

# 地域のニーズに応じた効率的な 乗合旅客輸送サービス 導入・促進マニュアル(概要版)



平成19年3月



国土交通省 中国運輸局

## 地域公共交通の考え方

**Q1** なぜ、自治体が公費を使ってまで、バスや乗合タクシーなどのような『地域公共交通』を維持・確保していく必要があるのでしょうか？

**A1** 乗合バス事業を取り巻く環境は非常に厳しい状況にある中で、『地域公共交通』は、地域住民、特に自動車等を自由に利用することが困難な高齢者や児童・生徒などの交通弱者にとって、普段の日常生活を過ごしていくために欠くことのできないものであり、その維持・確保は自治体の大きな使命です。

**Q2** 行政(市町村)として、地域住民にどのような『地域公共交通』を提供していったらよいのでしょうか？

**A2** まちの目指すべき将来の目標を、地域住民とともに議論して明らかにし、その目標を達成するために必要となる『地域公共交通』を地域住民とともに議論して決めていくことが重要です。

**Q3** どのような公共交通ネットワークを構築していったらよいのでしょうか？

**A3** 広域的・幹線的な役割を果たす公共交通と生活圏内の移動を支える『地域公共交通』に棲み分けていくとともに、それぞれをうまく連携させ、地域全体におけるより便利で使いやすい公共交通ネットワークを構築していくことが重要です。

**Q4** 『地域公共交通』では、どのような地域や人々を対象としていったらよいのでしょうか？

**A4** バス等が走っていない、あるいは不便である地域、自動車等を自由に利用することが困難な高齢者や子ども等の交通弱者など、ふだんの日常生活を過ごしていく上で、本当に困っている地域や人々を対象としていくことが重要です。

**Q5** 『地域公共交通』には、どのような種類がありますか？

**A5** 「既存バス路線の有効活用」や「特定輸送サービスの有効活用」、「コミュニティバス」、「乗合タクシー」、「デマンド型交通(DRT)」、「過疎地有償運送」など、『地域公共交通』に関するさまざまな取組みが全国各地でみられてきています。

**Q6** 運行ルートやダイヤ、運賃などのサービス内容を決めていく際、どのようなことに留意することが必要ですか？

**A6** 先進事例や近隣地域の取組みなどに引きずられることなく、本当に地域の実情に合っているのか、地域住民の実際のニーズを的確に把握できているのか、採算性はどうかなどについて、地域住民をはじめとする関係者とともに議論していくとともに、そこでの結果を地域住民等に情報公開していくことが重要です。

**Q7** 『地域公共交通』を持続的に維持・確保していくためには、自治体をはじめ関係する主体はどのようにあるべきなのでしょうか？

**A7** いずれかの主体のみに過度な負担がかかるような取組み方ではなく、それぞれが当事者となり、それぞれの役割分担のもとで主体的かつ積極的に関わっていくとともに、各主体の相互協力のもとで一体的に取り組んでいくことが重要です。

**Q8** 『地域公共交通』の検討にあたって、まず何から取り組んでいったらよいのでしょうか？

**A8** まずは、地域内を走っている既存のバスや乗合タクシーなどのすべての路線に何回も乗って、運行状況や利用の特性、沿線地域の状況などを見、利用者や運転士、地域住民などの声を聞き、とにかくもっと地域のことを知りましょう。

# 検討を進めていくにあたっての取組み手順フロー

地域の実状・ニーズに応じた効率的かつ持続的な『地域公共交通』の導入・再編、あるいは見直し・改善に向けた取組みを行っていく際には、『地域公共交通』に関わる者、特に最も身近で、実際に利用する地域住民とともに考え、相互協力のもとで進めていくことが前提となります。

行政・地域・交通事業者との連携・協働により検討を進めていくにあたっての取組み手順は以下のとおりです。

図 検討を進めていくにあたっての取組み手順



## ステップ①：検討体制の構築

協議・調整・情報公開等  
地域、事業者、市町村、その他行政、リーダー・コーディネーター等

- 市町村においては、担当部課を中心に、庁内の関係する部署が参画することが重要です。例えば、担当部課、企画・総務、道路、都市計画、交通安全、福祉、教育、商業・産業などの部署が関係部署として考えられます。
- 庁内に限らず、様々な関係者が参画することが重要です。例えば、利用者や地域住民、地域団体・NPO、医療福祉関係者、教育関係者、商業関係者、旅客自動車運送事業者・その団体、交通管理者、道路管理者、国・都道府県などが関係者として考えられます。
- 多様な主体からなる組織において、検討を円滑かつ効率的に進めていくなどの大切な役割を果たすのが、関係者をとりまとめる存在（リーダー・コーディネーター）です。例えば、学識経験者や当該分野の知識の豊富な有識者などがそうした存在として考えられます。

## ステップ②：役割分担の明確化

協議・調整・情報公開等  
地域、事業者、市町村、その他行政等

- 『地域公共交通』を持続的に運行していくためには、「行政」「地域」「事業者」のそれぞれの主体が【計画】・【運営】・【運行】のそれぞれの段階における役割を明確にし、きちんと担っていくとともに、それぞれが連携・協働のもとで取り組んでいくことが重要です。

## ステップ③：現状の把握と課題の整理

現地調査  
乗車・認識・情報公開等  
地域、事業者、市町村、その他行政等

- まず、担当者自身が、地域内を走る既存の路線バスや乗合タクシーなどのすべての路線に、利用者の気持ちになって乗ってみます。
- 利用状況（利用者数やバス停ごとの乗降者数等）や沿線の地域の状況（集落や各種施設の立地状況や道路状況、高低差等）などについて調べます。
- 利用者にヒアリングを行い、その利用特性（目的や頻度、利用している理由、問題点・改善点等）などについて調べます。
- 運転士にヒアリングを行い、利用状況（主な利用者の属性や利用目的、頻度、利用者の声等）や走行環境、問題点・改善点などについて調べます。

既存のサービス等の現状把握  
収集・把握・情報公開等  
地域、事業者、市町村等

- 路線バスやコミュニティバス、乗合タクシーなどの状況（運行状況や利用状況、収支状況、行政負担額等）を把握します。
- 廃止された路線バスの状況（経緯・理由や利用状況、収支状況等）を把握します。
- スクールバスや福祉バス、患者輸送バスなど利用者が限定されている行政目的バスの状況（運行状況や利用状況、収支状況、行政負担額、一般乗客の混乗の可否等）を把握します。
- 民間企業や団体等が運行する企業・自動車学校・病院・学校などの各種送迎バスの状況（運行状況や利用状況、収支状況、行政負担額、一般乗客の混乗の可否等）を把握します。
- 高齢者バスや福祉タクシー乗車券などの取組み状況（目的や対象者、事業内容、利用状況、行政負担額等）を把握します。

地域住民の移動ニーズの把握  
収集・把握・情報公開等  
地域、市町村等

- 現在の利用者やそれ以外の地域住民の普段の日常生活における移動実態（いつ・どこへ・誰が・どのような目的で・どのような交通手段を使って行ったなど）を把握します。
- 主な集客施設（鉄道駅・医療福祉施設・商業施設・金融施設・行政施設など）における利用状況等を把握します。



## ステップ④：目指すべき目標の明確化

協議・調整・情報公開等  
〇〇検討委員会、地域公共交通会議、地域住民等

□『地域公共交通』に関する計画を策定し、それを事業化していくことによって、最終的にどういったことを目標としていくのか、どういった将来像を目指していくのかなど、計画策定のねらい・目的を明確にします。

## ステップ⑤：事業計画の策定

### a. 個々のサービスの目標設定

協議・調整・情報公開等  
〇〇検討委員会、地域公共交通会議、沿線地域、利用者等

□ 運行ルートごと、あるいは地域ごとなどに、『地域公共交通』のサービスの目標を明確に設定します。  
□ 目標設定は、地域住民や利用者、事業者、行政などの『地域公共交通』に関わる関係者による議論を重ね、関係者の合意形成を図ります。

### b. サービス内容の検討

協議・調整・情報公開等  
〇〇検討委員会、地域公共交通会議、沿線地域、利用者、事業者等

- ① 運行ルートに関する検討
- ② 運行ダイヤに関する検討
- ③ 停留所に関する検討
- ④ 運賃に関する検討
- ⑤ 車両に関する検討
- ⑥ 割引制度に関する検討
- ⑦ 愛称・デザイン等に関する検討

### c. 事業採算性の検討

協議・調整・情報公開等  
〇〇検討委員会、地域公共交通会議、沿線地域、事業者、メーカー等

□ サービス内容を決め、その条件のもとでの事業費（支出額）を算出します。  
□ 需要予測に基づく収入（予測値）と事業費による検討、あるいは利用者を可変項目とした感度分析による事業収支のシミュレーションによる検討などによって、大まかな事業の採算性ライン等について把握します。  
□ 採算性を高めるために、「収入を増やす」方法と「支出を減らす」方法を検討します。

### d. 事業費用負担スキームの検討

協議・調整・情報公開等  
〇〇検討委員会、地域公共交通会議、沿線地域、利用者、事業者、各種団体等

□『地域公共交通』を運賃収入で賄えない場合、その持続的な維持・確保を行うために、その賄うことができない部分について、“誰が（どの関係主体が）”、“どのように対応していく”のかなどを検討し、関係者の合意のもとで明確にします。

### e. 事業形態の検討

協議・調整・情報公開等  
〇〇検討委員会、地域公共交通会議、沿線地域、事業者、各種団体等

- ① 運営主体と運行主体に関する検討
- ② 運行の委託方法と委託先の選定に関する検討

### f. 関係者との協議・調整等

協議・調整・情報公開等  
〇〇検討委員会、地域公共交通会議、各関係者等

□ 事業を円滑に進めていくためには、計画の検討段階から関係者が参画し、協働して計画の策定や運行の実施に向けた取組みを進めます。

## ステップ⑥：事業の実施

### a. 運行を継続するための目標設定

協議・調整・情報公開等  
〇〇検討委員会、地域公共交通会議、沿線地域、利用者等

□ 計画の有効性・妥当性、運行の持続性などを評価するため、あらかじめ評価項目・指標・目標値などを明確に設定します。  
□ これらの設定に際しては、地域住民や利用者、事業者、行政などの『地域公共交通』に関わる関係者による議論を重ね、関係者の合意形成を図ります。

### b. 試験運行の実施と結果の評価

協議・調整・情報公開等  
〇〇検討委員会、地域公共交通会議、沿線地域、利用者等

- ① 試験運行の実施
- ② 試験運行結果の評価

## ステップ⑦：事業の評価と見直し・改善

### a. 本格運行実施の可否についての検討

協議・調整・情報公開等  
〇〇検討委員会、地域公共交通会議、沿線地域、利用者等

□ ステップ⑥bでの試験運行の評価を行った結果、目標値がすべて達成されていれば、本格運行へと進んでいきます。  
□ 本格運行の際にも、これまでのサービス内容をそのまま移行させていくのがよいのか、あるいは試験運行実施中に行った各種調査の結果などを踏まえて、見直し・改善などを図った上でのサービス内容で本格運行へ移行するのがよいのかについては十分に検討します。  
□ 目標値が達成されていない場合においては、基本的には、当該サービスによる取組みは終了とします。  
□ ただし、当該サービスの見直しを行うことで改善が期待できる、あるいは地域や事業者などの支援・協力のもと、利用の促進や収支の改善などが期待できる場合においては、本格運行への移行、もしくは再度、試験運行を行います。

### b. 持続的な維持・確保に向けた取組みの検討

協議・調整・情報公開等  
〇〇検討委員会、地域公共交通会議、沿線地域、事業者、各種団体等

□『地域公共交通』を持続的に維持・確保していくための取組みとしては、大きく“利用者を増やす”、“支出を抑える”、“間接的に支援する”の3点が考えられます。  
□ これらの取組みを行っていく際には、まずはそれに関わるそれぞれの主体が、相互の関係の中で、それぞれができることをしっかりと考え、それぞれの役割・責務のもとでしっかりと取り組めます。

### c. 定期的な見直し・改善の実施

協議・調整・情報公開等  
〇〇検討委員会、地域公共交通会議、沿線地域、利用者等

□ 本格運行後も継続的なフォローアップ調査を実施し、目標値の達成状況などをもとに、その結果を評価します。  
□ 評価の結果を受けて、運行ルートや運行ダイヤ、停留所、運賃などのサービスの内容についての見直し・改善を図ります。

必要に応じた適切なステップへ  
(継続的な見直し・改善の実施が重要)



## 検討を進めていくにあたっての留意点等

ポイント①: 『地域公共交通』がなぜ必要なのか? どう維持していったらよいのか?などを(本当に利用する)地域住民とともに慎重に考えます。

ポイント②: 地域住民の移動実態や既存の路線バスや乗合タクシーなどの利用実態・事業採算性などの現状を把握し、みんなで共有していくとともに、適切な評価を行います。

ポイント③: 地域の実情や実際のニーズに合った効率的かつ持続的に提供していくことのできる『地域公共交通』の構築を関係者で議論します。

ポイント④: 『地域公共交通』に関わる関係主体の役割分担を明確にしつつ、PDCAサイクルに基づき、相互協力のもと一体的に取り組みます。

ポイント⑤: 「自治体(市町村)のはまりやすい落とし穴」に十分に留意しながら、『地域公共交通』に関する取組みを進めます。

### 自治体(市町村)のはまりやすい落とし穴(例)

- 成功事例(ベストプラクティス・流行等)の見よう見まね
- 「コミュニティバス」や「デマンド型乗合タクシー」等を走らせたらすべてが解決するという思い込み
- 地域からの要望・声いコール利用してもらえる(需要)ものだという思い込み
- 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
- すべ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
- 「コミュニティバス」や「デマンド型乗合タクシー」等は赤字運営が当たり前だという思い込み
- 自治体がすべてを考えるべきという考え方
- 「バス」や「乗合タクシー」等に乗ったこともないのに、これらの取組み等について考えている
- 住民説明会や委員会等の各種会議はとりあえずやらないといけないものという思い込み
- 運行を開始したら、それで終了したという思い込み
- とにかく早期に「コミュニティバス」や「デマンド型乗合タクシー」等を走らせなければならないという義務感

など

地域のニーズに応じた効率的な乗合旅客輸送サービス  
導入・促進マニュアル(概要版)

平成19年3月

【発行】国土交通省中国運輸局企画観光部交通企画課

【問合せ先】

〒730-8544 広島県広島市中区上八丁堀6番30号

T E L (代表) : 082-228-3434

(直通) : 082-228-8701

F A X : 082-228-9412

E-Mail : chugoku-kikaku@cgt.mlit.go.jp

U R L : <http://www.cgt.mlit.go.jp/>