

交通政策審議会地域公共交通部会(13/10/28)

いつまでも安心して暮らしていける
地域を支える公共交通を
「つくり」「守り」「育てる」ために

地域公共交通プロフェッサー
名古屋大学大学院環境学研究科准教授

加藤 博和

kato@genv.nagoya-u.ac.jp

<http://orient.genv.nagoya-u.ac.jp/kato/bus/index.htm>

「おでかけ」環境整備は 持続可能な地域づくりの必須条件である！

- × 本当に、クルマに頼る社会・地域で大丈夫か？
 - + クルマが使えなければおでかけできないのは、人のみならず地球にもつめたい、寂しげな地域
- × 人口減少・高齢社会・・・Quality Of Life(QOL)確保が重要に
 - + QOLが低い地域は人口流出し、生き残れない
- × 交通システムが充実していることが、高いQOLの一条件
 - + だれでもある程度の移動サービスが享受できることで、社会参加機会が増え、地域が活性化
 - + クルマ社会では「まち」が形を失い、「いなか」の景観も破壊され、地域の魅力が失われる
- × 交通システムの整備は、都市・地域の生き残り戦略の一環として必要(都市計画、そして総合計画の重要な柱として)
 - + むしろ、自治体・地域にとってコントロール可能な「権利」
(「おでかけ」可能性の保証水準は、地域自ら決めるべき)
 - + ただし、従来の交通システムの温存を意味しない

地域公共交通政策に関する 現行制度体系への「好意的解釈」

- ◆ 地域公共交通活性化・再生法:競争力の高い基幹モード・結節点整備への支援
- ◆ 改正道路運送法:地域が支えうる支線・端末モード整備への支援と福祉交通政策ツールの確立
 - 現場の主導・参画による公共交通網再編が可能に
 - これら新しい仕組みを活かし、魅力的な地域づくりに資する交通計画・戦略を自由な発想で考える
- ◆ 「固定観念に満ちた現状を追認する場」でなく「自治体の公共交通・STS政策の合意と実現の場」としての4協議会
 - みんなが意識を共有し、生産的に議論する場
- ◆ 連携計画によって、地域間「アイデア」競争が活発化
 - より魅力的で持続可能な地域づくりのツールとして地域公共交通が位置付けられる

しかし、「やる気やスキルに左右される」(地方分権の宿命?)
「頑張ることへのインセンティブがない」「理念が欠如」

2012年10月12日。井笠鉄道(バス専業)「破綻」

- ◆ 再生でなく「清算」・・・銀行が公共交通を担保と見なさず
- ◆ 想定外・・・国の道路運送関連制度で対応できず
- ◆ なすすべなし・・・自治体、利用者・住民
 - 路線縮小はあったものの、
欠車・運休なく運行継続できたのは奇跡
 - しかし、モラルハザードもいいところ
何のために走らせなければならないのか、が欠落
 - 今後続発する？
(収支率5割。補助金で延命も、改善見られず)

現行の地域公共交通維持スキームではダメ

- ◆ 拡大再生産メカニズム・技術革新インセンティブなし
- ◆ 経営者・従業員のモチベーションも上がらない
 - なぜこんな体たらくなのか？

地域公共交通は「減びの道」に入った！

- ◆ **利用者減少が止まらない！**
 - ◆ **対応1:経費節減**
 - 既に極限。給与削減ばかりで従業員のやる気も出ない
 - 事業改善検討どころか、基本的な安全性や人員の確保に懸念(関越道事故はその結果)
 - ◆ **対応2:サービス切り下げ**
 - 利用者がますます減り、地域の評判も下がる悪循環に
- ◆ **一方で安全性やサービスレベルへの要求は強まるばかり！**
 - 公共交通の仕事は「やりたくない」「やれない」
利用者が減少しているのに、それをまかなう人員さえ確保できない状況に
 - 「担い手がいなくなること」による
地域公共交通の破綻が現実になりつつある

地域公共交通は 分かりにくいことで客を逃している ～モータリゼーション・少子化のせいにするな！～

- ◆ クルマは既に半自動時代
 - ◆ オートマで運転は楽
 - ◆ カーナビに従って運転すれば目的地に行ける
 - ◆ ITS推進で、事故防止も渋滞回避もエコドライブも進む
- ◆ それに比べ、いちいち調べないといけない公共交通は面倒極まりない
 - ◆ 鉄道でさえわかりにくいのに、バスではお手上げ
 - ◆ しかも劣等感を植え付けるサービスレベル(外でマイカーからの視線にさらされながらいつ来るかわからないバスを不安げに待つ。乗ってもどんどん抜かれていく)
- ◆ そもそも、案内が貧弱(分かりやすくする気がない?)
 - ◆ 一見さんお断り?
 - ◆ 「輸送」= ”乗せてやる“。クルマがなかった時代の発想
 - ◆ せっかく改善しても、利用者に伝わらなければ意味がない

路線バス・鉄道を「くるい」

- 澄んだ目で現場を見て固定観念にとらわれず現場を変える -

- ◆ お客様・地域のニーズに応えるコンテンツの提供
 - ◆ 見かけでなく本当のニーズとは？
 - ◆ 移動サービスを通じて地域に豊かさをもたらす
- ◆ お客様・地域に選んでいただけるサービスの提供
 - ◆ 少し高くても、待っても、こちらの方がよい、と納得させる
 - ◆ そのために「分かりやすく」「使いやすく」を徹底
 - ◆ 利用者が運賃を、自治体・地域が補助金や負担金を払う
気になるには何が必要かを考える
 - ◆ それが収益を、給料を高くすることにつながる

→ **これができる事業者は残っていけるし、
そんな事業者やそれをサポートできる自治体
ある地域も残っていける**

→ **どうすれば「くるい」できるのか？**

そもそも自治体は公共交通に 取り組む理由が分かっていない？

- ◆ 市町村が、市町村運営バス(コミュニティバス)路線の役割で重視する項目<中部運輸局調査、2009>
 - ◆ 1位:公共交通空白地対応
 - ◆ 2位:廃止代替対応
 - ◆ 3位:移動制約者対応、目的・機会確保対応
- 「公共交通空白地」「廃止代替」
 - …お客様を見ない、まさに供給者側の自己満足発想
- 「移動制約者」…発想はよいが、コミバスで対応できるか？
- 福祉とは、生活交通とは、住民が保証されるべき機会・QOLとはどのようなものがきちんと考えられていない？
- 公共交通の意味が、乗合交通の意義が分かっていない？
- だから、事後評価の段階になっても指標を思いつかない
- 死屍累々…

安直なデマンド交通導入は 公共交通政策を退化させる

- ◆ 空バスやムダな迂回がなくなり、経費が効率化
 - ◆ 需要に応じて走るので、サービスレベルが向上
- 本当か？
- ◆ そもそもそういう効果が出る場所は、もともと定時定路線のバスには不向きなところ(もともとつまづいていた)
 - ◆ デマンド導入は、利用が少なくても経費が減るので、改善する気がなくなる。つまり、政策検討が停止する
 - ◆ 本当に、その地域には、定時定路線にまとまるほどのニーズがないと確認したか？ あるいは、そういうニーズをつくり出す努力をしたか？
 - ◆ この問いかけをやめ、見かけの利用者数や補助額、収支率で公共交通を判断するようになったら、自治体に公共交通担当など不要(タクシー会社にやってもらえばよい)

都道府県のバス対策地域協議会は 法定協議会と同じしくみ・機能を持つのだが・・

<実態>

- ◆ 国の補助要件に合う路線を「地域間幹線計画(旧・3カ年計画)」にリストし、
国県補助 → **路線維持理由が不明確。各市町村・地区の想いと不整合**
→ **特に市町村や沿線住民のモラルハザードをもたらす**

<本来:2002年~現在>

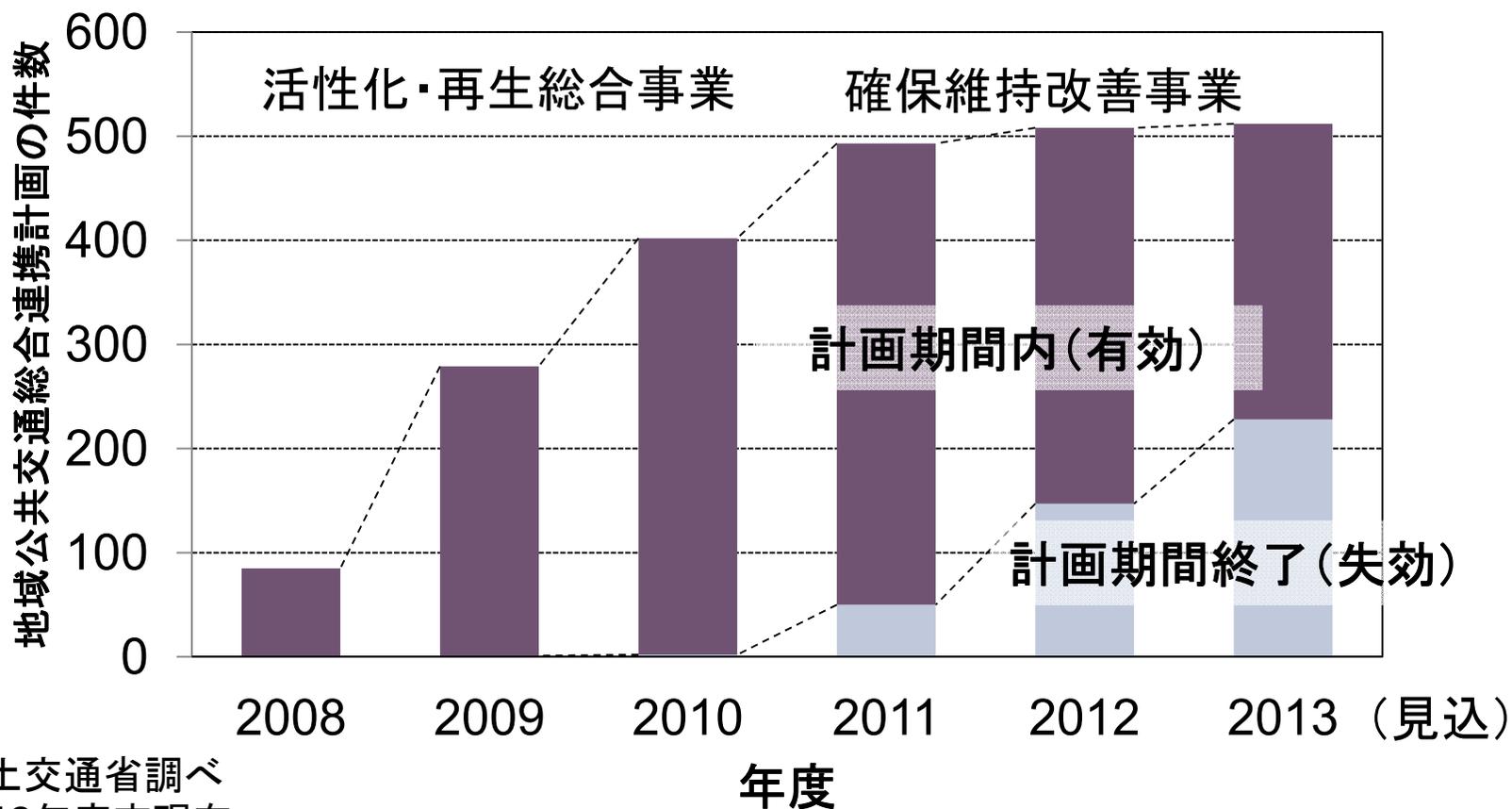
- ◆ 都道府県は「地域間幹線計画」で(国の補助要件を気にせず) 必要と考える
路線網を指定 → **連携計画に相当**
- ◆ 指定路線の維持・サービスレベル確保に対して、県単補助など支援措置特
別交付税措置<8割>)
- ◆ それが国の補助要件にも合えば、国が欠損の半額を補助してくれる(すなわ
ち、国県補助ではなく県国補助) → **地域間幹線補助に相当**
- ◆ 加えて、関係市町村も若干は負担が必要(モラルハザード解消)
「地域間幹線計画」は都道府県のバス政策実施の本丸
(国の基準に倣う必要なくポリシーもやる気もがないから活用できない?>)
ちゃんと議論すれば、地域間幹線を生まれ変わらせることが可能なはず

(詳細は、加藤博和、福本雅之:地方部における幹線路線バス再生方策検討に関する基礎的研究、
土木計画学研究・講演集No.36、2007.11)

地域公共交通総合連携計画って いつつくるの？ 今でしょ！

- ◆ **地域公共交通政策の「憲法」**
 - ◆ コミバス・デマンドだけでなく、路線バス・鉄道を含めた包括計画として策定すべき
 - ◆ 「戦略」「役割分担」「PDCA」
 - ◆ 生活交通NW計画（路線網のうち国庫補助対象のもの）、地域協働推進事業計画（MM・PR等）は連携計画の詳細計画として位置づけられる
 - ◆ 担当者の「遺言」（政策の継続性）
- ◆ **どう「連携」するかが書かれるべき**
 - ◆ 関係者間、モード・路線間、生活圏内の「連携」
→ **要するに「バラバラではダメ」**
- ◆ **「協議会」は連携計画をつくり実行していく組織**
 - ◆ 取締役会。全参画者の実質的取組が求められる
 - ◆ 現場委員（住民・利用者・運転者）をできるかぎり活性化する

地域公共交通総合連携計画の 策定・失効の状況(全国)



国土交通省調べ
2012年度末現在

やる気のあるところはフル活用。しかし・・・
金(国庫補助)の切れ目が縁の切れ目? 情けない・・・

あってはならない 「地域公共交通会議」「法定協議会」

1. 年間予定がなく開催が行き当たりぼったり
2. 協議事項があるときしか開かない
3. 事前に委員への資料配布をしない
4. 傍聴者がいない
5. 住民・利用者代表がしゃべらない(しゃべりやすくする工夫をしていない)
6. 開催通知や決定事項を実際の利用者に分かる形(停留所や車内など)で提示していない
7. コミバスやデマンドしか扱わない(事業者路線は話題にもしない)

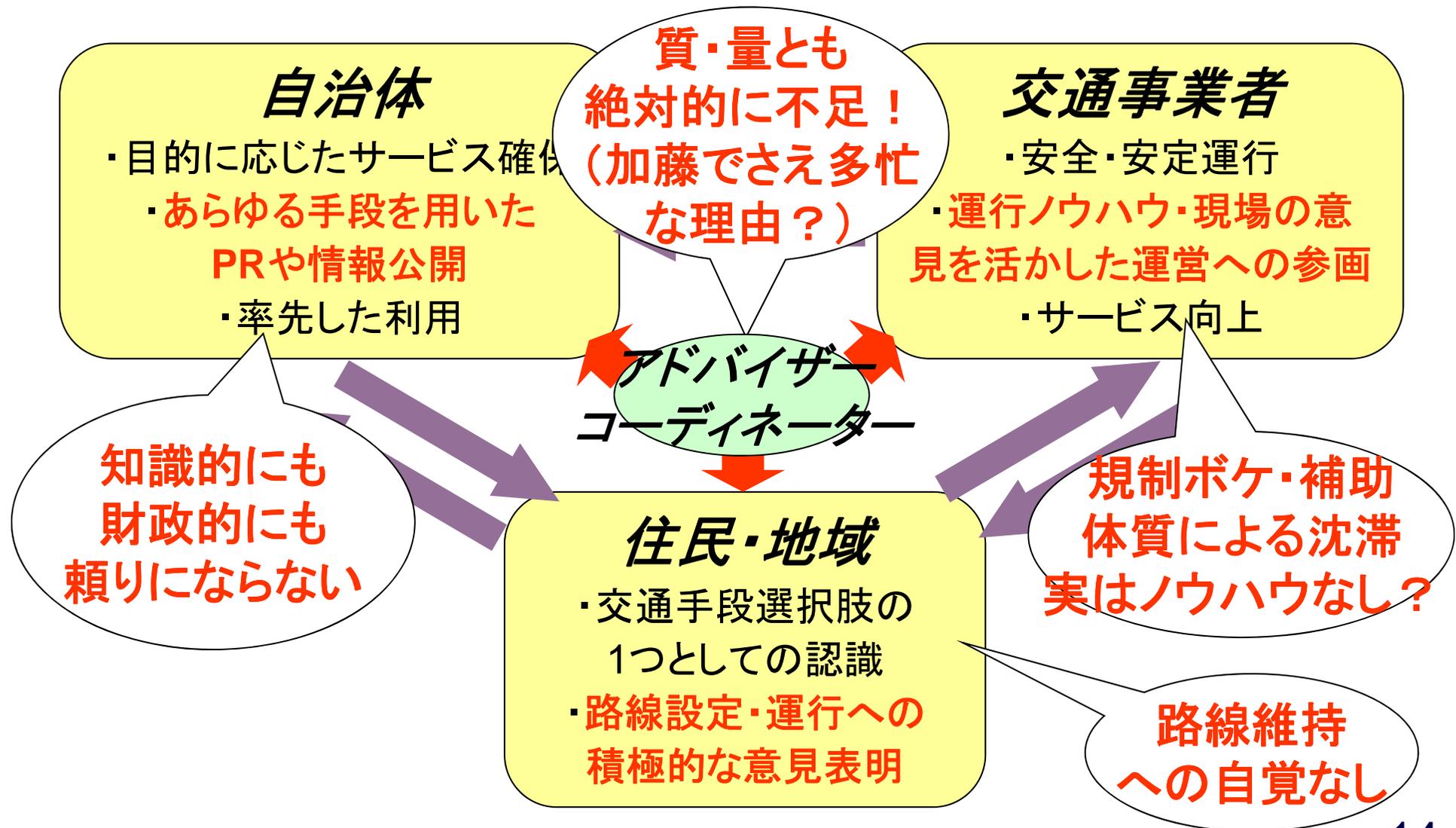
このくらいやっていなくて、
ステークホルダー会議など機能するわけがない

ここがヘンだよ バス事業「七不思議」

日本バス協会バス活性化シンポジウム(2003.9.25、赤坂プリンスホテル)

1. お客様を待たせることを当然と思っている
(しかも多くの場合、待つ環境は劣悪。劣等感さえ感じる)
 2. 遅れるのはしかたないとしても、お断りやおわびがあまりない
(嫌な気持ちになったお客様は二度と戻ってこない)
 3. 従業員の方が偉そうにしていることが多い
(中年男性の座ったままの応対は自然とそう見える。運転手とお客様との圧倒的な情報格差。お客様はドキドキしながら乗っている。営業所が「営業」所になっていない)
 4. 降りるまで値段が分からないことが多い
(回らないすし屋よりひどい。運賃が上がるたびにドキドキするスリルを味わう)
 5. お客様や現場の不満がほとんど改善されていない
(「言ってもムダ」状態。労働集約型産業の強みを生かせず)
 6. わざと隠しているのではないかと思うくらいPR下手
(「メニュー」であるはずの停留所掲示が見にくく分かりにくいのはなぜ。お客様は勝手に集まってくると思っている?)
 7. 社長が自社商品を使っていないことが多い
(競合他社どころか自社路線さえ説明できなくて恥ずかしくないのか?)
- ※ そして何よりも致命的なのは「普通の商売では考えられないことばかりなのに、バスの場合『これで当たり前』とみんなが思い込んでいる」こと
こんなことでは、地域公共交通の今日的役割が担えないのは当然

「三位一体」のパートナーシップが いい路線をつくり育てる、といっても...



主な地域公共交通プロデュース活動

- 分かりやすく、使いやすく、そしてお値打ちに -

- ◆ 情報提供
 - ◆ 東海3県(web)、岐阜ほか(配布マップ、案内板、停留所掲示、方向幕)
- ◆ 住民主導型交通立ち上げ
 - ◆ 生活バス四日市・徳島応神<自律型>、松阪<立候補型>
- ◆ 鉄道廃止代替交通確保
 - ◆ 岐阜600V、神岡(岐阜)、桃花台(愛知)、屋代(長野)
- ◆ 鉄道とバスの一体化
 - ◆ 明知鉄道(岐阜)
- ◆ 生活圏単位での公共交通再編
 - ◆ 北設楽郡(愛知)、南信州
- ◆ 路線バスとコミバスの一体化
 - ◆ 高山、一宮
- ◆ 路線バスと船の一体化
 - ◆ 鳥羽
- ◆ 公営交通の立て直し
 - ◆ 名古屋

- ◆ こういうことができる人をまったく育ててこなかった
- ◆ 大学・高専にも、国・自治体にも、ほとんどいないのが現状

課題

- ◆ 公共交通事業の財務改善
- ◆ 地域の「自覚」、自治体の「覚悟」を求める
- ◆ 関係主体間調整・連携、システム改善の段取り
- ◆ ネットワーク・インターモーダル思考
- ◆ 現場の状況を反映でき、現場のやる気が出る仕組み
- ◆ 情報提供、サービスレベルの底上げ
- ◆ 事務手続きの簡素・合理化
- ◆ データベースづくり

おでかけ環境の「調整」「組織化」 「公的補助」「コミバス運行」でない、自治体の新たな役割

・「おでかけ」確保戦略の確立

- 公共交通戦略:「地域の一体感」「住民のQOL向上」「訪問者の利便性確保」のためのネットワークづくり
- 福祉交通戦略:「移動制約者対応」の必要水準と方法の基準づくり
- 移動手段確保の「担い手」は問わない(いい担い手が出てくるしくみこそ「戦略」)

・交通ネットワークの維持発展

- 結節点整備(停留所、ターミナル、駅広、P&R・K&R)
- 共通運賃・共通案内等のソフト的シームレス化
- 事業者間の調整・連携の模索(新たな交通秩序の確立)

・各交通システムのサポート

- 「適材適所」となる運行手段のコンサルティング
- 「戦略」に適合する交通機関の公認・広報・案内
- 「担い手」となる事業者・NPO・住民組織の側面支援

「おでかけ品質」の保証

- 見た目に惑わされず、「地域にとって何が必要か？」を起点とし「何を提供しているか」を明確に示す公共交通デザイン-

- ◆ **定住**：「公共交通空白解消」(仕様)から「生活保障」(性能)へ
 - ◆ よくあるコンビニ・デマンドのような「とにかく各地をカバーしている」「走っていればよい」から脱却
 - ◆ 「この地域では、クルマがなくても最低限以上の生活はできる」と言える路線網デザイン・サービス水準
(例) 高校通学(部活)が可能、総合病院通院が可能、大規模商業施設・商店街での買物が可能、県庁まで日帰り可能、など
- ◆ **交流**：よく行くところへはだれにとってもスムーズで分かりやすい
 - ◆ 主要区間は早朝から深夜までそれほど待たず乗れ、一見さんでも容易に利用でき、運賃も分かりやすい、意外と速い(看板路線)
 - ◆ バス・電車通りを軸としたまちづくり、交流の促進、低炭素移動の実現
(例) 電車の始発・終電に対応し、7-21時は15分ヘッド運行、など

住民・利用者への「アウトカム」(PRのポイント)を
明確・明快にうたえるような公共交通網をつくりだす！

適材適所:組み合わせはいろいろ

- ◆ **車両** :鉄道・連節バスからベロタクシーまで
- ◆ **運行方式**:定時定路線から予約即応型ドアツードアまで
- ◆ **運営方式**:公営・民間事業者自主運営からNPO・住民組織運営まで(受委託による企画・運営と運行の分離もあり)

例えば・・・

- ◆ バス事業者が4人乗りタクシーによる定時定路線乗合運行
- ◆ NPO法人がバス車両を用いたミーティングポイントデマンド運行

「同じシステムで全域を埋めることが適当(公平)」ということはありません(全域が路線バス・コミバス・デマンド一色は普通ない)
メリハリがあつて当然
各地区の運行形式はバラバラでも、全体としてコーディネートされていることが必要(まるでパッチワーク)

公共交通確保維持改善 5つの鉄則

～答えは現場にある！現場にしかない！～

1. 目的の明確化

- ◆ 公共交通は持続可能なまち・人づくり、地球環境対応の手段
- ◆ 現場・利用者起点。公共交通担当者は「ライフスタイル・クリエイター」

2. 適材適所

- ◆ 固定観念に縛られず、地域の顕在・潜在ニーズを「澄んだ目」で見る
- ◆ 前例・迷信・外見・他地域の優良事例や自慢話に惑わされない

3. 一所懸命

- ◆ 地域の、地域による、地域のための「地産地消」型交通
- ◆ お願い型・評論型から参画型・自律型へ。担い手を生み出す

4. 組織化

- ◆ 場づくり：連携・協働、必要十分な構成、行動が生まれる仕掛け
- ◆ 方向性：調整（コーディネート）・企画・・・「戦略」確立が必要
- ◆ バラバラではダメ。ネットワークでないと機能しない

5. カイゼン

- ◆ 目的が明確であれば、評価基準も明確なはず
- ◆ 徹底して現場・利用者起点に立つことこそよりどころとなる
- ◆ 失敗を恐れるのではなく、対応を間違えないこと
- ◆ 国の制度も下から意見を出してアップデートしていくべき

骨子

-「やればできる」から「やる気にさせる」へ-

- ◆ **法定協議会の意味づけ・権限強化と事務合理化**
 - ◆ 国庫補助受給主体(対象拡大/用途自由化)
 - ◆ 連携計画、事業計画、国庫補助申請の連動(二法協議会)
- ◆ **都道府県協議会の法定協議会化**
 - ◆ 地域間幹線計画における都道府県・市町村の連携
 - ◆ 鉄道の位置づけとバス並み補助
 - ◆ 都市間高速バスの位置づけ
- ◆ **事業者と自治体の対等な関係づくり**
 - ◆ パートナーシップ契約(連携計画と連動)
- ◆ **モードフリーな制度(「おでかけサービス提供」業界の確立)**
 - ◆ モード(走っているか)でなくアウトカム(何を地域にもたらしているか)で補助・支援
 - ◆ タクシー(乗用事業としての)を公共交通として機能させる
 - ◆ 自家用有償運送制度を交通政策として位置づける

加藤博和

検索



公共交通戦略立案やコミバス・DRT導入、路線バス改編などに各地の現場でボランティア参加しています。

意識を共有できる方々とならどこへでも出かけて協力します！ ぜひ一緒に仕事しましょう！

東海3県の路線バス情報のページ

<http://orient.genv.nagoya-u.ac.jp/kato/bus/index.htm>

東海3県（愛知・岐阜・三重）の路線バス情報、特に、山間地域のバス・過疎バス・自治体運営バスなど、メジャーなメディアでは分からない情報を重点に提供

自治体と国の役割分担(私案)

- ◆ 活性化再生法4条の、各主体の「努力義務」がもっと知られる必要がある。特に自治体の自覚が薄い(2000・02年規制緩和でそうになっていたのだが・・)
- ◆ 事業法(あるいは交通政策基本法)において、国が「安全・安心」確保*、自治体が「利便」確保、という役割分担を明確にする必要
- ◆ 自治体が「利便」確保・向上のために主体的に行動する際の中心組織が各協議会(特に二法協議会)であると(交通政策基本法で?)位置づける必要

* 安心=生活のための最低限のレベルは確保されている
自家用有償運送は自治体に移譲可能となる見込み

地域公共交通総合連携計画について(私案)

- ◆ 自治体・生活圏レベルでの法定公共交通計画として重要。義務づけてもいいくらい
- ◆ また、法定協議会が計画の作成・実行主体であるという定義も明確で適切
- ◆ 一方現状では、総合事業の影響を受け、公共交通網の一部のみを対象にした計画が多い(生活交通NW計画で行うべき)



- ◆ 国庫補助要件を気にせず、自治体のやりたいことを素直に書く計画とする
- ◆ 生活交通NW計画は、協働推進事業計画と同様、連携計画の下位計画であることを明確にしてはどうか？
- ◆ 計画の事項について「PDCA」を入れてはどうか？ また、「路線・手段間」「主体間」の連携についても入れてはどうか？

(なお、略称「連携計画」では意味がわからないという声が多い)

協議組織の強化について(私案)

- ◆ 諮問機関でなく**実行組織**であることの意識共有を強める。特に**連携計画**において各主体の果たすべき役割と主体間の連携を必ず書き、協議会でそれを協議していただくようにする
- ◆ **現場の状況・意見が協議に活かされる仕組みを奨励**。そのためにも、利用者・(利用しない)住民はもとより、交通事業者・組合の参画は必須
- ◆ 二法協議会で協議会補助の場合、**NW計画を包括的なものとし、運送事業計画を連動させることができるようにする**(全路線を協議路線とする、国庫補助非対象路線もNW計画に書く)
- ◆ 自治体または事業者または利用者・地域団体が「**運送確保計画(必要性／対象者／対価／想定事業者<決まっていれば>)**」を提出し妥当性を協議できるしくみをつくる
- ◆ **対象者を限定しない無償路線も協議会で位置づけられるようにする**(停留所設置や国庫補助等の恩恵、有償路線との調整)
- ◆ 事業者選定は、協議会は直接行わない(当該事業者もいる場合が一般的なため)が、**選定ルールや契約方式は決める**

確保維持改善事業について(私案)

- ◆ 事業者が受給するにもかかわらず、「事業者にとって受給することに何のインセンティブもない」ことが問題
- ◆ フィーダー補助の要件が複雑。補助額が小さいわりに書類も手続きも面倒



- ◆ 国の役割「安全・安心」を確保する経費と位置づけ(最低限のサービス)
- ◆ したがって、(希望すれば)協議会への補助にすることが適切。特にフィーダー補助は一括交付金のようなものとすべき
- ◆ なるべく申請事務を簡易にする代わりに、協議会の活性化(PDCAサイクル)による路線網改善を重視する。そのため、協議会補助にするにあたっては、評価に必要なモニタリングの経費、事務局の経費を措置してはどうか？

地域間幹線補助と都道府県の役割(私案)

- ◆ 地域間幹線に該当するバス・鉄道・航路・航空路を(国庫補助要件にこだわらず)都道府県の連携計画で位置づけることを「義務」としてはどうか？
- ◆ その上で、都道府県バス協議会の法定協化とマルチモード化は必須
- ◆ 地域間幹線は、市町村協議会(を都道府県協議会の分科会と位置づけなくとも)における協議・認定を前提として、都道府県協議会で認定
- ◆ 補助受給は都道府県協議会か市町村協議会(複数市町村連合もあり)かを選択可に
- ◆ 国庫補助要件としては、通学・通院先確保や、ボーダーでの交通量を用いてはどうか？
- ◆ 地域間幹線に指定された鉄道への「バス並み」補助はあってよい。また、鉄道・船から高校・病院が遠い場合、そこへのアクセスバス<連絡運輸の場合>は「地域間幹線」として扱う

交通事業者の位置づけ(私案)

- ◆ 赤字前提の場合、株式会社組織でハードを全部持って運営するスキームは困難(資金繰りができない)
- ◆ 非営利法人・公益法人による運営、もしくは、ハード部分の勘定分離(公設民託は一例)によって税金・減価償却費を軽減 → 長期的には「運輸連合」「上下分離」?
- ◆ 現段階では公設民託は日本にはなじまない。従来は事業者が担ってきたサービス企画・運営機能を協議会に移管していく(それを協議会から事業者に委託する仕組みも可能)ことで実現可能に
- ◆ 事業者主導で自治体(協議会)が欠損補助するスキームも、自治体(協議会)主導で事業者が受託するスキームもよくない。
民・公対等の「パートナーシップ契約」を導入し、どこまでを公が持ち民が持つか決める

自家用有償運送の扱い(私案)

- ◆ 有償運送は緑ナンバーを原則とし、それではカバーできないサービスについて白ナンバーで確保する、という大原則
- ◆ 現在の3区分(市町村／福祉／過疎地)を再編し、「交通空白地運送」と「移動制約者運送」に整理
- ◆ 交通空白地運送は地域公共交通会議・法定協議会で協議、移動制約者運送は「移動制約者運送確保協議会」(運協を改組、現場がわかる人を入れる、事務局は交通関係)で協議
- ◆ 協議会では「利便」確保策を協議する原則を徹底
- ◆ 各協議会に、自治体または事業者または利用者・地域団体が「運送確保計画(必要性／対象者／対価／想定事業者<決まっていれば>)」を提出し妥当性を協議。必要性が認められればバス・タク事業でできるか検討(タク協議会でも検討し報告)し、できなければ原則認める。その観点から、対象者は大幅緩和
- ◆ 「安全安心」策は市町村(国、都道府県)の役割。担い手は市町村・NPO等のほか、地域の任意団体にも認めていく

事業計画のGISデータベース化(私案)

- ◆ 事業計画申請情報が電子化されていないため、申請事務に手間がかかり、しかもそれが事後に活用できない
- ◆ 事業計画申請内容をデータベース化、特に営業所・停留所・経路についてはGISに換装することで、バスマップ作成、ナビシステム活用、路線計画検討などに開放し、情報提供や利用促進・改善活動に貢献