

NPO等

<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ふ考え方について</p> <p>秋田二次アクセスを進める会＝エアポートライナーという図式になっているが、秋田県エリアの地域交通の活性化を図る上ではJR、バスなどとの連携が不可欠であり広義の会が必要と考える。そのためには秋田二次アクセスを進める会とエアポートライナーの活動を分離し、会のほうはシンクタンク的要素、エアポートライナー事務局は実務を行い秋田二次アクセスをすすめる会の乗合タクシー部門のような形を考えている。</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>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>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>④当会では、17年度の事業として携帯電話を使用したエアポートライナーの位置情報の提供を考えていますがこのことについて導入時には応援していただきたい。⑤エアポートライナー事業を継続的に行うために安定した収入の確保が必要となるが期限を定められないインセンティブの方法が欲しい。</p> <p>3) 利用者の増加や減少の適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>
---	-------------------------------------

<p>ヒアリング対象法人：NPO法人 秋田二次アクセスを進める会</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) 「あきたエアポートライナー」〔②参照〕の空港発着時刻は、秋田空港の航空ダイヤとマッチングさせている。</p> <p>(2) また、秋田空港には、乗り場案内の看板を掲示している。さらに韓国対応としてハンングル文字による案内表示板を設置している。</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) NPO法人「秋田二次アクセスを進める会」では、タクシー事業者とタイアップして、秋田空港から周辺観光地への乗合タクシー「あきたエアポートライナー」を運営している。</p> <p>当初(14年10月)に、秋田空港～角館・田沢湖・乳頭温泉で運行を開始し、以後、男鹿半島方面、白神山方面、横手・秋の雪温泉など路線網を拡大している。</p> <p>「あきたエアポートライナー」の特色として、乗合方式とすることでにより運賃を低廉に押さえるとともに、環境に配慮して燃料としてBDF(バイオディーゼル燃料：廃植物油等から精製)を使用している。</p> <p>(2) さらに、観光関係事業者等とのタイアップの下、沿線宿泊施設などを含む一元的な予約システムを導入することにより、利便性の向上による利用促進・観光関係事業者等への効果の波及や、事業の効率化を図ることとなっている。</p> <p>(3) また、17年1月から集中予約センター・配車センターの運営を田沢湖観光協会に委託し、利用者に対して観光案内情報も併せて提供できる体制を整えることとなる予定。</p> <p>(4) エアポートライナーの車内において地域の特産をPRするとともに、試食サービスなども行っている。</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>(1) 本荘・象潟方面など一層の路線拡大を計画している(将来的には、他県の地方空港とのネットワーク化を視野に入れている)。</p> <p>(2) 問題点としては、BDFの品質が一定せず、タクシー車両に問題が生じたケースがあったため、現在、BDFの使用を停止している。安定した品質の燃料を確保するため、小型プラントの設置を検討中。</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>(1) 秋田県内には魅力ある観光資源があるものの、交通が不便なため十分活用されていない。秋田空港を起点として鉄道・バスなどの既存の交通機関に比べ小回りが利き、かつ、費用や時間が節減できる乗合タクシーを導入したい。</p> <p>(2) また、貴重な地域資源である自然や竹まいを守るため、環境に配慮し、BDFを活用することとした。</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ふ考え方について</p> <p>今のレベルでは、難しいと思う。大きな「まちづくり」の枠組みが欲しい。市町村などの担当者レベルは2～3年で変わっていくため、公共交通を知らない人が中に入ってくるスタートに戻って話が進まない。トップダウンというかトップが主導的に進めることも必要。</p> <p>公共交通が地域でどうあるべきかという、地域のコンセンサスがいないまま、現状の社会システムの中だけで議論しているのは末端のことしか話されないと思う。事業者・市・警察・県などの皆が同じ方向を目指すべきがある。それを目指し、レベルを上げていくための議論をしていくことは良いと思う。</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ふ考え方について</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>市町村単位でなく、交通広域圏・交通連合みたいなものがある、そこで国が管理するのではなく、地域が自主的に動けるような用途にしばりがないものが望ましい。</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>地域型の交通に関して重点的に支援することは良いことと思う。ただ、その税源移譲も地域にくれればなお良いだろう。今は赤字を補填しているというが、万葉線は上下分離的な運行補助で支えているが、地域で支えていくことを進めるためには、公共交通の施設を社会資本として整備する。それが必要か、ということは行政の認可ではなく、市民全体が許可していく仕組みが必要。</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>赤字補填ではなく成功報酬のような考え方には賛成する。それ以上に成果が上がった場合にさらに上乗せする形が良いかも知れない。ただ、すぐには成果が出ない場合もあるので時間をかけることも必要かもしれない。一方で赤字だけ地域でどうしても必要だというものへの支援も必要である。山間部と都市部を一律にはできない。</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> <p>難しい話とは思うが、情報公開が重要。今、高岡市ではコミュニティバスの第二次ルートを選定しているが、民間の主要委員でさえ十分な情報が与えられていない。これは大きな目的が無いところからきている。この地域の公共交通全体を充実させていくという議論が無く、ただバスを走らせる。そのバスの採算とか乗車率を上げることばかり考えるところに陥っている。</p> <p>行政には情報が集まっているのだから、それを公開して市民全体が考えられるような土台を作っていくのが行政として必要である。今までは行政の中で苦労して考えて、その結果を市民に知らせるというスタイルだった。市民は議論の途中に参加していないから意図するところがうまく伝わっていない。早い段階から情報提供して、住民が決めたことを執行するといふスタイルが理想と思う。</p>
-----------------------	---

<p>ヒアリング対象法人：NPO法人RACDA高岡</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</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>県との協同パイロット事業(すいすい乗車推進事業)で利用者の視点から改善策を示すため、「乗り物探検隊」と称した調査を行っている。会としては、まず皆さんに公共交通に乗ってもらうことから始める必要があると考えている。現状では、旅行にも行くような感じではないと公共交通で外出できないというか、非効率になってしまふ。そこで今考えているのは、各地域から主要な施設などへ公共交通で行くパターンモデルを時刻表みたいな形で提供したいと考えている。それで一度利用してもらえば公共交通の良さも分かるとも思える。</p> <p>また、利用してもらうことにより、円滑でない乗り継ぎも見えてきて、要望や批判がなく前向きな提案をするところができる。交通事業者の採算もあるのですりあわせが必要である。それには、どういふ社会を目指しているのか、交通権のような移動する権利をどう確保していくのかという共通認識が必要。</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>会としては万葉線に関わるイベント的なものをいろいろやっているが、タイアップというより自主的にやっている。会員には万葉線の社員もいるので、事業者側の事情なども理解している。こういった取組は当会だけでなく、「万葉線愛する会」や地域の婦人会、児童会なども取り組んでいる。</p> <p>③ その他の取組み</p> <p>当会では毎年春に、「軽快都市宣言」といふ取組を行っている。これは、祭礼で歩行者天国になる区間に電車を止めておいて、仮設の電停を作ったりしてトランジットモービル体験といふかイメージをさせるようにしている。正面からトランジットモールという反発もあるので、道路が自動車だけの空間ではないといふことから伝えたい。</p> <p>④ 取組みに当たった課題</p> <p>今はコミュニティバスのルート選定などでも行政側で考えて、議員の力加減を気にしながらやっているのが現状である。これを、住民がルートなどの運行計画を考え、運行費用については自分たちで責任を持つけど、バスやバス停などは行政で負担する、という形に変えていく必要がある。</p> <p>⑤ 取組みに当たった関係者への要望</p> <p>全国でバスマップが作られているが、これは行政が作るのではなくNPOが調査しながら作ることに意義がある。当会では、単なるバスマップではなく、各地域から移動に即した形のものを作りたい。これは、行政が作る globally 作らないといけない。交通事業者でばかなか進まないから、そういうものこそNPOの出番だと思う。こういう取組こそ支援が欲しい。</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>行政の一部には、行政のコストを安くすませるためにNPOに業務を委託するという意識がまだ残っているようだ。下請ではなく協働の意識が必要だ。</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ふ考え方について</p> <p>提案の団体・協議会等が是非とも必要。協議会の運営、人選については、課題がある。人選に関しては、重要な部分であり、単に「各団体の代表で構成」というのではなく、専門的に勉強しているNPOを選んだら、住民や利用者代表については、文章での選考など適性を判断することが必要。また、行政のメンバーに関しては、財政担当者が名を連ねる協働では消極的な結論に陥りがちな事例もあることから、交通や都市計画のメンバーの参加が望ましい。</p> <p>また、協議会が消極的な結論を出すための人選ににならないようチェック機能が必要。そのためには、行政のリーダーシップが重要であり、協議会の立ち上げに協働の一定の関与が必要。地域住民は、公共交通に関する情報(道路や鉄道への税金投入額等の基礎的情報も含め)が極めて不足しているため、鉄道廃止等の問題に関しては議論にもならず適正な判断がなされていない。従って、国からの情報の発信や公共交通の果たす役割等の啓蒙活動を実施すべき。</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>今後地方においては、総合的な交通の取り組みが必要と考え、「歩行者、自転車、路面電車、バス」と車を含めた、総合的な交通のシームレス化が必要と認識。上記①も関連するが、事業者の個別利益を考慮し、「利用ユーザーサービス向上させる」、「使い易い公共交通」になり得ないと考え。</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>セクター間や事業者間における複合的な連携組織による、鉄道とバス、郊外鉄道を路面電車、鉄道と乗合タクシーなどを組み合わせた施策が今後の公共交通の活性化には重要と認識。それらの施策を積極的に実施する取組みに報償的に支援を行うことは「協働」によるネットワークの運営・維持という体制を生みながら、一方で各地域や事業者のさらなる積極的な取組みを促進し、公共交通全体の活性化につながることを考える。</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>公共交通の維持は結局「乗るしくみづくり」によってなされるものと認識しており、陳情的ではない「裏づけのある」利用促進インセンティブを与える方向性は適切と考え。ROBAの会では、従来の「乗る運動 乗る運動」を越えた活動を行ってきており(のりのりマップ然り)、今後とも、その方向で活動を展開していく所存。このような方針が明文化されることにより、他地域でも展開されることを切に望みます。</p> <p>3) 利用者の増加や減少の防止等成果を支援の採択に反映させること</p> <p>現状では、事業者が投資額を回収することが困難であることから、公共における支援が必要であるが、何を根拠に税金投入するかを考えると、提案のとおり「利用者の増加や減少の防止」を根拠とすることが適切と考え、地域においては、その考え方についてなかなか理解が得られない状況にある。そのため、国において「利用者の増加や減少の防止」等の成果を支援の採択に採用するという政策が採られるのであれば、地方における投資(税金投入)にも理解が得られる効果が見込まれることから、是非、実施して頂きたい。</p>
<p>3. その他公共交通の活用円滑化という観点からの所見</p>	<p>① 従来の事業者や行政の行う公共交通対策には、利用者の視点から、公共における支援が必要であるが、何を根拠に「得ない人」のために「得る人」の両方を行う施策(車)に優先して「利用しやすい」利用しにくい「得ない人」の両方を行う施策(歩行者)が必要と認識。公共交通が私的公共交通(車)に優先して「利用しやすい」利用しにくい「得ない人」の両方を行う施策(歩行者)が必要と認識。公共交通が私的公共交通(車)に優先して「利用しやすい」利用しにくい「得ない人」の両方を行う施策(歩行者)が必要と認識。</p> <p>② 公共交通が私的公共交通(車)に優先して「利用しやすい」利用しにくい「得ない人」の両方を行う施策(歩行者)が必要と認識。公共交通が私的公共交通(車)に優先して「利用しやすい」利用しにくい「得ない人」の両方を行う施策(歩行者)が必要と認識。</p> <p>③ 地方の公共交通は(道路と比べても)適正な投資が行われておらず、本来の公共交通の特性を發揮できずいるため、その地方が更に公共交通に税金投入するに反対する理解が得られない状況になっている。このため、道路よりも公共交通に税金投入するに反対する理解が得られない状況になっている。このため、道路よりも公共交通に税金投入するに反対する理解が得られない状況になっている。このため、道路よりも公共交通に税金投入するに反対する理解が得られない状況になっている。</p>

<p>ヒアリング対象法人:ふくいき路面電車とまちづくりの会(通称:ROBAの会)</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>ROBAの会では、「つないで活きる!公共交通とまちづくり」の観点から、活動を行っており、平成15年度都市再生モニター調査においても「協働による公共交通とまちづくり」の取り組みを取りまとめたところ。公共交通向きのハード面の乗り継ぎにとどまらず、ソフト面(ダイヤ調整、情報提供、待ち時間の短縮、マナー等)も重要と認識しており、そのため、「のりのりマップ」を作成し、配布(ネット配信含む)している。交通事業者において、他事業者路線や他モードを含む情報提供が望ましいが、現実にはそのような取組みは行われておらず、協議する場もないところであるため、上記の取組みをNPOとして実施している状況。(別添資料を参照)</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>協働のまちづくりの実践として          ・他NPO、地域住民とのまちづくりコラボ(コラボ:福井版まちづくりキャラバン)          例: 市のまちづくりグループと協働で公共交通と観光を併せたガイドブックを作成          福井市内観光イベントの実施          全国バスマップサミット、全国路面電車サミット、鉄道まちづくり会議・鉄道まちづくりシンポジウムの開催          福井市内、勝山市、松岡町等での地域住民交流会の開催          事業者、行政とのコラボ          例: のりのりマップの作成          福井駅前トランジットモーター社会実験の実施協力          のりのりマップを使った学校教育の実施(親子公共交通体験教室)          福祉活性化協議会における利便性向上施策の提案(右折信号新設、電停位置変更の提案)          協働施策交流会の提案</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>・事業者あつては、会社経営の範疇で取組みを捉えており、利用者利便の視点が欠如。          例: 原町駅での福祉、えち鉄との乗り継ぎ実験          従来より向駅における相互直通運転化に関しては、利用者利便の向上による需要喚起の観点から提案しているが、多額の投資額を理由に事業者は消極的な姿勢。          また、向駅における乗り継ぎ円滑化の社会実験に関しても、ダイヤ調整の困難さを理由に面線のスムーズな乗り換えが実現せず、中途半端な実験に終わってしまった。          例: 福井県立大学へのルートについて          従来は福井県立大学の最寄り駅から京福バスによる連絡輸送があり利便性が高かったが、京福電線がえちぜん鉄道に変更になってから、連絡する京福バスの本数が削減される一方、福井市内からの直行バスの運行にシフトした。直行バスのルートは市内の慢性的渋滞箇所を通過するため、その結果、今までより大学までの所要時間が長くなり、公共交通全体の利便性が低下した。          ・行政にあつては、地域の財政状況から消極的な発言が目立つ。また、組織的に総合交通担当とまちづくり担当が分かれており調整がとれない場合がある。          ・また、公共交通担当である総合交通担当部署は予算が少なく、実験を行うにしてもその範囲内しか事業が実施できず、結果として中途半端な実験に終わる。          また、社会実験の実施に関しても、「新たな利用者の掘り起こし」という姿勢が感じられず、現状データ収集のための実験、調査のための調査の感がある。</p> <p>⑤ 取組みに当たった関係者への要望</p> <p>上記に関連するが、関係者が一堂に会す場の設定が必要。また、実験を実施にするにあたっては、より効果をあげるために必要となる予算確保も重要であり、補助制度の改革も含め検討したい。          公共交通の独立採算性、競争施策の元で、乗り継ぎ円滑化施策(利用者利便性向上施策)を行う場合には、公共交通機関同士を接続するための財政的裏付けが必要。それが無い場合は、事業者ごとの採算が重要視され、接続する相手も単に競争相手として扱われるため、結果として進まない。          今後は、個々の事業者の問題とせず、国としての政策判断を行っていく必要がある。その場合には、上下分離の推進、公共交通への税金投入の国レベルでの正当な評価、正当な位置づけを明確にし、独立採算制度における適正な採算アップの修正を含めた「競争と協働」を交通政策に位置付けることが必要。</p> <p>⑥ その他(このように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	
①交通事業者の創意工夫・自動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	シームレスな結節というところは重要であると思うが、地下鉄との乗り継ぎなどはなかなか地元住民も意識が固かないところがある。ドイツの交通連合的な取り組みは、いわゆるワンパス(共通チケット)、ワンタイムチケット(共通時刻表)というところが理念になると思うが、こうしたことを日本で実現するためには、住民が事業者間を結びつける役割を果たすことが重要であり、その場合には可能性があると思う。また、我が国では、京都市等広域な都市エリアでは難しいと思うが、醍醐地域等限られた地域で、日本流にアレンジする必要がある。ヨーロッパにはモビリティセンターというものが、醍醐地域を一元的に提供していると思うが、こうした情報提供機能は必要であると思う。日本でも広島島でこうした取り組みが突進的に行なわれていると聞くが、ダイヤ等集まった情報を常に最新のものに更新していかないと古くなると使えなくなるとの問題がある。
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ふ考え方について	
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「募づけのある」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」といふ観点からの所見	

ヒアリング対象法人：醍醐地域にコミュニティバスを走らせる市民の会	
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	醍醐バス運行の発端は、97年の地下鉄東西線の開業に伴い京都市バスが撤退することになったこと。その後、京阪バスが幹線路線は運行したが、隅々までは運行しなかった。行政に循環バスの運行を要望しても動かないということで、地域住民が自分たちでやろうということになり、市民の会を立ち上げた。市民の会は2001年9月に設立され、2004年2月16日に運行開始した。設立から運行開始まで2年半かかったが、その間、住民の合意形成、運行に向けての勉強、事業者や関係機関、行政との調整・協議など、様々な課題をクリアした。運行はヤサカバスに委託し、資金面はパートナーと呼んでいる病院、お寺など観光施設、商店等の協力を得て、市民の会との三者の協力で進めている。路線は、4路線あり、総延長は355kmに及び、うち3路線は38人乗りのコミュニティバスで、1路線は14人乗りのマイクロバスである。運行本数は、平日が170便、休日140便であり、運賃は片道200円であるが、1日乗車券が300円であるので、往復料金よりも安い。当初1日500人ぐらい乗ってまあまあ良いと思っていたが、運行開始後の昨年3月末には700人～800人、さらに観光シーズンである4月には千数百人～2千人近い乗客があり、満杯であるなど、順調にいらっている。
②交通事業者と地域とのタイアップに関する取組み	市民の会の役員は30～40人いるが、その中には10校区の各自治会の会長、6つの女性の会長の会長を含んでいる。また、地域の病院、商店等、コミュニティバスの運行でメリットのある事業者やお寺等の40～50のメイトなる資金提供者の他、250～300人の個人会員に会費を負担してもらっている。醍醐地域でうまくいったのは、もともとこの地域は住民の意識が非常に高く、資金負担や労働での貢献など、できることをやっていることと、土壌が一切、協力関係が構築されていることがある。地元自治体(京都市)も、財政的な支援は公平性の観点から適切でないが、地元区役所の担当課(まちづくり推進課)は、非常に協力的であり、会議室の提供などでもしてくれている。また、警察も協力的であり、これまで路線バスが運行できなかった路線もコミュニティバスとして、運行を許可してくれた。なお、これまでも苦渋した点は、一言でいうと様々な面でのルールづくりである。
③その他の取組み	
④取組みに当たった課題	・市バスや京阪バスには敬老バスが使えないのに、醍醐バスは行政の支援がまったくない、税金が投入されず、地域住民により運営されているコミュニティバスという点で敬老バスが使えない。このため、公平に扱って欲しいとの声もある。 ・市民の会はNPO法人の認定をとっておらず、また役員は全員別に仕事を持っているのでも、最近醍醐モデルと注目され、様々な視察、問い合わせ等があるが、本業との関係で対応できずに、断っている。
⑤取組みに当たった関係者への要望	
⑥その他にこのような取組みに関する問題意識、理念等	

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

広島都市圏の全バス路線・バス停留所等を記載したバス路線図「バスの超マップ」の作成及びバス共通時刻表を作成中。

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交通結節点等において、同一ホーム乗換、移動線単純化による乗換抵抗の低減。
- ②交通結節点等における案内情報(広島駅の総合案内板、バスセンターの表示版ともに、利用者から見つけにくいところにある。また、時刻・行先・ホーム番号・次発時刻等といった案内情報は、使い勝手を考え、空港タイプのものや、JRホームタイプのもの、使い分けが必要がある。)、案内所の充実。(マーク表示の案内所を易やすい位置に設置し、交通・観光・主要施設の案内のできるペタリスタッフの常駐配置。この際、ボランティアの活用等も検討すべき)
- ③事業者間のダイヤ調整、各種割引運賃の設定・あらゆるモードに使用できるICカードの導入。(ダイヤ調整は例えば、主な乗換駅では、一定の時刻に交通が集中して発着するタクトシステムも考える必要)
- ④バス停留所に屋根、ベンチを設置することによりグレイドアップを図る。(フランスでの事例、設置費用をバス停留所壁面への広告収入で補う。)

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

公共交通は、人間のため・利用者のためにあるものであり、企業の利益目的のためにはない。スワイスの運輸連合等を念頭に、協議会のメンバーとしては、採算優先を重視する交通事業者中心ではなく、自治体主導が望ましい。この際、長年携わった、キーパーソンたる専門職としての自治体の職員が権限を持って進めるべき。また、大学関係者等、専門知識を持つ人を入れる必要もある。

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

公共交通を優先に考える必要があり、行政主導によるコンセンサスを得るようにより法規制・条例等による強制力も必要。

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

総合的に公共交通を運営するためには、自治体主導であるとともに国の援助が必要。また、まず採算性から議論するのはおかしい。

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	・周辺市町村で構成した「ごめん・なはり線活性化協議会」があり、そこでいろいろな取り組みを決め、それを「支援する会」が実践する形で取り組んでいるが、予算不足となっており、地域住民を巻き込んだ取り組みにしているというところがある。
②シー・ム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	
特になし	
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	
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	
特になし	
3. その他「公共交通の利用円滑化」という観点からの所見	
特になし	

ヒアリング対象法人：NPOごめん・なはり線を支援する会	
1. 地域公共交通の維持・改善に関する取り組み、取組みに当たった際の課題・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"> <li>・例えば、定期券利用者で、ごめん・なはり線の「後免町駅」で土佐電に乗り換えている学生等がいるが、定期券が別々に必要となっている。こうした状況を、1枚の定期券でいけるような取り組み(例えばICカード)が必要。</li> <li>・向駅での相互乗り換え情報等が必要。</li> <li>・電車とバス等、お互いの役割分担を確立し、競争するのではなく、共存・共栄といいた取り組みが必要。</li> <li>・事業者自身による情報の発信が必要。</li> </ul>
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"> <li>・ごめん・なはり線に新車両を導入するが、支援する会で「手のひらを太陽に」という愛称を付け、イベントを行っている。</li> <li>・地域の住民等から沿線の情報(見所・イベント等)を集め、紹介する取り組みとして、「みにきいや」といった冊子の作成、ゴトゴト互販の発行、電車の中に見所等の写真を展示したゴトゴト美術館、「ありがとう駅」の記念切符といった取り組みを行っている。</li> <li>・観光施設とごめん・なはり線、バスが連携した企画切符等の話題作りが必要。</li> </ul>
③その他の取組み	<ul style="list-style-type: none"> <li>・マイルール意識を持たせるような取り組みが必要。</li> <li>・地元の特産品を使った料理体験等、商品開発が必要。</li> </ul>
④取組みに当たった際の課題	<ul style="list-style-type: none"> <li>・地元の人が地元の魅力を知る。その上で地域の魅力と併せた交通情報発信。</li> <li>・ICカードの導入に当たって、初期投資の事業者負担がむづかしい状況。</li> </ul>
⑤取組みに当たった際の関係者への要望	<ul style="list-style-type: none"> <li>・MY遊バスの700円は、観光客にとってはいいが、地元の人には五台山への利用が殆どで割高感がある。いろいろな利用形態での料金を考え、利用者にとって選択枝を増やしたものに出来ないか。</li> <li>・ごめん・なはり線に「タイガース列車」を走らせているが、3年目を迎えており、何か取り組みの支援がもらえないか。</li> <li>・交通事業者の従業員等を対象に、全国の取り組み、交通事業者としてのあり方、意識改革のための勉強会が出来ないか。</li> <li>・事業者の意識改革、利用者の視点に立った取り組みが必要。</li> </ul>
⑥その他(②)のような取組みに関する問題意識、理念等)	<ul style="list-style-type: none"> <li>・いいものを残して、話題性のある新しいものを発信し、広報していく。</li> <li>・発想の転換</li> <li>・観光施設等の組み合わせとそれをつなぐ足(交通機関)の連携した取り組み</li> </ul>

<p>①交通事業者の創意工夫・自動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>・必要と考える。市民の考えと交通事業者の考えをお互いに取り持つ民間が主体となった第三者的な団体が適当。</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>・必要と考える。 ・事業者感覚でなく、市民が提案していく場が必要。</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)モード横断的な取り組みに対する支援の強化を図ること</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>・異論なし。 ・電停の撤除を市民にお願しい、それに対し、チケットを渡し、それを地域通貨として公共交通機関で乗車券として利用出来るようなシステムも考えられる。現在愛媛県で「いーよネット」という地域通貨を発行している(「いーよネット」のポランティア)に参加すると県の施設で利用可能なポイントシートがもらえる)</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>・非常に厳しい考え方であるが、条件が整えば賛成。 ・成果をどう捉えるか、数でなく質で見えるのか、目標値をどう設定するのか等評価の基準設定については、十分に検討する必要がある。 ・支援は助成金でなく、融資するのなどの発想をすれば、成果の結果により、回収できない部分も出てくるので考え方も可能ではないか。入口の議論より、出口の議論があっても良いのではないか。</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>・自家用車等を利用している人達に公共交通に利用転換してもらうために情報の伝え方に工夫・検討が必要。 ・各種割引等便利なメニューがあったとしても、伝わっていない可能性が大きい。例えばシルバー定期券等の利用なども、高齢者を支援しているNPOと連携すればもっと利用促進が可能となるのではないか。</p>

<p>ヒアリング対象法人：マドンナ電車からまちづくりを考える会(マドンナLINK)</p>	<p>1. 地域公共交通の維持・改善に関する取り組みに当たった際の課題・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り組み</p> <p>②交通事業者と地域とのタイアップに関する取り組み</p> <p>③その他の取り組み</p> <p>・電車に対する関心を持ってもらうための取り組みを実施。具体的には年1回電車を使う楽しさをPR、使う楽しさの情報提供等実施。子供連に電車を利用する楽しさを絵にしてもらったりもしている。 ・2000年松山市の支援を受けて10名ほどでヨーロッパの交通事情を視察。マンハイム、フライブルグ、ストラスブール、カールスルーエの電車の状況、バスと電車の乗り継ぎ、電停の状況等を調査。 ・会の総会に交通事業者に参加してもらい、講演なども実施して頂いている。</p> <p>④取組みに当たった際の課題</p> <p>・交通に関する数々の提案も、規制の緩和が無いと困難な部分が多い。法律の枠内組みの中での表現が難しい。法律の応援も必要。</p> <p>⑤取組みに当たった際の関係者への要望</p> <p>・公共交通を重視するための対策が不足している。公共交通、自動車、自転車、徒歩をどのように組み合わせ、まちとしてどのような方針で取り組んで行くかが必要。 ・中央だけでなく、地方でも規制が緩和出来る特区的な取組みが出来れば良い。また、地元の載量で色々なことが出来ることも必要。 ・公共交通の利用促進を図る中で市民との軋轢が生ずることが有るかも知れないが、行政として柱となるものを持って、市民を啓蒙する方向で対応することも必要。</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>・公共交通への利用転換は利便性だけでなく、環境への貢献等のために公共交通へ乗り換えるとの意識改革を起させることが必要。 ・公共交通を利用することによって、例えば1回利用することにより募金〇〇円が可能となるような仕組みを作ることも考えられる。 ・駅で待つのが楽しくなるような駅にして頂きたい。</p>
---	--



鐵道事業者・軌道經營者

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	(特にヒアリングした事項なし。)
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	(特にヒアリングした事項なし。)
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
	・デュアル・モード・ビークルのように2つの輸送機関の特性をもつ交通機関において、道路運送法と鉄道事業法の両方が適用され二重の手続きとならないよう、実状に見合った運用をお願いしたい(新しい運転免許制度など。)
	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
	(特にヒアリングした事項なし。)
	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
	(特にヒアリングした事項なし。)
3. その他「公共交通の利用円滑化」という観点からの所見	
	(特にヒアリングした事項なし。)

ヒアリング対象法人: 北海道旅客鉄道株式会社 (JR北海道)	
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	<ul style="list-style-type: none"> <li>・駅は地域の交通拠点となっており、乗継利便を高めるための改良を常に進めているところ、最近の事業を紹介すると以下の通り。</li> <li>・千歳駅(千歳市内のバス路線再編にあわせ、市等と連携をとりつつ駅施設を改良。バス乗降場に近い場所に改札口を新設し、乗り継ぎをしやすいとした。)</li> <li>・札幌駅(駅施設整備・商業施設開業に合わせ、案内システムを改良(142箇所。))</li> <li>・新千歳空港駅(空港内到着ロビー前に案内表示を設置。)</li> <li>・札幌・小樽ウエルカムバス(外国人観光客を対象とした札幌市営交通とJRの1日乗り放題券)の販売開始。</li> </ul>
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"> <li>・市内限定の乗車券を自治体が購入し、市内の病院を介して通院する市民に配布している(夕張市)。</li> <li>・「パーク&amp;トレイン」(JRご利用のお客様専用の駐車場)で自治体の駐車場を使用している場合あり。</li> </ul>
③その他の取組み	
	<ul style="list-style-type: none"> <li>・札幌圏公共交通ICカード導入促進協議会(運輸局が事務局)に参加。同協議会において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。</li> <li>・デュアル・モード・ビークル(線路と道路を走行できる新しい乗り物)を開発し、現在冬季運行実験中。</li> </ul>
④取組みに当たった課題	
	<ul style="list-style-type: none"> <li>・総合学習の授業として駅の清掃、ペンキ塗りをするなどの事例はあるものの、生活の足としてJRとともに取り組みもとする地域の動きは知る範囲ではほとんど聞いていない。</li> </ul>
⑤取組みに当たった関係者への要望	
(要望としては特にヒアリングした事項なし。)	
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"> <li>・乗継利便をよくしても利用者増に直結するとは限らない面もあり、一企業としては限界がある。</li> <li>・線区ごとのご利用状況(輸送密度)を決算発表にあわせてプレスしている。地域の交通に対する関心を高める必要があると考えている。</li> </ul>

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>関係者が同じテーブルについて議論することは大きなことであり、核となる協議会の設置は必要であると思えます。なお、当社は地方鉄道の再生計画の提出を予定しており、提出にあたっては協議会を設置することになるので県や市に設置を要望しています。今まで金沢市を介してJRと協議をしており、もめたことはありません。</p> <p>②シームレスな公共交通の連携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>今まで金沢市を介してJRと協議をしており、もめたことはありません。</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>①ハックneyジ的な補助を要望します。 ②近代化補助を今後とも残して欲しい。(特に保安関係)</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>努力に対する評価は必要と考えます。</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>努力に対する評価は必要と考えます。</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	

ヒアリング対象事業者：北陸鉄道株式会社(鉄道)	
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>(1)交通結節点として認識しているのは①鉄道⇄バス：「JR金沢駅」、北越石川線「野町」。「新西金沢」。「福住宅前」。「鶴来」北越石川線「北越金沢」川内瀬」②空港⇄バス：「小松空港」③バス⇄バス：「JR金沢駅」でありま</p> <p>(2)円滑な乗継ぎを図るため取組みは以下にとおりです。 ①平成13年3月に北陸初の地下駅となる「浅野川線移設地下化工事」が完成し、JR金沢駅東広場地下へ延伸されたことにより、雨天・冬期のバスやJRとの乗り継ぎが容易になったほか、バリアフリー対策も講じられました。 ②「石川線」の野町駅においては、昭和62年11月に「野町ジャンクションターミナル」が完成し、大型バスが駅舎前に接続可能となり、鉄道からバスへの乗り継ぎがスムーズになりました。また、昭和62年11月から鉄道・バス共通定期券の導入を行うなどのサービス改善も行いました。 ③平成17年3月から石川線の「野町」「鶴来」、浅野川線の「北越金沢」「内瀬」において「ICカード」の運用を開始しました。 ④「浅野川線」の内瀬駅においては、平成10年3月に北越が駅舎を改修し、改札口からバスターミナルまでが直結され、また、内瀬町が整備したバス乗降エレベーターと合わせてバス乗り継ぎ利用客の利便性向上が図られました。 ⑤取組みを行うに際しては、問題点等主な点は以下のとおりです。 ⑥電車のダイヤ設定に関しては、以前より利用者の覚えやすいダイヤを設定し、JRダイヤとは調整していないが、15分以内の待ち時間を保っています。(※3年前にJRダイヤと調整したが、その後特に調整はしていない)</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>石川線において、鶴来町観光協会が地域興しの実験として企画した「花見電車」の運行をしました。住民によって花見会場が設置され、地域活性化の一端に寄与していると思われる。</p> <p>③その他の取組み</p> <p>①非接触ICカードを本年12月1日に導入しました。なお、鉄道石川線の野町駅、鶴来駅、浅野川線の北越金沢駅、内瀬駅の各駅において、来年3月よりICカードの運用を開始する予定です。 ②金沢駅地下マルチビジョンで各種情報の提供を検討中です。(JRを含めた諸情報) ③石川線の野町駅では、電車・バスの接近表示システムによる情報提供を行っています。 ④昭和59年より「バス接近情報システム」を継続的に整備しています。 ⑤小松空港では、接続ダイヤ情報の提供を行っています。</p> <p>④取組みに当たった課題</p> <p>【バス・鉄道事業】 バス利用者からのアンケートによる料金低減化、ダイヤ(定時刻の確保)、乗り継ぎの円滑性の要望が多い。導入された「アイド」使用すると乗り継ぎ割引があり、利用者にとって有利。また、他機関と共同使用を求めるとあるが、導入したばかりで定着させることが第一と考えられる。鉄道では石川線の野町駅、鶴来駅、浅野川線の北越金沢駅、内瀬駅に機器を設置しており、来年3月から定期券タイプのカードが使用可能となる。 乗継情報の提供の面では、バス・ジャンクションシステム以外ない。金沢駅東口広場に設置されるマルチビジョンを利用して提供できないか。利用できるれば他交通事業者も含めて情報提供できるようにするのはないか。 また、円滑な乗り継ぎを図るためには定時刻を確保することが必要であり、石川線、金沢市や警察の理解と協力を得て交通環境を良くすることが必要。 【鉄道事業】 乗り継ぎ利便性の面で、JRとの共通乗り継ぎ運賃の導入についてはハード面で難しい。(要望としては聞いている。)</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>いいことだと思う。富山市では関係者といえれば当社の関係会社とJRなどになると思うが、地域によってはタクシー会社と協同している例もある。何よりも現在において、JRとそういった機会が無い。</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>調整が必要な点といえればダイヤの調整くらいかと思うが、運営についても調整ができないか期待する。総じて中小鉄道の方が運賃率が高くなっているが、並行区間について、JRに同じ位置まで降りてきてもらえないダイヤ調整について、今はそれぞれの都合でやっているが、協議する場があれば接続しやすくなる。ただし、それぞれの体力差があるので、強制はどうかと考える。</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>ICカードについて、ライトレールで導入することが決まっており、当社でも検討はしているが費用的に難しい、負担に応じられる範囲であればカード導入については是非考えたいと思っている。</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>鉄道と商店街はある意味で運命共同体だと思っている。鉄道が活性化すれば商店街も繁栄し、商店街が活性化すれば鉄道利用客も増えると思う。何か良い取組で協同できれば、と思っている。</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>赤字補填のような補助は会社のためにはならないと思っている。近代化補助についても多少疑問に感じている部分はある。何か増収に繋がるような施策について支援してもらって、それをバネに努力を重ねていきたいと考えている。運行頻度の増加や新駅の設置など、増収に繋がるような部分について、支援をお願いしたい。</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></p>

<p>ヒアリング対象法人：富山地方鉄道株式会社（鉄道）</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>ダイヤについてはJRを参考に編成している。地鉄魚津駅では、駅前からのコミュニティバスダイヤをホームに掲出している。これら、市方面には高頻度運行を行っており、これによって必然的にJR、当社バス、路面電車とは連携がとれていることになっている。以前はJRが直接当社線に乗り入れていたが、現在は行われていない。</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>舟橋村で250台分の駐車場を無料で提供してもらって、パークアンドライドを行っている。満車状態になっている。これは、前の村長が「当村では鉄道が通っている以外に何の取り柄もない村だから、せめて鉄道の運行本数を減らさないために。」ということまで整備され、現在に至っている。</p> <p>③その他の取組み</p> <p>宇奈月温泉組合と協同して冬場の利用客確保のため、無料電車を運行している。鉄道利用客確保にもなっているが、利用が低迷する冬場の温泉客確保にもなっている。</p> <p>④取組みに当たった課題</p> <p>当社のような地方鉄道では、地元の利用客だけを相手には成り立たない。多くの観光客に利用してもらったことが大事だと思っているが、近年の観光の低迷もあり、苦戦している。</p> <p>⑤取組みに当たった関係者への要望</p> <p>北陸線との並行区間について、線路の共同利用については将来的（北陸線が3セク化されるような時期。）にはともかく、現在は話題にもならない。</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>赤字補填のような補助は会社のためにはならないと思っている。何か増収に繋がるような施策について支援してもらって、それをバネに努力を重ねていきたいと考えている。</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	基本的には賛成するし、立ち上がれば参加させて頂く。
②シー・レム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	トラブルは発生したことはなく、普段の情報交換で足りているので、特に必要ないと思う。
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	補助金にたよらず自助で行うことが基本と考えるが、あれば良いと思う。
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	支援に頼らず事業者の主体性を持ち続けることが重要とは考えているが、住民参加という面では前述の協議会等ですでにやられているので、こうした仕組みができればありがたいと思う。
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	非常に良いことだと思う。会社が赤字になれば利用者の負担増につながるものなるのであるから、様々な取組みについては常に成果を求めている。成果の有無で判断されることは当然ことと考える。
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：しなの鉄道株式会社	
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	上田交通との接続は、重視して協力し合っている。JRとは、長野、上田、軽井沢で新幹線と長野、篠ノ井、小諸で在来線と接続しているが、ポイントをしぼって接続の改善を図っている。複数の接続を図ることが問題であり、各社の事情もあって調整が難しい面がある。 戸倉、歴代、坂城では循環バスとの接続を図っており、各駅で循環バスの乗車券を発売するなど協調している。 各駅のターミナルに入るバス、タクシーには構内営業の承認を受けて頂き、ステッカーを張ってもらっている。断つたことはない。ターミナルの敷地は当社所有や自治体など様々である。乗り場の調整等を行う組織はないが、特に問題が起こったことはない。
②交通事業者と地域とのタイアップに関する取組み	「しなの鉄道沿線観光協議会」(沿線自治体、観光協会、農協、商工会議所、商工会などで組織)、「しなの鉄道沿線市町村連絡会」(沿線自治体課長で組織)が組織されており、こうした場を通じて地域住民の意見、要望を常に吸い上げている。 こうした中で、軽井沢ウインターフェスティバルへの参加、協力、各駅でのパークアンドライドの促進、軽井沢駅構内営業で沿線の苗木の販売などを行ってきた。 いくつかの駅では、「篠ノ井駅を愛する会」などが組織され、活動している。
③その他の取組み	メールや意見箱により利用者から多くの意見が寄せられているが、1件ごとに回答しており、要望に応えられるよう努力している。
④取組みに当たったの課題	企画商品について、JRはマルチ商品であるのに対し、当社は手売商品であり、その格差が大きいため、協調が難しい面がある。
⑤取組みに当たったの関係者への要望	これと違ってない。
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	対事業者については、鉄道を経営している者同士であり、相手方の経営に関してはなかなか意見を言いにくいこともあるので、提案のとおり全体的な調整の場があればよいと考える。 また、地元には様々な要望があるが、客観的な調整としての機能は必要。
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	同上
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	同上
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	乗入れ等への円滑化の事業に関して、利用者増加による収入増で賄えない部分については、ランニングコストも含めて、支援の仕組みがあることが望ましい。
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	
	企業側の判断として、経営改善効果に寄与しないことは原則として実施しないであらうから、ご提案の方向で特段問題はな いものとする。
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：遠州鉄道㈱	
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東海との関係では、物理的に駅が離れている(約200m)ので、乗り継ぎの調整等は行っていない。 ただ、JR終業直前の終業時間調整は行っている。(JRがダイヤ改正を行った場合は、必要に応じて実施) 天竜浜名湖鉄道とは、運行本数が違わず(遠鉄12分ヘッド、天浜時間1時間)ダイヤ調整は行っていない。 また、乗り継ぎ割引も行っていない。 西高島駅に接続するバスとは乗り継ぎ割引引きを実施(定期のみ)
	天浜線への乗り入れに関しては、特に社内的に判断しているものではないが、勉強(研究)は天浜、行政(県、市)で行っており、今年度末に一定の検討成果としての報告書が出来上がる。 案内表示については、自社線からJRへの乗り継ぎは離れていることから、方向を表示する程度。 JR構内における表示については、市が調整を行って頂き、案内板を設置しているところ。
②交通事業者と地域とのタイアップに関する取組み	
	当社沿線において、特に利用促進等のためのNPO活動という話は今のところ聞いていない。 また、特設の市民団体からのご要望もない。 地域とのタイアップ事業としては、天浜、JR、北遠地域の自治体との協働でハイキング等を実施しているところ。
③その他の取組み	
	ICカードについては、昨年8月に正式に導入し、今月から定期券にも拡大。 今後は利用頻度(利用者数の拡大)と付加価値の向上を図っていくこととなるが、現在のところ具体的な実施施策はな い。 ICカード導入により鉄道に関しては、現在の磁気カードから利便性が向上するため、(磁気カードはSF機能はなく、一度 券売機できつぷを購入する必要がある)ICカードへの転換が進んでいる。 付加価値の向上がグループ全体(デパート等での使用)で考える方向であるが、ICカードのプレミアムの取扱がネック。
④取組みに当たった課題	
	天浜との乗り入れに関して、利用者利便性は向上することは事実であり、その結果利用者も一定程度は増加することも理 解しているものの、それに係る投資額と増入に比較した場合の投資効果はなく、経営者としては、様々な課題等が解 決されなければ、実施は困難と判断せざるを得ない。 一方、それを表明してしまえば、地域の要望に対して道を閉ざすこととなるため、勉強を行い課題を整理しているところ。 地元行政からは、正式には費用負担のお話しを頂いていないが、事業費には合併費で対応することをお考えではないか と思われ、しかしながら、施設整備を負担して頂いても、乗り入れに係るランニングコストも増加することとなり、その部 分も含めて、地域の合意を得ながら支援を頂かなければ、当該事業は進まない判断。 現任、西高島駅の利用者は1,000人程度(バス、マイカー等からの乗り継ぎ含む)であるが、概算で計算しても倍以上 の利用がなければ、ペイしない。 仮に当初は赤字でも、将来的な投資効果(経営改善効果)が説明できなければ、経営者の判断としては事業実施には進 めない。
⑤取組みに当たった関係者への要望	
	乗り入れに関しては、地元自治体からの要請(提案)に対しては、公共性の観点から受けざるを得ないと思われ、 様々な課題もあり、当社の経営判断もことから、冷静な調整役は必要。 ICカードについては、当社内でのバス・鉄道のIC化であったことから、補助金の適用は受けられなかったが、本来、モード 横断的な取組みであること、また、中小での先進的な取組みであり、他社への活用も考えられることから、補助があ れば有り難かった。
⑥その他(このような取組みに関する問題意識、理念等)	
	乗り継ぎ円滑化等の利用者利便向上については、随分が伴わなければ絶対実施しないことではなく、地域社会への貢 献も必要と認識しており、必要な事業には社として協力しているところ。(運送立体交差化事業然り) 一方、中小民営であることから、体力を越えた投資等は厳しい。

<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>既に沿線市町村会議が設置されており、協力関係が確立しているところであり、当方の経営や施策に関してご理解を頂いている。また、JR及び遠州鉄道とも協力関係にある。</p> <p>NPOに関しては、天童ライフライン研究会という組織があるが、直接的な利用促進ではなく、沿線地域の活性化を主に目的としている団体である。(結果、鉄道の利用促進に繋がるとの意識)</p> <p>②シー・レム・スズナは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>沿線バス路線が廃止され、鉄道駅へのライダー交通が失われている状況にあり、そのため鉄道利用者も減少するという悪循環にある。レール&amp;バスの連携が重要であることから、これらに繋がる施策への支援は必要。</p> <p>また、駅から2〜3kmの所に寺院等の観光名所があるが、そこまでの足がないため、観光目的の利用者が増えないが、一方で沿線には独自に駅からの足を確保しているところもあることから、それらの活動に支援があれば有り難い。</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)モード横断的な取り組みに対する支援の強化を図ること</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歯止め等の成果を支援の採択に反映させること</p> <p>そもそも増収効果のある施策にしか投資することが基本であるため、提案の方向性で問題はない。</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>中小民鉄では、少額の投資でも利用促進につながる施策(簡易な駅の新設等)が考えられるが、現在の施設基準だと新設駅ではバリアフリーが義務づけられており、必要以上に過大な投資を行わざるを得ない。</p> <p>都会で求められるような施設は田舎の駅では必要ではないので、施設整備基準を引き下げることにより、地域の需要にあった施策が実施できると考える。</p> <p>また、そのような施設整備に対する補助もお願いしたい。</p>

<p>ヒアリング対象法人: 天童浜名湖鉄道株</p>	<p>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>過去より遠州鉄道の天童二俣駅への乗り入れについて、天童市を中心とした自治体から要望があり、検討を行ってきたところである。</p> <p>近年においては、遠州鉄道との接続駅である西鹿島駅への送迎のマイカーで周辺が混雑する状況になっている。一方で、天童市は浜松市他5市町との合併が計画されており、新市における主要事業としても位置付けられていることから、平成15年度から「北北遠地域交通強固会」を設置し、具体的な課題等を検討してきた。</p> <p>遠州鉄道の乗り入れに関しては、乗り入れ車両面・眼界の問題、信号施設を含む施設の施設による資金負担、運行ダイヤの問題等の多くの課題があり、利用者利便は向上するものの実現性は見えていない。</p> <p>乗り入れ問題以外での円滑化では、遠州鉄道とのダイヤ調整以外の見直しはない。</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>三セク鉄道であることから、地域の理解はあり、様々な協力が得られている。</p> <p>駅での利便性向上のため、公衆トイレ、駐輪場の設置管理、駐車場管理、駅の清掃協力。</p> <p>また、駅施設を公共で活用する取り組みが行われている。(例:豊岡駅に豊岡商工会事務所が併設)</p> <p>その他、敬老・入学祝いきっぷの配布、イベント情報の広告掲載等</p> <p>③その他の取組み</p> <p>沿線自治体、他事業者等との関係は良好であり、自社のみだけでなく業密に限界があるが、JR、遠州鉄道、沿線自治体との共催によるウォーカーキング大会の開催するなど協力体制にある。</p> <p>④取組みに当たっての課題</p> <p>遠州鉄道の乗り入れに関して、天童市等の行政主導で話が進んでおり、施設整備に係る費用については、行政側がインシヤルコストを全て負担することを考えており、当社負担はないが、運営に関するランニングコストが発生することから、これらに費用を増取分で賄えるかどうかで問題。補えない場合には補助が必要。</p> <p>行政側の主導で話が進む一方、一部の市民団体である「浜松市を良くしたい会」からは、乗り入れ反対の意見も出されており、新市全体が賛成の訳ではない。</p> <p>⑤取組みに当たっての関係者への要望</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>
----------------------------	---

ヒアリング対象法人：阪急電鉄株式会社	
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	
○駅前広場の整備時に、行政と調整して、バス・タクシー乗場の利便性向上を図る	
○ペデストリアンデッキの整備 ○情報・案内の充実(ハード面・ソフト面とも)	
○端末交通の充実(レンタサイクル、タクシー乗場の拡大) ○バリアフリー化(ES、EVの整備)	
○コミュニティの整備(近畿地方交通審議会第8号答申)	
○スロットとKANSAIカード、PiTaPaカードによる他社乗り継ぎのシームレス化	
②交通事業者と地域とのタイアップに関する取組み	
○大阪府顔づくりプロジェクト ○コミュニティバス検討	
○駅周辺まちづくり ○駐輪対策協議会	
○阪急タクシーによる駅前花壇の管理	
③その他の取組み	
○各種企画乗車券の企画・発売	
④取組みに当たっての課題	
○市民側の組織化(例えばNPOなど)	
○行政・住民・事業者など各主体が連携する際の負担割合の調整・決定	
○行政の支援及び制度化	
○必要な補助制度の創設	
⑤取組みに当たっての関係者への要望	
○市民側の組織化に必要な法整備や行政の支援	
○各主体が連携する際の調整役	
○行政の支援及び制度化	
○必要な補助制度の創設	
⑥その他(このような取組みに関する問題意識、理念等)	
・鉄道事業には、社会経済領域(鉄道という社会インフラの整備)と市場経済領域(旅客輸送サービス)の提供の両面が混在しており、従来鉄道事業者は高度経済成長やインフレという社会情勢の下、運賃収入により社会インフラの整備の負担をカバーしてきた。	
・しかし、昨今の経済情勢下では今後このようなビジネスモデルは困難であり、例えば鉄道による地価上昇効果や商業集積効果など外部経済による受益者に適切な負担を求めようとするスキームが必要となってくる。	
・その一環として社会経済領域を鉄道事業者の事業から切り離す上下分離が考えられるが、そのためには地域や行政等が受益に見合った相当の負担をするための合意形成をとることが前提となる。	
・鉄道事業者・地域・行政等の間で、合意形成を図るためには、まず鉄道事業者と地域・行政等との密接な連携が必要となり、そのための活動に重点をおいている。	

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	
外部経済の内外部化という観点から、駅および沿線のステークホルダーである各種団体が加わる協議会についてには意義があると考えられる。しかしながら、その組織構成、進め方については慎重に検討すべきである。まず市民側に自主的・自発的・自律的活動の土壌をつくる必要があるとあり、その点での行政の役割は大きい。	
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	
端末交通については収支採算が困難なケースが多く、負荷をかけた範囲での仕組みづくりが必要。単なるモード間の内部補助にとどまらず、広域的な受益者負担、シビルミナムの観点から、協議会構成員がそれぞれリスク、経済的負担を負うというスタンスでのコンセンサスでのコンセンサスが不可欠である。	
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	
利害調整という観点から制度設計、支援などの行政関与は必要。但し、事業への過度の関与はマイナス面が大きく、極力避けるべきである。	
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	
例えばコミュニティバスの場合、地元住民やNPOが一定のリスクや負担を負う場合にインセンティブを与えるといったように、一定のルールが必要である。	
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	
・前述のように鉄道事業には社会経済領域と市場経済領域が混在しており、社会経済領域を担う部分に関して行う支援(例えば過渡バスにかかる地元行政からの補助など)についてはシビルミナムをカバーする観点より成果を支援の採択の基準とすべきではないものも考える。	
・一方、市場経済領域を担う部分については、本来公正な条件での競争が事業者や利用者の利益につながるものとなるため、例えば金銭的なインセンティブを付与することなどはなじまないものと思われる。したがって、この部分については、成果を支援の採択に反映させるといふよりは、公正な競争のための環境整備に行政の支援が必要であると考える。	
3. その他「公共交通の利用円滑化」という観点からの所見	
他モードとの乗継円滑化という観点からは、ハード整備への公平な受益者負担、内部化できないモード間調整への公的関与は必要。その合意形成の場として、ステークホルダーが属する協議会とそれら多様な主体の調整弁としての公的支援を検討することが必要。乗継割引などの減収リスクを伴う運営政策に関しては、モラルハザードを起さない範囲での公的インセンティブ付与は不可欠である。	



ヒアリング対象法人: 広島電鉄株式会社	
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	
①JR横川駅前整備に伴い、路面電車の乗り入れによる乗継円滑化。 ②広島電鉄宮島線平良駅の整備により、同一ホームでのバスとの乗継円滑化。	
②交通事業者と地域とのタイアップに関する取組み	
県警、自治体とP&R実証実験は実施しているが、関係者間で自ら費用を出すこととなる段階までには至らず、継続的な取組みとはならない。	
③その他の取組み	
④取組みに当たっての課題	
①JR駅構内(広島駅新幹線口・呉駅等)への乗り入れ制限。 ・ JRバスとの共同運行以外は広島新幹線口へ乗入れない。 ・ 呉駅では、広島バスセンターと呉駅を結ぶ「クレアライン」バスが駅から離れたところで乗降が行われている。 ②路面電車とJRとの乗継ぎについては、JRの構内部分まで入れれば、さらに乗継ぎが便利になるのだが、路面電車が道路部分しか入っていない。 ⑤取組みに当たっての関係者への要望	
①自治体等による交通結節点における案内情報等の整備(見易い案内板・サイン板の設置、有人の案内所の設置) ②広島バスセンターの改善(案内表示、案内所の位置、待合所の位置、乗降場所が離れている。乗降客の動線を考えた配置が考えられていない。) ③自治体等からの各種調査・実験に対する継続的支援。	
⑥その他(このような取組みに関する問題意識、理念等)	
マイカーなどの個別の移動手段から公共交通へシフトするには、良いサービス・良い商品が必要。通勤については、マツダ等大企業の社員を公共交通へシフトするのは広島市内においては効果が高いと思われる。(工場休みの時、道路がすかすかになることから)	

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	
協議体での検討結果等の法的拘束力が不明。(理想は描けても現実には困難)	
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	
鉄道は装置産業であり、一方、バスやタクシーは参入が緩やか。鉄道事業法の仕組みが同じようにいくとは思えない、やるとすれば、自治体なりで何らかの組織を作り、また口を出すだけでなく支援も必要になる。	
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	
①ICカードの導入、案内表示等モード横断的なハード整備は、誰が面倒を見るかという、後のメンテナンスが問題となる。(共同事業を民間が継続的に維持することは大変である。)案内表示などは昔と違って、情報が変わりやすいのでその後のメンテナンスが一番大事になる。 ②単発、単年度で終わるものでなく継続的な事業への支援。	
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	
①すでに実施した事業を成果がないから補助しないというものであれば腰が引けてしまうこととなる。 (事業の選択性を狭くする) ②成果とは長期的にでてくるもの。単年度で出せるものではない。	
3. その他「公共交通の利用円滑化」という観点からの所見	
①協働補助のあり方は、例えば国は1/4出すが地方は出すけど1/4出さなくてはいけないというのではなく、1円(1円)でもいいという形が考えられないか。 ②路面電車については横川での乗継ぎ円滑化の取組みの成功例を見ても、行政の主導的立場による調整・支援が必要。	

<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ふ考え方について</p> <p>・現状は地域がバラバラであり、交通事業者間で協議を進め公共交通の維持・改善を図ることが必要。</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>・取り組むべきではあるが、一方的な意見が出る場合があるので、委員の厳選が必要。</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>・他の交通事業者と競争しながら、連携しないといけない。モード横断的な支援は必要。</p> <p>2) 順情的でない「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>・やる気を重弱すべき。特にNPOの関係はもっと面倒をみては良いのではないか。</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>・成果主義は良いことだ。但し、時間がかかるものについては、なじまないではないか。</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>・都市中心部への自家用車の流入を制限すべき。</p> <p>・安くて、回数がある、速いのが良いのに決まっているが、高齢化社会の到来を控え、もっとスローな生活があっても良いのではないか。</p>
--	---

<p>ヒアリング対象法人：四国旅客鉄道株式会社（JR四国）</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>・高松では、瀬戸大橋線マリライナーの最終高松着便を高松市内の乗り継ぎ駅である高松琴平電気鉄道高松港駅発のダイヤと調整している。高知では、高知駅での高松バスとの乗り継ぎを整備にあわせて、平成13年4月に土佐電気鉄道の市内路面電車の前広場直へ乗り入れし、乗り継ぎが改善されている。</p> <p>・松山では、地元から伊予鉄道高松線西衣山駅とJR予讃線の平行区間（JR松山駅と三津浜駅の間）に利用者の乗り継ぎ改善のために新駅を設置してほしいとの要望があり、検討を始めた。</p> <p>・丸亀駅にエレベーター2基、身障者用トイレを設置、今治駅で18年度に工事、松山、高知駅は高架化に合わせて実施予定。また、阿南駅、志度駅のエレベーター、車椅子対応トイレを設置。地元への要望により、内子駅のエレベーターやトイレを設置するなどバリアフリー化を図っている。</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>・コミュニティバスとの連携が進んでいる。例えば、徳島県美郷村ではコミュニティバスを山川駅まで乗り入れし、大歩危駅では四国交通がコミュニティバスと観光バスを兼ねたバスを運行している。また、香川県さぬき市のコミュニティバスが志度駅、造田駅に乗り入れし、乗り継ぎの円滑化を図っている。</p> <p>・高知市は積極的で、商店街での一定金額以上の買い物客にJR乗車券「よさこいタウンきっぷ 260円券」を配布している。</p> <p>③その他の取組み</p> <p>・「あじな散歩道」「日帰りクラブ」等バック商品の開発による誘客。</p> <p>・JR西日本とタイアップした取組み（双方で誘客）</p> <p>④取組みに当たった課題</p> <p>・四国のJRは多くが単線であり、増便や高速化に対する制約が大きい。また、電化されていない路線も多い。特に都市圏から赴任された利用者からは増便等の要望が多いが、地方鉄道は東京や大阪と同じサービスはできない。</p> <p>・誘客有望な施設（高知県中土佐町「黒潮本陣（宿泊、温泉、レストラン）」等）があっても、鉄道駅以遠の交通手段がないところがある。</p> <p>・四国の鉄道は中距離であり、自家用車や高速バスと対抗している。このため、鉄道は必要との認識はあるものの、地方鉄道維持に対する地元の合意形成が出来ていない。</p> <p>⑤取組みに当たった関係者への要望</p> <p>・環境問題対応のためにも、もっと公共交通機関利用を推進すべきである。</p> <p>・地域のコミュニティバスをもっとオープンにし、乗り継ぎを改善してもらいたい。</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>・他の交通事業者や地域と一体となって取り組んでいきたい。</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

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>・JR高松駅の乗り換え駅であること、高松築港駅では、上り便は瀬戸大橋線のマリライナー(岡山行き)にダイヤ接続し、また、下り便はマリライナーの最終到着便と接続させている。マリライナーのダイヤが山陽新幹線に連動している関係から、そのダイヤ変更に応じて、ことでのダイヤを調整している。残りの徳島、愛媛、高知方面については、1時間2〜3本運行していることでの電車から選択利用していただいている。</p> <p>・17年2月2日に電車、バス共通で観光施設等とも連携したICカード「InuCa」をことでグループ電車、バス全線に導入する。このICカードには、利用同日内の電車、バスの乗り継ぎ割引特典を付与している。これにより、切符購入や運賃支払い手間を省くとともに、交通モード間の乗り継ぎ負担を軽減し、電車、バスの利用拡大をめざしている。</p> <p>・パークアンドライド駐車場は、沿線自治体や民間の設置のほか、ことでんにおいて16年4月に長尾線高田駅(22台収容)で整備。琴平線栗熊駅でも47台収容を整備予定。</p> <p>・地元三木町の強い要望を受けて、平成14年に長尾線に宇園通り駅(三木町役場、文化交流プラザ、県立三木高校の最寄り駅)を新設し、地元スーパーがパークアンドライド駐車場及び駐輪場を設置。</p> <p>・琴平線押頭丘(かざしがおか)駅の移設による行き違い新駅設置を5年後に計画。これにより、琴平線の運行間隔を30分から20分として利便性向上を図るとともに、懸案の同駅のバリアフリー化を実施予定。</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>・沿線自治体によるコミュニティバス等(高松市の市内循環バス、さぬき市、綾南町、綾歌町)が相次いで運行開始している。最近では、16年11月から長尾線高田駅と接続する高松市の山田地区乗合タクシーが試験運行を開始、同年12月に琴平線仏生山駅に香川町がコミュニティバスを乗り入れた。今後も、綾南町が琴平線岡本駅にコミュニティバスを乗り入れる意向があり、コミュニティバスとの接続強化により沿線地域との交通ネットワークが拡大している。</p> <p>・琴平線緑林公園駅に高松市が駐輪場を整備するとともに、レンタサイクルを実施。</p> <p>・志度線大町駅で駅前広場を整備予定。</p> <p>・各種イベントとの連携(サイクリング列車の運行、屋島ゆうやけフェスタ、木下サカスカ記念乗車券等)及び地域の要望に合わせた臨時便の運行(琴平線座祭、高松まつり、海の日等)を実施している。</p>
③その他の取組み
<p>・ことでのイメージアップのため、駅舎、上屋の塗装替え、トイレの水洗化、ゴミ箱・ベンチの新設や接客サービスの向上に取り組んでいる。</p>
④取組みに当たった課題
<p>・JR高松駅へのことでの高架事業(高松市中心部2区間、計3.6km)による乗り入れ計画(現在の両駅間：約300m)が休止の方向となった。</p> <p>・駅のバリアフリー化を進めるに当たって、現駅が狭隘なものが多いため、スペースの確保が困難。</p>
⑤取組みに当たった関係者への要望
<p>・各駅へ乗り入れしているバスと一体的な交通ネットワークの維持・発展により、電車の利用促進を図られるものであるが、路線バスについては総じて衰退の一方、路線バスの維持について、もっと国の支援(補助費用の拡大)がほしい。</p> <p>・交通バリアフリー法の適用のある駅は、高松築港、片原町、瓦町の高松市中心部の3駅のみであるが、それ以下の駅、地方では例えば太田駅とか仏生山駅とかの中規模の駅(1日2千人程度)にも枠を広げてもらいたい。</p> <p>・コミュニティバスの実証実験は短期間で実施され、結局実験のみに終わるケースもある。もう少し期間をかけて検討を深め、本格運行に結びつけてもらいたい。</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>・環境問題への対応と道路交通対策、また健康維持の観点(ドアツードアではなく多少は歩くこと)からも、公共交通利用促進が必要。</p> <p>・本年の台風の影響による上陸は、地球温暖化の影響と考える。これを教訓に、本年の台風対策が通常の対応として取り組んでいく。</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
<p>・ことでの経営破綻を機に、四国運輸局の「ことでんを核とした公共交通活性化委員会」(公共交通活性化総合プログラムの活用)並びに香川商工会議所連合会及び香川県の「ことでん利用促進協議会」がそれぞれ設置され、種々の利用促進策が検討・実施されている。</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ふ考え方について
<p>運輸局で交通アドバイザー会議等を開催していただいていたおり、良いことだと思っている。</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>・県、市町で対応が相違する場合もあるので、それぞれの行政から同一步調で支援を受けるためにも、是非お願いしたい。</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>・努力して黒字になるような裏付けをもった計画性のあるものに集中していただきたい。</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>・活性化策実施中の一定期間では、必要と思う。</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

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	・賛成 ・現在立ち上げている「松山市公共交通政策研究会」(国、市、事業者が参画)で松山地域の公共交通、観光関係の協議が可能。
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	・考慮に異論なし。 ・松山市の電車・バスについて、当社が単独でほとんどカバーしていることも有り、現状に不都合を感じていない。
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 ・必要と考える。 ・オムニバスタウンの指定を受けてもバス関係の補助のみとなってしまう。電車・バス・タクシー等を一体とした支援の必要性がある。
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	・良いことである。 ・いよつ高島屋3,000円の買い物に対し、電車又はバスで使用できる300円分の乗車券付与。10,000円の商品券に対し、電車・バス共通利用の1,000円券付与実施。市内の商店街で買い物した時に公共交通機関が利用できるチケットを配布するような取組みの相談があれば、協力したい。
3) 利用者の増加や減少の防止等の成果を支援の採択に反映させること	・この考え方を歓迎はしないが、理解は出来る。 ・検討をする場合は、成果の基準をどうするのか、データをしっかりとしたものにする必要がある。
3. その他「公共交通の利用円滑化」という観点からの所見	・行政と住民と事業者と良い関係になるような啓蒙が出来ればよい。 ・ユニバーサルデザインによる総合的な取組みが出来れば、松山市も良くなり、利用者も増加する。市民みんなの公共交通機関であるとの考え方を持って頂きたいと考えている。

ヒアリング対象法人：伊予鉄道株式会社(鉄道・バス)	
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交通結前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	・オムニバスタウン計画の中でも検討しているが、郊外電車の梅本駅、三津駅、久米駅でバス路線と同一平面での乗り換えを検討している。三津駅については、現在の駅舎を残してほしいとの意見も有り。 ・古町駅については、スロープ設置等の工事で16年度中にバリアフリー化の予定。 ・JR松山駅については、駅前再開発に向けて検討する中で取組んでいる。
②交通事業者と地域とのタイアップに関する取組み	・松山オムニバスタウン計画の協議会の中で、行政、利用者等と協議。 ・外国人利用者の便宜を図るため案内標識等について、NPOソフィア倶楽部のアドバイスを受けた。 ・住民の意見を聞く場合、松山市と一緒にヒアリングを行っている。
③その他の取組み	・平成13年から「サービス向上宣言」で松山市駅のバリアフリー化、LRTの導入、バスロケーションシステム等の導入等各種サービスの向上に取組む。 ・平成16年からは「いきいき交通まちづくり宣言」を行い、行政のまちづくりと連携すると共に、人にもまちにもやさしい電車・バスを目指す。 ・電車・バス・タクシーで利用可能なICカードを平成17年6月に導入する予定。
④取組みに当たった課題	・既存施設を利用したバリアフリーの取組みはハード面の工夫が必要。 ・事業者単独での取組みは資金面でも苦しい。地域交通の整備として捉えるならば、国の補助だけでなく、行政の支援が必要。 ・協調補助という考え方でない方がよい。
⑤取組みに当たった関係者への要望	・シームレスな公共交通の実現に対し、松山市と他の市町村で温度差がある。松山市周辺だけでもオムニバスタウンの地域と見なし、同じような取組みが出来ないか。
⑥その他(このような取組みに関する問題意識、理念等)	・物理的な障害だけでなく電車、バス利用時にすべてのバリアフリーを無くし、誰でも同じように利用できるみんなに優しいユニバーサルデザインの考え方で取り組んで行く。

ヒアリング対象法人：九州旅客鉄道株式会社（JR九州）

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

- ・直通運転（JR西日本、福岡市営地下鉄、肥薩おれんじ鉄道、松浦鉄道）
- ・小倉駅への北九州市モノレールの乗り入れ
- ・「ワイワイカード」（福岡市営地下鉄とJR九州の共通磁気カード）
- ・鹿児島中央駅の駅前広場の整備にあたり、鹿児島市との協力により、それまで駅前広場から車線を挟んでいた路面電車の電停を駅前広場に接地させ、駅前広場から直接路面電車に乗り込めるように変更。
- ・また、駅前に分散していたバス停の多くを駅前広場に集約。
- ・駅改築等の機会を捉え、自治体等と協力し、総合案内所をできるだけ改札口の近くに設置（博多駅、鹿児島中央駅等で実施。別府駅でも検討中）。
- ・博多駅で、市営地下鉄との連絡通路を、JR改札口近くの駅コンコース内に増設することにより、乗換え客の動線を短縮。
- ・新八代駅での新幹線⇄在来線特急の対面乗換えをはじめ、他の駅でも可能な限り快速列車と普通列車の対面乗換えを実施
- ・バリアフリー化の推進
- ・できるだけ駅舎側のホームから乗車・降車できる（＝踏線橋を渡らずに乗車・降車できる）よう工夫

②交通事業者と地域とのタイアップに関する取組み

- ・事業部制の導入（平成3年度～）
- ・「JR九州ウォーキング」企画に際し、事業部と地元とで協力して企画・実施したり、モニターツアーを地元と企画・実施。
- ・地元のイベント企画とのタイアップ
- ・自治体、老人クラブ等の協力により、駅の清掃や伐採等を実施
- ・駅を地域の「顔」にしたいという自治体に対し、駅舎の無償譲渡等を実施。
- ・地元との連携により、駅にコミュニティラザザや足湯を設置

③その他の取組み

- ・パターンダイヤによるわかりやすいダイヤの実施
- ・「手ぶら旅行サービス」（駅から宿泊施設まで荷物を配送）、「てぶら・ぶらり旅」（自宅から宿泊施設まで500円/個で荷物を配送）

④取組みに当たっての課題

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）

・都市近郊駅などで、パークアンドライド等ができれば道路混雑緩和にもなり、鉄道の利用者増にもつながるが、駅前に充分な土地がない場合がある。そのような場合には、パークアンドライドやキーストランドライドの検討をしたくても、肝心の鉄道駅周辺の道路、駐車場事情が悪いために、検討が進みにくいことがある。

・事業部制導入により、地元により入り込めるようになり、地元からも愛着を持っていただけようになっただけではないかと考えている。特に観光を絡めた取組みなどでは、地元と連携して、様々な取組みを各事業部で進めているところ。

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新たな団体、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

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

・交通事業者1社だけでは解決し難い問題であっても、当事者間（例えば交通事業者同士、あるいは交通事業者と道路管理者など）で話し合うことである程度解決できる問題もあるが、物理的、金銭的な問題が複雑に絡んでいる場合は協議会等の設置により問題解決に結びつくことも考えられ、結局のところ、ケースバイケースで考える必要があると思われる。

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
- 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

・公共交通の維持・改善に関する取組みについては、一般的にその成果を定量的に検証することは難しいと考える。ついでに、その結果として不明な成果を支援の採択に反映するのであれば、支援を期待した思い切った取り組みや活動が行われ難いのではないかと考える。

3. その他「公共交通の利用円滑化」という観点からの所見

<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・自前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>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>・事業者だけでは解決し難い問題点について、そもそもそれらの問題点をどこに相談すべきかが不明であることも多いため、協議会等の場がそれらの問題点について話し合っていく上での窓口とならうのではないかと考える。</p> <p>・また、利用者の利便性向上のための交通事業者同士の話し合い、調整の場としても役立ちうると考えられる。</p> <p>・事業者が仮にこれらの取組みをしようとする、どうしても最初は私企業の利益のための取組みと地元には受け取られがちだが、第三者的な場での取組みであれば、交通事業者、地元とも、中立的な立場というところで話をしやすいということも考えられる。</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>2) 随機的でない「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>・例えば先日天神で実施した社会実験では、プリングパーキングの実施により、天神への来街者の滞在時間が延びたり、訪れた店舗数が増えたりといった結果が出ており、その結果により地元商業事業者が来年度以降も何らかの形で取組みを続けていくことに熱意を見せている。従って、行政による支援の実施に際しても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。</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：西日本鉄道株式会社</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>・「よかネットカード」(福岡市地下鉄、西鉄電車・バスの共通磁気カード)</p> <p>・市営地下鉄と西鉄大牟田線に跨る定期券の1枚化</p> <p>・市営地下鉄と西鉄宮地岳線間の乗継割引引き</p> <p>・「駅から100円・駅まで100円バス」(福岡・北九州・久留米の主要17駅からおよそ1km圏内の運賃を100円)</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>・「天神委員会」(商業・運輸事業者、行政等と連携した地域活性化を図るための社内グループ横断組織)</p> <p>ー「天神へ行こうキャンペーン」等の集客イベント</p> <p>ー「天神サイト」による情報発信</p> <p>ー「天神通り街づくり協議会」による渡辺通り大改造提言、「天神ピクニック」(市等と連携した社会実験)等の交通問題、街づくり問題への取組み</p> <p>・久留米駅周辺の商業事業者とも、「天神委員会」に似た取組みを実施</p> <p>・「西鉄沿線」(インターネットの西鉄沿線お出かけ情報サイト)における地域と連携した情報発信(沿線のイベントやお勧めスポット等の紹介)</p> <p>・区役所、警察、地元、西鉄が連携し、バス降車場移設実験、違法駐輪対策、落書き対策等を実施(大橋駅)</p> <p>・区役所、警察、地元、西鉄、NPOIによる駅美化対策(落書き消し、張り紙はがし)</p> <p>・バス停の美化等を自主的に実施している地域住民等に対し「地域貢献者表彰」を実施</p> <p>③その他の取組み</p> <p>・企画切符</p> <p>ー「鳥原半島フリーきっぷ」</p> <p>(西鉄電車・バス、島鉄高速船の往復割引乗車船券+半島内鉄道・バス2日間乗り放題+施設等割引)</p> <p>ー「KIRINガーデンクーポン」(西鉄電車、甘木鉄道の往復割引乗車券+食事割引券等)</p> <p>④取組みに当たった課題</p> <p>⑤取組みに当たった関係者への要望</p> <p>・駅等の交通結節点に案内を出すことについては、「お客様第一」の視点から事業者同士が相互にもっと働きかけを行っていく必要があるように思う。</p> <p>・駅とバス停を乗り継ぎ利用のためにできるだけ近くしようとしても、道路交通法上の制約があったり、またバス停設置に関し、地権者等の同意が得られなかつたりすることがある。</p> <p>・駅前広場を整備すると利用者が増えるので事業者としても整備を進めたいところだが、多くは自社保有の土地では無いため、区画整理等の機会を捉えて実施することがほとんどとなる上、地元地権者の理解を得られない場合もある。</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>・「お客様第一」の視点で乗り継ぎ等も考えていく必要があると考えている。</p> <p>・地域との共生については、平成5年制定の「西鉄グループ企業理念」において、『にしてつグループは「出逢いをつくり、期待をはこぶ」事業を通して、「あんしん」と「かいてき」と「きめき」とを提示し、地域とともに歩み、ともに発展します』と明記しているところ。</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15駅のうち、バスと結節している駅は13駅であり、タクシーは全駅にタクシー乗り場が設けられている。15駅中8駅はより円滑な乗継ができるように交通広場が設けられている。

・バスとの乗継については、乗継割引を実施するため開業後2か月（H15.10）までバス事業者等と協議したが結果的に調整が着かなかった。現時点において、乗継割引の協議等はもたれていない（なお、現在、首里地区において実証実験として運行中のコミュニティバスとは、H17.1.5～1.31の間、首里駅との乗継に限り乗継割引を実施。）

・モノレール駅の交通広場は沖縄県（赤嶺・小祿の2駅）及び那覇市（壺川・旭橋・県庁前・美栄橋・おもろまち・古島の6駅）が管理運営している。

・今後は利用者利便の向上を図るために公共交通機関事業者間で交通ネットワーク形成を図りたいと考えている。

②交通事業者と地域とのタイアップに関する取組み

・駅周辺施設と連携してフリー乗車券による施設利用のインセンティブ（例：首里城公園入園料割引）を図っている。・駅に隣接する店舗と連携しパークアンドモナライドを実施している。

・地域の活性化協議会等と連携して日本最南端の赤嶺駅等にモニタメントを設置するなど地域の活性化とモノレールの利用促進に努めている。

③その他の取組み

④取組みに当たったの課題

⑤取組みに当たったの関係者への要望

・マイカーから公共交通機関へ利用転換や公共交通機関としてのあり方などを話し合える場を設置するよう関係者に呼びかけたい。

⑥その他（このような取組みに関する問題意識、理念等）

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

・マイカーから公共交通機関への転換など自社のみで解決できない事項については、協議会等が必要であると考える。

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

・当社の緊要な課題は、バスとの乗継であるがうまく調整できない状況にある。このようなことからモード横断的に展開することについては賛成である。

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

・モード間乗継システムの確立等への取組みに対する支援を強化することについては、必要であると考えます。

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

・利用促進活動にインセンティブを与えることについては賛成である。

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

・基本的に賛成である。

3. その他「公共交通の利用円滑化」という観点からの所見

・利用者が円滑に乗継できるシステムを確立することにより、利用者が乗継のメリットを享受できるよう各モード事業者間で検討しなければならぬと考えている。