

目次

| | |
|--|-----------|
| I 地域公共交通をとりまく状況 | 1 |
| (1) 九州における地域公共交通の利用者数..... | 1 |
| (2) 新型コロナウイルス感染症拡大の影響と財政負担の増大..... | 2 |
| II 地域公共交通の果たすべき役割 | 4 |
| II-1 「移動」の変遷から考える地域公共交通..... | 4 |
| II-2 目指すべき地域の将来像..... | 5 |
| II-3 公共交通に対する自治体の役割..... | 6 |
| III 本書の構成と使い方 | 8 |
| IV 地域公共交通の事業をプランニングする | 10 |
| IV-1 公共交通の現況を捉える..... | 10 |
| (1) 公共交通の運行状況を調査する..... | 10 |
| (2) 運転者不足や車両の老朽化など交通事業者の状況を捉える..... | 10 |
| IV-2 公共交通に対するニーズとは何かを考える..... | 11 |
| (1) 地域を取り巻く潮流から考える..... | 11 |
| (2) 移動実態に関する調査結果から考える..... | 11 |
| (3) 現在の公共交通の問題点からニーズを考える..... | 12 |
| IV-3 地域公共交通の問題点・課題を整理する..... | 13 |
| IV-4 見直しや撤退のルール化を考える..... | 14 |
| IV-5 運営の方法を考える..... | 16 |
| IV-6 地域の公共交通の将来像を考える..... | 17 |
| (1) 地域の将来的な公共交通網をイメージする..... | 17 |
| (2) 公共交通の役割分担を明確にする..... | 17 |
| (3) 公共交通に関わる新技術等の本質を見極める～公共交通相互の連携の重要性～..... | 18 |
| IV-7 地域の特性や需要にあった運行の「形態」を考える..... | 18 |
| IV-8 部分的・段階的な取組の実施を考える..... | 20 |
| IV-9 公共交通以外の輸送資源を把握する..... | 20 |
| (1) 「公共交通」以外の輸送資源の状況を調査する..... | 20 |
| (2) 地域にあるその他の移動手段の活用を考える..... | 22 |
| V 地域公共交通の事業実施 | 24 |
| V-1 課題や評価結果から導かれる運行内容の改善..... | 24 |
| (1) ダイヤや運行経路に関する検討・見直し..... | 24 |
| (2) 幹線バスの見直し..... | 25 |
| (3) 地域内の路線バスやコミュニティバスの見直し..... | 28 |
| (4) 使用する車両の見直し..... | 33 |
| V-2 抜本的な見直しを考える..... | 38 |

| | |
|------------------------------------|------------|
| V-3 利便性増進を考える..... | 39 |
| (1) 利用促進..... | 39 |
| (2) 乗り継ぎしやすい環境の構築・改善..... | 49 |
| (3) 運賃設定を考える..... | 53 |
| (4) 柔軟かつ慎重に運賃を見直す..... | 53 |
| V-4 収支を想定する・見直す..... | 55 |
| (1) 営業外収入による増収の工夫..... | 56 |
| (2) 「仕業」や「車両数」に着目した費用の削減を考える..... | 57 |
| (3) 安全を優先した低コスト運行の工夫..... | 57 |
| V-5 陥りやすい失敗事例..... | 59 |
| VI 地域公共交通の事業を振り返り改善する..... | 68 |
| VI-1 事業の「効果」と「課題」を分析する..... | 68 |
| (1) 何が「効果」「課題」の要因なのかを深掘りする..... | 68 |
| (2) 「効果」を伸ばす方策を考える..... | 69 |
| (3) 「課題」を打ち消す対策を考える..... | 69 |
| VI-2 数値目標をモニタリングする..... | 70 |
| (1) 数値目標の設定..... | 70 |
| (2) 定期的・継続的なモニタリング..... | 71 |
| VI-3 協議会を活用する..... | 75 |
| (1) 地域公共交通について協議・情報共有する“場”..... | 75 |
| (2) 地域公共交通会議の機能を持った法定協議会の設置..... | 76 |
| VII 地域公共交通に対する検討や取組の体制..... | 78 |
| VII-1 検討・取組の体制を考える上でのポイント..... | 78 |
| VII-2 検討・取組の体制を整える..... | 81 |
| (1) なぜ地域公共交通の問題は地域みんなの問題なのか..... | 82 |
| (2) 目的を明確にして本音で話し合う..... | 82 |
| (3) 検討・取組の体制と役割分担..... | 83 |
| VII-3 地域で公共交通を支える..... | 92 |
| (1) 公共交通の運行を地域で支援する..... | 93 |
| (2) 地域が主体となった取組をサポートする..... | 96 |
| 索引..... | 100 |
| 地域公共交通に関する用語..... | 102 |
| 参考となるマニュアルや書籍等..... | 106 |

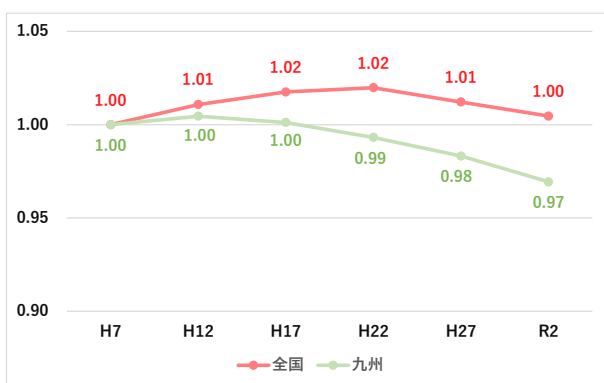
I 地域公共交通をとりまく状況

(1) 九州における地域公共交通の利用者数

九州の人口は、全国よりも早く減少傾向に転じています。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ます。

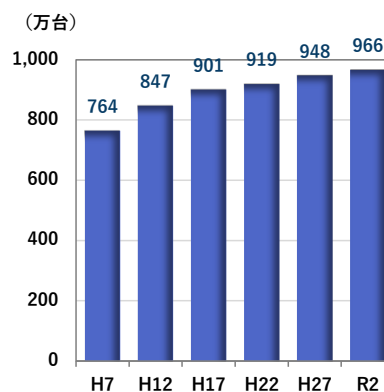
こうした社会状況などを背景に、公共交通の利用者は大きく減少してきました。近年は公共交通に関する様々な取組が行われるようになったこともあり、「横ばい」から「微増」傾向に転じてきていますが、交通事業者の経営は依然として厳しい状況が続いています。さらに、新型コロナウイルス感染拡大の影響を受けたことで、厳しい状況にさらに拍車がかかった結果、令和2年度では乗合事業の「収益」が「費用」を下回る“赤字”になっているバス事業者が九州管内全体の98%を占めています。

また、九州の輸送機関別旅客輸送人員¹をみると、バスの輸送人員は40%、鉄道は57%を占めており、旅客輸送の大部分は鉄道とバスが担っている状況です。これら各交通機関の持続可能性を高めることが、今後の九州の移動を支えると言っても過言ではありません。



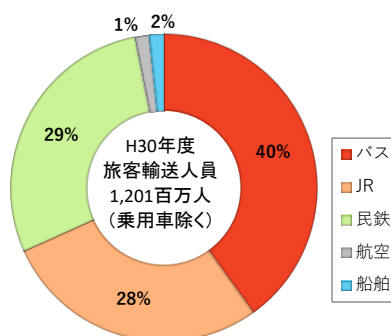
▲九州・全国の人口増減の推移

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「自動車保有車両数」より

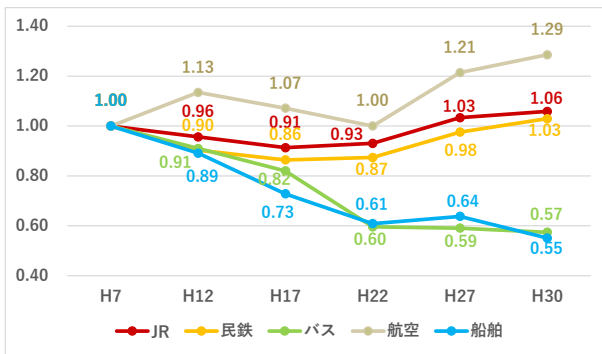


▲九州の輸送機関別旅客輸送人員（公共交通のみ）

資料：九州運輸局「九州運輸要覧」（令和2年度版）より

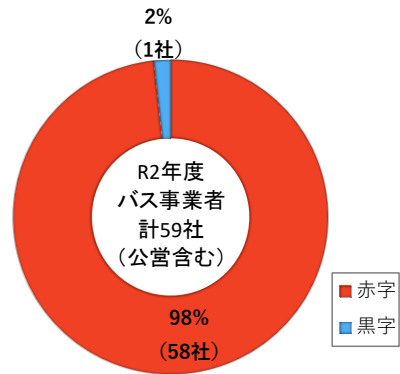
¹ 輸送人員：輸送した旅客の総人員数。路線別では、バスや列車に乗りした旅客数。

- I 地域公共交通をとりまく状況
- II 地域公共交通の果たすべき役割
- III 本書の構成と使い方
- IV 地域公共交通の事業をプランニングする
- V 地域公共交通の事業実施
- VI 地域公共交通の事業を振り返り改善する
- VII 地域公共交通に対する検討や取り組みの体制



▲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
(令和2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

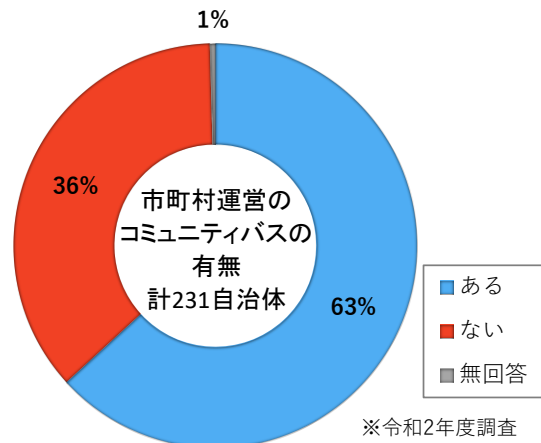
(2) 新型コロナウイルス感染症拡大の影響と財政負担の増大

新型コロナウイルス感染症の拡大防止を目的としたイベントや外出の自粛要請、学校の休校、店舗への休業要請等により、公共交通機関の利用者数は大きく減少しています。

また、新しい生活様式の実践によるテレワークやオンライン会議の増加に伴い、通勤や出張等の移動が減少し、公共交通機関の利用者数に大きく影響しています。

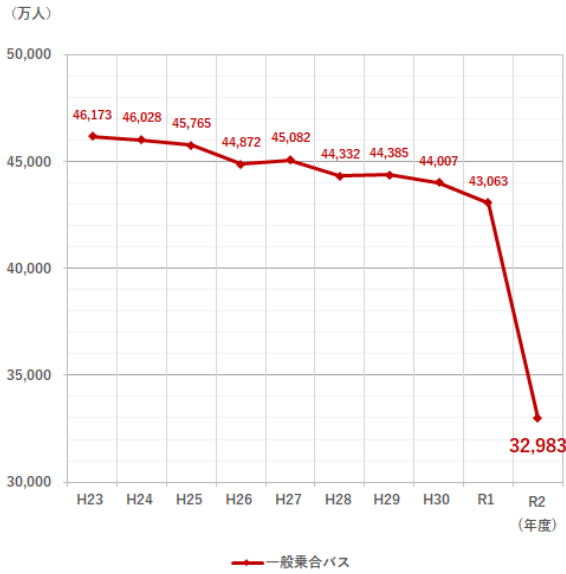
新型コロナウイルス感染症拡大の影響もあり、交通事業者への運行費補助等も含めた行政の「財政負担」は膨大なものになってきています。このまま財政負担の増加が進んだ場合、地域の公共交通を維持していくことが難しくなる可能性もあります。

新型コロナウイルス感染症の影響は今後不透明であり、地域公共交通の輸送人員がコロナ禍以前に回復することは厳しい（執筆時点でコロナ前の50～80%程度の回復）という前提の下、利用者が安心して利用できる環境整備はもちろんのこと、市町村等の自治体が主体性を持って公共交通の問題に積極的に取り組み、財政負担の適正化を図ることで、将来的にも持続可能な地域公共交通を構築していくことが重要になってきています。



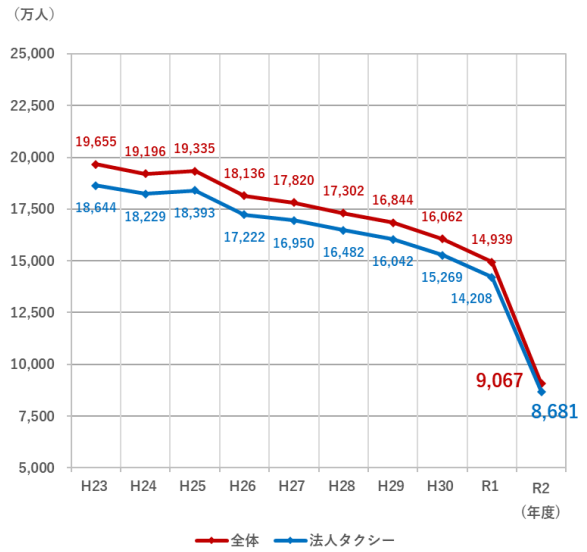
▲市町村運営のコミュニティバスがある自治体数
(令和2年度調査)

資料：九州運輸局「地域の輸送資源の活用方法に関する調査」
(2021年3月)より



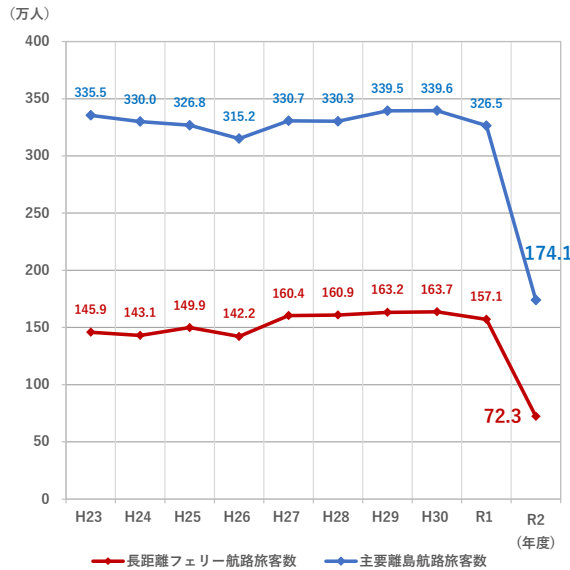
▲九州のバス事業の輸送実績

※ 「一般乗合バス」とは、路線バスのうち、高速バス（高速道路を利用して、概ね50 km以上走行するもの）を除いたもの。



▲九州のタクシー事業の輸送実績

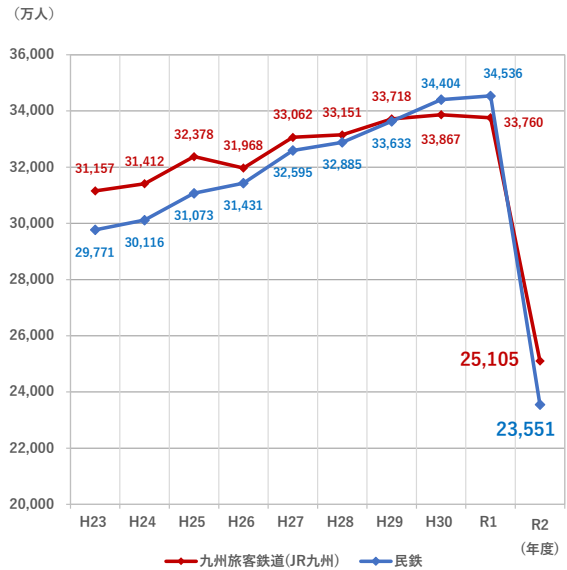
※ 「全体」には、法人タクシーの輸送実績のほか、いわゆる「個人タクシー」の輸送実績を含む。



▲九州の旅客船事業の輸送実績

※ 「長距離フェリー航路」とは、陸上輸送のバイパス的な旅客フェリーで片道の航路距離が300 km以上の航路をい、阪九フェリー、名門大洋フェリー、オーシャントランス、フェリーさんふらわあ及び宮崎カーフェリーの5社8航路が該当。

※ 「主要離島航路」とは、杓岐、対馬、五島列島、甌島、種子島、屋久島、奄美群島又は沖縄本島と本土を結ぶ航路をい、12社16航路が該当。



▲九州の鉄軌道事業の輸送実績

※ 「民鉄」とは、次の15社の合計値。(西日本鉄道、福岡市交通局、筑豊電気鉄道、島原鉄道、熊本電気鉄道、甘木鉄道、南阿蘇鉄道、松浦鉄道、平成筑豊鉄道、くま川鉄道、肥薩おれんじ鉄道、北九州高速鉄道、長崎電気軌道、熊本市交通局、鹿児島市交通局)

I 地域公共交通をとりまく状況

II 地域公共交通の果たすべき役割

III 本書の構成と使い方

IV 地域公共交通の事業をプランニングする

V 地域公共交通の事業実施

VI 地域公共交通の事業を振り返り改善する

VII 地域公共交通に対する検討や取り組みの体制

II 地域公共交通の果たすべき役割

II-1 「移動」の変遷から考える地域公共交通

① 公共交通の衰退とマイカー時代の到来

人々は「移動」することで日常生活が維持でき、また交流が活発化し、ひいては地域の活力や個性が生まれています。公共交通の発展と都市の形成・まちづくりは表裏一体で、特に日本では主に鉄道事業者による都市開発や住宅開発が進んでいます。

このような公共交通による「移動」は、特に九州の乗合バス²においては1960年代頃にピークを迎えます。その後多くの人々がいつでも気軽に移動できるマイカーの普及が進み、公共交通（軌道や乗合バス）の衰退が始まりました。

マイカー時代の到来に伴い、いわゆる「交通弱者」の方々の足の確保のため、1972年に乗合バスに対する国庫補助制度が生まれ、地域間幹線系統³補助として今日まで続いています。

② 乗合バス事業環境の変化と地域公共交通

1980年代には、発達した高速道路網を活用した中長距離高速バスが発達し、乗合バス事業者はこぞって新路線を開拓し、収入源の多くを高速バスから得ようになりました。また、貸切バス⁴事業もバブル経済を背景とした団体旅行の増加に伴い、1990年代までは乗合バス事業者にとって大きな収入源の一つでした。このように、好調な高速バスや貸切バス事業等の収入を、一般路線バスの不採算路線に補填するという構造、いわゆる「内部補助⁵」が働き、そこに行政の補助により、路線を維持していました。

しかし、2000年代になると、バス事業の規制緩和に伴う参入の自由化（道路運送法改正に伴う需給調整規制撤廃）に伴い、特に貸切バス事業者における新規参入が相次ぎ、乗合バス事業者は貸切バス事業からの収入が減少します。乗合バス事業者の「内部補助」は難しくなり、不採算路線の廃止が加速します。また、バス運転者の待遇悪化（給与の引き下げ）はこの頃からであり、運転者不足が叫ばれるようになりました。

このように乗合バスネットワークを含めた地域公共交通網が従来の制度では維持できなくなってきたことから、2007年地域公共交通の活性化及び再生に関する法律（以下、「地域公共交通活性化再生法」という）が施行され、地方公共団体の公共交通への関与のあり方が制度化されます。同時期に道路運送法も改正され「地域公共交通会議」制度が新設されます。公共交通に関するステークホルダー（行政、交通事業者、利用者・住民等）による議論の下、地域自らが地域の交通をデザインし、地域のニーズにきめ細かく対応することが求められるようになりました。

2 乗合バス：不特定多数の人々が、所定の運賃を支払えば自由に利用することができる交通機関のこと。（詳細は用語集に記載）

3 地域間幹線系統：一般的には地域間（複数市町村間）に跨るバス系統などのことを指すが、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。（詳細は用語集に記載）

4 貸切バス：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。（詳細は用語集に記載）

5 内部補助：赤字路線の損失を黒字路線または、不動産事業などといった「副業」の利益で埋め合わせることで、赤字路線の存続を図ること。

II-2 目指すべき地域の将来像

地域公共交通はあくまで移動手段であり、利用者は移動先で何か目的があって利用しているにすぎません。

地域公共交通を考える上で、目指すべき地域の将来像を検討することが重要です。地方公共団体が立案している総合計画や都市計画マスタープランなどの行政計画の体系から導くことができます。

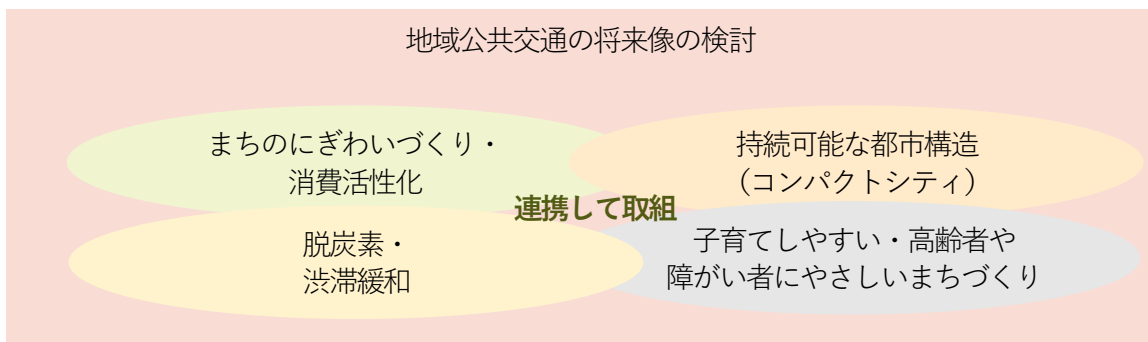
＜地域公共交通の役割を考える上で確認すべき上位関連計画＞

- 総合計画【どのような自治体・まちを目指すかの大きな方針の確認】
- 都市計画マスタープラン【都市計画の基本的な方針を確認】
- 立地適正化計画【都市の集約化の考えや公共交通の位置づけを確認】
- 観光関連計画
- 健康づくり・福祉に関する計画
- 環境に関する計画 etc.

これらの体系から目指すべき将来像に向けて、都市計画と交通、観光と交通、福祉と交通といった分け方で考えるのではなく、境目をなくして、連携しながら取組を進めることが重要です。

また、目指すべき地域の将来像を、例えば「まちの賑わい」や「高齢者がいきいきと安心して暮らせる社会」などとすれば、その際に人々はどのように移動しているのか、どのような移動をして欲しいのかを考え、それらの人々が「初めの一步（ファーストワンマイル）」を踏み出すために公共交通が果たすべき役割を検討し、地域の目指すべき将来像へ向けて地域の交通を自らデザインすることが最も重要です。

なお、地域内フィーダー系統⁶補助のために地域公共交通計画を立案する、首長から MaaS⁷、AI デマンド交通⁸、デジタル化と言われたので、それらを導入する等々、手段が目的化しては持続可能な施策とはなりません。ご自身のまちは何を目指していくのか、それに対して公共交通はどうすべきなのか、その視点を忘れずに取り組ましましょう。



6 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。（詳細は用語集に記載）

7 MaaS：Mobility as a Service（一つのサービスとしての移動）の略であり、目的と一体的にマイカー以外の様々な種類の交通サービスをデジタル技術で円滑につなげることで、1つのサービス（as a Service）として統合する新たな「移動」の概念。

8 AI 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、AI（人工知能）を活用し、効率的な乗り合わせと走行ルートを判断し、ドア to ドアで運行するなど、乗客の要求に応じて運行する運行形態をいう。

I 地域公共交通をとりまく状況

II 地域公共交通の果たすべき役割

III 本書の構成と使い方

IV 地域公共交通の事業をプランニングする

V 地域公共交通の事業実施

VI 地域公共交通の事業を振り返り改善する

VII 地域公共交通に対する検討や取り組みの体制

II-3 公共交通に対する自治体の役割

地域の事を最もよく理解しているのは基礎自治体である市町村です。これからのまちづくりを考え、将来を見据えながら地域公共交通を政策的にどのように位置付けるかを考えることが求められています。

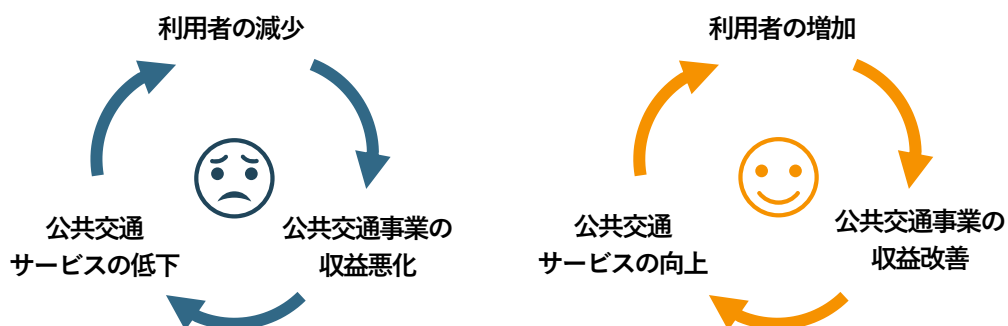
地域公共交通活性化再生法では、市町村の役割を、「公共交通事業者等その他の関係者と協力し、相互に密接な連携を図りつつ主体的に地域旅客運送サービスの持続可能な提供の確保に資する地域公共交通の活性化及び再生に取り組むよう努めなければならない」と定めています。市町村が主体的に考え行動し、責任・覚悟を持って公共交通改善に継続的に取り組むことで、交通事業者・住民などの関係者が一体となり、正のスパイラル（公共交通利用増→収支改善→利便増→まちが元気に）への好転が期待できます。

なお、公共交通の活性化は、まちなぎわいや高齢者福祉の向上につながる等、多岐にわたり好影響がもたらされます。そのため、検討に際しては、公共交通担当部署のみならず、教育・福祉といった関連部署、住民や企業も含めた組織内外の関係者と一緒になって行うことが望ましいです。

また、公共交通改善に要する財源についても、広い視野で確保することが必要です。全体としては限られた財源であっても、移動に関係する財源を俯瞰し、最適化・再配分することで効果を大きくすることが出来ます。地域全体で広く支えるという観点から、ふるさと納税やクラウドファンディングの活用などの財源確保策も検討することが重要です。

地域公共交通活性化再生法が施行され既に約 15 年が経過しています。このような考えは、地域公共交通計画の策定努力義務化という形で全ての地方公共団体に促されています。既に計画策定済の市町村数は、令和 3 年 10 月現在で九州運輸局管内では 124 となり、過半数を超えています。

このように、多くの市町村においては、既に公共交通改善に取り組まれているところです。今後は交通圏を考慮した、より広域的な公共交通のあり方の検討が必要となっています。



✓ Point

他分野・部署連携のポイント

- 公共交通分野と連携可能な分野について、関連分野の計画なども参照しながら確認・検討しましょう
例) 福祉分野、教育分野、観光分野、環境分野、まちづくり分野 など
- 相互にメリットがあるような連携を目指し、一方的な関係にならないように注意しましょう
例) 福祉分野において、高齢化の進展により福祉的送迎が増加し、対応が困難になっている場合、公共交通分野でその移動を分担する など
- 自治体内の他分野の施策等を把握することにより、1人(1部署)で課題を抱え込まないようにしましょう

I 地域公共交通をとりまく状況

II 地域公共交通の果たすべき役割

III 本書の構成と使い方

IV 地域公共交通の事業をプランニングする

V 地域公共交通の事業実施

VI 地域公共交通の事業を振り返り改善する

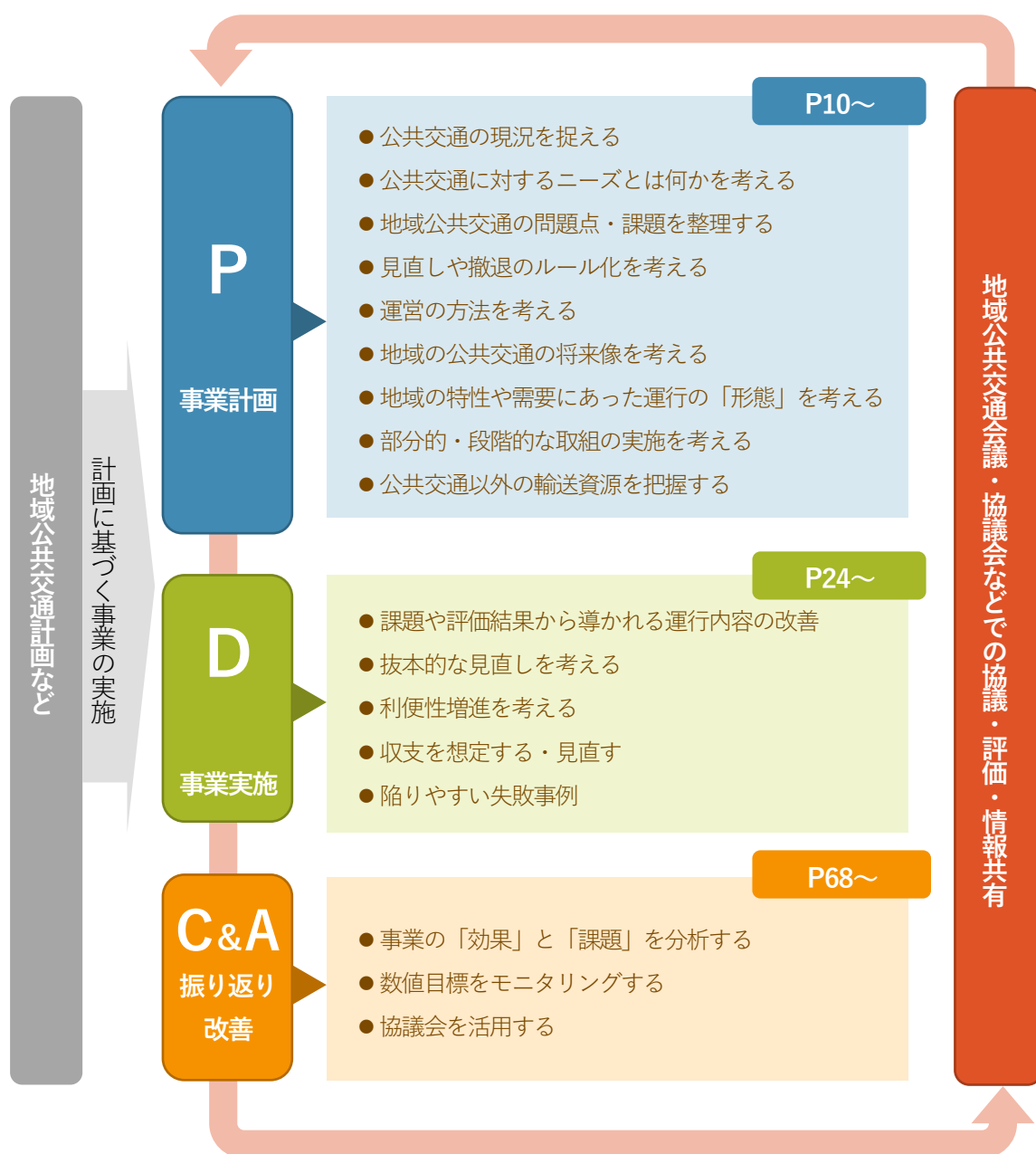
VII 地域公共交通に対する検討や取り組みの体制

III 本書の構成と使い方

本書は、主に市町村における公共交通の担当者の皆様が、公共交通に関する事業を実施する中で、何か悩んだ際に辞書を繰るようにご覧になることで、何か解決に向けたヒント（勘どころ）が得られるように作成しています。

そのため、「地域公共交通計画（地域公共交通のマスタープラン）」や「利便増進実施計画」等のいわゆる個別事業のアクションプランをこれから策定する場合は、まずはそれに応じた手引きを別途ご参照ください。（P106に参考となるマニュアルや書籍等を掲載しています）

なお、計画づくりも大切ですが、公共交通の改善は計画を策定してからがスタートです。計画を立てて事業を実施されている皆様方にとって、支えとなるよう、本書は以下の様な構成で作成しています。



本書と「地域公共交通計画等の作成と運用の手引き」の視点の違い

- ✓ これから公共交通に携わる方や、実際に携わっている方。
- ✓ 「地域公共交通計画」「地域公共交通利用増進実施計画」に基づく事業を実施したい方。



本書「なるほど!!公共交通の勘どころ」

公共交通の現場の考え方も
知ることができます!



- ✓ これから計画の作成・検討をしたい方。

地域公共交通計画(マスタープラン)

地域公共交通利便増進実施計画



「地域公共交通計画等の作成と運用の手引き」

法定計画の作成方法について
詳しく載っています!



I 地域公共交通を
とりまく状況

II 地域公共交通の
果たすべき役割

III 本書の構成と使い方

IV 地域公共交通の事業
をプランニングする

V 地域公共交通の事業
実施

VI 地域公共交通の事業
を振り返り改善する

VII 地域公共交通に
対する検討や
取り組みの体制

IV 地域公共交通の事業をプランニングする

本章は、地域公共交通に関する事業を実施するにあたり、事業計画を立案する際の「勘どころ」を記載しています。地域公共交通計画そのものの立案に関しては、「地域公共交通計画等の作成と運用の手引き」をご参照ください。

IV-1 公共交通の現況を捉える

(1) 公共交通の運行状況を調査する

地域公共交通に関する事業を実施するにあたり、まずは今ある地域公共交通を把握し、有効活用や見直しを行うことを考えてみましょう。

新たな事業を実施する場合、その経費が多大なものになったり、既存の公共交通サービスと競合してしまったりする恐れがあり、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。

このため、まずは今ある地域公共交通に関する事業を見直し、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る対応を考える必要があります。

既存の事業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事業実施を考えることとなります。

公共交通の現況調査について、詳しくは「地域公共交通計画等の作成と運用の手引き」の第2章を参照してください。

(2) 運転者不足や車両の老朽化など交通事業者の状況を捉える

交通事業者では、運転者不足や高齢化、車両の老朽化など、経営資源の問題を抱えている状況が続いています。

例えば、路線バス事業者の運転者不足・高齢化の状況は深刻です。70代でも現役の運転者がいる状況で、果たして5年後どうなるのか、真剣に考える必要があります。若い担い手は、給与や労働環境の問題等から集まりにくい状況です。

また、バス車両の老朽化も深刻です。更新する費用が賄えるだけの収益が確保できていない路線もあります。

これらの状況を踏まえると、大型二種免許ドライバーが担うべき大型バスを使用する路線とダウンサイジング可能な路線を見極めるなど、対応策を早急に考える時がきています。

IV-2 公共交通に対するニーズとは何かを考える

(1) 地域を取り巻く潮流から考える

公共交通のニーズについて、まずは当該地域のトレンドを、年齢別の人口構成や施設立地の観点などから考えることが重要です。例えば、高校生が今後減少するのか、増加するのかなどは、現在の年齢構成から読み取ることができます。また、高齢者は、日常的に自動車を運転する方の割合（自動車運転免許証返納率も同様）が前期高齢者と後期高齢者では異なるため、特に後期高齢者に着目して今後の人口推計を分析することが重要です。

また、公共施設や高校等の移転集約、商業施設の撤退など施設立地の変化に着目することで、新たな移動ニーズを推定することが出来ます。

(2) 移動実態に関する調査結果から考える

公共交通に関する事業を立案するにあたっては、あらかじめ公共交通に対するニーズを把握するために、住民アンケート調査や乗込み調査などを実施することが多いと思います。その際は、以下のような観点を踏まえて調査を設計し、分析することが重要です。

Point

移動実態を把握・分析する際のポイント

調査設計の観点

- 公共交通を使わないと移動できない人は誰なのかを見極めましょう
- 障がい等で自家用車移動が難しい方の状況把握を丁寧に実施することが必要です
- 調査に当たっては ICT 技術の活用で合理化出来る場合があります

分析の観点

- 原付通学可なら高校生の公共交通ニーズは小さい、スーパーの駐車場が大きくてバス停から遠いなど、地域の移動に関する事象や現状を幅広く把握しておくとな分析に有効です
- 「たかが一人されど一人」
週 1 回往復利用するだけでも、年間で考えると 100 人単位の利用者数として現れるため、小さなニーズでも細やかに把握しましょう（減少の場合も同様）
- 「口コミのチカラ」
人口規模が大きい自治体においては特に重要であり、地域の高齢者等の方々に信頼がある区長や民生委員さんと協力して、調査自体が公共交通の使い方の宣伝となるように工夫しましょう

また、「地域公共交通計画等作成と運用の手引き」や、HP 等で公開されている他自治体の地域公共交通計画も参考になります。

I 地域公共交通をとりまく状況

II 地域公共交通の果たすべき役割

III 本書の構成と使い方

IV 地域公共交通の事業をプランニングする

V 地域公共交通の事業実施

VI 地域公共交通の事業を振り返り改善する

VII 地域公共交通に対する検討や取り組みの体制

(3) 現在の公共交通の問題点からニーズを考える

事業を実施する中で、問題点が明らかになることも多いはずですが、これら問題点は実はニーズの宝庫かもしれません。丁寧に問題点を紐解き、ニーズを分析することで新たな利用につなげていくことが重要です。

特に、いつも公共交通を利用している方（いわゆるお客様）の意見は、とても重要です。マイカーを使っている方とくらべ、実態に即した本質的な問題点を把握されていることがあります。しかし、そのような方々はいつも公共交通を利用している手前、意見することに対して遠慮がちになることが多くあります。「真の利用者」から意見を頂戴するための仕組みを考えることで、ニーズ把握につながります。

✓ Point

公共交通の問題点を見つける際のポイント

- ダイヤやルートなど、運行する中で利用者から出てくる意見や要望、不満点を定期的に把握する仕組みを設けましょう
- バス車内などで地域座談会の開催を周知し、「真の利用者」からの声を頂戴するようにしましょう
- 協議会の場で交通事業者から現状や問題点を定期的に共有してもらいましょう
- 運行の最前線である運転者が問題点を把握していることがあるため、定期的に確認することが必要です

IV-3 地域公共交通の問題点・課題を整理する

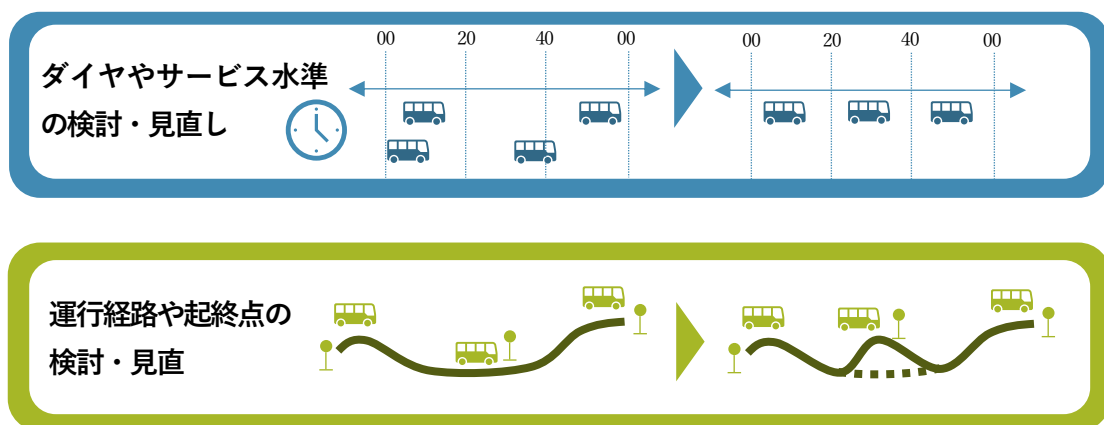
ここまでで把握・整理したデータなどを活用し、地域公共交通にどのような問題点・課題があるのか考えてみましょう。

問題点・課題を考える際の「切り口」の例を以下に示します。

| 切り口 (例) | 問題点・課題のイメージ |
|--------------------|---|
| 住民の移動ニーズとのかい離 | <ul style="list-style-type: none"> ・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 ・既存の路線では、生活利便施設への公共交通アクセスが悪い など |
| 利用者が極端に少ない便や区間等の存在 | <ul style="list-style-type: none"> ・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 |
| 公共交通空白地域・不便地域の存在 | <ul style="list-style-type: none"> ・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 | <ul style="list-style-type: none"> ・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っていないため、乗り継ぎできない など |
| 運行効率(採算性)の顕著な格差 | <ul style="list-style-type: none"> ・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 |

ここでは地域公共交通の「現状の問題点」だけではなく、地域の「将来像」実現に向けて地域公共交通が「果たすべき役割」も踏まえた上で問題点を幅広く整理し、課題の見極めを行う必要があります。

また、課題解決に資する地域旅客運送サービスの設計・再構築方法としては、大きく「ダイヤやサービス水準の検討・見直し」と「運行経路や起終点の検討・見直し」の2つの方法が考えられます。なお、利用者が極端に少ないケースなどでは、運行形態の変更なども含めた抜本的な見直しが必要となることもあります。



I 地域公共交通をとりまく状況

II 地域公共交通の果たすべき役割

III 本書の構成と使い方

IV 地域公共交通の事業をプランニングする

V 地域公共交通の事業実施

VI 地域公共交通の事業を振り返り改善する

VII 地域公共交通に対する検討や取り組みの体制

IV-4 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、利用者の利便性に大きな影響を与える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掛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があります。そのため、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ておくことなどが有効です。

このようなルールについて、住民等と事前に合意形成を図り、周知を徹底することで、住民の間に積極的に地域公共交通を利用しようという気持ち生まれ、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。

なお、ルールを定める場合には、利用が低迷した場合の減便・廃止などの「マイナス面」だけではなく、利用者数が一定数を上回った場合には増便を検討するなどの「プラス面」のルールを設定することも考えられます。新たに地域公共交通サービスを導入するような場合、住民等の要望に応じる形で過剰な運行頻度になってしまいがちですが、「一定以上の利用が見られれば増便を検討する」といったルールを事前に決めることで、運行開始時の頻度を抑制できる可能性も考えられます。

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。

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の継続や見直し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。

▼トリガー方式の考え方（見直し基準）の例

▼見直し検討の“目安”と見直しの考え方

| 区分 | 見直し検討の“目安” | 見直しの考え方 |
|-------|-------------------------|--|
| 定期運行便 | 高 ↑ 空便率 ↓ 低 | ×便別の利用状況や、利用者の意向、路線バスへの乗り継ぎ状況などを踏まえながら、減便や一部の便の予約運行化などのサービス水準引き下げを検討 |
| | | 30% ▶ |
| | | △当面、現状を維持 |
| 予約運行便 | 高 ↑ 稼働率 ↓ 低 | ○便別の利用状況や、利用者の意向、路線バスへの乗り継ぎ状況などを踏まえながら、増便などのサービス水準向上を検討 |
| | | 80% ▶ |
| | | △当面、現状を維持 |
| | | ×便別の利用状況や、利用者の意向、路線バスへの乗り継ぎ状況などを踏まえながら、運行曜日の絞り込みや減便などを検討 |

空便率：運行便数に対する、利用者が全くいない便の割合（定期運行便）

稼働率：設定されている便数に対する、予約があって実際に運行された便数の割合（予約運行便）

○：サービス水準の引き上げを検討 △：現状を維持 ×：サービス水準の引き下げを検討

| | |
|-----|----------------------|
| I | 地域公共交通をとりまく状況 |
| II | 地域公共交通の果たすべき役割 |
| III | 本書の構成と使い方 |
| IV | 地域公共交通の事業をプランニングする |
| V | 地域公共交通の事業実施 |
| VI | 地域公共交通の事業を振り返り改善する |
| VII | 地域公共交通に対する検討や取り組みの体制 |

IV-5 運営の方法を考える

地域公共交通といえば、これまでは一部の公営事業を除き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。

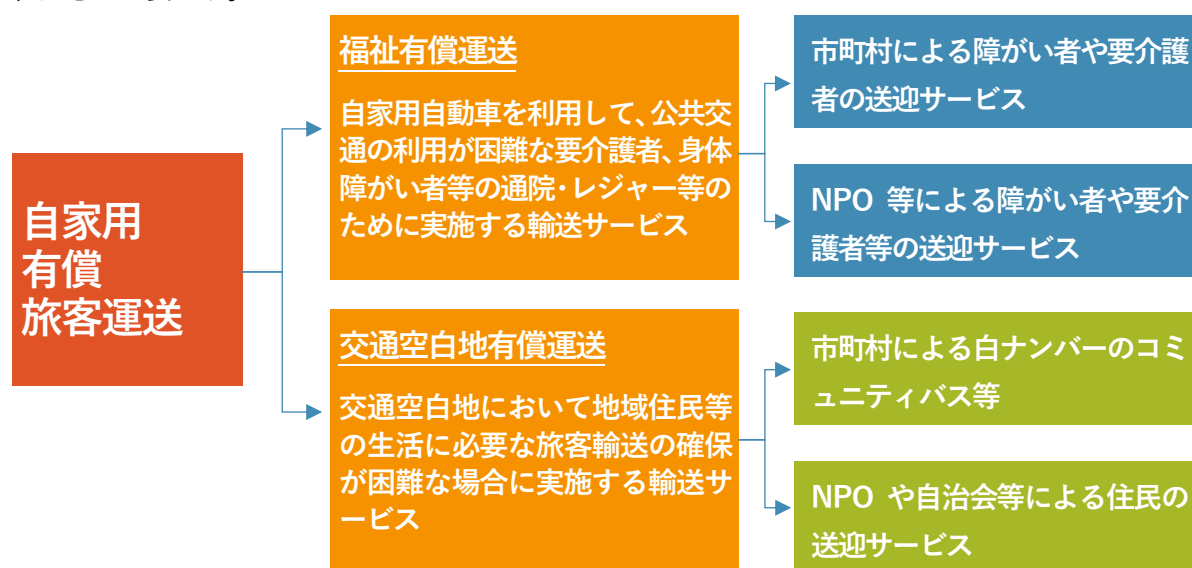
この場合、安全性の確保を最優先に考えることが重要であるため、実際の運行は「プロである交通事業者に行ってもらう」のが最善です。まずは一般乗合旅客自動車運送事業者（道路運送法第4条により許可を受けた交通事業者）への運行委託を考えるのが基本となります。

既存の一般乗合旅客自動車運送事業者への運行委託が難しい場合には、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さまざま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「地域公共交通会議での協議」を経ることによって、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。

その他の方法としては、道路運送法第78条に基づく「自家用有償旅客運送⁹」が考えられ、運行主体や運行目的などによって以下のとおり区分されます。

「自家用有償旅客運送」の実施の手続きが道路運送法第4条の許可等と比べて容易であり、また、使用する車両に関する基準等も緩やかですが、あくまで既存の公共交通が確保できない場合の手段です。

なお、「自家用有償旅客運送」として導入した自家用の車両を、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ることもありますので、注意が必要です。



9 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、“白ナンバー”の車両を使用して旅客の運送を行うこと。自家用有償旅客運送には、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、地域住民等の輸送をNPO等が行う「公共交通空白地有償運送」がある。（詳細は用語集に記載）

IV-6 地域の公共交通の将来像を考える

(1) 地域の将来的な公共交通網をイメージする

地域公共交通を検討する上で、まずは目指すべき地域の将来像を設定する必要があります。その上で、将来像と実態とのギャップをいかに埋めるかを意識する必要があります。

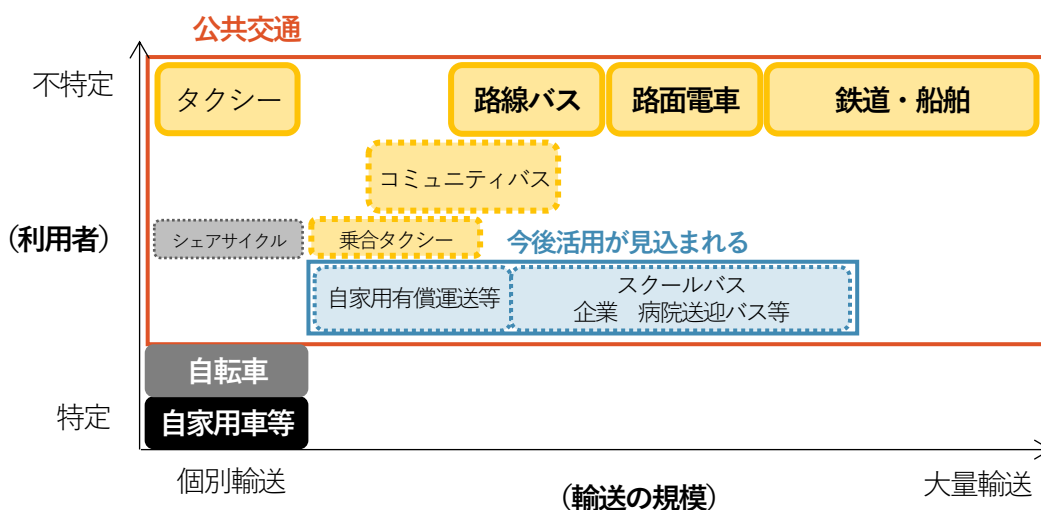
目指すべき地域の将来像につながる公共交通ネットワークをイメージするにあたっては、以下について考慮することが重要です。

Point

- 交通圏（住民の日常的な交通行動の範囲）や移動目的を意識しましょう
- 交通圏が複数市町村に跨る場合は、連携を検討しましょう
- 移動に係る課題の解決につながるネットワークとしましょう
- まちづくりと連動したネットワークとしましょう
- 将来的な公共交通に関する技術動向を見据え、新技術についても検討しましょう

(2) 公共交通の役割分担を明確にする

様々な公共交通機関がありますが、それぞれの輸送規模や利用者への対応などから、適切な役割分担を考えることが重要です。また、環境面をはじめ、健康や経済性等総合的な観点から、自家用車に過度に依存せず、公共交通を場面や状況に応じて賢く使うなど、その役割を日常の移動の中で位置付けることも重要になります。



I 地域公共交通をとりまく状況

II 地域公共交通の果たすべき役割

III 本書の構成と使い方

IV 地域公共交通の事業をプランニングする

V 地域公共交通の事業実施

VI 地域公共交通の事業を振り返り改善する

VII 地域公共交通に対する検討や取り組みの体制

(3) 公共交通に関わる新技術等の本質を見極める～公共交通相互の連携の重要性～

近年、交通分野においては、ICT の活用が飛躍的に高まっており、AI の活用や自動運転¹⁰に代表されるように新たな技術の導入や、都市・地方が抱える交通サービスの諸課題を解決することを目指した「MaaS」の導入・実証実験の実施等が盛んに行われています。

ただし、新技術や新たなモビリティサービスは地域公共交通の課題を解決するツールにすぎません。言葉に踊らされず、以下の3点について考慮することが重要です。

Point

- 「MaaS」等の新技術、新たなモビリティサービスはツールであり、あくまで導入の目的が重要です（手段の目的化を避ける）
- 新技術の活用には、接続を意識したダイヤづくり、時刻表を共同化する、運賃施策を共同で考える、利用促進策を共同で行うなど、関係者間での連携や土台作りが重要です
- 公共交通は移動手段でしかないため、移動の目的づくりが重要であり、観光や医療等の目的地における交通以外のサービス等との連携により、移動の利便性向上や地域の課題解決を目指すことが重要です



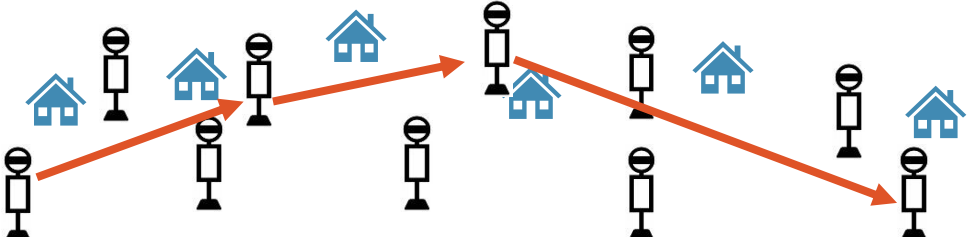
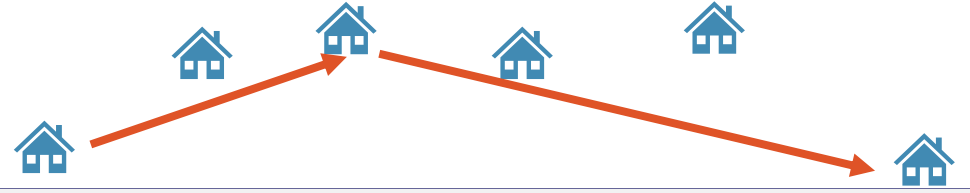
IV-7 地域の特性や需要にあった運行の「形態」を考える

地域公共交通の中には、一般的な鉄道や路線バスなどのように決められた時刻表に従って定期的に運行するものから、ルートも時間も固定せずに予約があった場合のみ運行するものまで、多様な「運行形態」が考えられます。このため、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、最適な運行形態を考えることが非常に重要になります。

また、そもそも居住者が少ないなど、移動需要が極端に少ないエリアなどでは、「タクシー」を有効に活用することも考えられます。

¹⁰ 自動運転：バスや乗用車などを人間が運転操作を行わなくとも自動で走行できること。（詳細は用語集に記載）

▼運行ルートのパターン

| | |
|--------------------|--|
| <p>定路線型</p> |  <p>通常の路線バスなどのように、毎回決められたルート进行し、所定のバス停などで乗降を行うパターンです。 事前に予約があった便や区間のみを运行することも考えられます。</p> |
| <p>迂回ルート型</p> |  <p>定路線型と同じように、基本的には決められたルート进行し、所定のバス停などで乗降を行います。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> |
| <p>ミーティングポイント型</p> |  <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运行するパターンです。</p> |
| <p>ドアtoドア型</p> |  <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 ドアの运行を行うパターンです。</p> |

- I 地域公共交通をとりまく状況
- II 地域公共交通の果たすべき役割
- III 本書の構成と使い方
- IV 地域公共交通の事業をプランニングする
- V 地域公共交通の事業実施
- VI 地域公共交通の事業を振り返り改善する
- VII 地域公共交通に対する検討や取り組みの体制

IV-8 部分的・段階的な取組の実施を考える

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も、はじめから全ての取組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ないと見え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。

何か新しい取組をはじめるときには、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・実施してみて取組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。

取組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を購入する、といったことも考えられます。

IV-9 公共交通以外の輸送資源を把握する

(1) 「公共交通」以外の輸送資源の状況を調査する

地域公共交通活性化再生法改正により、従来からの公共交通のみでは地域の移動ニーズに対応できない場合には、自家用有償旅客運送やスクールバス、福祉輸送、商業施設の送迎車両など、他の交通手段により補完を行いながら、地域の輸送資源を総動員して移動手段を確保していくことが求められています。

「地域の輸送資源を把握する」という意図で、まずは地域における輸送資源の「棚卸」が必要です。現在、運転者不足など交通事業者の人的資源も厳しい状況にある一方で、路線バスと並行するような経路で、様々な交通手段により運行がされていることもあります。様々な輸送資源について把握を行い、有効活用や連携など、有機的な関係を構築することも重要です。

Point

公共交通以外の輸送資源の活用のポイント

① 公共交通以外の輸送資源は何があるか調べる

- 公共交通とそれ以外の輸送資源が競合している可能性や、協働できる可能性を視野に入れ、輸送資源を調べましょう
- 各輸送資源にはそれぞれの運行の用途・目的があることを意識しましょう
- 病院送迎や福祉輸送、商業施設の送迎、旅館やホテルの送迎、自動車学校送迎、スクールバスなどが主な調査対象です

② 公共交通以外の輸送資源の運行状況を調べる

- 輸送資源の運行目的、運行状況や費用、利用状況をヒアリングし、出来る範囲で把握しましょう

③ 公共交通以外の輸送資源で困っている状況や連携できる場所を探る

- 輸送資源の運行にあたり、困っている状況や協働の可能性について探りましょう
- 運行側に費用削減や収入増等メリットが発現されるように（WIN—WIN の関係）意識しましょう
- 既存の公共交通と重複する輸送資源については、現在運行されている公共交通を積極的に活用できないか検討しましょう
- 既存の公共交通か、それ以外の輸送資源か、の二者択一ではなく、両者を総動員するという意識を持ちましょう
- その他の輸送資源の制約を検証した上で関係者と調整を行い、輸送資源を最大限に活用できる仕組みを構築することを考えましょう
- 輸送資源を活用するという状況は、路線廃止や撤退等の代替交通としての役割を担う場合も多く、その需要は必然的に低いものと考えられます。その「低需要」の観点から各輸送資源の「制約のある供給」をいかにマッチングさせるかという検討も考えてみましょう

④ 継続的な関係を築く

- 仮に連携が難しい場合でも、地域公共交通活性化協議会などに参加してもらい、協議会の場で、多様な関係者による幅広い観点から議論を行うようにしましょう
- 移動に関する課題を継続的に共有することで、将来的に連携する可能性を残しておきましょう

I 地域公共交通をとりまく状況

II 地域公共交通の果たすべき役割

III 本書の構成と使い方

IV 地域公共交通の事業をプランニングする

V 地域公共交通の事業実施

VI 地域公共交通の事業を振り返り改善する

VII 地域公共交通に対する検討や取り組みの体制

(2) 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”の時間を活用して、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 ¹¹ | 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 |

文部科学省の国庫補助等を受けたスクールバスを、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・ボ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となり、一定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。

なお、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が、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。

逆のケースとして、スクールバスを既存の路線バスに統合することも検討しましょう。路線バスの持続可能性が向上し、スクールバス運行負担の軽減につながることもあります。

¹¹ 混乗化：児童・生徒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。

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 |

厚生労働省の国庫補助等を受けた福祉バス・患者送迎バスの中で、へき地患者輸送車については、へき地の患者を最寄りの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り、一定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。

I 地域公共交通をとりまく状況

II 地域公共交通の果たすべき役割

III 本書の構成と使い方

IV 地域公共交通の事業をプランニングする

V 地域公共交通の事業実施

VI 地域公共交通の事業を振り返り改善する

VII 地域公共交通に対する検討や取り組みの体制

V 地域公共交通の事業実施

本章は、地域公共交通に関する事業を実施する上で必要となる「勘どころ」を記載しています。特に、毎年の事業実施、評価、見直し、事業実施を繰り返す中でのお困りのポイントについて記載しています。

V-1 課題や評価結果から導かれる運行内容の改善

(1) ダイヤや運行経路に関する検討・見直し

一般的に、路線バスなどの既存の公共交通機関の経路やダイヤは、それまでの長い歴史の中でさまざまな検討や調整が行われた結果として現在に至っているケースが多く、また現在受けている補助金などの制約条件もあり、簡単には変更しにくい傾向が見られます。

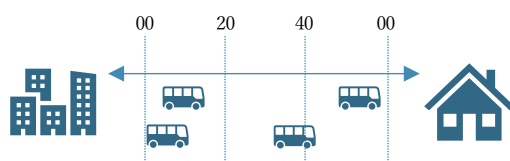
しかし一方では、人口減少やモータリゼーションの進展などといった地域を取り巻く状況の変化、新型コロナウイルス感染症拡大の影響などを背景とした公共交通事業の経営悪化等を考えると、現状に固執することなく柔軟に見直すことで改善を図っていくことが不可欠であると考えられます。

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、思い切った経路変更による公共交通空白地域・不便地域の解消や、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対応を検討することも必要です。

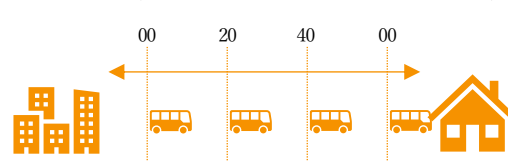
| | |
|-------------------|---|
| ダイヤやサービス水準の検討・見直し | <ul style="list-style-type: none">● 接続が考えられる他の公共交通機関のダイヤを意識しましょう● 住民の年齢構成の変化（高校生や高齢者の増減）、新しい生活様式に応じた移動頻度の変化やニーズの高い移動時間帯の変化に着目しましょう● 運転者の数や車両の使用年数の経年変化に着目しましょう |
| 運行経路や起終点の検討・見直し | <ul style="list-style-type: none">● 公共施設（学校や温浴施設、道の駅等）や商業施設、医療施設の移転や新たな建設など、移動ニーズの高い施設の立地に着目しましょう● 目的施設とバス停間に距離がある場合、施設管理者と協議の上、駐車場内の乗入れを検討しましょう● 交通結節点への乗入れを検討しましょう● 道路改良による道路幅員増や新道建設等、道路条件の変化に着目しましょう |

▼ダイヤ検討の例

従来のダイヤ



パターンダイヤ（一定間隔による周期的な運行）



| | |
|-----|----------------------|
| I | 地域公共交通をとりまく状況 |
| II | 地域公共交通の果たすべき役割 |
| III | 本書の構成と使い方 |
| IV | 地域公共交通の事業をプランニングする |
| V | 地域公共交通の事業実施 |
| VI | 地域公共交通の事業を振り返り改善する |
| VII | 地域公共交通に対する検討や取り組みの体制 |

なお、利用者数が少ないにも関わらずサービス水準が高いため多大な財政負担が発生しているような状況では、減便や路線の分割・一部廃止などを行うことで、需要と供給のバランスを改善していくことも考えられます。

ただしその場合、サービス水準の引き下げが更なる利用者減少を招く「悪循環」に陥ることがないように、利用状況の詳細な分析や、地域との十分な協議などを行いながら慎重に対応を検討していくことが重要になります。

(2) 幹線バスの見直し

複数市町村に跨る”地域間幹線系統”については、市町村単独で見直しを行うのが難しいため、これまで事業者任せで、改善が図られていない系統もあります。しかし、年々利用者の減少が続き、路線の収支は国庫補助金のみでは賄いきれず、また運転者不足も重なり、地域間幹線系統の見直しは喫緊の課題です。

特に新型コロナウイルス感染症拡大以降、路線バス事業者の収支は大きく悪化し、もはや「内部補助」に頼ることはできなくなっています。

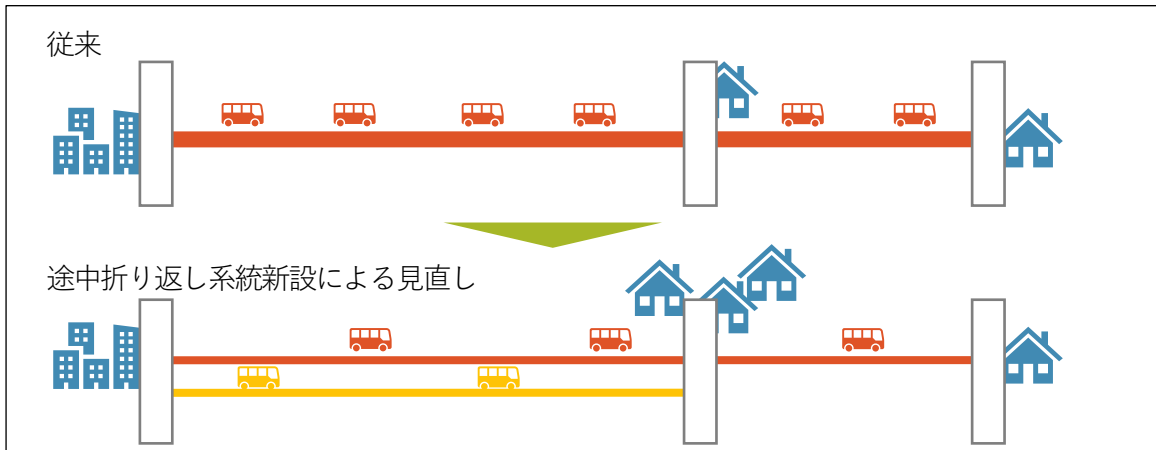
複数市町村間に跨る幹線バス系統の見直しを行う場合には、関係市町村や県などとも協議・調整を行う必要があるため、難易度が高いと感じられるかもしれません。しかし、前述の状況を踏まえ、路線の維持・改善に向けて、市町村内のほかの地域公共交通なども含めた「一体的なネットワーク」として捉え、県や交通事業者とも相談しながら、積極的な見直し改善が必要です。なお、複数の市町村が分担して赤字補填を行っている系統では、自市町村内の軽微な経路変更などでも関係市町村の費用負担が変わることがあるため、事前に関係市町村や交通事業者などと十分に調整を行う必要があります。

幹線バスが走っていても、複数市町村間に跨るような移動がほとんど見られない場合もあります。このような場合は、利用状況などを詳細に把握・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が大きく変動するケースもあるため、複数市町村間に跨る移動ニーズがある路線を、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。

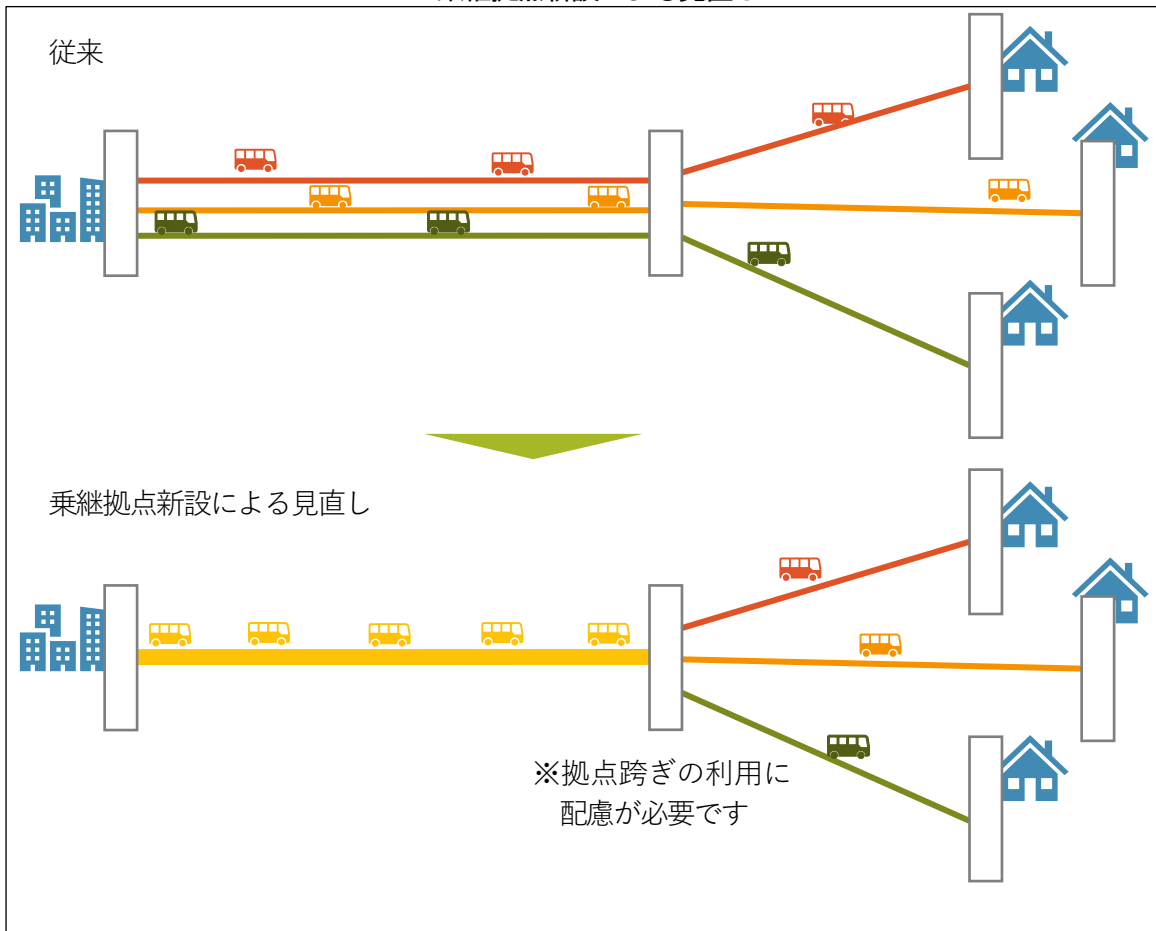
また、途中で生活利便施設などが新たにできた場合、施設付近へ乗り入れる系統を新設することも考えられます。朝夕等の営業時間外は既存系統を残す場合もあります。仮に補助対象地域間幹線である場合、このようなケースでは「みなし系統¹²」の取扱いが活用できる例もあります。

12 みなし系統：主系統とそれ以外の系統で、基準内（主系統のキロ程が10 km未満の場合、主系統と異なる区間が1 km以内 等）であれば両系統は同一の補助対象系統とみなす取り扱いのことをいう。

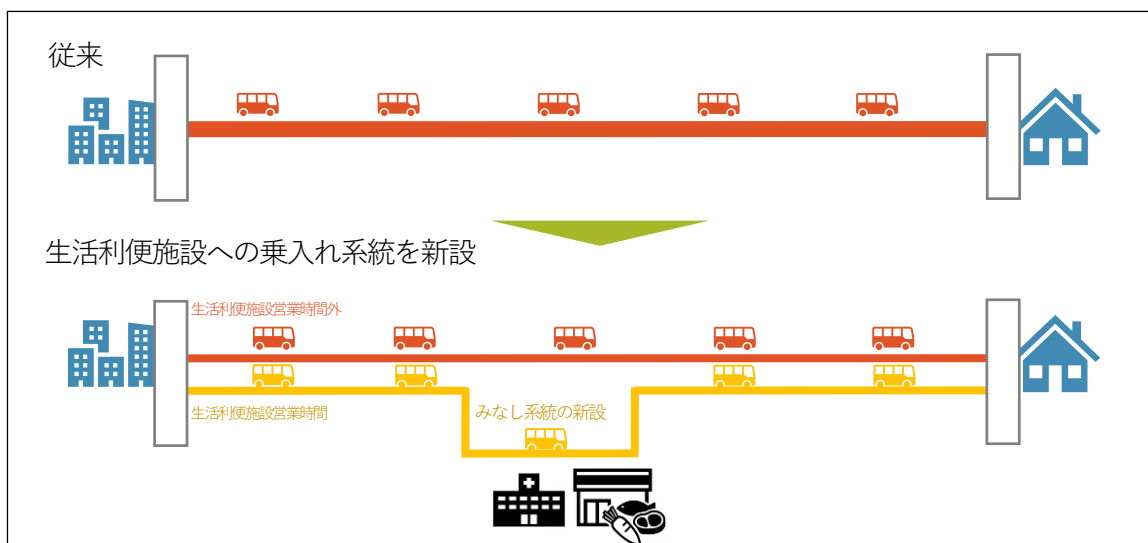
▼途中折り返し系統新設による見直し



▼乗継拠点新設による見直し



▼生活利便施設への乗入れによる見直し



Point

幹線路線バスの見直し・協議のポイント

見直しのポイント

- 国、県、市町村、事業者それぞれの負担額や収支の経年変化と今後の見通しを把握・推定しましょう
- 施設立地や住民年齢構成等を考慮し、地域の移動ニーズの変化を調査しましょう
- 利用者の利用実態を調査し、交通圏を把握しましょう
- 市町村界を跨ぐ利用が確認された場合は、安易な分割は避けましょう
- 複数市町村間で費用の分担を行う場合、可能な限り IC カードデータによる OD など、利用実態に基づく公平な費用分担の協議を心がけましょう
- 鉄道等の他の公共交通機関との役割分担が可能か検討しましょう
- 支線再編も必要に応じて同時に検討しましょう
- 真に必要な運行回数や運行経路・起終点を検討しましょう
- 例えば輸送量を確保するために輸送実態と乖離した過剰な運行回数となっているなど、国庫補助要件に固執しすぎることの無いようにしましょう
- 途中折り返し場の確保や新たな施設への乗り入れ、交通結節点の整備、バス停の高質化など、ハード面における整備は市町村も積極的に検討しましょう

交通事業者との協議のポイント

- 交通事業者の置かれている状況を理解しましょう
例) 事業者全体の収支、車両の老朽化、運転者不足の状況と見直し
- 運行内容の検討に当たっては、交通事業者の知見や経験に耳を傾けましょう

I 地域公共交通をとりまく状況

II 地域公共交通の果たすべき役割

III 本書の構成と使い方

IV 地域公共交通の事業をプランニングする

V 地域公共交通の事業実施

VI 地域公共交通の事業を振り返り改善する

VII 地域公共交通に対する検討や取り組みの体制

(3) 地域内の路線バスやコミュニティバスの見直し

地域内の路線バスやコミュニティバスの見直しを考える場合、大きく「ダイヤや便数の見直し」と「乗降場所やルート、起終点の見直し」の2つの方法が考えられます。

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公共交通空白地域・不便地域の解消や、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対応を検討することも必要です。

① 運行ダイヤ・便数を見直す

運行便数に対して利用者が極端に少ない場合や、特定の便の利用が顕著に低迷している場合などは、必要に応じてダイヤやサービス水準（運行頻度）の見直しを検討してみましょう。

検討にあたっては、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する必要があります。

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。

② 経路や乗降場所を考える・見直す

ニーズや道路状況などを考慮しながら、具体的な経路を考えましょう。

多くのニーズに一度で対応するために遠回りを繰り返すなど、時間がかかりすぎる経路や、分かりにくい経路になってしまわないように注意しましょう。

また、例えば「まちの中心部まで直接行きたい」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・競合するような経路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て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。

一方で、既存路線などとの競合回避を優先するあまり、利用者の利便性が大きく損なわれてしまうのも問題です。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。

経路とあわせて、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なく、安全性にも十分に配慮することが必要です。

なお、新たなバス経路の設定・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。

経路や起終点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経路の効率化を図ることで、地域公共交通サービスの向上を図る考え方、もうひとつは、個別経路の見直しにより利用者ニーズの変化への対応や、公共交通空白地域・不便地域の解消も含めた新たなニーズの獲得を図る考え方です。

③ 経路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っ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っ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で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無くなれば、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、公共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。

④ 個別ルートの見直しにより新たなニーズの獲得を図る

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を見直すことを考えましょう。

Point

地域内路線バスの見直し・協議のポイント

- 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もあるため、検討対象の路線・系統の利用状況をしっかり把握しましょう。
- 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経路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。

⑤ もう一歩先の見直し

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。このため、買い物や通院などが主目的の路線・系統については、住民の合意形成のもと、運行する曜日や1日あたりの運行回数を減らし、公共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。

また、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。

「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が、他にミーティングポイント（乗降場所）を設置してミーティングポイント間のみ利用可能な「ミーティングポイント型」等の方式があります。

I 地域公共交通をとりまく状況

II 地域公共交通の果たすべき役割

III 本書の構成と使い方

IV 地域公共交通の事業をプランニングする

V 地域公共交通の事業実施

VI 地域公共交通の事業を振り返り改善する

VII 地域公共交通に対する検討や取り組みの体制

近年、AI を活用した効率的な配車により、予約に対しリアルタイムに最適配車を行うシステムが導入されている事例も増えています。しかし、「デマンド交通」は必ずしも地域公共交通の"万能薬"ではないことを念頭に置き、慎重な検討が必要です。

 **Point**

デマンド交通のポイント

- 「デマンド交通」にもさまざまな種類があります
 - ▶ 一口に「デマンド交通」といっても、実際の運行方法にはさまざまな種類があります。あたかも、「デマンド交通」で全ての交通課題が解決すると考えず、地域の特性に合った運行方法を慎重に検討しましょう。
 - ▶ 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。
- 予約受付や配車の仕組みなどについて十分に検討しましょう
 - ▶ エリア特性や利用形態によっては、運行開始にあたり費用負担が大きくなることが多い「デマンド交通」ではなく、旧来型のタクシー会社受付・無線配車による運行も検討しましょう。
 - ▶ 高齢者がスマートフォンを使えないと一概に決めつけるのではなく、予約に際し分かりやすいスマートフォンアプリ等を導入し、その使い方を周知することで、オペレーターの負担を軽減することが出来ます。
 - ▶ 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。
 - ▶ デマンド交通を導入する際は、システムベンダーと信頼できる長い付き合いができそうか、特に運行開始後の利用状況の報告や改善提案などがなされるかどうか、またそれらの費用について確認しましょう。
- 既往の公共交通との競合に注意しましょう
 - ▶ 「区域運行型」のデマンド交通で自由度の高い運行を行うと、タクシーなど他の公共交通などに悪影響を与える可能性もあります。何らかの形で「差別化」「利便性をあえて落とす」などの配慮が必要です。
 - ▶ 乗降できる場所を限定する、運行エリアをいくつかに分けてエリア間を跨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。

【福岡県宗像市】

従来型の路線バスから AI 活用のデマンド型交通への切替事例

■ 取組概要

「のるーと」は、決まった時刻表や運行ルートがなく、予約状況に応じて AI が決定した効率的なルートを実行する乗合バスです。福岡県宗像市の日の里地区では、西鉄バス宗像株式会社が運行する路線バスの廃止に伴って、令和3年3月から「のるーと」を実証運行しています。

■ 取組のポイント

- ▶ タクシー事業者や日の里地区コミュニティと、「のるーと」の運行について合意形成を図りました。住民代表で福岡市のオンデマンドバスに試乗したことで、使い勝手などのイメージを共有でき、スムーズな合意形成につながりました。
- ▶ 車両を小型化し、バス停（ミーティングポイント）を路線バスよりも増やすことで、利用者の利便性が大幅に向上しています。路線バスに比べて、乗りたい時に利用でき、また、平均乗車時間が短くなったことが利用者増加の要因の一つと考えられます。
- ▶ ダイヤ編成が不要になったことで、市の担当職員の業務が軽減されました。
- ▶ 少人数制の「のるーと」アプリ相談会や説明会を複数回に渡って実施するなど、周知活動を強化したことで、アプリ登録者数が毎月増加し、また、アプリ予約が約8割になるなど、その成果が明らかになっています。

■ 課題

- ▶ 定時定路線のバスにはない、システム利用料や電話予約オペレーション費用が必要となるため、効率的なエリア設定などコスト削減の取組が求められます。
- ▶ 持続可能な公共交通の手段として活用していくために、さらなる「利用者の拡大」と「運転者の確保」に取り組めます。



▲ 「のるーと」の乗降場所マップと朝1便のみ運行されている西鉄バスの路線図

【福岡県嘉麻市】

嘉麻市コミュニティバス 定時定路線とデマンド型交通の組み合わせ事例

嘉麻市では、利用の少ない定時定路線を、時間帯によってデマンド型交通が運行する、「定時定路線とデマンド型交通の組み合わせ運行」に切り替えました。

■ 取組のポイント

- ▶ 嘉麻市では、デマンド型交通の導入についても検討を進める中で、利用実態を丁寧に分析した結果、利用者が少ない時間帯においてはデマンド型の運行が効率的である一方、利用者が集中する時間帯においては、従来の定時定路線型の運行が効率的であるとの結論に至りました。
- ▶ また、タクシー事業者や路線バス事業者との継続的な協議を重ねていたことも複雑な「定時定路線とデマンド型交通の組み合わせ運行」の実現に寄与しました。
- ▶ なお、市ではバス事業者 OB を雇用し、行政で専門的な検討が行える体制を構築しています。

■ 課題

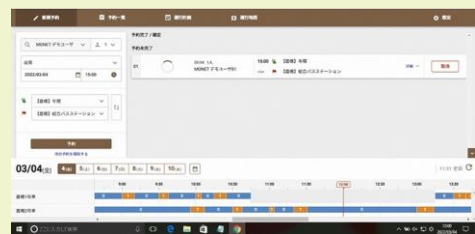
- ▶ デマンド型交通を利用した方からの「家の前まで来てくれるので便利」といった口コミが徐々に広まり、現在は利用者、登録者ともに増えている状況ですが、「定時定路線とデマンド型交通の組み合わせ運行」を住民に周知することが非常に困難で、当初は問い合わせ対応に苦慮しました。
- ▶ 定時定路線時代には、「空バス」が発生していたものが、予約制となったことで解消はされているものの、デマンド型運行と定時定路線型運行との切替タイミングにおいて、切替えに必要な時間を設定する必要があるため、運用効率の向上が課題です。



▲ デマンドに使用している車両



▲ MONET (モネ) 予約アプリ



▲ 予約受付画面

(4) 使用する車両の見直し

① 「運行形態」や「具体的な経路・ダイヤ等」を踏まえた検討

「運行形態」や「具体的な経路・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、ピーク時間帯の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。しかし、あまりにも小型化しすぎて、乗りたい方が全員乗れない様な車両では公共交通としては本末転倒です。ピーク時間帯の移動ニーズは的確に捉えた上で、余裕のある車両の導入を考えることが必要です。

ただし、運転者の担い手の制約から、普通免許で運転できる車両に限定される、地域の道路状況や転回場所の有無・広さなど、使用可能な車両が制限されるケースもあります。また、「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。

② 既存車両の有効活用を検討

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効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洗い出した上で、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。

予備車の確保も重要です。しかし、予算的に予備車まで購入することは難しいこともあります。地方公共団体や議会バスを所有している場合、それを予備車として活用できないか検討してみましょう。

③ 最適サイズを見極めるための工夫

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

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増えるため、大きすぎる車両を使用することは採算性の悪化に直結します。しかし、公共交通機関において乗客を「積み残す」ことは、乗客の乗車チャンスを逃すばかりか、信頼を失い、次の利用につながらなくなる、また続行便の運行で逆にコスト増につながるなどの問題もあります。

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、新たに車両を購入する場合、市町村が準備した上で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ることがあります。

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良いか考えましょう。

I 地域公共交通を
とりまく状況

II 地域公共交通の
果たすべき役割

III 本書の構成と使い方

IV 地域公共交通の事業
をプランニングする

V 地域公共交通の事業
実施

VI 地域公共交通の事業
を振り返り改善する

VII 地域公共交通に
対する検討や
取り組みの体制

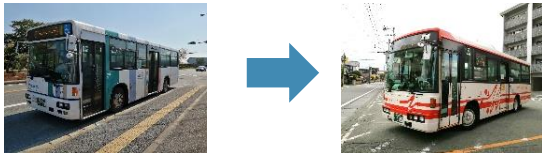

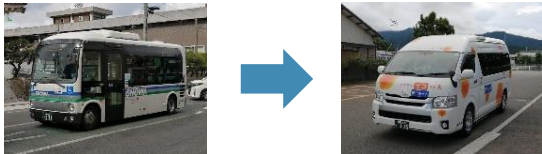

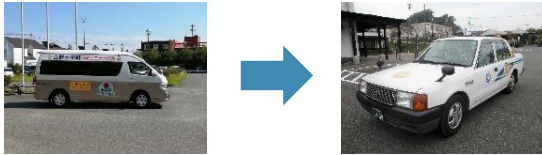
Point

使用する車両に関する見直しのポイント

- 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
- 運転者の継続的な確保（普通免許サイズ）について考えましょう
- 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

現在使用している車両の更新や、路線網の再編に伴い、新たな支線を運行する等、既存の車両を見直すタイミングで、ダウンサイジング（小型化）が出来ないか検討しましょう。小型化にはいくつかのパターンとメリット・デメリットがあるため、これらを踏まえて検討することが必要です。

【ダウンサイジングパターン】

| | |
|--|--|
| <p>① 大型バス→中型バス</p> |  |
| <p>② 中型バス →小型ノンステップバス</p> |  |
| <p>③ 小型ノンステップバス →ワゴン車（14名乗り）</p> |  |
| <p>④ 小型ノンステップバス →ワゴン車（7~10名乗り）</p> |  |
| <p>⑤ ワゴン車（7~10名乗り） →セダン等の小型車（5名乗り）</p> |  |

【①大型バス→中型バス メリット・デメリット】

| | |
|-------|---|
| メリット | <ul style="list-style-type: none"> ● 減価償却費が抑えられる（約 10%強、約 300 万円安い） ● 全幅が 2.5m→2.3m に、ホイールベースが約 6m→4.5m となることで、狭隘な経路の設定が可能 ● 燃費が改善される（カタログ値で 5 km/L→5.5 km/L 程度） |
| デメリット | <ul style="list-style-type: none"> ● 定員が 2 割以上減少する（約 80 名→約 60 名）割に、減価償却費や燃費改善効果は小さい ● 大型バスと中型バスが混在する場合、車両運用が複雑化することがある |

【②中型バス→小型ノンステップバス メリット・デメリット】

| | |
|-------|--|
| メリット | <ul style="list-style-type: none"> ● 減価償却費が抑えられる（約 25%、約 600 万円安い） ● 全幅が 2.3m→2.0m となることで、道路幅員が狭隘な経路の設定が可能 ● 燃費が改善される（カタログ値で 5.5 km/L→6 km/L 程度） |
| デメリット | <ul style="list-style-type: none"> ● 定員が 4 割以上減少する（約 60 名→約 35 名）割に、減価償却費や燃費改善効果は小さい ● ホイールベースが中型バスより長く（ポンチョロングの場合 4.8m）、最小回転半径も中型バスと同等程度である ● 定員が 30 名であり、「積み残し」の懸念がある |

【③小型ノンステップバス→ワゴン車（14 名乗り） メリット・デメリット】

| | |
|-------|---|
| メリット | <ul style="list-style-type: none"> ● 減価償却費が抑えられる（約 80%、約 1,400 万円安い） ● 全幅 1.9m、全長約 5m であり、バス車両が入らない様な道路であっても運行可能 ● 燃費が改善される（カタログ値で約 6 km/L→12 km/L 程度） |
| デメリット | <ul style="list-style-type: none"> ● 定員が 10 名超であるため、中型免許以上が必要となる ● 定員が 14 名(乗客定員は実質 12 名程度)であり、「積み残し」の懸念がある ● バス車両と比較すると、耐用年数が短いことがある |

| | |
|-----|----------------------|
| I | 地域公共交通をとりまく状況 |
| II | 地域公共交通の果たすべき役割 |
| III | 本書の構成と使い方 |
| IV | 地域公共交通の事業をプランニングする |
| V | 地域公共交通の事業実施 |
| VI | 地域公共交通の事業を振り返り改善する |
| VII | 地域公共交通に対する検討や取り組みの体制 |

【④小型ノンステップバス→ワゴン車（7～10名乗り） メリット・デメリット】

| | |
|--------------|---|
| <p>メリット</p> | <ul style="list-style-type: none"> ● 減価償却費が抑えられる（約 80%、約 1,400 万円安い） ● 普通免許で運転が可能であり、運転者の確保が容易である ● 全幅 1.9m、全長約 5m 程度であり、バス車両が入らない様な道路であっても運行可能 ● 燃費が改善される（カタログ値で約 6 km/L→12 km/L 程度） |
| <p>デメリット</p> | <ul style="list-style-type: none"> ● 定員が 7～10 名(乗客定員は実質 5～8 名程度)であり、「積み残し」の懸念がある ● バス車両と比較すると、耐用年数が短いことがある |

【⑤ワゴン車（7～10名乗り）→セダン等の小型車（5名乗り） メリット・デメリット】

| | |
|--------------|---|
| <p>メリット</p> | <ul style="list-style-type: none"> ● 減価償却費が抑えられる ● マイカーと同じサイズであるため、誰もが運転しやすい ● 燃費がより改善される |
| <p>デメリット</p> | <ul style="list-style-type: none"> ● 定員が 5 名(乗客定員は実質 3 名程度)であり、乗客同士が近くなるため、衛生面やプライバシー面で配慮が必要となる ● バス車両と比較すると、耐用年数が短いことがある |

✓ case study

【長崎県島原市】

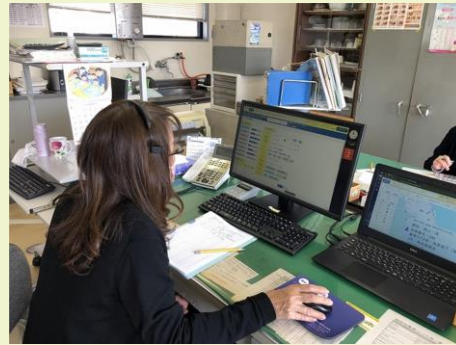
従来型の路線バスから、コミュニティ交通化にあたりダウンサイジングした事例

島原市では、車両老朽化と運転者不足等に伴う島原市内民間バス路線の大幅な廃止申し入れをきっかけに、市が所有する7台のワゴン車両で運行を行っていたコミュニティバスの運行方法を見直すことで、路線バスの代替対応が可能な方法を市内バス会社・タクシー会社と共に検討を進めた結果、自由経路ミーティングポイント型のデマンド型交通の導入に至りました。

こうして市内を運行する路線バスの一部が、新しくなったコミュニティバス「予約・あいのり・たしろ号」に変更されたことで、移動範囲が広がり、行きたいときに行きたい場所に行けるようになり、高齢者等の外出機会の増加に寄与しています。



▲デマンド利用の様子



▲チョイソコでの予約受付の様子

I 地域公共交通をとりまく状況

II 地域公共交通の果たすべき役割

III 本書の構成と使い方

IV 地域公共交通の事業をプランニングする

V 地域公共交通の事業実施

VI 地域公共交通の事業を振り返り改善する

VII 地域公共交通に対する検討や取り組みの体制

V-2 抜本的な見直しを考える

現状の地域公共交通ネットワークが、地域住民等の移動ニーズと大きく乖離していたり、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”な見直しを行う際に考える要素としては、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
 - ▶ 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にも関わらず利便性が大幅に低下してしまう、などということがないようにしましょう。
 - ▶ 行政の財政負担が妥当なものになっているかという事なども、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跨る幹線バスなど、見直しの対象とならない他の公共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提案しましょう。
- 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、住民説明会をきめ細かく実施するなど、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
 - ▶ 見直しにともなう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。

V-3 利便性増進を考える

(1) 利用促進

① 利用に至るまでの「ステップ」を考慮する（ステップ1～4）

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、現在全国各地でさまざまな利用促進策が実施されています。

地域公共交通の利用促進を考える際には、利用に至るまでにはいくつかの「段階」が存在する、ということを考える必要があります。

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「興味を持ってもらう」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」、「利用を続けてもらう」という順番で進むことになります。

ステップ1 興味を持ってもらう！

- 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事が重要です。
- 地域公共交通が身近な存在であるということが伝わり、愛着をもってもらえるような取組が有効です。

ステップ2 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ても、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。

ステップ3 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。

ステップ4 利用を続けてもらう！

- 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組が有効です。
- 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作りが重要になります。

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。

I
地域公共交通を
とりまく状況

II
地域公共交通の
果たすべき役割

III
本書の構成と使い方

IV
地域公共交通の事業
をプランニングする

V
地域公共交通の事業
実施

VI
地域公共交通の事業
を振り返り改善する

VII
地域公共交通に
対する検討や
取り組みの体制

②興味を持ってもらう工夫

| | | |
|---------|---------------|---|
| ブランディング | ネーミングの工夫 | 各地で運行しているコミュニティバス等には、短くひらがなで表したネーミングや、地名に由来した名称・愛称などが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 | 地域公共交通に関心を持ってもらい、継続的な協力を得るため、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さまざまなイベントに参画することにより、公共交通への関心を喚起し、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組 | 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“育てていく”取組も考えられます。 |



▲バスのネーミング・車体デザインの事例
(水俣市)



▲将来の利用者を育てる取組の事例
(豊後大野市：バスの体験乗車イベント)

③ 利用しようと思ってもらう（情報提供）

| | |
|---------------------------------------|--|
| <p>GTFS¹³の整備・更新</p> | <p>インターネット経路検索において、公共交通の時刻や経路が候補として出てくることで、公共交通の利用が促進されます。今やスマートフォンは高齢者も含めて多くの方が利用しており、そこに表示されない情報は存在していないことと同義と捉えられる程です。</p> <p>新たな公共交通の運行やダイヤ改正時は、GTFSの整備・更新を行きましょう。</p> |
| <p>公共交通マップの作成</p> | <p>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、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。</p> |
| <p>ポケット時刻表やマイ時刻表の作成</p> | <p>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。</p> |
| <p>読みやすく、わかりやすい時刻表と路線図の工夫</p> | <p>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。バスターミナルや主要バス停においては、デジタルサイネージを活用したスマートバス停の活用も検討しましょう。</p> <p>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。</p> |
| <p>わかりやすいシステムのネーミングや番号の統一</p> | <p>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。</p> |
| <p>複数の事業者の時刻表、路線図、バス停の共有化</p> | <p>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。</p> |

I 地域公共交通をとりまく状況

II 地域公共交通の果たすべき役割

III 本書の構成と使い方

IV 地域公共交通の事業をプランニングする

V 地域公共交通の事業実施

VI 地域公共交通の事業を振り返り改善する

VII 地域公共交通に対する検討や取り組みの体制

13 GTFS：General Transit Feed Specificationの略。公共交通機関の時刻表や路線などの情報を経路検索サービス等に提供することを目的に作られた、共通のデータフォーマット。

【福岡県久留米市・周辺市町村】

公共交通マップ整備等の継続的な情報提供による利用促進事例

経済圏や生活圏を同じくする4市2町が「久留米広域連携中枢都市圏」として連携し、取り組む事業の1つとして、広域の公共交通マップを作成しています。作成に要する費用は、配布部数等に応じて各市町と分担して負担し、掲載内容については、各市町および交通事業者とも連携しながら、更新を行っています。

▲公共交通マップ

④ 実際に利用してもらう

| | |
|--|---|
| <p>土日祝日限定の 運賃設定</p> | <p>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(または期間限定で無料等)を設定することにより、日頃公共交通を利用していない層の乗車が促進され、地域の活性化にもつながることが期待されます。</p> |
| <p>自動車運転免許 自主返納者への特典</p> | <p>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につながることを期待されます。</p> |
| <p>ファミリー世帯への特典</p> | <p>家族での利用に対する運賃割引や、子ども料金の免除などにより、割高感が軽減され、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。</p> |
| <p>定期券利用者への 優遇</p> | <p>定期券の提示により同伴者の運賃を割引く、商業施設との連携で特典を付ける、またサブスクリプションサービスをセットとすることで、在宅勤務が増えた通勤者に対して、定期券購入を継続してもらうきっかけとなり得ます。</p> |
| <p>利用頻度に応じた インセンティブの 付与</p> | <p>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、利用促進を図る取組もあります。 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。</p> |
| <p>利用体験会の開催</p> | <p>公共交通のターゲット層に対し、実際に利用体験を行ってもらうことで、利用のハードルを下げる事が出来ます。 高齢者対象のお出かけ体験会など、まずは公共交通に乗って、お出かけし、楽しい体験をすることで、次の利用につながります。</p> |

I 地域公共交通を
とりまく状況

II 地域公共交通の
果たすべき役割

III 本書の構成と使い方

IV 地域公共交通の事業
をプランニングする

V 地域公共交通の事業
実施

VI 地域公共交通の事業
を振り返り改善する

VII 地域公共交通に
対する検討や
取り組みの体制



▲休日ファミリー割引の事例
(大分市)



▲高齢者運転免許証自主返納支援事業の事例
(別府市)

⑤ 利用を続けてもらう 利用満足度の向上

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」と思ってもらえることが大切です。そのためには、利用者の負担を軽減することや、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。

利用者の負担軽減としては、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、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。

⑥ 公共交通を支える意識の向上

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・マイルール意識を醸成していくことも大切です。

⑦ クルマを“かしこく”使ってもらおう

地域公共交通の利用が進まない大きな要因として自家用自動車への過度な依存があります。このため、自家用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組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、さまざま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。

⑧ 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、利用促進の取組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。

例えば、利用可能な公共交通があることを知っているにも関わらず利用する意識が全くないような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、利用可能な公共交通があることを知らない人や、公共交通か自家用車で迷いながらも自家用車を利用してしまっているような人、あるいは地域公共交通に対するニーズがあるにも関わらず、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」に着目して取組を実施し、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、などを具体的に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」と気づいてもらうこともポイントになります。

I 地域公共交通を
とりまく状況

II 地域公共交通の
果たすべき役割

III 本書の構成と使い方

IV 地域公共交通の事業
をプランニングする

V 地域公共交通の事業
実施

VI 地域公共交通の事業
を振り返り改善する

VII 地域公共交通に
対する検討や
取り組みの体制

✓ case study

【鹿児島県大島郡和泊町・知名町】

若年層向け（路線バス中学生以下均一運賃化等）利用促進事例

沖永良部島和泊町・知名町の公共交通利用者は、95%が高齢者等の交通弱者で子どもの利用が非常に少ない状況でした。高校通学には原動機付自転車の利用が認められているため、通学によるバス利用がほとんどなかったこと、また、分かりづらい運賃がバスを利用しない原因となっていたことから、将来の公共交通利用者を確保する観点から子どもに着目し、学校の長期休業期間限定の高校生以下を対象とした格安の1日乗車券の発行、土日祝日と学校の長期休業期間限定の中学生以下を対象とした200円均一運賃制度を導入しました。導入により、これまで子どもの利用がほとんどなかった土日祝の利用増加や、子ども会のレクリエーションでの利用などの効果が見られています。

高校生以下の乗合バス料金について 令和元年12月24日(火)～

平日、土日、祝日関係なく、1乗車の上限を200円とします。
(どこから乗っても、どこで降りても上限200円です。)

↓

★バスを乗り継ぐ場合は別途料金が発生(上限200円)しますので、ご注意ください。


↓

★令和元年12月24日(火)より回数券(1,000円券)での支払いも可能になります。
1,200円分の回数券を1,000円で購入出来ますので、お得です。
※回数券(1,000円券)はバス車内もしくはバス企業団知名営業所で購入できます。

↓

ご不明な点などがございましたら、沖永良部バス企業団 知名営業所(0997-93-2054)へご確認ください。

皆様のご利用お待ちしております！！



▲200円均一運賃制度・沖永良部バス一日乗車券チラシ

なお、利用促進を考える上では、自家用車での移動といった形で既に「顕在化」している需要を「地域公共交通へ転換」させていくことだけではなく、「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える必要があります。

利用促進策の検討にあたっては、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。

⑨ 多様な主体との連携

買い物であれば商店街や商業施設、通学であれば学校・教育施設、通勤であれば事業所など、移動には目的地があるはずで。

公共交通そのものでの利用促進の取組はもちろんのこと、目的地となるような多様な主体から協力を得ることも考えてみましょう。

具体的には、企業や学校を通じて情報提供やモビリティ・マネジメントを実施することや、商店街や商業施設・観光施設などの協力により公共交通での来訪者に対して割引などの「お得なサービス」を提供することなどが考えられます。

✓ case study

【福岡県糸島市】

地域の商店等と連携してデマンド型交通の運行費用を一部賄っている事例

昭和自動車やその関連会社等と糸島市の協働でデマンド型交通「チョインコよかまちみらい号」が、7カ月間の実証期間を経て令和3年10月より本格運行されています。

本地域では、デマンド交通の費用の一部を交通事業者やシステム運営者である自動車販売店が尽力し、地元商店やスポーツクラブ、整骨院などから協賛を募っています。協賛店に対しては、店への停留所設置や隔月発行する会員向け会報誌への広告掲載を行っており、WIN-WINの関係を構築しています。



▲オンデマンドバス利用の様子



▲協賛店の1つであるスポーツクラブ

- I 地域公共交通をとりまく状況
- II 地域公共交通の果たすべき役割
- III 本書の構成と使い方
- IV 地域公共交通の事業をプランニングする
- V 地域公共交通の事業実施
- VI 地域公共交通の事業を振り返り改善する
- VII 地域公共交通に対する検討や取り組みの体制



【鹿児島県鹿屋市】

コミュニティバスフリーパス発行と沿線商店との連携事例

鹿屋市では、小・中・高校生を対象に、夏休み期間（7～8月）中にくるりんバス（鹿屋市コミュニティバス）が乗り放題になる「くるりんサマーパス MAMO」を令和2年から1枚500円のワンコインで販売しています。フリーパスには、市内の7か所の店舗で使えるサービス特典を付けています。

鹿屋市では、持続可能な公共交通網の構築という観点から、バスに乗る機会が少ない子どものバスに乗るきっかけづくりが必要であると考えていました。

市職員がコミュニティバス沿線の店舗に実際に足を運び、趣旨を説明し、子どもたちに提供できるサービスについて交渉を行った結果、7店舗の理解・協力を得ました。政策目標や課題意識から利用促進のターゲットを定め、効果的な利用促進策を考え、市職員自ら動き、地域の商店と交渉を重ね施策を実現するという一連の過程により、小・中・高校生の確実な公共交通利用（令和3年7月の小・中・高校生の利用がフリーパス発行前のR1年比39%増加）に結び付いています。



▲くるりんサマーパス MAMO



▲くるりんサマーパスのチラシ

(2) 乗り継ぎしやすい環境の構築・改善

個別の地域公共交通サービスを確保・改善しても、それぞれがバラバラでは一体的な「ネットワーク」として十分に効果を発揮することはできません。このため、異なる公共交通機関相互や同じ公共交通機関の中でも異なる系統などの間の連携を強化していくことを考えることが不可欠になります。

また、地域公共交通の効果をさらに高め、有効に活用していくことを考える上では、自家用車や自転車などとの乗り継ぎ利用なども視野に、総合的な交通体系の中での「交通結節機能」を高めていくことが必要になります。

公共交通機関相互や自家用車・自転車との乗り継ぎポイントとなる「交通拠点」の設定・整備や、分かりやすい情報提供・案内誘導の実施、ダイヤの調整、乗り継ぎ利用を考慮した料金体系など、さまざまな工夫を行うことで、できるだけ円滑に、不便感・抵抗感なく乗り継ぎ利用できる環境を整えることが極めて重要です。

公共交通機関ごとに運行（運航）する事業者が異なるケースが多いと思われませんが、より良い地域公共交通を実現するため、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。

I
地域公共交通を
とりまく状況

II
地域公共交通の
果たすべき役割

III
本書の構成と使い方

IV
地域公共交通の事業
をプランニングする

V
地域公共交通の事業
実施

VI
地域公共交通の事業
を振り返り改善する

VII
地域公共交通に
対する検討や
取り組みの体制

① 交通結節点

地域公共交通サービスの連携強化に向けては、公共交通機関相互や異なる路線間の乗り継ぎが頻繁に行われる駅・バス停など、いわゆる「交通結節点」の環境を整え、乗り継ぎ利便性の向上を図っていくことが重要になります。

また、駅やバス停までのアクセス手段として自家用車や自転車の利用が考えられる場合には、パーク&ライド¹⁴やキス&ライド、サイクル&ライドなど、自家用車・自転車と公共交通との連携を強化する取組を進めていくことも考えられます。

なお、複数の公共交通機関や多数のバス路線が乗り入れる交通結節点では、案内誘導などの充実を図ることで、円滑な乗り継ぎを支援していくことも考える必要があります。

| | |
|---|--|
| 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や、案内誘導の工夫などにより、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。 |
| 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、拠点バス停などへの駐輪場の整備により、バスへのアクセス性が向上し、自転車との連携による公共交通の利用促進なども期待されます。 |



▲交通事業者や商業施設に
メリットを生むパーク&
ライド事例（福岡県）



▲主要バス停にサイクル&バスライド駐輪場を
整備している事例（久留米市）

14 パーク&ライド：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。（詳細は用語集に記載）

② 乗り継ぎ抵抗の低減

交通結節点の環境を整えても、乗り継ぎ利用を考慮したダイヤ設定になっていなかったり、乗り継ぎのたびに切符の購入や運賃の支払いが必要で料金負担が割高になったり、といった状況では大きな効果は期待できません。

乗り継ぎ時の待ち時間をできるだけ短くするようなダイヤ調整や、さまざまな公共交通機関で使用できる IC カード・共通乗車券の導入、さらには乗り継ぎ割引の実施などにより、利用者の乗り継ぎに対する不便感・抵抗感の軽減を図っていくことも考える必要があります。

| | |
|---------------|--|
| 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、相互での連絡切符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を期待されます。 |
| 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を期待されます。 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。 |

・●、乗継割引があります。(以下の内容はラピカのみの特典です)

■バス⇔バスの乗継割引(同一事業者間)
60分以内に鹿児島市交通局・南國交通・JR九州バスのそれぞれのバス間で乗り継いだ場合、1度目の運賃額と2度目の運賃額の合計の5%(10円単位に四捨五入)を2度目の運賃から割引します。(異なる事業者間では乗継割引はありませんのでご注意ください)

例えば 1度目 **190円** (60分以内に同じ事業者のバスに乗り継ぎ) 2度目 **190円**
 $380円(1度目+2度目) \times 5\% = 19円$ (10円単位に四捨五入で20円)
 つまり **20円**を2度目の乗車運賃から、割引くこととなります。
 ※ただし、割引限度額は100円(小児・割引運賃適用者は50円)です。

■市バス⇔市電の乗継割引
60分以内に市バス⇔市電、又は市電⇔市バスに乗り継いだ場合、2度目の運賃額から60円を割引します。

例えば 市バス **190円** ⇨ 市電 **170円 - 60円 = 110円**
 市電 **170円** ⇨ 市バス **190円 - 60円 = 130円**
 ※ただし、小児・割引運賃適用者は30円割引です。

▲乗継割引の事例(鹿児島市)

I 地域公共交通をとりまく状況

II 地域公共交通の果たすべき役割

III 本書の構成と使い方

IV 地域公共交通の事業をプランニングする


V 地域公共交通の事業実施

VI 地域公共交通の事業を振り返り改善する

VII 地域公共交通に対する検討や取り組みの体制

③ 待合環境の改善

地域公共交通を使いやすい環境を整えていく上では、できるだけ快適な待合スペースの確保や、運賃支払いなどの手間の軽減、目的地・経由地の分かりやすい表示、乗りたい便の現在地や遅延状況が分かる仕組みなど、利用が敬遠される公共交通特有の要因を改善していくことも考える必要があります。

| | |
|--|---|
| <p>バス待ち環境の改善</p> | <p>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。</p> <p>例えば、バス停に学生向けの自習スペースを設けるなど、待ち時間を有効に使えるような工夫も考えてみましょう。</p>  <p>▲バス待ち環境の改善イメージ</p> |
| <p>バスロケーションシステムの導入</p> | <p>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。</p> |
| <p>PTPS（公共車両優先システム）やバス専用・優先レーンの設定</p> | <p>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。</p> |

(3) 運賃設定を考える

公共交通事業の主な収入源は運賃です。新たに地域公共交通の導入を考える場合、運賃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。また、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。国や地方自治体が運賃収入では賄えなかった分を負担することになるため、公平性等の観点から、利用者には「受益者負担」を求めることを原則とした運賃設定が重要になります。

特に、路線バスが運行されていた地域に新たにコミュニティバスや乗合タクシー¹⁵などが並行して運行されている場合、運賃の取り扱いに注意を払う必要があります。既存の路線バス等の運賃やタクシー運賃とのバランスが、ひとつの判断材料になると考えられます。

(4) 柔軟かつ慎重に運賃を見直す

路線バスの運賃は、賃率に基づく設定が一般的です。一方で、地域公共交通会議で協議が調えば運賃を弾力的に設定できる「協議運賃」制度があり、コミュニティバスなどに「協議運賃」が適用できます。

しかし、路線バスとコミュニティバスが共に運行している地域では、運賃設定の背景が異なる価格決定方式であるため、路線バス沿線住民とコミュニティバス沿線住民とで受益者負担額が大きく異なる場合があります。(コミュニティバスの方が安いことが多いようです)

このような状況に陥らないために、上述のように路線バスの運賃とコミュニティバスの運賃のバランスを意識して、運賃設定を行きましょう。

I
地域公共交通を
とりまく状況

II
地域公共交通の
果たすべき役割

III
本書の構成と使い方

IV
地域公共交通の事業
をプランニングする

V
地域公共交通の事業
実施

VI
地域公共交通の事業
を振り返り改善する

VII
地域公共交通に
対する検討や
取り組みの体制

15 乗合タクシー：乗車定員10人以下のタクシー車両等を用いて行う乗合旅客輸送。運行形態には、定時定路線型、事前に予約を受けて行うデマンド型などがある。

Point

運賃設定のポイント

受益者負担・分かりやすさ

- 原則として利用者に「受益者負担」を求めましょう。
- 均一運賃は利用者にとって分かりやすく、また交通事業者にとっても両替対応の負担が少なくなることが多いですが、乗車する距離によって利用者間で不公平感が生じる恐れがあるため、慎重に検討しましょう。
- 利用実態（短距離利用ばかりなのか、乗車距離にばらつきがあるのかなど）を考慮して、均一運賃とする、もしくは距離に基づいた運賃とするかを検討しましょう。
- 距離に基づいた運賃は、ゾーン制運賃（地帯制運賃）や対キロ区間制運賃（九州の路線バスで多い）、特殊区間制運賃などがあり、その地域を運行する既存の交通事業者の運賃制度とのバランスに配慮する必要があります。

路線の再編と一体的な運賃設定

- 路線バスやコミュニティバス、乗合タクシー等の複数の交通手段の乗り継ぎを強いる再編を行った場合、乗り継ぎ割引など利用者の立場に立った運賃施策が望まれます。
- 複数の交通手段で利用可能な定期券や1日乗車券の設定を検討してもよいでしょう。

Point

複数の交通事業者が関連する割引施策検討時のポイント

- 乗り継ぎ割引や複数の交通事業者を跨いだ運賃や企画乗車券等を発売する場合、交通事業者間の収入配分に留意が必要です。
- 最も公平な配分方法は、乗車実績（どこからどこまで何人乗車した）に基づく配分です。
- 乗車実績を把握できない場合、運行ベース（実車走行キロ等）や輸送実績ベース（輸送人キロ¹⁶や輸送人員など）、販売実績等に応じて配分する方法が考えられます。これらの配分方法による場合、独占禁止法の規定に抵触する恐れがあるため、検討に当たっては注意が必要です。

16 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。

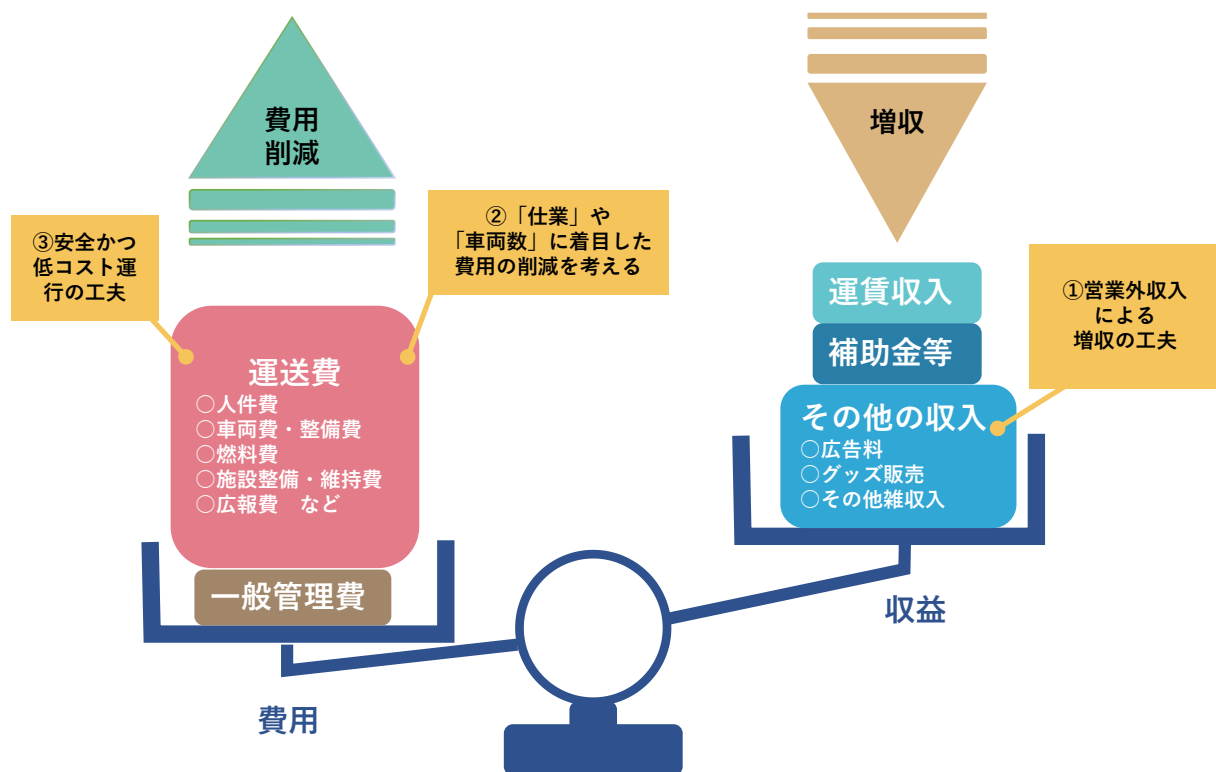
V-4 収支を想定する・見直す

地域公共交通の運営には、運転者の人件費、車両費や整備費、燃料費、バス停などの施設整備・維持費、広報費、安全管理等の実施に伴う一般管理費など、さまざまな費用が必要です。特に運転者の人件費は、運転者不足の解消や働き方改革に伴い上昇傾向です。このため、運賃収入や運賃外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たないため、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“増収”と“費用（コスト）削減”の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になりそうなアイデアなどをご紹介します。



I 地域公共交通をとりまく状況

II 地域公共交通の果たすべき役割

III 本書の構成と使い方

IV 地域公共交通の事業をプランニングする

V 地域公共交通の事業実施

VI 地域公共交通の事業を振り返り改善する

VII 地域公共交通に対する検討や取り組みの体制

(1) 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”は公共交通事業の経営改善に向けた増収策の基本であり、その為の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組を進めるための原資が必要な場合などには、営業外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組が各地で見られるようになってきています。

| | |
|----------------|---|
| 貨客混載 | バスや列車内で、旅客と共に貨物も運搬することで、新たな収入を得る方法です。 |
| 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、オーナーとなっていただく取組です。 |
| 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。 |
| 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。 |



▲バス停への有料広告掲載事例（有田町）



▲貨客混載の事例（西都市、西米良村）

| | |
|-----|----------------------|
| I | 地域公共交通をとりまく状況 |
| II | 地域公共交通の果たすべき役割 |
| III | 本書の構成と使い方 |
| IV | 地域公共交通の事業をプランニングする |
| V | 地域公共交通の事業実施 |
| VI | 地域公共交通の事業を振り返り改善する |
| VII | 地域公共交通に對する検討や取り組みの体制 |

(2) 「仕業」や「車両数」に着目した費用の削減を考える

既に運行している公共交通事業の経営改善に向けた費用の削減を考える場合、運転者の人件費、車両数、燃料費の削減が考えられます。

バス事業の経営単位は運転者1人（仕業¹⁷）、車両1台が基本となります。例えば、利用が少ないからと路線を一部廃止し走行距離を削減しても、運転者や車両台数の削減につながらなければ費用の削減効果はわずかなものと考えられます。また、昼間の利用が少ないからと昼の便を削減しても、大きな費用の削減にはつながらない場合があります。加えて、利用が少ないからと実車運行を回送運行に切り替えても、費用の削減効果はほぼありません。むしろ、一人でも乗車があれば燃料代程度は賄えるとも考えることも必要です。

一方で、バス事業を維持するにはピーク時間帯に輸送を賄えるだけの経営資源を有することが必要です。乗車が見込める区間と時間帯を見極め、その区間に経営資源を集中させることも経営改善に向けた一つの方策といえます。

また、せっかくの経営資源をピーク以外の時間帯も活かすことも経営改善には必要となります。そのため、回送がなるべく少なくなるようにダイヤを組むことも大切です。

(3) 安全を優先した低コスト運行の工夫

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、こうした取組はこれまでも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、低コストで行うためのさまざまな取組が進められてきており、こうした工夫の地道な積み重ねが、公共交通事業の経営改善につながっていくことと期待されます。

公共交通サービスの新規導入時には、車両の調達、バス停の設置などの費用が必要となりますが、廃止となった路線で使用されていた車両・バス停などの活用、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。

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が、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があります。

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」（P78 参照）であることを忘れないようにしましょう。



▲バス停表示のスプレー書きなどにより経費を削減している事例（北九州市）

17 仕業：現場での機械操作や運転・運行の仕事をする。公共交通では、運転者の乗務工程（出庫から入庫まで）のことを指す。

【宮崎県都城市】

住民コミュニケーションと費用対効果を重視した、身の丈に合った ICT 技術活用事例（予約配車システム）

都城市の高崎地区では、令和 3 年 10 月から予約制乗合タクシーの運行にあたり、低コスト型の予約配車システムの運用を開始しました。

システムの導入にあたっては、運行事業者や行政にかかる予約や運行管理、帳票作成の業務効率化を目的とする一方で、定期的に利用する方が少数である地域性から、コストをかけられない事情がありました。そこで、高齢者のスマートフォン利用率を考慮し、スマートフォンによるバス予約機能を実装せず、電話に限らず、FAX や口頭、代理の方からの予約を可能とするなど、地域の実情を踏まえた仕様としました。また、予約受付業務をあえて市職員が対応するようにしたことで、市職員の公共交通に対する当事者意識、住民との密接な関係構築が醸成され、地域の精通度が高い職員の育成につながり、さらなる公共交通の改善につながっています。



▲デマンド利用の様子

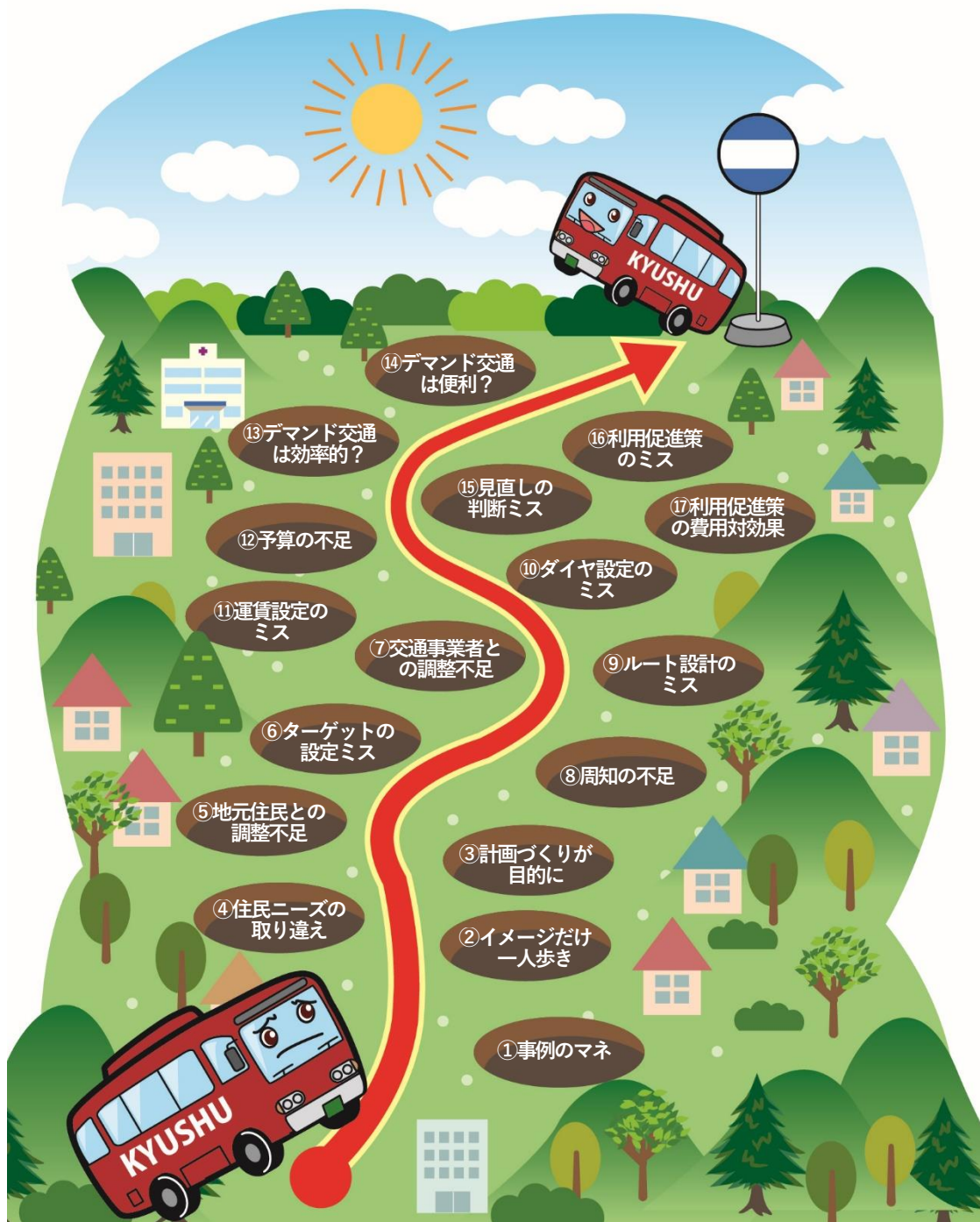


▲職員による予約受付の様子

V-5 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、そういった事例を参考にすることが多いと思われませんが、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。



I 地域公共交通をとりまく状況

II 地域公共交通の果たすべき役割

III 本書の構成と使い方

IV 地域公共交通の事業をプランニングする

V 地域公共交通の事業実施

VI 地域公共交通の事業を振り返り改善する

VII 地域公共交通に対する検討や取り組みの体制

① 事例のマネ



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



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っており、
地域の実態に合っていなかったため、利用されなかった。

⇒地域の実態をよく見ましょう。

② イメージだけ一人歩き



よく分からないまま、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ってしまった・・・



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

走らせること自体が目的となってしまったので、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った。

⇒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ようです。

③ 計画づくりが目的に



最初から全ての公共交通空白地域・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)



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。

利用者目線が抜け落ちた机上の空論となり、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。

④ 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・・・



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」という意見が多かったのに、実際には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。

⑤ 地元住民との調整不足



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・・・



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。



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・・・



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。

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。

⇒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。また、検討データをしっかり開示して、理解を求めましょう。(詳細はP14)

I 地域公共交通をとりまく状況

II 地域公共交通の果たすべき役割

III 本書の構成と使い方

IV 地域公共交通の事業をプランニングする

V 地域公共交通の事業実施

VI 地域公共交通の事業を振り返り改善する

VII 地域公共交通に對する検討や取り組みの体制

⑥ ターゲットの設定ミス



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・・・



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 P45)



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 P29)

⑦ 交通事業者との調整不足



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・・・



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った。

⇒検討の早い段階から交通事業者とよく話し合ひましょう。(詳細は P17)



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・・・



競争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った。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ひましょう。(詳細は P17)


× 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・・・

↳  コミュニティバスの利用が伸びなかった。

⇒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しましょう。(詳細は P20)


⑧ 周知の不足

× 利用者へのPRが不足していたため・・・

↳  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 P39)

× 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・・・

↳  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 P49)

× 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・・・

↳  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。

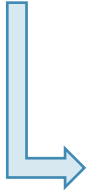
⇒観光利用を目的とする場合は、観光客が出発する、または、旅行を検討する段階で情報に接するような工夫をしましょう。

⑨ ルート設計のミス



一つの路線でより多くのニーズに応えようとしたため・・・

～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った。

⇒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 P28)

～目的地までの所要時間が長くなってしまい・・・



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 P25)

～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、利用が伸びなかった。

⇒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 P28)



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・・・



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。

⑩ ダイヤ設定のミス



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・・・



「何のために」や「どのような役割を果たすのか」といった、そもそものねらいがぼやけてしまい、地域に見合った交通にならなかった。
走らせること自体が目的となってしまったので、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った。

⇒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 P24)



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・・・



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 P49)

⑪ 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・・・



収入が少なく赤字幅が大きくなった。

⇒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 P53)

⑫ 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・・・



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と考えた上で、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。

I 地域公共交通を
とりまく状況

II 地域公共交通の
果たすべき役割

III 本書の構成と使い方

IV 地域公共交通の事業
をプランニングする

V 地域公共交通の事業
実施

VI 地域公共交通の事業
を振り返り改善する

VII 地域公共交通に
対する検討や
取り組みの体制

⑬ 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・・・



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必要があります。(詳細は P29)

⑭ 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・・・



デマンド交通の利用方法が分かりにくい、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 P29)

⑮ 見直しの判断ミス



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・・・




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。

⑩ 利用促進策のミス

✖ バスマップや時刻表などと共に利用状況等をお知らせし、利用を呼びかけていたが・・・

↳  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。


既に公共交通の利用が多い地域や交通空白地まで配布してしまい、意味が無かった。

取組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。

- ⇒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P44)
- ⇒配布するターゲットは絞り込みましょう。
- ⇒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。

⑪ 利用促進の費用対効果

✖ コンサルタントに利用促進を丸投げし、バスの乗り方教室を実施したが・・・

↳  効果はそこそこあったものの、1回当たりの費用は高額となり、費用対効果が悪い施策となってしまった。

- ⇒単に丸投げするのではなく、地域で持続的に利用促進を継続する手法をコンサルタントと検討した上で利用促進策を実施しましょう。

I 地域公共交通をとりまく状況を

II 地域公共交通の果たすべき役割

III 本書の構成と使い方

IV 地域公共交通の事業をプランニングする

V 地域公共交通の事業実施

VI 地域公共交通の事業を振り返り改善する

VII 地域公共交通に対する検討や取り組みの体制

VI 地域公共交通の事業を振り返り改善する

VI-1 事業の「効果」と「課題」を分析する

検証の結果を、「効果」と「課題」両方の視点から捉えましょう。

仮に、「実施した結果、利用者数が伸びなかった」という問題があり、「さらなる改善が必要」との課題を導き出すことがあるとします。しかしながら、事実を詳細に分析することで、「新たな利用者を開拓した」という効果があるかもしれません。「課題」ばかりに着目するのではなく、「効果」を意識することで、着実な成果につながります。

(1) 何が「効果」「課題」の要因なのかを深堀する

また、「問題点」や「課題」は短期間で発現することが多い（例：これまで利用できていた人が利用できなくなった、等）ですが、「効果」が発現するには時間がかかります。これは、移動の多くが派生需要であり、目的が変化した場合や個人の行動変容が生じないと効果につながらないことによります。

モニタリング指標の達成状況を評価しながらも、事業の「効果」や「課題」の要因を深堀することが重要です。



Point

「効果」「課題」の深堀ポイント

- 常に交通事業者と情報共有（協議会等を活用）し、定量的な情報（利用者数等）に加え、定性的な情報（利用者の意見等）も含めて状況を把握するようにしましょう
- 地域に足を運び、真の利用者の意見（良い意見も問題点も聞き出しましょう）や街の声を聞きましょう
- 声を聞く際は、交通担当課だけでなく、自治体や地域側の負担軽減のためにも組織横断的に連携して（議題をまとめて）地域に入りましょう
- 社会情勢の変化や地域の潮流を振り返りましょう

 **Point**

「効果」や「課題」を次の展開に活かすためのポイント

- 事業実施のプロセスを評価しましょう（数値基準では判断できない部分）
- プロセスの評価を基に、次の展開に向けた素地が出来ているか確認しましょう
- 協議会で事業レベルの評価まで委員と共有し、議論を行いましょう
- 評価を単純作業と思わず、より良くするための創造的な作業と捉えましょう

(2) 「効果」を伸ばす方策を考える

何が「効果」なのかは、一見して明らかにできないこともあります。直接的な数字には表れなくとも、「地域全体で公共交通を応援する機運が高まってきた」など実施した事業を毎年継続している内に何らかの「効果」が発現されることがあります。

その際、何がうまくいったのか、要素を分解し、過程をしっかりと検証しましょう。例えば利用促進のために、公共交通のパンフレットを配ったことがあったとすると、「配布先」×「実際に読まれるであろうターゲット」×「行動や考え方が変容した可能性」などに分解して効果を分析することが可能です。

また、上手くいった手法は、分析結果を含めて記録に残し、協議会を含め多くの方と共有することで、その方法が別の事業に生きる可能性もあります。

(3) 「課題」を打ち消す対策を考える

事業を実施していく上で、「課題」が発生するのは当たり前のことです。ただ、なるべく課題は少ないに越したことはありません。まずは早期発見に向け、定期健診＝モニタリングを怠らないことが重要です。兆候が少しでも表れた段階ですぐに対処することで、傷は浅く済みます。交通事業者が突然路線の廃止を申し出るまで放置するのではなく、定期的にモニタリングを行い、情報共有を行うことが必要です。特に、協議会を定型的・形式的な場であると捉えていると問題です。本質的な議論を行う場として、積極的に協議会を活用しましょう。

また、誰かにだけ（例えば行政にだけ、やる気のある担当者にだけ）負荷がかかっていないかチェックすることも重要です。地域公共交通は、行政だけ、交通事業者だけ、住民だけでは解決しません。関係者全員が汗をかき、連携していくことで「課題」は自ずと解決します。

I 地域公共交通をとりまく状況

II 地域公共交通の果たすべき役割

III 本書の構成と使い方

IV 地域公共交通の事業をプランニングする

V 地域公共交通の事業実施

VI 地域公共交通の事業を振り返り改善する

VII 地域公共交通に対する検討や取り組みの体制

VI-2 数値目標をモニタリングする

地域公共交通サービスを持続的に運営していくためには、継続的なモニタリングを行うことが必要不可欠です。設定した目標を着実に達成するためには、地域公共交通計画の作成後、計画に定めた施策の実施状況についてモニタリングし、各数値指標に関する評価を毎年行う必要があります。

また、評価の結果に基づいて、実施事業の改善の検討を行うとともに、計画の見直しも含めて検討する必要があります。

(1) 数値目標の設定

① モニタリング可能な数値目標

計画策定後や計画に基づく事業を実施した後、個々の「目標」について、その達成状況を評価するための「数値指標」を設定します。

数値指標は、できる限り「定量的」に把握・分析可能なものを設定することが望めます。また、指標の定義や計測手法についても計画の中で明確にしておく必要があります。

なお、設定した指標については、継続的にデータを収集・分析していくことが必要になるため、計測に多大なコストを要するような指標はできるだけ避け、既存の統計データなどを有効に活用することを考えてみる必要があります。

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られます。まずは、さまざまなデータを幅広く収集してみることが重要です。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、全国各地でさまざまな利用促進策が実施されているところです。

代表的な数値目標としては、「公共交通の利用者数」「公共交通に対する財政負担額」「利用者1人当たりの運行コスト」「公共交通の収支率」などが挙げられます。なお、地域公共交通計画には「利用者数」「収支」「財政負担額」等の定量的な目標・効果・評価手法を記載することが努力義務となっています。

Point

数値目標設定のポイント

- 「確実にモニタリングできる指標」を設定しましょう
- 客観的な数値目標を設定することにより、住民、マスコミなどに明確に利用状況等を知らせる有効なツールになります
- 関係者の合意のもとで、関係者のやる気を引き出せるような数値目標を設定しましょうなど

② 数値の設定根拠

地域公共交通計画策定にあたって設定する「数値指標」については、基準の設定が厳格化されたことにより、数値の設定根拠も求められるようになっていきます。

現状の数値を基本としたり、関連するデータ等から算出したりすることになりますが、できる限り分かりやすく説明のしやすい数値を設定することが望まれます。また、あまり無理な数値を設定しても達成が難しくなりますので、設定の実現性にも配慮が必要になります。

(2) 定期的・継続的なモニタリング

① モニタリングを効率的かつ効果的に実施するために

数値指標の設定にあたり、その算出方法についてはあらかじめ交通事業者と協議をしておくことが重要です。公共交通の運行や輸送に関するデータの提供は、あくまで交通事業者の任意によるものです。そのため、地域によっては、輸送に関するデータは競合他社などへの漏洩を懸念して、またデータの提供にあたっての加工の手間を憂慮し、データの提供を断られる事例もあります。日頃から密に情報交換を行うなど、交通事業者と信頼関係を築き上げておくことで継続的なモニタリングが可能になります。

数値指標の設定に際しては、なぜその指標が必要なのか、また何のデータから指標を収集するのか、代替的なデータは無いのかなど、予め明確にしておく必要があります。

以下に、収集するデータの種類について紹介します。

| データの種類 | データの特徴 |
|--------|--|
| 乗降データ | 公共交通の利用者数を把握するためのデータ。路線別、便別、バス停別等のデータで、詳細にその路線の利用状況を見ることができます。また、調査日1日だけのデータか、年間を通してのデータかなど、モニタリング手法により期間が異なってきます。 |
| 満足度データ | 利用者の満足度等、定性的なデータになります。乗降データによる定量的なデータに加えて、満足度調査等を実施することにより、詳細な利用状況を把握することが可能になります。 |
| 財政負担額 | 公共交通に対する財政負担額のデータです。自治体自ら運行する交通サービスでの委託金額、路線バス等交通事業者が運行する路線への補助金額等が挙げられます。 |

モニタリングの実施方法として、交通事業者が保有するICカードデータの分析や、運転者によるバス停別の乗降客数カウント等が挙げられます。しかし、膨大なICカードデータから、いかにモニタリングに必要な指標を算出するか、またいかに分析するかという点において手間がかかるのは事実です。また、運転者による乗降客数のカウントは、運転者の方の負担になるなどの問題もあります。加えて、紙で記録した調査票を入力して集計するという手間も発生します。

そこで、運転者による乗降客数のカウントは、例えばスマートフォンやタブレット端末を運転者の手元に置いて運転者が入力する、または乗客が入力するなど、ICT 技術を活用し、できる限り容易に収集しやすい方法の活用が望まれます。

また、交通事業者が収集している IC カードデータや OD¹⁸調査結果は、データ量が膨大でありかつ分析に専門的な知見を要することがあります。専門のコンサルタントなど外部の手を借りて分析することで効果的な分析が得られ、改善につなげることが可能です。

| モニタリング手法 | 特徴 |
|--------------------|---|
| IC カードデータによるモニタリング | IC カードを導入している路線では、IC カードの利用データを乗降データとして活用可能です。ただ、路線や利用者が多数の場合は、抽出・分析等で手間がかかる場合もあります。 |
| 運転者による乗降カウント | 運転者により便別・バス停別の乗降をカウントする方法です。紙の調査票による記入やスマートフォン・タブレット等によるデジタル機器への入力などがあります。 |
| 特定日での調査データ | 補助金申請に必要なデータを収集するために、特定日で調査を行い、便別・バス停別に乗降を把握する方法です。安定した利用時期に実施されますが、年間のデータと比べると、多少データが不安定になる可能性があります。 |



▲タブレット端末等で、乗降者数を運転者が簡易な操作で入力可能なシステム
(九州産業大学 稲永教授開発システム)



▲バス車内乗り込みによるアンケート調査を実施することで、ICカードデータが無くとも OD は把握可能です

18 OD:「Origin (出発地) - Destination (目的地)」の略で、地域内や地域間の人の流動を見ることで交通施策や街づくり、観光振興に役立てようとするデータのこと。

✓ Point

モニタリングのポイント

- モニタリングが適切にできる環境を準備しましょう
- 持続的にモニタリングが可能になるように、適切な方法を適宜検討して改良・改善を図りましょう
- モニタリングの手法は、正確性、容易性、コスト、集計・分析までのプロセスなど様々な観点から選択しましょう

✓ case study

【福岡県福津市】

キャッシュレス決済導入とモニタリングへの活用事例

福津市では「ふくつミニバス」に平成 31 年にバーコード決済を導入したものの、利用率が上がっていませんでした。改善の検討の中で、市内の大型ショッピングモールで使用できる WAON カードを市民の約 7 割が既に保有していることに着目し、決済手段として活用することになりました。

「ふくつミニバス」は均一運賃ですが、乗車時と降車時それぞれ IC カードの端末へのタッチを求めています。これにより、IC カード利用者は全て利用区間のデータ（OD データ）が取得できるため、客観的なデータに基づいてコミュニティバスの改善検討・説明が可能になり、生産性・効率性向上につながっています。



▲WAONカードで決済している様子

- I 地域公共交通をとりまく状況
- II 地域公共交通の果たすべき役割
- III 本書の構成と使い方
- IV 地域公共交通の事業をプランニングする
- V 地域公共交通の事業実施
- VI 地域公共交通の事業を振り返り改善する
- VII 地域公共交通に対する検討や取り組みの体制

【熊本県合志市】

乗降カウントシステム導入によるモニタリング事例

合志市コミュニティバス「レターバス」では、平成 31 年 4 月より、スマートフォンを利用した GPS 端末と車両に埋め込み式で設置したセンサーカメラを組み合わせた低コストなシステムで、バス停別の乗降データを取得しています。乗降データは、集計作業等が不要で、すぐにパソコンで閲覧することが可能です。データは利用実態の分析等に活用されています。



▲GPS 端末とセンサーカメラ

VI-3 協議会を活用する

(1) 地域公共交通について協議・情報共有する“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」に基づく法定協議会、②「道路運送法」に基づく地域公共交通会議、③地域公共交通確保維持改善事業費補助金交付要綱（以下、「補助金交付要綱」）に定める協議会などがあります。

なお、これらはそれぞれ別々に設置する必要はなく、構成員（参加者）の要件を満たせば一つの会議体で複数の役割を担うことができます。

例えば、既に「地域公共交通会議」が設置されていて、その構成員が「法定協議会」の要件も満たしているのであれば、新たに法定協議会を設置する必要はなく、そのままの名称で地域公共交通会議に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、それぞれの会議等での協議内容などの情報が共有されることにより、協議会の円滑な運営や計画の実効性向上も期待されます。

「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”を持ち、情報共有を意識しましょう。また、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めます。

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がありますが、メンバー全員がいわば地域公共交通の「共同経営者」であるという意識を持ち、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や雰囲気づくりなどが求められます。

なお、地域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。

残念ながら、地域公共交通計画を策定した後に協議会の回数が極端に減る自治体が見受けられます。地域公共交通は、都市計画などの数十年単位の事業と異なり、経路変更など短期間で事業の効果が発現されることもあります。高頻度で協議会を開催し、特に交通事業者から利用状況を密に情報共有することで、数値目標のモニタリング以外にも実施事業に関する様々な効果や改善点が見つかり、PDCAの良いサイクルが生まれます。

I
地域公共交通を
とりまく状況

II
地域公共交通の
果たすべき役割

III
本書の構成と使い方

IV
地域公共交通の事業
をプランニングする

V
地域公共交通の事業
実施

VI
地域公共交通の事業
を振り返り改善する

VII
地域公共交通に
対する検討や
取り組みの体制

(2) 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。

〇〇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 〇〇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、地域公共交通計画の作成に関する協議及び形成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な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) 地域公共交通計画の策定及び変更の協議に関すること。
- (2) 地域公共交通計画の実施に係る連絡調整に関すること。
- (3) 地域公共交通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 | 〇〇市 |
| | 〇〇町 |
| 法第6条第2項第2号の委員 | 〇〇バス株式会社 |
| | 〇〇鉄道株式会社 |
| | 〇〇自動車航送船組合 |
| | 〇〇タクシー株式会社 |
| | 県タクシー協会 |
| | 県バス協会 |
| | 県自動車交通労働組合 |
| | 〇〇市道路管理者 |
| | 〇〇町道路管理者 |
| | 法第6条第2項第3号の委員 |
| 〇〇運輸支局（輸送・監査担当） | |
| 〇〇警察署 | |
| 地域代表（〇〇校区） | |
| 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） | |
| 〇〇市民生委員・児童委員協議会 | |
| 〇〇市商工会 | |
| 公募 | |
| 〇〇市（財務関係） | |

▼公共交通に関する会議等の比較

| | 活性化法 法定協議会 | 地域公共交通会議 | 運営協議会 |
|--------------------|--|--|---|
| 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2) | 道路運送法施行規則 (第51条の7) |
| 目的 | <ul style="list-style-type: none"> 地域公共交通計画を策定 計画実施の主体となる 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費国庫補助金、車両減価償却費等国庫補助金の補助対象事業者となる | <ul style="list-style-type: none"> 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、自家用有償旅客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） | <ul style="list-style-type: none"> 自家用有償旅客運送の必要性、旅客から収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 |
| （協議が調った場合） メリット | <ul style="list-style-type: none"> 公共交通事業者等に対する協議会への参加要請承諾義務 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公共交通計画の作成・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 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、車両減価償却費等国庫補助金の補助金を受けられる | <ul style="list-style-type: none"> 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られることができる（運賃を上限認可から届け出に緩和、処理期間の短縮等） | <ul style="list-style-type: none"> 協議会での合意が得られれば、自家用有償旅客運送の登録、運行が可能となる |
| 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 | 自家用有償旅客運送 |
| 主宰 | 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 | 市町村（複数可） または都道府県 |
| 構成員の要件 | <ul style="list-style-type: none"> ○地域公共交通計画を作成しようとする地方公共団体 ○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地方公共団体が必要と認める者 | <ul style="list-style-type: none"> ○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 <p>【必要に応じて以下の構成員を含めることができる。】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・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 | <ul style="list-style-type: none"> ○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自家用有償旅客運送を行っている特定非営利活動法人等 <p>【必要に応じて以下の構成員を含めることができる。】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・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 |

| | |
|-----|----------------------|
| I | 地域公共交通をとりまく状況 |
| II | 地域公共交通の果たすべき役割 |
| III | 本書の構成と使い方 |
| IV | 地域公共交通の事業をプランニングする |
| V | 地域公共交通の事業実施 |
| VI | 地域公共交通の事業を振り返り改善する |
| VII | 地域公共交通に対する検討や取り組みの体制 |

VII 地域公共交通に対する検討や取組の体制

VII-1 検討・取組の体制を考える上でのポイント

① 地域のみんで考え、役割を分担しながら取組を進める

住民ニーズ等を踏まえながら地域に合った公共交通を実現していくためには、関係者が一丸となって検討し、役割を分担しながら取組を進めていくことが基本となります。

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に取組を進めていく意識の醸成にもつながります。このため、検討段階からさまざまな関係者が参画して一緒になって検討し、取組を進める「場」を設けることが非常に重要になります。

② 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

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が、最も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さまざまな安全対策を講じることが求められています。

鉄道や船の場合、運行（運航）のための許認可を得るための基準を満たす必要があることに加えて、運行経費だけで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（運航）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。

低コストだけを理由に都合のよい車両と運転者が確保されれば、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。車両の整備や運転者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。

③ 地域が主体となった取組を促す

さまざま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、といったケースや、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ケースなども考えられます。

このような状況の中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主体的に考え、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うと、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っ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、といったことにもなりかねません。

地域における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組には限界があるのも事実です。自ら考えようと思っ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こともあります。

市町村にはこのような地域主体の取組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 P92 以降を参照してください。

I
地域公共交通を
とりまく状況

II
地域公共交通の
果たすべき役割

III
本書の構成と使い方

IV
地域公共交通の事業
をプランニングする

V
地域公共交通の事業
実施

VI
地域公共交通の事業
を振り返り改善する

VII
地域公共交通に
対する検討や
取り組みの体制

【長崎県佐世保市】

佐世保市 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組

佐世保市の中通り地区をはじめとする4つの自治会は、「交通対策協議会」を組織して、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28年3月には運行開始から10年を迎えました。

また、それに先立つ平成28年1月には、利用者累計が市の人口と同様の25万3千人に達成しています。

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った役割を明確にして、三者が一体となった取組を行っています。



VII-2 検討・取組の体制を整える

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こと、そして、役割を分担しながら取組を進めていくことが基本となります。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。

なお、さまざまな関係者が一緒になって検討・取組を進める「場」としては、「法定協議会」など（P75参照）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”の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



I 地域公共交通をとりまく状況

II 地域公共交通の果たすべき役割

III 本書の構成と使い方

IV 地域公共交通の事業をプランニングする

V 地域公共交通の事業実施

VI 地域公共交通の事業を振り返り改善する

VII 地域公共交通に対する検討や取組の体制

(1) なぜ地域公共交通の問題は地域のみんなの問題なのか

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さまざま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、このようなさまざま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。

(2) 目的を明確にして本音で話し合う

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持つことが大切です。

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。実際に取組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。

(3) 検討・取組の体制と役割分担

① 市町村や県は検討・取組の旗振り役

地域の「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意識している人はそれほど多くありません。このため、市町村には検討・取組体制の中の「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。

また、都道府県には、情報提供や助言、人材育成、財政支援等を行うなど、市町村の取組を支援していく役割が求められることに加え、複数の市町村に跨る広域的な計画の検討や取組の推進にあたっては「旗振り役」になることも考える必要があります。

市町村の具体的な取組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組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・効率的に取組を進めていくことが不可欠です。

I 地域公共交通をとりまく状況

II 地域公共交通の果たすべき役割

III 本書の構成と使い方

IV 地域公共交通の事業をプランニングする

V 地域公共交通の事業実施

VI 地域公共交通の事業を振り返り改善する

VII 地域公共交通に対する検討や取り組みの体制

② 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、さまざまな“工夫”や“アイデア”が生まれてくるはずです。

③ 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行っています。地域に合った公共交通の実現に向けた取組を成功させるためには、このような交通事業者との調整や協働が「カギ」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者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、バス事業者の協力が得られるかどうかにより取組のスピードが大きく異なってきます。

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、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、といった例もみられます。

また、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、このような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、お互いの考え方などを良く理解することが重要です。

行政と交通事業者との調整・協議は、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向的にぶつけあう場になりがちです。はじめはなかなかうまくいかないかもしれませんが、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意識を強く持つことが重要です。

 **Point**

ここに気を付けましょう！

- 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

| | |
|-----|----------------------|
| I | 地域公共交通をとりまく状況 |
| II | 地域公共交通の果たすべき役割 |
| III | 本書の構成と使い方 |
| IV | 地域公共交通の事業をプランニングする |
| V | 地域公共交通の事業実施 |
| VI | 地域公共交通の事業を振り返り改善する |
| VII | 地域公共交通に対する検討や取り組みの体制 |

【大分県宇佐市】

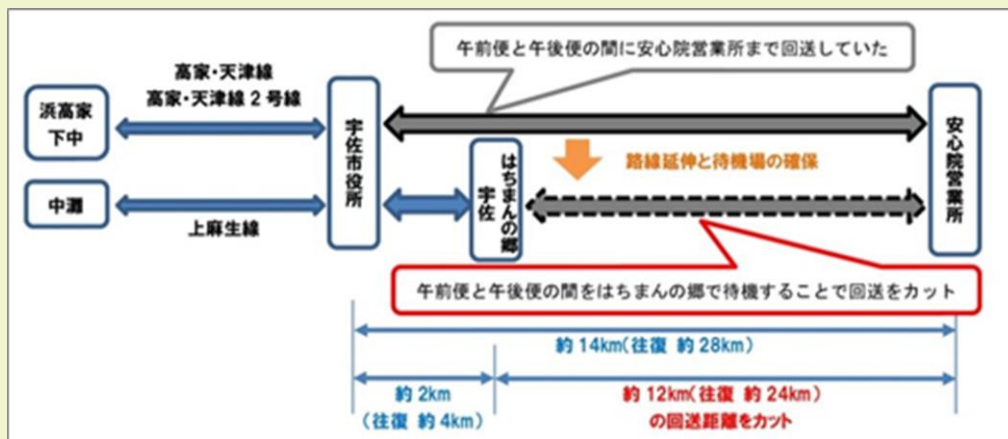
宇佐市 コミュニティバス「ふれあい号」

■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、この取組では敷地を提供する商業施設にも、バスの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。

① 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、交通事業者との情報共有・意見交換を行きましょう。
- 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。

② 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。

③ 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事が重要です。
- 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。

④ 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ます。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。

| | |
|-----|----------------------|
| I | 地域公共交通をとりまく状況 |
| II | 地域公共交通の果たすべき役割 |
| III | 本書の構成と使い方 |
| IV | 地域公共交通の事業をプランニングする |
| V | 地域公共交通の事業実施 |
| VI | 地域公共交通の事業を振り返り改善する |
| VII | 地域公共交通に對する検討や取り組みの体制 |

④ 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で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になります。

自治会長さんや区長さんが地域住民との「パイプ役」になってくれたことによって、地域で公共交通を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など、地域の人たちから多くの協力をいただいている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、普段は自家用車で移動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、地域の公共交通の状況や、バスを利用され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。

⑤ 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、関係者間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・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。

また、学識経験者が開発したシステムを公共交通の利用実態把握に活用したり、大学などの協力を得ながら調査・分析や利用促進策などを実施したりといった形で、地元の大学・高等専門学校などと連携して検討や取組を進めていくことも考えられます。

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。心当たりのない場合は、九州運輸局・各県内にある運輸支局で紹介することも可能ですので、お問い合わせください。

⑥ 普段から相談できる相手を増やす

分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もはいかがでしょうか。

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さまざまな情報を掲載していますので、是非ご活用ください。

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

I
地域公共交通を
とりまく状況

II
地域公共交通の
果たすべき役割

III
本書の構成と使い方

IV
地域公共交通の事業
をプランニングする

V
地域公共交通の事業
実施

VI
地域公共交通の事業
を振り返り改善する

VII
地域公共交通に
対する検討や
取り組みの体制

「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「持続可能なまちとの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、専門家相互のネットワークづくり、アドバイスや講師派遣、調査研究、そして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”の提供や、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

case study

「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、全国の先進的取組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、各県が主体となった勉強会等の取組も実施されており、福岡県では、交通政策実務担当者の連携を強化し、共同で取り組む環境づくりや、公共交通に関する情報共有、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、勉強会、研修（初任者・実務者）、現場見学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

⑦ 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の立案や事業・施策の実施、その評価や分析などの全てを、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さまざまな知見（失敗談を含む）なども活かしながら効率的に取組を進めています。

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さまざまな知識を持っているはずだから、などと「丸投げ」にしてしまい、「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が、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・調整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、調査着手時にコンサルタントと一緒に現地踏査や関係者ヒアリング等を実施するなど、早い段階で地域公共交通に関する現状や問題意識等をしっかりと共有することができると、その後の検討や調整がスムーズになります。

- I 地域公共交通をとりまく状況
- II 地域公共交通の果たすべき役割
- III 本書の構成と使い方
- IV 地域公共交通の事業をプランニングする
- V 地域公共交通の事業実施
- VI 地域公共交通の事業を振り返り改善する
- VII 地域公共交通に對する検討や取り組みの体制

VII-3 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、「地域公共交通をとりまく状況」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は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えば、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確保・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、さらに一歩進んで、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・コスト削減の取組などを実施しても、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が出てくる可能性があります。

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、相談や働きかけを行っていくことも考えてみましょう。

地域が一体となった取組は、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やり方の他にも、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など、さまざま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、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方法として、乗車の機会を増やすことによる支援があり、例えば、路線バス沿線の世帯が毎年一定額の回数券を購入し使用することで、必要な地域公共交通サービスを維持する方法があります。

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、時刻表や路線図の作成・配布、小学生や高齢者等を対象とした乗り方教室の開催などを行い、生活に必要な移動手段を確保しています。

I 地域公共交通をとりまく状況

II 地域公共交通の果たすべき役割

III 本書の構成と使い方

IV 地域公共交通の事業をプランニングする

V 地域公共交通の事業実施

VI 地域公共交通の事業を振り返り改善する

VII 地域公共交通に対する検討や取り組みの体制

【佐賀県伊万里市】

伊万里市 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、以前から要望が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。



✓ case study

【宮崎県延岡市】

「延岡市バス利用促進協議会」による「バスの乗り方教室」等の開催

■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・路線図や観光用バスマップの作成・配布、バス停のベンチや上屋の整備、小学生や高齢者等を対象とした「バスの乗り方教室」を開催しています。

このほか、体験乗車会やバスの愛称募集といった住民参加型のイベントを開催する等、バスをより身近な乗り物として意識してもらうことで、利用を促進する取組が進められています。



I 地域公共交通をとりまく状況

II 地域公共交通の果たすべき役割

III 本書の構成と使い方

IV 地域公共交通の事業をプランニングする

V 地域公共交通の事業実施

VI 地域公共交通の事業を振り返り改善する

VII 地域公共交通に対する検討や取り組みの体制

② 公共交通を地域で支える「機運」を高める取組

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って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、さらには地域で公共交通を支える「機運」を高めることにもつながっていくことが期待されます。

利用者が多いバス停がある地域や地域の事業者による自主的な環境整備の取り組みに対し表彰する「バス停コンテスト」制度を実施する等、住民・事業者との協働によるバス利用促進に取り組んでいる例もあります。



▲受賞バス停の例



▲表彰式の様子

(2) 地域が主体となった取組をサポートする

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、といった取組は、ある意味で地域公共交通の最も理想的な形の一つであると考えられます。最近では、実際に各地で地域が主体となった取組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組を促進し、積極的にサポート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などにより、地域が主体となった取組の「きっかけ」を提供していくことも考える必要があります。

 **Point**

地域が主体となった取組をサポートする際のポイント

- 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」にしすぎず、検討段階から市町村がしっかりとサポート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。
 - ▶ 法律上の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組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。
 - ▶ 何か問題が起こったときには、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。

| | |
|-----|----------------------|
| I | 地域公共交通をとりまく状況 |
| II | 地域公共交通の果たすべき役割 |
| III | 本書の構成と使い方 |
| IV | 地域公共交通の事業をプランニングする |
| V | 地域公共交通の事業実施 |
| VI | 地域公共交通の事業を振り返り改善する |
| VII | 地域公共交通に対する検討や取り組みの体制 |

【福岡県北九州市】

北九州市 「おでかけ交通事業」

■地域と交通事業者の取組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組に対して、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。



✓ case study

【福岡県福岡市】

福岡市柏原三丁目地区の「校区コミュニティカー検討委員会」の取組

■地域が主体となった取組により公共交通不便地への路線バス乗り入れを実現

福岡市柏原三丁目地区では、以前から「町内バス」の運行を検討していましたが、平成22年3月の福岡市の「公共交通空白地等及び移動制約者に係る生活交通の確保に関する条例」制定を受け、自治体協議会が主体となった「校区コミュニティカー検討委員会」を設立しました。

委員会では、市の補助制度を活用して地域住民へのアンケート調査や意見交換会などを実施し、住民同士の合意形成を図るとともに、地域自らが運行に向けた課題の解決に取り組み、交通事業者の協力を得て路線バスの地区内乗り入れの試行運行を実施しました。

さらに、試行運行期間中も地域が主体となってさまざまな利用促進策を展開するなど、地域・行政・交通事業者が一丸となって取組を進めることで本格運行の実現に漕ぎつけました。



✓ case study

【鹿児島県薩摩川内市】

薩摩川内市 「地区コミ・デマンド運行事業」

■地区コミュニティ協議会が主体となって行うデマンド交通の運行を支援

薩摩川内市では、地区コミュニティ協議会がタクシー事業者に運行業務を委託してデマンド交通を運行する場合、地区コミュニティ協議会の負担額の一部を市が補助金として充当する取組を行っています。

利用者は一定額の利用料金で、原則として地区内または居住地と最寄りのバス停の移動にタクシーを利用することができ、利用者の支払額とタクシーメーターとの料金の差額は地区コミュニティ協議会が負担しますが、負担額の1/2（上限100万円/年）を市が補助することで運行を支援しています。

I 地域公共交通をとりまく状況

II 地域公共交通の果たすべき役割

III 本書の構成と使い方

IV 地域公共交通の事業をプランニングする

V 地域公共交通の事業実施

VI 地域公共交通の事業を振り返り改善する

VII 地域公共交通に対する検討や取り組みの体制

索引

- IC カード..... 27, 51, 71, 72, 73
MaaS..... 5, 18, 102, 105
OD..... 27, 72, 73, 102, 103
赤字補填..... 25, 93
アドバイザー..... 88
アンケート調査..... 11, 72, 99
案内誘導..... 49, 50
移動制約者..... 99
移動特性..... 61, 62
インセンティブ..... 39, 43
迂回ルート型..... 19
運行委託..... 16, 33
運行形態..... 5, 13, 18, 33, 38, 53, 103, 104
運行頻度..... 14, 28, 29
運賃割引..... 43, 44, 51
営業外収入..... 56
学識経験者..... 76, 77, 88, 89, 90
幹線バス..... 4, 5, 25, 38, 104
キス&ライド..... 50, 105
協議運賃..... 53
協賛金..... 93
共通乗車券..... 51
業務委託..... 91
区域運行型..... 29, 30
現地踏査..... 91
公安委員会..... 77
合意形成..... 14, 29, 31, 38, 75, 78, 79, 97, 99
公共交通空白地域・不便地域..... 13, 24, 28, 60
公共交通空白地有償運送..... 16, 103
交通結節機能..... 13, 49
交通結節点..... 24, 27, 50, 51
コーディネーター..... 88
混乗化..... 22, 23, 102, 103
コンパクトシティ..... 5
サイクル&ライド..... 50, 105
参加要請応諾義務..... 75, 77
自家用有償旅客運送..... 16, 20, 77, 102, 103
自主返納..... 43, 44
市町村運営有償運送..... 77
指標..... 68, 70, 71
重大事故..... 78
初期投資..... 20, 96, 97
スクールバス..... 17, 20, 21, 22, 23, 103
地域間幹線系統..... 4, 25, 77, 102, 104
地域公共交通会議..... 4, 8, 16, 53, 75, 76, 77
地域公共交通確保維持改善事業..... 4, 5, 75, 104
地域公共交通計画..... 5, 6, 8, 9, 10, 11, 70, 71, 75, 76, 77
地域公共交通の活性化及び再生に関する法律..... 4, 75, 76
地域内フィーダー系統..... 5, 77, 102, 104
定時性..... 52, 64
定時定路線..... 31, 32, 53, 104
デマンド交通..... 5, 20, 29, 30, 33, 38, 47, 59, 60, 66, 99, 104
ドア to ドア型..... 19, 29, 33
道路運送法..... 4, 16, 22, 28, 75, 76, 77, 103, 104
道路管理者..... 28, 76, 77
道路使用許可..... 28
道路占用許可..... 28
トリガー（引き金）方式..... 14
乗合タクシー..... 5, 17, 53, 54, 58, 60, 77, 78, 80, 102, 104
乗合バス..... 4, 31, 102, 104
乗り継ぎ利便性..... 28, 50
乗り継ぎ割引..... 51, 54
ノンステップバス..... 34, 35, 36
パーク&ライド..... 50, 102, 105
バス待ち環境..... 44, 52
福祉バス..... 22, 23, 103
福祉有償運送..... 16, 103
へき地患者輸送車..... 23
法定協議会..... 75, 76, 77, 81
補助制度..... 4, 33, 89, 99
待合スペース..... 52
ミーティングポイント型..... 19, 29, 37
みなし系統..... 25, 27, 102, 105
民間コンサルタント..... 91

民業圧迫.....62, 84
モータリゼーション.....1, 24
輸送人員..... 1, 2, 54, 102, 105

輸送人キロ.....54, 102, 105
ワンコイン.....48, 65

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。

(※50音順)

| | | | |
|-----------|-----|------------|-----|
| AI デマンド交通 | 103 | 地域内フィーダー系統 | 104 |
| OD | 103 | 内部補助 | 104 |
| 貸切バス | 103 | 乗合タクシー | 104 |
| 混乗化 | 103 | 乗合バス | 104 |
| GTFS | 103 | パーク&ライド | 105 |
| 自家用有償旅客運送 | 103 | MaaS | 105 |
| 仕業 | 103 | みなし系統 | 105 |
| 自動運転 | 104 | 輸送人員 | 105 |
| 地域間幹線系統 | 104 | 輸送人キロ | 105 |

AI 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、AI（人工知能）を活用し、効率的な乗り合わせと走行ルートを判断し、ドア to ドアで運行するなど、乗客の要求に応じて運行する運行形態をいう。

OD

ODとは「Origin（出発地） - Destination（目的地）」の略で、地域内や地域間の人の流動を見ることが交通施策や街づくり、観光振興に役立てようとするデータのこと。

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。

混乗化

児童・生徒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。

GTFS

General Transit Feed Specification の略。公共交通機関の時刻表や路線などの情報を経路検索サービス等に提供することを目的に作られた、共通のデータフォーマット。

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、“白ナンバー”の車両を使用して旅客の運送を行うこと。

自家用有償旅客運送には、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、地域住民等の輸送を NPO 等が行う「公共交通空白地有償運送」がある。

なお、自家用有償旅客運送は市町村の住民やその親族、あるいは、登録した会員などを対象として運送を行うものであるが、市町村長が認めた場合は地域外からの来訪者・滞在者や会員以外も利用することが可能である。

仕業

現場での機械操作や運転・運行の仕事をする。公共交通では、運転者の乗務工程（出庫から入庫まで）のことを指す。

自動運転

バスや乗用車などを人間が運転操作を行わなくとも自動で走行できること。

完全な自動運転バスは、カメラやレーダー、LIDAR、超音波センサー、GPS 等で周囲の環境を認識し、行き先を指定するだけで自律的に走行する。自動化のレベルとして、ドライバーが常にすべての主制御系統（加速、操舵、制動）の操作を行う「レベル0」から、完全な自動運転となる「レベル5」まで定義されている。

地域間幹線系統

一般的には地域間（複数市町村間）に跨るバス系統などのことを指すが、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ものであることや、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ものであることなどの要件が定められている。

内部補助

赤字路線の損失を黒字路線または、不動産事業などといった「副業」の利益で埋め合わせることで、赤字路線の存続を図ること。

乗合タクシー

乗車定員 10 人以下のタクシー車両等を用いて行う乗合旅客輸送。運行形態には、定時定路線型、事前に予約を受けて行うデマンド型などがある。

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的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。

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いう。



MaaS（マース：Mobility as a Service）

目的と一体的にマイカー以外の様々な種類の交通サービスをデジタル技術で円滑につなげることで、1つのサービス（as a Service）として統合する新たな「移動」の概念。

みなし系統

主系統とそれ以外の系統で、基準内（主系統のキロ程が10 km未満の場合、主系統と異なる区間が1 km以内 等）であれば両系統は同一の補助対象系統とみなす取り扱いのことをいう。

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。

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。

参考となるマニュアルや書籍等

ここでは、地域公共交通に関して参考となるマニュアルや書籍等を紹介しています。

| タイトル | 概要 |
|---|---|
| 国土交通省 総合政策局 「地域公共交通計画等の作成と運用の手引き」 (令和3年3月) | 特に、初めての公共交通に関する計画の作成で、何から手を付けてよいかわからない方や、公共交通専任の担当者が1名又は担当不在の地方公共団体において、計画作成に際し踏まえるべきポイントや、真に検討すべき事項を明らかにすべき観点からまとめています。 |
| 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) | 今後、自治体の公共交通担当者の皆様が、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あたっての留意点を紹介するものです。 |
| 国土交通省 自動車局 旅客課 「自家用有償旅客運送ハンドブック」 (令和2年11月) | 自家用有償旅客運送の概要や登録の具体的な流れ、地域関係者の協議の流れ、登録要件等について解説したものです。 |
| 国土交通省 中部運輸局 「活発でよい議論ができる会議のために。」 (平成28年3月) | 地域公共交通会議を良くするために、参加者とその役割やポイントを取りまとめたものです。 |
| 国土交通省 中部運輸局 「地域公共交通会議における適切なバス停車施設のあり方に関する調査」 (平成30年3月) | バス停の設置ルールや関係者との調整、検討の進め方等について概要をとりまとめたパンフレットです。 |
| 国土交通省 総合政策局 「独占禁止法特例法の共同経営計画等の作成の手引き」 (令和3年3月) | 独占禁止法特例法による共同経営や合併等の認可申請に必要な計画の具体的記載イメージや、共同経営により提供されるサービスの事例、関連する法制度との関係等について解説したものです。 |

問合せ先

国土交通省 九州運輸局 交通政策部 交通企画課

〒812-0013 福岡市博多区博多駅東2丁目11番1号

TEL: 092-472-2315 FAX: 092-472-2316

E-mail : qst-kotsukikaku@gxb.mlit.go.jp

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

令和4年3月発行