

地域公共交通活性化・再生のポイント

**国土交通省 九州運輸局
企画観光部 交通企画課
平成22年6月1日**



国土交通省 九州運輸局

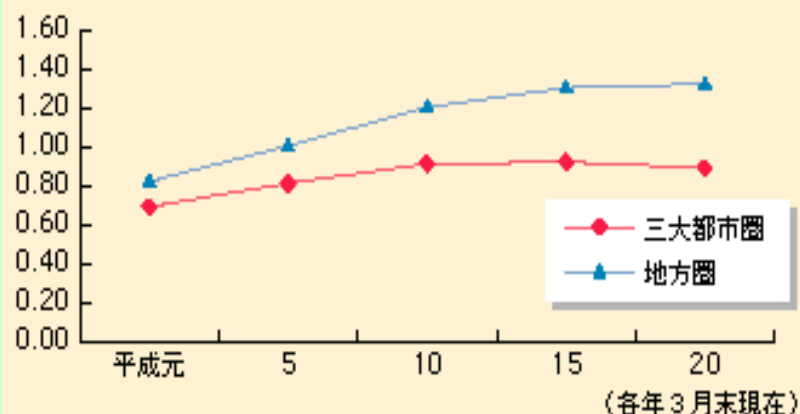
Ministry of Land, Infrastructure, Transport and Tourism

地域公共交通を巡る現状① ～モータリゼーションの進展～

○モータリゼーションの進展による公共交通からマイカーへのシフトが見られる。

三大都市圏と地方圏の1世帯当たりの自家用乗用車保有台数の推移

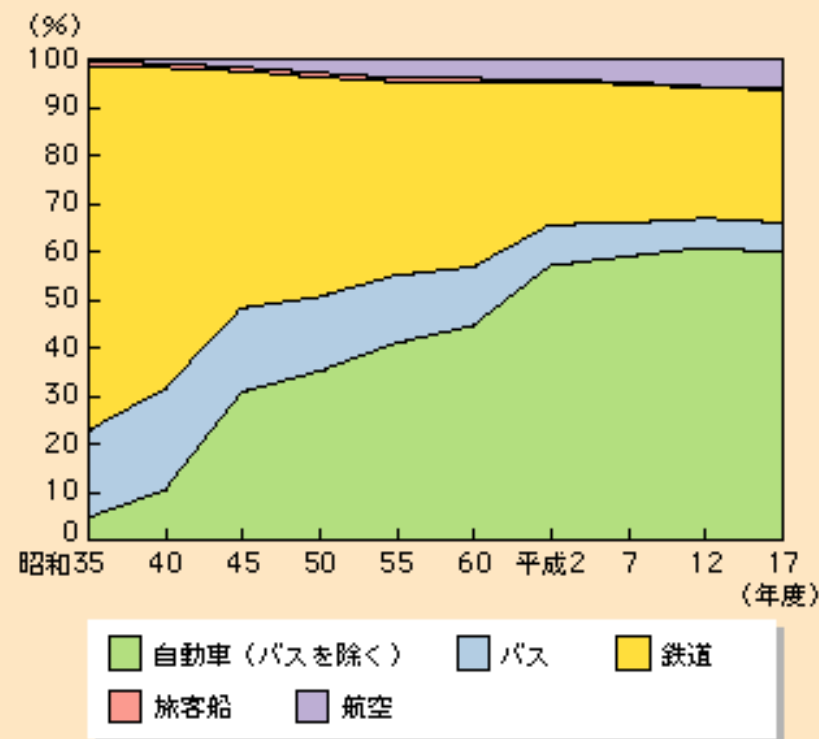
〔三大都市圏〕 0.69(H元)→0.89(H20)
〔地方圏〕 0.82(H元)→1.32(H20)
となっており、地方圏の伸びが大きい



資料) (財)自動車検査登録情報協会「自動車保有車両数」より作成

資料) 平成20年度 国土交通白書

旅客輸送の分担率の推移 (人キロベース)

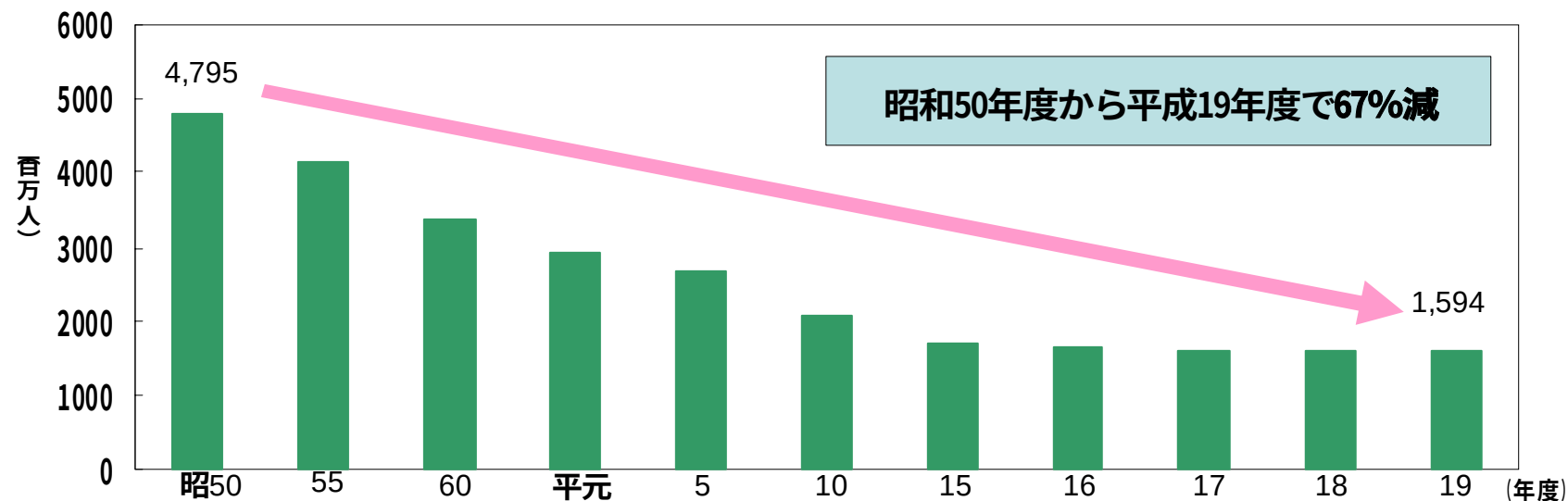


(注) 平成2年度より自動車には軽自動車及び自家用貨物車加わったので、昭和60年度以前とは連続しない。
資料) 国土交通省「交通経済統計要覧」

資料) 平成19年度 国土交通白書

地域公共交通を巡る現状② ～バス事業～

バスの輸送人員の推移（三大都市圏以外）



地方バス見直しに関する事例

○信南交通(株) (長野) による一般路線バスの見直し方針表明

- ・平成19年12月、高速バス以外の直営方式の一般路線バス全12路線28系統について、平成22年3月を目途に撤退する方針を表明

○全但バス(株) (兵庫) による一般路線バスの休止

- ・平成20年10月以降、全路線の約3割にあたる24路線91系統を休止

乗合バス事業者の法的整理が続出

○民事再生法

那覇交通(株)、北都交通(株)、富士交通(株)、琉球バス(株)

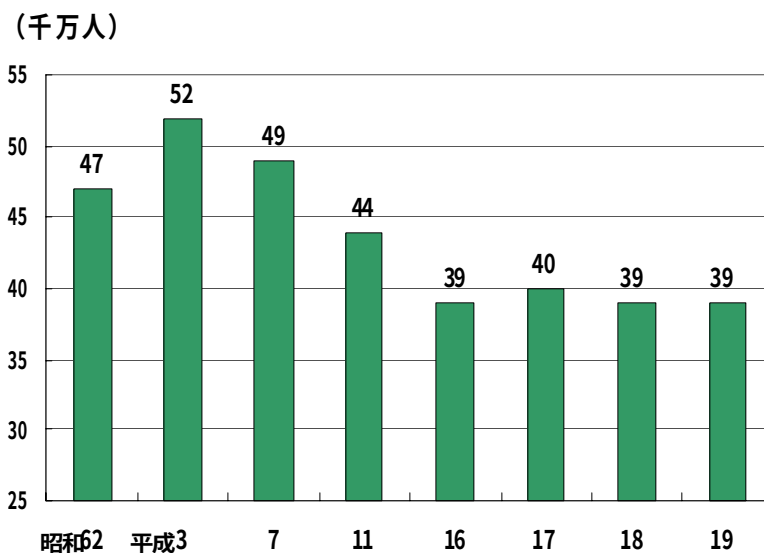
○会社更生法

京都交通(株)、福島交通(株)

○保有車両30両以上の乗合バス事業者において民間事業者の71%、公営事業者は89%事業者が赤字

地域公共交通を巡る現状③ ～地方鉄道～

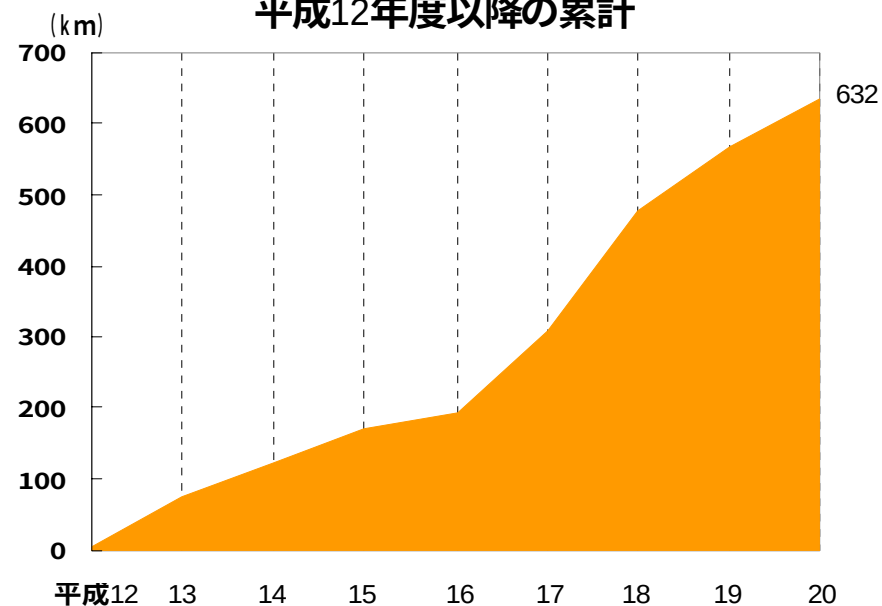
輸送人員の推移



・地方鉄道において、旅客輸送人員は平成3年から約25%減少しており、低下傾向にある。

鉄軌道廃止延長

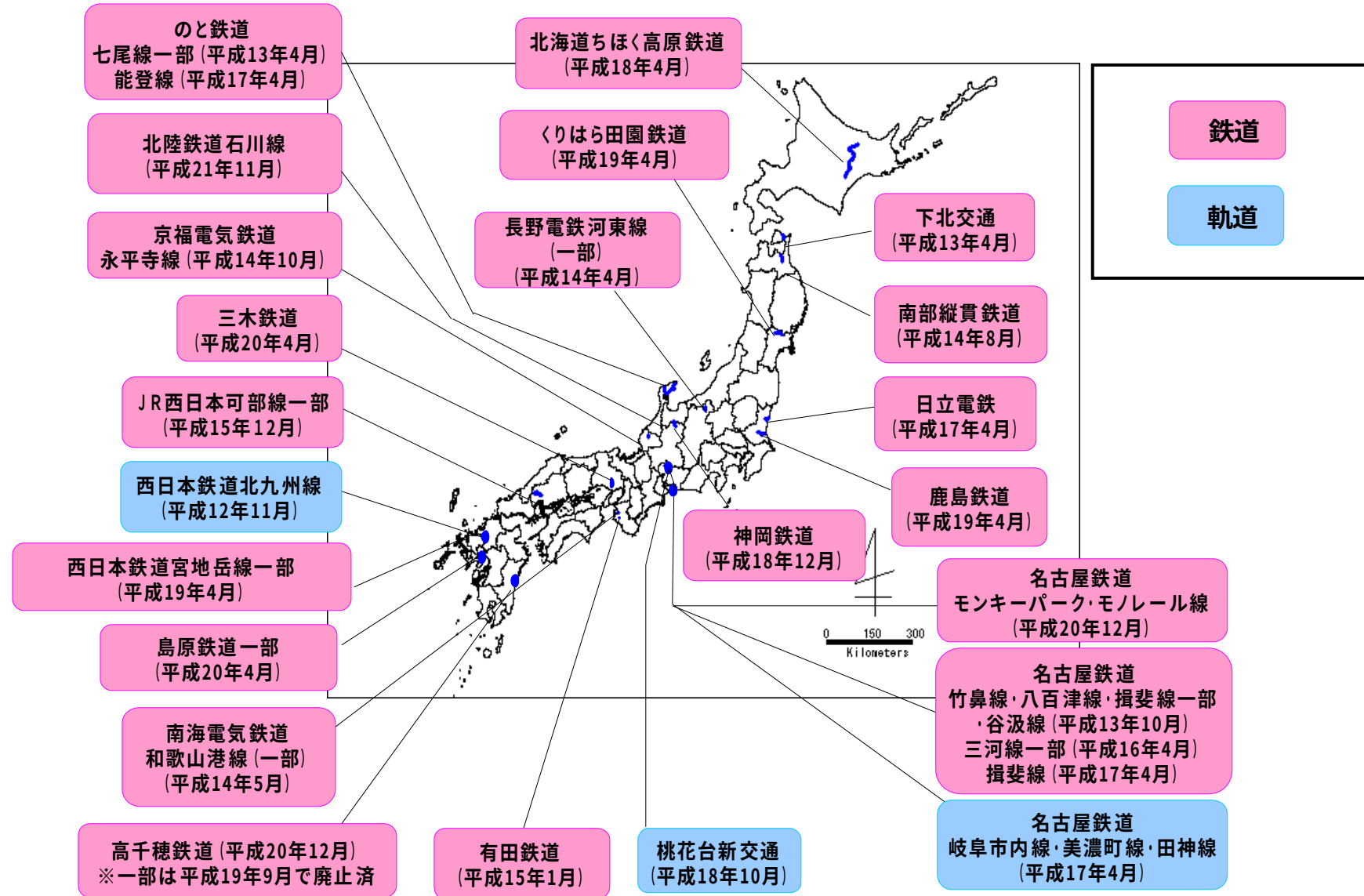
平成12年度以降の累計



- ・平成12年度以降、地方路線を中心に路線廃止が続いており、廃止延長は約632kmに上る。(平成20年12月末現在)
- ・最近では、平成20年4月に三木鉄道、島原鉄道の一部、20年12月に高千穂鉄道が廃止。

※ 昭和62年度から平成19年度の期間に廃止・開業等に伴う営業路線の変化がない事業者(72社)

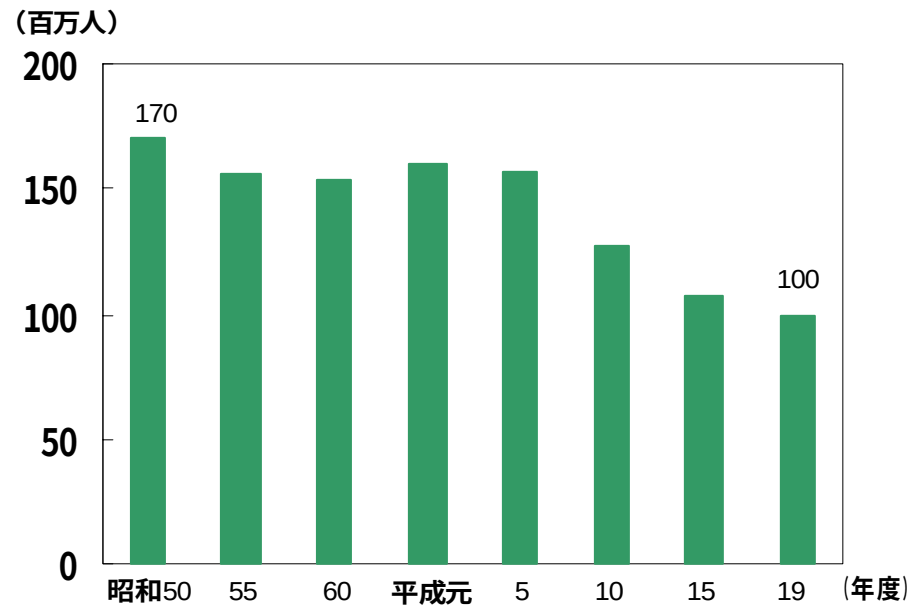
平成12年度以降の地方部の鉄軌道の廃止路線



(注) 鉄道の廃止予定路線については、国土交通省に鉄道事業の廃止を届け出て、現在まで後継事業者が確定していない路線を記載している。

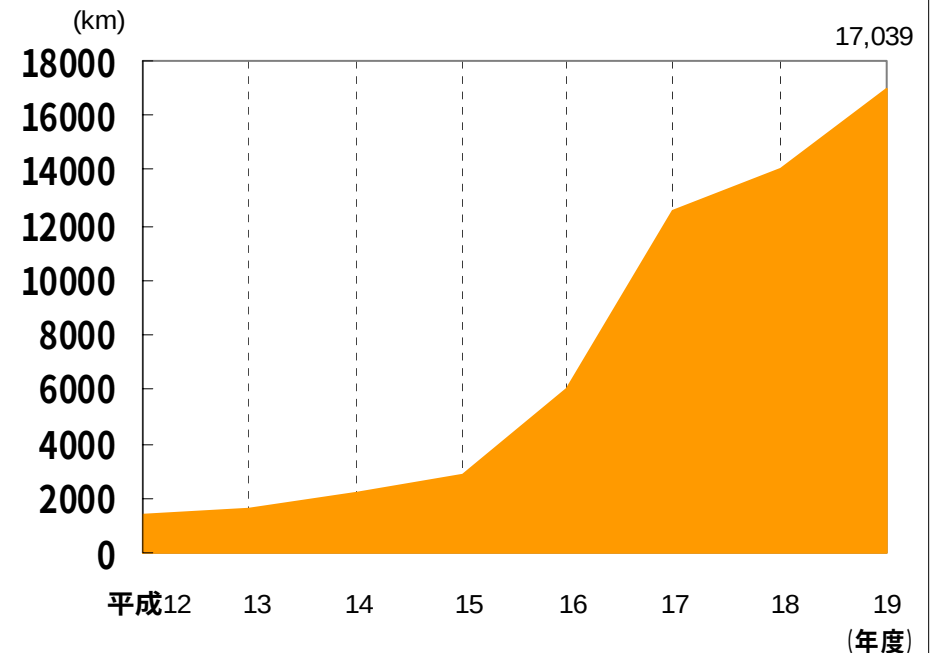
地域公共交通を巡る現状④ ～海上運送～

輸送人員の推移



・国内旅客船事業において、旅客輸送人員は昭和50年度の約 59%まで低下しており、低下傾向にある。

国内一般旅客定期航路廃止キロ 平成12年度以降の累計

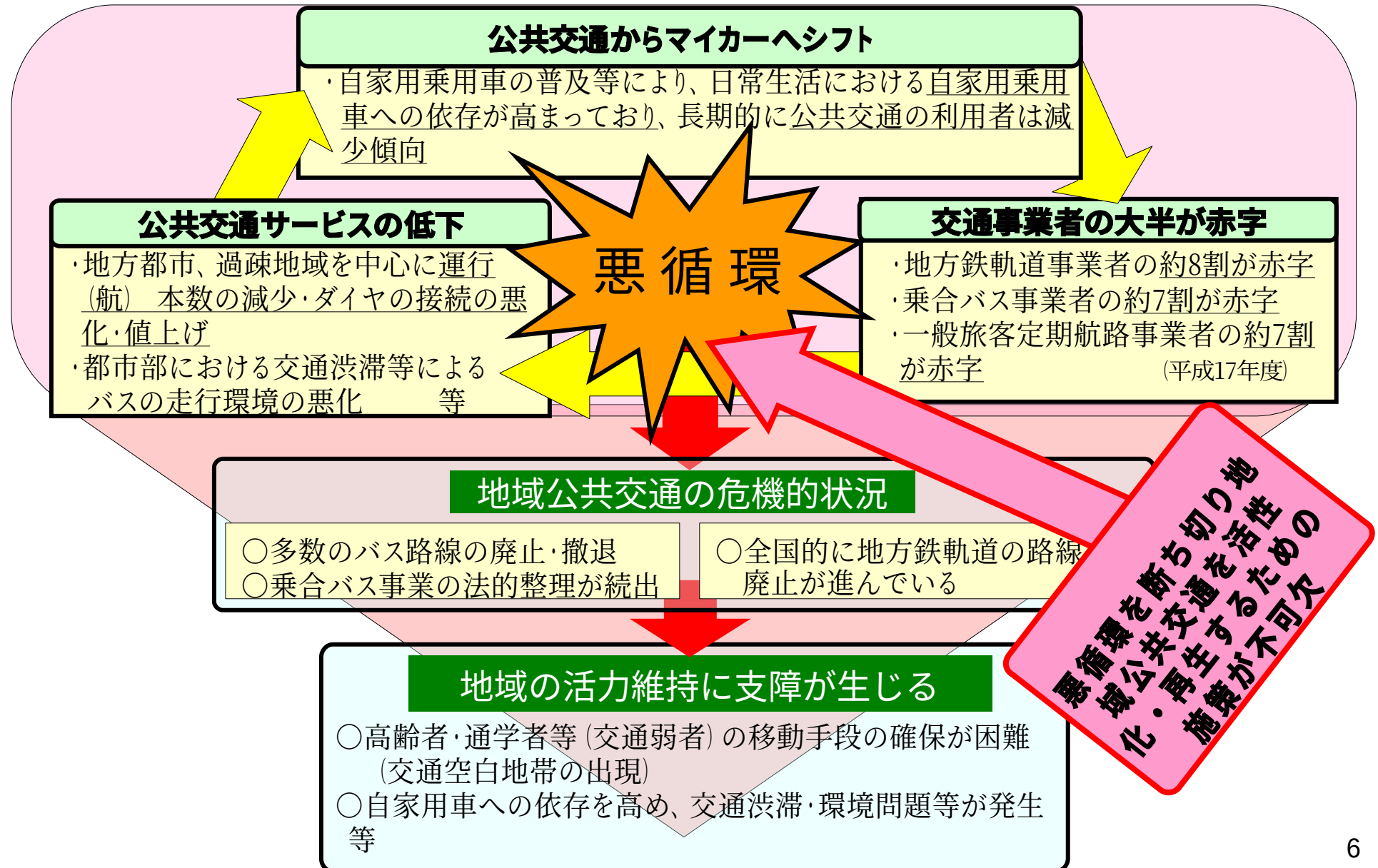


・平成12年度以降、地域活力の低下等により航路経営が悪化し航路の休廃止、縮小が起きている。

※ 他事業者主体への譲渡、代替航路開業等による廃止航路を除く。

※ 運輸局資料による。

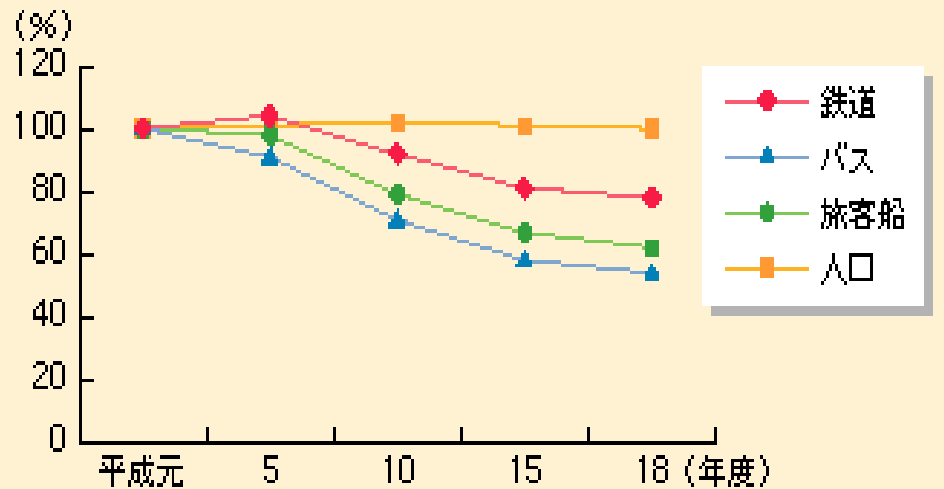
なぜ、地域公共交通の活性化・再生は必要なのか①



なぜ、地域公共交通の活性化・再生は必要なのか②

○公共交通機関の輸送人員は大きく減少しており、そのサービス水準も低下している一方で、公共交通に対するニーズは極めて大きい。

■公共交通の輸送人員は大きく減少している。



平成元年度と比較し、18年度には、

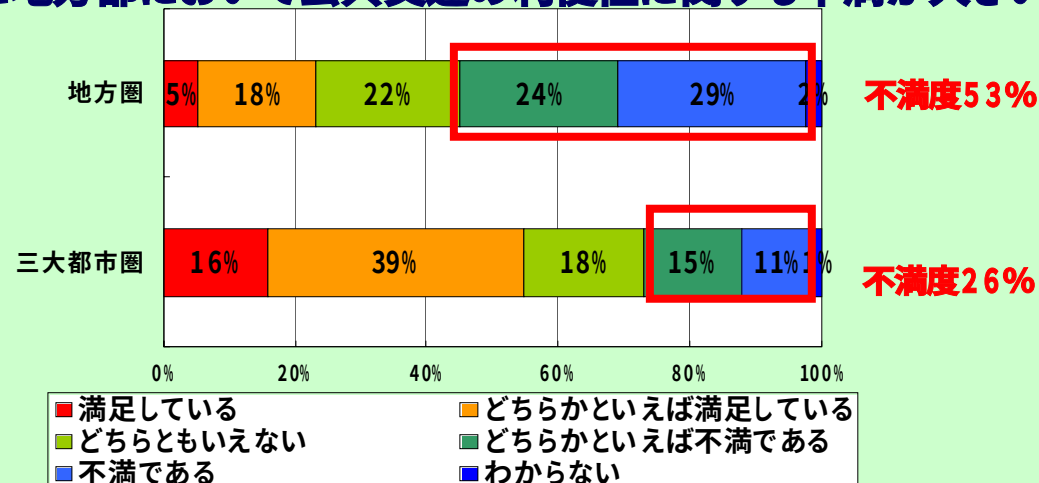
鉄道 21%減

バス 46%減

旅客船 38%減

資料) 平成20年度 国土交通白書

■特に地方部において公共交通の利便性に関する不満が大きい。

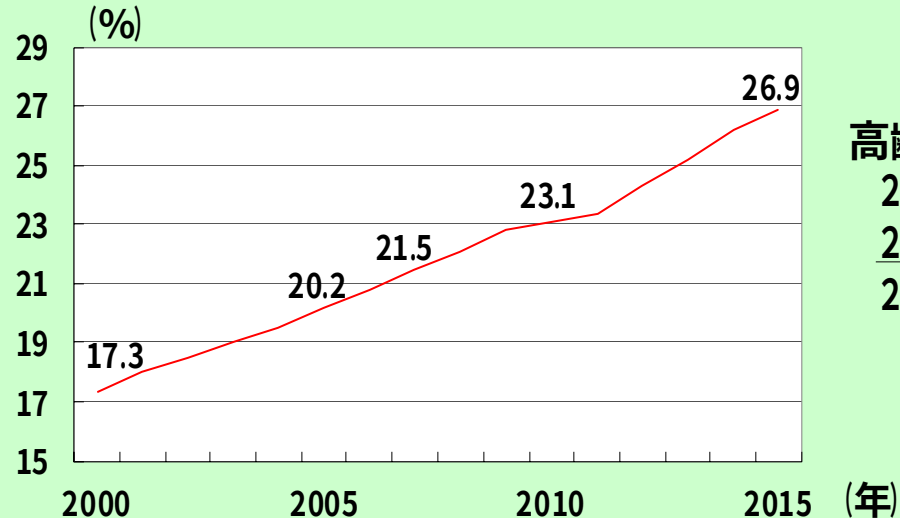


資料) 平成20年度 国土交通白書

なぜ、地域公共交通の活性化・再生は必要なのか③

- 社会の高齢化が急速に進展する中、高齢者の日常生活において公共交通は必要不可欠であり、地域における公共交通の整備は喫緊の課題

■急速に社会の高齢化が進んでおり、現在、5人に1人が高齢者



高齢化率 (65歳以上の割合)

2000年 **17.3%**

2007年 **21.5%**

2015年 **26.9%**

資料) 平成20年版 高齢社会白書

■高齢者の約9割が公共交通の整備が重要と感じている。

高齢者の**89.7%**が公共交通の整備が重要と考えており、**82.6%**が公共交通の利便性が重要と感じている。

資料) 平成20年度 国土交通白書

■高齢者の死亡事故が急増しており、安心・安全な生活を確保する観点からも公共交通機関の整備は極めて重要

・高齢者(75歳以上)の運転者による死亡事故は10年前の**1.5倍**(H19年で422件)に増加している。

・運転免許の返納を考えたことがある高齢運転者のうち、**46.3%**が、公共交通機関がないため、運転免許を返納できないと考えている。

資料) 平成20年12月高齢運転者の支援に関する検討委員会報告書

地域公共交通の活性化・再生に当たっての多様な観点

地域公共交通の活性化・再生には、様々な観点から重要であり、また、多様な分野との連携が必要

1. 地域住民、来訪者の移動手段の確保

コミュニティバスや観光周遊バス等による住民、来訪者の移動手段の確保



コミュニティバス



観光周遊バス

2. 安全・安心で質の高い輸送サービスの提供

安全・安心な輸送サービスの提供や、シームレスな輸送サービスなど質の高い輸送サービスの提供



路面電車とバスの対面乗換え



サイクル&ライド

3. まちづくりとの連携

地域が目指すまちの姿を実現する観点からの公共交通のあり方の検討（歩行者・自転車・公共交通優先のまちづくりや、交通結節点の改善等）

4. 観光振興による地域活性化

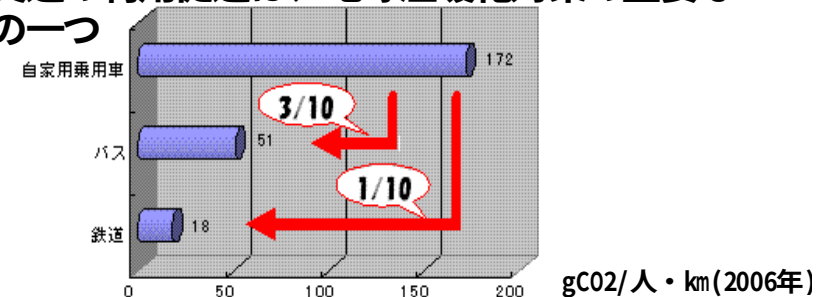
観光客の移動手段の確保や、車両自体が観光資源となる場合など、観光・公共交通の両分野が連携した取組による地域活性化



周遊切符の企画・販売

5. 地球温暖化等の環境問題への対応

公共交通の利用促進は、地球温暖化対策の重要な施策の一つ

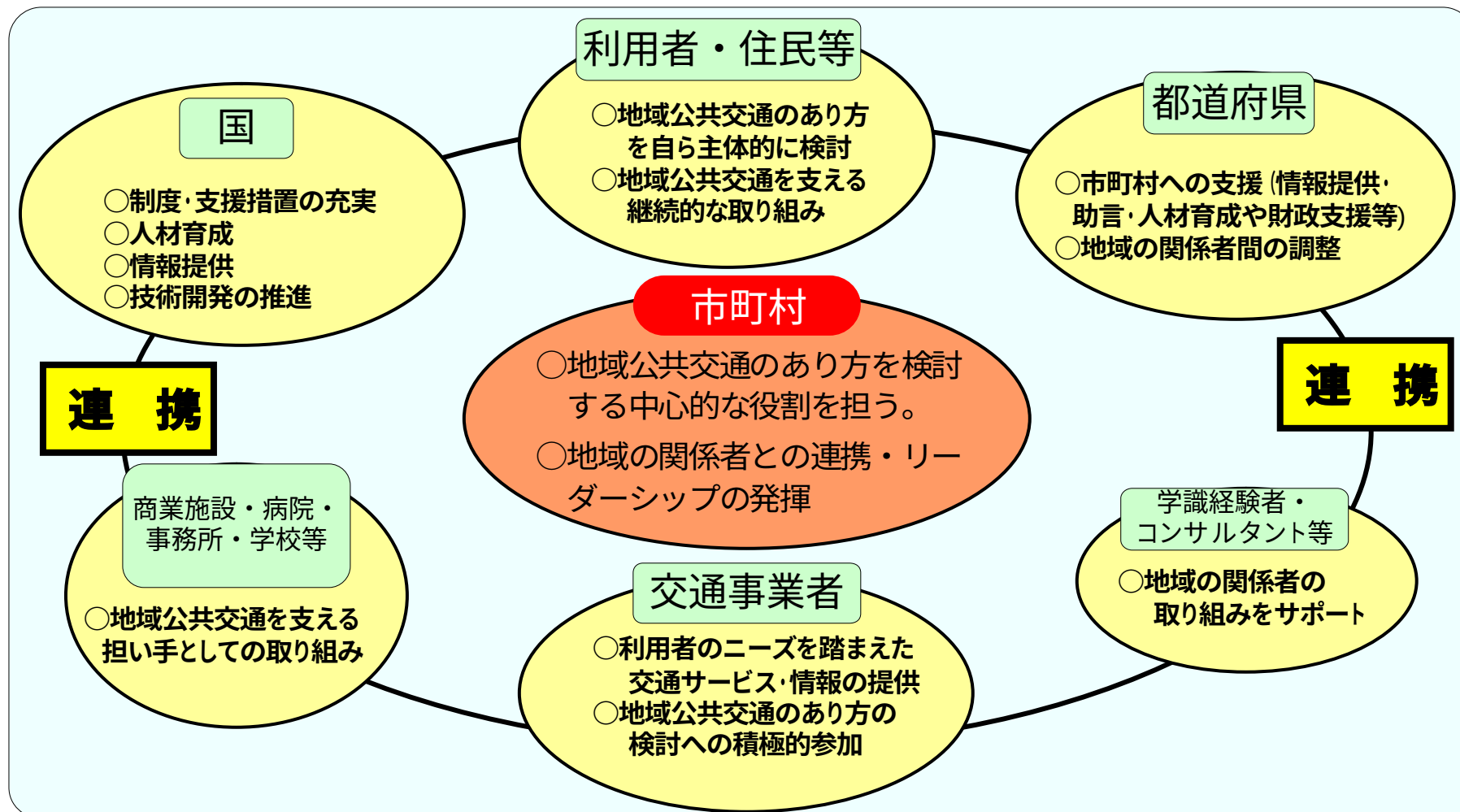


6. 福祉・文教施策との連携

公共交通活性化・再生に当たっての福祉輸送・通学輸送との連携（スクールバスの混乗や送迎の活用等）

地域公共交通の活性化・再生に向けた関係者による取組の重要性

地域公共交通の活性化・再生には、多様な関係者の連携・協働による取組みが重要



こうした地域の多様な関係者の連携・協働による取組みを促進すべく、
「地域公共交通の活性化及び再生に関する法律」「地域公共交通活性化・再生総合事業」創設

地域公共交通の活性化・再生の必要性

住民の足の確保、ユニバーサル社会の実現

活力ある都市活動、観光振興

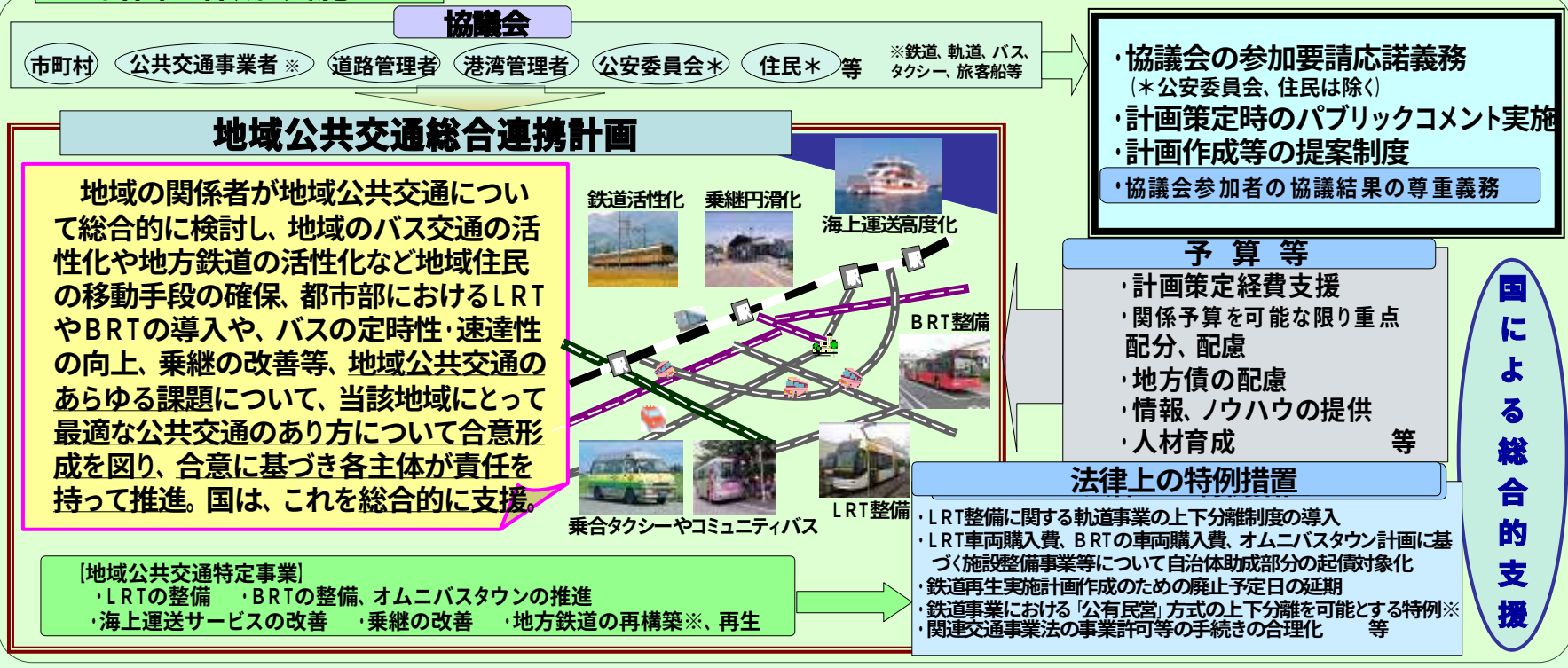
環境問題等への対応

スキーム概要

基本方針（国のガイドライン）

主務大臣（国土交通大臣・総務大臣）は、地域公共交通の活性化及び再生に関する基本方針を策定
※国家公安委員会、環境大臣に協議

1. 計画の作成・実施



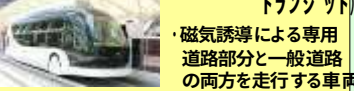
2. 新たな形態による輸送サービスの導入円滑化

関連交通事業法の事業許可等の手続きの合理化等

DMV（デュアル モード ビークル）
軌道と道路の両方の走行が可能な車両



IMTS（インテリジェント マルチモード
トランジット）
・磁気誘導による専用
道路部分と一般道路
の両方を走行する車両



水陸両用車



等

注1 LRT (Light Rail Transit)

低床・バリアフリー設計の新車の投入、屋根付きの快適な停留所、高速・定時性の確保等を組み合わせた機能を備えた次世代型路面電車システム

注2 BRT (Bus Rapid Transit)

輸送力の大きなノンステップバスの投入、バス専用レーン、公共車両優先システム等を組み合わせた高次の機能を備えたバスシステム

注3 公有民営※

地方公共団体が鉄道線を保有し、これを運行事業者に無償で使用させるもの

※は第169国会で成立した一部改正に関する部分（平成20年10月1日施行）

地域公共交通活性化・再生総合事業

21年度予算額
6,924百万円

22年度予算額
4,020百万円

地域公共交通活性化・再生法の目的を達成するため、同法を活用し、地域の多様なニーズに応えるために、鉄道、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ことにより、地域の創意工夫ある自主的な取組みを促進

地域公共交通の活性化及び再生に関する法律（平成19年10月1日施行）

法定協議会

市町村

公共交通事業者

地元企業

住民

学校・病院等

等

市町村が策定

地域公共交通総合連携計画（法定計画）

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

協議会が策定

うち協議会が取り組む事業

- ・ 協議会の参加要請応諾義務
- ・ 計画策定時のパブリックコメント実施
- ・ 計画作成等の提案制度
- ・ 協議会参加者の協議結果の尊重義務

地域公共交通活性化・再生総合事業による支援

①「地域公共交通総合連携計画」
（法定計画）策定経費 定額

②総合事業計画に定める事業に
要する経費
・ 実証運行（航） 1/2
・ 実証運行（航）以外の事業 1/2※
※政令市が設置する協議会の取り組む
事業 1/3

<制度の特徴>

〔計画的取組の実現〕

・ 計画に対する補助で、計画的な事業実施が可能

〔協議会の裁量確保〕

・ 事業をパッケージで一括支援

・ メニュー間、年度間における柔軟な事業の実施

〔地域の実情に応じた支援の実現〕

・ 地域の実情に応じた協調負担の実現

〔事業評価の徹底〕

・ 成果を事後評価し、効率的・効果的な事業実施を確保

地域公共交通活性化・再生総合事業計画（3年）

（例）

◇ 鉄道、バス・乗合タクシー、旅客船等の実証運行（航）

- ・ 鉄道の増便・ダイヤ変更等の実証運行
- ・ コミュニティバス・乗合タクシーの導入、路線バス活性化の実証運行
- ・ 空港アクセス改善（空港アクセスバスの実証運行等）
- ・ 旅客船の航路再編・増便・ダイヤ変更等の実証運航 等

◇ 車両関連施設整備等

- ・ バス車両購入費、車両・船舶関連施設整備、バス停等待合環境整備、デマンドシステムの導入、LRV（低床式軌道車両）の導入 等

◇ スクールバス、福祉バス等の活用

◇ 乗継円滑化等

- ・ 乗継情報等の情報提供、ICカード導入、P&R・C&Rの推進 等

◇ 公共交通の利用促進活動等

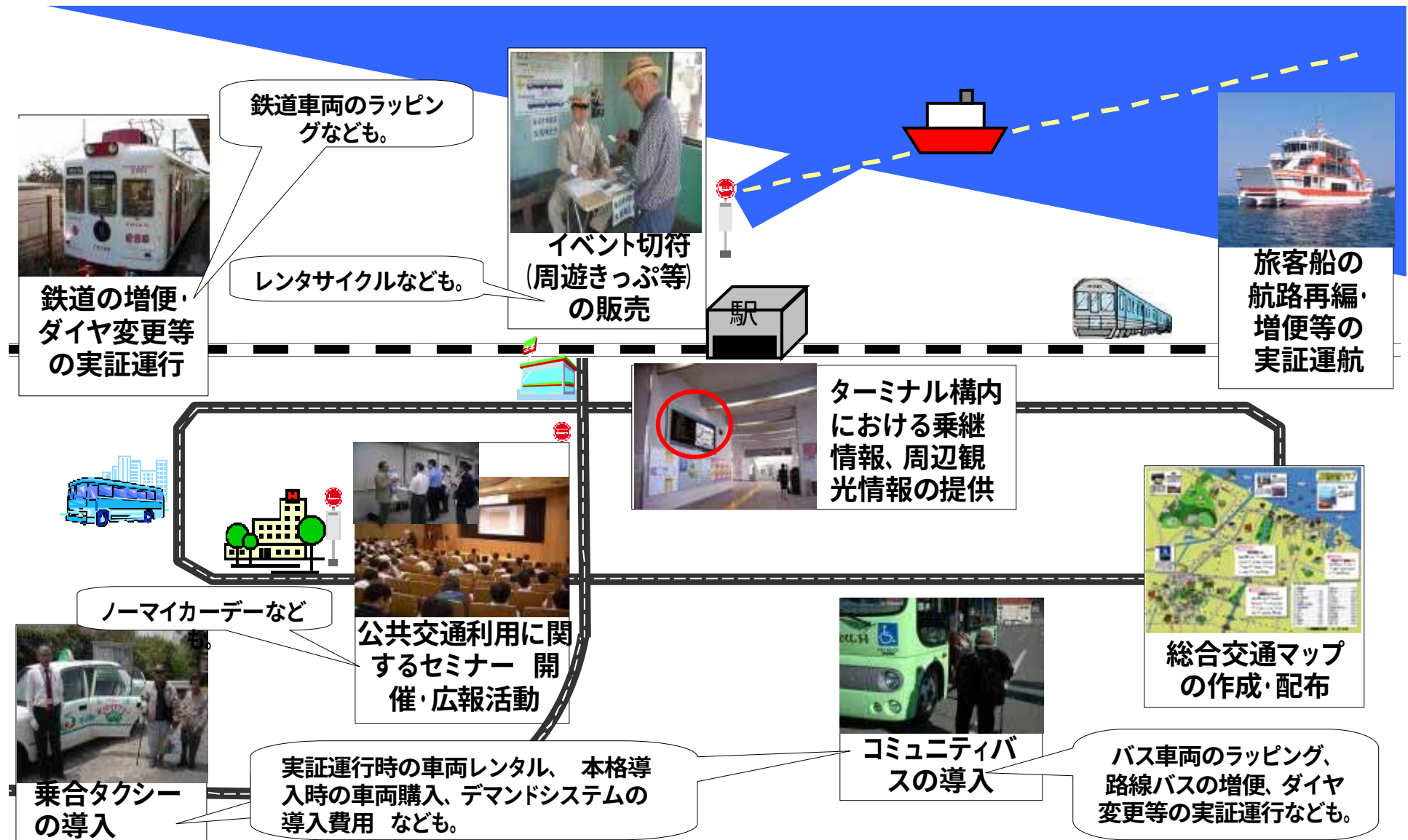
- ・ レンタサイクル、イベント、広報、乗継割引運賃・周遊切符等のシステム設計 等

◇ 新地域旅客運送事業の導入円滑化

◇ その他地域の創意工夫による事業



地域公共交通活性化・再生総合事業による多様な支援メニューのイメージ



地域公共交通活性化・再生総合事業の取組み事例 ①

観光列車を契機とした周遊切符、絶景バス運行等【福岡県北九州市】

観光路線としての利用も考えた生活交通路線の再編等【熊本県南阿蘇村】

【主な取組み】

- 観光列車運行を契機とした広域観光ルート形成（周遊切符販売、観光ガイド付き「めかり絶景バス」運行）
- レンタサイクルの実施

【主な取組み】

- 観光利用路線を強化する形での路線再編
- 交通空白地域解消のための新規路線運行
- 公共交通総合時刻表作成

門司港レトロ観光列車の運行（H21.4.）を契機として…

周遊切符の企画販売



めかり絶景バスの運行



展望台からの眺望

レンタサイクルの実施

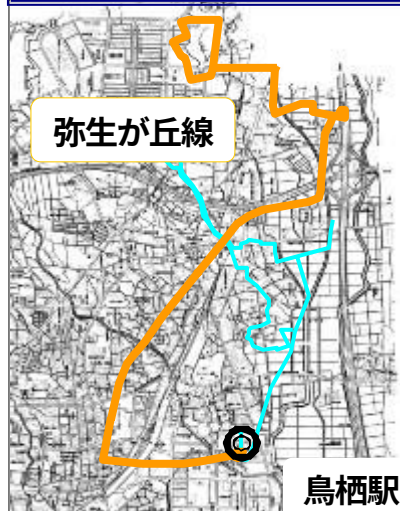


地域公共交通活性化・再生総合事業の取組み事例 ②

企業との共同運行と交通空白地域でのミニバスの運行【佐賀県鳥栖市】

【主な取組み】

- 市内立地企業との共同による路線バスの実証運行
- 交通空白地域でのミニバスの実証運行



弥生が丘線共同運行セレモニー



企業との共同



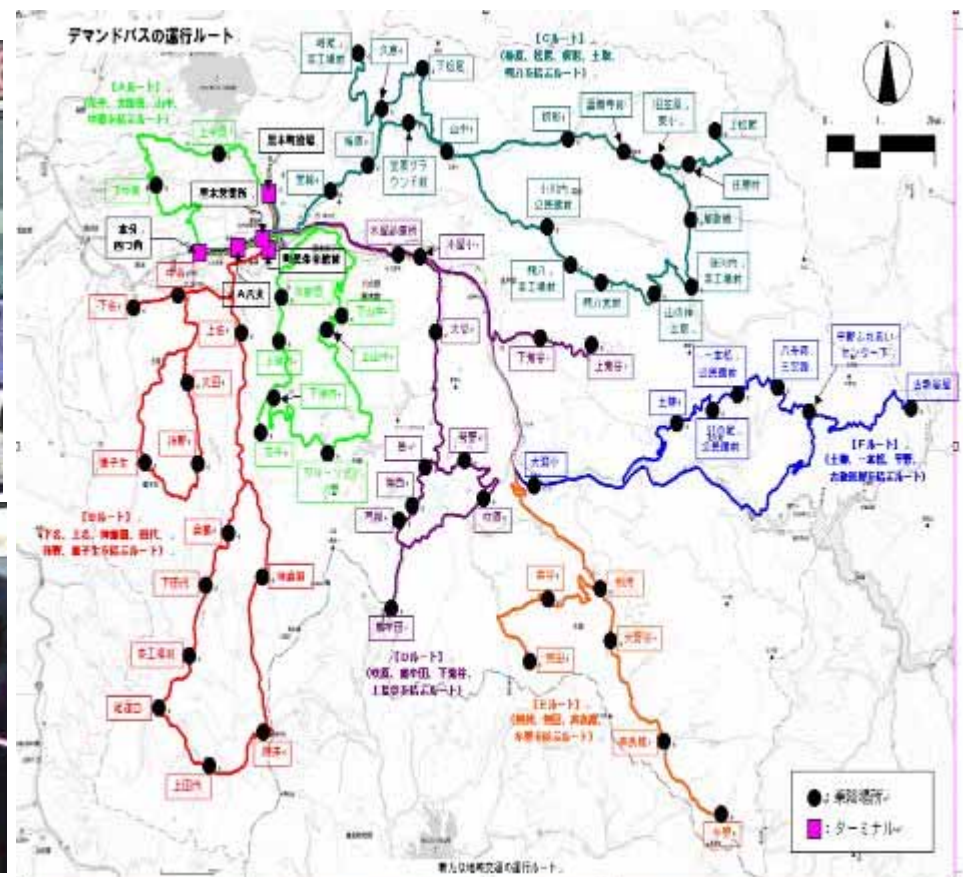
鳥栖市ミニバス運行開始式



スクールバスの混乗化、デマンドバスの運行【福岡県八女市(旧:黒木町)】

【主な取組み】

- スクールバスの混乗化
- スクールバス車両の空き時間を利用したデマンドバスの運行



地域公共交通活性化・再生総合事業の取組み事例 ③

モビリティ・マネジメント実施、環状路線の実証運行等【熊本県熊本市】

【主な取組み】

- モビリティ・マネジメントによる公共交通利用促進
- 東バイパスと総合病院を結ぶ環状路線の実証運行
- バストリガー方式導入検討

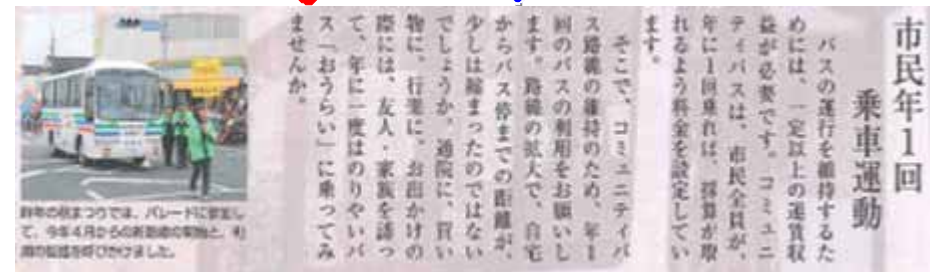
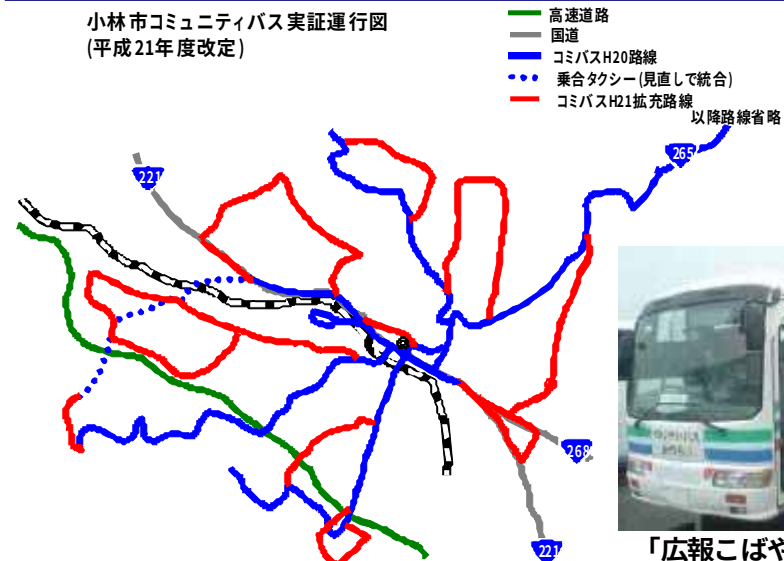


交通空白地域解消のためのコミバス新規導入と啓発活動【宮崎県小林市】

【主な取組み】

- 市内11路線のコミバス実証運航による交通空白地域解消
- 「市民年1回乗車運動」など公共交通利用促進のための住民に対する啓発活動

小林市コミュニティバス実証運行図
（平成21年度改定）



地域公共交通活性化・再生総合事業の取組み事例 ④

マイレール意識の醸成、P & R推進等による鉄道利用促進 [松浦鉄道沿線自治体]

[主な取組み]

- パーク&ライドの推進、マイレールフォト&絵画コンテスト、トレイン&サイクル推進など鉄道利用促進
- ハウステンボス～佐世保間の直通運転実施



航路延伸、観光ルート開発等による航路活性化 [鹿児島県三島村]

[主な取組み]

- 航路延伸の実証運航 (黒島～枕崎間延伸)
- 観光ルートの開発や受入体制の検討等航路利用促進



地域公共交通活性化・再生総合事業 年間スケジュール

	3月			4月			5月			6月			7月			8月～11月			12月			1月			2月			3月			4月		
	初旬	中旬	下旬	初旬	中旬	下旬	初旬	中旬	下旬	初旬	中旬	下旬	初旬	中旬	下旬	初旬	中旬	下旬	初旬	中旬	下旬	初旬	中旬	下旬	初旬	中旬	下旬	初旬	中旬	下旬			
連携計画策定調査事業 (交通企画課)	認定申請受付開始 法定協議会の設置完了 ★認定申請(調査事業) 公募受付期間			認定申請受付期限 認定通知 ★補助金交付申請 省内調整で、ずれ込む場合があります			交付決定通知			調査事業開始 協議会へ前年度の補助金に 対する検査を随時実施金に			★事業状況報告			委員会を開催し、地域のニーズを把握した持続可能な公共交通の活性化のための事業を調査・検討し、連携計画の素案を作成する。			★自己評価票等の提出			九州運輸局における第三者評価			★連携計画の送付			★完了実績報告・支払請求 額の決定通知 補助金支払					
摘要	公規等要領の確定 事前協議(案)の			点交で要領の確定 事前協議(案)の			等備ブ 指口ポ 示一サル 契約等 契約の 会準			び契以コ 約内サル 書の提出 契約後、 一週間			メ画備し12 ンす、月 ト素る自未 を案と己ま 準のと評で 備バも価の をづにの事 指リ、公業 示ッ連表を ク携を校 コ計準証			各市町村の規約・運用により、 パブコメを実施する。 自己評価及び二次評価により、次年度事業の見直しや、評価項目の検討を行う。			相連携計画(案)の事前			に実提の了完 後領續出い後了 査収報ず1実績 と書告れヶ月報 同等に告早又は じチエッ。入は日4、事 。入念まで10業に日完											
鉄道・計画事業 (各課)	計画事業認定申請開始 ★認定申請(計画事業) 公募受付期間			認定通知 ★補助金交付申請 省内調整で、ずれ込む場合があります			交付決定通知			★事業状況報告 協議会へ前年度の補助金に 対する検査を随時実施金に			事業を実施し、その結果を基に事業の検証を行い、次年度事業を検討する。			★自己評価票等の提出			九州運輸局における第三者評価			★要望調査(次年度)			★完了実績報告・支払請求 額の決定通知 補助金支払								
3年間PDC(A)摘要	事前連携計画の内容と一致しているかチェック			各事業の実施時期を把握 出根拠を明らかにする 補助金算			契約の実行にあたっては、事業法の継続性をクリアする			補助金の交付決定は、事業着手予定日前を目処に行います。			指リ画備し12 ッをす、月 ク見る自未 コ直と己ま メすと評で ン場も価の ト合にの事 をは、公業 準、連表を 備バ携を校 をづ計準証			自己評価及び二次評価により、次年度事業の見直しや、評価項目の検討を行う。			※連携計画を変更する場合は、 パブコメを実施する。 (調査事業時準じる)			相連携計画(案)の事前			完了実績報告は、4月5日までに九州運輸局へ必着 ※自動車関係			提出の了完 出い後了 ず1実績 ヶ月報 早又は は日4、事 まで10業に日完					

★は、協議会提出の申請書等

法定協議会と地域公共交通会議について

- ・「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と、「道路運送法」に基づく地域公共交通会議が存在。
- ・両者の違いを理解の上、効率的な会議運営をはかることが大切。（例えば、同一会議で両方の役割を兼ねたり、同日開催としたりするなど。）

地域公共交通会議（道路運送法）

- ・主宰者：市町村長（複数可）、都道府県知事
- ・検討エリア：会議に参加する一または複数の市町村の範囲内（全域でなくてよい）
- ・検討可能な輸送形態：乗合バスを中心とした地域交通
- ・参加メンバー：※は必要に応じて加えるメンバー
 - ①主宰者（市町村長又は都道府県知事）
 - ②乗合バス事業者（乗合タクシー会社）とバス協会（タクシー協会）
 - ③住民又は旅客
 - ④地方運輸局長（運輸局職員、運輸支局職員で対応）
 - ⑤乗合バスの運転者が組織する団体
 - ⑥道路管理者（路線を定めて運行する場合） ※
 - ⑦都道府県警察（路線を定めて運行する場合） ※
 - ⑧学識経験者等 ※
- ・主な特例：
 - 運賃上限認可→運賃届出（②～⑤のメンバーが揃う「法定協議会」でも特例適用。）
 - 許認可基準の緩和、迅速化（車両数、処理期間等）
- ・同会議の協議が必要な場合：市町村運営有償運送申請時
※なお、コミバス、乗りタク、路線不定期、区域運行を開始する際も、本会議を開催する場合がほとんど。
- ・関連する補助制度：なし

法定協議会（地域公共交通活性化・再生法）

- ・設置者：市町村（複数可）
- ・検討エリア：協議会を組織する一または複数の市町村の範囲内（全域でなくてよい）
- ・検討可能な輸送形態：あらゆる輸送形態
- ・参加メンバー：※は必要に応じて加えるメンバー
 - ①協議会を組織する市町村
 - ②公共交通事業者等（課題に関係する範囲で）
 - ③道路管理者・港湾管理者（課題に関係する範囲で）
 - ④地域公共交通総合連携計画に定めようとする事業を実施すると見込まれる者
 - ⑤公安委員会（課題に関係する範囲で）
 - ⑥利用者 ※
 - ⑦学識経験者等 ※運輸局・運輸支局職員も必要に応じて参加・オブザーバーが多い
- ・主な特例：②～④のメンバーは市町村の協議会への参加要請への応諾義務あり。
協議会メンバーには協議結果の尊重義務あり。
- ・同会議の協議が必要な場合：地域公共交通総合連携計画策定時（個別協議による対応も可）
活性化・再生総合事業申請時
- ・関連する補助制度：地域公共交通活性化・再生総合事業

地域公共交通活性化・再生に関するポイント ①

- 地域公共交通の活性化・再生を検討するに当たっては、いくつかのポイントが存在。
- これらを意識しながら、市町村を中心に、地域の様々な関係者が連携して取り組むことが必要。

0. 共通事項

- ・検討に当たって必要な地域の関係者との意見調整を行う体制になっているか。
- ・計画策定までにやるべきことや、事業実施に向けて必要な手続きなどを踏まえたスケジュール感となっているか。
- ・利用者である住民に対しての啓発等利用促進が充分か。
 - 公共交通の現状についての分かりやすい情報提供（今●億円赤字ですが、年一回全市民が乗車すれば▲億円の赤字を減らすことができます！ など）
 - モビリティ・マネジメント

1. 計画策定までの段階

- ・地域の交通の実態を適切に把握できているか。
 - 客観的なデータ、担当者自身の目による現状把握、公共交通点検カルテ活用 など
 - データ収集には効率的方法の検討も重要
- ・利用者のニーズの的確な把握ができているか。
 - コミュニティバスがあったら使いますか？だけではなく、日頃クルマを運転しますか、運転免許を持っていますか？も併せて聞くことで潜在需要把握。
 - 公共交通に対するニーズについて、増便してほしいですか？ではなく、運行日を減らして一日あたりの運行本数を増やすのと、その逆とどちらがよいですか？
- ・実施しようとする事業は、利用者のニーズを踏まえたものになっているか。
 - 不必要に事業を盛り込みすぎず、優先順位を考えて。すぐに出来ることは積極的に。
- ・計画策定後、実施事業の効果のフォローアップができるようになっているか。（定量的指標の検討など）²⁰

地域公共交通活性化・再生に関するポイント ②

2. 事業実施段階

- **運行（運航）の安全の確保が最優先であること**

→プロである交通事業者に行ってもらうのが最善。コスト削減のみを考えない。

- **地方公共団体の財政負担も考え、持続可能な公共交通体系となっているか。**

→同じ予約型デマンド交通でも、需要の少ない地域では「予約すればいつでも乗れる」ではなく、「決められた時間帯に、予約があった場合は運行する」に。（需要の集約）

→「〇円/km」を算出するなど、当該運行（運航）にいくらの負担が発生しているかを把握する。

→コスト削減・増収の工夫を行うことも重要（着脱可能なマグネット等による営業用車両のコミュニティ交通への活用、バス停への広告掲載、つり革オーナー など）

- **利用者のニーズの的確な把握ができているか。**

→コミュニティバスがあったら使いますか？だけではなく、日頃クルマを運転しますか、運転免許を持っていますか？も併せて聞くことで潜在需要把握。

→公共交通に対するニーズについて、増便してほしいですか？ではなく、運行日を減らして一日あたりの運行本数を増やすのと、その逆とどちらがよいですか？

- **ルート、ダイヤ、運賃、乗降場所それぞれが利用者利便に大きく関わるが、これらについてきめ細かい検討が行われているか。**

→わかりやすいルート（左回り・右回り）、利用者の移動目的に合ったルート・ダイヤ設定、安全で分かりやすく、施設に近い乗降場所 など

→公共施設を結ぶ、循環ルート、運賃100円でなければならないという思いこみ

- **事業の主目的を意識しているか。**

- **行政単位にとらわれず、生活交通圏を意識した事業内容となっているか。**

- **既存の公共交通（鉄道・路線バス等）との関係を含め、ネットワークとして考えているか。**

- **実施事業のフォローアップができるようになっているか。**

→利用者数のみならず、財政負担の変化、利用者満足度・愛着度など多角的な分析を。

コミュニティバス見直しに当たっての調査・検討例

例えば・・・

コミュニティバスの利用が低迷し、財政負担が増大傾向。一方、交通空白地域も存在

バス停ごとのきめ細かい乗降調査、
利用目的やニーズの把握

☆利用者が少ない場合、運転
手の協力によりデータが得ら
れることも。

- 路線Aは、1日1便片道運行で、使いようがない。
- 登山など観光が利用の主目的の路線なのに毎日運行していた。
- 人家がなくなったのにバス停が残されていた。
- 住民の希望は、運行日が減っても、一日当たりの運行本数を増やすことであった。
- 送迎と重複するルートで、コミュニティバスを利用するよりも送迎を利用する者の方が多かった。

交通空白地域における
現状把握調査

☆自治会の集まりなども利用

- A集落は、交通空白地域であるものの、現在は住民は家族の送り迎え等で不便しておらず、バスがあっても使われない見込み。
- B集落は、毎回タクシーを使わざるを得ず、外出控えの原因ともなっており、公共交通ニーズが高い。また、既存路線を少し延長すれば対応可能。

利用実態、ニーズをきめ細かくおさえ、地域にふさわしい運行形態に！！

実証運行後の検証例

例えば・・・

コミュニティバスの実証運行をはじめたものの、利用が伸び悩み、赤字も増大

利用者に対するアンケートや住民との意見交換

☆実際にバスに乗車したり、住民との意見交換を行ったりすることが大切。運転手ヒアリングも有効。

持続可能性の検討

☆これはコミュニティバスの場合だが、鉄道・旅客船の場合、維持に大規模な投資が必要ながあり、長期的視野にたって、維持に必要となる経費とその負担の在り方を検討することが必要。

- そもそもコミュニティバスの存在を知らない。
- 知ってはいるが、時刻表がわからない。どこに行くときに使えるのか、使い方がわからない。
- 一周が長すぎて時間がかかる。
- ダイヤが複雑だったり、曜日によって回り方が違ったりして覚えづらい。
- バス停と病院等施設までに若干距離があり、高齢者等には大変。

- 1人/km当たりのコストを計算してみると、持続可能性に問題。
- 運賃がコスト・行政負担能力に比べて安い。
- 協賛金・広告収入など収入を増やす取組みの余地がある。
- サービス過剰(毎日○便運行等)な路線があり、合理化の余地がある。
- 住民に、公共交通の維持にかかっている行政コストの重さが提示されていない。

利用者ニーズに応え、かつ、持続可能な公共交通体系の構築を！！

陥りやすい落とし穴について

- 成功事例の仕組みだけを参考にはうまくいかない。
- 運行（運航）にいたるまでのプロセスや課題を克服した工夫、教訓を踏まえ、各地域の実態に応じたかたちとすることが必要

注意すべき数々のポイント



例えば・・・

地元住民との調整不足の結果

- ・民間路線バスの補助を打ち切ってコミュニティバスの財源にあてたが、当該民間バスを利用する通勤・通学者と市町村との間で問題になった

交通事業者との調整不足の結果

- ・早めに相談しなかったことを背景に、「民業圧迫」という先入観をもたれてしまい、必要以上に調整に時間を要した
- ・民間路線バスと重複するコミュニティバスを導入した結果、民間路線バスの廃止・減便につながり、結果として行政負担が増大した

ルート、ダイヤの設計ミスの結果

- ・地域住民のニーズに合っていない、ルートが長すぎて使いづらい、他の交通機関との乗り継ぎに考慮したダイヤになっていない、利用を見込んでいた層の利用実態に合っていない、などにより利用が伸びなかった

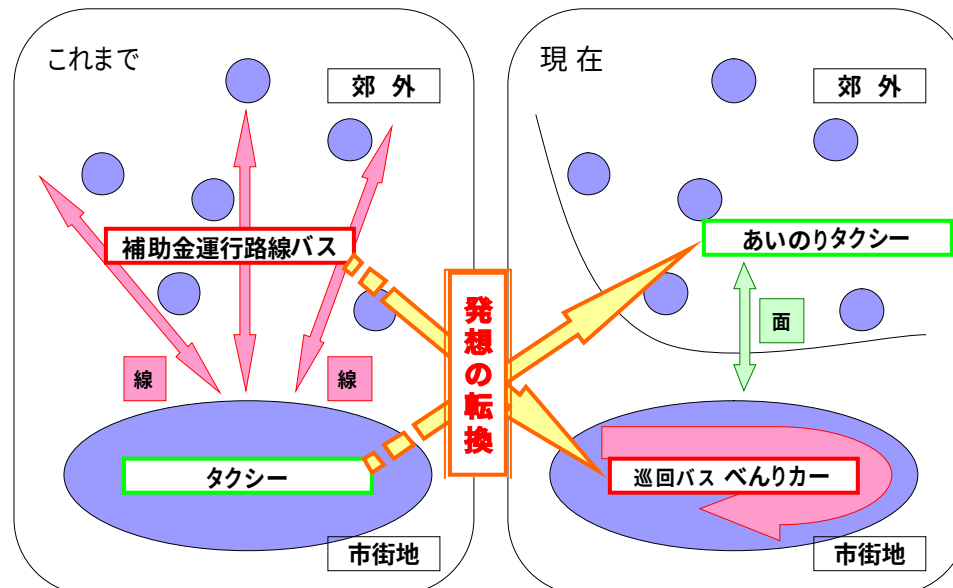
地域公共交通の活性化・再生に向けた地域による取組の具体例

熊本県菊池市における取組事例

～きくちべんりカー・きくちあいのりタクシー～

廃止路線代替バスの利用者減少、補助額の増大を背景に、従来の発想（市街地はタクシー、郊外はバス）を転換し、市街地に巡回バス（きくちべんりカー）を走らせ、郊外には予約型乗合タクシー（きくちあいのりタクシー）を導入。

利用者から好評であり、きくちあいのりタクシーの初期投資・維持費を抑えたこともあって輸送人員増・補助額減少を達成。



大分県国東市における取組事例

～国東市おでかけ号～

運行中の路線バスの利用者が極めて少ない時間帯を活用し、交通事業者との協議を通じてその時間帯の減便・空いた車両・運転士でコミュニティバスを運行。

路線バスの無駄を減らすことによる補助金額の削減と、地域住民の利便性向上を同時に達成。



利用促進の重要性 ～利用者サイドからのアプローチ～

公共交通を利用することが、地域の公共交通を支えることになる！！



モビリティ・マネジメントとは・・・

ひとり一人のモビリティ（移動）が、社会にも個人にも望ましい方向に自発的に変化することを促す、コミュニケーションを中心とした交通政策

◎「MM」では、

- ①地域振興
- ②環境対策
- ③事故防止
- ④渋滞回避

等の前向き・積極的な目的のため、企業・商店・学校・住民等多くの関係者が、各自の目的意識を持ち自らの意思で積極的にマイカー利用を抑制し、公共交通機関利用に転換しようとする発意を促すもの

モビリティ・マネジメントの手法・効果

TFP (トラベル・フィードバック・プログラム)

・住民と複数回の接触を特徴とするコミュニケーション・プログラム (MMの代表的手法)

<概要>

①事前調査

ープログラムへの参加依頼、対象住民への交通行動についての基礎調査

②行動変化に向けたコミュニケーションアンケート

ー対象住民への個別情報の提供、及び提供情報を基にした住民自身による交通行動プランの策定

③事後調査

ー②の実施後、行動変化後の行動をアンケート調査

④行動変化に関するフィードバック

ー③の結果について、住民個人ごとに公共交通の利用に関するコメントを付してフィードバック

MM実施主体 (自治体・NPO等)



公共交通等の情報提供
アンケートを通じた
交通行動診断
等

地域住民等



○個人別パッケージの例

・バス路線図 ・時刻表
・自宅から目的地周辺までの
停留所周辺の地図 等

MM (TFP) の実施例

南パース市 (オーストラリア) での実施例

- ・対象: 17万世帯
- ・効果: 市全体の自動車分担率...約8%減少
バス利用客数...約10%増加

竜ヶ崎市 (茨城県) での実施例

- ・対象: コミュニティバス沿線
(バス停から300m以内) 5千世帯
- ・効果: コミュニティバス利用客数...約75%増加

地域単位で大規模に行うことで、より効果的な取組へ

モビリティ・マネジメントによる「エコ通勤」の普及・推進

- 「エコ通勤」とは、従業員の通勤手段が、マイカーから電車やバス・自転車・徒歩等に、**自発的に転換**することを促す、事業所主体のさまざまな取り組み。
- 全国各地でノーマイカーデーや公共交通利用促進によるエコ通勤の取り組みが実施されてきている



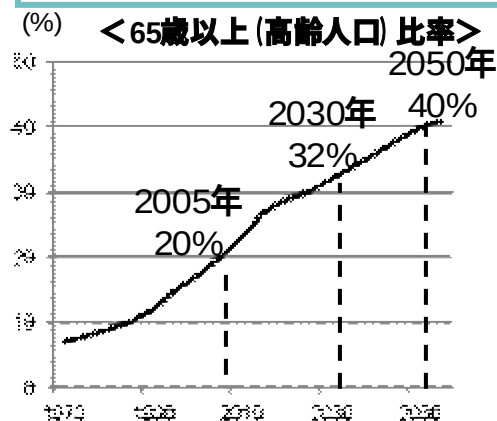
- エコ通勤の取組みを自主的に、また積極的に取組む事業所を認証・登録し、エコ通勤の普及促進を図る制度「エコ通勤優良事業所認証制度」を創設。
- ①エコ通勤推進担当者が指名されていること、②従業員の通勤実態を把握していること、③エコ通勤に関する具体的な取組みを実施していること、④エコ通勤プランが作成されていること、を満たした事業所(行政機関を含む)を対象に、公共交通利用推進マネジメント協議会が審査、認証。

交通基本法の制定と関連施策の充実に向けて ―中間整理のポイント―

問題意識

- ・くるまを使える者と使えない者の間に発生している「交通の格差社会」を解消し、急速な高齢化が進むなかで人々の社会参加の機会を確保していくためには、移動する権利を位置づけていくことが必要ではないか。
- ・環境にやさしい交通手段に転換していくと同時に、交通網の充実により地域の活性化につなげていくことが必要ではないか。

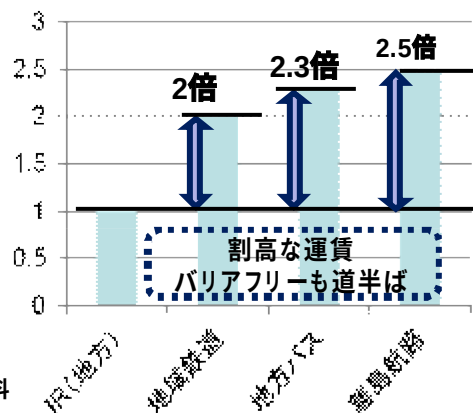
高齢化の進展



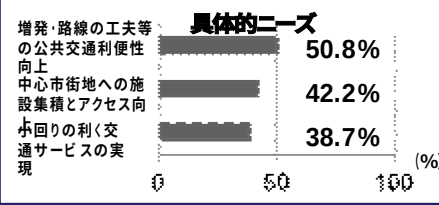
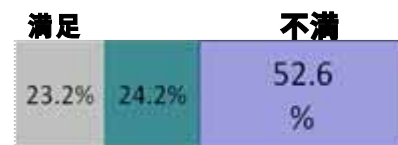
出典: 国勢調査、国立社会保障・人口問題研究所資料

公共交通の低いサービス水準

＜JR(地方)の運賃を1とした場合の水準＞



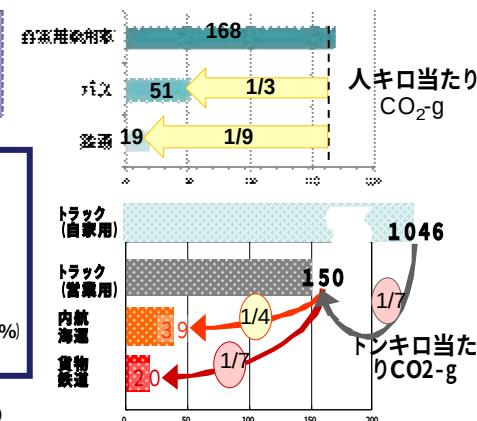
公共交通に対する不満度



出典: 20年度国土交通白書
全国無作為抽出調査(地方部の集計結果)より

地球環境問題への対応の必要性

＜輸送機関別のCO₂排出原単位＞



出典: 国土交通省資料

移動権の保障と支援措置の充実

- ◆ すべての人々が健康で文化的な最低限度の生活を営むために必要な「移動権を保障」すべき。それには、地域公共交通を維持・再生し、活性化することが必要。
- ◆ 住民、自治体、交通企業などの地域の関係者が望ましい姿を構想し、持続可能な方策を構築することが基本。
- ◆ 国の支援措置は地域の自主性を尊重することを基本に拡充・再構築が必要。
- ◆ 国の補助制度は、予算を拡充するとともに、地域の協議会の自主的な取組みに対して一括交付する仕組みへ。
- ◆ 交通分野において、健康者が移動困難者を支え合う「共助」の視点を加え、「公助」の内容を大幅に拡充すべき。



[デマンド交通]

環境にやさしい交通体系の実現

- ◆ 経済的誘因(インセンティブ)等により、環境にやさしい交通体系の実現が必要。自転車、バス、路面電車、鉄道などが充実した「歩いて暮らせるまち」へ。
- ◆ 法律、予算、税制を組み合わせ通勤交通のグリーン化を推進すべき。
- ◆ 経済的誘因や交通規制の活用による都市部の渋滞対策が必要。
- ◆ 効率的な輸送機関を荷主が選択する魅力や誘因の充実により貨物輸送の自営転換やモーダルシフトを推進。
- ◆ 環境負荷の少ない都市・国土構造に誘導。

地域の活力を引き出す交通網の充実

- ◆ 交通網の充実により、人々がたくさん集まり、「賑わい」のある、「住んでよし、訪れてよし」の魅力的なまちづくり、地域おこしへ。
- ◆ 「幹線交通網の総点検」により、今後の幹線交通体系を総合的な視点から再検討。
- ◆ 都市内、都市間の交通網は、日本国民のみならず、訪日外国人にとっても必要であり、世界の公共財。日本発の新しい交通技術を海外にも普及へ。

【参考】地域公共交通活性化・再生のためのマニュアル



九州運輸局HPにも掲載。



地域の公共交通を守っていくことが重要な課題になっています。



地域公共交通の維持は「交通弱者」だけではなくみんなの問題です。



公共交通の「悪循環」を断ち切るためには地域全体での取り組みが必要です。



地域公共交通の活性化・再生を支援する法律や制度が施行・創設されています。



「なるほど!! 公共交通の勘どころ」シリーズをご活用ください。

19年版 … 先駆者の知恵や法制度・補助制度の活用方法
コミュニティバスや乗合タクシーなどの事例紹介

20年版 … 身近な地域での先進事例やちょっとした工夫を掲載

別冊(21年度発行)

… 航路・鉄道の維持・活性化・再生に向けた取組事例
を紹介

【参考】地域公共交通活性化・再生シンポジウムを開催しました！

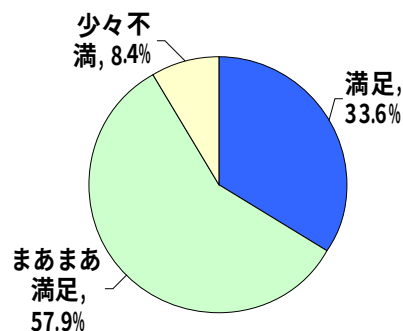
- 平成21年8月26日「地域公共交通活性化・再生シンポジウム in 九州」を、九州運輸局主催で開催
- 九州内外の地域公共交通に係る取組事例や有識者のアドバイス等を情報発信・共有し、地域公共交通の活性化・再生に係る意識啓発を図ることを目的としたもの

(九州運輸局HP:概要、当日の資料などを掲載していますので、是非ご覧ください。)

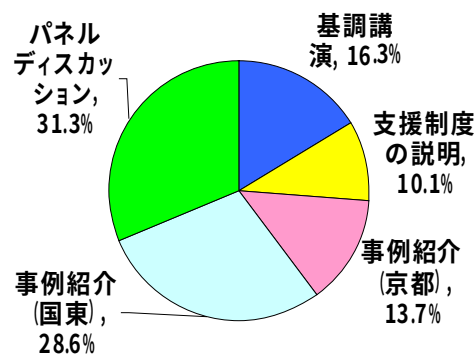


【アンケートの実施結果】

シンポジウムの満足度



興味深い講演



230名参加 (参加者数は概数)

九州の全県及び九州外(岡山県等)からも参加
 ・地方公共団体90名 交通事業者90名
 関係団体等20名 その他30名



●参加者の声

- ・公共交通の利用促進に関する方法・視点などが参考となった。
- ・地域のおいての課題はそれぞれ違うが、その取り組みや自分の地域に活かすきっかけとなった。
- ・成功例は各地域に応じたオーダーメイドとの言葉が印象的だった。
- ・自治体の方が直接住民と話し合い、現場の声を積極的に取り入れたこと等とても勉強になった。
- ・たくさんの項目があり、1つ1つの講演の時間が短かった。
- ・質疑の時間がほしかった。