

地域公共交通活性化・再生 総合事業の活用について

平成21年1月23日

国土交通省総合政策局交通計画課 松本 勝利

ホームページ：<http://www.mlit.go.jp/sogoseisaku/transport>

あるいは、

国土交通省のホームページ

中央上部の「総合政策」をクリック

左の「主な施策」のところの「公共交通活性化」をクリック

交通計画課の担当部分(地域公共交通活性化の諸資料等)

地域公共交通の活性化・再生の必要性

・自家用自動車の普及により公共交通の維持が困難になるなど、地域公共交通を巡る環境は危機的な状況

公共交通サービスの低下

- ・地方都市、過疎地域における交通空白地帯の出現
- ・都市部における交通渋滞等によるバスの走行環境の悪化 等

交通事業者の厳しい経営状況

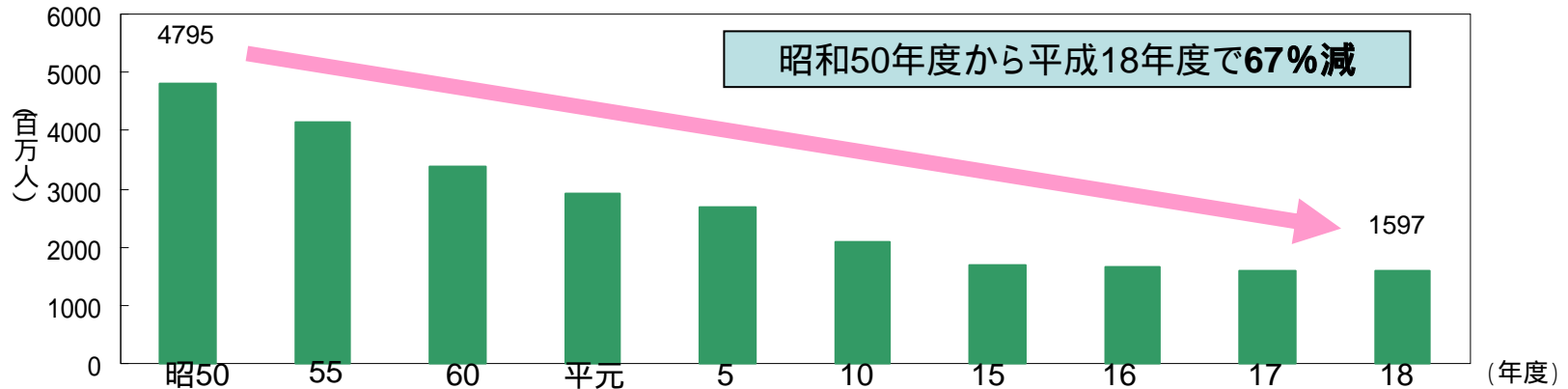
- ・地方鉄軌道事業者の約8割が赤字
- ・乗合バス事業者の民事再生法・会社更生法等の法的整理が続出
- ・一般旅客定期航路事業者の約7割が赤字

公共交通からマイカーへシフト

- ・自家用乗用車の普及等により、日常生活における自家用乗用車への依存が高まっており、長期的に公共交通の利用者は減少傾向

バス事業を巡る現状

バスの輸送人員の推移（三大都市圏以外）



地方バス廃止に関する事例

信南交通(株)(長野)による一般路線バス撤退方針表明

- ・平成19年12月、高速バス以外の一般路線バス全12路線28系統について、平成22年3月を目途に撤退する方針を表明

全但バス(株)(兵庫)による一般路線バス3割休止申出

- ・平成19年9月、全路線の約3割にあたる24路線91系統の平成20年10月からの休止を申出

乗合バス事業者の法的整理が続出

民事再生法

那覇交通(株)、北都交通(株)、富士交通(株)、琉球バス(株)

会社更生法

京都交通(株)、水間鉄道(株)

保有車両30両以上の乗合バス事業者において民間事業者の67%、公営事業者は100%事業者が赤字

バス事業者の経営努力に限界(バス事業者の疲弊)

- ・乗合バス事業の法的整理が続出
- ・保有車両30両以上の乗合バス事業者において民間事業者の67%、公営事業者は100%事業者が赤字

平成11年以降に法的整理に至った主な(再生)事例

民事再生法

那覇交通(株)
北都交通(株)
富士交通(株)
琉球バス(株)

会社更生法

京都交通(株)
水間鉄道(株)
福島交通(株)

その他

大分バス(株)(私的整理)
茨城交通(株)(私的整理)
常磐交通自動車(株)(特別清算予定)
中国バス(株)(私的整理)

産業活力再生特別措置法関係

産業再生機構支援

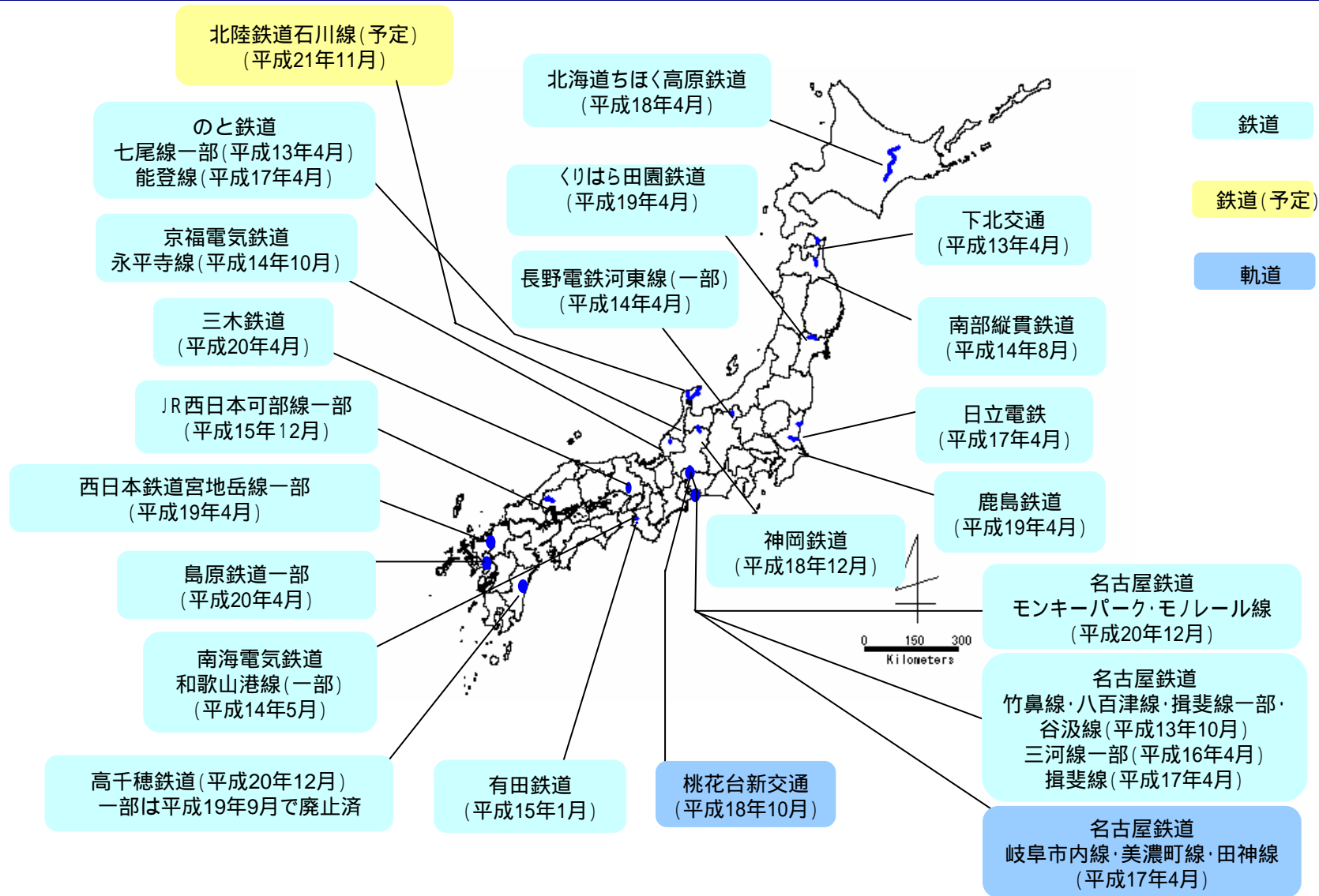
九州産業交通(株)
関東自動車(株)
宮崎交通(株)

北海道旅客鉄道(株)(JR北海道バス(株))
箱根登山鉄道(株)
いわさきコーポレーション
立山黒部貫光(株)
国際興業(株)
日立電鉄(株) 他4者
松本電気鉄道(株) 他6者

収支状況(平成18年度、保有車両30両以上の全国254者)

	民営	公営	計
収入(億円)	5,759	1,792	7,551
支出(億円)	6,044	2,081	8,125
損益(億円)	285	289	574
経常収支率	95.3%	86.1%	92.9%
赤字事業者の比率	67.4%	100%	70.8%

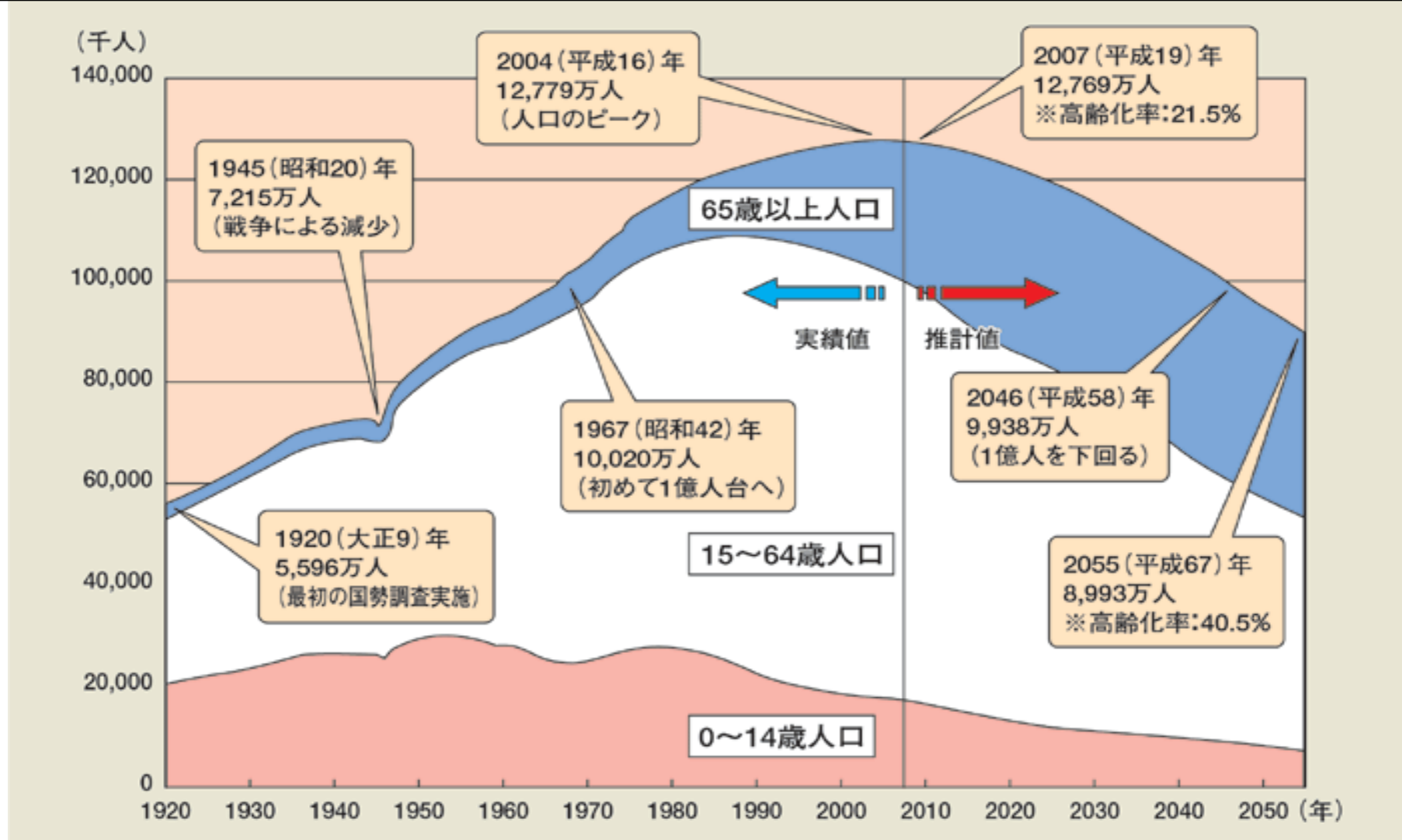
平成12年度以降の地方部の鉄軌道の廃止路線(廃止予定路線を含む)

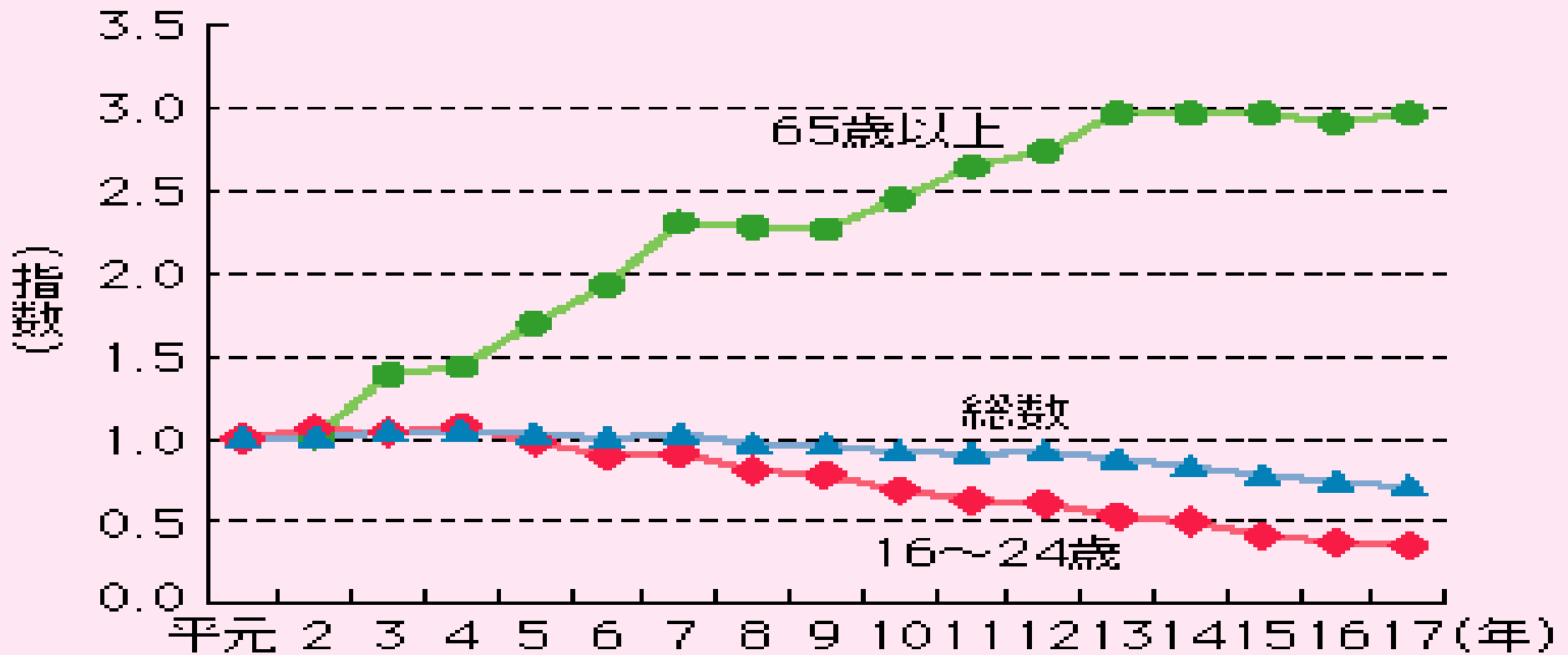


(注) 鉄道の廃止予定路線については、国土交通省に鉄道事業の廃止を届け出て、現在まで後継事業者が確定していない路線を記載している。
なお、廃止予定年月は鉄道事業廃止届出に記載されている年月を記載している。

人口減少

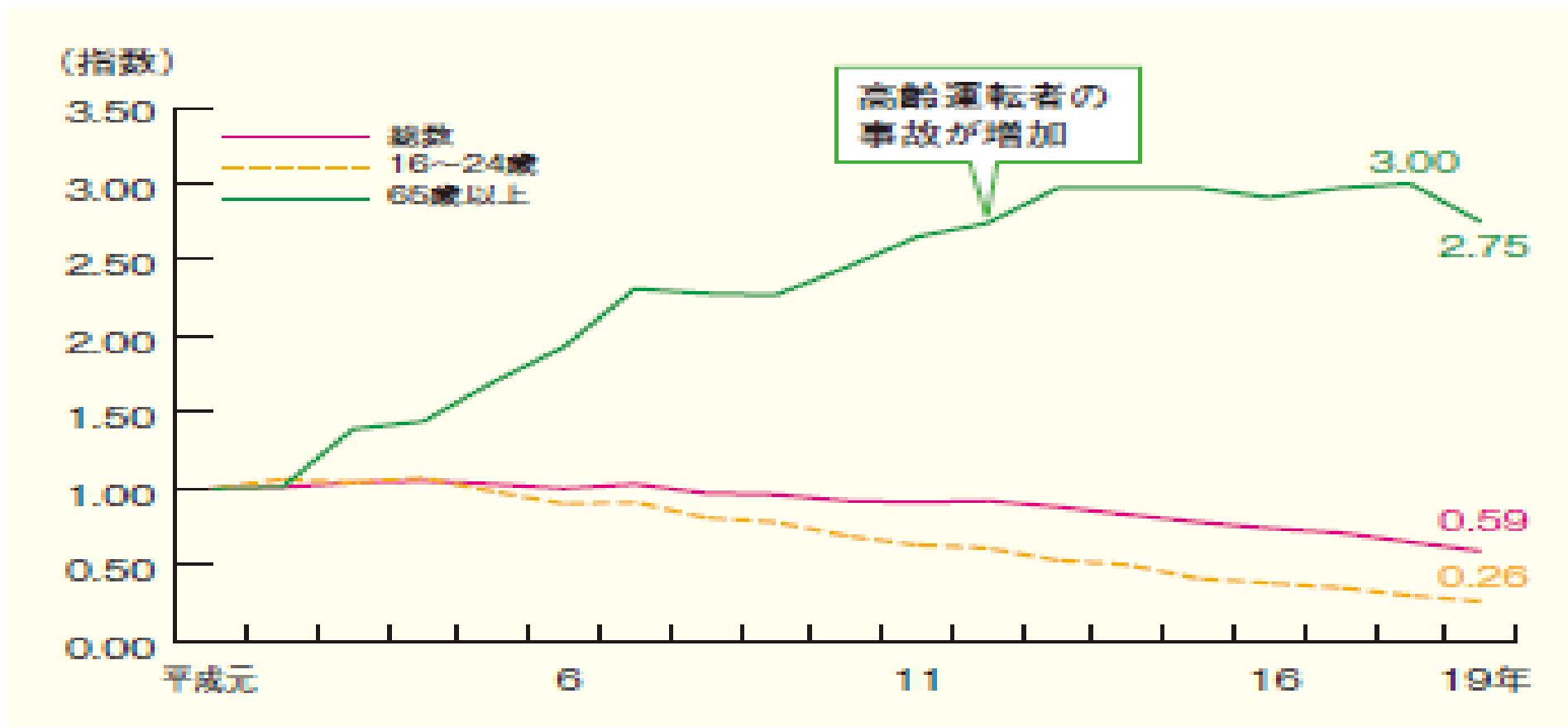
人口のピークは2004年(平成16年)であり、人口は今後、減少傾向にある。





(注) 平成元年を1とした指数
 資料) 平成16年までは内閣府「平成17年版 交通安全白書」、
 17年は警察庁資料より作成

自動車運転者(第1当事者)の若者・高齢者別死亡事故発生件数の推移(平成17年度国土交通白書より)



注 1 警察庁資料による。
 2 平成元年を1とした指数

自動車運転者(第1当事者)の若者・高齢者別死亡事故発生件数の推移(『平成20年版 交通安全白書』より)

なぜ、地域公共交通の活性化が必要なのか？

足の確保

足の確保そのものはもちろん、行動の自由がなくなるおそれがあるとの不安感の解消が重要
自分の意思・自分の足で買い物・病院・役場などに行けることが元気で生活することに不可欠
足がなくなると自宅にひきこもらざるを得なくなる 福祉介護の問題

地域の活性化・まちづくり

マイカーに過度に依存したところにはにぎわいが無い。人々がぶらぶら歩く地域にはにぎわいあり。
スプロール化の防止、コンパクトシティの実現
中心市街地・商店街の活性化、観光振興にも公共交通活性化は欠かせない

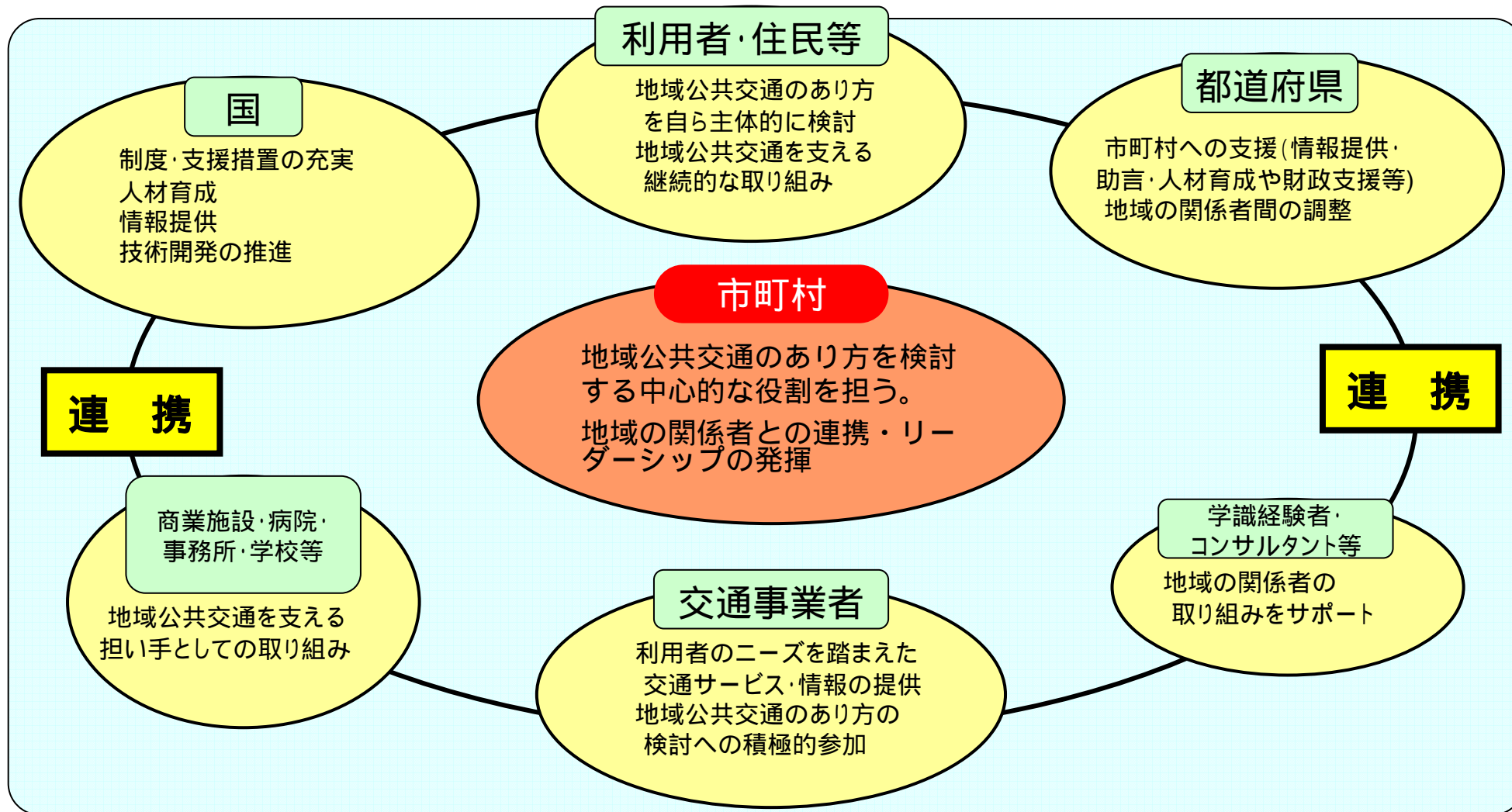
環境対策・渋滞防止

環境対策・地球温暖化防止の面でもマイカーに比べ、電車・バスは環境負荷が低い。
渋滞防止に役立つ

事故防止・健康維持

70～80歳になるとクルマの運転困難、公共交通がないと免許の返上もできない。
事故防止の観点からも、電車・バスの利用促進が望ましい。
地方の人はほんの数メートルでもクルマに乗る傾向あり。健康維持にも電車・バス利用

地域公共交通の活性化・再生に向けた今後の取組みのあり方



地域公共交通活性化・再生法を制定(平成19年10月施行)し、頑張る地域を総合的に支援
同法において、市町村が地域公共交通活性化の推進の中心的役割を担うことを明確化

地域公共交通の活性化・再生の必要性

住民の足の確保、ユニバーサル社会の実現

活力ある都市活動、観光振興

環境問題等への対応

スキーム概要

基本方針（国のガイドライン）

主務大臣（国土交通大臣・総務大臣）は、地域公共交通の活性化及び再生に関する基本方針を策定
国家公安委員会、環境大臣に協議

1. 計画の作成・実施

協議会

市町村 公共交通事業者 道路管理者 港湾管理者 公安委員会* 住民* 学校・病院等* 等
鉄道、軌道、バス、タクシー、旅客船等

地域公共交通総合連携計画

地域の関係者が地域公共交通について総合的に検討し、地域のバス交通の活性化や地方鉄道の活性化など地域住民の移動手段の確保、都市部におけるLRTやBRTの導入や、バスの定時性・速達性の向上、乗継の改善等、地域公共交通のあらゆる課題について、当該地域にとって最適な公共交通のあり方について合意形成を図り、合意に基づき各主体が責任を持って推進。国は、これを総合的に支援。



【地域公共交通特定事業】

- ・LRTの整備
- ・BRTの整備、オムニバスタウンの推進
- ・海上運送サービスの改善
- ・乗継の改善
- ・地方鉄道の再構築、再生

- ・協議会の参加要請応諾義務（*公安委員会、住民は除く）
- ・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

予算等

- ・計画策定経費支援
- ・関係予算を可能な限り重点配分、配慮
- ・地方債の配慮
- ・情報、ノウハウの提供
- ・人材育成 等

法律上の特例措置

- ・LRT整備に関する軌道事業の上下分離制度の導入
- ・LRT車両購入費、BRTの車両購入費、オムニバスタウン計画に基づく施設整備事業等について自治体助成部分の起債対象化
- ・鉄道再生実施計画作成のための廃止予定日の延期
- ・鉄道事業における「公有民営」方式の上下分離を可能とする特例
- ・関連交通事業法の事業許可等の手続きの合理化 等

国による総合的支援

2. 新たな形態による輸送サービスの導入円滑化

関連交通事業法の事業許可等の手続きの合理化等

DMV（デュアルモードビークル）

- ・軌道と道路の両方の走行が可能な車両



IMTS（インテリジェントマルチモードトランジット）

- ・磁気誘導による専用道路部分と一般道路の両方を走行する車両



水陸両用車



等

注1 LRT（Light Rail Transit）
低床・バリアフリー設計の新車の投入、屋根付きの快適な停留所、高速・定時性の確保等を組み合わせた機能を備えた次世代型路面電車システム
注2 BRT（Bus Rapid Transit）
輸送力の大きなノンステップバスの投入、バス専用レーン、公共車両優先システム等を組み合わせた高次の機能を備えたバスシステム
注3 公有民営
地方公共団体が鉄道線路を保有し、これを運行事業者に無償で使用させるもの
は第169国会で成立した一部改正に関する部分（未施行）

地域公共交通活性化・再生総合事業

21年度予算案
44億円

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

策定

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

うち協議会が取り組む事業

- ・ 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

地域公共交通活性化・再生総合事業による支援

< 補助率等 >

「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

< 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



取組支援

地域公共交通活性化・再生総合事業の活用について

地域公共交通の活性化及び再生に関する法律を活用し、地域の多様なニーズに応えるため、路線バスの活性化等地域の創意工夫ある自主的な取組みを支援する。(平成20年度予算政府原案30億円(新規))

< 路線バスに関連する主な支援メニュー >



路線バスの増便・ダイヤ変更等の実証運行



イベント・企画切符の販売等利用促進活動



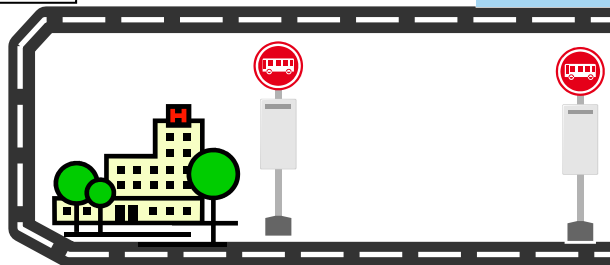
ターミナル構内における乗継情報提供



バス停留所等待合環境整備



車両ラッピング等



運行情報提供ホームページ作成



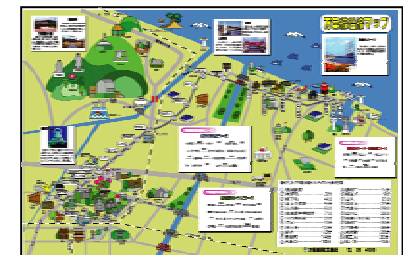
サイクルアンドライドの促進等



一般用 定期券

高齢者用 学生用

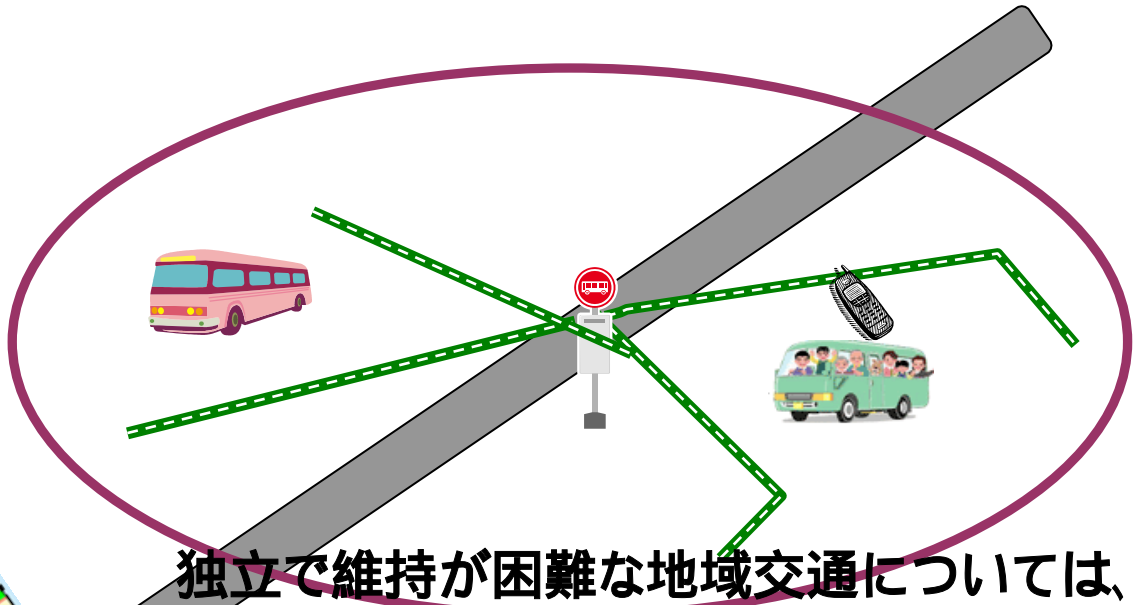
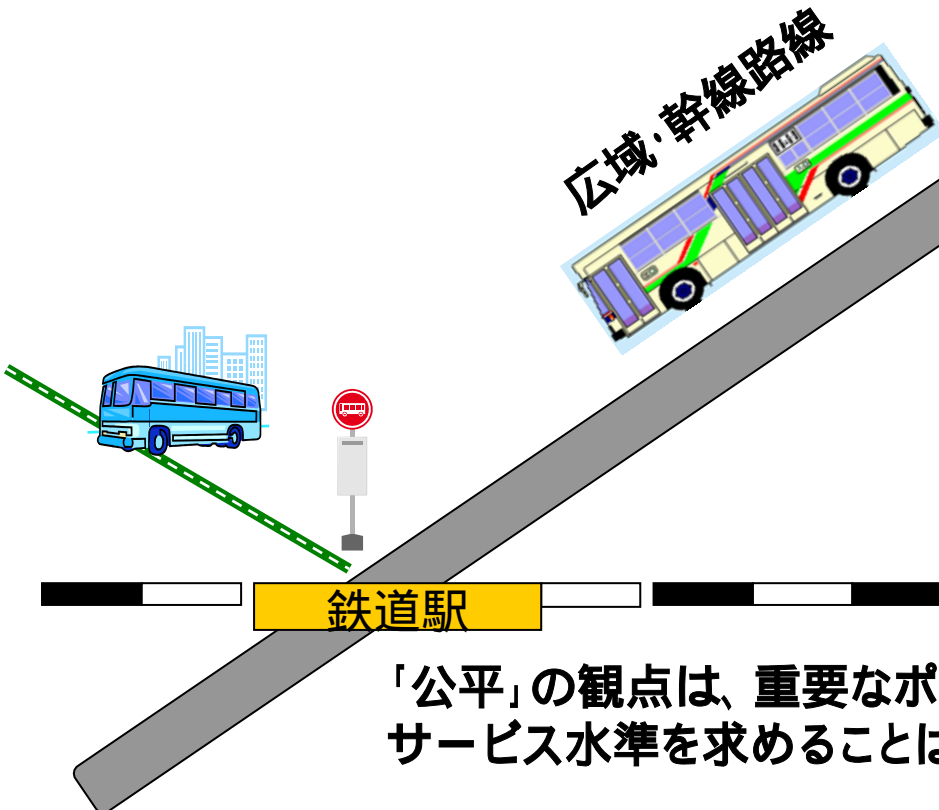
ICカード導入



総合交通マップの作成・配布

適切な役割分担の下に複合的な交通体系の整備が必要

広域・幹線路線などは民間バス事業者により運営されることが基本
(独立採算で運営されるならば行政負担も不要 バス路線維持のためには、民営バスの利用促進も重要)



独立で維持が困難な地域交通については、コミュニティバス・デマンドバス(タクシー)など、行政の支援の下に運営することが必要

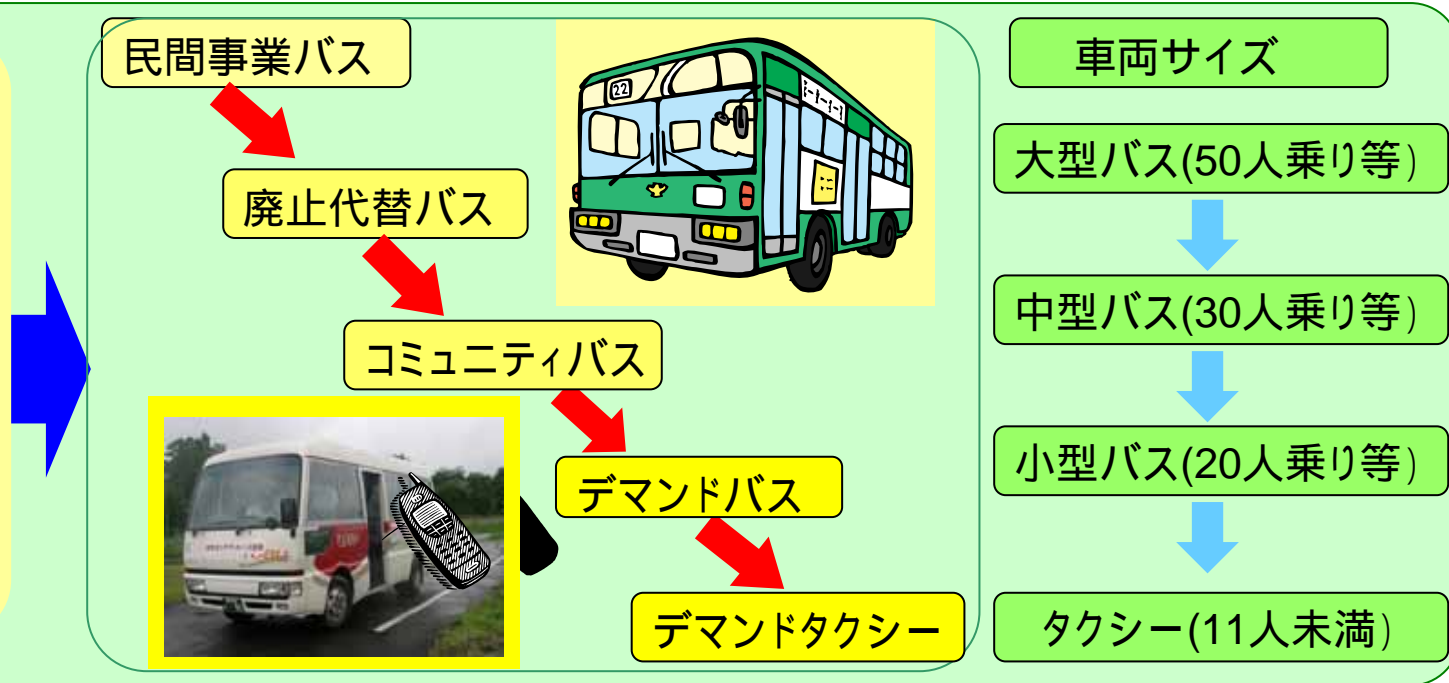
福祉政策・公益政策の一環として、公的支援を行っても公共交通の維持が必要な場合がある。
近年、ヨーロッパでは、公共交通を復活させ、公費で支えるというトレンドであり、政治的に支持を得ている

「公平」の観点からは、重要なポイントだが、交通公共については、各地域同一のサービス水準を求めることは、費用負担の関係もあり、現実的ではない。

中山間地域等では...

- ・高齡化・過疎化の進展
- ・地方公共団体を取り巻く
厳しい財政事情

都市部でもニーズあり
(高齡者の多い住宅団地等)



デマンドバス(タクシー)の優れた特性: 電話などで要望した利用者への対応 利用者のニーズに的確に答えられる。コスト削減(空気だけを運ぶことはない)も期待できる

デマンドにも多様な方式あり: フルデマンド方式(家の前まで行く、時間も自由)

一定のダイヤがあり、路線が決まっていたバス停までしか行かない方式など様々
システムも様々: ホストコンピューターも含め全ての機器・システムを購入・運用

機器は車載器・通信手段等最低限・ソフト中心に導入

西会津町(福島県)における地域公共交通の活性化・再生

【連携計画の目標】

- 町内生徒の学習機会の確保と、西会津高等学校を存続させるため、公共交通機関のない近隣町村(会津坂下方面)への生徒送迎バスを運行し、募集定員の2分の1以上の入学者を確保する。
- 併せて、高齢者などの交通弱者をはじめとした地域住民の生活の足として、利便性を確保する。

【事業内容】

- 20年4月から、バス路線「野沢坂下線」の実証運行を開始
- 運行本数1日3往復(土・日・祝日は2往復)
- 運賃は乗車距離10km未満100円、10km以上200円
- (小学生以下は半額、70歳以上は無料)

【効果】

- バス通学が可能となることによって、20年度の西会津高校の入学者数は、町外からを含め、前年度に較べて倍増以上となり、西会津高校の存続問題は解消された。
- 地域住民の通院、買物等の足として高齢者や若年層を中心に利用され、特に総合病院の利用者には大変重宝されており、日常生活に無くてはならない公共交通として定着しつつある。



<野沢坂下線路線図>

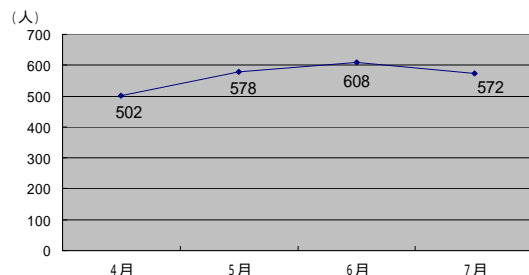


<野沢坂下線「西会津高校前」停留所 朝の風景>

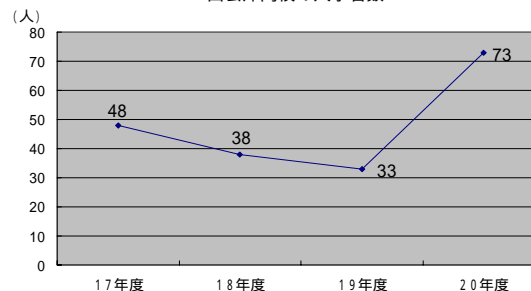


<野沢坂下線車内の風景>

平成20年度 野沢坂下線の輸送人員



西会津高校の入学者数



デマンド乗合バス・タクシーの導入

～安曇野市における新交通システム(デマンド交通)「あづみん」～

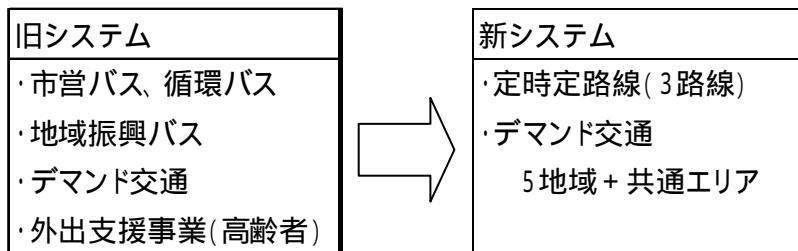
事業概要

平成18年7月長野県安曇野市(平成17年10月5町村が合併、人口約10万人)において、合併後の地域公共交通の確保・充実及び、地域間の交流や連携ができる、新たな公共交通システムの構築を図るため、関係者の連携の下「安曇野地域における公共交通システム構築」検討委員会を設置し検討を行った。

平成19年9月より全市を対象に大規模なデマンド交通を中心とした新公共交通システム「あづみん」の実証実験運行を行っている。(利用する場合は、市へ利用登録が必要)

平成20年7月末現在の状況 デマンド車両数:14台 利用登録者数:23,389人 1日の利用人員:約350人

事業内容

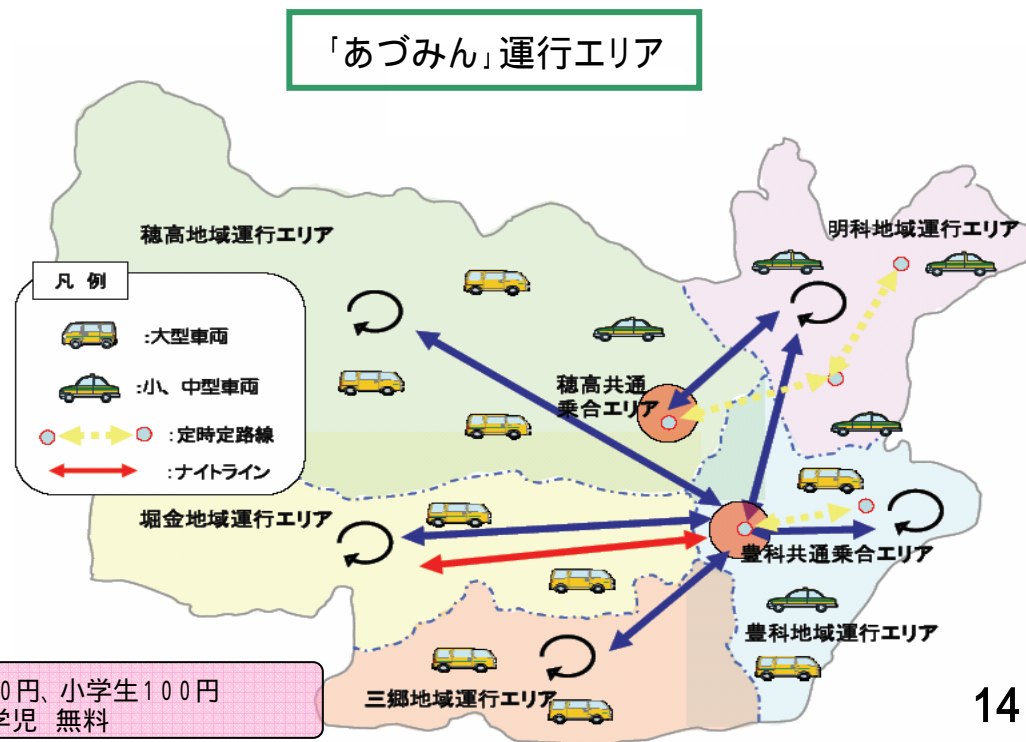


利用状況

平成18年度 48,513人/年

試行1年間 81,225人/年

料金:大人(中学生以上)300円、小学生100円
障害者100円、未就学児 無料



上田市における利用者主体の公共交通体系の構築 [上田市（長野県）]

上田市内の公共交通について、誰もが公平に利用できる利用者主体の公共交通体系の確立を目指し、上田電鉄別所線等**鉄道とバス交通の連携**を図りつつ、**循環バスの運行、教育施設集積地域へのシャトルバスの運行、乗継情報提供、鉄道車両ラッピング**等を実施する。

バスの運行サービス水準の引き上げ
～多様な目的に応じたバスの運行～

市街地循環バス



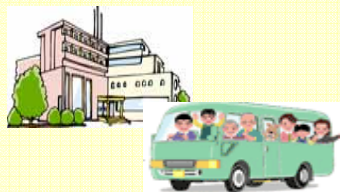
交通空白地域解消のための循環バス



大学・公園など
教育集積地域への
シャトルバス導入



福祉バスの改善
(途中乗降の可能化)



鉄道の活性化

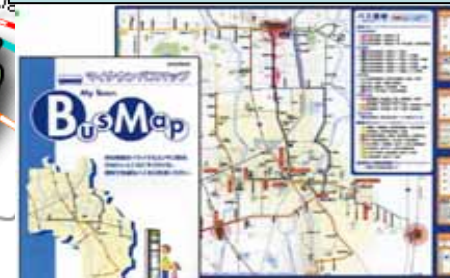


(イメージ)



別所線車両のラッピング

利用促進活動



バスマップ 各家庭へ配布

案内板イメージ



乗継・ダイヤ・料金等を分かりやすく情報提供する案内板の設置、バスマップ作成15



「分かりやすく、使いやすい公共交通ネットワーク実現会議(丹後地域)」

京都府、宮津市、京丹後市、伊根町、与謝野町、北近畿タンゴ鉄道、丹後海陸交通、加悦フェローライン、峰山自動車、日本交通、丹後広域観光キャンペーン協議会、丹後町観光協会、JTB西日本、近畿日本ツーリスト、日本旅行、野田川町商工会、京丹後市商工会、京都府経済同友会、PTA協議会、女性団体、京都府老人クラブ連合会、京都府警 等で構成(近畿運輸局もオブザーバーで参加)

連携計画に位置づけられた具体的な事業例

鉄 道

車両ラッピング
「タンゴ悠遊号」
の土休日運行
(季節臨時 通年)



駅内の案内表示改善、車内の音声案内充実
駅周辺の駐車場整備



企画乗車券等の発売



植栽、美化活動等

情報提供の工夫



【路線図】

【時刻表】

利用者マナー向上運動

鉄道・バス共通割引切符

鉄道・バスのダイヤ接続

バ ス

上限200円バスの導入・拡大
車両ラッピング、ノンステップバス導入



パターンダイヤの導入
バス停位置の改善(ロータリー乗入、
施設直近、敷地内移設等)



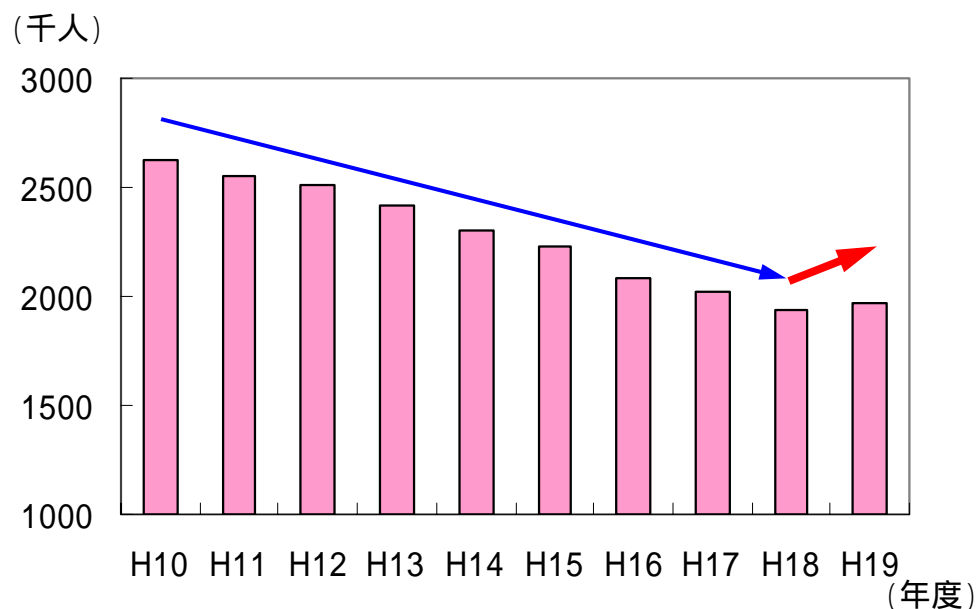
バス停の上屋、待合施設の整備

より効果的・効率的な公共交通ネットワークの構築

- 鉄道・バスの利用者減少の歯止め・増加
- 地域の振興・活性化

北近畿タンゴ鉄道の輸送実績推移

10年度～19年度の輸送実績



平成19年度より地域公共交通活性化・再生事業活用
 H10～H17年度は鉄道統計年報、H18～H19年度は
 近畿運輸局より報告された鉄道輸送統計調査報告より作成

20年度の輸送実績

単位:千人

	4月	5月	6月	7月	合計
20年度	166	175	153	163	657
19年度	165	162	152	151	630
前年比(%)	100.6%	108.0%	100.7%	107.9%	104.3%

200円バスの輸送実績推移

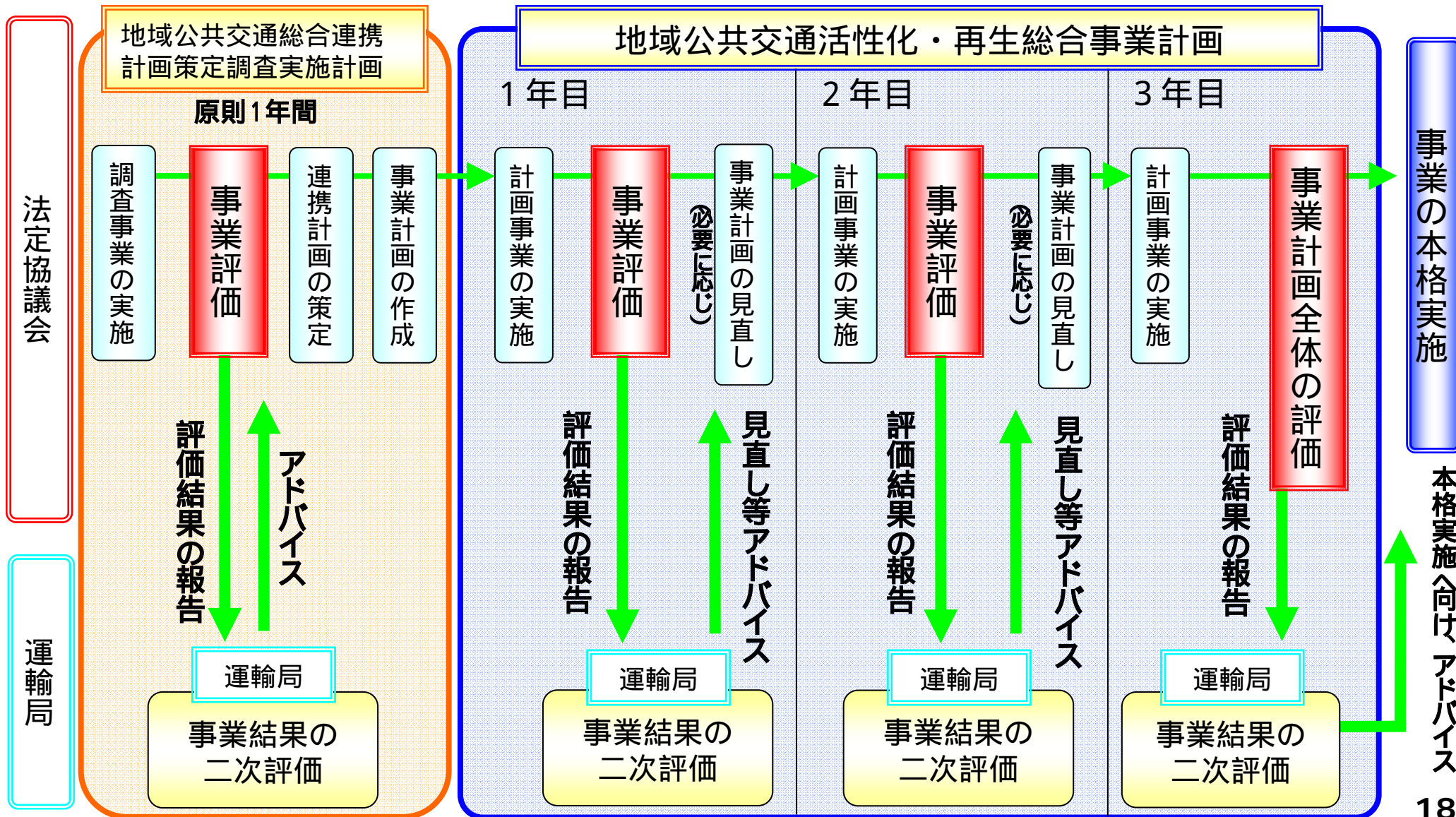
20年度の輸送実績

単位:人

	4月	5月	6月	7月	8月	合計
20年度	39,139	20,192	20,217	26,241	36,329	142,118
19年度	28,556	16,882	16,001	18,960	23,678	104,077
前年比(%)	137.1%	119.6%	126.3%	138.4%	153.4%	136.6%

地域公共交通活性化・再生総合事業 事後評価フロー

地域公共交通活性化・再生総合事業では、地域における主体的な取組及び創意工夫が、より効果的・効率的に推進されるために、毎年度、事業評価を実施



調査事業に係る事後評価項目

総合評価

全体として、地域の主体的な取組みと創意工夫による公共交通の活性化・再生を通じ、個性豊かで活力に満ちた地域社会実現に寄与するための連携計画の策定に向けて必要な調査を行ったか。

連携計画策定調査の総合性・整合性

1 調査の範囲

当該地域における公共交通の問題点・課題を幅広く体系的に把握したか。
当該地域における公共交通以外の問題点・課題との関係を整理しているか。

2 地域公共交通に関する目標の設定

地域の実態を踏まえた地域公共交通に関する適切な目標(案)をできるだけ具体的に設定したか。

上記の目標は社会、住民ニーズや地域の基本的な計画を踏まえたものか。

3 地域公共交通に関する目標と事業との対応関係

地域公共交通に関する目標(案)を達成するための事業(案)が選び出されたか。また、地域公共交通に関する目標(案)と事業(案)との関係は合理的か。

自立性・持続性

1 事業の実施に向けての準備

地域公共交通に関する目標(案)を達成するための事業の内容やそのスケジュールが具体的に検討されたか。

事業実施による効果・影響に係る把握方法や評価基準・評価方法が検討されたか。

事業の実施主体が検討されたか。

2 事業の実施環境

実証運行、情報提供等の事業の実施のための財源について検討を行い、当該事業を実施するための財源の目処がついたか。

住民等による自主的な利用促進、啓発等の活動や協賛金拠出への協力等事業の実施環境が整いつつあるか。

住民の参加等による地域関係者の実質的な合意形成

1 協議会における審議体制等

協議会における審議事項が明確に定められ、調査事業の進め方、実施状況について審議される体制となっているか。

協議会に住民が参加したり、住民の意見が反映される仕組みが設けられているか(公募制、住民意向調査等の実施が協議会の運営要領において定められているか。)。

2 協議会における審議

調査事業を実施するにあたって協議会が適切に開催されたか。

協議会の議事が傍聴、議事録の公開等によって適切に開示されているか。

3 地域関係者の実質的な合意形成

地域公共交通に関する目標(案)やそれを達成するための事業(案)等について地域関係者の実質的な合意形成がされたといえるか。

計画事業に係る事後評価項目(1・2年度)

総合評価

地域の主体的な取組みと創意工夫による公共交通の活性化・再生を通じ、個性豊かで活力に満ちた地域社会実現に寄与するために適切な事業を選び出し、当該事業を本格実施する環境を整備するための検討を行ったか。

計画事業の実施

事業計画に位置づけられた事業が適切に実施されたか。事業計画に位置づけられた事業が事業計画どおりに実施されなかった場合には、適切な理由等が明らかにされているか。

具体的成果

定められた評価方法・評価基準にしたがって、評価事項について事業を評価したか。その際、事業の効果・影響とそれ以外の効果・影響を分離して評価したか。

実施した事業が地域公共交通に関する目標を達成するために適切な事業であるかどうかを検証したか。

自立性・持続性

1 事業の本格実施に向けての準備

実施した事業を翌年度実施するにあたって問題点があるかどうかを検証したか。

実施した事業について利用者数が想定をかなり下回るなど効果が現れていない場合には、翌年度事業を実施するにあたって必要な見直しを行っているか。翌年度も同じ事業を実施する場合には、適切な理由等が明らかにされているか。

2 事業の実施環境

当該事業の翌年度実施のための財源について検討を行い、財源の目処がついたか。

住民等による自主的な利用促進、啓発等の活動や協賛金拠出への協力等当該事業を翌年度実施する環境を整備しているか。

当該事業の本格実施のための財源について検討を行ったか。

住民の参加等による地域関係者の実質的な合意形成

協議会における審議事項が明確に定められ、計画事業の進め方、実施状況について審議される体制となっているか。

協議会に住民が参加したり、住民の意見が反映される仕組みが設けられているか(公募制、住民意向調査等の実施が協議会の運営要領において定められているか。)。

計画事業を実施するにあたって協議会が適切に開催されているか。

協議会の議事が傍聴、議事録や関係資料の公開等によって適切に開示されているか。

地域公共交通に関する目標を達成するために適切な事業を翌年度実施することについて地域関係者の実質的な合意形成がされたといえるか。

実務者「森栗教授(大阪大学)」のお話(その1)

【コミバスが失敗するパターン】

うちもやらないと恥ずかしいと首長の一声。

安い金額で入札。 建築系コンサル落札。

バス停設計は専門でも地域交通計画の専門性があやしい博士教授が座長。

座長による大きな計画とその計画をつめないコンサル。

国の補助金だけはうまく引っ張ってくる。But 「1日4本の運行」というような委託。停留所を多く設置した「ぐるぐるバス」。1週78分で、運行時間は、10:00、11:32、14:08、16:01(終バス)といった100円バスでは、不安で不便で乗りません。

年間赤字が3ルートで6000万円。

But 有力議員や有力自治会長が「ここにも走らせろ」

公平性の観点から、この地域も同じように走らせろという声に拒否できず。

とはいえ、財政制約もあり、首長は灰色回答。

行政不信。コミバスを増やすと赤字は拡大。

実務者「森栗教授(大阪大学)」のお話(その2)

【コミバスの成功事例(神戸・住吉台くるくるバス:情報開示+住民膝詰めで考えたバス)

背景。

高台NT(バス停から315段の階段の上。40歳代の住民はいい運動と納得。)

子供は独立し、駅前のマンションへ。NTの人口減少。NTからOTへ(NT高齢化)。

BUT 70歳代となった住民は、「この家で死にたい」という要望。「元気でないと病院に行けない」という不満。

住民の中から調整者(役所、交通事業者等を巻き込み、利害対立者から協力者に)。

3年間のラウンドテーブル。

住吉台くるくるバスの運行開始(予想の2倍の利用者。OTは集客施設。マイバスには乗る。収支採算性がある事業に。)

事業は継続性が重要(収支が取れること。社会的責任(安全性)が取れること。)

「情報公開」が鍵(HPもいいけど、広報誌の発行がベスト。押し込み型の情報公開)

相場観が分かると住民は勝手な希望は言わない。「そういうことなら、最初から言ってくれればいいのに」)

交渉の経緯や収支が開示されるのであれば足引っ張りができない。車両の道路放置もなくなり、バスの運行もスムーズに。

学識経験者や役所は合理的な案を作成するための第三者(アドバイザー)

会議のセッティングや司会は住民自身が担当。役所の担当者はお客様。

欲張らず、少しずつやってみよう。継続性が一番。

情報提供・情報交換

ホームページ : <http://www.mlit.go.jp/sogoseisaku/transport>

国土交通省のホームページ

中央上部の「総合政策」をクリック

左の「主な施策」のところの「公共交通活性化」をクリック

交通計画課の担当部分(地域公共交通活性化の諸資料等)

メールアドレス : matsumoto-k2wh@mlit.go.jp

TEL 03-5253-8273 (国土交通省総合政策局交通計画課)