

東北地方における交通の維持・確保に向けた
創意工夫モデル構築支援調査
報告書

平成30年3月
国土交通省東北運輸局

東北地方における交通の維持・確保に向けた創意工夫モデル構築支援調査 報告書

目 次

序章 調査の背景・目的	1
(1) 目的	1
(2) 業務フロー	2
1. 東北地域の実情に応じた創意工夫の取組の現況調査	3
(1) 東北地方における各市町村の取組状況と取組上の課題の再整理	3
(2) 創意工夫事例の収集・整理	20
2. 創意工夫の視点の整理	26
(1) 地域主体による取組の推進	27
(2) 関係者との協働により、特にアドバイザーを有効に活用	27
(3) 交通以外の他分野と連携	28
(4) 自治域内に限らず、他地域と連携	29
(5) 従来の枠組みにとらわれず、IT 技術等を活用した対応	30
3. 取組に際しての課題の抽出	31
(1) 市町村ヒアリング調査の実施	31
(2) 取組に際しての課題の抽出	33
4. 取組の有効性検証	35
(1) 地域公共交通東北仕事人会議での意見聴取	35
5. 他地域への展開	37
(1) マニュアルの作成	37

序章 調査の背景・目的

(1) 目的

東北地方においては、今後ますますの人口減少や復興創生の推進等により、更なる情勢変化が予想される中、地域の持続的発展において、「交通」が果たすべき役割は引き続き大きく、時代に即応し効果的に「交通」に関する取組を推進していくことが必要不可欠である。

また、「交通」に関する取組を推進する上で、過去の施策の経験や成果等を有効活用することも重要であるが、施策等の効果の有無は地域により様々であり、地域毎の相違・要因等の整理が喫緊の課題である。

東北運輸局においては、平成17年3月に東北地方交通審議会から「東北地方における望ましい交通のあり方及び観光振興戦略について」として、概ね2015年（平成27年）を年次目標とする東北6県の交通・観光に関する中長期的なビジョンが答申され、さらに、平成22年3月には重点的に実施すべき施策を「東北交通アクションプラン」として策定し、平成28年度においては、東北地方における交通に関する現況把握及び平成17年答申等に示された施策の進捗状況を分析・評価し、総括的なフォローアップ等を実施してきたところである。

今般、「交通」に関する地域の諸課題に対応するため、平成28年度に実施したフォローアップの結果を参考に、「交通」の維持・確保に対する地方公共団体等の抱える問題とその対応状況等をより詳細に情報収集・分析を進め、地域の実情に応じてなされた創意工夫を踏まえつつ、東北地方全体に「交通」の重要性の認識と創意工夫モデル構築に向けた支援とするための調査を実施する。

(2) 業務フロー

本業務の業務フローは、次に示すとおりである。

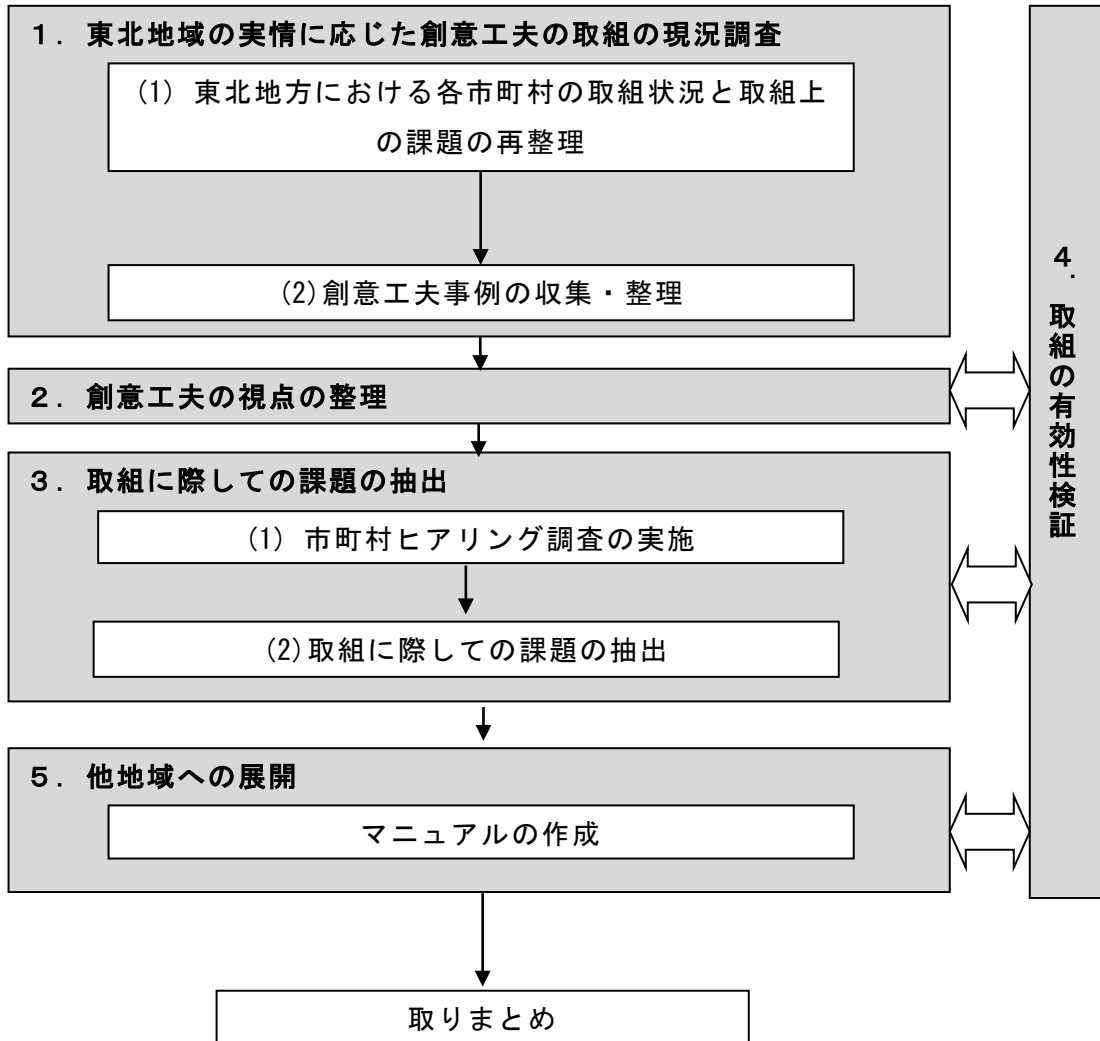


図 序-1 業務フロー

1. 東北地域の実情に応じた創意工夫の取組の現況調査

(1) 東北地方における各市町村の取組状況と取組上の課題の再整理

1) 市町村アンケート調査の概要

各市町村における地域公共交通の確保・維持に対する取組状況及び段階を進む際の課題・工夫点等を把握することを目的として、平成 28 年度において管内全市町村を対象にアンケート調査を実施した。

具体的には、運輸局から各県交通担当部署を通じて、全市町村へメールにて調査票等を配布し、回答後、コンサルタントの調査回収専用アドレス宛に返送する形で実施した。

実施概要については下記の通りとなる。

○配布：平成 29 年 1 月 5 日

○回収：返送期限を平成 29 年 1 月 27 日に設定、以後も返送を受け付けた結果、198 市町村より回答（回収率：87.2%）

本節では、平成 28 年度の調査結果を活用し、東北地方における交通の維持・確保における課題を中心に取りまとめるものとする。

2) 市町村の取組状況

- ・ 回答した198市町村のうち、地域公共交通の確保・維持に関する取組のいずれか一つでも取り組んだ市町村は184市町村（全く取り組んでいないのが14市町村）。
- ・ うち、地域公共交通の確保・維持として市町村が主体的な役割を担う「コミュニティバス」、「デマンド交通」、「有償運送に対する支援等」の運行に関して、いずれかを現在継続して取組中である市町村が78%を占めている。
- ・ 今後実施を予定している市町村や、取り組んだが終了済みの市町村等をあわせると87%となっており、東北全体で何かしらの取組が進められている。

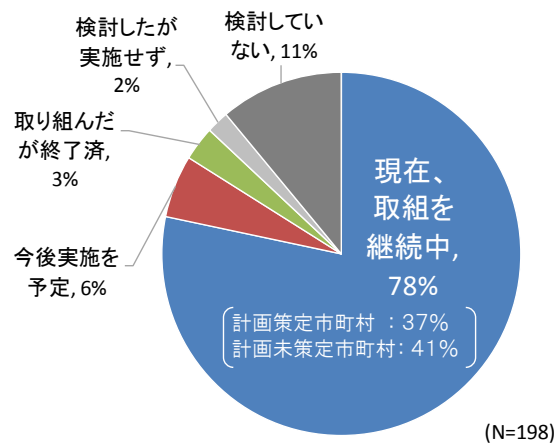


図 1-1 地域公共交通の運行に対する取組状況
(コミュニティバス・デマンド交通・有償運送)

- ・地域公共交通の運行を取組内容別にみると、「コミュニティバスの運行」最も取り組まれている。
- ・なお、一部の市町村では路線バスへの補助のみを実施するにとどまっている。

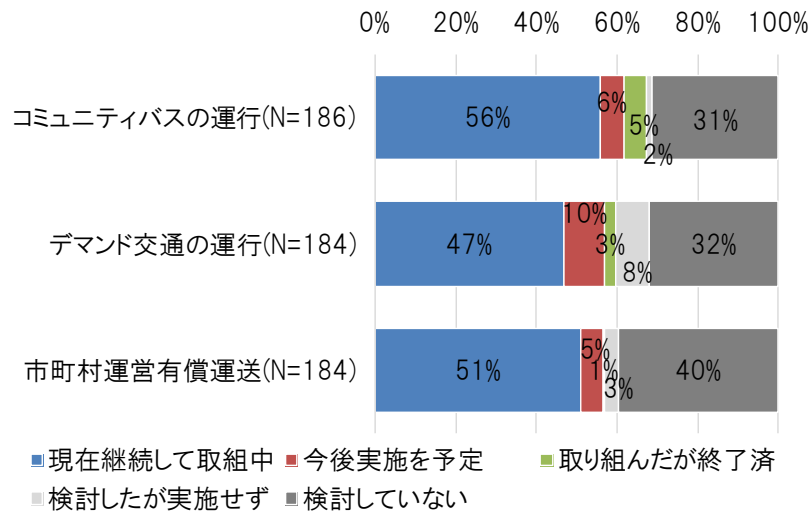


図 1-2 地域公共交通の運行関係の取組状況
(コミュニティバス・デマンド交通・有償運送別)

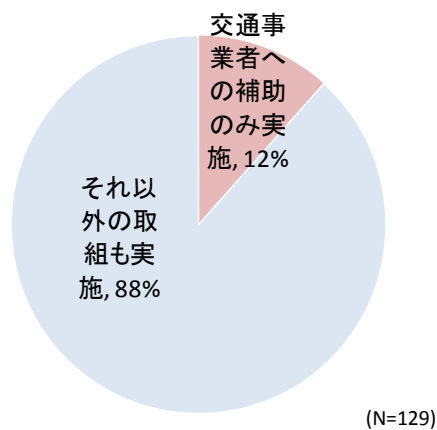


図 1-3 路線バスへの補助を実施している市町村における、地域公共交通の運行への取組状況

- ・市町村の人口規模により取組内容が異なっているほか、全体的に人口規模が大きい市町村では、市町村合併等の影響もあり、合併前市町村の取組を継続しているなどの動きがあるものと想定される。

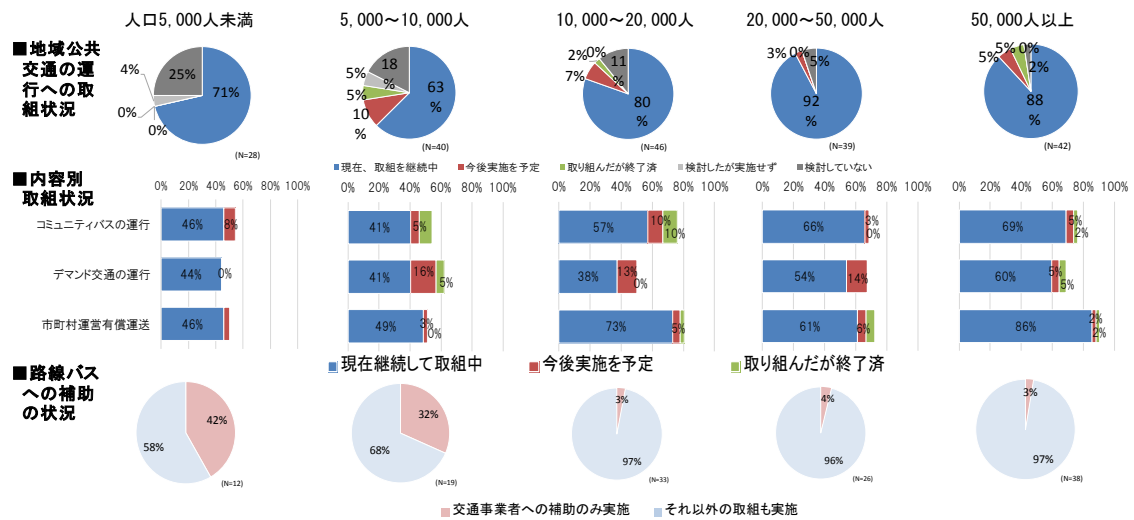


図 1-4 人口規模別にみた地域公共交通への取組状況
(コミュニティバス・デマンド交通・有償運送別)

3) 各段階における課題

① 取組の必要性を感じたか？に当たっての課題

- ・住民や事業者からの指摘がないために、政策の優先順位も低く、地域公共交通の確保・維持に対する必要性を認識していない可能性がある。

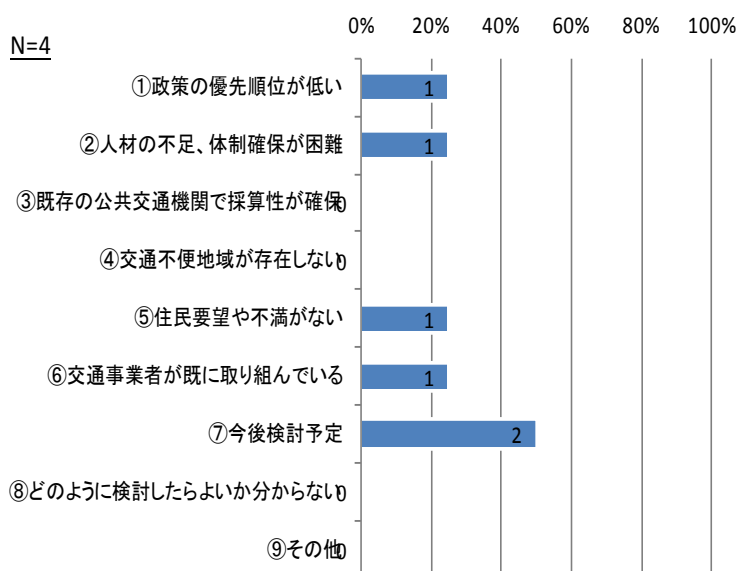


図 1-5 地域公共交通の維持・確保の必要性を「検討しなかった」と回答した地方公共団体における背景

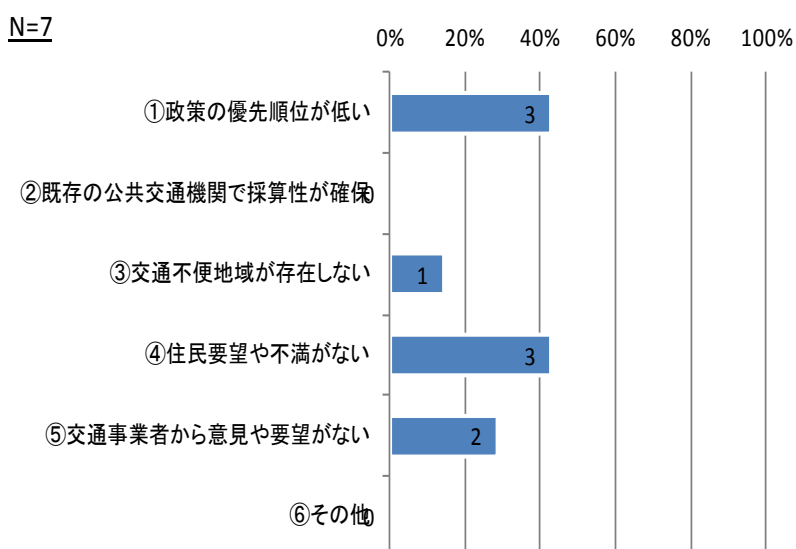


図 1-6 地域公共交通の維持・確保の必要性自体が「なかった」と回答した地方公共団体における背景

②計画を策定したか？に当たっての課題

- ・予算や人材・体制の確保が困難、また、計画策定に必要な知識・情報が不足しているなどが課題としてあげられている。

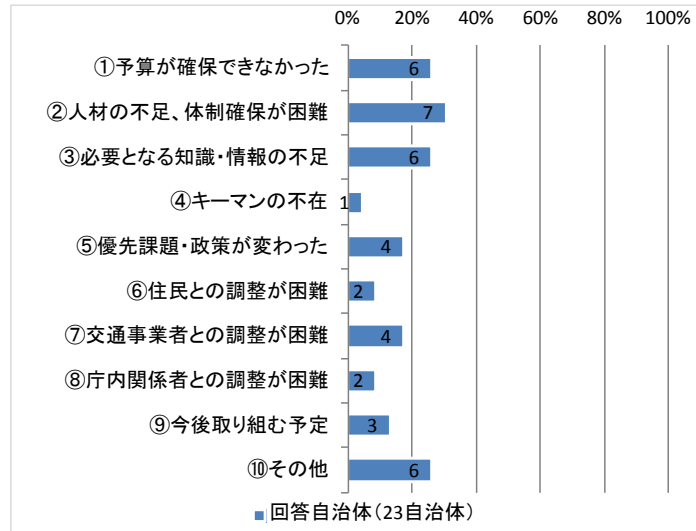


図 1-7 計画策定が困難であった理由（全体）

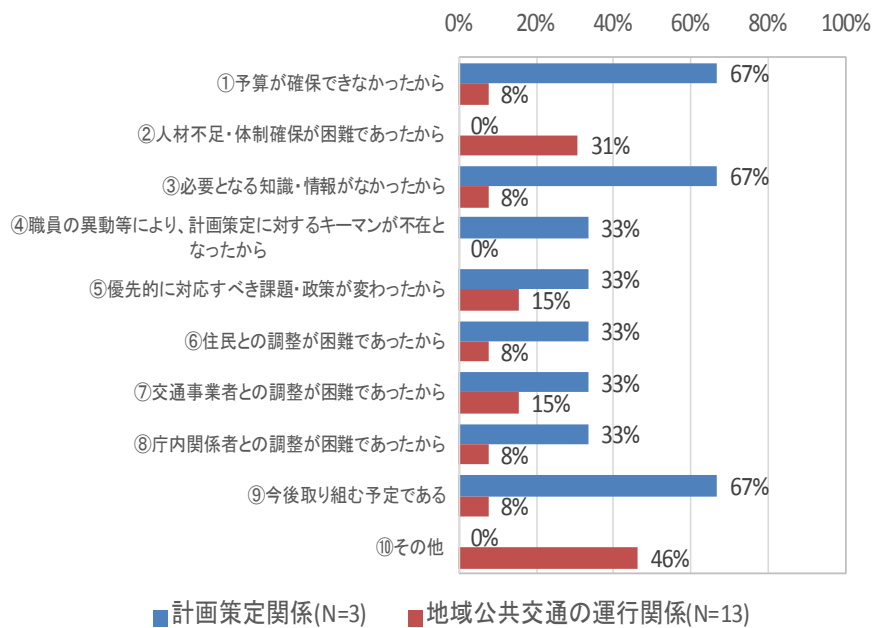


図 1-8 取組内容別に見た計画策定が困難であった理由

- ・人材、体制に関しては、人口規模の小さい市町村、また人口密度の低い市町村ほど、兼任担当者のみで構成されるなど、小規模市町村における地域公共交通に対する体制確保が厳しい状況が伺われる。

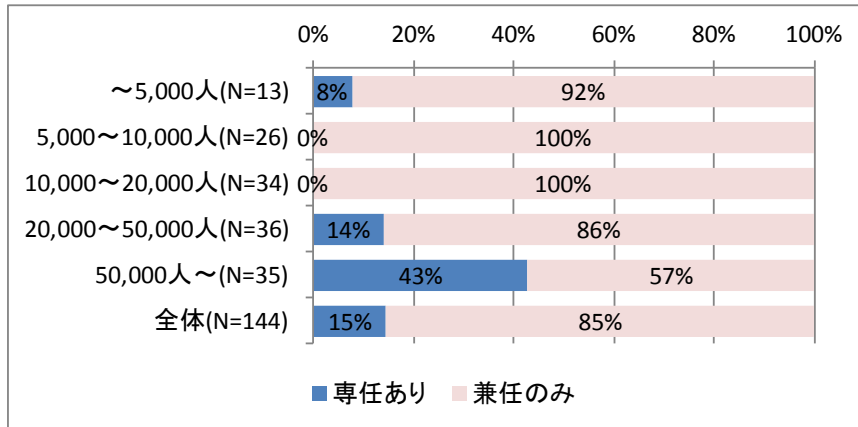


図 1-9 人口規模別にみた地域公共交通を担当する職員の状況

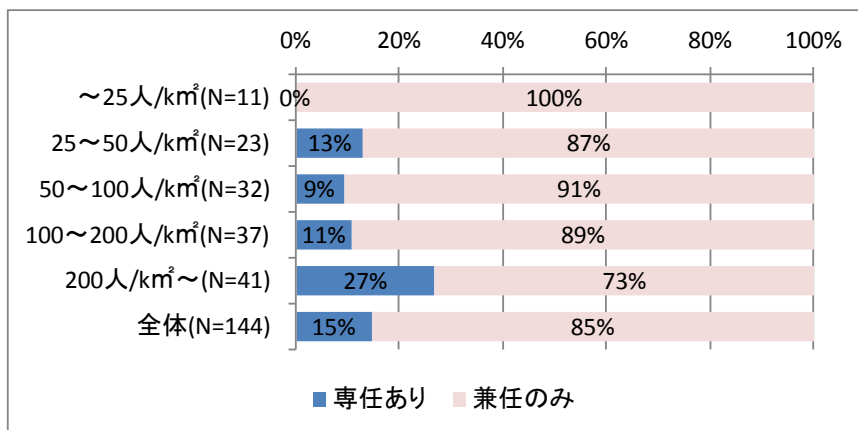


図 1-10 人口密度別にみた地域公共交通を担当する職員の状況

③事業化したか？に当たっての課題

- ・計画策定と同様に、事業化段階においても、予算確保が課題としてあげられている。
- ・なお、地域公共交通の運行関係においては、「その他」の比率が高くなっているが、この内容としては、「調査実施により、現状の運行システムの方が有効と判断」、「都市形成と住民ニーズとの整合性があわない」、「デマンドシステムが馴染まない」といったものが挙げられている。

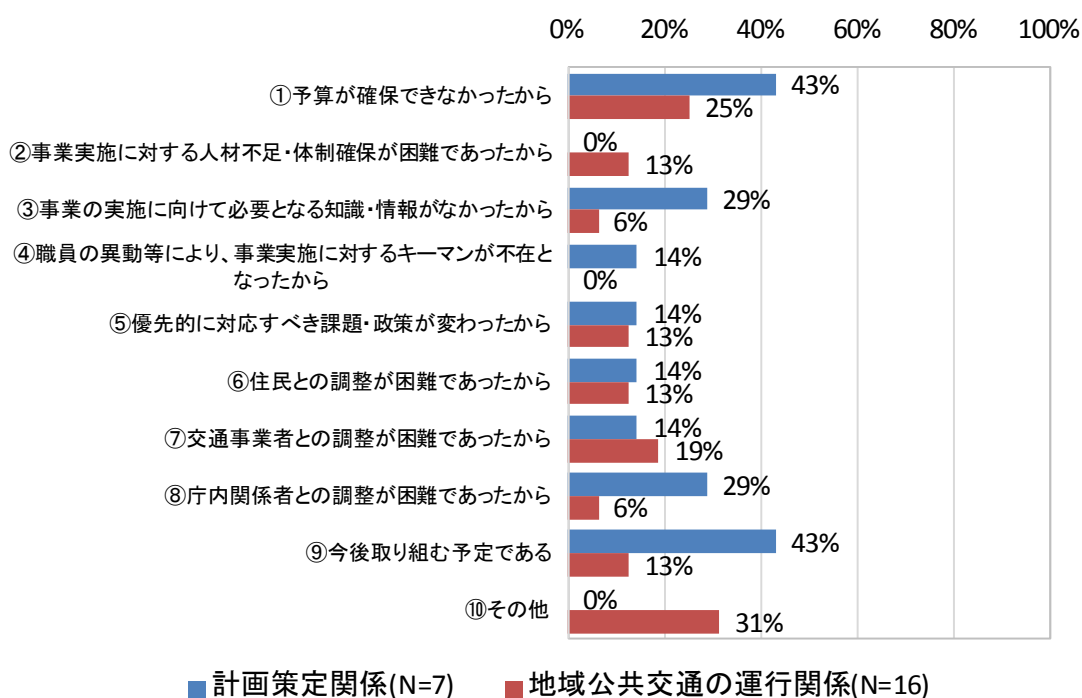


図 1-11 取組内容別にみた事業化が困難であった理由

④事業継続したか？に当たっての課題

- ・関係者との協議・調整をあまり行っていない市町村が多いほか、利用低迷・採算性確保が困難であったために、地域公共交通の運行を継続できていない市町村がみられる。

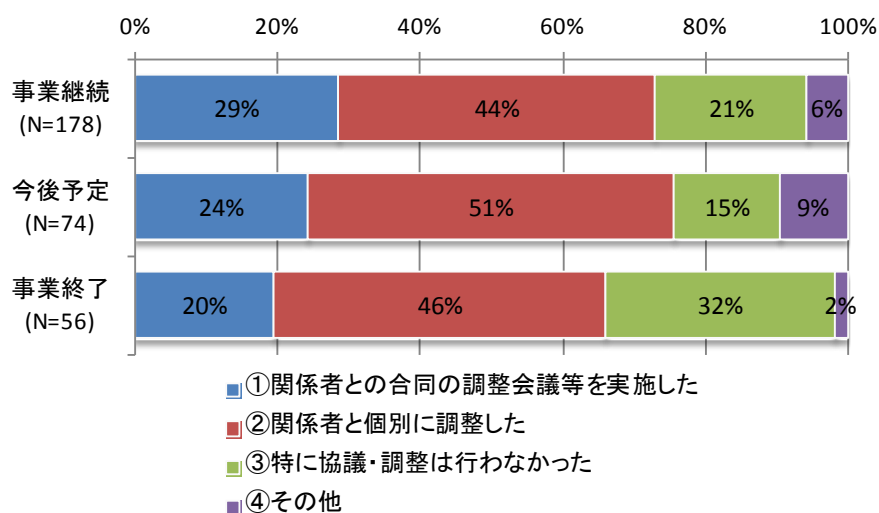


図 1-12 関係者との合意形成手法

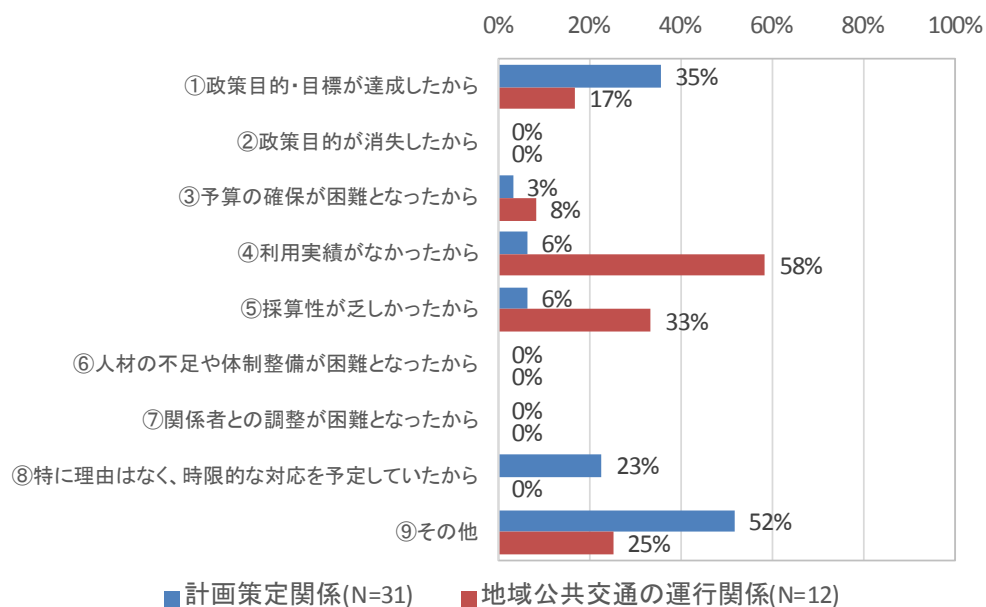


図 1-13 取組終了の背景

- ・なお、取組中の市町村及び今後取り組む予定の市町村とも、事業継続にあたっての課題として、「①予算の確保」や「⑤交通事業者との調整」をあげる市町村が多く、特に、事業終了の市町村で「⑤交通事業者との調整」の比率が高くなっている。

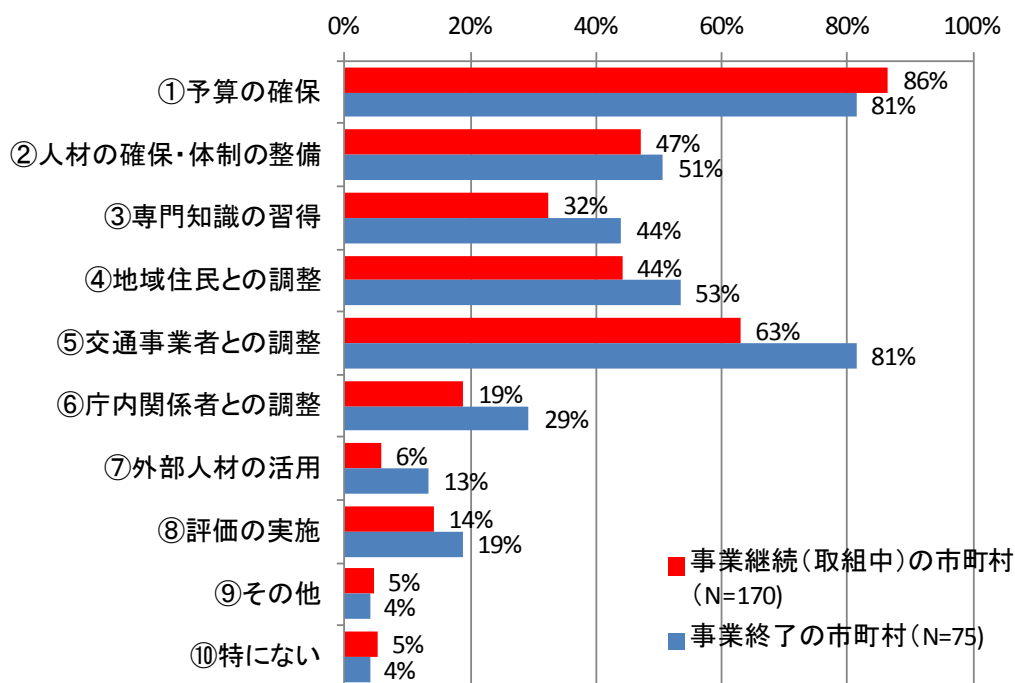
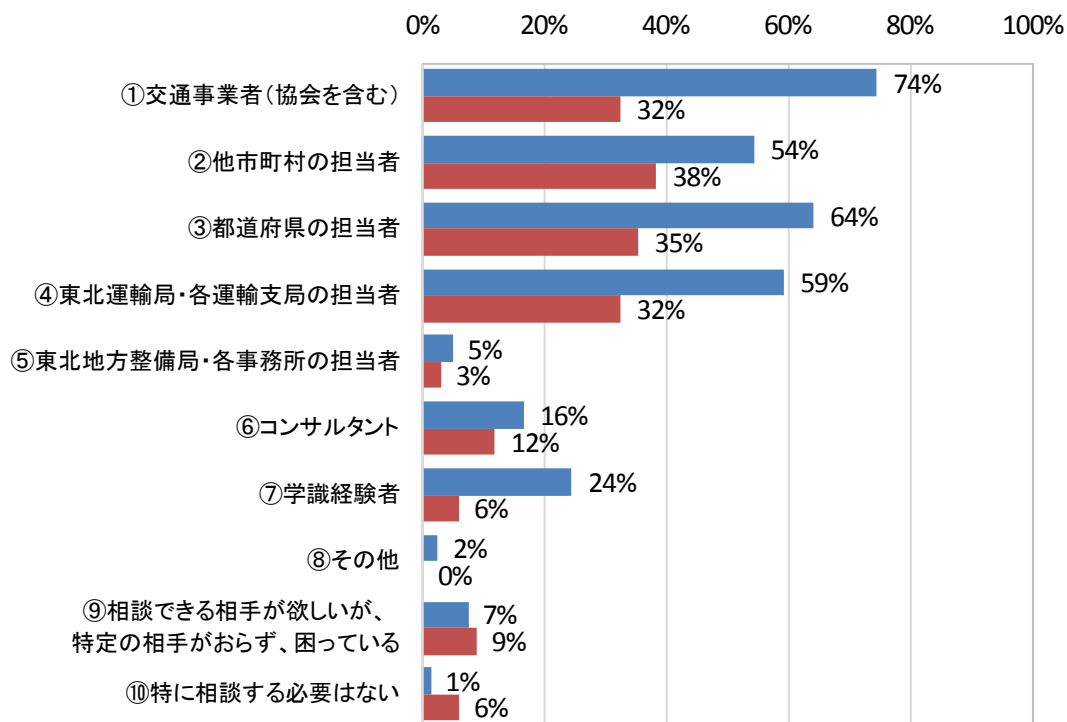


図 1-14 取組を継続する上での課題（全体）

4) 各段階における工夫

① 取組の必要性段階での工夫

- ・ 予算・体制面で厳しい中、取組を進める上で、交通事業者や県・国との普段からの関係づくりが重要である。



■ 必要性を認識し取り組んでいる市町村(N=164)

■ 必要性がない、あるが実施しなかった市町村(N=34)

図 1-15 必要性の認識状況別に見た、普段の相談相手

- ・「地域からの要望がない」から取り組まないという市町村が多い中、本当に要望がないのか、ニーズ有無を的確に把握していくことが重要である。

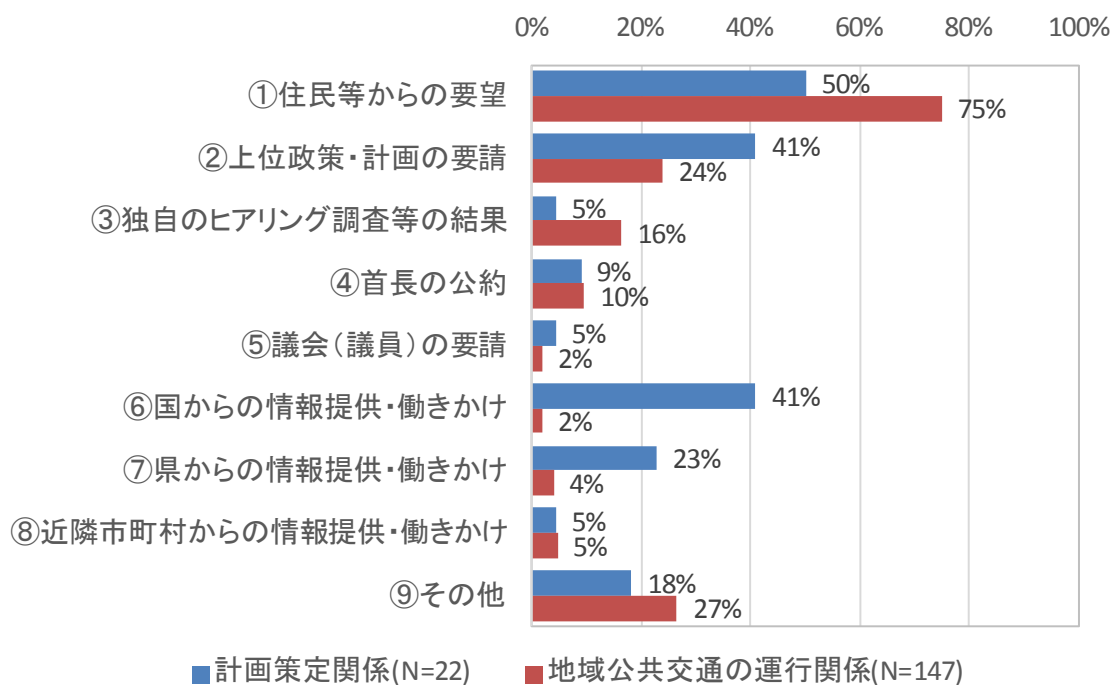


図 1-16 取組継続中の市町村における、取組継続の背景

② 計画策定段階での工夫

- ・国や学識経験者等との関係を普段から構築し、その関係性を活かして、地域住民等へアプローチしていくことが有効と考えられる。

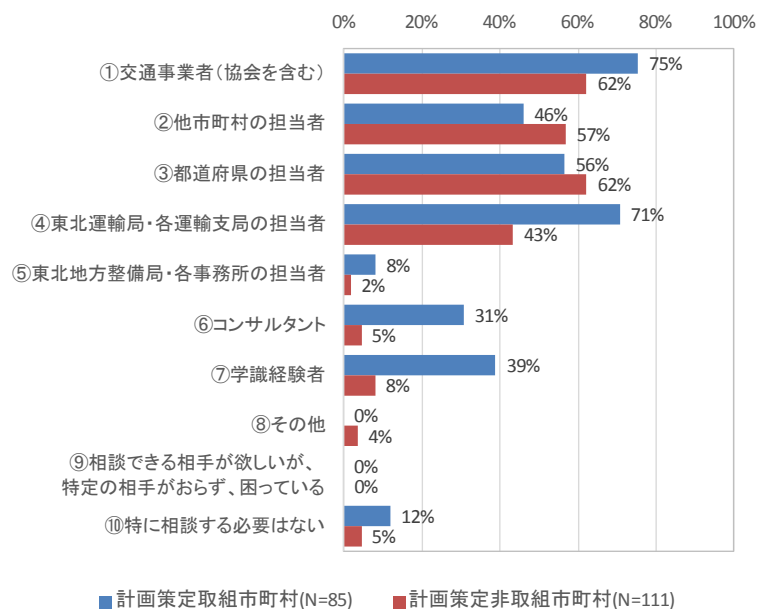


図 1-17 計画策定への取組状況別にみた普段の相談相手

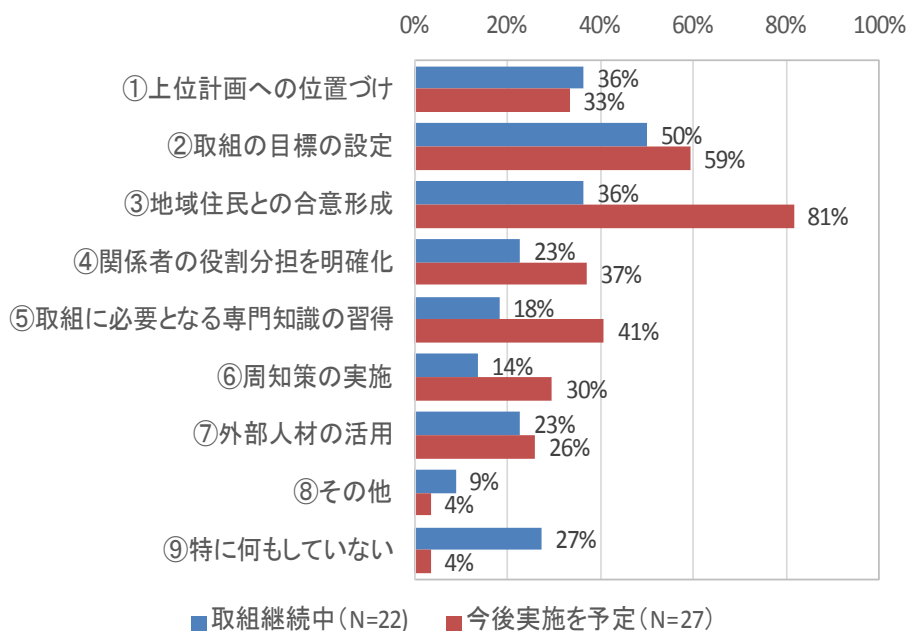


図 1-18 計画策定への取組状況別にみた工夫点

③ 事業化段階での工夫

- ・ 予算・体制確保に課題がある中で、アドバイザー等の活用が事業化にあたって有効と考えられる。

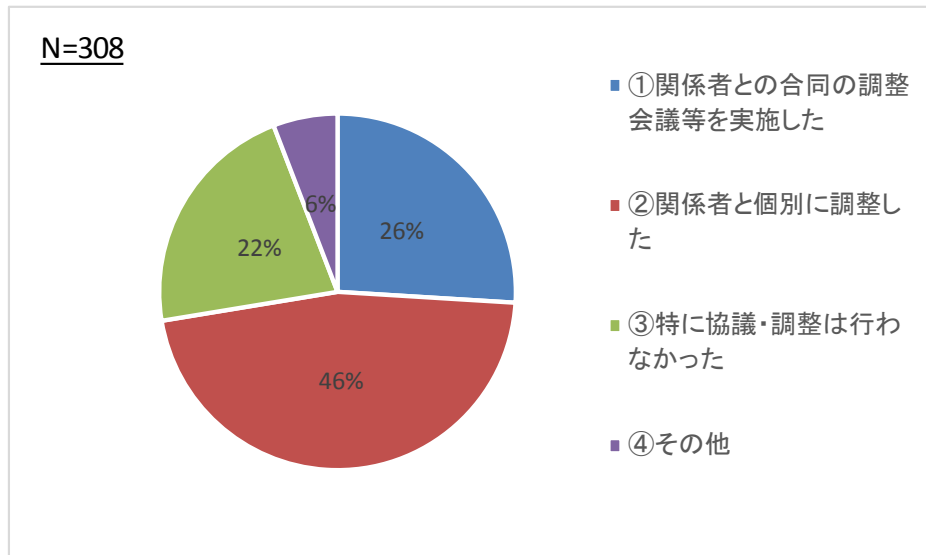


図 1-19 事業化した市町村における関係者との協議・調整状況

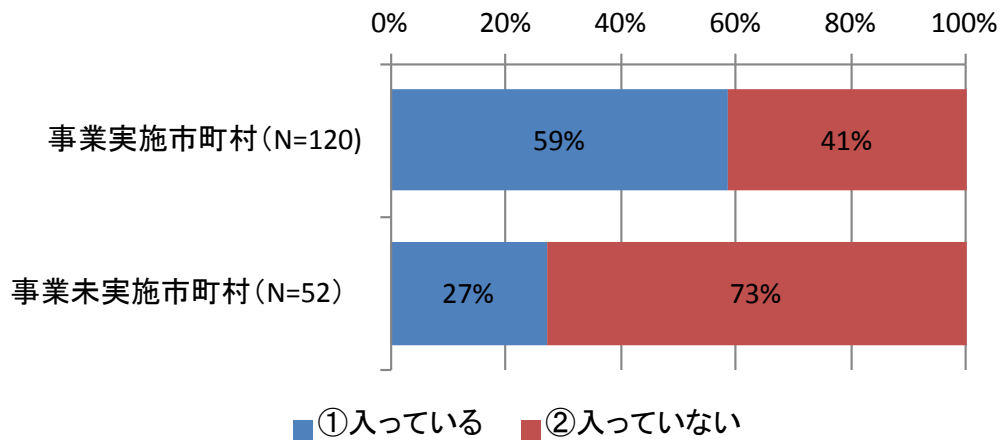


図 1-20 関係者との協議・調整上のアドバイザーの有無

④ 事業継続の段階での工夫

- ・地域公共交通の主たる利用者となる住民等に対する工夫が多くなっている。
- ・計画策定市町村の方が、利用環境整備や利用促進方策をはじめとした取組にも着手している。

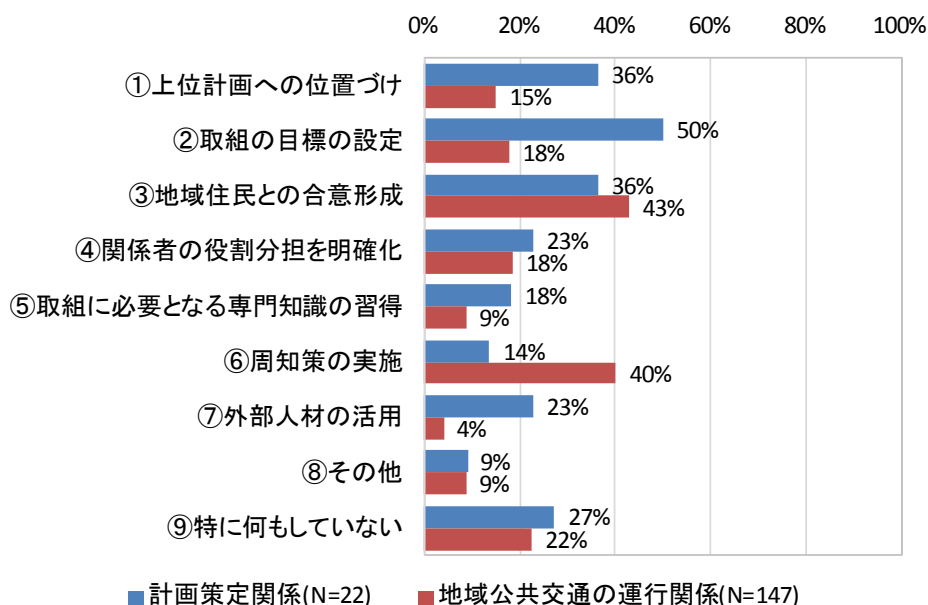


図 1-21 事業継続に当たっての工夫点

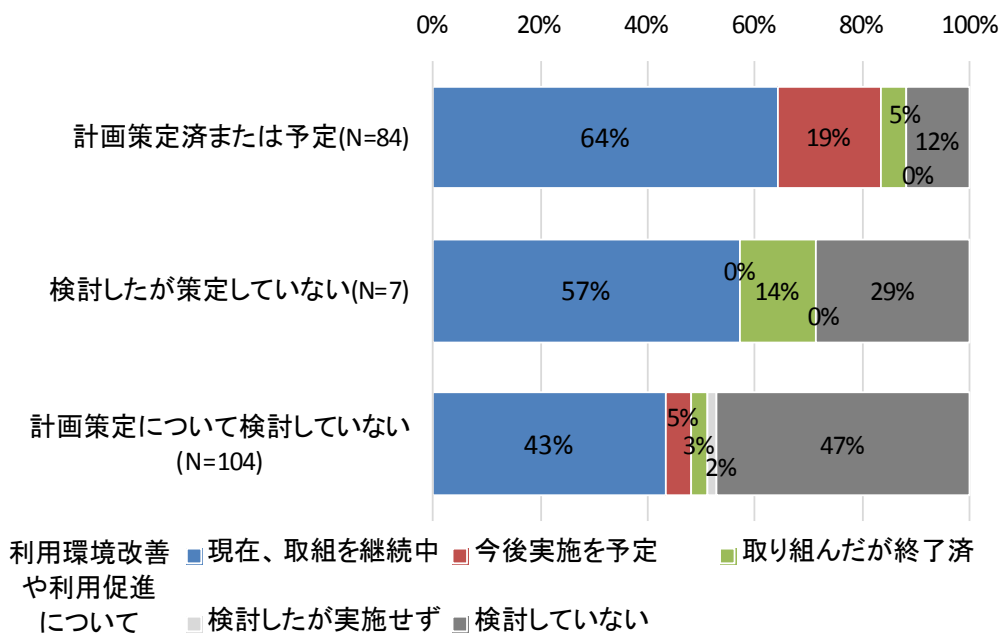


図 1-22 計画策定状況と利用環境整備等の取組状況

5) 市町村アンケート結果からみた取組上の課題の再整理

以上の集計結果に基づき整理すると、各段階を進めて行くに当たって、「予算・人材体制の確保」、「知識不足」を多くの市町村が抱えている実態が把握された。

そのような中、様々な工夫により交通を確保していることも把握された。

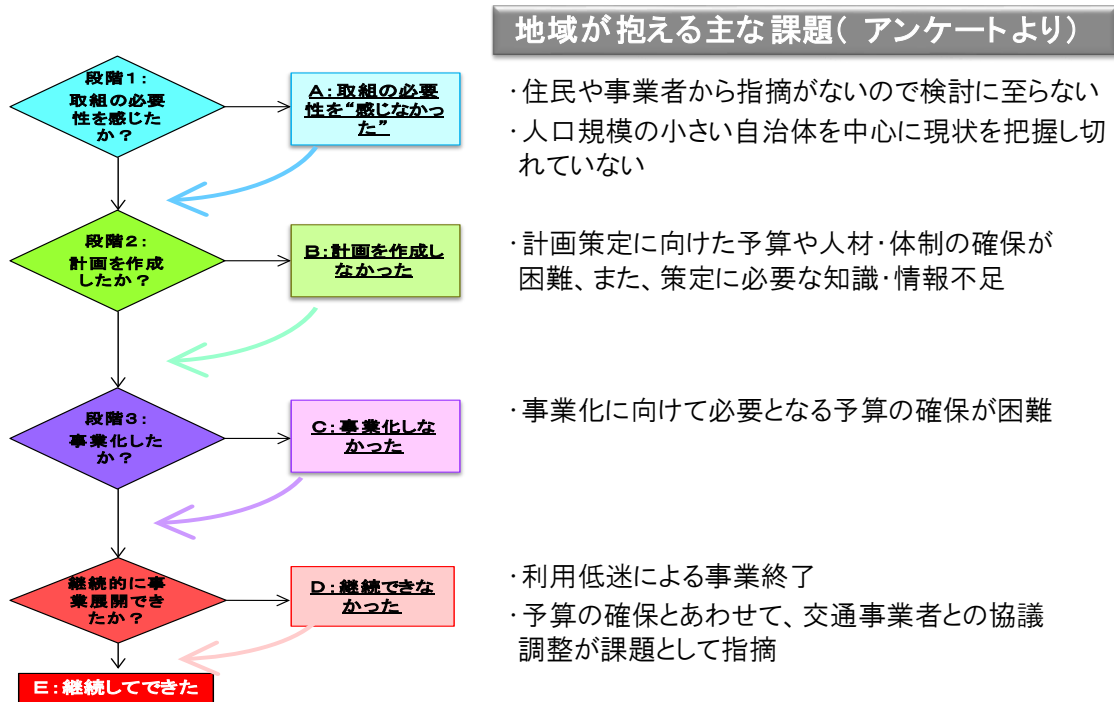


図 1-23 市町村アンケート結果からみた、地域が抱える主な課題

このような状況を踏まえ、地域公共交通の維持確保に係る取り組みを進めて行くに当たっては、各段階において取り組むべき方向性として次の事項が考えられる。

必要性の認識

- ・地域の課題を的確に把握
- ・市町村、地域住民、交通事業者、学識経験者、国、県の関係構築と関係者の責任所在の明確化
- ・地域住民の生活圏を念頭に「他地域連携」も重要

計画策定

- ・予算、人材、知識が不足する中で、アドバイザーの積極活用
- ・市町村へ他の主体からのフォロー・連携 等

事業化

- ・計画策定段階同様に、アドバイザーの積極的な活用
- ・「他分野との連携」の視点にも立ち、クロスセクターベネフィットの考え方に基づき、効果的な手法を検討

事業継続

- ・利用主体となる住民との連携（自らの課題として認識してもらうなど、意識転換をはじめとした関係構築が必要）
- ・地域の状況変化に的確に対応していくべく、継続的な見直し

図 1-24 市町村アンケート結果からみた、各段階において地域が取り組むべき方向性

(2) 創意工夫事例の収集・整理

1) 平成 28 年度において整理された創意工夫の視点

平成 28 年度調査では、市町村アンケート調査結果に基づく課題への「工夫の視点」を把握するために、各段階における全国の取組事例について収集・整理した。その中で、次の 4 つの視点に基づき取組を推進していくことが、東北地方における地域公共交通の維持・確保に当たって有効性が高いものとして抽出された。

- 地域主体の取組** 課題共有・事業継続へ向けて意識転換・責任の明確化
- 関係者との連携** 外部人材の積極活用による市町村の取組の支援
- 他分野との連携** 交通の枠組みにとらわれず、多様な資源等を活用
- 他地域との連携** 単一市町村のみでは対応できない課題への対応

視点	項目	事例内容	取組において特に工夫された段階				
			必要性の認識	計画策定	事業化	事業継続	
地域主体	地域住民との連携に関する事例	「さわやか号」(福島県会津若松市)	●				
		「あねっこ号」(岩手県磐石町)			●		
		「魚津市民バス」(富山県魚津市)				●	
		「ぐるっと生瀬」(兵庫県西宮市)				●	
関係者連携	アドバイザーの効果的活用	地域公共交通東北仕事人の活用①(青森県弘前市)				●	
		地域公共交通東北仕事人の活用②(岩手県田野畑村)		●	●		
他分野連携	観光流動との連携	地域住民への還元(山形県尾花沢市・南はながさバス)			●		
		村営バスの民営化(埼玉県東秩父村・イーグルバス㈱)		●			
	まちづくりとの連携	町営バスの民営化(埼玉県ときがわ町・イーグルバス㈱)		●			
		福祉との連携	子育てタクシー(宮城県仙台市・フタバタクシー)				●
	広域交通と地域交通の連携	高速バスの一般乗降①(千葉県南房総市・JRバス関東)	「IGR地域医療ライン」(IGRいわて銀河鉄道 等)			●	
			高速バスの一般乗降②(千葉交通㈱ 等)			●	
高速バスの一般乗降③(関東鉄道㈱ 等)					●		
旅客と物流との連携	「ヒトノバス」(ヤマト運輸㈱・岩手県北自動車 等)	鉄道での貨客混載(佐川急便㈱・北越急行)			●		
					●		
他地域連携	複数市町村間連携	「スマイルグリーン号」(山形県山形市・中山町)	●	●			
		「愛のリタクシー」(滋賀県彦根市等)		●			
		隣接コミュニティバス間連携(茨城県つくば市 等)		●			
	県の役割	「バスアセスメント」(岩手県)				●	
		国の要件を満たさない準幹線系統の運行(香川県)				●	
県による網形成計画/再編実施計画の策定(大分県)		●					
県と市町村との合同研究	「最上地域政策研究所」の取組(山形県 他)		●				
新技術活用	新技術活用	「全国タクシー配車」(Japan Taxi㈱)			●		
		「ささえ合い交通」(京都府京丹後市)			●		

図 1-25 4 つの工夫の視点と平成 28 年度に収集・整理された事例との対応

2) 今年度における事例収集の考え方


国土交通省総合政策局等において、高齢者の移動手段の確保に当たっては、これまでの地域公共交通の対象となっていた交通モードや枠組みにとらわれず、多様な交通・分野・地域が連携した対応が必要であることが取りまとめられた。

中でも、「地域公共交通の活性化及び再生の将来像を考える懇談会」や「高齢者の移動手段の確保に関する検討会 中間取りまとめ」において示された、過疎地域における旅客輸送と貨物輸送の掛け持ちや、自家用有償運送導入の円滑化、営利を目的としない「互助」による輸送のための考え方、福祉施策との連携など、新たな枠組みによる地域公共交通の維持・確保方策に関する方向性について検討していくことが求められている。

そこで、今年度における事例収集については、以上の背景を踏まえながら、次の4つの視点、4つの事例に着目し、地域公共交通の維持・確保に当たっての創意工夫の視点として追加することを検討した。

○追加収集した取組事例

- ①地域づくりの一環としての拠点整備と交通手段の確保 : NPO 法人 くちない(岩手県北上市)
- ②乗合タクシーにおける貨客混載 : 旭川中央タクシー(北海道旭川市)
- ③地元任意団体による地域交通の確保(法適用外) : 野川南台団地(神奈川県川崎市)
- ④訪問型移動支援サービスの活用 : 神奈川県秦野市

事例対象	NPO くちない における自家用有償運送と拠点整備
創意工夫の視点	「地域づくりの一環としての拠点整備と交通手段の確保」
所在地	岩手県北上市
事例概要	<p>○概要</p> <ul style="list-style-type: none"> ・北上市東部の中山間地域にあり、冬季は積雪が多く人口が減少している地区である。平成 19 年には店舗を併設した J A 口 内支店が撤退している。公共交通も不便であったため、地域の有志が 平成 21 年に「N P O 法人くちない」を設立し、平成 22 年から公共交通空白地有償運送（過疎地有償運送）、福祉有償運送を実地している。さらに、平成 23 年から撤退した J A ストアにて、食料品店「店っくちない」を開業し、高齢者に対して移動手段と食料品店を提供。 ・常勤スタッフ 2 名、臨時スタッフ 1 名が担当 し、移動サービスは、11 人のボランティアスタッフが担当している。公共交通空白地有償運送と福祉有償運送には、NPO 法人が所有する 1 台の車両と、個人が所有する 10 台の車両が利用 ・有償運送については、地域内を運行する「公共交通空白地有償運送」と、平日の市中心部の病院とへ送迎する「福祉有償運送」の 2 種類 ・年々、利用者数が増加傾向、既存バス停留所と自宅間の送迎など、既存交通機関との連携も図っている。 <div style="display: flex; justify-content: space-around;">   </div>
取組上の効果	<p>○2 つの有償運送サービスの展開（過疎地有償運送、福祉有償運送）</p> <p>○既存交通機関との連携によるバス路線の維持への寄与</p> <p>○地域づくりとの連携</p>
東北地方における有効性	<p>○地方部における「おでかけ」の創出</p> <ul style="list-style-type: none"> ・事例は地方都市の郊外部に位置し、高齢化、過疎化も進む地域であり、公共交通の維持・確保が難しい地域といえる。 ・このような地域において、有償運送の枠組みに基づき路線バス廃止後の生活交通を確保しているだけでなく、路線バスとの乗り継ぎ地点において、店舗も構え、地域住民の憩いの場としても利用できるようにしたことによって、地域内での「おでかけ」を創出することに繋がっている。 ・地域公共交通の維持・確保においては、交通手段の導入が主眼ととらえがちではあるが、地域づくりの一環の中で取組を推進していく工夫の視点は有効性が高いと想定される。
出典等	<ul style="list-style-type: none"> ・ NPO 法人くちない (http://www.kuchinai.org/npo/report.html)

事例対象	旭川中央ハイヤー(株)の乗合タクシー
創意工夫の視点	「乗合タクシーにおける貨客混載」
所在地	北海道旭川市
事例概要	<p>○概要</p> <ul style="list-style-type: none"> 旭川中央ハイヤーの乗り合いタクシーは、JR 東旭川駅と約 20 キロ離れた米飯（ペーパー）地区（「東桜丘」「瑞穂」「米原」「豊田」の 4 地区を総称した地名）間を、住民の予約に応じて平日 10 便、土日 7 便運行している。 今回計画している配達エリアは旭川市米飯地区、東旭川駅周辺で、予約のない時間帯を乗り合いタクシーの運転手が個別配達するもの <p>「ひと・もの」協働輸送プロジェクト（乗合タクシーによる旅客と貨物の同時輸送） 旭川運輸支局</p> <p>概要</p> <p>【実施事業者】 乗合タクシー事業者：旭川中央ハイヤー株式会社 （一般乗合旅客自動車運送事業者（区域乗合）） 物流事業者：佐川急便株式会社</p> <p>【実施路線】 旭川市 米飯地域</p> <p>【開始時期】 平成 29 年 11 月 1 日スタート</p> <p>【配達エリア】東桜岡 豊田 米原 瑞穂 （各便の予約のない時間帯等を利用して乗物を配達）</p> <p>旭川中央ハイヤーが お客様のところまで配達</p> <p>平日：往路4便、復路6便 土日祝：往路3便、復路4便</p> <p>この取組は、旭川中央ハイヤー株式会社・佐川急便株式会社・旭川市・北海道運輸局旭川運輸支局の4者が協働で実施・推進するものです。</p>   <p>1. 往路 1 便目運行後、旭川営業所で配達荷物を受け取る。受け取った後は JR 東旭川駅から通常運行</p> <p>2. 乗車待ち、空車時間など運行の合間を利用して配達</p> <p>3. 配達業務を終えたら、旭川営業所で不在などの未配達荷物を引き渡して業務終了</p>
取組上の効果	<p>○乗合タクシーの空き時間有効活用による人流・物流双方の確保</p> <p>○運行の効率化と、収益確保</p>
東北地方における有効性	<p>○過疎地域における乗合タクシーの有効活用</p> <ul style="list-style-type: none"> 旭川市の乗合タクシー同様に、地域によっては、稼働率の低い乗合タクシーもみられる。特に、過疎地をはじめとして、利用が低迷しているところでは、人流のための交通手段の確保に限らず、物流交通の確保自体も課題となっている。 よって、空き時間の有効活用により、人流・物流双方を確保していく取組の有効性は高いだけでなく、乗合タクシー事業者においても新たな収益の確保にも繋がることから、持続可能な運行が可能となる。
出典等	<ul style="list-style-type: none"> 国土交通省北海道運輸局旭川運輸支局記者発表資料 佐川急便ニュースリリース（平成 29 年 10 月 31 日）

事例対象	野川南台団地コミュニティバス「みらい」																										
創意工夫の視点	「地元任意団体による地域交通の確保(法適用外)」																										
所在地	神奈川県川崎市																										
事例概要	<p>○概要</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ 地区内には日常的に必要なものを買揃える商店や定期的に通う病院などがほとんどなく、公共の交通機関も乗り入れていなかった。高齢となった住民が坂道を行き来するのは困難で、外出しにくい状況となっていた。 ・ 平成 17 年、県営野川南台団地自治会が中心となって、「南台コミュニティ交通導入推進協議会」を設立。コミュニティ交通の導入を目指し、行政と協働で取り組みをスタート ・ 路線バスや乗り合いタクシーの運行も考えられたが、運行の環境や採算が合わないと判断。持続性を重視しようと、自治会が運行することを選択、ガソリン代、車両保険代、運転手への謝礼などの運営費は自治会費で負担、運転手は地域のボランティアとされた。 ・ 平成 18 年度に約 1 ヶ月、平成 19 年度に約 6 ヶ月の試行運行が行われ、同時にアンケート調査を実施。路線ルートや運行内容の検討が重ねられ、ようやく、平成 20 年 7 月より本格運行が開始 																										
	   <table border="1" data-bbox="630 1444 1276 1579"> <thead> <tr> <th>行き先</th> <th>時</th> <th>団地集会所前</th> <th>野川郵便局</th> <th>セブンイレブン くぬぎ坂店</th> <th>セブンイレブン 高津野川店</th> <th>団地集会所前</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>第1ルート(久末方面)</td> <td rowspan="3">9~15</td> <td>0</td> <td>—</td> <td>—</td> <td>4</td> <td>7</td> </tr> <tr> <td>第2ルート(郵便局方面)</td> <td>10</td> <td>15</td> <td>19</td> <td>—</td> <td>22</td> </tr> <tr> <td>第3ルート(郵便局+久末方面)</td> <td>30</td> <td>35</td> <td>39</td> <td>44</td> <td>47</td> </tr> </tbody> </table> <p data-bbox="790 1579 1189 1601">12時台は運休 運行日:月 水 金 ※祝日は運休</p>	行き先	時	団地集会所前	野川郵便局	セブンイレブン くぬぎ坂店	セブンイレブン 高津野川店	団地集会所前	第1ルート(久末方面)	9~15	0	—	—	4	7	第2ルート(郵便局方面)	10	15	19	—	22	第3ルート(郵便局+久末方面)	30	35	39	44	47
行き先	時	団地集会所前	野川郵便局	セブンイレブン くぬぎ坂店	セブンイレブン 高津野川店	団地集会所前																					
第1ルート(久末方面)	9~15	0	—	—	4	7																					
第2ルート(郵便局方面)		10	15	19	—	22																					
第3ルート(郵便局+久末方面)		30	35	39	44	47																					
取組上の効果	○公共交通空白地における地域主導による公共交通の確保																										
東北地方における有効性	<p>○都市郊外部及び地方部の双方での取組への適用性</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ 事例は都市部である川崎市のものではあるものの、既存公共交通機関では生活交通の確保が困難な地域における地域主導の取組である。東北地方においても都市の郊外における既存交通機関までのフィーダー輸送の確保などにも適用可能性が想定。 ・ さらに、都市部に限らず、地方部においても、既存の交通モードにとらわれない地域資源の有効活用と、「互助」輸送の考え方・スキームとしては事例を参考にすることも可能。 																										
出典等	<ul style="list-style-type: none"> ・ 川崎市宮前区ポータルサイト「みやまえぼ一たろう」 (https://miyamae-portal.net/mp/miyamae_bus/?sid=875) 																										

事例対象	訪問型移動支援サービス
創意工夫の視点	「訪問型移動支援サービスの活用」
所在地	神奈川県秦野市
事例概要	<p>○概要</p> <ul style="list-style-type: none"> ・市の介護予防拠点施設を会場として、これまでいきが型デイサービス事業を展開。送迎サービスをシルバー人材センターに委託しながら進めてきたものの、他地域からのアクセスが悪い施設であるために、送迎利用者が利用者の半数以上を占めていた。 ・さらに、送迎について、委託先のシルバー人材センターが、事故が多発したために辞退を申し出、その後、タクシー会社に委託も経費が増大し、デイサービスの回数を削減する事態になった。 ・そこで、送迎サービスを介護予防ケアマネジメントの中の、移動支援策として位置づけられている「訪問型サービス D」により提供することへ転換。 ・対象者：次の 3 要件すべてを満たす人 <ul style="list-style-type: none"> ①通所型サービス B の利用者 ②要支援者または事業対象者 ③ケアマネジメントの結果、送迎を必要とする人 ・実施方法：送迎を行う事業者への間接経費の補助 ・送迎車両：①送迎を行う事業者の所有者両、②公用車の無償貸与
取組上の効果	<p>○介護制度（福祉分野）を活用した中で、高齢者の移動手段を確保</p> <p>○総合事業移行後、のべ利用者数も増加</p>
東北地方における有効性	<p>○福祉サービスの有効活用</p> <ul style="list-style-type: none"> ・交通と福祉の棲み分け問題は、東北地方に限らず地域公共交通問題へ対処する上で、多くの問題として発生。 ・そのような中、福祉分野での既存事業を活かしつつ、平成 28 年 4 月以降、法改正に基づきサービス提供が可能となった「訪問型サービス D」を活用することにより、高齢者の移動手段、交流場面の提供が可能となっている。
出典等	<ul style="list-style-type: none"> ・ (http://www.zenkoku-ido.net/_action/pdf/2016josei/161222hadano_houmonD.pdf)

2. 創意工夫の視点の整理

1 章で整理したとおり、地域公共交通の維持・確保に当たっては、地域の実情に応じた対応が求められ、その中でさまざまな創意工夫がなされているのが実情といえる。

平成 28 年度の検討成果においては、4 つの創意工夫の視点が有効であることを整理したが、今年度の追加把握した事例についても、4 つの創意工夫の視点と関係性が認められる。

① 地域づくりの一環としての拠点整備と交通手段の確保

: NPO 法人 くちない(岩手県北上市)

→ 「地域主導」、 「他分野連携(地域づくり)」 に基づく事業化

② 乗合タクシーにおける貨客混載

: 旭川中央タクシー(北海道旭川市)

→ 「他分野連携(貨物需要)」 に基づく事業化

③ 地元任意団体による地域交通の確保(法適用外)

: 野川南台団地(神奈川県川崎市)

→ 「地域主導」、 「他分野連携(地域づくり)」 に基づく必要性認識、計画策定、事業化

④ 訪問型移動支援サービスの活用

: 神奈川県秦野市

→ 「他分野連携(福祉)」 に基づく必要性認識、計画策定、事業化

以上の整理からも、平成 28 年度に整理した創意工夫の視点について、改めて整理することにより、東北地方における地域公共交通の維持・確保の取組を推進する上での視点として位置づける。

(1) 地域主体による取組の推進

⇒ 特に **必要性の認識**・**事業継続**

⇒ **必要性の認識段階で、住民側から市町村に訴え、市町村と課題共有を図るとともに、住民が地域公共交通の運行に主体的に取り組むことで事業継続につなげている**

- ・民間路線バスが撤退する中で、地域が主体となって様々な取組を進めている事例がみられる。
- ・中でも、地域での協議会の設立や調査の実施による実態把握、運行計画の立案、地域を参画する仕組みを構築し、地域に還元することによって取組意欲の向上、継続的・定期的な見直しの実践により、利用しやすい環境を追求する事例等がみられる。
- ・特に、会津若松市の事例では、町内会など、地域住民が主体となって運行協議会を設立し、コミュニティバスの運行につなげている。
- ・また、北上市口内地区の事例では、NPO 法人が主体となって有償運送を行っているほか、既存交通機関であるバス路線と連携を図り、NPO 法人が運営する店舗をバス待ち環境としても位置づけ、お出かけの創出に寄与するなどの効果がみられている。
- ・東北地方の市町村において、事業継続にあたり「地域への合意形成・説明・周知」が重要な視点となる中で、このような事例を参考に、地域主体の取組を促進していくことが有効と考えられる。

図 事例（福島県会津若松市）



(2) 関係者との協働により、特にアドバイザーを有効に活用

⇒ 特に **計画策定**・**事業化**・**事業継続**

⇒ **必要性の認識から計画策定、事業化、事業継続の全般に渡り、アドバイザーを活用することで、地域公共交通の確保・維持につなげている**

- ・「地域公共交通東北仕事人」制度を有効に活用し、計画策定・事業化・事業継続にわたって、アドバイザーを有効に活用した事例がみられる。
- ・特に青森県弘前市の事例では、登録された仕事人が市民目線に立ってモビリティ・マネジメント活動に取り組んでいる。
- ・一方、東北地方の市町村においては、同制度に対する認知度・活用状況は必ずしも高いとは言い難い。
- ・事業化にあたっての合意形成においては、アドバイザーの有無が重要となっている状況をかんがみ、このような事例を参考に、取組を促進していくことが有効と考えられる。

図 事例（青森県弘前市）



(3) 交通以外の他分野と連携

(連携対象：観光、福祉、まちづくり、広域交通、物流等)

⇒ 特に**事業化**・**事業継続**

⇒予算・体制面で厳しい中、事業化(事業化にあたっての計画策定を含む)にあたって、交通の枠組みにとらわれず、多様な分野と連携することで、地域公共交通の安定的な運行につなげている

- ・地域公共交通の対象となる地域住民の人口減少が進む中で、多様な分野と連携した取組により、安定的な運行を確保している事例がみられ、特に、観光分野との連携や福祉施策、まちづくり施策との連携、旅客流動に限らず物流との連携による需要の確保もみられる。
- ・中でも、山形県尾花沢市の事例では、観光地である銀山温泉と最寄駅との間の路線バスについて、観光客輸送の機能を持ちながら、地元住民も利用しやすく配慮し、地元住民の運賃を低減させるなどの工夫がみられる。
- ・また、千葉県南房総市の事例では、高速バスを活用し、一部区間で一般乗降を行うことにより、一般路線バスの維持・確保につなげている。東北地方内にも高速バス路線が多数運行されており、地域公共交通に対する各種モードの導入に限らず、広域流動と組み合わせることも、維持・確保に向けた方策の一つとして想定される。
- ・さらに、近年では、北海道旭川市において、乗合タクシーにおける貨客混載が開始された。従来の鉄道やバス中心であった貨客混載事業も、地域公共交通の各交通手段においても活用され、収益の確保を目指している。
- ・このように、東北地方全体において人口減少が叫ばれる中、多様な既存資源を活用しつつ、地域公共交通を他分野と合わせて共存させていく仕組みの構築が有効と考えられる。

図 事例（山形県尾花沢市）



図 事例（千葉県南房総市）



(4) 自治域内に限らず、他地域と連携

⇒ 特に **必要性の認識**・**計画策定**

⇒生活圏が市町村域を跨いでいる市町村や、単一市町村のみでは課題解決が困難な状況において、必要性の認識・計画策定・事業化の各段階で、複数市町村の連携や県による主体的な取組がみられる

- ・財政状況や市町村における人員体制の構築が厳しい中、複数市町村間の連携や広域交通流動との連携といった視点により、一地方公共団体単独では困難な状況を多様な連携の中で対応している事例がみられる。

図 事例（山形県山形市・中山町）

- ・東北地方においても、定住自立圏構想の制度を有効活用した事例がみられ、中でも山形県山形市・中山町の事例では、従前山形市内のみで乗合タクシーを運行していたところ、地域住民の生活圏等を考慮し、隣接する中山町まで運行区間を延長している。
- ・このように、地域公共交通に関する課題を共有する隣接する市町村間で、住民の生活圏に対応した地域公共交通の導入は重要であると考えられる。
- ・このような他地域連携については、県の役割も重要と想定され、市町村では対応が困難な場合における計画策定や、既存の補助制度の対象とならない路線に対する支援方策等を検討することも有効と考えられる。



(5) 従来の枠組みにとらわれず、IT 技術等を活用した対応

⇒ 特に **事業化**

⇒従来の考え方の中では対応が困難な場合において、近年の新たな技術動向を積極的に活用しながら事業化を進め、地域公共交通の確保につなげている

- ・公共交通事業を担うべき事業者等が不在となる中では、地域の資源と最新の ICT 技術等を活用することによって、地域公共交通の確保を進める動きもみられる。
- ・この場合、路線バスやコミュニティバス、デマンド型交通等の交通モードにとらわれず、一般タクシーの活用・利用環境の改善や、京都府京丹後市での自家用自動車有償運送事業のように、ICT 技術を活用することで、乗降場所指定の容易化や多言語対応・クレジット決済対応等を可能にするなどの事例がある。
- ・さらに、近年では、ライドシェアが広まりつつあり、公共交通が運行していない地域を中心に、様々な事業展開が進められている。

図 事例（京都府京丹後市）



3. 取組に際しての課題の抽出

(1) 市町村ヒアリング調査の実施

1) ヒアリング調査の概要

東北地方における市町村の取組上の課題については、1章で整理したとおりであるが、地域の実情に応じて創意工夫の視点に立ったなかで実際の取組を進めていく上での課題や国に対するニーズを把握するために、東北各県の市町村を抽出し、ヒアリング調査を実施した。

実施概要については下記の通りとなる。

○ヒアリング先・実施日時

・青森県今別町・外ヶ浜町	: 平成 29 年 10 月 24 日
・岩手県八幡平市	: 平成 29 年 11 月 16 日
・宮城県山元町	: 平成 29 年 11 月 13 日
・秋田県五城目町・八郎潟町・大潟村	: 平成 29 年 11 月 7 日
・山形県大蔵村	: 平成 30 年 2 月 20 日
・福島県会津美里町	: 平成 30 年 1 月 23 日

○ヒアリング項目

- ・地域の状況、現状の取組概要と課題、国へのサポート要望
- ・担当業務の実態(兼務状況を含)、交通に関する業務を進める上で欲しいもの
- ・外部(事業者)との状況、要望
- ・他分野との連携状況
- ・他地域との連携状況
- ・関係者との連携状況 等

2) ヒアリング調査の結果概要

結果概要については、次ページの一覧表に示す通りである。

ヒアリング項目\自治体		青森県		岩手県	秋田県		宮城県	福島県	
		今別町	外ヶ浜町	岩手県八幡平市	五城目町	八郎潟町	大湯村	山元町	会津美里町
地域の状況等	1 自治体の「交通」の状況	・今別町巡回バス ・外ヶ浜循環バス ⇒新幹線開業に伴い、観光客増加を想定していたが、需要予測が難しく、空車の場合が多い ・タクシー事業者は1者 ・自家用有償運送の運行形態は直営 ・高齢者の利用が多い ・青森市内へ高校生が通学しているが、新幹線の定期代が高額のため、通学に係る交通費補助を実施	・外ヶ浜循環バス ・免許更新費用助成を実施 ⇒中々進んでいない ・タクシー事業者は3者 ・自家用有償運送の運行形態は事業者へ委託	・患者輸送バスからコミュニティバスに運行形態を移行 ・田山地区で半年間のデマンド型試験運行を実施中 ・利用者は通院、診療目的がメイン	・広域路線バス ・デマンドタクシー ・スクールバス、スクールタクシー ・普通タクシー ・福祉輸送サービス を運行		・大湯村マイタウンバス（コミュニティバス）を運行	・JR常磐線が昨年12月から運転再開 ・町民バス、平成29年4月からデマンドタクシー運行開始 ⇒デマンドタクシーは1便当たり0.*人程度となっている ・一般乗用タクシー4社、福祉有償運送が1～2認定。その他、介護タクシーも運行（夏140人、冬100人）。病院への利用が多まる利用目的	・3町村合併当初は合併前役職間を結ぶバス（行政バス）を運行 ・しかし、利用が芳しくなくうまく機能しなかったため2年で撤退。その後、デマンド型交通（あいあいタクシー）を運行開始 ・デマンドは商工会で運営。システム・運営費は町負担。1日100人程度。 （夏140人、冬100人）。病院への利用が多まる利用目的
	2 自治体としての「交通」の今後の対応	・新幹線駅から竜飛岬まで乗換無しで行けるようにしたい ・自家用有償運送の運行委託も検討必要	・制度を変更すると、住民が追いつけなくなる恐れがある ・蟹田のスーパーまでの足の確保（タクシー事業者、地元商店街との兼ね合い）	・過疎化、高齢化が進行している中、「移動の足」を持たない人への対応が必要	・南秋地域公共交通網形成計画策定 ・五城目町内循環バス新設及び新マイタウンバス等との接続	・南秋地域公共交通網形成計画策定 ・五城目町・八郎潟縦断路線の新設	・南秋地域公共交通網形成計画策定 ・マイタウンバスの延伸 ・大湯村マイタウンバスから南秋広域マイタウンバスへ再編	・デマンドタクシーの目標として、平均値で1～2人/便 ・巨理町からの宮城病院通院利用で町民バスを広域連携として利用することも想定	・デマンド交通は、30年度中間所定の新庁舎（「じげんプラザ」）を乗り継ぎポイントとしたい ・網形成計画を来年度策定（事業要望中）
	3 住民の声・意見はあるのかそれにとどう反映したのかまた、困った点、工夫した点	・特に無し（バス運転手に対し、要望があった場合には運行に反映）	・特に無し（バス運転手に対し、要望があった場合には運行に反映）	・担当課で直接収集可能な体制 ・デマンド試験運行に関して、予約時の抵抗感、また、乗継時の負担 ・場を設けるのではなく、高齢者が集まる機会等を活用	・運行区域沿線で毎年懇談会を開催 ・地域住民が公共交通に対する理解がある	・直接要望は無し	・あまり要望はない ・夜の帰りのバスがJ Rと合わないということで乗り継ぎ改善要望はある ・高齢者について、買い物ツアーを年4回実施 ・村づくり計画のWSも開催	・ドア・トウ・ドア要望、当日受付、停留所追加の要望等あり ・住民説明会を実施 ・タクシーと重複しないよう線引き ・震災の影響により問題が増加	・あいあいタクシーの利用者の満足度は高い ・ただ、合併前3町村の地域ごとにコースとなる目的が異なっている。
	4 首長の声・意見はあるのかそれにとどう反映したのかまた、困った点、工夫した点	・特に無し	・特に無し	・交通政策には力を入れて取り組んでおり、庁内会議、議会等の場で議論	・町の持ち出しが増えない程度の取組	—	・議会から夜の通学対応の増便 ・首長からは、補助制度を活用する旨	—	・よく「いい事例を参考に」と言われるが、町として受け入れられるかをしっかり検討しないとけない
	5 観光客の需要（訪日外国人も含む）	・観光担当部署がなく、観光二次交通が悩み ・駅間バスは観光客の取り込みが必要	—	・駅、空港とホテル等を結ぶチャーター車を利用しているため、少ないが実態 ・拠点周辺、拠点間を結ぶルートが重要	・要望としては無し（そもそも実態があまりない）	—	—	—	・よく「いい事例を参考に」と言われるが、町として受け入れられるかをしっかり検討しないとけない
	6 周知方法	・PR不足	—	・広報を含めたチラシの作成 ・地域振興会議等の組織の集まりを活用	—	—	—	・広報誌やホームページで広報しているが、知られていない ・バス運転手からの口コミ	—
業務・研修関連	7 担当業務における「交通」の業務が占める割合	・複数業務を担当している中、1割程度	・複数業務を担当している中、1割程度	・複数業務を担当している中、7～8割程度	・複数業務を担当している中、3人体制で交通政策も担当	・財政業務を主担当している中、1割未満	・複数業務を担当している中、交通業務を担当 ・担当者としては1名	・複数業務を担当している中、5割未満程度	・地域創生、庁舎建設、企画調整等も兼務、公共交通全体として網形成計画を策定している中、現状は比重が高まっている
	8 業務の引き継ぎ対応	・前任者に聞きながら覚えていく	・前任者に聞きながら覚えていく	・担当者間のスムーズな引き継ぎ、ノウハウの継承が重要	・引継書を詳細化	・交替スパンが早いので、覚える前に引き継ぎ ・現在は前任者が出向中のため確認できていない	・近年は前任者がいない状態で引継書を確認 ・現在は前任者の育休のため確認できていない	・バス担当の職員から引き継ぎ	・課長に相談
	9 「交通」の業務はどのようにして身につけたか	・前任者に聞きながら覚えていく ・制度でわからないことがあれば、支局へ相談	・前任者に聞きながら覚えていく ・制度でわからないことがあれば、支局へ相談	・県の新任研修等	—	・全県の交通担当者を集めて、制度の勉強会を開催 ・協議会に参加し、五城目町・大湯村の施策を見て勉強	—	・バス担当の職員から教えてもらう形	・課長に相談、他、隣接市町担当者との協議、運輸支局主席専門官への相談
	10 庁内での異動	・人による（1、2年の場合や、3、4年の場合もある）	・人による（1、2年の場合や、3、4年の場合もある）	・3年程度	・5年程度	・5年程度	・3年程度	・3年程度 ・10年いることもあり、出入りが多い	—
	11 交通業務を行う上で、あったら良いもの、困っていること	・制度が大きく変わると追いつくのが大変	・制度が大きく変わると追いつくのが大変	・公共交通に関する制度等を含めた、行政としての入門書 ・限られた財政の中でどのような支援ができるか ・また、短い試験運行等の検証期間における周知と認知との相反	・秋田市以外は専任担当者がいないので、苦労している ・町の職員も公共交通を利用している人がほぼ皆無なので、初めて知ることが多い ・国の補助金の制度や要綱の簡易化 ・国への補助金の制度や要綱の簡易化	・手続きの段階で何をすべきか、把握できるもの ・疑問がある際の相談先	・国の補助金の制度や要綱の簡易化	・補助制度（収支率への掛け算等）が複雑 ・網形成計画策定以降の補助申請、進め方、評価の仕方等がわかりにくい ・小規模自治体が簡易的に使える補助制度	・調査情報を職場の中でも自由に分析できるような仕組み
外部(事業者)との状況・要望	12 事業者の声・意見はあるのかそれにとどう反映したのかまた、困った点、工夫した点	・タクシー事業者がライドシェアを非常に警戒 ・デマンド導入を打診したが、ドライバー不足から頓挫	—	・バスの台数が限られている中、効率的な運行が課題	・要望としてはなし ・ただし、運転手不足の話が毎回話題で、計画できても、運行できないのではいかという指摘がある	・要望・苦情はドライバーが受けていると認識 ・要望等を取りまとめたうえで、今後確認予定	—	・震災後、町外の事業者がバス運行を委託したが、反発 ・バス運転士の年齢制限（65歳の年齢制限をクリアできない）	・デマンドはオペレータが一番情報を持っていて、困っている声を聴いている
他分野との連携状況	13 福祉部局との連携	—	—	・情報共有等、できていない状況	・連携は無し	・連携は無し ・福祉関係の担当者・担当課長とも相談しながら進めないとけないと認識	・連携は無し ・情報提供はしている	・公共交通会議へ保健福祉部門に入ってもらい、町民を中心とした会議を実施 ・福祉有償運送の事務局は保健福祉部門で受け持っているため、線引きが課題	※福祉ではないが、スクールバスの有効活用は課題
他地域との連携状況	14 近隣の自治体との情報共有・交換、相談	・駅間バスをきっかけに、中里町とイベント関連で交流	—	・地域性が近い自治体等との情報交換	・協議会の場での情報交換、相談	—	—	・地域性が近い自治体等との情報交換	・会津若松市等との協議、情報交換
	15 被災地への他自治体からの応援	—	—	—	—	—	—	・続いている（担当者も兵庫県からの応援） ・3分の1くらいは派遣職員	—
関係者との連携状況	16 国への要望マニュアルの参考状況	—	—	・議員視察で先進事例を持ち込んでくるが、本市の地域性にマッチングするか疑問 ・県がまとめたものを参考 ・国の好事例集はネット等で参考としているが、本市に見合った手法の検討が必要	・国の研修会の地方開催	—	・デマンド導入時に中部運輸局のマニュアルを参考 ・ただし、すべてを見渡すのは厳しい	①地域間幹線系統補助の財源維持、②広域的な公共交通網形成に対する支援、③高齢者等に対する公共交通確保支援（自主返納支援事業に加えて、タクシー協会、バス協会などの支援要請や財政支援など）、④公共交通に関する情報共有や意見交換会などの開催、について要望（過疎地やデマンド交通を取り組んでいる市町村間で意見交換等ができれば）	

：青森県回答

：秋田県回答

(2) 取組に際しての課題の抽出

(1)のヒアリング調査結果を踏まえ、地域公共交通の維持・確保に対して取り組むに当たっての課題や工夫の視点について、場面ごとに次の通り整理する。

1) 地域へのアプローチについて

- ・地域へのアプローチの手法として、地方公共団体が新たに会議体を設置せずに、既存組織（懇談会や説明会）を活用することで、地域の本音を引き出す工夫を行っているところがある。
- ・また、住民からの要望等はあまりないという回答が多いが、より要望を反映しやすくするために、WSを開催する地方公共団体もみられた。
- ・チラシや広報誌等を活用し、周知している地方公共団体もあるが、周知不足がある。

2) 交通に係る業務の実態について

- ・「交通」業務専門で担当する地方公共団体はみられなかった。よって、多くの地方公共団体において、他の行政分野と兼務しながら、地域公共交通の維持・確保に取り組まざるを得ない状況であることが推察される。
- ・また、人事異動の際に、引継ぎの中で業務を覚えていく地方公共団体は多いが、地方運輸局や県が主催した勉強会などの国・県のサポートも有効に活用しながら知識を得ているところもみられた。
- ・なお、地方公共団体の職員にとって使用しやすい、見本としやすいマニュアルの考え方としては、制度関係に係る情報の充実を求める意見が多かった。特に、地域公共交通網形成計画を策定して以降の補助制度の活用の仕方、進め方、評価の仕方等がわかりにくいという指摘もあった。
- ・さらに、情報共有は関係主体間での合意形成、庁内の調整・決裁においても重要であるとの意見があった。地域の課題把握に当たっては外注による調査実施が必要な状況ではあるが、簡便な方法で自治体職員が自ら分析できるツールなどが有用であるとの意見が挙がった。

3) 対事業者について

- ・近年叫ばれているドライバー不足やバスの台数制限の問題は、ヒアリング対象の市町村においても問題としてみられた。これらの制約条件に伴い、地域公共交通の維持・確保において、地方公共団体の要望・意見が採用されないこともあることが把握された。
- ・一方、普段の地域公共交通の利用実態や市民ニーズの把握に当たっては、ドライバーやオペレータが要望・苦情を受けた内容を有効活用する事例もみられた。

4) 他分野連携、他地域連携について

- ・他の行政分野と連携が図られている自治体はあまりみられなかった。事業内容によっては担当が重複していることもみられた。
- ・一方で、隣接する他の市町村と連携が取れている市町村が多く、そこで情報共有を

行いながら、地域公共交通の維持・確保を進めている実態も把握された。

- ・また、地域性の類似が、市町村における取組の参考となっていることも意見として挙げた。

5) その他マニュアルに求める内容等の意見について

- ・マニュアル自体を簡易化し、すぐに読める体裁とすることの要望・意見が多く挙げた。
- ・また、地方公共団体の地域特性に応じた好事例集の作成を求める意見や、マニュアルの策定後の研修の開催等に関する意見も挙げた。

4. 取組の有効性検証

(1) 地域公共交通東北仕事人会議での意見聴取

1) 意見聴取の概要

1～3章の検討結果をまとめ、後述する5章で作成するマニュアルの考え方について、「地域公共交通東北仕事人会議」において説明し、意見聴取を行った。

実施概要については下記の通りとなる。

○実施日時

・平成30年2月2日（金）15時00分～18時00分

2) 意見聴取結果

意見聴取を行った結果としては、主な意見については下記の通りである。なお、巻末参考資料に、意見聴取結果の議事要旨を掲載する。

【意見聴取の主な概要】

○網羅的である一方、量が多いために、初任者等が逆に仕事が大変と思われかねない。

- ・地域公共交通対策の教科書をつくる必要はないと思う。全体を通して、「これだけ押さえておけば良い」ということも大事なのではないか。
- ・体系的に学ばせるのではなく、今これが大事、といったストーリーの方がよい。
- ・この構成・内容については、研修して理解させようと言う趣旨ならば分かるが、もっと、漫画や絵本のようなもので興味を持ってもらう等の工夫が必要ではないか。公共交通対策に入っていくきっかけをつくるテキストであるべきと考える。
- ・全てを網羅する必要は感じない。これだけは知って欲しいというネタを並べる形で十分と思う。

○地域公共交通に対する仕事の重要性を伝えられるような構成とすべき

- ・「交通」という言葉ではなく「交流」の方が良いと感じている。交通の必要性をあまり感じていない方としては、やるが多すぎると感じてしまうのではないか。
- ・地域公共交通に取り組むことの意義を冒頭2P程度で述べておくことが重要ではないか。交通をないがしろにすることで、交流がないがしろにされる等危機感を共有できるように工夫が必要である。
- ・行政が担うべき意義については担当者の心に響くよう、イントロ部分を工夫して欲しい。
- ・冒頭で「公共交通を考える仕事とは何か？」ということに記載する方向がよい。その上で、みなさんに知っていただくこととして「仕事を知る」という過程が重要となる。その次に、「乗って知ってもらう」に繋げていく展開が考えられるが、その前に「調べる」という過程もあると思う。担当者全員にまずは知ってもらうことについての整理が必要である。
- ・新任にかかわらず、担当者の多くはマイカーしか使っていない。私自身、地域へ

のアプローチにおいて住民と話す機会があれば、「このままマイカーを使い続けるとうなるのか」という話題から入っている。マイカーを使い続けた社会の怖さを伝え、本当にこのままでよいのかと考えさせた上で、公共交通へとしている。そういう意味では最初の導入部分は、地域へのアプローチも参考にしても良いのではないか。

○マニュアルという名称自体が初任者にとって重たく感じられる。

- ・なぜ「マニュアル」という名前にしたのかという感想がある。現在のたたき台は既存のマニュアルを要約しているだけと感じてしまう。そのため、担当者にとっては非常に重たい。「初学者が読んでもらう」というものをイメージし作成した方が良いのではないか。

○自治体職員が直面する場面に即して、業務に入る際に障壁となる事項を並べ、考えるべき視点を明記するような形とした方がよい。

- ・確保・維持を前提に考えると、「まるごとブック」の流れとなってしまうが、引き継がれた際には、自治体によってそれぞれ段階、立場も異なるため、「シーン1 ○○した際の・・・」というものがあれば想像しやすいのではないか。(内容量としては現たたき台の4分の1くらいのもものが理想である)

(例) シーン1：課題が分からない

シーン2：計画を作れと言われた

シーン3：ネットワークを見直せと言われた

シーン4：デマンドやコミバスを入れろと言われた

シーン5：利用者のいないバスをどうにかしろと言われた 等

- ・これらのシーンを想定した整理と合わせ、あまり「仕事が多すぎる」と感じないような工夫が必要である。むしろ、「公共交通を考えることは楽しい」ということを打ち出す構成の方がよい。
- ・「○○という問題があったときに○○した」という整理が重要と感じる。
- ・「マニュアル」に拘るならば、自治体が困っていることに寄り添うしかない。彼らの悩みである首長や議会对応といった視点での整理が必要となる。むしろ、マニュアルの前段に書かれるような内容を中心に整理していく方向性もあるのではないか。
- ・地方公共団体からの相談として、「急に言われる」「急に引き継がれる」という問題をよく耳にする。例えば、「市長選でデマンドをやるから食い止めたい」という相談もあった。

○その他の意見

- ・このマニュアルを初めて見て、興味を持った人が「まるごとブック」を読み、秋の「おでかけ交通博」への参加につながるような動機付けになると良い。
- ・内容で不足している部分として「調査」がある。科学的に検証し、合理的な評価が必要であると言った観点での整理を入れた方が良い。

5. 他地域への展開

(1) マニュアルの作成

1) 基本方針

①作成の目的

東北地方においては、今後ますますの人口減少や復興創生の推進等により、さらなる情勢変化が予想される中、地域の持続的発展において、「交通」が果たすべき役割は引き続き大きく、時代に即応し効果的に「交通」に関する取組を推進していくことが必要不可欠である。

また、「交通」に関する取組を推進する上で、過去の施策の経験や成果等を有効活用することも重要であるが、施策等の効果の有無は地域によりさまざまであり、地域毎の相違・要因等の整理を踏まえた対応が求められる。

このような中、「交通」の維持・確保の主体的な役割を担う地方公共団体においては、厳しい財政状況のもと、「交通」の諸問題に専任的に携われる状況にないところが多く、様々な行政分野に関する業務と掛け持ちしながら対応していかなければならないのが実態としてある。

このような状況を鑑み、各地方公共団体等の担当者が「交通」の維持・確保に対し円滑に取り組んでいくことができるよう、その支援の一環として、地域の実情に即した創意工夫の視点と取組の順番・手法をわかりやすく提示した『マニュアル』を定めることとし、担当者の活用によって地域の実情に即した取組の推進を図ることを目的とした。

②対象者の考え方

地方公共団体等の担当者向けに作成した。

「交通」の維持・確保に関する担当業務全般に係る基本的事項・留意事項を取りまとめ、様々な場面で発生する疑問点を逆引き的に調べられ、業務に活用できるようなポイントを紹介する形で作成。特に、業務に入っていくに当たって障壁となり得る事項を中心に整理した。

また、人事異動等により新たに着任した担当者が「交通」の維持・確保に円滑に取り組んでいけるよう配慮し、前任者との間の引き継ぎ用資料としての活用等も念頭に作成することで、既存マニュアルとの差別化を図った。

③マニュアルの発行者・監修者

国土交通省東北運輸局とする。なお、マニュアルの活用促進を図るために、「地域公共交通東北仕事人“監修”」とした。

④マニュアルのタイトルの検討

新任担当者にとって抵抗なく読んでいただけるよう、タイトルについては、堅苦しくすることなくなるよう工夫し、「ポイント集」と位置づけた。

⑤マニュアルで記載すべきポイント・概略構成

昨年度の東北地方交通審議会における報告、及び地方公共団体へのヒアリング調査結果等を踏まえつつ、次の点に関する「実施すべき事項」「留意事項」及び「その手法」をポイントとして作成した。

なお、交通の維持・確保の全場面を網羅的に提示した場合、記載事項が多岐に渡ることで、伝えたいポイントが不明瞭となる可能性があるほか、仕事量が多いと感じ新任担当者から敬遠される可能性も考えられるため、重要な場面におけるポイント集としての整理を心がける（詳細は既存マニュアルを参照とする）。

また、地方公共団体の担当者からの照会ニーズが高い「法制度の紹介や補助金活用方策（必要となる手続きの概略）」についても後段に盛り込むこととするが、「詳細については運輸局・運輸支局へ相談」という形とし、細部までは記載しない。

【はじめに】

① 「地域の交通を考える」とは？

- － 地域公共交通の紹介と合わせ、交通の維持・確保を進めない場合に生じる問題を提示しながら、交通を考えること（仕事）の重要性、意義を伝える
 - － 取組に当たって重要となる共通キーワードを紹介
 - ・「地域」を知ることが重要
 - ・交通は「目的」ではなく「手段」であること
 - ・「線（路線の導入）」＋「点（拠点の整備、乗り継ぎのしやすさなど）」＝「面（ネットワーク）」を実現する
 - ・多様な関係者と連携し、粘り強く取り組むこと
- ※ただし、大変すぎる仕事と敬遠されないよう、本マニュアルを参考にすることで、一助となることも記載する。
- － 「そもそも“地域公共交通”とは？」として対象となる交通モードと関係する法律について紹介

【本書の構成紹介（以下2部構成）】

本書の概要（対象者、活用場面、読み方等）を紹介するとともに、第1編、第2編の考え方及び重要ポイントについて目次的に紹介する。

- － 「何から始めればよいかわからない、どうしよう」
 - 最低限押さえてほしいポイント
- － 「突如の指示・対応事項発生、どうしよう」
 - 業務の場面毎の重要ポイント

【第1編 何から始めればよいかわからない、どうしよう・・・】

～交通の維持・確保対策の必要性を認識するために～

地方公共団体の担当者が実際に地域公共交通の維持・確保へ取り組む前段階として、また、取組を推進する意思決定を検討するに当たって、最低限押さえていただきたいポイントとなる事項を問題・場面ごとに中心に整理する（※概ね1場面2ページ程度）。

① そもそもまちの公共交通を知らない

- － 何がどう運行しているのかを調べる
- － 実際に「乗って」「見て」「聞いて」「感じる」

② 何が起きているのか分からない

- － 「過去を知る」これまでの取組を確認する
- － 「現在を知る」運行している（していない）地域を訪れ、自身の目で見ると聞く・調べる
- － 「将来を知る」地域の目指す将来像・方向性を確認する

③ 何を考え、どう対処すればよいか分からない

- － 様々なデータを地図上に落とし、可視化して共有する
- － 公共交通の実態を把握し、課題を浮かび上がらせる
- － 様々な事例を参考にする（ただし、導入背景を踏まえる）

④ 1担当だけでは対応できない

- － 「地域住民、企業・団体等」との関係をつくる
- － 「交通事業者」との関係をつくる
- － 「庁内」で交通が関係する部署とも協力する
- － 「身近な専門家」に相談する
（※この中で「地域公共交通東北仕事人制度」及び「国土交通省主催の各種研修」について紹介）

→地域の実情を踏まえ、この4つのポイントをもとに現状・将来課題を把握できれば、創意工夫の視点づくりは可能となる。この視点を活かして、これ以降の取組の推進へ。（取組時の留意事項の概略は第2編で紹介）

【コラム：市町村担当者の経験談】

本マニュアルに親近感を抱いていただけるよう、市町村の地域公共交通担当職員の経験談を挿入した。なお、協力いただいたのは下記2名である。

- ・ 柏木康豪氏（福島県会津若松市企画政策部地域づくり課公共交通グループ）
- ・ 伊藤 郭氏（秋田県五城目町まちづくり課まちづくり係）

【第2編 突然の指示・対応事項発生、どうしよう・・・】

～交通の維持・確保に向けた様々な取組上のポイントとは～】

首長や議会对応、地域からの要望・陳情が発生したときに、どのように対処していくべきかについて、実際に維持・確保に取り組むステップ（課題把握→計画策定→事業化→事業継続）をいくつかの場面に分け、取り組むべきポイントを整理する。

なお、場面の解説、ポイントと重要事項の列挙にとどめ、具体的な解説や理論説明は、既存マニュアルにゆだねることとする（※概ね1場面1ページ程度）。

① 地域のニーズ・課題を把握しなければならないとき

- － 運行状況、地域の実情を多角的に調査する
- － 現状の交通ができていないこと、できていないことをデータ分析する

② 計画を策定しなければならないとき

※地域公共交通の計画の種類を照会するとともに、以下ポイントに基づき進めることを紹介する。

- － 理念・方針・目標を明確にし、交通の望ましい姿の共有と関係者の役割を規定する

③ 交通手段の見直しをしなければならないとき

- － まずは現状をしっかりと見極める
- － 地域の実情に応じた具体策を検討する
- － マネジメントサイクルを意識する

④ 運行に向けた手続きや補助金の申請をしたいとき

- － 運行に向けた手続き（道路運送法に基づく許認可等）
- － 補助金を交付するための手続き
→詳しくは、運輸局／運輸支局へ

⑥作成上の留意事項

- ・各ポイントについては、極力文章を減らして完結に取りまとめ、全体ボリュームを削減（1ポイント2～4ページ程度）。全体で24ページとした。
※地方公共団体に対するヒアリングの結果、既存マニュアル・手引き等の厚い冊子の場合は、読み通す時間がなく、結果として理解につながっていないことが判明
- ・既存マニュアルと連携し、詳細な説明事項は既存マニュアルの該当ページを参照する形にて作成。理論関係は既存マニュアルにゆだねることとし、「何をやるのか、何ができそうなのか」といったものがイメージしやすいものとした。

2) 作成したマニュアル

これだけは押さえてたい！
地域公共交通の
おしごとポイント集



国土交通省 東北運輸局

はじめに

“地域公共交通”とは？



地域の皆さんが「生活の足」として利用する最も基本的な移動手段です。免許をもたない人をはじめ、誰もが利用することができます。多くの人を利用することで、地域の人の流れ・交流をつくり出し、地域の発展を支えることとなります。

しかし、“地域公共交通”は今大変な状況です。

地域公共交通よりもクルマをつかう人が多いこと、少子化でバスをよく使っていた通学生が減ったこと、さらには、バス会社でのドライバーが不足していること など地域公共交通を維持していくことが非常に難しくなっています。



このまま、地域公共交通が厳しい状況として続いた場合、「移動できない人」が新たに発生することでしょう。その結果、

生きがい
なくなる

健康でなくなる

暮らしにくく
なる

まちの賑わいが
なくなる

まちが安全で
なくなる

➡ 地域が衰退した状態となってしまいます

一度、衰退した地域を再生・活性化するには、多大な労力と時間を要します。よって、状況が悪化する前に、早めの対応が必要です。

地域の交通を考える仕事とは？

地域の生活を守り、人々のおでかけや生きがいを作り出し、まちの魅力を高める「人とまちを幸せにする」重要な仕事です。

ひとりで全てをやる必要はありません。色々な人と一緒に取り組むことが重要です。関係するみんなで「まちの将来・夢を語り、考えられる仕事」なのです。

このポイント集では、つぎの4つの考え方を重視しています。

✓ **なによりも“地域”を知ることが重要** //

地域公共交通は、地域の様々な状況に応じて、適材適所に交通手段を組み合わせることで構築していくことが求められます。そのためにも、まずは「地域」を知り、「地域」に何が合っているのか、必要なのかを考えてみてください。

✓ **交通は“目的”ではなく“手段”である** //

地域公共交通を導入すること自体が「目的」ではありません。交通手段を組み合わせることで構築し、地域にお住まいの方の生活をどうデザインしていくか、そのための「手段」であることを忘れずに、取り組んでください。

✓ **線+点=面(ネットワーク)を実現する** //

「線（路線の導入）」を引くだけではダメ！
線と線をつなぐ「点（拠点の整備、乗り継ぎのしやすさなど）」も整備することにより、面（ネットワーク）を作り上げてください。

✓ **さまざまな関係者と“連携”、そして粘り強く** //

地域公共交通のプレイヤーはさまざまな人がいます。そして、あなたのお仕事をサポートする人、組織もあります。関係者と早期につながりをつくり、連携して取り組んでください。そして、結果がすぐに出ないからとあきらめず、粘り強く取り組んでください。

このポイント集が、あなたの「どうしよう…」を助ける！

このポイント集は、交通の維持・確保に係るお仕事を進めるとき、「どうしよう？」と悩まれる様々なシーンを想定して、取組の参考となるポイントをそれぞれ取りまとめています。交通のお仕事でお困りのときなど、ぜひ活用してください。

そもそも……



“地域公共交通”とは？

地域公共交通には、鉄道、路線バスやタクシー、船舶だけでなく、コミュニティバスなどさまざまな種類があります。これらを上手に活用し、地域にあった公共交通ネットワークを実現していくことが重要です。

※当ポイント集では、路線バス等の自動車交通を主に取り扱います。

〔主な自動車交通モード〕

● 路線バス(乗合バス)

いわゆる一般のバスで、**一定の経路を定期的に運行**するバスを指します。

本来は、交通事業者が営利事業として行うものですが、国や自治体から補助を受けて運行を維持している場合もあります。



● コミュニティバス

交通空白地域・不便地域をカバーするため、**市町村等が自ら企画し交通事業者**に運行委託して、路線バスと同様の形式で運行するバスです。

路線バスとの競争が生じないように、明確な役割分担が重要です。



● 乗合タクシー

10人乗り以下の車両を利用して、**不特定多数の人が乗り合う形式**で運行されるものです。

路線バスと同様の形式や、ルートも運行時刻も設定せず利用者の予約に応じて運行する形式（デマンド交通）など様々なです。



● タクシー

いわゆる一般のタクシーで、**10人乗り以下の車両を貸し切って運行**するものです。

路線バス等と比べると利用者の料金負担は大きいですが、利用者のニーズに沿った運行が可能です。



○ 自家用有償運送



交通空白地であること等を理由として、特例的に自家用自動車（白ナンバー）を活用し、市町村やNPO法人等が運行することができるものです。

※市町村は、自家用有償運送としてコミュニティバスを運行することも可能です。

〔参考〕

●印 「緑ナンバー」：運賃等をもって運行することを目的とした車両（事業用自動車）



○印 「白ナンバー」：事業用自動車以外の一般的な車両（自家用自動車）



◎このほかにも、スクールバスや施設の送迎バスのように「一定範囲の人だけ」を乗せる交通モードなど、さまざまな運送形態があります。

知っておいた方が良い法律！



道路運送法

公共交通に関する最も基本的な法律のひとつであり、自動車交通についての基本ルールを定めています。そのため、地域の公共交通を見直す場合などには、この法律の規定に従って必要な手続きを行っていくことになります。



こんな場面で使える！→

●●市の▲▲地区で、新たに市主導でバスを走らせたいが、どのような手続きが必要なのだろうか・・・

バス事業者が運行する場合とは、違う制度なのか・・・

地域公共交通活性化再生法

「地域にとって望ましい公共交通網のすがた」を明らかにするマスタープランとなる「地域公共交通網形成計画」など、持続可能な公共交通ネットワークの形成を図るための仕組みを定めています。地域の公共交通について計画を立てて施策を推進していく場合に活用することが期待されます。



こんな場面で使える！→

●●市の公共交通について、住民や事業者と協力して、将来像や事業計画を立てていきたい！

目次

このポイント集は

主に、地方公共団体の交通担当部署に配属された方向けに作成しています。交通の業務に取り掛かる前に、または、業務を進めるなかでお困りの時にこのポイント集を活用してください。

ポイント集の構成

交通の業務を進める上で、大きく2つの場面に分けてポイント集を作成しました。発生した問題の内容や場面に応じて、以下に示す「第1編」と「第2編」を使い分けてください。

◆各場面で取り組んでいただきたいポイントについては「✓」として示しています。

第1編 何から始めればよいか分からない、どうしよう

～交通の維持・確保対策の必要性を認識するために～

実際に地域公共交通の維持・確保へ取り組むこととなったときの事前準備に、また、地域公共交通への取組を推進する意思決定を地方公共団体として検討することになったときに、

このような状況の時に、最低限押さえていただきたいポイントを、問題・場面ごとに整理しています。

- | | |
|-----------------------------|----|
| ① <u>そもそもまちの公共交通を知らない</u> | 7 |
| ② <u>何が起きているのか分からない</u> | 9 |
| ③ <u>何を考え、どう対処すべきかわからない</u> | 11 |
| ④ <u>1担当だけでは対応できない</u> | 13 |

この4つの場面に記載されたポイントをもとに、地域の実情を踏まえ、現状・将来課題を把握できれば、取組を推進するための、創意工夫の視点が作れると思います。この視点を活かして、次の展開へ進んでください。

(取組時の留意事項の概略は第2編で紹介)

詳しい説明は「まるごとブック」へ

このポイント集は、問題や場面ごとに押さえていただきたいポイントを中心に記載しています。理論や詳細な説明は、「地域公共交通活性化まるごとブック 2015 地域公共交通活性化・再生の手引き」をご参照ください。
(http://www.tb.mlit.go.jp/tohoku/ks/newpage/ks-chousa_H26.marugoto.pdf)



第2編 突然の指示・対応事項発生、どうしよう

～交通の維持・確保に向けた様々な取組上のポイントとは～

首長や議会対応、地域からの要望・陳情が発生したときに、どのように対処していくべきかについて、実際に維持・確保に取り組むステップ（課題把握→計画策定→事業化→事業継続）をいくつかの場面に分け、取り組むべきポイントを整理しています。

なお、ここでは場面の解説、ポイントと重要事項にとどめ、具体的な解説や理論説明は、「まるごとブック」をご参照ください。

- ① 地域のニーズ・課題を把握しなければならないとき 17
- ② 計画を策定しなければならないとき 18
- ③ 交通手段の見直しをしなければならないとき 19
- ④ 運行に向けた手続きや補助金の申請をしたいとき 21

第1編

何から始めればよいか

① そもそもまちの公共交通を知らない、どうしよう…

前任者から書類とともに引き継いだ「交通」に関する業務。

これまでは名前だけは聞いたことがある路線バスやコミュニティバスなどについて、担当していくこととなります。

しかし、利用したこともなければ、どこをどのように走っているのかも詳しくは知らない。

そんなことを感じていないでしょうか？

「自治体内を運行する公共交通がどのようになっているのか」を知らなければ、維持・確保の方策を検討するだけでなく、住民からの問い合わせにも答えられません。

まずは、着任したら、ぜひ、自治体内を運行する公共交通に乗って、あなたの目でどのようになっているか感じてみてください。

✓ 何がどう運行しているか「調べる」

ご自身が利用することを意識して、公共交通の情報を収集してみてください。ホームページ、スマートフォンで検索、路線図を見る等様々な媒体を活用し、運行状況を把握してみてください。



路線図で

(出典)北上市バス路線マップ

例えば、次のようなことをお感じになりましたか？

調べにくい

情報が
多い
(少ない)

色遣いが
わかり
にくい

のりばが
分から
ない

などなど

わからない、どうしよう



✓ 実際に「乗って」「見て」「聞いて」「感じる」

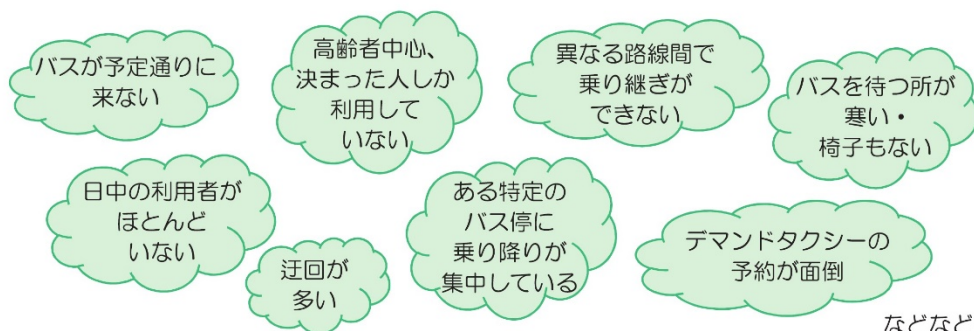
調べた情報をもとに、実際に乗車してみてください。
「自身の生活において使う」というイメージで乗車してください。

特定の時間帯に限らず、可能な限り様々な時間帯・曜日に乗車してください。

実際に乗って利用者や乗務員に話を聞いてみてください。



実際に乗ってみると色々感じることもあると思います。



➡ この2つのポイントから感じたことが「あなたのまちの公共交通の問題点」の一つです。

住民の方も同じように感じており、その結果、利用できる人だけが利用する実態となっている可能性があります。
地域公共交通を維持・確保していくにあたっては、**あなた自身が率直に感じられた「問題点」こそが起点**となります。

○他のガイドライン・手引き書の紹介

公共交通の実情を知るためには、乗ることだけでなく様々な方法があります。詳細に調べたい方は、「まるごとブック」の他にも次のガイドラインを参考にしてください。

国土交通省「地域公共交通網形成計画及び地域公共交通再編実施計画作成のための手引き」第3版（平成28年3月）、入門編 第2章 P24「2.1地域の現状を見る・聞く・触れる」
(<http://www.mlit.go.jp/common/001127938.pdf>)

第1編 何から始めればよいかわからない、どうしよう

② 何が起きているのか分からない、どうしよう・・・

地域を運行する公共交通は、実際に乗車することなどで少しずつ理解することができました。また、問題点も浮かび上がってきた気がします。しかし、その先どうやって進めば良いのでしょうか。

交通の維持・確保を業務の一環として取り組む際に、他の市町村で取り組まれた先進事例が参考になるときがあります。ただし、その事例をそのまま適用した場合、先進事例と同様の効果が得られず、失敗してしまうケースもみられます。これは、事例の対象地域の特性と適用した地域の実情が異なっていることによるものです。

先進事例の考え方を参考にしつつも、**地域の実情に即した**取組が必要となります。そのためには、地域にどのようなニーズや活用可能な資源があるのか、また、地域の望ましい姿（将来像）は何かを把握することが重要となります。

地域に応じた創意工夫の視点を探索すべく、次の点に取り組んでみてください。

✓『過去を知る』これまでの取組を確認する

地域公共交通の現状は、過去の取組の結果として、今起きているものです。これまでの取組の内容を確認することが、問題点に関する原因を探り、今後、どのように対応していくべきかを考える一つのヒントにもつながります。「過去を知る」という観点から、これまでの取組について、次の点を中心に、確認してみてください。

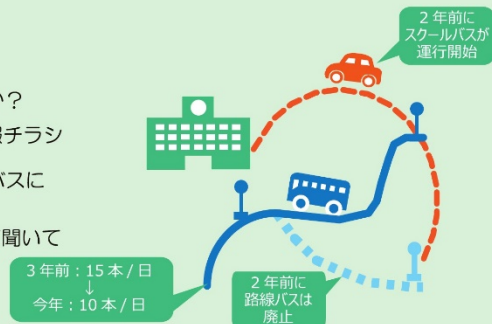
<確認して欲しい主な内容>

✓ これまでに実施した交通の維持・確保に関する取組

- ・計画を策定している場合には、その内容と実施状況を既存の文献を参考に調べてみてください。

✓ 交通手段のサービスの変化

- ・今と異なる系統はないか？
本数は増えているか？減っているか？
過去の時刻表や路線図マップ、広報チラシなどを確認してみてください。
また、スクールバスや施設の送迎バスについても調べてみてください。
- ・前任の担当者に過去の取組について聞いてみることで、資料からだけではわからないことを知ることもできるでしょう。



いま
✓『**現在を知る**』運行している（していない）地域を訪れ、
自身の目で見ると聞く・調べる

①で実際に公共交通に乗ることで色々感じられたと思います。
運行している地域がどのような状況なのか、また、運行していない地域には本当に
地域公共交通が必要なのか。
ご自身の目で見ると、また、地域の方に意見を聞きながら、現状を把握してください。
また、自治体における事業の位置づけなどの基礎的な事項も把握してください。

<確認して欲しい主な内容>

✓**地域を「見る」**

- ・①と同じく、運行している地域を見て回ってください。
「公共交通」の運行に限らず「施設の送迎バス」の実態、「人家の分布」、「人が集まり
そうな場所・施設の分布や開業時間」等、様々な資源を探してみてください。

✓**地域の声を「聞く」**

- ・利用している人・していない人双方への意見聴取、地域の代表者に聞く、地域の会合へ
直接出向くなど、様々な地域の声を聞いて、現在起こっていることを把握してください。
・なお、「地域の代表者」が必ずしも利用者とは限りません。その場合は、どうしたら利用
してもらえるか？といった観点で意見を聞いてみてください。

✓**自治体における事業の位置づけなどを「調べる」**

- ・運行している公共交通がどの部署の事業なのか、収支はどのようなになっているかなど、
基礎的な事項も合わせて把握してください。

✓『**将来を知る**』地域の目指す将来像・方向性を把握する

交通は地域の生活を支える「装置」の一つです。
地域がどのような方向へ進もうとしているのか、主に次の資料などから把握してみ
てください。

<確認して欲しい主な資料>

- ・総合計画（基本構想・基本計画）
- ・まちづくり方針（都市計画マスタープラン等）
- ・交通の方針（交通計画、都市・地域総合交通戦略等）
- ・近隣自治体との連携方針（定住自立圏構想、連携中枢都市圏等）
- ・将来の人口推計、少子・高齢化動向 など

➡ 「過去」「現在」「将来」を踏まえながら、
どのような地域公共交通が望ましいか
を考えてください。

詳しくは、
まるごとブック
8～11
ページ

地域公共交通を維持・確保していくにあたっては、地域の実情に応じた取組が必要
です。①で感じられた「問題点」を起点に、「公共交通はどうあるべきか」を考
えてみてください。

第1編 何から始めればよいか分からない、どうしよう

③ 何を考え、どう対処すればよいか分からない、どうしよう・・・

まずは、対処すべきターゲットを明確にすべく、①・②を通じて把握した交通や地域の現状を地図上に落とし込む等により、可視化する作業を行い、関係者間で共有できるように準備してください。

その上で、既存の事例等を参考にしつつ、地域の将来像の実現に向け、地域公共交通の役割が何か、望ましい地域公共交通像とは何かをイメージしてみてください。

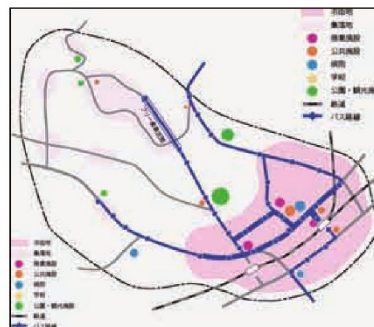
✓ 様々なデータを地図上に落とし、可視化して共有する

人口、施設、人々の移動実態などの分布と、公共交通のサービスの状況を重ね合わせて可視化することで、共通の理解を得られやすく、取組を進めるにあたって有効です。庁内外の問題認識の共有ツールとして活用してみてください。

ポイント①: ネットワークと運行本数を地図化してみる

地域のバス、鉄道などのネットワークと、施設や集落など分布状況を地図上に表記してみてください。

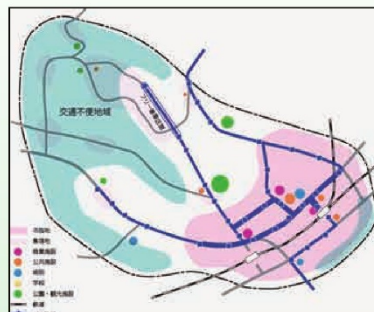
併せて、大まかな運行本数を太さで表すと、サービスの実態が目で見えてわかります。



ポイント②: 交通不便地域を地図上に示してみる

駅やバス停留所からある一定の距離以上離れている地域を抽出するなど、交通不便地域を浮かび上がらせてみてください。

さらに、人口分布や高齢化率などを重ね合わせると、より問題地域が浮かび上がります。

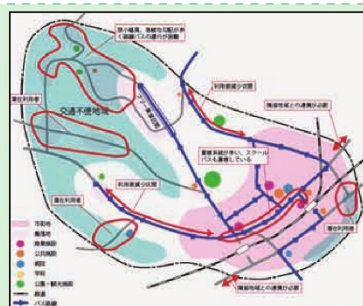


✓ 公共交通の実態を把握し、課題を浮かび上がらせる

公共交通の実態を可視化した地図から、下記の留意事項を参考に、どのような課題があるのか整理してみてください。

＜留意事項＞

- ネットワークと運行実態が効率的となっているか
- 交通不便地域の存在は何か要因か
- 効率的な路線配置、車両配置ができているのか
- 利用者が減少している路線の沿線はどのような地域か
- 利用されている / 利用が減少している区間はどこか
- 潜在利用者はどの地域にあるのか
- 隣接市町村とは、有機的に連携できているか など



✓ 様々な事例を参考にする（ただし、導入背景を踏まえる）

新たな交通の導入・再編など、様々な好事例を経緯を含め収集・参考にしてください。

ただし、好事例はその地域の問題に対して有効であったものであることに留意が必要です。上記で問題とされた地域の実情と、事例対象地域を比較して、同じような課題があるのかを検証することが求められます。



➡ 望ましい公共交通の姿（＝ゴール）の実現に向けて 取り組むべきことを明らかにしていきましょう。

第1編②（10ページ）で調べた「地域の将来像」を実現するために、現在の公共交通の実態を整理して見えてきた課題に対して、どのような対応をしていくか考えてみましょう。

また、第2編では、課題解決に向けたより具体的な対応とポイントについて触れていますので、こちらも参考に地域公共交通が抱える課題についてどのように対応していくべきか検討していきましょう。

➡ 「あなたのまちの公共交通の実態を整理してみましょう」

詳しくは、
まるごとブック
9～11
ページ

➡ 「課題解決のため、改善・見直しの方針を立てましょう」

詳しくは、
まるごとブック
27～66
ページ

④ 1担当だけでは対応できない、どうしよう・・・

前述の①～③の過程、また、これらの問題意識のもとで、地域公共交通の維持・確保に対して取り組んでいく過程においては、決して担当者単独で全てに取り組むわけではありません。また、そもそもとても難しいことです。

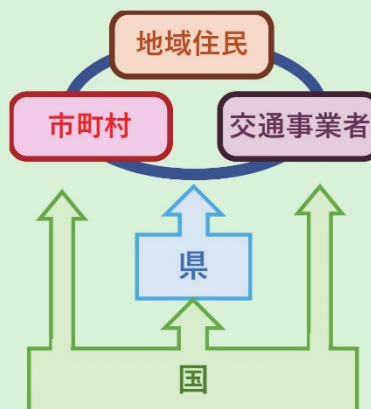
地域公共交通を取り巻く主体としては、「行政（市町村）」以外に、「地域・住民」、「交通事業者」、「国・県」、「近隣市町村の職員」、「学識経験者等アドバイザー」といったように、多様な主体が存在しています。

ぜひ、関係主体と連携し、それぞれのノウハウを活用していただきながら、取り組んでください。

◆ 関係主体の役割分担

- 地域住民 : 地域公共交通の確保・維持を自らの課題として認識し積極参画
- 市町村 : 地域公共交通の確保・維持に向けた主導的活動・リーダーシップ
- 交通事業者 : 既存サービスの拡充と交通事業のプロフェッショナルとしての助言・協働
- 県 : 市町村の取組への積極参画・調整・支援（単一市町村では解決できない課題への対応）
- 国 : 地域公共交通の確保・維持に向けたバックアップ（市町村・県等が取り組みやすい環境づくり・支援）

関係づくり、課題共有には、ぜひ第1編③（11ページ）で作成した図面などを用いて、説明してみてください。



✓ 『地域住民、企業・団体等』との関係をつくる

地域公共交通の維持・確保に当たっては、何よりも利用していただく地域住民や企業・団体の方々の理解、協力が必要です。地域に出向いて住民などと話すことをはじめ、地域住民に公共交通の必要性を訴えながら、協力いただくための関係づくりに努めてください。

<関係をつくるアプローチの方法例>

- ✓ 地域の代表者（自治会長、町会長、企業の連合組織代表など）に相談する
- ✓ 地域が開催している会合に参加する
- ✓ 交通以外の業務を兼務している場合は、その関係での付き合いを活かす 等

✓『交通事業者』との関係をつくる

地域公共交通に問題を感じている市町村においては、運行する交通事業者も同様に問題を感じていると思われます。

改善が必要だと思ったら、気軽に状況を聞いてみるなど、相談してみてください。その話し合いを始めることで、今後の取組に向けた関係づくりが可能となります。

✓『庁内』で交通が関係する部署とも協力する

「交通」だからと言って、交通担当部署だけの問題とは限りません。行政分野の中には、多様な分野で「交通」が関わってきます。

例えば、

- 「福祉」での「高齢者・障害者の外出支援」、
- 「教育」での「小中学校通学・スクールバス」、
- 「観光」での「観光地来訪者向け手段確保」、
- 「商工業」での「買い物困難者対策」など。

地域公共交通は人の動きであることを理由に、他の行政分野と一線を画すことなく、多様な分野との連携を進めることで、行政の効率化にもつながります。

✓『身近な専門家』に相談する

広域調整の観点や法制度に基づく指導・支援を受けるべく、県、国等からの支援の活用、相談を行うことは非常に有効です。

また、同じ悩みを抱える近隣市町村の担当者は、一番身近な専門家です。

さらに、行政機関に限らず、研究者、有識者への相談等も有効になります。

専門的な調査・解析を行うために、コンサルタントとの関係を持ち、地域公共交通対策について相談することも有効と考えられます。

● 地域公共交通東北仕事人制度

地域公共交通に対する熟意とノウハウを有した学識者、NPO、自治体職員等の人材ネットワークをつくり、それぞれがアイデアを出し合い、お互いの情報を共有するとともに、地域に発信するために制定されたものです。市町村においては、この制度を積極的に活用し、地域が有する課題の解決に向けて、住民等と協働しながら、地域全体で取り組んでいくことが期待されています。

地域公共交通への対応にも助言等を頂くことが可能となりますので、相談してみてください。

(<http://www.tb.mlit.go.jp/tohoku/ks/new%20page/ks-sub06-2.html>)

● 国土交通省主催の各種研修

国土交通省では地域公共交通の維持・確保の必要性や、対応の進め方などについて、地方公共団体の職員向けの各種研修を実施しています。様々な問題を抱える職員が全国から集まることから、問題・課題の共有や関係の構築などが可能となる効果的な機会です。

ぜひ、研修への参加についてご検討ください。

➡ 関係づくりができれば、取り組む体制づくりへ。

自治体の皆さんのリーダーシップのもと、公共交通に関わる関係者が集まって、協議する場、体制を整えていくことが必要です。課題の共有、意見の吸い上げ、取組に向けた役割分担など、**協議ができる体制づくりを進めてください。**

詳しくは、
まるごとブック
31～39
ページ

データを活用した地域との連携によるバスづくりのススメ

福島県会津若松市
企画政策部地域づくり課公共交通グループ
主査 柏木 康豪



私は公共交通を担当して8年目、その中でバス関係を担当し6年目になる“ベテラン職員”となりましたが、着任した頃は「どうして市が公共交通を考えなければならないの？」と疑問を呈するような、正に“素人職員”でした。そのような状態で、百戦錬磨の交通事業者との交渉や網形成計画の策定、公共交通空白地域対策などに取り組む必要があり、圧倒的な知識・経験不足を痛感したことを覚えています。

そのような中で、仕事の取り組みの転機となった出来事が3つあります。1つ目は、市でGIS（地理情報システム）を導入したことでした。本市GISの特徴が住基情報と連動しているという特徴から、「バスの検討に使えるのでは」と考え、人口分布や利便施設を地図に落とし込み、路線を引いたり消したりするうちに、交通事業者や利用者が経験や感で言っていたことが“データ”として可視化・定量化され、自分なりにあるべき交通の姿を思い描けるようになりました。2つ目は、全てのバス路線に乗車したことでした。網形成計画の策定にあたり、予算の関係で仕方なく自らが乗り込んで乗降調査を行うことになったのですが、これが幸いし、バス実態の“現場感”を体感することができました。3つ目は、平成29年度地域公共交通優良団体表彰を受賞された金川町・田園町住民コミュニティバス「さわやか号」の構築において、“地域と連携”した取組の重要性を経験できたことでした。地域の方々との数年間の取組は、私を公共交通担当者として育ててくれただけでなく、網形成計画策定の基礎となりました。

地域交通は様々な人達の思いが一つになって、ようやく成り立つものであり、その中で我々行政の役割は、関係者の思いを繋げていくことであると感じています。思いを繋げるために、“データ”“現場感”“地域との連携”は効果的に機能すると思いますので、是非、お試しください。



▲金川町・田園町住民コミュニティバス「さわやか号」の取組

理解者・協力者の輪を広げ、 前へ進みましょう

秋田県五城目町
まちづくり課 まちづくり係

係長 伊藤 郭



日常的に自家用車を利用する私にとって、「公共交通」はなじみが薄く、着任当初は自分の町にどのような公共交通が存在するのかさえ十分に理解出来ていないような状況でした。そのような中で地域の方々との座談会など直接お話を聞く機会を重ね、次第に公共交通への理解を深めていくと、時代とともにニーズも変わり、「より便利で効率的なものにするにはどうしたら良いか」「町の活性化につながるお出かけの機会を増やすにはどうしたら良いか」との思いが日増しに強くなりました。しかし、多くの自治体の交通政策担当職員がそうであるように、私も他業務を抱えながら交通政策を担当しておりますので中途半端に手を付ける勇気もなく、もどかしい気持ちで「現状維持」としていたことを思い出します。

本町には町内に鉄道駅がなく、地域内交通は民間バス路線の廃止により住民を対象としたデマンド型乗合タクシーが運行しているのみとなっています。なかなか本腰を入れて向き合えなかった交通政策ですが、平成 28 年度には地域公共交通網形成計画を策定しました。やるべきことを計画中に記載し、今後も継続して向き合わずにはいられない状況を作ってしまったわけです。現在は町中心部に買い物・通院に特化した「循環型コミュニティバス」の運行を計画し、さらに「誰でも利用しやすいデマンド型乗合タクシーへの再編」について検討を進めています。

また、住民の生活圏をひとつの市町村の枠に納めることを想定せず、公共交通利用による交流人口を増やすことで地域を活性化させようと、秋田県のサポートのもと、隣接する八郎潟町・大湯村とともに協議会を立上げ、平成 29 年度には 3 町村による地域公共交通網形成計画を策定しました。現在は、「3 町村内での幹線交通の導入」と「誰でも利用しやすいデマンド型乗合タクシーへの再編」について協議を重ねています。

交通施策は、まちづくりを進める上で大事な土台のひとつとなるものですが、そこに「正解」という概念はありません。当然のことですが、時代の遷り変わりとともに、前例踏襲だけではなく、時には新しいチャレンジが必要なこともあります。複数の担当業務を抱えた中で、新しいことや現状を変えるようなことに取組むのはなかなか勇気のいることですが、一人でなにかを成し遂げようというのは最初から無理なことです。交通面に限らず多方面から理解者・協力者の輪を広げて、担当者である自分の重圧を軽減しながら、一步踏み出してやるしかない状況を作り出してしまおう。そこから得られる結果を積み重ねることにより良い姿に近づけるのではないかと思います。

まだまだ未熟な私が重圧を感じずに仕事が出来るのは、上司や同僚をはじめ、他自治体職員や交通事業者、住民の方々など強い味方に囲まれたからだと感じています。着任当初は孤立しがちなこともあるかもしれませんが、いろいろな方々と接する機会を作り、味方に引き入れてしまっただけではいかでしょうか。



▲五城目町デマンド型乗合タクシーの取組

第2編

突然の指示・対応事項

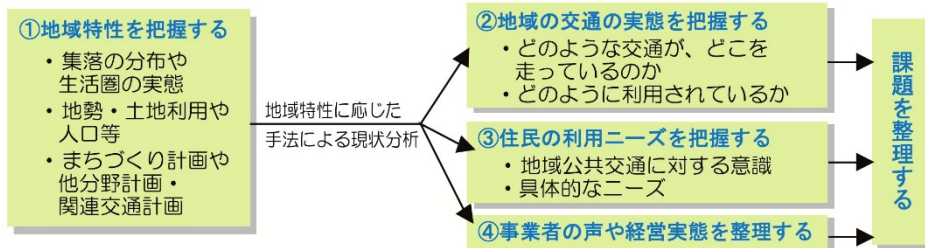
① 地域のニーズ・課題を把握しなければならないとき

首長や議会から突然、「地域の交通課題、住民の要望を教えてください」と指示が来たとき、また、地域からの要望・陳情が発生し対応を検討しなければならないとき、次の点に留意して取り組んでください。

✓ 運行状況、地域の実情を多角的に調査する

詳しくは、
まるごとブック
7～26
ページ

地域公共交通の実態を認識するためのポイントは次の通りです。
これらを基本に、多角的に調査を実施して課題整理につなげてください。



✓ 現状の交通ができていること、できていないことをデータ分析する

詳しくは、
まるごとブック
29～30
ページ

現状の基本的な地域公共交通の実態や住民ニーズのデータを用い、様々な視点から分析し、地域公共交通の課題を整理します。
そのときに「現状の交通ができていること」「できていないこと」を次のような視点例を参考に分析してください。

視点例① 地域構造・ネットワーク・運行実態・ニーズが整合していない箇所はありますか？

視点例② 非効率な運行となっている区間はありますか？

視点例③ 地域公共交通についての情報不足や認知度の低さなどにより、潜在需要を取りこぼしていませんか？

➡ 市町村内での地域間比較を通じて、 優先課題を検討してください。

上記のような調査・分析を通じ、自市町村内の中での課題の位置づけ、切迫度等を分析し、課題毎に優先度を検討してください。

発生、どうしよう・・・



② 計画を策定しなければならないとき

交通の維持・確保に対する課題が明確となり、実際に事業として取り組んでいく段階においては、効率的、効果的に進めていくことが重要となります。「誰が」「いつ」「何を」実施すべきかを検討、共有していくためにも、交通の維持・確保に関する「計画」を策定していくことが重要です。地域公共交通に係る計画を策定しなければならなくなったとき、次の点に留意して取り組んでください。

◆地域公共交通の計画の種類

地域公共交通の計画としては、主に以下のような計画が挙げられます。

- ・地域公共交通網形成計画
- ・地域公共交通再編実施計画
- ・都市・地域総合交通戦略
- ・各市町村が策定する独自の計画

「地域公共交通網形成計画」を策定する際には、調査に係る費用の補助を受けることができます。詳しくは、22 ページのお問い合わせ先まで。

詳しくは、
まるごとブック
69～77
ページ

✓ 理念・方針・目標を明確にし、交通の望ましい姿の共有と関係者の役割を規定する

地域にとって望ましい公共交通網の姿を描いていくためには、**地域が目指す将来像**とともに、その中で**公共交通が果たすべき役割を明確**にして、取組の方向性を定めていくことが重要です。次のポイントを踏まえて、検討を進めてください。

ポイント①：まちづくり、観光振興などの地域戦略との一体性を確保する

ポイント②：地域全体を見渡し、総合的な公共交通ネットワークを形成する

ポイント③：地域特性に応じて、多様な交通サービスを組み合わせる

ポイント④：広域性を確保する

ポイント⑤：地域住民の協力を含む、関係者との連携を図る

ポイント⑥：地域公共交通の活性化・再生の目標を設定する

詳しくは、
まるごとブック
78～85
ページ

➡ 6つのポイントを踏まえて、計画を策定してください。

第1編や第2編①を通じて把握した情報や問題点・課題をもとに、実行性のある計画となるようにしてください。

③ 交通手段の見直しをしなければならないとき

首長や議会などから、「コミュニティバスかデマンドタクシーを導入しなさい」、「あの町の成功事例を我が町でも取り入れなさい」、「利用者のいないバスをどうにかしなさい」等々の地域公共交通の見直しを指示された場合、どのように対応していけばよいでしょうか。

✓ まずは現状をしっかりと見極める

現状の利用状況、沿線地域の状況から、「何が問題なのか」を検証します。具体的には第1編③で示した手法を活用しつつ問題点・課題を明確にしていきましょう。また、既に交通計画が定められている場合には、目標の達成状況についても検証してください。

詳しくは、まるごとブック
7～26 ページ 29～30 ページ

✓ 地域の実情に応じた具体策を検討する

明らかになった問題点や課題に応じて、対応策を検討していきます。まずは、おおまかな方向性を定め、それから具体策を検討していきましょう。

続いて、具体策の検討を進めていきますが、「既存の交通を有効に活用できる方法を考える」べきなのか、「新たな公共交通サービスが導入できるかを検討する」べきなのかによって検討すべきポイントが異なります。「まるごとブック」において検討のポイントを解説していますが、特に次の点については留意してください。

詳しくは、
まるごとブック
40～52
ページ

✓ 「目的」を明確に！

「誰のために（利用者属性・地域など）」、「どんな目的の運行が（ルート・時間帯など）」
「どの程度必要なのか（運行頻度・頻度に応じたモードなど）」を明確に。
好事例であるからといって、目的にそぐわない運行は選択しないよう留意してください。

✓ 定量的データに基づく、需要・採算性の検討を確実に！

定量的なデータに基づき需要予測を実施し、採算性を確保できるかどうかを分析、検証したうえで、交通手段の見直しを行ってください。

✓ 「地域みなさんと一緒につくりあげる」ことが重要！

行政からの押しつけでは住民の利用につながらないことがあります。新たな交通手段の導入についても、地域と一緒に検討し、みんなで盛り上げる雰囲気づくりに心がけてください。

✓ マネジメントサイクルを意識する

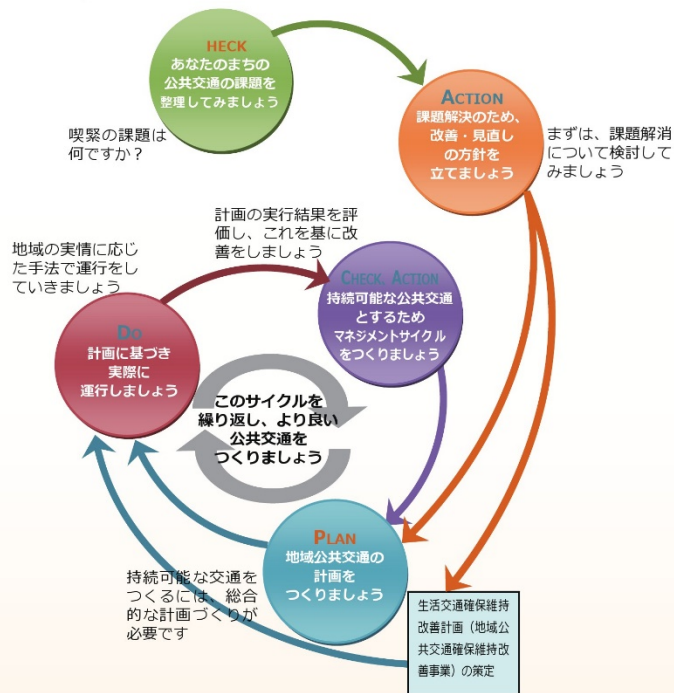
見直しの具体策が決まったら実際に運行することになりますが、想定していたとおりの効果が出ない場合もあります。そのため、一度だけではなく、継続して見直していくことが重要です。

まるごとブックでは、「PDCAサイクル」をベースとして、「CAPDO&CA」と称して、継続的なマネジメントサイクルを実現するために取り組むべきことを説明する構成となっています。

ポイント集は、あくまでも各場面において求められるものを抽出したものです。

そのため、実際に施策を担う方は、マネジメントサイクルという大きな視点に立って、施策を考えていくことを意識してください。

東北版公共交通マネジメントサイクルCAPDO&CA



➡ 状況に応じて見直しを続ける仕組みづくりが重要です

はじめから地域にとって望ましい公共交通を実現するというのは難しく、また、取り巻く状況が変わっていくこともあります。そのため、本格運行の前に実証実験を行う、運行開始後はフォローアップを行うなど、地域公共交通をより良くしていくための仕組みを実践していきましょう。

④ 運行に向けた手続きや補助金の申請をしたいとき

運行に向けた手続きや補助金の申請については、申請に係る期間や、申請時期など、スケジュールを意識して取り組んでください。

✓ 運行に向けた手続き（道路運送法に基づく許認可等）

- ・実際に運行する際は、特に事業用車両を活用した運行において、運行に当たる事業者から国への許認可申請の手続きが必要となります。
- ・例えば、路線バスやコミュニティバス、乗合タクシー、デマンド交通といった運行には、この手続きに、通常3ヶ月程度要することとなります。
（地域公共交通会議で協議が整った場合は2ヶ月程度）
- ・申請までに、事業計画原案の作成や、道路管理者・公安委員会といった関係者との協議・調整等が必要となりますので、地方公共団体においてもスケジュールを意識して、検討・調整を進めてください。
- ・なお、具体的な申請方法や協議・調整に係る会議の進め方については、各運輸支局へ十分に相談した上で、手続きを進めてください。

✓ 補助金を交付するための手続き

詳しくは、
まるごとブック
120～133
ページ ※

- ・地域公共交通の運行に活用可能な補助金は、運輸局所管の「地域公共交通確保維持改善事業」以外にも様々なものがあります。
- ・また、国だけでなく、各県からの補助・支援もあります。
- ・なお、事業によって、交付対象が異なります。補助金の交付申請の際には、実施予定の事業が補助要件に該当しているかどうかだけでなく、補助金の申請時期や提出書類といった手続きについても、各事業の所管部局に十分に相談したうえで、手続きを進めてください。

◆地域公共交通の運行に活用可能な補助金の主な例

- ・国土交通省所管：地域公共交通確保維持改善事業
社会資本整備総合交付金（都市・地域交通戦略推進事業等）
「小さな拠点」を核とした「ふるさと集落生活圏」の形成推進事業
- ・総務省所管：特別地方交付税
過疎地域等自立活性化推進事業
- ・各都道府県所管の事業

※地域公共交通確保維持改善事業について解説を記載しておりますが、最新の交付要綱等をご確認ください。

国土交通省総合政策局「地域公共交通確保維持改善事業」のホームページ
(http://http://www.mlit.go.jp/sogoseisaku/transport/sosei_transport.tk_000041.html)

詳しくは、お問い合わせ先まで

おわりに

地域公共交通の維持・確保に取り組んでいくためには、交通事業者、利用者である地域住民、その他の地域公共交通に関わる関係者が一丸となって課題を解決していかなければならず、自治体には、そのリーダーシップが求められています。

また、地域の実情に応じた創意工夫を図っていく必要があり、決められた「解」が存在するわけではありません。地道に、粘り強く、取り組んでいくことで、地域の将来像を実現するために必要な交通手段の確保がなされるものです。

本書は、地域公共交通の維持・確保へ取り組む地方公共団体の交通担当部署の新任の方をはじめとして、交通に余りなじみのない人にも、円滑に取り組んでいただけるよう、ポイント集として取りまとめました。今後、担当者の皆様にご活用いただき、地域の公共交通の望ましい姿の実現に向けて、取り組む際のお役に立てていただければ幸いです。



お困りの時は、こちらまで

	お問い合わせ先・住所	電話番号
国土交通省 〒983-8537	東北運輸局 交通政策部 交通企画課 仙台市宮城野区鉄砲町1	022-791-7507
東北運輸局 〒030-0843	青森運輸支局 総務企画部門 青森市浜田字豊田139-13	017-739-1501
東北運輸局 〒020-0891	岩手運輸支局 総務企画部門 紫波郡矢巾町流通センター南2丁目8-5	019-638-2154
東北運輸局 〒983-8537	宮城運輸支局 総務企画部門 仙台市宮城野区扇町3丁目3-15	022-235-2517
東北運輸局 〒010-0816	秋田運輸支局 総務企画部門 秋田市泉字登木74-3	018-863-5811
東北運輸局 〒990-2161	山形運輸支局 総務企画部門 山形市大字漆山字行段1422-1	023-686-4711
東北運輸局 〒960-8165	福島運輸支局 総務企画部門 福島市吉倉吉田54	024-546-0345



これだけは押さえて！ 地域公共交通のおしごとポイント集

平成30年 3月

発行 : 国土交通省 東北運輸局 交通政策部 交通企画課

監修 : 地域公共交通東北仕事人

作業協力 : 株式会社日本能率協会総合研究所

参考資料：第8回地域公共交通東北仕事人会議 議事要旨

日時：平成30年2月2日（金）15：00～18：00

場所：仙台第四合同庁舎 4階 海技試験室

出席：

【地域公共交通東北仕事人】

元田 良孝	岩手県立大学名誉教授
北原 啓司	弘前大学大学院地域社会研究科研究科長
吉田 樹	福島大学人文社会学群経済経営学類准教授
熊井 大	交通エコロジー・モビリティ財団 交通環境対策部担当課長
伊地知 恭右	特定非営利活動法人まちもびデザイン事務局長
鈴木 文彦	交通ジャーナリスト
高橋 潤	八戸市都市整備部都市政策課主幹
奥山 武信	株式会社ミヤコーバス業務部業務部長
及川 孝	有限会社フタバタクシー代表取締役
大野 悠貴	名古屋大学大学院環境学研究科研究員
村上 早紀子	弘前大学大学院地域社会研究科客員研究員

【東北運輸局】

藤澤 義人	交通政策部長
菅原 克也	交通政策部計画調整官
菊地 香織	交通政策部交通企画課長
長澤 秀博	交通政策部交通企画課長補佐
鎌田 徹	交通政策部交通企画課専門官
住吉 秀夫	交通政策部交通企画課専門官
遠藤 明良	交通政策部交通企画課専門官
齋藤 大典	交通政策部交通企画課係員
木村 高広	青森運輸支局企画調整部門首席運輸企画専門官
佐藤 雅和	岩手運輸支局企画調整部門首席運輸企画専門官
伊藤 誠	岩手運輸支局輸送・監査部門首席運輸企画専門官
荒 茂	宮城運輸支局総務企画部門首席運輸企画専門官
岩淵 正宏	秋田運輸支局総務企画部門首席運輸企画専門官
會田 光	山形運輸支局総務企画部門首席運輸企画専門官
牛渡 朋幸	福島運輸支局企画調整部門首席運輸企画専門官
及川 三千男	福島運輸支局輸送・監査部門首席運輸企画専門官

【日本能率協会総合研究所】

吉川 弘晃	社会環境研究事業本部交通・まちづくり研究部長
上原 穂高	社会環境研究事業本部交通・まちづくり研究部主任研究員
藤崎 崇	社会環境研究事業本部交通・まちづくり研究部研究員
齋藤 宣弘	社会環境研究事業本部交通・まちづくり研究部研究員
松崎 祐樹	社会環境研究事業本部交通・まちづくり研究部研究員

【議事概要】

1. 開 会

2. 藤澤交通政策部長より挨拶

3. 第4回おでかけ交通博 2017 in きたかみ実施報告

4. 「地域公共交通東北仕事人会議」の登録について

- 村上先生より発表

5. 仕事人からの事例発表及び意見交換

- 吉田先生より発表
- 鈴木先生より発表

6. 「地域の実情に即した創意工夫による交通の維持・確保方策に関するマニュアル」の作成について質疑応答

- (伊地知) : ・「交通」という言葉ではなく「交流」の方が良いと感じている。交通の必要性をあまり感じていない方としては、やるが多すぎると感じてしまうのではないかと。
 - ・地域公共交通に取り組むことの意義を冒頭2P程度で述べておくことが重要ではないか。交通をないがしろにすることで、交流がないがしろにされる等危機感を共有できるように工夫が必要である。
 - ・行政が担うべき意義については担当者の心に響くよう、イントロ部分を工夫して欲しい。
 - ・こういったものは、バス事業者の新人にも読んでいただきたい。北海道の仕事をしており、新卒採用者や高卒者への教育プログラムを策定している。将来、こんなバスドライバーになって欲しいと言うことを伝えているが、課題を抽出していく必要性を検討してもらうように留意して取り組んでいる。
- ⇒ (事務局) : ・イントロ部分については吉田先生へ事前に相談した際に、「取り組むための何か条」といったことがいいのではという提案を受けている。その部分がまだ反映できていない。
- (吉田) : ・なぜ「マニュアル」という名前にしたのかという感想がある。現在のたたき台は既存のマニュアルを要約しているだけと感じてしまう。そのため、担当者にとっては非常に重たい。「初学者が読んでもらう」というものをイメージし作成した方が良いのではないかと。
 - ・冒頭で「公共交通を考える仕事とは何か？」ということに記載する方向がよい。その上で、みなさんに知っていただくこととして「仕事を知る」という過程が重要となる。その次に、「乗って知ってもらう」に繋げていく展開が考えられるが、その前に「調べる」という過程もあると思う。

担当者全員にまずは知ってもらうことについての整理が必要である。

- ・確保・維持を前提に考えると、「まるごとハンドブック」の流れとなってしまうが、引き継がれた際には、自治体によってそれぞれ段階、立場も異なるため、「シーン1 ○○した際の・・・」というものがあれば想像しやすいのではないか。(内容量としては現たき台の4分の1くらいのもものが理想である)

(例) シーン1：課題が分からない

シーン2：計画を作れと言われた

シーン3：ネットワークを見直せと言われた

シーン4：デマンドやコミバスを入れろと言われた

シーン5：利用者のいないバスをどうにかしろと言われた 等

- ・これらのシーンを想定した整理と合わせ、あまり「仕事が多すぎる」と感じないような工夫が必要である。むしろ、「公共交通を考えることは楽しい」ということを打ち出す構成の方がよい。

- (元田)：・公共交通について全く分からない人が多い中、マニュアルを作成しようと言うモチベーションは理解できる。
 - ・ただし、そもそも20Pで収まるのかが疑問である。また、事例を入れていった方がわかりやすいのではないか。今の記載では事象がイメージできない人には理解してもらいにくい。
 - ・不足している部分として「調査」がある。科学的に検証し、合理的な評価が必要であると言った観点での整理を入れた方がよい。
 - ・この構成・内容については、研修して理解させようと言う趣旨ならば分かるが、もっと、漫画や絵本のようなもので興味を持ってもらう等の工夫が必要ではないか。公共交通対策に入っていくきっかけをつくるテキストであるべきと考える。
- (北原)：・地域公共交通対策の教科書をつくる必要はないと思う。全体を通して、「これだけ押さえておけば良い」ということも大事なのではないか。
 - ・体系的に学ばせるのではなく、今これが大事、といったストーリーの方がよい。
 - ・マニュアルという言葉で逆に縛られてしまっているのではないか。
 - ・ある町の計画策定過程において、公表用資料を作成したが、見るなら見てみるといった感じであった。何をするために、何故考えないといけないうのかといった観点で、なぜ公共交通を学ぶことが大事なのか？ということ伝えていく必要がある。
 - ・全てを網羅する必要は感じない。これだけは知って欲しいというネタを並べる形で十分と思う。
- (熊井)：・このマニュアルで学んで仕事に従事し始め、夏にまるごとブックを読んで、秋におでかけ博に来るといような仕組みとなればよい。
- (大野)：・新任の担当者は住民と同じようなレベルにあるということを前提に、丁寧な説明が必要となる。

- ・モチベーションが低い方はそもそも文章を読まないことがあるのではないか。アプリやゲームというような新たなものであれば担当者も入りやすいと思う。今年度は記載すべきことを整理して、来年度以降そういった工夫した展開を考えることも一つと思う。
- ・Point 4 の流れからすると、「計画策定が最終目的」と感じてしまう。計画策定が目的化されないようにした方がよい。交通の望ましい姿を実現していくという中で、ビジョン作りが終着点となるべきである。そのために、計画策定、PR等々という手段に関する整理であるべきと考える。
- （高橋）：・交通がなぜ大事なのか、ということは誰も教えてくれない。そういうことは重要なのではないか。
- （鈴木）：・みなさんの意見は重要であり、私自身も同じ方向性だと考えている。今年度反映することができないものとしても、今後は新しいものも検討していただきたい。
- ・新任にかかわらず、担当者の多くはマイカーしか使っていない。私自身、地域へのアプローチにおいて住民と話す機会があれば、「このままマイカーを使い続けるとどうなるのか」という話題から入っている。マイカーを使い続けた社会の怖さを伝え、本当にこのままでよいのかと考えさせた上で、公共交通へとしている。そういう意味では最初の導入部分は、地域へのアプローチも参考にしても良いのではないか。
- ・「マニュアル」に拘るならば、自治体が困っていることに寄り添うしかない。彼らの悩みである首長や議会对応といった視点での整理が必要となる。むしろ、マニュアルの前段に書かれるような内容を中心に整理していく方向性もあるのではないか。
- ⇒（事務局）：・そもそも、マニュアルを引いた際に、「〇〇をする」といった場合にどうすれば良いのかわからない部分があると思っている。その部分の解決へ手助けとなるようにしていかなければならない。
- （北原）：・全ての人には自分の興味があるものから入っていく。体系的に整理されていても誰も全部は読まない。
- （吉田）：・地方公共団体からの相談として、「急に言われる」「急に引き継がれる」という問題をよく耳にする。例えば、「市長選でデマンドをやるから食い止めたい」という相談もあった。
- ・このような、「具体的なシーンがあって、そこをどうやってブレイクスルーしてきたか」ということが大事なのではないか。
- ・全体的には整理を変え、現在のエッセンスを散りばめれば、よりよいものができると思う。
- （鈴木）：・「〇〇という問題があったときに〇〇した」という整理が重要と感じる。

以上

