

北海道運輸局管内における
各自治体のまちづくりと公共交通に
関する基礎調査等業務

報 告 書
-概要版-

平成28年3月

北海道運輸局交通政策部交通企画課
日本データサービス株式会社

□ □ □ □ 目 次 □ □ □ □

第 1 章 業務の概要

- 1.1 業務の目的.....1-1
- 1.2 業務の主な内容.....1-3

第 2 章 自治体における交通に関する計画による取組状況の調査

- 2.1 対象地域における交通に関する計画策定状況及び取組実施状況2-1

第 3 章 各地域のまちづくりと公共交通に関する現況調査等

- 3.1 バス便数レベルの定義.....3-1
- 3.2 地域における土地利用や経済・産業指標を活用したバス交通サービス3-1

第 4 章 資料作成

- 4.1 対象地域カルテの掲載内容.....4-1
- 4.2 対象地域カルテの作成.....4-2

第 5 章 自治体における公共交通政策推進のための、基本となる参考資料作成

- 5.1 平成 28 年「地域公共交通ガイド」5-1

第1章

業務の概要

第1章 業務の概要

1.1 業務の目的

1.1.1 業務の背景と目的

北海道における地域公共交通は、路線バスの輸送人員が年々減少し、一部地域では不採算路線からの撤退・事業の縮小が行われるなど厳しい状況が続いている。

その一方で、道内各地で、現状、どういった交通サービスがどの程度提供されており、その結果、交通サービスが脆弱であると考えられる地域はどこで、どの程度の人が住んでおり、どういった手段により移動しているのかといった詳細なデータを持ち合わせていない。

そのため、各自治体に対し個別具体的な助言等を行うことにより地域の望ましい交通ネットワークを実現するためには、各自治体のまちづくりと公共交通に係る基礎的情報が網羅された資料の作成が必要となっている。

そこで本業務では、道内 18 の地域を対象とし、当該地域の自治体において既に作成されている交通に関する計画について、取組状況の調査を行うと共に、北海道運輸局が過年度に実施した調査において具体的に調査された基礎的情報や公共交通に係る取組等の既存の調査データを分析し、本件調査業務の目的に合致する個別データを有機的に再構成することにより、利便性の高い資料の作成を行うこととする。

1.1.2 業務のフロー

本業務のフローは以下に示すとおりである。

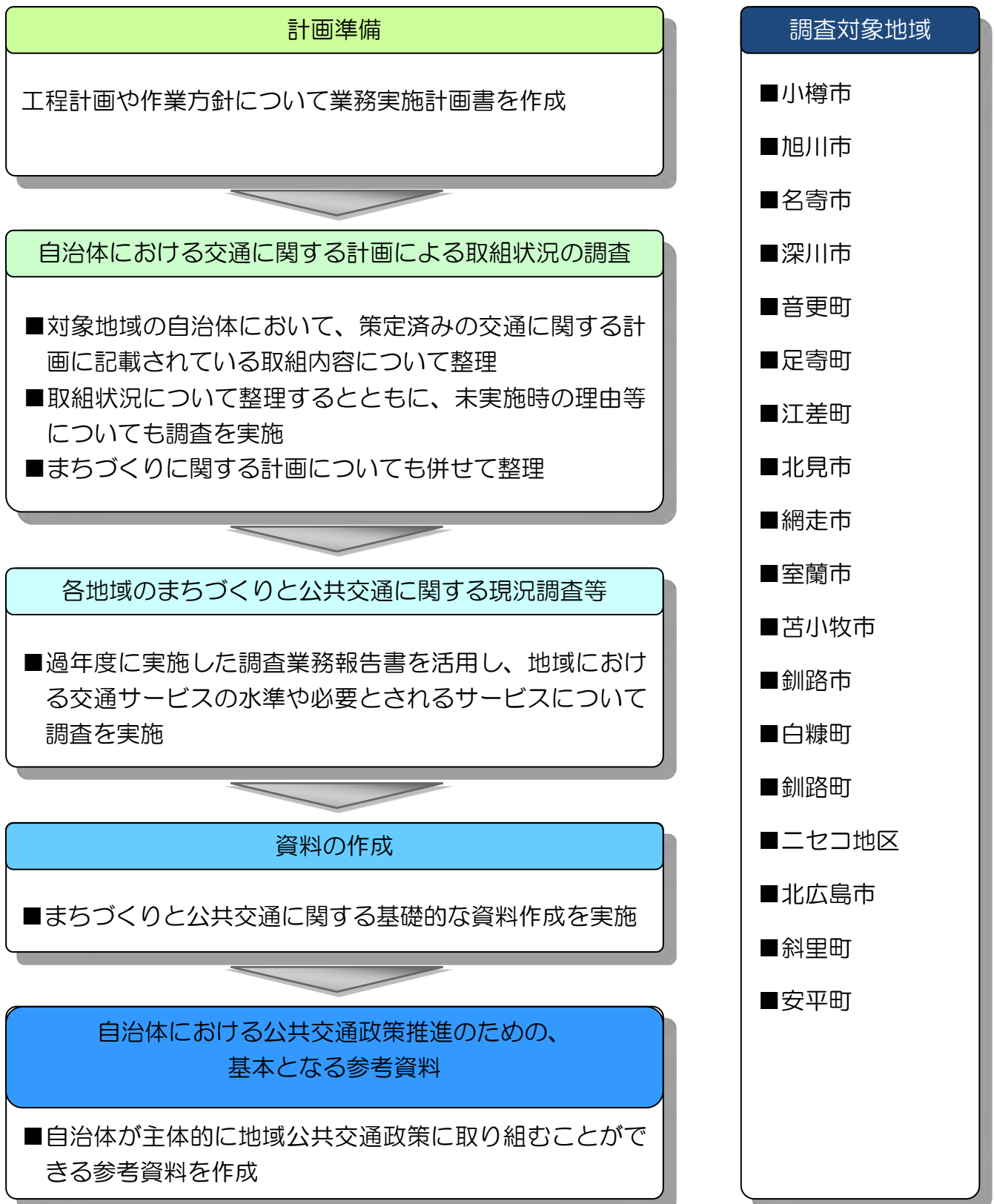


図1 業務のフロー

1.2 業務の主な内容

1.2.1 自治体における交通に関する計画による取組状況の調査

- ①対象地域の自治体において既に作成されている交通に関する計画について、計画に掲載されている取組内容と、その取組みの実施状況の調査を行う。
- ②既に作成されている交通に関する計画については、「地域公共交通の活性化及び再生に関する法律」に基づいて作成された「地域公共交通総合連携計画」や、対象地域の自治体が独自に作成した計画等、交通に関する計画について、幅広く対象とするものとする。
- ③取組の実施状況については、計画に掲載されている取組が、いつ、どのように実施されたか、または、どのような理由により実施されていなく、今後の実施予定はあるかを調査するものとする。

調査の対象とする地域：小樽市、旭川市、名寄市、深川市、音更町、足寄町、江差町、北見市、網走市、室蘭市、苫小牧市、釧路市、白糠町、釧路町、ニセコ地区（ニセコ町）、北広島市、斜里町、安平町

※ニセコリゾートエリア地域公共交通総合連携計画を策定した、ニセコリゾートエリア地域公共交通活性化協議会の事務局であるニセコ町を対象にヒアリング調査を実施

1.2.2 各地域のまちづくりと公共交通に関する現況調査等

- ①北海道運輸局が過年度に実施した調査業務報告書を活用し、地域における交通サービスの水準や必要とされるサービスについての調査を行う。
- ②①の実施にあたっては、「北海道における公共交通基礎データ及び交通サービスの実態等に関する調査（平成23年度）」の資料編 P126 からに掲載されている「道内自治体の公共交通サービスレベル」の項目を活用する。また、土地利用や経済・産業指標などのデータを追加し、GISデータの構築の基礎資料として整理する。
- ③①の実施にあたっては、既存の調査結果に加えて、必要に応じて追加調査を行うこととする。
- ④対象とする地域は（1）の対象と同様とする。

1.2.3 資料作成

- ①1.2.1 及び 1.2.2 の結果を用いて、まちづくりと公共交通に関する基礎的な資料の作成を行う。
- ②作成にあたっては、北海道運輸局職員が、対象地域においてまちづくりと公共交通施策を支援するにあたって、対象地域の自治体の担当職員に対応する際の参考となるような内容にする。

1.2.4 自治体における公共交通政策推進のための、基本となる参考資料作成

自治体交通担当者向けに、社会経済の持続可能な発展を図るため、自治体が主体的に地域の公共交通政策にどのように取り組むべきか、参考資料を作成する。

作成にあたっては平成26年に北海道運輸局が作成した「地域公共交通ガイド」を元にして、発行当時より制度改正のあった点について改定するとともに、必要に応じて適宜内容を追加・修正する。

第2章

自治体における交通に関する計画による 取組状況の調査

第2章 自治体における交通に関する計画による 取組状況の調査

対象地域において、既に作成されている交通に関する計画について、計画に掲載されている取組内容を整理するとともに、掲載されている取組の実施状況について、対象地域の自治体担当者を対象にヒアリング調査を実施する。

その後、ヒアリング調査結果を活用し、掲載されている取組の実施状況について、一覧表としてまとめる。

2.1 対象地域における交通に関する計画策定状況及び取組実施状況

本業務で実施したヒアリング調査結果を踏まえ、対象地域における取組実施状況について、以下に整理する。

表 2-1 対象地域における交通に関する計画策定状況①

自治体名	計画名	策定年次	取組名	実施有無	計画年次	実施年次	掲載頁	実施根拠	備考
小樽市	地域公共交通促進等事業バリア	H25年度	小樽市内を運行するバス車両へのICカードシステムの導入 (対象車両数)137台(北海道中央バス)	○	H25年度	H25年度	1枚目	本紙(地域公共交通確保維持改善事業・事業評価(生活交通ネットワーク計画に基づく事業)別紙1)	
旭川市	旭川市生活交通ネットワーク計画	H26年4月	・米飯線の運行ー(地域公共交通確保維持事業により運行を確保・維持)	○	H27~29年度: H26年10月~ H28年9月	H27~29年度: H26年10月~ H28年9月	全頁	H26.4.1運行開始 http://www.chuuo-hire.com/demado.html	
	地域公共交通総合連携計画	H25年11月	【地域公共交通活性化及び再生の促進の基本的な方針】 「住んで」よし「訪れて」よしの街と交通をつくる ・環境(都市のコンパクト化) ・シームレス(利便性向上) ・MM ・交通安全	○	H34年度	H26年度~	5頁	各種MM実施中 地域公共交通確保維持改善事業・事業評価(4枚目)	
			【施策目標①】 公共交通を活かす集約型の都市づくりを推進 「目標1 路線バス利用者数」 ・現状(H23年度)1,340万人 → 目標(H34年度)1,320万人	○		H26年度~	7・9頁	-	
			【【施策目標②】日常生活を支える公共交通の利便性向上】 「目標2 交通不便地域人口割合」 ・現状(H23年度)18.9% → 目標(H34年度)10%以下	○		H26年度~	7・10頁	-	
		【施策目標③】 住民目線・利用者視点が反映される公共交通 【施策目標④】 誰にでも使いやすく、分かりやすく、安全な公共交通 【施策目標⑤】 観光で巡りやすい交通環境	○		H26年度~	7・11~ 13頁	公共交通マップ作成中 地域公共交通確保維持改善事業・事業評価(4枚目)		

表 2-2 対象地域における交通に関する計画策定状況②

自治体名	計画名	策定年次	取組名	実施有無	計画年次	実施年次	掲載頁	実施根拠	備考
旭川市	旭川都市圏のあすの交通 「PT調査」	H14516年	【6-4 公共交通配置パターンの設定】 ○幹線・準幹線・周辺連絡バス軸の設定 ・運行体系の改善－軌道系公共機関・幹線バス・環状バス・コミュニティバスの有機的結合 ・走行環境の改善－バス専用・優先レーン、PTPS ・利用条件の改善－交通広場／バス停集約／乗継割引料金 ・IT技術導入によるバス情報の活用－携帯電話等によるバス発着案内／主要施設での端末機設置	○	H37年	H26年度～	28頁	・駅前バスタッチ等の再編はH26年度～ ・乗継割引料金(道北バスが独自) ・主要バス2社のICカード共通化(H27.2) ・バスロケーションシステムは、H27年度導入調査業務実施(dec等)	
			【幹線・準幹線・周辺連絡 公共交通軸】 ○公共交通軸の考え方 「幹線バス軸」 ・都心を中心として緑が丘方面と東鷹栖・永山方面を結ぶ国道40号・39号を含む軸 ・都心を中心として神居方面と東光豊岡方面を結ぶ国道12号・旭川旭岳温泉線含む軸 「準幹線バス軸」 ・環状系の緑が丘方面と末広方面を旭川環状線を含む軸 「周辺連絡バス軸」 ・幹線及び準幹線より周辺町中心へ連絡する軸 「鉄軌道軸」 ・都心を中心として周辺へ放射状に伸びるJR4線 「空港・動物園アクセス」 ・公共交通による地域外交流を支援	○	H37年	H26年度～	29頁	・旭川環状線を含む軸 旭川電気軌道 スクール便の一般路線化 (72番)「東旭川駅～ツインハーブ橋(旭川環状線)～緑が丘駅」	
			【7-2 公共交通】 ○公共交通の基本施策 ・旭川駅前バス停の集約化 ・バス接近情報システムの高度化	○	H37年	H26年度～	34頁	旭川駅前周辺バスのりば http://www.asahikawa-denkidou.jp/ekimaenoriba%202015.07.01.pdf	旭川駅前バスタッチ開業(H26.7) 数回のりば変更を実施
	事業地域確保・維持改善 事業評価	H26年度	UD車輛の導入2台	○	H26年度	H26年度	1枚目	米飯線用	(地域公共交通確保維持改善事業・事業評価(生活交通ネットワーク計画に基づく事業))
ノンステップバス2台の導入(旭川電気軌道)	○	2枚目	-						
学校MM/地域ワークショップ/公共交通マップ	○	4枚目	-						

表 2-3 対象地域における交通に関する計画策定状況③

自治体名	計画名	策定年次	取組名	実施有無	計画年次	実施年次	掲載頁	実施根拠	備考
名寄市	総合地域連携公共交通計画	H23年3月	市民対象とした説明会等で、「育む公共交通」の周知を実施	×	H23年度	-	7頁	-	
			市内企業等を対象とした説明会等で、「育む公共交通」の周知を実施	×	H23年度	-	7頁	-	
			協賛金などの収入源の確保に向けた取組を実施	×	H23年度	-	7頁	-	
			バスを所有している企業などとの連携によるコスト縮減を実施	×	H23年度	-	7頁	-	
			市内循環バス路線のルート見直しや便数の見直し	○	H23年10月	H23年10月	8頁	士別軌道のサイト	H24.7 改正
			名寄駅前にバスターミナルを設置	○	H23年度	H23年度	8頁	各種サイト/ストリートビュー	H25.4 完成(よろーな)
			市内線の見直し	○	H24年度	H24年度	8頁	士別軌道のサイト	
			郊外部におけるデマンド型交通の導入	○	H24～28	H24～28	9頁	士別軌道のサイト(下多寄線)	
			スクールバスとの連携・有効活用	×	H26年度	-	9頁	-	
			市民意見を取り入れたバスマップの作成・提供	△	H25年度	H25年度	10頁	タッチでマップのこと? http://www.nayoro.fm/touch_de_map/	
「バスの乗り方教室」の実施	○	H23年度～	H23年度～	10頁	ふれあいイベントへ出展しており、パンフレットやティッシュなどを配付				
企画乗車券の発売や商店街との連携によるバス利用促進	○	H23年度	H23年度	10頁	・「Bus Fes in よろーな」の実施 Facebook「名寄市公共交通利用促進事業」より。 ・バスに乗ってお買い得キャンペーン http://meishibus.com/wp-content/uploads/H25-12-20-2.pdf				
コミュニティFMを活用した公共交通案内の実施	○	H23年度	H23年度	10頁	番組名「Bus Stop」 Facebook「名寄市公共交通利用促進事業」より。				
深川市	深川市地域公共交通のあり方検討結果報告書	H26年度実施	(1) 地域公共交通調査(2年次) ① 交通ニーズ把握調査 1) 市民アンケート調査 2) 事業者ヒアリング調査 ② 路線網再編実証運行調査	○	H27年 11・12月	-	89頁	-	H26年度着手
			(2) 地域公共交通網形成計画の策定 「地域公共交通網形成計画」の策定に向けて協議を推進。		-	-	89頁	-	
			(3) 高齢者バス利用料金助成制度の一部見直し 「高齢者バス利用料金助成制度」を継続し、登録料の負担を軽減		-	-	89頁	-	
音更町	-	-	-	-	-	-	-	-	

表 2-4 対象地域における交通に関する計画策定状況④

自治体名	計画名	策定年次	取組名	実施有無	計画年次	実施年次	掲載頁	実施根拠	備考	
足寄町	総地合連公共交通計画	H21年3月	【基本方針】 地域の関係者全体で公共交通の改善・活用に取り組み、高齢社会における生活の足の確保と自然観光資源の保全を実現する。		H25年度		3頁			
			【計画の目標】 【目標1】通院を主とした住民の生活の足の確保 【目標2】観光地での公共交通導入による自然保護と観光サービスの両立 【目標3】住民、事業者、行政による連携と協力の体制構築				5頁			
			(1)市街地内での高齢者・障がい者等通院支援乗合タクシーの導入 『高齢者・障がい者等通院支援乗合タクシー』の運行 1. 1往復/日、2回又は3回/週 2. 料金: 有料、1回の乗車(片道)につき100円程度 3. 利用方法: 事前登録・予約制(スムーズな運行のため)	○			継続中	6頁	足寄町 福祉課(一般高齢者支援) http://www.ashorotte.jp/sien-center/yobou.php	
			(2)患者輸送バス 『患者輸送バス』の運行 1日1往復 週2日、又は3日運行 無料	○			継続中	7頁	足寄町へき地患者輸送車(町有バス) http://www.ashorotte.jp/hukushi/bus.php	全町民利用可能
			(3)通学バス混乗 スクールバスに空席がある場合、地域の方の無料乗車を可能とする。(児童生徒の乗降場所での乗降、要予約)	○			継続中	7頁	足寄町スクールバスの住民の利用に関する要綱(H20.10.1施行) http://www.town.ashoro.lg.jp/reiki/420909110003000000MH/420909110003000000MH.html	
			(4)オンネトー地区「秘境ブランド向上交通(仮称)」 『湖畔道路の車両流入台数抑制策とバス等の代替交通運行について』 A: 市街地～オンネトー地区間乗合タクシー運行 B: 阿寒湖畔～オンネトー間路線バス運行 C: A及びB利用促進策の実施、フットパス D: 駐車場整備の検討 E: 車両規制の検討(a: マイカー通行規制/b: 駐停車禁止/c: 交互交通) F: 代替交通運行の検討	○			-	8・9頁	-	実施の痕跡なし (茂足寄地区は、患者輸送バスあり)
			(5)市街地～オンネトー地区間乗合タクシーの導入 ・路線バス「帯広～陸別線」との接続を考慮したダイヤ(3往復程度/日) ・夏期から紅葉期の土日を中心に運行	○			-	10頁	-	実施の痕跡なし (茂足寄地区は、患者輸送バスあり)
			(6)住民、事業者、行政の連携会議 足寄町地域公共交通活性化協議会を基に、将来に渡り、住民の意見を反映できる組織を検討	○			-	11頁	-	実施の痕跡なし
(7)補助制度、共助のルールづくり 地域毎の自治会組織を活用した意見の聴取を行いながら、住民参加型の会議について検討	○		-	11頁	-	実施の痕跡なし				
江差町	-	-	-	-	-	-	-	-		

表 2-5 対象地域における交通に関する計画策定状況⑤

自治体名	計画名	策定年次	取組名	実施有無	計画年次	実施年次	掲載頁	実施根拠	備考
北見市	地域公共交通計画	H24年3月	【基本理念】 『公共交通を活用したより豊かな社会』の実現				40頁		
			【基本方針Ⅰ 市民生活の基盤となる「移動手段」の確保】 ・マイカー以外の交通手段(=公共交通)が存在するまちづくり 【基本方針Ⅱ バス利用促進策の戦略的な展開】 ・「バスを利用する」という意識づくり 【基本方針Ⅲ 移動の活性化がもたらす「地域の活性化」】 ・市民が集うまちづくり ・高齢者が元気なまちづくり ・学生が活発なまちづくり ・誰もが使いやすく、親しみやすい交通環境づくり				41頁	地域公共交通会議継続中 http://www.city.kitami.lg.jp/docs/2015051800033/	
			【ランドデザイン】				43頁		
			①北見自治区 人口集積地:「路線バス・コミュニティバス適応エリア」 それ以外の地域:「乗合タクシー・デマンド適用エリア」	不明	H28年度	-	44頁	-	実施の痕跡なし 北見自治区・端野自治区は一体として考える(都市計画マスタープランより)
			②端野自治区 人口集積地:「路線バス・コミュニティバス適応エリア」 それ以外の地域:「乗合タクシー・デマンド適用エリア」	不明	H28年度	-	45頁	-	実施の痕跡なし 北見自治区・端野自治区は一体として考える(都市計画マスタープランより)
			③常呂自治区 人口集積地:「路線バス・コミュニティバス適応エリア」 それ以外の地域:「乗合タクシー・デマンド適用エリア」	不明	H28年度	-	46頁	-	実施の痕跡なし
			④留辺蘂自治区 人口集積地:「路線バス・コミュニティバス適応エリア」 それ以外の地域:「乗合タクシー・デマンド適用エリア」	不明	H28年度	-	47頁	-	実施の痕跡なし
			「路線の変更・新設」 ・経路・時間(便数)・乗車運賃の変更 ○バス路線の新設:潜在需要を見極めた運行 ・既存路線を廃止して新規路線を運行 ※「DRTの導入」も含めて検討 ○北見自治区:豊地線、北光線、若松線、大正線 など ○端野・常呂自治区:常呂線	○	H23年度	H23年度	48頁	・北海道北見バス「タケ陽丘線」(H23年～) ☆川東・若松地区コミュニティバス「わかバス」(H27.4～) http://www.h-kitamibus.co.jp/html/wakamatsu20140401.pdf	
「新たな交通システムの導入」 ・DRTの導入 ○北見自治区:郊外の地域 ○端野自治区:既存路線外の地域 ○常呂自治区:既存路線外の地域 ○留辺蘂自治区:既存路線外の地域	○	H27.4～	H27.4～	49頁	☆温根湯～厚和間スクールバスの住民利用 http://www.city.kitami.lg.jp/docs/2015032400023/				
「モビリティ・マネジメントの推進」 i) ニュースレターの発行:交通(の改善)に関する情報を定期的に発信 ii) 実証・本格運行の周知(チラシ・時刻表等):周知の徹底 iii) 「北見市公共交通マップ」の作成:継続的に活用可能な市内全域の交通マップ iv) 行動プラン法等を援用したアンケート調査の実施:「利用状況の把握」と「利用促進」がセットになった調査 v) 中心街集客とのパッケージ化:商店街割引券と乗車券がセットになった企画乗車券の販売・バス利用者優遇チケットの企画など	○	H24年度	H24年度	50頁	i ii) ☆「きたみ交通便り」の発行(広報誌折込み)(H25年度～) http://www.city.kitami.lg.jp/docs/2013122500011/ iii) ☆北見市公共交通マップの発行(H25.3) http://www.city.kitami.lg.jp/docs/2013122500011/files/kitami_kotsu_news1.pdf				

表 2-6 対象地域における交通に関する計画策定状況⑥

自治体名	計画名	策定年次	取組名	実施有無	計画年次	実施年次	掲載頁	実施根拠	備考
網走市	地域公共交通総合連携計画	H23年3月	市内バス路線の再編	×	H23年度～	-	10頁	-	
			コミュニティバス、乗合タクシー等の導入	○	H23年度～	H24年度	12頁	コミュニティバス西山通線(H25.10～) 乗合タクシーニツ岩線(H24.12～)	
			スクールバス、患者送迎バス、福祉バスの効率的活用(間合い利用、混乗化など)	×	H23年度～	-	13頁	-	
			網走中央商店街振興組合と地域公共交通の連携 ・バス、タクシー補助券の配布、地域パスポートの発行	△	H23年度～	-	14頁	お買い物バスで買い物時に発行される 網走中央商店街の割引券利用可? http://www.city.abashiri.hokkaido.jp/110koho/2009/files/07/599_H21_07_20.pdf	平成21年度に実施
			地域住民等による運営体制の構築 ・市民、公共交通事業者、企業、利用者、行政が協働で公共交通を”創り・守り・育てる”協働体制づくり ・マネジメント・センターの設置・運営 ・コミュニティバスや乗合タクシーを導入するにあたっては、地域住民等による運営体制を構築 ・セミナーの開催	×	H23年度～	-	15頁	-	
			網走市交通マップの作成・配布	×	H23年度～	-	16頁	-	
			バス待合い環境の改善	×	H23年度～	-	17頁	-	
			流氷観光砕氷船おーら・女満別空港間連絡バスのモーダル間連携 ・モーダル間連携による割引料金の導入	×	H23年度～	-	18頁	-	
	低炭素社会の実現に向けたバス利用キャンペーンの拡大	○	H23年度～	H23年度～	19頁	毎年6月に環境月間に合わせて公共交通の啓発活動を実施			
		確保地域維持改善事業	H25年度	コミュニティバス西山通線の運行(網走バスターミナル～駒場ショッピングタウン)	○	H25年度	H25年10月～	-	
室蘭市	地域調査事業	H23年度	先行地区住民ニーズ把握調査	○	H25年度	H25年度	事業評価【別紙2】	調査事業の各内容について、適切に実施された。 【輪西地区】 おでかけバス試験運行(H25.5～9月) 【白鳥台地区】 スクールバスへの住民混乗を試験的に実施(H25.5～7月)	先行地区＝輪西・白鳥台
			先行地区交通実態調査	○					
			先行地区住民勉強会	○					
			先行地区における具体的手法の検討	○					

表 2-7 対象地域における交通に関する計画策定状況⑦

自治体名	計画名	策定年次	取組名	実施有無	計画年次	実施年次	掲載頁	実施根拠	備考
苦小牧市	総合地域連携計画交通(第2次)	H26年3月	デマンド型コミュニティバスの導入・維持・改善	○	H23年度	H24年度	9頁	樽前予約運行型バス	
			目的を絞った快速バスの導入	○	H27年度	H27年度	9頁	東西を移動する快速バスが運行	国庫補助制度の廃止等により未実施 実施に向け、協議・検討中
			中心部周遊バス(循環バス)の導入	○	H27年度	H27年度	10頁	市立病院港町循環線	
			休憩、交流機能を兼ねたバス待合い所の設置	○	H26年度	H26年度	10頁	H26.11に駅待合所「COCOTOMA(ココトマ)」を開設	道南バス駅前案内所の閉鎖に伴い今後はココトマの利用を呼びかけ
			バス路線、ダイヤの見直し	○	H27年度	H27年度	12頁	H27.4 改正	
			バス待合環境の改善	○	H23年度		12頁	屋根付きバス待合所2棟設置	
			バスマップ、時刻表の作成	○	H27年度	継続中	14頁	市営バス運行当時から、全戸配布を実施	
			モビリティ・マネジメントの実施 ・バスの利用方法、公共交通への利用転換を促す資料を作成、配布 ・「バスの日」イベント等の実施	○	H26年度	H27年度	14頁	道南バスが地域のお祭りで親子限定にクリアファイルを配付	
	苦小牧都市圏都市交通マスタープラン	H23年度	バス路線、ダイヤ、利用料金の見直し	○		H27年度	概要版 16頁	H27.4 改正	
			休憩、交流機能等を兼ねたバス待合い所の設置	○		H26年度		H26.11に駅待合所「COCOTOMA(ココトマ)」を開設	
			バス利用者に対する買い物割引やバス無料券の進呈	×		-			
			屋根付きバス待合い所の設置	○		-		屋根付きバス待合所2棟設置	
			回数券や定期券の発行	○		-			
			低床車両の導入などによるバリアフリー化の推進	○		-			
			送迎バスと既存バスとの乗継改善の検討	×		-			
			フィーダー路線の整備によるJR、都市間バスとの乗継改善	○		-			
			目的を絞った快速バスの導入	○		-			国庫補助制度の廃止等により未実施 実施に向け、協議・検討中
			新千歳空港やフェリーターミナルへの公共交通サービスの向上	×		-			
			デマンド型コミュニティバスや乗合タクシーなどの効率的な運行システムの導入	○		H22年度		植苗・美沢地区コミュニティバス	
			循環福祉バスやスクールバスの混乗化の実施検討	×		-			
			NPO法人などによるバス事業運営システムの構築	×		-			
			バスマップや時刻表の作成によるモビリティ・マネジメントの推進	○		継続中		市営バス運行当時から、全戸配布を実施	
			公共交通に関するニューズレターの発行やシンポジウムの開催	×		-			
			交通結節点や観光拠点を連携する中心部周遊バスの導入	○		H27年度		市立病院港町循環線	
			確保事業維持改善	H25年度	樽前予約運行型バスの運行	○		H25年度	H25年度

表 2-8 対象地域における交通に関する計画策定状況⑧

自治体名	計画名	策定年次	取組名	実施有無	計画年次	実施年次	掲載頁	実施根拠	備考
釧路市	地域公共交通総合連携計画	H21年2月	幹線路線化設定に伴うダイヤ再編成検討事業	×	-	-	13頁	-	
			運賃の支払い・精算に関する利便性の向上	×	H21年度	-	13頁	-	
			バス待合い施設等の整備事業	×	H21年度	-	14頁	-	
			イベント対応公共交通利用権の作成・活用促進	○	H21年度	-	14頁	市内イベント時にくしろバス、阿寒バス共通の1日乗車券を作成・販売	
			地域別路線図・時刻表の作成	○	H21年度	-	14頁	くしろバス及び阿寒バスが作成	
			全市一斉ノーマイカーデーの推進	○	H21年度	-	15頁	H21年8月～12月までの毎月最終金曜日を全市一斉ノーマイカーデーと設定マイカー利用を控えるよう広く市民に呼びかけ、同時に飲食店等における客にバス券を提供	
			公共交通機関の利用促進検討	×	H21年度	-	15頁	-	
			中心市街地賑わい創出事業と連携した将来の公共交通利用者の育成	×	H22年度	-	16頁	-	
			観光客等新規公共交通利用者の開拓に向けた課題の検討	○	H21年度	H20年度	16頁	DMV・水陸両用車試験運行	
			乗合タクシーを活用した実証運行事業	○	H21年度	H22年度	17頁	布伏内線沿線地域	
	釧路都市圏プ都ラ市交通	H24年度	公共交通機関軸の公共交通サービスの維持、向上	×	-	-	概要版 21頁	-	
			コンパクトなまちづくりと連携した運行ルートの集約化、見直し	×	-	-		-	
			交流拠点としてのバス待合い環境の整備	×	-	-		-	
			公共交通を利用したくなる多様な取り組みの推進(お得な定期券、免許返納者への利用券配布等)	○	-	-		グリーン定期券S	
			モビリティ・マネジメントの推進	×	-	-		-	
			デマンド型公共交通等、効率的な公共交通システムの導入	○	H22年度	-		阿寒町本町地区～布伏内地区	
			住民・民間企業・行政の連携や助け合いによる、公共交通を確保していくための多様な仕組みづくり(地域コミュニティ・商業事業者等が運営主体となる公共的交通システム等)	×	-	-		-	
			釧路空港・都心部・阿寒地区等を連携する公共交通サービスの向上	×	-	-		-	
	確保地域維持改善事業	H24年度	デマンド型乗合タクシーの導入(釧路市阿寒町本町地区～同町布伏内地区)	○	H24年度	H22年度	1枚目	-	
	白糠町	-	-	-	-	-	-	-	-
釧路町	-	-	-	-	-	-	-	-	

表 2-9 対象地域における交通に関する計画策定状況⑨

自治体名	計画名	策定年次	取組名	実施有無	計画年次	実施年次	掲載頁	実施根拠	備考
ニセコ地区	地域公共交通総合連携計画	H20年8月	実働組織の設立と運営	○	H20年度冬期～	H20年度～	6頁		
			QRコードを活用した改札・情報収集システムの実証実験	○	H20年度冬期～	H21年7月～	6頁	QRコードを記入した乗車券を使って、利用状況の把握とQRコードのチケットの実用性の検証	
			バスルート、ダイヤ及び料金システムの改善に関する検討と実証運行	○	H20年度冬期～	H20年度～	7頁	夏バス・秋バス くっちゃんナイト号 ニセコ湯めぐりバスの実証運行	
			バス停や掲示物の改善	○	H20年度冬期～	H20年度～	7頁		
			現地での情報提供の充実	○	H20年度～	H20年度～	8頁	マップ15万部配布 ハンドブック6万部 トラベルインフォメーションを設置・運営	
			公報告知、イベントの実施	○	H20年度冬期～	H20年度～	8頁	雑誌、媒体での情報提供 スタンプラリーの実施	
			継続可能な地域公共交通の確立	○	H20年度～	H20年度～	9頁	-	
			生活交通との連携	○	H20年度～	H20年度～	9頁	-	
			QRコードの多目的利用	○	H20年度～	H20年度～	9頁	-	
			より広いエリアへの交通網の利便性の拡大	○	H20年度～	H20年度～	9頁	-	
ニセコ町	通地域調査 公事業交	H24年度	現況交通実態調査	○	H24年度	H24年度	1枚目	H24事業評価	各事業内容が適切に実施された。
			利用者ニーズ把握調査	○					
			地域内フィーダー系統確保維持計画の素案策定に向けた検討	○					
			協議会の開催	○					
	確保地域 事業維持 改善交通	H24年度	町内全域を運行区域とするデマンド型運行	○	H24年度	H24年度	1枚目	にこっとBUS	
北広島市	総合地域 連携公共交通 計画	H23年3月	交通空白地域における利用者ニーズに応じた公共交通を検討、実証運行の準備を進める	○	H23年4月～	H23年	31頁	乗合タクシー実証運行(3か月間) 路線バスの運行されていない区間において、市内事業者等が運行する送迎バス等の活用を検討	平成24年度事業評価 http://www.city.kitahiroshima.hokkaido.jp/content/s/kaikaku/seisakuhyoka/2012/012012010600005
			高齢社会に対応した新たな公共交通を考える仕組みづくり	○	H23年4月～	H23年度	32頁	-	00400100634.pdf
			交通事業者との連携強化	○	H23年4月～	H23年度	33頁	-	平成25年度事業評価
			地域交通レターの発行	○	H23年6月～	H23年度	33頁	-	http://www.city.kitahiroshima.hokkaido.jp/content/s/kaikaku/seisakuhyoka/2013/012013010600005
			公共交通利用促進のための路線バスマップ・時刻表の作成	○	H23年6月～	H23年度	33頁	-	00400100634.pdf
			公共交通に関する学校授業の実施	○	H24年～	H24年度	33頁	-	
斜里町	-	-	-	-	-	-	-	-	
安平町	-	-	-	-	-	-	-	-	

第3章

各地域のまちづくりと公共交通に関する現況調査等

第3章 各地域のまちづくりと公共交通に関する現況調査等

北海道運輸局が過年度に実施した調査業務報告書を活用し、地域における交通サービスの水準や必要とされるサービスについての分析を行う。

その際、バス交通サービスのみならず、地域における土地利用や経済・産業指標を活用し分析を実施する。

3.1 バス便数レベルの定義

バス便数レベルの設定は、過年度業務と同様に「津軽地域路線バス維持活性化のための報告書（津軽路線バス調査ワーキングチーム，1993）」において、「通勤、通学ができ、しかも、日中の買物や通院などに利用できるバスの便数は、朝晩それぞれ2便、日中1便である。したがって、シビルミニマム路線を全生活バス路線のうち、地域住民にとって最低限必要な便数を朝2便、昼1便、夕方2便の合計5便と定義する。」とされていることから、この事例にある指標を採用し、5便未満を運行便数のサービスレベルが低いエリアとしての指標として採用することとした。

表 3-1 バス便数レベルの設定

運行便数	バス便数レベル
10 便/日 以上	A
5 便/人～9 便/日	B
5 便/日未満	C

3.2 地域における土地利用や経済・産業指標を活用した

バス交通サービス

本業務では、バス交通サービスの分析を行う上で、地域における土地利用状況（都市計画基礎調査）及び経済・産業指標（昼間・夜間人口）を活用し、分析を実施した。

次頁に、分析結果の例として、釧路市の事例を示す。

3.2.1 釧路市

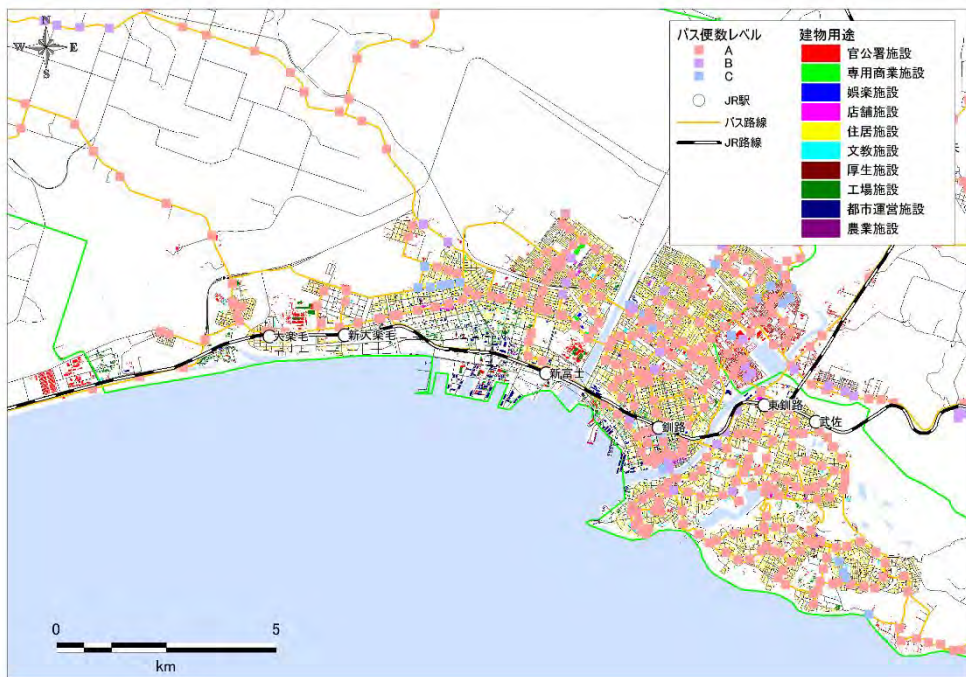


図 3-1 釧路市における土地利用状況とバス交通サービスの関係性

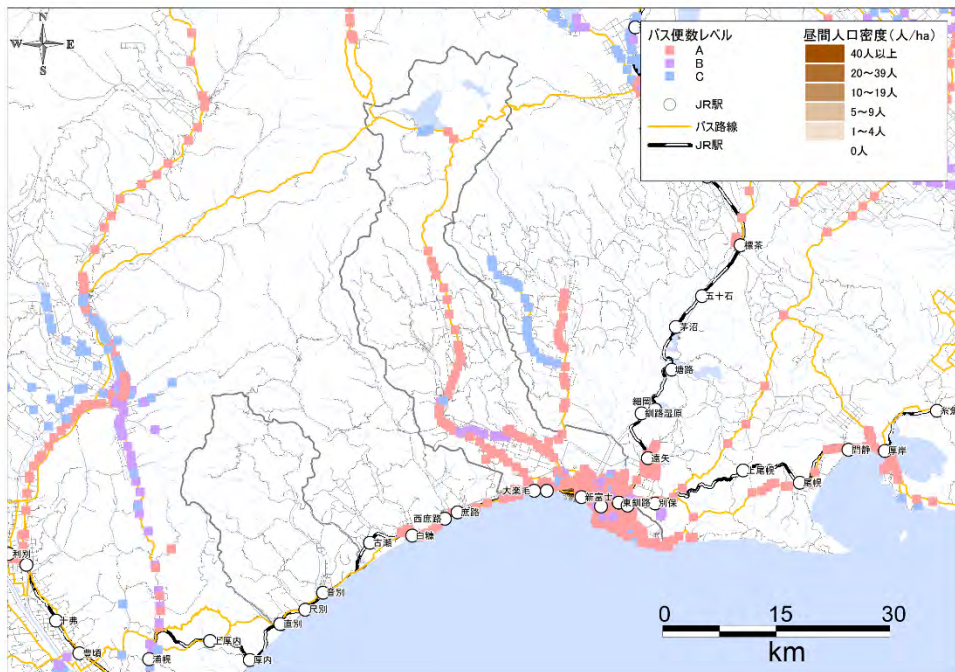


図 3-2 釧路市における昼間人口密度とバス交通サービスの関係性

第4章

資料作成

第4章 資料作成

第2章及び第3章の結果を用いて、まちづくりと公共交通に関する基礎的な資料の作成を行う。資料については、対象地域が「地域公共交通網形成計画」を策定する際に、活用できるデータを整理したカルテとする。

4.1 対象地域カルテの掲載内容

対象地域におけるカルテの掲載内容は、「地域公共交通網形成計画」における、地域概況の整理に活用できる内容としており、以下の項目で整理を行う。

- ①上位計画の整理（対象地域の総合計画及び都市計画マスタープラン等）
- ②人口推移と将来推計
- ③DIDの拡大状況
- ④DID面積と人口密度の推移
- ⑤平成17年⇒平成22年人口増減率
- ⑥地域別高齢化率（H17年及びH22年）
- ⑦道路網とバス停の配置
- ⑧路線沿線の人口集積状況
- ⑨路線バス利用者数推移※
- ⑩路線バスの運行費用、運送収入、助成金推移※
- ⑪バス停勢力圏内人口の分布
- ⑫バス停勢力圏内人口の分布（65歳以上）
- ⑬夜間人口密度及びバス交通サービス水準から見る交通脆弱地域
- ⑭昼間人口密度及びバス交通サービス水準から見る交通脆弱地域
- ⑮土地利用及びバス交通サービス水準から見る交通脆弱地域
- ⑯JR利用者数推移

※対象地域からの提供資料を基に作成しており、提供資料がコミュニティバスの場合は、コミュニティバスの内容で整理

4.2 対象地域カルテの作成

4.1 で示した項目で、対象地域 19 自治体（小樽市、旭川市、名寄市、深川市、音更町、足寄町、江差町、北見市、網走市、室蘭市、苫小牧市、釧路市、白糠町、釧路町、ニセコ町、蘭越町、共和町、北広島市、斜里町、安平町）を対象にカルテを作成した。

次頁以降に対象地域カルテを示す。なお、全対象地域のカルテは資料に掲載し、次頁以降に示す対象地域カルテは、全項目が作成可能であった釧路市とする。

◆ 釧路市

(1) 上位計画の整理

① 釧路市総合計画

現 状 と 課 題	(該当ページ：P90)	
	●公共交通機関は、学生や高齢者など自ら移動手段を持たない市民の生活に密着した交通機関として、また、交通渋滞の緩和や環境負荷の低減などの観点からも、大きな役割を担っています。	
	●しかし、少子化の進行や自動車保有台数の増加などにより、利用者が減少していることから、今後とも、関係機関との連携を図りながら、利用者の足の確保や利便性の向上の促進に努めていく必要があります。	

施 策 内 容	1) 市民の公共交通の確保 (該当ページ：P91)	●公共交通事業者をはじめとした関係機関との連携、協力を図りながら、市民の需要に応じた生活交通の確保に努めます。
------------------	------------------------------	---

主 な 事 業	地方バス路線の維持 (該当ページ：P91)	●通勤、通学、買い物など、市民の日常生活に必要で身近な交通手段として、バス路線の維持に努めます。
------------------	--------------------------	--

出典：釧路市総合計画

図 4-1 対象地域カルテ-釧路市 P1

◆ 釧路市

② 釧路市都市計画マスタープラン

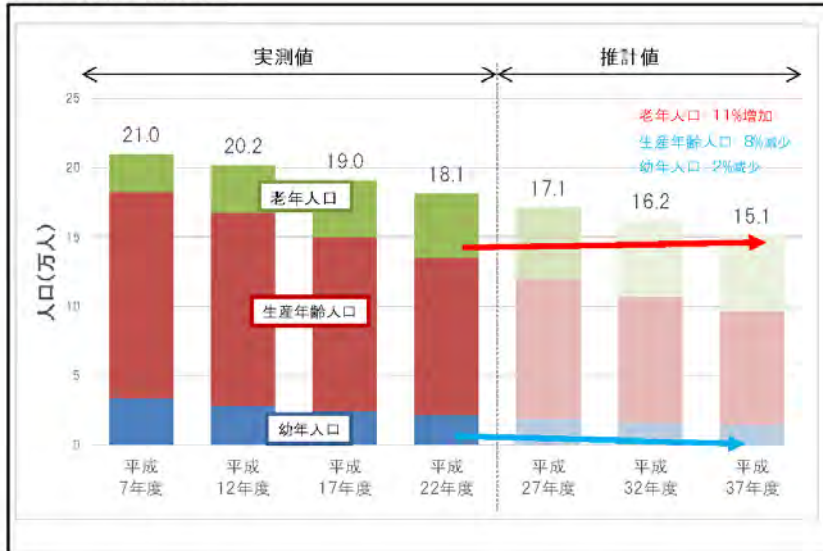
現 状 と 課 題	<p>(該当ページ：P56)</p> <ul style="list-style-type: none"> ● 道内の他都市と比較すると自動車依存率の高い本市においては、バスや鉄道の利用率の低下が顕著です。しかしながら、自家用車を中心とする交通は、利便性の陰で事故や渋滞などの増加、地球環境・エネルギー問題など様々な弊害も生じさせています。 ● 公共交通機関については、地域が支えあうべき社会基盤の一つとして住民一人ひとりが意識を新たにし、環境・エネルギーの課題も考慮しながら、そのあり方や利
基 本 方 針	<p>(該当ページ：P28)</p> <ul style="list-style-type: none"> ● 地域間連携を高める交通環境の整備 <p>都心部の機能を支えるため、周辺市町村から都心へアクセスしやすい交通環境の整備を図り、市民や周辺住民の利便性の向上をめざします。</p>
施 策 内 容	<p>(該当ページ：P56)</p> <ul style="list-style-type: none"> ● バス事業者との協議により、車からバスへの利用転換促進や利用者の利便性向上を図るため、低床式バスの導入や地域コミュニティバスの検討、路線網や運賃体系の検討、公共交通利用キャンペーン等を進めていきます。 ● 道央圏と結ぶ列車の高速化事業は、時間距離の短縮により移動機会の確保と人的交流の拡大が図られ、地域の経済や産業、文化などの一層の振興が期待される取り組みです。このため、今後とも本数増と更なる高速化について関係機関に要請を行っていきます。
主 な 事 業	<ul style="list-style-type: none"> ● 釧路駅周辺の再整備 ● 新たな交通システムの研究

出典：釧路市都市計画マスタープラン

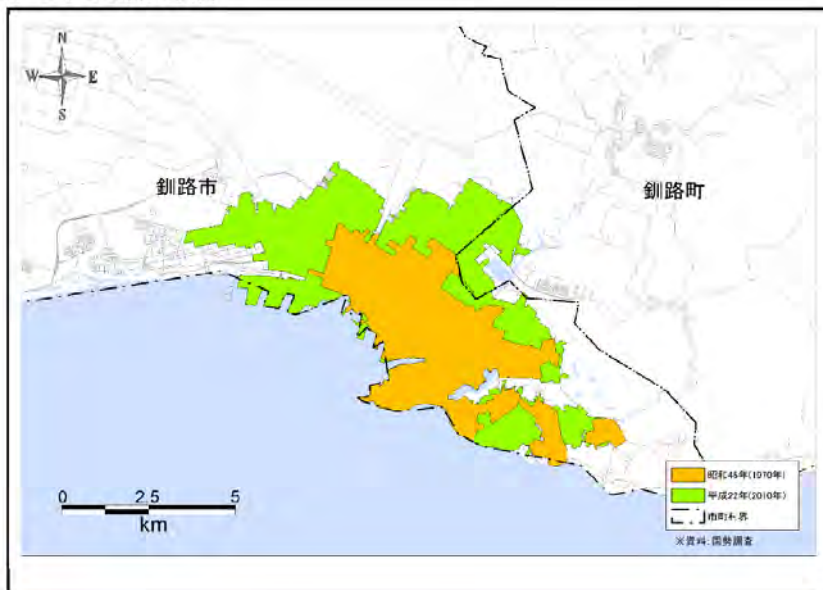
図 4-2 対象地域カルテ-釧路市 P2

◆ 釧路市

(2) 人口推移と将来推計



(3) DIDの拡大状況



出典：(2) 国勢調査、国立社会保障・人口問題研究所

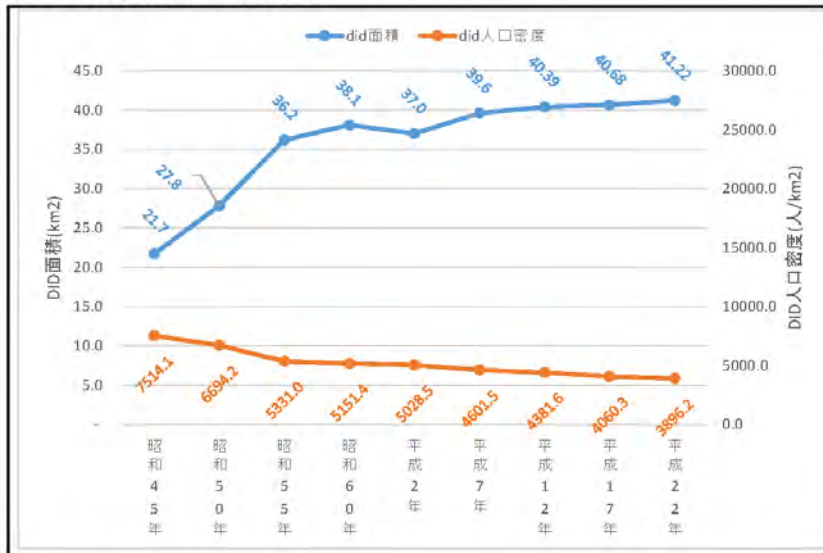
(3) 国勢調査

③

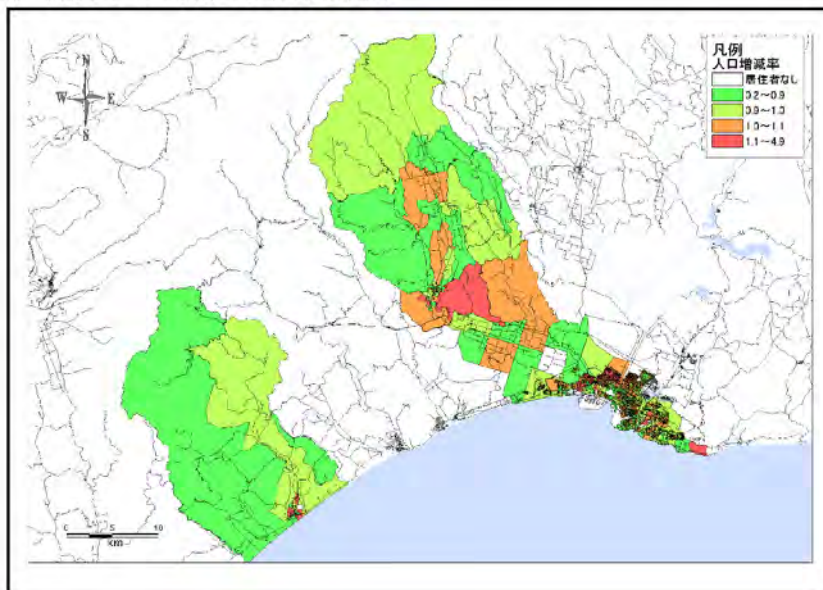
図 4-3 対象地域カルテ-釧路市 P3

◆ 釧路市

(4) DID面積と人口密度の推移



(5) 平成17年→平成22年人口増減率



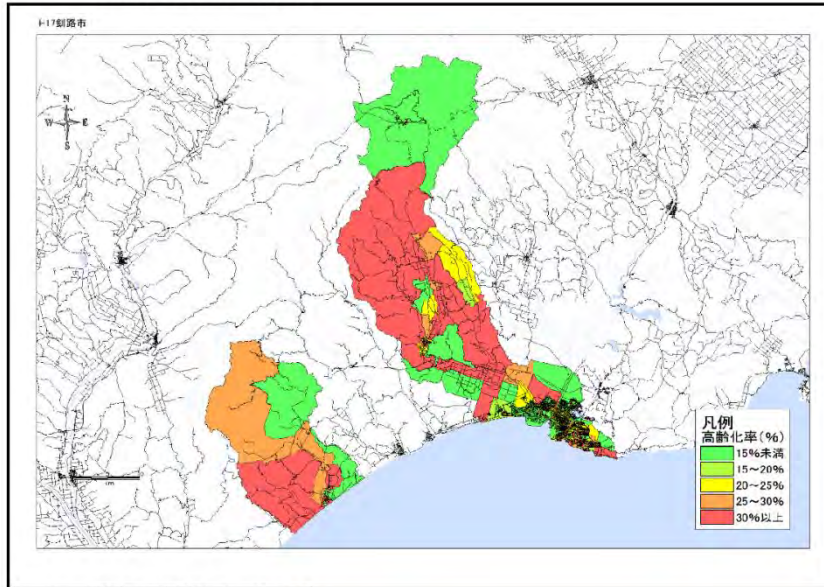
出典：国勢調査

④

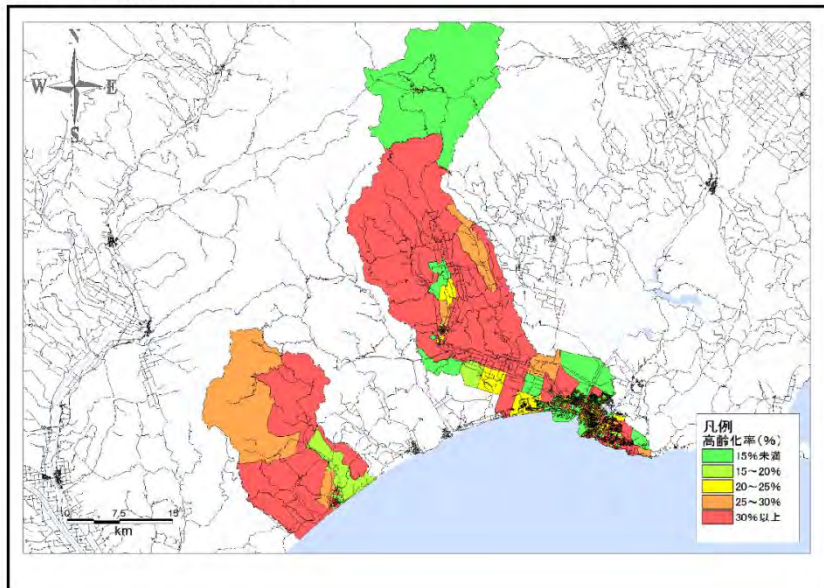
図 4-4 対象地域カルテ-釧路市 P4

◆ 釧路市

(6) -1 地域別高齢化率 (H17)



(6) -2 地域別高齢化率 (H22)



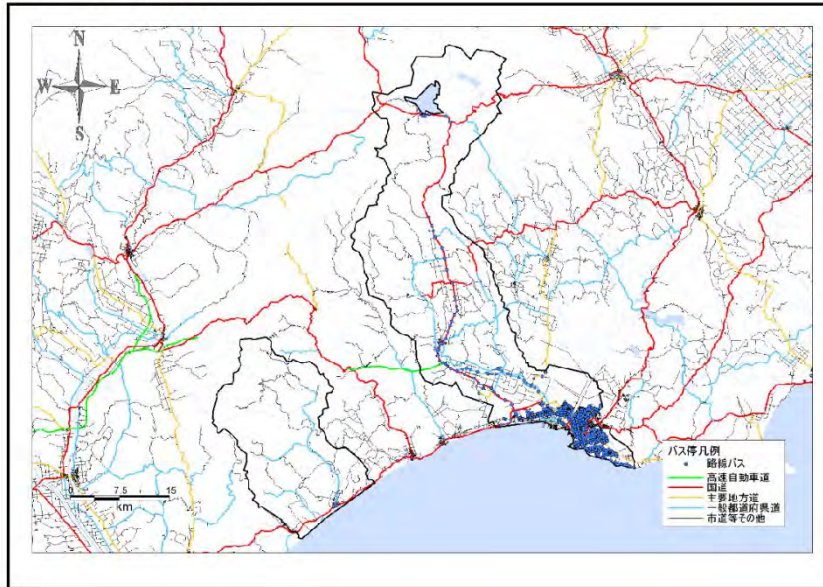
出典：国勢調査

⑤

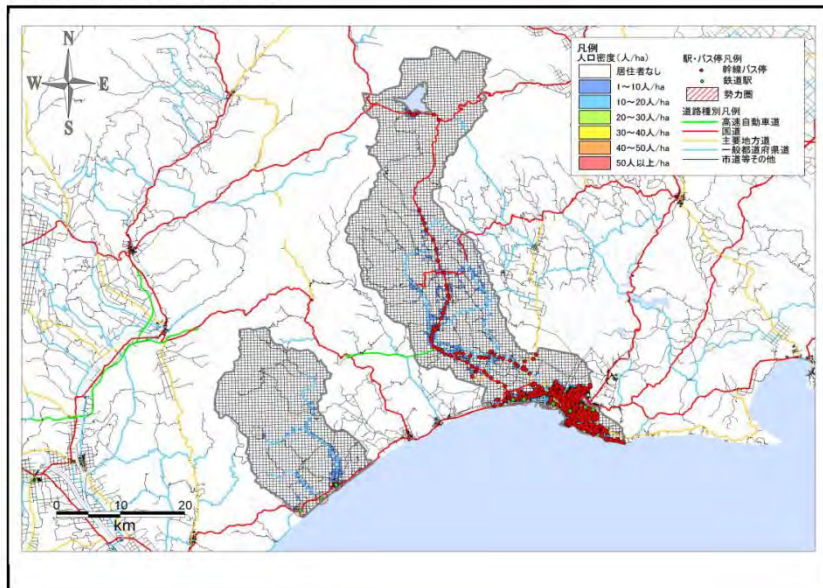
図 4-5 対象地域カルテ-釧路市 P5

◆ 釧路市

(7) 道路網とバス停の配置



(8) 路線沿線の人口集積状況

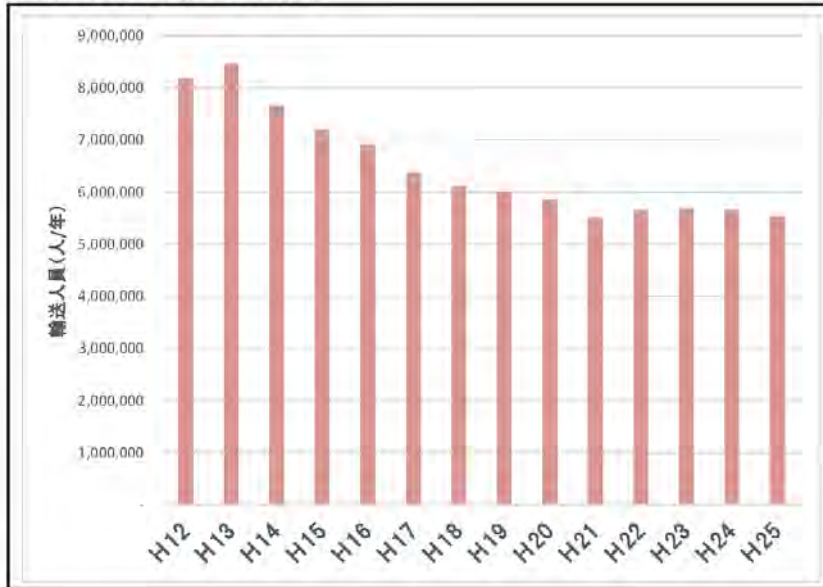


出典：国土数値情報、国勢調査

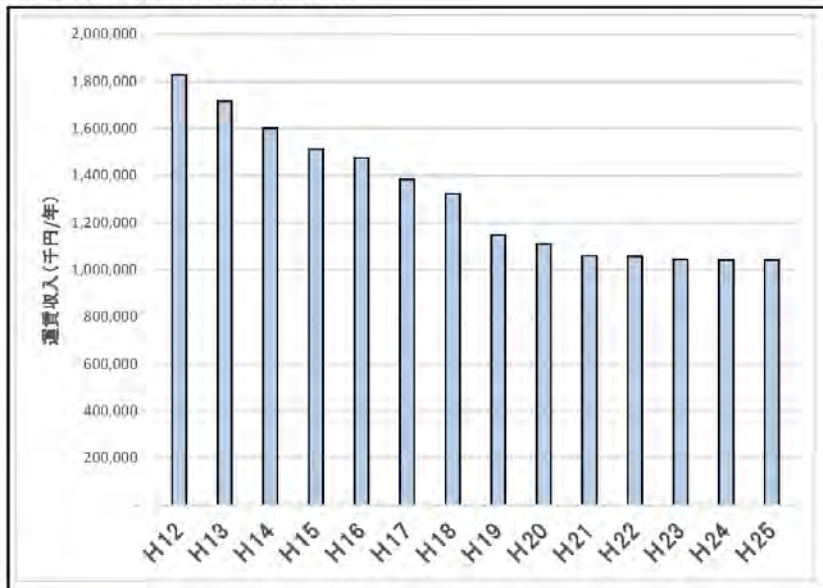
図 4-6 対象地域カルテ-釧路市 P6

◆ 釧路市

(9) 釧路市内バス輸送人員の推移



(10) 釧路市内バスの運賃収入推移

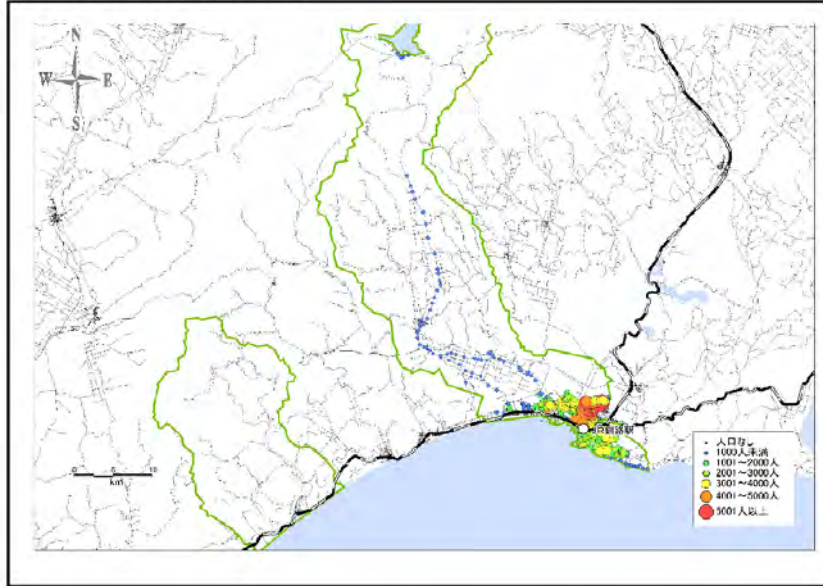


出典：釧路市統計書

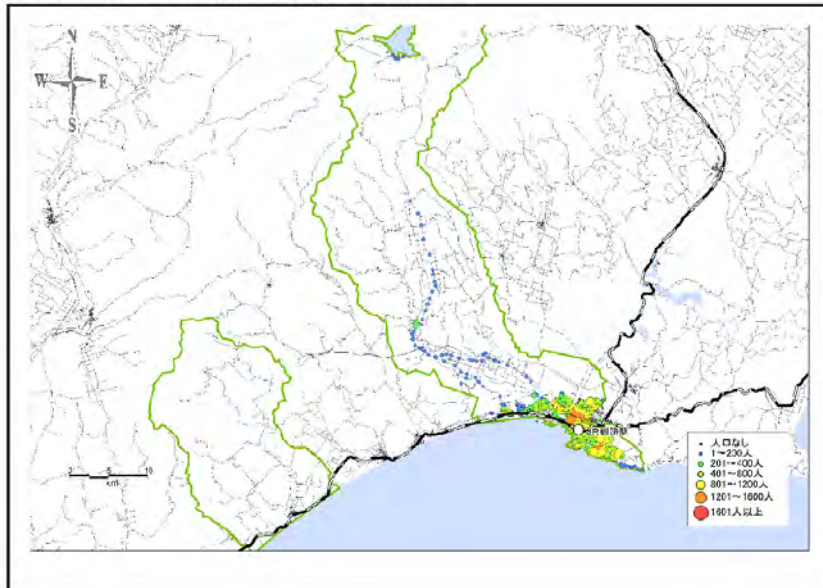
図 4-7 対象地域カルテ-釧路市 P7

◆ 釧路市

(11) バス停勢力圏内人口の分布



(12) バス停勢力圏内人口の分布 (65歳以上)



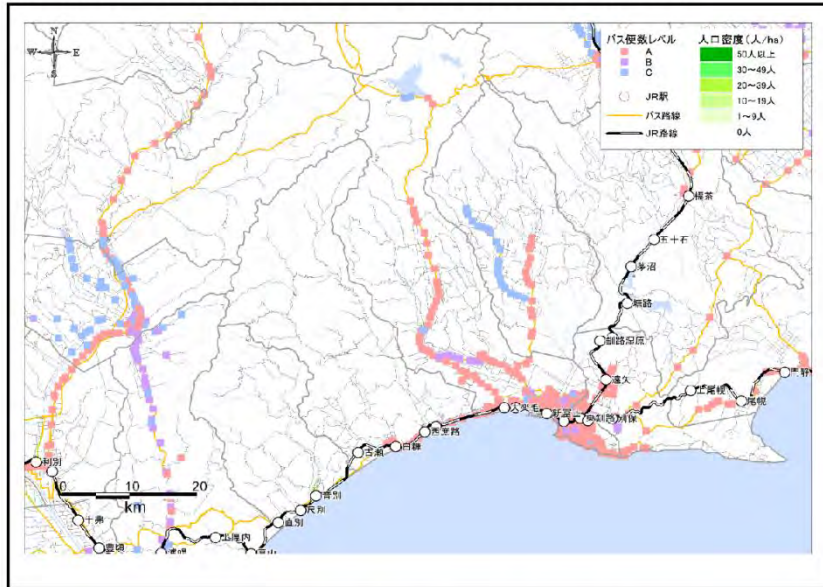
出典：国土数値情報、国勢調査

⑧

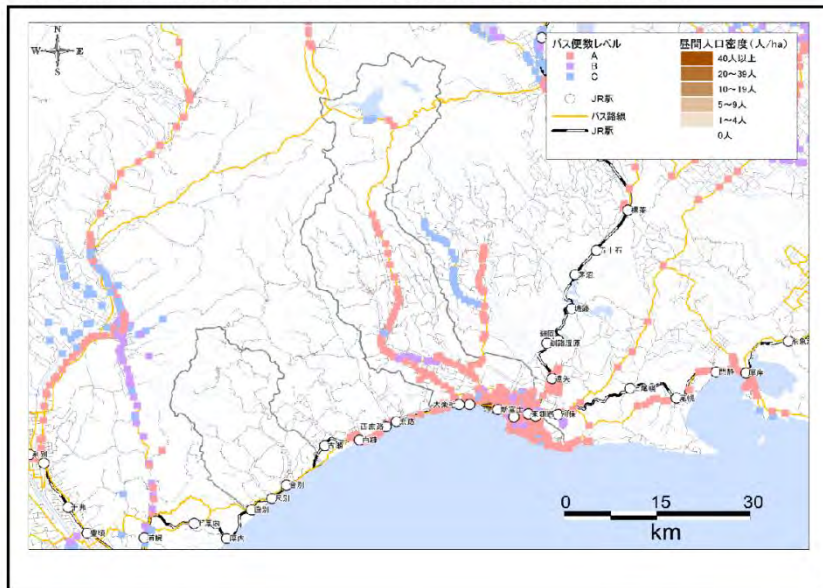
図 4-8 対象地域カルテ-釧路市 P8

◆ 釧路市

(13) 夜間人口密度及びバス交通サービス水準から見る交通脆弱地域



(14) 昼間人口密度及びバス交通サービス水準から見る交通脆弱地域

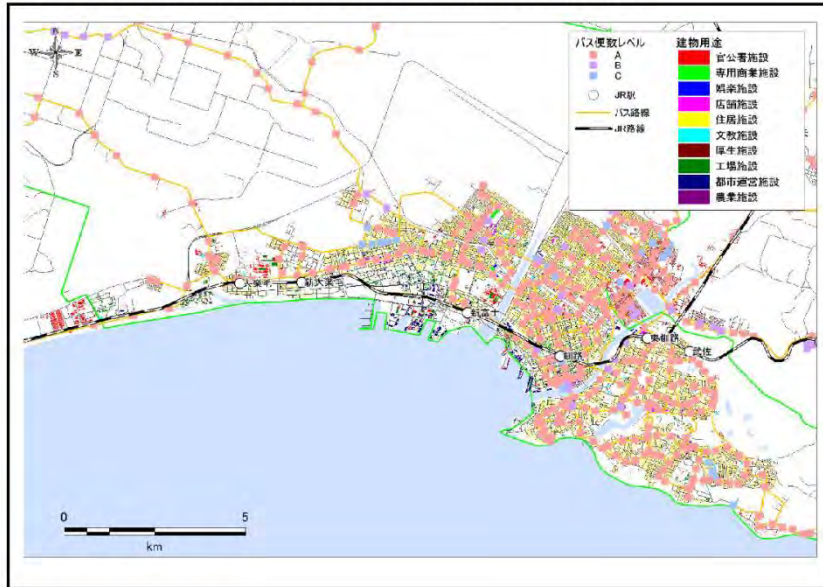


出典：国土数値情報、北海道運輸局提供資料、国勢調査、経済センサス

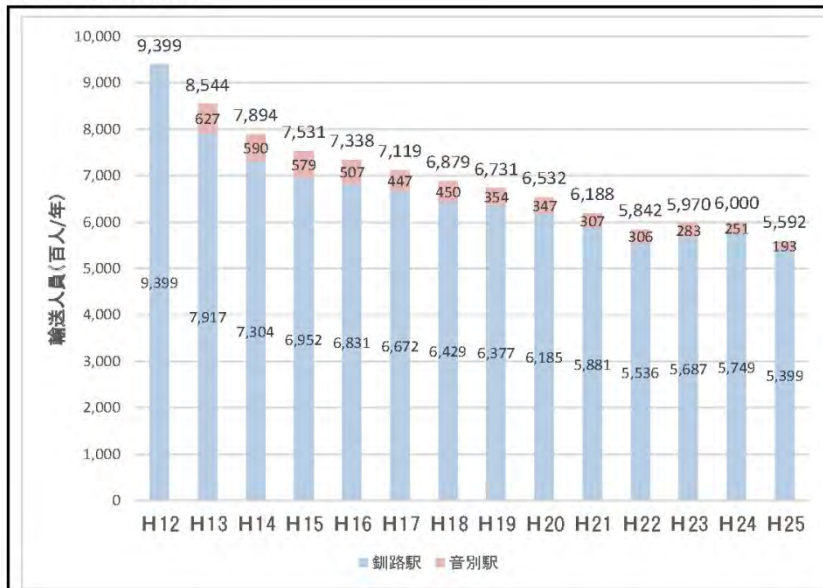
図 4-9 対象地域カルテ-釧路市 P9

◆ 釧路市

(15) 土地利用及びバス交通サービス水準から見る交通脆弱地域



(16) JR利用者推移



出典：釧路市統計書、釧路市提供データ

図 4-10 対象地域カルテ-釧路市 P10

第 5 章

自治体における公共交通政策推進のための、
基本となる参考資料作成

第5章 自治体における公共交通政策推進のための、 基本となる参考資料作成

5.1 平成28年「地域公共交通ガイド」

自治体交通担当者向けに、社会経済の持続可能な発展を図るため、自治体が主体的に地域の公共交通政策にどのように取り組むべきか、参考資料を作成する。

なお、作成にあたっては、平成26年に北海道運輸局が作成した「地域公共交通ガイド」を元にし、発行当時より制度改正のあった点について改定するとともに、各種交通施策実施に関する留意点や検討すべき事項について整理を行い、「地域公共交通ガイド」に反映する。

次頁以降に平成28年「地域公共交通ガイド」を示す。



図 5-1 平成 28 年「地域公共交通ガイド」 表紙

はじめに

人口減少、高齢化社会が進展する中、地域における活力低下が社会問題のひとつとなっています。地域の様々な活動は、移動性の確保と密接に結びついており、移動手段を持たない方が増えると、地域の活力も低下していくことになります。

いくらマイカーが普及しても、公共交通に頼らなければ買い物や病院や学校に行くことに不便を感じている方もいらっしゃると思います。バスは自動車を利用できない人にとって日常生活等に必要不可欠なものです。どなたもいつかマイカーが運転できなくなる日がくるかもしれません。

また、コミュニティ活動、文化活動、観光、ビジネス利用など様々な活動への参加機会を増やすためにも、公共交通は重要な役割を果たします。

このガイドブックは、これから地域公共交通に携わっていく方に「知っておいてもらいたい」ことを書き記したものです。地域公共交通について考える際は、ぜひ、お手元に置いてご参照ください。

今後、地域公共交通についての認識を更に深めていただき、関係者全員で知恵と力を合わせ、より良い地域の交通環境を築いていくための一助となるよう願っています。

このガイドブックの構成と内容

<はじめに>

地域公共交通とは

1. 地域公共交通をとりまく現状について
2. 地域で協力してバスを走らせる時代へ
3. 地域公共交通に関する会議と会議委員に求められる役割
4. 公共交通の種類とその特徴
5. バスの運行に関する法律『道路運送法』とは

地域の公共交通を
どうつくるか

6. 地域の特徴と公共交通の現状を知ることが先決
7. 地域公共交通の主な利用者とは
8. 地域や利用者の特性に配慮したダイヤ・ルートの設定
9. 運賃の設定に当たってのポイント
10. デマンド型交通のメリットとデメリットについて

地域公共交通を
どう守り育てるか

11. 地域公共交通を長く継続していくためのポイント
12. 利用者を増やすためには

13. 自治体担当者をサポートする組織
14. 観光・地域産業等の他分野との連携

<おわりに>

参考資料 検討のチェックポイント

参考資料 これまでに公表されているマニュアル

自治体担当者向け

自治体担当者向けの解説部分

解説

国土交通省公共交通政策部
ゆるキャラ のりたろう

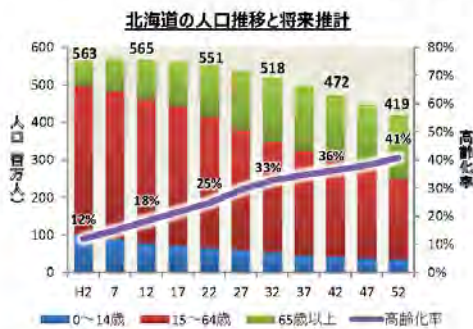
図 5-2 平成 28 年「地域公共交通ガイド」 P1

1. 地域公共交通をとりまく現状について

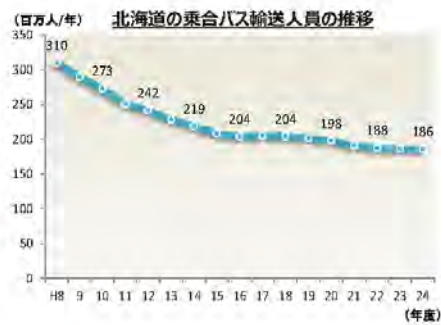
近年、赤字となったバス路線や地方鉄道の廃止というニュースをよく耳にしますが、特に地方都市において、公共交通は社会情勢の変化に伴い、危機的な状況を迎えています。

■モータリゼーションの進展、バス利用者数、将来人口の減少

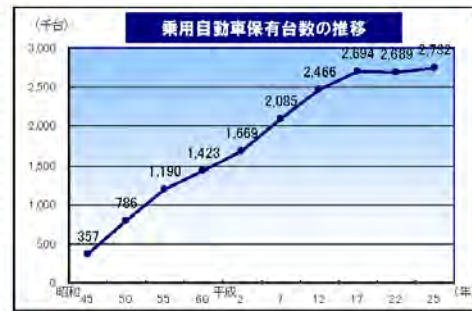
- 昭和40年代から乗用車の普及が進み、現在、1世帯に1台が当たり前の時代となりました。
- 北海道の人口は今後急速に減少していくことが想定されています。平成22年の551万人が25年後の平成47年には419万人に、年少人口は現在の半数に減少する見通しです。
- 今後、高齢者割合が増加することが見込まれる一方、高齢者ドライバーの数は急速に増加しています。公共交通の主な利用者層といわれる女性高齢者もマイカーを日常的に利用するようになりつつあります。
- このような流れを受けて、乗合バスの輸送人員は、この16年間で40%減少しており、今後もこの傾向が続く恐れがあります。
- 結果として、乗合バス事業者の多くが厳しい経営状況となっています。



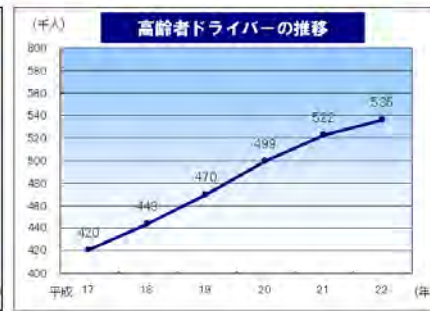
出典：国勢調査、将来推計人口（人口問題研究所）



出典：北海道運輸局資料



出典：自動車保有台数統計（財団法人自動車検査登録情報協会）



出典：交通安全録書（北海道）



図 5-3 平成 28 年「地域公共交通ガイド」 P2

1 地域公共交通をとりまく現状について

2 地域で廃止したバス路線の現状と今後の見通し

3 地域公共交通の現状と今後の見通し

4 バスの運行に関する課題と今後の見通し

5 地域公共交通の現状と今後の見通し

6 地域公共交通の現状と今後の見通し

7 地域公共交通の現状と今後の見通し

8 地域公共交通の現状と今後の見通し

9 地域公共交通の現状と今後の見通し

10 地域公共交通の現状と今後の見通し

11 地域公共交通の現状と今後の見通し

12 地域公共交通の現状と今後の見通し

13 地域公共交通の現状と今後の見通し

14 地域公共交通の現状と今後の見通し

1 地域公共交通の現状と課題

2 地域公共交通の現状と課題

3 地域公共交通の現状と課題

4 地域公共交通の現状と課題

5 地域公共交通の現状と課題

6 地域公共交通の現状と課題

7 地域公共交通の現状と課題

8 地域公共交通の現状と課題

9 地域公共交通の現状と課題

10 地域公共交通の現状と課題

11 地域公共交通の現状と課題

12 地域公共交通の現状と課題

13 地域公共交通の現状と課題

14 地域公共交通の現状と課題

2. 地域で協力してバスを走らせる時代へ

我が国では民間事業者もしくは独立採算性の公営事業者により公共交通は維持されてきましたが、これまでの方法では、地域の公共交通を維持、活性化できる時代ではなくなっているのが実情です。

北海道においては、地域内におけるバス路線が廃止され、専ら地域間を運行する幹線バスしかない状況にある自治体が地方部を中心に相当数存在し、このような交通空白地域における地域内交通を自治体保有の自家用バス等による有償運送もしくは無償運行により確保している実態があります。

これからは地域で協力してバスを走らせる時代へと変わっていくことが求められています。

■ 公共交通の担い手は民間事業者から市町村へ

- 路線バスは、国や道からの支援制度によって運行を維持することができているものもあれば、赤字を理由に廃止に追い込まれたものもあります。
- 営利事業として成り立たない路線の担い手は自ずと市町村へ移り、住民生活の足の確保のために、市町村が負担、支援することでバスサービスを提供しているケースも多くみられます。
- 平成25年に交通政策基本法が制定され、市町村の役割が明記されました。

■ピンチを前向きに捉えてチャンスに変える

- 公共交通機関を自ら企画し、実際に運行することは容易なことではありません。しかしながら、見方を変え、市町村が自らのまちづくりに沿ったバスを走らせることができるチャンスを得たと考えることもできます。
- 地域の特色を活かした独自のバスを地域の関係者が一緒に考えて、積極的に整備、運行し、守り育てることが可能になったのです。
- 最近では、廃止代替等を考える契機として、車両を小さくして運行ルートをきめ細かくしたバスや市町村内の主要施設を循環するコミュニティバス、需要のあるときだけ運行するデマンドバスなど、地域の特性にあった取組が始まっています。

■公共交通はまちづくりの土台

- 公共交通は、電気や水道と同じ、日常生活に必要なインフラともいうべきものです。
- 公共交通を維持していくためには市街地の拡散を抑制し、人口密度を維持するコンパクトシティ、歩いて暮らせるまちづくりなどと歩調を合わせて取り組むことが必要です。

■公共交通はみんなで作る

- 公共交通を地域のインフラであると捉えれば、利用者のみならず、地域全体で支えていくという考え方が必要です。これからの公共交通は市町村だけでなく、地域全体で支えていくという意識を持つことが大切です。
- したがって、このような会議の場で、参加者全員のしっかりとした理解を踏まえ、地域が一体となって取り組んでいくことが重要となります。

図 5-4 平成 28 年「地域公共交通ガイド」 P3

1 地域公共交通をとりまく現状について

2 地域をとりまくバスを走らす時代

3 地域公共交通に関する法的な課題

4 公共交通の確保とその特徴

5 バスの運行に関する法律・条例・規則

6 地域の特性と公共交通の確保

7 地域公共交通の主な利用者は

8 地域や利用者の特性に配慮したダイヤ・ルート設定

9 地域の状況に応じた「公共交通総合連携計画」について

10 地域公共交通の確保に向けた取り組み

11 利用者が増やすための取り組み

12 自治体独自の施策を推進する取り組み

13 観光・地域振興等のための取り組み

14

<公共交通をとりまく現状、課題、取組の方向性について>

※「地域公共交通の充実に向けた新たな制度的枠組みに関する基本的考え方」(交通政策審議会 交通体系分科会 地域公共交通部会 中間とりまとめ H26.1.31)に基づき作成

(社会的要請)

■ **地域住民の移動手段の確保**

○人口減少社会においても地域社会の活力を維持、向上させるためには、地域住民の通院、通学、買い物などの日常生活上不可欠な移動に加え、文化活動やコミュニティ活動、「遊び」のための活動、その他様々な活動のためのお出かけを含む外出機会の増加を図ることが重要です。

■ **移動手段の確保にとどまらない**

○地域の拠点同士、拠点と居住エリアを結ぶ地域公共交通ネットワークを再構築し、利用者のニーズにあった輸送サービスを提供することが重要です。そのためには、コンパクトシティの実現による市街地の人口密度の維持を図ることが必要です。

○歩いて暮らせるまちづくり、健康増進といった観点からも、徒歩と地域公共交通による移動の利便性を向上させることが不可欠です。

○国内外の観光客や来訪者との交流の活性化のため、地域公共交通を充実させ、観光客や来訪者の利便性や回遊性を向上させることが重要です。

(問題点とその背景)

■ **厳しいバス事業の経営と市町村としての交通手段確保**

○バス事業の経営が厳しくなった結果、サービス水準の低下が顕在化し、まちづくり構想とのミスマッチが発生しています。

○市町村合併による市町村面積の拡大と、市町村としてどのように交通手段を確保するかが従前にまして大きな政策課題となっています。

■ **地域公共交通の活性化及び再生に関する法律の制定とその課題**

○平成19年に「地域公共交通の活性化及び再生に関する法律」が制定され、市町村自らの地域の交通体系を検討し、「公共交通総合連携計画」を策定する仕組みが構築されました。

○既に全国で500以上^{※1}、北海道で43^{※2}の連携計画が策定されていますが、「公共交通の必要性に対する認識が乏しい」、「計画策定のノウハウ不足」等の理由で策定に消極的な自治体も少なくありません。

※¹ H24年度末、※² H25.1.0時点

公共交通総合連携計画の課題

- まちづくりや観光振興など地域戦略との一体的な取組が不十分。
- 総合的な交通ネットワークの計画づくりに欠け、廃止路線へのコミュニティバスなど個別・局所的な対応にとどまっているものが多い。
- 地域特性や生活環境の変化を踏まえ、利用者ニーズに即し、かつ持続可能な新しい地域交通ネットワークを構築するための方策が十分に伴っていない。

解決の方向性

- まちづくり、観光振興等の地域戦略との一体性の確保
- 地域全体を見渡した総合的な公共交通ネットワークの形成
- 地域特性に応じた多様な交通サービスの組み合わせ
- 広域性の確保
- 住民の協力を含む関係者の連携
- 具体的で可能な限り数値化した目標設定

4

図 5-5 平成 28 年「地域公共交通ガイド」 P4

1 地域公共交通をとりまく環境について

2 地域で力を入れて取り組むべき課題を明らかにし、その対応策を明らかにする

3 地域公共交通に関する協議会の設置と役割

4 地域公共交通の推進と地域公共交通協議会の役割

5 パスの運行改善と地域公共交通協議会の役割

6 地域公共交通の推進と地域公共交通協議会の役割

7 地域公共交通の推進と地域公共交通協議会の役割

8 地域公共交通の推進と地域公共交通協議会の役割

9 地域公共交通の推進と地域公共交通協議会の役割

10 地域公共交通の推進と地域公共交通協議会の役割

11 地域公共交通の推進と地域公共交通協議会の役割

12 地域公共交通の推進と地域公共交通協議会の役割

13 地域公共交通の推進と地域公共交通協議会の役割

14 地域公共交通の推進と地域公共交通協議会の役割

3. 地域公共交通に関する会議と会議委員に求められる役割

■ 地域公共交通に関する会議の種類と機能

現在、北海道内でも、多くの市町村が地域の公共交通のことについて話し合うための会議を設置しています。会議の形態は、法的な位置付けなどにより、幾つかの種類に分かれますが、公共交通によっていかにして地域課題の解決を図り、住民ニーズに即した住み良いまちにするか、そして公共交通をいかにして持続可能なものにしていくかなどをテーマに話し合われています。

地域で設置している会議は、そのための方針を掲げて、具体的な対策や計画などについて検討を重ねて協議を行い、内容を固めて承認を得る場になります。

法律に基づく検討組織		
	法定協議会	地域公共交通会議
目的	地域公共交通網形成計画を策定 計画実施主体となる	生活交通のあり方を審議 地域の交通計画を策定（任意）
根拠法	地域公共交通活性化再生法	道路運送法
協議会が整った場合	形成計画の策定、同計画実施への許認可手続き 簡素化、地方債起債等の特例措置を受けることができる ※法令に基づく特例措置	コミュニティバス、乗合タクシーの許可等に関する特例の適用を受けることができる ※審査基準における特例措置
対象モード	鉄道、軌道、バス、旅客船等	バス、自家用有償旅客運送
参加メンバー	市町村、道、運輸局、交通事業者、住民利用者代表、道路管理者、交通管理者	市町村、道、運輸局、交通事業者、交通事業者の運転者組織、住民利用者代表、道路管理者、交通管理者（主催者が必要と判断する場合）
参加是非	応諾義務あり	応諾義務なし
協議結果	協議会参加者の尊重義務あり	法律上規定なし
事業実施	行える	行えない

■ 会議の構成員とその役割

会議の構成員の皆さんは、所属部署や所属機関、地区などの代表者として出席しています。自分の担当分野からの目線での発言のみならず、どうすれば地域全体がより良くなるかという視点で、客観的、中立公正な議論をしていくことも重要です。そして、地区代表であれば、地域や周囲の方に対して会議の内容を伝え、意見を集約するなど、まとめ役を果たすことも期待されています。



図 5-6 平成 28 年「地域公共交通ガイド」 P5

1 地域公共交通のあり方について

2 地域公共交通のあり方について

3 地域公共交通のあり方について

4 地域公共交通のあり方について

5 地域公共交通のあり方について

6 地域公共交通のあり方について

7 地域公共交通のあり方について

8 地域公共交通のあり方について

9 地域公共交通のあり方について

10 地域公共交通のあり方について

11 地域公共交通のあり方について

12 地域公共交通のあり方について

13 地域公共交通のあり方について

14 地域公共交通のあり方について

■ 構成員別の役割

市町村	<ul style="list-style-type: none"> ・地域住民の移動手段確保に対する責任者 ・地域の公共交通に関する課題への対応と地域の真のニーズの把握
都道府県	<ul style="list-style-type: none"> ・広域的な視点からの指導・助言/市町村間の調整
地域住民・利用者	<ul style="list-style-type: none"> ・地域住民、利用者ニーズの代弁者（特定地区のニーズに偏らないよう留意） ・利用者の視点に立ったサービスの設定・運行計画策定への参画 ・地域の公共交通を支えるという視点から、積極的に利用
交通事業者	<ul style="list-style-type: none"> ・交通サービスの提供者として、ノウハウを活かした企画参画
運転者が組織する団体	<ul style="list-style-type: none"> ・運転者を通じて得られる利用者ニーズの報告とその対応提案 ・労働条件及び労働環境からの意見・提言
事業者団体	<ul style="list-style-type: none"> ・地域交通ネットワーク構築のための事業者間調整
警察・道路管理者	<ul style="list-style-type: none"> ・交通管理、道路管理の観点から、運行計画の円滑な実施に向けた指導・助言
学識者	<ul style="list-style-type: none"> ・地域の合意形成を図る上での助言、専門知識、知見等による議論の活性化
運輸局・運輸支局	<ul style="list-style-type: none"> ・先進事例等、各地での取組の情報提供 ・地域の公共交通のあり方に関する助言

■ 市町村の役割の変化

これまでの市町村は、財政補助等で地域公共交通を側面から支援するというのが一般的でしたが、近年の公共交通を取り巻く様々な状況を鑑み、市町村がリーダーとして積極的に地域公共交通に取り組んでいくことが求められます。

リーダーとして、ニーズや問題の精査を行い、利用者の目線に立って公共交通のあり方を検討し、一体的・総合的な地域公共交通計画の策定において関係者を引率していく必要があります。

< 市町村の役割 >

これまでの地域公共交通

市町村は財政補助等で、地域公共交通を側面支援

時代変化

- 急速な少子高齢化
- 移動手段確保の必要性
- 活力ある街づくり、観光振興の必要性
- 環境問題への対応

交通事業者

- 不採算等により撤退、事業の維持困難

地域住民

- モビリティ欠如により自立した社会生活の維持困難

これからの地域公共交通

- ・地域公共交通に取り組んでいく「リーダー」
- ・ニーズや問題の精査
- ・利用者の目線に立った公共交通のあり方検討
- ・一体的で総合的な地域公共交通計画策定に当たった中心的作用

6

図 5-7 平成 28 年「地域公共交通ガイド」 P6

5-8

1 地域公共交通の持続性を確保し、まちを元気にしていく。

2 地域で活かしてバスを正しく利用する。

3 地域が求める公共交通のあり方を明らかにする。

4 **公共交通の種類とその特徴**

5 バスの運行形態を、道路状況や利用者のニーズに合わせて変える。

6 地域の特徴や地域の公共交通の役割を明らかにする。

7 地域公共交通のまちづくりを推進する。

8 地域が求める公共交通のあり方を明らかにする。

9 地域が求める公共交通のあり方を明らかにする。

10 地域が求める公共交通のあり方を明らかにする。

11 地域が求める公共交通のあり方を明らかにする。

12 地域が求める公共交通のあり方を明らかにする。

13 地域が求める公共交通のあり方を明らかにする。

14 地域が求める公共交通のあり方を明らかにする。

4. 公共交通の種類とその特徴

一昔前は、公共交通といえば、鉄道とバスを指すことがほとんどでした。今は、タクシーも公共交通機関として位置付けられているほか、時代の変化に応じて様々なタイプの公共交通が登場してきており、それぞれに特徴をもっています。

鉄 道	<ul style="list-style-type: none"> ・大量輸送、高速輸送、定時輸送に優れる。 ・膨大な事業費用を要すること、乗降場所が駅に限定される。
軌 道 (路面電車)	<ul style="list-style-type: none"> ・主に道路敷地内にレール、停留所(電停)を設置して、車両を運行。 ・街路から直接乗降でき、市街地内で効率的に大量輸送を行うのに適する。 ・膨大な事業費用を要する。
乗合バス (路線バス)	<ul style="list-style-type: none"> ・停留所などの設備が比較的容易に設置でき、ルート変更などにも柔軟に対応。 ・50人乗り程度の大型車両を用いる場合が多いため、幹線道路の運行に適している。
コミュニティ バス	<ul style="list-style-type: none"> ・明確な定義はなく、市町村が主体的に関与するバス全般を指すとされる。 ・従前、民間事業者が運行してきた路線バスに比べて、地域のニーズにあわせて柔軟に運行することが特徴。
乗合タクシー	<ul style="list-style-type: none"> ・明確な定義はなく、10人乗り程度のワゴン車等を利用して、不特定多数の人の相乗りにより運行されるもの。 ・運行形態は時間とルートを決めた運行を行う「路線型」と、エリア全体をカバーする「区域型」があり、後者はデマンド型による予約運行などが多い。
タクシー	<ul style="list-style-type: none"> ・10人乗り以下の自動車による貸切運行を行い、きめ細かい送迎を行える交通手段。 ・昨今は公共交通としての位置付けがなされ、タクシー券補助などを地域の交通施策の1つとして導入する市町村もある。
過疎地有償運送	<ul style="list-style-type: none"> ・公共交通の空白地域や過疎地域において、自家用自動車(白ナンバー)を使って、有償運送を行うことができるという登録制度。
スクールバス への混乗	<ul style="list-style-type: none"> ・小中学生のスクールバスを一般住民も利用できるようにしたもの。 ・登校、下校の時間帯において利用することが可能。

■ 輸送能力・乗降方式からみた交通手段相互の関係性

※デマンド型交通：利用者からの予約があるときにだけ運行するもの。

図 5-8 平成 28 年「地域公共交通ガイド」 P7

5. バスの運行に関する法律『道路運送法』とは

事業者用自動車の使い方が定められている法律として、道路運送法があります。

公共交通の運行については、あくまでも旅客運送事業なので、道路運送法の規定に基づいて実施する必要がありますが、具体的な運行内容は、市町村が主催する会議の判断でかなり柔軟に決められるようになりました。

■ 緑ナンバーと白ナンバーの違い

札税 200 あ 00-00	緑ナンバー ⇒ 事業者用自動車 旅客や貨物の運送によって対価をもらうことを目的とした車両
札税 500 さ 00-00	白ナンバー ⇒ 自家用自動車 事業者用自動車以外の一般的な車両。対価をもらって輸送することはいわゆる「白バス」「白タク」と呼ばれる違法行為

※平成18年に大きく改正され、自家用自動車で行うことができる有償運送が緩和されたことにより、白ナンバー車両を生活交通に活用しやすくなりました。

■ 乗合と貸切の違い

一般旅客自動車運送事業(事業者用自動車=緑ナンバー)		不特定多数の乗客の乗車行為の可否	
① 一般乗合旅客自動車運送事業	乗合バス = 路線バス = 高速路線バス 乗合旅客を運送する事業		○
② 一般貸切旅客自動車運送事業	貸切バス = 観光バス = ツアーバス 一個の契約により自動車を貸し切って旅客を運送する事業 乗車定員11人以上の車両		×
③ 一般乗用旅客自動車運送事業	タクシー 一個の契約により自動車を貸し切って旅客を運送する事業 乗車定員10人以下の車両	×	

・旅客運送事業うち、不特定多数の旅客を乗合で輸送できるのは乗合バスだけです。
 ・通常のタクシーは貸切輸送に限られるため、乗合タクシーを行う場合には、別途、一般乗合の事業許可を取得する必要があります。
 ・バスとタクシーの違いは乗車定員にあり、11人以上だとバスになり、運転免許も中型免許が必要になります。

■ 自家用有償運送

自家用有償運送(白ナンバー)		乗客の有償	乗客の可否		
① 市町村運営有償運送	事業主体 = 市町村 自らが所有する車両を用いて運行。運転は事業者などに委託する場合もあるが、運行管理や車両管理は市町村が行う。			×	○
② 酒造地有償運送	事業主体 = NPO、商工会等 送迎対象は地域住民で、対象地域内を起終点とするものに限定。			○	○
③ 福祉有償運送	事業主体 = 社会福祉法人、医療法人、NPO等 1人で公共交通を利用するのが難しい人の外出を支える介護付き輸送。利用者は障害者、要介護者、要支援者などに限定される。	○	×		

・自家用車による有償運送は、法改正により緩和されましたが、あくまで例外規定です。
 ・市町村やNPOなどが地域内の住民の運送を行う場合などは認められています。
 ・地域の交通が著しく不便であり、その他交通手段を確保することが必要な事情があることを市町村長が認めた場合、地域外からの来訪者を旅客対象とすることができます。

図 5-9 平成28年「地域公共交通ガイド」 P8

■道路運送法 第78条（有償運送）

自家用自動車（事業用自動車以外の自動車をいう。以下同じ。）は、次に掲げる場合を除き、有償で運送の用に供してはならない。

- (1) 災害のため緊急を要するとき。
- (2) 市町村（特別区を含む。以下この号において同じ。）、特定非営利活動促進法（平成10年法律第7号）第2条第2項に規定する特定非営利活動法人その他国土交通省令で定める者が、次条の規定により1の市町村の区域内の住民の運送その他の国土交通省令で定める旅客の運送（以下「自家用有償旅客運送」という。）を行うとき。
- (3) 公共の福祉を確保するためやむを得ない場合において、国土交通大臣の許可を受けて地域又は期間を限定して運送の用に供するとき。

自家用有償運送の種別（78条2号）

○市町村運営有償運送	
①交通空白輸送	市町村内の過疎地域内の交通空白地帯において、市町村自らが当該市町村内の住民の運送を行うもの。
②市町村福祉輸送	当該市町村の住民のうち、身体障害者、要介護者等であって、市町村に会員登録を行った者に対して、市町村自らが原則としてドア・ツー・ドアの個別輸送をおこなうもの。
○福祉有償運送	
NPO法人等が要介護者や身体障害者等の会員に対して、実費の範囲内で、営利とは認められない範囲の対価によって、乗車定員11人未満の自動車を使用して、原則としてドア・ツー・ドアの個別輸送を行うもの。	
○公共交通空白地有償運送	
NPO法人等が公共交通空白地において、当該地域の住民やその親族等の会員に対して、実費の範囲内で、営利と認められない範囲の対価によって運送を行うもの。	



- 1 高齢者や障害者の移動手段として
- 2 地域公共交通の活性化を図るため
- 3 公共交通機関がカバーしきれない地域での移動手段として
- 4 公共交通機関の補完として
- 5 バスの運行が困難な地域での移動手段として
- 6 高齢者や障害者の移動手段として
- 7 公共交通機関の補完として
- 8 公共交通機関がカバーしきれない地域での移動手段として
- 9 公共交通機関の補完として
- 10 公共交通機関がカバーしきれない地域での移動手段として
- 11 公共交通機関の補完として
- 12 公共交通機関がカバーしきれない地域での移動手段として
- 13 公共交通機関の補完として
- 14 公共交通機関がカバーしきれない地域での移動手段として

図 5-11 平成 28 年「地域公共交通ガイド」 P10

1 地域公共交通をとりまく環境について

2 地域で働きやすい環境を整える(人材)を定む(人材)を定む(人材)

3 地域の公共交通に期待される役割

4 公共交通の運営に求められる役割

5 バスの運行に関する法律・条例・規則等とは

6 地域の特性に応じた公共交通のあり方

7 地域公共交通の推進に求められる役割

8 地域の公共交通のあり方

9 地域公共交通のあり方

10 地域公共交通のあり方

11 地域公共交通のあり方

12 地域公共交通のあり方

13 地域公共交通のあり方

14 地域公共交通のあり方


■ 地域の実情に応じた自家用有償旅客運送制度の見直し

① 実施主体の弾力化

従来は、実施主体については法人格のある非営利団体に限定していたところ。
⇒ 営利を目的としない自治会、青年団、観光関係の協議会などの「権利能力なき社団」についても実施主体として認めることとします。

従来の実施主体


- ・ 市町村
- ・ NPO 法人
- ・ 社会福祉法人 等



+

新たに実施主体として認められる団体


- ・ 自治会、青年団などの「権利能力なき社団」




② 旅客の範囲の拡大

従来は旅客の対象を地域住民又は実施主体が作成する旅客の名簿に記載された者に限定していたところ。
⇒ 地域の交通が著しく不便であること、その他交通手段を確保することが必要な事情があることを市町村長が認めた場合には、地域外からの来訪者等も運送できることとします。


従来の旅客の範囲




地域の住民



地域の学生




地域の勤務者



地域内における生活支援ボランティア

+

新たに実施主体として認められる団体



地域外からの来訪者

※ 地域の交通が著しく不便であること、その他交通手段を確保することが必要な事情があることを市町村長が認めた場合に限る

※ その他、「過疎地有償運送」の名称について、都市部等においても当該運送を必要とする地域がある実態

11

図 5-12 平成 28 年「地域公共交通ガイド」 P11

6. 地域の特徴と公共交通の現状を知ることが先決

地域公共交通に関する検討は、地域の地理的特性や、現在の公共交通サービス、住民の移動実態などをしっかりと把握することから始める必要があります。

まず、これらの地域特性を踏まえた上で、現在の地域公共交通に何が足りないのか、どのような不便を感じるかなど、地域で暮らす住民だからこそ知り得る情報を活かして話し合うことが大切です。

■ 地域状況の把握

地域の情報やデータは、一般的には市町村が調査することが多いと思われませんが、地域公共交通に関する会議の構成員の皆さんは会議の場を通じて、これらの地域の状況を理解して、今後の議論のベースとしていただくことが大切です。

項目	確認事項（例）
広域的位置付け	生活交通は各市町村内では収まらない場合があり、広域圏での移動の把握も重要
地勢・気象	まちの形成は地形の影響が大きく、計画上のエリア、ルートなどに関連。北海道の場合、とくに冬期に対する対応が重要
人口・世帯	公共交通の今後のニーズ、需要発生地点、ルート設定などに必要
道路	バスの走行可能ルート及びダイヤ設定の目安として把握が必要
産業	通勤需要の取り込み、公共交通への転換可能性などを検討
公共公益施設	公共交通利用者の目的施設として、ルート、ダイヤ設定などに必要
観光資源	観光ニーズへの対応、ルート設定などに必要

■ 公共交通サービスの現状

既存公共交通について、事業者主体、ルート、バス停、ダイヤ、運賃、車両、利用者数等を把握します。

項目	確認事項（例）
事業者・形態	誰がどんな形態の公共交通を運行しているのか
ルート	バスはどのようなルートを運行しているか
バス停	バス停の間隔はどれくらいか、設置位置はどこか、利用しやすいところにあるか、上屋など冬期の対策が取られているか
ダイヤ	始発・終発、平日ダイヤ、休日ダイヤ、季節ダイヤなどの設定は妥当か、冬期にどれほどの遅延が発生しているか
運賃	運賃はいくらか、妥当な価格設定か
車両	誰でも利用しやすい車両か、運行に必要な台数は確保されているか
利用者数	日、月ごと等にどれくらいの人が利用しているのか

■ サービス水準をチェックする

現在の公共交通サービスが地域のニーズに合っているか確認する視点として、次のように住民生活との関わりからチェックすることも大切です。

項目	確認事項（例）
通学	始業、終業時間にあつたバスはあるか、部活や塾通いができるか
通院	医療機関まで通院できるか、帰宅に都合のいいバスはあるか
買物	スーパーなどに買い物に行けるか、午前と午後それぞれ買い物に行けるか
交流	地域のスポーツ活動、集会などに通えるか

1 地域公共交通の現状を把握し、課題を明らかにする。

2 地域で発生している課題を把握し、課題の解決策を明らかにする。

3 地域公共交通の現状を把握し、課題を明らかにする。

4 地域公共交通の現状を把握し、課題を明らかにする。

5 地域公共交通の現状を把握し、課題を明らかにする。

6 地域公共交通の現状を把握し、課題を明らかにする。

7 地域公共交通の現状を把握し、課題を明らかにする。

8 地域公共交通の現状を把握し、課題を明らかにする。

9 地域公共交通の現状を把握し、課題を明らかにする。


10 地域公共交通の現状を把握し、課題を明らかにする。

11 地域公共交通の現状を把握し、課題を明らかにする。

12 地域公共交通の現状を把握し、課題を明らかにする。

13 地域公共交通の現状を把握し、課題を明らかにする。

14 地域公共交通の現状を把握し、課題を明らかにする。



■地域状況の把握をするための実際の調査事項

項目	調査事項（例）
広域的位置付け	生活圏における中心都市までの交通手段、時間距離、通勤・通学状況など
地勢・気象	可住地、山や川による地域分断、傾斜、冬期の降雪・低温の状況など
人口・世帯	人口推移（少子高齢化）、人口分布、人口密度、単身高齢世帯など
道路	歩道の有無、道路幅員、勾配、混雑箇所、危険箇所など
産業	多くの交通発生源となる大規模な事業所等の立地状況
公共公益施設	学校、病院、商業施設、金融機関、行政機関、文化施設などの立地状況
観光資源	名所、旧跡、レジャー施設などの立地状況

■地域住民の移動実態を調査する場合のポイント（住民アンケートの場合）

- 小規模集落の状況なども把握できるようなサンプル数を設定することが必要です。
- 把握する最も重要な事項は、住民の日常移動における起終点、移動時刻、移動目的、移動頻度です。移動目的を限定すると、通院だけ把握して買い物を見落とす等の危険もあるため、注意が必要です。
- 「公共交通があったら使うかどうか」、「バスは何本必要か」といった質問は、実際の行動と合致しない場合があるため、質問の際に工夫が必要です。

図 5-14 平成 28 年「地域公共交通ガイド」 P13

7. 地域公共交通の主な利用者とは

地域公共交通の主な利用者はもちろん地域の住民の皆さんです。その中でも、マイカーを利用することができないために公共交通を利用したり、周囲の人に送迎を頼まなくてはならないような、いわゆる「移動制約者」と呼ばれる方たちにとっては、特に貴重な移動手段となっているので、運行に当たっては十分な配慮が必要です。

■移動制約者に多い「学生」や「高齢者」

○自動車免許取得前の学生や、免許を返納した高齢者などの日常の足として活用してもらえるように、このような方々の生活パターンを考慮して運行することが重要です。

■学生の「通学」に対する利便性の確保

- 通学に対しては始業・終業の時間に合わせてダイヤを設定することでまとまった利用が見込めますが、帰宅時間の運行については、部活動や塾通いなどへの配慮も必要です。
- 最近は家族が車で送迎するケースも見受けられることから、地域ぐるみで積極的に公共交通を使うように働きかけることも重要です。

■高齢者の「通院」に対する利便性の確保

- 病院の受付開始時間に合わせたダイヤ設定が考えられますが、帰宅時間は通学ほど限定されないため、買い物等のその他の移動と組み合わせてダイヤを検討することが必要です。
- 病院の診察について、総合病院などでは曜日によって診療科目が異なる場合があるため、曜日を限定した運行にはこの点への配慮も必要です。

■地域住民に幅広く利用してもらうための配慮の必要性

- 移動制約者のためだけでなく、地域住民に幅広く利用してもらうために、「通勤」や「買い物」の他、その他の日常生活における移動にも当然留意が必要です。
- 朝の時間帯の運行便において通勤利用を促すことや、買い物をする人が多いと思われる午後～夕方に買い物に使える運行便を検討することが必要です。
- 地域活力の維持・向上の視点からみると、「文化活動」、「コミュニティ活動」等の様々な目的に対する移動にも着目し、地域の特性にあった公共交通の運行を検討することも重要です。

〈高齢者の利用利便性への配慮：芽室町〉

芽室町では、市街地内の交通空白地帯の解消と高齢者の外出機会の創出を目的に、市街地循環型のコミュニティバス「じゃがバス」の運行を行っています。

高齢者の公共交通の利用を呼びかけるため、免許返納をした高齢者に対して1年分の無料バスを進呈しています。



1 地域公共交通の概要とあり
まの概観について

2 地域で販売されたバス
を定めて運行する

3 地域公共交通の概要とあり
まの概観について

4 地域公共交通の概要とあり
まの概観について

5 バスの運行概要とあり
まの概観について

6 地域公共交通の概要とあり
まの概観について

7 地域公共交通の概要とあり
まの概観について

8 地域公共交通の概要とあり
まの概観について

9 地域公共交通の概要とあり
まの概観について

10 地域公共交通の概要とあり
まの概観について

11 地域公共交通の概要とあり
まの概観について

12 地域公共交通の概要とあり
まの概観について

13 地域公共交通の概要とあり
まの概観について

14 地域公共交通の概要とあり
まの概観について

8. 地域や利用者の特性に配慮したダイヤ・ルートの設定

コミュニティバス等の地域公共交通を地域住民にとって利用しやすい交通手段として、長く継続していくためには、いかに利用者の移動パターンと合致した運行ダイヤの構築、運行ルートの設定、バス停の設置ができるかが重要となります。路線延長が長すぎると、時間が長くなり、かえって不便になることがあります。

■各目的の移動時間帯の特性に留意した効率的な運行ダイヤの設定

- 朝の時間帯は主に学生の通学や高齢者の通院、また、その後の午前中には通院帰りの移動に対応した運行便の検討が必要です。
- 日中は買い物など所用で出かける人や通院から帰宅する人のための運行便、また、夕方に向けては買い物など所用から帰宅する人のための運行便の検討が必要です。
- 夕方以降の時間帯は主に学生の帰宅に留意した運行便の検討が必要です。
- バス運行の採算性を優先とした大幅な減便は利用者減につながる恐れがあるため、その他公共交通機関との接続性や利用者ニーズなどを考慮し、利便性の低下につながらない減便を検討することが必要です。

■運行ルートとバス停の設定の考え方

- コミュニティバスの場合、基本的には利用が見込まれる集落や目的地となる集客施設等を効率的に結ぶことでルートを設定します。巡回型の運行形式の場合には、周回に要する時間が極端に長くないように配慮する必要があります。
- 正行ルートとなる路線は、安全にバスが正行できる道路の幅員や交差点の形状に留意して設定する必要があります。
- バス停は、無理なく歩ける距離といわれる 300m程度間隔で設置することがひとつの目安といえます。具体的設置位置としては、地区の中心となる公民館や主な目的施設のそば、また、住宅が集まる集落などで、バスの停車に支障のない箇所などを選びます。
- 交通量が多くない道路であれば、バス停以外での乗り降りができる「フリー乗降」も認められています。

■休日や冬期などへの対応の考え方

- 学生の部活動、買い物や催し物などで、休日にも地域公共交通のニーズはありますが、基本的には学校や病院が休みであるため、平日と比べると利用者は少なくなる傾向にあります。休日運行に関しては、この点に留意して利用者の見込みをたて、その実施可否を検討することが重要です。
- 北海道において、積雪で閉ざされる冬期は、バスの走行速度や通行可能路線などが通常期と異なること、また、住民の生活パターンや交通手段が変化することから、これらに留意して、運行ダイヤ、更には運行ルート自体を別途設定することも必要になります。

15

図 5-16 平成 28 年「地域公共交通ガイド」 P15

1 地域の公共交通需要をより多く確保するため

2 地域で発生しているニーズを的確に把握し、公共交通の役割を明確にする

3 公共交通の役割を明確にする

4 公共交通の役割を明確にする

5 公共交通の役割を明確にする

6 公共交通の役割を明確にする

7 公共交通の役割を明確にする

8 公共交通の役割を明確にする

9 公共交通の役割を明確にする

10 公共交通の役割を明確にする

11 公共交通の役割を明確にする


12 公共交通の役割を明確にする

13 公共交通の役割を明確にする

14 公共交通の役割を明確にする

■ 必要性の高いダイヤの一例

時間帯	基本的な留意点	上り (居住地区→市街地)	下り (市街地→居住地区)	
6時台	朝の時間帯は主に通学者と通院者への対応が重要。病院の開院時間によっては通学便と通院便の集約も検討。	通学 (部活朝練・遠方)		
7時台		通学 (標準)		
8時台		通院 (早め)		
9時台		通院 (標準)・買い物など所用		
10時台	通院は帰宅時間の幅が大きいため、買い物など所用や学生の帰宅便と集約も検討。	通院 (遅め)		
11時台			通院帰宅 (早め)	
12時台			通院帰宅 (標準)	
13時台			通院帰宅 (遅め)	
14時台		買い物など所用		買い物など所用帰宅 (早め)
15時台				買い物など所用帰宅 (標準)
16時台				生徒下校 (早め)
17時台	学生の帰宅ピークは 17~18時。ただし、部活や塾帰りへの対応についても検討が必要。		買い物など所用帰宅 (遅め)	
18時台			生徒下校 (標準)	
19時台			生徒下校 (遅め)	
20時台			生徒下校 (部活・塾)	



16

図 5-17 平成 28 年「地域公共交通ガイド」 P16

5-18

1 地域公共交通の現状を把握し、課題を明らかにする。

2 地域で採行可能なバス路線の範囲を明らかにする。

3 地域公共交通の持続可能性を確保するための施策を検討する。

4 公共交通の持続可能性を確保するための施策を検討する。

5 バスの運行ルート、運行頻度、運賃の検討を行う。

6 地域の公共交通の持続可能性を確保するための施策を検討する。

7 地域公共交通の持続可能性を確保するための施策を検討する。

8 地域公共交通の持続可能性を確保するための施策を検討する。

9 **運賃の設定に関するポイント**

10 地域公共交通の持続可能性を確保するための施策を検討する。

11 地域公共交通の持続可能性を確保するための施策を検討する。

12 地域公共交通の持続可能性を確保するための施策を検討する。

13 地域公共交通の持続可能性を確保するための施策を検討する。

14 地域公共交通の持続可能性を確保するための施策を検討する。

9. 運賃の設定に当たってのポイント

運賃は、関係者が集うこのような会議の場で協議が調えば、比較的自由に決められる事項の1つであるため、地域の実情に応じて設定することが重要となります。

運賃の設定は、採算性や公共性をどのように捉えるかなど、非常に難しい問題を含みますが、ここでは、その基本的な考え方について示しました。

■採算性に関する考え方

- 公共交通の仕組みを長く続けていくためには、利用者からの運賃収入を前提とした採算性に十分留意する必要がありますが、自治体として維持可能な水準にする必要があります。
- 利用者増加を目的に運賃の低廉化を行い、結果として運賃収入が少なくなった場合、支出を抑えるために、運行ルートや運行頻度を減らすことが考えられますが、利用者も減ってしまう恐れがあるので注意が必要です。
- 運行を維持するために、運賃収入でどこまで負担できるのか、公的負担を必要とするか、といった点についても議論する必要があります。
- 運賃収入を増やそうとすれば、「運賃単価を高くする」あるいは「利用者数を増やす」必要がありますが、運賃単価を高くすると利用者が減ってしまう恐れもあり、両者のバランスに留意する必要があります。
- 地域住民対象としたアンケート調査などを実施し、利用者が許容できる運賃水準と事業採算性の双方の視点から適正な運賃を設定することが重要となります。

■運賃設定のポイント

- コミュニティバスなどでは、「ワンコインバス」と称して均一運賃で運行する場合がありますが、一定距離以上の路線については、かかる運行経費に留意して、距離に応じて加算していくことが望ましいと考えられます。
- 車両や費用の制約上、整理券発行機やこれと併せた電光掲示式の運賃表、両替機などは搭載できない場合もあるため、エリア区分で100円刻みの料金などとするのがわかりやすく馴染みやすいといえます。
- 利用者の負担軽減の観点から、複数のバスを乗り継いで市街地まで行く場合の乗継ぎ割引の設定、また、学生・生徒のバス利用促進に留意して、通学定期券は割引率を高めに設定することなども有効です。

■運賃の設定水準

- 運賃設定については、既存の公共交通機関とのバランスも含めて、関係者で協議することが必要です。
- デマンド型交通で、ドア to ドアの輸送になるような場合は、そのサービス性の高さから、通常のバスよりも高めの運賃設定にしても理解を得やすい場合があります。



17

図 5-18 平成 28 年「地域公共交通ガイド」 P17

10. デマンド型交通のメリットとデメリットについて

地域公共交通の種類の中でも、昨今「デマンド型交通（予約型の輸送サービス）」が注目されています。ひとくちに「デマンド型交通」といっても、基本ダイヤや基本ルートを有するものから、地域内を自由自在に動くものまで、運用方法は様々です。

デマンド型交通を導入するに当たっては、地域の状況や利用者のニーズを十分に理解した上で、地域にうまく馴染む運用方法を検討することが必要です。

■使用車両について

- 主に5人乗りセダン～15人乗りワゴンまでの車両が使われます。
- 小型車両で細い道まで入って行けるので、自宅前まで運行できるなど便利な面もありますが、狭い車両での相乗りは利用者同士が気を遣い居心地が悪いという声も聞かれます。

■地形・道路網について

- デマンド型交通は複数箇所を立ち寄るケースが多いため、効率よく運行できるかどうかは道路状況や交通事情に左右されます。
- 道路事情が比較的良好な平坦地では効率的な運行が可能ですが、山間部など谷すじに沿って道路が枝分かれしている場合などは、移動の効率性が極めて悪くなることもあります。

■予約方法と配車の関係について

- 一般的に、予約方法には、電話による方法と専用の予約・配車システムを利用した方法のふたつがあります。
- 電話による予約は、配車のための作業が煩雑となることから手間や時間が増える傾向がありますが、利用者にとっては手軽でわかりやすい方法であり、目的地や時間などを要望しやすいメリットがあります。
- 専用の予約・配車システムは、導入や維持管理に多額のコストを要する場合がありますが、配車を含め、運行のための作業の相当部分を機械（パソコン等）にまかせることができるため、円滑な運行が期待できます。

■運行の定時性について

- デマンド型交通は、立ち寄りの件数が増えたり遠方の利用依頼が入ると、到着時間に遅れが生じる恐れがあります。
- 到着時間固定型の予約配車システムによる運行の場合は、ある程度定時性は確保されますが、鉄道への乗り継ぎなど、決められた時間に到着しなければならない場合は、余裕時間をみて予約を行うことも必要になります。

■運行コストについて

- 運行に必要な車両や運転者を専用に配置する場合、利用（運行）の有無に関わらず一定のコストは発生します。
- デマンド型交通では、基本的に、利用の申し込みがあるときに運行をすることになりますので、運行のためのコストを低く抑えることが期待できます。

〈デマンド予約に関する工夫：東川町〉

東川町では、デマンドタクシーの運行に当たり、高齢者の利用に配慮し、ダイヤの設定を9時、11時などではなく、わざと9時5分、10時50分などに設定し、電話予約時の聞き間違いが起こらないように工夫しています。



1 地域公共交通の現状と課題

2 地域で活かすバスを定めてもらう時代へ

3 地域公共交通の現状と課題

4 地域公共交通の現状と課題

5 地域公共交通の現状と課題

6 地域公共交通の現状と課題

7 地域公共交通の現状と課題

8 地域公共交通の現状と課題

9 地域公共交通の現状と課題

10 地域公共交通の現状と課題

11 地域公共交通の現状と課題

12 地域公共交通の現状と課題

13 地域公共交通の現状と課題

14 地域公共交通の現状と課題

■デマンド型交通の特性とメリット・デメリット

	特性など	メリット	デメリット
使用車両	5人乗りセダン～15人乗りワゴンまでの車両が使われる。	地域内の細い道まで入っていくことが可能で、ドアtoドアの輸送などが容易である。	狭い車両での相乗りは、車内で利用者同士が気を遣い居心地が悪いという声もある。
地形・道路網	複数箇所を立ち寄る必要があるため、効率よく運行できるかどうかは道路状況や交通事情に依存する。	道路が比較的整備されている平坦地では、利用者の自宅間を最短経路で結びながら移動できるため、効率的な運行が可能である。	山間部など谷すじに沿って道路が枝分かれしている場合などは、1本上って、下りてきて次の谷に入るなど、移動の効率性が極めて悪くなる。
予約方法	自宅や外出先などから、利用者が受付センターに予約電話をかけて利用することが一般的である。	利用者にとっては手軽でわかりやすい方法であり、目的地や時間などを要望しやすい。	電話予約では配車のための作業が煩雑となることから手間や時間が増える傾向がある。
配車システム	利用者管理、最短経路探索、配車指示に係るシステムをそのために構築することが一般的である。	配車を含め、運行のための作業の相当部分を機械（パソコン等）にまかせることができるため、円滑な運行が期待できる。	専用の予約・配車システムは、導入や維持管理に多額のコストを要する場合がある。
運行の定時性	1回の運行の立ち寄り件数が増えたり、遠方の利用が入ると、到着時間に遅れを生じる恐れがある。	到着時間固定型の予約配車システムによる運行の場合、ある程度定時性は確保される。	鉄道への乗り継ぎなど、決められた時間に到着しなければならない場合は、余裕をみた予約が必要であり、結果的に時間を持て余すこともある。
運行コスト	基本的に利用者があるときのみ運行を行うシステムである。	基本的に、利用の申し込みがあるときに運行をすることになるため、運行のためのコストを低く抑えることが期待できる。	運行に必要な車両や運転者を専用で配置する場合、利用（運行）の有無に関わらず一定のコストは発生する。

※デマンド型交通の導入検討についての留意事項

デマンド型交通を導入する際、以下の事項に留意し、検討することが重要です。

①需要

道路に沿ってある程度の「まとまった需要」がある場合には、定時定路線バスが適する一方、時間的にも地理的にも「需要が分散」している場合は、デマンド型交通が適しています。

さらに、利用者が極端に少ない場合や1便当たりの利用者が1人程度など乗合比率が低い場合、デマンド型交通を導入する必要性は乏しいと考えられ、「タクシー利用の補助券交付」などが効果的と考えられます。

②予約や乗合に対する抵抗感

デマンド型交通は、予約をして利用する交通手段であり、一般的には、利用者がオペレーターに電話をして予約を行う方式がとられています。予約をしなければ利用できないなど、予約の煩わしさにより、利用率が低下することが懸念されます。

さらにデマンド型交通は、タクシーとは異なり乗合による利用が主であり、見知らぬ利用者同士で利用することとなります。地域コミュニティが構築できていない地域では、乗合に対する抵抗感が生じてしまい、利用に大きな障壁となることが考えられます。



図 5-20 平成 28 年「地域公共交通ガイド」 P19

地域住民の生活の足を確保する際、デマンド型交通以外に、路線バスを幹線及び支線で分離し路線の効率化を図る「ゾーンバス」や、自治体が運行するスクールバスと既存バス路線の重複区間の合理化を図る「スクールバスとの統合」について、以下で導入に係るメリット・デメリットについて整理します。さらに、導入を行う際、検討すべき事項についても、以下で整理します。

■各種交通施策のメリット・デメリット及び検討すべき事項

交通施策	メリット	デメリット	検討すべき事項	
交通形態の検討	①ゾーンバスの導入	<ul style="list-style-type: none"> ・バス路線を幹線と支線に位置づけることで分かりやすい路線の構築が可能 ・各路線の運行サイクルが短くなり車両の回転率が向上 ※ 都心部などでバス路線が煩雑化している区間で有効 	<ul style="list-style-type: none"> ・拠点間移動が主であり乗換が発生 ・既存施設を拠点として設定することが困難な場合、新たに拠点を整備する必要有 	<ul style="list-style-type: none"> ・ニーズに即した乗換拠点の検討 ・乗換抵抗の抑制策の検討 ・乗継待ち時間の少ない運行ダイヤの検討 ・直通便との料金格差が生じない料金設定の検討 ・快適に乗降ができるバス車両の導入検討
	②スクールバスとの統合	<ul style="list-style-type: none"> ・スクールバスと路線バスのルートが重複している場合、路線の統合を行うことで関連経費の合理化が可能 	<ul style="list-style-type: none"> ・通学支援が目的であり昼間の買物や通院などには利用が困難 	<ul style="list-style-type: none"> ・スクールバス管理部署との協議が必要 ・既存バス路線の利用実態の把握が必要 ・生徒への影響を把握が必要
利用促進策の検討	③ICカードシステムの導入	<ul style="list-style-type: none"> ・運賃支払いの迅速化や乗換抵抗の抑制、運賃計算の不要化等による利便性の向上 	<ul style="list-style-type: none"> ・機材導入等のインシヤルコストの発生、及び運用に係るランニングコストが発生 	<ul style="list-style-type: none"> ・複数事業者での運賃精算方法の検討 ・ICカードのチャージ箇所の検討 ・IC定期券の導入の検討
	④バスロケーションシステムの導入	<ul style="list-style-type: none"> ・バス運行状況をリアルタイムで確認することが可能であり、バス待ち時間の軽減など利便性が向上 ・バス運行状況に関する問合せの軽減など、運行業務の効率化にもつながる可能性有 	<ul style="list-style-type: none"> ・インターネットやスマートフォン等を媒体としたサービス内容が多く、バスの主な利用者である高齢者が操作することが困難 	<ul style="list-style-type: none"> ・高齢者を対象としたバスロケ利用に関する周知の検討 ・バスロケの有効性の検討
バスサービスの検討	⑤運賃の低廉化	<ul style="list-style-type: none"> ・既存の運賃設定と比較し、低運賃となることから、新規利用者の深掘りなど利用者の増加が期待 	<ul style="list-style-type: none"> ・あまり安い運賃を設定した場合、運賃収入の減少につながる可能性有 	<ul style="list-style-type: none"> ・100円や200円などわかりやすい運賃設定の検討 ・持続可能な運賃体系の検討
	⑥大幅な減便	<ul style="list-style-type: none"> ・バス路線における運行経費の減少が期待でき、補助金減少につながる可能性有 	<ul style="list-style-type: none"> ・他公共交通への接続性や利用実態を考慮しない減便を実施した場合、大幅な利用者数の減少につながる可能性有 	<ul style="list-style-type: none"> ・他公共交通への接続性の検討 ・現状の利用実態の把握が必要



図 5-21 平成 28 年「地域公共交通ガイド」 P20

1 地域公共交通の持続をとりまく環境について

2 地域で働きかけ、バスを定めてもらう時、バス

3 地域が公共交通に重要な役割を果たす

4 公共交通の導入の準備

5 バスの運行開始

6 地域が公共交通の導入に重要な役割を果たす

7 地域が公共交通の導入に重要な役割を果たす

8 地域が公共交通の導入に重要な役割を果たす

9 地域が公共交通の導入に重要な役割を果たす

10 地域が公共交通の導入に重要な役割を果たす

11 地域が公共交通の導入に重要な役割を果たす

12 地域が公共交通の導入に重要な役割を果たす

13 地域が公共交通の導入に重要な役割を果たす

14 地域が公共交通の導入に重要な役割を果たす

1.1. 地域公共交通を長く継続していくためのポイント

公共交通事業は、運行を始めるまでの計画・準備期間も重要ですが、運行を始めたあとの期間の方がはるかに長く、いかにこの取組を継続させられるかが課題となります。

地域公共交通を継続させる上でポイントは、その仕組みを「評価～検証～改善」という一連の流れの中で、利用者にとって絶えず良好なものとなるようにマネジメントしていく「PDCAサイクル」が重要になります。

■地域公共交通に関するPDCAサイクル

Plan	計画	<ul style="list-style-type: none"> ・現状や課題の整理 ・ニーズの把握 ・基本方針や計画の策定 ・目標や評価基準の設定
Do	実施・運行	<ul style="list-style-type: none"> ・事業の実施 ・利用促進策の実施 ・利用実績データの収集
Check	評価・検証	<ul style="list-style-type: none"> ・利用者アンケート調査 ・調査結果の分析 ・目標の達成状況の確認
Action	改善	<ul style="list-style-type: none"> ・課題の抽出 ・改善方策の検討

■会議の開催回数について

- 運行開始前は、頻繁に、また、熱心に取り組んでいた会議が、いざ運行が始まると、年に1回しか会議が開かれないというケースもみられます。
- 効果的にPDCAを行うためには、年に複数回は開催したほうが良いといえます。

■評価検証のポイント

- 地域公共交通の導入後の評価については、乗客数や運賃収入が目標に達したかどうかという点だけで判断するのではなく、設定した目標が適切だったかどうか、また、目標を達成できなかった場合には、その背景や原因が何であったかを突き止めることが重要です。
- 具体的な評価に当たっては、利用実績などの定量的なデータと、利用者の意識やニーズなどの定性的なデータの両面からアプローチすることが効果的です。

21

図 5-22 平成 28 年「地域公共交通ガイド」 P21

1.2. 利用者を増やすためには

導入した地域公共交通の継続に向けては、一定の利用者数を維持し、更に増やしていくことが必要であり、そのために利用促進策を検討することが重要となります。

ここでは、利用促進に対する基本的な考え方、また、各地で実施されている利用促進に関する取組を示しました。

■ 利用促進に対する基本的な考え方

- マイカーを利用している人に対して公共交通に手段を変更してもらう。
- 現在公共交通を利用している人の利用頻度や利用機会を増やしてもらう。
- 外出機会の創出に合わせて公共交通利用を利用してもらう。

■ 利用促進策の想定例

交通手段の変更による公共交通利用者	<ul style="list-style-type: none"> ・地域住民に体験用の無料回数券を配布し、その利便性を実感してもらう。 ・免許取得予備軍の学生に対して定期券を先行的に販売したり、高齢者の免許返納者に対して、無料（低額）の定期券を配布する。 ・休日などに家族全員で使えるセット割引券を販売する。
利用頻度の向上による公共交通利用者の増加	<ul style="list-style-type: none"> ・バス利用は通院だけという高齢者に対して、買い物にもバスを利用してもらうために買い物券とセットとなった回数券を販売する。 ・週に数日家族に送迎してもらっている学生に対して、毎日バスを利用してもらうために、週間割引回数券を販売する。
外出機会の創出に合わせた公共交通利用	<ul style="list-style-type: none"> ・移動手段がなくて参加することができなかったサークルや催しなどに使える回数券などをセットで販売する。 ・新たな「文化活動」や「コミュニティ活動」に参加する機会をまちぐるみで創出し、それに合わせた回数券などをセット販売する。

【ご留意】 極度の割引などにより取組は、採算性の向上に繋がりません。

収支のバランスを勘案した取組が必要です。



<p>1 地域公共交通の持続可能性を高めるため、バス利用の促進を図る。</p> <p>2 地域公共交通の持続可能性を高めるため、バス利用の促進を図る。</p> <p>3 地域公共交通の持続可能性を高めるため、バス利用の促進を図る。</p> <p>4 地域公共交通の持続可能性を高めるため、バス利用の促進を図る。</p> <p>5 地域公共交通の持続可能性を高めるため、バス利用の促進を図る。</p> <p>6 地域公共交通の持続可能性を高めるため、バス利用の促進を図る。</p> <p>7 地域公共交通の持続可能性を高めるため、バス利用の促進を図る。</p> <p>8 地域公共交通の持続可能性を高めるため、バス利用の促進を図る。</p> <p>9 地域公共交通の持続可能性を高めるため、バス利用の促進を図る。</p> <p>10 地域公共交通の持続可能性を高めるため、バス利用の促進を図る。</p> <p>11 地域公共交通の持続可能性を高めるため、バス利用の促進を図る。</p> <p>12 地域公共交通の持続可能性を高めるため、バス利用の促進を図る。</p> <p>13 地域公共交通の持続可能性を高めるため、バス利用の促進を図る。</p> <p>14 地域公共交通の持続可能性を高めるため、バス利用の促進を図る。</p>	<p>■公共交通の利用促進や運行を支える各地の取組例</p>
<p>1</p>	<p>モビリティマネジメント</p> <p>1人1人のモビリティ（移動）が、社会的にも個人的にも望ましい方向（過度な自動車利用から公共交通等を適切に利用する等）に変化することを促す。 ※茨城県の筑波大学では、駅から大学までのバスの運行本数を増便した際、学生と教職員にバス利用のメリットの説明とわかりやすい利用案内を行いながら、年間バスを販売することで利用促進を図った。</p>
<p>2</p>	<p>説明会の開催</p> <p>地区や学校単位などで、対象者の利用に即した説明を行い理解を促す。 ※長野県の信濃町では、デマンドタクシーの導入に当たって高齢者を集めた利用説明会を開催し、交通会議の委員メンバーが寸劇により分かりやすく予約の流れを説明することで、登録者数の向上につなげた。</p>
<p>3</p>	<p>情報提供・情報発信</p> <p>利用者に対して、時刻表、路線図など、利用者個人が必要としているきめ細かい情報提供や、工夫した情報発信等を行い、公共交通の利用を呼びかける。</p> <p>【石狩郡当別町】 バス利用促進イベントの開催 自治体でバスの利用促進のための取組として、「バスまつり」を開催。バスの展示や試乗会、ミニディーゼル自動車体験乗車、バスの乗り方教室、クイズ大会などをおして住民の方々へバスの利用を呼びかけた。</p> 
<p>4</p>	<p>企業や商業施設との連携</p> <p>マイカーから公共交通への転換を図りたいと考えている企業と連携した通勤割引の実施や、商業施設の来客のサービス向上策と連携して、バス利用者に対する割引券の発行や施設内へのバス停の設置を図る。</p> <p>【河東郡音更町】 地元短大と連携 高齢者などの通院、買物及び公共施設を利用する際の住民の足として地元交通事業者によりコミュニティバスを導入、自治体が支援した。町内の短期大学と連携して無料クーポンによる利用促進を行った。</p> 
<p>5</p>	<p>住民の協力</p> <p>地域公共交通の利用環境の向上に対して、バス停の清掃や除雪、車両の窓ふきなどを住民と協力して実施することで関心を高める。 ※石川県珠洲市の飯田高校では、毎週、生徒が高校前のバス待合室を掃除して、バスへの愛着意識を高めている。</p> <p>【河西郡芽室町】 除雪を町内会で実施 街地内の交通空白地帯の解消と高齢者の外出機会の創出を目的に市街地循環型のコミュニティバスを交通事業者に運行委託した。冬季の除雪は、町内会に委託した。</p> 
<p>6</p>	
<p>7</p>	
<p>8</p>	
<p>9</p>	
<p>10</p>	
<p>11</p>	
<p>12</p>	
<p>13</p>	
<p>14</p>	

図 5-24 平成 28 年「地域公共交通ガイド」 P23

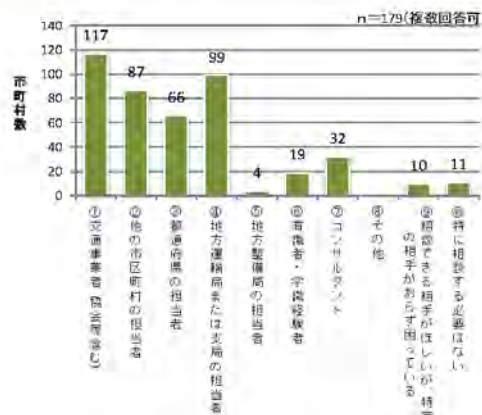
13. 自治体担当者をサポートする組織

実際に地域公共交通の検討を行う際は、公共交通に従事している他の組織等に力を借りることもあります。法律や制度関連、補助等については地方運輸局や都道府県、運行事業に関しては交通事業者、事例や情報を入手するために他の市区町村等へ質問してみることも大切です。市町村の担当者だけで考えるより、公共交通に従事する組織と協力して検討した方がより良いアイデアが生まれるはずですよ。

また、自治体ならではの課題として、担当者の人事異動がありますが、この点に関しては、引継のルールを明確にし、重要な事項については引継資料を残しておく等、日頃から意識しておくことが大切です。

知識の習得に当たっては、P26以降の参考資料に掲載してあるこれまでの公表マニュアルも是非参考にしてください。

■ 地域公共交通施策に関する取組を進めるにあたっての相談相手



■ 民間に対してのアプローチ

協議会を中心に、住民等にも地域公共交通について、理解してもらわなければなりません。市町村がリーダーシップを発揮し、勉強会やワークショップの開催等、よりよい公共交通の導入に向けて地域全体で公共交通についての知識を深める場をつくっていきましょう。

また、そのような場は民間のリーダーとなるべき人材の発掘のチャンスにもなります。積極的に取組に参加してもらえるように働きかけていきましょう。

図 5-25 平成28年「地域公共交通ガイド」 P24

1 地域公共交通の持続性を確保し、まちづくりにつなげる。

2 地域で働きやすい環境を整える。

3 地域の活性化に貢献する。

4 公共交通の持続性を確保する。

5 バスの運行に貢献する。

6 地域の活性化に貢献する。

7 地域公共交通の持続性を確保する。

8 地域の活性化に貢献する。

9 地域の活性化に貢献する。

10 地域の活性化に貢献する。

11 地域の活性化に貢献する。

12 地域の活性化に貢献する。

13 地域の活性化に貢献する。

14 観光・地域産業等の他分野との連携

14. 観光・地域産業等の他分野との連携

今後、更なる人口減少や高齢化等の進行が懸念されています。その中で地域社会の活力を維持・向上させるためには、日常生活での移動だけではなく、文化活動やコミュニティ活動等、様々な活動のための外出機会の増加を図ることが重要となってきます。

そのきっかけ作りとして、観光や地域産業等の他分野と公共交通が連携し、気軽に出かけられる環境を整備していくことが必要になります。

■ 観光客の利用を促進

基本的に、地域公共交通は地域住民のためのサービスですが、地域の観光資源に着目し、地域住民だけでなく観光客も利用可能な運行サービス内容とすることも必要です。

〈弟子屈えこパスポート：弟子屈町〉

一般の路線バスと期間限定の観光向け周遊バス（夏及び冬）の両方を使える期間パスポート（2～7日券）を発行し、地域住民だけでなく、観光客のバス利用促進を図っています。

■ 企業や商業施設との連携

公共交通を走らせる上では、利用者の目的地となる企業や商業施設との連携も必要です。地域の団体や商業施設が買物客に対して公共交通サービスを提供したり、運賃を一部負担することで、目的地に向かう際、公共交通を利用しやすくなります。

〈複数あった町内のバスを一元化：当別町〉

元々自治体、大学病院及び住宅地開発事業会社のそれぞれが利用者を限定しバスを運行していたが、自治体が主体となり、誰もが利用できるバスとして一元化。路線や車両の重複が解消され、経費削減へとつながった。

参加事業者である大学病院の通院及び通学用（参加事業者施設の利用）に無料チケットを配布している。

25

図 5-26 平成 28 年「地域公共交通ガイド」 P25

おわりに

公共交通は、地域の生活を支える大事なインフラといえます。住民の皆さんがこれからも元気に安心して暮らしていくためには、地域公共交通を自分たちの日常の足として、その運行を支えていく必要があります。

今回、地域公共交通問題に取り組まれた皆さんは、このことに関して理解を深められたと思います。その思いを是非周囲の皆さんにも伝え、そして住民の方ひとりひとりが地域公共交通に関心を持ってもらえるように促していただければと思います。

地域住民のひとりひとりが自分たちのまちを走っているバスに興味をもち、そして実際に乗っていただくことが重要なのです。そして不便なところがあれば意見を出し合って改善し、より便利な交通サービスとしていくことが将来に向けた継続につながるようになります。

これからは住民、自治体、交通事業者をはじめ、関係するすべての方々が協力・連携して地域公共交通を作り上げていく時代です。その取組の中で、このガイドブックがより多くの方々の参考になれば幸いです。