

赤井川村地域公共交通活性化協議会（北海道 赤井川村）



村唯一のバス路線の存廃協議を契機に、村役場が中心となり、タクシー会社、スクールバス、リゾート会社の従業員送迎バスといった**村内の輸送資源をフル活用し、地域自らがデザインした持続可能な公共交通「むらバス」を運行**するなど、地域公共交通の確保・維持に積極的に取り組んだ。

（取組の概要）

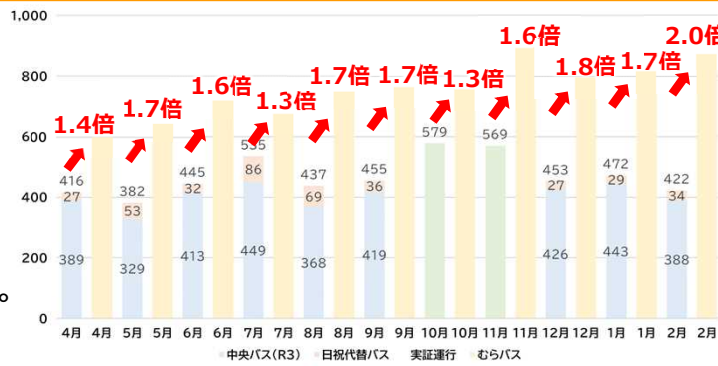
1. 多様な主体の実質的参画

(1) 村の公共交通の「ありたい姿」を地域自らがデザイン

- 村役場の交通担当者が自ら「**持続可能な公共交通**」というミッションを掲げ、**教育部門、福祉部門と連携**するとともに、**高校生の保護者や民間のスキーリゾート会社も巻き込んで**地域公共交通活性化協議会を立ち上げ、地域公共交通計画を策定。
- 外部有識者を招き、**シンポジウムやワークショップ**を開催し、**村民の意識醸成につなげ、公共交通を議論**。

(2) 「共創」による村内の輸送資源の総動員

- 令和2年の改正地域公共交通活性化・再生法で「輸送資源の総動員」という考え方を知り、民間のバス会社・タクシー会社に公共交通を委ねてきた発想を転換。**従業員送迎バスを有する村内の民間スキーリゾート会社に協力要請**を行い、村営の自家用有償運送を開始。**村と、運行委託をする地元タクシー会社、車両と運転手の提供を受けるスキーリゾート会社とで、協力体制に関する覚書を締結**。



2. 創意工夫

(1) 利用者目線のダイヤ設定により、通えなかった高校に通えるように！

- 村民から具体的なニーズを聞くため、各町内会だけでなく、**最も利用するであろう高校生とも意見交換会を重ね、実証運行を実施**。利用者の声を丁寧に聞いてダイヤ設定などを行ったことで、村内には高校がなく、従来は**保護者の送迎無しでは通えなかった小樽市の高校への通学が可能に**。また、地域おこし協力隊OGが「むらバス」に愛着を感じてもらえるようにと、**地元中学校とのコラボTシャツも作成**。

(2) デジタル技術を活用した情報発信

- **村役場職員が自らGTFSDデータを整備し、Googleマップで検索可能**にしたこと、簡易な**バスロケアプリ**導入で、観光客などの村外からの利用者が増加。

▲路線バス（廃止前）と「むらバス」の輸送人員の比較

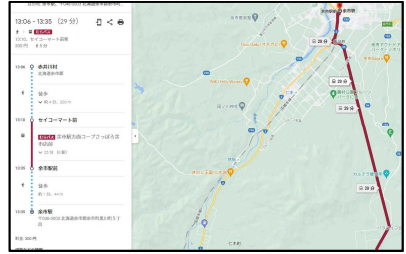


▲ワークショップの開催

「むらバス」1年利用好調
赤井川村で、前年度の1.6倍に

ダイや変更や延伸奏功
「むらバス」は、赤井川村の公共交通の活性化に大きく貢献している。特に、高校生の通学に大きく貢献している。また、地域おこし協力隊OGの活躍も、地域の活性化に大きく貢献している。

2023年6月23日
北海道新聞（朝刊）



▲Googleマップへの掲載

3. 自立性・継続性

(1) 補助金に頼らない資金調達

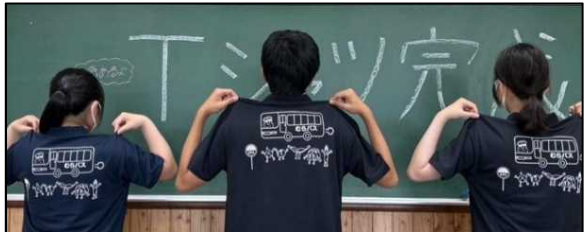
- **GCF、企業版ふるさと納税**により、「むらバス」の**車両購入費を確保**。

(2) 確実な需要と新たな需要の獲得

- **スキーリゾート会社との連携及び地域でデザインした運行路線**により、一定の利用が見込める車を持たない**外国人従業員の需要**と、高校生の利用が減少する**土日の観光需要**を取り込んだ。



▲GCF（ガバメントクラウドファンディング）▲地域おこし協力隊OG & 中学校とのコラボTシャツ



赤井川村地域公共交通活性化協議会（北海道 赤井川村）

参考：赤井川村地域公共交通活性化協議会に係る路線図

むらバス 路線図



赤井川市街地図

河村商店

セイコーマート前

赤井川

常盤・キロロ方面

「河村商店」内でバスを待つことができます

余市市街地拡大図

大川十字街 (中央バス停留所)

余市駅

コープさっぽろ余市店前 (中央バス停留所)

「余市駅」または、「余市駅前十字街」で各種公共交通（JR、高速バス）に乗り換えられます

常盤周辺拡大図

キロロ寮

常盤

「キロロ寮」の敷地内を経由します

停留所
キロロマウンテンセンター
キロロチャペル前
常盤
農場前
落合
道の駅あかいがわ
都
都局前
旭丘
赤井川
セイコーマート前
神社通
峠下
日ノ出
生活館前
中の川橋
余市駅前
大川十字街
コープさっぽろ余市店前



「生活館前」～「常盤」の区間はフリー乗降区間

福島県会津若松市・NPO法人みんなと湊まちづくりネットワーク（福島県会津若松市・湊地区）

市と住民主体のNPOが連携し、風力発電事業者等の協力も得て環境負荷の低い地域内交通を構築。 路線再編と一体的な地域内交通の導入により交通空白地を解消。 市の伴走的支援と、住民による活発かつ継続的な議論を可能とする組織づくりによってPDCAサイクルを確立し、持続的な運行を実現。



（取組の概要）

1. 多様な主体の実質的参画

（1）地域主体のNPOによる段階的な運行実施と市の伴走的支援

- 急激な人口減少等の地域課題に対応するため、**地域活性化を目指す地域運営組織**を設立（H27）。地域行事での無償送迎バス運行など実証的取組も経て、**地域を經由するバス路線の再編を契機に、地域主体による地域内交通「みなとバス」の無償運行を開始**（R1-）。令和2年に**NPO法人化**し、**令和3年より自家用有償旅客運送**として運行。
- 市は、**組織の立上げから積極的に働きかけ、サポート**するとともに、**地域ビジョンの策定支援、運行経費支援、バス乗車体験会の開催による利用促進など、幅広く継続的に支援。****毎月の会議にも担当者が参加。**

（2）地域住民の参画とエネルギー事業者の協力

- **運転は地域住民（NPO会員）10名程度で分担。**風力発電事業者より、**PHEV車両の寄贈や急速充電施設の無料設置開放**等の協力も得て、**環境負荷の低い地域内交通を実現。**

2. 創意工夫

（1）市の主導による再編実施計画に基づく路線再編

- 一部重複する路線バス・コミュニティバスを統合。低利用区間の廃止に代えて、**増便により全体の利便性を向上しつつ、統合後の路線に接続する地域内交通として「みなとバス」を導入し、交通空白地を解消。**

（2）活発かつ継続的な議論を可能とする組織・仕組みづくり

- NPOは地域住民計70名程度で構成。地区区長会など各種団体や事業者、湊地区住民が参画し、**毎月、全体会・役員会・各部会を開催。**「みなとバス」事業の検討・評価は、「生活・福祉部会」が担う。

（3）多様な取組の実施

- 「みなとバス」によるおでかけツアーの開催（地域内の交流機会増加に寄与）のほか、**農産物直売所の運営、環境維持活動、スポーツ少年団の支援等、地域活性化に資する多様な関連サービスを実施。**

3. 自立性・継続性

（1）地域の合意による目標の設定とPDCAサイクルの実施

- 地域で議論を重ね、**運転者の持続的な確保と住民の利用**を両立可能な水準を見据え目標設定。**コロナ禍での有償化後も着実に利用者数を伸ばし、目標（6.3人/日）を達成（7.6人/日）（R4）。**毎年度、**事業計画に基づき事業を実施し、定期的に取組を評価。**路線バスとの接続性の向上など**随時サービスの改善**を行っている。

（2）青年部会との連携

- NPO内には**青年部会が設置**され、広く意見交換を実施。若い世代の意見が反映される仕組みとなっているほか、**青年部会と連携した運転手確保など長期的・継続的な運行に向けた取組が可能**な環境が整っている。

湊地区の概況

＜概況＞

- ・ 昭和30年に会津若松市に編入
- ・ 人口1,515人、621世帯（令和5年7月末現在）
- ・ 高齢化率46.6%（市全体30.9%）（令和2年7月末現在）
- ・ 主産業 農業

＜地域課題＞

- ・ 人口が急減（年約50人・3%ずつ減）
- ・ 子どもが少なく、減少（小中義務教育学校に向け動き出した）
- ・ 農業の後継者不足 ・ 交通の便が悪い
- ・ 地域内に病院やスーパーがない

※ 光ネットワークは令和2年にやっと呼び込んだ

湊地区（市中心から車約30分）

NPO 有料バス運行開始
会津若松・湊地区 交通空白地結ぶ

河北新報紹介記事(R3.10.23)

「みなとバス」時刻表

目的地に合わせた（路線バス接続便）地域内用車（車）をご利用ください。火・水・木・金で、全ての乗客を対象に運行いたします。

※ 急ぎの送迎が必要な場合は、乗降の予約が必要です。乗降の予約は、乗降の1週間前までに、お電話にてお申し込みください。

※ 前日の13時までに電話にて予約ください。

行き先	出発時刻	到着時刻
湊地区（市）	11:30	12:30
湊地区（市）	13:30	14:30
湊地区（市）	15:30	16:30



地域内用車（車）のご利用は、乗降の予約が必要です。乗降の予約は、乗降の1週間前までに、お電話にてお申し込みください。

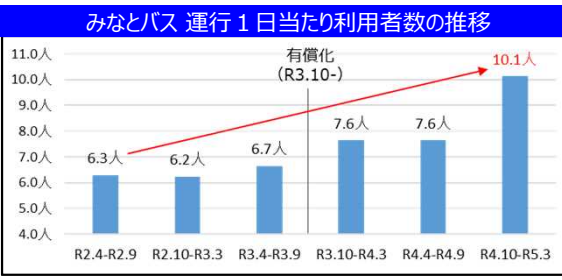
ご予約・ご相談・お問い合わせは 事務局 まで

発行時期：月～金 9:00～13:00（祝日、年末年始は別あり）

080-6011-3710 お気軽に電話ください！

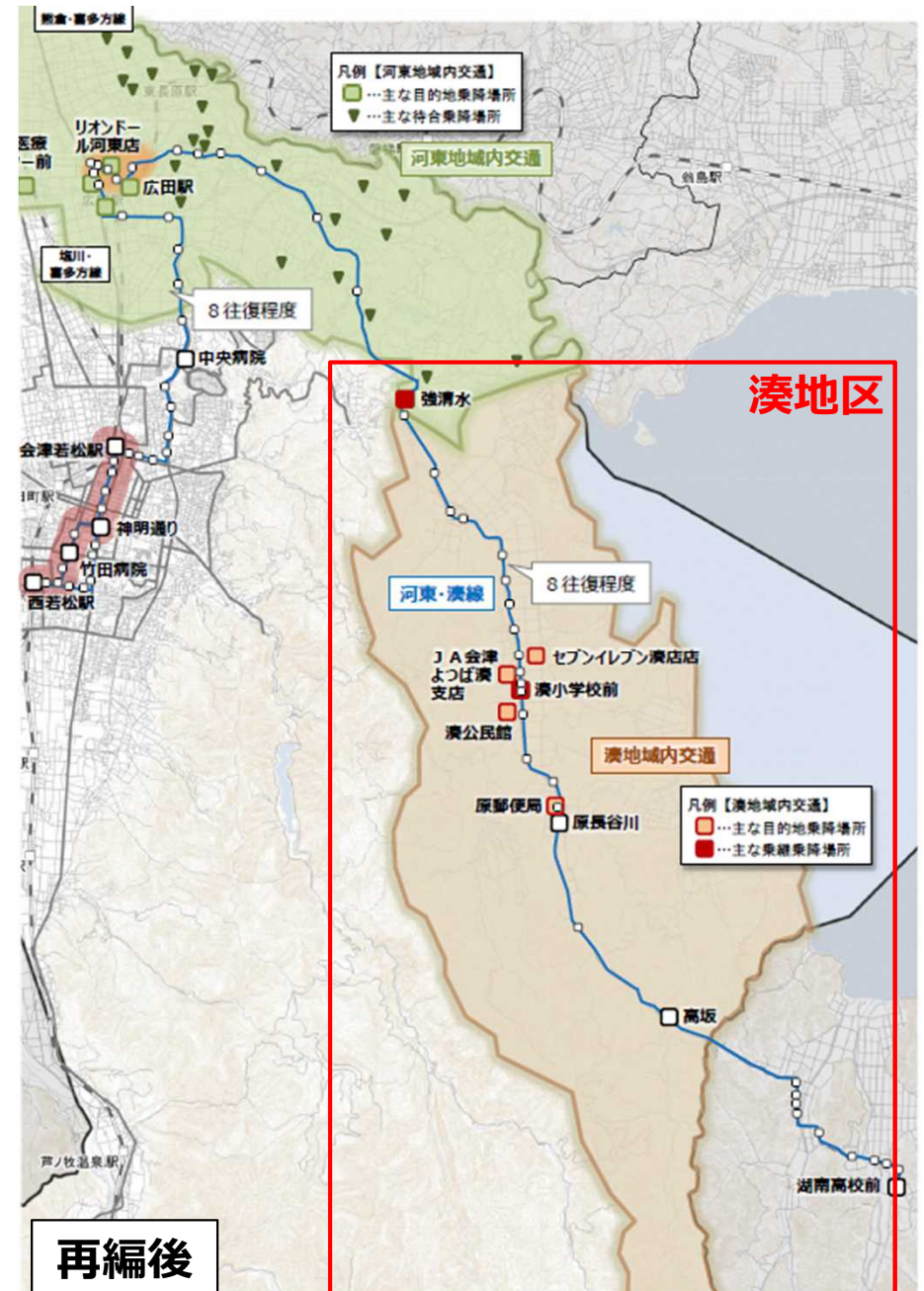
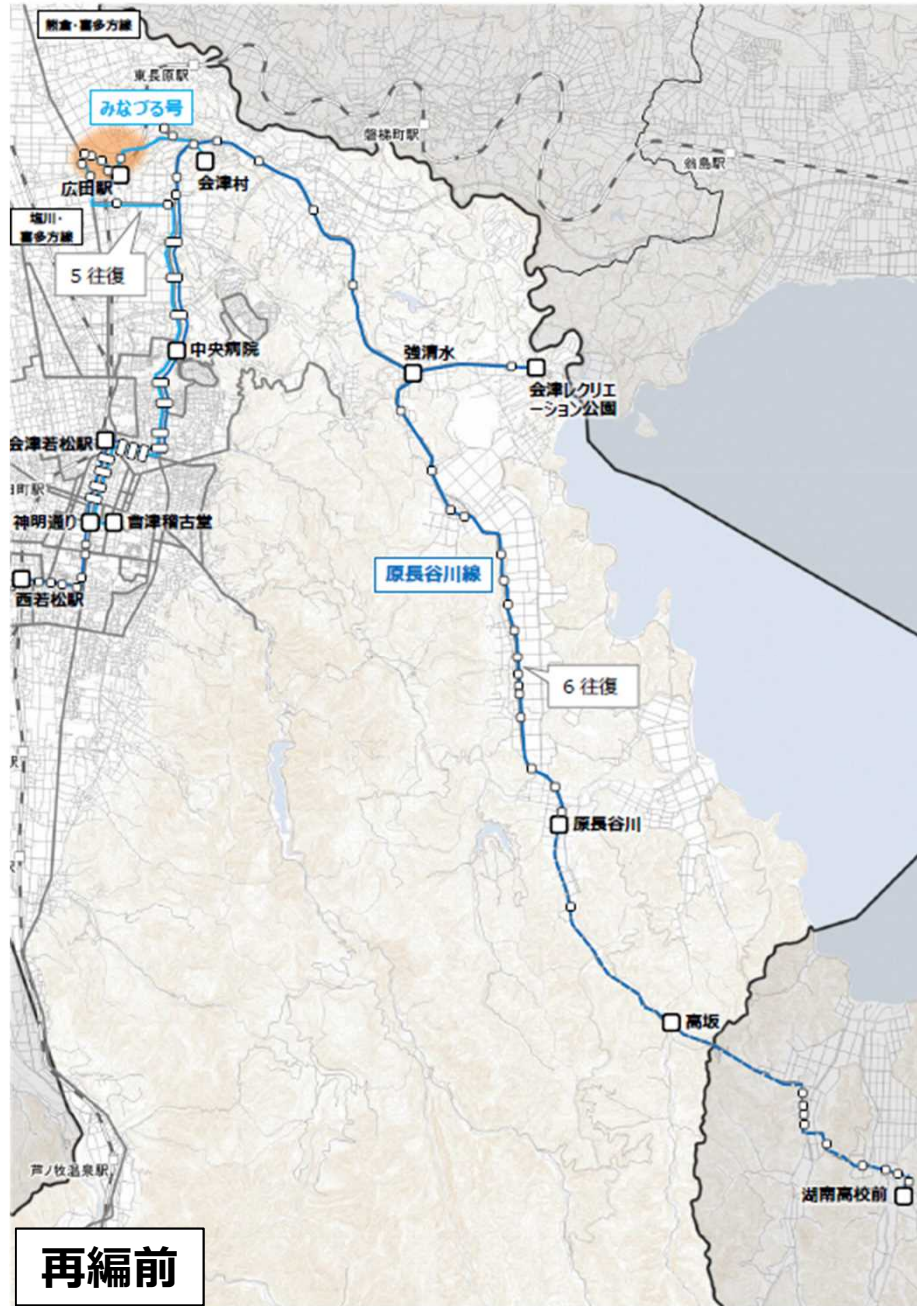
特定非営利活動法人みんなと湊まちづくりネットワーク

パンフレット（時刻表）



福島県会津若松市・NPO法人みんなと湊まちづくりネットワーク（福島県会津若松市・湊地区）

参考：会津若松市・湊地区における公共交通再編（H30.4～）



群馬県前橋市（まえばし）



人口減少社会において、都市のコンパクト化、公共交通の高度化・最適化に取り組んでおり、まちづくりの一環として、デジタル基盤整備をベースにした交通サービス「MaeMaaS（前橋版MaaS）」を推進。

全国初となるマイナンバーカードと交通系ICカードの連携・認証による属性に応じた運賃割引等や、利用しやすい移動環境構築の一環として、**独禁法特例法**を活用した、**県内バス事業者6社の協定締結・共同経営による利便増進計画**を市が支援して作成、まちなかの幹線で等間隔運行を実現し、利用者が増加。

（取組の概要）

1. 多様な主体の実質的参画

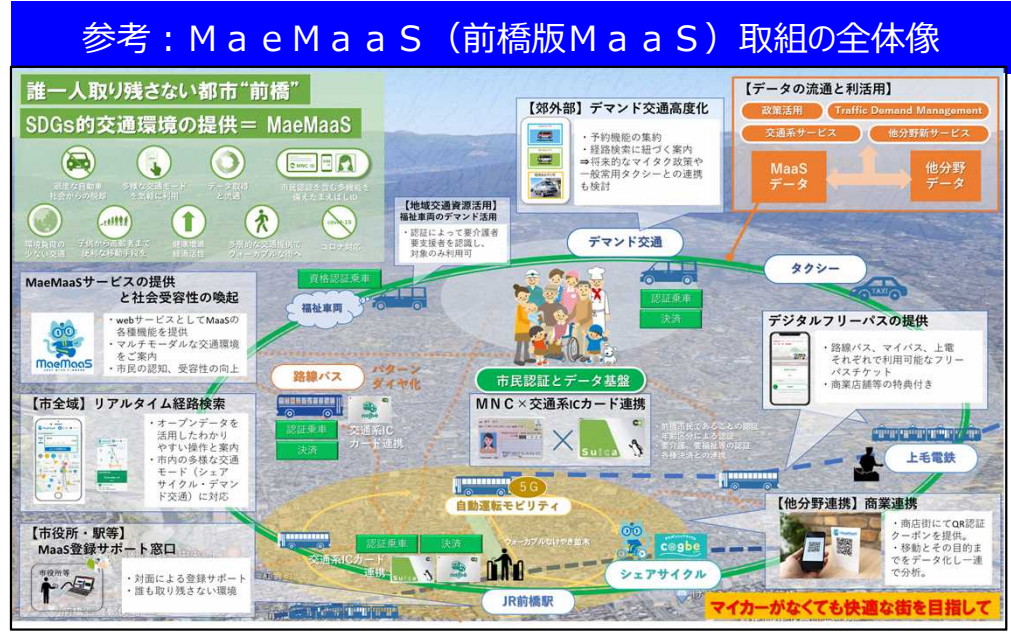
- MaeSの導入にあたって、利便増進による行動喚起のため、**商業分野等の他業種、異業種との協調・連携を実施。**
- 共同経営計画の策定にあたって、市が中心となり、群馬県、有識者及びバス事業者6社でワーキンググループを設け、最適なダイヤ設定に係る様々な調整を行い、**ダイヤ調整について合意形成。**

2. 創意工夫

- MaeSの運用にあたって、**マイナンバーカードとの認証・連携を実現し、市民割引・敬老割引・障害者割引等、様々な運賃施策を実施するとともに、電子認証により、事務負担を軽減し、持続可能な運用体制を構築。**また、市民に取組を知ってもらうためマスコットキャラクターを作成し、周知活動を実施。
- 共同経営路線を含む市内全路線で、バス会社ごとに整理されていた**系統や路線名の表示を統一して再整理。**前橋駅や群馬県庁等にデジタルサイネージを設置したほか、**バスロケーションシステムの活用**や、わかりやすいバスマップの作成等、利便性を向上。

3. 自立性・継続性

- **群馬県と連携し、「MaeMaaS」の取り組みベース**として、群馬県版MaaS（GunMaaS）を構築、デジタル最先端技術を活用し、利用しやすい公共交通環境について、**県内全域への展開を推進。**
- 市内全路線に交通系ICカードを導入、6社全体で**各種乗降データ**を見える化し、**路線再編・ダイヤ改正・運賃体系（定額制等）検討のためのシステムを構築、**今後更なる利便性向上を図る。加えて、**交通と他分野との連携事業にも取り組む。**



参考：6社共同経営計画に基づく等間隔運行（利便増進事業）

○**これまで**
時間帯によって、**団子状態や30分以上の間隔**

○**R4.4.1～**
5分～15分間隔 JR両毛線に合わせたダイヤ設定

コロナからの回復など他の要素も考えられるが、**利用者は増加傾向**

本町ライン利用者数 (人/月)
44357 (R4.1～R4.3)
52560 (R4.4～R4.7)

利用者増 (約18%)

各指標で7～8割程度の利用者が満足と回答

指標	満足	不満
運行間隔	82%	18%
バス待ち時間	71%	29%
発着時間のわかりやすさ	84%	16%

群馬県前橋市 (まえばし)

参考：6社共同経営計画に基づく等間隔運行（利便増進事業）

取組主体

関越交通、群馬バス、群馬中央バス、
上信観光バス、永井運輸、日本中央バス

計画期間

令和3年10月1日～
令和8年3月31日まで



全国3例目となる国土交通大臣認可

- 対象路線 6社11路線
- 時間帯 平日・土日祝日
10時～16時の間

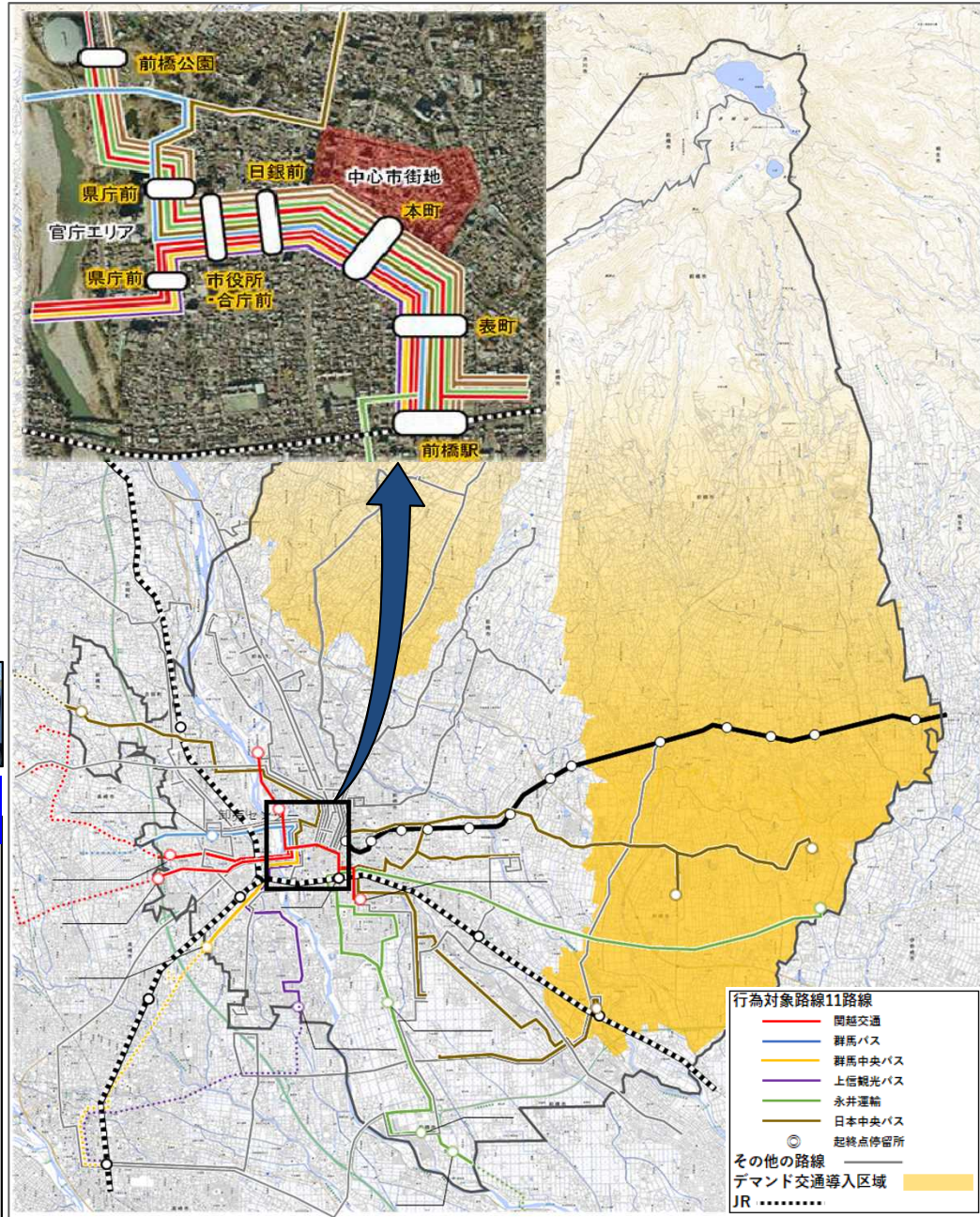
- インフォメーションの改善
(デジタルサイネージ、バスロケ)



各社バラバラだった路線
表記を統一して再整理



本町ライン (前橋駅～県庁前)

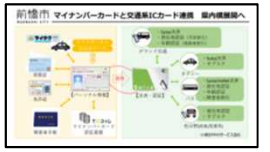


参考：MaeMaas (前橋版Maas)

MaeMaas
マスコットキャラクター



2023年 3月～ 群馬県と連携し、順次、県内全域へ展開



各務原市地域公共交通会議 (岐阜県各務原市)



コンパクト＋ネットワークを目指し、まちづくり施策との連携を図り、地域住民・交通事業者・行政の三位一体の取組により公共交通ネットワークを総合的・体系的に再構築。人口20万人未満の都市における交通・まちづくり連携のモデル事例。デマンドタクシーの複数事業者による運行は他地域展開が期待される。

(取組の概要)

1. 多様な主体の実質的参画

- 平成25年より地域住民との対話を重視しふれあいバス等懇談会を毎年・継続的に開催 (R4:全11会場・90名参加)。事業者とも定期的な意見交換・情報共有の場を設け、運行計画の検討・調整を図るなど、地域住民、交通事業者、行政が三位一体となり取組を推進。

- 名古屋鉄道のMaaSアプリ「CentX」でバスと観光施設がセットのデジタルチケットを造成。自治体と連携したデジタルチケット造成は名鉄グループ初。鉄道事業者及び観光施設と積極的に連携。

2. 創意工夫

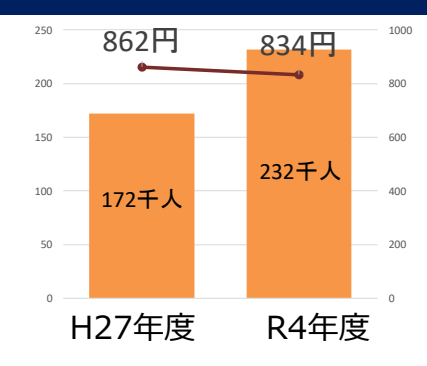
- 利便性の低い長大路線となっていたふれあいバスについて、アンケートや懇談会における利用者の声を反映し、各地区の生活圏を意識したコンパクトな路線に再編 (H27.10)。利便性向上により利用者が増加 (H27→R4:利用者35%増、利用者あたり経費3%減)

- 従前のふれあいタクシーの利便性向上のため、新たなデマンド交通チョイソコかかみがはらを導入。
- 市交通部局と福祉部局が横連携し、高齢者等移動支援事業を創設。主体となる自治会が費用を補填し細かな移動需要にタクシー事業者の力を活用。郊外の団地など複数地区で事業実施。
- 路線バス実証運行を支援する市の補助制度を活用し新設された岐阜バス「笠松川島線」について、高校進学後の利用に向け中学校へのチラシを配布する等、民間活力を生かした交通ネットワーク構築を支援。路線新設を促す初期投資期間への補助の後、沿線観光施設への利用も増えている。
- チョイソコのエリアスポンサーと連携したおでかけ促進イベントを月に1回開催、地域の事業者と積極的に連携。

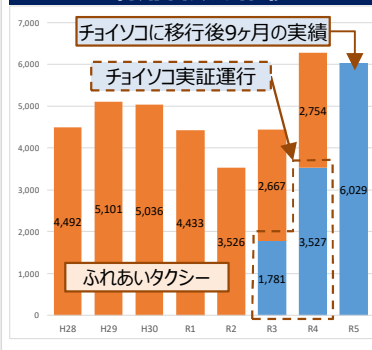
3. 自立性・継続性

- 立地適正化計画において、市全域における誘導施策として公共交通施策を具体的に位置づけ、まちづくりと公共交通施策の連携を強化。
- 各務原市役所前駅及び那加駅・新那加駅周辺における官民連携のまちづくり事業による新たな移動需要に対応するため、ふれあいバス那加線の増便・パターンダイヤ化などを実施 (R5.10月予定)。具体的なまちづくり事業と一体となった公共交通ネットワークを形成。新那加駅の駅前広場整備も交通結節点の利便性向上に貢献。
- チョイソコかかみがはらの導入にあたり、市内の全タクシー事業者へ丁寧な事業説明のうえ、競争性を確保しつつ複数事業者による「輪番制」の運行を採用。持続性の高い運行体制を実現。

利用者数・一人当たり運行経費



チョイソコ・ふれあいタクシー 利用者数の推移



まちづくりと一体となった公共交通ネットワーク (那加地区)



各務原市地域公共交通会議 (岐阜県各務原市)

【鉄道】

JR高山本線 (4駅)
名鉄各務原線・犬山線 (12駅)

【民間バス路線】

岐阜バス・名鉄バス 11路線
(高速バス除く)

【乗用タクシー】

事業所 5社

+ 民間公共交通を補完するサービスとして

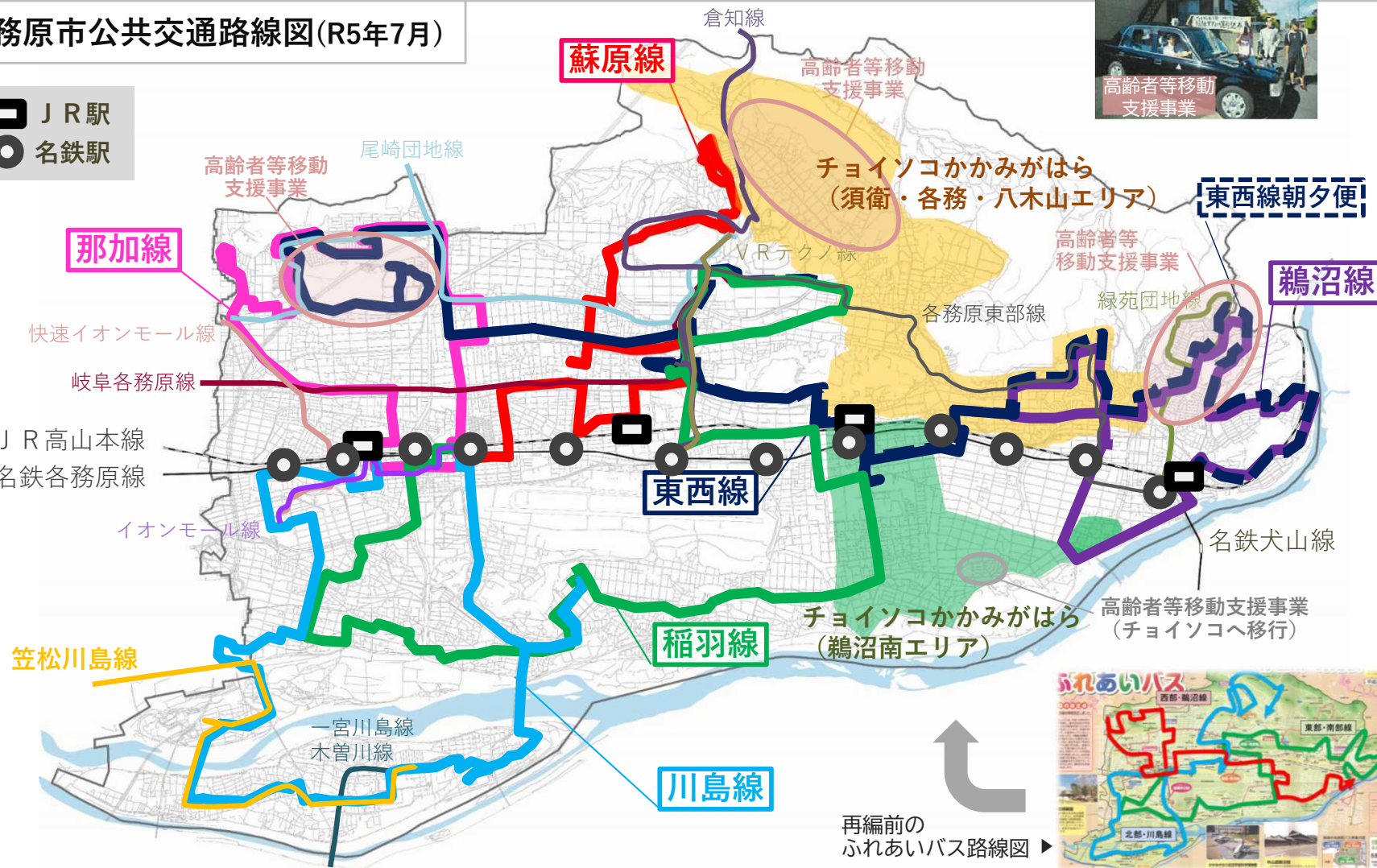
【コミュニティバス等】

ふれあいバス 7路線
チョイソコ 2地区
このほか、「高齢者等移動支援事業」にて細かな移動需要にも対応



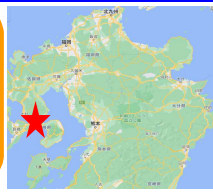
各務原市公共交通路線図(R5年7月)

■ JR駅
● 名鉄駅



再編前の
ふれあいバス路線図 ▶

長崎市公共交通活性化協議会（長崎県長崎市）



- ✓ 移動手段の確保が危惧されていた東部地区にて、**利便増進計画**を策定し、**競合路線での運行事業者の一本化**を含む交通網の再編施策を展開。利便性を確保しつつ持続可能な地域公共交通を実現。
- ✓ 当該施策によりねん出された輸送資源で市内中心部での**新規路線を開始する好循環**を実現。

（取組の概要）

1. 多様な主体の実質的参画

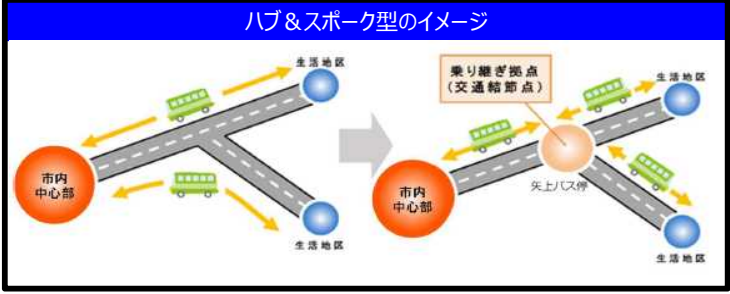
- 協議会構成員である**長崎市立会いのもと**、令和3年6月、協議会構成員で、複数路線で競合していた**バス事業者2者（長崎自動車株式会社・長崎県交通局）**が**連携協定を締結**。連携協定を踏まえ、令和4年4月から、**独禁法特例法**を活用し、東部地区をはじめ市内の競合路線における**運行事業者の一本化等を行う共同経営**を開始。共同経営開始に当たり、**協議会での議論**を経て共同経営計画を策定。
- 共同経営の開始を受け、令和4年9月、市内でも特に移動手段の確保が危惧されていた東部地区を対象とした、**路線再編等に関する利便増進計画**を、**協議会が策定**。利便増進計画の策定にあわせて共同経営計画の変更を行うことで、両計画を連携。
- 東部地区の路線再編に当たっては、**バス事業者2者及び長崎市**が、年間28回に及ぶ住民への説明会・意見交換会を実施。そのほか、**地域センター職員**の説明会への参加、**教育委員会**による学生への周知、路線再編に係る特集の市広報誌への掲載など、**複数の協議会構成員や自治体内の複数部署といった多様な関係者**が、**路線再編に関する住民・利用者の理解促進のため連携・協力**。



2. 創意工夫

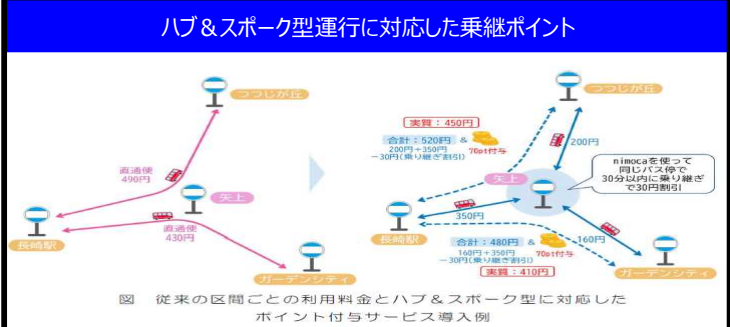
（1）利便増進計画に基づく路線再編（東部地区）

- バス事業者2者が競合する形で運行していた**幹線路線**について、**運行事業者を一本化**。運行コストの最小化を図る。また、昼間帯の最大待ち時間が15分程度になるよう**等間隔運行**を実施。利用者の少ない平日昼間帯でも人口規模や利用実態にあった便数を維持する等、**運行頻度を適正化**し、再編前と同水準の利便性を維持。
- 利用者が少ない**地域路線**については、**需要に応じた形でのコミュニティ交通に転換**。
- **幹線路線、地域路線の両路線**を、乗継拠点（ハブ）を中心とした**ハブ&スポーク型に再編**。これにより、**需要にあわせた効率的な運行**だけでなく、**利用が少ない地区での一定の運行本数の維持**等も可能となり、**運行の効率化・利用者利便の増進を推進**。



（2）乗継ぎによる利便性確保・サービス向上のための取組（東部地区）

- ハブ&スポーク型への再編で、**乗継ぎによる利用者の運賃負担が増加しないよう、乗継割引に加え、買い物等に利用できるポイントを、乗継ポイントとして付与するサービスを導入**。



3. 自立性・継続性

- 東部地区での運行事業者の一本化により、**運転手-13人/日、車両-10.8台/日の効率化**を達成。
- ねん出された輸送資源で、市内中心部を周遊する**新規路線の運行**をバス事業者2者の共同運行として開始。**黒字が見込める路線の運行の実現が、バス事業者の経営改善に資するという好循環を生み出し、地域公共交通の持続可能性の確保に貢献**。

表 乗り継ぎポイント導入有無の運賃比較

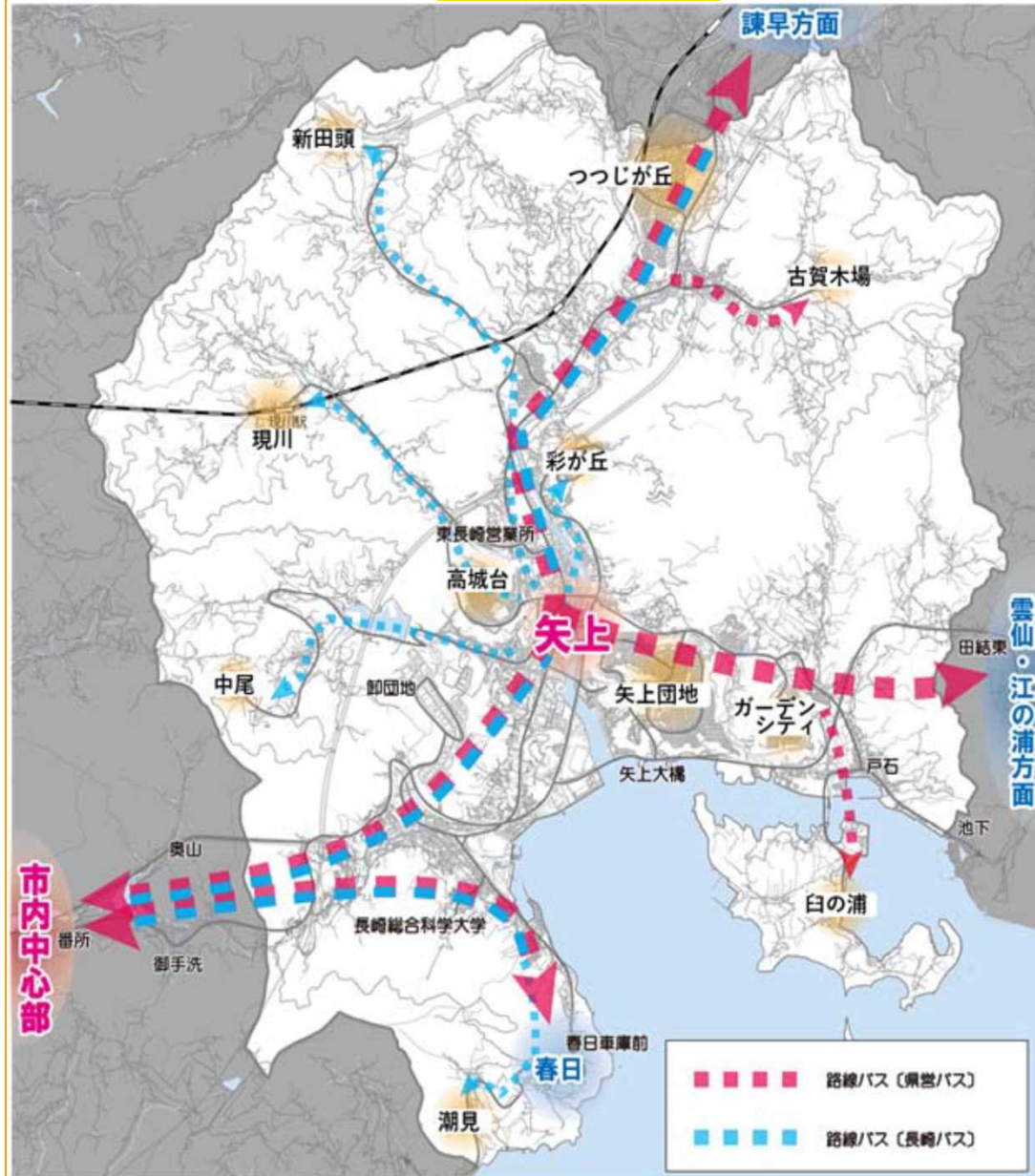
区間	直通運賃	乗継運賃	
		事業未実施	事業実施
瀬古（彩が丘）⇒中央橋	380円	450円 （70円増）	380円 （増減なし）
現川駅前⇒中央橋	440円	480円 （40円増）	410円 （30円減）

（ ）内は直通運賃と比較した増減額

長崎市公共交通活性化協議会(長崎県長崎市)

参考：利便増進計画にて再編された東部地区

再編前



再編後

