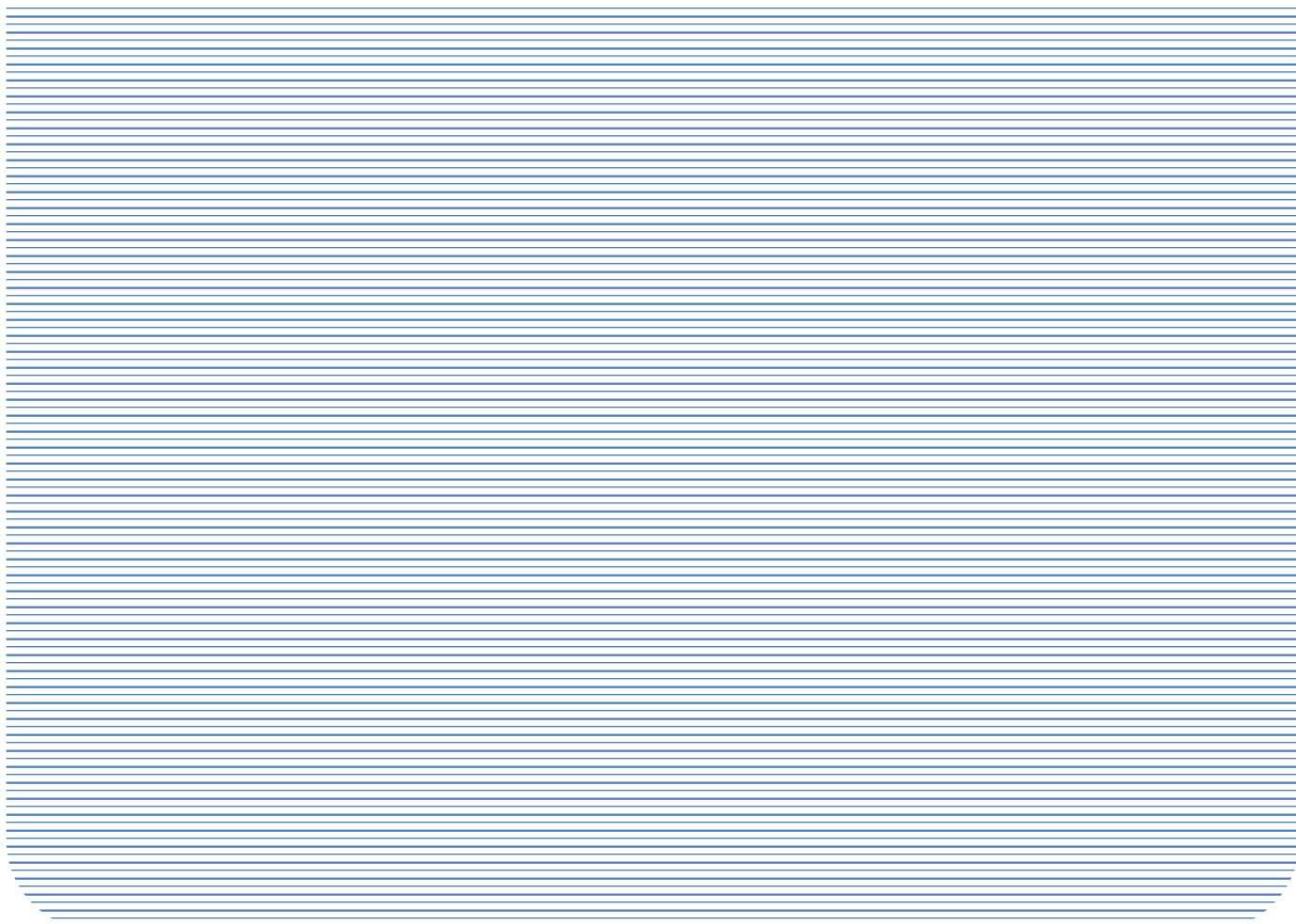


添付資料



■先進事例の紹介

ここでは、地域公共交通の維持・確保に係る全国の先進事例の紹介や最新の情報を整理しています。地域公共交通計画等の作成や運用に当たって参考にしてみましょう。

なお、こちらで紹介している事例については、国土交通省が運営する WEB ページ「地域公共交通支援センター」において、より詳細な情報を提供しています。本資料に紹介していないものも含めて様々な事例が紹介されていますので、ぜひ参考にしてみてください。



[地域公共交通支援センター]

地域公共交通の確保・維持に係る全国の先進事例の紹介や最新の情報を発信するための「地域公共交通支援センター」ホームページが開設されています。

<http://koutsu-shien-center.jp/>

▼掲載事例

地域	ページ番号	路線再編	ダイヤの見直し	運賃体系の見直し	共同事業の実施	目標設定・評価の工夫	住民との連携	事業スキームの見直し	利用実態・ニーズ把握	鉄道・軌道との連携	海上交通との連携	自家用有償旅客運送の活用	タクシートの活用	地域資源の活用	貨客混載	広域連携	新技術の活用	情報提供	利用促進	大臣表彰
北海道函館市	5						●		●										●	●
北海道釧路市	5	●	●	●								●					●	●	●	
北海道帯広市	6					●	●		●										●	●
北海道夕張市	6	●	●									●	●	●					●	
北海道紋別市	7						●									●	●		●	
北海道占冠村	7											●			●					
青森県弘前市	8	●	●																	
青森県八戸市、三戸町、五戸町、田子町、南部町、階上町、新郷村、おいらせ町	8	●	●		●					●						●				
岩手県北上市	9						●			●		●								
山形県南陽市	9						●	●				●								●
福島県津若松市	10	●	●			●	●		●							●			●	●
茨城県ひたちなか市（湊鉄道）	10						●			●				●					●	●
栃木県足利市	11	●	●			●	●	●	●								●	●	●	●
群馬県下仁田町	11											●		●						
千葉県市原市	12						●		●										●	●
千葉県我孫子市	12													●						
千葉県南房総市	13											●		●						
東京都小平市	13					●	●		●										●	●
神奈川県秦野市	14													●						
新潟県見附市	14	●	●			●	●		●			●	●				●	●	●	
富山県富山市	15	●	●	●			●	●	●	●							●		●	●
富山県上市町	15	●	●	●		●	●		●			●	●	●				●	●	
富山県朝日町	16	●	●	●			●		●								●	●	●	●
石川県志賀町	16	●	●	●		●	●		●					●			●	●	●	
長野県駒ヶ根市	17			●										●					●	
長野県白馬村	17		●	●										●	●			●	●	
岐阜県岐阜市	18	●	●	●			●		●										●	●
岐阜県美濃加茂市	18		●			●	●		●								●		●	●
岐阜県各務原市	19							●	●				●				●	●		
静岡県富士市	19						●	●	●			●	●	●				●	●	●
静岡県湖西市	20													●			●			
愛知県豊橋市	20						●													
愛知県豊田市	21	●	●			●	●			●					●		●		●	●
愛知県小牧市	21						●										●	●	●	
三重県伊勢市	22	●								●										
福井県福井市（えちぜん鉄道）	22			●			●			●									●	●
福井県敦賀市	23	●																	●	
福井県永平寺町	23						●					●			●		●			●
滋賀県	24												●			●				●
滋賀県彦根市、愛荘町、豊郷町、甲良町、多賀町	24	●	●	●		●							●			●		●	●	

▼掲載事例（つづき）

地域	ページ番号	路線再編	ダイヤの見直し	運賃体系の見直し	共同事業の実施	目標設定・評価の工夫	住民との連携	事業スキームの見直し	利用実態・ニーズ把握	鉄道・軌道との連携	海上交通との連携	自家用有償旅客運送の活用	タクシートの活用	地域資源の活用	貨客混載	広域連携	新技術の活用	情報提供	利用促進	大臣表彰
京都府宇治市	25						●	●	●										●	●
京都府京丹後市	25		●	●		●			●	●									●	
大阪府河内長野市	26		●				●		●				●					●	●	
兵庫県明石市	26					●	●	●											●	●
兵庫県西宮市	27						●									●			●	●
兵庫県加西市	27						●			●									●	●
兵庫県淡路市	28	●	●				●					●				●			●	●
兵庫県宍粟市	28	●	●	●		●	●												●	●
兵庫県福崎町	29	●	●	●		●			●			●		●		●		●	●	●
奈良県広陵町	29	●	●	●			●		●								●		●	●
鳥取県西部地域 (鳥取県・米子市・境港市・日吉津村・大山町・南部町・伯耆町・日南町・日野町・江府町)	30	●	●	●								●				●				
島根県松江市	30						●		●										●	●
岡山県玉野市	31	●					●		●		●							●	●	●
岡山県久米南町	31	●													●		●		●	
広島県広島市	32	●	●	●	●															●
広島県三原市	32						●						●					●	●	
広島県神石高原町	33						●	●	●				●							●
山口県宇部市	33	●	●				●													
山口県美祢市	34	●	●	●			●	●	●									●	●	
香川県観音寺市	34	●	●								●	●		●		●				
徳島県美馬市	35						●	●	●			●		●						
徳島県つるぎ町	35	●	●	●			●	●	●			●							●	●
愛媛県松山市	36	●					●		●		●	●								
愛媛県八幡浜市	36						●	●	●			●		●					●	●
高知県宿毛市	37						●		●			●		●				●	●	
福岡県福岡市	37						●												●	●
福岡県久山町	38	●	●				●	●		●						●			●	
佐賀県佐賀市	38	●	●				●		●				●					●	●	
長崎県長崎市	39		●						●		●								●	
長崎県佐世保市	39	●	●	●	●		●	●												●
熊本県熊本市	40	●	●		●															
熊本県・南阿蘇村・高森町	40									●			●			●				
大分県竹田市、熊本県阿蘇市	41						●			●			●		●	●			●	
大分県大分市	41						●		●				●						●	●
宮崎県串間市	42	●	●									●	●				●	●	●	
鹿児島県阿久根市	42				●			●						●	●					
沖縄県糸満市	43								●					●					●	
沖縄県南城市	43	●	●	●				●		●				●			●	●	●	●
特定非営利活動法人 持続可能なまちと交通をめざす再生塾	44																			●

陣川あさひ町会・函館バス(株)・北海道函館市 (北海道函館市)

3者が協働し、行政の補助を受けず実証実験「陣川あさひ町会バス（Jバス）」を運行。町会自らが住民ニーズに合わせ、運行計画の改善・利用促進を行い、3年間利用者を維持し路線バス化を実現。取組の結果、地域にバス利用の気運が醸成され、既存路線の利用者も増加。



(取組の概要)

1. 行政の補助金に頼らない実証実験運行

- 3者が協議を重ね、平成24年4月、町会が貸切バスを契約し、行政の補助金を受けずに運営を行う、実証実験「陣川あさひ町会バス（Jバス）」を開始。
- 北海道函館市は地域交通を維持するモデルケースとして位置付け、各種調整を行うほか、リーフレットや利用券の作成・印刷などを支援。

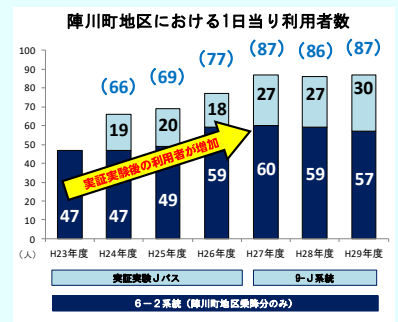
2. 迅速な運行計画変更や利用促進等による収支改善

- 町会は、住民へのわかりやすいPRやJバスで行く温泉ツアー企画等の取組により、利用促進を図ったほか、車内広告募集や手作りグッズ販売等により運行収入の不足分を確保。
- 地元大学生に車内アンケート調査の協力を依頼し、利用者ニーズを把握。住民からの意見や乗降データを速やかに検証し、利便性の向上や効率化を実施。
- 函館バスは、町会や同社が発掘した車内広告掲載企業からの広告収入を町会の収入とするとともに、手作りグッズの販売に協力。

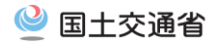
3. 地域が支える路線バスとして利用者が増加

- 3者の協力体制と町会の熱意により、3年間一定の利用客を維持できたことから、函館バスが路線バス「9-J系統」として、平成27年4月より本格運行を開始。
- 本格運行開始後、町会は、引き続き情報発信、イベント活動を行うとともに、車内広告募集の函館バスへの協力を実施。
- 函館バスと北海道函館市が後方支援に徹したことで、地域のバスという意識が醸成され、「9-J系統」は実証実験時の利用者を上回り、また、地域におけるバス利用の気運が高まった結果、従来から路線バスとして運行していた「6-2系統」の利用者も増加。

問い合わせ先
函館バス株式会社 バス事業部 TEL：0138-51-3960



釧路市地域公共交通活性化協議会(北海道釧路市)



将来に渡って持続可能なものとするため、都心部はバス路線を集約し、郊外部のバス路線と都市拠点で接続するメリアリのある地域交通網への再編を実施。立地適正化計画と統合した乗換拠点における交流機会の増加による地域の活性化、重複区間の改善による運行効率性の向上や支線交通の充実、拠点間の繋がりを強化するなど、コンパクト・プラス・ネットワークに資する交通まちづくりを実現。

(取組内容)

■段階的に運行サービスを高めるバス路線網の再編

地域の大型商業施設を乗換拠点として、ゾーンバス化により利用ニーズに見合った運行とコンパクト・プラス・ネットワークを強化し、維持・活性化を図る。
地域内の買い物などに便利な乗換拠点間を繋ぐ循環バス系統の新設、郊外部を路線バスから乗合タクシーへの転換により、効率的で効果的な生活交通を確保。

■乗換拠点の整備

バス路線数、運行便数、利用者数が多く、かつ幹線に位置する都心や立地適正化計画の拠点を乗換拠点として位置付け、バス待合環境の整備などにより幹線と域内交通エリアをつなぐハブとしての機能充実を図る。

■乗換割引券の発行

支線系路線への再編後、これまでの直通時の運賃より高くないよう、幹線系路線と支線系路線の乗り換えに限定して利用できる定額の割引券を発行。

■70歳以上の運賃定額化

70歳以上の市民を対象として、バス利用に対する運賃助成を実施。乗車証(500円で1年間有効)の交付を受け、バス降車時に提示することにより、一部区間を除き1回あたり100円で乗降可能。

■キャッシュレス決済の導入

平成30年度より路線バスの運賃決済として初となる「WAON」決済サービスが一部市内路線に導入。再編路線をメインに拡大中。

■モビリティマネジメントの実施

70歳以上の高齢者を主な対象として、公共交通を利用することの多面的なメリットをレクチャーするほか、路線バスの乗り方教室、交通ワークショップを乗換拠点にて実施し、自家用車の過度な利用抑制を図るとともに、公共交通の利用を促進。



(問い合わせ先)
釧路市総合政策部都市計画課 (TEL:0154-31-4502)

帯広市地域公共交通活性化協議会（北海道帯広市）

地域連携によるモビリティ・マネジメントの展開や事業者によるバスロケーションシステムや大手路線検索サイトでの情報提供及びキャッシュレス決済の導入等により路線バスの利用促進を図るとともに、散居型農村部においてデマンド交通を運行し交通空白地域を解消。



（取組みの概要）

1. 帯広市地域公共交通網形成計画の策定

- まちづくりの観点から誰もが利用しやすく持続可能な公共交通網の形成を目的とした「帯広市地域公共交通網形成計画」をH29.3に策定。
- 計画では「公共交通のサービスレベル向上」、「利用促進施策の推進」など4つの基本方針を定め、方針に基づく取組を実施。
- 協議会事業として、中高生や高齢者等を対象としたバス利用促進パンフレットの作成・配布を行うほか、市が中心となり、バス事業者など関係機関と連携した「交通環境学習」などのモビリティ・マネジメントを実施。

2. 事業者による利用促進の取組

- バス事業者において、市民だけでなく来街者にもわかりやすい情報提供として、Googleマップ等での路線情報発信やバスロケーションシステムの普及推進、バス待合所におけるデジタルサイネージによる運行情報提供などを実施。
- バス利便性向上のため、キャッシュレス決済（QRコード決済）システムを導入。

3. 乗合タクシー・バスによる交通空白地帯の解消

- 帯広市郊外の散居型農村部においてデマンド交通（大正交通「あいのりタクシー」）（H16～）、毎日交通「あいのりバス」（H17～）を運行し、市内の交通空白地帯を解消。

問い合わせ先
帯広市 都市環境部 都市建築室 都市政策課（TEL:0155-65-4176）



交通環境学習の実施



キャッシュレス決済



デジタルサイネージによるバス運行情報提供



「あいのりタクシー」

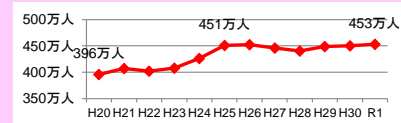


「あいのりバス」

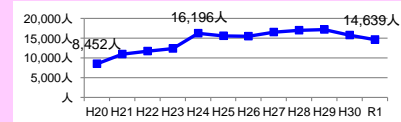


（効果）

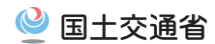
- 路線バス利用者がH25にかけて増加、以降現状維持



- あいのりタクシー・バス利用者が増加、農村部の公共交通として定着



夕張市地域公共交通協議会（北海道夕張市）

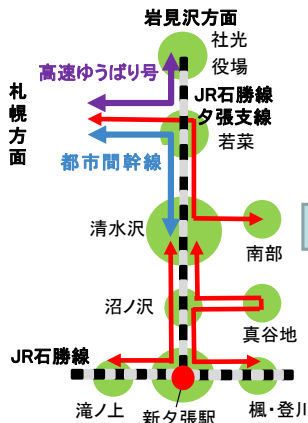


市が取り組むコンパクトシティ構想の推進にあたり、「交通体系再編基本方針」により、乗合バスとデマンド交通等との役割分担を明確化。JRの廃線、地元バス会社の乗務員不足による減便や路線廃止の申し出により、市がイニシアチブをとって代替交通を確保すべく、あらゆる市内の交通資源の活用について協議会で議論。

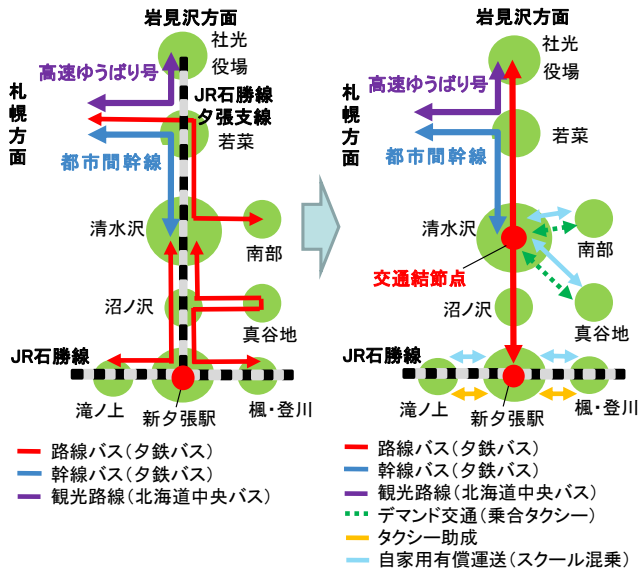
（取組内容）

- 市内のあらゆる交通資源を活用し、市民の足を確保
 - 様々な交通資源を効率的に組み合わせ、小・中・高の児童・生徒の輸送を第一に市民の足を確保。
 - 社光～新夕張駅間は「南北軸幹線」とし、移動実態に合わせた運行。南部、真谷地、楓・登川、滝ノ上地区は支線とし、南北軸上で南北軸幹線と接続。
 - 「都市間幹線」は若菜、清水沢交通結節点で南北軸幹線及び支線と接続。
 - 小規模輸送を担うNPO等の交通事業者を育成し、交通体系の充実を図る。
- 再編の経過
 - 平成28年9月 「交通体系再編基本方針」を策定し、乗合バスとデマンド交通（乗合タクシー）等との役割分担を明確化
 - 平成29年4月、10月 南部地区～清水沢地区間でデマンド交通を本格実施 真谷地地区～清水沢地区間でデマンド交通を本格実施 楓・登川、滝ノ上地区でタクシー乗車代金補助制度を開始 市が民間からの寄付車両を活用し、自家用有償運送の登録を受けてスクール混乗便を運行開始
 - 平成31年4月 JR石勝線夕張支線廃止に伴い、新夕張～社光間を夕鉄バスが運行開始
 - 令和2年3月 清水沢地区にて交通結節点、子ども・子育て環境、図書、行啓窓口などの機能を有した拠点複合施設「りすた」の供用開始

○ 再編前の交通網

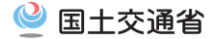


○ 再編後の交通網



（問い合わせ先）
夕張市地域振興課地域振興係（企画）（TEL:0123-52-3141）

紋別市地域公共交通活性化協議会(北海道紋別市)



まちづくり施策に基づく商業施設との連携や高校生が利用しやすいバス環境の整備等により外国人技能実習生を含む市内路線バスの利用者数が大幅に増加。これまで満員を経験したことのないバス運転手のモチベーション向上に繋がっている。

(取組内容)

■異業種連携による地域公共交通の維持・活性化等の促進

紋別市とイオン北海道(株)が、『協働のまちづくり』に関する包括連携協定を締結(R1.8.30)。「WAONカード」と既存の商店街ポイントカードの融合によるイオン・商店街の来客促進策だけでなく、市内路線バスの決済を可能にした。また、がん検診の行政サービスを受けた際にもポイントが付与される仕組みを追加するなど、市民・商店街・バス会社・行政等が連携し、地域全体で域内循環や公共交通を利用した外出機会の創出に取り組んでいる。

■住民団体『乗ろうよバスの会』の協議会への参画(H22.3~)

地域住民が「生活に必要なバス路線の維持・存続を図る」ことを目的に、支援団体『乗ろうよバスの会』を設立。協議会の構成員も会員として参画しているとともに、『バスの乗り方教室』を主体となって積極的に実施。

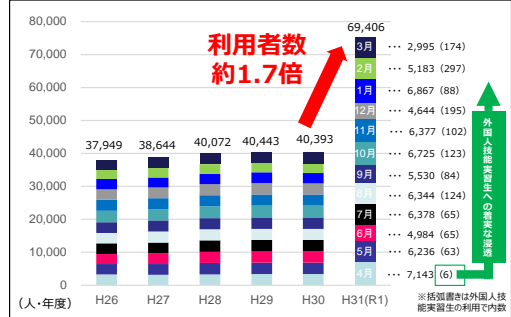
■外国人技能実習生をターゲットにした『バスの乗り方教室』(H31.2~)

『乗ろうよバスの会』が実施する『バスの乗り方教室』は、若年者・高齢者だけではなく、バスの乗り方が分からなく徒歩による移動が多い外国人技能実習生へ利用方法を学んでもらうことで、公共交通を利用した生活環境の改善に大きく貢献した。

■高校生へのバス定期補助がもたらした思わぬ効果

令和元年4月より市内バス路線の高校生のバス定期補助を拡大。これを契機にマイカーによる送迎からバスへの転換が図られ利用者数が大幅に増加。少子高齢化が進む中、バスが満員になることで、満員を経験したことのないバス運転手のモチベーション向上に繋がっている。

市内路線バス(南・北循環線)利用者数



商業系ポイントカードによる連携

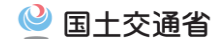


外国人技能実習生向けの『バスの乗り方教室』



問い合わせ先： 紋別市役所 (TEL: 0158-24-2111)

占冠村(北海道勇払郡)



民間バス事業者によるサービス提供が困難な地域において、村自らが自家用有償旅客運送を行うことで住民の移動手段を確保するとともに、安定的な宅配サービス維持に向けての貨客混載輸送体制を実現。

(取組内容)

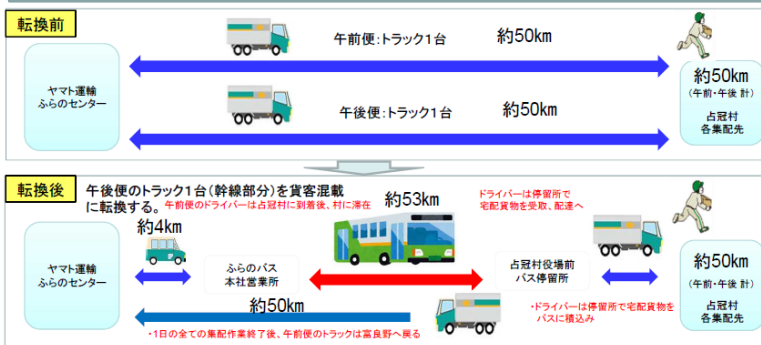
■村営バス(自家用有償旅客運送)を活用した宅配貨物の貨客混載輸送

ヤマト運輸(株)と占冠村が実施する「自家用有償旅客運送※(村営バス)」を活用した貨客混載の総合効率化計画(国土交通省北海道運輸局長認定)に基づく取組。路線バス等を活用した貨客混載は全国各地で行われている中、自家用有償旅客運送による貨客混載は北海道初の事例。

これにより、ヤマト運輸としてはドライバーの運転時間やCO₂排出量の削減などが図られ、占冠村としても新たな収入の確保が期待される。

- ヤマト運輸(株)の富良野市~勇払郡占冠村間(約50km)の宅配貨物の輸送
- 占冠村村営バスのスペースを活用した貨客混載輸送

※自家用有償旅客運送：過疎地域における地域住民等の輸送について、それがバス・タクシー事業者によっては提供されない場合に、市町村等が自家用車を用いて有償で運行する制度



効果

- ・ドライバーの運転時間：年間約1,022時間削減
- ・トラックからのCO₂排出量：年間約1.6t削減
- ・バスの有効活用による新たな収入の確保

(問い合わせ先) 占冠村 建設課 (TEL: 0167-56-2173)

弘前市地域公共交通会議(青森県弘前市)

- 長大路線(3方面)を分割・再編し、重複路線を改善するなど、効率的なネットワークを形成。
- 併せて、路線バスの廃止により生じた交通空白地を解消するため、乗合タクシーを導入。

【再編実施計画の主な事業内容】

◆赤字長大路線の分割・再編

【薬師堂方面】

- ・利用者が低迷している幹線を分割し、乗合タクシーへ転換

【岩木方面】

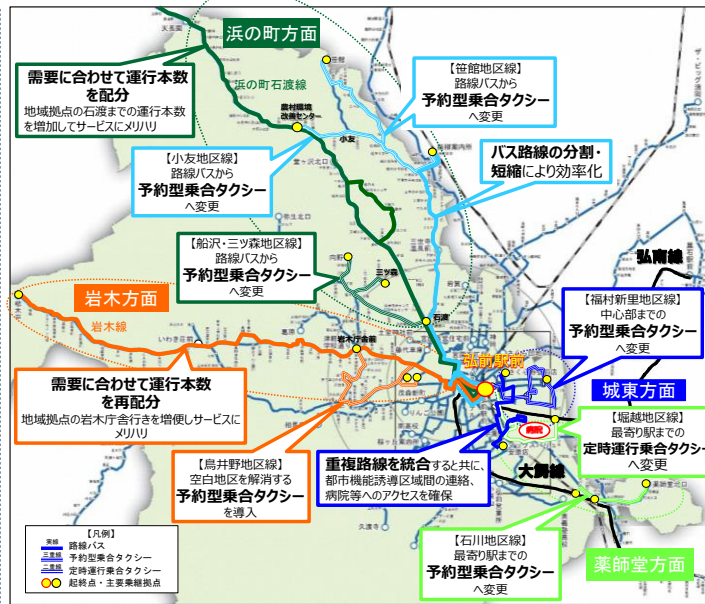
- ・需要に合わせて運行本数を再配分
- ・路線バスの廃止(H29.4)により生じた交通空白地を解消するため、乗合タクシーを導入

【浜の町方面】

- ・弘前中心部からの幹線と、そこから分岐する支線の分担を明確化
- ・支線は乗合タクシーへ転換

◆弘前駅周辺(城東方面)の赤字・重複路線の再編

- ・既存の重複路線を統合すると共に、病院や商業施設へのアクセスを確保
- ・一部路線を乗合タクシーへ転換



- 問い合わせ先 弘前市 都市整備部 地域交通課 (TEL : 0172-35-1102)

八戸圏域地域公共交通活性化協議会

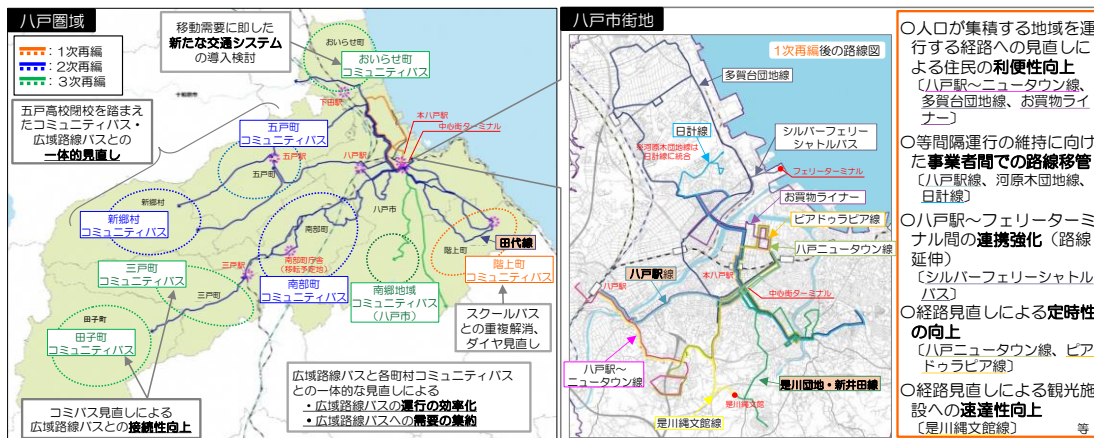
(青森県八戸市・三戸町・五戸町・田子町・南部町・階上町・新郷村・おいらせ町)

- 都心部における等間隔運行や減便などで採算性と利便性を両立を図る。
- あわせて、周辺部の路線のサービス水準の維持について、再編実施計画に記載。

- <中心部> 八戸駅線(岩手県北自動車:八戸駅~中心街ターミナル等)
43.6回/日(再編前)→36.8回/日(1次再編後)
- <周辺部> 是川団地・新井田線(岩手県北自動車:是川団地~イオン田向店等)
17.0回/日(再編前)→8.0回/日(1次再編後)
- 田代線(北日本中央観光バス:田代地区~階上中学校、階上町中心部)
3.6回/日(再編前)→3.2回/日(1次再編後)

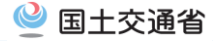
【作成主体・区域】八戸市・三戸町・五戸町・田子町・南部町・階上町・新郷村・おいらせ町

【実施予定期間】2019年4月1日~2024年3月31日(5年間) ※2次再編:2020年4月/3次再編:2021年4月以降を予定



- 問い合わせ先 八戸市 都市整備部 都市政策課 (TEL : 0178-43-9124)

NPO法人くちない(岩手県北上市)



- 岩手県北上市の口内地区では、日用品等を販売する「店っこくちない」の運営主体が、当該店舗を路線バスとの接続拠点とした自家用有償運送（福祉輸送）を行い、要支援、要介護認定者等の足を確保。

【運行概要】

- 利用対象者：口内町民で要支援、要介護認定者及びそれに準じる者（市による認定者）
- 運行日：原則として月曜日から金曜日、午前9時から午後5時（冬期間は16：00まで）
- 送迎先：病院及び市役所、金融機関等（北上市内限定）
- 運賃：距離に応じた金額（0～8km 800円、8～12km 1,000円、12km以上 1,200円）



移動支援に用いている送迎車両



店っこくちない

営業内容：食品、菓子類、日用品の販売
個人商店からの委託販売等
その他：路線バス停とボランティア交通の
結節点として待合所の機能

【問い合わせ先】

北上市 都市整備部 都市計画課 公共交通政策室
TEL 0197-72-8312

(※現在NPOの機能をここに集約化)

沖郷地区地域公共交通運行協議会(山形県南陽市)

22年間、地区のほとんどが交通空白地帯だったが、地域住民自ら立ち上がり検討協議し、自分たちに必要な地域交通「おきタク」を導入。利用者の声を反映させ、需要に合わせた負担の少ない運行形態・地域住民の負担金により効率的な財政支出を実現し、持続可能なコンパクトパッケージを構築。



【取組の概要】

1. 多様な主体の実質的参画

- 住民自ら立ち上がり地域住民全員を構成員と位置づけた協議会（当初は検討会）を設立し、視察、勉強会、アンケート調査を実施。アンケート回収率は約80%。検討開始から本格運行まで協議を21回行い、運行内容を入念に検討。
- 市交通担当がタクシー事業者等と調整、公民館が協議会の事務局となり住民主体の協議を後方からサポートし、共通認識を共に積み重ねたことで「おきタク」運行の土台を構築。

2. 創意工夫

- (1) 乗用タクシーをベースとする持続可能性を重視した運行形態の構築
 - 住民アンケートで高齢者小規模需要を把握し、乗合型交通では非効率な運行となることから、あえて「乗用タクシー」として運行し、利便性を確保。
 - 需要に合ったサービスレベルを入念に協議し、経費、事業者の手間も含めた負担の少ない運行形態を創り上げた。さらには地区の負担金も合わせることで、より効率的な財政支出を実現し、協議会をパラサートとする持続可能なコンパクトパッケージを構築した。
- (2) 高齢者のおでかけの足となる「おきタク」
 - 高齢者の外出のハードルを下げることで外出機会が増加。まちの賑わい創出、免許返納数の増加に寄与。

※利用者アンケートより「おきタク」により外出機会が増加したと回答した人 約4割
免許返納すると回答した人 導入前4人 → 導入後38人

3. 自立性・継続性

- (1) 地域の支え合いの意識
 - 地域の支え合いにより運行するサービスとして、対象者や利用の有無を問わず全世帯(2,513世帯)から負担金(200円/戸・年)を徴収し、継続性と住民の意識を向上。
- (2) 公共交通としてのタクシー事業者の維持存続
 - 本事業でタクシーを利用することで事業者の収益の安定化にも寄与。タクシー事業者の存続により地域の交通インフラが維持され、観光等の一般利用者利便の維持継続が図られる。

(問い合わせ先)おきタク事務局 TEL 0238-43-2324



住民参加の勉強会の様子



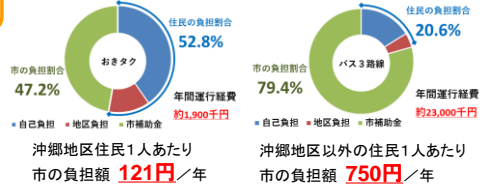
運行開始セレモニー(山形新聞 R1102)

●「おきタク」の概要

対象者	沖郷地区の60歳以上（利用登録が必要） 登録者以外の家族や知人も相乗りが可能
運行時間	平日8時から17時 ※前日予約
運行範囲	自宅とおきタクのりば間の移動
運賃	1乗車 500円(片道)
利用状況	医療66% 商業19% 金融5% 公共機関10%

※おきタクのりば・・・協議会が指定する乗降場所
現在は医療・金融・公共機関、商業施設54箇所

●「おきタク」と市内路線バス(3路線)の運行経費負担割合・負担額の比較



金川町・田園町住民コミュニティバス運営協議会

※会津若松市 企画政策部 地域づくり課 TEL.0242-39-1209 (福島県会津若松市)

狭隘な交通空白地へのコミュニティバス運行について、不調に終わった実証実験後も約2年にわたり住民・市・交通事業者による議論や検証を粘り強く行い、住民主体の運営協議会を立ち上げ本格運行を実現するとともに、地域の関係者が協働した運営を行うことで安定的な運行を確立・維持している。



(取組みの概要)

1. 「みんなが当事者」、住民・市・交通事業者による役割分担

- 約2年にわたる議論の中で、地域の関係者の役割分担を決定。
- 本格運行後も、地元スーパーや非利用者からの支援・連携を拡大。(買い物金額に応じたポイント特典、寄付者からの応援メッセージ掲載)



スーパーの特典

特典のご案内

金川町・田園町コミュニティバスをご利用の皆さんの特典！
ポイント特典
20%OFF
6枚
6枚
6枚

2. 「お願い」からの脱却、住民主体の議論・検証

- 本格運行に向けたヒアリングや記名式アンケートには町内会が全面的に協力。
- 利用希望者を住民のロコミで探す運動を展開。度重なる意見交換によりニーズを把握。
- 住民主体の運営協議会を設立し、本格運行を開始。
- 運賃収益の基準額を設定(運行協定)→基準収益の確保は協議会の使命

「今月は〇〇さんが怪我をして乗らなくなったので利用者が減っている」

「この頃は〇〇さんが通院で使うようになったので利用者が増えている」

「さわやか号」のほり旗を作成

全戸配布チラシ(応援メッセージ)

「さわやか号」の運行に、ありがとうございます。10年後はお世話になるスタートのただけ...とならないように」

「さわやか号」応援メッセージ

「さわやか号」応援寄付金活動

3. 「おらほのバス」の継続に向けた不断の取組

- 毎月1回の運営協議会の開催、記名式アンケート(回収率70%)の実施(運行実績の確認と共有、住民の実情を踏まえた現実的な分析、各種利用促進策(乗車体験ツアー、定期ランチ会等)の検討)→民地へのバス増設や増便を実現
- 実証実験時から運行量は4分の1以下に縮減した一方、利用者は3倍近くに。

実証実験時 (H23.7~H24.3)			本格運行後 (H26.11~H29.1現在)		
一日あたり運行量	一週あたり運行量	一日あたり利用者	一日あたり運行量	一週あたり運行量	一日あたり利用者
9便 (3コース)	63便 (3コース)	4.1人	3便 (1コース)	15便 (1コース)	11.8人



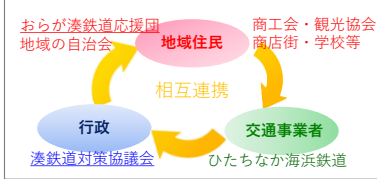
おらが湊鉄道応援団・湊鉄道対策協議会

(茨城県ひたちなか市)

廃線の危機を迎えた湊線の存続をかけ、地域住民が中心となり、行政、自治会、商工会議所、観光協会、学校等を巻き込み、**マイルール意識の醸成**及び**利用促進に関する活動**を継続。「ひたちなか海浜鉄道株式会社」への運営移行時(平成20年)と比較し、**輸送人員約30%増加**に貢献。



1. 地域住民、行政、交通事業者の連携



おらが湊鉄道応援団は結成10年目、回報は120号を迎えた

地元商店街で割引が受けられる乗車証明書

この紋巻が目に入らぬか!

2. 情報発信とマイルール意識の醸成

- ・おらが湊鉄道応援団の「回報」を毎月発行。(計120報)(→海浜鉄道のイベント情報、地元住民の意見を共有)
- ・那珂湊サービスステーションを設置し、土日祝に地域住民が来訪者の対応を実施。
- ・地域住民のボランティアによる各駅の清掃活動(1/月)と線路沿い植栽・除草作業(3/年)

3. 利用促進に関する活動

- ・産(商店街・鉄道事業者)・学(大学生)・芸(アーティスト)との協働によるアートイベント、MMM(みなとメディアミュージアム)
- ・特典乗車証明書(沿線の約100店舗で割引等がうけられる)
- ・企画列車の運行支援(初日の出、絵手紙、バレンタイン列車等)

湊線応援券

「特性視察1日フリー切符」と「湊線応援券」を発売

アニメ「ガールズ&パンツァー」とのコラボ企画切符



MMM2017 参加アーティスト募集

市内の空き家、車両を活用し「アートのかでひたちなか市を再生する」みなとメディアミュージアム(MMM)



GOOD DESIGN AWARD

湊線の駅名標が2015年度グッドデザイン賞を受賞

問い合わせ先 ひたちなか市 企画部 企画調整課 (TEL: 029-273-0111)

足利市地域公共交通会議（栃木県足利市）

- ・生活路線バスへの公的支出を「おでかけ機会を広げる投資」と捉え、公共交通によって「おでかけ」できる範囲を拡大することを目指して、バス路線網を大胆に見直し。
- ・全路線とも市内中心部の商業施設・病院・駅へ、適切な時間にアクセスできるよう再編するとともに、市中心部では大幅増便等、利便性を向上させることで、利用者増や収支海澱を実現。



（取組の概要）

1. 再編のコンセプト・内容

- 生活路線バス「あしバスアッシー」について、これに**乗車して「おでかけ」できる範囲を拡大**するべく、路線、運行回数・ダイヤを見直し。
- 全路線**について、市中心部の**主要な「おでかけ」スポット**である商業施設・病院・駅へアクセスできるようにするとともに、**長大な路線については、需要を踏まえ系統を分割**。
- 市中心部**：「おでかけ」スポット間の移動に「使える！」と思ってもらう「**品質保証**」のため1日回数⇒毎時1～2回に**大幅増便**。
- 郊外部**：**日常の「用足し」を支えるサービスとする「性能保証」**のため病院の受付時間を考慮した**ダイヤ**設定。

2. 地域の多様な主体との連携による使いやすさの向上

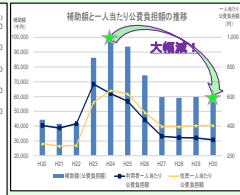
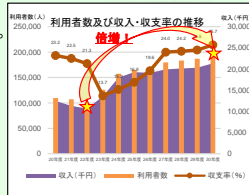
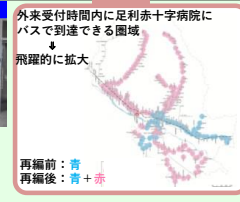
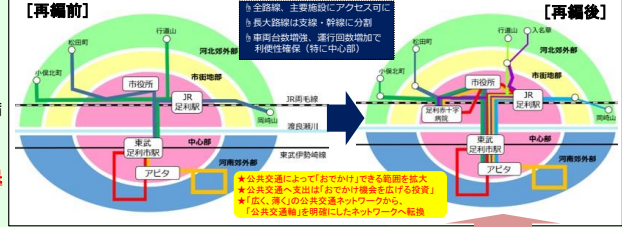
- 商業施設、病院と連携**して、バス待ち環境を整備、施設内の案内も工夫。
- 運行情報のオープンデータ化を市で進め、今春からGoogle検索にも対応。
- 住民アンケートや「おでかけ」スポットでのヒアリングを通じて多様な市民の声を確認。加えて、市の側からも市民に対してライフスタイルを提案。

3. 持続可能な公共交通網としていくための検証・取組及び実績

- 「あしバスアッシー」の**利用状況について、毎月確認**。
- 前年同月比で**大幅な増減**について、**運転手への聞き取りや乗降調査**を行い要因を把握。
- 事業者との契約を、赤字全額補填方式から**プロポーザル方式に変更し、企業努力で経費削減**。
- なお、路線については、**あえて大幅な変更を加えないこととし、住民に浸透・定着中**。
- 利用者数：**再編後9年連続で対前年比増加**し、再編前に比して**倍増**
- 収入：**再編前に比して倍増**
- 収支率：再編直後に比して**2倍に改善**

■ 問い合わせ先

足利市 生活環境部 市民生活課（TEL：0284-20-2186）



下仁田町地域公共交通会議（群馬県下仁田町）



- スクールバスと市町村運営有償運送「しもにたバス」について、運行時間帯を登下校時間帯とそれ以外の時間帯に分離し、乗務員を共通化。スクールバスとして運行される便は一般旅客の混乗を可能とした。（スクールバスへの一般客の混乗）

■ 実施の経緯

- ・「しもにたバス」のルート再編に合わせて、スクールバスを含めた町営バス交通の運行効率化を目的に、庁内での調整や住民への説明を経て、H24年度より実施。検討開始から実施まで約2年要した。
- ・スクールバスは道路運送法によらない無償運送であり、従来から車両購入、運営に文部科学省の補助金を充当していた。
- ・補助制度は最大限活用したいという意向もあり、ほぼ同一ルートで両モードを共存させて、スクールバスには一般旅客の無償での混乗を認める形態とした。

■ 現状、効果等

- ✓運転手等の人的資源の有効活用につながっている。
- ✓スクールバスと「しもにたバス」が同時時間帯に運行されることを解消したことで、**人件費、車両の維持費等を削減できていると考えられる。**



- 問い合わせ先 下仁田町 企画課（TEL：0274-64-8809）

■ 公共交通空白地帯において、地区単位で設立した住民主体の運営協議会を市がサポートする機動的な仕組みを構築し、産学官協働による持続可能なコミュニティバスの導入を実現。

■ 取り組みの概要

1. 住民主体を明確にするとともに、地域特性を踏まえた機動的な対応を実現

- ・市域が広大（約368km²）であることを踏まえ、地区単位の協議会を活動基盤とし、地域特性を踏まえた機動的な対応を可能とする
- ・とともに、構成員を住民のみとすることで責任の所在を明確化
- ・市は、「黒子」として、データ提供、助言、交通事業者・学識との橋渡し等を実現
- ・費用負担については、市の補助を運行経費の1/2の額を上限とし、不足分は地域が負担することとし、負担関係を明確化
- ・デマンド交通については、1世帯1,000円の登録料を徴収し、当事者意識を醸成



2. 持続可能性を高めるため、地域関係者等の協働を実現

- ・デマンド交通の運行委託費について、交通事業者の地域貢献としての協力により、実運行回数に応じた費用とすることを可能とし、運行委託費を大幅に抑制
- ・地元企業・商店からの協賛金寄付や地元小中学生によるステッカー作成により、経営状況を改善するとともに、マイバス意識を醸成
- ・学識から助言を得るとともに、卒業論文のテーマとして扱ってもらうことで、運行改善に活かすとともに、大学生の参加により協議会の活性化を実現

3. 現在の状況

- ・コミュニティバスとして運行してきた「あおばす」は、平成30年10月以降、小湊鐵道による一般路線バスとして運行している

■ 問い合わせ先 市原市 都市戦略部 交通政策課 (TEL : 0436-23-9762)

我孫子市地域公共交通協議会(千葉県我孫子市)

■ 送迎バスを運行する企業、病院等の施設運営者と市で協定を締結し、65歳以上、または身体障害のある市民が、平日9~17時に限り利用できるようにした。各施設の厚意に基づく運行であり、市は利用者の保険に係る費用・パスカード作成費用のみ拠出している。

■ 実施の経緯

- ・交通不便地域等の交通手段の補完を目的に、高齢者や障害を持つ市民が買い物などに利用できる外出応援事業として計画、実施。
- ・ラッシュ時間帯と休日は対象外とし、利用者を高齢者・障害者に限定したことで、バス、タクシー事業者の合意を得られた。
(その他、送迎バスは全て1時間に1便以下の運行であり、目立った競合はしないと判断されたものと考えられる。)

対象送迎バス一覧
出典：我孫子市Webサイト

事業所名	乗降方法
東葛はせ病院 (外部サイト)	病院と駅のみ乗降できます。
中央学院大学 (外部サイト)	大学と駅で乗降できます。
聖約翰院 (外部サイト)	運行経路内で乗降できます。
葛野山皮膚科内科 (外部サイト)	運行経路内で乗降できます。
我孫子自動車教習所 (外部サイト)	時刻表に記載されている、専用停車場所で乗降できます。(現地にバス停はありません)
聖和台病院 (外部サイト)	運行経路内または専用停車場所で乗降できます。
我孫子聖仁会病院 (外部サイト)	運行経路内で乗降できます。
西部福祉センター (外部サイト)	時刻表に記載されている、専用停車場所で乗降できます。
つづら荘 (外部サイト)	運行経路内で乗降できます。
名戸ヶ谷あびこ病院 (外部サイト)	運行経路内で乗降できます。



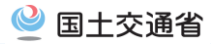
車両の一例 (中央学院大学)
出典：我孫子市Webサイト

■ 現状、効果等

- ✓現在、利用カード保有者数は2,000名以上。
- ✓交通不便地域等を経由する点、無料である点が好評。
- ✓利用できるのは「利用カード」を保有する市民のみであるが、乗降に介助が必要な場合は、1名に限り介助者の同乗を認めている。
- ✓市内事業者の厚意より成り立っている事業であるが、近年は利用マナー悪化が大きな課題となっている。(最近では事業者が利用者のマナー悪化・苦情などが理由で協力を中止した経緯がある。)

■ 問い合わせ先 我孫子市 建設部 交通課 (TEL : 04-7185-1369)

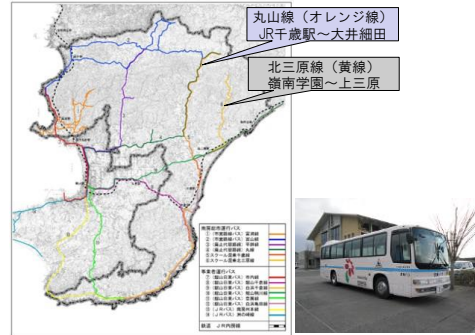
南房総市地域公共交通活性化協議会(千葉県南房総市)



■ 路線バスの廃止代替として運行していた市町村運営有償運送（市営バス）について、学校統合に伴いスクールバスが必要となるタイミングで、小学生、中学生も混乗させることとして、事実上スクールバス・路線バス・自家用有償運送を統合。（自家用有償運送への小学生、中学生の混乗）

■ 実施の経緯

- ・南房総市ではR1.12現在、市営バス（4条または78条許可）を計6路線運行。うち丸山線と北三原線は「スクール混乗バス」として運行。
- ・北三原線については、小学校の統合により、従来存在した市営路線バスと重複するルートでスクールバスを運行する必要性が生じ、運行の合理化のため「スクール混乗バス」とすることを計画。
- ・市内を運行するスクールバスは、道路運送法によらない無償運送であるが、スクール混乗バスについては、市が道路運送法第79条の登録を受け、教育委員会による市保有の自家用車での運行とした。
- ・一般旅客の運賃は1回200円であるが、通学に係る小学生、中学生の乗車については、他のスクールバスと同様に無償としている。



南房総市鉄道・バス路線図 使用車両
出典：南房総市地域公共交通網形成計画 p.11 (H27.8)

■ 現状、効果等

- ✓現在スクールバスとして、市内小学生が登校及び下校時に1回ずつ利用している。
- ✓小学生がスクールバスとして利用する際は、添乗員を1名配置している。
- ✓交通空白地の運行を兼ねることで地域住民の移動手段の確保に繋げている。

■ 問い合わせ先 南房総市 総務部 企画財政課 (TEL : 0470-33-1001)

小平市コミュニティタクシーを考える会、小平南東部地域コミュニティタクシーを考える会、小平南西部地域コミュニティタクシーを考える会 (東京都小平市)

- ・地域協働組織として「コミュニティタクシーを考える会」を住民主体で設立し、3地域でコミュニティタクシー（ぶるべー号）を運行開始。
- ・考える会と市が、日毎の目標乗車人数と運行経費補助額の上限を設定し、モニタリングを継続するとともに、利用者増や収支改善を実現。



(取組の概要)

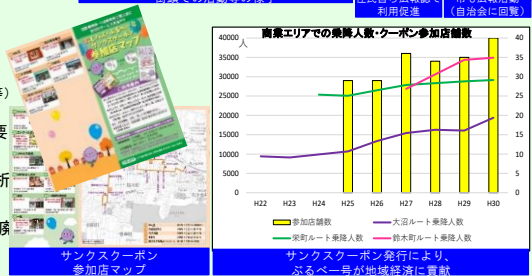
1. 多様な主体の実質的参画

- 地域ごとに、自治会・商店会が中心となり、地域の企業・金融機関・交通事業者・大学等もメンバーとして「考える会」を設立。
- 交通不便地域から商店等へのアクセスをどう確保するかが課題に。住民が主体的に検討した結果、地域経済の活性化を大目標としつつ、定時・定路線のコミュニティタクシー「ぶるべー号」を運行させることを決定。
- 運行開始後も、メンバーが利用促進策や地域活性化に向けた活動を協働して実施。（沿線施設の協力を獲得し割引券を組成、PRのぼり旗作成、地元学生による車両デザイン、クリスマス企画等）



2. 創意工夫

- 本格運行の前提として、実証運行を行い、考える会で需要の多寡や課題等を分析。必要に応じて再実証運行を実施して比較の上、本格運行に移行。
- 本格運行もあくまでも「試行運行」と呼称。利用状況や収支を継続的にモニタリング・分析しつつ、常に廃止を含む大幅な見直しがあり得ることを住民に注意喚起。
- 本格運行（「試行運行」）開始後も、考える会で利用状況等を分析し、運行ルートの一部廃止を含む見直しを実施。（考える会の集会は多い年で月1回の頻度で開催）（大沼ルートでは利用者が大幅増：一日平均65.6人(H25)⇒81.6人(H26)）
- 地元商店と連携して、ぶるべー号回数券等の購入者等の利用者を対象とするクーポンを発行。商業地域への来訪者が大幅に増加し、地域経済の活性化に貢献。



3. 自立性・継続性

- 考える会と市で議論・分析し、各ルートに係る市の運行経費補助額に上限を設定。
- 各ルートについて1日平均70人の乗車を目標に設定し、住民相互で利用を働きかけ。
- 結果として、1日平均乗車人数が各ルートとも運行開始年に比して各ルート38%、79%、120%増加。結果として、収支率も年々改善し、利用者1人当たり公費負担額は、大沼ルートでは当初より半分に圧縮（他2ルートでも順調に圧縮）。



■ 問い合わせ先

小平市 都市開発部 公共交通課 (TEL : 042-346-9814)

■ 法人の施設～小田急渋沢駅を昼間1時間に1本往復する送迎バスに、運行ルート上にある柗窪地域の住民が混乗できるようにした。施設運営者の地域貢献活動としての取組であり、運行経費は施設運営者が負担している。

■ 実施の経緯

- ・小田急渋沢駅南側の丘陵地にある柗窪地域は、高齢化率が市内でも高く、地域内を通過する路線バスが存在しないため、自治会と市による買物支援車運行のモデル事業をH30.9より実施。
- ・今後の継続について自治会や市等で検討していたところ、地域近隣で介護老人保健施設を運営する社会福祉法人から、利用者や家族、職員向けの送迎バスの混乗化について提案があり、H30.12に協議を開始。
- ・社会福祉法人の地域貢献活動としての実施であるが、外出支援の一環として地域や行政も協力して取り組むべき事業であり、安全で効果的かつ継続的に実施していくことを目的に、法人・自治会・市の三者で「移動支援に関する協定」を締結。



柗窪地域周辺の航空写真 出典：Google Maps
使用車両・試乗会の様子 出典：秦野市提供資料

■ 現状、効果等

- ✓開始から半年経過したR1.10時点で、利用登録者数は32名。
- ✓市としては、高齢者の移動支援の一つの方法として、他の地域においても地域に合わせた支援を検討していく方針。

■ 問い合わせ先 秦野市 都市部 交通住宅課 (TEL：0463-82-9644)
福祉部 高齢介護課 (TEL：0463-82-7394)

住んでいるだけで健やかに幸せに暮らせるまち「スマートウェルネスシティ (SWC) みつけ」の実現に向け、重要なエンジンとして公共交通網の整備を行います。「歩いて暮らせるまちづくり」の実現を目指し、誰もが自由に安心して移動できるモビリティサービスを構築します。

(取組みの概要)

1. SWCの推進

(1) 歩いて暮らせるまちづくり

- ・住んでいるだけで健幸になれるまち
- ↓ 出かけることができる場所の整備
- ・自由に行動できる公共交通網の整備

(2) 地域特性に合わせた公共交通

- ・生活サービス機能拠点ゾーン □ コミュニティバス
- ・地域幹線系統 □ 路線バス
- ・コミュニティゾーン □ デマンド型乗合タクシー

※コミュニティゾーンを補完…コミュニティワゴン

2. 公共交通の魅力を高める環境づくり

誰もが利用しやすいハード・ソフトの整備

- ・低床バス・ラッピングバス
- ・JR見附駅の整備・自転車利用環境整備
- ・レンタサイクルの充実 □ PIPPAシェアサイクル導入

3. 公共交通を支えるシステムづくり

持続可能な公共交通計画

- ・モビリティマネジメントの推進
- ・地域事業者・イベントとの連携
- ・広告など収入源の確保

住んでいるだけで健やかに幸せに暮らせるまちへ

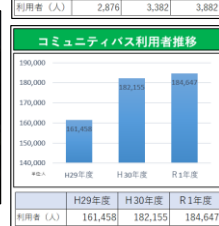
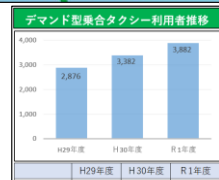
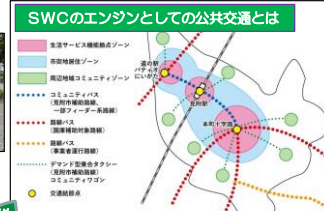
交通結節点の強化【JR見附駅の整備】

出かけることができる場所

イングリッシュガーデン

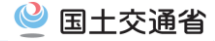
ネーブルみつけ

コミュニティバス



■ 問い合わせ先 見附市 企画調整課 都市政策室 (TEL：0258-62-1700)

富山市都市交通協議会（富山県富山市）



■ 都市全体の構造を見直し、路面電車の環状線化や南北接続等の交通ネットワークの整備を進め、公共交通を軸としたコンパクトなまちづくりを推進するとともに、多様な利用促進策の実施により需要を拡大。

■ 取組みの概要

1 公共交通を軸としたコンパクトなまちづくりの推進

- ・日本初の本格的LRTシステムの整備や上下分離方式の導入と、富山港線に接続したフィーダーバスの運行
- ・中心市街地及び公共交通沿線地域への居住の推進
- ・北陸新幹線の開業を通過点として、地域公共交通網形成計画及び立地適正化計画を策定し、路面電車の南北接続等の公共交通網を整備

2 新たな視点を取り入れた取組みの継続的な実施

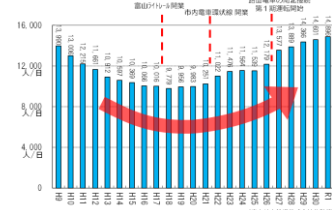
- ・マスコミや情報誌、学校との連携によるモビリティ・マネジメントの展開
- ・福祉部門と連携した「おでかけ定期券」の発行による外出機会の創出
- ・農林水産部門や生花店との連携による市内電車乗客の運賃無料化
- ・住民による駐輪場整備や学生による駅舎清掃活動等の鉄道活性化
- ・新デザインのイメージアップ車両導入等の幹線バス路線の重点整備
- ・住民や地元企業が経費を一部負担する「地域自主運行バス」の運行
- ・自転車市民共同利用システムの運営費の一部を広告収入により捻出
- ・ICTインフラ整備により収集したデータを交通まちづくりの改善へ活用



LRTネットワーク

【効果】減少が続いていた市内電車の利用者数が平成19年度以降継続して増加

【市内路面電車1日当り乗車人数の推移】



学生による駅舎清掃活動



学校との連携によるモビリティ・マネジメント



地域自主運行バス

■ 問い合わせ先 富山市 活力都市創造部 交通政策課 (TEL : 076-443-2195)

上市町地域公共交通活性化協議会(富山県上市町)



■ 地域をつなぎ、人とまちを元気にする地域公共交通網の維持・確保

上市町では、平成11年よりスクールバス混乗型で町中心部と郊外を結ぶ町営バスを運行してきたが、①人口減少・少子高齢化の進展への対応②非効率な運行③公共交通空白地の存在④鉄道との乗り継ぎ利便性の向上といった課題があり、『スクールバス機能の維持』『交通弱者の日常生活における移動手段の確保』のため、平成30年10月から1年間の実証運行を行い、令和2年10月より本格運行に移行した。また、再編実証運行にあわせて、利用者ニーズに対応して定期券や1日券といった新たなチケットの販売にも取り組み、再編実証運行の速報値などを踏まえつつ、令和2年3月に「上市町地域公共交通網形成計画」を策定した。

主な再編内容

再編前		運行方法
路線名	本数	
① 柿沢・大岩線	6	定時 定路線
② 白萩線	5	
③ 南加積線	4	
④ 宮川線	4	
⑤ 相ノ木線	5	
⑥ 弓庄線	4	
合計	28	

①運行エリアの拡大と本数の増加

再編後		
路線名	本数	運行方法
① 柿沢・大岩線	6	定時定路線
② 白萩線	4	デマンド
③ 南加積線	6	定時定路線
④ 宮川線	5	定時定路線
⑤ 相ノ木線	6	定時定路線
⑥ 弓庄線	5	定時定路線
⑦ 陽南線	4	デマンド
合計	36	



陽南線
利用状況

②利用者ニーズに対応した取り組み

- ・定期券（一般・高校生向け）創設
- ・1日券の創設
- ・回数券の車内販売の開始
- ・主要駅や地元高校でのチケット販売



地元高校での実証運行説明会

【Point】

- ・利用人数が少ない路線は、普通車両（ハイエース）によるデマンド方式に変更し、タクシー事業者へ運行委託。
- ・公共交通空白地に新たにデマンド方式の路線を新設。
- ・定時定路線は路線重複や運行時間帯の見直しにより、定時定路線全路線で便数を増加。
- ・鉄道との接続見直しや停留所設置により地元高校の登下校に合わせた運行時間の設定。

■ 問い合わせ先 上市町企画課 (TEL : 076-472-1111)

富山県朝日町

町と大学が共同で「あさひまちバス」の取組を開始。サービス水準の大幅な向上・維持、様々な利用促進策等を通じ、顕著な利用実績（1日当たりの利用者数が64ヶ月（5年4ヶ月）連続で対前年同月比を上回る）を上げた。



（取組の概要）

1. 多様な主体の実質的参画

（1）町と大学との共同による取組

- 平成24年、大学からの打診をきっかけに、町と大学の共同によるまちバスの取組がスタート。大学は、**路線・ダイヤの設定などまちバスの制度設計に携わり、町は、宿泊業、飲食店その他地域の関係者の協力を取り付け**。
- 現在、まちバスは町が引き継いでいる。大学は、まちバスの**路線・ダイヤなどのサービス水準設定に当たっての町への助言、バスロケーションシステムの保守管理を実施**。

（2）高校生その他住民の参画

- 泊高校でモビリティマネジメント講義を通年実施し、**生徒自身がまちバスの利用促進策を考え、実行**。町内観光バスガイド、バスロケにおけるコンテンツ作成などに取り組んだ。
- 自治会や社会福祉協議会と密に連携をとり、住民ニーズを把握。

2. 創意工夫

（1）サービス水準の大幅な向上・維持

- 運行開始当初に、運行本数を**大幅増便（68便/週⇒378便/週）**。※その後は、重複路線の解消等により便数を合理化。
- 明確なコンセプトの下で路線・ダイヤを設定**（①全便が泊駅発着（朝7時台は5分以内接続、夕方17時台は8分以内接続を確保）、②日中は、病院や商店へのアクセスを確保、③夜間は、飲食店の多い地区から各方面へのアクセスを深夜23時台まで確保）
- まちバスが運行していない区間は、周辺施設による送迎を調整するなどきめ細やかな対応を実施。

（2）様々な利用促進策の実施

- 飲食店ごとに、20時以降のバス発車時刻、接続する電車の発車時刻等を整理し、一元的に提供（**飲み屋さん別時刻表**）。Googleマップなど地図検索サービスにも対応。等

（3）運行状況をリアルタイム発信

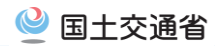
- 主要バス停留所4箇所にデジタルサイネージを設置し、運行状況・遅延情報をリアルタイムで表示。パソコン・スマホでも確認可能。（**バスロケーションシステム**）

3. 自立性・継続性

- 毎日、運行事業者から系統毎の利用者属性、利用者数の報告を受け、運行計画等の検討に活用。
- 路線の新設等を検討するに当たっては、**実証運行を行った上で実施の可否を判断**。



志賀町地域公共交通活性化協議会(石川県志賀町)



地域公共交通は、医療、福祉、商業、交通安全、教育、観光、まちづくり、地域コミュニティなど多岐にわたる分野に関係しており、町民の日々の暮らしの満足度を向上させる可能性は大きい。日々のちょっとした「バスがあつてよかったね」を増やすことで、町民がより豊かな暮らしを送ることができ、それにより地域が活性化し、そんな暮らしが持続していくことを、地域公共交通の運行により目指す。



（取組の概要）

1. 町民のニーズにあった利便性の高い交通ネットワークを形成

富来バスターミナルと高浜バスターミナルを拠点とし、コミュニティバスを路線バスの支線と位置付け、町民のニーズにあった利便性の高い交通をネットワーク化。

2. まちづくりと公共交通を一体化させ相乗効果を目指す

町内施設、町内イベント、定住促進の取り組みなどと公共交通を連携させ、誰もが気軽にでかけられるような環境をととのえ、町民の生活満足度を相乗的に高める。

3. 地域全体で考えた運行方法と経営の効率化を行う

持続可能な公共交通維持のために、路線バス、コミュニティバス、スクールバスを一体的に検討し地域全体での運行方法の効率化が必要。予約制のあり交通など新しい運行形態での運行を検討。

4. 公共交通が利用される風土をつくる

公共交通維持のためには、地域で支え育てていくという風土をつくる必要がある。誰もが理解しやすいわかりやすさを大事にし、効果的な方法で情報提供を行う。



路線バスの時刻やコミュニティバスのルート図を加えた総合時刻表



いしかわ広告景観賞石川県屋外広告士会賞を受賞した車両



町の広報紙に「地域公共交通だより」を掲載し利用を呼び掛け

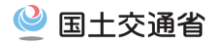


まちなか循環線の路線延長により利用者の増加と利便性の向上を図る（取組事例）

- 定住促進と連携し、民間事業者の森林住宅地や町で整備した「みらいとうぶ」分譲地へアクセス
- 里山海道西山PAで特急バスに接続

■ 問い合わせ先 志賀町企画財政課ふるさと創生室 (TEL : 0767-32-9301)

駒ヶ根市地域公共交通協議会(長野県駒ヶ根市)



- 駒ヶ根市では、利用者の減少や財政負担の増加などから、平成25年にそれまでの**定時定路線型バスを廃止し**、交通不便者の通院・買い物に的を絞った「**デマンド型乗合タクシー**」の運行に移行。
- 併せて、運行日や運行時刻などの制約があるデマンド型乗合タクシーを補完する目的で、「**割引タクシー券制度**」を導入。

こまがねデマンド型乗合タクシー(こまタク)の概要

利用対象者	駒ヶ根市内 居住者(事前登録制)
運行範囲	市内全域(自宅⇄停留所 間)
運行日	平日(月曜日～金曜日)
運行回数	4回/日(往路8時・10時,復路12時・14時)
停留所	病院、スーパー、郵便局、市役所 等
運賃	片道400円
利用実績	登録者数 1,483人(H30年度) 利用者数 7,071人(")



■ 問い合わせ先 駒ヶ根市総務部企画振興課少子化対策・交通政策係 (TEL : 0265-83-2111(代表))

割引タクシー券制度の概要

①割引タクシー券

対象者	市内に住所を有する65歳以上の人。かつ、自身による自動車の交通手段がない人
交付内容	居住地区に応じて100円～350円の割引券を年間40～120枚まで交付
利用枚数	28,595枚(H30年度)

②福祉タクシー券

対象者	重度の身体障がい者・知的障がい者・精神障がい者・特定疾患医療受給者 等
交付内容	居住地区に応じて500円のタクシー券を年間12～36枚まで交付
利用枚数	9,716枚(H30年度)

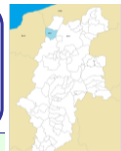
※駒ヶ根市地域公共交通協議会資料より国土交通省作成

白馬村地域公共交通会議(長野県白馬村)



交流を促進し快適で安らぎがある豊かな環境を支える公共交通の実現

福祉交通施策の課題として、高齢化や核家族化の進展に伴い、今後において自動車の運転が出来なくなる方の増加などから、公共交通へのシフトが余儀なくされることを想定し、「身近な地域交通」の導入に向けて取り組んでいます。



①誰もが自動車に頼らず安心して暮らせる公共交通網の拡充

- 駅やバスターミナルなど乗り継ぎ拠点の整備
- 広域交通軸運行本数、ダイヤ等の見直し
- デマンド型乗合タクシーの利用条件の見直し、運行日、運行時間の見直し

②子供や家族が安心して負担のない暮らしを支える公共交通の確保

- 通学用公共交通手段の確保
- 積雪時の相乗りタクシーの活用



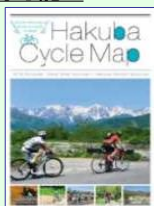
③外国人を含めた観光客がいつでも快適に移動できる公共交通の確保

- 観光・生活交通としてのシャトルバス統合運行の検討
- 自転車利用者に優しい環境整備
- わかり易い案内情報の提供

④村民との協働による柔軟で持続可能な公共交通網の形成

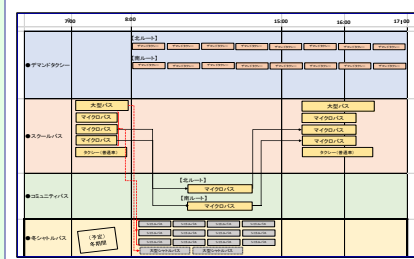
- 村民との協議機会の創設
- 公共交通利用促進
- キャンペーンの実施

問い合わせ先
長野県白馬村総務部企画調整係
TEL : 0261-72-5000 (代表)



ナイトシャトルバス
元氣号
Genki-go
Night Shuttle Bus
Operation
December 21, 2019 to
March 8, 2020
2019-12-21(火) 8時～18時
2020-3-8(日) 8時～18時

居住エリア・宿泊エリアと飲食店・商業施設を結ぶシャトルバス
住民及び観光客 一日500円
運行ルート案内と車両装飾カラーの統一



スクールバスと冬期シャトルバスの統合に向け調査事業開始

岐阜市総合交通協議会（岐阜県岐阜市）

コンパクトな市街地が連携した都市の形成を目指して、地域の特性に応じた交通政策を推進し、中心部におけるBRTの導入や周辺部における地域住民が主体的に運営するコミュニティバスの運行により安定した輸送を確保。

（取組みの概要）

1. まちづくりと一体になった公共交通体系の整備

○人口減少社会を見据え、コンパクトな市街地が連携した都市を形成するため、「岐阜市総合交通戦略」や「岐阜市地域公共交通網形成計画」を策定。まちづくりと一体的に公共交通体系の整備を推進。 ※令和2年度中に「地域公共交通計画」を策定予定

2. ICカードによって得られた情報の活用

○岐阜市民の2人に1人が所有するICカードを活用することによって、各路線の利用実態を把握した上で、過密度に応じた運行系統やダイヤの見直し等を実施
○「高齢者おでかけバスカード」を発行し、高齢者割引を行う。

3. BRTの導入等による安定した輸送力の確保

○利用者の多い路線を中心に、BRTやバス優先レーンの導入等の利用環境整備を積極的に実施することで、安定した輸送力を確保。

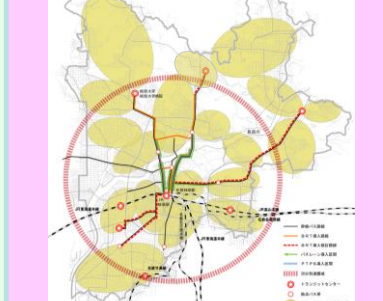


4. 住民が中心になって運営するコミュニティバス

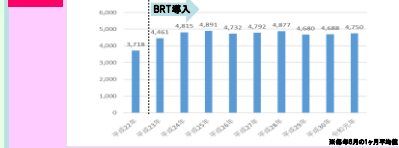
○行政は地区の高齢者密度に応じて運行継続基準を設定
○住民は効率的な運行計画策定や乗降補助を行う「ヘルパーボランティア」の導入等の利用促進策を実施。

■ 問い合わせ先
岐阜県岐阜市 都市建設部交通政策課 (TEL: 058-214-2028)

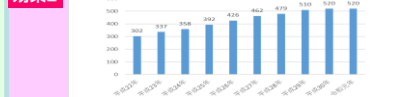
岐阜市内公共交通ネットワーク（人口カバー率：96.5%）



効果1 事業者路線（岐阜大学・病院線）の利用者数（人/日）



効果2 コミュニティバスの利用者数（千人/年）



美濃加茂市地域公共交通活性化協議会（岐阜県美濃加茂市）

- ▶ 市民の健康増進のため、中長期的な視点で公共交通の充実に着手
- ▶ 路線再編や、住民や地元企業等と連携した利用促進により、利用者数が5倍強に増加
- ▶ 地域懇談会を継続的に実施し、住民が提案できる仕組みを確立



（取組の概要）

1. 多様な主体の実質的参画

- 地域懇談会を継続的に開催し、住民・利用者のアイデアを取り入れて改善に繋げている
(例) 通学利用に応じたダイヤ設定、「夜便」の実証運行の実現、買い物・病院へのアクセス利便性向上など
- 「ぎふ清流里山公園」の観光利用について、関係者と連携して利用環境改善や利用促進に取り組んでいる
→バスでの公園来訪者が約3倍に増加



2. 創意工夫

- 全国でも先駆的に、QRコードによるキャッシュレス化や、SNS(LINE)を活用したバスロケシステムを導入し、高齢者以外の利用も視野に入れ市民の移動手段を確保。
- 市民まつり、選挙の期日前投票の期間、運転免許の返納後の移動支援などの機会に運賃を無料化し、バスでのお出かけを促進
- 菓子製造企業がコミバスをデザインした菓子を販売し、その売上げの一部を市へ寄付、利用促進にも寄与。

市広報誌での連載



地域懇談会「バスとまちを考えるおしゃべり喫茶」



※H29.10に路線再編を実施
※R1年度は10万人達成予定

キャッシュレスやバスロケシステムの導入



企業との連携

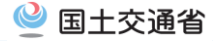


3. 自立性・継続性

- 路線再編で通学に配慮したきめ細かなダイヤ設定をしたため、市内高校へのバス通学利用が、再編前と比較して約6.5倍に激増
- 市の事業費（約1.5億円）は県内平均額より低く、再編前と比較して利用が約5倍に増加していることから投資効果は高い
- 市の総合計画で「市民の健康増進」を掲げ、バス利用により徒歩やコミュニケーションの機会を増やし、医療費の削減など中長期的なクロスセクター効果に着目して、市長の強いリーダーシップのもと官民一体で住民や来訪者が公共交通を使いやすい環境づくりなど、中長期的な視点で取組を進めている。
⇒財政難から地域公共交通の縮小を余儀なくされている全国の模範となる取組

■ 問い合わせ先
岐阜県美濃加茂市 市民協働部地域振興課 (TEL: 0574-25-2111[内線248])

各務原市地域公共交通会議（岐阜県各務原市）



ダイヤ固定型デマンドタクシーから、AIを用いて効率的に運行する配車システム「チョイソコ」※を活用し、地域の高齢化を見据え、持続可能な運行となる新たなサービスを開始。

※「チョイソコ」は、アイシン精機（株）が開発した、複数利用者の目的地・到着時刻に応じ、AIを用いて効率的に行う配車システム。地域企業スポンサーを募り、協賛金・広告料を徴収、運行経費の一部を補う。

◆ 導入に向けての課題整理

- 先行導入の他自治体を参考
- 事業への協賛等経費の抑制に努め、**持続可能な運行形態**とする。
- 地域**住民にわかりやすく**、利用しやすいもの。
- 市の交通計画に基づく運行、**市主導で計画を策定**する。
- 導入を検討する地区の現状を解決する。
『市街地から離れており、良好なタクシーサービスを受けているとは言いづらい…』

◆ 「チョイソコかかみがはら」の特徴

- 既存の**タクシー車両**を活用。
- タクシー会社はPRや乗務員の負担軽減に。
- 市は新たな導入、維持経費負担を回避。
- 地区のすべてのタクシー会社が参加。
(参加表明したタクシー会社の輪番制による運行を予定)

◆ 関係者全体の十分な理解

- 地区業界団体・タクシー会社と先進事例調査や研究会の実施。
- 地域住民への説明会を複数回開催。
- 公共交通会議にて合意、承認。



チョイソコかかみがはら 出発式

◆ 持続可能な地域社会づくりへ

- 地元銀行、病院などが**スポンサー**に。
- 利用実績を常時**分析把握**、実績に基づいた運行計画の立案。
- 通院やお買い物以外のおでかけを創出する**官民連携**による利用者を増やすための取組み。
(スポンサー企業のイベント、地域の史跡を巡る運行の企画など)

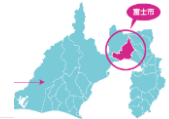
■ 問い合わせ先

岐阜県各務原市 産業活力部 公共交通政策室（TEL：058-383-9912）

富士市公共交通協議会

（静岡県富士市）

- ▶「**富士市公共交通利用促進条例**」を施行し、公共交通利用促進に関し基本理念を定め、市、市民、市内事業者及び公共交通事業者の**果たすべき責務・役割を明確化**。
- ▶コミュニティ交通について収支率目標を設け、未達の場合には**地元が負担**する制度を導入し、持続性を確保。
- ▶交通施策に係る自治体による財政出動が求められる中、**積極的かつ秩序立った交通政策の実践例として卓抜**。



1. 多様な主体の実質的参画 【取り組みの概要】

- 『**富士市公共交通利用促進条例**』の制定・施行（令和元年7月）
地域公共交通計画の策定（令和3年3月）に先行して、公共交通を将来にわたって「持続可能なもの」にしていくために取り組むことを条例で明示。条例を受けて策定した新計画においては、**まちづくり・観光・福祉施策との連携**を明記。

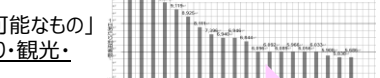
2. 創意工夫

- 福祉施策と連携として高齢者向け「おでかけバス」**を運行
・「自分で動ける高齢者」は福祉輸送の網から漏れる一方、高齢者のバス停駅勢圏が一般利用者より狭くなることに着目し、交通事務局が主導、福祉部局と連携して隠れた交通空白地域をカバーし、高齢者の足を確保。
- 乗継円滑化等によるネットワーク形成・利便性向上**
・バス間の乗継ぎの際に利用できる「**乗継割引券**」や岳南電車・路線バス・コミュニティ交通で利用可能な「**市内共通回数券**」を発行。公共交通が網として機能するよう**乗継環境の向上**施策を実施。バスロケ・ICカード導入等のハード整備についても国と協調して支援。

3. 自立性・継続性

- 地域との協働によるコミュニティ交通の運行の実施**
・**12地区14路線**（R1年度）を地域との協働によるコミュニティ交通（地域路線）として運行。導入については、**地区からの「立候補制」**による参加型の協働事業とし、運行地区の住民が名付けた愛称の使用、キャラクター設定などを行い「**マイバス**」意識を醸成。
- 『**1/3ルール**』によるコミュニティ交通運営
・地域路線については、**運行収入が経費の1/3**に達しなかった際、**不足分を地元が負担**して持続性を確保する方式『**1/3ルール**』を導入し、**10年以上にわたって継続**。
・地域と市担当者が膝詰めで議論して**協定を毎年更改**。利用状況についても逐次共有し、改善を検討。

地域公共交通【合計】
一日あたりの利用者数



☆公共交通利用者数の下げ止まり



（問い合わせ先）富士市 都市計画課 TEL 0545-55-2904

民間企業の送迎バスの空いている時間を利用し、交通空白地有償運送により「企業シャトルBaaS」実証運行事業を行っています。

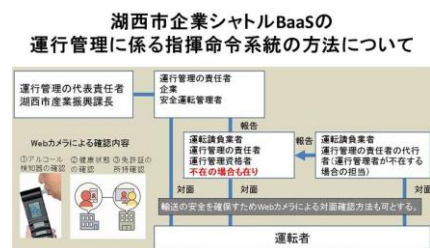
湖西市企業シャトルBaaS乗車の仕組み



超高齢社会においても安心して暮らし続けることができるまちづくり

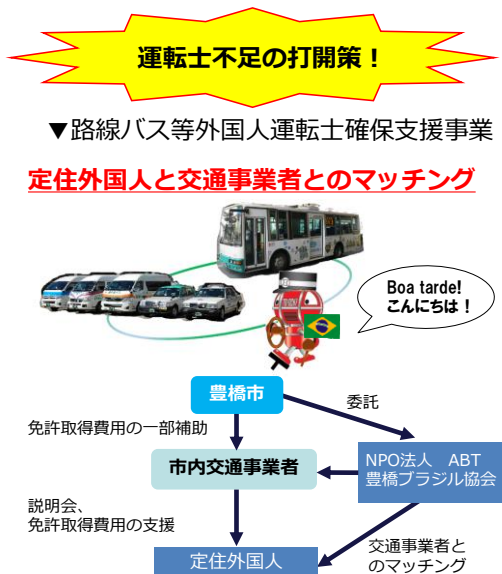
企業シャトルバスを地域資源として着目し、市内の駅周辺の企業4社と協力

配車システムを活用して市民の予約に応じたデマンド型で運行する仕組みの実証



■ 問い合わせ先
静岡県湖西市 産業部 産業振興課 公共交通係（TEL：053-576-4560）

路線バス等の運転士不足の根本的な解決に向け、定住外国人と路線バス等交通事業者との「運転士採用マッチング施策」を実施。運転士確保のための取組を推進しています。



■ 問い合わせ先
愛知県豊橋市 都市計画部 都市交通課（TEL：0532-51-2621）

豊田市公共交通会議（愛知県豊田市）

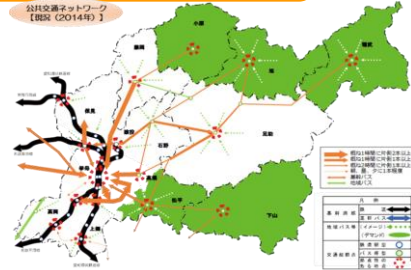
1市4町2村の合併により成立した広大な中核市（面積は大阪府の約半分）において、鉄道・基幹バス、そして住民が運営に参画した「地域バス」による多核ネットワークの構築、多様な利用促進策及び生産性・持続可能性の向上策を展開し、地域交通を活性化。



（取組の概要）

1. 多モード、住民参画を組み合わせた効率的なネットワーク構築

- 鉄道・バス・デマンド等を組み合わせ、広大な市域を効率的にカバー
- 「鉄道」は、「愛知環状鉄道の複線化」などを実施し、**通勤需要に対応**、車通勤の減少
- 「バス」は、中核的拠点を結ぶ「基幹バス」とエリアを担う「地域バス」に分類
- 「基幹バス」は市と事業者とが緊密に連携し、計画に基づいた運行・改善を実施（改善例：**コミバスでの交通系共通ICカードの導入**等）
- 「地域バス」は、地域住民、商工会、病院、学校などが参加する「**運営協議会**」の議論に基づき運行、改善を実施。



「鉄道」・「基幹バス」・「地域バス」で広大な市域をカバー

2. 多様な利用促進策の展開

(1) 企業と連携した通勤輸送の公共交通利用（鉄道）への転換

- 渋滞対策等の観点から、地元大手企業と連携した公共交通利用促進を実施
- **愛知環状鉄道の複線化、P&R駐車場の整備**などの施策を展開

(2) バス利用促進策の展開

- 鉄道・事業者バス・コミバスを一元的に集約した移動支援サイト・アプリ、「みちなびとよた」を整備し、利便性を向上
- 事業者委託ではないコミバス（基幹バス）では全国でも例の少ない**交通系共通ICカード**の導入
- **商工会との連携**によるバス利用時の買い物で運賃をキャッシュバック



豊田市 都市整備部 交通政策課
TEL 0565-34-6603

3. 生産性・持続可能性の向上に向けた取組

- 収支率等の定量的な指標と運営協議会の取組を評価する**独自のバス評価システム**を導入し、「基幹バス」・「地域バス」のサービス水準の見直しに活用・運営協議会の活動を活性化。
- コミュニティバスでは**全国初の宅配物の貨客混載**の実施。

小牧市地域公共交通会議（愛知県小牧市）



庁内他部署や関係機関等との連携により、**公共交通の利用促進**に努めています。

◆ 広報広聴課と連携

小牧市公式LINEアカウントにおいて、メニューに「こまき巡回バスのアイコン」を追加し、バスロケーションシステム・時刻表検索ページへのアクセス向上に努めています。



◆ 国際交流協会と連携

日本語教室の一環として市内在住外国人に対し、「**バス乗り方教室**」の実施しています。



◆ 保健センターと連携

市で開発した「小牧市ウォーキングアプリ」と連携し、特典としてこまき巡回バス料金無料乗車事業を実施しています。

◆ 市内在住・在勤・在学者を対象

バスをPRし、利用者の増加につなげるため、こまき巡回バスの愛称を募集し、1490点の応募の中から『こまくる』を決定しました。



◆ 市民窓口課と連携

市内転入者に対し、市民課窓口において「**バスマップ**」を配布しています。

◆ 公共交通利用促進協議会と連携

市内イベント（環境フェア）において交通事業者の協力のもと「**バス・タクシーの乗車体験**」を実施しています。

■ 問い合わせ先

愛知県小牧市 都市政策部都市整備課交通政策係（TEL：0568-76-1138）

既存の鉄道バス路線網を補完しながら移動利便性を向上させるため、コミュニティバスの環状路線（おかげバス環状線）を新たに運行。民間バスや鉄道路線との乗継割引運賃設定することにより、**利用者の4割が乗継ぎ利用**。

【運行概要】

右回り左回り 1日各9便 運行距離17.5km 所要時間1周90分
運賃：大人200円 小人、65歳以上100円 乗継割引100円引



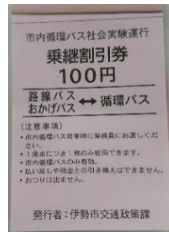
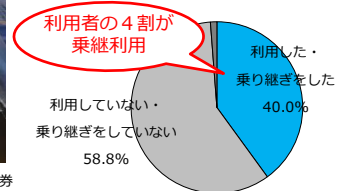
おかげバス環状線路線図

HOW TO USE 乗継割引券の受け取り方法

- 路線バス・おかげバス(ダイヤモンド) ⇒ 環状線に乗り継ぐ場合
路線バス・おかげバス(ダイヤモンド)を降りる際に、乗務員に「環状線との乗継割引券をください」とお伝え下さい。乗継割引券は環状線までご利用いただけます。
- 環状線 ⇒ 路線バス・おかげバス(ダイヤモンド)に乗り継ぐ場合
お乗りの環状線バス、乗継割引券を降りる際に、乗務員に「おかげバス(ダイヤモンド)に乗り継ぎます」とお伝え下さい。乗継割引券と一緒に残りの料金をお支払いいただけます。
- 鉄道 ⇒ 環状線に乗り継ぐ場合
伊勢市駅の外客席の改札口内に設置している乗継割引券を往復で乗り継ぎする場合は2枚、片道利用の場合は1枚お取り下さい。乗継割引券は環状線のみご利用いただけます。
- 環状線 ⇒ 鉄道に乗り継ぐ場合
お乗りの環状線バス、乗継割引券を降りる際に、乗務員に「環状線から初めて乗車する場合は(お乗り)乗継割引券を降りる際に、乗務員に「(お乗り)乗り継ぎます」とお伝え下さい。環状線の料金が100円を割引します。



他の公共交通機関との乗り継ぎの有無



JR・近鉄伊勢市駅に設置された乗継割引券

■ 問い合わせ先
三重県伊勢市 都市整備部 交通政策課 (TEL : 0596-21-5593)

えちぜん鉄道活性化連携協議会（福井県福井市）

過去の重大事故からバス代行を経て地域に真に必要な鉄道として発足した「えちぜん鉄道」を、重要な社会基盤として支え続けるため、地域住民・自治体・事業者が協働し、きめ細かいサービス・需要の掘り起こし等により利用増を実現し、地域鉄道として「よみがえり」を果たす。



(取組の概要)

1. 旅客サービスの向上

- アテンダントの乗務
 - ・乗車券販売に加え、乗継案内、乗降補助、観光案内などのサービス員を**全国に先駆けて導入**、その後全国へ波及



アテンダントの活躍

2. 利便性の向上

- 乗継利便性の向上
 - ・沿線の通学ニーズなどを踏まえ、「**鉄道**」、「**軌道**」の枠を超えた**相互乗り入れを実現**(えちぜん鉄道⇄福井鉄道)
 - ・えちぜん鉄道・福井鉄道間の乗継割引(最大25%割引)や共通1日フリーきっぷを設定
- 駅整備及び利用促進策等
 - ・地域の要望を受け、**新駅(まつもと町屋)**を設置
 - ・高齢者等に配慮したホームの改良や低床車両の導入
 - ・沿線自治体等による無料P&R駐車場の整備



地元小学生によるボランティア活動

3. 地域・関係事業者との連携

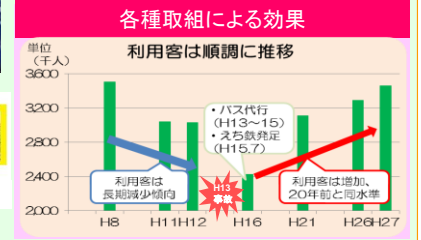
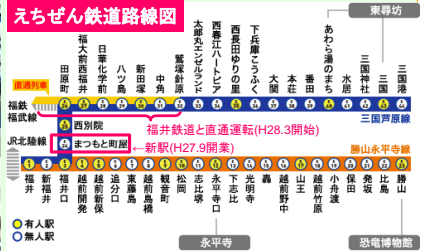
- サポーターズクラブの発足・活用
 - ・鉄道に「乗って残す」を掲げ、**サポーター会が発足・活動**
 - ・会員への運賃割引、協賛店等での割引や記念品の贈呈
- まちづくり、地域づくりとの連携
 - ・**駅舎建替や駅前広場の整備**、コミュニティセンター 新設
 - ・地域交流拠点として駅前の喫茶店、店舗等の協力
- バス・鉄道の個別部会を設置
 - ・バス乗り継ぎ、鉄道相互利用の円滑化に向け部会で議論



サポーターズクラブ会員証



低床車両対応ホームの新増設(右側)

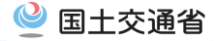


乗継利用は約3倍に増加

福井鉄道へ乗り入れるえちぜん鉄道車両

■ 問い合わせ先
福井県福井市 都市戦略部 地域交通課(TEL:0776-20-5138)

敦賀市地域公共交通会議（福井県敦賀市）



北陸新幹線敦賀開業を見据え、**観光客の二次アクセスの向上及びさらなる利便性の向上**と誘客促進を図るため、周遊バス（ぐるっと敦賀周遊バス）を再編。

◆ ぐるっと敦賀周遊バス

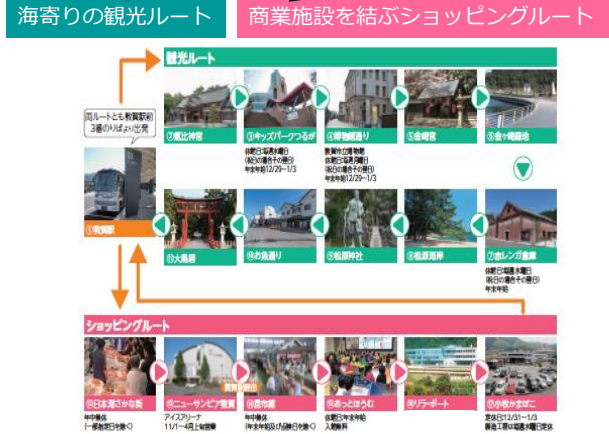


- 観光ルート 平日7便、土日祝日12便
- ショッピングルート 1日13便
- 1乗車：大人200円、小人100円
- 1日フリー券：大人500円、小人250円
- ※1日フリー券はコミュニティバスとの乗り継ぎ自由

※平成29年10月から運行を実施

◆ 事業の効率性及び利用促進

1ルートで運行していた周遊バスを分割



■ 問い合わせ先

福井県敦賀市 市民生活部 生活安全課 (TEL: 0770-22-8232)
観光部 観光交流課 (TEL: 0770-22-8128)

永平寺町地域公共交通会議

(福井県永平寺町)

- ▶ 多様な主体が関与した**共助**による**地域のための新たな移動手段**の仕組みを構築
- ▶ 鉄道の廃線跡を活用して**自動運転の実証実験を実施し、自家用有償旅客運送として地域に実装**
- ▶ 町の「公共交通を活用して地域課題を解決する姿勢」と実行力で、**地域交通の持続性を確保**



1. 多様な主体の実質的参画

(取り組みの概要)

・住民の移動利便性向上を目的として、地域住民、関係団体、大学、民間事業者等が町内・町外・県外から集まり「永平寺町MaaS会議」を立ち上げ、課題の発掘とその解決を目指し、地域公共交通会議とすみ分けつつ、多角的に議論。

2. 創意工夫

①「ZEN drive」の運行

- ・一般交通の交差が少なく、かつ一大観光地である曹洞宗大本山永平寺に直接アクセスできる鉄道廃線跡「永平寺参ろうど」の自動運転実験への適性に着目し、国による自動運転実証実験事業に選定。
- ・実験の結果を踏まえ、監視者1：車両3（運転席無人）の自動運転、及び自動運転車両を使用した自家用有償旅客運送（定時定路線）を全国で初めて社会実装。禅宗曹洞宗に因み「ZEN drive」と命名。
- ・路線バスを補完する形で導入し、住民の移動手段として**地域に根差したもの**となっている。

②「近助タクシー」の運行

- ・利用状況の良くなかった定時・定路線のコミュニティバスへの町の負担の高止まりを背景として、**地域のニーズ・実態に適合した輸送手段**として、自家用有償旅客運送（予約型・面輸送）を選択し、まちづくり会社等と連携して運行。地域による支えあいテーマとして『近助タクシー』と命名。
- ・コミバス車両は他路線に振り替え、増便したことで**地域全体の公共交通利便性が向上**。

下校のために自動運転車両に乗りする小学生

3. 自立性・継続性

- ・「ZEN drive」は永平寺への観光客の誘致にも活用。観光利用にあたっての利便性を向上させて集客し、**観光客からの収入を基盤とした地域のモビリティサービスの持続性確保を企図**。
- ・「近助タクシー」運行にあたり、日本郵便(株)と連携する中で、今後の**配達員不足**の懸念をとりまえ、**近助タクシーの住民ドライバーが「ゆうパック」を配達する実証実験（貨客混載）**を実施。
- ・町の「公共交通を活用して地域課題を解決する姿勢」を背景として、率先して様々な実証・検証に取り組んだ上で、**実際に社会実装**につなげ、**地域全体の持続性向上**を図っている。

(問い合わせ先)福井県永平寺町 総務部門 総合政策課 TEL 0776-61-3942



3両を同時監視



妊産婦の出産時等における安全・安心な移動支援のため、平成25年、大津市域において「ゆりかごタクシー」の運行をスタートし、平成27年には全県に拡大。平成30年4月には事前利用登録者がのべ1万人を突破。県下一丸となったタクシーによる妊産婦移動支援の取組は全国初。



（取組の概要）

1. 多様な主体の実質的参画

● **1人の妊婦の声から**、「妊産婦さんのタクシー利用に関する検討会」が発足。検討会には、産科婦人科医会等の医療関係者、地方自治体（福祉担当部局、交通担当部局）、消防局、国など**多数の関係者が参画**。

2. 創意工夫

(1) 官民一体となった県下一丸での取組

● **全国で初めて**個社単位ではなく**全県で官民一体**となった取組を推進。個社単位で同様の取組は見られるものの、比較的経営体力のある事業者に限定される傾向。タクシー協会が傘下事業者をとりまとめ、関係団体と連携することで**小規模事業者でも対応が可能な体制を構築**。

(2) 関係団体の役割分担

● 各関係団体の役割分担を以下のとおり明確にし、**立場の異なる組織が、組織の垣根を越えて関係者が目標・成果を共有**した上で、お互いの強みを活かした社会的課題の解決に向けた取組を効果的に行う「**コレクティブ・インパクト**」を実現。

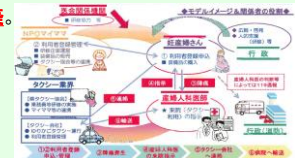
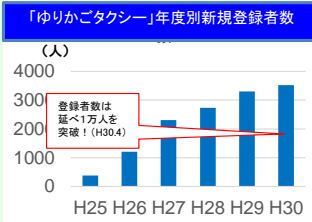
- ✓NPO法人：利用者に対する装備品の販売
- ✓タクシー協会：サービスの普及・傘下事業者のとりまとめ
- ✓医療関係者：利用者へのタクシー利用の指示・研修制度における講師
- ✓行政：利用者への広報啓発

(3) 妊産婦の不安解消への取り組み

● 妊産婦にアンケートを実施し、妊産婦がタクシーを利用することへの不安やニーズを把握した上で、医療関係者によるタクシードライバーへの研修制度を確立、**妊産婦の不安解消を可能とする制度設計を実現**。

3. 自立性・継続性

- 事前利用登録者数は平成30年4月には**のべ1万人を突破**。月ごとの登録者数は近年は月300人前後と高い水準で推移し、平成30年度の登録者数は**県内出生数の40%**に到達。
- 病院等に来院した妊婦に対し、助産師や看護師が「ゆりかごタクシー」の制度を紹介したり、タクシー協会が作成した案内リーフレットを病院内に設置するなど、積極的な周知活動により、精度の高い認知を達成。
- 初年度以降は行政からの**費用負担を受けず運用を実施**し、行政に頼らない制度設計を構築。



湖東圏域公共交通活性化協議会(滋賀県彦根市、愛荘町、豊郷町、甲良町、多賀町) 国土交通省

定住自立圏構想に基づき、1市4町による「湖東圏域公共交通活性化協議会」を設立し、**市町間の連携による広域交通ネットワークを形成**。また、**路線バスと乗合タクシーの役割分担見直し**等による再編で、**市街地回遊性の向上と交通空白地の解消を実現するとともに、ドライバー不足にも対応**。利用促進にも取り組み、7年間で**路線バス利用者は30%増、乗合タクシー利用者は3倍以上増加**。



（取組の概要）

1. 多様な主体の実質的参画

● 1市4町による**湖東定住自立圏構想に基づき**、圏域全体の公共交通の活性化とネットワーク化を図るため、**既存の法定協議会を「湖東圏域公共交通活性化協議会」として拡大発展**。

2. 創意工夫

(1) 交通ネットワーク再編による効率性・利便性向上

- 平成30年度、**路線バスと予約型乗合タクシーの役割分担見直しによる効率化、市街地回遊性の向上**を目的として、「**湖東圏域地域公共交通再編実施計画**」の認定を受け(近畿初)、以下の取組を実施。
 - ◇ 需要の高い路線の増便や主要施設を効率的に経由するよう路線の見直し
 - ◇ 路線バスと乗合タクシーの競合区間解消
 - ◇ 著しく利用者の少ないバス路線の乗合タクシーへの移管

(2) 予約型乗合タクシーの利便性向上

- 予約型乗合タクシーについて、一部市町が独自に運行していたものを**運行範囲を圏域全体に拡大し、市町間での移動を可能にする**とともに、**システム・運賃制度を統一**
- 相乗りで利用すれば運賃が半額になる「ふく割」や路線バスとの乗り継ぎ割引の実施、定期券・回数券の発売など、利便性向上に向けた取組を展開。**乗合率は導入時の1.22人/台から1.59人/台に上昇**。

(3) 利用者増に向けた取組

- このほか、利用促進に向けた以下のような取組を実施した結果、平成30年度の**路線バス利用者は約30%増加し、予約型乗合タクシー利用者も3倍以上に増加**(平成23年度比)
 - ・協議会での取組や公共交通の利用状況等を記事にしたニュースレターの全戸配布
 - ・小学生向けのバスの乗り方教室
 - ・公共交通を利用した家族での外出促進キャンペーン

3. 自立性・継続性

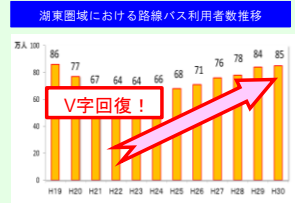
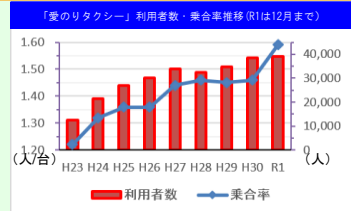
(1) 圏域将来ビジョンとの連携

● 圏域全体の将来ビジョンを定めた定住自立圏共生ビジョンに、具体的取組として「**圏域全体を見据えた公共交通ネットワークの構築**」を位置づけ。また、**市町間で協定を締結**し、圏域内での連携した取組体制を確立。

(2) ドライバー不足への対応・公共交通空白地の解消

- バス路線再編による運行効率化の結果、**路線バスの運行に必要な車両数及び乗務員数が減少し、バス事業者のドライバー不足に対応**。再編により廃止された路線は、乗合タクシーに移管することで**圏域内の交通空白地をほぼ解消**。

■ 問い合わせ先 彦根市都市建設部交通対策課 (TEL：0749-22-1411)



宇治市地域公共交通会議、明星町自治会、西小倉自治連合会（京都府宇治市）



住民、交通事業者、行政の三者協定による「宇治市のりあい交通事業」により、民間バス撤退後の交通空白地域における地域の足を確保。住民が主体となった利用促進策や維持資金の募集、行政からの自立的支援などにより、利用者増加や収支改善による事業継続を実現。

（取組の概要）

1. 多様な主体の実質的参画

(1) 行政・事業者・住民の三者協働

- 「宇治市のりあい交通事業」に基づき、行政・事業者・住民それぞれの役割分担を明確にした協定を締結。
- 市が実施する住民説明会や事業者ヒアリング等により、普段から意識や情報を三者で共有。

2. 創意工夫

(1) 補助金スキームの工夫

- 「のりあい交通事業」によるバス等の運行に、住民負担を導入しながら、収支率が高いほど住民負担が減る仕組みとし、住民の積極的な利用を促進。

(2) 利用促進

- 観光客の利用も目指し、沿線観光地（三室戸寺）へのアクセス手段としてのバス利用をPR。
- 子どもたちの絵をバス車内に展示する「ギャラリーバス」や、地元スーパーとの協働によるスタンプラリーを実施。
- 西小倉のりあいタクシーはサポート会員制を導入。年会費を支払えば、1乗車の運賃が安くなるなど継続的な利用を促す。

3. 自立性・継続性

- 西小倉のりあい交通事業では、地元ラジオを利用した呼びかけ、広報にて「乗って残そう!」の呼びかけを行い、サポート会員の加入を促す。

サポート会員数の推移
 運行開始日 (H29.10.10) 282世帯 → (H30.3.5) 311世帯 **<10%増加>**



宇治市のりあい交通事業の「しおり」

観光利用PRチラシ

西小倉のりあいタクシー便り

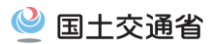


ギャラリーバス 新聞記事

明星レインボウバス 運賃収入推移

■ 問い合わせ先 宇治市都市整備部交通政策課 (TEL: 0774-20-8727)

京丹後市地域公共交通会議（京都府京丹後市）



『バス運行は住民福祉施策』、『700円で2人の利用より、200円で7人の利用を』という市の方針のもと、市内を走る路線バスの運賃を上限200円とし、導入前に比べて乗車人員は約2.5倍に増加（【区間最大】1,150円 → 【市内一律】200円）（【H18】17.4万人 → 【H29】43.5万人）

（取組の概要）

1. 取組の背景と検討経緯

- 行政改革を進める中で、バスの維持補助額が突出していたことを問題視
- 「同じ補助をするなら、乗っていただけるバスに補助しよう」という考え方に
- 路線バスを地域資源の一つとしてとらえ、有効に活用することで、まちづくりを進めることが重要と判断
- 市の内部組織として、公共交通対策プロジェクトチームを設置（バス所管課の他、子育て支援、高齢者福祉、観光振興、商工振興、教育総務、総合戦略の所管課で組織）

2. アンケート調査、財政負担額等をもとに、運賃上限200円に

- 料金について、市民へのアンケート調査を実施
- ニーズの精度を高めるため、調査対象を限定（高校生や高齢者）
- 安易に低料金が回答されないよう、市の財政状況を説明した上で調査
- 財政負担額の試算より、200円とした場合は乗車人員1.9倍の増加が必要
- 取組を実施する上でインパクトも重要（通学定期代が年間26万円 → 6万円）
- 区間最大で1,150円だった運賃を、定額200円に（赤字分は市が負担）

3. 利用促進活動により利用者が増加

- 市とバス事業者で、路線の必要性、ルート・ダイヤの成り立ちをチェック
- バス停及び待合所の増設、バス停の名称変更、フリー乗降区間の設定
- バス車内での回数券の販売、公共交通ガイドブックの発行、広報紙でのPR
- 増便、パターンダイヤ化、鉄道との乗継ぎ改善、ノンステップバスの導入
- 乗車人員は約2.5倍に増加、バスの維持補助額は一定の水準を維持
- 当該取組は、周辺自治体にも波及



■ 問い合わせ先 京丹後市 市長公室 政策企画課 (TEL: 0772-69-0120)

■ 地域、事業者、行政の3者協働の取組みによって楠ヶ丘地域乗合タクシー「くすまる」の運行を実現。「地域の足は地域で守る～目指せ！100%自主運行～」を合言葉に、平成23年度の運行開始から様々な利用促進策等の展開により高い収支率を維持。

多様な主体の参画

○定期的に開催される楠ヶ丘自治会公共交通対策委員会において、自治会・事業者・自治体が意見交換。
○河内長野市地域公共交通会議においては、自治体から「くすまる」の運行状況取り組みを報告、さまざまな立場の出席委員へ情報共有している。
○地域公共交通網形成計画の中でも「くすまる」の運行についてサポートし、モデル的な取り組みとして他地域への啓発を行うとした取り組みを盛り込む。

創意工夫

○住民自ら取り組みを行い、時刻表の作成・配布、のぼりの作成・設置、街頭でのPRなどを行ってきた。
○運行開始5周年では記念イベントを開催するとともに、2日間の乗車無料デーや期限付きの無料おためし券の配布を行うなど、新たな利用者の獲得にも努めている。
○令和2年度からは、新規利用の開拓のほか、常客への感謝の目的で、毎月1回、自治会予算にて半額で乗車できる日を新たに設けている。

自立性・継続性

○平成23年11月の運行開始から収支率は伸びており、平成28年度は過去最高の76.1%を記録するなど、高い収支率を維持。
○楠ヶ丘自治会公共交通対策委員会においては、対策委員会の委員は任期を設けず、継続的に取り組める仕組みとなっている。
○利用者の生の声を聴き、次年度の運営にいかすため、委員会と市の協働によるアンケートの実施や、自治会行事での「くすまる」に関する気軽な意見投稿ができる場の設置などを実施してきた。
○令和2年度は新型コロナウイルス感染症の影響により、利用が低迷しているが、委員会では引き続き利用者ニーズにあった「くすまる」の運行形態について協議を実施している。



■ 問い合わせ先
河内長野市都市づくり部都市計画課 (TEL: 0721-53-1111)

明石市地域公共交通会議（兵庫県明石市）

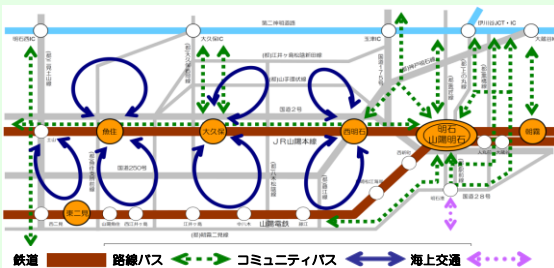
「公共交通の利用促進を基本とし、時代の変化に対応した誰もが安全で円滑に移動できる交通体系の確立」を目指した明石市総合交通計画の交通ネットワークにコミュニティバスを位置づけ、持続的な運行を目指し、PDCAに基づき利便性の向上や利用促進策を推進し、数値目標を達成。



(取組みの概要)

1. 明石市の交通ネットワークにコミュニティバスを位置づけ

・東西方向は鉄道、南北方向は路線バス、コミュニティバス



2. 数値目標、見直し基準を設定

・目標：Tacoバス利用者100万人/年
・見直し基準
収支率の50%(Tacoバス)、20%(Tacoバスミニ)

3. 路線改廃スキームを確立

・路線見直しや廃止の手順を明確化
・各路線の評価は1年ごとに実施

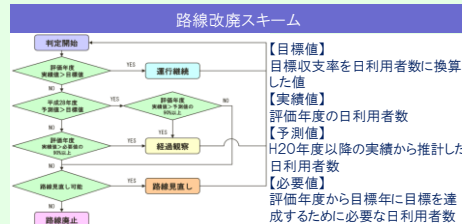
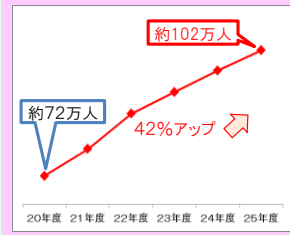
■ 問い合わせ先
明石市 都市局都市整備室都市総務課
(TEL: 078-918-5035)

4. 多様な利便性向上と利用促進策の実施(PDCA)

- ・利便性の向上
「あかしびじょん。」の整備、シェルター設置、エコファミリー制度等
- ・利用促進
イベントの実施、各種キャンペーン、応援店制度、サポーター制度、学校MM等



(効果)
・Tacoバスの利用者が増加し、目標の100万人/年を達成



「ぐるっと生瀬」運行協議会（兵庫県西宮市）

地域住民が計画段階から主体的に関わり、有識者・交通事業者・行政等と協働のもと、その地域にふさわしい、住民の目線で背丈にあった持続可能なコミュニティバスの運行を目指すとともに、その運行を通じて、魅力的で活力ある地域の形成を目指す。



（取組みの概要）

1. 持続可能な移動手手段の確保とまちづくり

- 公共交通不便地域や勾配が急な地域特性をもつ生瀬地域においては、高齢者が自家用車以外で外出することが困難な状況であったが、1つの自治会の立ち上がりきっかけに、地域住民が主体的に取り組んだ乗合交通（コミュニティ交通）を実現
- 利用者ニーズを適正に捉え、地域住民が運行ルートや運賃を設定することで、利便性を高める

2. 複数回の社会実験(PDCA)

- 結果を検証し、利用目的に応じた市域を跨る運行ルートを設定
- 社会実験を通じて、地域の自立性を高めるとともに、地域の合意形成を図る

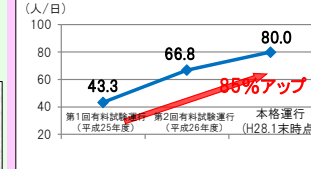


3. 事業目標と利用促進活動

- 目標（平均輸送人員100人/日）を明確に掲げ、本格運行開始後3年で黒字化を目指す
- 平成28年1月末時点の平均輸送人員（人/日）は、第1回有料試験運行時（平成25年度）に比べ、**85%アップ**



【効果】平均輸送人員(人/日)の増加



問い合わせ先 西宮市交通計画課 (TEL : 0798-35-3560)

加西市公共交通活性化協議会（兵庫県加西市）

地域住民・交通事業者・行政の三者が連携・協力することにより地域公共交通の活性化に努め、特に北条鉄道では、民間のノウハウを積極的に取り込み、各種取組みを実施することにより、**営業開始以来、営業収益が過去最高を記録。**



（取組みの概要）

1. 地域住民・交通事業者・行政の連携協力



【効果】営業収益が過去最高！



輸送人員が過去2番目を記録



2. 地域住民と事業者・行政のさまざまな協働

- ボランティア駅長などステーションマスター制度の活用（列車のお見送り、切り絵教室、僧侶による相談、鈴虫列車、史跡ガイドなど）
- 市民ボランティアによる、北条鉄道の複数の駅舎新築、駅トイレ、法華口駅三重塔等の整備
- 北条鉄道枕木応援団制度、片道無料乗車券制度による応援乗車
- NPO法人と事業者・行政の協働によるコミバスの運行（はっぴーバス）

3. 協働にかかる情報発信

- 公共交通の現状を小学校区ごとに説明する「ふるさとミーティング」の実施
- 北条鉄道施設へのボランティア協力者のプレート掲示、お礼送付
- 市広報、マスコミを通じたボランティアによる成果の発信



問い合わせ先 加西市ふるさと創造部人口増政策課 (TEL : 0790-42-8700)

淡路市地域公共交通会議（兵庫県淡路市）

既存の路線バス路線の一部廃止を機に、地域公共交通ネットワーク全体を再編し、廃止前の補助金同等額で、既存路線の維持や、高速バス、高速船等との乗継り便利向上、観光客の足の確保等を実現。廃止前と比べ、利用者の70%増加等を達成。

（取組の概要）

1. 多様な主体の実質的参画

- 関係者との協働
 - 北部生活観光バスは、沿線上の住民や町内会、船舶事業者等様々な関係者と連携して、運行ルートやダイヤ等を調整。
- 島全体の交通網を総合調整
 - 島内の淡路市、洲本市とも意見交換を行い、島全体のバス路線網や乗り継ぎポイント等を調整。市域を越えた地域公共交通ネットワークを構築。

2. 創意工夫

- 循環バス（北部生活観光バス）の運行による様々なアクセスの強化
 - 高速バス停留所、高速船ターミナルへの接続及び乗継り時間短縮により、本州や四国へのアクセスが向上。その結果市内高校への島外からの通学者が増加。
- 観光路線を組み込み新たなニーズを開拓
 - 観光シーズンに合わせて観光用の路線を設定。日常的な利用だけでは無く、観光の需要も取り込んでいる。

3. 自立性・継続性

- 北部生活観光バス利用者の増加
 - 平成26年度の運行開始年度は年間約3.4万人だった利用者が平成28年度には、約5.8万人に増加。
- 継続に向けての取り組み
 - 北部生活観光バスの運賃は安易に廉価にすることなく、利用者にも自分の負担（500円/回）を求めることにより、安定的な収入を確保。
 - 各所のボランティア輸送（自家用有償）は積極的な利用を呼びかけ末端の交通も盛り上げている。

■ 問い合わせ先 淡路市都市総務課（TEL：0799-64-2125）



兵庫県宍粟市、(株)ウエスト神姫、篠陽タクシー(有)（兵庫県宍粟市）

市内に多く点在する公共交通空白地の解消を図るため、兵庫県下で初めて、市内全域をコミュニティバス等から事業者による路線バス（一般乗合旅客自動車運送事業）への再編を実施することにより、利用人員4割増（対前年度比）を達成。

（取組の概要）

1. 交通ネットワークの構築

- 市内全域を市町村運営有償運送から一般乗合旅客運送事業へ再編
- 路線の大幅な充実により、市内に29か所あった公共交通空白地を解消
- 市では公共交通再編に関し、交通以外の部門（福祉・財政）を交えて議論定期的に事業者との会議も実施

2. 地域間格差を是正するため運賃を定額化

- 市内中心地まで、最大で1,360円だった運賃を定額200円に
- 市独自制度により精神障害者手帳所持者への支援を実施
- 各種制度（乗継制度、乗車券助成、特典付乗車券）を設定

3. 利用促進活動により利用者が増加

- 利用者年間目標20万人を初年度で達成（対前年度比4割増）
- 幼稚園・保育所にバスを持ち込み、バス乗車体験学習を実施
- 市民を公共交通利用推進員として委嘱し、各地区に配置（87名）
- 地域では自治会会計から回数券や1日乗車券を購入し、会員に無料配布
- 路線の見直し基準を設定し、路線ごとにきめ細かな運行の見直しが可能に



■ 問い合わせ先 宍粟市 市民協働課（TEL：0790-63-3123）



福崎町地域公共交通活性化協議会（兵庫県福崎町）



（取組の概要）

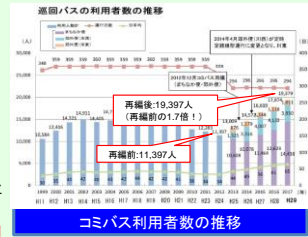
1. 多様な主体の実質的参画

- 町内の自治会（全33地区中、27地区（28箇所））で説明会を実施。町の交通施策について周知を図るとともに**住民のニーズを掘り起こし**。
- 隣接自治体、町内の大学、近畿運輸局と公共交通に関する協定を締結するなど、**多様な主体との連携**により各種施策を展開。
- 姫路市連携コミバス（ふくひめ号）運行社会実験に際しては、福崎町に加え、姫路市、福崎工業団地協議会、溝口ニュータウン自治会、神崎郡自立支援協議会が**連携して協議会を設置**。

2. 創意工夫

（1）利用者増に向けた取り組み

- 平成24年、従来の無償福祉バスを有償化・再編。運行形態見直しによる利便性向上やモビリティ・マネジメントに取り組んだ結果、**利用者は再編以降右肩上がりで推移**。平成29年度の利用者は再編前の**約1.7倍に増加**。
- 全体時刻表の配布に加え、各自治会ごとの個別時刻表や利用方法例（モデルケース）の配布を行うことで、**利用者の乗り継ぎ等の不安を軽減し、外出意欲を喚起**。



通勤バス利用者数の推移

（2）地域資源（大学バス）の有効活用による利便性向上

- 大学保有バスという地域資源に着目し、市町村運営有償旅客運送に**全国で初めて大学バスを活用**（H30.10～）。従来のコミュニティバス空白時間帯を補完する形で運行し、車両購入費や運行費用を**町が負担することなく、利便性の向上を実現**。



大学バス運行開始式写真

（3）隣接自治体等との連携（市川町・姫路市）

- 隣接自治体（市川町）と連携したコミュニティバスを運行（平成30年10月～）し、福崎町から総合病院や温泉施設への移動需要と、市川町から大型商業施設への移動需要の双方に対応。**広域交通ネットワークを形成**するとともに、町同士の**交流人口増加による両地域の活性化**にも寄与。
- ふくひめ号運行社会実験では、行政（姫路市）のみならず住民、企業、学校とも連携し運行を実施。**交通空白地解消だけでなくJRからの2次交通確保、企業の公共交通利用促進、障がい者就業支援といった多様な分野で連携**。



市川町連携コミバス（イメージ）

3. 自立性・継続性

- 立地適正化計画などのまちづくり関連施策との連携・整合を踏まえた上で、**地域公共交通網形成計画を策定**。
- 公共交通に係る**クロスセクター効果分析を実施**。コミュニティバスを廃止した場合の追加的代替費用を算出し、公共交通に係る支出を単なる赤字補填ではなく「**地域を支える効果的な支出**」と位置づけ。



ふくひめ号連携コミバス（市町間連携）

- 問い合わせ先 福崎町健康福祉課・まちづくり課（TEL：0790-22-0560）

広陵町地域公共交通活性化協議会（奈良県広陵町）

二度にわたるコミュニティバスの再編により、交通便地域の解消とともに住民の移動ニーズに対応することで**利用者的大幅増を実現**。また、平成28年度には、受益者負担の考えのもと、**有償化により持続可能性を確保**。その後も住民ワークショップによる路線再編の効果検証など、**住民参加型の公共交通づくりを推進し、令和元年、さらなる路線再編により利便性確保と運行効率化を実現**。



（取組の概要）

1. 多様な主体の実質的参画

- コミュニティバスの路線再編にあたって、住民アンケートに加え、3回にわたり**住民ワークショップを開催**。具体的な**ルート案や運賃案について行政・住民・運行事業者で協議し、検証・再編**。
- コミュニティバスに係る標語募集による**公共交通に対する意識醸成**とともに、住民デザインのラッピングバスの運行、小学生の絵画の時刻表掲載など、**住民参加型の公共交通づくりを推進**。

2. 創意工夫

（1）コミュニティバスの路線再編

- 平成23年度、無償・デマンド運行のコミュニティバスについて、**交通不便地域の解消を目的に路線再編・定時定路線化**。町内全域からの**公共施設、商業施設等へのアクセス確保**に加え、隣接市と連携した**町外鉄道駅へのアクセス確保**により市町間交流人口が拡大するなど、**利用者的大幅増を実現**。（平成23年度：2,796人→平成27年度：25,500人）
- 平成28年度、通勤・通学や昼間の買い物等の住民ニーズを踏まえ、**コミュニティバスをさらに再編**するとともに、**受益者負担の考えから有償化**。町内幹線軸の形成やバスと鉄道、バス同士との接続を考慮した**ダイヤの設定**などの利便性向上により、**有償化したにもかかわらず、コミュニティバスの利用者数は大幅に増加し**、平成30年度の利用者は**再編前と比して約2倍に**。（平成27年度：25,500人→平成30年度：51,893人）
- 令和元年、平成28年度の路線再編の効果検証を踏まえ、さらなる路線再編を実施。路線見直しにより**町内の拠点間移動の乗換負担を軽減**するとともに、**パターンダイヤの導入等により利便性を向上**。

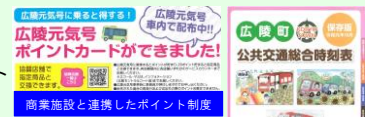


区間	往	帰	往	帰	往	帰	往	帰
市川町	7:27	8:30	10:30	12:00	14:00	16:00	17:00	18:00
市川町	8:00	10:00	12:00	14:00	16:00	18:00	19:00	20:00
市川町	7:27	8:30	10:30	12:00	14:00	16:00	17:00	18:00
市川町	8:00	10:00	12:00	14:00	16:00	18:00	19:00	20:00
市川町	7:27	8:30	10:30	12:00	14:00	16:00	17:00	18:00
市川町	8:00	10:00	12:00	14:00	16:00	18:00	19:00	20:00
市川町	7:27	8:30	10:30	12:00	14:00	16:00	17:00	18:00
市川町	8:00	10:00	12:00	14:00	16:00	18:00	19:00	20:00
市川町	7:27	8:30	10:30	12:00	14:00	16:00	17:00	18:00
市川町	8:00	10:00	12:00	14:00	16:00	18:00	19:00	20:00
市川町	7:27	8:30	10:30	12:00	14:00	16:00	17:00	18:00
市川町	8:00	10:00	12:00	14:00	16:00	18:00	19:00	20:00

パターンダイヤ

（2）多様なモビリティ・マネジメント活動

- **多様な関係者と連携したモビリティ・マネジメント**により、住民が**公共交通を利用するきっかけを創出**。
 ◇ 商業施設と連携したポイント制度 ◇ 福祉部局主催イベントでの出張モビリティ・マネジメント
 ◇ 町公式Facebookを活用した無料乗車キャンペーン ◇ バスの乗り方教室



（3）GTFS（標準的なバス情報フォーマット）の活用

- 平成30年度、コミュニティバス路線情報のデータを整備し、**複数のサイトでコミュニティバスの経路検索が可能に**。

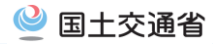
3. 自立性・継続性

- 平成28年度、コミュニティバス再編の際、受益者負担の考えのもと、運賃の**有償化により公共交通の持続可能性を確保**。また、令和元年度の再編では、公共施設や商業施設へのアクセス充実など利便性を確保しつつ、**効率化による運行経費の削減を実現**。
- 平成28年度、「広陵町地域公共交通網形成計画」を策定。公共交通利用者数等の目標に加え、**まちづくりへの寄与や観光振興の観点からも目標を設定**。また、「**生活のなかで歩くことと公共交通を組み合わせる**」という考えのもと、健康増進計画とも整合。

総合時刻表 ※小学生の絵画を掲載

- 問い合わせ先 広陵町企画部企画政策課（TEL：0745-55-1001）

鳥取県西部地域公共交通活性化協議会(鳥取県西部地域)



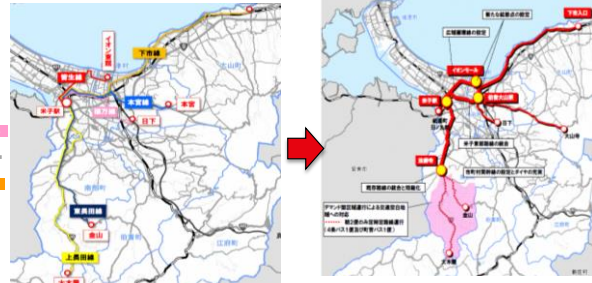
- 鳥取県を東中西部の3地域に分け、それぞれ広域での地域公共交通網形成計画を策定。
- 西部地域では、路線の統合、デマンド交通・循環線の導入等による再編を実施し、運行の効率化や利便性の向上を実現。

■ 商業・医療施設、駅をつなぐ市町村間循環線の創設

- 市町村順幹線に接続する支線の短縮・効率化を実現
- 右回り4便・左回り4便を設定
- 高齢者の活動時間9時～16時に運行
→通院や買い物等の利便性を向上

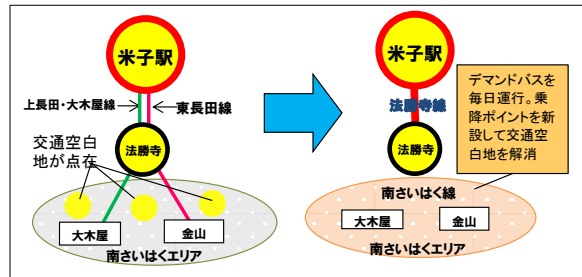


- 「市町村間移動のための循環線」に位置付け
→循環線の創設により米子駅を経由しないで目的地に移動することが可能
→乗車時間の短縮や運賃の低減化



■ 幹線の効率化及び支線のデマンド化の実施

- これまで幹線路線バスとして「上長田・大木屋線」と「東長田線」が存在していたのを、新たに「法勝寺線」として統合。重複を見直すことで運行の効率化を実現。
- 法勝寺以南の「南さいはくエリア」にはデマンドバスを導入。始発便のみ通勤通学に合わせて定時定路線の運行、それ以外の便を路線不特定のデマンド運行。
- 乗降ポイントを新設して、点在していた交通空白地を解消。



- 問い合わせ先
鳥取県地域づくり推進部 中山間・地域交通局 地域交通政策課 (TEL: 0857-26-7100)

松江市公共交通利用促進市民会議(鳥根県松江市)



- 松江市公共交通利用促進市民会議(以下、市民会議)は、市民・企業・交通事業者・行政の協働により、平成20年7年に設置。「松江市地域公共交通網形成計画(平成29年3月策定)」の進捗管理のほか、「松江市一斉ノーマイカーウィーク」等の利用促進やバス走行環境改善に向けた取り組み等を継続して実施している。

(取組の概要)

- 松江市一斉ノーマイカーウィーク(平成21年～)
 - 過度なクルマ依存の生活を見直す“きっかけづくり”の取組み
 - 毎年、市内150前後の企業が参加している
 - *令和2年度は、ノーマイカーウィークに代わり、「新しい生活様式」を踏まえ、交通事業者の感染予防対策や交通機関の換気機能の紹介、利用マナー啓発(マスク着用、会話は控えめに)を実施
- とってお得バス利用事業(平成21年～)
 - 使い終わったバスカードを協賛店に持参すると特典サービスあり
- バス走行環境改善事業(平成21年～)
 - 運行支障箇所について、毎年、バス運転手にヒアリング実施
 - 道路管理者・警察等がバスに乗って、改善箇所の現地調査を行うことで、走行環境改善を図る



▲現地調査の様子

▲要望によってマウンドアップされたバス停

- 問い合わせ先 松江市 歴史まちづくり部 交通政策課 (TEL: 0852-55-5209)

玉野市地域公共交通会議（岡山県玉野市）

玉野市地域公共交通計画(H24.3)に基づき、H15をピークに利用者が減少していたコミュニティ交通の見直し、乗合タクシーの新規導入により地域公共交通ネットワークを再構築。配車システムの導入、地域一体での利用促進、交通会議での不断の検証などにより利用者の定着・増加を実現。



（取組みの概要）

1. 地域公共交通ネットワークの再構築による利用者の定着・増加の実現

- 「玉野市地域公共交通計画」(H24.3)に基づき、H15をピークに利用者が減少していたシーバスの運行見直しやシータクの新規導入により、地域公共交通ネットワークを再構築。利用者の定着・増加を実現。
【効果】外出する機会がほとんどない方の割合 H24年度:11.1%→H25年度:10.0%→H26年度:9.7%

- H26.9から、シータク自動配車システムを導入。予約や配車計画作成に要する時間を削減するとともに、トリップデータの分析・利活用、聴覚障がい者からの予約も可能になった。
【効果】予約受付:5分→3分 配車計画作成:20分→5分

- 本土と石島の連絡について、島内最後の中学生の卒業を機にスクールボートを廃止して海上タクシーを導入。(シータク自動配車システムで予約もでき、陸上・海上交通間の乗継円滑化も実現)

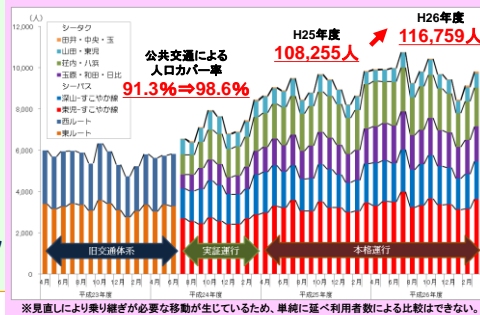
2. より良い公共交通の実現を目指し、協働・不断の検証を推進

- 警察署等と連携した免許返納に伴う無料乗車券の配布、岡山大学大学院と連携した乗継状況の調査、高校と連携したシーバスの装飾などの利用促進を実施。
- H27年度から小学生向けのシーバス・電車の乗り方教室を開始。
- アンケートや地域住民向け説明会(出前講座・地域懇談会)を行うなどニーズ把握や改善に取り組み、これらに基づきシーバス・シータクの運行を継続的に見直し。

- 問い合わせ先 玉野市総務課 (TEL : 0863-32-5547)



【効果】実証運行前後における全体的な利用者数の推移



久米南町地域公共交通会議(岡山県久米南町)



- 久米南町地域公共交通網形成計画 (H27.3策定) に基づき、H28.4より町内全域に本格導入したデマンド交通「カッピーのりあい号」のさらなる利便性、生産性向上を図るべく、R2.1よりAIによる予約・運行管理システムを導入。また、同システムを活用した貨客混載事業もスタート。

AI予約システム導入による効果（利用者利便・運行効率の向上）

- 運行エリア**・・・従来は町内の5つのゾーンと中心部間の移動を基本としており、ゾーン間の移動は乗換えを要していたが、ゾーンを廃止し町内全域を運行エリアとすることが可能となり、町内どこへでも1回で移動が可能に。
- 運行ダイヤ**・・・従来は各ゾーン1日6便運行していたが、運行時間内であれば予約に応じていつでも運行が可能に。
- 使用車両**・・・最適な配車時刻・運行経路の設定が可能となり、従来の6両から1両減の5両で対応が可能に。
- 新サービス**・・・町内店舗からの商品宅配や個人間の宅配サービス（貨客混載）をスタート。



AI予約システム導入



	2019年	2020年	増減率
利用者数	8,391名	11,815名	141%
町支出額	約3,608万円	約3,180万円	88%

※2020年9月半ばから土日祝日の試験運行分を含む

- 問い合わせ先 久米南町総務企画課 (TEL : 086-728-2111)

広島市地域公共交通活性化協議会（広島県広島市）

- ・多数のバス事業者と行政が協調・連携し、人口100万人を擁する都市では初となる再編計画を策定。
- ・循環線の導入、既存路線の便数適正化・集約化等の路線再編により都心部の過密解消を図るとともに、それにより生まれた余剰の車両や運転手を郊外部に活用することで、サービスレベルの維持・向上に一体的に対応。
- また、都心エリア内でのバス・路面電車の運賃均一化や共通定期券の導入などの事業者連携による利用者目線の施策を徹底。

（取組の概要）

1. 多様な主体の実質的参画

- 地域公共交通活性化再生法の枠組みを活用し、協議会において地域の関係者で協議し、網計画（H28.12）及び再編計画（第1版：H30.3、第2版：R1.12）を策定。**人口100万人を擁する都市での再編計画策定は全国初。**
- 多数のバス事業者（7社）が存在する中で、**事業者が連携し、利用者目線での共同事業（路線再編、運賃均一化、共通定期券の導入等）**を次々と実施。

2. 創意工夫

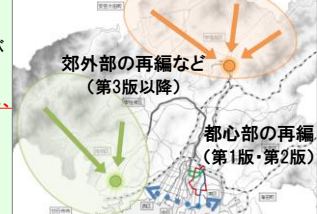
- 独占禁止法により事業者間協議が制限される中、スピード感を持って事業を実行していくために、**全国で初めて段階的に再編計画を策定する手法を採用**。全国に普及する先駆的なモデルに。
- 第1版及び第2版では、郊外部等からの乗入れで過密化が問題となっている都心部において、事業者同士が連携し、次の再編事業を実施（事業者間の「競争」から「協調」へ）。
 - **既存路線の便数適正化・集約化**：過密区間（紙屋町～八丁堀）約3,700便/日→約3,400便/日
 - **わかりやすく使いやすい循環線の導入**：共同運行、パターンダイヤ、共通ロゴマーク等
- 循環線の定着とともに更なる運行の効率化を図り、生じた余剰をサービスレベルの低い地域で活用する再編計画であり、循環線の定着に向け、利便性・速達性の確保の他、愛称の公募等の工夫も実施。
 - **導入当初：約3,200人/日 → 半年後：約3,500人/日 → 一年半後：約4,000人/日**
 - **市民の足として定着してきており、今後の郊外部の再編の土台作りに成功**
- 再編に併せ、都心部での運賃均一化、共通定期券の導入等利用者目線での共同事業を実施。
 - **バスに加えて路面電車との相互利用も可能となるバス・電車共通定期券の導入は全国初。**

3. 自立性・継続性

- 計画に基づき、**事業者が協調することで過密区間での便数の適正化や路線の集約化を実現**。運転手不足も深刻化する中、再編地域のみならず**他地域における路線維持にもつながる**。
- **行政が複数事業者と協議を重ね、地域が自ら考え、調整し、実行していく土壌が培われた。**

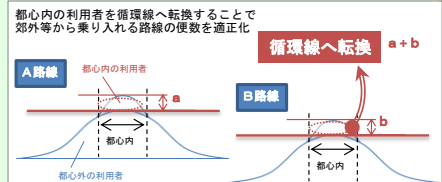
■ 問い合わせ先 広島市道路交通局都市交通部（TEL：082-504-2384）

路線再編の全体イメージ

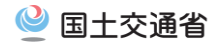


電車・バス共通乗車券「広島シティパス」

> 190円均一エリア内の路面電車・バスの1ヶ月定期券



三原市地域公共交通活性化協議会（広島県三原市）



高齢化率の高まりや路線バスの系統廃止・再編が進む中、単なる交通手段の確保ではなく、できるだけ自宅近くで乗降できる地域コミュニティ交通が必要となると予測。ただし、単にサービスを導入するだけではなく、地域住民が自ら支え、守ることを強く意識することが必要であることから「地域住民」が主体となり「三原市」「交通事業者」がそれぞれ協働して取り組むこととした。

（取組の概要）

1. 多様な主体の実質的参画

- ・本郷町町内会長連合会がタクシー事業者3社へ運行委託
- ・予約受付、配車は本郷町町内会長連合会が実施
- ・市は運行経費を本郷町町内会長連合会へ補助

愛称	本郷ふれあいタクシー
運行形態	区域運行(4条)
対象利用者	登録者
利用料金	1乗車 300円 敬老優待 200円 障害者優待 無料
主な運行車両	ジャンボタクシー3台



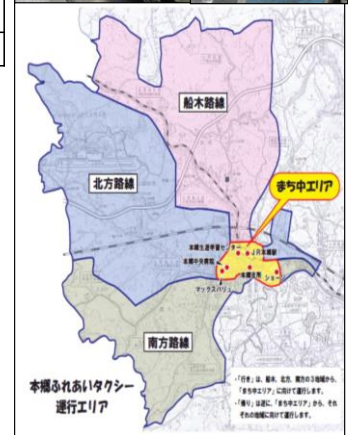
2. 創意工夫

- ・自治体においては、連合会と連携して利用案内リーフレットの町内の全世帯への配布、運行開始後半年間の利用状況を町内回覧で周知するなどして利用促進を行った。
- ・連合会においては、各地域の集会で利用状況を報告、敬老会の冊子に利用案内の掲載

3. 自立性・継続性

- ・運行の目標値として、収支率10%以上、1日当たり利用者数30人以上を設定。
- ・1日当たりの利用者数は、運行開始後の半年間は24.5人と目標を達成できていなかったが、徐々に利用者も増え始め、H29年度は37.3人、H30年度は43.5人、H31年度は47.4人と年々増加している。
- ・自宅近くから目的地までドアツードアで移動できるため、高齢者に大変好評である

■ 問い合わせ先
三原市 生活環境部 生活環境課（TEL：0848-67-6178）



神石高原町地域公共交通協議会（広島県 神石郡 神石高原町）

運転手不足によるバス路線の廃止を受けて、地域公共交通施策を大胆に見直し。「公共交通の最後の砦であるタクシーの活用」を前面に押し出し、デマンドバス等をタクシー助成に切り替えることにより、利用者利便の向上、タクシー事業者の収益向上、効果的な財政支出を実現。



（取組の概要：タクシー助成事業「ふれあいタクシー」の導入）

1. 多様な主体の実質的参画

- 活性化再生法の枠組みを活用し、地域公共交通協議会において具体的な制度設計等を議論。特に、補助対象者の要件については、利用者ニーズを踏まえてきめ細やかに設定。
- 公共交通網形成計画を改定し、他モードとの役割分担も含め、取組を同計画に位置付け。

2. 創意工夫

(1) あえて「乗用タクシー」に着目した新たな公共交通の制度構築

- 複数の谷筋に住宅が点在している地理的特徴から非効率な運行となっていたデマンドバスを全て廃止。運行時間を気にせずドアtoドアで移動できる「乗用タクシー」に町内移動を一本化。
- ただし、バスとの役割分担を整理し、通学路線、広域路線、観光客の利用路線は維持。

(2) 町内住民の移動を支える効果的な財政支出へ転換

- デマンドバスからの切替えにより、二乗車当たり町負担額を65%削減(5.6千円→2.0千円)。
- 大幅な利用者の増加(4.4千人/年→3.0万人/年)と事業の効率化を同時に実現。

(3) 他の町政との関連性を意識した政策と位置づけた点

- 高齢者の外出機会の増加 → まちの賑わい創出、健康増進による将来的な医療費削減
- 高齢者の免許返納数の大幅な増加にも寄与(導入前14人/年→導入後69人/年と5倍増)。

3. 自立性・継続性

(1) 公共交通の「最後の砦」となる地元タクシー事業者の維持存続

- 事業目的の1つが地域公共交通の維持に不可欠な地元タクシー事業者の存続可能性の向上。
- 本事業によるタクシー利用の増加に伴い、事業者の収益が上昇、乗務員の所得も向上。
【営業収益：事業者全体で約45%増加、1日1車当たり営業収益：約4千円増(約30%増)】

(2) 事業者の意識・自立性の向上

- 利用者の増加が事業者の収益向上につながらない委託運行から、経営努力が収益向上に直結する事業形態にシフト。乗務員のモチベーションも向上。

(3) タクシー乗務員の確保に向けた支援策も実施

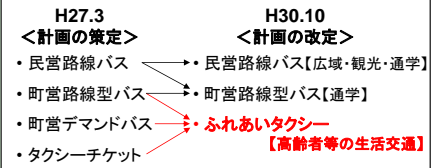
- 本事業の継続実施に向けて、事業者の乗務員確保を支援する制度を導入。【地元7事業者の乗務員数推移】
(新たに乗務員を雇用する場合の二種免許取得費用を町が負担) H28年度：23人、H29年度：22人、
H30年度：24人

□問い合わせ先 神石高原町 総務課 (TEL 0847-89-3330)

●「ふれあいタクシー」の概要

利用目的	町内であればどこでも(通院、買い物等)
利用料金	目的地まで片道最大900円 ※普通車の場合(900円を超える料金は町が補助)
利用回数	1人1か月20回まで
利用できる事業者	町内タクシー事業者及び介護タクシー事業者(普通～9人乗り車両、介護車両が利用可)
相乗り	タクシー利用者の1人が「利用者証」を持っていれば、相乗り同乗者も対象

●地域公共交通網形成計画の見直し

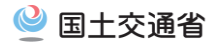


●「ふれあいタクシー」の対象者

- 75歳以上高齢者
- 免許非保有者、免許返納者
- 原付又は自動二輪免許のみ保有者
- 母子健康手帳交付者
- 要介護・要支援者
- 障害者等

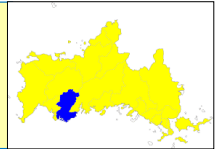


宇部市公共交通協議会(山口県宇部市)



「地域公共交通網形成計画」の基本的な方針

- ①便利で「使える」地域公共交通網の形成
地域公共交通を人口集積、移動実態やニーズに合ったものに再編・改善し、市民の生活や地域の活性化に貢献する。
- ②関係者の連携による地域公共交通の維持
市民、交通事業者、行政が協働・連携し、みんなの力で地域公共交通を維持する。



■「宇部市地域公共交通再編実施計画」の策定

2017年に、「再編実施計画」を策定し、次の事業などを実施してきた。

(主な事業の概要)

1. 路線バスの主要幹線化

複雑に入り組んでいる長大バス路線をシンプルに、また利用者の多い区間を主要幹線に設定し再編することで、「わかりやすさの向上」と「運行面での効率化」を図り、主要幹線区間は等間隔運行とすることで、「利便性の向上」を目指すこととしている。

路線再編では、高頻度かつ等間隔で運行する路線バスの主要幹線として、西部で3路線、中央部で2路線、東部で2路線の設定を行い、運行便数の変更、時刻調整等を実施。西部主要幹線については、バス事業者3者に対して、市が等間隔運行の主旨を事業者に伝えた上でダイヤを設定。あわせて幹線・支線のネットワーク化及び効率化として、路線バスや地域内交通のルート変更等を実施。



▲地域組織による会議の様子

2. 地域内交通の導入
路線バスが運行していない地域等において、市民の日常生活の移動手段を確保するため、地域組織による地域内交通を導入(2021年1月現在、西宇部・厚南・原・桃山・東岐波・藤山の6地区に導入)。定期的に地域組織による会議が開催され、運行内容を見直すことにより、利便性の向上を図っている。
なお、宇部市公共交通協議会には、地域組織の代表が出席し内容説明を実施。



【問い合わせ先】 宇部市 共生社会ホストタウン推進グループ (TEL : 0836-34-8831)

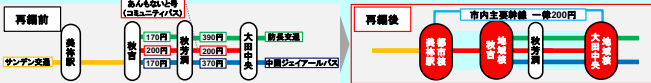
- 複数のバス事業者と行政が協働・連携し、再編実施計画を策定した。
- 合併前の旧1市2町の中心部間を結ぶ市内主要幹線を運行することでまちの骨格を形成した。
- 複雑に運行する路線を効率的で利用しやすい支線へ再構築した。

1 まちの骨格となる市内主要幹線の構築

各種機能が集積する合併以前の旧1市2町の中心部を都市核・地域核とし、各核間を結ぶ路線を市内主要幹線と位置づけ、まちの骨格を形成した。

- ① 行政及び事業者による一体的な運行と移動ニーズに考慮した運行サービスの設定
 - 市内主要幹線の一部区間はコミュニティバスと民間路線バス(2事業者)が重複して運行しており、時間帯ごとに役割分担を明確にし、一体的な運行をすることで、概ね1時間に1便の運行を可能にした。
 - 通学において、市内の高校(美祢青嶺高校)の最寄りバス停から校舎までの距離が遠いため、迂回経路を設定し、敷地内へ乗り入れた。
 - 通院において、路線沿線の美東病院(市立病院)是最寄りバス停から急こう配の坂となっており、高齢者への身体的な負担を軽減するため、病院へ乗り入れができるよう敷地内を整備した。

- ② 事業者との協議による利用しやすい運賃の設定
 - コミュニティバスと民間路線バスの重複区間において、運賃に差が生じていたため、関係事業者との協議の上、市内主要幹線区間では一律200円で利用できるように協議運賃を設定した。

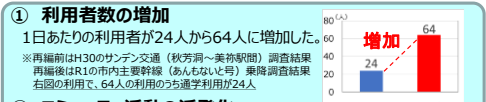
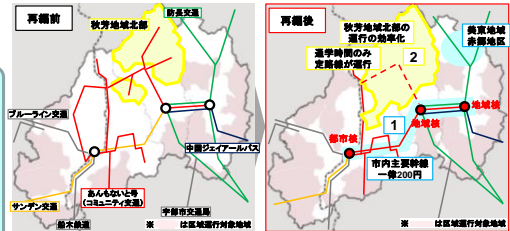


- ③ 行政による利用促進
 - 乗り方の手引きなどが掲載された公共交通ガイドや総合時刻表などを全戸配布した。
 - 各地区から各核間の公共交通を使ってお出かけ方法を記載した乗継ガイドを作成、公民館へ配布し、住民からの公共交通への関心・意見を聞きやすい環境を整備した。

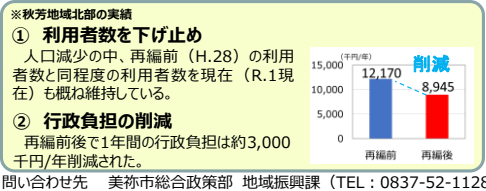
2 効率的で利用しやすい支線の再構築

本市のコミュニティバスは住民の利用意向に応じて複雑に複数路線が運行していたが、利用者数は減少傾向にあり、効率化するため、定時定路線のコミュニティバスの路線を廃止し、区域運行化した。

- ※秋芳地域北部の事例
- ① 定時定路線運行から区域運行化
 - 秋芳地域北部ではコミュニティバスとデマンド型乗合タクシーが重複して運行していたが、通学時間帯以外はデマンド型乗合タクシーへ一本化した。
 - ② 事業者と行政の協働による利用促進
 - 住民意見交換会や利用説明会の際は運行事業者も協働で開催した。



- ② コミュニティ活動の活発化
 - 都市核・地域核間の移動が活発化し、コミュニティ活動(サロンの開催、地区でのイベントの開催など)が活発化した。特に、赤郷地区ではコミュニティ活動の取組の1つとして、住民主体での地区内移動手段確保だけでなく、民間路線バスが運行しない時間帯で、地域核までの移動手段を確保し(あまごう)、市内主要幹線と乗継ぐことで広域移動を可能にしている。



- 民間事業者撤退後の市内交通を離島航路を含め市営交通でカバー。長大で乗継利便性の低かったバス路線を近隣自治体のコミュニティバスとも連携しながら住民目線で再編し、持続可能な交通ネットワークの構築を目指すとともに、観光施策とも連携して地域の活性化を目指す。

(取組みの概要)

1. 持続可能な移動手段の確保

- 平成の大合併前に民間バス事業者が撤退し、市内のバス路線及び航路を市営で運営していたが、バス路線が長大で、他のバス路線や鉄道への乗継利便性が低いとの地域からの声を受け、経路を大きく変えずに路線を分割し、速達性、乗継利便性を向上
- 市内に乗り入れている近隣自治体のコミュニティバスとも連携してダイヤを調整し、離島航路とバス路線の接続にも配慮したダイヤを設定

2. 観光施策との連携

- 伊吹島が瀬戸内国際芸術祭の会場に2013年より選定され、国内外からの離島観光客が急増したことから、担当部局間で調整し臨時便も活用して、島民と観光客どちらにも配慮した運行体制を構築
- 高屋神社本宮の鳥居が「天空の鳥居」として2018年に四国八十八景に選出され、観光客が急増したことで自家用車の入山を制限し、シャトルバスを有償運行することで、安全性確保と林道保全に寄与

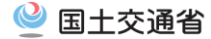
問い合わせ先 観音寺市 市民部 地域支援課 地域生活係(TEL:0875-23-3949)

伊吹島

天空の鳥居行き シャトルバス

年	外国人延べ宿泊者数
2015	197,260 (+13.0%)
2016	235,168 (+19.2%)
2017	452,276 (+93.6%)
2018	553,930 (+22.5%)
2019	652,080 (+17.7%)

特定非営利活動法人 こやだいら（徳島県美馬市）

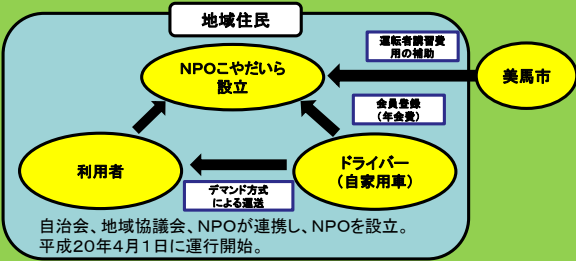


美馬市木屋平地区（旧木屋平村）では、かつてタクシーを貸し切り、高齢者の送迎をしていたが、市町村合併をきっかけに廃止となった。美馬市には輸送資源が十分に無く、特に木屋平地区では活用可能な輸送資源がなかったため、道路運送法の過疎地有償運送の制度を活用し、住民が助け合う持続的な交通サービスを確立した。

（取組みの概要）

1. 多様な主体の実質的参画

地域住民によりNPOこやだいらを設立し、過疎地有償運送による運行を開始。地域内で会員を募り、交通手段を持つ会員が自家用車にて交通手段を持たない高齢者を運送している。



2. 創意工夫

●当初は高齢者の交通対策を目的として始まった事業であるが、移動機会の創出により、地域コミュニティの形成につながっており、コミュニティ維持活動が活発化している。

3. 自立性・継続性

●運転者、利用者の双方が年会費を納めて運営を支えており、補助金に頼ることのない持続的な交通システムを実現した。令和元年現在、会員数324名。（地区人口の半数以上）ドライバー登録している会員は28名。

■問い合わせ先
NPO法人こやだいら（TEL:0883-68-2305）

つるぎ町地域公共交通活性化協議会（徳島県つるぎ町）

高齢化・過疎化が進む山間部において、民間バス事業者の撤退後の代替輸送手段として、つるぎ町がイニシアティブをとってコミュニティバス（自家用有償旅客運送）を導入し、移動需要をきめ細やかに把握しつつ、関係者がコミュニティバスの利用を支え、満足度の高い交通ネットワークを形成した。

（取組みの概要）

1. 多様な主体の実質的参画

◆町が一元的に住民の利用意向を把握し、町内全域でコミュニティバスを導入。町職員が運行計画を作成するほか、積残し対応のため、町の担当職員が安全運転講習を受講。

◆町内17地区で開催している懇談会には住民が積極的に参画し、既存のタクシー事業者によるサービスの利用実態やコミュニティバスで対応すべき日常生活に必要な交通サービスを明確化。

◆目的地となる街中の施設関係者が、コミュニティバスによる外出をサポート。

医療機関：診察日をコミュニティバス運行日・時刻に合わせて設定
商業施設：待合環境の改善
道の駅：手荷物預かりサービスを実施

◆観光部門と連携し、主要観光地への来訪者ニーズを細かく把握。

2. 創意工夫

◆フィーダー系統は、住民ニーズを細やかに捉えて作成された運行計画や町職員の積残し対応により、効率的な運行（小型車両による曜日運行）としている。医療機関などの施設関係者の協力により、コミュニティバス利用者の外出を効果的なものとし、利用者満足度95%を実現。
※既存のタクシー事業者に配慮することで、コミュニティバスのサービスレベルも効率的なものとなっている。

◆剣山への来訪者の移動手段として登山バスを導入。既存のコミュニティバス（幹線バス）を軸に登山バスを効率的に接続することで高頻度運行を可能とし、地域の観光振興に大きく寄与。

3. 自立性・継続性

◆住民との懇談会を定期的に継続しているほか、運転手から毎日利用動向をヒアリングすることで得た情報を基に、柔軟かつ徹底的に効率的なサービスの変更を行っており、
✓自家用有償旅客運送導入前と比べ、公的負担額は約37%減少
✓人口一人当たり利用回数が増加

◆来訪者の移動需要を着実に利用につなげており、収支率の向上を実現。

◆（来訪者用のコミュニティバス導入後、収支率は6%向上）

（問い合わせ先）つるぎ町まちづくり戦略課 TEL 0883-62-3111

松山市過疎地有償運送運営協議会(愛媛県松山市)

■ 島内唯一の移動手段であった民間のタクシー事業者が廃業し、公共交通の空白地域となった。地域内では移動手段がなく、地域外へはフェリーに乗りないと移動できないため、利便性が高く継続可能な「交通サービス」の検討を重ねて、島民のボランティア運転手が島民を有償運送する「ふれあいタクシー（交通空白地有償運送）」の安定した仕組みを確立。

(取組の概要)

1. 多様な主体の実質的参画

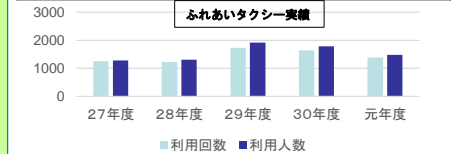
- 興居島各町連絡協議会や興居島地区社会福祉協議会と協力しながら、松山市過疎地有償運送運営協議会（興居島）として関係自治体、交通事業者、利用者、警察が協議を実施。
- 交通サービス導入にあたっては、**20歳以上の全島民を対象としたアンケート調査を実施して必要性や利用者の見込みなどのニーズを把握。**

2. 運行内容

- 利用したい日時を電話で予約すると、運転手が自家用車で自宅へ出向き、目的地まで送迎する仕組み。**目的地は、診療所、商店、フェリー乗り場。島と本土を結ぶ生活航路である興居島航路とも連携し、利便性を確保。**
- 料金は距離に関係なく1回1人500円。2人乗り合わせで各300円、3人以上は各200円と分かりやすく設定（料金等は、随時見直し）。
- 社会福祉法人恩賜財団済生会「デイサービスセンターごしま」が運営事業所として、予約受付や配車を実施。

3. 自立性・継続性

- 令和2年4月1日現在、車7台、運転手9名で運行しており、会員数は176人であり、利用が定着している。
- **地区福祉協議会を中心に、まちづくり協議会など各種団体と連携し、島民同士助け合いながら安心して暮らせる町づくりを目指して、交通サービスとして自立、継続している。**



■ 問い合わせ先 松山市 都市整備部 都市・交通計画課 (TEL: 089-948-6846)

特定非営利活動法人にこここ日土、愛媛県八幡浜市(愛媛県八幡浜市)

■ 過疎・高齢化が進む中山間地域において、**地域住民が立ち上がり、行政との協働により「我がまちの移動手段」をトータルで確保**(定時定路線・デマンド・スクール輸送)。運行開始当初と比較し約2倍のバス利用者数増を実現し、黒字運営を12年間継続する等、持続可能な移動手段の仕組みを構築。

(取組の概要)

1. 多様な主体の実質的参画

- (1) 地域住民の熱意と行動
- 民間路線バス廃止・縮小の危機を受け、**地域住民が立ち上がり**NPOを設立、自ら地域の移動手段を確保
- 地区住民の会費拠出による事業運営
- (2) 市による本取組への全面支援
- 交通担当部署のみならず、学校教育・福祉等各部署が連携、**クロスセクター効果**による便益向上を目指し、NPOの活動を全面的にバックアップ

2. 創意工夫

『自分たちのまちは自分たちで』

- 地域と行政が協働し、高齢者の移動に加え、児童・生徒の通学を含めた**地域の移動手段をトータルで確保**(地区と市街地を結ぶ定時定路線・域内デマンド・小中学校スクール輸送)
- 自ら運転手を確保、無償提供された旧駐在所(遊休施設)を事務所として有効活用
- 地域ニーズに基づく運行、**高齢者の外出機会創出**(お遍路巡りツアーなど)、チャリでの会員拡大の取組

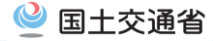
3. 自立性・継続性

- 事業開始以降、**市・県・国からの運営費補助(欠損補助)が一切なく、12年間黒字経営を継続、バス利用者数も約2倍増**
- 地域住民の満足度が高く、費用対効果の高い活動を継続して取組中



■ 問い合わせ先 八幡浜市 総務企画部 政策推進課 (TEL: 0894-22-3111)

宿毛市地域公共交通会議(高知県宿毛市)



- 宿毛市北部及び南部は公共交通空白地域であり、移動手段を持たない人（特に高齢者）にとって死活問題であったため、公共交通空白地域の解消及び住民の移動ニーズに応えるべく、平成29年から自家用有償「はなちゃんバス」の運行を開始。
- 地域に根ざした「コミュニティナース」（看護師）がはなちゃんバスに同乗することで、生活の動線で医療の専門家に健康について相談する機会を創出。

(取組の概要)

1. 多様な主体の実質的参画

- 宿毛市、宿毛市医師会、社会福祉協議会が、健康寿命の増進に貢献しつつ、専門的な知見を活かして活動できる医療人材を地域全体で育成するため、連携協定を締結。
- 令和元年8月からコミュニティナース（看護師）がはなちゃんバスに同乗。

2. 創意工夫

コミュニティバスによる移動サービスに、健康相談の機会という付加価値を加え、高齢者の外出機会の増大を促進。コミュニティナースだけでなく、医師、薬剤師、理学療法士なども同乗し、総合的な医療連携の取組となるよう工夫。

3. 持続可能な公共交通としていくための取組及び実績

- はなちゃんバスの利用状況について毎月確認するとともに、運転手への聞き取りや利用者アンケートを行うことにより潜在ニーズを把握。
- はなちゃんバスの利用方法だけでなく、利用者の声や運転手の声、利用者数の推移などを市の広報誌に掲載することにより、マイバス意識を醸成させている。
- はなちゃんバスの年間利用者数は安定的に増加。
 - ◇1年目 5,247人 ◇2年目 7,347人
 - ◇3年目 8,720人 ◇4年目 8,382人（※コロナによる減便含む）



はなちゃんバスの路線図
宿毛市広報誌より



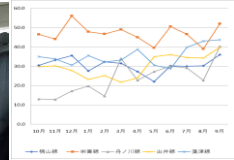
連携協定の締結式



はなちゃんバス



コミュニティナース活動



日平均利用者数(人)

■ 問い合わせ先 宿毛市総務部企画課 (TEL : 0880-63-1118)

柏原校区自治協議会・西日本鉄道(株)・福岡市 (福岡県福岡市)

地域住民が自ら生活交通確保のため、市の支援を得ながら交通事業者との協議を重ね、試行運行を実施。その後公的財政支援なしでの本格運行が実現。地域主体の生活交通確保のモデル事例となっている。

取組の概要

1. 地域・交通事業者・行政の連携協力

- 市の生活交通条例(H22制定)に基づく施策として、地域主体の検討への経費補助、**専門的なアドバイス**などを実施。
- 回送バスの一部を営業車両として地区内で運行させ、経費を圧縮。**
- バスの地区内乗り入れ実現にむけて、運行に支障がある箇所に対して警察や道路管理者の協力により道路改良等を実施。また、路上駐車により運行に支障がある箇所には、地域が駐車禁止を呼び掛ける看板を設置。

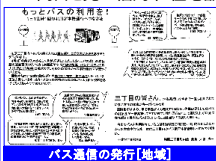
2. 地域、交通事業者、行政が役割分担して利用促進策を実施

- (地域) バス通信発行、定期集会でのバス利用呼びかけ、公民館行事をバスダイヤに合わせるなど
- (交通事業者) バス停新設、利用促進チラシのポスティング、地域住民を対象にしたバスの日イベントなど
- (行政) アンケートのとりまとめ、チラシ作成支援など

3. 地域を支える路線バスとして定着

- 関係者の努力により利用が定着し、本格運行が実現(公的財政支援なし)
- 定期券等の利用枚数も試行運行開始前に比べ倍増
- バス友が形成され、地域住民相互の見守り的な役割も生じるなど、**地域コミュニティの向上にも貢献**
- 現在も、関係者間で協議して課題の共有を図っている。

問合せ先：福岡市 住宅都市局 都市計画部 交通計画課 (TEL : 092-711-4393)



バス通信の発行[地域]



チラシのポスティング[事業者]



地域住民対象のバスの日イベント[事業者]

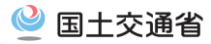


利用促進チラシ



本格運行出発式

久山町地域公共交通活性化協議会(福岡県糟屋郡久山町)



- ・商業施設「トリアス久山」を交通結節点としたコミュニティバス「イコバス」と路線バスとの乗り継ぎを実施。
- ・JR篠栗駅まで町域を越えた運行経路を設定し、広域的な公共交通ネットワークを構築。
- ・タブレット端末を用いた「イコバス」利用者のモニタリング調査を大学と連携して実施。

取組の概要

- ・西鉄バス27B系統の「トリアス～篠栗駅前」区間廃止に伴い、平成31年4月1日より商業施設「トリアス久山」を交通結節点とした路線再編を実施。
- ・「イコバス」の「トリアス～篠栗駅」系統を新設し、篠栗町まで地方公共団体間をまたぐ運行を実施。

1. 多様な主体の実質的参画

- ・協議会には、福岡県、久山町、篠栗町、新宮町、国、警察署、交通事業者、地域住民代表、商業施設など多様な主体が参画。
- ・久山町は、トリアス久山に交通結節点を整備するに当たって、停留所の屋根やベンチを整備し、待合施設の利用環境を向上。
- ・トリアス久山は、交通結節点の借地料を負担。従業員に対して交通機関利用の呼び掛けを行い、従業員のバス利用を促進。

2. 創意工夫

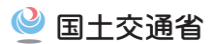
- ・九州産業大学と連携し、ICT(情報通信技術)を活用したタブレット端末による「イコバス」利用者の利用状況調査を実施。
- ・これまで路線バスは商業施設に乗り入れていなかったが、トリアス久山を交通結節点にすることによりバスの施設内への乗り入れが実現。結果、買い物等、日常生活の利便性が向上。
- ・トリアス久山の交通結節点化に伴い、西鉄バスは従来の香椎経由の27B系統に加え「みどりヶ丘団地」止まりとなっていた77番系統をトリアス久山まで延伸。福岡市へのアクセスを向上。
- ・「イコバス」を利用して、JR、西鉄バス、JR九州バスを乗り継いで、町外へ通学する高校生を対象として、イコバスの無料定期券を交付。
- ・西鉄バスの廃止区間に相当する「イコバス」の運行本数を増便。宅地開発地域への新規運行ルートを開始し、利便性を向上。

3. 自立性・継続性

- ・バスによるトリアス久山～JR篠栗駅間の利用者が2倍に増加。
 - ・JR篠栗駅行き便の利用者が増えるなど、再編後も順調に利用されている。
- 問合せ先：久山町 魅力づくり推進課 (TEL：092-976-1111)

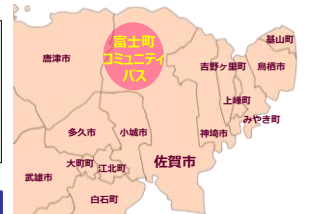


佐賀市地域公共交通会議(佐賀県佐賀市)



地域の概要

- ・山間地に位置する佐賀市北部地域は、道路が平坦ではないため、車での移動が不可欠なエリアである。そのため、通院や買物のため外出したいが車を運転できない高齢者、小学校の統廃合により遠方から通学する児童等の交通手段の確保が不可欠だが、一方で、人口減少や少子高齢化により生活交通の確保維持は厳しさを増している。
- ・当該地域のうち富士町で運行するコミュニティバスについて、人口減少や運転手不足を要因とした路線バスの再編に併せて、需要に応じた車両の使用、デマンド運行の採用等による新しい「富士町コミュニティバス」へ移行 (R.2.4～)。



新しい「富士町コミュニティバス」に向けた取組内容

■ 地域における協議

自治会、保護者等から組織される「富士町公共交通検討会議」において、よりきめ細かく地域を効率的に運行する検討を行い、「朝夕は一定の需要を担うための運行+日中は補完的な運行」という方向性を決定

■ 運行の効率化

朝夕は通学等での利用があるため「定時定路線」での運行を行う一方、日中は高齢者対応が主となることから、需要に応じた対応が可能な「デマンドタクシー」(予約制寄り道バス)を採用し、効率的な運行を実施

■ 車両の規模の適正化

朝夕は一定の需要が見込まれることから「マイクロバス」を用いて運行する一方、日中は小規模な輸送が中心となることから「ジャンボタクシー」を用いることとし、需要に合わせて車両をダウンサイジング

■ 運行形態の統合

上記を効率的に実現するため、「バス路線」と「旧・富士町コミュニティバス」(自家用有償運送)を統合し、「バス事業者1社とタクシー事業者3社」による運行(一般乗合旅客自動車運送事業)へ移行

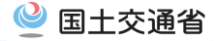


今後の取組 (利便性の向上等)

- ・佐賀市公共交通会議では、利用実績やアンケート、地域の協議の場である「富士町公共交通検討会議」等での検討を踏まえ、より効率的で利便性の高い運行を目指して不断の見直しを図る予定。今後は、「通学需要に対応する増便」、「通学時間帯の新しい地区への乗り入れ」、「高齢者の利用を増やすための予約受付時間の見直し」、「利用の少ない便のデマンド化」等が予定されている。
- ・変更内容は「富士町公共交通検討会議だより」を富士町全戸に配布して周知し、バス利用プランや定期券のPRと合わせ、認知度向上と利用促進を図る。

問合せ先：佐賀市 企画政策課 (TEL：0952-40-7038)

佐世保～神浦航路運航検討会(長崎市)



離島(長崎市池島)航路の便数・ダイヤを利用状況や要望に応じて見直し、長崎市街地とを結ぶ路線バスと接続させることで島民及び観光客の乗継ぎ利便性向上。航路全体の収支改善を図り、離島航路の維持活性化に繋げた。

佐世保～神浦航路・・・池島(長崎市)、松島(西海市)、大島(西海市)の3離島と神浦(長崎市)、瀬戸(西海市)、佐世保市とを結ぶ航路。西海沿岸航路株式会社(佐世保市)が運航。池島～神浦間のフェリーは、午後のみ1往復から午前・午後の2往復へ増便し、瀬戸～池島間を減便した。

池島島民からの
ダイヤ変更要望



利用状況や島民等の意見を把握し、利便性向上策を検討



長崎市街地とを結ぶ路線バスとの連携

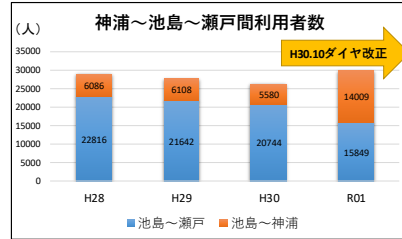
池島～神浦間を増便し、長崎市から西海市へのバス路線に神浦で接続。長崎市街地からの観光客が池島での島内観光(炭鉱ツアー)の集合時間に間に合うダイヤとしたことで、島民と来島者双方の利便性が向上。



島内観光の親子ツアー予約サイトではバスの時刻も併せて紹介

便数見直しによる航路全体の収支改善

利用状況を精査して早朝の池島～瀬戸間を減便。航路全体の収支に影響を与えないように配慮。



■ 問合せ先 長崎市 まちづくり部 都市計画課 (TEL : 095-829-1169)

佐世保市地域公共交通活性化協議会(長崎県佐世保市)

- ・バス運行体制の一体化を柱とする路線網の再編(全国初)を実施、利用者利便性と事業効率性を向上。
- ・各種利便性向上策に加え、住民も参画した公共交通網の再編を実施。佐世保市も長期にわたり丁寧に調整。
- ・平成31年3月24日、利用者の混乱なく路線網が再編。利用者からも利便性向上に評価の声が寄せられている。

(取組の概要)

1. 取組の背景と検討経緯

○佐世保市はバス分担率が14%と非常に高い一方、市内の人口減少や高齢化も進展。バス事業者3社の経営環境も厳しくなる中、中心市街地は複数系統が輻輳しており競合状態。

○このような背景のもと、平成27年度に佐世保市地域公共交通網形成計画を策定。記載された施策実施に向け検討を重ねた結果、サービス水準の適正化と利便性向上により持続可能な事業体制を構築するためには「バス運行体制の一体化が必要」との結論に至った。

➢平成31年3月24日、市内バス運行体制の一体化を柱とするバス路線網の再編(全国初)を実施。

2. 他に例のない、地域を巻き込み、行政が丁寧に対応した再編の実施

○バス運行体制を一体化する再編

➢これまで、西肥バス・佐世保市交通局・させぼバスの3社体制で運行していたバス路線網について、運行体制を西肥バスに一体化した再編を実施。営業所・転回場所の相互利用等、バス事業運営の効率性も向上。

○地域住民を巻き込んだ再編

➢再編の内容については、佐世保市が事業者とともに各地区の公民館で説明会を開催し手間暇をかけた意見交換を実施(25地区、のべ57回開催(地域から1,280人が参加))。➢交通不便地区やバス利用の少ないエリアに導入する乗合タクシーについては、地域(地区自治協議会)、事業者(タクシー会社)、行政(佐世保市)がそれぞれの役割分担を持ち3者で支える仕組みとし、地域の方々为主体的に参画し運行を確保。

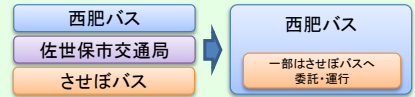
○行政の丁寧な対応

➢佐世保市は、公民館での住民説明会に加え、網形成計画策定以降約4年間の長期にわたり、関係機関やバス事業者等との丁寧な調整を実施。

3. 持続可能なバス路線網が実現、地域からも受け入れられている

○案内の徹底や乗り場へのスタッフ配置もあり、利用者の混乱なく3/24に路線網が再編。○利用者からも、定期券共通化の取組み等による利便性向上に評価が寄せられている。

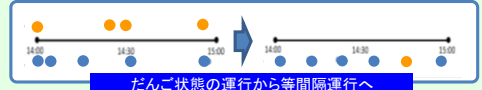
問合せ先：佐世保市 企画部地域交通課 (TEL : 0956-24-1111 (内線2777))



運行体制の一体化

区間本数	再編前	再編後	減少率
他系統との競合区間	6,636本	4,813本	▲27.5%
非競合区間	2,340本	1,928本	▲17.6%

サービス水準の適正化



だんご状態の運行から等間隔運行へ



3者で支える乗合タクシー



各地区で説明会を開催

【再編により実施する主な施策】

- 効率性の向上：バス運行本数の適正化、一部系統のフィーダー化
- 利便性の向上：昼間帯の等間隔運行化、経由地を整理、共通定期券の設定、nimocaへの切替え(平成31年度末導入予定)、佐世保駅前のバス乗り場を整理(事業者別から方面別)

熊本県内バス事業者5社 (九州産交バス、産交バス、熊本電気鉄道、熊本バス、熊本都市バス)



独占禁止法特例法による認可を受け、熊本市内の複数事業者が重複してバス路線を運行している区間を含む4方面のバス路線を対象として、サービス水準を維持しつつ、運行主体や運行便数などを見直すことで運行の効率化を図るとともに、ダイヤの調整による待ち時間の平準化を図る共同経営を実現。

取組の概要

- ①旧3号線方面の最適化(植木・山鹿方面)
重複路線の見直し、待ち時間の平準化、系統移譲に伴う定期券の継続措置、熊本駅方面の路線延伸(余剰の充当)
- ②川尻市道方面の最適化(川尻・松橋方面)
重複路線の見直し、待ち時間の平準化
- ③産業道路・国体道路方面の最適化(長嶺方面)
重複路線の見直し、待ち時間の平準化、系統移譲に伴う定期券の継続措置
- ④旧57号線方面の最適化(楠・大津方面)
重複路線の見直し、待ち時間の平準化、2社共通の乗継割引、熊本駅方面、武蔵ヶ丘・光の森方面の路線延伸(余剰の充当)

対象路線図



取組の主体

九州産交バス、産交バス、熊本電気鉄道、熊本バス、熊本都市バス

取組の期間

令和3年4月1日～令和6年3月31日までの3年間

取組の目標

- ①収益性・効率性の向上
重複区間の効率化等により、収益性は約31百万円/年の改善、サービス維持に必要な人員5.6人/日・車両4.7台/日の軽減
- ②サービス提供維持の目標
利用者利便の水準を維持しつつ、対象55系統のサービス維持

(問い合わせ先) 共同経営推進室(熊本都市バス内)
(TEL:096-312-0588)

南阿蘇鉄道沿線地域公共交通活性化協議会(熊本県・南阿蘇村・高森町) 国土交通省

計画策定の目的

- ・熊本地震で甚大な被害を受けた南阿蘇鉄道は、地域住民の生活に必要な不可欠な「地域交通の基軸」であると同時に、基幹産業である観光業を支える県内屈指の観光資源であるとの認識の下、**一日も早い全線復旧と南阿蘇鉄道を軸とした持続可能な公共交通網の構築を目指す。**
- ・復旧後の持続可能な運営の確立のため、**事業構造の変更(上下分離)による鉄道事業再構築事業を実施する。**

公共交通に求める役割の設定

まちづくり戦略の3つの柱として「定住」、「観光」、「防災」を掲げ、対応する公共交通機関の役割を設定

	定住	観光	防災
南阿蘇鉄道	通勤通学等の日常生活を支える、定住促進に不可欠な交通資源	観光振興による地方創生の柱 = “観光客を勝ち取るまちづくり”の実現に不可欠な交流資源	災害時の避難場所や、地域住民の集いの場等として、拠点的作用を果たす駅
JR豊肥本線	立野駅で南鉄と接続し、地域外への移動を支える	阿蘇・竹田方面や熊本方面からの観光客を呼び込む	道路不通時の移動手段
高速バス	広域交通拠点と地域内の拠点を連絡し、地域外への移動を支える	阿蘇・大分方面や熊本方面、高千穂・延岡方面からの観光客を呼び込む	広域的避難手段(必要に応じて)
コミュニティバス	鉄道と接続する支線として、駅と住民の居住地との移動を支える	駅と地域内の観光資源を結び、公共交通による観光周遊を促す	避難者の移動手段
乗合タクシー・タクシー	交通不便地域や身体的負担が大きい住民のドアtoドアの移動を支える	駅やバス停を拠点に、地域内外の観光資源の機動的な周遊を促す	避難所生活における移動手段 支援物資の輸送(必要に応じて)

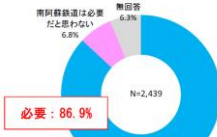
計画期間と目指す姿

- 鉄道や道路の復旧状況等の地域の状況の変化をイメージし、**計画期間を3期に分けて各種施策、目標等を設定**
- ・第1期(H30-R4) : 鉄道及び道路ネットワークの不通区間が存在し、段階的に復旧が進められている状況
 - ・第2期(R5-9) : 鉄道及び道路ネットワークが全線で復旧し、熊本地震前の交通アクセスを回復している状況
 - ・第3期(R10-14) : 持続可能な公共交通網が構築され、各分野で創造的復興がなされている状況

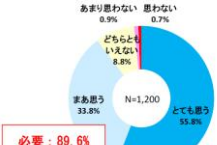
問合せ先: 南阿蘇鉄道沿線地域公共交通活性化協議会【事務局】南阿蘇村 産業観光課内 (TEL: 0967-67-1112)



(南阿蘇鉄道に関するアンケート結果)



【地域住民: 南阿蘇鉄道の必要性】
(平成29年南阿蘇地域全世帯アンケートより)



【観光客: 南阿蘇鉄道の必要性】
(平成29年沿線地域の来訪者アンケートより)

竹田市地域公共交通確保維持協議会(大分県竹田市)、熊本県阿蘇市 国土交通省

- 鉄道会社及び観光戦略で協力する隣県の市同士が連携。県境・官民の垣根を超えて観光地域づくりを推進するとともに、公共交通の利用促進に取り組む。

鉄道路線を核とした連携への機運の高まり

- ・平成28年の熊本地震等の災害により大きな被害、鉄道は一部不通、観光客も減少
→ 公共交通の利用へも影響
- ・少子高齢化 → 路線バス減便等
→ 観光客の二次交通の利便性も低下
- ・阿蘇市、竹田市には九州を横断するJR豊肥本線の駅が観光起点として存在

熊本県阿蘇市・大分県竹田市・JR九州の三者で『JR豊肥本線を活用した観光振興のための協定』を締結(平成30年12月)

- ・公共交通を活用した観光地域づくりの推進を事業のひとつに
- ・JR豊肥本線を起点とした、地域に最適な二次交通の調査・実証
- ・復興を見据え、観光振興とともに域内の公共交通の活性化を目指す



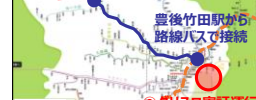
「阿蘇竹田ブランド観光地域づくり推進協議会」設立総会



① ウォーキングバイシクル(「まもんもあか牛くん」プロモーション)



② グリスロ「龍モビ」(武家屋敷通)



③ 週末じゅうおでかけバス(豊後竹田駅が6路線バスで接続)

地域一体となったキャンペーンの展開

令和2年8月JR豊肥本線全線開通 → JR九州・阿蘇市・竹田市で連携した「スイッチ・オン！豊肥本線全線開通プロジェクト」

熊本県阿蘇市

交通結節点等に電動モビリティ導入推進

- ① ウォーキングバイシクルの貸出し実証実験
 - ・期間：令和2年8月8日～11月30日
 - ・場所：阿蘇駅(4台)、内牧温泉街(2台)、門前町商店街(2台)の主要3か所に設置
 - ・実績：期間中の利用者総数207名
 - 利用者へ行ったアンケート調査を元に、今後の本格導入に向けた基礎資料を作成、早期の運用を目指す

大分県竹田市

駅からの二次交通の整備に関する事業を推進

- ② グリーンスローモビリティ「龍モビ」の実証運行
豊後竹田駅から、城下町経由で「岡城跡」への輸送のため、グリスロを観光タクシーとして運行
- ③ 週末じゅうおでかけバス(観光エリアでの周遊バス運行)
久住エリアの観光施設を周遊するバスを実証運行。チケット購入日に限り乗降フリーとし、複数施設での観光を促進
→ 豊後竹田駅と久住支所(周遊バス起点)では、路線バスで接続(既存路線バスの利用促進)

■ 問合せ先 阿蘇市 政策防災課 公共交通担当 (TEL : 0967-22-3232) / 竹田市 企画情報課 交通担当 (TEL : 0974-63-1111)

大分市地域公共交通協議会(大分県大分市)

- ・地域住民の中でも「真の利用者」自らが「地域検討会」において運行計画を策定・見直し。
- ・平成29年度より、市内の全ての交通不便地域において導入可能にし、路線バスとのネットワークを構築。
- ・開始時より、運行ルートが大きく増加し、地域住民の「おでかけ」の手段として定着。

(取組の概要)

- 高齢化が進展し、交通不便地域が多数点在する大分市において、平成16年から登録制・予約制の乗合タクシーを運行開始。
平成24年から「ふれあい交通」として本格化。

1. 「真の利用者」、行政、事業者の参画・連携

- 各ルートにおいて、地域住民が主体となり、大分市と運行計画の策定・見直しを行う「地域検討会」を開催。地域住民の中の「真の利用者」のニーズを受け止め、運行の改善につなげていく仕組みを構築。
- 大分市は地域検討会・説明会を精力的に運営。利用者からの意見は大分市地域公共交通協議会において議論し、実運行に反映。その他、ふれあい交通と接続するバス停の上屋・ベンチの整備を重点的に実施。

地域住民主体の地域検討会

「テーマ・ヒマ・オジャマ」の精神

のべ81回開催、地域からは合計1,248人が参加

・運行形態：路線不定期(予約制)
・適当な回数：6～20便
・運賃：200円
(小学生以下と長寿応援バス乗車証所有の高齢者は100円)

令和元年度開催の検討会・説明会一覧

開催日	開催場所	参加人数
1/10	大分市役所	120名
2/10	大分市役所	110名
3/10	大分市役所	100名
4/10	大分市役所	90名
5/10	大分市役所	80名
6/10	大分市役所	70名
7/10	大分市役所	60名
8/10	大分市役所	50名
9/10	大分市役所	40名
10/10	大分市役所	30名
11/10	大分市役所	20名
12/10	大分市役所	10名

- 地域のタクシー事業者全体で運行を担う体制を構築。
ある事業者が運行不能となった場合でも、タクシー協会が調整し、他の事業者が運行を継続。運行事業者がそれぞれ利用予約を受け、予約人数に応じたサイズの乗用タクシーを配車。

2. 市内全ての交通不便地域を持続的に解消できる仕組みを創意工夫

- 平成29年度より、市内全ての交通不便地域において、住民の意志で乗合タクシーの提案を可能に。
→市内の全ての交通不便地域を解消できる仕組みを実現。路線バスとのネットワークを構築。
- ふれあい交通から降車の際、利用者は名を記載した「利用券」をドライバーに手渡し。
→全ての利用状況を把握可能。特に頻度の高い利用者には地域検討会に重点的に参画を要請。「利用券」を通じて、「真の利用者」を把握。
- 各ルートごとに利用登録者数に応じた便数の上限(1週6～20便)を設定。
→地域検討会では、限られた便数の中、使い勝手や路線バスの接続時間を考慮した、住民が真に必要な運行計画が作り上げられることとなり、財政面での持続可能性も担保。

大分市内を結ぶ路線バス・ふれあい交通ネットワーク

令和2年度4月も26ルート中19ルートで、停留所の新設・運行時刻変更等の運行見直しを実施

「おでかけ」を誘発

記名式の利用券

3. 自立的・継続的な運行を実現

- 平成16年に4ルートから開始したが令和3年2月現在は29ルートに横展開。利用者増加の系統もある。
- 大分市が行う高齢者向け路線バス均一運賃施策(長寿応援バス事業)をふれあい交通にも適用。路線バスのネットワークとも連携し、地域住民の「おでかけ」を誘発。

問合せ先：大分市 都市計画部 都市交通対策課 (TEL : 097-578-7795)

- ・市内の公共交通のほぼ全てを市町村有償運送によるコミュニティバスが担う
- ・ハード・ソフト両面で幹線交通（鉄道）と地域内交通（コミュニティバス）の接続を向上
- ・域外交渉を促進するため、JR日南線の利用促進をJR、沿線自治体、県と連携して実施

■ 市内の公共交通は、平成20年10月より路線バス・乗合タクシーから市町村運営有償運送（路線定期運行、運送事業者へ運行委託、愛称：よかバス）に移行。市域外への公共交通は主にJR日南線（志布志～串間～宮崎）が担う。



■ JR日南線のダイヤ改正を受けて、よかバスのダイヤも見直し、接続を強化。また、市中心部での「道の駅くしま」の開業（令和3年春予定）に合わせ、①よかバスの乗継拠点として道の駅内にバス停を整備、②道の駅の関係施設に待合機能、デジタルサイネージ（調整中）を整備、③曜日限定運行であった複数路線から区域型運行の乗合タクシーへの置き換えによる利用可能性の拡大、による効率性・利便性の向上を目指す。

■ よかバスの利便性を高めるため、運輸局の支援を受けながら市役所独自でバス情報（GTFS-JP）を整備、令和元年8月にgoogleマップ上に運行情報を掲載。

→高齢者からの要望により、利用のためのスマホ教室を開催し、周知観光客を含め問合せが激減し、職員の業務簡素化にも繋がった

■ JR日南線の利用促進を図るため、団体利用の運賃や貸切列車利用の助成、集客イベントを企画・実施。JR、沿線自治体と連携して広報すること一自治体内の利用促進に留まらず相乗効果を生むよう努めている。

→子育て応援列車（『孤』育ての防止）、つながるマルシェ（志布志と串間両駅前で開催されるフリーマーケット）、恋旅くしま（婚活イベント）、サイクルトレイン（列車に自転車を乗せる『輪行』イベント）等を実施して好評を得ている



■ 問合せ先 串間市 総合政策課（TEL：0987-72-1111）

串間市の地域公共交通網の将来像



取組の概要

空港連絡バス（地域間幹線系統）を運行する南国交通、航空貨物を運行するANA Cargo及び配送を手配する3rd compassが連携し、鹿児島空港を拠点に地域の海産物を鮮度を保持したまま関東圏へ配送。（貨客混載）



貨客混載の取組内容

■ モード間の連携推進

・路線バスと航空貨物が連携することで、通常の配送に比べてリードタイムが短縮。スピーディーな配送を実現したことで、海産物の鮮度を落とすことなく新鮮な状態で関東圏へ配送することが可能に。

■ 協力体制の構築

- ・漁協は、阿久根市及び長島町で水揚げされた海産物を活魚運搬車で阿久根市の水産会社へ運搬。
- ・水産会社は、運搬された活魚を水槽で保管し、注文が入り次第、朝活。氷詰めなどの梱包を行った上で、早朝便に間に合うように路線バスの起点である阿久根市役所前（停留所）に持ち込み。
- ・南国交通は、水漏れなどの積み荷の確認を行った上で空港連絡バスに積み込み、鹿児島空港まで配送。空港到着後、空港営業所の係員がANA貨物ビル受付まで搬送。
- ・ANA Cargoは、午前中のANA航空便にて羽田空港まで空輸。
- ・3rd compassは、羽田空港に到着した荷を倉庫に保管した後、消費者への配送を手配。



今まで配送に3日要していたが、翌日配送が可能に。今後は当日配送も視野に。

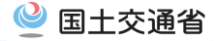


取組の効果

- ・少子高齢化等の影響で路線バスの運送収入が減少する中、路線維持に向けた生産性向上に寄与。
- ・関東圏の消費者に高鮮度の海産物を提供することができ、販路拡大や地元海産物のPRに寄与。また、新型コロナウイルスの影響で飲食店等の時短営業や休業が広がる中、行き場を失った食材の余剰在庫の解消によって地元水産業の支援に寄与。

問合せ先：南国交通株式会社 自動車事業部（TEL：099-255-2141（音声案内：3））

糸満市地域公共交通会議(沖縄県糸満市)



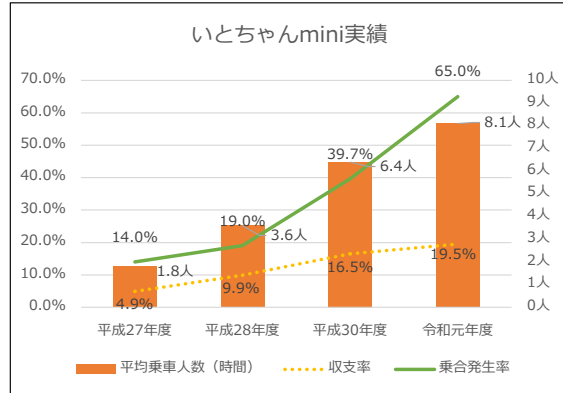
- 市民及び来訪者の移動手段確保を目的にデマンドバス「いとちゃんmini」を運行
- 高齢者の外出支援等を目的に民間送迎バス活用事業「ブーゲンビリア号」を実施

■ いとちゃんmini

- 市民及び来訪者の移動手段確保を目的にデマンドバスを平成27年度から運行。
- 市内に165か所のバス停設置により公共交通人口カバー率96.6%達成。
- 各種見直し・改善を繰り返すことにより、利用状況は右肩上がり。

■ ブーゲンビリア号

- 事業の趣旨に賛同し協力できる事業者が、自らの業務で運行している送迎バスを活用して、高齢者の外出支援等を目的に平成20年度から実施。
- 協力事業者の無償協力により実施。
- 送迎バスへの乗車は無料。
- 協力事業者数：2事業者 (病院・自動車学校)
- 年間利用者数約4,000人



ブーゲンビリア号



- 問い合わせ先：糸満市
いとちゃんmini：市民生活環境課 (TEL：098-840-8123)
ブーゲンビリア号：介護長寿課 (TEL：098-840-8114)

沖縄県南城市



「公共交通網のハブの整備」「定時・速達性の高い幹線バスの導入」「ハブとまちの拠点等を結ぶ支線バスの導入」の3つの再編の考え方をもとに地域公共交通再編実施計画を策定し、**抜本的な再編を実施**。
新たな支線バスの運行、幹線バス・デマンド交通・運賃体系の見直し等、まちづくりと連携し、新たな都市構造や人の流れに対応した公共交通体系(ハブ&スポーク)を構築し、**利用者の大幅な増加を実現**。

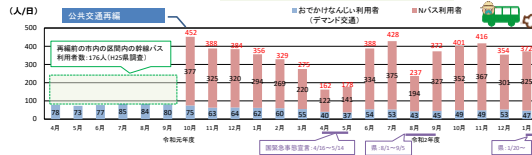
(取組の概要)

1. 多様な主体の実質的参画

- 2013年にデマンド交通「おでかけなんじい」を運行開始したが、利用予約で飽和状態に。また、市の中核地(地理的中心地)では新たなまちづくりが展開。公共交通の体系的・抜本的な見直しを志向するようになった。
- 市とバス会社3社が**再編に関する協定書を締結**(2018年)し、**市がイニシアティブ**を取りながら、各社の**エリア意識を打開**し、幹線・支線の切り分けやルートを設定。2016年から3年半の協議・調整を経て再編を実施。
- 市民ワークショップ、アンケート等による意向把握を実施。ワークショップでは公共交通の現状・役割等について話し合い、取組メニューを検討した。参加者からの**人の流れにあった路線になってない、皆が利用したい公共交通、ハブの必要性、家族による送迎の負担減、低運賃等の意見を再編計画に反映し実現させた。**

2. 創意工夫

- 市の中央部に移転した**市役所にハブ機能となるバス停を整備し、幹線バス、支線バスを接続し、通勤・通学に合わせたダイヤ設定**により市内～市外への移動がスムーズとなった。
- 市外にアクセスする路線バスを幹線バスと位置づけ、**8系統を市役所バス停発着に集約**。
- 2社バラバラに設定していた那覇行きのダイヤを**約20分の等間隔運行に調整、11便増し利便性が向上**。
- **市内線「Nバス」**を2019年10月から運行し各地区拠点や観光地に連絡。港へ乗り入れ、**航路へも接続**。
- バスロケシステム、乗降カウントシステム、デジタルサイネージを導入、GTFSやグーグルマップでの乗換検索への対応。**特にバスロケは自宅出発時に便利と好評で、乗換検索はインバウンドにも利用されている。**
- 市役所内にバス案内所を設置するとともに**公共交通アテンド「Nバス娘」を配置**。コミュニケーションを取りながら丁寧な案内を行うとともに**乗り方教室、利用促進イベントやSNS等による情報発信を実施**。



3. 自立性・継続性

- 幹線バスの起終点を市役所に集約したことにより、市内区間の距離が減少し**大幅に経費削減**。また、**スクールバスの統合やデマンド交通の車両小型化による経費削減**も実施。
- 今後も多様な主体と連携し、各種データの取得とPDCAサイクルによる**持続可能な発展**を目指す。

(問い合わせ先)南城市企画部企画課 TEL 098-917-5386



協定書を締結する市長とバス会社の代表3名



Nバスのシンプルモダンなデザイン



なんじい陸軍*アプリ



ハブ機能の市役所バス停



市民ワークショップ



アテンドNバス娘による案内



乗り方教室

特定非営利活動法人 持続可能なまちと交通をめざす再生塾

まちづくりや交通に携わる行政、交通事業者、コンサルタントの実務者や地方議員等を対象に、各フィールドの課題解決の提案を通じた人材育成を行い、持続可能なまちと交通の実現に貢献。

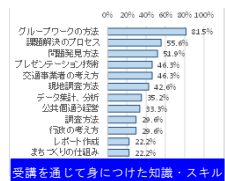
(取組の概要)

1. 多様な主体の実質的参画

- まちづくりや交通に携わる**行政、交通事業者、コンサルタントの実務者や地方議員を対象**にプログラムを提供。
- 学識経験者、行政関係者、技術者の有志らが運営に参画しており、ラーニングファシリテーター(LF)として塾生をサポート。
- 塾生は、チームに分かれて課題解決を議論。議論を通じて各種知識・スキルが身につくとともに、**バックグラウンドが異なる者同士で議論を行うことが大きな刺激**となったとの塾生の声が多い。



グループワークの様子 (LFが参加者をサポート)



受講を通じて身につけた知識・スキル

2. 創意工夫

- 「基礎編セミナー」及び「アドバンスドコース」を基本のプログラムとして用意。また、行政団体の職員だけでなく、地方議員を対象とした「地方議員対象セミナー」も開催。さらに、統計等の活用方法を教える「技術セミナー」も開催。**10年以上取組を行っている、全コースで延べ1,229名が参加。**
- 「アドバンスドコース」では、実際の自治体・交通事業者に対して課題解決を提案する場を提供(これまでに**自治体:14団体、交通事業者:12団体(計26団体)に対して提言を実施**)。
- 「再生塾」という名称ではあるものの、一般的な塾のような特定の答えを教える形式ではなく、**参加者間での自由な議論を前提に、課題発見や解決策検討のプロセスを経験してもらうことが目的。**

3. 自立性・継続性

- 人材育成には相当の労力と時間が必要であると考え、着実に継続した活動を行うべく、NPO法人として平成21年に立ち上げた。
- 塾生をサポートするLFの育成にも力を入れており、取組開始時には理事7名がLFであったところ、アドバンスドコース修了生等がLFとなり、現在は18名にまで増加している。
- 自治体や交通事業者への提言により、公共交通の利便性が向上。【提言を通じて、持続可能な交通を実現】**
- (例)再生塾の提言を参考にした京都バス株式会社が、京都市交通局と協力し、利用者の利便性向上策(バス停名及びバス車内案内表示の統一による乗継ぎの円滑化等)を実施。**バス利用者数増加の一因となった**(2012年→2018年で約20%増加。)
- また、修了生が所属組織内のリーダーとなり、塾を通じて学んだ技術や交流関係を活かしながら各種取組を実現。(特に、市町村の交通担当者は1~2名ほどであり、相談相手が組織内に存在しないこともあるため、貴重なつながりとなっている。) **【塾生が組織内でリーダーとして活躍し、組織の活性化に貢献】**
- (例)・再生塾を修了した塾生同士で、各地の新型コロナウイルス対策事業について情報交換。当該情報を参考とし、市職員が、**当該市における乗合バス向け感染防止対策事業を取り仕切った。**
- ・再生塾を修了した民間事業者の職員が、塾を通じて学んだ現地調査・データ分析・コスト分析等の手法を用いて社内での提案を行い、**新たな交通モードの実証実験を実施することとなった。**



バス車内案内表示の統一 (左:京都市交通局 右:京都バス)

(問い合わせ先)特定非営利活動法人 持続可能なまちと交通をめざす再生塾 TEL 06-6101-7001

令和 4 年 3 月

【問い合わせ先】

○国土交通省総合政策局地域交通課
TEL：03-5253-8987

○北海道運輸局交通政策部交通企画課
TEL：011-290-2721

○近畿運輸局交通政策部交通企画課
TEL：06-6949-6409

○東北運輸局交通政策部交通企画課
TEL：022-791-7507

○中国運輸局交通政策部交通企画課
TEL：082-228-3495

○関東運輸局交通政策部交通企画課
TEL：045-211-7209

○四国運輸局交通政策部交通企画課
TEL：087-802-6725

○北陸信越運輸局交通政策部交通企画課
TEL：025-285-9151

○九州運輸局交通政策部交通企画課
TEL：092-472-2315

○中部運輸局交通政策部交通企画課
TEL：052-952-8006

○沖縄総合事務局運輸部企画室
TEL：098-866-1812
