

なるほど!!公共交通の勘どころ

地域公共交通を創り・守り・育てるために



平成26年3月



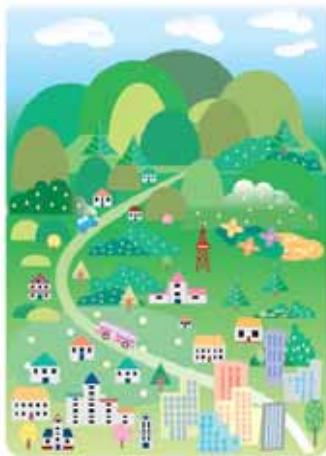
国土交通省 九州運輸局

はじめに

●地域公共交通を守っていくことが重要な課題になっています。

九州の多くの地域では全国平均を上回るスピードで高齢化や人口減少が進んでいます。また、九州には、都市部から中山間地域や離島まで様々な地域がありますが、どの地域においても共通して「地域公共交通をどのように守っていくか」ということが、地域活性化や地方再生の根幹をなす重要な課題となっています。

このため、各自治体や交通事業者、地域住民その他の関係者は、社会や経済の変化を踏まえながら、地域公共交通を守っていくことを含め、それぞれの地域の課題を力をあわせて解決していくかなければなりません。



●地域公共交通の維持は「交通弱者」だけではなくみんなの問題です。



地域公共交通を考える際に、最も重視すべきなのは、いわゆる「交通弱者」といわれる、自家用車を自由に使うことができない人たちであることは言うまでもありません。

しかし、日常的に自家用車で移動している多くの地域住民にとっても、ビジネスでの用務先や観光での外出先で地域公共交通を使うことがあります。

さらに将来、皆さんのが歳をとって自家用車を運転するのが難しくなったときのことを考えてみると、地域公共交通の維持は決して「交通弱者」の人たちだけではなく、皆さん共通の課題であることが想像できると思います。

●市町村が中心になって地域全体で「悪循環」を断ち切る取り組みが必要です。

しかし、地域公共交通の現状はと言うと、利用者の減少に伴って、公共交通事業の収支状況は年々厳しさを増し、これが減便・廃止や値上げなどのサービス水準の低下を引き起こし、さらに利用者が減少する「悪循環」に陥っている、という厳しい状況にあります。



これは、これまで、多くの市町村において、公共交通の問題は全て交通事業者が一手に担うべきものである、あるいは、国や県がなんとかしてくれるだろう、といった考え方方が根付いてしまい、市町村が自ら地域公共交通のあり方について十分に検討してこなかったことや、検討の基礎となるノウハウや情報、組織や人材が不足していることが大きな要因であると考えられます。

もはやこれまで自主的な経営努力で頑張ってきた交通事業者だけでは、この悪循環を断ち切ることはできません。地域の問題に対しては地域全体で取り組んでいくことが不可欠で、とりわけ地域公共交通を維持するために多くの財政負担を行っている市町村は、これまで以上に強い“主体性”を持ち、先頭に立って積極的に地域公共交通の計画や運営に関与していくことが求められています。

平成25年12月に施行された『交通政策基本法』の中でも、市町村をはじめとする地方公共団体の責務として、地域の特性に応じた交通施策を策定・実施することなどが明記されています。

●地域公共交通の活性化・再生を支援する法律や制度が施行・創設されています。

このような状況の中、平成19年10月には地域公共交通の活性化・再生のための地域における主体的な取り組みや、創意工夫を総合的・効率的に進めることを目指す『地域公共交通の活性化及び再生に関する法律』が施行されています。

また、平成23年度からは、地域公共交通の確保・維持・改善に向けた取り組みを支援する「地域公共交通確保維持改善事業～生活交通サバイバル戦略～」という補助制度が創設されており、制度改正により順次支援策の拡充も図られてきています。



●「なるほど！！公共交通の勘どころ」シリーズをご活用ください。

九州運輸局では、地域公共交通を活性化・再生させるためには、「人材の育成」や「ノウハウ・情報の提供」が必要と考え、先駆者の知恵や法制度・補助制度の活用のしかたなどをわかりやすく整理することを目標に、「なるほど！！公共交通の勘どころ（平成19・20年度）」をはじめ各種事例集を作成し、自治体等に提供してきました。

今回は、その後の法律・制度改正などを反映させることに加え、これまで各地域で行われてきた様々な取り組みから得られた新たな知見なども盛り込むことにより、これまで以上に内容を充実した改訂版を作成しました。



地域公共交通の現状を捉え、将来に向かって地域の関係者が集まってより良いものにしていこうとするときに、「なるほど！！公共交通の勘どころ」シリーズが知恵袋のひとつになり、地方自治体職員や交通事業者をはじめ地域の関係者の皆さんのがんばりに少しでもお役に立てれば幸いです。

※この「なるほど！！公共交通の勘どころ（平成26年3月）」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』と位置づけています。

| | | |
|----------------------------|------------------------------|-----|
| I | 地域公共交通のあり方を考える必要性 | 1 |
| II | 地域公共交通を考えるにあたって | 10 |
| (1) | (1) まずは行動をおこしてみる | 10 |
| (2) | (2) 公共交通を「ネットワーク」として考える | 11 |
| (3) | (3) 「悪循環」からの脱却を目指す | 12 |
| (4) | (4) 「本当の利用者」を見極める | 17 |
| (5) | (5) 見直しを繰り返すことにより、より良いものに | 18 |
| III | 地域公共交通を計画する検討手順 | 19 |
| III-1 | III-1 地域公共交通を検討する際のポイント | 19 |
| III-2 | III-2 地域公共交通についての検討の進め方 | 40 |
| (1) | (1) 一般的な検討のステップ | 40 |
| (2) | (2) 新たに計画をつくる場合の検討の進め方 | 42 |
| (3) | (3) これまでの計画を見直す場合の検討の進め方 | 47 |
| III-3 | III-3 現状やニーズなどを把握する方法 | 49 |
| (1) | (1) 地域の現状を把握する方法 | 49 |
| (2) | (2) 移動特性やニーズなどを把握する方法 | 51 |
| IV | 地域公共交通への取り組みの“勘どころ” | 56 |
| IV-1 | IV-1 必要な地域公共交通サービスを確保する | 61 |
| (1) | (1) 今ある地域公共交通サービスの見直しを考える | 68 |
| (2) | (2) 新たな地域公共交通サービスの導入を考える | 78 |
| (3) | (3) 番外編：地域にあるその他の移動手段の活用を考える | 91 |
| (4) | (4) 陥りやすい失敗事例 | 96 |
| IV-2 | IV-2 地域公共交通の利用を促進する | 109 |
| (1) | (1) 興味を持ってもらう！ | 111 |
| (2) | (2) 利用しようと思ってもらう！ | 114 |
| (3) | (3) 実際に利用してもらう！ | 117 |
| (4) | (4) 利用を続けてもらう、取り組みを続けてもらう！ | 123 |
| (5) | (5) 番外編 | 129 |
| IV-3 | IV-3 地域公共交通の収支を改善する | 131 |
| (1) | (1) 運賃の見直し | 132 |
| (2) | (2) 営業外収入による増収の工夫 | 133 |
| (3) | (3) 「安上がり」な運行などの工夫 | 135 |
| IV-4 | IV-4 地域で公共交通を支える | 136 |
| (1) | (1) 公共交通の運行を地域で支援する | 137 |
| (2) | (2) 地域が主体となった取り組みをバックアップする | 140 |
| V | 地域公共交通に関する法律や支援制度 | 142 |
| V-1 | V-1 主要な法律の概要 | 142 |
| V-2 | V-2 地域公共交通の事業に関する法律 | 147 |
| V-3 | V-3 地域公共交通への取り組みを支える支援制度 | 161 |
| V-4 | V-4 その他、地域公共交通に関連する法律など | 169 |
| 巻末資料 | ◆地域公共交通に関する用語 | 171 |
| ◆参考となる書籍やマニュアル・事例集等 | | 172 |
| | | 181 |



こんなことで悩んでいませんか？

なぜ今、地域公共交通を考えなければならないのか分からず。

地域公共交通を検討することの必要性を周辺にうまく説明できない。

何から考えれば良いのか、どこから手をつければ良いのか分からず。

何を目指して取り組みを進めていくべきなのか分からず。

どのような計画をつくれば良いのか分からず。

どんなふうに計画づくりや計画の見直しを進めていけば良いのか分からず。

どんな人たちと相談し、どのように役割分担しながら検討を進めていけば良いのか分からず。

会議等の設置や運営などについて知りたい。

どんなことを、どのような方法で調べれば良いのか分からず。

どのような地域公共交通を走らせれば良いのか、既存の地域公共交通をどのように見直せば良いのか分からず。

他の地域でうまくいかなかった取り組みを参考にしたい。

地域公共交通の利用者を増やすためにはどのような取り組みが効果的なのか分からず。

少しでも地域公共交通の収支を改善する方法が知りたい。

公共交通を地域で支援したい。必要な公共交通サービスを自分達で確保したい。

地域が主体となった地域公共交通に対する取り組みをバックアップしたい。

地域公共交通に関する法律や、補助制度などについて知りたい。

コミュニティバスなどを走らせる際に必要な手続きを知りたい。

地域公共交通に関する専門用語がよく分からない。

I. 地域公共交通のあり方を考える必要性

九州の地域公共交通を取り巻く状況や、地域公共交通に求められる役割などを整理し、なぜ今、地域公共交通のあり方を考えなければならないのか、その必要性を解説しています。

II. 地域公共交通を考えるにあたって

地域公共交通を考える際に、真っ先におさえておかなければならぬ重要なポイントや、どんなことを目指して取り組みを進めていかなければならないのか、などといったことについて解説しています。

III. 地域公共交通を計画する検討手順

地域公共交通の計画を策定・見直しする際の留意点や手順、ニーズを把握する方法などについて解説しています。また、協議の“場”や、地域公共交通に関する計画の種類などについても記載しています。

IV-1 必要な地域公共交通サービスを確保する

地域公共交通の見直しや、新たなサービスの導入などにより、必要な地域公共交通サービスを確保するための方法を解説しています。陥りやすい失敗事例についても記載しています。

IV-2 地域公共交通の利用を促進する

地域公共交通をもっとたくさんの人利用してもらうための様々な取り組みについて、各地で実際に行われている具体的な事例なども示しながら幅広く紹介しています。

IV-3 地域公共交通の収支を改善する

運賃の見直しや営業外収入による増収、安上がりな運行の工夫による費用（コスト）の削減など、地域公共交通の収支を改善する様々なアイデアを紹介しています。

IV-4 地域で公共交通を支える

地域公共交通の運行を地域で支援する取り組みや、地域が主体となった取り組みを市町村等がバックアップする方法などについて紹介しています。

V. 地域公共交通に関する法律や支援制度

地域公共交通に関連する様々な法律や、コミュニティバス等の事業化に向けた手続き、地域公共交通の運行や計画づくりに活用できる補助制度などについて紹介しています。

●卷末資料

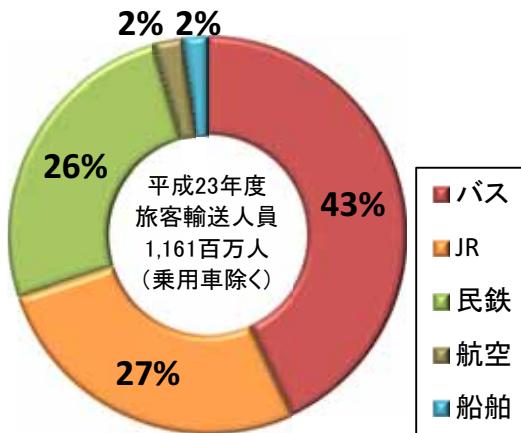
地域公共交通に関する様々な用語を解説しています。また、地域公共交通を考える際に参考となる書籍や、マニュアル・事例集などを幅広く紹介しています。

I. 地域公共交通のあり方を考える必要性

(1) 地域公共交通をとりまく状況

① 九州における地域公共交通の現状

九州の公共交通に目を向けると鉄道網は主に大都市圏や都市間輸送を中心に形成されています。これに対して、バスや乗合タクシーなどの自動車交通網は一部の過疎地域を除けば、九州のほぼ全域に整備されており、九州の旅客輸送の大部分はバスや乗合タクシーが担っている状況です。



▲九州の機関別旅客輸送人員構成（公共交通のみ）

資料：九州運輸局調べ



▲九州の主な交通事業者

地域公共交通を
考えるにあたって

地域公共交通を
計画する検討手順

必要な地域公共交通
サービスを確保する

地域公共交通への取り組みの“勘どころ”

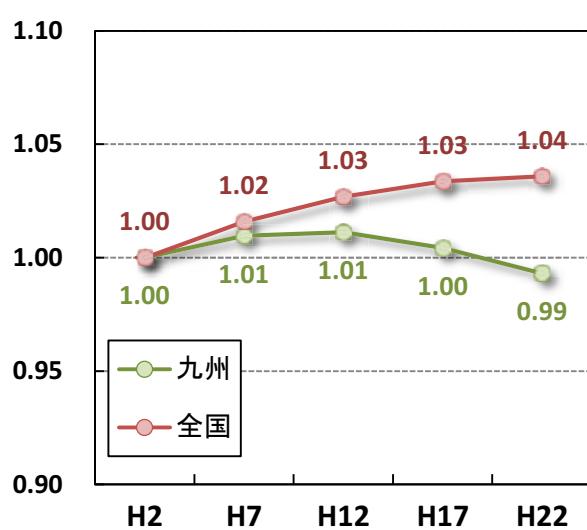
地域公共交通の
収支を改善する

地域公共交通を
支える

地域公共交通に関する法律や支援制度

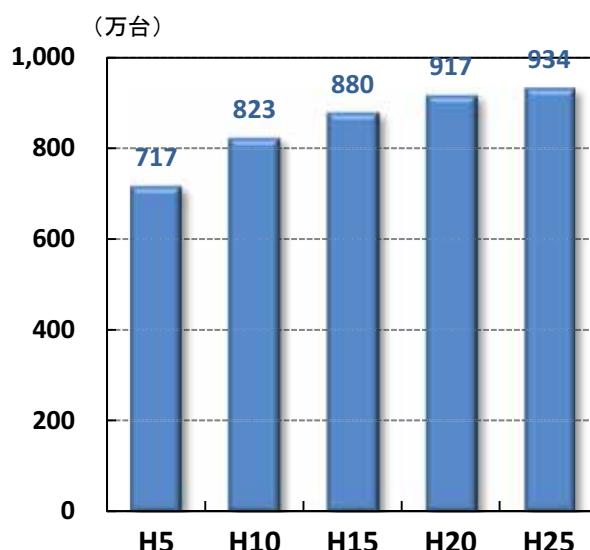
②公共交通の経営環境の悪化

九州は全国よりも早く人口減少に転じています。一方で、自動車の保有台数は増加しており、モータリゼーションの進展が続いている。



▲九州・全国の人口増減の推移

資料：国勢調査

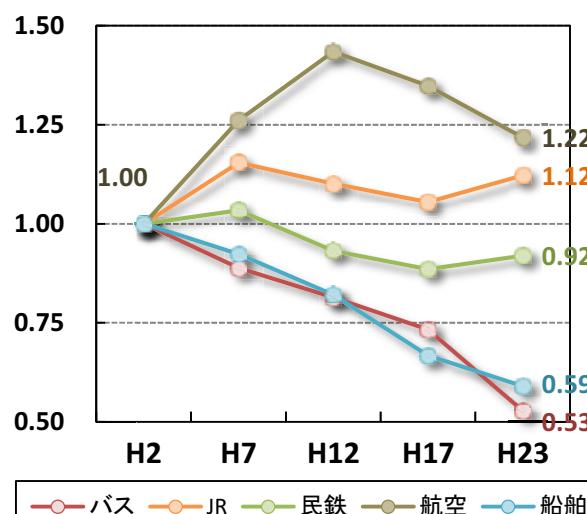


▲九州の自動車保有台数の推移

資料：九州運輸局資料

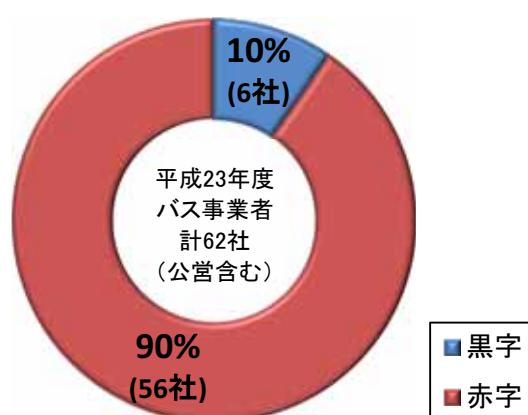
こうした社会状況などを背景に、公共交通の利用者は年々減少しており、乗合事業の「収益」が「費用」を下回る“赤字”となっているバス事業者が九州管内全体の9割を占めるなど、交通事業者の経営悪化が進んでいます。

民事再生や私的整理などを行う事例もみられ、これまでのように交通事業者だけで地域の公共交通を担っていくことが困難になってきています。



▲九州における公共交通輸送人員の推移

資料：九州運輸局調べ



▲九州管内のバス事業者の経営状況
(平成23年度)

※乗合事業の「収益」が「費用」を下回っている事業者を“赤字”とした。

資料：九州運輸局調べ

▼バス会社などの主な経営悪化事例（平成 11 年以降）

| | | | | | |
|-----------|------------|---------------------------|----------------------|-----|----------------------|
| 民事 再生法 | 東陽バス(株) | 産業活力 再生特別 措置法 関係 | 九州産業交通㈱ | 破産法 | 井笠鉄道(株) |
| | 那霸交通(株) | | 関東自動車(株) | | 大分バス㈱: 私的整理 |
| | 北都交通(株) | | 宮崎交通㈱ | | 常磐交通自動車(株): 特別清算 |
| | 富士交通(株) | | 北海道旅客鉄道㈱(JR北海道バス(株)) | | 中国バス(株): 私的整理 |
| | 琉球バス(株) | | 箱根登山鉄道(株) | | 会津乗合自動車(株): 企業再生支援機構 |
| | 茨城交通(株) | | いわさきコーポレーション | | 熊本電気鉄道㈱: 私的整理 |
| | 岩手県北自動車(株) | | 立山黒部貫光(株) | | |
| 会社 更生法 | 京都交通(株) | | 国際興業(株) | | |
| | 水間交通(株) | | (株)日立電鉄バス他3社 | | |
| | 福島交通(株) | | アルピコグループ松本電鉄他3社 | | |

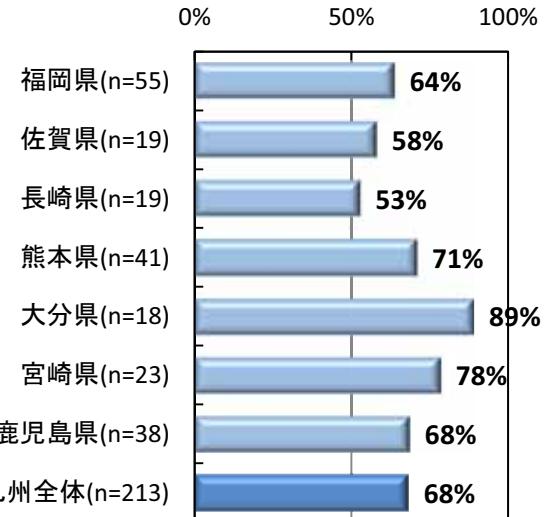
※赤字は九州管内

③公共交通に関する財政負担の増大

公共交通の経営環境悪化などを背景に、近年は自治体などが主体となって地域公共交通を運営するケースが増え、九州全体の市町村の約 7 割におよんでいます。

交通事業者への運行費補助も含む行政の財政負担は膨大なものになってきており、このまま財政負担の増加が進んだ場合、地域の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。

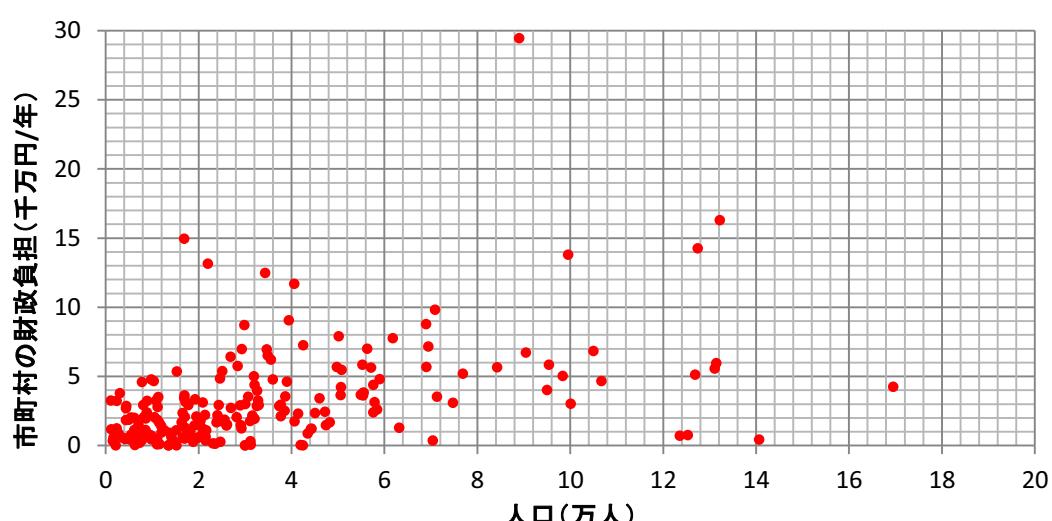
なお、人口規模が類似した市町村でも、財政負担額には大きな差異がみられます。地域の実情なども踏まえながら、それぞれの市町村にとって妥当な財政負担の額などを考えてみることも重要です。



▲地域公共交通を運営する市町村の割合
(平成 24 年度)

※自治体が計画し交通事業者に運行を委託する交通、自治体が計画し自主的に運行する交通など（鉄軌道等・海上交通・公営バスは対象外）。未回答市町村あり

資料：九州管内における公共交通基礎調査（H25）



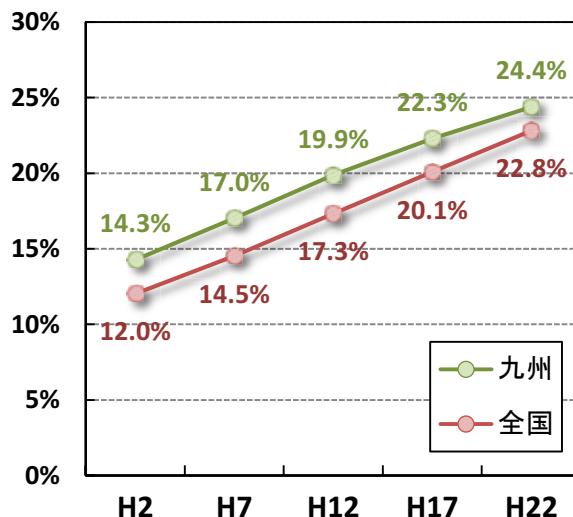
▲市町村の人口規模と公共交通への財政負担額（平成 24 年度）：九州管内

※人口 20 万人未満のみ。国費補助等の額は含まない。鉄軌道等・海上交通・公営バスは対象外。未回答市町村あり

資料：九州管内における公共交通基礎調査（H25）、国勢調査（H22）

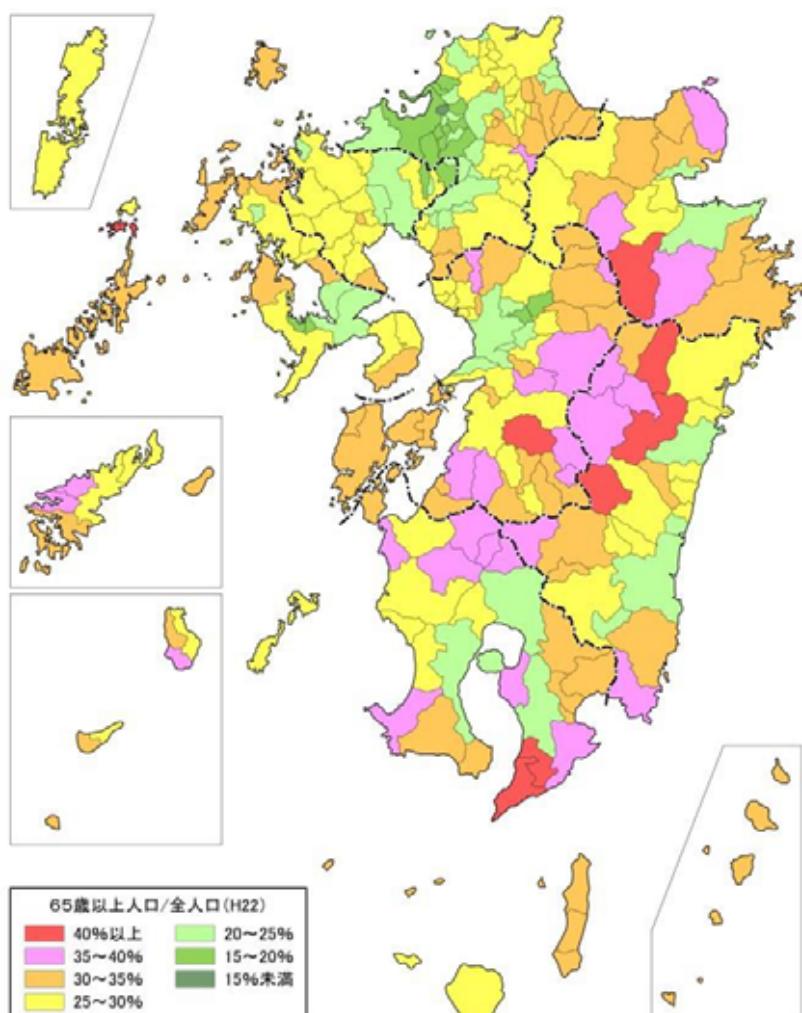
④移動制約者の増加

九州では、全国平均を上回る水準で高齢化が進展しており、特に中山間地域や離島では、高齢化率が30%を超える地域が数多くみられます。



▲九州・全国の高齢化の推移

資料：国勢調査

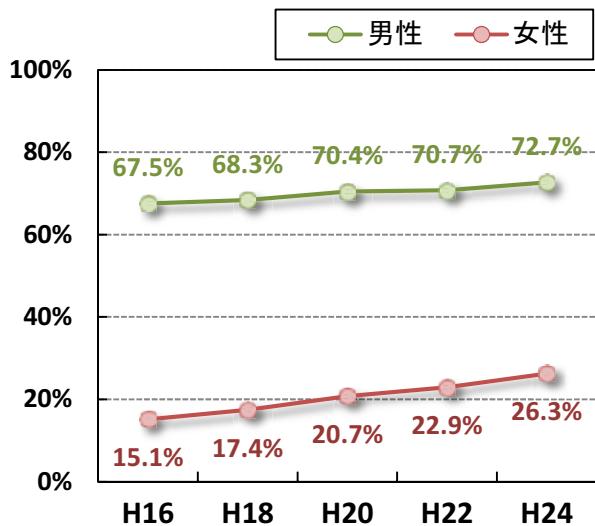


▲九州の地域別高齢化率（H22）

資料：国勢調査

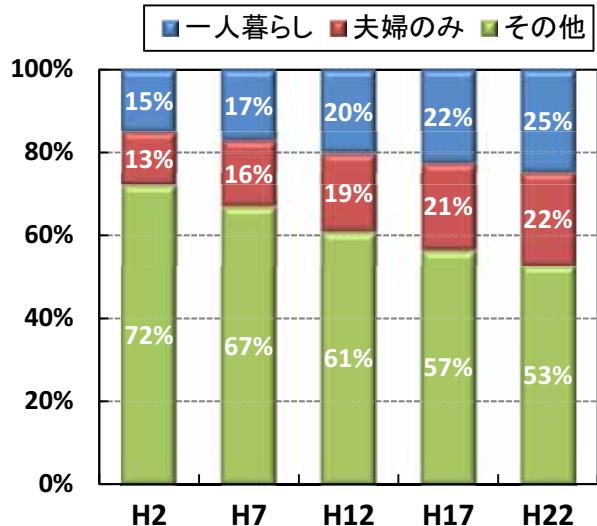
高齢者の運転免許保有率は上昇しており、男性では7割を超えていましたが、女性については依然として1/4程度にとどまっています。

また、高齢者世帯の状況を見ると、一人暮らし世帯や高齢者夫婦のみの世帯の割合が増加してきています。



▲高齢者の免許保有率の推移（全国）

資料：運転免許統計、推計人口（統計局）より算出



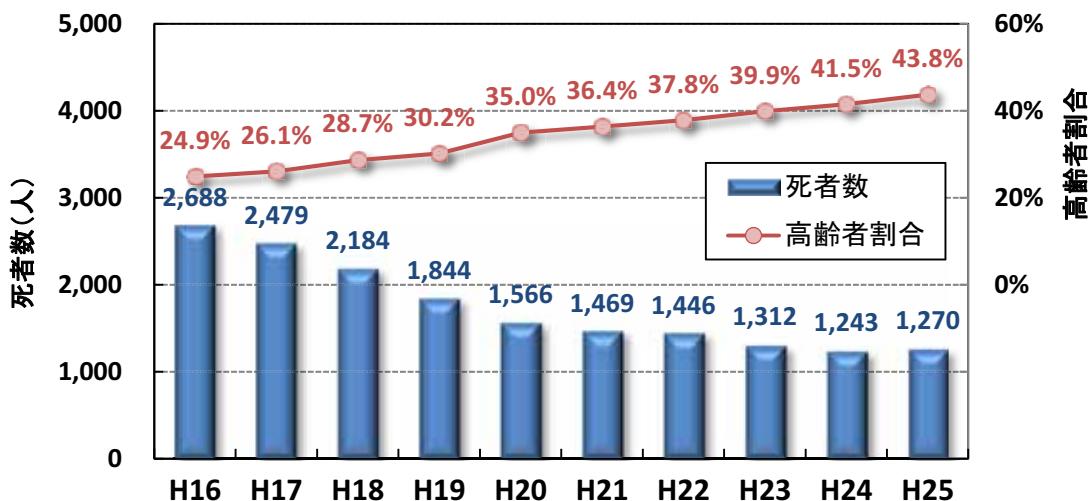
▲高齢者世帯※の内訳の推移（全国）

※65歳以上の親族がいる一般世帯

資料：国勢調査

以上のようなことから、若い家族と同居していないため、自ら生活を維持する必要があるものの、自分では自動車の運転ができず、日常の移動手段を確保しにくい高齢者が増加してきているものと考えられます。

ちなみに、高齢者が関連する交通事故が増加していることなどを考えると、ほかに移動手段がないため、安全に不安を感じながらもやむを得ず自動車を運転する高齢者がいる可能性もあります。



▲自動車乗車中の死者数（全年齢）と高齢者割合の推移

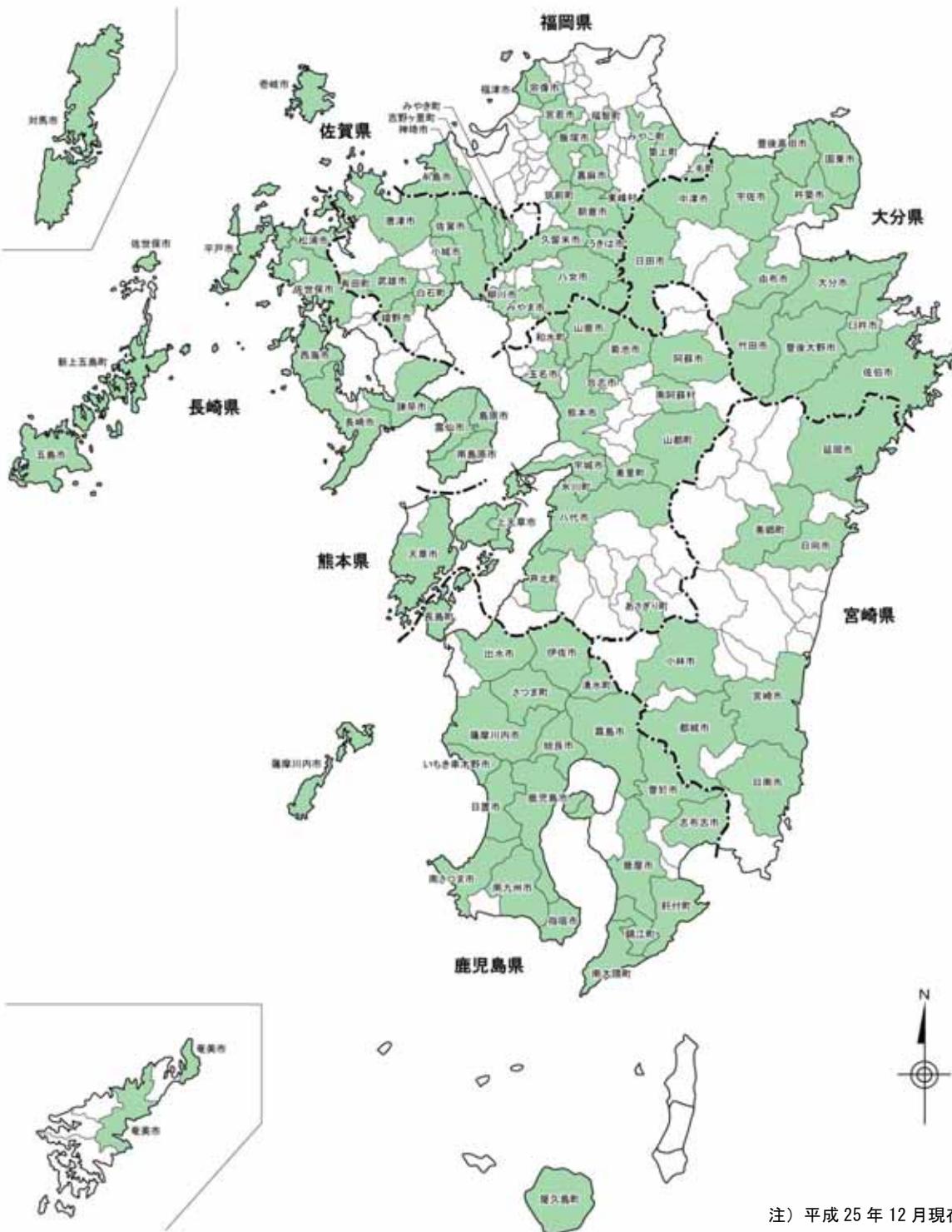
資料：交通事故統計

⑤生活環境の大きな変化

近年の市町村合併の進捗に伴い、役場の窓口業務や医療・福祉等の行政サービスの統廃合などにより、住民の日常生活圏が拡大する傾向がみられます。

また、商業施設の大規模化・郊外化などの影響を受け、“近所の個人商店”のような地域商業の衰退が著しく、歩ける範囲などの身近なエリアの中では日常生活が成り立たない状況が目立つようになってきています。

こうしたことから、日常生活の中で通院や買い物などのための移動手段を必要とする人が増加してきているものと考えられます。



▲九州の合併市町村の位置

(2) 地域公共交通のあり方を考える必要性

① 日常の生活を支える「足」の確保

(1) で見たとおり、地域公共交通を取り巻く状況が厳しさを増す一方で、移動制約者の増加や、日常生活圏の拡大などにともない、日常生活での移動を支える交通手段を確保・維持していくことが今まで以上に重要になってきています。

さらには、生きがいを持って人間らしい生活を送っていくことを考えれば、通院や買い物といった最低限の移動ニーズへの対応だけでは不十分であり、コミュニティ活動等への参加機会の確保なども含めて、地域公共交通のあり方を総合的に検討していく必要があります。

② 活力あるまちづくりの推進

モータリゼーションの急速な進展などを背景とした中心市街地の衰退が全国的に大きな問題となっています。

中心市街地の活性化を図っていく上では、まちの魅力向上はもちろんのこと、中心市街地へのアクセス手段や中心市街地内での回遊手段を整えることが重要であり、ここでも地域公共交通のあり方が問われています。

加えて、人口減少社会・環境重視の社会などに対応したコンパクトなまちづくりを進めていく上でも、その骨格部分を担うべき公共交通の重要性が指摘されています。

また、地域住民の生活を支える「地域コミュニティ」の再生・強化を考えていく上でも、地域公共交通が重要な役割を担うことが期待されています。

【参考事例】天草市(熊本県) 市街地循環バス「のってみゅうか～」

地域公共交通の利便性向上により中心市街地を活性化

天草市では、利便性向上と市の財政負担の軽減を図るため、重複路線を中心統合や減便による路線バスの再編を行いました。その取り組みの中で、市の中心部にあり、多くの路線が発着するバスセンターからの二次交通がないという課題に対応するため、市街地内を循環するコミュニティバスを導入しています。

市街地にある公共施設や病院、商業施設を結ぶ回遊性の高いルートを設定しており、市民の移動の利便性が向上し、中心市街地活性にもつながっています。また、観光客の二次交通としても活躍しており、観光による地域活性化にも重要な役割を担っています。



③地域の自立・活性化の推進

人口減少や高齢化が進展している地域などでは、地域住民だけでは地域の自立・活性化を図っていくことが困難になってきており、他の地域との「交流人口」を拡大していくことが大きな“カギ”になってきています。

このため、地域公共交通に対しても、観光客などの地域へのアクセスや、地域内での周遊を支え、交流人口の拡大を推進する役割が求められています。

【参考事例】熊本市(熊本県) 路線バス「しろめぐりん」

地域公共交通により「交流人口」の拡大を目指す

熊本市では、交流人口の拡大を目指し、熊本城を中心とした、観光名所を巡る周遊バスを運行しています。

1日27便、20分間隔と、短い間隔で高頻度に運行するほか、均一の区間運賃を設定するなど、観光客にも使いやすい乗り物となっています。その他にも、観光施設割引特典付きの1日乗車券や、外国語による車内音声案内など、交流人口の拡大に向けた様々な取り組みを行っています。



また、住民の利用だけでは地域公共交通の維持・向上が困難なケースでは、曜日や時間帯に応じて運行ルート等を工夫することなどにより、地域外からの来訪者にも積極的に地域公共交通を利用してもらうことも考えてみる必要があります。このような取り組みにより、運賃などの収入を増やし、住民の移動手段としての地域公共交通の維持・向上を図っていくことも考えられます。

【参考事例】南阿蘇村(熊本県) 路線バス「ゆるっとバス」

生活交通と観光交通の融合により地域公共交通を維持

年々増加する路線バス運行費の抑制と、九州新幹線の全線開業を契機とした観光客の移動手段の充実が課題であった南阿蘇村では、村内のバス路線すべてを見直し、路線バスと乗合タクシーの組み合わせにより、生活路線と観光路線を融合した公共交通ネットワークの形成を行っています。

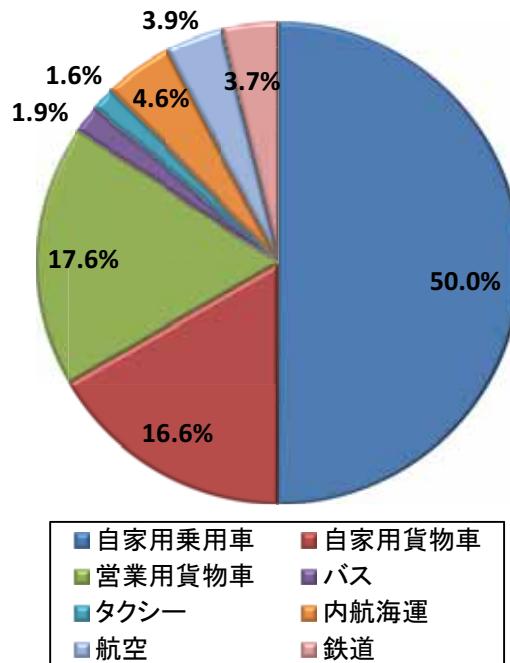
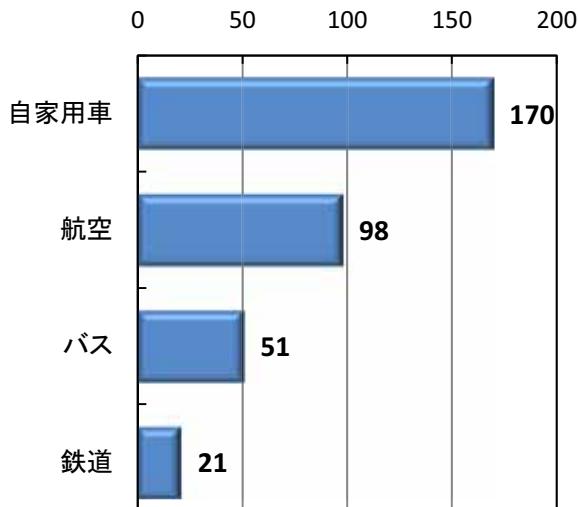
これにより、村内の高齢者の通院や買い物の移動手段、中高生の通学手段の確保、観光客の移動の利便性向上を図っています。



④地球温暖化の防止

現在、地球規模で問題となっている地球温暖化防止の観点からは、運輸部門におけるCO₂排出量削減が大きな課題となっています。

このため、一人あたりの輸送におけるCO₂排出量が自家用車と比べて格段に少ない公共交通の利用促進に大きな期待が寄せられています。



▲輸送機関別 CO₂排出原単位 (g-CO₂/人キロ)

資料：国土交通省（2011年度）

▲運輸部門 CO₂排出量：2011年度（全国）

資料：国土交通省

⑤地域公共交通のあり方を考える必要性

以上のように、公共交通をとりまく状況が厳しさを増す一方で、日常的な移動手段として地域公共交通が果たすべき役割はますます大きくなってきており、地域公共交通の活性化・再生を図っていくことが喫緊の課題となっています。

加えて、地域公共交通に対する社会的な期待も増大してきており、地域の様々な課題等の解決に向けた取り組みを検討していくことも重要です。

地域によって抱える課題は様々であり、解決すべき課題が異なれば地域における公共交通の“必要性”や“あり方”も異なってきます。それぞれの地域にとっての必要性などをしっかりと認識した上で、取り組みを進めていくことが必要です。

また、地域公共交通をとりまく状況は刻々と変化しているため、定期的に見直しを図っていくことも重要になります。

II. 地域公共交通を考えるにあたって

(1)まずは行動をおこしてみる

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のか全くわからなかったり、または、様々な問題が複雑に絡み合っていて難しく思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が多いようです。

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。

実際に自分たちのまち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、交通事業者の話を聞いてみたりすることにより、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。そういう地域では、現在の状態に行き着くまで様々な苦労や試行錯誤をされているものです。交通事業者や市町村の担当者などに経験を伺うことができれば、さらにたくさんの知見が得られるはずです。

こうした地道な行動を続けることにより、地域公共交通の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はじめましょう。

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。

Point!

●こんなことからはじめてみましょう！

- 自分たちのまちのバスや乗合タクシーなどを実際に利用してみましょう。
- 高齢者の人たちや、地域公共交通の利用者の話を聞いてみましょう。
- 地域公共交通を運行している交通事業者や、実際に運行を担当しているドライバーの話を聞いてみましょう。
- 近くに話題になっている事例などがあれば、実際に見に行ってみましょう。また、可能であれば交通事業者や市町村の担当者などの話も聞いてみましょう。
- 問題が分かってきたら、まずは小さな取り組みからはじめてみましょう。
- うまくいった取り組みは少しずつ拡大してみましょう。

(2)公共交通を「ネットワーク」として考える

公共交通を考える時に最も気をつけなければいけないことの一つとして、地域の様々な公共交通機関を個別に考えるのではなく、一つの「ネットワーク」として考える、ということがあります。

個別の公共交通機関でいかに最良の対策を考え出したとしても、自家用車の利点に対抗していくことは困難です。バスや鉄道・船などの個別の公共交通機関、または、路線や系統・航路それぞれでバラバラに取り組みを行うのではなく、地域に關係する公共交通が強く連携し、全体で取り組みを進めていくことが求められます。

そのため、地域公共交通の活性化・再生に取り組む際には、地域に存在する様々な公共交通機関を一体的な「ネットワーク」として捉え、公共交通機関相互の乗り継ぎなどにも十分に配慮した一体的な利用環境づくりを進めていくことが重要です。

なお、ここでいう「地域」とは、必ずしも一つの市町村の範囲とは限りません。一体的な利用環境づくりを進めていく上では、市町村の枠にとらわれることなく、地域の実情にあわせてより広い範囲で「ネットワーク」を考えることが不可欠です。



(3) 「悪循環」からの脱却を目指す

①公共交通の「悪循環」

第Ⅰ章で紹介したように、地域公共交通は極めて厳しい状況にあります。

こうした状況の根底には、公共交通利用者の減少が公共交通事業の収支の悪化を招き、これにより公共交通サービスが低下して、さらなる利用者減少につながっていくという「悪循環」の構造に陥ってしまっていることがあります。

行政と交通事業者、さらには、利用者である地域住民、沿線の商店街や病院、学校などの連携や協働が不十分で、公共交通に対する地域としての戦略や役割分担などが明確になっていないことも「悪循環」を強める要因になっているものと考えられます。

こうした「悪循環」は民間の交通事業者に限った話ではありません。市町村が補助・運営する公共交通事業では、利用者の低迷や減少が短期的にサービス水準の低下に直結しないこともあります。しかし、財政負担の増大が繰り返し維持していくことは困難になり、いずれは何らかの対応が必要となります。

地域公共交通に係わる様々な関係者が連携・協働して負の連鎖を断ち切り、改善に向けた「流れ」をつくり出すことこそ、地域公共交通の活性化・再生に向けた「勘どころ」であるという考え方を持つことが重要です。



▲公共交通の「悪循環」

② 「悪循環」を断ち切るために

地域が抱える公共交通の「悪循環」を断ち切り、地域公共交通の活性化・再生を図っていくためには、以下のような視点から検討を行っていく必要があります。

視点①

必要な地域公共交通サービスを確保する

地域の状況や利用者のニーズなどにあわせた地域公共交通サービスの確保を考える。地域公共交通サービスの維持・向上が「利用者の維持・増加」、さらには「地域公共交通の収支の改善」につながっていく。

視点②

地域公共交通の利用を促進する

効果的な情報提供や地域公共交通の利用に対する市民意識の啓発などによる「利用者の維持・増加」で、「地域公共交通の収支の改善」が図られ、「地域公共交通サービスの維持・向上」のための財源確保につながっていく。

視点③

地域公共交通の収支を改善する

「地域公共交通の収支の改善」によって、より多くの財源を「地域公共交通サービスの維持・向上」に充てることが可能となり、それが「利用者の維持・増加」につながっていく。

これら3つの視点については、どこから手をつけても構いませんが、悪循環を断ち切り、改善に向けた「流れ」をつくり出すということを強く意識する必要があります。

また、それぞれの視点でバラバラに対応するのではなく、新たな地域公共交通の導入にあわせてしっかりと利用促進策を実施するなど、複数の視点から戦略的に取り組んでいくことが、改善に向けた「流れ」をより大きなものにしていくポイントになります。

さらには、改善の「流れ」をより確実で強いものにしていくためには、これらの視点に加えて「地域で公共交通を支える」という視点が非常に重要になってきます。

交通事業者や行政に全てまかせるのではなく、地域自らが主体性を持って公共交通に関わっていくことが求められます。また、行政には、地域が主体となった取り組みを促進し、積極的に支援する役割が期待されます。

視点+1

地域で公共交通を支える

地域が主体となった公共交通サービスの確保や、積極的に地域公共交通を利用する意識の醸成、地域公共交通の運行に対する金銭面での支援など、地域で公共交通を支える取り組みにより、改善の「流れ」をより確実で強いものにしていく。



③「持続可能な公共交通」の実現を目指す

快適で自由度が高い自家用車への依存傾向の高まりを受け、公共交通の利用者は大幅に減少してきており、多くの市町村では、バス路線等を維持するための財政支出を行っています。市町村が主体となってコミュニティバス等を運営するケースも増えていますが、多様な住民ニーズを全て網羅する地域公共交通を確保・維持していくのは難しいのが現状です。

このような中では、交通事業者や行政だけではなく、利用者も含めた様々な関係者が十分な意見交換を重ねながら、自分たちの地域の実情にあった公共交通を考えなければいけません。

「地域の実情にあった公共交通を考える」とは、すなわち「持続可能な公共交通を考える」ということです。公共交通の「悪循環」を断ち切るとともに、地域の特性や公共交通サービスの実現性（収支状況など）と、住民ニーズの“バランス”をとることにより、様々な状況の変化に柔軟に対応しながら、必要な地域公共交通サービスを将来にわたって継続的に確保・維持していくことが重要です。

なお、その際には、市町村がどこまで財政負担ができるのか、地域として金銭面も含めてどれだけの支援ができるのか、などといったことも十分に検討し、「身の丈」にあった地域公共交通サービスを考えていくことも重要になります。

さらにもう一歩先を考えると、需要に対応してサービスを提供する、という“受け身”的姿勢から脱却し、実現性とニーズのバランスがとれた地域公共交通を軸に、病院の診療や地域活動の曜日・時間など、様々な地域の営みを連携させていくことができれば、持続性はより高まるものと思われます。

また、持続可能な公共交通の実現は、「地域活性化」や「コンパクトなまちづくり」、「他地域との交流促進・観光振興」などといった、地域が抱える様々な課題の解決や、まちづくりの目標の実現に向けた糸口になることも期待されます。したがって、地域公共交通を“都市の装置”としてとらえ、まちづくり・商工・観光・教育・福祉など、多方面から検討することが求められています。



▲「持続的な公共交通」のイメージ

【参考事例】熊本市(熊本県)「熊本市公共交通基本条例」

まちづくりの目標の実現に向けて公共交通のあり方等を条例化

熊本市では、「公共交通を基軸としたまちづくり」に向けて、概ね10年後の公共交通ネットワークの将来像を描いた「公共交通のグランドデザイン」を策定しています。

これを具現化するために、「公共交通により円滑に移動可能な地域社会の実現」を目標に、市民・事業者・公共交通事業者・行政の役割や責務を明確にし、協働で公共交通の利用促進に取り組むことを明記した「熊本市公共交通基本条例」を制定しています。

条例では、「公共交通ネットワークの強化」や「公共交通の利用の促進」、「公共交通空白地域等への対応」といった、基本施策を規定しています。



(4) 「本当の利用者」を見極める

大規模なアンケート調査などを実施して十分にニーズを把握したはずなのに、実際にバスなどを運行してみると利用者数が少ない、といったケースがみられます。これは、アンケート調査などで把握したニーズが、「本当の利用者」のニーズとは異なっていたことが大きな要因であると考えられます。

地域公共交通を考える際には、この「本当の利用者」を見極めることが非常に重要になります。

例えば地域の全世帯を対象にアンケート調査を実施しても、回答者の大部分は自家用車を利用している人であり、日常的に地域公共交通を利用する人からの回答はほんの一握りです。このことに十分に留意しないと、「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うことになります。

ニーズにあわせて路線を新設したはずなのに誰も乗らない、といった失敗の背景には、この「利用しない利用者」の存在があります。

「本当の利用者」とは、たとえ月に数回でも、必ず地域公共交通を利用する人です。また、地域公共交通を利用したいと思っているにもかかわらず、何らかの要因で現在は利用できない人も含めて考える必要があります。公共交通サービスが提供されていない地域にお住まいで、週一回の通院の際、ほかの移動手段がないため、やむを得ず隣人に送迎を頼んでいる高齢者などは、潜在的な「本当の利用者」であると言えます。

なお、地域や路線によっても「本当の利用者」の特性は異なります。都心部では通勤・通学者、中山間部では買い物や通院目的の高齢者、などというような固定観念を持つことは危険です。実際に地域公共交通を利用している人に話を聞くことなどを通じて、「本当の利用者」をしっかりと見極める必要があります。

【参考事例】神埼市(佐賀県) 神埼市巡回バス

「本当の利用者」の声を把握して運行計画に反映

神埼市では3年間の実証運行を経て平成24年4月より巡回バスの本格運行を開始しています。実証運行では、「住民全体の意向」を反映させて運行コースの見直しなどを行ってきましたが、こうした検討の中で「住民全体の意向」が必ずしも「利用者の意向」と一致しないことが明らかになりました。

そのため、本格運行への移行に際しては、ターゲットを絞り込んだ上でアンケート調査を実施、その結果に基づいて、路線の新設などを行い、利用者増加につなげています。



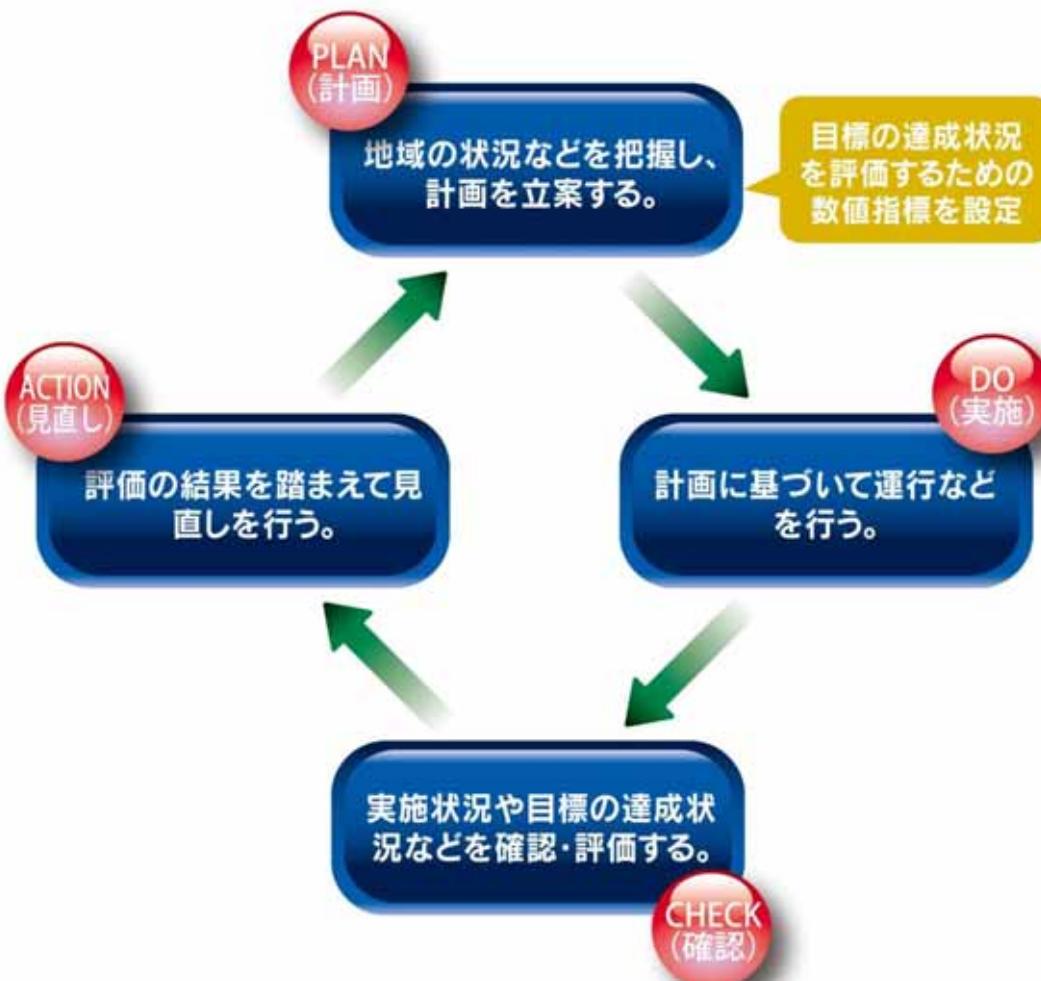
(5) 見直しを繰り返すことにより、より良いものに

「本当の利用者」の声にしっかりと耳を傾け、綿密に検討を行っても、全ての取り組みがはじめからうまくいくとは限りません。また、周辺の状況が変化したことにより、これまでうまくいっていた取り組みに問題が生じることもあります。このため、地域公共交通をより良いものにしていくためには、取り組みを始めた後も継続的に状況を確認し、必要に応じて見直しを繰り返していくことが重要です。

「計画を立て（Plan）」、それに基づいて「実施し（Do）」、実施結果を「確認して（Check）」、計画からズレがある場合には「見直しを行う（Action）」、という一連の流れを『PDCAサイクル』と言います。この過程を繰り返し行い、公共交通の改善・向上を図っていく必要があります。

「PDCA サイクル」は 1 年ごとの計画の見直しなどを念頭に行われることが一般的ですが、常に状況を確認しながら、必要があれば年度の終わりを待たずに対策を講じることなども考える必要があります。

なお、効果的・効率的に見直しを実施し、より良い地域公共交通の実現を図っていく上では、目標の達成状況を的確に表すことができる「数値指標」を設定し、継続的なデータ収集や確認・評価を行っていくことが有効です。



▲ PDCAサイクル

III. 地域公共交通を計画する検討手順

III-1 地域公共交通を検討する際のポイント

(1) 地域を知る、人を知る、公共交通を知ることからスタート

検討対象の地域にあった公共交通をイメージするには、まずは地域の実情を十分に知る必要があります。地域がどんなところなのか、どんな交通特性を持っているのか、自家用車を運転しない人はどうやって買い物や病院に行っているのか、などといった地域の実情を知らなければ、“地域に合った対策”を考えることはできません。

また、鉄道や船などでは、駅や港に着いた後に別の交通機関に乗り継ぐケースも考えられるため、乗り継ぎ場所の状況や待ち時間なども含めた実情を詳細に把握しておくことが重要になります。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、自治会長さんなどに地元のバス利用者の意見や移動に困っている人の話を聞いたり、さらには地域公共交通を実際に何度も繰り返し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。

なお、ここでいう「地域」とは、必ずしも一つの市町村の範囲とは限りません。住民の多くが周辺の市町村まで買い物や通院で出かけているようなケースでは、行政区画にとらわれずより広い範囲で考えていく必要があります。

Point!

●ポイント(特に普段自家用車での移動が多い方は要注意です！！)

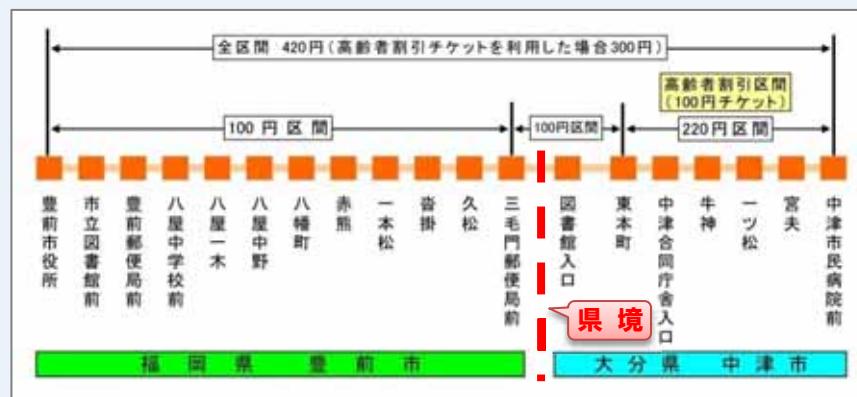
- 対象地域を自分自身の目で見ましょう。
- 地元の人の話を聞きましょう。
 - ・自治会長さんや区長さんの話を聞きましょう。
(地域住民の方の移動特性、移動に際して抱えている問題点、高齢者の方が病院やスーパー・マーケットに通う頻度等)
 - ・バスの運転手や駅員などの話を聞きましょう。
(地図上では分からぬ道路の状況、年齢・性別等でみた利用者の特性、利用者の満足度、利用促進に向けた課題・改善点等)
 - ・地域公共交通の利用者や地域にお住まいの人たちの話を聞きましょう。
(満足度、便数を増やす時間帯、変更してほしいルート等)
 - ・その他の方の話を聞きましょう。
(病院や地元企業等に便数を増やす時間帯や変更してほしいルートを聞くこと等)
- 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、利用が多いまたは少ない時間帯・区間、人口の集積状況等)
- 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。

【参考事例】 豊前市(福岡県)・中津市(大分県) コミュニティバス「豊前中津線」

行政区域にとらわれずに市民の移動ニーズに対応

県境を越えて生活圏域が形成され、歴史的にもつながりの深い福岡県豊前市と大分県中津市では、両市をまたがる形でコミュニティバスを運行しています。

行政区域にとらわれずに両市の市街地を結ぶことにより、市民の買い物や通院など生活の足をサポートしています。



(2) 検討する体制を整える

住民ニーズ等を踏まえながら、地域に合った公共交通の実現を図っていくためには、関係者が一丸となって取り組みを進めていくことが不可欠です。

計画の検討は、いわば関係者の役割分担を明確にし、合意形成を図っていくプロセスでもあるため、関係者それぞれが主体性を持って実際の取り組みを進めていく意識の醸成にもつながります。このため、検討段階から様々な関係者が参画し、一緒になって検討する“場”を設けることが非常に重要になります。

なお、検討する“場”としては、後述する「法定協議会」など(p.29 参照)がありますが、必ずしも最初から法令等にもとづいた体制づくりを考える必要はありません。まずは主要な関係者などからなる“任意”的会議体などを設けて検討を進め、その後、必要に応じてメンバーを追加して「法定協議会」などに移行していくことも考えられます。



▲役割分担のイメージ

①地域のことは地域のみんなで考える

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、市町村、交通事業者、地域住民等が連携・協働して、問題を共有化し、みんなでアイデアを出しあって考える姿勢が基本となります。

市町村や交通事業者が“すべてを考え、すべてを負担し、実行しなければならない”などと考える必要はありません。

なぜ地域公共交通の問題は地域のみんなの問題なのでしょうか？

もし地域公共交通がなくなってしまうと、安全・安心な地域住民の移動手段が失われること以外にも、その地域の人たちに係わる様々な問題をもたらします。

例えば、公共交通が利用しやすいコンパクトなまちづくりや中心市街地の活性化、過疎化が進む地域での他地域との交流促進・観光振興を通じた地域の活性化などを進めるための基盤がなくなることや、公共交通の利用促進による地球温暖化防止策が実施できなくなることなどの問題が考えられます。

地域公共交通の活性化・再生に向けた検討にあたっては、このような様々な問題をそこで暮らす人みんなに知ってもらうことが大切です。

目的を明確にして本音で話し合いましょう！

地域公共交通の問題に対して、みんなが共通の目的意識をしっかりと持つことが大事です。

そのためには、現在の問題認識から将来への影響まで、公共交通と地域の暮らしとのかかわりをじっくり議論することから始める必要があります。そこを抜きにして「隣のまちでうまくいったみたいだから…」といった安直な計画づくりや、目的意識がしっかりとしていない組織づくり・計画づくりをしてしまうと、後に大きな課題を残します。

組織づくりは、地域公共交通の活性化・再生に向けたスタート地点にすぎません。実際に取り組みを進めていく中では、自治体や交通事業者、地域住民等といった関係者それぞれが、何らかの費用負担や役割分担を果たしていくことが求められることから、膝を突き合わせて本音で話し合うことが重要になります。形や体裁だけの検討会・協議会などはあまり意味がありません。

②役割分担をしながら検討を進める

●市町村は検討体制の中の旗振り役

みんなで考えると言っても、普段から地域公共交通の問題を検討している人は多くないと思われます。このため、市町村には検討体制の中の“旗振り役”として中心的な役割を担い、関係者の意見を集約して、みんなを引っ張っていくリーダーシップを発揮することが求められます。

市町村の具体的な取り組みとしては以下のようなものが考えられます。

“旗振り役”としての市町村の役割

- ・検討体制（協議会等）づくり
- ・協議会等の運営
- ・各種調査の実施
- ・方針の提案
- ・計画案の作成
- ・交通事業者との協議・調整
- ・地域住民への説明・PR

ただし、すでに地域住民と交通事業者などが、地域公共交通の導入や改善に向けて協議や具体的な取り組みを行っている場合がありますので、その場合にはサポート役として適切に支援していくことを考えましょう。

なお、地域公共交通はまちづくりや教育・福祉などとも密接に関係しているため、公共交通を担当する部門だけが取り組めばよいわけではありません。公共交通担当部門が全てを背負い込んでしまうのではなく、関係部門と密接に連携・協力し、効果的・効率的に取り組みを進めていくことが不可欠です。

市町村における地域公共交通の検討体制

多くの市町村では、地域公共交通に対して十分なマンパワーを割くことができていません。担当者一人で何もかもやらざるを得ない、いわゆる「ひとり交通局」や、専任の公共交通担当者を置かずに兼務となっているケースも目立ちます。

地域公共交通担当者がやるべきことは多岐にわたるため、時間的にも精神的にも余裕がないのが実情です。目の前のやるべきことに忙殺される状況の中では、なかなか良いアイデアなども浮かんでこないものです。

地域公共交通をより良いものにしていくためには、公共交通専任の担当者の配置や福祉部門等との連携強化など、市町村内の検討体制を整えることも重要になります。余裕を持って全体を見回したり、地域の人たちの話にじっくりと耳を傾けたりすることにより、様々な“工夫”や“アイデア”が生まれてくるはずです。

●交通事業者は地域公共交通をより良いものにしていく「パートナー」

多くの場合、対象地域やその周辺地域では、すでに路線バスやタクシー事業者が営業をしており、そうした交通事業者との調整や協働が、地域に合った公共交通の実現に向けた取り組みを成功させる“力”となります。

例えばバスに関する詳細な情報（区間ごとの乗客数や運転手が日頃感じることなど）の提供や、試験走行に必要な車両の提供など、バス事業者の協力の有無により取り組みのスピードが大きく異なってきます。

また、地域住民のために行っていることであっても、交通事業者への相談が遅れ、「民業圧迫」という先入観を持たれてしまった結果、なかなか協議がうまく進まずに、計画が机上のもので終わってしまった、あるいは、計画が白紙に戻ってしまった、といった事例もみられます。

交通事業者は、いわば地域における安全・安定的な公共交通運行の「プロ」であり、こうした人たちの豊富な知識・経験を有効に活用していくことも重要です。このため、早い段階から積極的に情報交換するなどしてコミュニケーションを図り、お互いを良く知ることが重要です。

行政と交通事業者との調整・協議の場は、ともすると行政側からの増減便・料金設定等についての要望や、交通事業者側からの補助金等の要望など、相手に対する要望を一方的にぶつけあう場になります。はじめはなかなかうまくいかないかもしれません、粘り強く話し合いを続けていくことにより良好な関係を構築していきましょう。

行政と交通事業者は地域公共交通をより良いものにしていく「パートナー」「一緒に考える仲間」として、互いに知恵を出し合い、情報や方向性を共有しつつ、役割分担をしながら取り組んでいく、という意識を強く持つことが重要です。

Point!

●ここに気をつけましょう！

- なるべく早い段階から「一緒に考える仲間」としての関係を構築することが必要です。
- まずはお互いに相手の問題意識や抱えている課題を理解しあうところから始めましょう。
- 補助金ありき、ではなく、目指すべき姿をしっかりと共有した上で、何をすべきか・何ができるかを考えましょう。
- 交通事業者間で競合関係があるケースもあるため、必要に応じて個別事業者とのコミュニケーションと、事業者全体とのコミュニケーションを使い分けましょう。
- 一度のコミュニケーションで結論を出すのではなく、ステップを踏んで何度もコミュニケーションをとることにより、より良い結論を導き出しましょう。

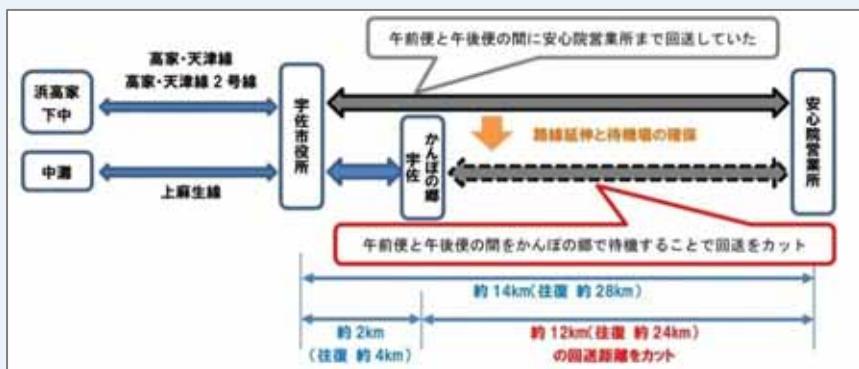
【参考事例】宇佐市(大分県) コミュニティバス「ふれあい号」

交通事業者との良好な関係が生み出した工夫

宇佐市では、地域の商業施設の協力を得て、駐車場の一角にバスの待機場を設けることにより回送バスのカットを行い、交通事業者の回送費の縮減と、それによる市の財政負担の軽減を行っています。

このアイデアは交通事業者からの発案で、日頃から問題や課題について密に連絡を取り合っている中から出てきたといいます。気軽に相談できる関係を築いておくことにより、問題解消につながった工夫の一つです。

なお、この取り組みでは敷地を提供する商業施設にも、バス路線延伸のメリットがあり、公共交通と商業施設が「Win-Win」の関係になっています。



交通事業者との調整・協議のポイント

交通事業者とは、計画を検討する初期の段階から、具体的な運行計画を考える段階、実際に運行を実施する段階、さらには、検証・改善の段階まで、何度も頻繁に調整・協議を行うことが重要です。

計画を検討する段階

- まずは計画検討に着手する前、あるいは、計画検討開始後のなるべく早い段階で、交通事業者と情報共有・意見交換を行いましょう。
- この段階で、交通事業者が地域公共交通にどのような問題意識を持っているのか、今後の方向性についてどのように考えているのか、などといったことを把握することが重要です。
- 早い段階で交通事業者とコミュニケーションを図ることで、「一緒に考えていく」という意識を醸成することがポイントです。ある程度方向性などを固めてしまってから相談する、というやり方では、交通事業者の反発を招きかねません。

運行計画を考える段階

- 具体的な運行計画を考える段階でも、交通事業者との協議・調整は欠かせません。
- 既存のバス路線などと競合する場合の調整・協議はもちろんですが、新たな地域公共交通の導入や、経路・ダイヤの見直しを行う場合でも、交通事業者の知識・経験が有用です。
- 実際に車両を使って試走してみる、といったことも、交通事業者の協力が得られれば比較的容易に実施可能です。

運行を実施する段階

- 実際に運行を実施する段階でも、日々の運行状況や運行を実施していく中で見えてきた問題点などについて、常に情報共有や意見交換をしていくことが重要です。
- 運行を開始してしまったらあとは交通事業者に“おまかせ”、となってしまうと、問題の発見や対策実施が遅れてしまう心配があります。

検証・改善の段階

- 運行の実施と並行して、検証・改善に向けた情報収集などを行っていく必要があり、ここでも交通事業者との情報共有や意見交換が不可欠です。
- また、改善策を検討する際にも、実際に運行を実施している交通事業者の意見が参考になるはずです。

●地元住民とのパイプ役の自治会長さん、区長さん

ニーズを把握するための調査など、地域住民とのコミュニケーションを円滑かつ有意義なものにするためには、あらかじめ自治会長さんや区長さんとの関係を築き上げることがポイントです。

自治会長さんや区長さんが地域の橋渡し役になってくれたことによって、公共交通を地域で守り育てていこうという意識の醸成が図られ、地域公共交通の利用が促進されたほか、バス停の設置・組み立て・維持管理や沿道の樹木伐採等、地域の人たちから多くの協力をいただいたという事例が数多くみられます。

なお、自治会長さんや区長さんの多くは比較的活動的な人たちであるため、自家用車を利用されていることが多いようです。このため、地域の実情などは良くご存じでも、地域公共交通の状況や、バスを利用している人たちの意見などはあまり知らない場合もあります。

自治会長さんや区長さんの意見が必ずしも公共交通利用者の意見ではないことに注意する必要があります。

●学識経験者は中立的な立場のコーディネーター・アドバイザー

地域公共交通の問題を検討していく中では、関係者の中で利害が対立する可能性もあります。また、時には問題は明らかなのにどのように解決を考えればよいのか、なかなか良いアイデアが浮かばない、といったこともあるかもしれません。

学識経験者には中立的な立場から多様な意見を総合的にとりまとめる「コーディネーター」としての役割や、関係者の“想い”を具体化し、公共交通を地域にとってより良い方向に進めるための提案や技術的な助言などを行う「アドバイザー」としての役割が期待できます。

なお、「コーディネーター」「アドバイザー」などとしての学識経験者には地域公共交通に関する高い専門性が求められます。心当たりがない場合は、九州運輸局・各県内にある運輸支局でご紹介することも可能ですので、お問い合わせください。

●普段から相談できる相手を増やす

わからないことが出てきた場合は、担当者一人で抱え込まず、色々な人に相談してみましょう。交通事業者や学識経験者など、普段から相談できる相手を増やしていくことを心がけるとよいでしょう。

活用可能な補助制度や、必要となる法律上の手続き、学識経験者の紹介などについては、県や運輸支局にも相談してみましょう。また、各県や九州運輸局などが実施している相談会やシンポジウムなどにも積極的に参加してみてはどうでしょうか。

なお、九州運輸局のホームページでは、地域公共交通の活性化に関する様々な情報を掲載していますので、是非ご活用ください。

http://www.tb.mlit.go.jp/kyushu/m_koukatsu.html

【参考事例】「Qサポネット」「再生塾」

相談できる相手を見つける“場”

任意団体である勉強会組織「地域と交通をサポートするネットワーク in Kyushu（通称：Qサポネット）」では、九州をフィールドに、行政や交通事業者、研究者、市民団体、コンサルタントなどが集まり、地域公共交通の問題の共有や解決に向けた討論を通じて、人材ネットワークの構築、人材育成に取り組んでいます。

また、関西では NPO 法人「持続可能なまちと交通をめざす再生塾（通称：再生塾）」が、まちづくりや交通問題の解決、再生に向けて、行政や技術者、地域のリーダーを対象として、人材育成や専門家相互のネットワークづくり、研究、技術の普及などの活動を行っています。

これらの団体はいずれも、地域の問題解決に向けた相談の“場”的提供や、そのためのネットワークの形成に取り組んでいます。行政間のみならず、交通事業者や学識経験者とのつながりが、自分の地域が抱えている問題を解決する糸口となるかもしれません。



Qサポネットの活動風景

「Qサポネット」ホームページ <http://qsoppo-net.blogspot.jp/>
 「再生塾」ホームページ <http://www.saiseijuku.net/>

【参考事例】「地域公共交通のあり方を考えるシンポジウム」、「地域公共交通活性化セミナー」、「福岡県公共交通連携検討会議(勉強会)」など

九州運輸局や県などが実施している勉強会等

九州運輸局では、全国の先進的取り組みやその背景にある考え方を通じて、地域公共交通のあり方に関する議論と理解を深めるシンポジウムや、新しい制度や情報提供を行うセミナーを開催しています。

また、福岡県では、交通政策実務担当者の連携を強化し、協働で取り組む環境づくりや、公共交通に関する情報の共有、交通課題に対応するスキルアップ、交通関係者の役割分担の確認などを目的に、年に数回、勉強会を開催しています。



九州運輸局開催のシンポジウムの会場風景

③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、①「地域公共交通の活性化及び再生に関する法律」にもとづく法定協議会、②「道路運送法」にもとづく地域公共交通会議、③補助金交付要綱に定める協議会などがあります。

法定協議会を設置する場合、既存の会議などの組織・体制を活用することができます。既に地域公共交通会議が設置されている場合、構成員の要件を満たせば、そのままの名称で法定協議会の機能を持たせることも可能です。

これによって、法定協議会が有する「参加要請応諾義務」や、「協議会参加者の協議結果の尊重義務」、「法律上の特例や予算措置などの支援措置」を得ることができます。また、それぞれの会議などでの協議内容などの情報が共有されることにより、協議の円滑な運営や計画の実効性向上も期待されます。

「地域公共交通確保維持改善事業国費補助金交付要綱」に定める協議会についても、構成員の要件を満たせば、既存の類似協議会（法定協議会など）で代替することが可能であるため、改めて新たな協議会を立ち上げる必要はありません。

協議会などは、地域公共交通の関係者が一堂に会する貴重な機会となるため、地域や公共交通の現状・課題等に対する“共通認識”的もと、関係者それぞれの立場も考慮しながら十分に議論がなされることが望まれます。

議論の途中段階では、考え方の違いや利害の対立なども想定されます。このため、関係者全員の合意形成を得るには一定の時間を要する場合もありますが、協議会等に参加するメンバー全員が“地域公共交通の共同経営者である”という思いのもと、責任をもって取り組んでいけるようなコミュニケーションの取り方、雰囲気づくりなどが求められます。

なお、公共交通会議などで合意が得られた場合、運賃設定や必要車両数、使用する車両の定員などの事項について緩和が認められることも覚えておきましょう。

地域公共交通会議の機能を持った法定協議会の設置

以下のような設置規約を定めることにより、法定協議会に地域公共交通会議の機能を持たせている事例もあります。

○○地域公共交通活性化協議会設置規約（一部抜粋）

（目的）

第1条 ○○地域公共交通活性化協議会（以下「協議会」という。）は、地域公共交通の活性化及び再生に関する法律（平成19年法律第59号。以下「法」という。）第6条第1項の規定に基づき、地域公共交通総合連携計画（以下「連携計画」という。）の作成に関する協議及び連携計画の実施に係る連絡調整を行うとともに、道路運送法（昭和26年法律第183号）の規定に基づき、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となる事項を協議するため設置する。

（事業）

第3条 協議会は、第1条の目的を達成するため、次の業務を行う。

- (1) 連携計画の策定及び変更の協議に関すること。
- (2) 連携計画の実施に係る連絡調整に関すること。
- (3) 連携計画に位置付けられた事業の実施に関すること。
- (4) 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・料金等の協議に関すること。
- (5) 前各号に掲げるもののほか、当協議会の目的を達成するために必要なこと。

（組織）

第4条 協議会は、別表に掲げる委員をもって組織する。

2 協議会に次の役員を置く。

- (1) 会長 1人
- (2) 副会長 1人

別表（第4条関係）

| 区分 | 団体 |
|---------------|---|
| 法第6条第2項第1号の委員 | ○○市 ○○町 |
| | ○○バス株式会社 ○○鉄道株式会社 ○○自動車航送船組合 ○○タクシー株式会社 |
| 法第6条第2項第2号の委員 | 県タクシー協会 県バス協会 県自動車交通労働組合 ○○市道路管理者 ○○町道路管理者 |
| | ○○運輸支局（企画調整担当） ○○運輸支局（輸送・監査担当） ○○警察署 地域代表（○○校区） 地域代表（△△校区） 地域代表（□□校区） 学識経験者（学識経験を有するもの） ○○市民生委員・児童委員協議会 ○○市商工会 公募 ○○市（財務関係） |
| 法第6条第2項第3号の委員 | |

▼公共交通に関する会議等の比較

| | | | | | 地域公共交通のあり方を考える必要性 |
|--------------------|--|---|--|---|---------------------|
| | | | | | 地域公共交通を考えるにあたって |
| | | | | | 地域公共交通を計画する検討手順 |
| 法定協議会 | | 地域公共交通会議 | 運営協議会 | 補助金交付要綱に定める協議会 | 必要な地域公共交通サービスを確保する |
| 法令等 根拠 | 地域公共交通の活性化及び再生に関する法律(第6条) | 道路運送法施行規則(第9条の3) | 道路運送法施行規則(第51条の8) | 地域公共交通確保維持改善事業国費補助金交付要綱 | 地域公共交通への取り組みの“勘どころ” |
| 目的 | ・地域公共交通総合連携計画を策定 ・計画実施の主体となる | ・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・料金等に関する事項、市町村運営有償運送の必要性及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必要となる事項の協議を実施 ・地域の交通計画を策定(任意) | ・過疎地有償運送及び福祉有償運送の必要性、旅客から收受する対価その他の自家用有償旅客運送を実施するに当たり必要となる事項の協議を実施 | ・地域の特性・実情に応じた最適の移動手段の提供、バリアフリー化やより制約の少ないシステムの導入等移動に当たっての様々な障害の解消等を図るために取組についての計画(生活交通ネットワーク計画)を作成するための議論・調整・合意を実施 | 地域公共交通への取り組みの“勘どころ” |
| (協議が調った場合) メリット | ・公共交通事業者等に対する協議会への参加要請応諾義務 ・協議会参加者の協議結果の尊重義務 ・公共交通事業者や利用者等による連携計画の作成・変更の提案制度・法律上の特例や予算措置などの支援措置 | ・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(運賃を上限認可から届け出に緩和、処理期間の短縮等) | ・自家用車での福祉有償運送及び過疎地有償運送の運行実施が可能 ・協議会での合意が得られれば、自家用車の有償旅客運送の登録、運行が可能となる | ・地域間幹線系統確保維持費国庫補助金、地域内フィーダー系統確保維持国庫補助金、車両減価償却費等国庫補助金、離島航路運営費等補助金、バリアフリー化設備等整備事業、利用環境改善促進等事業、鉄道軌道安全輸送設備等整備事業の補助金を受けることができる | 地域公共交通の利用を促進する |
| 対象交通 モード | 多様なモード | バス・タクシー(乗合)、自家用有償旅客運送(市町村運営有償運送) | 自家用有償旅客運送(NPO等による過疎地有償運送及び福祉有償運送) | バス・タクシー(乗合)、自家用有償旅客運送(市町村運営有償運送(交通空白輸送に限る。)、過疎地有償運送)、海事、航空、鉄軌道 | 地域公共交通の収支を改善する |
| 主宰 | 市町村(複数可) | 市町村(複数可)または都道府県 | 市町村(複数可)または都道府県 | 都道府県または市区町村(複数可) | 地域公共交通を支える法律や支援制度 |
| 構成員の要件 | ○地域公共交通総合連携計画を作成しようとする市町村 ○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総合連携計画に定めようとする事業を実施すると見込まれる者 ○関係する公安委員会及び地域公共交通の利用者、学識経験者その他の当該市町村が必要と認める者 | ○地域公共交通会議を主宰する市町村長又は都道府県知事その他の地方公共団体の長 ○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及びその組織する団体 ○住民又は旅客 ○地方運輸局長 ○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 【必要に応じて以下の構成員を含めることができる。】 ・路線を定めて行う一般乗合旅客自動車運送事業又は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及び都道府県警察 ・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 | ○運営協議会を主宰する市町村長又は都道府県知事その他の地方公共団体の長 ○一般旅客自動車運送事業者及びその組織する団体 ○住民又は旅客 ○地方運輸局長 ○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 ○運営協議会を主宰する市町村長又は都道府県知事の管轄する区域内において現に過疎地有償運送又は福祉有償運送を行っている特定非営利活動法人等 【必要に応じて以下の構成員を含めることができる。】 ・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 | ○都道府県又は市区町村 ○交通事業者又は交通施設管理者等 ○地方運輸局等又は地方航空局 ○その他地域の生活交通の実状、その確保・維持・改善の取組に精通する者等協議会が必要と認める者 | 地域公共交通に関する法律や支援制度 |

④番外編：民間コンサルタントを活用する

地域公共交通に関する計画立案・事業実施・評価分析などの全てを、市町村の職員や交通事業者などの限られた人材だけで、一定の期間内に実施することは簡単ではありません。

このため、多くの地域は「業務委託」という形で民間コンサルタントと契約し、他地域での実務を通じた様々な知見（失敗談を含む）なども活かしながら効率的に取り組みを進めています。

ただし、コンサルタントのほうが地域公共交通に関する業務の経験が豊富で、色々な知識を知っているはずだから、などと“丸投げ”にしてしまったり、“言いなり”になってしまわないように十分に注意する必要があります。

地域の現状を熟知している、という点では、市町村等の自治体はコンサルタントをはるかに上回っているはずです。また、関係者間の調整などでも市町村等の役割は非常に重要です。このため、市町村自らが地域公共交通についてしっかりと考え、コンサルタントの調査・計画技術や提案力・折衷力などをうまく活用しながらも、市町村としての考え方や方向性を示すなど“主体性”を持って検討を進めていくことが大切です。

なお、調査の初期段階において、コンサルタントと一緒に現地踏査や関係者ヒアリングなどを実施するなど、早い段階で地域公共交通に関する問題意識などを共有化することにより、その後の検討や調整がスムーズになります。

コンサルタントの選定方法

地域特性や交通資源、まちづくりの問題などは地域によって異なるため、必要に応じて様々な調査などを行いつつ、それぞれの地域にとって望ましい公共交通のあり方を検討していくことが求められます。

そのため、地域公共交通と一緒に検討するパートナーとなる「コンサルタント」を選定する際には、必要となる調査の手法や検討のプロセスなどについて、コンサルタントがどのように考えているのかをしっかりと確認することが望まれます。

このようなことを踏まえると、コンサルタントを選定する際には、提案書等とともに総合的に評価する「プロポーザル方式」を実施することなどが考えられます。プロポーザルを通じて、複数のコンサルタントの考え方を聞いてみるとことにより、今後の検討の参考になる知見などが得られることがあります。

なお、プロポーザル方式は「指名型」と「公募型」に分かれます。

「指名型」は自分のまちと類似した地域公共交通に関する業務の実績などを有する業者をプロポーザル参加者として事前に指名する方法、「公募型」はホームページなどで公示して広く参加希望業者を募る方法です。

なお、ここではあくまでもモデル的な考え方を示しています。実際の契約事務にあたっては、地域の実情に応じて運用していく必要があります。

▼選定方法の比較表

| 選定方法 | 特 徴 (○:メリット、△:デメリット) |
|----------|--|
| 競争入札方式 | 複数の者に業務遂行に要する価格を提示してもらい、その中で一番安い金額を提示した者を選定する方式 <ul style="list-style-type: none"> ○ : 価格が安い △ : 専門性を要する調査業務などの場合、単に価格の安さだけで選定したのでは、期待した結果が得られない場合が生じてしまう |
| プロポーザル方式 | 公募または指名により複数の者（受託希望者）からその目的に合致した企画を提案してもらい、その中から企画・提案能力のある者を選ぶ方式 <ul style="list-style-type: none"> ○ : 複数の業者の考え方や知見等を聞くことができる ○ : 一定の予算の中で、期待した結果を得られる可能性が高い △ : 審査員が業務について、一定の専門性を有しておく必要がある |

プロポーザルの実施方法（例）

以下に、プロポーザルを実際に行った地域の委託業者選定実施要領（一部抜粋）を示します。

一般的には、企画提案書のほかに、実施体制や同種業務の実績、予定技術者の経歴等を求めています。また、提案書等による書類審査のみならず、ヒアリング（プレゼンテーション）を併用するケースも数多くあります。

◆提案を求める内容（例）

- ・企画提案書
- ・業務実施体制
- ・企業の過去〇年間の公共交通の計画関連業務に関する実績（同種業務）
- ・予定技術者の経歴等
- ・業務の実施内容（業務の実施方針、業務フロー、業務の実施手法、工程計画）
- ・所要経費の見積（様式任意）

◆提案の審査基準など（例）

○評価基準（例）

- ・予定技術者の業務経験、業務遂行能力、専任性など業務実施体制の妥当性
- ・地域公共交通に関する調査の実績
- ・実施手法の妥当性
- ・提案内容を勘案した見積価格の妥当性

○審査方法（例）

- ・提案書、その他の提出書類による書類審査および提案書に基づくヒアリング

○事業者の選定スケジュール（例）

| | |
|------------|-------------------|
| 平成〇年〇月 1 日 | ：参加表明書（意思表明書）提出期限 |
| 〇月 1 日 | ：質疑受付期限 |
| 〇月 5 日 | ：質疑回答 |
| 〇月 14 日 | ：提案書等の提出期限 |
| 〇月 21 日 | ：ヒアリングの実施 |
| 〇月 23 日 | ：審査結果の通知 |

(3) 地域公共交通に関する計画

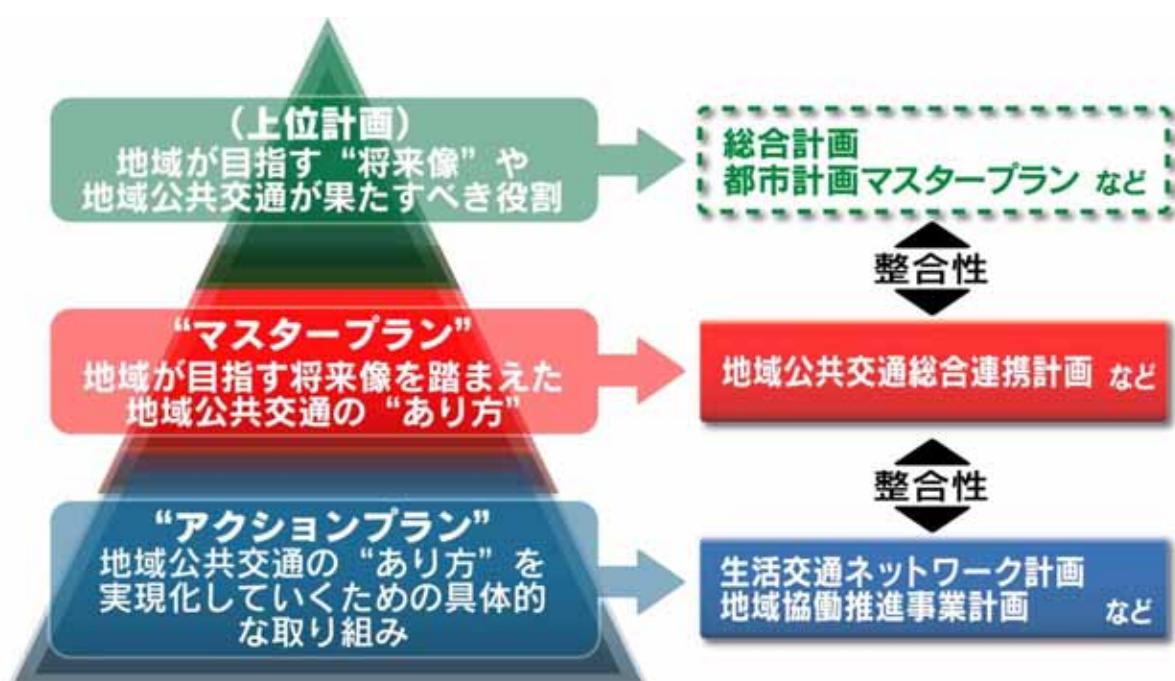
地域の公共交通については、「都市交通マスタープラン」や「交通体系再編計画」などといった名称で独自の計画を策定している市町村もみられますが、法律や制度などに基づいた計画としては、「地域公共交通総合連携計画」や「生活交通ネットワーク計画」などがあります。

これらの計画は、これまで主に「地域公共交通活性化・再生総合事業（平成22年度で廃止）」や「地域公共交通確保維持改善事業」の補助金を受けるために策定されたケースが多いのが実情です。

しかし、本来的には、「地域公共交通総合連携計画」は、地域公共交通の“あり方”などを示す『マスタープラン』的な役割を持った計画として位置づけられます。また、「生活交通ネットワーク計画」や「地域協働推進事業計画」は、「地域公共交通総合連携計画」で示された“あり方”を実現化していくためのいわば『アクションプラン』のようなものとして考えるとよいでしょう。いずれの計画についても、補助金を受けるためだけの計画にならないよう、十分に留意しましょう。

これらの計画は、市町村の“総合計画”や“都市計画マスタープラン”などといった上位計画で示されている「地域が目指す将来像」などと整合が図られていることはもちろんのこと、計画相互の整合性にも十分に配慮しながら策定していく必要があります。

まずは『マスタープラン』である「地域公共交通総合連携計画」を策定し、その中で位置づけられた施策などから、短期的に実施するものを切り出して具体的に検討を行い、「生活交通ネットワーク計画」「地域協働推進事業計画」等をとりまとめていくような流れが想定されます。



▲公共交通関連計画の体系（概念図）

「地域公共交通総合連携計画」と「生活交通ネットワーク計画」

◆地域公共交通総合連携計画

「地域公共交通の活性化及び再生に関する法律」にもとづく法定協議会を組織して、関係機関との調整を図りながら、地域としての合意のもと作成する計画で、以下の内容を含みます。

なお、地域公共交通総合連携計画を作成しようとするときは、あらかじめ、住民、地域公共交通の利用者その他利害関係者の意見を反映させるために必要な措置を講じることとなっており、多くの市町村では『パブリックコメント』などが実施されています。

○記載必要事項

- ・地域公共交通の活性化及び再生の総合的かつ一体的な推進に関する基本的な方針
- ・地域公共交通総合連携計画の区域
- ・地域公共交通総合連携計画の目標
- ・目標を達成するために行う事業及びその実施主体に関する事項
- ・計画期間
- ・その他地域公共交通総合連携計画の実施に関し当該市町村が必要と認める事項

◆生活交通ネットワーク計画

地域公共交通確保維持改善事業費補助金の交付を受けるために、補助金要綱に基づく協議会が当該協議会での議論を経て作成するものです。

地域公共交通総合連携計画が利用促進策などの事業を網羅した“全体計画”であるのに対し、生活交通ネットワーク計画は国庫補助を得るための事業や路線を単位とした“個別計画”であるともいえます。

○主な記載事項

- ・地域公共交通確保維持事業に係る目的・必要性
- ・地域公共交通確保維持事業に係る定量的な目標・効果
- ・地域公共交通確保維持事業により運行を確保・維持する運行系統の概要及び運行予定者
- ・地域公共交通確保維持事業に要する費用の総額、負担者及びその負担額ほか

なお、これらは両方の内容を盛り込んだ一本の計画として策定することも可能です。

また、これらの計画の作成や改訂に資する調査には、「地域公共交通確保維持改善事業（生活交通サバイバル戦略）」の「地域公共交通調査等事業」を活用することができます。（詳細は p. 162 参照）

(4) 計画の評価と見直し

策定した計画に従って取り組みを進めようと思っても、何らかの要因で計画が進まない場合があります。また、計画通りに取り組みを進めても、思ったような効果が得られないようなケースも考えられます。

このような様々な問題に臨機応変に対応し、計画の中で設定した目標を実現していくためには、ただ漫然と計画通りに取り組みを実施していくだけでは不十分です。定期的・継続的に計画の進捗状況や効果の発現状況などを確認・評価し、必要に応じて取り組みの追加や変更を検討していくことが重要です。

地域を取り巻く状況が激変し、計画が実態と大きくかい離してしまったような場合は、これまでの計画に過度に固執せず、思い切って計画自体を抜本的に見直すことも必要になるかもしれません。

また、計画期間終了時には、計画全体の進捗や効果などを把握・整理し、積み残し課題や新たに発生した課題などを明らかにして、次の計画に反映させていくことも不可欠です。

このように、計画全体としての“PDCA サイクル（p.18 参照）”はもちろんのこと、計画の途中段階でも“PDCA サイクル”を意識した評価・見直しを実施していくことが、計画の目標を実現し、地域公共交通をより良いものにしていく上での大きなポイントとなります。

また、このような評価・見直しを効果的・効率的に進めていくためには、計画段階から、目標の達成状況等をどのような方法で評価するか、といったことを念頭に検討を進めていくことが重要です。具体的には、取り組みの効果等を把握するために設定する「数値指標」がこれにあたります。

計画づくりの中で設定すべき指標としては、大きく次ページに示す3点が考えられますが、できる限り定量的に把握・分析することが可能なものを設定することが望されます。また、指標の定義や計測手法についても、計画づくりの中で明確にしておく必要があります。

なお、指標の設定を検討する際には、まずは公共交通に関する様々なデータを幅広く収集してみることが重要です。交通事業者のデータや、市町村内の他部門が持っているデータなどを活用することも考えてみましょう。

必要な指標の種類や計測方法などについては、「事業評価を通じた地域公共交通確保維持改善事業の効果的な実施に向けて ガイダンス（平成 25 年 11 月 国土交通省 総合政策局）」にも詳しく掲載されていますので、こういった資料も参考にしながら検討してみましょう。（p.182 参照）

① 公共交通の持続可能性の向上を把握する指標

地域公共交通の活性化・再生の最終目標である「持続可能な公共交通」の達成状況を総合的に判断する指標

- ・公共交通全体の利用者数
- ・交通手段分担率
- ・市町村の地域公共交通に対する財政負担
- ・住民の地域公共交通に対する満足度など

② 個々の取り組みの効果を把握する指標

個々の取り組みで、期待された効果が得られているかどうか、効果が不十分な場合には、その要因は何かを把握し、取り組みの見直しに反映していくための指標

- ・重点的に利用促進策を展開する路線等での利用者数
- ・自動車からの転換率
- ・収支のバランス（欠損補助金の削減額）など

③ 地域の課題やまちづくりの目標に対する効果を把握する指標

「地域活性化」・「地方再生」や「コンパクトなまちづくり」、「他地域との交流促進・観光振興」などといった地域の課題やまちづくりの目標に対する効果を把握する指標

- ・観光入り込み客数（地域公共交通の活性化・再生の目的の一つとして「観光振興」を位置づけている地域など）
- ・中心市街地の商業販売額（地域公共交通の活性化・再生の目的の一つとして「コンパクトなまちづくり」を位置づけている地域など）など

設定した指標については、継続的にデータ収集を行っていくことが必要になります。このため、計測に多大なコストを要するような指標は極力避け、できるだけ既存の統計データなどを活用することも考えてみましょう。

また、掲げた目標に対して、取り組み内容が十分なものになっているかどうか（取り組みにより目標の達成が可能かどうか）をしっかりと確認しつつ、計画の検討を進めていくことも重要です。

【参考事例】鞍手町(福岡県)

連携計画期間中に実証運行を重ね、地域公共交通ネットワークをプラスアップ

鞍手町では、地域公共交通総合連携計画期間中に実証運行を重ねながら、年度ごとに事業評価を行い、効率的で利便性の高い地域公共交通ネットワークの構築に向けて継続的な検討を行っています。

また、再編の都度、広報誌やパンフレット等を活用した周知を積極的に行い、利用者の急激な減少や混乱を防ぐように配慮しています。



III-2 地域公共交通についての検討の進め方

(1)一般的な検討のステップ

地域公共交通を検討する際のステップの一例を以下に示します。

なお、新たに計画をつくる場合と、これまでの計画を見直す場合には、検討の進め方が若干異なります。

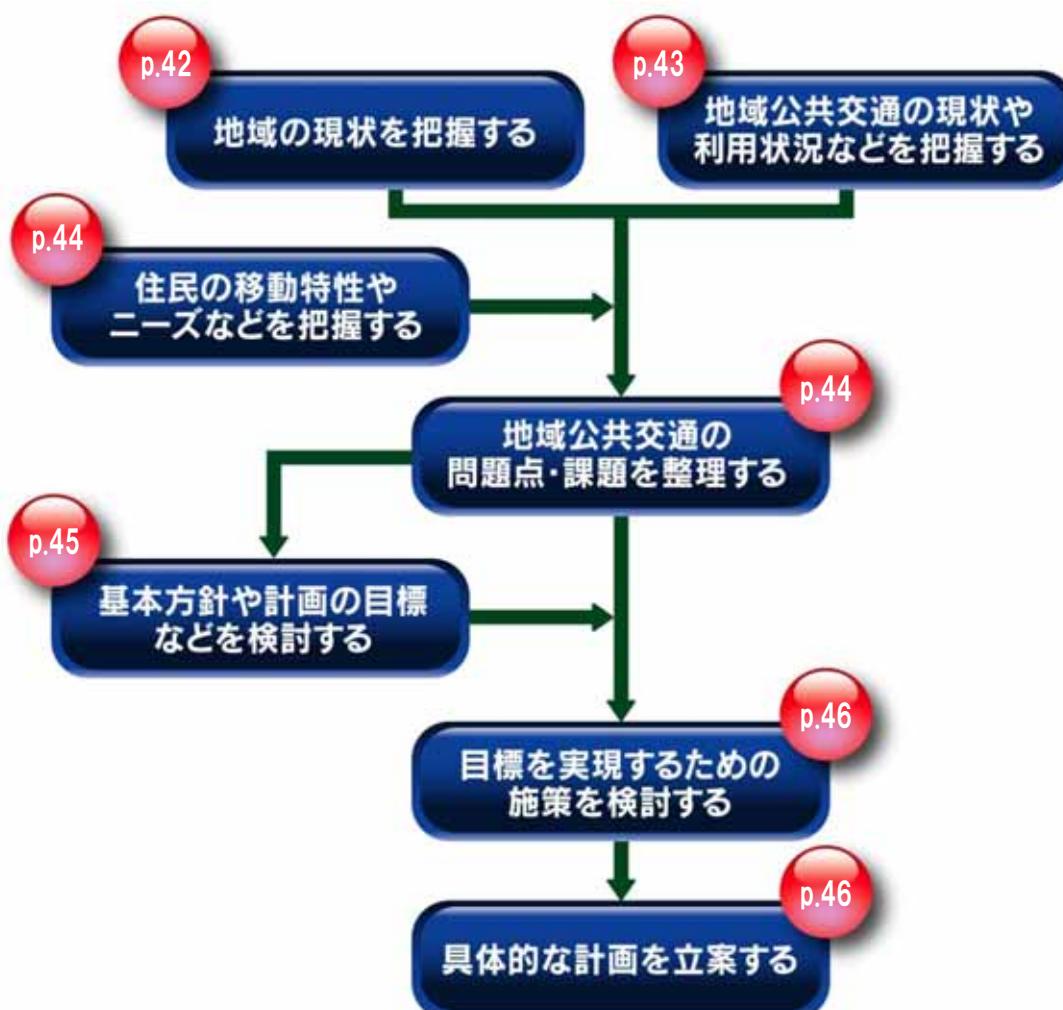
①新たに計画をつくる場合の検討のステップ

新たに計画をつくる場合には、まずは地域の現状や地域公共交通の状況など、検討の基礎となる情報をしっかりと収集・整理することが必要です。

こうした基礎的な情報に加えて、地域に住んでいる人たちの移動特性や地域公共交通に対するニーズを把握し、地域公共交通の問題点・課題を整理しましょう。

問題点・課題が整理できたら、上位・関連計画なども踏まえながら、計画をつくりあげていくことになります。

なお、詳細については該当するページをご覧ください。

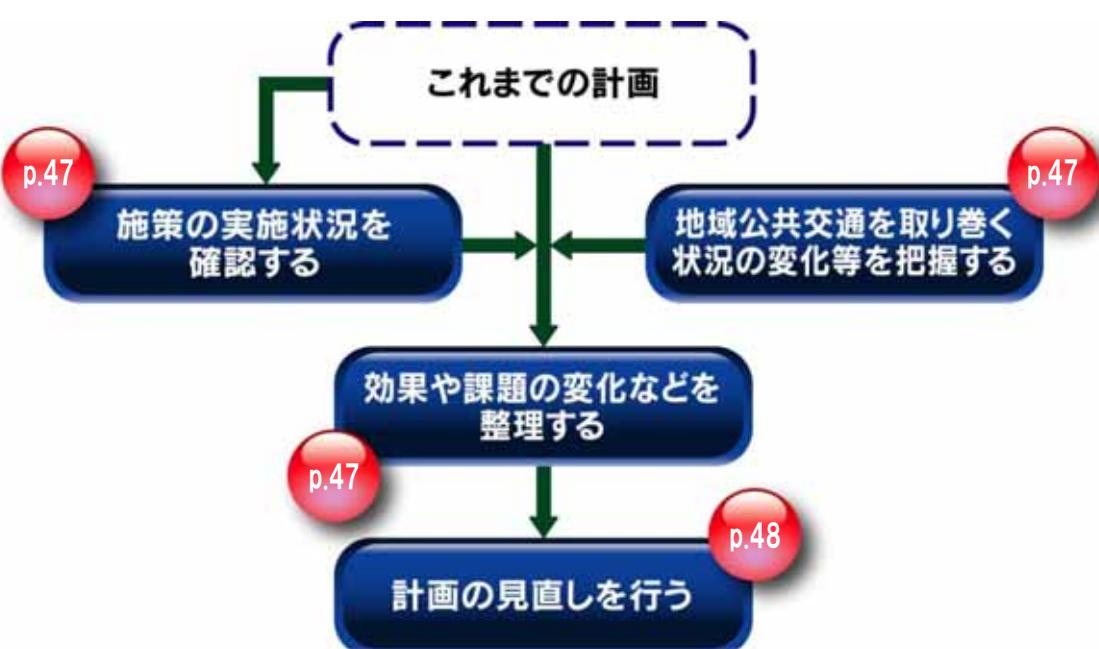


②これまでの計画を見直す場合の検討のステップ

これまでの計画を見直す場合、まずは計画に基づいてどのような施策が実施され、どんな効果があったのか、といった点を確認し、その結果を次の計画に反映させていく必要があります。

また、計画を策定した時点から見直しを行うまでの間に、地域公共交通を取り巻く状況が大きく変化している可能性もあるため、こうした変化なども把握・整理した上で、計画の見直しを進めていきましょう。

詳細については該当するページをご覧ください。



(2)新たに計画をつくる場合の検討の進め方

①地域の現状を把握する

まずは既存の資料などを使って、対象地域の現状を把握・整理してみましょう。どこにどのくらいの人が住んでいるのか、外出の目的地となるような施設がどこにあるのか、といったことがわからないと、地域公共交通を検討することはできません。

市町村内の他部局でも地域公共交通の検討に活用できるデータなどが整理されているケースもあります。このようなデータも積極的に活用して、効率的に検討を進めましょう。

また、既存資料などによる現状把握とあわせて、まずは現地に出向き「自分の目で見て、耳で聞く」ことにより感覚的に地域を理解すること(p.19 参照)も重要です。

▼現状把握の整理項目（例）

| 項目 | 把握内容 | 既存資料など |
|-------------|--|-----------------------------------|
| 地勢等 | 対象地域の地形や市街地・集落の形成状況などを見てみましょう。 | 地形図など |
| 沿革 | 市町村の成り立ち（合併の経緯など）を把握しましょう。 | 市町村資料など |
| 人口 | 対象地域の人口構成や、人口増減、高齢者の分布状況などを整理してみましょう。 | 住民基本台帳データ 国勢調査など |
| 主要施設立地 | 医療施設や教育施設、商業施設、公共施設など、人が集まる施設や公共交通による移動の目的地となりうる施設の立地状況、営業時間・曜日などを整理しましょう。 | 国土数値情報データ 市町村資料 市販地図など |
| 周辺市町村との結びつき | 対象地域に住んでいる人たちがどこへ通勤・通学しているのか、どこへ買い物に行っているのか、などを整理してみましょう。 | 国勢調査 買い物動向調査など |
| その他 | 対象地域内の道路ネットワークなどについて整理してみましょう。 | 道路交通センサス 管内図 道路台帳 市販地図など |

②地域公共交通の現状や利用状況などを把握する

対象地域ではどのような公共交通が運行され、利用状況や収支状況はどのようにになっているのでしょうか。また、既存の地域公共交通以外に地域の人たちの移動手段として活用できそうな“交通資源”はありませんか。

交通事業者からの提供資料なども活用しながら、地域公共交通の現状などを整理してみましょう。交通事業者に「ヒアリング調査」(p.53 参照)を実施して直接話を聞き、あわせて詳しい資料の提供をお願いすることなども有効です。

なお、詳細な利用状況などについては、交通事業者でもデータを持っていないことがあります。その場合には「利用実態調査」(p.51 参照)などの実施によりデータを収集することも考えましょう。

▼地域公共交通の現状などの整理項目（例）

| 項目 | 内 容 | 既存資料など |
|-------------|---|---------------------------|
| 公共交通ネットワーク | 鉄道や路線バス、コミュニティバスなど、地域で運行されている公共交通のルートや駅・バス停の位置、バス停間の営業キロなどを整理しましょう。 | 市販地図 交通事業者資料 現地踏査など |
| 運行ダイヤ・交通結節点 | 各系統の運行ダイヤを整理しましょう。また、他の交通手段と乗り継ぎが行われる「交通結節点」(駅・拠点バス停・港)の状況なども把握しましょう。 | 時刻表 交通事業者資料 現地踏査など |
| 利用状況 | 系統別の利用状況(便別・バス停別乗降者数など)を把握・整理しましょう。可能であれば乗り継ぎ利用の状況などについてもあわせて整理しましょう。 | 交通事業者資料 利用実態調査など |
| 料金体系・収支状況 | 各系統の料金体系などを整理しましょう。また、系統別の輸送人員や乗車密度、運賃収入、運行費用、財政負担額などについて整理してみましょう。 | 交通事業者資料など |
| その他の交通資源 | スクールバスや福祉バス、タクシー、病院の送迎車両、買い物支援バスなど、地域の人たちの移動手段として活用できそうな“交通資源”的有無や概要を整理しましょう。 | 市町村資料 交通事業者資料など |
| その他 | 市町村や交通事業者に寄せられている公共交通に関する苦情、要望などがあれば整理してみましょう。 | 市町村資料 交通事業者資料など |

移動手段の“トータルコスト”的把握

移動手段に対する市町村の財政負担は、公共交通に対するものだけとは限りません。福祉・教育関連予算などの中にも、福祉バスやスクールバスなどといった移動手段に対する財政負担が含まれている可能性があります。

地域公共交通を考える際には、公共交通だけではなく、移動手段の“トータルコスト”を把握し、財政負担のあり方などを考えることが重要です。

③住民の移動特性やニーズなどを把握する

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、どの時間帯の外出が多いのか、などといった移動の“特性”を把握しましょう。また、地域公共交通について地域の人たち（特に、自家用車を自由に運転できない人たちや、家族・友人などに送迎を気軽にお願いできない人たちなど）がどのように考えているのか、どのような不満点・要望を持っているのか、などといった点についても調べてみましょう。

移動特性などを把握するためによく行われる方法として、「アンケート調査」(p.52 参照)などがあります。また、パーソントリップ調査や道路交通センサスの起終点調査のデータが活用できれば、移動の傾向を分析することが可能です。(p.49 参照)

▼移動特性やニーズなどの整理項目（例）

| 項目 | 内容 |
|-----------------|---|
| 移動特性 | 地域の人たちの普段の外出行動（外出目的、外出頻度、目的地、移動手段、時間帯、滞在時間等）を把握しましょう。 |
| 公共交通に対する意識 | 公共交通に対して行政が財政負担することや、今後の地域公共交通のあり方についてどのように考えているのかなど、公共交通に対する意識を把握しましょう。 |
| 地域公共交通に対する不満や要望 | 地域公共交通を利用しない理由や、公共交通を利用している人の不満点や改善要望などを把握しましょう。 なお、改善要望などを計画に反映させていくためには、具体的な時刻や曜日、区間など、要望等の内容を詳細に把握することが必要になります。 |

④地域公共交通の問題点・課題を整理する

ここまで把握・整理したデータなどを活用し、地域公共交通にどのような問題点や課題があるのか考えてみましょう。

問題点・課題を考える際の「切り口」の例を以下に示します。

▼問題点・課題を考える際の「切り口」（例）

| 切り口(例) | 問題点・課題のイメージ |
|--------------------|---|
| 住民の移動特性とのかい離 | 朝時間帯に自宅を出発、正午前後に帰宅する移動ニーズが多いにもかかわらず、正午前後の帰宅便がないなど |
| 利用者が極端に少ない便や区間等の存在 | 毎日決まった時間に運行しているものの、第〇便については1カ月に数人程度しか利用がないなど |
| 交通空白地域・不便地域の存在 | バス停からの直線距離ではそれほど遠くないものの、間に谷があるため実際には利用できない地域があるなど |
| 交通結節機能の不備 | 乗り継ぎ拠点となるはずのバス停で、路線バスとコミュニティバスのダイヤがあついていないため、乗り継ぎできないなど |
| 運行効率(採算性)の顕著な格差 | 系統によって1人を1km運ぶのにかかる経費に〇倍もの格差が生じており、財政負担の妥当性に問題があるなど |

⑤基本方針や計画の目標などを検討する

地域公共交通の問題点・課題が整理できたら、いよいよ計画づくりにはいくことになりますが、まずは、上位計画や関連計画で地域が目指す将来像を確認してみましょう。

そして、その中の地域公共交通の位置づけや、地域公共交通が果たすべき役割などを考えながら、計画の「基本方針」を検討しましょう。

さらに、基本方針にもとづいて「目標」を設定します。基本方針や地域が目指す将来像を実現していくためには、地域公共交通がどのようなものであることが必要でしょうか。できるだけ具体的に検討しましょう。

また、目標の達成状況を評価するための「数値指標」と、計画期間の中で達成を目指す「目標値」を設定します。数値指標を設定する際の留意点などについては、p.37をご覧ください。

上位計画や関連計画を確認しましょう。

- 総合計画などをはじめとする上位計画や関連計画で、地域が目指す将来像を確認しましょう。
- また、将来像の中での地域公共交通の位置づけや、果たすべき役割などを整理してみましょう。

基本方針を検討しましょう。

- 地域公共交通に対するニーズや問題点・課題、上位・関連計画での地域公共交通の位置づけなどを踏まえながら、地域公共交通のあるべき姿を検討し、「基本方針」を整理しましょう。

目標を設定しましょう。

- 「基本方針」や地域が目指す将来像を実現化していくためには、地域公共交通がどのようなものである必要があるのか、といったことを考え、具体的な「目標」を設定しましょう。

数値指標を設定しましょう。

- 「目標」の達成状況を定量的・客観的に評価するためのデータを収集し、「数値指標」、「目標値」を設定しましょう。

⑥目標を実現するための施策を検討する

問題点・課題を解決して目標を実現するためには、どのような取り組みが必要でしょうか。具体的な施策を考えましょう。また、施策それについて、誰が主体となって実施するのか、どんなスケジュールで実施するのか、といったこともあわせて検討しましょう。

目標を実現するためには、関係者が一丸となって、一体的に施策を推進していく必要があります。問題意識などを共有し、十分に話し合いながらとりまとめましょう。

中には短期的には実施が困難な施策もあるかもしれません。その場合、まずは検討の方向性だけでも計画の中に盛り込んでおき、具体化が進んだ段階で随時施策として追加していくてもよいでしょう。

ここまで検討内容を『地域公共交通総合連携計画』としてとりまとめる場合、必要な事項が網羅的に記載されていることや、住民意見などを反映させるための措置を講じることなどが必要になります。

詳細については p.36 をご覧ください。

⑦具体的な計画を立案する

短期的（概ね 3 年程度）に実施する施策については、より具体的な運行計画や実施計画などを立案する必要があります。特に、国の補助制度を活用する場合には、具体的な計画を『生活交通ネットワーク計画』や『地域協働推進事業計画』としてとりまとめることになります。

具体的な計画の立案にあたっては、施策の実施が想定されるエリアを対象とした「地域懇談会」（詳細は p.54 参照）などでより詳細なニーズを把握し、計画に反映させることも考えてみましょう。

また、運行計画を考える場合は、市町村の担当者や交通事業者、地域住民などの関係者が集まり、意見を出し合いながら検討を進めていくことも有効です。

なお、検討内容を『生活交通ネットワーク計画』としてとりまとめる場合、いくつか留意すべき事項があります。

詳細については p.36 をご覧ください。

(3)これまでの計画を見直す場合の検討の進め方

①施策の実施状況を確認する

計画の見直しを行う場合、まずは施策の実施状況を確認しましょう。計画に記載されていたのに“手つかず”になっている施策がある場合は、実施できなかつた要因についてもできるかぎり把握して、新しい計画づくりに活かしていくましょう。計画が“絵に描いた餅”にならないように工夫していく必要があります。

また、計画には記載されていないものの、計画の基本方針や目標に合致する施策が実施されている場合には、その概要についてもあわせて把握しておきましょう。

②地域公共交通を取り巻く状況の変化等を把握する

計画が策定されたあと、地域公共交通を取り巻く状況に大きな変化はありませんか。地域の状況が変われば公共交通のあり方も変わることがあります。

また、地域住民の移動特性やニーズなどが大きく変化している可能性がある場合には、再度アンケート調査などを実施することも考えましょう。

Point!

●こんな変化はありませんか？

- 学校が統廃合された
- 新たな大規模商業施設が出店した、または、これまであった大規模商業施設が閉店した
- 医療施設が閉鎖・移転した
- 介護・医療関係の制度改革などにより高齢者の分布が変化した

③効果や課題の変化などを整理する

これまでに実施された施策により、どのような効果があったのか、目標はどの程度達成されたのか、などといったことを整理しましょう。事業評価（事後評価）が実施されていればその結果についても再確認しておきましょう。

計画期間中の指標の変化などを分析することにより、目標が達成された要因や、未達成になった要因を検討することも重要です。うまくいかなかったことについては、しっかりと原因を究明し、失敗を繰り返さないように注意しましょう。

計画策定段階で整理された問題点・課題は、施策が実施されたことにより解決されていますか。積み残しとなった課題や、計画期間中に新たに発生した課題などを整理しましょう。

Point!

●こんな課題はありませんか？

- 課題解決のための施策が実施できなかったり、施策実施が不十分だったため、積み残しとなった課題
- 施策を実施した結果、新たに発生（顕在化）した課題
- 地域公共交通を取り巻く状況が変化したため、新たに発生した課題
※状況の変化により地域公共交通の利用者数が大きく変化し、採算性等に大きな影響をおよぼしているケースなど

④計画の見直しを行う

これまでの計画による効果（目標の達成状況など）や、課題の変化などを踏まえて、見直しの方向性を考えましょう。上位計画や関連計画が改訂されている場合は、改訂内容を反映させることも必要です。

計画見直しの進め方は、新たに計画をつくる場合と大きく変わりませんが、以下のような点に注意する必要があります。

Point!

●計画を見直す際の注意点

- 地域が目指す将来像や、地域公共交通に求められる役割などが変わっていませんか？新たな視点などが追加されていませんか？
- 目標は陳腐化していませんか？地域の状況変化に対応したものになっていますか？
- 指標は目標の達成状況が的確に反映されるものになっていますか？実感と大きくかい離するような値が出ていますか？
- 目標値を設定する際の考え方は妥当ですか？過大あるいは過小な設定になっていますか？
- 施策やスケジュールは現実的なものになっていますか？特に、短期的な施策の中に「絵に描いた餅」になりそうなものが含まれていませんか？

III-3 現状やニーズなどを把握する方法

(1) 地域の現状を把握する方法

① 既存資料等の活用

検討対象地域の現状や特性などを把握する際には、まずは既存資料等を有効に活用し、効率的・効果的に検討を進めることを考えましょう。既存資料等としては、国勢調査などをはじめとする各種統計資料や、交通事業者から提供してもらう資料などが考えられます。市町村独自で実施している調査などのデータも積極的に活用しましょう。

【既存の統計資料などから整理できること(例)】

- ・人口分布、人口増減、高齢者人口など、場合によってはメッシュデータで
- ・人の集まる施設等の位置（駅や病院、商業施設が集まる中心部など）
- ・道路網、場合によっては道路の幅員（導入できるバスの大きさ）
- ・鉄道や旅客船のダイヤや駅・港の位置
- ・運行中の路線バス、福祉バスなどのルート、バス停の位置
- ・系統や航路ごとの補助額
- ・公共交通利用者の出発地および目的地（OD：Origin/Destination）

【交通事業者などから提供してもらう資料(例)】

- ・各交通機関の系統、系統別の便数、営業キロ
- ・全てのバス停の時刻表
- ・各交通機関系統別の利用状況
- ・各交通機関系統別の収支状況
- ・料金体系や割引サービス

なお、活用可能な既存資料等としては、以下のようないことがあります。

▼ 活用可能な既存資料等（例）

| 既存資料等 | 概要 | 活用イメージ |
|------------|--|--|
| 国勢調査 | 国内に住んでいる全ての人・世帯を対象に、5年ごとに実施される調査で、年齢別の人団体や、通勤・通学先などがわかります。小地域やメッシュなどの詳細なデータもあります。 | <ul style="list-style-type: none"> ・人口や高齢化率の推移を把握 ・人口、高齢者分布状況を把握 ・周辺市町村との結びつきの状況を把握など |
| 道路交通センサス | 全国の道路状況、交通量、旅行速度、自動車運行の出発地・目的地、運行目的等を調査するもので、概ね5年ごとに実施されています。 | <ul style="list-style-type: none"> ・道路の幅員や車線数等を把握 ・道路の混雑状況を把握 ・自動車を利用した移動の特性を把握など |
| パーソントリップ調査 | 一定の地域（〇〇都市圏など）を対象に、「どのような人が」「どのような目的で」「どこからどこへ」「どのような交通手段で」移動したかなどを調べる調査です。（実施されていない地域もあります） | <ul style="list-style-type: none"> ・交通手段別の移動特性を把握 ・移動目的別の目的地を把握 ・属性（性別や年齢）別の移動頻度を把握など |
| その他 | その他、市町村や都道府県の統計年鑑、買い物動向調査（県によって名称が異なる場合あり）、市販されている統計資料（全国大型小売店総覧など）等も活用しましょう。 | |

②現地踏査

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は、既存データ等からの把握が困難です。

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て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」では、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。

Point!

●現地踏査のポイント

- 駅や港、バス停などの施設の『使い勝手』を確認しましょう。
 - ・屋根やベンチ、待合室、エレベーター・エスカレーター、照明などの設置状況を確認しましょう。
 - ・案内誘導（サイン）の分かりやすさを確認しましょう。
 - ・トイレや定期券売場、売店などのサービス設備の有無を確認しましょう。
 - ・バリアフリーの状況（段差・誘導ブロックなど）を確認しましょう。
- 駅などの施設や車内（船内）でどのような情報提供が行われているか確認しましょう。
 - ・時刻表や路線図、所要時間、運賃などの公共交通サービスの情報提供が行われているか確認しましょう。
 - ・公共交通の運行状況についての情報提供が行われているか確認しましょう。
 - ・他の系統（航路）や他の交通機関との乗り継ぎ情報（ダイヤや移動ルートなど）が提供されているか確認しましょう。
 - ・利用促進情報（ポケット時刻表の配布や割引制度のPR）の提供が行われているか確認しましょう。
 - ・地域のイベントや観光地、施設などについての情報提供が行われているか確認しましょう。
 - ・外国語による情報提供が行われているか確認しましょう。
- 周辺や沿線に立地する施設や土地利用状況などを確認しましょう。
 - ・交通広場や駐車場・駐輪場などの整備状況を確認しましょう。
 - ・公共施設や商業施設、観光施設などといった施設の位置、規模、距離・所要時間等を確認しましょう。
 - ・周辺や沿線の土地利用状況（用途・密度・規模など）を確認しましょう。
- 他の路線（航路）や交通機関との乗り継ぎ状況を確認しましょう。
 - ・乗り継ぎ利用が想定される他の路線（航路）や交通機関の有無を確認しましょう。
 - ・乗り継ぎの際の移動距離や所要時間、ルートなどを確認しましょう。
 - ・乗り継ぎのための案内誘導やルートのバリアフリーの状況を確認しましょう。
 - ・実際に乗り継ぎをしている人がいるのか、観察してみましょう。

(2) 移動特性やニーズなどを把握する方法

① 利用実態調査(乗降調査)

コミュニティバスなどの地域公共交通について、利用が少ない時間帯や区間などを定量的に把握するために、利用者の利用実態調査を行う場合があります。

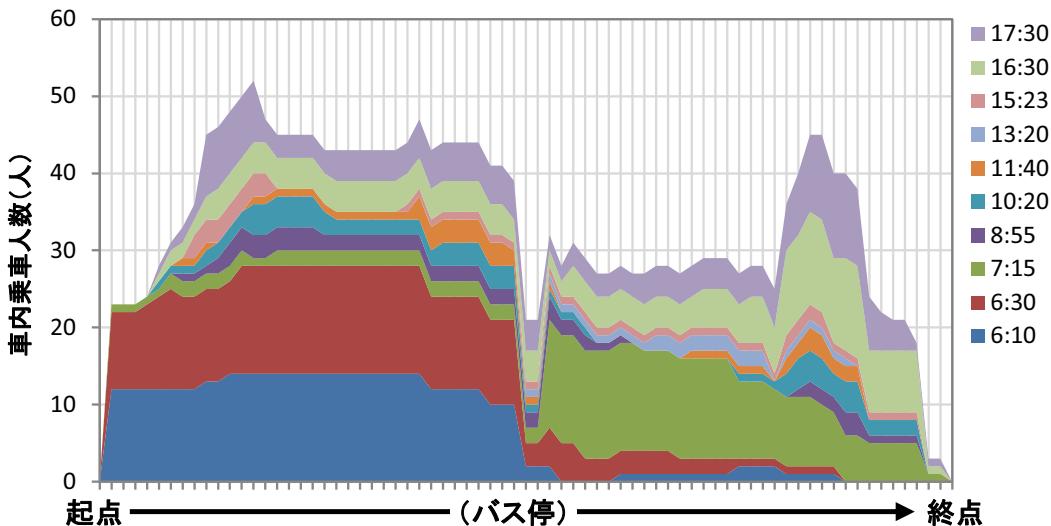
具体的には、バス車内で調査員や運転士が、便別・バス停別の乗降客(全数)をカウントしたり、利用者の利用区間を把握する方法などがあります。

利用者数などは時間帯によって変化します。便別に整理することにより時間帯ごとのニーズを把握してはじめて、効率的なダイヤ編成などを考える材料として活用することが可能になります。また、利用区間に加えて、利用者の属性(性別、学生・一般・高齢者の別など)を把握することも重要です。

利用実態調査(乗降調査)結果の活用イメージ

利用実態調査で把握した便別・バス停別の乗降客を集計することにより、例えば下図のような分析を行うことが考えられます。

このような分析により、便によって利用者数が多い区間が大きく異なることや、全く利用者がいない区間がある便が存在することなどの利用特性が把握でき、路線再編や効率化などを考える際の貴重な検討材料となります。



また、車内に調査員が複数乗り込み、利用者に対して、利用区間や利用頻度、外出目的、他の系統や交通機関への乗り継ぎの有無、利用上の問題点などについて聞き取りを実施する調査もあります。

この場合、実際に地域公共交通を利用している人(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。



【参考事例】久留米市(福岡県)

乗り込み調査により、詳細な利用実態を把握(赤字路線バスの『見える化』)

久留米市では、補助金により運行を維持している赤字路線バスの詳細な利用実態を把握するため、市職員自らが乗り込み調査を実施しており、調査日における対象路線の始発から最終便までの全利用者の乗降バス停、属性（学生・一般・高齢者の別、性別など）を把握しています。

利用者の通勤、通学、お出かけ等の移動目的の把握が可能となり、便ごとの利用状況の特徴を明確に把握できることから、二ーズに即した運行計画を検討する上で必要不可欠なツールとなっています。

また、バスに終日乗車することにより、身をもって路線の特徴を実感できることから、担当者は自信を持った説明が可能となり、住民をはじめとした関係者からの信頼度も上がっています。

調査票は席図となっており、
乗車・降車バス停や属性を記入

②アンケート調査・聞き取り調査

持続的な公共交通を検討する上では、地域住民が「いつ、何のために、どこに、どんな手段で、どのくらい外出しているか」を把握し、外出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みられます。

特定エリアの全世帯を対象としたアンケート調査をすることにより、集落ごとの外出圏域の違いや商業施設の商圈などを分析し、コミュニティバスのルート見直しなどの際の基礎データに有効活用した事例も見受けられます。

また、目的や把握したい事項に応じて、対象者（例：高齢者や学生など）や対象地区（例：交通不便地域など）を限定して行う方法もあります。

調査の規模が大きくなればなるほど、当然のことながら費用も大きくなります。安易に大規模・高コストの調査を実施することは避け、調査の企画・立案段階で「どのようなアウトプットが必要か?」などをしっかりと考えることが重要です。

特に過疎地であっても家族・友人の送迎等により「地域公共交通を本当に必要としている住民がごく一部にとどまる」場合も見受けられます。「地域公共

交通の運行を開始したら、利用するか？」を直接聞く設問よりも「毎日の行動」について質問し、「その移動（需要）にどの程度まで対応できるか？対応すべきか？」を検討・判断するための基礎データ収集を主眼に置くほうがよい場合もあります。

また、交通拠点施設や医療施設、商業施設など外出目的地となる施設の利用者や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などもあります。

そもそも、地域公共交通の存在自体が認知されていないケースもあるため、“地域に公共交通があることを知っているか”を確認してみることも必要です。

様々な調査手法がありますが、地域公共交通の検討を効率的・効果的に進めしていく上では、調査のアウトプットをきちんと整理し、調査結果が重複することなく、必要十分な調査を企画・実施することが重要になります。

また、地域の世話人（自治会長さんなど）を通じて調査票の配布・回収するなど、調査にかかる経費を削減する工夫も考えられます。

全世帯アンケートなど大規模な調査は、コストがかかるというデメリットがありますが、市町村域全体の路線再編等を検討する場合などにおいては、調査票とあわせて、「まちの公共交通の現状に関するコラム」を添付するなどの工夫することにより、「地域公共交通のPRと利用促進」・「地域公共交通の現状に対する共通認識の醸成」などに役立つメリットもあります。

③ヒアリング調査

地域公共交通を本当に必要とする住民と接する機会が多い関係機関（交通事業者（運転手を含む）や社会福祉協議会など地域の移動の担い手など）と直接面談してヒアリング調査を実施することは、地域住民の外出状況や地域の移動の問題点等の概略を把握するのに適しています。

また、このような人たちは、地域公共交通を支えるキーパーソンや支援者となる可能性もある人たちですので、なるべく綿密なコミュニケーションを図っていくことが、地域公共交通をより良い方向に導く上でのポイントにつながっています。

関係機関へのヒアリングを通じて、“まちの高齢者の多くが病院の無料患者送迎サービスで通院している実態”や“福祉部署が高齢者等に配布している交通助成券を活用してタクシーを複数人で利用している実態”などが浮き彫りになったケースもみられます。

④地域懇談会・意見交換会

重点施策の実施地区など、特定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、事業効果に対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」などを行うことが考えられます。

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ります。

大分市では、乗合タクシーを定期的に利用している地域住民が参加する「地域検討会」を路線ごとに毎年開催し、住民同士が制度の範囲内で運行内容等の改善策を話し合うなど、地域の実情に応じたサービスの見直しを行っています。

このように、「地域公共交通の利用者」や「地域公共交通の必要性が高い人」を中心に入選することが重要です。場合によっては、バスやタクシーの車内でチラシを配布したり、公共交通の運転手や民生委員などを通じて、地域公共交通利用者に懇談会への参加を促したりするなどの工夫も必要になります。



地域住民の皆さん前で“淡々と説明する”のではなく、“参加者の顔や反応”を見つつ、“自分の言葉”で、“色んなデータを織り交ぜ、分かりやすく、笑顔でコミュニケーションする”ことが重要になります。

不慣れな場合は、コンサルタントや学識経験者に同席してもらい、他地域の事例やアンケート結果などから分かったことなどを補足説明してもらうなど、取り組みに興味をもってもらうよう努めることにより、意見交換をより活発にしていく工夫も必要です。

参加者に対して、地域公共交通に関する取り組みを“口コミ”で広めてもらうような呼びかけもお願いできるとよいかもしれません。

⑤短期間の実証実験

交通不便地域や交通空白地域では、タクシーなどによる移動費用が高額であるため、より安価な地域公共交通サービスの導入を求めるケースが見受けられます。しかし、利用意向を示している地域に新たな地域公共交通サービスを提供しても、実際には利用が伸び悩んでいる地域もあります。

このような失敗を最小限にするためには、短期間の実証実験が効果的です。あらかじめ実証実験という形で試行することにより、施策の効果やクリアすべき課題等を検証することができ、その結果を踏まえて本格運行の可否判断や他地域への拡大を検討することもできます。

また、場合によっては、新たな地域公共交通に関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。

なお、実際に実証実験を行う場合は、できる限り“本格運行”に近い形で実施することが重要です。あくまで『実験』だからと“運賃無料”など本格運行とはかけ離れた形で運行してしまうと、施策の効果・課題の検証が難しくなってしまいます。

また、実証実験を行う場合には、実験で検証すべき事項を明確にして、単なる「イベント」になってしまわないように注意すること、実証実験について事前に十分に周知を行うことなども大切です。

【参考事例】菊池市(熊本県) デマンドタクシー「あいのりタクシー」

短期間の実証運行で効果を明確にしたことにより本格運行が成功

菊池市では、地方鉄道の一部廃止や路線バスの撤退などにより中山間地域に公共交通空白地域が発生していました。このため、交通体系を見直し、平成16年2~3月の短期間の試験運行により効果を把握した上で、同年8月から現在のエリアの原型となる地域で一部運行を開始、平成18年10月より、事前予約制乗合タクシー「あいのりタクシー」を本格運行しています。

利用者は路線バス運行時よりも増加し、市の財政負担も3分の1程度まで削減されています。



“地域公共交通を運行したら本当に利用してくれるか”を確認する目的で短期間の実証運行をする場合もありますが、“地域住民の皆さんが新たな地域公共交通の導入や見直しを待ち望んでくれる機運の醸成”を目的にする場合もあります。

いずれにせよ、実証運行に関する事前周知の徹底、つまりどれだけ多くの方が実証運行されることをきちんと知っているかが重要です。

バス車内などのPR、行政の広報誌の活用、自治会長さんなど地域の世話人の口コミ、沿線の病院や商業施設等でのPRなども有効です。

IV. 地域公共交通への取り組みの“勘どころ”

●地域公共交通への取り組みを考える上でのポイント

(1) 効果的なネットワークの構築を考える

公共交通を一体の「ネットワーク」として、より効果的なものにしていくためには、異なる公共交通機関相互の乗り継ぎや、同じ公共交通機関の中でも異なる系統間での乗り継ぎなどに十分に配慮した検討を行う必要があります。

鉄道駅とバス停、バス停と港、あるいは路線バスのバス停とコミュニティバスのバス停などでは、乗り継ぎの際の移動距離を短くする（できるだけ「歩かせない」）ことが大切なのは言うまでもありません。

さらには、ダイヤを調整して待ち時間となるべく短くしたり（できるだけ「待たせない」）、屋根やシェルターなどをつけて快適に過ごせる（できるだけ「濡らせない」）ような工夫を行うことも重要です。

乗り継ぎ利用をしやすくするような料金体系なども検討することにより、公共交通機関を乗り継ぐことに対する利用者の不便感や抵抗感となるべく小さくすることが、公共交通ネットワーク全体の価値を大きく高めるためのポイントといえます。

特に、鉄道や旅客船などでは、駅や港から目的地までの交通手段が重要な要素となり、鉄道や航路単独での利便性向上や利用促進には限界があることから、バスや自家用車などへの乗り継ぎも含めた「ネットワーク」として検討を行うことが不可欠です。

公共交通機関によって運行（運航）する事業者が異なるケースが多いと思われますが、より良い地域公共交通を実現するために、事業者の垣根を越えて強く連携していくことが求められます。

Point!

●より効果的な公共交通ネットワーク構築に向けたポイント

- 地域住民や観光客等の移動特性を踏まえ、乗り継ぎ利用を考慮したルートのネットワーク化や乗り継ぎ時の移動距離の短縮を図ることが重要です。
- 乗り継ぎをスムーズに行い、目的地にできるだけ早く到着するためには、ダイヤの調整が大切です。
- 異なる公共交通機関のダイヤが一括で掲載された時刻表等、各公共交通機関の一元的な情報提供が重要です。
- 待ち時間を快適にすごせる等、快適に乗り継ぎが行えるように、乗り継ぎ施設の新設・充実を図ることが重要です。
- 乗り継ぎ割引や共通乗車券等を活用し、乗り継ぎ利用に配慮した料金体系にすることが重要です。

【参考事例】和泊町・知名町(鹿児島県) 沖永良部バス

交通結節点における様々な工夫で、乗り継ぎ利用の利便性を向上

沖永良部島では、路線バスから他の公共交通機関や他の路線への乗り継ぎポイントとなる空港や港、中心市街地に待合所を整備することにより、利便性向上を図っています。

また、複数路線が集中するバス停では、乗り換えがスムーズに行えるようダイヤ調整を行うなど、乗り継ぎ利用の不便感・抵抗感をなるべく小さくするための様々な工夫を行っています。



また、もう少し広い視点で公共交通の「ネットワーク」というものを考えてみると、特に鉄道やバスなどの陸上の交通手段については、公共交通機関それぞれの“役割分担”を考えいくことも重要になってきます。

例えば、複数の市町村をまたぐような広域的な移動は鉄道や路線バス、市町村内の拠点間を結ぶような移動はコミュニティバス、拠点を中心とした周辺の比較的狭いエリアの移動は乗り合いタクシー、といったように、それぞれの公共交通機関の役割を明確にした上で、密接に連携を図っていくことを考えましょう。

鉄道と路線バスが並行して運行しているケースでは、鉄道は主に広域的な移動を担い、路線バスは鉄道では対応できない比較的短い移動ニーズや、鉄道沿線から奥に入ったエリアの移動ニーズなどに対応していることがあります。

問題なのは、このような役割分担が適切になされず、競合して乗客を取り合っているような場合です。利用実態をしっかりと調査し、役割分担を明確化した上で、鉄道・路線バスの運行時間帯や便数などをトータルで考えることが大切です。

移動需要を集約することにより「幹線」を維持する工夫

広域的な移動や拠点間を結ぶような移動を支える路線である「幹線」は、限られた地域内を走る「支線」に比べると維持していくためのコストや労力が大きくなりがちですが、こうした「幹線」の廃止や極端な減便は地域に非常に大きな影響を与えるおそれがあります。また、複数市町村をまたぐような「幹線」の場合、一度廃止されてしまうと再度運行することが困難で、ほかの手段で代替することも難しいのが現状です。

このため、状況によっては「幹線」と「支線」をうまく組み合わせて支線から幹線への乗り継ぎ利用を促進し、移動需要をできるだけ幹線に集約することにより、広域的な移動を支える幹線ネットワークを維持していくようなことも考えなければいけません。なお、この場合にも乗り継ぎに対する不便感や抵抗感ができる限り小さくする工夫が必要不可欠です。

(2)取り組みのターゲットを明確にする

地域公共交通で支える必要性が高い移動とは、どのようなものでしょうか。通勤や通学、通院、買い物など、目的が異なれば必要とされる地域公共交通サービスも異なるのは当然のことと言えます（観光客と地域住民との関係についてはなおさらです）。このため、地域のどのような移動を支えるのか、地域公共交通の“ターゲット”を明確にした上で、その特性に応じた取り組みを実施していくことが必要です。

地域には様々な移動ニーズがあり、全てのニーズに対応することは現実的ではありません。安易にターゲットを広げすぎると公共交通サービスが過大になり、維持していくのが困難になる可能性もあります。このため、まずは今実際に公共交通を利用している人たち（本当の利用者）の声を重視することを基本に考えましょう。

公共交通サービスと福祉サービスの境界線

近年、福祉有償運送が制度化されたことや、各地でデマンド交通（p. 63、p. 82 参照）の導入などが進んだこともあって、公共交通サービスと福祉面からの移動支援サービスの境界があいまいになってきています。一般的には、公共交通車両等に自力で乗降できない人は福祉サービスによる対応が必要（付き添いの人が同乗・介助する場合は除く）であると考えられます。

しかし、状況によっては公共交通サービスと福祉サービスが競合するケースや、公共交通サービスと福祉サービスをそれぞれ別々に運営することによりトータルのコストが大きく増大するケースなども考えられます。

このため、地域の状況をしっかりと把握するとともに、福祉担当部局とも十分に協議・調整しながら柔軟に対応を検討する必要があります。

また、単なる“移動手段”としてだけではなく、高齢者の安否確認などの福祉的な取り組みと公共交通サービスとを組み合わせることも考えられます。

【参考事例】太宰府市(福岡県) 地域サポートカー「まほろば号」

高齢者や体の不自由な人にも楽に乗降できる車両

太宰府市が運行するコミュニティバス「まほろば号」では、車いす対応型の車両が導入されており、高齢者や障がいの方も、楽に安全に利用できます。車両の後方に電動リフトが設置され、乗降をサポートする運転手にとってもやさしい車両になっています。



(3) 様々な取り組みを組み合わせることにより効果を高める

地域の人たちのニーズにあわせてルートやダイヤを変更したり、今まででは公共交通が運行されていなかった地域に新たな地域公共交通サービスを提供したりしても、思ったように利用者が増えないことがあります。

その要因のひとつとしては、「本当の利用者」(p.17 参照) のニーズが的確に把握・反映できていないことがあるかもしれません。しかし一方では、取り組み自体が地域の人たちに十分に知られていないことが一因になっている可能性もあります。

新たな地域公共交通サービスを導入する場合などには、あわせて十分な情報提供やイベントの開催などを行うことにより周知を徹底し、取り組みの効果を高めていくことを考える必要があります。

特にこれまで地域公共交通サービスが全く提供されていなかったエリアなどでは、そもそも地域公共交通を利用する意識が乏しかったり、利用したくても不慣れなために敬遠されたりするケースもあります。利用の仕方などについての情報提供はもちろんのこと、「試乗イベント」や「乗り方教室」を開催することなども考えてみましょう。

なお、高齢者の場合、新しいことになかなかはじめことが多いことに加えて、紙媒体により大きな文字で記載するなど、情報提供・周知の方法にも工夫が必要なことに留意しましょう。

(4) 地域が主体となった取り組みを促す

様々な分析等の結果として、ある地域について何らかの地域公共交通サービスの提供が必要であることは認識できても、具体的にそこでどのようなサービスを提供すればよいのか、外からではなかなかわからない場合があります。

コストやマンパワーの関係でそこまで手が回らない、ということもあるでしょう。また、地域全体のバランスを考えたときに、市町村が主体となって特定のエリアだけに地域公共交通サービスを提供することは公平性などの観点から難しい場合もあります。

このようなエリアで最適な地域公共交通を実現していくためには、その地域に住む人たちが自ら考え、行動することがポイントになります。

行政等に対して一方的に要望するだけになってしまふと、ともすると求めるサービス水準が過剰なものになったり、地域公共交通を利用する意識の醸成が進まなかつたりする懸念があります。地域の実情やニーズと公共交通サービスの内容にズレが生じ、利用者が増えないために廃止に追い込まれる、ということもあるかもしれません。

その地域における地域公共交通のあり方を自ら考えていく過程の中で、地域の人たちにとって本当に必要な公共交通サービスが明確になってくるはずです。また、住民の負担に見合ったサービス水準について合意形成が図られるとともに、地域公共交通を積極的に利用し、支える意識が醸成されることも期待できます。

ただし、地域が主体となった取り組みには限界があるのも事実です。自ら考えようとしてもデータやノウハウがない、実際に地域公共交通を運行しようと思っても誰にお願いすればよいのかわからない、といったことが問題になると考えられます。運行に際して法令上の手続きが必要になるケースもあるでしょう。

市町村にはこうした地域主体の取り組みを積極的に支援していく役割も求められます。地域に対する具体的な支援方法などについては p.140 を参照してください。

【参考事例】佐世保市(長崎県) 乗合タクシー「ふれあい号」

地域・交通事業者・行政が一体となった取り組み

佐世保市の中通地区をはじめとする4つの自治会は、「交通対策協議会」を組織し、地元交通事業者の協力のもと乗合タクシーを運行しており、平成25年4月には利用者累計20万人を達成しています。

地域・交通事業者・行政が協定を結び、地域においては利用促進活動を、交通事業者は安全で安定的な運行を、行政は財政支援等をといった役割を明確にして、三者が一体となった取り組みを行っています。



IV-1 必要な地域公共交通サービスを確保する

●必要な地域公共交通サービスの確保を考える上でのポイント

①まずは今ある地域公共交通を有効に活用する

必要な地域公共交通サービスを確保していくために、まず考えるべきなのは現状で提供されている地域公共交通サービスを有効に活用することにより対応できないか、ということです。

これまでなかった新たな地域公共交通サービスを導入する場合、その経費が多大なものになったり、新たに導入する地域公共交通サービスが既存のサービスと競合してしまったりするおそれがあり、結果的に地域公共交通の持続可能性に大きな影響を与えることも懸念されます。

まずは今ある地域公共交通サービスを見直し、既存の交通事業者などに最大限の力を発揮してもらうことにより対応できないか考える必要があります。

既存の地域公共交通サービスの見直しなどを行うだけでは必要なサービスの確保が困難な場合には、新たな地域公共交通サービスの導入を考えることになります。なお、状況によっては地域が有するその他の移動手段を有効に活用することによってサービスを確保していくことも考えられます。

今ある地域公共交通サービスの見直しなどを考える

- ニーズにあわせたダイヤやルートの見直しなど、今ある地域公共交通サービスを見直し、既存の交通事業者等に最大限の力を発揮してもらうことによるサービス確保を考える。

番外編

新たな地域公共交通サービスの導入を考える

- 市町村等によるコミュニティバスや乗合タクシーなどの運行等、新たな地域公共交通サービスの導入を考える。

地域にあるその他の移動手段の活用を考える

- スクールバスや福祉バスなどのその他の移動手段を活用したサービス確保を考える。

なお、次ページには、ルートやダイヤ、運賃、乗降場所（バス停等）を考える際の一般的なチェックポイントの例をあげてみました。

Point!**●必要な地域公共交通サービスの確保を検討する際の基本的なチェックポイント****ルートを考える**

- 利用者の目的（移動ニーズ）にあったルートになっていますか。
(単に公共施設をつなげばよいというわけではありません)
- 既存の他の交通手段や路線・航路との役割分担を考えていますか。
- 投入できる「車両数」、利便性に配慮した「運行間隔」を勘案しましょう。(路線・航路延長が長すぎると、時間が長くなり、かえって不便になることがあります)
- ルートはできるだけ簡単に分かりやすくしましょう。
- 他の系統や交通手段との連絡・乗り継ぎを考慮して、乗り継ぎ地点を設定しましょう。

ダイヤを考える

- 利用者の目的（移動ニーズ）にあった時間帯になっていますか。
- 運行間隔は、利便性に配慮しましょう。
- できれば覚えやすさにも配慮しましょう。(毎時〇分など)
- 他の交通手段との連絡・乗り継ぎを考慮したダイヤを考えましょう。
- 定時定路線でなくても十分な場合があります。
(利用頻度が少ない区間は、あらかじめダイヤを決めた上で、乗客から事前連絡があった場合にだけ運行する「デマンド交通」にすることもできます)

運賃を考える

- 利用者の理解が得られる範囲で設定しましょう。
- 受益者負担の観点から、行政の負担、利用者の負担の双方が妥当と考えられる範囲で設定しましょう。
- 安易に無料化やワンコイン運賃(100円均一等)などとすることは避けましょう。
(一度運賃を決めるとなかなか値上げをしにくくなります。)
- できれば他の交通手段や路線・航路との乗り継ぎ割引や、利用頻度に応じたインセンティブがあると魅力的です。

乗降場所(バス停等)を考える

- 安全に待つことができるような場所を確保しましょう。
- 住宅や施設にできる限り近いところが便利です。
(病院などの近く、あるいは施設内にあると便利です)
- 分かりやすい位置に設置し、周辺からの案内・誘導も分かりやすくしましょう。
- 屋根やベンチの設置など、できるだけ「快適さ」にも配慮しましょう。
(雨や風、炎天下で待つのは、誰でもつらいことです)
- バス停等での情報(時刻表、路線図、経由地)が適切に提供されるよう配慮しましょう。

②デマンド交通の導入は慎重に

電話などによる事前予約が必要で、予約があった場合のみ運行する公共交通を一般に『デマンド交通』といいます。近年、九州管内はもとより、全国的に見ても多くの地域でデマンド交通が導入され、成功事例もたくさん生まれています。

しかし中には、「需要が多くないエリアはドア to ドアのデマンド交通」というような固定観念で安易に導入した結果、様々な弊害が生じている例もあります。デマンド交通は必ずしも地域公共交通の“万能薬”ではないのです。

デマンド交通の導入を考える前に、まずは以下のようなことに十分に留意しながら、本当にその地域にとって「デマンド交通」が適しているのか、慎重に検討してみることが非常に重要です。

Point!

●デマンド交通の導入を考える前に

- 必ずしもコスト削減につながるとは限りません。
 - ・デマンド交通は予約があったときだけ運行すればよいため、運行コストの削減に直結すると思いがちですが、車両台数や運行回数、予約受付の仕組みなどによっては逆にコスト高になるおそれがあります。
 - ・また、乗合率が低い（運行一回ごとの利用人数が少ない）場合、利用者の増加がそのまま運行回数の増加につながり、コストが増大していくことにも注意が必要です。
- 他の系統や公共交通機関への乗り継ぎ利用が困難になる可能性があります。
 - ・ドア to ドアの区域運行などの場合、予約状況などにより目的地等への到着時間が大きく変動するため、鉄道や路線バスなど、他の公共交通機関等への乗り継ぎ利用が困難になり、「ネットワーク」として機能しにくくなる可能性があります。
- 地域のタクシー事業者の経営に深刻な影響を与える可能性があります。
 - ・デマンド交通にも様々な形がありますが、どこでも乗り降りできる、いつでも利用できる、というような形で利用者にとっての利便性が高まれば高まるほど、限りなく民間タクシー事業のサービス内容に近づき、競合関係が生まれることになります。
 - ・実際に、デマンド交通導入の影響で、地域のタクシー事業者が廃業に追い込まれてしまった例もみられることから、こうした影響にも十分に配慮することが必要です。
- 予約の“手間”が利便性を損なう可能性があります。
 - ・デマンド交通を運行する際には、利用者が「予約」をすることが必要になりますが、予約の“手間”がかかることが利用促進の大きな障壁になる可能性があることを認識する必要があります。
 - ・実際に予約に“手間”がかかることでデマンド交通が敬遠され、利用者がごくわずかにとどまっているケースもみられます。

なお、デマンド交通を導入する場合には、p.82 に示すポイントにも注意して検討を進めましょう。

【参考事例】小城市(佐賀県) 乗合タクシー

苦情を踏まえてデマンド交通から路線定期運行に変更

小城市では、旧芦刈町内を運行区域とする事前登録制・事前予約方式のデマンドタクシーを運行していました。しかしその後、予約方法が煩わしいといった苦情を受けて運行形態そのものを見直し、路線定期運行の乗合タクシーに変更しています。

乗合タクシーへの見直しにあたっては、デマンドタクシーがドアtoドアで運行されていたことを踏まえ、各集落をくまなく運行するルートやフリー乗降区間を設定するなど、サービスの極端な低下を防げる工夫を行っています。



*フリー乗降区間：
「社揚～住の江東～住の江西」「一本松」

③見直しや撤退のルール化を考える

既存の地域公共交通サービスはもとより、新たに提供を開始した地域公共交通サービスでも、利用状況などによっては減便や廃止など、利用者の利便性低下につながるような見直しが必要になることがあります。

このような場合、見直しのための住民の合意形成や見直しの影響を緩和するための代替措置の検討・実施などに、多大な労力や時間、場合によってはコストがかかることがあります。

特に新たに地域公共交通サービスの提供を開始するようなケースでは、事前に利用ニーズを把握しても、実際にどのぐらいの人たちが利用してくれるのか、といったことは運行を実施してみないとわからない部分もあります。

このような事態に対しては、運行開始前の段階であらかじめ利用者が少ない場合の見直しルールなどを定め、住民等と合意形成を図っておくことなどが有効です。一定以上の利用者数が確保できることを運行継続の条件とすることにより、積極的に地域公共交通を利用しようという気持ちが生まれ、地域で公共交通を支えていく意識が醸成されていくことも期待されます。

また、こうした考え方は、既存の地域公共交通サービスの見直しを考える上でも有効です。利用者が少ないからといってすぐに廃止等を行うのではなく、地域の人たちに利用者数や収支の状況を十分に理解してもらった上で、一定の猶予期間を設けて利用者数の増加や収支の改善がみられなければ廃止する、というような方法が考えられます。

なお、このように事前に何らかの基準を設定し、基準をクリアすることをサービス継続の条件とすることにより、積極的な利用を促すような方法を「トリガー（引き金）方式」と言います。

【参考事例】豊後大野市（大分県）コミュニティバス、あいのりタクシー

路線の見直し基準を設定する「トリガーワイズ」の導入

豊後大野市では、市が主体となって運行する「コミュニティバス」と「あいのりタクシー」に、路線の見直し基準を設定する「トリガーワイズ」を導入することにより、利用の少ない路線については廃止も含めた見直しを行う仕組みを構築しています。利用促進策の実施に加え、利用しなければ不便になるといった危機感を醸成することにより、地域と協働した公共交通の確保に向けた取り組みを進めています。

コミュニティバス見直しの指標と目標数値について

| 番号 | 指標 | 目標設定数値 | 見直し対応方針 |
|----|----------------------|----------------------------|-------------------------------------|
| ① | 路線別・便別の1日あたり平均利用人数 | 0.5人未満（2日に1人利用）の場合、見直しを検討 | その便の廃止を一定の猶予期間を設けて検討・実施 |
| ② | バス停別の利用状況（1日あたり利用人数） | 0.1人未満（10日に1人利用）の場合、見直しを検討 | そのバス停の廃止を一定の猶予期間を設けて検討・実施（幹線・枝線踏まえ） |

④はじめから“完成形”を目指さない

利用者のニーズなどを詳細に分析し、関係者が十分にアイデアを出しあって、協議を重ねながら検討を進めてても、はじめから全ての取り組みがうまくいくとは限りません。実際に運行などを実施してみると見てこない問題も多いものです。

とりわけ、路線バスを廃止してデマンド交通を導入するような思い切った見直しを実施するようなケースでは、机上の検討の中では全く想像もしていなかった問題が出てくる可能性もあります。

何か新しい取り組みをはじめる場合には、最初から対象地域全体で“完成形”を目指すのではなく、部分的に導入・実施してみて取り組みの効果や課題を見極め、必要な見直しを行った上でエリアを拡大していくことなども考えてみましょう。部分的な導入・実施の結果、思ったような効果が得られないような場合には、撤退を考えることも視野に入れておく必要があります。

取り組みに必要な車両などについても、最初から全て購入してしまうのではなく、まずはリース車両などを活用して初期投資を抑え、うまくいく目処が立った段階で車両購入を購入する、といったことも考えられます。

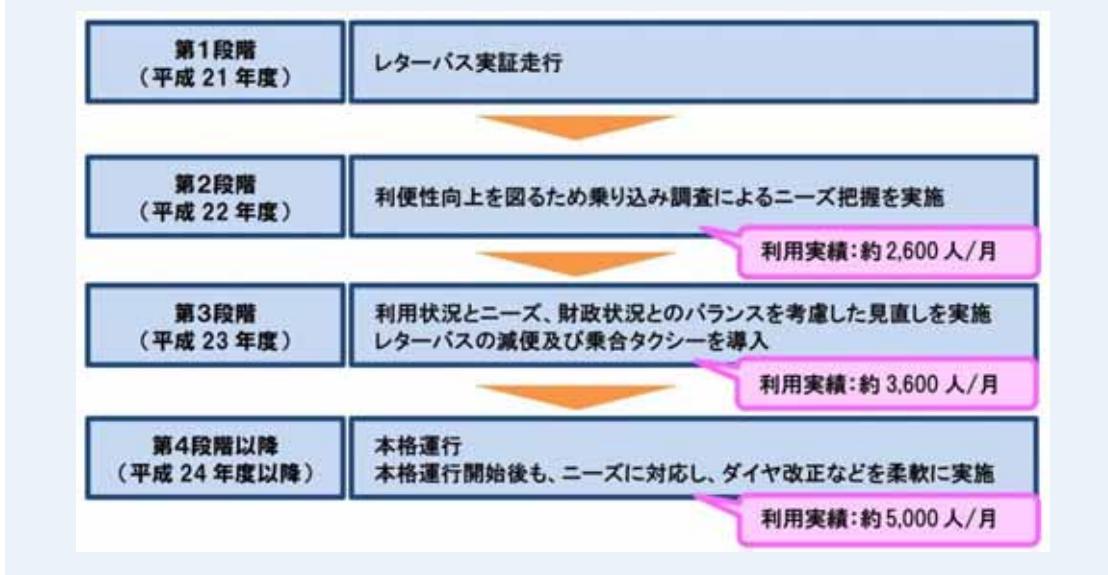
【参考事例】合志市(熊本県) コミュニティバス「レターバス」

実験や試行を繰り返し、複数年かけて地域に適した公共交通を構築

合志市では、交通体系の確保・維持に向けた複数年計画を立てています。

市内の主要な交通拠点等を結ぶ環状バス（レターバス）の導入にあたっては、1年目は実証運行、2年目はニーズの把握とそれを踏まえた実験、3年目は本格運行を見据えた試行運行、4年目以降は本格運行と段階的に取り組んでいます。

ルート変更やダイヤ調整、利用促進策などを実施すると同時に、利用者のニーズの把握を行いながら地域に適した地域公共交通を構築しており、利用者は年々増加しているそうです。



⑤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のが最善です

地域公共交通を検討する際、利用者ニーズや利便性、効率性、採算性などが主な議論の対象となります。最も優先して気を付けなければならないのは「安全の確保」です。交通事業者は、安全と安心の維持に努めなければなりません。

交通事業者は各事業法上の許認可に必要な基準を満たすほか、公共交通の運行に際しては、次のような安全対策を講じることが求められています。

交通事業者に求められる安全対策

- ①輸送の安全に関する組織体制（安全管理体制の構築、指揮命令体制の構築、運転手確保、車両整備、点呼（アルコール検知器の使用）、損害保険への加入等）
- ②輸送の安全に関する計画策定（運行管理者会議の定期的な開催等を含めた年間スケジュールづくり、運行管理等）
- ③輸送の安全に関する教育及び研修（新人運転手・事故惹起者研修等の開催、安全管理体制に直接係わる者等への教育等）
- ④ヒヤリ・ハット情報※、事故の芽情報の収集など（不具合情報やリスク情報の把握、事故等の内容分析・討議、無事故への目標の設定等）

鉄道や船の場合、運行（運航）のための許認可に必要な基準を満たす必要があることに加えて、運行経費だけではなく安全性を確保するための施設・装備などの費用が莫大であることや、高い専門性が求められることなどから、新規の参入は難しいのが現状であり、既存の交通事業者による運行が基本になると考えられます。

一方、多様な運行主体が想定される自動車交通の場合には、特に安全性の確保に細心の注意を払う必要があります。

低成本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、安全性をどう確保するのかということを、きちんと考慮する必要があります。

近年はバスの運転者の労働環境等に起因する重大事故が発生し、社会的にも大きな注目を集めているところです。地域公共交通を考えるにあたっては、安全の確保が最優先であることを認識するようにしましょう。

※ヒヤリ・ハット情報とは

事故が起きるかもしれないと思って、ヒヤッとした、ハッとした出来事。

ヒヤリ・ハットは、結果として事故に至らなかつたものであるので、見過ごされてしまうことが多く、すぐに忘れがちになってしまうものです。

しかし、重大な事故が発生した際には、その前に多くのヒヤリ・ハットが潜んでいる可能性があり、ヒヤリ・ハットの事例を集めることで重大な災害や事故を予防することができます。

そこで、運行中に感じた各個人が経験したヒヤリ・ハットの情報を蓄積または共有することによって、重大な災害や事故の発生を未然に防止するものです。

(1) 今ある地域公共交通サービスの見直しを考える

今ある地域公共交通サービスの見直しによって必要なサービスを確保するには、大きく「ルートの見直し」と「ダイヤの見直し」の2つの方法が考えられます。

一般的に、路線バスなどの既存の公共交通機関のルートやダイヤは、それまでの長い歴史の中で様々な検討や調整が行われた結果として現在に至っているものがほとんどであると思われます。このため、簡単には変更しにくい傾向を持つことは否めません。しかし一方では、人口減少やモータリゼーションの進展などといった地域を取り巻く状況の変化や、規制緩和などを背景とした公共交通事業の経営悪化などを考えると、いたずらに現状に固執するのではなく、既存の地域公共交通サービスを柔軟に見直すことによる必要なサービスの確保を考えいくことが不可欠であると考えられます。

なお、見直しを行う際には、地域住民の意向を踏まえることももちろんですが、既存の交通事業者の意向にも十分に耳を傾けながら、思い切ったルート変更による交通空白地帯の解消や、通勤通学・通院・買い物・観光といった特定の目的に特化したダイヤ設定など、地域の実情やニーズに合わせた柔軟な対応を検討することも必要です。

また、路線バスなどの車両の稼動状況によっては、運行の「空いた時間」などを活用して、コミュニティバス等として走らせることも考えられます。

例えばこんな時は、ルートの見直しを考えてみましょう。

- 特定の区間に多くの系統が重複して走っている。
- 他の交通機関の乗り場から距離がある。
- 新たな企業や商業施設等の立地により、利用者の移動ニーズと現状のルートにかい離が見られる。
- ある程度の人口集積が見られるエリアや、新たに形成された住宅地に路線バスルートやバス停がない。など

例えばこんな時は、ダイヤの見直しを考えてみましょう。

- 他の交通機関のダイヤが大幅に見直された。
- 住民の年齢構成の変化などで利用目的が変化し、利用者の移動ニーズと現状のダイヤにかい離が見られる。
- 毎日の利用は見込めないものの、特定の曜日に利用者が集中するなど、一週間単位で見れば一定程度の需要がある。
- 利用者数が極端に少ない時間帯がある。
- 路線バスなどの車両が活用されていない時間帯がある。など

今ある地域公共交通サービスを見直した場合に、市町村の財政負担がどのように変化するか、ということにも注意する必要があります。例えば、路線バスの使用車両台数をもとに財政負担額が決められている場合、見直しで運行の効率化が図られ、使用する車両の台数が減少すれば、その効果が財政負担にダイレクトに反映されます。このように、交通事業者との契約内容や市町村の財政負担の状況も考えながら、見直しを行っていくことも重要です。

運行形態なども含めた“抜本的”な見直しを考える場合

現状の公共交通ネットワークとニーズとが全くかい離してしまっていたり、財政負担が膨らみすぎて現状の運行形態を維持することができなくなっているようなケースでは、個別の系統や区間などの見直しでは問題を解決することが困難です。

このようなケースでは、運行形態の変更や市町村全域でのネットワークの再構築など、“抜本的”な見直しを考える必要があります。

“抜本的”な見直しを行う際の考え方としては、「新たな公共交通サービスの導入を考える（p. 78 参照）」で示す内容が基本になりますが、加えて以下のようなポイントに留意する必要があります。

Point!

● “抜本的”な見直しを考える際のポイント

- “抜本的”な見直しを行う「目的」を明確にしましょう。
 - ・抜本的な見直しを行う場合、ともすると“あれもこれも”といった「総花的」な検討になりがちです。このため、本来は財政負担軽減が主目的だったはずなのに、見直した結果として負担が増えてしまう、といったことも考えられます。
 - ・見直しの「目的」を明確にした上で、その実現に向けた検討を進めていくことが重要です。
- 見直し前後で利用者の利便性や行政の財政負担がどのように変化するのか、詳細に検討しましょう。
 - ・見直しを実施した結果、どのエリアや区間で利用者の利便性がどのように変化するのか、詳細に検討しましょう。それなりの需要があるエリアなのに利便性が大幅に低下してしまう、などといったことがないようにしましょう。
 - ・また、行政の財政負担が妥当なものになっているか、などといったことも詳細に検討する必要があります。
- 他の交通機関などとの関係にも十分に留意しましょう。
 - ・鉄道や複数の市町村にまたがる幹線バスなど、見直しの対象とならない他の交通機関との乗り継ぎなどにも十分に配慮しましょう。
 - ・必要があれば、幹線バス系統の見直しも積極的に提案しましょう（p. 74 参照）。
- 住民等に対して積極的に情報提供を行い、合意形成を図りましょう。
 - ・見直し着手の段階から検討の経緯などの情報を継続的に周知する、住民等による検討組織を立ち上げるなど、住民等への積極的な働きかけにより合意形成を図りましょう。
- 交通事業者への影響にも配慮しましょう。
 - ・見直しによる地域の交通事業者への影響にも配慮する必要があります。特に『デマンド交通』の導入を検討する場合などは、タクシー事業者への影響が甚大になる可能性があります。
 - ・交通事業者とも十分に協議・調整しながら、見直しを検討しましょう。

①ルートの見直しを考える

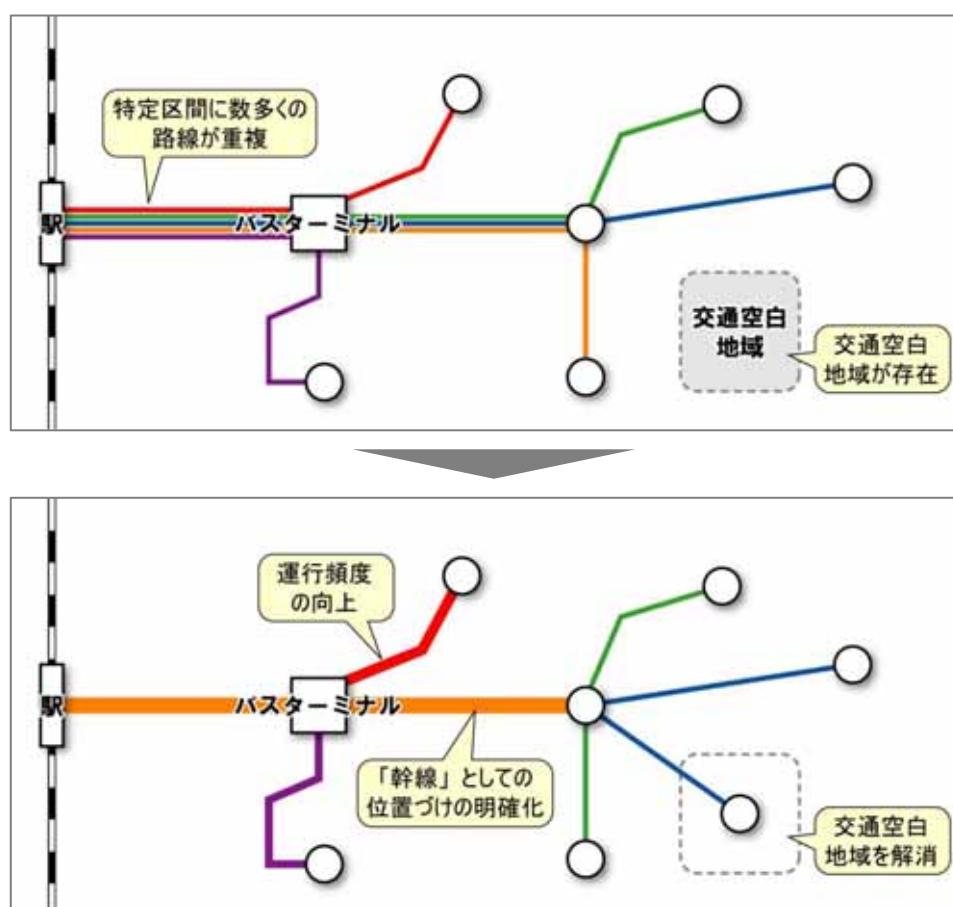
ルートの見直しには大きく2つの考え方があります。

ひとつは、ネットワーク全体を見渡して、多くの系統が重複しているような区間を対象にルートの効率化を図ることにより地域公共交通サービスを向上させる考え方、もうひとつは、個別ルートの見直しにより利用者ニーズの変化などに対応する考え方です。

●ルートの効率化により地域公共交通サービスの向上を図る

多くの方面からの路線バスが全て市町村の中心部に集まつてくるようなネットワークになっている場合、特定の区間に数多くの系統が重複し、時間帯によっては同じ行き先のバスが連なつて走っているような状況がみられるケースがあります。

このようなケースでは、「幹になるもの（幹線）」と「枝になるもの（支線）」を区分し、役割分担を明確にすることにより効率化を図ることを考えてみましょう。例えば、全ての系統を中心部まで乗り入れる必要がなくなれば、その分をほかのエリアに回すことや、一部の区間で折り返し運行を実施することなどにより、限られた財源・交通資源の中で、交通空白地域の解消や運行頻度向上などが可能になることもあります。



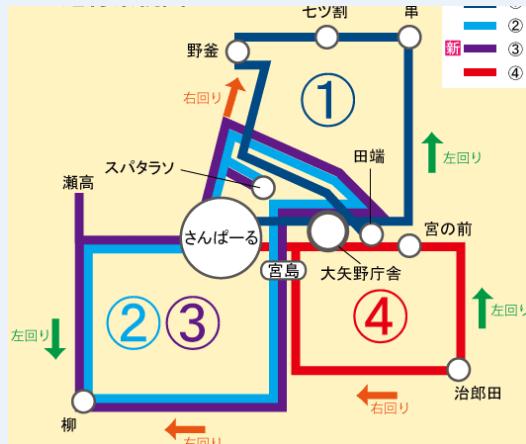
▲ルートの効率化による地域公共交通サービス向上のイメージ

【参考事例】上天草市(熊本県) バス路線の再編

「幹線」と「支線」の役割分担を明確にすることにより運行を効率化

上天草市では、多くの系統が重複していた区間について、「幹線」とそれに接続する「支線」の役割分担を明確化し、支線を4つの循環バス路線（上天草市SUNまりんバス）に再編することにより効率化を図っています。

再編にあたっては、市の中心部（さんぱーる）に整備したバスターミナルを「幹線」と「支線」の結節点として位置付け、乗り継ぎ利便性を高めています。また、「幹線」のダイヤ改正時には、「支線」のダイヤも適宜見直し、乗り継ぎの円滑性を維持しています。



●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

公共交通の中でも、路線バスは旅客船に比べて、旅客船は鉄道に比べて比較的柔軟なルートの見直しが可能です。地域に必要な公共交通サービスの確保を考える際には、現状の運行ルートが地域の特性や利用者のニーズと合致しているかどうかを確認し、必要に応じてルートの見直しを行うことを考えましょう。

Point!

●ここに気をつけましょう！

- 「ネットワーク」として公共交通を考えるという観点から、鉄道駅や港などの交通拠点のすぐ近くまで路線バスを乗り入れるといった工夫も検討しましょう。
- 近年になって新たな企業や商業施設、病院などが立地したエリア、人口集積が進んだエリアなど、利用者ニーズが変化している可能性が高いエリアを確認しましょう。
- また、路線バスなどを病院や商業施設の玄関先まで乗り入れることにより、利用者の利便性向上を図ることなども検討してみましょう。（施設との協議が必要です。）
- 経由地を変更・追加することにより、これまで複数の車両等で対応していたエリアを一台で効率的にカバーすることや、交通空白地域を解消することが可能になることもあります。

なお、新たなバスルートの設定・バス停の新設などを行う際には、道路運送法上の手続きに加えて、道路占用許可や道路使用許可の申請が必要になります。

このため、道路管理者（国・県・市町村）や交通管理者（警察署）とも十分に協議を行いながら、検討を進める必要があります。

②ダイヤの見直しを考える

地域公共交通の運行ダイヤについても、必要に応じて見直しを検討してみましょう。検討にあたっては、ルートの見直しと同様、まずは利用者のニーズ（特に移動時間帯）をしっかりと把握・分析し、ニーズに合ったダイヤ設定になっているか確認しましょう。

また、他の公共交通機関との乗り継ぎ利用が想定される場合には乗り継ぎ利便性にも配慮した見直しが必要です。

Point!

●ここに気をつけましょう！

- 一般に人の移動は朝夕のいわゆる通勤ラッシュ時間帯に集中する傾向にありますが、地域によっては、買い物や通院、観光などを目的とした昼間時間帯のニーズが高い場合があるため、検討対象の路線・系統の利用状況をしっかりと把握しましょう。
- 他の交通機関との乗り継ぎに十分配慮しましょう。
- 一つの系統の起点から終点まで、全ての便で必ずしも同じルートを往復しなければいけないわけではありません。ニーズがなければ途中から折り返す、他にニーズがあれば別の系統に乗り入れるなど、柔軟な対応を考えてみることも大切です。

●もう一步先のダイヤ見直し

さらにもう一步進んで、以下のような見直しも考えてみましょう。

Point!

●こんな見直しも考えてみましょう！

- 需要が比較的少ないケースでは…
 - ・買い物や通院などを目的とした移動は、通勤・通学とは異なり、必ずしも毎日発生するわけではありません。買い物や通院などを主目的とする路線・系統については、住民の合意形成の下、運行する曜日や1日あたりの運行回数を減らし、交通空白地域の解消に充てる等の対応も一つの方法です。
 - ・需要の発生が不規則で偏りがみられるなど、定時運行では効率的な対応が難しいような場合には、需要にあわせて柔軟な運行を行う「デマンド交通」の導入についても考えてみましょう。
- 需要が比較的多いケースでは…
 - ・特定の駅間やバス停間の利用者が著しく多いようなケースでは、快速運行などによる便ごとの利用者数の平準化や利用者の利便性向上を検討することも一つの考え方です。

【参考事例】ひじ町(大分県) コミュニティバス、路線バス

曜日限定運行により、需要が少ない路線を維持しながら、交通空白地域を解消

ひじ町では、1台の車両で、できるだけ多くの交通空白地域の解消を図るため、コミュニティバスの運行ルートを日替わりとしています。新たに設定したルートは、町の中心部の停留所を必ず経由することにより、利便性を高めています。また、路線バスについても日替わり運行を取り入れて効率化を図り、あわせてルートの見直しを行うことにより、広範囲の交通空白地域を解消しています。



③幹線バスの見直しを考える場合

複数の市町村にまたがるいわゆる“地域間幹線系統”については、何か問題などがあっても見直しは難しい、と考えてしまうことが多いようですが、地域公共交通をより良いものにしていくことを考える上では、こうした系統なども例外にすべきではありません。

幹線バスの経路を少しだけ見直し、医療施設や商業施設に乗り入れるなどといった軽微な変更を行うことにより、利用者の利便性向上や利用促進、さらには、採算性の改善にともなう市町村の財政負担減少などにもつながっていく可能性があります。また、幹線バスへの乗り継ぎ利用を想定した“支線”を新設するよりも、幹線バス自体を多少迂回させたほうが、コストが抑えられる可能性も考えられます。

幹線バスが走っていても、複数市町村間にまたがるような移動がほとんどみられない場合もあります。このような場合は、時間帯別の利用状況なども詳細に把握・分析した上で、系統を途中で分割し、それぞれを別系統として運行するほうが効率的な場合もあります。ただし、時間帯によって利用状況には大きな変動があります。複数市町村間にまたがる移動ニーズがあるのに安易に分割してしまうことがないように注意することが必要です。

複数市町村間にまたがる幹線バス系統の見直しを行う場合には、関係市町村や県などとも協議・調整を行う必要があるため、難易度が高いと感じられるかもしれません。しかし、はじめから検討の対象外にしてしまうのではなく、市町村内のほかの地域公共交通なども含めた一体的なネットワークとして捉え、必要があれば県などとも相談しながら、幹線バス系統の見直しも積極的に提案していきましょう。

なお、複数の市町村が分担して赤字補填を行っている系統では、自市町村内の軽微な経路変更などでも関係市町村の費用負担が変わることがあるため、事前に関係市町村や交通事業者などと十分に調整を行う必要があります。

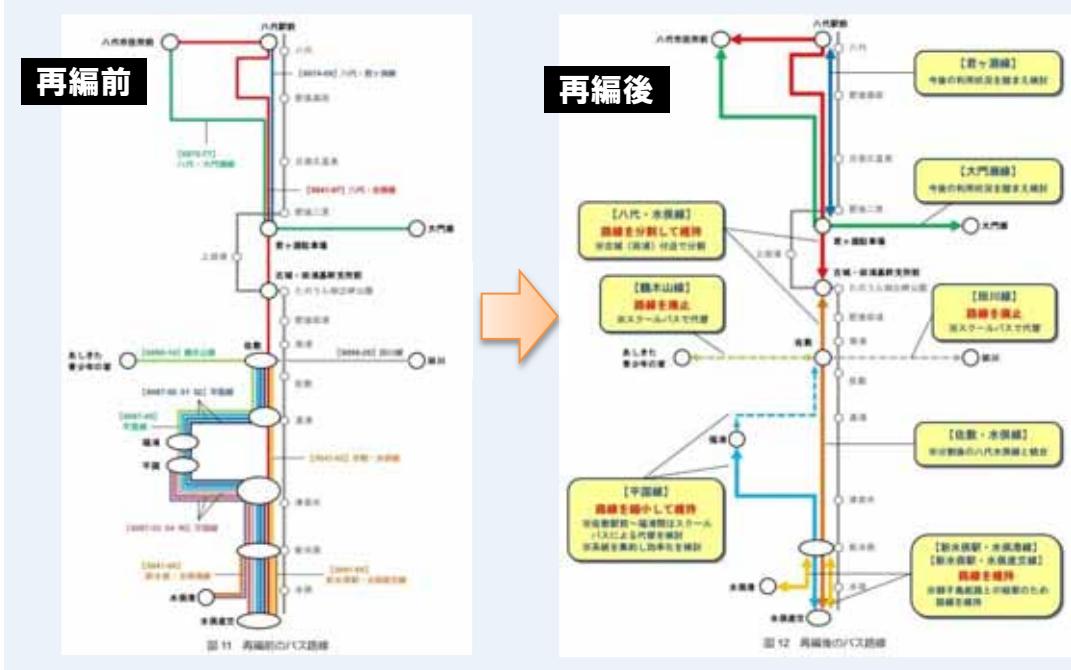
【参考事例】熊本県 八代・水俣線等路線バス再編検討協議会

県が調整役となって地域間幹線系統を見直し

2市2町にまたがる地域間幹線系統である八代・水俣線では、運行の見直しによる効率化が課題でしたが、各市町の意向が揃わないことや、具体的な調査の実施、その費用負担がネックとなり、解決に向けた取り組みが滞っていました。

こういった長年の課題に対して、国の補助事業の創設により調査費用を確保できたことに加え、県が調整役を担って再編検討協議会を設置し、協議を進めたことにより、複数市町をまたがる路線再編が実現しました。

再編に際しての減便の検討では、利用者の利便性低下と行政の負担軽減とのバランスに苦労したものの、複数のシミュレーションを行いながら、各市町間で調整を図り、合意に至っています。



みなし系統

「みなし系統」とは、複数の系統がある場合に、主系統とそれ以外の系統を比較した場合の差異が一定の基準の範囲となっている場合に、両系統は同一の補助対象系統に属するものとして取り扱う特例のことです。

この特例を活用し、既存バス路線の一部の便を商業施設や病院などに乗り入れるなど、利用ニーズにきめ細かく対応することも考えてみてはどうでしょうか。

複数の系統がある場合に、主系統とそれ以外の系統を比較した場合の差異が下記の基準の範囲内となっている場合は、両系統は同一の補助対象系統に属するものとして取り扱う。なお、主系統とは、補助対象系統を構成する運行系統群のうち、最も運行回数が多いもの（運行回数が同数の運行系統が複数ある場合は、最もキロ程が短いもの）をいう。

【同一の補助対象系統として取り扱う運行系統の基準】

- 1) 主系統のキロ程が 10km 未満の場合…主系統と異なる区間のキロ程が 1km 以内の運行系統
- 2) 主系統のキロ程が 10km 以上の場合…主系統と異なる区間のキロ程が主系統のキロ程の 10%以内かつ 10km 以内の運行系統

※協議会が特に認める場合は、1) 1km→2km、2) 10%以内かつ 10km 以内→20%以内かつ 20km 以内でも可



▲「みなし系統」のイメージ

【参考事例】大分市(大分県) みなし系統

みなし系統の新設で利用者ニーズに対応

大分市では、地域住民の大型ショッピングセンターへの外出意向を踏まえ、バス事業者との協働により、地域間幹線系統の一部をショッピングセンター経由とする「みなし系統」を新設しました。

この幹線系統は、予約乗合タクシーである「ふれあい交通」とも接続しており、住民ニーズにきめ細かく対応したものになっています。



(2)新たな地域公共交通サービスの導入を考える

もともと路線バス等の地域公共交通サービスが全くない場合や、今ある地域公共交通サービスの見直し（ルートやダイヤなど）を行っても、地域住民の生活に必要な地域公共交通サービスが十分に確保できない場合には、新たな地域公共交通サービスの導入を検討する必要があります。

ここでは、以下で示す4つのポイントから、新たな地域公共交通サービスの導入を考えます。

POINT 1： 運行形態を考える

- まずは地域の状況や利用者の特性、需要の大きさなどを踏まえて、「運行形態」を考えましょう。
- 通常の路線バスのように、毎日決まった時間に決まったルートを運行するような形態から、時間もルートも決めずに予約が入ったときのみ運行するような形態まで、様々なものが考えられます。

POINT 2： 具体的なルートや ダイヤ等を考える

- POINT1で検討する「運行形態」や、POINT3で検討する「車両」なども踏まえながら、具体的なダイヤやルートを考えましょう。

POINT 3： 使用する車両を考える

- POINT1で検討する「運行形態」やPOINT2で検討する「ルートやダイヤ」、また、想定される最大乗車人員、対象地域の道路状況などを考慮しながら、使用する車両を考えましょう。

POINT 4： 運営の方法を考える

- 交通事業者が自ら運営するのか、市町村が交通事業者に運行を委託するのかなど、運営の方法を考えましょう。
- 道路運送法第4条に基づく運行が基本になると思われますが、「自家用有償旅客運送」なども考えられます。

①運行形態を考える

まずは地域の状況や利用者の特性、需要の大きさなどを踏まえて、「運行形態」を考えてみましょう。運行形態は、主として以下の2つのポイントをどのように組み合わせるかによって決まります。

ルートをどうするか?

- ①定路線型
- ②迂回ルート型
- ③区域運行型(ミーティングポイント型・ドアtoドア型)



ダイヤをどうするか?

- ①固定ダイヤ型
- ②基本ダイヤ型
- ③非固定ダイヤ型

運行ルートや運行ダイヤの基本的なパターンを次ページ以降に示します。それぞれのパターンには“向き”“不向き”がありますので、需要の大きさや利用者の特性、道路ネットワークの状況などにあわせて地域の実情にあった最適な組み合わせを考えていく必要があります。

なお、例えば同じ市町村内であっても、運行するエリアによって最適な組み合わせは変わる場合があります。公平性などを重視するあまり、それぞれのエリアの実情とかい離した画一的なサービスになってしまわないように注意しましょう。

【参考事例】糸島市(福岡県) コミュニティバス「はまぼう号」

様々な運行形態を組み合わせることにより地域ごとの特性に対応

糸島市には、中山間地域や大学移転地域、市中心部と郊外部、隣接する福岡市の結びつきが強い地域など、様々な特性をもった地域があるため、各地域の特性にあわせて10系統のコミュニティバスを運行しています。

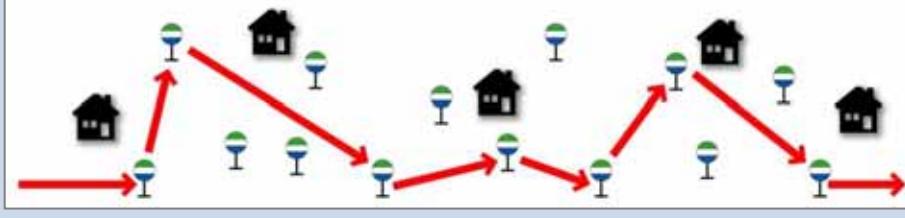
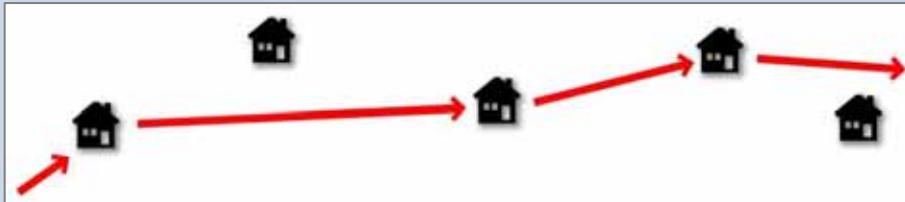
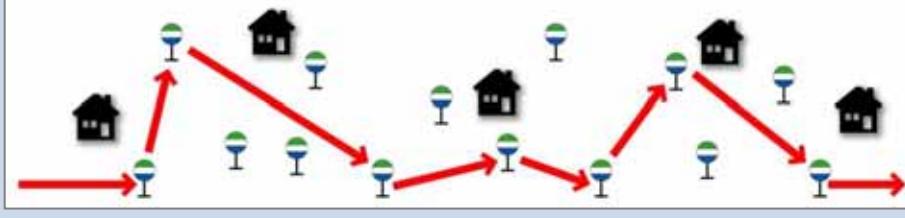
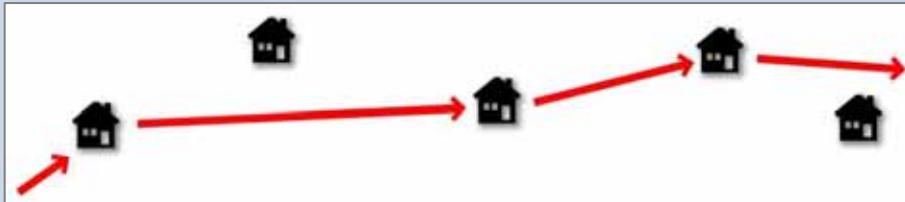
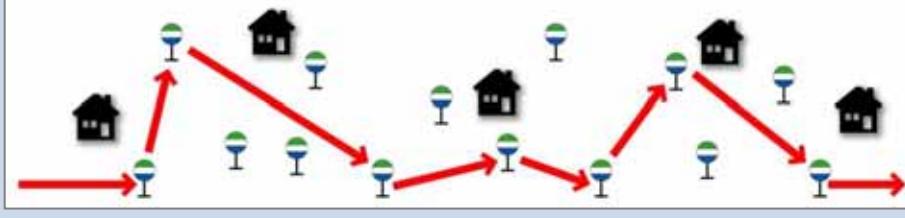
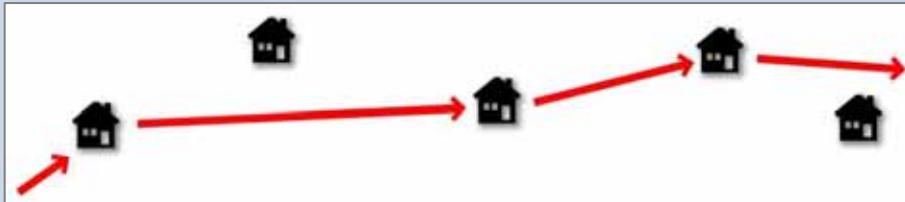
例えば、中山間地域では利用者が少ないため便数を抑えた効率的な運行、九州大学を結ぶ路線では大学関係者の生活実態にあわせて最終便の時間を遅くしたダイヤの設定、福岡市を結ぶ路線では福岡市との連携を踏まえた福岡市に乗り入れるルートの設定などを行うことにより、地域の特性に対応しています。



●運行ルートのパターン

運行ルートのパターンとしては、以下のようなものが考えられます。

なお、『定路線型』以外のパターンでは、目的地などへの到着時間が大きく変動する可能性があります。このため、他の公共交通機関や他の路線などとの乗り継ぎを重視する場合には注意が必要です。

| | | | | | |
|-----------------|---|-----------------|---|-----------|--|
| ① 定路線型 | <p>通常の路線バスなどのように、毎回決められたルートを走行し、所定のバス停などで乗降を行うパターンです。</p> <p>事前に予約があった便や区間のみを運行することも考えられます。</p>  | | | | |
| ② 迂回ルート型 | <p>定路線型と同じように基本的には決められたルートを走行し、所定のバス停などで乗降を行いますが、バス停などが遠い地域に“迂回ルート”を設定し、予約があった場合のみ乗り入れるパターンです。</p>  | | | | |
| ③ 区域運行型 | <table border="1" style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <tr> <td style="width: 30%; background-color: #4f81bd; color: white; text-align: center; vertical-align: middle;">ミーティング ポイント型</td><td> <p>運行ルートは決めず、バス停等（ミーティングポイント）だけを決めておいて、予約があったバス停等を最短距離で運行するパターンです。</p>  </td></tr> <tr> <td style="width: 30%; background-color: #4f81bd; color: white; text-align: center; vertical-align: middle;">ドア to ドア型</td><td> <p>運行ルートもバス停等も決めず、指定エリア内で予約があったところを最短経路で結ぶ形でドア to ドアの運行を行うパターンです。</p>  </td></tr> </table> | ミーティング ポイント型 | <p>運行ルートは決めず、バス停等（ミーティングポイント）だけを決めておいて、予約があったバス停等を最短距離で運行するパターンです。</p>  | ドア to ドア型 | <p>運行ルートもバス停等も決めず、指定エリア内で予約があったところを最短経路で結ぶ形でドア to ドアの運行を行うパターンです。</p>  |
| ミーティング ポイント型 | <p>運行ルートは決めず、バス停等（ミーティングポイント）だけを決めておいて、予約があったバス停等を最短距離で運行するパターンです。</p>  | | | | |
| ドア to ドア型 | <p>運行ルートもバス停等も決めず、指定エリア内で予約があったところを最短経路で結ぶ形でドア to ドアの運行を行うパターンです。</p>  | | | | |

●運行ダイヤのパターン

運行ダイヤのパターンとしては、以下のようなものが考えられます。

| | |
|----------------------|---|
| ①固定 ダイヤ型 | <p>通常の路線バスなどのように、毎回決まったダイヤで運行するパターンです。 固定ダイヤを設定した上で、事前に予約があった便のみを運行することにより効率性を高める方法もあります。</p> |
| ②基本 ダイヤ型 | <p>運行日や1日の運行回数等と、主要なバス停などの概ねの出発時刻・到着時刻（基本ダイヤ）だけを決めておき、基本ダイヤを目安に利用者からの予約を受け付けて運行するパターンです。</p> |
| ③非固定 ダイヤ型 | <p>あらかじめ決めた運行日や運行時間内で、予約に応じて随時運行するパターンです。</p> |

『デマンド交通』の導入を考える際のポイント

「運行ルートのパターン」と「運行ダイヤのパターン」の組み合わせによっては、利用する際に事前予約が必要な『デマンド交通』になります。

『デマンド交通』というと「区域運行型」の「ドア to ドア型」が真っ先に思い浮かぶかもしれません、実際には p. 80 で示す全ての「運行ルートのパターン」で『デマンド交通』が考えられます。

『デマンド交通』の導入を考える際には以下のようないくつかのポイントに注意する必要があります。

なお、『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、導入にあたっては慎重な検討が必要です。(p. 63 参照)

Point!

●デマンド交通の導入を考える際のポイント

- “デマンド交通”にも様々な種類があります。
 - ・一口に“デマンド交通”といっても、実際の運行方法には様々な種類があります。「デマンド交通＝ドア to ドアの区域運行」などと短絡的に考えるのは避け、地域の特性に合った運行方法などを慎重に検討しましょう。
 - ・また、同じ市町村の中でも、谷筋に集落が連なっているようなエリアと、平坦な土地に薄く広く人口が分布しているようなエリアでは、最適なデマンド交通の形が異なる可能性があることに留意しましょう。
- 予約受付の仕組みなどについて十分に検討しましょう。
 - ・事前予約制でも、利用する前日までに予約が必要なのか、1 時間前までに予約すればよいのかなど、受付方法等によって利用者の利便性は大きく違ってきます。
 - ・予約受付のための IT システムを導入することにより利便性や効率性の向上を図ることも考えられますが、初期投資や維持費（システムの保守、オペレーター一人件費、予約センター賃料等）が大きな負担になる可能性があるため、慎重に検討することが必要です。
 - ・規模（車両台数や利用者数）や運行形態などによっては、タクシー事業者の配車センターを活用することなども考えられます。交通事業者などとも相談しながら、コストと利便性のバランスがとれた受付方法等を検討しましょう。
- 運行エリアを広げすぎないように注意しましょう。
 - ・デマンド交通はもともと需要の少ない地域で運行されることが多いため、「区域運行型」の場合は運行エリアを広げるほど必要な車両台数が増加し、採算性が悪くなる傾向がみられます。
 - ・また、デマンド交通であまり広いエリアを自由に移動できるようになると、他の公共交通などに悪影響を与える可能性もあります。
- タクシー事業者などへの影響に十分に配慮しましょう。
 - ・「区域運行型」のデマンド交通は一般のタクシー事業と競合する可能性が非常に高いため、何らかの形で“差別化”を行うなどの配慮が必要です。
 - ・「ドア to ドア型」を基本としながらも、まちの中心部側では乗降できる場所を限定する、運行エリアをいくつかに区分してエリア間をまたぐような利用は制限する、運行する曜日や時間帯を限定する、などの方法が考えられます。

②具体的なルートやダイヤ等を考える

「運行形態」や「使用する車両」などを踏まえながら、具体的なルートやダイヤを考えましょう。この段階で「地域懇談会」など（p.54 参照）を実施し、アンケート調査ではわからないより詳細なニーズなどを把握することも考えてみましょう。

ルートやダイヤを考える際の基本は、地域の人たちがどこからどこへ、何時ごろに移動したいと考えているのか、ということです。ただし、ひとつの系統等でそういうニーズの全てに対応することは困難であることも多いため、他の系統、あるいは、他の公共交通機関と連携・役割分担して、一体的な「ネットワーク」での対応を考える必要があります。（p.11、p.56 参照）

また、ルートやダイヤを考える際は、車両の運用や運転手の労働時間（p.169 参照）などにも留意しなければいけません。1台の車両、1人の運転手で運行できる場合と、車両が2台、運転手が3人必要になる場合では運行にかかる費用が全く違ってきます。限られた財源の中でより効率的に運行できるルート・ダイヤを検討する必要があります。

なお、運転手の人数を増やすやさずにできる限り増便を図った結果として、利用者に対する細かな“気配り”などができなくなり、満足度低下につながるケースもあります。労働時間等だけではなく、運転手の“余裕”が生み出す目に見えないサービスなどにも配慮が必要な場合もあります。

一つの系統について、必ずしも全ての便を同じ種類の車両で運行する必要はありません。違う種類の車両を使用している他系統の運行ダイヤに余裕がある場合などについては、“間合い”を利用して1往復分だけほかの系統に充当するなどの工夫により、必要な車両台数を減らすことができる可能性もあります。

Point!

●ここに気をつけましょう！

- できるだけ具体的なニーズを把握した上でルートやダイヤを検討しましょう。
- ひとつの系統などで全てのニーズに対応するのではなく、他の公共交通機関や系統などとの役割分担も念頭に、一体的な「ネットワーク」での対応を考えましょう。
- 車両の運用や運転手の労働時間などにも留意しながら、効率的な運行を検討しましょう。

●ルートや乗降場所を考える

ニーズや道路状況などを考慮しつつ、具体的なルートを考えましょう。

この際、多くのニーズに一度に対応しようと遠回りを繰り返すなど、時間がかかりすぎるルートや、わかりにくいルートになってしまわないように注意しましょう。

また、目的地としての需要が多い拠点施設だけを結ぶようなルートを考える場合には、本当そいつた移動ニーズがあるのかどうか、しっかりと確認することが必要です。

また例えば、まちの中心部に行きたい、というニーズが多いからといって、大部分が既存の路線バスと重複・競合するようなルートを設定することは避ける必要があります。このような場合は、路線バスの停留所までのアクセス手段を確保し、乗り継ぎを促進する、あるいは、既存路線バス自体を一部迂回させることによりニーズに対応する、といった連携策を考えてみましょう。

ただし一方で、既存路線などとの競合回避を優先するあまり、利用者の利便性が極端に低下してしまうことも避ける必要があります。わずかな距離の重複により利用者の利便性が大幅に向上するようなケースでは、交通事業者と十分に協議・調整した上で、利便性を優先させることも考えられます。

Point!

●ここに気をつけましょう！

- 遠回りを繰り返して時間がかかりすぎるルートにならないよう注意しましょう。
- 「コミュニティバス＝循環バス」や、「コミュニティバス＝起終点は市役所（町村役場）」といった思い込みではなく、ニーズに見合ったルートを考えましょう。
- 既存路線バスと重複・競合するようなルートは避けましょう。ただし、競合回避を優先するあまり、利便性が極端に低下してしまうことは避けましょう。

ルートとあわせて、バス停などの乗降場所についても考える必要があります。利用者にとっての利便性だけではなく、安全性にも十分に配慮することが必要です。また、他の系統や公共交通機関との乗り継ぎが想定される場所では、相互の乗降場所をできるだけ近づける、快適に待つことができる環境を整える、などといった配慮も必要です。

●ダイヤを考える

ダイヤについても、当然のことながらできるだけニーズにあわせたものになるように検討を進めることが重要です。

何時ごろに出かけて、何時ごろに帰るか、ということはもちろんですが、地域によっては病院の診療科目や商業施設の特売日などの関係で、曜日によって外出のニーズにバラつきがみられるケースもあります。また、コミュニティバスの運行を平日に限定しているケースが目立ちますが、土曜日や休日の運行に対するニーズが高い地域もあります。

利用者の日常の外出頻度によっては、毎日運行する必要性が高くない場合もあります。週5日、1日1往復だけ運行するよりも、週2日、1日2往復運行して外出・帰宅の時間帯を選べるようにしたほうが喜ばれるケースもあるかもしれません。

毎日、たくさんの便が走れば利便性は高まりますが、それに見合った利用がなければ財政負担の増大は避けられません。多くの場合は、まずは財政負担の状況から運行可能な日数や便数（頻度）を検討し、その上でできるだけ地域のニーズを踏まえたダイヤ設定を行うことを考える必要があります。

週あたりの運行回数等の前提条件の枠内で、地域の人たちが話し合ってダイヤを決めている事例もあります。

なお、他の系統や公共交通機関への乗り継ぎ利用を想定する場合には、できるだけスムーズに乗り継ぎできるようなダイヤ設定を考える必要があります。この場合、乗り継ぎポイントとなるバス停等に待合所などがあれば、待ち時間が少し長くなっても大きな問題にならない可能性もあるため、「現地踏査」(p.50 参照) などにより状況を確認しておくとよいでしょう。

Point!

●ここに気をつけましょう！

- できるだけ利用者のニーズにあわせたダイヤ設定を検討しましょう。
 - ・曜日によってニーズにバラつきがみられるケースがあります。
 - ・土曜日や休日の運行ニーズが高いケースがあります。
 - ・毎日運行する必要性が高くないケースがあります。また、その場合、週に2日、1日1往復の運行よりも、週に1日、1日2往復運行するほうが喜ばれる可能性もあります。
- 運行頻度を増やすことによる利便性向上と、財政負担とのバランスに注意しましょう。
- 乗り継ぎ利用を想定する場合には、できるだけスムーズに乗り継ぎできるようなダイヤ設定を考えましょう。

●運賃を考える

新たに地域公共交通の導入を考える場合、運賃などの収入だけで運行経費をまかなうことは困難なケースが大部分であると考えられます。差額分（赤字分）を市町村などが負担することになるため、公平性などの観点から、利用者に“応分の負担”を求めるることを原則として運賃設定を考えることが重要になります。

“応分の負担”がいくらぐらいであるかは一概には言えませんが、既存のバス等の運賃やタクシー料金とのバランスがひとつの判断材料になると考えられます。既存の路線バスなどよりも圧倒的に安価な運賃や、逆に割高な運賃を設定した場合、公平性や採算性の面などで問題が生じるおそれがあります。

また、もともとあった交通手段の代わりに運行するようなケースでは、以前の交通手段の運賃とのバランスにも配慮する必要があります。以前に比べて割高な運賃を設定した場合、利用者がほとんどいなくなってしまうようなケースもあります。

他の系統や公共交通機関への乗り継ぎ利用を想定する場合には、乗り継ぎ割引の導入なども考えてみましょう。

Point!

●ここに気をつけましょう！

- 原則として利用者に“応分の負担”を求める考えましょう。
- 他の交通手段や、もともとあった交通手段の運賃とのバランスを考えましょう。
- 安易に無料化やワンコイン運賃（100円均一等）、安価な運賃を設定することは避けましょう。
- 乗り継ぎ割引の導入なども考えてみましょう。

③使用する車両を考える

「運行形態」や「具体的なルート・ダイヤ等」を踏まえながら、使用する車両を考えましょう。

住民ニーズなどを考慮しながら1便あたりの“最大乗車人数”を想定し、それに見合ったサイズの車両を導入することが基本となります。ただし、地域の道路状況や転回場所の有無・広さなどによっては使用できる車両が制限されるケースもあります。「ドア to ドア型」のデマンド交通の場合には、玄関先まで乗り入れることが多いためセダン型の車両しか使用できないこともあるようです。

交通事業者が保有している車両や、そのほか地域の中で利用可能な車両を有效地に活用していくという視点も必要です。まずは利用可能な既存の車両を全て洗い出し、その中で対応できるかどうかを考えてみるとよいでしょう。

新たに地域公共交通サービスを導入する際には、事前に綿密に需要予測を行っても、実際に走らせてみないとどのくらいの人が利用するのかわからない、という部分もあります。

基本的には車両のサイズが大きくなれば、車両の導入や運行のための費用も大きくなるため、大きすぎる車両の導入は収支の悪化に直結します。このため、車両の新規購入を考える場合でも、まずはリース車両などを活用して初期費用を抑制し、実際の需要をしっかりと見極めた上で、最適な車両サイズを検討する、といった方法も考えてみましょう。

なお、車両を購入する場合、市町村が準備して運行を委託する交通事業者に貸与するケースと、運行委託を受ける交通事業者が自ら準備するケースがあります。他の用途に転用しにくい特殊な車両を使用する場合などは、市町村が購入して貸与する形式のほうが、運行委託先の選択肢が増えます。

活用可能な補助制度なども考慮しつつ、誰が車両を準備するのがよいのか考えましょう。

Point!

●ここに気をつけましょう！

- できるだけ需要の大きさに見合った車両を使用しましょう。
- 道路状況や転回場所の有無や大きさなども考慮しましょう。
- 地域の中で利用可能な車両の有効活用を考えましょう。
- まずはリース車両などを活用して実際の需要を見極めることも考えましょう。

【参考事例】佐世保市(長崎県) 小型車両「まめバス」

運行ルートの道路状況にあわせた小型車両の導入

佐世保市の「大野地区交通対策協議会」が利用促進活動に取り組む乗合バスでは、道路幅員等の関係から一般的なバス車両の通行が困難であったため、12人乗りの小さな車両が導入されています。



④運営の方法を考える

これまで、地域公共交通といえば一部の公営事業を除けば民間の交通事業者が運営主体となるのが一般的でした。しかし近年では、市町村が運営主体となり交通事業者に運行を委託するケースや、地域が自ら協議会などを設置して運営主体となるケースも増えてきています。

新たに地域公共交通の導入を考えるようなケースでは、営利事業として運営することは現実的ではないため、交通事業者が主体となることは考えにくいのが実情です。このため、市町村または地域自らが主体となって運営していくことを考える必要があります。

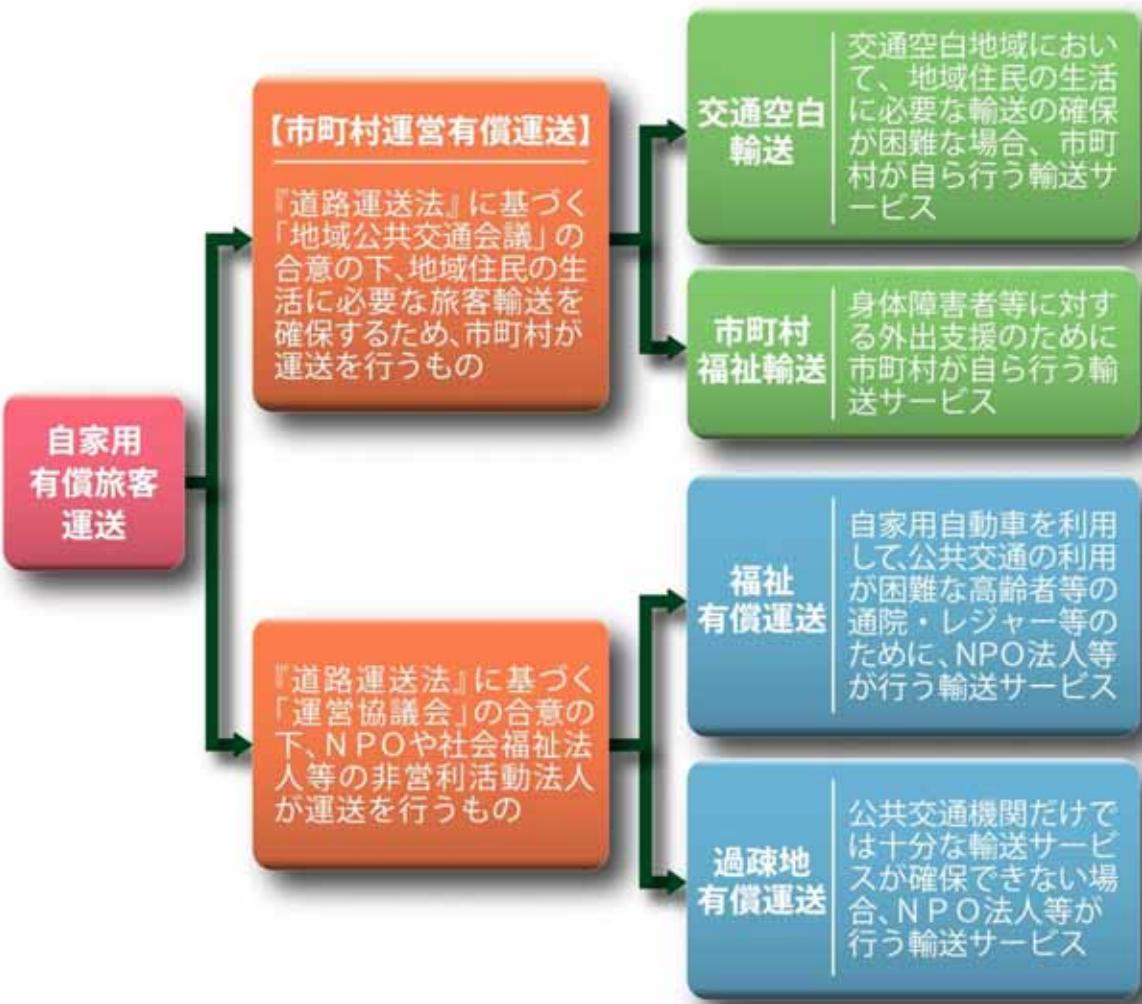
この場合、安全性を確保することを最優先に考えることが重要であるため、実際の運行は「プロである交通事業者に行ってもらうのが最善（p.66 参照）」です。まずは一般乗合旅客自動車運送事業者（道路運送法第4条により許可を受けた交通事業者）に運行を委託することを考えましょう。

既存の一般乗合旅客自動車運送事業者への委託が困難な場合には、貸切バス事業者やタクシー事業者など、地域の“交通資源”をできる限り活用することを考えましょう。こうした事業者が道路運送法第4条の許可を受けるためには様々な条件をクリアすることが必要ですが、市町村が主催する「地域公共交通会議（p.29 参照）」を設置して協議を行うことにより、路線・ダイヤ・運賃などの柔軟な設定に加えて、運行事業者の参入要件の緩和などが可能になります。

市町村が運営主体になる場合、上記のように、まずは道路運送法第4条に基づく運行を考えることが基本ですが、そのほかの方法としては、道路運送法第78条に基づく「自家用有償旅客運送」が考えられます。「自家用有償旅客運送」は運行主体や運行目的などによって次ページのとおり区分されます。（詳細な内容等については p.148 参照）

「自家用有償旅客運送」は事業化の手続きが比較的容易で、使用する車両に関する基準等も緩やかですが、利用者に制限があること、路線バスの停留所などへの乗り入れができないことなどのデメリットもあることに留意する必要があります。また、市町村が“運行責任”を負わなければならないことも認識しておきましょう。

また、「自家用有償旅客運送」として導入したコミュニティバス等を、事業用（一般乗合旅客自動車運送等）に切り替えようとする場合、「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）」や「道路運送車両法」の関係から車両の改造などに多大な費用が必要となります。また、車両自体がそもそも事業用として使用できないケースもあり、切り替えは現実的には極めて困難であることにも注意が必要です。



運行事業者の選定方法

地域公共交通の運行を交通事業者に委託する場合、特段の事情がある場合を除けば“競争性のある方法”で運行事業者を選定することが望まれます。“競争性のある方法”的代表的な例として「競争入札方式」がありますが、単なる価格競争では安全性などに問題が生じることも懸念されます。

このため、価格に加えて安全性や利用者の利便性などの要素を点数化し、総合的に評価することにより運行事業者を決定する『総合評価方式』や『プロポーザル方式』が考えられます。評価項目の一例を以下に示します。

なお、ここではあくまでもモデル的な考え方を示しています。実際の契約事務にあたっては、地域の実情に応じて運用していく必要があります。

▼「総合評価方式」での評価項目例

| 評価項目(例) | 評価内容のイメージ | |
|------------|--|--|
| 価格 | — | |
| 収益拡大策 | — | |
| 安全確保方策 | ・国土交通省による処分の状況 ・運行管理体制の状況 ・適切な乗務割、労働時間を前提とした運転者の選任計画 | ・重大事故の発生の状況 ・車両整備の体制 など |
| 利用者利便性の確保策 | ・投入予定車両のタイプ、車歴 ・事故時の処理体制 ・高齢者、障がい者等への配慮 | ・予備車両の状況 ・事故時の損害賠償能力 ・苦情対応体制 など |
| 環境保全への取り組み | ・省エネルギーへの取り組み状況 ・ISO4001 の取得の有無 | ・低公害車の導入状況 など |

【参考事例】平戸市(長崎県) 平戸ふれあいバス

価格だけではなく、安全性や利用促進策の提案なども評価して運行事業者を選定

平戸市では、「総合評価方式」により価格だけでなく、安全性の確保や利用増加に向けた対策についての提案なども総合的に評価した上で、コミュニティバスの運行事業者を決定しています。

現在導入されている均一運賃や1日乗車券は、事業者から提案されたものです。

右に、実際の事業者選定実施要項(抜粋)を示します。

11 事業者の選定

事業者の選定は、下記により、平戸市ふれあいバス運行業務委託事業者選定委員会(以下「選定委員会」という。)で審査し、選定する。

(1) 審査

①審査方法は、企画提案書等提出書類及びプレゼンテーションの内容について、審査項目ごとの評価点数の合計点で競う「総合評価方式」により行う。

②審査の結果、評価点数が最も高い事業者を契約交渉権第1位の契約予定者として選定し、以下、評価点数の多い順に契約交渉権の順位を決定する。ただし、同順位が複数ある場合は、選定委員会委員の多数決で決する。

③審査項目

| 種別 | 番号 | 項目 |
|-----|----|-----------------|
| 技術点 | 1 | 乗合旅客運送実績(様式3) |
| | 2 | 主な公共業務受託実績(様式3) |
| | 3 | 施設概要(様式4) |
| | 4 | 準備業務(様式5) |
| | 5 | 管理体制(様式6) |
| | 6 | 運行内容(様式7) |
| 価格点 | 7 | 業務委託費の見積書(様式8) |
| 実績点 | 8 | ふれあいバス運行業務委託の実績 |

(3) 番外編：地域にあるその他の移動手段の活用を考える

いわゆる「コミュニティバス」を例にとると、スクールバスや福祉バスなどといった、すでに運行されている地域にある様々な移動手段を有効に活用することにより、必要な地域公共交通サービスを確保することも考えられます。

ここでは、「スクールバス」および「福祉バス」を例に、コミュニティバスとして活用する場合の方法や留意点などを示します。

①スクールバスをコミュニティバスとして活用する

運行中のスクールバスをコミュニティバスとして活用する事例が全国的にみられます。スクールバスはすでに多くの地域で運行されているものの、登下校時のみ使用されていることが多いことから、地域にとっては、特にそれ以外の時間帯で有効活用できる可能性が高い移動手段です。

スクールバスのコミュニティバス化により、地域住民の交通利便性の向上や車両の効率的な利用、運行経費の抑制、地域コミュニティの活性化などが図られることが期待されます。

●活用方法

| | |
|----------------|---|
| 間合い利用 | 登下校時間帯以外の“間合い”的時間を活用して、コミュニティバスとして運行し、一般住民に輸送サービスを提供する。 |
| 混乗化 | 児童・生徒が登下校時に利用することを目的としたスクールバスに一般住民も乗れるようにする。 |
| 統合(乗合化) | スクールバス本来の利用目的に限定せず、コミュニティバスとして乗合化する。 |

Point!

●ここに気をつけましょう！

- 交通事業者との役割分担を考えましょう。
- 一般の大人との混乗に対して、児童・生徒の安全性を懸念する声に配慮しましょう。
- スクールバスを前提とする場合、コミュニティバスとしては、ルート・ダイヤに制約があります（例えば台風等の緊急時や行事等で登下校時が変更される際に、配車が遅れる事態も起こりうる）。
- 有償のコミュニティバスとする場合、道路運送法の手続きが必要です。
- 児童・生徒は無料のままで、一般利用者からだけ運賃を收受する場合には、道路運送法の手続きに加え、更なる工夫が必要です。
- 文部科学省の国庫補助等を受けて購入したスクールバスをコミュニティバスとする場合は、有償・無償にかかわらず、目的外使用として、一定の手続きが必要になります。【→詳細は次ページ】
- スクールバスを目的外使用する場合、普通地方交付税措置や県の補助金との調整が必要です。
- 既存のコミュニティバスと統合しようとする場合、市町村自主運行のバスに対する特別地方交付税措置の算定基礎となる欠損額は、「遠距離通学地方交付税措置額」を控除したものとなるため結果的に交付税が減ります。

●児童・生徒を無料に、一般住民を有料にする方法

児童・生徒の運賃を無料にしたままで一般住民を有料にする場合、一部利用者の優遇を禁じた道路運送法との調整に苦労している自治体が数多くみられます、地域の創意工夫により、対応を図っている事例もみられます。

例えば、児童・生徒と一般利用者ともに有料とする規定を盛り込んだ条例を制定した上で、生徒の親に代わって自治体が児童・生徒の運賃を負担し、定期券を児童・生徒に発行するという仕組みを導入し、児童・生徒の運賃を実質無料にしている例があります。



▲児童・生徒の運賃を実質無料にする方法

●国庫補助等を受けたスクールバスのコミュニティバス化に必要な手続き

スクールバスを児童生徒の通学目的以外で運行したり、便乗により利用したりする場合、文部科学省による「へき地児童生徒援助費等補助金に係るスクールバス・ポートの住民の利用に関する承認要領（平成8年4月17日文教財第20号教育助成局長裁定）」（平成23年3月4日一部改正）に沿った手続きが必要で、以下の要件を満たすことが求められることに注意しましょう。

スクールバスをコミュニティバス化する際の要件

- 本来の利用者（児童・生徒）の利用に支障がないこと。
- 安全面で万全を期すること。
- 交通機関のない地域等（バス等の交通機関のない地域又は交通機関の運行回数が著しく少ないとにより交通機関の利用が著しく困難となっている地域）の住民に係る運行であること。
- 市町村・県の教育委員会が差し支えないと認めたものであること。
- 有償の場合は、住民利用による運行収入が、住民利用にかかる運行経費を上回らないよう運賃設定をすること。
- 有償の場合は、文部科学大臣に届出し、運輸支局において道路運送法上に定める必要な手続きを行うこと。
- 無償の場合は、文部科学大臣に届出すること。

【参考事例】朝倉市(福岡県) デマンド型乗合タクシー「あいのりスクールバス」

スクールバスの混乗化で運行を効率化

朝倉市では、路線バスと小・中学校のスクールバスの重複区間について、スクールバスに一般住民も同乗（混乗化）できるようにすることにより、路線バスを廃止し、経費の削減を図っています。また、スクールバス本来の目的を確保するために、事前予約制を導入しています。



②福祉バスをコミュニティバスとして活用する

既存の福祉バスや患者送迎バスをコミュニティバスとして活用する方法もあります。これらのバスをコミュニティバスとして活用することにより、スクールバスをコミュニティバスとして活用する場合と同様、地域住民の交通利便性の向上や車両の効率的な利用、運行経費の抑制、地域コミュニティの活性化などが図られることが期待されます。

●活用方法

| | |
|----------------|---|
| 混乗化 | 高齢者や患者が利用する福祉バス・患者送迎バスに一般住民も乗れるようにする。 |
| 統合(乗合化) | 福祉バスや患者送迎バス本来の利用目的に限定せず、コミュニティバスとして乗合化する。 |

Point!

●ここに気をつけましょう！

- 交通事業者との役割分担を考えましょう。
- 高齢者・患者ニーズと一般利用者ニーズの調整をしましょう。
- 福祉バスや患者送迎バスを前提とする場合、コミュニティバスとしては、ルート・ダイヤに制約があります。(例えば、診察時間が長引き、出発時間が遅れる等の事態も起こりうること)
- 有償で住民等を輸送する場合、道路運送法の手続きが必要となります。
- 厚生労働省の国庫補助等を受けて購入した福祉バス等をコミュニティバスとする場合は、有償・無償にかかわらず、目的外使用として、一定の手続きが必要になります。【→詳細は次ページ】

●国庫補助等を受けた福祉バス・患者送迎バスのコミュニティバス化に必要な手続き

福祉バス・患者送迎バスの中で、へき地患者輸送車（艇）については、へき地の患者を最寄医療機関まで輸送する以外の目的で運行したり、便乗により利用したりする場合、厚生労働省による「医療施設等設備整備費補助金により取得したへき地患者輸送車（艇）の住民利用に関する取り扱いについて（平成12年3月31日 健政発第415号）」に沿った手続きが必要となるため、以下の要件を満たすことが求められることに注意しましょう。

へき地患者輸送車をコミュニティバス化する際の要件

- 本来の利用者の利用に支障がないこと。
- 安全面で万全を期すること。
- 関係機関（最寄医療機関）が、住民利用に供することを差し支えないと認めたものであること。
- 住民利用による運行収入が、住民利用にかかる運行経費を上回らないよう運賃設定をすること。
- 交通機関のない地域等（バス等の交通機関のない地域又は交通機関の運行回数が著しく少ないとにより交通機関の利用が著しく困難となっている地域）の住民に係る運行であること。
- 有償の場合は、厚生労働大臣へ承認申請し、承認後、運輸支局長へ道路運送法の許可申請すること。
- 無償の場合は、厚生労働大臣に届出すること。

【参考事例】須恵町(福岡県)須恵町コミュニティバス

福祉バスを見直して、誰でも気軽に乗れるコミュニティバスに

須恵町では、福祉センターへの送迎が中心だった福祉バスをコミュニティバス化し、買い物や通院、他の交通機関への乗り継ぎなどにも、誰でも気軽に利用できるようにルートやバス停の見直しを行っています。

なお、コミュニティバス化にあたっては、福祉バスとして使われていた車両を予備車両として転用することなどにより、コスト抑制を図っています。



現コミュニティバス車両

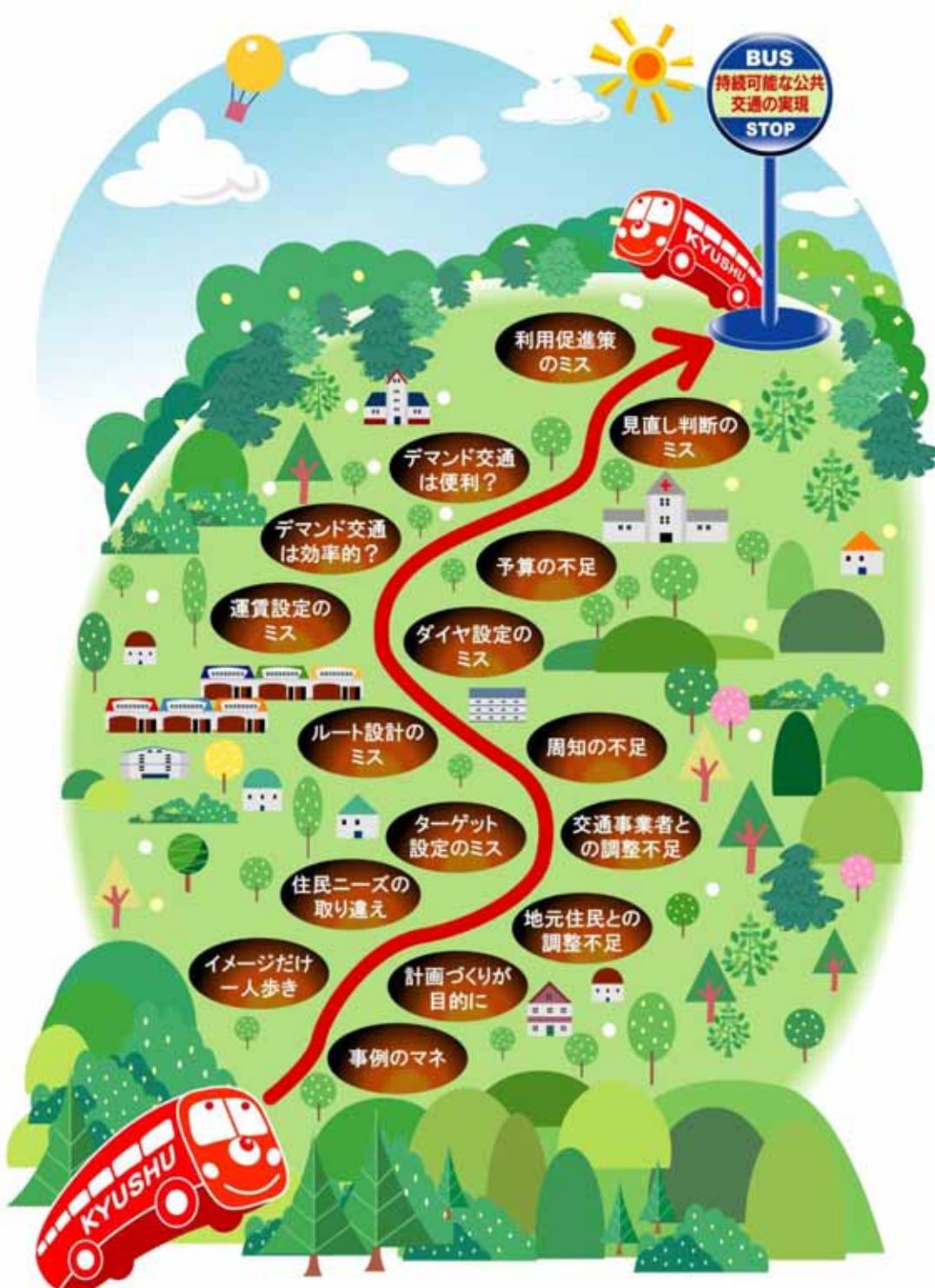


予備車両（旧福祉バス車両）

(4)陥りやすい失敗事例

必要な地域公共交通サービスの確保については、全国各地に多数の成功事例があります。これからサービス確保を検討しようとする場合、そういう事例を参考にすることが多いと思われますが、成功事例と言われている事例の仕組みだけを参考にするだけではうまく行きません。運行にいたるまでのプロセスや課題を克服した工夫、教訓を踏まえ、各地域の実態に応じたかたちで現実のものとすることが大切です。

次のページからは、必要な地域公共交通サービスの確保を検討する際にはまりやすい落とし穴について紹介します。



■ こんな落とし穴に注意！

事例のマネ

よく分からなかつたので、とりあえず他地域の成功事例を、そのままマネしてしまつた・・・

その結果

地理条件、施設の配置、交通基盤、人口分布など地域の特性が異なつており、地域の実態に合つていなかつたため、利用されなかつた。

(地域の実態をよく見ましよう。→詳細は p. 19)

イメージだけ
一人歩き

よく分からないま、とにかく「コミュニティバス」、「乗合タクシー」、「デマンド交通」といった言葉が先行して、それを導入することが目的となつてしまつた・・・

その結果

「何のために」や「どのような役割を果たすのか」といった、そもそもそのねらいがぼやけてしまい、地域に見合つた交通にならなかつた。

走らせること自体が目的となつてしまつたので、ニーズの反映や採算性への配慮が足りず、逆に自治体の財政を圧迫する結果になつた。

(市町村合併を踏まえ、地域の一体感の醸成に向けて運行を開始する場合に多い落とし穴のようです。)

計画づくりが目的に

最初から全ての交通空白地域や不便地域に対する計画を立てた・・・

(全ての地域に同等のサービスをすることが公平・平等だと思った)

その結果

住民の考えを考慮しない結果、無駄な計画であったり、現実性のない絵空事になったりして、本来の目的に至らなかった。計画を作ること自体が目的となってしまった。

利用者からみた感覚がなく、実体感のない机上論の検討結果になって、利用されなかった。

(日常の移動に困っている人が、どこにどのくらい住んでいるのか、といったことを確認した上で、計画づくりを進めていくことが重要です。→詳細は p. 44)

住民ニーズの取り違え

住民ニーズを踏まえるために行ったアンケートの結果による「利用します」の意見を、イコール「需要」と思いこんでしまった・・・

その結果

アンケートでは、「バスが必要である」という意見、あるいは「利用する」という意見が多くかったのに、実際に利用の増加につながらなかった。

(現実には自家用車の利用が圧倒的に多いことから、普段自家用車を利用する住民にまでアンケートをとった場合は要注意です。

→詳細は p. 17)

地元住民との調整不足①

ダイヤや運行ルートなどの大幅な変更や路線の廃止を行ったが、沿線住民などとの事前調整や利用状況の調査が不十分であったことに加え、変更・廃止までの周知期間が短かった・・・

その結果

通勤や通学などで日頃からよく利用していた利用者から強い苦情が寄せられた。

周辺市町村の利用者もいたことから、周辺市町村との間で問題となった。

(利用実態や移動特性を把握しましょう。また、計画の説明を含めた地域住民との協議の場を持ちましょう。→詳細は p. 51)

地元住民との調整不足②

大幅な赤字となったためコミュニティバスの運行を廃止したいが、事前に利用が伸びなかっただ場合には廃止することについてコンセンサスを得ていなかった・・・

その結果

沿線住民などの関係者の理解がなかなか得られず廃止できずにいる。他方で、コミュニティバスが運行していない地区の住民などからは新たな路線の運行要望や既存のコミュニティバスの赤字を問題視する意見が出ており、対応に苦慮している。

(沿線地域住民と協議する場を持つことは当然ですが、トリガー方式が有効ではないでしょうか。→詳細は p. 64)

地元住民との調整不足③

ある地区で赤字幅の少ないコミュニティバスに成功したが、その他の地区住民から繰々と新たな運行要望が出てしまった・・・

その結果

財政面での限界や導入地区の優先順位付けなど、事前に新たな系統の運行に関する考え方についてコンセンサスを得ていなかったため、対応に苦慮している。

(検討データをしっかり開示して、理解を求めましょう。)

ターゲット設定のミス①

観光客をメインターゲットとした運行ルートの中で、生活交通も担うかたちに見直したが・・・

その結果

観光客の利用も、地域住民の利用も低迷し、あいまいな公共交通となってしまった。

(公共交通サービスのターゲットを明確にし、効果的・効率的な運行を考えましょう。→詳細は p. 58)

ターゲット設定のミス②

買い物の際の移動支援をねらって郊外の大型商業施設と住宅地を巡回するルートとしたが・・・

その結果

そもそも来店する人の多くは自家用車利用が大前提となっていたため、公共交通の利用を浸透させるまでに至らなかった。

(公共交通サービスのターゲットを明確にした上で、ニーズや移動特性を把握しましょう。→詳細は p. 58)

交通事業者との調整不足①

バス事業者やタクシー事業者などに、早めに相談していなかった・・・

その結果

交通事業者から「民業圧迫」という先入観を持たれてしまい、なかなか協議がうまく進まず、多大な時間を要してしまった。あるいは協議が平行線のまま実現に至らなかつた。

(検討の早い段階から交通事業者とよく話し合いましょう。
→詳細は p. 24)

交通事業者との調整不足②

民間路線バスと路線が重複するコミュニティバスを導入してしまった・・・

その結果

競合により民間路線バスの利用者が減少し、民間路線バスの廃止・減便を招いてしまった。さらに、コミュニティバスの増便が必要になるなど、行政の負担が重くなつた。また、運行主体や運賃の違いが利用者の混乱を招いた。

(既存交通の活用や役割分担などについて、交通事業者とよく話し合いましょう。→詳細は p. 24)

交通事業者との調整不足③

無料送迎バスを運行している医療施設や宿泊施設等との調整をせず、あるいは知らずに、コミュニティバスを導入してしまった・・・

その結果

コミュニティバスの利用が伸びなかつた。

(地域公共交通の現状をよく把握しましょう。また、交通事業者や無料送迎バスの運行主体とよく話し合いましょう。)

周知の不足①

利用者へのPRが不足していたため・・・

その結果

コミュニティバス等の認知度が低く利用が伸びなかった。

バス利用になじみのない利用者には、コミュニティバスの乗り方がわからず、利用が敬遠された。

(自治体の広報誌をはじめ、多様な媒体を活用して周知しましょう。利用説明会や乗り方教室などを開催しましょう。→詳細は p. 111)

周知の不足②

コミュニティバスの周知は行ったが民間路線バスなど他の交通手段の周知を行っていなかったため・・・

その結果

乗り継ぎ利用が伸びなかった。

(接続している路線バスの情報など、乗り継ぎに関する情報を周知しましょう。→詳細は p. 114)

周知の不足③

観光客による利用を期待したが、市販の観光ガイドブックなどに掲載されていないため・・・

その結果

観光客は事前にレンタカーや観光タクシーの手配を済ませており、利用が伸びなかった。

(観光利用を目的とする場合は、観光客が出発する、または、旅行を検討する段階で情報に接するような工夫をしましょう。)

ルート設計のミス①

一つの路線でより多くのニーズに応えようとしたため・・・

その結果

運行距離が長くなってしまい・・・

運行費用がかさみ収支が悪化したため、予算をオーバーした。

運行距離比例の運賃に対して、割高感を持たれてしまった。

交通混雑などの影響を受けやすく、定時性が確保できなかつた。

(ニーズの反映と、運行費用や定時性とのバランスを考慮したルートを検討しましょう。→詳細は p. 83)

目的地までの所要時間が長くなてしまい・・・

8の字状のルートや、片方向のみの運行としたため、発着地によっては、最短距離で歩いた方がバスより早いという事態が生じた。

(幹線と支線に分けるなどの効率化を図る工夫をしましょう。その際には乗り継ぎの利便性も確保しましょう。→詳細は p. 70)

地域住民の移動ニーズに応えきれず・・・

予算や車両台数の関係で、少ない運行本数や、限られた運行時間帯となり、利用が伸びなかつた。

(移動ニーズに応えられるサービスのレベルを確認して、ルートを検討しましょう。→詳細は p. 83)

ルート設計のミス②

コミュニティバスと言えば循環ルートという思い込みもあり、点在する主要施設や商業施設等を循環するルートを設定したが・・・

その結果

実際には主要施設や商業施設間を移動するニーズは低く、利用が伸び悩んでしまった。

(地域住民の移動ニーズをとらえたルートを検討しましょう
→詳細は p. 84)

ダイヤ設定のミス①

ターゲットとなる利用者層の交通特性を十分に考えず、ルートと車両台数の兼ね合いからだけで、ダイヤを設定してしまった・・・

その結果

利用を見込んでいた中学生や高校生は、ダイヤが登校時間帯や下校時間帯とすれていたため利用されなかった。

朝夕の補習や部活動、塾通いなどを考慮していなかったため、親による送迎や自転車通学から需要が移らなかつた。

(地域住民の移動ニーズをとらえてダイヤを再検討しましょう。
→詳細は p. 85)

ダイヤ設定のミス②

鉄道や民間路線バスなどのダイヤを考慮せずに、コミュニティバスのダイヤを設定してしまった・・・

その結果

他の交通機関や他の路線からの乗り継ぎがほとんど行われなかった。

(乗り継ぎを考えて、ダイヤを再検討しましょう。→詳細は p. 85)

運賃設定のミス

ワンコインバス（100円など）に、こだわってしまった・・・

その結果

収入が少なく赤字幅が大きくなかった。

(財政力が弱い自治体で持続可能な公共交通を実現するためには、利用者にも応分の負担を求める必要があります。→詳細は p. 86)

予算の不足

市町村による運行費補助が十分に確保できなかった・・・

その結果

運行を継続できなかった。

(国や県の補助金は永続的ではありません。地域公共交通の位置づけをしっかり考えた上で、収支状況や利用状況を踏まえながら、市町村での財政負担のレベルを検討しましょう。)

デマンド交通は効率的?

運行の効率化を狙ってデマンド交通を導入したが・・・

その結果

運行規模や運賃収入が少ないにもかかわらず、高価なシステムや無線機器等を購入し、オペレーターを雇用したため、デマンド化による費用の削減以上に経費がかさみ、収支が悪化した。

(導入コストや維持コストも検討することが必要です。

→詳細は p. 82)

デマンド交通は便利?

生活の足の利便性向上を目指してデマンド交通を導入したが・・・

その結果

デマンド交通の利用方法が分りにくい、予約が面倒などの理由から、利用が敬遠された。

出発時間や到着時間が定まりにくく、出発時間に十分な余裕を持たなければいけないため、利用が敬遠された。

通勤・通学者にとって毎日デマンド交通を予約するのは面倒であり、固定客がつかめなかった。

広いエリアをサービス地域としたため、迂回回数が多くなったり迂回距離が長くなった結果、所要時間が長くなり、利用が伸びなかった。

(デマンド交通の長所と短所を十分に検討しましょう。また、運行の仕組みについて、しっかり周知しましょう。→詳細は p. 63)

見直し判断のミス

利用者のライフスタイルの変化によって利用状況が変わったが、見直しのタイミングに迷った・・・

その結果

引っ越しなどによって利用者がいなくなったエリアで運行を継続したため、赤字額が増大した。

新たに公共交通が必要となった利用者へのサービス提供が遅れた。

(ターゲットのライフスタイルにあわせた定期的な見直しや、見直しの判断基準の設定が必要です)

利用促進策のミス

チラシなどで利用状況等のお知らせとともに、利用を呼びかけていたが・・・

その結果

利用のきっかけとなったものの、一過性で終わってしまい、継続的な利用者の増加につながらなかった。

(単に利用を呼びかけても継続的な利用にはなかなか結び付きません。公共交通利用を継続してもらう利用促進策の実施を考えましょう。→詳細は p. 123)

取り組み開始から長期間経過して、形骸化してしまった。地域住民の危機意識も薄らいでしまい、利用者数が伸び悩んでいる。

(利用の呼びかけは、地域住民が継続的に危機意識を持つように、内容や情報提供方法を定期的に見直しましょう。)

IV-2 地域公共交通の利用を促進する

●地域公共交通の利用促進を考える上でのポイント

①利用促進を検討するステップ

地域公共交通を活性化・再生していくためには、地域の人たちの利用を増やし、運行収入を増加させていくことが極めて重要になります。そのため、現在、全国各地での手この手で様々な利用促進策が実施されているところです。

地域公共交通の利用促進を図っていく上でまずおさえておくべきことは、利用に至るまではいくつかの段階が存在するということです。

地域公共交通を利用していない人たちを利用者に転換させていくためには、まずは「興味をもってもらう」ことが重要で、次に「利用しようと思ってもらう」、そして「実際に利用してもらう」、「利用を継続してもらう」という順番で進むことになります。

このようなステップを考慮し、それぞれのステップ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。

興味をもってもらう！

- ・普段の移動で地域公共交通が選択肢に入っていない人が主な対象になります。
- ・地域公共交通の存在自体を知らない人や、興味がない人に、「あなたが暮らす地域には公共交通がありますよ」というメッセージを伝えることが重要です。
- ・地域公共交通が身近な存在であるということが伝わり、愛着をもってもらうような取り組みが有効です。

利用しようと思ってもらう！

- ・地域公共交通に対して興味を持っているが、利用までは至らない人（地域公共交通に関する情報が不足している人等）が主な対象になります。
- ・ルートやダイヤ、運賃、乗り方などに関する情報の提供が効果的です。

実際に利用してもらう！

- ・利用しようと思っているが実際に行動に移していない人が主な対象になります。
- ・乗り場の改善等により、便利に利用できるようにする環境づくりが有効です。
- ・割引制度等、金銭的なインセンティブ措置も有効です。

利用を継続してもらう！取り組みを継続してもらう！

- ・すでに地域公共交通を利用している人が主な対象になります。
- ・環境や健康、移動費用等の観点から、地域公共交通を利用することの重要性を啓発する取り組みが有効です。
- ・運営側においても、利用促進策を持続的に進めていくための仕組みづくりが重要になります。

番外編

- ・移動ではなく、乗車すること自体を目的とする人の増加を目指すことが考えられます。
- ・また、地域公共交通の拠点となっている地区の魅力を高めることも利用促進につながります。

②利用促進に向けたターゲットの明確化

市町村の厳しい財政状況などを踏まえると、利用促進の取り組みにおいても限られた費用の中でより高い効果を上げることを考える必要があります。効果的・効率的な利用促進策の実施のためには、どこの誰に利用してもらうのか、といった利用促進策の『ターゲット』を明確にすることが重要です。

地域公共交通の利用が全く念頭にない人を利用者に転換させていくことは困難を極めます。まずは、公共交通か自家用車か、で迷いながらも自家用車を利用してしまっている人や、地域公共交通に対するニーズがあるにもかかわらず、情報の不足などのために利用が低迷しているエリアなどを対象に利用促進を考えてみるとよいでしょう。ただし、いずれの場合でも、利用者のニーズにある程度合致した地域公共交通サービスが提供されていることが前提となります。

このように、より高い利用促進効果が期待できる“利用者属性”や“エリア”に着目して取り組みを実施し、その後、順次ターゲットを拡大していくような進め方が妥当であると考えられます。

利用者の属性などを踏まえて、日常の生活の中のどのような場面で地域公共交通を利用できるのか、などをイメージできるような情報提供を行うことにより、利用者に「使えるな」と気づいてもらうこともポイントになります。

逆に、以下のような取り組みは利用促進効果につながりにくい可能性が高いため、気をつけましょう。

Point!

●こうした取り組みは避けましょう！

- 既に沿線住民の多くが地域公共交通を利用しているエリアへのバスマップ等の配布。(公共交通に関する情報が既にある程度周知されているため、高い効果は期待できません。)
- 交通空白地域を含む市町村全域を対象とした、バス路線・時刻表などの詳細情報の提供。(情報提供をしても交通空白地域の人たちには利用できません。)
- 現状の地域公共交通サービスが、利用者ニーズとかい離しているエリアへの情報提供。(まずは利用者ニーズに応じたサービス見直しを考える必要があります。など)

なお、利用促進を考える上では、自動車での移動といった形で既に顕在化している需要の「地域公共交通への転換」を図っていくことだけでなく、潜在的な需要（地域公共交通サービスに対する情報不足などから外出自体を控えてしまっているケースなど）の顕在化を図っていくことも考慮する必要があります。

利用促進策の検討にあたっても、まずはニーズ調査等により地域の状況をしっかりと把握・分析することが重要です。

【参考事例】豊後高田市(大分県) 70(ななまる)バス

高齢者にターゲットを絞った利用促進策

豊後高田市では、市内在住の70歳以上の高齢者を対象に、路線バス等の運賃割引助成を行っています。

路線バスまたは市民乗合タクシーと路線バスを乗り継ぐ場合に、「70バス」を使用すると運賃が200円になるというもので、高齢者の利用促進を図っています。



(1)興味を持ってもらう！

利用促進の第一歩は、まず地域公共交通の存在を知ってもらい、興味や愛着を感じてもらうことです。

ネーミングや車体デザインの工夫、イベントや行事でのPRなど、様々な取り組みによって、「あなたが暮らす地域には公共交通がありますよ」というメッセージを伝えるとともに、地域公共交通を身近な存在に感じてもらうこと、愛着を持ってもらうことが重要になります。

また、子供をターゲットとした取り組みが行われている例もあります。小さいころから公共交通に興味を持つもらうことにより、将来の利用者を“育っていく”という意識も必要になってきます。

| | |
|----------------|---|
| ネーミングの工夫 | 短くひらがなで表したネーミング、地名に由来したものなど多く見受けられます。 このようなネーミングは愛着を持ってもらいやすく、記憶にも残りやすいなどの効果が期待されます。 |
| 車体デザインの工夫 | 格好いい車体・かわいい車体など、車体デザインを工夫することにより、公共交通の存在をアピールするとともに、利用してみようと思ってもらう効果が期待されます。 |
| バス停・駅名などの工夫 | 主要な施設名や周知されている場所の名前などをバス停名や駅名にすることにより、地域に密着し、利用しやすいものとなります。 |
| 市報などによる継続的な広報 | 地域公共交通に关心を持ってもらい、継続的な協力を得るために、市報やホームページ、SNSなどを利用した広報が有効な手段の一つになると考えられます。 |
| イベントの開催 | 独自イベントの実施や地域の様々なイベントに参画することにより、公共交通への关心を喚起し、地域住民との距離を縮めていくことも考えてみましょう。 |
| 将来の利用者を育てる取り組み | 小学生などを対象に、乗車体験イベントや乗り方教室を実施するなど、将来の利用者を“育っていく”取り組みも考えられます。 |

【参考事例】水俣市(熊本県) コミュニティバス「みなくるバス」

地域の願いを込めたネーミングと市民の注目を集める分かりやすいデザイン

水俣市が運営しているコミュニティバスには、「みんなが乗ってくるバス、みんなが集まってるみなまたのバス」になるようにという願いが込められ、「みなくるバス」という愛称がつけられています。また、発音が「ミラクル」に似ているように、人と人、人と地域との関係に新たな「奇跡」を生み出すことが期待されています。

バス車両とバス停は、路線ごとに色分けされており、行き先の分かりやすさを向上させるとともに、市民の目を引くデザインとなっています。



木白野(茂川)～梅戸港線(赤バス)



大川線・中屋敷線(黄バス)



茂道～頭石・招川内線(おれんじバス)



湯の児線(青バス)

【参考事例】小林市(宮崎県) 年1回乗車運動

利用状況などについての情報を提供しながら積極的な乗車を呼びかけ

小林市では、市報やホームページを利用して、コミュニティバスの路線別目標利用者数や利用状況を公表するとともに、「市民年1回乗車運動」と銘打って、積極的な乗車を呼びかけています。

「“全市民が年1回利用する”ことにより全路線の維持が可能な試算となっている」、「市民総力戦で路線バスを守りましょう！！」といったメッセージを発信しています。また、あわせて、祭りなどのイベント時にチラシを配布するなど、市民一人ひとりに向けた細かな呼びかけも行っています。



【参考事例】We Love 天神協議会「福岡モビリティウィーク&カーフリーデー」

イベントの実施による啓発活動

福岡市天神地区のエリアマネジメント組織である「We Love 天神協議会」では、“公共交通を利用しようと考えるきっかけづくり”をテーマに平成 25 年 9 月に「福岡モビリティウィーク&カーフリーデー」を開催しました。

開催期間中は、公共交通機関のキャラクターによる街頭活動や、交通に関する啓発を促すパネル展示、公共交通の利用を促す鉄道・バス・地下鉄共同の参加型イベント「公共交通フェスタ」を実施しました。



【参考事例】北九州市(福岡県)学校モビリティ・マネジメント

将来の利用者になるこども達への働きかけ

北九州市では、将来を担う子供たちに地球温暖化の問題や、交通の現状、地球にやさしい交通行動を知つてもらうため、小学校で市職員が出前授業を実施する「モビリティ・マネジメント」(p.125 参照)に取り組んでいます。子供たちからは、「公共交通ができるだけ使って環境にやさしい活動をしたい」、「家族と話し合って、公共交通を使う機会を増やしたい」などといった感想が寄せられています。



【参考事例】平成筑豊鉄道「ちくまる」

キャラクターを活用したPR活動で親しみを持ってもらう

平成筑豊鉄道では、イメージキャラクター「ちくまる」を活用して、様々なPR活動などを行っています。かわいらしいキャラクターを活用することにより、地域住民に平成筑豊鉄道を身近に感じてもらい、愛着の醸成や利用促進につながっているといいます。沿線市町村のお祭りなどのイベントや、ゆるキャラコンテストに参加することにより、特にこどもを中心の人気を集めています。



(2) 利用しようと思ってもらう！

まちなかでバスを見かけたり、イベントに参加したりすることにより、地域に公共交通があることを知っていて、興味を持っている人でも、実際にはなかなか利用するところまではいかない、という人が多いのではないかと考えられます。

乗り方はどうすればよいのか、目的地に行くために利用できるバスがあるのか、どこから・どのバスに乗ったらよいのか、運賃はいくらか、帰りの便はあるのかなどといった基礎的な情報すら十分に伝わっていないことが“不安感”につながり、地域公共交通の利用を妨げる大きな要因になっている可能性があります。

路線名やバス停・駅の名前を聞いても、それがどこを通るのか、目的地に近いのか全くわからない、といった状況では不安が大きく、地域公共交通を利用しようと思ってもらうことはできません。

公共交通への興味を利用につなげてもらうためには、ルート・ダイヤ、目的地となる施設等はもちろんのこと、利用の仕方なども含めてわかり易く情報提供し、安心して地域公共交通を利用できる環境を整えていくことが非常に重要です。

なお、情報提供を考える際には、IT技術などを有効に活用していくことも重要ですが、地域公共交通の利用者には高齢者が多いことなどを考えると、従来通りの“紙”媒体による情報提供も不可欠です。

| | |
|-------------------------------|---|
| 公共交通マップの作成 | スケール感のわかる地図上に道路や施設などと一緒に、バスの乗り方、路線図とバス停や駅の位置、さらに運賃やお得なサービスなどの情報を示した「公共交通マップ」を作成・配布してみましょう。 |
| ポケット時刻表やマイ時刻表の作成 | 時刻表をいつでも確認できるよう、よく使う路線のみの時刻表や生活パターンに合わせた時刻表を作成することにより、持ち運びしやすくなり容易な時刻検索が可能になります。 |
| ホームページや携帯サイトでの情報提供 | P Cや携帯電話、タブレット端末などの普及により、いつでも、どこでも、大量の情報を提供することが可能となりました。利用のための基礎的な情報の提供に加えて、沿線の観光スポットや飲食店の情報を掲載することにより、より多くの人の関心を惹きつけることができます。 |
| 読みやすく、わかりやすい時刻表と路線図の工夫 | 駅やバス停に設置されている時刻表の文字を大きくするなど、弱視者や高齢者でも読めるような工夫を考えましょう。また、路線図を行先方向別に色分けすることなどにより、公共交通に不慣れな人や土地勘がない人でも目的地にあった路線を選ぶことができるようになります。 |
| わかりやすい系統のネーミングや番号の統一 | 複数の事業者が運行している地域では、方向別に系統名や番号を統一することにより、目的にあった路線がわかりやすくなります。また、バス停や車体の色などを系統ごとに統一することができればより効果的です。 |
| 複数の事業者の時刻表、路線図、バス停の共有化 | 同一の路線に、複数の事業者のバスがある場合は、時刻表や路線図、バス停を一つにまとめることにより利用者の混乱を避け、利便性向上を図りましょう。 |

【参考事例】久留米広域定住自立圏(福岡県)「公共交通マップ」

生活圏域に合わせた公共交通マップの作成で、地域公共交通の利用を促進

久留米市を含む4市2町で構成する久留米広域定住自立圏では、通勤や通学、通院など久留米市中心部への移動が多くみられることから、交通事業者の監修協力のもと、市町を超えた生活圏域での公共交通マップを作成しています。

国土地理院作成の地図上に、鉄道や路線バス、コミュニティバスなどの全路線の駅および停留所に加えて、学校や病院、観光施設などのランドマークや、路線バスの運行頻度も掲載しており、目的地と駅、バス停の距離感を把握した上で、誰もが最適な移動手段を理解できるように工夫しています。



【参考事例】八戸市(青森県)

行き先表示とバス停の工夫で利用者の利便性と安心感を高め、来街者にも分かりやすく

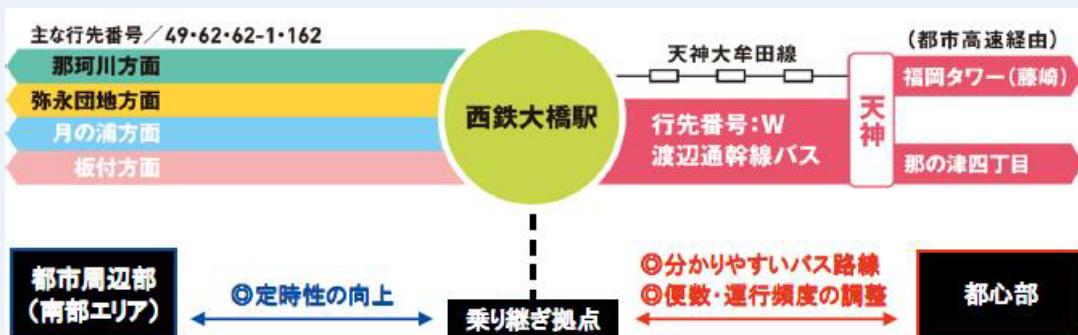
八戸市では、アルファベット記号と行先番号の組み合わせで行き先を示す「路線ナンバリング」を導入し、バス車両の方向幕に表示することにより、どの方向に向かうバスかが一目でわかるようにしています。また、複数の事業者が乗り入れる中心街では、5つの主要バス停のあるエリアを「屋根のないバスターミナル」として位置付け、バス乗り場の整理を行うことにより、市外からの来訪者にも分かりやすい交通サインシステムを整備しています。



【参考事例】西鉄バス 行先番号や経由表示の工夫

西鉄バスは、福岡市天神地区と市南部を結ぶ直通路線の再編成にあわせて、天神地区から西鉄大橋駅までを“幹線バス”と位置づけ、行先番号(W)を統一しました。

利用者は路線図や時刻表を見なくても、“W”に乗れば天神地区、あるいは大橋駅に行くことができるようになり、わかりやすさが向上しています。



また、系統が集中する天神地区などでは、始発地は異なっても、天神地区通過後に同じルートを経由する系統については運行中に行先番号を変更して表示を統一しています。前述の“W”と同様に、わかりやすさが向上しています。



ほかにも、一部の系統では、車両の側面に表示されている経由先を、運行に従つて切り替えることにより、利用者に詳細な情報提供を行い、利便性や安心感を高めています。



(3) 実際に利用してもらう！

自家用車などであれば、いつでも好きなときに好きな場所に「ドア to ドア」で移動できますが、公共交通の場合はそういうわけにはいきません。

また、公共交通の場合、定期券を利用する場合などを除けば、基本的には利用するたびに運賃を支払う必要があるため、自家用車に比べて“割高感”を感じる人も多いようです。

このため、「利用してみよう！」と思った人たちに実際に公共交通を利用してもらうためには、できるだけ利便性を高めること、割高感の軽減を図ることの2点がポイントになるものと考えられます。

ただし、このような取り組みを進めても、なかなか“はじめの一歩”が踏み出せない人も多いようです。“試乗イベント”的開催や、“無料お試し乗車券”的配布など、公共交通利用の第一歩を踏み出してもらえるような工夫も考えてみる必要があります。

① 利便性を高める！

自家用車などとは違い、一部のデマンド交通（p.63、p.82 参照）などの例外を除けば、公共交通では決まっている運行ダイヤに利用者側があわせる必要があるため、電車やバスの到着まで待ち時間が発生することがあります。

また、目的地に行くためには、複数の路線や公共交通機関を乗り継ぐことが必要になることもあります。

こうした短所をできるだけカバーして、公共交通を利用してもらうためには、乗車時や乗り継ぎ利用時の待ち時間をできるだけ短くする工夫や、仮に待ち時間があっても快適に待つことができる環境の整備などが重要になります。加えて、定時性の向上や車両そのものの“乗りやすさ”、乗り継ぎ利用による費用負担の軽減なども考えてみる必要があります。

| | |
|-----------|--|
| バス待ち環境の改善 | バス待ち時間の不便さや不快感を和らげることが重要です。バス停へのシェルター設置や商業施設・医療施設などの協力によりバス待ち場所を施設内に設けることなどが有効です。また、バスを施設入口まで乗り入れて移動距離を短くすることも効果があります。 |
| 乗降の改善 | 高齢者や車いす使用者、ベビーカー使用者等が乗降しやすい車両や環境づくりが重要です。ノンステップバスやワンステップバスの導入、駅構内のエレベーターの設置は移動を円滑にします。 |
| フリー乗降の実施 | 運行ルート上であれば、停留所等以外でも好きな場所で乗降ができる“フリー乗降”を導入することにより、新たな利用者の獲得や利用頻度の向上が期待されます。 |

| | |
|---|--|
| バスロケーションシステムの導入 | 道路事情の影響を受けるバスの運行状況を、IT技術を活用してリアルタイムに提供することにより、利用者の待ち時間が短縮され、バス利用が敬遠される大きな要因の解消につながります。 |
| PTPS(公共交通車両優先システム)やバス専用・優先レーンの設定 | 交差点にバス等の公共交通車両が接近すると、公共交通を優先した信号制御になるシステム(PTPS: Public Transportation Priority System)の導入や、曜日・通勤通学時間帯等に限定したバス専用・優先レーンの導入は、定時性の確保・利便性の向上に有効です。 |
| 異なる交通事業者の連携 | 異なる交通事業者間で連携を図り、相互での連絡きっぷの販売や時刻表の統一などを行うことにより、利用者にとっては利便性が高まるとともに、交通事業者にとっても新たな利用者の獲得につながることが期待されます。 |
| 乗り継ぎに便利な乗り場の改善 | 乗り継ぐ際の降車場所と乗車場所の位置をできるだけ近接させることにより、移動の負荷が軽減され、わかりやすさの向上も図られます。 また、移動経路に屋根をつけることにより、雨天時に濡れることなく乗り継ぎできる環境を整えることも有効です。 |
| 乗り継ぎに便利なダイヤ設定 | 広域的な移動手段となる鉄道や高速バス、船などの幹線交通のダイヤに、支線となるコミュニティバスなどのダイヤをあわせることにより、交通ネットワークとしての一体性が向上し、利便性向上につながります。 |
| 乗り継ぎに関する情報の提供 | 主要なバス停や駅、公共交通の車内などで、事前に乗り継ぎの場所やダイヤなどの情報を提供することにより、利便性や安心感の向上が図られます。 異なる交通機関や事業者間の連携を強化することにより、地域の一体的な交通ネットワークの中で円滑に移動できるような情報提供が求められます。 |
| 乗り継ぎ割引 | バス同士やバスと鉄道の乗り継ぎなどに対する運賃割引は、新規利用者の獲得につながることが期待されます。 また、ICカードの相互利用は、特に異なる交通事業者間において、利用者の手間が大幅に軽減され、公共交通の利用増加につながると考えられます。 |
| パーク＆ライド、サイクル＆ライドの工夫 | 公共交通拠点周辺の既存駐車場や大型商業施設の駐車場などと連携したパーク＆ライドの実施は、利用者にとっても、駐車場事業者や商業施設にとってもメリットがあります。 また、公共交通の車内への自転車を持ち込む形のサイクル＆ライドを実施することにより、外出先での行動の自由度が高まり、行動範囲の拡大にもつながります。 |

【参考事例】玉名市・熊本市(熊本県) 乗合タクシー「天水・河内みかんタクシー」

利用状況を考慮したダイヤ設定により住宅地におけるフリー乗降を継続

玉名市と熊本市が運行している定路線・デマンド型の乗合タクシーでは、全区間に「フリー乗降」を導入しています。住宅地を回るルートを設定していますが、利用状況を考慮したダイヤとしていることから、フリー乗降によりダイヤの乱れが生じて路線バスに乗り換えができない、といったトラブルもなく、サービスが継続されています。



【参考事例】西鉄バス「にしてつバスナビアプリ」

シンプルな操作で簡単に情報を得ることができる時刻表アプリ

西鉄バスでは、乗車バス停と降車バス停を指定して、ボタンを一押しするだけでダイヤを確認できる、スマートフォン向けの時刻表アプリを提供しています。

誰でも使いやすいよう、操作はシンプルです。時刻表とあわせて、バス接近案内の機能も含まれており、利用者の待ち時間短縮や不安感の抑制を図っています。

さらに、運賃や運行ルートも確認できるなど、利用者に多くの情報を提供しています。



【参考事例】鹿児島市(鹿児島県) 乗り継ぎ割引

ICカードを利用した乗り継ぎ割引で利用者の負担を軽減

鹿児島市では、ICカードの利用者を対象に「乗り継ぎ割引」サービスを実施しています。同一事業者間のバス同士の乗り継ぎでは運賃合計額の5%、市電と市バスの乗り継ぎでは40円が割り引かれます。

ICカードの利用により乗り継ぎの“手間”が軽減し、さらに乗り継ぎ割引によって、利用者の金銭的な負担感の抑制につながっています。



【参考事例】福岡県内 パーク＆ライド

交通事業者や商業施設のメリットを生むパーク＆ライド

福岡県内では、県や市が中心となり、商業施設の駐車場や道路高架下などを活用したパーク＆ライドを推進しています。

交通事業者には利用者増加、商業施設には駐車場の有効活用といったメリットを生む連携を図り、Win-Win の関係を構築しています。



②割高感の軽減を図る！

車両本体や保険・税金・整備費用なども考慮すると、自家用車を維持・利用するための費用は決して安いものではありません。しかし、日常的に支払う費用はガソリン代程度で、しかも移動のたびに支払うわけではないため、“割安な移動手段”であると勘違いしてしまいがちです。

一方で、公共交通の場合、基本的に利用するたびに運賃を支払う必要があり、支払額を実感できてしまうため、自家用車に比べて割高感を感じやすいようです。

割高感を軽減して公共交通を利用もらうためには、お得なきっぷや割引制度、利用頻度に応じたインセンティブを設けることなどが有効な手段の一つであると考えられます。また、利用の“きっかけ”となるような特典制度などを考えてみてもよいかもしれません。

なお、割引制度等の実施は、うまくいかないと運賃収入の減少に直結するおそれもあります。施策の目的や想定される効果などをしっかりと検討した上で、利用ニーズに応じた効果的・効率的な施策を考えましょう。

| | |
|--------------------|--|
| ファミリー世帯への特典 | 家族での利用に対する運賃割引や、子供料金の免除などにより、割高感や運賃計算の手間が軽減され、自家用車に流れていた家族を公共交通に戻すことにつながります。 |
| 定期券利用者への優遇 | 定期券の提示により同伴者の運賃を割引くことにより、普段から公共交通を利用する通勤・通学者などを中心とした利用の拡大が期待できます。 また、高齢者を対象にした割引率の高い定期券の販売も公共交通利用の定着につながります。 |
| お得な乗車券の販売 | 1日に何度も乗車できる“フリー乗車券”を販売することにより、沿線での1日の移動が多い人や、観光目的の人などを取り込むことができます。また、季節限定乗車券や周遊乗車券なども、運賃のお得感と乗り継ぎ利便性の向上につながります。 さらに、複数の交通機関でフリー乗車が可能になれば、公共交通ネットワーク全体で移動の円滑性向上が図られます。 |

| | |
|--------------------|---|
| 利用頻度に応じたインセンティブの付与 | 公共交通を利用することのお得感をアピールすることにより、利用促進を図る取り組みもあります。地域の商業施設などと協力し、公共交通の利用頻度に応じて優待券や商品券などの特典を提供することなどにより、公共交通の利用促進とあわせて地域の活性化にもつながることが期待されます。 |
| 土日祝日限定の料金設定 | 平日に比べて利用者が少ない土日祝日限定で、割安な運賃を設定することにより、観光客や買い物客などによる利用が促進され、地域の活性化にもつながることが期待されます。 |
| 自動車運転免許自主返納者への特典 | 自動車運転免許を自主返納した高齢者に対して、公共交通の利用に関する何らかの特典を用意することにより、免許返納の促進による高齢者事故の抑制や、新たな公共交通利用者の確保つながることが期待されます。 |

【参考事例】大分市(大分県) 休日ファミリー割引

子育て支援などにつながる運賃割引サービス

大分市内の路線バスでは、休日ファミリー割引を実施しています。土・日・祝日に限り、大人（中学生以上）1人に対して、子供（小学生以下）3人のバス運賃が無料となるサービスです。

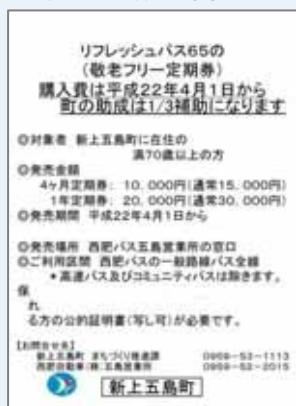
バス利用の促進を図るとともに、子育て支援や孫とのコミュニケーション促進などにも一役買っています。



【参考事例】新上五島町(長崎県)「リフレッシュバス 65」の購入助成制度

定期券購入への助成によりバスの利用を促進

新上五島町では、70歳以上の町民を対象に、高齢者向け運賃割引サービス定期券「リフレッシュバス 65」の購入に対する助成を行っています。助成制度の開始後、バス利用者は増加しており、地域公共交通サービスの確保・維持に向けて、有効な手段となっています。



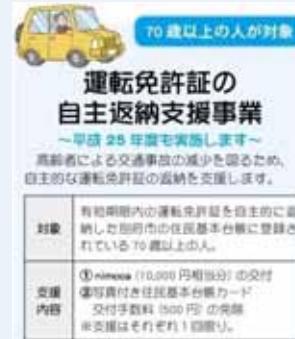
【参考事例】別府市(大分県) 高齢者運転免許証自主返納支援事業

特典を付与することにより高齢者の運転免許証自主返納を促進

別府市では、運転免許証の自主返納を行った70歳以上の方に対して、公共交通に利用できるICカードにポイントを付けて交付する特典を設けています。

また、大分県内では、当制度のサポート加盟店で運転経験証明書を提示することにより、旅館の宿泊料の割引や買い物商品の無料配送、宅配手数料の半額免除など、様々なサービスが受けられる取り組みを行っています。

免許返納者の生活をサポートする体制を整えることにより、自動車を運転しない生活への安心感を高め、運転免許の自主返納・公共交通への転換を促しています。



(4)利用を続けてもらう、取り組みを続けてもらう！

①利用満足度の向上を図る！

地域公共交通を継続的に利用してもらうためには、満足度向上を図り、また利用しようと思ってもらうことが大切です。そのためには、利用者の負荷を軽減することや、利用者に付加価値を提供することなどを考えていく必要があります。

利用者の負荷軽減としては、使いやすい時刻表やわかりやすい路線図、操作が簡単な検索システムなどによる手間の軽減や、バス待ち環境や乗り降りのしやすさの改善などが考えられます。

一方、利用者に対する付加価値の提供としては、運賃割引や特典などの施策に加えて、乗車することによりコミュニティ形成が図られたり、観光情報が入手できたりするなど、単なる移動手段ではないプラスアルファの要素を加えることなども考えてみましょう。

【参考事例】国東市(大分県) コミュニティバス、コミュニティタクシー「おでかけ号」

運行を継続することにより公共交通が地域に定着

国東市では、平成18年10月の試験運転開始から7年間にわたって、コミュニティバスおよびコミュニティタクシーの運行が継続されています。

主な利用者は高齢者で、日頃から頻繁に利用している住民が多数みられます。そういう利用者からは、地域公共交通の車内や、バス停などの待ち時間を“社交の場”として楽しんでいる、といった声も聞かれています。

長年継続していることにより、地域公共交通が地域に定着してきています。



【参考事例】南阿蘇鉄道(熊本県)

運転手による観光案内や車内の楽しい空間づくり

南阿蘇鉄道では、運転手が沿線の観光案内を行うなど、トロッコ列車の運行等を通じた鉄道の観光化に取り組んでいます。

また、地域の協力を得て、ハロウィンやクリスマスなどの季節行事にあわせて車内に飾りつけを行ったり、沿線中学生の絵画を展示したりするなど、車内での楽しい空間づくりを行っています。



【参考事例】大和市(神奈川県) コミュニティバス「のろっと」

子どもの車内アナウンスによる和やかな雰囲気づくり

神奈川県大和市では、コミュニティバス「のろっと」の運行開始10周年を記念して、車内アナウンスを園児の音声に変更しています。

園児の元気でかわいらしい音声によって、和やかな車内の雰囲気をつくり、「のろっと」に親しみを持ってもらうことにより利用促進を図っています。



②公共交通を支える意識の醸成を図る！

地域の支えなくして地域公共交通を維持していくことは困難です。

このため、日頃から地域住民に経営状況や利用状況を継続的に伝達することなどにより“自分たちが支えていかなければいけない”と感じてもらえるような工夫が必要になります。

また、ただ危機意識をあおるだけではなく、愛着や親しみを持ってもらいマイバス・マイレール意識を醸成していくことも大切です。

【参考事例】日向市(宮崎県) コミュニティバス「ぷらっとバス」

地域公共交通について考える機会をつくることにより市民の意識を啓発

日向市では、市報などにダイヤ改正や新サービス開始など、コミュニティバスに関する情報を大きく掲載して、市民の地域公共交通に対する意識啓発を行っています。

また、民生委員や児童委員を対象とした地区説明会や、市民の体験乗車会などを開催し、地域公共交通について考えてもらう機会づくりを行っています。

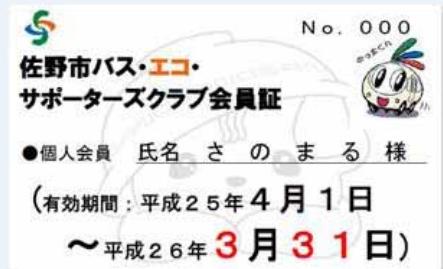


【参考事例】佐野市(栃木県)「佐野市バス・エコ・サポーターズクラブ」

サポーター制度の設置によりマイバス意識を醸成

佐野市では、住民や企業・団体が会員となる「佐野市バス・エコ・サポーターズクラブ」を設立し、地域で育てるバスづくりを進めています。

年会費を支払うことにより市営バスの運営を支援し、かつ、会員特典（市営バス運賃の割引や土日祝日乗り放題など）を活用して市営バスを利用することにより、市営バスを身近なものと感じながら、地域で支えあうというマイバス意識の醸成につながっています。



③クルマを“かしこく”使ってもらう！

地域公共交通の利用が進まない大きな要因として、自動車への過度な依存があります。このため、自動車を利用することのメリット・デメリットをしっかりと理解してもらい、“かしこいクルマの使い方”を考え、実行してもらうことが重要になります。

クルマを“かしこく”使ってもらうための取り組みの代表的なものとして、「モビリティ・マネジメント」があります。「モビリティ・マネジメント」は、一人ひとりの移動が、社会的にも個人的にも望ましい方向に自発的に変化することを促す、コミュニケーションを中心とした交通施策です。

地球温暖化防止に向けた CO₂ 排出量削減の必要性や、運動不足の解消、長期的にみた経済性、交通事故の危険性など、様々な面から人の心理に訴えることにより、一人ひとりが無理のない範囲で自発的に自動車の過度な利用を控えるように促すものです。

モビリティ・マネジメント施策の主な対象を次ページに示していますが、まずは公共交通の利便性が比較的高く、自動車利用から公共交通利用への転換が図られやすい地域や企業などを対象とするなど、行動を変えてくれる余地があると考えられる人にターゲットを絞ってアプローチしていくことが重要です。

▼モビリティ・マネジメントの主な対象

| | |
|--------|--|
| 居住者 | 居住者を対象にすることにより、職業や年齢などにかかわらず地域に固有の交通問題の改善が期待できます。 |
| 学校 | 学校教育等を通じて児童・生徒に働きかけることにより、将来の交通のあり方の改善等が期待できます。 |
| 職場(企業) | 就労者を対象とすることにより、交通に占める割合が高い通勤や業務交通を効率的に抑制することが期待できます。 |
| 特定路線 | バスや鉄道など、特定の路線の利用者や沿線住民などを対象とすることにより、当該路線の効率的な利用促進が期待できます。 |
| 転入者 | 市町村への転入者を対象に働きかけを行い、公共交通の利用も念頭に新しい生活をはじめてもらうことにより、クルマに過度に依存しないライフスタイルの形成が期待できます。 |

なお、モビリティ・マネジメントにおける代表的なコミュニケーション手法として、対象者等と複数回にわたってコミュニケーションを行い、自発的な行動の変化を促す「トラベル・フィードバック・プログラム（TFP）」があります。

トラベル・フィードバック・プログラムでは、次ページに示すとおり大きく“4つのSTEP”でコミュニケーションを図っていくことが基本となりますが、このうち特に“STEP2”的取り組みが重要になります。

また、4つのSTEPの一部だけを実施する「簡易 TFP（STEP1・2のみを実施）」や「ワンショット TFP（STEP2のみを実施）」などもあります。

コミュニケーションの方法としては、紙媒体によるものやインターネットを活用するものなどのほか、講習会やワークショップなどの開催によるものも考えられます。

STEP 1: 事前調査

- まずは、公共交通の利用可能性や、公共交通の詳細な情報提供（最寄バス停に特化した時刻表など）のための情報収集を目的とした簡単なアンケート調査などを実施します。
- 調査の中では、その時点での普段の交通行動や、公共交通を利用することに対する意識なども把握します。

特に重要!

STEP 2: コミュニケーションアンケート

- 自動車の利用を減らしてみようと思うきっかけとなる「動機付け情報」や、公共交通での移動を考えてみてもうための「公共交通詳細情報」などを配布し、どのくらい自動車の利用を減らすことができるか具体的に検討・回答してもらうアンケート調査を実施します。

STEP 3: 事後調査

- STEP2 のコミュニケーションを実施したことにより、普段の交通行動や公共交通を利用することに対する意識などがどのように変化したのか、効果を把握するためのアンケート調査などを実施します。

STEP 4: フィードバック

- 事後調査の結果をもとに、交通行動の変化による効果（CO₂ 排出量やカロリー消費量など）についての情報を対象者に提供します。自動車利用の削減量が多かった人に対して感謝状などを配布することも考えられます。
- 取り組みの効果を“目に見える”形で示すことで意識が高まり、モビリティ・マネジメントの効果を長期的に持続させることができます。

▲トラベル・フィードバック・プログラム（T F P）の基本的な流れ

【参考事例】福岡市長住地区におけるモビリティ・マネジメント

家庭訪問の実施やグッズを活用したきめ細かい対応により、自動車の利用を抑制

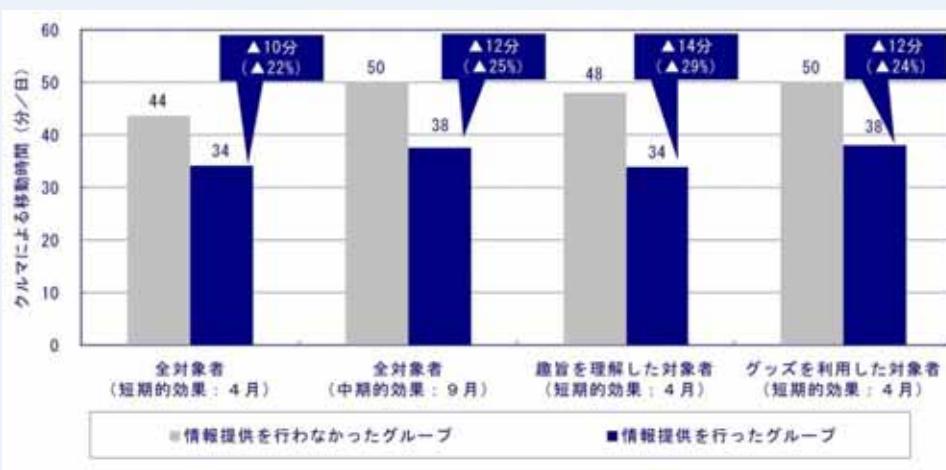
福岡市では、長住地区の居住者を対象に、家庭訪問によるフェイストゥフェイのコミュニケーションを基本としたモビリティ・マネジメントを実施しました。

対象者に対しては、ハガキでの参加依頼に加えて自治会を通じた協力の呼びかけを行い、また、調査の実施や情報提供に際しては調査員による家庭訪問に加えて地区内に“サポートセンター”を設置するなど、きめ細やかな対応により、取り組みへの参加意欲の向上や自発的な行動変化の促進を図っています。

取り組みの結果、対象者の“クルマによる移動時間”的短縮が確認されています。

▼福岡市長住地区におけるモビリティ・マネジメントの実施段階と実施状況

| STEP | | 情報提供を行ったグループ | 情報提供を行わなかったグループ | きめ細やかな対応 |
|------|----------------|------------------|-----------------|--|
| 1 | 事前調査(H17.11) | 訪問配布/回収(N=1,054) | | <ul style="list-style-type: none"> ・自治会の協力を得て回覧板と掲示板で事前PR ・公民館だよりに記事掲載 ・事前にお願いハガキを投函 |
| 2 | 情報提供(H18.2) | 訪問配布/回収(N=217) | | <ul style="list-style-type: none"> ・事前にお願いハガキを投函 ・地域内にサポートセンターを設置、リクエストに応じ訪問できる体制構築 ・追加情報のニーズがあれば訪問にて配布 ・効果が期待できそうな人にはバスの体験乗車チケットを配布 |
| 3 | 事後調査①(H18.4) | 訪問配布/回収(N=101) | 訪問配布/回収(N=72) | <ul style="list-style-type: none"> ・事前にお願いハガキを投函 |
| 4 | フィードバック(H18.9) | 訪問配布+賞賛(N=11) | | <ul style="list-style-type: none"> ・行動変容が大きい対象者を選定し訪問、感謝状を手渡し ・具体的な変化について聞き取り調査 |
| 5 | 事後調査②(H18.11) | 訪問配布/回収(N=65) | 訪問配布/回収(N=53) | <ul style="list-style-type: none"> ・事前にお願いハガキを投函 ・訪問時にニュースレターを持参、取り組み内容と効果速報を報告 |
| 6 | 事後調査③(H19.11) | 訪問配布/回収(N=44) | 訪問配布/回収(N=39) | <ul style="list-style-type: none"> ・事前にお願いハガキを投函 ・訪問時にニュースレターを持参、取り組み内容と効果速報を報告 |



※「情報提供を行わなかったグループ」の移動時間は、「情報提供を行ったグループ」の実施前の移動時間に、「情報提供を行わなかったグループ」の実施前後の移動時間の変化率を乗じて算出したものである。

▲モビリティ・マネジメントの効果

(5)番外編

①乗ること自体を目的に！

乗ること自体を目的に運行するものの代表的な例として、イベント列車の運行があります。全国でも鉄道などに関心を持つ人は数多く存在し、また、日頃の生活とは違う体験を身近なところで味わいたい、と思う人も多いと考えられます。こうした人たちを取り込んで、地域公共交通の利用促進に向けた起爆剤にする取り組みが考えられます。

地域公共交通の存在自体を地域の貴重な“資源”として捉えて、通常の旅客輸送とは別の価値を引き出し、新たな収入源につなげていくことにより、地域の生活交通サービスの水準を確保・維持していくことも考えられます。(p.8 参照)

【参考事例】肥薩おれんじ鉄道「おれんじ食堂」、「おれんじカフェ」

地域の資源を活かした観光列車の運行

肥薩おれんじ鉄道では、車窓から東シナ海を望む美しい景観を活かして観光列車「おれんじ食堂」、「おれんじカフェ」を運行しています。車内では、車窓からの風景を眺めながら、沿線の特産品を使った料理や飲み物を楽しむことができます。また、沿線地域の観光案内も行っており、沿線市町と協力した交流人口の誘客にも力を入れています。

これら観光列車の利用状況は好調で、海外観光客もみられるなど着実に増加しています。



②地域公共交通の拠点となる地区等の魅力を高める！

大きな視点から見た利用促進策としては、地域公共交通の拠点となる地区等に、商業施設や公益施設などの集積を図ることにより、地区の魅力を高めていくことも考えられます。

地域公共交通拠点の周辺の魅力が高まり、そこを訪れる人が多くなれば、おのずと地域公共交通を利用する人は増加するはずです。また、こうした取り組みは、公共交通を軸とした「コンパクトシティ」の形成にもつながっていくことが期待されます。さらには地域の情報発信を行うなど、観光交流拠点としての機能を持たせることにより地域振興につなげていくことも考えられます。

また、拠点を活用したイベントを実施することなどにより、地域の人たちにとって地域公共交通がより身近なものになるなど、愛着やマイバス・マイレール意識の醸成につながっていくことも期待できます。

【参考事例】阿久根市(鹿児島県)「阿久根駅周辺整備計画」

地域との協働による、駅を核としたまちづくり

阿久根市では、鉄道駅を地域の資源の一つとして捉え、市の玄関口としてのみならず、市民の交流の場としても位置付けたまちづくりを進めています。来街者と地域が交流する「まちの迎賓館」と、市民のコミュニティを高める「まちの公民館」の機能を合わせた地域拠点として、駅舎改修等が実施されています。

駅舎改修計画での構想段階からの市民参加や、駅や駅周辺の美化活動を市民が自発的に行っているなど、地域と協働で、駅を核としたまちづくりを進めることにより、鉄道に対する市民の愛着も醸成されています。



Design and Illustration by DON DESIGN ASSOCIATES

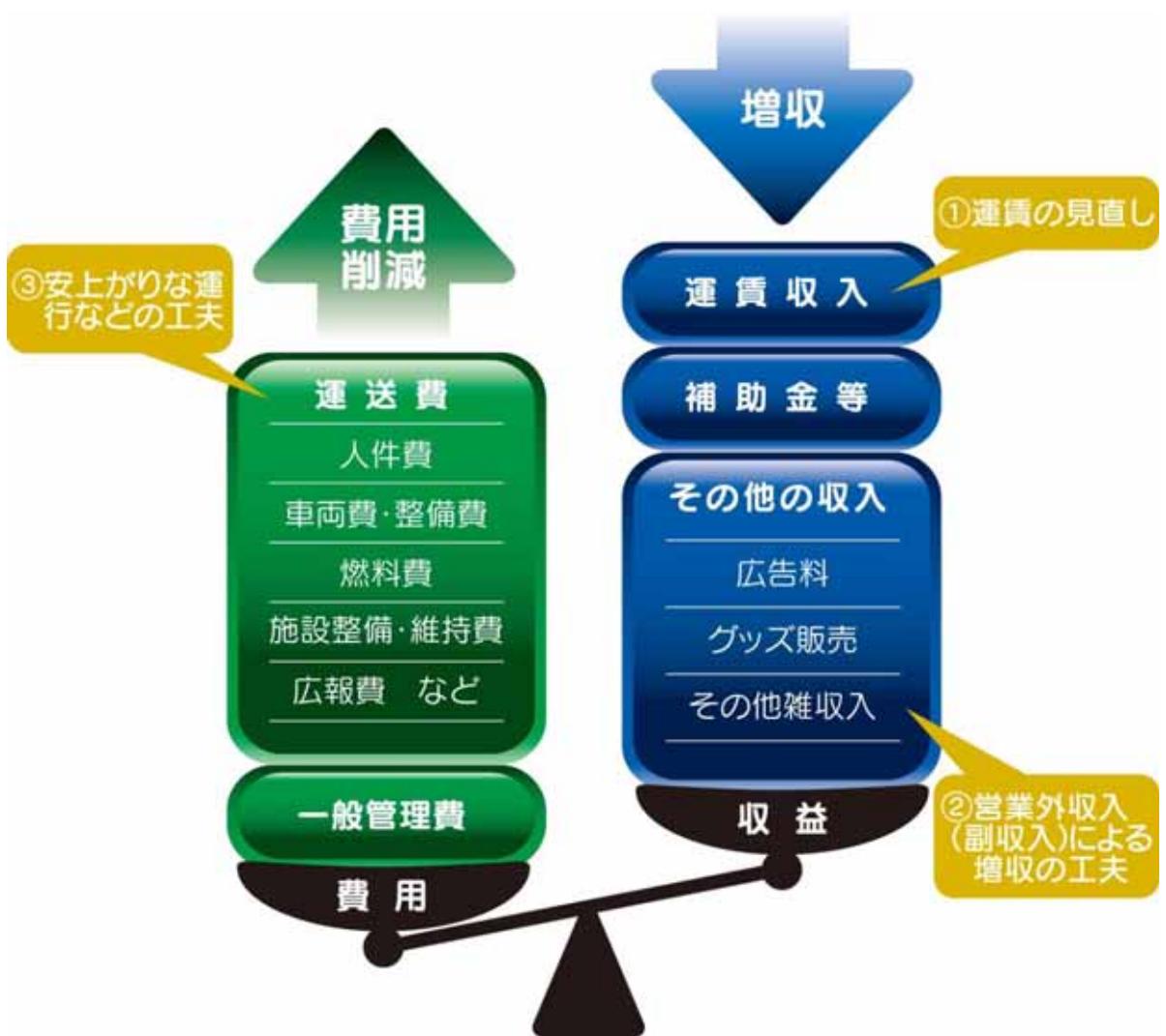
IV-3 地域公共交通の収支を改善する

地域公共交通の運営には、車両費や整備費、燃料費、運転手の人工費、バス停などの施設整備・維持費、広報費など、様々な費用が必要です。このため、運賃収入が少なければ当然赤字になります。

現在、地域公共交通の多くは行政による財政支援を受けて運営・運行されていますが、少子高齢化の進展などの社会情勢の変化により自治体の財政状況がますます厳しさを増していく中、財政負担が膨らみ続ければサービスの継続は困難になります。

持続可能な地域公共交通は、健全な経営なくしては成り立ちません。そして、地域住民の生活の足を維持・確保していくためには、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。

一般に、経営改善に向けては、大きく分けて“增收”と“費用（コスト）削減”的2つのアプローチがあり、公共交通事業に関しても例外ではありませんが、ここでは主として、以下の3つの視点から、経営改善を考えるにあたって参考となりそうなアイデアなどをご紹介します。



(1) 運賃の見直し

公共交通事業の主な収入源は運賃です。このため、収支改善を検討する際には、まずは現在の運賃が適切かどうかを考える必要があります。

運賃の見直しというとすぐに「値上げ」が思い浮かぶかもしれません。しかし、運賃の値上げは利用者にとってマイナスイメージや抵抗感が強いため、値上げした以上に利用者が減少して、結果的に減収となってしまう可能性があることから、慎重な検討が必要です。

運賃の値上げを考える場合、利用者の十分な理解を得ることはもちろんのこと、値上げにあわせて何らかの利便性向上策を実施することなども検討してみましょう。

一方で、運賃を「値下げ」することにより利用者数増加を図り、収支を改善する方法は考えられないでしょうか。

長崎県大村市では、バスの路線を見直す際に乗り継ぎ割引を導入したことにより、これまでの運賃よりも安くなるケースが発生しましたが、利用者が増加し収支率は向上しています。

【参考事例】大村市(長崎県) 路線バス

路線再編と運賃割引の組み合わせにより、利用者が増加し、収支率が向上

大村市では、路線バスの運行ルートをバスターミナル発着とする再編を行いました。再編によりバスターミナルでの乗り継ぎが必要になった路線もあるため、“乗継割引”を導入することにより乗り継ぎ抵抗の低減を図っています。

結果的に、区間によっては乗り継ぐことにより直通よりも運賃が安くなるケースが生じていますが、利用者が増加したため、収支率が向上しています。



(2) 営業外収入による増収の工夫

運賃の見直しや利用促進（利用者増）による“運賃収入の増加”が公共交通事業の経営改善に向けた増収策の基本であり、サービスの向上や利用促進に取り組んでいくことが重要です。

しかし、運賃収入だけでは事業の維持が困難な場合や、サービス向上に向けた取り組みを進めるための原資が必要な場合などには、営業外収入（副収入）による増収策を検討することも考えられます。

最近では、バス車体やバス停などの広告媒体としての活用や、交通事業者による関連グッズの販売など、営業外収入による増収の取り組みが各地で実施されるようになってきました。

| | |
|-----------------------|--|
| バス停(駅)への有料広告掲載 | バス停（駅）の一部を広告スペースとして確保し、広告料収入を得る方法です。 |
| 車内への有料広告掲載 | 路線バス等では一般的な車内への広告掲載を、地域密着のコミュニティバス車内でも実施する方法です。 |
| つり革オーナー制 | つり革にメッセージを書き込み、1年間オーナーとなっていたく取り組みです。 |
| ネーミングライツ | 駅やバス停に企業名などをつけることにより、スポンサー収入を得る方法です。 |
| ラッピングバス | バス車両全体を広告媒体として、ラッピングを施すことにより広告料収入を得る方法です。 |
| 小荷物の運送 | 人の輸送だけではなく、あわせて生活必需品などの小荷物運送を行うことにより、雑収入を得る方法です。 なお、運送することができる小荷物は、少量の郵便物、新聞紙その他となっています。（道路運送法第82条） |
| グッズ販売 | 交通事業者のキャラクターなどをデザインしたグッズを販売する方法です。 |

【参考事例】有田町（佐賀県）有田町コミュニティバス

バス停や車内に掲載する広告の募集

有田町では、バス停の標柱や車内に掲載する有料広告を募集し、コミュニティバスの安定収入確保につなげています。

広告収入は年間で約30万円にのぼっていますが、募集に際しては、町の広報誌やHPの活用に加えて、町職員が病院や商店を訪問して協力を呼びかけたり、商工会議所に協力を要請したりするなど、様々な工夫・努力を行っています。



【参考事例】加計呂麻島(鹿児島県) 加計呂麻バス

バスによる小荷物の運送

加計呂麻バスでは、旅客運送業務に加えて、新聞、肥料や飼料、角材、学校事務用品などの生活必需品の運送を行っています。島には新聞販売店も宅配業者もないため、「公共交通機関として、福祉の側面をもつ、地域住民と一緒にとなった会社を目指す」といった会社方針のもと、サービスが実施されており、営業外収入の確保にもつながっています。



(3)「安上がり」な運行などの工夫

公共交通事業の経営改善に向けた“費用（コスト）削減”を考える場合、まずは人件費削減や事業者間の経営統合などによる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ます。

一方で、地域公共交通の運行方法などの中では、「安上がり」に行うための様々な取り組みが進められてきており、こうした工夫を地道に積み重ねることが、公共交通事業の経営改善につながっていくことが期待されます。

サービス導入時には、車両の調達、バス停の設置などの費用が必要となります。廃止となった路線で使用されていた車両やバス停の活用、簡易なバス停の設置などにより初期コストを抑えることも考えられます。

デマンド交通の導入を考える場合は、交通事業者の社屋の空きスペースや商店街の空き店舗などを予約センターとして活用することも検討してみましょう。

また、運行時には、燃料費や整備費、人件費、広報費などの費用が必要となります。地元と協力して待機場を設置することにより回送コストを削減した例や、シルバー人材の活用などにより運行コストを抑制している例などもみられます。

ただし、運行コストの抑制を優先するあまり、安全性の確保がおろそかにならないように注意する必要があります。「安全の確保が最優先」(p.66 参照)であることを忘れないようにしましょう。

【参考事例】北九州市(福岡県)枝光やまさかタクシー

バス停表示のスプレー書きなどにより経費を削減

北九州市枝光地区では、“地域の足は地域で守る”という考え方を基本に、地域が主体となって「乗合タクシー」を運行しています。

地域住民や交通事業者、行政によって構成される“運営委員会”では、バス停表示を路面にスプレー書きしたり、時刻表を個人宅の外壁に貼るなど、経費削減のための様々な工夫を行っており、現在は市からの運営補助を受けずに運行を続けています。



IV-4 地域で公共交通を支える

必要な地域公共交通サービスが適切に提供され、公共交通事業の収支にも大きな問題がなければ、これまで通り利用者が支払う運賃によって、当面はサービスの維持・改善を図っていくことが可能でしょう。

また、市町村などが地域公共交通を維持するために財政負担をしている場合でも、負担額がその市町村にとって許容範囲内におさまっている間は大きな問題にはならないかもしれません。

しかし実際には、第Ⅰ章などで示したとおり、地域公共交通を取り巻く環境は厳しさを増してきており、交通事業者の経営状況だけではなく、行政の財政状況も悪化の一途をたどっています。

地域公共交通サービスを利用者の運賃収入だけでまかなうことができるの一部の都市部に限られるのが現実で、公共交通事業の収支が悪化し、行政による財政負担も限界に近づいている中で、交通事業者や行政が全て抱え込んでしまっては地域公共交通サービスの縮小は避けられません。

このような状況の中で地域公共交通の維持・改善を図っていくためには、交通事業者や行政、利用者だけではなく、“地域全体”として公共交通を支えていく意識が必要になります。

普段は地域公共交通を利用しない住民や、市民団体・企業などが力をあわせて、地域公共交通の運行を支援していくような仕組みを考えてみる必要があります。

また、さらに一步進んで、地域自らが公共交通の検討や運行に主体的に関わっていくことにより、必要な地域公共交通サービスを確保する例も増えてきています。

(1)公共交通の運行を地域で支援する

ニーズへのきめ細かな対応や、十分な利用促進・コスト削減の取り組みなどを実施しても、過疎化などのため採算が悪化し、結果的に廃止や極端な減便を考えざるを得ない路線などもあるのではないでしょうか。

このような場合、交通事業者や行政だけで悩みを抱え込んでしまうのではなく、積極的に情報を開示し、地域から運行に対する支援を得ることができないか、相談や働きかけを実施してみましょう。地域で一体となった取り組みは地域公共交通に対する愛着やマイバス・マイレール意識の醸成につながることも期待されます。

地域による公共交通に対する支援としては、積極的に地域公共交通を利用することにより収支に寄与するようなやり方のほかにも、利用の有無にかかわらず一定額の回数券の購入をお願いする、市民団体や企業から協賛金などを募る、地域の有志に車両やバス停などを寄付してもらう等、様々な方法が考えられます。

また、地域が一丸となって地域公共交通のイメージアップや利用促進に取り組むことにより、地域全体で公共交通を支えていく“機運”を高めていくことも、地域による支援のひとつの形ではないでしょうか。

①収支の改善などに寄与する支援

収支の改善などに寄与する典型的な方法として、回数券等の購入による支援があります。大分県臼杵市の一帯の地域では、利用の有無にかかわらず路線バス沿線の世帯が毎年一定額の回数券を購入(一世帯あたり年間3,000円程度、総額約50万円)することにより、必要な地域公共交通サービスを維持しています。

また、商店街や大規模商業施設、病院などが、協賛金や赤字補填などの形で地域公共交通の運行を支援している例もあります。

収支改善に対する直接的な支援のほかにも、地域の市民団体や企業から車両やバス停などを寄付してもらうなど、ハード面での支援を受けているケースもあります。

伊万里市や延岡市では、地元企業や市民団体、商業団体などの寄付や協力により、車両やバス停の確保、時刻表・路線図の作成・配布、小学生や高齢者等を対象とした乗り方教室などを実施して、生活の足の確保を図っています。

【参考事例】伊万里市(佐賀県) コミュニティバス「いまりんバス」

車両およびバス停の寄付により路線新設を実現

伊万里市では、地元企業の寄付によって小型車両を確保することができ、以前から要望の多かったものの運行時間や道路幅員の問題から運行が困難だった地区に、コミュニティバス路線を新設することができました。

また、市民団体からもバス停の一部が寄付されるなど、地域に支えられて日常生活の足が確保されています。



【参考事例】延岡市(宮崎県)

地域が協働して公共交通の利用を促進

延岡市では、PTAや高齢者クラブ等の市民団体、商業団体、バス事業者、行政で「延岡市バス利用促進協議会」を組織し、バスの時刻表や路線図の作成・配布、バス停のベンチや上屋の整備、バスの乗り方教室の開催などの取り組みを行っています。

なお、バスの乗り方教室は、小学生などの低年齢層や高齢者等を対象に、“乗り方自体が分からない”という状況を解消し、バスをより身近な乗り物として意識してもらうために開催されています。



②公共交通を地域で支えていく“機運”を高める取り組み

駅舎周辺の花の飾りつけや車内への絵画の展示、季節行事の飾りつけなど、地域住民の協力を得ることにより、地域公共交通に対する愛着やマイバス・マイレール意識が醸成され、地域公共交通サービスのイメージアップや利用促進にもつながるものと考えられます。

さらには、このような取り組みを通じて、地域で公共交通を支えていく“機運”が高まっていくことが期待されます。

平成筑豊鉄道では、ファンから“ミニちくまる号”という遊具が寄贈され、イベント時に子供を乗車させるなど、利用促進策に有効活用しています。

【参考事例】阿久根市(鹿児島県)

地方鉄道沿線の住民による鉄道を支援する自発的な取り組み

阿久根市では、地方鉄道に対するマイレール意識や愛着が醸成されており、市民団体による駅舎やホームの花壇の手入れや、個人による車窓風景を彩る線路沿い斜面へのユリの植え込みなど、市民が自発的に鉄道を支援する取り組みが行われています。

なお、市では「地域づくり活動支援補助金」制度を設けて市民団体による取り組みを支援し、共生協働によるまちづくりを推進しています。



【参考事例】松浦鉄道「ウォーキングイベント」「写真・絵画コンテスト」

イベントや写真・絵画コンテストを通じた公共交通への愛着の醸成

松浦鉄道では、健康増進と利用拡大を図るウォーキングイベントや、沿線の風景や車内の情景を対象にした写真・絵画コンテストを開催しています。

イベント等を通じて、松浦鉄道を知つもらう機会を増やすことにより、利用促進に加えて、愛着の醸成を図っています。



(2) 地域が主体となった取り組みをバックアップする

それぞれの地域における公共交通のあり方を地域が自ら考え、サービス水準と費用負担のバランスも考慮しながら、本当に必要な公共交通を地域が主体となって運行していく、といった取り組みは、ある意味で地域公共交通の最も理想的な形の一つかもしれません。最近では、実際に各地で地域が主体となった取り組みがみられるようになってきました。

市町村には交通事業者などとも協力しながら、このような取り組みを積極的に支援し、バックアップしていくことが求められます。具体的には検討段階でのノウハウの提供や、法的な手続きの支援・代行、初期投資の助成、交通事業者との仲介などが考えられます。

また、こうした支援策を条例などによって制度化することにより、地域が主体となった取り組みの“きっかけ”をつくり、機運を高めていくことも有効です。

Point!

● 地域が主体となった取り組みをバックアップする際のポイント！

- 検討段階から手厚い支援を実施しましょう。
 - ・データやノウハウがなければ地域が自ら考えることはできません。
 - ・市町村で保有しているデータの提供や、公共交通の専門家の派遣などの支援策を考えてみましょう。
 - ・地域が主体となって公共交通を考えるための“マニュアル”を作成することも有効です。
 - ・“地域まかせ”にしそぎず、検討段階から市町村がしっかりとバックアップする姿勢を示すことも重要です。
- サービス水準と費用負担のバランスに注意しましょう。
 - ・地域の負担が大きくなりすぎるようなサービス水準になっていないか、注意して確認しましょう。
 - ・市町村が財政面でも支援を行う場合は、その条件なども十分に協議・調整した上で合意形成を図っておくことが重要です。
- 実際の運行を支援する仕組みを用意しましょう。
 - ・車両購入費などの初期投資を助成している例や、地域と交通事業者の仲介役を市町村が担っている例がみられます。
 - ・法律的な手続きが必要な場合は、支援や代行を考えましょう。
- 運行開始後もコミュニケーションを絶やさないようにしましょう。
 - ・地域が主体となった取り組みに限った話ではありませんが、運行を開始しても最初からうまくいくとは限りません。また、状況が変化することもあるでしょう。
 - ・何か問題が起きたときには、地域と市町村が協力して解決を検討していく必要があります。
 - ・運行開始後も地域とのコミュニケーションを図り、より良い地域公共交通になるよう協力していきましょう。

【参考事例】北九州市(福岡県)「おでかけ交通事業」

地域と交通事業者の取り組みを支援する助成制度

北九州市では、地域住民自らが交通手段を確保することを基本に、地域住民、交通事業者、行政がそれぞれ役割を分担し、相互が協議・調整・連携して、採算性確保を前提とした地域公共交通の運行を行っています。

市は、地域と交通事業者の取り組みに対して、関係者との調整や、車両の調達・運行などの費用の一部を助成する支援を実施しています。



【参考事例】福岡市(福岡県)「公共交通空白地等及び移動制約者に係る生活行動の確保に関する条例」

条例を制定することにより、生活交通を確保していくための関係者の役割分担を明確化

福岡市では、市民が健康で文化的な生活を営むために必要な生活交通を確保するため、市による「公助」を、市民や市民団体による「共助」や「自助」、並びに交通事業者のさらなる「努力」で補い合う仕組みを条例化しています。

条例では、市民、市民団体、市および交通事業者それぞれの役割を明確化し、生活交通確保のため、市民等と交通事業者の主体的な取り組みを促進するとともに、市は市民等や交通事業者と連携し、必要な支援に努めることを定めています。

【参考事例】大分県・大分運輸支局「地域公共交通確保・維持に係る意見交換会」

国・県・市町村の交通担当職員の連携強化

大分県と大分運輸支局では、大分大学とも連携して、大分県内の市町村を順に訪問し、地域公共交通担当職員との意見交換会を開催しています。

意見交換会の中では、市町村の担当職員が地域公共交通の確保・維持・改善のための施策を検討・実施する上で困っていることなどに対し、意見交換や質疑を通じて具体的な助言活動を行っています。

3年間で2順目が終了し、各市町村から県や運輸支局に常日頃から相談できる関係が構築されています。また、関係行政機関が一体となって課題解決に取り組む基盤ができつつあります。

V. 地域公共交通に関する法律や支援制度

地域公共交通に関する法律としては、道路運送法のほか、道路法や道路交通法といった公物管理や交通規制に関する法律があります。また、平成19年には地域公共交通の活性化及び再生に関する法律が、平成25年には交通政策基本法がそれぞれ施行されており、地域公共交通を考えるにあたっては、これらの法律の概要や変遷を正しく理解することが重要です。

V-1 主要な法律の概要

①道路運送法

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す（昭和26年施行）。バス・タクシーなど他人の需要に応じ、有償で、自動車を使用して旅客を運送する事業は「旅客自動車運送事業」とされており、事業を営むには国土交通大臣の許可が必要です。

道路運送事業については、これまで累次の規制緩和が行われており、平成14年2月には乗合バス・タクシー事業の規制緩和（需給調整規制の撤廃）、平成18年10月には自家用有償旅客運送の登録制度の創設などの法改正が行われています。

詳しくはp.147以降を参照してください。

②道路法

道路網の整備のため、高速自動車国道・一般国道・都道府県道・市町村道について、路線の指定および認定、管理・保全、費用の負担区分などに関する事項を規定する法律です（昭和27年施行）。

例えば、公道上にバス停を設置するためには、この法律に基づき、道路管理者から道路占用許可を得ることが必要になります。

③道路交通法

道路における危険を防止し、その他交通の安全と円滑とを図ることを目的として、道路交通の基本的ルールを確立するとともに、違反行為に対する罰則と、反則行為に関する処理手続きを定める法律です（昭和35年施行）。

この法律の所管は警察庁であり、バスの運行に際しては、地元の公安委員会（所轄の警察署）との調整が必要不可欠です。

④地域公共交通の活性化及び再生に関する法律

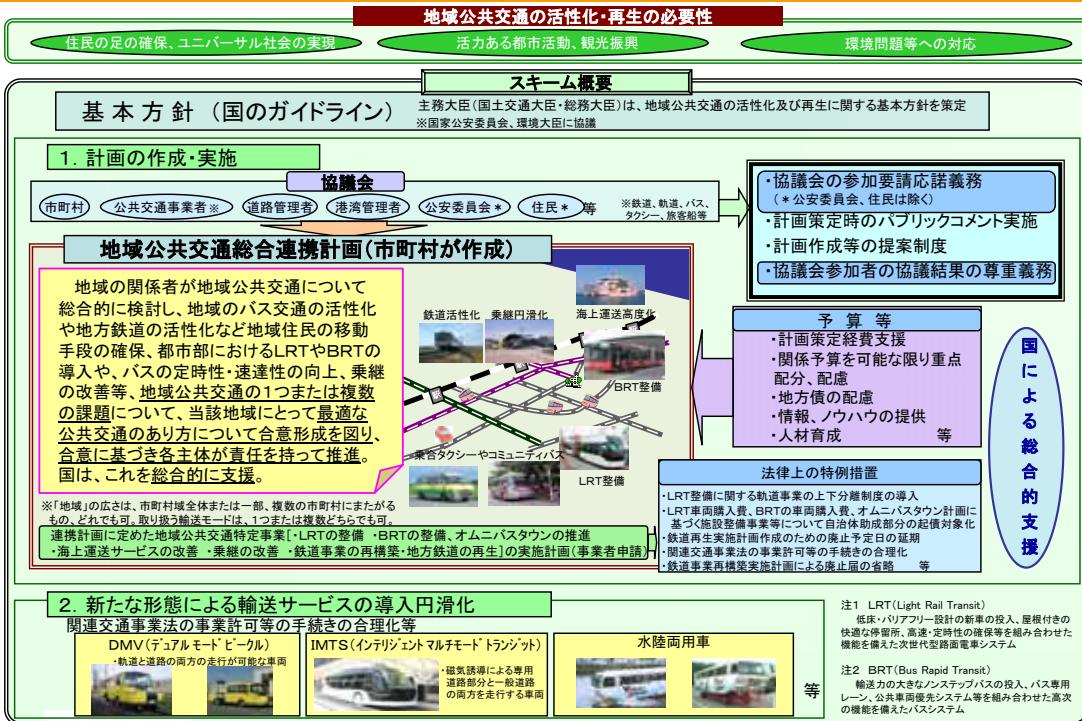
地域公共交通の活性化及び再生のための地域における主体的な取組及び創意工夫を総合的、一体的かつ効率的に推進し、個性豊かで活力に満ちた地域社会の実現に寄与することを目的として平成19年に施行された法律です。

この法律では、“地域住民の日常生活若しくは社会生活における移動又は観光旅客その他の当該地域を来訪する者の移動のための交通手段として利用される公共交通機関”として「地域公共交通」が法律上初めて定義付けられました。

その上で、市町村が地域の関係者（交通事業者、地域住民等）を集めて協議会を設置し、地域ごとに異なる公共交通の課題や当該地域にとって最適な公共交通のあり方について総合的に検討した上で合意形成を図り、合意に基づいて各主体が責任を持って推進することを目標としています。

地域公共交通の活性化及び再生に関する法律（平成19年法律第59号）

-主体的に創意工夫して頑張る地域を総合的に支援-



【参考 URL】

地域公共交通の活性化及び再生に関する法律(平成19年法律第59号)

http://www.mlit.go.jp/kisha/kisha07/01/010926_2/05.pdf

地域公共交通の活性化及び再生に関する法律施行令(平成19年政令第297号)

http://www.mlit.go.jp/kisha/kisha07/01/010926_2/01.pdf

地域公共交通の活性化及び再生に関する法律施行規則

(平成19年国土交通省令第80号)

http://www.mlit.go.jp/kisha/kisha07/01/010926_2/02.pdf

⑤交通政策基本法

平成25年に制定された交通全体に関する政策の基本的な考え方、その進め方を決める法律であり、交通に関する施策について、基本理念及び交通に関する施策の基本となる事項を定め、国及び地方公共団体の責務を明らかにすることにより、交通に関する施策を総合的かつ計画的に推進し、国民生活の安定向上及び国民経済の健全な発展を図ることを目的としています。

今後、パブリックコメント等の所要の手続きを経て、政府において交通政策基本計画を閣議決定する予定です。



【参考 URL】

交通政策基本法(平成 25 年法律第 92 号)

<http://www.mlit.go.jp/common/001017815.pdf>

平成 10 年以降の法律や支援制度の変遷

交通サービスの安定的な供給を確保する観点から事業を安定化させる機能を果たしてきた需給調整規制については、その制度的意義が薄れる一方で、需給調整によって実現してきた内部補助による不採算路線の維持手法の限界や弊害が指摘されるようになったことから、平成 10 年 6 月の運輸政策審議会総合部会の答申を踏まえ、人流・物流を含めた各事業分野において、順次、需給調整規制の廃止等の規制緩和が行われました。

また、規制緩和とあわせて、地域公共交通の活性化のための新しい法律や総合的な補助制度の創設など、各種の支援策が講じられてきたところです。

○平成 10 年 6 月

「交通運輸における需給調整規制廃止に向けて必要となる環境整備方策等について」
(運輸政策審議会総合部会答申)

<各事業の規制緩和等>

○平成 12 年 2 月

貸切バス事業（道路運送法） 国内航空運送事業（航空法）の規制緩和

○平成 12 年 3 月

旅客鉄道事業（鉄道事業法）の規制緩和

○平成 12 年 10 月

国内旅客船事業（海上運送法）の規制緩和

○平成 14 年 2 月

乗合バス事業・タクシー事業（道路運送法）の規制緩和

○平成 18 年 10 月

自家用有償旅客運送の登録制度の創設（道路運送法）

<地域公共交通活性化のための支援策>

○平成 19 年 10 月

「地域公共交通の活性化及び再生に関する法律」施行

○平成 20 年

「地域公共交通活性化・再生総合事業」創設

○平成 23 年

「地域公共交通確保維持改善事業」（生活交通サバイバル戦略）創設

地域公共交通の活性化及び再生に関する法律の一部を改正する法律案

交通政策審議会 交通体系分科会 地域交通政策部会の中間とりまとめ（平成26年1月31日発表）を踏まえ、地域公共交通の活性化及び再生に関する法律の一部を改正する法律案が、平成26年2月12日に閣議決定されました。

同法案では、交通政策基本法の理念にのっとり、持続可能な地域公共交通網の形成に資するよう地域公共交通の活性化及び再生のための推進の取組を推進する旨を目的に追加することや、現行法で市町村が作成することができる地域公共交通総合連携計画を「地域公共交通網形成計画」に改正し、同計画の作成主体に都道府県を追加することなどが盛り込まれています。

●地域公共交通の活性化及び再生に関する法律の一部を改正する法律案

<予算関連法律案>

持続可能な地域公共交通網の形成に資する地域公共交通の活性化及び再生を推進するため、
 ・市町村等による地域公共交通網形成計画の作成
 ・同計画に定められた地域公共交通再編事業を実施するための地域公共交通再編実施計画の作成
 ・同計画が国土交通大臣の認定を受けた場合における同事業の実施に関する道路運送法等の特例
 等について定める。

背景

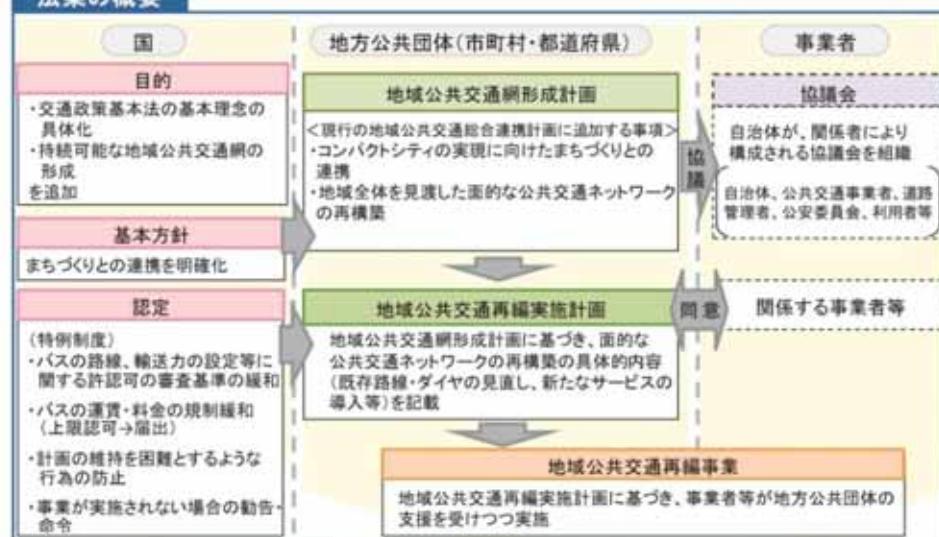
- ◆ 人口減少や高齢化が進展する中、地域社会の活力を維持・向上させるために、地域公共交通が果たす役割は増大
 - ・地域住民の通院、通学、買い物などの日常生活上不可欠な移動の確保
 - ・コンパクトシティの実現のため、拠点間などを結ぶ公共交通ネットワークの構築
 - ・国内外の観光客を含む地域外からの来訪者との交流の活性化等
- ◆ これらの要請に応えるためには、民間事業者の事業運営に任せきりであった従来の枠組みから脱却し、



地域公共交通の再定義

地域の総合行政を担う地方公共団体が先頭に立って、関係者との合意の下で、まちづくり等の地域戦略と一緒に持続可能な地域公共交通ネットワーク・サービスを形成することが重要

法案の概要



地域にとって最適な公共交通ネットワークの実現を強力に推進

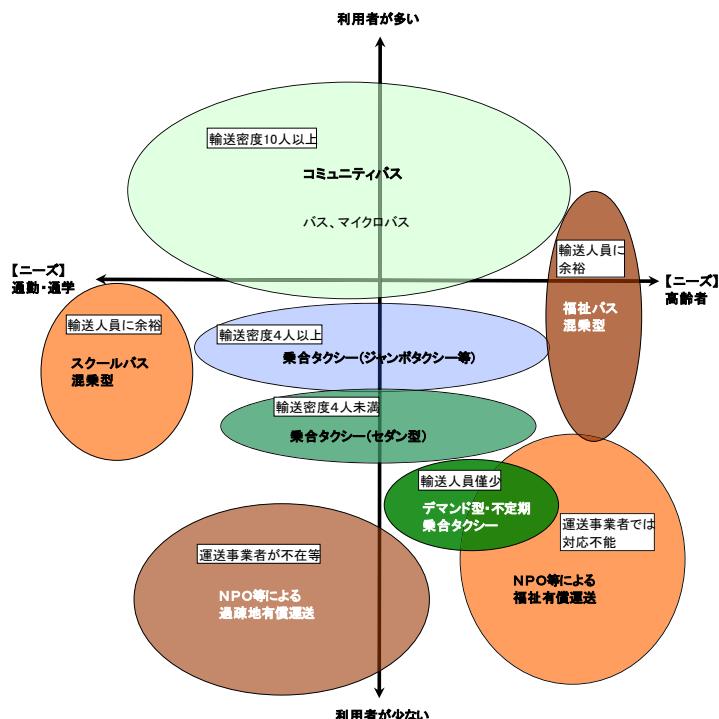
V-2 地域公共交通の事業に関する法律

(1) 道路運送法

実際にバスを運行させるためには、運行形態に沿った道路運送法上の許認可等を得る必要があります。

下図を参考に、利用対象者・市町村の関与・料金を踏まえ、道路運送法上どのような許認可等が必要になるのか把握しておきましょう。

具体的な手続きの内容については、運輸支局までお問い合わせください。



▲利用形態による運行イメージ

▼運行形態と道路運送法の関係

| 運賃 | 利用者 | 運送主体 | 車両 | 道路運送法上の区分 | 運行の形態 | 市町村の関与 | 標準処理期間 |
|----|---------------|------------|---------------------|---|---|---|---|
| 有料 | 緑ナンバー（事業用） | 運送事業者 | 事業用自動車（バス型、又は10人以下） | 【乗合バス事業】 一般乗合旅客自動車 運送事業 【路線定期運行】 | 路線を定めて一定時に運行 | ○運行委託又は運行費補助 ○地域公共交通会議を主宰 ・地域で合意した運賃 ・路線に必要な車両数など | 【新規許可】 3ヶ月 【路線延長】 3ヶ月 【区域拡張】 3ヶ月 |
| | 白ナンバー（自家用） | | 事業用自動車（バス型、又は10人以下） | 【乗合バス事業】 一般乗合旅客自動車 運送事業 【路線不定期】 | 予約制 路線を定めて、予約に応じて運行 | ○運行委託又は運行費補助 ○地域公共交通会議を主宰 ・運送する路線や区域 ・路線に必要な車両数など | ※地域公共交通会議 事業は1ヶ月に短縮 |
| | 登録した会員（移動制約者） | | 事業用自動車（10人以下を基本とする） | 【乗合バス事業】 一般乗合旅客自動車 運送事業 【区域運行】 | 予約制 一定の区域内を予約に応じて運行 | | |
| 無料 | 住民等 | 市町村 | 市町村の自家用自動車 | 【自家用】 自家用・有償運送 市町村運営有償運送 | 市町村の住民やその親族などを自治体の車両で運送。 乗合バス的な運送形態 | ○地域公共交通会議を主宰 ・運賃や輸送サービスの内容、運行管理の体制などを協議 ○運行後は運行責任を負う | 【登録】 1ヶ月 |
| | 登録した会員 | NPO等 | NPO等の自家用自動車 | 【自家用】 自家用・有償運送 過疎地有償運送 | 運営協議会で合意された地区内の会員を運送 同時に複数の会員の運送も可能 | ○運営協議会を主宰 ・運送サービスの内容、運送の方法、運行管理の体制などを協議 ○運行後は、NPO等に指導・助言を行う | 【登録】 1ヶ月 |
| | 登録した会員（移動制約者） | NPO等 | （10人以下車両に限る） | 【自家用】 自家用・有償運送 福祉有償運送 | 運営協議会で合意された地区内の移動制約者の運送 原則として、1両の車両で運べるのは会員1名（及び付き添い人のみ） | | |
| 無料 | 白ナンバー（自家用） | 市町村 | 市町村の自家用自動車 | 【自家用】 道路運送法の規定除外 | 市町村の車両による無償住民輸送 | ○市町村が自ら運行（運行責任を負う） | |
| | 住民等 | | | 〃 | 福祉バス | ○市町村が自ら運行（運行責任を負う） | |
| | 高齢者 | | | 〃 | スクールバス | ○市町村が自ら運行（運行責任を負う） | |
| | 小中学生 | | | 【運送事業者の利用】 貸切バス・タクシーに対する規制 | 貸切バス・タクシーによる借り上げによる無償 住民輸送 | ○バスやタクシーとチャーター契約 | |
| 無料 | 市町村の住民等 | 貸切バス又はタクシー | 事業用自動車 | | | | |
| | | | | | | | |

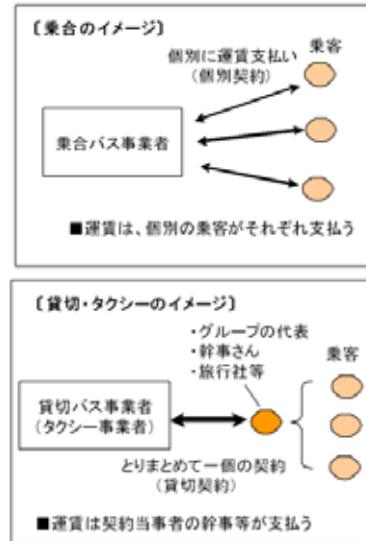
①旅客自動車運送事業

道路上で自動車を使用して「有償」で旅客を運送することは、道路運送法第3条の「旅客自動車運送事業」にあたり、国土交通省の事業許可が必要です。

旅客自動車運送事業者は車両や運転者の管理、損害賠償能力、運賃、利用者に対する一定のサービス水準など輸送の安全・安心を確保することが義務づけられています。

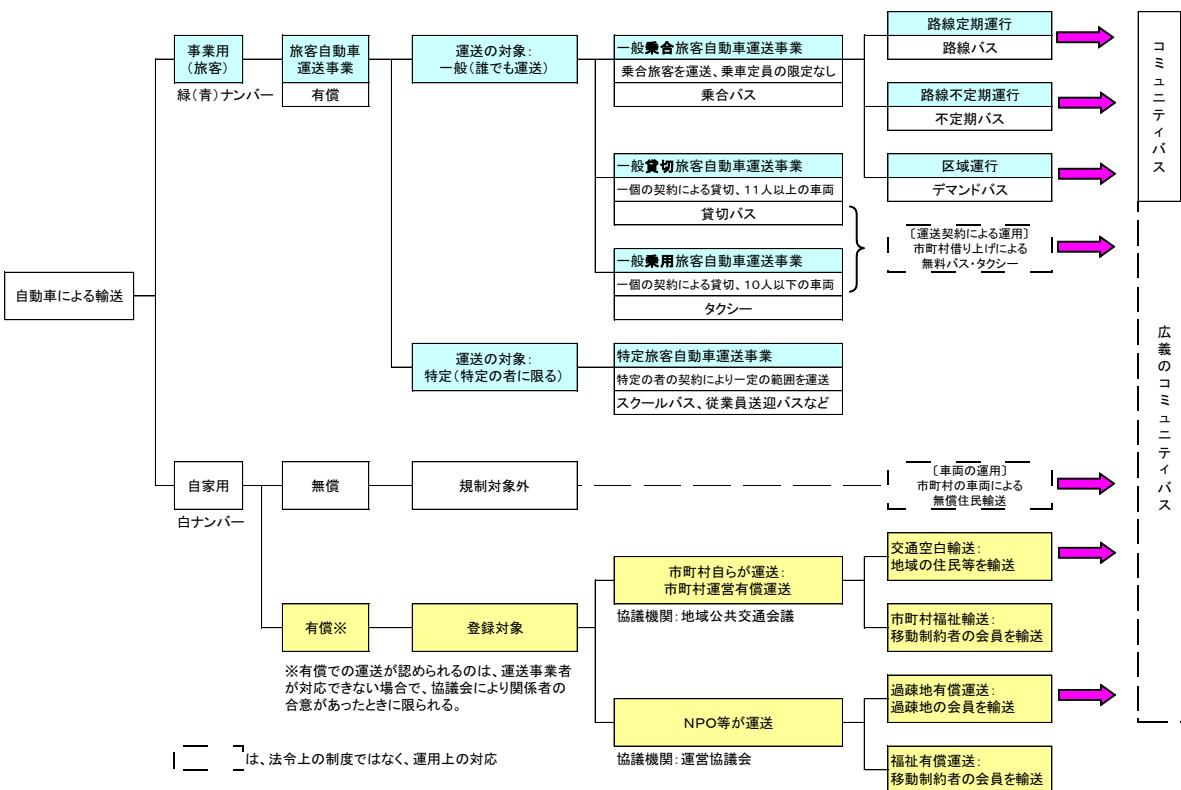
いわゆる「乗合バス」は、「一般乗合旅客自動車運送事業」といいます。「乗合バス」はバスの乗客一人ひとりから定めた運賃を收受することができますが、「貸切バス」と「タクシー」は、一個の契約（一車貸切）のため、乗客から個別に運賃を收受することはできません。

乗合バスは、運行の形態により①路線を定めて定期に運行する『路線定期運行（路線バス）』、②路線は定めるものの時刻が不定期な『路線不定期運行』、③路線を定めず旅客の需要に応じた運行を行う『区域運行』の三種類に区分されます。



②自家用有償旅客運送

有償での旅客運送は事業許可を受けた運送事業者が行うことが原則ですが、過疎地など地域によっては旅客自動車運送事業者が存在しなかったり、対応できなかったりする場合もあります。そのようなときは、「地域公共交通会議」や「運営協議会」で関係者が合意することにより、自家用車による有償での運送（自家用有償旅客運送）をすることが認められています。



▲道路運送法の事業区分とコミュニティバス

なお、「自家用有償旅客運送」のうち、市町村自らが運送する「市町村運営有償運送」は、下表に示す2つの輸送について導入できます。

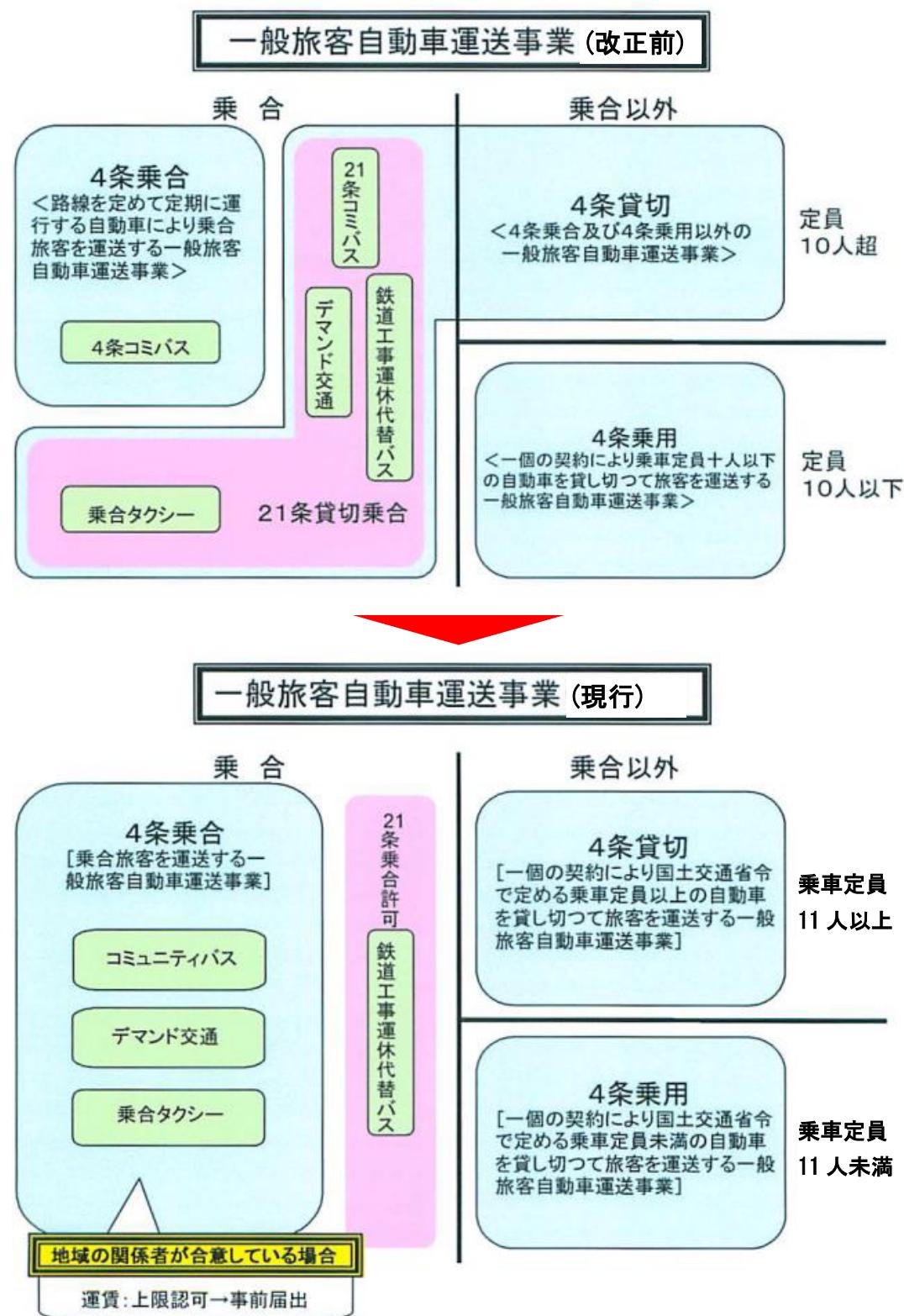
▼市町村運営有償運送の概要

| | 交通空白輸送 | 市町村福祉輸送 |
|--------|---|---|
| 概要 | <ul style="list-style-type: none"> ○過疎地域などの交通空白地帯において、一般乗合旅客自動車運送事業によっては地域住民の生活に必要な輸送を確保することが困難な場合において、市町村自らが行う住民の輸送サービス | <ul style="list-style-type: none"> ○身体障害者、要介護認定者等であって、市町村に会員登録を行った者に対する外出の支援のために市町村自らが行うドア・ツー・ドアの個別輸送 |
| 運行主体 | <ul style="list-style-type: none"> ○市町村 ※運行を旅客自動車運送事業者へ委託することも可能 | |
| 対象者 | <ul style="list-style-type: none"> ○当該市町村の住民・親族等 | <ul style="list-style-type: none"> ○会員制 <ul style="list-style-type: none"> ・当該市町村の住民のうち <ul style="list-style-type: none"> ①身体障害者手帳の交付を受けている方 ②要介護認定を受けている方 ③要支援認定を受けている方 ④その他障害を有する者で移動制約者等であって、当該市町村に会員登録を行った方 |
| 使用車両 | <ul style="list-style-type: none"> ○使用車両に制限はありません（リフト付等移動制約者の乗降を円滑にする設備のある車両も含む） | <ul style="list-style-type: none"> ○定員11人未満の自家用自動車（白ナンバー）で、寝台車、車いす車、兼用車、回転シート車、セダン等が使用可能です |
| 運転手の要件 | <ul style="list-style-type: none"> ○普通2種免許を有することが要件になります ○なお、困難な場合は、普通1種免許保有者で効力が過去2年以内に停止されていない方で、かつ、次の要件のいずれかを備える方である必要があります。 <ul style="list-style-type: none"> ・国土交通大臣が認定する講習を終了していること ・国土交通大臣が認める要件を備えること | <ul style="list-style-type: none"> ○「交通空白輸送」に係る運転者の要件を満たし、かつ、以下の要件を満たす方 <ul style="list-style-type: none"> ・福祉自動車以外の自動車を使用する場合は、次の要件のいずれかを備える方 <ul style="list-style-type: none"> ①社会福祉士及び介護福祉士の登録を受けていること ②国土交通大臣が認定する講習を終了していること ③国土交通大臣が認める要件を備えること |
| 運賃の設定 | <ul style="list-style-type: none"> ○燃料費等を勘案して実費の範囲内であること ○合理的な方法により定められ、旅客にとって明確であること ○営利目的と認められない妥当な範囲内であること ○当該地域または隣接市町村等における一般乗合運送事業の運賃、当該地域における撤退前の一般乗合運送事業の運賃を目安とする | <ul style="list-style-type: none"> ○当該地域または隣接市町村等における一般乗用運送事業に係る運賃の2分の1を目安とする ○運送の対価以外の対価については一般乗用運送事業の料金を参考に定めることができる |

③一般旅客自動車運送事業

乗合旅客について、以前は定期定路線によるものが乗合事業で、それ以外のものが貸切事業と区分されてきましたが、平成18年の道路運送法の改正により、定期定路線か否かにかかわらず、乗合旅客の運送を行うものを全て乗合事業と区分することになりました。

こうした乗合事業の対象範囲の拡大により、コミュニティバスやデマンド交通、乗合タクシー等もすべて乗合事業ということになりました。



平成18年の道路運送法の一部改正について

地域のニーズに応じた多様な形態の運送サービスの普及を促進し、旅客の利便を向上するため、乗合旅客の運送に係る適正化を図り、多様化する運送形態に柔軟に対応できる制度に向け、平成18年に道路運送法を一部改正しました。

主な改正内容は以下のとおりです。

なお、「Q&A 改正道路運送法の解説（道路運送法令研究会 編集、国土交通省自動車交通局旅客課 監修）」では、平成18年10月1日に施行された「改正道路運送法」に基づき、法改正全体の背景・趣旨・目的や条文ごとの改正の内容・考え方等を、関係省令等の内容も盛りこみつつQ&A形式で分かりやすく解説しています。（p.181参照）。

1. コミュニティバス、乗合タクシー等の普及促進

改正内容

○多様な乗合旅客のニーズへの柔軟な対応を可能に

デマンドバスや乗合タクシーといった定期定路線以外の乗合旅客の運送についても「乗合事業」の許可でサービス提供が可能に

○地域のニーズに応じた運賃・料金の設定・変更が可能に

地方公共団体、地域住民等地域の関係者の合意がある場合には、上限認可が不要となり、ニーズに応じた柔軟な運賃設定が可能に



地域住民との協働により、地域のニーズに柔軟に対応した
コミュニティバスや乗合タクシー等の普及を促進



2. 市町村バスやNPOによるボランティア有償運送の制度化

改正内容

○市町村バスやNPOによるボランティア有償運送を可能とする制度を創設(登録制)

過疎地域における住民の生活交通や移動制約者の移動手段など、バス・タクシー事業者によることが困難であり、地方公共団体、バス・タクシー事業者、地域住民等地域の関係者が必要と同意した場合、市町村、NPOによる運送サービス提供を可能に

過疎地の生活交通や要介護者・身体障害者等の移動制約者の移動を確保



→ 地域の多様なニーズに的確に対応した安全・安心な
運送サービスを提供し、活力ある地域社会を実現

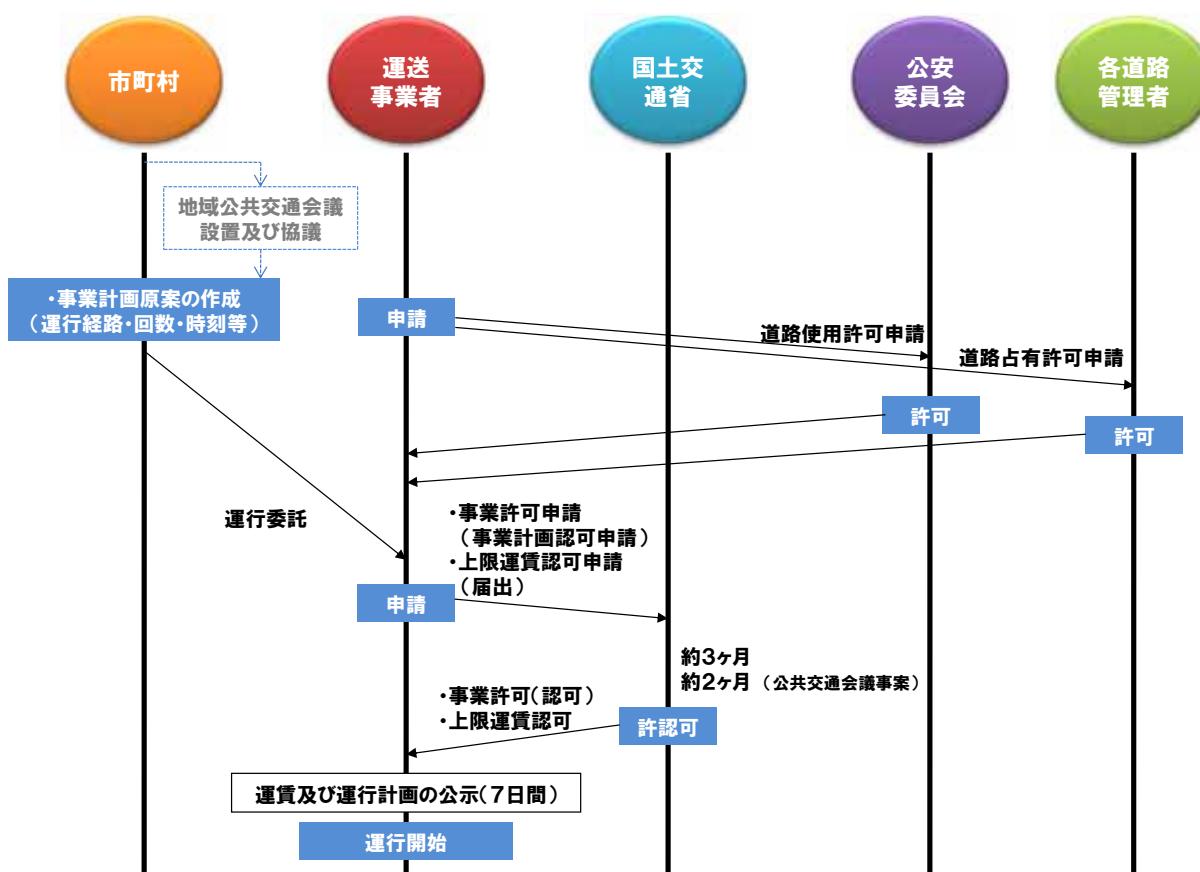
④事業化に向けた手続き

有料で「乗合バス」を運行する場合には、運行主体による申請手続きが必要です。

まずは事業計画および運行計画を作成し、国に申請します。

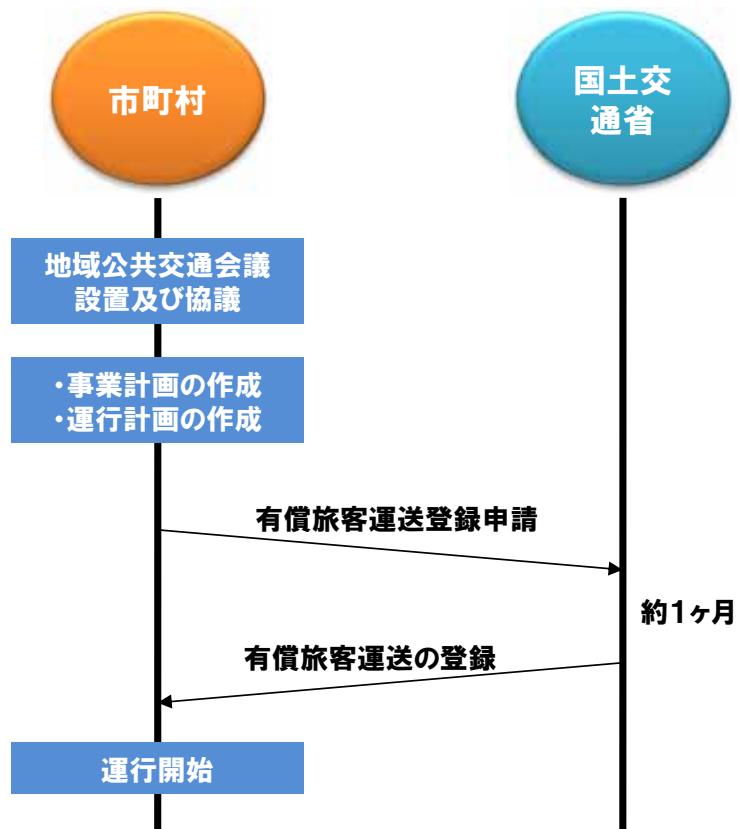
事業の許可には約3ヶ月かかります。しかし、「地域公共交通会議」(p.29参照)で協議が調った事案については概ね2ヶ月での許可となります。

●運送事業者委託の場合



▲運送事業者に委託する場合の手続き

●市町村運営有償運送の場合



▲市町村が自主運営する場合の手続き

「地域公共交通会議」での協議が調った場合は、協議結果に基づき一般乗合旅客自動車運送事業の許可及び事業計画変更認可の公示基準が以下のとおり緩和されます。

| 公示基準(一般乗合旅客自動車運送事業) |
|---|
| ○標準処理期間 3ヶ月 |
| ○運賃（上限認可） |
| ○運行計画（クリームスキミング要件の判断） |
| ○道路管理者・公安委員会への意見照会 |
| ○使用車両 乗車定員11人以上 |
| ○最低車両数 <ul style="list-style-type: none"> ・ 6両（路線定期運行） ・ 3両（路線不定期・区域運行） |

| 公示基準(地域公共交通会議の協議合意) |
|--|
| ○標準処理期間 2ヶ月を目処 |
| ○運賃（協議運賃届出） |
| ○運行計画（弾力的な運行が可能） |
| ○公安委員会への意見照会省略 <ul style="list-style-type: none"> ※（構成員で協議が調っている場合） |
| ○乗車定員 11人未満のタクシーでも可 |
| ○最低車両数（必要な輸送力） <ul style="list-style-type: none"> ※他事業の車両との併用も可能 |

⑤事業計画に記載する具体的な内容

「乗合バス」の運行形態としては以下の3つがありますが、運行形態ごとに事業計画の記載事項が異なりますので注意してください。

- ア) 路線定期運行（路線を定めて定期に運行）
- イ) 路線不定期運行（路線を定めて不定期に運行）
- ウ) 区域運行（上記2つ以外の「乗合バス」）

▼事業許可申請書（路線定期運行）

| 事業計画 | | | | |
|---|----------------|------------------|----------|-----|
| 1. 運行の態様 路線定期運行 | | | | |
| 2. 路線に関する事項 ・起点及び終点の地名及び地番 ・キロ程 ・主たる経由地 | | | | |
| 起点 | A市B町○○ 本社営業所 | | | |
| 終点 | A市C町○○○ ○○町営業所 | | | |
| キロ程 | 50. 5 Km | | | |
| 主たる経由地 | A市D町○○ ○○港 | | | |
| 3. 主たる事務所及び営業所の名称及び位置 | | | | |
| 営業所名 | 位 置 | | | |
| 本社営業所 | A市B町○○ | | | |
| ○○町営業所 | A市C町○○○ | | | |
| 4. 営業所ごとに配置する事業用自動車の数並びにその常用車及び予備車の数 | | | | |
| 営業所名 | 乗用車型 | バス型 | 予備車 | 合 計 |
| 本社営業所 | 両 | 両 | 両 | 両 |
| ○○町営業所 | 両 | 両 | 両 | 両 |
| 5. 自動車車庫の位置及び収容能力 | | | | |
| 営業所名 | 位 置 | 収容能力 | 所有借入の別 | |
| 本社営業所 | A市B町○○ | ○○m ² | 所 有 | |
| ○○町営業所 | A市C町○○○ | ○○m ² | 所 有 | |
| 6. 各路線に配置する事業用自動車のうち、長さ、幅、高さ又は車両総重量が最大であるものの当該長さ、幅、高さ又は重量 | | | | |
| 長 さ | 幅 | 高 さ | 車両総重量 | |
| ○. ○○○cm | ○. ○○○cm | ○. ○○○cm | ○. ○○○kg | |
| 7. 停留所の名称及び位置並びに停留所間のキロ程 | | | | |
| 停留所の名称 | 位 置 | キ ロ 程 | | |
| | | 区間Km | 累積Km | |
| ○○バス本社営業所 | A市B町○○ | 0 | 0 | |
| ○○ホテル前 | A市B町○○-1 | 1. 7 | 1. 7 | |
| ○○駅 | A市B町○○丁目○○ | 3. 7 | 5. 4 | |
| ○○港 | A市B町○○丁目○○-1 | 2. 5 | 7. 9 | |

※路線図（添付物）

- ・路線
- ・営業所及び停留所の位置及び名称
- ・自動車車庫の位置
- ・道路法による道路、自動車道及び一般交通の用に供する場所の別並びにその種別ごとのキロ程及び有効幅員並びに待避所の位置
- ・縮尺及び方位

▼運行計画（路線定期運行）

| 運行計画 | | | | | | |
|-----------------------|----------|---|----------|------------------|----------------|----------------|
| 1. 運行系統 | | 2. 運行系統ごとに地方運輸局長が指定する時間帯ごとの運行回数並びに始発及び終発の時刻 | | | | |
| 本社営業所～○○港～○○公園～○○町営業所 | | 時間・曜日等 指定時間帯・運行回数 | | | | |
| ～ 6時台 | ～ 8時台 | 9時台 | 17時台 | 19時台 ～ 0時台 | 始発時刻 | 終発時刻 |
| 平・土・日祝 1回 1回 | 2回 1回 | 3回 4回 | 1回 2回 | 2回 1回 | 06:30 06:45 | 20:30 20:50 |

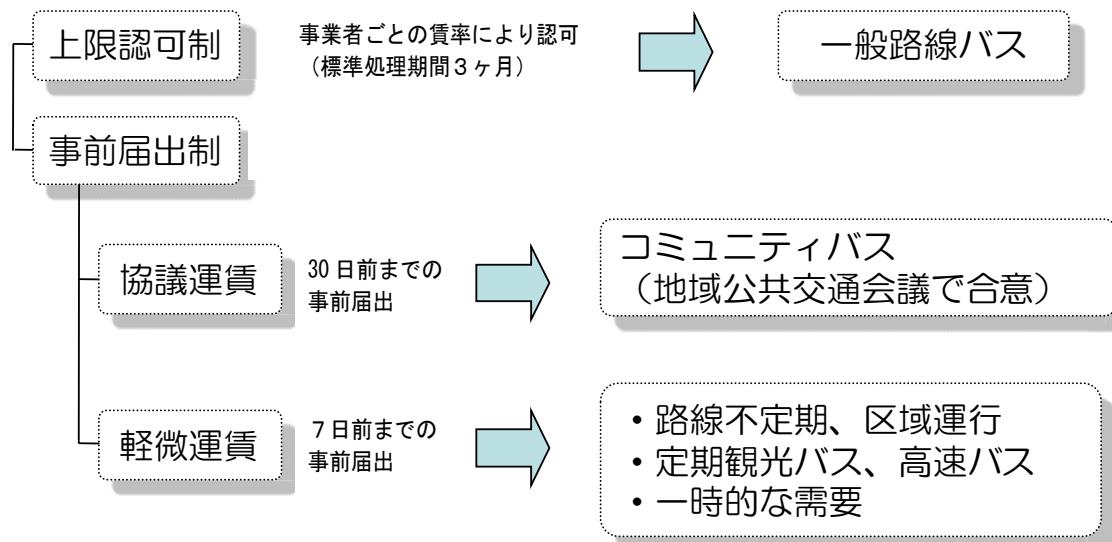
3. 実施予定日

平成○○年○月○日

※運行系統図（添付物）

⑥バスの運賃・料金設定に関する法的規定の内容

乗合事業の運賃・料金設定については、法令により以下のように規定されています。



【参考 URL】

道路運送法(昭和 26 年法律第 183 号)

<http://law.e-gov.go.jp/html/data/S26/S26HO183.html>

道路運送法施行令(昭和 26 年政令第 250 号)

<http://law.e-gov.go.jp/html/data/S26/S26SE250.html>

道路運送法施行規則(昭和 26 年運輸省令第 75 号)

<http://law.e-gov.go.jp/html/data/S26/S26FO3901000075.html>

道路使用許可と道路占用許可

『道路運送法』以外で必要となる法律上の許可として、バス停の設置に係わる許可があります。バス停の設置については、交通管理者（警察署）と道路管理者の許可を得てはじめて道路運送許可の申請が行えるようになりますので、事前に交通管理者と道路管理者の双方としっかりと協議を行い、許可をとっておく必要があります。

道路使用許可 ※交通管理者（警察署）による許可

- 道路上にバス停を設置する場合は、『道路交通法』に基づく「道路使用許可」が必要となります。
- 交通管理者が交通の安全及び円滑化の観点からバス運行路線について確認を行いますが、バス停を設置する際には交通に支障がないことが条件となるため、バスベイが設置されていなかったり、バス停が自動車走行や歩行者の邪魔になったりする場合には許可されない場合があります。

道路占用許可 ※道路管理者による許可

- 道路上にバス停を設置する場合は、『道路法』に基づく「道路占用許可」を得る必要があります。
- 標識やバスを待つ人等が歩行者や自動車の通行の妨げになる場合には許可されない場合があります。
- なお、許可された場合には道路管理者に占用料を支払う必要があります。

バス停を民地に設置する場合の留意点

商業者や病院などの民間の方に協力を頂き、バス停を民地に置くケースがあります。この場合には道路占用許可、道路使用許可は必要ありませんが、土地所有者からの使用承諾が必要になります。

また、交差点前後や見通しの悪いところ等ではバス停を設置しないよう指導されますので、ご注意ください。

スクールバス、福祉バス、患者送迎バスを無償で運行する場合における 道路運送法上の許可の必要性について

許可、届出は不要

- 以前は、スクールバス、福祉バス、患者送迎バスを無償で運行する場合は、国土交通大臣への届出が必要でしたが、平成14年の規制緩和により、『道路運送法』の届出を含めた諸手続きは必要なくなりました。

協力金や寄付金の扱いには注意

- 運賃と呼ばずに、協力金や寄付金名目で車内でお金を受け取ることも有償とみなしますので、その場合は、道路運送法第4条の許可が必要となります。

「安全の確保が最優先」

- 使用する自動車は、自家用自動車でも構いませんが、旅客輸送に当たっては「安全の確保が最優先」(p.66 参照)であることから、自動車の提供も含めて、既存の旅客自動車運送事業者に運行委託することを考えましょう。

(2)鉄道事業法・軌道法

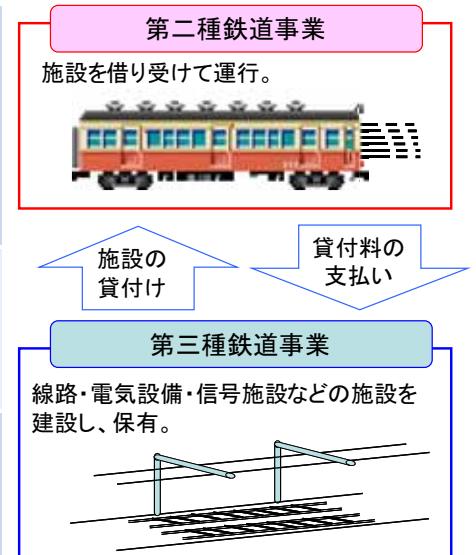
①鉄道事業

鉄道事業とは、他人の需要に応じ、鉄道による旅客又は貨物の運送を行う事業をいい、鉄道とは、線路、架線等の固定的な施設を設け、これに導かれて運行する運搬具を用いて、人又は物品を運搬する施設の総体のことと、「鉄道事業法」で規定されています。

●法令による定義

「鉄道事業」は、第一種鉄道事業、第二種鉄道事業及び第三種鉄道事業に区分されています。(鉄道事業法第2条)

| | |
|-------------|--|
| 第一種 鉄道事業 | 他人の需要に応じ、鉄道による旅客又は貨物の運送を行う事業であって、第二種鉄道事業以外のものをいう。(自ら建設し、保有する線路・電気設備・信号施設などの施設を使用して運行)。 |
| 第二種 鉄道事業 | 他人の需要に応じ、自らが敷設する鉄道線路以外の鉄道線路を使用して鉄道による旅客又は貨物の運送を行う事業をいう。 |
| 第三種 鉄道事業 | 鉄道線路を第一種鉄道事業を経営する者に譲渡する目的をもって敷設する事業及び鉄道線路を敷設して当該鉄道線路を第二種鉄道事業を経営する者に専ら使用させる事業をいう。 |



▲第二種鉄道事業と
第三種鉄道事業の関係

●鉄道の種類

鉄道の種類は、以下のとおりです。(鉄道事業法施行規則第4条)

- | | |
|-------------------|-------------------|
| ①普通鉄道 | ⑤無軌条電車（トロリーバス） |
| ②懸垂式鉄道（モノレール） | ⑥鋼索鉄道（ケーブルカー） |
| ③跨座式鉄道（モノレール） | ⑦浮上式鉄道（リニアモーターカー） |
| ④案内軌条式鉄道（新交通システム） | ⑧磁気誘導式鉄道（IMTS） |

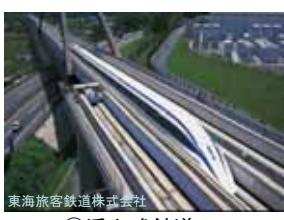


①普通鉄道

②懸垂式鉄道

③跨座式鉄道

④案内軌条式鉄道



⑤無軌条電車

⑥鋼索鉄道

⑦浮上式鉄道

⑧磁気誘導式鉄道

鉄道事業法の一部を改正する法律による規制緩和

(平成 11 年 5 月公布、平成 12 年 3 月施行)

◆旅客鉄道事業

| 改正前 | 改正後 |
|---|---|
| ○免許制 ・需給調整規制 ・事業の実現可能性・継続性・安定性、輸送の安全性等を審査 | ○許可制 →・廃止 →・同左 |
| ○許可制 ・当該線区の輸送量の動向、代替交通機関の整備状況等を審査 | ○事前届出制 ・1年前に届出 (国土交通大臣は、退出後の公衆の利便の確保に関し、関係地方公共団体等から意見聴取することとする) |
| ○認可制 | ○上限認可の下での事前届出制 (変更命令あり) |

【参考 URL】

鉄道事業法(昭和 61 年法律第 92 号)

<http://law.e-gov.go.jp/htmldata/S61/S61H0092.html>

鉄道事業法施行規則(昭和 62 年運輸省令第 6 号)

<http://law.e-gov.go.jp/htmldata/S62/S62F03901000006.html>

軌道法(大正 10 年法律第 76 号)

<http://law.e-gov.go.jp/htmldata/T10/T10H0076.html>

軌道法施行令(昭和 28 年政令第 258 号)

<http://law.e-gov.go.jp/htmldata/S28/S28SE258.html>

軌道法施行規則(大正 12 年内務省・鉄道省令)

<http://law.e-gov.go.jp/htmldata/T12/T12F00202001000.html>

軌道とは

軌道とは、原則として道路に敷設する線路（軌道）を使用して運送を行う事業、いわゆる路面電車です。

地下鉄及びモノレールについては、鉄道事業法に基づくものと、軌道法に基づくものの両方があります。



富山ライトレール
(第一種+軌道)

(第一種鉄道事業) 岩瀬浜～奥田中学校前
(軌道) 奥田中学校前～富山北

○軌道法（大正 10 年法律第 76 号）

- ・本法ハ一般交通ノ用ニ供スル為敷設スル軌道ニ之ヲ適用ス（第 1 条）
- ・軌道ハ特別ノ事由アル場合ヲ除クノ外之ヲ道路ニ敷設スヘシ（第 2 条）

（軌道の例）



土佐電気鉄道



千葉都市モノレール

○参考：鉄道事業法第 61 条

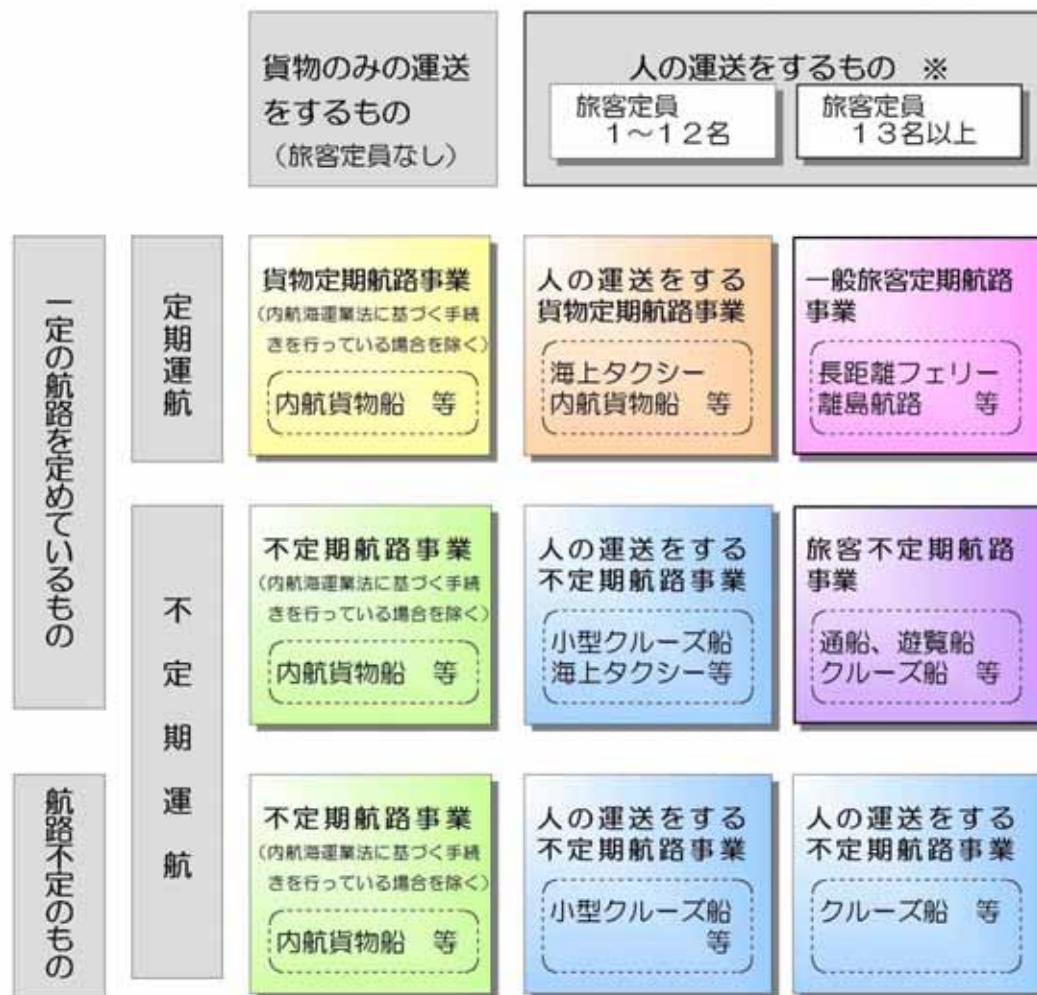
- ・鉄道線路は、道路法による道路に敷設してはならない。
- ・ただし、やむを得ない理由がある場合において、国土交通大臣の許可を受けたときは、この限りでない。

(3)海上運送法

①海上運送事業

水上（例えば海・湖・沼・河川）で「旅客」等を輸送する事業は、『海上運送法』で規定されています。

●事業の種類



※ 人の運送をするものであって、旅客定員が13名以上の場合においても、輸送対象が「特定の者の需要に応じ、特定の範囲の人の運送」であれば、旅客定員が1~12名の場合と同じ手続きとなります

海上運送法を適用しないもの

海上運送法は、次の船舶のみをもって営む海上運送事業には適用しません。

(人の運送を行わない場合)

イ. 総トン数5トン未満の船舶

（もっぱら湖、沼又は河川において営む事業の場合は、総トン数20トン未満の船舶）

ロ. 櫓（ろ）櫂（かい）のみをもって運転し、又は主として櫓（ろ）櫂（かい）をもつて運転する船舶

※櫓、櫂：人力をもって船を進める道具

(人の運送を行う場合)

櫓（ろ）櫂（かい）のみをもって運転し、又は主として櫓（ろ）櫂（かい）をもつて運転する船舶

V-3 地域公共交通への取り組みを支える支援制度

(1) 国(国土交通省)による支援制度

鉄道や旅客船、バス等の公共交通に対しては、様々な支援制度が用意されています。

詳しい内容や支援に関してのご相談等については、それぞれの項目に記載されている九州運輸局担当部局や、お近くの運輸支局などにお気軽にご相談ください。

▼国(国土交通省)による支援制度など

| | 交通関係施策名 | 運輸局等へのお問い合わせ先 |
|------------|---|--|
| バス | 地域公共交通確保維持事業 (地域間幹線系統) | 自動車交通部旅客第一課 |
| バス・タクシー | 地域公共交通確保維持事業 (地域内フィーダー系統) | 企画観光部交通企画課 |
| バス・タクシー・鉄道 | 地域公共交通バリア解消促進等整備事業 (バリアフリー化設備等整備事業) (利用環境改善促進等事業) | 自動車交通部 旅客第一課(バス) 旅客第二課(タクシー) 鉄道部計画課(鉄道) |
| 鉄道 | 地域公共交通バリア解消促進等整備事業 (鉄道軌道安全輸送設備等整備事業) | 鉄道部計画課 |
| 鉄道 | 都市鉄道等利便増進事業 | 鉄道部計画課 |
| 鉄道 | 空港アクセス鉄道等整備事業 | 鉄道部計画課 |
| 鉄道 | 地下高速鉄道整備事業 | 鉄道部計画課 |
| 鉄道 | 幹線鉄道等活性化事業(旅客線化) | 鉄道部計画課 |
| 鉄道 | 幹線鉄道等活性化事業 (高速化事業/まちづくりと連携した在来線の高速化事業) | 鉄道部計画課 |
| 鉄道 | 幹線鉄道等活性化事業(乗継円滑化) | 鉄道部計画課 |
| 鉄道 | 幹線鉄道等活性化事業 (総合連携計画事業～コミュニティ・レール化～) | 鉄道部計画課 |
| 鉄道 | 鉄道駅総合改善事業 | 鉄道部計画課 |
| 航路 | 地域公共交通確保維持事業(離島航路) | 海事復興部旅客課 |
| 航空 | 離島の航空輸送の確保 | 国土交通省航空局 |
| バス | 環境対応車導入事業 | 自動車交通部 旅客第一課 |
| バス・タクシー | 地域交通グリーン化促進事業 | 国土交通省総合政策局 環境政策課 |
| その他 | 社会资本整備総合交付金、防災・安全交付金 | 九州地方整備局建設部 都市・住宅整備課 |

注) 他省の支援制度については九州運輸局までお問い合わせください。

地域公共交通のあり方を考える必要性

地域公共交通を考えるためにあたって

地域公共交通を計画する検討手順

必要な地域公共交通サービスを確保する

地域公共交通への取り組みで利用を促進する

地域公共交通の収支を改善する

地域公共交通を支える

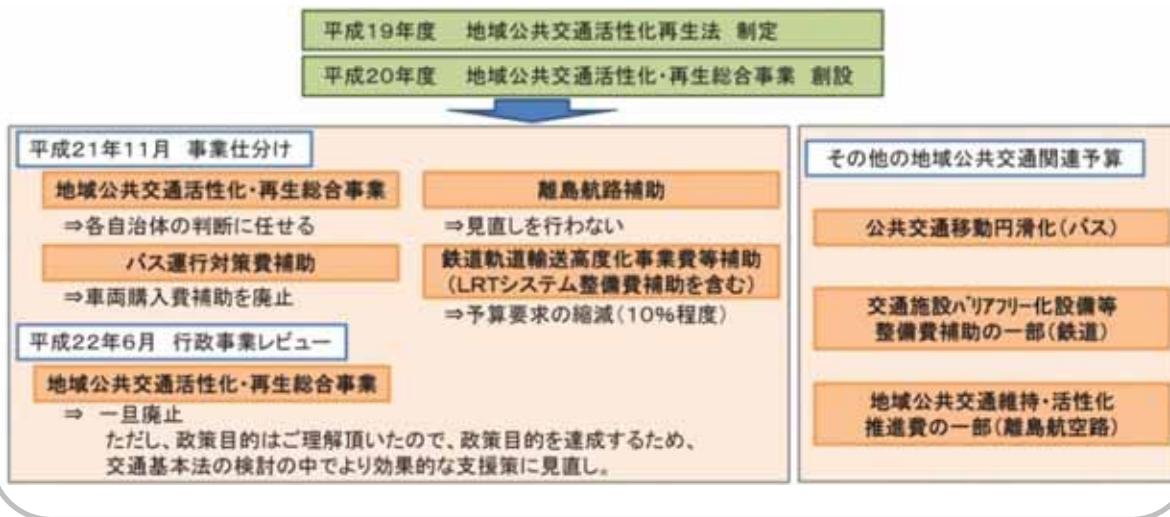
地域公共交通に関する法律や支援制度

巻末資料

●地域公共交通確保維持改善事業（生活交通サバイバル戦略）

国では、存続の危機に瀕している生活交通のネットワークについて、地域のニーズを踏まえた最適な交通手段であるバス交通、デマンド交通、離島航路・航空路の確保維持のため、地域の多様な関係者による議論を経た地域の交通に関する計画等に基づき実施される取り組みに対し、財政上の支援をしています。

創設までの経緯



地域公共交通確保維持改善事業～生活交通サバイバル戦略～

地域の活性化等の成長戦略も踏まえ、多様な関係者の連携により、地域公共交通の確保・維持を図るとともに、地域公共交通の改善に向けた取組みを支援

平成26年度予算案 306億円
(対前年度比1.00)

1. 地域の特性に応じた生活交通の確保維持(地域公共交通確保維持事業)

<支援の内容>

- 遠隔地域等における幹線バス、デマンドタクシー等の運行
- バス車両の更新等



- 離島航路・航空路の運航



2. 快適で安全な公共交通の構築(地域公共交通バリア解消促進等事業)

<支援の内容>

- 鉄道駅におけるホームドア・エレベーターの整備、ノンステップバスの導入等
- LRT・BRTの整備、ICカードの導入・活用等



(注)レール、マクラギ、ATS、車両等

3. 公共交通の充実を図るための計画策定等の後押し(地域公共交通調査等事業)

<支援の内容>

- 地域公共交通網の形成のための計画の策定に資する調査
- バスからデマンドタクシーへの転換等の生活交通の確保等に係る地域の合意形成に資する調査
- 公共交通マップの作成等を通じた地域ぐるみでの利用促進



【東日本大震災対応】被災地のバス交通等に対する柔軟な支援

平成26年度予算案 25億円
(東日本大震災復興特別会計・復興交付金計上分)

<支援の内容>

- 被災地の幹線バスの運行(運行費補助要件の緩和等の特例措置により対応)
- 仮設住宅等を巡る地域内バス等の運行(実証運行の通年化等の調査事業の特例措置により対応)



20

(2)九州管内の各県が実施している補助制度など

国による支援制度以外にも、九州各県が地域の実情を踏まえて路線バスやコミュニティバスなどに対して実施している補助制度などがありますので、簡単にご紹介します。

地域間幹線系統に対する県の欠損補助について、国との協調補助の要件がなくなった現在でも九州各県ではこれまでの内容を踏襲しつつ、補助をしています。

しかし、それ以外の補助メニューについては、多岐にわたっており、各県の実情を踏まえた支援内容になっています。

▼九州管内の各県が実施している補助制度など

| | 主な取り組み | その他 |
|-----|--|---|
| 福岡県 | <ul style="list-style-type: none"> ○地域間幹線系統への欠損補助 ○生活交通への財政支援 <ul style="list-style-type: none"> ・平成23年度から、県単補助「生活交通確保対策補助金」による支援を実施。国庫補助対象外かつ広域運行の用に供する、コミュバス及び輸送量15人以上の路線バス路線・系統について補助等を行う市町村に対し、補助を行うもの。 ・コミュバスの場合、「収支率50%以上」路線の補助率を嵩上げ。また、収支率25%未満が3年続く路線に対して4年目からは補助を行わないなど、収支の向上を促す制度としている。 ・これら運行費補助に加え、一定の要件を満たす場合、車両導入等に対する補助を行っている。 (ただし、平成26年度に、制度を一部見直し予定) ○公共交通の利用促進 <ul style="list-style-type: none"> ・平成23年度から、県及び市町村で構成する「福岡県生活交通確保対策会議」により、「路線バス利用促進福岡県内一斉キャンペーン」を実施中。県バス協会及び路線バス交通事業者の協力を得て、街頭での啓発チラシ配布、イラスト募集、イベントその他の広報活動等を実施中。 ・平成24年度から、交通事業者が実施するイベントに参加し、リーフレットやノベルティグッズの配布、パネル展示等を実施。 ○交通について首町レベル、担当者レベルで話し合う場の創出 <ul style="list-style-type: none"> ・平成24年度より実務担当者を対象とした福岡県公共交通連携検討会議（勉強会）を実施。 ・福岡県地域交通体系整備促進協議会の設置 <ul style="list-style-type: none"> →県知事が会長、市町村や商工会、民間企業等が参加し、要望活動、研修事業、調査事業、広報活動等を実施。 ・交通連携施策検討協議会の設置 <ul style="list-style-type: none"> →地域の需要に応じて交通関係者が連携する施策（パーク＆ライドなど）の提案・検討を行う場 | <ul style="list-style-type: none"> ・平成23年度に公共交通、道路、航空、海上を包括した「福岡県交通ビジョン2012」(H24~28の5カ年計画)を策定。特に、交通関係者の連携強化を謳っている。 |

佐賀県

- 地域間幹線系統への欠損補助
- 佐賀県廃止路線代替バス運行費補助金
 - ・補助要件

廃止路線の運行系統の輸送目的が同一であり廃止後1年以内に運行が開始された路線、もしくは、市町の依頼により運行を継続した路線であること、補助対象期間内において経常欠損が生じていること
 - ・補助対象区間：路線バス事業者及び鉄道と競合しない区間
 - ・補助対象経費：定額又は事業者に対して市町村が補助する額と補助単価×実車走行キロのいずれか少ない額

【補助単価】29人を超えるバス車両：107.34円、29人以下のバス車両：83.47円、乗合タクシー車両：50.50円

 - ・補助対象者：市町
 - ・補助率：補助対象経費の1／2
- 車両減価償却費等補助金
 - ・補助要件

主として、生活交通路線を運行するバス車両（スロープ付きノンステップ若しくはワンステップバス又は小型車両）
 - ・補助対象経費

車両購入費から備忘価額として1円を控除した額とノンステップ1,500万円、ワンステップ1,300万円、小型車両1,200万円のいずれか少ない額
 - ・補助対象者：バス事業者
 - ・補助率：償却期間5年間の補助対象車両に係る減価償却費及び当該車両購入に係る金融費用（年2.5%を上限）の1/2
- デマンド交通に関する補助
 - 1) 各市町への地域交通アドバイザー派遣
 - ・市町内の地域交通の見直しを検討している市町（主としてデマンド交通導入を前提）に対して、専門家の立場から継続的に指導助言していくために、地域交通の専門家を地域交通アドバイザーとして、1回／毎月～1回／2か月程度派遣
 - 2) IT活用型デマンド交通導入初期費用補助
 - ・IT活用型デマンド交通を県内市町が導入する場合に、その初期立て上げ費用を補助

【補助項目】

 - ・システムの初期設定（データベース作成等）
 - ・車載器の登録システムに関連情報を登録する作業
 - ・導入開始までの協議、調整費用（5回程度を想定）
 - ・導入開始までの進捗管理等

| | | |
|-----|--|---|
| 長崎県 | <p>○地域間幹線系統への欠損補助</p> <p>○長崎県生活バス路線運行対策費補助金</p> <ul style="list-style-type: none"> ・準広域的・幹線的な路線（旧市町村内でも可）の維持確保のため、赤字路線の運行費欠損額を市町との協調補助による支援 ・補助対象者：乗合バス事業者、市町 ・路線要件（以下の全ての要件を満たす路線） <ul style="list-style-type: none"> ①長さが 10km 以上 ②輸送量が 1 日 9~150 人 ③1 日の運行回数が 3 回以上 ④収支率が 11/20 以上 ・補助対象額：経常費用と経常収益との差額 ・補助率：1/2（ただし、市町の補助額を限度） <p>○「離島バス再生検討事業」で離島のバス事業者の車両購入を支援</p> <ul style="list-style-type: none"> ・対馬地域で実施。平成 24 年度には新規導入のバス車両購入費を対馬市とともに支援することにより、運賃を引き下げる社会実験（社会資本整備総合交付金を活用）を実施。バス車両購入費補助額相当額を利用者に還元する仕組み。 | <ul style="list-style-type: none"> ・平成 23 年度に「長崎県総合交通計画」（目標年次：平成 32 年度）を策定し、長崎の県土づくりに向け「大量流動の発生を活かす」、「地域の交通ネットワークを維持する」、「地域振興を支える」を基本理念としている。 |
| 熊本県 | <p>○地域間幹線系統への欠損補助</p> <p>○熊本県生活交通維持・活性化総合交付金制度</p> <ul style="list-style-type: none"> ・1) 路線バス等維持事業や2) 路線バス等活性化事業を実施する市町村に対し、前年度の取り組み実績に応じて（前年度の交付金額を上限として）交付金を交付 <ul style="list-style-type: none"> 1) 路線バス等維持事業（市町村事業）の内容 <ul style="list-style-type: none"> ①路線バス等事業者を対象とした欠損等補助事業 ②路線バス等事業者への路線バス等運行委託事業 ③交通空白輸送として実施される市町村営バス運行事業 ④上記①～③の事業を実施する市町村に対する負担金拠出事業 2) 路線バス等活性化事業（市町村事業）の内容 <ul style="list-style-type: none"> ①生活交通体系再編検討に関する事業 ②新規交通施策の導入に伴う路線バス等事業者を対象とした車両購入補助事業 ③車両及び停留所施設のイメージアップ事業 ④公共交通利用促進に係る広報・啓発事業 ⑤その他生活交通の活性化のために知事が必要と認める事業 | <ul style="list-style-type: none"> ・平成 24 年度に鉄道と路線バスの役割分担を明確にし、利用者の利便性の向上と行政負担の軽減を目的とした八代・水俣線等の路線バス再編検討調査（国の地域公共交通確保維持改善事業（地域公共交通調査事業））を実施し、調査結果に基づき、八代・水俣線（幹線系統）の再編を実施。 |

大分県

○地域間幹線系統への欠損補助

○生活交通路線支援事業

1) 運行費補助

- ・市町村が自ら又は委託により運行するコミュニティバスや乗合タクシーの運行費用、市町村がNPO法人等が運行するコミュニティバス等に対して支出した補助、市町村が乗合バス事業者に対して支出した補助（いずれも市町村に対する補助）
- ・補助対象路線

1片道あたり輸送人員が1.0人以上（起点から終点までに1人が1区間でも乗車すれば1.0人）の路線（運行キロ程、運行回数、輸送量等は問わない）で、他の補助事業の対象とならない路線

- ・補助率：1/3（複数市町村をまたいで運行する路線や合併後の新市の旧町村部を運行ルートに含む路線は1/2に嵩上げ）

・補助額の算定に当たっての条件

- ①キロ当たり運行費用は「前年度に国庫補助を受けた幹線系統を運行する乗合バス事業者のキロ当たり運行費用の平均値」を上限とする（標準的な費用への誘導）。
- ②収支率が50%に満たない路線は50%あるものとみなす（安いワンコインバス運行等を抑制し、適切な受益者負担やサービス水準への誘導）。
- ③乗合バス事業者への補助については、平成20年度の市町村補助額の4/5を上回る額を補助対象とする。
- ④市町村の財政力指数に応じて設定した係数を乗じる（市町村の財政状況に応じた調整）

・見直しの方向性

平成24年度に1.0人以上を初めて設定した「1片道あたり輸送人員」要件は数年かけて徐々に引き上げる（運行内容によって差を設ける）とともに、平成25年度に全額から4/5に初めて緩和した「乗合バス事業者への平成20年度市町村額を上回る額を補助対象とする」要件を数年かけて徐々に引き下げる（将来的に撤廃する）制度改正を実施中

2) 利用拡大推進費補助

- ・市町村がコミュニティバスや乗合タクシーの運行を新たに開始する場合に必要となる購入費用（150万円/台を上限）、市町村が行うバス停留所上屋の整備や時刻表作成等の運行情報提供などの利用拡大のための事業に要した費用
- ・補助率：1/2

○市町村との意見交換会の実施

- ・県交通政策課と大分運輸支局が一緒になって各市町村を個別に訪問し、補助制度の説明や具体的な路線の運行内容の見直しなどの個別の相談に応じる「地域公共交通の確保・維持に関する市町村との意見交換会」を実施
- ・相談内容に応じて実際の路線試乗、隣接市町村や関係機関（事業者、市の関係他課や支所、社会福祉協議会等）の参加なども実施

・平成23～24年度に国の地域公共交通確保維持改善事業（地域公共交通調査事業）を活用した県内の地域間幹線系統の実態調査の実施。

| |
|--|
| <p>○地域間幹線系統への欠損補助</p> <p>○廃止路線代替バス等運行費補助</p> <ul style="list-style-type: none"> ・主な補助要件：複数の旧市町村を経由、乗合バス事業者が廃止した路線が対象 ・交付先：市町村 ・補助率：県 1/2、市町村 1/2 <p>○地域公共交通チャレンジ支援事業</p> <ul style="list-style-type: none"> ・公共交通の利用促進につながる取り組みを行う交通事業者、市町村等に対して、一部補助を行っている。 <p><主な取り組み内容（H 2 4）></p> <ul style="list-style-type: none"> ・日曜・祝日は子供料金を無料にし、路線バスの利用を促進 ・小学生を対象に「バスの乗り方教室」を開催 ・県内大型ショッピングセンターにおいて、路線バス利用促進のチラシ・ボールペン等を配布 ・イベント列車の運行や駅周辺に花を植える等の環境美化活動により鉄道路線の利用を促進 <p>○バス路線再構築支援事業</p> <ul style="list-style-type: none"> ・地域間幹線系統若しくは廃止路線代替バス路線について、運行効率化に向けた不断の見直しを促すべく、県が“見直しに向けた調査費と見直し後の運行費を3年間補助”する制度 ・事業の概要： <ol style="list-style-type: none"> 1) 地域バスネットワーク研究会 <ul style="list-style-type: none"> ・将来にわたって持続可能な地域公共交通ネットワークの確立のため、県と市町村が合同で調査研究を行う。 2) バス路線の再構築を図る取組に係る支援 <ul style="list-style-type: none"> ・既存路線の見直しによるコミュニティバスへの転換など、地域の実情に合ったバス路線の再構築（ルート短縮など抜本的な運行効率化を行うこと）を行う市町村に対し、調査事業費および3年間のみ運行費を 1/2 助成する。 ・事業実施主体：市町村 ・補助率等：補助率 1/2 以内（補助上限額は財政力指数に応じて係数を乗じる） |
|--|

- ・平成 23 年度より 県内を 7 ブロックに分けて、「路線バス検証会議」を開催している。
- ・参加者は県・市町村・バス事業者・運輸支局であり、「本当に地域に必要とされる路線バスはどうあるべきか」等を意見交換している。

地域公共交通のあり方を考える必要性

地域公共交通を考えるためにあつて

地域公共交通を計画する検討手順

必要な地域公共交通サービスを確保する

地域公共交通の利用を促進する

地域公共交通への取り組みの“勘どころ”

地域公共交通の収支を改善する

地域で公共交通を支える法律や支援制度

巻末資料

鹿児島県

○地域間幹線系統への欠損補助及び車両減価償却費等補助

○廃止路線代替バス等の運行

- ・補助対象系統：ア～ウの全てに該当し、エに該当しない系統
 - ア) 複数市町村にまたがる系統（H13.3.31 時点における市町村の状態）
 - イ) 運行開始前直近の事業年度の平均乗車密度が 15 人以下
 - ウ) 1日の運行回数が 10 回以下（ただし、補助対象は代替運行しようとするバス路線の運行系統の運行回数が限度）
 - エ) 運行開始 1 年目の運行系統にあっては 1 年間の、運行 2 年目の運行系統にあっては 2 年続けて、収支率が 1/6 を、又は平均乗車密度が 1.0 人を下回った系統
- ・補助対象経費：補助対象費用から収益を控除した額。

※ただし、補助対象費用の 1/2 相当額又は市町村が乗合バス事業者、貸切バス事業者若しくは乗合タクシー事業者に補助した額のうちいずれか少ない方の額が限度
- ・補助率：1/2 以内

○廃止路線代替バス等の運行の用に供する乗車定員 29 人以下の車両及び当該車両の代替車両の取得

- ・補助対象経費：車両購入費及び備品購入費の合計額

※ただし、1両につき、実購入費（上限 500 万円）から備忘価格として 1 円を控除した額又は市町村が乗合バス事業者、貸切バス事業者若しくは乗合タクシー事業者に補助した額のうちいずれか少ない方の額が限度
- ・補助率：1/2 以内
- 廃止路線代替バス等の運行開始に必要な車庫、停留所施設、旅客待合室、その他必要な施設の取得
 - ・補助対象経費：工事費

※ただし、1 市町村につき、250 万円又は市町村が乗合バス事業者、貸切バス事業者若しくは乗合タクシー事業者に補助した額のうちいずれか少ない方の額が限度
 - ・補助率：1/2 以内

V-4 その他、地域公共交通に関する法律など

道路運送法や地域公共交通の活性化及び再生に関する法律などのほか、地域公共交通に関する主な法律などとしては以下のようないがあります。

| 関連する法律など | 知っておいてほしいこと |
|---|---|
| 車両制限令(道路法) | ○道路は一定の構造基準により作られています。そのため、道路法では道路の構造を守り、交通の危険を防ぐため、道路を通行する車両の大きさや重さを制限しています。 |
| 道路運送車両法 | ○自動車の安全性について「道路運送車両の保安基準」、「道路運送車両の保安基準の細目を定める告示」、「ワンマンバスの構造要件」等があります。 ○「事業用」に用いられる車両は「自家用」より厳しい基準が適用されています。ちなみに、車両の保安基準等については地域公共交通会議の議論を経て弾力的な対応も可能です。 |
| 高齢者、障害者等の移動等の円滑化の促進に関する法律 | ○移動円滑化のために必要な旅客施設又は車両等の構造及び設備に関する基準を定める省令基準（第8条第1項）があります。 ○また、一方で「移動円滑化基準適用除外自動車の認定要領」（移動円滑化基準第43条及び附則第3条）などもあります。 |
| 厚生労働大臣告示 「自動車運転者の労働時間等の改善のための基準」 | ○バス運転手・タクシー運転手の労働時間等の改善基準として以下があります。 ・拘束時間（労働時間+休憩時間） → 1日あたり13時間以内が基本 ・運転時間 → 2日平均で9時間/日が限度 ・連続運転時間 → 4時間が限度（30分以上の休憩等の確保が必要） |
| 国土交通省自動車交通局長通達 「一般乗合旅客自動車運送事業の運賃及び料金に関する制度の全部改正について」 (国自旅第118号 平成13年12月5日地方運輸局長・沖縄総合事務局長あて) | ○対キロ制の運賃を検討するにあたって、基本的な算出方法（一般バスの運賃計算賃率等の標準的な算出方法）があります。 ・運賃計算キロ程が2kmを超えて10km（又は2kmを超えて5km）までの部分にかかる賃率を基準賃率とし、2kmまでの部分にかかる賃率は基準賃率の2倍とし、10kmを超えて20km（又は5kmを超えて10km）までの部分にかかる賃率は基準賃率を1割以上減じた賃率とし、20kmを超えて30km（又は10kmを超えて15km）までの部分にかかる賃率は基準賃率を2割以上減じた賃率とし、30km（又は15km）を超える部分にかかる賃率は基準賃率を3割以上減じた賃率とし、累加法による。 ・ただし、地域の実情に応じて設定することを妨げるものではない。 ・また、特別初乗運賃については、原則として、対キロ区間制及び対キロ制の場合は初乗運賃での設定キロ程に、概ね1/2を乗じたキロ程を基準とし、他の運賃制定形態の場合もこれと同様の考え方を基準とするものとする。 |

地域公共交通のあり方を考える必要性

地域公共交通を考えにあたって

地域公共交通を計画する検討手順

必要な地域公共交通サービスを確保する

地域公共交通への取り組みの「勘どころ」

地域公共交通の収支を改善する

地域公共交通を支える

地域公共交通に関する法律や支援制度

巻末資料

| 関連する法律など | 知っておいてほしいこと |
|--|---|
| 運輸省自動車局長通達 「自動車運送事業に係る 収益及び費用並びに固定資産の配分基準について」 (自総第338号自旅第151号自貨第55号 昭和52年5月17日地方運輸局長・沖縄総合事務局長あて) | ○一般乗合旅客自動車運送事業、一般貸切旅客自動車運送事業、一般乗用旅客自動車運送事業及びその他の事業に関する収益及び費用並びに固定資産（無形固定資産及び投資等を除く。）は、その属する勘定科目ごとに、それぞれの基準によって各事業に配分する必要があります。 ○ちなみに、バス事業に係る経費については、旅客自動車運送事業等報告規則における科目に従って、運行費用（営業費用）の項目が予め整理されています。 |
| 道路交通法 | ○この法律は、道路における危険を防止し、その他交通の安全と円滑を図り、及び道路の交通に起因する障害の防止に資することを目的として制定されました。 |
| 自動車ターミナル法 | ○この法律は、自動車ターミナル事業の適正な運営を確保すること等により、自動車運送事業者及び自動車ターミナルを利用する公衆の利便の増進を図り、もって自動車運送の健全な発達に寄与することを目的として制定されました。 |
| 港湾法 | ○この法律は、交通の発達及び国土の適正な利用と均衡ある発展に資するため、環境の保全に配慮しつつ、港湾の秩序ある整備と適正な運営を図るとともに、航路を開発し、及び保全することを目的として制定されました。 |
| 都市再生特別措置法 | ○この法律は、都市の再生の推進に関する基本方針等について定めるとともに、都市再生緊急整備地域における市街地の整備を推進するための民間都市再生事業計画の認定及び都市計画の特例並びに都市再生整備計画に基づく事業等に充てるための交付金（※）の交付等の特別の措置を講じ、もって社会経済構造の転換を円滑化し、国民経済の健全な発展及び国民生活の向上に寄与することを目的として制定されました。 ※社会資本整備総合交付金 |
| 中心市街地の活性化に関する法律 | ○地域公共交通は中心市街地活性化において重要な役割を担っています。 ○この法律は、中心市街地の活性化に関し、基本理念、政府による基本方針の策定、市町村による基本計画（※）の作成及びその内閣総理大臣による認定、当該認定を受けた基本計画に基づく事業に対する特別の措置、中心市街地活性化本部の設置等について定め、もって地域の振興及び秩序ある整備を図り、国民生活の向上及び国民経済の健全な発展に寄与することを目的として制定されました。 ※中心市街地活性化基本計画 |

地域公共交通のあり
方を考える必要性

地域公共交通を
考えるにあたって

地域公共交通を
計画する検討手順

必要な地域公共交通
サービスを確保する

地域公共交通の
利用を促進する

地域公共交通への取り組みの“勘どころ”
収支を改善する

地域で公共交通を
支える

地域公共交通に関する
法律や支援制度

卷末資料

卷末資料

◆ 地域公共交通に関する用語

ここでは、地域公共交通に関する以下の用語について解説しています。

| | | | |
|------------|-----|--------------------------|-----|
| 地域公共交通 | 173 | 新交通管理システム（UTMS） | 176 |
| 交通空白地域 | 173 | 交通需要マネジメント（TDM） | 176 |
| 乗合バス | 173 | モビリティ・マネジメント（MM） | 176 |
| デマンド交通 | 173 | パーク&ライド（P&R） | 177 |
| 貸切バス | 173 | カーシェアリング | 177 |
| 特定バス | 173 | カーフリーク | 177 |
| コミュニティバス | 174 | ノーマイカーク | 177 |
| 自家用有償旅客運送 | 174 | スペシャル・トランスポート・サービス（STS） | 177 |
| 乗合タクシー | 174 | バス接近表示システム（バスロケーションシステム） | 178 |
| 介護タクシー | 174 | LRT | 178 |
| 福祉タクシー | 174 | BRT | 178 |
| ノンステップバス | 174 | PTPS | 178 |
| バス路線 | 174 | ガイドウェイバス | 178 |
| 運行系統 | 175 | トリガー（引き金）方式 | 179 |
| 地域間幹線バス系統 | 175 | フリー乗降 | 179 |
| 地域内フィーダー系統 | 175 | 混乗化 | 179 |
| トリップ | 175 | 道路交通センサス | 179 |
| 輸送人員 | 175 | バリアフリー | 179 |
| 乗車人員 | 175 | 移動制約者 | 179 |
| 平均乗車キロ | 176 | 第3セクター | 180 |
| 輸送人キロ | 176 | 上下分離（方式） | 180 |
| 輸送密度 | 176 | | |
| 平均乗車密度 | 176 | | |

地域公共交通

地域住民の日常生活若しくは社会生活における移動又は観光旅客その他の当該地域を来訪する者の移動のための交通手段として利用される公共交通機関のこと。

交通空白地域

鉄道やバスなどの公共交通を利用することが困難なエリアのこと。一般的には、鉄道駅から半径 800m~1,500m 程度、バス停から半径 300~500m 程度の範囲からはずれるエリアを交通空白地域としている例が多い。

なお、公共交通は運行されているものの、運行頻度が著しく低いエリア等を「交通不便地域」などと位置づけているケースもみられる。

乗合バス

正式には一般乗合旅客自動車運送事業といい、主に路線を定めて定期に運行する自動車により不特定多数の旅客を乗り合わせて運送する事業のことで、道路運送法による事業の経営許可、運賃・料金の認可・届出等が必要である。乗合バスには、一般の路線バス、定期観光バス、長距離高速バスなどがある。このほかにも、地方公共団体等が主体的に運行を確保するコミュニティバスや乗合バスとタクシーの中間的な役割を果たす乗合タクシー、予約等に基づいて運行を行うデマンド交通※などがあり、過疎化の進行や少子高齢化の進展を受け、地域のニーズに応じて乗合運送の形態が多様化してきている。

※デマンド交通

「デマンド」とは要望のことで、乗客から事前に連絡（予約）を受けて、基本となる路線以外の停留所に立ち寄ったり、運行を開始したりするなど、乗客の要望を運行に反映できる運行形態をいう。（詳細については p.63、p.82 参照）

貸切バス

正式には一般貸切旅客自動車運送事業といい、一個の運送契約により乗車定員 11 人以上の自動車を貸し切って旅客を運送する事業のことで、道路運送法の事業の許可、運賃・料金の届出等が必要である。町内会や会社の小旅行、旅行会社の団体旅行などに利用されている。

特定バス

正式には特定旅客自動車運送事業といい、学校や施設への送迎など、特定の者の需要に応じて一定の範囲の旅客を運送する事業のこと。

コミュニティバス

地域の住民の利便向上等のため一定地域内を運行するバスで、車両仕様、運賃、ダイヤ、バス停の位置等を工夫したバスサービス。狭義には、乗合バスによる運行を意味するが、広義には、自家用車による市町村運営有償運送まで含める場合もある。

自家用有償旅客運送

地域住民の生活に必要な旅客輸送を確保するために、市町村自らが保有する“白ナンバー”的車両を使用して旅客の運送を行うこと。（市町村運営有償運送）

自家用車有償旅客運送には、その他、要介護者・要支援者等の輸送をNPO等が行う「福祉有償運送」や、過疎地域において地域住民の輸送をNPO等が行う「過疎地有償運送」がある。（詳細についてはp.148参照）

乗合タクシー

乗合バスのように乗合旅客を運送するタクシーで、車両の乗車定員は10人以下となる。定時定路線で運行する形態と、事前に予約を受けて運行するデマンド型等の形態がある。

介護タクシー

介護支援専門員（ケアマネージャー）が作成する介護サービス計画（ケアプラン）又は市町村が行う介護給付費支給決定の内容に基づき、資格を有する訪問介護員等が訪問介護サービス等と連続又は一体として要介護者等の輸送を行う福祉タクシー。

福祉タクシー

患者の運送や車椅子利用者などのために、寝台を備え付けた車両や、リフトを備え車椅子に座ったままで乗り降りできるタクシー。

ノンステップバス

車椅子やベビーカーなどでも利用しやすいよう、床面を低くして、乗降口の段差（ステップ）をなくしたバス。

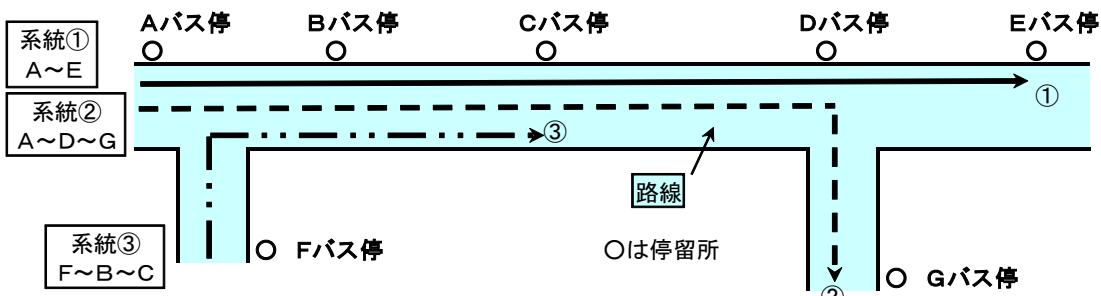


バス路線

乗合バス（路線定期運行・路線不定期運行）の業務遂行上のために定める一定区間の道路（私道を含む場合もある）。

運行系統

バス路線上に定めるバス停留所を含めた個別の具体的な運行ルート（停留所を結んだ線）。なお、共通する区間を走行する系統の総称（系統の束）を「路線」という。（下図の例では系統①～③の総称が「路線」となる。）



▲バス路線と運行系統のイメージ

地域間幹線バス系統

一般的には地域間（複数市町村間）にまたがるバス系統などを指すが、狭義では、「地域公共交通確保維持改善事業」の対象となる幹線バスネットワークを示す。

「地域公共交通確保維持改善事業」の中では、計画運行回数や輸送量が一定量を上回り、かつ、経常赤字が見込まれることなどの要件が定められている。

地域内フィーダー系統

一般的には幹線（地域間幹線バス系統や鉄道など）と接続し、地域内の移動を支える支線の役割を担うバス・乗合タクシーなどを指すが、狭義では、「地域公共交通確保維持改善事業」の対象となる地域内のバス交通・デマンド交通等を示す。

「地域公共交通確保維持改善事業」の中では、補助対象となる幹線バス交通ネットワークを補完することや、幹線バス交通ネットワーク等へのアクセス機能を有することなどの要件が定められている。

トリップ

ある地点（出発地）からある地点（目的地）への移動のこと。移動の単位であり、1回の移動が1トリップと表現される。

輸送人員

輸送した旅客の総人員数。路線別では、バスや列車に乗車した旅客数。

乗車人員

乗車した旅客の総人員数。例えば鉄道の場合は、通常は、改札口に入った旅客数。

平均乗車キロ

一人当たりの平均乗車距離。路線別では、輸送人キロ÷輸送人員。

輸送人キロ

輸送した各々の旅客（人）にそれぞれの旅客が乗車した距離（キロ）を乗じたものの累積。

輸送密度

1日1キロ当たりの平均乗客数（小学生以上）を表す。

（1日当たりの輸送人キロ÷営業キロ）

平均乗車密度

1キロ（どの区間をとらえても）当たりの平均乗客数を表す。

（運送収入÷平均賃率÷実車走行キロ）

新交通管理システム（UTMS）

Universal Traffic Management Systems の略で、ITSの一環として総合交通管理を目指した警察のシステム。



交通需要マネジメント（TDM）

Transportation Demand Management の略。ロードプライシング、公共交通機関の利用促進など、車の利用者の交通行動の変更を促すことにより、都市または地域レベルの交通渋滞を緩和する手法の体系をいう。

モビリティ・マネジメント（MM）

一人ひとりのモビリティ（移動）が、社会にも個人にも望ましい方向（例えば、過度な自動車利用から公共交通や自転車等を適切に利用する方向）に自発的に変化することを促す、コミュニケーションを中心とした取り組み。（詳細については p.125 参照）

パーク＆ライド（P & R）

都心部等での道路交通混雑を避けるために、都市の郊外部において自動車を駐車し、鉄道・バス等の公共交通機関へ乗り換える手法。

ちなみに、キス＆ライド（K & R）は家族などが駅やバスターミナル等まで自家用車で送ることで、サイクル＆ライド（C & R）は自転車で駅やバスターミナル等まで来て列車やバスに乗り換えることを言う。



カーシェアリング

複数の人が自動車を共同で所有・利用する自動車の共同利用システムで、必要なときに必要なだけ利用する新しい自動車の使い方。総自家用車数と利用回数の減少に効果がある。

カーフリーデー

ヨーロッパを中心に、毎年9月22日に行われる社会イベント。この日は、マイカーの代わりに公共交通機関・歩行・自転車などで移動するとともに、都市の交通・環境問題に関するシンポジウムや展示会を開催、交通や環境について考える一日となっている。

ノーマイカーデー

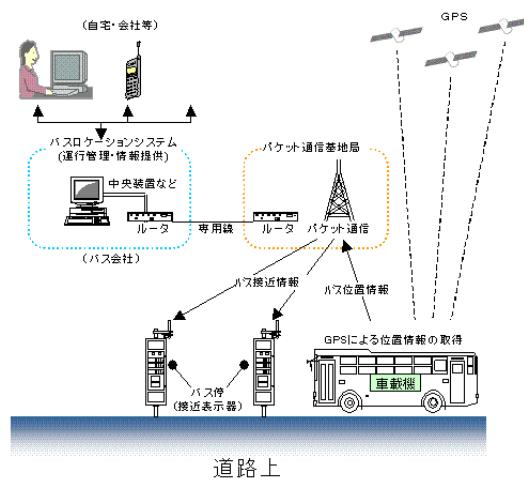
特定の日にちや曜日を決めて自動車の利用を自粛する取り組み。「ノーカーデー」ともいう。

スペシャル・トランスポート・サービス（STS）

高齢者・身体障害者等の移動制約者を、個別に又はそれに近い形で輸送するサービスで、過疎地域等の交通空白地帯でタクシー車両を用いて行う「福祉タクシー」、行政が事業主体の福祉施設等をバスで巡回する「福祉バス」、地方公共団体がタクシー等の公共交通機関によっては十分な輸送サービスが確保できないと認めて、関係者による運営協議会により合意が得られた場合にNPO等による運送を行う「福祉有償運送・過疎地有償運送」を言い、一般的に車椅子専用車や寝台車、リフト付きの車両を使用することも多い。

バス接近表示システム（バスロケーションシステム）

運行中のバスの位置情報をGPS（Global Positioning System：全世界的な無線測位システム）車載器でリアルタイムに把握することにより、バスの現在位置・運行状況・遅れ等の情報を提供するシステム。



LRT

Light Rail Transit の略。従来の路面電車から走行空間、車両等を向上させたもので、高い速達性、定時性、輸送力等を持った、人や環境に優しい都市公共交通システム。



BRT

Bus Rapid Transit : 高度基幹バスシステムの略。専用走行路を走行し、近代的な駅、ハイテク車両を用いて高頻度・高速サービスを実現する都市公共交通システムで、バスを用いることにより安価かつ効率的な整備が可能なシステム。



PTPS

Public Transportation Priority Systems : 公共車両優先システムの略。路線バスやパトカー・救急車などの公共車両が交差点を通行する際に信号が青になるなど、優先的に信号機等を制御するシステム。（p.118 参照）

ガイドウェイバス

専用軌道も一般道路も走行できるバスによる新しい交通システム。専用の高架上も補助誘導輪による安全な走行、渋滞の回避が可能。

トリガー（引き金）方式

新たな公共交通サービスの導入などを行う際、事前に利用者数などの基準を設定し、運行開始後の利用状況が基準を下回った場合には、サービスの廃止や見直しなどを実施する方式。（詳細については p.65 参照）

フリー乗降

バスや乗合タクシーの路線の全部もしくは一部の区間において、路線上の任意の場所で乗降できる制度で、乗車時にはバス等に向かって手を挙げるなどして合図する。なお、対象区間を「フリー乗降区間」などと呼ぶ。

混乗化

児童や高齢者が利用することを目的としたスクールバスや福祉バスなど、利用者が限定されているバス等に、一般の利用者も乗ることができるようにすることで、既存交通資源の有効活用策の一つ。（詳細については p.91 参照）

道路交通センサス

全国の道路と道路交通の実態を把握する調査であり、一般交通量調査、自動車起終点調査（OD 調査）、駐車場調査の3つの調査で構成されている。調査結果を集計すると、道路の状況、道路交通の状況、自動車の運行状況、駐車の状況、駐車場の状況が平日、休日別にわかる。調査結果は、地域の状況の分析、将来需要の予測、ライフスタイルの把握などに活用され、将来のニーズに合わせた道路の建設が行われる。

5年おきに実施されている。

バリアフリー

高齢者、障害者等が社会生活していく上で物理的、社会的、制度的、心理的および情報面での障害を除去するという考え方。



公共交通機関のバリアフリー化とは、高齢者、障害者等が公共交通機関を円滑に利用できるようにすること。

移動制約者

交通行動上、人の介助や機器を必要としたり、様々な移動の場面で困難を伴ったり、安全な移動に困難であったり、身体的苦痛を伴う等の制約を受ける人々を指す。

第3セクター

元々は地域開発や新しい都市づくり推進のため、第一セクター（国や地方公共団体）と、第二セクター（民間企業）が共同出資して設立された事業体。

旧国鉄の赤字線廃止の計画が具体化したころ、赤字線の存続を図ろうとする地方の関係者が設立し、第三セクター方式で地方鉄道の存続を図ったため、鉄道でこの形態の会社が多い。

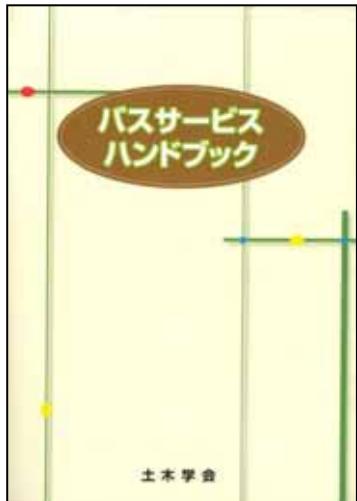
上下分離（方式）

鉄道インフラの整備主体と運行主体を分離し、鉄道インフラの整備に公的主体が関与する方式。鉄道インフラ整備に要する資本費（全部又は一部）を運行主体からの線路使用料により償還する償還型と、鉄道整備に要する資本費の全部を公費により調達する公設型がある。

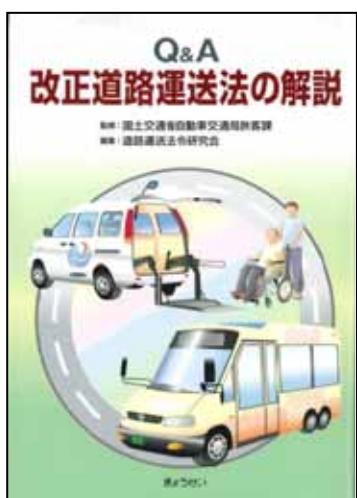
◆ 参考となる書籍やマニュアル・事例集等

●参考となる書籍

土木学会 土木計画学研究委員会
規制緩和後におけるバスサービスに関する研究小委員会
「バスサービスハンドブック」
(平成19年3月)



国土交通省自動車交通局旅客課 監修
道路運送法令研究会 編集
「Q&A 改正道路運送法の解説」
(平成18年11月)



土木学会 土木計画学研究委員会
土木計画のための態度・行動変容研究小委員会
「モビリティ・マネジメントの手引き」
(平成17年5月)



地域公共交通のあり方を考える必要性

地域公共交通を考えるためにあたって

地域公共交通を計画する検討手順

必要な地域公共交通サービスを確保する

地域公共交通の利用を促進する

地域公共交通の収支を改善する

地域公共交通への取り組みの「勘どころ」

地域公共交通に関する法律や支援制度

卷末資料

●参考となるマニュアルや事例集等

国土交通省 総合政策局

「事業評価を通じた地域公共交通確保維持改善事業の効果的実施に向けて ガイダンス」

(平成 25 年 11 月)

<http://www.mlit.go.jp/common/001020610.pdf>

事業評価を通じた地域公共交通確保維持改善事業の効果的実施に向けて
ガイダンス

平成 25 年 11 月

国土交通省総合政策局

国土交通省 総合政策局

「地域公共交通の利用促進のためのハンドブック
～地域ぐるみの取組～」

(平成 25 年 5 月)

<http://www.tb.mlit.go.jp/tohoku/ks/120615%20ks/ks-riyousokusin.pdf>

地域公共交通の
利用促進のためのハンドブック
～地域ぐるみの取組～

国土交通省

国土交通省 中部運輸局

「デマンド型交通の手引き」

(平成 25 年 3 月)

<http://www.tb.mlit.go.jp/chubu/tsukuro/joho/demando/pdf/demando.pdf>

デマンド型交通の
手引き



平成 25 年 3 月
国土交通省 中部運輸局

国土交通省 九州運輸局
「(勘どころシリーズ) 地域内フィーダー系統に
関する市町村の取組み事例集」
(平成 25 年 3 月)

<http://www.tb.mlit.go.jp/kyushu/gyoumu/kikaku/file31/201305kotsukikakuka.pdf>



国土交通省 中部運輸局 愛知運輸支局
「地域公共交通会議等運営マニュアル」
(平成 25 年 2 月)

<http://www.tb.mlit.go.jp/chubu/tsukuro/joho/uneimanual/pdf/uneimanual.pdf>



国土交通省 鉄道局
「鉄道プロジェクトの評価手法マニュアル
(2012 年改訂版)」
(平成 24 年 7 月)

http://www.mlit.go.jp/tetudo/tetudo_fr1_000040.html



国土交通省

「地域公共交通の確保・維持・改善に向けた 取組マニュアル」

(平成 24 年 3 月)

<http://www.tb.mlit.go.jp/kinki/kansai/program/zentai.pdf>

地域公共交通の確保・維持・改善に
向けた取組マニュアル

平成 24 年 3 月
国土交通省

国土交通省 総合政策局 参事官室

「地域のモビリティ確保の知恵袋 2012」

(平成 24 年 3 月)

http://www.mlit.go.jp/sogoseisaku/soukou/sogoseisaku_soukou_tk_000037.html

地域のモビリティ確保の知恵袋 2012

～災害時も考慮した「船はぬれの村」～

平成 24 年 3 月

国土交通省 総合政策局 参事官室（総合交通体系）

国土交通省 中部運輸局

「地域公共交通の手引き」

(平成 24 年 3 月)

<http://www.tb.mlit.go.jp/chubu/tsukuro/joho/tebiki/pdf/tebiki.pdf>

地域公共交通の手引き



国土交通省 中部運輸局

国土交通省 九州運輸局

「九州離島航路経営改善ガイド

～離島航路の安定的な維持・活性化に向けて～

(平成 24 年 3 月)

[http://www.tb.mlit.go.jp/kyushu/gyoumu/kaiji/
file12/file-zentai.pdf](http://www.tb.mlit.go.jp/kyushu/gyoumu/kaiji/file12/file-zentai.pdf)

九州離島航路経営改善ガイド

～離島航路の安定的な維持・活性化に向けて～

平成 24 年 3 月

九州運輸局

国土交通省 北陸信越運輸局

「みんなで創る地域公共交通 -住民説明会の手引き編-

住民説明会のポイント 50」

(平成 23 年 11 月)

[http://www.tb.mlit.go.jp/hokushin/hrt54/
com_policy/seminar20110928/siryou04.pdf](http://www.tb.mlit.go.jp/hokushin/hrt54/com_policy/seminar20110928/siryou04.pdf)

みんなで創る地域公共交通
-住民説明会の手引き編-

住民説明会の
ポイント 50

住民説明会計画上のツボ
説明資料作成時のツボ
説明会開催時のツボ

北陸信越運輸局 企画観光部

国土交通省 政策総括官付 参事官室

「地域のモビリティ確保の知恵袋 2011」

(平成 23 年 3 月)

[http://www.mlit.go.jp/sogoseisaku/soukou/
seisakutokatsu_soukou_tk_000033.html](http://www.mlit.go.jp/sogoseisaku/soukou/seisakutokatsu_soukou_tk_000033.html)

地域のモビリティ確保の知恵袋 2011

～地域の確実な暮らし・安心し、
安全の公共交通を確保していくための工具～ノハカラ

平成 23 年 3 月

国土交通省 政策総括官付 参事官室

国土交通省 政策総括官付 参事官室
「地域のモビリティ確保の知恵袋 2010」
(平成 22 年 3 月)

http://www.mlit.go.jp/sogoseisaku/soukou/seisakutokatsu_soukou_fr_000001.html

地域のモビリティ確保の知恵袋 2010

～地域の人々が笑顔になる持続可能な地域交通の計画づくりのための工夫・ノウハウ～

平成 22 年 3 月

国土交通省 政策総括官付 参事官室

複数市町村の連携による広域的な地域公共交通の活性化に関する調査検討会
「住民ニーズに応えるためのステップ
～行政界を越えた移動への対応～」
(平成 22 年 3 月)

<http://wwwwtb.mlit.go.jp/chubu/tsukuro/kassei/municipalities/pdf/teachingbook.pdf>

住民のニーズに応えるためのステップ
～行政界を越えた移動への対応～



平成 22 年 3 月

複数市町村の連携による
広域的な地域公共交通の活性化に関する調査検討会

国土交通省 九州運輸局
「なるほど！！公共交通の勘どころ[別冊]
航路・鉄道の維持・活性化・再生に向けた
取組事例集」
(平成 22 年 3 月)

<http://wwwwtb.mlit.go.jp/kyushu/gyoumu/kikaku/file10a.htm>

なるほど！！公共交通の勘どころ【別冊】
航路・鉄道の維持・活性化・再生に向けた
取組事例集



平成 21 年度

国土交通省 九州運輸局

国土交通省 自動車交通局旅客課
「地域公共交通づくりハンドブック」
(平成 21 年 3 月)

<http://www.mlit.go.jp/common/000036945.pdf>

「地域公共交通づくりハンドブック」

国土交通省自動車交通局旅客課

コミュニティバス等評価プログラム策定調査検討会
「コミュニティバスの事業評価の手引き」
(平成 21 年 3 月)

[http://wwwwtb.mlit.go.jp/chubu/tsukuro/kassei/
valuation_basis/](http://wwwwtb.mlit.go.jp/chubu/tsukuro/kassei/valuation_basis/)



国土交通省 政策統括官付 参事官室
「地域の自立的発展のための
モビリティ確保に向けた検討の手引き」
(平成 20 年 3 月)

[http://www.mlit.go.jp/kisha/kisha08/15/150327/
08.pdf](http://www.mlit.go.jp/kisha/kisha08/15/150327/08.pdf)

地域の自立的発展のための
モビリティ確保に向けた検討の手引き

平成 20 年 3 月
国土交通省 政策統括官付 参事官室

国土交通省 北陸信越運輸局

「地域公共交通総合連携計画策定の手引き」

(平成 19 年 6 月)

http://www.tb.mlit.go.jp/hokushin/hrt54/com_policy/hprenew/jinzai/H19tebiki.pdf

地域公共交通総合連携計画策定の手引き
～「都市公共交通の活性化及び再生に関する法律に基づく

～」(東京都等における公共交通機関の活性化等に関する法律)～



国土交通省 北陸信越運輸局

国土交通省 海事局

「旅客船活性化事例集 ~ベストプラクティス~」

(平成 18 年 4 月)

<http://www.mlit.go.jp/maritime/naikoh/bestpractice.pdf>



平成18年4月

国土交通省 鉄道局・運輸局鉄道部

「ベストプラクティス集

～鉄道を元気にする 34 の取組～

(平成 16 年 10 月)

<http://www.mlit.go.jp/tetudo/bestpractice/bestpractice%20toppage.htm>

ベストプラクティス集

～鉄道を元気にする 34 の取組～



国土交通省鉄道局・運輸局鉄道部

なるほど！！公共交通の勘どころ（平成 25 年度版）

地域公共交通を創り・守り・育てるために

平成 26 年 3 月

【発 行】国土交通省 九州運輸局 企画観光部 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

FAX : 092-472-2334

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

URL : <http://wwwtb.mlit.go.jp/kyushu/>