

沖縄管内における公共交通空白地域等実態調査 及び地域公共交通利用促進方策現状調査業務

報 告 書

【公共交通利用促進方策現状調査編】

平成25年3月

内閣府沖縄総合事務局

目次

1. 調査の目的と方法	1
(1) 調査の目的	1
(2) 調査の方法	1
2. 公共交通利用促進方策の事例	2
(1) 事例整理にあたって	2
(2) 事例のまとめ	6
(3) 事例シート	10

番号	自治体	概要	ページ
1	北海道 当別町	当別町「ふれあいバス」	10
2	青森県 八戸市	八戸市における使いやすい公共交通の実現を目指した取り組み	12
3	岩手県 一戸町	有限責任事業組合による一戸町「いちのへいくベ号」	14
4	茨城県 土浦市	土浦市「キラうちゃんバス」と「のりあいタクシー」	16
5	茨城県 日立市	パートナーシップ協定方式とデマンド型乗合タクシーによる公共交通の確保	18
6	東京都 八王子市	住民負担による山間地域でのバス等の運行	20
7	富山県 富山市	富山市総合交通戦略	22
8	石川県 金沢市	金沢市総合交通戦略	26
9	石川県 珠洲市	地域公共交通総合連携計画に基づく公共交通の改編	30
10	長野県 飯綱町	新公共交通システム「iバス」	32
11	長野県 上田市	豊殿地区自主運行バス「あやめ号」	34
12	岐阜県 岐阜市	岐阜市総合交通戦略	36
13	静岡県 富士宮市	住民支援による市街地循環バス「宮バス」	38
14	愛知県 豊田市	豊田市における公共交通ネットワークの構築	40
15	愛知県 常滑市	観光巡回バス「とことこバス」の導入	42
16	愛知県 北設楽郡	町営・村営バスの運行の一体化と総合交通システム「おでかけ北設」の構築	44
17	三重県 玉城町	情報通信技術を活用した「元気バス」の導入	46
18	兵庫県 豊岡市	豊岡市における新たなバス交通体系の構築	48
19	鳥取県 伯耆町	伯耆町型バス事業	50
20	山口県 山口市	山口市における住民が主体となった交通計画づくり	52
21	熊本県 熊本市	熊本市の公共交通グランドデザイン	54
22	熊本県 菊池市	菊池市における交通体系の構築	56
23	大分県 大分市	大分市におけるモビリティ・マネジメントの導入	58
24	鹿児島県 鹿児島市ほか	かごしま共通乗車カード「Rapica（ラピカ）」＆「いわさきICカード」の導入	60
25	沖縄県 那覇市	那覇市におけるバス路線再編及びコミュニティバスの導入	62

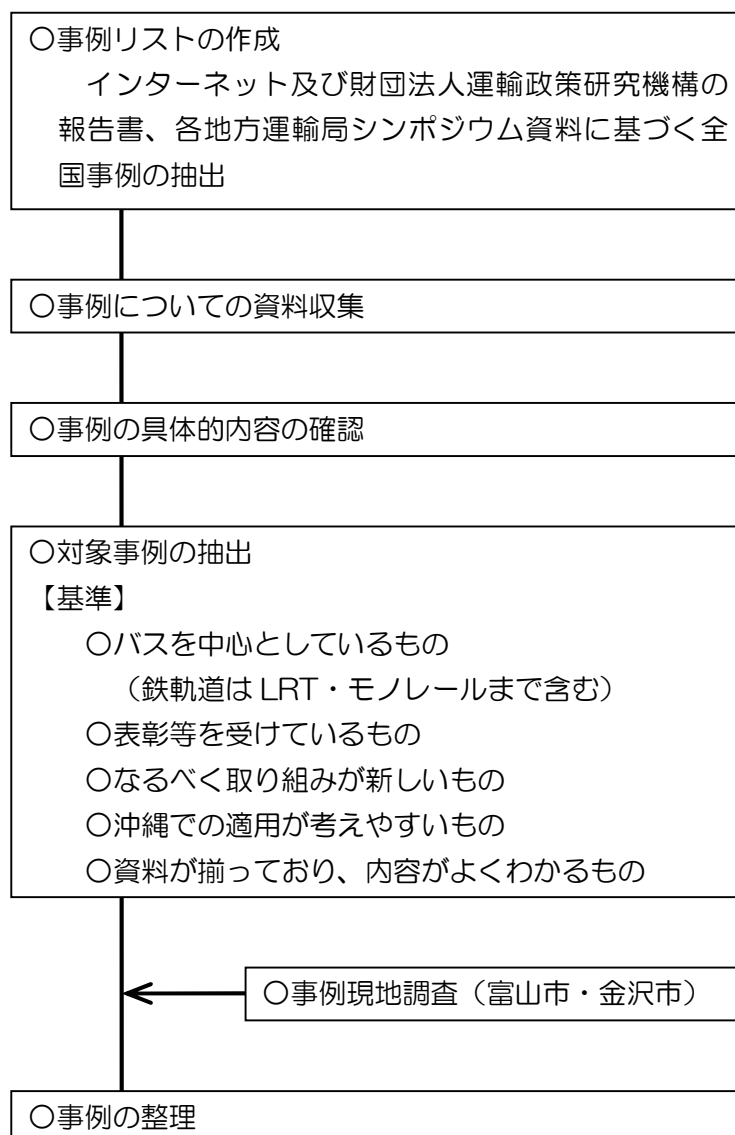
1. 調査の目的と方法

(1) 調査の目的

公共交通の利用促進に対しては、既に全国で様々な取り組みが行われている。本調査では、自治体や旅客運送事業者、地域住民等による各種取り組みの事例について調査を行う。

調査結果は、沖縄県にどのように適用できるのかという視点を持ち、施策検討のヒントとして使用できるように整理・分析を行う。

(2) 調査の方法



2. 公共交通利用促進方策の事例

(1) 事例整理にあたって

① 種別について

コミュニティバスとは

コミュニティバスの正式な定義が決まっているわけではないですが、「地方自治体がまちづくりなど住民福祉の向上を図るため交通空白地域・不便地域の解消、高齢者等の外出促進、公共施設の利用促進を通じた『まち』の活性化等を目的として、自らが主体的に運行を確保するバスのこと」と解しています。

最近では、京都市伏見区醍醐地区で地域住民が「市民の会」を結成し、支援するコミュニティバスの運行が開始されたり、神戸市東灘区住吉台・渦森台地区で NPO 法人が平成 15 年度「全国都市再生モデル調査」を受託して、バス運行の実証実験を行っている事例も見られます。

コミュニティバスは、「既存の乗合バスでは十分に対応できない」、「高齢者や身体障害者の方々の社会参加の機会を促進する」、「公共交通サービスを充実・強化させて、自家用自動車から乗合バスに転換を図る」等のシステムづくりが求められています。

出典：コミュニティバスの導入ガイド（国土交通省近畿運輸局）

運送者による分類

名称	道路運送法	車両	乗車定員	運送者
一般乗合旅客自動車運送事業	一般乗合旅客自動車運送事業（第4条許可）	事業用（緑ナンバー）	11人以上	バス事業者
			11人未満	乗合タクシー事業者
自家用有償旅客運送	自家用有償旅客運送（第79条登録）	自家用（白ナンバー）	乗車定員の設定なし	市町村、NP0等

運行形態による一般旅客自動車運送事業の分類

名称		特徴
乗合バス・タクシー	路線定期運行	・決まった路線を時刻表に従って運行するもの
	デマンド運行	・利用者の事前予約に応じて運行するもの
	路線不定期運行	・路線は決まっているが、運行時刻を定めず、事前予約に応じて運行するもの（ただし、予約のない場合、路線をショートカットするものを含む）
	区域運行	・路線や運行時刻を定めず、一定の区域内を事前予約に応じて運行コースを決め、運行するもの
貸切バス・タクシー		・1つの契約による貸切で運行するもの

運行形態による自家用有償旅客運送の分類

名称	運送者	輸送対象	特徴	協議機関
市町村運営有償運送	市町村	当該市町村内の住民等	・市町村自らが当該市町村内の住民等に対して、実費の範囲内で、営利とは認められない範囲の対価によって運送を行うもの ・「交通空白輸送」（市町村内の過疎地域等の交通空白地帯を対象）と「市町村福祉輸送」（要介護者や身体障害者等の会員に対する個別輸送）がある	地域公共交通会議
過疎地有償運送	NPO等	当該地域の住民やその親族等の会員	・NPO等が、過疎地域等において、当該地域の住民やその親族等の会員に対して、実費の範囲内で、営利とは認められない範囲の対価によって運送を行うもの	運営協議会
福祉有償運送		要介護者や身体障害者等の会員	・NPO等が要介護者や身体障害者等の会員に対して、実費の範囲内で、営利とは認められない範囲の対価によって、乗車定員11人未満の自動車を使用して、原則としてドア・ツー・ドアの個別輸送を行うもの	

②公共交通に関する協議会について

協議会	目的	構成メンバー	それぞれの特徴・相違点
活性化再生法定協議会 〔地域公共交通の活性化及び再生に関する法律 6 条〕	地域公共交通総合連携計画の作成に関する協議及び地域公共交通総合連携計画の実施に係る連絡調整を行う	【必須構成員】 ・地域公共交通総合連携計画を作成しようとする市町村 ・関係する公共交通事業者等 ・道路管理者 ・港湾管理者 ・その他地域公共交通総合連携計画に定めようとする事業を実施すると見込まれる者 ・関係する公安委員会 ・地域公共交通の利用者 ・学識経験者その他の当該市町村が必要と認める者 ※公共交通事業者・道路管理者等に参加応諾義務あり	・地域公共交通総合連携計画を作成し実施しようとする場合、組織することが必要 ・鉄道や船舶など多様なモードを対象に協議が可能 ・地域公共交通会議をそのまま法定協議会と位置付けることも可能（ただし、バス・タクシーのみが協議対象となる） ・補助金の交付を受ける場合、計画策定は必須 ・協議組織であるとともに、計画の実施組織でもある
地域公共交通会議 〔道路運送法施行規則 9 条の 3〕	地域住民の生活に必要な旅客輸送の確保その他の旅客の利便の増進を図るために必要な一般乗合バス事業及び市町村運営有償運送に関する協議を行う	【必須構成員】 ・主宰する市町村長又は都道府県知事 ・その他の地方公共団体の長 ・一般乗合旅客自動車運送事業者 ・その他の一般旅客自動車運送者 ・上記事業者の組織する団体 ・住民又は利用者 ・地方運輸局長 ・一般旅客自動車運送事業者の事業用自動車の運転者が組織する団体 【任意構成員】 ・道路管理者 ・都道府県警察 ・学識経験者その他必要と認められる者	・地域のニーズに対応した交通のあり方（運行形態、サービス水準、運賃等）を審議 ・必要に応じて地域の交通計画を策定可能 ・乗合バス事業に加え、市町村運営有償運送に関する協議も含む ・法定協議会として位置付ける事も可能（ただし、他モードに広げる場合は、それらの関係者を追加する必要あり）
運営協議会 〔道路運送法施行規則 51 条の 8〕	地域住民の生活に必要な旅客輸送を確保するために必要な過疎地有償運送及び福祉有償運送に関する協議を行う	【必須構成員】 ・主宰する市町村長又は都道府県知事 ・その他の地方公共団体の長 ・一般旅客自動車運送事業者 ・一般旅客自動車運送事業者の組織する団体 ・住民又は利用者 ・地方運輸局長 ・一般旅客自動車運送事業者の事業用自動車の運転者が組織する団体 ・NPO 法人等（区域内で現に有償運送を行っている法人） 【任意構成員】 ・学識経験者その他必要と認められる者	・NPO 等による自家用自動車による運送サービスを提供する場合、国土交通大臣（運輸支局に委任）の登録が必要となる。その登録を受けた NPO 等の活動実態の把握、安全や利便の確保の観点からフォローアップをする役割を担う ・自家用自動車による有償旅客運送が必要かどうか検討 ・地域公共交通会議が兼ねることも可能（その場合、設置要綱に運営協議会としての役割を明示）

参考資料：国土交通省 地域公共交通をよりよいものとするためのガイドライン

(2)事例のまとめ

○対象地



国土交通省地域公共交通支援センターホームページ、(財)運輸政策研究機構の事例集、各地方運輸局による資料等に基づき、事例の抽出を行った。本報告書では、上記 25 事例について、整理を行った。

なお、富山市及び金沢市については、事例現地調査を行った。

○分類表

			運行形態				広域 連携	観光	中心 市街地	ページ
			路線バス	コミュニ ティバス	乗合 タクシー	デマンド 型交通				
1	北海道	当別町		○						10・11
2	青森県	八戸市	○						○	12・13
3	岩手県	一戸町		○	○	○				14・15
4	茨城県	土浦市		○	○	○			○	16・17
5	茨城県	日立市	○		○	○				18・19
6	東京都	八王子市		○	○	○				20・21
7	富山県	富山市	○	○				○	○	22・25
8	石川県	金沢市	○	○				○	○	26・29
9	石川県	珠洲市		○	○	○			○	30・31
10	長野県	飯綱町		○	○	○				32・33
11	長野県	上田市			○	○				34・35
12	岐阜県	岐阜市	○	○	○					36・37
13	静岡県	富士宮市		○					○	38・39
14	愛知県	豊田市	○	○	○	○				40・41
15	愛知県	常滑市		○				○		42・43
16	愛知県	北設楽郡	○	○	○	○	○			44・45
17	三重県	玉城町		○		○				46・47
18	兵庫県	豊岡市		○	○	○			○	48・49
19	鳥取県	伯耆町	○	○	○	○				50・51
20	山口県	山口市			○	○				52・53
21	熊本県	熊本市	○	○						54・55
22	熊本県	菊池市	○	○	○	○			○	56・57
23	大分県	大分市	○							58・59
24	鹿児島県	鹿児島市ほか	○				○			60・61
25	沖縄県	那覇市	○	○				○		62・63

			住民や企業との関わり	運賃設定の工夫	ICTの活用	ページ
1	北海道	当別町	町のコミュニティバスと民間の送迎バスの一元化	乗り放題定期券（応援券）、従来の無料利用者への無料チケット配布		10・11
2	青森県	八戸市	ショッピングセンターと民間バス事業者による路線開設、市民マイバス検討会議の設置	上限運賃化実証実験		12・13
3	岩手県	一戸町	デマンド型交通検討委員会での検討、44回に及ぶ説明会			14・15
4	茨城県	土浦市	NP0法人を設立し事業主体に	協賛店でのバス運賃として使える地域通貨配布、ポイント制		16・17
5	茨城県	日立市	住民とバス会社によるパートナーシップ協定、地域住民によるNP0法人での自家用有償運送	全住民から会費を徴収して運営		18・19
6	東京都	八王子市	町会単位での運営委員会による検討、要綱に基づく補助金の支出			20・21
7	富山県	富山市		ICカード利用時の割引		22・25
8	石川県	金沢市	大学とバス会社のバストリガー協定、バス停への住民によるベンチ等の設置	三世代利用促進キャンペーン	○	26・29
9	石川県	珠洲市	バスボランティアサポートプログラム	買物客への割引、バス応援券		30・31
10	長野県	飯綱町	導入に際し、繰り返しシステムの説明を実施		○	32・33
11	長野県	上田市	住民組織での検討に基づくバス導入、地元企業からの賛助金、住民によるニュースの発行	全世帯から会費を負担して運営		34・35
12	岐阜県	岐阜市	地域住民が参加したコミュニティバスの運行	乗り継ぎ運賃の配慮	○	36・37

			住民や企業との関わり	運賃設定の工夫	ICTの活用	ページ
13	静岡県	富士宮市	バス停オーナー制度、バスサポーター制度			38・39
14	愛知県	豊田市	基幹以外は住民の発意によって対応			40・41
15	愛知県	常滑市	空港ボランティアの添乗	観光施設の割引特典のある一日乗車券の販売		42・43
16	愛知県	北設楽郡		100円区切りの運賃制		44・45
17	三重県	玉城町	大学との共同研究	運賃無料	○	46・47
18	兵庫県	豊岡市	地域主体交通での地元住民による運営	1日フリーパス		48・49
19	鳥取県	伯耆町		町内一律料金の外出支援サービス		50・51
20	山口県	山口市	公募市民を含む委員会での検討、地域での住民中心の勉強会の実施、地域主体によるコミュニティタクシーの運行、企業協賛金や住民協賛金の活用			52・53
21	熊本県	熊本市	市バスの民間への移譲、地域との協働による公共交通空白・不便地域への対応			54・55
22	熊本県	菊池市		乗合タクシーでの上限を1,200円としたメーター運賃方式		56・57
23	大分県	大分市	市役所内でのモビリティ・マネジメントの実施	休日ファミリー割引	○	58・59
24	鹿児島県	鹿児島市ほか		ICカードによるポイント付与サービス及び乗り継ぎ割引、トレーディングカードの販売	○	60・61
25	沖縄県	那覇市	モニター会議の実施	実験後の一般路線バスとして値上げした上での運行	○	62・63

(3)事例シート

1

北海道 当別町

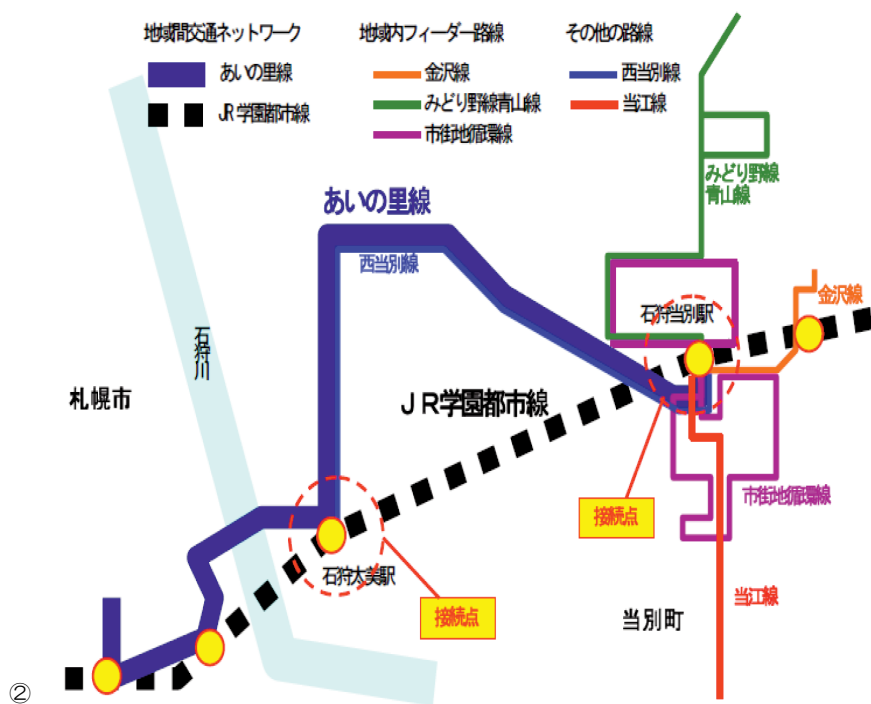
当別町「ふれあいバス」

大学・病院・福祉バスを一元化し、官民共同運行によりコミュニティバスを運行



人口	18,766 人
面積	422.71km ²
人口密度	44.39 人/km ²
人口規模	1～5 万人
主体	当別町、当別町地域公共交通 活性化協議会
検討年次	平成 17 年（検討委員会設置）
導入年次	平成 18 年（実証運行）、平成 23 年（本格運行）
表彰	平成 21 年地域公共交通活性 化・再生優良団体大臣表彰

【系統路線図（イメージ図）】



【経緯】

バラバラに存在したバス路線

町営路線バス
(廃止代替)

福祉バス

病院送迎バス
(民間)

大学送迎バス
(学生・患者)

住民送迎バス
(新興住宅地)



←一元管理し、合理化・効率化を図りたい

平成 17 年度：町が主導し、参画の可能性がある企業や道路管理者、有識者、警察等を交えた「当別町バス交通体系調査検討委員会」での検討

平成 18 年度：実証運行の実施（～22 年度まで）

平成 20 年 2 月：「当別町地域公共交通活性化協議会」の設置

平成 23 年度：本格運行へ

【特徴】

○全国的にも珍しい官民共同による運行（北海道医療大学・スウェーデンハウス・当別町）

○当初は参加事業者の意向を最優先して調整を実施

→この調整にかなり苦慮

→「地域公共交通活性化協議会」から住民が参加

○独自運行よりもサービス水準が低くならないようにし、各路線とも統合前より増便

【運賃】

○200 円均一

○応援券（乗り放題の定期券）、回数券、1 日乗車券

○従来の無料バス利用者に対しては、無料チケットを配布

【利用状況】

○1 便あたり 5.3 人程度（平成 19 年度）

【利用促進策】

○スタンプ制度（抽選の実施）

○お試し券の配布

○広報誌やホームページでの情報提供

○バスまつりの開催

○わかりやすい路線図や時刻表等の作成

○ニュースレターやチラシの作成・配布

【費用負担】

○赤字分は町が負担

○補助金に頼らない自主自立運行への取り組み

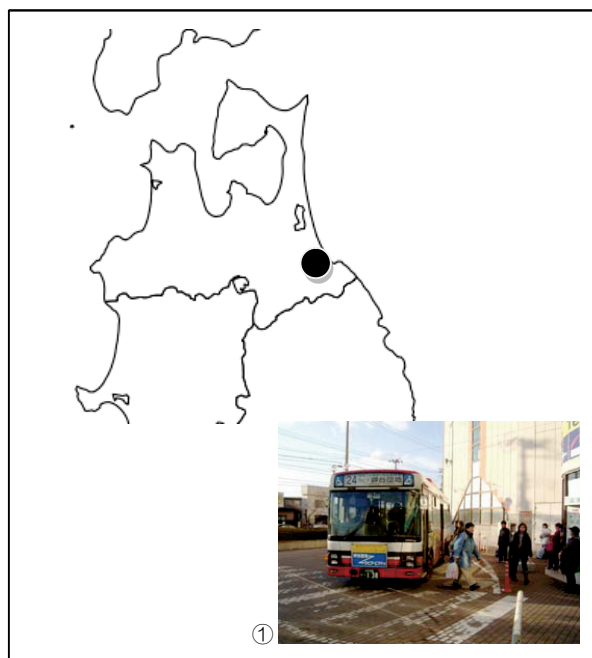
→応援券の値上げ、ダイヤ改正・路線変更による利用促進及び効率化

参照 URL

http://www.town.tobetsu.hokkaido.jp/chomin/douro/koukyo_koutsu/

八戸市における使いやすい公共交通の実現を目指した取り組み

ショッピングセンターとバス事業者によりバス路線を開設 / 公共交通という地域資源を、次代へ引き継ぐため、連携計画に基づく各種事業を実施



人口	237,615 人
面積	305.40km ²
人口密度	778.05 人/km ²
人口規模	10～30 万人
主体	八戸市、南部バス、八戸市地域公共交通会議
検討年次	平成 17 年（EST モデル地域に指定）
導入年次	平成 19 年（南部バス岬台団地 / ラピア・ピアドゥ線）、平成 20 年（パイロット事業「八戸駅線」共同運行化）
表彰	平成 23 年地域公共交通活性化・再生優良団体大臣表彰

■南部バス岬台団地/ラピア・ピアドゥ線

ONPO 法人「青森県環境パートナーシップセンター」のアイディア提案のもと、公的補助や協議会等の関与は受けずに、ショッピングセンターと南部バスが共同で、八戸市郊外の岬台団地と市内の 2 つのショッピングセンターを結ぶ路線を開設

○多くの人に公共交通の利用を働きかけるためにポスター、専用チラシ等の作成、沿線全世帯へのポスティング

○住民団体と連携した企画の実施（ハロウィンバスなど）

○バス利用者への割引チケット「得とくチケット」の配布

○従来、距離に応じた運賃で最大 400 円であったものを、300 円までは距離に応じ、300 円を超える場合は 300 円と設定

○ダイヤは買物時間を想定し、団地発が 9 時～15 時台に 1～2 本/時、ショッピングセンター発が 12 時～17 時台に 1～2 本/時と設定

○商業施設と住宅団地を結ぶことで、バスの新規需要を掘り起こすとともに、商業事業者は誘客を図ることに成功



■地域公共交通会議

【経緯】

- 東北新幹線の開業にともなう観光客の増加、新幹線との接続の必要性
- 市営バスと民間バスの競合区間の存在



- 平成 17 年 12 月：E S T（環境的に持続可能な交通）モデル地域に指定
- 平成 18 年度：公募市民による「市民マイバス検討会議」の設置
- 平成 20 年度～：「八戸市地域公共交通会議設置」の設置
- 平成 21 年 3 月：「八戸市地域公共交通総合連携計画」の策定

【主な取り組み】

- 事業者の連携による等間隔・共同運行化
- 共通定期券制度の創設
- 事業者によって異なる中心部の停留所の名称統一
- 路線ごとのイメージカラーと方向別記号の採用
- 新幹線駅からの終バス後の乗合タクシーの運行進及び効率化
- 空き店舗を利用した情報発信・案内拠点の開設
- 「バスマップはちのへ」の発行
- ステーションアテンダント※の育成・活動
- 路線バス上限運賃化実証実験（50 円刻みの運賃とし、上限を設定）
- 中心街発深夜乗合交通実証実験

【共同運行による成果】

- 便数・走行距離は削減
- 輸送人員は微増
- 営業収支が赤字から黒字へ

【行先表示変更の案内/ステーションアテンダント】



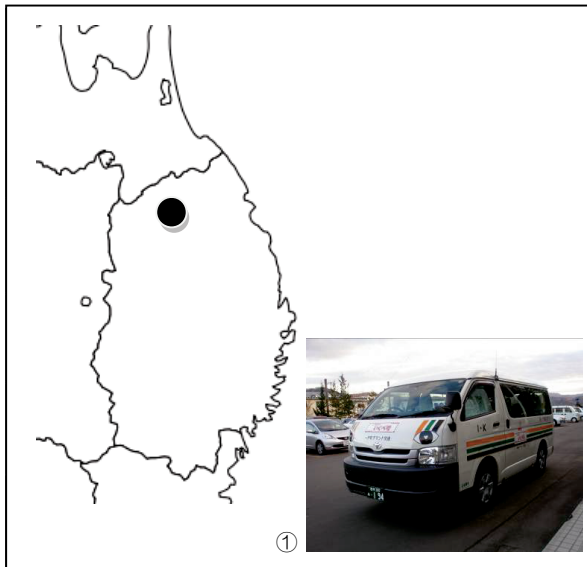
※ステーションアテンダント：公共交通の乗継環境向上のため、公共交通と接客サービスのスペシャリストを育成し、公共交通の案内を実施

参照 URL

- <http://www.city.hachinohe.aomori.jp/index.cfm/9,29522,73,239.html>
- http://www.city.hachinohe.aomori.jp/bus/130401/annaizu/sinai_junkan/index.html
- http://www.city.hachinohe.aomori.jp/public_transport/acv_index.html

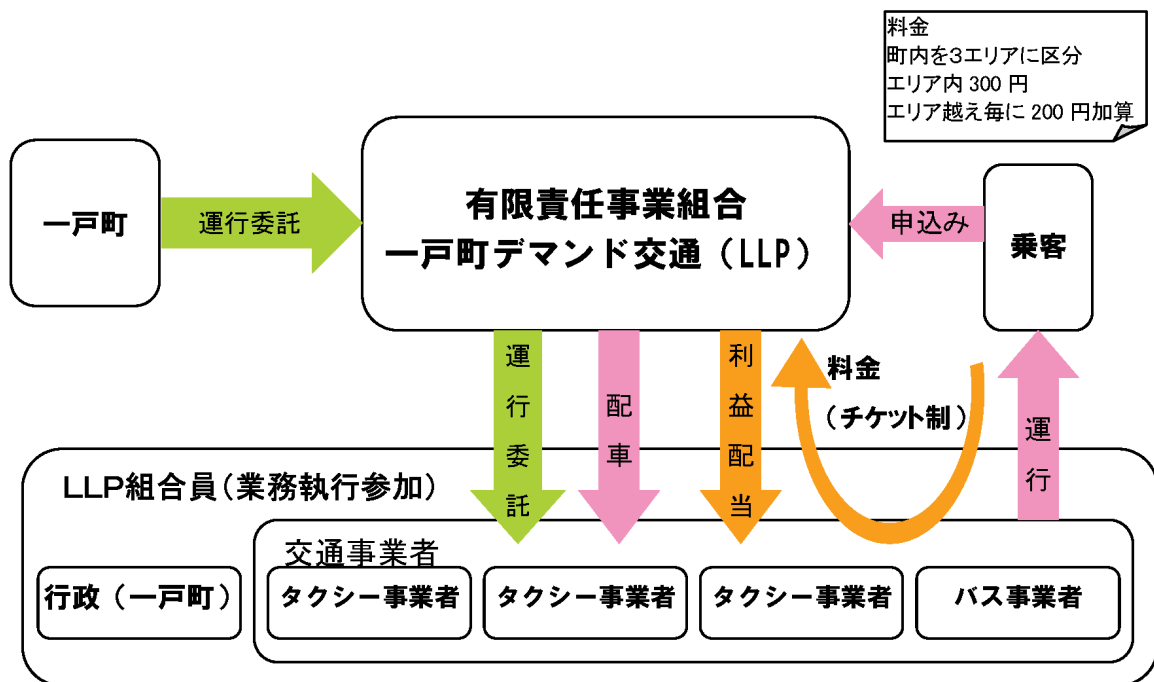
有限責任事業組合による一戸町「いちのへいくべ号」

中山間地域において、既存交通事業者のノウハウ等の活用と公共性の担保が両立できる有限責任事業組合（LLP）によりデマンド交通を運行



人口	14,187 人
面積	300.11km ²
人口密度	47.27 人/km ²
人口規模	1～5 万人
主体	有限責任事業組合一戸町デマンド交通
検討年次	平成 17 年（一戸町におけるデマンド型交通検討委員会設立）
導入年次	平成 20 年（有限責任事業組合設立）

【いちのへいくべ号運行スキーム】



②

【経緯】

- 町内のほとんどが中山間地域で、集落は山間の沢沿いに点在
→町内を循環するバスが運行困難な地形
- 非常に高い高齢化率
- 自家用車の普及に伴い、バスを利用しない高齢者が多数



←高齢者が利用しやすく、かつ低コストの交通手段の導入検討

- 平成 17 年、老人クラブや商業者、学校関係者、交通事業者等からなる「一戸町におけるデマンド型交通検討委員会」を設立
- デマンド交通に対する理解を深めつつ、並行して行政と交通事業者からなる「ワーキンググループ」を組織し、事業主体としての有限責任事業組合の可能性を検討
- 平成 20 年、町と交通事業者が出資し「有限責任事業組合一戸町デマンド交通」を設立

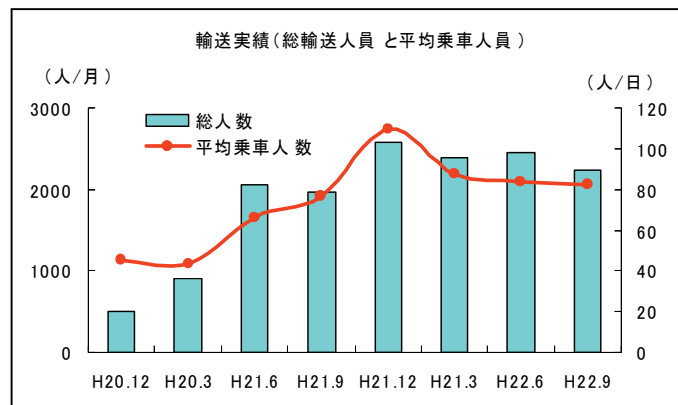
【有限責任事業組合（LLP）の導入について】

- LLP とは：個人または法人が共同で出資し、事業を営むために設立するもので、出資者は出資額の範囲までしか責任を負わず、自ら経営を行うことが可能
- LLP を選定した理由：地域の足としての交通機関を存続させるため、既存交通事業者のノウハウ等を活用しつつ、行政も出資者となることで公共性を担保しようとしたため
- 地元交通事業者や住民に理解してもらうため、説明会を延べ 44 回開催
- 平成 25 年の株式会社化に向け、収入増加手段の確保を検討中

【主な取り組み】

- 運行主体：有限責任事業組合一戸町デマンド交通
- 運賃：町内を 3 エリアに分割し、各エリア内は 1 回の乗車につき 300 円、エリア越えは 1 回につき 200 円の加算（事前購入の利用券のみ使用可能）
- 運行日：月曜日～金曜日（祝祭日、お盆、年末年始を除く）
- 運行時間：7:00～16:00
- 電話対応時間：7:30～16:30
- 予約：2 日前から希望する乗車時間の 1 時間前まで予約可能
- 町からの運行委託料：1 時間あたり 2,300 円

③



参照 URL

<http://www.town.ichinohe.iwate.jp/demand/index.htm>

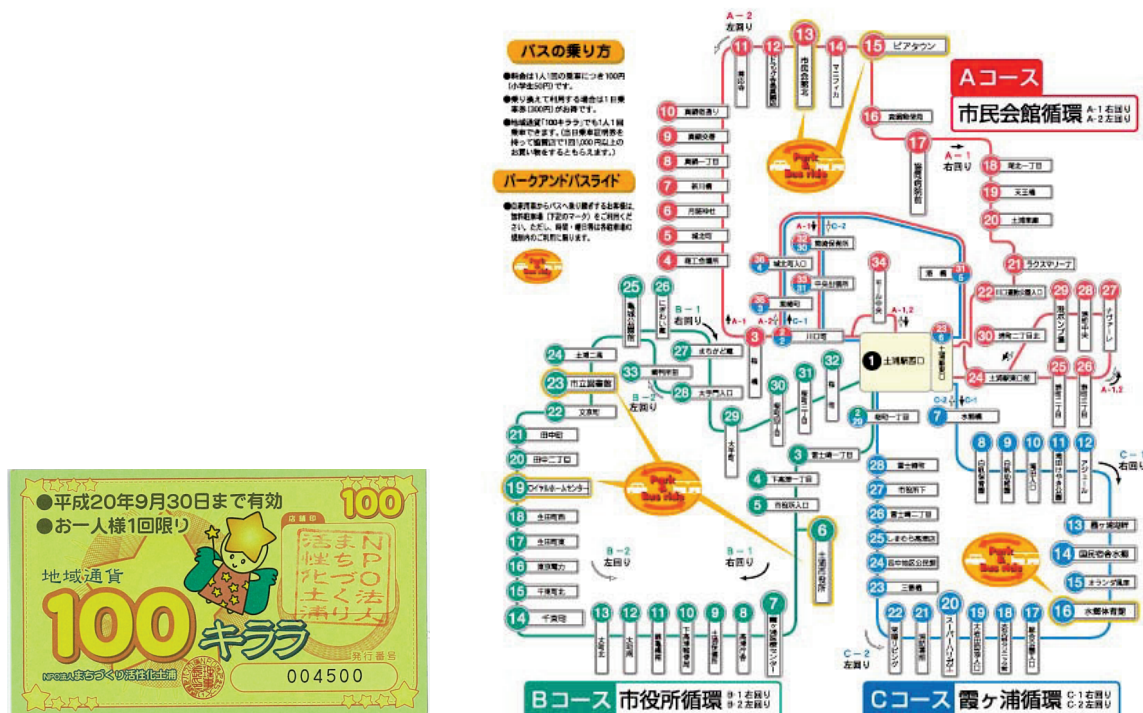
土浦市「キララちゃんバス」と「のりあいタクシー」

NPO 法人が中心市街地活性化のためのコミュニティバスを運行 / 会員制で市内均一料金の乗合タクシーを運行



人口	143,839 人
面積	122.99km ²
人口密度	1,169.52 人/km ²
人口規模	10～30 万人
主体	NPO 法人まちづくり活性化土浦
検討年次	平成 13 年（コミュニティバス検討会設立）
導入年次	平成 17 年（実証実験）、平成 19 年（本格運行）

【バス乗車にも使える地域通貨「キララ」/キララちゃんバス路線系統図】



【キララちゃんバス】

【経緯】

○中心市街地の空洞化が進行



←中心市街地活性化基本計画におけるコミュニティバス事業

○平成 13 年、市・第三セクター・商工会議所を中心に、観光協会、青年会議所、運輸事業者、商店街連合会、女性団体等が参加する「コミュニティバス検討会」設立

○平成 16 年 3 月、検討会が「まちづくり活性化バス運行実施計画」を策定

○平成 16 年 9 月、バス事業の実施者として、関係組織の代表者による「NPO 法人まちづくり活性化バス土浦」（現「NPO 法人まちづくり活性化土浦」）設立

○コミュニティバス「キララちゃんバス」：平成 17 年実証実験、平成 19 年本格運行

【主な取り組み】

○路線：循環 3 路線、いずれも土浦駅発着で、中心市街地、公共施設等を循環

○停留所：約 90 箇所

○運行時間：8:20～19:50 頃

○便数等：A・B・C とも 40～45 分で循環。左右周り計 42 便

○車両：ノンステップ小型バス

○運賃：1 人 1 回 100 円

○運営体制：運営主体「NPO 法人まちづくり活性化土浦」と運行主体「関東鉄道」・「土浦地区タクシー協同組合」および「土浦市」の 3 者協定

○地域通貨：協賛店で 1,000 円以上の買物をする、当日乗車証明書と引き換えに 100 円分の地域通貨キララがもらえる。地域通貨は乗車 1 回分の通貨として使用可能

【のりあいタクシー】

○高齢者を対象とした新たなデマンド交通システム

○土浦市在住の 65 歳以上の方とその介助者が利用可能

○年会費の自己負担は 2,000 円

○運賃は 1 回 500 円（土浦市内のみ運行）

○平成 18 年に実証実験、平成 19 年より本格運行

○平成 23 年、ジャンボタクシーからノンステップ小型バスへの入れ替えとダイヤ改正を実施

○平成 24 年 4 月末現在の会員数は 857 人

○平成 24 年、ポイント制を導入し、ポイントによる無料券を配布

参照 URL

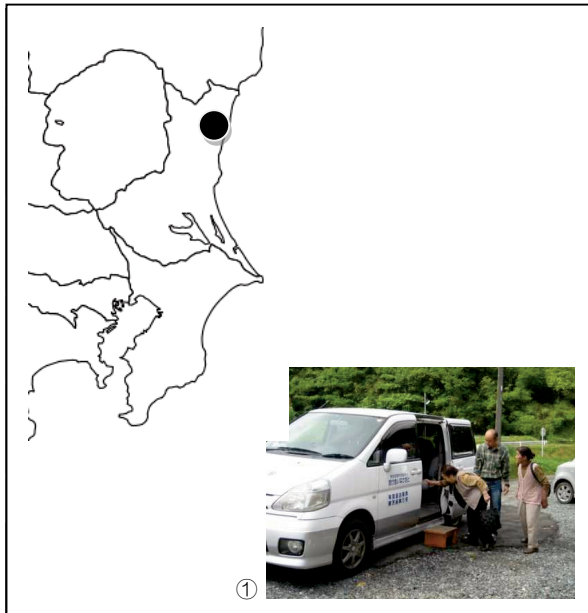
<http://www.city.tsuchiura.lg.jp/index.php?code=284>

<http://www.t-koutsu.jp>

<http://npo-kirara.org>

パートナーシップ協定方式とデマンド型乗合タクシーによる公共交通の確保

全国初の住民とバス事業者と市によるパートナーシップ協定を締結 / 住民が NPO 法人を設立して、デマンド型乗合タクシーを導入



人口	193, 129 人
面積	225. 55km ²
人口密度	856. 26 人/km ²
人口規模	10～30 万人
主体	パートナーシップ協定：日立電鉄交通サービス（株）、 デマンド型乗合タクシー：NPO 法人助け合いなかさと
検討年次	平成 19 年（日立市公共交通会議設置）
導入年次	平成 20 年（実証実験）
表彰	平成 22 年地域公共交通活性化・再生優良団体大臣表彰

【パートナーシップ協定の概要】

パートナーシップ協定

（地域住民）

乗車促進活動を地域ぐるみ実施

（具体的取組）

- ①自治会ごとに懇談会を実施
- ②ノーマイカー運動
- ③地域一丸となった乗車促進運動
など

②

（路線バス事業者）

要望に対応する運行内容を実施

（具体的取組）

- ①停留所の新設
- ②団地内でフリー乗降を実施
- ③最終バスの時間を繰り下げ
（金曜のみ）
- ④買い物ダイヤの設定

パートナーシップ
協定

目標
乗車率100%
前年同時期比

【経緯】

- 南北に長い市域で可住面積が狭いため、山側に住宅団地が形成されているが、南北の幹線道路が2本しかなく慢性的な交通渋滞が発生
- 市内の民間バス路線は、利用者の大幅な減少に伴い、運行収入が減少
→今後、路線の廃止・縮小・減便やそれに伴うサービスの質が低下し、更なる公共交通不
存在地区・不便地区の拡大を懸念
- 市内北西部の山間部では、高齢化とともに過疎化が進み、地域内の非運転者や児童などの
移動手段の確保が問題



←地域公共交通活性化・再生総合事業の導入

【活性化の目標・方向性】

- 「市民との協働体制による公共交通確保」、「公共交通利用促進・利便性向上策による公共交通活性化」を通し、市民の生活を支える公共交通を確保
- 運行に対する地域の「責任と費用の分担」を前提に、山間部における生活交通としての移動手段を確保

【パートナーシップ協定】

- 市が地域住民とバス事業者との協議の場を設け、全国初の住民とバス事業者と市による「パートナーシップ協定」を締結
- 協定を踏まえ、住民がバス乗車促進運動等を実施し、バス事業者は地域の声を取り入れたダイヤの増便等を実施することにより、路線バスを活性化
- 協定の内容
 - ・事業者：地域住民が望む団地内フリー乗降や最終便の増便を実施
 - ・住民：ノーマイカー運動を行う等、地域ぐるみで乗車促進運動を実施

【NPO 法人による自家用有償運送】

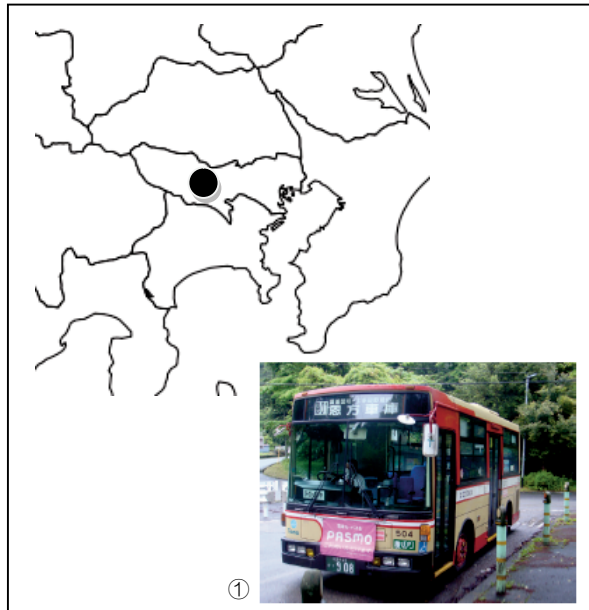
- 平成 21 年、地域住民自らが「NPO 法人助け合いなかさと」を設立して、デマンド型乗合タクシーを導入することにより、地域の高齢者等の移動手段を確保
- 地域の「責任と費用の分担」を前提に、延べ 17 回にわたる協議を実施
- 運行にあたっては、地域が自分たちで考えて導入を判断し、全住民から会費（1 世帯 1,500 円/年）を徴収して運営するなど、地域ぐるみで助け合う運行形態を確立
- 住民が自家用車（白ナンバー）で高齢者等の送迎を行う取り組みであり、オペレーターや運転手も住民

参照 URL

<http://www.city.hitachi.ibaraki.jp/viewer/info.html?id=4111>
<http://www.city.hitachi.ibaraki.jp/index.html?id=11>

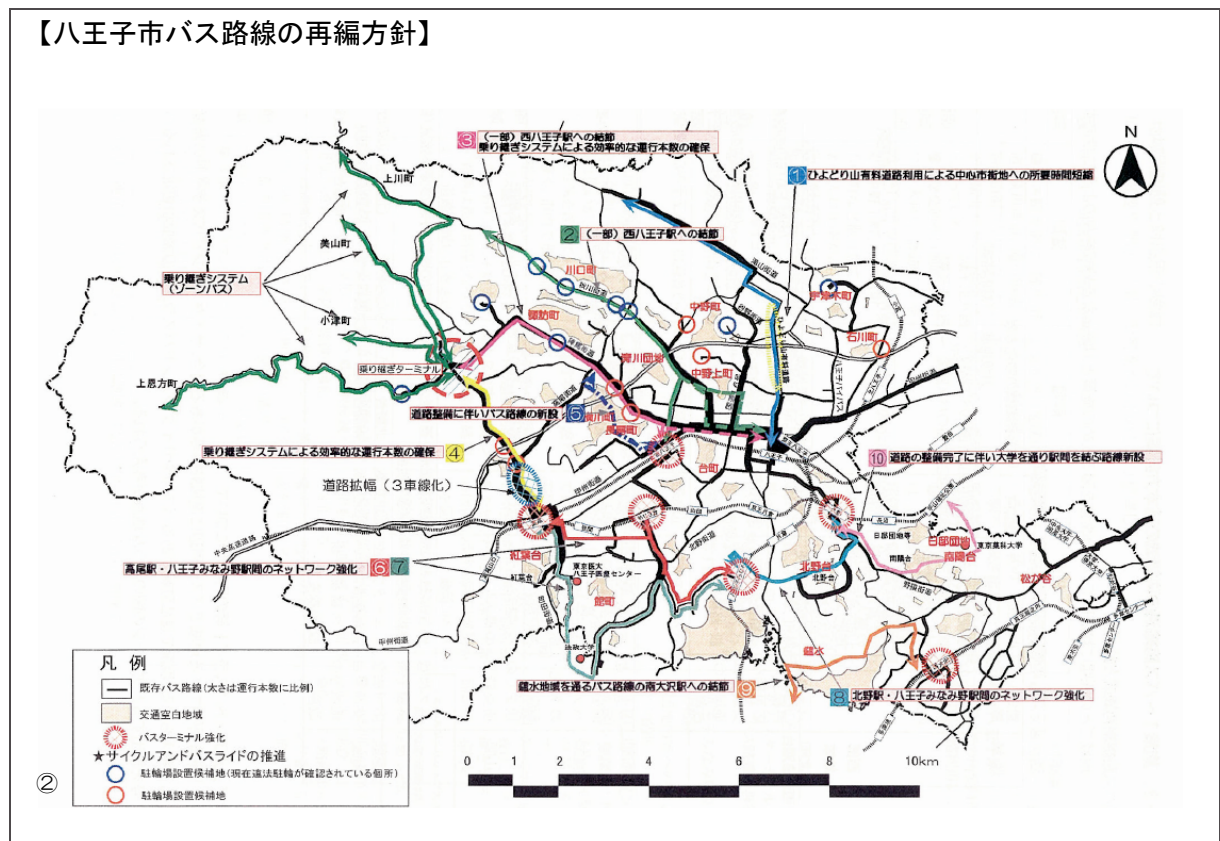
住民負担による山間地域でのバス等の運行

山間地域の交通改善モデル事業として、地域住民が費用負担し、運営委員会が事業者との貸切契約を行って、バス及び乗合タクシーを運行



人口	580,053 人
面積	186.31km ²
人口密度	3,113.38 人/km ²
人口規模	50～100 万人
主体	小津町地域バス：小津町地域バス等運営委員会 降宿醍醐地域乗合タクシー：降宿醍醐地域乗合タクシー運営委員会
検討年次	平成 19 年（八王子市地域公共交通会議設立）
導入年次	平成 19 年（小津町地域バス運行開始）

【八王子市バス路線の再編方針】



【経緯】

- 山間地域では、高齢化が進む上に坂が多く、小回りのきく交通機関の必要性が高かった。
- 事業者のバス路線は、乗客数の減少による採算の悪化、現状の道路幅員の狭さ等の問題から、路線の拡大が難しく、一部地域住民の運行要望に対応できない状況にあった。



- 学識経験者、関係行政機関の職員、経済団体の関係者、市民、市職員などからなる「八王子市地域循環バス等検討委員会」を設立し、バス路線再編等の対策のあり方や地域循環バスの導入を検討
- 平成 19 年 3 月、検討委員会を発展させた「八王子市地域公共交通会議」を設立

【取り組み内容】

- 小津町地域：小津町会を中心に組織された「小津町地域バス等運営委員会」がバス会社と貸切契約を行い、平日・1 日 6 往復で運行。近隣の路線バス車庫を起終点とした往復運行となっており、その先の八王子駅方面へは乗継券により乗り継ぎが可能
- 降宿醍醐地区：町会を中心に組織された「降宿醍醐地域乗合タクシー運営委員会」がタクシー事業者の団体である「八王子市タクシー合同営業運営委員会」と貸切契約を行い、一般乗用タクシーの貸切車両で、週 2 日・1 日 2 往復で運行

【利用状況】

- 小津町地域バス：平成 23 年度の 1 日当たりの利用者数 20.8 人で、前年度の 1 日当たりの利用者数 17.9 人と比べ増加。また、住民要望を反映し、平成 23 年度から 1 往復増便し、1 日 6 往復へ
- 降宿醍醐地域乗合タクシー：平成 23 年度の 1 日当たりの利用者数は 5.2 人で、前年度の 1 日当たりの利用者数 5.5 人と比べわずかに減少

【費用負担】

- 共通：市は、「交通空白地域交通事業運営費補助金交付要綱」に基づく補助金を支出
- 小津町地域バス：地域と市が 4：6 ほどの比率で運行経費を負担（市負担分が多いのは、スクールバスのような利用も多く、教育委員会からの補助があるため）
- 降宿醍醐地域乗合タクシー：地域と市が 5：5 ほどの比率で運行経費を負担

【今後の課題】

- 共通：運行経費の約 4～5 割が地元の負担となっているが、住民からは、市からの補助金を増額して欲しいという要望が寄せられている。

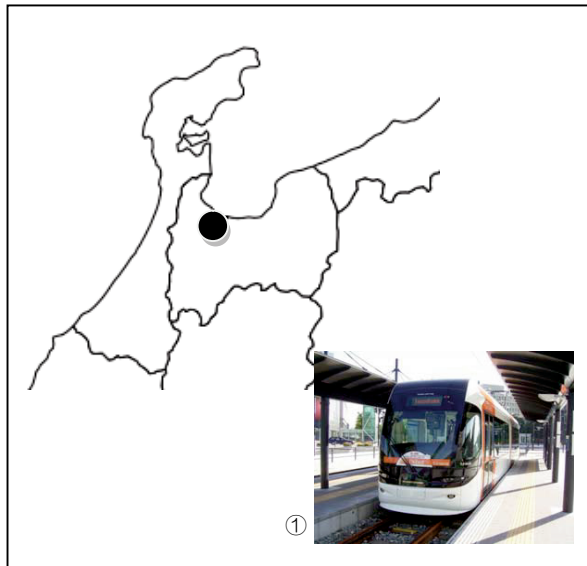
参照 URL

<http://www.city.hachioji.tokyo.jp/seisaku/keikaku/019678.html>

http://www.city.hachioji.tokyo.jp/dbps_data/_material/_localhost/common/yoko/kotsu-seisakusitsu/101019kouhuyoko.pdf

富山市総合交通戦略

コンパクトなまちづくりの実現方策として、公共交通軸の活性化と公共交通が
 便利な地域への人口の誘導を図る土地利用施策を一体的に推進



人口	421,953 人
面積	1,241.85km ²
人口密度	339.78 人/km ²
人口規模	30～50 万人
主体	富山ライトレール（株） 富山市、富山地方鉄道(株)
導入年次	平成 18 年(ライトレール)、平成 21 年(市内軌道環状線化事業)
表彰	第 1 回 EST 交通環境大賞特別大賞

【富山市総合交通戦略】

4. 富山市における公共交通活性化の取組

4-1 富山市公共交通活性化計画(H19.3末策定)

基本方針①

公共交通軸の活性化によるコンパクトなまちづくりの実現

鉄軌道

- LRTネットワークの形成
- 増便を核とした利便性向上
- 地域内鉄道としてのサービス強化
- 交通結節点の整備

幹線バス路線

- 運行頻度の高いバス路線
- 地域生活拠点又は主要施設と都心を結ぶバス路線

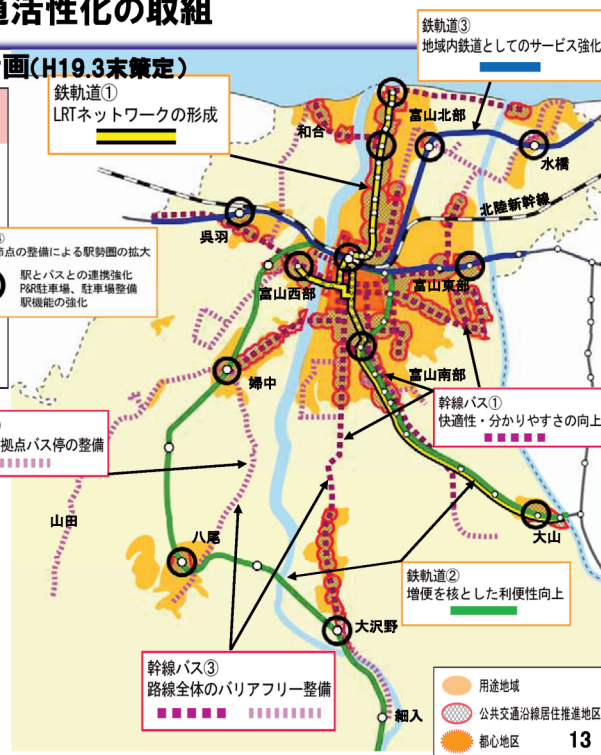
基本方針②

地域特性に応じた多様な生活交通の確保

- ①公営コミュニティバスの効率的な運行
- ②地域自主運行バスの導入支援
- ③生活バス路線（民間赤字路線）の維持
- ④NPO等による福祉有償運送、過疎地有償サービスの活用

コンパクトなまちづくりの軸となる幹線公共交通の整備とともに、郊外などでは生活交通を確保する

②



4-2 富山ライトレールの整備 - JR富山港線のLRT化 -

(1) 路線概要

利用者の減少が続くJR富山港線、公設民営の考え方を導入し、全国初の本格的LRTシステムに蘇らせた取組

<路線概要>

- 開業日：平成18年4月29日
- 延長：7.6km(鉄道区間 6.5km、軌道区間 1.1km)
- 電停数：13
- 車両数：7編成(2両1編成)
- 所要時間：約25分

旧JR富山港線



全国初の本格的LRTとして再生

富山ライトレール(ポートラム)



14

4-3 市内電車環状線化事業

(1) 目的

都心地区の回遊性強化などの公共交通活性化とともに中心市街地活性化を図る

(2) 事業概要

- ・本初となる上下分離方式の導入
- ・魅力ある都市景観の構築に向けた道路空間との一体的な整備

- 開業日：平成21年12月23日(水)
- 延長：約0.9km(環状区間 約3.4km)
- 電停：延伸区間に3箇所新設
- 運行計画：反時計周りの片方向循環運行
- 車両：新型低床車両を3編成導入
- 愛称：車両の愛称は「セントラム」



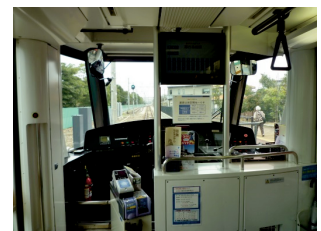
④



26

【富山ライトレール】

- 市の「公共交通を軸とした拠点集中型のコンパクトなまちづくり」を目指すという方針にあわせ、既存の鉄道インフラを上手に活用し、市全体の公共交通ネットワークを構築する第一歩として旧 JR 西日本の富山港線 LRT 化を推進
- 市による検討の結果、富山港線を LRT 化し、その経営を JR 西日本から第 3 セクターの富山ライトレールに移管して、施設整備や車両導入を公的負担で実施することを決定
- 日本初の本格的な LRT の導入
- 運賃は 200 円均一（IC カード利用時は 170 円）
- 駅を 5 駅新設（富山駅北含む）し、終電を繰り下げ、バリアフリーに対応した車両と地上施設を導入した上、ダイヤはピーク時で従来の 30 分間隔を 10 分間隔に改善
- 蓮町駅と岩瀬浜駅からはフィーダーバスが運行され、平日がほぼ 30 分に 1 本（休日の日中は 1 時間に 1 本）の運行で、15 分間隔のライトレールとは 2 本に 1 本が接続するダイヤ
- トータルデザインを採用し、車両や駅、サインなど、統一感と新しさを感じさせるものに
- 富山駅北駅付近では軌道部分を芝生化
- 開業前と開業後の比較で、1 日あたり利用者数は平日 2,266 人から 4,988 人、休日（土日祝日）で 1,045 人から 5,576 人へと大幅な増加
- 開業後の市民アンケートでは、市民の約 9 割が富山ライトレールを評価



⑤～⑩

【コミュニティバス「まいどはや」】

- 中心地をめぐるコミュニティバスとして 2 路線運行
- 市などが出資する第三セクター「まちづくりとやま」が富山地鉄バスへ運行を委託
- ノンステップバス、一方方向の循環、100 円の均一運賃、9～19 時の間に運行、運行間隔は 20 分
- 2 路線とも街の核である富山駅と総曲輪周辺に寄るルート



⑪

【市内電車環状線化】

- 富山駅周辺と中心商店街の連携強化、都心の回遊性強化、路面電車ネットワークの形成を目的として、既存市内軌道の一部を延伸し環状線化を図るもの
- 事業は、全国初の上下分離方式（公設民営）で実施。市は軌道整備事業者として線路、電気設備、信号設備などの施設を建設、保有するとともに車両も購入、保有し、富山地方鉄道㈱が軌道運送事業者として富山市から施設等を借り受けて運行
- 平成 20 年 2 月に都市計画の変更、平成 21 年 12 月に開業となっており、1 年 10 ヶ月という短期間で事業を実施
- 道路の拡幅及び車線の減少を伴わず、整備前から広い道路が確保されていたこと、基盤の目に道路が整備されており、代替路があること、既に市電が存在したため、市民の意識が高かったことなどが、スムーズに整備できた原因
- 検討の結果、延伸ルートは、交流施設へのアクセス性に優れ、周辺との一体的な整備により、魅力ある都市空間の創出が可能な大手町ルートを選択
- 軌道を敷設する道路空間では、シンボルロード化を一体的に行い、大手モールでは、トランジットモールをイメージさせる景観デザインを採用
- 環状線系統は既存の路線と合わせ一周約 3.4km、左回りのみの運転で、日中は 10 分、その他の時間帯は 20 分間隔で運行、運賃は 200 円均一
- 車両は低床車両で、無彩色を用いた先進的・現代的なデザインを採用
- 新設の経路上には、「城址公園」、トランジットモールの印象を受ける「大手モール」、グラウンドプラザなど商業施設が集積する「平和通り」などがあり、観光資源としても魅力
- 富山駅周辺の鉄道高架にあわせて南北路面電車の接続が計画されており、更なる路面電車ネットワークの強化に期待



⑫



⑬

【自転車市民共同利用システム】

- 運行開始：平成 22 年
- ステーション：15 箇所
- 台数：150 台
- 料金：登録料＋時間ごとの利用料金
- 市長の公約であり、国の補助金で不足する分の財源は市の予算で充当
- 民間資本を活用したが、初期費用や道路占用にかかる費用を市が負担し、民間企業が継続的に運営できるよう配慮



⑭

参照 URL

<http://www.city.toyama.toyama.jp/toshiseibibu/romendenshasuishin/romendensha.html>

<http://www.city.toyama.toyama.jp/toshiseibibu/kotsuseisakuka/komyunitibasugoannai.html>

金沢市総合交通戦略

北陸新幹線の金沢開業を見据え、交通についての具体的な行動計画である「新金沢交通戦略」と、この新金沢交通戦略の推進に向け、交通によるまちづくりを図るための計画「金沢市交通まちづくり計画」を策定



人口	462, 361 人
面積	467. 77km ²
人口密度	988. 44 人/km ²
人口規模	30～50 万人
主体	金沢市 北陸鉄道
導入年次	平成 11 年(ふらっとバス)、 平成 18 年 (バストリガー方式)
表彰	第 2 回 EST 交通環境大賞奨励賞

【金沢市総合交通戦略】

【金沢市都市計画マスタープラン】

[将来の都市像]

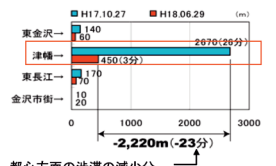
- 市街地の拡大は、原則として行わない
- 都市機能を土地利用計画の誘導と公共交通との連携により、中心市街地及び都心軸に集約
- 地域生活拠点の公共交通との連携による適正な誘導

〔中心市街地ゾーンにおける基本的土地利用構成〕

定住促進、商業、業務の活性化、交流人口の拡大、公共交通を優先した歩行者中心の交通施策の推進を積極的に進め、にぎわいと活力のある風格を備えた中心市街地の実現を推進

環状道路の整備による通過交通の排除

～山側幹線の完成による渋滞時間、距離の変化～



(金沢河川国道事務所作成資料より)

公共交通重要路線の設定

バス専用レーンの設置、PTPSの導入、多頻度運行、早朝深夜便の運行



＜公共交通重要路線＞
選定基準

- ・沿線人口が多い
- ・今後人口増加が予想される
- ・沿線に主要施設のある路線等

P&R駐車場の設置

公共交通重要路線上に市がP&R駐車場を設置⇒特急バスの運行



サイクル&ライド用駐輪場の設置

公共交通重要路線上に市が駐輪場を設置



■中心市街地(まちなかゾーン)において、徒歩と公共交通により、安全かつ快適に移動できる空間整備を推進

まちなかゾーンにおいて歩けるまちづくりの推進



・歩行者天国や街並み整備等を実施
(堅町商店街)

ふらっとバスの運行、商店街の再整備



- ・金沢市が運行
- ・中心市街地の幅員の狭い地区を中心にルート設定
- ・料金: 100円/1乗車
- ・横安江町商店街をトランジットモール化し、フリー乗降システムを導入
- ・アーケード撤去により明るく開放感のある商店街の創出、店舗の整備、イベントの実施等



中心市街地における再開発事業の実施



武蔵ヶ辻第四地区第一種市街地再開発事業(近江町市場)

まちなかにおける駐車場の設置調整

(目的)
まちなかへの過度な自動車流入の抑制、歩行者の安全性等の確保

- (概要)
- ・駐車場整備地区を指定し、駐車場整備計画に基づく路外駐車場の整備等を推進
 - ・駐車場法に規定される附置義務条例等に基づき、公共交通の利用を促進する事業者に対する附置義務の緩和や、歩行者の安全性の確保等のための駐車場の適正配置に関する設置者に対する指導・助言を実施

⇒駐車場整備地区制度(都市計画)を土台として、道路管理者や交通管理者と連携しつつ、歩行者、公共交通等も視野に入れた総合的な交通・空間計画を展開

③

まちなかゾーン(歩行者・公共交通優先ゾーン)
内・中環状ゾーン(公共交通利便ゾーン)
外環状ゾーン(公共交通とマイカーの共存ゾーン)
郊外ゾーン(住民参加も得ながら適正規模の移動手段の維持・確保を図るゾーン)

歩けるまちづくり条例(H15.4)

歩けるまちづくりの推進
(通過交通の排除ほか)

歩けるまちづくりの推進



駐車場適正配置条例(H18.4)

まちなか駐車場届出制度

パーク・アンド・ライド駐車場の設置

通勤時P&Rの利用促進策の実施(P&R利用者専用特急バスの運行、夜行便の運行、バス専用レーン・PIPSの導入、利用料金の低減ほか)



東金沢駅の交通結節点機能の強化(バス路線の充実、駅西広場の整備など)

公共交通利用促進条例(H19.4)

- まちなか区域の公共交通利便性向上
- マイカー利用抑制の努力義務
- 公共交通重要路線の設定
- パーク・アンド・ライド利用促進
- 交通不便地域の地区交通計画

(市域全体での取り組み)
公共交通利用の努力義務
金沢バストリガー方式
意識の高揚

駐輪場 凡例
● 既存駐輪場
パーク&ライド駐車場配置基本指針 凡例
通勤用駐車場の選定エリア
自転車放置禁止区域 凡例
自転車放置禁止区域位置

④

【ふらっとバス】

【背景】

○細街路が多く、都心部でありながら、公共交通の不便な地域が存在



○平成 11 年よりコミュニティバス「金沢ふらっとバス」の運行を開始
○平成 20 年の 4 番目のルートの運行開始により、まちなかの公共交通不便地域は概ね解消

【概要】

- 都心部の生活交通確保とまちなかの活性化を目的として導入されたコミュニティバス
- 路線バスと競合しない生活交通として導入したため、通勤・通学の時間帯を外した 9 時～19 時頃の運行
- ルートは一方通行の環状運転
- 利便性を考慮し、200m間隔のバス停、15 分間隔のダイヤ、100 円の運賃など設定
- 車両ボディやバス停には、加賀友禅の図柄をアレンジした金沢らしいデザインを採用
- 一部のバス停では、沿線住民の好意で、椅子やベンチを設置
- 横安江町商店街では、トランジットモールとして、ふらっとバスのみが通行可

【財政負担と運行主体】

- 車両購入費及びバス停の設置費と運行経費の不足分を市が負担
- 市民サービスの一環として始められた事業であり、当初より、ある程度の負担を想定
- 運行はバス会社に委託（北陸鉄道が 3 路線、西日本 JR バスが 1 路線）

【現在の状況】

- 利用促進策として、「3 世代利用促進キャンペーン（まちなかのイベントにあわせ、子ども料金を無料に）」「子ども料金の設定」「共通回数券」などを実施
- 当初は、オーストリアからの輸入車両で運行していたが、コスト面等から、国産小型ノンステップバス車両への更新を実施
- 4 路線で年間計約 80 万人程度の利用があり、地域住民や観光客の利便性向上に貢献
- 乗客の属性は、女性が約 7 割、60 歳代以上が約 6 割（平成 24 年 OD 調査）
- 沿線住民アンケートでは、各ルートとも利用目的は買い物が約 5 割で、高齢者や主婦の日常生活の足として市民に定着

⑤



⑥



【バストリガー方式】

【背景】

○学生：運賃値下げの要望

○バス事業者：一旦運賃を下げた場合、利用者が増えなくても取り組みをやめることが難しいという懸念



○市が仲介役となり、大学とバス事業者の間でバストリガー協定（事前に設定した採算ラインを満たさなければ元に戻す協定）を提案

【概要】

○大学までの対象区間を 100 円に設定し、対象区間の収入が従前を上回れば次年度以降も継続するが、採算ラインを満たさなければ従来の方式に戻すという仕組み

○利用者数実績は IC カードで把握

【効果】

○金沢大学の学生が多く居住している旭町周辺から大学までの運賃は、導入前の 170～200 円から 100 円へと安く設定できた。

○実施前の推定利用者数は約 12 万人で、実施後は約 26 万人、約 32 万人と増加した。

○平成 23 年より新たな協定を締結し、100 円バスに代わる「トリガー実験定期券」を販売し、特別割引を継続している。

○報道等を通し、学生にも目標利用者数達成に対する意識付けができた。

【兼六園シャトル（まちなかシャトル）】

○「兼六園シャトル」は、金沢駅ー兼六園下を結び、金沢市中心部の主要ポイントを周るバス

○休日のみの運行で、運営主体は北陸鉄道

○平日は「まちなかシャトル」として、市と北陸鉄道が協働で運行実験中

○休日は 100 円、平日は 200 円（IC カード利用者は 100 円）という運賃設定

○同様のルートで金沢商業活性化センターが運営し、西日本 JR バスが運行する金沢ショッピングライナー「まちバス」（休日のみ、運賃 100 円）も運行中

【金沢駅バス乗り場】

○駅を出た正面に、鉄道発車案内と市内施設へのバス案内機能があるサインを設置

○一部路線で、バスの位置をリアルタイムに表示する「ビジュアル・バスロケーションシステム」を導入

⑦



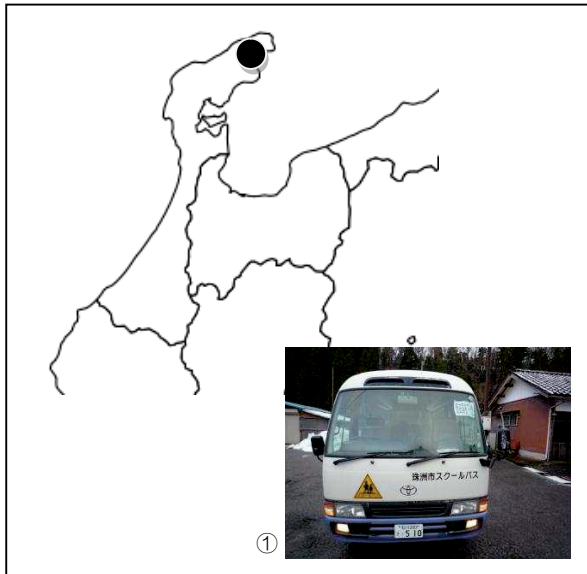
参照 URL

<http://www4.city.kanazawa.lg.jp/11310/taisaku/flatbus>

<http://www4.city.kanazawa.lg.jp/11031/taisaku/matinakasyatoru/matinakasyatoru.html>

地域公共交通総合連携計画に基づく公共交通の改編

地域公共交通活性化協議会が策定した地域公共交通総合連携計画に基づき、各種事業を導入して公共交通を改編



人口	16,300 人
面積	247.20km ²
人口密度	65.94 人/km ²
人口規模	1～5 万人
主体	珠洲市
検討年次	平成 19 年（珠洲市地域公共交通活性化協議会設置）
導入年次	平成 19 年（地域活性化・再生総合事業導入）
表彰	平成 23 年地域公共交通活性化・再生優良団体大臣表彰

【経緯】

○人口減少と高齢化の進行
→地域の实情にあった公共交通サービスの効率化を図り、市民ニーズにあった公共交通の改編が必要



○平成 19 年：「珠洲市地域公共交通活性化協議会」を設置
○平成 21 年 2 月：「珠洲市地域公共交通総合連携計画」を策定（平成 25 年度までの計画）
○総合連携計画に基づく取り組みを実施中

【バス・キャッチフレーズ優秀作品】

最優秀賞	この町と あの町結ぶ 珠洲のバス
優秀賞	バスに乗り 珠洲のいいところ 再発見!!
	路線バス みんなの笑顔 はこぶバス
	能登はしる ぼくらの夢を のせたバス
	バス乗ろう みんなで乗れば エコになる
	路線バス 乗ればつながる 心の輪



②

【取り組み内容】

○スクールバスの一般客混乗の導入（平成 24 年 4 月～本格運行）
・スクールバスの空き時間を活用した一般客混乗

○スクールバスの見直し（調査・検討）
・スクールバスと路線バスが運行される路線において、路線バスによる通学の一本化などによる運行効率化を検討

○デマンド乗合タクシーの運行（平成 24 年 4 月～本格運行）
・新設路線で運行実験を行っていた交通空白地帯におけるデマンド型の乗合タクシー「のりタク」を本格運行開始

○買い物客へのバス割引制度（調査・検討）
・バス利用促進を図るため、買い物客へのバス割引制度の導入

○市街地循環バスの効率的な運行（実証実験、調査・検討）
・市街地循環型コミュニティバスの車両を活用し、新たな市民サービスを提供
→土日祝日のイベントなどにあわせたシャトルバス運行

○会員制や路線株主制度、バス応援券の導入などによる運行（調査・検討）
・「のりタク」の運行継続に向け、運行費用の住民負担等について協議

○バス利用啓発の展開（調査・検討）
・各種実験にあわせ、バス利用促進の PR 活動、市民意識を把握するための調査等を実施

○バス・ボランティア・サポートプログラムの実施
・市広報にて、「地域公共交通活性化協議会」が「バス・ボランティア・サポート団体」を募集し、町会や学校、各種団体など応募団体と協議会が「バスを守り育てる」協定を結んだ上で、各団体が提案したサポート活動を実施
・これら活動に対し、協議会は、清掃道具や除雪スコップの貸与、待合所整備の資材購入費支給等の支援を実施
・初年度の平成 20 年度は 5 団体と協定書を締結し、平成 21 年 4 月には、市独自の「珠洲市バス・ボランティア・サポート活動費補助金交付要綱」を制定
・活動は、平成 21 年度以降も継続実施中
・行政の押し付けでは団体は育たない。団体自らの発想で地域のバスを守り育てるという意識の醸成が継続の秘訣



③ 高校生によるバス停周辺の清掃



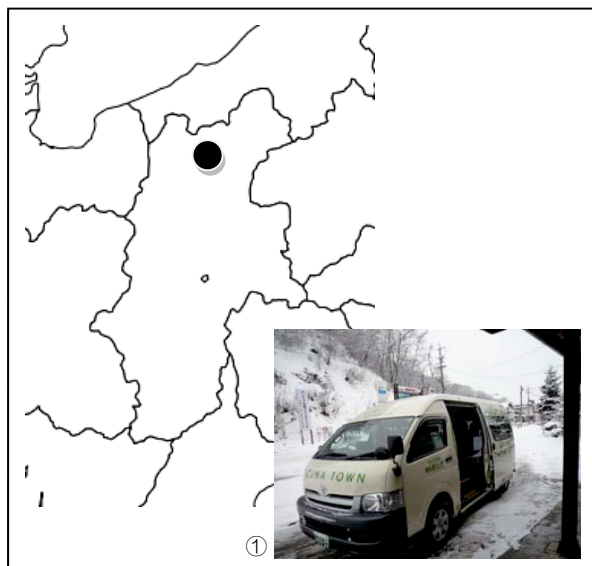
④ 住民が整備したバス待合所

参照 URL

<http://www.city.suzu.ishikawa.jp/home/kakuka/kizai/bus/html/index.html>

新公共交通システム「iバス」

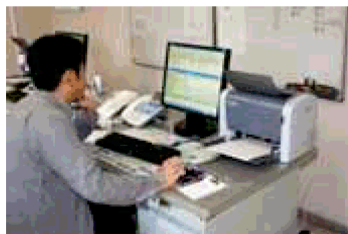
安価なデマンド交通システムを採用し、日時の需要に応じてデマンドバスと定時定路線バスを組み合わせで運行



人口	11,865 人
面積	75.31km ²
人口密度	157.55 人/km ²
人口規模	1～5 万人
主体	飯綱町地域公共交通会議
検討年次	平成 18 年（町公共交通対策協議会設置）
導入年次	平成 19 年（運行開始）

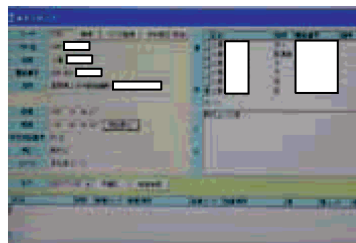
【導入した予約受付システムの概要】

①電話受付



オペレーターが電話で対応します。受話器をあげた時点で、利用者情報がパソコン上の画面に出ます。（登録された電話のみ）

②予約情報の入力



利用者情報画面から、乗車予約入力を行います。利用者の氏名を予約欄にドラッグして、乗車場所、降車場所、利用日時を入力します。

③SD カードを手渡し



②

オペレーターは SD カードに予約情報を書き込み、そのカードと予約表を運転手さんに手渡します。

④SD カードをカーナビにセット



SD カードをカーナビにセットした後、画面上の予約者の氏名を順番にタッチすると、カーナビが行き先を案内します。

【経緯】

- 路線バスのみでの運行では、交通空白地域、交通不便地域が多く発生
- 路線バス利用人員の減少に伴い、赤字が拡大し、町の補助金支出も増大



- 公共交通空白地域・不便地域を解消し、公共交通利用機会の公平性を確保するとともに、財政経費の節減を目的としてデマンド交通システム導入を検討
- 平成 18 年に「町公共交通対策協議会」、平成 19 年に「町地域公共交通会議」を組織

【導入したシステムの概要】

- カーナビゲーションと CTI※を組み合わせた安価なデマンド交通システムを採用
 - システム導入により運行本数は 1.5 倍へと増加するが、運行経費は大幅に削減できると試算
 - 事業主体の飯綱町からの委託を受けた、バス事業者とタクシー事業者が運行
 - 朝夕は学生の通学が主で、定時定路線型の運行、昼は、高齢者の通院が主で、ドア to ドアの移動が可能なデマンド交通、「時間固定・路線非固定型」
 - 町内を 4 方面に分け、まちなか方面と各方面を 4 台の車両で往復運行
 - 運行時間帯は年末年始を除く平日の 9:15~15:00
 - 片道所要時間を概ね 45 分で、90 分に 1 本の間隔で往復運行
 - 利用者登録が必要で、住民または町内に家屋を所有する者に限定
- ※CTI：電話・FAX をコンピュータシステムに統合する技術。顧客からの電話を顧客データベースと連携させ、プロフィールや過去の対応履歴、利用履歴などを参照しながら的確なサポートが提供可能となる。

【導入に際して】

- 広報紙に 7 回掲載し、デマンド交通システムの説明を実施
- 高齢者の方に対し、民生委員が訪問し、個別にシステムを説明
- 要請に基づき、自治会で出前講座を実施
- 町内のバス・タクシー事業者に協力を依頼し、事業者間での調整の上、運行事業者を決定

【事業費等の状況】

- 運行費単価から算出する運行経費から運賃収入を控除した赤字分を町が補助
- システム導入費用一式は約 1,010 万円
- 運行費用は、運行経費、オペレーター人件費等で、年間約 4,500 万円
- 路線バス時代に比べ年間 200 万円ほど運賃収入が増加、運行経費は約 500 万円削減

【効果】

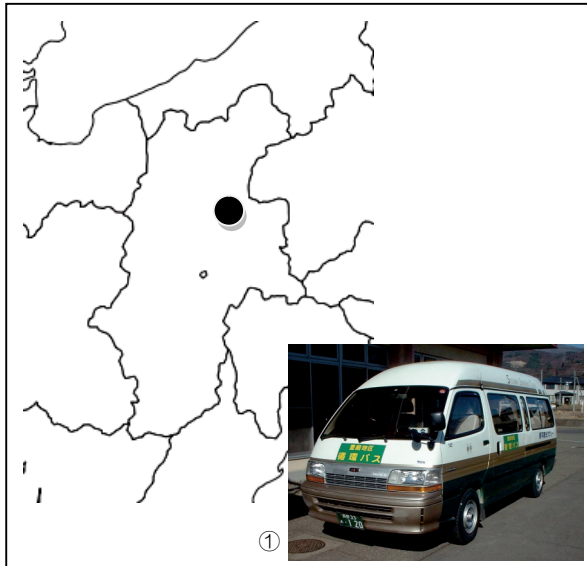
- 交通空白地域、交通不便地域がなくなり、高齢者の利便性が向上
- 利用者アンケート調査での「便利になった」+「やや便利になった」と回答した人が 6 割超

参照 URL

<http://www.town.iizuna.nagano.jp/20/28/000643.html>

豊殿地区自主運行バス「あやめ号」

地区内の全世帯に負担金を募り、地域内を細かく循環し、既存の公共交通システムに接続する循環バスを運行



人口	159,597人
面積	552.00km ²
人口密度	289.13人/km ²
人口規模	10～30万人
主体	豊殿地区循環バス運営委員会
検討年次	平成14年（循環バス研究会設置）
導入年次	平成18年（試験運行）、平成19年（本格運行）

【豊殿循環バスあやめ号だより（新コースの告知）】

豊殿循環バス あやめ号だより

第6号
平成22年3月 豊殿地区自治会連合会 豊殿地区循環バス運営委員会

4月9日から「さなの湯」コース新設！
本運行4年目！循環バスあやめ号
田園地帯を「地域の安心」乗せて順調に走っています！
火曜日「湯楽里館」 金曜日「ふれあいさなの湯・湯楽里館」

【時刻表】
●火曜日・金曜日 2便、4便の運行時間変更
●「さなの湯」金曜日運行（火曜日は定休日）

【運行日】
●毎週 火曜日・金曜日
【運休日】平成22年度
1月 1日、5日
8月 13日
12月 31日

【防犯機能】
小中学生が身の危険を感じた時に、バスに対し両手を挙げて×表現をして下さい。バスのドライバーは緊急通報と緊急対応を行います。豊殿見守り隊への連携が可能です。
豊殿小学校 ☎ 22-4004

【介護予防】
① 免許返納の時期はお早めに！
・高齢による運転は、大変危険です。
・事故によるケガは、自由を奪われてしまいます。
② バス利用で健康な毎日を！
・「入浴、ショッピング」で、人とのふれ合う機会を増やしましょう。
・「通院」もバス利用で、家族の負担が軽減できます。
・「健康は宝」を維持し、楽しみを増やしましょう。

【降雪の場合】
原則的には運休とします
利用される場合は下記へ確認の上、ご利用ください。
菅平観光タクシー㈱ ☎ 22-8484
豊殿地域自治センター ☎ 35-2939

豊殿循環バス時刻表(1便、2便) H22.4改正				豊殿循環バス時刻表(3便、4便) H22.4改正			
【第1便】	時	刻	時	【第3便】	時	刻	時
自治会(停留所)	8:25	8:25	8:25	自治会(停留所)	13:10	13:10	13:10
水沢	8:29	8:29	8:29	湯楽里館	13:12	13:12	13:12
長入	8:35	8:35	8:35	宮ノ上	13:16	13:16	13:16
湯清水	8:41	8:41	8:41	豊	13:18	13:18	13:18
安沢	8:44	8:44	8:44	大日本	13:20	13:20	13:20
J&A 豊城店	8:46	8:46	8:46	小井田	13:23	13:23	13:23
下郷	8:48	8:48	8:48	中吉田	13:26	13:26	13:26
豊殿診療所	8:50	8:50	8:50	下吉田	13:31	13:31	13:31
	9:00	9:00	9:00	町吉田	13:33	13:33	13:33
	9:02	9:02	9:02	ひかり	13:35	13:35	13:35
	9:06	9:06	9:06	林之郷	13:37	13:37	13:37
	9:08	9:08	9:08	豊	13:40	13:40	13:40
大日本	9:10	9:10	9:10	豊殿	13:42	13:42	13:42
小井田	9:13	9:13	9:13	自治センター	13:52	13:52	13:52
中吉田	9:16	9:16	9:16	ショッピングパーク前	13:53	13:53	13:53
下吉田	9:21	9:21	9:21	J&A 豊里店	13:54	13:54	13:54
町吉田	9:23	9:23	9:23		14:00	14:00	14:00
ひかり	9:25	9:25	9:25	湯楽里館	14:10	14:10	14:10
板谷	9:27	9:27	9:27	長入	14:12	14:12	14:12
宮ノ上	9:30	9:30	9:30	水沢	14:16	14:16	14:16
豊殿診療所	9:33	9:33	9:33	湯清水	14:26	14:26	14:26
	9:43	9:43	9:43	赤坂	14:32	14:32	14:32
豊殿	9:46	9:46	9:46	安沢	14:35	14:35	14:35
自治センター	9:56	9:56	9:56	J&A 豊城店	14:37	14:37	14:37
ショッピングパーク前	9:57	9:57	9:57	下郷	14:39	14:39	14:39
J&A 豊里店	9:58	9:58	9:58	豊城	14:41	14:41	14:41
湯楽里館	10:04	10:04	10:04	豊殿診療所	14:46	14:46	14:46
				豊殿	14:49	14:49	14:49
				自治センター	14:54	14:54	14:54
				ショッピングパーク前	14:55	14:55	14:55
				J&A 豊里支所	14:56	14:56	14:56
【第2便】	時	刻	時	【第4便】	時	刻	時
自治会(停留所)	10:12	10:12	10:12	自治会(停留所)	15:10	15:10	15:10
水沢	10:16	10:16	10:16	さなの湯	15:17	15:17	15:17
長入	10:22	10:22	10:22	安沢	15:20	15:20	15:20
湯清水	10:28	10:28	10:28	林之郷	15:28	15:28	15:28
安沢	10:31	10:31	10:31	豊	15:31	15:31	15:31
J&A 豊城店	10:33	10:33	10:33	板谷	15:33	15:33	15:33
下郷	10:35	10:35	10:35	ひかり	15:35	15:35	15:35
豊殿診療所	10:37	10:37	10:37	宮ノ上	15:36	15:36	15:36
ショッピングパーク前	10:41	10:41	10:41	中吉田	15:40	15:40	15:40
湯楽里館	10:47	10:47	10:47	小井田	15:43	15:43	15:43
	10:51	10:51	10:51	大日本	15:46	15:46	15:46
	10:53	10:53	10:53	豊	15:48	15:48	15:48
宮ノ上	10:59	10:59	10:59	宮ノ上	15:52	15:52	15:52
豊	11:01	11:01	11:01	豊	15:54	15:54	15:54
大日本	11:03	11:03	11:03	J&A 豊里店	15:57	15:57	15:57
小井田	11:06	11:06	11:06	ショッピングパーク前	15:58	15:58	15:58
中吉田	11:09	11:09	11:09	湯楽里館	16:02	16:02	16:02
下吉田	11:14	11:14	11:14	水沢	16:12	16:12	16:12
町吉田	11:16	11:16	11:16	長入	16:16	16:16	16:16
ひかり	11:18	11:18	11:18	湯清水	16:20	16:20	16:20
板谷	11:20	11:20	11:20	赤坂	16:26	16:26	16:26
林之郷	11:23	11:23	11:23	安沢	16:32	16:32	16:32
自治センター	11:25	11:25	11:25	J&A 豊城店	16:35	16:35	16:35
ショッピングパーク前	11:26	11:26	11:26	下郷	16:37	16:37	16:37
J&A 豊里支所	11:37	11:37	11:37	豊殿診療所	16:39	16:39	16:39
湯楽里館	11:42	11:42	11:42		16:41	16:41	16:41
さなの湯							

運行日は
火曜日と金曜日

利用料金
1人 200円
(小学生以上)
幼児は無料

【お問い合わせ】
運行については
菅平タクシー
22-8484

ご意見・ご要望は
豊殿地域自治
センター
35-2939

【経緯】

- 廃止路線代替バスである「柵津線」・「豊殿線」と市が運行する「オレンジバス」が運行
→バス停まで距離があるなど、高齢者は利用しにくい状況
- ショッピングセンターや医療施設が立地し、地域内を循環するバスへのニーズが高い



- 平成 14 年、住民組織である「豊殿地区振興会」において、「循環バス研究委員会」を設置（市は当初からオブザーバーとして参加）
- 「研究委員会」では、3 年間で延べ 26 回にも及ぶ会議を開催
- 検討の過程では、全世帯を対象として、バス導入の必要性や賛否、世帯負担などについての意向を把握する調査を繰り返し実施
- アンケートの結果を受け、平成 18 年にバスの試験運行を開始
- 本格運行についての住民アンケートの結果、住民負担による本格運行開始を決定

【サービス概要】

- 運賃は 200 円で、週 2 日、1 日 4 便の運行（接続する「オレンジバス」の運行と同一）
- 運行はタクシー会社に委託し、9 人乗りのジャンボタクシーを使用

【財政面】

- 豊殿地区の全世帯が年間 1,000 円を負担しており、運行経費の 52%を賄う（負担金は、自治会費の中で徴収）
- 収入の不足分は地元企業等からの賛助金によってカバー
- このバスの導入を契機として市が創設した「地域自主運行バス等運行費補助金」を活用（地域が自主的に運行する生活交通に対し、市が運行経費の 1/3 相当（上限 100 万円）を補助、制度創設前は市からの補助なし）

【バックアップ体制】

- 「豊殿地区振興会」という住民組織が以前からあり、自治会の枠を超え、地域全体の問題について議論する場として機能していた
→行政頼みではなく、主体的に動く組織があったことが、住民の負担を伴う循環バスの導入を実現できた要因の 1 つ
- 住民側の「マイバス意識」が非常に高く、バスへのバックアップ活動が活発
- バスの周知・PR と地域への理解を広げることがを目的に、住民が「あやめ号だより」を発行

【効果】

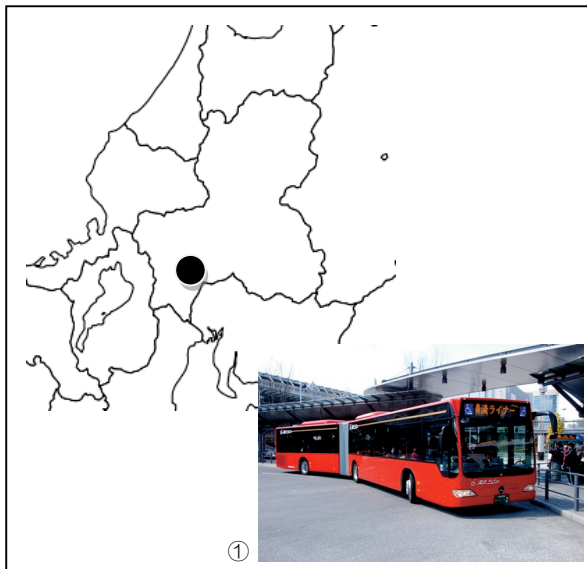
- 試験運行・暫定運行を経て、本格運行に至る中で、利用者数は概ね増加傾向で推移
- 平成 22 年、新たに「さなだの湯コース」を新設
- 既存のバスに接続し、細かいエリアをカバーすることにより、交通空白地帯が大幅に縮小

参照 URL

<http://www.city.ueda.nagano.jp/hp/toshi/0590/20100205142325016.html>

岐阜市総合交通戦略

だれもが自由に移動できる交通環境社会の実現に向け、公共交通ネットワークの構築、バス利用環境の向上、モビリティ・マネジメント・利用促進活動を実施



人口	413,136 人
面積	202.89km ²
人口密度	2,036.26 人/km ²
人口規模	30～50 万人
主体	岐阜市、岐阜乗合自動車(株)
検討年次	平成 18 年（岐阜市公共交通会議）、平成 20 年（岐阜市総合交通協議会）
導入年次	平成 20 年（バス路線再編）
表彰	第 4 回 EST 交通環境大賞国土交通大臣賞

【公共交通を軸としたまちづくりの概念】

だれもが自由に移動できる交通環境社会の実現

公共交通ネットワークの構築 (幹線・支線・コミュニティバス)

- ・幹線バス路線のBRT化(岐阜市型)
- ・市民協働の手づくりコミュニティバス
- ・バス路線の再編
- ・バス路線(維持)補助金

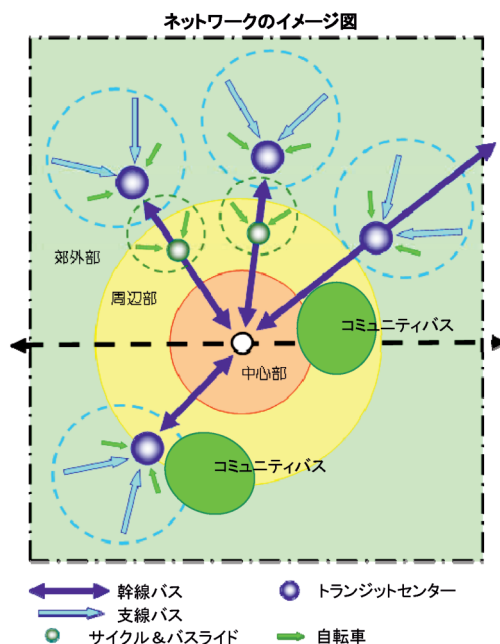
バス利用環境の向上

- ・情報化の推進
…バスロケ・ICカード・DS・LED方向幕 等
- ・利便性の向上(サービス改善)
…上屋・C&R駐輪場・バス車両・行先番号化等

モビリティマネジメント・利用促進活動

- ・地域住民交通マネジメント
- ・企業や教育機関を含めた協議会の設立
- ・通勤交通マネジメント

②



【経緯】

- 市中心部の人口減少や高齢化の進行
- 路面電車や市営バスの廃止及び路線バス事業の収支状況悪化
- 容量不足で分かりにくいバスターミナル



- 平成 18 年：総合交通政策を策定し、「岐阜市公共交通会議」設立
- 平成 20 年 3 月：地域公共交通総合連携計画を策定し、「岐阜市総合交通協議会」設立
- 平成 21 年 3 月：具体的な行動計画となる岐阜市総合交通戦略を策定

【取り組み内容】

- バス路線を幹線（高頻度、定時運行）と支線（幹線との乗継時間は 10 分以内）に分類
- 乗り継いだ場合の運賃は、現状の通し運賃と同額（IC カード利用時は更に 40 円引き）
- 乗り継ぎ先の支線を幹線バスの車体に表示するとともに、JR 岐阜駅のバス停に乗り継ぎできる支線のバス停名を記載するなど、利用者への適切な情報提供を実施
- 放射状バス幹線の強化を図るため、岐阜市型 BRT*を導入

連結バス	バスレーン・PTPS*
バス停上屋・駐輪スペース	乗り継ぎ拠点

- 市民協働の手づくりコミュニティバスの運行
 - 地域住民が主体となった「運営協議会」を設置し、地域住民・行政・交通事業者が連携
 - 地域は継続的に運行計画等の改善に取り組み、行政が効率性・補助額をチェック
- 情報化の推進

バス運行情報提供サービス	バスロケーションシステム
IC カード（アユカ）	液晶式車内案内表示装置
車内デジタルサイネージ	LED 方向幕及び行先番号化

- モビリティ・マネジメントの実施

バスマップ	推進協議会
市職員ノーカーデー	パーク&ライド

※BRT：バスを用いて中心市街地の大量公共旅客輸送幹線を実現する「バス高速輸送システム」。バスレーンやバス専用道により定時で高速な運行を確保。

※PTPS：バスなどが優先的に通行できるよう支援する「公共車両優先システム」。バスレーンの設置や違法走行車両への警告、優先信号制御などが含まれる。

参照 URL

<http://www.city.gifu.lg.jp/2897.htm>
<http://www.city.gifu.lg.jp/12303.htm>

住民支援による市街地循環バス「宮バス」

中心市街地の活性化と市民の生活交通を確保するため、バス停オーナー制度等の沿線市民、商店、病院等の支援による市街地循環バス「宮バス」を運行



人口	132,001 人
面積	388.99km ²
人口密度	339.34 人/km ²
人口規模	10～30 万人
主体	運営主体：富士宮市 運行主体：富士急静岡バス（株）
検討年次	平成 18 年（「岳南都市圏総合都市交通計画協議会」ワークショップ）
導入年次	平成 20 年（運行開始）
表彰	平成 23 年度地域づくり総務大臣表彰 地方自治体表彰

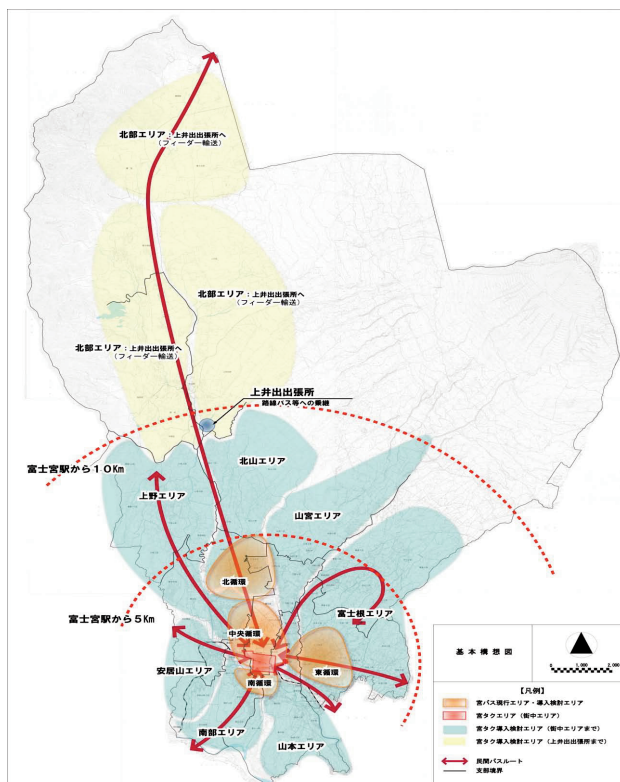
【バス停オーナー制度/公共交通基本構想図】



③



②



④

【経緯】

○中心市街地には平成 19 年度まで民間路線バスがあり、市は赤字分の補助金を支給
→バスの利用者は少なかった



○学識経験者、国土交通省、静岡県、市町、関係団体の職員などが参加した「岳南都市圏総合都市交通計画協議会」のワークショップにおいて、市の公共交通のあるべき姿を検討し、「宮バス」の基本コンセプト等が決定

○平成 20 年より「宮バス」（現在の「宮バス中央循環」）の運行を開始

○平成 23 年には「宮バス東南循環」の運行を開始

○平成 24 年には「富士宮市地域公共交通活性化再生会議」を設置

【宮バス中央循環】

○総合福祉会館を起点に、中心市街地の公共施設・病院・ショッピングセンター・金融機関・商店街と周辺住宅地を結ぶ市街地循環バス

○1 周約 15km を 1 時間で循環

○時計回りの外回り 8 便、逆の内回り 8 便を午前 7 時半～午後 6 時半頃まで運行

○車両は、事業者所有の 25 人乗りと 29 人乗りの 4 台（1 台予備車）のマイクロバスを使用

○車両には、市のキャラクターと宮バスのロゴマークを大きく表示

○バス停は、約 500m に 1 箇所設置

○バス停オーナー制度により、判りやすくお洒落なバス停に

○利用料金は 200 円

○「宮バス」ネーミングの公募

【宮バス東南循環】

○市民委員による「宮バス路線拡大調査会」において、路線、運行形態、運賃等について検討

○沿線予定地域でのアンケート実施

○平成 23 年 10 月より運行開始

○同時に「宮バス北循環」と「シャトル」という路線も運行開始

【財政負担】

○平成 19 年度までは民間路線バスへ補助金を支給

○バス停オーナー制度等の協力金収入を得て、市の負担額は大幅に軽減

○地元タクシー会社（現在はバス会社）への運行委託（指名競争入札）による財政負担軽減

○バス停オーナー制度（ネーミングライツ）の採用による支援金（平成 21 年度：492 万円／年）収入

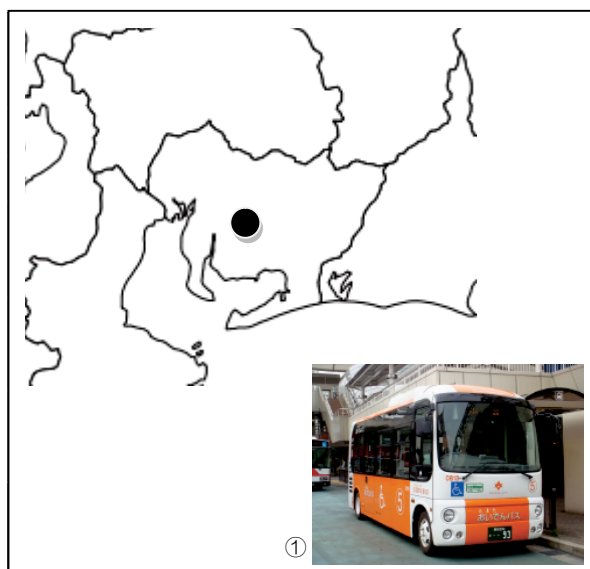
○宮バスサポーター制度（回数券裏面への広告掲載等による資金協力）

参照 URL

<http://www.city.fujinomiya.shizuoka.jp/kurashi/koutsu/sinaikoutsutop.htm>

豊田市における公共交通ネットワークの構築

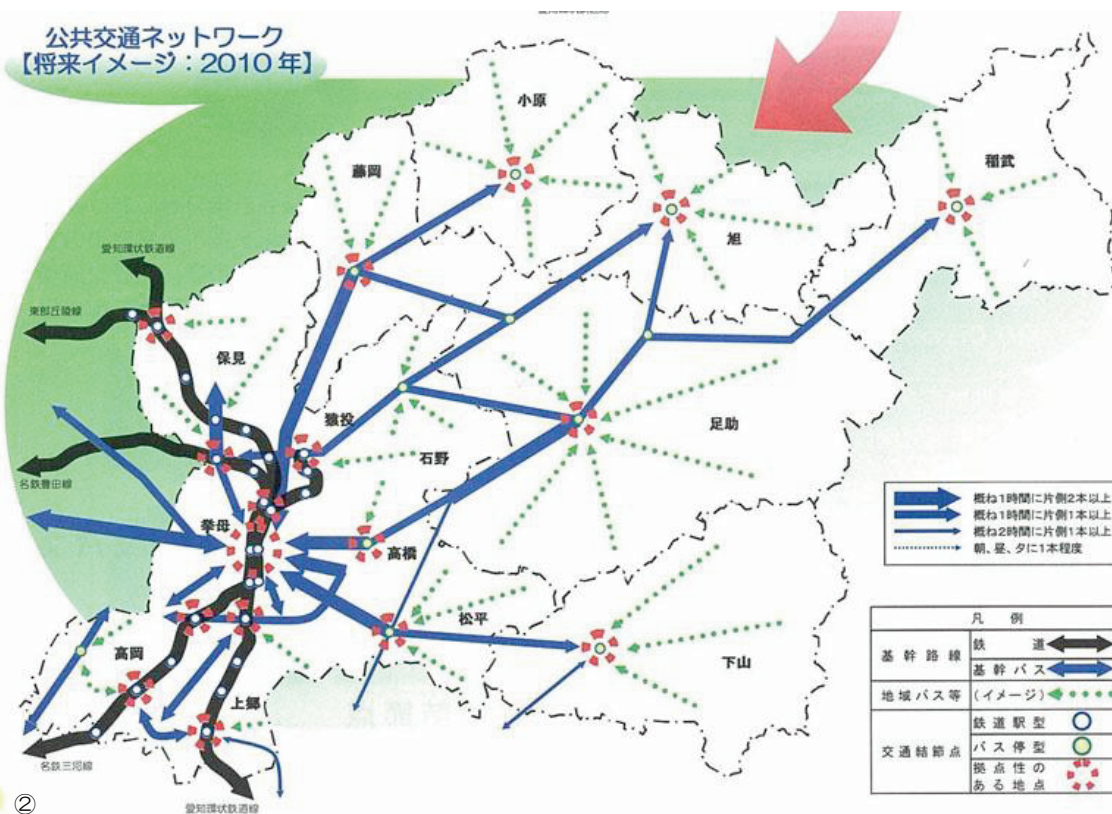
公共交通基本計画を策定し、社会資本の一部として利便性の高い公共交通ネットワークの構築を図るため、基幹バス「とよたおいでんバス」等を導入



人口	421,487 人
面積	918.47km ²
人口密度	458.90 人/km ²
人口規模	30～50 万人
主体	豊田市、豊田市公共交通会議
検討年次	平成 19 年（豊田市公共交通基本計画）
導入年次	平成 19 年（とよたおいでんバス）
表彰	第 4 回 EST 交通環境大賞環境大臣賞

【公共交通ネットワークの将来イメージ】

公共交通ネットワーク
【将来イメージ：2010 年】



【経緯】

- 合併により市域が拡大し、公共交通空白地域を多く抱えるようになった。
- 平成 20 年 4 月には民間バス路線の廃止もあった。



←新たな地域公共交通網の構築が求められていた

- 平成 19 年、「豊田市公共交通会議」において、「都市としての一体性の形成」、「都市と農山村の共生」、「交流人口拡大による地域の活性化」を図るため、「利便性の高い公共交通ネットワークを構築すること」を目的とする「豊田市公共交通基本計画」を策定

【計画内容】

- 市全体の公共交通ネットワークビジョン
- 鉄道、基幹バス、地域バス等、交通結節点、利用促進策の5つの取り組みを示し、これらに基づく施策を展開することで公共交通ネットワークを形成
- 公共交通を「社会資本の一部」として位置付け、共働で支える

【基幹バス「とよたおいでんバス」】

- 廃止路線のうち、地域間の移動手段として必要なものを負担金方式による路線として運行
- 基準となる最低限の運行時間帯と運行本数、統一された料金体系を設定
 - ・運行時間帯：6～22 時台を基本（路線ごとに人の動きに応じた運行本数を設定）
 - ・料金：100 円単位の距離制運賃
- 「広瀬バス停」では、バス路線の乗り継ぎが可能となるよう、同じ時刻に各方面のバス路線が集結し、5分間停車するダイヤを設定するなど、乗り継ぎ拠点としての機能を保証
- 「高岡公園バス停」では、5分間の停車時間に加え、5分待ちルール（最大 10 分間バスが停車）を設定

【地域バス】

- 基幹路線は、行政側が責任を持って確保する一方、地域バスは、地元の発意をもって対応
- 最寄りの鉄道駅か基幹バス停との接続が基本
- サービス水準は、交通需要量の実情に応じて行政側が提示し、地元との協議により設定

【事業導入・評価】

- 事業導入は第三者会議において審議・決定
- 客観的な評価ができる「事業評価指標」を導入し、採算性のみでなく、公益性や効率性も考慮した評価指標により、3年ごとの評価、見直しを実施

【効果】

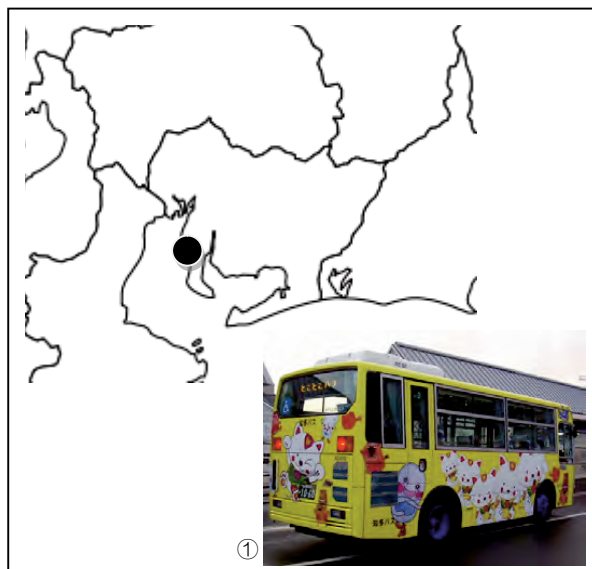
- 基幹バスによる地域間相互の移動手段を確保
- 朝夕は1時間あたり1本以上、昼間は2時間あたり1本以上の運行本数を確保

参照 URL

http://michinavitoyota.jp/main/c_train-bus/bus_oiden.html

観光巡回バス「とことこバス」の導入

「やきものの街」と「セントレア」という独立した 2 つの観光資源を結び、観光客に低廉でシームレスな移動手段を提供



人口	54,858 人
面積	55.63km ²
人口密度	986.12 人/km ²
人口規模	5～10 万人
主体	常滑市、常滑まちなかバス事業推進協議会
検討年次	平成 18 年（観光巡回バスの運行検討）
導入年次	平成 18 年（とことこバス運行開始【平成 23 年 3 月廃止】）

【とことこバスのルート】

A やきものの散歩道
 煙突のある町を散策しよう
 ☎ 0569-35-2033（常滑商工会）

B セラモール
 ショッピングを楽しもう
 ☎ 0569-43-7111

C INAXライブミュージアム
 土と水と火との出会い、5つの発見館
 ☎ 0569-34-8282

D 中部国際空港セントレア
 おいでよ「遊べる空港」セントレア
 ☎ 0569-38-1195



【経緯】

- 特産は焼き物で、「やきもの散歩道」も整備されていた。しかし、観光資源を巡るバス路線はなかった。
- 平成 17 年、市内に中部国際空港が開港し交通利便性が大幅に向上し、空港への来訪客を市内観光地へ誘致することが大きなテーマとなっていた。



- 観光資源を巡る「観光巡回バス」の運行が検討され、地域公共交通活性化再生法に基づく法定協議会であり運営主体となる「常滑まちなかバス事業推進協議会」が設立された。
- 平成 18 年「とことこバス」の運行が開始されたが、当初は、連絡橋の通行料金が高額であったこともあり、空港と観光資源をつなぐものではなかった。
- 平成 21 年には空港への乗り入れを開始した。



- 協賛金や補助金に頼らない運営形態の確立を模索していたが、協議会での検討の結果、平成 23 年 3 月をもって廃止となった。

【取り組み内容】

- 観光客の利便性の向上のため、市内の観光資源を巡回するバスとして、土日祝日限定で運行を開始
- 利便性の高いものとなるように、1 年に 2 度のペースで、運行ルートや頻度等を見直し
- 空港への乗り入れ以降は、観光客の公共交通としてだけでなく、空港への送迎や観光ボランティアの添乗による観光案内など、地元住民との関わりも密接に
- 既存の路線バスの一部も利用可能で、各観光施設の入場料割引などの特典をつけた 1 日乗り放題券（500 円）を販売
- 総事業費は、1,150 万円程度で、対象経費の 1/2 を国庫補助、市から年間 5 万円の補助

【効果】

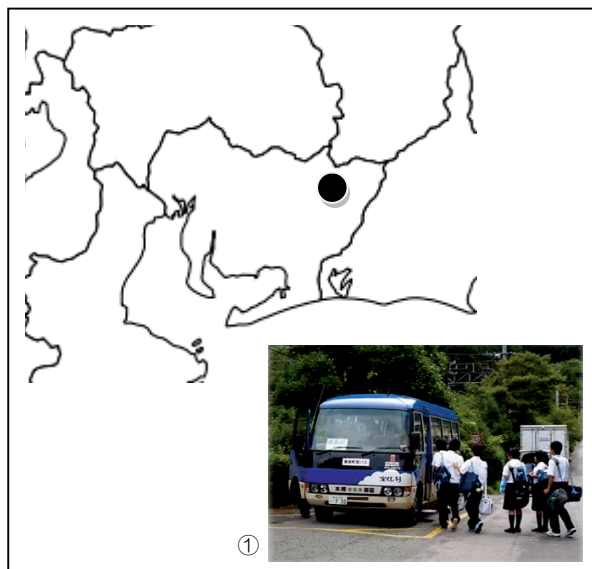
- 平成 18 年度 7～9 月期の延べ 821 人の乗客数が、平成 21 年の同期には、2,145 人にまで増加
- 中部国際空港や名鉄とタイアップして「とことこバス」や「やきもの散歩道」の広報、PR により観光客への認知向上、利用者数の増大
- 「とことこバス」廃止後も、既存の路線バスを活用した「常滑・セントレア 1 日バス乗りほ～だい乗車券」（500 円）を発売

参照 URL

<http://www.city.tokoname.aichi.jp/ctg/25110201/25110201.html>

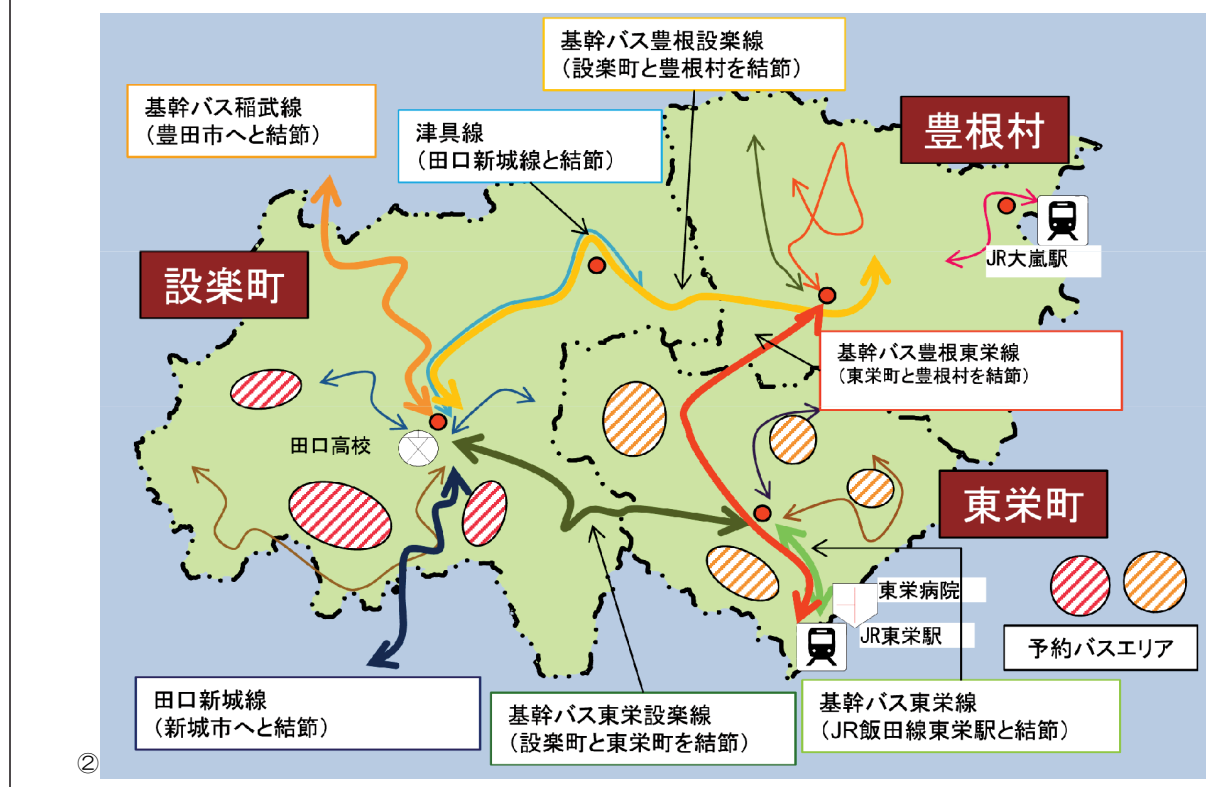
町営・村営バスの運行の一体化と総合交通システム「おでかけ北設」の構築

郡内 3 町村の連携により、町営・村営バスの運行を一体化し、路線の役割を明確にした上で、相互乗り入れを実施



人口	10,862 人（北設楽郡全体）
面積	553.27km ²
人口密度	19.63 人/km ²
人口規模	1～5 万人
主体	北設楽郡公共交通活性化協議会
検討年次	平成 21 年（北設楽郡公共交通活性化協議会設置）
導入年次	平成 21 年
表彰	平成 24 年地域公共交通活性化・再生優良団体大臣表彰

【3 町村の公共交通ネットワークイメージ】



【経緯】

- 町村営バス路線の大半は町村内の中心地と集落を結ぶものであった。
- バスダイヤが小・中学校の登下校に特化していた。
- 公共交通空白集落が散在していた。
- バス路線と移送サービスが混在し、役割分担が不明確だった。



←利用者の視点からの抜本的見直し

- 3 町村による「北設楽郡公共交通活性化協議会」を平成 21 年 3 月に設置し、協議会の下に、町村間運行・事業者との調整などを行う「幹事会」、町村内における住民・利用者意見を汲み上げるための「分科会」を設置、役割に応じ会議を開催
- 鉄道・バス・スクールバス・タクシー・移送サービスを適切に組み合わせた一体的システムに再編

【システム構成要素】

- ・基幹バス：直通、もしくは 1 度の乗り継ぎで、病院、高校、鉄道駅へアクセスを可能とする広域路線
- ・支線バス：基幹バスへの接続による集落の公共交通利便性向上を目的として導入。バス車両による定時定路線での運行を基本とするが、昼間時は路線不定期運行または区域運行
- ・予約バス：公共交通空白集落への生活交通確保を目的に導入。小型車両によりエリア内から各町の中心地や鉄道駅まで運行

【取り組み内容】

- 平成 21 年度より、事業を開始し、町村間を結ぶ基幹バスの共同運行のほか、公共交通空白集落の解消に向け、電話予約式の予約バスを導入
- 隣接する新都市と連携し、広域的な利用促進事業を実施
- 郡内の各種バスを 100 円刻みの運賃体系に統一
- 各町村・事業者により異なっていたバス停のデザインを統一
- 「新城・北設めぐりキャンペーン」等のバス利用促進事業の実施
- 公共交通路線マップを作成
- 事業にあたっては、県が山村地域の振興の観点から支援し、町村間の調整役となった

【効果】

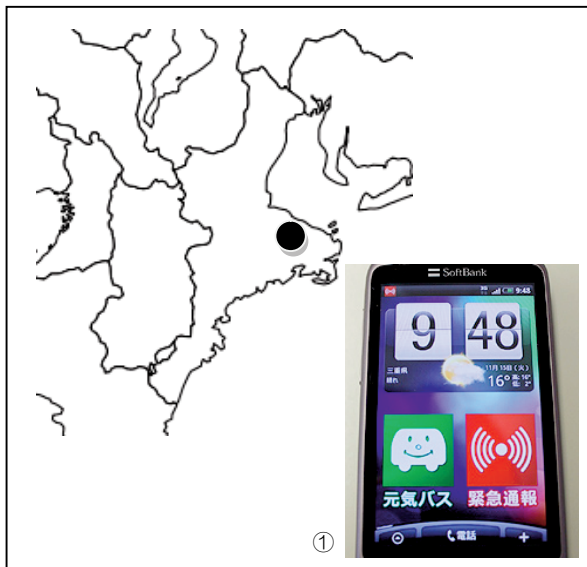
- 基幹バスの共同運行により、乗り換え回数の減少、通学・通院の利便性向上が図られた。
- バス通学が可能となり、高校生の下宿率が低下した。
- 予約バス導入による公共交通空白集落の減少と新たな利用客の確保が図られた。

参照 URL

<http://www.town.shitara.aichi.jp/odekake/>

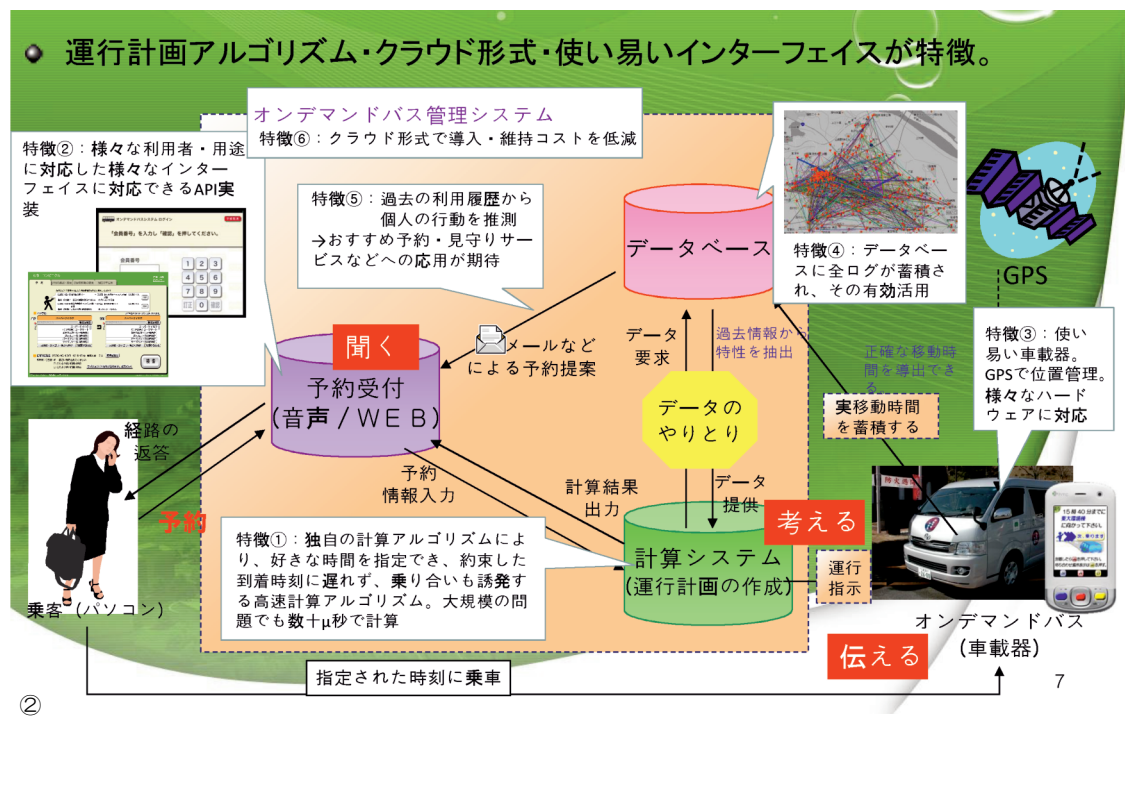
情報通信技術を活用した「元気バス」の導入

利用者の少なかった福祉バスを廃止し、安価なオンデマンドバスシステムによるデマンドバスを導入



人口	15,297 人
面積	40.94km ²
人口密度	373.64 人/km ²
人口規模	1～5 万人
主体	玉城町、東京大学大学院
検討年次	平成 21 年（福祉バスの見直しを検討）
導入年次	平成 21 年（実証実験）

【オンデマンドバスシステム】



【経緯】

○民間路線バスの縮小に伴い、無料の「福祉バス」を運行



←利用者が少なく、なんとかしたいがお金もない

○安価なオンデマンド交通の導入

○平成 21 年より実証実験を開始し、平成 23 年には、福祉バスを廃止した上で、フルデマンド方式に変更へ

【ICT（情報通信技術）を活用した安心・元気な町づくり事業】

○外出支援サービス：位置情報を活用したオンデマンドバスの予約

○安全見守りサービス：位置情報を活用した緊急通報、利用履歴による安否確認

○安全情報配信サービス：安全情報の一斉配信

【元気バス】

○平成 21 年 11 月から国・県の補助金を受け、オンデマンド方式による無料バス「元気バス」を運行

○東京大学大学院との共同研究による実証実験

○利用者が事前に申し出た乗車場所や時間に車両が向かい、希望する目的地まで運ぶ方式

○利用は登録制とし、運行範囲は町内に限定

○当初は年齢制限を設けていたが、平成 22 年 4 月より制限を撤廃

○国・県からの補助金がなくなった平成 24 年度以降も、町の単独事業として継続して運行

○「ICT を活用した安心・元気な町づくり事業」の一環として、オペレーターへの電話予約だけでなく、自宅のパソコンや携帯電話からの予約が可能

○タッチパネルによる予約ができる端末を公共施設など 43 カ所に設置

○運行時間は 9:00～17:00 で、運賃は無料

○当初、バス停は町内に 83 箇所設置し、その後さらに追加を行い、平成 25 年には 157 箇所まで拡大

○利用者は徐々に増加

【福祉バス】

○元気バスの運行前、路線数は 3 ルートで、運行便数 1 日 19 便、1 便平均乗客数 4.5 人、予算約 1,000 万円/年

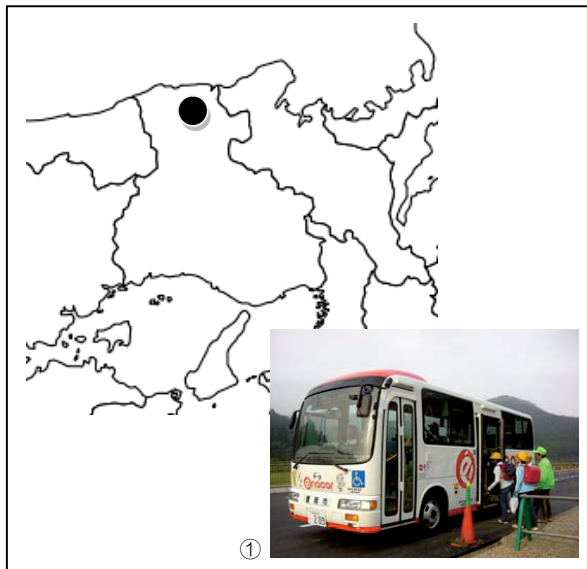
○現在は、玉城町保健福祉会館と小俣図書館の間を 1 日 2 便運行する路線のみで、他路線は元気バスと統合を図って廃止

参照 URL

<http://www.town.tamaki.mie.jp/hpdata/kurashi/bus.html>

豊岡市における新たなバス交通体系の構築

路線バス廃止を機に、路線バスの再編及びコミュニティバス、乗合タクシー等の導入等を実施



人口	85,592 人
面積	697.66km ²
人口密度	122.68 人/km ²
人口規模	5～10 万人
主体	豊岡市、豊岡市地域公共交通活性化協議会、地元運営団体
検討年次	平成 19 年（全但バス廃止に向けた対応策検討）
導入年次	平成 20 年（イナカー実証実験）、平成 22 年（チクタク実証実験）
表彰	平成 22 年地域公共交通活性化・再生優良団体大臣表彰

【経緯】

○平成 17 年の市町村合併

→既存のコミュニティバスやスクールバスについて再編が必要

○平成 19 年、全但バスは豊岡市を含む但馬地域で運行するバス路線の約 3 割を 1 年後に休止すると発表



○地域の関係者が適切な役割のもと、主体的かつ積極的に連携・協働し、移動手段の維持・確保、活性化に向けた路線バスの再編及びコミュニティバス、乗合タクシー等の導入等を実施

■バスの機能分担

- ・路線バス「全但バス」：中心市街地と地域拠点、地域拠点間の移動の確保
- ・市街地循環バス「コバス」：市街地の周遊性の確保
- ・市営バス「イナカー」：路線バス休止に対応し、地域拠点間の移動の確保
- ・地域主体交通「チクタク」：交通空白地域における地域主体の取り組みを市が支援
- ・福祉バス、スクールバス等（目的に特化）

【市営バス「イナカー」】

- 路線バス休止に対応し、地域拠点間の移動性を確保するため、既存のコミュニティバスやスクールバスを統合・再編する形で導入した市営バス
- 導入時には、既存車両の改装や最低限の設備投資などにより経費を節減
- 一目見てわかるようなデザインの運行車両
- 平成 20 年 10 月～23 年 3 月を実証運行期間とし、1 年ごとに路線の存廃を判断
- 病院や学校へのアクセスを考慮するとともに、定時運行路線だけでなくデマンド運行路線を導入するなど需要特性に応じた路線とし、運行経費を抑制
- 12 路線、平日 125 便、土日祝日 45 便の定期（一部デマンド）路線で運行を開始
- その後、路線の見直し等を実施し、現在は 11 路線 19 系統で運行
- 既存の路線バス運賃を上回らない範囲で、わかりやすく、使いやすい運賃を設定（初乗り 100 円で、以後 2.5km ごとに 100 円加算。上限 400 円）

【路線評価の仕組み】

- 多様な主体の移動手段として利用されているか
- 乗り合って利用されているか（最低 1 人超/便）
- 収支率は 20%以上あるか
- ※最低運行回数は 3 往復 6 便とする

【地域主体交通「チクタク」】

- 「イナカー」廃止地域や交通不便地域等、より少ない需要に対し、地域が主体となって移動手段の確保に取り組む場合、市が支援する乗合タクシー
- 平成 22 年、パイロット事業として実施し、平成 23 年より本格運行
- 3 路線 4 系統で運行
- 事業主体は市、運行主体は地元住民の運営する団体
- 市は事業主体として運行経費を負担
- 車両は市の公用車を貸与、運転手や事務員等は地域で確保（有償ボランティア）
- ダイヤや停留所は地域で決定
- 利用者は会員登録した地域住民に限定

【市街地循環バス「コバス」】

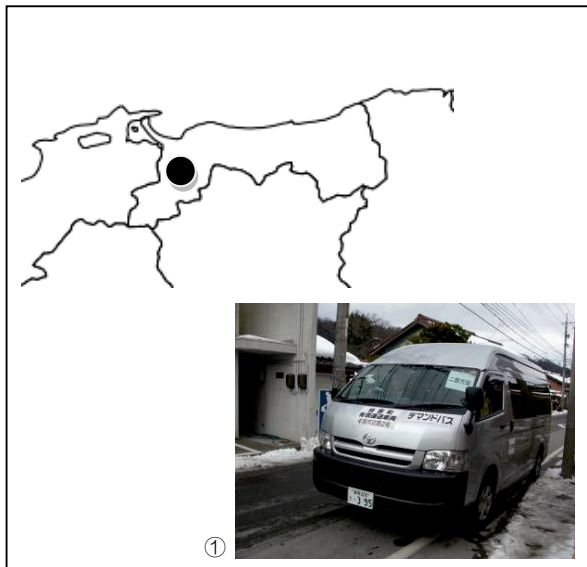
- 中心市街地の回遊性を確保するため運行するバスで、平成 15 年運行開始
- 現在 2 系統が運行中で、どちらも一周約 45 分の循環線
- 運賃は 1 回 100 円、1 日フリーパスが 200 円
- 2 系統の相互乗り継ぎが可能なダイヤ設定
- e 通勤プロジェクトの社会実験として、市街地通勤バス「コバスエクスプレス」を朝夕運行

参照 URL

<http://www.city.toyooka.lg.jp/www/contents/1363574640399/index.html>

伯耆町型バス事業

スクールバス・福祉バス・路線バス（デマンドバス含む）・多目的バスを横断的に一括管理して地域にあったバス事業へ再編



人口	11,621 人
面積	139.45km ²
人口密度	83.33 人/km ²
人口規模	1～5 万人
主体	伯耆町（運営主体）、交通事業者（運行の委託）
検討年次	平成 17 年（合併に伴う地域交通会議の設置）
導入年次	平成 19 年（試験運行）、平成 20 年（本格運行）

【経緯】

- 過疎地であり、限られた住民のみが公共交通を利用できるという不平等な環境
- 2 町の合併



- バス利用環境の平準化を図るため、地域にあったバス事業を検討
- 以下の 4 種を横断的に一括管理

- | | |
|--------------|--------------|
| ①教育：スクールバス | ②福祉：外出支援サービス |
| ③公共交通：デマンドバス | ④総務：マイクロバス |

【①スクールバス】

- 登校時は各方面から小・中学校への運行（時刻表に従う）
- 下校時は小・中学校から各方面への運行（学校の終了時間に合わせて運行）
- 学校休校時は運休（代わりにデマンドバスを運行）
- 小・中学生の運賃は無料、一般住民も有料で利用可能

【②外出支援サービス】

- 高齢者及び障害者等で一般の公共交通機関を利用することが困難な者に対し、移送用車両により利用者の居宅と医療機関等との間の送迎を行うサービス
- 利用者の家－医療機関及び公共施設間の送迎
- 利用料は、町内一律 200 円、町外は距離に応じて設定
- 週 1 回まで利用可能

【③デマンドバス】

- 車両は自家用車（白ナンバー）を利用（予備車両は公用車）
- 平成 19 年 4 月から試験運行を開始し、平成 20 年 4 月から本格運行
- 利用する側が事前に配車センターに電話をし、利用したいバスを予約するシステム
- 3 地域 4 路線で運行中（循環線は右回りと左回りあり）
- バス停は各集落に 1 箇所以上あり、定時停車用とデマンド用に分かれ、予約がなければデマンド用バス停は通過
- 運賃は均一で 200 円

【デマンドバスの運行形態】

7:00～8:30		朝のスクールバス運行時間
	学校のある日	学校のない日
運行	スクールバスの時刻表により運行	デマンドバス運行
予約	予約不要	前日 16 時までに要予約
8:30～9:30		朝スクールバス運行後
運行	デマンドバス運行	
予約	前日 16 時までに要予約	
9:30～17:30		昼
	定時発車のバス停から乗車	定時発車のバス停以外から乗車
運行	時刻表通りに運行	デマンドバス運行（予約がない場合は通過）
予約	予約不要	利用便運行の 1 時間前までに要予約
17:30～		夕方
運行	時刻表通りに運行	
予約	予約不要	

【④マイクロバス】

- 住民の団体等の研修に利用する研修バスをマイクロバス事業として実施
- 規定した目的に該当し、乗車人員が 15 人以上の団体行動を行う場合に利用可能
- 利用時間は平日の 8:30～17:00
- 費用負担は有料道路代、有料駐車場代、燃料費

【成果】

- 町内すべての集落からバス利用が可能となり、公共交通機関の空白地が解消
- 合併前の事業を完全再編成し、少ない予算で地域住民が求めるシステムを構築（デマンドタクシーの事例を視察したが、経費が高すぎて見送られた）
- 公共交通を横断的一括管理すること、また、運行を委託したことにより、効率アップと利用サービスの向上を両立

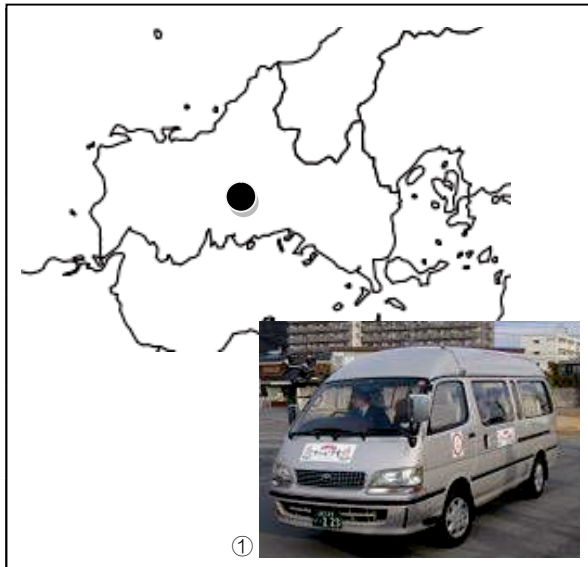
参照 URL

<http://www.houki-town.jp/p/new1/10/4/12/2/>

http://www.houki-town.jp/system/site/upload/live/3710/atc_1206724526.pdf

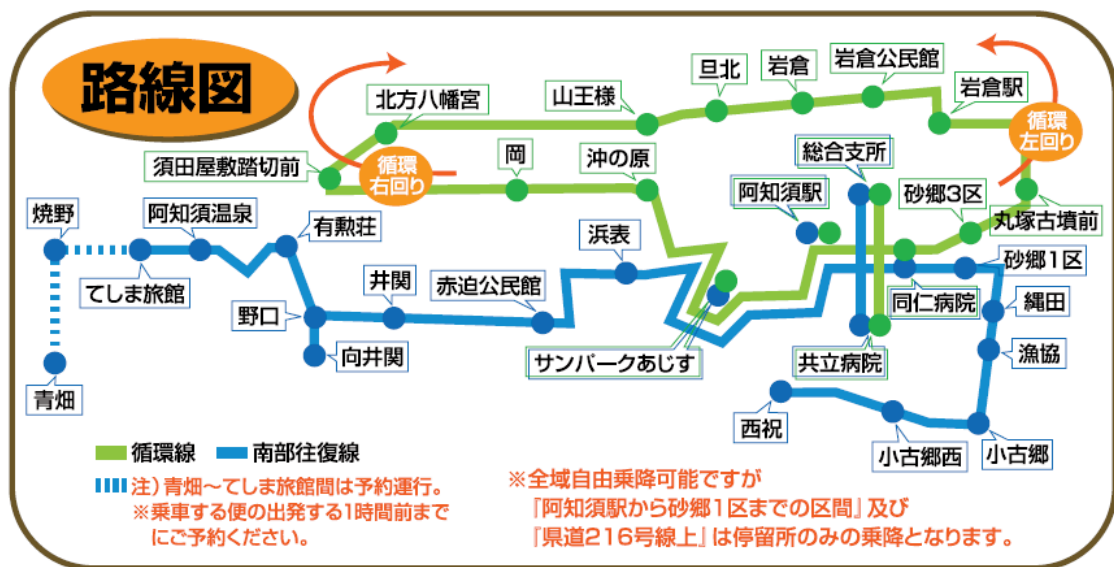
山口市における住民が主体となった交通計画づくり

市町村合併にあわせて、公共交通体系の検討や地域ごとに住民を交えた勉強会を実施し、乗合タクシーの実証運行を実現



人口	196,628人
面積	1,023.31km ²
人口密度	192.15人/km ²
人口規模	10～30万人
主体	地域運営組織
検討年次	平成18年（山口市交通まちづくり委員会設置）
導入年次	平成19年（コミュニティタクシー）
表彰	平成23年地域公共交通活性化・再生優良団体大臣表彰

【小郡地区：コミュニティタクシー「サルビア号」路線図】



運行日 循環線 月～金曜日 南部往復線 月～金曜日

※但し予約運行区間は 月～金曜日
(てしま旅館⇄焼野⇄青畑)

※年末年始(12/29～1/3)・祝日は運休します。
※天候等により運休になる場合があります。

運賃

運賃	区分
100円	70才以上の方、身体障害者手帳をお持ちの方、小学生
無料	福祉優待バス乗車証をお持ちの身体障害者の方
300円	中学生以上の方

【経緯】

○平成 18 年：市町村合併

→市町村ごとに、個別に様々な取り組みが行われていた

→公共交通関連予算の増大、地域間の不均衡



←平成 18 年：交通ジャーナリストを委員長に、公募市民、事業者、有識者などによる「山口市交通まちづくり委員会」の設置

○市民交通計画の策定

→委員から、計画策定の段階から市民を巻き込む必要があると意見があった

○市内角地で住民を中心とした「勉強会」を開催

○地域ごとに住民のニーズにあわせたコミュニティタクシーを導入

【住民中心の勉強会】

○市内 11 箇所計 50 回以上開催

○市と有識者（まちづくり委員会の委員長・副委員長）もオブザーバーとして参加

○市は積極的に情報提供を実施

○有識者のアドバイスが、住民の意識を「市民が主体」と変化させることに大きく寄与

○「第三者である有識者が住民主体の交通サービスの意義を説いたこと」、「まずは現状に問題がないかを検討するところから議論を始めたこと」、「たたき台案を出す場合には色々な視点から多くの案を出すこと」が良い結果につながった

【コミュニティタクシー】

○交通不便地域での交通弱者の移動手段として、地区中心地や基幹交通まで運行

○地域が主体となって運行組織をつくり、ニーズに基づいた運行計画を作成

○バス車両よりコスト面で有利であること、狭あい道路での運行が可能であること、タクシーの遊休車両の有効活用が可能であることなどがメリット

○5 地区でスタートし、平成 24 年時点で、8 地区まで拡大

○1 便当たりの平均乗車人員は 1.6～5.6 人、平均乗車率は 27～64%

○利用者は、高齢者が多く、交通弱者の外出機会の拡大に寄与

○広報紙発行や路線バスに乗り継ぐ「おでかけするツアー」を企画している地区もあるなど、コミュニティ活動の活性化にも貢献

○実証実験の地区は、公募によって選定しており、その応募にあたっては、住民が運営協議会等を組織し、自ら「事業計画・資金計画等概要書」を作成

○需要予測は、各世帯へ直接ヒアリングやアンケートを実施

○運行に要する費用は、運賃等の収入と不足分への行政の補助が基本となっているが、企業協賛金や住民協賛金を充当している地区もある

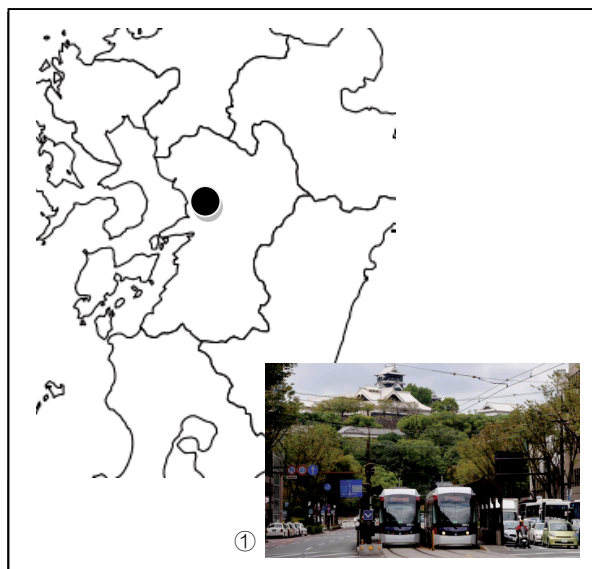
○運行費補助の基準を定め、本格運行の移行時点で不適合の場合は、3 年以内に要適合

参照 URL

<http://www.city.yamaguchi.lg.jp/cms-sypher/www/service/detail.jsp?id=4877>

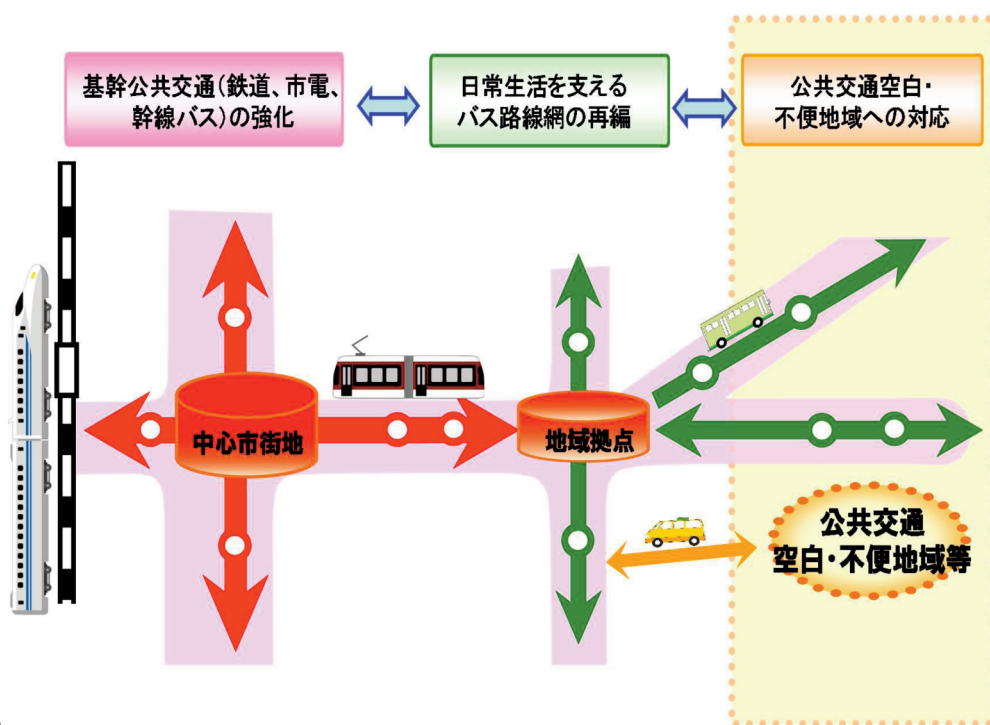
熊本市の公共交通グランドデザイン

公共交通ネットワークの構築に向け、基幹公共交通（鉄道、市電、幹線バス）の強化、日常生活を支えるバス路線網の再編、公共交通空白・不便地域の解消に対応



人口	734,474 人
面積	389.53km ²
人口密度	1,885.54 人/km ²
人口規模	50～100 万人
主体	熊本市公共交通協議会 (バス路線再編：市、バス事業者、学識等関係者による「バス交通のあり方検討協議会」)
検討年次	平成 15 年（熊本都市圏バス路線に関する検討会議発足）
導入年次	平成 16 年～（市営バスの移譲）

【公共交通ネットワーク 3 つの柱】



【公共交通グランドデザイン】

- ①基幹公共交通（鉄道、市電、幹線バス）の強化
- ②日常生活を支えるバス路線網の再編
- ③公共交通空白・不便地域への対応

【①基幹公共交通（鉄道、市電、幹線バス）の強化】

- 中心市街地と 15 の地域拠点を結ぶ 8 軸を「基幹公共交通軸」と位置付け、輸送力、速達性、定時性を強化

【②日常生活を支えるバス路線網の再編】

- 基幹公共交通を補うバス路線網を再編し、わかりやすく効率的な運行体制を確立

- 熊本市内には市バスと民間バス事業者 3 社が存在
- 平成 15 年、民間バス最大手の九州産交が経営破綻



- 平成 15 年、国、県、バス事業者による「熊本都市圏バス路線に関する検討会議」が発足し、市バスと民間バスの競合路線の整理を進めることで合意
- 平成 16 年から 20 年にかけて、民間バスと競合する市営 8 路線を民間へ移譲
- 平成 20 年、市、バス事業者、学識者等による「バス交通のあり方検討協議会」設立
- 市バスのさらなる移譲について民間バス事業者から要請があり、平成 23 年度に市とバス事業者による「バス路線再編プロジェクト」を編成するとともに、民間バス事業者 3 社が、共同出資による共同運行会社「熊本都市バス株式会社」を設立

■バス路線網再編のイメージ

- ・目的：わかりやすく、実現可能で持続性の高いバス路線網の形成
- ・事業者の枠を超えた取り組み（競合路線効率化、時刻表・路線図の統一等）
- ・乗継ポイントの設定による路線の階層化、各系統の役割の明確化

【③公共交通空白・不便地域への対応】

- 地域と協働で「コミュニティ交通」を導入し、公共交通空白・不便地域解消を目指す

【平成 24 年度の取り組み】

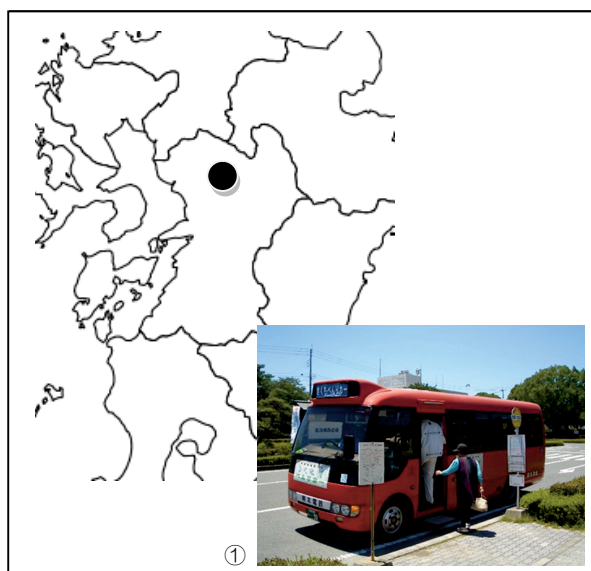
- 熊本市公共交通基本条例の制定
- 基幹公共交通（鉄道、市電、幹線バス）の強化：8 軸の中での優先順位の設定
- 日常生活を支えるバス路線網の再編：実施プログラムの策定
- 公共交通空白・不便地域への対応：地域特性に応じた制度設計

参照 URL

http://www.city.kumamoto.kumamoto.jp/content/web/asp/ki_ji_detail.asp?LS=251&ID=10013&pg=1&sort=0
http://www.city.kumamoto.kumamoto.jp/content/web/asp/ki_ji_detail.asp?NW=1&ID=12203&LS=54

菊池市における交通体系の構築

新たな交通体系の構築に向け、バスとタクシーの役割分担を明確にし、市街地巡回バスや乗合タクシーの運行を実施

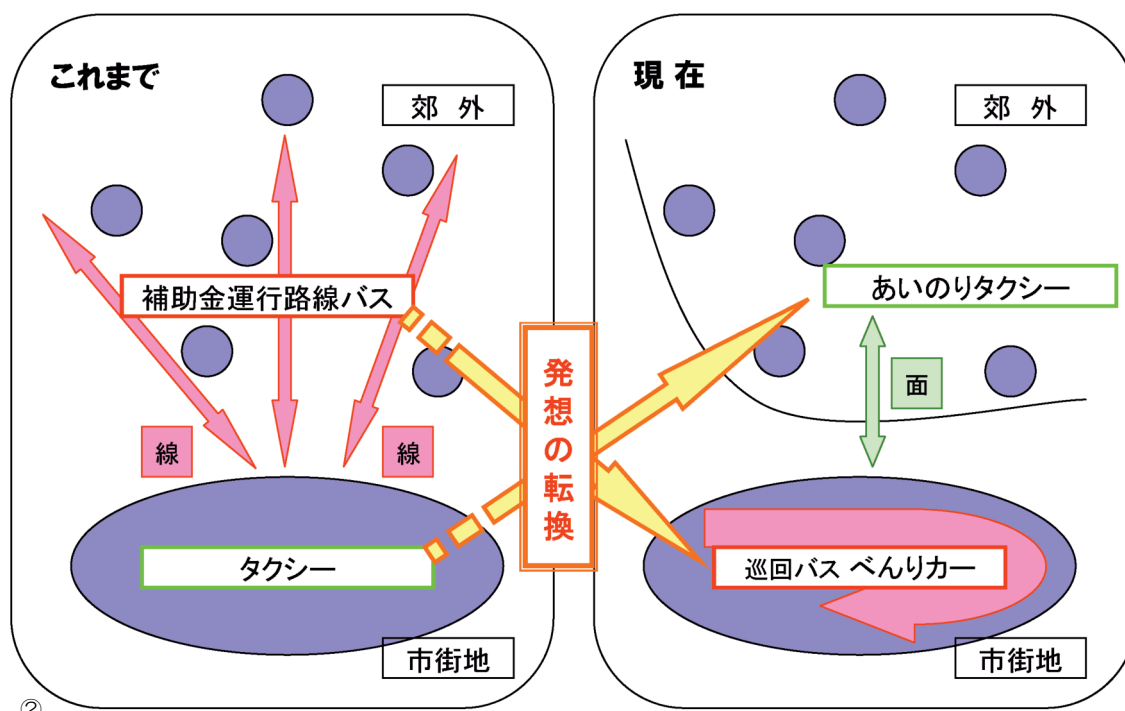


人口	50,194 人
面積	276.66km ²
人口密度	181.43 人/km ²
人口規模	5～10 万人
主体	菊池市
検討年次	平成 14 年（菊池市べんりカー運行検討委員会発足）
導入年次	平成 14 年（べんりカー）、平成 16 年（あいのりタクシー）
表彰	平成 22 年地域公共交通活性化・再生優良団体大臣表彰

【新しい交通体系のイメージ】

新しい交通体系の誕生！

～ バスとタクシーの住み分けの転換 ～



【経緯】

- バスが唯一の公共交通手段
- 路線バスの撤退や公共交通空白地域の存在



←市長選の公約「交通網の整備」

- 補助金で運行する路線バスの見直し
- 市街地巡回バス「べんりカー」の運行
- 事前予約制乗合タクシー「あいのりタクシー」の運行
- スクールバスの運行

平成 14 年：「菊池市べんりカー運行検討委員会」設置
平成 17 年：国の通達に基づく「交通コミュニティ検討委員会」へ改編
平成 19 年：道路運送法に基づく「菊池市公共交通会議」へ移行
(上記、構成員は公共交通会議とほぼ同一)

【考え方】

- 従来の「市街地はタクシー、郊外はバス」という役割分担から、「市街地はバス、郊外はタクシー」へと発想転換し、需要に応じた新たな交通体系を構築
- 適当な支援制度がなかったため、市の単独事業として実施

【べんりカー】

- 市街地を巡回するコミュニティバス
- 運賃：100 円
- 日祝及び年末年始が運休
- 総延長：18.1km
- 停留所 46 箇所を 75 分で一周
- 車両：小型バス
- 運行事業者：熊本電鉄
- 1 便あたり 11 人の利用で、他事例より高い利用率→それでも年間 600 万円程度の赤字

【あいのりタクシー】

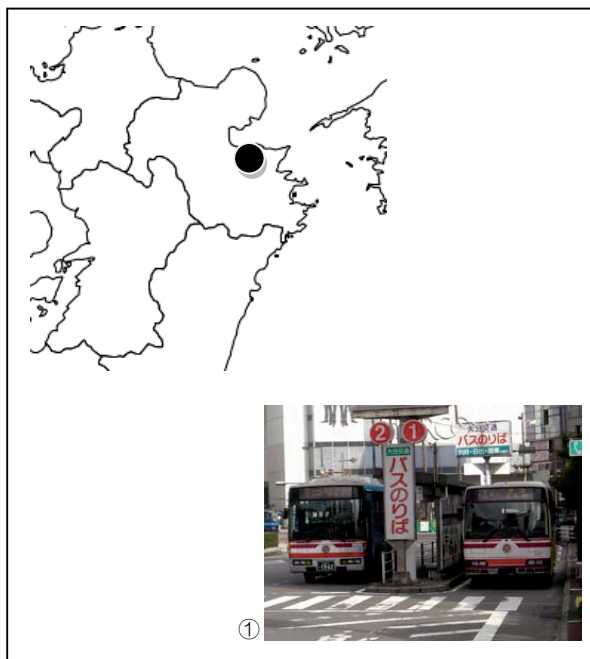
- 「べんりカー」や路線バスに結節する、事前予約制乗合デマンドタクシー
- 従来の路線バスに比べ、補助金支給額が約 1/3 に（年間約 2,600 万円→約 800 万円）
- 路線バスの平均乗車密度：1 運行あたり 0.6～1.8 人程度が 7 人程度まで増加
- 運行路線を順次拡大し、平成 24 年度には交通空白地をほぼ解消
- 隔日運行で、1 日最大 3 往復、予約がなければ運行しない、予約に応じて車両を決定
- 運賃は 1 回あたり 200 円～1,200 円（メーター運賃方式）
- 初期投資や維持費用を抑えるため、既存の設備等をできるだけ利用し、コストダウンを実現
- 導入にあたっては、バス事業者やタクシー事業者との調整が非常に大切で、行政担当者の事務内容のほとんどがこの調整に費やされた。
- 路線バスを廃止して導入したが、利用していない人からも苦情があった。その後、あいのりタクシーを知ってもらうことにより、理解が得られるようになった。

参照 URL

http://www.city.kikuchi.kumamoto.jp/LifeIndex/living/taxi/_4315.html

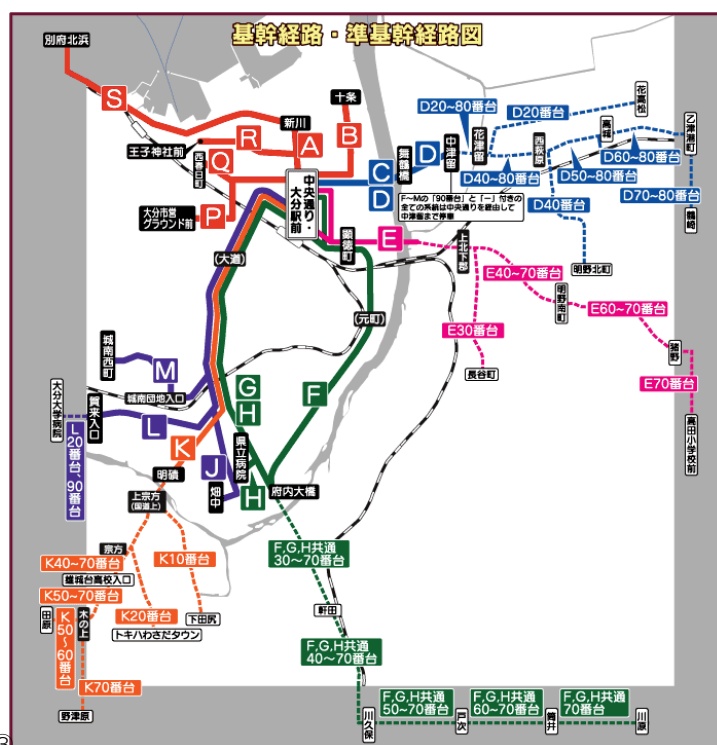
大分市におけるモビリティ・マネジメントの導入

公共交通機関利用促進に向け、補助事業を活用したモビリティ・マネジメントを導入



人口	474, 094 人
面積	501. 28km ²
人口密度	945. 77 人/km ²
人口規模	30～50 万人
主体	大分県、大分市、大分県バス協会、バス事業者（かしこいクルマの使い方を考えるプロジェクト大分）
検討年次	平成 18 年（かしこいクルマの使い方を考えるプロジェクト大分）
導入年次	平成 18 年（系統番号、バスマップ）、平成 19 年（バスなび大分、休日ファミリー割引）

【かしこいクルマの使い方を考えるプロジェクト大分リーフレット/基幹経路・準基幹経路図】



【経緯】

- 公共交通利用者（特にバス）の減少が続いている。
- バス路線は中心部の運行本数は多いものの、郊外は便数が少ない。



←路線バスネットワークの維持を図るにはどうしたらよいのか

- 予算の制約がある中で、新エネルギー・産業技術総合開発機構（NEDO）補助事業を活用して初期投資資金を確保し、ランニングコストは協賛広告やバス事業者からの人的協力でまかない、コンテンツを毎年改善しながら戦略的に施策を展開
- 心理的に働きかけて公共交通利用の価値を再認識してもらうモビリティ・マネジメントのとして「かしこいクルマの使い方を考えるプロジェクト大分」への取り組み

【基本的な考え方】

- バスを「わかりやすくする」ことと「啓発」を同時並行で進める。

【取り組み内容】

- アルファベットと数字の体系に基づく新たな系統番号の導入
- 全事業者を網羅したバスマップを作成し、市内全戸に配布
- 時刻表検索サイト「バスナビ大分」の立ち上げ
- 土日祝日に、定期券以外で運賃を支払う中学生以上の方1人に対して、小学生以下の子どもが3人まで無料となる割引の導入
- 大分市役所内にプロジェクトチームを立ち上げ、市職員を対象としたモビリティ・マネジメントを実施

【取り組みの特徴と成果】

- LED 式行先表示器を使用する車両が比較的多かったため、系統番号の導入費用を抑えることができた。
- バスマップは、初年度は補助金を活用して作成したが、次年度以降は協賛広告収入で費用をまかなっており、改良を加えつつ、継続発行している。
- 休日ファミリー割引は、利用者数の増加につながっており、トータルで増収となった。

【取り組みからの考察】

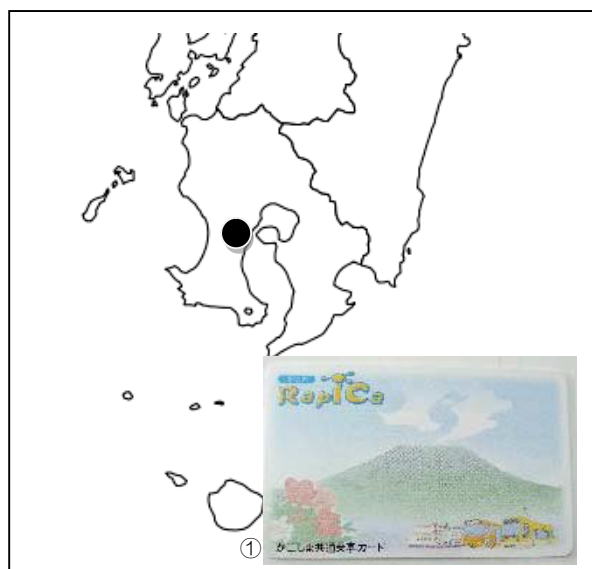
- モビリティ・マネジメントの推進にあたっては、情報提供や啓発と合わせ、新たな割引運賃の導入や利便性向上策との組み合わせが必要である。
- ベースとなるバスマップがない場合は、初年度の印刷費用を公的に確保し、「次年度以降、協賛広告収入で発行する優れた提案を有する者」を審査基準としてコンペを行うとよい。

参照 URL

<http://www.city.oita.oita.jp/www/contents/1187240454132/index.html>
<http://www.busnavi-oita.com>

かごしま共通乗車カード「Rapica(ラピカ)」&「いわさき IC カード」の導入

5 社の運行事業者が連携した IC カード共通乗車券の導入



人口	605,846 人（鹿児島市）
面積	547.06km ² （鹿児島市）
人口密度	1,107.46 人/km ² （鹿児島市）
人口規模	50～100 万人
主体	鹿児島市、いわさきバスネットワーク等（バス、路面電車、旅客船事業者）
検討年次	平成 13 年（県バス協会での検討委員会設置）
導入年次	平成 17 年（IC カード運用開始）

【ラピカ告知リーフレット】

バスも電車もらくらくピッ！

かごしま共通乗車カード

ラピカ

Rapica

Ride and Pay intelligent Card

（「ラピカ」は鹿児島市交通局、南国交通、JR九州バス3社の乗車カードの愛称です）

平成17年
4月1日
スタート！

3月22日(火)
発売開始

乗る時
ピッ！

降りる時
ピッ！

軽くワンタッチ！

「Rapica」は、カードリーダーに触れるだけで精算（運賃差引）ができます。

【経緯】

- バス等事業者 5 社は、IC カード化以前から共通回数券等を発行
- 鹿児島市交通局単独で IC カード化に向け検討
→市交通局単独での導入ではメリットが少ない



←鹿児島県バス協会での共通カード化に向けた模索（平成 13 年）

○5 事業者共同による平成 17 年度 IC カード一斉導入の方針が決定

- ①平成 16 年度：「自動車事故対策費補助金制度」（バス利用促進等総合対策事業）を活用し、IC カードのシステム開発、車載器の設置
- ②平成 17 年：IC カード共通乗車券システムの運用開始

【対象】

○対象地域：鹿児島県本土及び宮崎県・熊本県の一部

○IC カード（2 種類）

- ①Rapica（ラピカ）：鹿児島市交通局、南国交通、JR 九州バス（平成 17 年 4 月）
- ②いわさき IC カード：鹿児島交通、いわさきバスネットワーク（平成 17 年 4 月）

○利用交通機関：路線バス、市電、一部フェリー等旅客船

【主なサービス内容】（②、③は「ラピカ」のみ）

- ①発売時・積み増し時に 1 割のプレミアを付加
- ②同一事業者間のバスを乗り継ぐと、二度目の運賃から、総額の 5%を割引（市バス～市電乗り継ぎは二度目の運賃から 40 円割引）
- ③利用運賃額の 1 %をポイントとして積み増し時に付加

【取り組みの特徴と成果】

- 乗継割引や乗車ポイント付与などの新たなサービスが可能に
- オリジナルトレーディングカード「ラピトレカ」を発売（鹿児島市交通局）
- IC カードの一本化が行えず、2 種類に分かれての導入
- 紙製回数券が発売中止になり、精算に係る人件費や販売委託店手数料などの経費節減

【ポイント付与サービス】

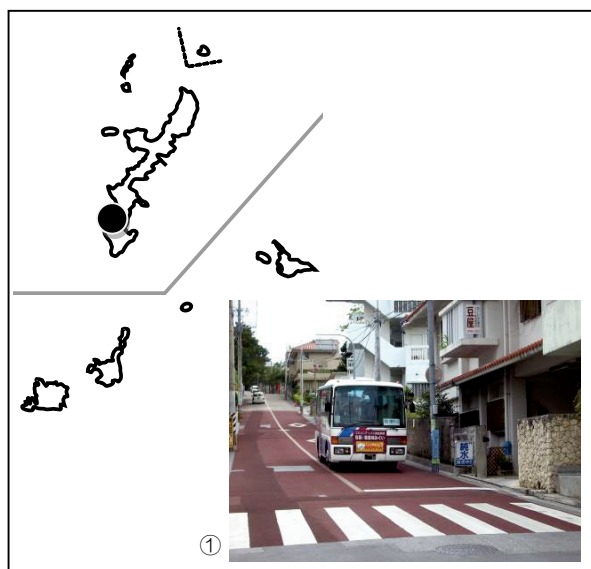


参照 URL

<http://www.kotsu-city-kagoshima.jp/ticket-summary/rapica/#ank1>

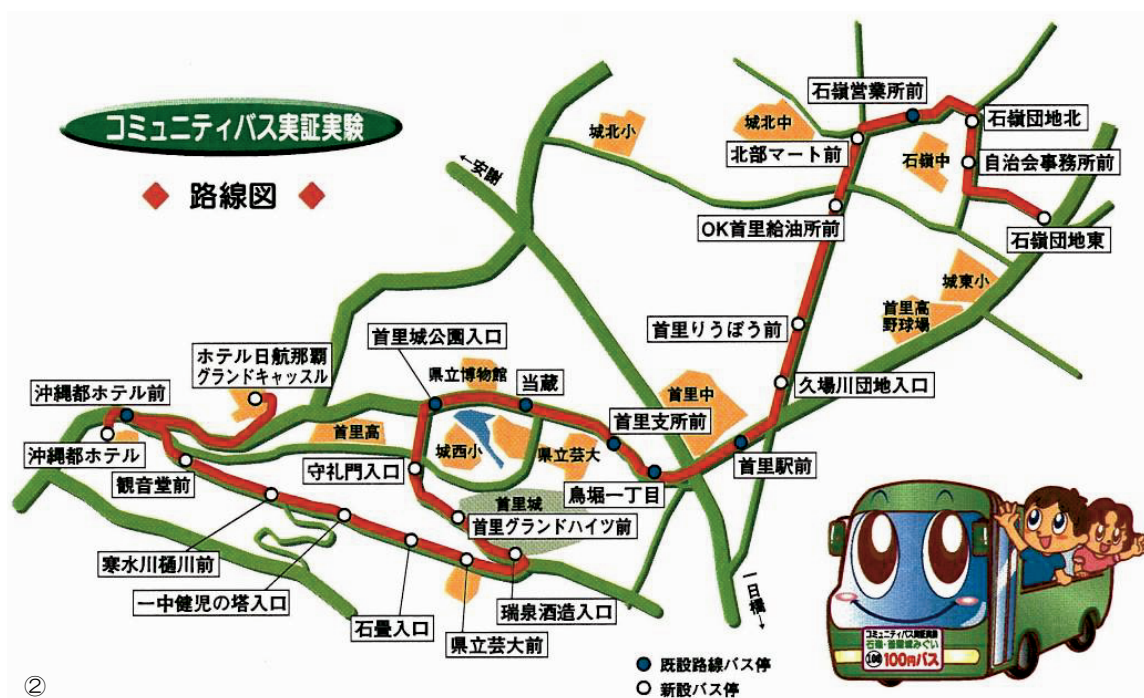
那覇市におけるバス路線再編及びコミュニティバスの導入

モノレール開業にあわせたバス路線の再編及び観光利用も踏まえたコミュニティバスの導入



人口	315,954 人
面積	39.24km ²
人口密度	8,051.83 人/km ²
人口規模	30～50 万人
主体	那覇市、バス事業者
検討年次	平成 11 年（検討委員会設置）
導入年次	平成 15 年（バス再編）、平成 16 年（「石嶺・首里城みぐい」実証実験）

【「石嶺・首里城みぐい」実証実験の案内】



【経緯】

- 鉄軌道がなく公共交通をバスに依存してきたため、自動車依存社会となり、渋滞も深刻な問題となっていた。
- バス事業者は、競合路線を抱え非効率な運行を行い、少ない乗客を多数の車両で輸送する状況もあった。バス会社の統合も検討されたが、実現には至らなかった。



←モノレール導入とそれに合わせたバス路線の再編等

- 平成 11 年～：学識経験者や関係行政機関、バス事業者などで構成する「沖縄都市モノレール・バス路線再編実施案検討委員会」での協議継続
- 平成 14 年：バス路線再編原案の承認
- 平成 15 年：内閣府沖縄総合事務局へバス路線再編の申請
- 公共交通空白地域であり、地域からバス路線設置の要望があった「石嶺・首里城みぐい」ルートにおいて、コミュニティバスの実証実験を実施

【路線再編等】

- ゆいレール開業に伴うバス路線の再編として、おもろまち駅折り返しへの変更やモノレールと競合する路線等の削減を実施

【取り組み成果】

- 最も運行本数の多い国際通りを通過するバス路線を削減し、渋滞の緩和に貢献

【バスのサービス改善】

- モニター会議の実施や車両へのアンケート設置により、バス事業者が問題点を把握・改善
- 一部のバスで携帯電話での閲覧も可能な「バスロケーションシステム」を導入

【取り組み成果】

- バス事業者への苦情が減少

【「石嶺・首里城みぐい」実証実験】

- 首里城を経由することから、年間通じて観光客の需要も見込めると判断
- 社会実験時の運賃（100 円）では、本格運行後採算が確保できないことは把握していたが、長期的な視点を持ち、当面の赤字は覚悟の上で平成 17 年より本格運行を開始

【取り組み成果】

- 平成 25 年現在、一般路線の「首里城下町線」として運行を継続（平成 20 年より運賃 150 円）

参照 URL

<http://www.city.naha.okinawa.jp/kakuka/tokei/renkeiplan.html>

参考資料

○図の出典リスト

図表番号	出典資料	URL
1-①	国土交通省 総合政策局 交通計画課 地域公共交通の活性化・再生への事例集	http://www.mlit.go.jp/sogoseisaku/transport/jireiindex.html
1-②	地域公共交通支援センター 地域公共交通活性化事例	http://koutsu-shien-center.jp/jirei/
2-① 2-②	国土交通省 総合政策局 交通計画課 地域公共交通の活性化・再生への事例集	http://www.mlit.go.jp/sogoseisaku/transport/jireiindex.html
2-③ 2-④	特定非営利活動法人 ITS Japan 第9回地域 ITS 推進団体連絡会 使いやすい公共交通の実現をめざした取 組み（八戸市都市政策課）	http://www.its-jp.org/katsudou/katudou100/suisin/renrakukai9/
3-① 3-②	地域公共交通支援センター 地域公共交通活性化事例	http://koutsu-shien-center.jp/jirei/
3-③	（財）運輸政策研究機構 公共交通支援センター	http://ipt.jterc.or.jp/koukyou_shien/
4-①	土浦市ホームページ まちづくり活性化バス運行支援	http://www.city.tsuchiura.lg.jp/index.php?code=284
4-② 4-③	地域公共交通支援センター 地域公共交通活性化事例	http://koutsu-shien-center.jp/jirei/
5-① 5-②	国土交通省 北陸信越運輸局 平成 23 年度 地域公共交通活性化セミ ナー 茨城県日立市の事例について（日立市公 共交通政策課・NPO 法人助け合いなか さと）	http://www.tb.mlit.go.jp/hokushin/hr/t54/com_policy/seminar2011.html
6-① 6-②	国土交通省 総合政策局 交通計画課 地域公共交通の活性化・再生への事例集	http://www.mlit.go.jp/sogoseisaku/transport/jireiindex.html
7-①	地域公共交通支援センター 地域公共交通活性化事例	http://koutsu-shien-center.jp/jirei/
7-② ～④	国土交通省 九州運輸局 地域公共交通活性化・再生シンポジウム in 九州 2011 「コンパクトなまちづくりと一体となっ た公共交通活性化の取り組み」	http://www.tb.mlit.go.jp/kyushu/gyo/umu/kikaku/file25.htm
7-⑤ ～⑭	現地調査にて撮影	

図表番号	出典資料	URL
8-①	国土交通省 総合政策局 交通計画課 地域公共交通の活性化・再生への事例集	http://www.mlit.go.jp/sogoseisaku/transport/jireiindex.html
8-② ~④	国土交通省 九州運輸局 地域公共交通のあり方を考えるシンポジウム in 九州 2012 「まちづくりの観点からの取り組みについて」	http://www.tb.mlit.go.jp/kyushu/gyomu/kikaku/file26-2.html
8-⑤ ~⑦	現地調査にて撮影	
9-①	国土交通省 関東運輸局 平成 24 年度 地域公共交通のあり方を考えるシンポジウム 石川県珠洲市	http://www.tb.mlit.go.jp/kanto/kikaku_kankou/saisei/seminar_symposium/symposium24.html
9-② ~④	あの町とこの町を結ぶ珠洲のバス	http://www.city.suzu.ishikawa.jp/home/kakuka/kizai/bus/html/index.html
10-① 10-②	地域公共交通支援センター 地域公共交通活性化事例	http://koutsu-shien-center.jp/jirei/
11-① 11-②	国土交通省 北陸信越運輸局 平成 22 年度地域公共交通活性化長野県勉強会資料	http://www.tb.mlit.go.jp/hokushin/hr154/com_policy/bennkyoukai%20nagano.html
12-①	岐阜市ホームページ 「岐阜市型 BRT」の導入について	http://www.city.gifu.lg.jp/12303.htm
12-②	国土交通省 九州運輸局 地域公共交通のあり方を考えるシンポジウム in 九州 2012 「公共交通を軸としたまちづくり」	http://www.tb.mlit.go.jp/kyushu/gyomu/kikaku/file26-2.html
13-①	富士宮市ホームページ 市内の公共交通	http://www.city.fujinomiya.shizuoka.jp/kurashi/koutsu/sinaikoutsutop.htm
13-② 13-③	Google マップ ストリートビュー	https://maps.google.co.jp/
13-④	国土交通省 四国運輸局 地域公共交通確保維持改善セミナー (H24.12.3) 「地域住民・自治体・交通事業者による交通まちづくり」	http://www.tb.mlit.go.jp/shikoku/bunya/koukyou/seminar_h241203.html
14-①	国土交通省 総合政策局 交通計画課 地域公共交通の活性化・再生への事例集	http://www.mlit.go.jp/sogoseisaku/transport/jireiindex.html

図表番号	出典資料	URL
14-②	地域公共交通支援センター 地域公共交通活性化事例	http://koutsu-shien-center.jp/jirei/
15-① 15-②	地域公共交通支援センター 地域公共交通活性化事例 課題別・代表的事例の紹介	http://ipt.jterc.or.jp/koukyou_shien/case/intro/index.html
16-①	地域公共交通支援センター 地域公共交通活性化事例	http://koutsu-shien-center.jp/jirei/
16-②	国土交通省 九州運輸局 地域公共交通活性化セミナー2013in 鹿児島 「町村の枠を超え、一つの生活圏として機能する公共交通ネットワークづくり～いつまでも暮らしていける地域を支えるために～」	http://www.tb.mlit.go.jp/kyushu/gyomu/kikaku/file31-6.html
17-①	玉城町社会福祉協議会ホームページ ?知りたい 元気バス	http://www.tamasya.or.jp/siru/index.html
17-②	特定非営利活動法人 ITS Japan 第8回地域 ITS 推進団体連絡会 ICT を利活用した安心・元気な町づくり (三重県玉城町)	http://www.its-jp.org/katsudou/katudou100/suisin/renrakukai8/
18-①	地域公共交通支援センター 地域公共交通活性化事例	http://koutsu-shien-center.jp/jirei/
19-①	国土交通省 総合政策局 交通計画課 地域公共交通の活性化・再生への事例集	http://www.mlit.go.jp/sogoseisaku/transport/jireiindex.html
19-②	伯耆町ホームページ デマンドバス事業	http://www.houki-town.jp/p/new1/10/4/12/2/2/
20-①	国土交通省 総合政策局 交通計画課 地域公共交通の活性化・再生への事例集	http://www.mlit.go.jp/sogoseisaku/transport/jireiindex.html
20-②	地域公共交通支援センター 地域公共交通活性化事例	http://koutsu-shien-center.jp/jirei/
21-① 21-②	国土交通省 九州運輸局 地域公共交通のあり方を考えるシンポジウム in 九州 2012 「公共交通再生元年とバス路線網の再編」	http://www.tb.mlit.go.jp/kyushu/gyomu/kikaku/file26-2.html
22-①	菊池市ホームページ 「べんりカー」について	http://www.city.kikuchi.kumamoto.jp/LifeIndex/living/taxi/_4162.html

図表番号	出典資料	URL
22-②	国土交通省 九州運輸局 地域公共交通活性化・再生シンポジウム in 九州 「菊池市の交通体系の構築について」	http://www.tb.mlit.go.jp/kyushu/gyo-umu/kikaku/file15.htm
23-①	地域公共交通支援センター 地域公共交通活性化事例	http://koutsu-shien-center.jp/jirei/
23-②	大分県バスロケーションシステム バス ロケおおいた かしこいクルマの使い方を考えるプロ ジェクト	http://www.busnavi-oita.com/mm/kashikoi.jsp
23-③	大分バス株式会社 系統番号について	http://www.oitabus.co.jp/busj/keitou/keitou2.htm
24-① 24-②	地域公共交通支援センター 地域公共交通活性化事例	http://koutsu-shien-center.jp/jirei/
24-③	鹿児島市交通局 IC カード乗車券ラピカ	http://www.kotsu-city-kagoshima.jp/ticket-summary/rapica/
25-① 25-②	国土交通省 総合政策局 交通計画課 地域公共交通の活性化・再生への事例集	http://www.mlit.go.jp/sogoseisaku/transport/jireiindex.html

○参考にした資料・ホームページリスト

・事例集等へのリンク

国土交通省 モビリティ確保の知恵袋等報告書	http://www.mlit.go.jp/sogoseisaku/soukou/sogoseisaku_soukou_tk_000038.html
中部運輸局 よりよい地域公共交通ネットワークを形成するための提言書	https://www.tb.mlit.go.jp/chubu/tsukuro/kassei/traffic%20network/index.html
九州運輸局 なるほど！！公共交通の勘どころ	http://www.tb.mlit.go.jp/kyushu/gyoumu/kikaku/file05a.htm
中部運輸局 公共交通活性化事例集	https://www.tb.mlit.go.jp/chubu/tsukuro/kassei/case_study/index.html
近畿運輸局 地域公共交通確保・維持・改善に向けた取組マニュアル	http://www.tb.mlit.go.jp/kinki/kansai/program/manual.htm
九州運輸局 地域公共交通への取り組み事例（47 都道府県）	http://www.tb.mlit.go.jp/kyushu/gyoumu/kikaku/file29.htm
国土交通省 地域モビリティ確保事例データベース	http://mobility.kir.jp/
中部運輸局 コーディネーターからのメッセージ～地域の取り組み事例等からみるヒント～	https://www.tb.mlit.go.jp/chubu/tsukuro/joho/message/index.html
国土交通省 地域公共交通の活性化・再生への事例集	http://www.mlit.go.jp/sogoseisaku/transport/jireiindex.html
地域公共交通支援センター	http://koutsu-shien-center.jp/jirei/index.php#top

・地方運輸局等の公共交通関連リンク

北海道運輸局	http://www.tb.mlit.go.jp/hokkaido/bunyabetsu/tiikikoukyoukoutsuu/shin%20index.html
東北運輸局	http://www.tb.mlit.go.jp/tohoku/index3.htm （公共交通の活性化参照）
関東運輸局	http://www.tb.mlit.go.jp/kanto/page2/bus_taxi.html
北陸信越運輸局	http://www.tb.mlit.go.jp/hokushin/hrt54/com_policy/index.html

中部運輸局	http://www.tb.mlit.go.jp/chubu/tsukuro/index.html
近畿運輸局	http://www.tb.mlit.go.jp/kinki/ (地域・交通の活性化・再生参照)
神戸運輸監理部	http://www.tb.mlit.go.jp/kobe/barrierfree/index.html
中国運輸局	http://www.tb.mlit.go.jp/chugoku/kikaku/chiikikoukyotop.html
四国運輸局	http://www.tb.mlit.go.jp/shikoku/bunya/koukyouu/
九州運輸局	http://www.tb.mlit.go.jp/kyushu/m_koukatsu.html
内閣府 沖縄総合事務局 運輸部	http://www.ogb.go.jp/unity/9280/index.html

・人口及び面積の出典

人口	総務省統計局 平成 22 年国勢調査（平成 22 年 10 月 1 日時点） http://www.e-stat.go.jp/SG1/estat/Csvdl.do?sinfid=000012460662
面積	国土交通省国土地理院 平成 24 年全国都道府県市区町村別面積調（平成 24 年 10 月 1 日時点） http://www.gsi.go.jp/KOKUJYOHO/MENCHO/201210/opening.htm