

## 蒲郡市地域公共交通事業の推進に係る行動『指針』（案）

### <指針の項目>

前 文. 指針策定趣旨.....	1
第1条. 目的.....	2
第2条. 取組体制について.....	2
第3条. 関係者の役割分担について .....	3
第4条. 地域公共交通の事業評価（モニタリングと事業改善） .....	4
第5条. 利用促進策について .....	7
第6条. 取組結果の公開について.....	9
第7条. その他（指針の改訂等） .....	9

## 前 文. 指針策定趣旨

蒲郡市は、三河湾の海岸線に沿って東西に長く、平野を取り巻くように山地が分布しており、平野部を走る JR 東海道本線、名鉄西尾・蒲郡線を軸として、まとまった市街地が形成されており、そこへ通じる交通機関として、路線バス、タクシーなどがあります。しかし市の北部、特に山間部等には公共交通空白地域が広がっており、この空白地域の早期解消が必要とされてきました。

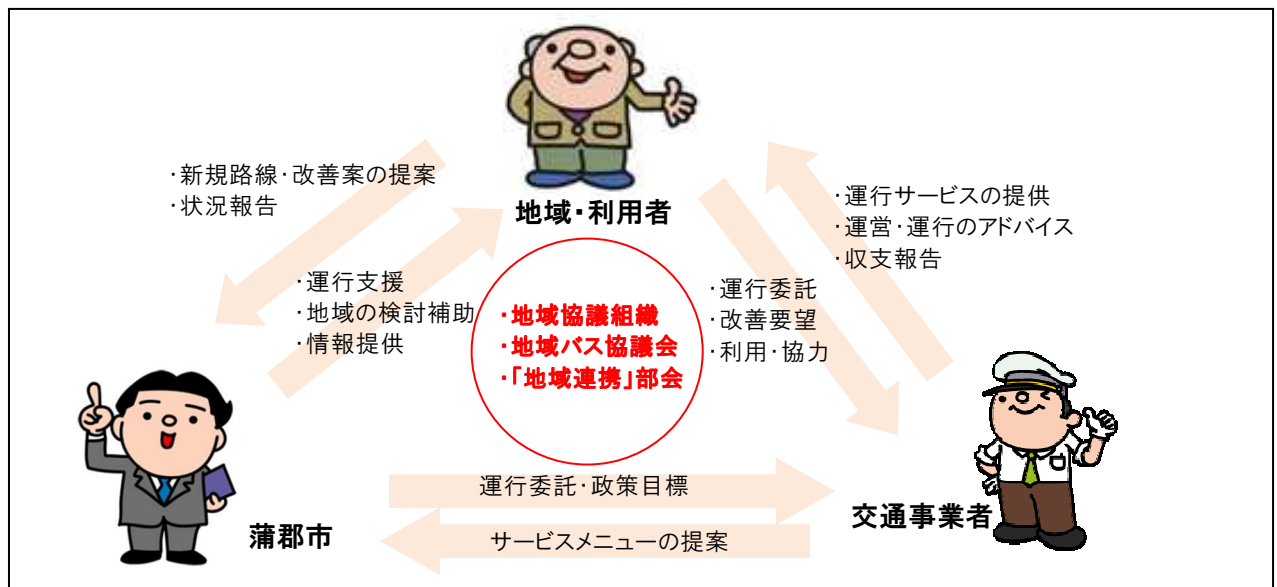
蒲郡市の総合計画を策定する際に平成21年に実施された市民アンケートでは、公共交通の利便性の満足度が低いという結果がでており、第四次蒲郡市総合計画では「子どもや高齢者らが安心して移動することのできる公共交通体系の確立」、「地域で創り、守り、育てあげる持続性の高い公共交通体系の形成」を目指す将来の姿としました。

そして地域公共交通に関する施策を具体的に実行に移すため、公共交通体系を一体的に改善することを目標とした「蒲郡市地域公共交通総合連携計画」を平成26年3月に策定しました。

地域公共交通総合連携計画では、利用者・市民・企業・交通事業者・行政等関係者によって各種地域協働の取り組みを展開することとし、蒲郡市地域公共交通会議の下部組織として、「地域連携」部会を設置し、地域公共交通の確保維持に向けて必要とされる「関係者の連携のあり方を示す『指針』」策定の検討を行い、地域住民のサポーター制度、免許返納者等に対する優遇制度、ルート上の商業者や病院等の協賛制度（回数券購入等）などの公共交通を支える制度設計を構築することを計画に位置付けました。また、利用促進のためのPRイベント協力やバス停留所の清掃・ベンチの設置といったボランティア活動団体の育成など、「地域連携」を進める仕掛け・取り組みなどの実施も想定しています。

ここに、蒲郡市の地域公共交通事業を適切に推進するために、利用者・市民・交通事業者・関係者、行政等における役割分担や共有すべき考え、進むべき方向性など、基本的事項をとりまとめた行動『指針』を制定します。

### ○地域（利用者）・交通事業者・行政の役割分担・連携イメージ



## 第1条. 目的

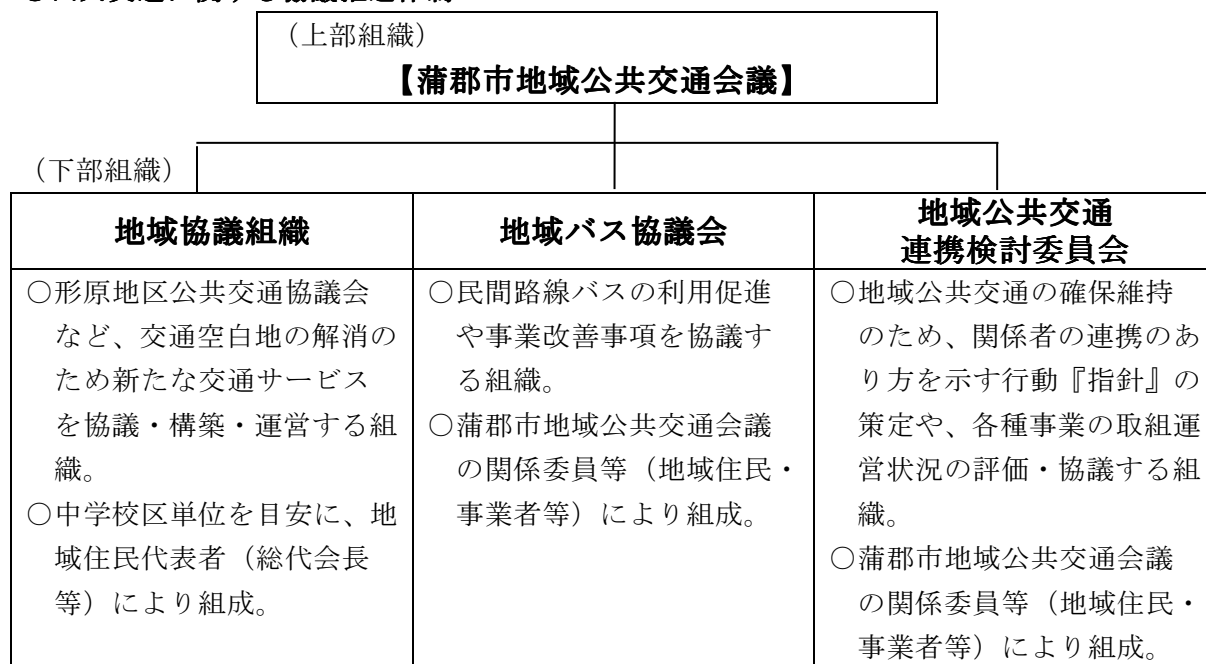
蒲郡市地域公共交通事業の推進に係る行動『指針』は、蒲郡市の地域公共交通の利用者・市民・交通事業者・関係者・行政等における役割分担や共有すべき考え、進むべき方向性など、基本的事項を定めることにより、蒲郡市の地域公共交通の関連事業を適切に推進することを目的とします。

## 第2条. 取組体制について

蒲郡市では、道路運送法（昭和26年法律第183号）の規定に基づき、地域における需要に応じた住民の生活に必要なバス等の旅客運送の確保その他旅客の利便の増進を図り、地域の実情に即した輸送サービスの実現に必要な事項を協議するとともに、地域公共交通の活性化及び再生に関する法律（平成19年法律第59号。以下「法」という。）第5条第1項の規定に基づき、地域公共交通総合連携計画（以下「連携計画」という。）の作成に関する協議及び連携計画の実施に係る連絡調整を行うため、蒲郡市地域公共交通会議（以下「交通会議」という。）を設置しています。

当該指針は当該交通会議における関係者の総意により定めたもので、当該指針に基づき地域公共交通関連事業を適切に推進します。

### ○公共交通に関する協議推進体制



### 第3条. 関係者の役割分担について

地域公共交通の政策は、税金を投入しながら行政が輸送サービスを提供し、住民は利用する運賃を通して、サービスの維持に関わります。

蒲郡市、交通事業者、市民などの関係者はいわば「共同経営者」であり、「よりよい地域公共交通」サービスを維持するために、一体となって取組むことが求められます。

別表1に、関係者の役割分担を定めます。

別表1. 関係者の役割分担について

主体		役割
<b>蒲郡市</b>	総務部 交通防犯課	<ul style="list-style-type: none"> <li>・蒲郡市地域公共交通会議の開催・運営</li> <li>・地域公共交通総合連携計画の策定・推進支援</li> <li>・市民や交通事業者、関係部局など関係者の意見調整</li> <li>・地域公共交通に関する広報周知やモビリティ・マネジメントの取組みの実施</li> <li>・運行経費の一部負担（運行委託・運行補助等の対応）</li> </ul>
	企画部 企画政策課	<ul style="list-style-type: none"> <li>・名鉄西尾・蒲郡線の利用促進支援</li> <li>・名鉄西尾・蒲郡線対策協議会の対応</li> <li>・名鉄西尾・蒲郡線の状況報告</li> </ul>
	産業観光部	<ul style="list-style-type: none"> <li>・蒲郡市環境ビジョンの推進（域内移動手段・二次交通対策等）</li> </ul>
	建設部 都市開発部	<ul style="list-style-type: none"> <li>・都市計画マスタープランの推進（バスステーションの整備による乗り継ぎ利便性の向上等）</li> </ul>
	市民福祉部	<ul style="list-style-type: none"> <li>・障がい者や高齢者等のニーズに応える、安心して移動できる移動手段の維持</li> </ul>
<b>市民</b>	住民	<ul style="list-style-type: none"> <li>・継続した利用促進の取組み</li> <li>・地域公共交通マネジメントへの積極的な参加</li> <li>・使いやすい公共交通実現のための利用者の立場からの提案</li> </ul>
	商業者・病院等	<ul style="list-style-type: none"> <li>・公共交通の乗り入れ協力</li> <li>・利用促進への積極的な協力</li> <li>・広告等による事業協力</li> </ul>
<b>交通事業者</b>		<ul style="list-style-type: none"> <li>・安全で快適な輸送サービスの提供</li> <li>・地域公共交通総合連携計画に対する提案と助言</li> <li>・地域公共交通総合連携計画に沿った事業運営</li> <li>・地域や行政との連携・協調関係の構築</li> <li>・ニーズ把握、サービス改善、経費削減努力</li> </ul>
<b>県</b>		<ul style="list-style-type: none"> <li>・総合的なアドバイス</li> <li>・名鉄西尾・蒲郡線の存続に対する補助支援</li> </ul>
<b>国</b>		<ul style="list-style-type: none"> <li>・総合的なアドバイス</li> <li>・広域幹線を維持する補助金制度の継続</li> </ul>

資料：国土交通省「地域公共交通の確保・維持・改善に向けた取組マニュアル」（平成24年3月）を参考に作成

## 第4条. 地域公共交通の事業評価（モニタリングと事業改善）

鉄道・バス・タクシーチケット等の事業別財政支援状況のモニタリング（観察）による評価と結果の公表（情報開示）、運賃収入を増やすための利用促進策の検討、財政投入限度（キャップ）を設定した事業見直しルールの設定等、地域公共交通会議での協議を通じた PDCA の仕組みを導入します。

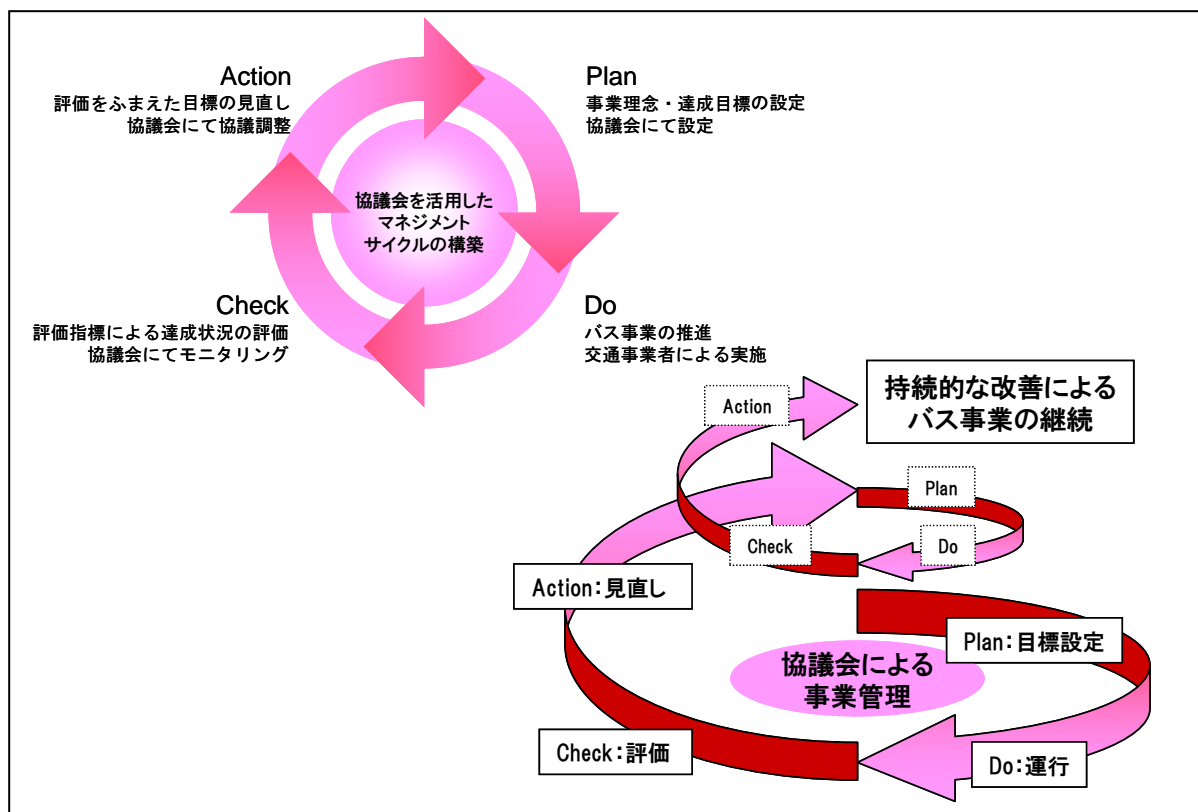
### （1）PDCA サイクルの導入

地域公共交通総合連携計画で定めているように、事業の維持・改善を図るための「仕組み（PDCA サイクル）」を導入します。

実施方法としては、交通会議において、毎年度当初に1年間の事業計画を共有し、事業を推進します。

そして、年度末の交通会議において、計画した事業が適切に遂行できたか、自己評価を行います。評価指標等は、それぞれの事業毎に想定し、交通会議で確認することとします。

### OPDCA サイクルの考え方



資料：コミュニティバス等評価プログラム策定調査検討会「コミュニティバスの事業評価の手引き」（平成 21 年 3 月）より

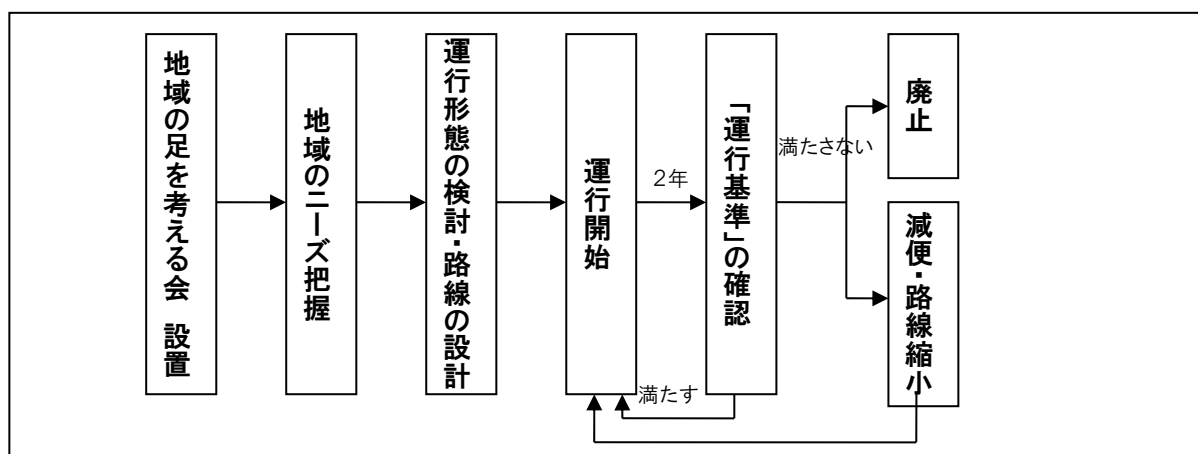
## (2) 交通空白地解消のための新規開設路線の事業評価について

交通空白地域における新規路線が投入されている「形原地区地域バス」事業等については、導入する地域意見の反映、事業開始後の利用促進策など、地域の主体的な事業参画が求められるため、「地域の事業推進体制（地区公共交通協議会）」の設置を基本原則とします。

地区公共交通協議会での協議を通して、事業構築・運行開始・モニタリングを行い、事業継続の必要性、事業改善案などについて協議します。

毎年度末の交通会議において、地区公共交通協議会がその取組み結果を自ら報告し、交通会議にて廃止・減便・路線再編などについて協議することとします。

### ○新たな公共交通の導入における運用ルール（フロー）イメージ



次頁に「交通空白地における支線路線を維持・改善するための基準・ルール」を設定します。

#### 【評価項目】

将来にわたる事業の継続性を担保するため、「維持基準（収支率）」を設定します。

「維持基準（収支率）」の水準は、中部運輸局「地域公共交通実態調査」における「運賃の種類毎の収支率」から、運賃が101～200円のケースでは収支率10～20%の事例割合が最も多いことから、「2割」を目安に設定します。

**維持基準（収支率）＝2割**

維持基準の達成状況に応じて、事業継続・見直し・廃止等を判断します。

収入費目は、運賃だけを対象とせず、「広告収入」や「地元関係者からの協賛金収入」といったその他収入も想定し、地域協力の枠組みを確保します。

#### 【評価項目】

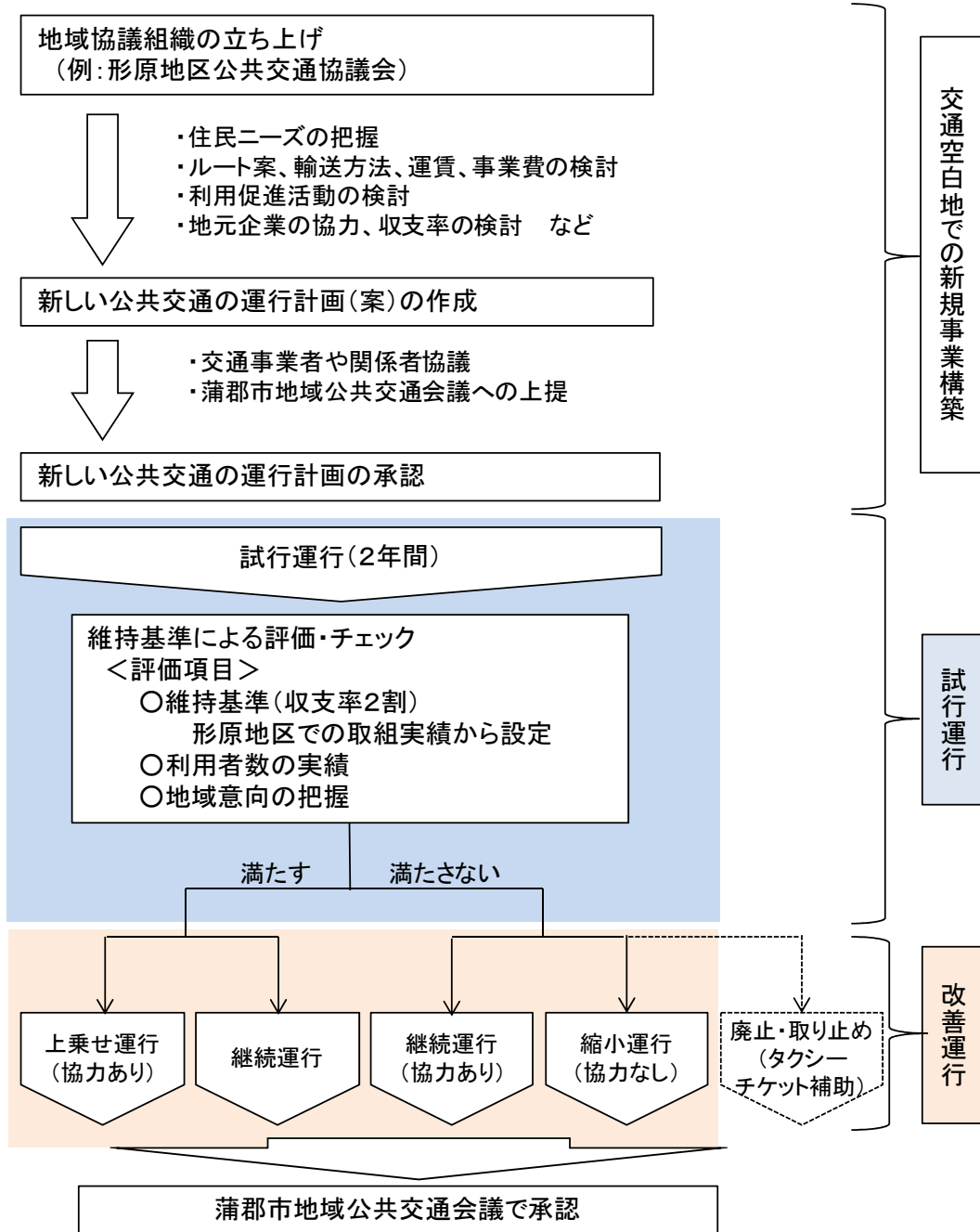
利用時の実績値、地域住民の事業に対する満足度など、地域の努力、貢献度を勘案することを含めて検討します。

#### 【総合評価】

以上の評価項目から、地区公共交通協議会において、事業評価結果をもとに自己評価を行い、事業改善の方向性について確認します。

この自己評価結果を交通会議に報告することで、事業の維持・改善に取り組みます。

○交通空白地における支線路線を維持・改善するための基準・ルール



○維持基準  
 ・収支率2割以上の事業は維持  
 ・基準は、形原地区の実績をもとに設定(持続可能な交通を育てるために設定)

$$\text{収支率} = \frac{\text{運賃収入} + \text{地域協力}}{\text{運行経費}} \geq 2 \text{割以上}$$

○上乗せ運行・地域協力  
 ・地域の協力(運行経費の一部を住民・企業が負担するなど)により、サービスレベルを維持、向上することができる仕組み。

資料：浜松市「浜松市総合交通計画 2010-2030」における「市が維持している支線路線を維持・改善するための基準・ルール」を参照し作成

## 第5条. 利用促進策について

地域公共交通の維持存続の原点は、地域住民の利用促進であるため、自動車中心の生活の中で少しでも公共交通を利用してもらえるように、公共交通の利用を促す働きかけ活動を推進します。

### (1) 理念=エコ モビリティ ライフ

「エコ モビリティ ライフ」(略して「エコモビ」)とは、環境(エコロジー)の「エコ」、移動の「モビリティ」、生活の「ライフ」をつなげたことばで、クルマ(自家用車)と電車・バス等の公共交通、自転車、徒歩などをかしこく使い分けて、環境にやさしい交通手段を利用するライフスタイルです。

愛知県は、クルマの保有台数が全国一で、移動の手段としてのクルマ(自家用車)と公共交通機関の割合は7対3と、東京や大阪などの他の大都市圏に比べてクルマの利用が多い交通体系となっています。

クルマは非常に便利で、生活に不可欠な交通手段ですが、クルマへの過度な依存は、地球温暖化や交通事故、中心市街地の空洞化や渋滞などの問題にもつながります。こうした問題の解決や、お年寄りの移動手段の確保、一人ひとりの健康の維持・増進などに向けて、クルマに頼り過ぎず、クルマと公共交通などのバランスが取れた交通社会を創っていく必要があります。

愛知県では、国、市町村、事業者、各種団体、NPOなどと協力して、環境にやさしい交通行動を軸としたライフスタイル「エコ モビリティ ライフ」を県民運動として進めており、取り組んでいることから、一層の推進に努めます。

### 通勤途中での交通事故の危険性

**クルマを運転する限りは、交通事故を起こしたくないものです。**  
しかし、**重大な事故を起こすリスクは私たちが考えている以上に高いのではないのでしょうか。**




私たちが一生運転を続けた場合、5人に2人が人身事故を、また、310人に1人が死亡事故を起こす可能性があります。  
このように、交通事故の危険性は他人事ではないのです。

人身事故の発生率	死亡事故の発生率
※50年間運転したと仮定	※50年間運転したと仮定
① 年間約76万件(平成20年)	① 年間約5,200件(平成20年)
② 運転免許保有者数 約8,000万人(平成21年当初)	② 運転免許保有者数 約8,000万人(平成21年当初)
◆ 人身事故発生率(50年間) : $\{1 - [1 - (① \div ②)]^{50}\} \times 100 = 38\%$ (5人に2人)	◆ 死亡事故発生率(50年間) : $\{1 - [1 - (① \div ②)]^{50}\} \times 100 = 0.32\%$ (310人に1人)

出典：警察庁及び(財)自動車事故調査記録協会公表資料をもとに作成

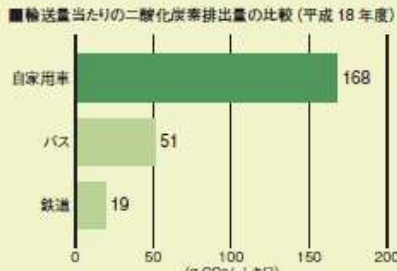
### クルマが環境に与える影響 その①

**私たちが利用するクルマは、公共交通機関と比べてより多くの二酸化炭素(CO<sub>2</sub>)を排出します。**  
クルマから公共交通機関に切り替えるだけでも、環境面によりよい影響を与えることが考えられます。



クルマ(自家用車)が人間1人を1km運ぶときに排出するCO<sub>2</sub>の量は、バスの約3倍、電車の約9倍に相当します。  
大変便利なクルマですが、公共交通機関を利用する場合に比べると環境に大きな影響を与えています。

**■輸送量当たりの二酸化炭素排出量の比較(平成18年度)**



交通手段	CO <sub>2</sub> 排出量 (g-CO <sub>2</sub> /人キロ)
自家用車	168
バス	51
鉄道	19

(g-CO<sub>2</sub>/人キロ)

出典：国土交通省資料をもとに作成

資料：愛知県「かしこいクルマの使い方」より



## (2) 地区公共交通協議会の自由な発想による利用を促す働きかけ活動の実施

交通空白地における新しい交通サービスの導入にあたり、地区公共交通協議会の自由な発想による利用を促す働きかけ活動の実施を行うこととします。

取組み内容については、下記に示すような他事例の取組みを参考にしながら、地域と検討をまいります。

推進方法としては、地区公共交通協議会が新規開設路線について事業評価を行うため、当該評価の取組みと連動して、利用促進活動の取組み状況について交通会議に報告するようにします。

### ○取組み例

項目	概要
運賃設定	<ul style="list-style-type: none"><li>・回数券や定期券の発行</li><li>・利用頻度に応じたポイント制度の導入 など</li></ul>
待合環境	<ul style="list-style-type: none"><li>・停留所におけるベンチの設置</li><li>・植樹・鉢植え、清掃活動など</li></ul>
周辺施設との連携	<ul style="list-style-type: none"><li>・商業施設・病院等施設での停留所設置（乗り入れ）</li><li>・駐輪場、駐車場の活用</li></ul>
利用促進イベント	<ul style="list-style-type: none"><li>・地域協議組織等が主催した「交通を利用した写生大会や撮影会」などのイベント実施</li></ul>
その他	<ul style="list-style-type: none"><li>・交通事業者の協力による乗り方教室の開催（地元の小学校等）</li><li>・「バス便り」などによる広報活動</li></ul>

## 第6条. 取組結果の公開について

### (1) 情報公開について

当該指針に関する取組結果については、交通会議にて報告・共有することとします。

交通会議は、設置要綱第7条の4項で、「会議は、原則として公開するものとする」と規定していますので、交通会議での報告・共有を通して、市民に広く公開します。

### (2) 補助金制度を活用した事業評価結果の公表

形原地区公共交通協議会で新たに運行した地域バス事業は、「国土交通省の地域公共交通確保維持改善事業補助金」を活用します。

当該補助金の活用にあたり、交通会議の審議を経て「地域公共交通確保維持改善計画」を定め、国に補助金申請します。当該計画では、事業目標を定め、地域の取り組み内容や協議経緯等を整理しています。

そして、補助金の事業期間終了後、国の指定様式に従い、適切に事業が実施できたかを交通会議にて自己評価し、国に評価結果を報告することになっています。

形原地区等の取り組みは、この国の指定様式を通してとりまとめ、交通会議にて評価結果を協議・確認しますので、当該補助金制度での事業評価結果を用いて広く市民に公表することとします。

## 第7条. その他（指針の改訂等）

指針については、交通会議にて必要に応じて見直しを行うものとします。

指針に定めるもののほか、指針の施行に関し必要な事項は、蒲郡市地域公共交通会議会長が別に定めます。

附 則

指針は、平成●年●月●日から施行します。