

12.地域主体の地域交通の確保支援

地域が主体となって地域交通を確保できるよう、市が支援を行うための仕組みを構築する。

12-1.基本的な考え方

①地域の盛り上がり

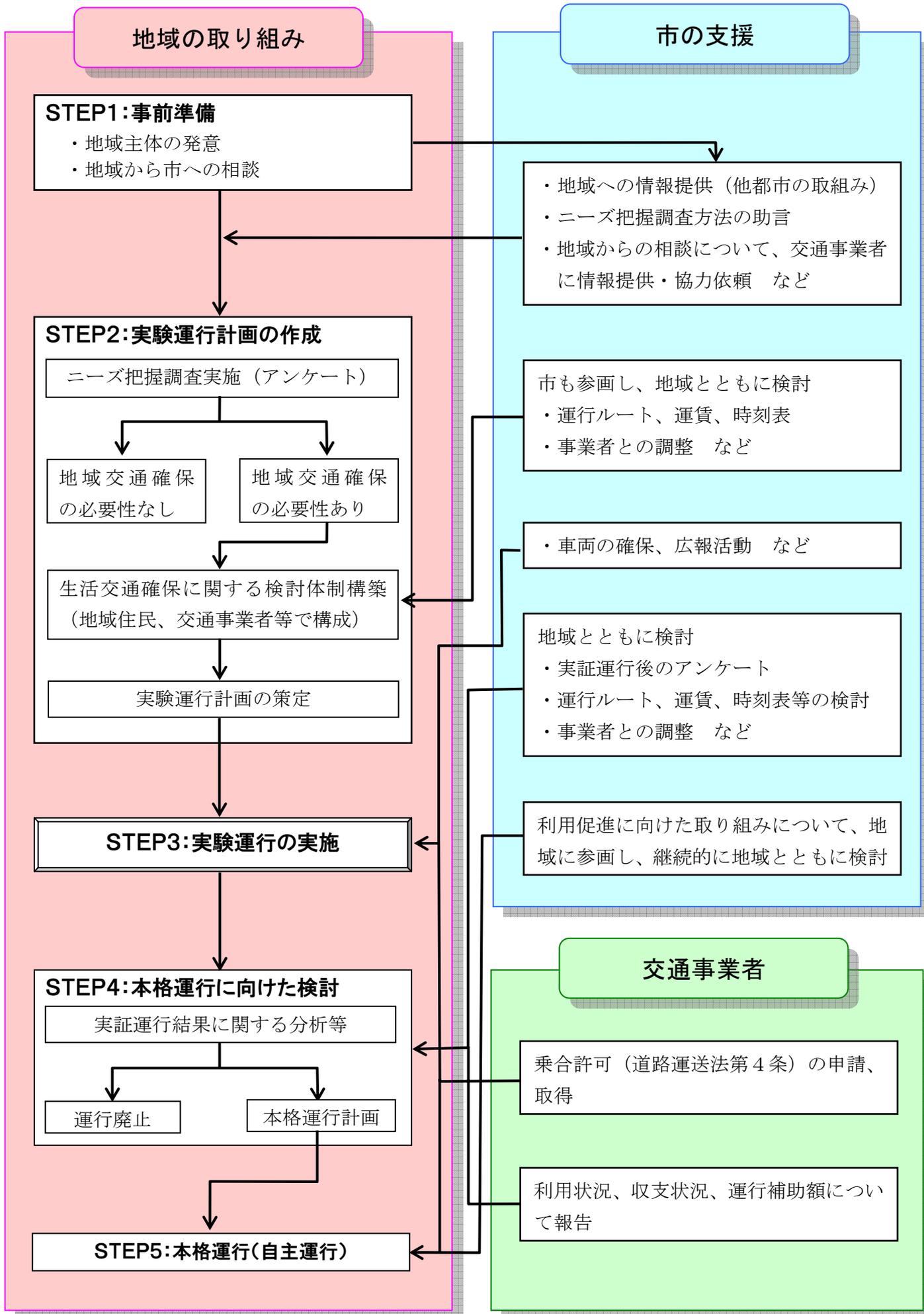
地域の交通手段を地域自らの力で実現し、維持させていこうとする地域の盛り上がり意識があること

②財政支援に頼らない

市は本格運行に際して、原則として財政的負担を行わないため、収支均衡の運行計画を前提とした利用者負担、地域の負担等があること

12-2.地域の取り組みと市の支援（フロー図）

・次ページに地域の取り組み、市の支援のフロー図を例示する。



12-3.地域主体の取り組み支援ガイド

地域、交通事業者、市の取り組み内容について、以下、例示する。

STEP 1 : 事前準備

主体	取り組み内容
地域（市民）	<ul style="list-style-type: none">・まず、お住まいの地域における公共交通の状況を十分に把握した上で何が問題なのかをみんなで考えた上で取り組みましょう。・問題点がまとまったら、検討の進め方、検討体制などについて市に相談しましょう。ただし、検討を進めていく上で、地域の方々が主役となってもらうことから、地域の方々が一丸となってまとめ、継続的に取り組んでいけるような状況となっていることが重要です。
市（行政）	<ul style="list-style-type: none">・市は地域から相談を受けたときに、他の都市ではどんな取り組みを行っているのかなどについて、情報を提供します。 できるだけ、成功している良い事例を紹介します。・地域の方々に検討の進め方、検討体制などに対するアドバイスを行います。・地域から上げられてきた相談などについて、交通事業者に協力要請、情報提供などを行います。

例えば・・・他都市における地域が主体となって取り組んだ事例

参考事例 1 : 住民による利用促進への取り組みを後押しするインセンティブ～山口県山口市～

- ・コミュニティタクシーの実験地区は、公募によって選定されており、応募にあたって、住民が運営協議会などを組織し、自ら「事業計画・新計画等概要書」を作成している。(5地域が応募して全て採用されている。)
- ・運行に要する費用は、運賃収入と不足分への行政の補填が基本となっているが、収入の内訳は地区により様々な工夫がなされており、企業協賛金や住民協賛金を充当している地区もある。
- ・行政からの補填は、住民が主体的にコミュニティタクシーの利用促進に取り組むことを目指して、インセンティブを組み込んでいる。(例えば、乗車率 50%以上⇒全額補助+増便について検討)

参考事例 2 : 地域で運行計画を決めて利用啓発、協働の仕組みの樹立 ～愛知県一宮市～

- ・運行開始まで対象地域で地域交通協議会を結成し、約 1 年半にわたり、計 29 回の協議会を実施した。
- ・地域交通会議は住民主導の運営となっており、メンバー選定から地域住民に委ねられていた。
- ・協議会結成後は、運行ルート、バス停位置などの運行形態のほか、車両・バスの愛称まで決定した。
- ・運行に要する費用は、運賃収入と沿線企業など（病院を含む）からの協賛金（広告費など）を基本に不足分については行政が補助している。

STEP 2 : 運行計画の作成

主体	取り組み内容
地域（市民）	<ul style="list-style-type: none">・地域の方々の普段の移動実態、求めているサービス（運賃、運行本数など）、行きたい場所、公共交通を本当に必要としているかなどについて、アンケートを実施して把握しましょう。・アンケートの結果から公共交通が必要かどうかの判断をしましょう。必要であると判断された場合、地域の代表者、交通事業者、行政から構成される検討会を設立しましょう。・アンケート結果や地域の方々の要望、現地の状況（道路幅員、交通規制など）を考慮して、導入する運行システム、運行ルート、運行本数などについて、検討会で検討し、運行計画を作成しましょう。・運行計画作成に際し、本格運行に移行するための判断基準を設定しましょう。
市（行政）	<ul style="list-style-type: none">・市は地域主体的に検討できるよう専門的な見地にたった支援を行います。例えば、アンケート作成方法、サービス水準設定の考え方、運行ルート設定に関わる道路要件（バス運行の計画の場合、バスが運行できる幅員が確保できているかなど）へのアドバイスなどを行います。・検討会で検討された運行計画を持って、交通事業者、交通管理者などと協議調整を行います。

ポイント1：アンケートの実施内容

まず、地域住民の生活行動実態と公共交通サービスに対するニーズを把握することが重要です。

参考にアンケートで聞いたほうが良いと考えられる基本的な項目を以下に示します。

- ①個人属性（性別、年齢など）：基本となる情報を入手します。
- ②普段の交通行動（行き先、移動手段）：運行ルートの検討に役立てます。
- ③公共交通に対するニーズ（運賃、運行本数）：サービスレベルの設定の検討に役立てます。
- ④望まれる公共交通システム（バス、タクシー）：導入するシステムの選定に役立てます。
- ⑤公共交通の要望度：本当に公共交通を検討する必要があるかの判断に役立てます。

ポイント2：運行ルート設定に関わる道路要件

バスやタクシーなどが運行できる道路要件を満たしているかが重要です。

- ①道路幅員：必要な道路幅員が確保されているか。例えば、コミバスの場合、 5.66m （車体幅 2.08m ） $\times 2 + 0.5$ （すれ違い幅） $+ 1.0$ （路肩）は最低必要です。
- ②道路条件：勾配、見通し、車両が曲がることができるかの確認。これについては、現地踏査や実際に自動車で行ってみて、道路管理者、交通管理者と協議して決めましょう。

ポイント3：ルートの設定

既存の路線バスと重複するルート設定は極力避けましょう。

STEP 3 : 実証運行の実施

(1) 実証運行の準備

主体	取り組み内容
地域（市民）	<ul style="list-style-type: none">・地域に周知を図るために、チラシの配布やポスターの掲示、自治会の集会での説明などを実施して、利用促進に努めましょう。・策定した運行計画を基に、交通事業者を選定します。
交通事業者	<ul style="list-style-type: none">・実証運行について、既存の民間バス事業者は事業計画を国土交通省に提出する必要があります。また、タクシー事業者の場合、国土交通省に乗合許可（道路運送法 21 条）を申請します。（運行許可を得るには、申請から許可まで 1～2 ヶ月の期間が必要となります。）
市（行政）	<ul style="list-style-type: none">・交通事業者、道路管理者、交通管理者など関係者と、新設する停留所の位置、駅前広場への進入などについて、協議・調整します。・広報等利用して、周知を図ります。

ポイント 1 : 運行許可申請時期

運行計画で立てた実証運行開始時期、申請期間（1～2 ヶ月）を踏まえた事業認可申請を行いましょう。

ポイント 2 : 実証運行時の補助スキームの確認

実証運行に対して国から補助金が出されるケースがあるため、市に補助を受けることができるか確認をしましょう。

(2) 実証運行の実施

主体	取り組み内容
地域（市民）	<ul style="list-style-type: none">・実証運行期間においても、準備期間同様にチラシの配布、ポスター掲示、自治会の集会での説明などを実施して、利用促進に努めましょう。
市（行政）	<ul style="list-style-type: none">・広報等利用して、周知を図ります。
交通事業者	<ul style="list-style-type: none">・実証運行を数日から最長 1 年間実施します。

STEP 4 : 本格運行に向けた検討

主体	取り組み内容
地域（市民）	<ul style="list-style-type: none">・実証運行後に地域住民に対してアンケートを行い、実際にバスあるいはタクシーを利用したか、利用した時の感想、改善点などを把握しましょう。・検討会で実証運行から本格運行への移行が決定された場合、実証運行後のアンケート結果を用いて、運行ルート、サービスレベルを再度見直し、運行計画を作りましょう。
交通事業者	<ul style="list-style-type: none">・日別、便別、停留所別の利用者数をカウントした結果を地域に適時報告します。・実証運行期間中の収入と運行経費を地域に報告します。
市（行政）	<ul style="list-style-type: none">・市は地域主体的に検討できるよう専門的な見地にたった支援を行います。例えば、実証運行後のアンケート作成方法など・運行継続の判断について検討会に助言します。

ポイント1：アンケートの実施内容

実証運行時の利用状況、実際に利用してみてどう感じたかなどを把握しましょう。参考にアンケートで聞いたほうが良いと考えられる基本的な項目を以下に示します。

- ①個人属性（性別、年齢など）：基本となる情報を入手します。
- ②実証運行の認知度：PR方法の効果などの把握
- ③実証運行前後の移動実態（交通手段、外出日数など）：公共交通への影響の把握、地域活性化の寄与といった社会的効果の発現状況を把握します。
- ④改善点の把握：本格運行に向けて何を改善すべきかを把握します。
- ⑤本格運行時の利用意向：本格運行した場合の見込まれる需要の算定に活用します。

ポイント2：本格運行への移行、廃止の判断基準の作成

地域で設定した判断基準と実証運行後に実施したアンケート結果から推計できる需要と見込まれる収入と運行経費から算出される収支率を比較して、本格運行に移行できるか判断しましょう。本格運行に移行できる場合、引き続き運行計画について検討しましょう。

判断基準に満たない場合は、本格運行に移行できず、実証運行で終了となります。

STEP5：本格運行の実施

(1) 本格運行の準備

主体	取り組み内容
地域（市民）	<ul style="list-style-type: none"> ・地域に周知を図るために、チラシの配布やポスターの掲示、自治会の集会での説明などを実施して、利用促進に努めましょう。 ・策定した運行計画を基に、交通事業者に運行を依頼します。
交通事業者	<ul style="list-style-type: none"> ・本格運行に際して、既存の民間バス事業者は事業計画を国土交通省に提出する必要があります。タクシー事業者の場合、国土交通省に乗合許可（道路運送法4条）を申請します。（運行許可を得るには、申請から許可まで2～3ヶ月の期間が必要となります。）
市（行政）	<ul style="list-style-type: none"> ・交通事業者、道路管理者、交通管理者など関係者と、新設する停留所の位置、駅前広場への進入などについて、協議・調整します。 ・広報等利用して、周知を図ります。

ポイント：運行許可申請時期

運行計画で立てた本格運行開始時期、申請期間（2～3ヶ月）を踏まえた事業認可申請を行いましょう。

(2) 本格運行の実施、運行継続に向けた取り組み

主体	取り組み内容
地域（市民）	<ul style="list-style-type: none"> ・チラシの配布やポスターの掲示、自治会の集会で利用呼びかけなど利用促進に努めましょう。 ・交通事業者から報告される利用実績と基準を参考にして、利用促進や地域の負担、廃止の検討などを行いましょう。
交通事業者	<ul style="list-style-type: none"> ・日別、便別、停留所別の利用者数をカウントした結果を地域に適時報告します。 ・本格運行中の収入と運行経費を地域に報告します。
市（行政）	<ul style="list-style-type: none"> ・本格運行の継続・廃止の判断について地域に助言します。

12-4.地域が主体となって交通確保に関する計画を立案した事例

参考事例1：市民共同方式によるコミュニティバス運行～K市～

①概要

当該地域では、地下鉄の開業によって中心部までの移動は便利になったが、それによって、市バスが廃止されることになり、かえって地区内交通は不便となった。当該地区は、急峻な地形であるとともに、地区の団地では高齢化が進展しており、身近な公共交通が必要となった。これを受けて、コミュニティバスを走らせる会を市民が主体となって設立し、現在に至っている。

②特長

- ・コミュニティバスを走らせる会が主体となってアンケート調査、パンフレットなどを作成
- ・運賃だけでは、運行を継続できないため、パートナーズ制度を設立し運行経費を賄っている
- ・行政からの補助は一切受けていない。

参考事例2：住民が主体となって創り守るバス～K市～

①概要

バスの本格運行に至った経緯は、NPO法人がモデル事業の調査の補助金を受けて実証運行したことが発端である。実証運行で終わらせるのではなく、住民の思いを本格運行につなげるためにNPO、住民が集まり、市民会議が発足されて、本格運行が開始され現在に至っている。

②特長

- ・行政は、交通事業者や交通管理者との調整などを行うといったサポートのみを行った。
- ・運行計画については、住民が主体となって計画している。
- ・行政からの補助は一切受けていない。

参考事例3：地元自治会が熱意を持って交渉し、運行に至った乗合タクシー～S市～

①概要

地元自治会が自主的に運行協議会を立ち上げて、直接タクシー事業者と交渉し、乗合タクシーを運行している。

②特長

- ・運行協議会が独自で運行状況などについて調査し、ルート変更、住民へのPR活動などを実施し、使ってもらえるよう、取り組んでいる。
- ・地元の熱意におされ、交通事業者も赤字覚悟で運行を継続している。これによって、必然的に経費は抑えられ、行政補助に頼らずに運行が維持できている。