

地方運輸局等によるヒアリング結果

平成17年2月1日

公共交通の利用円滑化に関する懇談会

- 地方自治体
..... P 1 ~
- NPO等
..... P 23 ~
- 鉄道事業者・軌道経営者
..... P 31 ~
- バス事業者
..... P 47 ~
- タクシー事業者
..... P 65 ~
- 旅客船事業者
..... P 79 ~

地方自治体

2. 以下の事項に関する所見	
①交通事業者の創意工夫・自助努力のみでは進まない分野を中心に、一定エリアの地域公共交通の維持・改善をトータルで考える核となる団体、協議会等の立ち上げ、活動の促進等を図るという考え方について	共同事業化など事業者の事業運営にメリットが及ぶ事業がある地域においては効果があるものと認識。 実効性をあげるためには、協議会における行政の役割と具体的施策実施にあたっての財政支援の可能性を示せることが必要。とりわけ費用負担を事業者の経営判断に任せては施策実施は困難。
②シー・レムレスな公共交通の実現等に関する調整を円滑に進めるために、協議会や第三者的な組織の設置を推進したり、鉄道事業法上にあるような調整の仕組みをモード横断的に展開するという考え方について	共同事業を実施する場合などにはこのような具体的な調整の仕組みが必要であると認識(ICカードの実用化に向けて共同運営会社を設立する場合等)。
③行政による支援の実施に当たり、以下のような工夫を加えていくという考え方について	1)モード横断的な取組みに対する支援の強化を図ること ・政策の効果が上がるよう、経営環境の厳しい事業者にとってもインセンティブの高い支援とする必要がある。 2)陳情的でない「要づけのある」利用促進活動が行われる場合にインセンティブを与えること ・非常に重要な要素と認識。今後は地域交通の担い手としてNPOなどが取り組んでいくことが十分考えられるが、その場合にはどのような支援があるか探る必要がある。 3)利用者の増加や減少の歯止め等の成果を支援の採択に反映させること ・少子高齢化が進むことを考え、利用者の増加を成果指標として設定することは難しい。都市内交通の公共交通分担率から、自家用車から公共交通への移行が的確に進んでいることや市民意識レベルの変化など成果を評価する指標の工夫が必要。
3. その他「公共交通の利用円滑化」という観点からの所見	

ヒアリング対象法人：札幌市交通局	
1. 地域公共交通の維持・改善に関する取組み、取組みに当たった課題・関係者への要望等	
①交通結節点での公共交通機関等の円滑な乗継を図るための取組み	・乗継割引の実施(札幌市営交通と民営バス事業者の間の乗継に適用。) ・市営交通と民営バス事業者共通のプリペイドカード(ウイズユーカード)の発行。 ・札幌周回公共交通情報提供システム(Sapporo ekibus navil)による情報提供(JR、札幌市営交通、民営バスの路線や運行時刻等)
②交通事業者と地域とのタイアップに関する取組み	・市内事業者の例としては、バス事業者と商業者とのタイアップによる買い物バスや、地域の要請を受けたバス事業者が循環路線を運行している例がある。いずれも地域等の財政負担はなく事業者の採算の範囲内で運行しているようだ。
③その他の取組み	・JR、市営交通、民営バスで共用できるICカードの導入に向け、検討と各事業者との調整を進めていること ・「札幌圏公共交通ICカード導入促進協議会」(JR、市営交通、バスで共通利用できるICカードの導入をテーマとして検討を進めている。運輸局が事務局)に参加するとともに、札幌市が主体的にバス事業者との調整、推進を進めている。
④取組みに当たった課題	・ICカードシステム構築にあたっては、各事業者・交通機関で異なる運賃体系がネックとなっている。 ・割引率の違いや適用範囲の違い、乗継の有無等これらを処理するソフトを整備すると費用が膨大となる。 一方、事業者間の調整を図ろうとしても各社の収益に影響するため、調整が難航するのが現状。
⑤取組みに当たった関係者への要望	・ICカードのような共同事業を実施する際には、各事業者が運賃制度の共通化・簡素化することを促進させるような制度を設けてはどうか。 ・たとえば、協議会に参画している事業者が共通運賃を設定する場合には各事業法に基づく運賃届出に特例措置を設定したり、共同事業初年度に運賃減収が発生する場合にはその一部を補助するなど。
⑥その他(このような取組みに関する問題意識、理念等)	・政策実施にあたって協議会を設立する場合は多いが、単なる検討や意見調整だけのための協議会では単なる勉強と得る理想を論ずるだけで実効性のある施策の推進は望めない。協議会後に実際の施策を実施する場合には財政支援がいくつあるような協議会となるよう、補助制度の拡充・強化が必要。

2. 以下の事項に関する所見	①交通事業者の創意工夫・自助努力のみでは進まない分野を中心に、一定エリアの地域公共交通の維持・改善をトータルで考える核となる団体、協議会等の立ち上げ、活動の促進等を図るという考え方について
	個人的意見となるため、コメントは差し控える。(以下同)
	②シー・ムレスな公共交通の実現等に関する調整を円滑に進めるために、協議会や第三者的な組織の設置を推進したり、鉄道專業法上にあるような調整の仕組みをモード横断的に展開するという考え方について
	③行政による支援の実施に当たり、以下のような工夫を加えていくという考え方について
	1) モード横断的な取り組みに対する支援の強化を図ること
	2) 陳情的でない「裏づけのある」利用促進活動が行われる場合にインセンティブを与えること
	3) 利用者の増加や減少の歯止め等の成果を支援の採択に反映させること
3. その他「公共交通の利用円滑化」という観点からの所見	現在のところ特になし。

ヒアリング対象法人：帯広市	
1. 地域公共交通の維持・改善に関する取り組み、取組みに当たった課題・関係者への要望等	
①交通結節点での公共交通機関等の円滑な乗継を図るための取組み	
	現在のところ該当なし。
②交通事業者と地域とのタイアップに関する取組み	<p>バス利用者の減少と路線バス維持補助制度の改正等により、バス路線維持に要する市の財政負担は大幅に増加してきており今後バス路線の統廃合が進むことが予想される中、地域住民の足を確保するために、従来の路線バスを補完する新たな公共交通サービスの展開が必要となってきている。</p> <p>本市においては、都市部におけるフレックスバス、農村部の乗合タクシーの導入にむけた実証実験運行実施の際に、市民、交通事業者、企業、行政などからなる運営協議会を設置し、新しい公共交通サービスに関する課題、改善策等について議論し、地域特性、市民ニーズに合った効率的・効果的な公共交通サービスのあり方について検討している。</p>
③その他の取組み	
	現在のところ該当なし。
④取組みに当たった課題	<p>地域の交通手段として継続的にサービスを提供していくためには、これまでのバス路線を最低限維持しつつ、より一層地域ニーズに対応した効率的・効果的なバス運行を目指すことが求められていることから、本市では、都市部におけるフレックスバス、農村部における乗合タクシーの実証実験を行うなど、地域の採算路線に替わる新しい公共交通サービスの導入を目指している。</p> <p>しかし、財政状況が厳しい中、今後とも行政主導による公共交通サービスへの支援を継続することにも限界があることから、今後は地域住民による利用料金以外の負担のあり方について検討するなど、行政と交通事業者主導ではなく、市民自らが公共交通の必要性を認識し、その展開方法について積極的に関与する必要があると考える。</p>
⑤取組みに当たった関係者への要望	
	<p>現在の国、北海道の公共交通に関する支援制度が乗合バス事業の規制緩和に対応しておらず、上記の新しい公共交通システムの本格導入にあたっては、市町村独自事業として展開せざるを得ない状況にあることから、市民の交通手段を確保するために市町村が実施する新たな公共交通サービス導入の取組みに対する継続的な支援制度の創設を要望したい。</p>
⑥その他(このような取組みに関する問題意識、理念等)	<p>自家用自動車の普及等により公共交通、特にバス利用者は昭和40年代をピークに大幅に減少しているものの高齢者や通学生等公共交通を必要とする住民は確実に存在することから、今後も公共交通の維持・確保は必要であると考えている。</p> <p>今後、路線の統廃合等により公共交通サービスを享受できない交通不便地域が拡大することが懸念されるものの、市内一律にサービスレベルを維持することは現実的に難しいことから、公共交通の維持・確保にあたっては、地域の人口構成、利用者の移動先、利用者数などを踏まえた評価基準(シビルミマム)を設定し効率的な交通体系を構築していく必要があると考えている。</p>

<p>2. 以下の事項に関する所見</p> <p>①交通事業者の創意工夫・自助努力のみでは進まない分野を中心に、一定エリアの地域公共交通の維持・改善をトータルで考える核となる団体、協議会等の立ち上げ、活動の促進等を図るという考え方について</p> <p>(1) 公共交通事業者は、独立採算性が足かせとなり、交通施設の整備・維持・運営が困難になっている面がみられる。今後は、欧米のように、行政がより主体的に交通事業を支える仕組みが必要ではないか。また、単なる赤字補填ではなく、収益向上の動機付けとなるシステムも必要と考える。</p> <p>②インフォーマルな公共交通の実現等に関する調整を円滑に進めるために、協議会や第三者的な組織の設置を推進したり、鉄道事業法上にあるような調整の仕組みをモード横断的に展開するという考え方について</p> <p>③行政による支援の実施に当たり、以下のような工夫を加えていくという考え方について</p> <p>1) モード横断的な取組みに対する支援の強化を図ること</p> <p>鉄道とバスが連携してICカードの導入をする場合、先導的事例でなくとも、国・自治体協調で補助する制度の創設が必要。</p> <p>2) 陳情的でない「裏づけのある」利用促進活動が行われる場合にインセンティブを与えること</p> <p>公共交通の整備に住民パワーを引き出すことは必要であるが、住民が主体的に関わった場合、高齢化、後継者などの問題で、継続性に難点があり、場合によっては廃止に至る可能性がある。このような事態になったとき補助による支援が本当に良かったのか疑問が残るところである。</p> <p>3) 利用者の増加や減少の歯止め等の成果を支援の採択に反映させること</p> <p>いわゆる生活交通に関する補助を除き、他の補助は要件とすることは妥当。しかし、今後、人口減少の時代の中では、疑問も残る。</p>	<p>3. その他「公共交通の利用円滑化」という観点からの所見</p> <p>郊外駅の駅前広場内に行政がパーク＆ライド駐車場を設置できるよう、駐車場を広場施設として法的に位置づけ、その整備、または広場の改修にあわせて駐車場を整備するに当たり、補助する制度があればクルマから公共交通への転換がより促進できると考える。</p>
---	---

<p>ヒアリング対象法人：仙台市都市整備局</p> <p>1. 地域公共交通の維持・改善に関する取組み、取組みに当たった課題・関係者への要望等</p> <p>①交通結節点での公共交通機関等の円滑な乗継を図るための取組み</p> <p>(1) 交通結節点での公共交通機関等の円滑な乗継を図るため、駅前広場や関連街路の整備を進めている。昨年7月には、仙台駅東口駅前広場にバス専用レーンとタクシー専用レーンを設け、更に、バス停等の案内表示の充実も図った。仙台駅東口駅前広場には、バス専用レーン・タクシー専用レーンを設けている。</p> <p>(2) 交通局の用地や大規模商業施設の駐車場の活用したパークアンドライドやパークアンドバスライドを推進している。</p> <p>②交通事業者と地域とのタイアップに関する取組み</p> <p>(1) 仙台市中心部バスを100円均一にする「100円バス区」に関連して、NPO団体(まちづくり政策フォーラム)と連携して、分かれやすい路線・乗り場案内を作成した。</p> <p>(2) 仙台市営地下鉄・バスの利用者に乗車中に移動制約者の方の支援をするボランティアになって頂く「バス・ちかかサポーター」を募集し、所定の研修等を行うなどしつつ組織化している。</p> <p>(3) 地下鉄駅付近などでの大規模商業施設と連携して、パークアンドライドやパークアンドバスライドを推進している。</p> <p>③その他の取組み</p> <p>(1) 仙台市中心部バスを100円均一にする「100円バス区」を実施している(当初、国庫補助を受けて実証実験として行っていたが、補助期間終了後、エリアを拡大して本格展開している)。</p> <p>(2) オムニバスタクシー事業を推進している。</p> <p>④取組みに当たった課題</p> <p>(1) ①(1)に関連して、仙台駅東口バス専用レーンの活用が必要。特に長距離バスについては、利用者にとっての分かりやすさを考慮すると、東口バス専用レーンに集約を図るべきだが、周辺道路の混雑等を理由に東口への乗り入れが進んでいない。</p> <p>(2) ③(2)に関連して、バス専用レーンの拡充などを進めたいが、マイカー利用者からの不満が生じることなどから警察が消極的。なお、マイカー規制については、定禅寺通りジャズフェスティバルの一部規制が実現したように、住民等の声が上がると進みやすい(行政が要望しても、なかなか進まない)。</p> <p>⑤取組みに当たった関係者への要望</p> <p>(1) ④(1)に関連して、バス事業者には利用者にとっての分かりやすさを考慮し、東口への乗り入れを進めて欲しい。</p> <p>(2) ④(2)に関して、警察には公共交通の社会的意義を考慮しバス専用レーンの拡充などに協力して欲しい。</p> <p>⑥その他(に)のような取組みに関する問題意識、理念等)</p> <p>(1) 仙台市では、公共交通機関を中心としたまちづくりを進めるため、「ひと・まち・環境にやさしい公共交通体系」の実現を目指す「アグセス30分構想」に取組み、市内主要箇所から都心部への公共交通アグセスを30分以内にすることなどを目標に公共交通の利便性向上を図っている。</p>	<p>2. 以下の事項に関する所見</p> <p>①交通事業者の創意工夫・自助努力のみでは進まない分野を中心に、一定エリアの地域公共交通の維持・改善をトータルで考える核となる団体、協議会等の立ち上げ、活動の促進等を図るという考え方について</p> <p>(1) 公共交通事業者は、独立採算性が足かせとなり、交通施設の整備・維持・運営が困難になっている面がみられる。今後は、欧米のように、行政がより主体的に交通事業を支える仕組みが必要ではないか。また、単なる赤字補填ではなく、収益向上の動機付けとなるシステムも必要と考える。</p> <p>②インフォーマルな公共交通の実現等に関する調整を円滑に進めるために、協議会や第三者的な組織の設置を推進したり、鉄道事業法上にあるような調整の仕組みをモード横断的に展開するという考え方について</p> <p>③行政による支援の実施に当たり、以下のような工夫を加えていくという考え方について</p> <p>1) モード横断的な取組みに対する支援の強化を図ること</p> <p>鉄道とバスが連携してICカードの導入をする場合、先導的事例でなくとも、国・自治体協調で補助する制度の創設が必要。</p> <p>2) 陳情的でない「裏づけのある」利用促進活動が行われる場合にインセンティブを与えること</p> <p>公共交通の整備に住民パワーを引き出すことは必要であるが、住民が主体的に関わった場合、高齢化、後継者などの問題で、継続性に難点があり、場合によっては廃止に至る可能性がある。このような事態になったとき補助による支援が本当に良かったのか疑問が残るところである。</p> <p>3) 利用者の増加や減少の歯止め等の成果を支援の採択に反映させること</p> <p>いわゆる生活交通に関する補助を除き、他の補助は要件とすることは妥当。しかし、今後、人口減少の時代の中では、疑問も残る。</p> <p>3. その他「公共交通の利用円滑化」という観点からの所見</p> <p>郊外駅の駅前広場内に行政がパーク＆ライド駐車場を設置できるよう、駐車場を広場施設として法的に位置づけ、その整備、または広場の改修にあわせて駐車場を整備するに当たり、補助する制度があればクルマから公共交通への転換がより促進できると考える。</p>
---	---

<p>2. 以下の事項に関する所見</p>	<p>①交通事業者の創意工夫・自効努力のみでは進まない分野を中心に、一定エリアの地域公共交通の維持・改善をトータルで考える核となる団体、協議会等の立ち上げ、活動の促進等を図るという考え方について</p> <p>市町村では、公共交通を専門に扱っている部署はこれまでなかった。県では、「富山県公共交通活性化協議会」を立ち上げ、県内の交通事業者や、労働組合などもすべて参加している。この場で全県一斉ノーマイカーデーなどが取り組まれている。</p> <p>以前に富山市でも同様の組織を立ち上げたが休止状態になっている。公共交通は市町村を跨って路線設定をされている場合が多く、市単独で協議会などを主催したりということはできないと考えている。参加主体としてそういったところに入るのはいよいことと思う。</p> <p>②シームレスな公共交通の実現等に関する調整を円滑に進めるために、協議会や第三者的な組織の設置を推進したり、鉄道事業法上にあるような調整の仕組みをモード横断的に展開するという考え方について</p> <p>JRの駅において富山地方鉄道のバスとの乗り継ぎを改善(住としてバス側のダイヤについて。)できないかということはあるが、特段の問題意識を持つことはない。</p> <p>③行政による支援の実施に当たり、以下のような工夫を加えていくという考え方について</p> <p>1)モード横断的な取組みに対する支援の強化を図ること</p> <p>考え方に賛成する。 富山港線のLRT化に伴い、ICカードを導入するが富山地方鉄道(電車、バス、路面電車)でもそうあって欲しいと思っている。</p> <p>2)陳情的でない「裏づけのある」利用促進活動が行われる場合にインセンティブを与えること</p> <p>住民自らが積極的に取り組むことが重要だと考えている。近年では市でも事業を行うにあたっては必ず住民の参加を求めることとしている。</p> <p>3)利用者の増加や減少の歯止め等の成果を支援の採択に反映させること</p> <p>大事なことだと思う。黄一バスが実施された当初に利用者がおらず「誰も乗らないバスに何で補助を出すのか。」といった市民からのクレームがあった。2年目からはバス補償の中で余剰があった場合に補助をすることをとした。</p>
<p>3. その他「公共交通の利用円滑化」という観点からの所見</p>	<p>富山港線のLRT化や富山駅周辺の連絡立交事業が実施されるなどで、市民の公共交通への関心が高まっているこの時期に、公共交通マスタープランを策定し、公共交通の利便性を高めたい。</p>

<p>ヒアリング対象法人：富山市</p>	<p>1. 地域公共交通の維持・改善に関する取組み、取組みに当たった課題・関係者への要望等</p> <p>①交通結節点での公共交通機関等の円滑な乗継を図るための取組み</p> <p>富山市では現在、交通マスタープランを策定中。バリアフリーについては平成12年から富山駅周辺ですすめているが、駅地下道からのEV、ESの整備を行っている位でマスタープランの中でも具体的事業は予定されていない。富山地方鉄道と協議し、既存の駅を利用して乗降が容易になるような方法を考えていきたい。交通マスタープランで7つの主要事業を考えているが、この中の一つとして「中心市街地における交通結節機能の強化」を上げている。</p> <p>結節点での接続強化は考えたいが、駅舎の改築等までは困難。既存の駐輪場拡充など、すでにある物を利用して進めたい。</p> <p>富山駅のターミナルは大半は市の所有になっているが一部JRが所有している。バスターミナルについては道路の一部という解釈で市の道路管理者が管理している。駅構内にはJRとの競合関係もあって高速バスは入れないことが多いと聞くが、富山駅では市有地の部分に高速バス停を設けることで入っている。利用の調整については、バスもタクシーも事業者の協力が行っている。</p> <p>②交通事業者と地域とのタイアップに関する取組み</p> <p>市が行っている「おでかけバス」、商工会議所が主体となって立ち上げ(まちづくり)やま(TMO)が運営している「まいどはや」、バス事業者が行っている「黄一バス」、これら相互およびこれらと市内軌道の連携が図れる取組を行っていききたいと考えている。</p> <p>③その他の取組み</p> <p>市内呉羽地区において、地域住民による自主運行バスが取り組まれているが、これを市として応援し、他の地域にも広げていきたい。</p> <p>④取組みに当たった課題</p> <p>市内で取り組まれているコミュニティバスなどについて、その相互のあり方に問題があると思われる。中心市街地のバス停について、従来はどこでも空いたところにバス停を作り、相互の連携が考えられていなかった。このため、慣れた人でない人でも接続して乗るバスの停留所がどこにあるか分からない状態になっている。交通マスタープランの中で、バス停の集約を検討し、相互の接続性を高めたいと考えている。</p> <p>⑤取組みに当たった関係者への要望</p> <p>コミュニティバスについて、ルートの選定を行う際に既存のバスと競合しないことが求められ、交通空白地帯をつないで競合を避けたため、他の交通機関との乗り継ぎが考えられていない結果となった。</p> <p>⑥その他(このような取組みに関する問題意識、理念等)</p> <p>富山港線のLRT化や富山駅周辺の連絡立交事業が実施されるなどで、市民の公共交通への関心が高まっているこの時期に、公共交通マスタープランを策定し、公共交通の利便性を高めたい。</p>
----------------------	---

ヒアリング対象機関：石川県金沢市

1. 地域公共交通の維持・改善に関する取組み、取組みに当たった課題、関係者への要望等

①交通結節点での公共交通機関等の円滑な乗継を図るための取組み

金沢市における交通結節点は、JR線の金沢、東金沢、西金沢、森本駅、北鉄石川線の野町、額住宅前駅およびバスの乗り継ぎ拠点である香林坊・片町、武蔵が辻バス停と捉えている。

【円滑な乗継を図るための取組みについて】
金沢市交通バリアフリー基本構想(H14年3月)において、金沢駅、西金沢駅周辺を重点整備地区に定め、道路管理者、交通事業者等に対しバリアフリー化を推進している。市においても近年下記のとおり取り組んでいる。

- ・(JR森本駅、東金沢駅)
駅舎を自由通路を備えた橋上駅舎、エレベーター設置、駅前広場、駐輪場を東西に整備
- ・(JR金沢駅東口)
駅前広場の整備、北鉄浅野川線の広場への引き込み、バス・タクシー案内所を集積、情報提供(乗り場案内、JR・電車・高速バスのダイヤ、市内バス停の位置等)、視覚障害者のための音声案内誘導

このほかの取組としては下記のとおりである

- ・西金沢駅については新幹線整備と合わせ整備を予定
- ・金沢駅西口広場については再整備すべく基本構想を策定中
- ・ふらっとバス材木戸を延伸し、香林坊での乗り継ぎを可能とした
- ・ICカードシステム導入による乗り継ぎ割引、主要バス停に上屋を設置、ノンステップバスの導入などについて、バス事業者に補助を行い円滑化を図る
- ・駅や主要バス停付近に駐輪場を整備・拡大し、自転車からの乗り継ぎについても利便性を図る

【交通結節点の土地の管理・利用の関わり方について】

金沢駅の駅西広場は、「都市計画」による駅前広場の造成についての建設者・日本国有鉄道申合せ(S47)川に基づき、広場の4分の1線を境にJRと金沢市が土地を所有する。駅東広場は、「都市計画」による駅前広場の造成に関する協定(S62)を基に、6分の1線をベースにJRと金沢市の区分を定めた。広場の管理については、金沢市駅前広場条例により、広場の範囲内全てを市が管理している。

東金沢駅の駅東広場は、6分の1線をベースにJRと市の区分を定め、管理は各々が持っている。駅西広場は新設広場であり、全て市が土地を所有し、管理している。

森本駅は、新幹線建設に合わせ広場整備を行ったが暫定的なものであり、従前の所有者(市、JR、JRバス)がそのまま土地を所有し管理している。

広場利用については、各々の広場を整備する時点で、金沢市がバス、タクシー事業者と調整・協議し定め

たものである。

【市域外における取組について】
金沢市圏2市4町(金沢市、松任市、鶴来町、野々市町、津幡町、内灘町)を対象に「金沢市圏交通円滑化総合計画」を策定し、H15年11月に国土交通省・警察庁から実施都市圏の指定を受けた。本計画は金沢市圏の交通円滑化を図るため、交通容量拡大施策に加え、TDM施策、マルチモーダル施策を組み合わせたものであり、推進連絡会を設置し、本計画の推進を図ることとしている。

本計画において、市域外においてもJR各駅(松任、津幡駅等)や北鉄電車駅(鶴来、内灘駅)の周辺にパーク・アンド・ライド駐車場の整備を検討するなど、都市圏全体の渋滞緩和に向け施策に取り組んでいる。

②交通事業者と地域とのタイアップに関する取組み

【オムニバスタウン計画の推進】

金沢市では公共交通拡充対策として従来から新バスシステム導入等の施策に取り組んでおり、平成10年度にはオムニバスタウンの指定を受け、ふらっとバスの導入、パーク・アンド・ライドの拡充、ノンステップバスの導入、ICカードの導入など、バス交通活性化のための各種施策に取り組んでいる。本計画を推進するため「金沢オムニバスタウン推進協議会」を設置しており、委員には学識経験者、交通事業者、行政機関のほか、利用者(市民)として町会、婦人会、老人連合会、身体障害者団体の各代表者が参画し、意見交換を行っている。(NPOは参画していません)

【新しい公共交通システムの導入】

新しい公共交通システム導入を見据え、当面は公共交通を取りまく環境を整備し活性化するため、平成12年より毎年、関係機関と連携し交通社会実験を実施している。交通実験により成果が認められた施策(シティーライナーの運行、パーク・アンド・ライドの拡大、深夜バスなど)については順次本格実施している。交通実験の内容・結果等を検討するため、「金沢都心軸(シティーライナー)利用推進プロジェクト実施協議会」を設置しており、委員には学識経験者、交通事業者、行政機関のほか、利用者(市民)として町会、商店街の代表者が参画し、意見交換を行っている。(NPOは参画していません)

③その他の取組み

金沢市と北陸鉄道(株)の間で連絡会を毎年開催し、懸案事項などについて意見を交換し、調整された事項については各々の施策や事業に取り入れている。

④取組みに当たった課題

各種施策を実施するにあたっては、関係機関との調整が不可欠となる。相手方は、交通事業者はもとより、交通管理者、道路管理者、地方自治体、地域住民など多岐にわたるため、調整に時間を要する場が多い。

⑤取組みに当たった関係者への要望

関係機関においては、公共交通を活性化することが必要であるとの共通認識を持つことが重要である。

⑥その他のような取組みに関する問題意識、理念等

2. 以下の事項に関する所見

①交通事業者の創意工夫・自助努力のみでは進まない分野を中心に、一帯エリアの地域公共交通の維持・改善をトータルで考える核となる団体、協議会等の立ち上げ、活動の促進等を図るという考え方について

地域として公共交通の維持・改善を考える団体等の存在は、関係機関との調整、地域要望と交通事業との調整や交通事業者間の連携を図る上でコーディネート的な役割を果たすと考えられ、有効な意義があると思われる。

このような団体は、何らかの方向性を打ち出す場合において、地域住民の要望、交通事業者の希望、行政の意向等を客観的に評価・調整し、実施することが必要と思われる。

②シームレスな公共交通の実現等に関する調整を円滑に進めるために、協議会や第三者的な組織の設置を推進したり、鉄道事業法上にあるような調整の仕組みをモード横断的に展開するという考え方について

調整を円滑に進めるための協議会等の設置については、関係機関および交通事業者間の調整を図る上で有効な意義があると思われる。

③行政による支援の実施に当たり、以下のような工夫を加えていくという考え方について

1) モード横断的な取組みに対する支援の強化を図ること

地方自治体や交通事業者に対する国の補助制度は、運輸・鉄道・道路・都市局それぞれが担ってきたきらいがある。例えば同じメジャーが複数の局に存在するため自治体にとってわかりにくかったり、複数の局にまたがるような事業にとっては、各々に申請が必要となる。今後、LRT支援制度が一体化され同時採択できることとなったように、複数のメジャーを統合しパッケージ化された制度の創出が望まれる。

2) 陳情的でない「裏づけのある」利用促進活動が行われる場合にインセンティブを与えること

地域や利用者が公共交通の利用促進活動を行う場合、何らかの支援策を与える(受ける)ことは大いに賛成である。なお、このこと以前に、交通事業者が自ら、公共交通の維持・改善を自分のことと考える意識を持つことが重要である。

3) 利用者の増加や減少の歯止め等の成果を支援の採択に反映させること

3. その他「公共交通の利用円滑化」という観点からの所見

金沢市ではこれまで公共交通の利用活性化や円滑化を図るため、様々な取組を行ってきたところであり、今後この方針に則り、バス路線網の再編やバリアフリー・拡充等に取り組んでいくこととしている。なお、これまでバスの利用推進に主体を置いてきたため、今後は、電車やタクシーについても総合的に取り組む必要があると思われる。また、関係する行政機関や交通事業者のみならず、利用者である地域住民も取り込んで、一体的に施策を展開していくことが不可欠であろう。

ヒアリング対象法人:長野市	<p>1. 地域公共交通の維持・改善に関する取組み、取組みに当たった課題、関係者への要望等</p> <p>①交通結節点での公共交通機関等の円滑な乗継を図るための取組み</p> <p>長野市では、昨年度から交通対策審議会を開催し、市内のバス路線網の見直しについて審議し、今年度基本計画を策定予定。同審議会では、運行の効率化を図るため、郊外(の中山間地域)から市内中心部への直通バス路線を再編するとともに、中山間地を含む公共交通空白地域では、最寄りのバス停と拠点となる施設まで小型車両による循環バスやデマンド乗合バスを運行し、拠点となる施設をバスの乗り継ぎ場所とし、この施設から市内中心部へ路線バスを輸送するというバス路線の構築を検討している。</p> <p>また、現在、バス会社に委託して運行している郊外(の中山間地域)を走る循環バスでは、拠点(日赤病院等)から乗り換え路線バスで市内中心部へ向かう場合、大人20円(小人10円)の乗継割引券を交付している。</p> <p>長野県前のバスロータリーは大半は市が管理し、一部JRが管理している。バスについては、JRとバス会社が協議し、バス会社間(2社)では、話し合いで調整している。タクシーについては、JRの承認(契約)に基づくものと考えられる)を得た事業者は構内でJRの標識をつけて乗入れており、ロータールールは市の管理地にあるので、承認を得ない事業者も使用できる。市に対して構内の使用について投書を受けたことや新聞沙汰になったことは無い。</p> <p>②交通事業者と地域とのタイアップに関する取組み</p> <p>交通対策審議会の場でも、計画の実施に向けて、市民、交通事業者、市が協働してバス路線網基本計画の実現を目指すことが重要であると考え、そのための具体的な方策について議論しているところである。</p> <p>また、地域とのタイアップに関する具体的な取組みとしては、市で地域住民のニーズを把握し、バスが運行していない地域で、路線路線バスに接続するための路線を4路線運行し、うち3路線をジャンボ乗合タクシーで運行することを計画している。地域住民との連携による具体的な取組みについては、まだ始めたところである。</p> <p>③その他の取組み</p> <p>ここ1、2年ではバス利用者が増加し、市内のバス利用者が1,000万人台に回復したが、その大きな要因の一つとして、市内在住の70歳以上の住民に対し、市内の路線バスを100円で乗車できる「おでかけバスポート」を発行している。これにより、例えば、戸隠村～長野駅～長野駅の区間で通常1,600円かかるところ、100円で済んでおり、高齢者のバス利用が進んできている。</p> <p>④取組みに当たった課題</p> <p>ここ1、2年ではバス利用者が増加し、市内のバス利用者が1,000万人台に回復したが、10年前に比べて約4割減少している。そのため、バス路線の無い地域や交通が不便な地域、廃止代替バスが運行されている地域が存在している。</p> <p>しかしながら、少子高齢化等の問題を抱える中、地域住民の足としてバスは重要であり、そのため、バス路線の見直しを図り、地域と一体となった路線バスの利用促進を図る必要がある。</p> <p>⑤取組みに当たった関係者への要望</p> <p>バス交通の維持のためには、大型のバスではなく、これからは低床式小型バスの運行が重要になると考えている。現在、「ぐるりん号」で走らせている低床式小型バスはフランス製で、日本のメーカーが組み立てて販売しているが、販売価格が1,500～1,600万円と高く、議会でも価格の高さが指摘されている。今後は、従来型のバスではなく、小型バスの積極的導入したいと考えており、製造会社に対し、販売価格の値下げを働きかける努力して頂きたい。その結果、市が負担する補助金が減縮するという効果も生れてくる。</p> <p>⑥その他(このような取組みに関する問題意識、理念等)</p> <p>長野市長が3年前に就任したときの公約として、公共交通の利用活性化が掲げられており、今後も積極的</p>
---------------	--

2. 以下の事項に関する所見	<p>①交通事業者の創意工夫・自助努力のみでは進まない分野を中心に、一定エリアの地域公共交通の維持・改善をトータルで考える核となる団体、協議会等の立ち上げ、活動の促進等を図るという考え方について</p> <p>協議会の設立という考え方には賛成である。長野市では、都市内分権を掲げ、施策全般を対象として、市内の各地域で地域住民が積極的に参加した協議会を立ち上げ、協議会で議論した内容を施策に反映することを進めようとしているところである。行政、住民、バス事業者が協働しないと公共交通の充実が図られないと考えている。</p> <p>②シングルメスな公共交通の実現等に関する調整を円滑に進めるために、協議会や第三者的な組織の設置を推進したり、鉄道事業法上にあるような調整の仕組みをモード横断的に展開するという考え方について</p> <p>長野市では、鉄道とバスとの交通結節点において特に問題となっている事例があるという訳ではないので、想像しにくい。それより、駅やバスターミナルに待合所が充実されると、より一層のバス利用が見込めるのではないかと考える。待合所の充実も、高齢者が安心してバスを利用するための必要である。</p> <p>長野市では、利用促進のために、待合所や停留所の屋根の設置等に対して1/2の補助を行うという制度を作ったが、今年4月から2/3まで拡充した(限度額100万円)。ただ、今年の新規案件はまだ1件しかなく、まだ、何故住民がバス事業者に対して金を出さなければいけないのかという意識が住民の中にある。</p> <p>③行政による支援の実施に当たり、以下のような工夫を加えていくという考え方について</p> <p>1) モード横断的な取組みに対する支援の強化を図ること</p> <p>鉄道で時刻表があるように、バスの利用促進のために、携帯電話から見られる時刻表を作成したい。バス事業者は経営体力が弱いので、行政が整備しなければならぬと考えている。また、乗継情報システムやバスロケーションシステム等の充実も必要である。</p> <p>市長は、ICカードと住基カードの共通化を進めたいと言っており、国土交通省と総務省が連携し、実現をお願したい。また、ICカードの推進のために、初期投資に対する公的支援をお願いしたい。</p> <p>2) 陳情的でない「裏づけのある」利用促進活動が行われる場合にインセンティブを与えること</p> <p>地域住民の公共交通計画への積極的参加をこれから目指したい中、このような考え方には賛成である。</p> <p>3) 利用者の増加や減少の歯止め等の成果を支援の採択に反映させること</p> <p>バス事業には福祉的要素があるが、モデル事業の実施に当たり、ベンチャー的要素を加えることは意義があると思う。そのためには地域住民の意識向上が重要になり、1軒1軒回覧版などでバス利用の周知を図るといった努力が必要になってくる。その中で、バス路線を維持するためにも、車両購入に対する補助を厚くして買いたい。NPO有償運送が促進され、その一方でバス事業が衰退するのは問題があると思う。</p> <p>3. その他「公共交通の利用円滑化」という観点からの所見</p>
----------------	--

2. 以下の事項に関する所見	
①交通事業者の創意工夫・自努力のみでは進まない分野を中心に、一定エリアの地域公共交通の維持・改善をトータルで考える核となる団体、協議会等の立ち上げ、活動の促進等を図るといふ考え方について	上越市では、17年度に「地域交通計画」を策定するための予算を要求中である。「地域交通計画」を策定する中で協議会の必要性とかが分かってくるものと考えている。
②シーメンスな公共交通の実現等に関する調整を円滑に進めるために、協議会や第三者的な組織の設置を推進したり、鉄道事業法上にあるような調整の仕組みをモード横断的に展開するといふ考え方について	上越市では、17年度に「地域交通計画」を策定するための予算を要求中である。「地域交通計画」を策定する中で協議会の必要性とかが分かってくるものと考えている。
③行政による支援の実施に当たり、以下のような工夫を加えていくといふ考え方について	
1)モード横断的な取組みに対する支援の強化を図ること	
2)陳情的でない「裏づけのある」利用促進活動が行われる場合にインセンティブを与えること	
3)利用者の増加や減少の歯止め等の成果を支援の採択に反映させること	
	それは良いことと言以外にない。
3. その他「公共交通の利用円滑化」といふ観点からの所見	

ヒアリング対象法人：上越市	
1. 地域公共交通の維持・改善に関する取組み、取組みに当たったの課題・関係者への要望等	
①交通結節点での公共交通機関等の円滑な乗継を図るための取組み	
並行在来線については、県の「並行在来線対策協議会」において検討されているし、「しなの鉄道・信越本線沿線利用促進活性化協議会」において、利用促進や鉄道とバスの乗り継ぎ利便性などについて検討したり、アンケート調査や駐車場利用状況調査などを行っている程度。市としての円滑化に関する取組はない。	
高田駅や直江津駅の駅前広場については、大半は市有地で一部がJRの管理となっている。市での担当は都市計画部署となっているため詳細は承知していないが、有料であるとの話は聞いたことがある。高速バスの降車場が駅構内になっているが、位置からして市有地部分になっているようだ。使用ルール等について、市は関与していない。左渡汽船ターミナルも同じような状況と思われる。	
②交通事業者と地域とのタイアップに関する取組み	
市で承知している事例はない。	
③その他の取組み	
地域住民とのタイアップ事例は無いし、市での円滑化に関する取組も現在のところは無い。	
④取組みに当たったの課題	
上越市では17年度に「地域交通計画」を策定する計画。	
⑤取組みに当たったの関係者への要望	
⑥その他(このような取組みに関する問題意識、理念等)	
	市としては、公共交通を「まちづくり」の視点で捉えたい。

1. 地域公共交通の維持・改善に関する取組み、取組みに当たった課題・関係者への要望等

<p>①交通結節点での公共交通機関等の円滑な乗継を図るための取組み</p> <p>○情報提供関係 空港、方橋駅周辺のサイン表示に関する庁内検討会を設置し、検討を行っているところ。検討課題は、①名古屋駅、金山駅等の交通結節点における歩行者系サイン、②鉄道駅記号・番号の整備、③地下鉄構内多言語表示、④観光案内所、ガイドマップ等の整備。 また、輸送関連で、シャトルバスへの誘導サイン、PDPによるリアルタイム情報提供、案内ボランティアの設置等。 ②交通結節点関係 ・名古屋駅西口(太閤口)駅広場については、JRと道路管理者に所有が分かれており、その使用に関して調整を行うもの原則、所有者の判断に基づき用途が決定される。道路管理者においては、原則、誰が入ってもよいとしている。東口(桜通口)については、全てJRの所有であるため、JRの判断で駅広場の使用が決まられる。(現在はタクシー乗車に使用) バスターミナルについては、名古屋ターミナルビル(株)が所有し、ターミナル事業者でもあるため、参入調整は同社が行っている。市は参入調整にはタッチしないが、都市計画上のバスターミナルであるため、目的外使用や更なる有効活用等については、調整していくこととなる。 ・金山駅については、北側用地を区画整理により産み出し、H13から駅前広場として整備し、3月10日にオープンする。所有は市であり、整備公社に施行、維持管理を委託。 整備にあたっては、バス、タクシー協会と調整し、バスバス7台、タクシープール24台分を用意。基本的に金山駅のバスはここに集約する予定。また、駅からの案内表示も実施。使用料は特徴収してないが、電気代や清掃代等の維持管理費を徴収予定。また、区画整理事業での目も調整において、空まちタクシー等による渋滞を起させないとの約束もあることから、協会からの人的な支援もお願いしている。 ・若バスターミナル(オアシス21)については、市が所有し、ターミナル事業者でもあることから、ルールに基づき参入調整を実施しているが、基本的に誰でもOK。(ただし、当初計画より容量が減少したため、物理的な調整はある。)夜間などは容量はあるので、観光バス等の有効活用を考えた。 当ターミナルは、乗り場専用であることから、ほかの交通機関へ案内等は特に行っていない。 ・大管根駅については、西口に区画整理事業としてバス、タクシー等の乗り入れも出来る駅広場を整備しており、これにより地下鉄から、バス等、名鉄、JRへの乗り継ぎが向上することとなる。(当然、バリアフリー対応) 過去から事業者間調整行ってきたり、出来る範囲では利便性向上を実施(R北口改札の新設等)してきたが、抜本的な総合駅舎化等については、構造上の課題、多額の費用面から実現には行っていない。 ・その他、ターミナル等については、構造上の課題、多額の費用面から実現には行っていない。 ・本館にあたってはタクシー協会と相談するため、出来上がった使用の場合は協会が自主的に調整を行うのではないかと。(道路管理者が参入事業者を調整することはない。)</p>
<p>②交通事業者と地域とのタイアップに関する取組み</p>
<p>③その他の取組み</p>
<p>④取組みに当たった課題</p>
<p>○サイン関係 乗り換え駅等の交通結節点においては、統一的な標記が望ましいが、各社毎に社内ルールがあることから、それに縛られた統一的な標記とならないことから、全国的な統一ルールがあれば有り難い。 また、案内板等の改修・新設に関しては、各社の負担が推進に関するネック。</p> <p>○結節点整備関係 円滑化に関する事業者間の協議は行われるが、費用負担の問題があり、進まないのが現状。言い出した者(この場合は名古屋市長官公署)が負担するような感じであり、全てを行政が負担することは困難。</p>
<p>⑤取組みに当たった関係者への要望</p>
<p>上記のとおり、サイン表示に関しては、全国的統一基準(鉄道事業者のみでなく、地下街での表示にも対応する)の策定が望まれる。 また、サイン表示に関する案内板設置や利用(乗り継ぎ)円滑化の施設整備に関しては、費用負担の軽減措置(補助金等)などの支援があれば、進むのではないかと。</p>
<p>⑥その他(このような取組みに関する問題意識、理念等)</p>

2. 以下の事項に関する所見

<p>①交通事業者の創意工夫・自助努力のみでは進まない分野を中心に、一定エリアの地域公共交通の維持・改善をトータルで考える取組となる団体、協議会等の立ち上げ、活動の促進等を図るという考え方について</p> <p>交通結節点における円滑化については、関係者が多岐に渡ることから、今までは、各事業者等へ個別に対応してきたが、協議会等の組織で調整が行われれば、作業も軽減され調整もスムーズに行われると考えると、そのような協議会等の設置が望ましい。</p>	<p>②ジャーナルレスな公共交通の実現等に関する調整を円滑に進めるために、協議会や第三者的な組織の設置を推進したり、鉄道事業法上にあるような調整の仕組みをモード横断的に展開するという考え方について</p> <p>同上</p>
<p>③行政による支援の実施に当たり、以下のような工夫を加えていくという考え方について</p> <p>1)モード横断的な取組みに対する支援の強化を図ること</p> <p>上記1-③のとおり</p>	<p>2)陳情的でない「要づけのある」利用促進活動が行われる場合にインセンティブを与えること</p>
<p>③)利用者の増加や減少の歯止め等の成果を支援の採択に反映させること</p>	<p>利用円滑化が進めば、結果として利用者増に結びつくとも考えられるが、一方でバリアフリー施設の整備のいよう直接利用者の増加に結びつかないが、社会的に求められる整備は行政として行う必要があるため、全ての採択基準が成果に基づくとはいいかねるものかと考える。</p>
<p>3. その他「公共交通の利用円滑化」という観点からの所見</p>	

<p>ヒアリング対象法人：名古屋市交通局</p>	<p>1. 地域公共交通の維持・改善に関する取組み、取組みに当たった課題・関係者への要望等</p> <p>①交通結節点での公共交通機関等の円滑な乗継を図るための取組み</p> <p>○情報提供関係 ・中部運輸局からのご提案により「愛知のりかえ便利帳 アクセス」(H16.3)を作成。空港開港、博覧会開幕に併せH17.2に改訂版を発行予定し、駅等に設置。(発行者：表示灯側、編集協力：交通局)また、「名古屋地下鉄全駅ガイド」(沿線のひとこと等)をH14.7に作成し、随時改訂版を発行中。 ・乗り継ぎ案内サインの整備については、名古屋駅、金山駅等のターミナルを中心に交通局サイン・マニアルに基づき、地下鉄各駅やバスターミナルに整備。また、H16.10の環状線化に伴い駅記号・番号制を導入し、外国の方でも乗車できるよう対応。 ○乗り継ぎ割引 ・市バス、地下鉄連続定期での20%割引、トランパスでの市バス、地下鉄乗り継ぎについて80円割引。 ・他事業者との割引では、名鉄と相互運輸している路線について、特定区間に限り20円割引。また、名古屋カイドウェイとは平面区間と市バスを乗り継ぐ場合は、市バス、地下鉄への乗り継ぎ定期で20%割引、トランパスでの市バス、地下鉄乗り継ぎについて80円割引。 ○相互直通運転 ・S54.7から名鉄豊田線と、H5.8から名鉄犬山線と相互直通運転を実施。、また、H15.3から名鉄小牧線と実施。 ○共通乗車カードの利用範囲の拡大 ・市バス、地下鉄、名鉄(一部路線)については使用不可)で始めた「トランパスシステム」について、名鉄各線、桜花台新交通、あおなみ線と順次拡大し、H17.2の愛知高速交通(リニモ)にも拡大予定。 ○バスターミナルにおける給館 ・市営バスが乗り入れているバスターミナルは全部で21箇所あり、ターミナル事業者及び道路管理者等管理のバスターミナル(5箇所)以外は交通局が管理を行っている。 ・他事業者から使用の申し込みがあった場合には、バス停については、市バスの乗降口が相違するため基本的にお断りしており、ターミナルについては、市バスの運行ダイヤ等に支障がない場合には有償でお貸しする場合があります。タクシ乗り場の新設については、乗降に支障がないようバス停から前後10m離して計画するようタクシー協会へ要請している。(バスターミナル内のタクシーベイスの設置は計画していない。)道路管理者の管理する駅において、バスとタクシーが混在する場合は、施行担当局にて全体計画時点で各事業者間の調整を行っている。</p> <p>②交通事業者と地域とのタイアップに関する取組み</p> <p>○地域懇談会の開催 バス路線再編等に関して、具体的な内容のご説明し、幅広くご意見を頂くため「市バスを考える地域懇談会」を各地で開催。延べ1,800名の参加を頂いた。 地下鉄駅やバスターミナルにおいて、高齢者等の利用・乗車等の際にお手伝い頂けるボランティアを募集中。募集人数は約50人。 ○市営交通懇談会 地域住民や利用者の市営交通に対する意識や需要動向等をより的確に把握するとともに、きめ細かい広報活動を展開するため、地球住民の代表者15名以内で構成する「市営交通懇談会」を平成元年から区毎に設置。</p> <p>③その他の取組み</p> <p>④取組みに当たった課題</p> <p>・トランパス対応の事業者については、順次拡大してきたが、名古屋カイドウェイバスの効果区間と市バス、地下鉄との乗り継ぎ割引が実施されておらず、今後、調整を図っていきたい。 ・地下鉄のハリアフリー化については、平成22年度の目標に向け整備を推進しているところであり、エレベーターでの移動を中心にホームから地上まで車椅子使用で利用を確保することとしているが、地下鉄駅に併設されている民間ビル内のエレベーターを利用する場合には一部地下鉄営業時間より前・民間ビルが営業終了するため、使用できなくなることから、地下鉄営業時間までの延長に関する調整が課題。 ・乗り換え駅(名古屋駅、金山駅)や終端駅(野並駅)においては、密まちタガシバが、市バス停留所まであふれており、停留所への着車が困難となり、バスのスムーズな運行に支障を来す場合がある。</p> <p>⑤取組みに当たった関係者への要望</p> <p>⑥その他(このような取組みに関する問題意識、理念等)</p>
--------------------------	---

<p>2. 以下の事項に関する所見</p>	<p>①交通事業者の創意工夫・自助努力のみでは進まない分野を中心に、一定エリアの地域公共交通の維持・改善をトータルで考える形となる団体、協議会等の立ち上げ、活動の促進等を図るといふ考え方について</p> <p>昨年6月に名古屋市内交通問題調査会から「なごや交通戦略」(まちづくりと連携した総合交通体系の形成について)の案申を受けたところであり、施策の柱のひとつ「環境にやさしいライフスタイルの普及」の中で、市民・企業の参加と協働を重要な柱として、各施策の推進にあたっては、市民・企業をはじめ、NPO、関係行政機関等での推進体制を構築することの重要性を述べていること。 交通局としても、今後とも市営交通事業の運営を継続する中で、公共交通の利用促進については、地域が主体となり活動していく環境も必要と認識している。</p> <p>②シームレスな公共交通の実現等に関する調整を円滑に進めるために、協議会や第三者的な組織の設置を推進したり、鉄道事業法上にあるような調整の仕組みをモード横断的に展開するといふ考え方について</p> <p>シームレス化の推進は、利用者にとってメリットのある施策であるが、事業者にとっては利用者のサービス向上という側面とともに、財政的負担や費用対効果も考慮する必要がある。 バス事業においても鉄道事業法と同様の調整措置を活用したり、協議会や第三者的な組織で調整する必要性も考えられるが、財政的な支援についても配慮いただきたい。</p> <p>③行政による支援の実施に当たり、以下のような工夫を加えていくといふ考え方について</p> <p>1)モード横断的な取組みに対する支援の強化を図ること</p> <p>名古屋地域の公共交通の中心的な役割を地下鉄・市バスが担っている現状から、基幹的交通機関である地下鉄とフィーダー交通機関である市バスとの乗り継ぎ利便を向上させることは、本市の公共交通の利用円滑化を図る上で、大変重要な課題であると認識。 従って、今後支援強化を図るにあたっては、市バス地下鉄を併せた包括的な支援方策(同一事業者でのバス・地下鉄の移動円滑化施設整備について補助対象の拡大等)の検討をお願いしたい。</p> <p>2)陳情的でない「裏づけのある」利用促進活動が行われる場合にインセンティブを与えること</p> <p>3)利用者の増加や減少の菌止め等の成果を支援の採択に反映させること</p> <p>3. その他「公共交通の利用円滑化」といふ観点からの所見</p>
-----------------------	---

ヒアリング対象法人:大阪府土木部交通道路室	
1. 地域公共交通の維持・改善に関する取組み、取組みに当たっての課題・関係者への要望等	
①交通結節点での公共交通機関等の円滑な乗継を図るための取組み	<p>大阪府の交通政策の指針である大阪府交通道路マスタープラン(H16.3作成)の重点施策のひとつとして、利便性の高い公共交通を目指し、「駅へのアクセス性の改善」、「乗り継ぎ利便性の向上」に取り組んでいる。</p> <p>○「駅へのアクセス性の向上」</p> <p>駅へのアクセス性を高めることにより、公共交通の利用促進を図るため、駅周辺でのすっと交差点対策(原阪寝屋川駅付近交差点等)の実施、歩行者・自転車走行空間の確保(阪急相模駅等)、レンタサイクルの導入(近鉄八戸ノ里駅、近鉄喜志・富田駅等)、パークアンドライド(京阪くずしは駅等)の促進など様々な交通需要マネジメント施策(大阪版TDM)を実施。当面、主要60駅程度を取り組む(大阪府下271駅中)。</p> <p>◇乗継ぎ利便性の向上</p> <p>鉄道からバス、レンタサイクル等への乗り継ぎ利便性を高めるため、バスの行き先や乗り継ぎ情報などをわかりやすく利用者に提供するサイネージシステムの充実を図るべく取り組んでいる。また、バス交通に関するわかりやすい情報提供(千里原駅)、乗り継ぎ案内マップの作成(JR柏原駅、JR河内国分駅)に取り組んでいる。連携事業の実施にあたっては、駅・商店街において、駅周辺の情報提供システム(構内)の構築に取り組んでいる。連携の枠組みは各地域によって異なり、協議会をつくっているところもあれば、もっと柔軟な形で関係者が集まり、話し合いながら進めている地域もある。具体的な地元の実績としては、商店街において、公共交通の利用者への割引(買面市等)、特典付与(商品の増量)の例や、駅周辺美化のボランティア活動(近鉄喜志駅等)などがある。これまで、駅に係る協議の場がなかったが、活性化プログラム(京阪くずしは駅等)等で駅に関する協議会等ができ、地域で検討するきっかけが生まれつつあるのは、大変重要である。</p>
②交通事業者と地域とのタイアップに関する取組み	<p>府民と創る新たな取組み(「ススキ」から広がる大阪の再生を目指して)として、交通事業者をはじめとした駅をとりまく多様な関係者による地域の魅力・顔づくりプロジェクト(H15～)に取り組んでいる。本事業の具体的な対象駅の選定にあたっては、府下の7つの土木事務所が、市等と連携して芽の駅の情報を入手し、連携事業の実施にあたっては、土木事務所は場の提供等のコーディネート機能を担っている。連携の枠組みは各地域によって異なり、協議会をつくっているところもあれば、もっと柔軟な形で関係者が集まり、話し合いながら進めている地域もある。具体的な地元の実績としては、商店街において、公共交通の利用者への割引(買面市等)、特典付与(商品の増量)の例や、駅周辺美化のボランティア活動(近鉄喜志駅等)などがある。これまで、駅に係る協議の場がなかったが、活性化プログラム(京阪くずしは駅等)等で駅に関する協議会等ができ、地域で検討するきっかけが生まれつつあるのは、大変重要である。</p>
③その他の取組み	<p>大阪府において、関係団体等で連携し、公共交通の利用促進を図るため、大阪交通需要マネジメント推進会議(H12発足)を設立(メンバー:近畿運輸局、近畿地方整備局、大阪府、大阪府警察本部、大阪府、阪神高速道路公団、大阪・海運国道事務所、関西経済連合会、大阪商工会議所、関西鉄道協会、スリットKANSAI、JR西日本、大阪バス協会、学識経験者等(大学、利用者、交通従事者))</p> <p>同推進会議の今後の取組みの方向としては、①既存ストックの有効活用によるTDM施策の推進 ②公共交通の利用促進につながるTDM施策の推進、③TDM施策に対するPRの持続的な実施、④モビリティ・マネジメントの促進、⑤地域発のTDM施策の実施支援の5つを考えている。</p>
④取組みに当たっての課題	<ul style="list-style-type: none"> 関係者間の連携の強化 <ul style="list-style-type: none"> 特に、警察との連携の強化が必要。 公共交通施策と道路施策の連携強化 <ul style="list-style-type: none"> 駅と周辺地域を一体的に捉えて検討することが必要。 公共交通の利用促進につながる取組み(アイデア)の検討及び試行等の推進 <ul style="list-style-type: none"> 公共交通のサービス向上につながる取組みは多いが、それが利用者の増加等の利用促進にまでつなげられる取組みのみに限られる。 利用促進につながる取組みは多いが、それが利用者の増加等の利用促進にまでつなげられる取組みのみに限られる。 公共支援の必要性 <ul style="list-style-type: none"> 大阪の場合、公共交通の中でも、特にバス事業が難しい状況にあり、何らかの対策を講じようとしても、事業者負担が伴い、なかなか難しい。このため、社会的な取組みを実施するための全額公的負担による支援は非常に重要となる。また、関係者との連携を進めるためには、何らかのきっかけが必要であり、小額でも良いのできっかけとなる国や府の予算面での支援が重要。
⑤取組みに当たっての関係者への要望	<ul style="list-style-type: none"> 関係者間の連携強化
⑥その他(このような取組みに関する問題意識、理念等)	<ul style="list-style-type: none"> 既存ストックの有効活用

2. 以下の事項に関する所見	
①交通事業者の創意工夫・自助努力のみでは進まない分野を中心に、一定エリアの地域公共交通の維持・改善をトータルで考える核となる団体、協議会等の立ち上げ、活動の促進等を図るという考え方について	<p>環境対策や渋滞対策及び高齢化社会の到来等の観点から自動車交通と公共交通の役割分担を図るうえで、交通事業者だけでなく地域と連携した取り組みは重要であると考え、問題は、運賃等利用料金を下げても、それに見合う乗客増があるか疑問であり、結果的に減収になり、赤字が出た場合、それを公的支援措置で補填することが可能かどうかということである。</p> <p>現状の公共交通はコマース・チャリペーシズで捉えられている。どこまで公共が公共交通に関与するのか、国民的なコンセンサスがなないと、公的支援を拡充していくのは、府としても推進していくのは難しいと思われる。また、事業者のモラルハザードがおおきき懸念もある。</p>
②シームレスな公共交通の実現等に関する調整を円滑に進めるために、協議会や第三者的な組織の設置を推進したり、鉄道事業法上にあるような調整の仕組みをモード横断的に展開するという考え方について	<p>同上</p>
③行政による支援の実施に当たり、以下のような工夫を加えていくという考え方について	<p>1)モード横断的な取組みに対する支援の強化を図ること</p> <p>公的支援(協調補助でなく全額国費補助)ができるかどうかポイントである。</p> <p>2)陳情的でない「裏づけのある」利用促進活動が行われる場合にインセンティブを与えること</p>
3)利用者の増加や減少の抑制等の成果を支援の採択に反映させること	
3. その他「公共交通の利用円滑化」という観点からの所見	<ul style="list-style-type: none"> 公共交通の利用促進を行うことにより、現在、公共交通を利用している人の利便性は高まるであろうが、公共交通の利用者を増加させるという効果は、大幅には発揮されにくいと考えられるのではないだろうか。そのため、交通事業者も主体的に積極的に積極的に取り組んでいくというモチベーションを維持していくのではないかと考える。このため、駅へのアクセス強化や端末交通手段の充実等とあわせて、地域社会が公共交通の利用促進を行うため、料金抵抗(複数の交通事業者を利用することで高額な利用料金となる運賃体系による等)がボトルネックとなり、公共交通の利用促進が阻害されている場合には、料金抵抗を下げる支援措置も必要である場合があるのではないかと考える。この場合、行政においても、これを支援する新たな財源(環境税等)が必要であると思われる。 さらに、この公共交通利用促進のインセンティブを検討するにあたっては、公共交通だけ捉えるのではなく、自動車交通や他の交通手段(徒歩、自転車、タクシーなど)との役割分担、利用者の立場に立った総合的な交通施策について戦略的な取組みを考慮するべきではないか?

<p>③その他の取組み</p> <p>○東灘交通市民会議の取組み 神戸市東灘区山麓地区は、古い住宅街で路線バス乗り入れのない狭小坂道の多い地区で地域内の通院、区役所等への交通機関の要望が長年あり、平成15年度全国都市再生モデル調査に採択され、コミュニティバスのある街社会実験を行った。</p> <p>その結果、その利便性が住民に認識され、予想を上回る需要が確認されたため、本運行に結びつけるため、市民、NPO等が集まり、市民合意による市民の生活交通を再構築するために東灘交通市民会議が発足した。以後、市民会議のメンバーを中心に、意見を出すだけでなく、実際に停留所の設定内話、調整、広報、利用促進等を自立的に取り組み問題を解決しながら進めていくという体制が出来た。この結果、平成17年1月23日よりくるバスが運行開始予定である。</p> <p>この取組みでは、主役は市民であり、ルート・バス停位置等住民主体で議論され、功労は市民であった。世話人は地域の核となる人を巻き込み、座長が方向性をまとめ上げ、市役所、区役所が支援する構図ができた。</p> <p>東灘交通市民会議の特色として、①社会実験によって成長した市民とそのリーダー、それを支える役所、学者、事業者、その方向を理解し、指示する関係機関といった枠組み、信頼関係が構築され、路線実施の実績があつてつある。②地域にもっともふさわしい交通システムを地域住民、NPOや地域民間事業者(病院、商業、集客施設)とともに作り上げ、地域全体で支えていく仕組みづくりが可能である。③バス路線の新設は住民だけでは実現は難しい(要望、陳情型)、交通事業者の営業路線としても難しい(事業者間のバス停共用をめぐり権益争いが)、市民会議を通じて実現可能である(特にバス停の共用については、現況では、事業者間の調整は不可能に近いが、市民力の高まり(圧力)の中で調整が可能となつてくる)。④自宅からコミュニティバスを利用することにより、自家用車の不必要な利用が減り、バス→鉄道→バス等の公共交通機関の利用促進が図られる、等があげられる。</p> <p>取組みから感じたことは、交通事業者は自社の経営を優先するため、住民の立場にたつた調整が必要となる。行政、事業者、住民一体で検討を進めれば、車から公共交通へ利用転換について意識改革が図られるのではないかと。役所だけで取り組むものではないため、住民と信頼関係ができ、住民が支える公共交通を実現できる。本件が、モデル地区として他の地域にも広がればよいと思う。</p>	<p>④取組みに当たつての課題</p> <p>行政、交通事業者、商店街、地元住民、NPO等関係者が多く、その調整が大きな課題である。</p>	<p>⑤取組みに当たつての関係者への要望</p> <ul style="list-style-type: none"> ・目指すべき姿(ビジョン)を明確にし、できるところから進めていくことが大切である。 ・ICカード導入や情報提供等の整備は、事業者が小さいければ小さいほど難しい。事業者としては、乗客増につなげるものは即実施するが、そうでないものは難しい。事業者をまたがる施策への支援制度が必要であると考える。 ・社会実験について、実施において制約の少ない制度が必要であると考える。 	<p>⑥その他(このよう取組みに関する問題意識、理念等)</p> <ul style="list-style-type: none"> ・住民、NPO、商業者等多様な方々と連携しながら、交通施策を検討し、推進することが重要である。 ・交通事業者がソフト面で連携できる枠組みが必要である(交通事業者間だけでなく、関係者が協議を行い、進めていく必要がある(例：神戸カード協議会))。 ・本格実施を行う前には、実証実験を行い、うまくできそうところを見つけておく等の検証をすることが必要である。
---	--	--	--

<p>ヒアリング対象法人：神戸市、神戸市交通局</p>	<p>1. 地域公共交通の維持・改善に関する取組み、取組みに当たつての課題・関係者への要望等</p>	<p>①交通結節点での公共交通機関等の円滑な乗継を図るための取組み</p> <p>1. 神戸ICカードプロジェクト(KOBE PiTaPa)の取組み ICカードを活用し、市民、来訪者の利便性向上、地域経済の活性化、地域の魅力度向上など神戸エリア全体の価値を最大化する。</p> <p>・PiTaPaネットワークの拡充による利用者の利便性向上 交通乗車機能、ショッピング機能を備えたスルッとKANSAIのICカードシステム「PiTaPaシステム」の導入拡充により、利便性の高いシステムを形成する。</p> <p>・中小事業者によるPiTaPaシステムの早期導入 神戸エリアの中小鉄道事業者単独でPiTaPaシステムを導入するには、経費負担が大きいため、複数の事業者等が集まり、神戸カード協議会を設立し、連携して、カードを発行することにより、事業者負担が少なく地域におけるIC化を早期に実現させる。(平成17年2月～3月発行予定)</p> <p>・市民の日常生活における利便性向上 公共施設、各種実業等様々な機能をカードに集約し、地域ポイントシステムの導入やカード提示による優待サービスの実施により、地域の活性化を図る。</p> <p>2. 交通結節点の管理 道路管理者等の交通結節点の管理は行方が、複数交通事業者間の調整といったソフト面の管理については、対応にはつきがあるのではないかと。したがって、ソフト面での調整について、何らかのルール作りが必要であると考えらる。</p> <p>3. 公共交通に係る情報提供 三宮ターミナルでは、神戸市交通局等、各鉄道事業者が個別に案内所を設置し独自に対応している。公共交通全般に係る総合的な情報提供の仕組みを検討する必要があるのではないかと(三宮ターミナルでは、特にバス乗り場が分散して分かりにくく、来訪者が30分以上も探したという話をよく聞く。)</p>	<p>②交通事業者と地域とのタイアップに関する取組み</p> <p>1. 神戸市TDM研究会の取組み 神戸市におけるTDM実証実験の実施にあたり、学識経験者、商業者及びNPO等をメンバーとして、神戸市のTDM施策のあり方を幅広く協議し、エコモーション神戸や六甲摩耶エコファミリー制度等の具体的なTDM実証実験の内容、効果等について検討を行っている。NPOの方々については、当初、神戸市の宣伝材料や市民の隠れ蓑のためなら参加しない等のスタンスであり、調整が大変であったが、対話を重ねていくうちに積極的になり、信頼関係が出来てからスムーズにいくようになった。</p> <p>2. エコモーション神戸の取組み 「エコファミリー制度」(平成15年10月11日～平成17年9月25日までの間、土・日・祝日などに、大人が同伴する小学生以下の市バス・地下鉄などの料金を無料にする(大人一人につき小学生以下2名まで無料))の実施。 「エコジョッピング制度」(平成16年3月1日～平成17年2月28日までの間(店舗により期間は違う。))。公共交通機関を利用して提携店に来店したお客様に、割引などのサービスを提供することにより、マイカーから公共交通機関への利用転換を図る。の実施。 実験を行った感想としては、利用者は料金(10円単位においても)に敏感であり、公共交通の利用促進を図るためには、電車やバスでの移動の方が、自家用自動車での移動より多少でも安価であれば転換可能と感じた。また、商店街の人から商店街の玄関はバス停であると聞いて嬉しかった。</p> <p>3. 六甲摩耶エコファミリー制度の取組み 平成16年9月18日～11月28日までの土・日・祝日に①大人一人につき小学生2人まで対象路線の運賃無料②対象路線に乗車し、「利用カード」を受け取る。と、大人一人につき小学生二人まで山上の対象施設の入園料を無料にする取組みを実施。 六甲の場合、単に交通機関だけを対象にするのは問題があり、目的の施設とタイアップすることが大切であった。また、教育現場へのポスター、チラシ等で周知することが大切であった(子供たちが大変良く知っていた)。事業者間においてサービスを統一することや、関係機関(例えば、神戸市の観光行政部門)の協力も必要である。</p>
-----------------------------	--	---	--

<p>2. 以下の事項に関する所見</p>	<p>①交通事業者の創意工夫・自助努力のみでは進まない分野を中心に、一定エリアの地域公共交通の維持・改善をトータルで考える核となる団体、協議会等の立ち上げ、活動の促進等を図るという考え方について</p>
<p>・地域の課題をその地域に住む人々々が中心となって解決していくこと(合意形成がポイント)が重要であり、プールのコーディネーターやアシリテータを招いた「交通市民会議」的な組織的な立ち上げが必要である。このような組織における検討の中で、本場に必要ない地域交通(皆で支えていくというシステム)が確立され、利用促進が図られると思われる。</p>	<p>②シームレスな公共交通の実現等に関する調整を円滑に進めるために、協議会や第三者的な組織の設置を推進したり、鉄道事業法上にあるような調整の仕組みをモード横断的に展開するという考え方について</p>
<p>・是非必要であると考ええる。構成メンバーを従来のように行政、交通事業者中心でなく、多様な人々との連携が必要である。 ・必要に応じ、WGでのオープンな議論や、メンバーリングリストを利用した意見交換も有効(オープンな意見交換がポイント)であると考ええる。</p>	<p>③行政による支援の実施に当たり、以下のような工夫を加えていくという考え方について</p>
<p>1) モード横断的な取組みに対する支援の強化を図ること</p>	<p>・必要であると考ええる。特に、運輸連合等地域的なソフト施策が必要になってくる(特に、交通事業者だけでなく、地域における関係者と連携した施策が重要である。)</p>
<p>2) 感情的でない「裏づけ」のある「利用促進活動が行われる場合にインセンティブを与えること</p>	<p>・「接続可能なまちづくり」の重要なツールとしての公共交通を、地域住民とともにつくり、利用促進していく取り組みに対し、インセンティブを与えることは是非必要なことである。</p>
<p>3) 利用者の増加や減少の抑制等の成果を支援の採択に反映させること</p>	<p>・交通施策を自己満足に終わらせないため、また、科学的な検証の必要性から必要である。</p>
<p>3. その他「公共交通の利用円滑化」という観点からの所見</p>	<p>・今後、少子高齢化の進行に伴い、従来型の交通施策とは異なる、住民主体・利用者主体の交通施策をいかにしてつくりあげていく(特にソフト施策)がポイントになってくる(ハード面の施策は、ある程度限界がある。) ・行政だけの支援では限界があるため、地域が一体となって公共交通を支える(例えば、商店街、病院、集客施設等)仕組みづくりが大切である。 ・公共交通の利用促進のためには、車の代替ではなく、市民一人一人にとっての重要な財産であるという意識が重要である。</p>

<p>2. 以下の事項に関する所見</p> <p>①交通事業者の創意工夫・自助努力のみでは進まない分野を中心に、一定エリアの地域公共交通の維持・改善をトータルで考える核となる団体、協議会等の立ち上げ、活動の促進等を図るという考え方について</p> <p>例えば、明日香村に来る観光客は、明日香村だけでなく、広域的な明日香地域に観光に来る。しかし、行政が公共交通に携わるとしても行政界の問題が発生する。住民の生活圏や観光には行政界は関係なく、利用者のニーズを最も反映した交通体系になることは考えられない。行政界に捕らわれず、生活圏や観光圏でルートやダイヤの協議を行い、広域行政事務組合などが事業主体となり、バス運行が行えるような仕組みや補助体系の確立が必要であると思われる。</p> <p>②シームレスな公共交通の実現等に關する調議を円滑に進めるために、協議会や第三者的な組織の設置を推進したり、鉄道事業法上にあるような調議の仕組みをモード横断的に展開するという考え方について</p> <p>③行政による支援の実施に当たり、以下のような工夫を加えていくという考え方について</p> <p>1) モード横断的な取組みに対する支援の強化を図ること</p> <p>2) 横情的でない「裏づけのある」利用促進活動が行われる場合にインセンティブを与えること</p> <p>3) 利用者の増加や減少の歯止め等の成果を支援の採択に反映させること</p>	
<p>3. その他「公共交通の利用円滑化」という観点からの所見</p>	

<p>ヒアリング対象法人：明日香村</p>	
<p>1. 地域公共交通の維持・改善に関する取組み、取組みに当たった課題・関係者への要望等</p> <p>①交通結節点での公共交通機関等の円滑な乗継を図るための取組み</p> <p>明日香村では、公共交通実証実験により、周遊バス（奈良交通）を基幹路線バス、循環バス（村のコミュニティバス）を支線バスとし、循環バスをターミナルである健康福祉センターを乗り継ぎバスターミナルとしてローンバスシステム（細心と郊外を結ぶ基幹路線バスと、周辺地域を結ぶ支線バスを乗り継ぎバスターミナルで接続させるシステム）を導入している。（接続のため、奈良交通の周遊バスは路線延長、増便している。）</p> <p>向方のバスが同時に健康福祉センターに停車している状態を作るため、健康福祉センターへは循環バスが先に到着し、その後、周遊バスが到着・発車した後に循環バスが発車するダイヤとしている。</p> <p>○周遊バス…飛鳥駅行き：14分着・発（44分着・発） 種原神宮前行き：45分着・発（15分着・発） ○循環バス…飛鳥方面：40分着・48分着・10分着・18分着 阪合方面：41分着・50分着・11分着・20分着 畑・尾管方面：40分着・48分着・10分着・18分着</p> <p>※高市方面は、運行止めによるダイヤ変更のため接続が出来ていない。（平成17年3月まで） 関係者が村と奈良交通の二者だけであるため、交通結節点である健康福祉センターにおけるダイヤ表示共通化など、管理は両者が協力して円滑に行なわれており、特に問題は生じていない。</p>	
<p>②交通事業者と地域とのタイアップに関する取組み</p> <p>地元バス事業者である奈良交通㈱と共同で実証実験を実施している。 当初は、1つの事業主体（4条）で明日香村のすべての公共交通をカバーし、トータルで収益及びサービス向上を目指していたが、バス停など法規制がクリアできないため、周遊バス（4条）と循環バス（80条）の2つの事業主体が存在することとなり、各事業者の営業努力が、自事業者の収益に繋がっているかどうか不透明となっているため、どちらの事業者にも不満足がある。</p> <p>また、観光客のバス利用促進と地元観光関連業者及び観光関連施設の活性化を図るため、周遊バス及び循環バスの1日フリー乗車券の入場料や利用料の割引券をセットしたり飛鳥まるごとバスポート）を発行を行っているが、バス事業者が2つあることから、（収益部分に関して）複雑な会計処理が発生し、エージェンシー、鉄道会社などの企画券とのタイアップが不可能となっており、広く広報展開をすることが出来ない状態となっている。</p> <p>住民の参画については、ヒアリング等により声を聞き、ダイヤ等にも反映している。また、地元観光事業者（飲食店、土産物屋、レンタサイクル等）については、飛鳥まるごとバスポート（一日乗り放題券）利用者には、割引や特典が受けられる形での参画・協力を得ている。</p>	
<p>③その他の取組み</p> <p>明日香村の観光は、徒歩かレンタサイクルというイメージが強いが、最近では高齢者など交通弱者の観光が増えており、近距離はサイクルリングで、遠距離はバスで移動してもらうため、期間限定でバス&レンタサイクルのセット券販売を行った。利用者には好評であったが、その後、レンタサイクル事業者の協力が得られず現在は行っていない。また、パーク&バスライドの検討を行っているが、古都法の規制により駐車場整備を行うことが非常に困難であり、実施に至っていない。</p>	
<p>④取組みに当たった課題</p> <p>バスを存続することが目的ではなく、明日香村活性化の手段としての公共交通であり、地元観光関連業者の絶大な協力が必要となる。</p>	
<p>⑤取組みに当たった関係者への要望</p> <p>4条、80条の2つの事業主体が存在することが、明日香村全体の公共交通の確保及び奈良県にマイナスとなっており、現在80条で運行しているルートを4条で運行できるような法制度の改正及び運用をお願いしたい。また、スクールバス（文部科学省所管）・福祉バス（厚生労働省所管）・観光対応バス（国土交通省所管）運行に對して、所管官庁の壁を越えて、一体で財源を確保出来るような補助制度の確立をお願いしたい。</p>	
<p>⑥その他にどのような取組みに関する問題意識、理念等</p> <p>今回、明日香村で行っている実証実験は、スクールバス・福祉バス・観光客のバスとして運行し、すべての人々への村内移動手段の確保を目指しているが、一長一短となっており、すべての利用者が満足できる体系をつくることは非常に困難である。</p> <p>明日香村のように、観光地である地域は、住民・観光客のどちらの交通手段も重要であるが、どちらも満足いくように同じ地域で2種類のバス運行を行うことは非効率である。</p> <p>よって、このような地域で公共交通を確保していくための運行体系を確立していく必要性があると思われる。</p>	

ヒアリング対象法人：広島市	
1. 地域公共交通の維持・改善に関する取り組み、取組みに当たった課題・関係者への要望等	
①交通結節点での公共交通機関等の円滑な乗継を図るための取組み	
※都市の活性化や都市生活の快適化の実現	
○公共交通サービスの実現	
・広島駅前広場の整備	
・交通結節点の整備(横川駅前広場、可部駅西口広場)	
・矢野駅前広場及び自由通路の整備	
○バリアフリー化	
・特定旅客施設のバリアフリー化(広島駅、横川駅及び五日市駅はH16年度末までに交通バリアフリー基本構想作成予定)	
②交通事業者と地域とのタイアップに関する取組み	
※都市の活性化や都市生活の快適化の実現	
○生活交通の確保	
・地域・NPO等が主体となった乗合バス等の運行(やぐちおもいやりタクシーの実験運行)	
③その他の取組み	
○公共交通網の機能強化の実現	
・路面電車(市内線)の機能強化(LRV導入、電停拡幅)	
・バスのサービスレベルの向上(急行バスの拡充)	
○生活交通の確保	
・既存生活交通路線の維持	
○バリアフリー化の実現	
・低床車両の導入(LRV、バスステップバス)	
④取組みに当たった課題	
○補助財源の確保(例えば、民間事業者に対する補助等への制約がある起債について、適用範囲を拡大)	
○交通事業者間の調整(継続的な調整組織の存在が必要)	
○公共交通に対する市民意識の向上(マイカーから公共交通への変更)	
⑤取組みに当たった関係者への要望	
○交通政策に対する交通事業者の積極的な協力	
⑥その他(二のような取組みに関する問題意識、理念等)	
○利用者本位に立った、使いやすい安定したサービスの提供	

2. 以下の事項に関する所見	
①交通事業者の創意工夫・自助努力のみでは進まない分野を中心に、一定エリアの地域公共交通の維持・改善をトータルで考える核となる団体、協議会等の立ち上げ、活動の促進を図るという考え方について	
考え方は賛同。ただし、その組織が単なる「旗振り役」ではなく、目的を達成できるよう裁定機能など一定の権限を有することが必要。	
②シームレスな公共交通の実現等に関する調整を円滑に進めるために、協議会や第三者的な組織の設置を推進したり、鉄道事業法上にあるような調整の仕組みをモード横断的に展開するという考え方について	
考え方は賛同。	
③行政による支援の実施に当たり、以下のような工夫を加えていくという考え方について	
1) モード横断的な取組みに対する支援の強化を図ること	
支援の効率化の観点から考え方は賛同しますが、逆に支援条件のハードルが高くなり公共交通機能の低下に繋がらない配慮が必要。	
2) 感情的でない「裏づけのある」利用促進活動が行われる場合にインセンティブを与えること	
財政状況においても選択と集中が求められる中、支援等にインセンティブを与えることは必要。	
3) 利用者の増加や減少の歯止め等の成果を支援の採択に反映させること	
毎年の取組成果を支援レベルに反映していく仕組みは必要。	
3. その他「公共交通の利用円滑化」という観点からの所見	
利便性の向上と同時に、公共交通の市民意識の向上策が必要。公共交通の必要性について一定の市民支持を明確にした上で、行政支援についてその領域拡大を図る戦略が求められる。	

ヒアリング対象法人：広島県山県郡千代田町	
1. 地域公共交通の維持・改善に関する取組み、取組みに当たった課題・関係者への要望等	
①交通結節点での公共交通機関等の円滑な乗継を図るための取組み	
当町では、昨年5月、県・道路公園の協力を得て千代田ICに道の駅を整備し、町内のバス路線と高速バスへの乗継ぎ利便を図った。	
②交通事業者と地域とのタイアップに関する取組み	
③その他の取組み	
④取組みに当たった課題	
⑤取組みに当たった関係者への要望	
①町内のバス路線と高速バスへの乗継ぎ利便を図ったが、高速バスの運行時刻変更の知らせを事業者から事前にももらえないため、ダイヤ接続もままならない。	
②町内のバス路線運行を地元事業者からなる組合が許可を得て行うという形を取りたかったが、道路運送法上の制約もあり、その形では許可が下りなかった。	
⑥その他(このような取組みに関する問題意識、理念等)	
①4町合併を間近に控えており、県内で一番広い町となる。しかし、各自治体が行っているバス運行(運賃値・運賃の割引)等の整理が出来ていないため、今後の対策が難しい。	
②本年6月、町内の幹線を運行している4条バスが一部廃止を予定している。事業者は儲かる路線しか運行しないという考えしかなく、中山間地は切り捨てられる。	

2. 以下の事項に関する所見	
①交通事業者の創意工夫・自効努力のみでは、進まない分野を中心に、一定エリアの地域公共交通の維持・改善をトータルで考える核となる団体、協議会等の立ち上げ、活動の促進等を図るという考え方について	
年1回、関係自治体と事業者で協議会を開催して、意見交換等の実施していた。現在は、合併協議会の中でも検討している。また、町内のバス路線を組合形式で行うことを希望している。	
②シームレスな公共交通の実現等に関する調整を円滑に進めるために、協議会や第三者的な組織の設置を推進したり、鉄道事業法上にあるような調整の仕組みをモード横断的に展開するという考え方について	
③行政による支援の実施に当たり、以下のような工夫を加えていくという考え方について	
1) モード横断的な取組みに対する支援の強化を図ること	
2) 感情的でない「裏づけのある」利用促進活動が行われる場合にインセンティブを与えること	
3) 利用者の増加や減少の歯止め等の成果を支援の採択に反映させること	
利用者を増やすには、逆にコストがかかるという状況もあり、中山間地域で成果を出すのはコスト面で非常に困難。	
3. その他「公共交通の利用円滑化」という観点からの所見	

2. 以下の事項に関する所見	
①交通事業者の創意工夫・自助努力のみでは進まない分野を中心に、一定エリアの地域公共交通の維持・改善をトータルで考える核となる団体、協議会等の立ち上げ、活動の促進等を図るという考え方について	香川県として、その必要性を認め、平成12年9月な経済界、交通事業者、自治体、市民団体等で構成する「香川県公共交通機関利用促進協議会」(会長：香川経済会代表幹事、事務局：香川県政策部)に設置し、体制を整備している。
②シーメンスな公共交通の実現等に関する調整を円滑に進めるために、協議会や第三者的な組織の設置を推進したり、鉄道事業法上にあるような調整の仕組みをモード横断的に展開するという考え方について	・全体で取り組むべきと考える。事業者と行政あるいは、これにユーザーを取り入れた会などが考えられる。
③行政による支援の実施に当たり、以下のような工夫を加えていくという考え方について	1)モード横断的な取組みに対する支援の強化を図ること
	・そのように取り組むべきである。
2)陳情的でない「裏づけのある」利用促進活動が行われる場合にインセンティブを与えること	・事業者努力による実現性を評価することは重要である。
	3)利用者の増加や減少の歯止め等の成果を支援の採択に反映させること
	・香川県としても、現在の補助要項を改正し、バス、航路事業者に対して、努力の度合いに応じた補助制度の仕組みづくりを検討中。
3. その他「公共交通の利用円滑化」という観点からの所見	

ヒアリング対象法人：香川県政策部交通政策課	
1. 地域公共交通の維持・改善に関する取組み、取組みに当たった課題・関係者への要望等	
①交通結節点での公共交通機関等の円滑な乗継を図るための取組み	・高松琴平電気鉄道(株)のJR高松駅乗り入れ計画していたが、県の財政の関係で休止の方向となった。 ・香川県内の公共交通機関(JR、私鉄、路線バス、コミュニティバス)の路線及び時刻表と民間も含めたパークアンド駐車場の位置を記載したマップを作成中。本年3月末までに1万部作成するほか、ホームページにも掲載する。
②交通事業者と地域とのタイアップに関する取組み	
	・香川県中心部の電車・バス、バスの乗り継ぎの円滑化の観点から、高松琴平電気鉄道(株)のICカードの導入(平成17年2月2日本格導入)を支援。
③その他の取組み	
	・香川県内の陸、海、空全ての交通機関のダイヤ、運行(航)情報を掲載したいホームページと作成を検討している。 ・通常のバスロケーションシステムは費用が高いため、GPSを搭載している路線バスを活用し、携帯電話でアクセス出来る高松市内循環バスのインターネット上のバスロケーションシステムを平成17年度に導入したい。
④取組みに当たった課題	前述のとおり、まだ確定ではないが高松琴平電気鉄道(株)の高松駅への乗り入れは、県財政への負担が大きく休止の方向となった。
⑤取組みに当たった関係者への要望	
⑥その他(このような取組みに関する問題意識、理念等)	

2. 以下の事項に関する所見	
①交通事業者の創意工夫・自助努力のみでは進まない分野を中心に、一定エリアの地域公共交通の維持・改善をトータルで考える核となる団体、協議会等の立ち上げ、活動の促進等を図るという考え方について	・土佐くろしお鉄道沿線の八市町村でつくる同鉄道中村・宿毛線運営協議会とかバス関係ではブロック毎に地域交通協議会があるが、沿線をあげての取り組みになっていない。利用促進のための協議が必要と考えている。
②シームレスな公共交通の実現等に関する調整を円滑に進めるために、協議会や第三者的な組織の設置を推進したり、鉄道事業法上にあるような調整の仕組みをモード横断的に展開するという考え方について	・例えば、企画切符を作るための事業者間の配分等の調整は、県が担っており、第三者による調整は必要と考えている。
③行政による支援の実施に当たり、以下のような工夫を加えていくという考え方について	1) モード横断的な取組みに対する支援の強化を図ること
特になし	
2) 陳情的でない「裏づけのある」利用促進活動が行われる場合にインセンティブを与えること	
特になし	
3) 利用者の増加や減少の歯止め等の成果を支援の採択に反映させること	・総じて公共交通機関の利用者は減少の一途をたどっており、人口の減少、高齢化が進む中、利用者の増等の成果を条件にすることは、一概には無理があるのではないかと。
3. その他「公共交通の利用円滑化」という観点からの所見	・公共交通機関の維持に関して、国としても一定の確保すべき地方幹線・路線についての何らかのラインを持つておくべきでないか。ごめん・なはり線に対する赤字補助は、5年間で、その後は地方負担となるが、維持できない場合、大きなインフラ整備が無駄となり、社会的損失となる。地方における幹線交通のあるべき姿といったものに参与していくべきでないか。

ヒアリング対象法人：高知県	
1. 地域公共交通の維持・改善に関する取組み、取組みに当たった課題・関係者への要望等	
①交通結節点での公共交通機関等の円滑な乗継を図るための取組み	・JR高知駅は、駅前広場基本設計検討委員会でJR、電車、バス、タクシー等を機能毎に整備していくことで議論をしている。JR高知駅を中心とした新たな賑わいの創出と拠点性の向上のための集客施設を誘致し、鉄道を核とした交通ネットワークの形成、乗り継ぎ等の情報提供(例えば、スマートモビリティ高知の活用等)が必要で、ハード、ソフト両面の整備が必要と考えている。 ・はりまや橋は、電車の西進(高知駅から県庁方面への運行)を始め、電車とバスの乗り換えをスムーズに出るような拠点化を図りたい。 ・高知市内への交通機関として、幹線とフィーダー輸送の役割を持たせようという郊外での交通の結節点を意図的に作ってあげたいと考えている。
②交通事業者と地域とのタイアップに関する取組み	・NPOとの連携では、「電車を愛する会」とか「高知市民会議」が実施している交通機関に頼んでもらえるような取組みを支援している。 ・公共交通機関の乗り方を知らない子供が多く、電車・バスに乗る機会を持たすため、全小学校(300校)を対象に、電車・バスの乗り方のパンフレットを「バス・でんしゃ・バスポート」(子供運賃の半額で乗車可)を配布している。
③その他の取組み	・小学生等を対象に交通安全の指導等は行われているが、学校教育の一環として、バス・電車等、乗り物の魅力、役割、マナー等を教えていくようなことは出来ないか。 ・バス協と事業者が中心となって、バスを学校に持って行き、子供にバスの乗車体験をさせるようなことはできないか。
④取組みに当たった課題	
・例えば、ICカードの導入に当たっては、事業者が設備投資の余力が無く、初期投資がネックとなっている。	
⑤取組みに当たった関係者への要望	・全国一律でなく、地方の事情に沿った取組みをお願いしたい。 ・地方の親部になるとバス停でも簡単なものとなっているが、地域のランドマークとして、交通情報等の機能(バス時刻表の一元的情報発信)を持たせたいバス停ということで補助等が出来ないか。 ・利用促進策として実証実験を行った場合は、その結果が悪くても問題点・課題を解決するために、翌年度も引き継ぎ取り組んでいくことも必要でないか。
⑥その他(このような取組みに関する問題意識、理念等)	・公共交通の利用促進を検討する上において、警察の理解が必要であり、それらの参画が必要でないか。

ヒアリング対象法人：愛媛県松山市

1. 地域公共交通の維持・改善に関する取組み、取組みに当たった課題・関係者への要望等

①交通結節点での公共交通機関等の円滑な乗継を図るための取組み

・伊予鉄道三津・梅本駅前広場整備・三津駅は地域の交通拠点として、梅本駅は平成17年度移転予定の国立四国センターのアクセンタ駅となることから、交通結節点としての両駅の利便性を高めることにより、鉄道とバス・自動車・自転車などの乗り換えの円滑化を図り、更なる地域の拠点となるよう、駅前広場の整備を行う。

そのために、住民へのアンケートにより利用状況を把握するとともに、「松山市交通結節点整備計画」策定協議会」を開催し、協議結果を踏まえて整備計画を策定した。事業の実施は平成17年度を予定している。

・JR松山駅周辺整備は平成17年度末までに都市計画決定を行い、国民体育大会の開催が予定される平成29年度に向けて取り組んでいる。

・浜浜駅～松山観光港間の電車の路線延長については、平成14年から県・市・伊予鉄道(株)で年1回程度勉強会を実施している。

②交通事業者と地域とのタイアップに関する取組み

・総合的で効果的な公共交通の活用施策の研究を行うために、交通事業者と共に継続的な検討を行うことを目的とした「松山市公共交通政策研究会(国・市・事業者が参画)を設置し、本市に合った便利で使いやすい公共交通システムの構築を目指した意見交換の場を設けている。

③その他の取組み

・現在、オムニバスタウン計画の策定に向けて協議を重ねている。

・バス車両や軌道車両、古町駅のバリアフリー化を支援している。(伊予鉄道松山市駅・衣山駅については平成12年度～平成13年度で終了済み)

・バスロケーションシステムや電車・バス総合案内情報システムの導入を支援している。

・生活交通バス路線の維持・確保の為の支援を行っている。

・道後温泉周辺とロープウェイ街のトラジャットモール実施について検討中

④取組みに当たった課題

・運輸関係の補助事業は、国と地方公共団体との協調補助となっており、地方公共団体における明確な負担割合の基準等が無いことや、予算上の問題のため、なかなか足並みが揃わないことが多く、その結果として事業者の負担増となるケースが多い。

また、国への補助金交付申請は、事業者が県・市を通さず直接行うため、事業者や国における内容変更等の発生時に情報伝達が上手くいかなかった場合、県・市の対応が後手後手になってしまったり、今後の支援体制に支障が生じる可能性がある。

⑤取組みに当たった関係者への要望

・交通まちづくり(総会的)に取組んでいくには、国・県・市・事業者間の連携を密に取っていく必要がある。どこかが方針の転換を図る場合、事前に個別でなく全体で協議する場が欲しい。

・LRT整備のための新規補助制度はありたい。

⑥その他(このような取組みに関する問題意識、理念等)

公共交通の利用促進について、これまでのようなハード整備に対する補助の場合、単なる事業者への補助と取られることが多く、市民の同意を得るのは難しくなっている。そこで例えば、事業者への補助を行うことにより運営を下げられる等、明確な市民へのメリットを支援の判断基準に求めたい。補助の意義を「事業者のため」「地域のため」にシフトするためにはどうすればよいかを考えながら、今後の行政のあり方を検討すべきではないだろうか。

2. 以下の事項に関する所見

①交通事業者の創意工夫・自助努力のみでは進まない分野を中心に、一定エリアの地域公共交通の維持・改善をトータルで考える後なる団体、協議会等の立ち上げ、活動の促進等を図るという考え方について

・賛成

・交通の問題は、道路整備も含めた総合的、一体的な取組みが重要であると考えている。個別を超えた交通まちづくりへの取組み(構造改革特区・地域再生等)については認定を受けた行政が主体で行い、その中で地元密着型の協議会等を立ち上げるなど、起爆剤となり得る活動を行う必要があると考えられる。そこで、本市では様々な「交通等総合的まちづくり協議会」を設置し、また地域の特徴を活かした「地区別」の活動を進める事により、地域としての公共交通を考えている。

②ジェームズな公共交通の実現等に関する調整を円滑に進めるために、協議会や第三者的な組織の設置を推進したり、鉄道事業法上にあるような調整の仕組みをモード横断的に展開するという考え方について

・賛成

・松山市は、市民の生活を支える鉄道・軌道・バスがコンパクトに集積した都市であり、これらを効率的に連携させることが重要であると考えている。現在、「オムニバスタウン計画」策定のための協議会や「交通等総合的まちづくり」のための協議会を立ち上げ、その中でもモードの枠を越えた具体的な施策を検討する。

③行政による支援の実施に当たり、以下のような工夫を加えていくという考え方について

1) モード横断的な取組みに対する支援の強化を図ること

・モード横断的な取組みは、公共交通の利用促進を考えると重要である。「オムニバスタウン計画」策定協議会の中で、トラジャットモールやサイクル&バスライドの導入、交通結節点の整備等、各モードの連携強化について学識経験者や利用者を含めた幅広い観点から協議を進めており、そこで必要とされた施策に対しては、行政としても支援を行う必要があると考えており、国へも支援の強化をお願いしたい。

2) 陳情的でない「裏づけのない」利用促進活動が行われる場合にインセンティブを与えること

・伊予鉄道は平成13年から「サービス向上宣言」に基づいた様々な取組みを行っており、実際に公共交通利用者数も増加している。しかしながら、それにより受益があるのは事業者自身であるので、それに加えて行政が直接的なインセンティブを与えるのは難しい。しかしながら、協議会において認められたものや市民ニーズに合致する施策であれば、何らかのインセンティブを設ける必要はあると考えられる。

3) 利用者の増加や減少の歯止め等の成果を支援の採択に反映させること

・賛成するが、成果の設定の仕方に検討を要する。

・利用者の増加や減少の歯止め等の成果は行った施策によるものである。その施策を他の事業者が行う場合はそれらの効果を見込みながら反響する事は可能だと思う。また、先駆的に実施に取り組んだ事業者へも何らかの支援強化や優先採択等へ反映することにより、新たな取組みに対する事業者の意欲を向上させることができると考えられる。しかしながら、環境負荷の軽減やバリアフリー対応等、直接利用者数へ成果が結び付かない場合はどうするか考える必要がある。

3. その他「公共交通の利用円滑化」という観点からの所見

・現在、伊予鉄道では「ICカード」の導入を考えているが、これによる公共交通の利用促進や利便性の向上がどれだけ見込まれているのかを客観的に判断するのが困難である。このことについて、国はどのように考えているのか伺いたい。

2. 以下の事項に関する所見	
①交通事業者の創意工夫・自助努力のみでは進まない分野を中心に、一定エリアの地域公共交通の維持・改善をトータルで考える核となる団体、協議会等の立ち上げ、活動の促進等を図るという考え方について	・多岐に亘る関係者が絡む問題を解決していく窓口として、一定エリアの地域公共交通の維持・改善をトータルで考える核となる団体、協議会等は機能しうるのではないかと考える。
②シーメンスな公共交通の実現等に関する調整を円滑に進めるために、協議会や第三者的な組織の設置を推進したり、鉄道事業法上にあるような調整の仕組みをモード横断的に展開するという考え方について	
③行政による支援の実施に当たり、以下のような工夫を加えていくという考え方について	<ul style="list-style-type: none"> 1) モード横断的な取組みに対する支援の強化を図ること 2) 陳情的でない「裏づけのある」利用促進活動が行われる場合にインセンティブを与えること 3) 利用者の増加や減少の抑制等の成果を支援の採択に反映させること
④「広域的な公共交通利用転換に関する実証実験制度」により実施されている「スローな阿蘇づくり」において、も一定の効果(0.15%の輸送量増加)が既に補助の要件とされており、地域の熱意を向上させこそすれ、熱意を削ぐことにはなっていないように見受けられることから、上記のような工夫を加えていくことは望ましいのではないかと考えられる。	<ul style="list-style-type: none"> ・「広域的な公共交通利用転換に関する実証実験制度」により実施されている「スローな阿蘇づくり」において、も一定の効果(0.15%の輸送量増加)が既に補助の要件とされており、地域の熱意を向上させこそすれ、熱意を削ぐことにはなっていないように見受けられることから、上記のような工夫を加えていくことは望ましいのではないかと考えられる。 ・また、特にハード面の整備が伴うような円滑化措置等の検討は、調整にある程度の時間が必要になることが多いと考えられる。そのような、速効性の効果・成果が出ないような取組みについても、長期的に見てある程度の成果が期待できるようであれば、支援の対象となるよう、工夫をしていただきたいと考える。
3. その他「公共交通の利用円滑化」という観点からの所見	

ヒアリング対象法人：熊本県	
1. 地域公共交通の維持・改善に関する取組み、取組みに当たっての課題・関係者への要望等	
①交通結節点での公共交通機関等の円滑な乗継を図るための取組み	<ul style="list-style-type: none"> ・TO熊(ツーユー)カード(熊本市交通局、九州産業交通バス、熊本電鉄バス、熊本バス相互で使える磁気カード)の導入 ・JR九州新八代駅における新幹線・在来線の対面乗換え ・熊本電鉄(薩崎宮前)と熊本市交通局(市電)の結節の検討 ・熊本駅前におけるバス停の共通化による利便性向上 ・市交通局や各バス会社におけるLRT、ノンステップバス等バリアフリー車両の導入の促進 ・新幹線駅の建設にあたってのユニバーサルデザインの導入
②交通事業者と地域とのタイアップに関する取組み	<ul style="list-style-type: none"> ・「スローな阿蘇づくり」(平成15・16年度広域的な公共交通利用転換に関する実証実験)における、(財)阿蘇地域振興デザインセンターと阿蘇12町村、JR九州、南阿蘇鉄道、九州産業交通との連携によるパーク＆ライド、サイクルトレイン、循環バス等の取組み ・肥薩おれんじ鉄道における、無人駅での沿線住民「サポーター制度」(駅の清掃等)や、主な駅における駅管理業務のNPO法人等への委託 ・「肥薩おれんじ鉄道活性化協議会」(熊本県及び県内沿線市町で構成)による沿線イベント情報等の発信
③その他の取組み	<ul style="list-style-type: none"> ・「熊本市圏バス路線に関する検討会議」 ・「つばめ・おれんじ」ぐるりんきっぷ(片道はJR九州(新幹線・特急自由席)、片道は肥薩おれんじ鉄道の割引切符)
④取組みに当たったの課題	
⑤取組みに当たった関係者への要望	
⑥その他(このような取組みに関する問題意識、理念等)	
・関係者が多岐に亘っている場合は、調整が難航し、時間がかかる傾向にある。	

2. 以下の事項に関する所見	
①交通事業者の創意工夫・自助努力のみでは進まない分野を中心に、一定エリアの地域公共交通の維持・改善をトータルで考える核となる団体、協議会等の立ち上げ、活動の促進等を図るといふ考え方について	
・自治体だけでの自助努力だけでは、困難な面多いので、道路管理者、交通事業者、地域を巻き込んだ協議機関は必要ではないか。	
②シームレスな公共交通の実現等に関する調整を円滑に進めるために、協議会や第三者的な組織の設置を推進したり、鉄道事業法上にあるような調整の仕組みをモード横断的に展開するという考え方について	
・縦割りの協議の枠を超えて、横断的に展開していく必要があるのではないか。	
③行政による支援の実施に当たり、以下のような工夫を加えていくという考え方について	
1) モード横断的な取組みに対する支援の強化を図ること	
2) 陳情的でない「裏づけのある」利用促進活動が行われる場合にインセンティブを与えること	
3) 利用者の増加や減少の歯止め等の成果を支援の採択に反映させること	
3. その他「公共交通の利用円滑化」という観点からの所見	
・現在、各種協議会が運営されているが、それぞれの協議会等の協議内容、報告等の情報を交換(公表)することにより、幅広い意見の集約や、協議内容の重複等を選避すること等が出来るのではないか。	

ヒアリング対象法人：沖縄県那覇市	
1. 地域公共交通の維持・改善に関する取組み、取組みに当たっての課題・関係者への要望等	
①交通結節点での公共交通機関等の円滑な乗継を図るための取組み	
・現在、モノレールの駅で交通広場及びバス・タクシー等を整備し、モノレールとバスやタクシーは那覇に乗り継げるようにしている。おもちまち駅交通広場では路線バスと結節、旭橋駅交通広場では那覇バスターミナルに隣接して路線バスと結節されている。	
・現在、公共交通空白地帯解消、交通弱者や観光客の利便性向上、モノレールとバスとの公共交通利用促進を目的に首里地域でコミュニティバス実証実験(H16.8～H17.2)を沖縄バス㈱に委託して実施している。	
②交通事業者と地域とのタイアップに関する取組み	
・モノレール株式会社が協賛し、地域活性化協議会等による、モノレール開業1周年記念イベント等(うるく村遊び、末吉ぬ社あしび)がおこなわれている。	
◇うるく村遊び、赤嶺駅・小塚駅周辺活性化健全協議会主催(地域自治会、駅周辺企業)	
◇末吉ぬ社あしび、末吉公園まつり実行委員会主催(地域自治会、通り会、那覇市)	
◇沖縄通りお買い物券集めゆいカードプレゼント：那覇市沖縄通り商店街振興組合主催(H16.3.31終了)(那覇市沖縄通り商店街振興組合、沖縄都市モノレール㈱)	
③その他の取組み	
・会議、委員会等の会場選定の際に、極力モノレール駅周辺の会場を選定するようにしている。	
④取組みに当たっての課題	
・交通広場等整備はされたものの、バス路線の再編やバス・モノレールとの乗り継ぎ割引等の調整が中断しており、再度関係機関を交えた検討、協議を進めていく必要がある。また、検討、協議を進めていく中で事業者間の利害関係をうまく取りまとめることが出来るかが大きな課題である。	
⑤取組みに当たっての関係者への要望	
⑥その他(このような取組みに関する問題意識、理念等)	