

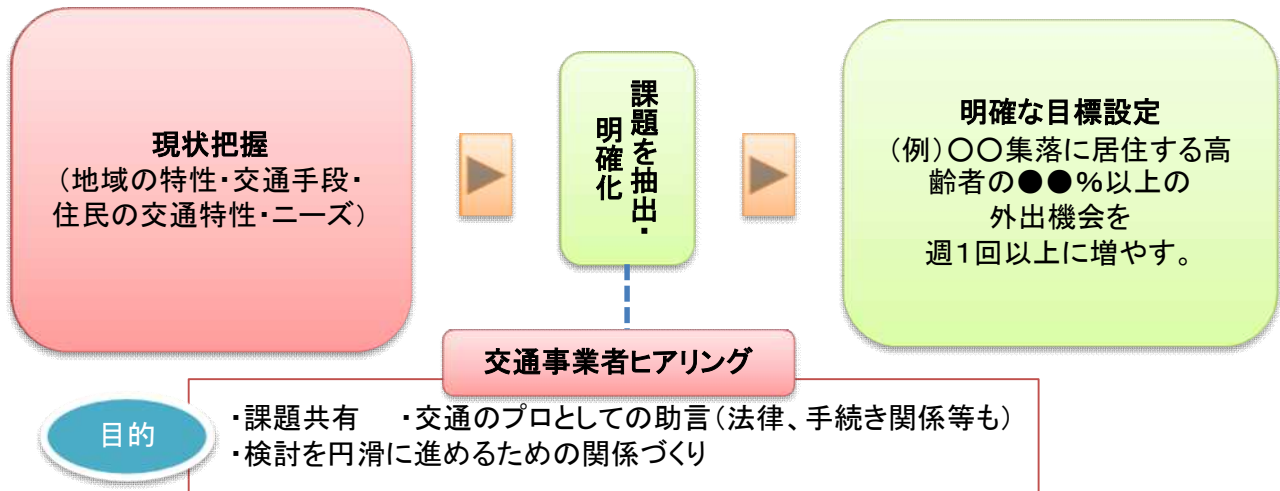
3 地域の移動手段の確保・改善について

(1) 全体的な流れ

① 現状把握と課題整理

中山間地域における移動手段の確保対策は喫緊の課題ではありますが、十分な現状把握といった準備を怠ると、せっかく始めた施策もあまり住民に使ってもらえず、失敗に終わってしまう可能性があります。

より持続可能な、住民目線に立った移動手段を確保するためには、以下の手順を経たうえで、明確な目標を持って臨むことが必要です。



② 検討体制と役割分担

地域の移動手段の検討にあたっては、市町村・交通事業者・地域住民等の各主体が、常に課題を共有し、検討の各段階で合意を重ねていくことが理想的ですが、そのたびに大人数で集まって会を開くのは、多大な労力がかかりますし、十分な議論を行うには現実的ではありません。

細かい検討内容については、個々の役割分担を明確にしたうえで、内容に応じたメンバー構成による部会的なものの中で、議論していくことが効率的と考えられます。

	役割分担
市町村	・庁内関係者間の協議・調整 ・各種調査の実施 ・地域住民への説明・PR
交通事業者	・既存の交通機関の現状に関する情報提供 ・運行システム（ルート・ダイヤ）や法令に関するアドバイス ・路線バスとの結節や既存の交通機関との連携を考慮した助言
地域住民	・住民ニーズの把握、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 ・継続した利用促進の取り組み

③ 既存の交通機関の見直し

地域に必要な移動手段を検討する際、まずは既存の交通機関の運行形態を見直すことで、住民ニーズに対応できる可能性は大いにあります。交通事業者の意向を聞きながら、課題解決に向けて取れる方策を、共に検討することも必要と思われれます。

例

- ・ニーズに合わせた運行範囲、ルート（バス停）、ダイヤの見直し
- ・利便性向上や利用促進につなげるための、乗り継ぎ設備の改善や運賃・ダイヤの見直し、車両の更新
- ・路線バスと病院バス等、複数の交通手段で運行ルートが重複している箇所の整理

④新たな移動手段の導入

運行形態の見直しを行っても、路線バス等の公共交通機関だけでは、地域住民の生活に必要な移動手段が十分に確保できないと判断される場合、それらを補完するための新たな移動手段の導入を検討する必要があります。その計画策定から運行に至るまでの大まかな作業(例)は、以下のとおりになります。

(1) 運行計画策定

①内容検討

①運行形態 ②運行区域 ③運行頻度 ④運賃 等の設定
※運行は、一定のノウハウ・経験のある交通事業者への委託が望ましい
地域に引き受けられる交通事業者がない場合のみ、NPO等が運行主体

②収支計画立案

(支出) 初期投資費用・運行経費について、交通事業者等に調査して推計
(収入) 住民ニーズ調査から推計される利用者数×運賃
国や県の補助制度を活用した財源対策
利用者からの会費等の徴収 等

③運営体制検討

①運行管理体制(予約受付体制) ②整備管理体制
③苦情処理体制 ④事故処理体制 等

(2) 計画→運行までの事務作業(主なもの)

①運行事業者の選定

待合所の設置等必要あれば
道路管理者、公安委員会との調整

②合意機関での協議

※地域公共交通会議(乗合タクシー、市町村有償運送)
※運営協議会(公共交通空白地有償運送、福祉有償運送)

③道路運送法に基づく運輸支局への事業許可(登録)申請 ※②での合意が許可(登録)の要件

④地域住民への広報・通知

(3) 実証運行～本格運行

①実証段階での検証項目・目標値設定

②実証運行計画立案

※運行期間、周知手法、評価方法 等を設定

③実証運行実施

※利用実態調査を同時に実施

④実証運行結果の評価・判定

※計画の妥当性・必要性・継続性 等を判定

OK

NO

⑥本格運行への移行

⑤運行内容の見直し

②へ戻る

⑤運行開始後の管理・運営

新たな移動手段を導入した場合、せっかく苦勞して作った仕組みですから、できるだけ長く使っていただけるよう継続的に見直すことも必要です。

- ・人口・土地利用・施設立地など周辺環境の把握
- ・アンケートや住民説明会等による(利用しない人も含めた)住民ニーズの把握

等により、定期的な現状把握をして、必要があればサービスの見直しや改善を行っていくことが大切です。

また、そうして得た情報や運営状況などを、積極的に地域住民に情報発信し、利用の呼びかけを行っていくことも、サービスを続けていくためには必要であると思われます。

補足説明④

これらの作業を進めていくには、地域交通に関する基本的な考え方や、関連する法律や諸手続きについての専門知識、他地域の取り組み事例といった情報が必ず必要になってきます。

そんな時に適宜アドバイスや提言をいただけるよう、県では下記の9名の方にアドバイザーをお願いし、研修会での講演や市町村の担当職員さんの個別相談などに、ご協力をいただいています。

本手引きをご覧いただいている中で、何か相談をしたいとお考えの市町村担当職員の方がいらっしゃいましたら、まずはお気軽に 高知県庁中山間地域対策課(生活支援担当 Tel:088-823-9602)までご連絡くださいませ。(報償費及び旅費は県が負担します。)

平成29年度高知県中山間地域生活支援アドバイザー(移動手段確保支援事業)名簿 (平成29年4月1日時点)

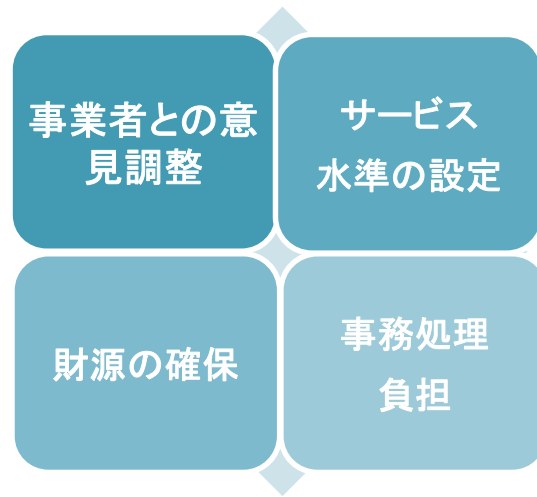
ふりがな 氏名	所属等	関連内容
みやざき こうすけ 宮崎 耕輔	香川高等専門学校 建設環境工学科 准教授	学識経験者 (香川県内および愛媛県内で多数の地域公共交通活性化協議会に関わっている。地域のおでかけ交通のあり方研究会の一員。)
はしもと せいじ 橋本 成仁	岡山大学大学院 環境生命科学研究科准教授	学識経験者 (岡山県内で多数の地域公共交通会議に関わっている。地域のおでかけ交通のあり方研究会の一員。須崎市出身。)
さわむら よしのり 澤村 佳典	四国運輸局高知運輸支局 首席運輸企画専門官	国土交通省補助事業「地域公共交通確保維持改善事業」 担当者
ひろた あつし 廣田 敦	四国運輸局高知運輸支局 首席運輸企画専門官	道路運送法上の許認可事務担当者
かげした なおき 影下 直樹	四国運輸局高知運輸支局 運輸企画専門官	道路運送法上の許認可事務担当者
やの ごうすけ 矢野 豪佑	NPO法人 絆 理事長	橋原町での公共交通空白地有償運送実施主体代表者
どい たかゆき 土居 貴之	高知工科大学 地域連携機構 地域公共交通研究室 客員研究員	四万十町・中土佐町・佐川町で、地域公共交通計画策定に参画、香南市で市営路線バス再編計画に参画

(2) 個別の課題と失敗事例

移動手段の確保策を検討していく中で、様々な課題が上がってきますが、主なものとしては以下の4点があげられます。

先進的に取り組んでおられる地域でも、それぞれの事情のもとに、協議を重ね工夫を凝らし、未だ根強い課題として抱えたままのところも含め、さまざまな対応策を講じてこられています。

そういった事例は、37ページに掲載させていただいております事例集をお調べいただくとして、よく他のマニュアル等で紹介されている失敗事例をご紹介しますので、取組の参考にしてください。



取組み失敗事例

※九州運輸局作成「なるほど！！公共交通の勘どころ」より抜粋・加筆

	落とし穴	具体的な行動例	その結果
1	先進事例のマネ	他地域の成功事例を、そのままマネした。	地域の実態に合わないため、利用されなかった。
2	固有名詞の先行	よくわからないまま、とにかく「コミュニティバス」「乗合タクシー」「デマンド」といった言葉が先行して、それを導入することが目的となった。	走らせること自体が目的となってしまったので、ニーズの反映や採算性への配慮が足りず、逆に自治体の財政を圧迫する結果になった。
3	住民ニーズの取違え	住民ニーズを踏まえるために行ったアンケートの結果による「利用します」の意見を、イコール需要と思い込んだ。	アンケートでは「バスが必要」という意見、あるいは「利用する」という意見が多かったのに、実際には利用の増加につながらなかった。
		住民ニーズを踏まえるために地域住民とのワークショップなどを開催しているものの、一部の住民の意見を地域全体の意見として取違えてしまった。	思ったほど、公共交通利用が増加しなかった。
4	交通事業者等との調整不足	バス事業者やタクシー事業者などに、早めに相談していなかった。	交通事業者から「民業圧迫」という先入観を持たれてしまい、なかなか協議がうまく進まず、多大な時間を要してしまった。あるいは協議が平行線のまま実現に至らなかった。
		民間路線バスと路線が重複するコミュニティバスを導入した。	利用者がより運賃の安いコミュニティバスに移って民間路線バスの収支が悪化し、廃止・減便につながったり、運行主体や運賃額の違いが利用者の混乱を招いたりした。
		無料送迎バスを運行している医療施設や宿泊施設等との調整をせず、あるいは知らずに、コミュニティバスを導入した。	コミュニティバスの利用が伸びなかった。

	落とし穴	具体的な行動例	その結果
5	地元との調整不足	大幅な赤字となったためコミュニティバスの運行を廃止したいが、事前に利用が伸びなかった場合には廃止することについてコンセンサスを得ていなかった。	沿線住民などの関係者の理解がなかなか得られず廃止できずにいる。他方で、未運行の地区の住民などからは新たな路線の運行要望や既存のコミュニティバスの赤字を問題視する意見が出ており、対応に苦慮している。
		ある地区で赤字幅の少ないコミュニティバスに成功したが、その他の地区住民から続々と新たな路線の運行要望が出てきた。	個々の路線の赤字は少額だが、全ての要望を受け入れた場合の赤字額は巨額となり、また、要望の反映の優先順位付けも難しく、事前に新たな路線の運行に関する考え方についてコンセンサスを得ていなかったため、対応に苦慮している。
6	周知の失敗	利用者へのPRが不足していた。	バスが運行されたことのない地区の高齢者にはコミュニティバスの乗り方が分からず、利用が敬遠された。
		コミュニティバスの周知は行ったが民間路線バスなど他の交通手段の周知を行っていなかった。	乗り継ぎ利用が伸びなかった。
7	予算不足による失敗	市町村による運行費補助が十分に確保できなかった。	運行を継続できなかった。
8	ルート設計の失敗	点在する公共施設や商業施設、集落を網羅するルートを設定した。	公共施設を巡回するルートが、住民の移動ニーズに合っておらず、利用が少なかった。
		買い物際の移動支援をねらって郊外の大型商業施設と団地や集落を巡回するルートとした。	そもそも来店する人の多くは自動車利用が大前提となっていたため、公共交通の利用を浸透させるまでに至らなかった。
9	ダイヤ設定の失敗	鉄道や民間路線バスなどのダイヤに合わせた運行としていなかった。	他の交通機関や他の系統からの乗り継ぎがほとんど行われなかった。
10	運賃設定の失敗	ワンコインバス(100円や50円)に、こだわった。	収入が少なく赤字幅が大きくなった。
11	デマンド運行の失敗	運行の効率化を狙ってデマンドバス(デマンド乗合タクシー)を導入した。	運行規模や運賃収入が少ないにもかかわらず、高価なシステムや無線機器等を購入し、オペレーターを雇用したため、デマンド化による費用の削減以上に経費がかさみ、収支が悪化した。
			利用方法が分かりにくく、利用が敬遠された。特に、主要な施設に設置した予約端末機はほとんど利用されなかった。
			通勤・通学者にとって毎日デマンド予約するのは面倒であり、固定客がつかめなかった。
			出発時間や到着時間が定まりにくく、出発時間に十分な余裕を持たなければいけないため、利用が敬遠された。
			広いエリアをサービス地域としたため、迂回数が多くなったり迂回距離が長くなった結果、所要時間がかなり長くなり、利用が敬遠された。