

**地域公共交通の人材育成・情報提供の取組みのあり方  
報 告 書**

平成 20 年 3 月

国土交通省総合政策局

## はじめに

平成 19 年 10 月に施行された地域公共交通活性化及び再生に関する法律（以下地域公共交通活性化法という）には、国の努力義務として「市町村、公共交通事業者等その他の関係者が行う地域公共交通の活性化及び再生を推進するために必要となる情報の収集、整理、分析及び提供、研究開発の推進並びに人材の養成及び資質の向上に努めなければならない」ことが示されている（同法第 4 条）。

本調査では、上記の問題意識に立脚し、地域公共交通の活性化、再生を実現していくための人材育成と情報提供について、そのニーズと必要事項、および具体的な実施方法を提言するものである。なお調査に当たっては、市町村に対して実施したアンケート結果を活用している。

# 地域公共交通活性化・再生検討委員会

## 委 員 名 簿

(敬称略・順不同)

委員長	元田	良孝	岩手県立大学総合政策学部総合政策学科教授
委員	加藤	博和	名古屋大学大学院環境学研究科准教授
〃	谷口	綾子	筑波大学大学院システム情報工学研究科講師
〃	鈴木	文彦	交通ジャーナリスト・NPO法人日本バス文化保存振興委員会副理事長
〃	野俣	光孝	国土交通省総合政策局交通計画課長
〃	城福	健陽	国土交通省総合政策局交通計画課地域振興室長
〃	高橋	一郎	国土交通省鉄道局総務課企画室長
〃	後藤	浩平	国土交通省自動車交通局総務課企画室長
〃	市岡	卓	国土交通省海事局総務課企画室長
事務局	坂本	潤一郎	国土交通省総合政策局交通計画課企画調整官
〃	清水	巖	国土交通省総合政策局交通計画課課長補佐
〃	笠野	大	国土交通省総合政策局交通計画課調整係長
〃	伊東	誠	財団法人運輸政策研究機構運輸政策研究所主席研究員・企画室長
〃	谷川	勇二	財団法人運輸政策研究機構調査室次長
〃	和平	好弘	財団法人運輸政策研究機構調査室主任調査役
〃	中嶋	健太郎	財団法人運輸政策研究機構調査室調査役
〃	山根	章彦	財団法人運輸政策研究機構調査室副調査役
〃	高木	晋	財団法人運輸政策研究機構調査室副調査役
〃	新倉	淳史	財団法人運輸政策研究機構調査室調査員

## 目 次

### はじめに

1. 人材育成について .....	1
1-1 人材育成のニーズ .....	1
1-2 必要なスキル .....	4
1-3 人材育成の方法 .....	6
1-4 研修 .....	8
1-5 アドバイザー制度 .....	12
1-6 その他 .....	19
2. 情報提供について .....	21
2-1 情報提供のニーズ .....	21
2-2 必要な情報および情報整理の仕方 .....	24
2-3 情報提供の方法 .....	25
3. 今後の課題 .....	34

## 1. 人材育成について

地域公共交通に関わる人材には、市町村の担当者、交通事業者の担当者および地域住民等のさまざまな主体が想定される。ここではその要となる市町村における地域公共交通担当者の人材育成に着目し、どのような人材育成のニーズがあり、またそのニーズに応えるための必要なスキルや知識にはどのようなものがあるのかについて整理する。その後、研修やアドバイザー制度等、具体的な人材育成方法についてそのあり方を示す。

### 1-1 人材育成のニーズ

地域公共交通の活性化や再生を促進していく上で要となる市町村の地域公共交通担当者の人材育成ニーズとしては以下が考えられる。

#### (1) 担当者の支援とスキル向上の必要性

市町村アンケートの結果によると、公共交通の専任担当者不在の市町村が9割近くへのぼり、兼務者がいる場合でもあわせて3名以下にとどまる市町村が9割近い(図1)。市町村における地域公共交通担当者数の絶対数の不足と、一人の担当者が複数業務の一つとして担当せざるを得ないケースが多いことが示されている。

また、これまで地域公共交通施策がほとんど実施されていなかったり、人事異動で新任となったケース等経験が少ない担当者については、いったいどこから手をつけていいかも分からない状態にあると考えられる。

このような市町村の地域公共交通担当者を支援し、スキルを向上することが求められている。

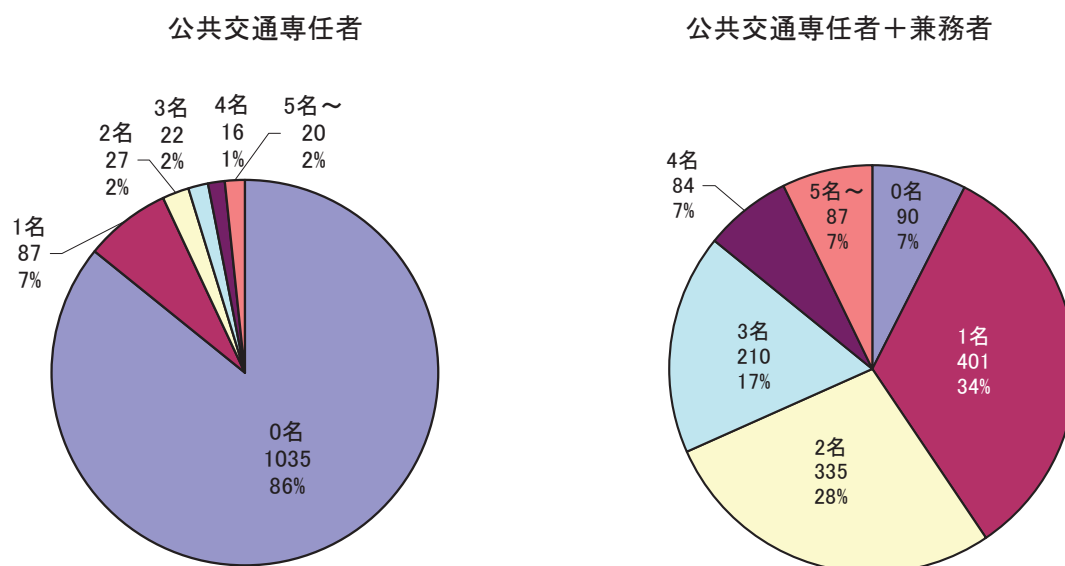


図1 市町村における地域公共交通の担当者数

注) 数字は市町村数

出所) 市町村アンケート(平成19年10月)

## (2) 担当者の役割変化

これまで多くの市町村では、地域公共交通について財政補助等で側面支援することはあっても、その計画や運営について主体的な役割は果たしてこなかったと思われる。

しかしながら、近年の少子高齢化、過度な自動車依存、公共交通の撤退といった地域を取り巻く環境変化に対応するため、自らリーダーシップを発揮して、地域公共交通活性化のための検討プロセス推進、現状把握や目標設定、他主体との調整、地域の関係者との協働といった具体的なアクションが必要とされている（図 2）。

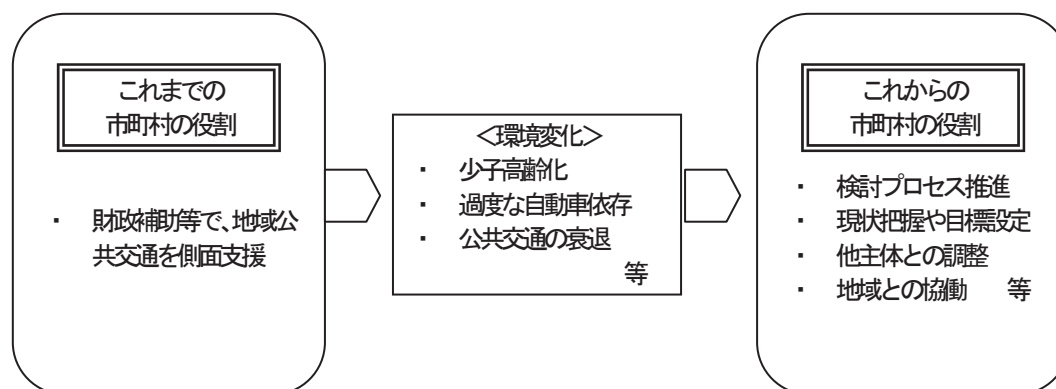


図 2 地域公共交通に関する市町村の役割の変化

一方で、市町村アンケートによると、地域公共交通の施策を実施する上での課題としては、「専門的に取り扱う組織がない」「人材（人員）が不足している」といった体制面の課題に加えて、「内部での連携や理解が不足している（予算面も含む）」「検討に当たっての情報が不足している」「利用者・住民の協力が得られない」「交通事業者の協力が得られない」というように、検討プロセスを推進したり、他主体との調整や地域との協働など、新たに市町村の担うべき役割とされている部分を課題としている市町村が多いことが示されている（図 3）。

このような役割の変化に正しい知識とスキルを持って対応できる人材が求められている。

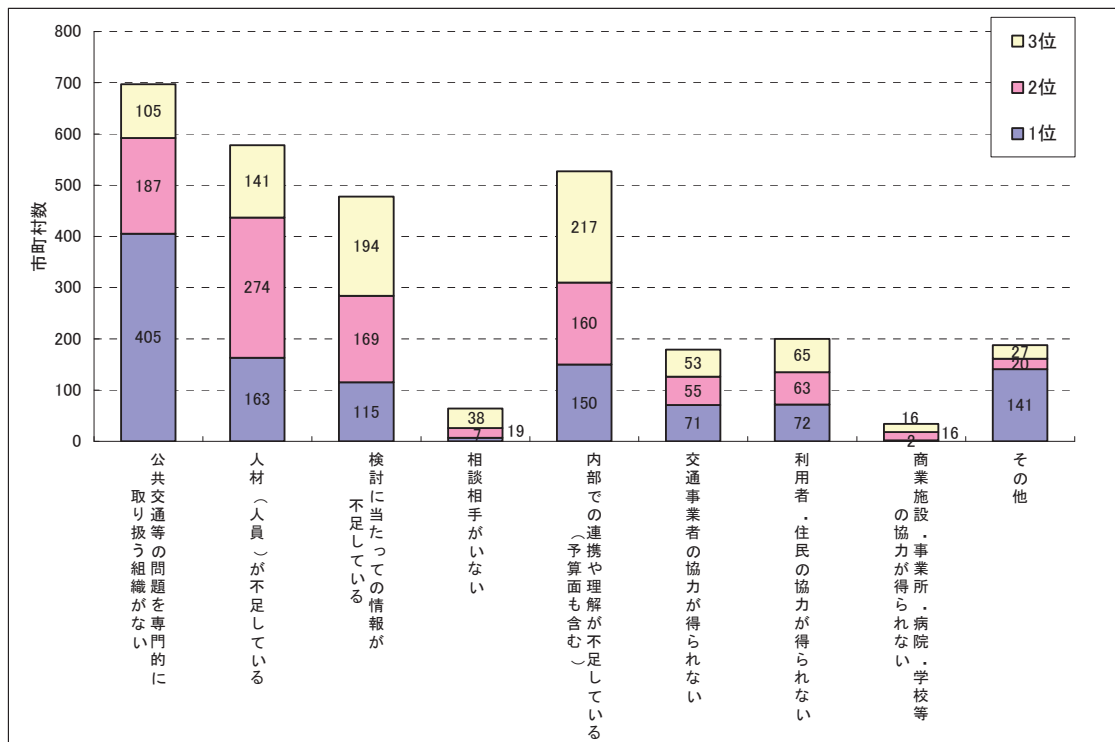


図 3 市町村の交通担当者が考える課題（上位 3 位）

出所）市町村アンケート(平成 19 年 10 月)

## 1-2 必要なスキル

上記のニーズに応えるため、地域公共交通の検討に当たって市町村の担当者に求められるスキルとしては以下のような点が想定される。

### (1) プロセス管理のスキル

市町村が交通政策を計画していくプロセスを適切に管理するスキルが求められる。具体的には、スケジューリング、学識等部外協力者やコンサルタントの選定、協議会等議論の場の設定、現状と問題点の関係者間での共有、政策案の設定と絞込み、関係者との個別調整といった項目が挙げられる。

### (2) 調査・分析と計画策定のスキル

市町村のおかれた環境条件（地勢や人口動向等）や交通の現状を調査し、分析するためのスキルが必要である。さらに、その調査・分析等を基に、市町村の定めるビジョンに整合した目標を設定し、それに準拠した的確な事業計画を策定するスキルが必要である。なお、調査実施やデータ処理自体はコンサルタント等に発注するとしても、データ処理方法や解釈について市町村の担当者が理解しておくことが求められる。また事業計画策定時には、事業者の知見を活用できるための基本的なノウハウを知っておくべきである。

### (3) コミュニケーションのスキル

市町村の担当者は、政策の遂行にあたり、事業者や他行政組織との調整に当たる必要がある。また NPO、住民組織、地元企業等の理解を得て協働したり、パブリックコメントの実施・住民説明会の実施等を円滑に運営するためのコミュニケーションのスキルが求められる。

なお、地域公共交通に関する検討の進め方の例としては、例えば図4のようなステップが想定される。上記の「分析と計画策定」はこれらのステップの中心部分に位置づけられ、「プロセス管理」は7つのステップを円滑に進めていくことを指し、またこれらの各ステップにおいて住民や他機関との「コミュニケーション」が重要であるとする考え方と一致している。

それぞれの項目について必要と考えるスキルの詳細と習得の方法の例を表1に示す。



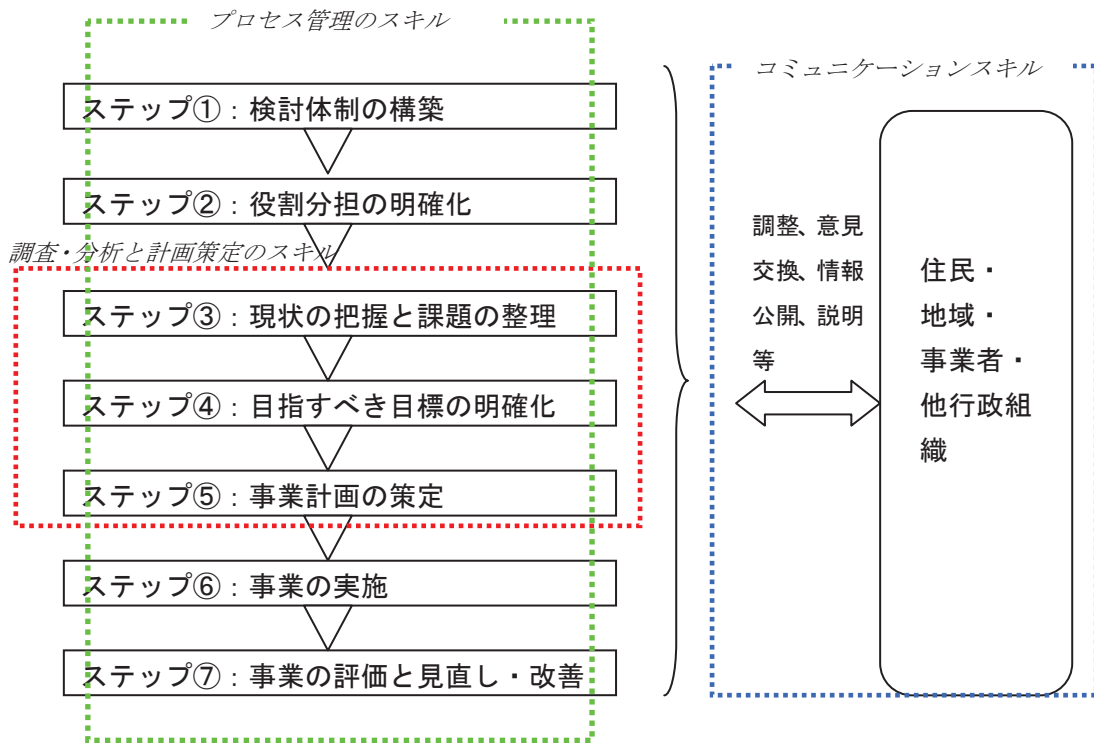


図 4 地域公共交通の検討ステップの例と必要なスキルの関係

出所) 国土交通省中国運輸局「地域のニーズに応じた効率的な乗合旅客輸送サービス導入・促進マニュアル」、平成 19 年 3 月、P44, 45 を修正

表 1 必要とされるスキルの詳細と習得の方法

項目	必要とされるスキル (例)	習得の方法 (例)
プロセス管理のスキル	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ スケジュールリング (行程表作成)</li> <li>・ 関係者への協力要請と協議の場の設定 (検討体制の構築)</li> <li>・ ステップごとの責任範囲の明確化 (役割分担の明確化)</li> <li>・ コンサルや運行事業者の入札、公募等のノウハウ</li> <li>・ 予算化や政策立案のノウハウ</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 専門家や経験者からの講義、アドバイス</li> <li>・ 事例研究</li> <li>・ マニュアルの参照</li> </ul>
分析と計画策定のスキル	<p>&lt;現状の把握と課題の整理&gt;</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・ 利用者数・沿線人口等調査</li> <li>・ 現地調査、アンケート、ヒアリング</li> <li>・ データ処理方法、データの解釈</li> </ul> <p>&lt;目指すべき目標の明確化&gt;</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・ コンセプトづくり、目標設定のノウハウ</li> </ul> <p>&lt;事業計画の策定&gt;</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・ 運行ルート、ダイヤ、運賃、停留所設置等のノウハウ</li> <li>・ 事業採算性検討</li> <li>・ 費用負担スキーム、事業形態構築</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 専門家や経験者からの講義、アドバイス</li> <li>・ フィールドリサーチ</li> <li>・ ComPASS, ComMASS 実習等</li> <li>・ 交通事業者の知見活用</li> <li>・ 事例研究</li> <li>・ マニュアルの参照</li> </ul>
コミュニケーションスキル	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ プレゼン資料、広報資料作成</li> <li>・ 話し方、聴き方</li> <li>・ 交渉、説得</li> <li>・ リーダーシップ</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ ロールプレイ</li> <li>・ 事例研究</li> </ul>

### 1-3 人材育成の方法

ここでは上記のようなスキルを持った人材を育成する方法について検討する。

#### (1) 人材育成の方法

上記のようなスキルを持った人材は、通常業務の中で OJT (On the Job Training)<sup>1</sup> によって育成されるのとあわせて、OJT 以外にも、

- ①「研修」により市町村職員が体系的に手法や事例を学んだり、他市町村職員等と問題意識を共有できたりする機会の設定
- ②「アドバイザー制度」により有識者等が電話等で相談に乗ったり、市町村に出向いて直接必要なアドバイスを行ったりする方法の確立

が有効であると考えられる。

とくにアドバイザー制度については、市町村アンケートの中からも次のような意見によってその制度化が要望されている。

アンケートに記載された市町村の制度・支援措置要望：アドバイザー派遣について

「コンサルタント会社に委託する予算の確保が難しいため、専門家等の派遣制度があれば助かる。」

「ノウハウがなく、相談先がわからない。」

その他にも、日常の業務の中で参照できる文献やインターネット情報等が人材育成の方法として有用と考えられる。

#### (2) 留意点

ここで留意点として、先に示したスキルは、市町村担当者の人事異動の周期が一般的には3年程度であることを勘案とすると、

- ①「研修」により直接担当者のスキル向上を図ることに合せ、「アドバイザー制度」により不足するスキルを補完できるようにすること
- ②「研修」については担当者が赴任した早い段階で実務知識が習得できる研修に参加してもらうこと

が重要である。

現実の場面では、世の中に存在するさまざまな支援制度やメニューのうち、どれが自らの市町村において適用できるのかを市町村担当者が探しあぐねるケースが多い。そのようなときに研修の場やアドバイザーからの助言によって、適切に知識を伝授していける仕組みを作ることが必要である。

さらに、研修の講師やアドバイザー自体にも必要なスキルや知識の全てを持った人材は少ないと考えられ、研修の講師やアドバイザー育成も急務である。

<sup>1</sup> OJT(On the Job Training):実際の仕事を通じたスキル等の取得。

### (3) 現在の相談相手

ちなみに、市町村の公共交通担当者の現在の相談相手としては、「交通事業者」「都道府県」「地方運輸局」「他の市町村」が多いことが市町村アンケート結果から示されている。

相談できる相手として「有識者（大学の先生等）」や「コンサルタント」は少なく、貴重なリソースが十分に活用されていない。アドバイザー制度の有効活用により、このようなリソースと市町村担当者とをマッチングさせる仕組みを構築することが望まれる。

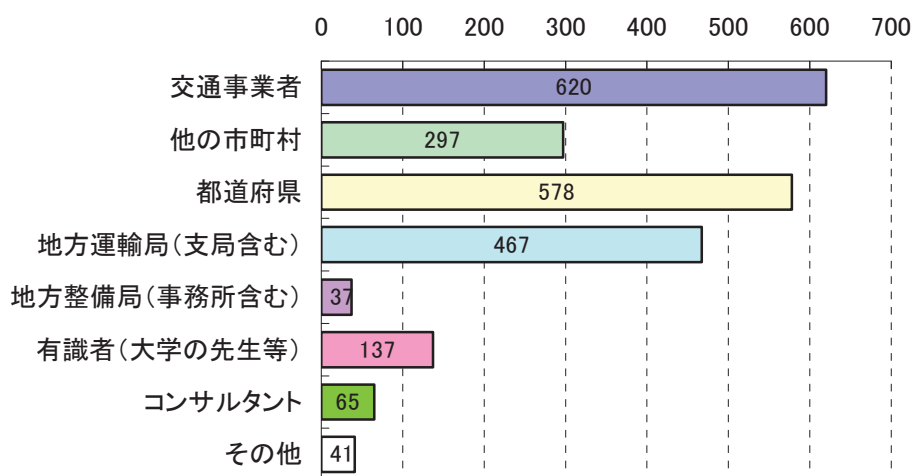


図 5 市町村担当者が相談する相手

注) 複数回答可

出所) 市町村アンケートによる

#### 1-4 研修

ここでは市町村の地域公共交通担当者および管理者に対する研修のあり方について述べる。実際に地域公共交通計画の実施案を作り、さまざまな調査の実施や計画の遂行に当たる市町村の第一線担当者に対する研修が必要であることは言うまでもないが、他の多くの業務のひとつとして当該業務を所掌していることが多い管理者についても、地域公共交通活性化に市町村が取り組む意義等の認識を強化する必要がある。

##### (1) 研修の実施方針と課題等

研修の実施主体、実施単位、講師、対象者と目的、日程およびカリキュラムについては以下のとおりとすることが一案として考えられる。

項目	実施方針	課題等
1) 実施主体	・国（運輸局含む）が公益機関、民間、NPO 等に委託	・国（運輸局）は単に研修を委託する手続きを行うにとどまらず、研修内容の精査、講師の選定等に主体的な関与が必要
2) 実施単位	・極力県単位あるいは運輸局ブロック単位で実施（受講者の負担を勘案）	
3) 講師	・学識者のほか、ベテラン市町村職員等がノウハウを伝授することも有効	・講師の確保とスキルアップが必要
4) 対象者と目的	・第一線担当者：実務知識の習得 ・管理者：意義の把握	
5) 日程	・第一線担当者：1泊2日の研修により実務知識を十分に習得することが望ましい。（ただし業務の都合によりどうしても1泊2日の研修への参加が困難な対象者にも対応できるよう日帰り研修も用意。） ・管理者：日帰りの研修を実施	・忙しい第一線担当者に対し積極的に研修に参加できるよう市町村における首長や管理者の理解が不可欠 ・都道府県主催の会議との連携等については、配慮が必要となる（管理者研修についてもともと管理者クラスが出席する予定となっている協議会等との共催を検討）
6) カリキュラム	・第一線担当者：現地調査、課題の共有化、討議（グループワーク）等やパソコンツール（注）を用いた実践的内容とする。 ・管理者：地域公共交通活性化における市町村の役割、事例紹介、意見交換等を実施する。	・市町村担当者の兼務状況に鑑み、観光やまちづくり等他分野の研修と連携して開催することも必要 ・研修後に相談窓口や受講者のネットワークを維持するための事務局があると望ましい。 ・課題解決的なグループワークは有効だが、その場は盛り上がるものの結局持ち帰るとさまざまな制約により実施できない場合も多い。研修中に個別課題に対する解決策を見つけられるための的確なアドバイスが強く求められる。

（注）パソコンツールとしては ComPASS、ComMASS が一部市町村で活用されている。

## (2) 研修実施案

上記の考え方に準拠すれば以下のような研修の実施案を示すことができる。

### ①初級担当者研修

#### (A コース)

- ・対 象：第一線担当者（初級者）
- ・規 模：約 30～50 人
- ・実 施 場 所：全国各地（極力県単位）
- ・カリキュラム：日帰り

午 前		午 後			
10:30		12:00	13:00	15:00	16:00
	計画策定の方法論（講義）*	事例紹介**	質疑応答・意見交換		

\*講師は学識者等。

\*\*講師は学識者のほか、ベテラン市町村職員等がノウハウを伝授することも有効である。

#### (B コース)

- ・対 象：第一線担当者（初級者）
- ・規 模：約 10～30 人
- ・実施場所：全国各地（地方ブロック単位、活性化事例のある市町村にて）
- ・カリキュラム：1泊2日

日 程	内 容				
	午 前		午 後		
		13:00	14:30	16:00	17:00
1 日目		現地事例紹介	現地調査	課題の共有化*	
2 日目	計画策定の方法論や対外調整の方法（講義）**	課題の具体的解決に向けての討論*** 研修のまとめ			

\*各出席者が自らの市町村における課題を述べる。

\*\*講師は学識者のほか、ベテラン市町村職員等がノウハウを伝授することも有効である。

\*\*\*1日目の現地調査の結果、2日目の講義内容および他出席者の経験を材料に、自らの市町村における課題の具体的な解決方法を導き出すことを目的とする。

### ②管理者研修

- ・対 象：管理者
- ・規 模：約 30～100 人
- ・実 施 場 所：全国各地（極力県単位）
- ・カリキュラム：日帰り

午 前		午 後			
10:30		12:00	13:00	15:00	16:00
	地域公共交通活性化と市町村の役割（講義）*	事例紹介**	質疑応答・意見交換		

\*講師は学識者等。

\*\*講師は経験を有する市町村の管理者等。

## 参考：研修に関する事例

### ●事例1 (財)地域活性化センター「地域再生実践塾」

#### 1. 概要

- ・平成17年度から、自治体担当者等を対象に地域再生について様々な視点から考えるワークショップを全国5カ所で開催。
- ・先進的な地域が開催地として選定され、現場の実践者が講師となる。
- ・ケーススタディを中心としたカリキュラム展開。



#### 2. カリキュラム

- ・2泊3日の日程で開催され、主な流れは次のとおり。
  - 1日目：各テーマに関する基本的な知識や開催地での取り組みを把握
  - 2日目：午前は、フィールドワークにより、現場で実践者から具体的なノウハウについてヒアリング  
午後は、グループワークにおいて、講義やフィールドワークで感じた意見交換、テーマに関する課題の協議を行う
  - 3日目：まとめの講義により、明日から実践できるノウハウを習得

出所) 財団法人地域活性化センターHP

[http://www.chiiki-dukuri-hyakka.or.jp/6\\_gyomu/jissen/h19gyo\\_jissen\\_01.htm](http://www.chiiki-dukuri-hyakka.or.jp/6_gyomu/jissen/h19gyo_jissen_01.htm)

### ●事例2 交通エコロジー・モビリティ財団「市民と進める福祉の交通まちづくりセミナー」

#### 1. 概要

- ・法改正における地域福祉交通と交通バリアフリーに関する新しい動きを学ぶとともに、今までに実施された交通バリアフリーのグッドプラクティス(ユニバーサルデザインのアプローチに基づく先進的取組み事例)を紹介する。
- ・行政関係者、交通事業者、研究者、NPO、ボランティア団体等が対象。



#### 2. カリキュラム

- ・1泊2日の日程で開催され、主な流れは次のとおり。
  - 1日目：学識経験者・国による新法の解説
  - 2日目：学識経験者、事業者による先進的取組事例の紹介

出所) 交通エコロジー・モビリティ財団 HP

[http://www.ecomo.or.jp/barrier\\_free/h19seminar/seminar\\_toyonaka\\_sp.pdf](http://www.ecomo.or.jp/barrier_free/h19seminar/seminar_toyonaka_sp.pdf)



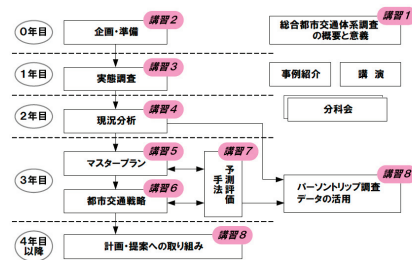
### ●事例3 (財)計量計画研究所「総合都市交通計画研修」

#### 1. 概要

- 行政関係者、研究者、コンサルタント等を対象に、総合都市交通体系調査の内容や活用策の学習や、先進的な調査・計画事例の紹介等を行う。

#### 2. カリキュラム

- 総合都市交通体系調査の標準的な流れに合わせ数年にわたって段階的に受講。
- 分科会が同時並行開催され、事例紹介や、意見交換が行われる。



出所) (財)計量計画研究所 HP

<http://www.ibs.or.jp/res-ac/houkoku/seminar/sem06/pdf/naiyo.pdf>

### ●事例4 国土交通大学校「専門課程道路計画」

#### 1. 概要

- 国土交通省、他省庁、都道府県、政令指定都市又は独立行政法人等の技術系係長クラスを対象とし、道路の調査・計画に関する総合的な専門知識を修得することを目標とする。

#### 2. カリキュラム

- 約2週間行う。
- 地域計画、地域づくりなど複数の専門課程が用意されている。



出所) 国土交通大学校 HP

<http://www.col.mlit.go.jp/>

## 1-5 アドバイザー制度

ここでは市町村の地域公共交通担当者のもとへアドバイザーを派遣する制度のあり方について述べる。

### (1) アドバイザー制度の実施方針と課題等

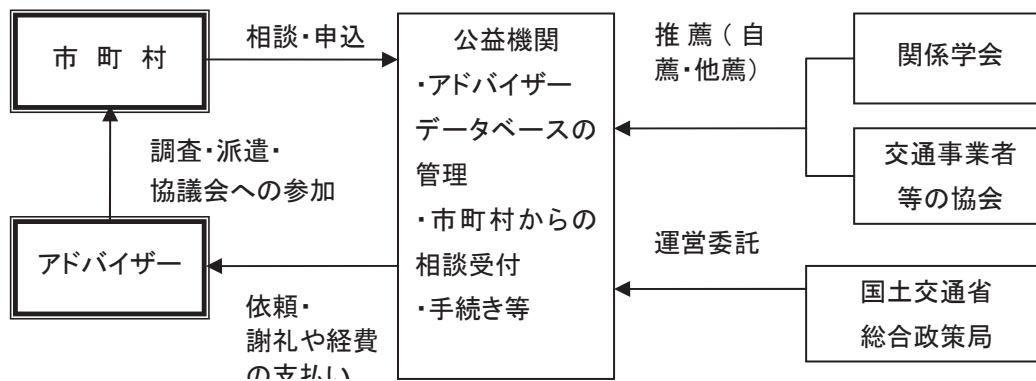
市町村の担当者が持ち場を離れて研修に参加することが容易でない現状からも、アドバイザーが直接現地を訪問すること等によって問題解決の支援を行うことは有効である。アドバイザー制度の実施主体、アドバイザー、アドバイスの方法・回数等、費用負担については以下のとおりとすることが一案として考えられる。

項目	実施方針	課題等
1) 実施主体	・国が実施主体となり公益機関に委託	
2) アドバイザー	<ul style="list-style-type: none"> <li>・有識者のほか、行政担当者、行政、民間OBや経験者、コンサルタント等、多様なニーズに応えるため幅広い層が必要</li> <li>・関係学会や交通事業者の協会等からの推薦によりアドバイザーを公益機関に登録</li> <li>・アドバイザーの専門分野や派遣できるエリア等を含む情報を公益機関が整備して開示</li> </ul>	・新たなアドバイザーの発掘、養成が課題
3) アドバイスの方法・回数等	<ul style="list-style-type: none"> <li>・現地訪問（担当者との面談、講演、調査、協議会への参加等）を基本に、電話、メールによる相談、資料提供等も適宜実施</li> <li>・ニーズに応じて、一回のみの場合や継続してアドバイスする場合あり</li> <li>・市町村側のニーズと、アドバイザー側の専門性や都合等を公益機関がマッチング</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・派遣によるアドバイスの後も継続して相談できる窓口があることが望ましい。</li> <li>・派遣時の相談内容や回答について、データベース化されて公開されることが望ましい。</li> </ul>
4) 費用負担	・予算確保が難しい市町村に配慮する必要がある。	
5) 制度の広報	<ul style="list-style-type: none"> <li>・国は運輸局等を通じ制度を市町村に知らせる。</li> <li>・その他国及び制度の委託先の公益機関はセミナー等の場で積極的に広報を行う。</li> </ul>	



## (2) アドバイザー制度実施体制案

上記の考え方に準拠すれば以下のようなアドバイザー制度の実施体制案を示すことができる。



### <公益機関の役割>

- ①アドバイザー登録：関係学会（土木学会、日本交通学会等）、交通事業者の協会等からの推薦を受けて、アドバイザーを登録する。
- ②データベース化：アドバイザーの専門分野、派遣できるエリア等をデータベース化し、ウェブ上で公開。
- ③市町村の相談受付：所定のフォーマットを定め、市町村から相談したい事項や希望するアドバイザーの専門領域等を受け付ける。
- ④アドバイザーに依頼：訪問先、アドバイス内容（ワンポイントのアドバイスか、継続的なアドバイスか、調査を伴うか、協議会等へ参加が求められているか等）、日程等を明確にしてアドバイザーに依頼する。
- ⑤謝礼・経費支払い：アドバイザーに必要な謝礼や経費を支払う。

写 真	<b>【氏 名】</b> (連絡先) <b>【所属・役職】</b> <b>【得意分野】</b>
<b>【経歴】</b>	<b>【地域公共交通アドバイザー実績】</b>
<b>【ひとこと】</b>	

図 6 ウェブ上で公開するアドバイザーのデータのイメージ (参考)

表 2 他のアドバイザー制度における派遣費用負担 (参考)

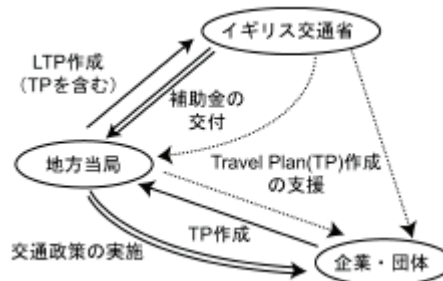
主催者	制度名	負担額
国土交通省都市・地域整備局	「地域振興アドバイザー派遣制度」	第 1 回についてのみ国土交通省負担
(財) 地域活性化センター	「地域づくりアドバイザー事業」	原則として、派遣 3 回分までを上限に協会で負担し、これを超える分の費用については派遣要請者の負担とする
(財) 都市計画協会	「まちづくり専門家派遣」	講師報償費、交通費及び宿泊費で、1 事業あたり総額で 30 万円を限度。

出所) 各 HP より調査した。

●参考海外事例：英国の交通計画策定におけるアドバイザー派遣

1. 概要

- ・イギリスでは政府（交通省）が地方当局に対して地方交通計画（Local Transport Plan = LTP）の作成を求め、その結果に基づき予算配分を行っているが、その評価基準の主要な要素に、企業や学校等が作成する交通計画（Travel Plan = TP）がある。
- ・TPは企業や団体が自らの活動から派生する交通において、一人乗り自動車交通の削減や移動ニーズの抑制を達成するために作成する計画である。地方当局がTPを作成しようとしている組織に対して専門のアドバイザーを派遣する費用を、交通省が助成している。



2. 派遣要領

- ・アドバイザーはあらかじめ国に登録されている民間のコンサルタント
- ・5日分の派遣費用を国が助成
- ・それ以上の期間が必要な場合は実施主体において負担
- ・当初は企業向けの派遣が中心であったが、最近は学校向けの派遣も拡充

出所) 高橋勝美、千葉尚「英国のトラベルプランの動向」、IBS Annual Report 2004  
<http://www.ibs.or.jp/pub-rep/a-report/pdf/s2004/s2004.pdf>

## 参考：アドバイザーに関する事例

### ●事例1 「バス 110 番」

#### 1. 概要

- ・自治体担当者、NPO 等を対象としたバス計画支援のボランティアサービス。
- ・15 名のアドバイザー（大学や NPO 等の有識者）が実施。
- ・平成 18 年 3 月から平成 19 年 7 月までで、都道府県 8、市町村等 20、NPO 団体 1 の計 29 団体から相談。
- ・デマンドバス、コミュニティバス、公共交通計画の作成、市町村合併に伴う公共交通計画の作成等の問い合わせが多い。

#### 2. 派遣要領

- ・必要に応じて現地での講演、調査、アドバイス等を実施するが、あくまでアドバイザーはボランティアとしての位置づけ。旅費程度を支給してもらうケースあり。

出所) 元田良孝「バス 110 番とその背景」運輸と経済、2007 年 10 月

### ●事例2 国土交通省都市・地域整備局「地域振興アドバイザー派遣制度」

#### 1. 概要

- ・地域の活性化・交流を促進するために、様々な課題を抱えている市町村へ各分野の専門家を派遣して助言を行う。
- ・具体的には、①地域に対する外部からの刺激、②民間の視点からの地域振興方策の検討、③第 3 セクターへの情報やノウハウの提供を図る。
- ・従来、地方振興、中心市街地活性化、山村三セクの 3 分野に分かれていたが、課題を総合的に把握することで、より効果的なアドバイスをするために、3 分野が統合された。
- ・様々な分野のアドバイザーを介して、活動主体に分野を越えた情報交換・交流の場を提供する。

#### 2. 派遣要領

- ・派遣地区：30 地区程度
- ・派遣アドバイザー：1 地区当たり原則 3 人以内
- ・派遣回数：1 地区当たり原則 3 回以内
- ・費用負担旅費(交通費、宿泊費)：第 1 回についてのみ国土交通省負担

出所) 国土交通省 HP [http://www.mlit.go.jp/crd/chisei/g1\\_2.html](http://www.mlit.go.jp/crd/chisei/g1_2.html)

### ●事例3 (財) 地域活性化センター「地域づくりアドバイザー事業」

#### 1. 概要

- ・各市町村等が行う自主的・主体的な地域づくりに対する支援の一環として、地域の活性化を推進するため適切な助言を行う各分野の専門家等の受け入れに要する経費の助成を実施。
- ・市町村等の要望に応じ、専門家に関する情報提供も実施。
- ・平成19年度採択は54件。デマンド交通システムの開発のように地域公共交通に関わる案件もある。

#### 2. 派遣要領

- ・助成対象経費は、講師報償費、交通費及び宿泊費で、1事業あたり総額で30万円を限度。
- ・市町村等は課題、アドバイスを受けた項目、アドバイスを受けた後の予定、アドバイザーの専門分野、希望時期、申請額等を同財団法人に申請。同財団で採択可否を決定する。アドバイスを受けた後は、実施報告書と経費報告書を報告する。

出所) (財)地域活性化センターHP

[http://www.chiiki-dukuri-hyakka.or.jp/7\\_consult/adviser/advis.htm](http://www.chiiki-dukuri-hyakka.or.jp/7_consult/adviser/advis.htm)

### ●事例4 (財) 都市計画協会「まちづくり専門家派遣」

#### 1. 概要

- ・まちづくり初動期における行政及び住民などに対する助言や、中心市街地活性化・密集市街地整備などの様々なまちづくりプロジェクト推進の支援、地方公共団体職員等への都市計画等に係わる助言や研修などを行う。

#### 2. 派遣要領

- ・派遣地区：概ね10都市程度
- ・派遣回数：1都市につき、5回程度。1回の派遣に複数名の専門家の派遣も可能
- ・専門家の選定：「まちづくり専門家データベース(\*)」を用いて、派遣要請者と協会が選定
- \* まちづくりや建築等に関する専門家約800名を登録したデータベース。平成17年度に都道府県及び都市計画を有する約1,500市区町村(都市計画担当)に配布。
- ・費用負担：原則として、派遣3回分までを上限に協会が負担し、これを超える分の費用については派遣要請者の負担とする

出所) (財) 都市計画協会 HP

<http://www.tokeikyoku.or.jp/event/pdf/H19senmonka/youryou.pdf>

### ●事例5 国土交通省総合政策局「観光地域プロデューサー」

#### 1. 概要

- ・地域の観光振興の牽引役となる人材を欲している地域と、観光地域プロデューサー希望者とのマッチングを促進するモデル事業。

#### 2. 派遣要領

- ・観光地域プロデューサーを必要とする地域（市町村）からの応募を受け、学識者の検討会で5地域程度のモデル地域を選定。
- ・選定されたモデル地域で観光地域プロデューサー希望者を募集
- ・希望者の中から書類審査により候補者を選定し、研究を受講してもらう（東京近郊で5日程度開催）。研修修了者の中から観光地域プロデューサーを決定。

出所) 国土交通省 HP

[http://www.mlit.go.jp/kisha/kisha07/01/010525\\_2\\_.html](http://www.mlit.go.jp/kisha/kisha07/01/010525_2_.html)

### ●事例6 内閣官房地域再生本部「地域再生伝道師」

#### 1. 概要

- ・地域再生についての考え方や制度を地域の市町村や民間事業者に浸透させるとともに、地域再生の提案募集や地域再生計画の策定に際してのアドバイスを迅速かつ機動的に実施し、地域と国との間の情報の相互発信の拠点となる者として、各都道府県単位で選任されたもの。

#### 2. 派遣要領

- ・人数：各都道府県2名程度選任（全国で約100名）
- ・支援：メーリングリストの運用、事例発表会の開催

出所) 首相官邸 HP

<http://www.kantei.go.jp/jp/singi/tiikisaisei/dendousi.html>

## 1-6 その他

その他、日常の業務の中で参照できる文献やインターネット情報等が人材育成の方法として考えられるため、それらを検索できる環境整備が必要である。

- ・ 文献、マニュアル

「地域のニーズに応じた効率的な乗合旅客輸送サービス導入・促進マニュアル」(中国運輸局)、「これからの地域交通」(運輸政策研究機構)、「バスサービスハンドブック」(土木学会)等のマニュアルのほか、各種論文や書籍が刊行されている。それらをリスト化して、常に最新の情報にアクセスできることが望まれる。

- ・ インターネット情報

行政のホームページには制度や事例等が紹介されているほか、多くの自治体や事業者はホームページで地域公共交通のサービス情報を提供している。適切な検索によりそれらを見つけ出す手法を習得することが必要である。

また、「べからず集」(以下参考資料)によりやってはいけないことを理解すること等も有用である。

●参考 自治体（市町村）のはまりやすい落とし穴（例）

□成功事例（ベストプラクティス・流行等）の見よう見まね

→言うまでもなく、地形も違えば、住んでいる人や立地状況などほとんどが異なりますし、またその取組みのプロセスや関わった人々の考え・姿勢なども違います。

□「コミュニティバス」や「デマンド型乗合タクシー」等を走らせたらずべてが解決するという思い込み

→何のために走らせるのか、どのような役割を果たすのかなどをしっかりと位置づける必要があります。

□地域からの要望・声イコール利用してもらえる（需要）ものだという思い込み

→地域住民からの意見・要望が必ずしも実際の需要と一致しておらず、大きな赤字となるケースもみられます。現場を知り、事前の調査をしっかりとすることが必要です。

□一度走らせてしまったら、もうやめられないという思い込み

→試験運行と称しても、運行継続の基準等が曖昧な（もしくは、そもそもない）ため、そのまま本格運行へと繋がってしまっています。

□すべての地域に同等のサービスをすることが公平・平等だという思い込み

→「公共性」と「公平性」・「平等性」が混同しているので、今後は、地域に応じた適切なサービス内容を決めることが重要です。

□「コミュニティバス」や「デマンド型乗合タクシー」等は赤字運営が当たり前だという思い込み

→運行の目的・位置づけや役割分担、運行継続の基準等が明確になっていないと持続的な運行は望めません。

□自治体がすべてを考えるべきという考え方

→計画が絵に描いた餅とならないよう、民間交通事業者や地域住民等の関係者とともに、協働して取り組むことが必要です。

□「バス」や「乗合タクシー」等に乗ったこともないのに、これらの取組み等について考えている

→調査により得られた結果と実際の需要等が乖離したままの計画となりがちです。

□住民説明会や委員会等の各種会議はとりあえずやらないといけないものという思い込み

→庁内の内部的、あるいは許可申請などのために、とりあえず開催されているだけでは、認識等は共有されません。

□運行を開始したら、それで終了したという思い込み

→運行を開始した後ではじめて明らかになる課題・改善点も少なくなく、運行後のフォローアップが行われている自治体が少ないと思われています。PDCA サイクルでの取組みを行っていく必要があります。

□とにかく早期に「コミュニティバス」や「デマンド型乗合タクシー」等を走らせなければならぬという義務感

→十分なニーズの把握や採算性などの検討もせずに、走らせること自体が目的となってしまっているような取組みはうまくいかないことが多く、逆に自治体の財政を圧迫する等の弊害をもたらします。

出所) 中国運輸局「地域のニーズに応じた効率的な乗合旅客輸送サービス導入・促進マニュアル」



## 2. 情報提供について

地域公共交通の活性化・再生に関しては、現状でもさまざまな主体が情報発信を行っているが、地域公共交通の活性化・再生に関与するさまざまな主体（市町村担当者、交通事業者、NPO、地域関係者等）の立場からはどのような情報提供が求められているか、またそのニーズに応えるためにはどのような情報が必要で、どのように整理すればよいのか、そして具体的な情報提供の仕方をどうすべきかについて検討する。

### 2-1 情報提供のニーズ

地域公共交通の活性化・再生に関しては、現状でもさまざまな主体が情報発信を行っている。

下表には地域公共交通の活性化・再生に関与するさまざまな主体（市町村担当者、交通事業者、NPO、地域関係者等）に対して提供されている情報の分類と、それぞれについての情報の受け手側のニーズとして考えられることを整理した。

表 3 地域公共交通の活性化・再生に関して提供される情報と受け手のニーズ

		制度・手法	事例	統計
情報の提供主体と提供内容	行政	<ul style="list-style-type: none"> <li>●国、県、市町村による支援制度等の紹介：               <ul style="list-style-type: none"> <li>・各行政のホームページ、パンフレット</li> <li>・行政による説明会</li> </ul> </li> <li>●マニュアル：               <ul style="list-style-type: none"> <li>（例）</li> <li>・「地域のニーズに応じた効率的な乗合旅客輸送サービス導入・促進マニュアル」（中国運輸局）</li> </ul> </li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>●事例集：               <ul style="list-style-type: none"> <li>（例）</li> <li>・「全国のバス再生事例集」（自動車交通局）</li> <li>・「（鉄道）ベストプラクティス集」（鉄道局）</li> <li>・「公共交通活性化総合プログラム（事例集）」、「新しいタクシーへの取り組み事例集」（東北運輸局）</li> </ul> </li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>●国、県、市町村による統計データ：               <ul style="list-style-type: none"> <li>・人口、自動車保有率、公共交通分担率等</li> </ul> </li> </ul>
	その他	<ul style="list-style-type: none"> <li>●ガイドブック：               <ul style="list-style-type: none"> <li>（例）</li> <li>・「バスサービスハンドブック」（土木学会）</li> </ul> </li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>●事例集：               <ul style="list-style-type: none"> <li>（例）</li> <li>・「これからの地域交通」（運輸政策研究機構）</li> </ul> </li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>●事業者公表資料：               <ul style="list-style-type: none"> <li>・輸送実績、サービスレベル等</li> </ul> </li> </ul>
情報の受け手のニーズ		<ul style="list-style-type: none"> <li>・支援制度が多岐にわたり、どの支援制度が自らの地域で活用されるべきなのかわからない</li> <li>・新しい制度に変わっていくので、どれが活用できるものなのかわからない</li> <li>・どのようなステップで政策に着手していけばよいかわからない</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・自らの地域の地勢等に適した事例を知りたい</li> <li>・現在のステップでやるべき施策、他主体との調整の秘訣等を知りたい</li> <li>・さまざまな技術のうち、どれを採用したらよいかわからない</li> <li>・金をかけずに創意工夫により効果を挙げた例を知りたい</li> <li>・他事例の教訓（失敗や対処等）に学びたい</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・市町村単位で加工されていないデータが多い</li> <li>・大きな市でないと実施されない調査がある</li> <li>・データが粗すぎて小さなエリアでは使えないものも多い</li> <li>・区間別の輸送実績など開示されないデータがある</li> <li>・上手なデータの取り方がわからない</li> <li>・自分の市町村のデータはとれるが、他の市町村との比較ができない</li> </ul>

とくに市町村担当者のニーズとしては、アンケートにより次のような情報が必要であることが示されている。すなわち、「国の支援制度の内容」、「他の地域における事例やその成功要因」、「利用者ニーズの把握方法、需要予測等、交通計画策定時における調査の方法」等が挙げられている。

なお当該アンケートは平成 19 年 10 月に実施されているが、地域公共交通活性化法が同時期に施行されている。同法施行後は、同法に関連した支援制度の内容に関する情報へのニーズがより高まっているものと考えられる。

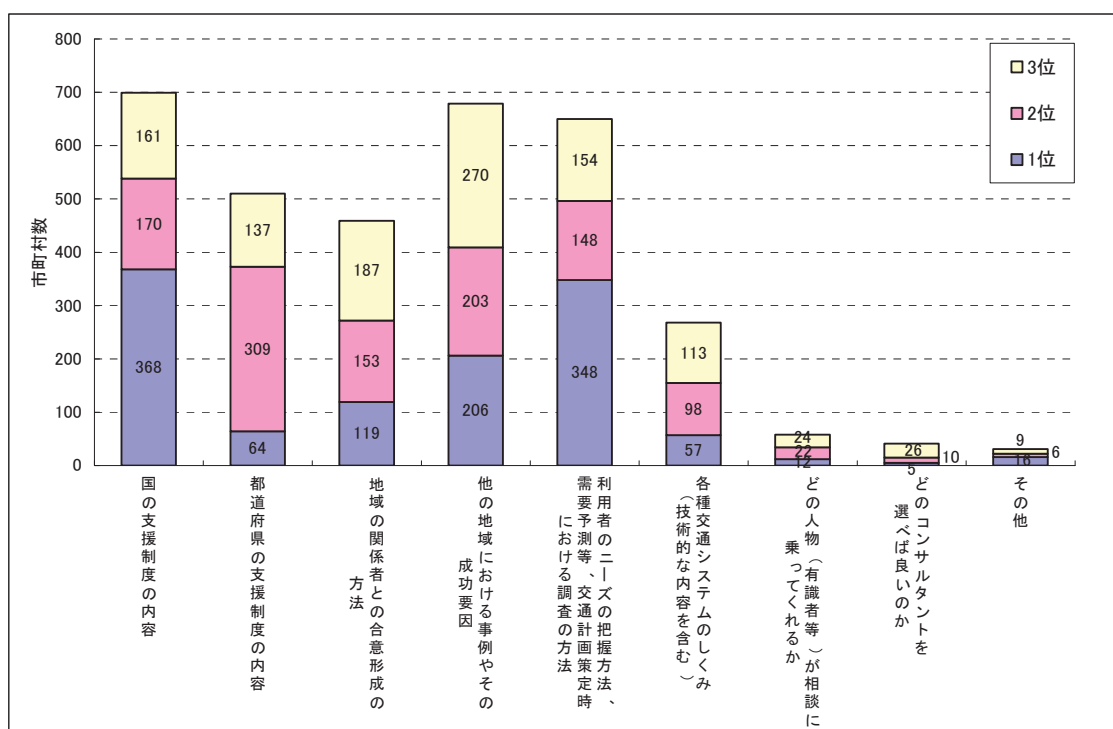


図 7 市町村の地域公共交通担当者が必要とする情報（上位 3 位）

出所) 市町村アンケート（平成 19 年 10 月）

また市町村アンケートに記載された市町村の課題（自由記述）には、地域の置かれた多様な状況（千差万別な地勢、人口集積の状況、交通の実態等）に応じた的確な公共交通の活性化策を模索する市町村担当者の声が寄せられている。

このような多様な状況に対しては、一律の情報は役に立たない場合がある。すなわち、当該の地域の置かれた状況に類似の事例を探し出した上で、そのようなパターンにおいてうまくいった解決策を提示することが当該地域にとって意味を持つことと考えられる。

#### アンケートに記載された市町村の課題：地域の置かれた多様な環境について

「市域が南北に細長く、北部の人口の多い地域、中部の開発推進地域、南部の山間過疎地域の公共交通の需要に格差があり、地域ごとの調整に苦慮している。」

「町内の集落が放射状に点在しているため、バス等の運行効率が悪い。」

「山間地を運行する路線バスの利用者が年々減少している。」

「海岸沿いに東西に長い形状で、離島や岬といった特異な地形に人々が生活しており、住民の交通手段の確保が大きな行政課題となっている。」

「交通空白地域へのコミュニティバス等の公共交通の導入を検討しているが、狭小な道路のため手段の選択に苦慮している。」

「当市は広域であるため、バス交通のほとんどが市内で完結しており、複数市町村にまたがることを要件としている国の補助金は対象外となっている。そのため市独自の補助金により市内のバス路線を支えているが、平均乗車密度2人以上という市の補助要件も満たすことが出来ず、バス路線が徐々に廃止となっている。」

「最近バス事業者からある小学校を經由する系統の廃止方針が伝えられたため、できるだけ早期にスクールバス化する条件で、限られた範囲でのみ当面の運行を依頼した。」

「三市町合併という経緯の中で、一部地区のみ福祉巡回バスが運行しており、他地区の交通弱者に対する施策が求められている。」

「バス事業者から道路の渋滞等のため定時性が確保できないことから撤退したい旨の申し出があり、今後道路の渋滞緩和対策が図れない中、どのように対処していくかが課題となっている。」

「観光路線は利用客が定着したが、生活路線は利用者の減少が激しく、両者の差がはっきりしてしまった。」

## 2-2 必要な情報および情報整理の仕方

上記ニーズから、市町村の担当者を中心に、地域公共交通の活性化・再生に関与するさまざまな主体（交通事業者、NPO、地域関係者等）にとって必要な情報として、次のような項目が挙げられる。

- ・ 地域のプロフィール（人口、交通モード、法令種別、運営主体等）
- ・ 取組みの背景（地域と交通の状況、活用メニュー等）
- ・ 実現したサービス（サービス内容、技術等）
- ・ 効果と負担
- ・ プロセスと調整
- ・ 創意工夫・知見・教訓

そしてこれらの情報が以下のように整理されていること（すなわち、以下の視点で検索が可能であること）が情報のユーザー側から求められる。

### (1) 症例に合った処方が分かること

自らの地域の実情や問題点に照らし、類似の症例を見つけ最も適切な処方を得たいとするニーズがある。そのためには、一元化されたデータベースにより、例えば「人口」、「モード」、「地域と交通の状況」といった多様な項目により、特徴的な事例についての情報が検索しやすくなっていることが求められる。症例に合った処方を検索するための体系を後に示す。

### (2) 創意工夫・知見・教訓に学べること

他市町村で実施された事実に基づいて、創意工夫や知見、教訓（失敗事例や失敗からの脱却）に学び、自らの地域への適用可否を検討したいとするニーズがある。単にデータや事実が述べられているだけでなく、成功の秘訣や教訓を提示することが必要である。さらに、これらの情報を見た人が質問を發し、アドバイザー等が回答できる仕組みがあればなお好ましい。

### (3) 情報が更新されていること

制度が変更されたり、事例についても成功と思われていたものが失敗事例となったり、失敗から成功に転ずるケースもあることから、情報が常に更新されていることが必要である。またニーズに応じて、新しい情報がユーザーに配信される仕組みも有用であると考えられる。このための方法として、運輸局や関係公益機関において、統一かつ継続的な情報の収集・維持・更新が必要である。

さらには、即時性に対応した情報提供システムの仕組みの構築についても検討が必要である。

### 2-3 情報提供の方法

上記方針から具体的な情報提供の方法を検討すると以下の方法を実施することが一案として考えられる。

#### (1) 考え方

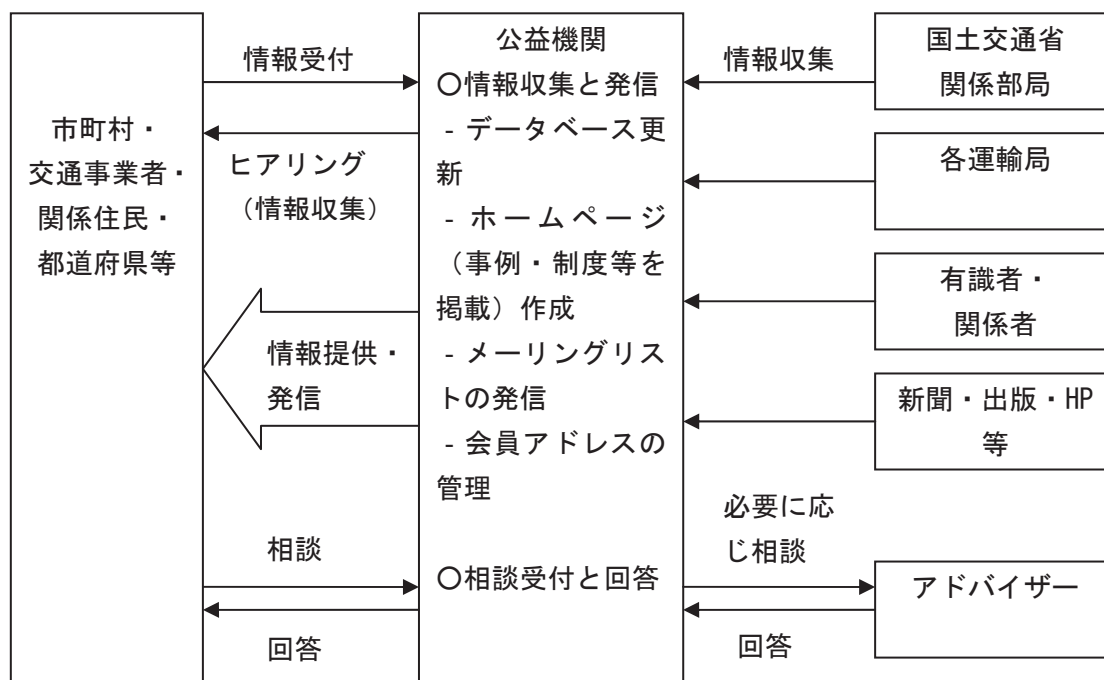
症例に合った処方の方の把握、創意工夫・知見・教訓からの学習、情報の更新という上記方針を実現するためには、紙媒体に加えて検索のしやすいウェブベースの情報提供が優れていると考えられる。本調査においては事例集（紙媒体）を作成するが、将来的にウェブベースの情報提供を行う場合にもそのまま内容を利用できるように構成を工夫する必要がある。

さらに次のステップとしては「地域公共交通に関するポータルサイト」（情報の玄関）を開発することを視野に入れ、他サイトへのリンクや統計データの提供にあわせて、メールマガジンの配信やメールによる双方向の情報交換も行うことが検討されるべきである。

ここで、事例情報提供における検索のキーワードとして図 8、9 に示す事例の整理体系を用いることとする。これにより例えば、知りたい情報が「人口が〔1 万人以上 5 万人未満〕の市町村で、〔事業者から撤退の申し出〕に対処するケースで〔住民負担〕も検討したい」という場合を想定すると、それぞれのキーワードのボタンをクリックすることで、これらの条件に合致する複数の事例を画面に表示できる仕組みを構築できる。

#### (2) 情報提供体制試案

上記の情報提供を公益機関が中心になって実施する場合、以下のような体制が考えられる。





0. プロフィール			
人口	モード	法令種別 (バス・タクシーのみ)	運営主体
100 万人以上	コミュニティバス	道路運送法第 4 条(乗合)	交通事業者
50 万人以上 100 万人未満	路線バス	道路運送法(旧)第 21 条 (乗合運行の許可)	自治体
30 万人以上 50 万人未満	乗合 タクシー	道路運送法(旧)第 80 条 (自家用自動車による 有償運送)	住民・NPO ・その他組織
10 万人以上 30 万人未満	鉄軌道	道路運送法第 78 条 (自家用自動車による 有償運送)	
5 万人以上 10 万人未満	旅客船		
1 万人以上 5 万人未満	乗継改善・ 複数モード		
1 万人未満			

1. 取組みの背景									
地域と交通の状況					活用メニュー				
		(協議会)	(総合)	(バス等)	(鉄軌道)				
公共交通の 利用者減少	少子高齢化	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	公共交通活性化 総合プログラム	地方バス路線 維持対策	地方鉄道活性化支援 事業 (近代化補助)				
交通不便地域 の存在	人口減少	鉄道近代化補助に関する再生 計画を作成するための協議会	地域公共交通活 性化・再生事業	地域バス交通 活性化事業	幹線鉄道活性 化事業費補助				
事業者から 廃止の申し出	移動制約者 への対応必要性	LRT 整備計画を策定 するための協議会	まちづくり交付金	オムニバスタウン 整備費総合事業	LRT システム 整備費補助				
事業者からサービス 切り下げの申し出	生活交通の 確保	道路運送法に基づく 地域公共交通会議	都市・地域総合 交通戦略	自動車事故防止 対策補助	路面電車走行 空間改築事業				
事業者の経営危機	通学手段の 確保	道路運送法に基づく 運送協議会	交通結節点 改善事業	都道府県の 補助(バス)	都道府県の 補助(鉄軌道)				
新規参入	厳しい気象条件	離島航路行政 連絡会議	公共交通移動円滑化 設備整備費補助	市町村の 補助(バス)					
自動車中心社会	高台・起伏に 富んだ土地	都市・地域総合交通 戦略の策定のための 協議会	構造改革 特別区域計画						
道路交通渋滞	環境対策の必要性	まちづくり交付金の ための協議会	都市再生 モデル事業						
中心市街地 衰退	住民からの路線 新設要望	自治体独自 協議会	電源立地 地域対策交付金						
市街地の 拡散化	市町村合併による 交通再編		新エネルギー・産業技 術総合開発機構 (NEDO)補助事業						
宅地化	現行サービスに 限界、見直しの必要		都道府県の 補助(総合)						
集落点在	他分野(教育・福祉) との整合性		公的補助 なし						
広域な 自治体	観光振興の必要性		市町村単独事業						
交通の 要衝	過疎地域※								
市町村負担の増大									

※「過疎地域」の定義は過疎地域自立促進特別措置法により、以下を含む  
・2 条 1 項：中長期的な人口減少及び年齢構成の偏り、財政力要件が低い市町村。  
・33 条 1 項：市町村合併等後、省令に定める要件に該当する場合。  
・33 条 2 項：市町村合併等後、旧過疎地域市町村の区域を過疎地域とみなす。

図 8 地域公共交通活性化・再生事例の整理体系



2. 実現したサービス					3. 効果と負担			4. プロセスと調整					
サービス内容					技術			効果	負担	プロセス	調整・連携先	相談先	
(バス等)		(鉄軌道)	(旅客船)	(総合)	(バス等)	(新しい交通モード)	(情報・コミュニケーション)						
市街地循環バス	ルートの工夫	新駅の設置	ターミナル整備	結節改善	PTPS(公共車両優先システム)	DMV	情報提供システム	利用者数の増加	道路交通渋滞緩和	市町村負担	体制構築	交通事業者	有識者
ゾーンバスシステム	運賃の工夫	高速化	船舶のグレードアップ	乗継情報提供改善	バスロケーションシステム	IMTS	運行管理システム	利用者数の維持	乗換利便性向上	都道府県負担	現状把握	市町村内他部署	コンサルタント
フィーダーバス	スクールバスとの統合	増発	船舶のバリアフリー化	パーク・アンド・ライド	バスレーン	水陸両用車	モビリティマネジメント	時間短縮	市町村財政負担軽減	国負担	目標設定	他市町村	交通事業者
デマンド型交通	福祉バスとの統合	ダイヤの工夫	増便	パーク・アンド・バスライド	連節バス			通学手段の確保	環境負荷の軽減	住民負担	フォローアップ	都道府県	他市町村
定時運行型交通	ノンステップバス	運賃の工夫		地域交通体系整理	低環境負荷車両			生活移動手段の確保	中心市街地の活性化	地域負担		国	都道府県
停留所整備	低公害化	駅の高度利用化		運営統合				新たな市場の開拓	表定速度の向上	地元企業負担		警察	運輸局
ダイヤの工夫	ラッピングバス	駅のバリアフリー化		乗継運賃				高齢者外出機会増	交通行動の変化	公的補助なし		議会	整備局
路線設置	自由乗降	車両の更新		カードシステム				観光客の増加	利便性向上			住民	
路線再編	小荷物運送	車両のバリアフリー化		時刻表の工夫								NPO	
		LRV導入		路線図の工夫								地元企業	
		LRT導入		他主体連携									
		サイクルトレイン導入		交通量抑制									
				観光客への対応									

図 8 地域公共交通活性化・再生事例の整理体系(つづき)



5. 創意工夫・知見・教訓			
創意工夫	知見		教訓
費用対効果向上	政策の位置づけ方	住民参加・主体性発揮	他施策との合わせ技の必要性
新技術の有効活用	関係者との良好な関係	丁寧な住民説明の必要性	利用者ニーズの事前調査の必要性
住民参加	リーダーシップ	合意形成の場の設定	責任分担明確化の必要性
事例の学習	的確な人材活用	PRの必要	連携強化の必要性
ダイヤ・ルート の工夫	的確な役割分担	主要なプレイヤーの存在	交通モード選択の必要性
運賃の工夫	運営主体の統廃合	推進役の存在	住民・利用者理解の必要性
サービスの工夫	需要に応じたサービス供給	行政の取組	専門知識の必要性
運営の工夫	既存資産の活用	ノウハウの展開	補助制度のあり方
調整の工夫	利用者利便の追求	制度の有効活用	費用負担のあり方
インセンティブ付与	住民意見の取り入れ		市町村負担の増加
			事業の持続困難
			永続的な取り組みの必要性

図 8 地域公共交通活性化・再生事例の整理体系（つづき）

## ● 参考海外事例：米国運輸省の ITS 活用事例ホームページ

ITS（道路・車両間のネットワーク情報通信技術）について、米国各地での事例が整理されているサイト。ユーザーの立場に立って使いやすく設計されており、以下のような特徴がある。

### (1) 検索のしやすさ

トップページには「使用技術」「効果」「費用」「統計」「教訓」のそれぞれのページへのリンクが張られている。

このうち例えば「教訓」のページへ飛ぶと、「運営」「政策」「リーダーシップとパートナーシップ」「財源」「技術」「法制」といった項目で事例を絞り込むことができるようになっているほか、「使用技術」「政策目標」「地域」といった別の切り口でも検索できるようになっている（下図）。

### (2) 画面の見やすさ

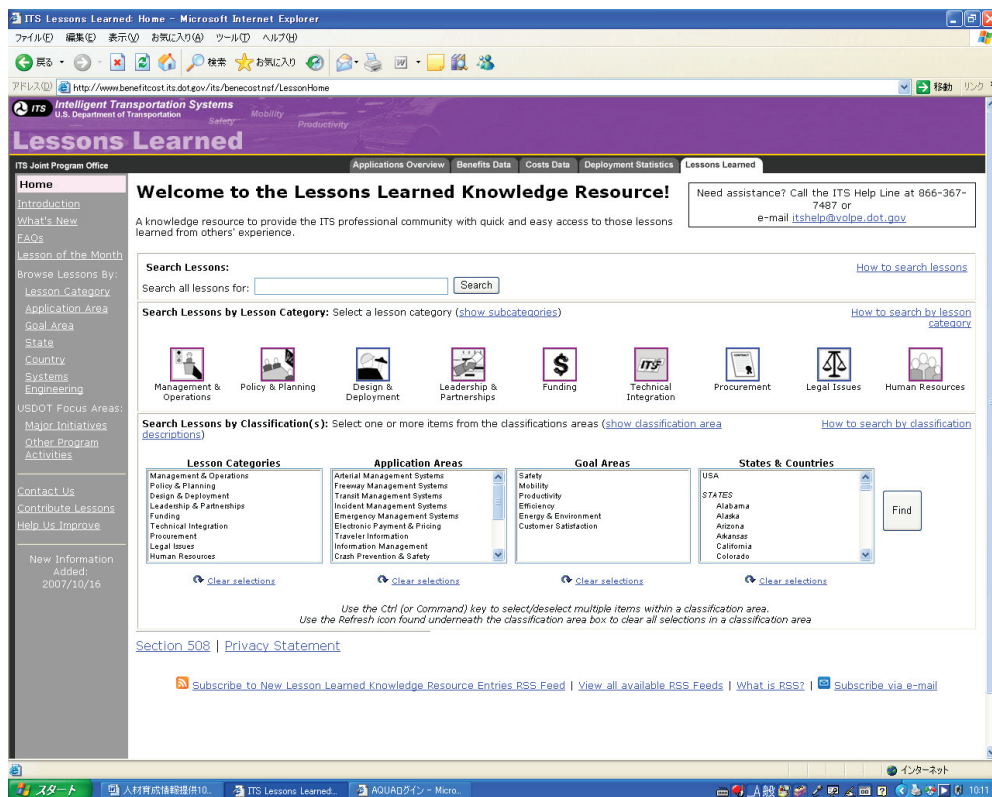
上記の検索については、アイコンを使うなどユーザーにとってわかりやすい画面設計となっている。例えば「財源」を調べたいユーザーは「\$」マークをクリックすれば、「財源」に関する事例をすぐに検索することができる。

### (3) 新規性

「今月の教訓」といった形で、最も優れた事例を紹介するなど、新しい情報をタイムリーに表示している。

### (4) 双方向性

ユーザーは質問のメールをサイトの管理者に送付することができる。送付した質問はアドバイザーからの返信とともに、サイト内にアップされる。



出所) <http://www.benefitcost.its.dot.gov/>

### 3. 今後の課題

今後の検討課題としては以下の点がある。

#### (1) 研修

市町村担当者に対する研修の開催を通じて、実施に当たっての課題等を把握し、研修のあり方(カリキュラムの構築、講師の手配、運営等)を検討する必要がある。

#### (2) アドバイザー制度

##### ①アドバイザー制度の体制構築

アドバイザー制度について、実施体制を構築する必要がある。

##### ②アドバイザーの発掘と育成

アドバイザーの絶対数が不足しているため、その発掘と育成を継続的に実施することが必要である。

また学識者のアドバイザーが不足していることに鑑み、民間のコンサルタントの活用が考えられる。ただし、特に地方部においてはプロセス管理、調査・分析・計画策定、コミュニケーションと言った必要なスキルを全て兼ね備えたコンサルタントが少ないことが考えられることから、その育成も急務である。

#### (3) 情報提供

##### ①事例集のウェブ化

事例集を作成し、検索しやすいようにウェブ化する必要がある。

##### ②事例のデータ更新・追加

事例を継続的に更新したり、追加したりしていく必要がある。(その際、更新日を明示する。)

##### ③情報提供体制の構築

事例のほか、制度や統計等、多岐にわたる情報を提供する体制を構築する必要がある。

#### (4) 市町村以外に対する情報提供等

当報告書では主に市町村担当者に対する人材育成・情報提供について検討してきたが、それ以外の交通事業者や地域住民等も重要な関係者である。

交通事業者は、労使とも、自らが実際に運営している交通についての知識は豊富であるものの、それ以外の地域公共交通に関する知識や、市町村・地域住民等との意思疎通の面では必ずしも十分であるとは言えない場合も見られる。

交通事業者が自己の努力により、利用者ニーズを把握し、サービスの向上等を通じて地域公共交通の活性化を図ることは当然であるが、その上で、頑張る事業者を応援するとともに、市町村や地域住民等による地域公共交通の活性化・再生に対する取組みを成果あるものとするためにも、交通事業者や地域住民等の地域の関係者に対しても地域公共交通に関する情報が適切に提供されるように取り計らうことも今後の重要な課題である。