地域公共交通の活性化・再生の進め方に関する調査

報告書

平成２２年３月

国土交通省関東運輸局

はじめに

平成 20 年度の地域公共交通活性化・再生総合事業の創設以降、地域公共交通活性化・再生の取組みの拡大は目覚ましく、地域の受け止め方・取組み状況や各地域が抱える悩み・課題、その対応策や解決の処方箋等の地域のニーズも変化してきているものと考えられる。

このような背景のもと、本調査は、地域公共交通活性化・再生総合事業の充実を図るため、全国で地域公共交通の取組みに対する現状、ニーズ、および課題等について変化した状況を調査し、より良いＰＤＣＡプロセスを進めていくための事後評価の充実、そして、それに対応するための計画策定の進め方について、地域事例で検証しながら調査し、検討・整理することを目的としている。

本報告書の作成にあたっては、喜多秀行　神戸大学大学院工学研究科教授を委員長とする「地域公共交通の活性化・再生の進め方に関する調査委員会」を設置し、学識経験者の方々に委員としてご参加頂き、ご指導・ご協力を頂いた。

本報告書の発刊にあたり、ここに厚く感謝の意を表する次第である。

平成 22 年 3 月

国土交通省関東運輸局

地域公共交通の活性化・再生の進め方に関する調査委員会

委　員　名　簿

（敬称略・順不同）

委員長	喜多　秀行	神戸大学大学院工学研究科教授
委　員	森栗　茂一	大阪大学コミュニケーションデザインセンター教授
〃	谷本　圭志	鳥取大学工学部社会開発システム工学科准教授
〃	加藤　博和	名古屋大学大学院環境学研究科准教授
〃	谷口　綾子	筑波大学大学院システム情報工学研究科講師
〃	鈴木　文彦	交通ｼﾞｬｰﾅﾘｽﾄ・ＮＰＯ法人日本バス文化保存振興委員会副理事長
〃	山口　勝弘	国土交通省総合政策局交通計画課長
	（尾関　良夫）	
	（野俣　光孝）	
〃	米田　卓郎	国土交通省総合政策局交通計画課地域振興室長
	（松本　勝利）	
〃	松本　年弘	国土交通省鉄道局財務課長
	（瓦林　康人）	
〃	新田　慎二	国土交通省大臣官房参事官
	（松本　年弘）	
〃	蝦名　邦晴	国土交通省海事局内航課長
〃	松平　健輔	国土交通省関東運輸局企画観光部交通企画課長
	（廣田　健久）	

事務局	鍬本　浩司	国土交通省総合政策局交通計画課企画調整官
	山本　篤	国土交通省総合政策局交通計画課

（　）内は上記前任者

地域公共交通の活性化・再生の進め方に関する調査　報告書

目　　次

序章・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・1

Ⅰ．地域公共交通の活性化・再生の取組みに関する現状の把握・・・・・・・・・・・3
Ⅰ-１　地域公共交通活性化・再生総合事業における市区町村の取組みの現状・・・・・・・・・3
Ⅰ-２　都道府県における地域公共交通の活性化等の取組みの現状・・・・・・・・・・・・・・・7
Ⅰ-３　国土交通省の情報提供等に関する現状・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・14

Ⅱ．地域公共交通の活性化・再生総合事業におけるＰＤＣＡプロセスについて・・・15
Ⅱ-１　事後評価の実施状況・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・15
Ⅱ-２　事後評価の課題・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・18
Ⅱ-３　考えられる今後の事後評価のあり方・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・22

Ⅲ．地域公共交通の活性化・再生に向けた具体的な取組みの進め方について・・・・23
Ⅲ-１　地域公共交通の活性化・再生の基本的な考え方・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・23
Ⅲ-２　具体的な取組みの進め方について・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・25

Ⅳ．調査のまとめ・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・50

序章

１．検討の目的

平成 19 年度に実施した「地域公共交通の活性化・再生への取組みのあり方」に関する調査において、現状と課題の把握、地域公共交通活性化・再生の基本的な考え方や進め方等について調査を実施した。

平成 20 年度に創設した地域公共交通活性化・再生総合事業（以下「総合事業」）は、平成 20 年度において全国 249 の地域（調査事業 168 件、計画事業 81 件）で実施され、地域公共交通活性化・再生の取組みの拡大は目覚ましく、より一層の拡大が見込まれる。

このような状況変化の中で、地域公共交通活性化に対する地域の受け止め方・取組み状況や各地域が抱える悩み・課題、その対応策や解決の処方箋等の地域のニーズも変化してきているものと考えられる。

本調査では、地理的条件、社会的条件等を踏まえ、地域公共交通を取り巻く地域の新たな実情・課題を把握し、現状の変化に対応した情報提供のあり方や事後評価の充実等について調査・検討する。

２．検討のフロー

本調査は以下の検討フローに従って進めた。

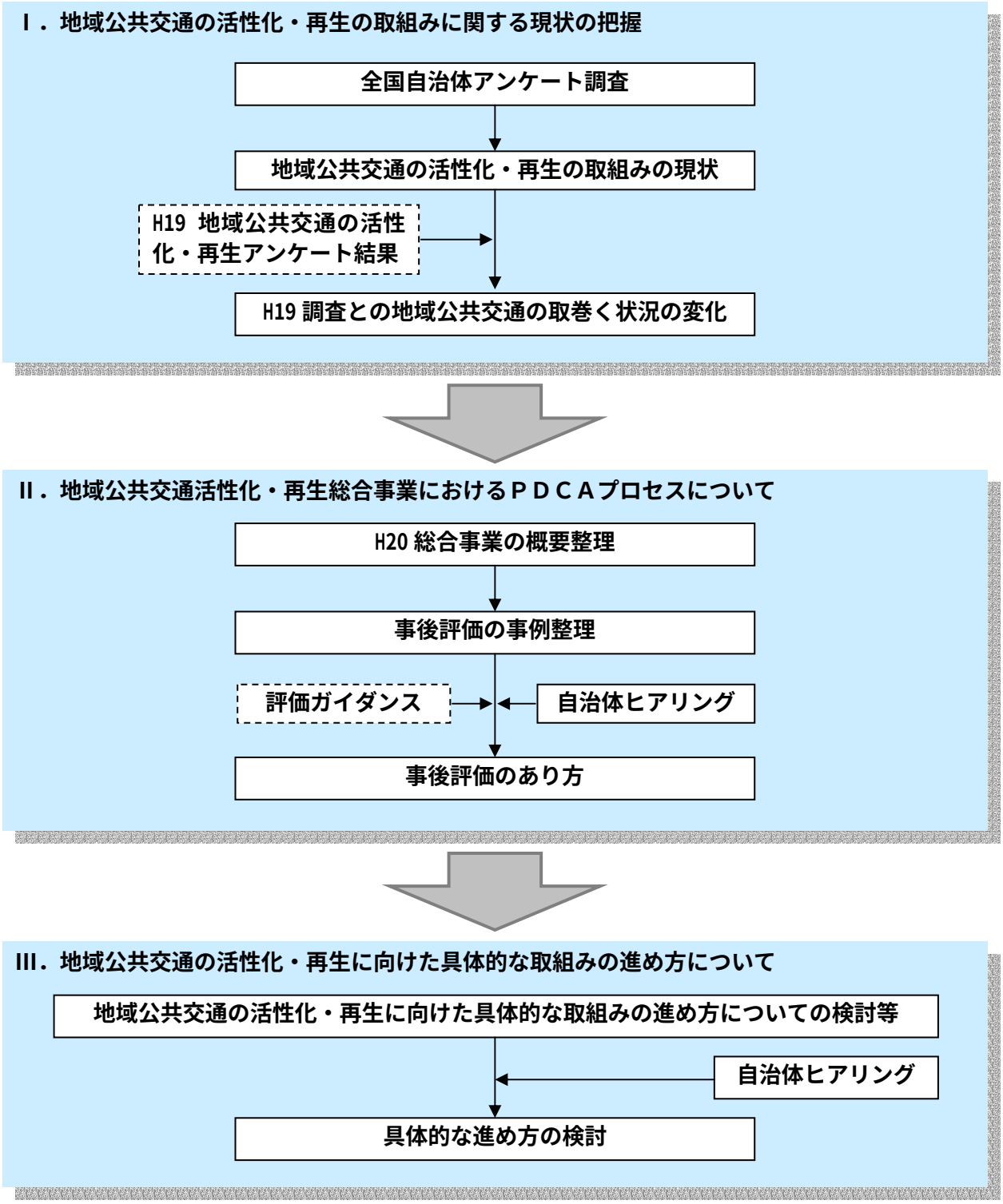


図　検討フロー

Ⅰ．地域公共交通の活性化・再生の取組みに関する現状の把握

平成 20 年度より、地域公共交通活性化・再生総合事業（以下、総合事業という）が実施され、市区町村の地域公共交通に対する姿勢に変化が生じている。

具体的には、地域公共交通の活性化等に取組む組織づくり、担当者の設置による体制化が進むとともに、予算の増加という地域公共交通の問題に対する取組みが充実してきた。

一方、取組みにかかわらず依然として残る課題や、取組みによって、新たな公共交通に対する課題も発生してきている。

ここでは、平成 21 年度の全国 1,444 の市区町村や 41 都道府県の協力によるアンケート結果をもとに、地域公共交通の活性化・再生の取組みに関する現状を整理する。

Ⅰ-1　地域公共交通活性化・再生総合事業における市区町村の取組みの現状

■総合事業開始以降、市区町村における総合事業の活用意向は高まりつつある

交通事業者の不採算路線からの撤退による交通空白地帯の出現や、公共交通サービス水準の低下などによって、住民の基本的な生活と社会参加の機会確保が困難となるといった問題に対し、責任者となる市区町村を中心とした取組みが求められていた。

平成 19 年度、市区町村が中心となって地域公共交通の活性化等へ取組む、地域公共交通の活性化及び再生に関する法律を施行した当時、全国市区町村アンケートによると 562 市区町村が総合事業の活用意向を持っていた。

その後、平成 21 年度のアンケート調査では総合事業を活用、または活用意向を持つ市区町村が 729 市区町村となり、当初の総合事業への取組み意向を持つ市区町村数に対して 3 割近く増加するなど、総合事業の取組みが市区町村に理解されてきているものと言える。

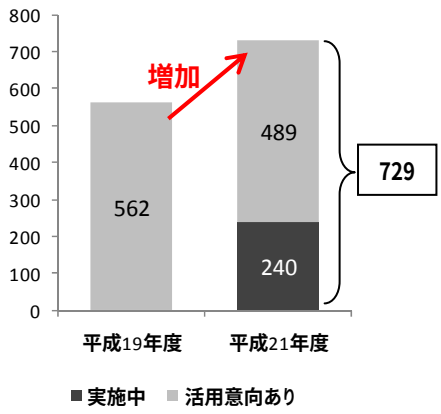


図　総合事業の活用意向を持つ市区町村数

■地域公共交通の活性化等に取組む市区町村の組織体制は整いつつあるが、依然として人材不足が問題である

平成 19 年度当初、公共交通の問題に取組む専門的な部署や組織はあるものの専任担当者数が少ない市区町村が多く、地域公共交通の活性化等への取組みに対して大きな問題となっていた。

総合事業の開始以降、専任担当者の配置や地域公共交通の活性化等に関して予算を増加する市区町村が増える傾向にあり、市区町村の地域公共交通の活性化等への取組み体制は整いつつある。しかし、依然として関与する担当者数そのものは増加しておらず、人材不足のままという状況にある。

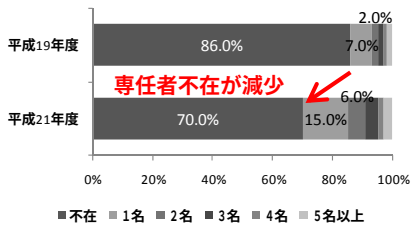


図　公共交通専任担当者数の割合

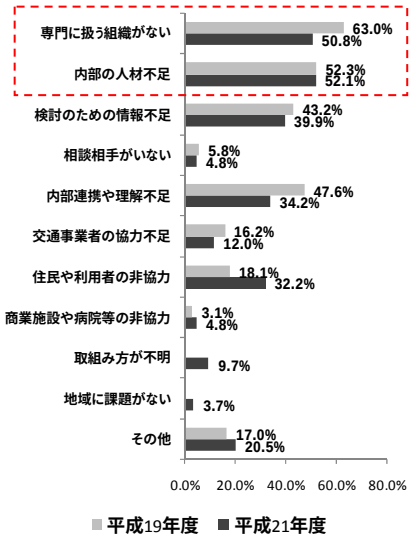


図　地域公共交通の活性化等への取組みの課題

■地域公共交通の活性化等の取組みに対し、類似実績を持つ市区町村への相談意向が高まる

市区町村が地域公共交通の活性化等へ取組む際、交通事業者や都道府県へ相談するケースが多いが、総合事業開始以降、他の市区町村へ相談するケースが増えている。

地域公共交通への取組みが始まったばかりである市区町村は、自市区町村で抱える公共交通サービスの問題に対し、同様の問題や取組みを持つ他の市区町村へ相談することで、自市区町村が抱える問題への参考事例としている状況が伺える。

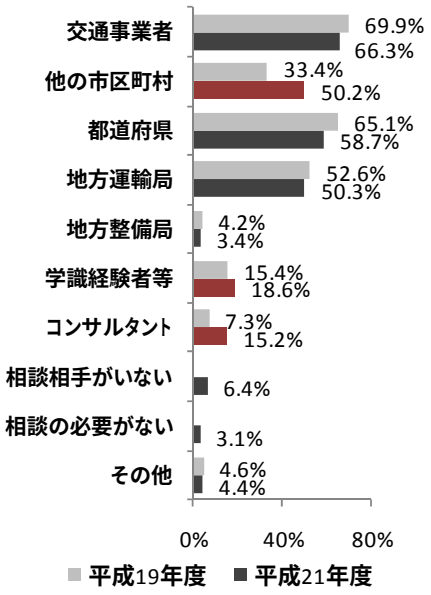


図　相談相手

■有識者や学識経験者などの専門家へ相談する市区町村が増加する傾向も見られる

有識者や学識経験者といった専門家へ相談する市区町村も増加している。

地域の移動ニーズは多種多様であるため、専門的な見識から、公共交通サービスの問題に取組む市区町村が増えているものと伺える。

さらには、地域公共交通の活性化及び再生に関する法律に基づく「法定協議会」等、地域公共交通の活性化等を検討する場が設けられることによって、学識経験者等の参画が増加しているものと思われる。

市区町村は、地域公共交通の確保に対し中心となって取組んでいるが、人材不足によって思うように取組むことができない、また、地域公共交通の活性化等の取組みが始まったばかりで知識や経験が不十分であるといった課題に対し、事例や専門家による見識を活用して取組んでいる。

■中山間地域では「地域の問題」の発生を懸念するものの、人材不足や情報不足の問題によって対策に取組めない

ほとんどの市区町村は、地域公共交通サービスが確保できなくなった場合、「地域の問題」が発生するものと考えている。

中でも中山間地域では、高齢者等の移動制約という問題が発生することを認識しているものの、人材不足や情報不足等の理由から地域公共交通サービス確保への取組みが進んでいない。中山間地域からは、役場の規模が小さく少ない人材が多業務を兼務しており、専門部署を設置することもできず、取組みも進めることができないとの声も聞かれた。

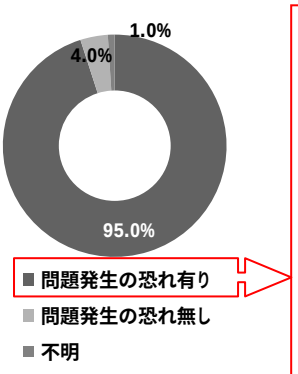


図　地域公共交通サービスが確保できなくなった場合、「地域の問題」が発生する市区町村の割合

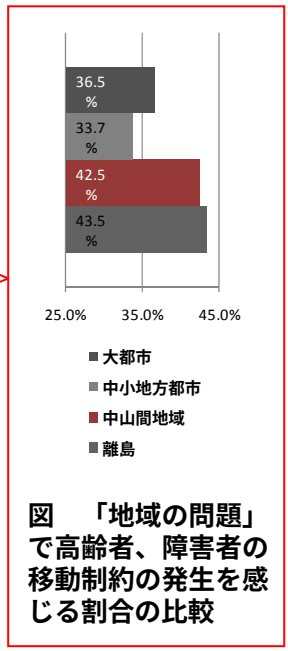


図　「地域の問題」で高齢者、障害者の移動制約の発生を感じる割合の比較

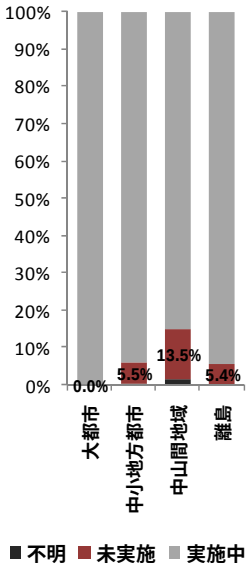


図　地域公共交通サービスの確保への取組み状況

■市区町村には、採算性だけでサービスの有無を判断できない地域公共交通が存在している

現在、全国の市区町村の約 2/3 の地域で、コミュニティバスやデマンドタクシーなど市区町村等が運営する地域公共交通が存在する。その実態は、高齢者等の移動制約への対応として運営するものが多い。

そのため、運営状況は、需要が少なく、補助金で賄う部分が多く採算性が悪い状態にあるが、取組む市区町村は、「地域の問題」への対策として、今後も取組みを続ける必要があるという意識が高い。

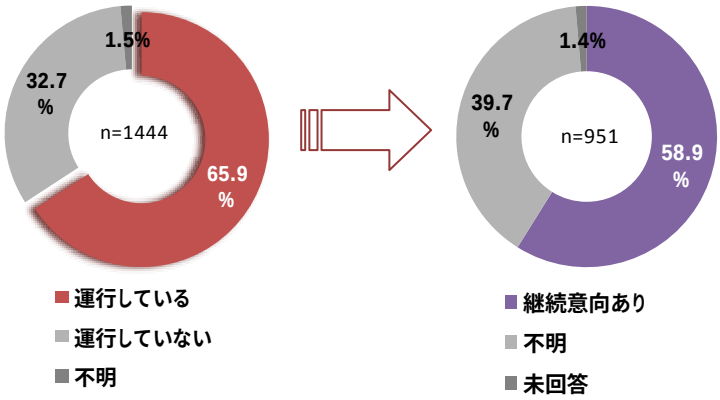


図　市区町村等が運営する地域公共交通が存在する割合

図　運行の存続意向の割合

■地域公共交通サービス確保に関する取組みが進むが、目標や指標が設定されていない地域が多い

地域公共交通サービス確保の取組みを進める上で、目標を設定していない市区町村が４割以上存在する。また、目標は設定しているものの、指標は設定していない市区町村も４割以上存在する。

その理由は、設定する必要性を感じていない市区町村や、目標を指標化する方法がわからない市区町村が多いことによる。

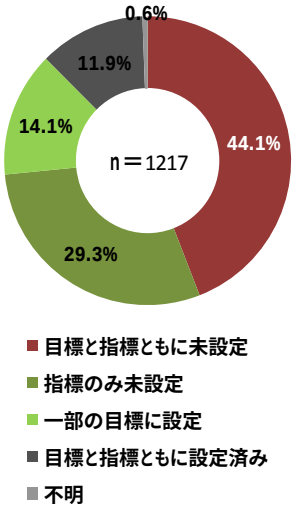


図　目標と指標の設定状況

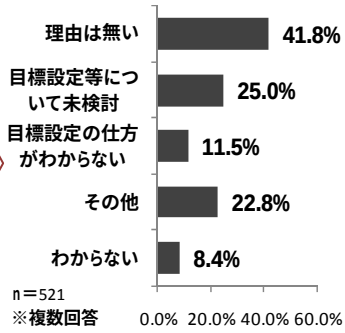


図　目標を設定してない理由

多くの市区町村は、地域公共交通サービスの確保ができない場合、「地域の問題」が発生することを認識しており、その対策として地域公共交通サービスの確保に向けた取組みを始めるが、取組みの目標や指標を設定しないまま取組みを進めるため、運営をはじめとした地域公共交通サービスの継続に係る問題に直面するなど、行き詰る状況になる地域も少なくないと考えられる。

■市区町村において地域公共交通の活性化等の取組みに市民等の協力が必要という意識が高まっている

地域公共交通の活性化等を検討するにあたっては、市区町村が中心となった取組みに対して、公共サービスの需要者となる地域住民等の主体的な参画が必要となる。

総合事業の開始以降、地域公共交通の活性化等に取組む市区町村に「公共交通の利用者・住民の協力が得られない」や「住民の当事者意識が低い」といったことを問題とする意識が高まる傾向にあり、市区町村が地域公共交通に取組む組織体制の問題は解消されつつあるものの、一方で利用者や地域住民等との協働について悩む市区町村が増加している。

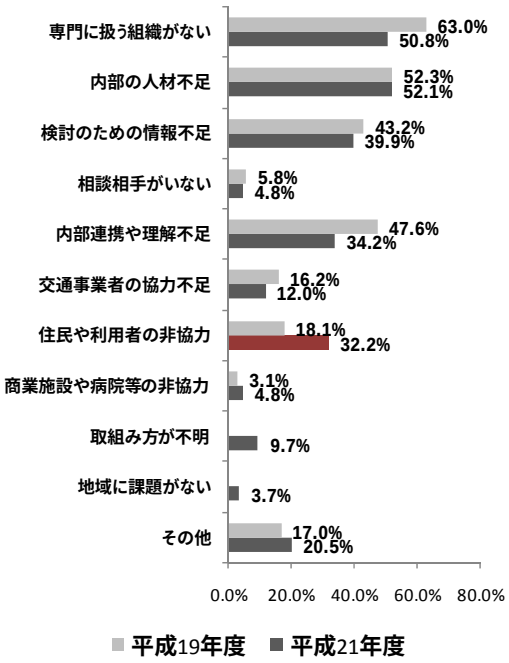


図　地域公共交通の活性化等への取組みの課題【再掲】

■市区町村は、地域公共交通の活性化等の取組みに際し、計画策定方法への情報を必要としている

総合事業開始以降、国の支援制度に対する情報の必要性は減少しているが、計画の立て方や他地域の事例等に関する情報は、依然として求められている。

総合事業に取組むにあたり、協議会において「地域公共交通総合連携計画（以下、連携計画という）」を策定する必要がある。しかし、地域公共交通の現状把握、目標設定や評価基準の設定など、地域が自立し、継続的に地域公共交通サービスの確保に取組むための計画策定について悩む市区町村が増加しているものと考えられる。

このことは、計画策定の重要性に市区町村が気付き始めたことの表れであり、計画策定（調査事業）に関する事後評価を適切に行うことが必要であることを示していると言える。

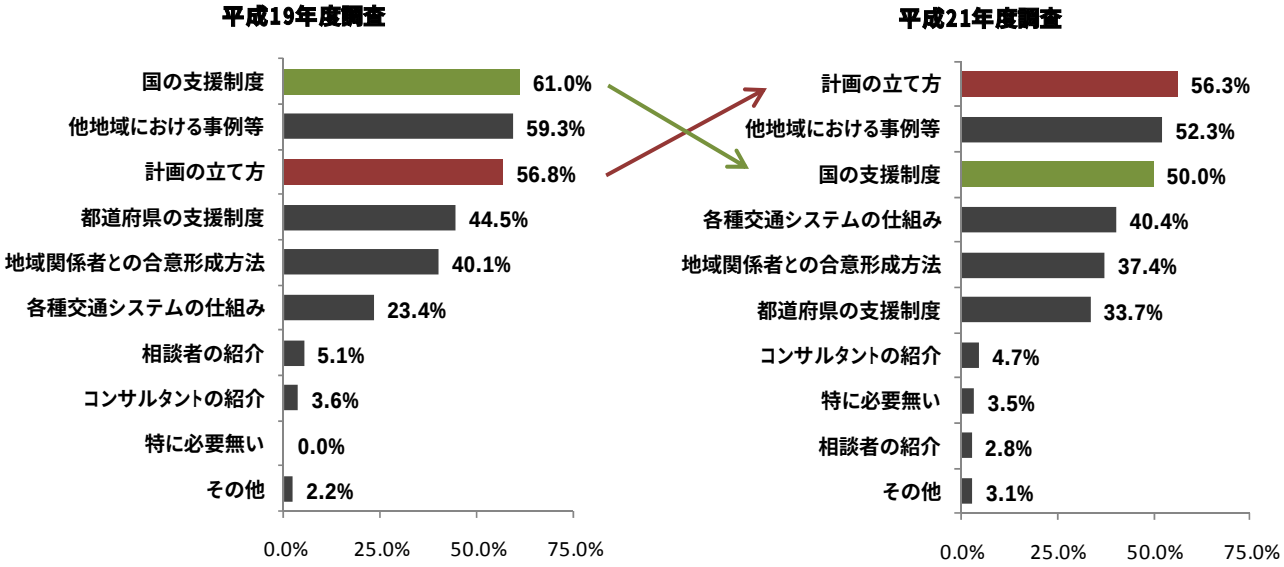


図　地域公共交通の活性化等に取組むにあたって市区町村が必要と考える情報の比較

Ⅰ-2　都道府県における地域公共交通の活性化等の取組みの現状

■ほとんどの都道府県で地域公共交通の活性化等へ取組む市区町村への支援メニューを持っているが、市区町村にうまく活用されていない

アンケート調査によると、回答したすべての都道府県が、市区町村向けの支援メニューを実施している。

しかし、都道府県が実施する支援メニューの存在を「知らない」「ない」と回答した市区町村は 31%に上り、都道府県の取組みがなかなか市区町村に理解されていない状況が伺える。

都道府県が実施する支援メニューを活用しなかった理由は、「特にない」との回答のほかに、「活用したいメニューがない」との回答が目立つ。

都道府県の取組みが市区町村のニーズとあっておらず、うまくコミュニケーションがとれていない様子が伺える。

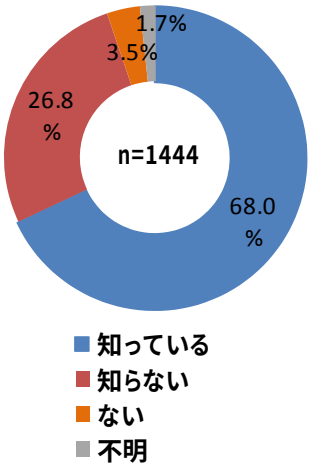


図　都道府県が実施する支援メニューの存在の認知

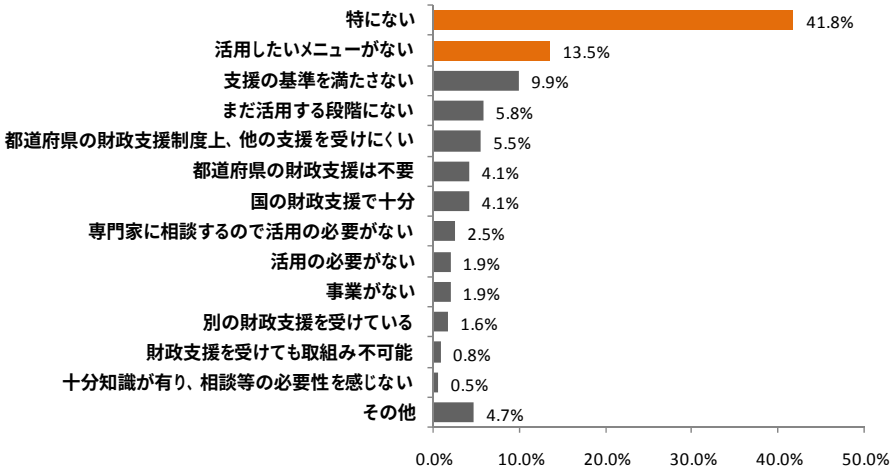


図　都道府県の支援メニューを活用しなかった理由

■地域公共交通活性化・再生総合事業における都道府県の関わり方が具体的になっておらず、市区町村と都道府県の互いへの役割期待に齟齬が生じている

都道府県アンケート調査では、すべての都道府県で、地域公共交通サービスが確保できなくなった場合に「地域の問題」が発生すると認識しており、市区町村が持つ問題意識と同じである。

そのような状況の中で、市区町村は都道府県に対し、「財政支援の強化」を望んでいるのに対し、都道府県は「アドバイス・セミナー・研修等の実施」「市区町村間の仲介、地域公共交通会議への参加など」といった技術的支援が課題であると考えている。

都道府県は、財政支援よりも技術的支援を充実させようと考えているようであるが、市区町村は、都道府県による財政支援の強化こそ公共交通の維持のために重要と考えている様子が伺え、市区町村が都道府県に求めていることと、都道府県が市区町村に対して支援しなければならないと感じていることにズレが発生している状況が見られる。

総合事業では、市区町村が中心となって協議会を設置し、国へ申請する制度となっているため、都道府県の関わり方が具体的ではない。したがって、市区町村から都道府県を見た場合、都道府県が路線バスの維持等へ支援する補助制度における役割しか意識できず、財政支援の強化を求める傾向にあると考えられる。

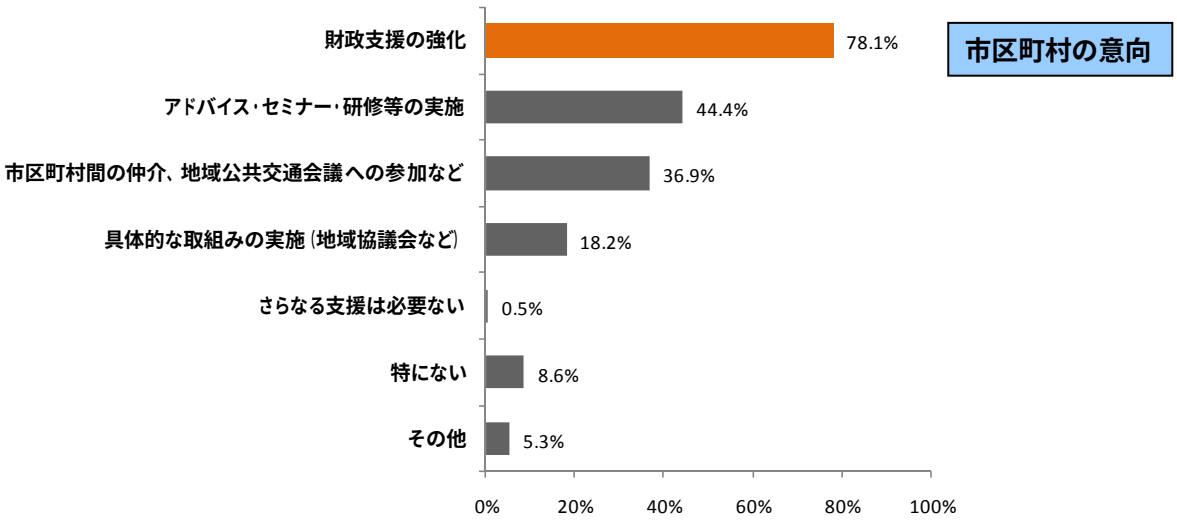


図　市区町村の、都道府県に対する期待、意見、要望

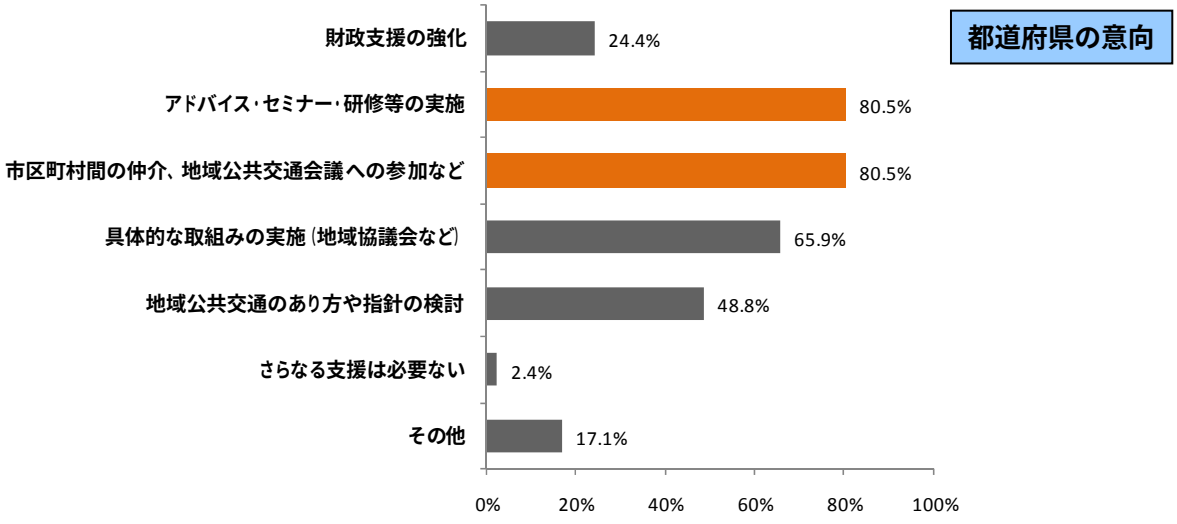


図　市区町村の取組みを支援するために都道府県として対応すべき課題

なお、都道府県の中には、市区町村の取組みに対し積極的に関わり、都道府県独自の地域公共交通支援を展開しているケースも見受けられる。

その例として、調査や計画策定へ財政支援をしている長野県、複数の市区町村の連携に主体的に関与するなど、積極的に地域公共交通の活性化等へ取組む京都府、市区町村への財政支援に対し、チェックシートを導入して目標と評価を明確にする取組みを進める岐阜県の３つを紹介する。

●長野県の事例

○市町村が実施する路線バスの見直しのための調査や計画策定に対し、補助を実施

◇長野県では、県下の市町村がバスの運行について見直しを行い、交通システムを再構築するための調査や計画策定を実施する市町村に対し、平成 17 年度より「生活交通システム構築支援事業」による財政支援を展開しています。事業の概要は下表の通りです。

表　生活交通システム構築支援事業の概要

補助内容	補助率および補助限度額
住民の意向把握などの調査・検討	補助率：1/3 補助限度額：100 万円
バス路線の再編、バスの複合利用、フリー乗降、デマンド乗合タクシーなどのシステムづくりなど ※なお、原則として車両購入費は対象としていないが、住民の利便性が大きく向上すると認められる場合には補助対象とする	補助率：1/3 補助限度額：500 万円

資料：長野県交通政策課

これまで活用された事業の内容のうち、主なものは以下の通りです。

・合併新市の交通需要を把握するためのアンケート調査の実施
・デマンドタクシー導入に向けた検討委員会の開催
・合併新市全体の公共交通計画の策定
・市全体の公共交通のあり方についての調査研究
・バス路線の全面的な見直し検討　　など

市区町村が公共交通に関する計画を策定することは、地域の公共交通の運営方策を検討することにほかならず、地域にとってよりよい公共交通の実現を目指そうとする市区町村の取組みに対しては、都道府県として積極的な支援をすることが求められます。

○事例のポイント

・県が計画策定の重要性を認識しており、地域公共交通に関する調査や計画策定に取組む市町村に対し、財政支援を実施。
・支援制度の創設により、市町村が、地域公共交通の活性化等の取組みは計画策定が重要であることを認識し、地域に適した地域公共交通のあり方について、県と市町村が共通認識を持つことができるようになった。

●京都府の事例

○真剣に取組む市町村に積極的支援を展開

○地域公共交通活性化・再生総合事業の法定協議会の事務局を担当

○モビリティ・マネジメントの府下市町村への積極的な展開を支援

◇京都府では、府下の市町村の取組みを支援するため、以下の支援を展開しています。

【市町村への財政支援】

・市町村等が運営するバス等について、市町村が欠損分を負担する場合に限り、欠損（市町村が負担する額）の 1/2 を府が補助。平成 20 年度は総額 1 億 5800 万円。

・市町村等が新たな形態の地域公共交通の確保等に取組む際の調査検討や、廃止代替バスの立ち上げ時の調査や実証運行等について、市町村が負担する場合に限り、その 1/2 を補助。平成 20 年度は総額 500 万円。

【交通事業者への財政支援】

＜第３セクター鉄道＞

・北近畿タンゴ鉄道（ＫＴＲ）の経営維持に必要な補助として、赤字の総額を府、兵庫県、沿線市町で補助。負担割合は延長比率により決められ、京都府と府内沿線市町との負担割合は 1:1。この結果、補助額の 44%が京都府の負担となり、平成 20 年度は 5 億 2600 万円。

＜乗合バス＞

・生活交通路線維持費補助金（国との協調補助）のほか、左記補助金の基準を満たさないが、市町村が維持を望み、かつ財政負担をする場合、欠損（市町村が負担する額）の 1/2 を補助。平成 20 年度は総額 1700 万円。

・生活交通路線維持費補助金の補助対象者について、経営改善を行ったバス事業者に対するインセンティブ措置として、国との協調補助により、欠損の 1/2 を補助。平成 20 年度は総額 400 万円。

【市町村への財政支援以外の支援】

・各市町村に対して地域公共交通会議の設置を促すとともに、立ち上げ時において規約内容・委員構成等に関する相談に対して助言。委員には、地域を熟知している府の出先機関（振興局）の職員を組み入れるよう要請（設置済み 12 市町中 10 市町に委員として参画）。また、市町村からの相談は適宜対応。

・府内の市町村を対象に、コミュニティバスに関する情報交換会（他地域での事例紹介）（H20.2 ほか）を開催。

・道路運送法の改正時や地域公共交通の活性化及び再生に関する法律制定時に、市町村向けの説明会を開催。

・随時、地域公共交通に関する国の動向などを市町村へ情報提供。先日は、地域公共交通活性化・再生総合事業に関する事業仕分けの内容や結果を報告。

・地域公共交通活性化・再生総合事業における法定協議会（分かりやすく、使いやすい公共交通ネットワーク実現会議）の事務局を担当。

・地域協議会の事務局として会議を運営。生活交通路線維持確保３ヵ年計画や路線休廃止に係る協議案件以外に、会議の場を活用して、最近のバスを取巻く状況等について情報交換を実施。

・総合交通計画の策定を検討中。

（次ページへ続く）

【企業や学校に対するモビリティ・マネジメント(MM)による公共交通利用への働きかけ】

・過度な自動車利用を抑制し、公共交通の利用を促進し、交通渋滞の緩和、CO_2削減、公共交通の維持確保等に寄与する観点から、地域の企業、学校、ＮＰＯ等の多様な主体と連携し、自動車利用の意識改革を促すMMなどのコミュニケーション施策を京都都市圏の拠点においてモデル的に実施（京都市、宇治市、久御山町など）。

・京都府のMMの取組みは、まずモデル的に府が主導で取組みを進め、徐々に取組みの主体を地元地域に移していき、自立的な取組みに発展させていくことを狙いとしている。今後、MMに関する取組みの方針も整備していく予定。

図　モビリティ・マネジメントの啓発冊子
作成：京都府交通政策課

◇上記、財政支援、財政支援以外の取組みについて、引き続き継続していく意向です。

（財政支援について）

○バス事業について

・市町村運行確保生活路線補助金は、空バスへの補助を解消して利用のあるバスに効果的な補助を行うとともに、市町村による地域の実情に応じた主体的な利用確保を促すため、補助制度の改正を検討中。

・国協調補助については、事業者が利用者の獲得のための努力をしなくても補助制度により欠損が補助されるという側面もあり、法の改正を求めていきたい。

○鉄道事業（ＫＴＲ）について

・平成 21 年度より、前年度欠損に対する補助ではなく、経営計画に基づく当該年度の欠損見込みに対する補助とし、事後的な補助から前向きな支援という考え方に移行。

→従前は、前年度に発生した赤字については全て府や市町村が補填してくれるという考えになりがちであった。

（財政支援以外について）

○バス事業について

・市町村とは密な関係ができており、引き続き、積極的に市町村へ情報提供等を実施。

○鉄道事業について

・地元で必要とされることがまず第一ということを念頭に、ＫＴＲや沿線市町等と積極的に情報交換を行っているほか、市町の広報紙への情報提供、広報材料の提供を実施。

→ＫＴＲの支援組織であるＫＴＲサポーターズクラブのメンバー勧誘のため、府の職員が積極的なＰＲを展開。

○事例のポイント

・市町村等が新たな形態の地域公共交通の確保等に取組む際の調査検討に対する補助を実施している。

・府として、モビリティ・マネジメント（MM）を推進している。総合事業における法定協議会の事務局も担当している。

・京都府のMMの取組みは、まずモデル的に府が主導で取組みを進め、徐々に取組みの主体を地元地域に移していき、自立的な取組みに発展させていくねらいがある。

●岐阜県の事例

○真剣に取組む市町村に積極的支援を展開

○県の補助を受け市町村自主運行バスを運営する市町村に対し、事業評価を実施

◇岐阜県では、県下の市町村の取組みを支援するため、以下の支援を展開しています。

【市町村への財政支援】

・地域のニーズに対応した支援を行うことが県の役割と考えており、岐阜県独自の施策として、市町村が運営する自主運行バスの運行費補助を実施。補助条件をクリアした路線について、運行経費から運送収入を差し引いた事業費の 1/3 を補助しており、平成 20 年度は総額 4 億 4000 万円。

【交通事業者への財政支援】

＜第３セクター鉄道＞

・国、沿線市町と協調し、安全確保に関する事業について 1/6 を補助。

＜乗合バス＞

・生活交通路線維持費補助金（国との協調補助）のほか、左記補助金の基準を満たさないが、市町村が維持を望み、かつ財政負担をする場合、欠損額を県 3/8、市町村 3/8、事業者 1/4 の割合で負担。

【市町村への財政支援以外の支援】

・岐阜県生活交通確保に関する協議会での、総合事業の県下市町村の活用事例紹介

・地方バス補助制度改正に係る説明会の開催（42 市町村中 31 市町村が参加）

・県下 33 団体の地域公共交通会議に参加し、広域的な視点からの指導、助言や複数市町村の取組みに対する調整等を実施

・県が開催する地域協議会では、①路線バスについての退出、代替交通の確保方策、補助対象路線の選定、②市町村自主運行バスについての退出、補助対象路線の選定等を協議

◇上記、財政支援、財政支援以外の取組みについて、引き続き継続していく意向です。

（次ページへ続く）

◇岐阜県では、県の補助を受けて市町村自主運行バスを運営する市町村に対し、自主運行バスに関する取組みを市町村自らがチェックするための事業評価の取組みを平成 21 年度より始めました。

この事業評価は自主運行バスに関する取組みを市町村自らがチェックすることを目的としており、取組みの各段階において、取組みができている場合は○、できていない場合は×を記入するチェックシートを設けています。具体的なチェック項目は、地域公共交通の位置づけが明確になっているか、検討体制が構築されているか、達成すべき目標が明確になっているかなどです。

あわせて、取組みの評価に際しては、事業の適切性を評価する指標を設定し、達成状況を自ら評価し、次年度に向けた改善事項を検討する事業評価結果シートも設けています。

なお、評価結果は県がとりまとめ、地域協議会で報告することにしています。

市町村自主運行バス事業取り組みチェックシート

チェック項目	チェック欄
1 地域公共交通の整備計画の明確化	
(1) 地域公共交通（バス交通）の位置付け（事業理念）が明確になっているか。 ・事業の必要性や目的、ネットワーク構築方法は上位計画と整合が図られていますか。	
2 検討体制の構築と役割分担の明確化	
(1) 検討体制が構築されているか。 ・検討を行うための組織（地域公共交通会議や幹事会など）はありますか。 ・住民が主体となった組織（住民協議会など）は組織されていますか。 ・市町村を跨いだ検討体制の組成は検討されましたか。（必要な場合）	
(2) 各主体の役割分担が明確になっているか。 ・各主体が果たすべき役割と達成目標は明確になっていますか。	
3 事業計画の策定	
(1) 地域公共交通に関する現状を基礎データなど整理して把握しているか。 ・地域公共交通の現状を十分に把握しているか。 ・地域の移動ニーズを把握するための調査などは実施していますか。 ・各種調査の基本的な実施方法は理解していますか。	
(2) 現状分析の結果から得られた論点が整理されているか。	
(3) ニーズの把握を行っているか。 ・調査検討の実施にあたり、地域住民の主体的な参加はありますか。	
(4) 基本方針が決定されているか。 ・各路線の目的・ターゲット（基本方針）などは明確化されていますか。	
(5) 達成すべき目標が明確になっているか。 ・地域公共交通の達成目標は明確化されていますか。	
(6) 事業計画が策定されているか。 ・事業計画は（ルート、ダイヤなど）は基本方針の内容を踏まえて作成されていますか。	
(7) 地域住民や交通事業者等との協働による役割が明確になっているか。	
(8) 地域公共交通経営の合理化 ・増収方策（広告収入、社外広告等）を検討していますか。 ・経費削減方策（運行回数の変更等）を検討していますか。	
(9) 広報・周知が十分されているか。	
4 事業の実施と評価	
(1) 事業の評価を行うための調査を行っているか。	
(2) 継続してマネジメントを行っているか。 ・ＰＤＣＡサイクルによる継続的改善と意識浸透は機能していますか。	

※取り組みがされている場合は、チェック欄に○をできていない場合は×を記入すること

図　市町村自主運行バス事業取組みチェックシート

提供：岐阜県公共交通課

コミュニティバスの事業評価結果シート

平成○年度　コミュニティバス「●●」の事業評価			
項　目	内　容		
事業評価の趣旨			
事業の背景 事業の目的			
事業概要 （インプット）			
事業評価指標 評価結果 （アウトプット）	事業の適切性を評価する指標	目　標	結　果
	①		
	②		
	③		
	④		
	・		
	・	－	
	○評価結果（５段階評価）		
総評			
改善事項 （次年度の計画）			
評価指標の算定根拠			
意見交換会等 活動記録			

図　コミュニティバスの事業評価結果シート

提供：岐阜県公共交通課

○事例のポイント

・地域のニーズに対応した支援を行うことが県の役割との認識から、市町村が運営する自主運行バスの運行費を補助している。

・上記補助を受ける市町村に対し、自主運行バスの取組みを市町村自らがチェックする取組みを開始した。各段階において取組みができているかいないかをチェックシートに記入することとしている。あわせて、事業の適切性を評価する指標を設定し達成状況を自ら評価する取組みも開始した。

Ⅰ-3　国土交通省の情報提供等に関する現状

■国土交通省等が市区町村向けに実施したノウハウ・情報提供は、市区町村に周知されているが、活用は事例情報に留まる

国土交通省等が実施した、公共交通サービスの確保に関するノウハウ・情報提供については、65%の市区町村が知っており、このうち、ノウハウ・情報提供を活用した市区町村は 46%であった。また、活用した情報提供メニューは、「地域公共交通活性化・再生への事例集」ＨＰが 81%で最も多い。

地域は取組みを進めるに際し、他地域での事例から情報を入手したいと考えているが、国等の情報提供メニューで参考となる情報がないとの意見も見られ、市区町村のニーズに合わせた内容の充実が求められていると言える。

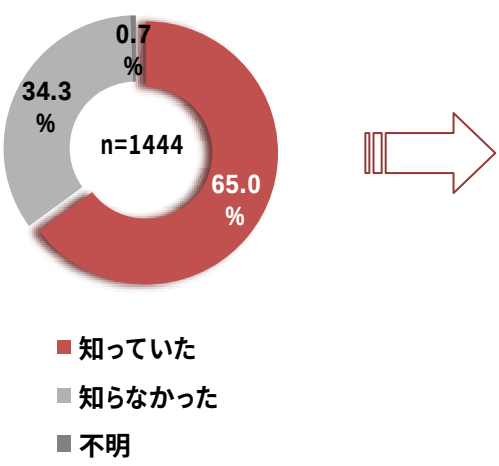


図　国土交通省等が実施した、公共交通サービスの確保に関するノウハウ・情報提供の認知

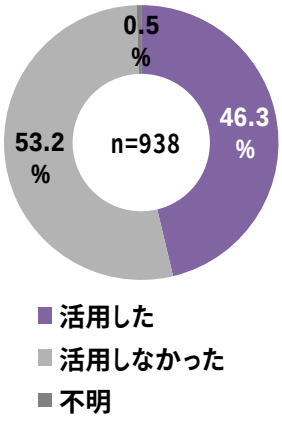


図　国土交通省等が実施した、公共交通サービスの確保に関するノウハウ・情報提供の活用有無

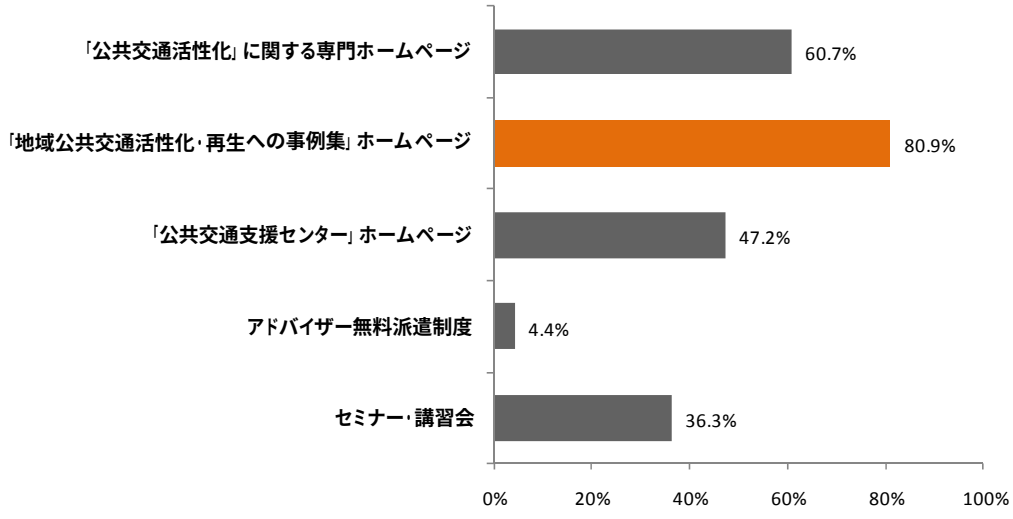


図　ノウハウ・情報提供メニューの活用状況

Ⅱ．地域公共交通の活性化・再生総合事業におけるＰＤＣＡプロセスについて

Ⅱ-１　事後評価の実施状況

平成 20 年度より総合事業が創設され、平成 20 年度末には、１回目の事後評価が実施されたところである。

なお、総合事業には、「地域公共交通総合連携計画策定調査実施計画」に基づく事業（以下「調査事業」という）および「地域公共交通活性化・再生総合事業計画」に基づく事業（以下「計画事業」という）がある。

総合事業の事後評価は、自ら実施した事業を振り返り、課題を明らかにし、次のステップにつなげていくＰＤＣＡプロセスに基づいた取組みが望ましいという考えから、以下に示す流れで評価を行うこととなっている。

評価の流れは、地域で自己評価を実施し、その結果を国（運輸局）に提出し、提出を受けた国（運輸局）は二次評価を実施し、協議会に対して必要なアドバイス等を行うというものである。

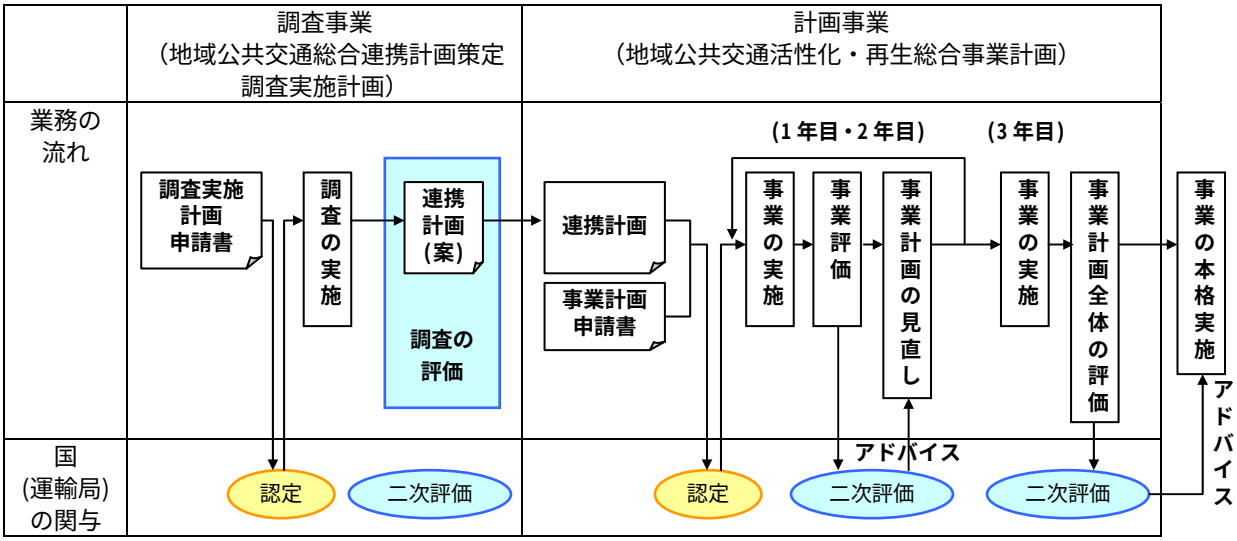


図　連携計画・総合事業計画の流れと評価実施の位置づけ

事後評価は、所定の記載フォーマットに従い評価することになっており、今回、事後評価が機能し、効果的にＰＤＣＡをまわすことができたかどうかという視点で、平成 20 年度に総合事業を実施した 249 地域について、平成 20 年度の申請書および事後評価報告書をもとに、事業の目的や事後評価の状況について調査を行い、その結果について、課題の整理および事後評価のあり方について検討した。

○調査事業に係る事後評価の大項目

Ⅰ　総合評価
Ⅱ　連携計画策定調査の総合性・整合性
Ⅲ　自立性・持続性
Ⅳ　住民の参加等による地域関係者の実質的な合意形成

○計画事業に係る事後評価の大項目

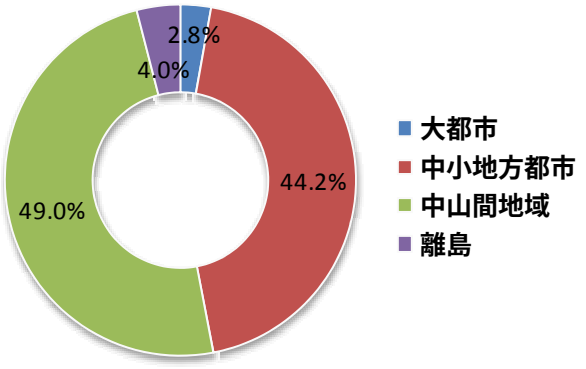
Ⅰ　総合評価
Ⅱ　計画事業の実施
Ⅲ　具体的成果
Ⅳ　自立性・持続性
Ⅴ　住民の参加等による地域関係者の実質的な合意形成

【平成 20 年度地域公共交通活性化・再生総合事業実施地域の概要】

平成 20 年度に実施された総合事業の申請書および事後評価報告書をもとに、地理条件、社会的条件、交通モード、協議会の構成について整理し、そのうち計画事業については、事業の目的について整理した。

＜地理条件＞

総合事業へ取組んだ地域は、「中小地方都市」と「中山間地域」が大部分を占めた

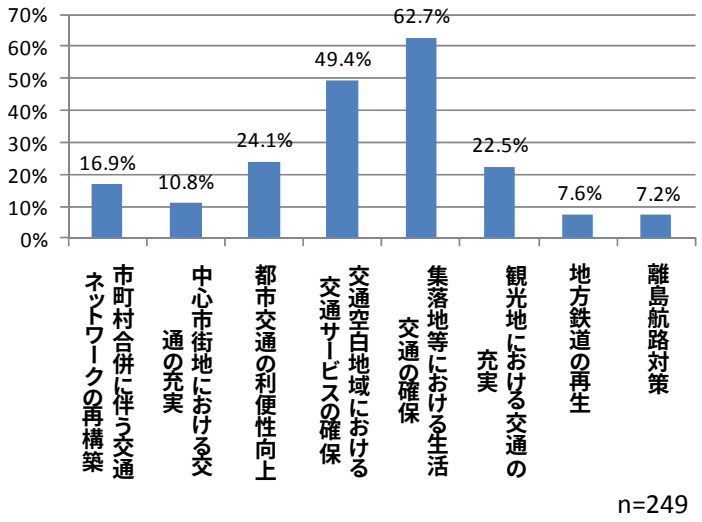


項目	基準
大都市	東京23区、政令指定都市
中小地方都市	大都市以外の都市かつ人口5万人以上の地域
中山間地域	人口5万人未満の地域
離島	日本離島センターＨＰに記載がある市区町村のうち、離島部のみで行政区域が形成されている地域

図　地理条件別協議会数

＜社会的条件＞

最も多いのが「集落地等における生活交通の確保」が 63%、次いで「交通空白地域における交通サービスの確保」が 49%。



n=249

図　社会的条件別協議会数

※複数選択

＜地理条件×社会的条件＞

大都市では「都市交通の利便性向上」が最も多い。中小地方都市、中山間地域では「交通空白地域における交通サービスの確保」「集落地における生活交通の確保」で過半数を占めるほか、「市町村合併に伴う交通ネットワークの再構築」も見受けられる。離島では、「離島航路対策」「観光地における交通の充実」といった回答が多く見られる。

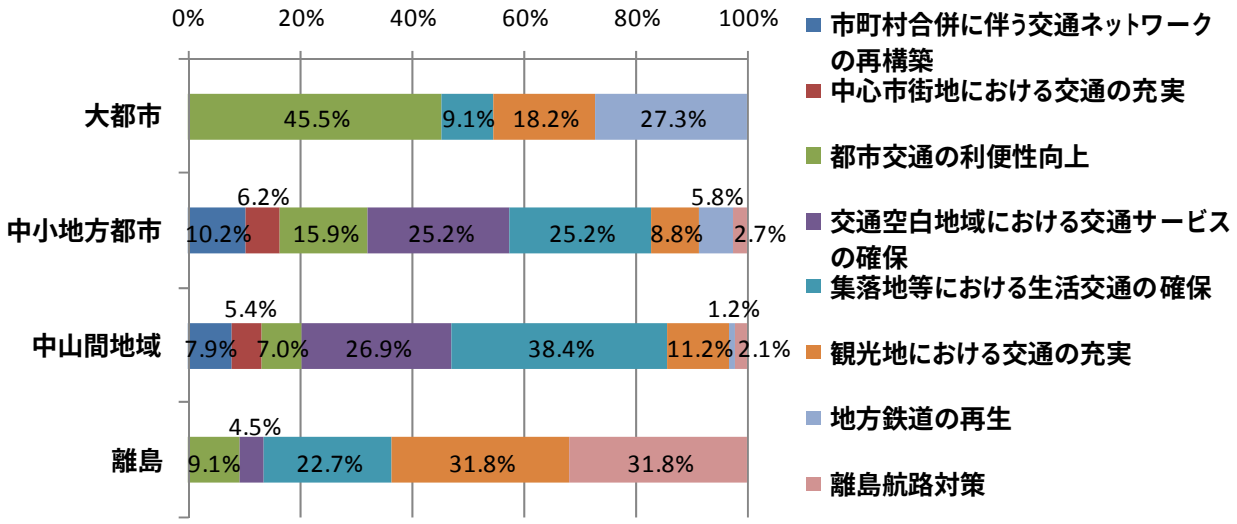


図　地理条件×社会的条件

＜交通モード＞

「コミュニティバス」が 72%を占め最も多く、次いで「路線バス」が 44%となっている。

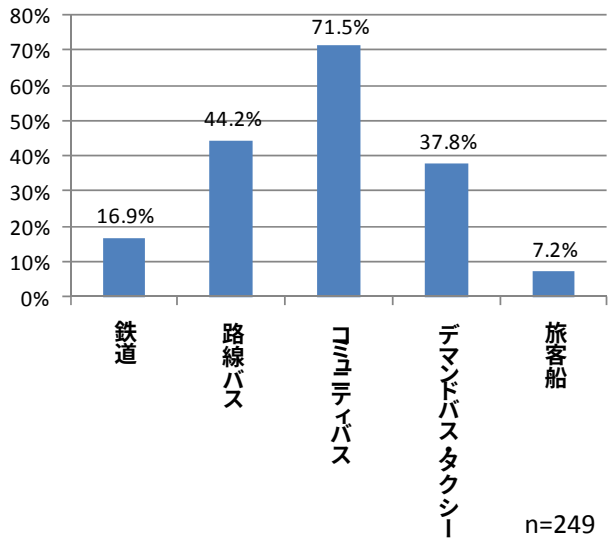


図　交通モード別協議会数

※複数選択

＜協議会の構成＞

「単独市区町村」が 87%、「複数市区町村」が 13%となっている。

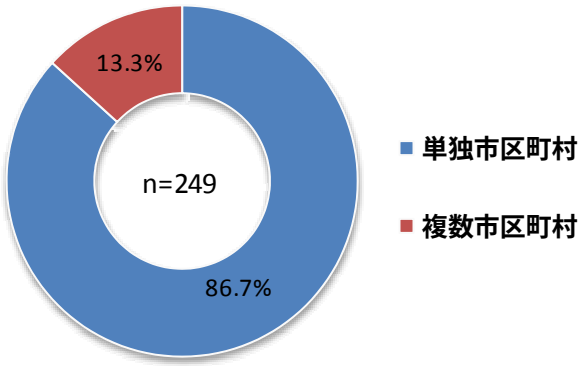


図　協議会の構成

＜事業の目的＞

「住民、来訪者の移動手段の確保」が 69%で最も多い。

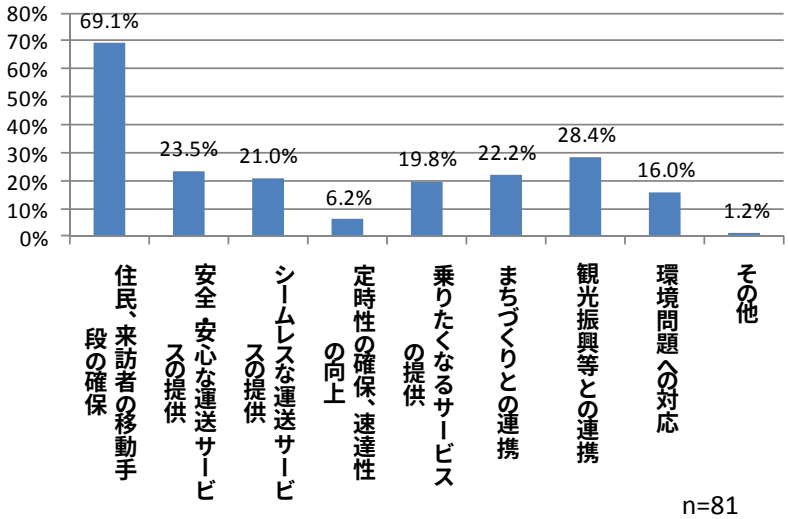


図　事業の目的（計画事業）

※複数選択

Ⅱ-2　事後評価の課題

１．調査事業

調査事業は、連携計画の策定に向けて必要な調査を実施するものであり、その事後評価は、地域の公共交通の問題点・課題を総合的に検討した上で、地域公共交通の活性化・再生に向けて目指すべき取組みおよび創意工夫を具体化し、地域関係者の実質的な合意形成について具体的に評価し、地域へアピールしていく必要がある。

そのような視点で、平成 20 年度の総合事業の事後評価をみると、次のような課題が整理される。

（１）地域づくりにつながる地域公共交通の目標の設定

地域づくりの方向性が明確に示されていないにもかかわらず、地域公共交通の目標が設定されている地域が多く見受けられ、どのような考えのもとに目標が設定されたのか（地域公共交通の目標と地域づくりの方向性の関連性）が見えにくい地域が数多く見られる。

本来、地域公共交通は、まちづくり、地域づくりを進める上での“手段”と位置づけられるべきであり、地域公共交通の目標は、目指す地域づくりを実現するためのもの、地域づくりに貢献するものでなければならない。

したがって、たとえば、単に交通空白地域の解消を目標とするのではなく、地域づくりのために地域公共交通をどうするのかという視点に基づき目標を設定することが必要であると考える。

そのためには、市区町村は、市区町村の姿勢として連携計画を策定すべきであり、市区町村の地域公共交通担当者は、連携計画の中で地域公共交通の目標を立てていくことが必要である。また、単一の市区町村のみでなく複数の市区町村が関係する場合には、複数市区町村による法定協議会が、広域的な視点からみた都道府県の支援を踏まえて連携計画を策定し、その中で、実施する地域公共交通の目標を立てていくことが必要である。

（２）地域公共交通の目標と取組む事業の関連性

地域公共交通の目標に対し、取組む事業との関連性が見えにくく、なぜ当該事業が選定されたのかがわかりにくい地域が多く見受けられる。

地域公共交通に関する取組みは、設定した地域公共交通の目標を受け、目標達成に最も適した事業を選定する必要があり、目標と取組む事業はそれぞれ別個に検討されるべきものではない。

そのためにも、市区町村の地域公共交通担当者は、選定した事業が地域公共交通の目標を達成するために必要な事業であることを十分に検討し、地域公共交通の目標と事業の関連性をできる限り明確にする必要があると考える。

ただし、地域特性によっては地域公共交通の目標と事業の関連性が低くても、事業を選ぶ余地がなくその事業に取組まざるを得ない場合もある。その際にも、市区町村の地域公共交通担当者は、その理由を明確にしておくことが必要である。

（３）合意形成のプロセス

事後評価報告書によれば、地域関係者による実質的な合意形成について、多くの地域が、法定協議会を開催することにより実質的な合意形成がされたとしている。

総合事業に関する取組みについて、行政、交通事業者、住民、有識者などが協議する場として法定

協議会が活用されるが、回数や時間が限られたものにならざるを得ないことから、実質的な議論を深めることは難しいと考えられる。また、地域、行政、事業者の間での協議が十分でないと、取組みを開始しても期待したとおりの効果が得られないことも考えられる。

したがって、市区町村の地域公共交通担当者は、法定協議会とは別に、地域に根ざした意見交換会や懇談会といった場を設け、地域と行政、事業者が協力して、真に必要な取組みについて議論し合意形成を図るというプロセスを住民にアピールする必要があると考える。

なお、たとえば、地域間の公平性について合意形成を図る場合は、個別地域の懇談会レベルでの議論では解決できないことも考えられる。こういった場合には、たとえば議会の場において、市区町村としての合意形成を図ることも考える必要がある。

（4）自立性・持続性を踏まえた基準や評価方法の設定

取組みの評価・分析を行う上では、評価指標と達成目標を設定し、達成状況を評価することが望ましいと考えられるが、具体的な評価方法や評価基準が明確に事後評価報告書に記載されていない地域が多く見受けられる。

総合事業の事後評価は、まず、地域で自らの取組みを自己評価し、その評価に対して国（運輸局）が二次評価を実施し、必要な助言やアドバイスを行うこととなっており、評価方法や評価基準が明確になっていることは、実際の取組みに対し、より適切な自己評価および二次評価を可能にすると考えられる。

したがって、市区町村の地域公共交通担当者は、計画の自立性や持続性の視点を踏まえながら、可能な限り取組みの評価方法と評価基準を明確にした上で、定量的な評価指標を設定し、取組みの目標達成状況を的確に評価することが望ましいと考える。

ただし、平成 20 年度に総合事業を活用した地域からは、定量評価に関しては３年くらいあるいはそれ以上の期間で実施すべき（単年での評価は善し悪しの判断が難しい）ではないかとの声も聞かれており、単年での定量評価に関しては、可能な限り実施していくことが望まれる。

２．計画事業

計画事業は、地域が“目指すすがた”の実現に寄与するための適切な事業を選び出し、当該事業を本格実施する環境整備の見通しを持てたのかどうかについて評価し、地域へアピールしていく必要がある。

そのような視点で、平成 20 年度の総合事業の事後評価をみると、次のような課題が整理される。

（１）実施した事業内容の明確化

申請時に計画した事業に対し、事業実施の条件、あるいは準備期間の延長等によって、当該年度における事業実施の中止、および延期となった地域が、いくつか見受けられる。

しかし、事後評価報告書では、計画事業の変更内容の記載が地域によって様々であり、具体的に変更が見えにくい状況にある。

事後評価では、実施できた事業内容が明確でないと、当該年度の二次評価が不明確になる場合があるため、当初計画の事業内容に変更があった地域では、その内容を明確に記載することが必要であると考える。

（２）評価指標と具体的な成果による評価内容の一致

事業計画に記載している評価項目と、事後評価報告書に記載している評価内容が一致しない地域が多い。総合事業では、地域が持つ課題に対し、公共交通を通して取組む事業の目標を設定し、その目標の達成状況を評価することが必要と考えている。その点では、事業計画に記載している評価項目と、事後評価報告書に記載している評価内容が一致することが望ましい。

ただし、総合事業の中には、準備期間から実証運行、さらに実証運行の見直しといった具合に、３年間で事業のステップアップを行い、それぞれに評価を行うこともあり、この場合は、単年毎の評価項目が事業計画に記載する最終的な評価と違ってくると考えられる。しかし、このような場合においても、事業計画の中に明確に記載し、当該年度の事業を適切に評価できるようにすることが必要であると考える。

一方、総合事業には、初年度を実証運行の準備期間として終えるものもあり、この場合は、無理に初年度の結果の評価を行うより、しっかりと現状分析を行い、目標の達成をどのように評価するのかを検討することの方が重要と言える。

（３）自立性・持続性の観点から目標の達成状況を評価

総合事業の目的は、単に、地域が公共交通を運行することに対して支援を行うことではなく、地域が自立的・持続的に公共交通サービスを確保していくための取組みに対して支援を行うものであり、３年間の支援が終了した後は、地域が自らの手で地域公共交通サービスの確保に取組んでいくことを求めている。

たとえば、多くの地域が、評価項目に「公共交通の空白地域、不便区域の解消」を挙げており、しかも、実証運行を開始したことだけで、目標が達成されたと評価しているケースが多い。しかし、空白地域の解消は、公共交通の運行開始ができたことで解消されたと判断することはできず、持続的な公共交通サービスが可能となって、ようやく解消ということであると考えられる。そういう点では、当該評価項目については、自立性・持続性の視点からも評価・分析を記載することが必要である。

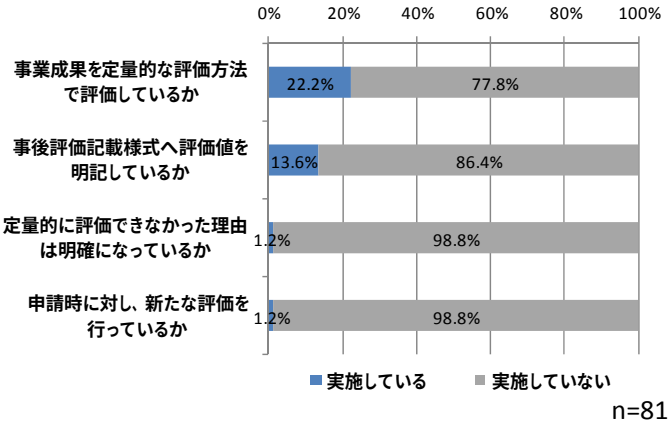
また、利用者数を評価している地域も多い。ただし、評価内容は、利用者数のみの記載であったり、

前年度に比べて増加しているなどといった評価に留まっている。しかし、利用者数は、自立性・持続性に対して重要な指標であり、持続的な公共交通サービスの実施に向けて、どの程度の利用者数を確保する必要があるのか、あるいは、利用者数に対して、効率的な公共交通サービスの検証を行うなど、目標を明確にした評価を実施することが必要である。

なお、利用者数の目標を明確にするためには、ＯＤなど利用実態の把握や需要分析を踏まえ、どの程度の利用が実際に見込めるのかを判断した上で目標を設定し評価することが必要である。

（４）定量的な評価の実施の必要性

今回ＰＤＣＡをまわすにあたって定量的な評価が重要であるという視点で事後評価報告書を見る限り、「事業成果を定量的な評価方法で評価している」協議会は 22%に過ぎず、「事後評価記載様式へ評価値を明記している」協議会は 14%にとどまっている。そのように考えると、現実には、取組みに対する数値目標が明確になっていないまま、総合事業に取組んでいる地域も存在すると考えられ、その結果、二次評価によるアドバイスも適切に実施できていない可能性がある。



n=81

図　事後評価の状況（計画事業）

※複数選択

※平成 20 年度の計画事業に関する事後評価報告書の記載内容を確認し整理

また、定量的な評価を導入することにより、事後評価がより効果的に実施されるようになると考えられるが、一方で、地域によっては、定量的な評価の方法・ノウハウが不足している、定量的な評価を実施する意識が少ない、別途調査等を行う予算が確保できないといった課題があると考えられる。これらの課題について、簡便な評価方法を提供することや、地域の定量的な評価に対する意識を高めるための事後評価の充実が必要であると考えられる。

（５）各年度の目標を可能な限り明確にすること

総合事業の事後評価は、自己評価を毎年実施し、３年目に総合的な評価を行うことになっている。そのため、事業最終年度や将来の目標値を設定するだけでなく、各年度の目標を設定することが望ましい。

事業の性質、内容、将来の目標が見えやすいものと見えにくいものによっても評価の方法が異なるため一概には言えないが、ＰＤＣＡを有効にまわし、３年間の取組みを着実に進めていくためにも、可能な限り各年度の目標を設定することが必要である。これにより、年度毎に設定した目標に基づく自己評価が行われ、より適切な二次評価が可能になり、翌年度以降の取組みをどう見直すべきか、目標設定をどう見直すべきかといった、より具体的なアドバイスをすることが可能になると考える。

Ⅱ-3　考えられる今後の事後評価のあり方

地域の公共交通は、地域の経済社会活動の基盤であり、その地域における公共財的役割は非常に大きなものである。そのため、市区町村が中心となって、地域公共交通の活性化等へ取組むことが求められてきた。そして、総合事業の仕組みによって、多くの市区町村が地域公共交通を自らの手で経営しようと取組み始め、意識向上に寄与してきたと言える。

前章の市区町村アンケートを通してみた総合事業の現状では、今後も市区町村が地域公共交通の活性化等に取組む姿勢があることがわかった。しかし、その取組みには、目標や指標の設定、ノウハウなど、いまだ課題も多く、特に計画策定の重要性を市区町村が感じている。

一方、平成 20 年度の総合事業を対象に事後評価を整理することで、現時点での課題や改善すべき点も見えてきた。

以上のことを踏まえ、今後の事後評価のあり方を考えた場合、以下のような今後の事後評価の方向性と基本的な考え方について示すことができる。

１．ビジョンと計画の２層の評価ができる仕組み

事後評価の内容からみると、多くの市区町村は、直面している問題を解決していくことで精いっぱいである状況と感じられる。現状としては、直面する問題に取組むことは当然であるが、同時に長期的な視点、まちづくりの視点を取込んだ評価が求められる。

そう考えると、市区町村が、地域公共交通の活性化等に取組むには、「本来、市区町村のまちづくりにとってあるべき地域公共交通のすがた」を示す長期的な計画と、「あるべき地域公共交通のすがた」を目指す個別事業として取組む短期的な計画の２層からなる評価が必要である。

つまり、調査事業で策定される連携計画は、「本来、市区町村のまちづくりにとってあるべき地域公共交通のすがた」をビジョンとして掲げ、「まちづくり」に地域公共交通をどのように活用していくのかという視点で評価が必要であり、一方で計画事業は、個別事業に対する短期的な視点の計画に対して評価する必要がある。

事後評価には、このようなビジョンと計画の２層の取組みを踏まえた評価ができる仕組みが求められると考える。

２．市区町村が地域公共交通に関する取組みをアピールする場となる仕組み

そもそも、事後評価は、地域公共交通に関する取組みに対し、住民が、取組み主体である市区町村に向けて評価するものである。決して、市区町村の制度主体である国への報告資料というものであってはならない。

そのため、市区町村が一生懸命取組むすがたを住民に見せることは重要であり、事後評価報告書は、住民が見てわかりやすい表現でまとめることが必要である。また、評価には、定量的な評価も必要であるが、定量的な成果は地域特性によって違いがあるため、あまり重要視すると市区町村の一生懸命な取組みが見えにくくなる恐れがある。

そう考えると、今後の事後評価は、地域の公共交通の確保に向けて様々な取組みや工夫をしている市区町村のアピールの場となる仕組みにしていく必要がある。そして、市区町村は、地域での公共交通に関する取組みを、事後評価を通して知らせていくことが重要である。

また、できればシンポジウム形式やポスターセッション形式などの公開形式による評価を行うことで、これから取組む市区町村にとってのノウハウなど情報収集の場としていくことも考えられる。

III．地域公共交通の活性化・再生に向けた具体的な取組みの進め方について

III-１　地域公共交通の活性化・再生の基本的な考え方

少子高齢化・人口減少時代、地域の自立・活性化、地球温暖化をはじめとする環境問題等、地域が抱える問題に対して地域公共交通サービスを維持することが、地域が抱える喫緊の課題のひとつとなっている。

総合事業では、地域が“目指すすがた”に対して、地域公共交通をどのように活かしていくことができるのかを考えており、地域には、公共交通サービスの確保に関する取組みに際し、目標を設定した上で取組みを進め、その取組みがうまくいったのかを事後評価することによりＰＤＣＡをまわし、自立性・持続性ある公共交通を目指すことが求められている。

しかし、今年度実施した全国市区町村アンケートでは、公共交通サービスの確保に関する取組みに際し、「目標を設定していない」市区町村は 44%に上っていることや、昨年度の総合事業の事後評価においても、目標に対する評価の状況があいまいで適切な事後評価が実施できていない様子も伺える。

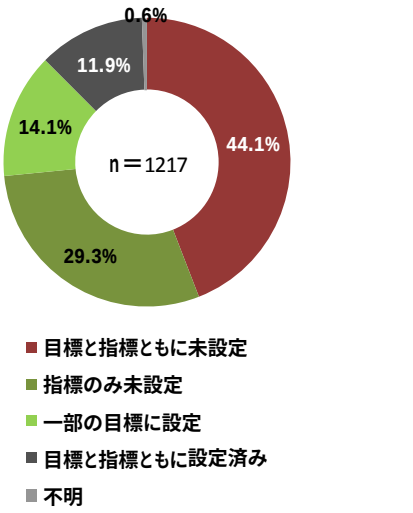


図　目標と指標の設定状況【再掲】

※地域公共交通に関する取組みについてのアンケート調査（H21：国土交通省）

本来、地域公共交通を公共財と考えるならば、地域の責任のもとで計画が立案され、取組みが進められるべきである。

ここでいう計画は、現状の“問題”を抽出し、その“解決”を行うといったよく見る『問題解決型計画』であるより、『本来、市区町村のまちづくりにとってあるべき地域公共交通のすがた』の実現を目指す『目標実現型計画』であることが望ましい。

つまり、地域の公共交通に関する取組みを成功に導くためには、その『あるべき公共交通のすがた』というビジョン（目標）を設定した上で、その実現化のための問題を把握し、取組むための計画を策定、取組みに対する評価・分析を行うという体系化された一連のプロセスのもと、進められることが望ましいと考えられる。

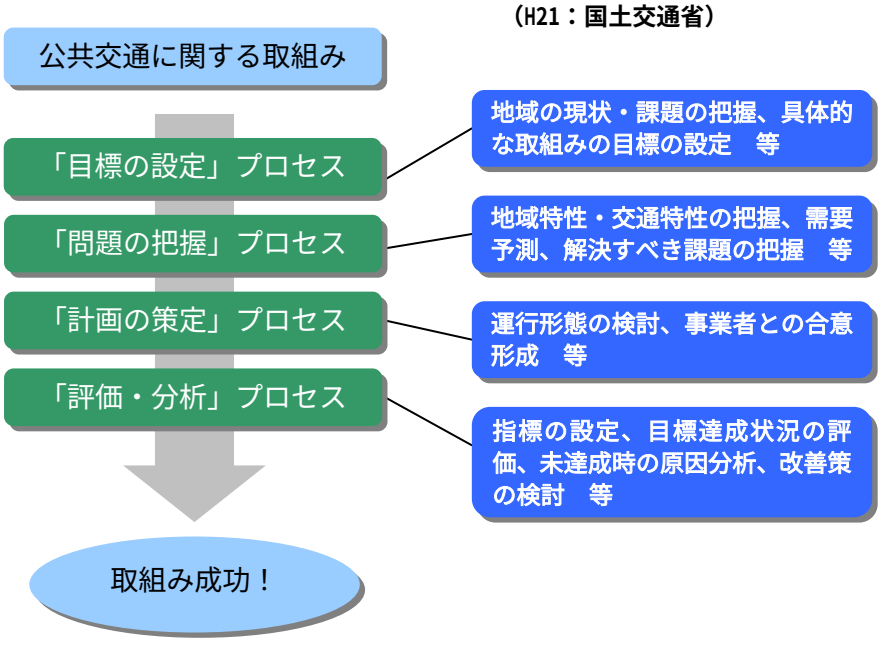


図　公共交通に関する体系的取組みのイメージ

ただし、地域公共交通の活性化等へ取組む地域事情により『問題解決型計画』で策定せざるを得ない場合も多々あると思われるが、その場合でも、前章の事後評価のあり方にも述べたが、長期的視点、まちづくりの視点を加えることが望ましい。

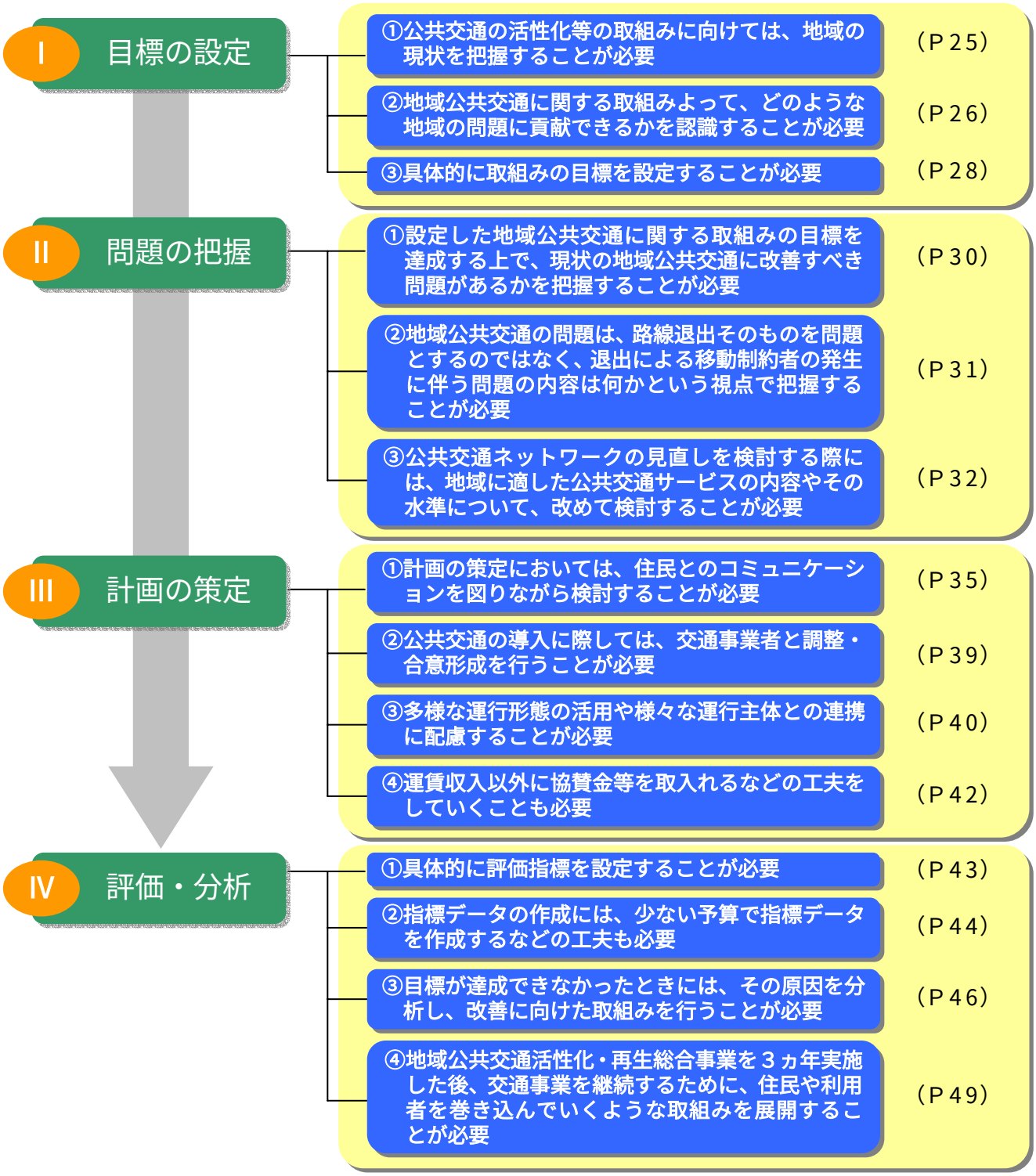
市区町村アンケート結果によると、地域公共交通に関する検討は数多くの市区町村で取組んでおり、その取組みにあたって、市区町村は、ビジョンやまちづくりの視点を持つ計画策定の重要

性に気づいていると考えられる。

以上のような、地域公共交通の活性化等への取組みの考え方を踏まえ、ここでは、ビジョン・計画などの体系化したプロセスによる進め方について、現時点の考えられる案を以下の体系図に示し、地域の取組事例を通して整理した。

なお、ここで示す事例は、地域の取組みの中でプロセスと関連するポイントの部分に着目して紹介しているものであるため、同じ市区町村の事例が複数のプロセスの中で掲載されていることがある。

【体系化された一連のプロセス（案）】



III-２　具体的な取組みの進め方について

III-２-１　目標の設定

１．公共交通の活性化等の取組みに向けては、地域の現状を把握することが必要

公共交通の活性化等の取組みに何が求められているのかということを、人口減少、高齢化、環境、財政、住民参画など、地域公共交通を取巻く社会経済情勢の変化から生じる課題として受けとめていくことで、対応する方向性が明らかになる。

そして、課題に対する地域公共交通の活性化等の取組みによって、適切かつ積極的に、交通分野からの対応を図ることで目標が見えてくる。

さらに、地域の現状や課題を把握する上での留意点、ポイントとして、既存の統計データ等を有効に活用したり、ビジュアル化によるわかりやすい表現を用いたりする工夫によって、地域公共交通の活性化等に取組む多様な主体間で、課題の共通認識を図ることも重要である。

●具体的事例

○既存統計データを活用し、地域の現状を分かりやすく整理　～茨城県古河市～

◇古河市では、大型商業施設の郊外展開により、これまで市民生活を支えてきた中心市街地の商店街の衰退が問題となっています。公共交通手段が充実していないことが市民の買い物行動の郊外化を進める一因ともなっており、中心市街地にアクセスするための公共交通手段の充実が急務となっていました。

表　古河市の地域別商店数および年間販売額の推移

	古河地区		総和地区		三和地区	
	商店数	年間販売額	商店数	年間販売額	商店数	年間販売額
平成11年	852 (100.0%)	7,950 (100.0%)	403 (100.0%)	5,654 (100.0%)	313 (100.0%)	3,046 (100.0%)
平成14年	802 (94.1%)	7,327 (92.2%)	390 (96.8%)	5,601 (99.1%)	292 (93.3%)	2,636 (86.5%)
平成16年	762 (89.4%)	6,618 (83.2%)	376 (93.3%)	5,200 (92.0%)	276 (88.1%)	2,724 (89.4%)

※年間販売額の単位は千円/年

出典：古河市地域公共交通総合連携計画（改訂版）

そこで、古河市では、中心市街地の活力が低下している状況を把握するため、地区別の商店数の推移、年間商品販売額の推移を表で整理しました。

既存の統計データを活用することで、十分に地域の現状を把握することができます。

◇また、古河市では、高齢者がいきいきと豊かに暮らすことができる社会の実現を目指していますが、高齢者の社会参加を促すためには公共交通手段の充実が必要であり、そのためには、市域に高齢者がどのように分布しているのかを把握する必要がありました。

そこで、高齢者の分布状況を誰もがわかるように表現するため、町丁目別人口データを 500mメッシュに置き換え、視覚的に表現しました。

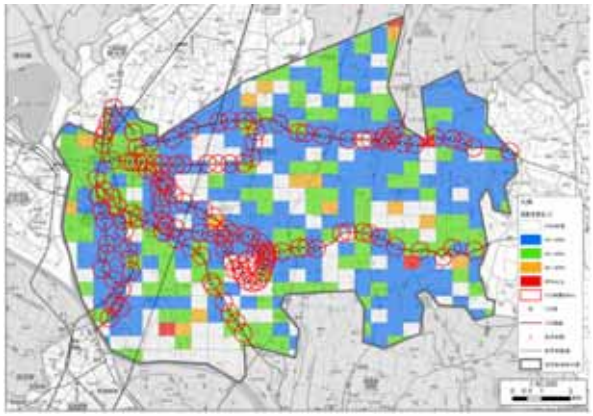


図　古河市の高齢者分布とバス停勢圏

出典：古河市地域公共交通総合連携計画（改訂版）

これにより、高齢者の分布状況が一目瞭然となり、バス路線から離れた地域にも高齢者が多く分布している状況がわかりました。

○事例のポイント

・既存の統計データの活用や、視覚的なわかりやすい表現を活用することにより、行政と市民が地域の課題について共通認識を持つことができた。

２．地域公共交通に関する取組みによって、どのような地域の問題に貢献できるかを認識することが必要

ここ数年、持続可能な地域を目指して環境・社会・経済などの面から、新しい目標や取組みが多く始まっている。その中には、過度な自動車依存からの脱却や地域活力の低下といった問題に対して地域公共交通を活用した取組みによる施策も多く見られるようになった。

しかし、地域公共交通はまちづくりを進める上での手段であり、地域が抱える問題に対して、どのようなモビリティに対する公共交通サービスなのか、住民や観光客などといった具体的なサービスの対象者は誰なのか、他の施策や事業との総合的なバランスはとれているかなど、地域の問題を解決する上で地域公共交通が貢献できることを明確にすることが必要である。

さらに、まちづくりの視点からの地域公共交通の必要性を認識するためには、どのようなまちづくりの理念があって、その理念に従ってまちづくりを進める上でなぜ公共交通が必要なのかということを明確にすることも重要である。

●具体的事例

○高齢者・来訪者の移動支援と子育て支援を基本理念に、それぞれの公共交通の役割を認識したわかりやすく利便性が高い公共交通体系を構築　～千葉県南房総市～

◇南房総市では、合併に伴う都市構造や生活環境の変化に伴い、地域の移動ニーズと公共交通サービスの乖離による生活利便性の低下が新市の一体化を阻害していることが問題となっていました。具体的には、公共交通の主たる利用者である高齢者の移動や、通学高校生の移動、市外からの来訪者・観光客の移動に対して、公共交通サービスが対応しきれていないことが課題となっていました。そこで、市では、新市の一体化に向け、高齢者・来訪者および子育てを支援する公共交通サービスを確立することを基本理念とし、地域公共交通によって地域の問題解決を目指すこととしました。

南房総市全体を俯瞰した広域的な交通環境の整備を推進し、地域づくりに寄与することが必要との判断から、対象地域は市域全域としました。

具体的には、市内の公共交通（鉄道、高速バス、民間路線バス、市営快速バス）の位置づけと役割を明確化し、公共交通ネットワークの再編を図ることにより、通勤はもとより、高齢者の移動、市外からの来訪者・観光客の移動、通学高校生の移動に対応した公共交通体系の構築を図りました。

これに伴い、具体的な取組みとして、幹線と重複して運行する路線の短縮による効率化、支線区間へのデマンド交通の導入、一次交通と幹線を乗り継ぐ際の乗継割引運賃の導入を実現しました。

表　市内の公共交通の機能分類

		位置づけ	役割
一次交通		都市間連絡の骨格である鉄道（JR）・高速バス	・通勤・通学、通院、買い物等の多様な目的に対応 ・市外（特に東京方面）からの観光客の移動に対応
二次交通	幹線路線	民間バス路線のうち、都市間連絡や市内の骨格を形成する路線	・通勤・通学、通院、買い物等の多様な目的に対応 ・観光客の市内での移動に対応
	支線	幹線区間と接続して地域内のサービスを担う	・地域の実情に合わせて、主として通学、通院、買い物等の目的に対応

資料：南房総市地域公共交通総合連携計画

○事例のポイント

・地域の問題が発生している要因を分析することにより、課題解決に向け、現状の地域公共交通にどのような問題があるかが明確になり、取組むべき施策を明確化することができた。

●具体的事例

○「山の湊創造都市」を目指し、かつての賑わいを取戻すため公共交通手段を確保
～愛知県新城市～

◇新城市が平成 20 年 4 月に策定した新城市総合計画では、目指す都市像を「市民(ひと)がつなぐ山の湊創造都市」と位置づけている。かつて新城市が舟運と陸運の結節点によってまちの賑わいをつくってきたという歴史を踏まえ、地域の賑わいを取戻すために再度、人やモノの動きをサポートする交通手段が必要という認識のもと、公共交通の必要性が高まっています。

このように、まちづくりと地域公共交通の関連性を明確にすることにより、なぜ地域公共交通を確保しなければならないのかについて、行政と地域住民が共通認識を持つことができるようになります。

図　モノがあつまり賑わう江戸時代の新城のようす

出典：新城市教育委員会ＨＰ

○事例のポイント

・市が目指す都市像（まちづくりのイメージ）と地域公共交通の関連性を明確にすることにより、行政と地域住民が地域公共交通を確保しなければならない理由について共通認識を持つことができるようになった。

３．具体的に取組みの目標を設定することが必要

地域公共交通の取組み目標の設定の留意点やポイントは、地域公共交通を活用することにより、どのようなまちづくりを行っていくかという視点で、まちづくりの方向性と関連づけて設定することが必要である。

平成 17 年から 18 年にかけて市町村合併による新しい市域が誕生し、新しいまちづくりの目標の中に地域公共交通の活性化等の取組みが設定された地域が見受けられる。

また、町村などの地方部では、複数の市区町村で一つの生活圏を形成し、生活圏域における通院や通学等といった生活移動の問題に起因する若者流出やサービス享受の困難がもとで地域活力の低下が生じるという地域課題に対し、地域公共交通を活用した取組みも見受けられる。

このようなまちづくりの方向に対して、どのように地域公共交通を活用するのかという視点で検討することが重要である。

●具体的事例

○合併新市の暮らしやすさと持続的な発展の確保を目指し、地域公共交通による「中心市街地の商店会の連携強化やアクセス性向上」を目標に設定　～栃木県佐野市～

◇佐野市では、平成 17 年 2 月の合併新市発足を受け、佐野市都市計画マスタープランを策定しています。本プランでは、「都市機能の集積を促進する拠点（旧市町の中心市街地と郊外新興市街地）を地域特性に応じて配置し、これらを公共交通などで有機的に連携させ、暮らしやすさと持続的な発展を確保する」ことを、都市計画の基本目標としています。

これを受け、佐野市では、合併新市の市民が旧市町のどこでも買い物ができるようにしたいとの思いから、「中心市街地の商店会の連携強化やアクセス性向上」という具体的な目標を掲げ、旧市町のどの商店街にもバスで行くことができるよう、バスネットワークを再構築しました。

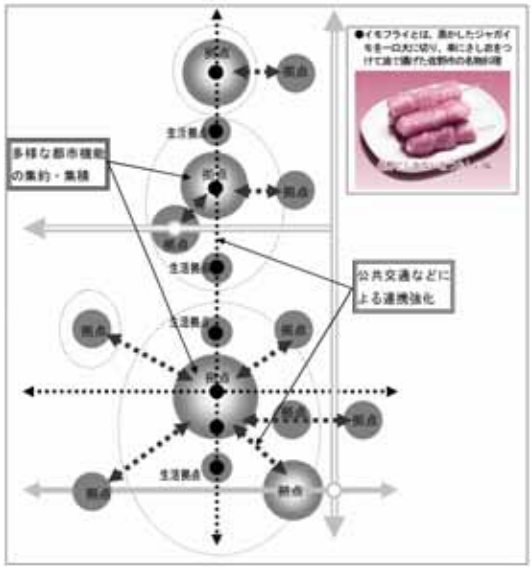


図　佐野市が目指す拠点連結（イモフライ）型都市構造のイメージ
出典：佐野市総合交通基本計画（素案）

このように、設定する目標は、目指すまちづくりにつながるものでなければなりません。

○事例のポイント

・合併新市の一体化を図る上で、新しいまちづくりの目標に、公共交通に関する取組みを具体的に位置づけることにより、取組みの方向性が明確になった。

●具体的事例

○公共交通アクセスを確保することで 3 町村を一体化し、地域活力の向上に取組む
～愛知県北設楽郡（設楽町、東栄町、豊根村）～

◇設楽町、東栄町、豊根村は元来、北設楽郡として一つの圏域を形成していますが、人口減少や少子高齢化が進み、地域活力の低下が問題となっています。原因としては、町村営バスは町村間の移動に対応しているものが少なく、移動上の制約から、実態としては３町村が一つの生活圏域として機能していないことが挙げられます。たとえば、郡内唯一の高校である田口高校に通うためにも町村営バスを乗り継ぐ必要があり、自宅からの通学が困難な状況が発生していることや、郡外の高校に通う場合にも、バスや鉄道を乗り継ぐ必要があることから、高校進学と共に親元を離れて下宿生活になるケースも多く、人口流出が発生する要因となっています。また、郡内の中心的医療機関である東栄病院へ他町村からアクセスする場合も乗り継ぎが発生することから、現実的に利用困難な状況が発生していました。

そこで、３町村では、「域内主要集落から病院・高校への移動手段を確保する」という具体的な目標をたて、各町村がそれぞれ運行している町村営バスを一体的に見直すことにより、通院、通学に対応した「基幹バス」、基幹バス以外の町村営バスを「支線バス」と位置づけ、利便性の高いバスネットワークの構築を図りました。具体的には、主に各町村内の運行に留まっていた町村営バスを複数町村で共同運行し直通化を実現することにより、主要集落からは乗り継ぐことなく、東栄病院、田口高校へ行くことができるようにしました。また、周辺の集落には、基幹バスに乗り継ぐことにより、東栄病院、田口高校へアクセスできるよう、支線バスを設定しました。

具体的な取組みの目標を設定することにより、バス事業者や住民と共通認識を持って取組みを進めていくことができました。

地域活力の向上を実現するために、どのような地域公共交通を確保していくかという視点で、目標を設定することが必要です。

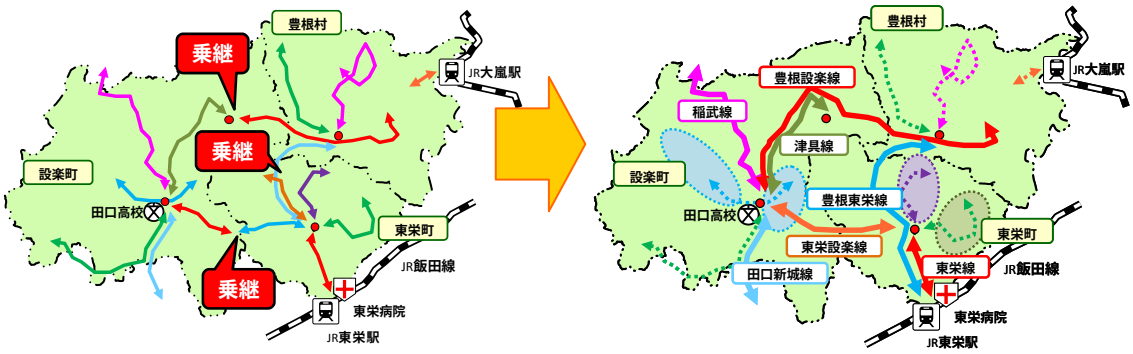


図　３町村のバスネットワーク再編イメージ

提供：設楽町企画課

○事例のポイント

・地域活力の向上のため、複数町村の一体化を図り一つの生活圏域として機能させるという地域づくりの方向に対し、どのような地域公共交通を確保していくかという視点で具体的な目標を設定することにより、圏域の一体化に寄与する地域公共交通を実現した。

III-２-２　問題の把握

１．設定した地域公共交通に関する取組みの目標を達成する上で、現状の地域公共交通に改善すべき問題があるかを把握することが必要

前段の「目標の設定」では、地域の現状を把握し、どのように地域公共交通を活用することが可能なのかということを認識し、さらに、具体的な地域公共交通に関する取組み目標を設定することが必要であるという内容を示した。

次に、設定した目標に対して、現状の地域公共交通のまま維持することで目標達成が見込めるのか、あるいは目標に向けて改善すべき問題を抱えているのかということを見極めなければならない。

そして、設定した目標を達成するために改善が必要な問題を把握することにより、計画策定の方向性も明確になる。

●具体的事例

○目標を達成する上での公共交通の問題を詳細に把握　～千葉県南房総市～

◇南房総市では、市内の公共交通について、「機能・役割を明確化した路線再編により、わかりやすく利便性の高い公共交通体系を構築し、地域内の交通相互の連携を図り、地域のための公共交通の維持・存続を図る」ことを目標に掲げました。これを受けて、市では現行の公共交通の実態を詳細に調査するとともに、住民や利用者のニーズを把握したところ、南房総市の交通の問題点・課題が浮き彫りとなりました。

①面積が広く、半島の先端部にあたることによる地理的不利
　→通過する交通が少ないことによる路線の分断、路線同士の接続性の悪さ
②世帯平均 1.8 台を所有する圧倒的なクルマ社会
　→大抵の市民はマイカーを利用しており、公共交通は運行頻度が少なく不便
③合併による広域移動ニーズの発生
　→利便性向上のため、交通環境の整備とサービスの公平性をどのように考えるか

目標設定を踏まえた上で地域公共交通の問題を把握することにより、市内の公共交通それぞれがどのような役割をもつべきかを認識することができます。これにより、新市全体のバランスを踏まえた路線再編計画を策定しています。

○事例のポイント

・設定した目標を達成するために必要な現状の公共交通が抱える問題を把握することにより、計画策定の方向性を明確化した。

２．地域公共交通の問題は、路線退出そのものを問題とするのではなく、退出による移動制約者の発生に伴う問題の内容は何かという視点で把握することが必要

公共交通サービスを存続させていくために利用者の確保は重要であるが、裏を返せば、地域公共交通である以上、路線がなくなることにより困る人をいかに減らせるかという視点が重要となってくる。

そのため、既存の統計データ等を活用して、公共交通を利用できなくなって困る人がどの程度いるかを把握することが必要である。

廃止による影響を受ける地区の設定方法は、バス停勢圏単位での詳細な利用可能圏域の設定が考えられるが、利用可能な町字単位や自治会レベルでの設定も考えられる。また、影響を受ける住民の数の把握方法としては、設定した圏域の人口データから影響を受ける人口を設定するほか、住民組織との協議により「必要だ」との意向を示した地区の人口を対象とする方法も考えられる。

運行計画への反映方法としては、影響人口の数や最低限必要なサービスレベルを適切に把握することが重要であり、地域の協力をいかに取りつけるかという視点も重要である。

●具体的事例

○バスの廃止により誰が困るのかを把握し、地域との協議により最低限必要なサービスレベルを設定　～神奈川県南足柄市～

◇南足柄市では、市内の三竹・グリーンヒル地区と小田急開成駅を結ぶ事業者路線バスが平成 21 年 1 月で廃止されるにあたり、沿線の全自治会の会長に対し、バスが必要かどうかを確認する協議を行いました。その結果、バスが必要だとの意向を示したのは 4 自治会であったことから、バスの廃止により影響を受ける住民を、当該地域の約 440 世帯、約 1,300 人と設定しました。

運行計画への反映については、対象 4 自治会と 10 回以上にわたり懇談会を開催し、地域ニーズの把握を行いました。協議を進めていくなかで最終的に、「最低限朝夕の通勤時間帯の運行は確保してほしいが、それ以上は望まない。運行区間も小田急開成駅より手前の大雄山線塚原駅までで十分」との結論に達しました。また、対象地域の住民が約 1,300 人と少数であることから、運行車両は１ＢＯＸ車両としました。

運行に際しては、当地区の住民が積極的に協力しており、車両は市が用意していますが、運転手は当地区の住民が 5 人名乗りを上げて、有償ボランティアとして活動し、運行を支えています（元バス運転手や元市職員など）。地域の協力により、年間コストは 450 万円程度で済んでいます。

○事例のポイント

・バス事業者の路線退出による移動制約者の内容を把握し、実現可能なサービスを検討した。

３．公共交通ネットワークの見直しを検討する際には、地域に適した公共交通サービスの内容やその水準について、改めて検討することが必要

市町村合併を契機に地域公共交通の再編や新たな公共交通の導入が必要となるなど、これまでと違った公共交通ネットワークを構築する必要が生じた場合、地域で考えてきた過去の公共交通サービスのあり方にとらわれず、新しい地域環境に適した公共交通サービスの内容や水準について、改めて検討することが必要である。

市町村合併などでは、得てして合併した地域間の公共交通サービスの格差をどのように是正するのか悩んでいる傾向が強いが、改めて路線毎の役割や機能を明確にしたネットワークの検討や、地域の需要特性に応じたサービスレベルの設定などを考えていくことが重要である。

●具体的事例

○路線バスの廃止にあわせ、廃止事業者路線と旧町が運行していたコミュニティバスを見直し、全市のバスネットワーク、バスサービスの内容および水準を検討

～兵庫県豊岡市～

◇豊岡市では、市町村合併に伴うコミュニティバスネットワークの再編と民間バス路線の多くの退出問題が重なり、廃止路線とコミュニティバス路線を抜本的に見直す必要が生じましたが、検討することにより路線の効率化、サービス水準の適正化などを見直すことができ、改めて新豊岡市に対する適正なバスネットワークのあり方を構築することができました。

たとえば、小学生の通学用スクールバスがコミュニティバスと併走しており非効率な状況でしたが、統合してコミュニティバスとし、一般客が利用するバスに小学生が乗ってもらう（需要に応じた運行）こととしました。

◇必要なサービス内容やサービス水準の検討に際しては、以下の４点を基本的な考え方としました。

①「市民の足は確保する」を基本に検討する
②地域の需要特性に応じた対応策を路線毎に検討する
③地域で支え合う生活交通を模索する
④事業の評価と見直しの仕組みを構築する

図　豊岡市営バス énacar（イナカー）

提供：豊岡市都市整備課

豊岡市では、地域公共交通とは、不特定多数の移動目的を束ねた「乗合」交通手段と考えています（市が運営するから公共交通という考え方ではない）。したがって、特定の需要（たとえば小学生の登下校のみ）の場合は、路線を廃止し、個別サービス（スクールバス等）へ転換することとしています。

また、住民の移動パターンは、概ね、朝～昼、昼～夜、朝～夜の３パターンになることから１日あたり３往復（計６便）を最低必要な便数としました。住民アンケート調査でも、バスの利用頻度、利用時間帯等を把握しましたが、こちらからも１日３往復の運行でよいとの判断をしています。

さらに、新たなバスネットワークを再編するプロセスにおいて、住民が主体で路線維持に向けた乗車運動を始めるなど、地域住民の地域公共交通に対する意識の変化に寄与しました。

○事例のポイント

・全市的な公共交通ネットワークの見直しに際し、コミュニティバスとスクールバスの統合による効率化や、住民の移動パターンを踏まえた最低必要な便数の設定などを実施することにより、市のバスネットワークのあり方を改めて構築することができた。

●具体的事例

○市内公共交通サービスの役割分担や目的を明確化し、地域にあった公共交通としてデマンド交通を導入　～茨城県古河市～

◇古河市では、合併以前の旧古河市、旧総和町、旧三和町を結ぶ合併新市の軸となる基幹的な交通は民間事業者の路線バスが従前から担っていますが、基幹交通にアクセスし地域内移動をサポートする公共交通手段は、旧古河市では市内循環バスを運行しているものの、旧総和町、旧三和町内にはそのような位置づけの公共交通手段はありませんでした。

両地域内には民間事業者のバス路線から離れた地域にも集落や公共施設が散在しており、住民やこれらの施設を利用するための地区内公共交通を確保する必要があるとの考えから、地域特性にあった公共交通として、デマンド交通（乗合タクシー）を導入しました。

必要なサービス内容やサービス水準については、市内公共交通サービスの役割分担や目的を明確化した上で適切な交通モードを選択することが重要です。

図　市内循環バス「ぐるりん号」
提供：古河市企画政策課

図　デマンド交通「愛・あい号」
提供：古河市企画政策課

○事例のポイント

・合併前の１市２町の公共交通ネットワークを考える際、旧古河市の循環バスに対し、旧総和町と旧三和町では、循環バスにこだわらず、地域特性に合わせて新たにデマンド交通の導入を図った。

●具体的事例

○一つの生活圏域を構成する複数町村間のバスネットワークを再構築するため、複数町村と県および学識経験者による協議を重ね、町村界を越えたバスネットワークの再編を実現　～愛知県北設楽郡（設楽町、東栄町、豊根村）～

◇設楽町、東栄町、豊根村は、北設楽郡として一つの圏域を構成していますが、公共交通に関する取組みは各町村の取組みに委ねられている部分が多く、町村間の連携がとれていなかったことから、町村界での乗り継ぎの発生等により利便性が低いものとなっており、結果として、３町村が一つの生活圏域として機能しない状態を発生させていました。

そこで、３町村は、公共交通に関する取組みについて、これまでの各町村単位での検討から、３町村合同での検討を進めるとともに、町村間の調整や具体的なアドバイスを受けるため、愛知県、学識経験者にも協議に加わってもらい、北設楽郡としての公共交通のあり方を検討することとしました。検討の結果、主要集落からは乗り継ぎなしで、圏域の主要拠点である田口高校、東栄病院にアクセスできる町村界を越えたバスネットワークの再編を実現し、圏域の一体化に寄与しました。

図　設楽町と東栄町の共同運行により、田口(設楽町)から本郷(東栄町)までの直通運行が実現（写真は田口バス停を出発する東栄町の車両）

提供：設楽町企画課

このように、市区町村単独ではなく、複数市区町村で公共交通ネットワークを構築し、地域に適したサービスの内容や水準を検討することは、効率化や利便性向上をもたらすほか、圏域内の広域移動ニーズに対応することにより、圏域の一体化に寄与するといった点で重要です。

○事例のポイント

・町村の枠を越えた広域的な地域公共交通の問題の解決に向け、地域に適した公共交通ネットワークを構築するため、隣接町村、県、学識経験者が連携して協議を進めることにより、一つの生活圏域を構成するのに適したサービスの内容や水準を検討することができた。

III-２-３　計画の策定

１．計画の策定においては、住民とのコミュニケーションを図りながら検討することが必要

地域公共交通は住民の日常生活をサポートする役割を担っており、住民から支持される地域公共交通をつくるためには、それを必要とし実際の利用が想定される住民と密接なコミュニケーションを取りながら計画を策定することが必要である。

具体的に住民とコミュニケーションを図るには、意見交換会やワークショップなどコミュニケーション手法は多様にあるが、住民とのコミュニケーションを図る上での留意点、ポイントとして、地元住民との協議の場の設置、住民の主体的関与を促す体制づくりなどが考えられる。

●具体的事例

○住民、事業者、行政による協議会を組織し、コミュニティバスの運行に取組むことにより、住民の主体的関与を促す体制を構築　～岐阜県岐阜市～

◇岐阜市では、「地域の交通は地域の問題」として認識してもらうことで、コミュニティバスの試行運行において地域住民の一人ひとりの自覚と前向きな取組み姿勢を促し、地域住民との協働による手づくりのコミュニティバスの運行を実施しています。

バスの運行を検討したい地区毎に、地域住民代表、運行事業者、市職員で構成された「コミュニティバス等運営協議会」を組織し、運行ルート、ダイヤ等の運行計画や収支計画の策定および見直し、利用促進・収支改善の取組み、広報活動等に取組んでいます。具体的には、運営協議会のメンバーによる住民アンケート調査の実施や、バス停の標柱の作成といった活動も行われ、住民が地域公共交通の運営に主体的に関与する体制が構築されました。

また、住民の中にリーダー的な存在がいる地区は、議論が円滑に進み、マイバス意識も地域に浸透しています。

図　運営協議会でのアンケート集計の様子
提供：岐阜市交通総合政策課

図　運営協議会でのバス停標柱作成の様子
提供：岐阜市交通総合政策課

○事例のポイント

・バスの運行を検討したい地区毎に、地域住民代表、運行事業者、市職員を参加者とする協議会を組織し、運行計画や収支計画の策定及び見直し等を議論することにより、住民が地域公共交通の運営に主体的に関与する体制が構築された。

●具体的事例

○路線別に「守り育てる会」を設置し、住民等メンバーが主体となり運行に向けた検討および運行後の見直しを実施　～愛知県新城市～

◇新城市では、地域公共交通会議の下部組織として、旧市町村毎に「地域部会」を組織し、地域毎の問題点や改善点について協議を行っているほか、地域単位ではなく路線の利用者を対象とした協議の場として路線毎に「守り育てる会」を組織し、一つの路線に特化した議論を展開しています。

「守り育てる会」が組織されるようになった発端は、公共交通の再編を検討する委員会の中で、従来のような大きな地域での議論に加え、路線に特化した組織により、利用者自身がバス路線を守り、育てる意識が必要であるとの意見が出たことを受け、市が「守り育てる会」を設置したことから始まっています。

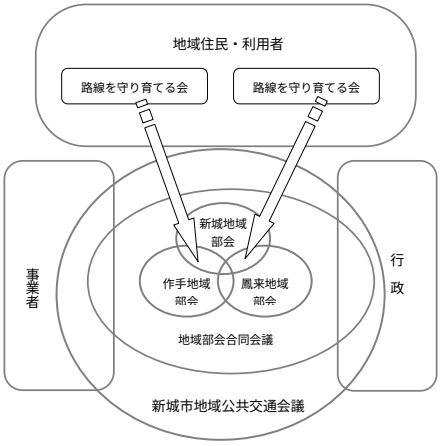


図　新城市の公共交通に関する協議組織図
出典：新城市地域公共交通総合連携計画

◇「守り育てる会」の構成メンバーは、公募市民のほか、行政区の役員、小中学校の保護者、老人クラブ会員、バス利用者などです。新たに路線を新設する場合は、事前に「守り育てる会」を組織し、運行ルート、運行時間、運行回数等を協議することが必要です。議論のリーダーを区長等が務める場合、年度交代の場合が多く、議論の継続性の面で支障がありますが、公募市民が主体となっている場合はその心配はなく、自発的な取組みが多く生まれています。市民からリーダーが生まれる地域は、個々の集落の結びつきが強い地域が多く、地域活動のリーダーが議論のリーダーになっていくことが多いです。

図　「守り育てる会」での議論の様子
提供：新城市企画課

◇運行開始後は、行政側から利用状況などのデータを示すことにより、バスの現状を把握し、より利用しやすい路線のための話し合いを行います。さらに、バス利用促進のためのイベントを会員の手で実施することや、バス利用を促すための情報誌（かわら版）の発行につなげています。

◇「守り育てる会」の活動をうまく進めるポイントは、「守り育てる会」が行政へ意見を述べる組織ではなく、バス運行を自らが運営する側の組織であるという認識をメンバーの中に醸成することです。そのためには、バスを守りたいという人、バスの利便性を向上させたいという人の参加をいかに進めるかが重要です。

図　「守り育てる会」で作成したかわら版
提供：新城市企画課

○事例のポイント

・公募市民のほか、行政、行政区の役員、小中学校の保護者、老人クラブ会員、バス利用者などにより、路線に特化した協議の場を設置し、路線新設に向けた検討や、運行開始後の利用促進に向けた様々な取組み（イベントの実施、かわら版の発行など）を展開することにより、参加者が主体的に存続への取組みを進めるきっかけとなる。

●具体的事例

○自治会、老人会、市が運行検討会を組織し、コミュニティバスの導入を検討
～三重県松阪市～

◇松阪市では、コミュニティバスの導入検討に際しては、「地域の協力を前提とする導入地区の決定」を原則としています。検討に際しては、導入を希望する自治会が主体となり、市と「運行検討会」を組織し、協議を進めています。

地元へのアンケート調査票の作成も、市のバックアップのもと、自治会が中心に作成し、配布・回収も自治会が行っています。

なお、運行開始後は「運行協議会」と名を改めて継続的に協議を進めています。

図　運行検討会での協議を経て運行が実現したコミュニティバス
提供：松阪市商工観光課

◇協議をうまく進める上では、住民の中に協議を引っ張っていくリーダーがいることが重要なポイントです。運行検討会がうまくいっている地区では、リーダーは行政への対応に慣れている“地域の世話役”の方が選ばれるケースが多いです。“地域の世話役”の方が議論のリーダーになり、行政と住民の間の“パイプ役”を担うことにより、議論を有意義に進めることができます。なお、早い地域では運行検討会を開催して２年でコミュニティバスの運行を実現させた地区もありますが、目的地に近い地域と、遠い地域との住民の意識の違いや、バス路線から遠い（集落が点在する）地域が多い場合など、リーダーがまとめるのに苦慮することが多い地域では、協議だけで３年以上が経過している地域もあります。

協議会に参加する住民（主に自治会長）も、はじめは自分が代表となっている地域のことだけを考えてしまい、沿線全体としての利便性や効率性に気付けなかったり、地域としての自らバスを守り育てる取組みへの疑問を投げかけるような場面もありますが、議論を深めていくうちに徐々に意識に変化が生まれ、地域で守り育てていくバスづくりへの積極的な姿勢が見られるようになります。行政はねばり強く住民と付き合っていく姿勢が必要です。また、行政は、リーダーがリーダーシップを図りやすいように、議論を進める上でリーダーを補佐したり、必要なデータを提供するなど、バックアップしていくことも必要です。

○事例のポイント

・自治会が主体となり、行政、自治会、老人会などによる協議の場として「運行検討会」を設置し、コミュニティバスの導入検討を協議し、運行開始後は「運行協議会」と名を改めて継続的に協議を実施することにより、市民の“バスを守っていこう”という意識を高めることができる。

●具体的事例

○住民主体の勉強会を継続的に実施し、コミュニティタクシーの本運行を実現
～山口県山口市～

◇山口市では、「山口市市民交通計画」において、公共交通に関する取組み姿勢は「みんなで創り育てる」ということを明らかにしています。そのため、公共交通施策には市民・事業者・行政の協働体制を位置づけています。

◇山口市の交通体系は、都市核と地域核を結ぶ基幹交通と、地域の中心や基幹交通に接続するコミュニティ交通によって構築されています。基幹交通は事業者が主体となって取組むのに対し、コミュニティ交通は地域住民が主体となって取組む移動手段と位置づけています。

◇地域主体のコミュニティ交通に関する取組みは、地域の意向に合わせて市が勉強会を立ち上げ地域の移動需要に対する解決策の検討を行います。この検討は、住民が主体となって取組み、行政は情報提供や専門家の派遣、財政支援を行うという仕組みになっています。山口市の小郡地域では、コミュニティタクシーの導入に向け、住民主体の「小郡高台地区のより良い交通を考える勉強会」で勉強を続け、平成 19 年には市の実証運行モデル地域の指定を受け、実証運行が開始されました。平成 20 年 12 月には本運行に移行しています。その後のルート・ダイヤなども地域主体で取組むことになっています。

図　公共交通の機能分担
出典：山口市市民交通計画

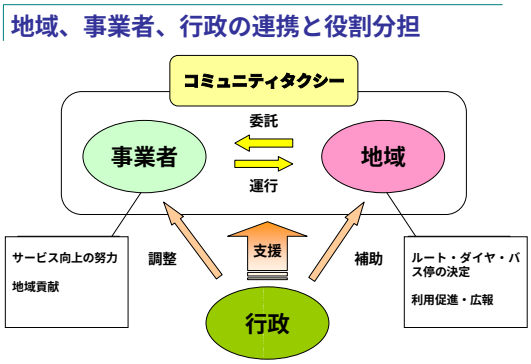


図　山口市のコミュニティタクシー導入への取組み体制と役割分担
提供：山口市交通政策課

◇山口市では、地域から声がかかれば、どこでも積極的に勉強会を設定し、会への参加をはじめ、地域活動を支援するかたちでコミュニケーションを行っています。しかし、当初は地域公共交通は市が取組むものという意識が強く、過去に市が主体でコミュニティバスの運行を開始した経緯があるため、最初は住民の理解を得られませんでしたが、第三者（学識経験者）が協議に加わることで、次第に住民の理解を得ることができました。市と住民というように、当事者間では意思の疎通がうまくいかない場合でも、学識経験者が多くの事例や工夫を住民へ紹介することにより、住民も安心感を持ち、理解を得やすくなります。市区町村は、行政の位置づけと役割を明確にし、地域住民の考え方を尊重して取組みを進めることも重要です。

○事例のポイント

・山口市では、市の計画においてコミュニケーションのかたちを市民へ公表し、適合する市民の活動へは積極的にコミュニケーションを図るようにしている。
・場合によっては、学識経験者など第三者が効果的に協議に加わり、行政と住民のコミュニケーションをサポートすることにより、円滑な協議を実現している。

２．公共交通の導入に際しては、交通事業者と調整・合意形成を行うことが必要

新しくコミュニティバスを導入する際、既存の民間バスとの競合や運賃の不整合など、交通事業者との関係がうまくいかないことや、市区町村が実施する新しいサービスに対して交通事業者側で協力できないケースが見受けられる。

地域の公共交通を、交通事業者と行政で、適正な役割分担のもとサービスするという考えが必要である。そのため、早めに交通事業者に相談することが必要である。

交通事業者との調整は、根気よく協議を続け、互いの連携を深めることが必要である。

留意点は、交通事業者からは必要な情報の提供を受け、できる限り情報を共有していくことである。

●具体的事例

○交通事業者との調整のもと、利便性の高いバスネットワークを整備　～岐阜県岐阜市～

◇岐阜市では、交通事業者との調整のもと、岐阜大学付属病院をターミナル化し、市内バス路線について、幹線、支線の役割分担を明確にした利便性の高い路線再編を実施しました。

これにより、乗り継ぎの発生に伴う運賃増が発生しましたが、交通事業者との協議の末、乗り継ぎ発生以前と同額の運賃を維持することを市から提案し、了解してもらいました。提案の際には、乗り継ぎ運行による長大路線の短縮に伴い運行効率化が図れることや、地域の公共交通を担う事業者としての役割を踏まえてご協力頂くようお願いし、事業者に納得してもらいました。また、ＩＣカード利用促進のため、ＩＣカード利用による乗り継ぎの場合は、時間制限を無くしてさらに運賃を 40 円値引きするサービスも開始しました。

なお、乗り継ぎ利用者への配慮のため、10 分以内で支線から幹線に乗り継ぐことができるようなダイヤ設定を行いました。

この他、乗り継ぎ拠点となる岐阜大学、岐阜大学病院に上屋やバスロケーションシステムを導入したほか、ＰＲチラシの作成を行いました。

図　乗り継ぎ利用を PR するチラシ
提供：岐阜市交通総合政策課

◇交通事業者との調整をうまく進めるためには、根気よく協議を続け、互いの意見をすりあわせることが重要です。岐阜市と交通事業者の間では、担当者レベルで話し合う「バス担当者会議」を月１回程度行っています。この会議では、総合事業の取組み内容、バス路線・ダイヤ変更、バスに関する市民からの意見・要望等バス政策全般に関する打合せを行っており、情報を共有することでお互いの連携を深めています。

◇交通事業者は民間企業なので、経営上提示できない情報もあり、データによっては、入手が不可能な場合もあります。しかし、岐阜市からは交通事業者に補助金を出し、市が主体となって市の取組みとして事業を実施している以上、交通事業者にも市の交通事業に対する理解と協力を頂き、必要なデータは提供してもらっています。取組みの問題点や課題を把握するための詳細な分析には、交通事業者からも積極的にデータを開示して頂く必要があります。

○事例のポイント

・乗り継ぎに伴う運賃増は、運行効率化と地域の公共交通を担う事業者としての役割を交通事業者に認識して頂き、交通事業者が負担することで合意した。
・交通事業者に市の取組みを理解して頂き、事業者が所有するデータの提供を受ける。

３．多様な運行形態の活用や様々な運行主体との連携に配慮することが必要

公共交通ネットワークを考える場合、乗り継ぎなど、様々な運行主体の連携が求められることが多い。

その場合、鉄道などの幹線交通の時刻を中心に、地域のバスのダイヤを調整するという考え方が中心だが、利用者の視点に立って乗り継ぎ情報、乗り継ぎ駅、乗り換え時間などを考慮した、乗り継ぎ利便性の向上を検討することも必要である。

モード間連携や、乗り継ぎ利用に対する留意点、工夫するポイントとして、連携相手との協力関係を構築することが重要である。

●具体的事例

○JR との連携により乗り継ぎ情報を PR し、市営快速バスの観光利用を推進
～千葉県南房総市～

図　JR 東日本千葉支社の観光パンフレット「小さな旅」

図　市営快速バス「うらら号」の PR チラシ
提供：南房総市企画政策課

◇市営快速バス「うらら号」とＪＲとの連携の場合、ＪＲ東日本千葉支社の協力を得て、パンフレット「小さな旅」で「快速バス『うらら号』でめぐる自由度満点の旅」と題した観光情報の紹介や、列車内での乗り換え案内アナウンスの実施など、積極的なＰＲを展開しました。その結果、2009 年 3 月の土日祝日における快速バス「うらら号」の利用者数は約 1,000 人に達するなど目に見える効果が現れています。

また、高速バスからの乗り継ぎ割引運賃の設定（100 円引き）や、運転免許返納者への運賃割引制度の制定などにも取組んでいます。

まずは負担が少ないちょっとした工夫から行っていくことが重要です。

図　市営快速バス「うらら号」
出典：南房総市ＨＰ

○事例のポイント

・ＪＲ東日本の観光情報パンフレットで、市営快速バスの運行情報や、市営快速バスを利用した観光情報を提供した。
・ＪＲ列車内の車内放送で、市営快速バスの乗り換え案内を実施した。
・上記施策の実施により市営快速バスの利用が促進された。

●具体的事例

○鉄道との乗り継ぎを考慮した自主運行バスのダイヤ設定により利便性を向上

～岐阜県恵那市～

◇恵那市では、明知鉄道と市が運行する自主運行バスの連携を検討する際に、主な利用パターン（高校生の通学利用、高齢者の通院利用、主婦の買い物利用）を想定したダイヤ設定を行いました。たとえば、高校生の利用が多い自主運行バス路線は、朝の通学時間帯に明知鉄道との接続を考慮したダイヤを設定し運行しています。

また、日常的な利用は頭打ちであることから、観光客の誘致も行っています。沿線のおすすめ観光ルートと乗り継ぎダイヤを紹介した「乗り継ぎマップ」の作成も行っています。

図　明知鉄道と恵那市自主運行バスの乗り継ぎマップ

提供：恵那市商工観光課

○事例のポイント

・主な利用パターン（高校生の通学利用、高齢者の通院利用、主婦の買い物利用）を想定し、鉄道と自主運行バスの乗り継ぎダイヤを設定した。たとえば、高校生の利用が多いバス路線は、朝の通学時間帯に鉄道との乗り継ぎを考慮したダイヤを設定することにより、通学利便性が向上した。

４．運賃収入以外に協賛金等を取入れるなどの工夫をしていくことも必要

広告などのスポンサーを集めるためには、積極的に営業に回ることだが、環境対策、地域の愛着度など、公共交通に関する取組みの意義を相手に理解・共感してもらうことが重要である。

啓発活動の内容としては、協賛金募集案内のチラシやホームページの作成、行政職員による企業廻りによる協力依頼などが考えられる。

企業や店舗、住民の協力内容としては、行政の活動を理解し、できることから積極的に協力することが考えられる。

協賛金等の導入への工夫、ポイントなどとしては、地元地域との既存のネットワークを有効に活用することなどが考えられる。

●具体的事例

○業務上のネットワークや地域イベントを活用し、協賛金を確保　～三重県松阪市～

◇松阪市では、地域公共交通を所管する部署が商工観光課であるということもあり、元来、企業や商業・工業関係者とのネットワークがあります。このネットワークを有効に活用して、商工観光課全職員（地域公共交通担当者以外の職員も含む）が「営業マン」に徹して企業廻りを展開し、「市といっしょにコミュニティバスを運行しよう」と働きかけることにより、協賛金を集めています。

職員は、いかに快く企業や住民の方々に出資して頂くかを考え、行動することが重要です。また、自治会の協力をとりつけることも重要です。

なお、平成 20 年度は 1,991 万円の協賛金を確保しました。

図　協賛企業の募集案内
出典：松阪市コミュニティ交通運行時刻表

◇ある自治会では地元で開催される祭りの際に、自主的に協賛金を募集する募金箱を設置するなどの協力を展開しています。集まる金額は微々たるものですが、そういった工夫や主体的な行動が非常に重要です。

図　自治会が発行した協賛金を募集するチラシ
提供：松阪市商工観光課

○事例のポイント

・業務上の既存のネットワークを活用し、担当課（商工観光課）職員による市内の企業廻りを展開した。「市といっしょにコミュニティバスを運行しよう」と働きかけることにより、協賛金を確保した（平成 20 年度は 1,991 万円）。
・地元の祭りで、自治会が自主的に協賛金を募集する募金箱を設置し、資金集めを展開するなど、行政の活動を理解し積極的な協力も実現している。

III-２-４　評価・分析

１．具体的に評価指標を設定することが必要

持続性ある地域公共交通の活性化等に関する取組みは、ＰＤＣＡの過程を繰り返し、改善・向上していくことが重要である。
そのために、適正に評価できる指標が必要である。
目標指標の設定の留意点として、なるべく具体的な評価指標を設定し、評価基準も明確にすることが重要である。
評価するための効果把握のポイントなどとして、利用者数などの需要サイドの評価に加え、適切なサービスが提供できているかという供給サイドの評価を行うことも考えられる。

●具体的事例

○具体的な評価指標と達成目標を設定し、実証運行の取組みを評価
○利用実態への対応状況を確認し、サービス供給側の問題を把握　　～茨城県古河市～

◇古河市では、デマンド交通の実証運行に際し、1 日あたりの平均利用者数を指標として設定しており、平成 20 年は達成目標 90 人に対し、実績値は 92.6 人であり、目標を達成しました。

具体的な数値の設定については、他の自治体のこれまでの実績を参考にしたほか、市民アンケート調査で把握した、タクシーやマイカー送迎からの利用転換意向、一週間の外出頻度等を踏まえ目標値を設定しました。なお、マイカーからの転換はないものとしており、少なめの目標設定としています。

◇また、1 日あたりの平均利用者数を指標として設定していますが、一方で、利用実態に即した輸送力が確保できているかを確認するため、一定期間、デマンド交通予約センターにおける電話受付状況を分析し、利用者の希望に沿った受付・配車ができているかを検証しています（曜日・時間帯別における予約の変更、予約受付不可状況を確認している）。

満車により予約が不可だった場合の対応として、利用希望時間をずらして受け付けた件数は、平成 20 年の 1 ヶ月間には 108 件でしたが平成 21 年の 1 ヶ月間には 137 件に増加しました。また、利用の取止めも 82 件から 92 件に増加しています。車両は 6 台から 7 台に増やしていますが対応しきれていない状況であり、原因を検証中です。

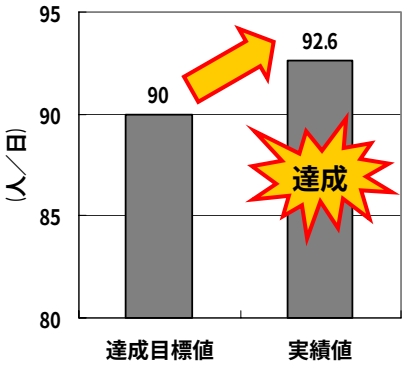


図　デマンド交通の日平均利用者数の目標達成状況
資料：古河市企画政策課

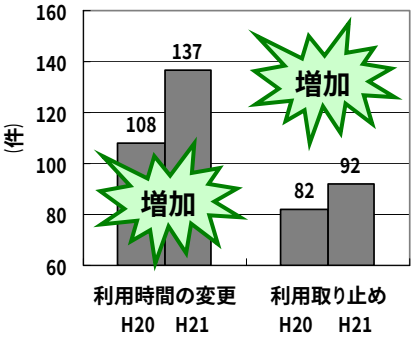


図　デマンド交通の利用変更件数と利用取止め件数
※各年とも 1 ヶ月間の実績
資料：古河市企画政策課

○事例のポイント

・デマンド交通の実証運行に際し、「1 日平均利用者数」を評価指標として設定。平成 20 年は、目標の 90 人に対して実績値が 92.6 人であり、目標を達成した。
・具体的に目標を設定し評価することにより、新たな問題に気付く“きっかけ”が生まれた。サービス供給側の問題として、満車により希望通りの予約が不可だった件数が、平成 21 年は増車したにもかかわらず増加しており、原因を検討している。

２．指標データの作成には、少ない予算で指標データを作成するなどの工夫も必要

指標は、個々の取組みを評価し、効果が不十分な場合に、その要因を把握できるもので、定期的に継続して評価できる指標が望ましい。そして、継続的に評価することを可能にするためにも、既存の統計データの活用などが必要である。

目標指標の設定の留意点としては、評価を継続しやすいよう、既存のデータを活用することや、入手しやすいデータを活用して評価することなどが考えられる。

データ入手のポイント等としては、取組みに協力している企業や事業者、役所内部の他部署が保有するデータの活用などが考えられる。

●具体的事例

○観光エージェントの協力を得て、データを入手し、目標値を設定

～宮崎県・熊本県西臼杵地域（高千穂町ほか）～

◇高千穂町では、アクセスが悪いにもかかわらず年間 150 万人の観光客が訪れる地域であることを鑑み、アクセス向上のため、熊本駅～熊本空港～高千穂町～延岡駅を結ぶ事業者路線バスに追加する形で、熊本空港～高千穂町間のシャトルバスの運行を開始しました（４便／日）。

◇具体的な目標指標の設定に際しては、1 便あたりの採算確保を基本的な考え方としており、平均乗車人員９人／便を目標に設定しました。

図　高千穂町から熊本空港へ向かう空港シャトルバス

資料：高千穂町企画観光課

目標値の設定に際しては、観光客に関する既存データと、ニーズ把握のためのアンケート調査をもとに検討しました。具体的には、熊本空港周辺のレンタカー利用者数をもとに、九州外からの観光客がどの程度バス利用へ転換するかという検討です。数値としては、144,000 台のレンタカー利用のうち、25%の観光利用を対象に、その 32.6%がシャトルバスへ転換するという需要を予測しました（事前に東京で実施したアンケート調査の結果を活用）。

◇データ入手は、観光エージェントの協力を得て、エージェントからデータを入手しています。既存データの保有者と協力するという方法です。

○事例のポイント

・予算が少ない中でも、観光エージェントなど関係者からデータを入手し、アンケート調査の結果等も合わせ、シャトルバス利用者の目標値を設定（平均乗車人員９人／便）した。

●具体的事例

○市の他部署やバス運転手の協力を得て利用データを入手し、目標の達成状況を評価
～兵庫県豊岡市～

◇豊岡市では、コミュニティバスの実証運行について、平均乗車密度を指標として評価を行うこととし、「１人超／便」を、市として一定の支援を実施しコミュニティバスとしての形態の維持を図るべき最低の需要基準としました（小学生の登下校等特定目的の利用を除く）。

このほか、収支率も評価の基準としており、「25%以上」と設定しています。これは運賃収入の３倍までは市が負担することを示しており、25%を下回った場合は、25%に達するレベルに計画を見直す（運行回数の削減、運行区間の短縮等）というものです。

◇データ入手については、既存データの有効活用を考え、スクールバスの利用データは教育委員会から提供を受けました。また、バスの運転手に「実際に何人が利用したか」を記録してもらい、収入ベースではなく、乗車人員ベースでの利用実態の把握を行いました。

○事例のポイント

・関係する他部署（教育委員会）からスクールバスのデータを入手したり、バスの運転手に利用者数を記録してもらうなど、予算をかけずに利用実態を把握することにより、目標達成状況の評価を実施した。

３．目標が達成できなかったときには、その原因を分析し、改善に向けた取組みを行うことが必要

事業評価は、ＰＤＣＡを効果的に実施するために行うものであり、目標が達成できなかった場合でも、問題点の検証、改善による取組みが重要である。

目標指標の設定の留意点としては、地域の公共交通が抱える問題・課題から目標が導き出されていることが重要である。

評価と改善検討のポイントなどとしては、目標を達成できなかった原因の詳細な究明を行った上で、課題解決のための取組みを検討することが考えられる。

●具体的事例

○目標を達成できなかった原因を分析し対応策を講じた結果、利用者が増加

～福岡県前原市～

◇前原市では、九州大学が移転してきたのを契機に大学開校のインパクトを活かしたまちづくりと公共交通の活性化等の取組みを始めました。

具体的な目標・指標の設定に際しては、現在の前原市の公共交通が抱える問題点や課題を踏まえ（現状把握の重要性）、それらを解決するための手段（具体的な目標の設定）として、具体的な事業を行っており、さらに次に現在抱えている問題点・課題の改善が目標（ＰＤＣＡサイクル）となっています。

◇評価と改善検討のポイントは、目標を達成できなかった H20 のアンケート調査結果の分析を行い、「コミュニティバスの運行を知らない」「便数が少なくて不便」「ダイヤがあわない」といった回答が寄せられていることを把握し、主に以下の対応策を実施しました。

①「コミュニティバスの運行を知らない」
→バスのパンフレットを作成し、市内全戸、各駅、公民館等各施設、九州大学に配布してバスをＰＲ

②「便数が少なく不便」
→九大線に車両１台を加え、２台体制化。ダイヤを平成 20 年度の 18 便から 36 便へ倍増

③「ダイヤが合わない」
→アンケート結果からニーズを抽出し、大学の授業時間に合ったダイヤの見直し、最終便を遅い時間まで変更

図　前原市のコミュニティバス
提供：前原市経営企画課

以上の対策などを実施した結果、平成 21 年 4 月は、平成 20 年度の月平均利用者数の４倍の利用増がありました。

◇ニーズを把握するにあたっては、アンケート調査に工夫をしています。具体的には、利用時間の回答は自由回答とし、集計してグラフ化することで利用意向が大きい時間帯をきめ細かく把握しています。また、できるだけ自由意見にバスに対する意向を記入していただき、その中にある課題となるキーワードから真のニーズを把握しています。

改善検討には、きめ細かいＰＲ、真の移動ニーズを把握することが必要です。

○事例のポイント

・アンケート調査結果の分析から得られた問題点・課題の改善策として、パンフレットの作成によるＰＲ、増車による便数倍増、ニーズに対応したダイヤ見直しを行った結果、利用者が増加した。

利用者の利便性、運賃への抵抗の低減など、地域住民の移動ニーズとの整合性を、再度見直してみることも重要である。

事業評価の実施状況と判断に対する留意点としては、評価基準による評価を前提としながらも、数値に表れない定性的な側面も考慮した評価を実施することが考えられる。

評価に対する改善点の考え方としては、基準を達成しなかった原因を見極めた上で、基準達成のために必要な見直しを進めることが考えられる。

●具体的事例

○具体的な政策手段の見直し基準を設定し、改善に向けた取組みを実施

～栃木県佐野市～

◇佐野市では、「１便あたり４人の乗車」を目標としていますが、平成 20 年度の取組みにおいては「１便あたり 2.3 人」にとどまり、目標は達成できませんでした。

また、運行計画の見直し基準も設けており、平均乗車密度（バスに乗っている人数の全線での平均）が１人／㎞以下になった場合、政策手段の見直しを行うこととしています（廃止の検討も含む）。

見直しは以下の３回にわたって行うこととしています。

１回目：路線、運行頻度の見直し（ダイヤ見直し、デマンド運行の導入など）

２回目：路線、運行頻度のほか、使用車両の小型化なども検討（乗合タクシーの導入など）

３回目：２回の見直し実施後も基準を下回った場合には、廃止も含めて地域住民と検討

図　佐野市のコミュニティバス「さーのって号」
提供：佐野市交通生活課

しかし、乗車密度の基準値は定めていますが、基準値を下回ったからといって即廃止というわけではなく、数値に表れない定性的な指標による評価もあわせて行うことが必要と考えており、市民への配慮も必要不可欠であると考えています。廃止を含めた判断については、定量、定性の両面から法定協議会において協議を行っています。

◇評価に対する改善点の考え方は、利用状況の把握を行い、指標値を算出した上で、上記見直し基準に照らし達成状況の評価を行い、改善点を検討していきます。見直しの第１段階として、市民ニーズを反映した市内バス路線の全面的なダイヤ改正を実施しました。

○事例のポイント

・運行計画の見直し基準（１人／㎞）を下回った場合、３回にわたって、路線、運行形態、運行頻度、使用車両等の見直しを実施する。

観光客のように利用者ターゲットが明確な場合、ターゲットが観光の情報入手をする所で情報提供を行うなど、効果的な情報提供を検討することも必要である。

空港シャトルバス導入準備としては、関係事業者との十分な調整が考えられる。

情報提供に対する改善点としては、ターゲットの選定による効果的なＰＲ活動の展開が考えられる。

●具体的事例

○大都市圏にターゲットを絞って、空港シャトルバスのＰＲを展開

～宮崎県・熊本県西臼杵地域（高千穂町ほか）～

◇高千穂町では、熊本空港までのシャトルバスを導入するにあたり、同じ経路にサービスしている既存バス路線の障害とならないよう、空港以外では乗降制限を行うこととしました。

◇また、関係事業者との調整は、宮崎県と熊本県の交通事業者が重複するルートを持っているため、両者の話を十分聞いて、シャトルバスのサービスのあり方を検討しました。今回の場合、シャトルバスに関する取組みのきっかけから運行開始まで短時間で可能だったのは、既存路線が存在していたため、調整について話が通りやすいということもありました。

◇「乗車人員９人／便」を目標に始めた空港シャトルバスの実証運行でしたが、平成 20 年 10～12 月実績は２人／便、収支率も 19%にとどまっており、目標は達成できませんでした。事業の周知不足が課題であると認識していますが、情報提供に際しては、ターゲットの選定が重要です。高千穂町の場合は、大都市圏からの観光客にターゲットを絞ってＰＲを展開する必要があるとの判断から、３回にわたり、首都圏からの観光ツアー商品を検討してもらうよう旅行会社へＰＲ活動を行いました。

図　旅行会社へのＰＲのための会議の様子
提供：高千穂町企画観光課

○事例のポイント

・目標（空港シャトルバス乗車人員９人／便）を達成できなかった原因として、シャトルバスに関する情報の周知が不足しているとの課題認識に立ち、大都市圏にターゲットを絞り観光客誘致のためのＰＲ活動を３回にわたって実施した。

４．地域公共交通活性化・再生総合事業を３カ年実施した後、交通事業を継続するために、住民や利用者を巻き込んでいくような取組みを展開することが必要

利用者のニーズを把握し、利用促進など様々なサービスの提供が必要である。

さらに、地域公共交通の経営状況、利用状況を地域住民に報告しつつ、常に住民に公共交通の実態を知ってもらうことが必要である。

事業を持続可能なものとするためのポイントとしては、住民を巻き込んだ取組みを展開し、総合事業による支援が終了した後もサービスを持続的に展開していける素地をつくることが考えられる。

地域と一体の事業継続に対する留意点、ポイントとしては、行政、事業者、住民の相互理解を深め、利用促進を図ることが考えられる。

●具体的事例

○マイバス意識を醸成するため、実証運行の状況を地域住民に周知　～兵庫県豊岡市～

◇豊岡市では、地域にマイバス意識を醸成するために、「今回の運行はあくまでも実証運行であり、利用者が少ない場合は本運行は行わない」ことを、住民に対しはっきりと説明することが重要であると考えています。そのため、利用状況は定期的に地域住民に知らせています。これにより、住民がバスをどう守っていけばよいかを考えるきっかけになります。

公共交通は、事業者、行政が運行に向けて努力する代わりに、運行したら住民も積極的に利用するという関係が成り立ってこそ運行が可能になるものと考えています。

◇豊岡市では、総合事業による支援がなくなった場合、現状のサービスを維持していくことは非常に厳しい状況です。

◇事業を継続させようとするなら、「地域みんなでバスを守っていこう」と行政が言い続け、住民に理解してもらうことが重要です。

○事例のポイント

・「実証運行の利用者が少ない場合は本運行へは移行しない」ことを、住民に対しはっきりと説明した上で、利用状況を地域住民に周知することにより、「住民自らの手でバスを守っていかなければならない」との意識を醸成した。

Ⅳ．調査のまとめ

「１．地域公共交通の活性化・再生の取組みに関する現状の把握」において、全国の市区町村へアンケート調査を行った結果、以下のような現状、ニーズおよび課題が把握できた。

・全国の市区町村において、地域公共交通の活性化等の取組みの重要性を理解し、総合事業の活用意向が高まりつつあるが、市区町村では、依然として人材不足の問題を抱えており、特に中山間地域においては、公共交通サービスの必要性を認識しつつも、人材不足や情報不足によって思うように取組めていない状況にある。

・一方、地域公共交通の活性化等の取組みを開始している市区町村をみると、有識者や類似実績を持つ市区町村へ相談しつつ進めている様子が伺える。ただし、多くの市区町村が、取組みの目標や評価指標を設定していない状況にあり、取組みの継続性に対して課題を抱えているものと考えられた。

・また、地域公共交通の活性化等の取組みに対して、国や県の情報提供は市区町村へ周知されているようだが、最近では地域公共交通への計画の立て方に対する情報が求められている。

以上より、地域公共交通活性化・再生総合事業の充実には、計画の策定や事後評価への取組みの観点から、以下のようなことへの取組みが求められる。

・地域公共交通活性化・再生への取組みには、主体的に取組む市区町村が『本来、市区町村のまちづくりにとってあるべき公共交通のすがた』という長期的視点を明確にする『ビジョン』が必要であり、その実現に向けた事業に対する『計画』が必要という２層の目標が必要となる。

・公共交通に関する取組みは、『目標の設定』、『問題の把握』、『計画の策定』、『評価・分析』という一連のプロセスのもと進めていくことが望ましく、そのときにも長期的視点と短期的視点からの検討が必要となる。

・そのため、事後評価は、上記の『ビジョン』と『計画』の２層に対して評価できる仕組みが必要となる。

・事後評価の評価者は、本来、地域公共交通を利用する住民であると考える。そのため、取組み主体である市区町村は、事後評価の場面で住民へ積極的にアピールしていく必要がある。

最後に、本調査では、地域公共交通は、『ビジョン』と『計画』の双方を踏まえ、一連の体系づけられたプロセスによって取組むことが必要と結論づけているが、一連のプロセスの体系については、ひとつの考え方を示したにとどまっており、今後、プロセス体系の構築を検討し、市区町村へわかりやすく情報提供することが望まれる。

以上