

「地域公共交通づくりハンドブック」

国土交通省自動車交通局旅客課

～ はじめに ～

平成18年に施行された、需給調整規制廃止を柱とする道路運送法の改正以降、バス事業については、利用者ニーズに応じた運賃など多様なサービスの提供が促進されてきました。しかし、その一方で、過疎化の進行やマイカーの普及等により、地方部では鉄軌道や路線バスの撤退という事態が生じ、いわゆる公共交通空白地域の発生や拡大、あるいは空白ではなくとも運行頻度の減少によって利用者の利便性が低下している地域が増加するなど、地域公共交通の確保が大きな課題となっています。

このような状況に対して、近年、地域のニーズに応じ、コミュニティバス、乗合タクシー、市町村バス、NPO等によるボランティア有償運送など、多様な形態の運送サービスが導入されるようになりました。

これらの運送サービスの導入にあたっては、地方公共団体が主体的に地域公共交通について検討することが必要になっていますが、これまで、そのために必要な地域公共交通に関する考え方や専門的な知識について、まちづくりとの関係から簡潔に解説した冊子は残念ながらありませんでした。

本ハンドブックは、地域公共交通に関する考え方や専門的な知識を解説することにより地方公共団体の担当の方の理解を深められるようにするとともに、地域公共交通に関係する方々が同じ認識のもと連携し、地域の状況に即した施策、対処方法を見出すことにより、より良い形で地域公共交通を確保するための手引書となるよう作成しました。なお、詳細内容についてはコミュニティバス導入を念頭においた記述となっていますが、考え方は他の交通機関にも適用できます。幅広く手段を検討し、地域に合った手段を選ぶよう心がけましょう。

本ハンドブックが、今後、地域公共交通の見直しや新規導入を考えている地方公共団体の担当の方々、そのほか地域公共交通の構築に関係するの方々にとっての一助となれば幸いです。

また、本ハンドブックの作成にあたりまして、横浜国立大学大学院工学研究院中村文彦教授、名古屋大学大学院環境学研究科加藤博和准教授の監修をいただきました。この場をお借りして厚く御礼申し上げます。

平成21年3月

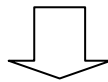
国土交通省自動車交通局旅客課

地域公共交通づくりハンドブックの全体構成

地域公共交通づくりハンドブックは、下記のとおり「第1部 哲学編」、
「第2部 計画編」、「第3部 マネジメント編」の3部構成からなります。

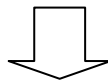
「第1部 哲学編」の概要

第1部では、人とまちを幸せにする地域公共交通づくりに向けた基本的な考え方を示しています。地域公共交通づくりが、まちづくりの要になることを説明しており、具体的な計画づくりに入る前に、地域公共交通の意義、必要性などを再確認していただく役割を担います。



「第2部 計画編」の概要

第2部では、地域公共交通づくりの手順と方法を説明しています。計画準備段階、計画策定段階、運行準備段階に分けて、計画づくり進め方、検討内容、注意事項などについて、地域公共交通の担当者の視点から説明しています。



「第3部 マネジメント編」の概要

第3部では、地域公共交通の運行後のマネジメントの重要性、マネジメントの方法や要点などを説明しています。地域公共交通は計画段階よりも運行開始後に力を注ぐべきことを説明し、利用実態調査などに基づいて、より利用しやすい地域公共交通へ改善していくべきことを示しています。

目次

「第1部 哲学編」	1
第1章 人とまちを幸せにする地域公共交通	2
(1) 社会基盤施設として充実すべき地域公共交通	2
(2) 人とまちを幸せにする地域公共交通	2
(3) 人とまちを幸せにする地域公共交通の考え方	4
第2章 地域公共交通はまちづくりの要	5
(1) 地域公共交通がまちづくりに果たす役割	5
(2) 地域公共交通の必要性	9
「第2部 計画編」	13
I 計画準備段階	14
第1章 地域公共交通の計画手順	14
(1) 地域公共交通の検討における留意点	14
(2) 地域公共交通の検討の流れ	15
第2章 計画策定に向けた準備（協議体制の準備）	17
(1) 地域公共交通づくりに向けた協議体制	17
(2) 地域公共交通の導入に向けた協議手順	20
(3) アドバイザーの確保	20
II 計画策定段階	22
第1章 対象地域の地域公共交通の診断	22
(1) 対象地域の地域公共交通に対する現状分析	22
(2) 地域公共交通に対する課題抽出	23
第2章 地域全体の地域公共交通網の構想づくり	24
(1) 構想づくりの視点	24
第3章 地区別の地域公共交通の計画づくり	25
(1) 地域公共交通に対するポテンシャル分析と地区選定	25
(2) 基本コンテンツの設定	26
第4章 運賃の検討と地域公共交通導入の適否の目安	32
(1) 運賃の検討	32
(2) 地域公共交通見直しの適否の検討	33
(3) 地域公共交通に必要な経費	34
第5章 地域とのコミュニケーション	35
(1) 住民との協働による計画づくり	35
(2) 議会等への対応	35
第6章 関係機関とのコミュニケーション	36
(1) 庁内の調整事項	36
(2) 運行事業者との確認事項	36
(3) 関係機関との確認事項	38

Ⅲ 運行準備段階	39
第1章 事業主体の設定と運行事業者の選定	39
(1) 事業主体の設定	39
(2) 運行事業者の選定	40
第2章 運輸局（支局）への申請手続き	41
(1) 道路運送法上の位置づけ	41
(2) 運輸局（支局）への申請手続き	41
第3章 運行に向けた準備	42
(1) 車両に関する準備	42
(2) 運行に向けたその他準備	43
「第3部 マネジメント編」	45
第1章 地域公共交通に対するマネジメント	46
(1) 地域公共交通に対するマネジメントの重要性	46
(2) 実証実験の必要性	47
(3) 地域公共交通に対するマネジメントのプロセス	47
(4) 地域公共交通のマネジメントの要点	49
第2章 利用実態調査	52
(1) 利用実態調査の必要性	52
(2) 利用実態調査の進め方	52
第3章 利用者・収入の確保と経費削減の工夫	56
(1) 利用者・収入確保の工夫	56
(2) 経費削減の工夫	57
巻末資料	59
(1) 地域公共交通に関する主要な法律	60
(2) 地域公共交通を応援する補助制度	60
(3) 参考事例	62
(4) 参考となる図書・報告書	68
(5) 用語説明	70

「第1部 哲学編」





第1章 人とまちを幸せにする地域公共交通

(1) 社会基盤施設として充実すべき地域公共交通

道路や上下水道などの社会基盤施設は、公共が主体となり計画的な整備を進め、その利便性は年々向上しています。しかし、路線バスの減便や撤退などに見られるように、多くの地域で地域公共交通の利便性は低下しています。地域公共交通も暮らしを支える社会基盤施設の一つとして捉え、地域公共交通の充実を図る必要があるのではないのでしょうか。

車社会の普及に伴い、地域公共交通に頼らない生活が広がりました。その結果、地域公共交通の利用者が減少し、路線バスなどの撤退につながっています。しかし、子どもや高齢者など、車を利用できない人々は、地域公共交通がなければ移動が制約され、不便な生活を強いられます。わが国は超高齢社会を迎え、車を運転しない高齢者はさらに増加していくものと予想されています。また、地球環境に優しいまちを築く上でも、地域公共交通の役割が見直されています。地域公共交通を道路や上下水道などの社会基盤施設と同様に捉え、行政がまちづくりの一環として計画的に整備を進める時期を迎えているのではないのでしょうか。

これまで、地域公共交通は主として民間の交通事業者が支えてきました。しかし、「利用者の減少 → 赤字路線の拡大 → 赤字路線からの撤退 → 利便性の低下 → 利用者の減少」という悪循環に陥り、地域公共交通の弱体化が進行しています。そこで、行政、地域住民、交通事業者が協力して地域に最適な地域公共交通の全体像を描き、計画的に充実していくことで、さらに暮らしやすいまちへと改善していくことが求められています。地域公共交通の充実は、輸送面の効果にとどまらず、「地域公共交通の充実 → 利便性の向上 → 買物客や観光客の増加 → にぎわいあるまちづくりの実現」といったまちづくりに対する効果も期待できます。活用の仕方によっては、地域公共交通は人とまちを幸せにできる可能性を備えており、行政が優先的に取り組むべき課題と言えます。

(2) 人とまちを幸せにする地域公共交通

鉄軌道、バス、タクシーなどの地域公共交通を上手に活用すると、人々が暮らしやすいまちを実現することができます。その一方で、新たな地域公共交通を導入しても、一部の地域の利便性向上には役立つものの、まちづくりにはあまり貢献しない場合もあります。

新たな地域公共交通の導入は、その活用の仕方によって、まちづくりを大きく後押しして人々の暮らしを豊かにすることもできれば、既存の地域公共交通とのつながりを損ない、まち全体としてマイナスになる場合もあります。

地域公共交通を上手に活用し、人やまちを幸せにした一例として、会津若松市と野田市の事例を紹介します。これらの事例は一例に過ぎず、地域公共交通の活用方法には、様々な方法があります。

ただし、他地域で成功した事例が、別の地域にそのまま適用できるものではありません。近年、特にコミュニティバス導入が全国的に多く見られますが、それが人々の暮らしとまちを無条件に良くするわけではなく、地域に応じた処方箋を描く必要があります。すでに多くの市町村で、成功事例を参考としながら導入したものの、見直しを迫られているコミュニティバス事例があります。

■まちづくりに貢献している事例 — まちなか周遊バス（会津若松市）

○実施主体

当初：まちなか周遊バス運営事業実行委員会（会津若松市、商工会議所等）
 現在：会津乗合自動車株式会社

○導入目的

一方通行などが多く自家用車が利用しにくい城下町に対して、観光交通の円滑化、環境負荷の軽減等を目的として、平成13年から主要観光施設を巡る周遊バスを運行。

○運行概要

観光資源が散在する中心市街地の2コースをレトロ調ボンネットバスが30分間隔で、小型タウンバスが60分間隔で運行。運賃は大人200円、小人100円。



○まちづくりへの効果

利用者は順調に増加し、平成18年度には年間22万人が利用。観光客集客、観光PRに貢献している。鉄道・バス・宿泊・飲食等の事業者の連携も進み、路線沿線の景観整備から、まち全体をテーマパークと捉えた取り組みが行われ、観光を軸としたまちづくりが進展している。



▲まちなか周遊バス



▲まめバス

■まちづくりに貢献している事例 — まめバス（野田市）

○実施主体

千葉県野田市

○導入目的

野田市は関宿町と合併。新市建設計画の中で、関宿地域から市役所へのアクセス確保、交通不便地域の改善、新市の一体性形成など目的としたコミュニティバスを導入。

○運行概要

路線や便数を拡充し、現在は小型ノンステップバス8台（1台は予備車両）が市内6コースを運行。料金は大人100円、小人50円。



○まちづくりへの効果

平成16年1月から運行が開始され、予想を大幅に上回る利用者を得て平成19年度は18万人が利用。旧関宿町は鉄道空白地域であり、通勤通学はバスに依存する地域。旧関宿地域と駅とを連絡するまめバスは、通勤通学に利用され、旧関宿地域の生活利便性を大きく改善するとともに、新市の一体性形成に貢献している。

(3) 人とまちを幸せにする地域公共交通づくりの考え方

市町村はそれぞれ総合計画を策定し、まちの将来像を掲げています。各市町村が描くまちの将来像に対して、地域公共交通はその実現を後押しする有力なツールとして活用でき、活用の仕方次第では、人や地域を幸せにできます。ただし、どの地域でも効果の上がる決まった処方箋はなく、地域の特性に応じて、オリジナルの解決策を考える必要があります。

人とまちを幸せにする地域公共交通を創るためには、まちづくりと地域公共交通との関係、既存の地域公共交通とのつながりなどを重視するとともに、まち全体の地域公共交通網を検討した上で、個別の課題を抱えた地区の地域公共交通を計画することが必要になります。全体と地区の2段がまえで、地域公共交通づくりを進める参考資料となるよう、このハンドブックを作成しています。人やまちを幸せにする地域公共交通づくりの基本的な視点は、次のとおりです。

(地域公共交通づくりの基本的な視点)

○まちづくりの目的に照らし合わせて、地域公共交通を考えること

地域公共交通は、活用の仕方によってはまちづくりに大きく貢献できるツールです。交通利便性の向上だけでなく、まちづくりの目的達成を後押しすることができるため、まちづくりの目的に沿った地域公共交通を計画することが必要です。

○まち全体の地域公共交通網を考えること

地域公共交通は、ネットワーク化されてこそ、その役割を發揮します。まち全体の住民の生活やまちづくりに今まで以上に貢献するよう、まずは、まち全体の地域公共交通網を検討して全体像を描き、次いで、交通空白地域など課題を抱える地域の地域公共交通を計画しましょう。

○既存の鉄軌道、路線バスなどの活かし方を考えること

まち全体の地域公共交通は、民間の交通事業者が運営する既存の鉄軌道や路線バスに支えられています。これらの既存の地域公共交通を活用することをまず考えましょう。その上で、民間の交通事業者だけではカバーしきれない部分を自治体や地域が補い、つながりを改善し、地域公共交通網全体をより機能的なものにすることが望まれます。

○先進事例ありきではなく、柔軟な発想で考えること

地域公共交通を新たに導入して成功した事例は、あくまでその地域の特性に適った解決策を講じたからこそ成果を生み出しています。既存の地域公共交通、人口の集積状況、道路網などの地域特性や、地域の交通事業者や地域住民の協力姿勢などに応じて、柔軟な発想で計画することが必要です。



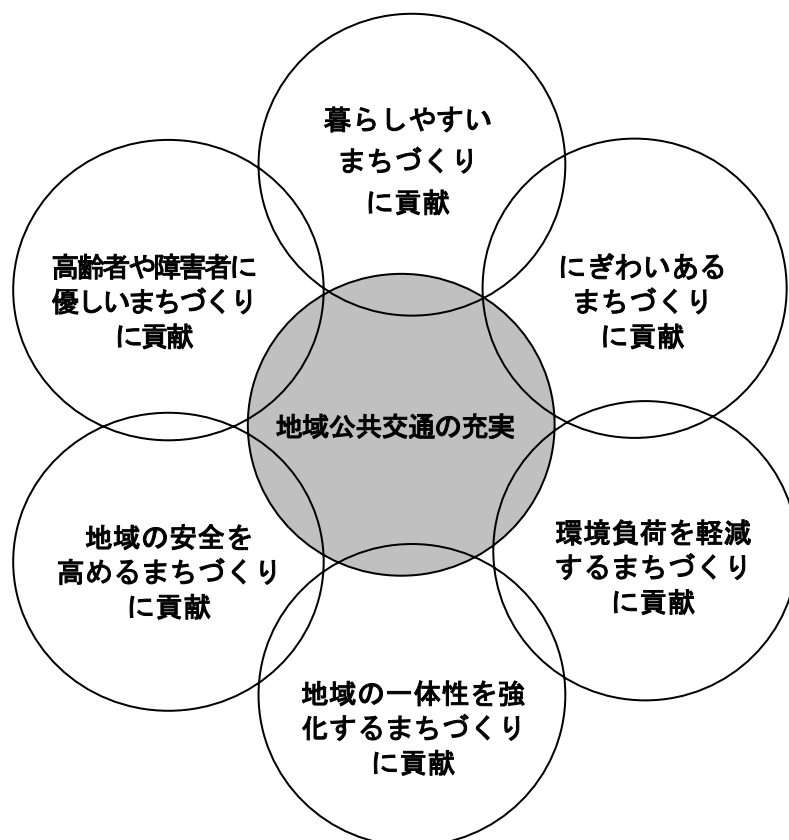
第2章 地域公共交通はまちづくりの要（かなめ）

（1）地域公共交通がまちづくりに果たす役割

地域公共交通の充実とは、通勤・通学客、買物客、高齢者、障害者など様々な人々に対して、利用しやすい移動手段を提供することです。その結果、生活しやすいまち、人が集まりやすいまち、高齢者や障害者が外出しやすいまちが形成されることとなります。

地域公共交通は、下図に示すように「暮らしやすいまちづくり」、「にぎわいあるまちづくり」、「高齢者や障害者に優しいまちづくり」、「環境負荷を軽減するまちづくり」、「地域の安全を高めるまちづくり」、「地域の一体性を強化するまちづくり」などに貢献します。こうしたまちづくりへの貢献内容は、相互に関係しています。地域公共交通はまちづくりの要となることを意識し、地域公共交通づくりを進めることが重要です。

《 地域公共交通の充実とまちづくりとの関係 》

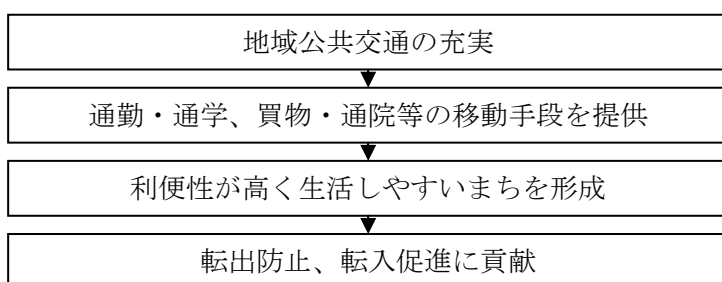


■「暮らしやすいまちづくり」に貢献する地域公共交通

地域公共交通は、自動車を使用しない住民に対して、通勤、通学、買物、通院などの移動手段を提供し、日常生活を支えます。

地域公共交通が充実している地域は、利便性が高く生活しやすい地域として人々に評価されます。住宅地としての人気を高め、転出防止や転入促進に貢献する可能性があります。

通勤・通学の利便性向上を目的として、住宅地と駅を結ぶ地域公共交通を計画する場合は、通勤・通学客の動向を確認して、通勤・通学客が利用しやすい移動手段にしていくことになります。常に利用者の視点に立って何が期待されているかを考えることで、通勤・通学に一層利用される地域公共交通が実現し、暮らしやすいまちが築かれることになります。

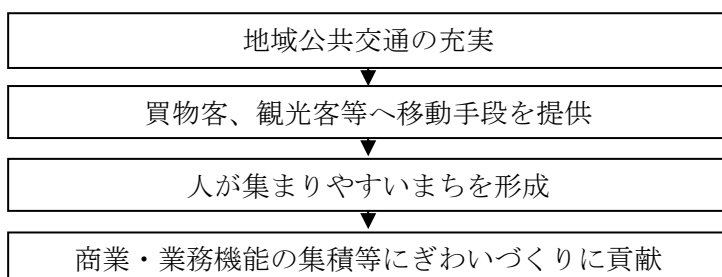


▲西東京市はなバス

■「にぎわいあるまちづくり」に貢献する地域公共交通

商業地域を行き先や経由地とする地域公共交通の充実、買物客や観光客などを商業地域に誘導する役割を果たします。交通便利性が優れた場所は、居住地域や経済活動の場所として価値が高く、特に地域公共交通の結節点は、人が集散する地域となり、商業・業務機能の集積を促し、にぎわいづくりに貢献する可能性があります。

地域公共交通と商店街の買物客とを関係づけることで、商店街への誘導などに貢献する地域公共交通を作ることができます。交通に限定して捉えるのではなく、商店街などと連携して地域公共交通のあり方を考えることで、人を引きつける地域公共交通にもなります。既存の交通機関と地域公共交通との結節点は人々が集散する場所になりますので、まちづくりとも連携して、商業地域全体を買物客が回遊したくなる環境へと改善し、その上で、商店街への乗降地点の設置、買物と地域公共交通を組み合わせた料金の工夫を行うことで、にぎわいづくりに貢献する地域公共交通になります。



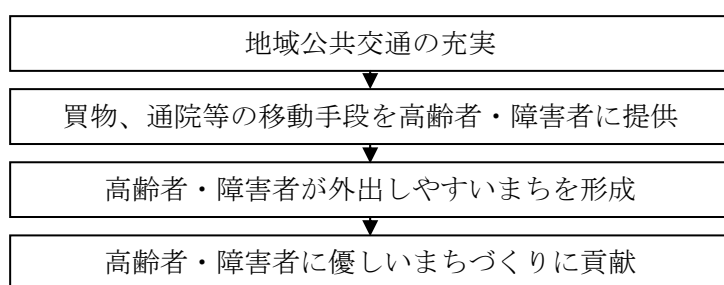
▶ 台東区めぐりん



■「高齢者や障害者に優しいまちづくり」に貢献する地域公共交通

地域公共交通の充実を最も期待している人々は、自動車を運転しない高齢者や障害者です。地域公共交通の充実は、移動が制約されがちな高齢者や障害者に対して、買物、通院などの移動手段を提供することにつながり、外出を促します。地域公共交通の充実は、高齢者や障害者の自立した生活を後押し、高齢者や障害者に優しいまちづくりに貢献する可能性があります。

高齢者の通院や買物に役立つ地域公共交通を計画する場合、通院や買物目的で外出する高齢者や障害者の行動を理解することで、高齢者や障害者にとって負担の少ない、利用しやすい地域公共交通のあり方を把握することができます。高齢者や障害者は、乗降地点まで行くこと自体、負担に感じていることもありますので、地域公共交通を利用しない高齢者や障害者から、地域公共交通を利用しない理由を聞き出し、立ち寄りを期待している場所、時間、曜日などを把握することが求められます。こうした視点に基づいて地域公共交通を計画することにより、高齢者や障害者に喜ばれるまちを築くことができます。



▶ 小野市小型デマンドバス

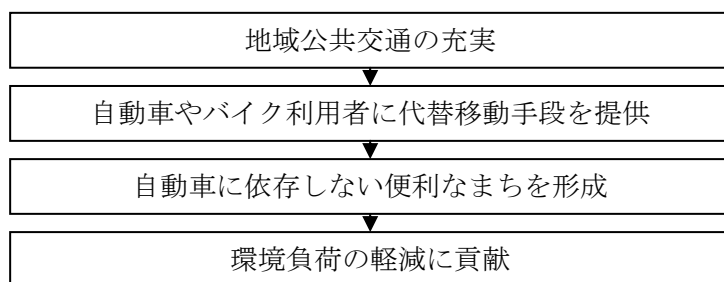


■「環境負荷を軽減するまちづくり」に貢献する地域公共交通

自動車の利用を抑制し、地域公共交通の利用を促進することは、温室効果ガスの排出削減に役立ちます。地域公共交通を充実することで、自動車を利用している人々に通勤手段を提供し、自動車に過剰に依存したまちを改善することができます。地域公共交通の充実を通じて人々の移動手段を変えることで、環境負荷の軽減に貢献できる可能性があります。

環境負荷の軽減を目指すためには、通勤目的、観光目的で自家用車を利用して来た人に対して、如何にして地域公共交通への切り替えを促すかが重要になります。沿線住民や事業所、観光客などに対して的確に情報を提供し、環境問題に関する理解を高めることが必要になりますが、自家用車利用に対する交通規制なども実施し、地域公共交通の利用を後押ししていくことが求められます。

地域公共交通による環境負荷の軽減方法は、自家用車利用からの切り替えのほか、環境負荷の低い車両の導入、廃油燃料の活用などが考えられます。住民、事業所、運輸事業者などとの連携と、地域公共交通の活用により、環境に優しいまちづくりを推進することができます。



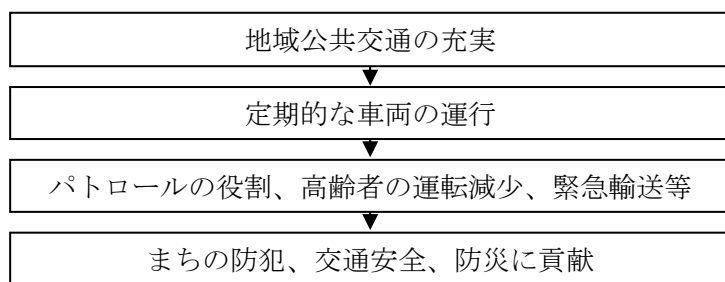
▶ さいたま市コミュニティバス（天然ガス車両）



■「地域の安全を高めるまちづくり」に貢献する地域公共交通

地域公共交通の充実に伴い、車両は定期的に地域を巡ることになります。乗務員や乗客はまちを見守る眼となり、パトロールと同様の役割を果たします。緊急時には、子どもや女性の駆け込み場所として車両を活用することもできます。また、高齢者の中には、自動車の運転に不安を抱えながらも、他の移動手段がないため運転を続けている人もいます。こうした高齢者が地域公共交通を利用することで、地域の交通安全にも役立ちます。さらに、災害時にはバスを緊急輸送の車両に切り替えるといった柔軟な対応を行うことも可能であり、地域公共交通の充実は、地域の防犯、交通安全、防災にも貢献する可能性があります。

地域公共交通だけで、子どもや地域の安全を守ることは困難ですが、地域公共交通が地域の安全に向けた連携の推進役として貢献することができます。



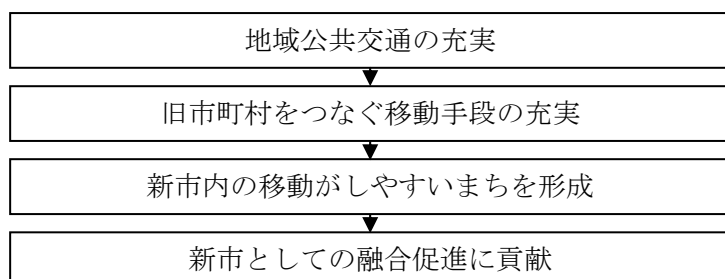
▶ 丹波市鴨庄ふれあいバス



■「地域の一体性を強化するまちづくり」に貢献する地域公共交通

合併した市町村では、旧市町村間で地域公共交通の充実度合いに地域格差があります。新市の中心街に至る移動手段の確保をはじめとして、合併市町村の住民は、新市全体の交通利便性の向上や地域の一体性の強化を期待しています。

合併した市町村では、旧庁舎間の移動手段の確保に向けて、コミュニティバスなどを導入している事例が見られますが、住民は商業施設や金融機関が立地する中心市街地への移動、あるいは駅やバスセンターなどの交通拠点などへの移動を期待している可能性があります。全市的な視点に立って地域公共交通を充実させることで、新市の一体性強化や住民相互の交流を後押しすることが期待できます。合併した市町村における地域公共交通の充実は、新市全体を移動しやすいまちに変え、新市としての融合や地域コミュニティの強化に貢献する可能性があります。



▶ 篠山市ハートラン



(2) 地域公共交通の必要性

厳しい財政状況におかれている自治体が、多額の財政負担を覚悟してまで、なぜ地域公共交通を支えなければならないのでしょうか。議会や住民から、こうした質問が提出される可能性があるかもしれません。自治体が地域公共交通を支えなければならない理由、自治体が地域公共交通を導入する際の心構えは、下記のとおりです。

■自治体が地域公共交通を支えるべき理由

これまでは、民間の交通事業者が中心となり地域公共交通を支えてきました。しかし、車社会の浸透などに伴い、地域公共交通の利用者は全国的に減少し、赤字に苦しむ交通事業者が増えてきました。その結果、赤字の鉄道や路線バスは撤退が相次いでおり、大都市以外の地域では、地域公共交通網の弱体化が進行しています。特に人口密度の低い地域では、採算が悪化した路線バスが撤退して交通不便地域が増加し、地域の衰退に拍車がかかることが危惧されています。

地域公共交通は、地域によっては営利事業として成立しにくくなっていますが、存在意義が薄れたわけではありません。これまでと同様に、地域公共交通は、日常生活に不可欠なインフラであり、まちのにぎわいを促す動脈としての役割を果たしています。

そこで、民間の交通事業者では支えきれなくなった地域公共交通については、自治体や地域住民などが工夫して地域に相応しい地域公共交通の仕組みをつくり、地域公共交通網を補うことが求められています。地域によっては、民間の交通事業者任せで済んだ時代は過ぎて、自治体や地域住民が地域公共交通の維持・拡充に積極的に乗り出すべき時代を迎えています。

自治体が地域公共交通を支えるべき理由は、こうした民間の交通事業者と自治体との役割分担の視点とともに、下記の理由をあげることができます。

○シビルミニマムとして

自動車を運転できない住民（高齢者や子ども等）に対して、通学、通院、買物などに必要な移動手段を提供することは、自治体が住民の日常生活維持に向けて用意しなければならない最低限の条件＝シビルミニマムです。

○超高齢社会の到来に備えて

高齢化が進行し、自動車を運転しない高齢者はさらに増加することが予想されています。高齢者に対して利用しやすい移動手段を提供し、高齢者の日常生活を守ることが求められています。地域公共交通の充実、高齢者の外出を促し、生きがいがづくりや健康づくりにも貢献します。超高齢化社会の到来に備えるため、自治体を中心となって地域公共交通を支える必要があります。

○ノーマライゼーションの推進に向けて

誰もが住み慣れた地域社会で生活できる環境を整えることが求められています。ノーマライゼーションの考え方をまちづくりに実践していくためには、障害や年齢に関わりなく、誰もが円滑に移動できる仕組み＝地域公共交通を、自治体を中心となって充実していく必要があります。

○機能集約型のまちづくりに向けて

自動車の普及とともに、日常生活圏が広がり、低密度の市街地拡大を促してきました。しかし、市街地の拡大により、まちの維持管理経費は増大し、自治体の財政圧迫の要因にもなっています。人口減少時代を迎えたわが国では、まちの効率的な維持管理に向けて、人と都市機能が中心市街地に集積したまちに転換していく必要があります。人や都市機能が中心市街地に集積した機能集約型のまちづくりに向けて、自治体を中心となって中心市街地の地域公共交通を充実させる必要があります。

■地域公共交通の導入に際しての心構え

自治体や地域住民が地域公共交通を支える必要性が高まり、地域公共交通の中でもバスを中心とした新たな地域公共交通づくりが各地で進められています。しかし、地域公共交通の導入は自治体の財政負担を伴うため、自治体にとって重荷になる可能性もあります。また、地域公共交通に対するマネジメントなどの責任も生まれます。地域公共交通を導入する自治体は、下記の心構えを持って臨むことが必要です。

○財政的な負担の覚悟

大都市以外の地域では自動車やバイクなどを使用した移動が定着しており、地域公共交通は児童・生徒や高齢者の利用に限られてしまう可能性があります。損益分岐点に満たない利用状況となり、利用収入では地域公共交通をまかなえない可能性が高く、導入した自治体は、毎年運営経費を負担しなければならない可能性があります。

○地域のすべての関係者の協働が必要

地域公共交通は、まちづくりの目的や地域特性に合わせて計画するものであり、計画段階から住民や交通事業者など地域公共交通のすべての関係者ととともに創りあげることが必要になります。地域の住民が利用しやすく、安全快適な地域公共交通とするためには、地域の住民や関係者との対話に努め、地域との協働によって、住民に愛される仕組みを創ることが重要になります。また、自治体の中でも、交通担当課をはじめとして、道路、福祉、教育担当課などの関係各課が計画づくりに積極的に参加することが必要です。

○運行後のマネジメントが重要

地域公共交通は、運行後、その役割を十分に発揮しているかが最も重要になります。地域公共交通の運行開始直後から、計画通りに運行され当初の目的の達成に貢献していくかどうかを見定める必要があります。さらに、安全管理、利用促進、快適性維持、問題点把握などに努める必要があります。地域公共交通のマネジメントには、計画段階以上の力を注ぐことが求められます。

利用者が少なければその要因を探し、対策を講じたり、運行計画の改善を試みることを望まれます。運行後のマネジメントは、住民ニーズの把握や問題点の発見に直結する活動であり、常時行う必要があります。

○地域公共交通の専門係の創設が必要

住民に頼りにされ、まちづくりに貢献する地域公共交通を計画・運行するためには、地域公共交通をまちづくりの重要政策として位置づけ、取り組むことが必要になります。地域公共交通はまちづくりを左右する大きな影響力を持つとともに、交通事業者・道路管理者などの関係者と協議する機会も多く、担当職員は専門的な知識が求められます。企画部門の担当者が片手間で対応できる内容ではなく、自治体の組織の中に、地域公共交通を専門的に取り扱うポジションを創設することが必要です。コンサルタントや学識経験者に協力を求めることはかまいませんが、委員会や住民説明などの場面では、職員が自らの言葉で計画内容を説明できることが望まれます。

■地域特性と課題に応じた交通機関の選択

地域公共交通の導入に際しては、既存の鉄道や路線バスの活用を図るため、まち全体の地域公共交通のあるべき姿を描き、その次に課題を抱える地域に対して、相応しい地域公共交通を導入することになります。したがって、新たに導入する地域公共交通はコミュニティバスに限定して議論を進めることなどは避けなければなりません。地域が抱えている特性や課題に応じて、鉄軌道・LRT、バス、タクシーなどの地域公共交通を選択し、その活用方法を検討していくことが重要になります。

例えば、すでに鉄軌道や路線バスなどがあれば、まち全体でそれらの活用を前提として地域公共交通を検討することになります。地域公共交通の利用者が少ない場合には、需要に応じた車両を選択し、バスやタクシーを中心とした地域公共交通を検討することになります。また、地域公共交通の利用者が少なく広範囲に散在してれば、デマンドバスやデマンド型乗合タクシーの導入を検討することになります。LRT、バス、タクシーには、下記の長所と短所があります。

■地域公共交通を担う各交通機関の長所・短所

○鉄軌道・LRT

長 所	短 所
<ul style="list-style-type: none"> ・バスより輸送力に優れる ・バスより輸送速度に優れる ・公共交通機関としての存在感が大きい ・バスより定時性に優れる ・線路幅により他の鉄道への乗り入れが可能 ・バスより快適性に優れる ・環境に優しい輸送機関である ・車椅子などでの利用もしやすい 	<ul style="list-style-type: none"> ・バスに比べて計画から導入までに時間とコストがかかる ・バスに比べて軌道整備等の初期投資額が大きい ・バスに比べて維持管理費が大きい ・需要の変化に応じた路線変更はしにくい ・自動車の走行が制約させる場合がある

○バス

長 所	短 所
<ul style="list-style-type: none"> ・鉄道に比べて初期投資が少なく、導入しやすい ・鉄道に比べて付带的設備が少なく、導入準備期間が短い ・路線設定に関する自由度が大きく、路線変更などが需要の変化に応じて設定できる ・乗降地点に関する自由度が大きく、需要に応じてきめ細かく乗降地点を設定できる ・道路幅員に応じた車両の選択により、住宅地内の狭隘道路でも運行できる ・利用者1人当たりのCO2排出量は乗用車の2分の1以下であり、環境負荷を軽減できる ・バス車両優先システムなどの併用により、自動車よりも旅行速度を上げることができる ・様々な交通機関をつなぎ合わせる役割を果たすことができる 	<ul style="list-style-type: none"> ・鉄道に比べて、乗車できる人数が少なく、輸送力が限られている ・交通渋滞に左右されやすく、鉄道に比べて定時性が劣る ・はじめて利用する人にとって、運行ルートやバス停の位置が分かりにくい ・輸送力増強のために便数を増やすと、乗務員確保や運行経費上昇に直結する ・乗降口にステップがある場合、高齢者などは乗降しにくい ・乗降口が狭く、荷物を伴う場合は乗車しにくい

○定時定路線型乗合タクシー

長 所	短 所
<ul style="list-style-type: none"> ・ 駅や中心市街地への輸送など行き先が明確な場合に対応した仕組みである ・ バスより初期投資が少なく、導入しやすい ・ バスより運営経費が少なく、維持しやすい ・ デマンド型乗合タクシーのような特別な配車システムなど必要としない ・ 路線設定に関する自由度が大きく、路線変更などが需要の変化に応じて設定できる ・ 乗降地点に関する自由度が大きく、需要に応じてきめ細かく乗降地点を設定できる ・ 住宅地内の狭隘道路でも運行できる ・ バスと同様の仕組みであり、高齢者にもわかりやすい ・ 事前登録、事前予約などが必要ない 	<ul style="list-style-type: none"> ・ 乗車人数は最大9人（乗務員除く）と少ない ・ 乗降地点に近い地域、遠い地域では利便性が大きく異なる ・ 乗降に時間がかかる ・ 車内が狭く荷物を持ち込みにくい

○デマンド型乗合タクシー

長 所	短 所
<ul style="list-style-type: none"> ・ 戸口から戸口への輸送が可能で、高齢者等に優しい輸送手段である ・ 行き先、需要が散在している地域に対応しやすい仕組みである ・ バスより初期投資が少なく、導入しやすい ・ バスより運営経費が少なく、維持しやすい ・ 住宅地内の狭隘道路でも運行できる ・ 利用者にとって、一般タクシーより低料金である ・ 導入地域において公平な乗車機会を提供できる（定路線では、バス停に近い地域、遠い地域が生じる） 	<ul style="list-style-type: none"> ・ 乗車人数は最大9人（乗務員除く）と少ない ・ 多くの事例では利用に際して、事前登録を必要としている ・ 利用に際して事前予約を必要とするため、利用者にとって抵抗感がある ・ 同乗者の行き先の方向が異なると、運行時間がかかる ・ 配車システム等の導入に費用がかかる ・ 多くの事例では予約受付係を配置しており、費用がかかる ・ 一般タクシーから乗客を奪う可能性がある ・ バスより運賃が高くなりがちである ・ 車内が狭く荷物を持ち込みにくい

「第2部 計画編」





第1章 地域公共交通の計画手順

(1) 地域公共交通の検討における留意点

大半のまちには、鉄軌道や路線バスなど、既存の地域公共交通があります。地域公共交通見直しの計画は、まず、まち全体の地域公共交通を診断して、課題を整理することから取り組みます。その次に、まちづくりの目的に沿って、まち全体の地域公共交通網を作り直していくための構想を描く必要があります。

そして、課題を抱えている地区に対して、具体的にどのような地域公共交通を計画するか、既存の地域公共交通とのつながりも考慮して、路線ごとの運行計画を検討していきます。

つまり、まち全体の地域公共交通網の構想づくりと、地区別の地域公共交通の計画づくりの2段がまえの検討を行うこととなります。これまでコミュニティバスが導入されてきた事例を眺めると、公共交通空白地域や不便地域が取り出され、その地域に対して地域公共交通が計画されてきたケースが多く見られます。実はこのようなアプローチでは、まち全体の地域公共交通網をどのように充実させ、まちづくりにどのように貢献させるべきかという視点が、おろそかにされていることとなります。そこで、まち全体の地域公共交通網を検討することで、既存の鉄軌道や路線バスなどとのつながりを重視しながら、計画づくりを行うことが必要なのです。

現在、市町村合併が進み、全国の市町村数は1,800を割り込みました。合併した市町村では、新市の一体性強化に向けて、地域公共交通の再編を行うケースが見られます。その際は、まず地域全体でどのような地域公共交通をつくるのか検討し、次に大きな課題を抱えている地区に対して、地域公共交通を計画していくことが必要となります。合併市町村では、すべての地域を公平に取り扱おうとする姿勢が強く働きがちです。公平性の維持は必要ですが、適正に全域を診断することにより、対応すべき地域と対応しなくてよい地域に分けることができます。その結果、対応すべき地域に集中投資をすることも可能となります。限られた財源を有効に活用するためにも、全体の構想を描いた上で、地区別の計画に取り組むことが重要となります。

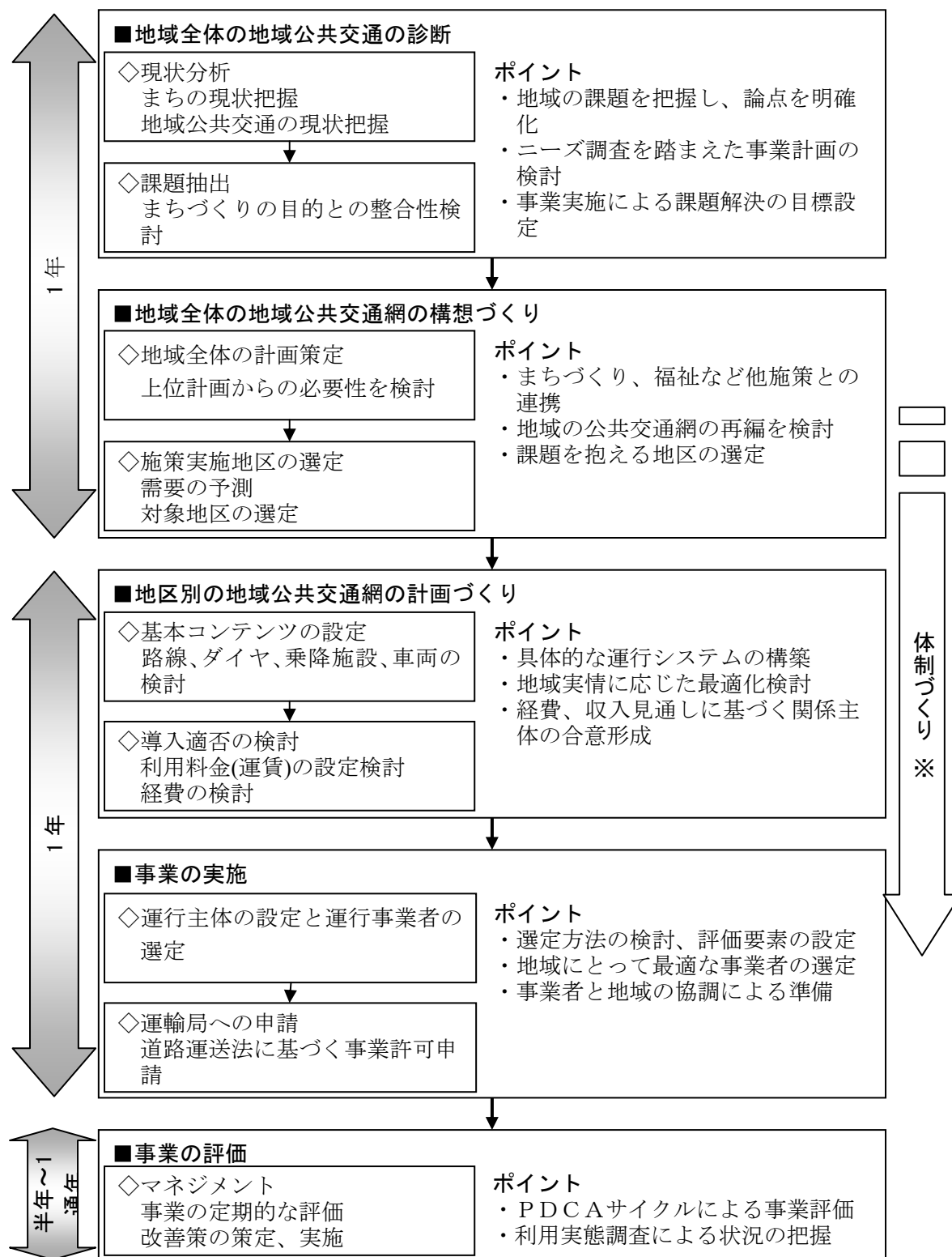
地域公共交通づくりの基本的な手順（フロー）と工程の目安を次節に示します。この手順はあくまで事例として示すもので、必ずしもこの手順どおりに検討を進めなければならないわけではありません。地域によっては、新たな検討体制づくりの前に既存の検討枠組みの場を活用して診断を行ったり、あるいは地域全体の計画が確立されている場合には、特に課題の多い地区や早急に対策が必要となる地区の検討から進めるなど、適宜効率的な手順で検討を行うことが大切です。

なお、地域公共交通に関する検討では、後述するように法的にも位置づけられた協議機関を設置して話し合う方法もあります。しかし、最も大切なことは、関係者が集まり、地域に相応しい公共交通のあり方について腹を割って話し合い、知恵を出し合うことです。協議体制にこだわる必要はなく、すでに地域公共交通について協議できる会議があれば、その会議の場を活用していくことで構いません。

(2) 地域公共交通の検討の流れ

地域公共交通の検討について、現状把握から地区別の施策検討までの流れを例示すると以下のようになります。

○地域公共交通の検討の流れ



■地域公共交通の検討に必要な期間

地域公共交通の現状分析から構想づくりまでは、市町村、住民、交通事業者各主体が課題を共有し合うことが重要です。目標を設定するため、適宜協議の場を設けるなど体制づくりを同時並行で進めていきます。特に、各主体が情報を共有すること、協議を行っていく上では利害関係を主張し合うことのないようにすること、などの配慮が必要となり、1年以上の協議期間をかけることもあります。

各地区の地域公共交通網づくりでは、住民のニーズ調査なども行いながら運行計画を策定していきます。地区の課題解決に向けた具体的な運行システム（路線、ダイヤ、乗降施設、車両）の構築と、各主体の役割を適切に考慮した計画を検討する過程では、住民との調整が必要な作業も多くなり、相当の時間が必要となります。コミュニティバス、デマンド型運行システムの場合、事業の実施段階では、事業者の選定、車両の発注や運輸局への申請にそれぞれ数ヶ月を要することが多く、全体として1年程度の期間が必要となります。

コミュニティバスを想定した、具体的な事業計画策定後から事業開始までの日程を以下に例示します。

計画策定までには、住民をはじめ、道路管理者や交通管理者との調整協議も必要なことから、多くの場合長い時間がかかりますが、実際の事業実施までには、さらに事業者の選定、車両等必要資器材の発注手続きとその製作期間が必要となります。様々な事例経験を持ち、関係主体との調整ポイントなどの知見を有する運輸局と密に相談するなど、計画実施に向けて全体を俯瞰した効率的な取組みを心がけてください。

日程目安 実施項目	←半年程度→	←1~2ヶ月程度→	←3ヶ月程度→	
路線	検討調整	決定		運行開始
ダイヤ	住民、既存事業者との調整	決定		
車両	交通管理者、道路管理者との調整	決定→発注	納品	
乗降施設	運輸局と相談	決定→発注等手配	完成	
事業者の選定	募集、審査	決定	(適宜確認)	
申請手続き		準備→申請	審査→認同等	
広報	コンテンツ検討、調整等	発注等手配	実施	

このように、現状分析から計画策定、事業実施に要する期間は、数年間にわたることもあります。その一方で、地域によっては例で示した手順の一部が不要であったり、短期間で済ますことも可能です。地域公共交通の検討では、ここで例として示す時間、期間はひとつの目安としてとらえ、実情に応じて柔軟に工程、日程を調整することが大切です。ただし、あくまで工程、日程の意識を持って活動を進めるよう心がけてください。



第2章 計画策定に向けた準備（協議体制の準備）

（1）地域公共交通づくりに向けた協議体制

地域公共交通づくりは、まちづくりの目標を実現していくためのものです。従って、目標達成に向けて地域の課題を共有できる関係主体の連携が不可欠となります。

地域公共交通の計画策定に向けて、これらの関係主体による協議の場を設ける必要がありますが、協議を進めていく中で新たな関係主体の参加を求める必要が生じたり、合意形成を効率的に進める仕掛けなど、体制は必要に応じて適宜変えていくものとして、既存の会議等を活用するなど、過度な負担をかけずに地域の実情を踏まえた効率的で実効性のある体制で現状把握、課題検討を進めることが大切です。

また、参加メンバーについては、後述する協議会等の例にあげられているメンバーを揃えればよい検討ができるというものではありません。あくまで、各主体の持つ経験や知識、技術や人的繋がりなど、地域公共交通の再編、導入に向けて期待する役割を明確にした上で選定していくことが重要です。

地域の実情と課題解決への合意形成、及び地域公共交通を継続的に支えていく観点から、特に重要なメンバーは住民と交通事業者です。既存の交通事業者は、道路や利用者の実情をよく把握しているはずですし、地区の住民には、どのような行動が多いのか、日々の需要はどのようなものであるかを協議の場に提供してもらうことを期待できます。

これらの各主体には、多様な考え方や利害関係があり、合意形成を得るまでには多くの場合困難が伴いますが、地域の課題抽出、具体的な計画作りに向けて、各主体に参加してもらう意味を明確にした上で、市町村がリーダーシップをとって協議を進めていくことが重要です。

現状把握、課題検討の結果、関係主体の参加を促したり、合意形成を効率的に図る必要が明確になった場合には、それまでの体制を、例えば地域公共交通の活性化及び再生に関する法律（以下、地域公共交通活性化法）に基づく協議会に位置付け、法定協議会の効率的な仕組みを活用した運営にしていくことも可能ですから、体制は柔軟に再構築できるものとして取り組んでください。

■地域公共交通に関する法定の協議会

法律に基づく、地域公共交通に関する協議会には以下のものがあります。このうち、市町村が主宰するものは、「地域公共交通会議」と、地域公共交通の活性化及び再生に関する法律（以下、地域公共交通活性化法）に基づく「協議会」（以下、法定協議会）です。

○地域公共交通に関する法定の協議会

	地域公共交通会議	法定協議会	(参考) 地域協議会
根拠法令	道路運送法	地域公共交通の活性化及び再生に関する法律	道路運送法
目的	生活交通のあり方を審議 地域の交通計画を策定(任意)	地域公共交通総合連携計画(連携計画)を策定 計画実施の主体となる	生活交通のあり方を審議 路線バス退出への対応 広域幹線を対象とした生活交通確保のための計画を策定
メリット (協議が調った場合)	・コミュニティバス、乗合タクシーの許可等に関する特例の適用を受けることができる (運賃を上限認可から届出に緩和、処理期間の短縮等)	・連携計画の策定、同事業への支援を受けることができる ・計画実施への許認可手続き簡略化等の特例措置を受けることができる	・路線バス休廃止の届出期限「原則6ヶ月まで」を「30日前まで」に緩和される ・地方バス路線維持費補助金の交付を受けることができる(生活交通確保のための計画を策定し大臣承認を受けた場合)
対象交通モード	バス・タクシー	多様なモード	バス
主宰	市町村(複数可)	市町村	都道府県
参加メンバー	市町村、都道府県、運輸局、交通事業者、交通事業者の運転者組織、住民利用者代表、道路管理者、交通管理者	市町村、都道府県、運輸局、交通事業者、住民利用者代表、道路管理者、交通管理者	都道府県、市町村、運輸局、バス事業者
参加是非	応諾義務なし	応諾義務あり	応諾義務なし
協議結果	法律上は規程なし	参加者は尊重義務あり	法律上は規程なし
事業実施	行えない	行える(補助金受領が可能)	行えない

■地域公共交通会議

地域ニーズに対応した乗合運送サービスのあり方について検討し、委託又は直営によるバス運送の実施を協議するとともに、地域の公共交通計画を策定・実施する目的で市町村が主体となって設置する会議です。参加者は、住民、利用者、交通事業者、都道府県、国(運輸局)などで、道路運送法に基づくため、バス・タクシーが対象になりますが、鉄軌道などについても協議することは可能です(法的拘束力はない)。

事業者への委託又は市町村運営有償運送など、協議結果の実現には、事業者委託時の運賃認可の届出化、道路管理者・交通管理者への照会手続き簡便化、路線認可の迅速化が図られることとされ、地域のニーズに速やかに対応することができるようになります。

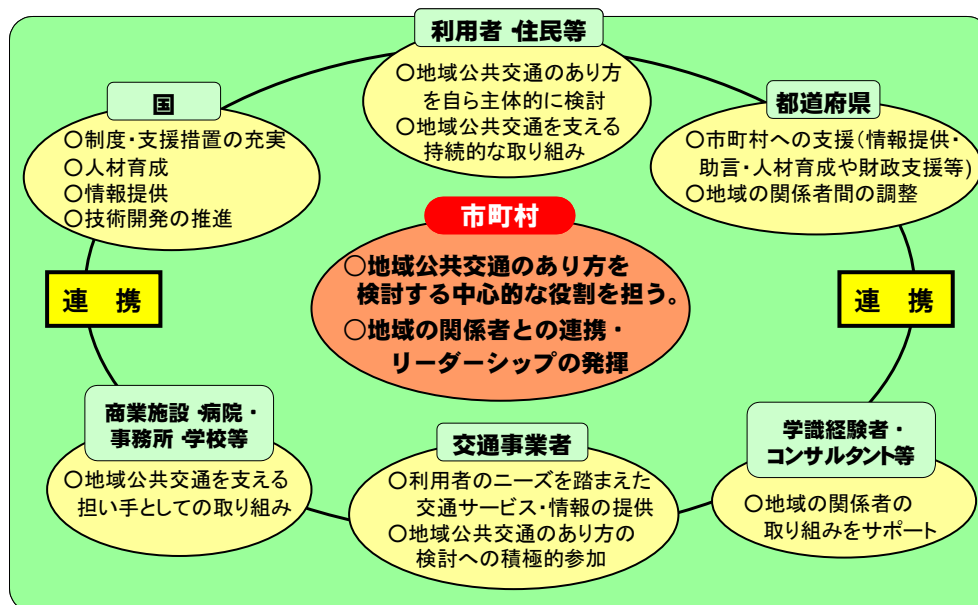
■地域公共交通の活性化及び再生に関する法律に基づく法定協議会

市町村が主宰する、地域公共交通のあり方に関する総合的な検討、合意形成の場であり、バス・

タクシーに限らず多様な輸送形態を対象とした検討が法的に担保されています。また、地域課題解決に向けて公共交通のあり方をまとめた地域公共交通総合連携計画（連携計画）を策定し、この実施事業の主体ともなる組織と位置づけられています。参加者は、住民、利用者、交通事業者、都道府県、国（運輸局）などであり、地域公共交通会議とは異なり、交通事業者や道路管理者など関係主体に参加応諾の義務があることが特徴となっています。

法定協議会においては、協議結果の尊重義務、交通事業者や住民による連携計画の作成提案の制度、パブリックコメントの実施などが定められており、多様な関係者の合意形成や取組みの効率的な実施が可能となります。

住民、利用者、市町村、都道府県、国、交通事業者など関係主体と、その連携については、以下のようによまとめることができます。



出典:国土交通省資料

■（参考）地域協議会の役割と関係者

地域住民の生活交通の確保方策に関する協議を目的として都道府県が設置し、市町村、バス事業者などで構成される会議です。生活路線維持確保計画の作成により、国・都道府県の協調による地方バス路線維持費補助金の交付を受けることが可能となります。また、バス路線を休廃止する際に、その後の対応を協議する場としても位置づけられています。この地域協議会は、乗合バス路線運行維持のための手続きが目的化し、生活交通のあり方に関する具体的な検討が進まない状況もみられていたため、近年では、複数の市町村に係る広域の生活交通を担うものとして議論の活性化を図ることとされています。

■運営協議会の役割と関係者

タクシー等の公共交通機関によって、住民、要介護者や身体障害者等に対して十分な輸送サービスが確保できない場合には、特定非営利活動法人等による実費の輸送サービス（過疎地有償運送、福祉有償運送）を行うことができます。運営協議会は、こうした過疎地有償運送及び福祉有償運送の必要性、旅客から収受する対価その他の自家用有償旅客運送を実施するに当たり必要となる事項を協議するために市町村が設置し、交通事業者、利用者代表、NPO等の代表などで構成

される会議です。

（２）地域公共交通の導入に向けた協議手順

地域全体の地域公共交通網の検討では、上位計画であるまちづくりの目標実現に向けて、既存の多様な地域公共交通の活用・改善など、地域全体の交通網としての再構築の視点による検討が必要となります。

関係主体との協議では、体制づくりを初めとして市町村の役割が大変重要となります。協議実施に際して留意すべき点を以下に整理します。

■協議の対象事項

初めから特定の交通モードを決めて検討を進めるのではなく、まちづくりの方向性と住民のニーズを踏まえて最適な交通ネットワークを形成していくために、コミュニティバスのみならず、鉄軌道、路線バス、乗合タクシー等、様々な輸送形態を協議対象としていくことが望まれます。

また、地域の交通ネットワークを維持していく観点からは、場合によっては複数の市町村を対象とするなど、実情を踏まえた課題を協議対象とすることも想定する必要があります。

■協議の進め方

協議の場では、様々な関係主体が地域の課題と自らの立場について、率直に話し合うことが大切です。そのためにも、あらかじめ特定の事業実施を前提とすることなく、各関係主体の課題を丁寧に議論できるような場とすること、また会議状況については適宜公開し、地域の課題を共有し解決していく機運を醸成することが重要です。

ともすれば、一方的な意見の主張、多数決による決議をとることになりがちですが、持続可能な地域公共交通の実現の面からみると、関係主体全体の合意形成を図る主旨を明確にした運営方針が重要であり、合意が得られない関係主体の意見についても、地域共有の課題として取り上げる運営方法が必要となります。市町村が決めた計画案を単に承認するだけの会議では無意味です。

なお、地域公共交通会議、法定協議会、有償運送運営協議会は、兼ねて開催してかまいません。全体会議は人数が多く、頻繁な開催が困難であれば、幹事会や地域路線部会などを適宜開催し、効率的な運営に努めることが望まれます。

（３）アドバイザーの確保

地域公共交通の検討・協議の過程では、関係主体間の利害が対立していたり、意見が多々出るなどして調整が困難な場面に直面することが往々にしてあります。市町村が主体的に取り組むとしても、多くの市町村ではそのための専門知識や技術を持った職員が不足しているのが実態でしょう。そこで、検討・協議の場にアドバイザーを加えることで、より効率的な議論、合意形成を図ることが可能となります。

また、市町村の担当者にとって、地域公共交通の検討に必要な情報を独力で揃えることは難しいことかもしれません。そのような場合には、地域公共交通に関する経験が豊富にあり、導入に関して様々なアドバイスを受けることができる地方運輸局（支局）に随時相談して、効率的な検討を進めるようにしてください。

■アドバイザーに求められる要件

協議機関事務局となる自治体担当者を支援する役割の参加者として位置づけられ、地域の利害関係にとらわれず客観的な検討が可能である人、交通事業に関する様々な知見を有する人などであるべきです。例えば、アドバイザーに求められる要件としては、「中立的な立場の人」、「様々な事例を知っている人」、「技術的指導ができる人」、「専門的な知識を有する人」、「ファシリテーターとなる人」などがあげられます。

なお、アドバイザーについては、地域の課題、協議上の必要性に応じて適宜人選を行わねばなりません。地方運輸局、「地域公共交通支援情報センター」（財団法人運輸政策研究機構）等に相談することも可能です。



第1章 対象地域の地域公共交通の診断

(1) 対象地域の地域公共交通に対する現状分析

地域公共交通の現状を把握するため、交通機関の利用状況、人口の集積状況、地域づくりの概況などを整理します。地域公共交通網を診断するための基礎資料として使用します。

○主な調査事項

調査事項	調査概要
交通機関と利用状況	<ul style="list-style-type: none"> ・地域公共交通網を把握するため、交通事業者のホームページなどを利用して、鉄道、路線バスなどの既存の交通機関の路線、便数などの現状を把握します。 ・同じく、鉄軌道、路線バスなどの既存の交通機関の利用状況を把握します。路線バスの路線別利用者数は、事業者からデータを求めます。 ・通勤・通学の動向を把握するため、国勢調査を使用して通勤・通学の行き先、人数を整理します。都市によっては、パーソントリップ調査や大都市交通センサス調査などの交通実態調査結果を活用します。
人口の集積状況	<ul style="list-style-type: none"> ・利用者となる住民の集積状況を把握するため、国勢調査を使用して町丁別人口、高齢者人口を整理します。
地域づくりの概況	<ul style="list-style-type: none"> ・地域の構造を把握するため、市街化区域、市街化調整区域、用途地域を把握します。 ・地域の幹線道路網を把握するため、国道、県道、主要な市町村道を確認します。 ・利用者の立ち寄り先となる主要な公共施設、商業施設、観光施設、医療機関を整理します。 ・通勤や通学の行き先となる大規模事業所や学校の位置、就業者数、生徒数を把握します。
地域づくりの目的の確認	<ul style="list-style-type: none"> ・地域づくりの目的に貢献する地域公共交通とするため、各自治体が策定する総合計画の将来像、都市基盤分野等の目標を確認します。
住民の期待の整理	<ul style="list-style-type: none"> ・住民は、地域公共交通に関して、様々な期待や要望を持っており、住民のニーズを汲み取ることが必要です。一般的にはアンケート調査が利用されますが、住民や地域にとってより望ましい地域公共交通づくりに必要な情報を引き出すためには、調査票の設計に工夫が必要です。 ・アンケート調査は、住民ニーズの把握に関して万能な調査手法ではありません。グループインタビュー調査、ヒアリング調査、既存の住民意識調査なども活用して、住民が地域公共交通に対して望んでいる内容を様々な側面から把握することが大切です。

(2) 地域公共交通に対する課題抽出

地域全体の地域公共交通に対する課題は、下記の視点を参考にして検討することになります。課題は、地域公共交通全体に関する課題と、地域別の課題に分けて整理する必要があります。全体に関する課題は、後述する「まち全体の地域公共交通網の構想づくり」の材料となり、地域別の課題は、地域公共交通について重点的に対応をとる地域を選択する材料になります。

○地域公共交通の課題抽出の視点

課題検討の視点	課題検討の概要
まちづくりの目的との整合性	各自治体の総合計画では、まち全体の将来像や、都市基盤分野が将来達成すべき目標を示しています。こうしたまちづくりの目的と、現状の地域公共交通を照らし合わせて、まちづくりの目的に地域公共交通は貢献しているか、貢献させるためにはどのようなネットワークをつくるべきかを検討します。
住民の期待に対する対応	住民の地域公共交通に対する期待に、現状の地域公共交通は応えているかを検討します。自治会単位など地域ごとの住民の期待と、その地域の地域公共交通の充実度合いとを比較し、期待と現状のギャップを整理します。
人口の集積状況との比較	人口の集積状況と地域公共交通の有無や充実度合いとを比較し、人口集積が高いにもかかわらず地域公共交通の充実度合いの低い不便地域や、地域公共交通のない空白地域を把握します。
主要な公共施設等との関係	住民が日常的に利用する公共施設、商業施設、住民の利用が多い拠点的な医療機関などに対して、既存の地域公共交通が行き先や経由地としているかを確認し、住民の利用が多いにもかかわらず交通手段のない施設を整理します。
既存の地域公共交通の連携	鉄道、路線バスがある場合には、駅を起点として路線バス網が形成されていることが一般的です。そのダイヤを確認し、乗り継ぎの連携が取れているのか確認し、課題を検討します。
住民の視点での利用のしやすさの確認	地域公共交通を頼りとする層の中心は、自動車を運転しない人であり、高齢者や児童・生徒が主になります。こうした移動制約者の立場で、日常生活を過ごす姿を具体的に思い描くことで、中心市街地への買物、拠点的な医療機関への通院、交通結節点（駅やバスセンター）への移動などが、円滑にできるかどうかを確認し、課題を探します。
運行事業者の意向の確認	路線バス事業者との意見交換を通じて、既存の路線バスの維持・撤退の見通しを把握します。赤字路線については、将来的に撤退する可能性があることも念頭に置きながら、事業者の意向を確認し、将来の課題を把握します。



第2章 地域全体の地域公共交通網の構想づくり

(1) 構想づくりの視点

地域公共交通を取り扱う場合、既存の鉄道や路線バス、新たに導入する地域公共交通など、まち全体の地域公共交通を捉えて、地域公共交通網全体の役割（コンセプト）を明確化することが必要になります。地域公共交通は、住民を目的地に円滑に送り届けるという表面的な役割（利便性）だけにとどまらず、住民の暮らしを豊かにしたり、環境に優しいまちづくりを応援するなど、人とまちづくりに対して積極的に貢献できる可能性を持っています。

したがって、交通という限定された領域からではなく、まち全体の幅広い視点から、地域公共交通網が担うべき役割を考え、まち全体に対する地域公共交通網のあるべき姿を描くことが必要になります。下記の視点を参考にして、地域公共交通網のコンセプトや全体像を検討することが望まれます。

○コンセプトと地域公共交通網全体の検討の視点

テーマ	視点の内容
コンセプトづくりの視点	地域公共交通に対する診断結果に基づき、商業地域の活性化、観光地域への集客、高齢者の自立支援、環境負荷の軽減、地域の一体性強化など、地域公共交通網がまちづくりに貢献していく中心的な狙いを定めます。
地域公共交通網全体の検討の視点	<div style="text-align: center;"> <div style="border: 1px solid black; padding: 5px; margin-bottom: 10px;"> <p>○まちづくりの上位計画 総合計画における将来都市像、あるいは都市基盤分野の目標など、将来実現すべきまちの姿</p> </div> <div style="display: flex; justify-content: space-around; align-items: center;"> <div style="border: 1px solid black; padding: 5px; text-align: center; width: 30%;"> <p>○地域公共交通の課題 地域全体の地域公共交通の診断から、まちづくりを進める上で解決すべき主要課題の絞り込みを行う</p> </div> <div style="border: 1px solid black; padding: 5px; text-align: center; width: 30%;"> <p>○住民ニーズ 住民が地域公共交通に対して期待している内容を把握する。利用者層、利用目的、行き先などを明確化する</p> </div> </div> <div style="border: 1px solid black; padding: 5px; margin-top: 10px; text-align: center;"> <p>○構想とコンセプトの検討 地域公共交通づくりのコンセプトを設定します。(コンセプトの例) <ul style="list-style-type: none"> ・「暮らしやすいまちづくり」 ・「にぎわいあるまちづくり」 ・「高齢者や障害者に優しいまちづくり」 ・「環境負荷を軽減するまちづくり」 ・「地域の安全を高めるまちづくり」 ・「地域の一体性を強化するまちづくり」 </p> </div> </div> <p>まちづくりの上位計画、地域公共交通の課題、住民ニーズに基づき、地域の活性化に貢献する地域公共交通づくりのコンセプトを定めます。</p> <p>コンセプト（役割）に沿うためには、どのような地域公共交通網が有効であるのか、既存の地域公共交通網をいかに再編したり、あるいは連携すれば効果的なのか、利用を増やすためにはどのような仕組みにすればよいのか、といった視点を重視して、地域公共交通網の全体像を描くことになります。</p>



第3章 地区別の地域公共交通の計画づくり

(1) 地域公共交通に対するポテンシャル分析と地区選定

前章では対象地域全体としての地域公共交通の課題抽出の視点を示しました。その課題を地域別に整理したとき、課題が山積した地域が、地域公共交通を充実すべき候補地になります。実際には、地域公共交通が空白である地域などが候補地になるでしょう。ただし、財源制約のため、すべての空白地域に対して地域公共交通を提供できない場合が考えられます。その場合には、次項に示すポテンシャル分析によって、優先的に地域公共交通を導入すべき地域を選定する必要があります。なお、空白地域の捉え方の一例は、下記のとおりです。

○空白地域の捉え方

駅やバス停から一定の距離を越えた地域が、地域公共交通の空白地域になります。都市と地方では、この「一定の距離」の捉え方にも幅が見られます。交通機関が充実している都市では、駅からは半径500m以上、バス停から半径300m以上が空白地域として捉えられていることが多いようですが、地方では、駅から半径1000m以上、バス停から半径500m以上を空白地域と捉える場合も見られます。地形の高低差や住民の意識なども考慮し、徒歩での利用が敬遠される距離を基準とするべきです。

■ポテンシャル分析（需要予測）の手順

新たな地域公共交通に対するポテンシャル分析（需要予測）は、様々な方法がありますが、その一例として、資料編に示した資料（バスサービスハンドブック 土木学会編）を参考にして試算する方法があります。簡便にポテンシャルを分析する場合には、下記のフロー図に示すよう、導入の目的に沿って利用者層を明確化した上で、沿線地域の対象者を推計することになります。

ポテンシャル分析は、運行計画や事業収支を検討する上での基礎資料を得るため実施しますが、運行地域の選定にも活用することができます。ポテンシャル分析を地区別に実施することで、地域公共交通に対するポテンシャルを定量的に把握することができます。予算上の制約などがある場合には、ポテンシャルの高い地区から優先的に地域公共交通を導入・再編することになります。

○利用者層の明確化

地域公共交通の導入目的が、高齢者の自立支援であれば、車を運転しない高齢者が主要な利用者となります。目的に応じて、利用して欲しい人々を具体的に描くこととなります。

○沿線地域の利用者層の把握

新たな地域公共交通の沿線地域に、利用者層がどの程度居住しているかを把握します。利用者層が女性高齢者の場合、国勢調査などから沿線地域の該当者の人数を把握します。

○利用者層の乗車割合の把握

類似事例から、沿線地域の利用者層が、どの程度割合で乗車しているかを把握します。複数の類似事例に基づき、沿線地域の利用者層（人数）と年間乗車人数から乗車割合を求めます。

○新たな地域公共交通に対する需要

沿線地域の利用者層（人数）に上記の乗車割合を乗じ、新規交通機関の年間乗車人数を求めます。既存の路線バスの乗車人数などと比較して、現実的な数になっているか確認が必要です。

■需要予測結果の注意点

需要予測結果は、あくまで予測であり、実際とは乖離が生まれる可能性があります。したがって、上ブレ、下ブレの場合を見込み、ダイヤや車両などを検討する必要があります。

試算した需要予測結果については、沿線地域住民に対するグループインタビュー調査等によって、沿線地域住民の実感と差異がないか確認することや、実際に試験運行を行って確認することが望まれます。

■導入候補地から洩れた地域への対応

導入候補地から洩れた地域からは、不満が表明されることが予想されます。しかし、路線バスのような定時定路線の移動手段を使用して、すべての空白地域を解消することは現実的には困難ですので、別な地域公共交通の導入を検討することが望まれます。例えば、デマンド型乗合タクシーを導入するなど、行政区全体をカバーできる移動手段の提供を検討することが望まれます。

(2) 基本コンテンツの設定

地域公共交通のサービス水準の要は、路線、ダイヤ、乗降施設、車両です。これらの基本コンテンツの検討は、地域特性に応じて選択することになります。下記に、コミュニティバスやデマンド運行システムにおける基本コンテンツ検討の手順と、まちづくりの目的別の留意点を示しました。

■基本コンテンツ検討の手順

①路線検討の手順

○道路構造条件からの路線候補地の抽出

路線は、車両が安全かつ円滑に通行できる道路幅員が必要になります。さらに利用者が安全に乗降できるスペースが確保できる道路である必要があります。運行を計画している地域の中で、こうした条件を満たす道路が路線の候補になります。

○立ち寄り先を経由する路線の選択

路線は、利用者層が立ち寄る施設や地域を経由する必要があります。高齢者を利用者層として設定した場合には、高齢者福祉施設、医療機関などの立ち寄り先を経由する路線を選択することになります。また、利用者層だけではなく、駅、商業施設、役場といった一般の住民が立ち寄る可能性の高い施設を経由する路線を選択することが望まれます。

○渋滞回避や交通規制を踏まえた路線の選択

車両の円滑な運行に向けて、交通渋滞箇所や踏切などを回避した路線にする必要があります。また、当然ながら一方通行や右折禁止などの交通規制に沿わなければなりません。こうした道路特性を加味して、効率的に運行できる路線を選択します。

□路線検討の注意点

- ・狭隘道路や交通規制により、路線設定が困難な場合であっても、そこを運行することがどうしても必要な場合は、関係機関と協議して解決策を見出す必要があります。
- ・路線バスと競合する路線は、空白地域の解消に貢献しません。すでに路線バスがある地域に、

新規路線を二重投資することで路線バスが減便・退出することになれば、地域公共交通網全体に悪い影響を及ぼします。路線バスと競合する路線の設定については、慎重に検討する必要があります。

- ・立ち寄り先を増やしすぎ、迂回経路が多くなると、目的地まで時間がかかり利用を見合わせる人が多くなるので避ける必要があります。
- ・路線検討については、担当課だけではなく、沿線地域に詳しい職員や住民を集めて検討する必要があります。交通規制の状況、時間帯による渋滞の有無、交差点などの安全性、沿線の立ち寄り施設に関する住民の利用状況などを確認し、沿線住民が利用しやすく、運行に支障のない路線にすることが必要です。
- ・地域公共交通の導入目的に常に立ち返り、目的達成につながる路線を設定しているかを確認することが必要です。

□需要が小規模で地域に散在する場合の対応

- ・需要が小規模でなおかつ需要が地域に散在してルート化が困難な場合があります。こうした場合には路線バスのような定時定路線型の地域公共交通は不向きであり、デマンドバス、デマンド型乗合タクシーの導入を検討することになります。

②ダイヤ（運行計画）検討の手順

○目的に対応した利用状況の明確化

通勤、買物、通院など目的に応じた利用状況を明確に思い描く必要があります。利用者を具体的に設定し、地域公共交通の利用目的に応じて、利用したい時間、利用が集中する時間帯などを想定します。

○運行時間帯・運行頻度の設定

ダイヤ設定の基本となる運行時間帯は、地域公共交通の導入目的が通勤・通学の支援であれば、朝夕のラッシュ時に合わせた運行が望まれます。この時、利用者が偏る朝夕のラッシュ時に合わせて、運行頻度を高くしたダイヤを組むこととなります。

なお、運行頻度は高く設定できれば利便性は高まります。しかし、現実には財政的な制約から、予算の枠があらかじめ決まっている場合が多く、その場合には、予算から運行できる車両台数が決まり、車両台数・路線延長・旅行速度から便数が決まってしまうこととなります。まずは、予算上の制約の中で運行を開始し、利用状況等を確認しつつ増発の必要性を検討していくことが望まれます。

□ダイヤ検討の注意点

- ・沿線地域に詳しい職員や住民とともに、ダイヤを検討する必要があります。路線の検討と同様、実際の道路の混雑状況を確認した上でダイヤを組むことが必要です。
- ・高齢者の乗降には時間がかかります。乗降施設での停車時間を十分に配慮してダイヤを組む必要があります。
- ・効率性を優先するため、少ない車両で、数多くの便数を走らせようとしがちになります。その結果、無理なダイヤが組まれ、現実には渋滞等で時間どおりに運行できない場合があります。また、無理なダイヤは、乗務員に対して過剰な負荷を与え、安全面や労働基準を損なう可能性があります。安全面に配慮するとともに、労働基準を遵守したダイヤにする必要があります。
- ・安全性や走行時間を確認するため、曜日や時間帯を変えて実走することが必要です。往路と復路では道路状況が変わるため、それぞれ実走することが望まれます。

③乗降施設検討の手順

○乗降施設の間隔の想定

コミュニティバスの場合、乗降施設の間隔は、市街地では300mから400m間隔が一般的です。住民意見や沿道状況を勘案して間隔を調整しますが、数が多いと維持管理に経費がかかります。



○乗降施設の候補地の設定

実際の乗降施設の候補地は、乗降施設の間隔を原則としながら、地域公共交通の導入目的に応じた設置場所を選択します。



○乗降施設の候補地の安全性、快適性等の確認

乗降施設の候補地は、実際に現場に出向いて、その場所の安全性を確認することが必要です。車両の運行動線と歩行者動線を調べて、安全かつ円滑に乗降できるか、車両が停止しても道路の通行を妨げることはないか、安全に待つことができるか、といった視点で候補地を確認することになります。また、乗降施設は、利用者が快適に待てる条件を備えていることが望ましく、商業施設や公共施設などに関して、アクセスしやすい位置への乗り入れの可能性を確認することが必要です。さらに、悪天候やバリアフリー対策がなされていることが望まれます。



○乗降施設の候補地に対する住民の合意

乗降施設の候補地は、隣接する住民や事業所から設置の合意を取る必要があります。乗降施設周辺にごみが残されたり、プライバシーの問題から、乗降施設の設置を嫌う住民もあり、計画を確定する前までには合意を取りつけることが望まれます。

□乗降施設検討の注意点

・利用者の安全確保や円滑な車両通行のため、警察が乗降施設の位置に関する基準を持っています。乗降施設の設置基準を事前に把握し、車両通行に支障のない位置を確認することが必要です。

④車両検討の手順

○車両幅員の確認

道路幅員に応じて、その道路を通行できる車両幅員は、車両制限令によって定められています。狭隘道路を路線とした場合には、道路幅員によって通行可能な車両が限定されるので、まずは、路線の中で最も狭い道路幅員を把握し、通行できる車両幅員を確認する必要があります。



○車両の規模の選択

大型バス（定員50人以上）、中型バス（定員30人以上49人以下）、小型バス（定員11人以上29人以下）、ジャンボタクシー（定員10人以下）の中から、ピーク時の利用者数に合わせて車両の大きさを選択します。ピーク時の利用者数は、路線バスなど地域の利用実態から想定しますが、厳密なピーク時の利用者数は予測が困難です。しかし、通学利用など想定し、ある程度見積ることができる場合もあります。積み残しやオーバースペックの回避、道路状況に応じた回転半径の確保など、交通事業者とも協議して車両を選択することが望まれます。



○利用しやすさ、燃費等による車両の選択

導入する車両は、高齢者や障害者が乗降しやすいノンステップバスなど、ユニバーサルデザインに基づき設計された車両を選択することが望まれます。さらに低燃費、低公害などの条件を満たしている車両を選択することが求められます。こうした基準で選択した車両をリストアップして、価格や維持管理をなども加味して、導入車両を選択することになります。

□車両検討の注意点

- ・新しい地域公共交通をアピールするため、カラーリング・ラッピングを施した専用車両を導入する事例が見られます。地域公共交通に対する住民の関心を高めることに役立ちますが、地域公共交通に見えない車両は避けることが望まれます。

■計画段階におけるまちづくりの目的別の留意点

○通勤・通学者等の利用しやすさを重視（暮らしやすいまちづくりに向けて）

基本 コンテンツ	計画段階の留意点
路線	<ul style="list-style-type: none"> ・通勤・通学の利便性を向上させるため、駅やバスセンターなどの交通結節点を行き先や経由地として検討すること。 ・事業所が集積している地域や、高校や大学などの教育機関を行き先や経由地として検討すること。 ・買物などの立ち寄り先となる中心商業地域や公共施設が集積している地域を行き先や経由地として検討すること。 ・拠点的な医療機関を行き先や経由地として検討すること。 ・通勤時間帯の渋滞に影響を受けにくい路線を検討すること。
ダイヤ	<ul style="list-style-type: none"> ・通勤・通学の利便性を向上させるため、通勤時間帯の便数を確保し、運行頻度を高めること。 ・沿線の大規模事業所の通勤時間帯、教育機関の始業・終業時間などに配慮したダイヤを検討すること。
乗降施設	<ul style="list-style-type: none"> ・鉄道や路線バスとの乗り継ぎを考慮して乗降施設を設置すること。
車両	<ul style="list-style-type: none"> ・通勤時間帯の乗車集中に対応できる車両を導入すること。
その他	<ul style="list-style-type: none"> ・交通規制を検討して、通勤時間帯の定時運行に努めること。

○買物客の利用しやすさ、観光客の楽しさの提供（にぎわいあるまちづくりに向けて）

基本 コンテンツ	計画段階の留意点
路線	<ul style="list-style-type: none"> ・中心市街地や商店街を行き先や経由地として検討すること。 ・観光施設や観光施設が集積する地域を行き先や経由地として検討すること。 ・景観に優れ、車窓を楽しめる経路を検討すること。
ダイヤ	<ul style="list-style-type: none"> ・買物客、観光客の利用を考慮し、休日ダイヤを平日以上に充実すること。 ・商店街や観光施設の営業時間に配慮したダイヤを検討すること。 ・観光客の変動に対応したダイヤを検討すること。 ・特急、高速バスなどの観光客が利用する交通機関との接続を考慮すること。
乗降施設	<ul style="list-style-type: none"> ・商店街や観光地域の回遊のしやすさに配慮し乗降施設の位置を検討すること。 ・乗客を商店街や観光施設に誘導する案内情報の設置を検討すること。
車両	<ul style="list-style-type: none"> ・観光客を引きつける魅力を備えた車両の導入を検討すること。
その他	<ul style="list-style-type: none"> ・商店街や観光協会と連携して、計画づくりを進めること。 ・ショッピングセンターなどの大規模小売店舗との連携を検討すること。

○自動車運転しない高齢者、障害者の立場で計画（高齢者や障害者に優しいまちづくりに向けて）

基本 コンテンツ	計画段階の留意点
路線	<ul style="list-style-type: none"> ・高齢者福祉施設、障害者福祉施設を行き先や経由地として検討すること。 ・拠点的な医療機関、文化施設、余暇施設を行き先や経由地として検討すること。 ・中心市街地、商店街、公共施設が集積している地域を行き先や経由地として検討すること。
ダイヤ	<ul style="list-style-type: none"> ・高齢者福祉施設や障害者福祉施設の開館状況に配慮してダイヤを検討すること。 ・医療機関への通院に配慮してダイヤを検討すること。
乗降施設	<ul style="list-style-type: none"> ・高齢者や障害者が安全に乗降できるよう、安全な歩行者空間の確保に配慮して乗降施設の位置を検討すること。 ・高齢者が休憩できるよう、乗降施設へのベンチ等の設置を検討すること。
車両	<ul style="list-style-type: none"> ・高齢者や障害者の乗降に負担の少ない車両を導入すること。 ・車椅子の乗降が可能な車両を導入すること。
その他	<ul style="list-style-type: none"> ・福祉目的に特化した福祉バスとの役割分担を検討すること。

○通勤・通学に自動車・バイク等を利用している住民の乗車促進（環境負荷を軽減するまちづくりに向けて）

基本 コンテンツ	計画段階の留意点
路線	<ul style="list-style-type: none"> ・自動車利用の通勤客の乗車を促すため、通勤の利便性向上に向けて、駅やバスセンターなどの交通拠点を行き先や経由地として検討すること。 ・同じく、事業所が集積している地域を行き先や経由地として検討すること。 ・通勤時間帯の渋滞に影響を受けにくい路線を検討すること。
ダイヤ	<ul style="list-style-type: none"> ・自動車利用からの転換を促すため、利便性向上に向けて通勤時間帯の便数を確保し、運行頻度を高めること。 ・同じく、沿線の大規模事業所の通勤時間帯に配慮したダイヤを検討すること。
乗降施設	<ul style="list-style-type: none"> ・鉄道や路線バスとの乗り継ぎを考えて乗降施設を設置すること。 ・大規模事業所などに近接して乗降施設を設置すること。
車両	<ul style="list-style-type: none"> ・環境負荷の少ない車両を導入すること。 ・通勤時間帯の乗車集中に対応できる車両を導入すること。 ・廃油活用など地域のリサイクル活動につながる車両の導入を検討すること。
その他	<ul style="list-style-type: none"> ・交通規制の導入など、地域公共交通への切り替え促進を検討すること。

○児童生徒など弱者の安全確保に注意（地域の安全を高めるまちづくりに向けて）

基本 コンテンツ	計画段階の留意点
路線	<ul style="list-style-type: none"> ・児童生徒が通う小中学校・高校を經由地として検討すること。 ・児童生徒の遊び場所や避難場所となる公園を經由地として検討すること。 ・地域をパトロールする意味から住宅地内を經由することを検討すること。
ダイヤ	<ul style="list-style-type: none"> ・小中学校の登校時間、下校時間に配慮してダイヤを検討すること。
乗降施設	<ul style="list-style-type: none"> ・夜間照明となるよう、乗降施設には照明施設の設置を検討すること。
車両	<ul style="list-style-type: none"> ・緊急通報が可能な設備を備えた車両を検討すること。
その他	<ul style="list-style-type: none"> ・警察署や防犯団体と連携して計画づくりを行うこと。

○中心部から離れた周辺部住民の生活しやすさを重視（地域の一体性を強化するまちづくりに向けて）

基本 コンテンツ	計画段階の留意点
路線	<ul style="list-style-type: none"> ・各地区拠点、旧市町村の庁舎、集客施設・駅などを連絡する経路を検討すること。 ・旧市町村の中心市街地を連絡する経路を検討すること。 ・新市の中で多数の住民が立ち寄る文化施設、余暇施設などを行き先や經由地として検討すること。
ダイヤ	<ul style="list-style-type: none"> ・集客施設が開いている時間に配慮してダイヤを検討すること。
乗降施設	<ul style="list-style-type: none"> ・多数の住民が立ち寄る公共施設を乗降地点とすることを検討すること。
車両	<ul style="list-style-type: none"> ・地域公共交通による新市の一体性強化を住民にアピールする場合には、新たなデザインによる専用車両の導入を検討すること。
その他	<ul style="list-style-type: none"> ・旧市町村間で地域公共交通に対する住民ニーズが異なるため、地域別の要望・期待を十分に把握すること。



第4章 運賃の検討と地域公共交通導入の適否の目安

(1) 運賃の検討

運賃は、利用者の自己負担と公的負担とのバランスを見て決める必要があります。利用者の立場からは、自己負担は低額であることが望ましいわけですが、その一方で、公的負担は上昇します。公的負担が地域にとって意味あるものかを確認しつつ運賃の水準を決定していくことになります。コミュニティバスの場合も、ワンコイン 100 円にこだわる必要はなく、需要予測の結果による財政負担の見通しを協議会や沿線住民説明会で説明し、住民と協議の上、関係者が納得のいく運賃を設定することが重要です。コミュニティバスにおける運賃設定の考え方は、下記のとおりです。

■運賃設定の考え方

○路線バスの運賃体系に沿った運賃の設定

都市部の中心市街地の路線バスでは、主として均一制が採用されています。それ以外の地域の路線バスでは、区間を越えるたびに加算される区間制が採用されています。運賃に関する検討のスタート段階では、こうした路線バスの運賃制度を新たな地域公共交通に当てはめて、議論のたたき台となる運賃を会議等に示すことになります。住民にとっては、地域による不公平のない運賃になります。

○公的負担の確認と住民との協議による運賃の設定

コミュニティバスはワンコイン 100 円バスというイメージが広く伝わり、住民からは 100 円バスにすべきとの意見が出される可能性があります。100 円は支払いやすい料金ですが、運賃を低く設定したために行政側の経費負担額が増加し、予算を超える可能性もあります。そこで、公的負担の金額と、地域に対する意味を比較しながら検討する必要があります。需要予測した年間利用者数と運賃から収入が求まり、運行経費との比較から行政側の経費負担額を把握することができます。公的負担の大きさを明示した上で、沿線住民を交えた地域公共交通会議などの場で協議し、最終的な運賃を決定することになります。

□運賃設定の注意点

- ・路線バスと競合する区間がある場合には、当該区間利用者の混乱、路線バス利用者との不公平、そして路線バスの退出が生じないように設定することが望まれます。また、路線バスとコミュニティバス等とが並存する地域では、路線バスの料金体系に配慮した料金を設定することも必要です。

■割引き運賃の考え方

計画している地域公共交通に対して、沿線住民にどのように利用して欲しいのか、具体的イメージを明確に持つ必要があります。住民にもまちにとっても望ましい利用の姿を思い描くことができれば、理想の姿に近づけるための割引き運賃のあり方が方向付けられるはずです。

通勤通学客の利用を促すためには回数券や定期券の発行、観光客向けの 1 日乗車券の発行、高齢者に対するシルバーパスの発行など、目的に応じた割引き運賃が考えられます。さらに、地元商店街での買物に応じて乗車券を提供するといった地域との連携による割引き運賃も可能です。望ましい利用の姿が実現するよう、目的に応じた工夫を行うことが必要です。

(2) 地域公共交通見直しの適否の検討

地域公共交通の計画づくりには、トップからの指示や住民の要望など様々なきっかけがあります。計画づくりの過程で、地域公共交通の見直しに無理があれば、基本コンテンツや運賃の見直し、あるいは計画の中止を判断しなければなりません。収支が悪く、行政からの年間補助ではまかないきれない場合は、協賛金などの確保に努力することになるかもしれません。このようなとき、地域公共交通見直しの妥当性を、計画段階で判断しなければならないケースがあることから、参考として適否検討の手順を紹介します。

■地域公共交通導入見直し適否検討の手順

年間運行経費、年間収入、行政からの年間補助額の試算などを通じて、コミュニティバスや乗合タクシーといった新規交通機関導入の適否を判断します。予定している予算額では運行が困難な場合は、運賃を見直し収支を再計算することも必要になります。

行政側の負担可能性とともに、下記の手順で利用者1人あたりの補助額を試算し、その適正を確認することも必要です。過剰な補助になっていないか、あるいは需要に応じた適切な手法なのかを再度検討することになります。検討結果はトップや住民に示し、合意形成が困難な場合には、計画の中止や見直しが必要になります。

○年間運行経費の試算

類似事例から、車両1台あたりの年間運行経費を想定します。行政が導入したコミュニティバスや乗合タクシーの多くは、行政が年間運営経費を補助しています。

○年間収入の試算

車両1台あたりの年間収入を試算します。この年間収入は、想定している運賃に需要予測で得られた年間利用者数を乗じて求めることができます。

○行政からの年間補助額の試算

年間運行経費と年間収入を比較することで差額を把握することができます。一般的には、この差額は行政が補助する金額になります。

○利用者1人あたりの補助額の試算

年間補助額を年間利用者数で割り、利用者1人当たりの補助額を求めます。年間運行経費1,200万円、年間収入200万円（運賃200円×年間利用者数10,000人と仮定）の場合、年間補助額は1,000万円です。これを年間利用者数で割り、1,000円が利用者1人あたり補助額となります。

○補助金額に基づく導入適否の判断

行政は、一般タクシーが利用できる金額まで補助を行うべきか確認が必要です。利用者1人に対して、一般タクシーの利用も可能な金額まで補助するコミュニティバスや乗合タクシーは、運行計画の中止や抜本的な見直しが必要です。

計画の中止

基本コンテンツの見直し
運賃の見直し

計画の推進

(3) 地域公共交通に必要な経費

地域公共交通の導入に要する大枠的な経費を事例に基づき紹介します。コミュニティバス、乗合タクシー等の導入（初期投資）と維持管理には、目安として下記の経費がかかります。なお、車両・機材の仕様、運行頻度・時間などによって経費は変わります。運行経費等を試算する場合は、複数のメーカーや交通事業者から見積りをとることが必要です。

■コミュニティバスに要する初期投資額と年間運行経費

コミュニティバスを導入する場合、自治体等が車両を購入して運行事業者に貸与する方式、運行事業者が車両を購入する方式があります。ほぼ毎日運行する場合、車両1台あたりの年間運行経費（車両は運行事業者が所有）は、大型・中型バスで1,300～1,500万円/台、小型バスで1,200～1,300万円/台前後かかります。

○コミュニティバスの年間運行経費

	大型・中型バス	小型バス
車両購入費/台	1,500～3,000万円/台	1,400～2,000万円/台
年間運行経費/年	1,300～1,500万円/台	1,200～1,300万円/台

○乗降施設（バス停）整備費

	ポール型
乗降施設整備費/台	3万円～15万円/台

■乗合タクシーに要する初期投資額と年間運行経費

乗合タクシーを導入する場合、タクシー会社の車両（乗務員人件費等含む）を借上げる方式が一般的です。ほぼ毎日運行する場合、車両1台あたりの年間運行経費は、400～900万円/台です。年間運行経費は運行時間帯や地域によって異なります。

デマンド型乗合タクシーは、事前予約を受付けるオペレーターの人件費や配車システムの整備費がかかります。配車システムは、その機能によって価格が大きく異なります。限られた集落に対してデマンド型乗合タクシーを導入する場合、配車システムを導入せず、電話だけで予約を受付けている事例もあります。配車システムについては、事例を比較し必要な機能を絞り込むことが必要です。

○乗合タクシーの年間運行経費

	乗合タクシー (ジャンボタクシー)	デマンド型乗合タクシー (セダン型タクシー)
車両購入費/台	200～400万円/台	200～400万円/台
システム整備費	(必要なし)	1,000～2,000万円
年間運行経費/台	500～900万円/台	500～900万円/台

注) デマンド型乗合タクシーの年間運行経費にはオペレーター人件費も含む。

□経費に関する注意点

コミュニティバスの年間運行経費の約3分の2以上は人件費が占めます。バスやタクシーの運転には第2種免許が必要であり、一定の人件費がかかります。運行事業者からの見積額が相場よりも低い場合は、その背景を確認する必要があります。



第5章 地域とのコミュニケーション

(1) 住民との協働による計画づくり

沿線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つくることが望めます。

計画は、素案づくりの段階から住民とともに検討していく方法と、あらかじめ住民ニーズを把握した上で計画素案をつくり、それを住民に示して検討していく方法があります。こうした手法の選択は、沿線住民と行政とのコミュニケーションの濃淡や、交通分野以外での計画づくりで採用してきた手法などを考慮して選択する必要があります。

いずれの手法を採用するにしても、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うことから、住民の行動パターンや価値観に基づいて、生活の質を高めるサービスのあり方を検討する必要があります。生活の実態、住民の本音を、計画に反映することが求められます。

住民が利用しやすい地域公共交通の実現に向けて、住民との協働により計画をつくるための要点として、下記事項をあげることができます。

《 住民との協働により計画をつくるための要点 》

- 地元で詳しい職員から、地元の交通に関する実態、課題、要望などを把握すること。
- 地元のまちづくりに対する関心の内容や協力姿勢を把握すること。
- 地元で活発な活動をしているコミュニティ活動団体に、協議の場に参加してもらうこと。
- すでに地元を設置している協議の場を、地域公共交通の検討の場に活用していくこと。
- 地域公共交通の検討結果は、ホームページ上などで公開し、透明性を保つこと。
- 地元住民とともに、類似事例の視察や研究を行い、行政と地元住民が共通の認識を持つこと。
- 地域公共交通の経営委員会を設けるとともに、複数の地元住民に参加してもらうこと。
- 地域公共交通は、住民とともに計画し、管理することを事前に説明すること。

(2) 議会等への対応

地域公共交通会議などで計画内容を検討しますが、様々な関係者の情報や知恵を寄せ合う場であり、計画内容に関する合意形成の場です。計画に対する最終的な決定機関はあくまで議会になります。

また、計画づくりの過程では、議会や地域の諸団体から様々な意見が担当者に寄せられることとなります。幅広い関係者の意見に耳を傾けるべきですが、意見はすべての関係者が出席する会議の場に提出してもらい、関係者間の情報共有化、協議の透明化を維持していくことが必要です。



第6章 関係機関とのコミュニケーション

(1) 庁内の調整事項

計画策定に際しては、地域公共交通の担当課だけではなく、関係課の協力も必要になります。道路管理担当課、教育担当課、財政担当課に対する主な調整事項は、下記のとおりです。

○庁内の調整事項

確認事項	確認内容
道路管理担当課との調整事項	安全確保のため、道路隅切り、交通安全施設の設置などが必要になる場合があります。こうした課題が市町村道にある場合には、道路管理担当課と対策を協議する必要があります。
教育担当課との調整事項	児童生徒の通学利用を検討する場合や、路線の一部がスクールゾーンにかかる場合には、教育担当課との連携が必要になります。スクールゾーンの交通規制時間帯に運行する場合は、学校と車両の通行の可否について協議することが必要になります。
福祉担当課との調整事項	福祉施設への送迎や医療機関への通院のため、福祉バスや医療バスを運行している自治体があります。福祉バスや医療バスとの役割分担、シルバーバスの取り扱いなどについて福祉担当課と協議する必要があります。
財政担当課との調整事項	計画内容が固まらない段階で、地域公共交通の予算を確保しなければならない可能性があります。類似事例などを参考にした概算、路線バス事業者からの見積りなどにより、必要な予算を確保する必要があります。

(2) 運行事業者との確認事項

路線バス事業者やタクシー事業者には、地域の交通を支えてきた実績があります。地域の移動ニーズや特性に詳しいことから、地域公共交通の充実に向けて率直な意見交換を行い、ノウハウも借りながら計画案を検討することが重要です。特に、新たに導入する交通機関は、その計画内容によっては、既存の路線バスやタクシーから乗客を奪い、その結果共倒れになる可能性があります。路線撤退の要因とならないよう、路線バス事業者、タクシー事業者と共存できる計画をつくる必要があります。そのため、計画に際しては、地域の交通を支える運行事業者に対して、悪影響が大きくないことを確認するとともに、できれば好影響を及ぼすような提案を心がけることが望まれます。

また、新たな交通機関の運行事業者の姿勢によって、地域公共交通の良否は大きく左右されますので、その積極性を引き出していくことが望まれます。

○運行事業者との共存に向けた対応

	共存に向けた対応
路線バスに対する配慮	<ul style="list-style-type: none"> ・利用者の減少が続き経営が悪化している路線バス事業者を、さらに圧迫することがないように、路線の競合を極力避けて路線設定を行う必要があります。 ・既存の路線バスから乗客を奪うことがあれば、路線バスの撤退につながる可能性があり、地域公共交通網がかえって弱体化することに注意する必要があります。
タクシーに対する配慮	<ul style="list-style-type: none"> ・高齢者や障害者は、タクシーを利用するケースも多いことから、タクシー事業者に対する経営圧迫を避ける必要があります。 ・デマンドタクシーなどを導入する場合は、利用者、移動範囲などを限定するなどの配慮が必要になります。

■路線バスと競合する場合の対応について

計画した路線の一部が、路線バスと競合する場合、バス事業者は乗客を奪われるため計画自体を認めたがりません。特に新たな地域公共交通の運賃が路線バスよりも安い場合には、乗客は地域公共交通を使用するため、路線バスの利用者は減少することが予想されます。こうした路線バスとの競合に関する対応策は、地域ごとに異なりますが、一例として下記のような対応を行うこととなります。

○路線バスと競合する場合の対応

路線バスとの競合状況	自治体の対応のあり方
路線バスと競合する区間が短い場合	競合する区間がバス停1区間程度と短い場合には、新たな地域公共交通に奪われる乗客数は少ないことを説明し、競合をバス事業者に納得してもらうこととなります。
路線バスと競合する区間が長い場合	競合する区間がバス停数区間以上に及ぶ場合には、該当する区間の利用者数、路線バス・地域公共交通の便数などから、路線バスの乗客減少数、売上減少額を求め、自治体とバス事業者が補償額等を協議していくこととなります。あるいは、路線バス運賃との整合に向けて協議することとなります。

(3) 関係機関との確認事項

車両の安全かつ円滑な通行、利用者の安全な乗降などが確保される必要があり、警察、道路管理者など協議する必要があります。こうした関係機関との主要な確認事項は、下記のとおりです。

○警察との確認事項

確認事項	確認内容
車両の安全な通行	狭隘道路を抱える住宅地などを運行する場合には、バスやジャンボタクシーなどの車両が、計画した路線の道路や交差点を安全かつ円滑に通行できるか確認することが必要です。
歩行者の安全確保	道路幅員が狭い場所では、歩行者の安全確保が必要になる場合があります。ガードレール、路側帯などの設置など歩行者空間の確保について確認が必要になる場合があります。
利用者の安全な乗降	バス停の位置の検討に際しては、利用者が安全に乗降できるか確認が必要です。警察にはバス停の位置に関する設置基準がありますので、基準を満たしている必要があります。
交通規制	交通規制によって車両通行が制限される場合があります。スクールゾーンは時間帯によって車両通行が制限されますが、学校との協議の上、バスなどに限り運行が可能になります。

○道路管理者との確認事項

確認事項	確認内容
車両の安全な通行	道路幅員が狭い場所では、車両が交差点を円滑に左折・右折できるよう、隅切りが必要になる場合があります。運行計画に合わせて、開業までに整備が必要になる場合があります。
車両の円滑な通行	計画した路線に関して、交通渋滞に大きく影響されることがないか確認が必要になります。
利用者・歩行者の安全確保	利用者や歩行者の安全確保に向けて、乗降施設周辺などにガードレールや路側帯などの交通安全施設が必要な場合は、開業までの期間で整備できるか確認が必要になります。

○運輸局（支局）との確認事項

確認事項	確認内容
道路運送法の許認可の相談	道路運送法の許認可に向けた手続きや運行準備に向けた注意事項まで、地域公共交通の導入に関して様々なアドバイスを受けることができます。疑問点があれば、随時相談することが望めます。



第1章 事業主体の設定と運行事業者の選定

(1) 事業主体の設定

かつては、地域公共交通の事業主体と運行事業者は交通事業者や自治体であり、移動サービスの提供サイドの視点から地域公共交通が運営されていました。しかし、地域公共交通の運営と運行は分離することができ、現在では地域公共交通の利用者である住民が事業主体となる事例も生まれ、利用サイドの視点が今まで以上に大切にされた地域公共交通が提供されています。

地域公共交通の事業主体は多様化しており、近年では、団地自治会、商店街などが事業主体となっている地域自立型の事例も増えています。むろん、自治体運営の場合でも、地域公共交通を活性化し、継続的な運行につなげていくためには、地域の関係主体との連携が重要となります。そのため、事業主体の考え方、地域自立型の事業主体設立に向けた要点を以下に紹介します。

■地域が支える地域公共交通

地域の実情に合わせた地域公共交通の実現のためには、住民をはじめとする地域の関係主体が計画策定や運営に参画することが求められています。また、事業の継続のためにも、まちづくりの目標達成に向けた地域住民の理解と継続的な支援が必要です。なお、地域の要望がそのまま継続的な需要を表しているとは限らないため、住民の事業に対する理解と自分たちの利用があって成り立つものであること、地域で運行経費を支えることが必要であることなどを、計画策定段階から意識して合意形成を図ることが重要です。その前提として、交通事業者による運営や市町村による運営、あるいは地域住民による運営など様々な選択肢があること、地域公共交通の事業主体を地域の実情に合わせて柔軟に考えていく必要があることの認識を共有した活動が大切です。

○事業主体と運送主体の組み合わせと運行形態の例

タイプ	事業主体	運送主体	交通モード	運行形態	道路運送法上の位置付け
I	市町村	事業者	コミュニティバス、乗合タクシー	事業者に運行委託	第4条許可
II	住民（地区の住民協議会、NPO法人等）	事業者	コミュニティバス	事業者に運行委託	第4条許可
III	事業者	事業者	路線バス	事業者が運行	第4条許可

注) 上記運行形態以外に、4条許可によることが地域の状況から困難である場合の運行形態として、第79条登録による自家用有償旅客運送による運行形態もあります。

■地域自立型の地域公共交通の運営事例

地域で支える地域公共交通のあり方として、団地や自治会、商店街、有志が中心となり、地域公共交通を運営する事例があります。計画策定段階から住民などが参画することで、実際に住民が利用しやすい地域公共交通が実現します。さらに、住民などが地域公共交通を自ら支えていく必要性を理解することによって、地域全体で費用負担、広報宣伝、協賛金集めなどの施策に取り組む意識が高まり、地域自立型の地域公共交通が実現されています。

(2) 運行事業者の選定

運行主体として一般的な事業者への委託時の相手先選定の考え方について説明します。

■運行事業者選定方式と評価方法

運行事業者の選定については、国土交通省から「地域住民の生活交通を確保するための輸送サービスの運行主体の選定に関する国土交通省としての考え方(ガイドライン)」が示されています。このガイドラインでは、「運営の多寡のみを基準にすることなく、安全性の向上、利用者利便性の向上、環境の保全等様々な観点からの評価も合わせて重視することが望まれている」とされています。なお、ガイドラインは「モデル的な考え方を参考までに示すもの」とされているとおり、実際の選定に際しては、地域の実情及び目標を考慮した選定方法の選択、評価基準設定の必要があります。

ガイドラインに示されるように、運行事業者は、単に価格が安い事業者ではなく、地域住民とともに地域公共交通の共同経営者となり、まちづくりに参画するような事業者でなくてはなりません。価格のみによる選定では、結果として地域にとって必ずしも望まれない事業者を選定してしまうリスクがあることを認識しなければなりません。従って、プロポーザル方式の採用など、価格以外の、地域にとって重視すべき評価要素を加味した選定方法が望ましいものとなります。この際の評価要素としては、例えば以下のようなものがガイドラインに例示されています。これらを参考に、地域に応じた評価要素及びウェイトの設定を通じて、最適な事業者を選定することができるような選定方法を検討してください。

なお、評価要素にあげる項目は全てを運行事業者に任せるものではなく、事業主体も責任を持つべきものととらえねばなりません。その意味でも、運行事業者の選定では、パートナーシップを構築できる相手として相応しいか、適切な役割分担のもとで事業を遂行できるか、の観点が大切になります。

○ガイドラインで例示される評価要素

評価要素	評価要素項目の例
見積もられる経費（価格）	—
収益拡大策	—
安全確保方策	<ul style="list-style-type: none"> ・国土交通省による処分の状況 ・運行管理体制の状況 ・車庫との距離 ・適切な乗務割、労働時間を前提とした運転者の選任計画（重大事故とは自動車事故報告規則第2条の事故） ・重大事故の発生の状況 ・車両整備の体制 ・休憩仮眠施設の状況
利用者利便の確保方策	<ul style="list-style-type: none"> ・事故時の処理体制 ・災害発生時等緊急時の対応能力 ・高齢者、障害者等への配慮 ・苦情対応体制 ・他の交通機関とのネットワーク構築に向けた取り組み ・事故時の損害賠償能力 ・予備車両の状況 ・利用者に対する情報提供の体制
環境保全への取り組み	<ul style="list-style-type: none"> ・低公害車の導入状況 ・交通エコロジー・モビリティ財団のグリーン経営認証又は ISO4001 の取得の有無 ・省エネルギーへの取り組み状況



第2章 運輸局（支局）への申請手続き

（1）道路運送法上の位置づけ

コミュニティバス、乗合タクシーなどの地域公共交通は多様化が進んでいます。これらの地域公共交通の道路運送法上の位置づけは、下記のとおりです。

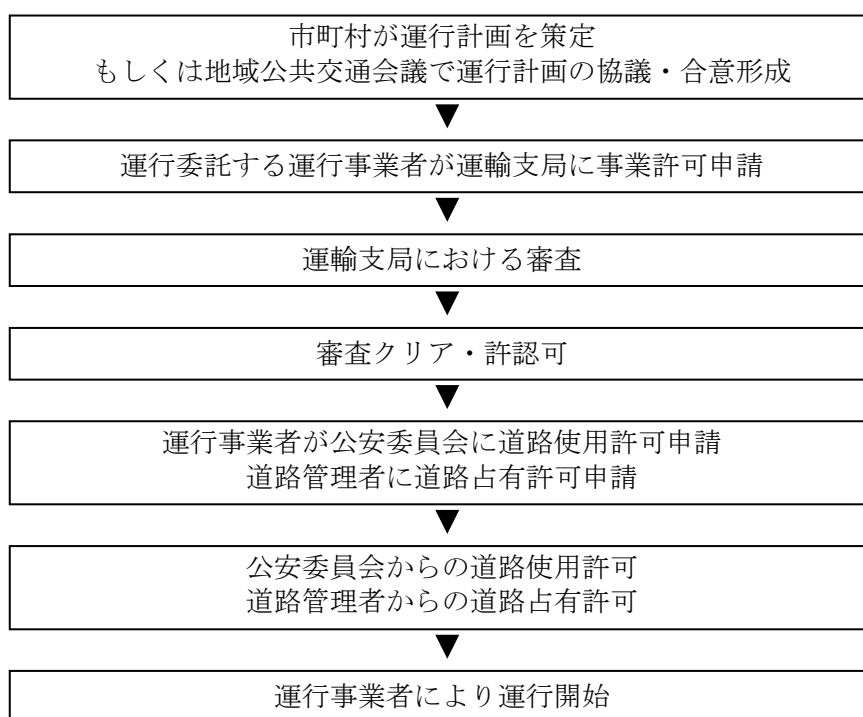
原則的には、道路運送法の第4条許可を受けて、一般乗合旅客自動車運送事業として運行を行います。どうしても第4条許可では対応できない場合に限り、道路運送法の第79条に基づく登録により市町村やNPO法人等が運行を行うことになります。

○第4条許可（一般乗合旅客自動車運送事業）

運行形態	種別例	備考
路線定期運行 路線を定めて運行するとともに、起点終点及び停留所の時刻設定が定時である運行形態です。	路線バス、コミュニティバス、乗合タクシー	営業ナンバー（緑） 一般乗合旅客自動車運送事業者が運行
路線不定期運行 路線を定めて運行しますが、起点終点の時刻設定が不定である運行形態です。	コミュニティバス、デマンド型バス、デマンド型乗合タクシー	
区域運行 決まった路線を定めず、旅客の需要に応じて乗合運送を行う運行形態です。	デマンド型乗合タクシー	

（2）運輸局（支局）への申請手続き

運行を担う運行事業者が運輸支局に対して事業許可申請を行います。地域公共交通会議で協議された運行計画については、手続きが簡略化され、比較的短期間で許可が得られることとなります。バス停を設置する場合には、道路交通法に基づく道路使用許可と、道路法に基づく道路占有許可を得る必要があり、公安委員会、道路管理者に申請を行うこととなります。公安委員会、道路管理者とは、許可申請前に打合せや現地確認などを行うことが望まれます。





第3章 運行に向けた準備

(1) 車両に関する準備

車両については、新たに購入する、あるいは事業者の保有する車両を使用するなど、計画段階で検討し事業スキームを決定します。ここではコミュニティバス・乗合タクシー用の車両を購入する場合について説明します。

■車両の購入方式

車両の購入には、事業主体が購入し運行事業者に貸与する方式、運行事業者が購入する方式、大きく二通りがあります。車両購入費の手当て、事業者の負担を考慮した購入方式を選定します。

なお、運行事業者が購入する場合でも、市町村が減価償却費を負担するなど運行を支援することもあります。

購入主体	メリット	デメリット
事業主体が購入 (運行事業者に貸与)	事業者変更時の車両手当てリスクが回避できる	予算手当てに工夫が必要となる 運行計画変更時の自由度が低くなる可能性がある
運行事業者が購入	—	初期負担が大きくなり、採算面で厳しくなる可能性がある
運行事業者が購入 (一定額を市町村が補助)	運行事業者の経常経費負担が減少し採算面で楽になる	—

■車両の発注の進め方

バス車両は一般の乗用車とは異なり、注文に基づく製作部分が多くなるため、発注から納品まで相当の期間が必要となります。市町村自らが購入する場合、また運行事業者の選定期間についても、事業開始時期からみて適切な余裕期間を考慮しておく必要があります。

従って、計画段階では、車両手当ての方法とともに、具体的な発注から納入までの期間を、メーカーや既存導入事例へのヒアリングなどにより調査しておくようにしてください。

なお、車両デザイン(カラーリング)は、バスの走行状況はそれ自体が事業のPRにもなることから目立つデザインにする、住民にとって地域のバスであることを確認できるアイデンティティを重視したデザインにする、といった方法がありますが、それらの手当てについても合わせて必要期間を事前に整理しておきましょう。

■利用者、地域への広報活動

地域公共交通の利用を促すために、地域に対して広報活動が必要であり、多くの地域で、広報紙やパンフレットの配布や愛称募集などが行われています。地域公共交通を新規に導入する場合は、モビリティ・マネジメントの好機であり、住民の車中心のライフスタイルを地域公共交通利用型に変えていくことが望まれます。

（２）運行に向けたその他準備

運行に向けて、運行事業者に対しては、試走や施設設置などの準備状況を確認して、問題が発生していないかを確認します。また、住民に対しては、具体的な運行情報とともに、運行の目的、想定している利用者などの情報も提供し、事業の周知を図るようにします。

■運行事業者に対する確認事項

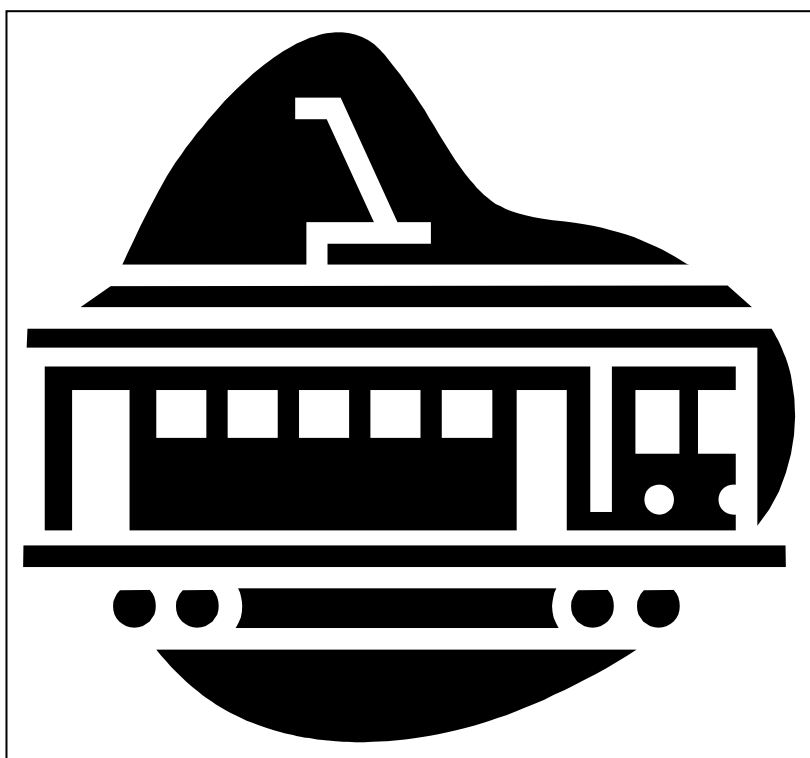
道路渋滞箇所、渋滞時間帯の確認など定時運行に向けた確認、交差点、バス停などの安全確保に向けた確認を行います。問題が発生している場合には、市町村が主体となって、妥当な運行計画への調整、道路管理者や交通管理者との協議を行うなど、事業実施に向けて問題を解決するようにします。なお、地域の道路交通事情に明るい交通事業者などの知見を活用することも重要ですから、適宜協力を求めて効率的な活動を行うようにしてください。

■住民に向けた準備事項

計画策定段階では、事業の背景や目的をまちづくりの観点から住民に情報を提供していますが、運行に向けた最終段階においては、あらためて、事業がどのように役立つのか、運行の目的や、どのように利用できるものであるのか、を伝えていく必要があります。また、持続可能な事業とするために、住民のマイバス意識の醸成、需要喚起を目的とした広報活動が重要となります。

利用促進に向けた具体的な運行情報（ダイヤ、ルート、停留所、運賃など）を提供すること、「まずは使って（試して）もらう」ために試乗券を配る、また新たな交通手段を利用した場合の目的施設や他交通機関の利便性、活用方策などの紹介を通じて、住民の行動パターン変化を促すようにしてください。

「第3部 マネジメント編」





第1章 地域公共交通に対するマネジメント

(1) 地域公共交通に対するマネジメントの重要性

地域の価値を高める（まちづくりに貢献していく）ために、どのように地域公共交通の導入効果を発揮させていくかが重要です。

地域公共交通の運行開始は、店舗に例えれば開店した段階です。利用者をひきつける店舗にするためには、開店後から継続してサービス内容を常に点検するとともに、課題があれば改善して、魅力ある店舗にしていく必要があります。企業や商店ならばあたりまえの姿勢を、地域公共交通にも当てはめる必要があります。

地域公共交通は、計画段階で想定していた利用状況と、実際の運行段階での利用状況との間には乖離が生じます。地域公共交通がまちづくりの目的に十分に貢献していくためには、計画段階で描いていた理想的な状況と現実とのギャップに常時気を配り、理想的な状況に近づける管理作業＝マネジメントが不可欠になります。

地域公共交通は、運行開始後に真価を問われる事業であり、地域の実情に沿った利用しやすい交通機関となるよう、そのマネジメントには、ある意味計画段階以上に力を注ぐことが求められます。

■地域公共交通にマネジメントが不可欠な理由

地域公共交通に対するマネジメントとは、「地域公共交通の導入目的を効果的に実現するために、限られた資源をコントロールする作業」です。地域交通に対してマネジメントが不可欠な理由は、下記のとおりです。

○乗客の安全・安心の確認のため

利用者の安全が損なわれる可能性がないかどうか、常に確認を行う必要があります。計画と現実の間には乖離があるため、運行後、あらためて現場を確認することが求められます。まちも人の行動も変化するため、運行ルートやバス停、乗務員の労働環境などを定期的に確認し、危険箇所を事前に把握して事故を未然に防ぐ努力が必要になります。また、タイヤの定時性確保に向けて、無理な運転を強いられることがないか確認が必要です。

○目的に沿った運営のため

新たに導入した地域公共交通が、まちづくりの目的に沿って貢献しているかどうかを確認する必要があります。利用状況、利用による波及効果などが、まちづくりの目標達成を計画どおりに後押ししているかを確認することが必要であり、地域公共交通がまちづくりに貢献していない場合には、改善策を検討し、まちづくりに役立つ地域公共交通へと軌道修正を行う必要があります。

○効率的な運行のため

最小の経費で最大の効果をあげるためには、無駄を省き、利用を促すことが必要です。運行を開始して、利用が極めて少ない便や区間は、沿線住民や関係機関と協議の上、運行時間や運行ルートを部分的に見直す必要があります。一定期間を経過後、運行計画をより効率的なものへと改善を重ねることが必要になります。

(2)実証実験の必要性

地域公共交通を本格運行する前に、期間を限定して実証実験を行うことが望まれます。運行計画がまちづくりの目的に貢献し、沿線住民から支持される内容かどうかを実際によって確認することになります。実証実験の主要な役割は下記のとおりです。

＜ 実証実験の主要な役割 ＞

- ・ 利用者の安全面での確認（利用者の安全を損なうことはないかどうか）
- ・ まちづくりへの貢献に関する確認（まちづくりの目的達成に貢献しているかどうか）
- ・ 沿線住民の利用状況の確認（予想どおりに利用されているか、住民は満足しているかどうか）
- ・ 運行状況の確認（円滑な運行が実現できているかどうか、定時性が確保できているかどうか）
- ・ 運行体制の確認（乗務員の休息、ローテーションなどに無理はないかどうか）
- ・ 経営面の確認（収入、支出は計画通りに進んでいるかどうか）
- ・ 非利用者等の意向の確認（利用しない要因はどのようなものか）
- ・ その他不満、不十分な事項の確認（利用者の不満、計画の不十分な点はどのようなものか）

実証実験を通じて、計画内容が適切な内容であったか確認することができます。改善すべき点が見つければ、実証実験終了後に計画内容を見直すことになります。

(3) 地域公共交通に対するマネジメントのプロセス

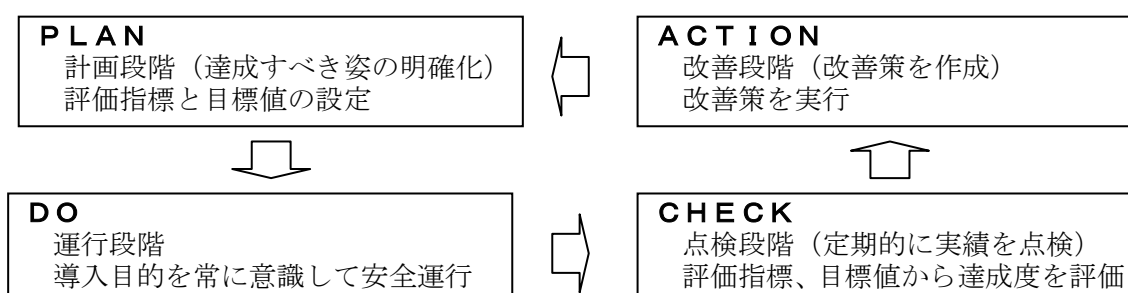
地域公共交通に対する具体的なマネジメントのプロセスは、他の施策や事業に対して実施している行政評価と同様です。PDCA（PLAN＝計画、DO＝実行、CHECK＝評価、ACTION＝改善）のサイクルを確実に繰り返していくことになります。

また、地域公共交通は、利用者の安全、日常生活に維持に直結する事業ですので、安全かつ安定した運行が不可欠になります。安全面については、毎日のDO＝実行（運行）の中でも、日常的な点検を行うことが必要になります。

■PDCAのサイクル

地域公共交通に対するマネジメントの視点は、究極的にはまちづくりの目標に対する貢献度合いとなりますので、まちづくりの目標に基づき、地域公共交通が達成すべき状態を明確化して、評価指標と目標値を定めることになります。

そして、長くとも一年ごとに実績を評価し、まちづくりの目標と実績が乖離する場合には、改善案を検討することが必要になります。必要があれば運行計画を変更します。なお、運行計画を変更するためには、変更手続きに約3ヶ月かかりますので、計画変更案の検討に約3ヶ月をかける場合には、約6ヶ月前には実態を点検する必要があります。



■地域公共交通に対する「DO」「CHECK」「ACTION」

○地域公共交通の運行段階「DO」の内容

運行段階では、安全運行、利用実態の把握とともに、利用者確保に向けて積極的に営業活動に取り組む必要があります。民間の交通事業者と同様に、経営の姿勢を持つことが望まれます。

活動の視点		活動内容
安全面	安全運転の励行	毎日の運行に関して、運行事業者、乗務員の始業点検など安全確認を促す。沿線の学校、地域団体などと定期的に意見交換を行い、危険なことがないか確認を行う。
利用面	毎日、毎月の利用実態の把握	毎日、毎月の利用者数を確認し、時間帯、曜日、天候などによる利用特性を把握する。定期的に乗務員から利用者層、乗車地点、要望などを把握し、利用促進や改善に向けた材料を得ていく。
営業面	利用促進に向けた活動	担当者は、積極的に事業所や学校などを訪問し、地域公共交通の利用を促す営業活動を行う。自動車通勤、自転車通学などから、地域公共交通への切り替えを促していく。

○地域公共交通の点検段階「CHECK」の内容

地域公共交通に対する「CHECK」は、安全面、利用面、効率面などから行う必要があります。「第2章 利用実態調査」を参考に実態調査を行い、下記の評価の視点、評価内容から点検を行います。

評価の視点		評価内容
安全面	危険箇所の把握	運行経路、利用者乗降などに関して危険に感じることはないか、運行事業者、乗務員から確認を行う。さらに、乗客に対する利用実態調査などを通じて、危険に感じた内容を把握する。
利用面	目的とおりの利用の確認	計画で想定した目的どおりに利用されているか確認、評価を行う。利用者数、利用者層に関して、計画とのギャップはないか、ギャップの要因や課題を把握する。
効率面	計画との乖離の把握	収支実績に関して、計画との比較を行う。支出と収入に関して、計画との乖離の有無を確認し、乖離している場合は、その要因を把握する。
満足度	利用者、非利用者の満足度の把握	利用者に対して利用実態調査を行い、基本コンテンツに対する満足度、要望などを把握する。さらに、利用しない住民に対しても利用実態調査を行い、理由しない要因などを把握する。

○地域公共交通の改善段階「ACTION」の内容

地域公共交通に対する「ACTION」は、安全面、利用面、効率面などの点検で課題が生じている部分に対して、改善策を検討し、それを実行します。運用で対応できる軽微な改善と、運行計画の見直しを必要とする改善に分けて、前者は早急に実行に移し、後者は計画づくりと同様の協議機関による合意形成を経て、実行に移します。

改善の視点		改善内容
安全面	危険回避策の実行	交通安全施設の設置、利用者・歩行者への注意喚起、乗務員の安全確認など、危険回避に向けた改善策を実行する。
利用面	利用促進策の実行	住民へのPR、利用の多い人への割引き運賃等の改善策を実行する。路線やダイヤ等の変更を伴う改善策については、計画段階と同様の協議機関に諮り、合意形成を行う。
効率面	効率性向上策の実行	営業活動を充実させて、広告収入、協賛金などの確保を図る。経費については、運行事業者と協議して無駄の有無・内容を検討し、改善策を実行する。
満足度	不満改善策の実行	利用者、非利用者の要望等を参考に改善策を作成する。路線やダイヤ等の変更を伴う改善策については、計画段階と同様の協議機関に諮り、合意形成を行う。

(4) 地域公共交通のマネジメントの要点

地域公共交通が住民や地域に対して、計画どおりの成果を生み出していくためには、行政あるいは地域の代表者などを交えた組織が、地域公共交通を「経営」する姿勢が必要になります。

地域公共交通に対する経営（マネジメント）の要点を、まちづくりの目的別に、下記のとおり紹介します。

◀ 地域公共交通のマネジメントの要点 ▶

- 地域公共交通の利用促進に向けて、担当職員は営業マンとしてPRに努めること。学校や事業所を回り、通勤・通学に地域公共交通を利用するよう説得すること。
- 計画（理想）と現実の乖離について常に観察すること。つまり、利用実態、運行実態、関係機関との連携実態などの推移を常に見つめること。
- 計画（理想）の状態に少しでも近づけるよう工夫をすること。つまり、運行計画の見直し以外に、理想的な状態に近づける誘導策、改善策などを講じ続けること。

次に、各目的に応じたマネジメントの要点をまとめます。

■通勤・通学者等の利用促進に向けたマネジメントの要点(日常生活の支援に向けて)

通勤・通学、買物、通院などの日常生活を支える地域公共交通とするため、計画段階に想定した利用状況や運行状況などと現実とを比較し、目的どおりのまちづくりに貢献しているかを確認することが必要になります。下記の留意点について確認し、計画と現実の間に乖離がある場合には、その要因を把握し、改善策を講じることになります。

＜ マネジメント段階の留意点 ＞

- ・朝夕の時間帯に通勤・通学に利用されているか確認すること
- ・多数の通勤・通学者が乗車している場合は、混雑状況、積み残し乗客の有無を確認すること
- ・昼間の時間帯に買物に利用されているか確認すること
- ・朝夕の時間帯に定時走行ができていないか確認すること
- ・朝夕の時間帯に計画どおりの旅行速度が維持できているか確認すること
- ・鉄道や路線バスなどの既存の交通と、円滑な接続がなされているか確認すること
- ・円滑な運行に向け、渋滞箇所を解消、交通規制なども合わせて取り組むこと

■買物客、観光客の利用促進に向けたマネジメントの要点(まちの発展に向けて)

中心市街地への人や事業所の集積、あるいは商店街や観光地域への集客など、まちの発展を促す地域公共交通とするためには、計画段階に想定した事業者や利用者の行動に注目し、計画段階に想定していた効果が発揮できているかを確認することが必要になります。

＜ マネジメント段階の留意点 ＞

- ・買物客、観光客に利用されているか確認すること
- ・買物・観光利用を期待しつつ、地域公共交通を利用していない人のニーズを把握すること
- ・地域公共交通の利用者が商店街や観光地域に至る動線に支障がないか確認すること
- ・鉄道や路線バスなどの既存の交通と、円滑な接続がなされているか確認すること
- ・商店街や観光協会との連携が密接にできているか確認すること
- ・商店街の特売情報や観光施設の見所情報が、利用者に伝わっているか確認すること

■自動車を運転しない高齢者、障害者の利用促進に向けたマネジメントの要点(高齢者・障害者の自立した生活支援に向けて)

高齢者や障害者に役立つ地域公共交通とするためには、計画段階で想定していた人々が、地域公共交通を十分に活用し、満足しているかどうかを確認することが必要になります。

＜ マネジメント段階の留意点 ＞

- ・高齢者、障害者に利用されているか確認すること
- ・高齢者、障害者の行き先、利用特性を把握すること
- ・高齢者、障害者の満足度や要望を把握すること
- ・利用しない高齢者、障害者の理由や要望を把握すること
- ・高齢者、障害者の視点で、乗降施設周辺も含めて危険箇所がないか確認すること

■通勤・通学に自動車・バイク等を利用している住民の利用促進に向けたマネジメント（環境負荷の軽減に向けて）

環境負荷の軽減に貢献する地域公共交通とするためには、自家用車利用から地域公共交通利用への切り替えが、計画とおりに進んでいるかを確認することが重要になります。

＜ マネジメント段階の留意点 ＞

- ・自家用車通勤から、地域公共交通へ切り替え状況を把握すること
- ・沿線住民の地域公共交通への切り替えに関する要望を把握すること
- ・廃油燃料の活用状況を把握すること

■児童生徒など弱者の安全確保に向けたマネジメントの要点（地域の安全に向けて）

地域の安全に貢献する地域公共交通とするためには、計画段階で想定していた防犯機能が実際に発揮されているかどうかを確認することや、常に危険箇所の把握に努めて対策を講じて、犯罪を未然に防止することが必要になります。

＜ マネジメント段階の留意点 ＞

- ・児童生徒に関する犯罪や事故の発生状況を把握すること
- ・地域に関する犯罪や事故の発生状況を把握すること
- ・学校や地域からの防犯に関する要望を把握すること
- ・保護者からの防犯に関する要望を把握すること

■中心部から離れた周辺部住民の利便性向上に向けたマネジメントの要点（地域の一体性強化に向けて）

合併したまちでは、新市としての一体性強化に向けて、旧市町村それぞれの拠点間を連絡する地域公共交通が導入されるケースがあります。合併に伴う地域の一体性強化に貢献する地域公共交通とするためには、地域公共交通の導入後に、旧市町村間を越える移動の実態や、住民の満足度・要望を確認することが必要になります。

＜ マネジメント段階の留意点 ＞

- ・旧市町村内を越える利用実態を把握すること
- ・利用者、利用していない住民の満足度や要望を把握すること



第2章 利用実態調査

(1) 利用実態調査の必要性

地域公共交通を新たに運行開始した後は、速やかに利用実態調査の準備に取りかかり、調査を行う必要があります。利用実態調査の狙いは次のとおりです。

○安全が確保されているか（安全確保に関する実態調査）

開業前の試験走行を通じて、乗客、歩行者、通行車両などに対する安全確保を確認します。しかし、社会環境の変化も早く、まちも姿を変えますので、経営者と運行事業者は安全確保について現場確認と意見交換を定期的実施する必要があります。さらに、地域公共交通は、子ども、高齢者、障害者の足となりますので、利用実態調査を通じて乗客が危険に感じたことを把握し、事故を未然に防止することが求められます。

○目的が達成されているか（目的遂行に関する実態調査）

新たな地域公共交通が、まちづくりの目的達成に向けて計画どおりに貢献しているかを確認するため、運行を開始して一定期間が経過した後、利用実態の検証を行います。

計画段階で設定した評価指標の数値を確認するとともに、利用者層（想定していた利用者が実際に利用しているかどうか）、利用者数（予想していた利用数に大きな乖離があるかどうか）、利用内容（想定していたとおりの利用内容となっているかどうか）などと現実とを比較し、ギャップの要因や課題を把握することになります。

○利用者は満足しているか（利用者に対する実態調査）

現在の運行内容に対する利用者の満足度を把握するため、利用者に対してアンケート調査やインタビュー調査などを行います。基本コンテンツ（路線、ダイヤ、乗降施設、車両）に関して満足している事項、不満を抱えている事項、要望や期待を把握し、利用しやすい地域公共交通づくりに向けた改善材料を整理します。

○利用しない人の理由は何か（非利用者に対する実態調査）

地域公共交通に対する改善材料を把握するため、地域公共交通を利用しない人々に対してアンケート調査を行います。利用しない要因が基本コンテンツのどこにあるのかを把握するとともに、地域公共交通を利用する条件を確認して、利用者拡大に向けた改善材料にしていきます。

○効率的に運行できているか（効率性に関する実態調査）

地域公共交通が効率的に運行できているかを確認するため、人件費や燃料費等を含めた経費と走行距離について類似事例と比較することが必要です。効率的な運行ができていない場合には、運行事業者とともにその要因を突き止めて改善に向けた取り組みを行うこととなります。

(2) 利用実態調査の進め方

目的に沿った成果を発揮して、人とまちに役立つ地域公共交通にするためには点検が必要になります。上記の5つの実態調査の中から、必要性を感じた調査を定期的実施し、地域公共交通のマネジメントに役立てることが望まれます。常に状況が変化するため、運行内容の手直しも必

要になります。下記の利用実態調査の進め方を参考にして、独自の調査を進めてください。

①安全確保に関する実態調査

実施主体	実態調査の内容
運行事業者	・運行事業者は、危険に感じたことや改善が必要なことを乗務員から把握し、自治体に報告します。
自治体	・自治体は、定期的に地域公共交通に乗車し、現場を終日観察することで危険箇所や改善箇所の早期発見を行います。 ・自治体は、利用者に対してアンケート調査やインタビュー調査を実施し、利用者が危険に感じたこと、改善すべきと考えていることを把握します。

②目的遂行に関する実態調査

実施主体	実態調査の内容
自治体	・自治体は、計画段階で設定した評価指標の数値を確認し、まちづくりの目的に沿った地域公共交通となっているかを確認します。 ・自治体は、利用実態やまちづくりへの影響を観察し、計画段階で想定していたまちづくりの目的達成に向けて地域公共交通が貢献しているかを確認します。

③利用者に対する実態調査

実施主体	実態調査の内容
自治体	・自治体は、地域公共交通の基本コンテンツ（路線、ダイヤ、乗降施設、車両）に対する満足度や要望・期待などを把握するため、利用者に対してアンケート調査やインタビュー調査を実施します。

④非利用者に対する実態調査

実施主体	実態調査の内容
自治体	・自治体は、地域公共交通の基本コンテンツに対する不備や利用されない理由などを把握するため、地域公共交通を利用しない人々に対してアンケート調査やインタビュー調査を実施します。

⑤効率性に関する実態調査

実施主体	実態調査の内容
運行事業者	・運行事業者は、地域公共交通の運行に要した人件費や燃料費等を含めた経費、走行距離、利用者数などのデータを毎月整理し、自治体に提出します。
自治体	・自治体は、地域公共交通の経費、走行距離、利用者数などのデータに基づき、類似都市との比較、経年比較などにより効率性を確認します。

■利用者、非利用者に対するアンケート・インタビュー調査の進め方と注意点

○調査票の設計

アンケート調査票は、把握したい内容に応じて設計する必要があります。一般的には、利用状況、基本コンテンツに対する重要度、満足度、不満事項などを把握することになります。回収率を上げるためには、選択肢方式を中心とした調査票として、回答者の負担を少なくすることが必要です。

○主要な設問

テーマ	設問項目
利用状況	利用の有無、利用頻度、利用時間帯、利用曜日、利用目的
重要度	路線（目的地、経由地）、ダイヤ（運行時間帯、運行頻度）、乗降施設、車両、運賃等
満足度	路線（目的地、経由地）、ダイヤ（運行時間帯、運行頻度）、乗降施設、車両、運賃等
不満内容	上記項目と、利用しない理由
その他	危険に感じたこと、改善すべきと感じたこと、期待したいこと
回答者属性	性別、年齢、居住地、自動車運転免許の有無

○調査方法

アンケート調査の方法は、沿線住民に対して郵送により調査票を配布回収する方法が一般的です。ただし、利用者に観光客などが含まれている場合は、利用者の居住地が広域に及びますので、利用者に直接配布する方法を採用します。また、アンケート調査結果からうかがいがにくい、回答の背景の把握のために、利用者あるいは非利用者に対してグループインタビュー調査などを実施することが望まれます。

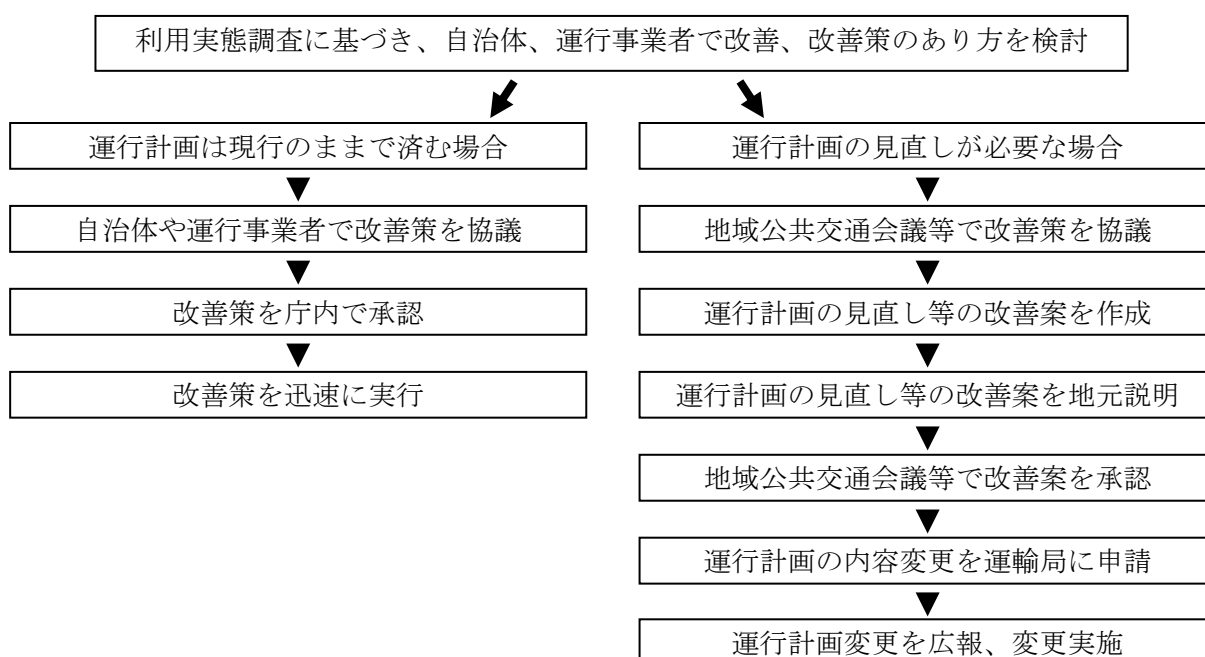
■計画改善の進め方

自治体、運行事業者（乗務員を含む）は定期的に会合を設けて、こうした取り組みから得られた調査結果を材料としながら、課題の整理、改善策のあり方について検討を行います。

まずは、自治体、運行事業者で検討を行い、広報活動、乗務員の接遇といった自治体や運行事業者の努力で解決できる課題であれば、運行計画は現行のままとして経過を観察します。

一方、運行計画の見直しが必要となれば、計画策定の場合と同様の会議を開催し、すべての関係者のもとで協議を行います。運行計画が見直しになる場合には、運輸局に対して申請が必要になります。

◀ 計画改善の進め方 ▶



■計画変更の周知について

運行計画を見直した場合、変更した内容を沿線住民に的確に伝えることが重要になります。広報紙、ホームページを見る住民は限られているため、十分な時間を確保して広報活動を進める必要があります。車内放送、車内やバス停でのチラシ配布など、利用割合の高い高齢者などに分かりやすく変更内容を伝えることが求められます。



第3章 利用者・収入の確保と経費削減の工夫

(1) 利用者・収入確保の工夫

安定した運営のためには、利用者を安定的に確保するとともに、運賃以外の収入確保についても、地域の状況に応じて工夫していく必要があります。

■利用者確保に向けた工夫

運行計画の工夫、地域や周辺自治体との連携、広報・情報発信の工夫などにより、利用者を増やせる可能性があります。また、過度に自動車に依存した状態から、多様な交通手段を適度に（＝かしこく）利用する状態に変えていく取り組み（モビリティ・マネジメント）も取り入れ、住民の意識や行動を変えていくことも必要です。

○利用者確保の方法

テーマ	利用者確保に向けた工夫
運行計画の工夫	駅、バスセンター、医療機関など利用者の多い施設を経由することで、利用者を増やせる可能性があります。
地域との連携	沿線の商店街と連携して、買物に応じた乗車券を提供する仕組みなどを設けることにより、利用者と買物客を増やせる可能性があります。
周辺自治体との連携	周辺自治体に、駅、バスセンター、医療機関など利用ニーズの高い施設があれば、周辺自治体への乗り入れで利用者を増やせる可能性があります。
広報・情報発信の工夫	地域公共交通の路線やダイヤ等を紹介したパンフレットの配布、転入者に対する地域公共交通の紹介などにより、地域公共交通の便利さを浸透させることができます。
ライフスタイルの見直し促進	地域公共交通の利用が、環境負荷の軽減につながることを住民に伝え、ライフスタイルの見直しを促すことで利用者を増やせる可能性があります。

■運賃以外の収入確保の工夫

広告料、協賛金、会費などにより、運賃以外の収入確保の可能性があります。財政的にも安定した地域公共交通の運営に向けて、様々なところから収入を得るための工夫が必要になります。

○運賃以外の収入確保

テーマ	運賃以外の収入確保に向けた工夫
広告料	車内、バス停、パンフレット等に対して広告を掲載して広告料を確保できる可能性があります。都市部では車体に広告を掲載する場合や、車体全体を広告塔とみなしたラッピングバスなど行われています。
協賛金	地域公共交通の重要性に共感する企業や商店などから、協賛金を得られる場合があります。協賛企業・商店は、ホームページや広報紙などで住民に紹介が行われています。
会費	地域公共交通によって利便性が向上する地域に対して、各世帯から会費を求めることも行われています。集落あるいは団地などの自治会が、地域公共交通を支えることとなります。

(2) 経費削減の工夫

財政的に厳しい中で、地域公共交通の充実を求められている自治体も少なくありません。限られた財源の中で、様々な地域からのリクエストに応えるためには、運行経費の削減に向けた工夫が必要になります。経費削減の一例を紹介します。

○経費削減の工夫

テーマ	経費削減の工夫
運行日数の調整	月水金はA地区を運行、火木土はB地区を運行するといった、1台の車両を2地区で使用することで経費削減が可能になります。
兼用車両の採用	特別のカラーリングや仕様を施した専用車両は、運行事業者にとっては他の一般車両との使い回しが利かないことから、コスト高の要因となることがあります。運行事業者の車両を活用することで経費を抑えることができます。
車両の小型化	需要に応じて、車両を小型化することで経費を抑えることができます。バスとジャンボタクシーを比較した場合、車両費だけではなく、人件費もジャンボタクシーが安くなります。
システムの簡素化	デマンド方式を導入する場合は、予約受付や運行管理を支援する情報システムが必要になります。ただし、運行内容に応じて、簡素な情報システムでも対応可能な場合も多く、オーバースペックを防ぐことで経費削減が可能になります。

卷 末 資 料

(1) 地域公共交通に関する主要な法律

地域公共交通づくりに関係が深い法律として「道路運送法」「地域公共交通の活性化及び再生に関する法律」があります。

前者には、タクシーやバス等の旅客自動車運送事業を行う場合の事業の免許・許可・届出、運賃・料金の認可・届出、運送約款・事業計画の変更の認可などに関する決まりが示されています。

後者は、地域公共交通の活性化及び再生を一体的かつ効率的に推進するために定められた法律であり、鉄道・コミュニティバス・乗合タクシー・旅客船等の多様な事業に取り組む地域の協議会に対して柔軟な支援を行するための法律です。それぞれの法律の条文は、下記URL（総務省法令データ提供システム）を参照ください。

■「道路運送法」

<http://law.e-gov.go.jp/htmldata/S26/S26H0183.html>

■「地域公共交通の活性化及び再生に関する法律」

<http://law.e-gov.go.jp/announce/H19H0059.html>

(2) 地域公共交通を応援する補助制度

国土交通省では、地域公共交通づくりを支援する補助制度を用意しています。下記の補助制度を積極的に活用ください。

■地域公共交通活性化・再生総合事業

事業概要	「地域公共交通の活性化及び再生に関する法律」を活用し、バス・乗合タクシー、鉄道、旅客船等の多様な地域公共交通の活性化・再生に取り組む地域の協議会に対し、パッケージで一括支援することにより、地域の創意工夫ある自主的な取り組みを促進する。
補助対象	地域公共交通の活性化及び再生に関する法律第6条に規定する協議会（法定協議会）
補助率等	1 地域公共交通の活性化及び再生に関する法律第5条に規定する地域公共交通総合連携計画（法定計画）の策定調査に要する経費 定額 2 地域公共交通総合連携計画のうち協議会が実施する地域公共交通活性化・再生総合事業計画に定める事業に要する経費（実証運行1／2 実証運行以外1／2（政令市が設置する協議会が取り組むもの1／3））

■公共交通移動円滑化事業

事業概要	高齢者・障がい者等の公共交通機関を利用した利便性及び安全性の向上の促進を図るため、ノンステップバス等の導入、福祉輸送普及促進モデル事業に対して、地方公共団体と協調して補助を行う。
補助対象	ノンステップバス等の導入：一般乗合旅客自動車運送事業者、一般乗合旅客自動車に当該事業の用に供するバス車両を貸与する者 福祉輸送普及促進モデル事業：共同配車センターを設立する者、一般乗用旅客自動車運送事業者、道路運送法第79条の登録を受けて福祉有償運送を行う特定非営利活動法人等
補助率等	1 ノンステップバス等の導入（1／4 ただし、当該補助対象経費と通常車両価

	<p>格との差額に1/2を乗じて得た額が、当該補助対象経費に補助率を乗じて得た額よりも少ない場合には、当該1/2を乗じて得た額以内の額とする。国：1/2、地方公共団体：1/2)</p> <p>2 福祉輸送普及促進モデル事業（福祉車両等の購入の場合は、福祉車両価格と通常車両価格の差額の1/2、改造の場合は改造費用の1/3。国：1/2、地方公共団体：1/2)</p>
--	--

■自動車運送事業の安全・円滑化等総合対策事業

事業概要	自動車交通の安全性の向上を図るため、自家用車と公共交通機関のバランスのとれた交通体系に資するオムニバスタウンの整備をはじめ、日本型 BRT の導入、バスロケーションシステムの整備等について地方公共団体と協調して補助を行う。
補助対象	地方公共団体（自動車運送業者としての地方公共団体を除く）、自動車運送業者、バス協会、トラック協会及びこれらに準ずる者として国土交通大臣が認定した者
補助率等	<p>1 オムニバスタウン整備総合対策事業 （補助率 国：1/3、地方公共団体；1/3）</p> <p>2 交通システム対策事業（補助率 国：1/4、地方公共団体：1/4 日本型 BRT、パークアンドバスライド、バスロケーションシステムの導入に対する補助）</p> <p>3 個別対策事業（補助率 国：1/5、地方公共団体：1/5 公共車両優先システム車載器等の設備・施設の整備に対する補助）</p> <p>4 調査事業、実証実験・実証運行事業（補助率 国：1/2、地方公共団体：1/2 上記事業の一部及び路線再編、バスレーンの設置の調査、実証実験・実証運行事業に対する補助）</p>

■地方バス路線維持対策事業

事業概要	バス事業に係る生活交通確保方策については、国と地方の適切な役割分担のもと、国は広域的・幹線的なバス路線について都道府県と協調して支援。
補助対象	<p>生活交通路線：複数の市町村にまたがり、キロ程が 10km 以上・1日の輸送量が 15人～150人・1日の運行回数が3回以上等</p> <p>路線維持合理化：生活交通路線を運行する乗合バス事業者が費用削減や増収努力を行った路線（乗合バス事業者キロ当たり経常費用が地域キロ当たり標準経常費用を下回っていること及び事業者の経営が前年度より改善していること（費用の減少または収益の増加）。</p>
補助率等	<p>1 生活交通路線 （路線維持費補助、車両購入費補助 国：1/2 都道府県：1/2）</p> <p>2 路線維持合理化促進補助（国：1/2 都道府県等：1/2）</p>

(3) 参考事例

「暮らしやすいまちづくりに貢献する事例」

■京丹後市の運賃上限 200 円バス

1. 市町村概要	人口：62,723 人（平成 17 年国勢調査） 面積：502k m ²
2. 問題	市民の生活を支えている路線バスは利用者が減少し、市が負担する路線バス維持補助額は年間 1 億円を超えようとしていた。平成 16 年 4 月、峰山・大宮・網野・丹後・弥栄・久美浜町が合併して京丹後市が誕生し、市域は 502k m ² と広大になり、新市としての地域公共交通づくりが必要になっていた。
3. 解決方法	従来は最大運賃が 700 円かかる一部の路線バスに対して、運賃上限を 200 円に設定し、平成 18 年 10 月から 1 年間の実証運行を行った。その結果、利用者の大幅増加を確認した。平成 19 年 10 月からの実証運行では、丹海バスと市営バスの市内全ての路線で運賃上限を 200 円に設定した路線バスを運行している。
4. まちづくりへの効果	利用者は、実証運行前に比べて 1.6 倍（93,000 人から 151,000 人へ）増加した。運賃上限 200 円と低額に変えたにもかかわらず、運賃収入は実証運行前の 95% を確保している。利用しやすい運賃となり、幅広い利用者の獲得を通じて、従来の路線バスの撤退を防いでいる。
5. 参考資料	国土交通省 地域公共交通の活性化・再生事例集 http://www.mlit.go.jp/sogoseisaku/transport/pdf/072_kyotango.pdf

■菊池市のあいのりタクシー

1. 市町村概要	人口：51,862 人（平成 17 年国勢調査） 面積：277k m ²
2. 問題	菊池市では、市内の中山間地域などに地域公共交通が全く無い地域、路線バスが撤退した地域を抱えていた。市民の通院など日常生活を支えるためには、人口密度の低いこれらの中山間地域と中心市街地との間に、効率的な地域公共交通を提供する必要があった。
3. 解決方法	利用者は高齢者が中心であり、中山間地域の人口は少ないことから、ドア・ツー・ドアのサービスが可能になるデマンド型乗合タクシーの導入を計画した。平成 16 年 2 月から、地域公共交通が全く無かった地域と路線バス廃止地域等に対して試験運行を実施。平成 18 年 10 月から本格運行を開始し、現在では 3 地域に対してデマンド型乗合タクシーを運行している。 各地域とも運行は週 3 日間、1 日あたり往路 3 便復路 3 便である。新たな予約センターの設置や配車システムの導入はなく、事前予約は地元タクシー会社が専用携帯電話で受け付け、経費削減を実現している。
4. まちづくりへの効果	水源地域、龍門地域という 2 地域に対して、かつては廃止路線代替バスを運行していた。その当時と運行経費を比較すると、運行赤字を補填する市の補助金は約 2,600 万円から約 800 万円へと大幅に削減している。また、廃止路線代替バス時代は、1 日 1 路線あたりの利用者は 1 人を切っていたが、あいのりタクシーの導入後は、1 便あたりの利用者が 2 人を超え、利用者も増加している。
5. 参考資料	菊池市 http://www.city.kikuchi.kumamoto.jp/

「にぎわいあるまちづくりに貢献する事例」

■土浦市のNPO法人が運行するキララバス

1. 市町村概要	人口：144,060人（平成17年国勢調査） 面積：114k m ²
2. 問題	城下町として栄えた土浦市は、県南を代表する商業都市であったが、郊外大型店の進出などによって中心市街地の空洞化が進行していた。そこで、中心市街地の集客力の向上につながるコミュニティバスが計画された。
3. 解決方法	まちの活性化には、自治体が交通事業者だけではなく市民各層の参加が不可欠となるため、コミュニティバスの運行、地域通貨の発行を行う団体として、NPO法人まちづくり活性化土浦を設立した。 平成17年3月から平成19年3月まで試験運行を行い、合わせて利用実態調査を実施した。市民ニーズに合わせて運行ルートを見直し、平成19年4月から土浦駅を起点として中心市街地を循環する3路線を運行している。 地域通貨協賛店（約200店）で1,000円以上の買物をすると、地域通貨券がもらえ、キララバスの乗車券として使用することができる。
4. まちづくりへの効果	平成17年度の約11万人から平成19年度は約14万人へと利用者は増加している。地域通貨は、平成19年度の利用者の13%が使用しており、バスの利用と商店街の売上に貢献している。また、バス利用者アンケート調査によると、利用者の約5割が60歳以上の市民であり、その中の半数以上が外出機会が増えたと回答しており、中心市街地の活性化にも貢献している。
5. 参考資料	国土交通省 地域公共交通の活性化・再生事例集 http://www.mlit.go.jp/sogoseisaku/transport/pdf/022_tsuchiura.pdf

■那覇市国際通りのトランジットモール

1. 市町村概要	人口：312,393人（平成17年国勢調査） 面積：39k m ²
2. 問題	沖縄随一の繁華街となり観光客向けの店舗が立ち並ぶ国際通りは、慢性的な交通渋滞が生じ、排気ガスや騒音などによって環境が悪化していた。さらに大型商業施設の郊外立地、新都心開発等もあり、地元客は国際通りから遠のき、中心市街地としての役割が低下していた。
3. 解決方法	平成13年度から社会実験を行い、一般車両の通行を規制するトランジットモールの導入が期間限定で試行された。そして、平成19年4月から毎週日曜日の12時から18時にかけてトランジットモールを実施している。トランジットモールでは、路線バスも迂回しているが、15分間隔のコミュニティバスとペロタクシーだけが運行している。
4. まちづくりへの効果	これまでの社会実験では、通常時の来街者（1日1.8万人）が1.4倍から1.9倍（3.4万人）に増加し、観光客とともに地元客も増えている。一般車両の通行を規制しているため、二酸化窒素の減少、騒音の抑制にもつながり、環境も改善している。
5. 参考資料	那覇市 http://www.city.naha.okinawa.jp/keizai/syoukou/transit_mall/

「高齢者や障害者に優しいまちづくりに貢献する事例」

■小野市のらんらんバス

1. 市町村概要	人口：49,761人（平成17年国勢調査） 面積：94k m ²
2. 問題	公共施設等への交通手段が必要との市民からの要望があり、市民参加による検討会議を開催。交通弱者（高齢者、障害者、児童）に対する移動手段の確保に向けたコミュニティバス運行計画が提案された。
3. 解決方法	高齢者や障害者が乗降しやすい小型ノンステップバス3台を導入し、市内の主要公共施設等と各地域を結ぶ10路線を運行するコミュニティバスを計画した。平成16年1月から試行運転、平成17年4月から本格運転となり、1路線は毎日運行、9路線は週2日運行している。また、交通弱者が利用しやすいよう、高齢者・障害者・小学生以下は無料、運賃箱に筆談ボードを備えている。 平成19年6月からは団体・グループの申請に応じて行き先や時間を決定するデマンドバスを運行し、老人クラブや町内会等に利用されている。
4. まちづくりへの効果	コミュニティバスの利用者年々増加し、年間約6万人に利用されている。また、デマンドバスの利用が多いため、当初は週1回の運行であったが、平成20年度から毎日運行を行っている。
5. 参考資料	小野市 http://www.city.ono.hyogo.jp/p/1/8/4/6/

■米原市の乗合タクシーまいちゃん号

1. 市町村概要	人口：41,009人（平成17年国勢調査） 面積：223k m ²
2. 問題	廃止路線代替バス3路線を運行したが、利用者が減少し運行費補助額が増加していた。さらに、住民の公共交通空白地域解消の要望、業績悪化の「彦根米原線」の廃止（平成16年10月）等があり、高齢者や児童等への交通手段提供、公共交通空白地域の解消に向けて、地域公共交通の見直しが必要になった。
3. 解決方法	地域公共交通の研究（有志メンバー）、住民へのアンケート調査や地区別ヒアリング調査から、地域の需要等にふさわしい交通手段として乗合タクシーが有効と判断した。平成16年10月から運行を開始し、運行区域と運行時刻を定め、事前予約のある場合に限り運行している。 児童通学用はジャンボタクシー、それ例外はセダン型タクシーが平日の6時台から19時台まで1時間に1便運行されている。利用者は乗車30分前までに事前予約を行い、市街地に150m間隔で設置された停留所で乗降している。セダン型タクシーの定員を超える予約のある場合は、複数の車両を配車している。
4. まちづくりへの効果	児童生徒の通学、高齢者の通院・買物に利用されている。運行開始から高齢者の利用は口コミで広がり、利用者は増加しており、高齢者の外出促進に貢献している。コミュニティバスと比較して、運行補助費額は大幅に削減できている。
5. 参考資料	米原市 http://www.city.maibara.shiga.jp

「環境負荷を軽減するまちづくりに貢献する事例」

■宇部市のバイオディーゼル燃料バス

1. 市町村概要	人口：178,955人（平成17年国勢調査） 面積：288k m ²
2. 問題	路線バスの撤退に伴い、宇部市では廃止代替バスとしてコミュニティバスを運行していた。宇部市では環境共生都市づくりを進めており、環境対策の一環として軽油より二酸化炭素（CO ₂ ）の排出量が少ない「バイオディーゼル燃料」（BDF）によるコミュニティバスの運行に至っている。
3. 解決方法	市内の知的障害者更生施設が、スーパー等で使用した菜種油や大豆油を回収し、バイオ燃料製造設備で食用廃油を分離・精製がなされBDFが製造されている。試験運行したところ、燃費やパワーが軽油と変わらないため、平成20年3月から本格導入に至っている。
4. まちづくりへの効果	ごみとして捨てられる廃油を再利用するだけでなく、二酸化炭素を吸収して成長する植物が原料であり、燃やしても二酸化炭素の総量は増えず、環境に優しい燃料となっている。硫黄酸化物は含まず、黒煙の発生量も軽油より少ない。また、大量に消費されれば、授産施設の新たな収入源にもなる可能性がある。
5. 参考資料	やまぐちエコ市場 WEB http://eco.pref.yamaguchi.lg.jp/eoichiba/

■三郷市の路線バスの再編

1. 市町村概要	人口：128,278人（平成17年国勢調査） 面積：30k m ²
2. 問題	三郷市では住宅開発が急速に進み、朝夕の交通渋滞により路線バスの定時性が低下していた。つくばエクスプレスの開業や大型商業施設の進出に伴い市内の交通条件が大きく変化し、バス路線を再編して地域公共交通の利用を促進し、交通渋滞の解消や二酸化炭素排出量の抑制などが必要になっていた。
3. 解決方法	三郷市では、平成13年度から15年度にかけて「交通需要マネジメント実証実験」制度を活用してコミュニティバス等を再編し、平成17年度から19年度にかけては「環境的に持続可能な交通普及推進事業」を活用して、地域公共交通の利用促進を図った。5つの最寄駅に向かう市民の移動ニーズとバス事業者の採算性を考慮して再編計画を策定している。平成17年6月開店の大型商業施設にはバスターミナルを設置し、周辺各駅と店舗間にバス路線を設けて、自動車に依存しない商業施設を誕生させ、平成17年8月のつくばエクスプレス開業時にはバス路線を再度見直し、市内各地から三郷中央駅まで約20分のバス路線網に改めている。 また、市内各駅の駅前広場の整備、駅・バス停・商業施設等で鉄道・バスの運行情報を伝える公共交通情報提供システムの導入、サイクルアンドバスライドなど、地域公共交通の利便性を高める仕組みを整えている。
4. まちづくりへの効果	バス利用者が増加し、三郷市・八潮市地区の二酸化炭素排出量は、平成19年度には平成16年度比で約7,000トン削減されたと試算されている。
5. 参考資料	国土交通省 地域公共交通の活性化・再生事例集 http://www.mlit.go.jp/sogoseisaku/transport/pdf/027_misato.pdf

「地域の安全を高めるまちづくりに貢献する事例」

■田原市のこども110番バス

1. 市町村概要	人口：66,390人（平成17年国勢調査） 面積：189k m ²
2. 問題	子どもや女性など弱者に対する卑劣な犯罪が増加している。子どもたちを危険から守るために、バスを緊急避難場所として活用する110番バスを県内最初に創設した。
3. 解決方法	平成20年1月から、コミュニティバス「ぐるりんバス」9台、市内で路線バス（豊鉄バス）11台を110番バスとして運行している。車両前面、側面乗降口付近に110番バスの表示ステッカーを張り付け、児童が助けを求めてきた場合には、運転手は乗客の安全を確保しながらバスを停車し、児童の保護、無線連絡を優先する。
4. まちづくりへの効果	市内を運行するコミュニティバス、路線バスの全てを「こども110番バス」とし、登下校の児童生徒などに対する犯罪防止効果を期待している。バスを、移動する避難場所と見立てて、安全・安心なまちづくりに貢献している。
5. 参考資料	—

■丹波市の防犯コミュニティバス

1. 市町村概要	人口：70,810人（平成17年国勢調査） 面積：493k m ²
2. 問題	丹波市鴨庄地区は、高齢者の移動手段確保のため、集落の住民によるワゴン車を利用したコミュニティバス（ボランティア輸送）が行われている。 近年、全国で子どもが被害者となる事件が多発しているため、地域の子どもの見守る上でコミュニティバスを活用できないかと考え、青色防犯パトロール車としての活用を図ることになった。
3. 解決方法	平成19年2月1日より、青色防犯パトロールの運用を開始した。コミュニティバスの運行終了後、地域の防犯グループが車両1台を活用してパトロールを行っている。 週火曜日及び木曜日は午後3時から1時間程度、下校時間帯にあわせてパトロールを行うとともに、毎週1回程度、午後5時から午後9時までの間、夜間パトロールを実施し、不審者の発見に努めている。
4. まちづくりへの効果	丹波警察署や地元駐在所と連携を図り、防犯情報の収集に努めるとともに、自治体・教育機関とも連携を密にして危険箇所等の把握に努めている。効果的なパトロールを実施して、安全・安心なまちづくりに貢献している。
5. 参考資料	警視庁自主防犯ボランティア活動支援サイト http://www.npa.go.jp/safetylife/seianki55/aoiro_kaiten/28hyogo/a_hyogo200701.html

「地域の一体性を強化するまちづくりに貢献する事例」

■西東京市のはなバス

1. 市町村概要	人口：189,735人（平成17年国勢調査） 面積：16k m ²
2. 問題	旧田無市と旧保谷市との合併によって誕生した西東京市では、路線バスの運行が困難な狭隘道路の住宅地を抱え、公共交通空白地域の解決が必要であった。また、新市の一体性を促すためにも、旧市域間の行き来を円滑化することが求められていた。こうした背景に基づき、コミュニティバスの運行は、新市建設計画の4大事業の1つに位置づけられた。
3. 解決方法	約2年間にわたり利用ニーズや運行計画について検討を行い、平成14年3月から公共交通空白地域と駅とを連絡する4路線で運行を開始し、平成16年9月には5番目の路線を開設している。狭隘道路を抱える路線に対しては、車両幅員を1.84mにした特別な輸入車両を、道路幅員が広い路線では、小型のステップバスなどが導入されている。
4. まちづくりへの効果	利用者増加しており、平成19年度の年間利用者は約130万人である。平成18年度のフォローアップ調査では、通勤、買物、通院等に利用され、60歳以上の利用者の割合は約4割である。旧市域を超えた移動、公共交通空白地域から駅への移動が容易になり、新市の一体化に貢献している。
5. 参考資料	西東京市 http://www.city.nishitokyo.lg.jp/kurasi/kotu/hanabus/index.html

■五所川原市の行政連絡バス

1. 市町村概要	人口：62,181人（平成17年国勢調査） 面積：405k m ²
2. 問題	旧五所川原市、旧金木町、旧市浦村が平成17年3月に合併して新たな五所川原市が誕生した。ただし、旧市浦村が飛地であるため、旧庁舎間の住民、職員、文書等の移動を円滑化する交通手段が必要になっていた。
3. 解決方法	旧市浦村が所有していた福祉バス（大型バス）を活用し、本庁舎、総合支所に用事のある市民の足として、無料のコミュニティバス（行政連絡バス）を運行させた。市浦支所から金木支所を経由し五所川原市役所本庁舎に至る約50kmの路線に対して、平日1日2往復（火曜日は1往復）運行している。行政連絡バスは旧市浦村、旧金木町の住民などの市民の買物や通院、庁舎間の職員移動に利用されている。
4. まちづくりへの効果	行政連絡バスと並行して路線バスが運行しているが、運行時間帯が異なるため共存している。行政連絡バスは無料であるため、時間的に余裕のある住民の足となっており、年間約1万人が利用している。飛地を抱えた新市の一体化促進に貢献している。
5. 参考資料	五所川原市 http://www.goshogawara.net.pref.aomori.jp/01_etc/gyouseibus.html

(4) 参考となる図書・報告書

■「よりよい地域公共交通を実現させるためのマニュアル」

発行	国土交通省 近畿運輸局
概要	地域公共交通について市町村が地域住民とともに主体的に取り組むことができるよう、「地域公共交通会議」や「法定協議会」での協議の進め方、よりよい地域公共交通の実現に向けた対応策などについて、Q&A方式で説明している。
目次	(マニュアル編) I 道路運送法の一部改正等 II 地域公共交通をとりまく環境 III 新たな輸送サービスの導入のために (資料編) IV コミュニティバス等導入事例 V 支援メニュー VI 関連通達等
URL	http://www.kkt.mlit.go.jp/koutsu/bus/manyuaru.pdf

■「地域公共交通をよりよいものとするためのガイドライン」

発行	地域公共交通会議をよりよいものとするための調査検討会
概要	「地域公共交通会議」や「法定協議会」という新たな協議機関の活用を念頭において、自治体職員、交通事業者、地域住民等が、路線バスやコミュニティバス等の地域公共交通網の維持・発展に向けて取り組むべきこと、注意すべきことなどを説明している。
目次	序章 地域公共交通をよりよいものとするためのガイドライン～基本的な考え方～ 第1章 地域公共交通会議の概要とその活用方法 第2章 よりよい地域公共交通の実現に向けた主要テーマ 第3章 よりよい地域公共交通の実現に向けた取り組みのあり方 第4章 地域公共交通関連制度
URL	http://www.mlit.go.jp/chubu/tsukuro/joho/guideline/

■「なるほど 公共交通の勘どころ」

発行	国土交通省 九州運輸局
概要	地域公共交通の活性化及び再生を担当する自治体職員向けに、先進事例を紹介しつつ、コミュニティバス導入に向けた注意点、利用促進方法、計画手順等を説明している。
目次	I 九州における地域公共交通の現状 II 公共交通の活性化・再生に向けた検討にあたって III 地域の公共交通を検討する際の“勘どころ” III-1 コミュニティバスの導入を考える III-2 公共交通の利用促進に向けて III-3 公共交通を計画する検討手順 IV バスに関する法律や補助制度 IV-1 公共交通の事業化に関連する法律 IV-2 公共交通の検討を支える補助制度
URL	http://www.qst.mlit.go.jp/gyoumu/kikaku/file05b.htm

■ 「バスサービスハンドブック」

発行	社団法人土木学会
概要	自治体担当者やコンサルタント向けに、路線バスやコミュニティバスの計画手法について詳しい解説がなされている。第Ⅰ編から第Ⅲ編までの3部構成で、第Ⅰ編では、バスサービスを確保する上での地域社会の役割を、第Ⅱ編では事業者からの路線廃止届出やサービス切り下げ打診などの課題例とそれに対応した検討手順を説明している。そして、最も頁数の多い第Ⅲ編では、バスの計画・再編に向けた調査、分析、設計、評価の手法が示されている。
目次	<p>第Ⅰ編 バスサービスを取りまく環境と地域の役割</p> <p>1章 バスサービスの役割と諸問題</p> <p>2章 規制緩和に伴う環境の変化</p> <p>3章 地域・自治体（行政）が果たすべき役割</p> <p>4章 政策科学的手法による総合交通計画の策定</p> <p>第Ⅱ編 政策課題への対処の基本的手順と留意事項</p> <p>第Ⅲ編 分析・計画の技法と手法</p> <p>1章 バスサービスの市場とサービス供給体制</p> <p>2章 調査</p> <p>3章 分析</p> <p>4章 設計</p> <p>5章 評価</p> <p>6章 利用促進策</p>

■ 「コミュニティバス導入ノウハウ」

監修	中村文彦横浜国立大学教授
概要	コミュニティバスの導入や見直しを検討している自治体担当者、バス事業者、地域住民に向けて、コミュニティバス導入計画のプロセス、効果的な運営・運行に向けたノウハウについて、Q&A方式で分かりやすく説明している。
目次	<p>第1章 コミュニティバスとは</p> <p>第2章 コミュニティバス導入プロセスのあらまし</p> <p>第3章 コミュニティバス導入検討の実際</p> <p>導入事例集</p>

(5) 用語説明

う	運賃	バスなど乗り物を利用する際に支払う運送の対価のことで、国土交通大臣の認可が必要。 利用距離に応じて計算した設定、利用距離には関係なく同じ額とする均一制など、さまざまな設定方法がある。 バスの運賃は事業者から申請した上限額が認可対象となり、その上限額までの運賃であれば届出のみで適用することができる。また、タクシーの運賃は一定の地域ごとの上限運賃と下限運賃の範囲内であれば原則として速やかに認可される。(自動認可運賃制度) なお、タクシーの迎車回送料金など、運送以外の利用に対して支払う対価は料金であり、運賃には含まれない。
こ	公共車両優先システム	公共交通の定時性確保と利用者の利便性向上、自家用車からの利用転換の促進を目的として、バス専用・優先レーンの設置、優先信号制御(赤信号の短縮、青信号の延長等)等により、バスなどの公共交通の車両が優先的に通行できるようにするシステムのこと。略称はP T P S (Public Transportation Priority System)。
こ	交通管理者	交通規制を行う都道府県公安委員会、及びその実施事務を担当する都道府県警察本部、所轄警察署のこと。 交通規制の目的は、道路における危険を防止し、その他交通の安全と円滑を図ること、及び道路交通事故に起因する障害の防止にあり(道路法第4条に規定)、バスの運行では、路線、乗降施設の検討で規制との関係、あるいはバスを優先する方策などが協議対象となる。
こ	交通結節点	鉄道やバスなどの交通手段を相互に連絡する乗り換え・乗り継ぎ施設のこと。具体的な施設としては、鉄道駅、バスターミナル、駅前広場、自由通路、歩道などがある。
こ	交通事業者	鉄道、バスなど公共交通の事業者
こ	交通モード	拠点間の移動手段(輸送機関)のこと。鉄道、バス、自動車、自転車、徒歩など。 例えば、隣町の病院に行く場合、自宅から徒歩でバス停へ行きバスに乗り、駅で鉄道に乗り換え、というように、複数の交通モードを利用することになる。 交通モードには輸送距離や輸送人数による適否、定時性や利用し易さなどの面で各々メリットデメリットがあり、移動目的や地域特性によって組み合わせは異なる。
こ	コミュニティバス	地域住民の利便性向上等のため一定地域内を運行するバスで、車両使用、運賃、ダイヤ、バス停位置等を工夫したバスサービスのこと。
し	車両制限令	道路法第47条第1項に基づき、道路の構造を保全し、又は交通の危険を防止するため、通行できる車両の幅、重量、高さ、長さ及び最小回転半径の制限を定めた政令。

し	車両幅員	車両の幅。道路を通行できる車両は車両制限令により規定される。
し	乗降施設	バス停、駅など。 バス停を道路に設置する場合には、道路管理者の許可が必要。
し	シルバーパス	高齢者の移動利便性を高めるため、行政が交付する乗車証（パス）のこと。 例えば、東京都の場合、70歳以上の居住者で希望する者に、都内の公共交通機関が自由に利用できるパスを交付している。
す	スクールゾーン	幼稚園小学校の通学路などで、安全のため通学時間帯の自動車の通行が制限される地区。
た	大都市交通センサス	首都圏、中京圏、近畿圏の三大都市圏における、大量公共交通機関（鉄道、乗合バス、路面電車）の利用実態調査。交通機関別に、利用者の移動目的、出発地・目的地など、及び輸送定員や運行頻度などによる輸送力を調べる。
ち	地域公共交通活性化・再生総合事業	地域公共交通の活性化・再生のため、地域公共交通の活性化及び再生に関する法律を活用し、地域の多様なニーズに応えるために鉄道、コミュニティバス・乗合タクシー、旅客船等の多様な事業に取り組む地域の協議会に対し、パッケージで一括支援する柔軟な制度であり、地域の創意工夫ある自主的な取組を促進するもの。
ち	地域公共交通総合連携計画	地域公共交通の活性化及び再生に関する法律に基づき、市町村が策定する地域公共交通の活性化及び再生を総合的かつ一体的に推進するための計画。
て	鉄軌道	線路の上を走る輸送機関。バスなどの自動車による輸送と比較して、大量輸送、定時性に優れる。 鉄道は専用の線路を敷設し、軌道は道路に線路を持つもので、法的にはそれぞれ鉄道事業法、軌道法で規定され、実態も違いが大きい。自動車よりも輸送力のある交通モードとして合わせて鉄軌道と呼ぶ。なお、各種統計でも「鉄軌道部門」等とされることが多い。
と	道路運送法	道路運送事業に関する法律で、主として旅客運送事業であるバス、タクシーに関して規定する法律。 一般旅客自動車運送事業については、第4条に基づく許可が必要となる。
と	道路管理者	道路法第3章第1節に規定される道路を管理する主体のこと。道路の種類によって、国土交通大臣、都道府県知事、市町村長のいずれかが道路管理者となる。 道路管理者は、「道路を常時良好な状態に保つように維持し、修繕し、もつて一般交通に支障を及ぼさないように努めなければならない。」（道路法第42条）とされている。 なお、バスなどの乗降施設を道路に設置する際には、道路

		管理者から道路の占有許可を受けなければならない。
と	道路交通センサス	全国の道路状況、交通量、旅行速度、運行の出発地・目的地、目的等の自動車の使われ方を調査し、道路の利用実態を把握するもの。 調査には、交通量・旅行速度などの実測を行う「一般交通量調査」と、アンケート等により地域間の自動車の動きを把握する「自動車起終点調査」がある。
と	道路幅員	道路の横断方向の長さ。道路法（第47条第1項）に基づき道路を通行できる車両は車両制限令により定められている。車道と路肩の幅から通行できる車両の幅が制限される場合があるので、バスなどの運行を検討する際には注意が必要。
と	道路法	道路に関して、路線の指定及び認定、管理、構造、保全、費用の負担区分等に関する事項を定めた法律。
の	乗合タクシー	個別輸送型の公共交通機関としてのタクシーを、乗合自動車として運行するもので、バスの運行には需要が小さい場合、需要が偏在している場合など、バスとタクシーの中間的なサービスとして位置づけられる。定時定路線型、デマンド型などの形態がある。 道路運送法の規定により、運行には許可が必要。
の	ノーマライゼーション	高齢者や障害者など移動に制約（ハンディキャップ）がある人も、他の人々と同じように活動できる社会を目指す考え方。
は	パーソントリップ調査	「パーソン（人）のトリップ（動き）」から都市の交通実態を把握する調査。どのような人が、どこからどこへ、どのような目的・交通手段で、どの時間帯に動いたかについて、調査日1日の全ての動きを調べる。
は	パブリックコメント	意見公募手続きのこと。公的機関が規則や命令など制定する際に広く公に意見を求める手続きのこと。
も	モビリティ・マネジメント	1人1人のモビリティ（移動）が、社会にも個人にも望ましい方向、たとえば過度な自動車利用のライフ・スタイルから「かしこく」クルマと公共交通機関や自転車などを利用するライフ・スタイルに変化する方向に、自発的に変化することを期待するもので、コミュニケーションを中心とした交通施策のこと。例えば、バス停の位置や運行情報を提供してその利用を促したりすることも含まれます。
ゆ	ユニバーサルデザイン	高齢者や障害者などをはじめ、誰もが同じように快適に利用できるように、まちづくりや商品開発の設計段階から取り組んでいくこと。
ら	ラッピングバス	車両の全面に広告を印刷したフィルム（ラッピングフィルム）を貼り付けたバス。運賃以外の収入源として、既存の広告よりも多額で長期の収入を得ることを目的として導

		入されている。 なお、地域によっては屋外広告物条例などの規制を受ける場合もある。
り	旅行速度	移動時の速度。 バスの旅行速度は、拠点間の移動時間を移動距離で除した平均速度で表わすことが多い。バスの路線検討では、時間帯によって異なる道路の混み具合や、乗降者数によって所要時間が変化することによる速度変化などを加味する必要がある。
ろ	路線	バスの運行区間。 バスの運行には、あらかじめ起点、終点とその経路を決めて許可を受ける必要がある。
ろ	路線延長	バスの経路における起点、終点間の距離。
ろ	路線バス	決められた経路を定期的に運行するバス。乗降はバス停などの決められた場所で行うことが道路交通法に規定されている。
L	L R T	Light Rail Transit の略称。次世代型路面電車システム。低床式車両(LRV)の活用や軌道・電停の改良による乗降の容易性、定時性、速達性、快適性などの面で優れた特徴を有する次世代の軌道系交通システムのこと。 本来は本格的な鉄道(重軌道=Heavy Rail Transit)に対して、より簡便な設備による低コストな建設と利用し易さを特徴とした交通システム全般を言う。
N	N P O	Nonprofit Organization の略称。非営利での社会貢献活動や慈善活動を行う市民団体のこと。
P	P T P S	Public Transportation Priority System の略称。公共車両優先システム。