

足利市地域公共交通会議 (栃木県足利市)

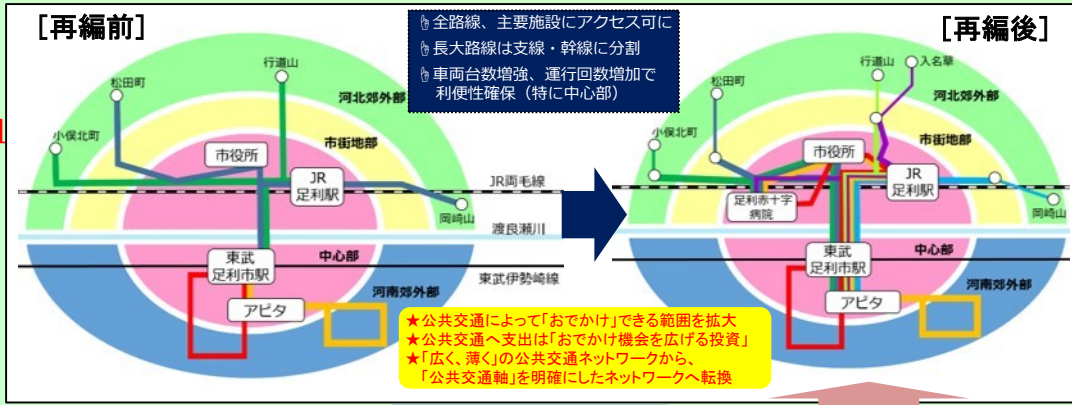
- 生活路線バスへの公的支出を「おでかけ機会を広げる投資」と捉え、公共交通によって「おでかけ」できる範囲を拡大することを目指して、バス路線網を大胆に見直し。
- 全路線とも市内中心部の商業施設・病院・駅へ、適切な時間にアクセスできるように再編するとともに、市中心部では大幅増便する等、利便性を向上させることで、利用者増や収支改善を実現。



(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日数回⇒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。



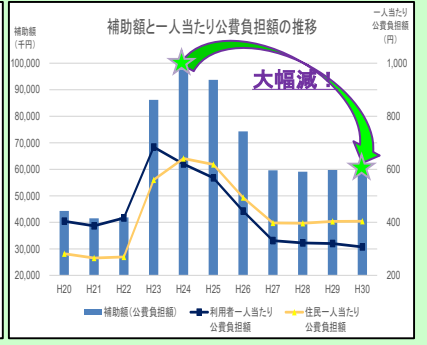
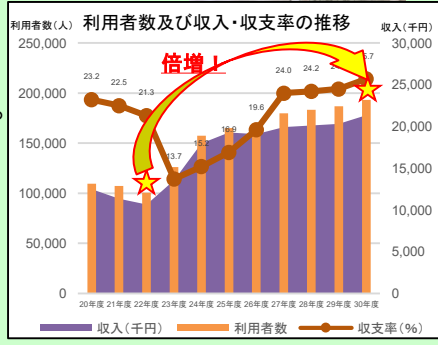
2. 地域の多様な主体との連携による使いやすさの向上

- 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**



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市の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、利用促進策を実施することで、利用者増や収支改善を実現。

(取組の概要)

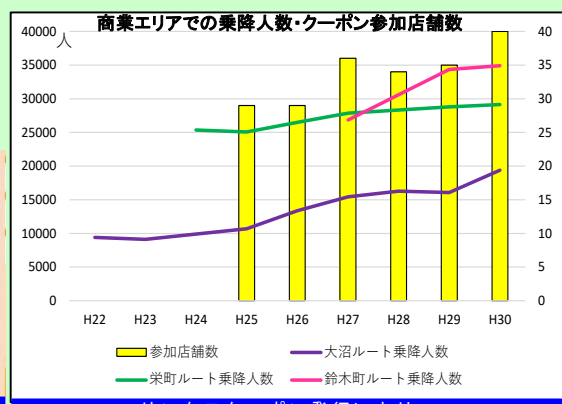
1. 多様な主体の実質的参画

- 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)



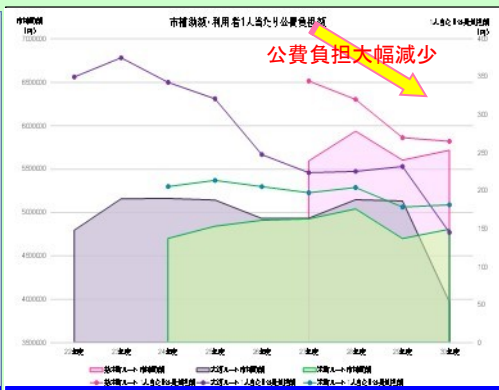
2. 創意工夫

- 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以上に圧縮(他2ルートでも順調に圧縮)。



乗車人数(年間合計・1日平均)の推移

公費負担額(総額・利用者1人当たり)の推移

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）

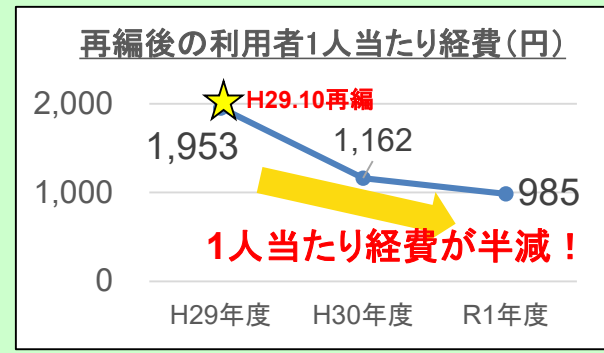
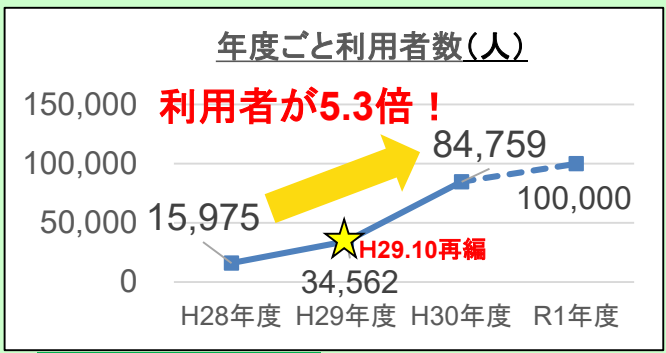


- ・市民の健康増進のため、医療費の削減などクロスセクター効果に着目して、中期的な視点で住民や来訪者が公共交通を使いやすい環境づくりを推進。
- ・地域懇談会の開催による住民等からアイデアの取り入れ、キャッシュレス対応の創意工夫により、利用者的大幅な増加を実現。

（取組の概要）

1. 多様な主体の実質的参画

- (1) 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
- (2) 「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

- (1) 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。
- (2) 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
- (3) 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

3. 自立性・継続性

- (1) 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
- (2) 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
- (3) 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

企業との連携



バス乗車にラインペイ



広陵町地域公共交通活性化協議会（奈良県広陵町）

- ・交通不便地域の解消と住民の移動ニーズに対応するため、無償・デマンド運行のコミュニティバスを有償・定時定路線に見直すなど、複数回にわたる再編を実施。
- ・住民ワークショップにより効果を検証しつつ、路線再編やパターンダイヤの導入等により利便性を向上させ、利用者的大幅な増加を実現。



（取組の概要）

1. 多様な主体の実質的参画

- 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**。

(2) 多様なモビリティ・マネジメント活動

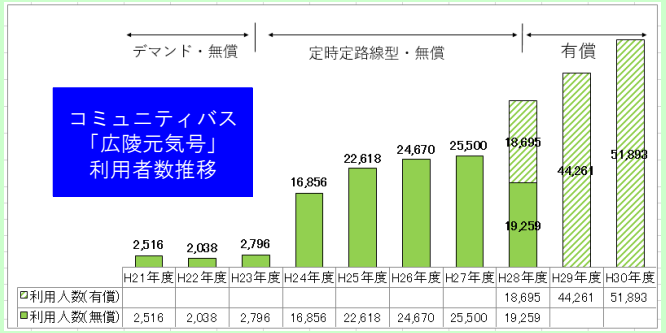
- 多様な関係者と連携したモビリティ・マネジメント**により、住民が**公共交通を利用するきっかけを創出**。
 - ◇商業施設と連携したポイント制度
 - ◇福祉部局主催イベントでの出張モビリティ・マネジメント
 - ◇町公式Facebookを活用した無料乗車キャンペーン
 - ◇バスの乗り方教室

(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。



広陵元気号 中央幹線時刻表 令和元年10月1日改正

バス停留所	1便	2便	3便	4便	5便	6便	7便	8便	9便	10便
近鉄高麗橋	7:21	8:00	10:00	12:00	14:00	16:00	17:00	18:00	19:00	
イスマヤ広陵店	7:29	8:07	10:07	12:07	14:07	16:07	17:07	18:07	19:07	
南郷市場	7:28	8:09	10:09	12:09	14:09	16:09	17:09	18:09	19:09	
南郷	7:29	8:10	10:10	12:10	14:10	16:10	17:10	18:10	19:10	
南郷駅前	7:30	8:11	10:11	12:11	14:11	16:11	17:11	18:11	19:11	
広陵駅前	7:32	8:13	10:13	12:13	14:13	16:13	17:13	18:13	19:13	
まわりがき一ル	8:16	10:16	12:16	14:16	16:16	17:16	18:16	19:16		
中央公民館(北側)	8:19	10:19	12:19	14:19	16:19	17:19	18:19	19:19		
古寺南口	8:21	10:21	12:21	14:21	16:21					
古寺	8:22	10:22	12:22	14:22	16:22					
古	8:24	10:24	12:24	14:24	16:24					
はしお光栄村	8:27	10:27	12:27	14:27	16:27					
南郷	8:30	10:30	12:30	14:30						
南郷	8:31	10:31	12:31	14:31						
南郷	8:33	10:33	12:33	14:33						
大形広瀬橋交差点	8:41	10:41	12:41	14:41						

広陵元気号に乗ると得する！

広陵元気号ポイントカードができました！

商業施設と連携したポイント制度

広陵町 公共交通総合時刻表

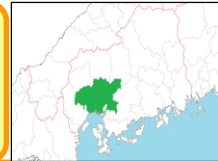
※小学生の絵画を掲載

総合時刻表

※小学生の絵画を掲載

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。



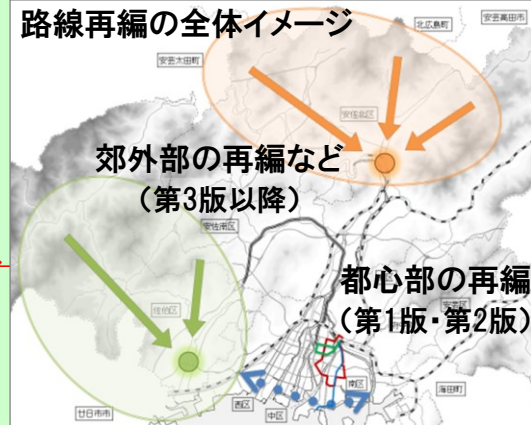
（取組の概要）

1. 多様な主体の実質的参画

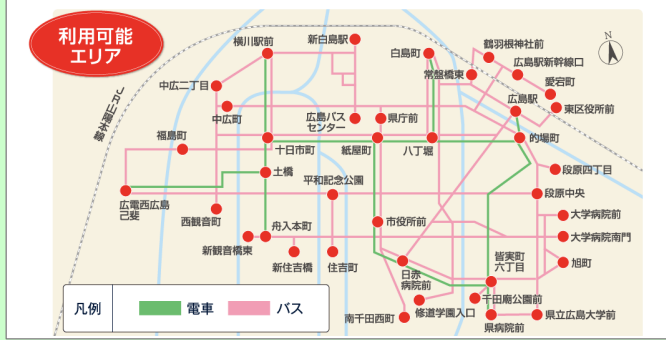
- 地域公共交通活性化再生法の枠組みを活用し、協議会において地域の関係者で協議し、網計画(H28.12)及び再編計画(第1版:H30.3、第2版:R1.12)を策定。**人口100万人を擁する都市での再編計画策定は全国初。**
- 多数のバス事業者(7社)が存在する中で、**事業者が連携し、利用者目線での共同事業(路線再編、運賃均一化、共通定期券の導入等)**を次々と実施。

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 → 1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・電車共通定期の導入は全国初。**



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



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。**

