

地域公共交通の改善を支援します！

地域住民による地域公共交通改善制度の概要

1 『地域住民による地域公共交通改善制度』とは



『地域住民による地域公共交通改善制度』とは、公共交通が不便な地域の改善に向けて、市民等が主体となって地域のニーズに適した新たな交通の導入などを検討する場合に、行政が技術的な事項や費用について支援する制度です。

- 地域公共交通は、これまでは交通事業者が独自にサービスを提供してきたものですが、マイカーの普及による利用者の減少などで、交通事業者が単独で交通サービスを維持し続けることが困難になってきています。
- また、運行経費のうち運賃で賄えない欠損分を、行政が一部補助（公共負担）していますが、年々バス路線の経営は厳しくなり、限りある財源の中で多くの赤字路線を維持し続けることも、困難になりつつあります。
- 今後は、公共交通は「地域の財産」とであるという意識のもとに、市民、行政、交通事業者など、地域全体で責任を分かち合いながら維持していく必要があります。
- このため、地域の実情をよく知る住民等が主体的に検討を行い、本当に必要とされる公共交通を導入するとともに、自分たちの交通として守り育てていく意識を深めていただけるように、市民等が主体となって検討する制度となっています。

2 本制度の適用範囲



(1) 市民等による主体的な取り組みであること

地域の実情を最もよく知る地域住民等が主体的に取り組むことで、地域のニーズに適した公共交通を導入でき、自分たちの交通としての意識が高まることで持続性が期待されることから、市民等が地域組織を構築して主体的に取り組む地域を対象とします。

(2) 生活交通の問題改善に寄与する地域であること

鉄道と路線バスのサービス圏外（鉄道駅から700mまたはバス停から300m圏外のエリア）の地域やバスの運行時間が一部時間帯に偏る地域など、生活交通に関する問題がある地域を対象とします。

(3) 既存の公共交通との競合が回避でき、必要な連携が確保できること

新たな公共交通が既存の公共交通の利用者を奪うことで、既存路線の経営に影響がないようにするため、原則として既存の公共交通路線と競合しないことが前提となります。また、必要に応じて既存の公共交通を活用して両者の連携を図ることも考えます。

3 取り組みの流れ



地域公共交通の改善に取り組んでいくための標準的な検討内容や取り組み手順は、以下のとおりです。

Step1 検討体制構築、地域の状況整理

地域の公共交通改善に向けて、地域主体で検討するための地域組織を結成し、対象地域の課題を整理します。

- 市への事前相談
- 地域組織の結成
- 対象地域の課題整理
(地域の現状、生活交通の問題点、地域のニーズなど)



Step2 既存公共交通見直しによる対応可能性検討

ステップ1で整理した課題に対して、既存の公共交通の見直しで対応できないかどうか検討を行います。対応不可なら、ステップ3へ進みます。



Step3 新たな交通の概略運行計画立案、需要調査

新たな交通の概略運行計画を検討し、それに対する沿線住民の需要を調査します。その結果、一定の利用が見込まれれば、実証運行を実施します。

- 概略運行計画の立案
- 需要調査（アンケート）の実施
- 需要分析の実施

Step4 実証運行の実施、評価

実証運行に向けて、詳細な運行計画を立案し、実証運行を実施します。
その結果、一定の利用があれば、本格運行へ移行します。

- 実証運行計画の立案
- 実証運行に伴うアンケート調査
- 実証運行の評価

Step5 本格運行の実施、評価

本格運行に移行した後も、維持継続するために、利用促進活動を行います。
本格運行は3年ごとに、運行継続を評価します。

- 利用促進活動の実施
- 本格運行の評価





この取り組みの流れについて理解しやすいように、仮想の検討イメージを作成しました。
なお、ここでの運行経費や運送収入等の数値は仮に設定したものです。

■Step1 検討体制構築、地域の状況整理

- A地区は、高齢化が進む丘陵地の住宅地です。地区内の道路は狭い坂道が多く、路線バスのような大型車両が通行できません。最寄りのバス停は、直線距離で500m離れている上、高低差があるため、特に高齢者は日常の外出に苦労しています。
- A地区の住民が市に相談に行ったところ本制度を紹介され、市の助言を受けながら地域組織を結成して、地域公共交通の改善に向けて検討を始めることにしました。地域組織では、市の職員もまじえながら話し合いを重ね、地区の問題点や住民のニーズ等の課題を整理しました。

■Step2 既存公共交通見直しによる対応可能性検討

- Step1 で整理した A 地区の課題に対して、まず既存公共交通を活用して改善を図ることができないか検討しました。A 地区付近を通る路線バスのルートを変更して、A 地区内に乗り入れてもらうことをバス事業者に提案しましたが、A 地区内の道路は狭く大型バスの乗り入れは困難とのことでした。このため、中心市街地まで乗合タクシーの導入を検討することにしました。

■Step3 新たな交通の概略運行計画立案、需要調査

- 地域組織は、市の支援を受けながら更に協議を重ね、採算性を考慮しつつ、住民のニーズに沿った交通サービスとして、次のような乗合タクシーの概略運行計画を立案しました。

A地区～中心市街地間 4km、1日 10 往復、月～金のみ運行、運賃 1 回 300 円

- 地域組織は、この利用意向について住民アンケートを行い、1 日 80 人程度の利用が見込まれることがわかりました。運行経費は、タクシー事業者の見積りで 1 日 3 万円とのことでした。

【年間収支】	運行経費	30,000 円/日×平日 246 日	7,380,000 円
	運送収入	300 円×80 人/日×平日 246 日	5,904,000 円
	欠損額	運行経費－運送収入	1,476,000 円
	収支率	運送収入／運行経費	80%

■Step4 実証運行の実施、評価

- Step3 で、収支率の試算が実証運行実施の基準である 40%以上となったため、3ヶ月間の実証運行を行うことになりました。実証運行時の欠損額は、一時的に市が支援することになりました。
- 実証運行を行った結果、1 日の利用者数は 70 人でした。このため、地域組織は本格運行に向けて、欠損額を補てんするための協賛金（車両・印刷物・HP 等での PR）を募るため地域を回り、B 商店、C 医院、D クリニック、E スーパーから協力が得られることになりました。
- しかし、それでも欠損額が埋まらなかったことから、市の補助金で支援することになりました。

【年間収支】	運行経費	30,000 円/日×平日 246 日	7,380,000 円
	運送収入	300 円×70 人/日×平日 246 日	5,166,000 円
	その他収入	協賛金、市の補助金	2,214,000 円
	欠損額	運行経費－（運送収入＋その他収入）	0 円
	収支率	（運送収入＋その他収入）／運行経費	100%

■Step5 本格運行の実施、評価

- こうして、A 地区の乗合タクシーは採算確保に目処が立ったため、本格運行へ移行することになりました。地域組織は引き続き、利用者を増やして経営を安定させるため、経営状況を地域に知らせるニュースレター発行など、利用促進活動を行っています。



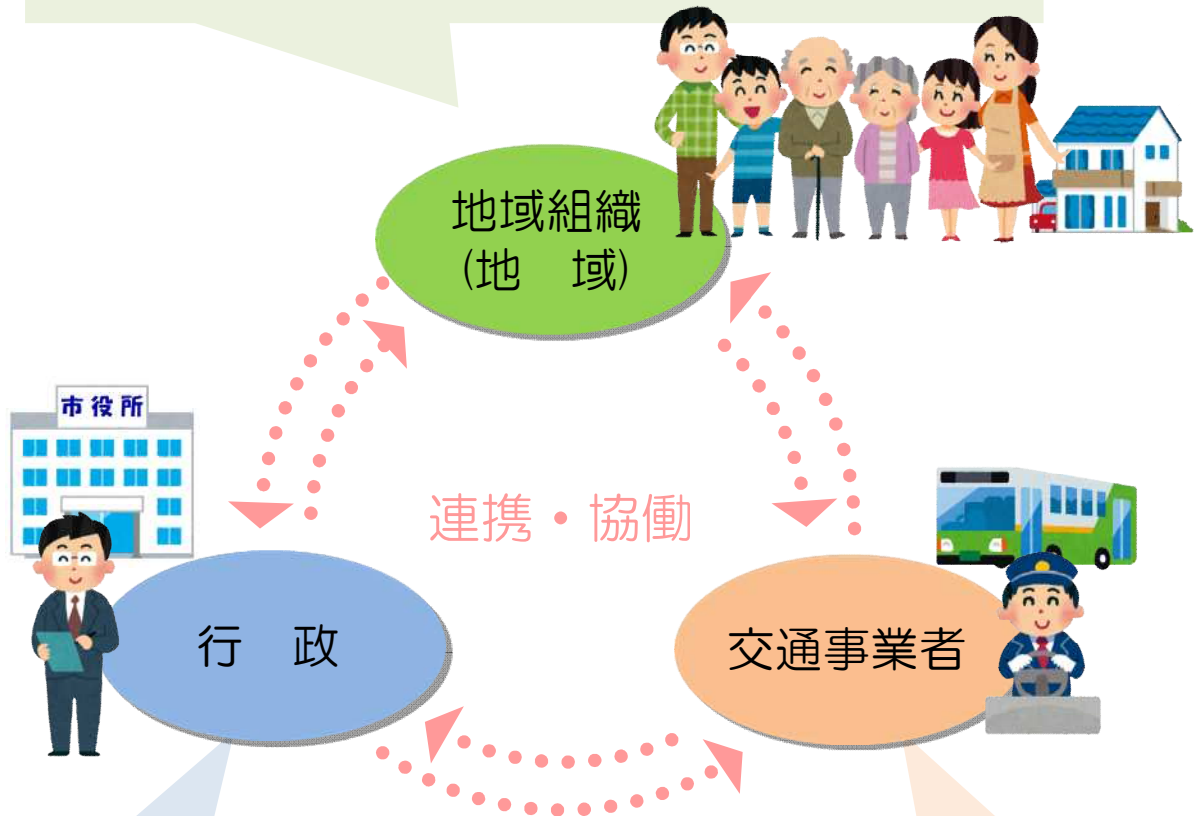
本制度を活用して地域公共交通の改善を検討するにあたっては、地域組織（地域）・交通事業者・行政が、それぞれの役割を担いながら、連携・協働していく必要があります。

■地域組織

地域のニーズに適した地域公共交通の改善に向けて、調査の実施、計画の検討・立案、利用促進活動など、中心となって活動を行います。

■地域（地域住民、企業等）

地域の公共交通は地域全員で支え・育み・続けていくため、地域組織の活動に協力するとともに、公共交通の利用に努めます。



■行政

地域組織が、地域公共交通の改善検討を行うに当たり、円滑に活動できるように、技術的支援や財政的支援、関係機関との調整、市民への広報などを行います。

■交通事業者

公共交通を運行するプロフェッショナルとして、運行に関する様々なノウハウを活かしながら、地域住民のニーズに合わせた、安全・快適な運行サービスを提供します。

《お問い合わせ・ご相談》 青梅市市民安全部交通政策課（市役所5階）

電話 （0428）22-1111 内線2557

※詳細については「地域住民による地域公共交通改善の手引き」も合わせてご覧ください。

令和7年2月