

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

自治体担当者のための解説付き



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

13. 自治体担当者をサポートする組織
14. 観光・地域産業等の他分野との連携

<おわりに>

参考資料 検討のチェックポイント

参考資料 これまでに公表されているマニュアル

自治体担当者向け

自治体担当者向けの解説部分



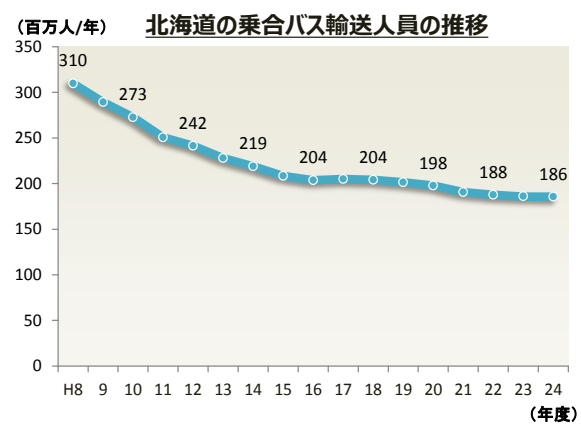
国土交通省公共交通政策部
ゆるキャラ のりたろう

1. 地域公共交通をとりまく現状について

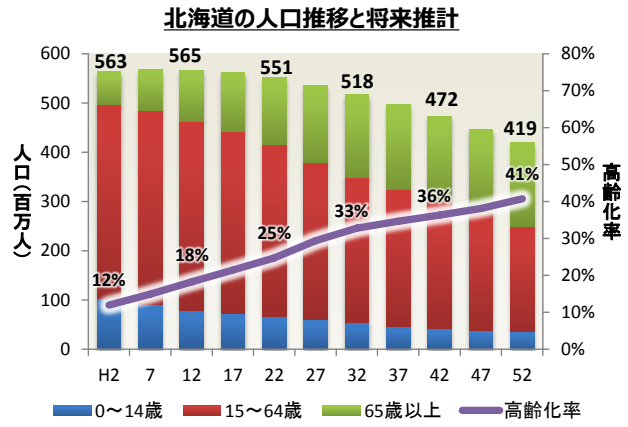
近年、赤字となったバス路線や地方鉄道の廃止というニュースをよく耳にしますが、特に地方都市において、公共交通は社会情勢の変化に伴い、危機的な状況を迎えています。

■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

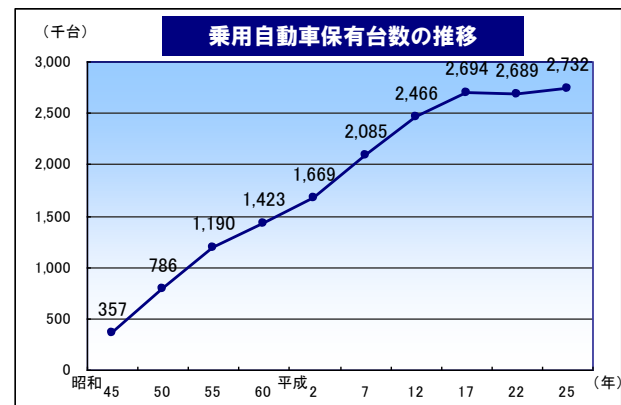
- これまで乗用車の普及が進み、北海道でも1世帯に1台以上普及しています。
- 北海道の人口は今後急速に減少していくことが想定されています。平成22年の551万人が25年後には419万人に、公共交通の主な利用者層でもある年少人口は現在の半数に減少する見通しです。
- 今後、高齢者割合が増加することが見込まれる一方、高齢者ドライバーの数は急速に増加しています。公共交通の主な利用者層といわれる女性高齢者もマイカーを日常的に利用するようになりつつあります。
- このような流れを受けて、乗合バスの輸送人員は、この16年間で40%減少しており、今後もこの傾向が続く恐れがあります。
- 結果として、乗合バ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



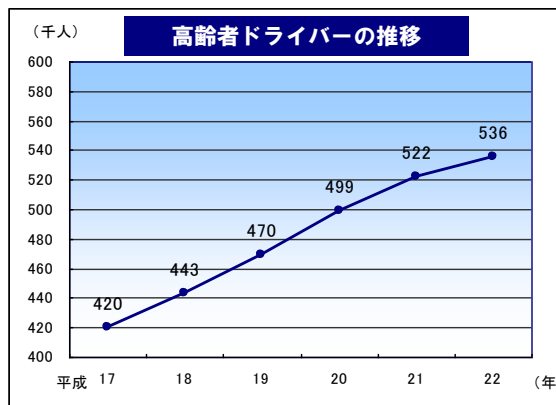
出典：北海道運輸局資料



出典：国勢調査、将来推計人口 (人口問題研究所)



出典：自動車保有台数統計 (財団法人自動車検査登録情報協会)



出典：交通安全緑書 (北海道)



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。

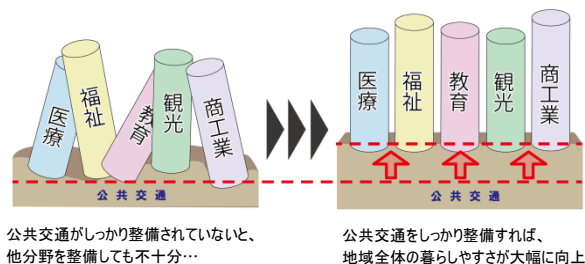
■ピンチを前向きに捉えてチャンスに変える

- 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も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うべきものです。
- 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必要があります。

公共交通は暮らしを支える土台



■公共交通はみんなでつくる

- 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。

<公共交通をとりまく現状、課題、取組の方向性について>

※「地域公共交通の充実に向けた新たな制度的枠組みに関する基本的な考え方」（交通政策審議会 交通体系分科会 地域公共交通部会 中間とりまとめ H26.1.31）に基づき作成

（社会的要請）

■ 地域住民の移動手段の確保

○人口減少社会においても地域社会の活力を維持、向上させるためには、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に加え、文化活動やコミュニティ活動、「遊び」のための活動、その他様々な活動のためのお出かけを含む外出機会の増加を図ることが重要です。

■ 移動手段の確保にとどまらない

- 地域の拠点同士、拠点と居住エリアを結ぶ地域公共交通ネットワークを再構築し、利用者のニーズにあった輸送サービスを提供することが重要です。そのためには、コンパクトシティの実現による市街地の人口密度の維持を図ることが必要です。
- 歩いて暮らせるまちづくり、健康増進といった観点からも、徒歩と地域公共交通による移動の利便性を向上させることが不可欠です。
- 国内外の観光客や来訪者との交流の活性化のため、地域公共交通を充実させ、観光客や来訪者の利便性や回遊性を向上させることが重要です。

（問題点とその背景）

■ 厳しいバス事業の経営と市町村としての交通手段確保

- バス事業の経営が厳しくなった結果、サービス水準の低下が顕在化し、まちづくり構想とのミスマッチが発生しています。
- 市町村合併による市町村面積の拡大と、市町村としてどのように交通手段を確保するかが従前にまして大きな政策課題となっています。

■ 地域公共交通の活性化及び再生に関する法律の制定とその課題

- 平成19年に「地域公共交通の活性化及び再生に関する法律」が制定され、市町村自らの地域の交通体系を検討し、「公共交通総合連携計画」を策定する仕組みが構築されました。
- 既に全国で500以上^{*1}、北海道で43^{*2}の連携計画が策定されていますが、「公共交通の必要性に対する認識が乏しい」、「計画策定のノウハウ不足」等の理由で策定に消極的な自治体も少なくありません。

^{*1}H24年度末、^{*2}H25.10時点

公共交通総合連携計画の課題

- まちづくりや観光振興など地域戦略との一体的な取組が不十分。
- 総合的な交通ネットワークの計画づくりに欠け、廃止路線へのコミュニティバスなど個別・局所的な対応にとどまっているものが多い。
- 地域特性や生活環境の変化を踏まえ、利用者ニーズに即し、かつ持続可能な新しい地域交通ネットワークを構築するための方策が十分に伴っていない。

解決の方向性

- まちづくり、観光振興等の地域戦略との一体性の確保
- 地域全体を見渡した総合的な公共交通ネットワークの形成
- 地域特性に応じた多様な交通サービスの組み合わせ
- 広域性の確保
- 住民の協力を含む関係者の連携
- 具体的で可能な限り数値化した目標設定



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。

会議の構成員



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

13 自治体担当者をサポートする組織

14 観光・地域産業等の他分野との連携

■ 構成員別の役割

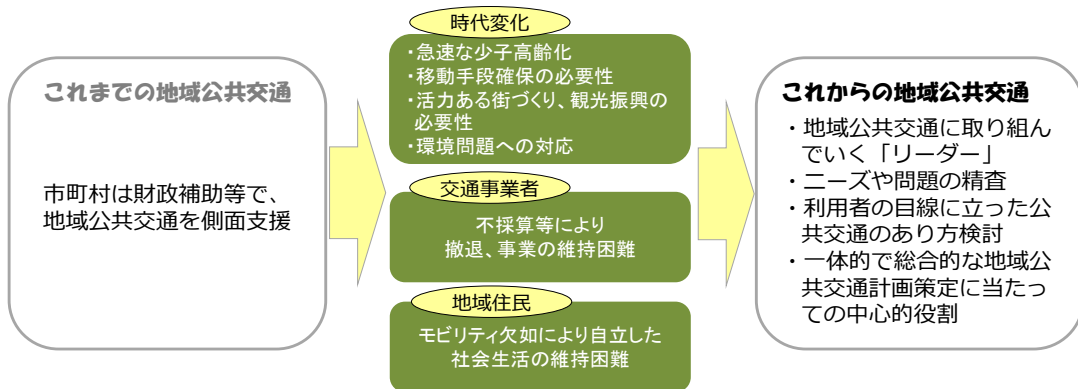
市町村	<ul style="list-style-type: none"> ・地域住民の移動手段確保に対する責任者 ・地域の公共交通に関する課題への対応と地域の真のニーズの把握
都道府県	<ul style="list-style-type: none"> ・広域的な視点からの指導・助言／市町村間の調整
地域住民・利用者	<ul style="list-style-type: none"> ・地域住民、利用者ニーズの代弁者（特定地区のニーズに偏らないよう留意） ・利用者の視点に立ったサービスの設定・運行計画策定への参画 ・地域の公共交通を支えるという視点から、積極的に利用
交通事業者	<ul style="list-style-type: none"> ・交通サービスの提供者として、ノウハウを活かした企画参画
運転者が組織する団体	<ul style="list-style-type: none"> ・運転者を通じて得られる利用者ニーズの報告とその対応提案 ・労働条件及び労働環境からの意見・提言
事業者団体	<ul style="list-style-type: none"> ・地域交通ネットワーク構築のための事業者間調整
警察・道路管理者	<ul style="list-style-type: none"> ・交通管理、道路管理の観点から、運行計画の円滑な実施に向けた指導・助言
学識者	<ul style="list-style-type: none"> ・地域の合意形成を図る上での助言、専門知識、知見等による議論の活性化
運輸局・運輸支局	<ul style="list-style-type: none"> ・先進事例等、各地での取組の情報提供 ・地域の公共交通のあり方に関する助言

■ 市町村の役割の変化

これまでの市町村は、財政補助等で地域公共交通を側面から支援するというのが一般的でしたが、近年の公共交通を取り巻く様々な状況を鑑み、市町村がリーダーとして積極的に地域公共交通に取り組んでいくことが求められます。

リーダーとして、ニーズや問題の精査を行い、利用者の目線に立って公共交通のあり方を検討し、一体的・総合的な地域公共交通計画の策定において関係者を引率していく必要があります。

< 市 町 村 の 役 割 >

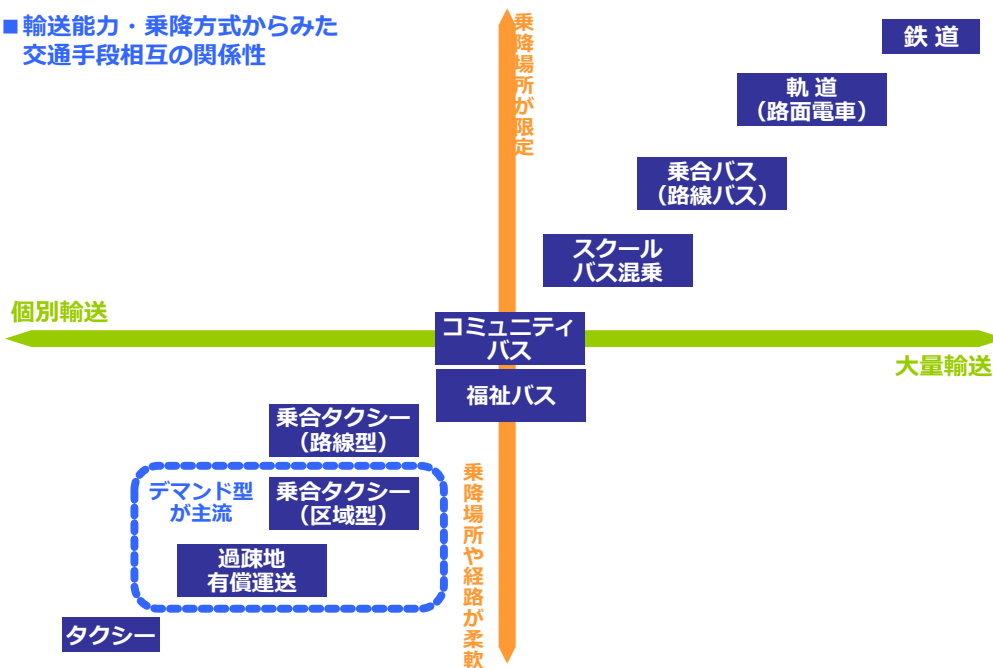


4. 公共交通の種類とその特徴

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"> 大量輸送、高速輸送、定時輸送に優れる。 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。
軌道 (路面電車)	<ul style="list-style-type: none"> 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。 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。 膨大な事業費用を要する。
乗合バス (路線バス)	<ul style="list-style-type: none"> 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。 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。
コミュニティバス	<ul style="list-style-type: none"> 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。 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。
乗合タクシー	<ul style="list-style-type: none"> 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。 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。
タクシー	<ul style="list-style-type: none"> 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。 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。
過疎地有償運送	<ul style="list-style-type: none"> 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。
スクールバス への混乗	<ul style="list-style-type: none"> 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。 登校、下校の時間帯において利用することが可能。
福祉バス	<ul style="list-style-type: none"> 移動制約者の会員を輸送。 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。

■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が定められている法律として、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

緑ナンバー ⇒ 事業者用自動車

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

白ナンバー ⇒ 自家用自動車

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11人以上の車両		×
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10人以下の車両	×	

- ・旅客運送事業うち、不特定多数の旅客を乗合で輸送できるのは乗合バスだけです。
- ・通常のタクシーは貸切輸送に限られるため、乗合タクシーを行う場合には、別途、一般乗合の事業許可を取得する必要があります。
- ・バスとタクシーの違いは乗車定員にあり、11人以上だとバスになり、運転免許も中型免許が必要になります。



■ 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。	○	×		

- ・自家用車による有償運送は、法改正により緩和されましたが、あくまで例外規定です。
- ・市町村や NPO などが地域内の住民の運送を行う場合などは認められています。



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協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

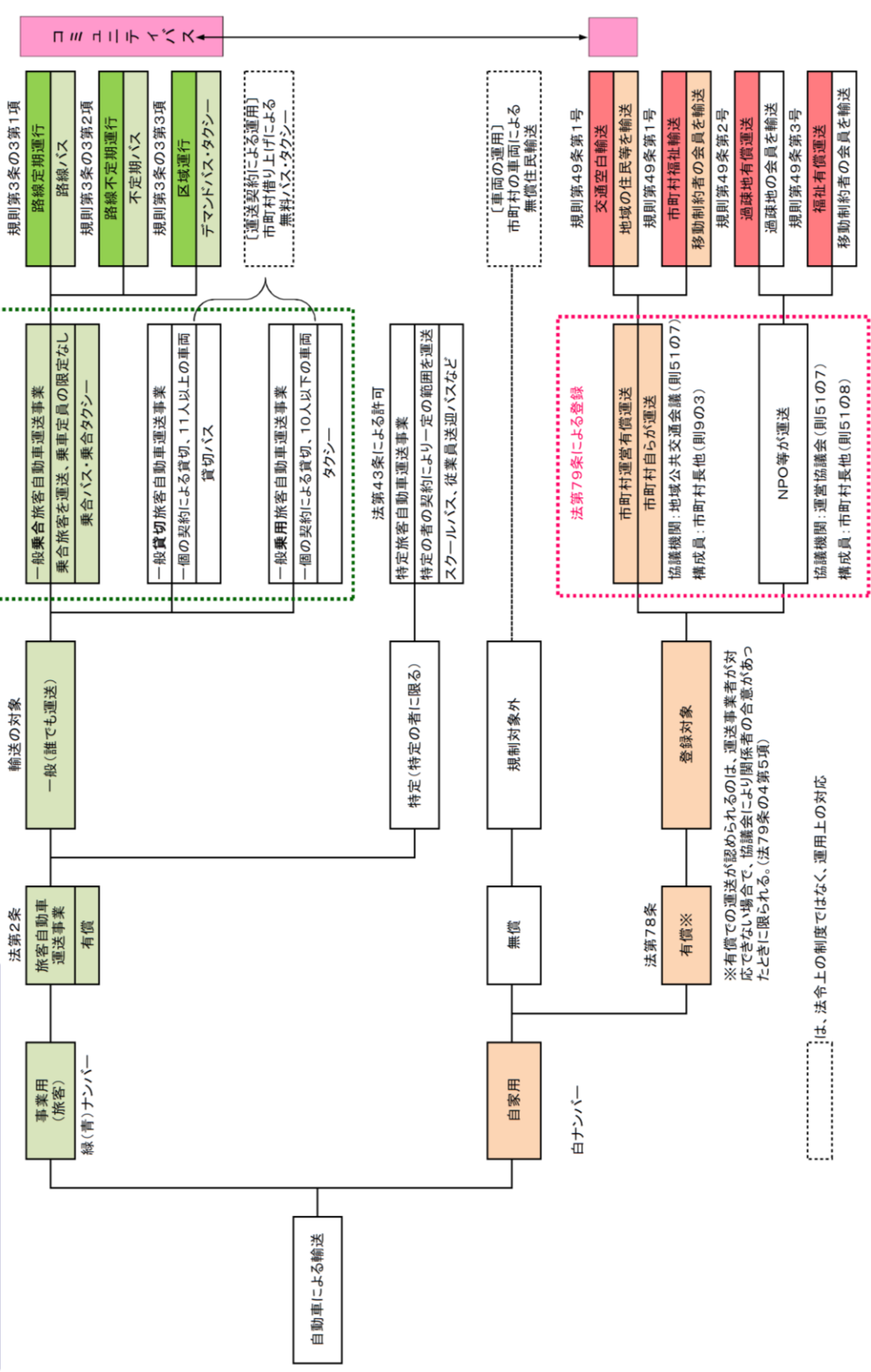
11 地域公共交通を長く継続していくためのポイント

12 利用者を増やすためのポイント

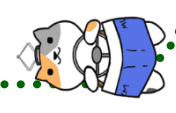
13 自治体担当者をサポートする組織

14 観光・地域産業等の他分野との連携

道路運送法の事業区分



※は、法令上の制度ではなく、運用上の対応



- 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協議会の役割と求められている対応
- 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(出たっのポイント)
- 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持続していくためのポイント
- 12 利用者を増やすためには
- 13 自治体担当者をサポートする組織
- 14 観光・地域産業等の他分野との連携

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そうですが、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

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協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

13 自治体担当者をサポートする組織

14 観光・地域産業等の他分野との連携



■ 地域状況の把握をするための実際の調査事項

項目	調査事項（例）
広域的位置付け	生活圏における中心都市までの交通手段、時間距離、通勤・通学状況など
地勢・気象	可住地、山や川による地域分断、傾斜、冬期の降雪・低温の状況など
人口・世帯	人口推移（少子高齢化）、人口分布、人口密度、単身高齢世帯など
道路	歩道の有無、道路幅員、勾配、混雑箇所、危険箇所など
産業	多くの交通発生源となる大規模な事業所等の立地状況
公共公益施設	学校、病院、商業施設、金融機関、行政機関、文化施設などの立地状況
観光資源	名所、旧跡、レジャー施設などの立地状況

■ 地域住民の移動実態を調査する場合のポイント（住民アンケートの場合）

- 小規模集落の状況なども把握できるようなサンプル数を設定することが必要です。
- 把握する最も重要な事項は、住民の日常移動における起終点、移動時刻、移動目的、移動頻度です。移動目的を限定すると、通院だけ把握して買い物を見落とす等の危険もあるため、注意が必要です。
- 「公共交通があったら使うかどうか」、「バスは何本必要か」といった質問は、実際の行動と合致しない場合があるため、質問の際に工夫が必要です。

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や委員会に求められる役割

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

13 自治体担当者をサポートする組織

14 観光・地域産業等の他分野との連携

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。
- 最近で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

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協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

13 自治体担当者をサポートする組織

14 観光・地域産業等の他分野との連携

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。

■ 必要性の高いダイヤの一例

時間帯	基本的な留意点	上り (居住地区→市街地)	下り (市街地→居住地区)	
6 時台	朝の時間帯は主に通学者と通院者への対応が重要。病院の開院時間によっては通学便と通院便の集約も検討。	通学 (部活朝練・遠方)		
7 時台		通学 (標準)		
8 時台		通院 (早め)		
9 時台		通院 (標準)・買い物など所用		
10 時台	通院は帰宅時間の幅が大きいため、買い物など所用や学生の帰宅便と集約も検討。	通院 (遅め)		
11 時台			通院帰宅 (早め)	
12 時台			通院帰宅 (標準)	
13 時台		買い物など所用		通院帰宅 (遅め) 買い物など所用帰宅 (早め)
14 時台				買い物など所用帰宅 (標準) 生徒下校 (早め)
15 時台				買い物など所用帰宅 (遅め) 生徒下校 (標準)
16 時台		学生の帰宅ピークは 17~18 時。ただし、部活や塾帰りへの対応についても検討が必要。		生徒下校 (遅め)
17 時台			生徒下校 (標準)	
18 時台			生徒下校 (遅め)	
19 時台			生徒下校 (部活・塾)	
20 時台				



- 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
- 13 自治体担当者をサポートする組織
- 14 観光・地域産業等の他分野との連携

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。

■ 運賃の設定水準

- 運賃設定については、既存の公共交通機関とのバランスも含めて、関係者で協議することが必要です。
- デマンド型交通で、ドア to ドアの輸送になるような場合は、そのサービス性の高さから、通常のバスよりも高めの運賃設定にしても理解を得やすい場合があります。



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にも、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有するものから、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分などに設定にし、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。



■デマンド型交通の特性とメリット・デメリット

	特性など	メリット	デメリット
使用車両	5人乗りセダン～15人乗りワゴンまでの車両が使われる。	地域内の細い道まで入っていくことが可能で、ドア to ドアの輸送などが容易である。	狭い車両での相乗りは、車内で利用者同士が気を遣い居心地が悪いという声もある。
地形・道路網	複数箇所を立ち寄る必要があるため、効率よく運行できるかどうかは道路状況や交通事情に依存する。	道路が比較的整備されている平坦地では、利用者の自宅間を最短経路で結びながら移動できるため、効率的な運行が可能である。	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、1本上って、下りてきて次の谷に入るなど、移動の効率性が極めて悪くなる。
予約方法	電話	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。	電話予約で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る。
	配車システム	利用者管理、最短経路探索、配車指示に係るシステムをそのために構築することが一般的である。	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る。
運行の定時性	1回の運行の立ち寄り件数が増えたり、遠方の利用が入ると、到着時間に遅れを生じる恐れがある。	到着時間固定型の予約配車システムによる運行の場合、ある程度定時性は確保される。	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、余裕をみた予約が必要であり、結果的に時間を持て余すこともある。
運行コスト	基本的に利用者があるときのみ運行を行うシステムである。	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るため、運行のためのコストを低く抑えることが期待できる。	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する。



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

13 自治体担当者をサポートする組織

14 観光・地域産業等の他分野との連携

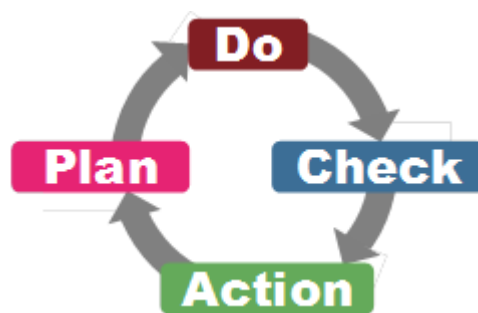
1 1. 地域公共交通を長く継続していくためのポイント

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	<ul style="list-style-type: none"> ・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	<ul style="list-style-type: none"> ・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	<ul style="list-style-type: none"> ・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	<ul style="list-style-type: none"> ・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協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

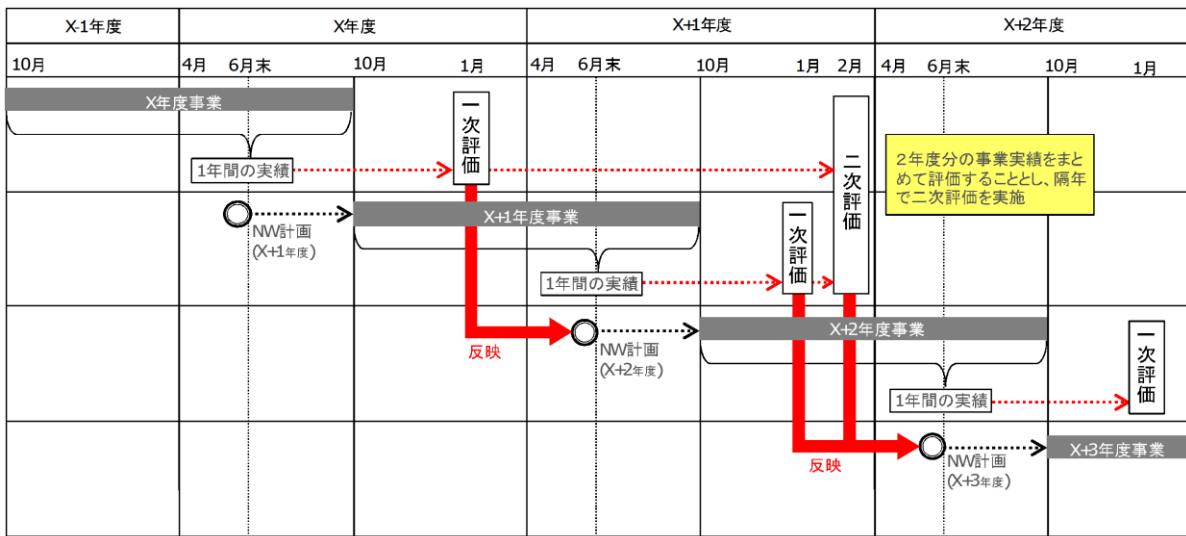
13 自治体担当者をサポートする組織

14 観光・地域産業等の他分野との連携

■ 地域公共交通に関する事業評価について

- 地域公共交通確保維持改善事業に関しては、国の事業評価制度があります。バス交通が該当する陸上交通においては、「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費国庫補助金」を活用した事業が評価の対象となります。
- 評価は2段階で行います。一次評価は事業の実施状況や改善点の把握を行うため、協議会自らが、毎年度の補助事業終了後（事業年度終了後）に評価を行うものです。
- 二次評価は、一次評価の結果に関し、北海道運輸局に設置された学識経験者等による第三者評価委員会において、客観性・妥当性の検証を行うものです。
- 一次評価結果及び二次評価を実施した場合にはその結果を、次期生活ネットワーク計画に反映させることになります。

〈事業評価の全体スケジュール〉



出典「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



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。

■ 利用促進策の想定例

交通手段の変更による公共交通利用者	<ul style="list-style-type: none"> ・地域住民に体験用の無料回数券を配布し、その利便性を実感してもらう。 ・免許取得予備軍の学生に対して定期券を先行的に販売したり、高齢者の免許返納者に対して、無料（低額）の定期券を配布する。 ・休日などに家族全員で使えるセット割引券を販売する。
利用頻度の向上による公共交通利用者の増加	<ul style="list-style-type: none"> ・バス利用は通院だけという高齢者に対して、買い物にもバスを利用してもらうために買い物券とセットとなった回数券を販売する。 ・週に数日家族に送迎してもらっている学生に対して、毎日バスを利用してもらうために、週間割引回数券を販売する。
外出機会の創出に合わせた公共交通利用	<ul style="list-style-type: none"> ・移動手段がなくて参加することができなかったサークルや催しなどに使える回数券などをセットで販売する。 ・新たな「文化活動」や「コミュニティ活動」に参加する機会をまちぐるみで創出し、それに合わせた回数券などをセット販売する。



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

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

13 自治体担当者をサポートする組織

14 観光・地域産業等の他分野との連携

■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>【石狩郡当別町】 バス利用促進イベントの開催 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>【河東郡音更町】 地元短大と連携 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>【河西郡芽室町】 除雪を町内会で実施 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> 

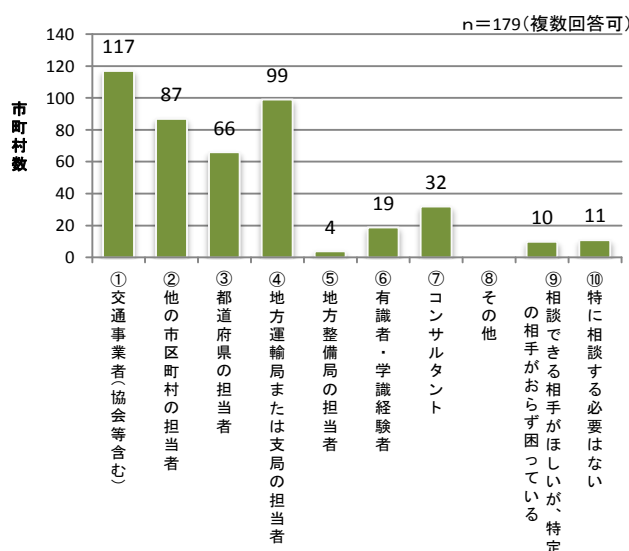
13. 自治体担当者をサポートする組織

実際に地域公共交通の検討を行う際は、公共交通に従事している他の組織等に力を借りることもあります。法律や制度関連、補助等については地方運輸局や都道府県、運行事業に関しては交通事業者、事例や情報を入手するために他の市区町村等へ質問してみることも大切です。市町村の担当者だけで考えるより、公共交通に従事する組織と協力して検討した方がより良いアイデアが生まれるはずですよ。

また、自治体ならではの問題として、担当者の人事異動がありますが、この点に関しては、引継のルールを明確にし、重要な事項については引継資料を残しておく等、日頃から意識しておくことが大切です。

知識の習得に当たっては、P 26 以降の参考資料に掲載してあるこれまでの公表マニュアルも是非参考にしてください。

■ 地域公共交通施策に関する取組を進めるにあたっての相談相手



出典：平成 25 年北海道における地域公共交通支援状況に関するアンケート調査結果

■ 民間に対するアプローチ

協議会を中心に、住民等にも地域公共交通について、理解をしてもらわなければなりません。市町村がリーダーシップを発揮し、勉強会やワークショップの開催等、よりよい公共交通の導入に向けて地域全体で公共交通についての知識を深める場をつくっていきましょう。

また、そのような場は民間のリーダーとなるべき人材の発掘のチャンスにもなります。積極的に取組に参加してもらえるように働きかけていきましょう。

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

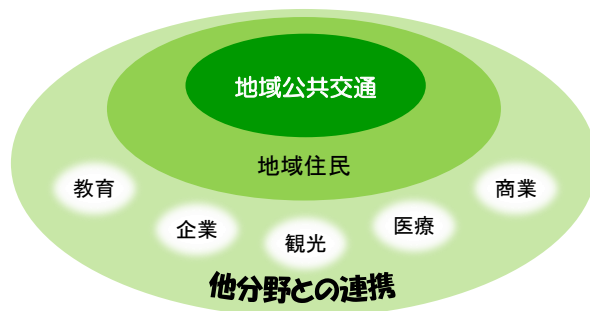
13 自治体担当者をサポートする組織

14 観光・地域産業等の他分野との連携

14. 観光・地域産業等の他分野との連携

今後、更なる人口減少や高齢化等の進行が懸念されています。その中で地域社会の活力を維持・向上させるためには、日常生活での移動だけではなく、文化活動やコミュニティ活動等、様々な活動のための外出機会の増加を図ることが重要となってきます。

そのきっかけ作りとして、観光や地域産業等の他分野と公共交通が連携し、気軽に出かけられる環境を整備していくことが必要になります。



■ 観光客の利用を促進

基本的に、地域公共交通は地域住民のためのサービスですが、地域の観光資源に着目し、地域住民だけでなく観光客も利用可能な運行サービス内容とすることも必要です。

〈弟子屈えこパスポート：弟子屈町〉

一般の路線バスと期間限定の観光向け周遊バス（夏及び冬）の両方を使う期間パスポート（2～7日券）を発行し、地域住民だけでなく、観光客のバス利用促進を図っています。



■ 企業や商業施設との連携

公共交通を走らせる上では、利用者の目的地となる企業や商業施設との連携も必要です。

地域の団体や商業施設が買物客に対して公共交通サービスを提供したり、運賃を一部負担することで、目的地に向かう際、公共交通を利用しやすくなります。

〈複数あった町内のバスを一元化：当別町〉

元々自治体、大学病院及び住宅地開発事業会社のそれぞれが利用者を限定しバスを運行していたが、自治体が主体となり、誰もが利用できるバスとして一元化。路線や車両の重複が解消され、経費削減へとつながった。

参加事業者である大学病院の通院及び通学用（参加事業者施設の利用）に無料チケットを配布している。



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

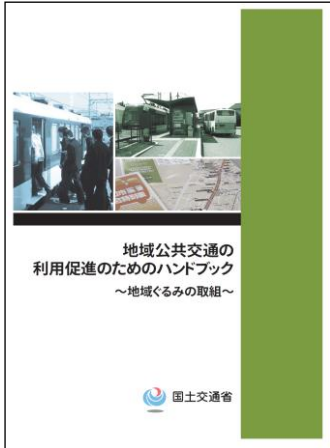
- 安全に待つことができるような場所を確保されていますか。
(屋根やベンチの設置など、できるだけ「快適さ」にも配慮しましょう。)
- 住宅や施設に近いところなど、便利な場所に設置していますか。
(病院、公共施設、商業施設などの近く、あるいは施設内にあると便利です。)
- 周辺からの案内・誘導も分かりやすくなっていますか。
- バス停等での情報(時刻表、路線図、経由地)が適切に提供されるよう配慮していますか。

参考資料 これまでに公表されているマニュアル

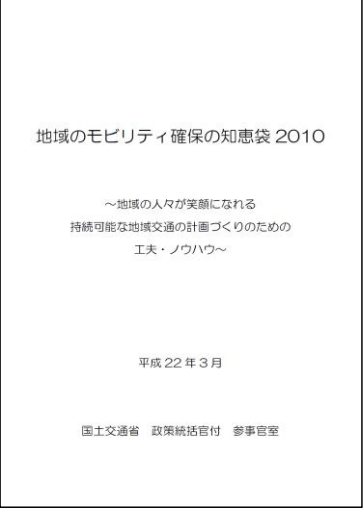
これまでに国土交通省並びに運輸局から地域公共交通に関して多くの手引きや事例集等が出されており、近年（平成20年度以降）も下記のような資料が公表されています。


	タイトル	発行機関	発行日	主な内容による分類				
				事例集	利用促進	公共交通計画策定	評価方法	合意形成
No. 1	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～	総合政策局	H25. 5		○	○		
No. 2	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	総合政策局	H25. 11			○	○	
No. 3	地域のモビリティ確保の知恵袋2010	参事官室	H22. 3	○				
No. 4	地域のモビリティ確保の知恵袋2011	参事官室	H23. 3	○				○
No. 5	地域交通づくりハンドブック	自動車交通局	H21. 3			○		
No. 6	みんなで創る地域公共交通 - 住民説明会の手引き編 -	北陸信越運輸局	H23					○
No. 7	公共交通の利用促進に向けた地域のサポート事例集	北陸信越運輸局	H22. 3	○	○			
No. 8	「北陸信越運輸局管内デマンド交通導入状況ガイド」	北陸信越運輸局	H21. 3	○				
No. 9	デマンド型交通の手引き	中部運輸局	H25. 3			○		
No. 10	地域公共交通会議等運営マニュアル	中部運輸局	H25. 2			○		
No. 11	地域公共交通活性化事例集	中部運輸局	H23	○				
No. 12	地域公共交通の手引き	中部運輸局	H24. 3			○		
No. 13	コーディネーターからのメッセージ ～地域の取り組み事例等からみるヒント～	中部運輸局	H23. 3	○				○
No. 14	なるほど！！公共交通の勘どころ	九州運輸局	H20			○		

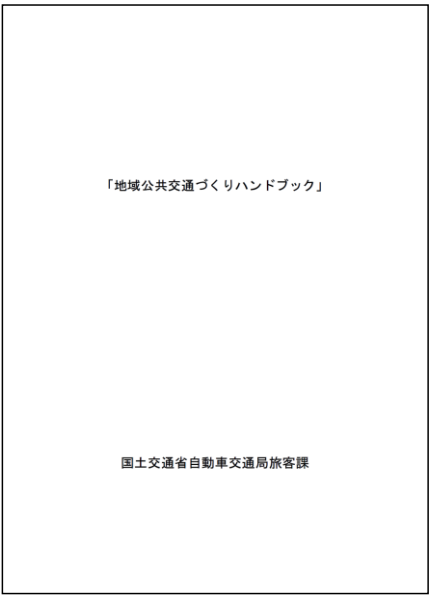
■各マニュアルの概要

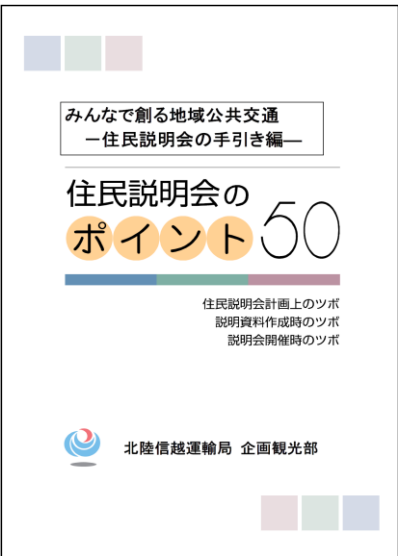
資料No.	1					
タイトル	地域公共交通の利用促進のためのハンドブック～地域ぐるみの取組～	事例集	利用促進	公共交通計画策定	評価方法	合意形成
発行年	平成25年5月					
発行機関	国土交通省 政策統括官付 参事官室					
URL	http://www.tb.mlit.go.jp/tohoku/ks/120615%20ks/ks-rivousokusin.pdf					
目次構成	1 関係者の役割分担 2 地域ぐるみの利用促進策 3 モビリティ・マネジメントによる利用促進策					
概要	地域公共交通を維持・活性化するためには、地域公共交通を地域のニーズに合致したものにしていく必要がある。そのためには、行政や交通事業者単独による取組だけでは限界があり、利用者をはじめとした地域主体に、これまでに以上に大きな役割が期待されている。 本ハンドブックでは、地域公共交通に関わる全ての方を対象に、それぞれの立場から見て、取組の参考となるように、地域協働による地域公共交通の活性化や再生に向けたポイントを整理している。 各地での地域協働による地域公共交通の活性化や再生に向けた取組の参考となるような資料となっている。					

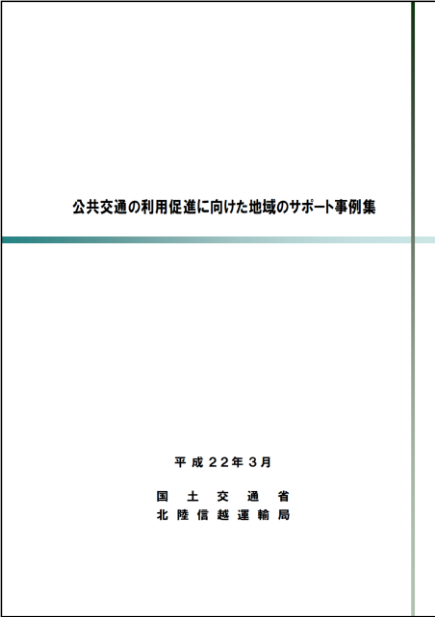
資料No.	2					
タイトル	事業評価を通じた地域公共交通確保維持改善事業の効果的実施に向けて ガイダンス	事例集	利用促進	公共交通計画策定	評価方法	合意形成
発行年	平成25年11月					
発行機関	国土交通省 政策統括官付 参事官室					
URL	http://www.mlit.go.jp/common/001020610.pdf					
目次構成	第Ⅰ部 概要編 第Ⅱ部 詳細編 1. 計画策定時の目標設定 1-1 目標設定の手順 1-2 地域公共交通確保維持事業 1-3 地域公共交通バリア解消促進等事業 1-4 地域公共交通調査等事業 2. 事業評価の進め方 2-1 事業評価の流れ 2-2 地域公共交通確保維持事業 2-3 地域公共交通バリア解消促進等事業 2-4 地域公共交通調査等事業 参考資料					
概要	地域公共交通確保維持改善事業は、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を支援するものである。国土交通省では地域公共交通確保維持改善事業において、地域が実施した事業の内容を振り返り、目標の達成状況などを評価・分析し、次の取組に反映していくという取組を「事業評価」として制度化している。 このガイダンスは事業評価を通じて地域公共交通確保維持改善事業を効果的に実施するために作成されたものである。 第Ⅰ部では、事業評価の考え方や制度の概要などが簡単にまとめられており、これまでに地域公共交通確保維持改善事業や事業評価に携わったことがない方はこちらから読まれることをお勧めする。 第Ⅱ部では、地域公共交通確保維持改善事業の補助メニューごとに、地域における目標の設定方法、指標の提示、評価実施のスケジュールなどについてまとめられている。 第Ⅱ部後半の「参考資料」では、指標の計測方法及び計測に際して注意すべき点について、補足情報を記載されており、事業評価の実施、生活交通ネットワーク計画の策定に際し、併せて参照するような構成になっている。					

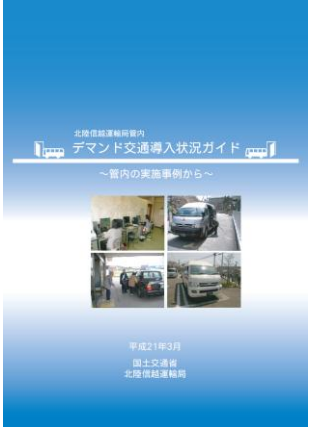
資料No.	3				
タイトル	地域のモビリティ確保の知恵袋2010～地域の人々が笑顔になれる持続可能な地域交通の計画づくりのための工夫・ノウハウ～	事例集	利用促進	公共交通計画策定	評価方法 合意形成
発行年	平成22年3月				
発行機関	国土交通省 政策統括官付 参事官室				
URL	http://www.mlit.go.jp/sogoseisaku/soukou/seisakutokatsu_soukou_fr_000001.html				
目次構成	1. 本書のねらい 2. 持続可能なモビリティの課題と方向性 3. 持続可能な地域モビリティ確保のための知恵袋 4. 地域のモビリティ確保の実践例 ～事例から学ぶ～				
概要	前年にまとめられた「地域のモビリティ確保の知恵袋 ～モビリティは地域の元気の源～」は、地域のモビリティを確保することの意義、モビリティ施策についての基本的な理解を促し、地域モビリティの確保を一から検討するのに役立つ内容であったが、今回の「知恵袋」は、厳しい経済・財政環境の中、地域の人々にとって生活の支えとなる地域モビリティ確保のための“持続可能性”の観点を重視してまとめられている。 具体的には、持続可能な地域モビリティの実現のための「計画（設計図）」の描き方に関する「知恵」や「ヒント」を、事例分析の結果から得られた工夫やノウハウを通じて、わかりやすくとりまとめ、その分析材料となった取組み事例についても紹介されている。モビリティ施策についての理解をさらに深め、持続可能な地域のモビリティ確保に向けた施策や取組みを進めようとする担当者にとって有用な情報である。				

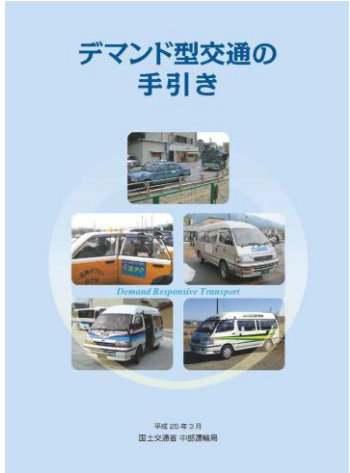
資料No.	4				
タイトル	地域のモビリティ確保の知恵袋2011～地域の様々な人々が参加・協力し、地域の交通を確保していくための工夫・ノウハウ～	事例集	利用促進	公共交通計画策定	評価方法 合意形成
発行年	平成23年3月				
発行機関	国土交通省 政策統括官付 参事官室				
URL	http://www.mlit.go.jp/sogoseisaku/soukou/seisakutokatsu_soukou_tk_000033.html				
目次構成	1. 本書のねらい 2. 持続可能なモビリティの課題と方向性 3. 持続可能な地域モビリティ確保のための知恵袋 4. 地域のモビリティ確保の実践例 ～事例から学ぶ～				
概要	交通事業者や行政のみに依存した地域モビリティの確保がますます厳しくなるなかで、多様な主体（行政、利用者、地域住民、交通事業者、地域企業、NPO等）が参画・連携しながら地域モビリティを確保していくことが求められている。 H20年度、H21年度に続く「知恵袋」シリーズであり、シリーズ3年目となる本資料では、副題が示すように、こうした多様な主体が参画しながら地域のモビリティを確保している先進事例を対象に、合意形成プロセスに着目した関係者へのヒアリング調査を行い、合意形成にあたっての「知恵」「ノウハウ」がわかりやすく取りまとめられている。つまり、今回は特に「合意形成」に主眼を置いた知恵袋といえる。 多様な主体による取組みを進めようとする担当者にとって、合意形成について参考になる資料といえる。				


資料No.	5					
タイトル	地域公共交通づくりハンドブック	事例集	利用促進	公共交通計画策定	評価方法	合意形成
発行年	平成21年3月					
発行機関	国土交通省 自動車交通局旅客課					
URL	http://www.mlit.go.jp/common/000036945.pdf					
目次構成	<p>「第1部 哲学編」</p> <p>第1章 人とまちを幸せにする地域公共交通</p> <p>第2章 地域公共交通はまちづくりの要</p> <p>「第2部 計画編」</p> <p>I 計画準備段階</p> <p>第1章 地域公共交通の計画手順</p> <p>第2章 計画策定に向けた準備(協議体制の準備)</p> <p>II 計画策定段階</p> <p>第1章 対象地域の地域公共交通の診断</p> <p>第2章 地域全体の地域公共交通網の構想づくり</p> <p>第3章 地区別の地域公共交通の計画づくり</p> <p>第4章 運賃の検討と地域公共交通導入の適否の目安</p> <p>第5章 地域とのコミュニケーション</p> <p>第6章 関係機関とのコミュニケーション</p> <p>III 運行準備段階</p> <p>第1章 事業主体の設定と運行事業者の選定</p> <p>第2章 運輸局(支局)への申請手続き</p> <p>第3章 運行に向けた準備</p> <p>「第3部 マネジメント編」</p> <p>第1章 地域公共交通に対するマネジメント</p> <p>第2章 利用実態調査</p> <p>第3章 利用者・収入の確保と経費削減の工夫</p>					
概要	<p>過疎化の進行やマイカーの普及等により、地方部では公共交通の空白地帯や利用者の利便性低下が大きな課題となっている。一方、こうした状況の下、地域のニーズに応じて、コミュニティバス、乗合タクシー、市町村バス、NPO 等によるボランティア有償運送など、多様な形態の運送サービスが生まれつつある。これらの運送サービスの導入を検討する際に必要となる基本的な考え方や専門的な知識を、まちづくりの観点から簡潔に解説したものが本ハンドブックである。</p> <p>哲学編、計画編、マネジメント編の3部構成からなり、基本的な考え方から、計画策定の手順や手法、運行後のマネジメントについての専門的な知識までが簡潔にまとめられている。</p> <p>今後、地域公共交通の見直しや新規導入を考えている地方公共団体担当者や関係者にとって、地域公共交通についての理解を深め、関係者が同じ認識のもとに連携し、地域の状況に即した施策、対処方法を見出すための手引としての活用が期待できる。</p>					


資料No.	6					
タイトル	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	事例集	利用促進	公共交通計画策定	評価方法	合意形成
発行年	H23					
発行機関	国土交通省 北陸信越運輸局 企画観光部					
URL	http://www.tb.mlit.go.jp/hokushin/hrt54/com_policy/seminar20110928/siryou04.pdf					
目次構成	<p>1. 住民説明会計画上のツボ</p> <p>2. 説明資料作成時のツボ</p> <p>3. 説明会開催時のツボ</p>					
概要	<p>新たな地域公共交通の取組が進む中、事業をスタートする段階で、地域住民を対象とした説明会を開催する意義と必要性が指摘されている。</p> <p>住民説明会の開催により、行政と地域住民の双方向のコミュニケーションが可能となり、相互理解を深めることができるだけでなく、行政担当者にとっても住民の意見を収集できる貴重な機会となる。また、住民説明会の開催自体が、地域公共交通の取組スタートの宣言の機会となるなど、多くのメリットがある。</p> <p>本資料はこうした住民説明会の開催にあたって、「計画」「資料作成」「開催」の3つの段階における50のポイントをまとめている。</p> <p>これから住民説明会の開催を検討している担当者にとって格好の手引書といえる。</p>					

資料No.	7					
タイトル	公共交通の利用促進に向けた地域のサポート事例集	事例集	利用促進	公共交通計画策定	評価方法	合意形成
発行年	平成22年3月					
発行機関	国土交通省 北陸信越運輸局					
URL	http://www.tb.mlit.go.jp/hokushin/hrt54/com_policy/hprenew/jinzai/support-2203.pdf					
目次構成	<ol style="list-style-type: none"> 1. 本資料の目的 2. 公共交通民間サポートの実施状況 3. 主なサポート事例の紹介 4. 公共交通利用促進のための民間サポートのポイント 5. (参考)他地域における民間サポート事例 6. (参考)管内民間サポート事例データ 					
概要	<p>平成19年10月の「地域公共交通の活性化及び再生に関する法律」の施行後、同法律を活用して鉄道、コミュニティバス・乗合タクシー、旅客船等の多様な事業に創意工夫をもって取り組む協議会に対し、パッケージで一括支援する制度「地域公共交通活性化・再生総合事業」が創設され、各地で地域公共交通活性化・再生に向けた検討が進められている。しかし、こうした取組においては自治体の財政的な負担が大きく、また、最近の経済情勢の悪化から、地元民間からの賛助金についても厳しい状況が続いている。</p> <p>本書は、こうした背景を踏まえ、運行に対する直接的な財政支援ではなく、経済的負担を伴わない、あるいは低廉な負担により利用促進のサポートを行なっている民間のさまざまな事例を収集し、公共交通の利用促進に向けたサポート体制の構築や新たなアイデアの発案につながるよう、事例集としてまとめられたものである。</p> <p>賛助金とは別の方法による地元民間のサポートを模索する各地域の公共交通担当者にとって、参考になる事例集といえる。</p>					

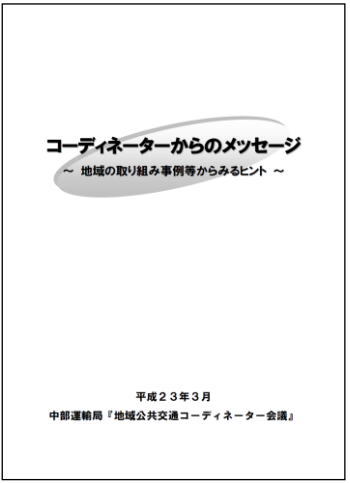
資料No.	8					
タイトル	北陸信越運輸局管内デマンド交通導入状況ガイド～管内の実施事例から～	事例集	利用促進	公共交通計画策定	評価方法	合意形成
発行年	平成21年3月					
発行機関	国土交通省 北陸信越運輸局					
URL	http://www.tb.mlit.go.jp/hokushin/hrt54/com_policy/hprenew/jinzai/H20dounyuugaido.pdf					
目次構成	<ol style="list-style-type: none"> 1. 管内のデマンド交通について 2. 管内のデマンド交通導入市町村データ台帳 					
概要	<p>「地域公共交通の活性化及び再生に関する法律」(平成19年10月)およびその後の「地域公共交通活性化・再生総合事業」の創設をうけて、北陸親閥運輸局管内においても、多くの地域で既存の交通体系の見直しや交通空白地に対応した新しい交通システムの導入等の検討が進められている。特に中山間地や過疎地域を多く抱える地域ではデマンド交通の検討をはじめるところが増えており、他地域のデマンド交通の導入状況や技術上の課題、法令手続上の課題、予算上の課題等についての情報提供のニーズが高まっている。</p> <p>本書は、地域の交通体系を検討する際の参考になるよう、管内におけるデマンド交通の導入状況に関するデータを集計し、事例を紹介したものである。</p>					


資料No.	9					
タイトル	デマンド型交通の手引き	事例集	利用促進	公共交通計画策定	評価方法	合意形成
発行年	平成24年度					
発行機関	国土交通省 中部運輸局					
URL	https://www.tb.mlit.go.jp/chubu/tsukuro/joho/demando/pdf/demando.pdf					
目次構成	<p>序章. デマンド型交通を導入する前に</p> <p>第1章. 多様な種類があるデマンド型交通</p> <p>第2章. デマンド型交通導入検討にあたって何をするか</p> <p>第3章. 地域の実態に即したデマンド型交通を運行するために</p> <p>第4章. 公共交通計画における位置づけの明確化</p> <p>おわりに. デマンド型交通が地域に役立つために</p>					
概要	<p>本手引きは、自治体の公共交通担当者が、デマンド型交通の導入を検討していく上でその道標となるよう、デマンド型交通の特徴や分類を整理するとともに、既にデマンド型交通を導入している自治体や運行を請け負っている交通事業者が直面している問題や課題を通じ、デマンド型交通の導入検討に当たった際の留意点を紹介するものとなっている。</p>					

資料No.	10				
タイトル	地域公共交通会議等運営マニュアル	事例集	利用促進	公共交通計画策定	評価方法
発行年	平成24年度				
発行機関	国土交通省 中部運輸局 愛知運輸支局				
URL	http://www.tb.mlit.go.jp/chubu/tsukuro/joho/uneimanual/pdf/uneimanual.pdf				
目次構成	序章. 地域公共交通に関する協議組織とその活用 第1章. 地域公共交通会議等の効果的・効率的な運営 第2章. 協議結果を事業に適切に反映するために 第3章. 次につなげるための事業評価及び改善 第4章. 過去に運輸支局に寄せられた主な質問と回答				
概要	市町村においては、民間バス路線の存続のための支援ややむなく廃止となったバス路線の廃止代替等のためのコミュニティバスの運行など道路運送法に基づく地域公共交通会議や地域公共交通の活性化及び再生に関する法律に基づく協議会(以下、地域公共交通会議等)を活用し、地域公共交通の持について取り組まれている。 更なる人口減少や高齢化の進展により、地域公共交通の確保・維持はこれまで以上に困難な状況が予測されますが、その必要性も増してくるものと考えられるため、地域公共交通会議等の役割も重要となっている。 将来的にも、地域公共交通を確保・維持していくためには、目的を明確にした上で、地域の実情に見合った、効率的で利便性の高いシステムを確立する必要がある。そのため、地域の関係者による必要な議論が十分に尽くされなければならないが、こうした議論には時間と労力を要する。 本書は、法令上必要となる事務的な手続きを効率的に行っていたくことを目的として、道路運送法等上の手続きの弾力化・簡素化の特例措置の適用を受けるために必要となる協議事項や資料の作成などについて取りまとめた実務マニュアルであり、地域公共交通会議等の事務局を担当される方の参考資料となっている。				

資料No.	11				
タイトル	地域公共交通活性化事例集	事例集	利用促進	公共交通計画策定	評価方法
発行年	平成23年度				
発行機関	中部管内における地域公共交通に関する意見交換会				
URL	http://koutsu-shien-center.jp/jirei/#top				
目次構成					
概要	地域公共交通活性化事例集は、「国土交通省総合政策局公共交通政策部」が各地方運輸局等を通じて、関係者から提出いただいたものを取りまとめて掲載したものとされている。人口、人口密度、高齢化率、財政力指数、交通モード、テーマなどのレベルを絞り込んだ検索が可能であり、自治体の情勢に合った事例を検索できるように留意されている。				

資料No.	12				
タイトル	地域公共交通の手引き	事例集	利用促進	公共交通計画策定	評価方法
発行年	平成24年 3月				
発行機関	中部運輸局 自動車交通部				
URL	http://www.tb.mlit.go.jp/chubu/tsukuro/joho/tebiki/pdf/tebiki.pdf				
目次構成	01. これまでの法律改正や補助事業の変遷について 02. 検討協議の場を設けるには？ 03. 検討協議の進め方は？ 04. 現行サービスを改善するには？ 05. 交通計画(ネットワーク計画)をつくるには？ 06. 地域公共交通をマネジメントするには？				
概要	少子高齢化の進展により、移動制約者の数が増えつつあり、地方における地域公共交通の重要性が高まっている。これまで地域公共交通の主な担い手は民間の交通事業者であったが、利用者減により採算が取れずに維持・存続ができない路線も増加している。移動制約者の足を確保するために、コミュニティバスを導入する地方自治体も増えてきているが、地方自治体を取り巻く財政状況も厳しさを増している。現実的には、既存の民間交通事業者の路線を活用しながら住民のニーズを実現すること、財政負担の軽減という2つの課題を同時に解決する必要があり、そのような問題意識のもと、すでに地域公共交通の確保維持改善、活性化・再生等に向けた各種ガイドラインや事例集等の参考資料をまとめている。 本資料は、こうした既往のシリーズ参考資料の入門書として、これまでの法や制度の変遷、検討協議の進め方、サービスの改善、計画づくりやマネジメントなどについての要点が簡潔に整理された要約版である。地域公共交通に携わる自治体担当者の人材育成に役立つ資料であるが、特に入門用としての活用が適している。				

資料No.	13					
タイトル	コーディネーターからのメッセージ～地域の取り組み事例等からみるヒント～	事例集	利用促進	公共交通計画策定	評価方法	合意形成
発行年	平成23年 3月					
発行機関	中部運輸局 『地域公共交通コーディネーター会議』					
URL	https://www.tb.mlit.go.jp/chubu/////tsukuro/joho/message/index.html					
目次構成	<ol style="list-style-type: none"> 1. 本書のねらい 2. 中部管内のバス交通に対する自治体の取り組み状況 3. 中部管内の市町村における協議組織の実態 4. 各地域における取り組み状況～事例から学ぶ～ 5. 取り組みを考える 					
概要	<p>市町村等が主催する「地域公共交通会議」や、地域公共交通の活性化及び再生に関する法律に基づく「法定協議会」という新たな仕組みが整備され、最近ではコミュニティバスと既存路線バスが痛いになった運行体制の見直しなど、利用者目線によるネットワーク化が進んできている。しかし、一方では協議組織において、コミュニティバスのみを対象とした議論に終始している市町村もある。</p> <p>利用者にとって使いやすい地域公共交通ネットワークを実現させるためには、こうした協議組織を有効に機能させ、そこで戦略性を持った取り組みについて検討する必要があり、乗合バス・タクシーサービスの運行形態等について協議する「地域公共交通会議」、横断的な検討を含め地域公共交通全体について協議する「法定協議会」それぞれの特性をうまく組み合わせた議論を進めることが必要不可欠である。</p> <p>本書は協議組織を運営する市町村の交通担当者が、多様な主体と連携しながら取り組みを進めて行く上で必要となる創意工夫や知恵について学べるように、さまざまな地域の事例がまとめられている。その他、協議組織の会議運営にあたって、キーパーソン、コーディネーター役を務める有識者等のアドバイスも盛り込まれているのが特徴である。</p>					

資料No.	14					
タイトル	なるほど！！公共交通の勘どころ 公共交通の効果的なネットワーク構築に向けて	事例集	利用促進	公共交通計画策定	評価方法	合意形成
発行年	平成20年度					
発行機関	国土交通省 九州運輸局					
URL	http://www.tb.mlit.go.jp/kyushu/gyoumu/kikaku/file05b.htm					
目次構成	<ol style="list-style-type: none"> I 九州における地域公共交通の現状 II 地域公共交通の活性化・再生に向けた検討の必要性 III 公共交通の活性化・再生に向けた検討にあたって IV 地域の公共交通を検討する際の“勘どころ” V 計画の実現化に向けて～公共交通に関する法律や制度等～ 					
概要	<p>九州の各地で高齢化や人口減少が進み、地域の公共交通を守っていくことが地域活性化や地方再生のための重要なカギとなっている。一方、地域公共交通を取り巻く状況は年々厳しさを増し、減便・廃止、値上げといった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という悪循環に陥っており、この悪循環を断ち切るためには、地域全体での取組みが不可欠である。</p> <p>こうした問題意識にもとづき、人材の育成や多様な関係者による情報・ノウハウの共有のための情報提供を目的として、先駆者の知恵や法制度、補助制度の活用などを分かりやすく整理して「なるほど！！公共交通の勘どころ(平成19年度版)」を作成した。本書は平成19年度版の改訂版として、さらに内容を充実させ、公共交通をコミュニティバスや乗合タクシーだけでなく、鉄道や船も含めたネットワークとして検討することを念頭においた改善を施している。</p> <p>地域の現状を捉え、将来に向けてよりよいものへと検討を加える際の、地方自治体や交通事業者の担当者の知恵袋として役立つものである。</p>					

■ 事例参照のための一覧表

	都道府県	市区町村	取組事例	取組分類						資料No. 該当ページ
				バス	乗合 タクシー	デマ ンド交通	観光 交通	利用 促進	スクール バス 福祉 バス	
北海道	1 北海道	札幌市	バス停の植栽管理、周辺清掃を実施	○						7-p42
	2 北海道	旭川市	市民WS主体で複数会社に跨るバスマップを制作	○				○		7-p42
	3 北海道	当別町	大学・病院・福祉バスの一元化による官民共同運航コミュニティバス	○					○	4-p100
東北	4 青森県	八戸市	交通事業者・商業施設共同運航、商店割引	○				○		7-p43
	5 青森県	鯉ヶ沢町	住民が回数券を自主的に購入し運行費用を負担	○						7-p42
	6 青森県	五戸町	医療機関が中心となって導入した中心市街地活性化循環バス	○						4-p94
	7 青森県	五戸町	町内の医院や商店主体で運行、バス停を提供	○						7-p43
	8 宮城県	仙台市	交通事業者が不便地区に独自運行(コミバス)	○						7-p44
関東	9 山形県	山形市	行政のサポートを受けつつ住民主導によりデマンド交通を実現			○				4-p71
	10 栃木県	佐野市	市民・企業よりバスエコサポーターを募り運行をサポート	○				○		7-p44
	11 長野県	南牧村	福祉バスの運行						○	7-p55
北陸信越	12 長野県	南牧村	福祉に特化したデマンド交通			○				8-p資28
	13 新潟県	新潟市江南区	住民・行政・事業者の3者それぞれがリスクを負担することで、継続的なバス運行を実現	○						4-p54
	14 新潟県	新潟市	商業施設内の駐車場の一部をパークアンドライド駐車場スペースに							7-p49
	15 新潟県	新潟市	市内全域の都市交通マップの作成							7-p49
	16 新潟県	長岡市	町内会等がバス待合所の清掃・雪かきの実施	○						7-p49.64
	17 新潟県	長岡市	加盟店での買い物でバス回数券を進呈	○				○		7-p49.64
	18 新潟県	長岡市	路線バスの代替としてのデマンド交通			○				8-p資3
	19 新潟県	三条市	バス待合所の設置、ボランティアによる維持管理	○						7-p49
	20 新潟県	三条市	システムと人的対応の組み合わせによるデマンド交通			○				8-p19.資4
	21 新潟県	柏崎市	コミュニティセンターやホームページで乗り合いタクシーを周知		○			○		7-p50
	22 新潟県	柏崎市	路線バスの代替としてのデマンド交通			○				8-p資5
	23 新潟県	新発田市	大規模商業施設が行政とWin-Winの関係でバスを運行	○					○	7-p28
	24 新潟県	新発田市	住民賛助会員制による乗車券の販売促進	○				○		7-p30
	25 新潟県	新発田市	バス待合所の設置・維持管理を自治体が負担	○						7-p50.65
	26 新潟県	新発田市	ボランティア組織を利用したバスの利用拡大	○				○		7-p50.65
	27 新潟県	新発田市	商業施設の買い物でバス無料券を進呈	○				○		7-p50.65
	28 新潟県	新発田市	交通空白地域へ対応するデマンド交通			○				8-p資6
	29 新潟県	十日町市	地域密着型の柔軟な対応システム			○				8-p23.資7
	30 新潟県	見附市	住民によるバス停の清掃・雪かき等の実施	○						7-p50
	31 新潟県	見附市	路線バスの代替としてのデマンド交通			○				8-p資8
	32 新潟県	糸魚川市	各自治会や老人クラブによるバス停の清掃・修繕などの維持管理を実施	○						7-p50
	33 新潟県	糸魚川市	交通空白地域へ対応するデマンド交通			○				8-p資9
	34 新潟県	妙高市	住民によるバス停の清掃の実施	○						7-p51
	35 新潟県	妙高市	交通空白地域へ対応するデマンド交通			○				8-p資10
	36 新潟県	五泉市	病院の駐車場の一部を無料で借用し、バス待合所を設置	○						7-p51.66
	37 新潟県	五泉市	住民によるバス停の設置・維持管理の実施	○						7-p51.66
	38 新潟県	五泉市	公民館敷地の一部を無料で借用し、バス待合所を設置	○						7-p51.66
	39 新潟県	上越市	路線バスの延長としてのデマンド交通			○				8-p21.資11
	40 新潟県	佐渡市	バス路線入りの観光マップの作成							7-p51.67
	41 新潟県	魚沼市	自治会によるバス停留所の清掃・雪かきの実施	○						7-p52
	42 新潟県	魚沼市	商店街の一角をバス停やバス待合所として提供してもらう							7-p52
	43 新潟県	魚沼市	交通空白地域へ対応するデマンド交通			○				8-p資12
	44 新潟県	胎内市	デマンドタクシーの回数券の販売を継続的に実施			○				7-p52.67
	45 新潟県	胎内市	交通空白地域や福祉に対応するデマンド交通			○				8-p資13
	46 新潟県	湯沢町	自治体によるバス停留所の雪かきの実施	○						7-p52
	47 新潟県	津南町	交通空白地域へ対応するデマンド交通			○				8-p資14
	48 富山県	富山市	加盟店での買い物でバス乗車券を進呈	○				○		7-p59
	49 富山県	富山市	イベントのパンフレットにバスを利用した観光コースを掲載							7-p59.75
	50 富山県	富山市	住民によるバス停および乗降場の清掃・維持管理	○						7-p59
	51 富山県	富山市	商業施設が店舗の入り口をバス停留所として提供	○						7-p59
	52 富山県	富山市	交通空白地域へ対応するデマンド交通			○				8-p資42
	53 富山県	富山市	路線バスの代替としてのデマンド交通			○				8-p資43
	54 富山県	高岡市	共通乗車券の販売と買い物客への進呈						○	7-p26
	55 富山県	高岡市	商店街で買い物で、共通乗車券の進呈(バス)	○				○		7-p60.75
	56 富山県	高岡市	万葉線利用客に飲食店等の割引サービスや帰りの乗車券などの提供(電車)					○		7-p60
	57 富山県	高岡市	4月と10月にノーマイカーデーを実施	○				○		7-p60
	58 富山県	高岡市	バス利用で映画館入場券が割引になるサービスを実施							7-p60
	59 富山県	魚津市	商業施設が施設の一角をバス停や待合所として提供	○						7-p60.76
	60 富山県	魚津市	NPO法人が主体となり各地区住民へ回数券の購入等の依頼を行っている	○				○		7-p60.77
	61 富山県	魚津市	商店街が駅前にイルミネーションを点灯					○		7-p60.77
	62 富山県	滑川市	事業者の店舗敷地内にベンチを設置し、最寄バス停の待合所として提供	○						7-p61
	63 富山県	黒部市	乗り放題切符の販売を通じてイベントを開催(鉄道)					○	○	7-p61.78
	64 富山県	黒部市	市役所職員に鉄道利用を推奨し、利用者には乗車券を交付					○		7-p61
	65 富山県	南砺市	路線バスの代替としてのデマンド交通			○				8-p資44
	66 富山県	射水市	住民によるバス待合所の清掃、除雪、異常時の市への通報	○						7-p61.78
	67 富山県	射水市	個人が自宅前の車庫を待合所として提供し、バス停表示を自宅車庫壁面に設置	○						7-p61.78
	68 石川県	金沢市	商業施設がパークアンドライド駐車場を提供	○						7-p62
	69 石川県	金沢市	加盟商業施設の買い物でバス運賃に還元できるポイントを付与	○				○		7-p62.79
	70 石川県	珠洲市	待合室の整備とベンチの制作	○						7-p16
	71 石川県	珠洲市	古くなった倉庫を路線バス待合所として利用	○						7-p62.79
	72 石川県	珠洲市	バス待合所の設置	○						7-p62.79
	73 石川県	珠洲市	高校生によるバス停周辺の清掃活動	○						7-p62.79
	74 石川県	珠洲市	バス停留所にベンチを設置	○						7-p62.79
	75 石川県	加賀市	住民での乗車券販売促進、商店のスペースを待合所として提供		○	○			○	7-p32

	都道府県	市区町村	取組事例	取組分類					資料No. 該当ページ	
				バス	乗合 タクシー	デマ ンド交 通	観 光交 通	利 用 促 進		ス ケ ール バ ス 福 祉 バ ス
	76	石川県 加賀市	乗合タクシー回数券の販売を町内会長や販売促進員が行い、地区内の商店や農協で取り扱う		○					7-p62,80
	77	石川県 加賀市	交通空白地域へ対応するデマンド交通				○			8-p資45
	78	石川県 白山市	沿線住民組織による、駅周辺および駅校内の除草活動(鉄道)							7-p63
	79	石川県 白山市	町内会による花壇配置、水やりの実施							7-p63
	80	石川県 白山市	路線バスの代替としてのデマンド交通				○			8-p資46
	81	石川県 津幡町	福祉に特化したデマンド交通				○			8-p25,資47
	82	石川県 内灘町	病院敷地内にバス停、待合所の設置	○						7-p63,81
	83	石川県 内灘町	商業施設内にバス停、待合所の設置	○						7-p63,81
	84	石川県 内灘町	バス車内に広告を掲載	○						7-p63
	85	石川県 内灘町	ノーマイカーデーの実施	○						7-p63
	86	石川県 宝達志水町	路線バスの代替としてのデマンド交通				○			8-p15,資48
	87	石川県 穴水町	自治消防機材倉庫横にバス待合所を設置し、住民が清掃および維持管理を行う	○						7-p63
	88	石川県 穴水町	個人所有地に自ら待合所を設置し、掃除および維持管理を行う	○						7-p63
	89	石川県 能登町	地区住民によるバス待合所の清掃、除草などの維持管理	○						7-p63,82
	90	福井県 大野市	デマンド運行を組み合わせたネットワークの再構築	○	○					13-p38
	91	長野県 長野市	交通空白地域や福祉に対応するデマンド交通				○			7-p資15
	92	長野県 松本市	交通空白地域や福祉に対応するデマンド交通				○			8-p資16
	93	長野県 上田市	通常運賃よりも15%割引の「自治会回数券」の販売幹旋					○		7-p53,68
	94	長野県 上田市	別所線往復運賃を組み込んだイベント開催による、鉄道の利用促進					○		7-p53,70
	95	長野県 上田市	交通空白地域や福祉に対応するデマンド交通				○			8-p資17
	96	長野県 飯田市	スタンプ券発行による、乗車料金還元	○				○		7-p53
	97	長野県 飯田市	交通空白地域や福祉に対応するデマンド交通				○			8-p資18
	98	長野県 須坂市	路線バスの代替としてのデマンド交通				○			8-p資19
	99	長野県 伊那市	路線バスの代替としてのデマンド交通				○			8-p資20
	100	長野県 駒ヶ根市	商店街の買い物でバス乗車券の配布	○				○		7-p54
	101	長野県 大町市	交通空白地域や福祉に対応するデマンド交通				○			8-p資21
	102	長野県 大町市	交通空白地域へ対応するデマンド交通				○			8-p資22
	103	長野県 飯山市	交通空白地域へ対応するデマンド交通				○			8-p資23
	104	長野県 茅野市	大学と連携したバスの運行	○						7-p24
	105	長野県 茅野市	商業ビル内にバス待ち時間などの休憩スペースに利用できる空間を無料開放	○				○		7-p54
	106	長野県 茅野市	大学生のバス乗り放題バスポートを発行	○						7-p54,71
	107	長野県 茅野市	市職員のバス通勤の推奨	○				○		7-p54
	108	長野県 塩尻市	交通空白地域へ対応するデマンド交通				○			8-p資24
	109	長野県 佐久市	路線バスの代替としてのデマンド交通				○			8-p資25
	110	長野県 東御市	待合所の提供				○			7-p54
	111	長野県 東御市	商工会が主体となって運営しているデマンド交通				○			8-p9,資26
	112	長野県 安曇野市	乗合タクシーの利用回数券を購入時に、商店街のポイントが付与される		○					7-p55
	113	長野県 安曇野市	交通空白地域へ対応するデマンド交通				○			8-p資27
	114	長野県 川上村	住民によるバス停留所・簡易トイレ・待合所の清掃	○						7-p55
	115	長野県 佐久穂町	町商工会が主体となってデマンド交通を地元タクシー業者に委託				○			7-p55
	116	長野県 佐久穂町	商工会が主体となって運営しているデマンド交通				○			8-p11,資29
	117	長野県 立科町	商店や医院におけるバス停の設置	○				○		7-p18
	118	長野県 立科町	スーパーの正面入り口にバス停とベンチを設置	○						7-p56,72
	119	長野県 立科町	病院の正面玄関前までのバス乗り入れ	○						7-p56,72
	120	長野県 青木村	交通事業者の提案・協力により、村営バス利用促進につなげる	○						7-p56
	121	長野県 長和町	バス停留所の近隣住民による清掃・花かざり・雪かきの実施	○						7-p56
	122	長野県 長和町	土地や家屋の一角を、バス停留所として無償で提供してもらっている	○						7-p56
	123	長野県 富士見町	交通空白地域へ対応するデマンド交通				○			8-p資30
	124	長野県 飯島町	交通空白地域へ対応するデマンド交通				○			8-p資31
	125	長野県 中川村	交通空白地域へ対応するデマンド交通				○			8-p資32
	126	長野県 阿南町	医療機関の診察時間前には、施設のロビーを待合所として開放してもらっている	○						7-p56,73
	127	長野県 上松町	住民によるバス待合所の清掃活動	○						7-p57
	128	長野県 木祖村	バス代のみで村民が参加できるハイキングなどのイベントの開催	○				○		7-p57
	129	長野県 木祖村	福祉に特化したデマンド交通				○			8-p資33
	130	長野県 大桑村	住民によるバス停留所の清掃や整備が行われている	○						7-p57,73
	131	長野県 大桑村	隣接町村との連携と運航業者の提案により、乗り継ぎ利用の利便性向上	○				○		7-p57
	132	長野県 木曾町	バス停に地元の小学生が描いた絵を掲示	○						7-p57,74
	133	長野県 木曾町	公民館が主催する遠足やハイキング等でバス路線を利用するルート設定	○				○		7-p57
	134	長野県 木曾町	タクシー会社と連携したシステム運用				○			8-p17,資34
	135	長野県 麻績村	個人の寄付によりバス待合所を設置	○						7-p58
	136	長野県 松川村	ボランティア組織による駅周辺の清掃、花壇への定植							7-p58
	137	長野県 松川村	ボランティア組織による特急あずさの複数停車に向けた署名活動や講演会、利用促進事業の取り組み							7-p58
	138	長野県 白馬村	交通空白地域や福祉に対応するデマンド交通				○			8-p資35
	139	長野県 山ノ内町	利用者負担のないデマンド交通				○			8-p資36
	140	長野県 木島平村	交通空白地域や福祉に対応するデマンド交通				○			8-p資37
	141	長野県 野沢温泉村	地区住民によるバス停の雪下ろし作業	○						7-p58
	142	長野県 野沢温泉村	待合所として業者経営のゲームセンターの一角を提供	○						7-p58
	143	長野県 信濃町	病院前の薬局の一部をバス待合所として提供	○						7-p58
	144	長野県 小川村	交通空白地域へ対応するデマンド交通				○			8-p資39
	145	長野県 飯綱町	路線バスの代替としてのデマンド交通				○			8-p13,資40
	146	長野県 栄村	路線バスの代替としてのデマンド交通				○			8-p資41
	147	長野県 信州新町	路線バスの代替としてのデマンド交通				○			8-p資38
	148	岐阜県 岐阜市	地域主導によるコミュニティバスの運賃値上げ	○						13-p45
	149	岐阜県 土岐市	民間路線バスを活用したネットワーク構築	○						13-p28
	150	岐阜県 可児市	地域にあった運行形態の見直しによるデマンド運行の導入	○						13-p30

北
陸
信
越

中
部

	都道府県	市区町村	取組事例	取組分類					資料No. 該当ページ	
				バス	乗合 タクシー	デマン ド交通	観光 交通	利用 促進		スクール バス 福祉 バス
中部	151 岐阜県	郡上市	合併によるバスサービスの統一化	○						13-p32
	152 愛知県	一宮市	コミュニティバスと路線バスの運賃調整	○						13-p42
	153 愛知県	新城市	路線バスとコミュニティバスが一体になった運賃体系の構築	○						13-p40
	154 愛知県	知多市	コミュニティバスの見直しと民間バス路線の検討	○						13-p26
	155 愛知県	南知多町	地域内バス交通の再構築(運賃体系改善による利用促進)	○						13-p44
	156 愛知県	豊根村	自家用車を活用したボランティアによる輸送サービス			○			○	4-p49
近畿	157 三重県	津市	広域合併後のコミュニティバスの再編	○						13-p34
	158 三重県	四日市市	バス路線の廃止をきっかけに住民が自らコミュニティバスを運行	○						4-p60
	159 三重県	多気町	幹線バスとコミュニティバスの連携強化	○						13-p36
	160 滋賀県	大津市	車内美術館を開催「石坂線みんなで文化祭2009～日本で一番細長い美術館」							7-p46
	161 京都府	京都市	バスの運行組織の立ち上げから運営まで住民主導で実施	○						4-p65
	162 京都府	京都市	中心商業地区活性化のため、事業者が主体となりバスを運行	○						4-p83
	163 京都府	宇治市	大規模工場が主体に通勤モビリティマネジメントを実施	○						7-p46
164 兵庫県	淡路市	地域住民が自らの負担で運行するコミュニティバス	○						4-p77	
中国	165 島根県	出雲市	車内で地元特産品を販売する「菜市菜電」を運行							7-p46
	166 広島県	広島市	利用増加策を住民主体の検討会で実施(乗合タクシー)		○					7-p47
	167 山口県	山口市	行政運営のバスから地域住民主体のコミュニティタクシーへの移行		○					4-p43
四国	168 香川県	高松市	行政に頼らず商店街が独自に運行する市街地循環バス	○						4-p89
九州	169 佐賀県	鳥栖市	企業の送迎バスと路線バスの一体化	○					○	4-p106

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
自治体担当者のための解説付き

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

