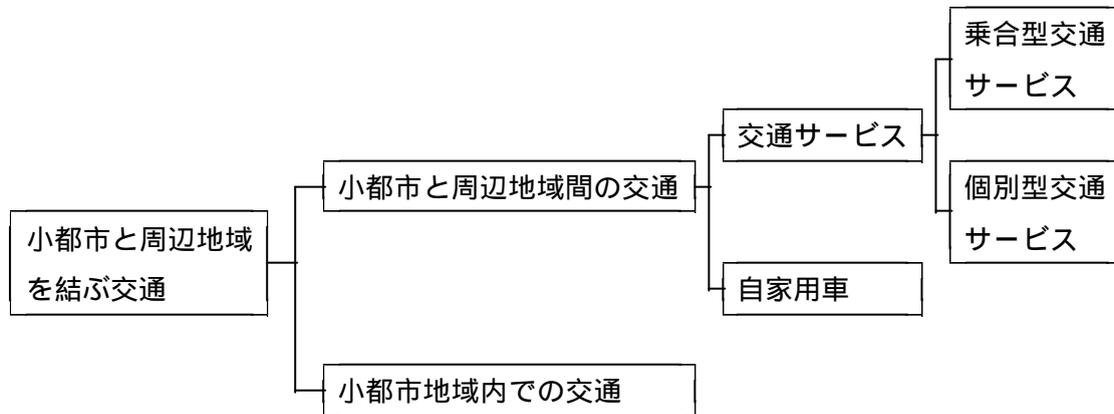


小都市と周辺地域を結ぶ交通施策

1. 検討分野の整理

小都市と周辺地域を結ぶ交通は、移動手段（鉄道・バス・タクシー等の交通サービス利用 / 自家用車利用）と移動区間（小都市と周辺地域間の移動 / 小都市地域内の移動）に着目すると、図4-1のように分類されます。以降では、この分野ごとについて施策を紹介したあと、都市計画、福祉、医療といった交通以外の施策分野における地域づくりとの連携の方向性、施策の実施に向けた推進体制のあり方と関係主体の役割分担について紹介します。

図4-1 小都市と周辺地域を結ぶ交通の分類



2. 小都市と周辺地域間の交通サービス利用に関する施策

(1) 乗合型交通サービス利用に関する施策

多様な主体の参画と住民参加の促進

平成13年度に予定される乗合バス事業の需給調整規制廃止後は、効率的な経営に向けた事業者の自助努力が求められる一方、事業者には不採算路線からの退出の自由が認められることになるため、地域に必要な交通サービスを維持・提供していくには、地方公共団体（市町村、都道府県）、地域住民、事業者等、地域にかかわる多様な主体が参画して取り組んでいくことが求められます。

【多様な主体の参画と住民参加の促進に関する施策】

地方公共団体等による自主運行バスの運営

住民による交通サービスの運営 / 住民による費用負担

民間事業者への業務委託

住民の送迎・相乗りの促進

- ・住民に最も身近な行政機関である市町村は、従来からの廃止路線代替バスの運行に加え、今後は新規の交通サービス提供も含め、総合的な見地から自主運行バスの導入を検討していくことが必要と考えられます。
- ・一方、自主運行バスのほとんどは、運賃収入だけでは運営費用を賄えず、行政の財政負担によって成り立っていることから、交通サービスの充実には財政上の制約があります。そこで、交通サービス提供の主な受益者となる地域住民においても、交通サービスの運営費用の一部を負担したり、あるいは自治会などの住民組織自体が交通サービスの運営主体となるなど、その参加を促進する必要があると考えられます。
- ・不採算路線における事業者の役割としては、市町村や地域住民の要請に応じて実際の交通サービスの運行を請け負うことが考えられます。その際には、交通事業のプロとして、市町村などに積極的な改善提案などを行っていくことが求められます。
- ・また、人口規模が少なく、乗合型の交通サービスが成立しないような地域においては、自家用車による地域住民の互助的な相乗りや送迎に頼らざるを得ない場合もあります。海外ではこれらを交通サービスの一部として認知し、促進している場合もあり、わが国でもその必要性やあり方について今後検討する必要があると考えられます。

(主要施策の概要)

地方公共団体等による自主運行バスの運営	
<p><導入のねらいと施策概要></p> <ul style="list-style-type: none"> ・廃止された民間事業者のバス路線を引き継いで廃止路線代替バスを運行したり、新たに乗合型の交通サービスを提供することにより、住民生活に不可欠な交通手段の確保、高齢者・身障者の社会参加促進、中心市街地活性化などを図る。なお、地方公共団体が地域密着型の交通サービスとして自主運行する、いわゆる「コミュニティバス」のうち、都市と周辺地域を結ぶ形態のものがこれに該当する。 <p><具体的な実施形態等></p> <ul style="list-style-type: none"> ・自主運行バス（乗合タクシー含む）を運営するには、表 4-1 に示す形態がある。有償の場合、道路運送法に基づく許可が必要となるが、これには自らが運行主体となる形態（80 条バス）とバス事業者が運行主体となる形態（21 条バス）がある。 ・地方公共団体が運行主体となる場合でも、有償・無償を問わず、実運行業務を事業者等に委託することが可能である。 ・自主運行バスの運行経費は、実負担額の 60 %（廃止路線代替バスの場合は車両購入費も含めて実負担額の 80 %）が特別交付税額の算定対象となる。 <p><実施時の留意点></p> <ul style="list-style-type: none"> ・交通事業者が運営する既存の乗合バスやタクシーへの影響を十分考慮し、これらの事業活動を妨げないように配慮することが必要であることに加え、地域の交通体系全般における位置づけを考慮し、既存の交通サービスと併せて総体として最適な交通サービスが提供されるようなサービス内容とすることが求められる。 	

表4-1 自主運行バスの形態

運賃収受	運行主体	道路運送法に基づく許可	実運行業務	許可等の条件（注 1）
無償	市町村等	不要 （自家用運送）	市町村等直営 事業者等に委託	<ul style="list-style-type: none"> ・限定された地域住民等を無償で運送する場合 ・既存の乗合バス路線との競合がないか、競合があっても影響が軽微である
有償	市町村等 （注 2）	第 80 条第 1 項 （自家用自動車の有償運送）	市町村等直営 事業者等に委託	以下のいずれかを満たす <ul style="list-style-type: none"> ・廃止路線代替バス ・既存の乗合バス路線との競合がないか、競合があっても影響が軽微である、もしくは影響を及ぼさない
	事業者 （注 3）	第 21 条第 2 項 （貸切事業者の乗合運送）	事業者	

注 1) いずれも過疎地域や一部の都市地域などの交通空白地帯での運行であることが条件。

注 2) 主に都市部において、地方公共団体がいわゆる公営交通として運営しているバスは、道路運送法第 4 条による免許を受けたバス事業者として運営するものであり、本表には該当しない。

注 3) 乗合バス事業者が道路運送法第 4 条に基づいて運行主体となることも可能。

乗合タクシーの場合、事業者は貸切事業免許を取得の上、同法第 21 条を適用。

住民による交通サービスの運営 / 住民による費用負担

< 導入のねらいと施策概要 >

- ・地域住民自らが、交通サービスの運営主体となったり、交通サービス提供にかかる費用の一部を一律的に負担することにより、地域住民が自らの問題として関心を深め、本当に必要な交通サービスのみを提供することが可能となりやすい。

< 具体的な実施形態等 >

- ・地域住民が交通サービスを運営する場合、自治会、協議会等の住民組織が運営主体となり、実際の運行は交通事業者に外部委託することが考えられる。
- ・地域住民による費用負担の方法として、各世帯ごとに年間もしくは月間等の負担額を決定し、負担金もしくは回数券の購入といった形態で負担することが考えられる。
- ・運賃収入や地域住民による負担金収入で費用を賄いきれない場合、市町村が運営主体となる自治会等に対して間接的な費用負担を行うことが想定される。

< 実施時の留意点 >

- ・既存事業者への影響や総体として最適な交通サービスを提供することについて、必要に応じて市町村等が助言・調整等を行うことが求められる。
- ・交通サービスの運営や費用負担に対する住民の合意形成や実際の負担金徴収にあたっては、自治会長、区長等によるリーダーシップの発揮が求められる。
- ・廃止路線代替バスへの移行時や新たな交通サービスの導入時には、住民の関心が高まり、合意が成立しやすいが、その後継続的に住民が負担の意識を持ち続けるためには、住民の参加する協議会を定期的を開催するなどの仕掛けづくりが求められる。

民間事業者への業務委託

< 導入のねらいと施策概要 >

- ・地方公共団体や地域住民が乗合型交通サービスを運営しようとする際、民間事業者に業務を委託し、その経営ノウハウや自助努力を活用することにより、交通サービス提供にかかる運営の効率化が期待される。

< 具体的な実施形態等 >

- ・道路運送法 21 条に基づき貸切バス事業者が運行主体となる形態、同法 4 条に基づき乗合バス事業者が運行主体となる形態、同法 80 条に基づき地方公共団体が運行主体となりながらも実運行業務やその一部を民間事業者に委託する形態といった多様な形態が考えられ、具体的な委託形態はケースバイケースで判断する必要がある。

< 実施時の留意点 >

- ・委託先の選定にあたっては、複数の事業者から運行計画や経費見積を提出させるなどして競争原理を一部導入し、業務の効率化を促進することも必要と考えられる。

交通サービスの提供形態の最適化、異分野連携の推進

人口の減少や自家用車の一層の普及に伴い、交通サービスの輸送需要拡大が望みにくい一方、高齢化の進展に伴い、高齢者にも利用しやすい車両・設備の導入が従来以上に求められるなど、交通サービスに対するニーズも多様化する中で、各地域の実情に応じ、使用車両、ルート・ダイヤ、運賃等、交通サービスの提供形態の最適化を図る必要があります。

また、交通分野だけでなく、教育、福祉、医療といった異なる分野との連携を図り、交通サービスの効率的な提供を促進していくことも有効と考えられます。

【交通サービスの提供形態の最適化、異分野連携の推進に関する施策】

バス路線網の再編

デマンド制、フリー乗降制の導入等運行形態の柔軟化

乗合タクシー・小型バス車両の導入

高齢者・身障者にも利用しやすい車両の導入

利用しやすい運賃体系の導入

異分野の交通サービスの統合

医療・福祉施設等の業務時間や地域住民の利用日・利用時間の調整

- ・交通サービスの提供形態の最適化として、具体的には、バス路線網の再編やデマンド制・フリー乗降制など運行形態の柔軟化、地域の交通需要に応じたバス車両の小型化や乗合タクシーへの切り替え、均一運賃制や長距離区間の運賃低減など利用しやすい運賃体系の導入といったことがあげられます。高齢者や身障者の利用を促進するという意味では、低床車両やスロープ付き車両など利用しやすい車両の導入も必要となります。
- ・異分野連携については、スクールバス、福祉バス、患者輸送バスなどと一般の乗合バスを統合したり、住民が病院への通院日を特定の曜日に合わせ、その曜日にのみバスや乗合タクシーを運行させることなどが想定されます。

(主要施策の概要)

バス路線網の再編

<導入のねらいと施策概要>

- ・バス路線網を地域の実情に応じて再編することにより、利用者のニーズに適切に対応することに加え、定時性向上や最適な車両の選択による効率性向上等が図られる。

<具体的な実施形態等>

- ・基本的にはバス路線網を幹線系統と支線系統に整理し、長距離路線は極力なくす方向で再編することにより、各路線の延長が短縮され、定時性が確保しやすくなり、また、幹線には大型バス、支線には小型バスやワゴンタクシーというように、輸送需要に応じた最適な車両の選択も可能となる。

<実施時の留意点>

- ・幹線系統と支線系統の接続をいかに円滑にできるかがポイントであり、ダイヤ（待ち時間の最小化）、運賃（ゾーン運賃、乗継割引等の導入）、ターミナル（待合室の設置等）、情報（乗り継ぎのわかりやすさ）の各面にわたる乗り継ぎ抵抗の軽減が求められる。
- ・小都市地域内ではターミナルのみならず、商店街・大規模小売店、総合病院、福祉施設等まで路線を延伸したり、迂回したりすることにより、都市内循環バスとしての機能を持たせる可能性についても検討する必要がある。

デマンド制、フリー乗降制の導入等運行形態の柔軟化

<導入のねらいと施策概要>

- ・定時・定路線型のサービスである乗合バス・乗合タクシーにおいて、デマンド制（需要に応じて路線を一部変更もしくは休止する）、フリー乗降制（指定区間ではバス停以外のどこでも乗降可能）の導入により、よりドアツードアに近いサービスを提供し、利便性の向上や運行の効率化を図る。

<具体的な実施形態等>

- ・デマンド制については、特に路線終端部をデマンド化することにより、当該区間の利用者がいないときに運転手の労働時間短縮や車両走行距離の短縮を実現できる。
- ・病院等の施設内に呼び出し装置を設置したり、インターネットや携帯電話のデータ通信機能等IT技術（Information Technology）を活用することにより、より柔軟性の高い運行体系を実現できる可能性が高まるものと考えられる。
- ・目的地を病院等に限定した交通サービスであれば、事前予約制の採用やIT技術の活用などにより、乗合型であっても各利用者宅を巡回し、ドアツードア型に近い交通サービスを提供することが十分可能と考えられる。

乗合タクシー・小型バス車両の導入

<導入のねらいと施策概要>

- ・地域の交通需要に応じて、乗車定員 10 人以下（運転手含む）のワゴンタクシーや乗車定員 11 ～ 20 人程度の小型バス車両を導入し、運行の効率化を図る。

<具体的な実施形態等>

- ・輸送需要の小さい地域において、需要に応じた小型車両を用いることにより、車両購入費や燃料・油脂費などの運行経費が削減されるほか、幅員の狭い道路にも乗り入れることが可能となるなどのメリットがある。
- ・乗合タクシーは、タクシー事業者が貸切事業免許を取得した上で、道路運送法第 21 条に基づく許可を得ることにより運行が可能である。また、普通二種免許で運転可能なことから、バスと比較して運転手確保が容易になる。

<実施時の留意点>

- ・乗車定員 11 ～ 20 人程度のバス車両は国内で市販されている車種が少なく、かえって車両費が高額となる場合もあることから、自動車メーカーにおいて、小型バス車両のさらなる開発・商品化が期待される。

高齢者・身障者にも利用しやすい車両の導入

<導入のねらいと施策概要>

- ・バス・乗合タクシー等の車両に、高齢者・身障者にも利用しやすい低床車両、リフト・スロープ付き車両等を導入する。

<具体的な実施形態等>

- ・リフト付車両は車両費が高価となることから、ノンステップバス、ワンステップバスにスロープを設置した車両の導入を促進していくことが現実的と考えられる。

<実施時の留意点>

- ・2000 年 5 月に成立した「高齢者、身体障害者等の公共交通機関を利用した移動の円滑化の促進に関する法律」（交通バリアフリー法）により、車両の新規導入の際には、バリアフリー基準への適合が義務づけられる（既存の車両については努力義務）。
- ・小型ノンステップバスの開発・導入は遅れていることから、事業者における導入促進に加え、自動車メーカーにおける積極的な開発・商品化が期待される。
- ・車いすの乗降にあたっては、バス停に十分な幅員のあること、車両床面との高低差が極力少ないことが求められ、こうした施設整備面での対応も併せて行うことが必要である。

利用しやすい運賃体系の導入

< 導入のねらいと施策概要 >

- ・均一運賃制の導入、短距離区間の運賃引き下げ、長距離区間における上限運賃制の導入、高齢者定期券の発売など、運賃体系を利用しやすいものとする事で、乗合バス・乗合タクシーの利用促進を図る。

< 具体的な実施形態等 >

- ・均一運賃制は一定のゾーン内で運賃を定額とするものであるが、運行区間がより広域に及ぶ場合には、いくつかのゾーンを設定し、ゾーン内や同一ゾーン間において運賃を定額とするゾーン制運賃の導入が考えられる。
- ・短距離区間の運賃引き下げについては、これまでバスを利用するには距離が近すぎて割高と考えられていた区間において、100円、150円といった運賃設定を行うことにより、バス利用者の増加が期待される。
- ・上限運賃制は、区間運賃に上限を設け、山間部等の運行距離の長い路線において、一定距離以上の区間の運賃を一定とすることにより、長距離利用者にとって運賃の高さが利用の制約とならないように配慮するものである。
- ・高齢者定期券は、高齢者のバス利用を促進するため、一般よりも割引率の高い定期券を発売するものである。

< 実施時の留意点 >

- ・利用者増加による増収よりも運賃の引き下げに伴う減収の方が大きければ、利便性の向上には寄与しても、事業採算性は悪化することとなるため、運賃改定に伴う効果・影響について十分に検討し、あるいは一定の試行期間を設けた上で、実施することが適当と考えられる。

異分野の交通サービスの統合

<導入のねらいと施策概要>

- ・乗合バス、スクールバス、福祉バスなど異なる行政目的により提供されている複数の交通サービスの連携を図り、サービスを統合・一体化することにより、運転手・車両等の資源を有効活用と利便性の向上が期待される。

<具体的な実施形態等>

- ・スクールバスについては、市町村が運営するスクールバスに限って、登下校等の利用に支障のないこと等を条件として、住民利用(スクールバスへの一般乗客の混乗、間合い使用による乗合バスの運行等)が認められている。なお、無償の場合は文部大臣への届出、有償の場合には文部大臣の承認および道路運送法第 80 条に基づく運輸大臣の許可が必要である。

<実施時の留意点>

- ・医療・福祉分野において国の補助を受けて購入した車両は、目的外使用が認められていない。
- ・複数の交通サービスを統合する際には、運転手等の人員削減を伴い、地域における雇用機会の減少が想定されるため、従来の運転手の退職時を契機とする等の配慮が求められる。

医療・福祉施設等の業務時間や地域住民の利用日・利用時間の調整

<導入のねらいと施策概要>

- ・病院・診療所等の医療施設や福祉施設等の業務時間と交通サービスの運行ルート・ダイヤを調整したり、これらの施設を利用する曜日・時間帯等を地域住民が調整することにより、交通サービスの輸送需要の拡大や集約化が期待される。

<具体的な実施形態等>

- ・鉄道や他のバス路線と接続する路線や複数の医療施設・福祉施設等を経由する路線においては、乗合バス等のルート・ダイヤを医療施設・福祉施設等の業務時間(診察開始時間等)に合わせるだけでなく、医療施設・福祉施設等に協力を求め、業務時間を調整することにより、効率的な運行ルート・ダイヤの設定が可能となる。
- ・これらの施設を利用する曜日・時間帯等を地域住民が調整し、これに合わせて乗合バス等の交通サービスの運行することにより、輸送需要を集約化し、交通サービスの提供に必要な輸送需要を確保することが可能となる。

<実施時の留意点>

- ・時間調整の対象となる医療施設・福祉施設や地域住民の合意形成と協力体制の構築が前提となる。

生活圏の広域化に対応した広域連携の推進

生活圏の広域化に伴い、通勤・通学のみならず、通院や買い物などのための市町村を超えた移動が活発になっていることから、複数の市町村によるダイヤ・運賃等の連携や、交通サービスの共同運営等、複数の市町村にまたがる広域連携を積極的に行っていくことが必要と考えられます。

【生活圏の広域化に対応した広域連携の推進に関する施策】

中心都市への乗り入れ

運行ダイヤ・運賃の連携

複数の市町村にわたる交通サービスに対する共同助成

／ 複数の市町村による共同運営

(主要施策の概要)

運行ダイヤ・運賃の連携

<導入のねらいと施策概要>

・幹線輸送（小都市と周辺地域を結ぶ路線）と支線輸送（小都市地域内の路線、周辺地域内の路線）等、複数の交通サービス間で、運行ルート・ダイヤの接続改善、乗継割引や共通運賃制の導入などの連携を行うことにより、乗り継ぎ抵抗の軽減による利便性向上と需要拡大が期待される。

<具体的な実施形態等>

・連携の対象となる複数の交通サービスは、バスを運行する市町村同士の場合のほか、鉄道事業者とバス事業者、幹線輸送を提供する民間バス事業者と支線輸送を提供する市町村というように、多様な形態が想定される。こうした中で、運行ルート・ダイヤの接続を改善し、乗り換えによる待ち時間を短縮するとともに、乗継割引や共通運賃制など運賃面での連携により、乗り継ぎによる運賃の割高感を緩和することが考えられる。

<実施時の留意点>

・運賃面の連携を行う際には、連携を行わない場合と比較して利用者1人あたりの運賃収入は減収となるため、それを上回る利用者増加の効果が得られるか、もしくはその減収分を地方公共団体や地域住民等の受益者が負担することが必要となる。

複数の市町村にわたる交通サービスに対する共同助成

<導入のねらいと施策概要>

- ・複数の市町村にまたがる交通サービス（民営乗合バス等）に対して、関係する市町村が共同して助成を行うことにより、圏域全体として必要な交通サービスの維持が図られる。

<具体的な実施形態等>

- ・従来より、複数の市町村にまたがる既存のバス路線に対して各市町村が助成金を分担拠出することが行われているが、さらに踏み込んだ連携として、複数の市町村が協議会等を設置し、広域的な観点から求められる交通サービスの水準を検討し、その実現を事業者に対して要求するとともに、そのために必要な費用を事業者に対して助成する形態が想定される。

<実施時の留意点>

- ・構成市町村間で交通サービスの提供に対する関心の温度差がある場合が多く、市町村間の合意形成が重要なポイントとなる。

<実施事例>

青森県津軽地域 28 市町村においては、バス路線維持のため「津軽地域路線バス維持協議会」を設置して住民の生活に必要な交通サービス水準（1日5往復）を検討した。これをシビルミニマム路線として当該地域の路線をカバーする事業者に対して維持資金を拠出し、路線バスの維持を図る取り組みを行っている。

複数の市町村による共同運営

<導入のねらいと施策概要>

- ・市町村による自主運行バスの運営を広域的に行うことが必要な場合において、複数の市町村が共同で交通サービスを運営する。

<具体的な実施形態等>

- ・関係する市町村において協議会（任意団体）等を設置し、これが運営主体となる形態や、一部事務組合や広域連合等の特別地方公共団体の業務の一つとして実施する形態が想定される。直営で運行業務を行うほか、実際の運行業務を民間事業者等に委託することも想定される。

<実施時の留意点>

- ・サービス内容の検討・決定や実際の運営・管理を行う必要があるため、共同助成と比較して、より緊密な連携と積極的な関与が必要となる。

交通サービスの利用・提供に対応した交通環境の整備

交通サービスに関する施策の実施にあたっては、交通サービス自体の充実・改善に加え、道路、駅・バス停等の交通環境整備も併せて進める必要があります。

<交通サービスの結節点となる鉄道駅やバスターミナルの整備>

- ・同一平面に乗り場を配置して垂直移動をなくしたり、乗り場同士を近接させて水平移動距離を短縮することにより物理的な乗り継ぎ抵抗を軽減したり、案内情報を充実させ、乗り継ぎをわかりやすくすることにより、心理的な乗り継ぎ抵抗を軽減すること
- ・段差の解消、エレベーター・エスカレーターの設置、誘導警告ブロックの設置、点字表示、音声ガイドによる案内等より、高齢者や身障者でも利用しやすい施設整備や情報提供等を行い、バリアフリー化を図ること

なお、「高齢者、身体障害者等の公共交通機関を利用した移動の円滑化の促進に関する法律」(交通バリアフリー法)により、鉄道駅等の旅客施設の新設・大改良の際、バリアフリー基準への適合が義務づけられることから(既存の施設については努力義務)、同法を遵守するとともに、整備にあたっては、今後同法に基づいて定められる支援措置等を活用することが有効と考えられます。

<バスターミナル以外の一般のバス停の整備>

- ・待合室、上屋、ベンチ等の設置による快適性の向上、バスロケーションシステム等による運行情報の提供、自転車駐車場の整備によるバス停へのアクセス性の向上等を行うこと
- ・ノンステップバス、スロープ付きバス等、高齢者・身障者にも利用しやすい車両の導入に合わせ、歩道の嵩上げによる段差縮小、歩道の幅員確保(車道側への張り出し等)による車いす乗降空間の確保等を行うこと

<バス走行環境の改善>

- ・バイパス等の道路整備による交通渋滞の緩和、交通規制によるバス走行空間の確保(バス専用・優先レーンの設置、一方通行化、トランジットモール化等)、交通管制によるバス走行の円滑化(バス優先信号システム等)等により、バス走行環境の改善を図ること

(2)個別型交通サービス利用に関する施策

移送サービス（乗合バス等への乗車が困難で、特別な対応が必要な人を対象とした基本的にドア・ツー・ドア型の交通サービス）については、社会福祉協議会、ボランティア、NPOの役割が重要性を増し、また、福祉分野との連携を強化することが重要と考えられます。

【小都市と周辺地域間の個別型交通サービス利用に関する施策】

多様な主体の参画

社会福祉協議会等による移送サービスの提供

民間事業者への委託

ボランティア、NPO法人の活用

介護タクシーの導入促進

交通サービスの多目的利用

移送サービスの多目的利用の検討

広域連携

市町村外へのサービス対象地域の拡大

複数の市町村等による共同運営

- ・タクシーなどの個別型交通サービスについては、特に移送サービスもしくはスペシャルトランスポートが主たる検討対象となります。
- ・基本的な考え方は乗合型交通サービスと重なる部分が多いと考えられますが、運営主体については、社会福祉協議会が中心的な役割を果たす場合が多くなると考えられます。また、サービスの提供にあたっては、ボランティアの活用に加え、今後はNPOの役割も拡大してくるものと考えられます。一方、タクシー事業者も介護タクシーという形で同じ分野へ積極的に進出してきており、地域の実情に応じた交通サービスの選択・調整が必要になってきます。
- ・また、乗合型交通サービスにおける異分野連携と同様、移送サービスにおいても、特定の福祉施設の送迎を対象としているサービスについて、買い物・通院等も含めた多目的利用の可能性を検討していくことが必要と考えられます。厚生省においても、国の補助対象事業において、移送サービス車両の有効活用について検討していくこととしており、その動向に留意する必要があります。
- ・広域連携について、社会福祉協議会が行う移送サービスは、市町村内のみをサービスの対象とする場合が多いことから、市町村外へのサービス対象の拡大や、複数の社会福祉協議会等による共同運営等により、総合病院への通院等、広域的な移送ニーズに対応していくことが必要と考えられます。

(主要施策の概要)

ボランティア、NPO法人の活用

<導入のねらいと施策概要>

- ・地方公共団体や社会福祉協議会が移送サービス等を提供する場合、運営費用削減や運転手確保等の観点から、ボランティアやNPO法人に業務を委託したり、ボランティアやNPO法人による移送サービスの提供を促進する。

<具体的な実施形態等>

- ・地方公共団体や社会福祉協議会が、運転手としてボランティアを活用したり、ボランティア団体やNPO法人に移送サービスの業務を委託する形態が考えられる。
- ・ボランティア団体やNPO法人が自ら移送サービスを提供している場合には、その活動を促進していくことが考えられる。

<実施時の留意点>

- ・事故等の発生時に備えた責任体制の明確化等の対応が必要である。

市町村外へのサービス対象地域の拡大 / 複数の市町村等による共同運営

<導入のねらいと施策概要>

- ・社会福祉協議会等が行う移送サービスについて、複数の市町村にまたがる地域にサービス対象を拡大したり、複数の市町村の社会福祉協議会等が共同で運営することにより、広域的な移動ニーズへの対応や運行の効率化が期待される。

<具体的な実施形態等>

- ・圏域の中心都市に立地する総合病院への通院等の広域的な移動ニーズに対応するため、社会福祉協議会等が行う移送サービスの対象地域を市町村外へ拡大する。
- ・あるいは、複数の市町村等による共同運営の形態として、関係市町村の社会福祉協議会等が共同で運営を行う形態、広域連合や一部事務組合等の特別地方公共団体等が運営を行う形態が想定される。

<実施時の留意点>

- ・広域的な移送サービスは車両・運転手の拘束時間が長くなり、利用の公平性が確保できなくなる可能性があるため、利用者に一定の費用負担を求めることが考えられる。
- ・介護保険制度の導入に伴って広域連合を設置した地域が多数存在することから、介護保険制度の運営との連携に配慮しつつ、適切なサービス運営形態を検討することが求められる。

3. 小都市と周辺地域間の自家用車利用に関する施策

自家用車利用に関する施策の方向性としては、高齢ドライバーの増加への対応と、自家用車利用全般にかかる問題点への対応が必要と考えられます。

< 高齢ドライバーの増加に伴う問題点への対応 >

高齢ドライバー増加への対応としては、加齢に伴う身体機能の低下に対応した、運転のしやすさや安全性の確保、交通サービス等の充実による自家用車からの利用転換の促進という方向が想定されます。このうち、運転のしやすさや安全性の確保については、

- ・ 加齢に伴う運動能力の低下に対応し、操作系を手元に集中させるなどして高齢者が運転しやすいように配慮した開発中の「シルバービークル」(最高速度時速 30 km、普通免許要) など、高齢者が運転しやすく安全性の高い自動車の開発および普及促進
- ・ 交通信号や道路標識の大型化、現在開発が進められている ITS の活用による交通安全性の向上等、高齢ドライバーが運転しやすく、安全性の高い道路環境の整備

を進めていくことが期待されます。

< 自家用車利用全般にかかる問題点への対応 >

自家用車利用全般にかかる問題点への対応としては、

- ・ 市街地中心部や市街地流入部の交通渋滞の緩和に向けた、バイパス等の道路整備、市街地中心部におけるゾーンシステムの導入、トランジットモール化等、施設整備・運用の両面における道路環境の整備
- ・ 路外駐車場の整備、道路の一方通行化などにより捻出した道路空間を活用した駐車スペースの確保、週末における官公庁等の駐車場の一時利用駐車場としての活用等、小都市地域内における駐車空間の確保

といった取り組みが想定されます。

また、41 ページに記したように、人口規模が少なく、乗合型の交通サービスが成立しないような地域においては、自家用車による地域住民の互助的な相乗りや送迎に頼らざるを得ない場合もあります。海外ではこれらを交通サービスの一部として認知し、促進している場合もあり、わが国でもその必要性やあり方について今後検討する必要があると考えられます。

4. 小都市地域内での移動に関する施策

小都市地域（いわゆる中心市街地）内での移動に関する施策の方向性として、小都市地域内での交通サービス・歩行補助手段の提供、小都市と周辺地域間の交通サービスとの連携、徒歩や歩行補助手段に対応した交通環境の整備が考えられます。

【小都市地域内での交通サービス・歩行補助手段の提供に関する施策】

都市内循環バスの運行

レンタル電動スクーター（タウンモビリティ）

レンタサイクル

レンタルシルバービークル

<交通サービス・歩行補助手段の提供>

- ・小都市地域内での移動手段として、地方公共団体、商店街、商工会議所等が、小都市地域の空間的な広がりや地理的条件（勾配・積雪等の状況）、各個人の身体機能の状況などに応じて、都市内循環バスを運行したり、タウンモビリティ（電動スクーター等の貸出サービス）やレンタサイクル等の歩行補助手段を提供していくことが考えられます。
- ・いずれの場合においても、小都市と周辺地域間を結ぶ移動手段との連携を円滑化することが重要です。

<小都市と周辺地域間の交通サービスとの連携>

- ・小都市と周辺地域間の交通と小都市地域内での交通の連携を図る手段として、端末交通機関としての自転車を各種交通サービスの車両に積載可能とすることが考えられます。具体的には、サイクルトレイン、自転車バス、自転車タクシーの導入により、小都市地域内での移動手段および周辺地域のバス停等～自宅間の移動手段として活用できるようにすることで、利便性の向上が期待されます。

<徒歩や歩行補助手段に対応した交通環境の整備>

- ・小都市地域内での移動手段の提供にあたっては、歩行環境の整備（歩道拡幅、段差解消等）、自転車走行環境の整備（自転車道路・自転車通行帯の整備等）、自動車の流入抑制（一方通行規制、ゾーン規制、ボンネルフ化、トランジットモール化等）等により、徒歩や歩行補助手段による移動環境や都市内循環バスの走行環境を改善と併せて取り組んでいくことが求められます。また、小都市地域の来訪者が、休憩や待合いに利用したり、都市内の商店街・病院・公共施設等の情報を入手あるいは発信したりする場として、都市中心部に休憩・待合・乗継・情報受発信の拠点を設置することも有効と考えられます。

(主要施策の概要)

都市内循環バスの運行

<導入のねらいと施策概要>

- ・小都市地域内の移動手段として、地方公共団体・交通事業者・民間団体（商店街、商工会議所等）等が乗合バスを運行する。なお、地方公共団体が地域密着型の交通サービスとして自主運行する、いわゆる「コミュニティバス」のうち、都市地域内を運行する形態のものがこれに該当する。

<具体的な実施形態等>

- ・運行ルートとして、鉄道駅・バスターミナル、商店街・大規模小売店、総合病院、福祉施設等を循環する路線の運行が想定される。また、運営主体については、地方公共団体・交通事業者のほか、商店街や総合病院等の施設も受益者となることから、地域の実情に応じてこれらが単独もしくは共同で運営にあたることが考えられる。

<実施時の留意点>

- ・小都市と周辺地域間を結ぶバス・鉄道等とのダイヤ・運賃・ターミナル・情報各面における連続性を高め、乗り継ぎ抵抗を軽減することが求められる。
- ・地方公共団体や民間団体等が運営主体となる場合には、交通事業者が運営する既存の乗合バスやタクシーへの影響を十分考慮し、これらの事業活動を妨げないようにする配慮が必要であることに加え、地域の交通体系全般における位置づけを考慮し、既存の交通サービスと併せて総体として最適な交通サービスが提供されるようなサービス内容とすることが求められる。

レンタル電動スクーターの導入（タウンモビリティ）

<導入のねらいと施策概要>

- ・主に小都市地域内での歩行補助手段として、電動スクーターの貸出を行う。

<具体的な実施形態等>

- ・中心市街地内に貸出拠点を設置し、電動スクーターの貸出・返却、充電を行う。拠点の設置場所は、鉄道駅・バスターミナルや駐車場に近接していることが望ましく、また、複数の拠点を設置し、乗り捨て可能とすることにより利便性が高まる。

<実施時の留意点>

- ・中心市街地がコンパクトにまとまった都市構造を有している都市において導入可能性が高く、中心市街地の構造・広さを考慮する必要がある。
- ・電動スクーターが走行しやすい歩道整備や交通規制等ハード・ソフト両面での支援施策、都市中心部までのアクセス改善（交通サービスの提供、駐車場整備等）も併せて行う必要がある。

5. 地域づくりとの連携の方向性

小都市と周辺地域を結ぶ交通は、さまざまな生活行動や事業活動に伴って発生するものであり、都市計画、福祉、医療、教育、商業といった各施策分野と密接な関係にあるため、交通施策の実施にあたっては、こうした地域づくりに関わる各施策分野との連携を図っていく必要があります。

< 高齢者等の外出機会を創出する地域活動の促進 >

高齢者・身障者等は、交通サービスを充実させることによって移動手段を提供するとともに、スポーツイベントや趣味教室の開催、集落活動の実施といった外出の契機となる地域活動を充実させることにより、より積極的に外出する習慣を持つようになる可能性があることから、こうした地域活動の促進施策と交通施策を連携して進めていくことにより、両者の相乗効果が発揮されることが期待されます。

< 他分野の施策との代替効果を踏まえた総合的な施策の推進 >

訪問診療や訪問介護等の提供にあたっては、それに携わる医師、介護士等が各世帯を巡回訪問するため、1日で訪問できる世帯数には制約があり、結果的に多大なコストを要することにもなります。こうしたサービスの提供を受けている人でも、移動手段さえ確保されれば自分で医療施設や福祉施設等を訪れ、診療や介護を受けることが可能な場合もあり、その場合、診療や介護を効率的に行えるため、交通サービスの提供に要する費用を考慮しても、全体として要するコストを削減できる可能性があります。このような交通サービスの提供による「代替効果」に着目し、複数の施策分野の費用対効果を分野横断的に考慮する考え方（クロス・セクター・ベネフィット）に基づき、総合的な観点から最適な地域施策を検討・選択していくことが期待されます。

< 交通サービスを利用しやすい都市構造に向けた都市計画の推進 >

医療施設、福祉施設、商店街等の交通サービス利用者の主な目的先が相互に近接したり、1つの線上に立地していれば、路線バス等の交通サービスの需要が1路線に集中するため、効率的に運行することができます。集落についても、住宅が集中して集落を形成し、さらに複数の集落が1つの線上に分布していれば、同様な効果が期待されます。また、中心市街地内の街路整備においては、メインストリートへの自動車の流入を制限し、これに並行する裏通りに駐車場を計画的に整備していくことで、交通流の整流化が図られます。

こうしたことから、公共施設や商業施設、住宅等が集中するような立地誘導を行ったり、面的ではなく線的な構造を有する都市構造としていくなど、長期的な観点から交通サービスの提供を睨んだ都市計画、地域整備を行っていくことが有効と考えられます。

6. 交通施策の実施に向けた推進体制と関係主体に求められる役割

(1) 交通施策の実施に向けた推進体制のあり方

地域交通に関係する多様な主体間の調整組織の設置

交通施策の実施にあたっては、地域交通の関係者（市町村、都道府県、交通事業者、地域住民等）が協議する場を常設することにより、継続的に地域の交通問題について協議・調整を行い、総合的な交通政策を立案・推進していくことが望まれます。

広域的な連携体制の構築

生活圏の広域化が進んだ現在、生活や業務に伴って発生する交通が一市町村内でとどまることはなく、で述べた調整組織の設置にあたっては、複数の市町村を含む圏域（例えば小都市とその周辺地域）を単位とすることが望まれます。

市町村における取り組み体制の整備

乗合バス事業の需給調整規制が廃止されると、地域交通の政策主体として市町村の役割は飛躍的に大きくなり、各市町村においては、交通政策担当者の設置とともに、交通に関する各分野の担当部局が緊密に連携できる体制の構築が期待されます。

住民参加を促進する仕組みづくり

地域住民が交通に対する関心を強く持ち、行政や事業者に要求するばかりでなく、地域に本当に必要な交通施策を負担の意識とともに検討し、その実現に積極的に協力・参加していくようにするためには、住民によるワーキンググループ、協議会等、住民が継続して参加意識を持てるような仕組みを構築していくことが期待されます。

めざすべき交通体系および交通サービス水準についての合意形成

地域の望ましい交通体系やめざすべき交通サービスの水準によって、多数の交通施策の中から何を優先して実施するのか、それに要する費用がどれくらいなのか、といった点が異なってくることから、に述べた調整組織においては、こうした選択肢についての合意形成を図り、各主体が連携して施策を実施していくための土壌を醸成していくことが期待されます。

社会実験・試行導入の推進

交通施策の実施にあたっては、社会実験を行ったり、数ヶ月間に期間を限って試行導入を行い、アンケートやモニター等を通じて効果を検証しつつ、少しずつ修正を加えることにより、最適な施策実施のあり方（サービス内容、運賃設定等）を模索していくことが有効と考えられます。

(2)関係主体に求められる役割

交通施策を実現していくためには、以下に示すように、各関係主体がそれぞれを役割を認識し、相互に連携を図りながら積極的にその役割を果たしていくことが求められます。

市町村

- ・ 地域に必要な交通サービスおよび地域の交通体系の将来像の検討
- ・ 民間事業者等における交通サービス提供の支援
- ・ 民間事業者等によって提供されない、地域に必要な交通サービスの提供
- ・ 交通サービスや自家用車等がその長所を十分に発揮できる交通環境の整備
- ・ 地域交通に関する各関係主体間の調整

交通事業者

- ・ 事業活動の創意工夫を通じた、安全で利便性が高く、より安価な交通サービスの提供
- ・ 市町村等が運営する交通サービスの実運営業務、市町村等への積極的な改善提案

地域住民

- ・ 行政や交通事業者に対する交通ニーズの発信
- ・ 利用者としての立場から具体的な改善提案、サービス提供に要する費用の一部負担、サービス提供主体への参画等による、交通施策の実現に向けた取り組みへの積極的な参加

関連事業者（商店街、病院・診療所、福祉施設等）

- ・ 利用者増加等の受益に応じた負担等による、交通施策の実現に向けた取り組みへの協力
- ・ 商業、医療、福祉等それぞれの分野における取り組みにおける交通施策との連携

都道府県

- ・ 複数の市町村にわたる広域連携の実現に向けた調整
- ・ 各地域における取り組み方向についての指導・助言
- ・ 地域の交通施策実現に向けた財政的支援

国

- ・ 地域が主体的に交通施策に取り組みやすい事業制度や補助制度等の整備・改善
- ・ 各地域における取り組み方向を示唆する国内外の先進事例等の収集等を通じた情報発信
- ・ 中央省庁再編（平成 13 年 1 月）を契機とした各施策間の連携強化と総合的な施策展開

車両メーカー

- ・ 小型ノンステップバス、一般の小型バスとタクシーの中間に位置する乗車定員 11 ～ 20 人程度の超小型バス、高齢者向け自動車等の技術開発、商品化の推進と普及促進