

# 地域公共交通の はじめの一步！

《初任者用ガイドブック》



平成 28 年 3 月



国土交通省 九州運輸局

## はじめに

人口の減少や自家用車に依存するライフスタイルの定着化などにもない、地域の公共交通はますます厳しい状況になっています。しかし一方で、今後さらに進展する高齢化への対応や、人口が減少する中での地域の活力維持などの観点から見ると、地域の中で公共交通が果たすべき役割は一層重要なものになってきています。

これまで地域の公共交通は交通事業者（鉄道会社・バス会社等）が一手に担うことが一般的で、市町村が独自に検討や取り組みを行うことは多くありませんでした。このため、市町村に公共交通に関する十分なノウハウが蓄積されていないケースも見られ、地域公共交通を担当する際に「何から手を付けてよいか分からない」「どのように考えればよいか分からない」といった悩みを抱える方も多いようです。

こうした背景から、九州運輸局では平成 19 年度以降、地域公共交通に関する事柄を網羅した手引書『なるほど！！公共交通の勘どころ』の作成・改訂を行ってきました。

この「初任者用ガイドブック」は、初めて地域公共交通を担当する市町村の担当者の皆さんを対象として、『勘どころ』の多岐にわたる記載内容の中から「まず知っておくべき」基礎的なことを整理したものです。

必要に応じて『勘どころ』もご参照いただきながら、有効にご活用いただければ幸いです。



## ガイドブックの構成

このガイドブックは、大きく以下の6つの項目で構成されています。

また、『なるほど！！公共交通の勘どころ』との対応関係についてもあわせてお示ししていますので、より深く知りたい場合や参考事例などをお探しの際には『勘どころ』の該当部分についてもあわせてご活用ください。

項目	概要	「勘どころ」該当項目
1. 地域公共交通とは？	●公共交通の種類や、法律上の区分などといった基礎的な事項について記載しています。	別冊資料
2. 地域公共交通を取り巻く状況	●地域公共交通を考えることの必要性・重要性や、留意しなければならない視点などについて記載しています。	I・II
3. 地域公共交通を考える	●実際に地域公共交通を考える際の検討の進め方や、検討する上でのポイントなどについて記載しています。	II・III
4. 地域公共交通に対する取り組み	●地域公共交通を確保・維持・改善していくためのさまざまな取り組みについて記載しています。	IV
5. 検討や取り組みの体制	●地域公共交通の検討や取り組みを行っていく際の役割分担や、各種会議の概要などについて記載しています。	V
6. 地域公共交通に関する法律・支援制度など	●地域公共交通に関連する法律や、検討・取り組みを支援する制度、手続きなどの概要を記載しています。	別冊資料

# 1 | 地域公共交通とは？

このガイドブックでは、「地域住民が自宅を中心に通勤・通学、通院、買い物など、日常の生活圏内を移動する際に利用する公共交通機関」や「ビジネスでの用務先や観光での外出先で利用する公共交通機関」を『地域公共交通』と位置付けています。

地域公共交通には、路線バスやタクシー、鉄道、離島航路等の船舶などに加えて、市町村が運行するコミュニティバス・乗合タクシーなど、さまざまな種類があります。さらには、スクールバスや福祉バスなどの特定目的での移動に特化したものも広い意味での地域公共交通に含まれます。

地域公共交通を考える際には、それぞれの交通機関を「個別」のものとしてではなく、一体的な「ネットワーク」として捉え、全体としての機能向上を図っていくことが必要です。さらには、自転車や自家用車などとの関係にも配慮しながら、地域の「移動」全体を総合的に考えることも重要になります。

なお、このガイドブックでは、路線バスやコミュニティバス・乗合タクシーなどの陸上自動車交通を中心に取り扱っています。

## 〔地域公共交通の種類と特徴〕

鉄 道	<ul style="list-style-type: none"><li>●「鉄道事業法」に基づき、専用の敷地内にレールや駅を設置して車両の運行を行うものです。</li><li>●一度にたくさんの旅客を、比較的高速で、時刻通りに輸送することが可能ですが、整備のためには膨大な事業費が必要になり、また、乗降場所が駅に限定されます。</li></ul>
軌 道 (路面電車・モノレール)	<ul style="list-style-type: none"><li>●「軌道法」に基づき、主に道路敷地内にレールや停留所を設置して車両の運行を行うものです。</li><li>●鉄道ほどの高速性は期待できませんが、道路から直接乗降でき、市街地内などでたくさんの旅客を輸送することが可能です。</li><li>●なお、鉄道と同様、膨大な事業費が必要になるほか、道路敷地内にレール等を設置する場合には道路交通に与える影響が大きいいため、新設や延伸などを行う上ではさまざまな制約があります。</li></ul>
乗合バス (路線バス)	<ul style="list-style-type: none"><li>●いわゆる従来型の「路線バス」です。交通事業者（バス会社等）が主体となって、本来は「営利事業」として運行されますが、利用者減少や採算性の悪化に伴い、国・県・市町村が赤字補てんを行うことで運行を維持しているケースも見られます。</li><li>●停留所などの設備が比較的容易に設置できるなど、鉄道等に比べると柔軟な見直しが可能ですが、大型の車両を用いる場合が多いため、幅の広い幹線道路等の運行に適しています。</li></ul>
コミュニティバス	<ul style="list-style-type: none"><li>●交通空白地機・不便地域の解消等を図るため、市町村等が主体的に計画し、市町村自ら、もしくは、交通事業者（バス会社等）などに委託して、路線バスと同じような形で運行されるものです。</li><li>●利用者がそれほど多くないなど、交通事業者が主体となった運行が困難なエリアなどを対象に、地域のニーズにあわせて柔軟な運行を行うことが特徴です。</li></ul>
乗合タクシー	<ul style="list-style-type: none"><li>●ワゴン車やセダンなど、比較的小さい車両を使用して、不特定多数の人が「乗り合っ」て運行されるものです。</li><li>●あらかじめルート・ダイヤを設定して、路線バスと同じような形で運行するものから、ルートもダイヤも設定せずに予約に応じてドア to ドアで運行するものまで、さまざまな形があります。なお、予約に応じて運行するものを一般に「デマンド交通」と呼びます。</li></ul>
タクシー	<ul style="list-style-type: none"><li>●10人乗り以下の車両を使用して、「貸切」で運行するもので、不特定多数の人が「乗り合う」ことはできません。</li><li>●利用者の希望に応じたドア to ドアのきめ細かな輸送を行うことが可能ですが、一般的に路線バスや乗合タクシー等に比べて利用者の料金負担は大きくなります。</li></ul>
スクールバス	<ul style="list-style-type: none"><li>●小中学生などの通学手段の確保を目的として運行されているものですが、一般住民の移動手段としても活用している例が見られます。</li><li>●登下校時間帯に運行するスクールバスを一般住民も利用できるようにする「混乗化」のほか、登下校時間帯以外の空き時間にコミュニティバス等として活用することなども考えられます。</li></ul>
福祉バス	<ul style="list-style-type: none"><li>●一口に「福祉バス」といってもさまざまな例が見られますが、主に高齢者を対象として福祉施設などへの送迎を目的に、社会福祉協議会等が主体となって運行されることが多いようです。</li><li>●市町村によっては、買い物や通院なども含めて、高齢者の日常生活に必要な移動手段として幅広く活用されているケースも見られます。</li></ul>

『道路運送法』は公共交通に関する最も基本的な法律の一つであり、公共交通を運行する場合には、この法律の規定に基づいて実施する必要があります。

道路運送法では、公共交通の運行に使用する車両の使い方などについて、さまざまな「事業区分」が定められています。[詳細については次ページ参照]

## 『緑ナンバー（事業用）』と『白ナンバー（自家用）』

○公共交通に使用する車両には 2 種類のナンバープレートがありますが、対価（乗車運賃等）をもらって運行することが基本となるため、原則として「緑ナンバー（事業用）」の車両を使用することになります。

○ただし、例外的に「白ナンバー（自家用）」の車両を使用できる場合があり、白ナンバーで運行する公共交通を『自家用有償旅客運送』、緑ナンバーで運行する公共交通を『一般旅客自動車運送事業』と呼びます。



### 緑ナンバー⇒事業用自動車

旅客（乗客）や貨物を運送することで対価（運賃や配送料）をもらうことを目的とした車両



### 白ナンバー⇒自家用自動車

事業用自動車以外の一般的な車両

※対価をもらって旅客（乗客）を運送することは違法行為になります。  
（いわゆる「白バス」「白タク」）

## 『自家用有償旅客運送』

○平成 18 年の道路運送法改正により『自家用有償旅客運送』が緩和され、白ナンバー車両を公共交通に活用しやすくなりましたが、あくまでも例外規定であることに留意する必要があります。

（運送事業者が対応できない場合で、協議会の合意があったときのみ）

○自家用有償旅客運送には以下の 4 種類があり、「乗合」の可否や「会員登録（会員名簿）」の要否などの条件が異なります。

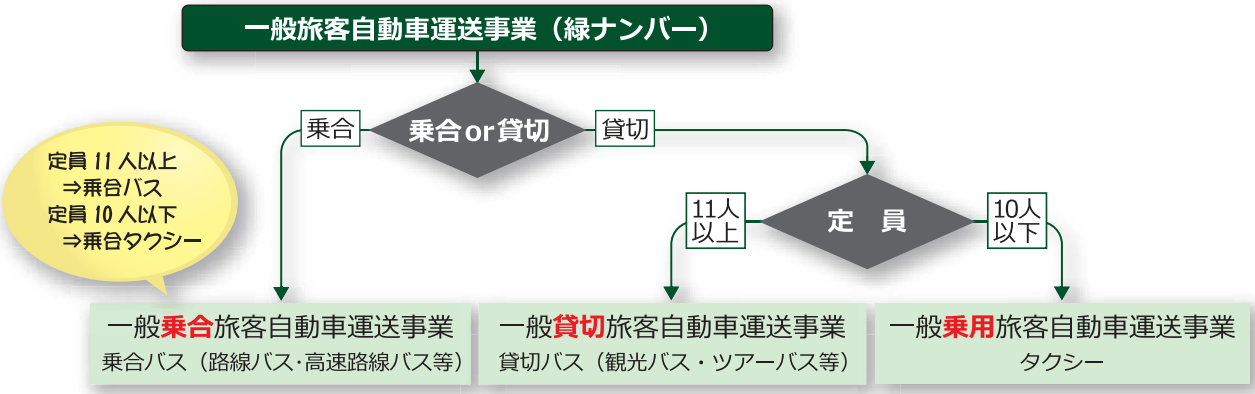
自家用有償旅客運送（白ナンバー）	
<p><b>市町村運営有償運送</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>●『道路運送法』に基づく「地域公共交通会議」の合意のもと、地域住民の生活に必要な旅客輸送確保のため、市町村が運送を行うもの。</li> </ul>	
<p><b>非営利活動法人による運送</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>●『道路運送法』に基づく「運営協議会」の合意のもと、NPO や社会福祉法人等の非営利活動法人が運送を行うもの。</li> </ul>	
乗合が可能	<p>交通空白輸送</p> <p>交通空白地域において、地域住民の生活に必要な輸送の確保が困難な場合、市町村が自ら行う輸送サービス</p>
	<p>公共交通空白地有償運送</p> <p>公共交通機関だけでは十分なサービスが確保できない場合、NPO 法人等が行う輸送サービス</p>
	<p>市町村福祉輸送</p> <p>身体障害者等に対する外出支援のために市町村が自ら行う輸送サービス</p>
	<p>福祉有償運送</p> <p>公共交通の利用が困難な高齢者等の通院・レジャー等のために NPO 法人等が行う輸送サービス</p>
	会員登録（名簿）が必要

※市町村長が認めた場合は来訪者・滞在者や会員以外も利用可能

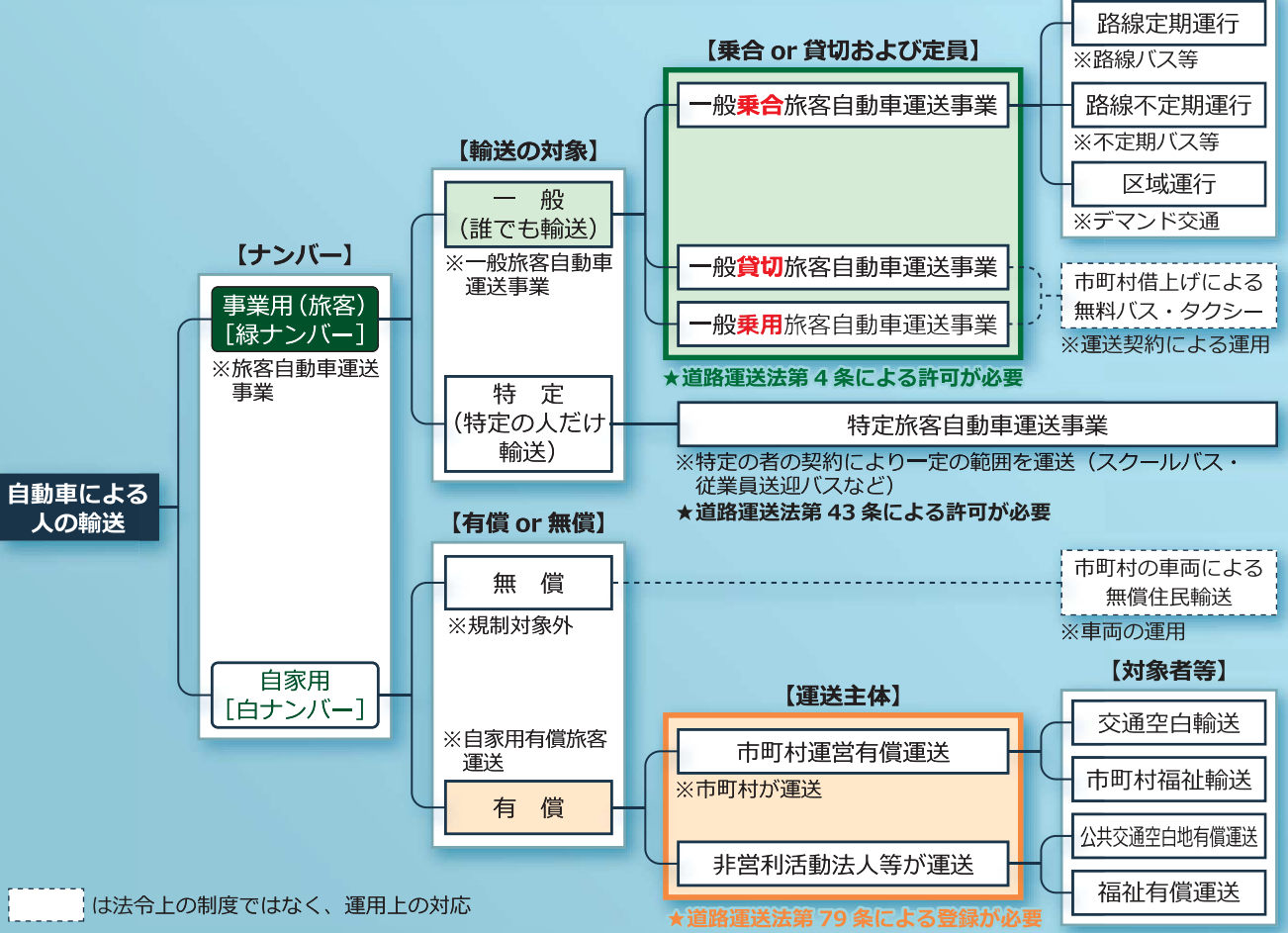


## 『乗合』と『貸切』

- 緑ナンバーで運行する「一般旅客自動車運送事業」はいくつかに区分されますが、このうち不特定多数の乗客が一つの車両に一緒に乗る『乗合』で運送できるのは『一般乗合旅客自動車運送事業』だけです。
- 一方で、観光バスや通常のタクシーなどは『貸切』に該当し、乗車定員によって「一般貸切旅客自動車運送事業（定員 11人以上）」、「一般乗用旅客自動車運送事業（定員 10人以下）」の2つに分類されます。
- 通常のタクシーや観光バスなどで「乗合」を行う場合、別途「一般乗合旅客自動車運送事業」の事業許可を取得する必要があります。



## 道路運送法の事業区分



## 2 地域公共交通を取り巻く状況 ～なぜ今、地域公共交通を考える必要があるのか？～

自家用車での移動を前提とした生活スタイルの浸透や、人口の減少などの影響から、公共交通の利用者は減少傾向が続いており、経営環境の悪化にともない交通事業者だけで地域の公共交通を担っていくことは難しくなっています。

このため、市町村が財政負担を行うことで、公共交通を維持しているケースが増えてきていますが、市町村の財政状況も厳しさを増すなか、このまま負担の増大が進んだ場合、地域の生活を支える公共交通を維持していくことが難しくなる可能性もあります。

一方で、高齢化や地球環境問題への対応、人口減少に対応した地域づくり・まちづくりの観点などから、地域の中で公共交通が果たすべき役割はますます重要になってきています。

このため、公共交通の現状の問題を解決して、日常生活に必要な移動手段を確保・維持していくことはもちろんのこと、まちづくりや観光などの関連分野と強く連携しながら、「持続可能な公共交通」を実現していくことが喫緊の課題になっています。

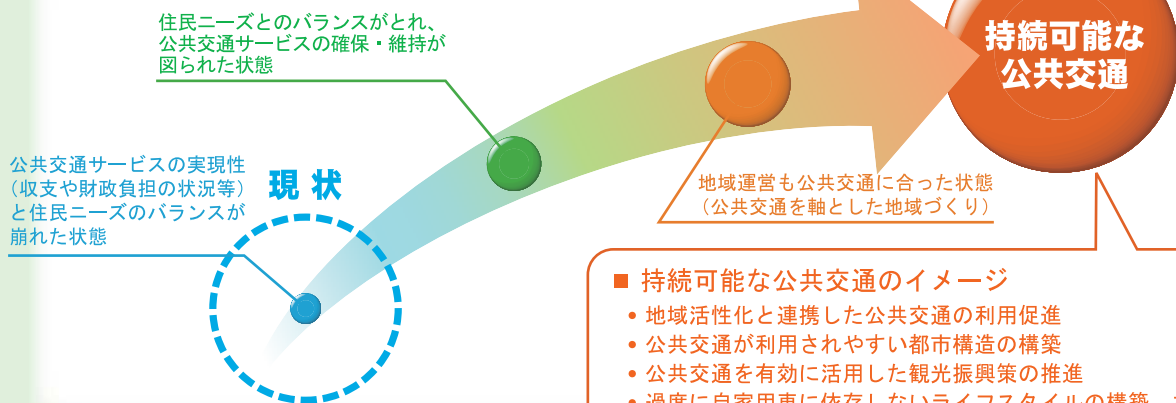
### 「持続可能な公共交通」の実現に向けて

- 交通事業者の経営環境の悪化や、市町村の財政負担増大などといった状況の根底には、地域公共交通が「悪循環」の構造に陥ってしまっていることがあるため、「負の連鎖」を断ち切って改善に向けた「流れ」を作り出していくことが不可欠です。
- 特に九州では、全国よりも早く人口が減少傾向に転じており、今後もこうした傾向は続いていく可能性が高いことから、需要に対応してサービスを提供する、という「受け身」の姿勢から脱却し、地域の生活を支える公共交通を将来的にも確保・維持していくことを考える必要があります。
- そのためには「効率性」だけを追い求めるのではなく、一方では「利便性」向上による利用促進なども図りながら、これらの“歯車”をがっちりと組み合わせて地域公共交通の「持続可能性」を高めていくことが重要です。
- 加えて、地域公共交通を軸に地域のさまざまな営みを連携させていくこと、さらには、「地域活性化」や「コンパクトなまちづくりの推進」「観光振興」などといった関連分野での取り組みと密接に連携を図ることで、地域全体として公共交通が利用されやすい環境をつくっていくことも考える必要があります。

#### 【持続可能性向上のイメージ】



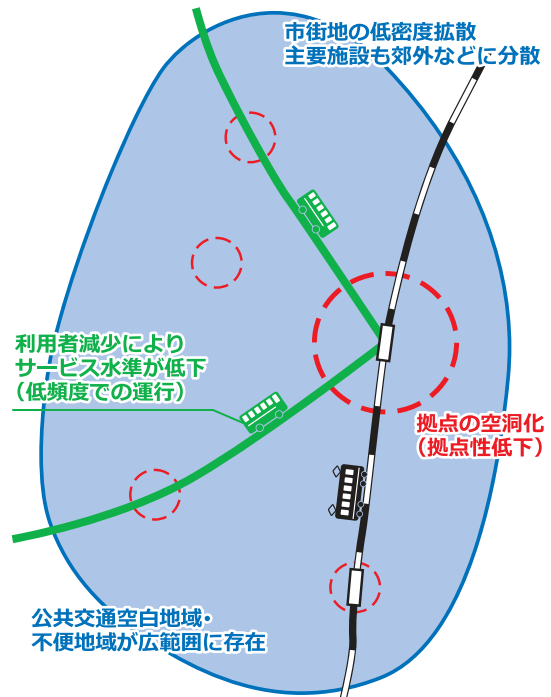
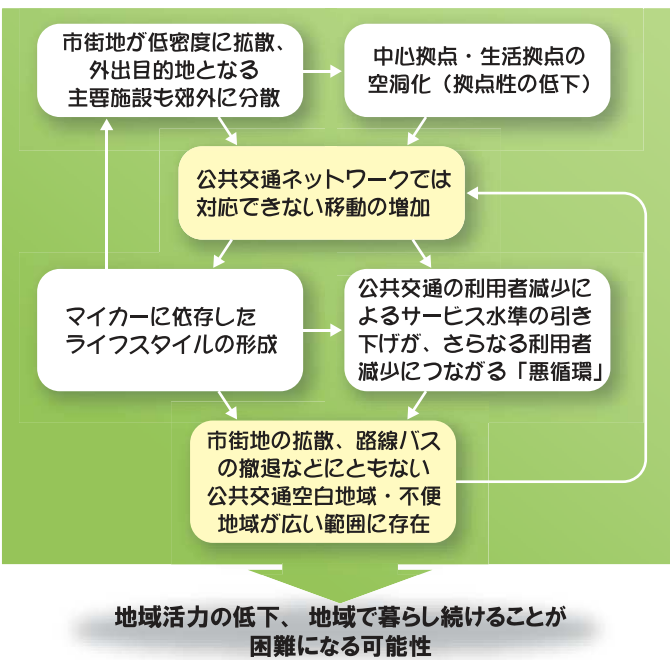
#### 【「持続可能な公共交通」のイメージ】



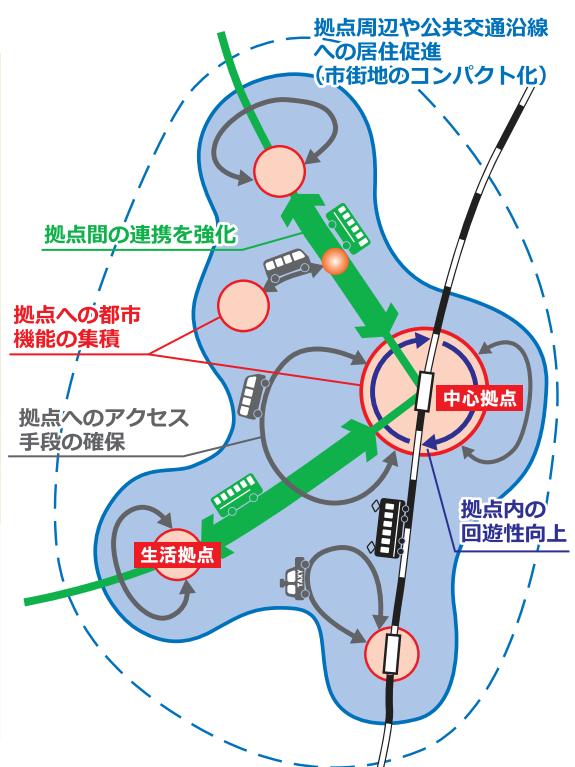
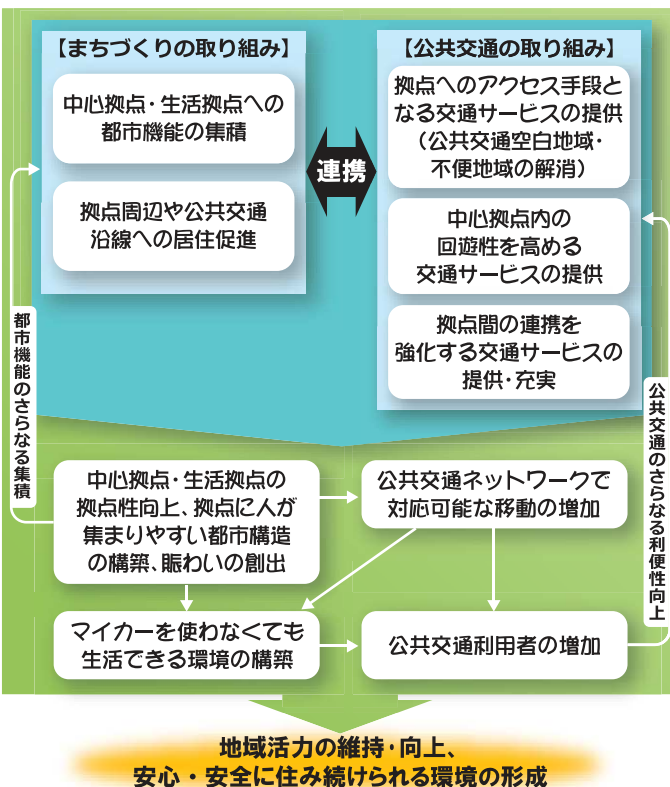
## 「まちづくり」と公共交通

- 人口減少・高齢化が進むなか、特に地方都市では、今後、地域の活力低下が深刻な問題になってくる可能性が高く、地域で暮らし続けることが困難になる可能性もあります。
- このため、「まちづくり」と公共交通が連携し、『コンパクト・プラス・ネットワーク』の都市構造を形成することで、地域活力の維持・向上や、将来的にも安全・安心に住み続けられる環境づくりを進めていくことが重要になります。

### 現 状



### まちづくりと公共交通が連携した取り組みイメージ



「コンパクト・プラス・ネットワーク」の都市構造

### 3 | 地域公共交通を考える

はじめて地域公共交通を考える場合、どんな状況になっているか全くわからなかったり、または、さまざまな問題が複雑に絡み合っていて難しく見えたりすることがあります。このため、どこから手をつけてよいのか見当がつかない、と頭を抱えてしまうことも多いようです。

そんな時には、悩んでばかりいるのではなく、まずは行動をおこしてみましょう。

実際に自分たちの地域のバスや乗合タクシーなどに乗ってみたり、地域の住民や利用者・公共交通を運行している交通事業者や運転手などの話を聞いてみたりすることで、少しずつ状況が見えてくるはずです。

また、話題になっている先進的な取り組み事例などが近くにあれば、実際に見に行ってみましょう。

#### 地域を知る、人を知る、公共交通を知ることからスタート！

- 地域にあった公共交通をイメージするためには、まずは地域の実情を十分に知る必要があります。地域の実情を知らなければ「地域にあった対策」を考えることはできません。
- まずは、実際に現地を訪れ、どのような地域なのかを自分自身の目で見ることにより、実態や問題点を感覚的にイメージすることが大切です。
- そして、客観的なデータで現状を整理してみたり、バス等の利用者や運転手さんの意見を聞いたり、さらには地域公共交通を実際に何度も利用してみたりしながら、理解を深めていくことが必要です。

特に  
普段自家用車  
での移動が多い方  
は要注意！！

#### 地域公共交通に関する検討経緯や計画の内容などを確認する！

- その地域の公共交通について、これまでどのような検討が行われてきたのか、どのような計画が作成され、それに基づいてどんな取り組みが実施されてきたのか、など、検討・取り組みの経緯や計画の内容などを確認しましょう。
- 地域公共交通に関する計画としては以下のようなものがあります。これまで地域公共交通に関する計画が作成されていない場合や、作成された計画の計画期間が終了している場合などは、新たな計画を作成することも考えてみる必要があります。

#### 〔ポイント〕

- 対象地域を自分自身の目で見ましょう。
  - ・ 乗り継ぎ場所や待ち時間なども把握しましょう。
- 地元の人の話を聞きましょう。
  - ・ 自治会長さんや区長さんの話を聞きましょう。（地域の方の移動特性や移動に際して抱えている問題点など）
  - ・ バスの運転手や駅員などの話を聞きましょう。（利用者の特性や満足度、問題点など）
  - ・ 利用者や地域にお住いの人たちの話を聞きましょう。（ダイヤやルートに対する要望など）
- 地域公共交通の利用状況や人口特性などを客観的なデータで整理しましょう。
  - ・ 全体的な利用状況や、利用が多いまたは少ない時間帯・区間、人口の集積状況などを整理してみましょう。
- 運行されている地域公共交通のルートやバス停・駅・港などの位置を確かめましょう。
- 運行されている地域公共交通に実際に乗ってみましょう。

#### 〔地域公共交通に関する計画〕

地域公共交通網形成計画	<ul style="list-style-type: none"><li>● 地域公共交通の“あり方”などを示す「マスタープラン」としての役割を持った計画です。</li><li>● 平成26年の法改正により、これまでの「地域公共交通総合連携計画」にかわって、「地域公共交通の活性化及び再生に関する法律」（p.15 参照）に基づく「法定計画」となりました。（両計画では記載事項が一部異なっていることに注意が必要です。）</li></ul>
地域公共交通再編実施計画	<ul style="list-style-type: none"><li>● 地域公共交通網形成計画に基づいて、地域全体の公共交通ネットワークの総合的な再編を行う場合の「アクションプラン」となる計画で、大臣認定を受けることでさまざまな制度や財政支援の「特例」を活用することが可能になります。</li></ul>
生活交通確保維持改善計画	<ul style="list-style-type: none"><li>● 「地域公共交通確保維持改善事業」（p.16 参照）の補助を受けて事業を実施する場合の「アクションプラン」となる計画です。</li></ul>
その他	<ul style="list-style-type: none"><li>● そのほか、「都市交通マスタープラン」や「交通体系再編計画」などといった名称で独自に計画を策定しているケースも見られます。</li></ul>



こうした地道な行動を続けることで、地域公共交通の現状や問題がわかってきたら、さっそく問題の解決に向けた取り組みをはじめましょう。

はじめから全ての問題に完全に対応しようとしたり、大きなことや難しいことにチャレンジしたりする必要はありません。一つのバス停での改善や、運行ダイヤのちょっとした見直しなど、まずは小さなことやできることから始めましょう。

うまくいった取り組みを少しずつ拡大していくことや、地道な取り組みを継続していくことが大切です。

### 公共交通の利用状況や住民の 移動特性・ニーズなどを把握する！

- 既存資料なども活用しながら、人口の分布や外出目的地となる施設の立地状況などの地域の現状や、公共交通の利用状況などを把握しましょう。
- また、アンケート調査などにより、地域の人たちが普段どのような目的でどこへ・どんな交通手段で外出しているのか、といった「移動特性」や、「地域公共交通に対する不満点・要望」などについても把握してみましょう。
- なお、地域公共交通の取り組みでは、本当に公共交通を必要としている「本当の利用者」を見極めることが重要であることに留意する必要があります。

「本当の利用者」の声  
が「利用しない利用者」の  
声に埋もれてしまわない  
ように注意！！

### 問題点・課題を

### しっかりと見極めて、対応を考える！

- ここまでで把握・整理したデータなどを活用して、地域公共交通の問題点を把握し、その要因をしっかりと分析して課題を見極めましょう。
- なお、ここでは、地域公共交通の「現状」だけでなく、地域が目指す将来像の実現に向けた地域公共交通の役割なども念頭に幅広く課題を整理してみましょう。
- 課題が整理できたら、課題解決に向けた具体的な対応（取り組み）を考えましょう。検討結果を「地域公共交通網形成計画」等としてとりまとめる場合の留意点などは『勘どころ』をご参照ください。

#### 〔把握項目（例）〕

人口分布等	● 人口、特に高齢者などの分布や増減状況などを整理してみましょう。
主要施設の立地状況	● 外出の目的地となる商業・医療・公益施設などの立地状況を整理してみましょう。
通勤・通学の状況	● 通勤や通学など、周辺市町村との結びつきなどについて整理してみましょう。
公共交通の現状	● 公共交通のルートや駅・バス停などの位置、ダイヤなどについて整理してみましょう。乗り継ぎポイントになる交通拠点については、現地の状況も確認しましょう。 ● 公共交通サービスが提供されていない「公共交通空白地域・不便地域」もあわせて把握しましょう。
公共交通の利用状況等	● 路線・区間別の利用状況や、料金体系、財政負担の状況などについて整理してみましょう。
移動特性等	● 地域の人たちの普段の外出行動や、公共交通に対する意識を把握しましょう。
不満点・要望等	● 地域公共交通に対する不満や要望を把握しましょう。「本当の利用者」の意見にしっかりと耳を傾けることが重要です。

#### 〔課題と対応の考え方（例）〕

現状のネットワークでは対応できない移動需要が存在	● 既存路線のルートの一部を見直すことで、移動需要に対応 ● 新たな公共交通サービスを導入し、既存路線と連携を図ることで移動需要に対応 など
利用が極端に少ない区間や便が存在	● 利用が多い区間を「幹線」、少ない区間を「支線」に分割し、役割分担を明確にした上で、路線を再編 ● 利用が少ない区間周辺エリアで利用促進策を重点的に実施 ● 利用状況を精査した上で、ダイヤや運行頻度を調整 など
公共交通空白地域・不便地域が存在	● 既存路線のルートの一部を見直して空白地域等へ乗り入れ ● 新たにデマンド交通等を導入 ● タクシーを利活用することで最寄り駅・バス停までの移動手段を確保 など
交通結節点の機能が不十分	● 交通結節点の待合環境などを整備 ● 乗り継ぎ運賃割引などを導入 ● 乗り継ぎダイヤなどに関する情報を積極的に提供 など

## 地域公共交通の利用状況やニーズなどを把握する方法

- 地域公共交通の課題を十分に見極めるためには、まずは地域の現状や公共交通の利用状況、利用者等のニーズなどを的確に把握することが重要になります。
- ニーズなどを把握する方法にはさまざまなものがありますが、「何を把握したいのか」によって必要な調査方法や調査対象は変わってきます。調査によっては多大なコストが発生する場合もあるため、まずは目的を明確にした上で、できるだけ効果的・効率的に調査を実施することを考える必要があります。
- また、地域全体の計画を検討する場合と、個別路線の具体的な見直しなどを検討する場合では、把握・分析のレベルが大きく異なってくるため、2段階に分けて調査を実施することも考えてみる必要があります。

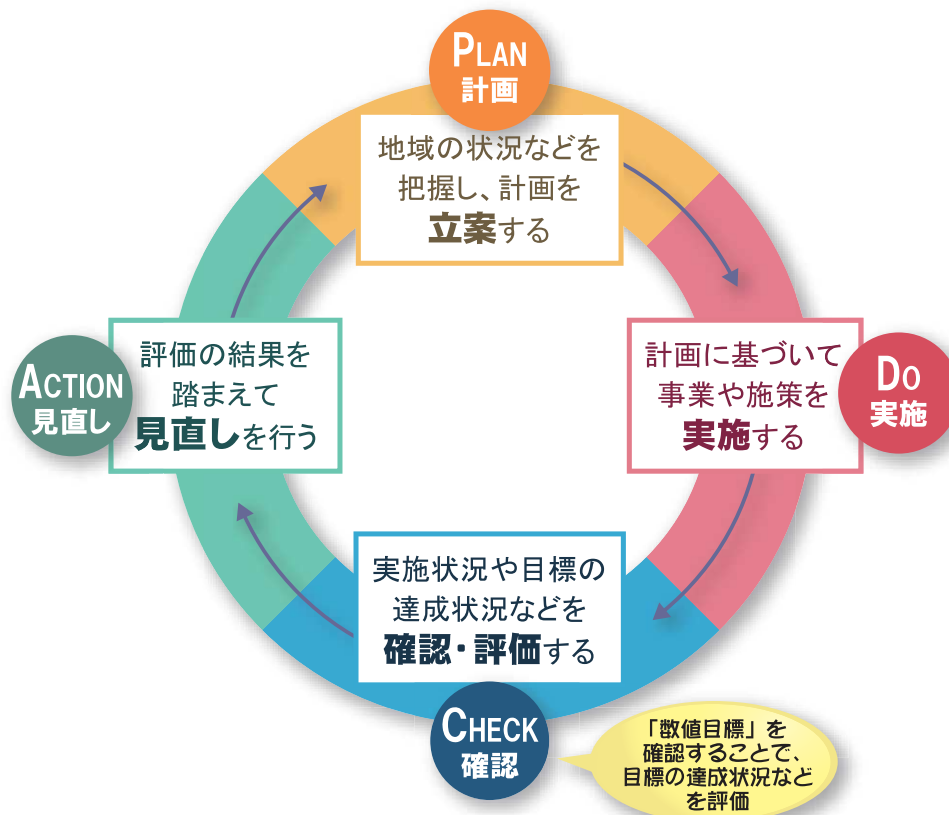
### 〔利用状況やニーズなどを把握する方法（例）〕

現状や利用状況などを把握する方法	<b>既存資料等の活用</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>●国勢調査などをはじめとする各種統計資料や、市町村が独自に実施している調査のデータなど、既存資料等を有効に活用しましょう。</li> <li>●また、交通事業者から路線別の運行状況や利用状況、収支の状況などに関するデータを提供してもらうことが可能な場合もあります。</li> </ul>
	<b>現地踏査</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>●駅や港、バス停などの施設の状況や、周辺の土地利用状況などについては、既存データなどからは把握が困難です。このため、地域公共交通の状況をより詳しく把握するため、必要に応じて現地を訪れ、詳細な確認を実施しましょう。特に他の交通手段と乗り継ぎが行われる「交通結節点」については、乗り継ぎのしやすさなどについて実際に現地で確認してみることが重要です。</li> </ul>
	<b>利用実態調査（乗降調査）</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>●地域公共交通の問題点などを検討するためには、各路線の区間別や時間帯別（便別）の利用状況をできるだけ詳細に把握することが重要になります。交通事業者が乗降データなどを収集している場合もありますが、利用可能なデータがない場合には実際に車両に乗り込んで利用者の乗降場所などを把握する利用実態調査（乗降調査）を実施することも考えられます。</li> <li>●車内に複数の調査員が乗り込み、利用者に対して利用区間や利用頻度、外出目的、他の路線や交通機関への乗り継ぎの有無、改善要望などを聞き取る方法もあります。この場合、実際に地域公共交通を利用している「本当の利用者」の声を直接的に把握できるメリットがあります。</li> </ul>
移動特性やニーズなどを把握する方法	<b>アンケート調査・聞き取り調査</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>●持続可能な公共交通を考える上では、地域住民が「いつ、何のため、どこに、どんな手段で、どのぐらい外出しているのか」を把握し、移動実態にマッチした地域公共交通を検討することが重要です。その把握のため、「住民アンケート調査」を実施するケースが数多く見られます。</li> <li>●また、交通拠点施設の利用者や、外出目的地となる医療施設・商業施設等への来訪者、老人会に参加している高齢者などに「聞き取り調査」を実施し、外出状況や地域公共交通の問題点などを把握する方法もあります。</li> </ul>
	<b>ヒアリング調査</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>●地域公共交通を本当に必要とする人と接する機会が多い関係機関（交通事業者・運転手や社会福祉協議会、民生委員の方々など）と直接面談する「ヒアリング調査」は、地域住民の外出状況や地域の移動の問題点などの「概略」を把握するのに適しています。</li> </ul>
	<b>地域懇談会・意見交換会</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>●重点施策の実施地区など、特定の地区での意向を掘り下げて把握したいときや、施策実施の説明・事業効果に関する意見把握などを行いたいときなどは、該当する地区の住民を対象にした「地域懇談会」や「意見交換会」を実施することが考えられます。</li> <li>●ただし、住民の意見が多岐にわたり集約が難しかったり、地域公共交通を本当に利用している人の参加がなかなか得られなかったりといったデメリットもあることに留意が必要です。</li> </ul>
	<b>短期間の実証実験</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>●地域公共交通サービスを新たに導入する場合などは、事前に「実証実験」として試験的に短期間運行してみることで、本格運行の可否判断や改善策の検討などを行うことが考えられます。実証実験により新たな公共交通サービスに対する認知度向上や利用促進につながることも期待できます。</li> <li>●ただし、事前に十分な周知を行うこと、できるだけ本格運行に近い形で実施することなどに留意する必要があります。</li> </ul>

## 『PDCAサイクル』

- 地域公共交通をより良いものにしていくためには、取り組みをはじめた後も継続的に状況を把握し、必要に応じて見直しを行っていくことが重要です。このため、「計画を立て（**P**lan）」、「実施し（**D**o）」、結果を「確認し（**C**heck）」、必要に応じて「見直しを行う（**A**ction）」という一連の流れ：『**PDCA** サイクル』を定期的・継続的に繰り返していくことが必要になります。
- また、効果的・効率的に見直しを実施していくためには、目標の達成状況などを的確に表すことができる定量的な「数値指標」や「目標値」を設定することが有効です。

### 〔PDCA サイクル〕



- なお、「地域公共交通網形成計画」を作成する場合には、「具体的で可能な限り数値化された目標」を設定することが求められます。また、「地域公共交通確保維持改善事業」を実施する際の「アクションプラン」となる「生活交通確保維持改善計画」等においても、「事業に係る定量的な目標・効果」について記載する必要があります。

### 「地域公共交通網形成計画」における「目標」と「数値指標」

- 「地域公共交通網形成計画」では、地域が目指すまちの将来像の実現に貢献するような目標を設定することが重要になります。例えば、「公共交通の利用者数の増加」や「公共交通に対する財政負担の軽減」などといった「公共交通の利用状況」に関する目標は、その達成がまちの将来像実現に直結するものではない点に留意する必要があります。
- このため、目標の達成状況を評価するための「数値指標」についても、「まちの将来像」とその実現に貢献する「目標」との関係に留意しながら、数値の向上が「目標」の達成、さらには「まちの将来像」の実現を表現できるようなものになるよう検討を行う必要があります。



## 4 地域公共交通に対する取り組み

地域公共交通が抱える問題点・課題は相互に密接に関連している場合も多いため、個別の問題点などに対する散発的・単発的な取り組みでは十分な効果が得られない可能性があります。

ここでは、地域公共交通に対する取り組みを以下の6つに区分し、それぞれについて

今ある地域公共交通サービスを改善する

- 地域公共交通サービスの問題が明らかになった場合、まずは今あるサービスを改善することで対応できないか、考えてみる必要があります。サービス改善には大きく「ルートや起終点の見直し」と「ダイヤやサービス水準（運行頻度）の見直し」が考えられますが、サービス水準の引き下げがさらなる利用者減少を招く「悪循環」に陥ることがないように、慎重に検討していくことが重要になります。
- なお、現状のネットワークが地域住民等のニーズと大きくかい離してしまっているような場合は、運行形態の変更や地域全体でのネットワークの再構築などの「抜本的」な見直しも考える必要があります。

### 【取り組みの一例】

- ルートの効率化により地域公共交通のサービスを向上（幹線と支線の役割分担の明確化による幹線部分の運行頻度向上・公共交通空白地域等への対応 など）
- 個別ルートの見直しによる利用者ニーズの変化などへの対応（乗り継ぎポイントとなる交通拠点や、新たに立地した商業・医療施設、住宅地への乗り入れ など）
- 利用者の移動ニーズにあわせたダイヤの見直し など

今ある  
地域公共交通  
サービスを  
改善する

地域公共交通が使いやすい環境を整える

- 地域の公共交通を利用したいと思っても、高齢者や障がいを持った人などにとっては利用が難しい場合があります。また、分かりにくさからくる不安感や定時性の問題など、利用が敬遠される公共交通特有の要因などもあります。
- できるだけ多くの人に地域公共交通を利用してもらうためには、このような「利用を阻害する要因」や「利用が敬遠される要因」の改善を図っていくことも重要になります。

### 【取り組みの一例】

- 駅・バス停や車両等のユニバーサルデザイン化
- バス待ち環境の改善（快適なバス待ち環境の整備）
- バスの現在位置や遅れの状況などが分かるシステム（バスロケーションシステム）の導入
- バス専用・優先レーンの設置による定時性向上 など

地域公共交通  
が使いやすい  
環境を整える

持続  
な公共  
実

地域公共交通の収支を改善する

- 地域公共交通の運営にはさまざまな費用が必要であり、運賃収入が少なければ当然「赤字」になります。行政からの財政支援を受けて運営しているケースも多くなっていますが、「持続可能な公共交通」を実現していくためには、公共交通事業の経営改善を図っていくことが急務となっています。
- 経営改善を考える場合、リストラや経営統合などの抜本的な経営体質の改善が思い浮かびますが、こうした取り組みはこれまでも進められてきており、今後大きな効果は期待できないと考えられるため、小さな工夫を積み重ねることによる改善についても考えてみる必要があります。

### 【取り組みの一例】

- 運賃の見直し：利便性向上にあわせた値上げや、値下げ・割引運賃の導入による利用促進 など
- 営業外収入による増収の工夫：駅やバス停・車両内への有料広告の掲示や、小荷物運送、グッズ販売 など
- 「安上がり」な運行などの工夫：廃止となった路線で使用されていた車両・バス停などの活用、簡易なバス停の設置などによる初期コストの抑制や、シルバー人材の活用などによる運行コストの抑制 など

地域公共交通  
の収支を  
改善する



の概要をお示ししていますが、『持続可能な公共交通』の実現に向けては、これらの取り組みを効果的に組み合わせ、施策を総合的に展開していくことが重要になります。

より具体的な内容や参考事例などについては、『なるほど！公共交通の勘どころ』をご参照ください。

- 今ある地域公共交通サービスを改善しても必要な地域公共交通サービスの確保が困難な場合には、新たに地域公共交通サービスを確保することになりますが、スクールバス・福祉バスなどの既存の交通資源を有効に活用することも考えられます。
- 近年、多くの地域で「デマンド交通」が導入されていますが、デマンド交通は必ずしも地域公共交通の「万能薬」ではないため、地域の特性や需要などに応じた最適なサービスを検討する必要があります。
- なお、新たなサービスの導入にあわせて、あらかじめ見直しや撤退の「ルール」(トリガー)を設定し、利用状況に応じて継続的・柔軟に見直しを行っていくことも考えられます。

必要な地域公共交通サービスを確保する



**【取り組みの一例】**

- 福祉バス・スクールバスをコミュニティバスとして活用
- 自家用有償旅客運送による乗合タクシー等の運行
- デマンド交通の導入（「運行ルート」と「運行ダイヤ」のパターンの組み合わせによりさまざまなものが考えられます）
- タクシー料金の一部助成などによるタクシーの利活用 など



- 地域公共交通サービスを確保・改善しても、それぞれが個別・バラバラでは一体的な「ネットワーク」として十分に効果を発揮することはできません。
- このため、「交通結節点の機能強化」や、「乗り継ぎに対する不便感・抵抗感の軽減」などにより、地域公共交通サービス相互の連携の強化、さらには、自転車や自家用車等との連携などについても考えていくことが重要になります。

地域公共交通サービスの連携を強化する

**【取り組みの一例】**

- 乗り継ぎに便利な乗り場の改善（乗降場所の近接化、移動経路の整備、案内誘導の充実など）
- パーク&ライド、サイクル&ライドなどの工夫
- 乗り継ぎしやすいダイヤ設定・調整、乗り継ぎに関する情報提供の充実、乗り継ぎ割引の導入 など



- 利用促進を考える際には、実際の利用に至るまでにはいくつかの「STEP」が存在することに留意し、それぞれのSTEPに応じた利用促進策を戦略的に実施していくことが重要になります。

地域公共交通の利用を促進する

**【利用促進のSTEPと取り組みの一例】**

STEP1	興味をもってもらう！	地域公共交通の存在を知らせ、興味・愛着を持ってもらう。	○ネーミングや車体デザイン、駅名などの工夫 ○継続的な広報の実施やイベントの開催 など
STEP2	利用しようと思ってもらう！	地域公共交通の情報を提供し、利用してみようと思ってもらう。	○公共交通マップや時刻表などの作成・配布 ○ホームページや携帯サイトでの情報提供 など
STEP3	実際に利用してもらう！	利用環境の改善などを通じて、実際に利用してもらう。	○乗りやすさ向上、乗り継ぎ利用の費用負担の軽減 ○運賃の工夫などによる割高感の軽減 など
STEP4	利用を続けてもらう！	利用することの重要性などを啓発し、継続してもらう。	○利用満足度の向上や公共交通を支える意識の醸成 ○モビリティ・マネジメントの実施 など

## 5 | 検討や取り組みの体制

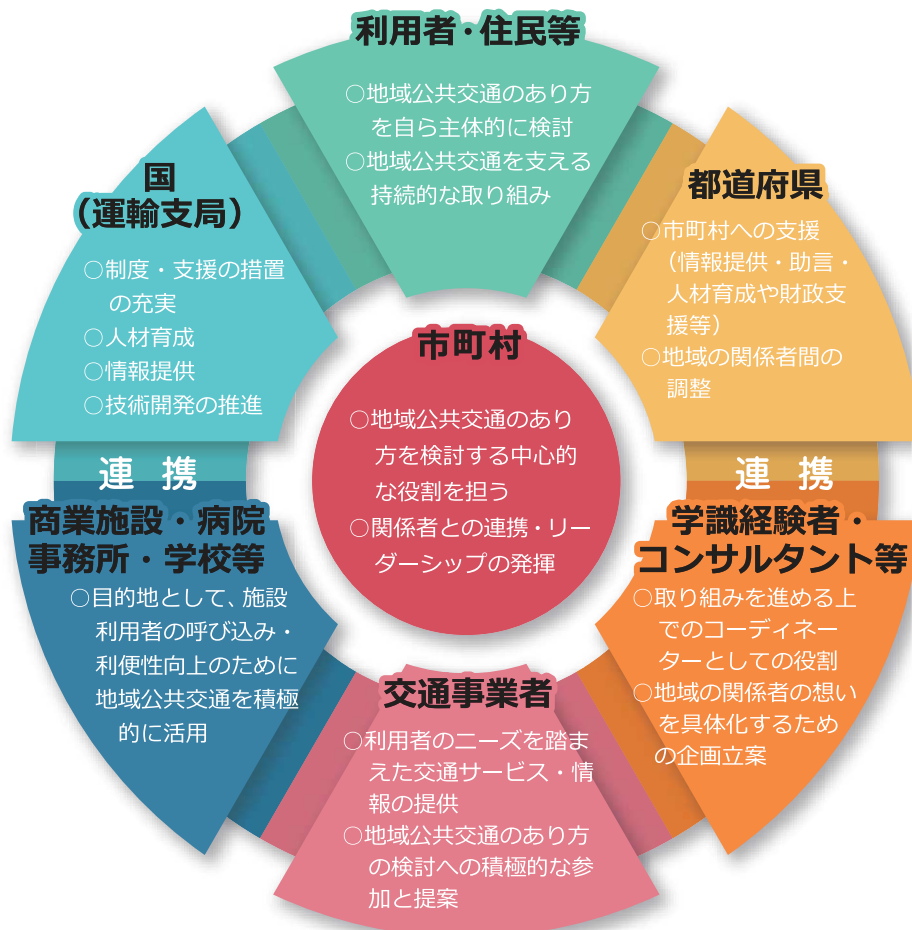
地域が抱える公共交通の問題は、そこで暮らしているみんなの問題です。

そのため、さまざまな関係者が連携・協働して問題を共有化し、みんなでアイデアを出し合って考えること、そして、役割を分担しながら取り組みを進めていくことが基本となります。

ただし、普段から地域公共交通の問題を意識している人はそれほど多くないため、市町村には検討・取り組み体制の中の「旗振り役」としてのリーダーシップが求められます。交通事業者や住民（利用者）などと連携しながら、市町村が中心となって主体的に取り組んでいくことを考えていく必要があります。

また、近年は「地域」が主体となった取り組みも増えてきており、そういった取り組みを支援していくことも重要になります。

### 〔役割分担のイメージ〕



### 安全の確保が最優先…プロである交通事業者に行ってもらうことが最善

- 地域公共交通を検討する際に最も気を付けなければならないのは「安全性」の確保です。交通事業者には安全と安心の維持に努める義務があり、必要な基準を満たすのはもちろんのこと、そのほかにもさまざまな安全対策を講じることが求められています。
- 低コストだけを理由に都合のよい車両と運転手が確保されれば、コミュニティバスや乗合タクシーを運行できると考えてはいけません。車両の整備や運転手の安全運行の管理も含めた「安全性」をどう確保するかということをきちんと考慮する必要があります。

## 地域公共交通について協議する“場”

○地域公共交通について協議する“場”としては以下のような法律に基づく検討組織などがあります。それぞれの組織の目的は異なっていますが、構成員の要件は共通する部分も多いため、一つの組織で複数の会議等の役割を兼ねることが可能です。

○なお、下記以外に、「地域公共交通確保維持改善事業」に関する計画の策定や事業の実施を行う「補助金交付要綱に定める協議会」などもあります。

### 〔法律に基づく検討組織〕

	法定協議会	地域公共交通会議	運営協議会
<b>目的</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>● 地域公共交通網形成計画の策定および実施に関して必要な事項を協議</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>● 地域の実情に応じた適切な乗合旅客運送の態様および運賃・料金等に関する事項、市町村運営有償運送の必要性および旅客から収受する対価に関する事項、その他これらに関して必要となる事項の協議</li> <li>● 地域の交通計画を作成（任意）</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>● 公共交通空白地有償運送および福祉有償運送の必要性、旅客から収受する対価その他の自家用有償旅客運送を実施するにあたり必要となる事項の協議</li> </ul>
<b>根拠法</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>● 地域公共交通の活性化及び再生に関する法律（第6条）</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>● 道路運送法施行規則（第9条の3）</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>● 道路運送法施行規則（第51条の8）</li> </ul>
<b>協議が調った場合（メリット）</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>● 地域公共交通網形成計画の作成</li> <li>● 同計画実施への許認可手続きの簡素化</li> <li>● 地方債起債等の特例措置</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>● 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</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>● 自家用車での公共交通空白地有償運送および福祉有償運送の運行実施が可能</li> <li>● 自家用車の有償旅客運送の登録、運行が可能</li> </ul>
<b>対象交通モード</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>● 鉄道、軌道、バス、タクシー、旅客船等の多様なモード</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>● 乗合バス・乗合タクシー</li> <li>● 自家用有償旅客運送（市町村運営有償運送）</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>● 自家用有償旅客運送（NPO等による公共交通空白地有償運送及び福祉有償運送）</li> </ul>
<b>構成員</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>● 地域公共交通網形成計画を作成しようとする地方公共団体</li> <li>● 関係する公共交通事業者等、道路管理者、港湾管理者その他地域公共交通網形成計画に定めようとする事業を実施すると見込まれる者</li> <li>● 関係する公安委員会および地域公共交通の利用者、学識経験者その他の当該地方公共団体が必要と認める者</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>● 地域公共交通会議を主宰する地方公共団体の長</li> <li>● 一般乗合旅客自動車運送事業者その他の一般旅客自動車運送事業者およびその組織する団体</li> <li>● 住民または旅客</li> <li>● 地方運輸局長</li> <li>● 一般旅客自動車運送事業者の事業用自動車の運転者が組織する団体</li> </ul> <p>【必要に応じて】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>● 路線を定めて行う一般乗合旅客自動車運送事業または第49条第1号に規定する市町村運営有償運送について協議を行う場合には、道路管理者および都道府県警察</li> <li>● 学識経験を有する者その他の地域公共交通会議の運営上必要と認められる者</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>● 運営協議会を主宰する地方公共団体の長</li> <li>● 一般乗合旅客自動車運送事業者およびその組織する団体</li> <li>● 住民または旅客</li> <li>● 地方運輸局長</li> <li>● 一般旅客自動車運送事業者の事業用自動車の運転者が組織する団体</li> <li>● 運営協議会を主宰する地方公共団体の長が管轄する区域内において現に公共交通空白地有償運送または福祉有償運送を行っている特定非営利活動法人等</li> </ul> <p>【必要に応じて】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>● 学識経験を有する者その他の運営協議会の運営上必要と認められる者</li> </ul>
<b>参加是非</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>● 応諾義務あり</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>● 応諾義務なし</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>● 応諾義務なし</li> </ul>
<b>協議結果</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>● 協議会参加者の尊重義務あり</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>● 法律上規定なし</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>● 法律上規定なし</li> </ul>
<b>事業実施</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>● 行える（地域公共交通確保維持改善事業）</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>● 行えない</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>● 行えない</li> </ul>

## 地域公共交通に関する法律

地域公共交通に関する法律としては、以下のようなものがあります。

### 〔地域公共交通に関する主な法律〕

<p><b>交通政策基本法</b></p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>● 交通に関する施策について、基本理念及びその実現を図るのに基本となる事項を定め、また、国や地方公共団体の責務等を明らかにすることで、交通に関する施策を総合的かつ計画的に推進し、これにより国民生活の安定向上および国民経済の健全な発展を図ることを目的として平成 25 年に施行されました。</li> <li>● また、平成 27 年には交通政策基本法に基づき、国の交通政策の長期的な方向性を踏まえつつ、政府が今後講ずべき交通に関する施策について定めた「交通政策基本計画」が閣議決定されています。</li> </ul>
<p><b>地域公共交通の活性化及び再生に関する法律</b></p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>● 持続可能な地域公共交通網の形成に向けて、地域公共交通の活性化及び再生のための地域における主体的な取り組みおよび創意工夫を総合的・一体的・効率的に推進し、個性豊かで活力に満ちた地域社会の実現に寄与することを目的とした法律で、交通政策基本法の制定を受けて平成 26 年に大幅な改正が行われました。</li> <li>● 「地域公共交通総合連携計画」から改正された「地域公共交通網形成計画」などの計画作成に関する事項や、地域公共交通特定事業に関する事項などが定められています。</li> <li>● なお、主務大臣（国土交通大臣・総務大臣）は地域公共交通の活性化及び再生の促進に関する「基本方針」を定めることとなっており、市町村等が作成する「地域公共交通網形成計画」などはこの「基本方針」に対応したものになっている必要があります。</li> </ul>
<p><b>道路運送法</b></p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>● 道路運送事業の適正な運営および公正な競争を確保し、道路運送に関する秩序を確立するための法律であり、地域公共交通に関する最も基本的な法律の一つです。</li> <li>● バスや乗合タクシーはもちろんのこと、貸切バスや通常のタクシーなども含めて、自動車を使用して「有償」で旅客を運送する事業を営む場合には、この法律に基づいて国土交通大臣の許可を得る必要があります。</li> <li>● 道路運送法に基づく事業の「区分」などについては、p.4 にお示ししています。</li> </ul>
<p><b>道路法</b></p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>● 道路網の整備を図るため、道路に関して、路線の指定及び認定、管理、構造、保全、費用の負担区分等に関する事項を定め、交通の発達に寄与するとともに、公共の福祉を増進することを目的とした法律です。</li> <li>● 道路上にバス停などを設置する場合には、道路管理者（国・県・市町村等）から道路法に基づく「道路占用許可」を得る必要があります。</li> </ul>
<p><b>道路交通法</b></p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>● 道路における交通の安全と円滑を図るとともに、道路の交通に起因する障害を防止することを目的とした法律です。</li> <li>● 道路上にバス停などを設置する場合には、交通管理者（警察署）から道路交通法に基づく「道路使用許可」を得る必要があります。</li> </ul>
<p><b>道路運送車両法</b></p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>● 道路運送車両（自動車・原動機付自転車・軽車両）の安全性確保や公害の防止、整備等について規定した法律で、車両の保安基準や構造要件などが定められています。</li> <li>● 「事業用」に用いる車両については「自家用」よりも厳しい基準が適用されます。</li> </ul>
<p><b>高齢者、障害者等の移動等の円滑化の促進に関する法律（バリアフリー法）</b></p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>● 高齢者や障害者などの自立した日常生活や社会生活を確保することを目的とした法律です。</li> <li>● 高齢者や障害者の公共交通を利用した円滑な移動を念頭に、旅客施設や車両等の構造や設備に関する「公共交通移動等円滑化基準」などが定められています。</li> </ul>



## 地域公共交通の検討や取り組みに関する支援制度

- 地域公共交通に関する検討（計画の作成など）や取り組みに対しては、さまざまな支援制度が用意されています。ここでは、代表的なものである『地域公共交通確保維持改善事業』の概要をお示しします。（詳細については「補助金交付要綱」などをご参照ください。）
- また、国による支援制度以外に、九州各県が地域の実情を踏まえて実施している補助制度などもあります。

### 〔地域公共交通確保維持改善事業の概要〕

地域公共交通確保維持事業	陸上交通	● 地域間幹線系統確保維持費国庫補助金 ・ 地域間交通ネットワークを形成する「地域間幹線系統」の運行費用（欠損額）の一部を支援	『地域公共交通再編実施計画』に基づいて実施
		● 地域内フィーダー系統確保維持費国庫補助金 ・ 幹線バス等の地域間交通ネットワークと密接な地域内のバス交通・デマンド交通の運行費用（欠損額）の一部を支援	
		● 車両減価償却費等国庫補助金 ・ バス車両を更新する際の購入車両減価償却費、および、当該購入に係る金融費用の一部を支援	
		● 公有民営方式車両購入費国庫補助金 ・ 地方公共団体が取得し、交通事業者に貸与して運行する車両の購入費用の一部を支援	
		● 予約型運行転換経費国庫補助金 ・ 路線バスからデマンド型運行に転換する場合の小型車両の購入にかかる費用、および、予約システムの導入に係る経費の一部を支援	
離島航路	● 離島航路運営費等補助金 ・ 離島に暮らす住民にとって不可欠な離島航路の運航に係る欠損額の一部を支援	『生活交通確保維持改善計画』等に基づいて実施	
	● 離島航路構造改革補助金 ・ 離島航路の維持・改善に向けた航路再編等のための調査費用（100%補助）や、船舶の公設民営化もしくは効率化船舶の建造にかかる費用の一部を支援		
離島航空路		● 離島に暮らす住民にとって不可欠な離島航空路の運航に係る欠損額の一部を支援 ● 離島住民に対する割引運賃を設定する場合の、運賃引き下げによる損失額の一部を支援	
地域公共交通確保維持改善事業	解消促進等事業	● バリアフリー化設備等整備事業 ・ 鉄道駅、旅客ターミナルのバリアフリー化や待合・乗り継ぎ施設の整備、バリアフリー車両・福祉タクシーの導入などに係る経費の一部を支援	
		● 利用環境改善促進等事業 ・ LRT・BRTシステムの導入に要する経費の一部を支援	
		● 鉄道軌道安全輸送設備等整備事業 ・ 鉄道の安全性向上のための設備の整備等に係る費用の一部を支援	
地域公共交通調査等事業	地域公共交通調査事業	● 計画策定事業 ・ 地域公共交通網形成計画・生活交通確保維持改善計画等の策定調査の実施に必要な経費を支援	『地域公共交通網形成計画』に基づいて実施
		● 計画推進事業 ・ 地域公共交通網形成計画に基づいて実施される利用促進、および、当該計画の達成状況等の評価の実施に必要な経費の一部を支援	
	再編推進事業	● 再編計画策定事業 ・ 地域公共交通再編実施計画の策定調査の実施に必要な経費を支援  ● 再編計画推進事業 ・ 地域公共交通再編実施計画に基づいて実施される利用促進、および、当該計画の達成状況等の評価の実施に必要な経費の一部を支援	『地域公共交通再編実施計画』に基づいて実施

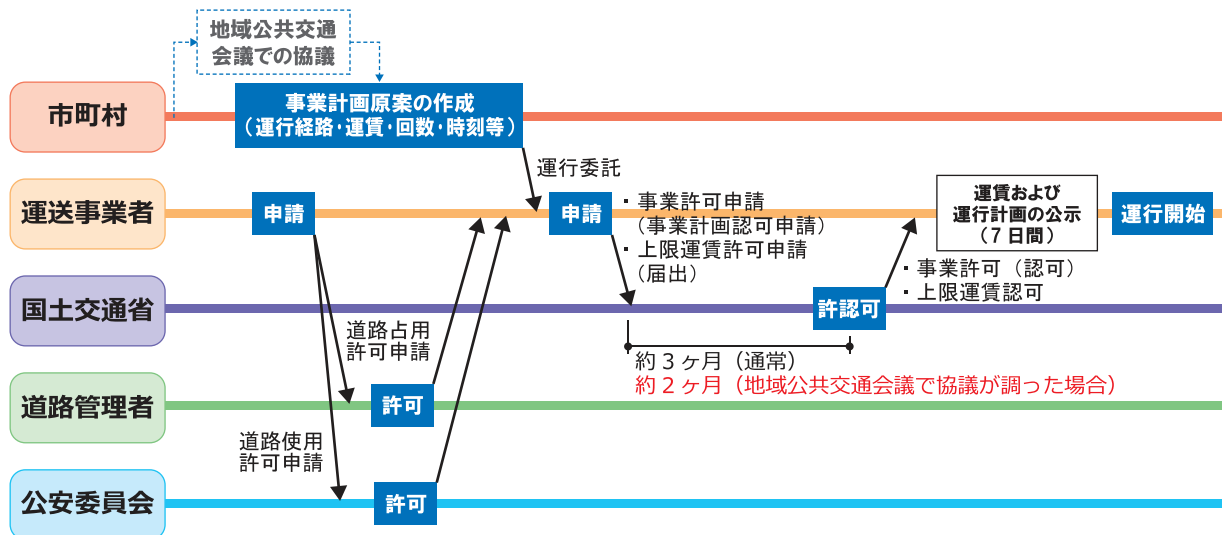
## 地域公共交通に関する手続き

- 地域公共交通に関する手続きとしては、「乗合」のバス・タクシーを運行するための手続きや、補助金の交付を申請するための手続きなどがあります。
- それぞれの手続きの概要をお示ししますが、具体的な手続きの方法などについては、各運輸支局にご相談ください。

### 「乗合」のバス・タクシーを運行するための手続き（道路運送法第4条による許可）

- 有償で「乗合」のバス・タクシーを運行する場合には、運行主体により道路運送法上の許可手続きを行う必要があります。まずは事業計画・運行計画を作成し、国に申請します。
- 事業の許可には通常約3ヶ月かかりますが、「地域公共交通会議」で協議が調った場合については概ね2ヶ月で許可となります。なお、道路上にバス停等を設置する場合には、上記に加えて「道路使用許可」「道路占用許可」の申請も必要になります。

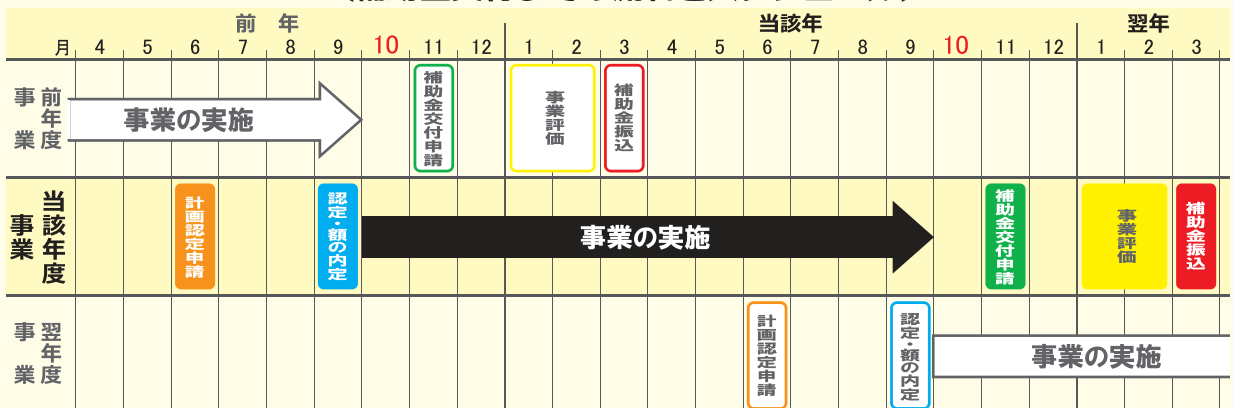
#### 〔市町村が運送事業者に委託する場合の手続き〕



### 補助金の交付を申請するための手続き（地域公共交通確保維持改善事業）

- 「地域公共交通確保維持改善事業」の補助金交付を受ける場合は、事前に「生活交通確保維持改善計画」等の認定申請を行う必要があります。なお、補助金の交付（振込）は事業年度終了後、事業評価を実施した後になります。（地域公共交通確保維持改善事業の事業年度は、当年の10月1日から翌年の9月30日までとなります。）

#### 〔補助金交付までの流れとスケジュール〕



※スケジュールは年度によって変更になる場合があります。

## 分からないことは運輸支局に・・・かしまらずに、お気軽に！

分からないことが出てきた場合は、ひとりで抱え込まず、気軽に運輸支局に相談してください。

活用可能な国の補助制度や必要となる法律上の手続き、技術支援など、中立的な立場から総合的にアドバイスします。

なお、九州における運輸支局の連絡先は下記の通りです。

### 〔運輸支局（総合相談窓口）の連絡先〕

福岡運輸支局	：(092) 673-1190
佐賀運輸支局	：(0952) 30-7271
長崎運輸支局	：(095) 822-0010
熊本運輸支局	：(096) 369-3188
大分運輸支局	：(097) 558-2235
宮崎運輸支局	：(0985) 51-3824
鹿児島運輸支局	：(099) 222-5660

### 地域公共交通のはじめの一步！

#### 《初任者用ガイドブック》

平成 28 年 3 月

【発行】 国土交通省 九州運輸局 交通政策部 交通企画課

【問合せ先】 〒812-0013 福岡市博多区博多駅東 2 丁目 11 番 1 号

TEL (092) 472-2315 (交通企画課直通)

FAX (092) 472-2316

E-mail qst-qst-kikaku@ml.mlit.go.jp

URL <http://www.tb.mlit.go.jp/kyushu/>

