

多賀城市公共交通に係る意見交換テーマ

1 利用者負担と公的負担のあり方

2 公共交通のあり方

(1) 路線バスとしての運行指針

(2) 広域での取組

(3) AI、ICT 活用による効果

3 その他

危険バス停への対応

本格運行までの道のり



	地域のみなさま中心の取り組み	期間の目安	支援内容
事前相談 【Step0へ進む要件】 検討組織（5名以上）を立ち上げます	市役所へ地域の課題を相談します  （市役所）		<ul style="list-style-type: none"> ●活動の方向性をアドバイスします
Step 0 課題把握・整理 【Step1へ進む要件】 地域交通の確保が課題であることをみなさまで確認します	地域の課題を話し合います  （地域での話し合い）	3～6ヶ月程度	<ul style="list-style-type: none"> ●まちづくりアドバイザーの派遣等により、勉強会や意見交換等のお手伝いをします ●まちづくり支援 専門家派遣制度等
Step 1 運行計画策定 【Step2へ進む要件】 目標収支率を踏まえた運行計画を策定し、併せて収支改善に向けた利用促進策も検討します	地域特性に応じた案を検討します  （ルート・時刻表等の作成）	6ヶ月～1年程度	<ul style="list-style-type: none"> ●専門家（コンサルタント）を派遣します ●運行計画策定のお手伝いをします ●国、他関係者との調整を行います
Step 2,3 試験運行 I, II 【Step4へ進む要件】 Step1に応じた目標の達成状況を確認し、目標達成に向けた収支改善策を検討し運行計画を見直します	課題を把握し改善策を検討します  （アンケートによる見直し）	1～2年程度	<ul style="list-style-type: none"> ●運営計画の見直しのお手伝いをします ●検討組織に対し、運行にかかる経費を一部補助します
Step 4 実証運行 【Step5へ進む要件】 収支を踏まえた持続可能な運行計画を策定します	持続可能性を検証します  （採算性の検証）	1年程度	<ul style="list-style-type: none"> ●持続可能性の検証のお手伝いをします ●利用促進PRのお手伝いをします ●検討組織に対し、運行にかかる経費を一部補助します
Step 5 本格運行！ 【持続した運行に向けて】 運営組織で継続的に収支状況を確認して利用促進の取り組みを実施し、必要に応じ運行計画を見直します	地域で積極的に利用し運営します  （利用促進・運営）	継続して運行	<ul style="list-style-type: none"> ●運営への助言等を行います ●運営組織に対し、運行にかかる経費を一部補助します

資料4 (参考資料1)

みんなで育てる地域交通 乗り乗り事業

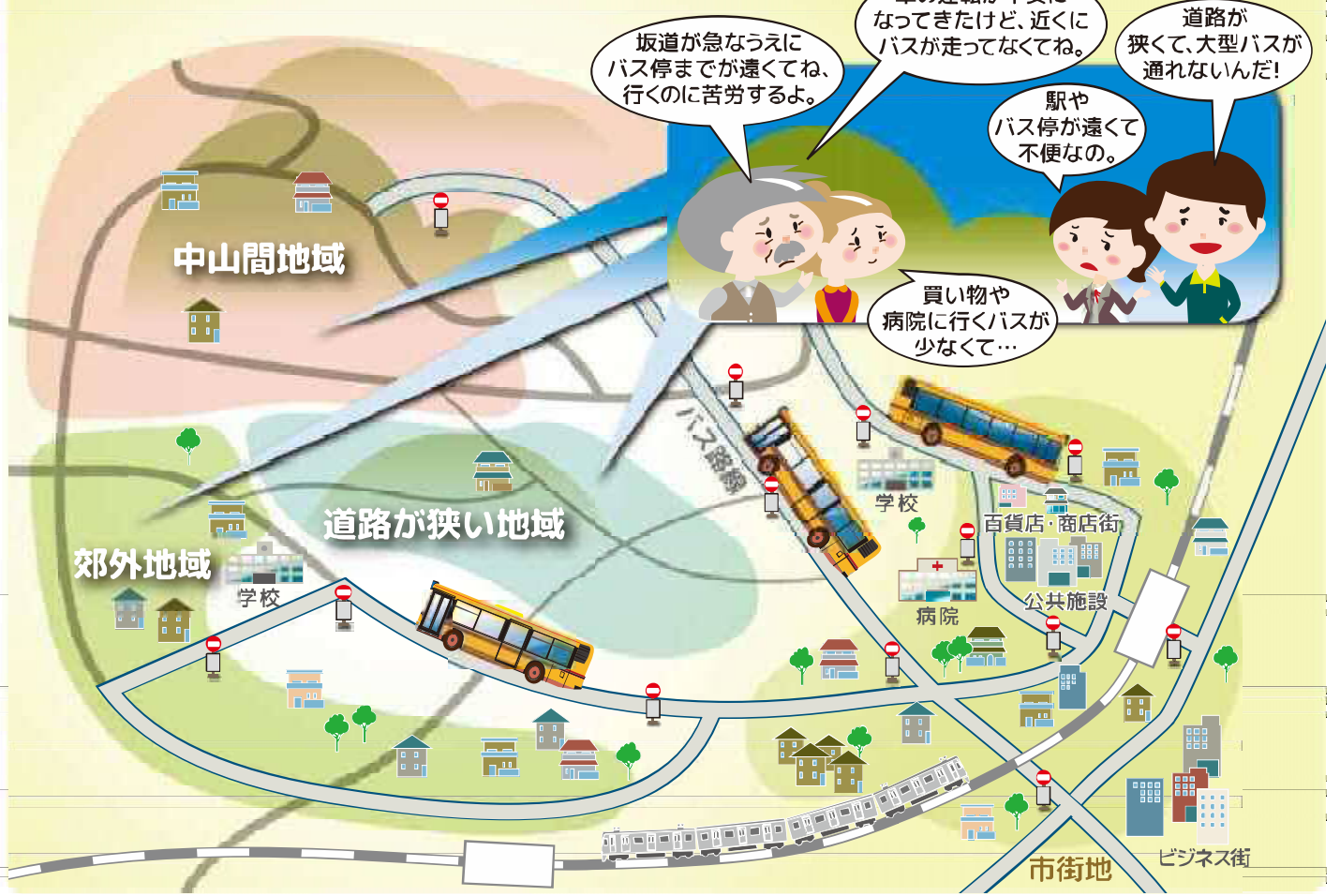
地域の足の確保に向けた取り組みを支援します！

基本的な考え方：地域のみなさまが中心

持続可能な地域の足の確保に向け、地域のことを最も理解している「地域のみなさま」が中心となって取り組んでいくことが重要です。みなさまで地域交通を「つくる」ことで愛着がわき、運営に関わり「守り」「育てる」ことで持続可能な運行につながります。



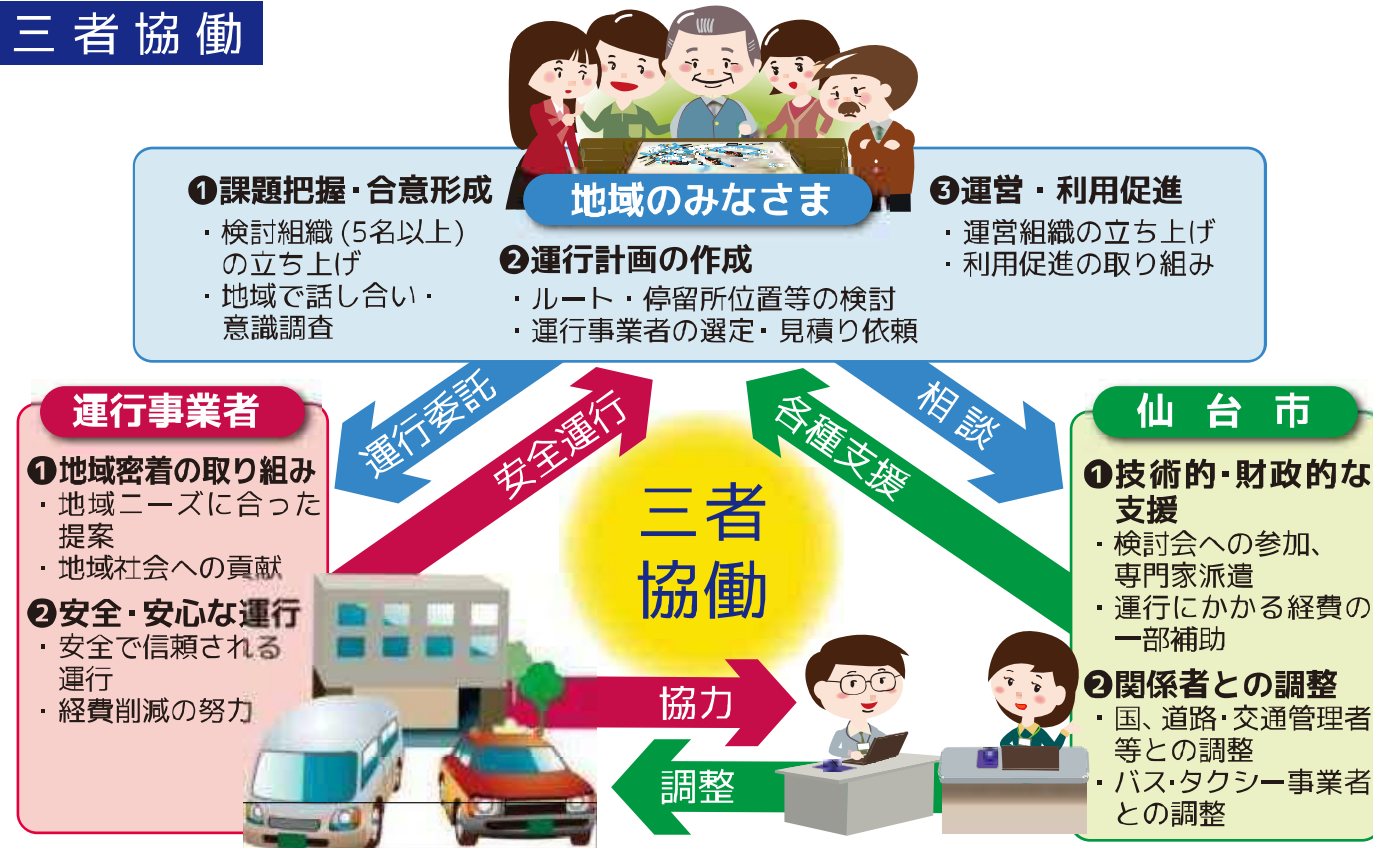
▼このようなお困りごとの解決に向け、みなさまで地域の足の確保を考えてみませんか？



地域交通とは... 公共交通のサービスレベルが低い地域等において、通勤・通学・通院・買物等市民の日常生活に必要な不可欠な目的のために運行する、既存の公共交通を補完する交通手段をいいます。

担当・お問合せ 仙台市 都市整備局 総合交通政策部 公共交通推進課 地域交通係
 仙台市青葉区国分町三丁目7番1号
TEL:022-214-8359 FAX:022-211-0017
 ホームページ：<https://www.city.sendai.jp/kokyo/norinori.html>

三者協働

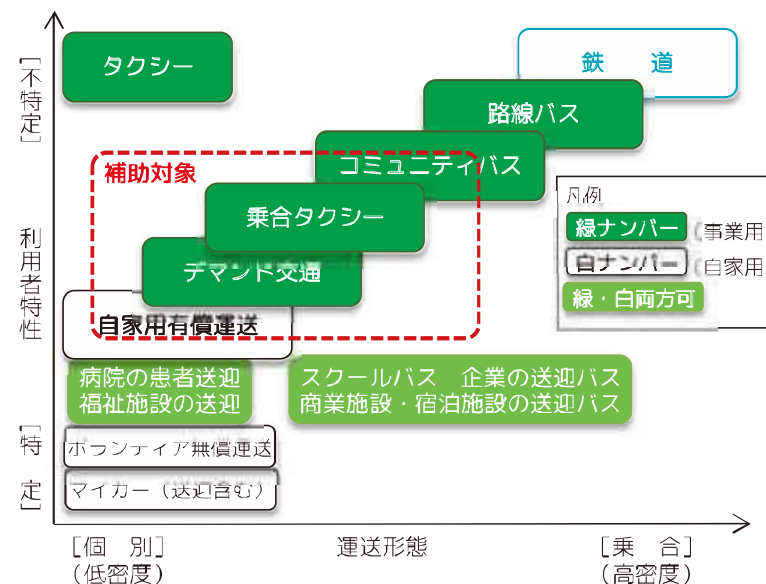


支援対象者

5名以上で構成され、町内会や商店会等の地域団体または交通検討会等、地域の足の確保のために組織された団体が支援を受ける対象となります。

補助対象の地域交通の例

ワゴンタイプやセダンタイプ等、比較的小さな車両を使用して、不特定の方が「乗り合って」「有償で」運行される乗合タクシーや、事前予約が必要なデマンド交通等が補助金を受ける対象となります。



支援1：運行計画策定の支援 (技術的支援)

地域のみなさまによる、ルート・停留所位置・時刻表・運賃等の検討において、仙台市が検討会に参加することはもとより、専門家(コンサルタント)を派遣し、専門的な助言や技術的な支援を行います。

- ◎路線・区域・運行時刻等において路線バスと実質的に競合することのないよう配慮する必要があります。
- ◎目標収支率を踏まえた運行計画を検討し、併せて資金計画も策定する必要があります。

支援2：運行経費の一部補助 (財政的支援)

地域のみなさまによる運行にかかる経費の一部に対し、補助金を交付します。

支出	人件費	補助 市補助金	収入	運賃収入	Step2	Step3	Step4	Step5
	燃料費				試験運行I	試験運行II	実証運行	本格運行
車両償却費	目標収支率		人口集中地区		10%	15%	20%	20%
保険料	上記以外		5%		7.5%	10%	10%	
その他	1回の運行期間		1~12ヶ月		6~12ヶ月	6~12ヶ月		
運行にかかる経費					〔収支率 = 収入 ÷ 支出〕			
					試験運行等の実施可能回数	最大3回	最大2回	1回のみ

◎運賃収入のみで目標収支率に至らない場合は、その他の収入(協賛金や寄付金、利用登録料等)を補填することにより、収入を確保することができます。余剰となったその他の収入は、基金として積立もできます。

◎試験運行や実証運行は、あわせて最大5回かつ通算3年間まで実施できます。

◎1運行あたりの平均輸送人員が1.2人を下回る状態が3年継続した場合、その翌年度以降の補助金の交付を取りやめます。(運行継続条件)

◎人口集中地区とは、国勢調査において一定程度人口を有する人口密度の高い地域のことです。詳しくはお問合せください。

◎運賃収入には、「支援3：高齢者等割引運賃への補助」を含みます。

支援3：高齢者等割引運賃への補助 (利用促進策への支援)

70歳以上の高齢者や障害者等に割引運賃(元気乗り乗り割引)を設けた場合、運賃収入の減収(正規運賃との差額)に対し、補助金*を交付します。

$$\text{※乗車1回あたりの補助限度額} = (\text{正規運賃} - \frac{100}{\text{正規運賃の2割}} \text{の} \text{高い額})$$



下記の身分証明書・障害者手帳等を運転手に提示すると、

1乗車

100円か運賃の2割の、いずれか高い金額で乗車できます!

割引対象	高齢者	障害者等
証明書等	<ul style="list-style-type: none"> ●年齢70歳以上であることが分かる顔写真付きの身分証明書(マイナンバーカード、運転経歴証明書等) ●敬老乗車証 	<ul style="list-style-type: none"> ●身体障害者手帳 ●療育手帳 ●精神障害者保健福祉手帳 ●仙台市障害者き章又はき章証票 ●ふれあい乗車証

グリーンスローモビリティ事業化に向けたポイント

- ①地域の課題解決に適した運行手法、車両、ルート、運賃、体制(運転手の確保)等の検討・調整
- ②地方公共団体(交通、まちづくり、福祉部局等)、交通事業者、商工会、福祉関係者、観光事業者等、様々な関係者が本モビリティの意味を理解し、それぞれ自らの役割を認識し、地域で一緒に取り組む体制づくり
- ③お披露目会、出発式、チラシの配布等の情報発信を積極的に行い、出来るだけ多くの方に知ってもらい、自分たちのモビリティとして愛着を持ち乗ってもらう気運の醸成

事業化した事例

広島県福山市(タクシー事業)

運行主体：アサヒタクシー(株)
 運行地域：鞆地区
 利用料金：初乗り630円
 (通常タクシーと同等)
 車 両：ゴルフカート



大分県姫島村(レンタカー事業)

事業主体：姫島エコツーリズム推進協議会
 利用地域：姫島
 利用料金：1時間 4,000円
 (4人乗り)
 車 両：ゴルフカート



東京都豊島区(バス事業)

運行主体：WILLER EXPRESS(株) ※豊島区より委託
 運行地域：池袋駅周辺
 運 賃：一回券
 (大人)200円
 車 両：eCOM-10
 (バス型車両)
 運行体系：路線定期運行



東京都町田市(自家用有償旅客運送)

運行主体：社会福祉法人悠々会
 運行地域：鶴川団地
 利用対象：団地に居住する
 高齢者(登録制)
 登 録 料：年間 500円
 車 両：ゴルフカート



問い合わせ先

制度等に関して

国土交通省 総合政策局 環境政策課
 TEL: 03-5253-8268

運行や安全に関する質問・アドバイス

公益財団法人 交通エコロジー・モビリティ財団
 TEL: 03-3221-7636

上記以外について、お近くの各運輸局等にお気軽にご相談ください

北海道運輸局 交通政策部 環境・物流課
 東北運輸局 交通政策部 環境・物流課
 関東運輸局 交通政策部 環境・物流課
 北陸信越運輸局 交通政策部 環境・物流課
 中部運輸局 交通政策部 環境・物流課
 近畿運輸局 交通政策部 環境・物流課
 神戸運輸監理部 総務企画部 企画課
 中国運輸局 交通政策部 環境・物流課
 四国運輸局 交通政策部 環境・物流課
 九州運輸局 交通政策部 環境・物流課
 沖縄総合事務局 運輸部 企画室

TEL: 011-290-2726
 TEL: 022-791-7508
 TEL: 045-211-7210
 TEL: 025-285-9152
 TEL: 052-952-8007
 TEL: 06-6949-6410
 TEL: 078-321-3145
 TEL: 082-228-3496
 TEL: 087-802-6726
 TEL: 092-472-3154
 TEL: 098-866-1812

グリーンスローモビリティで いつもの「おでかけ」を もっと楽しくしてみませんか?



国土交通省 総合政策局 環境政策課
 公益財団法人 交通エコロジー・モビリティ財団

グリーンスローモビリティ: 時速20km未満で公道を走る4人乗り以上の電動パブリックモビリティ

グリーンスローモビリティの5つの特長

- ① Green・・・CO₂排出量が少ない電気自動車
- ② Slow・・・ゆっくりなので、観光にぴったり
- ③ Safety・・・速度制限で安全。高齢者も運転可
- ④ Small・・・小型なので狭い道でも問題なし
- ⑤ Open・・・窓がない開放感が乗って楽しい



軽自動車



4人乗り

普通自動車



10人乗り

小型自動車



7人乗り



車椅子
リフター可

16人乗り

※16人乗り車両の運転にあたっては、中型自動車免許が必要になります。

従来の公共交通とグリーンスローモビリティの違い

従来の公共交通

多くの人を
早く、時間通りに
閉じられた空間で
遠くまで

グリーンスローモビリティ

ごんまりと
ゆっくり、余裕を持って
開放的な空間で
近くまで

グリーンスローモビリティが持つ付加価値

- ① 車内のコミュニケーションが弾むので、乗って楽しい
- ② 車外とのコミュニケーションも弾むので、周りの人も楽しい
- ③ 地域の人(高齢者、女性、障害者など)が「楽しい公共交通の運転手」という新しい活躍の場を得やすい
- ④ 地域コミュニティがデザインしやすいので、運営する人も楽しい
➔乗る人・住む人・運転する人・運営する人が「楽しい」



グリーンスローモビリティの政策コンセプト

- 1 従来の公共交通ネットワークを補完する「低速の小さな公共交通」
- 2 (電動でオープンな構造であることから)運転手と乗客や乗客同士、乗客と歩行者などのコミュニケーションが弾む機能を持つ「乗って楽しい公共交通」
- 3 福祉面でのお出かけ支援、地域の賑わい創出、観光客の満足度向上、高齢者の見守り、地域防災・防犯のための絆の強化等の多様な副次的効果を持つ「コミュニケーション装置」

低炭素型の持続可能な交通、持続可能な地域社会の実現

低速のため近距離移動を得意とするグリーンスローモビリティは、既存の交通機関を補完する新たな輸送サービスとして、地域住民のラスト/ファーストワンマイルや観光客向けの新しいモビリティ、地域の賑わい創出などの活用が期待されている。

① 地域住民の足として

- 1) バスが走れなかった地域
- 2) 高齢化が進む地域
- 3) お年寄りの福祉増進
- 4) 既存のバスからの転換

② 観光客向けのモビリティとして

- 1) ガイドによる観光案内
- 2) プチ定期観光バス
- 3) パークアンドライド
- 4) イベントでの活用

③ ちょこっと輸送

駐車場から施設まで
施設から施設まで

④ 地域ブランディング

「地域の顔」として

資料 4
(参考資料3)

バス停留所安全性確保対策実施状況一覧表

番号	バス事業者名	バス停留所名	所在地	判定結果	安全対策実施状況
1	多賀城市 (株)仙塩交通	一里塚 (南)	多賀城市南宮字一里塚1-42	B	安全対策検討中
2	多賀城市 (株)仙塩交通	J A 仙台南宮支店前 (北)	多賀城市南宮72	C	安全対策検討中
3	多賀城市 (株)仙塩交通	J A 仙台南宮支店前 (南)	多賀城市南宮72	B	安全対策検討中
4	多賀城市 (株)仙塩交通	旧山王市営住宅入口 (南)	多賀城市山王四区173	C	安全対策検討中
5	多賀城市 (株)仙塩交通	高橋1丁目 (北)	多賀城市高橋1丁目3-25	B	安全対策検討中

<宮城県バス停留所安全性確保合同検討会構成員>

宮城運輸支局輸送・監査部門

(公社)宮城県バス協会

宮城県警察本部交通部交通規制課

各道路管理者(仙台河川国道事務所、宮城県、関係市区町村)

宮城県震災復興・企画部総合交通対策課

コミュニティバス運行自治体(市町)

バス事業者

その他検討会が必要と認める者

<バス停留所の安全上の優先度判定について>

【Aランク】

- 過去3年以内に停車したバスが要因となる人身事故が発生しているバス停留所
- バスがバス停留所に停車した際に横断歩道にその車体がかかるバス停留所

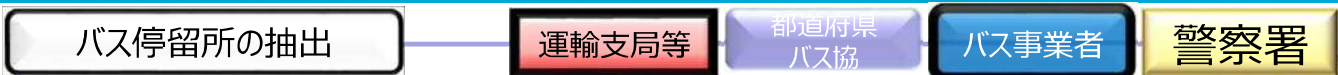
【Bランク】

- Aランク以外で、バスがバス停留所に停車した際に横断歩道の前後5mの範囲にその車体がかかるバス停留所
- Aランク以外で、バスがバス停留所に停車した際に交差点にその車体がかかるバス停留所

【Cランク】

- A又はBランク以外で、バスがバス停留所に停車した際に交差点の前後5mの範囲にその車体がかかるバス停留所
- A又はBランク以外で、地域住民等の意見や各都道府県の実情に応じて抽出したバス停留所

バス停留所の安全性確保対策について



- ① 運輸支局は、バス協会及びバス事業者とともに以下の条件のバス停を抽出する。
【条件】 バスがバス停留所に停車した際、
交差点又は横断歩道にバスの車体がかかるバス停留所
交差点又は横断歩道の前後5メートルの範囲にバスの車体がかかるバス停留所
- ② バス事業者は、**運転士のヒヤリハット情報**やこれまで**営業所等に蓄積された情報**に基づく**交通安全上問題と思われるバス停留所**その他各都道府県の実情に応じて**対策が必要と考えられるバス停留所**を抽出。
- ③ 運輸支局は、①及び②のほか、**地域住民やバス利用者から交通安全上問題と思われるバス停留所**についての意見を募集する。

合同検討会（事務局：運輸支局）の開催



運輸支局がとりまとめた抽出リスト（優先度判定前）を合同検討会の関係者間で共有し、運輸支局及びバス事業者が、警察、道路管理者、地方自治体等の協力を得て安全上の優先度の判定を実施。

①バス停留所の安全点検、安全上の優先度の判定

運輸支局及びバス事業者は、抽出したバス停に関する情報を踏まえ、必要に応じ地図上又は現場において、その安全性について確認し、安全上の優先度を判定。（既に安全上のハード対策がとられているものは除く。）



合同検討会ごとにとりまとめ、公表

事業者	バス停	優先度
〇〇バス	〇〇バス停	A
△△バス	△△バス停	B
□□バス	□□バス停	C

②安全上の優先度に応じた対策の検討

運輸支局及びバス事業者は、関係行政機関等と連携しながら、安全上の優先度を判定したバス停ごとに、講ずべき内容、主体等の安全対策を決定する。（バス停を存置した上でのハード対策又は横断歩道を存置した上でのハード対策など）



個々のバス停に係る対応方針や進捗状況の報告

1. 対応方針の公表

合同検討会は、バス停ごとに検討され、現場から報告された対策内容を確認し、各バス停ごとに講ずる安全対策の内容を公表する。

2. 対策の進捗状況のフォローアップ

定期的に合同検討会を開催し、各バス停に係る安全対策の検討状況や対策実行の進捗状況等について、関係者間で情報共有を行い、内容を公表する。

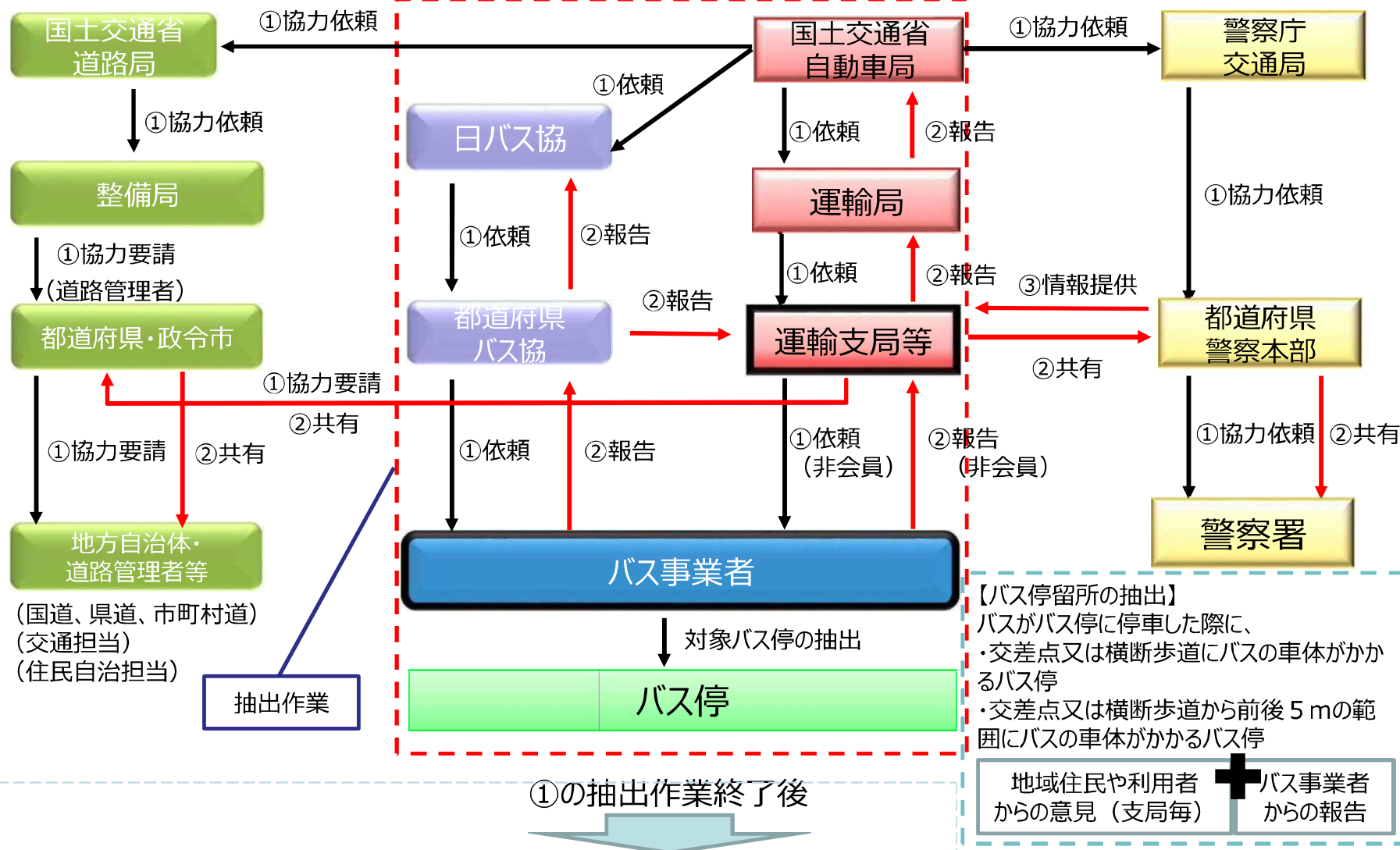
バス停留所の安全性確保対策について<協力依頼・抽出作業・情報共有時> 国土交通省

道路管理者/住民

バス事業者

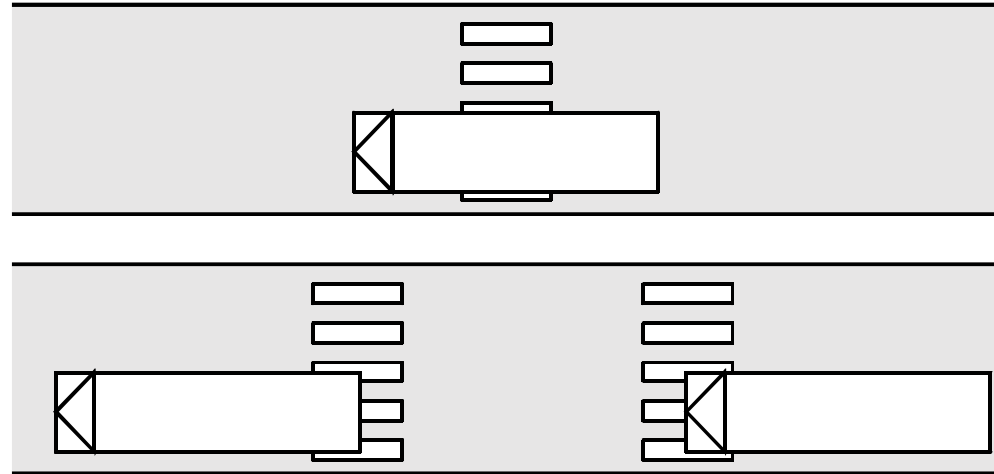
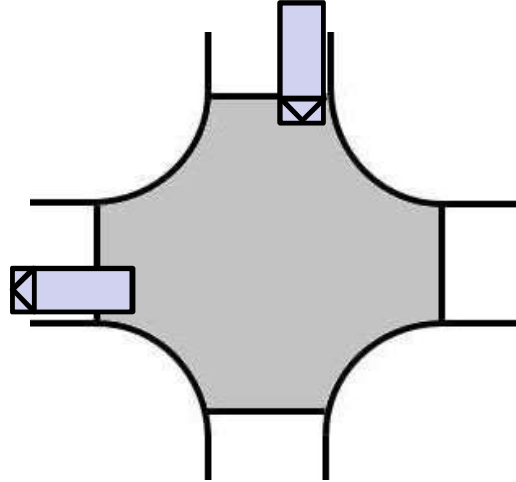
運輸行政

交通管理者



関係者で情報共有し、合同検討会名で安全性の優先度のリストを公表。

① バスがバス停留所に停車した際に、交差点又は横断歩道にその車体がかかるバス停留所



② バスがバス停留所に停車した際に、交差点又は横断歩道の前後5メートルの範囲にその車体がかかるバス停留所

