

バス事業者

ヒアリング対象法人：札幌ターミナルビル株式会社(札幌駅バスターミナル管理者)	
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	・乗場案内に人を配置して案内を行っているところ。 ・案内表示を設置しているものの、乗継利便の向上のためには改善の余地ありと認識。 ・バスターミナルの施設能力は限界であるものの、新規利用の話もなく、ここ数年調整を要するような事案が生じたことはほとんどない。
②交通事業者と地域とのタイアップに関する取組み	
・札幌市が土地を取得し、その土地へバスターミナルを移転することを計画している。	
③その他の取組み	
・バリアフリー化の一環として、以前はバスレーンのある1階部分でのレーン間の横断ができなかったため、地下や2階を通ってもらっていたが、国土交通省の支援を受けレーン間に横断路(遮断機付き)を設置した。	
④取組みに当たっての課題	
・現在のバスターミナルは、その立地条件からホームの風防設備もままならず、冬の寒さを考えたとき快適な待合い機能を提供しているとは言い難く、また設備改良をするにしてもスペースが狭いため無理がある。このような問題を解消し、利用者に快適な環境を提供するためには、バスターミナルの移転が必要と考える。	
⑤取組みに当たっての関係者への要望	
・バスターミナルの移転計画の早期実現のため関係機関に協力をお願いしたい。	
⑥その他(このような取組みに関する問題意識、理念等)	
・これからは高齢者や移動制約者にとって、安心して利用できる機能を備えたバスターミナルとすべきと考える。	

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う考え方について	・交通事業者が過度の負担にならない限り考え方は良いと思う。 ・利用者に快適な環境を提供するためには設備投資が必要であるが、このためバス事業者に施設使用料金の改定について協力を申し入れても現在の経済情勢では改定の前提条件となる同意書の提出を受けることが難しい。この結果、バリアフリー化など施設の充実も遅れることとなるため、このような場で調整ができればと考える。
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	・交通事業者が過度の負担にならない限り考え方は良いと思う。
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	
・現在のところ特に意見なし。	
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	
・現在とところ特に意見なし。	
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	
・現在とところ特に意見なし。	
3. その他「公共交通の利用円滑化」という観点からの所見	

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

・以前は、事業者もバスと鉄道は競争相手として認識し、駅とバスターミナルを離れて設置するなど乗継のことは考慮していない場合も多くあったことは否定できない。現在は公共交通全体で利用者が減少しており、利用者利便を第一にJR駅とバスターミナルを近くして乗り継ぎを便利にするなどの対策を講じている(バスターミナル、駅の改良・更新時期に合わせて順次実施)。
・平成10年より地下鉄の最終便に合わせた深夜バスを運行、ダイヤ設定にあたっても地下鉄からバス停留所間の移動時間を実地で確認するなどしている(H.11.12.1より札幌市内前線で実施。)
・地下鉄と札幌市内の路線バス全てに共通利用できるプリペイドカード(共通ウィズユーカード)設定。
・地下鉄とバスの共通運定期券設定。
・鉄道とバスのダイヤ改正の日程が違うので、駅道に接続している路線はダイヤ改正を前倒しなど日程を合わせている。

②交通事業者と地域とのタイアップに関する取組み

・関係自治体とは地域交通を維持するため地域協議会の中で協議している。また地域町会とも、運行ダイヤ等に関する意見を聞いており、路線の新設や停留所の増設などの要望が出されている。

③その他の取組み

・複数事業者のバス停が設置してある停留所については、できるだけ標識を各社毎ではなく共用にするようにしている。

④取組みに当たった課題

・JR駅構内へのバスの乗り入れが実現せず、結果として駅とバス停留所が離れている場合がある。
・他社の乗換案内版を設置することに対して、協力的ではない印象を受ける場合がある。

⑤取組みに当たった関係者への要望

・駅施設の改良などにあわせ、関係者にはバス乗場の利便性についても更に考慮していただきたい。待合施設、トイレなど共通の施設整備への補助があるとインセンティブになるのではないかと。

⑥その他(このような取組みに関する問題意識、理念等)

・複数の交通機関が接続するターミナル拠点においては、案内板を各事業者がそれぞれ設置するため、内容に統一性がなく、わかりづらい印象を与える場合がある。このような場合には関係者での統一した取組が必要であり、中心となる取りまとめ役が必要。

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

・最近の実例として、駅施設の改良にあわせて自治体、事業者が連携した取組を実施(JR千歳駅)し、成果があったところであり、効果を発揮するものと認識。

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

・他の交通機関との連携を図ることも必要と考えているところであり、組織あるいは制度作りを進めていきたい。札幌市においてはオムニバスタウン構想を計画中であるが、地下鉄・電車・バスはもとよりJRも含め検討しているところである。

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

・効果があるものと認識。その際には、ソフト対策だけでなくハード整備についても支援が不可欠。乗継利便の向上のための施設整備は、鉄道駅の改良工事が一つのタイミングとなるが、その時期は鉄道事業者の判断による。駅施設の整備にあわせ、バス利用者用の窓口、待合所、トイレの施設整備をするが、バス事業者の負担となるため、ハード整備への補助があると効果的。

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

・具体の事業が想定されていないため特に意見なし。

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

・補助に対する効果がすぐ現れるか疑問、また利用者数など数字としては現れにくいのはないか。利用者数ではなくて、利用者に対するアンケート等(顧客満足度調査のような)で利便性が向上したとの評価でなければ実現は難しいのではないかと。

3. その他「公共交通の利用円滑化」という観点からの所見

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

- (1) 昨年3月末から、大規模商業施設の駐車場を活用したパークアンドバスライドを実施(ジャスコ富谷店(P&R駐車場)～泉中央駅)
- (2) 仙台駅のバスの利用者利便のため、バス協会が「バス総合案内システム」を仙台駅の総合案内所に設置(パソコン/タッチパネル)で目的地を入力すると、目的地までのバスや当該バスの乗り場を表示。
- (3) 仙台市交通局の地下鉄・バスと磁気カードシステムを共通化。
また、仙台市の地下鉄・バスと磁気カードシステムを共通化。
また、仙台市の地下鉄・バスとの共通フリー乗車券(「夏休み遊びほうき乗車券」など)や、地下鉄・バス・JRの共通フリー乗車券(「仙台まるごとバス」)を導入。

②交通事業者と地域とのタイアップに関する取組み

- (1) ①(1)のとおり、規模商業施設と連携して、パークアンドバスライドを推進。
- (2) 多賀城駅前の活性化を進めるまちづくり団体(TMOI(株)まち・みらい多賀城))と契約し、ダイヤ等について同団体と調整しつつ、バス(ニューアイバス)を運行。(この他にも、道路運送法21条の許可を受けて、地元とダイヤ等について協議しつつ受託運行するケースが増えている)

③その他の取組み

- (1) 仙台市中心部の「100円バス区」をはじめ、数ヶ所で100円バスを実施。
- (2) オムニバスタウン事業の推進。
- (3) 年末年始ダイヤの見直し(通常と休日ダイヤと同程度に増便)。

④取組みに当たった課題

- (1) ①(1)に関して、相応の効果をj得るには、商業施設の駐車場の問題ではスペース不足であり、本格的なP&B/R駐車場の整備が必要。また、利用促進のため、P&B/R利用者には商品券をプレゼントしているが、それでもコスト的にマイカーの方が優位であり、大きな転換にはつながらっていない。
また、泉中央駅までバスで乗入れればP&B/Rを進める自治体がある一方で、泉中央駅までマイカーを入れるP&B/Rを進めるなど、関係者間で施策が一致していないケースがある。
なお、主要駅に関しては、円滑な公共交通の運行を確保するため、マイカーの乗り入れを規制すべき(泉中央に関しては、駅でのP&B/Rの実施は不適切)ではないか。こうした規制が実現されれば、住宅団地から駅までのピストン輸送なども取り組んでみたい。
- (2) ①(1)に関して、100円バスは、対象地域、路線では利用者が少ないが、他の路線や公共交通の需要を喰っているだけで、公共交通全体の利用者増には必ずしもつながらない面がある。また、100円バスは収支面ではマイナスになるので、行政の支援等がなければ継続できない。
なお、今後、高専バス網は周辺の小都市から仙台へなど一層発達し、現在の施設では容量不足になることが予想されることから、駅前又は高速道路のIC付近に本格的なバスターミナルの整備が必要。
(4) 関係市町村の足並みが揃わず、実現できない施策や維持できない路線などがある。
例えば、①(3)の磁気カードについては、関係市町村の補助の足並みが揃わなかったため、事業者単独で整備した。

- 今後の課題として、ICカードの導入、JR等との共通化との議論があるが、同様な状況になると難しい。
(5) ICカードの導入等については、(4)のような問題や現在の磁気カードシステムの更新時期等の問題もあるが、そもそもICカードの導入と事業者間の共通化だけで効果がでるか疑問。バスは鉄道のホームに直接乗入れ改札を通らず乗換えできるようにするのと同じく、マイカーの利便性には敵わず、転換にはつながらないのではないか。

⑤取組みに当たった関係者への要望

- (1) 上記①(4)のとおり。
- (2) 特に、④(4)に関して、国や県には、関係市町村の足並みを揃えるための調整機能果たして欲しい。
(現状では、事業者が調整に出回っているが、限界)
- ⑥その他(このように取組みに関する問題意識、理念等)

- (1) 特に地方部のバスについては、利用者の増加による要因は皆無であり非常に厳しいが、バス事業者の社会的責務として自助努力を進め維持している(ただし、限界に近づきつつある)。
- (2) 環境面も考慮すると、バスはもっと利用されるべき。質の高いサービスの提供が必要。また、乗りやすさ、分りやすさを重視した改善を行うことが必要。

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
- (1) 1. ④のような問題があり、核となる機関が必要。また、行政が施策の企画立案から立ち上げまでは関与するものの、開始後は事業者任せになってしまっているものもある。核となる機関は、企画立案や事前調整だけでなく、実施段階でも推進役となる必要。
(2) また、仙台については、東北の中心であり隣県からの交通が集中するため、例えば南東北といった広域的なエリアでの推進体制も必要。
(3) 地域の交通体系については、厚生労働省(患者輸送バス)や文部科学省(スクールバス)の関係も出てくるので、推進体制はより機動的なものとする必要。
- 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
- (1) 交通事業者相互の調整には限界があり、調整の核となる組織の設置や調整の仕組みは必要。
- 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
- (1) 公共交通の利用を促進するためには、業界の垣根を越えて利用者の欲求を満たせる水準まで強力な施策を講じることが必要(例えば、ICカードの導入・共通化だけでは未だ自家用車の利便性には敵わないのでさらにバスを鉄道のホームに乗り入れたり、駅周辺やIC周辺などに大規模なバスターミナルを新設するなど)であり、そのためには、モード横断的な取組みに対する支援の強化が必要。
- 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
- (1) 地方部の公共交通を維持するためには、今後は地域住民の参画・協力は不可欠な要素であり、そうした活動にインセンティブを与えることは有効。また、こうした取組みの中心となる地域リーダーの育成も重要な課題。
(2) その際、町内会等とは良いと思うが、NPOは実態があまりに多様で支援対象としては如何なものか。単なる圧力団体になったり、輸送サービスを提供するのは課税事業者との競合が生じるなどの問題が生じることもあるのではないかと。
- 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) 成果の有無が支援内容に反映されると、成否の見通しが不透明な取組み(リスクのあるもの)を抑制することになりかねない。
(2) また、成果を無理に出そうとして、幅居合わせのようなことを行うことになるとおそれもある。
(3) 成果の有無ではなく、「公共性があるが(投資規模の大きさ等のため)民間ではできない」というような基準で判断されるべき。
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) ICカード導入など大規模な投資を伴う施策については、バス事業者には原資がない。その対策として、例えば、大手民鉄の特々制度のように大規模投資に要する経費を前倒しで運営に上乗せするような制度ができればいい。
- (2) バスについては、地域によって乗り方(乗る際に使うドア(前か後ろか)、運賃の支払い方法など)が異なっていたり、バス停の配置方法などが異なっているため、旅行先で乗るのが難しい。そういう場面で不都合な思いをして、バス嫌いになる者も多いのではないかと。こうした問題への対策として、バス運転手の対応も重要であるが、できれば乗り方や乗り場のパターンが標準化されると良いのではないかと。
(3) バス事業については、自由化されたものの、高速バスなど高収益分野への参入はあり利幅が減る一方、赤字路線は実態として地方自治体が支援をしない場合でもなかなかすぐには撤退できず、事業者が赤字をかぶるケースがある。公共性からバスの維持が必要といっても、事業者に責任を転嫁する自治体もある。民間事業者には限界があり、自由化するなら退出についても自治体が支援しないものは速やかに廃止できるようにすべきではないかと。

⑥その他(に)のような取組みに関する問題意識、理念等)
○航空旅客の特性を踏まえた路線の設定 航空旅客はそれぞれ首都圏の「各地」から集合してくることにともって着目したい模様。従前のように拠点駅で客を待つのではない、当該利用ニーズのある「各地」になるべく細かく路線を敷いて出来るだけ自宅の近くまで客を迎えに行き、ドアツードア性を少しでも高めバス利用の活性化を図りたい、とのこと。このためには道路ネットワークの更なる整備にも期待しているところ。 ○リムジンバスの携帯電話上での予約システムの導入 現在、関東では鉄道とバスの共通ICカード化の動きが盛んであるが、リムジン社としては、鉄道・路線バスとの乗り継ぎをあまり想定していないため、それほどメリットが出せない。むしろ、高速バスという定員制限がかかると、予約が重視される関係から、利用者にとってより簡易な方法である携帯電話を使った予約を導入し、さらに、その画面がそのままペーパーレスで乗車券になるようなサービスの方を検討していきたい模様。 なお、さらに一歩進めて、地方空港搭乗手続きの際、飛行機の予約と併せてリムジンバスの予約も可能とするようなシステムについては、いずれかの遅延時や手荷物の受け取りに時間を要した場合に乗り遅れることも想定されるため、導入は難しいものと考えている。 ○クレジットカードへの対応 リムジン社としては、一般的に外国人がクレジットカードで決済する意向が強い、主要な停留所で乗車券の購入にカードの使用が可能となっている。今後、カードを使用できる停留所を拡大することが課題のひとつと考えている。

ヒアリング対象法人：東京空港交通株式会社
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 1 東京空港交通株式会社(以下「リムジン社」)からは、本質問事項に対して、事前に以下の記入があった。 『当社は、航空旅客を安全にしかも時間通りに空港へ輸送するという使命感から、早くから無線による運行管理を行い、増便の指示や渋滞時に予め定められた経路へ迂回するなど、常にスムーズな運行に心がけています。特に羽田空港～成田空港間は、主たる経路の首都高速湾岸線で渋滞が発生することも多く、側道の国道357号線やアクアライン経田など、複数の迂回路を設け、国内線と国際線の乗り継ぎされるお客様の利便を図っている。平成13年からは本格的にGPSを用いた運行管理システムを構築し、お客様にもインターネットや携帯電話でリアルタイムに所要時間等の運行情報も提供している。』 2 その他、乗り継ぎに関しては、以下の事項につき口頭説明を聴取。 (1)以前、「手荷物のスルーバゲージサービス」(地方空港・海外の旅行者が羽田・成田でリムジンバスでのトランジットの間、本人が荷物を一切扱わないでも乗り継がられるようにするサービス)をしていたが、米テロ発生後、厳戒態勢のため現在中断している。 (2)「リムジンバスによる飛行機・新幹線(大阪方面)の乗り継ぎ」のためのリムジンバスを成田・東京駅間で運行しているが、新幹線利用者は成田空港駅から直接NEXを利用する傾向にあり、リムジンバスの利用者は大幅に減少している。 (3)以前、都内主要駅において、「リムジンバスからワンタクシ」に乗り継ぐ方式を導入したものの、周知不足等により利用者が少なく取りやめた経緯がある。 (4)今後、箱崎等での「メトロとの乗り継ぎの改善」を検討中。具体的には、TCATの役割と機能向上を目指して、割引共通乗車券の発行を検討中。箱崎でうまく行けば、他の乗り継ぎ地点にも広げたい意向。
②交通事業者と地域とのタイアップに関する取組み
リムジン社のサービスの特性上、特段の取組みはしていない模様。
③その他の取組み
リムジン社としては、特に定時性が重要なエリアの利用客の利便確保のため、道路混雑状況によって、成田～羽田線でアクアライン経由による「迂回ルートの運行」を実施している。利用客には好評なようであり、今後都心の高速道路網も迂回ルートに入れていきたい意向。
④取組みに当たった課題
リムジン社としては、現時点では、特に大きな課題はないとの認識であるが、共通割引についての法的手続きについては確認していきたい、とのこと。
⑤取組みに当たった関係者への要望
リムジン社としては、上記取組みと直接関係しない部分もあるが、以下の要望事項を持っている模様。 ○羽田空港の入路問題 バス、タクシー、マイカーの入路区分を設けてスムーズなバス停の発着を目指したい。特に、成田はバスやマイカーとの間で道路の振り分けがなされているが、羽田は全ての車が同じ入路を使っており、大変混乱している。 ○迂回ルート選択の柔軟性の向上 安全が確認され、かつ、定時運行を確保するために有益であれば、ルート選択の柔軟性(事後報告で処理できる等)も認めてもらい、迅速な対応を目指したい。

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	リムジン社からは、本質問事項に対して、事前に以下の記入があった。 『空港や駅前広場など一般の自家用車等も多く利用される場所では停留所では停車所にも自家用車等が駐車され、バス等の公共交通機関が安全に停留所にバスをつけれないなどの問題が発生している。また、市街地等の街路にも駐車車両が多く、大型バスのスムーズな通行の障害になっているところも見られる。このような場所や道路の幅員が行えればある程度問題解決になるであろうが、そのような物理的な対策が行える場所には多くないだろう。限られたスペースを有効活用するためには何らかの使用制限が必要であり、そのためには関係者間で協議し、協議した結果を守らせる力強さも必要と考える。』 概して、何らかの強制力を伴った調整を期待している模様。また、特に混雑して困っている場所としては、羽田空港内を再度指摘していた。
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	
リムジン社としては、モード横断という概念については、現時点で積極的な姿勢にはない。理由は、前述の「客を自宅の近くまで迎えに行く」とことが重要であるという点にあり、「客を自宅の近くまで迎えに行く」「1モードで済むようにする」「モード横断を利用者が考えないで済むようにする」という考え方に立っているからと考えられる。	
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)モード横断的な取り組みに対する支援の強化を図ること	
特段のコメントはなかった。	
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	
特段のコメントはなかった。	
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	
特段のコメントはなかった。	
3. その他「公共交通の利用円滑化」という観点からの所見	
公共交通の利用円滑化という観点には必ずしも合致しないが、リムジン社としては、「リムジンバスは路線バスとは違った形態のサービスを提供する独特のバスであり、様々な取扱い上、その点に着目して路線バス等とは異なった特殊な配慮・対応がさらに有ってもよいのではないか」との考えも抱いている。	

ヒアリング対象法人：新潟交通株式会社	
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 佐渡汽船及び新潟空港ターミナル(PTPS導入)については、新潟駅からシャトルバスを運行している。これは船舶・航空機の発着時間に合わせたダイヤ設定になっており、かなり実用性が高いものと考えている。新潟駅については、JRの発着ダイヤに合わせたこととなるが、利用者が駅に降りてバス停までの歩行時間の把握が難しい。加えて新幹線ダイヤに比重をおくが、在来線などの様々な問題がありダイヤ設定に苦慮している。市内には交通結節点として万代シティーバスセンター、新潟駅前バスターミナルの2施設が存在する。しかしながら双方とも始発便のみで到着便の取り扱いがない。したがって新潟市近郊から市内中心部への輸送は、東大通沿いに多くのバス停を設置して対応している。ここで降りた乗客の西新潟方面への乗継客は駅前バスターミナルまで歩いて乗換える。東新潟方面へは万代シティーバスセンターまで歩くことになる。新潟駅利用客も同様である。本来であれば、2カ所の施設に発着機能を集中させ利用者がタイムラグなく乗継ぐことが望ましいが、スペース的に不可能であり、10年後の新潟駅高架化に合わせたこととなる。古町は、市内線、郊外線の結節点になっているが、利用者が古町までの直行便の新設を要望されている。これは、利用者が古町へ行く場合新潟駅前及び万代シティーで乗継が必要があるため、時間的なロスが発生していることによるもので、現在検討中であるが、征谷小路のキャパシティーの関係でバス待機所の設置が難しく、対応に苦慮している。循環バスについては、ほとんどの路線が古町、本町、万代シティー、新潟駅前などの中心商店街を経由しており便数も多いことから運行していない。 新潟駅前及び南口バスターミナルの土地は、新潟市所有で使用料を払っている。新潟駅前ロータリーはJR所有で入場本数ごとに決まっている。乗場の調整については、協会等の組織は無くタクシー事業者との調整も行っていない。新潟駅前ロータリーは送迎用のマイカー、タクシー、路線バスが狭いスペースに一同に入場するため、接触事故が恒常的に発生している。事業者別に導入線の設置をJRに要望したがスペース的に難しく実現に至っていない。新潟空港については、新潟県所有でバス停1本につき1台と決まっている。空港スペースは広く便数も少ないことから問題は発生していない。タクシー事業者との調整はしていない。 ②交通事業者と地域とのタイアップに関する取組み 当社は、H15、1月に新潟市に対し市内太夫浜・赤塚・大江山の3地区からの市内中心部への路線廃止を提案した。住民からは存続の要望が強かったことから、住民、市、当社の三者で協議会を立ち上げた。住民としては、路線は存続してほしいがリスクを負いたくないというところで、自分の身を削ってでも路線を維持したいという意志は強く、結局市が補助することになった。又、他の市民も自分の地域に直接関係しなければ全く無関心であり、全般的に路線バスに対する意識は低い。したがって事業者自らが、地域に入っていく場合、協議の場が苦情相談の場になる事が多く、行政とうまく連携していく必要がある。NPOからの連絡はない。 ③その他の取組み 現在、新潟市からの協力要請を受け市内観光名所を30分～40分で巡る観光循環バスを運行している。これは、新潟市出身の漫画家水島新司氏の代表作「ドラペン」をバス全体にペイントしているもので、不採算部分は市からの補助を受けている。 以前新潟市に対し市内在住の70歳以上の高齢者に市の補助事業として無料バスカードの配布を要請したが、反応が鈍く実現には至らなかった。やむなく当社単独で2年間乗り放題の高齢者定期券を安価で発行し利用者確保を図った。 ④取組みに当たった課題 新潟駅前バスターミナルの改良については、スペースの面で難しい。改良したとしても新潟駅が高架化になった時点で全てが無駄になるので、どう対応するか迷っている。 地域住民の公共交通に関する意識が低く、行政に音頭をとってもらわないとかなかなかうまくいかない。 ⑤取組みに当たった関係者への要望 地域公共交通の維持・改善を考える場合、事業者単独では対応出来ない部分が多く、行政の積極的な支援が不可欠である。前述の無料バスカードの配布のみならず、バリアフリー化の推進、待合所等の環境整備を進めていく必要があり、事業者がなんらかのアクションを起こす場合、行政も財政が苦しいのは理解するが積極的な話に乗ってきてほしい。 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 当社における協議会は、今のところ廃止路線関係のものしかないが、来年の新潟市における広域合併に伴う路線整備が迫っている関係で、協議会等の設立も視野に入れておりその必要性は十分理解しているが、地域住民の懸念が強く現実性に乏しい状況である。 新潟市では、新交通システム(LRT)の導入を計画しているが、多額の資金が必要であり事業として成立するのが疑問をもっている。まずLRT導入ではなく既存のバス路線の有効性を検証していくことが先であると考えている。 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 当社のプリペイドカードは昭和63年に導入され老朽化しており新システムへの切替えを考えている。導入時期、費用等の問題はありますが、JR新潟支社がスイカを導入した時点で共通ICカード導入を視野に入れる必要はある。 今後、JRとは、新潟駅高架化等の問題があり、協議会的なものを立ち上げ検討していく必要があるものだと認識している。 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 ICカード導入については、初期投資の面で事業者単独では困難であり行政の支援が必要である。又、バスロケなどもいいと思います。 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 地域住民の問題意識が低く、自身が汗をかいてまでというレベルにない。以前、新潟伊勢丹及び三越デパートに対し買い物客を対象にした割引運賃制度の実施をもちかけたが、費用負担の面で調整がつかず実施にいたらなかったことがあった。なかなか住民等が積極的な立ち上がりという状況になく、地域に入っていく場合事業者単独ではなく行政との連携が必要である。 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 やはり都市圏などの比較的需要のあるケースが対象でないか。当社の場合、年々利用者が減少するなか現状維持が精一杯の状況であり、結果を求められても困る。
3. その他「公共交通の利用円滑化」という観点からの所見	

ヒアリング対象事業者：北陸鉄道株式会社（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	(1)交通結節点として認識しているのは①鉄道やバス：「JR金沢駅」、北鉄石川線「野町駅」、「新西金沢」、「鶴来」、「北鉄浅野川線」北鉄金沢駅「内灘」②空港やバス：「小松空港」③バスやバス：「JR金沢駅」であります。 (2)円滑な乗継を図るため主な取組みは以下にとおりです。 ①平成13年9月に「金沢駅東口バスターミナル」が暫定供用され、雨天・冬季のバスや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月にバス活補助事業により「野町ジャンクションターミナル」が完成したこと、大型バスが駅舎前に接線可能となり、鉄道からバスへの乗り継ぎ利便性の向上を図りました。 ③「浅野川線」の内灘駅においては、平成10年3月に北鉄が駅舎を、内灘町がバス乗降シェルトターと駅前広場を整備し、駅舎とバスターミナルを直結したことにより、電車からバスへの乗り継ぎ利便性向上が図られました。 ④平成9年より、郊外に点在する学校・病院へのアクセスとして、従来の金沢市内中心部で乗り換えを行っていましたが、朝の時間帯に目的地までの直行便（モーニングダイレクト）システムを新設し乗り継ぎ負担の軽減を図りました。 ⑤平成15年9月からは、学生の下校時間に合わせた下校直行便（イブニングダイレクト）システムも新設しました。 ⑥ダイレクト便は病院や県庁などの玄関先まで乗り入れを行っており、また、ダイレクト運行により、従来の乗り継ぎに係る初乗り運賃部分が無くなることで運賃負担軽減にもつながっています。 ⑦金沢市郊外部へ向かう路線は、市内中心部を通過する路線となっており、交通渋滞により定時性が確保されない状況にあったため、市内中心部で重複する路線を整理し、主要な幹線同志を結んで一つの路線にすることにより、乗り継ぎ利便性の向上と車両の効率的な運用を図りました。 ⑧平成15年11月には金沢都心の軸である石川線の野町駅～（香林坊）～金沢駅～県庁舎間を乗換え無しでつなぐ「シティライナー」の運行を開始し乗り継ぎ利便性向上を図りました。これは、将来の新しい交通システム導入の可能性を視野に入れたものであります。 ⑨金沢市内から郊外部へ放射線状に伸びる路線が殆どであり、環状方向への移動が困難な状況にあったため、住宅地と交通結節点や商店街を結ぶ循環バス「ふらっとバス」を運行し、歩行者専用道（アーケード等）を運行するなど、交通不便地域の解消と市内中心商店街の活性化に寄与しています。これにより、老人外出の機会を増やすことにもなっています。 ⑩平成12年7月より、金沢市内主要観光地を結ぶレトロ調のポンネットバスを運行することにより、観光客の二次交通として利用されています。 ⑪JR東金沢駅やJR西金沢駅においても、金沢市がバス乗場を整備したことにより乗り継ぎ利便性が良くなりました。 (3)取組みを行うに際して苦労した点、問題点等主な点は以下のとおりです。 ①ダイレクト便は、路線距離が長い点、渋滞等により定時性が確保されなかつたり、道路事情により大型車両の運行が出来る、小型車両のため車内が混雑することもある。（最長路線の所要時間は40～50分程度） ②多くの路線が集中する市内中心部「香林坊」においては、結節点としての施設機能を有しておらず、また停留所が分散しているため集約の必要があります。しかし、道路構造上から集約は難しい状況にあります。（※5～6年前、県庁跡地にバスターミナルを誘地する打診が水面下でありましたが、その必要性について疑問があり立ち消えとなりました。） ③利用者アンケートでは、「料金」、「ダイヤ」、「乗り継ぎ利便」の要望が多数ありました。
②交通事業者と地域とのタイアップに関する取組み	①意見をいただきますが、採算性を考えない意見が多いように見受けられます。 ②平成8年11月に導入しました郊外の商業施設駐車場を活用したP&BRIにおいて、駐車場を無料で利用できる代わりに（K&P&B）電車やバス利用者が定期券と合わせて当該商業施設の商品券（3千円～5千円）を購入してもらうこととした。
③その他の取組み	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、浅野川線の北鉄金沢駅、内灘駅の各駅において、来年3月よりICカードの運用を始める予定です。 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。
④取組みに当たったの課題	

バス利用者からのアンケートによると料金の低減化、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「アイカ」を使用すると乗り継ぎ割引があり、利用者にとって有利。利用では石川線の野町駅、鶴来駅、浅野川線の北鉄金沢駅、内灘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、バスロケー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がいい。 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、石川県、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。	⑤取組みに当たったの関係者への要望
⑥その他（このような取組みに関する問題意識、理念等）	

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	
関係者が同じテーブルについて議論することは大事なことであり、核となる協議会の設置は必要であると思います。なお、当社は地方数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。	
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、競争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	
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。	
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	
補助についての要望として補助率の確保を守って欲しい。(減額の無い様に)主旨に沿った補助制度であれば、複数のメニューを統合したパッケージ化された補助制度にはこだわられません。	
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	
努力に対する評価は必要と考えます。	
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	
努力に対する評価は必要と考えます。	
3. その他「公共交通の利用円滑化」という観点からの所見	
過疎地におけるバス路線は衰退の一途をたどっており、収支面において厳しい状況に追い込まれているが、不採算路線であるからといって安易に切り捨てることはできない。こういった過疎地域の路線維持を第一の目的に分社化を実施しました(現在分社会社8社)。分社化により路線維持・低コストでより地域に密着したきめの細かいサービスを提供することが可能となった。過疎地域において路線を維持し、住民の足を確保することも公共交通の利用円滑化のための一つの方策ではないか。	

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・改善をテーマ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	
いいことだと思う。富山市では関係者といえど当社の関係会社と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とそうだった機会が無い。	
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う考え方について	
調整が必要なことと言えばダイヤの調整くらいか。	
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	
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。	
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	
利用者と事業者の間のわだかまりが取れる結果が期待でき、良いことだと思う。	
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	
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。 会社で取り組みとしていて利用増に繋がるような部分については是非支援をお願いしたい。	
3. その他「公共交通の利用円滑化」という観点からの所見	

ヒアリング対象法人：富山地方鉄道株式会社（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	
バス路線は、富山駅を中心に放射状に伸びており、バスとバスとの乗り継ぎといった発想はあまりない。運行回数が少ないため、多少遠回りしても乗り継がなくて済むよう路線を設定している。 バスと電車であれば、上市でのコミバス、五百石での既存バスなどについては多少ダイヤ上での調整がある。運賃については、定期券での乗り継ぎ割引があるが乗車券ではない。 バスと路面電車では、西町、南富山、富山ということになると思うが、南富山については自社のターミナルはあるものの少し離れており、乗り継ぐといった感じはないと思うし、他は近接していて、特別なサービスを行っていることはない。	
富山駅のターミナルは大部分が市の土地であるが、一部JRの所有となっているため、賃借料をJRに支払っている。市に対しては無料。 高速バスは市所有の土地から発着しているため、駅構内にバス停を設けることができている。ただし、JRと競合するため、PRは多少制限されている。	
②交通事業者と地域とのタイアップに関する取組み	
呉羽地区の自主運行バス（バスは市が購入した。）について、当社が運行委託を受けている。	
③その他の取組み	
住民参加とは言えないかもしれないが、魚津、小杉町、新湊市においてコミバス運行委託を受けており、退職者を比較的低い賃金で活用し、対応している。	
④取組みに当たった課題	
現在JRとの連携が全くないと言っている状態。	
⑤取組みに当たった関係者への要望	
取組ということではないが、富山駅前のターミナルにおいて、現在はバス乗り場とタクシーが分離されているが、駅立交が完成すると混在した場所での発着となる予定であり、事故等の発生に不安を感じている。	
⑥その他（このような取組みに関する問題意識、理念等）	
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。	

ヒアリング対象法人:川中島バス(株)	
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	長野市の郊外から市内中心部への輸送について、一定地域を小型の循環バスで回り、幹線バスへ乗り継いで市内中心部へ行き、市内中心部では100円のコミュニティバスを運行している。 当社では、今年9月から、循環バス(ぐるりん号)を中心市街地に加えて、平日のみに限り郊外地域(若里・東北地区)で運行させ、ルート選定に当たっては、既存の路線バスの停留所がある日赤病院他1箇所を乗継点に設定した。乗継点で路線バスに乗り換える際には、20分(小人10円)の乗継割引券を配布することとした。中心市街地の循環バスは1便当たり25人程度乗車し好評であるが、この郊外循環バスについては、1日当たり70人程度であり、そのうち、乗継割引券を利用する者は10人以下である。 長野駅前バス乗り場の大半は長野市の土地であり、一部JRが所有している。路線バス乗り場については、長野バスと川中島バスで調整し、時刻表や系統図を2社共同で作成している。新路線を開通する場合には、互いに連絡を取り合っている。2社だけでなく構内営業会社のような組織は無いが、構内営業としてJRへ届け出、営業料を払っている。ただ、都市間高速バスについては、JRの列車と競合するため、構内営業が認められておらず、駅前ロータリーから少し離れたところに乗り場がある。
②交通事業者と地域とのタイアップに関する取組み	地域住民の中にバス路線を守ろうという意識がまだ低い。例えば、今年11月いっぱい、信濃大町駅から長野県庁までの特急バスを途中の長野駅で打ち切り、長野県庁へは、長野駅から乗り継いでもらうことにしたが、何故かあるんだという苦情があった。まだ地域住民に乗り継ぎの発想が生じていない。 中山間地域の住民には危機意識があり、小さい村であればあるほど村と住民とが一体となり、住民からの話を受けて動くことになるが、市街地の住民は意識が薄い。村営バスが運行されているが、バス事業者が主体的ではなく、行政による補助を受けて運行している。市街地では、声をかくような住民の取り組みはまだ見られず、長野市主催で交通対策委員会を立ち上げ、地域住民参加型のバス路線の開通に向けた動きが始まったところである。 ただ、自治体が財政難であり、経営の安い会社にとんどん委託しており、多くの従業員やバスを抱えるバス会社よりもタクシー会社の方が受託する傾向が見られる。
③その他の取組み	長野駅から少し離れたところにバスターミナル(ターミナルビル)があるが、ターミナル機能が薄らぎ、以前は起終点だったのが、現在では通過点となっている。 これまでのバス路線に加えて、今後は、若槻、松代を南北の拠点とし、長野駅を通過する南北のバス路線を定めていきたい。また、オリンピックを契機に長野駅西口が整備されてきたが、更なるバス路線の開通に当たっては、長野駅におけるバス待機のための容量拡大が必要になる。
④取組みに当たった課題	ガソリン代が10年前の1リッター当たり85円から122円に5割増になったにもかかわらず、自家用車からバスへの利用転換が図られていない。こうした中、バス利用を増加させたいと考えているが、そのためには、バス会社が今まで以上に主体的に動いていく必要があると考えている。
⑤取組みに当たった関係者への要望	バス事業者が積極的に公共交通の維持・改善に向けた取り組みを行うに当たっても、初期投資の部分についてはどうしても行政による公的支援が必要でありお願いしたい。
⑥その他(このような取組みに関する問題意識、理念等)	地方都市では、住民誰もが、自宅から目的地への直通バスという至れり尽せりというサービスを望んでおり、東京のように山手線や地下鉄を乗り継いで移動するという発想は出てこない。こうした接続より直通を望むため、経営赤字が発生することになり、そのため、行政の助けが必要になり、行政側で人を歩かせることの無いよう乗継施設の整備を行うこととなる。また、それが、事業者の自立意識を減退させることとなり、行政依存が一層強くなるという悪循環が発生する。 今後は、行政からの委託運行だけでなく、事業者が意欲的に経営する必要があると考えている。

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	考え方には賛成である。規制緩和により誰でも事業を実施できるという環境が生まれたが、きちんと進められていない気がする。自治体が財政難にあり、総務省から適正な価格で入札しないという話が出てくるため、家族経営で経費がかからない(整備・運行管理は家族が行う)事業者が落ち、その結果、中山間地域の輸送にテマンド乗合タクシーが多くなる。高くてもいいサービスを求めている住民がおり、協議会の場で話をすれば、いいコミュニケーションが取れるのではないかな。
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	現在のところは、長野バスと川中島バスで運行し、連絡を取り合っていること、特段の必要性は感じていない。現在、鬼無里(きなし)村の村営バスと鬼無里～長野駅の路線バスの接続ではうまくいっている。問題はないが、乗合タクシーが今後増加し、勝手にネットワークを作ることが見られるようになると、問題になるかもしれない。
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 バスロケのようなものがあるといいと思う。また、複数の輸送機関の乗り継ぎという話で言えば、自転車駐輪場やバス乗り場での待合所の施設の充実が図られるといいと考えている。支援制度があれば活用していきたい。
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	地域住民を誘導するためにインセンティブを与えることはいいことだと思うが、事業者単独ではなく、市町村が関与しなければ動かしづらい。団地自治組合的な結束力があるといいが、なかなかそこまでの機運が盛り上がりがない。
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	ある程度需要がある地域において実施するのはいいことであると思うが、赤字経営の中で成果を求められると厳しい。長野市ではなく、もっと大きな規模の都市でないといけない。確かに、自活・自立した経営を行うという意識は重要であり、8～9割はバス会社が自立経営し、残り1～2割の部分で行政に助けてもらうというようにしていきたいが、まだその段階に達していない。
3. その他「公共交通の利用円滑化」という観点からの所見	

ヒアリング対象法人: 名鉄バス㈱	
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 ○ハード面での取組み バリアフリー車両の導入については、現在35%の低床バス化が済んでおり、これから5年間で9割以上に低床バス化が進んでいく予定。ターミナル施設の整備・改良についても、車両の導入に併せていきたいと考えているが、年々3.4%乗客が減少しており、現状では手が回っていない。停留所並びに周辺環境の整備についても名鉄バスのみではできないところもあり、進んでいない。施設の整備には莫大な資金がかかり、権利等の調整が必要になる。 乗継ぎ案内情報表示については、あまり多くあってもお客様からはよいと感じてしまう恐れがある。また、万人に理解できる表示が難しい。現在では空港バス内での案内や地方からのお客様に向けての簡単なチラシを用意している。 ○ソフト面での取組み 他機関との接続ダイヤや編成については名鉄との接続を重視。最近では1/29の名鉄のダイヤ改正に併せて、ダイヤ改正を検討しているが、他の事業者については事前の情報入手が難しく、全てに対応することは極めて困難。今後検討していくべき課題と考えている。 名鉄と一部の空港のりかえバスの接続ダイヤや、ターミナル情報をネットで一部公開しているが、停留所の数等は人的な案内に頼っているのが現状。交通渋滞による遅延等への対応は将来に向けて検討中。 名鉄、近鉄、南海との間で企画乗車券により乗り継ぎ割引引きを行っている。共通乗車券については、最も力を入れているのは交通局とのSFカード、最近ではあおなみ線、桃花台にも対応。他事業者との共通乗車券もICカードを視野に入れているが検討中。 ②交通事業者と地域とのタイアップに関する取組み 自治体、地元住民、NPO等とのタイアップによる結節改善を行っている事例はない。あえて言うならば、春日井市(高蔵寺駅)、豊田(豊田市)については市が主導でエレベータを整備しており、それらに対して乗り入れを集中して投入することを検討している。 ③その他の取組み ④取組みに当たっての課題 本来ならば他事業者に合わせて同時にダイヤ改正を行いたいのが、情報のタイムラグがあるためダイヤ改正にもタイムラグが出てしまう。大規模なダイヤ改正には事務作業に3ヶ月くらい必要になる。また、鉄道が遅れたときにバスが出てしまう、待ち時間が長い等の問題があり、適切な接続時間が把握しにくい。 ⑤取組みに当たっての関係者への要望 バスロケーションシステムを一部導入しているが、維持管理に資金面で負担が大きく、広い範囲での導入が難しい。初期投資コストのみではなくその後のランニングコストへの支援もお願いしたい。ランニングコストに対しても支援をいただければ積極的な導入を図ることができ、結果としてバスロケーションシステム等の情報提供の促進に繋がると考えている。 バリアフリー関係の整備に関しては、Nox・PM法関連で車両を優先しているため、ターミナル施設の改良に対しては進んでいない。施設整備に対して新しい支援メニューを作ってほしい。 駅前広場整備におけるバス施設整備に関しては、自治体と一体となって進めたいと考えている。ユニバーサルデザインに基づいた施設を作る際は利用者負担を大きく、自治体への支援制度の充実をお願いしたい。また、その書類の簡素化による事務手続きの軽減も併せてお願いしたい。 赤字路線維持のための補助に関しては、ブロック毎ではなく事業者ごとで見えてほしい。また、一度運行を始めてしまうと撤退に伴うリスクが大きくなり新規参入に対してこの足を踏まざるを得ないため、一般路線バスに関わるデスト運行許可の継続の制度・簡素化を検討願いたい。運行の受委託に関わる条件の緩和についても将来的にはお願いしたい。 ⑥その他(ごのような取組みに関する問題意識、理念等) 大きな考え方としてはユニバーサルデザインに基づき、ハード面だけではなくソフト面も改善していかなければいけないと考えている。人間の心について考え、「お客様の満足」を柱のひとつに掲げている。 具体的な取組みとしては乗客モニター制度により接客サービスの向上、均一を目指している。3ヶ月経過した現在では、点数による結果を出すことにより良い方で競争が生まれ確実に変化している。 また、名鉄ではお客様センターを設立。要望、苦情、質問を一本的に受け付け、リアルタイムで把握、フィードバックすることにより「お客様の満足」につながる手立として活用している。

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う考え方について 本来は利用者の利益を考えていくべきだが、事業者はどうしても自分のところの利益を優先してしまうため、利益があまり望めない部分に対しては、整備等が進まないということが起こる。全体的な意味で考える場合、局としてリーダシップをとっていただけたらとありがたい。 ピストグラムのついて、バスは全てバスとなっており、空港バス、高速バス、高層バスとの区別がない。将来的には分けていくべきではないか。また、事業者ごとに作成するため、管理者が変わると見えた目が全く変わるというところがあり得るため、統一したものをつくっていただけたらいい。 各公共交通のICカード化を進めていくにあたって、中部で新しいシステムをつくるのか、東や西のシステムを適応していくのかという2つの方法があるが、先行者にシステム化を進めていくように提案していただきたい。 名古屋駅のターミナルではマイカー禁止という表示ができないためマイカー・タクシーが入ってきてしまい、鉄道一パスの乗り継ぎを妨げている。鉄道一パスの乗り継ぎを優先するような規制をしてほしい。また、身障者用という表示がある場合、マイカーが入ってきてしまい、規制も出来ない。身障者の中でも軽度の身障者については規制をしてほしい。 ②シーメン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 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 現状の支援について、一つ一つを条件の深く進めてほしい(条件の緩和等)。また、極力長い機関の支援をお願いしたい。初期投資だけでなく、ランニングコスト、車両・設備の更新時期における費用等、将来的な考えで支援していただけたらありがたい。 マイカーから公共交通への転換については、取り組みが大規模なところに対してインセンティブを与えるなどの支援を引き続きお願いしたい。トヨタ自動車の場合、転換を図る瞬間に両方に対応するためのコストが倍になっている。それらに対応する支援メニューの拡大もお願いしたい。 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 インセンティブを与える制度ができれば、動みになるのでありがたい。積極的に取り組んでいくことができるようになるのではないかとと思う。 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
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：広島交通株式会社	
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	
広島市北部方面のバス路線について、会社別となっていた乗場の方面別への再編成、ダイヤも共通ダイヤへと変更し、トータル的なバス利便の提供を実現。	
②交通事業者と地域とのタイアップに関する取組み	
NPOとの連携によるバスマップの作成。	
③その他の取組み	
中心市街地内の映画館と組んだ取組み。(バス共通カードを持って映画を見に行く、映画館側の負担により200円割引となるもの。当該映画館の入場は新宿の映画館を超えたこと。)	
④取組みに当たった課題	
高速バス等のJR駅構内(新幹線口)への新路線乗入れは、JRバス以外は認めてもらえない(明確な理由が不明)。また、バスバースが少ない。	
⑤取組みに当たった関係者への要望	
①駅構内への乗り入れについては、行政による強力な指導が必要。(広島空港へのリムジンバスが広島駅に乗り入れる際、当初JRは難色を示していたが広島県からの強い要望で可能となった。)	
②郊外バスと市内バスの乗継ポイントでは、バラバラになっている位置関係を分かりやすくする必要があるので、案内表示内容の充実を図る必要がある。また、道路を使った路面表示方法も必要。	
⑥その他(このような取組みに関する問題意識、理念等)	
①独禁法との兼ね合いが問題。また、公共交通としての使命もあり、事業者間でどこを競争してどこを協調していくか。競争ばかりすれば、すべていいと取りになってしまう、中山間地は孤立する。	
②マイカー利用者へは買物時の駐車券といったインセンティブがあるのに対し、公共交通機関の利用者へのインセンティブ付与がない。	

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	
協議会等の設置は必要と思うが、交通事業者の賛同を得ておくことが重要であり、協力を得るための道筋をつけていく必要がある。	
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う考え方について	
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	
モード横断的といったいろいろな切り口での支援をおこなうことは重要と考えるが、例えばバス事業者負担分がどこまでかが明確になりにくいので、実質的には単体毎への支援となるのではないか。	
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適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	

ヒアリング対象法人：徳島バス株式会社	
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	徳島駅前バスターミナルは、路線バスと高速バスの殆ど全てが発着しており、公共交通の主要な結節点としてJR・タクシー等との乗り継ぎにおいて、物理的、運行(ダイヤ)的に過密状態で現状維持が精一杯の状況である。 公共交通円滑化のために徳島駅高架化事業に合わせ徳島駅前の有効利用等について、協議する場は必要であると考えている。
②交通事業者と地域とのタイアップに関する取組み	
③その他の取組み	前向きな話が無いので恐縮ですが、路線廃止及び路線廃止に伴うダイヤ改正等で当該自治体と協議は必ず行っている。パーク＆バスライド等の駐車場作り等について自治体等の協議は今のところはない。
④取組みに当たった課題	現行では、徳島駅前の有効利用等を検討する徳島市、JR、タクシー事業者等との協議会はないが、徳島駅のバスターミナルの有施設を耐震構造に改築する予定があり、その時は協議会の立ち上げが必要であると思っている。 旅行会社大手のJTB等と企画旅行商品の開発を行っており、小松島市の義経プラン(小松島市～琴平温泉等の1泊2日の旅行プラン)等が軌道に乗り始めている。
⑤取組みに当たった関係者への要望	徳島駅前の管理主体はJRと徳島市であるが、当社は徳島市市民生活課を窓口としていて、徳島駅前の有効利用について、徳島駅高架化事業が予定されており、ハード的には事業等を起こすことは出来ないが、ソフト面でJR・バス・タクシー事業者等のルール作りは必要であると考えている。
⑥その他(二のような取組みに関する問題意識、理念等)	生活路線を維持するために補助制度の抜本的な改正をお願いしたい。たとえば、国等が必要と認めた生活路線は路線バス事業の経常収入で補填するのではなく、赤字分を税金等で100%の補填を行う等をお願いしたい。 市営バス等は赤字を税金で補填することが出来るが、当社は生活路線維持のため、高速バスの利益で補っている。また、廃止代替バスの運行においても現行のキロ当たりの賃率では赤字になる。今後少子高齢化が進み人口の減少が予測される中、一私企業での生活路線等の赤字補填は益々困難なものとなるため、高速バスを主体とした経営転換を考えざるを得ない。

2. 以下の事項に関する所見	①交通事業者の創意工夫・自助努力のみでは達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
	基本的には必要であり賛同できる。
	②シー・ス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
	主旨は解るが当社のような徳島市郊外・山間部を主体として運行している路線バスには、なじめない話と 思っている。
	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
	主旨は解るが当社のような徳島市郊外・山間部を主体として運行している路線バスには、なじめない話と 思っている。
	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
	主旨は解るが、過疎化、少子高齢化が進展する中で「裏付けのある」利用促進活動を展開することは困難。
	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
	上記に同じ。
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：土佐電ドリームサービス㈱

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高知駅前広場の検討がなされているが、駅に人を増やすための商業施設を設けるべきであったし、その人にとつてどう乗り継ぐのかがいいかを考えるべきである。
- ・2月13日の高知医療センター開院に向け、電停「美術館通」での円滑な乗り継ぎを図るため、JR高知駅～はりまや橋～電停「美術館通」～医療センターの運行を予定している。
- ・JR高知駅への電車乗り入れ（南北の結節）、電車、バス乗り継ぎのため、ひさし等の設置、発券売り場の窓口の一元化等が必要。

②交通事業者と地域とのタイアップに関する取組み

- ・9/23の「バスの日」に「交通安全ひろば」でポテンネットバスによる乗車会を開催
- ・商店街蔵末売り出しの景品として特別乗車券を配布
- ・医療センターへの乗り入れ路線について、病院組合の職員動向と池地区住民代表の意向をヒアリング
- ・路線（後免～空港線・植田久枝線など）のPRのため各市町村の広報誌への掲載を依頼

③その他の取組み

- ・MY遊バスの運行に当たり事業者、コンベンション、各行政機関と連携
- ・住民の声や行政の要望に応じて、久枝線で高齢者対応のフリー乗降の実施や新しい施設や地区への乗り入れのため、停留所の新設・運行系統の変更を実施

④取組みに当たった課題

- ・交通結節の視点からすると、JRの本数に比べ路線バスの本数が極端に少ない。
- ・事業所ごとに主要ターミナルが異なっており、バス同士或いは電車との結節がとれていない。
- ・事業者の現状では財政的にバスの新規購入も難しい状況で、施設、整備等の投資が出来ない。
- ・事業者間それぞれの方針・経営事情或いは利害関係があり、お客様優先の横断的な取組みが出来ていない。
- ・ワンコインで走らせている「よさこいぐるりんバス」は、既存路線との競合を避けてコース設定しており、また、仮に満員でも赤字が出る状況であり、支援がないとむづかしい。

⑤取組みに当たった関係者への要望

- ・バス協会の役割として、リーダージップを取って、いろんな問題に取り組んでもらいたい。
- ・行政・商業施設などとのタイアップの際、行政等のバックアップ体制をお願いしたい。
- ・バス利用者予備軍の育成として低学年の授業カリキュラムや社会福祉協議会を通じた高齢者講座などの推進といったことを定例的にできないか。
- ・事業者を取り巻く環境、現状をご理解いただき、物心ともに支援をいただきたい。

⑥その他（このような取組みに関する問題意識、理念等）

- 会社として社員教育の徹底、サービスレベルの向上を基本理念としており、次のようなことに取り組んでいる。
 - ・接遇の徹底
- ・既存概念にとらわれずマーケティングや人の流れなど変化に対応した路線運行に挑戦（路線の統廃合など）
- ・「感謝と奉仕」の徹底
- ・告知作業の継続（経由地、結節などお客様が使用しやすい宣伝等）
- ・社員からのサービス改善等に関する提案の吸い上げ、検討
- ・コミュニティバスの試験運行が短期間の実施で終わるケースが多く見られるが、地域の場合は、もっと長い目で検討し、本格実施につながるよう努めている。

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体となる団体、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	
・事業者に対して、ある一定の指導力を持つことは必要であるが、郡部においては、より身近なテーマの下に取り組むことが必要である。	
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	
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) モード横断的な取組みに対する支援の強化を図ること	
特になし	
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	
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	
・過疎化が進んでいる郡部においては、利用者の増加、歯止めが難しく、停留所別の乗客調査データ分析やサービス向上のための研修の実施といったことなども加味できないか。	
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	

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	
関係者(自治体、観光協会、旅館業者、交通業者等)で話合って公共交通の維持・改善を含めた地域振興策を検討する協議等を組織化したいと思っている。	
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	
交通結節点(JR各駅(池田駅、大歩危駅等))からの路線バスの展開が余りにも少ないので、検討する余地がないのが現状である。	
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	
一般論として理解出来るが、当地域のような山間部ではモード横断的な取り組みは困難。	
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(意欲・刺激)を与えること	
一般論としては理解できるが、過疎化、少子高齢化が進展する中で「裏付けのある」利用促進活動を展開することは困難。	
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	
上記に同じ。	
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：四国交通株式会社	
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	相谷・大歩危観光の主要な交通結節点はJR大歩危駅となっている。JR四国のダイヤに合わせ、JR大歩危駅～かずら橋間のシャトルバスを運行している。平成16年までは、4月～11月(6月、9月を除く。)間は土曜・日曜・祝日運行と夏休みの間(7月24日～8月31日)は毎日運行(いずれも4往復)であったものを平成17年からは6月と9月も運行することとしている。今春、JR四国のダイヤ改正により大歩危駅に停車する特急が増便となることからシャトルバスも増便することとしている。 JR阿波池田駅からは定期路線バスをJR阿波池田駅～かずら橋間で運行している(往3、復4便)。また、定期観光バス(3月1日～11月30日の間毎日運行：ボンネットバス)を運行している。これらの観光目的のバスは比較的好調である。 一方、一般路線バス(生活路線)は地域住民の生活に合わせたダイヤ設定としており、便数も少ないことからJRとのダイヤの設定は困難である。
②交通事業者と地域とのタイアップに関する取組み	観光旅館、川下り業者(大歩危・祖谷いってみる会加盟ホテル)と提携して定期観光バス(ボンネットバス、年間利用客約6000人)を運行している。 JR阿波池田駅～大歩危峡船下り～ラピス大歩危～平家屋敷～かずら橋観光～祖谷溪谷(小便小僧)～JR阿波池田駅)
③その他の取組み	地元自治体等にもお願いしてJR大歩危駅、秘境の湯駐車場へバスが直接乗り入れ出来るようにした。
④取組みに当たった課題	国、県、町村等の補助(援助)金額が増えたら生活路線バスとして、より利用し易いように運行回数を増やすことが可能となる。(現状は1日3～4便)。現行は三好病院を経由する路線・祖谷線を除いて利用客は極端に少ない。
⑤取組みに当たった関係者への要望	お買い物バス(コミュニティバス)の実証実験を関係自治体と折衝して検討している。現状は関係者の間で協議会を設立する等までには至っていないが、機が熟せば活プロ等での支援をお願いしたい。
⑥その他(このような取組みに関する問題意識、理念等)	・廃止代替バスの運行を当該自治体の委託を請けた事業者が運行している。当該事業者は運転手を派遣するのみでバスの購入、各種保険等は自治体持ちで白バス運行である。運行管理者等の選任も不要であり、路線バス事業者と比較して安全面の維持等に矛盾があるように思う。 ・観光面において大歩危・祖谷地区は元気があると思うが、これらは民間の「大歩危・祖谷へいって見る会」(旅館5軒の任意団体)の活動であり、自治体、観光事業者、交通事業者等組織化したものはない。今後、組織化は必要であると思っている。

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	
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	
・バスの定時運行を確保を図る上で、那覇市の国際通りをはじめとする交通渋滞を緩和する必要があると考えられる。そのためには、市街地へのマイカーの乗り入れ規制(例: 複数名乗車のマイカーのみの乗り入れを許可する。)や路上での貨物の積み卸しを時間帯で規制する等の措置をとるべきであると考ええる。	

ヒアリング対象法人: 沖縄バス株式会社	
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	・那覇空港で2系統、モノレール駅(赤嶺・小禄・おもろまち・首里)で4系統、本部港で1系統というように飛行機・モノレール及び旅客船との結節を図っている。 ・昨年8月のモノレール開業に合わせて乗継割引を導入するため関係者間で協議してきたが割引率等で調整がつかず、乗継割引の実施に至らなかった。現時点において、乗継割引の協議等はもたれていない。 ・空港でのバス乗場については那覇空港事務所、モノレール駅の交通広場は沖縄県(赤嶺・小禄の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。
②交通事業者と地域とのタイアップに関する取組み	
・現在、那覇市で交通空白地区となっている首里石嶺地域でバスとモノレールを結節することにより公共交通機関の利用促進を図るための実証実験(H16. 8～H17. 2)を那覇市と連携して実施している。	
③その他の取組み	
④取組みに当たった課題	・利用者利便を考えるとバスとモノレールの乗継割引の実施は不可欠なものであると認識しているところであるが、現実問題としては、新たに乗継券(切符)の作成や乗継を確認するための機器等を装備する必要がある、現在の厳しい経営状況ではその費用を捻出することは容易ではない。
⑤取組みに当たった関係者への要望	
⑥その他(このような取組みに関する問題意識、理念等)	