

3. 県内の地域公共交通の今後の方向性

地域公共交通の活性化方策を考えるうえで、まず、公共交通として求められるあり方の基本的な方針を定めて、これまでにまとめた課題に対する対応の方向性を示しています。この方向性については4つの方針に整理して検討することとし、それぞれ主な事例を取り上げています。

3.1 基本方針

人口減少・少子高齢化といった人口構造の変化が急速に進み、高齢者の運転免許自主返納が増加し、移動手段のない高齢者の生活の足の確保への取組が必要となっています。このような社会状況において、地域公共交通は、ますますその役割が高まっていることから、基本方針を次のとおりとしています。

持続可能な公共交通の確保・充実

3.2 対応方針

(1) 4つの対応方針

5つの課題については、1つの課題に1つの対応といった要素のみならず、複合的な対応が求められています。持続可能な公共交通の確保・充実を図る対応として次の4つの方向性を示しています。

①路線バスの廃止等による公共交通ネットワークの機能低下

②生活圏と公共交通サービスの不整合

③路線バス等の運行サービスへの利用者の不満

④コミュニティ交通の増加に伴う行政コストの増加

⑤乗務員不足による公共交通サービス低下の可能性

対応方針1
多様な需要増加策による公共交通の維持・活性化

対応方針2
シームレス*な公共交通ネットワークの構築

対応方針3
複数市町村の連携による公共交通改善策の推進

対応方針4
地域内の交通システムの更なる改善

(2) 対応方針と主な事例

対応方針1 多様な需要増加策による公共交通の維持・活性化

人口減少とマイカー利用への依存により、路線バス利用者減などによる減便、利便性の低下といった悪循環から県北部や県央部では廃止された路線もあります。

また、免許自主返納者数の増加などマイカーを利用できない高齢者等が増加する見通しであり、高齢者等の生活の足の確保への取組がますます重要となってきます。

持続可能な公共交通の確保・充実を図るためには、利用者ニーズ等に対応したサービス改善による公共交通需要の増加などの路線バス等の維持・活性化が必要です。また、公共交通利用者増となるような、行政による補助制度の活用も有効です。

<主な事例>

①潜在的な需要を増加させるためのサービス改善

公共交通の基本的なサービス改善として、鉄道については速達性向上などが、バスについては定時性の確保、バスロケーションシステム*の普及推進、バス事業者間の情報提供の統合化などが有効です。また、鉄道とバスに共通する改善策としてはICカードシステムの普及・利用促進とともに、施設や車両のバリアフリー化の推進などが考えられます。ICカードの利用は乗降時間や乗換え時間の短縮にも効果があるとともに、乗り継ぎ割引の導入のしやすさや乗車券販売の効率化などの効果もあります。さらに、ユニバーサルデザイン*の観点からきめ細やかな対応が可能となるUDタクシー*の導入の必要性も高まっています。このように潜在的な需要を増加させるための利便性向上の取組を進めることが有効です。

②国内及び海外からの観光客の移動需要の公共交通への取り込み

公共交通の利便性を高めることによって空港や新幹線駅から移動する観光客の需要を公共交通へ取り込むことが有効です。鉄道や路線バスの利便性を高めるとともに、高速バスの活用やバスターミナルの整備による高速バス、観光バス、路線バス等の機能強化も考えられます。また、観光地内の公共交通をすべて利用できる共通乗車券の発行や、地域住民の利用を対象としていたコミュニティ交通を観光来訪者の利用も可能とすることが考えられます。さらに、訪日外国人の観光需要に対応した情報提供を推進するとともに、観光部門と連携し公共交通を活用した多様な企画を推進することも考えられます。

③モビリティマネジメント*や各種企画等による公共交通利用促進

過度に自動車に頼る状態から、公共交通などを含めた多様な交通手段を適度に利用する状態に自発的に転換していくことを促すため、広報誌やワークショップ*の活用やトラベルフィードバック*などのコミュニケーション施策を展開することが有効です。その際には、体験乗車などを同時に行うとさらに参加者の増加が期待できます。

また、生活圏を一体とする複数市町村が連携した公共交通マップ、高齢者等の利用促進となる個人の移動ニーズに対応した個人別時刻表のサービス、バスの乗り方教室の開催など公共交通利用のきっかけとなるような企画の実施とともに、商業施設・商店街等の協力を得た公共交通利用促進策を図ることが有効です。

④企業バス・スクールバス・商業施設の無料送迎バス等の路線バスへの転換

需要が少ない地域において、企業バス、スクールバスや商業・病院等施設無料送迎バスが普及していると需要が分散し、路線バスの運営は厳しい状況となります。地域の生活の足として路線バスを維持するために、企業・学校・商業施設等が運行する専用バスよりもコスト減となるようなサービス、たとえば多くの利用者が見込める企業・団体に対する定期券の大口割引等を行うことにより、路線バスの運賃収入の安定化を図ることが考えられます。

⑤公共交通利用者増に資する補助制度の活用

国による地域公共交通の維持確保のための各種補助制度を活用し事業を進めることが有効です。また、県や市町村による支援制度を活用することも有効です。

なお、これら補助制度は社会情勢等により変化するため、最新の状況を的確に把握しておくことが必要です。

対応方針2 シームレスな公共交通ネットワークの構築

路線バスの廃止に伴ってコミュニティ交通を導入した場合、目的地までの移動で乗換えが発生することもあります。幹線、支線、地域内のコミュニティ交通の役割分担を整理した上で乗り継ぎ機能を強化し、効率性を高めた公共交通ネットワークを形成する必要性が高まっています。今後、人口減少がさらに進むため、乗り継ぎ拠点の形成による需要集約とそのネットワーク化によって効率化しなければ、公共交通ネットワークが維持できないことから、「鉄道とバス」・「幹線バスと支線バス等」との乗換えの利便性向上がさらに必要です。

公共交通の乗換えを促進するため、ソフト、ハード両面での円滑化が必要です。また、地域の住民だけではなく、地域に不慣れな来訪者でも容易な乗換えが可能となることが望まれます。

<主な事例>

① 鉄道とバスの乗り継ぎの改善

鉄道とバスの乗り継ぎにおいては、来訪者でもスムーズな乗り継ぎが可能となるようバス乗り場の方面別配置や乗り継ぎ案内（特に鉄道からバス）を工夫した整備を図ることが有効です。案内情報板の整備では見やすい場所に設置することが重要で駅の改修時などが整備の絶好の機会となるため、改修情報を早期に入手するなど鉄道事業者と市町村・バス事業者の連携が不可欠です。バス車内においての鉄道運行情報提供を推進することも考えられます。また、鉄道やバスの運行本数が少ない場合には接続ダイヤの調整を図ることで乗り継ぎの改善が進み、利便性が向上します。

② 路線バスとコミュニティバス等との乗り継ぎ機能の強化とその拠点化

路線バスとコミュニティバス等との乗り継ぎについては、乗り継ぎ拠点整備、乗り継ぎによる運賃増がない運賃制度導入、そして接続ダイヤの調整を図ることが有効です。バス停については利用状況も考慮しながら、バス待ち環境（上屋、風よけ、ベンチ、駐輪場、ICTによるバス接近情報の提供など）の整備を推進することも考えられます。

乗り継ぎ拠点としては、総合病院や道の駅など需要の見込まれる施設とすることが効果的となるため、それら施設の新設や改修の計画時点で検討できるようにすることが必要です。バス停のバス待ち環境整備では、公共施設やコンビニエンスストアなどの既存施設の協力でその空間を活用することでコストが抑制できます。

③観光客に対応した案内情報等の充実

訪日外国人などの観光客の特性に対応し、利用しやすい多様なツール（紙媒体、情報板、携帯電話、スマートフォンなど）と、その機能に相応しい環境整備（Wi-Fi など）や情報提供を推進することが有効です。観光情報と連携した交通情報の提供や観光案内所における交通情報の充実を図ることも考えられます。

案内情報に企業の広告等を取込むことでコストを抑えることも可能です。

対応方針3 複数市町村の連携による公共交通改善策の推進

本県は面積の小さな市町村が多く、生活圏が複数市町村に跨っている場合も多くあります。県北部や県央部では、通勤、通院、買物等のため地域の中心市への移動需要があり、県南部をはじめ、最寄り鉄道駅が他市となっている場合が少なくありません。

このため、隣接する複数市町村が連携して公共交通の改善を進めることが必要です。複数市町村を通る路線バスや自市町村内に限ったサービスとなっているコミュニティ交通の連携を図ることなどにより地域住民のニーズに対応するよう改善していくことが重要です。

<主な事例>

①鉄道駅・総合病院・大型商業施設等の中心市等への移動に対応する公共交通の広域的な改善

鉄道駅、総合病院や大型商業施設が自市町村に存在せず、他市町村の施設に行く場合などでは、関係する市町村や交通事業者等と連携して、ニーズに対応した改善を進めることが有効です。ただし、コミュニティ交通については、路線バスとの利用者の競合が生じないように配慮することが必要です。

②各市町村が運営しているコミュニティ交通の連携による利便性の向上

自市町村内のコミュニティ交通について、隣接する他市町村内への移動ニーズが相互にある場合など、連携して運賃体系を統一することなどにより利便性の向上が見込まれます。また、コミュニティ交通の停留所や乗降場所を共同で使用することで利便性が向上することもあります。

対応方針4 地域内の交通システムの更なる改善

高齢者の生活の足の確保や利用者ニーズの変化に対応するため、県内各市町村ではコミュニティバスやデマンド交通などの手法を活用して地域の公共交通の確保に取り組んでいます。特に人口減少・高齢化が進んでいる県北部及び県央部ではコミュニティ交通の導入が進んでおり、市町村の行政負担が増加しています。これまでも改善の取組が進められたところもあるものの、コミュニティ交通は収支率が低いこともあり、実情も踏まえて更なる改善が必要となっています。

また、バス事業者、タクシー事業者とも、乗務員の不足・高齢化を問題としています。今後、採算性の低いバス路線等の廃止・減便の可能性や運行本数増が必要な路線でのサービス向上が困難となり、タクシーについても収益性の低い地域からの撤退やサービス内容の低下が懸念されます。

このため、需要動向に応じて、路線バス等の幹線・支線型への変更、コミュニティバスやデマンド交通の運行形態の変更及び既存タクシーの活用による効率化が必要です。現状のコミュニティ交通についても運行コストの削減、コミュニティ交通の役割を踏まえた上での利用者増のための取組や運賃体系の見直しなどによる運行収支の改善が求められています。そしてこれらの改善をPDCA サイクル*により継続的に実施しなければなりません。

<主な事例>

①需要動向を踏まえた路線バス等の幹線・支線型への変更、コミュニティバスやデマンド交通の運行形態の変更

効率的なバスネットワークとするため、ハブ&スポーク方式*やゾーンバスシステム*への変更が考えられます。同一区間で複数のバス事業者が運行している場合には、運賃を同一にしてダイヤ調整を行う共同運行も効果的です。また、需要が少ない地域では、運行形態を定時定路線型以外のデマンド交通による運行への変更や、自家用有償旅客運送による運行の活用を検討し、地域に応じた運行形態へ変更することが有効です。

②既存タクシーの活用

人口密度の低い地域において運行されているデマンド交通のうち、乗合率が低く1人当たりの運行コストが高い場合には、既存タクシーの利用に対する支援を行うことにより行政コストが低減することも考えられます。また、人口密度が高い地域において、路線バス等が高密度で運行されていても、公共交通空白地域が点在するような地域では、タクシー事業者による定期利用の取組など新たなサービスの実施も考えられます。このようなタクシー事業者の取組は事業リスクが高いため、行政が支援する社会実験を行って実施や割引を判断できるようにすると実現しやすくなります。

③地域の交通システムの状況を踏まえた利用者等の負担の見直し

コミュニティ交通は、路線バスの運賃と比較して安価な運賃で運行されている場合が多いため、運賃体系の見直しが有効です。また、収支率が非常に低く運行維持が困難となる場合には、町内会や企業等の地域組織等が公共交通の抱える問題について認識し、一定の費用負担の検討や公共交通を維持するための取組に参加することで、公共交通の存続による住民の足の確保が図られます。

④運行コスト削減のための車両サイズ、運行経路、運行日等の変更

現在運行している路線バス・コミュニティ交通について、需要が少ない地域では、車両の小型化、運行経路の見直し、運行地域を分けて毎日運行とせず、特定の曜日に運行することで車両数を削減することなどにより運行コスト削減を図ることが有効です。この際には運行事業者の事業継続が可能なように運行曜日の異なる区域で運行するなど、乗務員と車両が有効活用できるような配慮が必要です。

⑤需要の非常に多い地域での連節バス*等による必要乗務員の削減

バスの運行本数が多い地域では、遅延等によりバスが連なった状態で運行されるなどのサービス低下もみられます。バス事業では乗務員の不足と高齢化が課題となっています。そこで、バス運行本数が多い路線では連節バスなどの導入により、輸送力を維持しながら乗務員と運行台数を削減する運行効率化が考えられます。なお、バスレーン設置、バスベイ整備、道路拡幅などのハード整備についてはコストや調整の時間がかかります。

⑥バス・タクシー業界の乗務員確保のためのイメージアップ等の取組

バス・タクシー事業においては、乗務員の不足と高齢化が深刻な課題となっており、黒字路線の撤退すら危惧されています。若者や女性にとって魅力ある職場環境への改善を図るとともに、バス・タクシー事業の理解を促進させるようなイメージアップを図ることの必要性が一層高まっています。労務環境の改善、女性乗務員の活用、マスメディアを用いた広告などの効果的なPR活動などの取組を進めることが重要です。

また、バス・タクシーが地域にも貢献するような事業であることについて、乗り方教室の開催などを通じてアピールすることも考えられます。さらには、企業バス等の無料送迎バスから路線バスへの需要転換に伴う乗務員の確保も考えられます。

⑦地域公共交通会議*の設置等による継続的な改善

地域公共交通の確保・充実を図るためには、関係主体である市町村、交通事業者、住民の間で現状について認識を共有し、協議を行う体制（地域公共交通会議等）を構築しておく必要があります。また、会議の設置により、利用者ニーズ、利用実態・運行実態等を継続的に把握し、PDCAサイクルにより検証を行うことで改善が推進されます。この際、地域公共交通活性化再生法に基づく地域公共交通網形成計画を策定することが望ましいと考えられます。

また、生活圏を一つにする複数市町村間においても相互に公共交通の状況を把握するため、連携を行うことも必要です。

その他、コミュニティ交通については、導入・継続・廃止基準を定め運用する仕組みづくりを進め、改善を図ることが有効です。

(3) 主な取組内容

モデル地域（秩父地域、東松山地域、八潮地域）の検討会においてケーススタディとして検討した具体的方策及びそれに関連して話題となった方策をもとに、実施効果や実施のポイントを整理しました。

対応方針1 多様な需要増加策による公共交通の維持・活性化

①潜在的な需要を増加させるためのサービス改善

取組内容	バスロケーションシステムの普及推進
概要	バスの位置情報や接近情報をスマートフォンに提供することで、高額な情報提供機器の整備を不要とし、低廉なコストによるバスロケーションシステムを導入しようとするものである。バス停ではQRコード*やNFCタグ*でアクセスする。またシステムについてもシステム開発を伴わないクラウド型サービス等により低コストでの導入実現を図る。
実施効果	<ul style="list-style-type: none">・利用者はバスが通過してしまったり、何分後に到着するかがわかり、イライラ等が軽減される。その結果、利用者増や利用頻度増が期待できる。・高齢者の利用は難しいが、来訪者や若年層には大きな効果が期待できる。
実施主体	バス事業者、市町村(コミュニティバス運営主体)
実施のポイント	<ul style="list-style-type: none">・高額な情報提供機器ではなく、個人所有のスマートフォンの活用に限定しコストダウンを図る。・バス事業者のコストが軽減するよう、広告等による収入を検討する。・複数の市町村が連携して導入することでコストダウンが可能となる。・プロバイダーにより価格体系が異なるため、提供情報内容を必要最小限とし、トータルコスト(イニシャル、ランニング)が安価なプロバイダーを選定する。・負担軽減を図るため国や県の補助制度の活用を検討する。

取組内容	ICカードの普及・利用促進
概要	鉄道会社系のバス事業者ではICカードによる運賃支払が普及しているが、それ以外のバス事業者ではICカードが普及していないことから導入を進める。また、利用者、特に高齢者のICカード利用をPR等によって促進する。
実施効果	<ul style="list-style-type: none"> • 小銭の準備や運賃(整理券)を気にせず利用できる。特に、来訪者や訪日外国人にとっては利用障壁が大幅に改善する。運賃支払がシームレス化する。 • 乗降時間が短縮し表定速度が向上する。 • 乗り継ぎ割引の簡素化が可能となり(乗り継ぎ券等が不要)、利用者の利便性が向上し、事業者の運用も効率化する。 • 乗車券販売の簡素化により省力化できる。 • 事業者はODデータを入手でき、運行の効率化等の検討が可能となる。
実施主体	バス事業者、市町村(コミュニティバス運営主体)
実施のポイント	<ul style="list-style-type: none"> • PASMO・Suica が普及しており、地域独自カードではなく、PASMO・Suica への参加が現実的である。 • PASMO・Suica への参加費用、バス車両の端末設置、販売窓口の端末設置、ソフト開発費用、カード作成費用等が発生することから、国等の補助制度の活用やバス協会によるバス輸送改善推進事業の活用を図る。 • 規模が小さな事業者は導入費用の負担が難しいため、維持費用も十分把握して判断すべきである。 • 利用者の普及については広報・PRだけでなく、高齢者への個別対応などが必要である。

②国内及び海外からの観光客の移動需要の公共交通への取り込み

取組内容	共通乗車券の実施による利便性向上
概要	1日（複数日も可能）において地域内の複数の鉄道やバスを1枚の乗車券（パス）にて利用可能とする。乗車券は個別路線の乗車券を購入するより割安なものとし、乗車券の収入は全交通事業者で一定ルールに基づき配分する。
実施効果	<ul style="list-style-type: none"> ・個別の運賃を気にすることなく利用でき、多頻度利用であれば割安となることから利用者増が期待できる。 ・共通乗車券制を実施している地域は旅行代理店のパッケージツアーの造成に有利となる。
実施主体	鉄道事業者、バス事業者、市町村（コミュニティバス運行主体）
実施のポイント	<ul style="list-style-type: none"> ・観光地として回遊する一定のまとまりのある地域を対象とすることが必要である。 ・新規利用者増となり、事業者の減収とならないような共通乗車券の適用日や価格設定が必要である。そのため、現在の利用状況と販売後の利用状況の想定から収支をシミュレーションする必要がある。 ・参画する交通事業者により利用可能な券の媒体（ICカード、磁気カード、紙）が異なるため、すべての参加事業者が利用可能な媒体で実施する。 ・共通乗車券に施設の優待や割引などのサービスがあると利用されやすいため検討することが効果的である。 ・乗車券収入の各事業者への按分方法は、プール制（利用者数の把握が不要な方法）と着札制（整理券発行等で利用実績を把握する必要がある方法）があり、参画事業者が合意できる方法とする必要がある。 ・幹事を設けるとともに、その負担が軽減されるよう考慮するとと実施しやすい。 ・市町村運営自家用旅客有償運送（交通空白）の場合には地域公共交通会議又は地域公共交通活性化協議会での確認が必要である。 ・負担軽減を図るため国の補助制度の活用を検討する。

取組内容	公共交通利用パックツアーの推進
概要	公共交通を利用し観光施設や飲食店を回るような旅行について、利用交通機関とそのダイヤ、観光施設等の案内を一体的に行い、ツアーとして企画造成する。
実施効果	<ul style="list-style-type: none"> ・個々の企画は抜本的に収支を改善するような効果はないが、多くの企画を造成し実施することで利用者増が期待できる。
実施主体	旅行代理店、市町村
実施のポイント	<ul style="list-style-type: none"> ・実際にツアーとして募集する場合には旅行代理店の介在が必要である（公共交通と観光施設等の回遊ルートの情報提供であれば市町村がPRすることで可能である）。 ・旅行代理店に対し市町村が要請し、協力して企画造成することが必要である。 ・スタンプラリー等を兼ねて景品を贈呈すると効果的である。 ・来訪者によるツアーだけでなく、地域住民が地域探訪するような企画も考えられる。

取組内容	デマンド型乗合タクシーの観光来訪者利用
概要	地域住民の利用を想定して運用しているデマンド型乗合タクシーについて、観光来訪者が事前登録なしで利用可能とする。
実施効果	<ul style="list-style-type: none"> ・観光来訪者の増加が期待できる。 ・収支率の低いデマンド型乗合タクシーにおいて、収支率改善となることが期待できる。
実施主体	タクシー事業者、市町村
実施のポイント	<ul style="list-style-type: none"> ・観光来訪者の利用を可能とするために、新たな設備投資（予約システム等）が必要にならない場合が有効である。 ・観光来訪者のニーズを把握した上で運用を検討する必要がある。 ・地域住民へのサービスが主目的であり、実施により地域住民の利用に障害が生じないかを検討する。 ・観光来訪者の利用を可能とする体制構築の費用が収入の増額分よりも多い場合には実施効果がないため慎重に検討する必要がある。

③モビリティマネジメントや各種企画等による公共交通利用促進

取組内容	複数市町村が連携した公共交通（バス）マップの作成
概要	バス運行主体や各市町村がそれぞれバスマップ等の情報提供をしている場合は多いが、市町村を跨ぐ移動やバス運行事業者間での乗換えがわからないために利用しづらくなっている。そのため、一体的な生活圏の範囲ですべてのバス運行主体をカバーするバスマップを作成し、ルート、乗り方、乗り継ぎ情報等をわかりやすく提供しバス利用を促進する。媒体は紙媒体やスマートフォン等とする。
実施効果	<ul style="list-style-type: none"> 乗換えがイメージしやすくなることでバスが利用しやすくなることにより利用者増が期待できる。
実施主体	バス事業者、市町村
実施のポイント	<ul style="list-style-type: none"> バスマップは路線変更やダイヤ変更のたびに変更する必要があるため、路線変更・ダイヤ変更時期を統一できるよう調整を図る。またダイヤは掲載しない方法を検討する。 マップ作成費用について、各市町村やバス事業者の分担方法の調整が必要である。 幹事を設けるとともに、その負担が軽減されるよう考慮すると実施しやすい。 広告収入によりコスト低減を図る。 高齢者が利用できるように配慮する必要がある。 負担軽減を図るため国や県の補助制度の活用を検討する。

取組内容	個人別の公共交通利用案内サービス
概要	バスマップ等には多くの情報があり、高齢者等では逆にどのように利用すれば良いかがわかりづらくなる。そのため、個人の外出目的に合わせ、利用する公共交通に特化した案内（路線やダイヤ）を提供する。提供方法は市町村の窓口での対応や自治会での対応等が考えられる。
実施効果	<ul style="list-style-type: none"> 高齢者や免許返納者のニーズが高いと推測され、高齢者等のバス利用者増が期待できる。
実施主体	市町村
実施のポイント	<ul style="list-style-type: none"> 予め住民全員への対応を目指すのではなく、希望者に対し市町村の窓口で対応する（時刻表等の印刷、送付など）。 市町村の窓口だけでなく、バスマップに記載可能なスペースを設け、自治会などが照会、記入する方法もある。 この単独の取組ではなく、バス体験乗車等のイベントと併せて実施すると効果的である。

取組内容	コミュニケーション施策（モビリティマネジメント）の推進
概要	自動車から公共交通機関への利用転換を目指して、自発的な行動の変化を目的とし、個人の交通行動の調査とその結果に基づく診断書を提示するなどのフィードバックを繰り返すコミュニケーション・プログラムである。対象は、職場、沿線、小学生、高齢者、転入者などの単位の場合が多い。
実施効果	・対象者については一定の効果が期待できるため、対象者による公共交通利用増が期待できる。
実施主体	市町村
実施のポイント	<ul style="list-style-type: none"> ・対象者を効率的に限定して実施することでコスト等を抑制する。 ・効果計測を行い成果等について評価する仕組みをつくる。 ・さまざまな内容を実施していくことが必要である。 ・イベントと組み合わせると効果的である。 ・実施が一過性とならないように継続的な実施体制を構築する必要がある。

取組内容	各種企画によるバス利用促進（バス車内展示会、児童の音声案内、スタンプラリー、商業施設・商店街等との連携等）
概要	バス車内展示会、児童による音声案内、スタンプラリーなどの企画、商店街との連携（バス待ち空間提供、協賛金など）など、各種のバスに関連した企画により、バス利用者増やコスト削減を図る。
実施効果	・単体の企画は効果が大きいため、多くの企画を継続的に実施することで、公共交通利用者増が期待できる。
実施主体	バス事業者、企業・団体、市町村
実施のポイント	<ul style="list-style-type: none"> ・各種企画は事前に関係者の参加や協力の可能性をヒアリングして実現性を確認する。 ・費用をあまり要しない企画とすることで継続性が保てる。 ・商店街との連携は市町村の産業部門と連携し実施する。

④企業バス・スクールバス・商業施設の無料送迎バス等の路線バス等への転換

取組内容	大口割引による送迎バスから路線バスへの転換推進
概要	路線バスと競合している、企業バス、スクールバスや商業・病院等施設無料送迎バス等について、路線バス利用へ転換させるものである。実現性を高めるため、大口割引等により運営主体のコスト低減を図っていく。
実施効果	<ul style="list-style-type: none"> ・路線バスへの転換は効果がある。特に、通勤、通学は毎日の利用であるため効果が大きい。
実施主体	バス事業者
実施のポイント	<ul style="list-style-type: none"> ・複数の送迎バスが重複するような場合が効果的である。 ・路線バス利用時の費用（施設利用者への無料券等の購入費用）が送迎バス運行費用よりも安価であることが必要である。 ・利用者の多い施設を対象とするのが効率的である。 ・無料送迎バス等の運行契約が更新となる時期に実施する必要がある。 ・送迎バス運行の経緯等を確認するなど、送迎バス運行事業者への配慮が必要である。

⑤公共交通利用者増に資する補助制度の活用

取組内容	国の補助制度の活用
概要	<p>国では地域公共交通確保維持改善事業、社会資本整備総合交付金事業（道路事業、都市・地域交通戦略推進事業）による支援を実施している。</p> <p>地域公共交通確保維持改善事業は運行費用などへの支援、社会資本整備総合交付金はハード整備などへの支援となっている。</p>
補助対象	バス事業者、タクシー事業者、市町村

取組内容	県の補助制度の活用
概要	<p>県では市町村総合助成制度（ふるさと創造資金等）、生活交通路線維持費補助金（国・県補助）、生活維持路線確保対策補助金（県から市町村への間接補助）、元気なバス需要創出モデル事業、地域公共交通インバウンド利用促進事業を実施している。</p>
補助対象	バス事業者、タクシー事業者、市町村

対応方針2 シームレスな公共交通ネットワークの構築

① 鉄道とバスの乗り継ぎの改善

取組内容	鉄道駅での案内情報の整備
概要	バスの発着駅となっている主要な鉄道駅において、バスの乗り場と発車時刻をリアルタイムで表示するバス運行情報表示板等を整備するものである。また、スマートフォンを活用し、物理的な案内情報板を設置しなくとも、QRコード等でインターネット上の案内情報サイトへ誘導する方法もある。
実施効果	<ul style="list-style-type: none"> ・ 鉄道駅のバスターミナル等でバス乗り場がわかりやすくなり、来訪者等のバス利用の増加が期待できる。
実施主体	バス事業者、市町村
実施のポイント	<ul style="list-style-type: none"> ・ バスロケーションシステムと連動したリアルタイムな接近情報の提供はコストが高くなることから、固定的な情報に限定することを検討する。リアルタイム情報はスマートフォン対応とすることでコスト削減が可能である。 ・ 情報板は屋外対応では高コストなため屋内での提供が望ましい。 ・ 固定的な情報でもバス系統やダイヤ変更に伴う情報更新が必要なことから、デジタルサイネージ*の方が容易に対応できる。 ・ 鉄道事業者や市町村による設置場所の提供が必要である。特に鉄道事業者の敷地内についての協力があると改札正面などに設置可能となり、利用者にとって見やすくなる。 ・ 負担軽減を図るため国や県の補助制度の活用を検討する。

②路線バスとコミュニティバス等との乗り継ぎ機能の強化とその拠点化

取組内容	乗り継ぎ拠点の整備（道の駅や総合病院など）
概要	中小都市等では、道の駅や総合病院がコミュニティ交通を含む複数のバス路線のアクセス拠点となっている場合が多い。それら施設において乗換え利便性が良好となるように、施設内にバスターミナル機能を有する施設整備（バス待ち空間、情報提供施設、駐輪場整備）を行う。
実施効果	<ul style="list-style-type: none"> バス等の乗り継ぎ環境が向上し、利用者の利便性が向上することで、路線バスやコミュニティ交通の利用者の増加が期待できる。
実施主体	バス事業者、市町村
実施のポイント	<ul style="list-style-type: none"> 施設の新設や改修時に整備するのが効率的なため、新設・改修の情報を計画当初に入手し、施設側と協議する必要がある（このような情報が入手可能となる仕組みの構築が必要である）。 バスは施設内に乗り入れることで運行距離・時間が長くなるため、バス事業者と協議する。 道の駅や総合病院などにバス路線を引き込むに当たっては、タクシー、自家用車、緊急車との動線を考えた整備が必要である。 負担軽減を図るため国や県の補助制度の活用を検討する。

取組内容	乗り継ぎ運賃の実施
概要	路線バスとコミュニティ交通の乗り継ぎ、バス事業者が異なる場合の乗り継ぎについては、乗り継ぎ時に改めて初乗り運賃を支払わなくてはならない。その際に、乗り継ぎ割引を導入することにより利便性向上を図る。
実施効果	<ul style="list-style-type: none"> バス等の運賃が安価となり、利用者の負担が軽くなることで、路線バスやコミュニティ交通の利用者の増加が期待できる。
実施主体	バス事業者、市町村（コミュニティ交通運営主体）
実施のポイント	<ul style="list-style-type: none"> 乗り継ぎ割引実施により乗り継ぎの新規需要が見込めるとともに、割引によって減収とならないことが必要である（現状で多数の乗り継ぎが行われており新規需要のない場合には減収となる）。 割引額は通し運賃となるような仕組みが望ましい。 安価な運賃になっているコミュニティ交通では割引の必要性がなく、運賃割引の効果も期待できない。 乗り継ぎ利用者の増加を図るには、バス待ち環境や物理的な乗り継ぎしやすさの改善を併せて行うのが効果的である。

取組内容	バス待ち環境の整備（コミュニティ交通等との乗り継ぎ）
概要	デマンド型乗合タクシーが路線バス停にアクセス可能とし、路線バスへの乗換えによる移動を促進する。そのため、バス待ち空間の改善を行う。
実施効果	・乗換え利便性が向上し、路線バスやコミュニティ交通の利用者増が期待できる。
実施主体	バス事業者、市町村
実施のポイント	<ul style="list-style-type: none"> ・バス待ち空間を新たに整備するのは事業費が高額となるため、公共施設やコンビニ等の施設内でバス待ちを可能とすることが効果的である。そのためこれら施設の協力を要請することが必要である。 ・県では施設内でバス待ちを可能とすることに協力する商店、コンビニエンスストア、病院、金融機関、公共施設等の登録制度（バスまちスポット）を行っている。この制度の活用をするのが有効である。 ・新たにバス待ち環境を整備する場合には、バス停部分の局所的拡幅、民地の無償利用協力など低廉な整備を図る。

取組内容	バス停の駐輪場整備
概要	バス停圏域から離れた地区において自転車でバス停までアクセスしバスを利用する需要が既にある、あるいは駐輪施設整備により需要が見込まれる場合には、バス停近傍に駐輪場を整備し、サイクルアンドバスライド*を推進する。
実施効果	・路線バスの密度が低い地域や自転車利用の多い平坦な地域では効果的である。
実施主体	バス事業者、市町村
実施のポイント	<ul style="list-style-type: none"> ・整備手法は次の4つが想定され、それぞれ市町村が可能なもので対応する。①公民共同整備（路線バス事業者が行うバス停付近への駐輪場整備について、行政が事業費補助や税の減免を行う）、②公共整備（行政がバス停付近に駐輪場を整備する）、③民間整備（バス事業者等が所有地に駐輪場を整備する）、④公共施設やコンビニの駐輪場を利用可能とする。 ・事業費補助や税の減免の制度をつくる必要がある。 ・整備必要箇所が多いため低コストとなることが必要である。 ・拠点となるバス停を優先的に整備するのが効果的である。 ・「バス待ち環境の整備（コミュニティ交通等との乗り継ぎ）」の項目と同様に、県が実施しているバスまちスポット登録制度の活用が効率的である。

③観光客に対応した案内情報等の充実

取組内容	観光情報と連携した公共交通情報の推進
概要	提供媒体は、紙媒体、情報板、携帯電話、スマートフォンなどとする。例えばスマートフォンで調べた場合、バス停を指定するとバス路線図やバス運行情報に併せて観光スポットの案内を提供する、逆に観光スポット等を指定するとバスによる移動プランを提示するなど、公共交通情報と観光情報が一体となった情報を提供する。
実施効果	<ul style="list-style-type: none">・高齢者や訪日外国人などの公共交通利用率が高い旅行者による公共交通利用の増加が期待できる。特に、効率的な周遊が可能となり、1人当りの利用回数増が期待できる。
実施主体	バス事業者、市町村
実施のポイント	<ul style="list-style-type: none">・バスダイヤは頻繁に変更になるためダイヤ変更時期を統一できるよう調整を図るなど、更新作業を軽減することが必要である。・民間の路線検索プロバイダー等のサービスの動向を把握し実施内容を検討する。・広告収入によりコストを低減することを検討する。・高齢者等の利用に配慮する場合は紙媒体とする。・訪日外国人の利用にも配慮する。

対応方針3 複数市町村の連携による公共交通改善策の推進

①鉄道駅・総合病院・大型商業施設等の中心市等への移動に対応する公共交通の広域的な改善

取組内容	デマンド交通の他市町村へのアクセス
概要	デマンド交通は自市町村内での運行とする場合が多い。その一方で埼玉県内は市町村面積が狭く、鉄道駅・総合病院・大型商業施設が自市町村内にない地域で生活圏が市町村を跨ぐことが多くなっている。そのような自市町村内だけでは日常生活での移動が完結していない地域では、路線バスやタクシーとの競合を避けつつ、拠点施設へデマンド交通でアクセスできるようにする。
実施効果	・通院や買物先の移動先に乗換えなしでアクセスするため、利用者の利便性が向上し、デマンド交通の利用の増加が期待できる。
実施主体	市町村
実施のポイント	<ul style="list-style-type: none"> ・バス事業者やタクシー事業者と競合しないように、バス路線のない施設に限定したり、タクシーのようにドア・ツー・ドアとしないなどの配慮する必要がある。 ・地元の病院や商業施設への影響も考えられることから、サービスによっては運賃を高く設定する。 ・自市町村外の市町村、交通管理者、道路管理者、交通事業者など関係者と早い段階から調整を図る。

②各市町村が運営しているコミュニティ交通の連携による利便性の向上

取組内容	コミュニティバスの乗り継ぎの促進
概要	コミュニティバスは主に自市町村内をサービスしている。隣接市町村の各コミュニティバスのバス停が近接している場合には乗り継ぎが可能なように、物理的なアクセス性改善、ダイヤ調整、運賃体系の統一、乗り継ぎ割引、バス待ち空間整備等を行い、市町村間を跨ぐ移動に有効に活用するものである。
実施効果	・乗り継ぎ箇所から隣接市町村の拠点等にアクセスしている場合などは利用者増が期待できる。
実施主体	市町村
実施のポイント	<ul style="list-style-type: none"> ・乗り継ぎニーズを確認する必要がある。 ・乗り継ぎバス停のバス待ち環境を良好にする必要がある。（乗り継ぎ場所は運行日、運行時間帯に活用可能な公共施設等にするのが効率的である。） ・乗り継ぎにより運行距離が長くなる場合には運行コスト増を検討し、費用対効果を考え実施する必要がある。 ・安価な運賃になっているコミュニティ交通では割引の必要性がなく、運賃割引の効果も期待できない。 ・道路拡幅や施設整備が必要な場合は短期的対応が困難なため別な方法を検討する。

対応方針4 地域内の交通システムの更なる改善

①需要動向を踏まえた路線バス等の幹線・支線型への変更、コミュニティバスやデマンド交通の運行形態の変更

取組内容	バスルートの再編
概要	バスルート沿線の人口集積変化や企業等施設の立地・移転によるバス利用需要の変化に対応し、また、利便性を向上させるために、バスルート、バス停、ダイヤなどの変更を行う。
実施効果	<ul style="list-style-type: none"> ・バスルート再編による利便性の向上により利用者が増加する。 ・運行の効率化により運行コストが低減する。
実施主体	バス事業者、市町村
実施のポイント	<ul style="list-style-type: none"> ・路線バスとコミュニティ交通の役割を明確化し、競合路線をなくすことで効率化する。 ・需給バランスを勘案し乗換えによる効率化を図る。 ・運行間隔等サービスレベルを設定し利便性確保を図る。 ・バスネットワーク全体の利便性が向上するように再編する。 ・事業者及び利用者の合意形成を図る。 ・行政負担が持続可能な範囲内であることが必要である。

取組内容	ハブ&スポーク方式・ゾーンバスシステムへの再編
概要	ハブ&スポーク方式は空間的中心にハブバス停を設け、そこからバス路線を放射状に配置するもので、小都市でみられるものである。ゾーンバスシステムは多方面から路線バスの系統が集まる地点に乗換え拠点を設け、そこから都心までを幹線、そこから郊外部に配置する路線を支線とするもので、中大都市でみられるものである。いずれの方式もバスの運行の効率化を図るものである。
実施効果	<ul style="list-style-type: none"> ・利用者は乗換えが必要になるが、運行本数の少ない路線をコスト増なく増加できる。 ・運行が効率的となるため運行コストの削減が可能である。
実施主体	バス事業者、市町村
実施のポイント	<ul style="list-style-type: none"> ・現行が長大路線など非効率な運行となっている場合に有効である。 ・ハブ&スポーク方式では、ハブバス停（ターミナル）の整備が必要である。 ・ゾーンバスシステムでは乗換え拠点が都心部とある程度離れていることが必要で、そこに乗換えターミナルを整備する必要がある。 ・大規模なバス網再編となるため、実現には各種の協議等から一定期間を要する。 ・バス事業者の合意が必要である。特に複数の事業者が運行している場合には各種調整が必要となる。

取組内容	共同運行の導入
概要	同一区間を複数のバス事業者が既に運行している場合、あるいは現在複数事業者が乗り入れを行っているバス停で、事業者間相互に乗換えなしの新たな需要が想定される場合について、いずれの事業者の路線にも同一運賃や同一定期券で乗車できるようにするものであり、ダイヤ調整等も行う。
実施効果	<ul style="list-style-type: none"> ・利用者はどのバス事業者のバスにも乗車できるため待ち時間が短くなり、利用者増が期待できる。
実施主体	バス事業者
実施のポイント	<ul style="list-style-type: none"> ・各バス事業者が合意することができる運賃収入精算方式とする必要がある。 ・新たに相互乗り入れする場合には、実施に値する需要を見極める必要がある。

取組内容	デマンド交通（区域運行）への変更
概要	人口密度の低い地域において、定時定路線型のサービスではコストが高く非効率となる場合に、路線を定めず予約制で運行する。このことにより、運行コストを削減しサービスを向上させようとするものである。
実施効果	<ul style="list-style-type: none"> ・運行コストを抑制しながら広い範囲をカバーでき、公共交通空白地域の解消が可能である。
実施主体	市町村
実施のポイント	<ul style="list-style-type: none"> ・人口密度が低い地域が面的に広がっている地域での適用性が高い。 ・タクシー事業者に影響をあまり与えないような形態（運行方法や運賃）とする必要がある。 ・予約時間の制限等で利用が低下するため、予約方法のサービスを極力高める必要がある。 ・需要が少なく乗合が生じない場合には、タクシー事業との併用を可とする方法もある。また、タクシー補助方式の方が安価な場合もある。

取組内容	自家用有償運送（福祉を除く）による対応
概要	既存のバス事業者やタクシー事業者がサービスを提供できない地域において、市町村が運営する市町村運営有償運送（交通空白輸送）、NPO法人等が会員制で運行する公共交通空白地輸送がある。
実施効果	・ 交通事業者が不在の地域では効果的である。
実施主体	市町村、NPO法人等
実施のポイント	<ul style="list-style-type: none"> ・ 既存の交通事業者が十分なサービスができない地域が対象である。 ・ 市町村運営有償運送の運賃は他の交通事業者と同等が良いが、公共交通空白地輸送の運賃は営利目的とならない範囲でなければならない。 ・ 交通事業者が存在する場合にはサービス提供の可能性を把握する必要がある。 ・ 市町村運営有償運送は地域公共交通会議、公共交通空白地輸送は運営協議会での合意が必要である。 ・ 公共交通空白地輸送はドライバーの確保などが難しいことがあり、担い手の将来的な確保を検討する必要がある。

②既存タクシーの活用

取組内容	タクシー利用補助
概要	一般のタクシーを利用する場合に利用補助を行うものである。利用は、利用日・時間帯、利用箇所、年齢、利用回数等で制限し、公共交通の代替とするものである。補助の方法には、補助額一定、補助率一定、負担額一定などがある。
実施効果	<ul style="list-style-type: none"> ・ 運賃は乗合タクシーよりも割高となる場合が多いが、予約等の利用の自由度が高い。 ・ タクシー事業者にはメーター運賃が支払われるため減収等の影響がない。
実施主体	市町村
実施のポイント	<ul style="list-style-type: none"> ・ 乗合タクシーの利用者が少なく、タクシー補助の方が安価となる場合に有効である。 ・ 乗合タクシーではタクシー事業者への影響（減収）が大きい場合に有効である。 ・ バスに乗り継ぐ場合に割引を行うなど、安価な運賃での利用を考慮する。 ・ 利用が増加すると負担も比例して増加する方式のため、慎重に導入を判断する必要がある（導入時は利用者を制限し、徐々に対象や利用範囲を拡大するなど）。

取組内容	タクシー定期券・タクシー回数券（民間）
概要	タクシー事業者が通常運賃より割安なタクシー定期券やタクシー回数券を実施する。あるいは旅行代理店がタクシーを借上げ、不特定多数にタクシー定期サービスを行う。
実施効果	<ul style="list-style-type: none"> ・バスや乗合タクシーよりも割高であるため、料金が高くともサービスを受けたいニーズのある地域での導入となる。 ・相乗りを望まない利用者には利便性が高い。
実施主体	タクシー事業者、旅行代理店
実施のポイント	<ul style="list-style-type: none"> ・民間事業として利益が得られる利用料金とする。 ・利用者が多く稼働率が高くなると料金を下げることが可能となる。 ・タクシー事業者が自らタクシー定期券やタクシー回数券を実施する場合には、定期券や回数券の料金を通常の運賃よりも割り引いた適正な運賃を国に申請しなければならないが、その運賃が事前には想定できない。そのため、行政がタクシーを借上げて実証実験を行い、その結果で定期券や回数券の適正な運賃を判断し、国に申請することが考えられる。この方法であればタクシー事業者のリスクが低減し実施しやすい。 ・旅行代理店がタクシーを借り上げて定期券タクシーを実施する場合には、稼働率が高く、タクシー借上げ単価が安価でなければ料金が安くない。そのため、旅行代理店が販売促進し多くの利用者を獲得してタクシー稼働率を高くする。タクシー事業者は一定期間借上げとなることから事業が可能な範囲で借上げ単価を安くすることを検討し、国に新たに安価な運賃を申請する。

③地域の交通システムの状況を踏まえた利用者等の負担の見直し

取組内容	運賃の見直し
概要	コミュニティ交通の運賃は収支率が低いにもかかわらず100円など過度に安価なケースがみられる。コミュニティバスの運賃なら路線バス並みの運賃とし、デマンド型乗合交通の運賃なら路線バス運賃よりも高くすることで収支の改善を図るものである。
実施効果	<ul style="list-style-type: none"> ・利用者の減少を招くことがなければ、運賃値上げ分に比例して収支が改善する。
実施主体	市町村（コミュニティ交通運営主体）
実施のポイント	<ul style="list-style-type: none"> ・運行サービスが一定レベル以上であり、運賃の値上げを実施しても利用者が減少しないような路線等で実施する。 ・運行サービス内容（少運行本数、大循環線形態など）に配慮し、サービスに相応しい運賃とする。 ・運賃値上げによる利用者減少を予測して実施検討を行う。

取組内容	地域による運行費用の負担
概要	コミュニティ交通は行政負担により運行されているため、その負担額によっては運行継続が困難となる可能性がある。したがって、地域が一定のコスト負担（運行企業・団体の協賛金、広告収入、ネーミングライツ、自治会による欠損金負担等）を行うことで運行を継続できるようにする。
実施効果	・費用負担分に応じて行政負担が軽減する。
実施主体	地域住民、地域の企業・団体、市町村（コミュニティ交通運営主体）
実施のポイント	<ul style="list-style-type: none"> ・地域組織を設立する。 ・運行継続に関する地域の理解（PR等の実施） ・一定のサービスレベルでなければ運行継続の機運が醸成しないため、利用しやすいサービスレベルが必要である。 ・取組が継続できるようにする。

④運行コスト削減のための車両サイズ、運行経路、運行日等の変更

取組内容	車両のダウンサイジング
概要	需要に応じて、大型バス、中型バス、小型バス、マイクロバス、ワゴン車、一般乗用車と車両サイズを小さくし、運行コストを削減する。
実施効果	・車両サイズが小さくなることで運行コストを削減できる。
実施主体	バス事業者、タクシー事業者、市町村（コミュニティ交通運営主体）
実施のポイント	<ul style="list-style-type: none"> ・ピーク需要を見定めて車両サイズを決定する。 ・運行時間帯が通勤、通学時間帯も含んでいると、一時的に需要が集中する可能性があり、車両サイズを小さくできない。 ・小型化するとバリアフリー対応が困難な場合が生じる。 ・車両を小さくするほど、需要が増大する場合にスケールメリットによる収支改善が困難となるため、需要増を期待できないコスト削減手法である。 ・車両の更新時期に合わせて見直すと効率的である。

取組内容	隔日運行による運行コスト削減
概要	コミュニティ交通の対象地域や路線を2つ以上の地域に分け、それぞれの地域では特定の曜日だけの運行とする。このことにより同じ乗務員・車両で広い範囲のサービスが可能となる。あるいは、同じ対象エリアなら運行コストが低減する。
実施効果	・それぞれのエリアでの運行日数が半減することで運行コストが削減できる。
実施主体	市町村
実施のポイント	<ul style="list-style-type: none"> ・コミュニティ交通の収支が非常に低い地域での施策である。 ・毎日運行ではなく、特定曜日の運行に合わせたライフスタイルでも地域住民に受容される地域で行う。 ・運行事業者はすべての地域・路線が同一事業者でなければ毎日の運行とならず、乗務員・車両が余剰となって有効に運用できない。同一事業者が隔日運行を行うようにする。

⑤ 需要の非常に多い地域での連節バス等による必要乗務員の削減

取組内容	快速バスによる利便性向上
概要	拠点を連絡する快速バスを運行するものである。快速バスはPTPS*などのバス優先信号やバスレーン設置が望ましい。車両は効率化と乗務員不足を補うために、連節バス*を導入することも考えられる。
実施効果	<ul style="list-style-type: none"> ・道路環境が整えば所要時間が大幅に短縮可能となる。 ・需要と道路環境が整えば、連節バス*導入により乗務員の余裕を生むことができる。
実施主体	バス事業者、市町村
実施のポイント	<ul style="list-style-type: none"> ・インフラ整備（道路改良、バス専用走行空間整備、バスベイ整備等）を低減するために、既に多車線化されている道路や新たな道路整備時に実施するのが現実的である。 ・2地点間を運行する直行バスは運行経路の自由度が高く実施しやすい。 ・バス優先信号は交差側のバス運行状況を考慮し設置する必要がある。 ・快速バス運行により既存の各駅便の運行本数を減じることになるが、一定の運行本数を確保する必要がある。

⑥バス・タクシー業界のイメージアップの取組

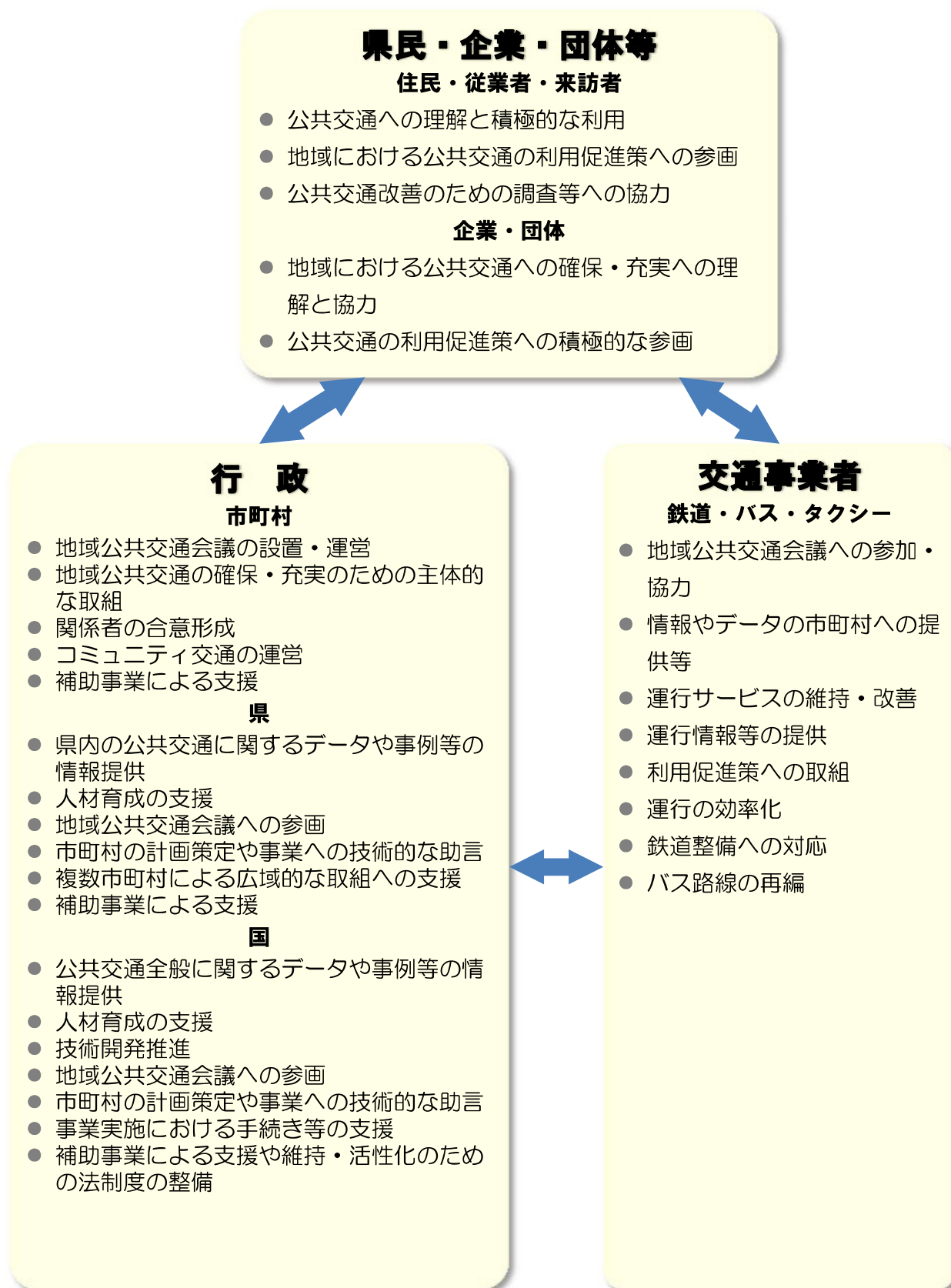
取組内容	乗務員確保のための活動のPR支援
概要	業界イメージアップ等の乗務員確保策について、その広報、PRを行うものである。
実施効果	・広報、PRにより乗務員の確保が図られる。
実施主体	バス事業者、バス協会、タクシー事業者、乗用自動車協会
実施のポイント	・バス協会及び乗用自動車協会が取組む施策のPRは行政が支援しやすい。特に県の雇用確保を担当している部門との連携を図ることで支援の期待ができる。

⑦地域公共交通会議の設置等による継続的な改善

取組内容	コミュニティ交通の導入・継続・廃止基準等の整備
概要	コミュニティ交通及びそのバス停の導入、継続及び廃止について基準（地域組織の協力度合い、利用者数等）を設けるものである。基準を設け運用することで、客観的な運用と地域特性に合致したコミュニティ交通の運行を行うことが可能となる。
実施効果	<ul style="list-style-type: none"> ・適正なコミュニティ交通及びそのバス停の導入を可能とするので行政負担の抑制が可能である。 ・地域組織が主体となった場合は利用促進等を地域が積極的に実施するようになる。
実施主体	市町村
実施のポイント	<ul style="list-style-type: none"> ・地域組織が主体となるようにするため、導入手引き等を作成し公開する。 ・導入前に基準を策定、運用し、利用状況等が基準に満たない場合には運行やバス停の廃止を可能とする。 ・地域組織の活動に行政が支援することが必要である。 ・運行廃止の場合には別な移動支援等を検討する必要がある。

3.3 関係主体の役割分担

前記の事例に取り組んでいくには、県民・企業・団体等、行政及び交通事業者が連携し、それぞれの役割を果たしていく必要があります。それぞれの役割は概ね次のように考えられます。



3.4 検討プロセス

地域公共交通の改善に当たっては、「地域公共交通の活性化及び再生に関する法律」やその指針において取組の方針が示されています。

既に地域公共交通網形成計画を策定し、取り組んでいる市町村もありますが、まだ検討中の市町村もあります。

ここでは、その検討のプロセスについて、改めて整理したものをまとめています。

(1) 検討プロセスの流れ

地域公共交通の活性化方策を検討するプロセスは次のように考えられます。



(2) 各段階の検討概要

検討プロセスの各段階における検討内容は次のように考えられます。

① 検討体制の構築

地域公共交通に関する検討体制について、地域公共交通網形成計画及びその計画の実施に関しては、法定協議会を設置し検討することが必要です。それ以外の検討では地域公共交通会議を設置して検討することが望ましいと考えられます。法定協議会や地域公共交通会議は各種手続きの簡素化等が可能となっているためその設置が有効です。また、法定協議会は複数の市町村が一体となって実施することが可能です。地域公共交通会議では、隣接市町村にコミュニティ交通が運行する場合などは、隣接市町村を構成員とすることが可能です。なお、法定協議会は地域公共交通会議と兼ねることが一般的です。

法定協議会、地域公共交通会議とも、必要に応じて構成員を加えることが可能なため、その地域の特徴（観光地など）に合わせて構成員を加えることも有効です。

県内の市町村は面積が狭く、生活圏が市町村を跨っていることが多いことから、生活圏を同一にする市町村で広域的な部分についての地域公共交通網形成計画を作成し、その後、あるいは並行して各市町村でもそれぞれの市町村内に重点を置いた地域公共交通網形成計画を策定するのが望ましいと考えられます。

② 現状把握

現状把握については、地域の全般的な状況と公共交通の状況は対象にしておく必要があり、以下のような項目を把握することが必要であると考えます。移動実態把握では既存データを収集するとともに、それだけでは詳細に把握できない場合には、市民アンケート調査、公共交通利用者アンケート調査、バス停間OD調査などを実施してデータを収集し分析する必要があります。なお、一般的なパーソントリップ調査等では、バス停間の移動など詳細レベルの移動が把握できないことに留意する必要があります。

	法定協議会	地域公共交通会議
根拠法令	地域公共交通の活性化及び再生に関する法律 第6条	道路運送法施行規則 第9条の3
主宰者	地方公共団体 ※市町村（様数可）又は都道府県	地方公共団体 ※市町村（様数可）又は都道府県
目的	地域公共交通網形成計画の策定及び実施に関する協議	・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收受する対価に関する事項、その他の協議 ・地域の交通計画の策定（任意）
対象となる交通モード	鉄道、軌道、バス、タクシー、旅客船	バス、タクシー
構成員	・ 地域公共交通網形成計画を策定しようとする地方公共団体 ・ 関係する公共交通事業者等、道路運送者、港湾運送者その他地域公共交通網形成計画に定めようとする事業を実施すると見込まれる者 ・ 関係する公安委員会及び地域公共交通の利用者、学童運送者その他当該地方公共団体が必要と認める者	・ 地域公共交通会議を主宰する市町村長又は都道府県知事その他の地方公共団体の長 ・ 一般乗合旅客自動車運送事業者 その他の一般旅客自動車運送事業者等公共交通事業者 ・ 一般旅客自動車運送事業者の運転者が組織する団体 ・ 住民又は旅客 ・ 地方運輸局長 ※必要に応じて次に掲げる者を構成員として加えることができる。 ・ 路線を定めて行う乗合事業又は市町村運営有償運送を行う運送者、道路運送者及び都道府県警察 ・ 学童運送者その他運営上必要と認められる者
参加是非	任意義務有り。	任意義務無し。
協議結果	尊重義務有り。	法律上規定無し。

出典：中部運輸局静岡支局

●地域状況

- ・地勢（位置、面積等）
- ・人口動向
- ・運転免許や交通事故の状況
- ・各種の施設分布状況（公共施設、病院、商業施設、教育施設等）
- ・地域住民の移動実態（通勤・通学、買物、通院等の行先や利用交通手段）
- ・来訪者の移動実態（通勤・通学、買物、通院、観光等の行先や利用交通手段）
- ・都市計画マスタープランや立地適正化計画などまちづくりの上位関連計画

●公共交通の状況

- ・鉄道、高速バス、路線バス、タクシー、コミュニティ交通の配置や利用実態
- ・路線バスやコミュニティ交通の運行コスト、運賃収入、収支率等
- ・無料送迎バス、スクールバス等の実態
- ・バス停間ODやバス停乗降車数
- ・公共交通利用のモビリティ評価（所要時間、乗換え回数、運賃など）
- ・公共交通空白地域の面積や人口
- ・移動実態のアンケート調査

③住民ニーズ把握

住民の公共交通に対する改善要望等についてアンケート調査等（ヒアリング調査、ワークショップ、懇談会等）で把握します。この住民ニーズ調査は前項の移動実態把握のためのアンケート調査と同時に行うのが効率的です。また、想定する利用者ターゲットを限定し、高齢者や高校生などの学生にはアンケートの設問内容を分けて実施する方法も考えられます。

バス路線等を整備した場合に利用するかといったアンケートに対しては、その回答では利用するとしていても、実際には利用しない場合が多いことに留意が必要です。

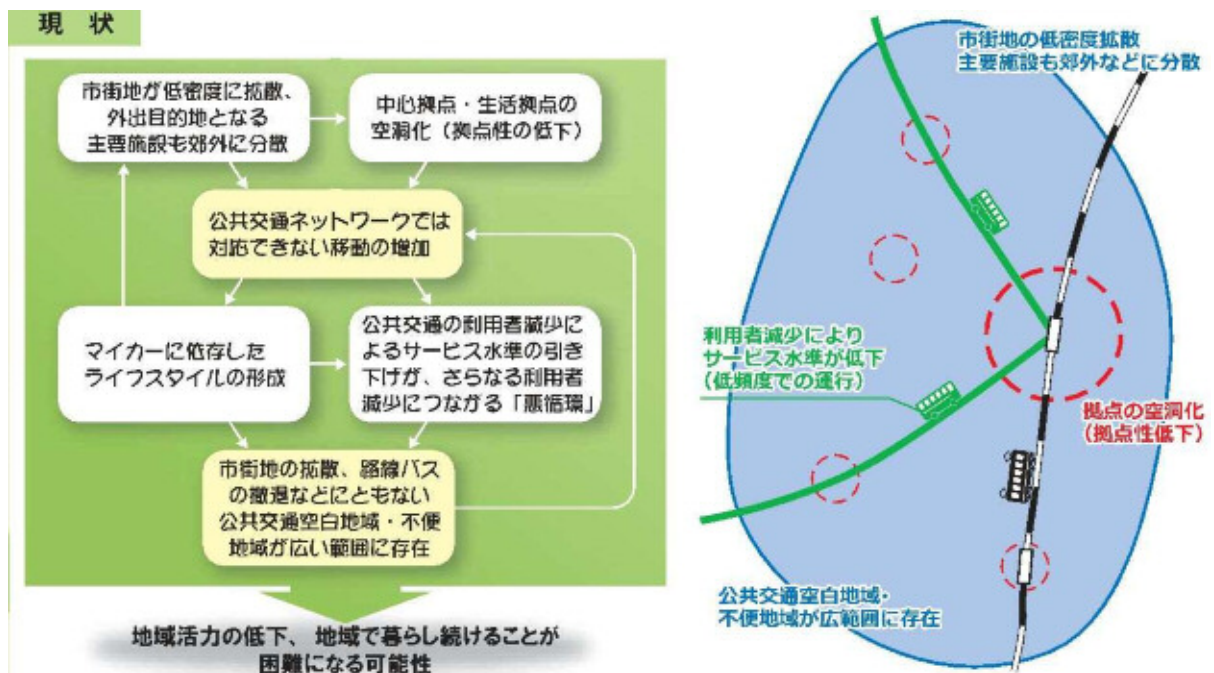
●アンケート等によるニーズ調査の項目例

- ・現行の公共交通に関する評価（自宅からバス停までの距離、目的地からバス停までの距離、運行本数、始発の時間、終発の時間、運賃、バス停の環境（ベンチ、上屋等）、運行経路や行き先、目的地までの所要時間、運行時間の正確さ（定時性）、鉄道や他のバスとの乗り継ぎ、バスへの乗降（段差）、運行情報のわかりやすさ（時刻、運賃等））
- ・公共交通の問題点、改善点
- ・公共交通整備時の利用意向

④問題・課題把握

前項までの調査結果と検討組織の意見から、地域公共交通の問題点と課題を抽出し整理します。問題点とは現状における問題及び将来的に予想される問題とします。課題とは問題点を解決するための視点とします。

問題点は、住民ニーズに公共交通が応えられているか、まちづくりの方向と公共交通が整合しているか、行政コストが肥大していないかなどの切り口を検討し、抽出を行います。



出典：初任者用ガイドブック 九州運輸局

⑤方針・目標設定

前項までの検討結果から次のステップで方針・目標設定を行います。この方針・目標設定は地域公共交通網の目標とする全体的な姿を描くために行うものです。この全体的な姿を描くことで効率的な事業の計画及び実施を可能とします。

●基本理念

- ・地域公共交通網を構築する上での基本的な理念を設定します。将来都市構造を想定し、どのようなライフスタイルを目指すかが明らかになります。

●基本方針

- ・基本方針は地域公共交通のあるべき姿を定義するものです。前項の課題を総合的に記載します。

●計画目標

- ・計画目標は計画期間中に達成すべき目標です。基本方針に対し達成目標がわかるように記載します。

⑥施策・事業計画の策定

前項の方針・目標検討から、それを実現するための具体的な施策・事業計画の策定を他の事例も参考にしながら検討します。具体的には次の1)～6)のステップで行います。

1) 事業概要の策定

計画目標を達成するために必要となる事業について検討します。そのために事業の概要を策定します。事業概要は事業内容を整理し、事業詳細項目、事業スキーム、関係者等を示すとともに、関係者（法定協議会等）に対し事業内容をわかりやすくするため事例を示すことも有効です。



出典：地域公共交通網形成計画及び地域公共交通再編実施計画作成のための手引き 国土交通省

2) 関係セクターの役割分担

個別事業に関わるセクター（住民・来訪者、企業・団体等、鉄道事業者、バス事業者、タクシー事業者、市町村、県、国等）の実施内容を検討整理します。

3) 概算事業費・負担額

ここでは、計画した事業の事業費を算定します。それが今後の予算計画等を行うための基礎資料となります。

実施する予定となった事業について、そのイニシャルコストとランニングコストの概算値を検討します。また、その事業に関して、補助を受けることが可能な国や県の支援策を検討します。事業実施の負担が少なくなる事業を選定し、各セクターの事業費負担額を算定します。

この算定された事業費をもとに事業計画（工程）から年度別事業費を算定します。年度別事業費は公共交通マスタープランの計画期間内（一般には5年程度）を対象に算定します。

4) 事業計画（工程）

事業計画は前項の概算事業費・負担額とともに、今後の予算計画等を行うための基礎資料となります。各事業について、工程計画を策定し年度別の事業内容を検討します。その結果から前項に示した年度別事業費を算定します。

この年度別事業及び年度別事業費は、市町村の実施計画等に反映し予算化することで実現が可能となります。

5) 実施計画・実施設計

事業実施の前に不可欠な検討ステップで、事業化となる事業について詳細検討を行います。ソフト施策では実施計画、ハード施策については実施設計を行います。

なお、この実施計画・実施設計を行った結果、マスタープランどおりに実現できない場合には、マスタープランを変更することが必要です。

6) 事業費算定・資金調達計画

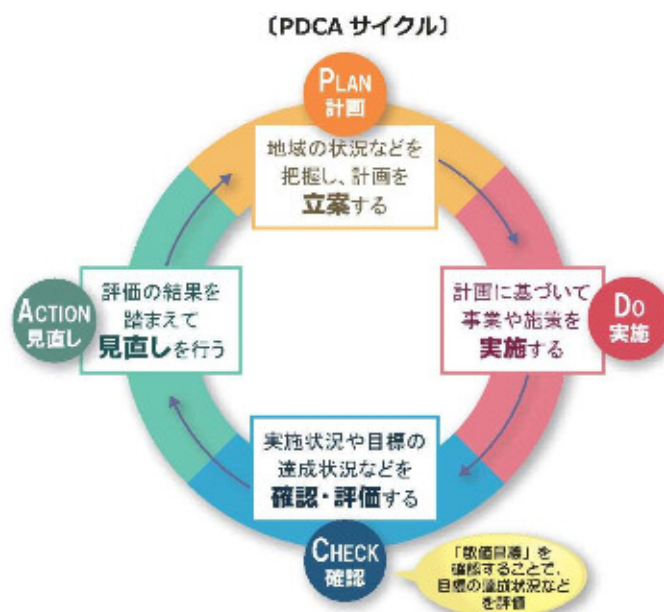
実施計画・実施設計にもとづき事業発注等のための正確な事業費を算定します。また、国や県の支援策による補助額を算定し、市町村、県、国、事業者等の負担額を算定します。

なお、事業ごとに事業者と市町村との役割分担（負担額）について調整することが重要となります。

⑦ 事業実施

事業実施段階です。事業の進捗をモニタリングし、PDCAサイクルに則り事業の改善や見直しを行いながら事業を進めます。

モニタリングなどは、いつ行うか実施時期を明記したほうが、より改善が図られます。



出典：初任者用ガイドブック 九州運輸局