
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 【概要版】

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

- は じ め に -

急速な少子高齢化の進展により、わが国は人口減少社会への大きな変動期を迎えています。その中で、活力ある地域社会を築くためには、一人ひとりがその個性と能力を發揮し、自由に社会活動に参画し、自己実現を図っていけるような環境整備が必要です。地域公共交通は、この環境整備の一要素として重要であるといえます。

しかしながら、地域公共交通の現状は、利用者数の減少から、民間の交通事業者により運営されていた路線バスの退出が進み、行政や地元住民等による各種支援がなければ維持・存続ができない路線が増加しています。

このような中、各地域における公共交通の維持・発展に関する協議の場として、平成 18 年 10 月に施行された「改正道路運送法」における「地域公共交通会議」や、平成 19 年 10 月に施行された「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」という新たな仕組みが整備されました。これらの仕組みには、「今後は、各地域で、このような協議・計画づくりの場を活用したよりよい地域公共交通を実現するための積極的な取り組みが求められ、国としてはそのような取り組みを行う市町村に対して重点的な支援を行っていく」というメッセージが込められています。ただし、大切なことは「支援が受けられるから協議の場を設ける」のではなく、「よりよい地域公共交通を実現するために協議の場を設ける」ということであり、享受できる各種支援は目的ではなく、協議を通じて合意が得られた取り組みや地域目標を実現するための手段であるということ、強く認識する必要があります。

本「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」は、このような問題意識にたって、中部運輸局管内の先行的取り組みを展開している自治体や交通事業者、有識者等からなる「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」での検討結果を踏まえて、それぞれの地域が地域公共交通の維持・発展のために取り組むべきことをとりまとめたものです。

地域公共交通は、地域それぞれの特性や公共交通の生い立ちにより様々なケースがあることから、その維持・発展のために取り組むべき内容も千差万別です。各個別ケースでの具体的な取り組みノウハウについては、他のハンドブック等を参考にして頂くこととして、本ガイドラインは、路線バスやコミュニティバスを中心としたネットワークの維持・発展に向けて、取り組む際に留意しておくべき事項やあるべき姿を描く際の留意点について主に整理しました。本ガイドラインが、自治体の担当者の方をはじめ、交通事業者、地域住民の皆様にとって、今後の取り組みの一助になれば幸いです。

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

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【概要版】

【目次】

1 . よりよい地域公共交通の実現に向けた取り組みの方針（総括）	1
2 . 地域公共交通会議の内容と活用方法	5
3 . 「地域公共交通の活性化及び再生に関する法律」の活用について	14
4 . 本ガイドラインにおける基本的な問題認識と考え方について	18
5 . 地域全体のバス路線とサービス水準のあり方	20
6 . よりよい地域公共交通の検討の枠組み	23
7 . 検討プロセスにおけるポイント整理	24
8 . よりよい地域公共交通の実現に向けた取り組み【チェックシート】	28

1. よりよい地域公共交通の実現に向けた取り組みの方針（総括）

（1）地域全体のネットワークの最適化に向けた「連携の深化」と「役割分担の明確化」

現在の地域公共交通が抱える問題の1つとして、様々な主体が関わる問題であるにもかかわらず、その間の協議が十分に行われないうちにネットワークが構築されているため、地域公共交通全体のネットワークのあり方が十分に吟味されていないことが挙げられます。

このような問題を解決する手段として、地域公共交通会議などの場を活用し、事業の基本構想の段階から各主体間での協議を十分に行うと共に、情報の共有化を図るなどして「連携を深化」し、お互いの「役割分担を明確化」していくことが重要です。

図表 1-1 地域別の各主体の役割分担

	都市部	地方部
市町村	<ul style="list-style-type: none"> 都市部と地方部を含む地域全体の公共交通ネットワークの構築方針・戦略を策定し、交通事業者や地域住民に意見を求め、意見の調整を行う 地域公共交通会議や幹事会の運営と、参加者間の連絡や意見の調整 広報周知やモビリティマネジメントの取り組みの実施 都市部と地方部を結ぶ結節点などの環境整備や調整 運行経費の一部負担（運行委託、運行補助など） 積極的な情報の開示と関係者間での共有 	<ul style="list-style-type: none"> 主体的な地域公共交通マネジメントの取り組み 住民協議会（仮称）の運営補助 地域間の公平性や費用制約の観点からのシステム構築
交通事業者	<ul style="list-style-type: none"> 市町村が策定したネットワークの構築方針・戦略に対する提案と助言 市町村との協議を経て策定されたネットワークの構築方針・戦略に沿った事業運営 積極的な情報の開示と関係者間での共有 ニーズの把握、サービス改善や経費削減努力 	<ul style="list-style-type: none"> 路線バスとの結節や全体ネットワークを考慮したアドバイス 運行システム（ルート、ダイヤ）や法令に関する助言
地域住民	<ul style="list-style-type: none"> 継続した利用促進の取り組み 地域公共交通マネジメントへの積極的な参加 	<ul style="list-style-type: none"> 住民の移動ニーズの把握、意見集約 市町村担当者との運行システム案の共同作成や提案 住民協議会（仮称）の運営 運行経費の一部負担（協力金など）

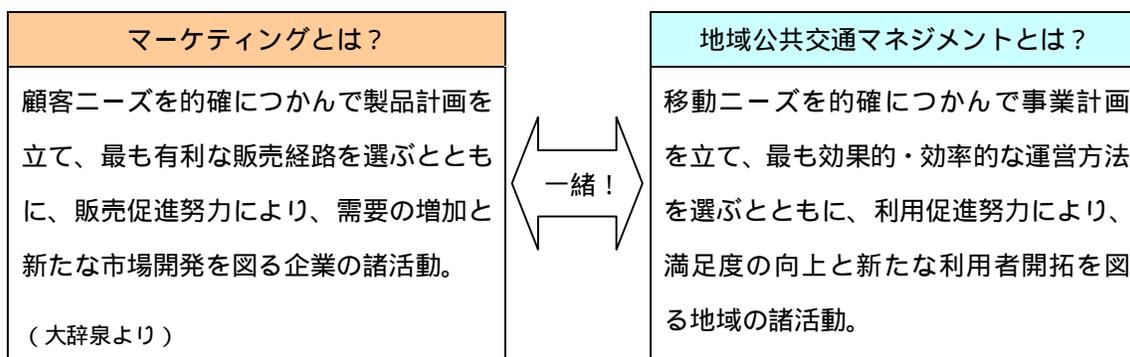
(2) 関係者全員が「地域公共交通の共同経営者である」という自覚を持つこと

地域公共交通の政策とは、税金などのコストを投入することにより、輸送サービスという商品を開発し、地域住民に対して提供することで、便益などを生み出す一連の活動です。これはいわゆる「マーケティング活動」にあたります。

地域公共交通の運営の中核を担う市町村担当者、交通事業者、地域住民などの関係者はいわば「共同経営者」です。積極的な情報の開示・共有などにより、共通の戦略目標を掲げ、如何に「使える」、「存在感のある」地域公共交通（いわば売れる商品）を開発するか、という気概が必要になります。

今後は、地域公共交通に携わる全ての人々が「地域公共交通の共同経営者である」との自覚を持ち、「よりよい地域公共交通」を生み出すために、一体となって取り組んでいくことが必要となります。

図表 1-2 マーケティングと地域公共交通マネジメント



(3) 市町村、交通事業者、地域住民（共同経営者間）の役割分担と達成目標の明確化

役割分担を行った共同経営者同士には、お互いが果たさなければならない責任が生まれます。このような各主体が担うべき責任が果たされるためには、具体的な達成目標が数値などで示されることが理想です。しかしながら、地域公共交通の場合、特に地方部においては、収益や利用者数だけが目標とはならないため、定量的に目標値を示すことが難しい場合が多々あります。そのような場合は、住民の満足度やサービス改善、ニーズ把握のための取り組みなど、地域の状況に応じた達成目標を定性的なものでも構いませんので、十分に協議し、共有する必要があります。

(4) 地域における価値観の変革と人材育成のための取り組みの強化

自家用車を運転できる人は、少しくらい便利な公共交通が目の前にあっても見向きもしないのが現状です。このような意識を変革させることは容易ではありません。

「人」や「価値観」の変革には、非常に長い時間と大きな労力が必要となります。代表的な取

り組みとしては、地域公共交通の概要や魅力の積極的な広報や、地域住民に対する説明会の開催、モビリティマネジメントの実施などが挙げられます。市町村や交通事業者が力を合わせ、このような取り組みを地道に継続していくことが、重要になります。

また、このような変革において大きな力となるのが、積極的に計画・立案を行う人材が地域住民の中から出てくることです。今後は、定年退職を迎えた団塊の世代の方々が、各地域において広く活躍の場を求めているといったことが期待されるため、これをうまく生かすことも考えられます。また、商工会議所や青年会議所（JC）といった地域団体にも、まちづくりに関連した活動に積極的に参加している方々が多く、よりよい地域公共交通の実現のために大きな力となることが期待されます。

今後、市町村の役割の1つとして、地域からこのような人材を積極的に発掘し、その地域の公共交通マネジメントの一端を担うことができる「経営者として育成」することにより、地域公共交通マネジメントのための組織強化を図ることが重要となります。

（５）関係者に対する積極的な情報の開示と共有

（１）の「連携の深化」に最も必要となるのは、関係者間の積極的な情報の開示と共有です。それぞれが運営している路線の状況に関するデータや今後の方針など、開示可能な範囲内の情報は広く共有されることが望ましいといえます。

また、実際に利用していない住民についても、納税者としての立場から、地域公共交通会議での協議内容や、どのような地域公共交通（サービス）が運行され、利用者からどのような評価（満足度など）を得たのかを知り、事業の良し悪しを評価するとともに、それをもとに改善策を提案する権利があります。

関係者間で情報が共有されることは、地域で一体となって地域公共交通を構築していくために必要となる、重要な条件の1つといえます。

（６）定期的な事業評価と改善のためのマネジメント体制の構築

（５）の「情報の開示と共有」や、時々刻々と変化する地域のニーズにきめ細かく対応するためには、構築された地域公共交通の定期的な評価や、改善を行うための評価体制の確立が必要となります。また（３）の「役割分担と達成目標の明確化」についても、各主体が分担された役割を確実に実行に移したか、成果を上げたかを確認するためにも、定期的な評価は重要となります。

P D C A サイクルを構築し、関係者間が一堂に会し、自らが開発した地域公共交通を評価すると共に、地域のニーズに合わせて絶えず改善を図ることは、非常に重要な手続きとなります。

P D C A サイクル：目標を設定、事業計画を策定（Plan（計画））し、運行・運営（Do（運行・運営））を行い、その成果を点検・評価（Check（点検・評価））し、さらなる改善（Action（改善））を行うマネジメント手法

(7)「法定協議会」や「地域公共交通会議」の設置の意義は、各市町村の取り組み意欲によって決定

各地で法定協議会や地域公共交通会議の設置が進んでいますが、中にはコミュニティバスの経路・ダイヤ変更や、補助金獲得のために形式的に開催する例がみられます。これでは、法定協議会や地域公共交通会議のメリットを生かしていることにはなりません。

まず認識すべきは「これらの組織は作らなければいけないものではなく、活用したい市町村だけが作れば良い」ということです。これらの会議の開催によって、道路運送法の特例（協議した路線の運賃・料金や地域のニーズに即した乗合運送サービスの態様の許可等の手続きが簡略化・弾力化される）が得られると共に、さらに法定協議会では、バスやタクシーに加え、鉄軌道や船舶等も対象とした「地域公共交通総合連携計画」の策定や、計画内で国土交通省の認可を受けた事業に対する各種優遇措置を受けることができます。しかしながら、そのようなメリットの享受を必要としない市町村にとっては、必ずしも設置しなければいけないわけではありません。

一方、「改正道路運送法」では、4条と旧21条、もしくは一般路線、廃止代替バス、コミュニティバスなどの区別がなくなり「新4条路線」として一本化されました。地域公共交通会議では、市町村有償運送路線（79条路線）についても協議することができます。また、「地域公共交通の活性化及び再生に関する法律」の施行により、地域公共交通全体を包括した「地域公共交通総合連携計画」の策定が推進されるようになっていきます。したがって、市町村における公共交通に関する検討組織の多くが対象としてきた市町村が運営主体となったコミュニティバスをみの議論にとどまらず、全ての地域公共交通を区別なく、関係主体が一堂に会して協議することができる場としてこれらの会議を活用することができます。このことは、地域全体の公共交通戦略を構築する上で非常に大きなチャンスであるといえます。

また、協議が調うことによってメリットを享受できる事項は決まっているものの、協議をしてはいけない事項はありませんし、複数市町村からなる交通圏の単位で会議を設置することも可能です。

このように、法定協議会や地域公共交通会議は関係主体間の合意形成を経て、地域全体の公共交通戦略を構築するための場として活用することのできる画期的な仕組みです。この仕組みを活用できるか否かは、各市町村の取り組み意欲で決定されるといっても過言ではありません。会議の場では、「何を協議したいのか？」を明確にすることで、仕組みの有効活用を図っていくことが求められます。

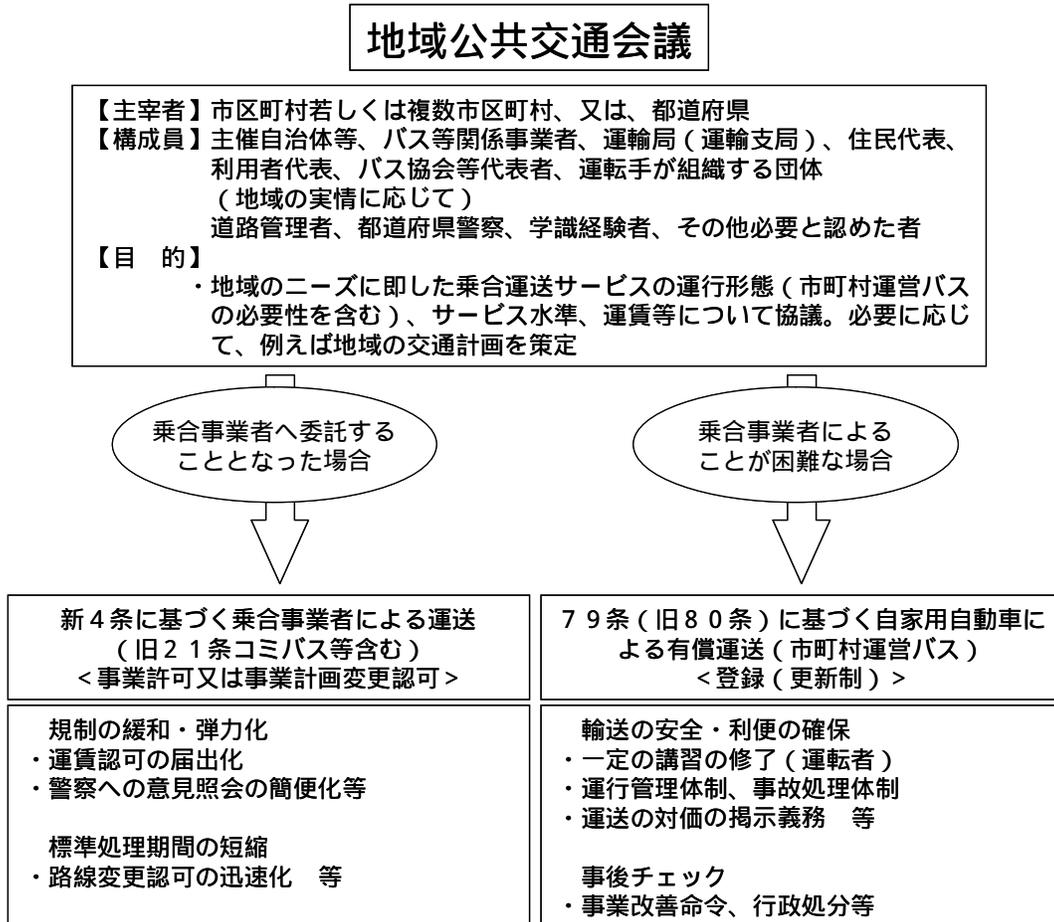
2. 地域公共交通会議の内容と活用方法

(1) 地域公共交通会議の目的

平成 18 年 9 月 15 日に自動車交通局長から「地域公共交通会議に関する国土交通省としての考え方」が示されています。

当該ガイドラインにおいて、地域公共交通会議の目的は、「地域の実情に応じた適切な乗合旅客運送の態様及び運賃・料金等に関する事項、市町村運営有償運送の必要性及び旅客から収受する対価に関する事項、その他これらに関し必要となる事項を協議するため設置するものとし、地域の需要に即した乗合運送サービスが提供されることにより地域住民の交通利便の確保・向上に寄与するよう努めるものとする」とされています。

図表 2-1 地域公共交通会議の仕組み



(2) 地域公共交通会議の構成員とその役割（施行規則第9条の3第1項）

「地域公共交通会議」の構成員は、道路運送法施行規則第9条の3第1項で規定されているメンバーを必ず委員とする必要があります。また、同法施行規則第8条の3第2項で規定されている、道路管理者、警察、学識経験者等は、主宰する地方公共団体が必要と判断し構成員に加えることが可能となっています。

構成員には、「地域の交通ネットワーク全体の維持・発展」を進めるために必要な建設的な意見・提言が求められます。そのためには、主催者である市町村が明確に公共交通政策への考え方を示し、その推進に対する参画と協働を関係者に訴えかける態度が求められます。

図表 2-2 構成員と役割分担

構成員	主な役割
市町村	<ul style="list-style-type: none"> ・ 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	<ul style="list-style-type: none"> ・ 広域的な視点からの指導・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	<ul style="list-style-type: none"> ・ 地域住民、利用者ニーズの代弁者（特定地区に偏ったニーズの代弁者とはならないように留意したい） ・ 利用者の視点に立った地域における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	<ul style="list-style-type: none"> ・ 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	<ul style="list-style-type: none"> ・ 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	<ul style="list-style-type: none"> ・ 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	<ul style="list-style-type: none"> ・ 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	<ul style="list-style-type: none"> ・ 地域の合意形成を図る上での助言
運輸局・運輸支局	<ul style="list-style-type: none"> ・ 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指導

主宰者の役割

- ・ 会議の開催はもとより、地域の乗合輸送に関する相談、違反時の通報連絡体制、事故時の対応、利用者への苦情等に対応するため窓口を設置する。
- ・ 県が主宰者である場合も、市町村において同様の窓口を設ける必要がある。
- ・ 利用者等からの苦情等の連絡を受けた場合には、輸送の安全の確保等を通じ適切な運営を確保するため、構成員に通知を行い、地域公共交通会議で対応を協議し必要な指導を行う。

(3) 地域公共交通会議での協議事項と得られるメリット

「地域公共交通会議」において協議することが望ましい最重要事項は、「地域の交通ネットワーク全体の維持・発展」についてです。そのため、持続可能な地域交通ネットワークを構築することに必要な、地域の交通計画を策定することが望まれます。

その他協議事項としては、地域の実情に応じたより具体的な乗合運送サービスの形態やサービス水準等の設定や変更といったことが想定されます。

地域公共交通会議で合意された、例えば「経路の設定（路線の新設・変更）や運賃設定等」については、その手続きを簡略化・弾力化することが可能となりました。既に設置された一部の地域公共交通会議では、手続きの簡略化・弾力化ができるメリットをもって当該テーマだけが協議されているケースがあります。地域公共交通会議で協議されるべき事項は、一部のテーマに絞られるものではなく、地域公共交通をより利用してもらうための高齢者の外出喚起策や、自動車交通からの転換方をふくめ、地域ニーズを踏まえた地域として取り組みたいことを自由に設定し協議することが求められます。

主な協議事項

地域の交通ネットワーク全体の維持・発展

地域にとって必要な路線の運行形態、運賃及び料金、営業区域、使用車両、運行時刻等
市町村有償運送の必要性と具体的な運行方法、対価

地域公共交通計画の策定と実施策検討

民営路線バス退出申入れへの対応 等

ここで取り上げている協議事項は、あくまでも協議例であり、地域の実情に応じて自由に設定することが可能です。

(4) 地域公共交通会議を活用するための留意事項

地域公共交通会議を有効に活用するため、主宰する市町村（担当者）は、下記に示す点について留意し、利用者の利便性を確保した地域公共交通ネットワークの維持・発展について取り組んでいくことが望まれます。

地域公共交通戦略を議論し、実現する場に

一部の地域公共交通会議では、交通事業者等の意向を無視して、自治体が単に走らせたいと思うコミュニティバスの運行許可や、手続きの簡略化・弾力化のメリットのみを協議するケースがみられます。

地域公共交通会議は地域公共交通の関係者が一堂に会する場であり、地域の交通ネットワーク全体の維持・発展について、その戦略を協議し、実現する場とする必要があります。

そのために、委員全員が同じ目的意識を共有できる会議運営方式や、詳細な検討を行うための下部組織の設置運営が求められます。

また、これまで都道府県の地域協議会で協議されてきた既存4路線の「退出」や「公的補助」についても、地域公共交通会議にて積極的に議論し、より包括的な地域公共交通戦略を構築していただきたいと思います。

情報公開原則を武器に

地域公共交通の維持・発展には、抱えている諸課題について一部関係者だけが知っている状況では問題があり、住民・利用者が実態を十分に理解すると共に、対応方策の立案や公共交通を支える利用者として積極的な参画が実現できる工夫が必要です。

地域公共交通会議の運営は公開が原則であること、広報やホームページ、停留所や車内掲示などの情報発信ツールを積極的に活用し、関係者間の情報共有による合意形成を実践することが求められます。

また、地域公共交通の実情をリアルタイムでモニタリングし、事業の評価、新しい取り組みへと展開する「PDCA」サイクルが進められる仕組みの構築も求められます。

現場委員の参画を意味あるものに

地域公共交通会議の特徴の1つとして、関係者が勢揃いして議論し、合意形成を行うことが挙げられます。そして、関係者の中には、利用者・住民や運転手が組織する団体といった、地域公共交通の現場にいる人も委員として入っています。しかしながら、一部の地域公共交通会議では、そうそうたる委員による会議運営から、利用者・住民の代表委員は、場の空気に緊張してしまい、

なかなか発言ができないという状況がみられます。

その一方で、地域エゴに偏った要望意見や、各立場での自己都合による意見が飛び交い、議論がかみ合わない地域公共交通会議がみられます。そのため、地域公共交通会議の主宰者もしくは進行役は、委員の単なる要望と地域の価値を高める意見を整理し、当該地域において望ましい地域公共交通の構築に向けた建設的な協議ができるよう会議の進行に努めることが求められます。

広域的な交通ネットワークの維持・発展を行うために

地域公共交通会議は、単独市町村により設置されているケースが多く、複数市町村に跨る事例はほとんどありません。

このことは、地域にとって必要な公共交通のあり方を議論するために好都合ではあるものの、協議される視点が単独市町村に限った議論となり、複数市町村に跨る広域路線が、路線のつながりは軽視され、分断されていく懸念が生じています。

住民・利用者の交通行動範囲は広域化しており、自市町村内で完結するものではありません。地域の最適な交通ネットワークの構築に当たっては、周辺市町村も意識した広域のネットワークも考慮した議論が求められることから、場合によっては関係市町村の地域公共交通会議での協議要請や、複数市町村からなる地域公共交通会議の設置が必要となります。

協議の対象を限定せず、ネットワーク全体を議論する

既存の地域公共交通会議では、自治体が主体となって運行するコミュニティバスについてのみ議論されているケースがみられます。しかしながら、地域を走るバスには、コミュニティバスだけでなく、路線バス、スクールバス、乗合タクシー等もあります。改正道路運送法では、一般路線バス（いわゆる4条バス）と、廃止代替バスやコミュニティバス（いわゆる21条バス）が「新4条路線」として一本化されました。地域公共交通会議では、これらとともに、市町村有償運送路線（79条路線）についても協議することができます。

また、最近では、要介護者や身体障害者など単独では公共交通機関を利用することが困難な移動制約者に対するドア・ツー・ドアの移動サービスを提供するSTS（スペシャル・トランスポート・サービス）の要請も多くなっています。これについては「福祉有償運送運営協議会」で協議が行われますが、地域公共交通会議と連携したり、場合によっては一体的に運営することも考えられます。

このように、地域公共交通会議では、単に「廃止代替バス・コミュニティバスの運行方策の検討」といった狭義のテーマについて協議するのみならず、「地域全体の公共交通ネットワークをよりよくするための対応方策」を協議していくことが可能であり、より望ましいといえます。地域公共交通会議の制度ができたそもそもの理由は、「民間事業者が中心となって路線バスを運営して

いる地域」および「主体が不明確な地域」において、民営路線と自治体運行路線を含めた地域の公共交通ネットワークを一体的に維持・発展させるために、各路線間の連続性・整合性に配慮しつつ、各地域に適切な輸送サービスを提供していくために、関係者の協議の場を設ける必要性が生じたためです。その意味では、地域公共交通会議は、既存路線バスが運行されていない地域にコミュニティバスを走らせた市町村よりはむしろ、民営路線バスと自治体・地域主体のバスとが競合したり全くの別システムになってしまったりするようなことがなく、役割分担や連携を図っていく方策を協議していくことが必要な市町村にこそ適した組織といえます。

さらに、バス・タクシーだけではなく鉄軌道・旅客船等も含めた複数のモードを対象として地域公共交通を検討する必要がある地域も多くあります。その場合には、地域公共交通会議の枠組みのまま、さらに鉄軌道・旅客船等関係者が参加して協議を行うことも可能ですが、「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）」の法定協議会の枠組みを活用することがより効果的な場合があります。法定協議会の活用方法および地域公共交通会議との関係については、次の3節で説明します。

全会一致による合意とその尊重を

地域公共交通会議の協議結果が効力を発揮するためには、「協議が調う」とことは何かを明確に定義しておく必要がありますので、設置要綱には会議の議決方法を定める必要があります。多くは、出席した委員の過半数から全会一致の範囲での賛成を条件としています。

しかしながら、地域公共交通会議は様々な関係者から構成され、各委員はそれぞれの立場を代表する者として位置づけられることから、一部の委員が反対している案については、その内容や実施方法について何らかの問題を抱えている可能性が高いと考えられます。

このため、利用者の安全を担保しつつ、地域にとって望ましい公共交通を形成していくための会議である地域公共交通会議では、基本的に全会一致による合意形成が望ましいといえます。地域公共交通会議の主宰者は、全員の理解が得られる合意形成に努める必要があります。むろん、協議結果を実質的に意味あるものとするためには、会議の構成員として、国が示したガイドラインにこだわるのではなく、地域公共交通に関係する主体を実情に応じて選んでおくことが重要です。

加えて、「協議が調った」後は、構成委員はその合意事項を基本的に遵守することが求められます。合意形成を通して、関係者全体で望ましい地域公共交通の構築を目指してください。

地域公共交通会議と議会との円滑な関係構築を

地域公共交通会議の主宰者において、議会との関係に苦慮しているケースがみられます。例えば、地域公共交通会議で合意されたコミュニティバス事業が、議会での反対から事業化が難航したというケースです。こうしたケースが生じるのは、地域公共交通会議の役割を取り違えた結果

といえます。

地域公共交通会議の機能には、「行政に対する答申を行う審議会」的要素と、「当該地域の公共交通の関係者の合意を得る」機会の2つの要素があります。したがって、地域公共交通会議で協議が調ったからといっても、それを当該自治体の総意とみなすことはできません。

そこで、円滑な協議のあり方として以下の方法が考えられます。地域公共交通会議は、議会における地域公共交通への考え方や、行政が有している方針を踏まえつつ、原則公開であることを活用し、協議状況を適切に情報提示しながら、地域としてのあるべき公共交通の姿を政策提言することが求められます。次の段階は、提言された地域公共交通計画等の各種施策及び予算を議会で議決することになります。この後、再度地域公共交通会議において、具体的な計画の実施方法について協議し、合意を得て運輸局へ申請することになります。

このように、地域公共交通会議の役割を踏まえ、議会における審議状況に合わせ、適切なタイミングで地域公共交通会議を開催し、協議運営していくことが求められます。

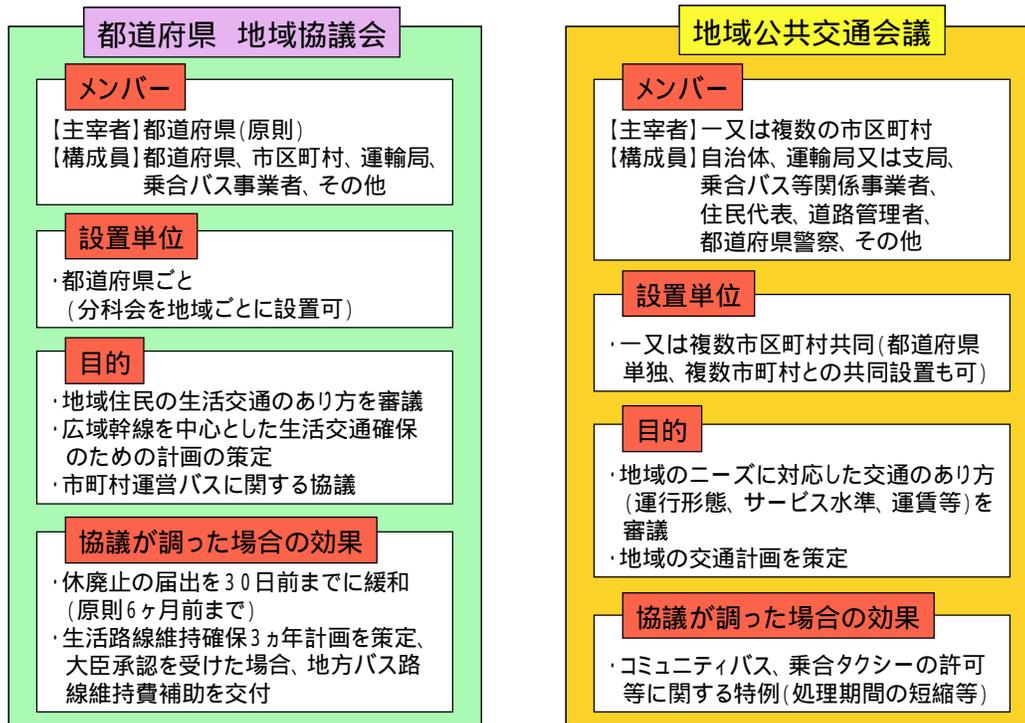
(5) 都道府県地域協議会と地域公共交通会議の関係について

都道府県の地域協議会は、平成14年の道路運送法改正によって設けられましたが、地方バス路線維持費補助金の交付を受けるため、生活路線維持確保3カ年計画を作成することが主目的となってしまう、本来の目的であるはずの地域住民の生活交通の在り方を議論するところまで至っていない地域が多いとの指摘を受けていました。このため、地域協議会については、主に市区町村をまたぐ広域・幹線を対象として、生活交通の在り方に関する議論の活性化を図る役割を中心として活性化を図り、市区町村が運行主体となるバス（いわゆる市町村運営バス）については地域公共交通会議が分担することとなりました。

原則として、地域協議会と地域公共交通会議は対等な関係ですが、地域協議会の分科会として地域公共交通会議を位置付けることも可能です。

一般路線バスの廃止についての協議は、たとえ単一市町村内の路線であっても地域協議会での協議事項もしくは報告事項となっていることが一般的です。しかしながら、地域公共交通会議にとっても重要な課題ですので、地域公共交通会議で維持もしくは代替方策の検討を行い、その結果を地域協議会で報告する形をとることが望ましいといえます。

図表 2-3 地域協議会と地域公共交通会議の比較対照図



図表 2-4 中部運輸局管轄内の都道府県地域協議会の協議事項

	愛知県	岐阜県	三重県	静岡県	福井県
名称	バス対策協議会	生活交通確保に関する協議会	生活交通確保対策連絡調整会議	生活交通確保対策協議会	生活バス路線確保対策協議会
目的	乗合バス等の生活交通の確保を図る	乗合バスによる住民の生活交通の確保を図る	地域の生活交通確保に必要な措置等について連絡調整	乗合バス等の生活交通の確保方策の協議	乗合バス等の生活交通の確保を図る
協議事項	生活交通の確保にかかる枠組み、退出申し出後の対応等	生活交通のあり方、枠組みづくり、計画調整等	生活交通確保策、補助対象路線のアセスメント、収支改善計画等	生活交通のあり方、具体的な路線の確保等	活性化方策、あり方、退出申し出対応策、補助対象路線案等

(6) 有償運送運営協議会と地域公共交通会議の関係について

改正道路運送法の改正の柱の1つとして「自家用自動車による有償旅客運送制度の創設」があります。

有償運送運営協議会の役割として、登録の認定だけでなく、登録を受けたNPO等の活動実態を把握し、安全や利便の確保の観点からフォローアップをする役割や、それとともに、自家用自動車による有償旅客運送が必要かどうかを検討する役割が期待されています。

国土交通省に対する有償旅客運送の登録申請(第79条の2)については、申請書の添付書類の中に、「地域公共交通会議又は運営協議会において協議が調っていることを証する書類」の添付が必要とされています。したがって、運営協議会を新たに設置するか、地域公共交通会議がその役割を果たすことになります。地域公共交通会議で兼ねる場合、地域公共交通会議の設置要綱に有償運送運営協議会としての役割を明示することが必要です。

3. 「地域公共交通の活性化及び再生に関する法律」の活用について

(1) 地域公共交通の活性化及び再生に関する法律について

平成 19 年 10 月 1 日に施行された「地域公共交通の活性化及び再生に関する法律」においては、市町村が主体となって地域全体の公共交通ネットワークのあり方や利便性の向上策等の協議を促進するため、市町村が策定する地域公共交通に関する計画（＝「地域公共交通総合連携計画」以下、「連携計画」と記述します。）の実効性を高める仕組みが整備されました。

市町村が連携計画を作成し実施しようとする場合、関係者からなる協議会（＝以下、「法定協議会」と記述します。）を組織することが必要です。市町村から通知を受けたバス事業者などの関係交通事業者や道路管理者等は、正当な理由がある場合を除き、協議に応じなければなりません（協議会への参加要請応諾義務）。また、法定協議会において協議が調った事項については、法定協議会の構成員はその協議の結果を尊重しなければならない（協議会参加者の協議結果の尊重義務）ことが定められています。

連携計画の作成や実施においては、後述のように、平成 20 年度から国の支援制度が設けられています。

(2) 法定協議会と地域公共交通会議の違い

「地域公共交通の活性化及び再生に関する法律」における法定協議会と、道路運送法に基づく地域公共交通会議は非常に似た組織になっています。そのため、互いの関係について混乱をきたしている例がみられますので、違いを図表 3-1 に整理しました。

協議対象となるモード（交通機関）

地域公共交通会議では、鉄軌道・船舶といったモードについても検討はできますが、バス・タクシー以外のモードに関する協議結果については、許可等手続きの簡略化・弾力化を得られるといった法的効力を発揮することはありません。一方、法定協議会ではこれら他のモードや、DMV・水陸両用車のような中間的なモードについても協議結果が効力を有します。ただし、通常地域公共交通会議のように、これらのモードに関係するメンバー（鉄軌道・船舶等事業者等）の参加が必要となります。逆のいい方をすれば、バスのみを対象とした「連携計画」を策定し実施するのであれば、他モード関係者の参加は不要であり、通常地域公共交通会議と同じメンバーで十分であることとなります。

図表 3-1 地域公共交通会議と法定協議会の比較

	地域公共交通会議	法定協議会
対象モード	バス・タクシー	多様なモード (バス・タクシーのみでも可能)
会議参加応諾義務	なし	あり
計画策定	任意	補助金の交付を受ける場合は必須
事業実施における 補助金受領	行えない (協議組織)	行える (協議 + 実施組織)

地域公共交通総合連携計画の作成と実施

地域公共交通会議では、その協議内容として、地域公共交通計画を作成することができます。場当たりの協議とならないためにも、このような計画を作成し、それに基づいて公共交通網の見直しを進めていくことが望ましいですが、道路運送法では地域公共交通会議でこのような計画を策定することは任意となっております。一方、法定協議会は、「連携計画」の作成と実施を行う機関であり、当然ながら計画作成を行う必要があります。また、連携計画の作成に際しては、地域公共交通活性化・再生法第5条第5項に定められているように、利用者の意見を反映することが必要です。具体的な方法として、協議会への利用者委員の参画、アンケート・ヒアリング調査による意見把握、パブリックコメントの実施などが挙げられます。

重要な点として、法定協議会は協議組織であるとともに、連携計画を実施する組織でもあることが挙げられます。具体的に言うと、連携計画に対する国からの補助は市町村や交通事業者に対してではなく、法定協議会に対して行われることになっています。法定協議会は、法人格を取得する必要はありませんが、国からの補助金(地域公共交通活性化・再生総合事業費補助金)の交付を受けようとする場合は、補助金の交付対象者としての体裁をととのえ、また補助事業の適切な実施を担保するために、独自の会計を持つ必要があり、事務局設置・運営に関する規則や会計規則も合わせて必要です。

法定協議会は地域公共交通活性化・再生総合事業の事業主体ですので、例えば連携計画に位置付けられたコミュニティバスの運行を国の補助を得て行う場合には、事業主体は市町村ではなく法定協議会となります。法定協議会は、事業主体として、自ら事業を行う場合のほか、交通事業者等に事業の委託や実行の指示をする場合であっても、事業実施の決定、進捗状況の把握・管理が最低限必要となります。

法定協議会の事業について、国の補助以外の市町村等が負担する分については、一度負担者が法定協議会に支出する形が原則です。ただし、コミュニティバス運行については、一度協議会に

資金を集めたうえで事業を実施することが、やむを得ない事由により困難な場合には、地域の実情に応じて対応することも可能であり、市町村等負担分を法定協議会に支出せずに直接運行事業者に支出する形もとることができます。

また、市町村有償運送については法定協議会を実施主体とすることはできないため、補助対象者である法定協議会が、実施主体である市町村に対し委託又は実行の指示をおこない、国から法定協議会に交付された補助金を市町村に支出することになります。

なお、既に地域公共交通に関する計画を策定している場合には、その既存計画が「地域公共交通の活性化及び再生に関する法律」第5条第2項の事項が明確に記載されているなどの条件を満たしていれば、法定協議会を開き連携計画と位置付けることもできます。

法定協議会を活用した場合における支援等

連携計画作成のための調査や、連携計画に位置付けられた事業の立ち上げに対して一括支援する「地域公共交通活性化・再生総合事業」が平成20年度から実施されます。この事業は、前述のように、法定協議会を補助対象としています。

バス関係で主に想定される事業としては、コミュニティバス・乗合タクシー・デマンドシステムの導入(車両購入、実証運行等)や路線バスの新規路線開設、増便、ダイヤ変更等の実証運行などが挙げられます。

連携計画の作成・実施を通じた法定協議会の活用によって、バス・タクシーのみならずモード横断的な地域公共交通活性化を推進することができます。例えば鉄軌道事業に対しては、地域公共交通総合連携計画に基づく軌道運送高度化(低床式車両の導入、ICカードシステムの導入等)に対する事業や、鉄道事業の再構築に対する事業について、重点的な支援が予定されています。

また、連携計画に盛り込まれた事業のうち、国土交通省の認定を受けた事業については、関連交通事業法の許認可等の手続きの合理化等、法律上の特例措置や地方債の配慮などの優遇措置が受けられます。

連携計画は、市町村を単位とすることが通常ですが、実情に応じて、複数市町村に跨ったり、逆にコミュニティバス運行のように市町村内で区域を限定した形で作成することも可能です。

また、輸送形態にとらわれない横断的な観点からの検討が促進されることが期待されますが、地域の実情を踏まえ、地域の自主的な判断に基づきバス等の単一の輸送形態のみを検討対象とすることも可能です。

(3) 地域公共交通会議を法定協議会として位置付ける場合の留意点

法定協議会を設置する場合、既存の協議会の組織・体制を活用することが可能であり、バス事業においても、既に存在している地域公共交通会議に法定協議会の機能を持たせることが可能で

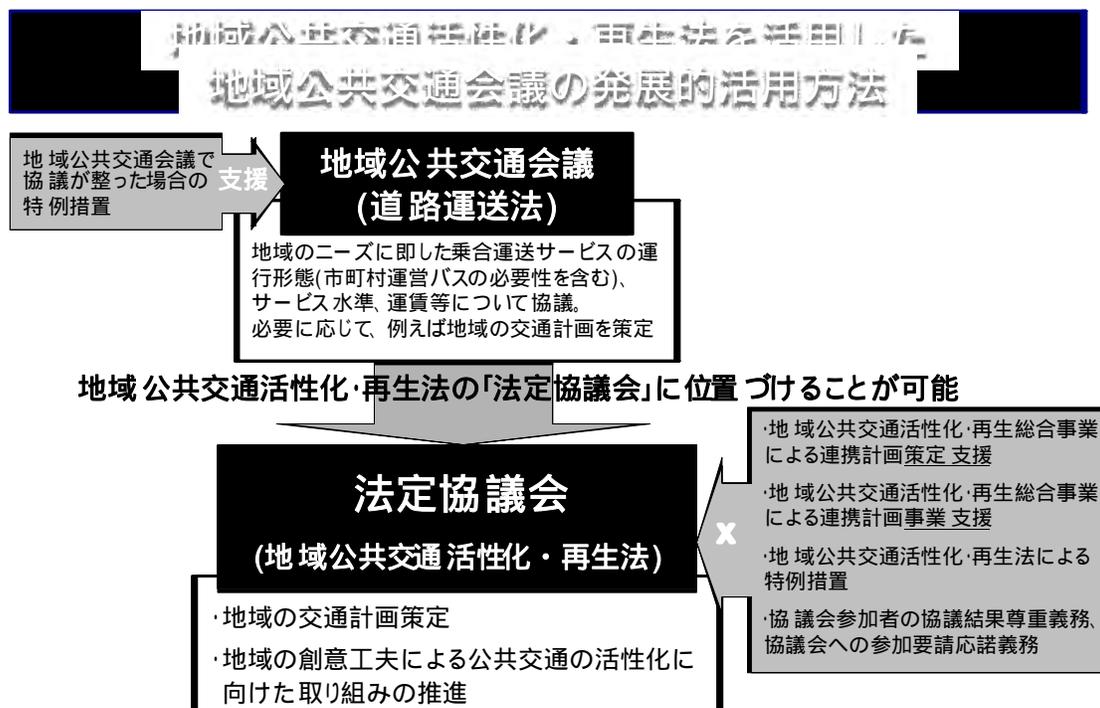
す。これによって、法定協議会が有する参加要請応諾義務や協議会参加者の協議結果の尊重義務、法律上の特例や予算措置などの支援措置を得ることができ、協議の円滑な運営や計画の実効性を高めることができる場合があります（図表 3-2 参照）。

この場合、法定協議会としての機能が果たせるよう、設置要綱の一部修正や会計・事務局に関する規程の整備が必要となります。メンバーについては、バスのみを協議対象とする場合にはそのままよいですが、鉄道・旅客船等の他モードに広げる場合にはそれらの関係者を追加する必要があります。そのため、メンバーが多くなり会議運営が大変になることが懸念される場合には、地域公共交通会議をそのまま法定協議会として位置付けるのではなく、法定協議会の分科会として地域公共交通会議を位置付けることも可能です。

なお、地域公共交通会議を法定協議会として位置付ける場合においても、道路運送法に基づく地域公共交通会議としての位置付け・運営が妨げられるものではありません。また、引き続き「地域公共交通会議」の名称を使用することも妨げません。

2章以降では主に「地域公共交通会議」の活用方が述べられていますが、大半は「法定協議会」にも共通する内容となります。地域の実情を踏まえ、協議されるテーマから、改正道路運送法による「地域公共交通会議」と地域公共交通活性化及び再生に関する法律による「法定協議会」とを上手く使い分けてください。

図表 3-2 地域公共交通会議を法定協議会として位置付ける場合のメリット



鉄道等他モードも含めた総合的な計画策定・事業の推進を行う場合には、法定協議会の活用が有効

4. 本ガイドラインにおける基本的な問題認識と考え方について

【基本的な問題認識】

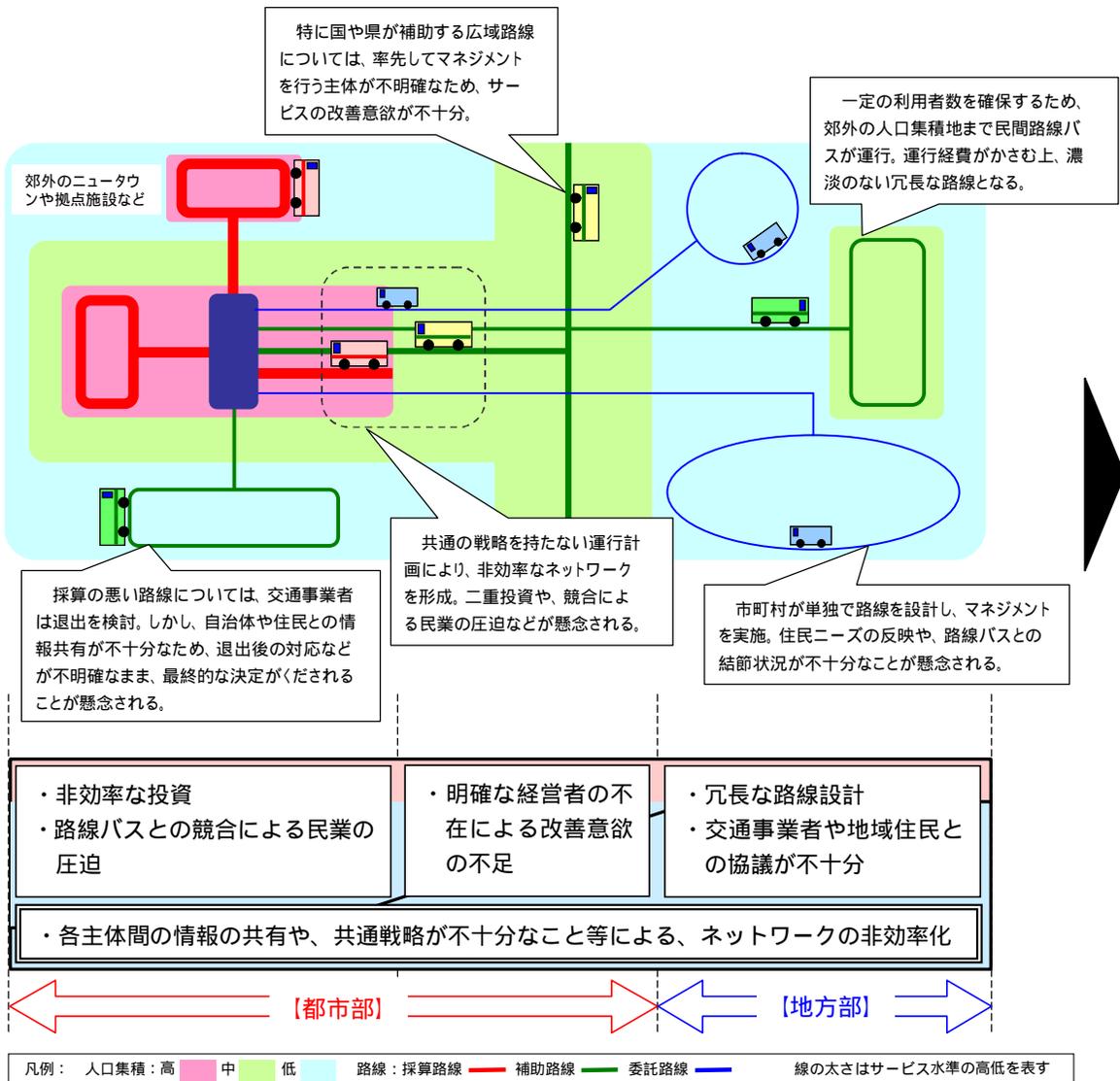
地域公共交通戦略の共有不足による、非効率なネットワークの形成（都市部での二重投資や民業圧迫など）

「率先してマネジメントを行う主体が不明確な地域」におけるサービス改善意欲の不足

全ての地域で一定のサービスを供給することによる、冗長で非効率な路線の形成
交通事業者や地域住民との協議が不十分なことによる、非効率なネットワークの形成（地方部）

情報の共有や事前協議が不十分なことにより、路線バス退出後のネットワークの再構築が困難

図表 4-1 現状の地域公共交通ネットワークが抱える問題のイメージ図



【今後の取り組み方針】

地域公共交通戦略の構築と共有による「役割分担を明確化した効率的な輸送」の実現

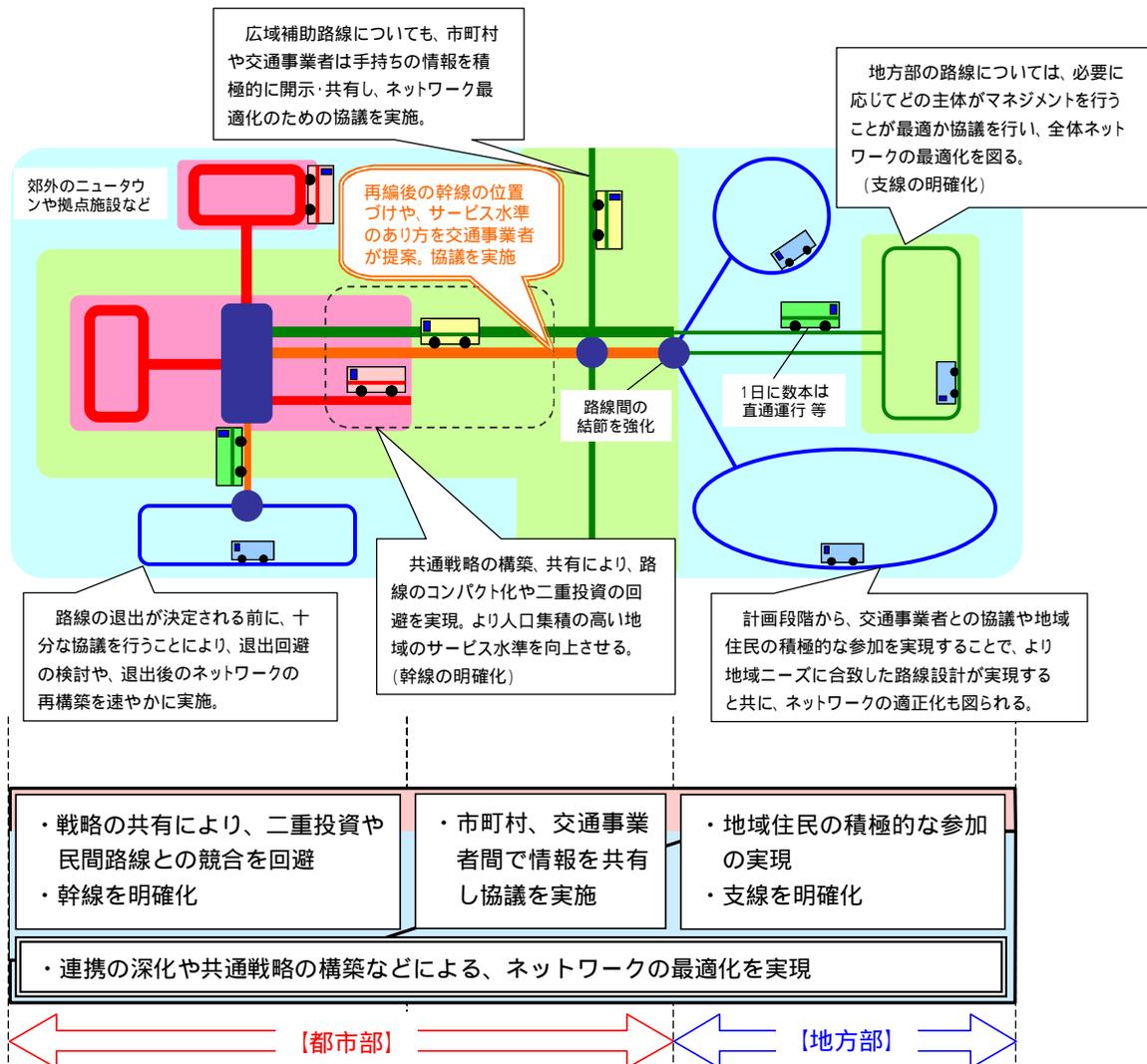
広域路線についても、市町村や交通事業者が積極的に情報共有を行い、取り組み方針を協議

幹線と支線を明確化し、潜在需要に応じたサービス水準を実現

地域住民の積極的な参加による、多様なニーズへの対応とマイバス意識の醸成

交通事業者との十分な事前協議による、退出の回避やネットワークの再構築の速やかな実施

図表 4-2 今後の取り組み方針のイメージ図



5 . 地域全体のバス路線とサービス水準のあり方

(1) 基本的な問題認識について

地域公共交通戦略の共有不足による、非効率的なネットワークの形成(都市部での二重投資や路線競合など)

都市部における問題として、多くのバス路線が中心部(駅など)の1箇所に集中することによる路線間競合の発生や、その結果として国、県、市などが行う補助事業が二重投資となってしまうなどの問題が指摘されています。

このような問題の根幹は、各々のバス路線を運営している主体間の連携不足や、統一された地域公共交通戦略の共有不足などにあると考えられます。

「率先してマネジメントを行う主体が不明確な地域」におけるサービス改善意欲の不足

都市部の中でも「主体が不明確な地域」では、市町村がマネジメントを行わなければいけないという意識や、交通事業者が改善を図ろうというインセンティブが希薄なケースが多々みられます。

このような地域は、地域公共交通戦略の共有や交通事業者の創意工夫を発揮することによる「ネットワークの最適化」が、最も強く求められている地域であるともいえます。

全ての地域で一定のサービスを供給することによる、冗長で非効率な路線の形成

また、上記のような非効率な路線の形成は、都市部と地方部を結ぶ路線バスにも見られます。このような路線では「補助要件を満たすこと」や「一定の利用者数を確保すること」を目的に、地方部の人口希薄地域までの長い距離が一路線として運行され、濃淡のない冗長な路線となることが多くなっています。

このようなケースの場合、「本当に実際の住民の移動ニーズを反映したサービス水準の設定が実現されているのか?」という問題が懸念されます。

交通事業者や地域住民との協議が不十分なことによる、非効率なネットワークの形成(地方部)

地方部を運行するコミュニティバスなどについては、主に市町村が中心となって路線の設計や運営を行っているのが現状です。

この場合、市町村が中心となってニーズ調査などを行っていたとしても、地域住民の参加が不十分なことにより、より詳細なニーズ把握や、地域住民の中でのマイバス意識の醸成などが実現されていないという問題が、潜在的に存在しているともいえます。

また、交通事業者との協議が不十分な場合は、路線バスとの結節が十分に考慮されていないなどの問題が生じることもあります。

情報の共有や事前協議が不十分なことにより、路線バス退出後のネットワークの再構築が困難

規制緩和後、特に地方部における路線バスの退出が相次いでいます。しかしながら、真に議論の対象とすべきは「路線が廃止される」ことではなく、「廃止対象路線を含めたネットワークを、如何に再編していくか」です。

ここで懸念されることとして、退出後にどのように再編していくのが不明確なまま退出が決定されることにより、退出後の対応が遅れることや、そのままの形で廃止代替バスとして再スタートしてしまうことなどが挙げられます。

(2) 今後の取り組み方針について ~連携の深化とネットワークの最適化~

地域公共交通戦略の構築、共有による「役割分担を明確化した効率的な輸送」の実現

現在の地域公共交通ネットワークが抱える問題の根幹は、「連携が不十分なことに起因する、情報と戦略の共有不足」です。ネットワーク全体の議論を行う際には、地域全体が目指すべきネットワークの構築方針、戦略が作成されており、関係者間でその内容が十分に共有されていることが全ての前提になります。

まずは、「情報と戦略の共有」により、各主体が担うべき役割を明確化し、路線競合に伴う二重投資や民業圧迫などがもたらす非効率なネットワークの形成を回避することで、輸送効率の向上を図ることが重要といえます。

広域路線についても、市町村や交通事業者が積極的に情報共有を行い、取り組み方針を協議

国や県の補助路線となっている広域路線は、「情報と戦略が共有できていない路線」であることが多くみられます。このような路線を地域公共交通戦略に加えるには、関係市町村においては「積極的に情報を得ようという姿勢」、交通事業者においては「積極的に情報を発信しようという姿勢」を持つことが重要であるといえます。

広域路線には「補助要件」の壁があるため、再編の自由度が低いことも事実です。しかしながら、まずは複数の市町村に跨る路線を、地域公共交通会議の検討対象に加えるのは難しいとの先入観を捨てましょう。今後は、地域公共交通ネットワークにおける広域路線についての位置付けを明確化し、県や交通事業者を交えた協議を十分にを行い、各主体が共同でマネジメントを行っていくことが必要です。

また、このような路線について最も多くの情報やノウハウを持っているのは、交通事業者です。ネットワークの議論を行う際には、このような交通事業者のノウハウや創意工夫を十分に発揮するため、交通事業者に積極的な協力、提案を求めていくことが肝要です。

幹線と支線を明確化し、潜在需要に応じたサービス水準を実現

将来的に、地方都市での人口減少や財政悪化が予想される中、ネットワークの再検討において、路線ごとのサービス水準に濃淡をつけるという考え方を避けては通れません。

例えば、現状では路線バスが地方部の人口希薄地域まで路線を運行しているため、運行経費がかさむと共に、地域ごとにサービス水準の濃淡がない冗長な路線が運行されることが多くなっています。これに対し、今後は幹線と支線とを分化し、役割分担を明確化することで、人口集積が高い都市部におけるコンパクトな路線運行と、人口希薄地域における低コストでの利便性確保を実現し、サービス水準を高めていくことが求められています。

また、この際にも「再編後の都市部におけるサービス水準をどのように設定するか？」という課題に対して、市町村と交通事業者が十分な協議を行い、その計画を構築、共有、実行していくことが重要となります。

地域住民の積極的な参加による、多様なニーズへの対応とマイバス意識の醸成

は、必ずしも地方部における支線のサービス水準を、単純に低下させるということではありません。今後、人口集積の低い地方部においてより重要となるのは、多様なニーズへの対応です。現在、地方部においては、地域住民が積極的に地域公共交通のマネジメントに参加することにより、今まで以上にニーズに合致した路線や運行形態を実現することが可能な環境（自家用車による有償運送など）が整っています。

地方部においては、中心となってマネジメントを行う主体が交通事業者から市町村、さらに地域住民へと移行していく必要があるという事実を、強く認識する必要があります。したがって、市町村が担うべき役割として、如何に地域住民を巻き込んだ取り組みを展開し、如何に地域にマイバス意識を芽生えさせるかが大きな課題の1つといえます。

交通事業者との十分な事前協議による、退出の回避やネットワークの再構築の速やかな実施

市町村と交通事業者との間では、地域における情報や問題認識が常に共有されていることが重要です。市町村は、退出の可能性がある路線についても、その現状を十分に認識し、事前に交通事業者との協議を行うことで退出を回避する方策を講じる必要があります。

また、実際に退出が決定された路線についても、市町村は地域住民を巻き込み、交通事業者からの助言や提案を受けながら退出後の対応策を十分に議論していく必要があります。退出が決定した路線とは、そのままでは利用が芳しくない路線ということです。したがって、代替交通機関を運行する際には、地域住民を議論に巻き込みながら、今まで以上に詳細なニーズ把握と適切な運行形態の模索に取り組む必要があります。

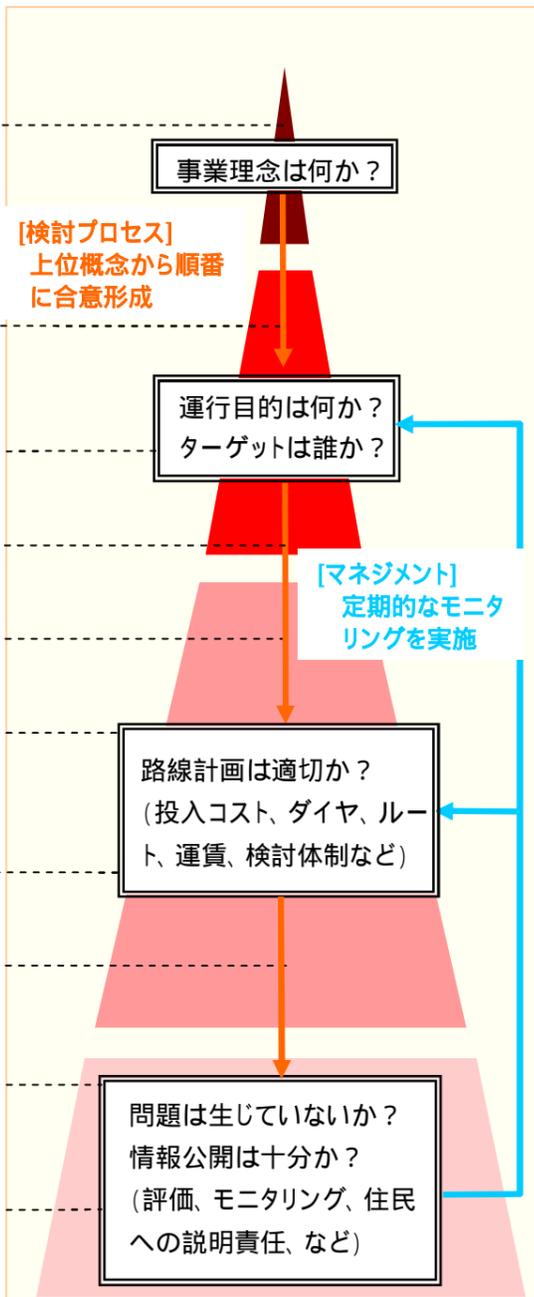
6. よりよい地域公共交通の検討の枠組み

地域公共交通に関する議論には、新規路線の導入、既存路線の再編、利用促進策・経費削減策の検討など、非常に多くの検討テーマが存在します。そのような中、本ガイドラインでは地域公共交通の検討の流れを、1つの例として「事業理念の明確化」「検討体制の構築と役割分担の明確化」「事業計画の策定」「事業評価とマネジメントサイクルの構築」の4段階に分けて整理してあります。実際に各地域において検討を行う場合には、ここでご紹介する検討プロセスを参考に、各地域での議論の内容に即した形で活用する必要があります。

なお、以降の構成は左記の4段階の検討プロセスに沿った形となっておりますが、「よりよい地域公共交通の実現」に必要な要素は、以下の「7つのS」に集約されます。よりよい地域公共交通を戦略的に実現していくためには、これら7つの要素に関する取り組みをバランス良く強化していくことが必要です。巻末には、ここで紹介する各検討プロセスの重要ポイントを、この7つの視点に基づいた形のチェックシートとして整理しました。各市町村の、弱み・強みを整理し、今後の自身の取り組みに必要な要素は何かを確認してください。

検討プロセス	検討項目	概要
・事業理念の明確化	1. 事業理念の明確化	・まずは、地域公共交通の都市・地域戦略上の位置付けなど、基本的な事業理念を明確化します。
・検討体制の構築と役割分担の明確化	2. 検討体制の構築と役割分担の明確化	・地域公共交通会議や幹事会など、事業理念の達成に向けて、それぞれの役割分担を明確化した検討体制を構築します。
・事業計画の策定	3. 現状分析と論点の抽出	・現状分析を通じて地域の問題・課題を把握することで、議論すべき論点を明確化します。
	4. ニーズの把握と基本方針の導出	・アンケートなどの調査を通じて、移動ニーズを把握。事業計画に向けた基本方針を決定します。
	5. 達成すべき目標の明確化	・計画された地域公共交通により、最終的に達成すべき目標を明確化します。
	6. 路線計画の策定	・ニーズ調査の結果を受け、ルートやダイヤなど、具体的な運行システムの構築を行います。
	7. 地域住民や交通事業者との協働による役割分担の明確化	・交通事業者との協働により、路線バスを含めた交通ネットワーク全体における、最適化を図ります。
・事業評価とマネジメントサイクルの構築	8. 地域公共交通経営の合理化	・地域公共交通事業を経営的な視点から考え、経費削減方策や増収方策の検討を行います。
	9. 広報周知	・事業化の前に、地域住民に対して新たな運行システムについての周知を十分に行います。
・事業評価とマネジメントサイクルの構築	10. 事業の実施と評価	・設定された事業理念に基づき、予め設定された目標の達成状況について評価を行います。
	11. 地域公共交通のマネジメント	・PDCAサイクルにより、地域公共交通のモニタリングを行います。

検討プロセスとマネジメントのイメージ



よりよい地域公共交通の実現に求められる7つの要素

[戦略実行組織に求められる7つのS]
～よりよい地域公共交通を実現するために～

	7つの要素	地域公共交通におけるポイント
ハード	戦略 (Strategy)	・基本方針の決定(目的、ターゲット) ・事業計画の策定(ルート、ダイヤ、運賃) など
	組織構造 (Structure)	・検討体制、運営体制、評価体制の構築と運営 ・運行事業者の選定 など
	制度 (Systems)	・事業評価の実施、評価指標の設定 ・PDCAサイクルの構築 など
ソフト	価値観 (Shared Value)	・総合計画など上位計画の尊重 ・事業理念の決定(地域戦略上の位置付け) ・投入コストの決定 など
	組織文化 (Style)	・地域住民のマイバス意識の醸成 ・交通事業者の積極的な参画、提案 など
	人材 (Staff)	・地域におけるキーパーソンの発掘と育成 ・コーディネーターの参画 など
	能力 (Skill)	・地域公共交通マネジメントの知識やノウハウの蓄積 ・調査手法の習得 など

7S：優れた組織は、7つの要素がお互いを補い、強め合いながら戦略の実行に向かうとき

7. 検討プロセスにおけるポイント整理

. 事業理念の明確化

検討項目	ポイント
1. 事業理念の明確化	<p>明確な事業理念を示すには、地域としての「地域公共交通戦略」を明示することが望まれます。個別のバス路線の議論などを行う前に、「地域全体の公共交通ネットワークをどのように構築していくか」という大きな目標や取り組み方針を示しましょう。</p> <p>地域公共交通は、都市・地域経営上の戦略目標を達成するための1つの手段です。総合計画や総合交通計画、新市建設計画などの上位計画の方針を確認し、その内容を尊重する必要があります。</p> <p>「事業理念」は、以降の検討を進めていく上で最も上位に位置する概念になります。以降の議論を円滑に進めるためにも、事業理念の明確化は重要です。</p>

. 検討体制の構築と役割分担の明確化

検討項目	ポイント
2. 検討体制の構築と役割分担の明確化	<p>地域公共交通会議の下部組織として、市町村担当者、住民代表、交通事業者などからなる幹事会や、地域住民が中心となった協議会などを立ち上げることが検討をより効率化できることがあります。</p> <p>実際の住民の生活行動に即した輸送システムの検討を行うため、複数の市町村が共同で検討組織を立ち上げることが必要な場合もあります。</p> <p>市町村担当者、住民代表、交通事業者間の意見の調整などは、幹事会が中心となって行うこととなります。幹事会では、各主体の役割分担を明確化する必要があります。</p> <p>地域公共交通会議で協議を行う前に、幹事会において協議する内容を整理し、会議では協議内容について分かりやすく説明を行う必要があります。</p> <p>議論や意見集約を円滑に行うためには、学識経験者や、地域公共交通に関して豊富な知識を持った有識者などに、コーディネーターとして議論に参加していただくことなどが有効です。</p>

. 事業計画の策定

検討項目	ポイント
3. 現状分析と論点の抽出	<p>現状や解決すべき問題を明確化するため地域公共交通を取り巻く「マーケットの現状」を理解しましょう。</p> <p>新たな調査を実施しなくても、入手できる情報はあります。まずは、既存データの整理を十分に行いましょう。</p> <p>特に、地域公共交通についての情報（利用状況、収支分析）は、詳細に整理します。また、NPO法人や社会福祉法人、医療法人などが運営する輸送サービ</p>

	<p>スや契約路線（スクールバスなど）対象を限定した移動支援事業の実態なども整理し、役割分担を精査する必要があります。</p> <p>現状整理を行う目的は、検討の対象となる論点を明確化するためです。まずは、何について議論をするのか（解決すべき問題は何か）新たな調査によって補完しなくてはならない情報は何かを明確にしましょう。</p>
<p>4. ニーズの把握と基本方針の導出</p>	<p>抽出された論点にもとづき、具体的な調査を実施します。一般的な調査手法としては、住民を対象としたアンケートやグループインタビュー、運転手を対象としたインタビューなどが行われます。論点（解決すべき問題）に応じた調査設計が必要です。</p> <p>住民の交通行動の現状としては、「いつ」、「誰が」、「どのような目的で」、「何処から何処へ」、「どのような交通手段で」移動しているのかを把握します。「運行目的は何か?」、「ターゲットは誰か?」などを明確化しましょう。</p> <p>ニーズ調査の段階から、地域住民を巻き込んだ取り組みを行うことが効果的です。マイバス意識の向上につながると共に、自治会の協力などにより調査費用を抑えることも可能です。</p> <p>ニーズ調査の結果から、事業計画の策定に向けての基本方針を決定しましょう。</p>
<p>5. 達成すべき目標の明確化</p>	<p>ここまでの段階で導出されている「ターゲット」や「運行目的」などの基本方針に基づいて、実際に達成すべき目標を明確化します。目標は、定量的に示されることが望ましいといえますが、それが難しい場合は定性的な目標を据えても構いません。</p> <p>設定された目標には、主体間の合意が必要不可欠です。目標の設定についても主体間で十分な協議を行い、合意形成を図る必要があるといえます。</p>
<p>6. 路線計画の策定</p>	<p><u>(1)地域公共交通会議の活用について</u></p> <p>地域公共交通会議での合意により、運賃および料金の設定などの手続きが簡略化・弾力化されます。したがって、民間が運営主体である4条路線についても、旧21条路線のような柔軟なサービス設定が可能になりました。</p> <p>一般乗合旅客自動車運送事業の対象が、路線定期運行だけでなく、路線不定期運行と区域運行にまで拡大されました。地域公共交通会議での合意により、路線不定期運行と区域運行も乗合事業として運行することが可能です。</p> <p><u>(2)運行ルートについて</u></p> <p>ニーズ調査の結果や導出された基本方針を踏まえ、アクセスすべき施設や集落などを選択します。この際、アクセスすべき施設は多めに選択しておき、実際にルート設計を行う際の調整に備えて優先順位をつけておくのと良いでしょう。</p> <p>対象となる集落や候補となる施設を結ぶ、効率的なルートを設計します。特に、運行目的が不明確なことに起因する路線の冗長化は、避けなければなりません。</p> <p>路線バスとの役割分担を明確化する必要があります。路線バスとの競合は避け、</p>

	<p>相乗効果が得られるようなルート設計を心掛けましょう。</p> <p><u>(3)運行ダイヤについて</u></p> <p>基本方針およびニーズ調査の結果を踏まえ、需要に応じたダイヤを設計します（「いつ」、「どの位の人数を」輸送するのか?）。「全ての便について、輸送の対象や運行の目的などが明確化されている」くらいの配慮がなされることが望ましいといえます。</p> <p>「ニーズへの柔軟な対応」と「シンプルなダイヤ設計」は、条件によってはトレードオフの関係になることがあります。この問題についての一義的な回答はありません。住民や交通事業者を交えた協議の中で、皆が納得できるような答えを模索しましょう。</p> <p>ダイヤ設計には、運転手の労務時間の制約なども考慮する必要があります。2人以上の運転手を必要とする場合、コストが大幅に増加する可能性があります。ルートと同じく、ダイヤについても民間路線バスとの競合を避け、役割分担を明確化する必要があります。結節点における乗り継ぎの強化を図る場合、必要に応じて路線バスのダイヤを変更することも選択肢の1つとなります。</p> <p><u>(4)運賃について</u></p> <p>分かりやすく、利用しやすい、シンプルな運賃設定を心掛けます。ただし、地域公共交通の持続的な維持・管理のため、ある程度の収益性が確保されるような運賃設定を行う必要があります。</p> <p>定期乗車券や回数乗車券、高齢者・小児割引、乗継割引など、利用促進や利便性の向上を目的とした各種割引制度の導入を検討しましょう。</p> <p>無料での運行が検討されるケースもありますが、道路運送法の枠外で運行されることになり、「安全性の低下」などが懸念されることがあります。また、利用者にとってもある程度の運賃負担をすることが、マイバス意識の醸成にもつながります。「安さ」のみを過度に重視することは、避けましょう。</p> <p><u>(5)運行形態について</u></p> <p>多様な住民ニーズに対して的確な運行形態を選択するため、様々な運行形態の導入効果・可能性などを検討しましょう。</p>
7. 地域住民や交通事業者との協働による役割分担の明確化	<p>重要なポイントは「共通の地域公共交通戦略を作成し、共有すること」、「各主体が各々の役割を責任をもって実行に移していくこと」の2点です。各主体には、地域公共交通ネットワークを共同で運営する経営者の1人として、与えられた役割を実行に移す責任が生じているとの認識を持ちましょう。</p>

8. 地域公共交通経営の合理化	<p>一般的に「公益性」と「収益性」はトレードオフの関係にあります。市町村が行う交通事業は収益性が主たる目的ではありませんが、逼迫した財政状況の中、経営合理化の方策を模索することは当然と言えます。基本的な「増収方策」や「経費削減方策」を理解し、その適用可能性などを検討する必要があります。経営合理化の手段として、「競争入札」や「プロポーザル」による委託事業者の選定が行われることがあります。選定は、運行経費の多寡などの経営合理化指標のみで判断するのではなく、安全性や信頼性など総合的な観点から判断する必要があります。</p>
9. 広報周知	<p>(1)「<u>地域公共交通会議の協議内容の経過報告</u>」の広報周知</p> <p>地域公共交通会議で協議された内容（議事録など）については、HPや広報などを通じて住民に対して開示される必要があります。</p> <p>既存の輸送システムが大幅に変更される場合は、住民説明会を開催するなど、より積極的で分かりやすい情報提供を行う必要があります。</p> <p>(2)「<u>使ってもらうため</u>」の広報周知</p> <p>広報チラシやHPによる広報では、皆に使って欲しいという気持ちも大切ですが、「運行目的は何か?」、「ターゲットは誰か?」を思い出し、焦点を絞った広報活動を行うことが重要です。</p> <p>まずは、利用してもらうことが必要です。「お試し券」や「イベント」を活用し、地域公共交通の良さを知ってもらいましょう。</p> <p>人々の日常生活の一部を変更するという事は、想像以上に困難な作業です。モビリティ・マネジメントの継続的な実施が必要となります。</p>

・事業評価とマネジメントサイクルの構築

検討項目	ポイント
10. 事業の実施と評価	<p>実際の運行に向けて「事業計画書」などを作成し、詳細な役割分担や連絡体制などの再確認を行います。</p> <p>事業の評価を行うための関連データを収集するため、各種調査を実施します。（アンケート調査やグループインタビュー調査など）</p> <p>運行後も継続してマネジメントを行っていくため、中心となって検討を行った幹事会や住民協議会について、改めてその役割を明確化する必要があります。</p>
11. 地域公共交通のマネジメント	<p>地域公共交通マネジメントに必要なのは、PDCAサイクルという制度(ハード)と各主体が共同経営者として1つの目標のために活動するという意識(ソフト)です。また、評価や改善の結果については、関係者間および地域において広く共有される必要があります。積極的な情報の開示と共有に努めましょう。</p> <p>地域公共交通のマネジメントを継続して行っていくため、最も重要となるのは人材です。率先して取り組みを行う「キーパーソン」や触媒としての「コーディネーター」の確保が重要となります。</p>

8. よりよい地域公共交通の実現に向けた取り組み【チェックシート】

7つの要素		チェック項目
ハード	戦略 (Strategy)	各路線の目的・ターゲット（基本方針）などは明確化されていますか 地域公共交通の達成目標は明確化されていますか 事業計画（ルート、ダイヤなど）は基本方針の内容を踏まえて作成されていますか 定時定路線にこだわらず多様な運行形態の導入可能性を検討の対象としましたか 地域公共交通経営の合理化のための取り組みは行っていますか
	組織構造 (Structure)	検討を行うための組織（地域公共交通会議や法定協議会など）はありますか 検討組織への住民・利用者・運転手の参画に配慮していますか 参加している各主体に、検討組織の目的・機能と各自に求められる役割を理解してもらう努力をしていますか 市町村を跨いだ検討体制の組成は検討されましたか（必要な場合） 事業者選定方法の選択にあたって、価格以外の要素や、事業者の提案を取り込んだ総合入札制度の導入を検討・実施しましたか
	制度 (Systems)	交通事業者から地域ネットワークの形成に関する具体的な提案はありますか PDCAサイクルによる継続的改善と意識浸透は機能していますか 各主体が果たすべき役割と達成目標は明確になっていますか 検討組織での協議の結果は、様々な形で公表していますか 事業評価の結果やその後の改善方針などは、公表していますか
ソフト	価値観 (Shared Value)	ネットワークの構築方針は明確になっていますか 事業の必要性・目的やネットワークは上位計画と整合が図られていますか ネットワークの構築方針について主体間で合意形成がとれていますか 投入コストやサービス水準の妥当性について、関係者間の合意形成はとれていますか
	組織文化 (Style)	調査検討の実施にあたり、地域住民が参画できるよう配慮していますか 路線やダイヤなどの詳細設計にあたり、地域住民・利用者が参画できるよう配慮していますか 利用促進のための取り組みを継続して行っていますか
	人材 (Staff)	検討にコーディネーターは参画していますか 地域住民の中に、率先して取り組みを行うキーパーソンはいますか 意見集約やシステム案の検討に地域住民・利用者が参画する機会をもうけていますか 運転手の評判は良いですか
	能力 (Skill)	市町村の担当者の方は、地域公共交通の現状を十分に把握されていますか 地域の移動ニーズを把握するための調査などは実施していますか 各種調査の基本的な実施方法は理解していますか

地	域	公	共	交	通
活	性	化	■	再	生
総	合	事	業		



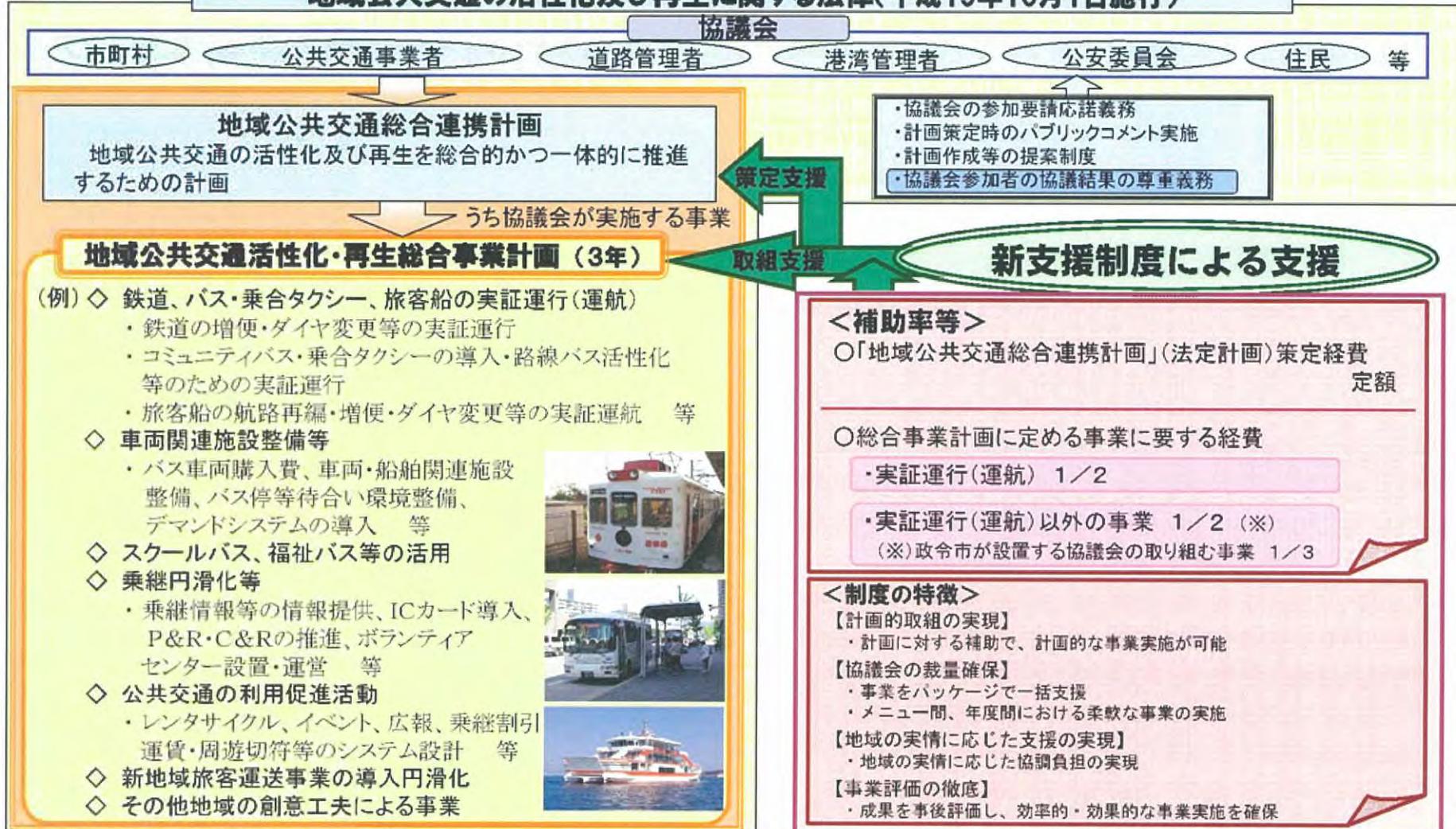
国土交通省

地域公共交通活性化・再生総合事業

20年度予算額
3,000百万円(新規)

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、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を新たに設けることにより、地域の創意工夫ある自主的な取組みを促進する。

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)



多様な事業をメニューとしてパッケージで一括支援

地域公共交通の活性化・再生のためのニーズ・課題は多種多様であることから、効果的な推進のために、多様な事業をメニューとし、パッケージで一括支援。

活用例1 地域のニーズに合ったバスの運行形態・ルート工夫

従来型路線バス

既存の路線バスと同様、路線と時刻を決めて主に幹線道路を運行するバスです。



コミュニティバス・乗合タクシー

市町村等の委託を受けて小さい車両で、きめ細かい路線と時刻を決めて乗合運行するものです。より家の近くからバスに乗ることができます。予約制で家と目的地を結ぶ運行形態(デマンド式)もあります。



活用例3 海上交通の活性化、陸上と海上交通の乗継利便性向上



活用例2 鉄道沿線における公共交通のネットワーク改善



- ・通勤・通学、通院等各ニーズに合わせたバスの運行
- ・車両デザインの工夫
- ・公共交通利用促進のための広報活動 等

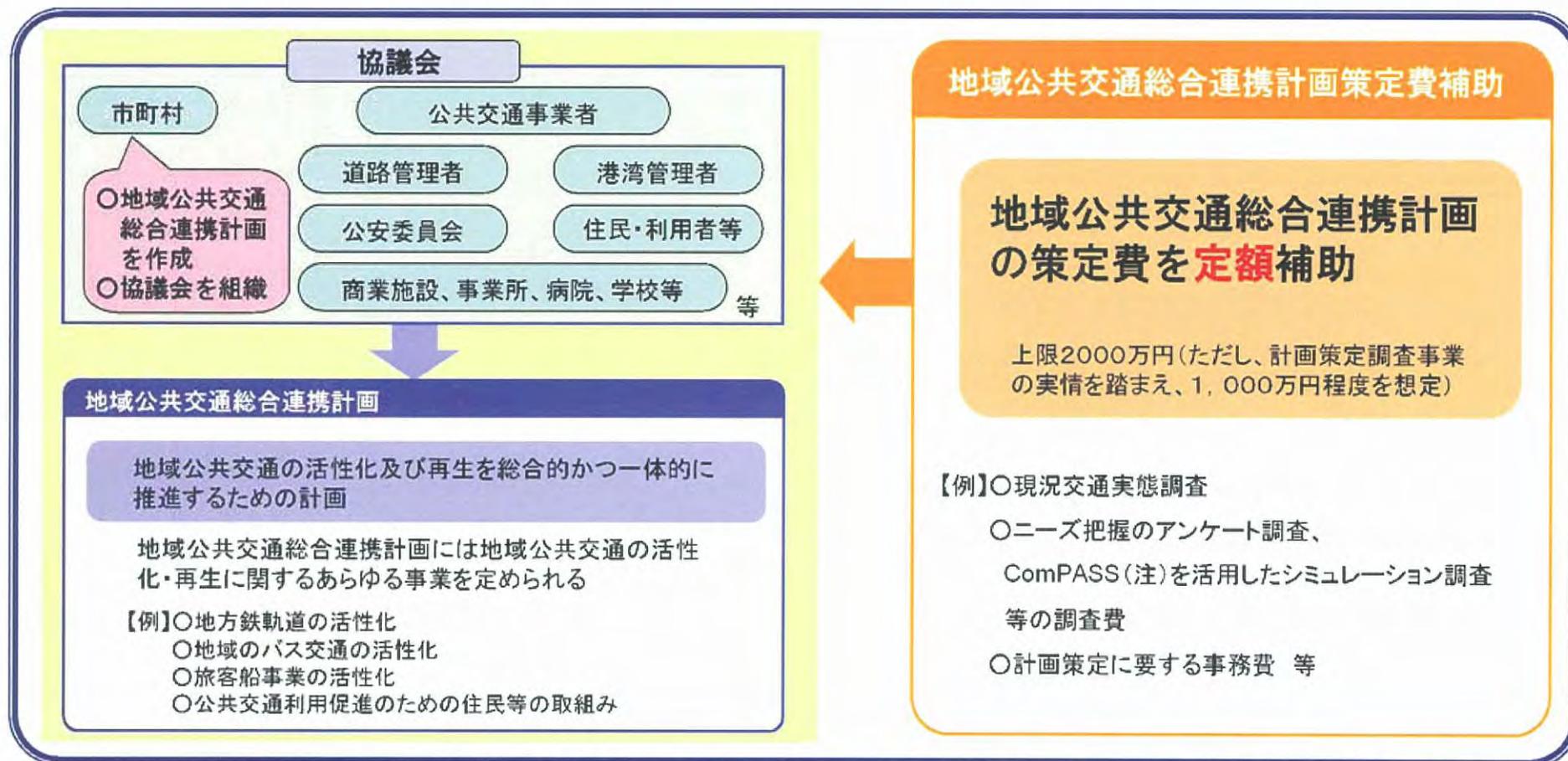
- ・航路の再編
- ・バスの運行による鉄道駅と港のアクセス強化
- ・観光交流促進と絡めた割引切符の発行 等

支援対象事業

- ・企画列車の運行
- ・鉄道とバスの乗継利便を向上させるダイヤの設定
- ・公共交通の乗継等のわかりやすい情報提供 等

地域公共交通総合連携計画の策定を支援

「地域公共交通の活性化及び再生に関する法律」第5条第1項に基づく地域公共交通総合連携計画を市町村が作成する場合、市町村が組織する協議会に対して支援

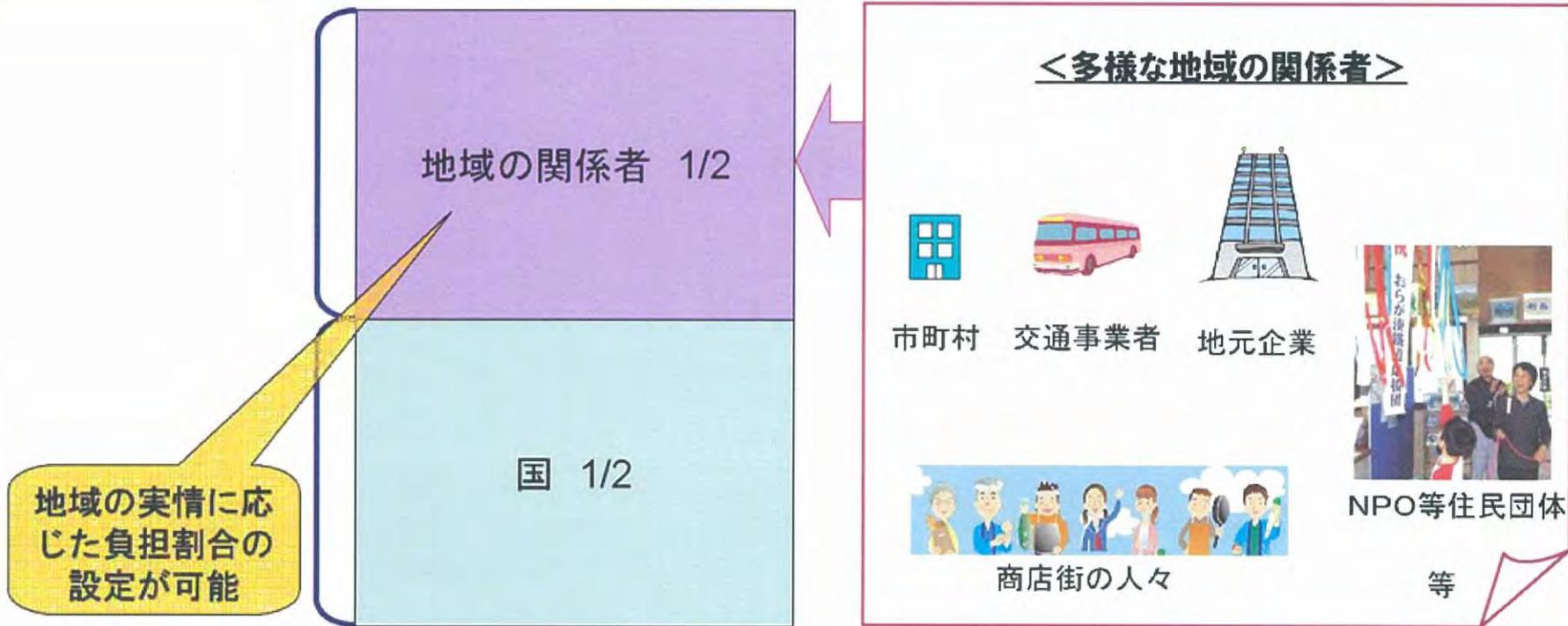


(注) ComPASSとは、地理情報システム(GIS)を活用して「採算性」と「採算性以外の評価指標」の合計4つの指標に基づき、市町村が策定するバスの運行計画を評価するシステムをいう。

地域の実情に応じた支援の実現

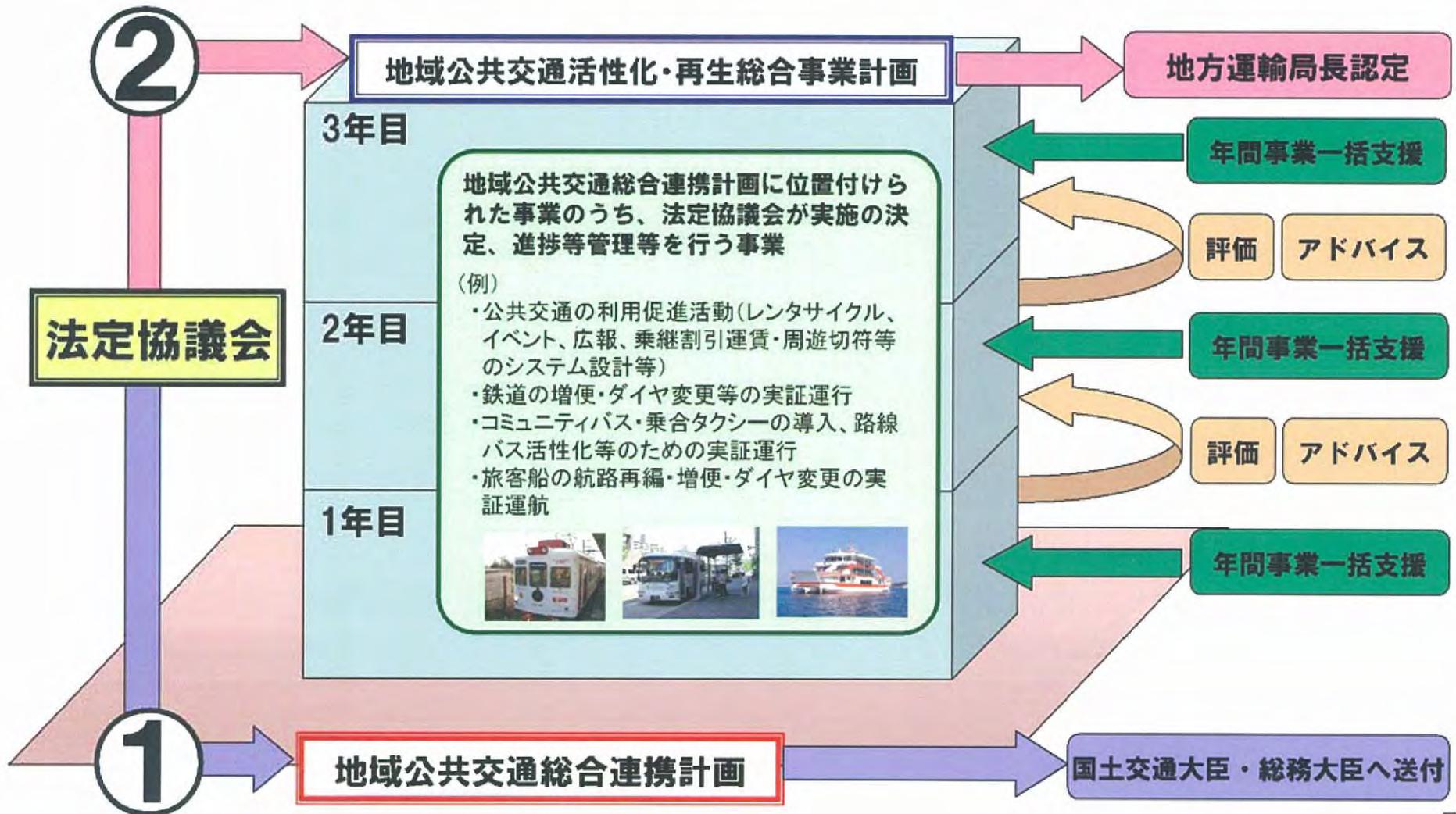
地域の実情に応じた協調負担を実現するため、連携計画に位置付けられた事業を実施する場合、協議会において地域の実情、事業の内容に応じた市町村、交通事業者、関係企業等の関係者の分担を定めることが可能

地域の実情に応じた支援の実現



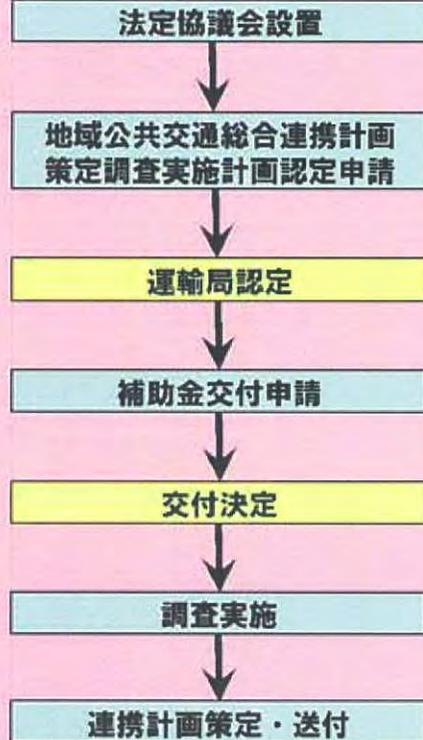
※実証運行(運航)以外の事業で、政令市が設置する協議会が取り組む場合、国の負担割合は1/3

地域公共交通活性化・再生総合事業推進フロー

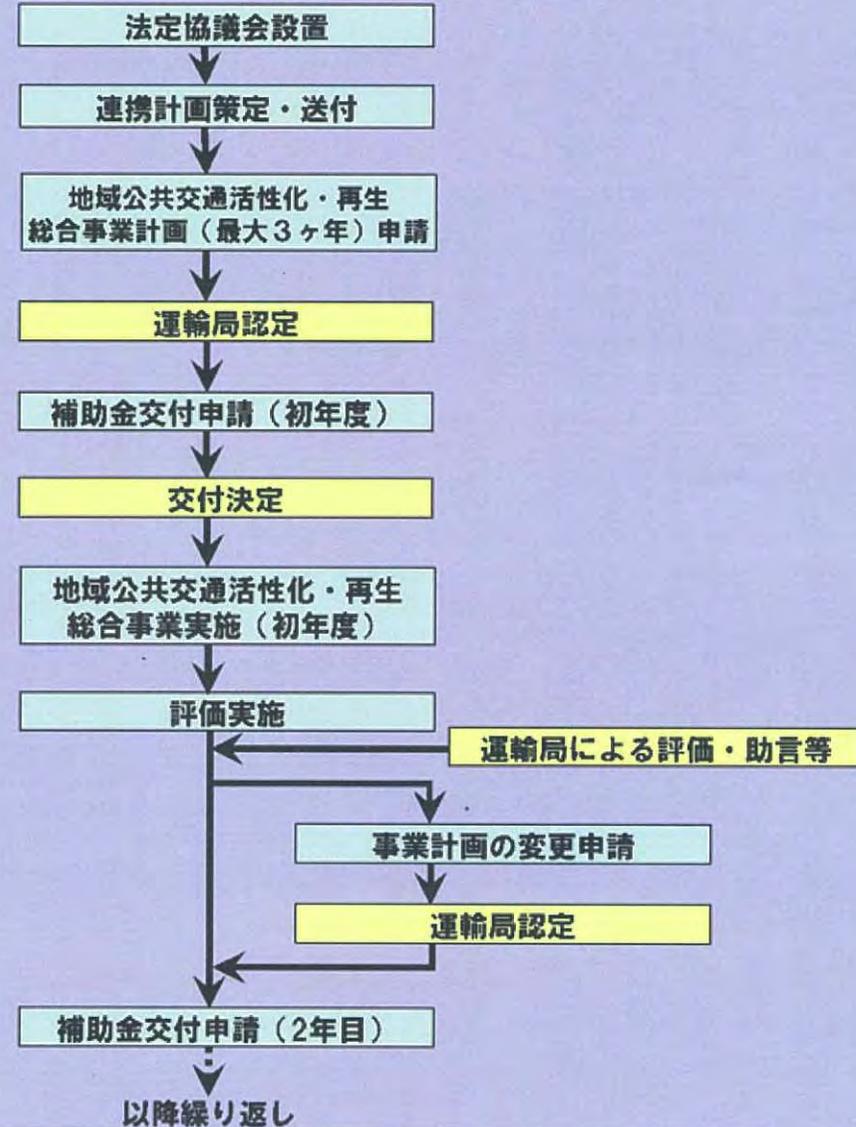


地域公共交通活性化・再生総合事業 執行フロー

連携計画策定支援を受ける場合



総合事業費補助を受ける場合



国による行為

申請者による行為

地域公共交通活性化・再生総合事業に関するQ & A

Q1 補助対象事業者は誰ですか。

A1 「地域公共交通の活性化及び再生に関する法律」第6条第1項に基づく協議会が対象です。

Q2 地域公共交通活性化・再生総合事業費補助(以下「総合事業費補助」といいます。)を受ける場合には、法定協議会は法人格を持つことが必要ですか。

A2 総合事業費補助を受けるに当たっては、法定協議会に法人格は必要ありませんが、協議会規約(財務規程等を含む)や事務局の事務所を定めること等が必要です。

Q3 鉄道のみ、バスのみ、旅客船のみ等、単一モードのみを対象とした地域公共交通総合連携計画(以下「連携計画」といいます。)でも補助対象となりますか。

A3 単一モードのみを対象とした連携計画の策定調査や連携計画に基づく事業についても、総合事業費補助の対象となります。

Q4 一市町村内で複数の連携計画を作成する場合、それぞれの連携計画及びこれに基づく事業について補助を受けることができますか。

A4 交通圏が一市町村に複数あり、連携計画を複数作成する場合には、それぞれの連携計画の策定調査や連携計画に基づく事業について総合事業費補助を受けることが可能です。

Q5 利用者・住民、商業施設、事業所、観光事業者、病院、学校等の公共交通事業者以外の者が実行する取組みについても、総合事業費補助の対象となりますか。

A5 法定協議会が実施する取組みという位置づけがあり、地域公共交通の活性化・再生に資するものであれば、補助対象となります。

Q6 地域公共交通総合連携計画策定費補助(以下「計画策定費補助」といいます。)については、事業費全額が補助されますか。

A6 計画策定費補助については、定額(上限は2,000万円だが、計画策定調査事業の実情を考えれば、1,000万円程度の支援で実施可能と考えております。)の範囲内であれば、事業費の全額が補助されます。

Q7-1 地域公共交通会議等の既存の協議会を法定化したり、既存の計画を連携計画として位置付けることは可能ですか。

A7-1 法律の要件や基本方針を満たしていれば、既存の協議会を法定化したり、既存の計画を連携計画として位置付けることが可能です。

Q7-2 また、当該協議会が補助対象事業者となることや、当該計画に基づく事業について総合事業費補助を受けることは可能ですか。

A7-2 当該協議会が補助対象事業者となることや、当該計画に基づく事業について総合事業費補助を受けることは可能です。但し、補助を受ける場合、協議会の会長は補助金の適正な執行・管理、会計検査等、代表者として責任を持てる者であること、また、当該事業について事業計画の認定を受けることが必要となります。

Q8 年度途中で「地域公共交通総合連携計画策定調査実施計画」や「地域公共交通活性化・再生総合事業計画」認定申請は可能ですか。

A8 上記2計画の認定申請については、募集期間中に申請することが必要です。20年度においては、20年3月頃に計画の認定申請募集をする予定ですが、年度途中で再度募集する予定です。詳細なスケジュールについて現時点では未定です。

「地域公共交通の活性化及び再生に関する法律」や関係する政省令・基本方針、「地域による地域のための公共交通の活性化・再生を目指して～交通政策審議会 交通体系分科会 地域公共交通部会 報告書～」、パンフレット「地域公共交通の活性化・再生を進めるために」など、地域公共交通の活性化・再生に関する情報は、下記のホームページでご覧いただけます。

<http://www.mlit.go.jp/sogoseisaku/transport.html>

お問い合わせ先

北海道運輸局	企画観光部	交通企画課	〒060-0042 札幌市中央区 大通西10	011-290-2721	神戸運輸 監理部	総務企画部	企画課	〒650-0042 神戸市中央区 波止場町1-1	078-321-3144	
	鉄道部	計画課		011-290-2731		078-321-3146				
	自動車交通部	旅客第一課		011-290-2741		企画観光部	交通企画課	〒730-0012 広島市中区 上八丁堀6-30	082-228-8701	
	海事振興部	旅客・船舶産業課	〒047-0007 小樽市港町5-3	0134-27-7176		鉄道部	計画課		082-228-8797	
東北運輸局	企画観光部	交通企画課	〒983-8537 仙台市宮城野区 鉄砲町1	022-791-7507	自動車交通部	旅客第一課	082-228-3436			
	鉄道部	計画課		022-791-7526	海事振興部	旅客課	082-228-3679			
	自動車交通部	旅客第一課		022-791-7529	四国 運輸局	企画観光部	交通企画課	〒760-0068 高松市松島町1-17-33 高松第2地方合同庁舎	087-835-6356	
	海事振興部	海事産業課		022-791-7512		自動車交通部	旅客課		087-835-6364	
関東運輸局	企画観光部	交通企画課	〒231-8433 横浜市中区 北仲通5-57	045-211-7209		鉄道部	計画課	〒760-0064 高松市朝日新町1-30 高松港湾合同庁舎	087-825-1178	
	鉄道部	計画課		045-211-7243		海事振興部	旅客課		087-825-1183	
	自動車交通部	旅客第一課		045-211-7245	九州 運輸局	企画観光部	交通企画課		〒812-0013 福岡市博多区 博多駅東2-11-1	092-472-2315
	海事振興部	旅客課		045-211-7214		鉄道部	計画課			092-472-4051
北陸信越運輸局	企画観光部	交通企画課	〒950-8537 新潟市中央区 万代2-2-1	025-244-6118		自動車交通部	旅客第一課	092-472-2521		
	鉄道部	計画課		025-244-6117		海事振興部	旅客課	092-472-3155		
	自動車交通部	旅客課		025-244-7579	沖縄総合 事務局	運輸部	企画室	〒900-0006 那覇市おもろまち2-1-1	098-866-1812	
	海事部	海事産業課		025-244-6113			陸上交通課		098-866-1836	
中部運輸局	企画観光部	交通企画課	〒460-8528 名古屋市中区 三の丸2-2-1	052-952-8006			総務運航課		098-866-1836	
	鉄道部	計画課		052-952-8033		国土交通省	総合政策局		交通計画課	03-5253-8275
	自動車交通部	旅客第一課		052-952-8035	鉄道局		地域鉄道対策室	〒100-8918 東京都千代田区 霞が関2-1-3	03-5253-8539	
	海事振興部	旅客課		052-952-8013	自動車交通局		総務課企画室 旅客課	03-5253-8563		
近畿運輸局	企画観光部	交通企画課	〒540-8558 大阪市中央区 大手前4-1-76	06-6949-6409	海事局		内航課	03-5253-8571		
	鉄道部	計画課		06-6949-6442	03-5253-8622					
	自動車交通部	旅客第一課		06-6949-6445						
	海事振興部	旅客課		06-6949-6416						

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、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ことにより、地域の創意工夫ある自主的な取組みを促進する。

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

商店街の人々

NPO等住民団体

学校・病院等

等

市町村が策定

- ・ 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

地域公共交通活性化・再生総合事業による支援

< 補助率等 >

策定支援

協議会が策定

うち協議会が取り組む事業

「地域公共交通総合連携計画」
（法定計画）策定経費 定額

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

取組支援

< 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

