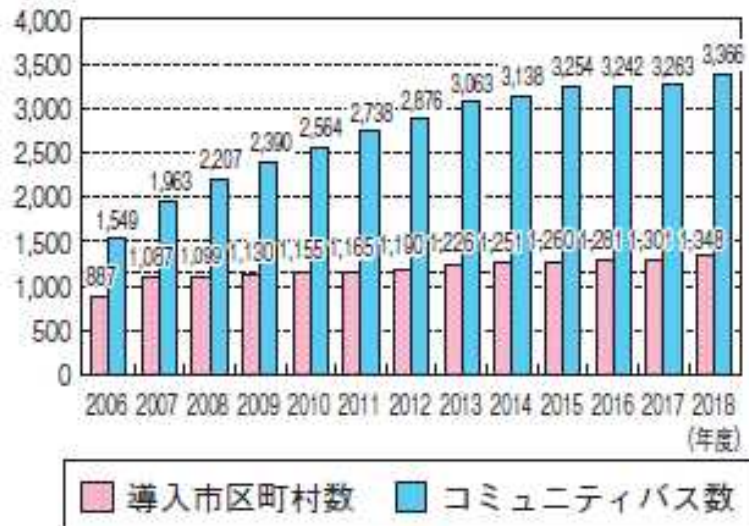


地域住民主体による 公共交通への取組事例

地域住民主体による公共交通への取組

- 人口減少や少子高齢化に伴い、一般路線バスによる地域の生活交通の維持が困難となる中、コミュニティバスやデマンド交通の導入が進んでいる
- 今後、自治体の財政状況が厳しくなる中では、住民が主体となって地域の交通に取組むことが求められる

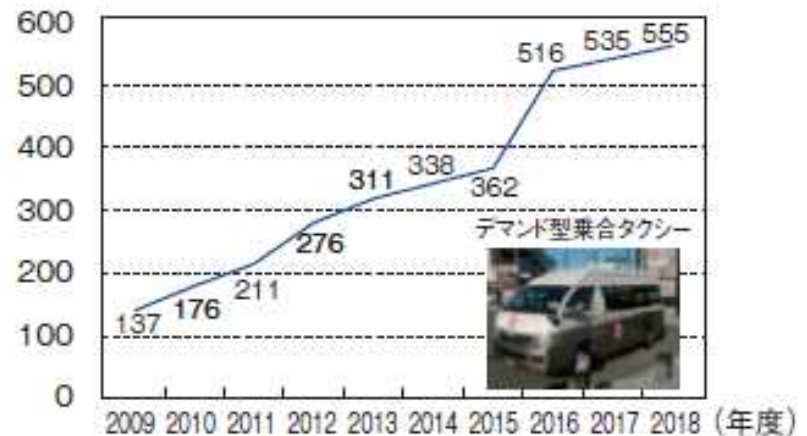
図表1-3-1-17 コミュニティバスの導入状況



資料：国土交通省自動車局作成

出典：令和元年度交通の動向（国土交通省）

図表1-3-1-18 デマンド型乗合タクシー導入市町村数の推移



注1：乗合タクシー：乗車定員11人未満の車両で行う乗合の旅客運送サービスをいう。

注2：導入市町村数は、団地型・過疎型の運行形態の合計。

注3：いわゆる「自家用有償運送」は含んでいない。

資料：国土交通省自動車局作成

地域住民主体による取組例－舞鶴市

自治体	京都府 舞鶴市
種類	コミュニティバス
運営主体	各地区の協議会
運行エリア	7地区



背景	<ul style="list-style-type: none">• 少子高齢化、モータリゼーションの進展により、地域の民間バス事業者が撤退を申し出• 各地域において、通学・通勤の足確保のため、各自治会で協議会を設立
ポイント	<ol style="list-style-type: none">1. 運行の可否はすべて協議会に一任2. 年一回、協議会代表者と市職員と意見交換3. 定期的に各協議会に対して運転講習を実施4. 会計士のアドバイスによる積極的なコスト削減5. 欠損補助以外の費用は住民が全額負担
効果	利用者は増加傾向にあり、現在、年間約7～8万人の利用客がある。

地域住民主体による取組例－市原市

自治体	千葉県 市原市
種類	コミュニティバス
運営主体	青葉台コミュニティバス運営協議会 ⇒小湊鉄道
運行開始	H17.11～



背景	<ul style="list-style-type: none">交通空白地帯であった青葉台地区はバス会社などにバスの運行を要望してきたが、実現には至らず、協議会を設立し、住民主体のバス等の運行を検討した。
ポイント	<ol style="list-style-type: none">運営協議会が実施している調査により利用者の声を反映。地域が主体で、市はアドバイスをを行う立場地域を一番熟知している市民が自ら運行形態を検討自らの熱意で運行を実現させようという意識
効果	平成19年度の1日の利用者数実績は計画を上回る需要が得られた。その後、車体更新の費用負担が問題になるが、協議会の取り組みが認められ、委託先であった小湊鉄道から一般路線バスとして運行することとなった(H30.10～)。

地域住民主体による取組例－市原市

自治体	千葉県 市原市
種類	デマンド
運営主体	各地区の運営団体
運行エリア	3地区(養老、戸田、市津)
運行開始	養老・戸田：H27.10～本格運行 市津：H29.10～ //



背景	<ul style="list-style-type: none">市原市では、交通空白地域の生活交通の確保を図るため、地域住民が主体となって運営する公共交通の導入支援及び、福祉施策や地域コミュニティ活動と連携しながら交通空白地対策を推進
ポイント	<ol style="list-style-type: none">各地区の町会長等で構成される「運営団体」が交通事業者へ運行委託市は運行経費の半額を上限に運営団体へ補助運行委託費のうち、市の補助金・運賃収入を除いた残額は運営団体の負担

地域住民主体による取組例－市原市

- 市原市はデマンド型乗合タクシーの導入を検討する住民へ向けて「デマンド型乗合タクシー導入の手引き」を公表、地域住民主体の公共交通の導入を支援

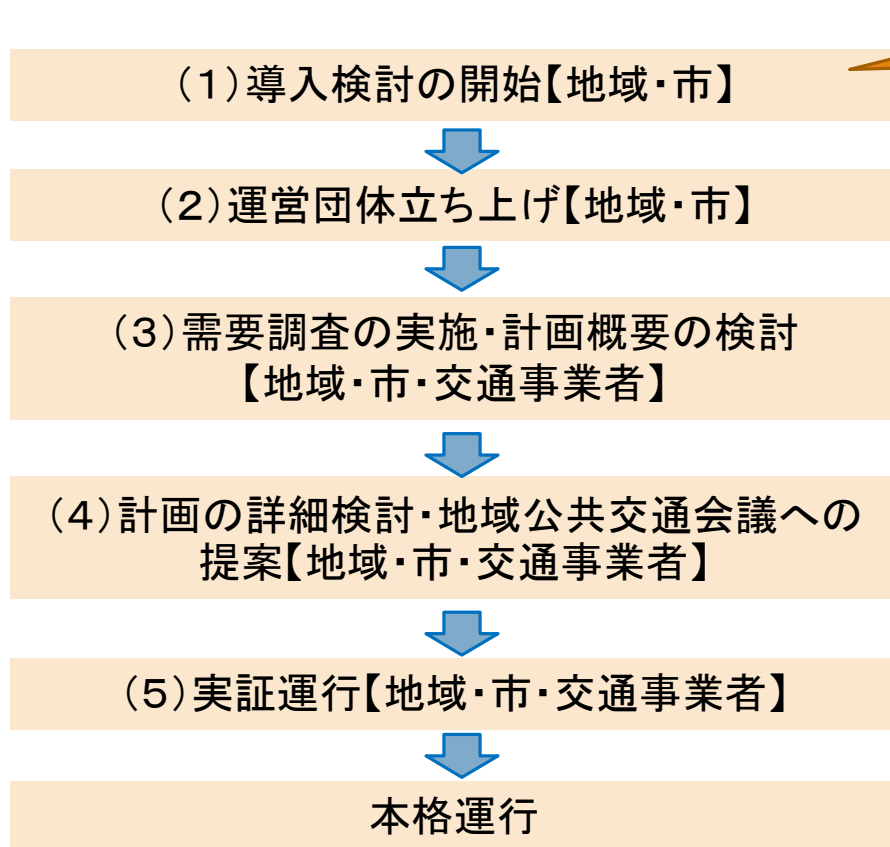


図 手引きによるデマンド型乗合タクシー導入の流れ(抜粋)

導入の検討・計画段階から地域住民が主体となる

主体的な検討・取組
地域の役割

- ・地域のニーズ把握
- ・地元協議会の設立・運営
- ・運行計画の作成
- ・実証運行や本格運行の実施
- ・利用促進策や資金調達策の検討
- ・運行内容の周知 など

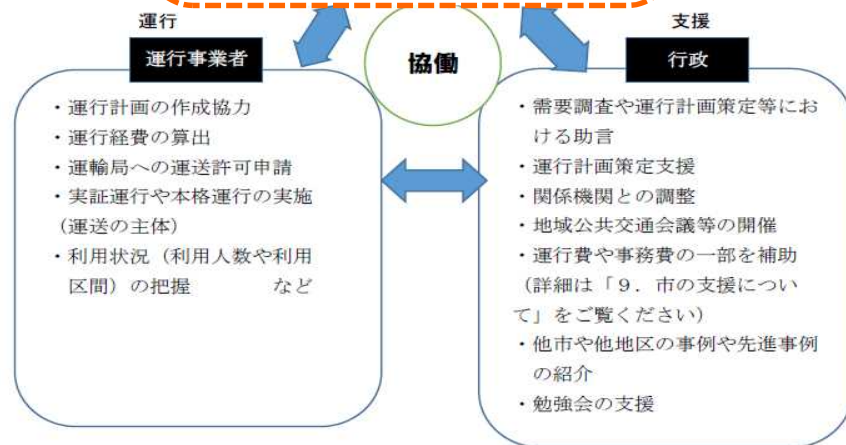
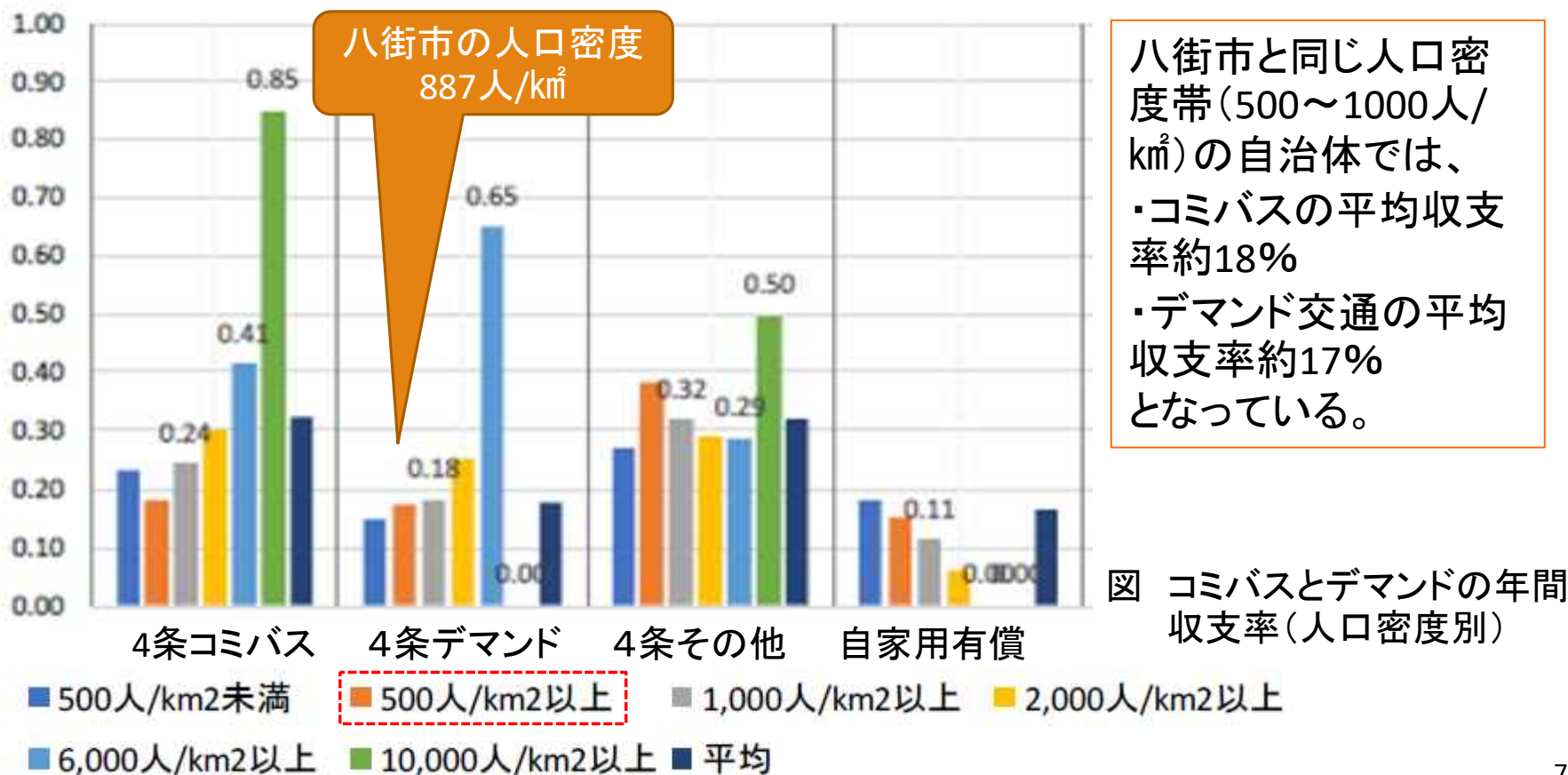


図 地域・交通事業者・行政の役割分担

参考：自治体のコミュニティバス、デマンド交通の採算性

- 関東運輸局では運輸局管内における各自治体（336市区町村）を対象にアンケート調査（平成29年度公共交通基礎調査）を実施し、コミュニティバスやデマンド交通の現状を把握している。
- 調査の中で、投資効率＝収支率（収入/経費）を運行自治体の人口密度別に把握している。



地域住民主体による取組例－宇都宮市

自治体	栃木県 宇都宮市
種類	定時定路線型、デマンド型
運営主体	各地区の運営団体
運行エリア	17地区



背景	<ul style="list-style-type: none">平成18年に策定した「生活交通確保プラン」に基づき、子公共交通空白地域等において新たに乗合タクシーなどを活用した「地域内交通」の導入に取り組む
ポイント	<ol style="list-style-type: none">地域住民から「勉強会メンバー」「検討組織メンバー」と選定し運行計画等を決定運賃収入のほか、自治会や目的地となる商業施設、医療機関などから「支援金」を募る市では「生活交通(地域内交通)出前講座」を開催(申し込み制)し、導入を支援

地域住民主体による取組例－上田市

自治体	長野県 上田市
種類	福祉型循環バス
運営主体	豊殿地区循環バス運営員会
運行エリア	豊殿地区
運行開始	H19.1～ 本格運行開始



背景	<ul style="list-style-type: none">地区振興会が、地区内循環バスの運行について研究委員会を組織し、意向把握調査、基礎調査を実施のうえ地区内循環バスが必要との結論を得た
ポイント	<ol style="list-style-type: none">地区の全世帯が、1世帯あたり年間1,000円を負担本格運行開始時には、収入の不足分を地元企業からの賛助金により賄う上田市コミュニティバス「オレンジバス」との接続を考慮した運行サービスを設定
効果	住民の「マイバス意識」が非常に高くなった。

地域住民主体による取組例－川崎市麻生区

自治体	神奈川県 川崎市麻生区
種類	コミュニティバス
運営主体	麻生区コミュニティバス協議会
運行エリア	高石地区
運行開始	H23.9～本格運行



背景	<ul style="list-style-type: none">急な坂が多く道幅が狭く路線バスが運行できない地区において、高齢者移動手段の確保・環境負荷軽減などを目的に自治会が取組
ポイント	<ol style="list-style-type: none">独立採算性の仕組みとしてサポーター登録制度を導入、年間6,000円支払うと、1回の乗車につき50円の割引（※採算性が成り立つことが本格運行への条件であった）