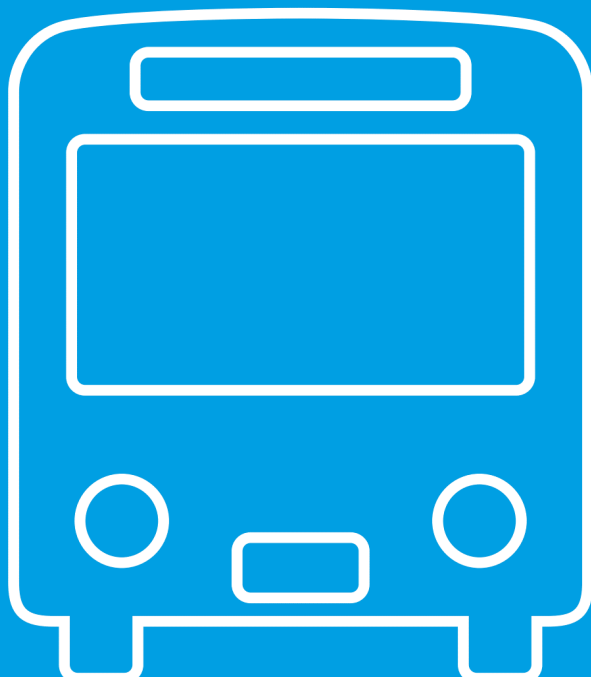


はじめて会議委員に任命された方の  
地域公共交通ガイド



## はじめに

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

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

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

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

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

## このガイドブックの構成と内容

<はじめに>

地域公共交通とは

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

地域公共交通を  
どうつくるか

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

地域公共交通を  
どう守り育てるか

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

<おわりに>

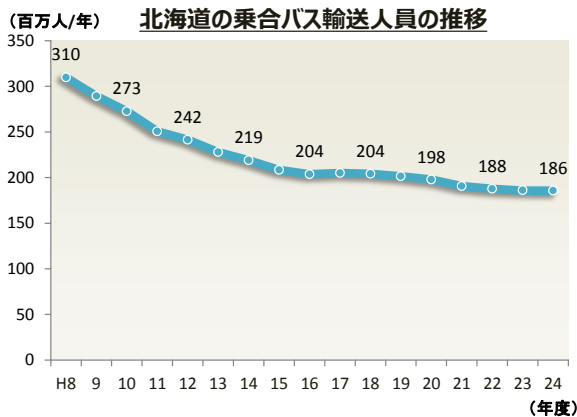
参考資料 検討のチェックポイント

# 1. 地域公共交通をとりまく現状について

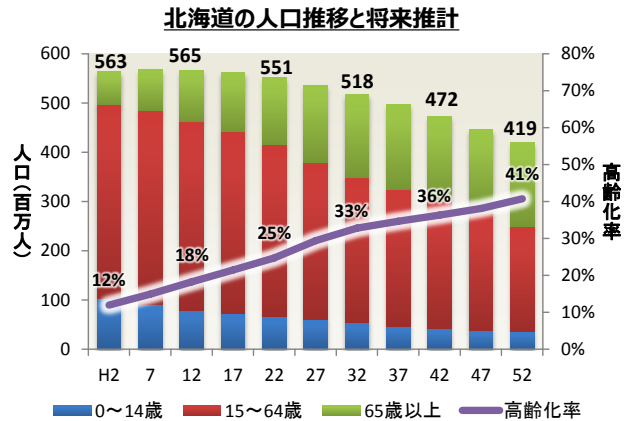
近年、赤字となったバス路線や地方鉄道の廃止というニュースをよく耳にしますが、特に地方都市において、公共交通は社会情勢の変化に伴い、危機的な状況を迎えています。

## ■モータリゼーションの進展、バス利用者数、将来人口の減少

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



出典：北海道運輸局資料



出典：国勢調査、将来推計人口（人口問題研究所）

- 1 地域公共交通をとりまく現状について
- 2 地域で協力してバスを走らせる時代へ
- 3 地域公共交通に関する会議や会議委員に求められる役割
- 4 公共交通の種類とその特徴
- 5 バスの運行に関する法律「道路運送法」とは
- 6 地域の特徴と公共交通の現状を知ること
- 7 地域公共交通の主な利用者とは
- 8 地域や利用者の特性に配慮したダイヤ・ルートの設定
- 9 運賃の設定に当たったポイント
- 10 デマンド型交通のメリットとデメリットについて
- 11 地域公共交通を長く継続していくためのポイント
- 12 利用者を増やすためには

## 2. 地域で協力してバスを走らせる時代へ

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

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

### ■公共交通の担い手は民間事業者から市町村へ

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

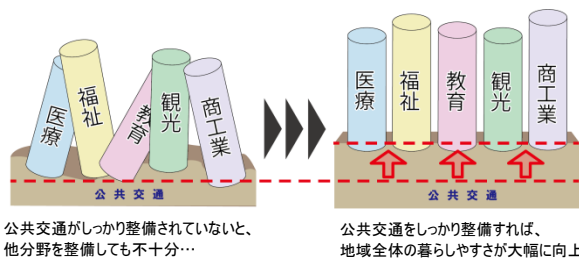
### ■ピンチを前向きに捉えてチャンスに変える

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

### ■公共交通はまちづくりの土台

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

#### 公共交通は暮らしを支える土台



### ■公共交通はみんなで作る

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

### 3. 地域公共交通に関する会議と会議委員に求められる役割

#### ■ 地域公共交通に関する会議の種類と機能

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

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

法律に基づく検討組織		
	法定協議会	地域公共交通会議
目的	地域公共交通総合連携計画（連携計画）を策定 計画実施主体となる	生活交通のあり方を審議 地域の交通計画を策定（任意）
根拠法	地域公共交通活性化再生法	道路運送法
協議会が 整った場合	連携計画の策定、同計画実施への許認可手続き 簡素化、地方債起債等の特例措置を受けること ができる	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
対象モード	鉄道、軌道、バス、タクシー、旅客船等	バス・タクシー
参加 メンバー	市町村、道、運輸局、交通事業者、住民利用者 代表、道路管理者、交通管理者	市町村、道、運輸局、交通事業者、交通事業者 の運転者組織、住民利用者代表、道路管理者、 交通管理者（主催者が必要と判断する場合）
参加是非	応諾義務あり	応諾義務なし
協議結果	協議会参加者の尊重義務あり	法律上規定なし
事業実施	行える	行えない

#### ■ 会議の構成員とその役割

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



1 地域公共交通をとりまく現状について

2 地域で協力してバスを走らせる時代へ

3 地域公共交通に関する会議と会議委員に求められる役割

4 公共交通の種類とその特徴

5 バスの運行に関する法律「道路運送法」とは

6 地域の特徴と公共交通の現状を知ることが先決

7 地域公共交通の主な利用者とは

8 地域や利用者の特性に配慮したダイヤ・ルートの設定

9 運賃の設定に当たってのポイント

10 デマンド型交通のメリットとデメリットについて

11 地域公共交通を長く継続していくためのポイント

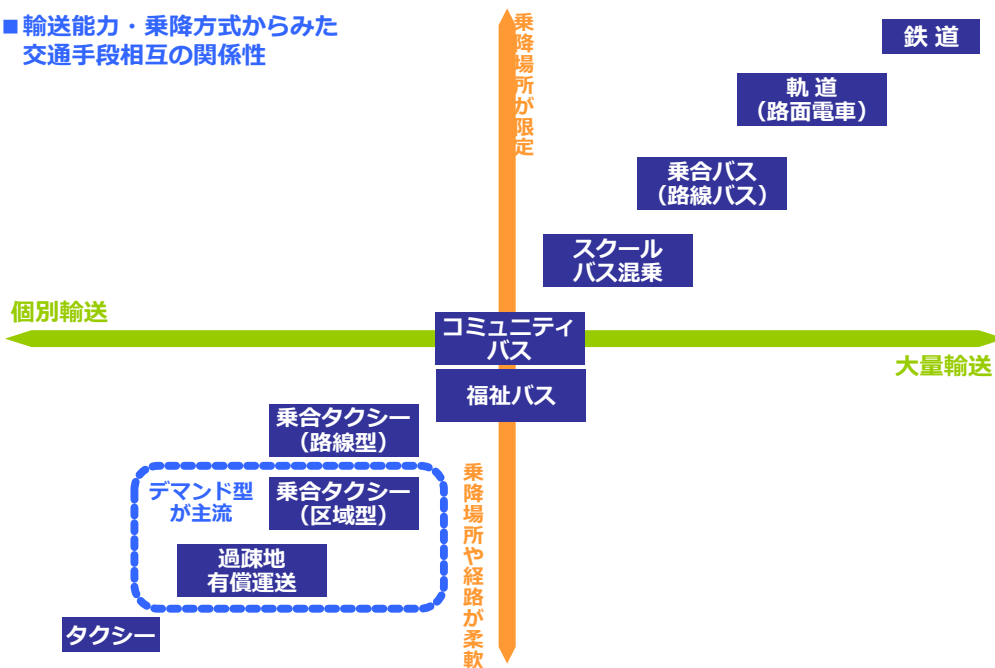
12 利用者を増やすためには

## 4. 公共交通の種類とその特徴

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

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

■輸送能力・乗降方式からみた交通手段相互の関係性



※デマンド型交通：利用者からの予約があるときにだけ運行するもの。



## 5. バスの運行に関する法律『道路運送法』とは

事業者用自動車の使い方を定めた法律として、道路運送法があります。

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

### ■ 緑ナンバーと白ナンバーの違い

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

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

### ■ 乗合と貸切の違い

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

### ■ 自家用有償運送

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

1 地域公共交通をとりまく現状について

2 地域で協力してバスを走らせる時代へ

3 地域公共交通に関する会議と会議委員に求められる役割

4 公共交通の種類とその特徴

5 バスの運行に関する法律『道路運送法』とは

6 地域の特徴と公共交通の現状を知ることが先決

7 地域公共交通の主な利用者とは

8 地域や利用者の特性に配慮したダイヤ・ルートの設定

9 運賃の設定に当たってのポイント

10 デマンド型交通のメリットとデメリットについて

11 地域公共交通を長く継続していくためのポイント

12 利用者を増やすためには

## 6. 地域の特徴と公共交通の現状を知ることが先決

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

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

### ■ 地域状況の把握

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

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

### ■ 公共交通サービスの現状

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

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

### ■ サービス水準をチェックする

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

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



## 7. 地域公共交通の主な利用者とは

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

### ■ 移動制約者に多い「学生」や「高齢者」

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

### ■ 学生の「通学」に対する利便性の確保

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

### ■ 高齢者の「通院」に対する利便性の確保

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

### ■ 地域住民に幅広く利用してもらうための配慮の必要性

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

#### 〈高齢者の利用利便性への配慮：芽室町〉

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

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



1 地域公共交通をとりまく現状について

1

2 地域で協力してバスを走らせる時代へ

2

3 地域公共交通に関する会議と会議委員に求められる役割

3

4 公共交通の種類とその特徴

4

5 バスの運行に関する法律「道路運送法」とは

5

6 地域の特徴と公共交通の現状を知ることが先決

6

7 地域公共交通の主な利用者とは

7

8 地域や利用者の特性に配慮したダイヤ・ルートの設定

8

9 運賃の設定に当たったポイント

9

10 デマンド型交通のメリットとデメリットについて

10

11 地域公共交通を長く継続していくためのポイント

11

12 利用者を増やすためには

12

## 8. 地域や利用者の特性に配慮したダイヤ・ルートの設定

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

### ■各目的の移動時間帯の特性に留意した効率的な運行ダイヤの設定

- 朝の時間帯は主に学生の通学や高齢者の通院、また、その後の午前中には通院帰りの移動に対応した運行便の検討が必要です。
- 日中は買い物など所用で出かける人や通院から帰宅する人のための運行便、また、夕方に向けては買い物など所用から帰宅する人のための運行便の検討が必要です。
- 夕方以降の時間帯は主に学生の帰宅に留意した運行便の検討が必要です。

### ■運行ルートとバス停の設定の考え方

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

### ■休日や冬期などへの対応の考え方

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

1 地域公共交通をとりまく現状について

2 地域で協力してバスを走らせる時代へ

3 地域公共交通に関する会議と会議委員に求められる役割

4 公共交通の種類とその特徴

5 バスの運行に関する法律「道路運送法」とは

6 地域の特徴と公共交通の現状を知ることが先決

7 地域公共交通の主な利用者とは

8 地域や利用者の特性に配慮したダイヤ・ルートの設定

9 運行の設定に当たってのポイント

10 デマンド型交通のメリットとデメリットについて

11 地域公共交通を長く継続していくためのポイント

12 利用者を増やすためには

## 9. 運賃の設定に当たってのポイント

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

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

### ■ 採算性に関する考え方

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

### ■ 運賃設定のポイント

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

1 地域公共交通をとりまく現状について

2 地域で協力してバスを走らせる時代へ

3 地域公共交通に関する会議と会議委員に求められる役割

4 公共交通の種類とその特徴

5 バスの運行に関する法律「道路運送法」とは

6 地域の特徴と公共交通の現状を知ること

7 地域公共交通の主な利用者とは

8 地域や利用者の特性に配慮したダイヤ・ルートの設定

9 運賃の設定に当たってのポイント

10 デマンド型交通のメリットとデメリットについて

11 地域公共交通を長く継続していくためのポイント

12 利用者を増やすためには

## 10. デマンド型交通のメリットとデメリットについて

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

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

### ■ 使用車両について

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

### ■ 地形・道路網について

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

### ■ 予約方法と配車の関係について

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

### ■ 運行の定時性について

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

### ■ 運行コストについて

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

#### 〈デマンド予約に関する工夫：東川町〉

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



# 1 1. 地域公共交通を長く継続していくためのポイント

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

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

## ■ 地域公共交通に関するPDCAサイクル

Plan	計画	・現状や課題の整理 ・ニーズの把握 ・基本方針や計画の策定 ・目標や評価基準の設定
Do	実施・運行	・事業の実施 ・利用促進策の実施 ・利用実績データの収集
Check	評価・検証	・利用者アンケート調査 ・調査結果の分析 ・目標の達成状況の確認
Action	改善	・課題の抽出 ・改善方策の検討



## ■ 会議の開催回数について

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

## ■ 評価検証のポイント

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

1 地域公共交通をとりまく現状について

2 地域で協力してバスを走らせる時代へ

3 地域公共交通に関する会議と会議委員に求められる役割

4 公共交通の種類とその特徴

5 バスの運行に関する法律「道路運送法」とは

6 地域の特徴と公共交通の現状を知ること

7 地域公共交通の主な利用者とは

8 地域や利用者の特性に配慮したダイヤ・ルートの設定

9 運賃の設定に当たったポイント

10 デマンド型交通のメリットとデメリットについて

11 地域公共交通を長く継続していくためのポイント

12 利用者を増やすためには



## 12. 利用者を増やすためには

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

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

### ■ 利用促進に対する基本的な考え方

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

### ■ 公共交通の利用促進や運行を支える各地の取組例

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

1 地域公共交通をとりまく現状について

2 地域で協力してバスを走らせる時代へ

3 地域公共交通に関する会議と会議委員に求められる役割

4 公共交通の種類とその特徴

5 バスの運行に関する法律「道路運送法」とは

6 地域の特徴と公共交通の現状を知ること

7 地域公共交通の主な利用者とは

8 地域や利用者の特性に配慮したダイヤ・ルートの設定

9 運賃の設定に当たってのポイント

10 デマンド型交通のメリットとデメリットについて

11 地域公共交通を長く継続していくためのポイント

12 利用者を増やすためには



## おわりに

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

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

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

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

## 参考資料 検討のチェックポイント

### ●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。  
(公共施設を単に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との役割分担を考えていますか。
- 利用者に適した路線延長ですか。  
(路線延長が長すぎると、時間が長くなり、かえって不便になることがあります。)
- 利用する車両が通れるルートですか？

### ●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・運行間隔になっていますか。
- 分かりやすく、覚えやすいダイヤですか。(毎時〇分など)
- 他の交通手段との連絡・乗継ぎを考慮したダイヤをとなっていますか。  
(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、デマンド運行等も検討しましょう。

### ●運賃を考える

- 利用者の理解が得られる範囲で設定となっていますか。  
(行政の負担、利用者の負担が妥当と考えられる範囲で設定しましょう。)
- 安易に100円均一などとしていませんか。
- 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。
- 他の交通手段や路線との乗継ぎ割引や、利用頻度に応じたインセンティブについて検討していますか。

### ●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されていますか。  
(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。)
- 住宅や施設に近いところなど、便利な場所に設置していますか。  
(病院、公共施設、商業施設などの近く、あるいは施設内にあると便利です。)
- 周辺からの案内・誘導も分かりやすくなっていますか。
- 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ていますか。

はじめて会議委員に任命された方の地域公共交通ガイド

平成25年度版

【発行】国土交通省北海道運輸局交通政策部交通企画課

【問い合わせ先】〒060-0042

札幌市中央区大通西10丁目 札幌第2合同庁舎

TEL : 011-290-2721

FAX : 011-290-2716

URL : <https://www.tb.mlit.go.jp/hokkaido/>

