

○ 魅力ある乗合バス実現に向けた課題と取り組み

【別表】

| | 課題・問題点 | 解決への系口 | | | | |
|--|--|---|--|--|---|--|
| | | 事業者 | 都道府県 | 市町村 | 地域住民(利用者) | 国 |
| 1 全体 | ① 安全・安心な輸送の確保 | <ul style="list-style-type: none"> ・法令遵守(コンプライアンス)の徹底 ・デジタル・タコグラフ等、安全性向上に資するIT機器等の導入 ・乗務員の安全教育の強化 | | | | <ul style="list-style-type: none"> ・輸送の安全の確保(事後チェック体制の強化、監査の実効性向上) ・安全性向上のためのIT機器の導入促進 |
| | ② マイカーに対する優位性をアピールできるような付加価値(環境負荷の軽減、自動車事故防止、地域の足としての愛着、バリアフリー化、シームレス化等)の提供 | | <ul style="list-style-type: none"> ・バスの社会的必要性やメリットについてのアピール ・環境や事故防止、バリアフリー、シームレス(乗継円滑化)への取り組みの支援 ・利用者にマイカーから公共交通機関への利用転換を促すための取り組み | <ul style="list-style-type: none"> ・バスの社会的必要性やメリットについての理解 ・違法駐車の前自粛やバス優先の意識の醸成により、バスの走行環境の改善 | <ul style="list-style-type: none"> ・バスの社会的必要性やメリットについてのアピール ・環境問題、事故防止、バリアフリー化、シームレス化等の取り組みの支援 ・マイカーから公共交通機関への利用転換を促すための取り組み ・技術革新の支援 | |
| | | | <ul style="list-style-type: none"> 交通渋滞緩和のための関係者との連携強化等による走行環境の改善の取り組み | | | <ul style="list-style-type: none"> 交通渋滞緩和のための関係者との連携強化等による走行環境の改善の取り組み支援 |
| | | サービス内容やバスの利点に関する積極的な情報発信 | | | サービス水準やバス利用について利用者が選択しやすい情報を把握(情報受信) | バス事業者の質が地域におけるバスの質となっているため、事業者のサービス内容等を情報提供する仕組みを導入することでサービス向上を促進 |
| | ③ ライフスタイルの変化に対応したサービスの提供 | 商業施設の郊外化等のライフスタイルの変化に対応したルート、ダイヤ等の設定 | | | | |
| | ④ 地域の実情・ニーズに即した施設整備や創意工夫を活かした多様なサービスの提供 | <ul style="list-style-type: none"> ・地域のニーズに即した多様なサービスを提供するため、マーケティング分析及びそれに基づくマーケティング戦略の策定 ・乗務員を通じた利用者ニーズの把握とそれへの対応 | <ul style="list-style-type: none"> ・地域協議会の開催、参画、活用、地域住民(利用者)へのわかりやすい情報提供 | <ul style="list-style-type: none"> ・地域住民のニーズの把握 ・地域交通会議等の開催、参画、活用、地域住民(利用者)へのわかりやすい情報提供 | <ul style="list-style-type: none"> ・地域交通会議等への積極的な参加・提案 ・地域住民から望ましいバスサービスの提案 | <ul style="list-style-type: none"> 地域のニーズを反映する仕組み(地域協議会、地域交通会議等)の活用促進 |
| <ul style="list-style-type: none"> ・商業施設との提携等による新たなサービスの提供 ・バスの運行情報の販売や車内広告収入等運賃収入以外の収益改善の取り組み | | <ul style="list-style-type: none"> ・不採算であっても生活交通として必要な路線は地方公共団体・住民が維持すべきことの認識強化と住民への情報提供 | | 不採算であっても生活交通として必要な路線は地方公共団体・住民が維持すべきことの認識強化 | 乗合タクシー等新たな運行形態に対応した制度の検討 | |
| | 地方公共団体との連携によるパーク&バスライドやサイクル&バスライドによるマイカーや自転車との共存とそれによるバス利用の促進 | | パーク&バスライドやサイクル&バスライド等の促進のための支援 | | <ul style="list-style-type: none"> ・パーク&バスライドやサイクル&バスライド等の促進のための支援 ・各地の実態の把握・分析 ・成功事例の情報収集・情報発信(普及促進) | |
| ⑤ 利用者が利用しやすい(初心者にもわかりやすい)バスサービス・運行情報の提供 | <ul style="list-style-type: none"> ・運賃、経路、時刻表、バスロケ情報等の必要な情報をわかりやすく、かつ、アクセスしやすい方法で情報提供 ・バスICカードの共通化、地域内でのバス利用情報を複数事業者共同で提供するなど、事業者相互間の協力体制の整備 | <ul style="list-style-type: none"> ・地域の複数バス事業者のサービス内容について、わかりやすく、かつ、アクセスしやすい方法で情報提供(例:バスマップの作成、配布等) ・地域のバス事業者の協働体制の構築や情報提供の促進を図るための主導的な役割 ・バスロケ、共通バスICカード導入等への支援 | | | <ul style="list-style-type: none"> ・情報提供のあり方についてガイドライン等を提示するとともに、ガイドライン等普及利用促進 ・バスロケ、共通バスICカードの導入等の利用促進策の支援 | |
| ⑥ 乗務員の質の確保・向上 | <ul style="list-style-type: none"> ・誇りを持って仕事のできる魅力ある職場作り ・研修等の教育・指導の充実(安全運転、心のバリアフリー、外国語能力等の修得等による付加価値の形成) ・利用者に直接接する営業マンとしての自覚の醸成 | | | | <ul style="list-style-type: none"> 事業者により乗務員の指導監督が適切になされていることを確保 | |

| | 課題・問題点 | 解決への糸口 | | | | |
|----------------------|---|--|---|---|--|--|
| | | 事業者 | 都道府県 | 市町村 | 地域住民(利用者) | 国 |
| 2 多くの路線が黒字である地域 | ① 競争激化により、一時的な増便や値下げ競争が生じ、サービスの供給が不安定となるおそれ | 創意工夫を活かし、利用者ニーズに対応したサービス(系統、ダイヤ、乗降施設、車両)の提供 | | | | 健全な競争を促進し、不当な競争を抑制するような公平で透明な競争環境の整備(ターミナルや駅前広場、停留所の使用方法等) |
| | ② ターミナルや停留所、系統が錯綜して利用者にわかりにくくなる | サービス内容に関して、利用者に対してわかりやすくアクセスしやすい情報提供 | 国と連携し、地域の交通サービスについてわかりやすく比較しやすい情報を提供 | | | 地方公共団体と連携し、地域の交通サービスについてわかりやすく比較しやすい情報を提供 |
| 3 黒字路線と赤字路線が混在している地域 | ① 規制緩和後も内部補助によって生活交通路線の赤字を賄っているケースが多いため、黒字路線に他者が参入すると生活交通路線が維持できなくなる(しかしこのことが地域住民によく理解されていない) | 地域協議会、地域交通会議への参画等、関係者との意見交換・調整の実施 | | | ・不採算であっても生活交通として必要な路線は地方公共団体・住民が維持すべきことの認識強化 ・地域交通会議等への積極的な参加、提案 ・生活交通の確保について、地域住民から提言 | ・地方運輸局・支局の地方公共団体に対するコンサルタント・コーディネーター機能の向上 ・地方公共団体、住民に対して現状について情報提供し、理解を深める |
| | ② 採算性を前提としている路線バス(4条の乗合バス)と採算性度外視の地方公共団体が運営するコミュニティバス(21条許可等)とが連携もなく併存し、路線バスが撤退を余儀なくされるケースがある | ・地域協議会、地域交通会議への参画等、関係者との意見交換・調整の実施 | ・不採算であっても生活交通として必要な路線は地方公共団体・住民が維持すべきことの認識強化と住民への情報提供 ・地域協議会、地域交通会議等の開催、参加、活用、地域住民(利用者)へのわかりやすい情報提供 ・地域交通会議等の場を活用して、国と連携し、住民も参加した形で地域交通に関する中長期的な計画を作成 ・バス行政の専門家の育成 | | ・地域のバス交通について地域住民から提案 ・地域交通会議等への積極的な参加・提案 | ・地方運輸局・支局の地方公共団体に対するコンサルタント・コーディネーター機能の向上 ・地域のニーズを反映する仕組み(地域協議会、地域交通会議等)の活用促進 |
| | | ・地方公共団体との連携強化(整合性ある地域交通網の整備) ・連携することのメリットについて地方公共団体の理解促進 | | ・短期的には選択肢が多様となり利用者利便向上に資するよう見えるが、実際は非効率であり、結局は住民の利便に繋がらないことへの理解 ・地元バス事業者との連携による整合性ある地域交通網の整備 ・住民参加の環境整備 ・地域住民のニーズの把握 | 短期的には選択肢が多様となり利用者利便向上に資するよう見えるが、実際は非効率であり、結局は住民の利便に繋がらないことへの理解 | 複数サービス間での整合性を欠いた地域交通は、安定的なサービスを提供できないことについて、地方公共団体、住民の理解を得るための情報提供 |
| | | | | | | |
| 4 多くの路線が赤字である地域 | ① 生活交通の確保のため、地方公共団体が主導となって路線を維持する必要があるが、財源及び地域交通に関する専門知識・ノウハウが不足 | 生活交通路線維持のため、地方公共団体へ働きかけを強化(地財措置の活用、住民に対する路線の情報開示、利用促進の働きかけ等) | 不採算であっても生活交通として必要な路線は地方公共団体・住民が維持すべきことの認識強化と住民への情報提供 | | ・バスは地域で利用されなければ廃止されてしまうことへの理解 ・不採算であっても生活交通として必要な路線は地方公共団体・住民が維持すべきことの認識強化 | 地方運輸局・支局の地方公共団体に対するコンサルタント・コーディネーター機能の向上 |
| | ② 需要量にあった輸送手段の導入する上での人材・ノウハウの不足 | | ・地域協議会、地域交通会議等の開催、参画、活用、地域住民(利用者)へのわかりやすい情報提供 ・地域交通会議等の場を活用して、国と連携し、住民も参加した形で地域交通に関する中長期的な計画を作成 ・地域住民のニーズの把握 | | ・地域のニーズに即したバスサービスの提案・参画を行うことで「Myバス意識」を醸成 ・地域交通会議等への積極的な参加・提案 | 地域のニーズを反映する仕組み(地域協議会、地域交通会議等)の活用促進 |
| | | | ・バス行政の専門家の育成 ・地域におけるバスの取り組みや観光資源のPRの実施 | | | 生活交通路線維持についての財政支援 |
| | | | | ・住民参加の環境整備 ・住民と一体となったバス利用の促進活動の実施 | | 成功事例の情報収集・情報発信(普及促進) |