地域交通システム
再構築ハンドブック

長野県

目 次

はじめに…… 1
ハンドブックのねらい…… 2

第一部　基礎知識を身につけよう
１－１　長野県の地域公共交通をとりまく環境…… 4
１－２　公共交通を市町村が運営する意義…… 8
１－３　生活交通確保に用いられる交通手段…… 10
１－４　道路運送法による位置づけ…… 12
１－５　各種の会議の位置づけ…… 15
１－６　会議参加者の役割…… 16

第二部　地域にあった公共交通をつくろう
２－１　計画策定・事業実施全体の流れ…… 17
２－２　予算・事業費の規模…… 18
２－３　地域の現況把握…… 19
２－４　公共交通サービスの現況把握…… 20
２－５　既存路線の利用実績調査…… 21
２－６　住民移動実態およびニーズの把握…… 22
２－７　基本方針の設定…… 23
２－８　サービス水準の設定…… 24
２－９　目標値の設定…… 26
２－10　路線計画の作成…… 27
２－11　ダイヤと必要車両数の設定…… 29
２－12　運賃の設定…… 31
２－13　事業費と収支の見通し…… 33
２－14　広報周知…… 34
２－15　事業実施準備…… 35
２－16　事業者選定…… 36

第三部　よい仕組みを長く続けていこう
３－１　地域公共交通のマネジメント…… 37
３－２　利用促進・意識啓発…… 41
３－３　経営改善の取り組み…… 47
３－４　地域公共交通の永続と進化に向けて…… 48

参考事例…… 50

はじめに

モータリゼーションの進展により、公共交通から自家用車への転換が進むとともに、過疎化や高校生以下の若年人口の減少、運転免許を保有する高齢者の増加等を受けて、長野県の乗合バス利用者はこの 10 年間だけでも 30%近く減少しています。交通事業者は厳しい経営環境にさらされており、今後、県内では、地域公共交通の維持が困難になることが懸念されています。

長野県は全国でもトップクラスの長寿社会です。住み慣れたこの地域で、県民の皆さまが将来にわたって安心して暮らしていくためには、日常生活において欠くことのできない交通手段をしっかり確保していく必要があります。

県では平成 24 年度に「長野県新総合交通ビジョン」を策定しました。そのなかで、将来像の第一に「長寿社会の確かな暮らしを支える地域公共交通の確保」を掲げ、現在、各種の施策を進めているところです。

また、県内の市町村でも、交通事業者が運行している路線バスの廃止や縮小が相次ぐなかで、移動が困難となっている住民の移動手段を確保するため、コミュニティバス、乗合タクシー、デマンド型交通といった独自の地域交通システムを運行するところが多くなっています。

しかし、高齢者世帯の増加、ライフスタイルの多様化など、移動ニーズが変化してきているなかで、ニーズを捉えきれずに利用者が減少したり、ニーズに応じて公共交通の運行を拡大したことにより、市町村の財政負担が増加するなどの問題も生じています。地域交通システムは、地域の状況に併せて常に見直しを図っていかないと、将来的な維持が難しくなると考えられます。

これらの状況を受けて、今後、地域交通システムの再構築を促進していく必要があることから、長野県では地域公共交通に関わる関係者の手引きとなるよう、地域交通システムの計画づくりや見直しに役立つ「ハンドブック」を作成したものです。

ハンドブックのねらい①

［公共交通に対する考え方の共有・ハンドブックの必要性］

公共交通の利用者減少に伴い、バスや鉄道が民間事業としては成立できない時代となり、担い手がいなくなった地域公共交通は、市町村が担わざるを得ない状況となっています。しかし、多くの市町村では公共交通という分野を扱ったことがなかったため、ノウハウもないまま、手探りで取り組みを進めてきたというのが実状です。とはいえ、県内のほとんどの市町村において、コミュニティバス、デマンド型交通や乗合タクシーなどの生活交通が運行されるようになりました。

しかし、その一方で、財政的な制約のなか、小規模な運行にとどまり、地域のニーズに対応するまでには至らないものや、反面、安い運賃で大規模な運行を行った結果、事業費負担が財政を大きく圧迫するなど、新たな問題も生じています。

長野県においては、平坦地から山間部まで地形もさまざまで、都市部から過疎集落まで居住形態もさまざまです。そのため、地域の実態に即した運行体系が模索されることは望ましいことですが、基本的な考え方が事業に携わる関係者の間で共有されていることが不可欠といえます。

基本的な考え方の具体例をあげれば、地域公共交通は、「地域の基本的な社会基盤」であり、これにより「移動制約者の日常生活が支えられ」、「将来にわたって持続が可能なもの」であることが必要です。そのためには、「公共交通を利用しない人も含めて地域全体で支えていく」ことが必要といえます。

しかし、「地域全体で支えるなら税金で運行させればよく、利用者負担（＝運賃）も必要ない」という極端な捉え方をしてしまうと、市町村の財政負担が過大となり、将来にわたって持続していくことが難しくなります。地域の実情に即した交通手段を選択し、住民、行政、交通事業者の役割分担を明確にし、サービス水準に応じた適切な住民負担が導入されることにより、効率的で持続可能な地域公共交通が構築されることとなるのです。

そのための基本方針や施策内容を決定するのが、地域公共交通会議や活性化協議会といった会議になります。したがって、これらの会議に所属する委員の皆さんが基本的な考え方を共有していないと、よりよい仕組みは構築できません。

現在、市町村において、さまざまな地域交通を確保するための取り組みが実施されていますが、常に地域のニーズを把握するとともに現在のシステムを見直しながら、地域公共交通をどのように維持・継続させていくかという取り組みが重要となっています。

本ハンドブックは、そのときに踏まえておくべき、共通認識や方向性などを記したものです。

ハンドブックのねらい②

［地域住民および会議委員の役割とハンドブックの構成について］

■地域住民の役割

平成 25 年 11 月に交通政策基本法が成立しました。この法律のなかでは、交通が日常生活および社会生活の基盤であり、経済や国際競争力の観点からも、将来にわたって、国民の需要に対して十分に機能が発揮されることが重要であることが謳われています。また、国、地方公共団体（県・市町村）、交通事業者、住民その他関係者は、連携および協働しながら施策を推進することが、位置づけられています。さらに、国民の役割として、あるべき姿の実現に向けて自ら主体的に取り組むこと、国や地方公共団体が実施する各種施策に対して協力するように努めることが、明記されています。

■会議委員の役割

地域公共交通会議等に参加する委員の皆さんは、自分の所属部署や所属機関、地区などを代表して出席することとなります。そのため、ご自分の担当分野や地区にとって、この事業内容等で支障がないかを判断し、発言するのが役割だと認識している方が多いようです。それはもちろん大事な役割の一つではありますが、本当に大切なことは、地域全体への視点を併せ持ち、ご自分の立場上備えている情報を会議に提供しながら、知恵をしぼってもらうことです。つまり、地域公共交通に、いかにして必要な利便性、サービス水準を持たせ、かつ、できるだけ効率的に将来にわたって運行させられるか、ということを考えてもらうことです。

「そんな大役は担えないよ」という声もあるかもしれませんが、会議の内容によって、地域公共交通の将来像、すなわち自分の暮らす地域の人々の暮らしぶりが大きく変わってくる可能性もあります。そのため、会議のなかで参加委員の皆さん同士の実りある議論が何より必要となっているのです。したがって、それぞれの立場上の知識に加え、地域公共交通に関する一定の知識も習得しておかなければならない、ということになるのです。

■ハンドブックの構成

このハンドブックは、公共交通が専門ではない方にも理解しやすいような参考資料として作成したものです。できるだけわかりやすい記述を心掛け、事例なども取り込んでいます。内容は、次のような三部構成にしています。

第一部	**基礎知識を 身につけよう**	地域公共交通の厳しい現状を理解する 事業制度の基礎を学ぶ
第二部	**地域にあった 公共交通をつくろう**	地域にあった公共交通を構築していくための具体的な知識や手順を学ぶ
第三部	**よい仕組みを 長く続けていこう**	評価検証を繰り返し、将来にわたって継続できるものにするための仕組みを学ぶ

順に読み進めていってもよいですし、必要に応じて、該当ページを参照してもらうことも想定しています。会議のときには、参考資料としていつも携行してもらえればと考えています。

第一部
基礎知識を身につけよう

１－１　長野県の地域公共交通をとりまく環境

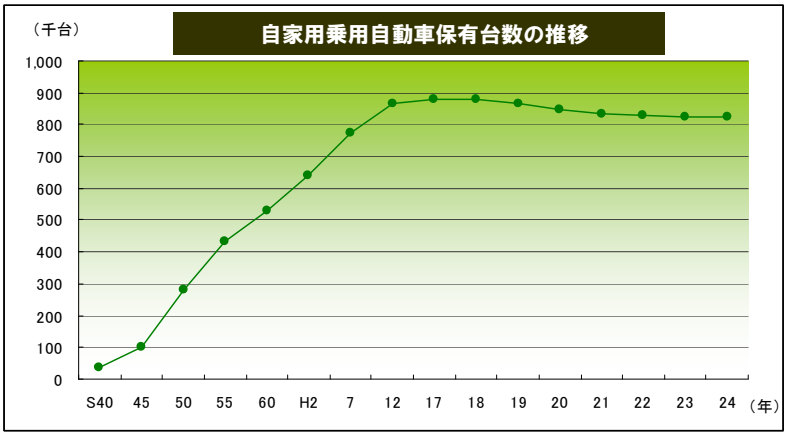
■公共交通利用者の減少

長野県は自家用車への依存の高い地域です。自家用車保有台数は 1.58 台／世帯であり、全国第８位となっています。交通手段分担率をみても、公共交通に対して、自動車が圧倒的に上回っている様子がわかります。

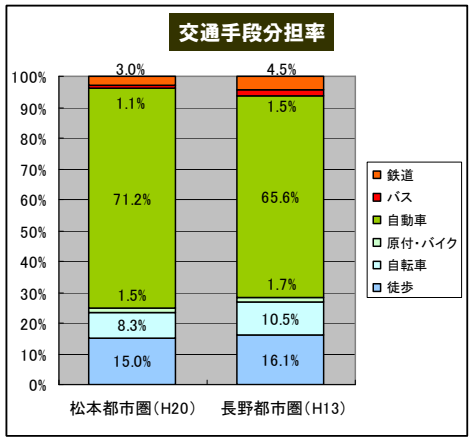
このようなモータリゼーションの進展を受けて、長野県内のバスの輸送人員はこの 30 年で約 1/4 に激減、この 10 年だけでも３割近く減少しています。県内の路線バスの多くも赤字に陥ることとなり、これらの赤字路線は廃止を余儀なくされています。

一方、人口動態に目を向けると、長野県ではこの先、急速な人口減少の局面に入ることが予測されています。少子高齢化の傾向もさらに強まり、75 歳以上の高齢者の数は、現在の 1.4 倍にまで増加することが見込まれており、高齢者の単身世帯も今後急速に増加していくこととなります。

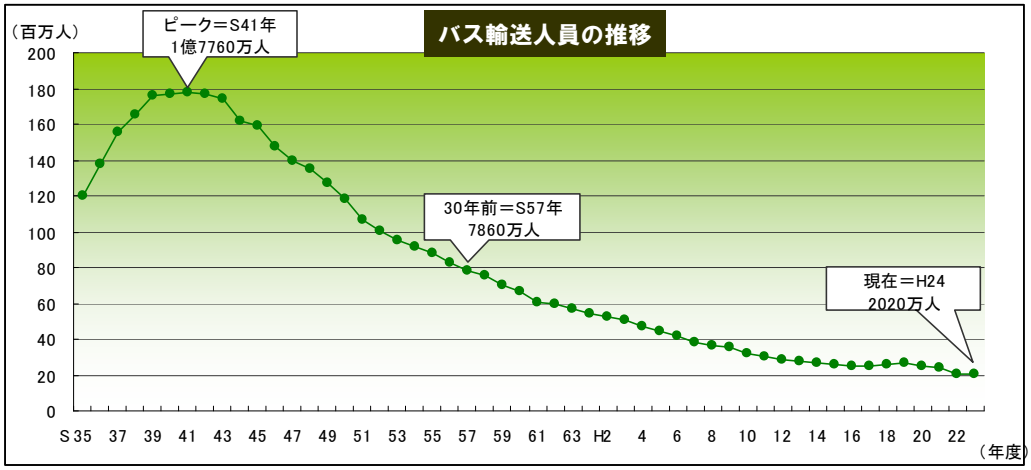
平均寿命日本一の長寿社会である長野県においては、高齢になっても安心して自由に外出できる交通手段の確保が、とりわけ重要といえます。



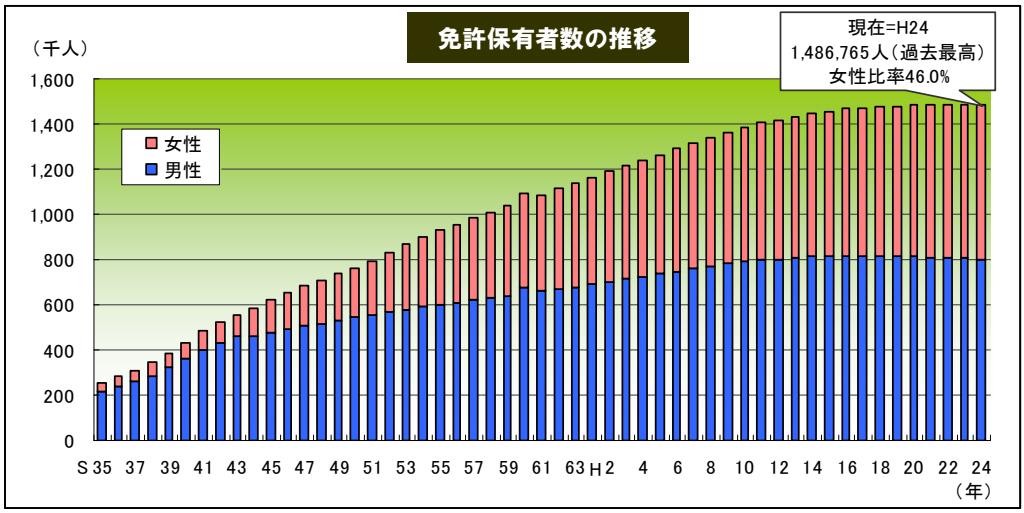
出典：長野県企画部情報統計課資料



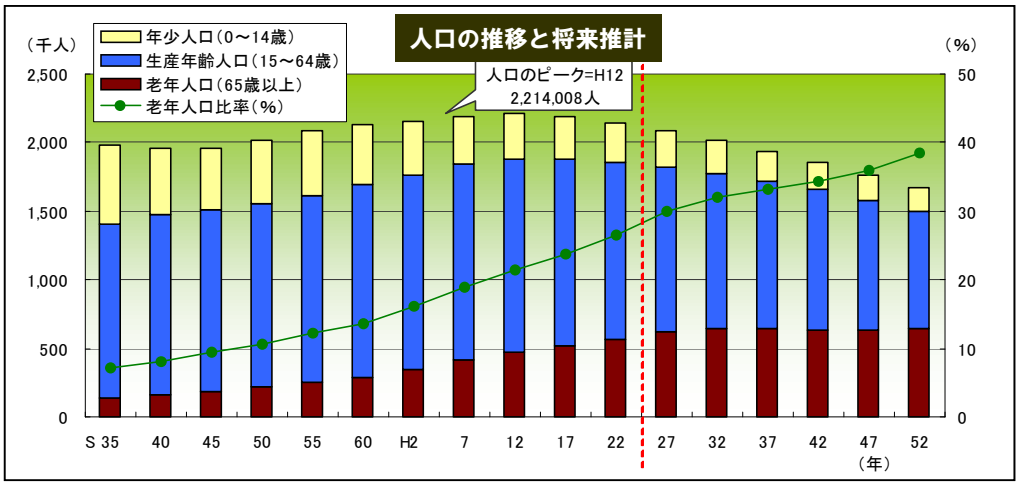
出典：都市圏パーソントリップ調査



出典：長野運輸支局「運輸要覧」



出典：長野運輸支局「運輸要覧」

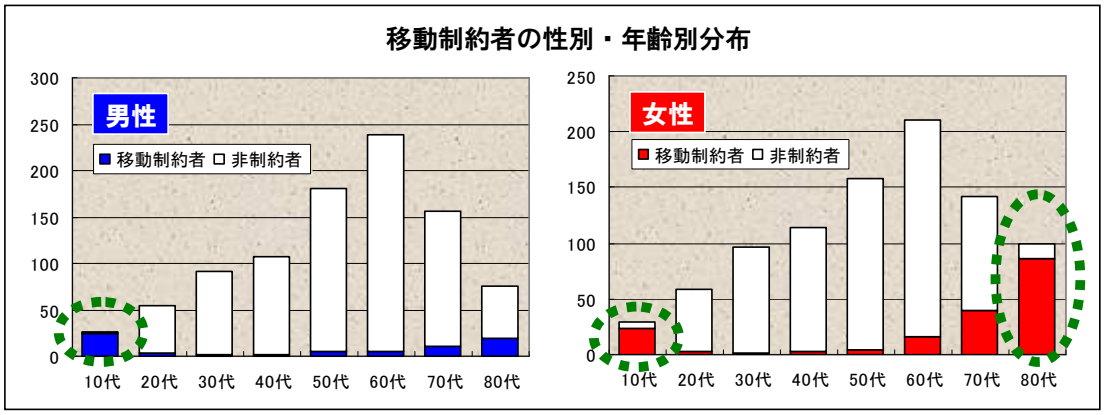


出典 1：実績／総務省「国勢調査」

出典 2：推計／国立社会保障・人口問題研究所「日本の地域別将来推計人口（H25.3 推計）」

■移動制約者の状況

運転免許がなかったり、自分で優先的に使える自家用車を持たないなどの「移動制約者」の構成を性別・年齢別にみると、通学者と高齢者にほぼ限定されていることがわかります。公共交通は、マイカー利用者も含めたすべての人に利用しやすいものを考えることが必要ですが、とりわけ長野県内で市町村自らが担う地域公共交通の分野を考える際には、まず、これらの２つの階層に着目して、その動向を把握しておくことが重要です。



出典：中川村住民移動実態調査（H25）

■通学者の動向

通学者については、バイクを使うごく一部の高校生等を除くと、そのほとんどが移動制約者になります。通学移動は、さまざまな日常生活の移動のなかでも、毎日定期的に行われるもので、方面も集約されているため、公共交通機関でサポートしやすい移動ケースといえます。すなわち、通学者は公共交通を計画する際のメインターゲットとなります。

しかし、バスなどの公共交通が運行されているにも関わらず、使わない通学者も増えてきています。最寄りの駅までの家族送迎にとどまらず、学校まで行きも帰りも直接送迎してもらっているケースもかなり多くみられます。今後、少子化によってさらに通学者の人数が減ってくることが確実ななかで、公共交通を利用するように促していく取り組みも必要となってきています。

意外と掛かるマイカー利用の家計負担

地区によっては高校生の通学に、公共交通よりも家族送迎が多く使われているところもあります。
実際に高校生のお子さんを毎日学校まで送り迎えをしているお母さん達に話を聞くと、
「だって、バスの定期券が毎月 15,000 円もするんですもの。クルマで送ったほうが断然安いわよ」
という答えがときどき返ってきます。
・・・でも、本当にそうでしょうか？

送迎は毎日２往復です。片道７km の場合で１ヶ月約 600km、ガソリン代だけでも８,000 円くらいは掛かります。時間についても考えると、片道 15 分で１ヶ月 22 時間です。もしこの時間をパート勤務などに充てられれば、月に 18,000 円くらいにはなります。
また、そのほかにクルマは持っているだけでも結構お金が掛かります。車両価格、税金、保険、整備費などを全部含めると、月に 20,000 円以上掛かります。もしお母さんの月のクルマ利用の半分くらいがお子さんの送迎ならば、10,000 円とみなせます。これらを全部あわせると約 36,000 円です。
・・・15,000 円のバス定期は確かに大変な家計負担です。でも送迎よりは安く済むともいえるのです。

■高齢者の動向

高齢者における移動制約者は、概ね 70 代半ば以上の女性が多くなっていることが特徴です。この世代の女性は若いときに免許を取得しておらず、そのまま高齢を迎えているというケースがほとんどです。逆にいえば、それ以外の高齢者については、概ね免許を所有していて、マイカーを運転しているということになります。とくに長野県内では、男性高齢者については 80 代後半になっても、運転を続けていることが多くなっており、今後は女性高齢者も同じように、80 代まで運転する方が増えてくることが予想されます。

このように、高齢になるまで運転を続けた高齢者が運転をやめるときには、身体能力がかなり低下している場合が多くあります。その結果、運転をやめたことをきっかけに家にこもりがちになり、さらに体が弱くなるということも増えてくることが懸念されます。そのときには、公共交通の利用ではなく、福祉送迎に近いサポートが必要になってくるのかもしれません。

また、高齢者の運転については、交通事故の問題もあります。高齢者の交通事故件数はこの 10 年で 1.2 倍以上に増加しています。また、交差点での出会い頭の衝突死亡事故に関しては、65 歳未満のドライバーに比べ発生件数が 1.7 倍以上などのデータもあります。

これらのことから、できるだけ元気なうちに、運転をやめ、公共交通を利用する習慣を身につけられるようにしておくことが重要と考えられます。

以上のようなことを踏まえると、地域公共交通の利用者は、効果的な方策がとられない限りは、この先さらに減少を続けていくことは免れない状況にあります。マイカーに依存しすぎないようにする転換施策をはじめとした利用促進策が極めて重要になってきます。

１－２　公共交通を市町村が運営する意義

公共交通の利用者が衰退し、民間事業として立ちゆかなくなってきた背景は、１－１で示した通りです。ここでは、その地域公共交通事業をなぜ市町村が引き受けなくてはならないかという「いきさつ」と、取り組みの意義について説明します。

■バス路線維持のこれまでの経過

わが国ではかつて、乗合バス事業は民間の収益事業として成立してきました。昭和 50 年代以降、マイカー利用者が急増し、経営環境が悪化していったわけですが、それでも多くの路線が運行を継続できたのは、収益の大きい一部の路線を持っていれば、赤字路線の赤字分を補うことができ、それによって多くの路線が維持できる、いわゆる「内部補助」という仕組みがあったためです。

しかし、乗合バス事業者の経営環境がさらに悪化し、内部補助の仕組みがとりにくくなるとともに、国の制度が大きく変わり、路線の参入撤退が容易となったことで、赤字路線の廃止が進み、地域公共交通は存続がより難しい状況となりました。

それでも、赤字路線のすべてが廃止になっていないのは、文字通りの「公共」交通であり、地域のための公益事業として交通事業者が使命感をもって続けているという姿勢があることと、一定規模の路線に対しては、運行を維持できるだけの公的な補助金が交付されていることが大きな理由となっています。

■国・県による補助金

広域的・幹線的な路線で一定以上の運行回数や利用者のいる路線は、国と県によって、赤字分が補填される制度があります。

■路線の廃止と代替手段の必要性

国・県の補助路線とならず、バス事業者による維持も難しくなった不採算路線は、廃止や縮小が検討されます。路線が維持できず廃止という判断がされた場合には、それに代わる交通手段が求められることになります。代替手段とはいっても、赤字路線であるため、引き継げるバス事業者が他にあるわけではなく、市町村が自前で自家用バスを運行するか、運行経費を負担し、貸切バス事業者などに委託して引き続き同様の運行を行う「廃止代替バス」という形態の路線が増加してきました。

このようにして始まった廃止代替バスですが、徐々に費用負担をしている市町村が、独自の創意工夫を凝らし、地域のニーズに応じたものにアレンジされ、「コミュニティバス」や「デマンド型乗合タクシー」などに移行しているものもあります。

■市町村で取り組むことの意義

このような経過で現在、地域公共交通事業は、市町村自らが主体的に関わることが多くなってきています。民間事業として成立しなくなったから、地域が背負わされたというようにネガティ

ブに捉えられることも多いですが、逆にポジティブな考え方が必要です。

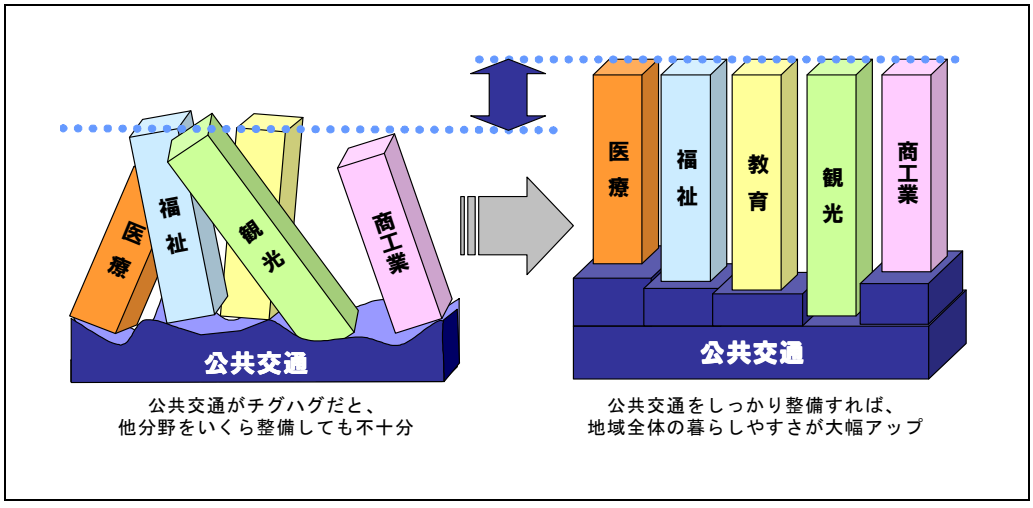
かつて、民間事業者が独占的に行っていた時代には、地域に相応しい交通手段を確保したくても、市町村自らが行うことは困難でした。現在は地域公共交通会議制度［1-5 参照］などにより、地域のニーズに応じた柔軟な取り組みを行うことができるようになってきています。この仕組みを活かして、積極的に取り組んだ地域とそうでない地域とで、住民の満足度にも大きな違いが生まれていきます。例えば、朝、病院には行けたけれど、帰りのバスが夕方近くまでない、というような地区だった場合、安心して暮らせるでしょうか。人口流出の一因になるかもしれません。このように考えると、公共交通の整備は地域の将来に大きく関わってくるテーマだとわかります。

■地域公共交通は地域の基本的インフラ

地域公共交通は住民の日常生活に必要不可欠な基本インフラであるといえます。同じインフラである電気や水道は、各世帯に電線や水道管をつなげば完了で、そこに計画や戦略はさほど必要ありませんが、公共交通は地域づくりの道具にもなるインフラで、市町村独自の計画や戦略で大きな差が生まれます。

交通はほとんどの場合、他の目的を果たすために介在する手段にすぎません。しかし、公共交通はすべての行政分野に密接に関わる土台でもあります。地域公共交通がしっかりしていないと、どんなに立派な施設を整備しても、機能を発揮できません。逆に公共交通を上手に整備することで、既存の施設のままでも、効果的なまちづくりを行うこともできるのです。このような公共交通の活かし方は市町村だからこそできることです。

単に移動制約者の生活の足を確保するというだけでなく、市町村自らの創意工夫により、他地域との差別化も図りながら、住民サービスを行っていくことが求められています。



１－３　生活交通確保に用いられる交通手段

１－２に記したように、市町村が運行するバスは、単に廃止路線を引き継いだものにとどまらず、市町村の創意工夫や法制度の改正などにより、さまざまなタイプのものが登場してきています。事業制度の枠組みなどは、１－４で解説していきますが、ここではまず、「昨今よく見聞きする交通手段」についてのイメージを掴んでみましょう。

①コミュニティバス

このハンドブックのなかでも「コミュニティバス」という言葉が頻繁に登場しますが、実はコミュニティバスとは、市町村が主体となって運行するバス全般を指す言葉であり、明確な定義はありません。これまで民間事業として運行してきた路線バスに比べて、地域のニーズにあわせて柔軟に運行するバスと理解してください。市町村が事業主体となって運行も行う白ナンバーのものと、市町村が主体となって事業者に運行委託する緑ナンバーのものがあります［1-4 でも解説］。

②乗合タクシー

通常のタクシーは１人～少人数での貸切利用に限られていますが、ジャンボタクシーと呼ばれるようなワゴン車や通常のタクシー車両等を利用して、不特定多数の人の相乗りにより運行されるものを指します。運行パターンとしては、時間とルートを決めてバスに近いかたちで運行しているものや、予約に応じて戸口輸送を行うデマンド型のものなどがあります［1-4 でも解説］。

③自家用有償運送

公共交通事業者が地域内にない交通空白地域や過疎地域においては、市町村、地域のＮＰＯ法人や商工会などが自家用自動車（白ナンバー車両）を使って、当該区域内の住民の運送を行う形態が認められています。自家用有償運送のうち、過疎地有償運送の運賃はタクシーの概ね 1/2 程度と定められています。運行パターンは個別に送迎を行うもののほか、相乗りでの運行をするものもあります。

④デマンド型交通

公共交通は、利用者がいてもいなくても運行しますが、デマンド型交通は、利用者からの予約があるときにだけ、運行するというのが大きな特徴です。運行の基本パターンとしては、利用者は予約センターに電話をかけて、受付係が希望に近いかたちで車両の手配を行い、車両が所定の時刻に停留所まで迎えにいくというものが多いです。この際、できるだけ効率のよい輸送ができるよう、受付係は複数の利用者の希望を１回分の運行にまとめ、乗合で運行します。

運行方法は地域によってさまざまで、自宅の前まで送迎するもの、利用先施設などが決まっているもの、基本ルートや基本ダイヤなどが決まっているもの、利用地点に応じて、システムやオペレーターにより運行ルートを決定するもの、運転手が経路を判断するものなどがあります。

デマンド型交通を一つの交通手段のように紹介されている資料も多くありますが、デマンド型交通の多くは②の乗合タクシー、③の自家用有償運送の導入にあたっての運行形態を指す言葉であり、①のコミュニティバスと組み合わせたデマンドバスという方式も存在します。

⑤スクールバスへの混乗

公共交通が不足する地域では、スクールバスも貴重な交通手段の一つになります。小中学生と一緒に、一般の住民も利用できるようにしたもので、小学校到着後に駅や病院に向かうパターンが多くあります。なお、一般住民の混乗にあたっては学校や保護者などとの調整が必要になります。

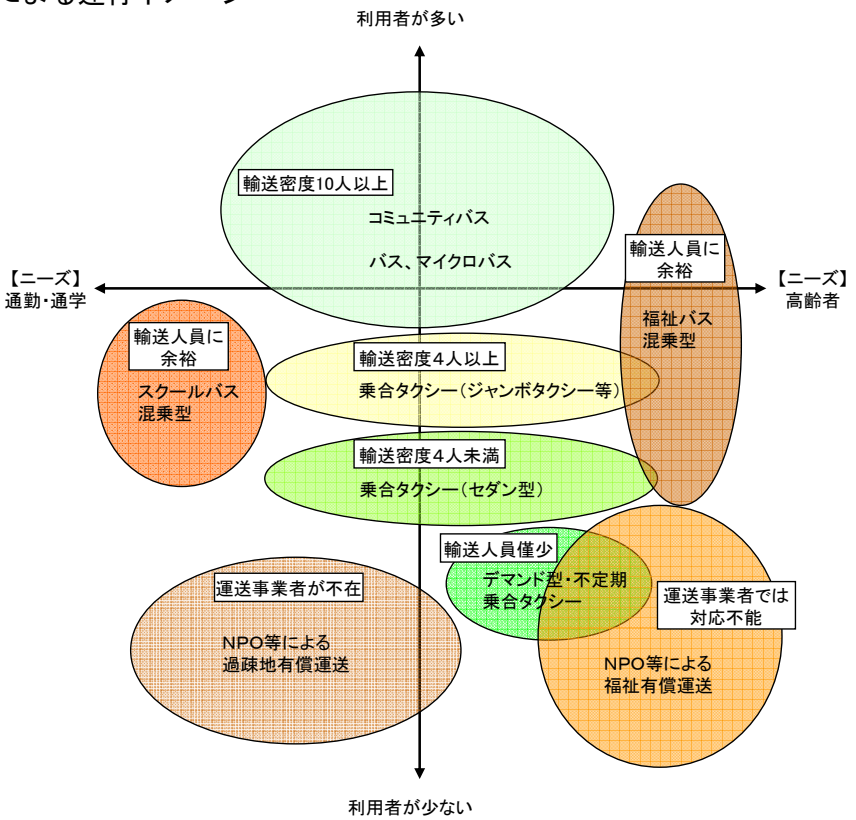
⑥福祉バス

福祉分野の施策として、市町村が無償運行を行っているパターンが多くみられます。地域の高齢者や障害者の通院に限定しているケースもありますが、不特定多数の生活移動に対応したケースもあります。

⑦施設送迎バス

地域の温泉施設や、病院、商業施設などがそれぞれの施設の利用者の送迎のために自家用バスを運行しているケースは多くあります。これも、生活交通確保策として活用可能な場合もあるため、参考までに掲げておきます。

■利用形態による運行イメージ



出典：国土交通省「地域公共交通の確保・維持・改善に向けた取り組みマニュアル」

１－４　道路運送法による位置づけ

１－３に記したさまざまな生活交通のパターンは、地域のニーズに応じて、かなり自由に運行できるようになってきていますが、旅客運送事業である以上、すべては道路運送法に則って運行されています。生活交通を検討するうえでは、道路運送法の知識は不可欠であるため、ここでは基本的な部分について説明します。

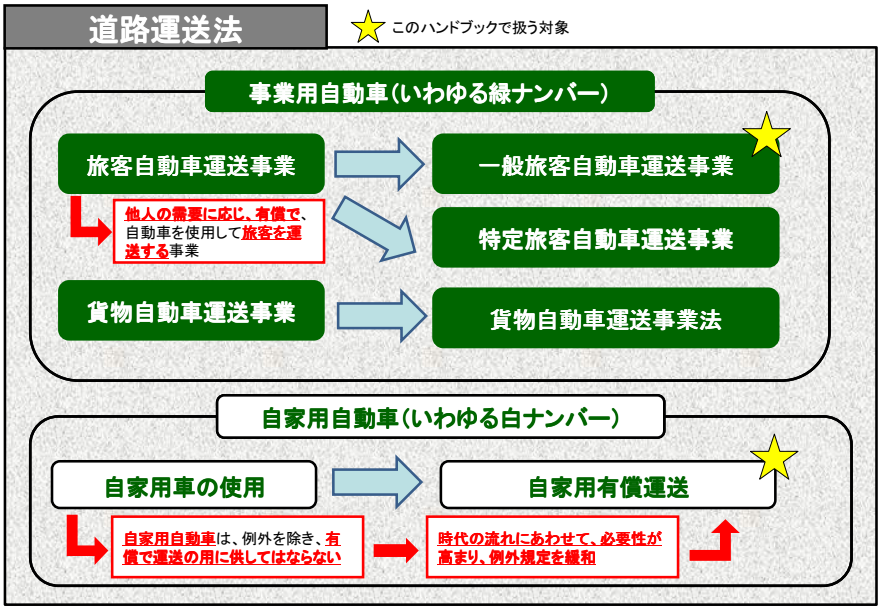
①道路運送法の枠組み

道路運送法で扱う運送事業には、旅客運送と貨物運送があります。さらに旅客運送のなかには、一般旅客運送と特定旅客運送があります。特定旅客は特定企業の通勤バスなどのことなので、このハンドブックでは、一般旅客運送事業のみを扱うことにします。

運送事業の枠組みを理解するためには、ナンバープレートの種類を知る必要があります。ナンバープレートには緑色の「事業用自動車」と白色の「自家用自動車」があります。道路運送法は本来、緑ナンバーに関しての法律でしたが、法改正により、白ナンバーに関する定めも多くなっています。

②旅客運送事業の枠組み

旅客運送事業の定義は、「他人の需要に応じて、有償で運送する」ものです。この「有償」という部分がポイントで、裏を返せば、有償でないものは、旅客運送事業には該当しないということになります。また、自家用自動車については、原則、有償運送は禁止されていますが、例外的に有償運送が認められているもので、昨今、その幅が広がってきているということになります。



③一般旅客自動車運送事業の仕組み

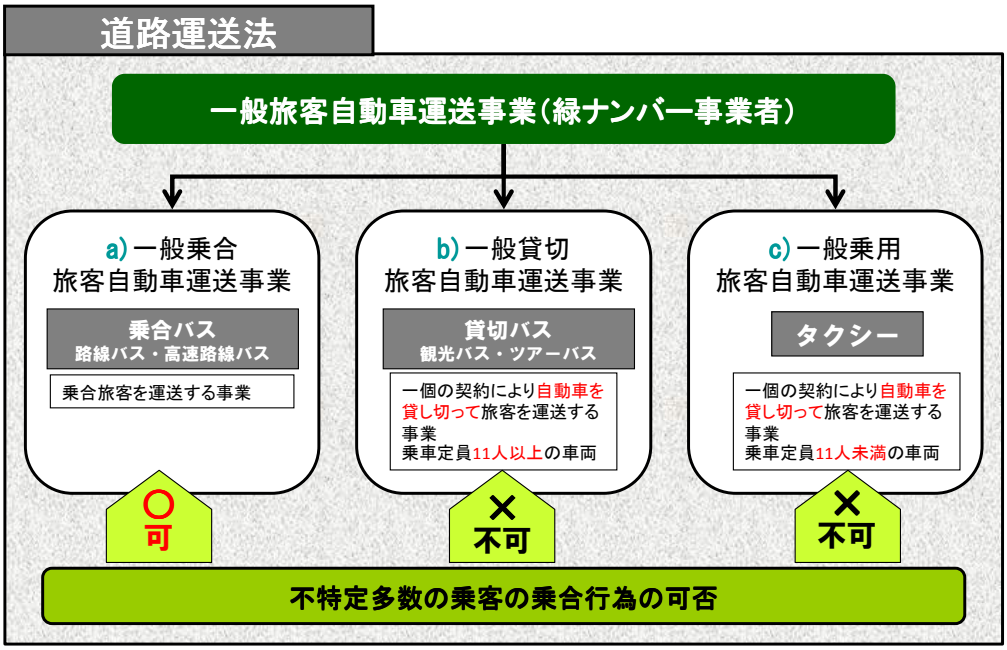
一般旅客自動車運送事業には下図の３種類があります。

旅客運送事業における最大のポイントは、不特定多数の乗客が乗り合わせるという行為が、認

められるかどうかという部分になります。３つの事業区分のうち、認められているのは a)のみになります。もう一つのポイントは、車両と運転免許の枠組みです。a)、b)は 11 人乗り以上の車両での運行が可能ですが、c)は 11 人未満の乗用車に限られます。車両サイズに応じて運転免許も異なり、a)、b)は大型免許もしくは中型免許（11～30 人乗り未満の車両）、c)は普通免許で運転が可能です。ただし、旅客運送となるので、いずれも運転手が当該車種の第二種免許を取得していることが必要になります。

１－３で取り上げたジャンボタクシー等を使った乗合タクシーについては、c)の一般乗用旅客運送事業と混同されがちですが、不特定多数が乗り合っているため、定員 11 人未満の乗用車でありながら、a)の一般乗合旅客運送事業の許可もあわせて取得する必要があることに注意が必要です。

コミュニティバスには、緑ナンバーのものと白ナンバーのものがありますが、緑ナンバーのものは、a)に該当します。



④自家用車での有償運送の特例措置

前述の通り、自家用自動車（白ナンバー）による有償旅客運送は原則禁止となっています。ただし、例外で行えるパターンとして、次の３つが認められています。

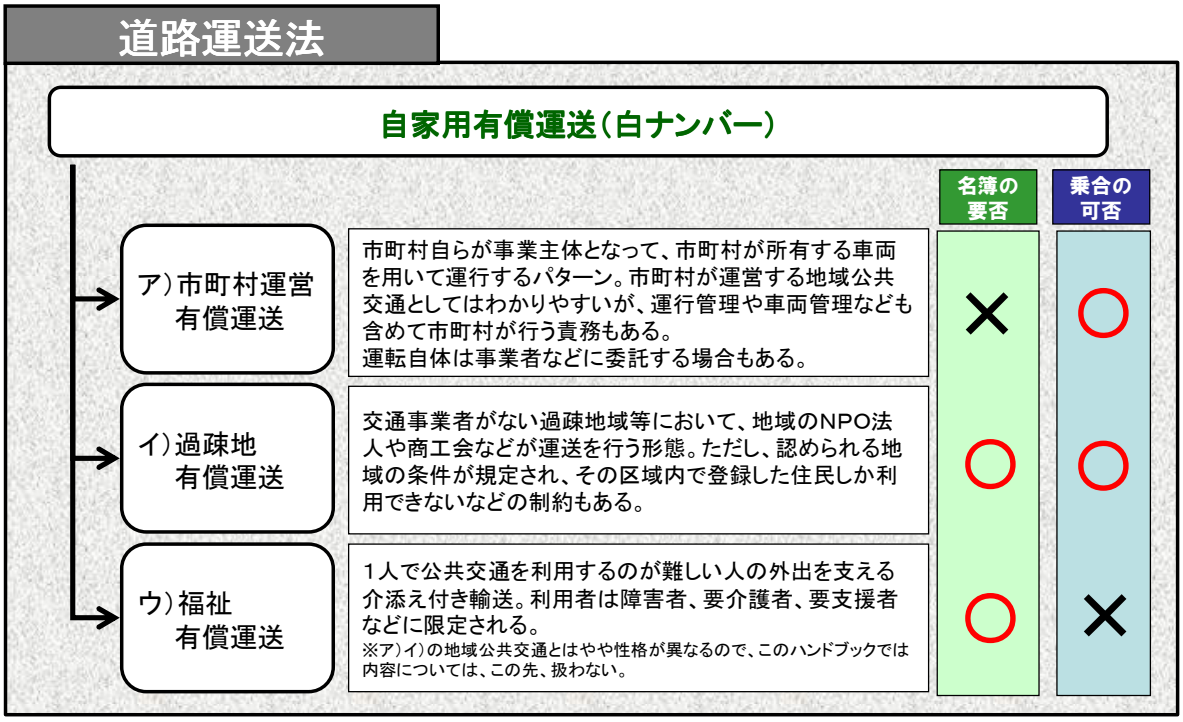
a)災害などの緊急時
b)市町村や NPO 等が地域内の住民の運送のために行う場合
c)公共の福祉を確保するためにやむを得ない場合

以前は、b)は c)の一部だったのですが、平成 18 年の法改正によって明確に位置づけられたものです。c)はごく一部の例外に限られており、a)は緊急時の話なので、このハンドブックでは説明を省き、b)について説明します。

⑤自家用有償旅客運送の種類

自家用有償運送は、次の３つの形態があり、生活交通等の確保に多く使われています。ただし、あくまで特例措置であり、いずれのパターンも原則として地域の住民しか利用できず、観光客等は利用できないので、誰もが使える公共交通としては、不十分な面も否めません。

しかしながら、市町村自らが取り組まなくてはならない昨今の地域状況を踏まえると、自家用有償旅客運送は生活交通の確保策として、極めて重要な制度であるといえます。事業の実施に際しての手続きも、「許可」ではなく、「登録」制となっていることも、取り組みやすい理由となっています。また、これら三つの事業は、利用者登録の必要性、乗合の可否が異なります。



１－５　地域公共交通に関する各種の会議の位置づけ

平成 18 年度の道路運送法では、１－４で解説した通り、事業の枠組みが大きく変わりましたが、もう一つ、地域公共交通にとって非常に大きな意味をもつ改正が、「地域公共交通会議制度」の創設になります。この制度によって、市町村で判断できる範囲が拡大され、所定のメンバーを揃えて協議を行い、内容が整えば、地域のニーズに応じた柔軟な対応が可能になりました。

また、地域公共交通会議に関連する会議として、「法定協議会」と「有償運送運営協議会」があり、それぞれに別の役割を持っています。

■各種の会議の位置づけ

会議の種類	地域公共交通会議	法定協議会	有償運送運営協議会
根拠法	道路運送法	地域公共交通活性化再生法	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）の策定 計画実施の主体となる	自家用有償運送事業のうち、市町村運営有償運送事業以外の実施内容を作成
役割 メリット等	コミュニティバス、乗合タクシーの許認可等に関する特例の適用を受けることができる ⇒ルート、ダイヤ、運賃などの設定 ⇒申請期間の短縮（2ヶ月⇒1ヶ月）	連携計画の策定、同計画実施への許認可手続きの簡素化、地方債起債等の特例措置	有償運送事業の区域、対価、旅客範囲などを設定
対象モード（事業）	バス、タクシー	鉄軌道、バス、タクシー、旅客船等	過疎地有償運送、福祉有償運送
参加メンバー	右記に加え、 交通事業者の運転者組織	市町村、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、主催者が必要と判断する者	左記に加え、 交通事業者の運転者組織、NPO 法人等

資料：中部運輸局「地域公共交通会議等運営マニュアル」を参考にアレンジ

１－６　会議参加者の役割

１－５に記したとおり、地域公共交通会議において判断できる範囲は大きいため、正確な現状認識と将来への見通しに基づき、取り組み内容をしっかり判断していくことが重要となっています。例えば、利用者側の視点でみれば、運賃が安くて、運行本数が多いに越したことはありません。しかし、市町村は運行費用を税金で賄うため、それを行うためには事業規模は莫大となり、財政の圧迫につながって継続性が担保できなくなる危険性をはらんでいます。一方、財政負担を避けるあまり、運行規模を小さくすると、利用価値を見出せない地域公共交通になってしまう可能性もあります。

このハンドブックの冒頭に記したように、地域公共交通会議の参加委員は、自分の所属部署や所属機関の枠を超えて、地域全体への視点をあわせ持ち、地域の公共交通に対して、いかにして必要な利便性、サービス水準を持たせ、かつ、できるだけ効率的に将来にわたって運行させられるか、ということを総合的に考えながら判断していくことが求められます。

「将来にわたっての運行」という言葉にも示されているように、実際のところ、運行開始までの検討よりも、運行開始後の検討のほうが、はるかに期間が長くなります。長野県内においては、ほとんどの市町村が既にコミュニティバス等の運行を手掛けているので、現在、会議で取り扱われている議題は、地域公共交通の維持のための利用促進策や、次年度に向けての運行内容の改善策というものが多いはずです。

公共交通の利用者は、徐々に世代交代していき、社会環境も変化していきます。そのようななかで、永続的に運行していくためには、会議参加者だけでなく、普段マイカーを利用している人も含めた地域住民全員の手で地域公共交通を守り、育てるという意識を浸透させることが重要になります。

以上の点を踏まえ、地域公共交通会議の参加者に求められる役割を掲げておきます。

■会議参加者の役割

市町村	・地域住民の移動手段確保に対する責任者 ・地域の公共交通に関する課題への対応と地域の真のニーズの把握
都道府県	・広域的な視点からの助言 ・複数市町村の取り組みに対する調整
地域住民・利用者	・地域住民、利用者ニーズの代弁者（特定地区に偏らないように留意） ・利用者の視点に立った乗合輸送サービスの設定・運行計画策定への参画 ・地域の公共交通を支えるという視点から、自ら交通行動を行う主体として参画
交通事業者	・交通サービスの提供者として、ノウハウを活かした企画参画
運転者が組織する団体	・運転者を通じて得られる利用者ニーズの報告とその対応提案 ・労働条件及び労働環境からの意見・提言
事業者団体	・地域交通ネットワーク構築のための事業者間調整
警察・道路管理者	・交通保安、道路管理の観点から、運行計画の円滑な実施に向けた指導・助言
学識者	・地域の合意形成を図る上での助言 ・学識や経験にもとづく取り組みへの助言
運輸局・運輸支局	・先進事例等、各地での取り組みの情報提供 ・地域の公共交通のあり方に関する助言

出典：中部運輸局「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」を一部アレンジ

第二部
地域にあった公共交通をつくろう

第二部は、地域公共交通を組み立てていく具体的な手順、方法、留意点などの解説になります。現在、コミュニティバス等が運行されている市町村にとっては、既に一度は通り終えている道程かもしれません。しかし運行当初は、計画の土台となる調査データを持たないまま、経験と勘で計画をつくったというケースや、明確な方針を定めないまま、継ぎはぎ的に路線を増やしてきたケースなどもあり、改めて取り組む価値は十分に大きいものと考えられます。

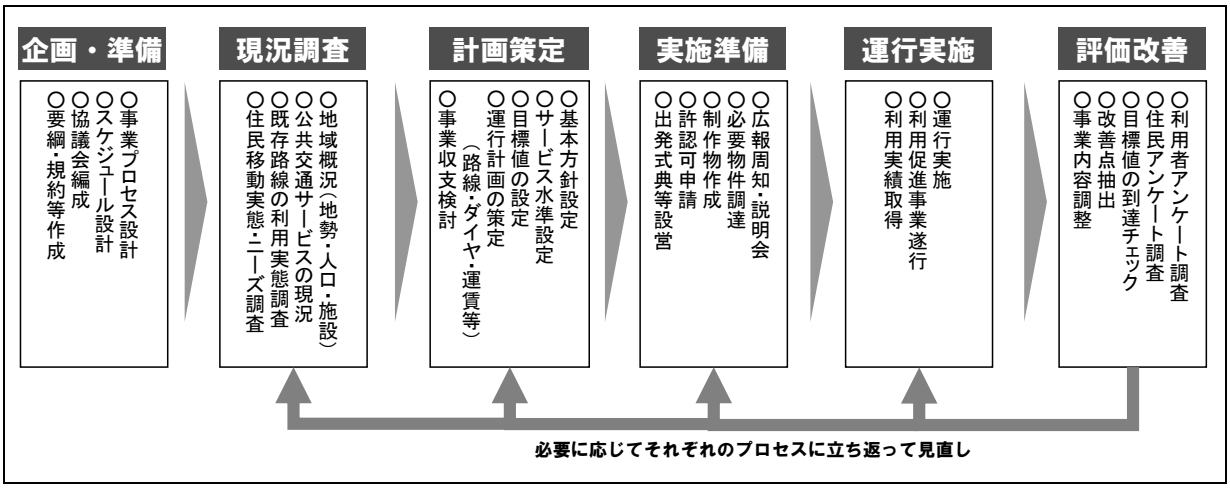
具体的なルート、ダイヤ、運賃などの考え方も示していますので、見直しにあたって参考にしてみてください。

◆地域公共交通の計画の全体像◆

２－１　計画策定・事業実施の全体の流れ

はじめに全体の流れを改めて整理しておきます。大きな流れとしては、検討体制づくり、調査、計画策定、運行準備、運行実施、評価改善となります。このプロセスのなかで適切なタイミングで地域公共交通会議等を開催し、議論を重ねながら、合意形成を図っていきます。

■事業の全体像



◆計画の前提条件と把握事項◆

２－２　予算・事業費の規模

計画の中身の議論を進めていくなかでは、費用の話が常につきまといます。計画着手に先だって、概算の費用の感覚については把握しておく必要があります。下表に一般的な費目ごとの一覧表を記載しました。

■地域公共交通の計画・運営に掛かる費用の目安

項　目	内容	費用目安
調査計画費	資料文献調査、アンケート調査、聞き取り調査、計画策定、会議運営支援、事業実施支援、委員謝金等 コンサルタント委託費一式	500～800 万円程度
車両費	大型バス（全長 12m/立席含め 70 人乗）	2000～3000 万円／台
	中型バス（全長9m/立席含め 50 人乗）	1500～2500 万円／台
	低床型マイクロバス（全長7m/30 人乗程度） （※バリアフリー法対応）	約 2000 万円／台
	マイクロバス（全長7m/30 人乗程度）	800～1500 万円／台
	ワゴン車（10 人乗り）	200～400 万円／台
	セダン（5人乗り）	150～250 万円／台
人件費	ドライバーの給与など	約 195 円／km（※1）
燃料油脂費	燃料・オイルの費用など	約 29 円／km（※1）
車両修繕費	車検や故障時の修理費用など	約 28 円／km（※1）
車両償却費	車両に係る固定資産税など	約 21 円／km（※1）
諸経費	諸設備や事務所の維持管理費用	約 72 円／km（※1）
バス停本体	台座、支柱、バス停名看板 時刻表掲示パネル込み	3～5 万円／本
時刻表印刷	24pカラー中綴じ製本 制作デザイン費用込み　1万部印刷として	60～100 円／冊
デマンド予約配車システム	導入時費用	100～1000 万円
	年次運用費用	10～200 万円／年
	受付係人件費	200～300 万円／年

出典：（※1について）バス月報 No.633
他は市販価格、事例などから収集

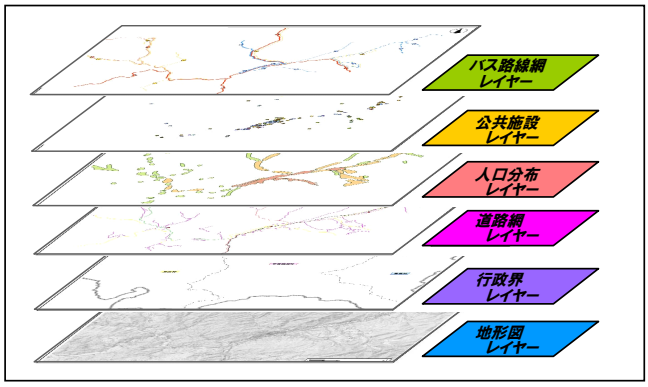
２－３　地域の現況把握

地域公共交通の計画にあたり、把握すべき事項で最も重要なものは、地域住民の生活パターンであり、これは主にアンケート調査により把握、分析を行っていきますが、そのための土台として、地域の状況を多面的に把握しておく必要があります。

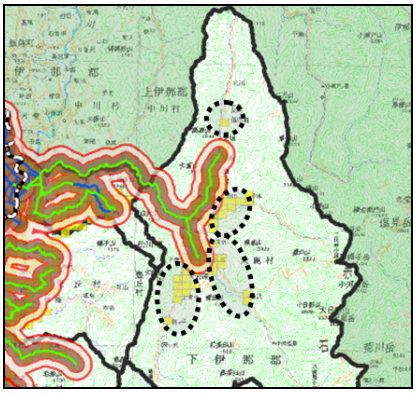
２－４に示す現況交通サービスともあわせて、把握した各種データを重ね合わせて分析していくことで、バス路線でカバーされていない公共施設や、居住地における交通空白地域などが浮き彫りになります。

■把握すべき事項

項　目	把握事項	公共交通との関連
広域的位置づけ	隣接市町村や広域圏の中心都市までのアクセス方法や時間距離、通勤・通学流動など	生活交通は自市町村内では収まらないものも多く、広域圏でのベクトルの把握が重要
地勢・気象	可住地分布、山や川による地域の分断、傾斜の状況、冬期の降雪・低温の状況など	まちの形成は地形による制約が大きく、計画上のエリア設定などにも関連する。長野県の場合、冬期の体系を別途考える必要のある地域も多い
人口・世帯	人口動態（過疎化・少子高齢化）、地域内への人口分布、単身高齢世帯の状況	公共交通の需要発生地点の把握、ルート設定などに必要／山間部などの場合はメッシュ人口では粗くなるため居住地区だけを囲うなどの工夫も必要
道　路	幅員、勾配、混雑箇所、危険箇所、時間距離などの状況	バスの走行可能ルートおよびダイヤ設定の目安として把握が必要
産　業	発集交通量の大きい事業所の立地状況など	通勤需要の取り込み、公共交通への転換可能性などを検討
公共公益施設	学校、病院、商業施設、金融機関、行政機関、文化施設などの立地状況	公共交通の需要の目的先施設として、ルート、ダイヤ設定などに必要
観光資源	名所、旧跡、レジャー施設などの立地状況	観光ニーズへの対応も必要となる場合は、ルート設定において必要



データの重ねあわせのイメージ



交通空白地域の抽出
（バス路線まで 1㎞ 圏外の集落として抽出）

２－４　公共交通サービスの現況把握

公共交通サービスの現況把握は、各種の現況調査のなかでも、今後の事業実施に直接的に関係してくる根幹的な事項となります。調査対象としては、市町村運営のものだけでなく、すべての交通サービスを把握することが必要です。鉄道、民間の路線バスやタクシー、特定施設の送迎サービスなどのほか、接続させる可能性のある隣接市町村のバス路線なども可能な限り把握します。また、福祉施策についても、福祉有償運送や外出支援サービス、タクシー券補助などの輸送に関連するものをできる限り把握しておくことが重要です。

一方、施策内容だけでなく、サービス水準の把握もまた重要です。人口分布図にバス路線図を重ね合わせてみると、一見、ほぼ隈なくバスが行き届いているように映る場合があります。しかし、バスが「通っている」ということと、それによって「生活が成り立つ」ということは、かなり大きな差があります。この場合、そのバスによって、どの程度の生活が享受できるのかを路線別・地区別に評価していくことが重要です。

■地域概況把握のポイント

項　目	把握のポイント
許認可形式 運行形式	一般乗合（４条）［路線定期・路線不定期・区域運行］ 自家用有償運送（79 条）［市町村有償・過疎地有償・福祉有償］ 無償運行、スクール混乗、地域による自主運行など
事業主体 運行主体	一般乗合事業の場合でも、自主事業としての運行か、市町村主導での運行かなどの区分も必要。運行の委託がある場合は、委託先事業者まで把握
起終点・ルート バス停	同一路線であっても、中間で終点となるものや、方面が枝分かれしたりするものは別系統となり、国の補助申請に関係するため留意する必要がある
ダイヤ	駅での鉄道との接続や、学校の始業・終業時刻など、主要なコントロールポイントを把握しておくことが重要となる
運　賃	距離制運賃、均一運賃、ゾーン制運賃など 運賃表、ゾーン区分表などもあわせて入手
車両形態	大型バス、中型バス、マイクロバス、ワゴン車、セダン 乗降時のステップの状況、手すり、ブザー、運賃箱、行き先表示などの設備も確認
利用制限	過疎地有償や地域による自主運行などの場合は、地域や年齢による利用制限を設けている場合があるので、それらについても把握
利用実績	便別、曜日別、月別などの利用者数とその推移を把握 バス停別の乗降客数まで把握できていると平均乗車密度の計算が可能となる
収支状況	事業支出＝運転手人件費、燃料費、車両減価償却費、車両整備費 事業収入＝現金収入、定期券収入、補助金 複数路線を運行している場合、ともに当該路線ごとに算定できることが望ましい

■サービス水準についての例

項　目	把握のポイント
通　学	土日も含めて毎日通学できる　⇔　平日のみ通学ができる 学区内の主要校まで通学できる　⇔　最寄りの高校なら通学ができる 部活動が行える・テスト期間などの下校も可能　⇔　朝夕の登下校にだけ対応
通　院	診療日にいつでも通院できる　⇔　曜日限定で通院できる（診療科目によってはＮＧ） 圏域内の総合病院に通院できる　⇔　自地域内の診療所なら通院できる 朝通院し昼前に帰宅できる　⇔　朝通院しても午後にならないと帰宅できない 診療後に買い物などをする方法がある　⇔　通院以外の移動に対応していない

２－５　既存路線の利用実態調査

２－３から２－４に示した調査項目は、統計データや既存資料を中心にデスクワークで把握するものになります。計画づくりにあたっては、実際に運行現場に行き、バス利用者の声を把握することも極めて重要になります。

■利用実態調査の概要

項　目	把握のポイント
調査目的	バスの利用実態や利用者の意識を把握する
調査対象	バス利用者全員
調査方法	①配布方式 バス車両で配布し、車内に設置した投函箱で回収。もしくは後日、郵送にて回収 ②ヒアリング方式 バス車内に調査員が乗り込み、利用者に個別に聞き取りを実施
調査期間	日常的な利用者の大半に配布する場合、概ね２週間程度の調査期間が必要
取得データ	・利用者の属性（年齢・性別・職業・居住地区） ・利用実態（乗車バス停・降車バス停、乗車時刻、行動目的） ・バスに対する意見・要望 ・バスに対する評価・満足度
注意事項等	・配布方式の場合、回答者層に偏りが大きい場合が多い。 ・ヒアリング方式の場合、配布式では得られにくい層からの回答が得られるが、乗車時間の制約があり、票数の取得が難しい。 ・利用区間に関する量的なデータが必要な場合は、乗客全員の起終点を把握するための調査が別途必要となる。 ・バスに対する評価は、改変を予定している場合には、事前事後の比較のためにとっておくと有用である。

２－６　住民移動実態およびニーズの把握

住民の移動実態調査は、地域公共交通の計画にあたり、最も重要な調査と位置づけられます。市町村内のどの地区にどのくらいの移動制約者がいて、どの施設に、どの時間に、どのくらいのボリュームが移動しているのかという実態を把握します。その需要に基づいて、具体的な路線が引かれていくことになります。ただし、実態はあくまで現状の数字であり、公共交通の整備により、新たに生まれるニーズがあることも踏まえておく必要があります。

■アンケート調査による把握事項

項　目	把握のポイント
調査目的	地域住民の移動実態や公共交通に対する意識・ニーズを把握する
調査対象	地域住民全体（公共交通の利用有無に関わらず） ・世帯単位で同居家族全員分のものを実施する場合が多い ・地区別に層化無作為抽出を行うほか、小規模自治体では全世帯配布を行うケースも多い ・抽出を行う場合は、地区別の傾向が把握できる程度の票数の取得が必要
調査方法	・郵送による配布・回収 ・自治会による配布・回収 自治会を活用する場合、郵送費が抑えられ、地区のネットワークの力で回答率が高まるなどのメリットがあるが、役員の方の負担が大きいため、市町村の広報冊子と同日に配るように手配したり、郵送のみ回収とするなどの方法がとられることが多い
調査期間	調査票が届いてから、概ね２～３週間程度の回答期間をとるのが一般的
取得データ	・世帯の状況（世帯構成、公共交通機関の利用環境） ・利用者の属性（年齢・性別・職業・居住地区・交通不便の度合い） ・日常の移動実態（出発地、目的地(施設)、時刻、移動目的、交通手段、移動頻度） ・地域公共交通に対するニーズ ・地域公共交通に対する意見
注意事項	・移動実態は主たるもの一つとすると、通院に偏り、買物が取得できなくなる場合などがあるため、主たる目的別に質問したり、回答を３つまで記載できることが効果的である

◆地域にあった計画づくり◆

２－７　基本方針の設定

調査結果を受けて、計画作成に入っていきます。始めに計画策定や事業実施にあたっての一貫した考え方となる「基本方針」の設定が必要になります。現在すでに、ほとんどの市町村がコミュニティバス等の運行を行っているとはいえ、路線バスの廃止を受けての対処療法的に始まったケースも多く、この基本方針がしっかりと定められないまま、各地区からの要望をうけて、継ぎはぎ的に拡大してきているようなところも少なくありません。

このような場合、基本方針が固まっていれば、明確なルールに基づいて対応の可否を検討できるため、地域公共交通の再構築にあたっては、基本方針の設定が改めて重要になってきます。既に基本方針が定めてある場合でも、それが曖昧なものとなっていないか、判断材料として機能しているか等を吟味し、改定することも必要といえます。

基本方針の一般的な切り口と考え方を以下に示します。

■基本方針の例（１／２）

切　り　口	考　え　方
地域内移動の確保	・地域公共交通が、自市町村内における地域住民の日常生活の足を確保することは最低限の役割となる。 ・日常生活の移動として、どの移動制約者を対象とし、その移動目的を達成するために必要となる時間帯、頻度等での運行を行うことなどを掲げる。 ・具体的には、域内の医療機関、学校、商業施設等へのアクセスなどとなる。
交通手段の選択	・地域のニーズや利用者数、地域特性等に応じて、コミニティバス、乗合タクシー、デマンド型交通、自家用有償運送等の交通手段を選択する必要がある。 ・過疎地域においては、定時定路線からデマンド型交通への転換、タクシー利用助成制度の活用やタクシーの相乗りの取り組みなど、タクシー輸送の活用についても検討する必要がある。
地域の交通事業者への影響	・路線バスやデマンド型交通を運行することにより、民間事業者の路線バスやタクシー事業への影響も考慮しながら、運行形態等を検討する必要がある。 ・既存の鉄道やバス路線と競合することがないよう、運行経路や運行時間等を検討する必要がある。
広域連携の担保	・自市町村内に高校や総合病院がない場合などは、広域圏の中心都市などまでのアクセス方法を確保する必要がある。 ・鉄道や地域間幹線系統のバスなどがある場合は確実な接続を行い、それらとの連携による目的施設へのアクセスを担保することなどを掲げる。 ・幹線がなければ、自ら運行を行ったり、隣接市町村と連携して運行を行ったりする必要が生じ、そのための必要な措置などを掲げる場合もある。
利便性の向上	・利用者の獲得、定着のためには常に良いサービスを提供していく必要がある。 ・乗継ぎの改善、わかりやすい情報提供、利用しやすい運賃体系の導入など可能なものを実施していくことを掲げる。
高齢者への配慮	・利用者の多くを占める高齢者が、支障を感じづらい利用環境の提供がとくに重要である。 ・乗降しやすい車両の導入、集落内にも入れる車両やルートの設定、わかりやすい情報提供、デマンドの場合の円滑な予約受付を進めていくことなどを掲げる。

■基本方針の例（２／２）

切　り　口	考　え　方
利用促進の取り組み	・高齢ドライバーの増加や高校生の家族送迎への依存など、利用を想定している層が利用しないことは地域公共交通の存続にとっての大きな問題である。 ・地域住民へのＰＲ、意識啓発などを行って、利用者を獲得していくための取り組みを常に続けていくことなどを掲げる。 ・公共交通の利用が見込みづらいマイカー利用者に対しても「地域の将来のために乗って残す」という意識を醸成し、家族の側から働きかけてもらうことなども重要となる。
まちづくりへの寄与	・単に目的施設までの移動手段を確保するだけでなく、整備する地域公共交通がまちづくりにも寄与できることが望ましい。 ・巡回バスのターミナルを交流センターなどに設ける、巡回バス同士の乗継ぎを商業施設の前で行い、買物ができるくらいの時間をとる、観光客にも利用しやすいようなルート・ダイヤ・バス停名の設定を進めていくことなどを掲げる。
環境への配慮	・公共交通の利用自体が環境負荷の低減につながるが、あくまで効果的な利用促進が図られた場合に限られる。 ・環境への配慮のためにも利用促進が必要であることを掲げるとともに、適正な規模の車両への切り換え、燃費効率の良い車両の導入を進めていくことなどを掲げる。
永続性の担保とマネジメント	・地域公共交通は将来にわたって運行が継続されることが最も重要となる。 ・そのために正確な収支計算を行い、適正な事業規模で実施することが重要となる。 ・ＰＤＣＡサイクルに基づき、地域公共交通会議でのマネジメントを行い、利用者ニーズの変化等を踏まえながら、常に最善の状態を保つことなどを掲げる。

２－８　サービス水準の設定

２－７の基本方針をうけて、サービス水準を設定します。サービス水準は、基本方針を定量化したものであり、これによって、運行の範囲や頻度などが規定されます。事業費の総額に直接影響するため、慎重な設定が求められます。サービス水準に盛り込むべきものは、以下のようなものがあり、それぞれに留意事項があります。

①事業規模

事業規模は、基本方針をもとに設定される②以降のサービス水準、すなわち運行の範囲や頻度によって積み上げられた結果、決まってくることが本来的です。とはいえ、実務的には、従前の財政負担を目安に、拡大するか縮小するかの範囲をある程度決めたうえで検討していくことが、一般的です。

②シビルミニマム

サービス水準は対象者層や地区によって、異なってくることが避けられませんが、行政サービスとして自市町村の住民に提供される最低限の基準（シビルミニマム）は設定しておくことが必要となります。具体的には、どこに住んでいても「自宅から学校に通える」、「医者にかかることができる」、「商業施設に買物にいける」などがあります。

これをベースに地区や対象者層別に可能な限り上積みを図っていくということになります。

③対象者層と移動種別（ターゲット）

地域公共交通によってサポートする対象者層として、主な移動制約者である高校生の通学移動、高齢者の通院・買物移動をサポートすることにするのか、あるいは通勤者にも対応させるのか、観光客も含めるのかなどを設定していきます。これらは基本方針から導出されることが必要です。

④サポート対象地区

複数の路線が集まってきたり、市街地巡回バスなどが走ったりする中心部と、居住地側の集落とでは、提供できるサービス水準に差が生じることは自明です。また、行政サービスとして、別荘地の住民や、山深いの温泉旅館の従業者世帯など、どこまでを地域公共交通でのサポート対象とするのかは議論の分かれるところです。運行頻度などの設定に先立ち、地区区分などを行い、サービス水準に濃淡をつけられるようにしておくことも重要になります。

ただし、これは地区の切り捨てを行うことを指しているわけではなく、小規模集落については、タクシー利用補助券を発行したり、地域内の互助に対して行政が支援措置を行うなど仕分けを行いやすくすることを想定したものといえます。

⑤目的先施設

高校であれば、最寄りの高校まで通えれば良いのか、広域圏の中心都市の進学校まで通えるようにするのか、病院であれば、地域内の診療所に通えればよいのか、総合病院まで通えるようにするのかなどの設定が必要になります。とくに広域圏の中心都市へのアクセスが必要とされる場合、鉄道や幹線バス路線などがなければ、自市町村での運行が必要となるため、事業規模を大きく左右するものになります。

⑥運行時刻および頻度

目的先施設とあわせて、どの程度の頻度で運行するかということを設定する必要があります。例えば、高校通学については、普通課程の通常の授業が受けられればよいとするのか、部活や塾通いなどへもサポートを広げるかというのは事業規模に影響します。さらには部活への対応でも、朝練や土日の練習なども対象とするか、テスト期間の半日下校などへの対応をどうするかなど、検討しなくてはならないことはたくさんあります。

運行頻度については、例えば通院であれば、必ずしも毎日は運行していなくてもこと足りますが、外来診療の時間が午前中に限られていたり、皮膚科は火曜と金曜のみ、など診療科目が限定されていたりする場合もあるので、注意する必要があります。

⑦利用者負担（運賃）

サービス水準のなかには運賃の基準も含めておくことが必要です。自市町村内の移動の場合の運賃、広域的な移動の場合の運賃、乗継ぎが発生した場合の割引や、多頻度の利用者に対しての定期券割引、高齢者の割引などの導入について、考え方と金額の目安を示しておきます。[運賃の詳細は 2-12 参照]

２－９　目標値の設定

運行開始後にＰＤＣＡサイクル[3-1 参照]を回していくなかでは、目標値の設定が不可欠になります。具体的な路線計画とセットで打ち出しておく必要があります。目標はできるだけ、定量的な数値目標で、調査などによって取得可能なものを掲げておくことが望ましいといえます。一般的に用いられる目標値は下表のようなものがあります。

なお、地域公共交通総合連携計画を策定している市町村については、既に掲げているはずですが、運行開始当初に掲げて以降、見直しが行われておらず、実効的なものになっていないケースも見受けられます。システムの再構築にあたって見直しを行うことが重要な項目です。

■目標値設定の例

項　目	目標値[例]
利用者の満足度の向上	利用者アンケートの結果、５段階評価の４以上が 70%以上
利用者数の増加	１便平均の利用者が 5.0 人以上
収支率の向上	収支率 15%以上
鉄道との乗継ぎ向上	鉄道との接続本数１日８本以上、１便あたり待ち合わせ時間平均 10 分以下
住民の認知度の向上	コミュニティバスの運行に対する認知度が住民一般向けアンケートで 85%以上
住民意識の向上	「公共交通を使わない人も含めて、地域の皆で支えていくべき」という回答が住民一般向けアンケートで 85%以上

資料：中部運輸局「コミュニティバスの事業評価の手引き」を参考に抜粋・アレンジ

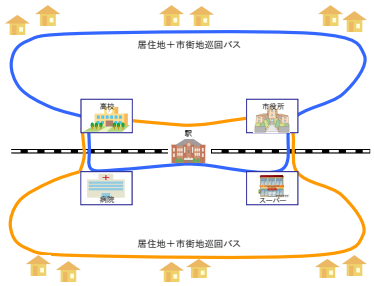
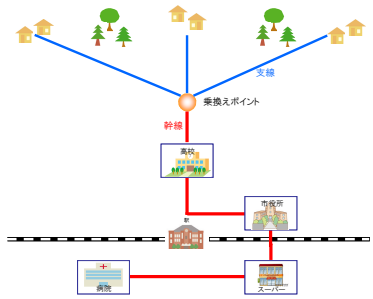
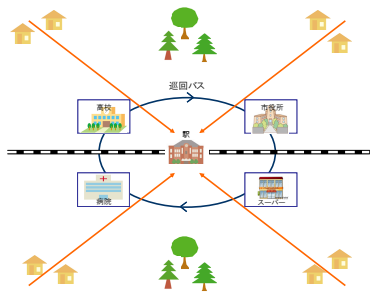
2－10　路線計画の作成

路線計画は地形や集落の分布、道路網など、地域性に大きく左右されるものとなります。既に運行が行われている市町村にとっては、手を加えることをためらう事項であることが想定されますが、しっかりしたプロセスを経ずに運行が開始されているコミュニティバスなどの場合は、見直す意義の大きいものの一つとなります。

（1）運行体系の設定

路線計画にあたっては、はじめに地域内の公共施設や居住地区の分布の特性を踏まえた大きな体系、路線網の枠組みを設定することが必要となります。既存の路線バスとの競合を避け、相乗効果を生むようなルートを想定した体系の組み立てが理想となります。

■運行体系の例

項　目	パターン	体系のイメージ
地域巡回型	市町村内をいくつかの大きなエリアに分け、エリア内の居住地区を概ね経由しながら、中心市街地付近の公共公益施設等にアクセスできるようにして巡回するパターン ○：住民は乗り換えなく、目的施設に到達できる ○：エリアごとに 1 台のバスを配備すれば体系が整い、コスト的にも有利 ×：不要な区間が多くなり、行きは 10 分で着くが、帰りは 50 分かかるといった支障が生じる ×：運行頻度が落ちるため利用価値も下がる	
幹線 ＋ 支線型	中心市街地と主要施設を経由して地域の軸をなすような幹線を配置し、幹線の途中に設けた乗継ぎポイントから、小規模な居住地区等に向けた支線を配置するパターン ○：幹線距離を短くできるため、多頻度運行が可能となって利便性が高まる ○：支線地区には小型車両を配備してきめ細かく回れる、地区によってはデマンド運行を組み合わせるなど、融通が利く ×：多くの地区からは乗継ぎが必要となるため、円滑な接続の工夫や乗継ぎ運賃割引などの措置が必要 ×：各居住地区からは、幹線の出発時刻にあわせてほぼ同時刻に接続させなくてはならないため、地区ごとに車両が必要になり非効率	
放射型 ＋ 市街地巡回	中心市街地のターミナルなどから、各居住地区に向けて、それぞれ放射状に路線をひくもの。また、これとあわせて中心市街地エリアに限定して、主要施設を巡回するバスを走らせるパターン ○：市街地までロスなくアクセスでき利便性が高い ○：市街地巡回バスは、市街地内居住者、観光客、ビジネス客などの利用も取り込める ×：ダイヤ設定上、地区間での車両の掛け持ちができない場合は台数が多く必要	

（2）アクセスポイント・乗継ぎポイントの設定

公共交通でのアクセスを担保すべき地域の主要な公共公益施設を設定します。具体的には、移動実態調査などで明らかとなった移動制約者の利用の多い施設（病院、スーパー、高校、役所、金融機関、憩い施設など）を中心に設定することが一般的です。

乗継ぎポイントが必要となる場合は、当該地域エリアでの中心施設で、不特定多数の人が出入りしても支障のない行政施設や鉄道駅などで、待合いスペースや公衆電話（高齢者には携帯電話のない人が多い）のあるところとすることが望ましいといえます。交流センターや商業施設の前に設定して利用者を滞留させることで賑わいにつなげるなどの方法も効果的です。

（3）運行方式の設定

運行体系によっては、居住地区ごとにバリエーションを持たせた運行も効果的です。道路運送法上も幅広い運行方式を導入することが可能となってきており、地域の特性にあわせて柔軟に設定することの意義は大きいといえます。以下に、運行方式の主なパターンとそれぞれに馴染む地域特性を示します。

■運行方式と地域への適否

運行方式	概　要	地域への適否
定時 定路線型 運行	ルートとダイヤを固定して運行するもの。従来からの一般的なバスの形態であり、バス停に行けば到着時刻がわかり、来たバスに乗り込めばよいので、地域外の人でも気軽に使える。文字通りの「公共交通」といえる。利用者が少ないと無駄であることが目に付きやすいため、「空気を運ぶバス」などと揶揄されることもある。	■大型バス １便あたりの利用が 40 人以上見込まれる場合は、自ずと大型になる。車両の取り回し上、ルートは幹線道路に限定される。 ■中型・小型バス １便あたりの利用が 40 人以下であれば中型・小型バスでの運行が可能となる。幹線道路を外れて地区内の主要道路を経由することが可能となる。これらの道路はフリー乗降が認められる場合も多いため、利便性が向上する。 ■乗合タクシー １便あたりの利用者が 10 人以下であれば、バスは必要なく、ワゴン車などでの運行が可能となる。集落内道路内のきめ細かい運行も可能となるほか、タクシー事業者で対応できるため、事業者選定の幅が広がり、コスト低減につながる場合もある。
デマンド型 運行	運行形態は各種のパターンがあるが、利用者のニーズのないところは動かないため、無駄が少ない。小型車両で利用者の自宅近くまで送迎できるなどのメリットも多い。しかし、不特定多数の利用に向かないため、鉄道からの二次交通としての機能を果たせないことや、目に見える無駄な運行はなくても、車両と運転手は拘束している場合も多いため、コスト低減にはつながらない場合もある。配車予約システムとオペレーター、事務所が必要となることのコスト増も大きい。	■ダイヤ設定型デマンド 基本ルートとダイヤを決めたうえで、利用者からの予約状況にあわせて、脇道などに立ち寄りながら市街地に向かう形態。既定路線上は予約不要とすることで、事務負担を軽減できるが、脇道などへの迂回が増えるほどにダイヤが変動する。 ■フルデマンド 路線とダイヤをまったく持たず、予約にあわせて地域内を自在に運行する。道路網が面的に密に形成されている地区には馴染むが、谷づたいの一本道が複数延びているような地域では、同時に予約が入った場合にさばけない。いずれの場合も高度なオペレーションが求められる。

２－11　ダイヤと必要車両数の設定

ダイヤの見直しはコミュニティバスの接続対象である鉄道路線のダイヤ改正にあわせて、毎年行われているケースも多く、大幅なシステムの再構築を行わない場合でも必要に迫られる調整事項といえますし、ちょっとした工夫で効果が現れやすい事項ともいえます。

また、ダイヤによって必要となる車両数が決まるので、先に投入可能な車両数を規定したうえで、その範囲内でダイヤを組むことのほうが一般的です。なお、ダイヤ等の設定にあたっては、運行を交通事業者が行う場合には、事業者と連携して設定することが望ましいものとなります。

（１）ダイヤの大枠の設定

ダイヤは基本的に設定したサービス水準から導出されることになります。例えば、高校通学の場合、基本的には平日毎日、朝８時頃に市街地へ到着する便が１便と、夕方４時～７時くらいに戻ってくる便が２～３便必要になります。部活にまで対応させる場合は、さらに朝６時台や夜８時以降の便も必要になり、土日運行も検討しなくてはなりません。ここに通院への対応が加わると、９時頃に市街地へ到着する便と昼前くらいに戻る便などが必要になってくる、というように路線ごとに概ねの必要便が決まってきます。

上記のような必要なダイヤ以外は、回送や休憩として無駄な運行はしない、とする方法もありますが、一般的には戻り便や合間の時間も埋めていきながら、大枠の運行ダイヤを決める、ということが最初のステップになります。

（２）コントロールポイントの設定

具体的なダイヤを組む際には、いくつかのコントロールポイントが発生します。鉄道や幹線バスへの接続時刻、学校の始業、終業時刻などがあげられます。詳細な設定を行う前に、これらをすべて整理しておくことが必要となります。

（３）所要時間の設定

所要時間は、道路の混雑時と通常時とで所要時間が大きく異なる場合も多いため、試運転を行って、バス停間の時間間隔をしっかりと設定しておくことが必要です。地域によっては冬期ダイヤを別に組む必要もあります。また、試運転の際には、乗降や運賃の支払いには相応の時間がかかることを見込んでおく必要があります。実際の運行時に鉄道への接続がとれないというようなことが起きると深刻なので、折返し時間などで余裕をみておくことも必要です。

（４）車両繰りの設定

ダイヤのコントロールポイントと起終点間の所要時間が決まれば、それをダイヤ図に埋め込んでいくことで、１台の車両で回せるかどうかが判断できます。収まらない場合は、２台目を投入することになりますが、実務的には、所定の台数のなかで、出発もしくは到着時刻をずらしながらその枠内に収める方向で考えるほうが一般的です。ただし、設定したサービス水準が満たせないのであれば、追加車両の設定は検討しなくてはなりません。

なお、１台の車両でなんとか詰め込めたとしても、ドライバーの休憩時間や連続運転時間など

の規定に抵触してくる場合もあります。この場合には、ドライバーのローテーション（交替）の必要性が生じます。これは最も大きい人件費にも影響するものになるため、車両繰りといいながらも、ドライバーの人員の配置の問題と一体的に考えなくてはならない事項になります。

（5）重複路線とのバランス

並行する鉄道や民間事業者の路線バスなどがあって、コミュニティバスが区間的に重複する場合などには、既存運行便の中間の時間にコミュニティバスのダイヤを組み込むことによって、相互の便数の少なさを補完することができ、利用者にとっては公共交通で移動できる選択肢が広がります。ただし、コミュニティバスの運行により、既存路線の利用者の減少にはつながらないような配慮が必要になります。

（6）実をとったダイヤ設定

以上を踏まえて、詳細なダイヤを組んでいきます。ダイヤにおけるその他の配慮事項としては、わかりやすさを打ち出した「パターンダイヤ（毎時 00 分出発など）」があげられますが、それを優先させることで、利用者ニーズにあわなくなることは本末転倒であるため、運行頻度の少ない路線にとっては、実をとったダイヤ設定が重要です。

2－12　運賃の設定

（1）運賃設定に関する基本的な考え方

運賃については、現在、地域公共交通会議での協議が調えば、比較的自由に決められる事項となっています。このため、地域によってばらつきが大きいのが実状で、公共の福祉、住民サービスという観点から、極端に安く設定し、採算性の悪化に拍車をかけているケースもみられます。

民間事業として立ちゆかなくなった後のコミュニティバスであり、採算が取れないことを前提としてスタートしているところがほとんどですが、厳しい財政状況のなか、地域公共交通の永続的な維持を考えると、収益の観点を度外視してしまうことは問題が大きいといえます。

利用者からも、「安いに越したことはないが、それによってバスの運営が立ちゆかなくなったら困る」という声も多く聞かれるほか、長い区間を乗った人が短い区間を乗った人よりも高い運賃を支払うという仕組みについて違和感を持つ人はほとんどいないのも実状であり、過度な値下げが地域住民に歓迎されるという認識は正しいとはいえません。

公共交通の運賃は、市町村の独自性を打ち出せる事項の一つである反面、社会保険や電気、水道といった公共料金の一種でもあります。したがって、地域が変わっても、比較的近い水準で運用されることが望ましいと考えられます。

運賃設定は地域交通システムの再構築にあたって、とくにしっかりと考えてもらいたい事項の一つです。

（2）運賃の種類

公共交通の運賃体系の種類としては、以下のようなものがあり、それぞれに特徴があります。

■運賃体系の種類

種　類	特　徴	運用上の課題など
距離制運賃	乗車距離に応じて運賃が高くなる一般的な公共交通の運賃	同一市町村内でも、30km を超えるような区間がある場合、運賃が片道 1500 円を超えることもあり、日常生活の負担額としては過大となる。コミュニティバスの場合は一定額で上限打ち止めとするケースも多い。運賃設定が細かくなると、運賃表の掲示や整理券発行機、両替機など、車両側の付帯設備も必要となる。
均一運賃	全線にわたって乗車区間に関わらず一律の運賃	右回り、左回りなどによる距離差で運賃格差が生じることに支障がある中心市街地の巡回バスなどには馴染むパターンといえる。同一市町村内の運行にとどまるコミュニティバスの多くも均一運賃としている。ただし、同一市町村内でも合併などによる面積の大きい地域は、長距離路線における採算の悪化が顕著となる。
ゾーン制運賃	地域内に複数の区域(ゾーン)を設定し、同一ゾーン内は均一運賃、ゾーンをまたぐごとに運賃が一段階ずつあがっていく仕組み	ゾーン内 100 円、ゾーンをまたぐごとに 100 円アップなどとすることでわかりやすい運賃設定が可能。コミュニティバスのうち、長距離系のものには馴染みやすい。ただし、ゾーン境界では 1 区間乗っただけで、200 円になるなど、割高になるケースもある。

（３）運賃設定の目安

運賃設定については、一定の利用者負担を求めることを基本と考えます。ただし、日常的に利用する生活交通として、過度な運賃負担が生じないように配慮することが必要です。

また、運賃体系はわかりやすく、かつ特殊な設備などがなくても、徴収のしやすい区分とすることが望ましいといえます。

さらに、事業者が運行するバス路線がある地域においては、バス事業者が設定している運賃とのバランスにも配慮する必要があります。

（４）割引設定について

１回の運賃をある程度高くする場合でも、毎日利用する高校生の通学などに関しては、定期運賃としての割引率を大きく設定したり、幹線＋支線の体系にする場合などは、両路線を利用して１回の移動とみなせるような乗継ぎ割引を設定するなどの措置が効果的です。

なお、一般的な施策で高齢者割引という制度も多く導入されていますが、コミュニティバスの利用者は大半が高齢者であるため、支払いのほとんどが高齢者割引の適用となり、当初設定した通常運賃の意味がなくなるケースもみられます。このため、「高齢者割引の概念を織り込んだうえでの通常運賃」であることを説明したほうが実質的といえます。

（５）そのほかの運用上の工夫や留意点など

回数券の導入は一般的な施策ではありますが、家族やグループで使えるため、公共交通の利用の間口を広げる効果的な手法となります。また、定期券を家族共用での利用を可能としている取り組みなどもみられます。[3-2(5)②参照]

また、観光利用があるような路線では、「自分たちのまちの税金で運行しているのだから地元住民は安くて当然。税金を払っていない観光客からはしっかり運賃をもらおう」という考えのもと、別の運賃体系としているケースがみられます。理屈は間違っていませんが、遠くからせっかく遊びに来てくれた観光客の批判を招くため、得策とはいえない面もあります。

２－13　事業費と収支の見通し

（１）事業費の算定

バス事業については古くから「キロ単価」という概念が用いられています。これは国や県の補助金を取得する際に用いられる基準で、運行にかかる実費だけでなく、バス事業者の会社全体としての費用も含めた経常費用を実車走行キロで割り戻した値で、地域ブロック別に設定されています。この単価はもちろん、意味のある数字ではあるのですが、運行条件によっても大きく異なり、とくに過疎地域などの場合には、市街地と比べて交通の流れがよく、１台の車両が１日で長い距離を走れるため、キロ単価で見積もると割高になる可能性があることも否めません。

したがって、市町村側として実態にあわせた積算基準をもっておき、路線別あるいは事業別に算定できるようにしておくことが望ましいといえます。これは委託に出す場合だけでなく、市町村自らが運行する場合でも同じように必要です。路線距離や運行本数などは定期的に改編されるほか、昨今は燃料費の変動も大きいため、精度の高い予算編成を行い、効率よく運行するうえで有用な仕組みとなります。

■事業費の内訳と設定

種　類	設　定
ドライバー人件費	当該路線や当該事業のために雇用しなければならない人数×人件費（年額） 人件費は、職員の平均的な賃金で設定し、所定の給与額ではなく、残業代、賞与、社会保険なども含めた雇用事業者側での年間の負担額とすることが必要。 コミュニティバスなどは朝夕だけの勤務などの形態もあるため、必要に応じて、人件費の年額を時給換算することが必要な場合もある。
車両費 （減価償却費）	バス車両の購入費用に基づき、償却期間を設定した年割りで設定。 市町村が保有する車両については新車で購入する場合が多いが、中古車を充当する場合には、その費用で算定する。
燃料費	使用車両にあわせた油種単価と燃費を設定。（年間走行距離／燃費）×燃料単価で算定する。走行距離には営業距離だけでなく、回送距離も含めることが必要。
消耗品費	タイヤ、エンジンオイルなどの単価を設定し、それぞれ一定の走行距離が繰り上がるごとに加算されるような仕組みとしておく。
修繕費	点検整備、修理費用などを過年度の実績などをベースとして一定額見込んでおく。車両が古くなるほどに修繕費がかかる傾向を考慮する。
保険料	自賠責保険、任意保険について、過年度の実績をベースとして見込んでおく。
一般管理費	委託とする場合は、運行経費以外の事務所経費が一定額必要。運行規模に応じるものとみなして、上記総額に対する○○%などと設定しておく。

（２）収入額の算定

収入額については、現行のバス等がある場合はそれをベースにして利用人数を算定しますが、新規路線などの場合は地域内の移動制約者人数、アンケート調査における移動制約者の公共交通利用率、その他住民意向などをもとに想定をして算出します。

ただし、アンケートによる利用意向などは過大にでる傾向があります。したがって、初年度については財政負担が予想より過大とならないためにも収入額は少なめに見積もっておき、２年目以降については、過年度の実績をベースに予測することが妥当といえます。

２－14　広報周知

昨今は、計画づくり（計画見直し）にあたり、住民に対する情報開示や意見聴取を求める声が、年々強まっているといえます。意見聴取については当然ながら、それらへの回答と対応が求められます。地域住民との合意形成を図りながら進めていくことは重要であり、とくに下記に示すような点に留意していくことが必要です。しかし一方で、住民の意見に対して、行政あるいは地域公共交通会議等が過敏になり、一貫した基本方針が崩れてしまうようなケースも時折みられます。極めて幅が広い住民ニーズを全体最適の視点で調整していくことこそ、地域公共交通会議等の使命ともいえます。

（１）広報への掲載

毎月、あるいは隔週などで発行される「広報」にそのときどきの経過を掲載していきます。とくに会議報告などがない月でも、いま検討している作業の中身のことを書くなどで、徐々に進捗している様子が伝わり、親近感、マイバス意識の醸成などにもつながります。

（２）住民説明会・ワークショップ

完成した運行計画までをつくってから地域に見せるのではなく、基本方針やサービス水準をもとに路線案に落とし込んでみた段階で一度、地域の人たちと話し合う場を設け、地域に馴染んだより効果的な方法などが議論できると効果的です。

ただし、ゼロベースで自由に意見をぶつけあう場とすることはせず、地域公共交通会議等の場で、住民代表者らによって打ち出された基本方針というものがあり、それを理解してもらったうえで、一定の範囲内で議論することが必要となります。可能であれば、実際に地図を広げ、「東側よりも西側の道を通したほうが多くの高齢者を拾える」などといった作業をしながら意見を交わすワークショップの形式なども効果的になります。

（３）パブリックコメント

地域公共交通総合連携計画の策定にあたってはパブリックコメントの実施が要件となっています。市町村のホームページに形式的に載せただけで、終わってしまっているケースも見受けられますが、せっかく地域住民の皆さんのためにつくった計画ですから、できるだけ多くの人に知ってもらわないといけません。

概要版のチラシなどを作成し、その月の広報に挟み込んで周知したり、公共施設などで閲覧できるようにすることのほか、完成した計画に対する住民説明会を改めて開催することなどができるとより望ましいといえます。

2－15　事業実施準備

運行計画が固まり、パブリックコメントも終了し、地域公共交通会議等で承認されると、計画策定の括りとしては、ひと段落がつきます。しかし、運行開始までにやらなくてはならないことは、たくさんあります。大半は外部委託が可能なものとなりますが、運行開始日から逆算しながら、事務局では全体を管理していく必要があります。

■事業実施準備

項　目	内　容
車両関連	車両形態選定（定員、駆動輪、燃料種別、低床対応等） 車両デザイン（色選定、塗装、ラッピング、カッティングシートなど） 車両購入（新車 or 中古） 車両改造・備品設置（乗合保安基準対応[ステップ、手すり、つり革]、整理券、運賃表、運賃収受器、非常口等）
バス停関連	設置位置（片側 or 両側）、地元協議、道路占用許可手続き バス停デザイン検討、バス停制作、運搬、設置、時刻表掲示
時刻表関連	時刻表冊子作成 路線図／路線別・方面別時刻表／運賃表／割引制度などを掲載 バス停別時刻表作成 当該バス停を経由する複数路線の時刻を整理し、通過時刻を記した個別の時刻表が必要
発券関連	回数券、定期券の作成 発券体制（連続番号の付与、氏名の記載）
デマンド関連	利用者登録事務、予約配車システムの購入・カスタマイズ オペレーションセンターの確保、オペレーター雇用
住民説明会	開催地区単位、日程調査、地区別説明資料作成
事業者選定	評価基準設定、プロポーザル実施 ［2－16 参照］
補助申請	生活交通ネットワーク計画の作成、各種所定様式の作成
許認可手続き	市町村有償運送の場合、内部での体制づくり、書類作成が必要 路線図／協議が調っている書面／車両使用権原／運転者要件／管理体制／整備体制／事故対応体制　等
セレモニー関係	会場設営、音響装置、来賓・出席者手配、テープカット、看板、花束等

2－16　事業者選定

地域公共交通会議等で導入を決めた交通事業について実際に担う事業者を選定することは、極めて重要な事項です。運行経費の多寡のみを基準とすることなく、次のような総合的な観点から、プロポーザル（提案書）方式により実施することが望ましいといえます。なお、地域内に候補となる交通事業者が１社しかない場合でも、責任をもって事業に取り組むことを宣言する意味で、プロポーザルを提出させ、説明を求めることが妥当です。とりわけ安全性には十分な配慮が必要となります。

■事業者選定要項

種　類	設　定
① 運行経費	・能率的な運営を前提としていること ・安全運行のために必要な経費等の確保 ・経費の適正な見積もり
② 収益拡大策	・事業者による効果的かつ具体的な提案
③ 運行の安全性	・旅客運送事業の実績 ・国土交通省による処分の状況 ・重大事故の発生の状況（過去〇年間）・運輸安全マネジメントの導入状況 ・運行管理体制 ・整備管理体制 ・営業所と車庫との距離 ・適切な乗務割、労働時間を前提とした運転者の選任計画 ・休憩、仮眠または睡眠のための施設の設置状況
④ 利用者の利便性	・高齢者、障害者への配慮（バリアフリー車両の導入等） ・運転者の教育体制 ・利用者に対する情報提供の体制 ・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
⑤ 環境への配慮	・低公害車の導入状況 ・省エネルギーへの取り組み状況 ・交通エコロジー・モビリティ財団のグリーン経営認証または IS014001 の取得の有無
⑥ 緊急時の対応能力	・事故時の処理体制 ・事故時の損害賠償能力 ・災害発生時等緊急時の対応能力 ・予備車両の状況

出典：国土交通省「コミュニティバスの導入に関するガイドライン」

第三部
よい仕組みを長く続けていこう

第二部で解説したような手順で、十分に吟味した計画をつくり、事業準備を整え、ついにバスが走り始めたとします。関係者にとっては、ようやくひと息つける瞬間、というところかもしれません。しかし、ここからが本当のスタートになります。地域公共交通は、運行までの期間よりも、運行を始めてからの期間のほうがはるかに長くなります。子どもの数が減少し、高齢ドライバーが増加するというように、公共交通の利用者層の縮小が顕著な今日、手をこまねいていると利用者は多くの場合、徐々に減っていきます。また、利用者層は徐々に世代交代していき、社会環境も目まぐるしく変化するなかでは、利用者の定着は容易ではありません。

そのなかで、地域公共交通の仕組みを永続的に維持していくためには、継続的な評価、検証、改善といったプロセスが重要であることを認識しておく必要があります。

３－１　地域公共交通のマネジメント

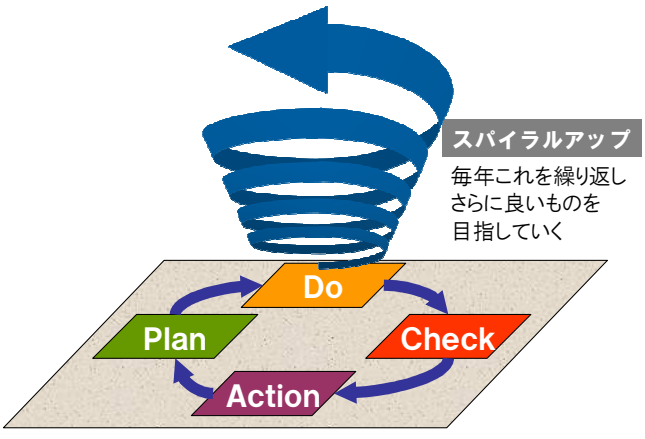
（1）ＰＤＣＡサイクル

地域公共交通の永続的な維持において、はじめに理解する必要があるのは、「ＰＤＣＡサイクル」という全体像です。このサイクルは、しっかりした計画、目標を立てて、それを実行し、定期的に評価・検証を行いながら、改善を図り、これを繰り返していくというものです。

■地域公共交通に関するＰＤＣＡサイクル

Plan	計画	現状や課題の整理、ニーズの把握、基本方針や計画の策定、目標や評価基準の設定
Do	実施・運行	事業の実施、利用促進策の実施、利用実績データの収集
Check	評価・検証	調査、アンケートによるフォローアップの実施、目標の達成状況の確認
Action	改善	評価結果に基づく課題の抽出、改善方策の検討

このサイクルを常に回しながら、さらに全体として上方に押し上げていく「スパイラルアップ」という考え方も重要です。地域公共交通に磨きをかけながら、いつも万全な状態に保っておくことが重要になります。



（２）地域公共交通会議等での運用

（１）に掲げたＰＤＣＡサイクルを回し、システムをマネジメントしていく現場が、地域公共交通会議等になります。ひとたび運行が始まってしまうと、年に１回か２回しか会議が行われないというケースもみられるようです。永続的な運行を維持していくためには、それに見合った回数の会議の開催と議論が必要になります。下表に年度ごとにおける基本的な１年間のサイクルを示しました。

また、このような年度ごとのスケジュールのほかに、中長期的なスケジュールがある場合などはそれもあわせて示しておくことが必要です〔例：広域交通網（新幹線など）の開業予定など〕

■運行開始後の地域公共交通会議の開催とＰＤＣＡサイクル（例）

時期	開催回数	議事内容等	現場の運用・データの取得
４～６月	【第１回】	昨年度実績の報告、会計報告 今年度事業についての協議・承認	新年度における ダイヤ改正等スタート Do 利用者実績取得（通年）
７～９月	【第２回】	今年度利用者実績の中間報告 昨年度改善事項の手応え等 今年度調査実施内容の協議・承認	利用者アンケート調査の実施 住民アンケート調査の実施 Check
10～12月	【第３回】	調査結果の報告 問題課題の整理 対策案等に対する協議 Action	
１～３月	【第４回】	次年度改善事項に基づいた 路線、ダイヤ、運賃改正内容、Plan 利用促進策等の承認 ↓ 住民・利用者への周知 許認可申請手続き ↓ 改正等運行準備	

（3）評価検証のポイント

事業内容の評価にあたっては、２－９で設定したような目標値に基づいて、その結果を評価していくことになります。しかし、単に目標値に到達したか否かという二者択一で判断することは妥当とはいえません。そもそも、目標値の設定が適切だったかどうかについても検証する必要がありますし、目標を達成できなかった場合、その背景や原因を突き止めることのほうが重要です。以下に各項目について評価を行う際のポイントを記します。

■評価検証のポイント

項　目	評価における留意点
共通事項	・従前の施策に関する満足度、あるいは前年の満足度など、比較対象となる数値があるか ・当該年度の数値は経年的な傾向か、今年度突出した傾向か ・数値がアンケートの結果に基づくものであれば、アンケートの回答者数、対象者層の属性などは妥当か
利用者の満足度の向上	・車内配布式のアンケートなどの場合、回答者が偏り、実際の利用者層と回答者層が乖離していることが多い ・「５段階評価の５と４の合計」を満足度として、それだけしか見ないと、不満側の構成などを見落とす場合がある ・満足度に関する複数の評価項目がある場合、項目ごとの比較も重要となる ・時期が経つと、「導入してもらえてありがたい」から「あるのがあたりまえ」になり、同じサービスでも満足度が低下していく傾向もある
利用者数の増加	・１人の高校生の増加でも、延べ利用者数にすると 500 人／年を超える増加となる場合もある。利用者が少ない路線などでは急増、急減の要因となる ・バス停別や属性別の利用が取得できていると、要因の追求が容易になる ・月ごとの利用者数は、変動が大きいので、「９月時点での月平均」を昨年度全体の月平均と比べても整合がとれない場合も多い
収支率の向上	・利用者数の増加と収支状況には相関がない場合も多い。運賃無料者（スクール・高齢者等）ばかりが増加しているケースもある ・収支率の向上を目指すという目標設定を立てた場合、利用者層と運賃設定があっているか
鉄道との乗継ぎ向上	・ダイヤ設定上の時間の円滑さだけではなく、実際にその仕組みを使って乗り換えた人数が増加しているかが重要
住民の認知度の向上 住民意識の向上	・地域住民の認知度の高さは事業告知が行き渡ったことを裏付けるもので、事業の実施にあたっては認知度の高さは後押しになる ・ただし、認知度が高くても利用が進まないことには意味がないので、認知している層におけるバス利用意識の関係や、認知していない層の抽出など、関連する事項と並行した分析も必要

（4）改善のポイント

評価検証によって、浮き彫りとなった課題に対しては、どのように手をつけていけばよいのでしょうか。利用があると思って通した区間の利用がない、別の地区から利用者要望が強く出されている、利用者アンケートによれば土日運行の要望が強いなど、検討しなくてはならない事項は山積してくるはずです。これらに対しての向き合い方の例について、以下に記します。

■改善のポイント（例）

項　目		改善のポイント
前提事項	評価基準・相手先などの明確化	計画段階において、基準などを設定しておくことが望ましい。 ①実証期間、中間評価など判断を行うタイミングを明確にしておく ②改善・継続の可否を判定する基準を明確にしておく →乗車人数、収支率、地元負担の水準等 ③地区側、住民側の窓口となる協議組織等を明確にしておく
	改善案の検討	・具体的な改善案が準備され、それがメリット、デメリット、事業費などが検討された十分に実施可能なものとなっているか ・改善案が当初の「基本方針」から外れたものとなっていないか ・改善案が事前に利害関係者等との情報共有が図られているか
個別事項	路線新設および増便の要望	自地域への路線運行、現行便の増便などは、住民・利用者にとってはごく一般的な要望であるが、事業費の増加に直結するため、運営側としては応えにくい要望となる。利用者側としても単なる要望ではなく、地元負担等の自助努力が必要で、さらにその結果に対する評価基準の受け入れも必要となる。これらを関係者間で共有できる場合は、実証運行を行って差し支えない。 一方、自助努力等が難しい場合、増便に関しては、ダイヤ調整に工夫を凝らして対応することなども考える。
	削減の要望	利用者側からの削減要望は一般に少ないが、効率化を図るために減便を行うという方向で調整が入る場合は多い。年全体では利用者数が少なくても、高校生のテスト期間の帰宅便として重要な場合などもあるため、影響するケースを幅広く検討したうえでの対応が必要。 また、ドライバーの拘束時間の関係などから、効果的な費用削減には結びつかない場合もある。
	ルート変更の要望	ある地区の利用者が少なく、隣接する別の地区からの運行の要望がある場合にはルートの切り換えが検討されるが、従前の地区としては「利用は少ないものの一定の利用者がいるので廃止は困る」となるのが一般的である。運行開始前に評価基準が共有されていれば、それに基づき改定、共有されていない場合は、新たに基準を共有したうえで、さらに一定期間の検証などを行って改定することが望ましい。
	運賃改定の要望	公共交通の利用者層は固定されている場合が多いため、運賃改定を行っても利用者数の大幅な変化にはつながらない場合が多い。したがって、アンケートなどで「安ければ使う」という回答が多かったとしても、利用者獲得のための値下げは効果が薄いことを踏まえる必要がある。実施する場合は事業収支への影響も大きいため、事前に十分なシミュレーションが必要である。 なお、コミュニティバスになっても、路線バス時代の小刻みな運賃体系のままになっている場合も多いので、そのような場合の運賃改定（ゾーン制など）については積極的に行って差し支えない。

３－２　利用促進・意識啓発

運行開始後は、利用実績のデータを分析したり、それをもとに計画の見直しを図ったりすることも重要ですが、永続的な運行にあたって、最も重要なことは公共交通にたくさん乗ってもらうことです。これには、「新しい利用者を獲得していく」ことのほかに、「３回に１回利用する」を「毎回利用する」ものにしてもらうことや、「週２回買い物に行く」人を「週３回の買い物に加え温泉にも２回行く」ようにおでかけの回数を増やすことなど、いくつかのアプローチがあります。ここでは、利用促進の主な手法と事例などを解説します。

（１）モビリティマネジメント（MM）

この 10 年ほどで普及してきた利用促進策で、簡単にいうと、「過度にマイカーに頼った生活を、公共交通や自転車などを含めた多様な交通手段を適度にかしこく利用する生活に少しずつ変えていく」ための一連の取り組みを指します。さらに「このような生活行動へ自発的に変化することを促すコミュニケーション施策」とされています。

つまり、道路の流入規制をしたり、公共交通の運賃を下げて利用促進を図ったりするのではなく、あくまで現況の外部環境のまま、「人の心」に働きかけて自発的に行動を変えるようにするという、社会心理学の面からアプローチしていることが特徴です。以下に、MMにおける取り組み手法と４つの取り組みパターンを示します。

■取り組み手法

トラベル フィードバック プログラム （ＴＦＰ）	■大規模かつ個別に マイカー利用からの転換という地域全体におよぶ問題に対して、小規模なものでは効果が小さい。しかし「マスコミュニケーション」のように不特定多数に対する画一的な提供では効果が生まれない。多くの対象者に対して個別に働きかけるツール、シチュエーションが必要となる。 ■複数回のアプローチ 事前調査、調査によるタイプ分け、対象者の抽出などを行ったうえで、対象者とのコミュニケーション等を行い、それによってどのように行動が変わり、その行動が自身の健康や地域環境にとってどの程度効果があったかなどのフィードバックを行う。

■４つの取り組みパターン

居住者MM	特定の地域の居住者を対象としたもので、老若男女幅広い層に働きかけることができ、地域固有の問題の解決につなげやすい。行動パターンが定着していない「転入者」をターゲットにしたものもある。
職場MM	都市部などでは市街地に向かう通勤移動のボリュームが大きいため、企業に対するMMの効果が大きい。通勤制度の改変などから、公共交通の利用が優位になるような働きかけも可能となる。
学校MM	教育の現場における子どもたちへの心理的な定着づけという面で効果が大きい。授業の一環としても取り組みやすいほか、保護者も対象とすることでさらに大きな効果が得られる。
特定路線MM	利用促進の必要の高い特定の路線などで、その沿線住民に対しての働きかけを行うもの。当該路線の提供サービスや利用方法などを具体的に示せることやマイバス意識の醸成などで効果が大きい。

（２）説明会の開催

新規施策の導入時には、各地区に対する利用説明会を開催するのは一般的ですが、一旦走り始めてしまうと、それ以降、説明会は行われないケースが多く見受けられます。前述の通り、利用者はどんどん世代交代していくので、説明会は定期的に続けていく必要があります。説明会におけるポイントを以下に示します。なお、この説明会は（１）に示したモビリティマネジメントの「対象者とのコミュニケーション」にもつながるものとなります。

■効果的なセッティング（例）

時期	・公共交通が改編される直前、直後の時期に開催
地区	・公共交通の改編内容が大きい地区で重点的に実施 ・その他もできるだけ地区単位で開催することが望ましい
設営	・地域の人の慣れた公民館などで開催 ・対象者が高齢者の場合は日中、勤め人ならば夜に開催 ・回覧板などで通知するだけでなく、地区会長などに直接声掛け
資料	・バスの場合は、地区別時刻表を作って配る ・スクリーンでの説明を行う場合も、配付資料は準備する ・複雑な資料は避け、要点を簡潔に示す
説明	・専門用語やカタカナ用語の多用は避ける ・会議に委員として参加している地区代表者は必ず出席。自らの声で地域の住民に訴える（バスのために関係者一同頑張っていることなど） ・デマンド型交通の予約方法などについては、会議委員自らが寸劇で演じてみせる
登録・販売	・デマンド型交通などの場合は、その場で利用者登録、会員カード発行 ・回数券、定期券などを販売

（３）地域住民の協力・意識醸成

地域住民にバスと関わらせる機会をつくったり、協力体制をとったりすることは、利用促進にすぐに結びつくとまではいえませんが、「マイバス意識」を徐々に醸成し、話題提供などの面からも住民の関心を高め、将来的な利用促進に結びつく可能性は十分にあるといえます。

①愛称・ロゴ・デザイン等の募集

地域のバスの愛称やロゴを地域住民から募集する。また、車両のデザインを地元高校の美術部に依頼するなどの方法も効果的です。また、昨今は「ゆるキャラブーム」でもあり、バスのマスコットキャラクター、着ぐるみなどをつくるケースも出てきています。

②ボランティア活動

バス待合所の清掃などを地元の高校生が定期的に行うことで、バスへの愛着を高める取り組みを行っている市町村もあります。

③負担金募集

地区を走るコミュニティバスを維持するための負担金を地元の自治会費から拠出している例などもあります。

（４）情報提供・情報発信

利用促進においては、情報提供が成否に大きく関係します。情報提供は、現在「利用している人」に届けるべき情報と、「利用していない人」に届けるべき情報が異なります。ここでは双方についての取り組み手法や留意点を記載します。

①利用者に対する情報提供

利用者に対しては、時刻表が最も基本的な情報になります。利用者個人レベルとしては、自分が乗るバス停から降りるバス停まで行ける便が、どのくらいの頻度であるか。出発時刻、到着時刻、運賃といった情報が必要になります。細かく丁寧なほどよいともいえますが、路線の規模が大きい場合、すべてを掲載するとボリュームが増えて、持ち歩いたり、必要箇所を探したりするのに支障がでるので、適切な分量とすることのほか、持ち歩かなくても外出先で確認できるよう携帯電話やスマートフォンなどに対応することも必要です。

その他、利用者に対しては、市町村としてのバスへの取り組みなどの全体像なども知らせることで事業への関心、理解促進につながります。

■情報提供にあたっての留意点

時刻表 冊子 など	掲載内容	・時刻表、路線図、運賃表の３点は必須事項 ・年度によるダイヤ改正などがある場合は「変更ポイント」を明示 ・自市町村のバス以外にも、鉄道や民間の路線バス、利用可能な近隣市町村のバスの時刻表などが載っていると使いやすい ・当該便のバスと接続する鉄道便の時刻や、その鉄道がターミナル駅を発着する時刻が載っていると使いやすい ・路線別時刻表のほかに、地区別の時刻表があるとよい （地区内に複数の路線がある場合、路線別だと見落としやすい／別冊など） ・生活に即した具体的な使い方の例が載っていると使いやすい
	表記 体裁 など	・高齢者にも十分見える文字の大きさにする ・土休日運休や方面別に色を変える場合は、明瞭な色づかいにする （黒、青、緑などは識別がしづらい） ・時刻表内のバス停名の並びと通過時刻の並びは上から下 or 左から右が原則 （上り線と下り線を一つの表にまとめると時刻の並びが逆向きになる） ・持ち歩くことを想定したサイズ、壁に貼ることを想定したサイズなどにする （慣例上、Ａ４版でつくるとどちらも使いづらい）
	路線図	・模式図的な路線図と地形図ベースの路線図を使い分ける （模式図だと実際の位置関係がわからない 地形図だと市街地部などが混みあってわからない）
携帯電話 スマートフォン への対応		・携帯電話からも閲覧可能なページを作成しておく ・時刻表やバス停にもＱＲコードを掲載し、容易にアクセスできるようにする ・WEB 上の乗り換え検索サイトに掲載されていると来訪者などにも使いやすい （運営会社に連絡すれば比較的簡単に掲載可能）
バス車内の活用		・バス車内は、実際の利用者に対する格好の情報提供の場 ・公共交通に対する市町村の方針や、この路線の位置づけ、利用実績の推移、収支状況などを掲示し、意識啓発などにも活用すると効果的

②非利用者に対する情報発信

非利用者に対しては、「自分の地域に公共交通がある」ということ、「公共交通でも相応の生活ができる」ということ、「公共交通の維持のために頑張っている人たちがいる」ということを、普段公共交通を使わない人たちの目や耳にとまるメディアを使って呼びかけることが必要です。

■媒体の特性と利用方法

広報紙	市町村が毎月あるいは隔週で発行している最も利用しやすいメディアで、掲載料もかからない。公共交通に関する情報提供の固定枠を設け、積極的に話題提供を行う。会議での検討経過や利用実績を掲載するが、それだけでは記事が不足するため、担当者は話題づくりのために利用者の声を拾ったり、簡単なイベントを行うなど自ずと活性化する。
ミニコミ誌 タウン誌 フリーペーパー	都市部などでは比較的多く発行されているメディア。掲載料が掛かるが、行政情報などを見ない地域住民の目にも比較的とまりやすい。記事としては、広報紙よりは軽めのもので、バスを使った街めぐりなどが馴染む。利用促進費用があって、ライターなどに委託できる場合は効果的な方法。
イベント開催	単独で開催するケースもあるが、地域の秋祭りなどに、公共交通のブースを出すなどの方法が取り組みやすい。パネル展示による解説のほか、バスクイズの実施と賞品の提供などが人を集めやすい。
新聞	上記のようなイベントにあたってプレスリリースをかけて取材してもらったり、地域公共交通会議等に来て、記事にしてもらうことで、広く地域住民の目にとまる情報を発信できる。
テレビ	同上の方法でニュース等に取り上げてもらうほか、ＣＡＴＶの中などに行政番組の枠をもっている場合は、そのなかで自主番組を制作して放映するなどの手法もある。
ラジオ	テレビと同様であるが、ラジオは自動車を運転しながら聞いている場合が多く、広告料もテレビに比べて安いので、マイカーからの転換を促すようなスポットＣＭなども効果的である。
Web・ ホームページ	インターネットはたまたま目に付くというよりは、細かい情報を狙って探しにいくときに適した媒体。上記の取り組みにより、公共交通利用に関心をもった住民等に丁寧な説明を与えられるよう、①に示したようなきめ細かい情報提供に留意する。

（５）利便性の向上

移動制約者の多くは、家族や知人への送迎も頼める人たちです。ちょっとしたことが支障になって公共交通を使わなくなってしまうかもしれません。一方、ちょっとした工夫で利用が定着することもあります。いくつかの方策を示しました。

①乗継ぎの改善

乗継ぎの改善というと、鉄道とバスやバス同士の乗り換え時間の調整が主だと考えられがちですが、鉄道とバスとの物理的な距離の短縮、心理的な円滑化なども効果が大きいものになります。具体的には、自市町村外の駅へのアクセスなどの場合、駅ロータリー内まで乗り入れられないケースもあり、これらは当該市町村や鉄道事業者との調整で解決できる場合もあります。ロータリーに上屋がついていて、雨に濡れずに乗り換えられるだけでも利用者には嬉しい改善です。

また、乗り換え対象のバスを並べて止めたり、乗り口同士を近づけたりということでかなり改善が図られます。また、高齢者は、バスに乗り込む際の最初の１段がつらい場合が多いため、プラットホームを設置することでも、利便性は向上します。

②運賃施策の改善

マイカー利用者は、バスを利用する必要をまったく感じていない場合が大半のため、公共交通の運賃をいくら値下げしても利用にはあまり結びつきません。運賃収入全体が減少するだけなので、鉄道との競合区間などの一部を除いては利用促進策として効果はあまり期待できません。また、一旦値下げした運賃を値上げすることは利用者の理解を得ることが難しいため、値下げについては慎重な対応が必要と考えられます。

なお、利用促進策につながる運賃施策としては、高齢者定期券の発行などがあります。高齢者はもともとの外出頻度がさほど高くないため、週１回くらいの利用頻度を想定した安めの額に設定して、多くの高齢者に購入してもらうようにします。これによって、高齢者はバスを何回でも乗れるようになるため、買物や温泉などに行く外出頻度が増え、利用促進につながります。なお、定期券は先払いでまとまった額が入ってくるため、事業運営上のメリットもあります。

また、家族定期券の設定なども効果があります。高齢者定期券＋αくらいの額で、同居家族全員使えるというようなものです。高校生の通学利用は除外するものとしますが、それ以外であれば家族で使うことができ、おじいちゃんが試しに使ったり、お父さんが飲み会にいく場合など、これがあることで利用するきっかけになり得ます。

（６）施設・車両の改善

①バス停環境の改善

（３）に記したようにバス待合所をきれいに保つだけで、利用者も気持ちよく使えます。地元の人たちがバス停にベンチを置いたり、座布団を持ち込んだり、本を置いたりしている例もよく見られます。

情報案内とも関連しますが、バス停の時刻表の見やすさも重要です。路線全体の時刻表を縮小コピーして、当該バス停のところに赤ペンで丸印をつけているようなものも見かけますが、老眼の方には見づらいですし、時刻表自体を掲載していないバス停もあるようです。また、初めて利用する人にとっては、駅に向かうバス停が道路のこちら側なのか反対車線側なのか、わからなかったりします。

利用者目線に立って、このようなところに一つずつ手を入れていくというのは利用促進において重要な事項となります。

②車両の工夫

これも（３）に記していますが、バス車両のデザインを塗装したり、ラッピングフィルムを貼ったりすることで、バスの印象は大きく変わり、子どもたちが乗りたがるバスをつくることができます。プロダクションなどと提携して、人気キャラクターをあしらったラッピングバスを走らせている地域もあります。

また、乗合事業者が運行を行うコミュニティバスなどでは、バス車内の広告掲示ボードがまったく使われていないケースなどもあります。ここに子どもたちの絵を飾ることで、車内が明るくなりますし、孫の絵をみせるべく、おじいちゃんをバスに乗せる大きな武器にもなり得ます。

一方、車両についてはハード的な取り組みも重要です。高齢者にとっては、バスのステップが大きな支障になっているケースがよくあります。乗降時にもたつくのが嫌でバスを乗らないとい

う声も聞かれます。コミュニティバスに適した低床バスは車種が限られ、費用も高いですが、導入の効果は大きいといえます。

（７）企業や商業施設との連携

①企業との連携

（1）のモビリティマネジメントにも記したとおり、企業に対しての通勤利用の転換は非常に大きな効果があります。社員の通勤途中の交通事故などリスクもあり、「可能な限りであれば公共交通利用を」と考えている企業も多くあります。行政としては、企業トップに積極的に働きかけて、公共交通での通勤を選びやすくなるような仕組みを導入してもらうとともに、そのような企業に対しては、「エコ通勤企業」として、認定・表彰することなどで、企業イメージの向上をバックアップします。

②商業施設との連携

移動制約者の外出のうち、最も多いのが買物移動になります。商業施設側がバスの利用補助券などを発行することで、バスを利用する買物客を自分の店に呼び込みやすくなるなどの方策もあります。これによって、バスを使って買物にいったほうがお得だという意識が定着すれば、転換が促されます。また、バスの運行経路を調整するなかで、商業施設の敷地内を経由して、店の入口前にバス停を設けることなども効果的です。

（８）観光客の取り込み

市町村が運営する地域公共交通は、地域住民が主たるターゲットになっている場合がほとんどですが、一方で地域公共交通は、観光の二次交通としての役割も大切です。観光が地域の主産業となっている市町村も多く、観光客の取り込みは利用促進において忘れてはならない事項です。

観光資源を路線がサポートしていても、観光客の多い土日に運行本数が少ないなどのケースもみられますが、昨今は鉄道会社によるシルバー世代の向けの割引制度などが充実してきており、平日の観光利用というニーズは決して少なくありません。

シルバー世代の多くはインターネットでの検索を行うため、観光施設の最寄りバス停や、そこを楽しむためにちょうど良い鉄道との接続などを載せておけば、積極的なキャンペーンなどは打たなくても、一定の利用者は生まれます。さらには（4）に示した民間の乗り換え案内サイトに情報を提供、掲載しておけば、バス停名はわからなくても、「○○美術館」と施設名で検索するだけで、旅行者を誘導することができます。

また、観光客にとっては、運賃施策も効果を発揮します。1 日乗車券のほか、複数の観光施設の入場券と 1 日乗車券をセットにしたような商品の販売も効果的です。

３－３　経営改善の取り組み

（１）経費削減と増収方策の取り組み

このハンドブックでは繰り返し掲げているように、地域公共交通事業は収益事業としては成立が難しくなっています。とはいえ、そこで諦めてしまっては何も変わりません。常に経営的な視点に立って、収支状況の改善に努めることが必要なのはいうまでもありません。

経営改善にあたって必要な方向性は次の２点になります。

①経費削減方策

経営改善にあたっては経費の削減が第一となります。ただし、利便性やサービスの低下につながる経費節減は、単なる事業縮小であって経費節減とは呼べないことや、雇用環境の大幅な悪化、安全性の低下につながるような削減は決して行わないことなどを、検討にあたっての前提として踏まえなくてはなりません。具体的な方策としては、下表のようなものがあります。

■経費節減策の例

種　類	内　容
ダイヤ・車両繰りの工夫	運行計画作成の段階で、吟味が不十分な場合、ダイヤを変えて、車両繰りを調整することで、同等のサービス水準を保ったまま、車両を１台抑えるなどの変更が可能な場合がある。
既存事業との統合	スクールバスの混乗利用や空き時間の活用のほか、既存の福祉バスや病院送迎バスなどがあれば、それらをコミュニティバスと一体化することで事業のスリム化を図ることができる。
事業形態の切り換え	専用車両で借り上げている乗合タクシーがある場合、通常のタクシー事業の枠内で運用が、稼働分のみの支払いに縮減できる。
ＯＢドライバーの雇用	ドライバーの新規採用の際には、行政職員やバス事業者のＯＢなどを雇用することで、人件費を抑えることが可能である。

②増収方策

経費節減に対して、もう一方の改善策は増収です。増収には利用者の増加が一番ですが、ここでは、それ以外の方法を扱うものとします。

■増収方策の例

種　類	内　容
広告収入の獲得	時刻表パンフレットに広告枠を設け、広告収入を獲得する。バス利用者の利用の多い、病院や温泉などからの広告が取りやすい。
グッズ販売	コミュニティバスと同じデザインのミニカーを作成する、マスコットキャラクターのぬいぐるみなどを作成するなど。在庫を抱えてもさほど邪魔にはならず、何かのきっかけで突然売れることもある。
商業施設との連携	特定の商業施設の入口前までバスを回すなど、利用者が立ち寄りやすい仕組みを提供することの引き換えに施設側からの一定の負担金を得られる仕組みをつくるなど。

（２）公的支援策の活用

経営改善の前提として、補助金などの公的な支援策を活用することは前提事項となります。地域公共交通に関するメインの補助金である「地域公共交通確保維持改善事業補助金」以外にも、さまざまな支援メニューがありますので、活用の検討も必要になります。

３－４　地域公共交通の永続と進化に向けて

このハンドブックでも繰り返し示した通り、少子化、高齢ドライバーの増加には、しばらく歯止めがかからず、手をこまねいていると、公共交通の利用者層自体は、今後も減少していく可能性が高いです。しかし、そのようななかでも、毎年着実に利用者を増やしているバスもあります。それらの地域は大抵、会議で熱心に議論が行われて、ＰＤＣＡサイクルがしっかりと回されています。失敗を恐れず、常にあの手この手を試してみて、上手くいかなければまた次の方法を考えるというような前向きさを持っています。

利用者層が減少していくからといって、実際の公共交通の利用者数も同様に減少していくかといえば、そうとは限りません。というのは、移動制約者でありながらも、現在は公共交通を使っていない人もかなり多いので、少しの工夫により、利用者層は減っても、利用者数自体は増やす余地が大いにあるのです。例えば仮に、高校生の利用者を新たに３人獲得できれば、年間延べ利用者数で１千人以上アップさせることができます。また、高齢者については利用頻度がさほど高くないのが実状なので、新規利用者が獲得できなくても、高齢者全体としての外出回数が底上げされるような仕組みができれば、利用者数は大きく伸びます。

地道な努力が実を結びやすいことも、地域公共交通の大きな特徴といえるでしょう。

改善に向けた各種の発想は、会議資料を読んでいるだけでは決して生まれず、やはり現場に対する関心と理解が不可欠といえます。地域公共交通会議の参加委員のなかには、自分の地域のバスに乗ったことがないという人も多いようです。ぜひ年に数回でも、バスに乗って、利用者の方と話をしてみてください。車窓からの風景を眺めながら自分の地域についての考えを巡らせてみてください。きっと次回の会議では、新しい観点での発言ができるでしょう。

多くの関係者や地域住民が、それぞれ違った角度から関わりあうことでこそ、地域公共交通が磨かれ、さらに良い仕組みへと進化していくのです。

参考事例

【事例１】　新たな担い手による過疎地有償運送の取り組み

<table>
<tr><td>市町村名</td><td colspan="4">上伊那郡　中川村</td></tr>
<tr><td>地域特性</td><td colspan="4">人口 4,993 人　高齢化率 31.7%　面積 77.05 ㎢（H25.10 現在）
伊那盆地のほぼ中央に位置し、村西部は盆地部、東部は急峻な山地となっている。河岸段丘地形で居住地の標高差が大きく、交通不便な集落が多い。村内に高校、総合病院はなく、村外への依存が強い。駒ヶ根市まで 25 分。飯田市まで 30 分程度。</td></tr>
<tr><td>背景と経緯</td><td colspan="4">路線バスは平成６年までに、タクシー営業所も平成 12 年までにすべて撤退し、その後は村が廃止代替バスなどの運行を続けていた。
平成 16 年度に公共交通の再編事業に着手。村営巡回バスを導入したが、バスではカバーできない地区も多かったため、これらを個別にサポートする仕組みが必要とされた。
道路運送法の改正により、過疎地有償運送事業が新設される見通しだったため、これを導入すべく体制を整えて、法改正後の全国初の認定を受けた。</td></tr>
<tr><td>取り組みのポイント</td><td colspan="4">過疎地有償運送事業の担い手として、村の建設業者らが共同で新規にNPO法人を設立。当時、業界では業務量が減少し、職員の手が空き気味だったことから、参入意欲を持っていた。この NPO が巡回バスの運行委託とあわせ、村民の生活の足を支えることとなった。
交通不便者自体がさほど多くない村であるため、予約配車システムなどは持たず、少ないニーズに対してコストを掛けずに的確に輸送する手段として機能している。</td></tr>
<tr><td rowspan="5">施策概況</td><td>名称</td><td>ＮＰＯタクシー「ぽかぽか」</td><td>事業形態</td><td>過疎地有償運送
（乗合許可あり）</td></tr>
<tr><td>利用対象者</td><td>登録した村内居住者</td><td>運行回数</td><td>予約に応じて１日８回程度</td></tr>
<tr><td>運行区域</td><td>村内全域および隣接市町村の鉄道駅・病院</td><td>車両</td><td>８人乗りワゴン車
通常１台稼働、予約の多いとき２台稼働</td></tr>
<tr><td>運賃</td><td>初乗り 400～500 円(地区に応じて)
地区ブロックを跨ぐごとに 100～300 円加算
村中心部から隣町の病院まで 1,000 円程度</td><td>利用者数</td><td>1,151 人
（平成 24 年度）</td></tr>
<tr><td colspan="4"> </td></tr>
<tr><td>効　果</td><td colspan="4">交通不便者にとっては、通常のタクシーを利用しづらい環境にあったなかで、気軽に、かつ運賃負担が少なく利用できる仕組みが確立された。
建設業者らとしても、人材を効果的に活かす仕組みができたほか、地域貢献をしながら、村民とのつながりを強めたことで、住宅リフォームなど新たな受注機会にもつなげた。</td></tr>
</table>

【事例２】　デマンドバスによる地域全体のきめ細かい運行

<table>
<tr><td>市町村名</td><td colspan="4">上水内郡　飯綱町</td></tr>
<tr><td>地域特性</td><td colspan="4">人口 11,372 人　高齢化率 32.4%　面積 75.31 ㎢（H25.10 現在）
県北部に位置する丘陵地で、居住地区が町内全域に広く分布している。JR 信越本線が町中部を通過しており、牟礼駅が鉄道・バスの拠点であるが、駅から役場、病院などへのアクセスにはやや支障がある。</td></tr>
<tr><td>背景と経緯</td><td colspan="4">平成 17 年の２村合併を契機に、新しい公共交通の整備に着手。従前の路線バスは利用者が年々減少するとともに、委託費も高騰する状況となっており、また、通学も家族送迎が多く、利用者の確保が難しいという課題があった。
平成 18 年６月より検討に着手し、住民目線に立ち「便利でわかりやすい、環境にやさしいシステム」という方針のもと計画を策定。十分な住民説明などを経て、平成 19 年 10 月より新システムの運行を開始。</td></tr>
<tr><td>取り組みのポイント</td><td colspan="4">通学のある朝夕は定時定路線型のバスを運行。日中の時間帯を高齢者の通院・買物をターゲットに、ワゴン車によるデマンド運行とした。利便性の向上を図るため、土日祝日等の運行をやめ、平日に費用を集中的に投入した。町内を４方面に分け、基本ダイヤを設けた運行とした。センターでの受付処理が手早く、電話を掛ける利用者の負担が少ないことや、相乗りの利用者の組み合わせや順序などを設定するオペレーションの的確さもポイントとなっている。</td></tr>
<tr><td rowspan="5">施策概況</td><td>名称</td><td>ｉバス（アイバス）</td><td>事業形態</td><td>一般乗合旅客自動車運送事業
区域運行</td></tr>
<tr><td>利用対象者</td><td>登録した町民</td><td>運行回数</td><td>居住地→まちなか３便
まちなか→居住地４便</td></tr>
<tr><td>運行区域</td><td>町内</td><td>車両</td><td>15 人乗りワゴン車
４台</td></tr>
<tr><td>運賃</td><td>300 円</td><td>利用者数</td><td>14,215 人
（平成 24 年度実績）</td></tr>
<tr><td colspan="4">
</td></tr>
<tr><td>効　果</td><td colspan="4">ドア to ドアの輸送を実現。利用者の大半を占める高齢者から高い評価を得ている。
シンプルな予約配車システムにより、ランニングコストが安く、継続性が高い。</td></tr>
</table>

【事例３】　住民負担による公共交通の確保

<table>
<tr><td>市町村名</td><td colspan="4">長野市（篠ノ井信里地区）</td></tr>
<tr><td>地域特性</td><td colspan="4">信里地区は長野市南部の篠ノ井の西部の山間部にある。世帯数約 500、人口は約 1300 人で、篠ノ井駅から地区の中心までは約８km、15 分程度である。地区内には小学校があるが、その他の通学、通院、買物などは篠ノ井駅周辺および長野市中心部などに依存している。</td></tr>
<tr><td>背景と経緯</td><td colspan="4">平成 20 年６月、バス事業者の経営再建に伴う路線の縮小で、地域の路線バスであった「青池線」について廃止の申し入れがあった。当面は市で廃止代替バスとして運行を継続したが、地域では危機感をつのらせ、行政に頼り切らない仕組みを模索するべく、調査検討に着手。平成 22 年２月に自主運行のための組織「信里地域バス運行委員会」を設立し、同年６月から乗合タクシー「のぶさと号」の運行を開始。</td></tr>
<tr><td>取り組みのポイント</td><td colspan="4">予約制の乗合タクシーを導入。地域で協議を重ねた結果、運行経費については、運賃のほかに、一定の地元負担も設けるというかたちで、全世帯が年間 500 円を納めている。</td></tr>
<tr><td rowspan="5">施策概況</td><td>名称</td><td>乗合タクシー「のぶさと号」</td><td>事業形態</td><td>一般乗合旅客自動車運送事業
（路線定期運行）</td></tr>
<tr><td>利用対象者</td><td>会員制</td><td>運行回数</td><td>３往復</td></tr>
<tr><td>運行区域</td><td>信里地区～篠ノ井病院</td><td>車両</td><td>セダン型タクシー</td></tr>
<tr><td>運賃</td><td>200 円
おでかけパスポート提示者
100 円</td><td>利用者数</td><td>1,930 人
（平成 24 年度実績）</td></tr>
<tr><td colspan="4"> </td></tr>
<tr><td>効　果</td><td colspan="4">乗合タクシーの運行を日中に限定することで経費節減。（※朝夕は市が運行するスクールバスに、一般客も混乗し対応）
地域一丸となって取り組んだことで、公共交通に対する地域住民の意識が高まった。</td></tr>
</table>

【事例４】　利用者負担額を一律としたタクシー利用の補助

<table>
<tr><td>市町村名</td><td colspan="4">下伊那郡　豊丘村</td></tr>
<tr><td>地域特性</td><td colspan="4">人口 6,692 人　高齢化率 30.0%　面積 76.85 ㎢（H25.10 現在）
伊那盆地の南東部に位置し、天竜川による河岸段丘地形が顕著。村西部は盆地部だが、山間部となる村東部にも集落が点在する。圏域の中心都市である飯田市に近接しており、市街地までは 15 分程度。村内に鉄道駅、病院、高校等がなく、飯田市のほか、天竜川を挟んで隣接する高森町への依存が強い。</td></tr>
<tr><td>背景と経緯</td><td colspan="4">平成元年より、タクシー券制度を導入していたが、１人あたりの枚数制約があることや金券のように流通してしまうこと、市街地まで遠い居住者は自己負担が大きくなることなどの課題を抱えていた。
交通体系の見直しにあたっては、デマンド型交通の導入も検討したが、地形的に馴染まずに見送り。平成 12 年度より、利用者が初乗り運賃のみ負担する福祉タクシー制度を導入。</td></tr>
<tr><td>取り組みのポイント</td><td colspan="4">利用額のうちの一定額を行政が負担する従来のタクシー券から、利用額のうちの初乗り運賃分のみを利用者負担し、残りを行政が負担するという逆の仕組みを導入した。
利用は通常のタクシーと同様であるが、利用者には利用証が発行され、この提示により制度が適用される。運行範囲については飯田市までの利用を認めると行政負担が大きくなるため原則村内とし、加えて隣接町村の一部としている。
迎車料金も発生するが、所定の待機場所で乗り込めば、迎車料金は発生しない。</td></tr>
<tr><td rowspan="5">施策概況</td><td>名称</td><td>福祉タクシー</td><td>事業形態</td><td>一般乗用旅客自動車運送事業
（タクシー事業）</td></tr>
<tr><td>利用対象者</td><td>73 歳以上の高齢者
65 歳以上の単身高齢者
身体障害者　等</td><td>運行回数</td><td>利用者のニーズに応じて</td></tr>
<tr><td>運行区域</td><td>町内および隣接町村の一部</td><td>車両</td><td>セダン型タクシー車両</td></tr>
<tr><td>運賃</td><td>利用者負担 700 円</td><td>利用者数</td><td>15,535 人
（平成 24 年度実績）</td></tr>
<tr><td colspan="4"> </td></tr>
<tr><td>効　果</td><td colspan="4">村内のどこに住んでいても、一定額で通院、買物等ができるため、これまであった居住地区による不公平感が払拭された。
デマンド型交通などを新たに導入することに比べ、従来のタクシーの運行方式、車両をそのまま用いているため、行政側の費用負担、事務負担などが少ない。
従前のタクシー券は 3/4 が失効していたが、現在の仕組みでは対象者に対する利用証の交付率が７割を超えている。</td></tr>
</table>

地域交通システム再構築ハンドブック

平成 26 年(2014 年) 1 月

発行： 長野県　企画部　交通政策課
〒380-8570　長野市大字南長野字幅下 692-2
電話　(026)232-0111(代表)
FAX　(026)235-7396
E-Mail:kotsu@pref.nagano.lg.jp

監修： 鈴木 文彦
[長野県新総合交通ビジョン検討委員会委員(交通ジャーナリスト)]

しあわせ信州