

3. 持続可能な地域モビリティ 確保のための知恵袋

3-1 真のニーズ、隠れたニーズを掘り起こしたい



利用者のターゲットを明確にした上で、真のニーズを正しく把握する

- ・ 取組みを検討する時点で、利用者としてどういった層をターゲットに、何の目的で行うかを明確にしておく。このことで、ニーズを把握する方法・調査対象を絞り込むことができ、本当にモビリティを必要としている人の意向を正しく把握することが可能となる。

① 知恵袋（その1）

○ **メインの利用者と想定される高齢者にターゲットを絞り、ニーズを深く知ることで取組みの持続・拡大に成功** ～ムーバス～（東京都武蔵野市）

- ・ 高齢者は身体的負担の増大で、自宅から離れた路線バスを使いづらくなり、日常生活で使いやすい移動手段を必要としている。
- ・ このため、「多くの問題を総花的に議論するのではなく、高齢者にターゲットを絞って、それを深く探求する」ことで、真に必要なニーズを把握することにより、小型バスで細街路を通してサービスを提供するという、それまでにない取組みを実現し、運行開始から14年以上継続、路線拡大に至っている。
- ・ 高齢者等のニーズ調査は、アンケートだけに頼らず、より詳細に行動、移動上の課題を把握するために、グループインタビュー、ビデオ撮影などの工夫を行っている。

● **高齢者の日常の移動ニーズを深く探求**

- ・ ムーバスが運行されている武蔵野市は人口密度（12,500人/km²）が極めて高い。鉄道駅周辺地区は細街路が多く、大型路線バスのサービスが難しい。
- ・ ムーバスの取組みに際しては、「武蔵野市市民交通システム検討委員会」が、平成3年に発足し検討を開始している。この委員会では、「市が抱える多くの問題を総花的に議論するのではなく、高齢者にターゲットを絞って、それを深く探求することで、共通する問題の底辺が見えてくるのではないか」という方針が出され、高齢者のニーズを把握する調査が実施された。

注)「」内は出典*1からの抜粋

- ・ その際に、高齢者の無意識の行動の特徴を定性的に捕らえるため、本音を探るためにグループインタビューという調査（市内4箇所、5回開催）、路上観測のためのビデオ撮影による高齢者の行動調査を実施し、高齢者、主婦、商業関係者などから、外出行動、移動の困難な点、運行経路への意見、利用意向を伺い、高齢者の移動ニーズを把握することができた点が重要である。



写真 3-1
高齢者が乗降しやすいバス（出典*1）

● 路線数は 12 年で 7 路線に増加

- ・ ムーバスは平成 7 年 11 月から運行が開始され、平成 19 年 4 月には、「ムーバス 7 号路線」まで路線数が増加している。この間、利用者数は「5 号路線」以外の路線で増加傾向にあり、持続可能な地域モビリティとして成功した例といえる。

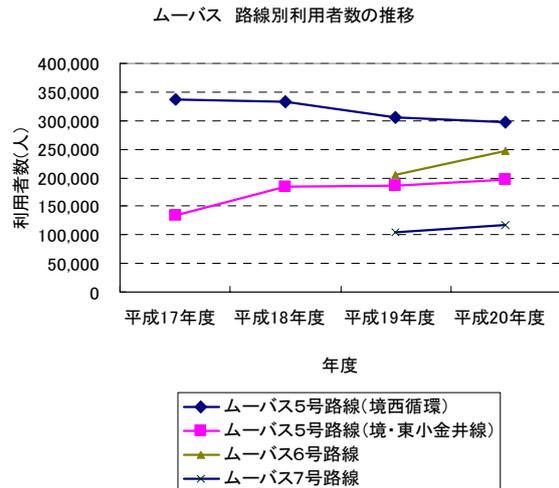


図 3-1 ムーバス路線別利用者数の推移

■ 路上観測（ビデオ撮影）からわかった事項（例）

注）(出典*1)から作成

<路上観測（ビデオ撮影）手法>

- ・ 撮影場所 : 吉祥寺駅北口
- ・ 調査手法 : ビデオで歩道、駅改札口周辺などを対象に高齢者等の移動を撮影し、移動時の行動において高齢者等が負担に感じている事項などを把握する。

<観測結果の一例>

例 1 : ショッピングカートを引いた婦人

(ビデオ映像の状況)

(現場の解説)

(ビデオ映像の一部)

歩道から・並ぶ人・乗車駅前歩道—ショッピングカートの婦人が乗り場を探す

- ・ 吉祥寺駅北口のバス停です。
- ・ 乗り場を探しています。
- ・ 行く先の表示が横からは見えません。
- ・ やっと見つかりました。



例 2 : 階段を上る婦人

切符売り場
階段

- ・ JR 吉祥寺駅の切符売り場。階段
- ・ 39 段の長い階段を買物袋を持って上ります。
- ・ 切符売り場からはすでに 19 段の階段を上っています。つらそうです。



(出典*1)「ムーバス快走す」(平成 8 年 11 月 26 日、土屋正忠、武蔵野市建設部交通対策課、馬庭孝志、(株)ぎょうせい)

② 知恵袋（その2）

○ 地域の高齢者・通学者にグループインタビューを実施し、生活に密着したニーズを把握、運行計画に結びつける ～やまびこ号～（東京都檜原村）

- ・ 村内の人口数百人の地区に 10 人乗りのコミュニティバス「やまびこ号」の実証運行を開始するにあたり、主要な利用者と想定される高齢者と通学児童の母親を対象に、地域でグループインタビューを行うことで、日常生活に内在する移動ニーズを把握している。
- ・ グループインタビューは、本音を語りやすい人数（少人数）、手法（会話型）とし、地域の住民のニーズを把握することに成功している。

● 少人数のグループインタビューで本音を聞く

- ・ 檜原村（人口約 2,700 人、高齢化率約 42%）では、平成 19 年度に 10 人乗りのコミュニティバス「やまびこ号」の実証運行を開始するにあたり、平成 18 年度に村民グループインタビュー、平成 19 年度には、運行導入地区 2 地区の住民を対象としたグループインタビューを実施し、利用者のニーズを把握している。



写真 3-2 10 人乗りの「やまびこ号」

- ・ グループインタビューでは、高齢者、通学児童の母親を対象に、日常の外出行動、外出の移動で困ること、路線バス等の利用状況と問題点、新しい交通へのニーズについてなどを調査している。
- ・ グループの人数は 12 名を限度とし、少人数に絞ることで、なるべく本音の意見を聞き取りやすくするように配慮し、協力したコンサルタントのメンバーが進行役となっている。これは、行政担当者の人数が少ないこともあるが、顔見知りの行政担当者が同席しない方が本音を言える、という配慮からでもある。

● 生活に密着した移動への要望を聞ける

- ・ グループインタビューの結果をみると、様々な意見があり、とりわけ、日常の生活に密着した要望を把握することができており、運行時間、運行本数などの検討にあたって価値のある基礎資料となる。
- ・ また、新たな地域交通の取組みが、高齢者等の外出機会を増やすことになり、生活の質の向上をもたらす役割を果たすことにもつながっている。

グループインタビューによる主な意見

<高齢者の買い物について>

「自分で欲しいものがあるときはバスで出かける。多いときは週に2~3回、五日市のいなげやなどに行く」

「移動販売車は週に2~3回来るので利用している」

<通院について>

「月に1度、檜原診療所に行く」

「五日市に月1~2回通っている。ついでに買い物をして帰って来たりする」

<通学の状況：主婦からの回答>

「(小中学生)バス停まで迎えに行けるときは行くようにしている。」

<新しい交通に対する意見>

「外出回数が増える。利用したい。出たくても我慢して、3つも4つも用事をためこんでいる。出かけた日に時計を見ながら駆け足で、銀行や郵便局、買い物などあちこちまわるのはすごく大変」

<事前の調査結果に基づき、以下のように「やまびこ号」の運行が実施されている。>

i) 運行地区・路線

- ・ 交通不便地域を解消するための路線の新設：民間の交通事業者が運行している現行の路線バスはバス停までの交通が不便で、ある程度の需要が見込め、通年走行可能な道路条件に該当する神戸地区（運行距離約1.7km）と藤倉地区（運行距離約8.6km）で「やまびこ号」を先行導入し、実証運行を開始。
- ・ 集落内はできるだけ多くの停留所を設置しているほか、集落内は停留所以外でも乗降できるようにしている。（フリー乗降制）

ii) 運行ダイヤなど

- ・ 運行時間帯・ダイヤは、路線バスの発車・到着の時刻に合わせた定時運行。
- ・ 通学時間帯、通院・買物に出かける時間帯など住民のニーズに基づいて、固定便と予約方式とを併用した運行方法。
- ・ 運賃の種類は、普通旅客運賃と回数旅客運賃。普通旅客運賃は、大人も子どもも1回100円（未就学児は無料）
- ・ 割引率の高い乗車券や回数券、定期券の導入：回数旅客運賃は1,000円で11枚。



継続的なニーズ把握が、効果的なサービスの提供、需要喚起につながる

- ・ 取組みを立ち上げた後も、利用者のニーズを継続的に把握し、利用者の満足度を向上させる取組みを実行することで、継続的な利用者の維持・増加が確保できる。

① 知恵袋（その3）

○ 取組み開始後も利用者の意向を調査し、改善することにより、バスを「愛用してもらおう」取組みを継続する ～上限 200 円バス～（京都府京丹後市）

- ・ 京丹後市では、” 上限 200 円バス “の実証運行を平成 18 年から開始。
- ・ 取組み開始前後に、毎年、主要なバス利用者による地域の高齢者、高校生などを対象に、アンケート、ヒアリングを実施し、路線やダイヤ、バス停位置の変更に反映させている。
- ・ この継続的な利用者ニーズの把握が、利用者の増加につながり、ヒアリング、アンケートをすること自体が利用者へのバス利用への働きかけとなり、持続性確保につながる。

● 事前アンケート結果が上限 200 円バスの実証運行のきっかけ

- ・ アンケート等の経緯と成果（取組み開始前：（平成 18 年 10 月 1 日以前））

平成 17 年 12 月中旬～平成 18 年 2 月 15 日

公共交通住民アンケート調査実施・集約

2 月 17 日 網野高校生とバス交通についての要望・意見交換

2 月 20 日 峰山高校生とのバス交通についての要望・意見交換会

5 月 15 日 峰山高校生 11 人と先生 2 人に公共バス低額実証運行案の説明並びに要望・意見交換

- ・ 京丹後市は、人口密度の低い都市である。（人口約 6.2 万人、人口密度 124 人/km²）
- ・ 路線バスについては、利用者の減少傾向の中で、京丹後市も多額の補助金を支出し、その額も年々増加する状況が続いていた。この現状を打開するべく、平成 17 年 12 月に京丹後市地域交通会議を設立し、利用者のニーズにあったバス交通の実証運行を行うこととした。
- ・ ニーズの把握にあたっては、はじめに、大規模な住民アンケート調査を行った（有効回答数 8,353 人）。そのうち約 6 割（4,828 人）の方が「バス運賃を 200 円～300 円に」「運行間隔を 40 分未満に」と希望しているという結果がまとまった（平成 18 年 2 月公表）。



写真 3-3 市民の皆さんの貴重な声
（出典）京丹後市提供資料

注）アンケート時点では、距離に応じて運賃が設定されていた。

- ・ また、高校生等との意見交換（平成 18 年 5 月）においても、「運賃を安くしてほしい」、「安くなることが決定すれば、生徒会でも呼びかけていきたい」、「高校までの送迎車で朝渋滞しているが、バス通学が増えれば渋滞が緩和する」などのバス低額化についての要望・期待が数多く寄せられた。これらを受けて平成 18 年 10 月 1 日に、上限 200 円バスの実証運行を開始した。

● 取組み開始後もヒアリングなどの利用者ニーズ把握により、より使いやすい運行に改善

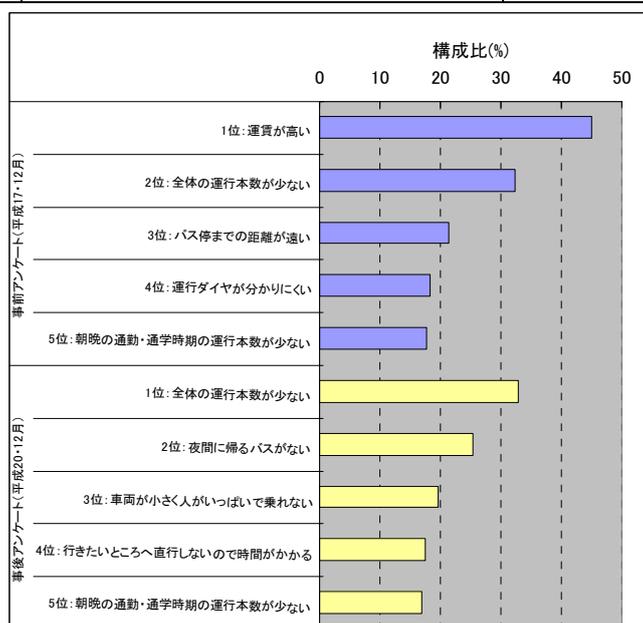
- ・ 取組み開始後（平成 18 年 10 月 1 日以降～）

i) 取組み開始前後で高校生のニーズが変化

取組み開始前の高校生へのアンケート結果では、不満事項の 1 位が「運賃が高い」であり、運賃への不満が多かったが、取組み 2 年後（平成 20 年 12 月）には、第 1 位が「運行本数が少ない」、2 位が「夜間に帰るバスがない」、3 位が「車両が小さく、人がいっぱい乗れない」と、事前アンケートにはなかった「乗れない」が上位になった一方、運賃への不満は 0.9%にまで減少するなど、利用者の意識が大きく変わったことを、定量的に把握することができる。

表 3-1 高校生へのアンケート

| | 実施時期 | 回答者数 |
|----|--------------|-------|
| 事前 | 平成 17 年 12 月 | 880 人 |
| 事後 | 平成 20 年 12 月 | 775 人 |



注) 京丹後市提供資料から作成

図 3-2 取組み前後の不満項目（上位 5 位）の結果（高校生へのアンケート結果）

● 「バスを愛用してもらう」ための継続的な努力

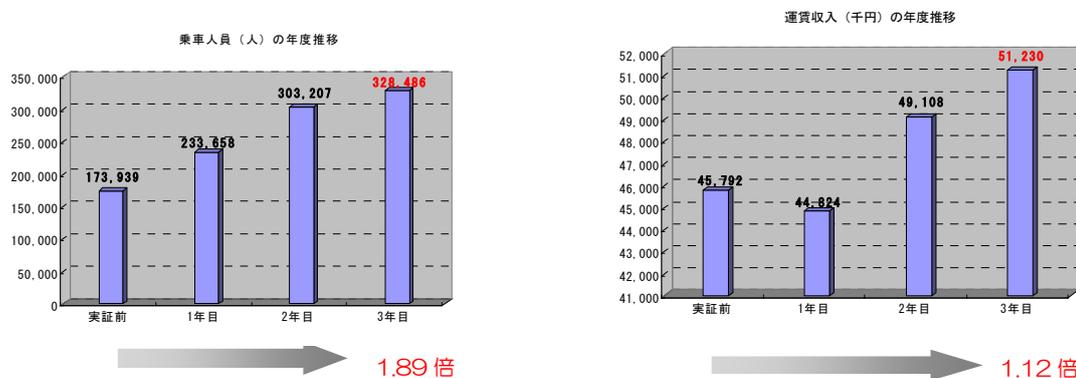
- ・ 取組み開始から 4 年間、継続して利用者等との対話、運行サービス内容の改善がなされており、サービス改善の内容も、乗り入れ施設拡大、車両の 12 年ぶりの購入、鉄道事業者との共同乗車券販売開始など、確実にサービス内容の充実が図られている。

表 3-2 実証運行開始から 4 年目までの利用者等のニーズ把握と運行サービス等の改善事項

| 区分 | 項目 | 1 年目 | 2 年目 | 3 年目 | 4 年目 |
|--------------------|--------------------|------|------|------|------|
| 利用者等 ニーズ把握・利用促進 | 高校生との対話・アンケート | ○ | ○ | ○ | ○ |
| | 老人会・区長会等における利用促進依頼 | ○ | ○ | | |
| | バス運転手による出前講座 | ○ | ○ | ○ | ○ |
| | ノーマイカーデーの取組み推進 | ○ | ○ | ○ | ○ |
| 運行サービスの改善 | 上限 200 円バス運行 | ○ | ○ | ○ | ○ |
| | 路線拡大 | ○ | ○ | ○ | ○ |
| | ダイヤ改善 | ○ | ○ | ○ | ○ |
| | バス停留所の増設・改善 | ○ | ○ | ○ | ○ |
| | フリー乗降区間の増設 | ○ | ○ | | |
| | 車両改善 | ○ | ○ | ○ | ○ |
| | 情報提供改善 | ○ | ○ | ○ | ○ |
| | 複合施設などへの乗り入れ拡大 | | ○ | ○ | ○ |
| | 回数券販売窓口の拡大 | ○ | ○ | | ○ |
| | 鉄道・バスの共同企画乗車券の販売開始 | | | | ○ |
| | 大型車両購入(12 年ぶり) | | | | ○ |

● 実証運行 3 年目までの成果

- ・ 路線バス全体の乗車人員は実証運行開始 3 年後に 1.89 倍（173,939 人→328,486 人）、運賃収入も 1.12 倍（45,792 千円→51,230 千円）と増加している。



注）京丹後市提供資料から作成

図 3-3 乗車人員・運賃収入の推移

- ・ 取組み開始から約 4 年間、継続して行ってきたことを、市の担当者は次のように示しており、持続性のある取組みのためには、単に事業採算性を目標にするのではなく、地域住民にとって愛される地域モビリティの実現が、重要であることを示唆しているといえる。

「『知ってもらう ⇒ 乗ってもらう ⇒ 愛用してもらう』が大切であり、今、何が課題で何をすべきかを、体系的に、さらには客観的に判断しながら、200 円バスが乗って楽しい乗り物であることのイメージを継続してアピールしています。」

② 知恵袋（その4）

○ IT（高度情報）技術を活用した利用者需要の効果的把握と、それに応じた「ダイヤの最適化」を実現

～イーグルバス～（埼玉県日高市）

- 高度情報技術を使ったバス運行データの取得、マーケティングの導入による利用者ニーズの把握による継続的な運行改善を実施。その結果、運行ダイヤの効率化が図られ、運行便数及び総走行距離の削減、人件費及び燃料費のコスト削減を実現している。
- GPSと赤外線乗降センサーを組み合わせ、バスの遅延状況や利用者数を迅速に把握し、適正な運行計画策定の基礎データとしている。

● PDCA サイクルによる運行改善の取組み

- イーグルバスでは、前事業者から路線バスを引き継いだ時点で、現状の運行ダイヤの改善事項検討のための運行情報がない、利用者ニーズが反映されているか分からないなど、運行改善のための情報不足の危機感があり、そのことが取組みのきっかけになっている。
- 運行改善のために、「路線バスの見える化」→「運行ダイヤ最適化」→「運行」→「運行ダイヤ評価」→「見直し」のPDCAのサイクルを実施し、利用者増加を実現している。路線バスの見える化は次の4つで実現。



写真 3-4 イーグルバス

（出典）Wikipedia

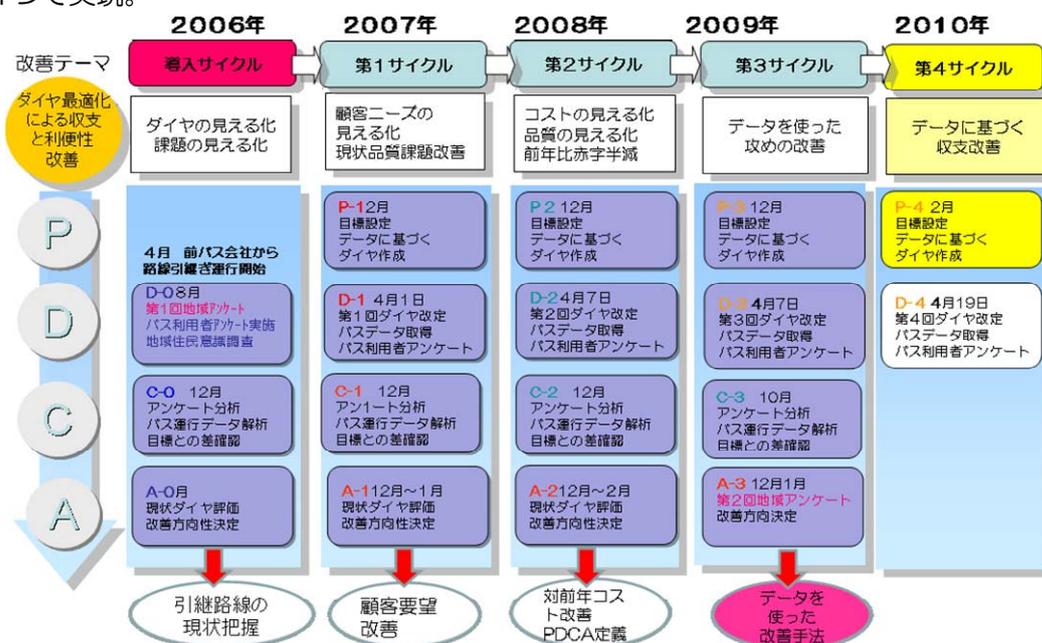


図 3-4 PDCA サイクルによるダイヤ最適化の取組み

（出典）イーグルバス（株）提供資料

注）PDCA サイクル:Plan（計画）→Do（実行）→Check（評価）→Action（改善）の略で、より良いものを作り上げるために、それぞれの段階を繰り返し行うことをいう。

● **まずはお客様ニーズの把握から**

・ イーグルバスが最初に取り組んだのはマーケティング手法を用いた利用者ニーズの把握。利用者が今現在どのような評価をしているのか、何か問題点があるのか、新たな潜在的ニーズがあるのかをアンケートで取得。具体的には次の3点である。

- ①バス車内アンケート(ポストカード形式をバス車内設置。毎日改善)
- ②ダイヤ改定評価アンケート(改定ダイヤの評価を利用者に対して年1回実施)
- ③住民意識調査(生活環境変化を3年に1度調査、全戸へポストイング)

● **IT(高度情報技術)を駆使したバス運行データの正確な把握**

・ 利用者ニーズとともに、乗降客のデータ把握は不可欠である。イーグルバスでは、GPSと赤外線乗降センサーを組み合わせ、バスの時刻表に対する遅延状況、停留所ごとの乗降客数、停留所間の乗車密度をデータとして取得。新たなカウントシステムを開発することにより、バスの運行状況を正確に把握することに成功している。

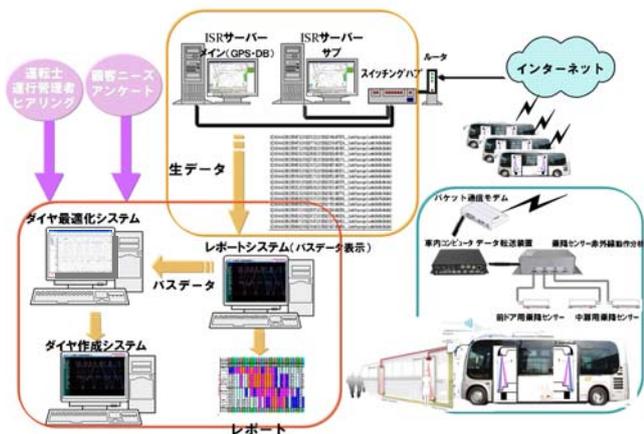
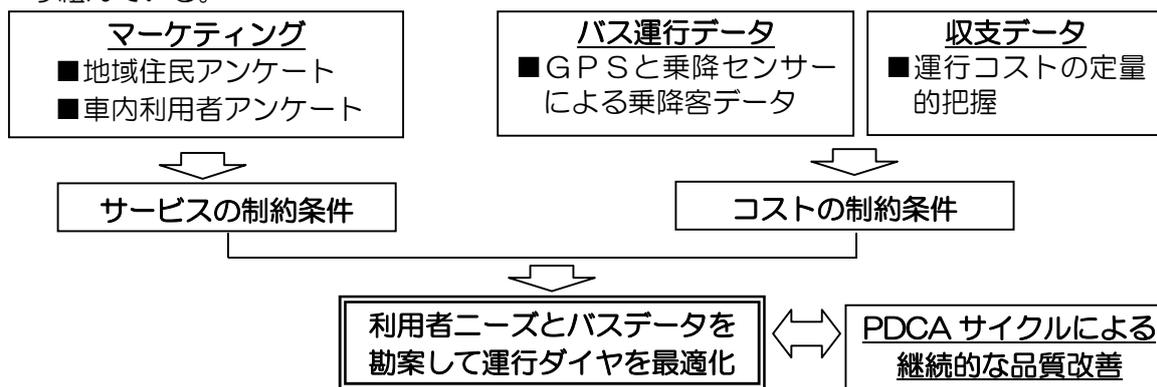


図 3-5 GPSを利用したバス運行データ取得システム

(出典) イーグルバス(株) 提供資料

● **利用者ニーズとバスデータを用いた運行ダイヤの最適化**

- ・ マーケティングによる利用者ニーズと、カウントシステムによるバス運行データの把握により、運行ダイヤを最適化。
- ・ そして、コストと収支を定量的に評価して、PDCAサイクルによる継続的な品質改善に取り組んでいる。



注) イーグルバス(株) 資料から作成

図 3-6 マーケティング、運行データ、収支データのマッチング

ここもチェック!
 <巻末参考資料-1: 地域のモビリティ確保の知恵袋>
 P.参-48~P.参-65、P.参-96~P.参-101

3-2 健全な運営への転換を考えたい



大胆な発想が大きな効果を生む

- ・“もうこれ以上打つ手がない”と考えるのではなく、“利用者にとって何が必要か”の発想で、これまでの取組みの枠組みから大きく発想を転換することで、利用者の増加、運営費の削減などが図られ、持続可能な取組みにつながることもある。

① 知恵袋（その5）

○ 「700円×2人」ではなく「200円×7人」の発想で、市民に乗ってもらう・愛用してもらうバスを実現 ～上限200円バス～（京都府京丹後市）

- ・料金が1,000円以上するような、とても乗れない高価なバスから誰でもが気軽に乗れるバスへの転換を潜在的な利用ニーズを把握した上で実施。
- ・潜在的なニーズについては、代替手段が乏しくバスを利用すると考えられる層（高齢者や高校生）を中心とした地に足のついた調査を実施し、マーケットの相場観を担当者が把握。
- ・上限200円というインパクトを持った運賃で利用需要を喚起。

● 事前アンケートをもとに上限200円バスを実現

- ・京丹後市でも、路線バスの利用者は減少を続けており、路線バスへの市の補助金は増加を続けていたが、市内のバス運賃の上限を200円にするという、大胆な発想で大きな変革を試みた。
- ・実証実験を行う前に、市民約8千人にアンケートを行い、その結果、バス運賃については、「200円～300円」の回答が約6割を占めた。これと並行して、市の担当者が、バス運賃を低額化（上限200円）した場合においても、乗車人数が概ね2倍に増加すれば、補助額が増加しないとの試算を行った。また、高校生と意見交換を行い、料金を値下げすれば、従来、バス運賃が高く、マイカーによる送迎の通学を余儀なくされていた高校生が、一定程度バス利用に転換するとの感触を得ており、大胆な発想が実現した背景には、このような定量的な分析、利用者の真のニーズを深く聞くことなどがあった。
- ・市民へのアンケート、高校生へのアンケート、地元との協議を2年間で十数回重ね、運行後も利用者のニーズを把握し、運行経路の変更、病院へのバス停設置などを行った。
- ・その結果、取組み後の利用者が3年目で約1.89倍、運賃収入が約1.12倍になり、市からの補助金額も、予想された補助金額を大幅に減らすことに成功した。



写真 3-5 市民から喜ばれるバス交通



写真 3-6 にぎやかな車内

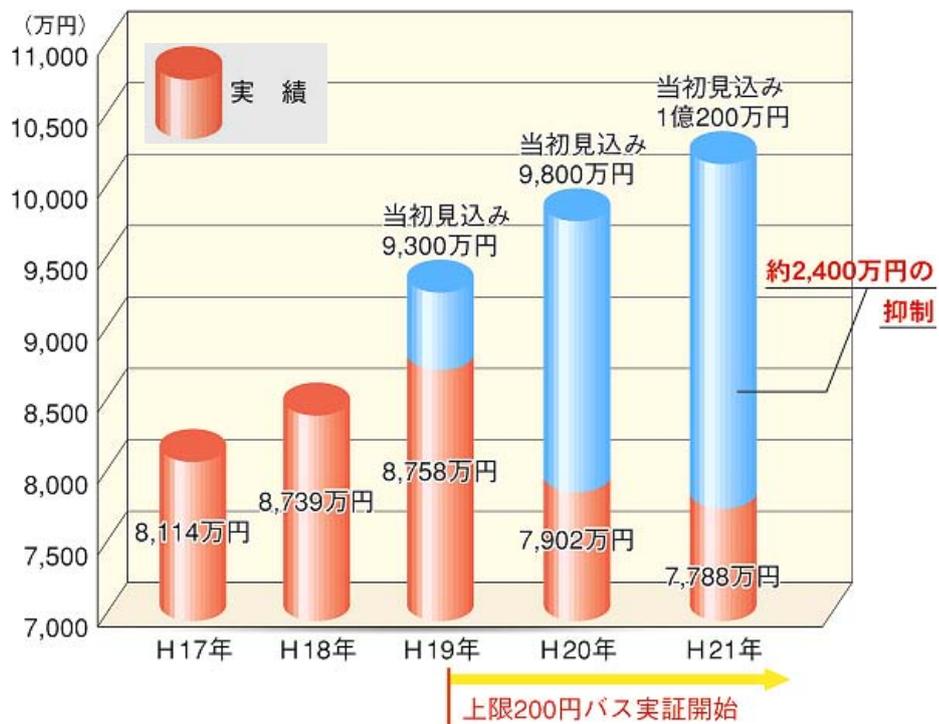


図 3-7 路線バス（丹海バス）への生活指定路線運行に対する市補助金額の推移

（出典）京丹後市提供資料

*** このことにも注目**

- 新しい取組みを成功させるためには、交通事業者との3年間にも及ぶ協議があった。
- ターゲットを高校生、高齢者に絞り、数多くのヒアリング、アンケートを実施
- 利用者の声を使いやすい路線に変更
- バス停の位置を病院の入り口（敷地内）にするなど、利用者の“便利さ”を向上

② 知恵袋（その6）

○ バスとタクシーの棲み分けエリアの転換といった大胆な発想の実践により、運営効率を向上 ～きくちあいのりタクシー～（熊本県菊池市）

- ・ まちの交通体系として、従来は、郊外部が補助金運行路線バス、街中がタクシーという棲み分けであったが、発想の転換により、街中を「巡回バス（べんりカー）」、郊外（中山間地域）を「あいのりタクシー」に切り替え、住民サービスを向上させたばかりでなく、運転効率を高めたことにより、市の財政負担を大幅に削減することに成功している。

● タクシーを郊外で利用するという発想の転換

- ・ 菊池市は人口約 5.1 万人、人口密度 185 人/km²、高齢化の進むまちであり、郊外は山間部が広がり、集落とバス停の距離が数百mあるとともに高低差が大きく、高齢者にとっては路線バス利用が困難であった。
- ・ かつて菊池市では、市街地を巡る路線バスが放射状のみで環状線がなく不便であったこと、市街地から中山間・山間地域へ向けた郊外行きの路線バスは乗車人数が少なく、市は年間約 2,600 万円の補助金を支出してきたことなどの問題を抱えてきた。
- ・ このような課題を解決するために、平成14年度には市街地での100円巡回バス「べんりカー」の試験運行を行い、市民から高い評価を得た。その後、中山間・山間地域の交通サービスを検討する際に、べんりカーの運行形態を当該地域に広げることについて、バスでは運行経費が高つくことや、市街地のお客をバスに奪われたタクシー事業者との調整が難航した。
- ・ しかしながら、度重なる調整の結果、路線バスによる運行ではなく、新たな運行形態としてタクシーを活用することとなり、平成15年度には中山間・山間地域のべんりカーとして「あいのりタクシー」の試験運行を実施することとなった。

● 市の財政負担を削減

- ・ 試験運行の結果、利用実績や波及効果、市の財政負担等の面で大変優れていたことから、平成 16 年度より「べんりカー」と「あいのりタクシー」の本格的な運行を開始した。「べんりカー」は、年間の1便あたりの利用者数が、運行2年目の平成17年度から平成21年度まで5年連続して11名を超え、平成21年度は12名を突破した。「あいのりタクシー」は、年間の利用者数の総計が平成19年度に約11,000人、平成20年度に約12,000人、平成21年度に約12,200人と増加しており、平成22年秋には、運行開始からの累計利用者総数が5万人を突破する見込である。
- ・ 市の運行補助費は、路線バスが運行されていた時期と比べると、約68%（年間約1,800万円）の削減になっている。

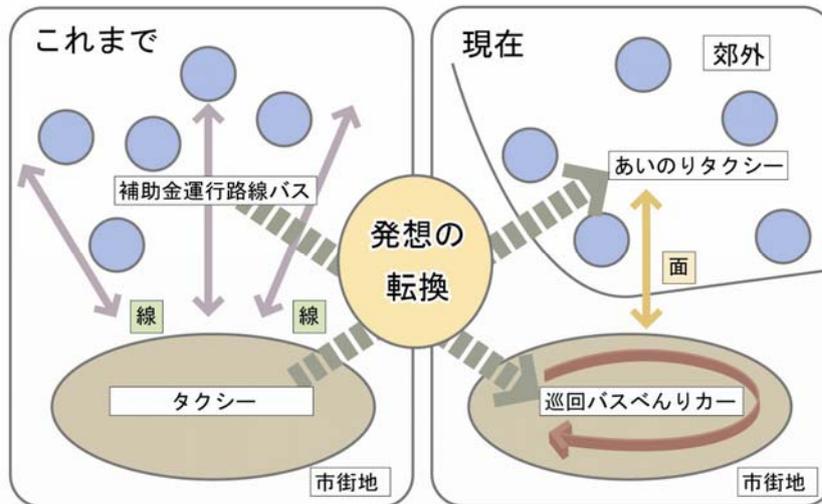


写真 3-7 きくちあいのりタクシー

（出典）菊池市HP

新しい交通体系の誕生！

～バスとタクシーの棲み分けの転換～



注) 菊池市提供資料から作成

図 3-8 バスとタクシーの棲み分けの転換

* このことにも注目

- タクシーを利用した新しい取組みを行政が示すことと、実現までの度重なる行政担当者と交通事業者との協議
- 行政トップのゆるぎない信念と担当者の努力が重要

③ 知恵袋（その7）

○ 使わない路線バスを減便し、使えるコミュニティバスに財源を振り分け

～コミュニティバス「おでかけ号」～（大分県国東市）

- ・ 路線バスの中で利用者が極めて少ない時間帯を減便し、浮いた補助金を財源に交通空白地域解消のためのコミュニティバスを運行。
- ・ 住民はモビリティの確保、交通事業者は不採算路線に変わる新たな需要（雇用と収入）の確保、行政は補助金の削減と交通空白地域の解消の両立という、3者にとってメリットのある事業を実現。

● 利用者が少ない路線バスを減便

- ・ 国東市は人口約3.3万人、人口密度103人/km²で、路線バスのほとんどが赤字路線となっており、市が負担する「バス路線運行費補助金」の交付額は毎年増加傾向にあり、合併当時は約4,800万円となっていた。
- ・ また、国東市では、児童・生徒の通学手段、高齢者の通院等の移動手段としての路線バス存続の重要性を認識しつつ、補助金額の削減に向けた現行路線の減便や廃止の検討を進める一方、交通空白地域における地域モビリティ確保の検討を進めてきた。



写真 3-8 おでかけ号
(出典) 国東市 HP

- ・ このような背景のもとで、市町村合併に伴い、路線バスの乗降客調査を実施し、運行中の路線バスの中で利用者が極めて少ない時間帯を把握した上で、交通事業者との協議を通じてその時間帯を減便した。
- #### ● 浮いた補助金を財源に、交通空白地帯解消のためのコミュニティバスを運行
- ・ 路線バスの運行の無駄を少なくすることで市から交通事業者への補助金（バス路線運行費補助金）を減らすことができ、その分で新たな財源を使わずに、交通空白地域の解消のためのコミュニティバス運行を実現している。
- #### ● 住民・交通事業者・行政の3者にとってメリットのある事業の実現
- ・ その結果、住民はこれまでバス路線が通っていなかった地域に初めてバスが通るというモビリティ確保の得、交通事業者は不採算路線に変わる新たな需要による雇用確保と営業収入の増加の得、行政は補助金の削減と交通空白地域解消の両立の得という、3者にとってメリットのある事業を実現している。
 - ・ なお、市から交通事業者に対する補助金は、コミュニティバス運行開始前が約4,800万円（H18年）であったのに対して、運行後は約4,000万円（H19年）と削減されており、この差額分が交通空白地域解消のためのコミュニティバス運行の経費に充てられている。
 - ・ コミュニティバス路線は、15路線あるが、それぞれ週1日、1.5往復の運行であり、減便により余った路線バスの車両3両、運転手をコミュニティバスに振り替えることで、交通事業者にとっても追加の設備投資は不必要であった。また、従来のバス路線も廃止になってい

ないことから、通勤・通学の足はこれまでと同じ水準となっている。

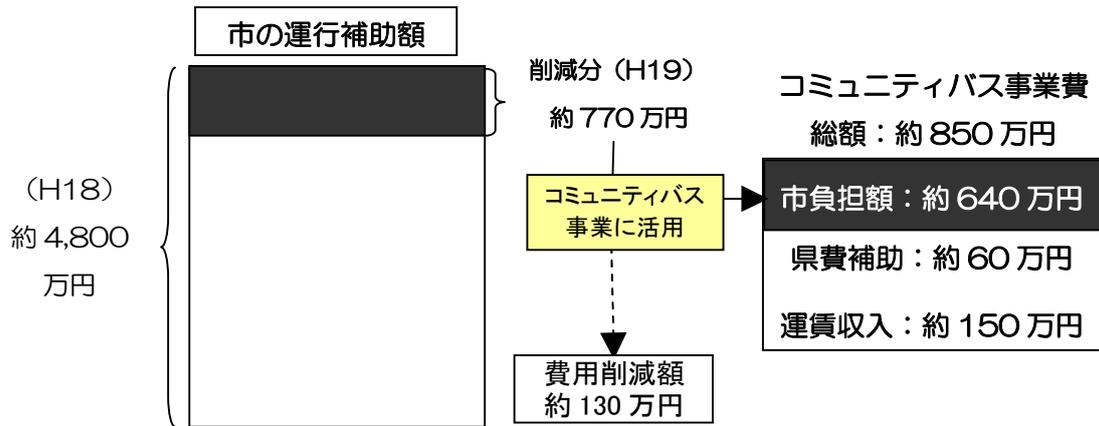
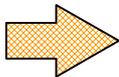


図 3-9 路線バス補助金削減額をコミュニティバスへ



図 3-10 国東市コミュニティバス路線図

(出典) 国東市提供資料



ここもチェック!

＜巻末参考資料-1：地域のモビリティ確保の知恵袋＞
P.参-71～P.参-86



商業事業者と協調することで相乗効果を創出する

- ・地域の商業施設と住宅地をバスで結び、バス利用者への割引チケットの配布などによる商業事業者とのタイアップで、バス利用者の増加、地域の活性化を図る。

① 知恵袋（その8）

○ 商業事業者と交通事業者の協調で、利用者の買い物ニーズと移動ニーズを結びつけ、互いの相乗効果を生み出す （青森県八戸市）

- ・市郊外の2つの商業施設と住宅団地（岬台）を結ぶことで、バスの新規需要を掘り起こすとともに、商業事業者は誘客を図ることができる。具体的には、バス利用者への割引チケットの配布など、買い物客のバス利用の促進とバス利用者の商業施設利用促進といった関係者すべてにメリットがある取組みが構築できている。

● EST（環境的に持続可能な交通）モデル事業の一環で開催されたワークショップが契機

- ・ EST モデル事業の一環として開催された公共交通に関するワークショップ（市民や市担当者、バス事業者が参加）を通じ、バス事業者と NPO 法人の連携が可能になった。
- ・ また、ワークショップのなかでは、「降りるまで分からない運賃は不安」「気軽に買物へ出かけられるバスが欲しい」「覚えやすい時刻表で運行してほしい」などの意見が出されたことから、こうしたニーズに応えるバス路線を NPO や町内会とのコラボレートで実現した。

● 需要開拓のための路線の新設と新たな運賃設定

- ・ 公共交通利用の啓発活動に取り組む NPO 法人・青森県環境パートナーシップセンターの主催する市民会議で、利用促進のためのアイデアが提案された。バス事業者はこの提案を実験的に取り組む路線として、八戸市郊外の岬台団地と市内の2つの大型ショッピングセンターを結ぶ民間バス路線を、新規に設定した。この路線の特徴は以下のとおりである。
- ・ 利用者の属性に合わせた運行時間帯の設定：ダイヤは買物時間を想定し、岬台団地発が9時～15時台に1～2本/時、ショッピングセンター発が12時～17時台に1～2本/時設定。
- ・ 上限運賃の導入：同区間の運賃は、従来、距離に応じた運賃で最大400円であったが、利用促進の一環として、民間バス事業者が当該路線に限り、300円までは距離に応じた運賃、300円を超える場合は300円と設定。
- ・ これらの取組みには公的補助はなく、ショッピングセンター事業者と交通事業者が、市の環境 NPO 法人の提案をもとに実施した取組みである。

● ショッピングセンターと連携したサービス

- ・ 公共交通利用に対する特典の付与：ショッピングセンターのバス停で降車する旅客に、乗務員が「得とくチケット」を配布し、店内で提示すると割引等のサービスを受けることができる。

● 多くの人に働きかけるためのプロモーション

- ・ 多くの人に公共交通の利用を働きかけるためにポスター、専用チラシ等の作成、沿線全世帯へポスティング。
- ・ NPOなどの住民団体と連携した企画の実施。

● 利用者の増加、マイカーからの転換

- 同路線の月間利用人員は約 5,600 人（平成 19 年 4 月）から約 8,900 人（平成 19 年 11 月）に増加した（もともと利用人員の月変動はほとんどなく、増加分は前述のサービス実施等に伴う施策効果によると考えられる）。これは、併走する市営バスからの転換に加えて、マイカーからの転換や誘発需要があったと見られる。

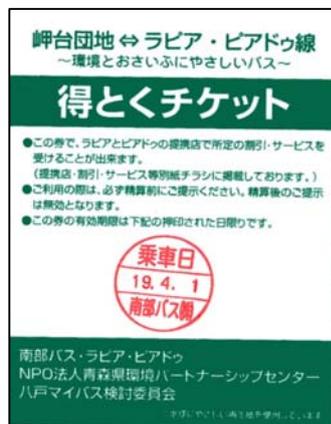


図 3-11 得とくチケット

(出典) 南部バス（株）提供資料

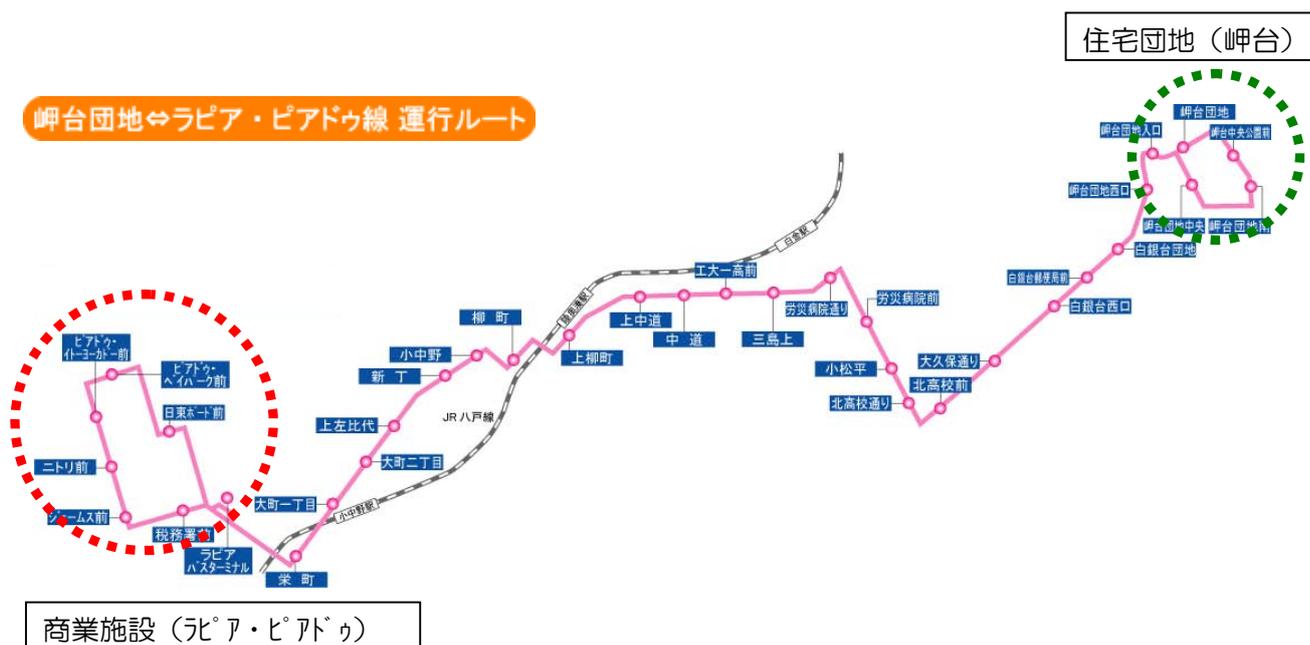
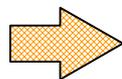


図 3-12 岬台団地⇄商業施設（ラピア・ピアドゥ）間の路線

(出典) 南部バス（株）ホームページ



ここもチェック!

＜巻末参考資料-1：地域のモビリティ確保の知恵袋＞
P.参-87～P.参-93



関係者が協働し、取組みを盛り上げ、利用者の満足度を向上させる

- ・交通事業者、地元、行政等が協働して、バス・列車などの利用促進案として、快適に利用でき、乗って楽しいもの、身近なものとして演出することで利用者の満足度を高め、利用者の増加をねらうことも重要となる。

① 知恵袋（その9）

○ 交通事業者と地元・行政の連携で地域に愛される鉄道をめざし、様々なサービス・プロモーションを実施することで、持続可能性を確保 ～えちぜん鉄道～（福井県）

- ・地元の強い意向で運行再開されたえちぜん鉄道では、顧客満足度日本一を目指して、様々なサービス、プロモーションを行っており、利用者のV字回復、行政負担の削減を実現している。

● 数多くのプロモーションを実施

- ・えちぜん鉄道は、その前身の鉄道事業者が2度の事故により廃線を決めた鉄道を、沿線住民の熱い思いにより運行再開にこぎつけた。同社は沿線住民が主役であることを明確に位置づけ、地域との共生を第一義に掲げるとともに、サービス業としての鉄道事業をめざしている。そのような企業理念に基づき、数多くの地域密着型のプロモーションを実施している。

<アテンダントの乗務>

11名のアテンダントが利用者の乗降補助、観光案内、きっぷの販売等を実施。

<きっぷの対面販売>

乗車券の自動販売機を廃止し、常に利用者の顔が見える対面販売に変更し、お年寄りの不安を軽減。

<サポート団体とサポーターズクラブ>

沿線の自治体単位のサポート団体による利用促進活動および年会費1,000円のサポーターズクラブ会員の募集。会員には運賃の割引（1割引・65歳以上2割引）、加盟店での特典等が受けられる。

<沿線地域のイベントとの連携>

沿線地域で開催されるイベントと連携し、セット券の発行、臨時列車の運行、企画ツアー等を実施。

<電車を利用する遠足>

社会教育の一環として遠足等に電車を利用するように沿線の幼稚園・小学校に依頼。

<市営温泉施設との連携>

勝山市・あわら市・坂井市と連携して、入浴料と運賃割引のセット券を販売。

<P&R、レンタサイクル>

P&Rやレンタサイクル等の新しい利用サービスを公民一体で実現。



写真 3-9 アテンダントの乗務風景

（出典）えちぜん鉄道（株）ホームページ



22年度会員証

図 3-13 えちてつサポーターズクラブ 募集ちらし

（出典）えちぜん鉄道（株）ホームページ

② 知恵袋（その10）

○ 地元NPOとの連携による季節感を演出するための工夫（青森県八戸市）

- ・ 地元の環境NPOが提案して、ハロウィン、クリスマスなどのイベント時にバスの装飾、運転手の演出などが企画・実施され、利用者にも好評。
- ・ このような工夫で、普段からバスを利用している人への“マイバス”としての意識付け、利用していない人へのバスへの興味付けをねらっている。

- 地元のNPOの提案などで、バスに乗ることが楽しくなるような演出を行っている。
 - ・ ハロウィンバス乗車の子供、学生にキャンディープレゼント
 - ・ 仮装してラピアトラベルカウンターに来た人達へ「ラピアドゥ・パス」をプレゼント
 - ・ ハロウィンバスの運転手も仮装して乗務



写真 3-10 ハロウィンの装飾（1）



写真 3-11 ハロウィンの装飾（2）

（出典）<http://8-bus.com/halloween2009.html>

<コラム：LRT 車両そのものがまちを演出>

ヨーロッパで導入されているLRTの多くは、まちの風景を創り出し、“乗ってみたい”交通を演出する役割もあります。富山市のポートラムもバレンタインの時には、飾り付けて街を華やかにしています。



バレンタインの飾りつけ（富山市）



花柄のトラムの写真(モンペリエ、仏)

（上記2写真提供）松中亮治氏（京都大学）

3-3 地域の力を活かした取組みを進めたい



“地域の力”となる様々な“資源”を活かす・組み合わせることが重要

・地域には住民、企業、NPO、交通事業者など、“地域の力”となりうる主体が存在する。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る。

交通サービスを担う主体は多様化しており、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る。その意味でも、地域の将来のあるべき姿を提示し、住民や関係者の先導役・調整役としての自治体の主体的役割が期待される。

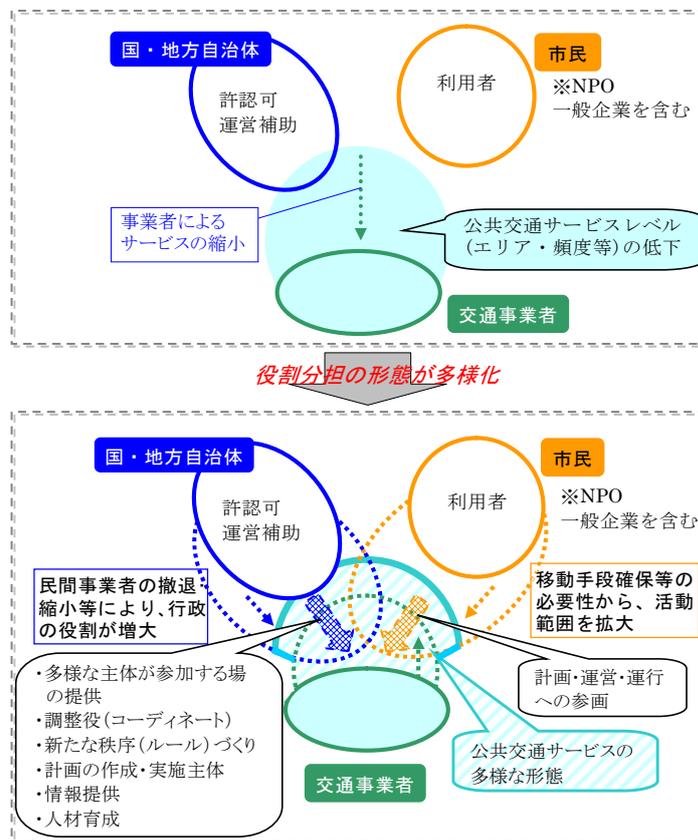


図 3-14 公共交通サービスの担い手の多様化

(出典) 地域の自立的発展のためのモビリティ確保に向けた検討の手引き
(平成 20 年 3 月、国土交通省政策統括官付参事官室)



住民の高い意識が地域を支える

- ・地域の住民が“自分たちの足”を確保し育てるために、地域の課題を共有し、地域を支える高い意識を持って、手作りの地域モビリティを運営していくことは重要である。

① 知恵袋（その11）

○ 地域住民・企業の負担・運営で、協力して支える地域の交通

～クローバーバス～（新潟県長岡市）

- ・対象地域のほぼ全世帯がNPO法人の会員になり、会費（5,000円/年）を負担することで、利用者のニーズに応じて定時定路線型とデマンド型のバスを運営。
- ・バス運行にあたっては、原則地域企業の力を活用するとともに、運転手の地域内雇用を進めている。

● 震災による路線バスの廃止がきっかけ

- ・新潟県山古志村（現：長岡市）は、新潟中越地震による大きな被害を受け、住民が村を離れ人口が減少したこともあり、それまであった路線バスが廃止されることになり、地域の足を確保することが重要な課題となった。
- ・この地域は、従来から郷土愛が強い地域であり、地域の地元企業による運行の機運が盛り上がり、NPOによる運行を行うこととなった。

● NPO法人による運営

- ・NPO法人中越防災フロンティアは、中越地震を契機に発足した組織で、中越地震の被災地住民の生活再建を支援するとともに、被災地域の総合的な防災力の向上を目的として活動している。

- ・NPOには全世帯の97%が会員となっており、会費（5,000円/年）によりクローバーバスの運営経費の一部をまかなっている。（他の財源は、震災復興基金、市からの補助）。NPO法人は安全管理、バスを使った新規事業の開発、会費の管理など総括管理を行っている。

● バスの運行は地元企業が協力

- ・一方、クローバーバスは、原則地域内企業の力を活用するとともに、運転手の地域内雇用を進めており、バスの運行は、地元企業の協力（バス運行、車両の保守点検、デマンド予約対応など）のもとで安全性・安定性を確保している。

● フレキシブルな運行が好評

- ・地元の人がドライバーでもあり、時には画一的な路線ではなく、自宅近くまで送迎するなど、フレキシブルな対応をすることもあり、住民に好評である。



図 3-15 クローバーバスの理念
（出典）クローバーバスパンフレット

- ・ 運行開始後は、バスを使わない人からも取組みに対する高い評価を得ている。その意見の主なものは、「バス路線廃止の問題は地域全体の問題」、「バスは乗らないけど地域のために必要」、「高齢化で自分で車が運転できなくなったときのために必要」などである。
- ・ 今後は運行開始後、最大5年（2013年）を目処に、NPO法人から地域住民主体の組織に運営を引き継ぐ予定となっている。

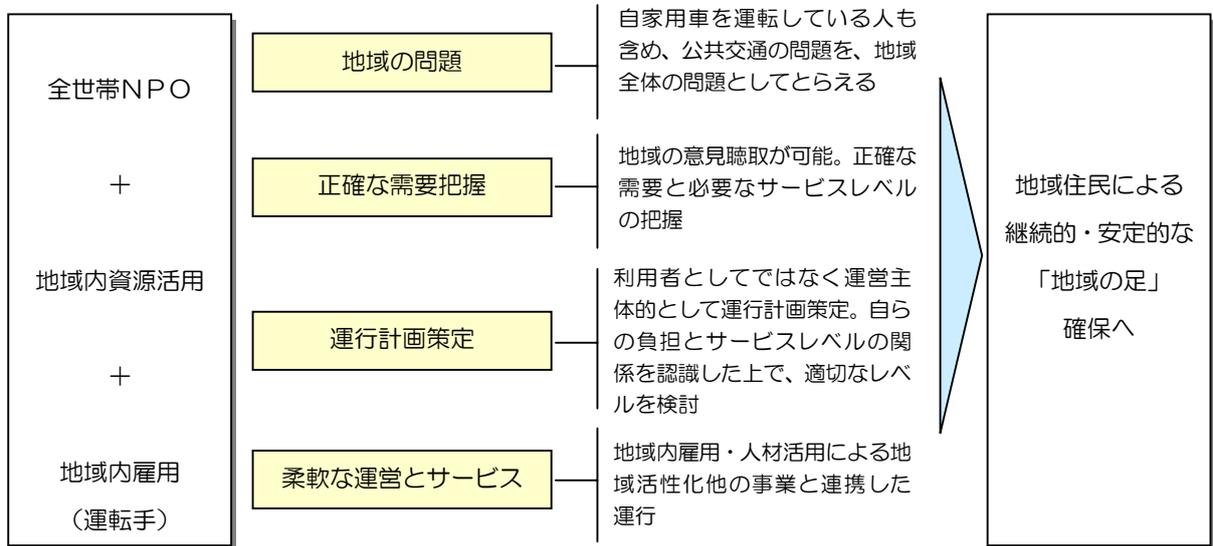


図 3-16 地域全員参加の仕組み

(出典) クローバーバス事業計画 平成 20 年度版 (NPO 法人中越防災フロンティア)

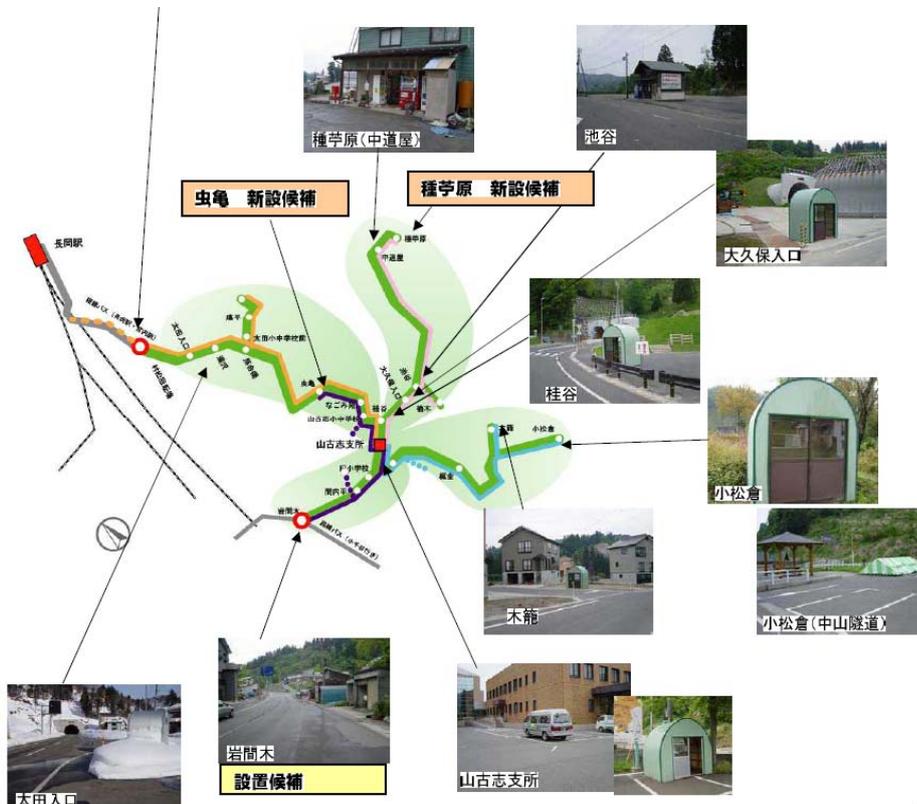


図 3-17 クローバーバス路線と主要地点の風景

(出典) クローバーバス事業計画 平成 20 年度版 (NPO 法人中越防災フロンティア)

② 知恵袋（その12）

○ 「路線を守り育てる」意識で、行政の枠を超えてバス活性化と持続性を確保する自発的な取組み （愛知県新城市）

- ・ 厳しい条件の中、路線を維持していくためには、行政区の枠を超えて利用者、住民が参加する組織が必要であるとの意識のもと、地域住民を主体とした路線ごとに「路線を守り育てる会」が発足。
- ・ 「路線を守り育てる会」が、運行ルート、時間、回数などの新設・変更を協議。独自に利用促進のためのイベントや情報チラシの配布など自発的な取組みを積極的に実施。



● 地域住民が主体となった「路線を守り育てる会」を発足

- ・ 新城市は人口約5万人の山間部を有している自治体であり成20年2月に策定された「新城市地域公共交通総合連携計画」では、“ひとつのバス路線に限定した行政区の枠を超えた利用者、住民が参加する組織が必要である”という結論から、『路線を守り育てる会』が発足。
- ・ 検討体制は、地域公共交通会議の下部組織として、各地域ス路線を協議する「地域部会」と、さらに「路線を守り育てる会」（実証運行の路線単位）が組織されている。
- ・ 「育てる会」のメンバーは、行政区の役員、小中学校の保護者、老人クラブ会員、主婦等の地域住民によって、公募を含め4～5名で構成。
- ・ ①路線を創る、②路線を守る、③路線を育てる をコンセプトとして、地域ニーズに合わせた運行ルートの検討や、情報チラシ「かわら版」の発行、バスの利用促進イベントなど、自発的な取組みを実施。

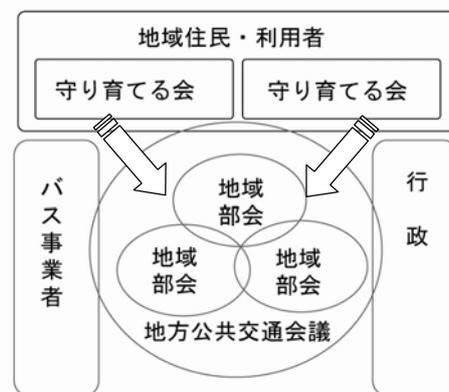


図3-18 地域公共交通会議の検討体制

（出典）新城市提供資料

● 「育てる会」の活動で利用者が増加

- ・ 特に、公募の会員が多く自主的な活動が盛んな「つくであしがる線」では、会の活動効果として利用者数が増加している。

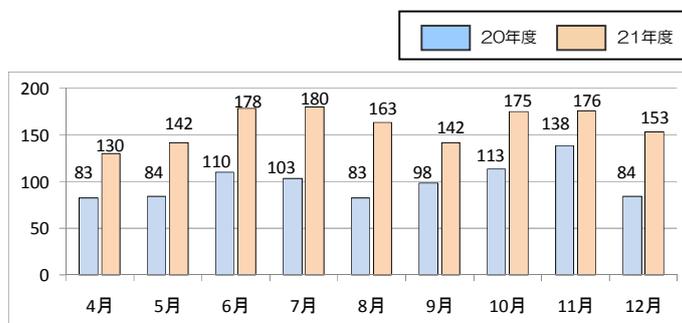


図3-19 つくであしがる線の利用者数

（出典）新城市提供資料



図3-20 つくでバスかわら版

（出典）新城市提供資料

③ 知恵袋（その13）

○ 自らの地域の足を地元住民のボランティアドライバーが支援

（愛知県設楽町津具地区）

- ・バス、タクシーサービスのほとんどない地区において、行政が提供する車両を活用して、地域のボランティアドライバーが運行し、地域の足を確保。
- ・ドライバーは、現在5名の地元住民（65歳以上の退職された方もしくは自営業の方が中心）が登録されており、ローテーションで勤務。

※旧津具村は平成17年に設楽町と町村合併

● 地域の足を行政主導で用意

- ・設楽町津具地区は高齢化率約40%、人口約1,500人の地区であり、民間タクシーは存在しない。また、バス路線は、当地区と設楽町中心部を連絡する1路線（5往復/日）のみである。
- ・旧津具村の時代（平成14年）に、路線バスを補完するサービスを開始するため、厚生労働省の介護予防・生活支援事業を活用し、車両を行政が用意。（全国モデルケース）



写真3-12 ボランティア輸送の風景

（出典）設楽町提供資料

● 発足当時から住民の相互扶助・ボランティア精神

- ・発足当時から住民の相互扶助・ボランティア精神がもとなっており、現在もドライバーはボランティアによる運行を継続中である。ただし、社会福祉協議会が実費弁償として1往復あたり800円負担している。
- ・福祉タクシーの運営は設楽町が社会福祉協議会に委託しており、ドライバーは公募と町からの依頼により、現在5名の地元住民が登録されている。65歳以上の退職された方もしくは自営業の方が中心であり、人数は少ないが働く場を提供していることになる。

● 地区特性に適した交通モードの採用

- ・当該地区は人口1,500人、平坦かつ車で区内を10分程度で移動できる非常にコンパクトなエリアであるため、フットワークの軽い本システムは車両1台でも十分に対応できている。
- ・平成20年10月から通院目的に限定し、料金は無料（月2回までの利用）となっている。
- ・津具村が設楽町に合併されたことで、村が実施していた輸送が、設楽町の他地区との横並びで、無料化されたものの、利用規定に制限ができ、利用者が減少している。
- ・ただし、町村合併による他地区とのサービスの整合性確保や道路運送法の一部改正により、平成20年10月から利用規定（サービス内容）を変更したため、利用者数は減少傾向にある。

【変更前】料金は1往復あたり80円で、利用目的・回数ともに制限なし

【変更後】料金は無料化されたものの、通院目的に限定・月2回までの回数制限

④ 知恵袋（その14）

○ 真に必要とする市民主導のバス運行について、行政が財政補助（千葉県市原市）

- ・「あれば便利」という意識から、「地域住民が当事者意識（マイバス精神）を持ち、乗ることで意地が図られる」といった考え方を地域住民に持ってもらうことで、運行を持続させる取組みを実施。

● 住民の動きに合わせて市が補助制度で支援

- ・ 市原市では、市民が主体となって運行するコミュニティバスなどの支援を行うため「市原市コミュニティバス等導入調査研究事業補助金」、「市原市コミュニティバス等運行支援事業補助金」の要綱を制定。
- ・ 地域住民による運営協議会が運行するコミュニティバス等について、市が運行経費の1/2を上限として補助する制度で支援。
- ・ 計画立案から、運行业者との各種協議調整、資金管理までの一連の取組みを、住民による運営協議会が実施。



写真 3-13 あおばすの車両

- ・ 赤字が発生した場合に備え、運営協議会が主体となり基金を創設。あおばすでは、3 町会が負担する基金制度を導入しているが、これまでは利用されていない。

● 「住民が公共交通を本当に必要とする」ことが大事

- ・ 当初、市民は行政運営によるバス運行の要望にとどまっており、自らの熱意で運行を実現させようという意識は少なかった。
- ・ しかし、行政担当者の市民への働きかけもあり、住民主体の研究会が発足。市民自らが主体となって「バスが必要」「バスを走らせたい」という強い思いから、あおばすの運行が実現した。このなかでは、市原市の補助制度も有効に機能した。
- ・ 「あおばす」の利用者数は増加傾向にあり、平成 18 年から 20 年で約 1.17 倍の増加率となっている。
- ・ 平成 20 年 1 月には、南総西地区において、あおばすと同様の運営・運行形態である市内 2 路線目のコミュニティバス「コスモス南総」の運行が開始された。運営主体は「南総西コミュニティバス運営委員会」であり、運行を小湊鉄道（株）に委託している。平日に、上り 8 便、下り 7 便が運行されている。

表 3-3 あおばす乗車人員の推移

| 年度 | 乗車人員（人） |
|----|---------|
| 17 | ※29,092 |
| 18 | 83,862 |
| 19 | 91,468 |
| 20 | 97,761 |

※平成 17 年 11 月運行開始

（出典）市原市提供資料



地域の企業のバックアップが地域を支える

- ・地域の企業等が地域の課題を共有し、地域を支えるために高い意識を持ってもらい、地域貢献としてモビリティ確保についてバックアップしてもらうような働きかけは有効である。

① 知恵袋（その15）

○ 地元住民・市民共同方式による地域密着型バスの運行が成功

～醍醐コミュニティバス～（京都市伏見区）

- ・路線バスが廃止され、地域の足を確保するために、行政の補助を受けず、市民、地元企業等が共同出資して運行を開始。

● コミュニティを活かした市民本位・参加によるバス運行

- ・京都市の醍醐地域では、地下鉄開業に伴う路線バス廃止により地域の足が不便になり、地形的に高台が多く傾斜の多い地域のモビリティ確保、特に、高齢者の日常の移動に支障をきたした。
- ・このため、地域住民による「醍醐地域にコミュニティバスを走らせる市民の会」が平成13年に発足し、バス運行に向けた運動、学識経験者の協力、新たなバス事業者の参入により、平成16年にバス運行に向けた取組みが開始された。
- ・図3-21のように、地域住民のボランティア活動等などのコミュニティバスを中心とした活動ネットワークを形成し、路線やバス停位置の設定等について、地域住民の参加・連携で取り組んでいる。

● 地元企業の運行協力金が支える運行

- ・地域の商業施設、総合病院、福祉施設、幼稚園や保育園、また寺院など、パートナーズの支援によって「醍醐コミュニティバス」の運行協力金が確保された。

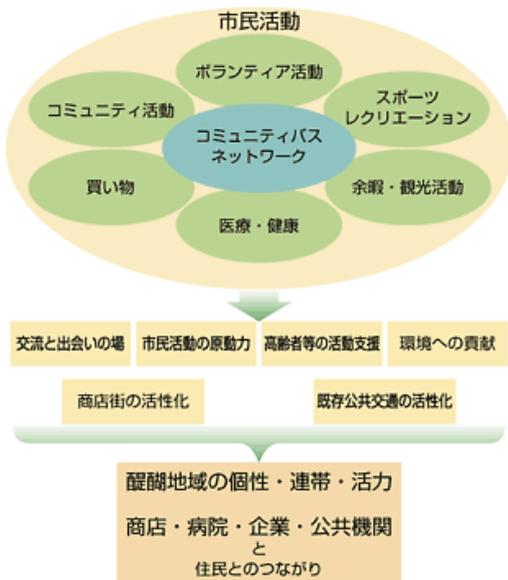


図 3-21 醍醐バスの役割と意義

図 3-22 100万人突破イベント案内

(出典) <http://www16.ocn.ne.jp/~daigobus/support/index.html>

② 知恵袋（その16）

○ 地元自治会が地元交通事業者に運行を依頼し、事業者が自治会の熱意に応じて運行を実施 ～乗合タクシー「ふれあい号」～（長崎県佐世保市）

- ・ 4つの地元自治会が交通対策運営協議会を組織し、直接タクシー事業者へ乗合タクシーの運行を委託。
- ・ 運営協議会は、独自に運行状況を調査し、運行ルートの変更、停留所の増設、住民へのPR活動等を熱心に行うことで、自らのニーズを運行に反映し、住民に使ってもらうことで、取組みを持続。
- ・ 事業者は地元への貢献のために献身的な運行を行い、行政に頼らずに運行を持続。

● 地元自治会と交通事業者の良好な協力関係

- ・ 佐世保市が公共交通空白地帯の解消を目的とした社会実験を1年間（平成18年3月1日～平成19年2月28日）実施し、意欲のある地元交通事業者を選定して、平成19年3月1日から本格運行を開始した。
- ・ 乗合タクシーは、設定されたルートを運行されており、停留所も設置されている。（P.88を参照）
- ・ 協議会は乗合タクシーの運営主体、4つの自治会長を中心としたメンバーで構成される。運営協議会から直接、タクシー事業者に運行委託をしている。



写真3-14 ふれあい号
（出典）ラッキー自動車（株）ホームページ

● 地元自らが育てる取組み

- ・ 地元自治会が主体となって毎月1回は協議会を開催。「ふれあい号ニュース」の発行など積極的な情報提供による利用者の確保、回数券の発行、割引制度の検討などの継続的なサービス改善に取り組んでいる。
- ・ なお、運営協議会の運営に係る基本費用は地域住民による協賛金（1口200円）によって賄われている。

● 行政に頼らない運行

- ・ 地元（運営協議会）が利用ニーズの把握のためのアンケート、乗降者数調査や定期的な運営対策の話し合いなどを実施。こうした地元の熱意に押され、地元の交通事業者も赤字覚悟の運行を続けている。このことで、運行経費を抑制でき、行政補助に頼らずに運行が継続されている。

③ 知恵袋（その17）

○ 一度廃線になった路線の運行再開に向け、市民運動が関係者を動かし、自らもサポーターとなることで運営を支援 ～えちぜん鉄道～（福井県）

- ・市民運動がトリガーとなり、行政・政治、住民を動かした。このなかで様々なキーパーソンを連携させたことも重要。また市民の苦い経験（運行停止）が運行再開への意欲と結びついた。
- ・地元住民に支えられた仕組みをつくること、身の丈にあったきめ細やかなサービス提供が成功の秘訣となっている。

● 利用者がV字回復

- ・トレンドと比較すると平成20年で約77万人の増加と推計。

● 行政からの支援額が減少

- ・平成20年の2.2億円/年から、平成21年には1.8億円/年に減少
- ・地元住民、企業、行政、鉄道事業者が連携して、運行を支えることで再開後には、利用者が増加し京福電鉄時代の予測を77万人上回った。（平成20年度）

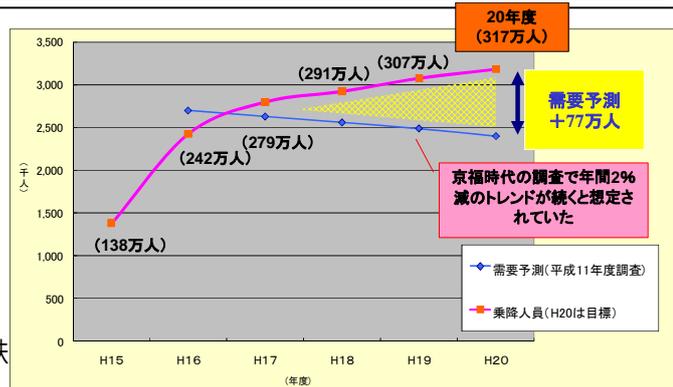


図 3-23 平成 15-20 年度利用者数の推移（京福電鉄時代のトレンドとの比較）

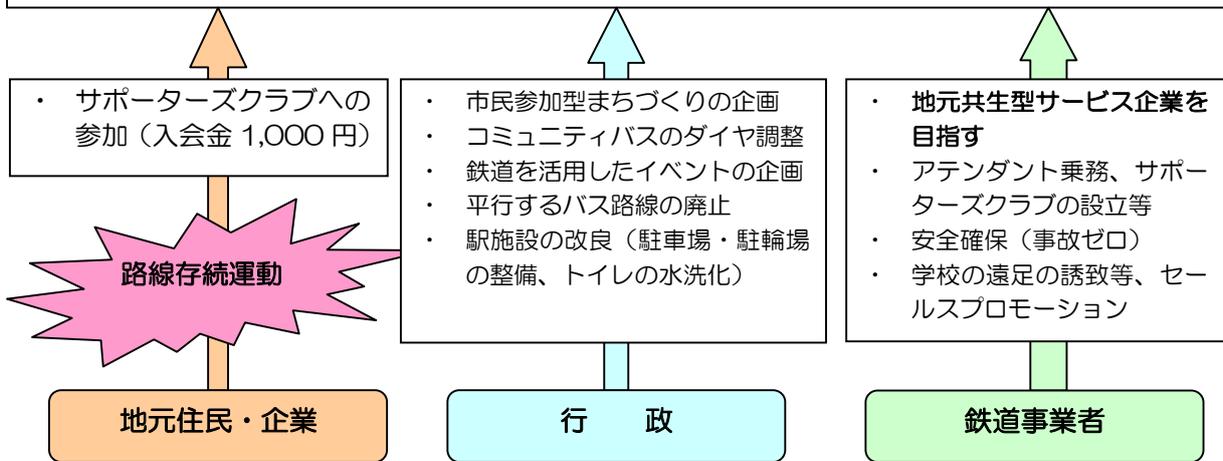


写真 3-15 えちぜん鉄道とアテンダント
（出典）えちぜん鉄道（株）ホームページ

➔

ここもチェック！

<巻末参考資料-1：地域のモビリティ確保の知恵袋>
 P.参-8～P.参-10、P.参-71～P.参-73



新しい取組みを成功させるための関係者同士の粘り強い調整

・利害が異なる多様な主体間がお互い理解をし、協調するためには、課題の共有化、関係者双方の利益を損なわないアイデアの提案、事業主体としての覚悟や率先的な行動などが重要である。これらを調整し、実施に結びつけるための調整には多大な時間と労力を必要とする一方で、それらを得られる実も多いので、他主体の立場を尊重しつつ粘り強く行う覚悟が必要である。

① 知恵袋（その18）

○ 交通事業者との度重なる調整を経て、新しいアイデアを実現

～きくちあいのりタクシー～（熊本県菊池市）

- ・コミュニティバスの郊外への拡大に対するタクシー事業者の懸念から、郊外にタクシーを活用するという新たな発想のもとに、交通事業者との協議が開始された。
- ・運行開始時に、タクシー事業者、バス事業者などとの個々の打合せ、協議会等での出席者に対する配慮など、市の担当者の粘り強い調整が実を結んだ。
- ・協議には、事業者との信頼関係の醸成も含めて長い期間が必要となる（菊池市の場合、数年程度の協議期間を要している。）
- ・現在では、タクシー事業者間の協力体制、行政との協力体制ができています。

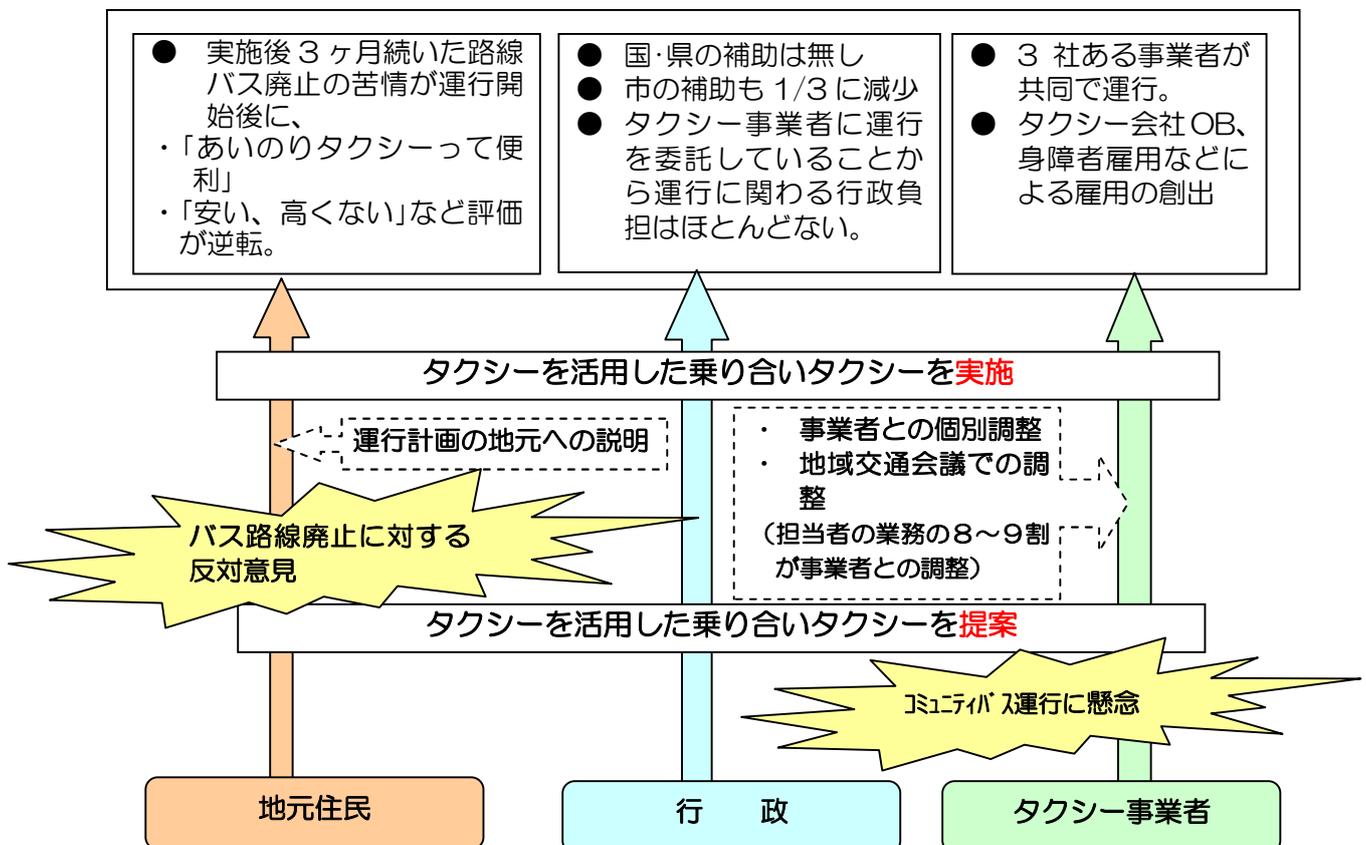


図 3-24 行政と関係者との調整

3-4 地域の人々にとって使いやすい地域モビリティに取り組みたい



地域の（都市）政策とのマッチングが、便利な（使える）交通を生み出す

- ・まち全体の将来のあり方を示す総合的な計画を策定することと、それと個別のバスなどの交通計画をマッチングさせることが大切である。このことで、交通計画に関わる、行政、交通事業者、地元住民などの意識共有と有機的な連携が図られ、地域全体として効果的なサービスが提供できる。

① 知恵袋（その19）

○ まち全体としての将来交通の姿を描くことが、関係者で同じ意識を共有でき、個々の取り組みの効果をあげる （金沢市）

- ・ 将来の姿を示す「新金沢交通戦略」に基づき、交通に関わる4つの条例（歩けるまちづくり条例）、（公共交通利用促進条例）、（駐車場適正配置条例）などが制定された。
- ・ 「金沢市における公共交通の利用の促進に関する条例」では、市・市民・事業者の責務を明確に示し、その一環として、バストリガー方式のバスを運行。成果をあげつつある。

新金沢総合交通計画

（2001～2010年）

- ①環境負荷の小さな持続可能な都市を形成する交通体系
- ②人にやさしく安全・安心な交通体系
- ③まちの魅力を高め活気づける交通体系
- ④交流を促進する円滑で快適な交通体系

新金沢交通戦略（2007～2015年）

⇒市を4ゾーンに区分し、具体的な行動計画を策定

金沢市における公共交通の利用の促進に関する条例（2007年～）

⇒市・市民・事業者の責務を“条例”として明らかに

まちなかゾーン

→歩行者・公共交通優先ゾーン

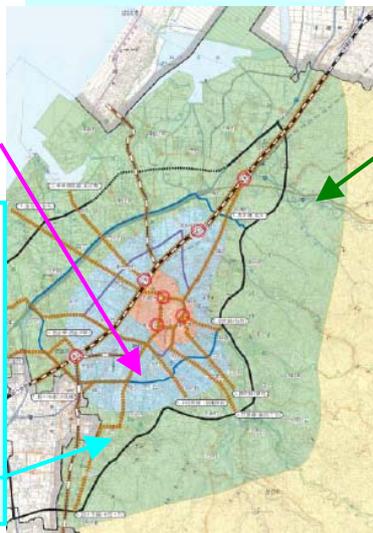
- ・マイカーがなくても移動可能な、極めて高水準の域内モビリティを確保
- ・ゾーン外からの来街やゾーン内の移動は、公共交通の利用を原則
- ・ゾーン内では歩けるまちづくりを推進

内・中環状ゾーン

→公共交通利便ゾーン

- ・環状方向バス路線を確保し、放射方向路線の見直し・効率化と併せて多方向へのモビリティを確保
- ・当面はマイカーとの共存を図りつつも、公共交通を可能な限り利用することを基本

新金沢交通戦略の具体的な施策内容



外環状ゾーン

→公共交通とマイカーの共存ゾーン

- ・充実した道路基盤を活用
- ・公共交通は公共交通重要路線（重要路線）までのアクセスを中心に適切な水準を確保
- ・当ゾーンから内側への移動は、重要路線上のP&Rを活用し公共交通を利用することを基本

郊外ゾーン

→住民参加も得ながら適正規模の移動手段の維持・確保を図るゾーン

- ・重要路線までの移動手段を確保
- ・沿線住民の積極的な利用により路線の維持を図る
- ・民間事業者では路線の維持が図れない地域は、地域住民が主体となって、需要の規模に見合った移動手段の確保を図ることも考えられる

歩けるまちづくり条例

(金沢市における歩けるまちづくりの推進に関する条例)

- ・まちの個性に親しみながら、安全かつ快適に歩くことができるまちづくり(歩けるまちづくり)について、基本理念を定める
- ・市、市民及び事業者の責務を明らかにする
- ・歩けるまちづくりを推進するための基本となる事項等を定める⇒歩けるまちづくり協定 等

・市、市民及び事業者が一体となって歩けるまちづくりを総合的に推進
⇒個性豊かで住みよい都市環境の形成に寄与

駐車場適正配置条例

(金沢市における駐車場の適正な配置に関する条例)

- ・駐車場の適正な配置について基本理念を定める
- ・市、市民及び事業者の責務を明らかにする
- ・駐車場の適正な配置を推進するための基本となる事項等を定める⇒まちなか駐車場設置基準、P&R駐車場の配置・利用 等

・交通渋滞の緩和及び歩行者の安全性を向上
⇒交通を取り巻く状況に応じた住みよい都市環境の形成に寄与

公共交通利用促進条例

(金沢市における公共交通の利用の促進に関する条例)

- ・自家用車から公共交通への転換による公共交通の利用の促進に関する規定を設ける
⇒市、市民、事業者等が一体となって公共交通の利用を総合的に促進し、歩けるまちづくり条例や駐車場適正配置条例と相まって、良好な都市環境の形成に寄与

[公共交通の利用の促進に関する基本的施策]

- ・公共交通体系の実現
- ・まちなか区域における公共交通の利用促進
- ・公共交通重要路線の利便性向上、利用促進
- ・パークアンドライドの利用の促進
- ・交通不便地域における地域住民による地域交通計画の策定
- ・公共交通利用促進協定の締結
- ・意識の高揚 等

● 公共交通利用促進条例の一環としての金沢バストリガー実証実験

- ・金沢大学、及び金沢市は、協定を締結（バストリガー協定）しバスを運行。運賃割引、運行本数増加等のサービス向上策実施時に、事前設定の採算ラインを満たさなければ元に戻す協定を事業者、地域住民等で締結。
- ・実証実験前の平成 17 年の実績を上回ることが、次年度実験継続の条件とされており、実験開始後、毎年、条件をクリアし、平成 22 年度も継続することが決定している。

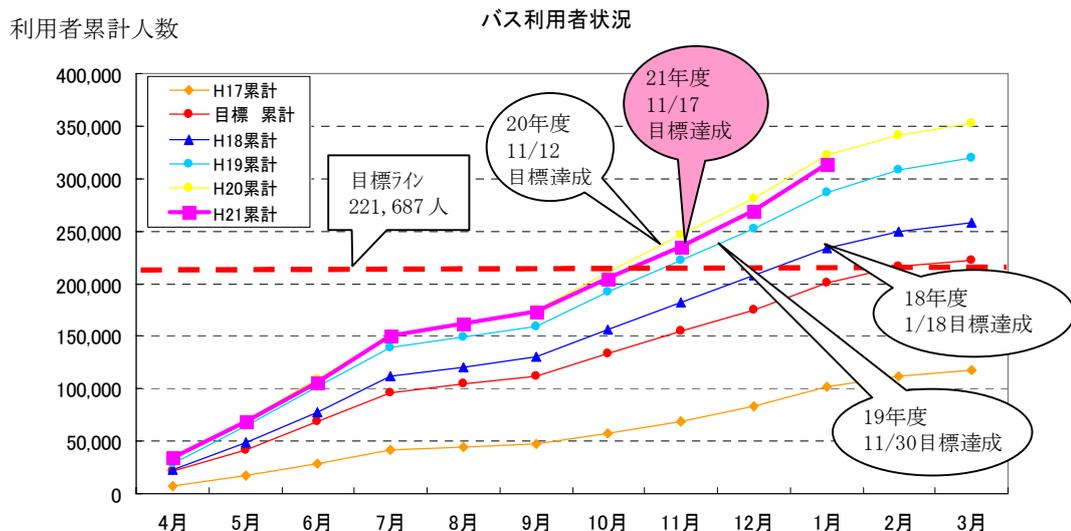


図 3-25 金沢バストリガー実証実験 年度別月別利用者数累計

(出典)「バストリガー利用実績の公表について」

金沢市 HP : <http://www4.city.kanazawa.lg.jp/data/open/cnt/3/8582/1/riyoujissekih21.pdf>

<コラム：将来の地域のグランドデザインと交通政策の連携による地域の活性化

(グルノーブル、フランス) >

フランスのグルノーブルでは、都市の環境負荷低減に加え、地域活性化に向けた総合的な交通政策を実施している。比較的所得層が居住する地域と中心市街地をLRTで結ぶことや、優秀な人材の取り込み等を狙って、新たに企業立地を図っているエリアと総合大学、市街地を結ぶLRTの整備を実施。地域の土地利用計画と交通整備を有機的に連携させ、人の流れを活発化することより、地域に新たな雇用を生み出すことも意図している。

SCOT（地域総合計画）

連帯・都市再生法（SRU法：2000年）に規定された「まとまりのある広域計画」のことで、空間整備（交通、住宅、土地利用等）の方針を示すもの。PDUの上位計画にあたる。

PDU（都市圏交通計画）

交通基本法に定められた都市圏交通計画。規定された交通圏域内（複数市町村）における全ての交通モードに関わる交通計画。人口10万人以上の都市圏に策定が義務づけられており、策定後も5年後の見直しと10年後の改訂が義務づけられている。



写真3-16 大学キャンパス内を走行するLRT



一定の交通モードに固執せず、柔軟な発想で地域住民の利便性を向上することが重要

- ・「コミュニティバス」、「定時定路線運行」といった固定概念を持つべきではなく、地域の特性に応じて、様々な交通モードの検討を含め、交通ネットワーク全体として地域住民の利便性を高めるように配慮する。

① 知恵袋（その20）

○ **バスに固執せず、複数の交通モードを組み合わせることで全体を最適化**

- ・ すべてをコミュニティバスで対応するのではなく、最寄りのコミュニティバスのバス停まで、シャトル便（無料）を運行している地区もある。（大分県宇佐市）
- ・ 中心市街地と合併前の旧町村の中心部を多頻度で運行する幹線バスと、地域内の移動及び幹線バスへの乗継を想定して運行する支線バスを導入し、支線バスの一部はデマンドで運行している。また、支線バスは、山間部等の道路幅員が非常に狭い地域に対応するため、小さい車両を活用して集落をきめ細かく運行するなどの工夫もしている（長野県木曾町）
- ・ 行政区域すべてをコミュニティバスで網羅しようとはせず、バスの利用圏域外（バス停を中心とした500m圏域外）に対しては、バスと連携する乗合タクシーを運行している。（愛知県三好町）
- ・ 地域交通を維持する方法としては、必ずしも大型バスにこだわらず、ジャンボタクシーなど別の交通モードを導入することも考えられる。バスは、広い道路しか通行できず、スピードも遅いので運行回数を上げようとするとう無理が出る。ジャンボタクシーであれば、そのような課題がクリアできる。（株）中国バス（広島県）

② 知恵袋（その21）

○ **同じ路線でも利用者が選択できるように定時路線とデマンド型路線を用意**

- ・ 東京都檜原村では、コミュニティバスの実証運行に合わせて、同じ路線でも7本を定時運行路線、1本をデマンド型として、利用者のニーズにマッチングするように運行計画を立てて運行している。現時点では、定時運行の利用が大半であり、今後については利用動向を踏まえて再検討の予定。（東京都檜原村）
- ・ 廃止代替バス、市営バス、巡回バス、契約バスという4つのバスがあったが、朝夕は通勤・通学の足として「定時定路線バス」を運行し、昼間は高齢者の通院や買物などの足として「デマンド交通」を運行するシステムに再編した。（長野県東御市）



場合によっては、行政区域にとらわれず、利用者の需要に応えるモビリティの提供など広域的な視点が必要

- ・自治体がバスの路線を検討するときには、行政区域内（市内）の移動のみで考えがちであるが、地域性によっては、市外の主要な地区への移動需要が見込まれる場合もある。広域的な視点を持った検討も重要。

① 知恵袋（その22）

○ **市外の主要地区を結ぶなど、ニーズを踏まえた路線設定と、利用者への情報提供で継続的な利用者確保を行う。 ～とよやまタウンバス～ （愛知県豊山町）**

- ・名古屋市、小牧市など近隣市への移動ニーズに対応するため、近隣市の中心市街地、病院などの公共施設までのバス路線を設置。
- ・「飛び込みグループインタビュー」で利用者の真の声を聞く努力をするとともに、官民区別のない一体的な広報を行うことで、町営バス、民間バスの一体的な利用者増加につながっている。

● “陸の孤島”を解消

- ・豊山町は、人口約1.5万人、面積約6.2km²、人口密度2,330人/km²の小規模な都市であり、鉄軌道が無い上、近隣市中心部までのバス路線が撤退（平成14年）したこともあり、当時は“陸の孤島”といわれ、公共交通網が極めて脆弱であった。また、通勤・通学時の近隣市中心部まで直接アクセスできる生活交通の確保が、アンケート調査などで住民の強い要望として挙がっていた。
- ・そこで、豊山町では、近隣市との協議調整にあたり、豊山町と近隣市中心部を結ぶことで近隣市にとってもメリットがある（例：近隣市の総合病院へのバス運行による、病院への利便性が向上）こと等を強調し、町営バスであるが自らの行政区域内にとらわれず、近隣市中心部へのバス路線開設、バス停設置を実現させた。

● 町営バスと民間バスの案内情報を一体化

- ・当町のバスに対する基本理念は、町営バス（とよやまタウンバス）のみならず民間のバス事業者も一体的に広報することにより、バス全体のサービスレベルや認知度を向上させることである。一例として、豊山町公共交通マップには、町営バス（とよやまタウンバス）のほか、民間のバス路線や時刻表・運賃表も併記されており、目的地に合わせた最適なバス路線が掲載されている。

● 「本音」のニーズを把握

- ・また、豊山町では、バスに対するニーズ把握として、利用者がどの程度のサービスレベルを必要としているかといった細かいニュアンスを汲み取るため、町内3箇所で行き込みのグループインタビュー（5人～7人で15分程度）を実施している。
※ 仲間同士のグループに対して、「飛び込みで雑談の中で短時間に本音を聞き出す」ことがポイント。これが住民に対する町やバスの広報・PRにも繋がる。
- ・このようなニーズ把握等を通じて継続的に（少なくとも2～3年に1度）、バス運行に関する見直し等が重要である。豊山町では、上述の取組みや改善によって、町営バスの一体的な利用者増加につながっている。

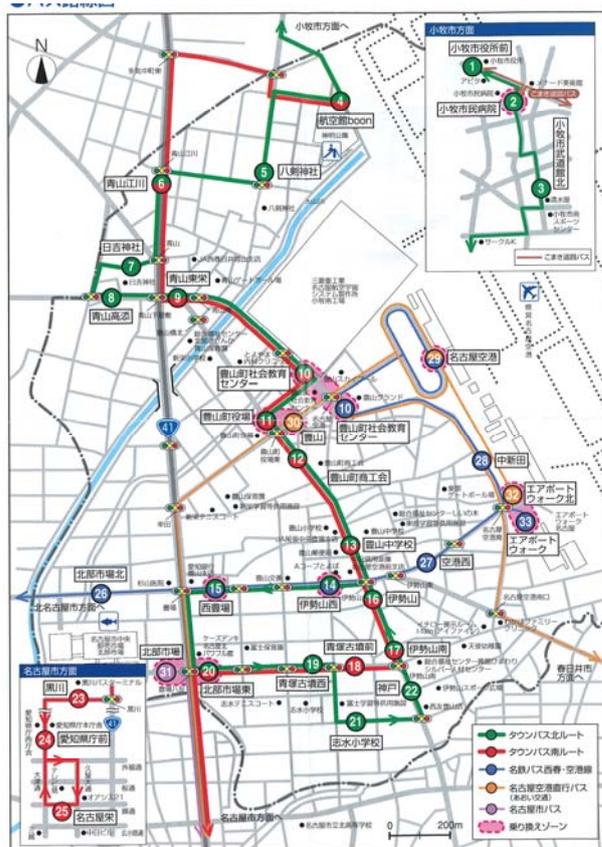


図 3-26 豊山町のバス路線図

(出典) 豊山町提供資料



写真 3-17 とよまタウンバス

(出典) 豊山町提供資料

<コラム：地域モビリティを持続させるためには、関係者の適切な役割分担・連携が必要>

- ・ A 市では、市制施行65周年記念イベントの一環として事業募集したところ、地元の商店街連合会を中心とするコミュニティバスの事業提案があった。事業提案の背景としては、商店街の商圈内に大規模商業施設が立地したことによる危機感と、商店街の活性化が狙いであった。また、学識経験者のアドバイスも参考に、昼間よりも夜間（深夜）運行を収支の柱とする形態を想定していた。
- ・ しかしながら、地域公共交通会議において、夜間（深夜）運行が認められず、昼間のみの運行となった上に、民間バス路線との競合を避けるため、当初予定していたルート of 縮小を余儀なくされた。
- ・ 運行開始から半年間は利用者数も増加傾向にあったが、それ以降は利用者数の伸び悩みと減便による負の連鎖により、資金負担の財政的な理由から、取組みが頓挫した。
- ・ この主な要因としては、地域公共交通会議等における事前の調整や連携の不足などを挙げることができる。
- ・ 地域モビリティを持続させるためには、地域にとって必要な交通への相互理解と関係者の適切な役割分担・連携が必要といえる。



適度な（必要最小限での）サービス水準での運行が持続性を確保する

- ・財源には限りがあるため、あらゆる利用者のニーズを計画に反映することは困難な場合がある。取組み主体の負担を超えたサービスの提供は、結果的に持続可能性を危うくする。限られた財源の中で、サービス水準をどのようにして設定するかについては、負担とサービス水準の両者のデータを住民に提示し、それを住民が選択することが有効。

① 知恵袋（その 23）

○ **ニーズにマッチした運行による、撤退した路線バスを上回る利用者を実現**

- ・三重県四日市市羽津いかるが地区では、路線バスが廃止されたため、住民有志が中心となり、NPO 法人生活バス四日市によるバス運営を開始した。
- ・地域主体の取組みであることから、予算も限られており、バスの運行計画の検討段階では、最低限のサービス水準で、いかにして乗ってもらえるバスとするかが課題となった。
- ・検討段階では、譲ることができないサービス水準は何かを明らかにすることに努めている。住民の方々との討議により、土日の運行は必要性が低いこと、通勤・通学の利用よりも、買い物や通院には対応することが重要であることなどが判明した。
- ・また、ルートについても、ニーズがあるのに路線バスが廃止したのは、ルートに問題があった（高齢者がアクセスしにくいバス停配置であった）と考え、利用しやすいバス停の位置についてもニーズを把握した。
- ・これらのニーズをルート設定やダイヤ作成に反映させた運行を開始したところ、利用者数は廃止した路線バスを上回っている。

② 知恵袋（その 24）

○ **無料運行から有料運行への変更にも、住民からの苦情はほとんどなし**

（大分県宇佐市）

- ・大分県宇佐市では、市町村合併を契機に、旧市町で無償運行されていた通院福祉バス（利用目的は通院に限定）を見直し、新たなコミュニティバスの運行に移行した。
- ・運賃は合併前、無料であったものを有料（100 円）としたが、運行頻度は週 1 便から週 2 便とした。最低限のサービス水準であるため、運行する曜日やダイヤは各地区の住民ニーズを踏まえて設定した。
- ・また、旧市町が運行していた通院福祉バスのルートはそのまま残した上で、公共交通の空白地域を解消するための新たな路線を設定した。
- ・また、住宅地近くでは、フリー乗降区間の設定や、地域住民の意向を踏まえ、乗りやすいところまでバスを入り込ませるなど、高齢者の使いやすさに配慮した。
- ・こうした取組みの結果、有料化による反対はほとんどなかったほか、高齢者の外出行動の増加やコミュニティバスの車内が交流の場となるなど、住民生活に密着した交通手段となっている。

③ 知恵袋（その25）

○ 週1日の運行でも、これまで移動手段がなかった地区へのサービスが重要

（大分県国東市）

- ・新しく導入したコミュニティバスは、週1日、1.5往復のサービスであるが、利用者からの不満は少なく、むしろ運行日にあわせた、イベント開催、集団検診などを行い、利用者の促進、生活利便性の向上を図っている。
- ・これは、人口の少ない地区で、もともと交通手段が何もなかった地区の高齢者を主体とした運行であることから、毎日の外出の必要性は低く、バス運行にあわせた外出行動となっていることが推測される。



自転車を活かせる公共交通サービス

- ・自転車は環境に優しく自由度が高い交通手段で利用価値が高まっているが、自転車の弱点を公共交通が補うことで双方にとってのメリットを発揮する。

① 知恵袋（その26）

○ 坂の多い地区でバスに自転車を載せて運ぶことで、一石三鳥の効果を実現

～自転車積載バス～（群馬県前橋市）

- ・自転車をバスに載せて運ぶことで、①押して登る人の苦労を取り除ける、②夜間暗い夜道での防犯にも役立つ、③バスの利用者数を増やせるの一石三鳥。
- ・運行開始当初は 8 割以上が高校生であったが、現在では買物利用など、幅広い年齢層に利用されており、固定客も見られる。

● 長い坂のバス路線に自転車を載せる

- ・自転車積載バスは、平成8年4月から、前橋駅と富士見地区を結ぶ「富士見線」で運行を開始。採算性悪化で廃止となった路線を、代替バスとして民間バスが運行委託。
- ・富士見線は、前橋市街地を抜けると、ひたすら登り坂で、起点の前橋駅付近の標高約 100mとの差は 230mにもおよび、谷筋ではなく、赤城山ろくの見通しの良い坂道を淡々と登ってゆく。
- ・自転車積載バスは、現在2路線で運行されており、自転車積載が可能な便は富士見温泉線で 23 往復／日、榛東線で 21 往復／日が運行されている。また、積載料金は無料である。利用者数は、平成 20 年度2路線合計で 2,040 人である。
- ・運行開始当初は利用者の8割以上が高校生であったが、現在では買物利用など、幅広い年齢層に利用されている。



写真 3-18 自転車積載バス車両
(出典)

<http://www.chiiki-dukuri-hyakka.or.jp/book/monthly/1002/html/f03.htm>

3-5 使えるサポートツールを知りたい



既存の支援制度をうまく活用する

- ・ニーズがあり需要は見込めそうだが、立ち上げに財政上の壁が存在する場合、支援制度の活用も有効である。支援制度を活用した社会実験等を行うことで最適な経営戦略の立案も可能となる。

① 知恵袋（その27）

○ 取組みの立ち上げは社会実験、本格運行は長期的視点に立った経営戦略

（沖縄県那覇市）

- ・国の支援制度^{注)}の活用した社会実験を足がかりに、関係者相互の協力もあり、公共交通の空白地区に新たなバス路線の運行を開始。
- ・社会実験の経過を鑑み、地域のポテンシャル、観光客の需要が見込まれるとし、本格運用を決断。当面の赤字よりも長期的な経営戦略を重視し、ルートの特長と運賃改正を計画的に実施している。現在は補助無しで運行を行っている。

注)バス利用促進等総合対策事業の補助制度

● 社会実験以前から地域の潜在的需要を認識

- ・対象路線沿線は公共交通の空白地区であり、地元からもバス路線の設置要望が出されていた。
- ・観光名所（首里城）を経由することから、年間通じて観光客の需要も見込めると判断された。（利用客数のうち、地元の利用者は2/3、観光客は1/3と想定）
- ・このようなことから、社会実験後は、平日元々バス路線のなかった石嶺団地周辺住民の通勤・通学・買物等の移動手段として有効に利用されている。また、休日は観光客の首里城へのアクセスやホテルとの行き来にも利用されている。

● 長期的な経営戦略により運賃、路線を設定

- ・社会実験時に設定した運賃（100円）では、本格運行後採算が確保できない（赤字）ことは当初より把握していた。
- ・しかし、那覇市の人口ポテンシャル、今後の高齢化による自家用車離れ、季節変動の少ない観光客数の確保を見据え、将来的に採算の取れる路線であると交通事業者が判断し、当面の赤字は覚悟の上で本格運行がスタートした。
- ・本格運行にあたっては、長期的な視点で、段階的な運賃の設定や路線延伸などを計画していた。
- ・平成20年12月に運賃改正。全路線の運賃見直しに合わせ本路線でも運賃値上げを実施。（100円→150円、路線を延長した区間を含めると220円）。
- ・運賃改正に合わせ、路線をおもろまち駅前まで延伸することで利用客にとって利便性は向上した。単なる値上げではなく利便性向上を前面に打ち出すことで、苦情もなく乗降客数も減少することはなかった。

● 関係者相互の協力による本格運行の実現

- ・ 行政、ホテル等各施設や団地自治会、交通事業者相互の要請・協力により、バス運行に不可欠な転回場所の確保が実現した。

● 利用客確保のための工夫・ノウハウの実施

- ・ 利用者の属性に合わせた運行時間帯の設定、見直し
- ・ 大型観光ホテルへの乗り入れ（2ヶ所）
- ・ ポスターチラシの作成、自治会を通じた各家庭への配布活動
- ・ モノレール駅と結節しているため、運転手のアナウンスにより、モノレールの出発時刻をお知らせするなどのサービス
- ・ 社会実験期間中はコミュニティバスとモノレールの間で乗継割引を実施

● 社会実験の効果、結果

- ・ モノレールの駅と地区をつなぐ路線としてバス路線が位置付けられたため、便利な公共交通ネットワークが構築できた。
- ・ 平日は、もともとバス路線のなかった首里金城町、寒川町周辺住民の通勤・通学・買物などの移動手段として、また石嶺団地住民のモノレール駅へのアクセス手段として有効に利用された。休日は観光客の首里城へのアクセスやホテルとの行き来に利用された。
- ・ 住民、観光客の足として機能を果たしており、本格運行後も乗降客数はほぼ横ばいで推移している。

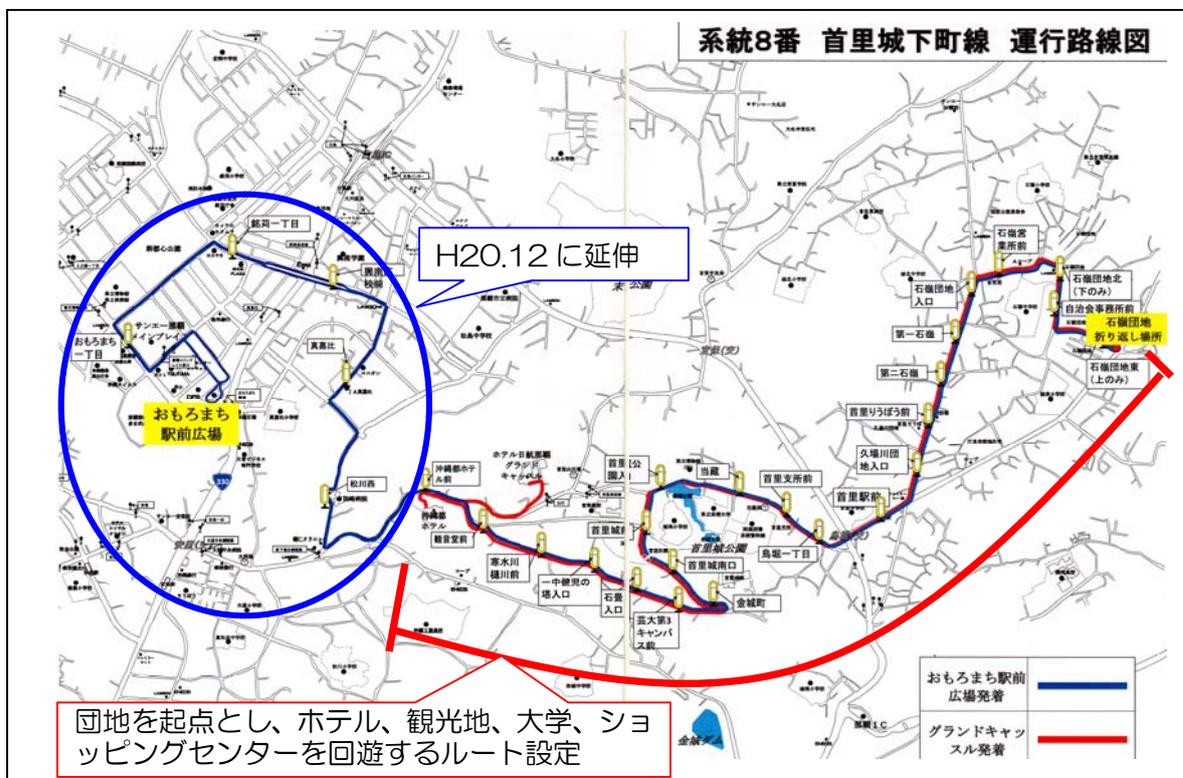


図 3-27 首里城城下町線 路線図

(出典) 沖縄バス(株) 提供資料



自治体職員等の地道な人材育成は、重要な成功要因となる

- ・ 少ない予算で効率的に、モビリティの確保を実現している自治体では、組織・体制づくりとあわせて、人材育成に相当な努力を施している。職員一人一人が、プロフェッショナルとしての知見と自覚を持つことで、日々の取組みを持続的に実現されているといえる。

① 知恵袋（その28）

○ 比較的規模が小さい自治体でも職員的能力育成で取組みの成功を導く

- ・ 全国自治体へのアンケートによると、比較的人口規模の小さい自治体でも、人口当たりの年間補助金額が少なく、かつ、公共交通の利用者数も着実に増加している地域がある。
- ・ このような自治体の共通の傾向として、職員に対して地域交通のマネジメントに関する人材育成に力を入れていることがあげられる。
- ・ 知見や能力を継続的に向上させることにより、地域交通のコーディネータとしての自覚をもち、自治体職員が意欲的に取り組む姿勢が、利用者数の着実な増加にもつながっている。

- ・ 右図のグラフは、人口規模と人口千人当たりの公共交通の年間補助額（千円/千人、国・県市の拠出額の合計）の関係を示している。これより、人口の多い自治体ほど、人口当たりの補助額が少なくなる傾向がわかる。このような中、人口規模より補助額の少ない傾向にある自治体でしかも地域モビリティの利用者を増加させている自治体がある。

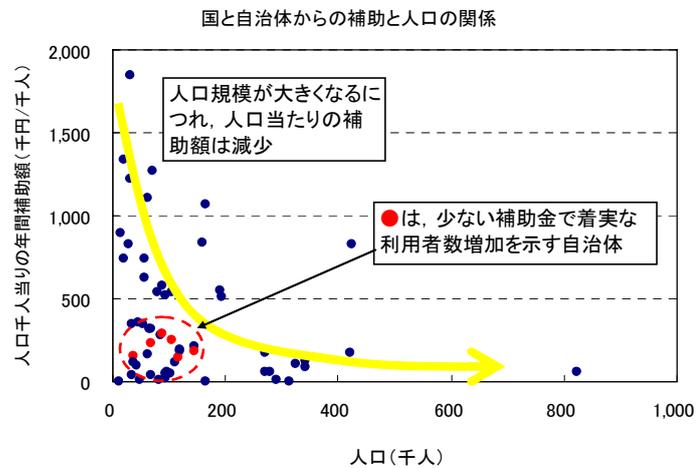
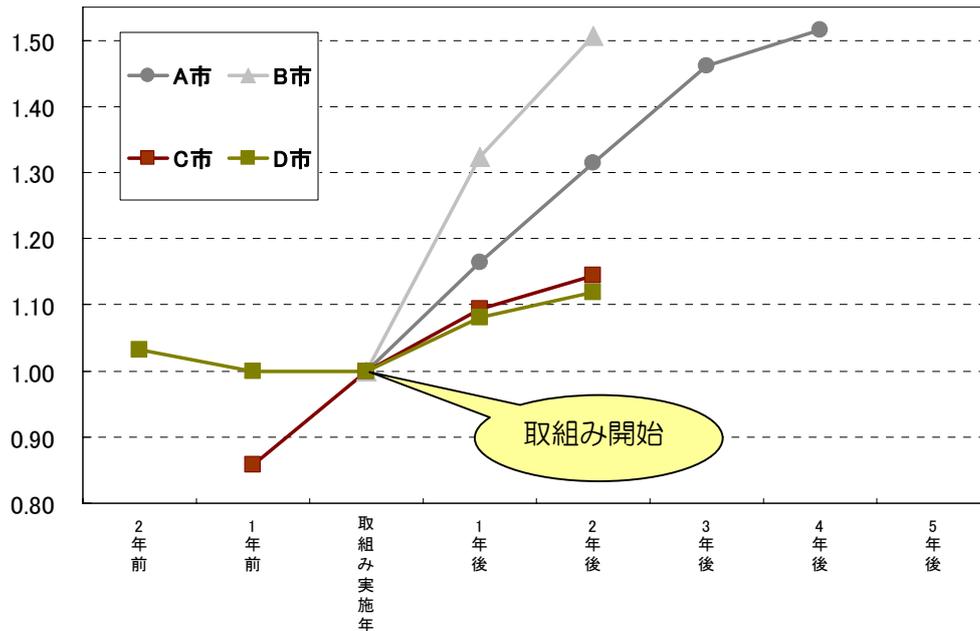


図 3-28 人口当たり補助額と人口規模の関係

- ・ 図 3-29 では、前頁のような自治体の中で、公共交通の利用者数が増加傾向にある自治体の利用者数の経年変化を示している（グラフ横軸の「取組み実施年」は、利用増進に係るある施策を実施した年次を示し、施策前後の利用者数の経年変化を示している）。これより、グラフ中の自治体は、補助額が相対的に少ない（図 3-28 参照）にもかかわらず、利用者数を毎年堅調に増やしている自治体であることがわかる。

このような自治体には、他の自治体に比べどのような特徴にあるか、アンケート調査によって得られた共通の項目を整理すると、次に示す点が指摘できる。



注) 図 3-28 の補助額の相対的に少ない自治体の中で増加傾向にある自治体のみを表示

図 3-29 施策事前前後での利用者数の推移状況

“少ない補助額”で“堅調な利用者増加”を示す自治体の共通の特徴

- ① 職員に対し、公共交通の専門性を習得する研修やセミナーへの参加を奨励している。国や県が行うこれらの教育制度を積極的に活用している。
- ② 利用者数が順調な時も、「将来への先行投資」といった視点から、運行計画の見直しを継続的に実施している。また、「限られた予算の中で高い効果を」の意識が強い。
- ③ 施策実施前の取組みだけでなく、施策後のモニタリング調査も定期的を実施している。
- ④ 公共交通に関する専門部署を有する、または住民からの要望や意見を聞き取る体制が構築できている。
- ⑤ 「住民への継続的なPR活動（例：公共交通だより等）」、「地域通貨の導入」等、地域の問題に根ざした固有の取組みを行っている。