

平成 26 年度中間市地域公共交通会議（第 3 回）

日時 平成26年9月26日（金）10：00～

場所 市役所別館3階 特別会議室

1. 開会

2. 議題

■地域公共交通の今後の在り方

～新しい地域公共交通を検討する基本方針及び地域特性に基づく、新しい地域公共交通の検討について～

3. その他

・今後の会議スケジュールなど

4. 閉会

【資料】

- 資料 1 第 2 回中間市地域公共交通会議における各委員からの意見
- 資料 2 新しい地域公共交通を検討する基本方針
- 資料 3 地域特性の分析結果
- 資料 4 財政指標（近隣市町普通会計決算の概要）
- 資料 5 中間市の普通会計決算と公共交通関連事業決算との関係
- 資料 6 地域公共交通路線図
- 資料 6-1 地域間幹線系統確保維持費補助金対象路線図
- 資料 7 公共交通関係国庫補助メニュー
- 資料 8 新しい地域故郷交通の運行形態区分図
- 資料 8-1 新しい地域公共交通の運行形態
- 資料 9 新しい地域公共交通を検討する基本方針に基づく検証結果
- 資料 10 中間市地域公共交通会議スケジュール
- 資料 11 地域公共交通に関する用語

中間市地域公共交通会議委員名簿（平成26年9月26日現在）

No.	氏名	所属
1	行徳 幸弘	市長又は市長の指名する者
2	柴田 精一郎	市長又は市長の指名する者
3	藤田 晃	市長又は市長の指名する者
4	松村 茂寿	西鉄バス北九州株式会社
5	久楽 博	九州旅客鉄道株式会社
6	秋山 務	筑豊電気鉄道株式会社
7	小林 義人	有限会社ことぶきタクシー
8	高亀 勝	有限会社ホームタクシー
9	森 正秀	産業タクシー株式会社
10	谷口 雅春	ひかり第一交通株式会社
11	阿部 功	一般社団法人福岡県バス協会
12	貞包 健一	一般社団法人北九州タクシー協会
13	清田 博巳	福岡県交通運輸産業労働組合協議会 (西鉄バス北九州労働組合)
14	池田 久紀	中間市自治会連合会
15	池田 久紀	中間市自治会連合会中間北校区長
16	田口 孝一	中間市自治会連合会中間東校区長
17	松崎 英人	中間市自治会連合会中間南校区長
18	古川 実	中間市自治会連合会中間校区長
19	岡山 昭明	中間市自治会連合会中間西校区長
20	齊藤 明	中間市自治会連合会底井野校区長
21	山下 徹	南校区バス運用協議会
22	日高 教夫	中間商工会議所
23	久内 勝	中間市社会福祉協議会
24	嘉村 英夫	国土交通省九州運輸局福岡運輸支局
25	後藤 昭一	福岡県企画・地域振興部交通政策課
26	本山 義弘	福岡県北九州県土整備事務所
27	相浦 哲也	福岡県折尾警察署
28	内田 晃	北九州市立大学

■議題 地域公共交通の今後の在り方

～新しい地域公共交通を検討する基本方針及び地域特性に基づく、新しい地域公共交通の検討について～

◇第2回中間市地域公共交通会議における各委員からのご意見

1. 住民代表の意見

・一番気になっていたバスの利用者がどのくらい程度いるのか、各自治会内でアンケートをとった結果、850名以上の利用者があることで、我々もこんなに利用者が多いのには驚いた。

・自宅近くから病院や買い物気軽に行けるバスの運行をお願いしたい。

・運行コース、運行時間帯、バス停は、自治会の要望に近いものにしてほしい。

・市の中心までの買い物、病院への通院に非常に不便をしている。

・今後、高齢化になっていくと、非常に不安に感ずることからコミュニティバスを市民の足として運行していただきたい。

・地域にあった運行方法をいっしょに検討していただきたい、両地域住民としても重要な生活インフラ、水や電気と同じものであるという思いで、新しい地域公共交通の継続的な運行に主体的に自治会連合会としても関わって行く思いである。

2. 交通事業者の意見

・皆さんでじっくり検討していただきたいことは、必要なものとあればいいものというところをきちんとすみわけしていかないとコミュニティバスという事業はうまくいかなかったことがある。

・本当に必要なものであれば、市、事業者、市民の方々が一体となった協力体制を築きあげればいいものができる。

・北九州市の小倉南の曾根地区で、交通空白地帯があるということで、住民の方の要望に基づき運行を行ったが、残念ながらほとんど乗られる方がいなかったという結果になり、月間でおおよそ25万円のマイナスとなった。

・八幡南地区おでかけ交通は、平成15年から運行しているが、なかなか利用客が伸びてこないという中で、ここ10年間で、おおよそ3,000万円以上赤字額を出している。必要なものとあればいいレベルというものを、吟味したうえで進めていかないと最終的に痛みを負うのは、事業者だけでなく、市の方であったり、市民の方であるので、十分議論していただき、お客様の声を親身に細かいところまで聞いてほしい。

・アンケートでお答えになった乗るよと言われた9割ぐらいはあればいいレベル、1割ぐらいは必要なレベルという印象を受けている。十分に住民の方のお声をきちんと反映していただきたい。

3. 各方面の専門家からの意見

・必要なものとあればいいものの区別をすることは重要なことである。

・住民の方は、新しい交通体系がもし導入されていくのであれば、採算性というものを考えなければいけないと思う。利用者促進に関して住民の人たちもPR活動をしたりとか、促すような活動をどれだけできるのかがポイントになる。

・運行方法はより具体化された中で議論していく必要がある。

・地域公共交通を考える上で、市民の移動ニーズの把握が一番大事である。次に重要なことは、地域に地域公共交通をどこまで、さらにはどのレベルまで確保するか、ビジョンをもっていただくことである。

・JRさんの鉄道、筑豊電気鉄道さんの鉄軌道、西鉄バスさんの基幹的なバス路線もあるので、そこにフィーダーしていくという考えをもって地域交通を考えていただきたい。国の補助金は、地域間幹線系統にフィーダーしていくものに補助して行くというスキームになっているので、ぜひこの基幹交通にフィーダーしていく考えを持って、今後、いろいろな方策を考えていただきたい。

4. 事務局からの意見

・それぞれの立場でそれぞれのご意見がある、どうしてもほしいというご意見と本当に必要なものかというご意見、これをもう一步お互いに利用者にとって、市民にとって一番いい公共交通とは何なのかということを一歩踏み込んだ形で次の会議につなげていく会議になればいいという思いである。

・ご指摘のあった予算の問題とか、行政の方でどうするのか大きな課題である。補助金をどの程度出せるのかだせないのか、本当に必要なか必要でないのかを含めて、このような議論を3回目の会議に向けてやらしていただきたい。

◇新しい地域公共交通を検討する基本方針

1. 既存の公共交通機関の利用促進
2. 継続性・経済性・安全性の確保
3. 高所地区・交通不便地区住民の移動の足の確保
4. 地域住民からの要望

- ①既存の公共交通機関の利用促進とは
既存の公共交通機関である鉄道、バス、タクシーを補完し、相乗効果による市内公共交通の活性化を図ることのできる運行方法、運行形態であること。
- ②継続性・経済性・安全性の確保とは
新しい地域公共交通は、小学校区を基本とし、運行経費などの経済面、運行や車両管理などの安全面から継続的な運行できるような運行方法、運行形態であること。
- ③高所地区・交通不便地区住民の移動の足の確保とは
今後の超高齢社会に備え、高齢者や交通弱者の方が多き地区(高齢化率の高い地区)、並びに地形的に移動困難な状況が発生している地区の移動の足を確保するような運行方法、運行形態であること。
- ④地域住民からの要望とは
地域住民からの新しい公共交通の導入の要望については、各校区にて協議を行い、意見集約された地区から、各校区の特色に適した新しい地域公共交通の検討を図ること。

◇新しい地域公共交通とは

既存の公共交通であるバス、鉄道、タクシーを補完するものとして、新しい地域公共交通を検討する場合、大きく分けて下記の4つの方法があります。

- ①コミュニティバス
 - ◇一般乗合旅客自動車運送事業者に委託して運送を行なう乗合バス(乗合タクシーを含む)。
 - ◇市町村自らが自家用有償旅客運送者の登録を受けて行なう市町村運営有償運送
- ②旅客運送事業者との運送契約による無償運送
- ③市所有の車両による無償運送
- ④タクシー利用券の配布

※詳細は、新しい地域公共交通の運行形態を参照。

■地域特性の分析結果

地区名	人口の集積状況					主要施設、鉄道駅、バス停の立地状況					—	—	市民が必要とする交通体系の意向調査主な指標 (%)							
	人口	面積	人口密度	高齢者人口	高齢化率	総合病院の有無	スーパーの有無	交流施設の有無	鉄道駅の有無	バス停の有無	自治会内公民館標高(平均)	地域間幹線路線の有無	バス停までが遠い世帯の割合	自家用車の無保有世帯の割合	買い物に不自由な世帯の割合	荷物の重い世帯の割合	運転免許証の無保有者の割合	現状より交通サービスを充実してほしい世帯の割合	外出が不自由な世帯の割合	高齢になった際に不安な世帯の割合
中間西校区	5,682人	約1.32km ²	4,304人/km ²	1,747人	30.75%	なし	なし	なし	なし	あり	17.6m	あり	15.1%	16.5%	17.5%	49.3%	27.1%	27.5%	17.4%	87.5%
中間東校区	11,265人	約2.54km ²	4,435人/km ²	3,527人	31.31%	なし	あり	なし	あり	あり	11.9m	あり	12.0%	20.5%	12.4%	51.3%	32.8%	20.6%	11.3%	73.5%
中間校区	6,837人	約1.72km ²	3,975人/km ²	2,314人	33.85%	なし	あり	なし	あり	あり	3.7m	あり	22.2%	28.6%	26.3%	51.6%	35.3%	28.6%	20.3%	84.0%
中間北校区	6,291人	約1.63km ²	3,859人/km ²	1,698人	26.99%	あり	なし	あり	なし	あり	9.4m	あり	41.1%	20.3%	16.8%	57.9%	29.8%	19.3%	12.9%	77.9%
中間南校区	10,812人	約1.69km ²	6,397人/km ²	3,837人	35.49%	あり	あり	あり	あり	あり	29.7m	あり	20.4%	21.3%	18.6%	56.4%	32.1%	23.2%	14.5%	82.3%
底井野校区	3,393人	約5.58km ²	608人/km ²	1,020人	30.06%	なし	あり	あり	あり	なし	3.7m	なし	42.6%	10.4%	31.1%	31.2%	25.4%	29.4%	15.7%	88.0%
全体	44,280人	約15.98km ²	2,771人/km ²	14,143人	31.93%	—	—	—	—	—	12.7m	—	21.7%	20.4%	18.6%	50.4%	31.1%	23.9%	14.9%	80.8%

■財政指標（近隣市町普通会計決算の概要）

市町村名	年度	歳入総額	歳出総額	形式収支	実質収支	単年度収支	標準財政規模	財政力指数	経常収支比率	地方債現在高 (平成25年3月末)	積立金現在高合計 (平成25年3月末)
		千円	千円	千円	千円	千円	千円		%	千円	千円
北九州市	平成22年度	537,938,768	532,064,029	5,874,739	2,118,998	304,835	246,959,896	0.70	97.7	862,090,202	39,763,212
	平成23年度	526,807,285	521,462,942	5,344,343	2,100,362	△ 18,636	250,158,271	0.69	95.6	874,943,359	38,688,552
	平成24年度	530,705,785	526,476,304	4,229,481	1,875,045	△ 225,317	249,546,359	0.69	97.7	892,516,067	33,938,043
直方市	平成22年度	24,832,248	24,139,241	693,007	464,251	453,969	12,825,331	0.57	95.2	23,767,860	3,843,115
	平成23年度	24,708,268	23,818,261	890,007	637,761	173,510	12,830,050	0.55	97.2	22,985,723	4,056,667
	平成24年度	24,182,707	23,532,481	650,226	496,711	△ 141,050	12,862,902	0.53	97.3	22,252,261	4,350,108
中間市	平成22年度	17,443,622	17,361,528	82,094	76,452	48,018	9,590,562	0.46	95.4	17,824,302	3,159,029
	平成23年度	16,835,198	16,682,244	152,954	141,830	65,378	9,455,006	0.45	96.3	17,096,364	3,278,029
	平成24年度	16,862,212	16,655,751	206,461	202,495	60,665	9,655,782	0.43	93.9	16,075,111	3,469,229
芦屋町	平成22年度	6,303,982	6,010,976	293,006	258,095	34,246	3,674,156	0.41	89.2	6,690,449	3,709,171
	平成23年度	6,407,697	6,142,961	264,736	215,594	△ 42,501	3,594,913	0.40	92.8	6,757,912	3,891,848
	平成24年度	6,538,271	6,340,026	198,245	191,358	△ 24,236	3,636,909	0.38	96.8	6,992,589	4,172,298
水巻町	平成22年度	8,519,946	8,134,716	385,230	271,367	△ 46,349	5,670,345	0.54	89.2	6,737,427	3,822,000
	平成23年度	9,448,632	8,996,941	451,691	423,895	152,528	5,624,186	0.52	88.5	6,800,445	4,291,141
	平成24年度	10,130,494	9,576,837	553,657	545,873	121,978	5,610,953	0.51	91.5	6,631,317	3,494,005
岡垣町	平成22年度	9,248,268	8,816,863	431,405	368,026	64,476	6,050,502	0.57	86.5	5,686,431	5,195,663
	平成23年度	9,019,771	8,492,494	527,277	404,380	36,354	6,073,500	0.55	86.8	5,874,396	5,408,554
	平成24年度	9,386,068	9,000,744	385,324	350,012	△ 54,368	6,101,750	0.53	88.8	6,146,772	5,703,446
遠賀町	平成22年度	7,002,009	6,824,743	177,266	130,383	△ 13,473	3,940,882	0.63	89.5	5,828,838	4,879,219
	平成23年度	7,056,920	6,933,259	123,661	117,664	△ 12,719	3,954,185	0.60	91.0	5,870,822	4,847,014
	平成24年度	6,838,926	6,629,703	209,223	180,585	62,921	3,930,986	0.58	89.7	5,861,333	4,914,073
鞍手町	平成22年度	6,864,119	6,782,898	81,221	73,623	3,587	4,472,846	0.47	85.2	6,059,357	5,013,202
	平成23年度	6,718,329	6,601,049	117,280	117,103	43,480	4,412,305	0.45	87.3	5,981,615	5,470,528
	平成24年度	7,658,507	7,500,289	158,218	122,942	5,839	4,428,881	0.43	86.0	6,105,071	6,557,917

資料：県内市町村普通会計決算の概要（報道発表資料）

■ 中間市の普通会計決算と公共交通関連事業決算との関係

1、中間市の普通会計決算の概要

(単位:千円)

市町村名	年度	歳入総額 ① 千円	歳出総額 ② 千円	形式収支 ③ 千円	実質収支 ④ 千円	単年度収支 ⑤ 千円	標準財政規模 ⑥ 千円	財政力 指 数 ⑦	経常収支 比率 ⑧ %	地方債現在高 (平成25年3月末) ⑨ 千円	積立金現在高合計 (平成25年3月末) ⑩ 千円
中 間 市	平成22年度	17,443,622	17,361,528	82,094	76,452	48,018	9,590,562	0.46	95.4	17,824,302	3,159,029
	平成23年度	16,835,198	16,682,244	152,954	141,830	65,378	9,455,006	0.45	96.3	17,096,364	3,278,029
	平成24年度	16,862,212	16,655,751	206,461	202,495	60,665	9,655,782	0.43	93.9	16,075,111	3,469,229
	平成25年度	16,995,357	16,648,016	347,341	303,778	101,283	9,701,553	0.42	93.0	15,140,143	3,604,929

資料：県内市町村普通会計決算の概要（報道発表資料）
市財政課資料「平成25年度決算の概要（普通会計）」
※平成25年度数値のみ市財政課資料を参照。

2、中間市の公共交通関連事業決算

(単位:千円)

事業名	平成22年度	平成23年度	平成24年度	平成25年度
中間市地域公共交通バリア解消促進等事業費補助金（鉄道軌道安全輸送設備等整備事業）	1,490	1,499	2,403	2,229
西鉄バス北九州（中間線）運行維持費補助金	11,144	11,686	10,581	12,713
西鉄バス筑豊（中山・中間線）運行維持費補助金	1,578	1,324	1,298	634
その他（協議会負担金）	1,217	90	185	185
公共交通関連事業決算額	15,429	14,599	14,467	15,761

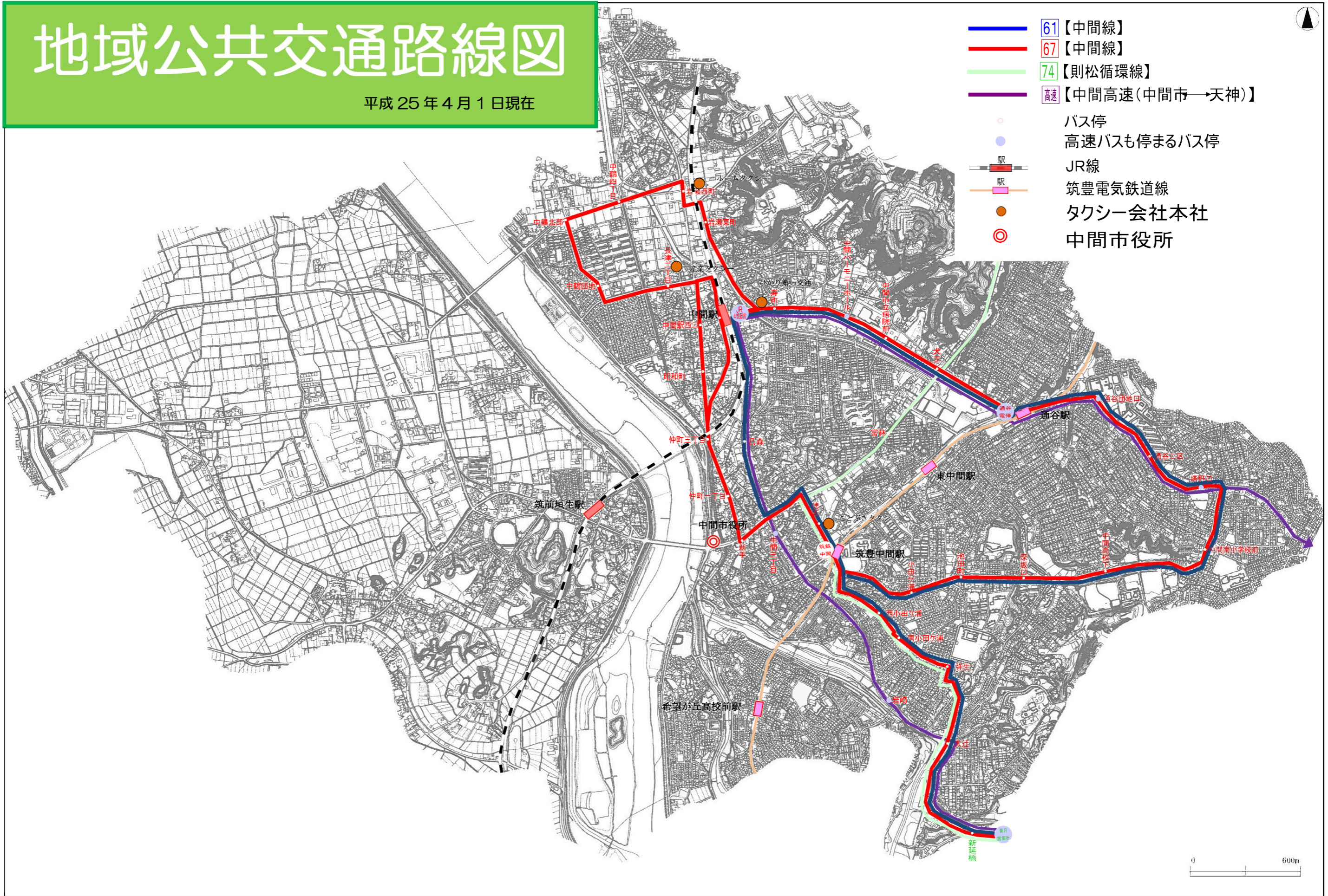
3、歳出総額に占める公共交通関連事業費の割合（単位：千円）

年度	歳出総額	公共交通 関連事業費	割合(%)※1
平成22年度	17,361,528	15,429	0.089
平成23年度	16,682,244	14,599	0.088
平成24年度	16,655,751	14,467	0.087
平成25年度	16,648,016	15,761	0.095

※1 歳出総額に占める公共交通関連事業費の割合。

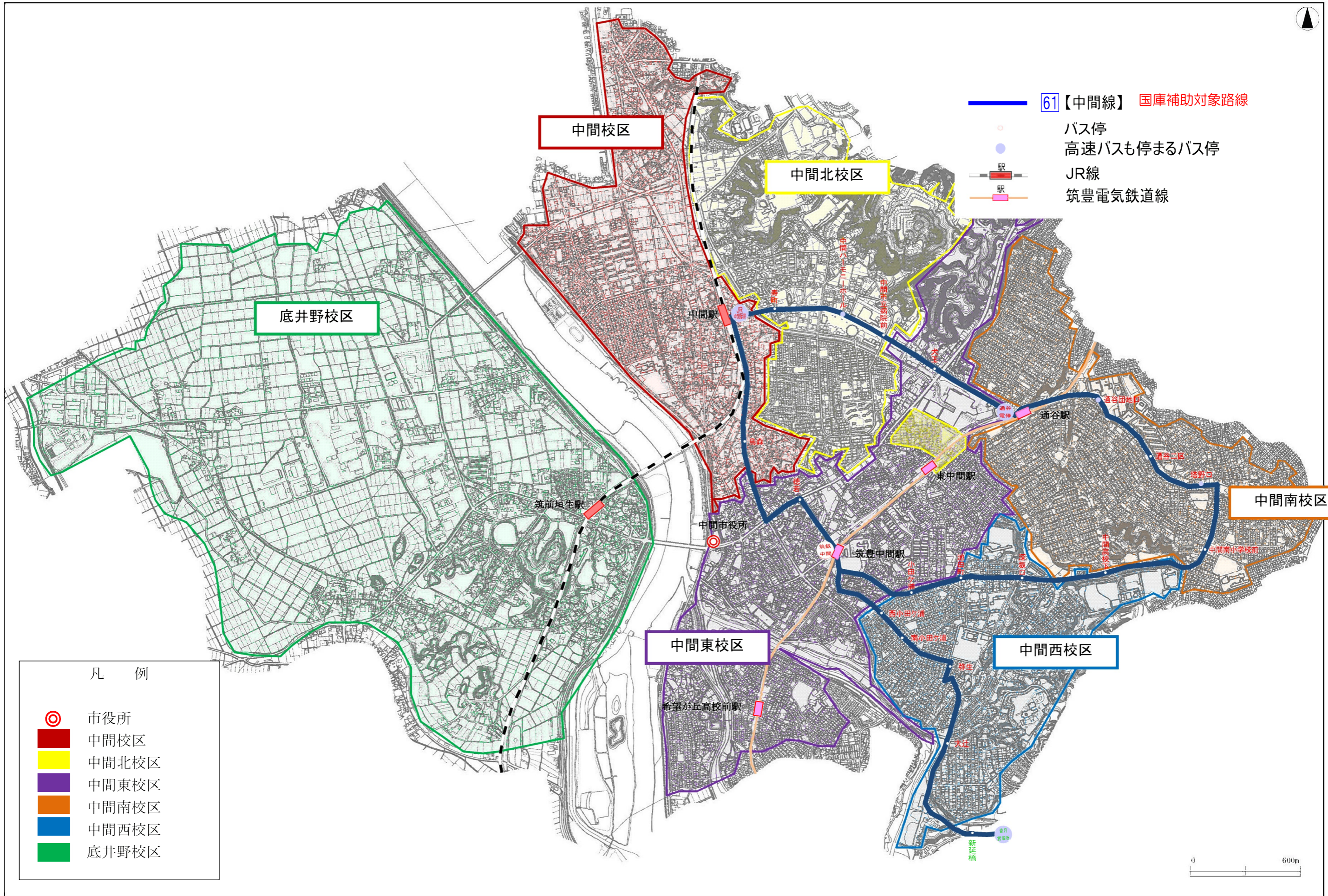
地域公共交通路線図

平成 25 年 4 月 1 日現在



- 61【中間線】
- 67【中間線】
- 74【則松循環線】
- 高速【中間高速(中間市→天神)】
- バス停
- 高速バスも停まるバス停
- 駅
- 駅
- 駅
- タクシー会社本社
- ◎ 中間市役所

地域間幹線系統確保維持費補助金対象路線図



公共交通関係国庫補助メニューについて

地域公共交通活性化・再生総合事業費補助金（H20年度～）

- 補助対象者
法定協議会
- 補助対象事業
総合連携計画に位置づけられた事業の実施経費
- 補助期間
3年間（新交通システム構築までの立ち上げ支援）

地域公共交通確保維持改善事業費補助金（H23年度～）

- 補助対象者
事業者及び法定協議会（調査事業は協議会）
- 補助対象事業
生活交通ネットワーク計画に基づき実施される事業の経費
- 補助期間（10月から9月、調査事業は4月から3月）
運行赤字補填については継続支援（既存生活交通の維持確保に対する支援）

地域公共交通確保維持事業 ※補助対象事業者は交通事業者及び法定協議会

地域間幹線系統確保維持費国庫補助金（運行赤字補填）

- ・事前算定による予測収支差の1/2を補助（系統ごとに判定）
- ・複数の市町村（広域行政圏の中心市町村を含む）にまたがる系統
- ・輸送量15～150人/日、運行回数3回以上/日を満たす系統
- ・県（が主宰する協議会）が策定するネットワーク計画に位置づけられた系統

地域内フィーダー系統確保維持費国庫補助金（運行赤字補填）

- ・事前算定による予測収支差の1/2を補助（系統ごとに判定）
- ・補助対象地域間幹線系統と接続する系統または、半径1km以内にバス停や駅のない集落等の移動確保のための系統
- ・補助対象期間に、新規に運行を開始するもの
- ・市（が主宰する協議会）が策定するネットワーク計画に位置づけられた系統
- ・市町村ごとに補助上減額あり（中間市の場合：H27年度補助金算定額約535万円）

車両減価償却費等国庫補助金（車両購入費補助）

- ・ネットワーク計画に位置づけられた補助対象系統の運行に必要な車両の取得にかかる減価償却費および金融費用の1/2を補助

公有民営方式車両購入費国庫補助金（車両購入費補助）

※補助対象事業者は自治体又は法定協議会

- ・ネットワーク計画に位置づけられた補助対象系統の運行に必要な車両の購入費の1/2を補助
- ・取得した車両は、ネットワーク計画に運送予定者として記載された者に貸与することを目的とした補助制度

地域公共交通調査事業（計画策定費補助） ※補助対象事業者は協議会

- ・生活交通ネットワーク計画策定に必要な経費を定額補助（2,000万円以下）
- ・協議会開催経費、アンケート・広報啓発経費等

地域公共交通再編調査事業（計画策定費補助） ※補助対象事業者は法定協議会

- ・地域公共交通再編実施計画策定に必要な経費を定額補助（2,000万円以下）
- ・協議会開催経費、事業実施の効果の算出に要する経費

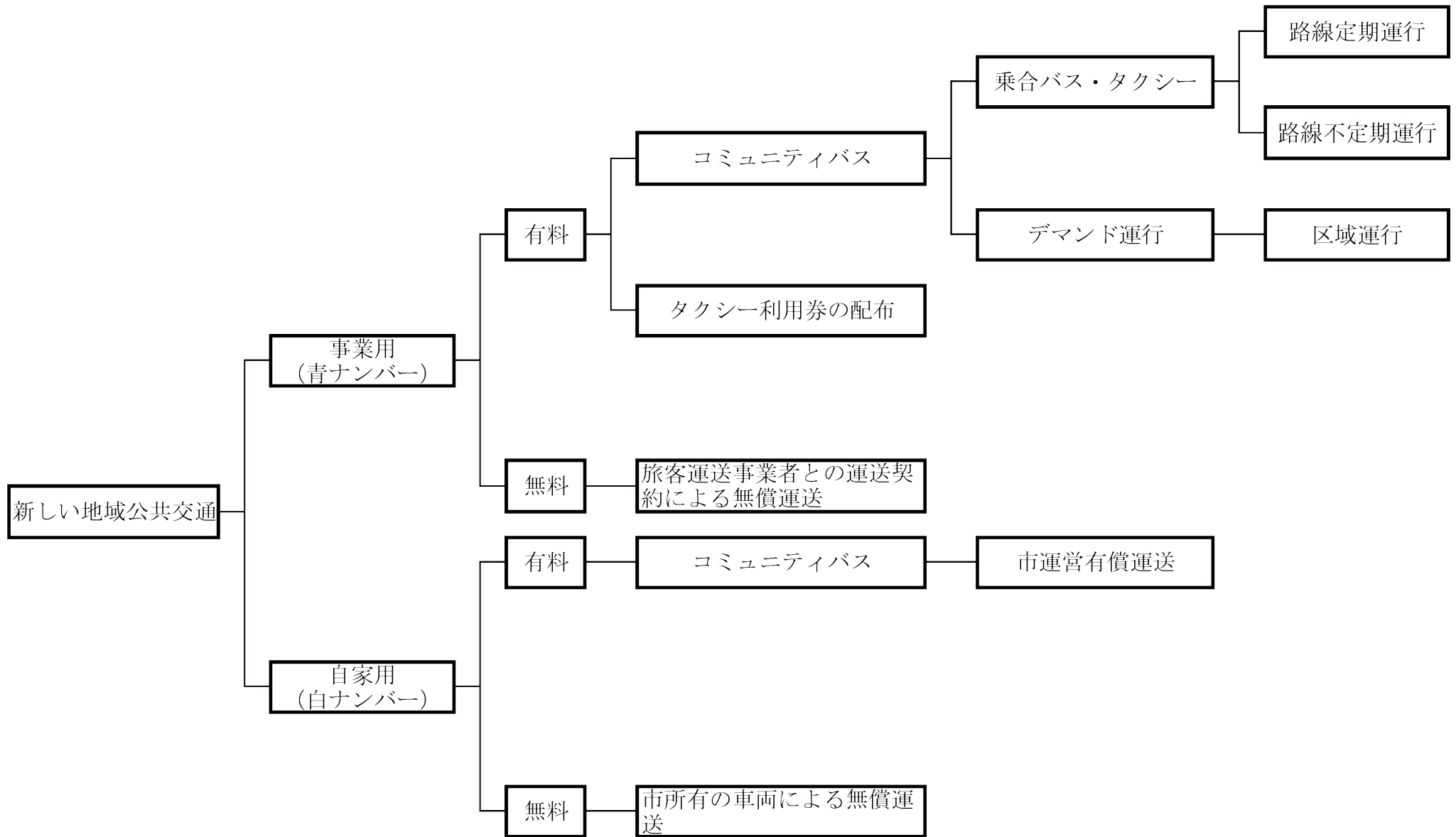
地域協働推進事業 ※補助対象事業者は法定協議会

- ・公共交通サービスの情報提供等、地域ぐるみの利用促進に係る取組みに要する経費を1/2補助。
- ・地域協働推進事業計画の策定が必要。
- ・実施期間は2年間。

地域公共交通バリア解消促進等事業（鉄軌道関係）※補助率1/3等

- ・バリアフリー化設備等整備事業
- ・利用環境改善促進等事業
- ・鉄道軌道安全輸送設備等整備事業

■新しい地域公共交通の運行形態区分図



■新しい地域公共交通の運行形態

運行方法	区分	運賃	利用者	運送主体	道路運送法上の区分	運行の形態	車両	経費	運行事例
①コミュニティバス	乗合バス 乗合タクシー	有料	制限なし	運送事業者	一般乗合旅客 自動車運送事業	路線定期運行	事業用自動車 (バス型又は10 人以下車両)	大型・中型 (車両購入費) 1,500万円～3,000万円 (年間運行経費) 1,300万円～1,500万円 小型 (車両購入費) 1,400万円～2,000万円 (年間運行経費) 1,200万円～1,300万円 ジャンボタクシー (車両購入費) 200万円～400万円 (年間運行経費) 500万円～900万円	おでかけ交通(北九州市) なのはな君(直方市) コミュニティバス(岡垣町) ふれあいバス(宗像市) コミュニティバス(宗像市) ※吉武系統のみ定時不定路線
	路線不定期運行 (予約制)					朝倉地域コミュニティバス(朝倉市) ※路線定期+路線不定期運行にて実施。			
	デマンド運行					区域運行 (予約制)	事業用自動車 (10人以下車両 が基本)	セダン型 (車両購入費) 200万円～400万円 (システム整備費) 1,000万円～2,000万円 (年間運行経費) 500万円～900万円	予約乗合タクシー(飯塚市) ふる里タクシー(八女市) あいのりタクシー(朝倉市) もやいたクシー(鞍手町)
	市運営有償運送		住民等	市	市運営有償運送			乗合バス・乗合タクシーと同程度	タウンバス(芦屋町) コミュニティバス(遠賀町)
②旅客運送事業者との運送契約による無償運送	無料タクシー	無料	制限なし	運送事業者	一般乗用旅客自動車運送事業		自家用自動車	ジャンボタクシーとセダン型 (年間運行経費) 600万円～700万円	佐賀県基山町(H26.7月より有償運送へ)
③市所有の車両による無償運送	市運営無償運送	無料	住民等	市	規制対象外			10人以下車両 (車両購入費) 200万円～400万円 (年間運行経費) 200万円～400万円	コミュニティ自動車(筑後市) ベレッサ号(小郡市) ふれあい号(大野城市) ふくよし号(糸島市)
④タクシー利用券の配布	タクシー事業	有料	制限なし	運送事業者	一般乗用旅客自動車運送事業		事業用自動車 (10人以下車両 が基本)	中間市福祉タクシー助成事業 障がいの方が利用する際に、 初乗り料金(670円)を助成。 利用者700～800名 利用金額700万～900万円 ※助成金額、対象者、年間の配 布枚数により、経費は異なる。	熊本県天草郡苓北町 中間市福祉タクシー助成事業

※経費については、地域公共交通づくりハンドブック(国土交通省自動車交通局旅客課)を参照。運行日数・運行回数・運行距離により、運行経費は異なる。

■新しい地域公共交通を検討する基本方針に基づく検証結果

運行方法		運行形態	既存の公共交通機関の利用促進	継続性・経済性・安全性	高所地区・交通不便地区住民の移動の足の確保
①コミュニティバス	乗合バス・乗合タクシー	路線定期運行	○ 既存の公共交通機関との接続場所及び接続時間を調整することにより、相乗効果による利用促進を図ることが可能となる。しかし、運行ルート・運賃など、既存の公共交通機関と調整し、運行ルートが重ならないようにしなければ、交通環境の低下を招く恐れがある。	△ 地域の実情により車両購入などの初期導入費、運行経費など、運行回数・運行距離によって異なるが、一定程度の経済的負担が必要となる。しかし、旅客事業を営む交通事業者が運行を行うため、継続的に安全運行を利用者に提供することができること、運行回数、運行ルートを調整することにより、経済的負担を軽減することができるなど、継続的な運行が可能であると思われる。	○ 今後の超高齢社会に向けて、地域の特性にあった運行方法・運行形態を導入することにより、地域住民の移動の足の確保及び利便性向上を図ることができると思われる。また、路線定期運行は、多くの近隣市町において実施されており、平成24年度に実施した意向調査においても、約6割近い方が、充実させるべき交通サービスの1つとして回答している。
①コミュニティバス	乗合バス・乗合タクシー	路線不定期運行			
①コミュニティバス	デマンド運行	区域運行	○ 既存の公共交通機関との接続場所及び接続時間を調整することにより、相乗効果による利用促進を図ることが可能となる。しかし、タクシー事業に近いドア・ツウ・ドアの対応が可能であるため、既存のタクシー事業との調整が必要となる。	△ 八女市や飯塚市のように予約システムを導入した場合、他の運行方法・運行形態に比べ、システム整備費が多額になるため、経済的な面で継続的な運行が難しく、また、予約システムを導入しない場合でも、オペレーターの人件費などが必要となる。しかし、予約がなければ運行を行わないため、効率的な運行が可能である。	○ タクシー事業に近い、ドア・ツウ・ドアの対応が可能であり、利用者にとっては、利便性が高いが、利用する場合には、事前登録や電話による乗車予約が必要になるなど、高齢者にとっては馴染みにくい可能性があると思われる。
①コミュニティバス	市運営有償運送		○ 既存の公共交通機関との接続場所及び接続時間を調整することにより、相乗効果を図ることが可能となる。しかし、運行ルート・運賃など、既存の公共交通機関と調整し、運行ルートが重ならないようにしなければ、交通環境の低下を招く恐れがある。	△ 市が、運営主体となるため、車両の運行及び管理などにおいて、旅客事業を営む交通事業者が行う場合と同程度の継続的な安全運行を利用者に提供することが難しいと思われる。	○ 今後の超高齢社会に向けて、地域の特性にあった運行方法・運行形態を導入することにより、地域住民の移動の足の確保及び利便性向上を図ることができると思われる。
②旅客運送事業者との運送契約による無償運送	無料タクシー		○ 既存の公共交通機関との接続場所及び接続時間を調整することにより、相乗効果による利用促進を図ることが可能となる。しかし、無償で運送を行うため、運行ルートを既存の公共交通機関と調整し、運行ルートが重ならないようにしなければ、交通環境の低下を招く恐れがある。	△ タクシー事業において運行を行うため、安全性を図ることは可能であるが、運賃収入を得ることができないことから、経済的な面から継続的な運行が難しいと思われる。	
③市所有の車両による無償運送	市運営無償運送		○ 既存の公共交通機関との接続場所及び接続時間を調整することにより、相乗効果による利用促進を図ることが可能となる。しかし、無償で運送を行うため、運行ルートを、既存の公共交通機関と調整し、運行ルートが重ならないようにしなければ、交通環境の低下を招く恐れがある。	△ 継続性・経済性・安全性、どの点においても、利用者にとってよい交通サービスを提供することが難しいと思われる。	
④タクシー利用券の配布	一般乗用旅客自動車運送事業(タクシー事業)		△ タクシー事業の利用促進には効果が期待できるが、自宅から目的地までのドア・ツウ・ドアの運行が基本となることから、バス、鉄道など他の公共交通との連携を図ること難しい場面が多いことが予想される。	△ 対象者数及び配布方法にもよるが、経費がかかることが予想できるため、経済的な面から継続的に実施することが難しいと思われる。	○ 既存のタクシー事業のため、ドア・ツウ・ドアの対応が可能であり、利用者にとっては利便性があると思われる。

※今回の検証は、新しい地域公共交通を検討する基本方針として示した①既存の公共交通機関の利用促進、②継続性・経済性・安全性の確保、③高所地区・交通不便地区住民の移動の足の確保、④地域住民からの要望を基に検証を行っております。しかし、すべての運行方法・運行形態において特色があり、地域の特性や運行回数、地域住民の要望などをあらゆる角度から検討を行っただけで、それぞれの地域にあった新しい地域公共交通を検討いたします。

		地域公共交通会議	補助申請
項目	地域公共交通会議設置 生活交通ネットワーク計画策定 地域公共交通総合連携計画【地域公共交通網形成計画】策定		【国】調査事業(4月～3月) 【国】国庫補助(10月～9月) 【県】県単補助(10月～9月)
平成 25 年度	10月		
	11月		
	12月		
	1月		
	2月	地域公共交通の活性化及び再生に関する法律の一部改正(閣議決定)	
	3月		
平成 26 年度	4月	地域公共交通会議設置要綱告示	
	5月	第1回交通会議(5/20) 交通会議設立と市交通体系の現状	
	6月		
	7月	第2回交通会議(7/23) 地域特性及び新しい運行形態について	
	8月		
	9月	第3回交通会議(9/26)	
	10月		
	11月		【県】H26県単補助申請
	12月	第4回交通会議(中旬)	
	1月		【国】H27調査事業要望
	2月		
	3月		
平成 27 年度	4月		
	5月	第5回交通会議(中旬)	
	6月		
	7月		
	8月	第6回交通会議(中旬)	
	9月		
	10月		
	11月		【県】H27県単補助申請
	12月		
	1月		【国】H28調査事業要望
平成 28 年度	2月	第7回交通会議(中旬)	
	3月		
	4月		
	5月	第8回交通会議(中旬)	
	6月		【国】生活交通ネットワーク計画申請 (H29～H31)
	7月		
	8月		
	9月		

地域公共交通会議開催・協議

地域公共交通総合連携計画策定
【地域公共交通網形成計画】

補助
年度
会計

平成
26
年度

平成
27
年度

平成
28
年度

■地域公共交通に関する用語

地域公共交通

地域住民の日常生活若しくは社会生活における移動又は観光旅客その他の当該地域を来訪する者の移動のための交通手段として利用される公共交通機関のこと。

コミュニティバス

地域の住民の利便向上等のため一定地域内を運行するバスで、車両仕様、運賃、ダイヤ、バス停の位置等を工夫したバスサービス、狭義には、乗合バスによる運行を意味するが、広義には、自家用車による市町村有償運送まで含める場合もある。

乗合バス

正式には、一般乗合旅客自動車運送事業といい、主に路線を定めて定期に運行する自動車により不特定多数の旅客を乗り合わせて運送する事業のことで、道路運送法による事業の経営許可、運賃・料金の認可・届出等が必要である。

乗合バスには、一般の路線バス、定期観光バス、長距離高速バスなどがある。このほかにも、地方公共団体等が主体的に運行を確保するコミュニティバスや乗合バスとタクシーの中間的な役割を果たす乗合タクシー、予約等に基づいて運行を行うデマンド交通などがあり、過疎化の進行や少子高齢化の進展を受け、地域のニーズに応じた乗合運送の形態が多様化してきている。

乗合タクシー

乗合バスのように乗合旅客を運送するタクシーで、車両の乗車定員は

10人以下となる。定時定路線で運行する形態と、事前に予約を受けて運行するデマンド型等の形態がある。

デマンド運行

電話などによる事前予約が必要で、予約があった場合のみ運行する公共交通を一般に「デマンド運行」という。

自家用有償旅客運送（市町村運営有償運送）

地域住民の生活に必要な旅客輸送を確保するために、市町村自らが保有する白ナンバーの車両を使用して旅客の運送を行うこと。

路線定期運行

路線を定めて運行するとともに、起点終点及び停留所の時刻設定が定時である運行形態。

路線不定期運行

路線を定めて運行しますが、起点終点の時刻設定が不定である運行形態。

区域運行

決まった路線を定めず、旅客の需要に応じて乗合運送を行う運行形態。

資料：なるほど！！公共交通の勘どころ

（国土交通省九州運輸局企画観光部交通企画課）

地域公共交通づくりハンドブック

（国土交通省自動車交通局旅客課）