

# 地域のモビリティ確保の知恵袋 2011

～地域の様々な人々が参加・協力し、  
地域の交通を確保していくための工夫・ノウハウ～

平成23年3月



国土交通省 政策統括官付 参事官室

## <目 次>

<はじめに> -----	1
1. 本書の読み方 -----	5
(1) 本書のねらいと留意点 -----	5
(2) 地域のモビリティ確保の知恵袋 2009・2010・2011年版の関係 -----	6
(3) 地域の状況・意識と本書の内容 -----	7
2. 合意形成を図るための知恵袋 -----	13
(1) 自治体が住民主体の運営を促した取組 -----	13
(2) 住民発意・住民主体による取組 -----	17
(3) 地域の事業者等が主体となった取組 -----	24
(4) 自治体が多様な主体と連携した取組 -----	29
(5) 交通事業者同士が連携した取組 -----	39
3. 合意形成の実践例 -----	43
(1) 自治体が住民主体の運営を促した取組 -----	43
事例1) 行政運営のバスから地域住民主体のコミュニティタクシーへの移行 -----	43
事例2) 自家用車を活用したボランティアによる輸送サービス -----	49
(2) 住民発意・住民主体による取組 -----	54
事例3) 住民・行政・事業者の3者それぞれがリスクを負担することで、継続的なバス運行を実現 -----	54
事例4) バス路線の廃止をきっかけに住民が自らコミュニティバスを運行 -----	60
事例5) バスの運行組織の立ち上げから運営まで住民主導で実施 -----	65
事例6) 行政のサポートを受けつつ住民主導によりデマンド交通を実現 -----	71
事例7) 地域住民が自らの負担で運行するコミュニティバス -----	77
(3) 地域の事業者等が主体となった取組 -----	83
事例8) 中心商業地区活性化のため、事業者が主体となりバスを運行 -----	83
事例9) 行政に頼らず商店街が独自に運行する市街地循環バス -----	89
事例10) 医療機関が中心となって導入した中心市街地活性化循環バス -----	94
(4) 自治体が多様な主体と連携した取組 -----	100
事例11) 大学・病院・福祉バスの一元化による官民共同運行コミュニティバス -----	100
事例12) 企業の送迎バスと路線バスの一体化 -----	106
事例13) 地域や自治体の熱意と行動により地方鉄道を再生 -----	112
事例14) 民間資本を活用したコミュニティサイクルの導入 -----	118
(5) 交通事業者同士が連携した取組 -----	124
事例15) 鉄道とタクシーのシームレスな連携によって高齢者に安心感を与える通院交通サービスの提供 -----	124
巻末参考資料1：地域のモビリティ確保の知恵袋（2009・2010・2011年版）での掲載事例一覧 -----	129
巻末参考資料2：支援制度一覧 -----	149
巻末参考資料3：問い合わせ先一覧 -----	161

## <読者の方々へ>

- ・「1. 本書の読み方」では、読者の方々の問題意識との対応で、参考となりそうな箇所（頁）がどこにあるかを示しています。
- ・「2. 合意形成を図るための知恵袋」では、合意形成の工夫やポイントを整理しています。
- ・「3. 合意形成の実践例」では、2. で掲載した知恵をどのように活用しているのかを、具体的な事例で紹介しています（15事例）。
- ・「巻末参考資料1」では、「地域のモビリティ確保の知恵袋」の2009、2010、2011年で掲載した事例の一覧を整理しています。
- ・「巻末参考資料2」では、地域のモビリティの確保に向けた施策や取組を支援する制度や施策をまとめています。
- ・「巻末参考資料3」では、本書の作成にあたり協力いただいた機関の担当部署を一覧表にまとめています。

# <はじめに>

## (1) 地域のモビリティを取り巻く状況

地域の活力の維持・向上や安心できる生活の確保のためには、地域のモビリティ（移動の利便性）の確保が極めて重要です。しかし、景気の低迷、少子高齢化、過疎化などを背景として、バス等公共交通の不採算路線の相次ぐ撤退など、特に地方におけるモビリティの確保は悪化の一途をたどっており、今後も厳しい状況が予想されます。

地方自治体は、誰もが安心して暮らすことができるよう、地域のモビリティの確保に主体的な役割を果たすことが求められています。地方自治体の財政状況は、今後ますます厳しくなり、公的負担だけで地域のモビリティを維持・確保することが困難になると予想されます。

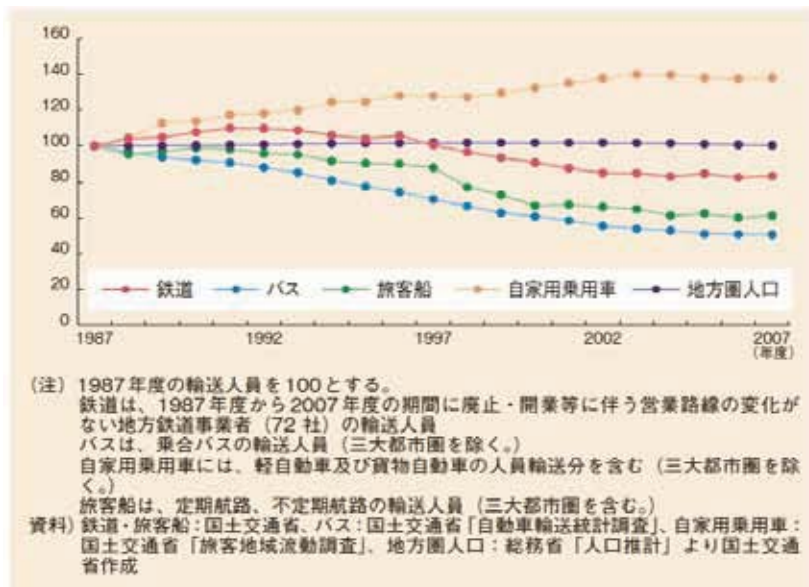


図 手段別輸送人員の推移

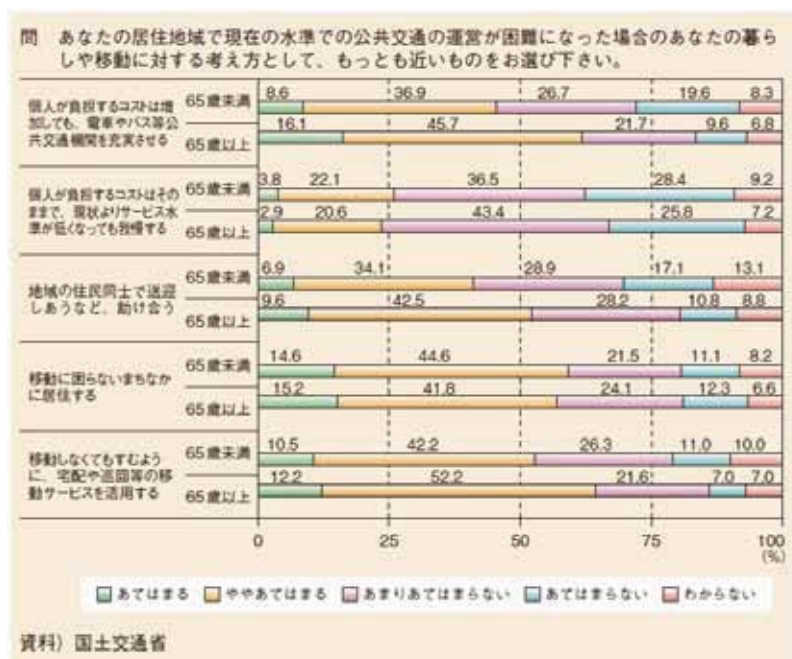


図 暮らしや移動に対する考え方

## (2) 多様化する交通サービスの担い手

交通サービスは公共財と私的財の両方の性格を持ち、これを担う主体は多様化しています。交通事業者は、運営や運行の専門技術と情報を積極的に提供し、市民やNPOは、計画段階から参画して利用者の立場で使いやすいシステムとなるよう提案するなど、地域の関係者がそれぞれの立場で保有する資源を提供し合い、協働して初めて、地域の実情に合ったサービスが提供され、地域のモビリティが持続的に確保されます。そうしたなかで、地方自治体には、関係者の調整役として役割が期待されます。

交通事業者や行政のみに依存した地域モビリティの確保がますます厳しい状況になる中で、多様な主体（行政、利用者、地域住民、交通事業者、地域企業、NPO等）が参画・連携しながら地域モビリティを確保していくことは、今後、重要な課題となってきています。

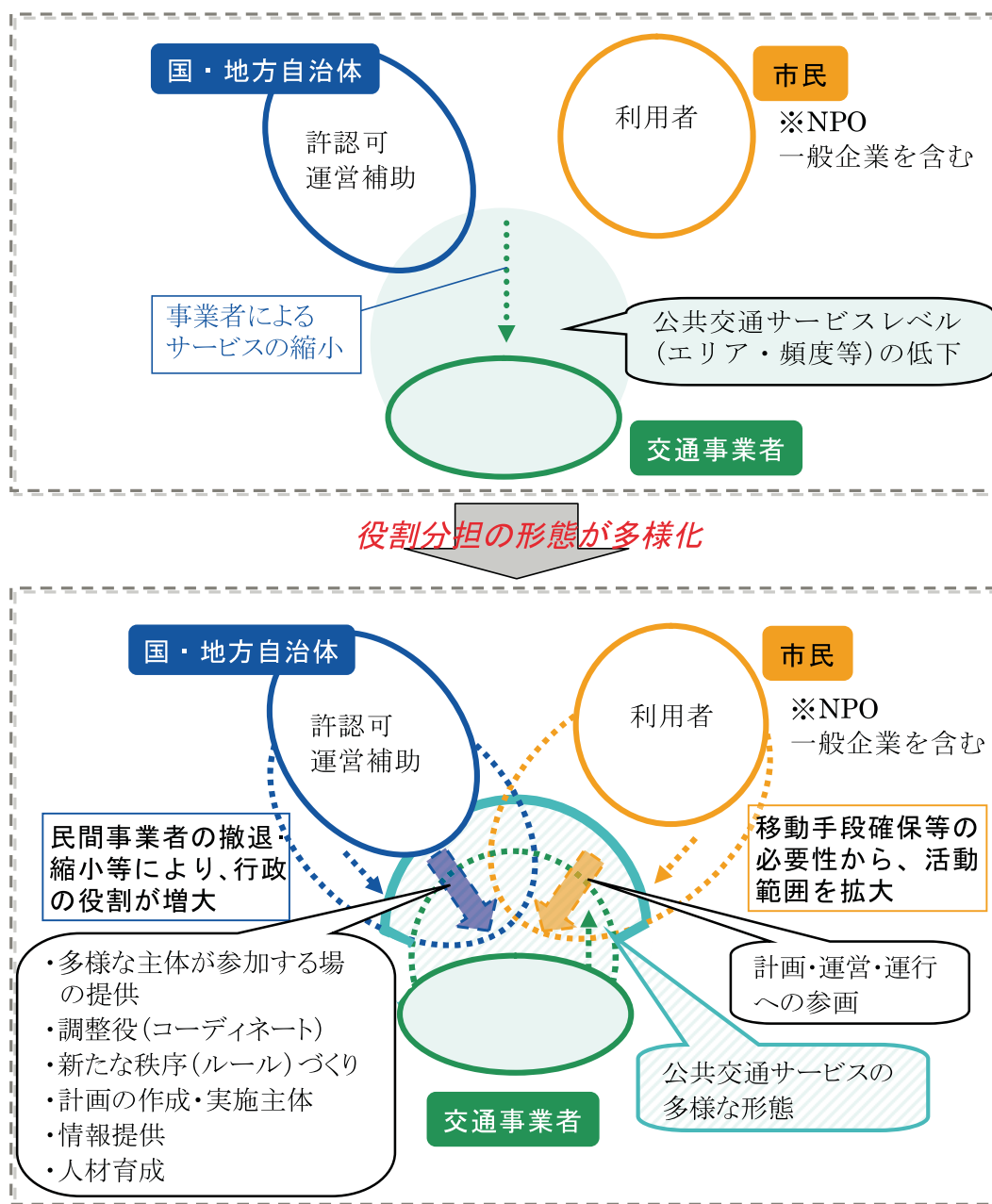


図 交通サービスの担い手の多様化

### (3) 多様な主体の参画の意義と課題

利用者のニーズを踏まえつつ、持続可能な地域の交通体系を実現するためには、地方自治体、交通事業者、地域の企業、住民・NPO等関係者の知恵を結集して、取組を検討、実施することが重要です。

我が国では、地域公共交通の活性化及び再生に関する法律（平成19年10月施行）によって、市町村が協議会を設立して、関係する主体の参加・協力のもと、地域にとって最適な公共交通のあり方について総合的に検討し、合意形成を図り（「地域公共交通総合連携計画」の作成）、その結果を各主体が尊重して施策を推進するという方法が導入されるなど、地域のモビリティ確保に向けた取組は、地方自治体を中心となりつつ、地域のモビリティに利害関係のある多様な主体が連携・協力して進めるべきとの考えが定着しつつあります。

地方自治体は、この重要な役割を担っていることを自覚するとともに、「モビリティの確保」に向けた取組が、一人一人の社会参加の機会を増大し、これがアクティビティの拡大につながることによって、『自らの地域を生き活きとした社会とする原動力となる』との信念を持って、多様な主体との密接な連携によってその「力」を引き出し、創意工夫を重ねながら、総合的な交通施策を作成し、これを戦略的に推進することが求められます。また、住民が主体的に地域交通の課題に取り組み、交通事業者と協議を行っている場合においても、地方自治体にはサポート役としての役割が求められます。

一方で、地域の多様な主体が参画するという事は、その分、利害も複雑に絡み合うこととなり、こうした関係者が共通の問題意識のもとに集まって、合意形成を図り、それを確実に実行することは容易ではありません。

また、地域のモビリティ確保という課題に対して、多様な主体の参画を促進する上では、そもそも地域のモビリティは、「行政と交通事業者だけが関わるもの」といった固定概念を払拭する必要があるほか、地域住民も交通サービスの受益者としてだけでなく、交通サービスを持続的に運営する責任を担うことへの理解を促進することが課題となります。

こうしたなか、地域住民や公共交通沿線の一般企業等の多様な主体が、側面的、あるいは直接的に参画することで、利用しやすいモビリティの確保に努めている事例が見られます。こうした事例での多様な主体の役割分担のパターンは、事例によって様々であり、取組の経緯や地域の特性に応じて柔軟な設定がなされています。

ただし、先進事例が多様であるがゆえに、成功要因や組織化の方法論、合意形成のメカニズムが一般化されておらず、多様な主体の参画が広く展開するに至っていないものと思われます。





# 1. 本書の読み方

## (1) 本書のねらいと留意点

本書では、多様な主体が参画しながら地域のモビリティを確保している 15 事例を対象に、取組の背景や、意識醸成段階→計画・準備段階→運行段階といった段階ごとに、関係者がどのように行動し、どのような役割を果たしたのか、また、検討の過程で生じた課題をどのように解決したのか、次のステップへ進む上でどのような工夫があったのかなど、合意形成プロセスに着目した複数の関係者へのヒアリング調査を行い、そこから得られた工夫やポイントを、合意形成にあたっての「知恵」として抽出、整理しています。

整理にあたっては、多様な主体の参画の形態を類型化し、類型ごとに合意形成の工夫やポイントを提示しています。また、事例を収集する中で特に参考とすべき内容を、「知恵袋」(コラム)として掲載しています。さらに、関係者の思惑や意識の変化に着目しながら、各事例の合意形成プロセスを掲載しています。

この 15 事例から得られた着眼点やアプローチは、それぞれの地域で取組を検討、進める際に参考になると考えられます。それぞれの地域の実情に応じて、多様な主体の参画の促進を図る上での検討材料として活用することを期待しています。

なお、ここで得られた「知恵」は、個々の事例の地域特性等の背景を持つことから、表面的に模倣しても、うまくいくものではないことに留意する必要があります。

また、多様な主体の役割分担のパターンは、確定したものがあってもなく、地域によって様々であるべきです。ここで提示した 15 事例は、先駆的な事例ではありますが、合意形成プロセスの典型という趣旨で整理しているわけではないことに留意して下さい。



## (2) 地域のモビリティ確保の知恵袋 2009・2010・2011 年版の関係

地域のモビリティ確保の知恵袋は、過年度に発行した 2009 年版、2010 年版があります。本書は 2011 年版となります。

2009 年版は、地域のモビリティ確保に向けた施策や取組を効果的に計画・実施するための基礎的な情報・ノウハウを Q&A 形式でとりまとめています。

地域のモビリティ確保を一から検討したいと考えている方においては、まずは、「地域のモビリティ確保の知恵袋 ～モビリティは地域の元気の源～ (2009 年 3 月)」を一読いただき、本書とあわせて利用していただくことをお勧めします。

2010 年版は、地域のモビリティを計画する上で、どのようなことに留意し、進めることが必要であるかを中心にとりまとめています。

地域のモビリティ確保の計画をこれから立案しようと考えている方、現在取組を実施しているがさらに継続していきたい、盛り上げていきたいと考えている方、また、厳しい状況に直面し、取組の見直しを検討されている方においては、「地域のモビリティ確保の知恵袋 ～地域の人々が笑顔になれる持続可能な地域交通の計画づくりのための工夫・ノウハウ～ (2010 年 3 月)」を一読いただき、本書とあわせて利用していただくことをお勧めします。

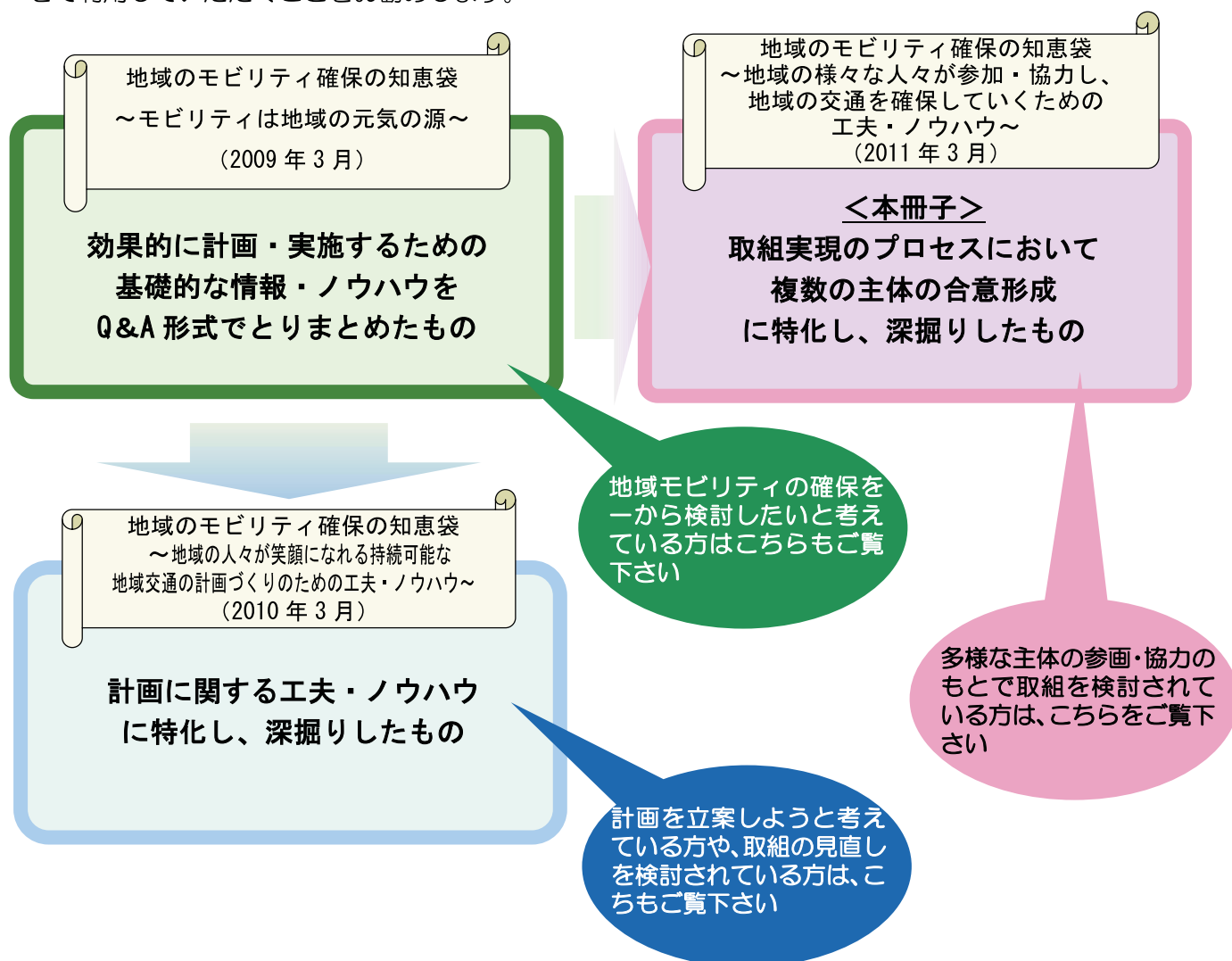


図 「地域のモビリティ確保の知恵袋」の 2009、2010、2011 の関係

### (3) 地域の状況・読者意識に対応した本書の内容（早分かり）

本書をご覧になる皆様は、地域のモビリティについて何らかの問題意識を持っていると思います。10頁では、地域状況や読者の意識からみて、参考となりそうな箇所（頁）や、適用が想定されるケースから、参考となりそうな箇所（頁）を探す場合の一覧を示しています。

#### <地域の状況・読者の意識から、参考となりそうな箇所（頁）を探す場合>

##### ●地域住民が主体となり地域の交通サービスを立ち上げることができる、運営できる可能性を持っている

- ・従来から地域活性化やコミュニティ活動に熱心な地域は、地域住民が主体となった交通サービスの運営にも力を発揮する可能性があります。
- ・このように、地域住民が主体となり地域の交通サービスを立ち上げることができる、運営できる可能性を持っている場合は、取組の種類の「(1) 自治体が住民主体の運営を促した取組」をご覧ください。
- ・この類型は、地域住民が主体となった地域の交通サービス提供を促したいものの、どのように進めていけばよいかのヒントになると思われます。

##### ●地域住民が自ら主体となって地域の交通サービスを立ち上げたい・運営したいとの意向を持っている

- ・地域の交通サービスの提供に対する地域住民の意欲が高い場合でも、利用者のニーズを集約しながらの計画づくりや、交通事業者との調整（運行を委託する場合）、運営費用の確保など、地域の交通サービスの実現には、乗り越えなければならない様々な課題があります。
- ・このため、地域住民が主体となって、地域の交通サービスの運営に取り組もうとしている場合は、取組の種類の「(2) 住民発意・住民主体による取組」をご覧ください。
- ・この類型は、地域住民が、自ら地域の交通サービスに取り組もうとしており、そうした取組を自治体としてどのように受け止め、支援したらよいかのヒントになると思われます。

##### ●地域の事業者等が自ら主体となって地域の交通サービスを立ち上げたい・運営したいとの意向を持っている

- ・わが国の都市の目標として、集約型都市構造（コンパクトシティ）への転換が求められているなか、都市の拠点としての中心市街地の再生・活性化が求められています。
- ・公共交通による中心市街地へのアクセスの充実は、中心市街地の再生・活性化を図る上での重要な取組の一つであり、地域の事業者等が関与することで、その取組の効果も高まります。
- ・このため、地域の事業者等が自ら主体となって地域の交通サービスを立ち上げたい・運営したいとの意向を持っている場合は、「(3) 地域の事業者等が主体となった取組」をご覧ください
- ・この類型は、中心市街地等で、地域の事業者等が、地域の交通サービスに取り組もうとしており、そうした活動を、自治体としてどのように受け止め、支援したらよいかのヒントになると思われます。

### ●民間事業者との連携により、交通サービスの確保・継続・向上を図りたい

#### ●民間資本を活かし、交通サービスの確保・継続・向上を図りたい

- ・自治体や既存の交通事業者が運営する交通サービスだけが、地域のモビリティを確保するための手段とは限りません。
- ・民間事業者が運行している送迎バスなど、地域内に多様な交通資源がある場合は、それらを活用できる可能性があります。
- ・また、交通サービスの再生・活性化に実績を持つ交通事業者の力を借りることで、既存の交通サービスの維持・向上が実現する可能性があります。
- ・さらに、多様な人々が利用する交通サービスは、広告・宣伝の媒体としても注目され、中心市街地等の多くの人々が集まる場所では、民間企業にとって新たなビジネスが生まれる可能性があります。
- ・このように、民間事業者との連携や民間資本の活用により、交通サービスの確保・継続・向上を図りたい場合は、取組の種類の「(4) 自治体が多様な主体と連携した取組」をご覧ください。
- ・この類型は、自治体が主体となりつつ、民間企業や交通事業者等とどのように連携したらよいかのヒントになると思われます。

#### ●多様な交通事業者の連携による移動のシームレス化を実現したい

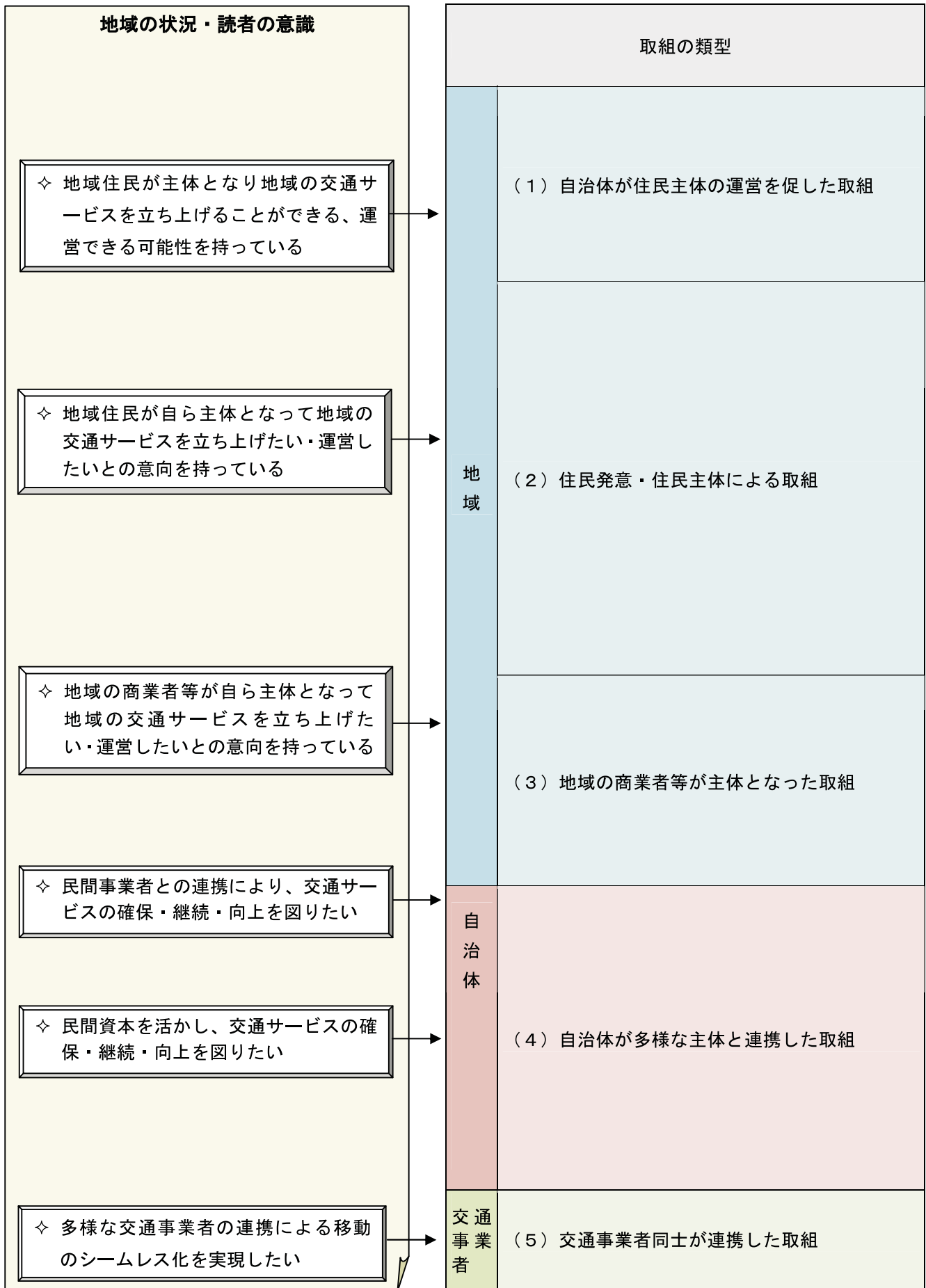
- ・交通サービスの利用者の視点から見た場合、個々の交通サービスの利便性を高めるだけでなく、異なる交通サービス相互の乗継の利便性を高めることが重要です。
- ・競争的な環境の中で、交通事業者間の連携の促進は課題ではありますが、交通事業者相互の利害や思惑を一致させることで、うまく連携できる可能性があります。
- ・このように、多様な交通事業者の連携による移動のシームレス化を実現したい場合は、「(5) 交通事業者同士が連携した取組」をご覧ください。
- ・この類型は、交通事業者間の連携をどのように誘導したらよいかのヒントになると思われます。

### <適用が想定されるケースから、参考となりそうな箇所（頁）を探す場合>

- ・10 頁では、取組の種類ごとに、適用が想定される具体的なケースを記載しています。
- ・読者の方々が直面している課題等と類似するケースが記載されている場合は、該当する頁からご覧ください。



＜地域の状況・読者の意識と本書の内容の対応関係の早分かり＞



適用が想定されるケース	掲載頁	掲載事例	掲載頁
<ul style="list-style-type: none"> <li>・路線バスが撤退するなど、公共交通の空白地域が発生するが、財源の問題をはじめ、行政が主体となったコミュニティバス等の対応が難しい場合</li> <li>・市町村合併により、旧市町村のコミュニティバス等を新市が引き継いだものの、新市全体の効率的な交通体系構築の観点から再編が必要な場合</li> <li>・路線バスやタクシー等の公共交通機関によって輸送サービスが確保できない地域で、住民の生活交通手段を確保することが必要な場合</li> <li>・中心市街地活性化等のまちづくりと連携した交通サービスの充実を図る場合</li> </ul>	13	事例 1) 行政運営のバスから地域住民主体のコミュニティタクシーへの移行：あじす・きららコミュニティタクシー【山口市】	43
		事例 2) 自家用車を活用したボランティアによる輸送サービス：がんばらマイカー【愛知県豊根村】	49
	17	事例 3) 住民・行政・事業者の3者それぞれがリスクを負担することで、継続的なバス運行を実現【新潟市】	54
		事例 4) バス路線の廃止をきっかけに住民が自らコミュニティバスを運行：生活バスよっかいち【三重県四日市市】	60
	事例 5) バスの運行組織の立ち上げから運営まで住民主導で実施：醍醐コミュニティバス【京都市】	65	
	事例 6) 行政サポートを受けつつ住民主導によりデマンド交通を実現：スマイルグリーン号【山形市】	71	
	事例 7) 地域住民が自らの負担で運行するコミュニティバス：長沢ミニバス【兵庫県淡路市】	77	
	24	事例 8) 中心商業地区活性化のため、商業者が主体となりバスを運行：よるバス【京都市】	83
		事例 9) 行政に頼らず商店街が独自に運行する市街地循環バス：まちバス【高松市】	89
		事例 10) 医療機関が中心となって導入した中心市街地活性化循環バス：五戸ちんちんバス【青森県五戸町】	94
<ul style="list-style-type: none"> <li>・同じようなルート、ダイヤで路線バスや企業の送迎バスなどが運行されている地域で、共同運行を検討する場合</li> </ul>	29	事例 11) 大学・病院・福祉バスの一元化による官民共同運行コミュニティバス：当別ふれあいバス【北海道当別町】	100
		事例 12) 企業の送迎バスと路線バスの一体化：弥生が丘循環線【佐賀県鳥栖市】	106
<ul style="list-style-type: none"> <li>・既存の交通事業者が不採算等を理由に撤退し、交通事業の新たな担い手が求められる場合</li> </ul>	34	事例 13) 地域や自治体の熱意と行動により地方鉄道を再生：和歌山電鐵【和歌山県和歌山市・紀の川市】	112
<ul style="list-style-type: none"> <li>・レンタサイクルなど、これまで存在していなかった新たな交通サービスを導入する場合</li> </ul>	37	事例 14) 民間資本を活用したコミュニティサイクルの導入：自転車市民共同利用システム（アヴィレ）【富山市】	118
<ul style="list-style-type: none"> <li>・鉄道やバス等の複数の交通機関を乗り継いで病院や中心市街地へアクセスするなど、広域的な圏域で地域のモビリティの確保・改善を図る場合</li> </ul>	39	事例 15) 鉄道とタクシーのシームレスな連携によって高齢者に安心感を与える通院交通サービスの提供：IGR 地域医療ライン【盛岡市他】	124