



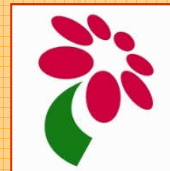
【地域公共交通（Ⅱ期）研修】  
「地域公共交通の確保維持に  
向けた取組について」

平成26年1月29日（水）

於：国土交通大学校 柏研修センター

# 南房総市の概要

## 千葉県南房総市 平成18年3月20日合併



(富浦町・富山町・三芳村・白浜町・千倉町  
丸山町・和田町 6町1村による新設合併)

面積 230.22km<sup>2</sup> (可住地面積 106.6km<sup>2</sup>)

人口 41,809人

世帯数 17,127世帯

高齢化率 38.84%(過疎地域指定)  
(千葉県内第2位)

財政力指数 0.36

経常収支比率 81.3%

公債費負担比率 16.5%

※ 人口、世帯数、高齢化率は平成25年10月1日現在

※ 高齢化率=65歳以上人口÷総人口

※ 財政指標等は平成24年度決算状況



# 交通の現状

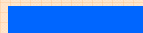
## JR線路

### 内房線(単線)



### 現在

東京行き(特急7往復)



千葉行き(普通22往復)

(JR内房線)

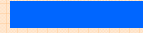
## バス路線全盛期

### 民間路線



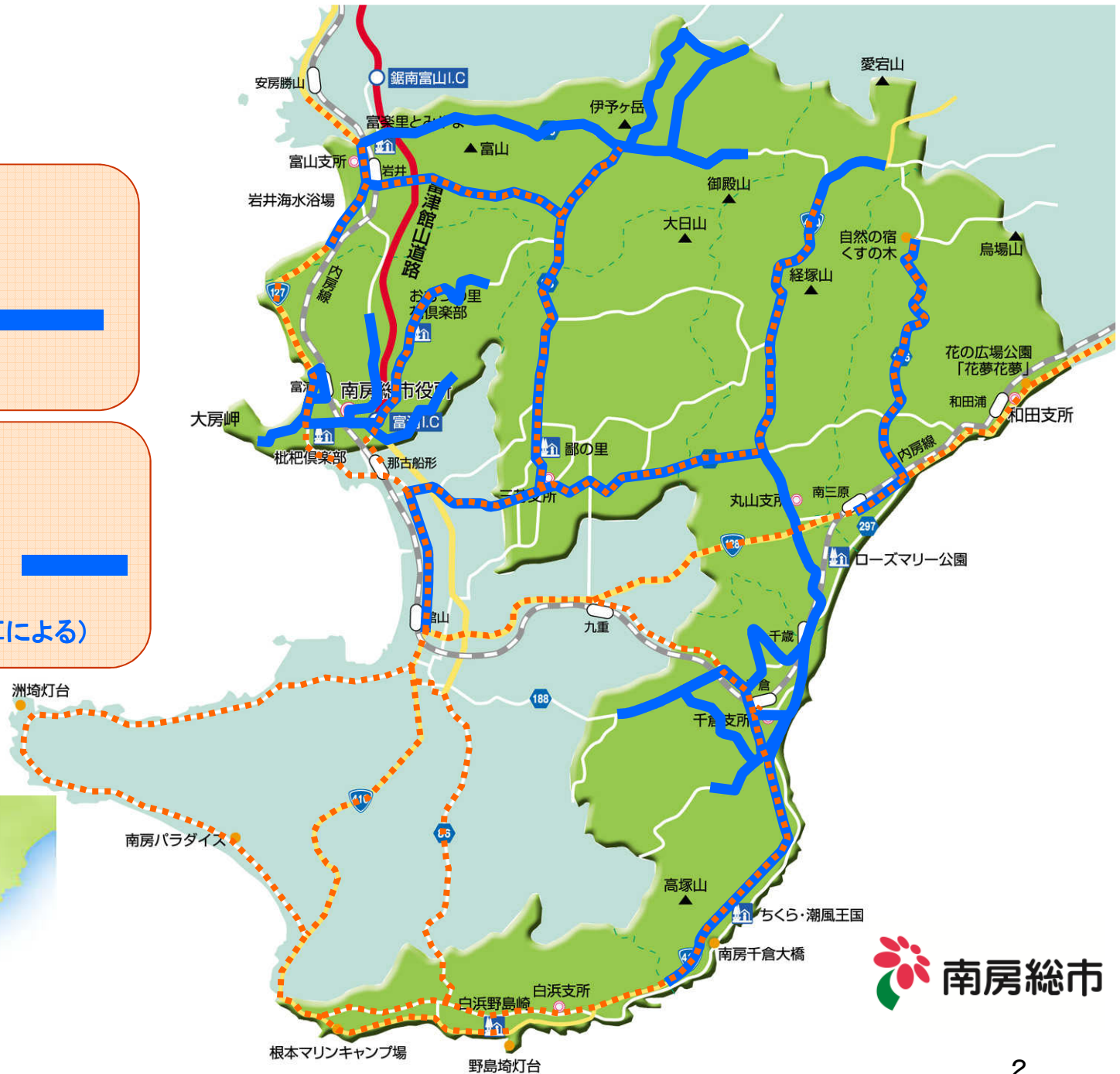
### 現在

市営または市補助



総延長約160km

(1路線最大系統キロ加算による)



# 交通政策基本法案について

## ■ 「生存権」≒「交通権」

「生存権」…すべて国民が、健康で文化的な生活を営む権利を有する  
 「交通権」…(例)国民が、交通手段の確保に必要とする権利を有する  
 …つまり、移動できない…?

日本国憲法第25条  
他の者に侵害されない

移動権の侵害…となる

概要

### 1. 背景

発生など、交通を取り巻く社会経済情勢が変化する中、**国民生活**に支障を及ぼす恐れがある。交通に関する施策を総合的かつ計画的に推進するため、交通に関する**責務等を明らかに**するとともに、交通に関する施策の基本となる事項等について定めることとする。

つまり、**国・関係者が一体となり協力を推進するための枠組みを構築**しなければならない

### 2. 概要

(1) 基本理念等  
国民等の交通に関する基本的なニーズの充実に資するため、**適切な役割分担**及び合理的かつ効率的な連携の確保と、**交通の適**切な環境への負荷の低減、**交通の適**切な環境の確保といった交通に関する基本理念等を定めることとする。

(2) 責務等  
交通に関する施策について、その基本理念を踏まえ、**責務等を明らかに**することとする。

(3) 基本的施策  
**国及び地方公共団体が**講ずる交通に関する基本となることとする。

「交通政策基本法案」  
必ず一読される  
ことをオススメ  
します。

第1条(目的)において、**国及び地方公共団体の責務等を明らかに**…

出典 国土交通省HP

# 交通政策基本法案までの経緯①

## ■ 先進国の移動権は早くから確立

- ・欧州(英・仏)では1970年代からバリアフリー推進の考え方
- ・(仏)1982年「国内交通基本法」が施行
- ・国や自治体が移動権の保障のために支援

障害者という理由・公共交通機関の理由で移動権を排除してはならない

「すべての人が自由に移動できる最低限の権利」と定義

(例) 鉄道の上下分離・・・線路は国や自治体が整備し、事業者は運行に専念

国内では

## ■ 個別対応の限界か・・・多様な主体の連携・協働へ

- ・これまでも路線廃止、赤字に対し個別対応はしてきた

(例) 路線廃止→代替運行→自治体運行→廃止

- ・(実は・・・)道路運送法改正に伴う地域格差  
免許制から許可制に(規制緩和)
- ・既存事業者保護の需給調整取りやめ
- ・参入規制の撤廃
- ・路線、運賃、ダイヤの簡素化・弾力化・・・

規制緩和による事業者競争や新規参入による**活性化の例はほとんどなく、特に地方交通は路線廃止の促進**につながったとの見方も・・・《地方はさらに厳しくなり・・・》

新規・変更等の簡素化・弾力化の一方で路線廃止についても届出制に・・・

事業者は撤退しやすくなった・・・?

・・・路線廃止できずに

国・地方自治体がやむを得ず代替手段確保

なぜ公共交通は必要かを考えず・・・

## 交通政策基本法案までの経緯②

### ■ 交通政策＝地域内の全ての連携

- ・コミバス・デマンドだけが対象でなく、一般路線・鉄軌道等  
地域内全ての交通を含めた計画策定をするべき
- ・関係者間、モード・路線間、生活圈全ての連携

交通計画基本法第5条  
(交通の適切な役割分担及び  
有機的かつ効率的な連携)

連携の取れていないものは×

### ■ 関係者の責務を明確化＝地域自ら考える

- ・交通政策基本法は路線廃止を制限する法律ではない

※むしろ、地方公共交通はより考えなければならない

- ・公共交通の維持基準を地域で考える

地域自ら考えることで関係者の役割を明確

- ・公共交通を活性化 ⇒ どのようにかを具体化
- ・公共交通を維持 ⇒ 誰がどのように どう支えるのか
- ・地域全体の方向性 ⇒ 連携計画等は地域自ら考える

公共交通が必要な理由  
公共交通を維持する理由  
地域にとってどうしたいのか、どうするのか  
→ 地域のことは地域が一番よく知っている  
のではないだろうか

地域をよくするためには  
地域自らが考え  
取り組むこと必要

国・自治体の責務とは

地域自らが考え・行動するにはどうしたらよいか

全てをイチから作り直すのではなく、今あるものをきちんと使いこなせば良いのでは・・・それには、<sup>5</sup>

# 機能していますか地域公共交通会議

## ■ 地域全体のネットワーク構築

協議が十分に行われないままネットワークが構築されていないか  
 さまざまな情報の共有化が図られているか  
 関係主体の役割分担は明確にされているか

設置の時...  
委員交代の時...

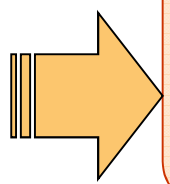
研究会・検討委員会  
WG等の活用は

策定初期からの参画は

共同作成の基本は

## ■ 自治体が考える「戦略」を明確にし提示する

- ・自治体が描く交通戦略を提示・説明
- ・将来像の寄与・メリットを説明
- ・関係者の役割明確化
- ・関係者全ての協力必須
- ・関係者間の積極的な情報開示・共有
- ・行政への答申(附属(諮問)機関に位置付ける)



自治体、交通事業者、地域住民(利用者)の役割やメリットを十分に説明し、共同運営者であることを認識できる場

「附属機関」  
「私的諮問機関」  
※地方自治法第138条の4  
条例の定める...

戦略を説明せずに

戦術を図ってはいけない

共通の**戦略**目標

## 活用していますか地域公共交通会議

### ■ 今さらですが・・・「地域公共交通会議」とは

平成18年10月道路運送法の改正により、**地域の実情に応じた公共交通の維持・発展に関する協議の場**として整備  
→ **地域のことは地域をよく知る関係者で合意を得る努力を！**

### ■ 各種手続きの簡略化・弾力化が得られる

- ・路線の運賃・料金 【・・・(例)コミバスは100円均一じゃなきゃだめなのか】
- ・運行ルート 【・・・(例)公共施設を結放射線→×】
- ・地域ニーズに即した乗合運送サービスの態様 【アンケート結果の鵜呑み→×】

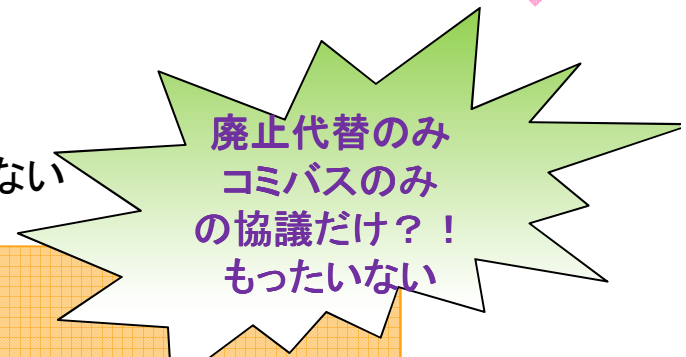
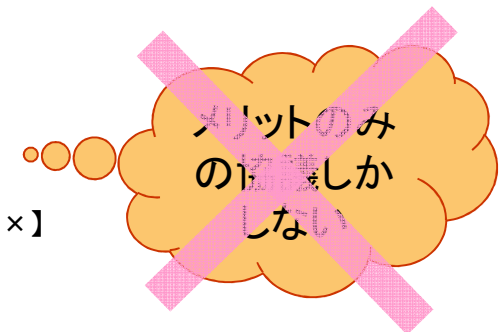
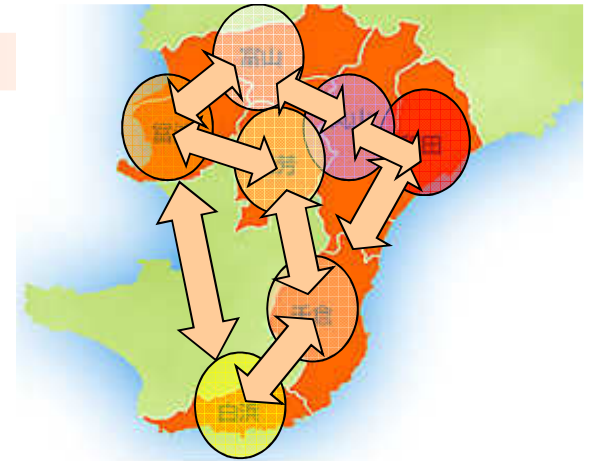
### ■ 活用したい自治体だけが設置すればよい

- ・設置しなければいけないものではない
- ・支援を受けるために設置してはいけない
- ・集まった関係者が共同で協議ができる場でなければいけない

・**地域全体の交通戦略を議論する場**

・**地域交通をどうしたいか「夢」を語り合うべき**

地域公共交通会議の必要性 = 自治体の**意欲**と目的意識



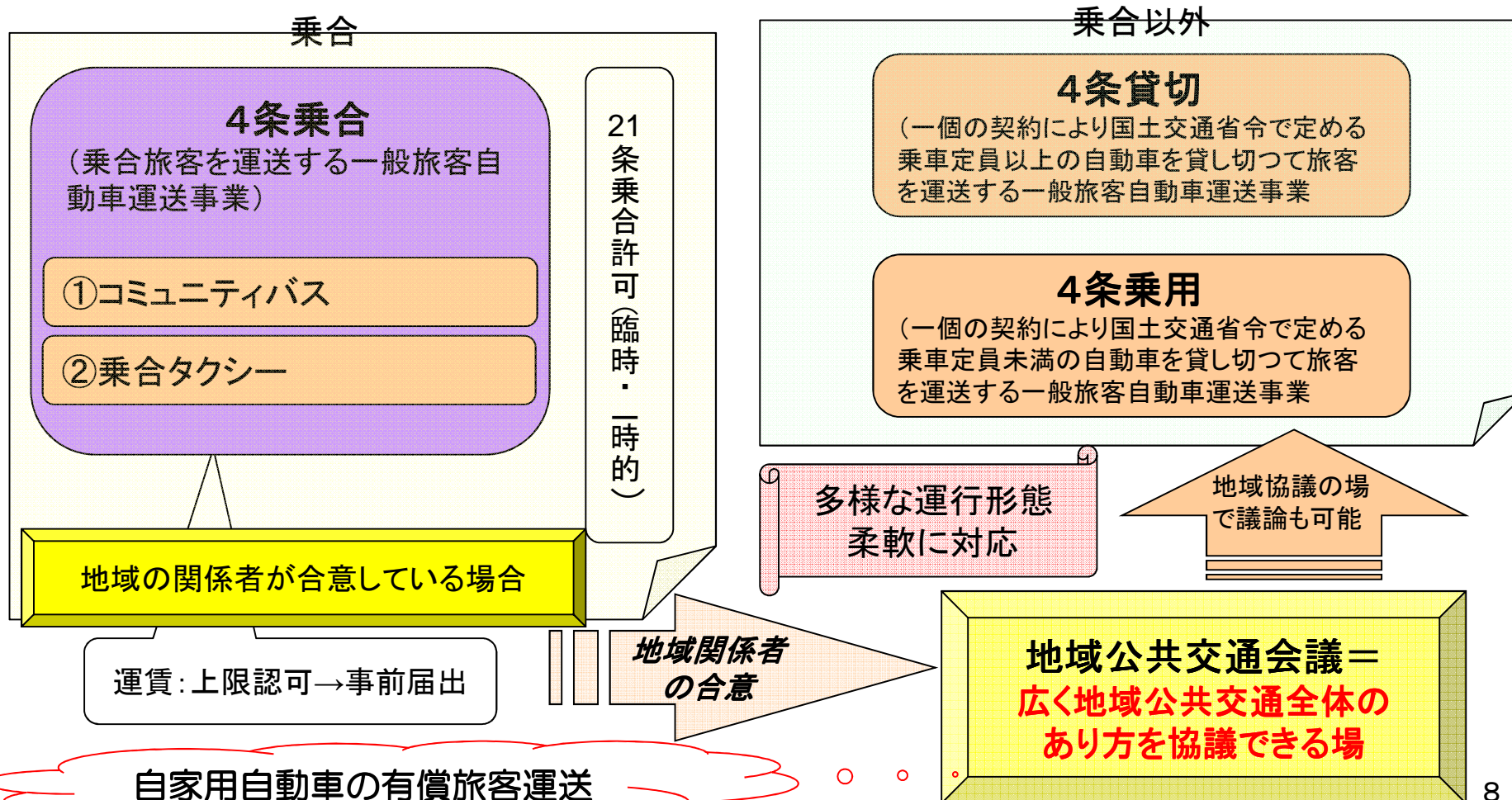


再確認してください

## 一般旅客自動車運送事業の運行形態

- 道路運送法の改正により、乗合事業の対象拡大し、コミュニティバス、デマンド交通、乗合タクシー等も全て乗合バス事業に位置付け(法4条と旧21条、一般路線、廃止代替バス、コミバスなどの区分無し)

(道路運送法第21条貸切りバスによる乗合運送許可は、一時的・臨時的に限定)



南房総市の場合...

# 地域公共交通を区分なく協議できる場とは...

- コミバス、デマンド、乗合タクシーにとどまらず
- 4条路線の見直しや要望伝達にも活用可



## 観光部局

観光プロモーション協議会との融合性  
(来訪者の交通利便性)

## 福祉部局

福祉有償運送協議会との融合性  
(相互補完の共通認識)

## 建設部局



運行道路の改善、保守  
バリフリ、バス停留所の確保



## 教育部局

スクールバス運営協議会との融合  
(在来路線の活用等)



## 交通事業者

路線維持 運行委託  
ノウハウの提供  
4条路線見直し

## 住民利用者

公共交通利用  
積極的な参加

## 都道府県

地方バス路線維持との整合性  
地域協議会での意見集約

**地域公共交通に関すること全てを協議できる**  
**※関係者が一堂に会しているのに利用しない手はない**

# 目的に合わせて会議を使い分けることも可

活性化再生法

## ■ 「地域公共交通会議」と「法定協議会」

平成19年10月、市町村が主体となって地域全体の公共交通ネットワークのあり方や利便性向上策等の協議を促進する場として整備

→ 市町村が策定する地域公共交通に関する計画の実効性を高める仕組み

## ■ 関係者の協議会への参加要請応諾義務

・ラウンドテーブル創設困難解消へ → ただし説明と共通理解を

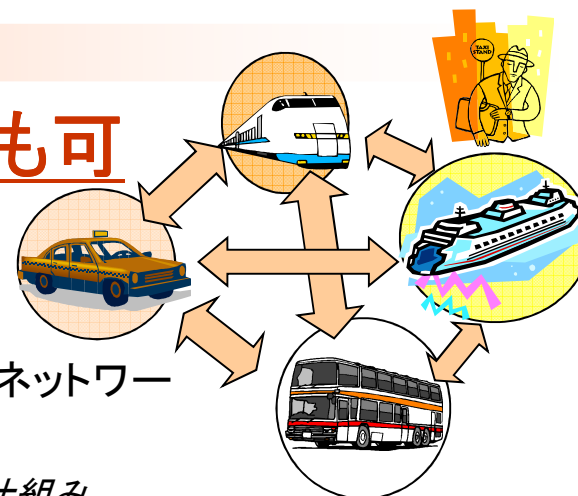
・鉄軌道、船舶等のモードに関する協議が可能

→ むしろ幹線交通事業者は地域の創意工夫を求めている (着地後の二次交通)

## ■ 協議会参加者の協議結果の尊重義務

・協議会で協議が調った事項については、その結果を尊重しなければならない

・住民利用者も共同経営者 (義務を果たさず権利を主張しない)



連携計画を策定  
することで  
「戦略」が見える

・2つの会議を兼ねて行うことも可能

・モード横断により広義な交通協議が可能

市町村の  
一方的な計画作成  
にならない  
ことが◎

地域公共交通連携計画 ≡ 法定協議会が作成 = 関係主体の合意

## ワーキンググループを有効に活用



### ■ 本会議前後に必ずワーキンググループを

- ・事前説明もなく、いきなり会議招集しては意見は出ない
- ・特に住民利用者の委員は、本会議では発言しづらい
- ・道路管理者、交通管理者は詳細個別調整が非常に有効
- ・乗務員は毎日がアンケート(ヒアリング)調査 → 利用者の声を聞いている

### ■ 地区WGは住民利用者の声が聞ける

- ・市域全体協議では聞こえない地区ごとの声が聞ける利点
- ・住民利用者に共通認識していただく絶好の場

自治会・町内会は  
地域参画の核

### ■ 必要に応じて複合WG

- ・協議内容によりWG同士を重ねて協議することも非常に有効
- ・時には真逆の意見となるが、自分たちの意志を徹底的にぶつけ合える

調整や協議には  
焦らず、むしろ  
汗をかくべき

・「戦略」をそれぞれの立場で議論できる

・他の協議会等との協議も可能

ワーキンググループ = 関係主体のガス抜き場 = 本音が出る

# 地域域公共交通は生活圏で協議すべき①



## ■ 都道府県の地域協議会との関係を...

- ・地方バス路線維持のためだけの会議
- ・生活路線維持確保計画作成が主目的 → **赤字**補填のための会議
- ・本来の目的は生活交通のあり方を議論すること

平成14年の道路  
運送法改正に伴  
い

## ■ 地域協議会と地域公共交通会議は対等

- ・地域公共交通会議で協議した事項を地域協議会に反映できるはず
- ・機関委任事務廃止 (1999年地方分権一括法)

## ■ 市町村の調整こそ生活交通の調整

- ・隣接する市町村でさえ考え方が交わらない場合がある
- ・戦略なき戦術では、交通事業者は狭間におかれ動けない

左右されやすい  
協議しにくい

市町村の財政状況  
首長の考え方

↓  
利便性は後回し

- ・生活路線全ての協議ができる体系
- ・モード協議の際に複数市町村は有利

地域公共交通 = 生活交通と来訪者交通の融合 = 行政境はない

## 地域域公共交通は生活圏で協議すべき②

### ■ 有償運送協議は最後の砦ではない

- ・交通事業者がカバーできない領域は必ずある
- ・真にカバーすべき領域かどうか
- ・福祉有償も過疎地有償も、福祉も市の政策 = 交通戦略の一つでは？

コーディネーター  
は誰なのか？

### ■ 提供するサービス内容を議論したい

- ・どこから、どこまで走らせるかではなく、誰をどのようにして運ぶか・・・では？
- ・選択するのはあくまで利用者、選択肢があることは利用者にとってはありがたいこと

### ■ 輸送の安全を確保することを忘れない

- ・運賃や目先のサービスではなく、まずは「輸送の安全の確保」
- ・登録 = 地域の関係者の合意が得られている場合

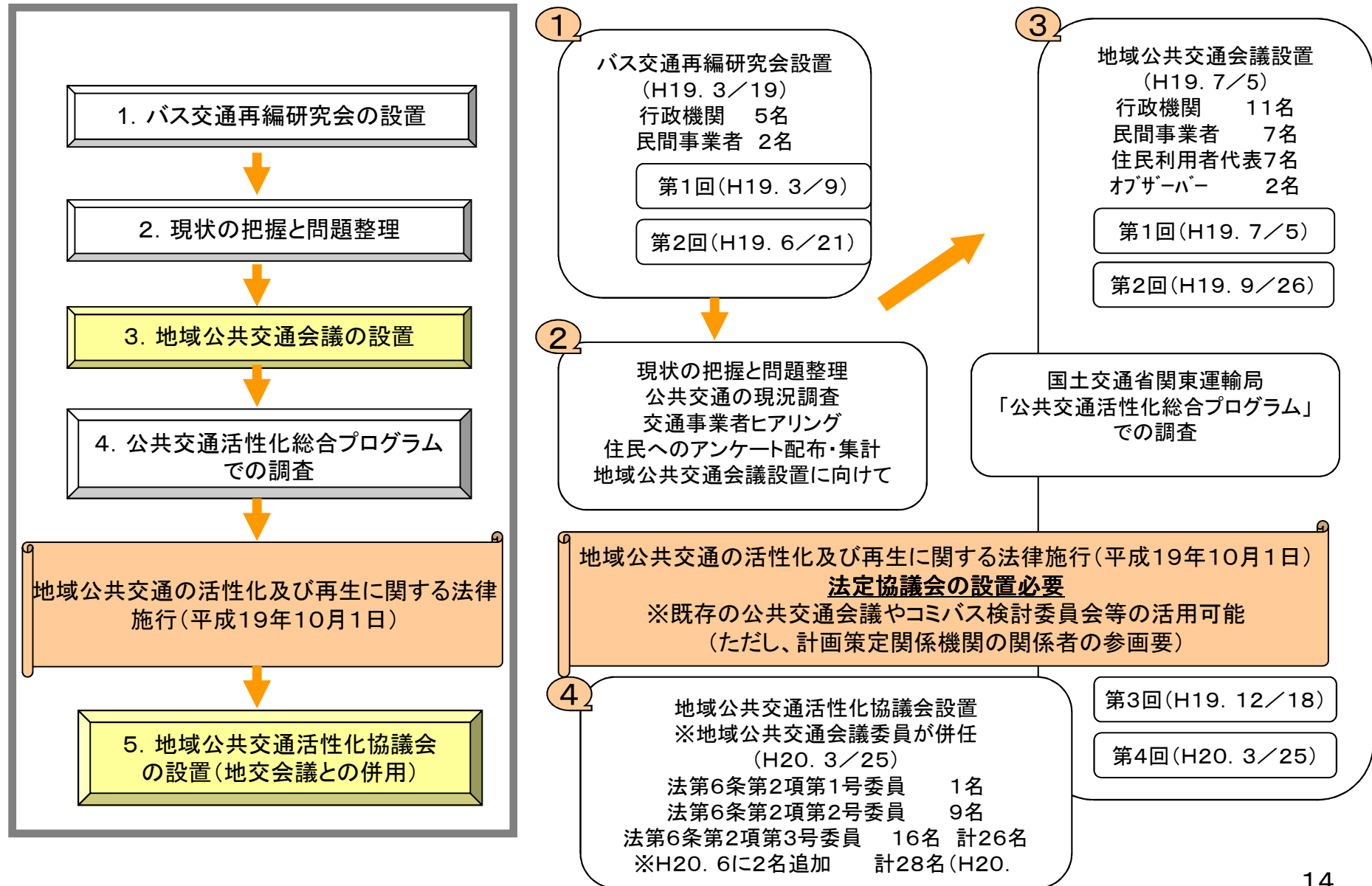
公共の福祉を  
確保するため  
やむを得ない  
場合・・・

・移動制約者の正確な把握と情報提供

・公共交通と有償運送の組合せもありなのでは・・・

共通認識を図る = 互いのルールを決める = 持続可能性を探る

## 南房総市地域公共交通活性化協議会設置の流れ



## 地域公共交通会議

### 【主宰者】

市町村 複数市町村、都道府県も可

### 【構成員】

市町村、住民代表、利用者代表、都道府県、地方運輸局(又は支局)、旅客自動車運送事業者(及びその団体) 運転者が組織する団体、道路管理者、都道府県警察、学識経験者 等(地域の実情に応じて)

### 【目的】

- ・地域のニーズに即した乗合運送サービスの運行形態(市町村運営バスの必要性を含む) サービス水準、運賃等について協議。必要に応じて、例えば地域交通計画を策定できる。
- ・輸送の安全、旅客の利便の確保方策等を説明

## 地域公共交通活性化協議会

### 【主宰者】

市町村 複数市町村、都道府県も可

### 【構成員】

市町村、住民代表、利用者代表、都道府県、地方運輸局(又は支局)、旅客自動車運送事業者(及びその団体)、運転者が組織する団体、道路管理者、都道府県警察、学識経験者 等(地域の実情に応じて)

### 【目的】

- ・市町村による地域公共交通総合連携計画の作成、地域公共交通特定事業の実施に関する措置、新地域旅客運送事業の円滑化等について協議。地域における主体的な取組及び創意工夫を総合的、一体的かつ効率的に推進
- 地域公共交通総合連携計画を策定

## 過疎地・福祉有償運送運営協議会

### 【主宰者】

市町村 複数市町村、都道府県も可

### 【構成員】

市町村、住民代表、利用者代表、都道府県、地方運輸局(又は支局)、旅客自動車運送事業者(及びその団体)、運転者が組織する団体、NPO等、学識経験者 等(地域の実情に応じて)

### 【目的】

- ・過疎地有償運送及び福祉有償運送の必要性、旅客から収受する対価の額、その他必要となる事項について協議
- ・過疎地有償及び福祉有償運送が地域住民の交通の利便の確保及び地域福祉の向上に寄与するよう必要な指導・助言を行う



# 地域公共交通会議と地域公共交通活性化協議会

## 根拠法令の違い

### 道路運送法

■ 地域公共交通会議は、地域における需要に応じた住民の生活に必要なバス等の旅客運送の確保その他旅客の利便の増進を図り、地域の実情に即した輸送サービスの実現に必要な事項を協議するための会議

地域の実情に応じた適切な乗合旅客運送の態様及び運賃・料金に関する事項、市が運営する有償運送の必要性及び旅客から收受する対価に関する事項等を協議

地域の合意による  
路線許認可等の  
規制緩和

### 地域公共交通活性化及び再生に関する法律

■ 地域公共交通活性化協議会は、地域公共交通活性化・再生の目的に必要な、地域の多様なニーズに応えるために鉄道、バス、乗合タクシー、旅客船等の多様な事業に取り組むために地域が一体となって総合連携計画を策定し、計画に基づく事業に取り組むための協議会

地域公共交通の活性化及び再生を総合的かつ一体的に推進するための地域公共交通総合連携計画を策定し、計画に基づく事業を実施していけるよう協議

計画：策定支援  
事業：取組み支援

規制  
緩和

支援

## 地域一体となった施策 協働による連携

### 自治体

地域公共交通総合連携計画を策定  
地域における公共交通の維持・創意  
地域の関係者との連携  
住民の自主的な活動支援

自治体の  
首長(トップ)  
担当セクション  
担当者  
の姿勢が重要

### 国

- ・制度・支援措置(許認可含)
- ・情報提供
- ・技術開発等の推進

### 都道府県

- ・自治体へ助言・地域間調整
- ・情報提供
- ・財政支援等

### 主要施設等

- ・地域公共交通を支える取組み

### 住民利用者等

- ・主体的な取組み
- ・継続的な取組み
- ・協働意識の認識・維持
- ・地域公共交通施策の検討への積極的参加
- ・利用を含め積極的な参加

### 交通事業者

- ・ニーズに合ったサービスの提供
- ・利用者に対する情報提供
- ・協働意識の認識・維持
- ・地域公共交通施策の検討への積極的参加
- ・交通事業者相互の連携

### NPO等

- ・公共交通を利用することが困難な移動制約者に対する個別輸送サービスの提供
- ・サービス提供者不在の場合の担い手

# 南房総市地域公共交通再編 検討イメージ図

## 住民利用者のニーズ

- ・マイカーがあるから使わない。
- ・使わないけど無いのは困る。
- ・運行本数が少ない。待つのは面倒だ。
- ・接続性が悪くて使いづらい
- ・何とかしてほしいが誰に言えばいいの？



## 合併を機に...

- ・公平サービスの主張
- ・公共施設の遠隔地化に対する不満
- ・路線の接続性
- ・運賃の不公平
- ・広域的移動のニーズ

## 交通事業者の問題

- ・モータリゼーションの推進
- ・マイカー保有率の問題
- ・利用者の減少の問題
- ・採算性の問題
- ・車両等の整備の問題



## 行政の現状

- ・規制緩和による路線廃止
- ・廃止後の廃止代替路線運行
- ・嵩む運行経費(補助金)
- ・厳しい財政状況

## 検討の視点

- ①真に必要とするサービスとは
- ②市民の目線からの視点
- ③財政支出の妥当性の検証
- ④地域による公共交通経営の視点

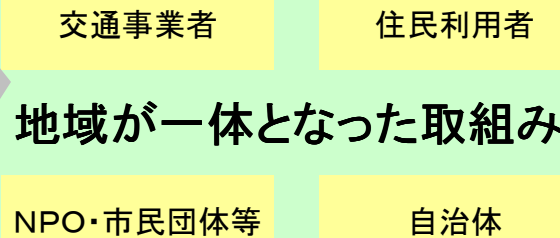
先進地事例・視察

学識・専門的アドバイス

実証実験



## 課題整理・取組・方向性



## 検討スキーム

現状の問題・課題の洗いだし

リストラクチャのための目的・目標  
(再構築・再編成の方向性)

具体的な事業内容の検討、整合性の検討

地域・事業者・自治体の役割

理論に基づく実証実験

## 便利で利用しやすい公共交通の確立

実現に向けた検討

### 住民利用者の意見

- ・全世帯へのアンケート
- ・ワークショップの開催
- ・地域審議会の活用
- ・協議の枠組み作り

### 実現可能な事業の選択と検討

- ・需要の検証
- ・運行計画等の策定
- ・地域内交通資源の活用
- ・柔軟な運行システムの検討
- ・地域内連携の可能性

### 連携による持続可能な仕組みづくり

- ・ニーズに合った役割分担
- ・実証実験によるシミュレーション
- ・地域として総合的なサービスの提供
- ・運行の財源確保
- ・住民による真に必要な路線の選定

再構築  
再編による  
本格運行

# 地域公共交通「維持・存続」を図るために ~協働の必要性~

南房総地域の公共交通利用者は、昭和45年をピークに年々減少し、バス路線にあってはピーク時の半分にまで縮小されてきた。このまま利用者が減少し続けると、路線を維持存続することができない事になりかねません。公共交通は市民の皆さんの大切な「足」です。「今は大丈夫だから」「いつかは使うかも」とお考えでも、もしかしたらそのときに存在しないこともあるかもしれません。そうならないためにも、今できることから一緒に考えてみませんか？



利用者の声を聞かせて下さい



## 利用者の思い（視点）

- 運賃が高い
- ダイアが少ない
- 目的地に行かない
- 接続性が悪い
- 乗降がしづらい



- ★ 使いやすい公共交通
- ★ わかりやすい公共交通
- ★ 親しみやすい公共交通

地域公共交通の再編、住民参画による再編

地域の特性が発揮できる場

地域公共交通再編目的と目標の整理と方向付け

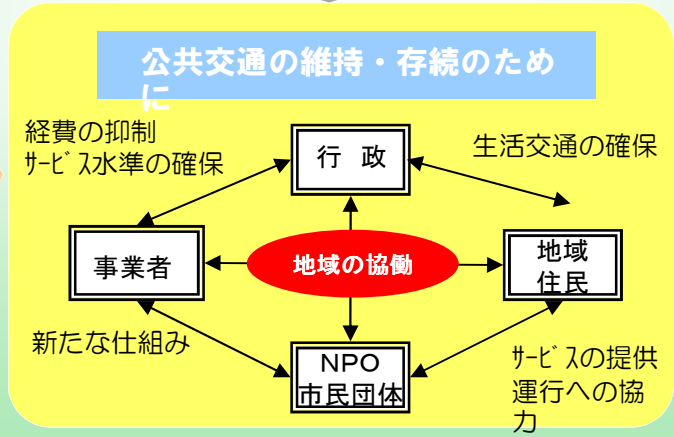
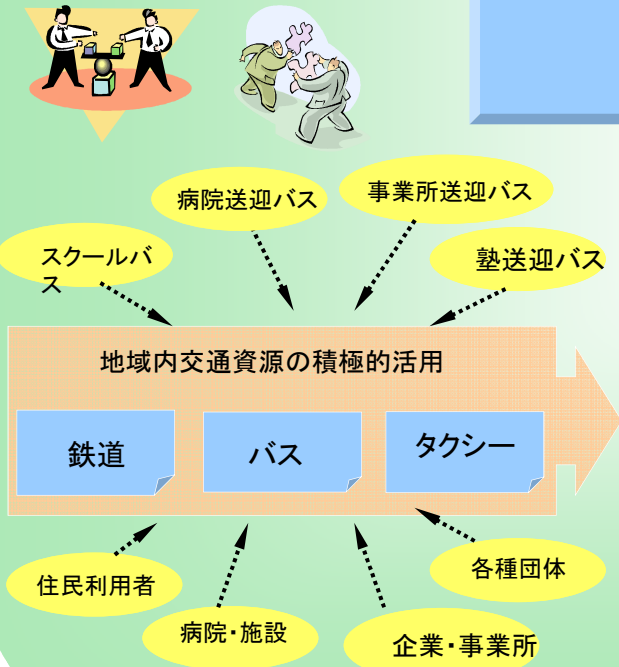
## 交通事業者・自治体の課題（取組）

- ★ 役割分担の明確化
- ★ 交通機関相互の連携
- ★ 地域公共交通の再編
- ★ サービス方法の改革

- 利用者が少ない
- 採算性が合わない
- 車両・設備の老朽化
- サービスの確保
- 公的経費の抑制

公共交通の維持・存続のためには、地域が一体となった取組みが必要

利用者だけではなく地域住民による底支え

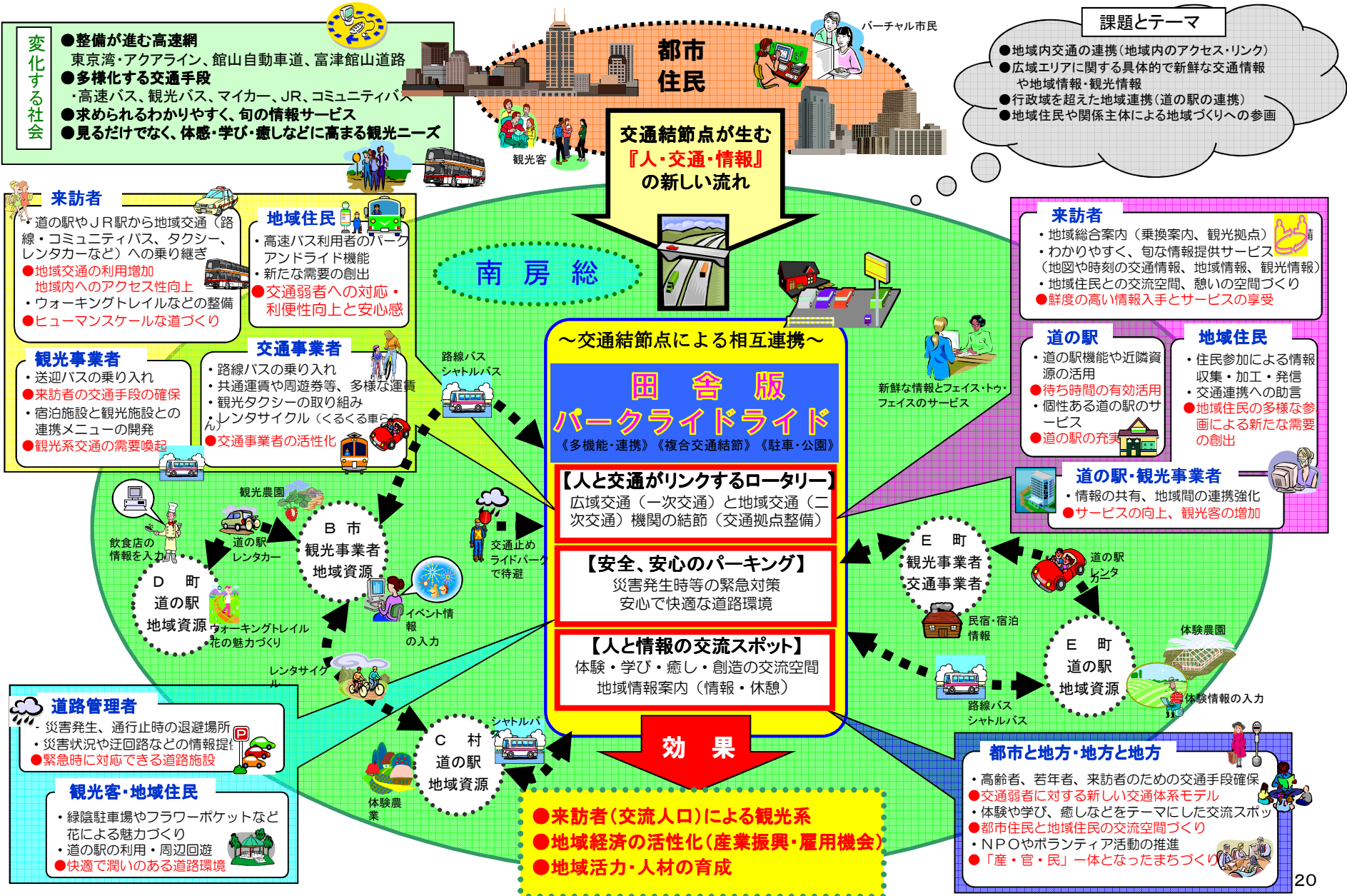


### 検討スキーム

地域公共交通会議の設置  
地域公共交通活性化協議会の設置  
検討内容  
・地域公共交通総合連携計画の策定  
・地域公共交通の再編  
・地域公共交通の維持・存続

アンケートだけでは需要は図れない  
理論付けのため、実証実験は必要  
実験の結果をきちんと受け止める

# 交通結節拠点機能強化 ~田舎版パーク&ライド構想~



**変化する社会**

- 整備が進む高速網  
東京湾・アクアライン、館山自動車道、富津館山道路
- 多様化する交通手段  
・高速バス、観光バス、マイカー、JR、コミュニティバス
- 求められるわかりやすく、旬の情報サービス
- 見るだけでなく、体感・学び・癒しなどに高まる観光ニーズ

**都市住民**

バーチャル市民

**課題とテーマ**

- 地域内交通の連携(地域内のアクセス・リンク)
- 広域エリアに関する具体的で新鮮な交通情報や地域情報・観光情報
- 行政域を超えた地域連携(道の駅の連携)
- 地域住民や関係主体による地域づくりへの参画

交通結節点が生む  
『人・交通・情報』  
の新しい流れ

南房総

~交通結節点による相互連携~

**田舎版パークライド**  
《多機能・連携》《複合交通結節》《駐車・公園》

**【人と交通がリンクするロータリー】**  
広域交通(一次交通)と地域交通(二次交通)機関の結節(交通拠点整備)

**【安全、安心のパーキング】**  
災害発生時等の緊急対策  
安心して快適な道路環境

**【人と情報の交流スポット】**  
体験・学び・癒し・創造の交流空間  
地域情報案内(情報・休憩)

**効果**

- 来訪者(交流人口)による観光系
- 地域経済の活性化(産業振興・雇用機会)
- 地域活力・人材の育成

**来訪者**

- ・地域総合案内(乗換案内、観光拠点)情報
- ・わかりやすく、旬な情報提供サービス(地図や時刻の交通情報、地域情報、観光情報)
- ・地域住民との交流空間、憩いの空間づくり
- 鮮度の高い情報入手とサービスの享受

**道の駅**

- ・道の駅機能や近隣資源の活用
- 待ち時間の有効活用
- ・個性ある道の駅のサービス
- 道の駅の充実

**地域住民**

- ・住民参加による情報収集・加工・発信
- ・交通連携への助言
- 地域住民の多様な参画による新たな需要の創出

**道の駅・観光事業者**

- ・情報の共有、地域間の連携強化
- サービスの向上、観光客の増加

**来訪者**

- ・道の駅やJR駅から地域交通(路線・コミュニティバス、タクシー、レンタカーなど)への乗り継ぎ
- 地域交通の利用増加
- ・地域内へのアクセス性向上
- ・ウォーキングトレイルなどの整備
- ヒューマンスケールな道づくり

**地域住民**

- ・高速バス利用者のパークアンドライド機能
- ・新たな需要の創出
- 交通弱者への対応・利便性向上と安心感

**観光事業者**

- ・送迎バスの乗り入れ
- 来訪者の交通手段の確保
- ・宿泊施設と観光施設との連携メニューの開発
- 観光系交通の需要喚起

**交通事業者**

- ・路線バスの乗り入れ
- ・共通運賃や周遊券等、多様な運賃
- ・観光タクシーの取り組み
- ・レンタサイクル(くるくる車)
- 交通事業者の活性化

**道路管理者**

- ・災害発生、通行止時の避難場所
- ・災害状況や迂回路などの情報提供
- 緊急時に対応できる道路施設

**観光客・地域住民**

- ・緑陰駐車場やフラワーポケットなど花による魅力づくり
- ・道の駅の利用・周辺回遊
- 快適で潤いのある道路環境

**都市と地方・地方と地方**

- ・高齢者、若年者、来訪者のための交通手段確保
- 交通弱者に対する新しい交通体系モデル
- ・体験や学び、癒しなどをテーマにした交流スポット
- 都市住民と地域住民の交流空間づくり
- ・NPOやボランティア活動の推進
- 「産・官・民」一体となったまちづくり

# 南房総市の地域公共交通活性化総合事業の取り組み

## 現状・問題点

- ✓ 合併前の旧町村の事情により廃止代替バス等が運行されているが、サービス水準の違いがあるほか、ネットワークが充分でないといった課題がある。
- ✓ このため、乗合バスを含めた全ての交通について南房総地域全体を俯瞰した広域的交通環境の整備を推進し、公共交通が相互に補完したネットワークの構築を目指す。

## 概要

### 【計画事業】

- ✓ 南房総市快速バス「うらら」の試行運行(H20.10.1～)
  - ・市内の東西横断幹線軸を形成
  - ・高速バスネットワークの拠点である「とみうら枇杷倶楽部」から各地へ接続することにより、ネットワークが充足
  - ・観光客を中心に土日の利用が平日に比べて好調
- ✓ 既存バス路線の再編と地域デマンド乗合タクシーの運行(三芳、丸山、和田地域)
  - ✓ 市内線と市営バス路線の接続(富山地域)
  - ✓ 免許証自主返納者、高校生に対する割引、補助の実施



### 事後評価(総合事業)

- ・ 旧町村のバス路線の再編に向けた努力をし、快速バス「うらら」の運行を開始した。住民、観光客のニーズが異なることにも留意しつつ、利用促進に向けた取り組みを継続していただきたい。
- ・ 廃止代替バス路線については、その一部でデマンド型乗合タクシー導入の検討がなされているところであるが、小規模需要地域に対応した運行システムの構築を目指して欲しい。

## 南房総市地域公共交通総合連携計画の目標

合併に伴う生活環境の変化から、南房総地域全体を俯瞰した広域的な交通環境の整備を推進し、住民や来訪者の利便性向上を目指す。特に過疎地域の公共交通問題において「ニーズの創出策」を論じ、「生活系交通」と「観光系交通」の戦略的融合を目指す。

## 21年度事業の実施状況

### 1. 事業の内容

#### 1) 南房総市快速バス「うらら」の実証運行

- 運行期間： H20.10/1～H21.3/31
- 運行ルート： (平日)富浦駅～市役所～枇杷倶楽部～三芳・丸山支所～和田福祉センター  
(土休日)富浦駅～枇杷倶楽部～鄙の里～ローズマリー公園～和田福祉センター
- 運行本数： 平日6便、土休日6便
- 運賃： バス停5つまで200円、6つ以上300円(小児半額、減免有)
- 運行事業者： 館山日東バス(株)

#### 3) 鉄道・高速バスとの連携強化

地域公共交通の活性化を目的とし、本格運行に向けた実証運行において、幹線・支線の役割を明確にし、コミュニティバスの本来の働きであるフィーダー線としての機能を十分発揮できるよう、1次交通である鉄道と高速バスとの接続性を強化している。特に地域住民はもちろんのこと、来訪者の二次交通として、鉄道・高速バスとの連携では、積極的なPRを図っている。



## 南房総市地域公共交通活性化協議会

南房総市、館山市、千葉県、千葉県バス協会、館山日東バス(株)、JRバス関東(株)、千葉県タクシー協会、安房道の駅連絡会、住民利用者、道路管理者、交通管理者、関東運輸局、千葉運輸支局

【事務局】南房総市

#### 2) 快速バス車両の整備



## 事業の実施状況

### 1) プロセス、創意工夫

- 平成19年3/19バス交通再編研究会設置
- 平成19年7/5地域公共交通会議設置(地域審議会を活用した住民利用者の参画・意見反映)
- 全地区・全世帯への交通アンケートによる公共交通の現状把握と需要調査、住民利用者の意識高揚・啓発
- 地区別住民説明会の実施(公共交通の現状説明)
- 「おんだらバスサポーター」による住民利用者による評価指標の作成への参画検討
- 1次交通(鉄道・高速バス)との連携強化(JR小さな旅、びゅう商品への積極的な取り上げ)(1次交通からの乗継ぎ割引の実施)
- JR千葉支社及び管轄駅長とのワークショップ(鉄道の利用促進と地域交通の利用拡大取り組み運動を展開)
- 観光プロモーション協議会との連携による広報活動
- 地域交通(バス・タクシー・レンタサイクル)の接続性向上のため「田舎版パーク&ライド」拠点の整備
- 減免制度の拡大(運転経歴証明書提示による割引)

### 2) 交通事業者との関わり方

- 鉄軌道、高速バス、一般路線幹線と、支線の役割を明確にする。
- それぞれの特性を活かした役割・連携の再検討
- 実は利用者視点に立った、わかりづらい・使いづらいが見えていない。→ 情報を共有する機会がない → 機会を提供

南房総市「うらら」快速バス運行開始。  
富浦←三芳・丸山経由⇒和田福祉センター

2008年10月1日〜

JR・高速バスから乗り継ぎ割引があります。

南房総市役所へ直接。高速バスのりば。JRへの乗り継ぎが便利！富浦～和田間を約40分で結ぶ。

誰がでなく みんなで育てる 公共交通

南房総市・南房総市地域公共交通活性化協議会  
電話：0470-33-1001 Eメール bus@city.minamiboso.chiba.jp



公共交通再編研究会設置(公共交通会議準備会)

市内に地域公共交通再編プロジェクトチームの発足  
(部局横断的な協議が可能に)

地域公共交通会議設置(地域審議会を活用した住民  
利用者の参画・意見反映)

全地区・全世帯への交通アンケートによる公共交通の  
現状把握と需要調査、住民利用者の意識高揚・啓発

1次交通(鉄道・高速バス)との連携強化(JR小さな旅、  
びゅう商品への積極的な取り上げ)(1次交通からの乗  
継ぎ割引の実施) → 短期・通年型として現在継続

JR千葉支社及び管轄駅長とのワークショップ(鉄道の利  
用促進と地域交通の利用拡大取り組み運動を展開

地域内交通(バス・タクシー・レンタサイクル)の接続  
性向上のため道の駅等を活用した「田舎版パーク&  
ライド」拠点の整備(とみうら枇杷倶楽部等)

減免制度の拡大(運転経歴証明書提示による割引)  
※自治体としての取組みは初

観光プロモーション協議会との連携による広報活動

インターネットを利用したバス乗継ぎサービスへの提供  
(ナビタイム・乗換案内・駅すぱあと)



# 公共交通施策のはまりやすい落とし穴

とてもわかりやすい注意事項で、市役所の壁に大きく掲出してあるものです。  
非常に役に立っており、いつも肝に銘じております。

- 成功事例の見よう見まね
- コミュニティバスや乗合タクシー等を走らせたなら全てが解決するという思い込み
- 地域からの要望・声＝利用してもらえるという思い込み
- 一度走らせてしまったら、もうやめられないという思い込み
- 全ての地域に同等のサービスをすることが公平・平等だという思い込み
- 自治体が全てを考えるべきという考え方
- 公共交通を利用したことのない方の大きな声に左右され振り回される
- 住民説明会や委員会等はとりあえずやらないという思い込み
- 運行を開始したら、それで終了という思い込み

～国土交通省HPより～



ご清聴  
ありがとうございました。

