

卷末參考資料

巻末参考資料- 1
地域のモビリティ確保の知恵袋
(2009年版抜粋)

<目 次>

<はじめに>	参-1
. 「地域のモビリティを確保すること」の意義 ～何のために地域のモビリティ確保に取り組むのか～	参-4
安心で生き活きとした社会の形成のため	
. 地域のモビリティ確保に向けた取組の進め方 ～どのように進めればいいのか～	参-8
地域づくりの施策の一つとして、地域の実情に合った計画を作成・実施する 実施した効果を把握・評価し、改善を継続的に行う（P D C Aサイクル）	
1. 基本的な考え方・進め方 ～関係する全ての人を知っておくべきこと～	参-8
(1) 地域づくりの施策として、戦略的かつ総合的な観点に立つことが重要	参-8
(2) 進め方の流れ	参-11
<地域のモビリティ確保に向けた取組のプロセス> <各項目(段階)での実施内容・留意点> <取組のプロセスの具体例 - 実践例から - >	
2. 成功に導くための留意点 ～悩み、「壁」を乗り越えるヒント(Q & Aと《知恵袋》)～ --	参-20
<構成(Q & Aと《知恵袋》の目次)>	
(1) 動機・背景	参-28
(2) 体制・組織の設置・運営	参-34
(3) 予算	参-45
(4) 地域交通の現状の把握・分析による課題の整理・具体化	参-48
(5) 基本方針・達成目標の設定	参-62
(6) 施策・事業の検討、選択	参-66
(7) 計画の策定	参-71
(8) 計画の実施、モニタリング・フィードバック	参-96
(9) 人材、計画技術の維持・向上	参-102

「本書の読み方」をまずご確認下さい。 次のページへ

<本書の読み方>

- ・本書の構成は、前ページの<目次>の通りです。
- ・まず、以下で、基本的な考え方（何故、取り組まなければならないのか。取組を始めるに当たって特に留意すべきこと）を整理しています。

[P 参-4 ~ 5] . 「地域のモビリティを確保すること」の意義 と、

[P 参-8 ~ 10] . 地域のモビリティ確保に向けた取組の進め方

1 . 基本的な考え方・進め方

(1) 地域づくりの施策として、戦略的かつ総合的な観点に立つことが重要

- ・ . の「2 . 成功に導くための留意点」は、基本的に、1 . の「(2) 進め方の流れ」にある<地域のモビリティ確保に向けた取組のプロセス> [P 参-11] の項目の番号順で構成されています。
[P 参-21 ~ 25] の<構成(Q & A と《知恵袋》)の目次>を確認して、ご覧になりたいQ & A や《知恵袋》が何ページにあるか、確認して頂くと、効率的にご覧頂くことができるようにしています。
- ・《知恵袋》は、本書を作成するに当たって、特に参考となる事例をコラムとして掲載したものです。合わせてご覧下さい。

- ・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有していると思います。例えば、その問題意識によって参考となりそうな箇所は、以下の通りです。
 - > 取組を始める際の関係者の動機づけで悩まれている方は、 や . 1 (1)
 - > 取組の進め方について悩まれている方は、 . 2 から自分の悩みと近いQ を見つけて

<はじめに>

地域のモビリティ（移動の利便性）の確保は、一人一人のアクティビティ（活動の質と量）を向上・拡大し、交流と連携を活性化することにより、「自立的な地域の形成」にもつながります。これは、国土形成計画の全国計画や広域地方計画においても基本的かつ重要な要素となります。

このような認識の下、平成19年度には、各広域ブロックで進められている広域地方計画の検討や策定後の推進等を支援するため、地域が総合的な交通体系の構築によるモビリティ確保に向けた取組を進める際の参考となる着眼点や留意点等について、有識者等による勉強会で検討・とりまとめた成果を、「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」（以下、「手引き」）として編集し、地方自治体等に配布しました。

平成20年度は、平成19年度の成果をさらに掘り下げ、実際に取組を進める際の具体的な進め方や道筋など、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「知恵」を、先進的に取り組んでいる地方自治体や交通事業者、NPO等（以下、「地方自治体等」）へのアンケートやヒアリングにより抽出し、主に陸上の公共交通分野について「知恵袋」として取りまとめを試みました。本書は、その成果です。

これまで、地方自治体等の担当者等の努力により幾多の取組が実施されてきました。その結果、期待通りの結果が出たものもあれば、残念ながらそうでなかったものもあります。これは、成功している事例のやり方をただ真似ても成功するとは限らないことを示しています。

もとより、モビリティの確保に限らず地域づくりの施策は、それぞれの地域の実情に合わせて講じなければならず、「答え」は一つではありません。

従って、本書で示す内容も、普遍的に利用が可能な「正解」では無いことに注意が必要です。

但し、それぞれの地域での試行錯誤、創意工夫によって生み出された方法は、その成果のみならず成果にたどり着くまでのプロセスも含めて、これから取組を進めようとする地域の担当者にとって参考となる情報であると考えられます。

本書に取りまとめた「知恵」や、これまでに蓄積された知見等を体系化した「計画技術」を参照することにより、これまで知識や情報が極めて少ない状態から始めなければならなかった状況に比べて、より効率的に検討などを進めることが可能となり、取組を進める地方自治体等で担当されている皆様の負担の軽減につながることを期待しています。

また、本書をきっかけとして、地域の組織・担当者同士による“横のつながり（ネットワーク）”ができ、情報（知恵）の交換が活発になることを期待しています。

～地域のモビリティ(移動の利便性)をどのようにしていくべきか、お困りの皆様へ～

本書が、全国で地域のモビリティ確保に向けた施策や取組を進めようとする担当者の方々にとって有用な情報となれば、幸いです。

アンケート、ヒアリングにご協力頂いた機関は、次頁に記載しています。

本書の作成にあたっては、全国160件の事例の実施機関に対するアンケート、38機関に対するヒアリングを実施し、取組の経緯や創意工夫により生み出した「知恵」等の貴重な情報を得るとともに、学識経験者等による勉強会を設置してご指導・助言を頂きました。ご協力を頂いた皆様に、ここに謝意を表します。

ご協力頂いた機関、学識経験者

アンケート：160件の事例について、147機関（地方自治体、交通事業者、NPO等）に郵送により送付。うち130件・123機関より回答

ヒアリング：38機関を対象に実施。

【地方自治体】（22機関）

青森市、岩手県滝沢村、福島県北塩原村、茨城県土浦市、龍ヶ崎市、埼玉県三郷市、東京都台東区、新潟市、富山市、富山県南砺市、金沢市、長野県上田市、東御市、木曽町、愛知県三好町、京都府、京都府綾部市、京丹後市、松江市、松山市、大分市、大分県宇佐市

北塩原村は磐梯東都バス(株)にも実施

新潟市は、江南区、茅野山・早通地区生活交通協議会にも実施

上田市は、上田電鉄(株)にも実施

【交通事業者】（13機関）

秋北バス(株)、岩手県交通(株)、磐梯東都バス(株)、イーグルバス(株)、上田電鉄(株)、万葉線(株)、三岐鉄道(株)、(株)神戸電鉄、北近畿タンゴ鉄道(株)、和歌山電鐵(株)、両備ホールディングス(株)、(株)中国バス、高松琴平電気鉄道(株)

【NPO法人等】（2機関）

NPO法人生活バス四日市、茅野山・早通生活交通協議会

学識経験者：岩崎 美紀子 筑波大学大学院 教授

喜多 秀行 神戸大学 教授

田村 亨 室蘭工業大学 教授

寺部 慎太郎 東京理科大学 准教授

・「地域のモビリティを確保すること」の意義

～何のために地域のモビリティ確保に取り組むのか～

安心で生き生きとした社会の形成のため

、「地域のモビリティを確保すること」の意義

人口減少が進み、地方では各地で鉄道やバス路線の廃止の動きが見られる。また市町村合併により、広大な市域を公共交通機関がカバーしきれず、地域社会の形成に大きな課題を抱えているところもある。車中心の社会にあって、車を運転できない高齢者等移動制約者の移動手段が確保できなければ、住民の日常の様々な活動に支障が生じ、地域にとっては死活問題である。

こういった問題は地方に限らない。都会においても、高齢化の進んだ団地では通勤通学の利用者が減少してバスの本数が減り、公共交通機関の網から離れた病院や介護施設、老人クラブなどへのアクセスに不便を強いられるといった状況が生じている。

このような問題を避けるため、鉄道やバス路線が廃止されないよう、たとえばイベントによる利用者増加策などがとられることがあるが、そもそも交通サービスは、遊覧飛行やドライブと違って、多くの場合移動そのものに意味があるわけではなく、本源的需要を達成するための手段 - いわゆる派生需要である。したがって、こういった問題に対してとるべき施策は本来、何のためにその移動手段を確保しなければならないのか、という点にまず焦点を当てなければならない。すなわちモビリティ確保という取組自体、「何のための施策か」をまず明確にしておく必要がある。

この点については、次のように整理できるのではないか。すなわち

- ・ 今後進展する人口減少社会にあって、人々の安全・安心な生活が確保され、地域が活力を維持・向上させていくためには、一人一人のアクティビティ(活動の質と量)の向上・拡大が不可欠である。
- ・ この「アクティビティの向上・拡大」のためには、人と人、地域間相互の広域的な連携の拡大を図るとともに、魅力的な地域づくりを目指して内外交流の活性化を進めることが重要であり、
- ・ それを実現するために、人々の行動の可能性(移動のし易さ=モビリティ)を持続的に確保する必要がある。

人口が減り高齢化が進んでも、より多くの人々が容易に移動でき、街を出歩いたり社会参加することで人の活動がより活発になれば、地域の活力を維持することができるだろうし、病院などへのアクセスが容易になれば、より安心な社会が実現できるだろう。

このように「モビリティの確保」は、住民一人一人の社会参加の機会を増やし、安心して生き活きた社会の形成のために必要かつ有効な施策の一つである。したがって、自らの地域の将来の姿を想定しながら、その実現に向けた地域づくりの施策と一体となって総合的に考え、実行していく必要がある。

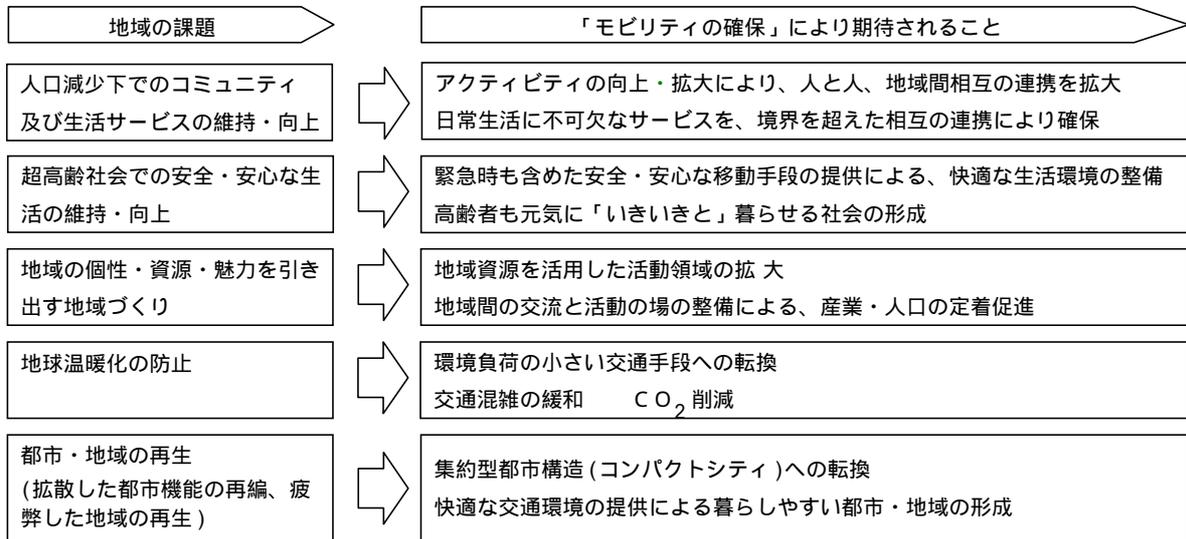
特に地方自治体では、首長や議会と認識を共有し、首長のリーダーシップの下で組織の力を結集して、総合的に取り組むことが重要である。

地方自治体は、従来より地域の交通体系について総合的に企画できる制度的枠組みを持っていたわけではないが、「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)」などを通じて、今後計画づくりに主体的な役割を果たすことが求められるようになるだろう。

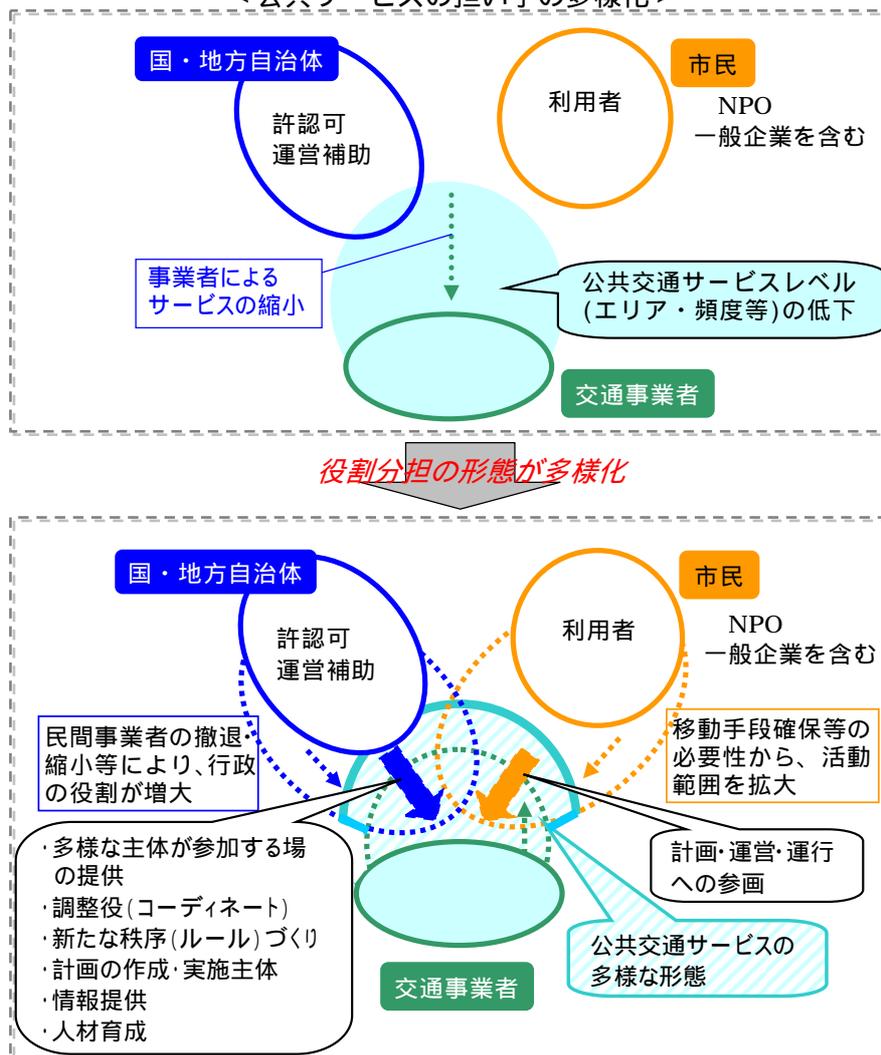
交通サービスを担う主体は多様化している。交通事業者は、運営や運行の専門技術と情報を積極的に提供し、市民やNPOは、計画段階から参画して利用者の立場で使いやすいシステムとなるよう提案するなど、地域の関係者がそれぞれの立場で保有する資源を提供し合い、協働して初めて、地域の实情に合ったサービスが提供され、地域のモビリティが持続的に確保される。その意味でも、地域の将来のあるべき姿を提示し、住民や関係者の先導役・調整役としての自治体の主体的役割が期待される。

その際、これまで先人の努力によって積み重ねられてきた多くの実践例や様々な知見を体系化した計画技術などの「知恵」を自らの地域づくりに生かすことが大事である。そうすることで、人的・財政的に限られた経営資源を効率的に活用して、より効果的な施策を計画し、実行することが可能となるだろう。

<地域の課題への対応手段としてのモビリティ>



<公共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(国土交通省政策統括官付参事官室)

・地域のモビリティ確保に向けた取組の進め方

～どのように進めればいいのか～

地域づくりの施策の一つとして、地域の実情に
合った計画を作成・実施する
実施した効果を把握・評価し、改善を
継続的に行う（PDCAサイクル）

1. 基本的な考え方・進め方

～関係する全ての人を知っておくべきこと～

地域のモビリティ確保に向けた取組の進め方

1. 基本的な考え方・進め方

(1) 地域づくりの施策として、戦略的かつ総合的な観点に立つことが重要

まず、前記 . で示したように、モビリティ確保に向けた取組は、地域が抱える課題を解決するための有効な手段の一つであるという認識を、関係者が共有することが求められる。

その上で、交通以外の施策も含めた地域づくり施策全体の中の一つとして、総合的かつ戦略的に取り組む必要がある。

施策を検討するために注意すべき着眼点は、「手引き」に整理している。すなわち、

地域の実情やニーズをしっかりと把握し、地域の課題に応じた計画とする。検討の進め方としてゼロベース（既存のものも含めて公共交通が無いと想定するところ）から始めることも重要。

モビリティ確保に向けた取組は、地域づくり（暮らし、医療、学校、観光等の諸課題）と一体となって総合的に検討する。

単一の交通機関ではなく、複数の交通機関の特性を活かし、広域的・総合的な観点から考える。

多様な主体の参画・協働（コーディネーション）が重要。

身の丈に合った計画とし、不断の状況把握（モニタリング）と見直し改善を行うことにより、持続可能な仕組みとする。

一人一人の交通に対する意識の転換が必要。（公共交通が自らの地域を支えている財産であるという意識の醸成等）

限りある経営資源（資金、保有資産）を活用し、効果を最大限発揮するための仕組みとする。

人材の育成・確保、ノウハウの共有が必要。特に、多様な主体の参画・協働を得て地域全体の取組として進めていくためには、リーダーや調整役等、行動力ある人材が不可欠。

取組を進めるにあたっては、これまでの実践例や様々な知見を体系化した計画技術も参考としつつ、既成の概念に囚われることの無い様に注意しながら、自らの地域の実情やニーズを的確に把握し、その分析に基づき目指すべき方針・目標を掲げ、それを実現するための具体的かつ総合的な計画を検討・作成し、それを戦略的に実施する、ことが求められる。

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・協力の下、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市町村が中心となり、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る。

市町村は、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る。

また、 . で記述したように、取組を進めるためには、交通事業者や市民が、それぞれの立場の考えや技術、情報を提供しあい、連携・協働することが必要である。これに加えて、国や県の交通を担当する部局や、環境、福祉、まちづくり等の担当部局も、自らの問題として参画することにより、『生き活きた地域社会』を実現するための基礎となる施策として計画・実施することが出来る。(図 - 1)

民間企業が市場調査(マーケティング)に基づく戦略を立てて実行するのと同様に、交通に関する計画も、ニーズを的確に把握してそれを踏まえて作成することが、成功するための早道であり必須条件となる。計画の策定にあたっては、様々な選択肢がある。需要の多寡・広がり・時間的変動、担い手の存在、リスクの分担等、様々な要素(自らの地域の实情)を的確に把握し分析することによってこれらを浮き彫りにした上で、どのような手段でどの程度のサービスを提供するか、そのサービスの提供をどのような主体で行うか、を検討することが必要である。(図 - 3)

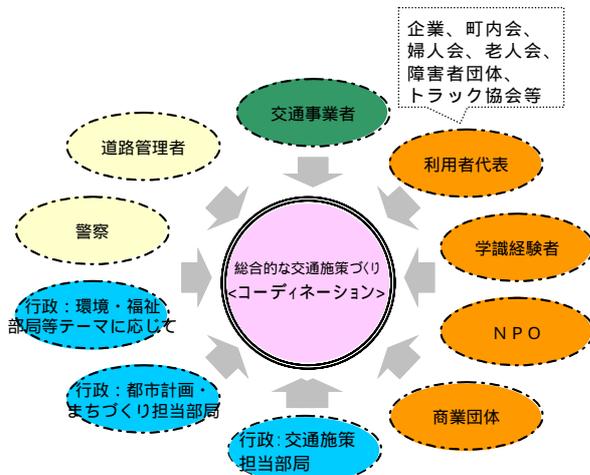
この際、単なる「真似」では成功には結びつかない。むしろ、地域によってひとつとして同じシステムは無いと言った方が適切であろう。

さらに、いい計画を策定し、実施するだけでは効果は限定的になる。市民に「使って頂く」ためには、まず「知って頂く」ことが必要となる。そのためのPRは、成否を左右すると言っても過言ではないほど大きな要素となる。属性ごとに手法を変えるなど、戦略的に取り組むことが求められる。

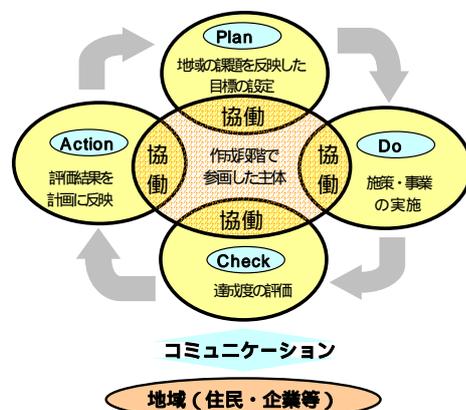
また、利用者ごとにニーズが異なる状況で当初から完璧な計画とすることは不可能であり、計画実施後も、利用状況や利用者の意見などを継続的に把握し、改善することも重要である。この時、場合によっては運行頻度を下げることなども含めて柔軟に検討し、利用者のニーズと経営資源(保有施設や財政状況)のバランスにも留意しながら、より最適な計画となるよう努力するべきである。(図 - 2)

このような地域のモビリティ確保に向けた施策や取組の計画・実施のためには、規模の大小の差はあれ、経費が必要となる。限られた経営資源の中で新たな支出は厳しいが、例えば、施策の実施によって公共交通の利用者が増えれば、運行を維持するための支出が低減したり、同程度の負担でより利用者のニーズに合ったサービスを提供できたりする可能性があり、中長期的にとらえれば、トータル(全体)での経費の低減や経営資源の有効活用につながる可能性もあることに留意が必要である。(施策を担当する部局は、その経費が必要な理由やトータルコストが低減する見通しなどについて説明するとともに、関係主体で経費を分担するなどにより、限られた経営資源を最大限有効に活用する努力が求められる。)

これらの取組を進める上での「知恵」を、「2. 成功に導くための留意点」で紹介する。



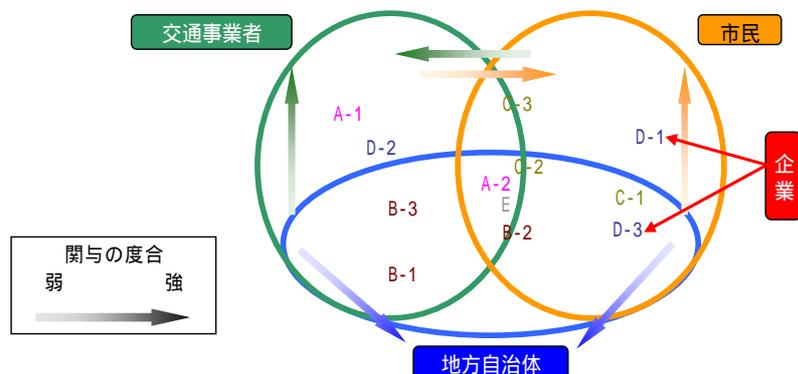
<図 - 1 多様な主体の参画>



<図 - 2 フォローアップ>
[PDCAサイクル]

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(国土交通省政策統括官付参事官室)

<図 - 3 担い手により多様な公共交通サービスの分類>
 「公」の形態も様々 ~ 必ずしも地方自治体とは限らない~



		役割を担っている主体		
		計画	運営	運行
A-1	交通事業者主体型(1) <交通事業者の独立採算>	交通事業者	交通事業者	交通事業者
A-2	事業者主体型(2) <自治体、住民の協力>	交通事業者	交通事業者 自治体 市民	交通事業者
B-1	自治体主体型(1) <従来型のコミュニティバス>	自治体	交通事業者 自治体	交通事業者
B-2	自治体主体型(2) <市民・企業の協力>	自治体	交通事業者 自治体 市民 一般企業	交通事業者
B-3	自治体主体型(3) <自治体は計画を行うのみ>	自治体	交通事業者	交通事業者
C-1	住民主導型(1) <自治体の支援を受け、市民が運行>	市民	自治体 市民	市民
C-2	住民主導型(2) <運行を交通事業者に委託>	市民	自治体 市民	交通事業者
C-3	住民主導型(3) <市民は計画を行うのみ>	市民	交通事業者	交通事業者
D-1	商業主導型(1)	一般企業	一般企業	交通事業者
D-2	商業主導型(2) <交通事業者が協力>	一般企業	交通事業者 一般企業	交通事業者
D-3	商業主導型(3) <自治体が支援>	一般企業	交通事業者 自治体 一般企業	交通事業者
E	複合型	交通事業者 自治体 市民 一般企業	交通事業者 自治体 市民 一般企業	交通事業者

「市民」には、NPOを含む。

「運営」の費用負担の関係については、

- ・自治体や市民が運行主体(交通事業者)に委託する
- ・「運営」欄に記載されている主体で協定を締結する

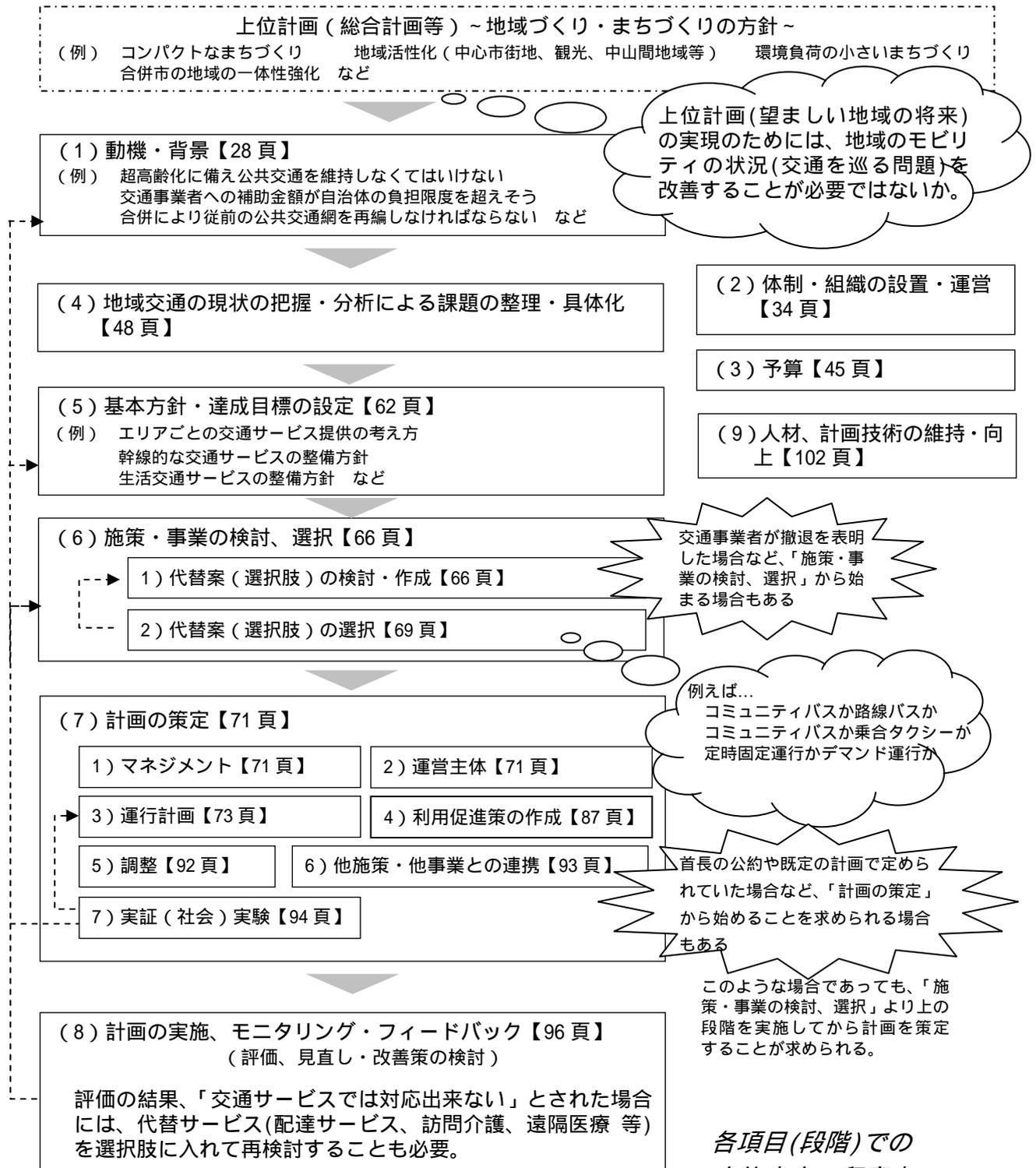
段階	内容	
	概要	実際の取り組み内容
計画	サービス内容立案	導入地域、路線、バス停、時刻表(運行間隔、時間帯等)の検討や決定
運営	サービス内容の管理、費用とその負担の管理	事業の運営に掛かる費用の管理を行う団体(主体)の組織化、費用負担
運行	サービス実現のための車両や人の配置	車両の運行

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(国土交通省政策統括官付参事官室)を基に作成

(2) 進め方の流れ

前記 1.(1)の認識に基づき地域のモビリティ確保に向けた取組を進めるとき、そのプロセスや項目ごとの大まかな実施内容・留意点を示すと、以下の通りとなる。但し、各地域の事情により、必ずしもこの通りとする必要はない。

<地域のモビリティ確保に向けた取組のプロセス>



各項目(段階)での
 実施内容・留意点
 は、次のページから

< 各項目(段階)での実施内容・留意点 >

(1) 動機・背景

地域のモビリティ確保に向けた取組に着手する動機・背景は、それぞれの地域の事情により様々である。

例えば、自治体内での格差解消(交通空白地域の解消:市町村合併により顕在化するケースもある。)人口減少・高齢化社会の下でのコミュニティ・生活サービスの維持・向上、公共交通の利用促進(利用者の減少傾向や財政負担への影響への危機感等)、交流人口の拡大(観光による誘客)のほか、既存の交通事業者の撤退(表明も含む)を契機として、地域住民等の危機感が高まり、自治体、事業者、住民の連携強化に結びついている例もある。

但し、「交通サービスが縮小されるから、何か手を打たなければならない」というだけでは、対策も交通サービスのみで考えがちで、対症療法的になる恐れがある。これでは、取り組む姿勢としては、不十分である。

地域の交通のあり方を考える際に重要なことは、単に公共交通の利用者数を増やすことや、既存の交通サービスの維持だけを考えるのではなく、交通体系全体や人口減少・高齢化への対応、環境、地域・都市構造等、地域が抱える課題も含めた戦略的かつ総合的な観点に立つことである。どのような地域住民の生活の将来像を目指すのか、地域・都市の活力をどのように高めていくのかといった地域・まちづくりの方針や目標の下で、それを実現するツールとして交通施策を位置づけ、そのあり方を考えることが重要である。

地域・まちづくりの方針や目標を実現・達成するためには、現在の交通サービスの状況が阻害要因となっているため、これを改善するための施策を計画、実行することが必要という発想。

また、このような観点に立てば、地域・まちづくりの方針や目標を達成するために、特定の交通施策ありきで考えることは、かえって非効率な取組になるケースがあることに留意する必要がある。また、財源等の制約条件により、交通施策で対応することが難しい場合には、交通以外の施策を代替策として検討することが必要である。

(2) 体制・組織の設置・運営

地域住民のニーズを踏まえつつ、持続可能な地域の交通体系の構築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ある。

そのためにはまず、関係する主体の間で相互の理解をベースにした信頼関係を構築することが必要である。

また、地域のモビリティを確保する取組の実現には多様な主体が関与するため、それを円滑に進めていくためにも、当初から関係者間で問題意識を共有しておくことが重要であり、情報の共有、真摯な話し合いを継続するための場を設置することが重要である。

中でも、地域の実情を熟知している市区町村は、地域の生活、活力を支える基盤としての地域の交通体系を維持、再生する上でその役割は大きく、多様な関係者とともに検討を進める上でも、特に初期の段階では、コーディネーターとして議論をけん引する役割が求められる。

この際、地方自治体は、交通事業者、地域の企業、住民・NPO等関係者が課題を共有し、真摯に話し合い、連携・協働する機運の醸成に努めることが重要である。

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は、地方自治体にはサポート役としての役割が求められる。

(3) 予算

取組を行う際に、その実施のために必要な経費を確保することが重要であるが、アンケート調査等を職員自らが委託せずに実施している事例もあり、予算がなくても行うことができる取組はある。予算の確保が厳しい場合には、できる限り委託せずに実施する工夫をし、どうしてもできないものに厳選して予算を確保して委託するという考え方で進めるといふ発想も必要である。

一方で、何らかの取組を実施する場合には現実問題として資金が必要となる。その確保のためには、できるだけ既存の制度や財源を活用することが重要である。地域の交通体系の改善・構築に活用可能な補助制度としては、国土交通省所管の制度だけでなく、環境・エネルギーや地域活性化などに関連する補助制度を活用することも可能であり、組織横断的に情報収集することで、効果的に財源を確保することが重要である。

また、取組を継続していくためには、運営面での財源を確保することも必要になる。この場合も自治体、交通事業者、地域住民の役割分担を考えることが重要である。

この際には、単に予算額ありきで実施内容を計画するというやり方では無く、まず効果的な実施内容を考えて、その実行の為に必要な予算額を出し、確保できる財源がこれに満たない(足りない)場合には、関係者でこれを分担する(それでも足りない場合は、実施内容を考える段階まで戻って検討し直す)という順で進めるべきである。

さらに、地域のモビリティを巡る状況を把握し、その的確な分析に基づき作成された計画を実施することによって、利用者数が改善するなどの効果が出れば、運行を維持するための経費の低減につながり、トータル(全体)の経費で比較すれば、計画の作成に要した費用を含めても安価となることもあり得る。あるいは、同程度の経費であってもより利用者のニーズに合ったサービスを提供できるようになる可能性もある。逆に言えば、現在の状況の把握や分析をせずに計画の作成・実施をすると、効果が低くなってトータルの経費が増加するリスクが高くなる恐れがある。

(4) 地域交通の現状の把握・分析による課題の整理・具体化

解決すべき課題を明確化するためには、地域交通を取り巻く現状を把握することが必要となる。

そのためにはまず、既存データの整理を行いながら論点を明確にし、現状を改善するために取るべき道筋についての仮説を立て、その立証のために、新たに調査で補完すべき情報を明確にする。

次に、そのために必要な情報を収集するための調査を実施する手法として、住民を対象としたアンケート調査やヒアリング調査などがある。

この際、論点・仮説を立証するという目的であることを意識して、そのために必要なデータを収集できるように、調査の対象と内容を計画・設計することが重要である。

収集したデータを分析し、地域交通を取り巻く現状と論点、自らの地域全体の課題の解決手段としての交通施策という視点も考慮しながら、仮説の検証等を行うなどにより、課題の整理を行う。

(5) 基本方針・達成目標の設定

取組のターゲット・目的を明確にした基本方針を設定するとともに、当該方針に基づいて達成すべき目標を設定する。

目標は定量的に示されることが望ましいが、すべての事項が定量化できるとは限らないため、そのような場合は定性的目標を設定することもあり得る。設定にあたっては、目標としての分かり易さやモニタリング(観測)のし易さを考慮する必要がある。

また、設定する際には、関係者で合意し、共通の目標とすることが求められる。そのための関係者間の協議、合意形成が必要である。

(6) 施策・事業の検討、選択

地域の実情に即した計画とするためには、「現状から変更しない」案も含めた複数の代替案を作成し、それらの実現可能性、効果、影響、持続可能性などを評価した上で、選択を行う。選択にあたっては、交通担当部署が単独で決めるのではなく、関係者の合意形成を図ることが重要である。

(7) 計画の策定

(5)の基本方針に基づく改善目標を達成するための施策・事業を実施するためには、それをどのような手段で提供するのか、計画を策定することが必要となる。

単に先進事例を模倣するだけでは失敗する可能性が高いことから、関係者との合意形成を図りながら、地域の実情やニーズに即した計画を策定することが重要である。

運営主体は、自治体、交通事業者、住民・NPOといった利害関係を有する主体の間で適切な役割分担となるよう検討し、持続可能な体制とすることが重要である。

運行計画は、住民ニーズなどの調査・分析結果を踏まえた利便性の向上と持続可能性の2つの観点を考慮した適切な計画となるよう検討するとともに、交通施策の範囲だけにとどまらず、他施策との連携を検討することが求められる。

また、作成した計画は、実証(社会)実験による運行などにより、円滑に実施できるか、計画した内容が適切であるかどうか(期待した効果が発現するか)の検証が重要である。

検証結果は、計画内容の改善に反映させ、検討段階で想定したニーズ等がなかった場合などは無理に本格実施をしないという選択肢も含めて検討する姿勢も重要である。

(8) 計画の実施、モニタリング・フィードバック

本格実施にあたっては、関係者で合意した計画に基づき、それぞれの主体が自らの役割・責任を着実に果たし、協力して円滑に実行することが重要である。

また、取組を開始した後においても、引き続きモニタリング(観測)を行い、評価、見直し・改善策の検討を継続することが重要である。(PDCAサイクルの実行)

評価の結果、「交通サービスでの対応が困難」と考えられる場合には、交通施策以外の代替施策(日用品等の配達サービス、訪問看護サービス、遠隔医療など)を選択肢に入れて再検討するところまで遡ることも必要である(図中：印)。

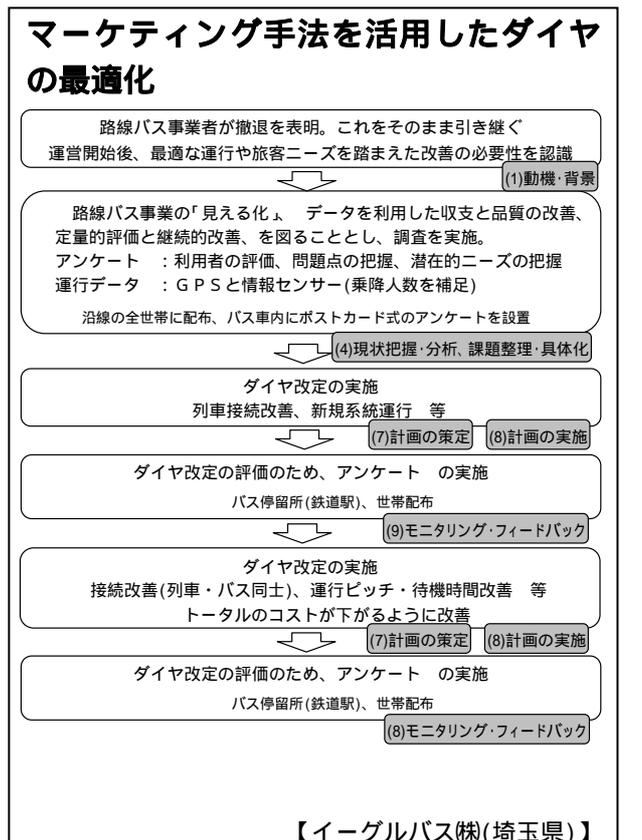
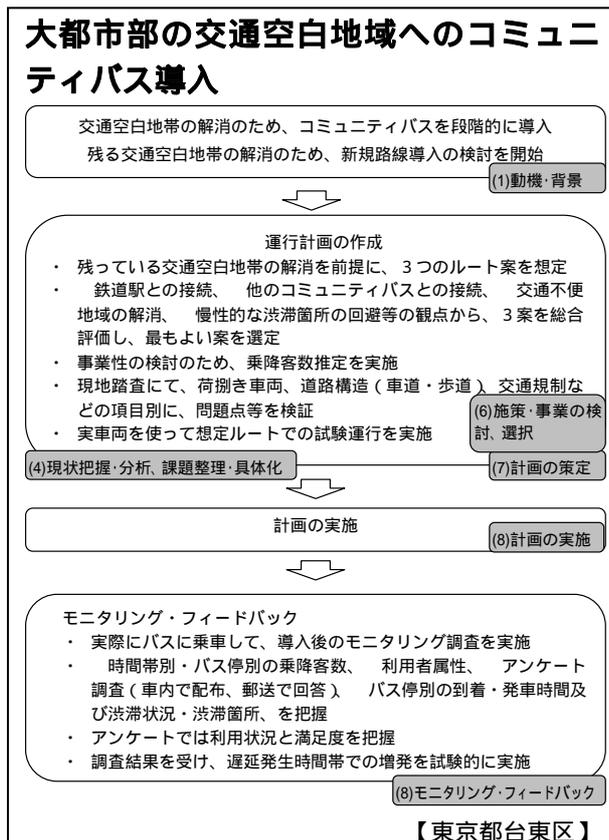
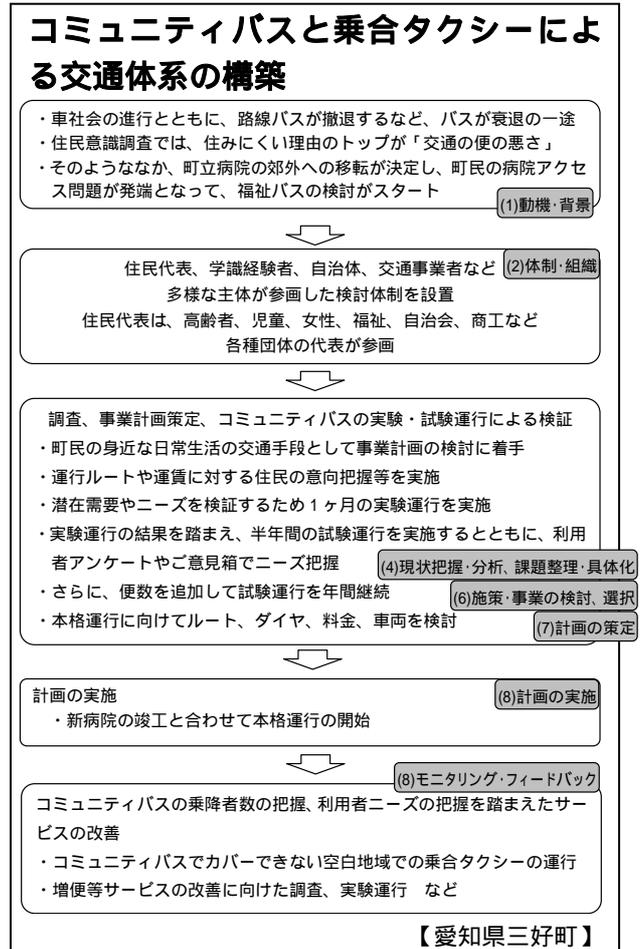
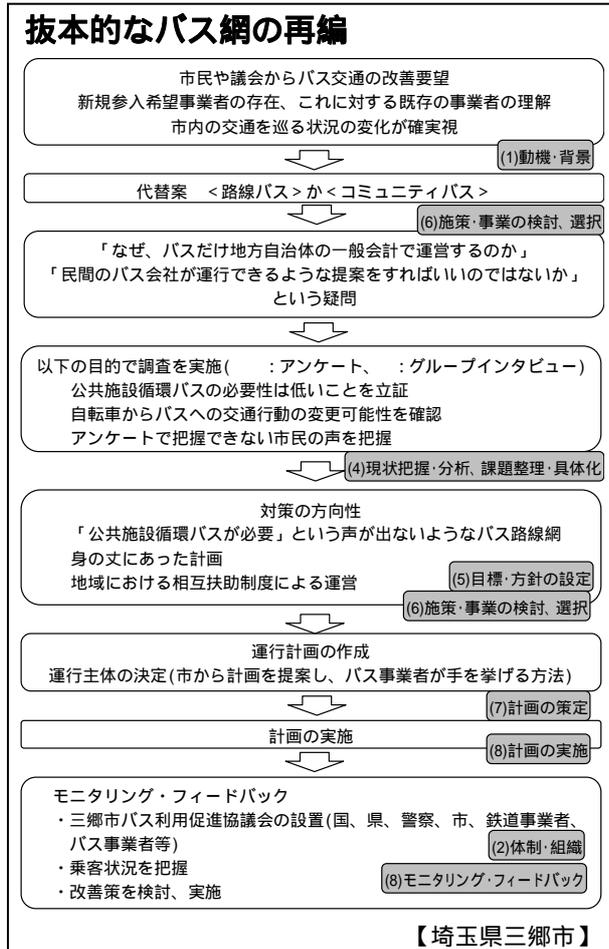
(9) 人材、計画技術の維持・向上

地域のモビリティを確保する施策を効率的・効果的に実施し、かつ長く持続していくためには、特定の個人の責任や能力に背負わせるのではなく、組織として地域交通に関する情報や知恵を蓄積し、継承できる仕組みづくりや人材の育成が必要である。

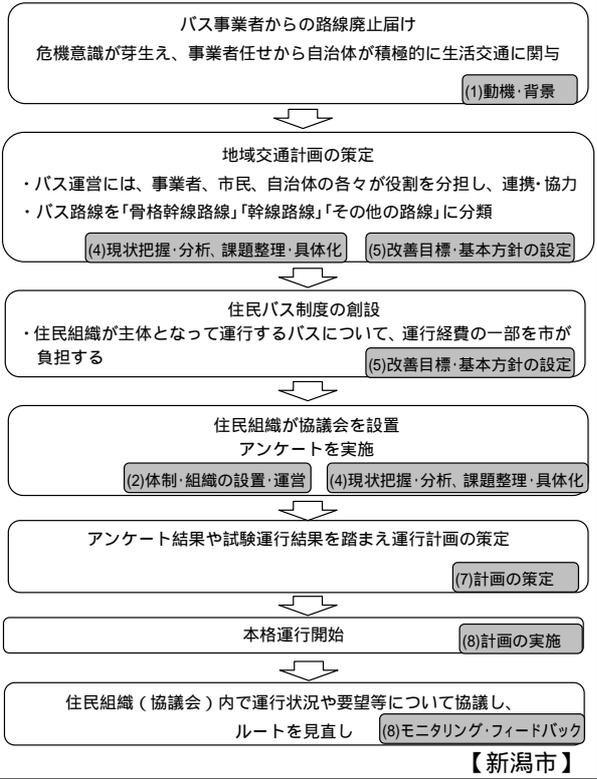
外部の専門家の支援を仰ぐ場合でも、自らの組織に一定の知恵と情報が蓄積・継承されることに留意することが重要である。

< 取組のプロセスの具体例 - 実践例から - >

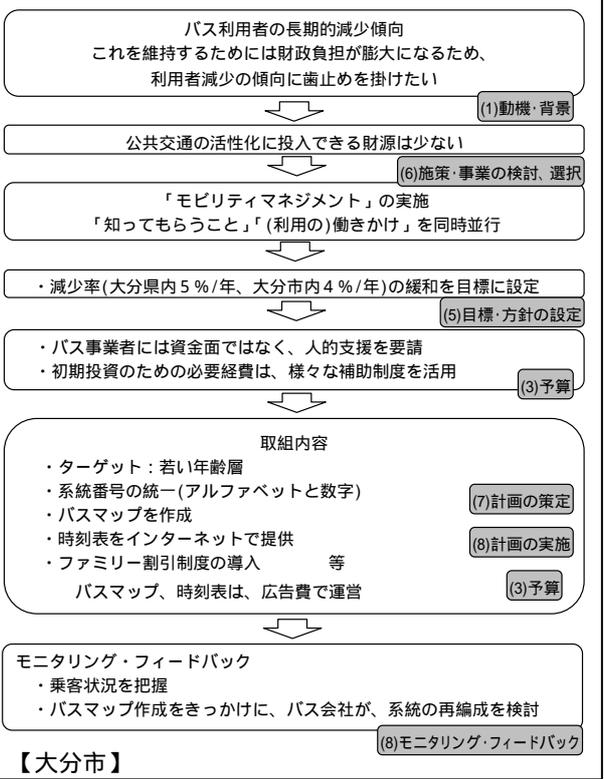
地域のモビリティ確保に向けた取組を進めるプロセスは、実際には様々なパターンがあり得る。ここでは、具体的な事例に即して、そのパターンを以下に示す。(具体的な内容については、 を参照)



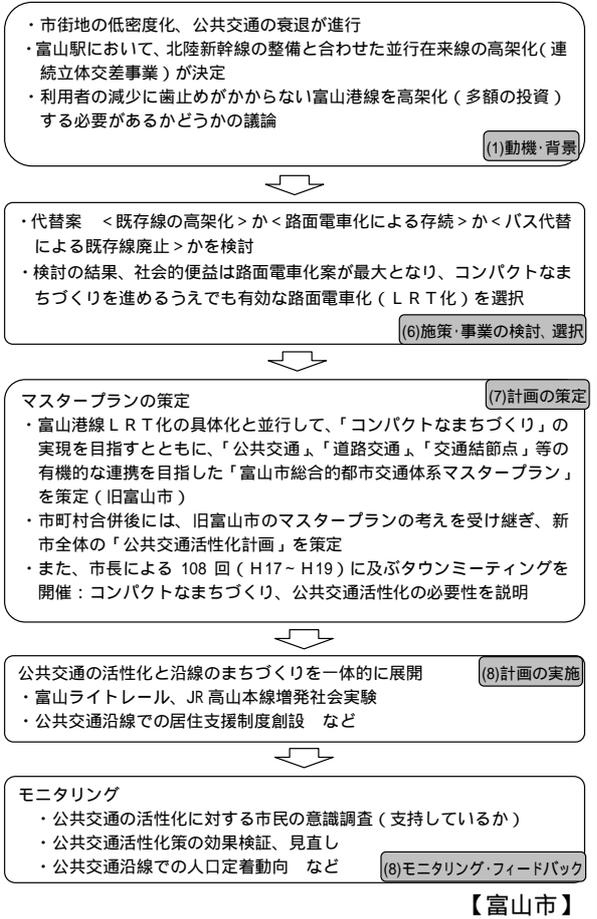
交通事業者の撤退を契機に住民主体のバス運営の仕組みづくり



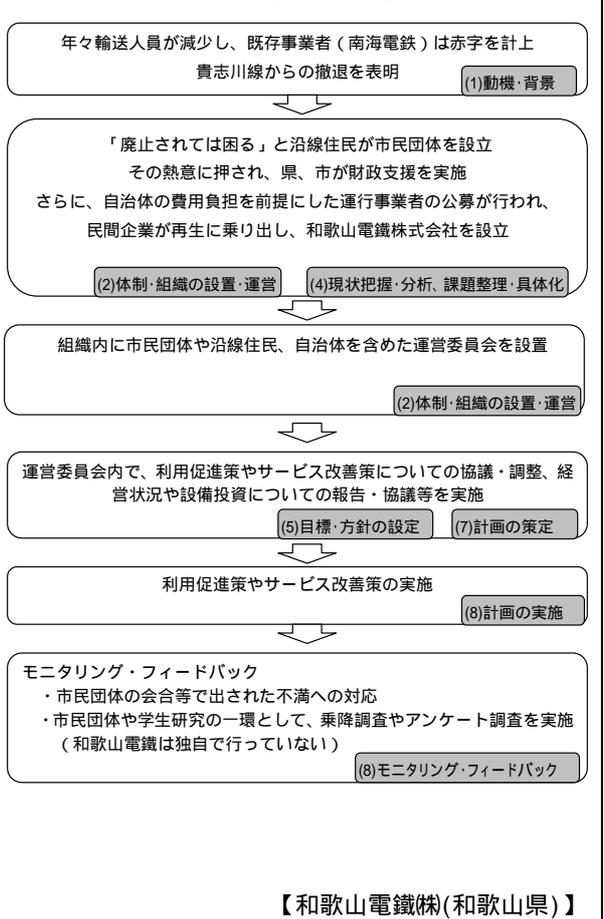
モビリティマネジメントによるバス活性化



公共交通の活性化によるコンパクトなまちづくりを展開



自治体、地域住民の熱意、行動と交通事業者のアイデアで鉄道を再生



交通事業者の経営破たんを契機に手探りで交通サービスを実施

地域の生活交通の大半を担っていた交通事業者が経営破たん再建策として、現状路線の大幅縮小・現状の補助金の増額を提示された独自の運行計画を策定する必要があり、4ヶ月での対応が求められた

(1)動機・背景

「綾部市内バス路線対策検討委員会」を設置し、(2)体制・組織
市独自の「市民による」「市民のための」「市民の」バス運行を決断
委員会に市議会も参画、意思決定を円滑化
庁内の専門チーム「綾部市役所市内バス路線対策室」を設置
副市長・担当部長ら幹部を始めとする職員がバス対策に専従

新しい生活交通システムの方針を定める
・従前の路線バスの「バス停」は全て残す
・行政の補助額は、従前の路線バス時代と同水準に
・市街地内に新たなコミュニティバスを導入 (5)目標・方針の設定

代替案の選択 (6)施策・事業の検討、選択
＜京都交通㈱の現状路線と提案された再編案2パターン＞
か
＜市が検討している新交通システムの案＞

住民アンケート調査の実施
（「住民の理解を得る」ためのアンケート構成を工夫）
・新しい生活交通システムを導入するに至った経緯の説明
・市が計画している新しいバスに対する要望の把握 (4)現状把握・分析、課題整理・具体化

計画の策定・実施 (7)計画の策定
・全便を市民病院経由に
・ゾーン運賃制の導入、運賃の低廉化
・小型バスと予約型乗合タクシーの導入 (8)計画の実施

モニタリング・フィードバック (8)モニタリング・フィードバック
・乗客状況を把握
・市に寄せられた苦情を把握し、交通事業者と改善を協議

【京都府綾部市】

コミュニティバスではなく路線バスの再生によるモビリティの確保

交通事業者への補助の支出のあり方について、首長が問題視
「なぜ、空のバスに補助しなければならないのか。」
「同じ補助なら、『乗って頂けるバス』への補助にできないか。」

(1)動機・背景

代替案 ＜路線バス＞か＜コミュニティバス＞

(6)施策・事業の検討、選択

「路線バスの再生」を選択
上限運賃制の導入を提案

・多様な主体を巻き込んだ組織（「実現会議」）の立ち上げ (2)体制・組織
・住民へのアンケート調査、関係者合同の現地調査

(4)現状把握・分析、課題整理・具体化

代替案 ＜運賃：上限200円か300円か＞
財政負担額の試算

(6)施策・事業の検討、選択

「上限200円」を選択

計画の策定・実施 (7)計画の策定
・運賃：地方運輸局との調整
・マネジメント：市役所内には組織横断的なプロジェクトチーム、
その他の機関は「実現会議」で合意形成
・ターゲット別PR戦略を作成・展開
・ダイヤ：交通事業者と丹念に調整 (8)計画の実施
・利用促進施策：総合時刻表の作成

モニタリング・フィードバック (8)モニタリング・フィードバック

・乗客状況を把握
・ターゲット別戦略を展開
・利便性向上後の利用者の満足度（不満度）調査結果を次の改善策に反映。

【京都府京丹後市】

市町村合併を契機とした公共交通サービス再編（コミュニティバス）

市町村合併前の旧市町で運営されていた通院福祉バスの取扱が課題
合併後はコミュニティバスに変えることが新市建設計画に記載
合併後のまちづくりの目玉としても重要視 (1)動機・背景

通院福祉バスを継承しつつ、コミュニティバスに移行し、路線再編
交通空白地域の解消、無償 有料とする政策転換 (6)施策・事業の検討、選択

試験運行計画の作成 (5)目標・方針の設定
・ターゲット：高齢者等の移動制約者
・方針：効率的かつ路線バスと競合しない運行計画
・公共交通空白地域（路線バスから1km以上離れた地域）の解消
・運賃を無償から有料に、運行頻度は週1便から2便に (7)計画の策定
・住民ニーズを踏まえた運行曜日、ダイヤの設定

調査 (4)現状把握・分析、課題整理・具体化
・試験運行、アンケート調査 を実施
既存の交通サービスの評価、運賃の支払い意志額 等
・運行ルートは、地元住民と直接調整。きめ細かく利用者ニーズを把握

本格運行計画の作成 (5)目標・方針の設定
・利用者数の目標を設定。試験運行でこれを下回るものは運行計画の見直しを検討
・利用者ニーズを踏まえた運行ルート等の変更 (7)計画の策定
・コスト試算に基づき、途中から合流する3路線を統合し、枝線をシャトル便(無料)に

モニタリング・フィードバック (8)計画の実施
・運行委託業者と、毎月連絡会議を開催 (2)体制・組織
・利用者数を把握 (8)モニタリング・フィードバック
・平成20年4月、10月にダイヤ・ルートを変更
路線バスを廃止してコミュニティバスにした箇所もある

【大分県宇佐市】

市町村合併を契機とした公共交通サービス再編（コミュニティバス+デマンド交通）

合併にあたり、合併協議会で議論した結果、以下の課題が浮き彫りになり、旧町村ごとに異なっていた交通システムの一元化が必要とされた
・多数の交通施策が混在している
・旧町村間でのサービス格差が顕著である
・路線バス利用者の運賃負担が高額である (1)動機・背景

・多様な主体を巻き込んだ検討委員会の設置
・バスへのニーズと、車を使えない人の交通行動を把握するためのアンケートの実施
・地区別にバスの問題に特化した住民説明会の実施 (2)体制・組織 (4)現状把握・分析、課題整理・具体化

運行計画の作成 (5)目標・方針の設定 (7)計画の策定
・病院、買い物、学校への移動に便利なバス
・基幹バスと補助交通（デマンド等）で構成するゾーンバスシステムの導入、運賃の低廉化

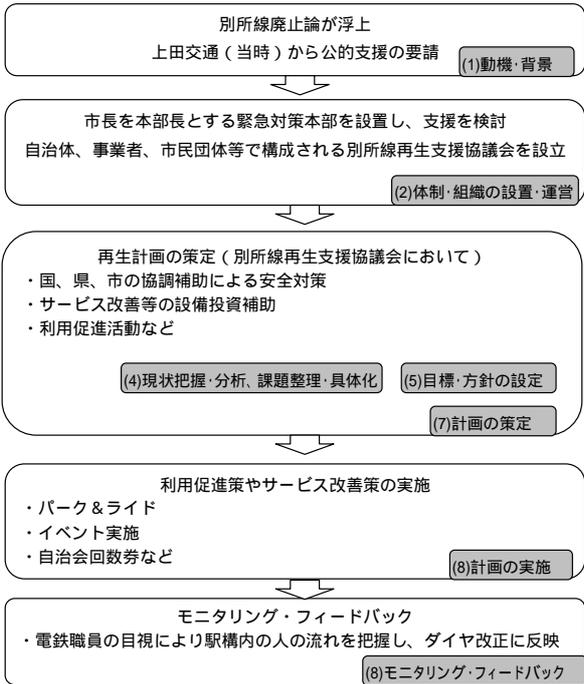
調査 (4)現状把握・分析、課題整理・具体化
・試験運行、利用者アンケート調査の実施
・調査結果より、一部路線の見直しや定期便タクシーの導入を実施

本格運行の実施 (8)計画の実施

モニタリング (8)モニタリング・フィードバック
・乗客状況を把握

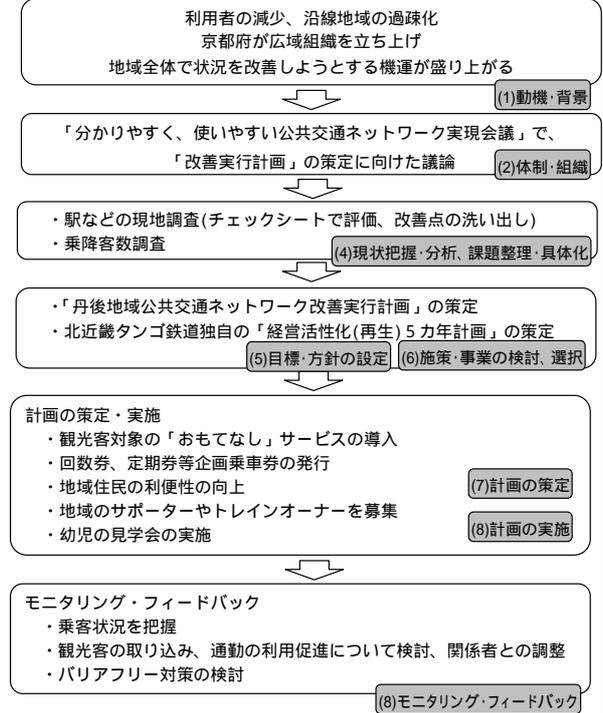
【長野県木曾町】

自治体、鉄道事業者、市民団体が三位一体となって鉄道の存続に取り組む



【長野県上田市】

地域の多様な主体の連携・協力による鉄道の活性化



【北近畿タンゴ鉄道(株)(京都府)】

. 地域のモビリティ確保に向けた取組の進め方

2 . 成功に導くための留意点

～ 悩み、「壁」を乗り越えるヒント(Q & A と《知恵袋》)～

2. 成功に導くための留意点

前記 1.(2)の様なプロセスで取組を進めようとする際、担当者は様々な場面で判断に迷い、その場面(壁)を乗り越えられない場合には、取組の方向性を見失い、場合によっては取組を止めてしまう恐れがある。

この「壁」を乗り越えるためには、これまで乗り越えた実績を持つ地域の実践例及び、実践例から体系化されたノウハウや計画技術から、その「知恵」を参照することが有効と考えられる。

但し、この「知恵」は、あくまでもその地域の担当者の創意工夫によって実行されたものであり、そのまま模倣すれば成功するというものではないことに注意することが必要である。すなわち、この「知恵」を活用しながら、自らの地域の状況を踏まえた創意工夫、試行錯誤を重ねながら取組を進める必要がある。

ここでは、<地域のモビリティ確保に向けた取組のプロセス> [p11]の各項目ごとにこの「知恵」を整理し、Q & Aの形式で提示している。

また、事例を収集する中で特に参考とすべき内容について、《知恵袋》(コラム)で紹介している(p26~27に《知恵袋》のみの目次を掲載している)。

< 構成(Q & Aと《知恵袋》の目次) >

- (1) 動機・背景 ----- 参-28
- Q 1 - 1 : 交通施策で対応するかどうかの判断は、何を基準に行えばいいのか。
- Q 1 - 2 : 交通施策で何が変わる(できる)のか。
- Q 1 - 3 : 交通施策に取り組みたくても、何から手を付けて良いのか分からない。
- Q 1 - 4 : 取組がうまくいくきっかけ・契機のようなものはあるのか。
- Q 1 - 5 : 利用者の激減に対して打つ手はあるのか。
- Q 1 - 6 : 目的(ターゲット)を絞って検討を始めることは妥当か。
- 知恵袋** ターゲットを明確にして中長期的な視野も含めた利用拡大施策を検討
- (2) 体制・組織の設置・運営 ----- 参-34
- 1) 検討体制・組織のメンバー ----- 参-34
- Q 2 - 1 : 取組を進めるためには、どのような体制がいいのか。
- 知恵袋** 組織の枠を超えたプロジェクトチームが地域交通の問題を全庁的に検討
- Q 2 - 2 : 交通事業者に参加してもらいたいが、どうすればいいか。
- Q 2 - 3 : 学識経験者には、参加してもらった方が良いか。
- Q 2 - 4 : 計画技術者には、参加してもらった方が良いか。
- 2) 体制・組織の運営 ----- 参-37
- Q 2 - 5 : 検討の体制・組織の運営上、注意すべきことは何か。
- Q 2 - 6 : どのような内容を議論すればよいのか。
- 知恵袋** 地域の活性化という大きなテーマでの議論が、利害の違いを乗り越える
- Q 2 - 7 : どのような手順で進めればいいのか。
- 3) 合意形成・調整 ----- 参-39
- Q 2 - 8 : 合意形成や調整を行う必要がある対象(主体)は何か。
- Q 2 - 9 : 合意形成や調整を進めるに当たって、それぞれの主体に求められるものは何か。
- Q 2 - 10 : 合意形成や調整を進めるに当たって留意すべきこと、調整を円滑に進めるためのコツは何か。
- 知恵袋** 自治体の覚悟や率先行動が、相手の意識を変える
- 知恵袋** 利害が異なる主体も問題意識の共有化を通じてお互いの理解が深まる
- 知恵袋** 取組が調整相手の利益にもなることを説明するなど、思惑を一致させる
- 知恵袋** 自治体がコーディネートして利害の異なる交通事業者の妥協点を見出す
- 知恵袋** データによる裏づけのある説得が効果的
- 知恵袋** 交通事業者側の費用負担にこだわり過ぎると、結果として取組みが頓挫することもある
- 知恵袋** 鉄道沿線の複数の自治体が、鉄道活性化のための一元的な窓口を設置
- Q 2 - 11 : 民間の交通事業者の協力・支援を仰ぎたい。
- Q 2 - 12 : 住民の理解を得るために留意すべきこと、調整円滑に進めるためのコツは何か。
- 知恵袋** 市民が選ぶ10大ニュースの1位に選ばれたのは「路線バスの再生」
- 知恵袋** 市長が108回にも及ぶタウンミーティングを開催
- 知恵袋** 地域交通再生の効果は、交通以外の効果もあることを力説
- 知恵袋** 住民はキチンと話せば、納得する
- 4) キーパーソン ----- 参-44
- Q 2 - 13 : キーパーソンは必要か。また、キーパーソンに求められる役割は何か。

- (3) 予算 ----- 参-45
- Q 3 - 1 : 取組を進めようにも、予算がない。
- 知恵袋** 外部への委託は最小限にとどめ、直営で実施
- 知恵袋** 調査、実施、運営に至るまで多様な財源・資金を活用
- Q 3 - 2 : 計画で他の機関や部局で対応が必要となっても、それを担保する術がない。
- Q 3 - 3 : モビリティ確保に向けた取組を対象とした予算制度には、どのようなものがあるか。
- (4) 地域交通の現状の把握・分析による課題の整理・具体化 ----- 参-48
- 1) 調査内容・項目 ----- 参-48
- Q 4 - 1 : 取組を進めるために、何を調査すればよいのか分からない。
- Q 4 - 2 : アンケート調査は、何を聞けばいいのか。
- Q 4 - 3 : 目的によって調査の仕方にも差があるのか。
- 2) 調査の手法 ----- 参-54
- Q 4 - 4 : 利用者のニーズを把握するためには、どのような調査を実施すればいいのか。
- 知恵袋** ニーズ把握は繰り返し行うことが重要
- Q 4 - 5 : アンケート調査と運行した実績を比較すると、利用者が想定より少なかったという話を聞くが、そのようなことを無くすためにはどうすれば良いか。
- Q 4 - 6 : 地域交通の現状を把握しようにも、交通事業者のデータが入手できない。
- Q 4 - 7 : 施策の目的に応じて対象者を絞って調査を行うことは妥当か。
- 3) 調査結果の分析 ----- 参-57
- Q 4 - 8 : 調査によって得られた情報の分析により、どのようなことが分かるのか。
- 4) 調査経費 ----- 参-59
- Q 4 - 9 : 調査には経費が必要で、予算がないのでできない。
- 知恵袋** 大学と連携して調査・分析を実施
- 知恵袋** 地域住民や学生がアンケート調査
- Q 4 - 10 : 調査費用は、どれくらいかかるのか。
- 5) 現状を的確に踏まえた課題の整理・具体化 ----- 参-61
- Q 4 - 11 : 現状の把握によって、取組の方向性はどこまで明らかになるのか。
- 知恵袋** 現状調査 仮説設定 検証の過程を経て有効な成果を得る
- (5) 基本方針・達成目標の設定 ----- 参-62
- 1) 基本方針 ----- 参-62
- Q 5 - 1 : 基本方針として、何を決めればいいのか。
- 知恵袋** まちづくりの面で様々な波及効果を評価した方針を設定
- 知恵袋** 人々のふれあい・交流が促進され、持続可能な活力あるまちが形成されることを目指す
- 知恵袋** コンパクトなまちづくりのための公共交通活性化を位置づけ
- Q 5 - 2 : 基本方針を決めるために留意すべきことは何か。
- 知恵袋** 地域・まちづくりや生活利便性の向上に必要な交通サービスに対しては積極的に投資
- 2) 達成目標 ----- 参-64
- Q 5 - 3 : 達成目標は、定める必要があるのか。
- Q 5 - 4 : 達成目標として、何を定めればいいのか。
- Q 5 - 5 : 達成目標を定めるために留意すべきことは何か。

ダイヤ ----- 参-81

Q 7 - 10 : ダイヤの設定にあたって注意すべきものは何か。

知恵袋 ターゲットに応じて、ダイヤ設定を工夫

知恵袋 公共交通は利用者が降りたあとの行動も考えることが重要

Q 7 - 11 : 利便性と経費の抑制と、どちらを優先すべきか。

サービス ----- 参-82

Q 7 - 12 : 輸送サービスを提供すれば、それで十分ではないのか。

知恵袋 おもてなしに力を入れて地方鉄道を活性化

車両 ----- 参-83

Q 7 - 13 : 車両のデザインは何故必要か。

知恵袋 地域の協力により車両を魅力化

Q 7 - 14 : その他、車両を選ぶ条件として、どのようなものがあるか。

運賃の設定・改善 ----- 参-83

Q 7 - 15 : 運賃の設定のために、どのような検討が必要か。

知恵袋 運賃は、住民の支払い意思を踏まえて設定することが重要

Q 7 - 16 : 運賃の設定方法には、どのような種類があるか。

知恵袋 ゾーン制運賃の導入

知恵袋 多様な割引制度の工夫により埋もれていた需要を喚起

Q 7 - 17 : 既存の交通機関の運賃との調整は必要か。

知恵袋 コミュニティバスと路線バスの運賃の水準を平準化

Q 7 - 18 : 交通事業者が運賃の改善に協力してくれない。

知恵袋 値下げ後に利用者が増えない場合、元に戻しても構わないことを協定で締結

Q 7 - 19 : 運賃の設定に当たって、留意すべきことは何か。

知恵袋 近隣の自治体にならって運賃の値上げをしたところ利用者減に

4) 利用促進策の作成 ----- 参-87

Q 7 - 20 : 情報提供は、何故必要か。

知恵袋 ニーズも踏まえサービスの改善を図ったが周知不足で効果がいまひとつ

Q 7 - 21 : 情報提供する内容や方法には、どのようなものがあるか。

知恵袋 分かりやすい、使いやすい鉄道・バス時刻表を自治体が自ら作成

知恵袋 バスマップは地形地物がわかる地図をベースに作成することが重要

知恵袋 広報誌でバスを利用する生活シーンを情報発信

知恵袋 マスコミを積極的に活用して情報発信

知恵袋 地域住民や民間主体で情報発信

Q 7 - 22 : 利用者にとって「分かり易い情報」、利用者「利用してもらうための情報」とは、どのようなものか。

知恵袋 バスに乗り慣れていない人でも、バスの行き先がすぐにわかるよう系統番号を統一

Q 7 - 23 : 情報提供する内容や方法を検討するに当たって、留意すべきことは何か。

Q 7 - 24 : モビリティマネジメントは有効か。

5) 調整 ----- 参-92

Q 7 - 25 : 計画の策定のために、調整すべきことは何か。

Q 7 - 26 : 調整にあたって、留意すべきことは何か。

- 6) 他施策、他事業との連携 ----- 参-93
 Q7-27: 他施策、他事業には、どのようなものがあるか。
 知恵袋 商業振興と地域交通サービスの連携
 知恵袋 車内でのイベント企画により鉄道の存在価値を高める
 Q7-28: 他施策、他事業との連携を進めるに当たって、どのような検討、調整が必要か。
- 7) 実証(社会)実験 ----- 参-94
 Q7-29: 実証(社会)実験を行う目的は何か。
 Q7-30: 実証(社会)実験では、何を実施すればよいのか。
 Q7-31: 実証(社会)実験により把握したものを、どのように利用すればよいのか。
 知恵袋 実証(社会)実験を通じてよりよい地域交通サービスを実現
 Q7-32: 実証実験の実施経費は、どのように確保するのか。
- (8) 計画の実施、モニタリング・フィードバック ----- 参-96
- 1) 計画の実施 ----- 参-96
 Q8-1: 計画の実施に当たって、留意すべきことは何か。
 Q8-2: 実施に当たっての経費は、どのようにして確保すればよいのか。
- 2) モニタリングの目的、内容 ----- 参-96
 Q8-3: モニタリングを何故行う必要があるのか。
 Q8-4: モニタリングでは、何を行えばよいのか。
- 3) モニタリングの手法 ----- 参-97
 Q8-5: モニタリングは、どのような方法で行えばよいのか。
- 4) 効果の把握 ----- 参-98
 Q8-6: 把握すべき効果は、どのようなものがあるのか。
 Q8-7: 効果の把握は、どのような方法で実施するのか。
 知恵袋 マクロな分析によりモビリティマネジメントの効果把握
 利用者数のカウント(実績)調査 ----- 参-98
 Q8-8: 利用者数の調査で、何が分かるのか。
 Q8-9: 利用者数の調査は、どのような方法で実施するのか。
 知恵袋 低コストで効果的なモニタリングを実施するためICカードシステムを導入
 利用者等の意見の把握 ----- 参-100
 Q8-10: 意見の把握は、どのような方法で実施するのか。
 知恵袋 マーケティング手法を活用したバス路線の最適化
 知恵袋 利用者の声を集める目安箱の設置により迅速に対応
- 5) 結果の活用 ----- 参-101
 Q8-11: モニタリングの結果は、どのように利用すればよいのか。
 知恵袋 モニタリングを通じてよりよい地域交通サービスや地域住民の意識喚起を実現
- (9) 人材、計画技術の維持・向上 ----- 参-102
 Q9-1: 総合交通の担当者に求められる能力(技術、交渉力等)は何か。
 Q9-2: 計画技術を継承するためには、何をすればよいのか。
 知恵袋 人事異動がある中でノウハウの蓄積に留意
 Q9-3: 外部専門家の支援を受ける場合、留意すべきことは何か。
 Q9-4: 計画技術について、参考となる資料はどこにあるか。

<《知恵袋》の目次>

(1) 動機・背景

知恵袋 ターゲットを明確にして中長期的な視野も含めた利用拡大施策を検討 ----- 参-33

(2) 体制・組織の設置・運営

知恵袋 組織の枠を超えたプロジェクトチームが地域交通の問題を全庁的に検討 ----- 参-34

知恵袋 地域の活性化という大きなテーマでの議論が、利害の違いを乗り越える ----- 参-38

知恵袋 自治体の覚悟や率先行動が、相手の意識を変える ----- 参-40

知恵袋 利害が異なる主体も問題意識の共有化を通じてお互いの理解が深まる ----- 参-40

知恵袋 取組が調整相手の利益にもなることを説明するなど、思惑を一致させる ----- 参-40

知恵袋 自治体がコーディネートして利害の異なる交通事業者の妥協点を見出す ----- 参-41

知恵袋 データによる裏づけのある説得が効果的 ----- 参-41

知恵袋 交通事業者側の費用負担にこだわり過ぎると、結果として取組みが頓挫することもある --- 参-41

知恵袋 鉄道沿線の複数の自治体が、鉄道活性化のための一元的な窓口を設置 ----- 参-41

知恵袋 市民が選ぶ10大ニュースの1位に選ばれたのは「路線バスの再生」 ----- 参-42

知恵袋 市長が108回にも及ぶタウンミーティングを開催 ----- 参-43

知恵袋 地域交通再生の効果は、交通以外の効果もあることを力説 ----- 参-43

知恵袋 住民はキチンと話せば、納得する ----- 参-43

(3) 予算

知恵袋 外部委託は最小限にとどめ、直営で実施 ----- 参-45

知恵袋 調査、実施、運営に至るまで多様な財源・資金を活用 ----- 参-46

(4) 地域交通の現状の把握・分析による課題の整理・具体化

知恵袋 ニーズ把握は繰り返し行うことが重要 ----- 参-55

知恵袋 大学と連携して調査・分析を実施 ----- 参-59

知恵袋 地域住民や学生がアンケート調査 ----- 参-60

知恵袋 現状調査 仮説設定 検証の過程を経て有効な成果を得る ----- 参-61

(5) 基本方針・達成目標の設定

知恵袋 まちづくりの面で様々な波及効果を評価した方針を設定 ----- 参-62

知恵袋 人々のふれあい・交流が促進され、持続可能な活力あるまちが形成されることを目指す ----- 参-62

知恵袋 コンパクトなまちづくりのための公共交通活性化を位置づけ ----- 参-63

知恵袋 地域・まちづくりや生活利便性の向上に必要な交通サービスに対しては積極的に投資 ----- 参-64

(6) 施策・事業の検討、選択

知恵袋 予算ありきの検討は落とし穴がある ----- 参-70

(7) 計画の策定

知恵袋 地域住民が主体となって地域交通サービスを運営する仕組みを創設 ----- 参-72

知恵袋 地域住民が主体となり、地域企業等の協力を得ながらバスを運営 ----- 参-72

知恵袋 ニーズにマッチした運行により、撤退した路線バスの利用者を上回る ----- 参-73

知恵袋 無料運行から有料運行に変更したが、住民からの苦情はほとんどなし ----- 参-73

知恵袋 バスに固執せず、複数の交通モードを組み合わせて全体を最適化 ----- 参-74

知恵袋 デマンド交通を導入する場合は、定時定路線のバスと競合しないように注意 ----- 参-74

知恵袋	みんなが行きたい大規模商業施設を組み込んだ路線は利用者も増える-----	参-75
知恵袋	あれも、これもではなく、バスを必要としている人にとって不可欠なルートを設定-----	参-76
知恵袋	住民のニーズに応えようとしたあまりルートの利便性が低下-----	参-76
知恵袋	バスルートは混雑道路を避けることが重要-----	参-77
知恵袋	バス路線の再編は、従前のサービス水準は損なわないことが基本-----	参-77
知恵袋	徒歩圏に配慮したバス停配置が重要-----	参-78
知恵袋	新駅の設置で鉄道の利用を促進-----	参-79
知恵袋	降りてから歩かせるのではなく、施設の玄関口まで乗り入れる-----	参-79
知恵袋	バスと電車の一体ホームにより乗り継ぎを円滑化-----	参-80
知恵袋	自動車と公共交通を共存させる取組が有効-----	参-80
知恵袋	ターゲットに応じて、ダイヤ設定を工夫-----	参-81
知恵袋	公共交通は利用者が降りたあとの行動も考えることが重要-----	参-82
知恵袋	おもてなしに力を入れて地方鉄道を活性化-----	参-82
知恵袋	地域の協力により車両を魅力化-----	参-83
知恵袋	運賃は、住民の支払い意思を踏まえて設定することが重要-----	参-84
知恵袋	ゾーン制運賃の導入-----	参-84
知恵袋	多様な割引制度の工夫により埋もれていた需要を喚起-----	参-85
知恵袋	コミュニティバスと路線バスの運賃の水準を平準化-----	参-85
知恵袋	値下げ後に利用者が増えない場合、元に戻しても構わないことを協定で締結-----	参-86
知恵袋	近隣の自治体にならって運賃の値上げをしとて利用者減に-----	参-86
知恵袋	ニーズも踏まえサービスの改善を図ったが周知不足で効果がいまひとつ-----	参-87
知恵袋	分かりやすい、使いやすい鉄道・バス時刻表を自治体が自ら作成-----	参-88
知恵袋	バスマップは地形地物がわかる地図をベースに作成することが重要-----	参-89
知恵袋	広報誌でバスを利用する生活シーンを情報発信-----	参-90
知恵袋	マスコミを積極的に活用して情報発信-----	参-90
知恵袋	地域住民や民間主体で情報発信-----	参-90
知恵袋	バスに乗り慣れていない人でも、バスの行き先がすぐにわかるよう系統番号を統一-----	参-91
知恵袋	商業振興と地域交通サービスの連携-----	参-93
知恵袋	車内でのイベント企画により鉄道の存在価値を高める-----	参-94
知恵袋	実証（社会）実験を通じてよりよい地域交通サービスを実現-----	参-95

（ 8 ） 計画の実施、モニタリング・フィードバック

知恵袋	マクロな分析によりモビリティマネジメントの効果を把握-----	参-98
知恵袋	低コストで効果的なモニタリングを実施するため IC カードシステムを導入-----	参-99
知恵袋	マーケティング手法を活用したバス路線の最適化-----	参-100
知恵袋	利用者の声を集める目安箱の設置により迅速に対応-----	参-100
知恵袋	モニタリングを通じてよりよい地域交通サービスや地域住民の意識喚起を実現-----	参-101

（ 9 ） 人材、計画技術の維持・向上

知恵袋	人事異動がある中でノウハウの蓄積に留意-----	参-102
-----	--------------------------	-------

(1) 動機・背景

Q1 - 1 交通施策で対応するかどうかの判断は、何を基準に行えばいいのか。

➤ 上位計画である地域づくり・まちづくりの方針を実現するに当たり交通の状況を改善することが必要な場合や、他の実現手法と比較して費用便益の面で交通施策が有利な場合。

上記計画である地域づくり・まちづくりの方針（例えばコンパクトなまちづくりなど）を実現するにあたり、交通体系の現状に改善が必要な場合は、交通施策で対応することとなる。

また、交通施策と他の施策との比較により、交通施策の方が費用や効果（波及効果も含む）の面で有利な場合は、交通施策を選択することとなる。

例えば、ある地域において、ある行政サービスを提供することを考えた場合、交通施策により当該サービスを提供している施設へのアクセスを確保する方法、サービスを提供する施設そのものを当該地域において整備する方法、また、施設は整備せずに、定期的に訪問、出張サービスを行う方法などがある。

このように、ある行政サービスを提供するという目的において、交通施策だけが唯一の方法ではない場合は、複数の施策にかかる費用と便益を比較し、より効果的・効率的な施策を選択することが重要である。

また、費用については、単に自治体が負担する費用だけを考えるのではなく、地域住民の負担意思がある場合には、そのことも考慮する必要がある。例えば、交通施策と他の施策を比較した場合、行政費用の面では交通施策が不利になったとしても、交通施策に対する地域住民の負担意思がある場合には、その分、自治体が負担する費用が低下し、結果的に交通施策が有利になることも考えられる。

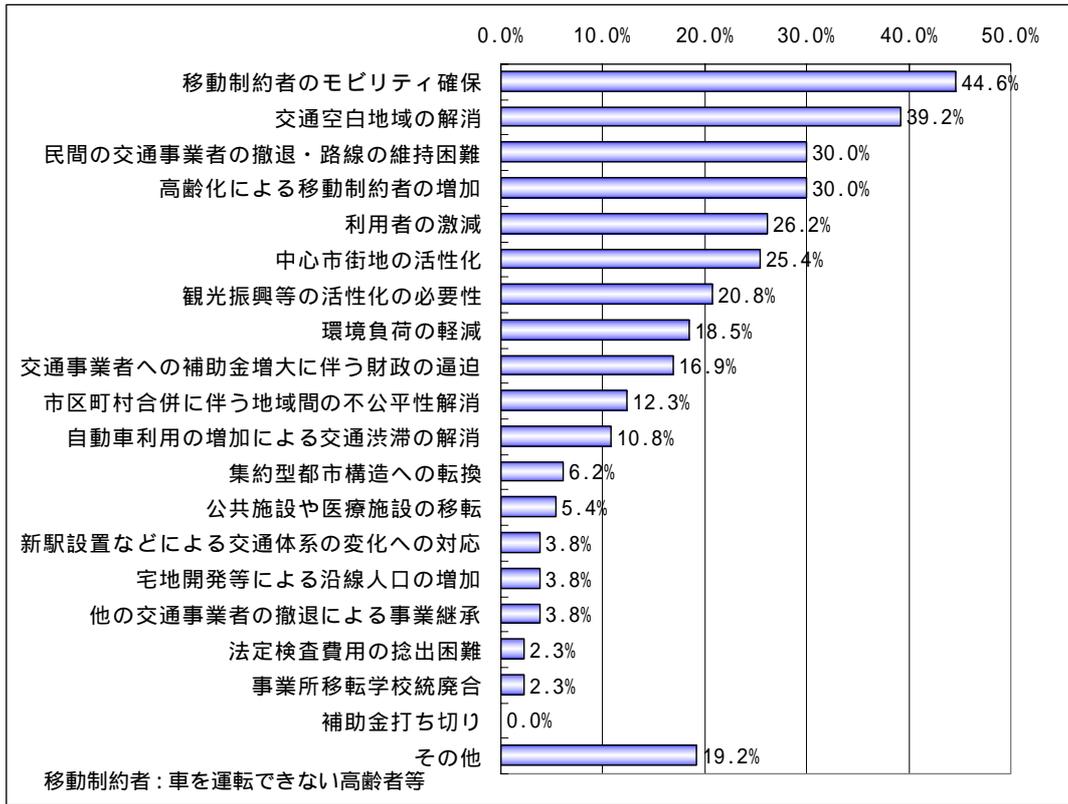
Q1 - 2 交通施策で何が変わる（できる）のか。

➤ 地域が抱える課題も含めた戦略的かつ総合的な観点から地域交通の問題に取り組むことで、課題の解決が期待できる。

近年、地域が抱える諸課題への対応策として、交通施策は重要かつ有効な施策のひとつである。地域交通の活性化に取り組んでいる自治体を対象としたアンケート調査からは、単に公共交通等の利用者数を増やすことや、既存の交通サービスの維持だけを考えるのではなく、地域が抱える課題も含めた戦略的かつ総合的な観点から地域交通の問題に取り組んでいることがわかる。

「公共交通の利用者の激減」や、「交通事業者の撤退」などの問題が発生した際には、「交通サービスが縮小されるから、何か手を打たなければならない」という動機で対応が始まる場合もあるが、その対応を「交通サービスの維持」だけを考えて進めてしまうと、対症療法的になる恐れがある。このような場合でも、地域のまちづくりの課題にまで視野を広げて、その課題を解決するために必要な交通施策を策定・実施することが求められる。

< 取組選択の背景となった地域課題・交通課題 >



Q1 - 3 交通施策に取り組みたくても、何から手を付けて良いのかわからない。

➤ まず、地域交通の現状を「知る」ところからはじめるのが基本。

交通施策を検討するにあたっては、まず地域交通の現状の把握が必要である。(地域交通の現状の把握については、p48～を参照のこと。)

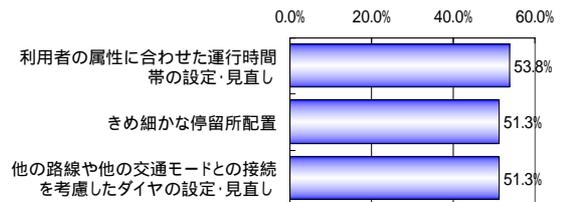
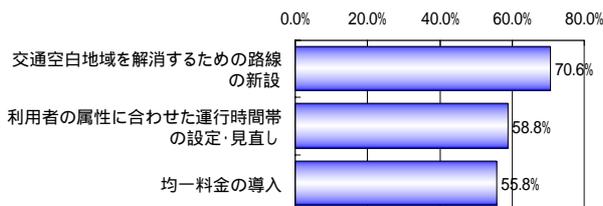
また、地域交通の活性化に取り組んでいる自治体を対象としたアンケート調査からは、地域課題・交通課題に対応して次のような取組が選択されている。

< 地域課題・交通課題と取組内容の関係：上位3位の取組 >

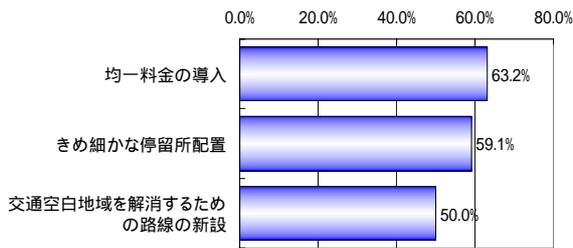
全ての交通モードを合計

「交通空白地域の解消」が地域課題の場合の取組内容 (n=51) (複数選択可)

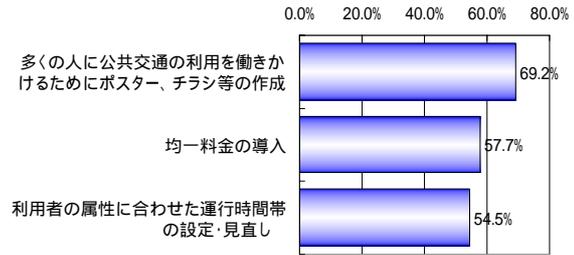
「民間の交通事業者の撤退・路線の維持困難」が地域課題・交通課題の場合の取組内容 (n=39) (複数選択可)



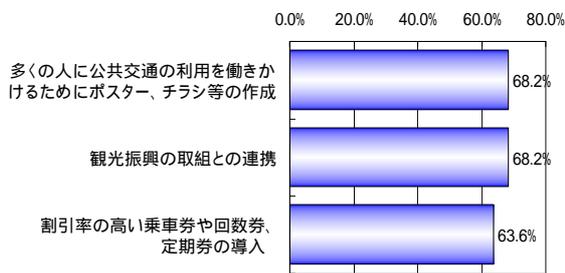
「交通事業者への補助金増大に伴う財政の逼迫」が地域課題の場合の取組内容(n=22) (複数選択可)



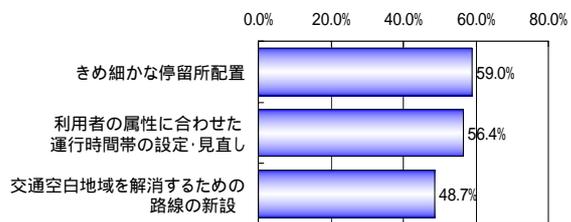
「中心市街地の活性化」が地域課題の場合の取組内容(n=33) (複数選択可)



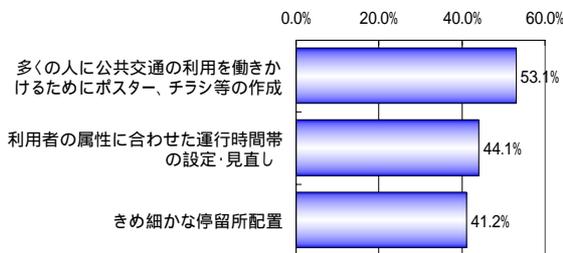
「観光振興等の活性化の必要性」が地域課題の場合の取組内容(n=27) (複数選択可)



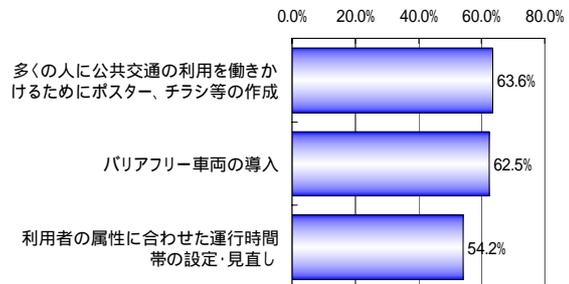
「高齢化による移動制約者の増加」が地域課題の場合の取組内容(n=39) (複数選択可)



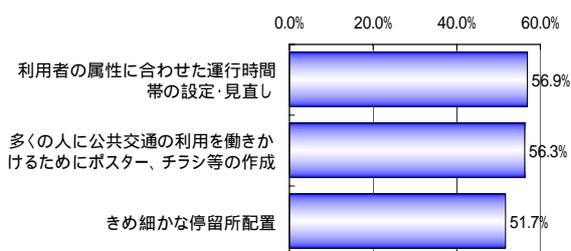
「利用者の激減」が地域課題の場合の取組内容(n=34) (複数選択可)



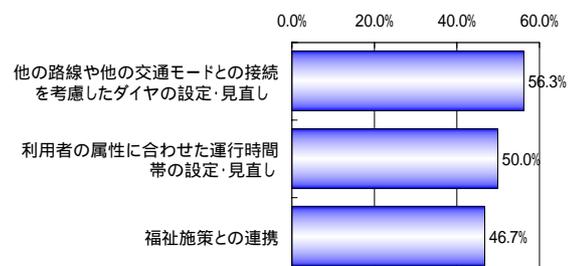
「環境負荷の軽減」が地域課題の場合の取組内容(n=24) (複数選択可)



「移動制約者のモビリティの確保」が地域課題の場合の取組内容(n=58) (複数選択可)



「市区町村合併に伴う地域間の不公平性解消」が地域課題の場合の取組内容(n=16) (複数選択可)



Q1 - 4 取組がうまくいききっかけ・契機のようなものはあるのか。

▶ 地域・都市の構造が変化する時や、交通に対する地域住民の危機意識が高まった時を捉えて、地域全体の交通体系を再点検するなど、施策を講じるにあたってタイミングを計ることが重要。

施策を講じるにあたってタイミングを計ることが重要であり、タイミングがよければ、関係者の合意形成、理解も円滑に進む場合がある。拠点的な開発・整備や市町村合併、既存の交通事業者の撤退、中心市街地の活性化、公共公益施設の移転、行財政改革などをきっかけとして、地域全体の交通体系を再点検し、利便性の向上につなげている事例がある。

	きっかけ・契機	事 例
拠点的な開発・整備	住民の生活行動や行政区域内外の人 の流入に大きな影響を与える開 発・整備は、地域交通体系を見直す きっかけとなる。	【埼玉県三郷市】 市民がバスを渴望していたこと、TDM実証実験制度 による支援があったこと、そして、つくばエクスプレ スの開業、大型商業施設の立地、武蔵野操車場の再開 発といった街づくりが、再編をする上での条件として あった。
市町村合併	市町村合併においては、旧市町村の 公営バス等の取り扱いが課題とな る。合併を契機に生活圏の広がり にあった地域交通網の確立を図るこ とができる。	【長野県木曾町】 合併前の旧町村で混在する交通施策を一本化する必要 があった。 【松江市】 合併前の旧松江市では5地区、それ以外の旧町村はそ れぞれ独自にコミュニティバスを走らせていた。旧松 江市内の中心部で、市営バスと民間バスで競合があっ た。 【大分県宇佐市】 合併後のまちづくりに対する不安（旧2町は寂れてし まうのではないかという不安）の払拭、また、合併後 のまちづくりの目玉としてもコミュニティバスの事業 は重要な取組であった。
既存の交通事業者の撤退	交通事業者の撤退という事態は、本 来は事前に回避すべきことである が、地域住民の地域交通に対する意 識が高まるきっかけとなる。危機を 好機に変える発想が必要である。な お、撤退に至った事業者のサービス 水準をそのまま引き継ぐのは、再び 危機が繰り返される可能性が高いこ とに留意すべき。	【新潟市】 新潟交通より24路線43系統の廃止届け出があり、庁 内検討会、地元意見交換会などを実施した。このこと がきっかけとなり、平成15年度に新潟市地域交通計画 （バス計画）を策定した。また、地域住民の間でも自 分たちの手で何とかしたいという意識が生まれた。 【長野県上田市】 沿線住民の気運を高める最も大きなきっかけは、鉄道 の存続の危機が2回ほどあったことである。
公共公益施設の移転	地域住民が利用する施設が移転する 場合にはアクセスが課題となる。こ の際、単に移転施設へのアクセスだ けを考えるのではなく、地域全体の 交通体系を点検し、よりよい方向へ 再構築することが有効である。	【愛知県三好町】 もともと公共交通への不満が高いということがあった が、町民の病院へのアクセスをどう確保するかとい うことが発端となって、行政区域全域の公共交通のあり 方を考えるようになり、そのことがコミュニティバス の導入へつながった。
行財政改革	持続可能な地域経営という観点から は、行財政の状況からみて、交通の 問題を現状のまま放置してよいの かどうか検討するきっかけとなる。	【京都府京丹後市】 誰も乗らないバスを維持するために補助をし続けるこ とへの市長の疑問から、同じ補助をするなら、乗って いただけるバスに補助しようという考えに行き着く。

Q1 - 5 利用者の激減に対して打つ手はあるのか。

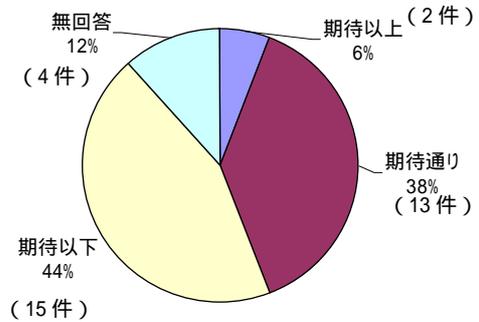
▶ 効果をあげた事例では、観光客の獲得、沿線住民の強力、需要規模に応じた適切な交通モード、思い切ったサービス水準の向上、車との共存などを目指し、その地域の状況を見極めて課題を乗り越えようと努力している。

地域交通の活性化に取り組んでいる自治体を対象としたアンケート調査では、取組の背景となっている課題のうち、「利用者の激減」を回答した事例が34件あり、その中でも効果が「期待以上」又は「期待通り」と回答した事例が15件ある。

この15件の取組内容を見ると、数は少ないが参考となることがある。利用者が激減している状況であってもあきらめずに、課題を乗り越えようとしている。

なお、『利用者の激減』という状況に至る前に、対策を講じることも重要である。

＜利用者激減が地域課題の事例の期待効果＞



＜利用者が激減しているにもかかわらず効果をあげている事例＞

目指したものの	効果をあげた要因	事例
観光客の獲得	観光施策を考えるための検討体制をつくる必要がある（本音ベースで議論ができ、即座にアイデアを行動に移せる体制づくりが必要） PRの工夫	【北海道ニセコ町】 地元の利用者数が頭打ちになったことで、観光客を増やす方向に転換。そのために、自治体職員や観光協会、地域の方々が、本音ベースで議論ができる検討組織をつくり、そこで出たアイデアをすぐに実行に移しているほか、ホテル・旅館に、宿泊者へバス利用のPRを依頼したところ、ホテル・旅館側が自主的にツアーを企画する動きも生まれている。
沿線住民の協力	沿線住民の熱意だけでなく、お金を出したり、行動を起こすことが必要	【山形県長井市】 山形鉄道は、市民の寄付金により新駅が設置されているほか、実際の駅舎作りには、地元高校の生徒が携わっている。 【長野県上田市】 上田電鉄では、沿線住民が、自ら様々な取組を企画。取組自体の話題作りもできた。これらができた背景に、事業者側と住民のコミュニケーションの円滑化がある。
需要規模に応じた適切な交通モード・システムの選択（サービス水準は下げない）	しっかりとした調査・分析が必要 デマンド交通を導入する場合は、幹線と支線の役割を明確にし、支線のダイヤを幹線のダイヤにあわせることが必要	【東京都檜原村】 路線バスを本線、交通空白地域と本線までを支線（デマンド交通）としている。デマンド交通導入に当たっては、グループインタビューなどを実施。運行時間帯は路線バスの発車・到着の時刻に合わせた定時運行で、住民のニーズに基づいて、固定便と予約方式とを併用。
思い切ったサービス水準の向上	公共交通をまちづくりの軸として位置付け、利便性を向上させた	【富山市】 富山市では、富山ライトレール開業にあたり、電停へのアクセス向上、高頻度運行、ICカード普及など、JR富山港線時代よりも、ハイレベルなサービスを提供することにより、利用者が2.5倍に増加した。
環境にやさしい公共交通の利用促進と交通渋滞の緩和	モノレール定期券とセットにした割安な駐車料金及び駅舎に隣接した駐車場	【北九州市】 北九州市のモノレールでは、モノレールの車両基地内の空地を利用した駐車場を活用して、モノレール定期券利用者を対象としたパーク＆ライドを実施。

Q1 - 6 目的（ターゲット）を絞って検討を始めることは妥当か。

- 最初からすべてをカバーすることが困難な場合、まず当面は目的を絞って検討することも有効。
- ただし、将来的に目指す目標（中長期の計画）と当面の目的（短期の計画）の関係を整理し、将来の目標の実現にどのようにつなげていくのかを合わせて検討することも重要。

通勤、通学、通院、買物、観光など多様な目的が考えられるが、最初からすべてをカバーすることは困難な場合、目的を絞って検討することも有効である。

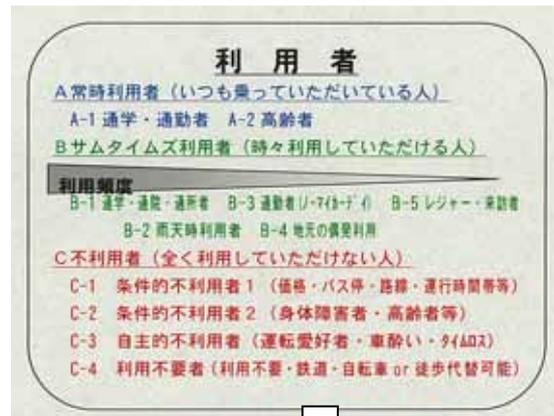
絞込みの考え方としては、緊急性の高い取組、波及効果の高い取組、次のステップに進む際の条件となる取組などを優先することが考えられる。

ただし、目的を絞って検討したとしても、将来の目標の実現にどのようにつなげていくのかを合わせて検討しておくことが重要である。このためには、中長期の計画とともに、中長期計画の計画期間をさらに短く区分した短期計画を作成し、きめ細かに進行管理を行うことが重要である。

生活交通や幹線的な公共交通の利便性の向上を目的として、取組の検討に着手しているものの、将来的には地域間交流の活性化まで視野に入れている事例もある。

知恵袋 ターゲットを明確にして中長期的な視野も含めた利用拡大施策を検討

- ・京都府京丹後市では、路線バスの利用拡大施策を検討にするに当たり、利用者を類型化することでターゲットを明確にした「戦略と戦術」を体系化している。
- ・現段階では、生活交通手段としての路線バスの活性化に力を入れているが、人口減少時代を展望すると、利用者が頭打ちになることが予想されるため、観光・交流面での利用促進も視野においている。



路線バス利用拡大施策（戦略と戦術）

は既に実施しているもの は既に検討を開始している、または開始する予定であるもの

方向性	戦略	戦術	TARGET	期待できる効果
認知度の維持・向上	○広報活動の充実（一方的情報発信）	○市広域での定期的広報 ○便利な時刻表の発行 ○新聞 ○雑誌 ○TV ○市刊誌 ○24時間24時間 ○旅行会社 ○市内事業所	市民全般 国内全般 全般	認知度向上→利用意欲高揚 ※1 認知度向上→利用意欲高揚 ※1 新規利用 ※1
	○コミュニティ創設（利用者による情報発信）	○イオンストリート（掲示板・SNS等） ○ポータルサイト創設	全般 職員	認知化・信頼度向上→利用意欲高揚※2 利用啓発
	○車両のデコレーション	○ギャラリーバス ○ラッピングバス	全般	認知化
利便性の維持・向上	○運行路線の維持・充実	○増発・バスターンダイヤ化 ○既存路線の集客施設等経由化 ○新多客路線の運行開始（既存路線の見直し含む）	A・B C1 C1	A利用固定化 B利用頻度向上とA化 C1→Bへ C1→Bへ
	○バス停の拡充	○バス停の新設 ○フリー乗降区間の設置 ○パーク＆ライドのための整備・啓発・広報	B2~B4・C1 C1	B2~B4 利用頻度向上 C1 利用開始 C1→B1~B3に
	○身体障害者・高齢者等への対応	○ワンステップバスの導入	C2	C2→B1・B2に
低価格の維持・範囲拡大	○オンデマンドサービス	○（例）休日・早朝に未開路線で導入	B	空車運行（運営収入＜燃料費）の抑制
	○既存200円路線の維持	○実証実験・本格実施	A・B	A利用固定化 B利用頻度向上とA化
	○既存200円路線以外の200円化	○市内見守り路線での導入 ○市外見守り路線の市内行段での導入	B1・B2・B3・C1 上記+ B5・C4	B1→A1へ B2→4→利用頻度向上 C1→B化 上記+ B5 利用頻度向上 C4 利用開始
低「利便性」を補う「新たな付加価値」の提供	○チケット展開	○1日乗車券の導入（例）500円3回利用	B5・C4	B5 利用頻度向上 C4 新規利用
	○回数券販売箇所の増設	○市民局での販売開始	B1~B4	利用頻度向上
	○社会的価値（環境保護） ○人間的価値（健康・精神作用）	○ゾーマイカーダーの増設（環境保護・健康・歩 とりの時間のPRと、乗客への依頼）	B1~B3・C1・C4	B1~B3 利用頻度向上 C1・C4 利用開始
利用機会の創出	○レジャー利用	○親子利用促進 ○公民館利用促進 ○老人クラブ利用促進 ○愛護会利用促進 ○観光バス化（TANGO 悠遊舟）戦術	B5・C1・C3・C4 B5・C1・C3・C4	B5 利用頻度向上 C1・C3・C4 利用開始 B5 利用頻度向上 C1・C3・C4 利用開始
	○利用事業実施	○「通勤めぐり事業」などの各種事業での利用	全般	利用実績数の上昇
組合との共存・コラボ	○役割分担によるコラボ	○鉄道との連絡強化 相互乗り ○高齢としてコミュニティバス委託運行	C1・C4	利用開始 ※3

※1 波及効果として、①乗込乗降者の増加 ②乗客・土産物売上の増加 ※2 「無言戦術」・・・利用者の声をダイレクトに届かせるようなコミュニティ化。
※3 波及効果として、委託先の経営安定化

(2) 体制・組織の設置・運営

1) 検討体制・組織のメンバー

Q2 - 1 取組を進めるためには、どのような体制がいいのか。

➤ 当該取組の計画の策定・実施に当たり協議・調整、協力が必要な関係部局、機関が検討の目的に応じて参画した体制とすることが、円滑に検討を進めるために必要。

検討体制としては、庁内の検討体制と、外部の関係者も参画した検討体制（検討会、委員会等）の2種類がある。

当該取組の実施に当たり、協議・調整、協力が必要な関係部局、機関は、当初から情報を共有しておくことが、検討が円滑に進むポイントである。

一方、関係者が増えるほど、利害の対立や責任の所在が不明確になることなど、マイナス面もあることから、検討の目的に応じて適切な主体をメンバーとすることが重要である。

必ずしも組織的な検討体制を整えていない場合もあるが、その場合でも調査・分析に相当な力点がおかれていることに留意する必要がある。

庁内の検討体制

担当課に加え、目的に応じて必要な部局を入れ、全庁的な連携体制を構築することが重要である。また、協議・調整の場としての検討体制というより、企画立案を中心としたプロジェクトチームを設置している事例もある。

知恵袋 組織の枠を超えたプロジェクトチームにより地域交通の問題を全庁的に検討

- ・ 京都府京丹後市では、総合計画の実現と、複雑多様化する行政需要に対応するため、様々な重要施策や行政課題について、調査研究、企画立案及び施策形成を行うことを目的に、既存の部課等組織の枠を超えたプロジェクトチームを設置した。
- ・ プロジェクトチームのひとつに「新交通体系構築」があり、同チームでは、通院、通学その他福祉増進及び観光客の利用拡大等に向けた路線バス、市営バスその他交通システムのあり方が検討されている。
- ・ チームのメンバーは、バスを所管する市民課のほか、子育て支援、高齢者福祉、観光振興、商工振興、教育総務、総合戦略など多様な構成となっている。
- ・ プロジェクトチーム構成員の所属長は、事務分掌の配分をはじめ、必要な配慮を行うことや、同僚職員も、プロジェクトチームの職務遂行に積極的に協力することが明確化されているほか、市長も財政部局に対し、プロジェクトチームの検討結果に対する予算上の配慮を指示している。
- ・ 「上限 200 円バス」で脚光を浴びている京丹後市の取組の背景には、地域のことを熟知している自治体の職員がプロ意識を持って頑張ることができる環境があったことも大きい。
- ・ さらに、平成 21 年 4 月からは、市の公共交通の所管部署が、生活環境部局（市民課）から企画部局（企画総務部企画政策課）に移管替えし、公共交通施策でまちの活性化を図っていくことを強く明示させることとなった。市町村合併（平成 16 年 4 月）以後、市役所内部の専門性を継続・向上させるため、担当者を固定（6 年目突入）する。

外部機関も加えた検討体制

本調査で実施したアンケート結果を見ると、検討体制のメンバー(当該市区町村の部署を除く)として最も回答が多かったのは、交通事業者であり、次いで地域住民、学識経験者、国(地方運輸局)、都道府県(交通関係部署)、地元商工会、福祉・障害団体、その他市民団体、警察、都道府県(土木関係部署)、学校関係団体の順となっている。こうした主体が検討体制のメンバーの候補になると考えられる。

交通事業者は、地域交通の現状の把握や、既存の交通サービスとの調整、交通サービスのプロとしての提案などの役割が期待される。

地域住民は、交通サービスのユーザーであることから、ニーズに合致した運行計画を立案する上で重要であるとともに、取組を実現する上では、住民の理解も不可欠である。

学識経験者は、特定の利害に捉われず、利害関係者に中立的な立場で関われる面があり、また、より広く、理論的な観点から考察し、議論を主導する役割が期待できる。

当該取組の実施に当たり、協議・調整、協力が必要な主体としては、警察や道路管理者も必要に応じ、メンバーとすることが重要である。

また、取組の背景となる課題に応じ、地元商工会や、福祉・障害団体、その他市民団体、学校関係団体など多様な主体と連携できる体制とすることも重要である。

なお、検討体制を設置できない場合でも、専門家や住民、関係者から意見を聴く機会を設けるほか、調査・分析をしっかりと行うことなども考えられる。

Q2 - 2 交通事業者に参加してもらいたいが、どうすればいいか。

- 日常から交通事業者との接点を持つておくことが重要。
- 制度的な枠組みとしては、「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などを活用。

本来的には日常から交通事業者との接点を持つておくことが重要である。自治体の職員と交通事業者が定期的に情報交換の場を開いたり、地域交通の問題について議論する場を設定したりするなどして問題意識を共有するなどの工夫を行っている事例がある(Q2 - 10 参照)。

また、交通事業者にとっても、地域交通の検討の場に参画することにより、事業者単独ではできない利用者の実態調査や住民のニーズ調査の成果を得ることができ、ビジネスチャンスにつながる可能性もある。このようなメリットを交通事業者に提示することも重要である。

制度的な枠組みとしては、「道路運送法」に基づく地域公共交通会議や「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などを活用することが考えられる。このうち、特に後者については、市町村から通知を受けたバス事業者などの関係交通事業者等は、正当な理由がある場合を除き、協議に応じなければならないといった協議会への参加要請応諾義務がある。

Q2 - 3 学識経験者には、参加してもらった方が良いか。

▶ 学識経験者は、専門的、中立的な立場から議論を主導する役割が期待できる。

学識経験者は、特定の利害に捉われず、利害関係者に中立的な立場で関われる面があるほか、より広く、理論的な観点から考察し、議論を主導する役割が期待できる。

また、学識経験者は、キーパーソンとして、取組の実現をけん引する役割も期待できる。自治体内部や地域の関係者にキーパーソンが存在しない場合の有効な手法と言える。(キーパーソンについてはQ2 - 13も参照のこと)。

さらに、共同研究ということで参画してもらうことができれば、データの取得・分析の助言を得ることも期待できる。

< 学識経験者の活躍事例 >

課 題	学識経験者の役割
路線バスの上限運賃の導入に当たっての調整を支援	【茨城県龍ヶ崎市】 ・都市交通マスタープラン策定の委員であった学識経験者が粘り強く交渉への支援を行い、路線バスでの上限運賃の導入が実現した。
鉄道事業者（路面電車）が撤退を表明し、存続のためには沿線地域が必要な負担をすることでまとまる必要がある	【万葉線(株)(富山県)】 ・「万葉線問題懇話会」の会長であった大学学長が、計画を実行することの重要性（計画を作るだけではだめ）と、残すためには負担が必要であること（「残ればいいなあ」ではだめ）を説き、万葉線存続に大きな影響力を残した。
通勤交通を対象としたモビリティマネジメントを実施するに当たり地域企業の協力が不可欠	【京都府】 ・学識経験者によるモビリティマネジメントの講演会を通じ、企業の通勤者に直接訴えたことにより、施策の必要性などについて理解が進み、企業の協力が得られる下地ができた。
バス事業者が倒産し、短期間で新たなバス運行を実現しなければならないが、自治体にバス運営に関するノウハウが全くない	【京都府綾部市】 ・府内の大学の学識経験者に検討委員会の委員になってもらい、運行計画だけでなく、運行実施までのスケジュール管理（いつまでに、どこに、どんな届出を出す必要があるか等）市民への広報のあり方など多岐に渡る指導をいただいた。

Q2 - 4 計画技術者には、参加してもらった方が良いか。

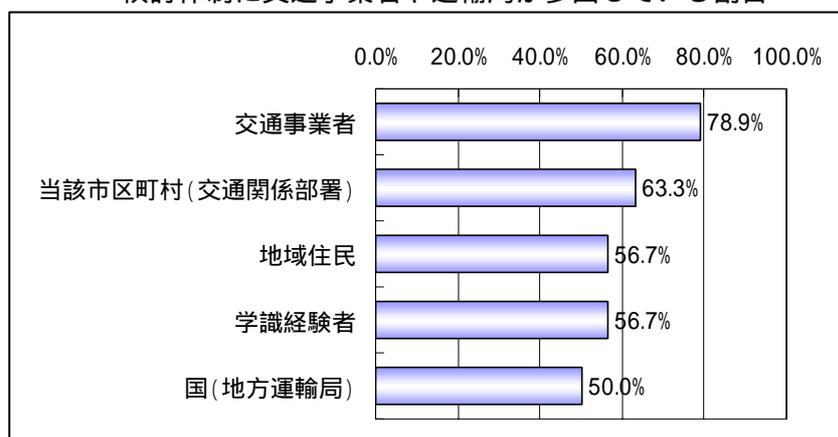
- 計画技術のうち、経営に関するものは交通事業者、法制度に関するものは運輸局、調査・分析等はコンサルタント等それぞれの得意分野に応じて活用することが有効。

計画技術とは、計画を作成するために必要な知見を整理し、体系化したものである。そのうち、経営に関するものは交通事業者、法制度に関するものは運輸局、調査・分析や需要に応じたルート・ダイヤの作成はコンサルタント等、それぞれ得意分野がある。

それぞれの得意分野に応じた活用を図ることにより、効率的に検討を進めることが可能となる。また、自治体の担当者が、計画技術を身につける上でも、既に技術をもっている人から教えてもらうことが早道である。

このため、検討体制を設置する際には、交通事業者、運輸局に参加してもらうことが望ましい。また、調査、分析、資料の取りまとめ等については、コンサルタントに委託し活用することができる。

< 検討体制に交通事業者や運輸局が参画している割合 >



2) 体制・組織の運営

Q2 - 5 検討の体制・組織の運営上、注意すべきことは何か。

- 関係者で本音の議論ができるよう信頼関係を構築すること。
- 特に自治体は、コーディネーターとして議論をけん引する役割を意識すること。
- 関係主体の役割を明確にして議論を進めること。

形だけの検討の場、協議の場では意味がないため、関係者が本音で議論ができるよう、関係者との間で信頼関係を構築することに留意する必要がある。

特に、自治体は、検討の初期の段階において、コーディネーターとして議論をけん引する役割が求められる。

また、地域交通の取組の実現には、多様な主体が関与するため、検討の成果が「絵に描いた餅」とならないためにも、検討体制・組織の運営にあたっては、関係主体の役割を明らかにして議論を進めることが重要である。

Q2 - 6 どのような内容を議論すればよいのか。

➤ 議論の入り口で、関係者が共有できる大きなテーマで議論をはじめること。

関係者間で共通の目的意識を持つことが重要であり、そのためにも議論の入り口で、問題意識を共有することが重要である。

いきなり交通の議論からはじめるのではなく、地域の活性化や住民の利便性向上といった大所高所のところで問題を共有することができれば、多少の利害の違いは乗り越えることができる。

知恵袋

地域の活性化という大きなテーマでの議論が、利害の違いを乗り越える

- ・平成 17 年 11 月に京都府を事務局とした「分かりやすく、使いやすい公共交通ネットワーク実現会議（丹後地域）」（以下「実現会議」）が設置された。
- ・メンバーは、関係自治体、交通事業者、利用者代表、経済団体、商工観光団体、旅行会社、有識者などから構成されている。
- ・住民にとってより良い「生活交通」と観光を一層振興する「交通」の2つの視点から議論をはじめたほか、実現会議のメンバーで現地調査を行うなど、問題意識の共有化に留意している。
- ・この結果、それぞれの主体が横の連携を強化していこうという機運が高まり、いわゆる提案型ではない「改善実行計画」を関係者の協働により作成し、できるところから実行に移している。
- ・地域の活性化のために何が必要か、地域住民がどうすれば喜んでくれるかという思いは、いずれの主体も同じなので、多少の違いはあったとしても大きなところで譲り合えることができた。（京都府・京丹後市・北近畿タンゴ鉄道(株)(京都府)）

Q2 - 7 どのような手順で進めればいいのか。

- 関係者が共有できるテーマ・課題を議論の中心に据えること。
- 関係者の共同作業による実態把握（現地調査）などにより問題意識を「体感」すること。
- その上で、改善点を洗い出し、計画を策定し、できるところから実施すること。
- 実施したら終わりではなく、関係者が一体となってP D C Aサイクルにより改善を継続すること。

利用者の増加といった近視眼的な議論からはじめるのではなく、地域の活性化や地域住民の利便性向上といった関係者が問題意識を共有できるテーマを設定することが重要である。

その上で、関係者間で問題意識を醸成する工夫としては、関係者の共同作業による地域交通の現地調査や、膝をつきあわせての徹底した議論など、問題意識を体感・共有することが不可欠である。

このような過程を経て、ネットワーク全体のなかで、個々の交通モードの改善点を洗い出し、優先順位をつけて、できるところから連携して実施していくことが重要である。

また、計画の策定や改善事業の着手によって、検討を終えるのではなく、取組実施後のフォローアップを行い、その結果を関係者が共有するなど、関係者が一体となってP D C Aサイクルにより改善を継続する取組へと定着させることが重要である。

3) 合意形成・調整

Q2 - 8 合意形成や調整を行う必要がある対象（主体）は何か。

➤ 交通事業者、住民、交通管理者、道路管理者、国・県等。

対象（主体）	合意形成・調整の内容・留意点
交通事業者	<ul style="list-style-type: none"> ・コミュニティバスや乗合タクシーの導入を行おうとする場合、ルート・ダイヤについては路線バスやタクシー等の既存の交通事業者と競合しないよう調整が必要。 ・サービス内容が重複することにより、双方にとって事業が非効率なものとなり、持続可能な地域交通サービスの実現にとってマイナスとなる。 ・バス事業者が現在設置している既存の停留所を使用させてもらう場合は、そのバス事業者と使用契約等を結ぶことが必要。 ・バスと鉄道、コミュニティバス・乗合タクシーと路線バスなど、交通モード間の円滑な連絡・乗継を図るためには、ダイヤの調整やバリアフリーな移動空間の整備、乗継運賃の導入などの面で調整が必要。 ・観光振興等の地域活性化を図る場合には、地域へのアクセスや地域内の移動における快適性・利便性の向上、企画乗車券など特典サービスの企画開発、イベント等と連携した臨時便の運行など、交通事業者との連携により、大きな効果が期待できることから、交通事業者の協力が得られるよう調整が必要。
住民	<ul style="list-style-type: none"> ・交通施策に投資することへの理解。 ・取組の実現にあたっての協力。 ・地域住民意見のとりまとめ（コミュニティのリーダー等の場合）。
交通管理者	<ul style="list-style-type: none"> ・交通規制の状況等からみて道路の通行に問題はないか。 ・バス停設置の道路使用許可。バス停の設置位置は安全基準に合致しているか。 ・バスの定時性確保のための専用/優先レーンの設置。 ・フリー乗降区間の設置。
道路管理者	<ul style="list-style-type: none"> ・車両の重量、広さ、高さ等が道路の通行に問題がないか。 ・バス停設置の道路占用許可。 ・バスの定時性確保のための道路改良。 ・フリー乗降区間の設置。
運輸局・運輸支局	<ul style="list-style-type: none"> ・道路運送法の許可申請手続き。

Q2 - 9 合意形成や調整を進めるに当たって、それぞれの主体に求められるものは何か。

➤ 自治体、交通事業者、住民等の各主体が地域交通を支えているという自覚。

地域交通の再生には、自治体、交通事業者、住民等すべての関係者の協力が不可欠である。各主体が地域交通を支えているという自覚を持つことが重要である。特に、「自分のところだけ良ければ」という発想ではうまくいかない。

Q2 - 10 合意形成や調整を進めるに当たって留意すべきこと、調整を円滑に進めるためのコツは何か。

- 覚悟や率先行動、利害が異なる主体との課題意識の共有、調整相手との思惑の一致、自治体のコーディネート機能の発揮、データに基づく説得、交通事業者の経営体力への配慮。

公共交通の利便性向上に取り組んでいる自治体等の担当者が、関係者（許認可権者を含む）の合意形成・調整の局面でぶつかった「壁」を、どのようにして乗り越えたのかを見ると、事業主体としての覚悟や率先行動により関係者の理解を得た事例、利害が異なる主体と課題（取組の必要性）を共有するための工夫を行った事例、当該取組が関係者の利益にもなることを説明するなど、思惑を一致させるための工夫を行った事例、利害の対立する関係者の間に自治体が入って調整力を発揮した事例、客観的なデータの提示を通じて関係者の理解を得た事例がある。

知恵袋 自治体の覚悟や率先行動が、相手の意識を変える

- ・ JR高山本線の増発社会実験の実施にあたっては、前例がないということで、当初、鉄道事業者との調整が課題となった。しかし、市がまちづくりの観点から責任をもって取り組む事業であることが JR 西日本に理解され実現した。（富山市）
- ・ 「上限 200 円バス」の導入に当たり、近畿運輸局は、これまで前例がないこともあって、当初、調整が課題となった。近畿運輸局は、値下げで赤字となった分をどうするのかと言っていたが、市が負担することを明確に伝え、市の覚悟を確認した上で了解した。（京都府京丹後市）

知恵袋 利害が異なる主体も問題意識の共有化を通じてお互いの理解が深まる

- ・ バス事業者と一緒に、バス路線を一つ一つスクリーンに映して、「この路線がなぜ必要なのか」、「なぜこのようなルートになっているのか」、「なぜこのようなダイヤになっているのか」を、全便チェックした。この過程において、自治体もバス路線のことがわかるようになり、何よりも自治体とバス事業者との間の信頼関係が深まった。（京都府京丹後市）
- ・ 松山市の交通担当者と伊予鉄道社員は、若手を中心となって、それぞれが持ち回りで講師を担当する勉強会を月に 1 回程度、自主的に開催するなど、強い連携が図られていった。（松山市）

知恵袋 取組が調整相手の利益にもなることを説明するなど、思惑を一致させる

- ・ 富山市では、路面への軌道の敷設にあたり、当初、警察との調整が課題となったが、ライトレール化により自動車からの転換が生じ、結果として交通事故が減るということを示すことで説得した。途中から警察は協力的になった。

知恵袋 自治体がコーディネートして利害の異なる交通事業者の妥協点を見出す

- ・岩手県滝沢村では、鉄道とバスの異業者間の乗継切符の導入にあたり、鉄道事業者とバス事業者との間で思惑が異なっていたため、ある程度の妥協点が見つかるまで、鉄道事業者とバス事業者を検討会議（実務者協議）に同席させなかった。異業者間の取りまとめは、村で行った。

知恵袋 データによる裏づけのある説得が効果的

- ・バス路線再編前に、需要予測調査を実施し、それをバス会社に提示した。また、TDMの補助金なども考慮して、各バス事業者がどのくらい運行するのかを決めていった。（埼玉県三郷市）
- ・交通事業者にとっては、バスの運賃を半額にした場合、利用者が2倍にならないと収支が合わないこととなる。金沢市は、運賃の値下げ後に利用者が増えない場合、交通事業者が運賃を元に戻しても構わないことを条件とした協定を締結する方法を考えた。しかし、交通事業者にとって、一度値下げした運賃を元に戻す（値上げする）ことは、利用者に理解が得られにくいことであるため、金沢市は、利用者のニーズ等のアンケート調査を実施し、運賃を半額にすれば利用者が2倍以上増加するという調査結果を提示したところ、交通事業者から了解を得ることができた。（金沢市）

知恵袋 交通事業者側の費用負担にこだわり過ぎると、結果として取り組みが頓挫することもある

- ・大分市では、モビリティマネジメントの取り組みを進めるに当たり、バス事業者の直接的な費用負担は求めなかった。その代わりに人的な面での協力は要請した。
- ・行政的・社会的にメリットがある取り組みでも、バス事業者にとっては必ずしも企業経営上魅力的なものとは限らず、交通事業者側の費用負担にこだわり過ぎると、結果として取り組みが進まないこともある。

知恵袋 鉄道沿線の複数の自治体が、鉄道活性化のための一元的な窓口を設置

- ・北勢線(三重県)は、近畿日本鉄道が経営していたが、累積赤字を理由に近鉄が廃止の意向を打ち出したため、沿線自治体の支援により三岐鉄道が経営を継承した。
- ・沿線自治体は、北勢線担当の専門部署である「北勢線対策室」を設置し、そこに沿線自治体の職員が常駐している。
- ・専門かつ常設の部署があることは、鉄道事業者にとっても自治体との円滑な協議・調整や、信頼関係を確立する上で効果的な取組であると評価されている。（三岐鉄道株(三重県)）

Q2 - 11 民間の交通事業者の協力・支援を仰ぎたい。

➤ 地域の熱意と支援（負担）を示し、実行することが、民間の交通事業者の協力・支援を得るための条件。

近年、既存の交通事業者が撤退を表明した鉄道やバス路線の再生に取り組んでいる交通事業者も現れている。これらの交通事業者は、利便性の向上に向けたノウハウをもっている。また、地域における公共交通の役割を重視しており、単に収支だけで事業の可否を判断しない傾向がある。

これらの交通事業者は、地域の熱意と支援（負担）を、再生を請け負うための条件としている。自治体と地域住民がまとまれば、交通サービスのプロである交通事業者の協力・支援を仰ぐこともできる。

交通事業者	地域交通の再生に乗り出した理由
両備ホールディングス(株)(岡山県)	<ul style="list-style-type: none">・和歌山電鐵貴志川線の場合、地域の協力と支援が非常にまとまっていた。・地域に貴志川線を守る会が組織し、様々な活動をしているほか、ボランティアによる駅等の清掃も行っている。・基本的な再生のスキームは、公有民営である。
三岐鉄道(株)(三重県)	<ul style="list-style-type: none">・内部検討の結果、採算性だけで見れば、事業の引継ぎは困難であったが、地域における鉄道の重要性を踏まえ、単なる引継ぎではなく、お客様に「乗っていただく」ためのリニューアルを条件に引き受けた。・沿線自治体がリニューアル投資（約 60 億円）を負担できるかが鍵であったが、沿線自治体はかなり協力してくれたので特に問題はなかった。・これから地域に鉄道を残すためには、沿線自治体の思い切った協力が不可欠であると考ええる。

Q2 - 12 住民の理解を得るために留意すべきこと、調整を円滑に進めるためのコツは何か。

➤ 地域交通の維持・拡充の社会的な便益が、地域全体に帰属することを説明。

単に赤字を税金で補填するという説明ではなく、地域交通の維持・拡充の社会的な便益が、地域全体に帰属することを、データに基づいて説明することで、地域住民の理解を深めることができる。

知恵袋 市民が選ぶ10大ニュースの1位に選ばれたのは「路線バスの再生」

- ・京都府京丹後市では、路線バスの運賃の上限を 1,150 円から 200 円としたことや様々な利便性向上を図ることで市民の満足度が大きく変わった。
- ・市内高校生へのアンケートでは、運賃を値下げの前は 692 人が「運賃が高い」と回答していたが、利便性向上策後には 60 人に激減した。
- ・また、満足度の調査結果（高校生）で、「高校進学時に高校の選択の幅が広がった」28 人、「マイカー通学からバス通学になり保護者の負担が減った」88 人、「まちづくりの発展への期待が膨らみ、地域で誇れるバスになった」85 人、「こづかいが増えた」17 人、などがある。
- ・さらに、マイカーからバス利用へ転換する高齢者が出てきたことや、貸切バスではなく路線バスを利用した遠足や地域行事を行う団体等が増えてきている。
- ・これらを象徴する事例として、市民の投票により決定する市の年間 10 大ニュースで、「上限 200 円バス」が、2007 年は第 1 位に、2008 年は第 2 位に選ばれるなど、地域交通の維持・拡充が、地域全体に大きなインパクトを与えたことを示している。

知恵袋 市長が 108 回にも及ぶタウンミーティングを開催

- ・富山市が進めている「公共交通を軸としたコンパクトなまちづくり」では、公共交通活性化の第一弾として富山ライトレール開業、第二弾として JR 高山本線の増発社会実験を行っている。
- ・特に富山ライトレールでは沿線の住民だけでなく、全市的な市民からの支持を得ていることに特徴がある。
- ・具体的には、富山ライトレールの開業後に実施したアンケートで、市域全域で 8 割以上の市民が富山ライトレールを評価すると回答している。
- ・この背景には、市長が 108 回（H17～H19）にも及ぶタウンミーティングを市内各地で開催し、

このままでは車を使えない市民にとって極めて生活しづらい街になること
市街地の拡散は都市管理の行政コストの上昇につながること
都心の空洞化は都市全体の活力低下と魅力の喪失につながることを、客観的なデータを用いて説明するとともに、公共交通の活性化の全体像を示し、富山ライトレールや JR 高山本線だけでは終わらないことを市民に示していることがある。

知恵袋 地域交通再生の効果は、交通以外の効果もあることを力説

- ・「上限 200 円バス」の導入に際しては、公共交通を利用しない市民にも取組のメリットを提示することが重要であると考え、行政コストの削減につながることを打ち出した。また、仮に財政支出が抑えられなかったとしても、現状よりも利用者が増えれば、それは活きた補助金の支出になるという捉え方をした。即ち、従来の 700 円×2 人ではなく、7 人×200 円の発想であり、住民福祉の増進を図る施策として位置付けた。（京都府京丹後市）
- ・鉄道は「住民の足」であるとともに、環境や教育にも重要な役割を果たすことを市民に訴え、公的資金を投入することの理解を得た。（長野県上田市）

知恵袋 住民はキチンと話せば、納得する

- ・地域住民への説明会を開催すると、コミュニティバスの導入に対する要望は多いが、幹（幹線）を育てることなく、末端（支線）だけを育てても、しっかりとしたものがない。住民に対しては、幹線を動脈に、枝線を毛細血管に例えて、「コミュニティバスについては、幹線がしっかり育つまで待ってください」と説明し、住民の理解に努めている。（京都府京丹後市）
- ・住民が主体となったバス制度を創設するにあたり、地元との意見交換会で、バス交通の維持には住民参画が必要である旨を説明したが、一部の住民からは、「住民におしつけることなく、市の方でバス交通の面倒をみるべきだ」と言われた。そこで、四日市の住民バスの事例をビデオで住民に見せたところ、住民主体でもできることを理解したようで、それ以降、市でバスの面倒を見てほしいといわれなくなった。（新潟市）

4) キーパーソン

Q2 - 13 キーパーソンは必要か。また、キーパーソンに求められる役割は何か。

➤ 利害が対立しやすい取組については、キーパーソンがいると有効。

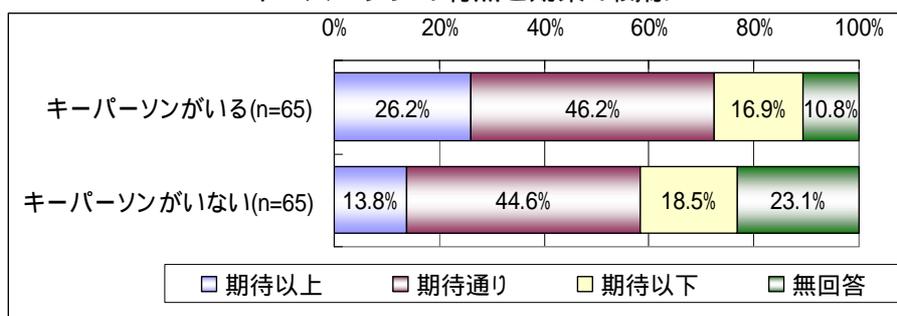
本調査で実施したアンケート結果を見ると、取組による期待以上の効果を得ている事例については、キーパーソンがいると回答した割合が高い。

一方、特にキーパーソンはいないとする事例も相当数あることから、必ずしもキーパーソンが不可欠であるとは言えない。

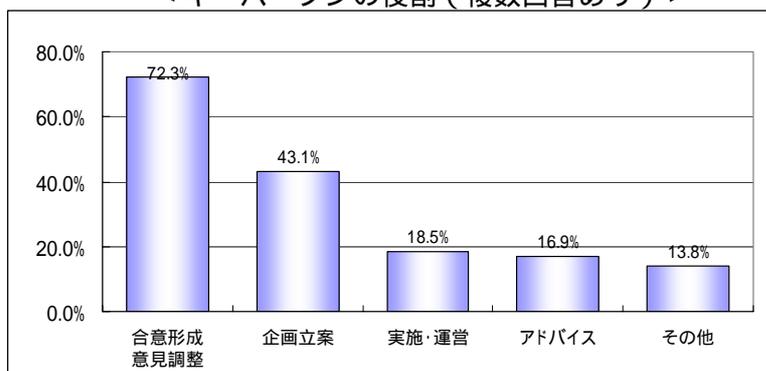
ただし、キーパーソンが果たした役割について見ると、合意形成・意見調整が突出しており、利害が対立しやすい取組については、キーパーソンがいると円滑に進みやすいと言える。

また、キーパーソンの属性としては、学識経験者が最も多く、次いで自治体関係者の順となっており、庁内等にキーパーソンとなるべき人物が見当たらない場合は、学識経験者等外部の人材を活用することも有効である。

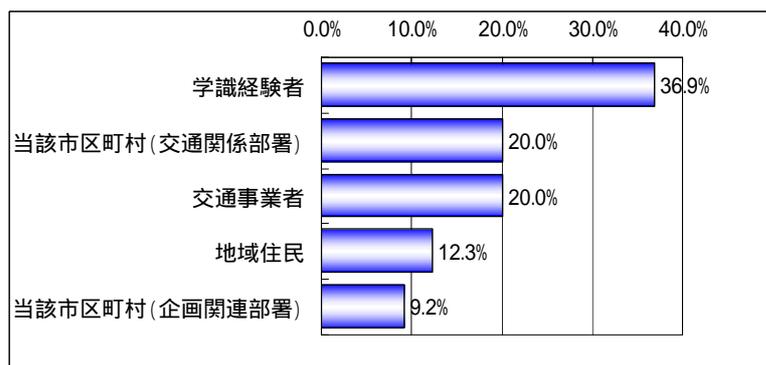
< キーパーソンの有無と効果の関係 >



< キーパーソンの役割 (複数回答あり) >



< キーパーソンの所属 >



(3) 予算

Q3 - 1 取組を進めようにも、予算がない。

▶ 様々な工夫を行えば、予算がなくても色々できる。

国・県の補助制度の活用による財源の確保。

職員自らの作業と委託の適切な組み合わせ（コンサルタントとの役割分担）。

交通事業者や住民との役割分担（人・モノ・カネすべてを自治体で負担しない）。

民間の資金・活力の活用 など。

効果的な計画を策定し実施するためには、ニーズを的確に把握・分析して、これに合った計画を策定する必要がある。そのための調査・分析、計画の策定に費用がかかったとしても、期待通りの効果が出ることで、トータル（全体）で費用の低減や、より効果的な使い方につなげることができれば、それはムダを防止するための投資となる。

国・県の補助制度の活用による財源の確保や、職員自らの作業と委託の適切な組み合わせ（コンサルタントとの役割分担）、交通事業者や住民との役割分担（人・モノ・カネすべてを自治体で負担しない）、民間の資金・活力の活用など様々な工夫を行いながら、地域交通体系の充実に向けた取組を進めている自治体等もある。

地域交通に活用できる制度としては、環境対策や地域活性化のために活用できる補助制度もあることから、幅広く情報を集めることが重要である。

また、調査や計画の策定のための作業も、職員自らの作業と委託を組み合わせ、職員ではできない部分（専門的な技術・知識が必要な部分）だけをコンサルタント等に委託することで、費用を縮減することができる。

交通事業者や住民との役割分担を行うことも有効である。費用負担を求めることが難しい場合でも、マンパワーを提供してもらうことなどが考えられる。

民間の資金・活力としては、例えば、広告費などとして地域の企業に資金提供を依頼することなどが考えられる。

外部への委託は最小限にとどめ、直営で実施

- ・大分県宇佐市では、市町村合併後の新市の公共交通体系の再編を検討するため、地域交通計画の策定に着手した。
- ・この際、GISを活用した作業は専門のコンサルタントに委託したものの、アンケート調査の設計・実施から計画立案まで基本的に担当課が主体となって実施した。
- ・このように、コンサルタントとの役割分担を工夫することにより、限られた調査費を有効に活用することができる。
- ・また、京都府京丹後市では、市民に路線バスを知ってもらうための施策として、すべてのバス停が掲載された時刻表を作成し、全戸配布した。
- ・時刻表は年に2回の頻度で更新、発行している。原稿の作成にあたっては、自治体職員が自らレイアウト等の編集を行い、印刷のみを委託している。

知恵袋

調査、実施、運営に至るまで多様な財源・資金を活用

- ・大分市では、公共交通に投入できる財源が限られているなか、何ができるかを検討した結果、モビリティマネジメントに行き着いた。
- ・必要な資金は、国の有利な補助制度を活用した。平成 17 年度は国土交通省の国土創発調査、平成 18 年度からは 2 ヶ年、新エネルギー・産業技術総合開発機構（NEDO）の補助金を活用した。
- ・大分市の現状は、バスサービスの内容が市民によくわからない状況であったため、バスを「知ってもらおう」取組と「利用を働きかける」取組を同時並行で進めることとした。
- ・バスを「知ってもらおう」取組としては、複数のバス事業者の間で系統番号を統一した新たなバスマップを作成した。
- ・補助金で作成したバスマップの原版を活用して、2 年目以降は協賛広告を財源に印刷会社が主体となって発行している。協賛広告が集めやすいよう、行政と民間の協働での取り組みであることを明示し、行政が配布場所を提供するなどの支援を行っている。
- ・限られた財源でできるだけ多くの部数を発行するため、4 月中の発行にこだわらず、印刷会社の業務の閑散期に印刷するなどの細かな工夫を行っている。

Q3 - 2 計画で他の機関や部局で対応が必要となっても、それを担保する術がない。

- 実施段階で協議・調整、協力が必要な関係部局、機関は、当初から情報を共有することが重要。
- 制度的に協議結果を担保する手法としては、「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を活用。
- 首長レベルの政策課題に位置づけることで、いわゆるトップ営業や庁内での強力な推進体制を構築することもできる。

例えば、交通担当部局が、総合的なバス交通の利便性の方策を検討し、その中でバスの走行環境の改善が重要な課題となり、バス路線の道路改良が必要になったとする。

道路改良を実現するためには、土木部局との協議・調整が必要となるが、仮に土木部局が当初の検討に加わっていなければ、協議・調整が難航することも想定される。

「Q2 - 1」にあるように、取組の実施に当たり協議・調整、協力が必要な関係部局、機関は、当初から情報を共有しておくことが、検討が円滑に進むポイントである。

関係者の合意形成に関しては、「Q2 - 10 合意形成や調整を進めるに当たって留意すべきこと、調整を円滑に進めるためのコツは何か。」も参考とされたい。

また、制度的に協議結果を担保する手法としては、「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を活用することが考えられる。法定協議会において協議が調った事項については、法定協議会の構成員はその協議の結果を尊重しなければならないとされている。

さらに、他の機関や部局で対応をお願いするには、首長の役割も大きい。いわゆるトップ営業で他の機関の理解を取り付けたり、庁内においても、リーダーシップの発揮により、予算の確保も含めて、全庁的な推進体制を整えたりすることができる。

Q3 - 3 モビリティ確保に向けた取組を対象とした予算制度には、どのようなものがあるか。

➤ 国土交通省の支援制度だけでなく、環境省や経済産業省、総務省など、多様な支援制度がある。

本調査で実施したアンケート結果を見ると、国土交通省の支援制度だけでなく、環境省や経済産業省、総務省など、多様な支援制度を活用している（国土交通省の支援制度は「[路線バス](#)支援制度」を参照のこと）。

< 国土交通省以外の支援制度の活用状況 >

支援制度	所管	活用市町村	交通モード
全国都市再生モデル調査	内閣官房	神戸市	路線バス
頑張る地方応援プログラム	総務省	愛知県江南市 和歌山県上富田町	コミュニティバス
市町村合併推進体制整備費補助金	総務省	香川県三豊市 福島県会津若松市	コミュニティバス
産業・社会情報基盤整備事業	通商産業省 (当時)	高知県四万十市	路線バス
電源立地地域対策交付金	経済産業省	福島県会津若松市	コミュニティバス
商店街等活性化先進事業補助	中小企業庁	青森県弘前市	路線バス
低公害車普及促進対策費	環境省	東京都台東区	コミュニティバス
地域新エネルギー・省エネルギービジョン策定等 事業費補助金	独立行政法人 新 エネルギー・産業	埼玉県三郷市	路線バス
民生部門等地球温暖化対策実証モデル評価事業	技術総合開発機 構 (NEDO)	大分市	路線バス

支援制度は、活用した当時のもの

(4) 地域交通の現状の把握、分析による課題の整理・具体化

1) 調査内容・項目

Q4 - 1 取組を進めるために、何を調査すればよいのか分からない。

➤ まず、既往の資料を収集し概観するとともに現地調査により実態を把握。そして既存の統計データを活用した現状分析、アンケート等による移動に関する実態やニーズ把握。

地域交通の現状の把握にあたっては、地域の課題や上位計画を踏まえて改善すべき交通を巡る問題に対して交通施策を検討するために必要となるデータを挙げ、既往資料の中からそのデータを収集するとともに、まず担当者が現地を見て、その中で課題とされている箇所等を確認することから始めることが重要である。バスや鉄道に乗り、問題点や改善点を体感することで、何を調べるべきかといった目的も明確になる。

一方で、地域交通を取り巻く現状や地域住民の移動実態、移動ニーズを客観的、定量的に把握することも重要である。調査の内容としては、以下に示すような項目が考えられる。

なお、地域住民の移動実態、移動ニーズは、既存の統計では把握できないことから、そのための実態調査、アンケート調査が必要になるが、パーソントリップ調査など既存の調査結果がある場合には、改めて調査を行うのではなく、既存データを活用することもできる。

< 調査項目の例 >

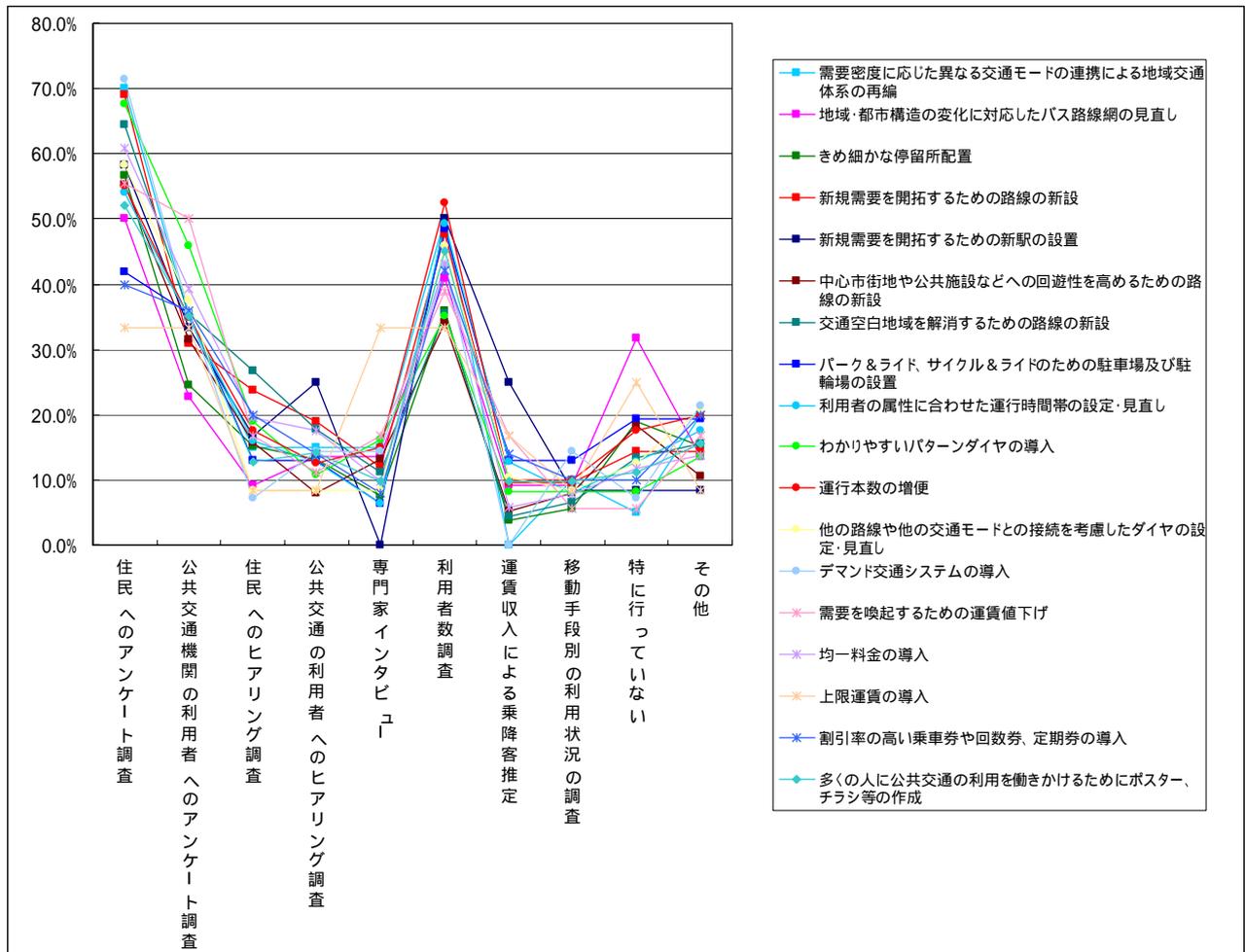
調査項目		活用可能なデータ	検討への反映(例)
人口	町丁・字別人口分布や人口密度	・国勢調査小地域集計	需要密度の把握など
施設分布	病院、商業施設、学校、公共施設など人の発生集中が多い施設の立地状況	位置	・市販地図 運行ルート経由地の検討など
		施設利用者	・施設管理者の所有する資料 運行ルート経由地の検討など
		駐車場の位置・規模	・施設管理者の所有する資料 バスの乗入可能性の検討など
プロジェクト等	市街地再開発、宅地開発、道路整備、区画整理、大規模施設の立地など人の発生集中に影響を与える計画等の位置・規模、事業スケジュール等を把握	・自治体資料	運行ルート経由地の検討など
道路	道路の幅員や車線数	・道路交通センサス(都道府県道以上) ・道路台帳	バスの大きさを考慮したルート選定など
	道路交通量	・道路交通センサス(都道府県道以上)	混雑区間を回避したルート選定など
	歩道の有無	・道路交通センサス(都道府県道以上) ・道路台帳	バス停の設置可能性など

調査項目		活用可能なデータ	検討への反映(例)	
公共交通	鉄軌道	路線網	・市販地図 ・事業者資料	バス運行ルート経由地の検討、バスとの乗継利便性の向上、駅利用圏拡大の方策の検討など
		駅等交通結節拠点位置・施設概要(駅舎、駅前広場、駐車場、駐輪場等)	・市販地図 ・事業者資料	
		乗降客数	・自治体の統計年鑑 ・事業者資料	
		運行ダイヤ、バス等との接続	・事業者資料	
		車両	・事業者資料	
	バス	ルート	・事業者資料	公共交通の空白地域の把握、既存路線との競合の回避、既存路線の有効活用の検討など
		バス停の位置・整備レベル	・事業者資料	
		利用者数(必要に応じバス停別利用者数や年齢・性別などの属性も把握)	・事業者資料 ・カウント調査 ・アンケート調査	
		運賃、割引制度の有無	・事業者資料	
		車両の状況(低床車両の有無など)	・事業者資料	
		フリー乗降区間の有無	・事業者資料	
		補助路線区間及び補助額	・自治体資料 ・事業者資料	
		その他の運送サービス	・自治体(担当課)資料	
	その他の運送サービス	ルート	・自治体(担当課)資料	行政目的バスの活用が可能かどうか、活用する場合にどのような課題があるのか
		バス停		
		輸送人員		
		稼働時間(又は空き時間)		
		車両の状況(低床車両の有無など)		
		車庫の位置		
		運賃		
運行管理費				
補助金関係				
タクシー	所在地	・運輸支局資料 ・事業者資料	乗合タクシーの活用を検討するなど	
	所有台数(小型、ジャンボ)			
住民の移動実態(個人属性、出発・到着地、出発・到着時刻、移動目的、移動手手段等)		・パーソントリップ調査 ・アンケート調査	既存の路線の見直しや新規路線の設定を検討するなど	
既存の交通サービスに対するニーズ(個人属性、交通サービスを利用する理由/利用しない理由、交通サービスに対する満足度、交通サービスの利用条件等)		・アンケート調査		

本調査で実施したアンケート結果から、取組の内容と検討時の調査内容の関係を見ると、全体的な傾向として「住民へのアンケート調査」と「利用者数調査」が多いことがわかる。

また、取組の内容別に見ると、運行本数の増便では、「利用者数調査」が多いことがわかる。需要を喚起するための運賃の値下げでは、実際に公共交通を利用している「公共交通機関の利用者へのアンケート調査」を実施する割合が高くなっている。

< 取組の内容と検討時の調査内容の関係 >



Q4 - 2 アンケート調査は、何を聞けばいいのか。

➤ 何を聞くべきかは目的や仮説による。
 (例) 改善の方向性は何か：地域交通サービスの利用頻度、利用目的・理由、評価(満足度)など。
 を実施したらうまくいくか：取組を導入した場合の評価、利用条件など。
 地域交通を政策の重点課題に据えたい：自治体が地域交通に投資することへの評価など。

アンケート調査の実施にあたっては、「どのような情報がさらに必要なのか」や「 のニーズがあるのではないかなど調査の目的や仮説等を明確にしておくことが重要である。

地域交通サービスの利用実態として、利用頻度や利用目的・理由、サービスに対する評価(満足度)を把握するほか、サービスを利用しない人の理由を把握することが考えられる。これらにより改善の方向性が抽出される。

また、取組の内容について、仮説等（「運行頻度を上げればよいのではないか」、「運賃を下げれば良いのではないか」など）がある場合や、具体的な交通サービスのイメージがある場合には、取組を導入した場合の評価（「利用したいと思うか」など）や、取組内容の水準（運賃水準や運行頻度水準に対するニーズ）を把握することが考えられる。

さらに、自治体が地域交通サービスに行く（税金を投入する）ことなど、政策の方向性についての評価を聞くことも考えられる。

＜既存の路線バスの活性化を目的としたアンケート調査の設問項目例＞

設問項目	選択肢
個人属性	住所（町丁・字レベル）、性別、年齢、職業、自家用車等の保有状況
バスの利用頻度	ほぼ毎日 週に2～3日程度 週に1日程度 月に1～2日程度 年に2～3回 ほとんど利用しない
利用しているバス	民間バス 市営バス その他
バス利用の目的	通勤 通学 旅行・観光 仕事 買い物 病院（通院） 社交・娯楽 その他
バス利用の理由	安全 時刻表通りに運行されている 駐車場が不要 移動に疲れない 料金が安い 自家用車が利用できない 他に交通手段がない その他
バス利用に対する満足度	満足 ほぼ満足 やや不満 不満 非常に不満 どちらともいえない
バスを利用しない理由	時間がかかる ダイヤがわかりにくい 運行本数が少ない 路線・ダイヤがわかりにくい 運賃が高い 乗り換えが必要 バス停までの距離が遠い 鉄道との乗継が不便 目的地に行くバスがない 夜間に帰るバスがない 運行時間帯が悪い 時間が毎時一定でない 路線自体がない 自由がきかない 買い物等では荷物があり不便 通勤・通学時間短の運行本数が少ない 平日と土日祝日の運行本数が違う その他
運賃の上限	200円 300円 400円 500円以上 その他（円） 金額の如何に関わらず利用しない
利用したくなる運行間隔	30～40分未満 40分～50分未満 50～60分未満 60～90分未満 90分以上
低額運賃が導入された場合の利用目的ニーズ	通勤 通学 旅行・観光 仕事 買い物 病院（通院） 社交・娯楽 駅 その他
低額運賃が導入された場合の利用区間ニーズ	～ など
バスを最も利用したい時間帯（目的地へ行くとき、帰宅のときの別に質問）	7時～22時まで1時間刻みで選択肢を設定

（京都府京丹後市の事例を参考に作成）

< 市町村合併に伴い公営バスの再編を目的としたアンケート調査の設問項目例 >

設問項目	選択肢
個人属性	住所（町丁・字レベル） 性別、年齢、職業 自家用車等の保有状況
バスの利用環境	（最も近いバス停） バス バス 市営バス スクールバス 福祉バス 病院バス 半径 km 以内にバス停はない （バス停の名称と自宅からの徒歩でのアクセス時間） 記述式
バスの利用条件	（自宅からバス停までの徒歩でのアクセス時間） 5 分以内 10 分以内 15 分以内 20 分以内 20 分以上でも利用
バスの利用頻度	ほぼ毎日 週に 3～5 日程度 週に 1～2 日程度 月に 1～2 日程度 年に 1～2 回 ほとんど利用しない
バスをあまり利用しない理由	家の近くを通らない 運行本数が少ない 行きたいところへ行かない 目的地まで時間がかかる 運行時間帯が短い 運賃が高い 時刻表とおりに運行されない 必要ない 自家用車の方が便利 その他
外出目的別の移動及び利用交通手段の実態	外出目的の別に目的地、目的地へ行く頻度、自宅出発時間、帰宅時間、利用交通手段を質問 ・外出目的： 通学・通園の送迎 日常の買い物 休日のまとめ買い 通院 公共施設等 その他 ・目的地： 市内（__地域） 市外（__市・町・村） ・目的地へ行く頻度： ほぼ毎日 週に 3～5 日程度 週に 1～2 日程度 月に 1～2 日程度 年に 1～2 回 ・自宅出発時刻：記述式 ・帰宅時刻：記述式 ・利用交通手段： 徒歩 自転車 バイク 自家用車（自分で運転） 自家用車（家族の送迎） 鉄道 市営バス 民間バス タクシー その他
バスのルートに加えてほしい施設	記述式
運賃の上限	100 円以内 200 円以内 300 円以内 500 円以内 1,000 円以内 必要ならいくらでも 無料 その他
乗車時間の上限	30 分以内 30 分～1 時間程度 1 時間～1 時間 30 分程度 1 時間 30 分以上でもよい 乗っている時間は気にならない その他
バス運行に対する希望	空白地域のカバー 短い運行間隔 短いバス停間隔 フリー乗降 車椅子のスペース 乗降時の介助 高齢者の割引運賃 一般の割引運賃 快適なバス停 低床バス導入 特になし その他
バス再編の方向性	自治体、バス事業者の協力による新たな公共交通の運行 自治体による独自のバス運行 スクールバスや福祉バスとの統合 新たな公共交通は必要ない その他
自治体負担への評価	市が負担しても運行すべき 市の負担も止むを得ない 費用は運賃で賄うことを基本に市の負担は少なくすべき 市の負担を増やしてまで新路線のバスを運行すべきでない
公共交通利便性向上の効果	高齢者等の外出や社会参加機会が増加 公共施設や商店街に行きやすくなり、まちの賑わいが創出 通勤・通学の送迎の負担から家族が解放 観光の振興 鉄道が利用しやすくなる 旧市町村間の交流の活発化 その他

（富山県南砺市の事例を参考に作成）

< 新たな生活交通システムの導入を目的としたアンケート調査の設問項目例 >

設問項目	選択肢
個人属性	性別、年齢
日常の交通行動の実態	<p>通勤、通学、通院、買い物、習い事、趣味の活動等で、最も多く行っているものをひとつだけ選んで交通行動の実態を質問</p> <ul style="list-style-type: none"> ・目的地：記述式（具体的な施設名、地名） ・外出目的： 通勤 通学 通院 買い物 習い事・趣味等 会合・集会等 その他 ・自宅出発時刻、目的地到着時刻、帰宅時刻：記述式 ・利用交通手段： 徒歩 自転車 バイク・原付 車椅子（電動式含む） 行き・帰りの別に質問 自家用車（自分で運転） 自家用車（家族・知人の送迎） 民間バス その他のバス タクシー 鉄道 その他 ・目的地以外の立ち寄り施設：記述式 ・目的地へ行く頻度： ほぼ毎日（週6日以上） 週の半分程度 週に1、2回程度 2週間に1回程度 月に1回程度 それ以下
日常の交通行動における不便さ	大いに感じる ある程度感じる どちらとも言えない ほとんど感じない まったく感じない
日常の交通行動が不便と感じる理由	駅・バス停までの歩く距離が長い 駅・バス停までの道が悪い 路線がない・少ない 運行本数が少ない 運賃が高い 時間が不正確 公共交通機関同士の連絡が悪い バス・鉄道のスピードが遅い 送迎を頼むのが心苦しい 送迎してくれる人との時間が合わない その他
不便さが解消された場合の外出行動変化	かなり増える ある程度増える どちらとも言えない ほとんど増えない 変わらない
駅・バス停までの歩行距離の許容限界	5分以内 10分以内 20分以内 30分以内 30分以上でも可
バス・鉄道の運行頻度の許容限界	（通勤・通学時と昼間時の別に質問） 20分に1本 30分に1本 1時間に1本 2時間に1本 それ以上でも可
自宅から中心部までの運賃の上限	100円以内 200円以内 300円以内 500円以内 1,000円以内 2,000円以内 それ以上でも可
新しい交通システムの利用ニーズ：新たな交通サービスのイメージを示した上で以下の質問を設定	
サービスに対する魅力	大いに魅力 多少魅力 どちらとも言えない ほとんど魅力なし 全く魅力なし
乗継に対する評価	（新しい交通システムは乗継を前提としており、乗継抵抗に対して質問：ただし、運行頻度は従前より充実していることを前提） 多少面倒でも利用価値あり 乗継が便利であれば利用価値あり どちらとも言えない 乗継が便利でも利用価値は下がる 乗継があるなら利用価値はない
所要時間の許容限界	（新しい交通システムはデマンドシステムを前提としており、利用客の家を順に回っていくための所要時間がかかることに対する評価を質問） 最短時間でないと利用価値なし 10分余計にかかっても利用価値あり 20分余計にかかっても利用価値あり 30分余計にかかっても利用価値あり 30分以上かかっても構わない
事前予約に対する評価	（新しい交通システムは、事前予約を前提としており、事前予約の締め切り時間の許容限界について質問） 利用したいときに呼べないなら価値なし 1時間前までなら利用価値あり 2時間前までなら利用価値あり 4時間前までなら利用価値あり 前日予約でも構わない
料金の許容限界	（従来のタクシー料金との比較で質問） 1/5以下なら利用価値あり 1/3以下なら利用価値あり 1/2以下なら利用価値あり 2/3程度なら利用価値あり 現行タクシーと同等でも構わない

（長野県木曾町の事例を参考に作成）

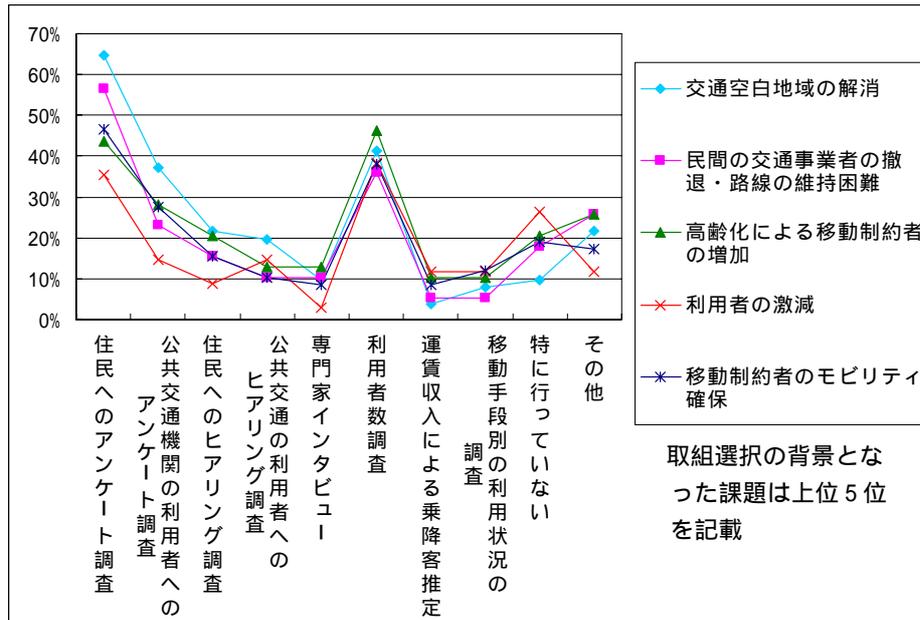
Q4 - 3 目的によって調査の仕方にも差があるのか。

➤ 動機・背景によって調査の仕方が異なる。

本調査で実施したアンケート結果から、取組選択の背景となった課題と検討時の調査内容の関係をみると、全体的な傾向として「住民へのアンケート調査」と「利用者数調査」が多いことがわかる。

また、課題別に見ると、市町村合併に伴う地域間の不公平感の解消では、「住民へのアンケート調査」を実施する割合が特に高い傾向がある。

< 取組選択の背景となった課題と検討時の調査内容の関係 >



2) 調査の手法

Q4 - 4 利用者のニーズを把握するためには、どのような調査を実施すればいいのか。

- 既存の交通サービスに対するニーズ：利用状況や満足度などアンケート調査が一般的であるが、より掘り下げてニーズを把握するためには、ヒアリング調査も有効。
- 潜在的なニーズ：アンケートで把握することが難しく、ヒアリング調査を行うことが一般的。ただし、ヒアリング調査は調査対象者数に制約があるため、アンケート調査との組み合わせで実施することが有効。
- 新たな交通サービスに対するニーズ：利用意向や利用条件などアンケート調査が一般的であるが、より掘り下げてニーズを把握するためには、ヒアリング調査も有効。
- また、ニーズの把握は、継続して行うことが重要。

利用者のニーズとしては、既存の交通サービスに対するニーズ、潜在的なニーズ（当該交通サービスをあまり利用したことがない人の意識下に埋もれているニーズ）、新たな交通サービスに対するニーズがある。

既存の交通サービスに対するニーズ

既存の交通サービスを利用しない(できない)理由や、現行のルート、ダイヤ、運行頻度、運賃水準などに対する満足度、評価を把握する。既存の交通サービスに対するニーズ把握にあたっては、アンケート調査を行うことが一般的であるが、より掘り下げてニーズを把握するためには、アンケート調査後に論点や仮説を明確して、ヒアリング調査を行うことも有効である。

潜在的なニーズ

交通サービスの活性化を図る上では、現在、利用されているニーズだけでなく、潜在的なニーズを把握することも重要である。当該交通サービスをあまり利用したことがない人にとっては、交通サービスそのものが未知であり、自分自身がニーズを認知していないことが考えられる。このようなニーズは、アンケートで把握することが難しく、グループインタビュー等のヒアリング調査を行うことが一般的である。

一方、ヒアリング調査では、調査対象者が限られるという制約がある。このため、一定のサンプル数は確保できるが、具体的なニーズを把握しにくいアンケートと、具体的なニーズは把握できるが、調査対象者数に制約があるヒアリング調査は組み合わせ実施することが重要である。例えば、アンケート調査で仮説や論点を抽出し、それをヒアリング調査でさらに深く検討することが考えられる。

新たな交通サービスに対するニーズ

導入を検討している新たな交通サービスがある場合は、その利用意向や利用条件(ルート、ダイヤ、運行頻度、運賃水準など)を把握する。新たな交通サービスに対するニーズ把握にあたっては、アンケート調査を行うことが一般的であるが(Q4 - 2 参照)、より掘り下げてニーズを把握するためには、アンケート調査後に論点や仮説を明確して、ヒアリング調査を行うことも有効である。

また、ニーズの把握は、継続して行うことが重要である。移動ニーズは不変ではないため、定期的な見直しを行う上でも繰り返し行うことが重要である。

知恵袋

ニーズ把握は繰り返し行うことが重要

- ・イーグルバス(株)(埼玉県)は、マーケティングの手法を導入してバス路線のダイヤの最適化を図っている。
- ・利用客が、現在のサービス水準をどのように評価しているのかを知るために、沿線地域の住民を対象にしたアンケート調査を実施した。
- ・アンケート調査の実施後に、ダイヤの改善を行い、その結果に対する満足度を把握するために再度アンケート調査を実施している。
- ・継続してアンケート調査を実施する中で、自由記述の欄において、利用者の本音が出てくるなど効果も現れている。

Q4 - 5 アンケート調査と運行した実績を比較すると、利用者が想定より少なかったという話を聞くが、そのようなことを無くするためにはどうすれば良いか。

- 単にニーズを把握するだけでなく、実際の移動実態（交通行動）を把握。
- 交通サービスを利用する可能性がある属性（移動制約者）に絞った調査。
- 調査の目的・背景（自治体の財政状況等）の丁寧な説明による安易な回答の抑制。

アンケート調査では、ニーズがあっても実際にはバスに乗らない可能性があることに注意する必要がある。このため、単にニーズを把握するだけでなく、実際の移動実態（交通行動）も把握することが重要である。

また、車を利用できる層などは、そもそも交通サービスを利用しない可能性が高いため、交通サービスを利用する可能性がある属性（移動制約者）に絞ったアンケートを行うことが有効である。

安易な回答（選択）を防止するためには、調査の設問において、調査の目的・背景（自治体の財政状況等）をしっかりと説明することも有効である。

Q4 - 6 地域交通の現状を把握しようにも、交通事業者のデータが入手できない。

- 交通事業者が検討の場に参加することはデータの提供を受ける上でも重要。
- 自治体からの補助を受けているバス路線は、補助額の算定のために乗車密度を把握している。

検討体制・組織に交通事業者がメンバーになっていなかったために、地域交通の現状に関するデータを得ることが難しかったという事例がある。この点からも、交通事業者が検討の場に参加することは重要である。

なお、自治体からの補助を受けているバス路線は、補助額の算定のために必要な乗車密度が把握されている。また、自治体がバスに乗り込み、独自にカウント調査を行っている事例もある。

Q4 - 7 施策の目的に応じて対象者を絞って調査を行うことは妥当か。

- 施策の対象（ターゲット）が定まっている場合は、その属性に絞った調査を行うことが必要。
- 当該施策の対象ではない人からのニーズは、実施段階で顕在化しない可能性がある。

アンケート調査では、ニーズがあっても実際にはその交通サービスを利用しない可能性があるため、利用する可能性がある属性（移動制約者等）に絞ったアンケートを行うことが有効である。

3) 調査結果の分析

Q4 - 8 調査によって得られた情報の分析により、どのようなことが分かるのか。

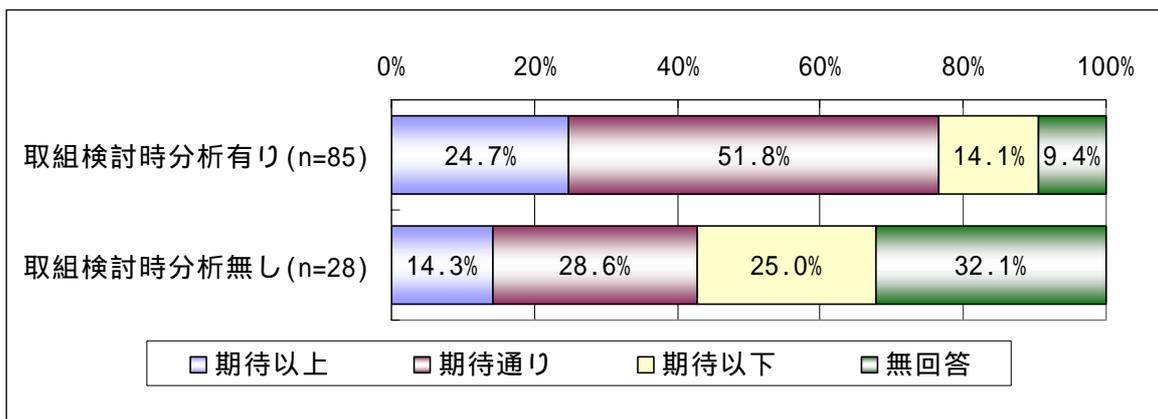
➤ ターゲット、ルート設定、サービス水準など具体的な事業計画を策定する上で貴重な情報が得られる。

本調査で実施したアンケート結果から、取組の検討時に調査分析を行った場合と、行っていない場合について、取組の効果の有無を比較してみると、取組の検討時に調査分析を行った事例では、「取組の効果が期待以上」及び「取組の効果が期待通り」となる割合が高いことがわかる。

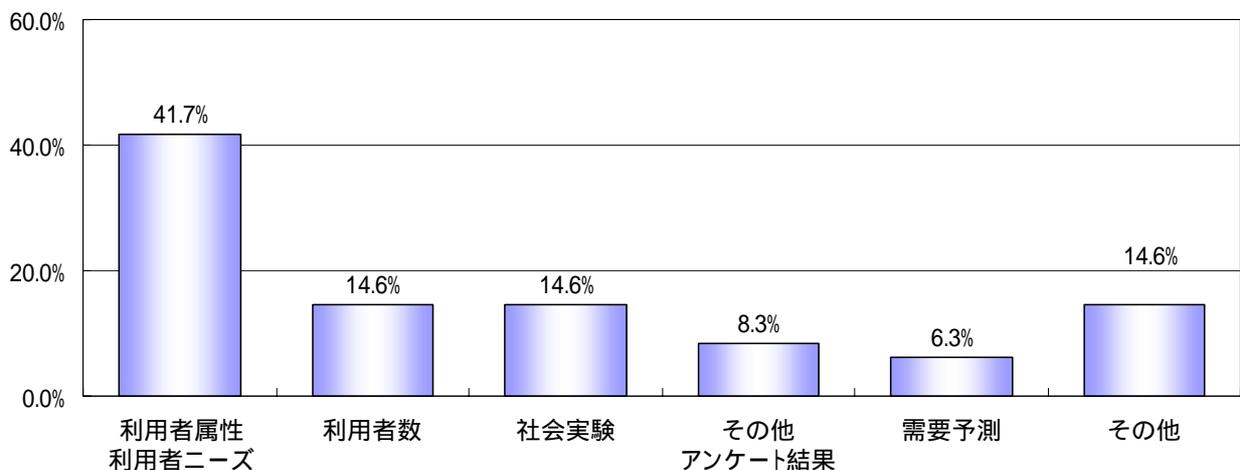
また、取組の検討時における分析結果の中で、取組の内容を検討する際に最も有効だった情報を見ると、全体的な傾向として「利用者の属性・利用者ニーズ調査」が多くなっている。

一方、取組の効果が「期待以下」であった事例について、その原因を見ると、住民の移動実態の把握が不十分であったり、適切な需要把握が行われなかったりするなど、検討時の調査分析が十分でなかったことが反省点として挙げられている。

< 検討時の分析の有無と取組の効果の関係 >



< 分析結果の中で取組の内容を検討する際に最も有効だった情報 >



< 調査・分析により得られた成果の事例 >

調査・分析内容	成果
市内の 3500 世帯を対象に、市民交通行動調査を実施した。これは、OD 調査であり、パーソントリップ調査のような設問設定をした。(茨城県鹿ヶ崎市)	幹線的な公共交通がない、中心市街地と新市街地を移動するニーズが高いことがわかり、コミュニティバスの路線設定に反映した。
市営バス、病院バスの乗降調査、市民アンケート調査、高校生交通手段アンケート調査、病院アンケート調査、SC 等アンケート調査を実施した。(富山県南砺市)	市営バスが通勤・通学にあまり対応していないことが課題としてうかびあがり、高校生や病院利用といったターゲットに設定につながった。
住民アンケートでは、世帯構成員の属性(免許やマイカーの有無を含む)、日常の交通行動、公共交通全般に対するニーズ(バス停までの距離・運行本数・利用料金)、デマンドシステム導入に対するニーズ(乗り換え・時間遅れ・事前予約への対応、料金)を把握した。(長野県木曾町)	「交通不便者」の公共交通を利用した日常の目的地として、「病院」「買物先」「学校」が大半を占めることから、特にこれらのニーズに対応した路線・ダイヤを設定するとともに、バスの運行本数は、日中なら 1 時間に 1 本程度で 7 割の住民が許容することなどがわかり、日中の幹線バスは、概ね 1 時間に 1 本ヘッド(間隔)とした。
バス利用者に対する満足度等のアンケート調査を実施した。(松山市)	「バスの運賃が高い」「本数が少ない」と言った声が大きかったことを受け、運賃の引き下げやシルバー定期券の新設、バス増便、バスロケシステムの導入等の取組を中心に実施した。
バスの利用者の属性を調査した。(大分市)	子供はほとんど乗っていないことがわかり、休日のファミリー割引制度の導入につながった。

< 調査・分析が不十分なことが取組の効果に影響した事例 >

事例の概要	効果	反省点
・車椅子対応の補助ステップの整備された小型バスで、中心市街地にある商店街、公共施設、病院等を結ぶルートを開設。(岡山県津山市)	利用者は予想に反して減少。 期待以下の効果。	・OD 調査や PT 調査によるニーズの把握が不十分であった。
・採算性の確保は困難であるが、地域住民にとって不可欠なサービスと位置づける「コミュニティ系」バスとして自治体が導入 ・従来のバスでは運行が困難であった地域や、公共施設、病院、商業施設など市民の生活に必要な施設間を運行。(大阪市)	期待以下の効果。	・アンケート調査では、「コミュニティバスが運行した場合、乗るか、乗らないか」を質問(当然「乗る」と回答するため、需要の過大推計につながる)。
・小型バスを活用した地域に密着した移動手段としてのコミュニティバスを運行。(大阪府守口市)	運行当初は、利用者が伸びたものの、最近では需要は頭打ち。	・アンケート調査では、「コミュニティバスが運行した場合、乗るか、乗らないか」を質問(当然「乗る」と回答するため、需要の過大推計につながる)。
・10 人乗りのジャンボタクシーによる運行。 ・バス停間距離を短くし、地域内の公共施設などをバス停として活用、運行全便を市民病院に経由させた。(静岡県袋井市)	利用者は予想に反して減少。 期待以下の効果。	・適正な需要把握ができないため、冗長な路線設定になってしまった。
・主に高齢者の利便を考慮し、旧輪島駅を起終点とした公共施設を巡回する循環系統の小型コミュニティバスだが、観光コースを経由する路線も設定されている。(石川県輪島市)	期待以下の効果。	・ダイヤ設定においては、厳密に調査などを行っていない(病院の受付時間に合わせるなどを考慮した程度)。

アンケートの設問項目の参考例は、p51～53 を参照

4) 調査経費

Q4 - 9 調査には経費が必要で、予算がないのでできない。

- 自治体の職員自らが作業を行ったり、地域の多様な機関との協働作業を行っている事例もある。
- 調査に活用できる国の支援制度がある。

効果的な施策を講じるためには、地域のニーズを的確に把握・分析した上で、それに合った計画を策定することが必要である。これを怠ると、逆にコスト高になってしまうリスクがある。従って、地域のニーズを的確に把握するための調査は必要不可欠と言ってもよい。そのための経費については、職員自らが作業をすることで必要最小限にする努力を行っている事例もある。

地域住民や市民団体が主体的に参画しているケースでは、集計作業に地域住民が携わった事例や市民団体が自らアンケート調査を実施している事例もある。

なお、これらは、単に経費の節減ということだけでなく、地域交通を自らが支えているという意識醸成や問題意識の共有の面から有効な事例であり、経費面の効果は派生的な効果であることに留意すべきである。((3) 予算[p45]を参照のこと)

また、調査に活用できる国等の支援制度がある(「 . 支援制度」を参照のこと)ことから、財源の一つとして活用することができる。

知恵袋 大学と連携して調査・分析を実施

- ・イーグルバス(株)(埼玉県)は、マーケティングの手法を導入してバス路線のダイヤの最適化を図っている。
- ・イーグルバス(株)は、送迎や観光バス等の経験はあったが、路線バス事業は未経験であり、教科書もなく、手探りの状態であったため、埼玉大学の久保田研究室と連携することとした。
- ・利用客がどのように現在のサービスを評価しているのかを知るために、沿線地域の住民を対象にしたアンケート調査を実施した。
- ・アンケートの設計、配布・回収は埼玉大学が行った。専門的なアドバイスを受けることができたほか、回収率を高める上でも、バス事業者が配布するより、大学の名前で配布することが効果的であった。
- ・また、京都府京丹後市では、丹後海陸交通(株)と共同運行を行っている「上限200円バス」のマーケティング調査として、産官学が連携して、市内の現地フィールドワーク調査を行った。
- ・学生及び大学機関による新たな提案を受け、それを施策に活かしていくことを前提として取り組んでおり、それぞれが真剣に協力し合った。
- ・龍谷大学の辻田准教授ゼミの市内高齢者へのアンケート調査では、車の免許返納に関して、施策実行にあたっての裏付けデータを調査・分析していただき、さらには、市内での同ゼミによる調査研究報告会では、観光施策との連携の必要性を、京阪神在住者の視点で提示していただき、今後の施策のバックデータとなっている。
- ・また、土木学会(関西支部)、近畿大学、神戸大学など、専門家のアドバイスを吸収し、まちづくりの観点で産官学の連携強化を図っている。

知恵袋

地域住民や学生がアンケート調査

- ・市が住民バスの運行計画を策定するために、アンケート調査を実施したが、住民に「地域の交通は地域で支える」という意識をもってもらう趣旨から、アンケートの配布集計作業に住民が参加した。(新潟市)
- ・高校生や大学生が研究活動の一環として、アンケート調査や乗降調査を行っている。(和歌山電鉄株(和歌山県))
- ・大分大学と連携してモニタリングのアンケートを実施した。この結果から、バスに乗ることが高齢者の社会参加機会になっていることがわかった。(大分県宇佐市)

Q4 - 10 調査費用は、どれくらいかかるのか。

- ▶ ケース・バイ・ケースであり、一概に言えないが、参考となるような類似事例の自治体に問い合わせることで把握できる。

調査費用は、内容によりケース・バイ・ケースであり、一概に言えないが、参考となるような類似事例の自治体に問い合わせ、調査内容(仕様)やコンサルタント等の委託先との役割分担、委託金額を把握することが考えられる。

また、コンサルタントへの委託の項目(仕様)としては、例えば以下のような内容が挙げられる。項目によって、自治体と委託先(コンサルタント等)との役割分担を行うことにより、委託費用を削減することができる。

< コンサルタントへの委託の項目(仕様)例 >

1. 地域の現況
 - (1) 位置的条件
 - (2) 人口の推移及び見通し
 - (3) 公共交通機関等の状況
道路 鉄道 路線バス その他民間バス スクールバス
コミュニティバス タクシー その他移送サービス
 2. 市民の公共交通に対する意識(アンケート)
対象: 3000人
方法: 郵送
内容: 公共交通機関の利用状況、公共交通機関に対する満足度
公共交通機関の利用条件(運賃等)
 3. 基本計画: 平成18~22年度の公共交通施策
 - (1) 基本的な考え方
 - (2) 将来像
 - (3) 施策の全体像
 - (4) 交通機関別施策の方針、目標
 4. 実施計画: 平成19年度事業計画
 - (1) 路線バス運行補助事業
 - (2) コミュニティバス運行事業
 - (3) スクールバス運行事業
- 現況調査やアンケート調査等の調査部分(1.及び2.)と、調査結果を踏まえた計画策定部分(3.及び4.)をあわせて委託することも多い。

5) 現状を的確に踏まえた課題の整理・具体化

Q4 - 11 現状の把握によって、取組の方向性はどこまで明らかになるのか。

➤ 現状の把握によって、仮説を立てることができる。

現状の把握によって、仮説を立て、その仮説を検証するための調査を行うなかで、何が必要なのか、何から優先的に実施しなければならないのかといった取組の方向性が明らかになる。

知恵袋 現状調査 仮説設定 検証の過程を経て有効な成果を得る

- ・ 埼玉県三郷市では、路線バスの再編案を検討するに当たり、4つの調査を行った。
- ・ 1つ目は、無作為抽出による調査であり、バスに対する市民の考え方を伺った。
- ・ 2つ目は、利用者調査であり、「公共施設循環型のバスは必要なのか」(公共施設を「はしご」的に利用するニーズは本当にあるのか)を検証するために行った。
- ・ 3つ目は、自転車駐車場の利用者調査である。これは自転車からバスへの転換率を調べるために行ったものである。この調査では、45%の方が「バスがないため自転車を利用している」ことがわかった。
- ・ 4つ目は、グループインタビューである。主婦層、子供、高齢者の3パターンに分けて行った。
- ・ このような過程を経て、各コミュニティ内をきめ細かく回り、高頻度で、短いルートで最寄りの鉄道駅にアクセスするバス、1路線だけでなく複数路線運行し、相互に連絡することによって、全体として一つの公共交通サービスを展開するシステムという方針にたどり着いた。

(5) 基本方針・達成目標の設定

1) 基本方針

Q5 - 1 基本方針として、何を決めればいいのか。

▶ 地域・まちづくりの観点から、地域交通サービスの充実により、どのような将来像（生活、活力、環境等）が描けるのかを示す。

交通サービスの利用の増加や交通サービスの事業性の改善など、交通施策の領域での方針ではなく、地域・まちづくりの観点から、地域交通サービスの充実により、どのような将来像（生活、活力、環境等）が描けるのかを示すことが重要である。

地域交通の計画は、他の政策分野の計画と独立で成立するわけではない。地域が目指す将来の姿に対し、下位計画として、都市計画、交通計画、医療計画、コミュニティ計画といったさまざまな分野別の計画が策定され、その中で地域交通の計画は、市町村が目指す姿のどの部分を、どのように実現するかを示すことが重要である。

知恵袋 まちづくりの面で様々な波及効果を評価した方針を設定

- ・京都府京丹後市では、公共交通の活性化で重要なことは、運行収支でその価値を判断するのではなく、まちづくりの面で様々な波及効果をもつことであると考えている。
- ・このようなことから、公共交通の施策「かきくけこ」として、次のような方針を掲げている。
 - か：観光・環境保全・過疎対策
 - き：協働体制の確立（地方自治体・市民・地元企業・運行事業者のそれぞれが、広域ネットワークでつながり、手を取り合う活動を進める）
客観的評価主義の確立（運行収支のみで良し悪しを判断しない）
 - く：車社会からの脱却（モビリティ・マネジメントの推進）
 - け：経済基盤整備・健康増進対策
 - こ：高齢者福祉・子育て支援・交通安全対策（子供からお年寄りまで、誰にも、やさしい公共交通の整備を進める）
交流人口の増加対策、国際化（外国人観光客の誘客）

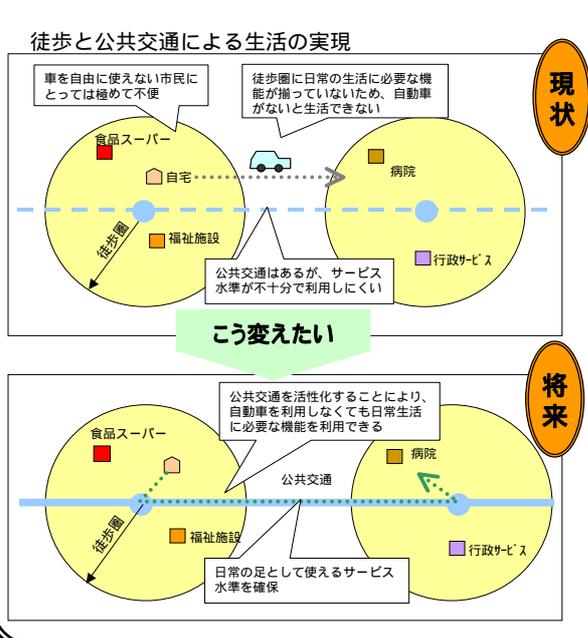
知恵袋 人々のふれあい・交流が促進され、持続可能な活力あるまちが形成されることを目指す

- ・愛知県三好町では、交通基本計画において、歩行者・自転車・自動車・公共交通などそれぞれの交通手段が共存でき、三好町に住む人、訪れる人、すべての人にやさしい交通環境の実現を目指している。
- ・このことによって、人々のふれあい・交流が促進され、持続可能な活力あるまちが形成されることを期待し、《“安全・安心・便利”な交通が継続するまち～人が優先された交通環境へ～》を基本理念として位置づけている。

知恵袋

コンパクトなまちづくりのための公共交通活性化を位置づけ

- ・富山市では、まちづくりの方針として、「鉄軌道をはじめとする公共交通を活性化させ、その沿線に居住、商業、業務、文化等の都市の諸機能を集積させることにより、公共交通を軸とした拠点集中型のコンパクトなまちづくり」の実現を目指している。
- ・富山市が目指すコンパクトなまちづくりは、生活者の視点を第一に打ち出し、自動車に依存しなくても日常の生活サービスを利用できる生活環境の形成を目指すものとしている。
- ・また、コンパクトなまちづくりを推進するため、都心、地域生活拠点等へ人口や都市機能の集積を図るとともに、郊外や中山間地域においては、地域特性に応じた生活交通の確保を目指すなど、富山市が目指す都市構造との関連で公共交通活性化の考え方を示している。



公共交通活性化計画の基本方針

【都心部や地域生活拠点における公共交通活性化の基本方針】

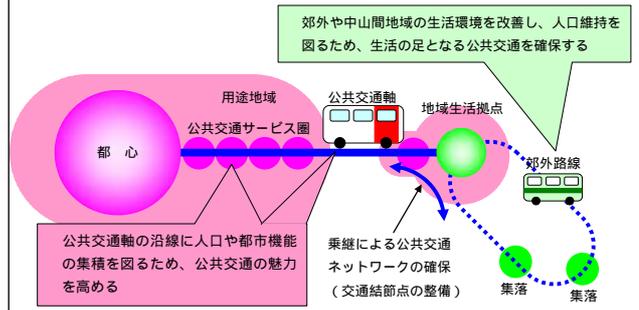
基本方針 公共交通軸の活性化によるコンパクトなまちづくりの実現

全ての鉄軌道と運行頻度の高いバス路線や地域生活拠点等と都心をつなぐバス路線の活性化により、沿線に人口や都市機能の集積等を図り、拠点集中型のコンパクトなまちづくりを実現します。

【郊外や中山間地域における公共交通活性化の基本方針】

基本方針 地域特性に応じた多様な生活交通の確保

郊外や中山間地域の生活環境を改善し、人口の維持を図るため、生活の足となる公共交通を確保します。



Q5 - 2 基本方針を決めるために留意すべきことは何か。

- 住民に分かりやすく、支持されるものであること。
- 利害関係者にとっても分かりやすく、問題意識に沿ったものであること。

基本方針は、住民に分かりやすく、支持されるものであることが重要である。そのためにも、地域・まちづくりや、住民の生活利便性の向上に必要な交通サービスの充実に対しては、自治体が積極的に関与する姿勢があることを打ち出すことが重要である。住民の支持があつてこそ、利害関係者との調整においても自治体のスタンスを主張することができる。

また、基本方針は、利害関係者にとっても分かりやすく、問題意識に沿ったものであることが重要である。このためにも、「地域のため」、「住民のため」といった広い視点で問題意識を共有しておくことが重要である。(Q2 - 6[p38]も参照のこと)

知恵袋

地域・まちづくりや生活利便性の向上に必要な交通サービスに対しては積極的に投資

- ・公共交通の活性化は単に利用者を増やすために取り組んでいるのではなく、人口減少と超高齢化社会に備えるために取り組んでいる。富山ライトレールの整備に際しては、当時、世の中に「赤字＝悪」という潮流があり、独立採算が無理な公共交通に対し、市が関与することを批判する指摘もあった。しかし、市長は「公共交通を事業の収支だけで論じてはいけない」という考えを持っており、市では公共交通をまちづくりの軸となる都市施設と捉えている。(富山市)
- ・公共交通は、医療や福祉、教育、観光等の利用に結びつける基礎的なインフラであると考えている。市町村合併を契機としたバスサービス網の再編にあたっては、従来の費用の枠にとらわれず、住民の視点に立って、交通サービスの水準や生活利便性の向上が必要と判断すれば、最低限必要な投資は行うという考えで取り組んだ。(長野県木曾町)

2) 達成目標

Q5 - 3 達成目標は、定める必要があるのか。

▶ 計画の策定、実施、評価を行う上で基準となる。

モニタリング、フォローアップ及びその評価に基づく改善を継続的に実施する(P D C Aサイクル)上で、評価の基準となる目標設定は重要である。

また、短期、中期、長期など時間軸に沿って目標を設定することで、関係者や地域の住民と共通の認識を確立することができる。

なお、支援制度においては、取組の事前評価の実施や定量的な目標値を掲げることが支援の要件となっている場合もある。

Q5 - 4 達成目標として、何を定めればいいのか。

▶ 地域交通サービスの充実により、どのような将来像(生活、活力、環境等)を目指すのかということと関連して設定する。

達成目標は、地域交通サービスの充実により、どのような将来像(生活、活力、環境等)を目指すのかということと関連して設定することが重要である。

例えば、キーワードとしては、住民の移動手段の確保、中心市街地活性化、環境問題対応、渋滞対策、観光振興などが考えられる。

また、目標は、達成度合を測るため、可能な限り定量化することが重要である。

但し、定量化にこだわり過ぎて、計測するためだけに毎回費用が発生することにならない様にすることも重要である。

関係者で共有したり、公表することを考えれば、目標としての分かり易さやモニタリング(観測)のし易さを考慮する必要がある。

< 目標値の設定事例 >

	目標値
埼玉県 三郷市	<p>地域交通の改善を図り、便利なバスができることによる生活の安心感を市民に持ってもらう等の視点から設定。</p> <p>利用者の満足度の向上</p> <p>バスの遅れ 5 分以内等の目標</p> <p>平均乗車人数を 15 人（交通事業者の目標）</p> <p>運行開始後、分社化による経営コスト低減で、12～13 人で採算性が取れることから下方修正、新規参入事業者においては 12 人（キロ経費単価が当初の予定より低くなったことにより、10 人に下方修正）</p> <p>自動車からの転換 20%、自転車、徒歩からの転換 30%</p>
富山市	<p>公共交通を軸としたコンパクトなまちづくりを目指す趣旨から、便利な公共交通沿線の居住人口を将来目標として設定。</p>
新潟市	<ul style="list-style-type: none"> ・住民バス：運行経費の 3 割を運賃収入等で賄うこと ・区バス：「収支率 30%以上」 ・基幹バス：「古町バス停の利用者を年間 600 万人」

Q5 - 5 達成目標を定めるために留意すべきことは何か。

- 目標の設定にあたっては、関係者間で協議し、合意形成を図ること。
- 掲げた数値は、どのような意味をもつのかを吟味して定めること。

設定された目標は、関係者間が合意し、共通の目標とすることが重要である。目標の設定にあたっては、関係者間で協議し、合意形成を図ることが必要である。

また、目標値は、そこで掲げた数値は、どのような意味をもつのかを吟味して定めることが重要である。

交通施策の実施は、すべてが一度に実施できるわけではなく、段階的な取組になることが想定される。このため、目標値についても、短期・中期等の達成段階を設定することが考えられる。

(6) 施策・事業の検討、選択

1) 代替案(選択肢)の検討・作成

Q6-1 施策や事業を選択するために、どのような検討が必要か。

「(4) 地域交通の現状の把握、分析による課題の整理・具体化」を参照のこと。

Q6-2 代替案(選択肢)は、何故複数必要なのか。また、いくつ用意すればいいのか。

- 事例等を表面的に模倣した取組や特定の交通モードありきの取組は、うまくいかないことがある。
- 代替案(選択肢)の設定は選択するためのプロセスの明確化(見える化)につながる。
- 現状案も含め3~4案程度設定することが考えられる。

先進事例等を表面的に模倣した取組や特定の交通モードありきの取組は、うまくいかないことが指摘されている。また、地域住民等に対する説明責任を果たす上でも、代替案(選択肢)を設定することは、取組を選択するためのプロセスの明確化(見える化)につながる。

代替案(選択肢)の数に関しては、特に決まりはないが、比較しやすさの観点からは2~3案程度が考えられる。この際、「現状のまま何も対策をしない」という案(現状案)も含める。また、現状案を示すことで、代替案を際立たせることもできる。

<交通モードの代替案の検討事例>

	概要
東京都台東区	<ul style="list-style-type: none">・交通不便地域の解消にあたっては、コミュニティバスだけを想定していたわけではない。・大学教授、運輸局、道路管理者、交通管理者(警察)等で構成された台東区公共交通施策事業化検討委員会では、福祉タクシー、大型のバスや中型のバス、地下鉄の延伸、路面電車等の様々なメニューを見比べながら、徐々にコミュニティバスという選択肢に至った。
富山市	<ul style="list-style-type: none">・JR 富山港線の廃止が表明されたことに対し、市では 高架化する、 廃止してバスで旅客輸送をする、 路面電車として再生するという案を比較検討した。
京都府京丹後市	<ul style="list-style-type: none">・当初、これまでの高額な補助金を廃止し、市独自のコミュニティバスを導入できないかということで検討が行われた。・結論としては、路線バスを、地域資源のひとつとして捉え、それを有効に活用して、いかにまちづくりを進めるかということになった。・なお、中山間地域は地形に起伏があり、小型車両が活躍する場面はある。また、デマンド(乗合)タクシーも便利であると思う。・しかし、まちづくり、地域振興まで考えれば、もっと路線バスを活かす場面がある。
大分県宇佐市	<ul style="list-style-type: none">・過疎地の利用形態をよく考えて全体のシステムを構築する必要がある。・コミュニティバスが必ずしも最適なシステムとも言えない。デマンド方式も検討に値する。・宇佐市の場合は、最初からコミュニティバスで実施したため、後からデマンドに変えにくい。週2便という運行で時間的に需要を集約しているため、比較的用户者は多い。一方、利用者が多いところでは積み残しが生じるケースもあり、効率的な運行計画が非常に難しい。

Q6 - 3 代替案(選択肢)となる施策や事業の特徴を教えてください。

- ▶ 需要：量的、時間的、地理的状况によって選択肢（交通モード、ルート、ダイヤ等）が異なる。
- ▶ 利用者：利用者が不特定多数か、特定されるかによって選択肢が異なる。
- ▶ 運行主体：運行の必要性（動機）や受益者等によって様々な主体が考えられる。

交通モードの選択

特定の交通モード（例えばコミュニティバス等）を前提とすることなく、交通ニーズに対応できる適切な交通手段を選択することが重要である。また、交通モード間の連続性確保・シームレス化により、体系的・階層的な地域交通網の構築を図ることも重要である。

交通手段の選択の視点としては、第一に需要があり、量的、時間的、地理的状况を踏まえた適切な輸送計画（交通モード、ルート、ダイヤ等）が重要になる。例えば、需要が分散している場合はデマンド型が有利となる。

第二は利用者であり、利用者が不特定多数か、特定されるかによって選択肢も異なってくる。例えば、需要が小さくかつ利用者が特定される場合はSTS等が考えられる。

第三は運行主体であり、運行の必要性（動機）や受益者等によって、NPO、住民団体（自治会等）、地元企業等、様々な主体が考えられる。（p10を参照のこと）

<交通モードの選択の視点>

交通モード	適用地域等
鉄軌道	・既存の路線が運行されている場合や、潜在需要も含めてある程度の需要が見込める場合
路線バス	
コミュニティバス	・採算性の確保は厳しいが、定時・固定ルートで一定規模の需要が見込める地域 ・既存の路線バスでは、カバーできない地域（道路幅員が狭いなど）
乗合タクシー	・コミュニティバスが必要なほどの需要はないが、定時・固定ルートで一定規模の需要が見込める地域
デマンド交通	・人口の配置が希薄で、需要が点在する地域
自転車	・地形的、気候的な制約が少ない地域 ・快適な走行環境が確保できる地域

地域が主体となって支えるものもある

タイプ	適用地域等
住民支援型	・地域住民が交通サービスを必要としている地域 ・住民が交通サービスを支援（回数券の購入、負担金等）する意思がある
住民、NPOなどによる運営	・定時・固定ルートで一定規模の交通サービス需要が見込める地域 ・地域住民が交通サービスを必要としており、さらに積極的に運営に関わる熱意をもっている ・サービスを支えるNPO等の組織が存在する
NPO等による有償移送サービス（STS）	・既存の公共交通機関では要介護者・身体障害者等に対する十分な輸送サービスが確保できない地域、または過疎地域 ・利用者が限定される ・サービスを支えるNPO、社会福祉公社等が存在する
車両の有効活用	・スクールバスや病院バス、企業の送迎バスなどが存在する ・本来の目的に支障をきたさない程度の需要であり、運行主体の協力が得られる
企業協賛による巡回サービス	・観光地、商業地など地域内を回遊する交通ニーズがある地域 ・地域のモビリティを確保しようとする意識をもった企業が存在する

取組内容の選択

本調査で実施したアンケート結果から、どのような取組が選択されているのを見ると、「多くの人に公共交通の利用を働きかけるためのポスター、チラシ等の作成」が最も多く、次いで「利用者の属性に合わせた運行時間帯の設定・見直し」、「均一料金の導入」、「他の路線や他の交通モードとの接続を考慮したダイヤ設定・見直し」、「きめ細かな停留所配置」等の順となっている。

<自治体等で選択されている取組の内容>

取組内容				×	総数
路線・アクセス向上	需要密度に応じた異なる交通モードの連携による地域交通体系の再編	7(1)	7(2)	4	18
	地域・都市構造の変化に対応したバス路線網の見直し	5(2)	12(5)	4	21
	きめ細かな停留所配置	15(7)	17(5)	10	42
	新規需要を開拓するための路線の新設	15(2)	16(8)	8	39
	新規需要を開拓するための新駅の設置	4(1)	5(3)	3	12
	中心市街地や公共施設などへの回遊性を高めるための路線の新設	14(6)	17(4)	5	36
	交通空白地域を解消するための路線の新設	14(6)	21(7)	6	41
	車内への自転車の持ち込み	1	4	2	7
	パーク&ライド、サイクル&ライドのための駐車場及び駐輪場の設置	7(1)	16(4)	6	29
	駅前広場等交通結節拠点の整備	4(1)	11(2)	2	17
	その他(バスレーン、鉄道や駐車場との接続を考慮した路線設定など)	2(1)	5(2)	4	11
	他路線との直通運転の実施	0	1	1	2
サービス改善	利用者の属性に合わせた運行時間帯の設定・見直し	21(6)	28(7)	10	59
	わかりやすいパターンダイヤの導入	15(2)	15(4)	6	36
	運行本数の増便	13(6)	19(8)	5	38
	他の路線や他の交通モードとの接続を考慮したダイヤの設定・見直し	13(1)	25(8)	6	45
	デマンド交通システムの導入	5(1)	6(2)	1	12
	バリアフリー車両の導入	11(3)	22(3)	7	40
	バス停留所への上屋、ベンチの設置などバス待ち環境の改善	9	12	7	28
	定時性を確保するために公共交通機関が優先的に走行できるシステムなどの導入	2	4	3	9
	付帯サービスの充実	5	7(3)	3	15
	その他(駅施設のバリアフリー化、女性駅長・女性ドライバーの採用など)	1(1)	4	3	8
	車両の冷房化	1	3(1)	1	5
	イベント列車の導入	2	4(1)	2	8
キャラクター列車の導入	2(1)	2	1	5	
運賃改善	需要を喚起するための運賃値下げ	8(5)	5(5)	4	17
	乗継割引券の導入	7	7	3	17
	ICカードや共通乗車券の導入	3(1)	10(2)	2	15
	均一料金の導入	17(5)	22(6)	8	47
	上限運賃の導入	2	4	2	8
	割引率の高い乗車券や回数券、定期券の導入	13(1)	21(5)	6	41
	公共交通利用に対する特典の付与	4(1)	5	2	11
その他(休日ファミリー切符、一日乗車券など)	1	5(1)	0	6	
情報案内・利	情報技術を活用した乗り継ぎ案内等のシステム整備	3	5(1)	0	8
	パスロケーションシステムの導入	4	6(1)	2	12
	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、チラシ等の作成	17(3)	36(12)	11	64
	モビリティマネジメント	3	14(2)	3	20
	地域住民の主体的な参画の促進	8(4)	17(4)	7	32
	その他(ホームページによる情報提供、公共交通マップの作成など)	2(1)	3(2)	1	6
関連施策	観光振興の取組との連携	7(2)	13(2)	5	25
	福祉施策との連携	4	9	7	20
	中心市街地活性化の取組との連携	9	12(2)	5	26
	その他(車内イベント、他社との連携企画など)	3	2(1)	1	7

は鉄道事業者のみの設問

()内の数字は、効果の要因となった取組数

は、効果の要因のみの回答が1件含まれている。

網掛けは、上位10位

：効果が期待以上
 ：効果が期待通り
 ×：効果が期待以下

2) 代替案(選択肢)の選択

Q6 - 4 選択するための比較・評価に当たって、どのような観点が必要か。

- 「モビリティの向上」、「採算性」、「その他社会的効果」といった切り口のほか、個々の評価項目を総合的に評価するための統合指標（費用便益比など）が考えられる。
- すべてを網羅する必要はなく、地域づくり・まちづくりの方針に合わせて指標を選択し、総合的に評価することが考えられる。

代替案（選択肢）選択の視点としては、「モビリティの向上」、「採算性」、「その他社会的効果」といった切り口のほか、個々の評価項目を総合的に評価するための統合指標も考えられる。

評価の指標としては、下記のようなものが挙げられるが、すべてを網羅するという趣旨ではなく、地域づくり・まちづくりの方針に合わせて指標を選択するとともに、地域住民の参加プロセスなども経ながら重み付けをして総合的に評価することが考えられる。

なお、指標の算出、比較にあたっては、それが集計評価であるか、個人や地域単位に焦点を当てた評価であるか、十分な注意が必要である。どちらを重視するかにより選択の結果が異なることも十分あり得る。このため、ひとつの指標で最適な評価が得られたとしても、個々の利用者の立場での評価（公平性の観点など）も考慮して判断することが重要である。

< 評価の視点と指標 >

視点	指標	方法
モビリティの向上	交通サービス非カバー率	・ 駅やバス停からの一定距離の圏域外の人口及びその割合を算定
	交通サービスによる等時間圏域	・ ある地点から交通サービスを使って一定時間で移動できる圏域の人口及びその割合を算定
	ネットワークとしての利便性	・ 利用者視点でのニーズ（目的地にスムーズに到達する等）に応えるネットワークが構築されているか 例：モード間の連携、結節点の改善、走行環境の状況等
	利用者数	・ 既存の調査結果から予測モデルにより推計 ・ 既存の調査結果及びアンケート調査により推計 ・ 類似事例のデータを利用して推計
	生活の質（暮らしやすさ）	・ 生活に必要なサービスへのアクセスが可能となる住民の割合を算定 ・ 総合的な生活環境の満足度について、アンケート調査により把握
	顧客満足度	・ 総合的な交通サービスの満足度について、アンケート調査により把握
収入と費用分担の関係	収入と費用	・ 収入と費用（見込み）を算出（収入は、自治体による負担等、住民の支払意思額等を反映した、運賃以外の収入もあることを考慮）
	リスク分担	・ リスクが、分担する主体の許容量に応じて配分されているか
その他の社会的効果	医療福祉コストの削減	・ 高齢者の外出行動等社会参加機会の拡大を通じた健康増進効果
	地域の活性化	・ 入り込み客、中心市街地等の売上げ、観光産業の売上げの変化を計上
	環境	・ 自動車交通から公共交通への転換に伴うCO2削減量
統合指標	交通事故削減	・ マイカーからの転換交通量による事故の削減
	一般化時間	・ 所要時間・待ち時間・乗り換え回数・運賃など、移動で生じる負担感を一つの指標に換算
	費用便益比	・ 費用は初期投資、運行経費等のランニングコストを計上 ・ 便益は時間価値、経済効果などによる評価のほか、アンケートによる非経済的価値（安心感等）の定量化（CVMによる貨幣価値換算）

Q6 - 5 施策や事業を選択するために留意すべきことは何か。

- 施策や事業の実施の段階では、多様な主体が関わることから、関係者の合意形成を図りながら選択することが重要。
- 財源の制約も考慮して、持続可能な施策や事業を選択することが重要。ただし、予算ありきで考えてはうまくいかないことに注意。
- 交通分野において、実行可能な代替案が見出せない場合は、他の分野の施策との分担の見直しを含めて検討することが重要。

施策や事業の選択にあたっては、「モビリティの向上」、「採算性」、「その他社会的効果」などの観点から総合的に評価することが重要である。

また、施策や事業の実施にあたっては、交通担当部署以外の関連部署（例えば道路管理者）や交通事業者、許認可権者等の多様な主体が関わることから、関係者の合意形成を図りながら選択することも重要である。

さらに、財源の制約も考慮して、持続可能な施策や事業を選択することも重要である。国の支援制度を活用する場合でも、支援期間が終了したあとの継続性を確保することが重要である。このため、財政部署との協議・調整も必要である。

なお、財源の制約を考慮するとはいっても、予算ありきでサービス水準等を決めてはならない。予算ありきで選択した取組は、利用者のニーズを満たすことができず、かえって無駄になる恐れがある。

一方、交通分野において、実行可能な代替案が見出せない場合も考えられる。この場合は、他の施策との分担の見直しを含めて検討することが重要であり、「(1)動機・背景」にフィードバックして、改めて交通施策で対応すべきかどうかの判断の見直しをする必要がある。

知恵袋

予算ありきの検討は落とし穴がある

- ・石川県野々市町では、バスの運行ルートを増設することとなったが、予算が増えなかったことから、車両を増やすことができず、既存のルートの便数を間引くことで対応してしまった。
- ・そうしたところ、サービス水準が中途半端になり、結局、全体として利用者数が減少してしまった。

(7) 計画の策定

1) マネジメント

Q7-1 計画を策定するに当たって求められる能力、留意すべきことは何か。

- 関係者からの多様な意見、本音を引き出すための、コーディネーターとしての能力。
- より効率的に検討などを進めるための計画技術。
- 計画部門と事業部門に分かれている自治体では、現場の課題を計画に反映する姿勢をもつこと。

担当者は、関係者からの多様な意見、本音を引き出すことが重要である。このため、検討の初期の段階において、コーディネーターとして議論をけん引する役割が求められる。

また、より効率的に検討などを進めるためには、計画技術についての知見も必要となる。(Q2-4 [p37]を参照)

さらに、自治体によっては、計画部門と事業部門が分かれているケースがある。そのような場合は、計画と事業の両部門が問題意識を共有しながら計画策定を行うことが重要である。計画担当者は、現場の課題を計画に反映する姿勢をもつことが重要である。

Q7-2 基本方針、達成目標の達成に向けた計画を作成したいが、どのようにすればいいのか。

基本方針、達成目標を作成する際にとりまとめた現状や課題に対して、どのように改善すればよいかを考える。

(「 . 実践例」を参照)

2) 運営主体

Q7-3 運営主体は、どのようにして決めればいいのか。

- 自治体、交通事業者、地域住民の関係主体間でよく調整し、合意しておくこと。

リスク(提供される交通サービスを持続的に運営する責任)は、関係主体全てに掛かるものであるが、運営形態によって、その軽重が異なる。提供する交通サービスの検討にあたっては、リスク分担について、関係主体間でよく調整し、合意しておくことが重要である。(p10を参照のこと)

Q7-4 「リスクの分担」とは、どういうことか。

- リスクとは、提供される交通サービスを持続的に運営する責任のこと。

リスクとは、提供される交通サービスを持続的に運営する責任のことであり、関係主体全てに掛かるものであるが、運営形態によって、その軽重が異なる。

えてして、リスク分担の意志や能力によって運営形態やモードの選択肢が絞られることもあり、代替案の選択にあたっては、特に留意が必要である。

Q7 - 5 利用者である住民がリスクを分担している事例があると聞くが、どのようにしているのか。

- ▶ 自治体が一定の支援を行いながらも、地域住民が主体となって生活に密着した地域交通サービスを運営している。

市町村の限られた財源の中で、今後の高齢化の進行による交通弱者の増加に対応するためには、すべての地域交通サービスを税金だけでまかなうことは困難であると考えられる。

このため、生活に密着した地域交通サービスについては、自治体が一定の支援を行いながらも地域住民が主体となって構築し、支えていくことが重要である。

知恵袋 地域住民が主体となって地域交通サービスを運営する仕組みを創設

- ・新潟市では、郊外において生活交通を維持確保するためには、地区住民の積極的・主体的な参加が必要であると考え、住民バス制度を創設した。
- ・制度の内容は、平日運行で1日10便（5往復）を限度に、運行経費の7割を上限に市が補助を行い、残りの3割は運賃収入等で賄うというものである。3割の部分は、運賃収入だけでなく、沿線企業からの協賛金などでも可能である。
- ・実際に住民バスを導入した地区では、運行経費の3割を確保するため、運賃収入のほかに、4自治会（約720世帯）で、世帯当たり年間1,000円を負担している事例もある。
- ・なお、3割という条件が厳しく、住民バスを導入しないところもある。平成17年4月にスタートしたが、その多くは廃止された路線を住民バスで代替する形をとるものが多い。

知恵袋 地域住民が主体となり、地域企業等の協力を得ながらバスを運営

- ・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。
- ・バスの運行経費は1ヶ月約90万円であり、そのうち運賃収入が約10万円となっている。残りの80万円は、市からの補助が約30万円、沿線の事業者等からの協賛金が約50万円となっている。
- ・協賛事業者は、スーパー、病院、介護施設等となっており、地域貢献ということで協力している。

3) 運行計画

Q7 - 6 サービス水準をどうすれば明確にできるのか

➤ 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組み合わせについてのデータを住民に提示し、それを住民が選択。

自治体の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。自治体の負担の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組み合わせについてのデータを住民に提示し、それを住民が選択することである。

(参考文献:「地域社会が保障すべき生活交通のサービス水準に関する研究 平成 19 年度研究調査プロジェクト報告書」、(財)国際交通安全学会、平成 20 年 3 月)

知恵袋

ニーズにマッチした運行により、撤退した路線バスの利用者を上回る

- ・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。
- ・これらの検討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。

知恵袋

無料運行から有料運行に変更したが、住民からの苦情はほとんどなし

- ・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。

Q7-7 交通モードの選択に当たって注意しなければならないことは何か。

- 「コミュニティバス」、「定時定路線運行」といった固定概念はもつべきではない。
- 他の交通モードも含め、ネットワーク全体として地域住民の利便性を高めること。

交通モードは需要密度等の地域に特性に応じて考えることが重要であり、「コミュニティバスでなければならない」、「定時定路線運行でなければならない」といった固定概念はもつべきではない。

また、一部の路線、区間だけを見て検討するのではなく、他の交通モードも含め、ネットワーク全体として地域住民の利便性が高まるよう注意しなければならない。

知恵袋 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）
- ・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）
- ・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）

知恵袋 デマンド交通を導入する場合は、定時定路線のバスと競合しないように注意

- ・石川県宝達志水町では、コミュニティバス導入後に、デマンド（乗合）タクシーを導入したところ、コミュニティバスの利用者数が減少となっており、コミュニティバスとデマンド（乗合）タクシーの競合が発生したことが原因と考えられている。

Q7 - 8 運行ルートの設定に当たって注意しなければならないことは何か。

- 住民の移動ニーズ、移動実態に合致しているか。
- ルートが冗長・複雑で非効率になっていないか。
- 定時性の確保ができるルートになっているか。
- 既存の交通事業者のルートと競合していないか。

利用者の目的（ニーズ）に合っているか

単に公共施設を結べばよいというものではない。公共施設を地域住民が本当に利用したがつているのか検証が必要である。

ルートの調整に関して、基本的には、自治体で方針を描いた段階で、関係者の集まりに入っていく、その中で調整することが有効である。

ルートの設定にあたり、住民の意見を反映することは重要であるが、白紙の状態で意見を聞くのではなく、住民にルートが設定できる条件を提示した上で議論してもらうことが重要である。

知恵袋 みんなが行きたい大規模商業施設を組み込んだ路線は利用者も増える

- ・イトーヨーカドーの他に、住宅地・学校・区画整理以前からのショッピングセンター（サンロード・サンワドー）等、多様なスポットを経由していることが利用好調の要因。（青森市）
- ・利用が好調な要因の一つには、バスが大規模 SC に乗り入れていることがある。誘致の当初からバスの乗り入れを協議し、店舗計画・設計にバス停の設置などを反映させた。（愛知県三好町）

知恵袋 あれも、これもではなく、バスを必要としている人にとって不可欠なルートを設定

- ・各集落の子供たちが小学校・中学校・高等学校に通える路線であることを基本とし、そこに観光スポットやホテル等の集客施設を經由させ、観光客も利用できるように工夫。(福島県北塩原村)
- ・バスに対する潜在需要があるにもかかわらず、廃止したバス路線に住民が乗らなかったのは、そもそも高齢者等にとって使いづらい路線だったと考えた。このため、運行ルートは、地域住民によるワークショップ型で検討した。従来の路線バスは幹線道路を走っていたが、そこまで高齢者が歩いて行くのは困難なため、生活道路を通るようなルートに変更した。(NPO 法人生活バス四日市(三重県))



- ・高齢者がターゲットであるため、バス停までの歩行距離が短くなるようルート設定
- ・この結果、所要時間は従前路線より長くなるが、高齢者は時間にゆとりがあるため、特に苦情はない(歩行距離が短くなることの方が重要)

ルートが冗長・複雑になっていないか

目標地点を最短で結ぶことが重要である。短いルートを高頻度で運行することが乗客にとって利便性が高く採算性も高い。

なお、高齢者等は時間に余裕があることから、入り組んだルートでも、乗りやすいところまでバスが出向く路線の方が好まれる場合もあり、あくまでも利用者のニーズを優先することが重要である。

また、利用者のニーズを優先するといっても、ある程度の意見の集約は必要である。すべてのニーズに応えようとしたあまり、かえって誰にとっても便利ではないルートになることもある。

知恵袋 住民のニーズに応えようとしたあまりルートの利便性が低下

- ・郊外の路線バス空白地域と中心市街地、病院等を結ぶコミュニティバス路線を開設したが、多くの要望に応えるために路線が複雑化してしまった。(長野県岡谷市)
- ・従来の路線バスでは、乗り入れが困難であった地域や病院等の市民利用施設を結ぶコミュニティバス路線を開設したが、ニーズを集約することが難しく、住民のニーズを聞きすぎて、かえって不便な路線になってしまった。(大阪市)

定時性を確保できるか

都市部の場合は、渋滞しているポイントをどのように外すか、自動車があまり走らないところにいかにバスを通すかを考慮することが重要である。

知恵袋 バスルートは混雑道路を避けることが重要

- ・バス路線の再編にあたり、運行ルートは、渋滞ポイントは避けるようにし、自動車があまり走っておらず、人がなるべく多く歩いている区間を選定した。バスが通行するのに最も良い道路は、車道 7m（2車線）に両脇 3m程の歩道がある道路で、自動車があまり通っていない道路である。（埼玉県三郷市）
- ・100円循環バスを導入したが、混雑する中心部を走行するため、定時性の確保が難しい。（京都市）

既存の交通事業者との役割分担

交通事業者との連携・協力関係の観点からは、既存の路線バス等とルートがかぶらないような配慮が重要である。役割分担、相乗効果が発揮できるルート設定が重要である。

道路交通に支障はないか

ルートの設定は、道路の状況（幅員等）や交通規制の状況など道路交通に支障を及ぼさないよう設定することも重要である。道路の通行に問題がないかどうかは、警察との協議も必要である。

採算性のみを考慮したルート設定は注意

市町村合併等を契機に路線を再編する場合、サービス水準の低下は避けるべきである。収支のみを重視した縮小均衡型の路線再編は失敗する可能性がある。

知恵袋 バス路線の再編は、従前のサービス水準は損なわないことが基本

- ・バス路線の再編にあたっては、既に利用している住民の方々の利便性を損なわないよう、基本的に従来の路線は存続させた上で、公共交通の空白地域を解消するために必要な路線を新設。（富山県南砺市）
- ・旧1市2町が運行していたバスのルートはそのまま残すこととし、従来の路線に加えて、公共交通の空白地域を解消するために2路線を追加した。路線バスから1km以上離れた地域（行政区）を公共交通の空白地域が解消できるようルートを決めた。住民の意向を踏まえて、地元に入って調整した上でルートも試験運行と本格運行とは、かなり変えている。より、乗りやすいところまでバスを入り込ませたりしている。（大分県宇佐市）

Q7 - 9 利用者にとってのモビリティ向上に配慮した仕組みには、どのようなものがあるか。

- 徒歩圏を考慮した高密度なバス停配置。
- 目的地（施設）への直接乗り入れ。
- スムーズに乗換えができるよう施設を改善。
- パーク&ライド、サイクル&（バス）ライド。

バス停配置

バス停配置は、徒歩圏を考慮した高密度な配置が有効である。また、自動車の交通量が少ない区間では、フリー乗降制の導入も有効である。

なお、バス停の配置密度が高密になるほど、運行速度は低下することから、表面的に先進事例を模倣するのではなく、利用者のニーズ（時間に余裕のある高齢者等の利用が多い路線なのか、速達性を重視する通勤者等の利用が多い路線なのか）を踏まえて検討することが重要である。

知恵袋

徒歩圏に配慮したバス停配置が重要

- ・住宅・商店密集地域が200m、それ以外の地域が概ね300m間隔。（茨城県土浦市）
- ・市街地が200m、市街地以外が400m間隔。（茨城県龍ヶ崎市）
- ・高齢者でも歩いて次のバス停へいけるよう、200mを目安に設定。（東京都台東区）
- ・自動車の交通量が少ない一部の区間において、フリー乗降を可能とした。（長野県木曾町）
- ・バス停は徒歩3～5分を基本に概ね300～500mの配置間隔としている。当初は300mを基本とする検討も行ったが、バス停配置が高密になるほど、運行速度が下がるというデメリットがある。三好町は地形が比較的平坦であるということもあり、最終的には300～500mの配置間隔となった。（愛知県三好町）
- ・住宅地近くでは、フリー乗降区間を設定し、高齢者等の利便性確保を図っている。（大分県宇佐市）

鉄道の新駅設置

人口や都市機能の立地からみて、一定の需要があるにも関わらず、鉄道駅がない場合は、新駅の設置を検討することが有効である。

知恵袋

新駅の設置で鉄道の利用を促進

- ・富山ライトレールの整備にあたっては、利用圏の拡大を図るため、徒歩圏を考慮し、概ね600m間隔で駅を配置することとした。このため、空白となる地域には新駅を設置した。(富山市)
- ・JR高山本線の増発社会実験では、利便性の向上に向けた増発以外の取組として、工業団地や住宅団地が整備されている地区に新駅を設置した。通常、新駅設置には、鉄道事業者との調整等ハードルが高く、時間もかかるが、社会実験駅(臨時駅)として市が整備費を負担することで早期に実現できた。(富山市)
- ・山形鉄道フラワー長井線では、観光地「あやめ公園」や工業高校に近くに新駅を設置した。設置にあたり、ホームなどの整備費用を市民の寄付金で賄ったほか、駅舎は工業高校の生徒による手作り、材料はPTAが負担するなど、住民参加による駅づくりを行った。(山形県長井市)

目的地(施設)への直接乗り入れ

車の魅力はドア・トゥ・ドアである。一方、公共交通の弱点は、公共交通を降りたところからの「足」の確保である。多くの人々が利用する施設には、直接、玄関口まで乗り入れることが有効である。

知恵袋

降りてから歩かせるのではなく、施設の玄関口まで乗り入れる

- ・イトーヨーカドーにおいては、店舗の目の前にバス停を設置しており、アクセスしやすくしている。(青森市)
- ・利用者の利便性を考慮し、弊社からお願いしてショッピングセンターの玄関口までバスが走行するようにした。(秋北バス(株)(秋田県))
- ・ショッピングセンターにバスロータリーを設置することについては、周辺道路の交通渋滞の発生が予想されることから、ショッピングセンターにバスが必要であると考え、交通対策課から開発事業者と市の開発担当に申し入れを行った。(埼玉県三郷市)
- ・バスはモールの正面玄関に直接乗り入れる構造となっている。これは、買い物袋を抱えて、離れたバス停まで歩くのは高齢者等には大変だからである。(愛知県三好町)

乗継の改善

バスと鉄道のシームレスな乗り継ぎは、ドア・トゥ・ドアの自動車に対抗する上でも重要な要素であり、交通結節点である中心駅から乗車できるようにしている事例や、鉄道駅や電停にアクセスするフィーダーバスの運行を行っている事例がある。また、電停と同一ホームにバスが乗り入れるなど、交通モード間のバリアフリーな乗り継ぎに配慮した施設計画をしている事例もある。

知恵袋

バスと電車の一体ホームにより乗り継ぎを円滑化

- ・富山市では富山ライトレールの整備にあたり、乗り換えの利便性への配慮から、富山ライトレールとフィーダーバスが一体ホームで乗り継ぎできるようにしている。



パーク&ライド

乗り継ぎの利便性を高める方法としてパーク&ライドがある。車社会の中で公共交通の利用促進を図る上では自動車との共存は有効な視点である。都市部など道路渋滞が顕著な地域では、鉄軌道のメリットが高まるためパーク&ライドが有効に働く傾向がある。

知恵袋

自動車と公共交通を共存させる取組が有効

- ・郊外の鉄道駅へのアクセス性を高めるため、パーク&ライドや乗合タクシーの運行を行った結果、パーク&ライドが最も効果があることがわかった。(富山市)
- ・再生を引き受けた北勢線の駅の立地環境は、道路が狭く、駐車場を確保できる余地がほとんどなかった。利用者の方々が行きやすい場所に駅を移動させるため、駅の統廃合は必要であった。駅の統廃合の結果、パーク&ライド用の駐車場が確保でき、駐車台数は平成15年で0台であったのが、平成20年には418台となった。(三岐鉄道(株)(三重県))
- ・鉄道沿線が丘陵地、山間地であり、バスの本数も少ないため、自動車で駅にアクセスするニーズが高いと考え、3ヶ月以上の定期券購入者に対し、パーク&ライド駐車場を整備。(神戸電鉄(株)(兵庫県))

サイクルパーク&(バス)ライド

バス停の利用圏は一般に、徒歩で5分程度、200~300m圏域と言われているが、自転車でアクセスできるサイクルパーク&(バス)ライド用の駐輪場を設置することで、利用圏域を広げることができる。

なお、サイクルパーク&(バス)ライドは、バス停が高密度な配置されている場合、期待するほどの効果が出ない恐れがあることに注意する必要がある。

Q7 - 10 ダイヤの設定にあたって注意すべきものは何か。

- 利用者の目的（移動ニーズ）にあった時間になっているか。
- 時刻表を毎回見なくても記憶できるほどのわかりやすさに配慮することも有効。
- 他の交通機関相互の連絡・乗継のための待ち時間が適切になるよう、利用者の利便性に配慮されているか。

利用者の目的（移動ニーズ）にあった時間帯になっているか

ニーズへの柔軟な対応と、わかりやすいダイヤ設定は、トレードオフの関係になることもある。ダイヤは地域交通サービスのコンテンツとして根幹的なものであり、地域住民が納得できるものとするのが重要である。

知恵袋 ターゲットに応じて、ダイヤ設定を工夫

- ・夏と冬で学校の時間割が違うので、それに合わせてバスダイヤを変更している。（福島県北塩原村）
- ・富山ライトレールは、通勤・通学時は10分に1本、日中は15分に1本、夜は30分に1本とした高頻度運行を行っている。15分に1本は、時刻表を見なくても気軽に利用できる運行間隔という考えからである。（富山市）
- ・バスのダイヤは、高齢者、通学者等の交通弱者がターゲットであることから、朝夕の通学・帰宅、病院への通院・見舞等に利用しやすい設定に努めた。（富山県南砺市）
- ・幹線バスについては、ダイヤを基本的に1時間ヘッド（間隔）とした。長野県木曾町では、JR中央線という幹線鉄道が存在するため、コミバスを二次的な交通と位置づけており、中央線やバスの他路線との接続を考慮し、かつ、学校や病院への利用時間に合わせるよう、ダイヤを設定している。（長野県木曾町）
- ・財源が限られているため、最低限のサービスではあるが、午前中の通院や昼間の買い物など高齢者の生活に合わせたダイヤとした。また、終点のスーパーでは、高齢者が買い物を済ませたあと、バスで帰宅できるよう、スーパーで40分待機した後、発車するダイヤとなっている。（NPO法人生活バス四日市(三重県)）

わかりやすさに配慮されているか

時刻表がなくても利用しやすいよう、パターンダイヤ（毎時10分など）を設定するなどの工夫も見られる。

他の交通機関との円滑な連絡・乗継が図られているか

ドア・トゥ・ドアではない公共交通は、乗り継ぎが必要になる場合がある。利用者の視点からは、出発地から目的地までの移動を、全体として円滑にすることが重要である。

このため、異なる交通モード間でダイヤの調整（例えば鉄道とバスとで待ち時間の少なくなるようなダイヤ調整をするなど）を行うことが重要である。

また、時間的な連続性の確保だけでなく、バリアフリーなど物理的な連続性も確保することが重要である。（p79の「乗継の改善」も参照のこと）

知恵袋

公共交通は利用者が降りたあとの行動も考えることが重要

- ・バスの利用者は、バスを降りたら移動が終わるのではなく、そのあとの移動がある。大手のバス事業者が撤退した路線を引き継いだが、バスと鉄道の乗り継ぎ（待ち時間）を改善したことで、利用者が増えてきている。（イーグルバス㈱(埼玉県)）
- ・鉄道との連絡強化を図るため、鉄道との接続を考慮したダイヤ改正を行った。（京都府京丹後市）

Q7 - 11 利便性と経費の抑制と、どちらを優先すべきか。

➤ どちらを優先すべきかという議論ではなく、地域住民の合意のもとで利便性と負担のバランスをどのレベルで選択するのかという議論とすべき。

乗ってもらうためには利便性が重要であり、地域交通サービスを持続可能なものとするためには経費も重要である。非効率な運行は改善する必要があるが、サービス水準を落とすような経費の抑制は結局のところ、利用者の減少につながる悪循環を引き起こす可能性がある。

利便性と経費の抑制と、どちらを優先すべきかという議論ではなく、地域住民の合意のもとで利便性と負担のバランスをどのレベルで選択するのかという議論である。このためには、自治体は地域交通サービスにどこまで支出できるか、また、地域住民はどこまで負担意思があるのかについて、必要な調査を実施するとともに合意形成を図ることが重要である。

サービス

Q7 - 12 輸送サービスを提供すれば、それで十分ではないのか。

➤ 顧客とのコミュニケーションも大切にしていくことが、リピーターをつくるポイント。

利用者と常に接する運転手の対応は、公共交通利用促進の要となる。運転手も、安全運転を第一にしつつ、顧客とのコミュニケーションも大切にしていくことが、リピーターをつくるポイントとなる。

また、観光との連携を図る場合においては、公共交通じたいを観光商品化し、「もてなし」のサービスを提供することが重要である。特に都市間を連絡する幹線である鉄道は、地域の観光振興を図る上で重要な資源であり、観光と連携した取組が効果的である。

さらに、車両の冷房化など乗り心地を快適なものとすることも重要である。

知恵袋

おもてなしに力を入れて地方鉄道を活性化

- ・北近畿タンゴ鉄道㈱(京都府)では、「おもてなし」に力を入れている。例えば、宮津線は平成19年から女性のトレインアテンダントを導入し（現在3名）観光案内サービスを行っている。
- ・その他、ペインティング列車の運行や花による駅舎の季節演出、駅ホームでの足湯の整備なども行っている。また、沿線の説明のためにゆっくり走ったり、停車したりすることもある。

車両

Q7 - 13 車両のデザインは何故必要か。

- 乗ってもらうためにはまず知ってもらうことが必要であり、そのための有効な手だてとなる。
- デザインは、住民が注目したり、身近に感じたりする方法の一つ。
- 鉄道の場合は、観光やイベント時にキャラクター列車などを運行する事例もある。

バスの場合、車両のデザインは、住民がバスに注目したり、身近に感じたりする方法の一つになる。子供が乗ってみたいと思うような、カラーリング等を工夫したデザインとした事例や、人目を引くように、レトロ調の車両を導入した事例がある。

また、鉄道の場合は、観光やイベント時にキャラクター列車などを運行する事例がある。公共交通の再生に取り組んでいる交通事業者の経験によると、鉄道はバス(観光・高速バスは除く)に比べて、車両を新しくした場合に利用者の増加につながりやすいという指摘がある。

知恵袋 地域の協力により車両を魅力化

- ・和歌山電鐵貴志川線(和歌山県)では、「いちご電車」や「おもちゃ電車」などのユニークな車両を導入している。
- ・「いちご電車」は、車両にいちごのデザインを施しているほか、「イチゴ狩り協会」とタイアップして、車内にいちごのプランターを設置したイベントなども行っている。また、車両の改良費用は、市民からの寄付金を募っている。
- ・「おもちゃ電車」は、地元のおもちゃ会社と協力して導入した。車内には、おもちゃ展示用のショウウィンドなどが設置されている。車両の改良費用は、企業の広告料で賄っている。

Q7 - 14 その他、車両を選ぶ条件として、どのようなものがあるか。

- 道路の幅員や沿道環境、地形(起伏)等を考慮して車両を選定。

小型車両を導入した理由としては、狭い道路でも対応できること、住宅地内を運行しても住民に圧迫感を与えないこと、中山間地域等では地形に起伏があったり、道路が狭小であることから大型バスが入れない集落が多いことなどが挙げられている。

運賃の設定・改善

Q7 - 15 運賃の設定のために、どのような検討が必要か。

- サービス水準を提示した上で地域住民の支払い意思額を把握。
- 受益者負担(運賃)の範囲、税金で賄う範囲をどのようにするのかの検討。

運賃は収入に直結するため、計画を作成する上で重要なポイントの一つである。運賃はサービスに対する対価であって、運賃そのものがサービスではない。提供しようとする交通サービスの水準との対応で運賃の水準を考えることが重要である。このため、計画段階や実証実験段階のアンケート等に基づき、慎重に判断することが重要である。

また、運賃ですべての運行経費を賄うことは困難であるため(賄うことができれば民間事業として成立する)、ある程度、税金を投入するという議論も出てくる。このため、受益者負担(運賃)の範囲、税金で賄う範囲をどのようにするのかの検討も必要である。

知恵袋

運賃は、住民の支払い意思を踏まえて設定することが重要

- ・バスの運賃は、運行経費や市の補助額などを勘案し、自治体と協議会で計算して設定。(新潟市、茅野山・早通生活交通協議会(新潟市))
- ・アンケートを実施したところバスの運賃は、短距離で 200 円、長距離で 300～500 円ぐらいが目安であるとの結果。その範囲を超えない運賃を設定することとなった。(長野県木曾町)
- ・「上限 200 円バス」の 200 円という料金は、市民へのアンケート調査に基づくものである。アンケートにあたっては、ニーズの精度を高めるため、バスを利用すると考えられる高校生や高齢者に対象を絞った。また、設問の際には、安易に低料金が回答されないよう、市の財政状況を詳しく説明した上で、料金水準を選択していただいた。さらに、運賃のケースごとに、従前の財政負担を維持するための必要な利用者数をシミュレーションし、「上限 200 円バス」を導入した際の利用者数の目標値も設定した。(京都府京丹後市)
- ・片道延長が 30 km 以上の路線も多く、高校 3 年間の定期券代が 100 万を超え、家計にとって大きな負担となり、マイカーで送迎する家庭が増え、バス離れの要因にもなっている。(兵庫県養父市)

Q7 - 16 運賃の設定方法には、どのような種類があるか。

➤ 利用者需要の向上や導入された目的により、均一制・区間制・ゾーン制などの運賃形態もある。

バスの運賃は距離に比例する「距離制」で、乗車距離に応じて運賃がわかりやすいということから基本とされているが、地域や路線の状況、利用者需要の向上や導入された目的により、均一制・区間制・ゾーン制などの運賃形態もある。なお、路線バスの場合、均一料金の導入には、国土交通大臣若しくは地方運輸支局長の認可が必要である。

また、多様な割引制度を発案し好評を得ている事例がある。

知恵袋

ゾーン制運賃の導入

- ・京都府綾部市では、交通事業者の破綻後に市独自のバス運行を導入することとしたが、その際、運賃はゾーン制を導入した。ゾーンの設定は、昭和 27 年の合併時の旧村単位を基本に、大まかなゾーンのイメージを設定した。
- ・市街地は 200 円均一としたほか、これまで最高 1,250 円の区間を 500 円にするなど、利用しやすい運賃に改めた。
- ・運賃に対しては、ある程度の受益者負担を考慮しつつも、空で走るくらいなら乗ってもらった方が良いという考えで、概ね値下げになるように設定している。

知恵袋

多様な割引制度の工夫により埋もれていた需要を喚起

- ・バス事業者と鉄道事業者が連携した乗継乗車券を導入した。(岩手県滝沢村)
- ・料金施策としては、回数券の購入に対する補助を行っている。JR高山本線を一度利用してもらうことが目的であり、代金の約25%を助成している。(富山市)
- ・年間定期(100日分の料金の365日利用)が大ヒット商品となっている。(万葉線(株)(富山県))
- ・需要喚起を図るため、割引率の高い回数券や定期券を導入した。平成17年以降の企画乗車券は11種類にも及び、なかでも平成19年10月販売を開始した「無記名全線パス」が好評である。(北近畿タンゴ鉄道(株)(京都府))
- ・市内のバスにおいて、土日祝日のファミリー割引制度を導入した。ファミリー割引制度は大人(中学生以上)1人に対し、子供(小学生以下)3人までのバス運賃が無料となるものである。事前調査では、子供はほとんど乗っていないことがわかっていたので、無料による損失はないと考えた。これは利用者増につながった。子供の乗車機会は1.7倍に増えた。子供のときにバスに乗る経験がなければ大人になっても乗らないと思う。試験的に導入し、効果が確認された後に本格実施した。(大分市)

Q7-17 既存の交通機関の運賃との調整は必要か。

- 自治体が関与する地域交通サービスと交通事業者が運営する地域交通サービスが、それぞれ役割分担し、ネットワーク全体として持続的に機能するためにも、既存の交通機関の運賃との調整は必要。

自治体、交通事業者といった複数の交通サービスを提供する主体が存在する場合は、それぞれが役割分担をして、全体として利便性の高いネットワークを構築することが重要である。

交通事業者との連携・協力関係の観点からは、自治体が関与する地域交通サービスの実施が、交通事業者の経営にマイナスの影響を与えないような工夫が重要である。

知恵袋

コミュニティバスと路線バスの運賃の水準を平準化

- ・コミュニティバスの運賃を100円としたことから、一般の路線バス(運賃は対距離制で最大480円)との格差が大きいことから、一般の路線バスについても、市が欠損を一部負担する形で、日中(8:00~17:00)の料金を最大200円とする上限運賃制を導入。運賃設定の根拠は、コミュニティバスの運賃が1乗車につき100円で、1回の乗り継ぎ(計200円)で龍ヶ崎市内の主要な交通結節施設へ行くことができることから、コミュニティバスと路線バスのどちらを利用しても、概ねの市内移動が200円で可能となるとの考えによる。(茨城県龍ヶ崎市)
- ・市町村合併後に旧市町村単位で運行していたコミュニティバスの運賃の統一や、路線バスの市内中心部での集中を解消するための再編を行った。この際、中高生に対しては、コミュニティバス、路線バス、鉄道も含め、定期代の補助を実施している。また、鉄道以外の交通事業者を対象に高齢者割引、障害者割引も実施している。(松江市)

Q7 - 18 交通事業者が運賃の改善に協力してくれない。

➤ 利用が見込めない場合には運賃を元に戻すことを協定等で明確にする。

利用が一定のライン以上を維持されれば運行を継続するが、利用が見込めない場合には中止する（トリガー方式）といった条件の下、一定期間の中で試験運行するのも有効な手法である。

知恵袋

値下げ後に利用者が増えない場合、元に戻しても構わないことを協定で締結

- ・金沢市は、交通事業者が運賃値下げのリスクを懸念していたため、運賃の値下げ後に利用者が増えない場合は、交通事業者が運賃を元に戻しても構わないことを協定として締結する方法を考えた。
- ・交通事業者は、一度、運賃を下げた後に、運賃を元に戻すと利用者から苦情がくるのではないかと考えていたが、その不安が協定を締結することにより払拭されたため、運賃の半額値下げに踏み切った。結果的には、利用者が2倍以上になる効果が出ている。

Q7 - 19 運賃の設定に当たって、留意すべきことは何か。

- 自治体の負担、利用者の負担が妥当と考えられる範囲で設定。
- 運賃を上げる場合には、サービス水準を上げるなど、全体として利用者のメリット、デメリットが相殺される工夫も重要。

運賃は、自治体の負担、利用者の負担が妥当と考えられる範囲で設定することが重要である。一度料金を決めると、なかなか値上げがしにくくなる。

運賃を上げる場合には、サービス水準を上げるなど、全体として利用者のメリット、デメリットが相殺される工夫も重要である。

知恵袋

近隣の自治体にならって運賃の値上げをしたところ利用者減に

- ・長野県伊那市では、近隣自治体のコミュニティバスの事例などから、サービス水準を変えずに、運賃の値上げを行ったところ、利用者が減少してしまった。

4) 利用促進策の作成

Q7 - 20 情報提供は、何故必要か。

- 公共交通を使っていない人にとっては、サービスの内容すらわからない。
- サービスを改善しても、周知されなければ、利用してもらえない。

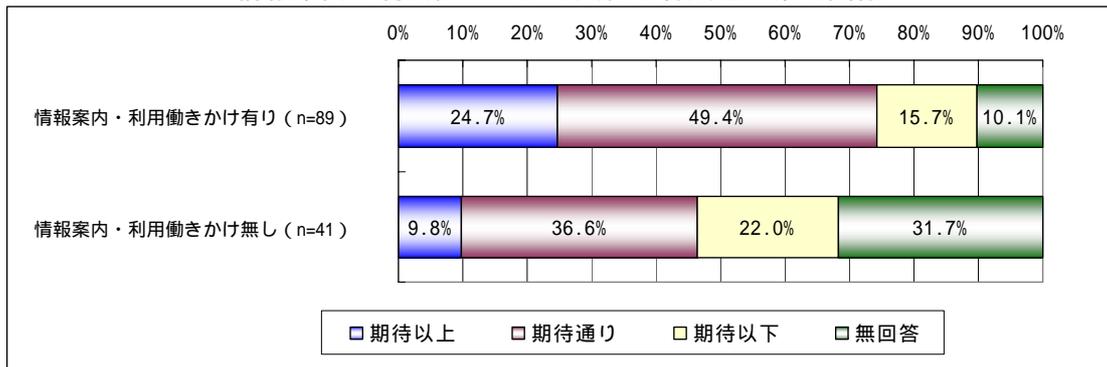
公共交通を使っていない人にとっては、自分の目的地に行くために利用できるバスがあるのかどうか、どこで乗ったらいいのか、どのバスに乗ったらいいのか、運賃はいくらくらいかかるのか、帰りの便はあるのか等、基礎的な情報すら知られていないのが現実である。

普段からバスに乗り慣れていない人には、バス停名を聞いても、それがどこなのか、目的地に近いのかどうかもわからないことに留意することが重要である。

また、ダイヤ等を改善したとしても、そのことが地域住民に周知されなければ、利用促進にはつながらないため、広く情報発信することが重要である。

本調査で実施したアンケート結果からは、情報案内や利用働きかけを実施することにより、当初の期待を上回る効果をあげる傾向がある。

< 情報案内や利用働きかけの実施の有無と効果の関係 >



知恵袋

ニーズも踏まえサービスの改善を図ったが周知不足で効果がいまひとつ

- ・福井県永平寺町では、アンケート調査の結果を踏まえ、コミュニティバスのルートの一部再編して鉄道駅への接続の向上を図ったが、地域住民への周知不足から利用者が増えなかった。

Q7 - 21 情報提供する内容や方法には、どのようなものがあるか。

- 時刻表、バスマップ等路線図、ホームページや携帯サイトによる運行情報提供。
- ポスター・チラシ、広報誌、マスコミ等によるサービス改善の情報提供。

時刻表

時刻表は、バス利用の最も重要な情報の一つである。また、同一の路線に、複数のバス事業者の路線バスがある場合、事業者ごとにバス停とバス時刻表があるのが一般的である。しかし、利用者から見れば不便であり、時刻表は一つにまとめる方が使いやすい。同じように、路線図やバス停を一つにまとめると、利用者にとってはより使いやすくなる。

バスマップ

バス路線とバス停、さらに運賃やお得なサービスなどの情報を分かりやすく示した「バスマップ」が有効である。

また、バスマップは、地図として位置関係がわかることが重要であり、デフォルメしたマップや地形、街区等が掲載されていないものは使いにくい。

ホームページや携帯サイト

インターネット、携帯電話は情報の媒体として普及しており、運行に関する情報提供を行う媒体として活用することが有効である。

運行状況

バスは道路事情により、どうしても時間通りに来ない場合もある。バス停での待ち時間に起因するストレスを緩和する上では、インターネットや携帯電話などにより、バスの運行状況（位置情報）を提供することが有効である。

ポスター・チラシ、広報誌、マスコミ等による利用喚起

ダイヤのサービス改善やバスを利用することのメリット等の情報は、広く地域住民に発信することが重要であり、ポスター・チラシ、広報誌、マスコミの活用など多様な媒体を活用することが重要である。

知恵袋

分かりやすい、使いやすい鉄道・バス時刻表を自治体が自ら作成

- ・京都府京丹後市では、これまでの路線バス時刻表は、すべてのバス停が掲載されていないことから、「バスに乗っていただく」という視点が欠けていると考えた。
- ・そこで、すべてのバス停が網羅された時刻表を作成し、全戸配布した。時刻表は年に2回の頻度で更新、発行している。
- ・当初、財政部署は、「時刻表の発行は、自治体の仕事なのか」と難色を示したが、時刻表は市民にバスを知ってもらうための施策であり、使いやすい時刻表を作成しないのは、「釣りをするのに餌がないのと同じだ」と説得した。
- ・時刻表の更新は、自治体職員が自ら原稿を作成し、印刷のみを委託している。[p45 参照]

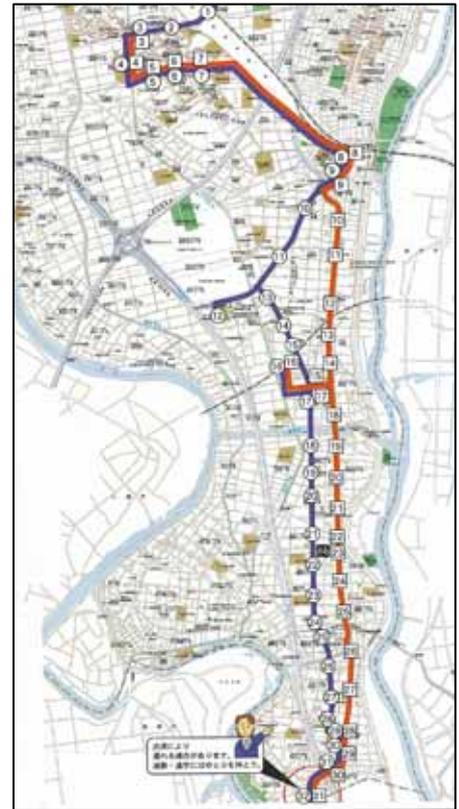


知恵袋

バスマップは地形地物がわかる地図をベースに作成することが重要

- ・埼玉県三郷市では、バス路線網の再編と合わせて、路線図や主なバス停の時刻表、運賃が掲載された「バスガイドブック」を作成し、全戸配布した。
- ・「バスガイドブック」には、市内を走るバス事業者すべての情報を掲載している。
- ・抽象的・模式的なバスマップ（路線図）では、どこのバス停が最も近いなどがわからず、利用者にとって使いにくいとの考えから、地形地物がわかる地図をベースにマップを作成している。今後は、更新作業の効率化（印刷費用の縮減）を図るため、Web 上での配信も検討している。

バス路線ガイドマップ



知恵袋

広報誌でバスを利用する生活シーンを情報発信

- ・京都府京丹後市では、バスを知ってもらうことが重要であると考え、折込チラシや毎月の広報誌で継続的に宣伝を行った。
- ・特に「生活の中でどのようにバスを利用するのか」を具体的にイメージさせることが重要であると考え、子供たちがバスに乗っている写真や、老人会がバスを利用している写真などを掲載した。



知恵袋

マスコミを積極的に活用して情報発信

- ・利用促進策は告知が重要であるため、プレスリリースや記者会見は積極的に行った。また、ファミリー割引の認知媒体を調べてみると、1位がバス車内、2位が新聞、3位が口コミであり、口コミまで普及すれば一気に広まる。(大分市)
- ・鉄道とバスの異業者連携による割引切符(すご e-きっぷ)の発売にあたっては、盛岡市長、滝沢村長、交通事業者による共同記者会見を開催した。(岩手県滝沢村)
- ・マスコミへのプレスリリースは、積極的に行っており、マスコミに取り上げられやすいように意識した資料作成を行っている。(高松琴平電気鉄道(香川県))

知恵袋

地域住民や民間主体で情報発信

- ・神戸市の「住吉台くるくるバス」は、民間事業者と地域住民が主体となって運行するコミュニティバス(神戸市からの補助はない)であり、「住吉台くるくるバスを守る会」が「くるくるバス通信」を発行して住民への利用促進を呼びかけている(神戸市)。
- ・青森県八戸市の南部バス(株)は、郊外の住宅団地とショッピングセンターを結ぶ路線を開設した。バス事業者は、専用チラシを作成し、沿線全世帯へポスティングするなど、積極的に利用促進を働きかけている。(南部バス(株))

Q7 - 22 利用者にとって「分かり易い情報」、利用者「利用してもらうための情報」とは、どのようなものか。

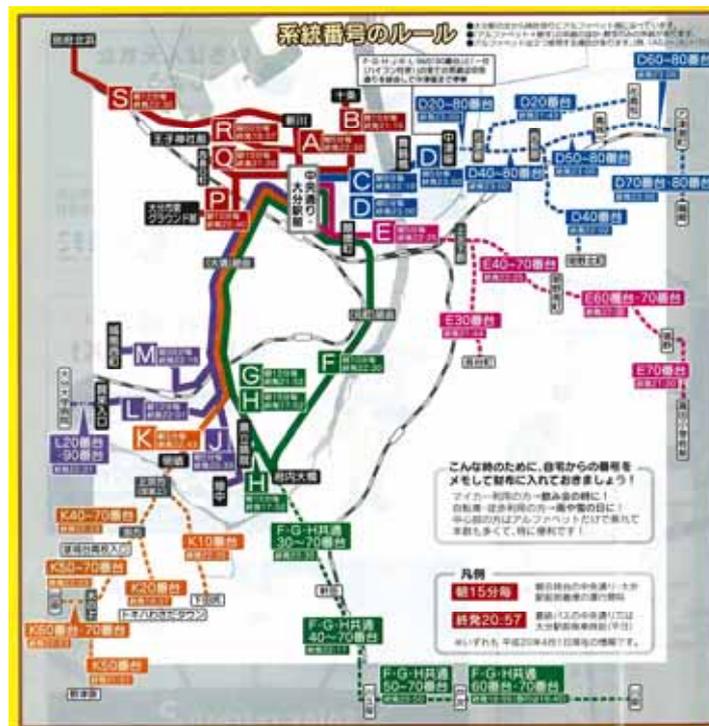
➤ 系統のネーミングや番号統一化、バス停名の工夫など。

系統のネーミングや番号統一化

複数のバス事業者が運行している場合、事業者の系統番号を統一化することで、あまりバスに乗り慣れていない人も、目的地までのバスを簡単に探せるように工夫することができる。

知恵袋 バスに乗り慣れていない人でも、バスの行き先がすぐわかるよう系統番号を統一

- ・大分市では、バスに乗り慣れていない人でも、バスの行き先がすぐわかるよう、市内の主要なバス事業者2社の系統番号を統一化した。
- ・統一化にあたっては、A、B、Cなどアルファベットを用い、大分駅を中心に方面別に記号を割り振っている。また、「1」は数字の「1」と間違えやすいため、使わないなどの配慮をしている。
- ・LED車両が普及していたことから、系統番号の統一化に要するバス事業者の負担は少なかった。一部、LEDが普及していない区間では、全部表示を書きえると経費的な負担が大きいため、従来の表示は残しておいて、別途「A」などを表示する看板を掲げる方法とした。



バス停名の工夫

バス停名を聞けば誰にでもその位置がわかるような「バス停名の工夫」も重要である。地域の人にしかわからないようなバス停名ではなく、誰もがわかる施設名などを使ったバス停名とすることが望ましい。

Q7 - 23 情報提供する内容や方法を検討するに当たって、留意すべきことは何か。

- 情報を更新する仕組みを整えること。

情報は更新することが重要である。このため、情報提供の仕組みを検討する際には、あわせて更新を含む運営コストをどのように調達するのも検討しておくことが重要である。

Q7 - 24 モビリティマネジメントは有効か。

- 一定レベル以上のサービス水準が確保されていれば有効。

モビリティマネジメントは、ある程度のサービス水準をもつ路線でないと効果がないという指摘がある（イメージとしては、20万人以上の都市との意見もある）。一定のサービス水準があってはじめて、情報提供や各種の利用に向けた働きかけも有効になると考えられる。

5) 調整

Q7 - 25 計画の策定のために、調整すべきことは何か。

- 施策や事業の選択では、関係者の合意形成を図りながら選択すること。
- 財源の制約も考慮して、持続可能な施策や事業を選択すること。

施策や事業の実施にあたっては、交通担当部署以外の関連部署（例えば道路管理者）や交通事業者、許認可権者等の多様な主体が関わることから、施策や事業の選択では、関係者の合意形成を図りながら選択することが重要である。

また、財源の制約も考慮して、持続可能な施策や事業を選択することも重要である。国の支援制度を活用する場合でも、支援期間が終了したあとの継続性を確保することが重要である。また、財政部署との協議・調整も必要である。

Q7 - 26 調整にあたって、留意すべきことは何か。

- 調整が必要な主体とは、当初から情報、課題意識を共有すること。

調整を円滑に進めていくためにも、調整が必要な主体とは、当初から情報、課題意識を共有することが重要である。そのためにも、検討体制・組織に参加してもらうことが重要である。

6) 他施策、他事業との連携

Q7 - 27 他施策、他事業には、どのようなものがあるか。

➤ 商店街活性化との連携、観光振興との連携、学校教育との連携など。

商店街活性化との連携

公共交通を利用することのメリットの付け方として利用頻度に応じてポイントが貯まり、それを商品券などに交換できるといった取組や、中心商店街などで買い物をした場合にバス利用に使えるポイントが貯まるなどの工夫が考えられる。また、イベントを行う際にバスを利用すると、特典を付けるなどの工夫も考えられる。

知恵袋

商業振興と地域交通サービスの連携

- ・商店街活性化を目的に、中心市街地を循環するバスを導入した。中心市街地へのアクセス手段としてだけでなく、何らかの形で商店街の活性化と絡めた事業が模索され、その結果、地域通貨を導入した。地域通貨の仕組みは、協賛店で1,000円以上の買物をすると、当日乗車証明券と引き換えに100円分の地域通貨がもらえ、乗車1回分の通貨として使えるというものである。地域通貨の導入効果としては、年間で約2万枚の利用があることから、1人当たり2千円の買物をした場合、4千万円の消費に結びついていると推計されている。(茨城県土浦市)
- ・ICカードでの運賃支払いは、約7割であり、現在、富山ライトレールのほか、フィーダーバス、中心市街地の循環バス、市の駐車場でも利用できる。また、現在、ICカードで買物をするとポイントが貯まり、ポイントがチャージ料金(入金)となる社会実験を行っている。(富山市)
- ・スーパーが「生活バスよっかいちスタンプカード」を発行している(「生活バス」利用者を対象に、レジでの精算後、1日1回1個のスタンプを押印し、月ごとのスタンプ押印数に応じて景品を進呈)。(NPO生活バス四日市(三重県))

観光振興との連携

人口減少社会を迎える中で、地域住民だけをターゲットとした運行は、いずれ利用者数の頭打ちになることが予想される。地域・まちづくりの方向性との整合を図りながら、地域交通サービスを観光振興等の活性化のツールとして活用する視点も重要である。

また、鉄道は、車内でのイベント等の開催ができるなど、車両自体が観光資源になる可能性も持っている。地方鉄道においては、鉄道の存在感をPRする上でも、車内でのイベント等の企画が有効である。

知恵袋

車内でのイベント企画により鉄道の存在価値を高める

- ・上田電鉄別所線(長野県)では、車内において、電車貸切ライブや演奏会、沿線写真撮影会など多様なイベントを企画、開催している。
- ・これらのイベント企画、開催は、地域住民が主体的に関与していることが特徴であり、集客効果を期待するといった、目先の利益だけではなく、「別所線では、常に何かをやっている」という情報発信を行うことで、地域における別所線の存在価値を高めることを狙いとしている。

学校教育との連携

子供のときからバスに乗っていないと、大人になっても乗らないという指摘がある。小学校と連携して授業でバスに乗る体験学習を実施することなどが考えられる。

Q7 - 28 他施策、他事業との連携を進めるに当たって、どのような検討、調整が必要か。

➤ 連携が必要な主体とは、当初から情報、課題意識を共有すること。

効果的な連携体制を構築するためにも、連携が必要な主体とは、当初から情報、課題意識を共有することが重要である。そのためにも、検討体制・組織に参加してもらうことが重要である。

7) 実証(社会)実験

Q7 - 29 実証(社会)実験を行う目的は何か。

➤ 計画の前提となる仮説を検証し、本格実施の前に必要な改善を行うためのデータを得るため。

取組の検討時において実施した地域住民のニーズは、必ずしも確実なものではないことから、実証(社会)実験により、計画した取組が住民ニーズに合致したものかどうか検証することが重要である。実証(社会)実験の結果を、本格運行時に反映することにより、より確かな効果が期待できる。

また、実証(社会)実験を実施するにあたっては、期間が短いと一過性のデータしか得られない可能性があることから、最低でも数ヶ月以上は行うことが重要である。

実験運行、試験運行でニーズを検証しながら、ルートやダイヤの変更など、改善を繰り返していることが利用者の増加につながっている事例もある。

なお、地域交通のサービスの維持に対する地域住民等の意識を高いまま維持することを意図して、敢えて「実証実験」の看板を下ろさない事例もある。

Q7-30 実証(社会)実験では、何を実施すればよいのか。

▶ 利用者数や、実際の利用者数から交通サービスに対する満足度、改善点を把握。

実証(社会)実験では、利用者について計画時の見込みと実態との間で乖離が生じているかどうかや、実際の利用者数から交通サービスに対する満足度、改善点を聞きだし、その結果を本格運行の際に反映することが重要である。

Q7-31 実証(社会)実験により把握したものを、どのように利用すればよいのか。

- ▶ 運行計画全般に反映。
- ▶ 利用者のニーズがなければ無理に本格化させないこと。

実証(社会)実験の結果は、ルート、バス停の位置・間隔、ダイヤ、運行本数、運賃体系、車両の見直しなどに反映することが考えられる。また、利用者のニーズがなければ無理に本格化させないといった姿勢も重要である。

知恵袋

実証(社会)実験を通じてよりよい地域交通サービスを実現

- ・実証実験期間中に、利用実態を把握するためのアンケート調査を実施 実証実験やその中で行われたアンケート調査、乗務員が毎日1周ごとにつけているカウント調査(他路線では年2回のみ)などから、両方向運行、運行間隔の短縮、運行時間帯の拡大などの取組が行われた。(岩手県交通(株)(岩手県))
- ・路線ごと・停留所ごとの利用者数を把握し、利用の少ない停留所等を割り出し、ルートの一部変更に応じたほか、利用者数の状況に応じて、適切な車両を割り当てた。当初、ジャンボタクシーで試行していた路線と小型バスで試行していた路線の利用者数の状況から、本格運行では車両の入れ替えを行った。(茨城県土浦市)
- ・コミュニティバス導入の実証実験の結果を分析・評価した上で、本格的な運行の可否を決定した。実験運行では土曜日にも運行したが需要が少なかったため本格運行では平日を基本とした。(富山県南砺市)
- ・始発と最終を一往復分増加する運行時間帯の拡大実験を行った。しかし、利用者意向調査の中では、需要自体はあったものの、新たに税金を投入してまで、運行時間帯を拡大する必要はないという意見が多かった。社会実験の結果を受け、運行本数を増やさずに時間帯を拡大したダイヤの全面改正を行った。社会実験の成果は的確に運行計画に反映させており、とりあえず実施しているわけではない。(愛知県三好町)

Q7-32 実証実験の実施経費は、どのように確保するのか。

国土交通省の支援制度は「支援制度」を参照のこと。

(8) 計画の実施、モニタリング・フィードバック

1) 計画の実施

Q8 - 1 計画の実施に当たって、留意すべきことは何か。

- 実証運行の成果を本格運行に反映させること。
- ニーズがなければ無理に本格化させないこと。
- 複数の交通モード間の連携を図ること。
- 沿線のまちづくりとの連携を図ること。

実証運行を行うケースでは、実証運行の成果を本格運行に反映させることが基本であるが、利用者のニーズがなければ無理に本格化させないといった姿勢も重要である。

運行頻度拡大の社会実験を行ったものの、実験期間中のアンケート調査で、「税金を使ってまで、これ以上サービス水準を上げる必要がない」という回答が多かったため、本格運行に至らなかった事例もある。

また、交通施策を実施するにあたっては、単独で実施するよりも、複数の交通モード間の連携や、中心市街地活性化や観光振興などその他のまちづくりとの連携を図ることにより、相乗効果や効果の早期発現を図ることが重要である。

Q8 - 2 実施に当たっての経費は、どのようにして確保すればよいか。

- 国等の補助制度を活用するほか、企業協賛金、住民協賛金も考えられる。

国土交通省の支援制度は「支援制度」を参照のこと。

また、国等の支援以外にも、運行費用に企業協賛金、住民協賛金などを運行費用に充当したり、公共交通マップの更新等情報提供に要する資金として企業からの広告料を充当している事例もある。

2) モニタリングの目的、内容

Q8 - 3 モニタリングを何故行う必要があるのか。

- 当初、取組の成果が現れなくても、見直すことで、徐々に成果が出てくることもある。
- 地域交通に対するニーズや、利用者のターゲットなどが変化している可能性もある。

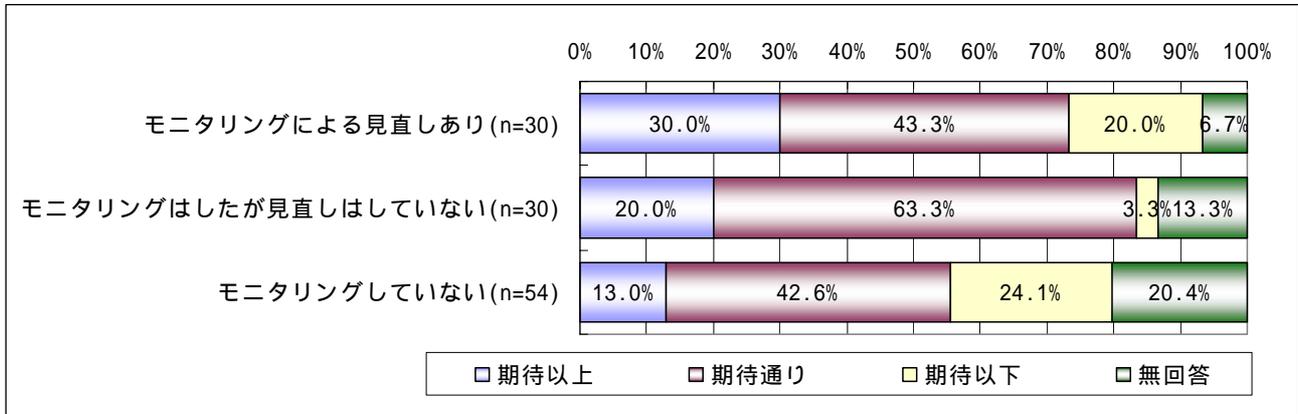
計画の実行性を高め、取組の効果的な推進を図るためには、進行管理が重要である。継続して調査することにより、何らかの変化を見ることが出来る。当初、取組の成果が現れなくても、ダイヤやルート等を見直すことで、徐々に成果が出てくることもある。

また、取組の実施直後と、一定期間を経た後では、地域交通に対するニーズや、利用者のターゲットなどが変化している可能性もある。

これらのことから、取組の実施後も、定期的に見直しを行っていくことが重要である。本調査で実

施したアンケート結果からは、モニタリングを実施し、その結果をもとに取組の見直しを実施することにより、当初の期待を上回る効果をあげる傾向がある。

< モニタリングの実施の有無と効果の関係 >



Q 8 - 4 モニタリングでは、何を行えばよいのか。

- 検討中や社会実験時の調査結果との比較を行うことから、同様の調査を行うこと。
- 改善点を発掘するためのデータを収集すること。

モニタリングでは、検討中や社会実験時の調査結果との比較を行うことから、同様の調査を行うことが重要である。

また、事前事後の比較評価だけでなく、ニーズの変化や取組に対する満足度など、改善点を発掘するためのデータを収集することも重要である。

3) モニタリングの手法

Q 8 - 5 モニタリングは、どのような方法で行えばよいのか

- 利用者数調査、利用者へのヒアリング調査、地域住民へのアンケート調査などがある。
- また、定期的に利用者の意見を把握するためのモニター制度も考えられる。

方法	概要
利用者数調査	・ 交通サービスの利用者数の調査。
利用者へのヒアリング調査	・ 交通サービスを実際に利用している人を対象に、サービスの現状（満足、不満足）について、聞き取りにより把握する調査。 ・ アンケートと比べて、より詳細な内容を把握することができる。
地域住民へのアンケート調査	・ 交通サービスを利用していない人も対象とするため、利用しない理由のほか、潜在的なニーズも把握することができる。
地域住民へのヒアリング調査	・ 利用しない理由のほか、潜在的なニーズについて、深く把握することができる。
モニター制度	・ モニター登録し、同一人物から改善等に対する評価や不満な点を把握

4) 効果の把握

Q8 - 6 把握すべき効果は、どのようなものがあるのか。

➤ 把握すべき効果は、検討時に設定した達成目標に基づいて測定する（Q5 - 4）。

Q8 - 7 効果の把握は、どのような方法で実施するのか。

➤ 効果の把握は、利用者数の把握やアンケート調査、その他統計指標の分析などにより把握。

< 効果指標と把握方法の例 >

指標	方法
交通サービス非カバー率	・ 駅やバス停からの一定距離の圏域外の人口及びその割合を算定
交通サービスによる等時間圏域	・ ある地点から交通サービスを使って一定時間で移動できる圏域の人口及びその割合を算定
ネットワークとしての利便性	・ 利用者視点でのニーズ（目的地にスムーズに到達する等）に応えるネットワークが構築されているか 例：モード間の連携、結節点の改善、走行環境の状況等
利用者数	・ カウント調査
生活の質（暮らしやすさ）	・ 生活に必要なサービスへのアクセスが可能となる住民の割合を算定 ・ 総合的な生活環境の満足度について、アンケート調査により把握
顧客満足度	・ 総合的な交通サービスの満足度について、アンケート調査により把握

知恵袋

マクロな分析によりモビリティマネジメントの効果を把握

- ・ モビリティマネジメントの効果は、取組以外の要因を排除することが難しいため、利用者数の推移によるマクロな分析を実施している。利用者数の減少トレンドを見ると、減少に歯止めがかかりつつあり、一定の効果が現れていると評価している。（大分市）

利用者数のカウント(実績)調査

Q8 - 8 利用者数の調査で、何が分かるのか。

➤ 取組の実施効果、見直し効果が出ているか。

取組の実施効果、見直し効果を把握するためには、その前後で利用者数を比較することがわかりやすい。ただし、利用者数といった量的指標だけで評価するのではなく、利用者の満足度など質的指標からの評価も合わせて実施することが重要である。

また、交通機関の乗降を詳細に把握する場合は、バス停・駅間、路線間の利用者数など基本的なデータが取得でき、これを基にダイヤの再検討や路線の見直しなどが可能となる。

Q8 - 9 利用者数の調査は、どのような方法で実施するのか。

- コミュニティバスや乗合タクシーの場合、運転手がバス停ごとに乗車・降車を記録。
- ICカードを導入しているケースでは、自動的に記録。
- バスに調査員が乗り込んで調査。

中・小型車両を用いたコミュニティバスや乗合タクシーの場合、運転手がバス停ごとに乗車・降車を記録しているケースが多い。

ICカードを導入しているバスのケースでは、乗車・降車時に、自動的に乗降データが記録され、バス停別・系統別の利用者数などが自動で蓄積される。中には、利用者の属性別（通勤・通学・高齢者、定期・定期外など）の細かい乗降データ（ODデータ）を把握できるシステムもある。初期投資としてはある程度の費用を要するが、モニタリングのための特別な調査が不要となり、低コストで効果的なPDCAサイクルを実践できるなど、長期的に見ればメリットが大きい。

また、ICカードには、公共交通機関だけでなく、商店街や大型店などでの買い物等でも使えるものもある。（地域商業や中心市街地の活性化に繋がっている事例はQ7 - 27[p93]を参照）

そうでない場合は、バスに調査員が乗り込んで調査するケースなどがある。乗降実態調査を独自に行っているバス事業者へのヒアリングでは、1週間もサンプリング調査をすれば、概ねの傾向はつかめるといふ指摘がある。

知恵袋

低コストで効果的なモニタリングを実施するためICカードシステムを導入

- ・日立電鉄交通サービス㈱(茨城県)では、日立市内の路線バスの利用者が、平成3年から平成19年の間に、約1/4にまで減少した。このため、バスの利用実態を細かく把握したいと考えていた。また、これまでのシステムが老朽化により更新の必要が出てきたことから、ICカードを使い、利用情報が詳細に把握できる新しいシステムの導入を検討した。
- ・システムの開発にあたっては、社内において、現場を熟知する運行計画部門と情報部門が連携し、どんな情報が必要かを固めた上で、システム会社と連携して開発を進めてきた。なお、100台のバスへの導入コストは、総額で約1億円程度である。

バス系統別乗降状況		系統・ダイヤ・停留所別乗降データ						
年	月	日	時間	系統	ダイヤ	停留所	乗車	降車
2001	06	06	06	3002	1409	東河内	10	0
2001	06	06	06	3002	1409	中里小前	0	0
2001	06	06	06	3002	1409	湯ヶ崎橋	0	0
2001	06	06	06	3002	1409	長埜入口	0	0
2001	06	06	06	3002	1409	深谷橋	0	0
2001	06	06	06	3002	1409	福平	0	0
2001	06	06	06	3002	1409	神井小学校前	0	0
2001	06	06	06	3002	1409	宮田町2丁目	0	0
2001	06	06	06	3002	1409	日立市役所前	0	0
2001	06	06	06	3002	1409	銀行前	0	0
2001	06	06	06	3002	1409	市民会館入口	0	0
2001	06	06	06	3002	1409	平和町	0	0
2001	06	06	06	3002	1409	日立駅	0	0
2001	06	06	06	3002	1409	整理券	0	0
2001	06	06	06	3002	1409	バスカード	0	0
2001	06	06	06	3002	1409	定期券	0	0
2001	06	06	06	3002	1409	運行開始時間	0	0
2001	06	06	06	3002	1409	運行終了時間	0	0
2001	06	06	06	3002	1409	乗車人員	10	0
2001	06	06	06	3002	1409	降車人員	0	0
2001	06	06	06	3002	1409	乗客数	10	0

Q8 - 10 意見の把握は、どのような方法で実施するのか。

➤ 利用者等の意見は、アンケート調査による把握のほか、運転手や現場のスタッフが苦情等の利用者の声を集めることも有効。

知恵袋 マーケティング手法を活用したバス路線の最適化

- ・イーグルバス(株)(埼玉県)では、運行ダイヤ最適化によるコストと品質の改善を目指して、路線バス事業の「見える化」、データを利用した収支と品質の改善、定量的評価と継続的改善を、それぞれマーケティングの導入、ITによるバスデータの取得・分析・評価、PDCAサイクルによる改善によって進める取組を実施している。
- ・路線バスの最適化の手順は、マーケティング手法を活用し、利用者がバスサービスの現状をどのように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、アンケートで取得する。これにバスの運行データ、収支のデータ(コストの制約条件)を勘案して新たな運行ダイヤを作成し、これを運行して、また利用者に評価してもらうことを繰り返し実施している。



知恵袋 利用者の声を集める目安箱の設置により迅速に対応

- ・高松琴平電気鉄道(株)(香川県)では、利用者の意向を密に、かつ常に把握するため、利用者の意見を集める「IruCaボックス」を設置した。
- ・寄せられた意見は全て公にし、全てに対して回答を行うことを徹底するだけでなく、社長も必ず朝の出勤後に目を通して見ている。
- ・また、月に1度、サービス改善委員会を開催し、社長出席のもとで現業の社員も会議に参加して、寄せられた意見について議論を行っている。現場を知っている者が参画していることから、マニュアル的な対応ではなく、現実に即した対応がより可能になるなど、効果が大きかったと評価されている。

5) 結果の活用

Q8 - 11 モニタリングの結果は、どのように利用すればよいのか。

➤ ルート、ダイヤ、運行本数の見直しなどに反映する。

知恵袋

モニタリングを通じてよりよい地域交通サービスや地域住民の意識喚起を実現

- ・コミュニティバスの運行から 3 ヶ月後に利用者アンケート調査を実施し、その後 6 年後に、同じ調査項目で利用者アンケートを実施した。アンケート調査の結果を受け、停留所を増設するとともに、コミュニティバスと鉄道との乗継を改善するような時刻の調整を実施した。また、乗降調査の結果を受け、路線についても、一部ルートの変更等を実施した。(茨城県龍ヶ崎市)
- ・コミュニティバス導入直後(翌年)と 6 年後にアンケート調査や、OD 調査、バス停での乗降数調査など現状の認識に力点を置いた利用実態調査を実施した。導入直後の調査で、運行時間帯に不満があるとわかり、新たな路線の開設の際には、その結果を反映させた。また、経由する施設についての見直しも実施した。(東京都台東区)
- ・運転手が何人乗車したのかを運行日誌に記録し、時刻表の見直しなどに対応させている。本格運行の 1 年後は、その結果を踏まえ、路線の利用状況に応じて便数の増減などを行った。また、目標として 1 便当たり 2 名以上としているので、それを下回る場合には、当該路線の住民に利用状況を報告して、これ以上の低迷はサービス水準の低下等につながることを指摘している。このあとに利用が増加する傾向が見られる。(富山県南砺市)
- ・アンケート調査は実施していないが、スタッフが利用者の声を聞くよう努めている。バス停の増設や路線の延長は、利用者の要望から出てきたものである。(NPO 生活バス四日市(三重県))

(9) 人材、計画技術の維持・向上

Q 9 - 1 総合交通の担当者に求められる能力(技術、交渉力等)は何か。

- 利用者の視点から地域交通のあり方を検討し、様々な関係者の中で中心的な役割を果たすこと。
- 地域のことを熟知している担当者がプロ意識をもって取り組むこと。

総合交通の担当者には、ニーズや課題の分析を行い、利用者の視点から地域交通のあり方を検討し、様々な関係者の中で中心的な役割を果たすことが求められる。

また、地域交通の検討には、どこから、どこへ人が移動しているのかなど、地域に密着した情報・土地勘が不可欠である。この点において、地域のことを熟知している担当者がプロ意識をもって取り組むことが重要である。

Q 9 - 2 計画技術を継承するためには、何をすればいいのか。

- 引き継ぎの充実のほか、不明な点は当時の担当者(コンサルタントや運行の委託事業者含む)に確認できるよう、情報が整理されていること。

自治体において計画技術を継承するためには、引き継ぎの充実(案件だけでなく計画技術も)のほか、不明な点は当時の担当者(コンサルタントや運行の委託事業者含む)に確認できるよう、情報が整理されていることが重要である。(Q 2 - 4 [p37]も参照のこと)

知恵袋

人事異動がある中でノウハウの蓄積に留意

- ・ 人事異動がなされる中で、バスの運行に関するノウハウを蓄積していくために、引継ぎ書がある。また、運行について、運行事業者の担当者が検討当初から変わらないため、当時の話を引き出しながら、ノウハウを蓄積している。検討当時の担当者は、まだ庁内におり、分からないことを伺うことはある。また、都との人事交流があったり、警視庁の方が出向されたこともあり、検討当時出向されていた方に話を聞くこともできる。(東京都台東区)

Q 9 - 3 外部専門家の支援を受ける場合、留意すべきことは何か。

- 自治体自身が仮説をもった上で、必要な技術的支援を仰ぐこと。
- 外部の学識者に対しては、地域の実情を理解してもらうこと。

コンサルタントへの検討支援の依頼を行う場合でも、自治体はすべてを依頼するのではなく、地域交通の検討主体は自治体自身であることを意識し、自治体自身が仮説をもった上で、必要な技術的支援を仰ぐことが重要である。

また、外部の学識者からの助言等を仰ぐ場合は、地域の実情を理解してもらうプロセスを経るなど、より有益な助言が得られるよう工夫することが重要である。

Q9 - 4 計画技術について、参考となる資料はどこにあるか。

▶ 計画技術について、参考となる資料があり、実践にあたって、活用されている。

これまでの実践例やそれを体系化した計画技術について、取りまとめた資料は、既に提供されている。

その中でも特に、国土交通省「地域公共交通活性化・再生への事例集」、国土交通省「総合交通メールマガジン」、国土交通省「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」は、情報源として、認知・活用されている資料である。

< 情報源となる資料の認知・活用状況 > (n=125)

情報源となる資料	認知	活用	活用/認知
国土交通省「地域公共交通活性化・再生への事例集」	59	33	55.9%
国土交通省「総合交通メールマガジン」	59	26	44.1%
国土交通省「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」	48	24	50.0%
(社)土木学会「バスサービスハンドブック」	22	11	50.0%
国土交通省「生活交通確保のための先駆的取組・活性化の事例」	16	7	43.8%
国土交通省「ベストプラクティス集 ~ 鉄道を元気にする34の取組 ~」	12	6	50.0%
国土交通省「全国のバス再生事例集」	25	6	24.0%
(財)運輸政策研究機構「これからの地域交通 - 調査・計画の手法と解決手法 -」	12	2	16.7%
国土交通省「旅客船活性化事例集 ~ ベストプラクティス ~」	2	1	50.0%
文部科学省「国内におけるスクールバスの活用状況等調査」	10	1	10.0%
その他	11	8	72.7%

卷末參考資料- 2

支援制度一覽

【モビリティ確保の観点での主な制度(主に陸上交通の公共交通分野)】

省庁・局	制度		名称	概要	所管・連絡先 参考 HP/URL
	法律・通達等	補助・支援			
国土交通省 総合政策局 事業総括調整官室 各地方整備局等	-	-	地域づくり情報局 地域づくり相談窓口等	・ 地域づくりに関する情報提供・相談窓口	国土交通省総合政策局事業総括調整官室 国土交通省各地方整備局等 http://www.mlit.go.jp/sogoseisaku/region/
国土交通省 総合政策局			地域公共交通の活性化及び再生に関する法律	・ 市町村を中心とした地域関係者の連携施策(地域公共交通総合連携計画の作成、地域公共交通特定事業の実施)により、地域公共交通の活性化及び再生を一体的かつ効率的に推進する。	国土交通省総合政策局交通計画課 http://www.mlit.go.jp/sogoseisaku/transport.html
国土交通省 総合政策局			「地域公共交通の活性化及び再生に関する法律」による協議会	・ 地域公共交通の活性化及び再生に関する法律第6条による会議。市町村が単独または協働で設置。地域公共交通の活性化及び再生に関する合意形成の場として活用する。地域公共交通総合連携計画の作成・実施のための協議・連絡調整を行う。協議会への参加要請に対して公共交通事業者や道路管理者等に応諾義務、協議会参加者に協議結果の尊重義務がある。	国土交通省総合政策局交通計画課 http://www.mlit.go.jp/sogoseisaku/transport.html
国土交通省 総合政策局			地域公共交通活性化・再生総合事業	・ 平成19年10月1日に施行された「地域公共交通の活性化及び再生に関する法律」を活用し、地域の多様なニーズに応えるため、鉄道・バス・タクシー・旅客船等の多様な事業に取り組む地域の協議会に対しパッケージで一括支援する柔軟な制度により、地域の創意工夫ある自主的な取組を推進する。	国土交通省総合政策局交通計画課 http://www.mlit.go.jp/sogoseisaku/transport.html
国土交通省 総合政策局			乗継円滑化事業	・ 「地域公共交通の活性化及び再生に関する法律」に基づく地域公共交通特定事業のひとつ。 ・ 接続ダイヤの改善、乗車船券の共通化、乗降場の改善などにより旅客の乗継円滑化を図る事業。	国土交通省総合政策局交通計画課 http://www.mlit.go.jp/kisha/kisha07/01/010209_2_.html

省庁・局	制度		名称	概要	所管・連絡先 参考 HP/URL
	法律・ 通達等	補助・ 支援			
国土交通省 総合政策局			公共交通利用推進 等マネジメント協 議会	<ul style="list-style-type: none"> 公共交通機関の利用促進等によりCO2排出量の少ない交通モード等への転換を図る、利用者サイド、交通事業者サイド双方をマッチングさせた実効性のある取組を促進するため、交通事業者、経済界、行政等による協議会を設置(平成17年3月)。「エコ通勤優良事業所認証制度」等により、自治体や企業等におけるエコ通勤の取組を推進。 	国土交通省総合政策局交通計画課 http://www.mlit.go.jp/sogoseisaku/transport/index.html
国土交通省 総合政策局 等			公共交通機関のバ リアフリー化関連 予算等	<ul style="list-style-type: none"> 鉄軌道関係 <ul style="list-style-type: none"> >鉄道駅移動円滑化施設整備事業費補助制度 >交通施設バリアフリー化設備整備費補助金制度 >地下高速鉄道整備事業費補助制度 >LRTシステム整備事業費補助制度 バス関係 <ul style="list-style-type: none"> >地方バス運行対策費補助制度 >公共交通移動円滑化設備整備費補助制度 <p style="text-align: right;">等</p>	国土交通省総合政策局安心生活政策課 http://www.mlit.go.jp/sogoseisaku/barrierfree/index.html
国土交通省 鉄道局 自動車交通局 航空局			公共交通機関のバ リアフリー化関連 税制	<ul style="list-style-type: none"> 以下の施策を講ずる事業者等に対して、所得税、法人税、固定資産税等の税制上の特例措置がある。 <ul style="list-style-type: none"> 鉄道駅のバリアフリー化 ノンステップバス、リフト付バスの導入 低床型路面電車の導入 バリアフリー化された航空機の導入 	国土交通省総合政策局安心生活政策課 http://www.mlit.go.jp/sogoseisaku/barrierfree/index.html

省庁・局	制度		名称	概要	所管・連絡先 参考 HP/URL
	法律・通達等	補助・支援			
国土交通省 都市・地域整備局			街路交通調査費補助制度 〔総合都市交通体系調査等〕	<ul style="list-style-type: none"> ・ パーソントリップ調査等の都市交通実態調査により、都市の交通実態を把握し、総合的な都市交通マスタープラン等を策定する調査や、都市圏が抱える交通課題に対応した特定の都市交通計画を検討する調査、都市・地域総合交通戦略策定調査等の街路事業調査に対する補助制度。 	国土交通省都市・地域整備局都市計画課都市計画調査室 http://www.mlit.go.jp/crd/tosiko/index.html
国土交通省 都市・地域整備局			都市・地域総合交通戦略の策定・推進体制	<ul style="list-style-type: none"> ・ 地方公共団体が中心となって関係者からなる協議会を設立。都市・地域総合交通戦略の策定・確実な推進等、都市・地域が目指す姿を実現するための総合的な交通のあり方や必要となる実施プログラムなどについての協議・連絡調整を行う。 	国土交通省都市・地域整備局街路交通施設課
国土交通省 都市・地域整備局	-		総合交通戦略推進事業	<ul style="list-style-type: none"> ・ 都市・地域総合交通戦略に基づき実施される LRT 等の公共交通の導入空間や交通結節点等の整備に関する複数の事業をパッケージで助成。 	国土交通省都市・地域整備局街路交通施設課
国土交通省 都市・地域整備局			先導的都市環境形成促進事業	<ul style="list-style-type: none"> ・ 集約型都市構造の実現に資する拠点的市街地等において、地区・街区レベルにおける先導的な環境負荷削減対策を強力に推進するため、計画策定、コーディネート及び社会実験・実証実験等に対する支援を行う。 	国土交通省都市・地域整備局街路交通施設課・市街地整備課 http://www.mlit.go.jp/crd/city/sigaiti/shuhou/ecomachi/ecomachi.htm
国土交通省 都市・地域整備局	-		都市交通システム整備事業	<ul style="list-style-type: none"> ・ 徒歩、自転車、自動車、公共交通など多様なモードの連携が図られた、自由通路、地下街、駐車場等の公共的空間や公共交通などからなる都市の交通システムを明確な政策目的に基づいて総合的に整備し、都市交通の円滑化を図る。 	国土交通省都市・地域整備局街路交通施設課 http://www.mlit.go.jp/crd/gairo/h20kettei/h20kettei.html から「1.総合的な都市交通の戦略の推進」をクリック

省庁・局	制度		名称	概要	所管・連絡先 参考 HP/URL
	法律・ 通達等	補助・ 支援			
国土交通省 都市・地域整備局 道路局	-		モノレール道等整備事業	<ul style="list-style-type: none"> 都市交通機関としてのモノレール、新交通システム及びガイドウェイバスシステムその他の軌道系公共交通機関(路面電車を除く)について、道路事業主体がその下部構造(インフラ部)を整備しようとする場合において、所要の支援を行う。 	国土交通省都市・地域整備局街路交通施設課 http://www.mlit.go.jp/crd/gairo/h20kettei/h20kettei.html から「1.総合的な都市交通の戦略の推進」をクリック
国土交通省 都市・地域整備局 道路局 鉄道局			LRT 総合整備事業	<ul style="list-style-type: none"> 都市内交通の改善、人と環境にやさしい都市交通体系の構築、利用しやすく高質な公共交通ネットワークの整備のため、鉄軌道事業者と地方公共団体等による LRT 整備計画に基づく事業に対し、一体的な支援を行う。 個別メニューとして、「路面電車走行空間改築事業」、「都市交通システム整備事業」、「LRT システム整備事業」がある。 	国土交通省都市・地域整備局街路交通施設課 http://www.mlit.go.jp/crd/gairo/h20kettei/h20kettei.html から「2.都市内公共交通機関への支援」をクリック)
国土交通省 都市・地域整備局			駅まち協働事業	<ul style="list-style-type: none"> 効率的な駅周辺の整備を行うため、関係者間で策定した合理的な計画に基づき都市施設と鉄道施設の整備を一体的に行う場合に、鉄道施設等の移設・改築に要する費用の一部を補助。 	国土交通省都市・地域整備局街路交通施設課 http://www.mlit.go.jp/hyouka/pdf/assess/16/assess42.pdf
国土交通省 都市・地域整備局 道路局			自動車駐車場の整備	<ul style="list-style-type: none"> 駐車場整備に係る法制度(国や自治体の責務等)、融資制度、補助事業、税制上の特例措置がある。 	国土交通省都市・地域整備局まちづくり推進課、街路交通施設課 国土交通省道路局路政課、地方道・環境課、有料道路課
国土交通省 都市・地域整備局 道路局			駐車場案内システム	<ul style="list-style-type: none"> 駐車場システムのうち、情報処理を行うコントロールセンターと情報提供装置は道路附属物として整備可能であり、街路事業等の補助対象。 	国土交通省都市・地域整備局街路交通施設課 国土交通省道路局地方道・環境課
国土交通省 都市・地域整備局 道路局			自転車駐車場の整備	<ul style="list-style-type: none"> 交通安全施設等整備事業、街路事業による補助制度、税制上の特例措置がある。 また、(財)自転車駐車場整備センターによる整備事業がある。 	国土交通省都市・地域整備局街路交通施設課 国土交通省道路局地方道・環境課
国土交通省 都市・地域整備局 道路局			交通連携推進事業 (交通結節点改善)	<ul style="list-style-type: none"> 交通結節点強化のための駅前広場、自由通路、交通連携情報施設、自転車駐車場等の整備に対する補助。 	国土交通省道路局企画課 http://www.mlit.go.jp/road/sisaku/tdm/Top03-02-01.html

省庁・局	制度		名称	概要	所管・連絡先 参考 HP/URL
	法律・ 通達等	補助・ 支援			
国土交通省 鉄道局			鉄道再生事業	<ul style="list-style-type: none"> 「地域公共交通の活性化及び再生に関する法律」に基づく地域公共交通特定事業のひとつ。 地域の支援により、事業の廃止届出がされた鉄道事業の維持を図る事業。 	国土交通省鉄道局 http://www.mlit.go.jp/kisha/kisha07/01/010209_2_.html
国土交通省 鉄道局			軌道運送高度化事業	<ul style="list-style-type: none"> 「地域公共交通の活性化及び再生に関する法律」に基づく地域公共交通特定事業のひとつ。 より優れた加速・減速性を有する車両を用いることなどにより軌道事業の質の向上を図る事業（LRTを想定）。 	国土交通省鉄道局 http://www.mlit.go.jp/kisha/kisha07/01/010209_2_.html
国土交通省 鉄道局			鉄道事業再構築事業	<ul style="list-style-type: none"> 「地域公共交通の活性化及び再生に関する法律」に基づく地域公共交通特定事業のひとつ。 最近の経営状況に鑑み、その継続が困難となり、または困難となるおそれがあると認められる旅客鉄道事業について、市町村等の支援を受けつつ「公有民営」方式等の支援構造の変更により、その路線における輸送の維持を図る取組について、法律・予算・税制特例・地方財政措置等を含むパッケージにより支援。 	国土交通省鉄道局財務課 http://www.mlit.go.jp/tetudo/index.html
国土交通省 鉄道局			鉄道軌道輸送対策事業費補助事業	<ul style="list-style-type: none"> 地域鉄道事業者が行う安全性の向上に資する設備整備等に対して支援を行うことにより、安全な鉄道輸送を確保する。 	国土交通省鉄道局財務課 http://www.mlit.go.jp/tetudo/index.html
国土交通省 鉄道局			鉄道事業法（第2種・第3種事業者の制度〔第2条〕、管理受委託制度〔第25条〕）	<ul style="list-style-type: none"> 鉄道事業の上下分離、鉄道事業の受委託により運営の安定化・効率化を図る。 	国土交通省鉄道局 http://law.e-gov.go.jp/htmldata/S61/S61H0092.html
国土交通省 鉄道局			地方中小鉄道助成	<ul style="list-style-type: none"> 踏切補助、災害補助 	国土交通省鉄道局財務課 http://www.mlit.go.jp/tetudo/
国土交通省 鉄道局			幹線鉄道等活性化事業（旅客線化）	<ul style="list-style-type: none"> 大都市における貨物鉄道沿線地域の活性化及び通勤・通学輸送力の確保を図るため、貨物鉄道の旅客線化工事を促進。 	国土交通省鉄道局幹線鉄道課

省庁・局	制度		名称	概要	所管・連絡先 参考 HP/URL
	法律・通達等	補助・支援			
国土交通省 鉄道局			幹線鉄道等活性化事業（乗継円滑化）	<ul style="list-style-type: none"> 鉄道利用者の乗継負担の軽減等を図るための、鉄道路線間における相互直通運転化や鉄道とバスの同一ホームでの乗継等のための鉄道施設の整備に対する補助。 	国土交通省鉄道局幹線鉄道課
国土交通省 鉄道局			鉄道駅総合改善事業（都市開発等と一体的に行う事業・連携計画事業）	<ul style="list-style-type: none"> 市街地再開発事業、土地区画整理事業等の都市側の事業と一体的に行われる鉄道駅のホームやコンコースの拡幅等、駅機能を総合的に改善する事業に対する補助。 都市生活・活動の中心である鉄道駅に、保育施設等の生活支援機能の集積・集約化を図ることを目的とし、地域公共交通活性化・再生法に基づく総合連携計画の枠組みを活用して、既存の鉄道駅の改良と一体となって、地域のニーズにあった生活支援機能を有する鉄道駅空間の高度化を図る。 	国土交通省鉄道局鉄道業務政策課
国土交通省 鉄道局			LRT システム整備事業	<ul style="list-style-type: none"> 低床式車両（LRV）や制振レール、停留施設その他 LRT システムの構築に必要な施設の整備に対する補助。 	国土交通省鉄道局財務課 http://www.mlit.go.jp/yosan/yosan08/yosan/sosikibetu2/tetsudo.pdf
国土交通省 鉄道局			都市鉄道等利便増進法	<ul style="list-style-type: none"> 既存ストックを有効活用した連絡線等の整備による速達性の向上及び周辺整備と一体的な駅整備による交通結節機能の高度化を推進することにより、利用者の利便を増進する。 	国土交通省鉄道局都市鉄道課 http://www.mlit.go.jp/kisha/kisha05/08/080131_.html http://www.jr-tt.go.jp/news/recruit/special/action.html
国土交通省 鉄道局			都市鉄道利便増進事業	<ul style="list-style-type: none"> 都市鉄道等利便増進法による国土交通大臣の認定を受けた計画に基づく都市鉄道施設の整備に対する補助。 	国土交通省鉄道局都市鉄道課 国土交通省鉄道局鉄道業務政策課

省庁・局	制度		名称	概要	所管・連絡先 参考 HP/URL
	法律・ 通達等	補助・ 支援			
国土交通省 鉄道局			鉄道事業法(乗継円滑化措置等[第22条の2])	<ul style="list-style-type: none"> 鉄道事業者は、利用者の利便増進を図るため、他の運送事業者等との相互協力のもと、国土交通省令で定める乗継円滑化措置を講ずるよう努めなければならない。 	国土交通省鉄道局 http://law.e-gov.go.jp/htmldata/S61/S61H0092.html
国土交通省 鉄道局			鉄道駅移動円滑化施設整備事業	<ul style="list-style-type: none"> 鉄道利用に係る高齢者・障害者等の利用の利便性、円滑性及び安全性の向上を図ることを目的として、鉄道駅における移動円滑化(バリアフリー化)のために必要となる施設の整備事業に対して支援を行う。 	国土交通省鉄道局鉄道業務政策課 http://www.mlit.go.jp/tetudo/index.html
国土交通省 鉄道局			交通施設バリアフリー化設備等整備事業	<ul style="list-style-type: none"> 鉄道利用に係る一般旅客、高齢者、障害者等の利用の利便性、円滑性及び安全性の向上を図るため、鉄道駅におけるバリアフリー化設備整備事業、耐震補強事業、及び生活支援機能整備事業に対して支援を行う。 	国土交通省鉄道局鉄道業務政策課 http://www.mlit.go.jp/tetudo/index.html
国土交通省 自動車交通局			地域公共交通会議	<ul style="list-style-type: none"> 道路運送法第9条による会議。地方公共団体の自主的な判断により設置。地方の需要に即した乗合運送サービスの必要性並びにこれらを行う場合における輸送の安全性及び旅客の利便性の確保に係る措置、その他の輸送サービスを実施するに当たり必要となる事項を協議。 	国土交通省自動車交通局旅客課 http://www.mlit.go.jp/jidosha/index.html
国土交通省 自動車交通局			道路運送高度化事業	<ul style="list-style-type: none"> 「地域公共交通の活性化及び再生に関する法律」に基づく地域公共交通特定事業のひとつ。 交通規制など道路交通の円滑化に資する措置と併せて大型のバスを用いることなどにより、バス事業の質の向上を図る事業(BRT、オムニバスタウンを想定)。 	国土交通省自動車交通局 http://www.mlit.go.jp/kisha/kisha07/01/010209_2_.html

省庁・局	制度		名称	概要	所管・連絡先 参考 HP/URL
	法律・ 通達等	補助・ 支援			
国土交通省 自動車交通局			バス運行対策費補助金	<ul style="list-style-type: none"> 地域住民の足として必要不可欠な生活交通を維持・確保するため、広域的・幹線的なバス路線の運行により生じる欠損及びバス車両の購入費等について、都道府県と協調して補助する。 	国土交通省自動車交通局旅客課 http://www.mlit.go.jp/common/000017051.pdf
国土交通省 自動車交通局			バス車両に対する 税制・融資支援措置	<ul style="list-style-type: none"> 交通施設機関のバリアフリー化関連税制 地方バス路線維持費補助金の交付を受けて取得する乗合バス車両に係る自動車取得税の非課税措置 ノンステップバス、リフト付きバス等の整備に対する日本政策金融公庫の融資制度 	国土交通省自動車交通局旅客課 http://www.mlit.go.jp/jidosha/topbar/zei/mokuji/2zei.htm
国土交通省 自動車交通局			自動車運送事業の 安全・円滑化等総合 対策事業	<ul style="list-style-type: none"> 関係地方公共団体と協力して実施する、オムニバスタウン総合対策事業、交通システム対策事業等に要する経費の一部を補助。 	国土交通省自動車交通局 http://www.mlit.go.jp/yosan/yosan08/yosan/sosikibetu2/jidousha.pdf
国土交通省 自動車交通局			公共交通移動円滑 化事業	<ul style="list-style-type: none"> 本格的な高齢社会の到来や、マイカー普及の進展に伴う都市部の交通渋滞等の諸課題に対応し、「どこでも、だれでも、自由に、使いやすく」というユニバーサルデザインの考え方を踏まえ、高齢者、障害者等の移動制約者を含めた誰もが公共交通機関を円滑に利用できるようにするため、ノンステップバスの導入、福祉輸送普及促進モデル事業等公共交通機関の利便性の向上を図る施策、バス・鉄道等相互の広域的な共通ICカードの普及促進及び公共交通機関相互の乗継ぎ円滑化を図る施策等に要する費用の一部を補助する。 	国土交通省自動車交通局旅客課 http://www.mlit.go.jp/yosan/yosan08/yosan/sosikibetu2/jidousha.pdf
国土交通省 自動車交通局			低公害車普及促進 対策費補助事業	<ul style="list-style-type: none"> 地球温暖化対策、大都市地域等における大気汚染対策等の観点から、トラック・バス・タクシー事業者を中心に、CNGトラック・バス、ハイブリッドトラック・バス・タクシー、電気自動車の導入に対する支援を行うことにより、環境対応車の普及促進を図る。 	国土交通省自動車交通局総務課企画室 http://www.mlit.go.jp/jidosha/kanky.html

省庁・局	制度		名称	概要	所管・連絡先 参考 HP/URL
	法律・通達等	補助・支援			
国土交通省 各地方運輸局	-	-	新規事業アドバイザー	<ul style="list-style-type: none"> 新規事業開始や新規サービスの展開等、事業者の積極的な事業展開を支援するための相談窓口 各地方運輸局、神戸運輸管理部、沖縄総合事務局に新規事業アドバイザーを置き、様々な相談に対応。 	国土交通省各地方運輸局等
国土交通省 各地方運輸局	-	-	地方鉄道活性化支援相談窓口	<ul style="list-style-type: none"> 地方鉄道の活性化に取り組もうとする事業者や地方自治体の関係者に対して幅広い情報提供や助言等を一元的に行う相談窓口を設置し、地方鉄道の活性化に係る支援メニューが各地の実情に合わせて効果的に活用されるよう支援。 	国土交通省各地方運輸局鉄道部計画課

【国土交通省以外が所管する活用可能な制度】

省庁・局	制度		名称	概要	所管・連絡先 参考 HP/URL
	法律・ 通達等	補助・ 支援			
総務省 地域力創造グループ			定住自立圏構想の 推進支援	<ul style="list-style-type: none"> 「集約とネットワーク」の考え方に基づき、圏域全体で暮らしに必要な都市機能・生活機能を確保していく取組を支援するため、定住自立圏形成協定を締結し、定住自立圏共生ビジョンを策定した中心市及びその周辺市町村の取組に対して、必要な財政措置を講じる。 	総務省地域力創造グループ http://www.soumu.go.jp/menu_03/shingi_kenkyu/kenkyu/teizyu/index.html
経済産業省 中小企業庁 経営支援部			戦略的中心市街地 商業等活性化支援 事業	<ul style="list-style-type: none"> 中心市街地の活性化に関する法律による認定を受けた中心市街地活性化基本計画に基づき実施する商業施設又は商業基盤施設の整備事業及び商業等の活性化に寄与する事業に対して支援する。 	経済産業省中小企業庁経営支援部 http://www.chusho.meti.go.jp/s-hogyo/shogyo/index.html
経済産業省 資源エネルギー庁			電源立地地域対策 交付金	<ul style="list-style-type: none"> 発電用施設の周辺地域における公共用施設の整備等を促進し、地域住民の福祉の向上をはかり、発電用施設の設置及び運転の円滑化に資することが目的。都道府県が公共用施設整備計画及び利便性向上等事業計画を作成し、それに基づいて交付金が交付される。 	経済産業省資源エネルギー庁電力・ガス事業部電力基盤整備課 http://www.enecho.meti.go.jp/topics/images/040329dengenritti.pdf
環境省 総合環境政策局			低炭素地域づくり 面的対策推進事業	<ul style="list-style-type: none"> 集約型都市構造の構築に向けた面的な対策群の実施について、多様な主体が参画する協議会等において協議し、中長期的なCO2削減目標を掲げた実効的な低炭素地域づくり計画の策定、及び計画等に位置づけられた事業の実施について支援 	環境省総合環境政策局環境計画課 http://www.env.go.jp/earth/ondanka/biz_local/21pamph/index.html http://www.env.go.jp/guide/budget/h21/h21-gaiyo-2/039.pdf
環境省 総合環境政策局			エコポイント等 CO2削減のための 環境行動促進モデル 事業	<ul style="list-style-type: none"> 温室効果ガスの排出削減に資する商品・サービスの購入・利用や省エネ行動によりポイントが貯まり、そのポイントの量に応じて商品等の経済的価値のあるものと交換できる仕組み(エコ・アクション・ポイント)の展開に向けて、多種多様な企業の参画と幅広い国民の参加を図る。 	環境省総合環境政策局環境経済課 http://www.env.go.jp/earth/ondanka/biz_local/21pamph/index.html http://www.env.go.jp/guide/budget/h21/h21-gaiyo-2/022.pdf
環境省 水・大気環境局			低公害車普及事業	<ul style="list-style-type: none"> 地域における代エネ・省エネ対策を促進するため、計画的に低公害車の導入を促進する地方公共団体等に対し、導入に係る事業費の一部を補助 	環境省水・大気環境局自動車環境対策課 http://www.env.go.jp/earth/ondanka/biz_local/21pamph/index.html

省庁・局	制度		名称	概要	所管・連絡先 参考 HP/URL
	法律・通達等	補助・支援			
環境省 水・大気環境局			E S T、モビリティ・マネジメント(M M)による環境に優しい交通の推進	<ul style="list-style-type: none"> 環境的に持続可能な交通(EST)の実現を目指す先導的な地域として国土交通省が公募し選定した EST モデル事業の実施地域等において、公共交通機関の利用促進のための需要者サイドの意識啓発、CO2 排出削減効果調査を行うモデル事業を実施 	環境省水・大気環境局自動車環境対策課 http://www.env.go.jp/earth/ondanka/biz_local/21pamph/index.html http://www.env.go.jp/guide/budget/h21/h21-gaiyo-2/045.pdf
新エネルギー・産業技術総合開発機構(N E D O)			エネルギー使用合理化事業者支援事業	<ul style="list-style-type: none"> 事業者の更なる省エネルギーを進めるための取組を強力に支援し、当該事業の実施により投資に対する一定の効果を定量的に実証することで支援プロジェクトの内容を広く普及することにより、他の事業者の一層の省エネルギーの取組を促す。 	N E D O 省エネルギー技術開発部 http://www.nedo.go.jp/activities/introduction8.html
新エネルギー・産業技術総合開発機構(N E D O)			地域新エネルギー・省エネルギービジョン策定等事業	<ul style="list-style-type: none"> 地域レベルで新エネルギー・省エネルギーを設備導入するに当たって、取組みを円滑化するため、地方公共団体等が当該地域における新エネルギー・省エネルギーの設備導入を図るために必要となる「ビジョン」策定調査、及び事業化フィージビリティスタディ調査に要する費用を補助。 	N E D O 技術開発機構 エネルギー対策推進部 http://www.nedo.go.jp/activities/introduction8.html
(財)運輸政策研究機構	-	-	公共交通支援情報センター	<ul style="list-style-type: none"> 今後の地域における公共交通の活性化等を検討する際の参考となるよう、(財)運輸政策研究機構が蓄積している公共交通の活性化事例、支援制度、交通関係統計、各種調査研究成果等の情報提供を行うもの(データベースシステムを活用) 	(財)運輸政策研究機構 公共交通支援センター http://ipt.jterc.or.jp/koukyou_shien/
(財)運輸政策研究機構	-	-	交通政策インターネット意見交換制度	<ul style="list-style-type: none"> 交通を取り巻く様々な課題に対応するために、交通事業者に所属する交通政策に関心の高い役職員を対象として、インターネットの活用による迅速な意見交換(ウェブアンケートと、その結果公表)や情報提供を行う制度。 	(財)運輸政策研究機構 公共交通支援センター http://www.jterc.or.jp/koukyou_shien/consult/exchange/index.html

< ベストプラクティス集 等 >

省庁・局	名称	発行年	URL
国土交通省 政策統括官付参事官 室	地域のモビリティ確保の知恵袋	平成 21 年 3 月	http://www.mlit.go.jp/seisakutokatsu/soukou/chiebukuro/index.htm
国土交通省 政策統括官付参事官 室	地域の自立的な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	http://www.mlit.go.jp/kisha/kisha08/15/150327_.html
国土交通省 総合政策局	地域公共交通活性化・再生総合事業 事例集（平成 20 年度）	平成 20 年 12 月	http://www.mlit.go.jp/sogoseisaku/transport/sosei_transport_fr_000008.html
国土交通省 総合政策局	地域公共交通活性化・再生への事例集	平成 20 年 3 月	http://www.mlit.go.jp/sogoseisaku/transport/jireiindex.html
国土交通省 総合政策局	地域公共交通の活性化・再生への取組みのあり方 報告書	平成 20 年 3 月	http://www.mlit.go.jp/sogoseisaku/transport/sosei_transport_tk_000002.html
国土交通省 総合政策局	地域公共交通の活性化 ～よりよい成果を導くためのポイント～	平成 20 年 3 月	http://www.mlit.go.jp/sogoseisaku/transport/sosei_transport_tk_000006.html
国土交通省 総合政策局	これから導入を進めるための E S T データベース	平成 22 年 4 月	調整中
国土交通省 都市・地域整備局	中心市街地活性化資料集・事例集	随時更新	http://www.mlit.go.jp/crd/index/case/index.html
国土交通省 都市・地域整備局	中心市街地活性化ハンドブック 2009	平成 21 年 7 月	http://www.mlit.go.jp/crd/index/index.html
国土交通省 都市・地域整備局	まちづくりと一体となった L R T 導入計画ガイダンス	平成 17 年 10 月	http://www.mlit.go.jp/crd/tosiko/lrt_guidance.html
国土交通省 鉄道局	ベストプラクティス集 ～鉄道を元気にする 3 4 の取組～	平成 16 年 10 月	http://www.mlit.go.jp/tetudo/bestpractice/bestpractice%20toppage.htm
国土交通省 自動車交通局	地域公共交通づくりハンドブック	平成 21 年 3 月	http://www.mlit.go.jp/jidosha/jidosha_tk3_000023.html
国土交通省 自動車交通局	全国のバス再生事例集	平成 15 年 6 月	http://www.mlit.go.jp/jidosha/topics/bus_saisei/bus.html
国土交通省 自動車交通局	生活交通確保のための先駆的取組み・活性化事例集	平成 14 年 12 月	http://www.tb.mlit.go.jp/kanto/jidou_koutu/senkujirei/index.html
国土交通省 海事局	旅客船活性化事例集～ベストプラクティス～	平成 18 年 4 月	http://www.mlit.go.jp/maritime/naikoh/bestpractice.pdf
文部科学省 スポーツ・青少年局	国内におけるスクールバス活用状況等調査報告	平成 20 年 3 月	http://www.mext.go.jp/b_menu/houdou/17/12/05120900.htm
(財)運輸政策研究機構	これからの地域交通 - 調査・計画の手法と解決手法 -	平成 16 年 6 月	http://nippon.zaidan.info/seikabutsu/2003/00948/mokuji.htm
(社)土木学会	バスサービスハンドブック	平成 18 年 11 月	

巻末参考資料- 3
交通モード・運送制度の概要

【交通モードの説明】

モード	写 真 (例)	モードの定義	
鉄道	 <p>えちぜん鉄道(福岡県)</p>	鉄道事業法の許可または軌道法の特許を得て敷設される交通機関	
		関連法令	鉄道事業法第 3 条許可
路線バス	 <p>南部バス (八戸市)</p>	あらかじめ設定された経路を定期的に運行するバス (道路運送法に規定される「一般乗合旅客自動車運送事業」の形態として運行されるバス)	
		関連法令	道路運送法第 4 条許可
コミュニティバス	 <p>あおばす (市原市)</p>	市・区・町・村などの自治体が住民の移動手段を確保するために運行する路線バス。実際の運行をバス会社に委託するなどし、自治体側が必要に応じて経済的な支援を行う	
		関連法令	道路運送法第 4 条許可
デマンド型バス	 <p>やまびこ号 (檜原村)</p>	利用者のデマンド(需要・要求)にあわせて、基本路線以外の迂回路線を経由する路線バス	
		関連法令	道路運送法第 4 条許可
乗合タクシー	 <p>ちくちあいのりタクシー (菊池市)</p>	個別輸送型の公共交通機関としてのタクシーを、乗合自動車として運行するもので、バスの運行には需要が少ない場合、需要が偏在してる場合など、バスとタクシーの中間的なサービスとして位置づけられる。定時定路線型、デマンド型などの形態がある。	
		関連法令	道路運送法第 4 条許可

<p>福祉有償輸送 過疎地有償輸送</p>	 <p>(愛知県設楽町津具地区)</p>	<p>NPO 等が実費の範囲内で、営利とは認められない範囲の対価によって、乗車定員 11 人未満の自家用自動車を使用して、当該法人の会員（要介護者等）に対して行う個別輸送サービス</p>		
		<table border="1"> <tr> <td data-bbox="794 483 922 521">関連法令</td> <td data-bbox="922 483 1401 521">道路運送法第 79 条登録</td> </tr> </table>	関連法令	道路運送法第 79 条登録
関連法令	道路運送法第 79 条登録			
<p>LRT</p>	 <p>ストラスブール(仏)</p>	<p>Light Rail Transit の略称。次世代型路面電車システム。低床式車両(LRV)の活用や軌道・電停の改良による乗降の容易性、定時性、速達性、快適性などの面で優れた特徴を有する次世代の軌道系交通システムのこと。</p>		
		<table border="1"> <tr> <td data-bbox="794 819 922 853">関連法令</td> <td data-bbox="922 819 1401 853">軌道法第 3 条許可</td> </tr> </table>	関連法令	軌道法第 3 条許可
関連法令	軌道法第 3 条許可			
<p>その他</p>	<p>会員制乗合バス</p>	<p>ある団体や組織の会員が主体となって運営する乗合バス</p>		

【地域モビリティの確保 関連法令の概要】

1. 地域モビリティの確保に係る関係法令

(1) 道路運送法

目的・概要	「道路運送事業の運営を適正かつ合理的なものとすることにより、道路運送の利用者の利益を保護するとともに、道路運送の総合的な発達を図り、もって公共の福祉を増進すること」を目的としている。2006年10月に大幅に改定された。												
旅客自動車運送事業の類型化	<p>旅客輸送は、「旅客自動車運送事業」として定められており、下表に示すように区分されており、さらに、) 「一般旅客自動車運送事業」と) 「特定旅客自動車運送事業」に区分される。道路運送法4条に基づく許可を受けることが必要となる。</p> <p>一般旅客自動車運送事業は、下表に示すよ から の3つの事業に区分されるが、この事業に含まれる輸送形態は、) 路線定期運行、) 路線不定期運行、) 区域運行の3種類に分けられている。</p>												
<p>表 参 3-1 道路運送法における旅客自動車運送事業の類型</p> <table border="1" data-bbox="467 857 1409 1317"> <thead> <tr> <th colspan="2" data-bbox="467 857 1409 898">一般旅客自動車運送事業（道路運送法4条許可）</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td data-bbox="467 898 751 992">一般乗合旅客自動車運送事業（乗合事業）</td> <td data-bbox="759 898 1409 992">乗合旅客を運送する形態 (例) 路線バス・プティバス(乗合タクシー)・高速バス・定期観光バス(はとバス等)</td> </tr> <tr> <td data-bbox="467 992 751 1086">一般乗用旅客自動車運送事業（タクシー事業）</td> <td data-bbox="759 992 1409 1086">一個の契約により乗車定員11人未満の自動車を貸し切って運送する形態 (例) ハイヤー・タクシー・患者等輸送事業</td> </tr> <tr> <td data-bbox="467 1086 751 1180">一般貸切旅客自動車運送事業（貸切バス事業）</td> <td data-bbox="759 1086 1409 1180">一個の契約により乗車定員11人以上の自動車を貸し切って運送する形態 (例) 都市間ツアーバス・観光バス</td> </tr> <tr> <th colspan="2" data-bbox="467 1180 1409 1220">特定旅客自動車運送事業（道路運送法43条許可）</th> </tr> <tr> <td colspan="2" data-bbox="467 1220 1409 1317">特定の者の需要に応じ、一定範囲の旅客を運送する形態 (例) 工業団地等の従業員送迎輸送 特定市町村における特定の要介護者の医療施設への輸送</td> </tr> </tbody> </table> <p>(出典) 生活支援の地域公共交通(秋山哲男、吉田樹編著、学芸出版)</p>		一般旅客自動車運送事業（道路運送法4条許可）		一般乗合旅客自動車運送事業（乗合事業）	乗合旅客を運送する形態 (例) 路線バス・プティバス(乗合タクシー)・高速バス・定期観光バス(はとバス等)	一般乗用旅客自動車運送事業（タクシー事業）	一個の契約により乗車定員11人未満の自動車を貸し切って運送する形態 (例) ハイヤー・タクシー・患者等輸送事業	一般貸切旅客自動車運送事業（貸切バス事業）	一個の契約により乗車定員11人以上の自動車を貸し切って運送する形態 (例) 都市間ツアーバス・観光バス	特定旅客自動車運送事業（道路運送法43条許可）		特定の者の需要に応じ、一定範囲の旅客を運送する形態 (例) 工業団地等の従業員送迎輸送 特定市町村における特定の要介護者の医療施設への輸送	
一般旅客自動車運送事業（道路運送法4条許可）													
一般乗合旅客自動車運送事業（乗合事業）	乗合旅客を運送する形態 (例) 路線バス・プティバス(乗合タクシー)・高速バス・定期観光バス(はとバス等)												
一般乗用旅客自動車運送事業（タクシー事業）	一個の契約により乗車定員11人未満の自動車を貸し切って運送する形態 (例) ハイヤー・タクシー・患者等輸送事業												
一般貸切旅客自動車運送事業（貸切バス事業）	一個の契約により乗車定員11人以上の自動車を貸し切って運送する形態 (例) 都市間ツアーバス・観光バス												
特定旅客自動車運送事業（道路運送法43条許可）													
特定の者の需要に応じ、一定範囲の旅客を運送する形態 (例) 工業団地等の従業員送迎輸送 特定市町村における特定の要介護者の医療施設への輸送													
<p>表 参 3-2 輸送形態の区分</p> <table border="1" data-bbox="384 1413 1409 1753"> <thead> <tr> <th data-bbox="384 1413 655 1458">輸送形態</th> <th data-bbox="663 1413 1409 1458">内 容</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td data-bbox="384 1458 655 1559">) 路線定期運行</td> <td data-bbox="663 1458 1409 1559">定時定路線型の路線バス、コミュニティバス、乗合タクシー</td> </tr> <tr> <td data-bbox="384 1559 655 1653">) 路線不定期運行</td> <td data-bbox="663 1559 1409 1653">路線を定めて運行するものであって、起点または終点の時刻の設定が不定である運行形態</td> </tr> <tr> <td data-bbox="384 1653 655 1753">) 区域運行</td> <td data-bbox="663 1653 1409 1753">デマンド型交通(DRT)。運行する区域を定めて、時刻表や経路を設定せず運行する。</td> </tr> </tbody> </table> <p>(資料) 生活支援の地域公共交通(秋山哲男、吉田樹編著、学芸出版)より作成</p>		輸送形態	内 容) 路線定期運行	定時定路線型の路線バス、コミュニティバス、乗合タクシー) 路線不定期運行	路線を定めて運行するものであって、起点または終点の時刻の設定が不定である運行形態) 区域運行	デマンド型交通(DRT)。運行する区域を定めて、時刻表や経路を設定せず運行する。				
輸送形態	内 容												
) 路線定期運行	定時定路線型の路線バス、コミュニティバス、乗合タクシー												
) 路線不定期運行	路線を定めて運行するものであって、起点または終点の時刻の設定が不定である運行形態												
) 区域運行	デマンド型交通(DRT)。運行する区域を定めて、時刻表や経路を設定せず運行する。												

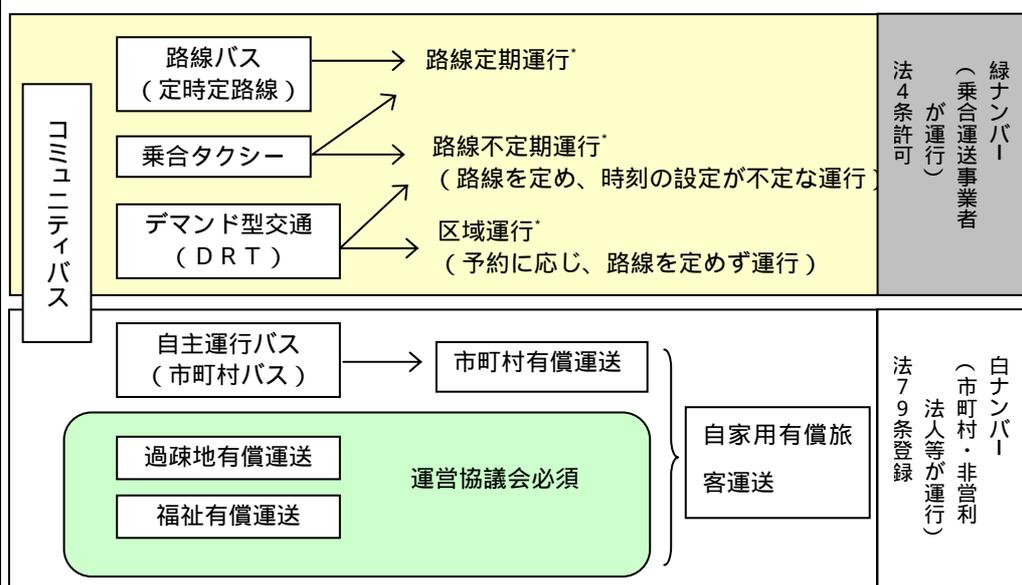
運行形態の区分と許可・登録

地域モビリティ確保の取組みに、路線バス、乗合タクシー、デマンド型のバス・タクシー、自主運行バス、福祉有償運送などがあるが、それぞれ、道路運送法では、「乗合運送事業者が運行」する緑ナンバーの運行と「市町村・非営利法人が運行」する白ナンバーの運行に区分されている。

「乗合運送事業者が運行」に属するものは、路線バス(定時定路線)、乗合タクシー、デマンド型交通(DRT)などであり、道路運送法第4条の許可が必要となる。

また、市町村の自主運行バスなどの自主運行バス、過疎地有償輸送、福祉有償輸送など、白色の自家用自動車用のナンバーにより運行する場合は、道路運送法79条にもとづく登録が必要となる。

なお、過疎地有償輸送及び福祉有償輸送については、道路運送法施行規則第51条の7にもとづく「運営協議会」において協議が整うことが必要となる。



* 定員 11 名未満の車両を活用する場合には、原則として地域公共交通会議による協議が必要

図 参 3-1 道路運送法における運行主体・形態の区分

(資料) 生活支援の地域公共交通 (秋山哲男、吉田樹編著、学芸出版) から一部追記して作成

(2) 鉄道事業法、軌道法

鉄道事業法が管轄する「鉄道事業」とは、2本レールの構造を持つ普通の鉄道、モノレール、案内軌条式鉄道、トロリーバス、ケーブルカー、リニアモーターカーなどを経営する事業である。一方路面電車、LRTは、一般的には鉄道事業法ではなく軌道法で管轄される。

それぞれに係る事業は、鉄道事業法第3条、軌道法第3条で国の許可が必要であることが定められている。

表 参 3-3 道路運送法改正後の概要

区分	種類	種別	運行の態様別	代表的な運行形態	参入の手續
旅客自動車運送事業	一般旅客自動車運送事業 (特定旅客自動車運送事業以外の旅客自動車運送事業)	(イ)一般乗合旅客自動車運送事業	路線定期運行 (路線を定めて定期に運行する自動車による乗合旅客の運送)	路線バス ・コミュニティバス ・乗合タクシー	法 4 条 許可
		(乗合旅客を運送する一般旅客自動車運送事業)	路線不定期運行 (路線を定めて不定期に運行する自動車による乗合旅客の運送)	・コミュニティバス ・乗合タクシー ・デマンド型交通	
			区域運行 (以外の乗合旅客の運送)		
	(ロ)一般貸切旅客自動車運送事業		・貸切バス		
	(ハ)一般乗用旅客自動車運送事業 (一個の契約により乗車定員 11 人未満の自動車を貸し切って旅客を運送する一般旅客自動車運送事業)		・タクシー		
	特定旅客自動車運送事業 (特定の者の需要に応じ、一定の範囲の旅客を運送する旅客自動車運送事業)		・工場従業員の送迎バス ・介護事業者による要介護者送迎輸送	法 43 条 許可	
	【例外許可】 一般貸切旅客自動車運送事業者による乗合旅客運送 (法 21 条(禁止行為)一般貸切旅客事業者は、次の場合を除き、乗合旅客の運送をしてはならない。 災害の場合その他緊急を要するとき 一般乗合旅客自動車運送事業者によることが困難な場合において、国土交通大臣の許可を受けた時)		鉄道工事運休代替バス	法 21 条 許可	
自家用有償旅客運送 (法 79 条(登録)自家用有償旅客運送を行おうとする者は、国土交通大臣の行う登録を受けなければならない)		市町村運営有償運送		自治体バス	法 79 条 登録
		過疎地有償運送		過疎地有償運送	
		福祉有償運送		福祉有償運送	

* 自家輸送・無償輸送(自家用自動車による輸送、マイカーによる移動等)は、道路運送法の規制対象外。

(出典)生活支援の地域公共交通(秋山哲男、吉田樹編著、学芸出版)

2. 地域モビリティ推進のための協議会等の位置づけ、協議事項

(1) 地域公共交通会議

2006年10月の道路運送法改正により、地域公共交通会議が制度化され、地域の実情に応じた適切な乗合旅客運送の態様及び運賃・料金等に関する事項、市町村運営有償運送の必要性及び旅客から収受する対価に関する事項などを協議することが可能となった。

(2) 協議事項と構成メンバー

「地域公共交通会議」においては、地域の実情に応じた乗合運送の形態やサービス水準等について、具体的な協議を行うこととなっており、協議が整った内容を変更する場合においても協議を行う。また、持続可能な地域交通ネットワークを構築するうえで、必要に応じ、地域の交通計画を策定することもできる。

「地域公共交通会議」の構成員は、道路運送法施行規則第9条の3第1項で規定されており、同法施行規則第9条の3第2項で規定されている、道路管理者、警察、学識経験者等は、主宰する地方公共団体が必要と判断し構成員に加えることが可能となっている。

表 参3-4 地域公共交通会議における協議事項

案件		主な協議内容	備考(メリット等)
法4条許可 一般乗合旅客自 動車運送事業	路線定期運行	・新規の輸送サービスについての協議 ・地域公共交通会議の決定に基づき実施している輸送サービスの変更(休廃止など)	・事業許可の標準処理機関が3ヶ月 2ヶ月に短縮 ・運賃等について、国の上限許可が不要、30日前までの届出が可 ・最低車両数の弾力化 ・路線不定期運行の路線の休廃止および区域運行における営業区域の休廃止の届けが、廃止の2ヶ月前 30日前に
	路線不定期運行		
	区域運行		
法79条登録 市町村運営 有償運送	交通空白輸送	・新規の輸送サービスについての協議 ・地域公共交通会議の決定に基づき実施している輸送サービスの変更(休廃止など)	・地域公共交通会議で協議が調わない場合は国土交通省は登録拒否しなければならない(法79条の41項5号、規則51条の7)
	市町村福祉輸送		

(出典)生活支援の地域公共交通(秋山哲男、吉田樹編著、学芸出版)

表 参 3-5 地域公共交通会議の構成員と役割

構成員の主な役割	
市町村	<ul style="list-style-type: none"> ・地域住民の移動手段確保に対する責任者 ・地域の公共交通に関する課題への対応と地域の真のニーズの把握
都道府県	<ul style="list-style-type: none"> ・広域的な視点からの指導・助言 ・複数市町村の取組みに対する調整
地域住民・利用者	<ul style="list-style-type: none"> ・利用者の視点に立った地域における乗合輸送サービスの設定・運行計画策定への参画 ・地域の公共交通を支えるという視点から、自ら交通行動を行う主体として参画
交通事業者	<ul style="list-style-type: none"> ・交通サービスの提供者として、ノウハウを活かした企画参画
運転者が組織する団体	<ul style="list-style-type: none"> ・労働条件及び労働環境からの意見・提言
事業者団体	<ul style="list-style-type: none"> ・地域交通ネットワーク構築のための事業者間調整
警察・道路管理者	<ul style="list-style-type: none"> ・交通保安、道路管理の観点から、運行計画の円滑な実施に向けた指導・助言
学識者	<ul style="list-style-type: none"> ・地域の合意形成を図る上での助言
運輸局・運輸支局	<ul style="list-style-type: none"> ・先進事例等、各地での取組みの情報提供 ・地域の公共交通のあり方に関する指導

(3) 地域公共交通活性化・再生法における協議会の開催

地域公共交通活性化・再生法は、2007年10月に施行され、地域公共交通の活性化・再生を総合的かつ一体的に推進するため、市町村が公共交通事業者、道路管理者、公安委員会、利用者等で構成する協議会での協議を経ての「地域公共交通総合連携計画」を作成できる旨が示されている。

また、この計画で定めた事業のうち国の認定を受けた「地域公共交通特定事業」については、3年間を限度に国が1/2（政令して都市の場合は1/3）を補助する内容となっている。

関係法律の特例が認められ、国の予算の重点配分も受けられることになる。

さらに、特徴的なことは、計画段階から国が財政的な支援を行うことである。この法律により、地域公共交通総合連携計画を市町村が策定することで、地域の特性に応じた多様な運行形態を視野に入れた計画・取組みが行える仕組みが整ったことと、これまで、交通機関ごとに設定されていた国の助成から、総合的な地域交通政策について計画段階から財政的な支援を受けることが出来るようになったことが、重要な点である。

卷末参考資料- 4
問い合わせ先一覧

問い合わせ先一覧

本書の作成に当たり、アンケートやヒアリングにご協力頂いた自治体・交通事業者を以下に掲載します。

事業実施主体	部署	電話番号
北海道		
札幌市	市民まちづくり局 総合交通計画部 交通計画課 交通計画係	011-211-2275
函館市	企画部 企画管理課	0138-21-3625
当別町	企画部 企画課 企画振興係	0133-23-3042
二セコ町	企画課 経営企画係	0136-44-2121
音更町	企画部 企画課 住民活動係	0155-42-2111
帯広市	商工観光部 商業まちづくり課 経営支援係	0155-65-4165
栗山町	建設水道課 総務管理 G	0123-72-1111
北海道	総合政策部 新幹線・交通企画局 交通企画課 総合 交通グループ	011-231-4111
中川町	住民課 住民サービス室	01656-7-2811
青森県		
青森市	企業局 企業部 管理課 運行企画チーム	017-726-5459
弘前市	企画部 企画課 地域振興担当	0172-40-7021
南部バス株式会社	営業部	0178-44-5151
三沢市	経済部 産業政策課	0176-53-5111
平川市	企画財政部 企画財政課 企画調整係	0172-44-1111
五所川原市	五所川原市市浦総合支所 庶務係	0173-35-2111
岩手県		
雫石町	コミュニティグループ	019-692-2111
宮城県		
仙台市	都市整備局 総合交通政策部 公共交通推進課	022-214-8353
石巻市	企画部 総合政策課 政策推進グループ	0225-95-1111
女川町	企画課 企画調整係	0225-54-3131
秋田県		
秋田市	都市整備部 都市計画課 交通政策室	018-866-2085
秋北バス株式会社	経営企画室	0186-42-3535
大仙市	企画部 総合政策課 政策調整係	0187-63-1111
山形県		
酒田市	商工観光部 商工港湾課 商業振興係	0234-26-5756
川西町	協働のまちづくり課 まちづくり推進グループ	0238-42-6613
福島県		
会津若松市	企画政策部 地域振興課 振興合併係	0242-39-1209
いわき市	都市建設部 都市計画課 総合交通対策室	0246-22-1120
二本松市	福祉部 高齢福祉課 長寿福祉係	0243-23-1111
南相馬市	小高区役所 産業課 商工観光係	0244-44-6718
茨城県		
土浦市	商工観光課 中心市街地対策室	029-826-1111
龍ヶ崎市	総務部 交通防災課 交通政策グループ	0297-64-1111
関東鉄道株式会社	自動車部 営業課	029-822-3724
ひたちなか市	企画部 企画調整課	029-270-0111
古河市	総合政策部 企画政策課 公共交通推進係	0280-92-3111

事業実施主体	部署	電話番号
群馬県		
前橋市	政策部 政策推進課 交通政策室	027-898-5939
上信電鉄株式会社	鉄道部	027-323-8073
埼玉県		
イーグルバス株式会社	社長室	049-226-0141
三郷市	環境経済部 交通課 交通政策係	048-953-1111
千葉県		
市原市	企画部 交通政策課 交通政策係	0436-23-9762
我孫子市	建設部 交通課 施設整備係	04-7185-1369
いすみ市	総務部 企画政策課 まちづくり戦略室	0470-62-1382
大網白里町	企画政策課 政策推進係	0475-70-0315
旭市	企画課 地域振興班	0479-62-5382
東京都		
文京区	区民部 区民課 コミュニティバス担当	03-5803-1387
台東区	都市づくり部 道路交通課 公共交通担当	03-5246-1361
武蔵野市	都市整備部 交通対策課 交通企画係	0422-60-1859
西東京市	都市整備部 都市計画課 都市計画係	042-438-4050
檜原村	企画政策室 企画政策係	042-598-1011
千代田区	まちづくり推進部 都市計画課	03-5211-3612
江戸川区	都市開発部 まちづくり調整課 交通調整係	03-5662-1103
八王子市	まちづくり計画部 交通政策室	042-620-7259
神奈川県		
藤沢市	計画建築部 都市計画課 都市政策担当	0466-50-3537
川崎市	計画部 交通計画課 地域交通計画	044-200-2034
秦野市	都市部 都市計画課 交通企画班	0463-82-9644
新潟県		
新潟市	都市政策部 都市交通政策課 生活交通係	025-226-2727
柏崎市	総合企画部 企画政策課 都市政策係	0257-23-5111
新発田市	市民生活部 公共交通対策課	0254-22-3101
粟島浦村	産業建設課	0254-55-2111
胎内市	総合政策課 企画政策係	0254-43-6111
富山県		
富山市	都市整備部 交通政策課 交通計画係	076-443-2195
高岡市(万葉線)	生活環境部 地域安全課 地域交通係	0766-20-1139
小矢部市	民生部 生活環境課	0766-67-1760
石川県		
輪島市	総務部 企画課 交通政策係	0768-23-1113
加賀市	総務部 企画人事課 企画係	0761-72-7830
野々市町	産業建設部 都市計画課 都市計画係	076-227-6091
宝達志水町	総務課 企画係	0767-29-8210
福井県		
福井市	都市戦略部 中心市街地振興課	0776-20-5677
越前市	企画部 政策推進課 公共交通対策室	0778-22-3016
福井鉄道 自動車部	自動車部 事務係	0778-21-0702
山梨県		
身延町	政策室 企画政策担当	0556-42-4801
長野県		
長野市	企画政策部 交通政策課	026-224-5012

事業実施主体	部署	電話番号
上田市	都市建設部 地域交通政策課 地域交通係	0268-23-5011
岡谷市	経済部 商業観光課 商業係	0266-23-4811
伊那市	総務部 政策推進課	0265-78-4111
東御市	産業建設部 商工観光課 観光係	0268-62-1111
木曾町	企画財政課 まちづくり係	0264-22-4287
中川村	総務課 交通防災係	0265-88-3001
須坂市	市民共創部 市民課 交通防犯係	026-245-1400
千曲市	市民生活部 生活安全課 交通政策係	026-273-1111
飯田市	建設部 都市・地域計画課 調査計画係	0265-22-4511
南木曾町	総務課 企画財政係	0264-57-2001
富士見町	産業課 商工観光係	0266-62-9228
岐阜県		
大垣市	生活環境部 生活安全課 交通対策係	0584-81-4111
長良川鉄道株式会社	常務取締役	0575-23-3921
飛騨市	総務部 総務課 行政係	0577-73-7461
岐阜乗合自動車(株)	乗合事業本部 管理部	058-293-5140
岐阜市	企画部 交通総合政策課 パス生活交通グループ	058-265-4141
郡上市	白鳥地域振興事務所 地域市民課	0575-82-3111
大野町	総務部 企画財政課 企画係	0585-34-1111
静岡県		
浜松市	都市計画部 交通政策課 公共交通グループ	053-457-2441
	商工部 商業政策課	053-457-2095
遠州鉄道(株)	運輸事業部 鉄道営業所	053-435-0221
伊豆箱根鉄道株式会社	鉄道部 運輸課	055-977-1207
掛川市	経済建設部 都市整備課 交通政策係	0537-21-1219
袋井市	総務部 地域振興課 交通防犯係	0538-44-3107
三島市	地域振興部 地域安全課 交通係	055-983-2651
愛知県		
豊田市	都市整備部 交通政策課 公共交通係	0565-34-6603
江南市	生活産業部 市民サービス課 公共交通グループ	0587-54-1111
小牧市	環境交通部 交通防犯課 交通空港係	0568-76-1138
豊山町	総務部 総務課 企画財政・情報係	0568-28-0913
三好町	政策推進部 政策推進課 政策推進係	0561-32-8005
名古屋市	交通局経営企画課 企画係	052-972-3812
	住宅都市局 特定交通経営管理室	052-972-2730
尾張旭市	都市整備部 都市計画課 交通施策係	0561-53-2111
清須市	企画部 企画政策課	052-400-2911
大口町	地域協働部 地域振興課	0587-95-1111
愛知つばめ交通株式会社	本社営業部	0561-34-5101
田原市	市民環境部 市民協働課	0531-23-3504
三重県		
津市	都市計画部 交通政策課 交通政策係	059-229-3289
四日市市	都市整備部 都市計画課 まちづくり支援グループ	059-354-8214
松阪市	商工観光部 商工観光課 商工振興係	0598-53-4361
鈴鹿市	産業振興部 商業観光課 商業振興 G	059-382-9016
伊賀市	企画振興部 企画調整課 交通政策係	0595-22-9621

事業実施主体	部署	電話番号
熊野市	市長公室 企画係	0597-89-4111
名張市	都市計画部 都市計画室 交通対策担当	0595-63-7749
滋賀県		
甲賀市	企画部 企画政策課 交通政策担当	0748-65-0672
東近江市	生活環境部 交通政策課	0748-24-5658
京都府		
舞鶴市	企画管理部 地域振興課 交通対策係	0773-66-1019
綾部市	市民環境部 市民協働課 市民活動推進係	0773-42-3280
宇治市	都市整備部 交通政策課 計画係	0774-20-8727
京都府	京都府建設交通局 交通対策課	075-414-4359
亀岡市	まちづくり推進部 桂川・広域交通課	0771-25-5083
木津川市	市長公室 学研企画課 企画政策係	0774-75-1201
京阪バス株式会社	企画部	075-682-2308
大阪府		
大阪市	計画調整局 計画部 交通空港政策担当	06-6208-7841
	計画調整局 計画部 幹線道路担当	06-6208-7847
河内長野市	都市建設部 道路交通室 交通政策課	0721-53-1111
泉南市	市民生活環境部 環境整備課 環境整備係	072-483-9871
大阪狭山市	都市整備部 土木グループ	072-366-0011
兵庫県		
高砂市	まちづくり部 まちづくり推進課 まちづくり推進係	079-443-9033
養父市	政策監理部 企画政策課 企画政策 G	079-662-3161
淡路市	企画部 まちづくり政策課 まちづくり政策係	0799-64-2522
丹波市	企画部 企画課 企画調整係	0795-82-0916
奈良県		
大和高田市	市民部 まちづくり振興室 自治振興課 まちづくり・防災係	0745-22-1101
十津川村	総務課 交通係	0746-62-0001
五條市	総務部 企画財政課 企画調整係	0747-22-4001
天理市	総務課 地域安全課 交通対策係	0743-63-1001
和歌山県		
紀の川市	企画部 政策調整課	0736-77-2511
鳥取県		
日南町	企画課	0859-82-1115
	総務課	0859-82-1111
岡山県		
津山市	経済文化部 交通政策課	0868-32-2075
美咲町	情報交通課 交通係	0868-66-1112
広島県		
廿日市市	建設部 都市計画課 交通政策係	0829-30-9178
三次市	地域振興部 地域振興課 自治振興係	0824-62-6395
山口県		
岩国市	総合政策部 地域政策課 地域政策係	0827-29-5012
香川県		
三豊市	政策部 地域振興課	0875-73-3013
愛媛県		
松山市	都市整備部 総合交通課 交通計画係	089-948-6863
高知県		

事業実施主体	部署	電話番号
四万十市	企画広報課 企画調整係	0880-34-1129
福岡県		
北九州市	建築都市局 計画部 都市交通政策課 企画調査係	093-582-2518
太宰府市	総務部 協働のまち推進課 地域コミュニティ推進係	092-921-2121
大野城市	環境生活部 安全安心課 危機管理・交通担当	092-580-1966
佐賀県		
有田町	企画商工観光課	0955-46-2500
長崎県		
佐世保市	企画部 地域政策課	0956-24-1111
熊本県		
水俣市	総務企画部 企画課 交通対策係	0966-61-1607
菊池市	企画部 企画振興課 企画振興係	0968-25-7250
大分県		
大分市	都市計画部 都市交通対策課 交通政策担当 班	097-537-5969
国東市	企画部 企画課 企画係	0978-72-5161
宮崎県		
三股町	総務企画課 行政係	0986-52-1111
諸塚村	総務課	0982-65-1111
鹿児島県		
鹿児島市	交通局 総合企画課	099-257-2111
沖縄県		
那覇市	都市計画部 都市計画課 交通政策係	098-951-3246