市	●				●
	行方市	●				●
	牛久市	●				●
	稲敷市	●				●
	土浦市	●		◎		●
	龍ヶ崎市	●				●
	潮来市	●				●
	つくば市	●				●
	鹿嶋市	●				●
桜川市	●				●	
筑西市	●				●	
高萩市	●				●	
ひたちなか市	●				●	
五霞町	●				●	
城里町	●				●	
大子町	●				●	
東海村	●				●	
つくばみらい市	●				●	
古河市	●				●	
石岡市	●				●	
笠間市	●				●	
坂東市	●				●	
常総市	●				●	
阿見町	●				●	
鉾田市	●				●	
県 交通政策課					●	
東京都	東京都・中央区・港区・江東区	●				●
	多摩市					●
	大島町					●
	檜原村					●
千葉県	東金市	●				●
	鴨川市	●				●
	君津市	●				●
	八街市	●		●		●
	南房総市	●				●
	佐倉市	●		◎		●
	大網白里町	●				●
	長南町	●				●
	大多喜町	●				●
	香取市	●				●
	木更津市	●				●
	白井市	●				●
	袖ヶ浦市	●				●
	館山市	●				●
	千葉市	●				●
	銚子市	●				●
	習志野市	●				●
富津市	●				●	
茂原市	●				●	
八千代市	●				●	
四街道市	●				●	
旭市	●				●	
市原市	●				●	
成田市	●		○		●	
流山市	●		◎		●	
印西市	●				●	
いすみ市	●				●	
山武市	●				●	
勝浦市	●				●	
御宿町	●				●	
横芝光町	●				●	
県 交通政策課					●	
山梨県	甲州市	●				●
	笛吹市	●				●
	大月市	●				●
	山梨市	●				●
	甲府市	●				●
	北杜市	●				●
	見延町	●				●
	中央市	●				●
	富士川町	●				●
	都留市	●				●
上野原市	●				●	
南アルプス市	●				●	

◎: 都市機能誘導区域、居住誘導区域ともに設定  
○: 都市機能誘導区域のみ設定  
■: 再編実施計画の策定意向あり

# 高齢者の移動手段の確保について

管内で75歳以上の運転者が第一当事者となった主な事故報道 (29年10月以降)

発生日	発生場所	運転者年齢	概要
H29.10.13	埼玉県 所沢市	77	自宅敷地内の駐車場でバックで駐車をする際に、車両後方で誘導していた妻をはね、死亡させる。アクセルの踏みすぎが原因とみられる。
H29.10.21	東京都 武蔵野市	85	吉祥寺駅近くの地下駐車場から地上に出た際に、路線バスと接触後、アクセルとブレーキを踏み間違い、横断歩道付近にいた男女7人を次々とはね負傷させ、ガードレールに衝突して停止。
H29.11.28	千葉県 いすみ市	75	登校中に、国道を横断していた男子高校生が、トラックにはねられ、意識不明の重体。
H30.1.10	神奈川県 川崎市	76	路線バスに接触する事故を起こした際、無免許運転であることが発覚。運転者は、29年9月の免許更新の際の認知機能検査で認知症の判定であったため、同年12月に取り消し処分を受けていた。
H30.1.9	群馬県 前橋市	85	逆走する乗用車が女子高校生2名を次々とはね、2名とも重体となった。容疑者の男は、昨年10月の免許更新の際に、「認知機能低下のおそれ」との判定を受けていた。
H30.1.15	栃木県 鹿沼市	87	商業施設内駐車場において、女性1名をはねた後、目撃者に呼び止められ現場まで戻るものの、目撃者が119番通報している間に現場から逃走。被害者女性は、翌日死亡。
H30.1.19	神奈川県 川崎市	75	普通乗用車がバス停に停車中の路線バスに追突。普通乗用車に同乗者していた女性が死亡。

※各新聞社のHP掲載記事による

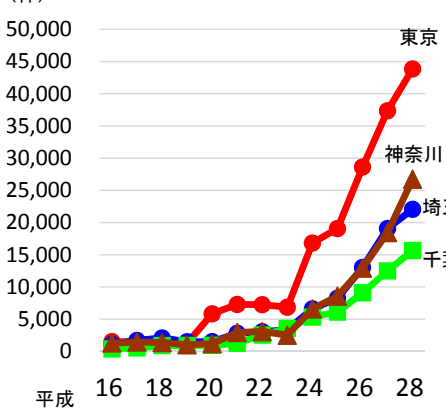
免許自主返納者の割合(全国) [万人]

	全年齢	65歳以上	70歳以上	75歳以上	80歳以上
免許返納者数	35	33	28	16	10
免許保有者数	8,221	1,768	977	513	209
返納者の割合	0.4%	1.9%	2.8%	3.2%	4.9%

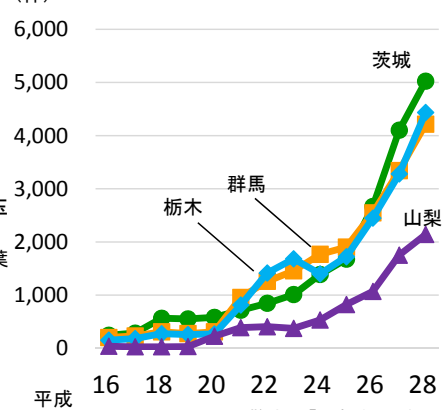
(出典)警察庁「運転免許統計」

● 免許を自主返納する人は増加傾向にはあるものの、全体(免許保有者数)に対する割合はまだわずか。(→今後、返納者が急増する可能性を孕んでいる)

(件) 南関東・運転免許自主返納件数



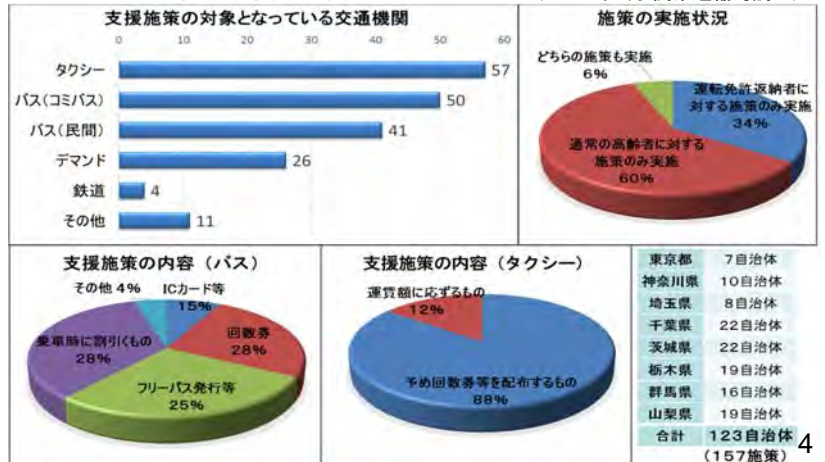
(件) 北関東・運転免許自主返納件数



(出典)警察庁「運転免許統計」

高齢者優遇制度の状況

(2017年9月 関東運輸局調べ)



## 高齢者優遇制度の具体例 (2017年9月 関東運輸局調べ)

### 行政主導型フリーパスタイプ

制度	概要	対象
横浜市 敬老特別乗車証	市営地下鉄・市内バス乗り放題 年収に応じて、3,200円～20,500円	市内在住 70歳以上
川崎市 高齢者フリーパス	年間12,000円で川崎市営バス・市内民営バス乗り放題	市内在住 70歳以上
東京都 シルバーパス	年間20,510円で都営地下鉄・バス、民営バス乗り放題 (区市町村民税非課税者等は年間1,000円)	都内在住 70歳以上
横須賀市 はつらつシニアパス	6ヶ月17,900円で市内路線バス乗り放題	市内在住 65歳以上

### 民間事業者独自政策型フリーパスタイプ

京急ふれあいパス	京急バス全線 6ヶ月20,600円	70歳以上
相鉄ほほえみ会員証	相鉄バス全線 約6ヶ月5,000円+1乗車毎に100円	65歳以上
かなちゃん手形	神奈中バス全線 1年9,850円+1乗車毎に100円	65歳以上
東武ラフリーパス	東武バス全線 1年30,000円	65歳以上

### 行政一部助成タイプ

茨城県日立市	11,600円分を6,000円で販売(日立電鉄交通サービス)	70歳以上
千葉県浦安市	バス福祉乗車券5600円分を交付(東京ベイシティ交通)	70歳以上

※ここに掲載の事例以外にも、多数の事例あり。

「高齢者向け支援施策とりまとめ」一覧表は、関東運輸局HPに掲載  
[http://www.tb.mlit.go.jp/kanto/koutuu\\_seisaku/index\\_2.html](http://www.tb.mlit.go.jp/kanto/koutuu_seisaku/index_2.html)

(出典)各自治体・各社HPより関東運輸局作成

検討の背景

- 高齢運転者による重大な交通死亡事故の相次ぐ発生や改正道路交通法の施行等を背景に、運転に不安を感じる高齢者が、自家用車に依存しなくとも生活の質を維持していくことが課題
- 昨年11月の「高齢運転者による交通事故防止対策に関する関係閣僚会議」における「自動車の運転に不安を感じる高齢者の移動手段の確保など、社会全体で高齢者の生活を支える体制の整備を着実にすすめる」との総理指示
- 高齢者が移動できる環境の整備について、その方策を幅広く検討するため、「高齢者の移動手段の確保に関する検討会」を開催

## 具体的方策

### 1. 公共交通機関の活用

- ・ 高齢者の公共交通機関利用促進策に対する地方公共団体の助成の働きかけ
- ・ 乗合タクシー等高齢者が利用しやすいサービスの導入に向けた地方公共団体等との連携
- ・ タクシーの相乗り促進  
⇒ 配車アプリを活用した実証実験 【平成29年度中実施】
- ・ 過疎地域におけるサービス維持のための取組

### 2. 貨客混載等の促進

- ・ 貨客混載の推進  
⇒ 過疎地域における旅客運送と貨物運送のかけもち 【平成29年6月末までに結論】
- ・ スクールバス等への混乗

### 3. 自家用有償運送の活用

- ・ 検討プロセスのガイドライン化  
⇒ 市町村等が行う自家用有償運送の導入の円滑化 【平成29年度中実施】
- ・ 市町村が主体となる自家用有償運送の活用の円滑化
- ・ 地方公共団体等に対する制度の周知徹底

### 4. 許可・登録を要しない輸送（互助による輸送）の明確化

- ・ ルールの明確化  
⇒ 道路運送法上の「許可・登録を要しない輸送」について、ガソリン代等の他に一定の金額を収受することが可能な範囲を明確化 【平成29年度中検討・結論】
- ⇒ 営利を目的としない「互助」による輸送のためにNPOが自治体の車両を活用するなど、輸送の対価に当たらない支援を例示 【平成29年9月までに実施】
- ・ 実施にあたっての条件整備
- ・ 「互助」による輸送の導入に関する情報提供

### 5. 福祉行政との連携

- ・ 介護サービスと輸送サービスの連携  
⇒ 地域における運輸部門と福祉部門の連携強化 【速やかに周知】
- ⇒ 介護保険制度の移動支援サービスの明確化・普及拡大 【平成29年7月までに実施】

### 6. 地域における取組に対する支援

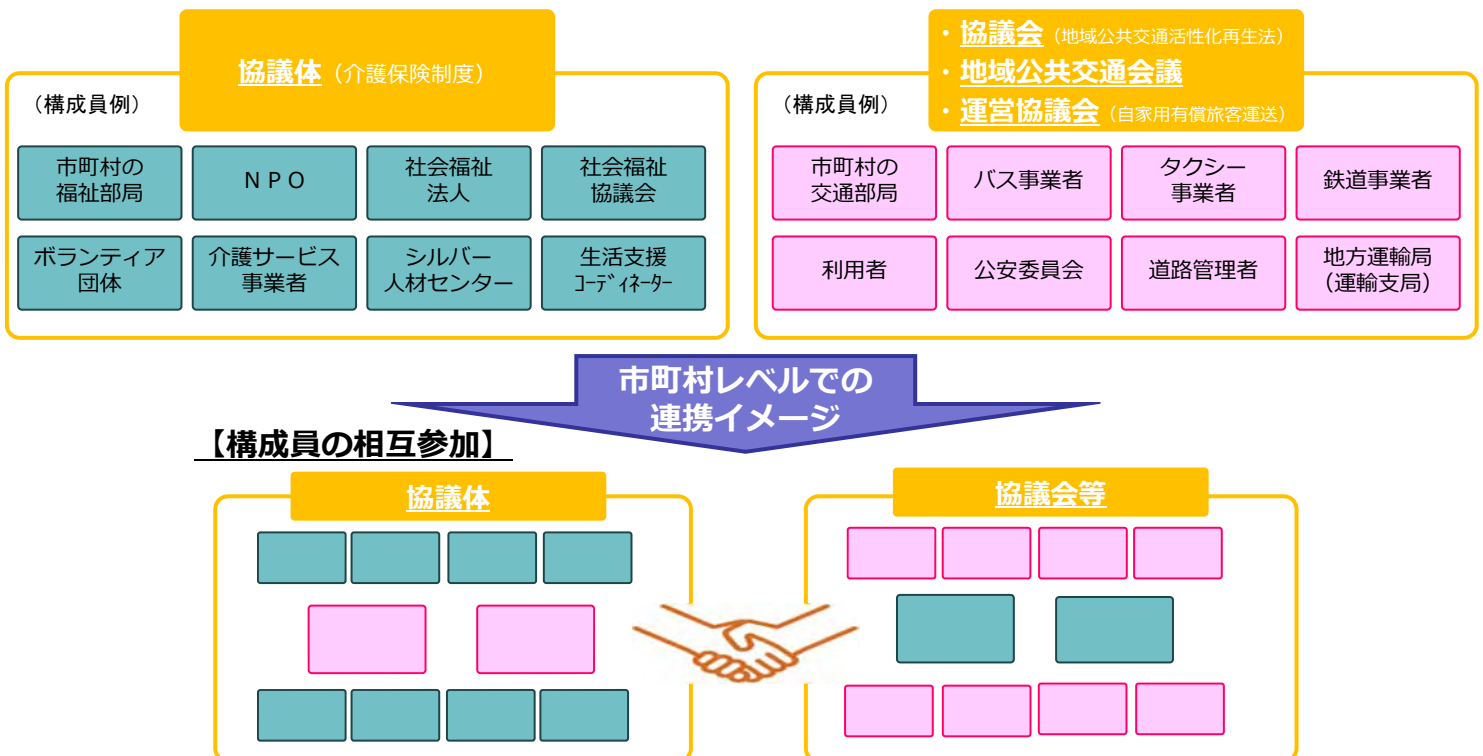
- ・ 地方運輸局の取組強化
- ・ 制度・手続等の周知徹底
- ・ 地域主体の取組の推進

6

## 「協議体」と「協議会」等との連携(本文5.(1)に対応)

中間とりまとめ 参考資料より抜粋

- 高齢者に必要不可欠な「移動」について、交通・福祉双方の関係者が協働して議論できるよう、地域の実情や相互理解の進捗を踏まえつつ、各関係組織の市町村レベルでの連携を促進
- 国としては、具体的な連携イメージが湧くよう、通知やガイドラインの発出等、周知を徹底

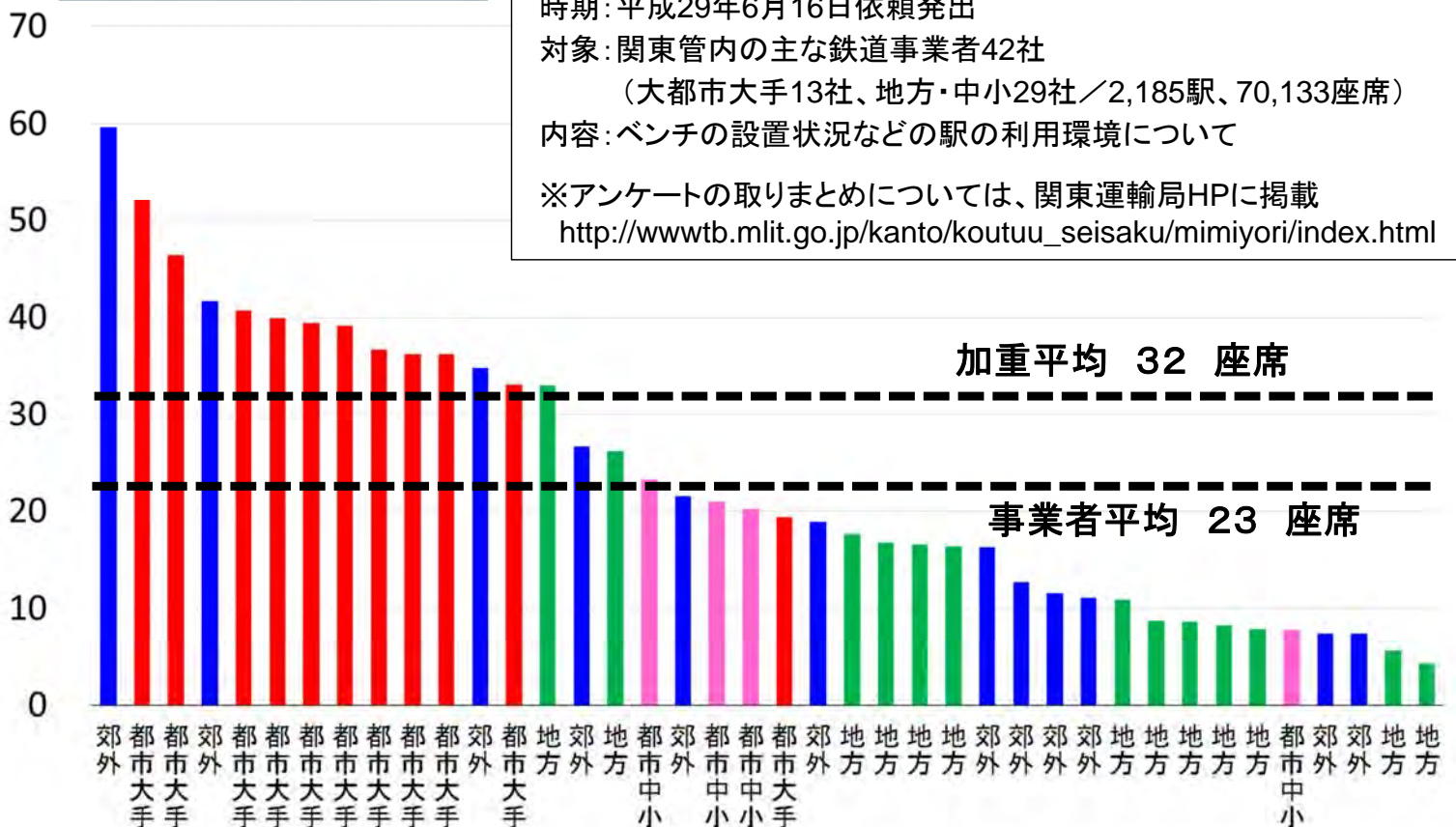


7

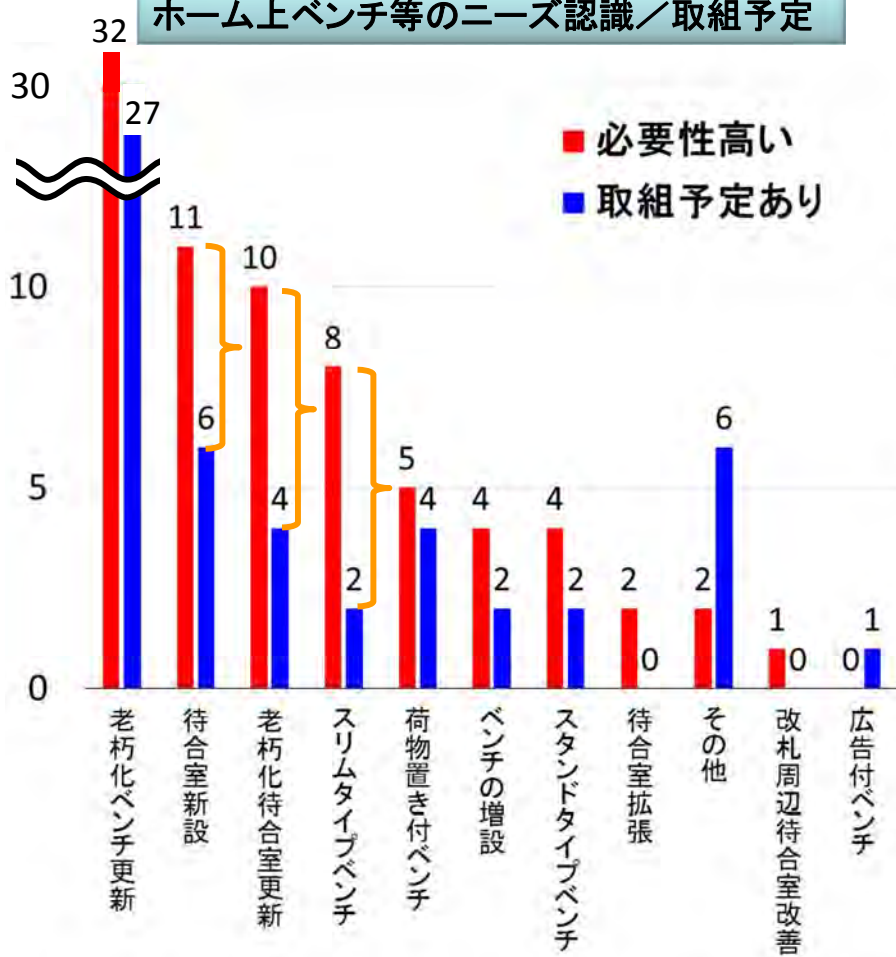
- ①地方公共団体（市町村）の内部において、交通部局の担当者と福祉部局の担当者が直接相互に情報を交換できる体制（カウンターパートとしての連絡先の把握、各部局内部の担当者に繋ぐための窓口の設定等）を整備すること
- ②交通部局においては、高齢者の移動手段の確保を図ることが地域公共交通政策において重要であることを踏まえ、福祉部局の有する高齢者の移動ニーズ、介護保険等の福祉制度等の知見・情報の提供を受けること
- ③福祉部局として、福祉サービスの一環としての旅客輸送の実施をする際に、道路運送法その他の交通政策に関する制度や運用について知見・情報を受けることが必要となるため、福祉部局の担当者から情報提供・会議参加等の依頼を受けた場合は、可能な限り対応に努めること

駅あたりのベンチ座席数

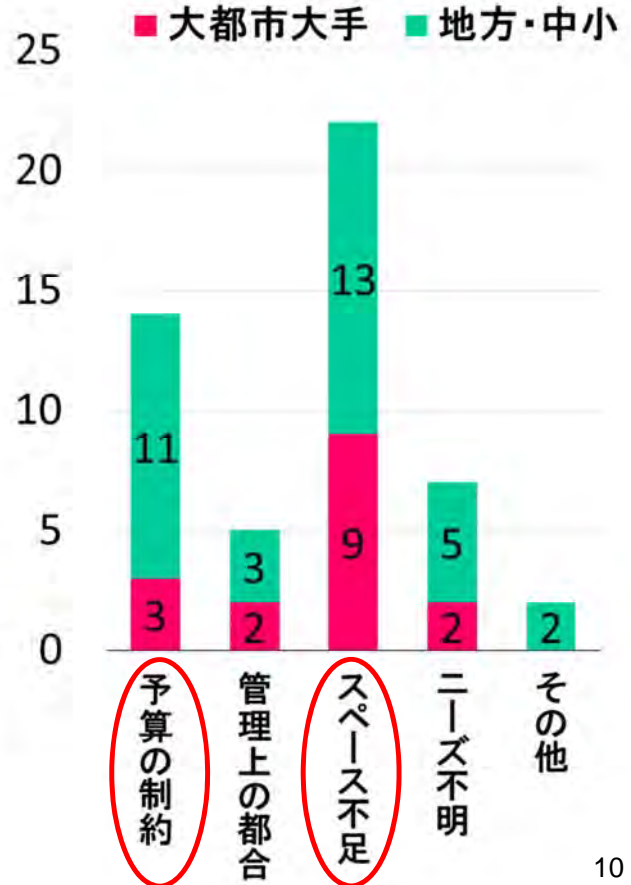
一会社別分布



## ホーム上ベンチ等のニーズ認識／取組予定



## ニーズに対して整備予定が無い理由



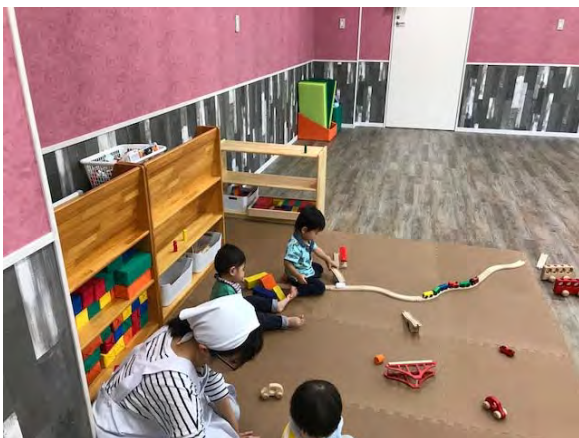
# 駅とまちの連携～好事例集～



東京急行電鉄(株) 池上線 戸越銀座駅 木造駅舎



北総鉄道(株) 北総線  
新柴又駅 図書館用返却ポスト

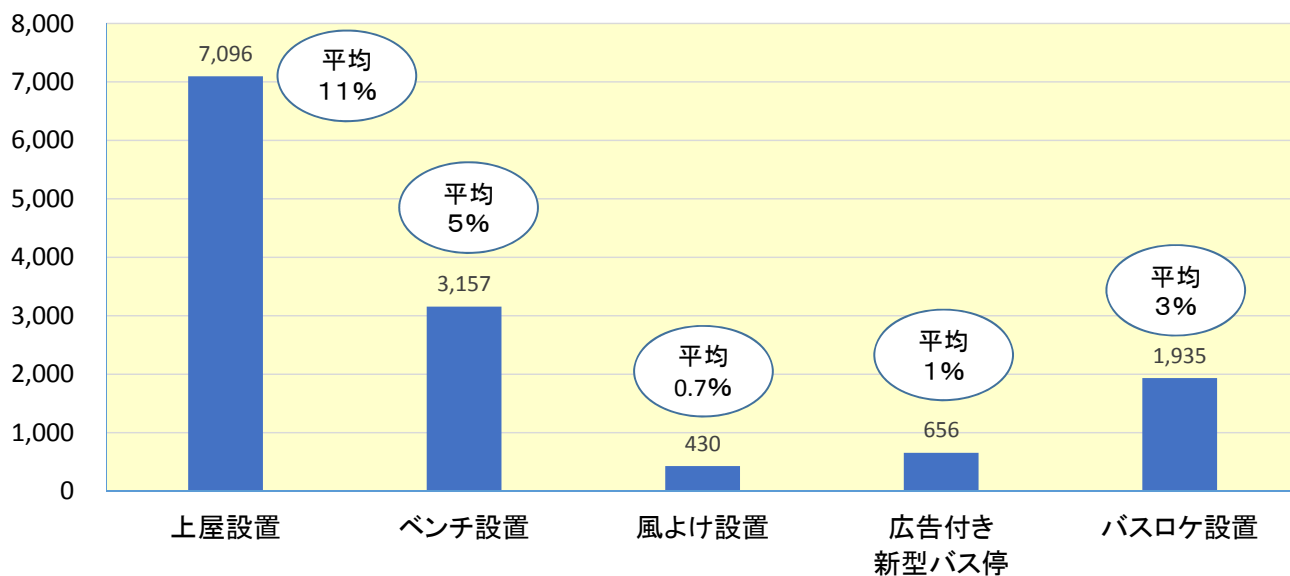


北総鉄道(株) 北総線 松飛台駅 構内保育施設「ドルチェルーム松飛台」首都圏新都市鉄道(株) つくばエクスプレス 八潮駅 高架下子育て支援施設11

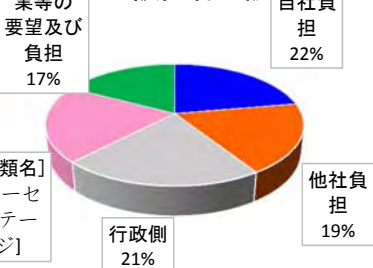


『やしお子育てほっとステーション』<イメージ>

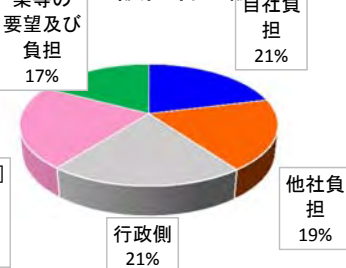
バス停施設設置状況 回答総バス停数 約62,600



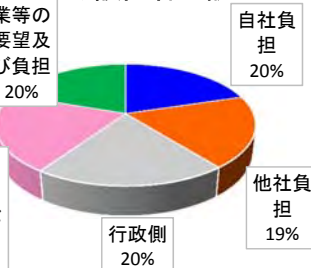
上屋設置者内訳



ベンチ設置者内訳



風よけ設置者内訳



＜バスまちワークショップ検討課題イメージ＞

現状の課題



沿道地域の協力



広告付きバス停



行政による拠点整備



## 開催趣旨

- ・公共交通の活性化・再生、高齢者の移動手段の確保等の方策の一つとして、バス停のベンチや上屋の整備といった、「利用したい」と思えるような、より人に優しい「待ち」環境の形成も重要である。
- ・しかし、バス待ち環境の整備は、多様な関係者間の調整が必要であり、経営が厳しいバス事業者が多い中、事業者単独での改善には限界があり、関係行政機関や、沿線企業等の民間団体、地域住民など、「街」側も含めた幅広い関係者による連携・協力が不可欠との考えから、課題や先進事例を関係者で共有し、取組を加速させることを目的として、ワークショップを開催。

## 開催概要

日時：平成30年3月19日（月）14:00～17:00  
場所：関東運輸局東京運輸支局1階会議室  
出席者：学識経験者、自治体、交通事業者、関連企業等（約20名）  
次第：運輸局基調報告（バス事業者アンケート結果概要、取組事例等）  
出席者からの報告、意見交換



## 意見交換で出された取組事例、課題等

### 【事例・課題】

- ・事業者と自治体で協定を結び、設置は道路管理者だが、バス会社も半額負担し、維持管理は自治体で行う、という事例あり。
  - ・電子ペーパーを利用したスマートバス停により、楽しいバス停を実現する方法を画策中。
  - ・都市部では、広告収入を基に整備・維持・管理するモデルが可能。道路占有料・公租公課、屋外広告条例等の規制が普及への課題。
  - ・民間企業の土地であれば協力を得やすいが、駅前などは行政・民間の所有関係が複雑で、整備に手が出しにくいことが多い。
  - ・バス停は機能が第一。デザインを重視しすぎて、人に優しくないものはダメ。“つくりっぱなし”のものも散見される。
- ### 【アイデア】
- ・コンビニなど商業施設と連携できるのがベスト。容積率等、整備主体側にインセンティブをつける制度設計も必要。
  - ・地域のバス停への愛着をもってもらうために、フォトコンテストなどがあってもよいのではないか。

### 【整備促進のための視点】

- ・まちづくりにおいて、福祉の観点を盛り込むのは当然の時代。福祉の観点から、自治体がきっかけをつくっていいのではないかと。
- ・事業者、行政、利用者の3者が対等の目線で作っていく必要がある。特に、利用者の意見はまとまりにくく時間がかかるが、根気よく。
- ・実は、現状自体がよく分かっていないのではないかと。現状把握をして、各主体が整備の必要性を認識させるための材料が必要。
- ・如何にバス停を使いやすくするか。プレイヤーが多くなる中で、どのように意思決定していくかのモデルを示すことが必要。関係者が参加する既存の枠組み（地域公共交通会議やターミナル協議会等）を活用する手もあるのではないかと。
- ・都市部、郊外で事情も異なり、ケースバイケースの対応が必要となるため、バス停それぞれの状況整理が必要。
- ・様々な整備方法のメリ・デメを整理した優良事例集を用意し、各主体が整備しようというきっかけをつぶさないことが重要。

14

# 平成29年度 地域公共交通確保維持改善事業 第三者評価委員会の開催

## 趣旨

関東運輸局が地域公共交通確保維持改善事業（以下「確保維持事業」という。）の二次評価を実施するに当たり、本会議を通じて学識経験者等から助言を受け、確保維持事業の事後評価を充実し、地域における確保維持事業の取り組みが効果的・効率的に推進されることを目的とする。

## 概要

◇日時：平成30年2月22日（木）14:00～16:00

◇場所：横浜第2合同庁舎16階会議室

◇委員：中村 文彦氏（横浜国立大学 理事・副学長・教授）

轟 朝幸氏（日本大学 理工学部 交通システム工学科 教授）

元田 良孝氏（岩手県立大学 名誉教授）

関東運輸局（小幡交通政策部長、櫻井鉄道部長、森高自動車交通部長）

東京航空局（岡島総務部長）



左から、元田名誉教授、中村副学長（座長）、轟教授

### ■確保維持事業の各補助事業のうち、

- ①地域間幹線系統確保維持事業（千葉県バス交通対策地域協議会）
- ②地域内フィーダー系統確保維持事業（南アルプス市地域公共交通活性化協議会）
- ③地域公共交通調査事業：計画策定事業（常陸大宮市地域公共交通会議）
- ④地域公共交通再編推進事業：再編計画策定事業（芳賀・宇都宮東部地域公共交通活性化協議会）
- ⑤離島航空路確保維持事業（東京都離島航空路地域協議会）

の5つの補助事業案件を選定し、審議を実施。選定案件の5協議会から16名が出席。



先生の助言を熱心に聞き入る協議会の方々

15



委員からの主な助言

①地域間幹線系統確保維持事業(千葉県バス交通対策地域協議会)

- 千葉市～市原市～長柄町にまたがる路線だが、このような市域を跨ぐ路線は広域的な視点が必要。市町村とも連携しつつ、県がイニシアチブをとって、課題や改善の可能性を把握することが必要。
- 路線の途中から、利用者が急に少なくなっているが、このような部分はデマンドやタクシー補助などより効率的な形態も模索すべき。地域のニーズに対して、いかに低コストで対応できるかを常に模索すること。
- 路線の終点となっているイベント施設は、用途からして車での来場者がほとんど。もっと早く路線のカットを検討すべきだったのではないかと。
- 利用率に注目して、地域とのコミュニケーションをとっていくことが重要。地域の周辺施設への協力の働き掛けも必要。

②地域内フィーダー系統確保維持事業(南アルプス市地域公共交通活性化協議会)

- コミバスの年間利用者数を指標にして目標達成しているが、極々少数が頻りに利用して総利用者数が伸びるケースもある。大事なのは利用者数ではなく、地域全体にとって良い交通が残ること。科学的データに基づき、課題と改善点を継続的に分析すべき。
- 乗り換え拠点を中心部に移設するなど、路線の見直しを行っているのは良いが、“なんとなく”見直すのではなく、専門的知見に基づき需要予測を行い、ターゲット・ニーズを把握し、定量的な目標を設定することが重要。
- 運賃は100円となっているが、既存の路線バスとのバランスや、持続可能性の点で疑問。地域に定着させるため低料金なのだろうが、今後は持続可能な運賃体系にすることも要検討。一方で、「バスは“公共財”なので赤字は当然」と割り切って補助を出すという考え方もあるので、ポリシーをしっかり持つことが重要。

③地域公共交通調査事業:計画策定事業(常陸大宮市地域公共交通会議)

- 地域内を走る無料市民バスを廃止し、デマンド交通を充実させ、地域間を結ぶ市民バスは有料化して残すという再編案を想定しているが、路線バスと市民バスとの重複、デマンドを全域運行することによる路線バス・市民バスとの重複をどう避けるかが課題。料金面での差を付けたり、バスへの乗り継ぎを促進するなどして、各モードの棲み分けを図ることが必要。
- 地元のことをよく把握している学識者に調査手法や計画全体が適切かどうかモニターしてもらうことが重要。公共交通会議や法定協議会とは別に、インフォーマルな発言しやすい場でチェックしてもらうことも必要。

④地域公共交通再編推進事業:再編計画策定事業(芳賀・宇都宮東部地域公共交通活性化協議会)

- LRT整備エリアを中心とした市東部地域を重点的に再編する案となっているが、「生活圏」という概念を踏まえた広域的な視点での再編も重要。
- 今年度の協議会の開催が1回というのが気になる。計画を策定する段階で、関係者を巻き込み、できるだけ多くの合意を得ながら進めることが重要。

⑤離島航空路確保維持事業(東京都離島航空路地域協議会)

- 観光目的の利用はまだ見込めるはず。離島航空路は貨物も一緒に輸送しているため、その方面からのプロモーションもありうる。
- どのような目的で利用されているかを把握した上で、ターゲットを決めて、その層にどれだけ乗ってもらえているかを把握する視点も必要。

関東運輸局 「2017ビジネス講座」 - 開催実績 -

ビジネス講座とは?

関東運輸局交通政策部では、公共交通・物流・バリアフリー等の様々なテーマを取り上げ、必要な知識の習得やキャリアアップの場としてビジネス講座を開催。

この講座では、第一線で活躍する方々をお招きし実務知識や事例について学びます。

講座回	テーマ	講師/概要	講座回	テーマ	講師/概要
第1回	交通	「相模原市のまちづくりと交通政策」 10月13日(金) 講師 荻野 隆氏 (相模原市都市建設局まちづくり計画部長) 内容 ・リニア中央新幹線の駅設置や小田急多摩線延伸構想に伴う、駅周辺の開発について ・相模大野駅から北里大学病院間でのBRTの導入について ・圏央道の整備に伴う大型物流施設の進出について 参加者 43名	第4回	交通	「知ってますか?韓国の交通事情」～バス・地下鉄・タクシーとどう変われば～ 2月15日(木) 講師 崔希守 (Hessoo Choi) 氏 (明治大学学生) 内容 ・ソウル地下鉄の混雑緩和に対するユニークな取組について ・バス車両の色分けによる路線の階層化の施策について ・長距離タクシー、過疎地タクシーなどの施策について 参加者 60名
		第2回			バリアフリー
第3回	交通	「地域におけるコミバスの役割と可能性」～誰も老いるその時に～ 12月11日(金) 講師 高田 紀之 氏 (南房総市企画財政課副主幹) 保坂 富士雄氏 (秦野市公共交通推進課長) 為国 孝敏 氏 (NPO法人まちづくり支援センター代表理事) 内容 ・公共交通マイスターである3名の講師の経験や知見から、今後の地域公共交通のあり方に関して鼎談方式で実施 参加者 60名	第6回	交通	「事業者から見た生活交通路線の維持確保について」 3月7日(水) 講師 永山 輝彦 氏 (神奈川中央交通株式会社 運輸営業部長 関東運輸局 地域公共交通マイスター) 内容 ・新たな公共交通の取組 (連接バス、デマンドバス) ・横浜市内における取組 (地域交通サポート事業等) ・路線の維持・確保の課題 (乗務員不足、自動運転社会への適応) 参加者 67名