

施策分類	公共交通の利用促進		
代表的な事業	コミュニティバスやLRTの導入、公共交通情報提供、ICカードの導入、PTPSの導入等		
期待される効果	<ul style="list-style-type: none"> ・自動車から公共交通への利用交通手段の転換による渋滞の緩和やCO₂削減。 ・市民のまちなかでの回遊性向上。 ・自動車を持たない住民の移動手段の維持。 		
モデル事業を通じて明らかとなった課題(うまくいかなかった例)	●事業継続のための財源確保		
	<ul style="list-style-type: none"> ・情報提供による公共交通の利用促進への取組みでも、継続的に情報提供を実施するための財源確保を苦労している事例が複数見られる。 ・事業を継続していく上で、財源確保が課題となっている事例が見られた。 ・公共交通機関の利用者減少に伴い、補助額が増加した事例が見られた。 		
	事業例	明らかとなった課題・うまくいかなかった点	
	快適なバス停の整備(上屋・ベンチ等の設置)	今後新たに整備するための予算確保が難しい状況である。	
	コミュニティバス導入社会実験	バス事業としての事業採算性に課題が残った。	
	バスマップの配布	バスマップの改定版発行に向けた予算確保が課題となっている。	
	公共交通を維持するための全体組織の設置	実施計画に対する財源確保が難しい。	
	バスサービスの維持(生活交通の維持)	バス利用者の減少から、補助額が増加している。	
	●自立した取組への移行の苦労		
	<ul style="list-style-type: none"> ・公共交通利用促進に向けた各種取組みは、自治体などが主体となるのではなく、バスや鉄道などの民間事業者が主体となって持続的に実施できる(商業ベースでの実施が可能な)ような仕組みが望ましい。 ・しかし、モデル事業実施期間中は社会実験などの仕組みで実施できたものの、事業採算性等の観点から、上記のような自立した取組みへの移行が進まない・苦労している事例がある。 ・公共交通機関の整備では、採算性の確保が問題となっている事例が見られた。 ・効果の検証を簡易に把握できる手法の必要性。 		
	事業例	明らかとなった課題・うまくいかなかった点	
	ノンステップバスの導入	市の予算確保が難しく、バス事業者の負担が多くなった。	
	(バスへの)ICカードの導入	市の予算確保が難しく、バス事業者の負担が多くなった。	
	都心部での回遊性を高める方策の一つとして、実験バスの運行	事業としての採算性の確保が課題。	
	分かりやすく利用できるシステムの充実・乗り継ぎの利便性向上	国所管のバスロケーションシステムの市への移管について申し出があるが、システム更新などに多額の経費を要することから、今後の検討課題となっている。	
	●取組み実施効果の把握・モニタリング		
	<ul style="list-style-type: none"> ・公共交通利用促進策には、モビリティ・マネジメントやTFP(トラベルフィードバック・プログラム)といった取組みがあるが、これらの取組みを実施するためには、公共交通利用促進による効果(市民の行動変容やCO₂削減効果)を適切に把握・モニタリングする必要がある。 ・しかし、モデル事業の事例ではこれらを適切に実施している例が少ない。 		
	事業例	明らかとなった課題・うまくいかなかった点	
	PTPS(公共車両優先システムの導入)	導入路線の交通量が多く、PTPS導入の効果があまり得られなかった。	
	●関係者との連携・合意		
	<ul style="list-style-type: none"> ・公共交通の利用促進では、事業者との協働となる場合が多いが、事業者や利害関係者等との連携・合意形成に時間がかかった事例が見られた。 		
	事業例	明らかとなった課題・うまくいかなかった点	
	バス停留所のマイグレート化	設置要望箇所の現地調査や地先地権者への主旨説明、協力要請と承諾までのプロセスに時間を浪費された。	
	周遊バスの運行	乗車運賃100円/回と低価であるため、既存路線バスとの調整が難航した。	
	●バス利用者の利用条件の違い		
	<ul style="list-style-type: none"> ・自動車通勤のバスへの転換を図る際に、対象とする工場・事業所のシフト時間がばらばらであるために、運行ダイヤやルート、需給バランスの確保の調整が課題となった事例が見られた。 ・工場・事業所も費用を負担する場合、負担のバランスが課題となった事例が見られた。 		
	事業例	明らかとなった課題・うまくいかなかった点	
企業バス運行の効率化	実証実験時は、需給バランスの確保や運行頻度・時間・ルート等への対応が課題となった。また、事業者との意見交換会では、運用時の費用負担や運行ダイヤの設定方法(シフトが工場によって異なるため、帰宅時のバスのダイヤ設定が難しい)が課題として指摘された。		
バス試験運行	事前の調整段階で、対象とした工場のシフトがそれぞれ異なり、通勤時間がばらばらであることがわかった。また、工場による費用負担も予定していたが、負担のバランスでも調整が難航した。		

施策分類	公共交通の利用促進			
モデル事業を通じて明らかとなった課題(うまくいかなかった例)	●乗りの換えの時間が敬遠される			
	・自動車通勤からパークアンドライドへの転換を図る際に、朝の慌ただしい時間での乗り換えや手間が敬遠される例が見られた。			
	事業例	明らかとなった課題・うまくいかなかった点		
	パークアンドバスライド	当初想定していた通勤時の導入は、朝の乗り換えや手間が敬遠され、具体化には至らなかった。		
	●設備の整備等を伴うサービス導入には時間を要する場合がある			
	・設備の整備を伴う場合、予算のみならず様々な理由から段階的に整備を進めることがあるが、そのためにサービスに地域格差を生じる可能性がある。			
	・本来の取組の効果も、全体の整備が終わるまであまり伸びない可能性がある。			
	事業例	明らかとなった課題・うまくいかなかった点		
	バス IC カードの導入	営業エリアの一斉導入ではなく、段階的な導入になっているため、サービス格差が生じている。		
	●利便性向上の周知・定着には時間が掛かる			
・交通機関の利便性向上を図っても、即効性が期待できなかった事例が見られた。				
・取組が認識され、定着し、効果が出てくるにはある程度時間が掛かる。				
・また、自動車通勤者等への積極的なPR等も重要となる。				
事業例	明らかとなった課題・うまくいかなかった点			
終バス延長実証実験	実験期間が短く、利用者に認知されるには、相応の時間が必要である。			
取組推進上のポイント	①関係主体間の連携・情報交換			
<ul style="list-style-type: none"> 公共交通の利用を促進するためには、公共交通の利便性向上が必要である。 それを実現するためには、公共交通を活用した交通まちづくりを進める自治体と、公共交通を運行する事業者、公共交通を利用する市民の3主体が課題を共有し、取組みを推進することがポイントである。 地域や事業者を主体とした姿を目指すことで、自立した取組やESTへの理解が深まることが期待できる。 				
事業概要	事業推進上のポイント	持続性	地域	
低床CNGバスの導入、低床アイドリングストップバスの導入、都心部バス100円金一運賃制度	各施策を早期に発揮していくためには、各施策間の連携が必要であり、庁内の「アクセス30分構想推進計画検討会」や、関係機関からなる「公共交通利用促進検討会」などを中心に密接な連携をはかり、事業を進めた。	行政補助なしで自立して取組みを継続	仙台市	
公共交通情報相互提供システムの導入	システム運営協議会（市、バス事業者、鉄道事業者他）を設置している。システムの事業主体をこの協議会としているが、システム変更や機器メンテナンス等のランニングコストの負担の増加が今後の課題となっている。	単費などで取組継続	三郷市	
バス路線の再編	路線の再編やデマンド運行の導入など、地域住民の反対も想定される見直し内容について、旧町村の区域で、地域住民の意見を見直しに反映させるための任意の検討組織を設置し、見直し検討の過程で適宜説明や意見聴取を行うことで、スムーズに見直しを実施できた。	補助事業を活用して取組継続	上越市	
バスサービスの維持（地域主体の交通確保策の支援）	地域が主体となった取組に対し支援することにより、交通事業者や行政に頼らず地元で積極的に利用促進について検討するようになった。	単費などで取組継続	広島市	
駅及び駅周辺のバリアフリー化	基本構想の作成にあたって、行政機関、事業者、住民等の幅広い関係者が参画することで、関係者間の相互理解が深まり、スムーズに事業が実施できた。	行政補助なしで自立して取組継続	大阪市	
②利用体験などの市民参加型の啓発活動の実施				
<ul style="list-style-type: none"> 公共交通の利用を促進するために基盤や情報提供システムの整備のみならず、実車体験をしてもらう等の体験型の啓発活動が有効である。 市民参加型の啓発活動の発展型として、市民自らが公共交通を運行しようとする取組み事例もある。 				
事業概要	事業推進上のポイント	持続性	地域	
バス利用促進のための啓発活動	バスに慣れ親しんでもらうために、クイズ形式のポイントラリーを開催した。	事業完了	仙台市	
地域主体によるバス運行への支援	地域主体でのバス運行の検討及び実際の運行を実現するために、各地域において「運営協議会」を設立した。	補助事業を活用して取組みを継続	豊田市	
③市民や地元関係者のニーズを踏まえた継続的な改善（PDCA サイクルの実施）				
<ul style="list-style-type: none"> コミュニティバスの運行や公共交通の情報提供サービスでは、利用者（市民）からのニーズや課題を踏まえ、より良いサービスとするよう改善策を検討し実施することにより、継続的な公共交通利用促進の効果が発現する。 				
事業概要	事業推進上のポイント	持続性	地域	
コミュニティバス導入の実証実験	利用者の意見等から、ルートや時刻の見直しを行いながら継続していく。	行政補助なしで自立して取組みを継続	柏市・流山市	
バスネットワーク再編成事業	ダイヤ改正、ルートの見直し、路線の新設などについてバス事業者に要望し、バスの利便性向上に努めていく。	単費などで取組みを継続	八潮市	

施策分類	公共交通の利用促進			
取組推進上のポイント	④他の取組との連携			
	・関連する事業との連携や実施のタイミングを調整することで、単独で実施するよりも効果が上げることが期待できる。			
	事業概要	事業推進上のポイント	持続性	地域
	既存交通機関及び交通施設のバリアフリー化	国の低公害バス補助とは別に、本市の低公害バス補助と協調する形で、公共交通移動円滑化設備整備費補助が出来るようにした。	補助事業を活用して取組み継続	広島市
	「交通体温計」を用いた広域的 TFP 施策による公共交通利用促進	単独で実施するのではなく、徒歩での回遊を支援する「ちよいのりバス」の社会実験と同時期に組み合わせて実施することで、都心回遊性の向上に向けての相乗効果を期待できた。	事業完了	神戸市
	JR 駅 P&R 施策（駐車場整備事業）	P&R 駐車場の本格整備前に社会実験を実施したことで、需要の喚起がなされた。	補助事業を活用して取組み継続（社会実験事業は完了）	新潟市
	⑤財源の確保の工夫			
	・協賛企業からの協賛金や施設等を活用することで、財政的な負担を軽減させている事例が見られた。 ・なお、事業者にとっても企業イメージの向上や利用者増などのメリットが必要。			
	事業概要	事業推進上のポイント	持続性	地域
	地域企業との連携、住民の自主性尊重を基本とした通勤交通対策	協賛企業からの協賛金を原資とし、参加者への特典があることにより、参加意欲の高揚と持続を可能とした。	補助事業を活用して取組み継続	福山市
パーク・アンド・バスライド駐車場の整備・利用促進	P&R 用駐車場の確保において、郊外商業施設の空きスペースを実質無償により確保するとともに、乗車料金の割引を図った。	補助事業を活用して取組み継続	石川県	