

地方のバスに関する支援制度について

国土交通省 自動車交通局
バス産業活性化対策室

平成21年11月

1. 地方バス路線維持対策

要求額: 7,394百万円

- ・バス事業はモータリゼーションの進展や過疎化の進行により大変厳しい経営状況にある。しかしながら、バスは地域住民の生活の足として必要不可欠な公共交通機関であり、バス路線の維持・確保は重要な課題。
- ・バス事業に係る生活交通確保方策については、国と地方の適切な役割分担のもと、国は広域的・幹線的な輸送サービス類型について都道府県と協調して支援。

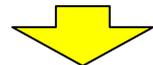
生活交通確保のための枠組み

<輸送人員の推移>

輸送人員は昭和40年代半ばをピークとして減少。

<輸送人員推移（全国）>
S45年度 約100億人
↓
H19年度 約43億人

地方のバス路線が厳しい状況に予算で手当て



<地域協議会>

生活交通維持・確保方策を協議・調整



国の支援

国の役割
広域的・幹線的なバス路線については、都道府県と協調して支援
⇔ 地バス補助

地方の役割
その他のバス路線については、自治体の判断により維持

地方公共団体に対する
地方財政措置

下記に係る経費について、原則として1/2ずつ国と都道府県とで協調して補助

- ①生活交通路線に係る補助対象経常費用と経常収益との差額
- ②生活交通路線に使用する車両の購入費（一定額を限度）
- ③生活交通路線を運行する乗合バス事業者が行う費用削減や増収努力等による経営改善効果

2. 公共交通移動円滑化事業 ノンステップバス等

21年度要求額: 810百万円の内数

高齢者や障害のある人が自立して社会生活を送っていく上で、快適で生活しやすい生活環境の基盤整備は重要な課題であるため、障害者等すべての人が安全に安心して移動し、社会参加できるよう、標準仕様ノンステップバスに補助を重点化することによって、ノンステップバスの普及促進を強力に推進することにより、公共交通機関等のバリアフリー化を推進する。

標準仕様ノンステップバスの普及の促進

標準仕様採用の効果

- ・ 高齢者、障害者を含むバス利用者にとって高い利便性を享受できる
- ・ 仕様の標準化により大量定型生産を図り、製造コストが低減される

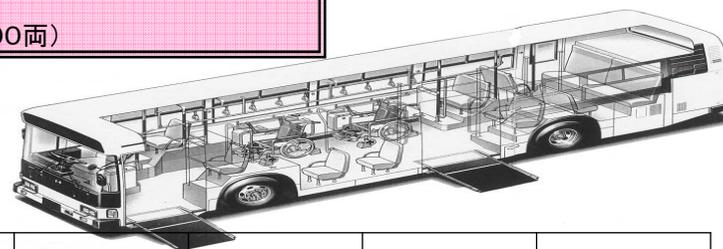
国の支援

- ・ 通常車両価格(ワンステップバス)とノンステップバス車両価格の差額を、1/2ずつ国と地方公共団体とで協調して補助
- ・ 標準仕様ノンステップバスに補助を重点化

ノンステップバスの普及を拡大

(普及目標: 平成22年までに全乗合バス車両数の30%にあたる約18,000両)

車いすスペース、通路幅等について標準仕様化



○ノンステップバスの普及見込み

	15年度 (実績)	16年度 (実績)	17年度 (実績)	18年度 (実績)	19年度 (実績)	20年度 (見込み)	21年度 (見込み)	22年度 (見込み)
導入済み台数	5,432	6,974	8,639	10,389	12,216	13,822	(約16,000)	約18,000 (目標達成予定)
前年との差	1,597	1,542	1,665	1,750	1,827	1,606	(約2,000)	(約2,000)

3. 自動車運送事業の安全・円滑化等総合対策事業

要求額： 1, 302百万円

自動車交通の安全性の向上を図るため、自家用車と公共交通機関のバランスのとれた交通体系の確立に資するオムニバスタウンの整備をはじめ、日本型BRTの導入、バスロケーションシステムの整備等について地方公共団体と協調して支援する。

	事業内容	補助率
オムニバスタウン整備総合対策事業	オムニバスタウン計画を策定し、これに基づいて事業を実施する場合、必要な調査、施設整備等事業全体に対して補助	1/3
交通システム対策事業	日本型BRT、パークアンドバスライド、バスロケーションシステム等交通システムの導入に対して補助	1/4
個別対策事業	PTPS(公共車両優先システム)の車載機等設備・施設の整備に対して補助	1/5
調査、実証実験・実証運行事業	上記事業の一部及び路線再編、バスレーンの設置の調査、実証実験・実証運行事業に対して補助	1/2
バス交通安全・円滑化促進モデル事業(仮称)	関係者で構築される協議会が策定するバス交通安全・円滑化促進事業計画に基づき実施する交通システムの導入に対して補助	1/2

日本型BRTの導入促進
(バスの高速性・定時性の確保等)

連節ノンステップバスとPTPS、乗継施設等の一体導入を促進。(BRT:Bus Rapid Transit)

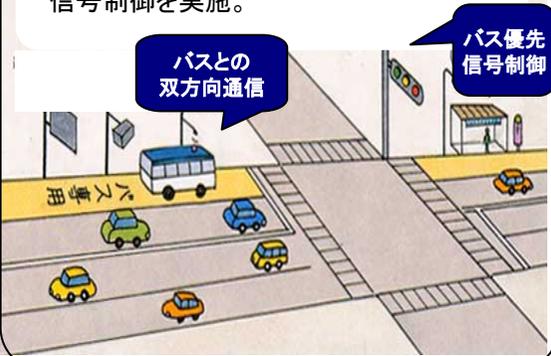


PTPS(公共車両優先システム)

交通管制システムと連携し、バス優先の信号制御を実施。

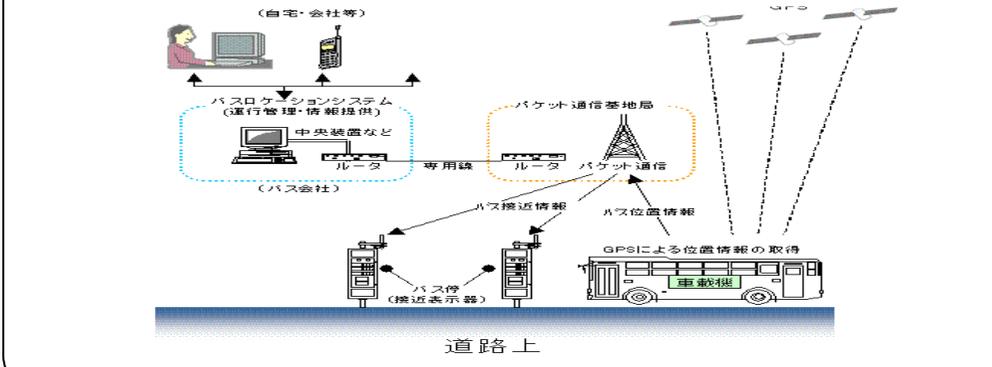
バスとの双方向通信

バス優先信号制御



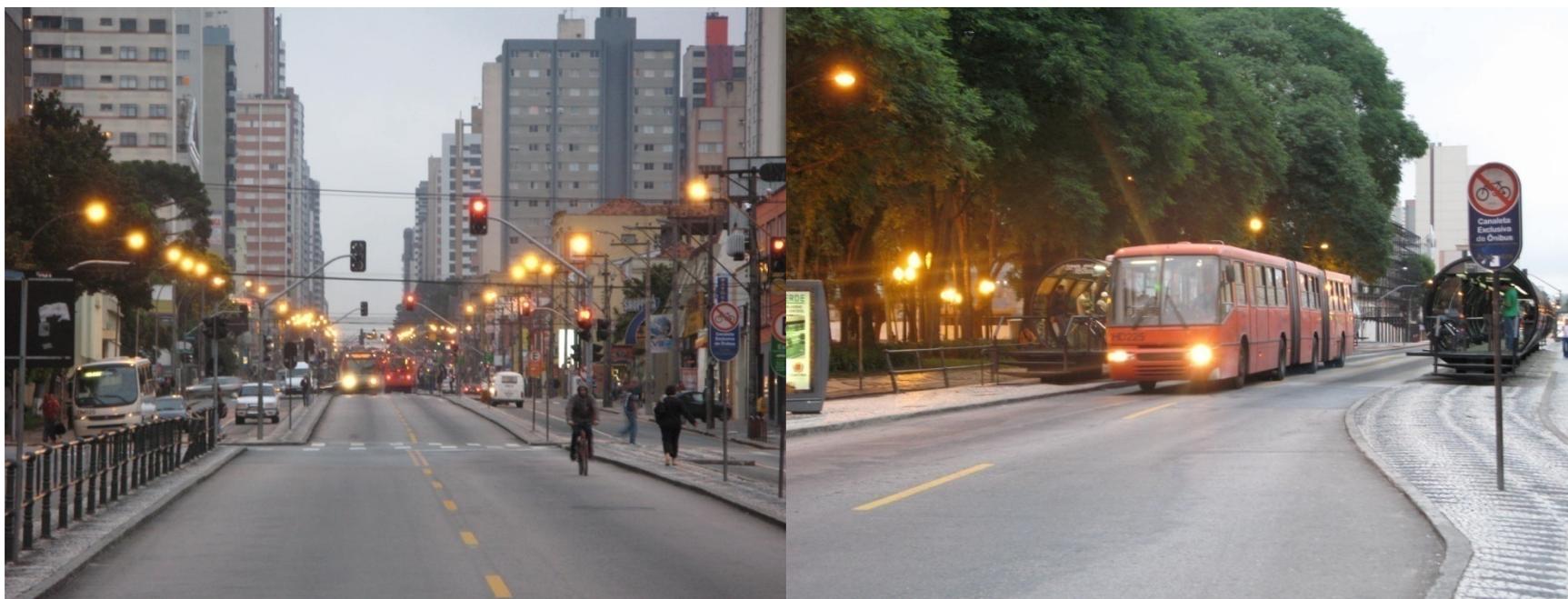
バスロケーションシステムの整備

GPSにより、リアルタイムにバスの運行状況を把握し、適時適切な運行管理を実施。



～ バスを活用した都市交通の改善方策 ～

BRT(Bus Rapid Transit) のすすめ



BRT (Bus Rapid Transit) とは？

BRT (Bus Rapid Transit) とは、通常の路線バスよりも高速に運行し、都市の幹線的交通を担うバスシステム

<p>走行環境の改善</p>	<ul style="list-style-type: none"> ・ 専用走行路 (廃線敷の活用等) ・ 専用レーン、優先レーン (バスレーンのカラー舗装) ・ PTPS 等による信号制御 (Public Transport Priority Systems : 公共車両優先システム) 	<p>左のいずれかによって、 定時性・速達性を確保</p>
<p>車両・設備の 高度化</p>	<ul style="list-style-type: none"> ・ 連節ノンステップバス (大容量、快適性) ・ バス停のハイグレード化 (雨天時の快適性、円滑な乗降) ・ バスロケーションシステム (バス待ち時のイライラ解消) ・ ICカード (円滑な乗降) 等 	<p>さらに、利便性・快適性の 向上</p>
<p>運行の効率化</p>	<ul style="list-style-type: none"> ・ 急行運行 ・ バス路線の再編 (幹線・支線) 等 	<p>さらに、最適な交通ネット ワークの形成</p>

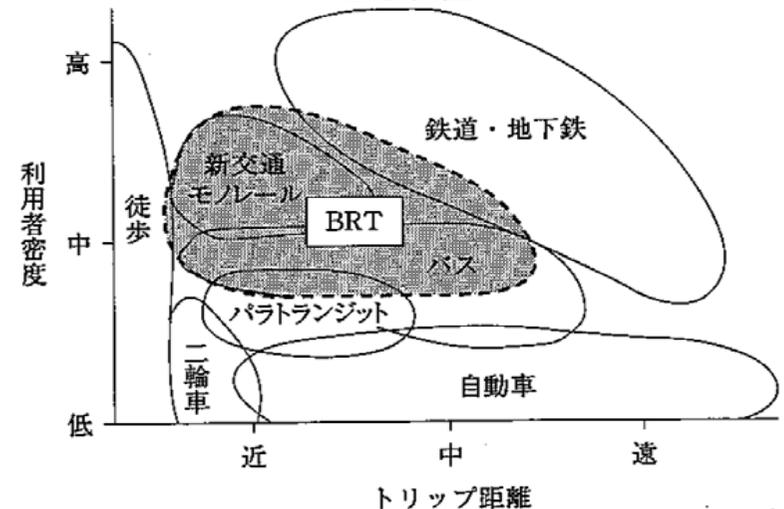
⇒ 導入例
(P. 6 ~ 参照)



BRTのメリット！

- ① 新交通システムに匹敵する輸送力
- ② 走行環境の改善による定時性・速達性
- ③ バスシステムだから、低廉な導入コスト、段階的導入が可能な柔軟性

図 BRTの適応範囲



(矢部努、牧村和彦、中村文彦「高速輸送バスシステム BRT導入の新たな展開」『運輸と経済』2004年11月)

BRTはどのような場合に有効か？

- ☆ 通勤・通学時間帯の大量の旅客を効率的に運びたい・・・大容量の連節バスで旅客の滞留は一掃
- ☆ 地下鉄、LRTを導入したいが、建設費がかかりすぎる・・・バスシステムならではの低廉な導入コスト
- ☆ 都市部のバスネットワークを改善したい・・・幹線にBRTを導入して魅力あるネットワークを形成
- ☆ 大規模な団地やビジネス地区等の新規輸送需要に対応しなければならない。
- ☆ 鉄軌道の廃線敷を有効に活用したい・・・バス専用道によるBRTの実現

BRTを導入するにはどうすればよいか？

① 地元関係者(自治体、バス事業者、道路管理者、警察、運輸局等)の協議体制を作る



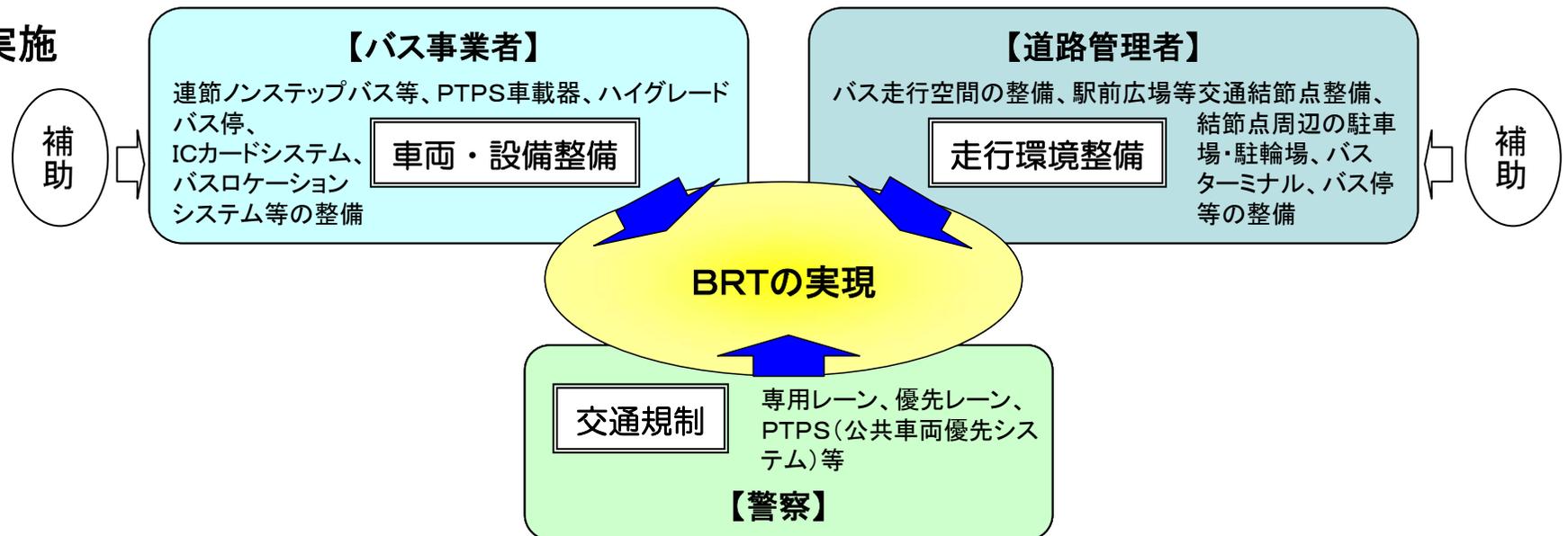
自治体が主体となって関係者を招集(地域公共交通活性化・再生法の法定協議会等)

② 協議会において、導入計画を策定する



導入路線、サービス内容、導入時期、役割分担、活用する補助制度(P. 4~参照)等

③ 事業実施



～ 進め方については、運輸局、運輸支局にご相談下さい。～

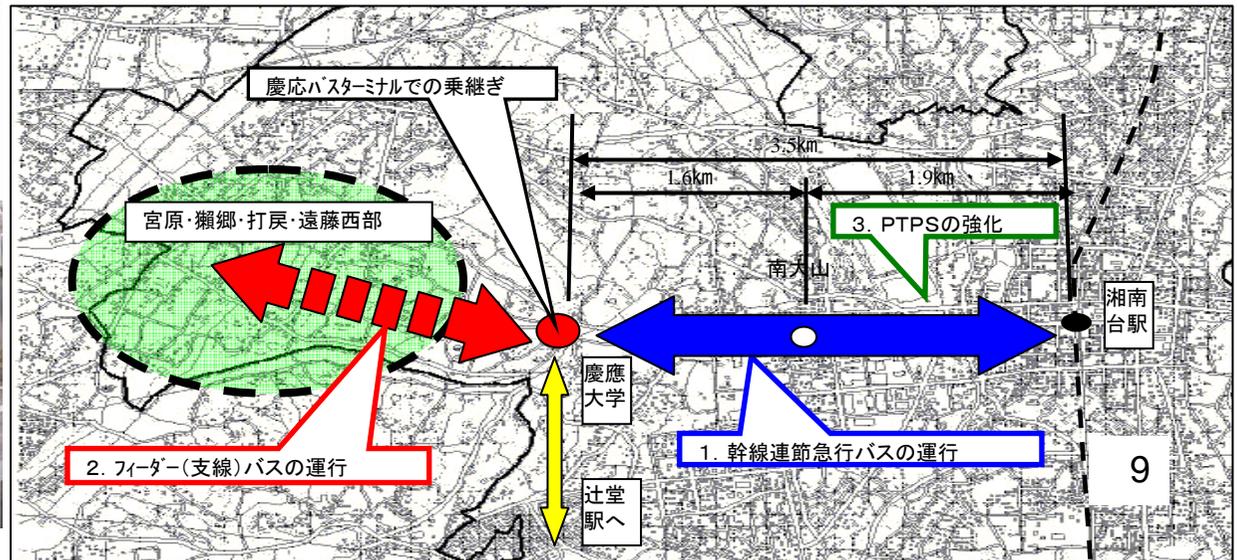
BRT導入事例 ① 藤沢市のツインライナー

平成11年、小田急江の島線湘南台駅に相模鉄道いずみ野線、横浜市営地下鉄が横浜方面から乗り入れて以来、湘南台駅の利用者が急増し、朝夕のラッシュ時には集中する通勤通学客とその輸送に対応する大量のバスによる駅前広場の飽和状態となった。このため、神奈川中央交通(株)は、藤沢市他関係機関と連携して新たな交通システムを導入した。

- 【運行開始】 平成17年3月14日
- 【運行事業者】 神奈川中央交通(株)
- 【運行区間】 小田急湘南台駅～慶応大学 3.5km 所要約10分
- 【運行車両】 ドイツ・ネオプラン社製連節ノンステップバス
 (全長)17.99m ※現行導入車両=10.5m
 (定員)129名 ※現行導入車両=66名
 (車両本体価格)約5,600万円
 ※通常的大型NSバス約2,100万円
- 【導入台数】 4台
- 【その他】 PTPSの導入、交通空白地域(西部地域)へのフィーダー(支線)バスを接続

- 【導入経費】 (連節ノンステップバス車両、PTPS他車載機器)
 総事業費 237百万円 事業者負担 121百万円
 国庫補助 58百万円
 藤沢市補助 58百万円

- 【主な導入効果・特徴】
 - ・湘南台駅前の交通渋滞の解消、駅前バス停のバス待ち時間短縮
 - ・定時性(PTPS等)、速達性(急行運行)の向上
 - ・新たな交通システムとして好評、大容量で快適
 - ・フルフラットノンステップでバリアフリー
 - ・人件費等経費節減(大型バス2台分の輸送力)
 - ・燃費効率向上、環境にやさしい(大型バス2台分の輸送力)
 - ・内輪差は大型バスと同程度、大型バスの路線であれば走行可能



BRT導入事例 ② 厚木市のツインライナー

厚木アクストは、東名厚木インター周辺地域の中核を成す約5,000人が就業するオフィスタワーで、朝夕のラッシュ時には小田急小田原線本厚木駅の駅前広場の交通混雑、バス待ちによる長蛇の列が生じ、安全性・利便性の向上が課題となっていた。このため、神奈川中央交通株は、厚木市他関係機関と連携して連節ノンステップバスシステムを導入した。

【運行開始】 平成20年2月4日
 【運行事業者】 神奈川中央交通株
 【運行区間】 厚木バスセンター～厚木アクスト 4.0km 所要約13分
 【運行車両】 メルセデス・ベンツ社製連節ノンステップバス
 (全長)17.99m ※現行導入車両=10.5m
 (定員)131名 ※現行導入車両=70名
 (車両本体価格)約7,200万円
 ※通常の大型NSバス約2,100万円

【導入台数】 4台
 【その他】 PTPSの導入、車内に小田急線の乗継情報ディスプレイを設置
 【導入経費】 (連節ノンステップバス車両、PTPS他車載機器、乗継情報ディスプレイ)
 総事業費 285百万円 事業者負担 161百万円
 国庫補助 62百万円
 厚木市補助 62百万円

【主な導入効果・特徴】

- ・本厚木駅前の交通渋滞の解消、駅前バス停のバス待ち時間短縮
- ・定時性(PTPS等)、速達性(急行運行)の向上
- ・新たな交通システムとして好評、大容量で快適
- ・フルフラットノンステップでバリアフリー
- ・人件費等経費節減(大型バス2台分の輸送力)
- ・燃費効率向上、環境にやさしい(大型バス2台分の輸送力)
- ・内輪差は大型バスと同程度、大型バスの路線であれば走行可能

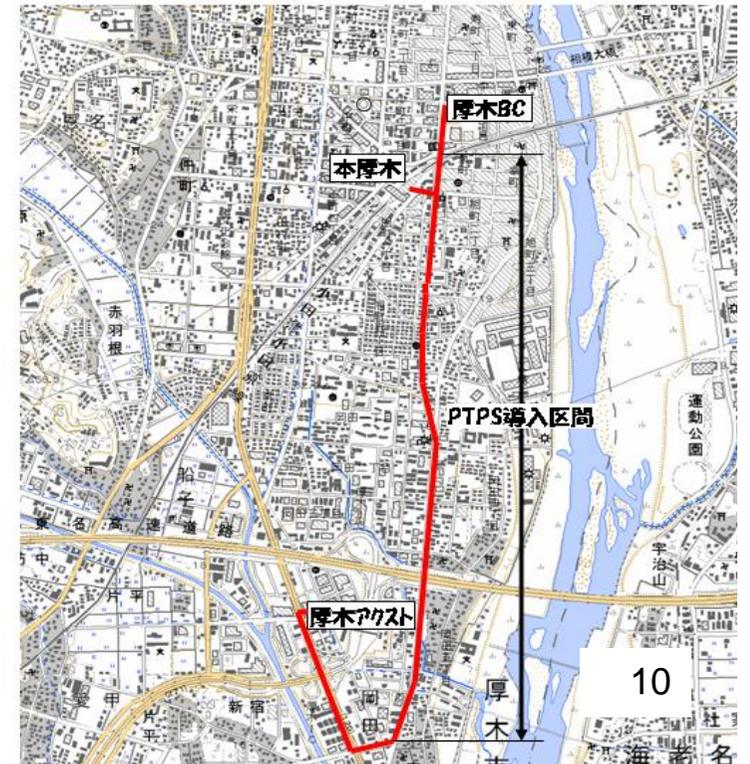


乗継情報ディスプレイ(車内)

アクスト					本厚木駅				
10:25					→ 10:37				
上り					下り				
本厚木	海老名	相模大野	町田	新宿	本厚木	新松田	小田原		
快	10:45	10:49	10:58	11:01	11:30	快	10:45	11:00	11:15
急	10:49	10:53	11:02	11:05	11:34	急	10:49	-	11:19
区	10:55	-	11:05	-	11:30	区	10:56	11:11	11:26
特	11:00	11:04	11:13	-	11:37	特	11:01	-	11:32
空	11:08	-	11:12	11:15	11:45	空	11:09	11:24	11:39

■ 特急ロマンスカー ■ 快速急行 ■ 急行 ■ 準急 ■ 区間準急 ■ 各駅停車
※上記の小田急線乗継情報は平常時運行のものです。

現在、小田急線は大幅な遅れが



BRT導入事例 ③ 名古屋基幹バス

基幹バスとは

「基幹バス」とは、鉄軌道と並ぶ基幹的な交通機関として位置づけたバス路線をいう。

とうこう

しんできまち

名古屋市とうこうの基幹バスは、東郊線しんできまち(路側走行方式)と新出来町線(中央走行方式)があり、高速運行と定時性確保のため、カラー舗装によって一般車線と区分されたバスレーンを走行。バス停にはバス接近表示器、シェルターが設置されている。

基幹バス (新出来町線)

- ・ 運行事業者：名古屋市交通局、名鉄バス(株)
ひきやま おおつどおり
- ・ 区間：引山～大津通(南交差点) 9.2 km
- ・ バス専用レーン時間帯：朝 7～9時・夕 17～19時
(その他の時間帯は優先レーン)
- ・ 導入時期：昭和60年4月30日
- ・ 利用者数：約881万人(平成18年度)
- ・ 導入効果：バスの所要時間の短縮
(上り)導入前【46分】→導入後【28分】
(下り) " 【34分】→ " 【23分】
輸送人員の増加
導入前に比べ25%増加



BRT導入事例 ④ 名古屋ガイドウェイバス

ガイドウェイバスとは

ガイドウェイバスとは、通常のバス車両を利用した新交通システムのことで、車両の前後輪付近に取り付けた案内装置の誘導で専用軌道を走行するものをいう。案内装置を格納すれば通常のバスとして専用軌道以外の道路も走行することができる。1985年頃から研究開発が進められ、2001年3月に初の実用路線として名古屋市にガイドウェイバス志段味線が開業した。

特徴

- ・専用道の走行による定時性の確保
- ・バスの機動力によるきめ細かい面的サービスの実現
- ・高架軌道区間は軌道法、一般道路区間は道路運送法の適用

名古屋ガイドウェイバス（ゆとりーとライン）

- ・運行事業者：名古屋ガイドウェイバス(株)
(一般道路区間は、名古屋市交通局が運行)

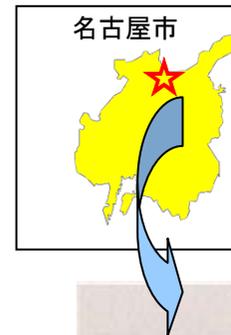
おおぞね おぼたりによち

- ・区間：大曾根～小幡緑地 6.8 km (高架軌道区間)
- ・開業：平成13年3月23日
- ・利用者数：約335万人 (平成18年度)
- ・整備効果：バスの所要時間の短縮

大曾根～小幡緑地：

整備前【32分】→整備後【13分】

一般道の交通の円滑化



海外のBRT導入事例 ①

表 海外のBRT導入(計画)事例

国名	都市名	人口(万人)	開業年次	おもな特徴
米 国	ボ ス ト ン	300	2002	路線名はシルバーライン、バス専用トンネル、トローリー&CNGデュアルモード連節バス
	シャーロット	110	1997	ピーク時に高速道路のバス専用レーンを走行
	クリーブランド	200	建設中	中央走行バス専用道路、ハイブリッド(ディーゼル+電気)連節バス
	ユージン	20	計画中	専用レーン、低床ガイドウェイバス
	ハートフォード	80	建設中	鉄道廃線をバス専用道路に転用
	ホノルル	90	1999	急行運行サービス、特徴的なデザインの連節バス
	ヒューストン	180	1979	高速道路のHOVレーン
	ロサンゼルス	960	1977	高速道路のHOVレーン、急行サービス、低床CNGバス
	マイアミ	230	1996	鉄道廃線をバス専用道路に転用、地下鉄に接続
	ニューヨークシティ	1600	1963	高速道路上の逆行バス専用レーン
	ピッツバーグ	170	1977	高規格バス専用道路、急行サービス
	シアトル	180	1990	バス専用トンネル、デュアルモード(トローリー+ディーゼル)連節バス
	ラスベガス	45	2003	ガイドウェイバス(光学的追尾方式)
カナダ	オタワ	70	1983	大規模バス専用道路ネットワーク、急行サービス、バス追い越し車線
	バンクーバー	210	1996	中央走行バス専用道路、急行サービス、軌道系交通機関との接続
イギリス	ランコーンNT	10	1973	8の字型バス専用道路、ニュークワン計画と一体化した整備
	ブラッドフォード	45	2001	ガイドウェイバス(物理的ガイド壁)、交差点混雑区間を回避するバス専用道路
	イプスウィッチ	14	1995	ガイドウェイバス(物理的ガイド壁)、バス専用リンク
	リーズ	70	1995	ガイドウェイバス(物理的ガイド壁)、交差点混雑区間を回避するバス専用道路

フランス	ルーアン	40	1999	ガイドウェイバス(光学的追尾方式)
オランダ	アイントホーフェン	20	2003	ガイドウェイバス(磁気マーカ-感知方式)
ドイツ	エッセン	60	1980	ガイドウェイバス(物理的ガイド壁)
	マンハイム	31	1984	ガイドウェイバス(物理的ガイド壁)、LRTとの共用走行路により幹線道路混雑区間を回避
豪 州	アデレード	110	1989	ガイドウェイバス(物理的ガイド壁)、急行サービス
	ブリスベン	150	1990	バス専用道路、都心部バストンネル
	シドニー	170	2003	バス専用道路、急行サービス
ブラジル	クリチバ	160	1973	土地利用計画と整合したバス専用道路(都市軸)、高容量3連節バス、事前運賃収受
	サンパウロ	850	1975	大規模バス専用道路ネットワーク、島式バス停、バス追い越し車線
	ポルトアレグレ	130	1978	中央走行バス専用道路、嵩上げ島式バス停、バスコンボイ運行による大量輸送
	ベロ・ホリゾンテ	220	1981	中央走行バス専用道路、バス追い越し車線
コロンビア	ボゴタ	500	2000	中央走行バス専用道路、嵩上げ島式バス停
エクアドル	キト	150	1996	中央走行バス専用道路、嵩上げ島式バス停、トローリー-連接バス、事前運賃収受
韓 国	ソウル	990	2004(予定)	中央走行バス専用道路、既存バスネットワークを大規模改編
台 湾	台北	260	1990	中央走行バス専用道路
中 国	北京	1390	建設中	中央走行バス専用道路
	昆明	495	1999	都心部の混雑を回避するバス専用道路
	重慶	3097	計画中	中央走行バス専用道路
インドネシア	ジャカルタ	916	2004	中央走行バス専用道路

(矢部努、牧村和彦、中村文彦「高速輸送バスシステムBRT導入の新たな展開」『運輸と経済』2004年11月)

海外のBRT導入事例 ②



▲ソウル市（大韓民国）の中央走行バス車線★
（路線の大規模な再編と事業制度変更を伴う）



▲ジャカルタ市（インドネシア）の中央走行バス専用道路★
（一般車線と緑石で区分けされている）



▲オタワ市（カナダ）のバス専用道路に接続するバスターミナル
（集合住宅開発と連携）



▲ボゴタ市（コロンビア）のバス専用道路★
（緑石で区切られた4車線道路）



▲クリチバ市（ブラジル）のバス専用道路★
（緑石で地区道路と区分され、沿道土地利用規制と連携一般通路は両側が駐車帯）



▲クリチバ市（ブラジル）のチューブバス停
（バス車体の床高さまでかさ上げたバス停で、改札口があり運賃収受も改札内に入る時に行われる）

BRT導入計画一覧

熟度	事業者名 【タイプ】	導入予定都市等 (導入区間)	21年度	22年度	23年度
実施	京成バス(株) 【連節バス】	千葉市 (幕張本郷駅～海浜幕張駅)	整備中	(22年3月)※安全・円滑化事業及び総合事業を活用	
	関東鉄道(株) 【専用道】	石岡市、小美玉市 (石岡駅～常陸小川駅)	整備中	(22年3月)※総合事業を活用、都市局で社会実験	
調整	神奈川中央交通(株) 【連節バス】	町田市 (町田駅～山崎団地)	関係機関と調整中		
	名鉄バス(株) 【連節バス】	知立市、刈谷市 (名鉄知立駅～愛知教育大学)	関係機関と調整中		
	遠州鉄道(株) 【連節バス】	浜松市 (浜松駅～山の手～医科大学等 市内幹線路線で検討中)	関係機関と調整中 (21年10月連節バスの実証実験)		
	広島電鉄(株) 【連節バス】	広島市 (紙屋町～西風新都、修道大学・ 運転免許センター)	関係機関と調整中		
調査	新潟交通(株) 【連節バス】	新潟市	導入調査(新潟市) (21年8月安全・円滑化事業を活用)		

千葉市幕張地区におけるBRT導入計画



石岡市・小美玉市におけるBRT導入計画



運行事業者	公募により選定
計画路線	石岡駅～常陸小川駅
路線キロ	7.1km
利用者数/1日	2,200人(旧鹿島鉄道利用者)
対象利用者	旧鹿島鉄道利用者、茨城空港(22年3月開港)利用者
設備等	専用道路(廃線敷)、新型バス3台、バスロケ
導入時期	平成22年3月(一部共用)

町田市におけるBRT導入計画



山崎団地センター

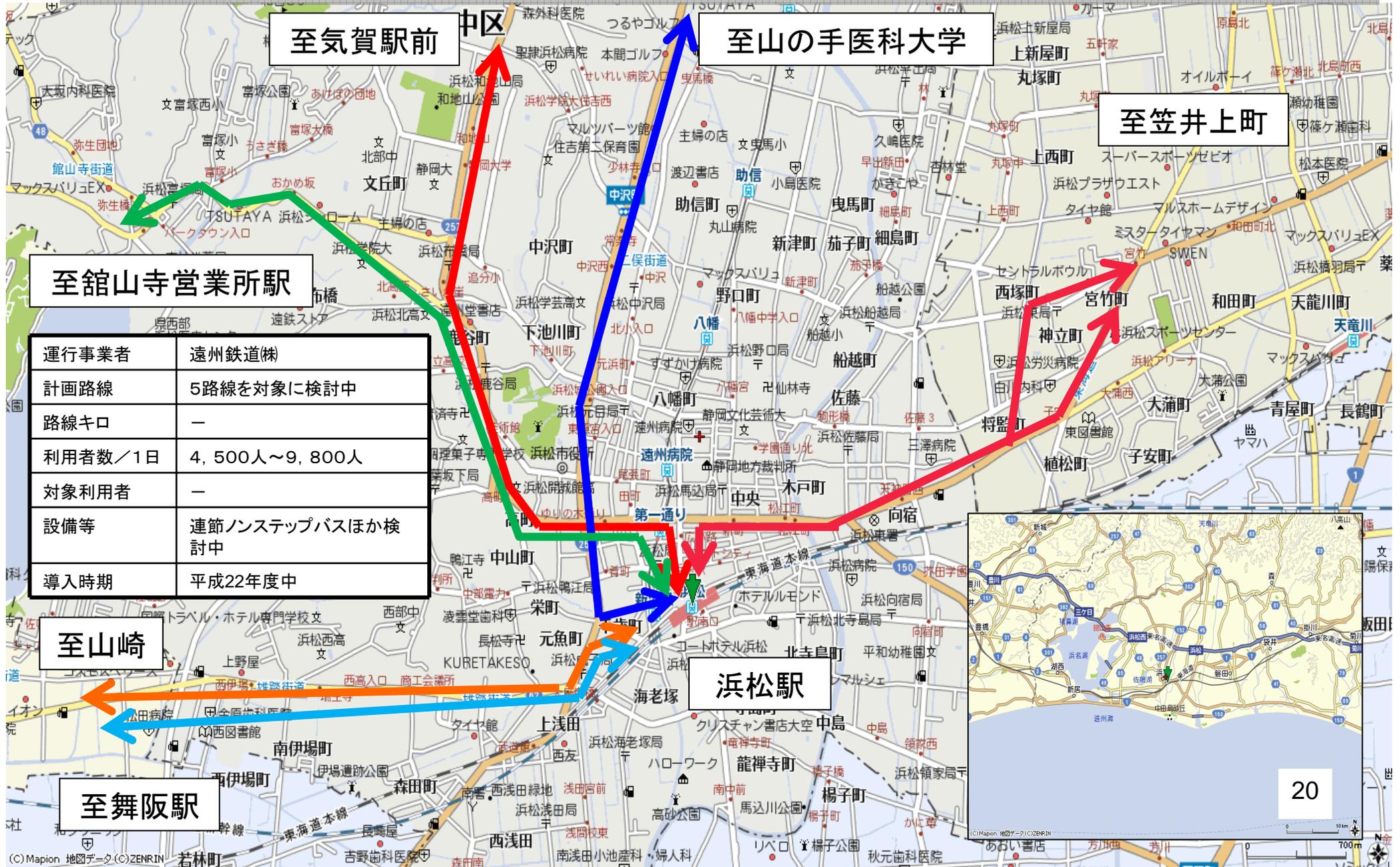
町田バスセンター

運行事業者	神奈川県中央交通(株)
計画路線	町田バスセンター ～山崎団地センター
路線キロ	4.6km
利用者数/1日	4,000人
対象利用者	大規模団地住民
設備等	連節ノンステップバス4台、PTP S、バスロケ、バス・鉄道運行情 報システム
導入時期	平成23年度中

知立市・刈谷市におけるBRT導入計画



浜松市におけるBRT導入計画



至館山寺営業所駅

運行事業者	遠州鉄道(株)
計画路線	5路線を対象に検討中
路線キロ	—
利用者数/1日	4,500人~9,800人
対象利用者	—
設備等	連節ノンステップバスほか検討中
導入時期	平成22年度中

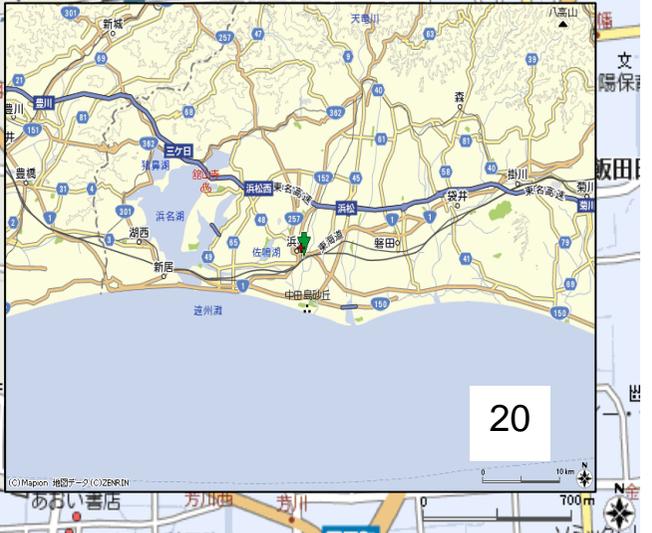
至山崎

至舞阪駅

至山の手医科大学

至笠井上町

浜松駅



広島市におけるBRT導入計画



地域公共交通活性化・再生総合事業

○平成20年度執行実績

運輸局	件数	補助金交付額
北海道	2件	37百万円
東北	4件	12百万円
北陸信越	17件	261百万円
関東	10件	104百万円
中部	10件	316百万円
近畿	17件	156百万円
中国	2件	27百万円
四国	0件	0百万円
九州	9件	76百万円
沖縄	0件	0百万円
全国計	71件	990百万円

○平成21年度執行状況

運輸局	件数	交付決定済み額
北海道	17件	133百万円
東北	18件	150百万円
北陸信越	41件	681百万円
関東	32件	634百万円
中部	25件	634百万円
近畿	32件	365百万円
中国	16件	145百万円
四国	5件	83百万円
九州	41件	413百万円
沖縄	0件	0百万円
全国計	227件	3,238百万円

※10月末現在

20年度 地域公共交通活性化・再生総合事業(計画事業)のベストプラクティス総括表

番号	市町村等 (都道府県)	事業内容									選定事由						
		路線バス	①実証運行 コミュニティバス	② スクールバス等の混乗	③ 乗合タクシー	④ 観光ガイドタクシー	⑤ 車両購入	⑥ 機器、施設整備	⑦ 利用促進	⑧ その他	① 交通ネットワークの機能向上	② 路線バスの活性化	③ 路線廃止等に対応する緊急性	④ 観光・環境への配慮	⑤ 創意工夫・斬新な取組	⑥ 事業の継続を見据えた持続可能性の高い取組	⑦ その他地域の活性化の効果が顕著
1-1	当別町 (北海道)		○				○	○		●			●	●	●		
2-1	花巻市 (岩手県)				○				○	●				●	●		
3-1	三条市 (新潟県)		○		○				○	●		●		●			
3-2	安曇野市 (長野県)				○					●			●	●			
3-3	上田市 (長野県)		○				○	○		●				●	●		
3-4	金沢市 (石川県)	○	○	○			○	○		●	●		●	●	●		
3-5	内灘町 (石川県)		○				○	○		●				●	●		
4-1	江戸川区 (東京都)	○					○	○		●	●			●	●		
4-2	南房総市 (千葉県)		○					○	○	●			●	●	●		
4-3	日高市 (埼玉県)						○				●			●	●		
4-4	佐野市 (栃木県)		○				○	○		●				●	●		
5-1	新城市 (愛知県)		○		○		○			●				●	●		
5-2	岡崎市 (愛知県)		○		○			○		●					●		
5-3	岐阜市 (岐阜県)	○	○				○	○		●	●		●	●	●		
6-1	豊岡市 (兵庫県)		○		○			○		●		●		●	●		
6-2	朝来市 (兵庫県)		○					○		●		●		●	●		
6-3	香美町 (兵庫県)		○				○	○				●			●		
6-4	新温泉町 (兵庫県)		○	○				○				●		●	●		
7-1	山口市 (山口県)				○		○	○						●	●		
7-2	下関市 (山口県)		○		○			○		●							
9-1	前原市 (福岡県)		○					○		●				●	●		
9-2	西臼杵地域 (宮崎県)	○			○				○	●			●		●		
9-3	鹿児島市 (鹿児島県)		○					○		●					●		

1-1 当別町における地域公共交通活性化・再生総合事業

当別町地域公共交通総合連携計画の目標

東西に市街地が二極化しており、また、札幌市や江別市といった都市に隣接していることなどによって、自動車への依存が非常に高い地域であるが、コミュニティバスの運行、公共交通利用促進の実施、公共交通サービスの情報提供等により、交通モードの転換を図る。

20年度事業の実施状況

1. 事業の内容

1) 当別ふれあいバスの実証運行

- 運行期間 : H20.4~H21.3
- 路線(区域) : 平日 市街地循環線ほか8系統、土休日 西当別線ほか1系統、金曜日・土曜日DRT型深夜バス
- 運行本数 : 平日86便、土休日31便(DRT1便)
- 運賃 : 町内200円均一(DRT1,000円)
- 運行事業者 : (有)下段モーターズ

2) 車内情報システム

当別ふれあいバスの車内に乗継情報ディスプレイを設置(5台に導入)



3) 待合所の整備

上屋付バス停を2箇所を設置



当別町地域公共交通活性化協議会

当別町、北海道、北海道バス協会、(有)下段モーターズ、JR北海道、北海道医療大学、北洋交易(株)、とうべつ整形外科、道路管理者、北海道運輸局他

【事務局】当別町 企画部 企画課内 0133-23-3042

4) 利用促進策の実施

公共交通への理解と認知度の向上を図るため、事業の状況や公共交通の重要性に関する情報を発信するニュースレターを発行している。→

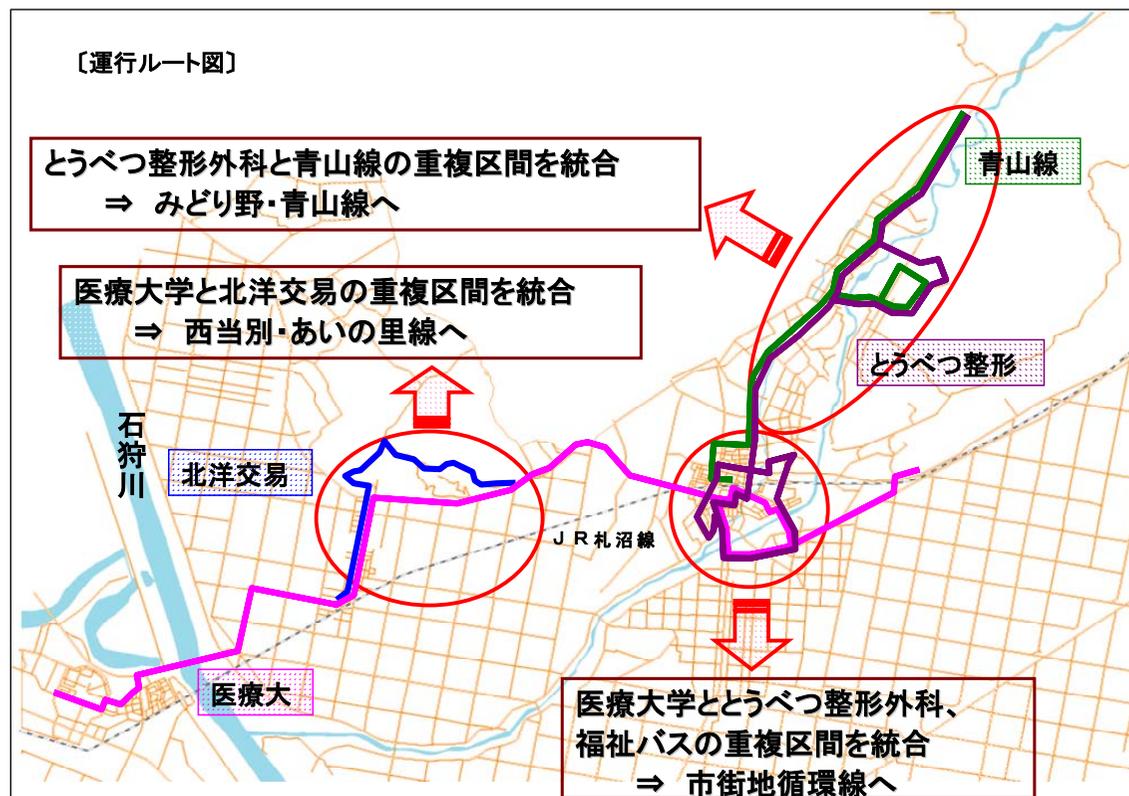
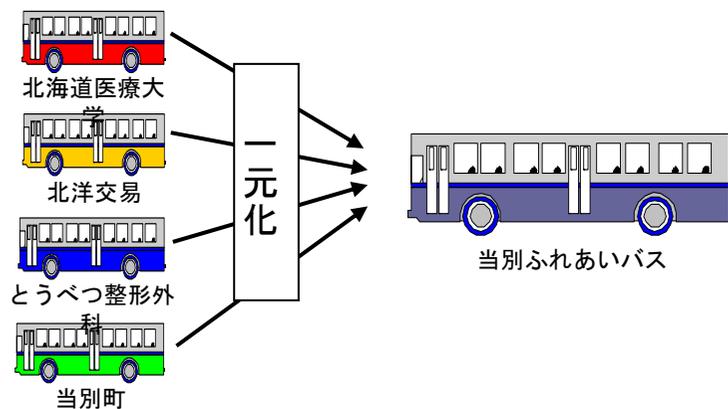


潜在的利用者の発掘及び公共交通に親しみをもちたいことを目的として、利用感謝ツアーのイベントを実施している。また、アンケート調査も実施している。→



2. プロセス、創意工夫

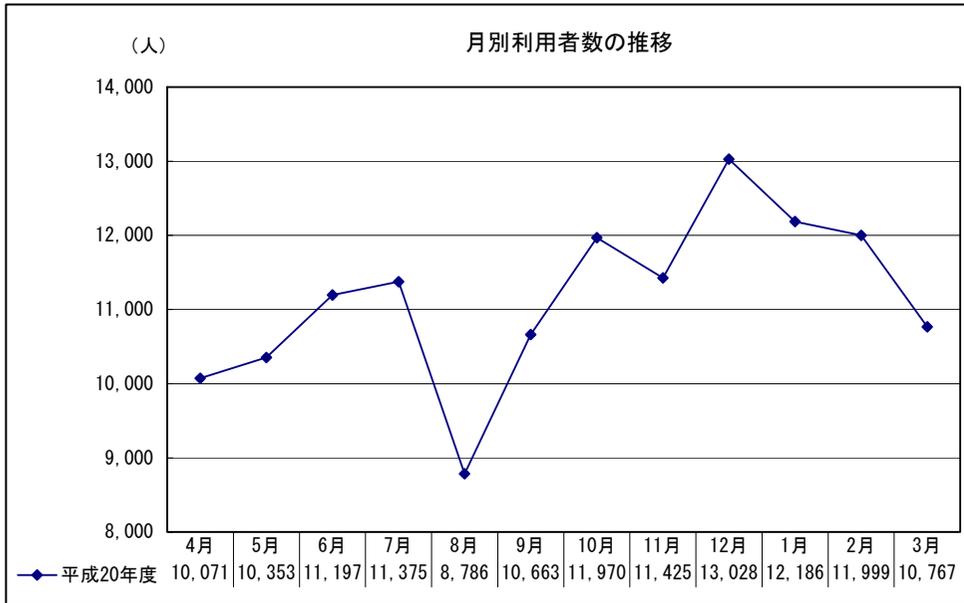
- 企業等による送迎目的の旅客を限定したバス運行と、町が運行する福祉バス及び町が補助をしている路線バスを一元化し、コミュニティバスとして路線を設定。
- 週末にJR最終便に合わせて、DRT型の深夜バスを接続運行し、JRとの連携強化を図った。
- 事業継続にあたっては、安定的な利用者数の確保が課題であり、そのため、バス及びJRの発着時刻や運行状況等を発信する情報提供システムの整備、風雨、雪を防ぐ待合所を整備し、利便性や快適性の向上を図る。
- 利用促進に向けた取組みとしては、利用感謝ツアー等のイベント、モビリティマネジメントの実施、当別ふれあいバスの理解と認知度を高めるため、交通マップの作成を始め、ニュースレターの定期発行による情報発信を実施。
- また、利用者アンケート等の調査を定期的に行い、事業継続に向けた実施事業の見直しを図っていく。



3. 事業費等 (単位:千円)

■総事業費	62,546	●運賃収入	10,698
		●地域負担	26,648
		町補助金	10,200
		事業者負担金	16,448
		●総合事業費補助金	25,200

4. 利用実績



21・22年度の事業予定

- ふれあいバス実証運行 21・22年度
- バス停及び待合所整備 21・22年度
- 公共交通情報提供システム整備 21年度
- ノンステップ車両導入 21・22年度

5. 事業実施効果

- 交通不便地域であった町内の公共交通として、利用者は全体的に増加してきている。利用ニーズの高いJR接続の改善が図られている。
- 一般家庭等からの廃食油を回収するシステムを導入し、それを燃料として運行していることを地域住民に宣伝することで、環境にも優しい地域のバスとして認知の効果が見られる。
- 利用が限定された独自の目的による運行から、不特定多数の利用者を輸送することを可能にしている。

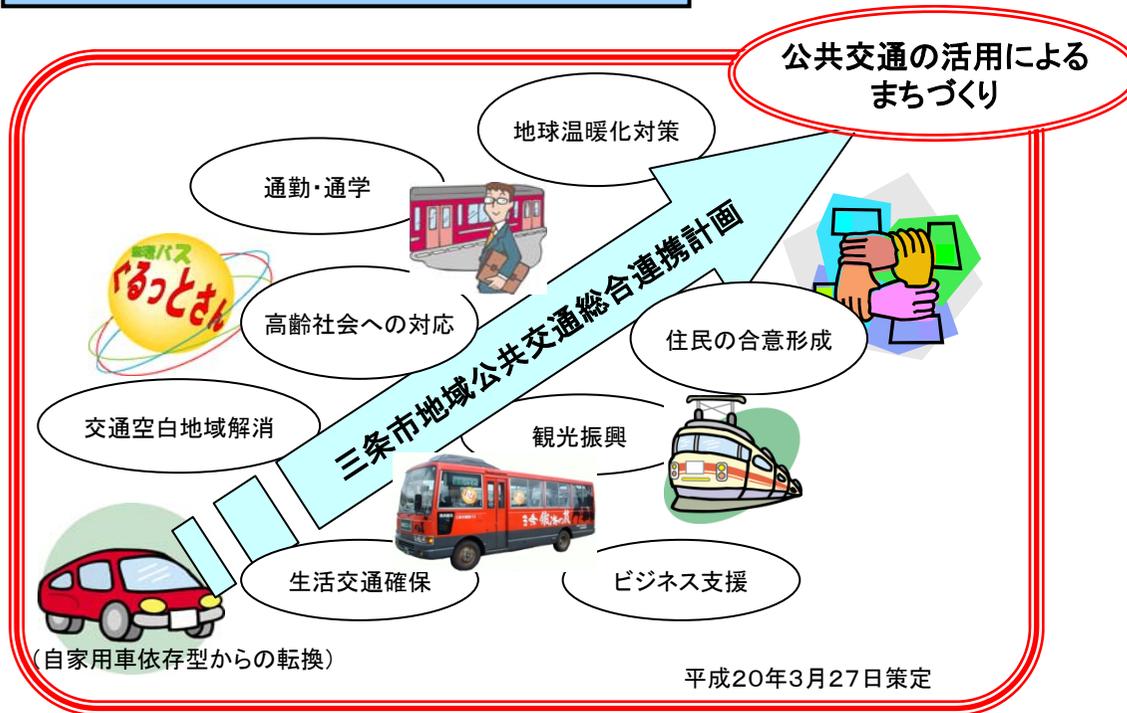
6. 今後の課題

- 本格運行に向けた新規需要の創出及び利用者の定着
- 予約型深夜バスの利用者増加策の在り方
- 利便性、快適性を高めるバス待合所整備の在り方
- モビリティマネジメント実施効果の検討



3-1 三条市における地域公共交通活性化・再生総合事業

三条市地域公共交通総合連携計画



三条市地域公共交通協議会

三条市、越後交通(株)、新潟交通観光バス(株)、JR東日本(株)新潟支社、新潟県バス協会、三条市タクシー協会、道路管理者(国・県・市)、三条警察署、市民、学識経験者、北陸信越運輸局、新潟運輸支局、新潟県、燕市、三条観光協会、下田郷観光協会、三条商工会議所、栄商工会、下田商工会、連合新潟

【事務局】三条市環境課内 0256-34-5511内線255

12の重点施策

総合連携計画における各種施策の中から、以下を重点施策とし、活性化・再生総合事業として実施する。

- 1 燕市吉田方面へのバス路線連携強化
- 2 パーク&ライドの整備
- 3 観光客対応バスの運行
- 4 商業施設との連携
- 5 高齢者(通院・買い物等)への対応
- 6 学生(通学)への対応
- 7 下田地区通学専用バスの運行
- 8 循環バスの運行形態の見直し
- 9 公共交通に関するPR
- 10 モビリティマネジメントの実施
- 11 公共交通を支える住民組織への支援
- 12 地域住民が主体となるバス運行

H20年度の活性化・再生事業は

- 1) 下田地区デマンド交通導入社会実験
- 2) 井栗地区コミュニティバス導入社会実験
- 3) 高校生ライナーバス導入社会実験
- 4) 公共交通シンポジウム
- 5) 社会実験検証業務

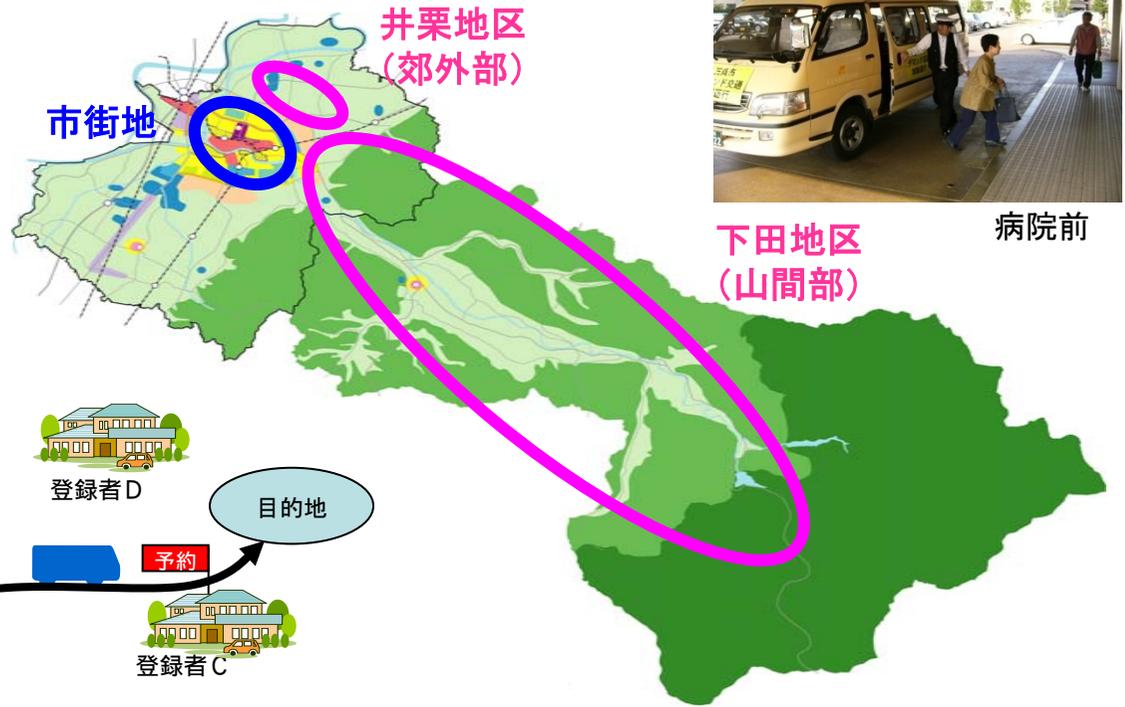
20年度事業の実施状況

- 1) 下田地区デマンド交通導入社会実験
- 2) 井栗地区コミュニティバス導入社会実験

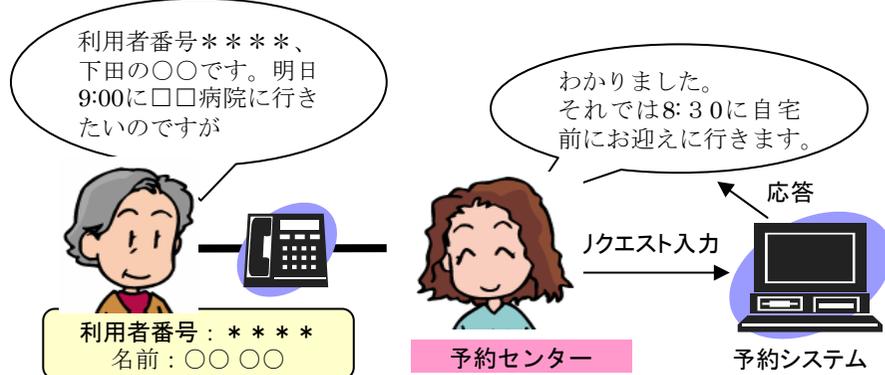
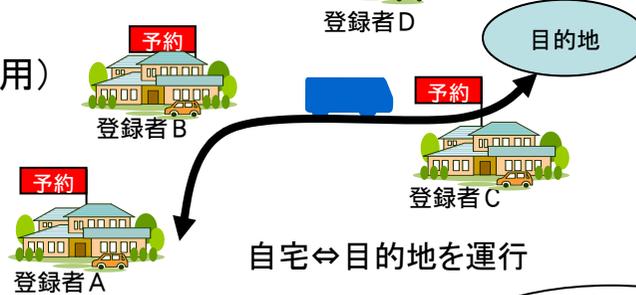
概要

- 実施地区：下田地区・井栗地区
- 運行方法：デマンド方式（予約乗合い）
- 実施期間：H20/10/14～H21/3/31
- 運行主体：市内タクシー事業者
- 車両：ジャンボタクシー5台
(下田地区と井栗地区で共用)
- 運行時間：7:00～19:00

- 運行日：H20/10/14～12/31 毎日運行
H21/1/5～3/31 平日運行,土・日・祝運休
- 目的地：病院,駅,商業施設,温泉施設,公共施設
- 利用料金(大人)：
 - (下田地区)
 - 自宅⇔下田地区内の目的地：200円
 - 自宅⇔市街地の目的地：500円
 - (井栗地区)
 - 自宅⇔市街地の目的地：200円



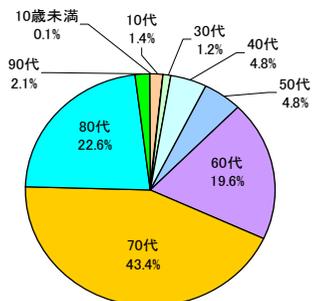
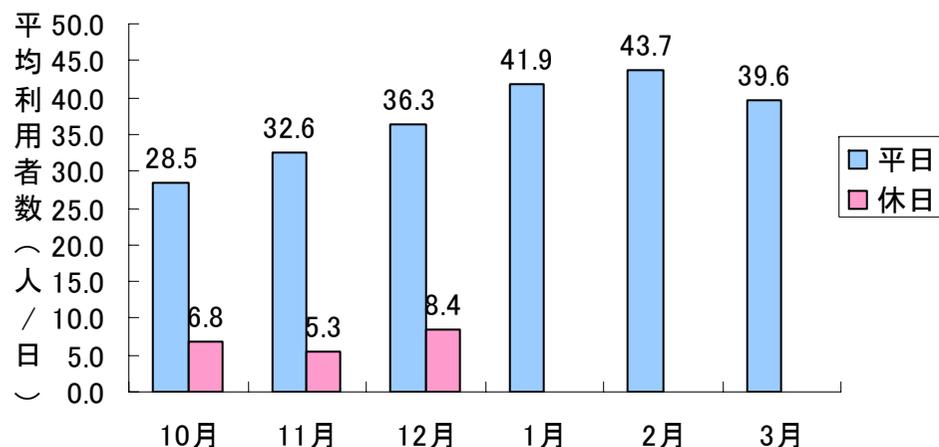
下田地区(山間部) 病院前



- 【利用方法】
- ・利用者は事前登録が必要
 - ・電話による予約申し込み
 - ・前日予約制(1週間前から予約可能)

利用状況

【下田地区】



利用者年齢層

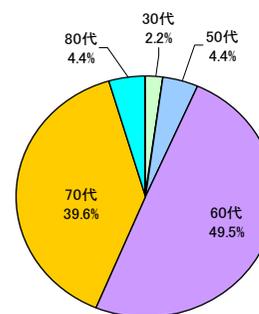
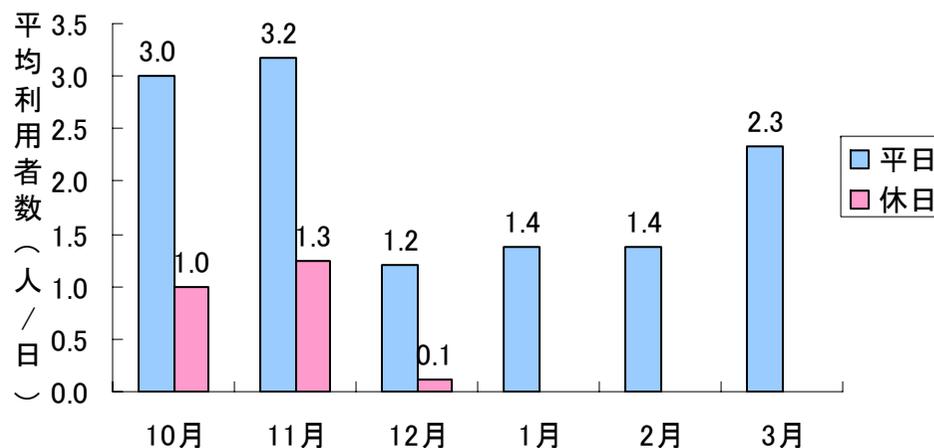
* 利用者登録数: 1,203人

* のべ利用者数: 4,320人

* 主な利用先件数(自宅行きは除く)

- 1位 いい湯らてい 477件(22.4%)
- 2位 三条病院 430件(20.2%)
- 3位 渡辺医院 303件(14.3%)
- 4位 東三条駅 216件(10.2%)
- 5位 富永草野病院 179件(8.4%)

【井栗地区】



利用者年齢層

* 利用者登録数: 245人

* のべ利用者数: 249人

* 主な利用先件数(自宅行きは除く)

- 1位 三条病院 78件(48.4%)
- 2位 東三条駅 44件(27.3%)
- 3位 市役所 21件(13.0%)
- 4位 ジャスコ 17件(10.6%)

社会実験の効果

- デマンドの特徴でもある利用者のニーズに応じた運行であり、現在も徐々に利用者が増加している。
- 特に利用の多い下田地区の市街地への通院は乗り換えが無くなったことにより、高齢者の利便性が向上した。
- また、地域のデマンド交通として必要な目的地を把握しつつあり(利用・要望の多寡等)、今後の本格導入に向けた運行方法の設定につなげることができる。

今後の課題

- 自宅送迎、低料金という最大のサービスで運行しており、利用者からの好評は得ているが行政負担が大きい。今後、デマンド交通を継続的に維持(本格導入)するには、自治会単位での乗り場設定や予約システム改善による乗合率の向上と、運行時間・料金・車両台数(大きさ)の見直しなどによる運行経費削減など、更なる効率化策を実施しての検証が必要である。

3) 高校生通学ライナーバス導入社会実験

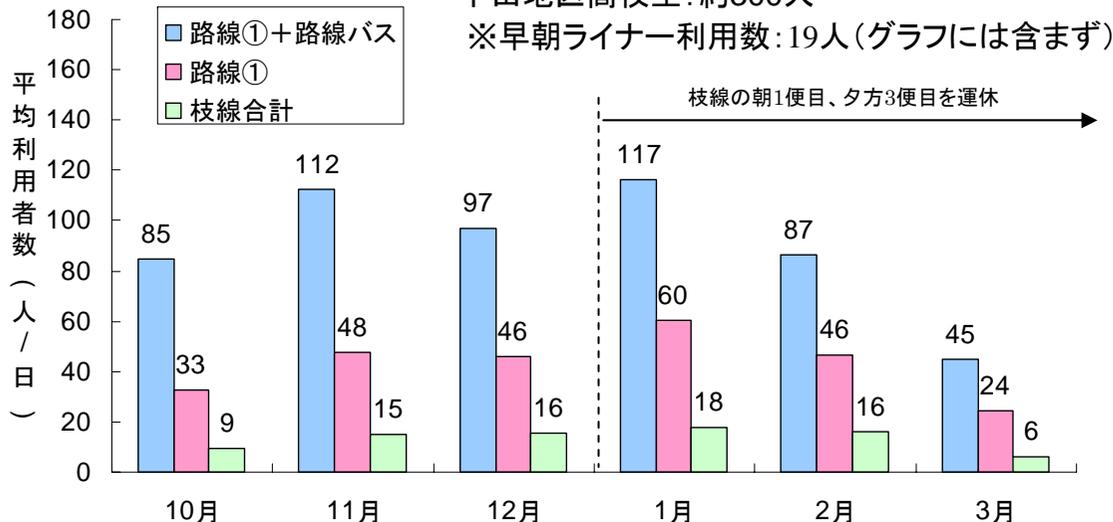
概要

- 実施地区: 下田地区⇔市内高校
- 運行方法: 定時定路線
- 実施期間: H20/10/14~H21/3/31
- 運行主体: 越後交通(株)
市内タクシー事業者
- 車両:
 - 路線① 大型バス
 - 路線②,③,④ 中型バス
 - 路線⑤,⑥ ジャンボタクシー
 - 早朝ライナー ジャンボタクシー
- 運行本数(各路線):
 - 通学便 6~8時台 2本
 - 帰宅便 17~19時台 3本
 - 早朝ライナー(事前登録) 早朝1本
 - 八木ヶ鼻温泉→市内4高校直通
- 利用料金(高校生):
 - 路線①: 200円
 - 路線②~⑥: 100円
 - 早朝ライナー: 200円
- 運行日: 平日運行
(土・日・祝日・冬,春休み運休)



乗り継ぎ拠点(長沢駅跡)

利用状況



社会実験の効果

- 社会実験前は、枝線エリアにも定時定路線バスが運行していたが、社会実験路線として基幹路線との接続時間を見直し、高校への直通手法をとったことにより、高校生の通学利便性が向上され、バスの利用者増加につながってきている。
- 早朝ライナーについては、市内高校生へのアンケート、地元との協議結果により実施したが利用者数は少なかった。結果として、下田地区高校生の通学実態の把握につながり、必要とする運行時間帯の明確化につながった。（早朝ライナーは1月から運休）

今後の課題

- 下田地区の高校生のみでなく、市内のJR駅で他地域からの高校生をバス利用者に取り込むなど収入確保策が必要。
- 基幹路線と高校直通ライナーの運行が重なる時間帯があり、利用者が分散する（1便に集約しない）傾向がある。基幹路線と高校直通ライナーの役割を明確化するとともに、効果的な利用者の更なる集約化が必要。

20年度事業の事業費等

（単位：千円）

- 総事業費 52,355
- 運賃収入 2,439
- 地域負担 24,958
三條市負担金24,958
- 総合事業費補助金 24,958

21・22年度の事業予定

【H21年度】

- 1) 下田地区デマンド交通導入社会実験事業
- 2) 高校生ライナーバス導入社会実験事業
- 3) 循環バスの見直し運行社会実験事業
- 4) 公共交通啓発事業
- 5) 社会実験検証事業

【H22年度】

- 1) 三條市公共交通総合評価事業
- 2) 公共交通啓発事業

3-2 安曇野市における地域公共交通活性化・再生総合事業

安曇野市地域公共交通総合連携計画の目標

安曇野市新公共交通システム「あづみん」を地域住民の生活を支える交通手段として定着促進し、改善改良を加え、年間利用者を1日平均利用者数420人とする。

観光施策と連携し、観光地安曇野らしい情報発信を行いながら、観光振興に寄与する公共交通システムを目指す。

20年度総合事業計画の概要

1. 事業の内容

1) 新公共交通システム「あづみん」の実証運行

- ・運行期間 平成20年4月～平成21年3月の平日8～17時
- ・運行エリア 市内全域
(市民が日常生活を行い車両が乗り入れられる地域)
- ・実施主体 予約管理業務 安曇野市社会福祉協議会
運行業務 南安タクシー(有)
安曇観光タクシー(株) 明科第一交通(有)
(株)バイタル
- ・運賃及び利用方法
大人300円 小学生・障害者100円 未就学児無料
利用したい便の出発30分前までに電話等にて予約

2) 観光客対応や市外移動の方法について検討

安曇野市地域公共交通協議会

安曇野市、長野県、学識経験者、松本電気鉄道(株)、南安タクシー(有)、安曇観光タクシー(株)、明科第一交通(有)、(株)バイタル、交通事業関係労働組合、長野県バス協会、長野県タクシー協会、社会福祉協議会、各地域審議会、道路管理者、安曇野警察署、長野運輸支局他

【事務局】安曇野市企画政策課内 0263-71-2000



運行車両 写真

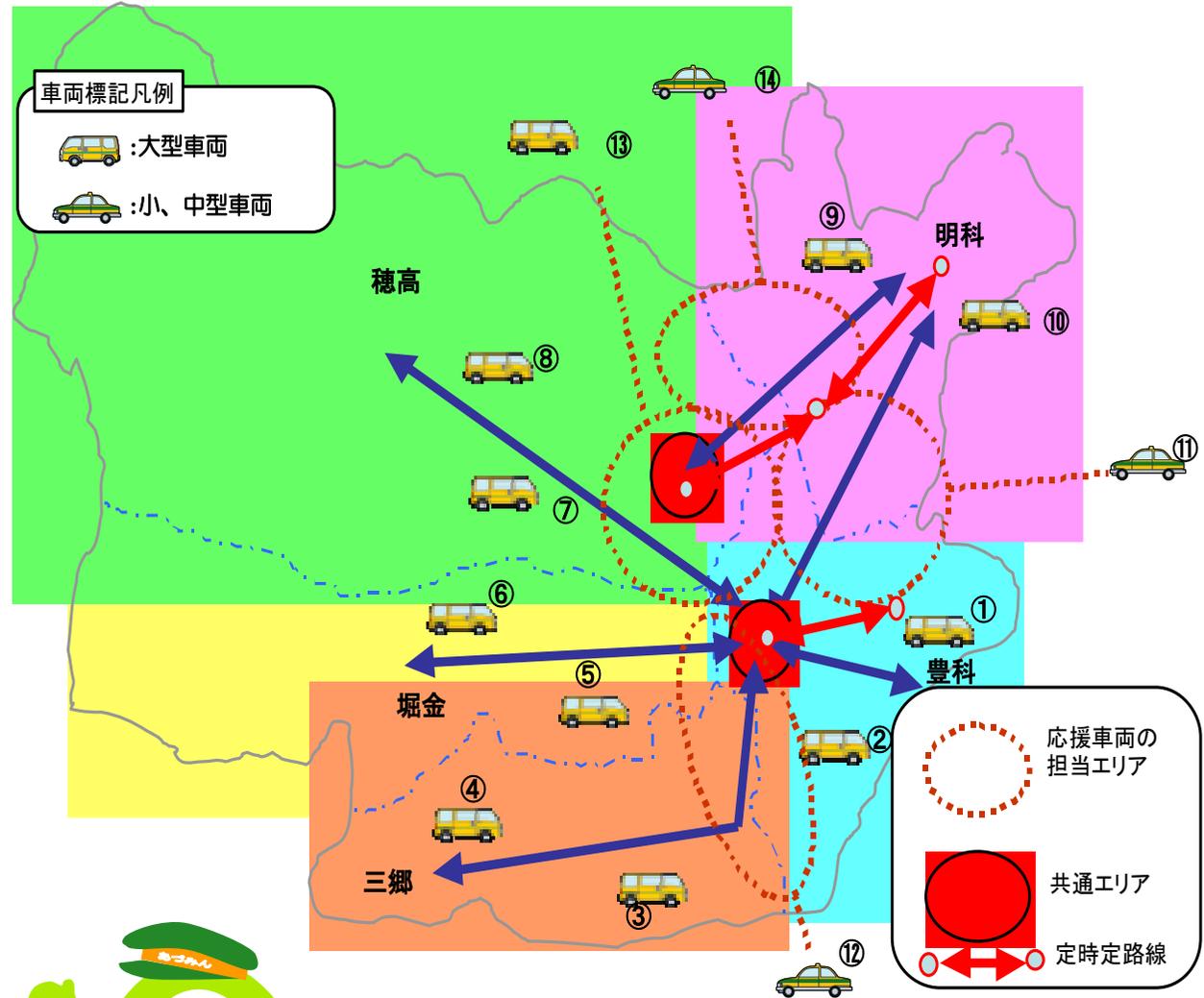
2. プロセス 創意工夫

- 利便性の高いフルデマンド方式を採用することにより、市内全域で交通の空白地帯を解消し、病院や商店等へのアクセス向上等住民生活の質的向上を図る。
- 利用実態調査を行い、市民ニーズを把握しながら、協議会等にて検討をすすめ改善改良を図る。
- 観光客対応や市外移動について検討し、総合的な交通システムを目指す。
- 市の広報やホームページ等で情報発信し周知を図る。

3. 事業費等(単位:千円)

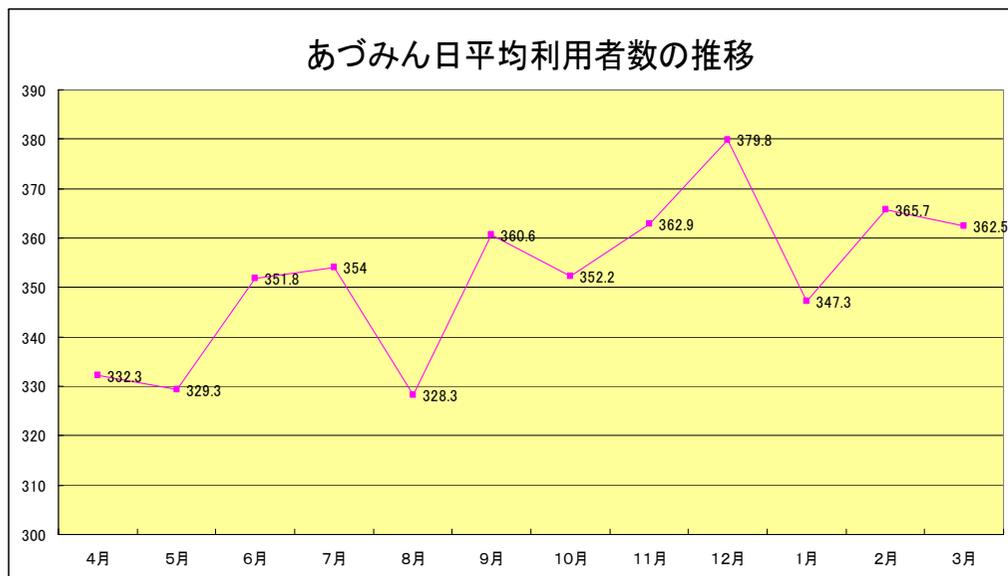
■ 総事業費	95,251
● 利用収入	19,947
● 市負担金	53,304
● 総合事業費補助金	22,000

実証運行における車両配置イメージ



あづみんマスコットキャラクター

4. 利用実績



6. 今後の課題

- 本格運行に向けた利用者への周知と利用の定着
- 更に利用しやすいシステムとする為の検討と改善改良
- 市外移動や、観光客対応方法の検討と構築及び連携

21・22年度の事業予定

- あづみん(定時定路線含)の実証運行
- 市外移動や観光客対応方法の検討と運行及び情報発信
- パークアンドライドの整備

5. 事業実施効果

- 実証運行により、交通空白地帯が解消され、病院や商店等へのアクセス向上等住民生活の質的向上が図られた。
- 9月と12月に実施した利用実態調査によるとあづみんが運行されて本当に良かった、あるいは不満もあるが概ね良かったとお答えいただいた方が合計88%・89.4%と好評を得ている。

調査内容	あづみん		定時定路線		1回利用者	未利用者
	9月下旬	12月下旬	9月下旬	12月下旬	9月下旬	9月下旬
調査時期	9月下旬	12月下旬	9月下旬	12月下旬	9月下旬	9月下旬
調査数	134人	208人	21人	18人	72人	68人
運行されて本当に良かった	76.1%	85.1%	81.0%	77.8%	44.4%	30.9%
不満もあるが概ね良かった	11.9%	4.3%	14.3%	16.7%	19.4%	17.6%
以前の方が良い	0%	0.5%	0%	0%	8.3%	5.9%
路線・循環バスの方が良い	1.5%	0%	—	—	8.3%	14.7%
やめてしまった方がよい	0%	0%	0%	0%	1.4%	1.5%
その他	2.2%	2.4%	0%	0%	2.8%	19.1%
不明	8.2%	7.7%	4.8%	5.6%	15.3%	10.3%

- 4月から3月までの日平均利用者数は乗合タクシー351.9人 定時定路線22.0人となった。

- 市外移動や観光客対応について検討する中で、21年度から具体的に、中房定期観光バスを高速バスと連携する為の路線延長を行う事となった。

4-1 江戸川区における地域公共交通活性化・再生総合事業

江戸川区地域公共交通総合連携計画の目標

南北移動には複数回の乗継ぎが必要という区内南北交通の課題を解決するため、基幹公共交通軸として南北に走るシャトルバスを導入し、人と環境にやさしい公共交通システムとして、速達性・定時性向上に効果的な走行環境整備を図る。

20年度事業の実施状況

1. 事業の内容

1) 南北を結ぶシャトルバスの実証運行

- 運行期間 : H20.4～H21.3
- 運行ルート : 小岩駅・亀有駅～葛西臨海公園駅、
東京ディズニーリゾート(TDR)
- 運行本数 : 平日100便、土休日96便
- 運賃 : 都内200円均一(TDRまでの利用:200円～400円)
- 運行事業者 : 京成バス(株)

2) 車両のラッピング



環七シャトルバス「シャトル☆セブン」

3) モデルバス停の整備



江戸川区地域公共交通活性化協議会

江戸川区、葛飾区、足立区、東京都、東京バス協会、京成バス(株)、京成タウンバス(株)、東京都交通局、学識経験者、道路管理者、交通管理者、関東運輸局

【事務局】江戸川区まちづくり調整課内

03-5662-1103

4) サポーター制度の実施

環七シャトルバスのPRや利用促進を目的に情報提供を行い、意見収集等を行う。740名の登録があり、年4回「サポーター通信」を発行している。



2. プロセス、創意工夫

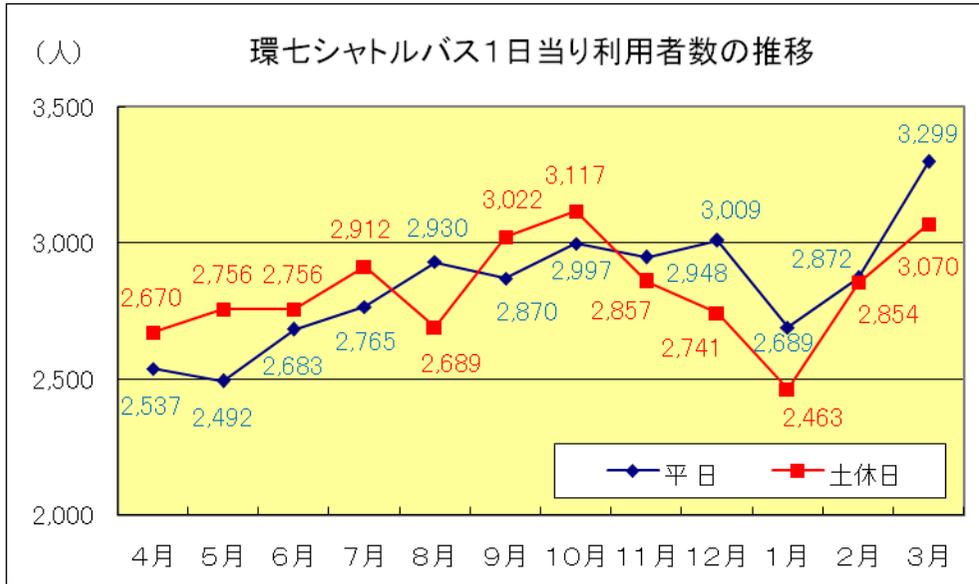
- 事業性を確保するため、区の範囲を超えた隣接区市に渡る路線を設定。
- 運行車両には、一目見てシャトルバスとわかるよう、インパクトのあるデザインのラッピングを施した。
- 事業継続にあたっては、安定的な利用者数の確保が課題であり、そのため、バス接近情報等を提供できるモデルバス停を整備し、利便性や快適性の向上を図る。
- また、協議会において、急行バスとしての速達性や定時性の確保を図るため、走行環境改善方策の協議・検討を重ねている。
- 利用促進に向けた取り組みとしては、環七シャトルバスの認知度を高めるため、ポスターの掲示や広報誌への掲載を始め、サポーターへの情報発信や意見収集を実施。
- また、多種多様な地域住民の声をより広く収集するため、利用者アンケートを実施し、事業継続に向けた実施事業の見直しを図っていく。



3. 事業費等 (単位:千円)

■総事業費	218,155	●運賃収入等	206,685
		●地域負担	7,230
		区補助金	6,600
		事業者負担金	630
		●総合事業費補助金	4,240

4. 利用実績



6. 今後の課題

- 利用者の安定的な確保(事業の確立)
- 利便性、快適性を高めるバス停整備の在り方
- 速達性、定時制の向上のための走行環境整備の検討
- 環七シャトルバスにふさわしい、魅力あるバス車両の導入

5. 事業実施効果

■区の骨格を形成する南北方向の幹線的公共交通として、利用者は全体的に増加してきており、平日は通勤・通学利用、休日はレジャー利用の用途が高い。移動ニーズの高い南北交通の改善が図られている。

■交通不便地域を考慮したバス停の設置も行っており、便利になったとの声が多いが、さらに運行本数の増便の要望がある。交通サービスにおける地域格差の是正に対する効果が見られる。

■今までの複数回の乗り継ぎによる時間的・経済的な負担が軽減され便利になったという意見が区民から寄せられている。

※ 小岩駅～葛西臨海公園駅の利用について

これまでは・・・バスの乗り継ぎ

「小岩駅(京成バス)～葛西駅(都営バス)～葛西臨海公園駅」
乗継 65分(乗継時間含む)、410円



環七シャトルバス「小岩駅～ 葛西臨海公園駅」
36分、200円
⇒ 29分短縮、210円軽減

21・22年度の事業予定

- シャトルバス本格運行・・・・・・・・平成21年4月
- バス停整備(情報発信型)・・・・・・・・平成21年度・平成22年度
- 走行環境改善への取り組み(バスレーン・PTPS)・・・平成21年度・平成22年度
- 専用車両検討・導入・・・・・・・・平成21年度・平成22年度