

全国の地域交通活性化先進事例集



平成23年3月 財団法人 運輸政策研究機構

はじめに

本事例集は、日本財団の平成20年度~22年度の3ヵ年の助成事業として実施した「地域交通活性化のための情報収集・WEB情報提供に関する業務」の一環として実施した、 市町村におけるヒアリングの成果を詳細事例(個票)集としてまとめたものです。

地域公共交通のおかれた状況が年々厳しさを増している一方、地域公共交通を活性化・再生することが自治体における喫緊の課題となっていることを踏まえ、平成 19 年 10 月に「地域公共交通の活性化及び再生に関する法律」が施行されました。この法律において、現場の第一線に立つ市町村は「地域公共交通のプロデューサー」としての役割が求められており、地域の交通ニーズや問題の精査を行い、利用者の目線に立って公共交通のあり方を検討し、一体的・総合的な地域公共交通計画を策定することにおいて中心的な役割を果たす必要があります。

一方、公共交通支援センターが、この3年間に実施した、市町村へのアンケート (「公共交通支援センターの情報提供事業に関するアンケート調査」)では、各地の地方自治体担当者において、「他の自治体の動向」や「導入施策事例」に関する情報ニーズが高いことが明らかとなりました。

本事例集は、このような地方自治体担当者が求められる役割や情報ニーズに対応し、市町村をはじめ、地域公共交通の利用者、住民、商業施設・事業所・病院・学校など地域の関係者、そして交通事業者といった地域公共交通の活性化・再生に関与する方々に情報を提供するため、全国及び海外の地域公共交通に関する様々な取組みを集めたものです。

それぞれの地域の置かれた状況は千差万別であり、その処方も一様ではありませんが、 当該地域と良く似た状況における事例を参考にしたり、他事例における検討プロセスや創 意工夫・知見・教訓に学んだりすることが重要と考えられます。本事例集はそのような点 を念頭に置いて作成いたしました。なお地域交通は、各地域の特性にあった取り組みとす ることが重要です。本書で紹介する事例をそのまま適用するのではなく、参考として活用 頂き、地域の特性に合ったサービスや運営を検討頂くようお願いいたします。

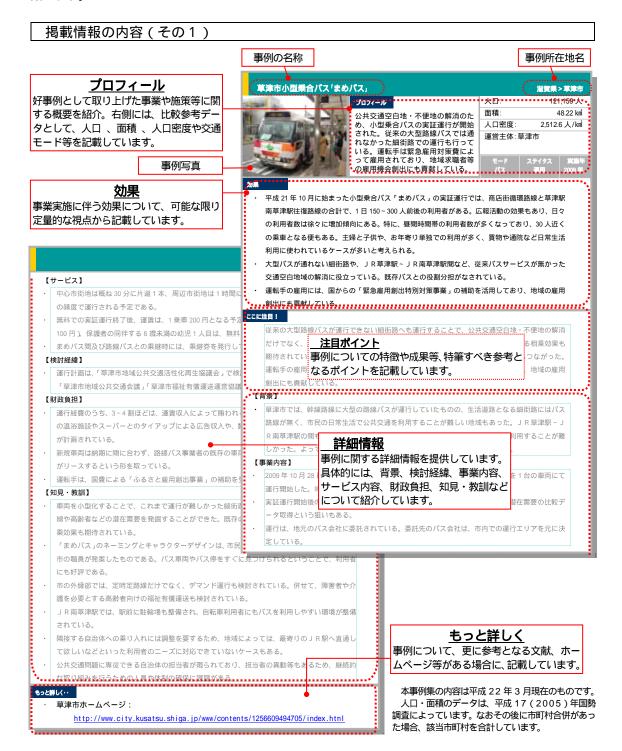
地域公共交通の活性化・再生のために、本事例集が、それぞれの地域に合った処方の参 考例として活用され、様々な取り組みの際のヒントとなれば幸いです。

> 平成23年3月 財団法人運輸政策研究機構 公共交通支援センター

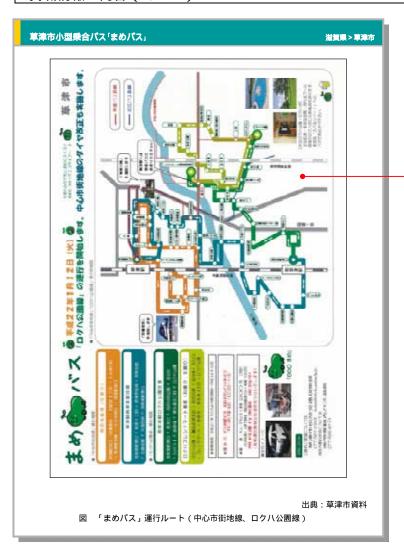
本事例集の見方・使い方

本事例集は、国内外の公共交通活性化・再生事例について、交通モード別に、事業の概要・得られた効果・注目すべきポイントから事業の経緯や背景に至るまで、地方公共団体の担当者や交通事業者等の方々にとって役に立つ情報を紹介しています。

なお地域交通は、各地域の特性にあった取り組みとすることが重要です。本書で紹介する事例をそのまま適用するのではなく、参考として活用頂き、地域の特性に合ったサービスや運営を検討頂くようお願い致します。



掲載情報の内容(その2)



参考となる情報

事例に関する参考資料として、路線図 や運行時刻表、交通連携を表したマッ プ、論文等を紹介しています。

なお、本書に掲載した事例は、(財)運輸政策研究機構「公共交通支援センター」の ウェブサイトに掲載されております。ウェブサイトには、本書に未掲載の事例や新聞等 で報道された事例等についても情報を提供しております。こちらもあわせてご活用下さ い。

(財)運輸政策研究機構 公共交通支援センター ウェブサイト

http://ipt.jterc.or.jp/koukyou_shien/

- 目次 -

事例集の使い方

J١	゛ス		Þ	h	=,	_
 , ,		•	• у	٠,	~/	_

1	あいのりタクシー(北海道帯広市) ・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・	01
2	当別ふれあいバス(北海道当別町) ・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・	. 03
3	IC カード、QR コードを活用した改札・情報収集システムの実証実験(北海道倶知安町・ニセコ町・蘭越町・共和町)・・・・	. 05
4	ふれあいシャトル(北海道ニセコ町) ・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・	. 09
5	むかわ町「予約運行バス」(北海道むかわ町)・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・	. 11
6	弘南バス藍内線(青森県弘前市) ・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・	• 15
7	五戸ちんちんバス(青森県五戸町) ・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・	- 17
8	盛岡市ゾーンバスシステム(岩手県盛岡市) ・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・	· 21
9	石鳥谷予約乗合タクシー(岩手県花巻市) ・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・	. 23
10	あねっこバス(岩手県雫石町) ・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・	. 27
11	岩手県一戸町「いちのへ いくべ号」(岩手県一戸町)・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・	. 29
12	秋田市営バスの民間への移管(秋田県秋田市)・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・	. 33
13	山形県戸沢村の村営バスのデマンド運行・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・	. 35
14	会津乗合自動車野沢坂下線(福島県西会津町)・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・	. 41
15	古河市のデマンド交通「愛・あい号」(茨城県古河市)・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・	. 45
16	龍・ゆうバス/龍ぐうバス(茨城県龍ヶ崎市)・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・	. 49
17	佐野市市町村再編に伴うバス路線再編(栃木県佐野市)・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・	. 51
18	三郷市バス路線再編(埼玉県三郷市)・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・	- 55
19	野田市コミュニティバス「まめバス」(千葉県野田市)・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・	. 57
20	東急トランセ(東京都渋谷区) ・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・	- 61
21	荒川区コミュニティバス「さくら」「汐入さくら」(東京都荒川区)・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・	63
22	環七シャトルバス(シャトル セブン)(東京都江戸川区)・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・	- 65
23	ムーバス(東京都武蔵野市) ・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・	. 69
24	小平市コミュニティタクシー(大沼ルート)「ぶるベー号」(東京都小平市)・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・	. 73
25	横浜市地域交通サポート事業(神奈川県横浜市)・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・	. 77
26	神奈川中央交通連節バス(神奈川県藤沢市) ・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・	. 79
27	基幹バス/区バス/住民バス(新潟県新潟市)・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・	· 81
28	ふらっとバス(石川県金沢市) ・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・	. 83
29	バストリガー方式(石川県金沢市) ・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・	. 91
30	上田市豊殿地区自主運行バス「あやめ号」(長野県上田市)・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・	. 93
31	あづみん(長野県安曇野市) ・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・	. 97
32	木曽町バス利用促進策(長野県木曽町)・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・	. 99
33	岐阜市バス路線網再編計画(岐阜県岐阜市) ・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・	103
34	住民支援による市街地循環バス「宮バス」(静岡県富士宮市)・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・	107
35	ささゆりバス(愛知県岡崎市) ・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・	111
26	仕ばた遠げつ / 悪知用し京主 〉	445

37	とことこバス(愛知県常滑市) ・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・	117
38	ミゴン(愛知県小牧市)・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・	121
39	ぐるりんバス(愛知県田原市)・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・	123
40	とよやまタウンバス(愛知県豊山町) ・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・	125
41	生活バスよっかいち (S-BUS) (三重県四日市市)1	127
42	鈴の音バス(三重県松阪市)1	129
43	C バス (三重県鈴鹿市)1	131
44	草津市小型乗合バス「まめバス」(滋賀県草津市)・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・	133
45	ちょこっとバス/ちょこっと号(滋賀県東近江市)・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・	137
46	醍醐コミュニティバス(京都府京都市) ・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・	139
47	赤バス (大阪府大阪市)1	141
48	豊岡市有償旅客運送「市営バス énacar(イナカー)」(兵庫県豊岡市)・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・	143
49	篠山市バス路線維持(兵庫県篠山市)・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・	147
50	吉野町総合的なバス活性化施策(奈良県吉野町)・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・	149
	日高川町の公共交通再編(和歌山県日高川町)・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・	
52	伯耆町型バス事業(鳥取県伯耆町) ・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・	157
53	日南町社会実験から生まれたデマンドバス等の新たな運行メニュー(鳥取県日南町) ・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・	159
54	安芸高田市のデマンド交通「お太助ワゴン」、「もやい便」、「友愛とろっこ便」(広島県安芸高田市)・1	163
55	デマンド型乗合タクシー「あなたく」(広島県安芸太田町)・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・	169
56	コミュニティタクシー(山口県山口市) ・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・	173
57	有償ボランティア輸送(徳島県上勝町)1	175
58	まんのう町デマンド乗合タクシー「あいあいタクシー」(香川県まんのう町)・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・	177
59	八女市デマンド交通(福岡県八女市)・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・	181
	西鉄バス佐賀・弥生が丘循環線(佐賀県鳥栖市)・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・	
61	長崎市コミュニティバス(長崎県長崎市) ・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・	191
62	九州産交の経営再建と路線バス網の再編(熊本県熊本市)・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・	193
63	あいのりタクシー(熊本県菊池市) ・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・	195
64	天草市の路線バス再編(熊本県天草市)・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・	197
65	大隅交通ネットワーク鹿児島中央駅 ~ 鹿屋間直行バス (垂水フェリー利用) (鹿児島県鹿屋市)2	201
66	沖縄県中心部(那覇市)における公共交通利用促進のための取組(沖縄県那覇市)・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・	205
67	トラベル・スマート (モビリティ・マネジメント) (オーストラリア パース市)	207
68	ダイアル・ア・ライド (イギリス ロンドン市)2	208
69	デマンド交通「Far Car」の導入(イギリス デヴォン県)・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・	209
70	アイントホーフェン市 BRT (オランダ アイントホーフェン市) · · · · · · · · · · · · · · · · · · ·	213
71	スペシャル・トランスポート・サービス(スウェーデン ストックホルム市)・・・・・・・・・・・・・・・	215
72	メトロアクセス (アメリカ合衆国 ワシントン D.C.) ···································	216
73	米国におけるデマンド交通(高齢者向けデマンド交通・福祉交通)(アメリカ合衆国 GATRA)・・・・・・2	217
74	クリチバ BRT (ブラジル クリチバ市) ····································	225

. 鉄道・路面電車・LRT

75	IGR いわて銀河鉄道(岩手県盛岡市・二戸市・岩手町・滝沢村・一戸町)	- 22
	三陸鉄道 日本最初の第3セクター鉄道の取組み(岩手県宮古市ほか7市町村)・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・	
77	秋田内陸縦貫鉄道秋田内陸線(秋田県北秋田市・仙北市)・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・	23
78	上毛電気鉄道上毛線(群馬県前橋市・みどり市・桐生市)・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・	239
79	銚子電気鉄道(千葉県銚子市) ・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・	- 243
80	いすみ鉄道いすみ線(千葉県いすみ市・大多喜町)・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・	- 24
81	東京急行電鉄世田谷線(東京都世田谷区)	24
	富山ライトレール(富山県富山市) ・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・	
	福井鉄道福武線(福井県福井市・鯖江市・越前市)・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・	
84	上田電鉄(長野県上田市)	25
	養老鉄道(岐阜県大垣市) ・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・	
86	三岐鉄道北勢線(三重県桑名市・東員町・いなべ市)・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・	· 26
	和歌山電鐵貴志川線(和歌山県和歌山市・紀の川市)・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・	
	若桜鉄道における上下分離方式(鳥取県若桜町・八頭町)・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・	
	広島電鉄江波線 PTPS 社会実験 (広島県広島市) · · · · · · · · · · · · · · · · · · ·	
	高松琴平電気鉄道(香川県高松市) ・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・	
91	土佐くろしお鉄道中村・宿毛線における活性化策(高知県高知西南地域)・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・	27
	門司港レトロ観光列車「潮風号」(福岡県北九州市)・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・	
	松浦鉄道(長崎県佐世保市) ・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・	
	熊本市交通局(熊本県熊本市)・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・	
95	くま川鉄道(熊本県人吉市ほか5町村) ・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・	- 289
	肥薩おれんじ鉄道の経営改善策(熊本県八代市、水俣市、鹿児島県薩摩川内市、出水市ほか)・・・・・・・	
	ソウル特別市交通体系再編事業(韓国 ソウル特別市)・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・	
	パリ市トラム T3 路線(フランス パリ市) ・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・	
	ストラスプール LRT (フランス ストラスプール市) ・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・	
100)カールスルー工鉄道・軌道直通運転(ドイツ カールスルーエ市)・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・	309
. j	旅客船	
10	鳥羽市営定期航路と路線バスとの連携促進(三重県鳥羽市)・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・	· 31
102	2 ターミナル機能強化とイベント開催による松山市離島航路の活性化(愛媛県松山市)・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・	31
	3 五島市航路の活性化(長崎県五島市) ・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・	
104	1 十島村営航路名瀬便「フェリーとしま」(鹿児島県 ^土 島村)・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・	32
	その他(新規モード、ソフト施策等)	
10	5 JR 釧網線 DMV 試験的営業運行(北海道網走市・小清水町) ・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・	329
106	3 世田谷区貸自転車(東京都世田谷区) ・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・	· 33
107	7 EST(環境的に持続可能な交通)モデル事業(東京都荒川区)・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・	33
108	3 横浜カーフリーデー(神奈川県横浜市) ・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・	33
109	9 カーシェアリング(神奈川県大和市) ・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・	· 34
110)カーシェアリング(スイス チューリッヒ市他)・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・	342
11 [°]	富山市内電車・環状線化計画(富山県富山市)・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・	- 343
111	· 2 貸自転車「ヴェリブ」(フランス パリ市) ······	. 3/1

公共交通活性化·再生事例

あいのりタクシー



プロフィール

町内会・老人会などで利用者の要望を 運行に活かす仕組みとしている、事前 登録制デマンドタクシー。定められた 運行ルートは設けず、利用者の要望に 応じてエリア内を運行。帯広市外への 既存路線バスとも接続。

人口:	170,580 人
面積:	618.94 km²
人口密度:	275.60 人/k㎡
運営主体:	帯広市

北海道>帯広市

モード ステイタス 実施年 乗合タクシー 実運用 平成 16 年

効果

- ・ 平成 19 年度のデマンド型タクシー利用登録者数は 556 人で、平成 16 年度比 79%増となっている。 また、利用者数は 4,217 人で、平成 16 年度比 68%増となっている。
- ・ 市職員が毎年1回、地区の町内会や老人クラブでグループインタビューを実施し、利用者の要望 を運行に活かす仕組みとしている。そのため、利用者にとって利便性の高い運行となっている。

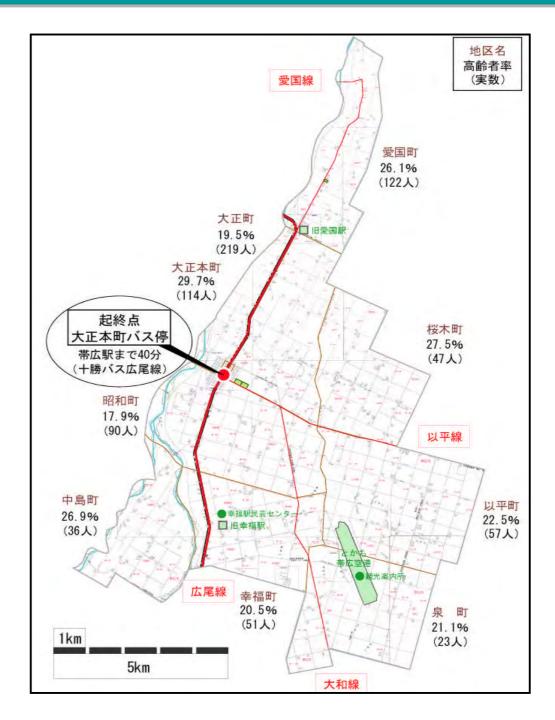
ここに注目!

- ・ 帯広市の大正地区は大規模酪農地が広がる散居型の集落形態で、路線バスのバス停まで 2~3km も離れていたりするなど、路線バスを利用するのが難しい環境にあった。平成 14 年に、帯広市 は北海道運輸局から「農村部における新たな生活交通システム調査業務」の指定を受け、平成 15 年度には乗合タクシー実証実験を行った。平成 16 年 4 月から、事前登録制のデマンド型タクシーによる本格運行が開始された。
- ・ 出発時間が決まっている1日7便が運行されており、利用希望者は事前登録を行い、出発時間の 30分前までに予約する。
- ・ 平成 18 年 10 月からは、利用者の強い要望を受けて市街地までの乗り入れを実施するとともに、 均一運賃 500 円から距離に応じた運賃体系(ゾーン制)を採用している。当初は乗り継ぎの悪さ などに対する苦情が多く出ていたが、この変更により苦情が急減した。
- ・ 大正市街を起終点として、定められた運行ルートは設けずに利用者の要望に応じてエリア内を運 行するシステムで、帯広市外とは既存路線バスで接続している。
- ・ フレックスバスの実証実験で作成した運行管理システムが、市から運行委託されているタクシー 会社へ貸与されている。

もっと詳しく・・

- ・ 帯広市ホームページ http://www.city.obihiro.hokkaido.jp/shoukoukankoubu/sangyoumachidukurika/a600201koutsuukikan.jsp
- ・ 大正交通あいのリタクシーホームページ http://www.taishokotsu.co.jp/ainori/ainori.html

あいのりタクシー 北海道>帯広市



出典:「地域公共交通活性化・再生への事例集」 (平成 20 年 3 月 国土交通省 総合政策局)

図 あいのりタクシー導入時の大正地区における高齢者率及び路線バスの運行状況

当別ふれあいバス





プロフィール

従来別々に運行されていた路線バス、福祉バス、民間不動産事業者の住民バス、大学病院の患者・学生送迎バス、病院の患者送迎バスを一元化して、当別町で運営しているコミュニティバスである。

人口:	19,982 人
面積:	422.71 km²
人口密度:	47.27 人/k㎡

運営主体: 当別町、当別町地域 公共交通活性化協議会

モード	ステイタス	実施年
コミュニティ パス	実験	平成 18 年

効果

- 1 便あたりの利用者数は平成 19 年度 5, 27 人(平成 18 年度は 5, 39 人)であった。
- ・ 収入は、補助金に頼らない自主自立運行に向けて、応援券(定期券)の値上げや新たに回数券の 導入などを行った結果、平成19年度は9.752千円(平成18年度は8.404千円)となった。
- ・ 官民のバスー元化により、①バス運行コストの縮減、②新規路線の創出、③バスのサービスレベル向上が図られている。

ここに注目!

- ・ 町内および札幌市あいの里地区までを多目的に運行していたバスを一元管理し、路線およびダイヤの合理化・効率化を図ることで、各バス事業者の経費削減と併せて、利便性の高い生活交通サービスを実現した。平成18年度は3期に分けて実証運行を実施し、平成19年度も継続した。
- ・ 平成 19 年度には地域公共交通活性化・再生総合連携計画を策定、 平成 20 年度から地域公共交通活性化・再生総合事業により 3 年間 の実証運行を行っている。



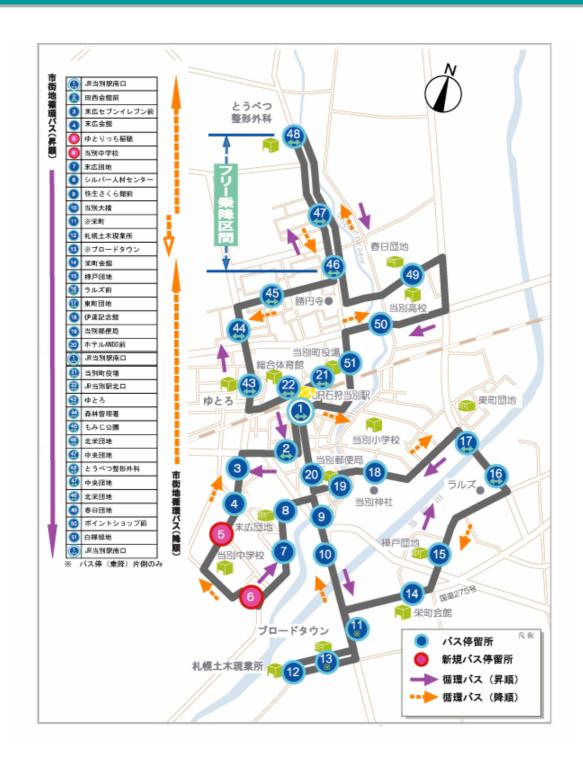
当別ふれあいバスの実施体系 出典: 地方都市におけるモビリティ・マネジメントの挑戦

- ・ 当別町では実証運行期間終了後に補助金に頼らない自主自立運行を行うことを目指し、運行収入 と参加企業の負担金により収支がまかなえるように取組んでいる。今の利用状況では不足額が生 じることを町の広報誌等で示し、住民の利用促進を呼びかけている。
- ・ 当別町ではモビリティ・マネジメントの取組みにより、わかりやすい路線図や時刻表等を作成し、 利用促進に努めている。

もっと詳しく・・

- ・当別ふれあいバス HP http://www.town.tobetsu.hokkaido.jp/kikaku-bus01.htm
- ・大井元輝、高野伸栄「民間送迎バスを含めた複合型コミュニティバスの取り組みと利用促進策の実施」交通学研究、2007年研究年報、pp.149-158
- ・大井元輝、高野伸栄「地方都市におけるモビリティ・マネジメントの挑戦」(社)日本都市計画学会、vol.57
- ・「当別町(北海道); 当別ふれあいバス大学・病院・福祉バスの一元化による官民共同運行コミュニティバス」地域公共交通の活性化・再生への事例集、pp. 10-13

当別ふれあいバス 北海道>当別町



出典: 当別町ホームページ

図 当別町コミュニティバス路線図(中心部)

ICカード、QRコードを活用した改札・情報収集システムの実証実験

北海道>倶知安町・ニセコ町・蘭越町・共和町



プロフィール

国際的なリゾート地域のニセコエリ アでは、異なるバス会社における統 -的な運賃体系の導入検討やバス路 線の見直しを行うための基礎的なデ ータ把握を目的として、国の補助に より IC カードおよび QR コードを用 いた実験を行っている。

人口(4 町計): 33,759 人 面積(4市町計): 1.213 km² 人口密度(4 市町計): 27.83 人/km²

実施主体:

ニセコリゾートエリア地域公共交通活性化協議会

実験

平成 21 年

効果

将来的にはシステムを活用して異なるバス会社間での統一的な運賃体系の導入等が期待される が、現時点では実験実施段階であり、効果の分析はこれからである。

ここに注目!

- 地域の複数のバスを活用した観光振興の必要性から、ICカード・QRコードを用いた実験を実施
- 将来的に統一的な運賃体系への見直しやバス路線再編を行うための基礎的なデータ把握を目的

【背景】

- 当該エリアには、道南バス、ニセコバスが生活維持路線として運行されている。このうちニセコ バスの倶知安線については冬季のみの運行となっている。
- この他、季節運行のものとして、スキー客を対象とした「フリーパスポート号」(ニセコ全山共 通リフト券を持っている人は無料)、夕方から深夜まで倶知安、ヒラフウェルカムセンター間を 走行する「くっちゃんナイト号」(無料)等がある。
- 夏季は本数が少なく、公共交通機関を利用して訪れる観光客が十分当該エリアを楽しめない状況 となっている。また、冬季はバスの本数が多く便利なようではあるが、バス会社が別々なため同 じ区間でも乗車料金に差があったり、リフト券で乗車できるものがあったりと観光客にはわかり づらいという難点がある。

【事業内容】

- ICカード、QRコードを用いた実験
 - 上記のような課題を踏まえ、将来的に統一的な運賃体系への見直し、バス路線の見直しを 行うための基礎的なデータ把握の手段として IC カード、QR コードを用いた実験を行ってい る。なお、本実験は国土交通省の「地域公共交通活性化・再生総合事業」を活用し、事業 予算の二分の一について国の補助を得ている(残りの二分の一については、主に地元観光
 - 補助対象経費はバス運行費、ICカード・QRコードの読み取り機購入費用、パソコンソフト 購入費、情報誌・チラシ等の広告宣伝費である。

ICカード、QR コードを活用した改札・情報収集システムの実証実験

北海道>倶知安町・ニセコ町・蘭越町・共和町

(1) 冬期の IC カードによる実験(平成20年12月~平成21年2月)

①実験概要

- ・ 「くっちゃんナイト号」(乗車無料。路線バスが走ってない夕方以降に倶知安、ヒラフウェルカムセンター間を走行)に ICカード読み取り機及び GPS を搭載
- ・ 調査協力費 100 円を支払う乗客に IC カードを配布。期間中は使用回数無制限。
- 乗車時に IC カードを読み取り機にかざす。
- ・ ICカード読み取り機及びGPSから得られたデータを元に乗車停留所、乗車時間等を把握。
- ・ 2回以上利用した乗客について、前回の下車停留所と当回の乗車停留所が一致すると想定して OD 表を作成。
- · ICカード配布時に外国人と日本人は区分し、データも日本人と外国人でわけて整理。

②実験結果

- 1ヶ月平均で約1万回の乗車があった。
- ・ IC カードを配布された人の内、約35パーセントが1回のみの乗車、約33パーセントが2回乗車 となっており、平均すると一人の乗車回数は約3回である。
- ・ 「くっちゃんナイト号」は倶知安町がイナホ観光という貸し切り業者に委託して、既に 15 年間 運行しているが、この IC カードの実験期間中は前年対比で乗車人数が約 10 パーセント増加した。
- ・ しかし、一方で「くっちゃんナイト号」の場合は無料であって、通常の路線バスからシフトしているだけという意見もあり、今後更に統一的な運賃体系への見直し、バス路線の見直しに向けて議論を深めていく必要がある。
- (2) 夏季の QR コードを用いた実験(平成21年7月18日~11月3日)

①実験概要

- ・ 倶知安と昆布温泉を結ぶ「夏バス フリーパスポート号」「秋バス フリーパスポート号」に QR コード読み取り機及び GPS を搭載
- ・ バス乗り放題のニセコ eco 旅チケットを販売(1日券500円、2日券800円、3日券1200円、4日券1600円、1週間券2000円)。チケットには、QRコードが印刷されている。
- ・ 乗車時又は下車時にチケットの QR コード部分を読み取り機にかざす。
- · QRコード読み取り機及びGPSから得られたデータを元に乗車停留所、乗車時間等を把握。
- ・ 2回以上利用した乗客について、前回の下車停留所と当回の乗車停留所が一致すると想定して OD 表を作成。

②実験結果

・ 現在(本原稿作成時)実験実施中。1 便当たりの利用者数は3人程度と少ない。夏は冬と違って利用者数はそう多くない。今後、一人当たりの利用回数や0Dを解析する。

③その他

· ICカードは費用が高いので、それより安価なQRコードで実験を行うことにした。リーダーは約

ICカード、QR コードを活用した改札・情報収集システムの実証実験

北海道>倶知安町・ニセコ町・蘭越町・共和町

8万円、QRコードのソフトは計6万円程度。紙のチケットに印刷すればいいので安価。なお、QRコードは携帯電話でも読みとりができる可能性がある。例えば飲食施設がニセコ eco 旅チケットの協力店になり、利用者にニセコ eco 旅チケットを提示してもらって携帯電話で QRコードを読みとれば、旅行客の全般的な動きが把握できるようになる。

- ・ チケット販売時に属性を分けていないので、今回の QR コードでは利用者の属性はわからない。
- ・ 現在のシステムはデータを取るだけのためのもので、乗車券の有効性の確認はしていない。有効 性については乗務員の目視による。
- ・ 滞在が多いので個別の利用状況を知りたいというのが動機で、前後の OD とか、何回バスを使ったかわかるようにしたい。データをもとに本格運行時に一週間乗り放題をいくらに設定するか等を決め直したい。
- ・ 将来的に、各社共通の乗車券にする場合、道南バスとニセコバスの間で精算ルールを決めることが必要になる。

もっと詳しく・・

・ ニセコプロモーションボードホームページ:

http://www.nisekotourism.com/access/local-transportation/

ICカード、QR コードを活用した改札・情報収集システムの実証実験

北海道>倶知安町・ニセコ町・蘭越町・共和町



図 チケット(2日券と記載してある左の部分がQRコード)



図 チケットのQRコード部分に乗務員が読み取り機をかざす(非接触)



図 バス停「ひらふウェルカムセンター」

ふれあいシャトル





プロフィール

ニセコ町では、民間の路線バスとルートが一部重複する、町営の福祉バス、スクールバスが存在していたが、利用者が限定されていたことやルートの重複に伴う運営面での非効率性の問題があったため、これら3つのバスを整理・統合し、誰もが使えるコミュニティバス「ふれあいシャトル」として再編した。

人口:	4,669 人
面積:	197.13 km²
人口密度:	23.68 人/k㎡
運営主体:	ニセコ町

モード ステイタス 実施年 1ミュニティパス 運用 平成 14 年

効果

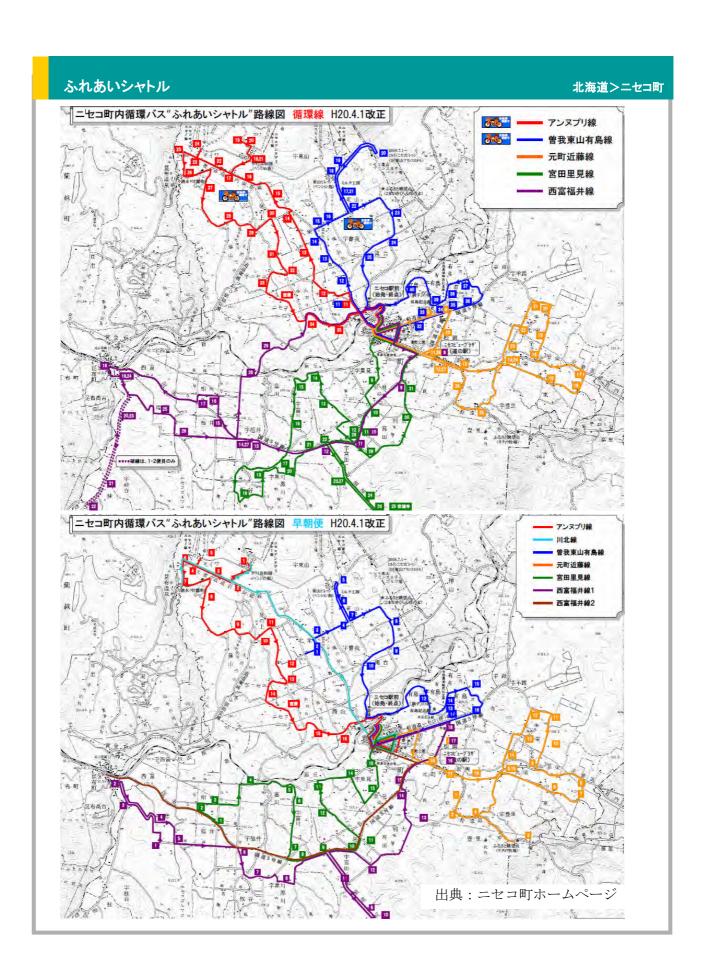
- ・ 従前のスクールバスや福祉バスは利用者が限定されていたが、コミュニティバスは誰もが気軽に利用できることから、利用者の利便性が大幅に向上した。また、複数のバスシステムが整理・統合されたことにより運営面での効率化が図られ、行政コストが削減した。
- ・ ニセコ町におけるバスの利用者数は、コミュニティバス導入以前の平成 13 年上期 $(4\sim9$ 月計) には、約 26, 100 人 (路線バス、福祉バス、スクールバスの合計) であったのが、導入した平成 14 年上期には約 28, 200 人となり、大幅に増加した。
- ・ また、コミュニティバス導入後3年間における一般利用者数(児童・生徒の通学利用を除いた人数) は、平成14年度:約20,400人、平成15年度:約24,200人、平成16年度:約24,800人と増加傾向で推移した。
- ・ 平成 19 年度からは、自転車の積載が可能なキャリーを設置したバス車両を導入(国内初の試み)するとともに、観光協会と連携してコミュニティバスを活用したミニツアーを実施するなど、観光面でのバス利用促進策を積極的に展開している。これらの取組により、観光客層におけるバスの利用が向上し、平成 17~平成 19 年度に低迷していた年間利用者数が翌平成 20 年度には増加に転じた(対平成 19年度:10.3%増)。

ここに注目!

- ・ バスの再編にあたっては、従前の福祉バスと比べて利便性が低下しないよう、高齢者・障害者に限定して、フリー乗降を可能としている(一部の町道にフリー乗降区間を設定)。
- ・ また、従前のスクールバスと比べ、通学利用者の利便性が低下しないよう、「ふれあいシャトル早朝便」 を運行している。同路線は、昼間の運行ルート(循環線)と異なり、通学利用者に配慮したものとなっている。なお、児童・生徒以外も利用可能である。
- ・ 平成 19 年度からは、交通事業者、地元企業、地域住民らが参画する「ニセコ町循環バス運行検討委員会」を組織し、ふれあいシャトルの利用者増加策を検討した。その結果、町民だけの利用では、人口動向からみても利用者が頭打ちなことから、観光客(年間 150 万人にのぼる)のバス利用拡大を目指すこととし、コミュニティバスと観光を絡めた様々な施策を展開している。

もっと詳しく・・

・ニセコ町ホームページ (http://www.town.niseko.hokkaido.jp/jbus/#3)



むかわ町「予約運行バス」

北海道>むかわ町



プロフィール

むかわ町は、平成18年に鵡川町と穂別町が合併し、バスサービスの水準を落とさず経営状況の改善を如何に行うかが課題であった。むかわ町地域公共交通総合連携計画に基づき、今後、多様な取組みが実施予定である。平成21年10月から穂別地域で予約運行バス(デマンドバス)導入の実証運行が開始されている。

人口:	9,830 人
面積:	712.91 km²
人口密度:	13.79 人/k㎡

運営主体: むかわ町

むかわ町地域公共交通活性化協議会むかわ町バス事業運営委員会

モードステイタス実施年パス試運用平成 21 年

効果

- ・ むかわ町地域公共交通総合連携計画に基づき多様な事業が実施されている。(平成21年10月 時点)
- ・ 平成20年度のデマンドバス導入実験(11月10日から11月21日までの土日を除く10日間) に関わる利用者調査の結果では、「バスに乗るたびに予約するのは大変と思う」と、「何とも思わない」、の2つに回答が分かれたが、導入に反対する回答は無かった。

ここに注目!

- 市町村合併に伴い、利便性・効率性の高いバス運行への見直しと経営改善の実施
- むかわ町が積極的にバス運行計画等に関与することで、バスサービスを体系的にコントロール
- 住民理解の元、予約運行バス等を導入し、不便にならず経費削減に資するバスサービスを模索 【背景】
- ・ むかわ町は、平成18年3月に鵡川町と穂別町が合併して誕生した町であるため、バスの運行系 統が合併前の系統を踏襲したまま二つに分かれており、利用者にとって、利便性、効率性の高い 運行が行われていなかった。
- ・ 町営バス、民間バスともに、総人口の減少、少子高齢化の進展などの影響のため、バス利用者数は横ばいで、経営的に厳しい状況にあり、早急な改善が求められていた。
- ・ 他都市間との連携については、バスが、鵡川地域-札幌市間7往復、穂別地域-新千歳空港間2往 復、鉄道が、鵡川地域から海岸沿いに普通電車が1日10往復、運行されている。
- むかわ町では、通勤通学等の日々の生活に欠かせない、旧鵡川町、旧穂別町中心部の生活交通、 旧鵡川町-旧穂別町の2地域間の交通、むかわ町外との交通等の確保が重要な課題となっていた。

【検討経緯】

・ むかわ町は、法定協議会である「むかわ町地域公共交通活性化協議会」を設置し、平成21年3 月に「むかわ町地域公共交通総合連携計画」を策定した。その後、国土交通省の「地域公共交通 活性化・再生総合事業」の認定を受けた。

【事業内容】

・ むかわ町は、交通の観点以外にも、地域社会の活性化、高齢者福祉等総合的な見地から検討できるように「むかわ町バス事業運営委員会」(平成21年度)を設置し、「むかわ町地域公共交通総合連携計画」における以下の3つの目標を達成するため、多様な事業を実施(予定)している。

- (1) 地域社会と連携した持続できる効率的なバス事業
 - ① 地域社会とともに発展する効率的なバス事業の運営 バス事業運営システムの構築(平成21年10月)、運賃制度の見直し(平成21年10月)、 民間バス支援の見直し(平成21年10月)、町営バス運営の見直し(平成21年10月)
 - ② バス運行基盤整備

バスのバリアフリー化(平成21年10月)、バス待合室の多目的化(平成21年10月)、地域社会との連携(平成21年10月)

- (2) 地域内交通及び2地域間交通の確保
 - ① コミュニティバスの導入(平成22年度)

鵡川地域の市街地においては、バス利用者の目的に「通院」、「買物」が多いことを考慮して、「コミュニティバス」として「病院」、「スーパー」等施設を経由する路線を設定する。平成22年度には、定時定路線の運行形態は維持しつつ、路線・ダイヤの改善を行う方向で実証実験を行う。

② デマンドバスの導入(平成21年10月)

穂別地域のバス運行体系を整備して、「デマンドバス」を導入する。定時定路線で、予約がある場合のみ運行するシステムで、対象は、穂別稲里線、キウス隆農線は全線、穂別栄線、穂別富内線は土・日曜、祝祭日、学校の長期休暇中、平日の通学時間帯を除くダイヤなどで予約が必要。小中学生が通学で利用するバスは、各学校から教育委員会経由で1カ月分を予約する。

③ バス事業の役割分担の見直し(平成21年10月)

鵡川・穂別の2地域間の交通について、スクールバスとの調整、乗合タクシーの導入を視野に、 民間及び町営バスの運行形態を整備し、利便性・効率性の向上を図る。

- (3) 町外との交通確保
 - ① 鵡川地域のJRや都市間バス等との接続等(平成22年10月)
 - ② 穂別地域の千歳空港便や並行路線の見直し等(平成21年10月)

【財政負担】

実証運行中の、デマンドバスの運行経費は、7,800千円程度/半年を見込む。

【知見・教訓】

- · バス運行形態の見直しには、民間事業者、教育委員会等の調整が大変であった。(例えば、長距離便やスクールバス (一般・児童生徒混乗便を含む) との調整。)
- · 利用客(特に高齢者)に対しては、バス予約方法の周知徹底が重要である。

もっと詳しく・・

- 北海道勇払郡むかわ町HP
 - http://www10.plala.or.jp/mukawa/index.html
- ・ 「むかわ町地域公共交通総合連携計画」平成 21 年 3 月 http://www10.plala.or.jp/mukawa/soshiki/chijkishinkou/20090319 renkejkejkaku.pdf

〇むかわ町バスマップ

むかわ町バス運行形態別イメージ図 富内方面 稲里方面 穂別地域 栄方面 デマンドバス 検討地域 幹線バス検討地域

出典:むかわ町HP「むかわ町地域公共交通総合連携計画」平成21年3月

コミュニティーバス検討地域

http://www10.plala.or.jp/mukawa/soshiki/chiikishinkou/20090319_renkeikeikaku.pdf

むかわ町「予約運行バス」

北海道 > むかわ町

予約運行バス

〇運賃表

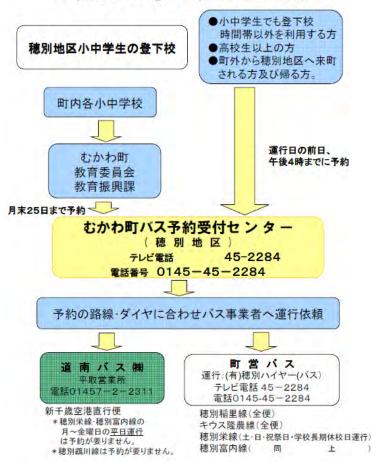
区分	乗車1回につき	1日フリー乗車券
一般	200 円	400 円
中学生以下	無料	無料
高校生	100 円	200 円
高齢者・障がい者	100円	200 円

出典:むかわ町HP

http://www10.plala.or.jp/mukawa/guide/bus.html

○予約方法及び流れ

「予約運行バス」の予約の方法及び流れ



出典:むかわ町HP

http://www10.plala.or.jp/mukawa/guide/bus_20091001_mukawa_busyoyaku.pdf

弘南バス藍内線



プロフィール

バス路線のない山間の交通不便地域に おいて、住民自らが回数券を購入し、 自治体も補助金を出すことで、従来の バス路線を延長することにより路線を 導入した。

人口:	189,043 人
面積:	523.6 km²
人口密度:	361.04 人/k㎡
運営主体:	弘南バス

青森県>弘前市

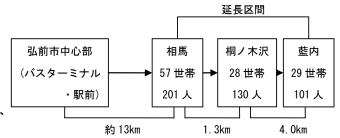
モード	ステイタス	実施年
路線パス	運用	平成8年

効果

- ・ 高校生の通学や通院、買物に利用されている。とくに雨、雪の日の利用に役立っている。
- ・ このような直接的なバス利用の効果に加えて住民自らが負担し、路線を維持したことによる地域 の公共交通に対する意識向上の効果があった。

ここに注目!

- ・ 旧相馬村 (現弘前市) の桐ノ木沢・藍内地区は川沿いの山間地に位置しているが、もともとバス 路線がなく、住民は役場、診療所はもちろん、広域圏の中心都市である弘前市に行くのに、藍内 地区から 5km 先にある相馬地区のバス停まで歩かなくてはならなかった。両地区からは路線バス を走らせて欲しいという要望が出ており、議会からも一般質問がたびたび出され、旧相馬村も長 期にわたり弘南バスに対して要請を行ってきた。しかし採算面から実現ができずにいた。
- ・ 村、2 地区の住民代表、弘南バスは懇談や協議の場を持って検討を行い、平成7年に協議会を立 ち上げて検討を行った。
- ・ その結果、住民が一世帯当り1,000円/月の 回数券を購入、村も補助金を出すことで平 成8年2月より既存バス路線(相馬線)の 藍内地区までの延長を実現した。
- ・ 全世帯が回数券を購入することについては、 マイカーしか利用しない人などからすぐに 合意が得られた訳ではなかった。住民代表 が中心になって地区内や他地区の住民の説 得に当たった。村議会でも賛否があったが、



主な停留所と世帯数・人口(開業時)

住民負担があるなら村として負担することが認められた。

平成13年以降は国庫補助対象となり国と県による補助に切り替わったため、現在自治体としての負担はない。

もっと詳しく・・

- ・弘南バス HP http://konanbus.com/
- ・「弘前市 (青森県): 弘南バス藍内線住民が回数券を購入して路線導入」地域公共交通の活性化・再生への事例集、pp. 18-21

平成19年12月1日改正

弘前~ロマントピア (水木在家)・相馬・藍内線35

バスターミナル - 弘前駅前 - 中土手町 - 下土手町 ② - 大学病院前 - 市役所前 - 覚仙町 茂森新町 - 悪戸 - 湯口 - 五所局前 - 相馬中学校前 - 藤沢 - 相馬 - 立石 - 富田 - 藍内 ・ 桜井 - ロマントピア

バスター ミナル発	下土手 町②発	桜井発	ロマント ビア前着	相馬着	藍内着	藍内発	相馬発	ロマント ビア前発	梭井発	弘前駅前 着仲央口)
日祝運休						6:55	7:03	2000		7:50
6:05	6:10	6:40	7:00					7:10	7:25	8:10
7:40 9:05	7:49 9:14	9:45	10:05	8:20	8:45		聖養高行 日祝選休 7:20			聖愛高着 8:15
日祝蓮休	10:19			11:00			8:15	*******		9:05
11:10	11:19			12:00		B:50	8:58			9:50
12:30	12:39		*******	13:20				10:10	10:25	11:10
13:45	13:54			14:25	14:50		日祝運休			
15:20	15:29			16:10			11:10			12:00
16:05	16:14	16:45	17:05				12:20			13:10
16:40	16:49		*******	17:35			13:25		******	14:15
日祝運休		/			7.1	14:55	15:03			15:55
17:50	17:59	f		18:45			16:20			17:10
18:40	18:49	*******		19:20	19:40			17:10	17:25	18:10
							17:40		******	18:30

図 藍内線時刻表(〇は延長された部分)

出典: 弘南バス

伝統文化を守り支え合ってきた証

た往昔を偲ぶ入も今は少ない。 今日この道を、地域住民の積年の願いだった路線パス監内線が、多くの人々の力添った路線パス監内線が、多くの人々の力添えによって実現され、その利便性また安堵えによって実現され、その利便性また安堵をは計り知れない文化の革命である。これ感は計り知れない文化の革命である。これ感は計り知れない、この地には、今の助けとして一つもないが、この地には、今の助けとして一つもないが、この地には、今の助けとして一つもないが、この地には、今の助けとして一つもないが、この地には、今の助けとして一つもないが、この地には、今の助けとして一つもないが、この地には、今の助けとして一つもないが、この地には、他の詩れる事として一つもないが、この地には、今の地には、今日に表演として、親から子とうの昔から一つの家族としていまたい。

馬から車に乗り変わり、町や村をうるおし場性の母なる岩本川を東に、相馬川をも建立、全線2車線。幽谷の道を更に通れば、県境全線2車線。幽谷の道を更に通れば、県境を放えて秋田大館へ直通。かつては、この道を越えて秋田大館へ直通。かつては、この道をあたり、町や村をうるおし



地区代表 藍肉地区会長福田光正

出典:相馬村閉村記念誌(旧相馬村発行)

五戸ちんちんパス

青森県 > 五戸町



プロフィール

五戸町では、地元の開業医らの呼びかけにより、行政の補助に頼らず、病院・薬局・商店街等の負担金による、中心市街地循環バスの運行を開始。坂の多い市街地で、高齢者の需要の高い各施設を循環する路線を設定。運賃も無料であることから、車を使えない高齢者らの気軽な足として定着している。

人口:	20,138 人
面積:	177.82 km²
人口密度:	113.2 km²

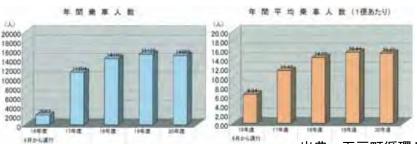
運営主体: 五戸町

循環バス運営委員会

モード ステイタス 実施年 パス 実運用 平成 16 年

効果

- ・五戸町の中心市街地は坂が多く、特に車を使えない高齢者にとっては、点在する病院や商店を移動する のが難しかったが、病院・薬局・商店など、需要の高い施設を結ぶ無料の循環バスが導入されたことに より、高齢者らが気軽に外出・用を足すことができるようになった。
- ・運行開始から利用者数も年々増加しており、現在も高い利用率で推移している。



出典:五戸町循環バス運営委員会資料

ここに注目!

- 高台・起伏に富んだ土地に点在する施設を循環するバスの導入により、高齢者らの気軽な外出を促進
- 自治体や商店街組織ではなく、医院や薬局などの医療機関が中心となって、市街地循環バスを運営
- 高齢者の需要が多い時間にスクールバスを間合い運行させることにより、コストを低減
- 行政補助を受けず、無償で運行する貸切バスのため、フレキシブルな路線の設定・変更が可能

【背景】

- ・五戸町は、八戸市や十和田市への路線バスが通っているものの、地域を循環するバスがなく、路線バス の本数も多くはない状況にあった。
- ・また、五戸町は坂が多く、中心市街地も坂の上にあり、冬は降雪することなどから、特に車が使えない 高齢者などは、通院や買い物など、移動がしづらい状況にあった。
- ・町内の開業医は、車を使えない高齢者の患者から、通院が大変であるとの訴えを受けた。バスが不便であり、また、タクシーを使った場合、相当の出費となるため、患者によっては通院を含む外出自体を諦めてしまう場合もあるとの声が寄せられた。
- ・また、車を使えない高齢者は、通院の際に1度に用事を済ませる傾向にあり、病院での診察後に調剤薬局や別の病院に立ち寄ったり買い物を済ませることが多い。
- ・開業医は、この訴えをきっかけとして、車を使えない高齢者らの足の問題を解決するために、これらの 施設を循環するようなバスが導入できないか考え、バスの導入の賛同者を募ることとした。

五戸ちんちんパス 青森県>五戸町

【サービス】

・「五戸ちんちんバス」の運行概要は以下の通り。

・運行日 : 月曜日から金曜日までの毎日運行(土日祝日・年末年始は運休)

・運行エリア : 南部バス五戸営業所を起点・終点として、五戸町中心街(半径約1km以内)及び周辺の

医院・薬局・商店などを結んで循環する。(運行キロ7.3km/回)

「五戸町循環バス運営委員会」の正会員(年 12 万円の負担金を拠出)となっている

施設には、バスが必ず経由し、バス停も設置する。

※バス停はあるが、全区間においてフリー乗降が可能である。

・運行本数 : 4 本/日(五戸営業所発 9:00・9:45・11:00・11:45)

※スクールバスの間合いとなる、9時~13時の間で運行

利用料金 : 無料(「五戸町循環バス運営委員会」の会員が全額を負担)

【検討経緯】

・患者からの訴えを受けた開業医が、町内の別の開業医や調剤薬局に相談を持ちかけたところ、賛同が得られた。コアとなる賛同者を固めたことから、「五戸町循環バス運営委員会」を組織し、その後も、医療機関や薬局、商店街など、1軒1軒に声をかけ、会員を募っていった。

- ・ちんちんバスは、行政の補助を受けないこととした。無償で運行するため、運行経費を委員会がすべて 負担することとし、運行を南部バス㈱に委託する形で、平成16年9月より運行を開始した。
- ・当初、会員数は 10 団体であり、年間の負担金が 12 万円の「正会員」と 1 万円の「準会員」の 2 つを設定し、正会員のところには必ずバス停を設置することとした。(バス自体はバス停以外でも乗降できる)
- ・現在では、会員数は拡大し、正会員が 12 団体・準会員が 6 団体となっている。また、五戸町から正会員として参加したいとの打診があったことから、役場前にバス停が新設され、中心商店街・医療機関・町役場を循環するルートとなることで、さらに便利な路線となることが期待される。
- ・また、一般の住民などのバックアップを得るべく、「サポーター会員(年間負担金 1000 円)」を設定した。(ただし、サポーター会員は、現在数十人程度の参加に留まっており、住民からのバックアップという点では課題がある)

【知見・教訓】

- ・「ちんちんバス」は行政からの補助を受けず、利用者からも料金を徴収していないため、無償運送となる。このことから、許可等の手続きが簡略で済み、導入決定からすぐに運行を開始することができただけでなく、バス停の設置や路線の変更が柔軟にできるなどのメリットがある。
- ・医療機関によっては、大型のバスで広域から患者を取り込むなど、他の医療機関との競合を意識する動きもあるが、五戸町は人口2万人に対し、開業医が3軒しかないこともあり、お互いが競合するのではなく、日頃から医療や地域の問題について相談しあう関係ができていた。
- ・バスは、五戸町が南部バスに委託しているスクールバスを活用している。スクールバスの間合い運行であることと、南部バスの理解もあり、年間 150 万円程度という低廉な運行委託費となっている。
- ・スクールバスが運行しない朝9時~午後1時は、ちょうど車を持たない高齢者が通院などで外出する時間にあたり、運用上の効率が良いだけでなく、利用者にとっても利便性が高い。
- ・医療機関だけでなく、商店街からのバックアップが受けられた要因として、薬局の存在が大きい。薬局 は医療機関と商店の2つの面があり、医療機関と商店街の仲立ちとして、大きな役割を果たしている。

もっと詳しく・・

・「五戸ちんちんバス~住民参加型の生活交通の事例~」(南部バス)

http://www.pref.aomori.lg.jp/soshiki/kikaku/shinko/files/takahasi.pdf

五戸ちんちんパス 青森県>五戸町

○五戸ちんちんバス路線図 (五戸営業所 9:00 発 9:45 発)



(五戸営業所 11:00 発 11:45 発)



出典: 五戸町循環バス運営委員会資料

五戸ちんちんパス 青森県>五戸町

〇五戸ちんちんバス時刻表

【運行時刻】月~金曜日運行、土日祝日運休

【運行時刻】月~金曜日			<u>т </u>	理1小
第1.6			`#	・鼠の土力は
乗降場所		過時刻		過時刻 0.45
五戸駅	発	9:00		
マックスバリュ前	通	9:01	<u>通</u>	9:46
一一一一一一一一一一一一一一一一一一一一一一一一一一	通	9:02	<u>通</u>	9:47
藤田ズボン店	通	9:02		9:47
郵便局前	通	9:02		9:47
みちの〈銀行	通	9:03	通	9:48
八戸信用金庫	通	9:04	通	9:49
澤呉服店	`*	9:04	`Ξ	9:49
上大町交差点	通	9:04		9:49
上大町停留所	通	9:05	通	9:50
狐森交差点	通	9:06		9:51
にこにこプラザ	着死		着死	9:52
** *** *** ***	発	9:08	-	9:53
藤信商店	通	9:08		9:53
三久酒造店	着翌	9:09		9:54
A 72 - 14 - 15 - 1	発		発業	9:55
ヘアーサロン	看死	9:11	着死	9:56
ハタナイ	発	9:12		9:57
川喜煎餅店	通	9:12		9:57
青森銀行	通	9:13		9:58
第2船越歯科	着死	9:14		9:59
山崎医院	発	9:15	_	10:00
上大町交差点	通	9:16	通	10:01
上大町停留所	通	9:16	通	10:01
狐森交差点	通	9:17	通	10:02
松尾医院	着死	9:18		10:03
アタゴ薬局	発	9:19		10:04
専念寺前	通	9:20	<u>通</u>	10:05
金子薬局	着死	9:21		10:06
ュナの/何仁	発	9:22		10:07
みちの〈銀行	通	9:23	<u>通</u>	10:08
郵便局前	通	9:23		10:08
藤田ズボン店	通	9:24		10:09
岡村商店	通	9:24		10:09
マックスバリュ前	通	9:25		10:10
五戸駅	通	9:25	通	10:10
文屋	通通	9:26	通通	10:11
病院通りバス停留所		9:26	-	10:11
五戸調剤薬局	着発	9:27		10:12
	着	9:28	光 着	10:13
プラス薬局	発	9:29	<u>有</u>	10:14
文屋	通	9:30		10:15 10:16
	通	9:31	通通	
病院通りバス停留所	着	9:31	着	10:16
八ッピードラック前	発	9:32		10:17
田中医院	着	9:33		10:18
—	<u>有</u>	9:34		10:19
五戸東薬局	着	9:35 9:36		10:20
小村歯科				10:21
· · · · · · · · · · · · · ·	発通		発通	10:22
前田商店	通	9:38		10:23
五戸駅	着	9:38	着	10:23

第3:	第41	更				
乗降場所	_		诵	通過時刻		
五戸駅	発	11:00	発	11:45		
前田商店	通	11:00	通	11:45		
	着	11:01	着	11:46		
小村歯科	発	11:02	発	11:47		
田中医院	着	11:03	着	11:48		
五戸東薬局	発	11:04	発	11:49		
	着	11:05	着	11:50		
八ッピードラック前	発	11:06	発	11:51		
病院通りバス停留所	通	11:07	通	11:52		
文屋	通	11:07	通	11:52		
	着	11:08	着	11:53		
プラス薬局	発	11:09	発	11:54		
T=444*C	着	11:10	着	11:55		
五戸調剤薬局	発	11:11	発	11:56		
病院通りバス停留所	通	11:12	通	11:57		
文屋	通	11:12	通	11:57		
五戸駅	通	11:13	通	11:58		
マックスバリュ前	通	11:14	通	11:59		
岡村商店	通	11:15	通	12:00		
藤田ズボン店	通	11:15	通	12:00		
郵便局前	通	11:15	通	12:00		
みちの〈銀行	通	11:16	通	12:01		
	着	11:17	着	12:02		
金子薬局	発	11:18	発	12:03		
専念寺前	通	11:19	通	12:04		
松尾医院	着	11:20	着	12:05		
アタゴ薬局	発	11:21	発	12:06		
狐森交差点	通	11:22	通	12:07		
上大町停留所	通	11:22	通	12:07		
上大町交差点	通	11:23	通	12:08		
第2船越歯科	着	11:24	着	12:09		
山崎医院	発	11:25	発	12:10		
青森銀行	通	11:26	通	12:11		
川喜煎餅店	通	11:27	通	12:12		
ヘアーサロン	着	11:27	着	12:12		
ハタナイ	発	11:28	発	12:13		
三久酒造店	着	11:29	着	12:14		
一人周起归	発	11:30	発	12:15		
藤信商店	通	11:30	通	12:15		
にこにこプラザ	着	11:31	着	12:16		
	発	11:32	発	12:17		
狐森交差点	通	11:33	通	12:18		
上大町停留所	通	11:34	通	12:19		
上大町交差点	通	11:34	通	12:19		
澤呉服店		11:35	12##	12:20		
八戸信用金庫	通	11:35		12:20		
みちの〈銀行	通	11:36	通	12:21		
郵便局前	通	11:36	通	12:21		
藤田ズボン店	通	11:37	通	12:22		
岡村商店	通	11:37	通	12:22		
マックスバリュ前	通	11:38	通	12:23		
五戸駅	着	11:38	着	12:23		

出典: 五戸町循環バス運営委員会資料

盛岡市ゾーンバスシステム

岩手県>盛岡市



プロフィール

典型的な都心放射型の都市形態となっている盛岡市では、マイカー通勤者の増加などもあり、朝夕の交通渋滞が社会問題となっていた。平成 10 年度に、国からオムニバスタウン計画の地域指定を受け、ゾーンバスシステム導入など諸施策を実施している。

人口:	300,746 人
面積:	886.47 km²
人口密度:	339.26 人/k㎡

運営主体:岩手県交通

モード ステイタス 実施年 路線バス 運用 平成 13 年

効果

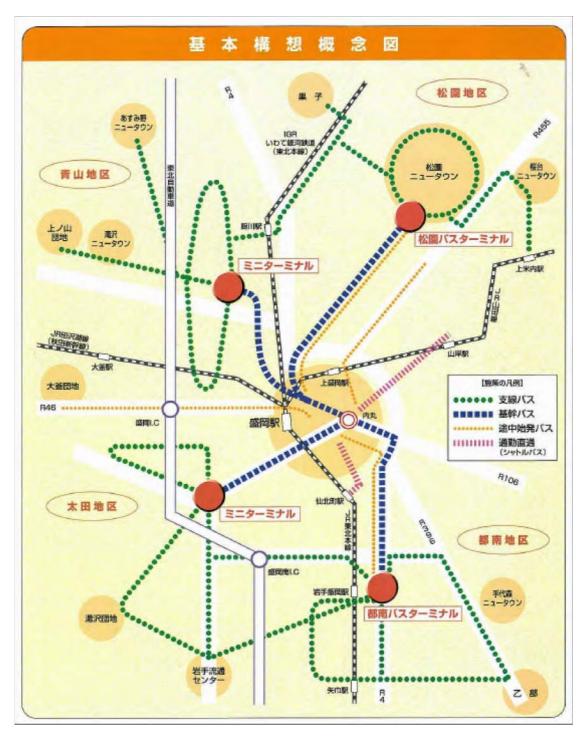
- ・ オムニバスタウン導入後、岩手県のバス利用者数は減少傾向にある中、盛岡市のバス利用者数は 下げ止まりの傾向を示している。
- ・ 所要時間約30分の松園から都心部のルートで、ゾーンバスの実施、バスレーンの延長、急行便 の設定等で約5分の時間短縮が実現した。
- ・ 都南ゾーンバス実証運行では、JR岩手飯岡駅から鉄道に乗り継ぐ一日の利用客数が、支線バス乗り入れにより10倍に増加した。

ここに注目!

- ・ ゾーンバスシステムとは、主に住宅地を運行する支線バスと市中心部へ向かう基幹バスを設定し、 途中に乗換のためのミニバスターミナルを設置して、効率的なバス運行体制を実現するシステム である。
- ・ バス路線の再編を市全体の渋滞対策の一環として位置付けたことや、既に市が率先して取り組んでいた時差通勤などの取り組みにより、新たな施策について議会やマスコミの理解を得やすい土壌が形成されていった。
- ・ 松園地区でのゾーンバスシステムは利用者が増加したが、その他の地区では必ずしも利用者増に 結びついていない。松園地区ではバス専用レーンと組み合わせられたのがその一因と考えられる。 ゾーンバスシステム単独の施策ではなく、他施策との組み合わせが必要である。
- ・ ゾーンバス実施により新たに乗り換えが発生するなど、一部の住民には負担が発生する。住民懇 談会での議論や、乗り継ぎ割引運賃の導入など、住民の理解を得るような取組みが実施された。
- ・ 事業の実施にあたっては、岩手県バス協会が積極的に参画し、市とバス事業者間及びバス事業者間の調整にあたった。

もっと詳しく・・

- ・ 盛岡市「もりおかのオムニバスタウン計画」
- 盛岡市ホームページ「交通渋滞対策 (オムニバスタウン)」http://www.city.morioka.iwate.jp/
 08kensetu/rkeikaku/tdm/index.html
- · 「全国オムニバスサミット in 岡山」、平成 18 年 10 月



出典:「地域公共交通活性化・再生への事例集」 (平成 20 年 3 月 国土交通省 総合政策局)

図 ゾーンバス基本構想概念図

石鳥谷予約乗合タクシー

岩手県 > 花巻市



プロフィール

花巻市の石鳥谷地域では、地域を2地区に分け、地区内を網羅して走るコミュニティバスを導入したが、路線長・所要時間が長くなること、バス停から遠い住民には利用できないことなどから、効率化と利便性の向上のため、コミュニティバスを置き換える形で、予約型乗合タクシーを試験的に導入した。

人口:	103,822 人
面積:	908.32 km²
人口密度:	114.3 人/k㎡
運営主体:花巻 連携協議会	市公共交通総合

モード ステイタス 実施年 タクシー 実験 平成 20 年

効果

- ・自宅付近の公道から目的地まで、ドア to ドアで移動できる公共交通手段が低廉な料金で利用可能となったことから、高齢者などが気軽に外出できるようになった。
- ・乗合タクシーは利用者がいない区間は路線を短縮できることから、導入以前に運行されていた「健康バス」(定時定路線型のコミュニティバス)に比べ、移動距離・時間が大幅に短縮され、運営サイド・利用者サイド双方にとって効率化となった。
- ・運営コストは、前年までの健康バスと比較して、約25%削減できた。
- ・利用者数は、前年までの健康バスと比較して、平成 20 年 10 月~7 月までの 10 か月間の延べ利用者数ベースで、4,783 人(健康バス)→4,819 人(乗合タクシー)となり、新システム導入から 1 年が経っていない中で、前年比で微増となった。
- ・運行後の利用者アンケート結果では、利用の感想で「大変良かった」とする割合が 58.2%、「まあまあ良かった」とする割合が 17.2%であり、全体の 3/4 が「良い」とする感想であり、「健康バスの方が良い」とする割合は 6.7%にとどまっている。

ここに注目!

- 地域を循環するコミュニティバスが非効率な運行となっており、現行サービスに限界、見直しの必要が生じたことから、デマンド型の乗合タクシーに切り替え、効率化を実現
- 地域住民がバスを使わない理由として、「バス停から遠い」「行きたい場所に行けない」とする声が多い地域であったことから、これらの課題が解決
- 従前のコミュニティバスに比べ、利用者の満足度も高く、3/4 が満足と評価
- 運営コストが従前のコミュニティバスに比べ 20%の削減となり、行政コストが低下

【背景】

- ・花巻市の石鳥谷地区(旧石鳥谷町)は、JR 東北本線が町の中心を通り、幹線の公共交通は比較的充実していたが、地域内を循環する公共交通手段がなく、地域内の移動が不便であった。このため、旧石鳥谷町では、地域を循環するバス「健康バス」を導入した。
- ・石鳥谷地区は、JR東北本線に並行して流れる北上川で、河東地区と河西地区の2地区に分かれていることから、健康バスの路線は、河東地区・河西地区の2路線に設定した。
- ・医療施設や公共施設が石鳥谷駅周辺に集中していることから、健康バスは、各地域を循環し、駅周辺に 至るような路線設定とした。
- ・健康バスは河東・河西いずれの路線も路線長が43~44km、所要時間も1時間半程度と長く、バス停から 遠い地区もあることなどから、より利便性の高く、効率的な生活交通が求められるようになった。

【サービス】

・石鳥谷地域の予約応答型乗合タクシーの運行概要は以下の通り。

· 運行期間 : 平成 20 年 10 月~

・運行エリア : 石鳥谷地域内の河東・河西の2エリア

(「健康バス」とほぼ同様の範囲だが、運行ルートは予約状況により設定する)

※一般のタクシーと同様、自宅付近の公道までの送迎となるが、目的地 (乗降場所) については、主に JR 石鳥谷駅周辺に立地している行政機関・医療機関・金融機関・商業施設・

その他公的施設など、乗降場所が指定されている。

・運行本数: 両地区共に週2日(平日)に、4便/日の運行となっている。

(河西地区は火・金曜、河東地区は月・木曜に運行)

· 運賃 : 大人 300 円 (片道)

(小学生、障がい者手帳・療育手帳所持者は半額)

【検討経緯】

・花巻市は石鳥谷町など周辺3町との合併後、新しい花巻市の中での公共交通のあり方について検討を重ね、平成20年に「花巻市公共交通基本計画」を策定し、今後の主な方針として、「民間路線バスの原則維持」と、「市が運営する自主運行バスの効率化」を定めた。

- ・その中で、「自主運行バスの効率化」については、「デマンド型の公共交通システムの導入」を具体的な 効率化策の1つとして考えており、各地域の状況を考慮しながら段階的に導入していく方針を定めた。
- ・市内の各地域の中で、石鳥谷地域は地形が平坦であり、人口も比較的まばらに点在していることなどから、デマンド交通に適すると考えられたこと、先に導入されていた「健康バス」の効率化が必要であったことなどから、石鳥谷地域に、予約応答型乗合タクシーを試験的に導入することとなった。
- ・平成 19 年 8 月に実施した利用実態及び意向調査の結果では、石鳥谷地域の住民が「バスを利用しない (利用できない) 理由」として、「行きたい場所にバスが行かない (48%)」、「運賃が高い (40%)」、「バスは時間がかかる (33%)」、「バスを待っているのがつらい (15%)」が挙げられた。

もっと詳しく・・

- 「花巻市ホームページ」: http://www.city.hanamaki.iwate.jp/
- ・「花巻市における地域公共交通活性化・再生総合事業(国土交通省ホームページ)」 http://www.mlit.go.jp/common/000045562.pdf



■指定乗降場所

火・金運行

河西地区にお住まいの方 大頭川, 八日市, 八個)

行政措建 公共直接

石鳥谷総合支所、河西地区各振興センター、石鳥 谷生涯學習会館、花巻警察署石鳥谷交番、花巻消 防署石鳥谷分署、石鳥谷図書館、石鳥谷体育館、 石鳥谷アイスアリーナ、スパーク石鳥谷、石鳥谷 中学校、石鳥谷小学校、八嶋小学校

医偏栅型

石棉谷駅前クリニック、石鳥谷医療センター しどりや眼科、金子整形外科医院、さとう消化器 科内科クリニック、似内医院、来久保医院、渡辺 医院、いしどりや整骨院、菊池整骨院、上村歯科 医院、鎖田歯科クリニック、桜井歯科医院、佐藤 歯科医院、鈴木歯科、似内医院歯科

交流機型

JR石鳥谷駅、

バス停留所 (上町、駅口)

全直機関

岩手銀行石屬谷支店、北日本銀行石屬谷支店、花 **營信用金庫石屬谷支店、花巻農協石島谷支店、石** 爲谷郵便局。八幡郵便局

阿翼施设

キクコーストア、ジョイス、道の駅石局谷、まち の駅いしどりや酒蔵交流館

その曲

石鳥谷保育画、善鱗態保育画、八幡保育園、花巻 商工会議所石鳥谷支所、花卷市社会福祉協議会石 農谷支所

月・木運行

河東地区にお住まいの方

(新城: 八里畑)

石鳥谷総合支所、河東地区各振興センター、石鳥 谷生涯学習会館、花巻警察署石鳥谷交番、花巻消 防署石鳥谷分署、石鳥谷図書館、石鳥谷体育館、 石鳥谷アイスアリーナ、スパーク石鳥谷、石鳥谷 中学校、八重畑小学校、新旭小学校

石鳥谷駅前クリニック、石鳥谷医療センター しどりや眼科、金子整形外科医院、さとう消化器 科内科クリニック、似内医院、宝陽病院、渡辺医 院、いしどりや整骨院、菊池整骨院、上村盛科医 院、鎌田歯科クリニック、桜井歯科医院、佐藤歯 科医院、鈴木歯科、似内医院歯科

JR 石鳥谷駅。

バス停留所 (上町、駅口)

岩手銀行石鳥谷支店、北日本銀行石鳥谷支店、花 巻信用金庫石鳥谷支店、花巻農協石鳥谷支店及び 石鳥谷東支店、石鳥谷郵便局、八重畑郵便局

キクコーストア、ジョイス、道の駅石局谷、まち の駅いしどりや酒蔵交流館

八重畑保育園、新畑保育園、花巻商工会議所石島 谷支所、花巻市社会福祉協議会石鳥谷支所

※ ご利用になる方の自宅付近と上記「指定乗降場所」以外では乗り降りすることができませんので ご注意ください。

出典:花巻市資料

図 予約応答型乗合タクシー運行エリア

予約乗合タクシーについて

■「予約乗合タクシー」とは?

利用したい人からの予約をもとに、車両が予約をした人の家の付近などを回り、順次目的地へと送り迎えする運行方法をいいます。「デマンド型乗合交通」とも呼ばれます。利用の流れは概ね以下のとおりになります。

① 利用者は前日までに電話で予約します



五大堂に住んでいる高橋ですが、〇月〇日の8時の使 でうちから医療センターに行くのと、帰りは医療セン ターからうちまで11時の便の予約をお願いします。

② オペレーターが予約を受付けます

高橋さんですね。8時の便と11時の 使の予約を受け付けました。指定場所 でお待ちください。



- ※ 他にも同様に東中島の佐藤さんから石鳥谷駅へと南関口の中村さんから総合支所へと 予約が入る。
- ③ オペレーターが予約を取りまとめ、迎えに行く場所と送り先の場所を確認し、ルートを決めて配車します。

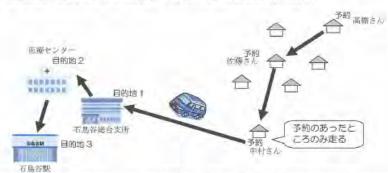


1号車は高橋さん、佐藤さん、中村さん宅を 回って総合支所と医療センターと石農谷駅 に停まってください。





④ 車両が迎えに行く場所を巡回し、それぞれの目的地まで送ります。



帰りの方向でも、乗りたい便、乗る場所と降りる場所を伝えて予約することができます。

出典:花巻市資料

図 予約応答型乗合タクシー利用方法

あねっこパス 岩手県>電石町



プロフィール

町内バス路線の廃止を受けて、雫石町が地元の NPO へ運行委託する形で、タクシー車両を活用したデマンド交通を実現した。高価なシステムを使っていないことが特徴。

人口:	19,055 人				
面積:	609.01 km²				
人口密度:	31.29 人/k㎡				
運営主体:雫石町、しずくいし・ いきいき暮らしネットワーク					

モード ステイタス 実施年 乗合タクシー 運用 平成 16 年

効果

- 利用者数は年々増加しており、6路線を合わせた平成19年度実績は32,500人であった。
- ・ 高価なシステムを使わず "ローテク" な配車システムにより低コストでの運営を行っている。運営費負担は市町村の単独事業で、平成 19 年度の町から NPO への運営委託料は 37,695 千円であった。
- ・ 運行開始後も利用者等の意見、要望を採り入れながら運行経路、所要時間、便数、申込の方法、 運賃等について運営、運行主体と調整のうえ、事業システムの改善を行い、サービスの向上に努 めており、路線バス廃止後の住民の移動手段の確保に役立っている。

ここに注目!

- ・ 雫石町では、既存バス路線が廃止されることが決まった後、平成 15 年、岩手県立大学元田良孝教 授を政策アドバイザーとし、雫石町内の老人クラブ連合会、医療団体、PTA 連合会、青年および婦 人団体、一般住民が参加する「雫石町生活交通対策提言委員会」を設置し、合わせて町民の交通 動向調査も行い、同委員会では交通弱者を対象としたデマンド方式による交通が望ましいと提言 した。
- ・ 同委員会の提言を受け雫石町は庁内プロジェクトチームによる検討を進め、平成 16 年 1 月、「わが町、雫石のこれからの生活交通ビジョン」がとりまとめられた。この中では「よりよい地域交通は住民の手で」という考え方のもと、地域住民と民間交通事業者と行政が尊重し合いながら対等な立場のもとに協力し合っていくこととした。
- このように、地域の関係主体がそれぞれの役割分担のもとビジョンを共有し、地域にふさわしい 交通を導入した。

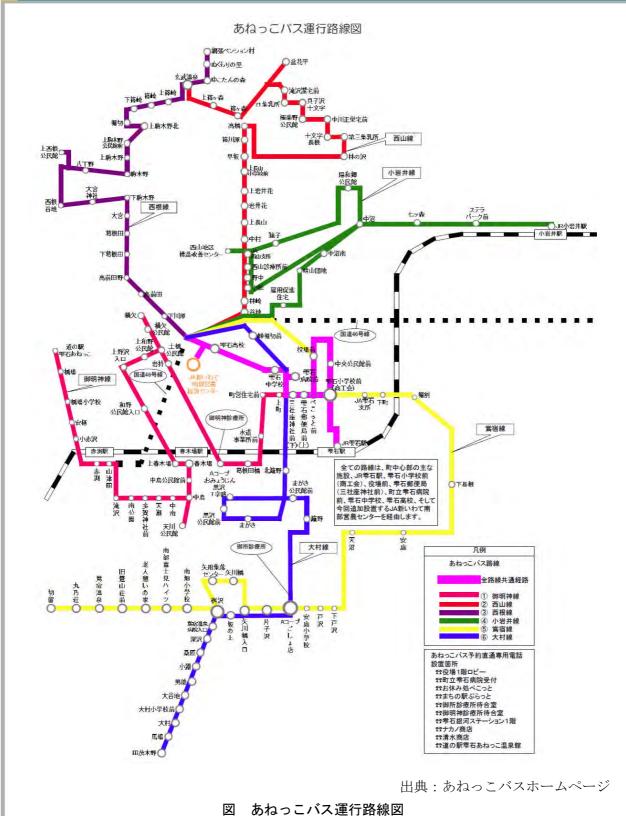
もっと詳しく・・

・あねっこバス IP

http://www.town.shizukuishi.iwate.jp/modules/contents/index.php/category0138.html

- ・山口善英、元田良孝、宇佐美誠史、古関潤「デマンドバスはITか。雫石あねっこバスの事例研究」 土木計画学講演集、第33回講演番号249
- ・「参考資料-6 NPOによるデマンド型乗合タクシーの導入」バス・タクシーの地域・住民ニーズー中間モード・システムと新市場、pp. 158-159

おねっこパス 岩手県>雫石町



岩手県一戸町「いちのへ いくべ号」

岩手県>一戸町



プロフィール

人口減少・高齢化の続く中山間地域におい て、バス並みの料金とタクシー並みの利便 性で外出困難な高齢者から好評なデマンド 交通を運行。平成 20 年に有限責任事業組 合(LLP)を設立・運営。利用者は増加傾向、 「地域の足」として自立するため、平成 25 年 の株式会社化を目指す。

(人/月)

総人数

3000

人口:	15,549 人
面積:	300.11km ²
人口密度:	51.81 人/ km²
運営主休· 有	限害任事業組合

一戸町デマンド交通

輸送実績(総輸送人員と平均乗車人員)

実運用

実施年 平成 20 年

(人/日)

120

効果

- 「いくべ号」の利用者数は、平成20年 12月の運行開始時には、月間 496人の いる。
- 平均乗車人数 100 利用であったが、半年後には 2,052 人、 2000 80 21年12月には2.571人に達し、22年度 60 40 1000 上半期は、月平均 2,300 人台で推移して 20 H20.12 H20.3 H21.6 H21.9 H21.12 H21.3 H22.6 H22.9 「いくべ号」導入前、町内の各集落から
 - 中心部の病院、商業施設等へ出かける公共交通手段は、県北バスや JR バスなどの路線バス が主なもので、便数の少なさからバスの時間に生活活動を合わせる不便さがあった。「いく べ号」導入後は、事前予約により、いつでも「戸口から戸口へ」出かけられるようになり、 外出の利便性が格段に向上した。
- 「いくべ号」の導入に際し、運行主体となった「有限責任事業組合一戸町デマンド交通」に 3名のオペレーター(予約受付、配車指示係)を雇用したが、利用者の中心である高齢者か らの予約電話の際に、体調や世間話等、オペレーターとの会話が心の支えになっているとい う間接効果が表れている。

ここに注目!

- ■運営組織として「有限責任事業組合」(LLP)を採用した我が国最初の事例。
- ■LLP に一戸町と地元交通事業者(バス1社、タクシー3社)が出資。
- ■既存のバス路線を現状維持したまま、デマンド型交通「いくべ号」のサービスを追加。
- ■運賃の支払い・収受に現金は使わず。事前購入の利用券(チケット)のみ使用。

【背景】

岩手県一戸町は、岩手県の内陸北部に位置し、町内の殆どが中山間地域であり、集落は山間 の沢沿いに点在しているため、町内を循環するバスが運行困難な地形となっている。また、 高齢化率は33.6%と非常に高く、町内に僅かに残る路線バスだけでは日常生活に支障をきた す状況にあった。一方で、自家用車の普及に伴いバスを利用しない高齢者が約30%存在する アンケート結果が出ていた。以上を背景として、利用者の中心と想定される高齢者にとって 利用しやすく、かつ低コストの交通手段の導入が望まれていた。

【検討経緯】

- ・ 一戸町では、デマンド型交通について、平成 13 年頃から勉強を始めていた。特に高齢者に 好評という点が町の求めに合致すると考えたが、事業の継続性や経済波及効果等、他自治体 事例をそのまま導入することは困難と考えていた。その後、平成 15 年度に老人クラブの会 員 1400 人にアンケートした結果、76%の方が「自ら移動する交通手段を持っていない」と回 答があり、17 年度にデマンド型交通導入のための調査を実施すると共に町内の交通事業者 と意見交換会を実施した。
- ・ 平成 18 年度~19 年度。町内に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」を立上げ、先行自治体の視察等も行いながら協議を重ね、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 WG 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した。
- ・ その結果、平成20年10月、町、町内タクシー事業者3社、バス事業者1社の計5者の共同 出資により「有限責任事業組合一戸町デマンド交通」(以下「LLP」という)を設立した。

【サービス】

- 1. 運行主体:有限責任事業組合(LLP)「一戸町デマンド交通」
- 2. 運行地域:右図参照
- 3. 運賃: 町内を3地区に分割、各エリア内は1回の乗車につき 300円(右記①、②及び③)。また、各エリア越は1回に つき200円の加算(右記④及び⑥)、2回越は400円の加 算(右記⑤)。運賃は300円、500円、700円の3種 (小学生以下は上記の半額)。
- 4. 運行日:月曜日~金曜日(祝祭日を除く)、お盆(8/13~16)、 年末年始(12/29~1/3)は運休。

運行時間:午前7時~午後4時まで。

- 5. 予約時間 (電話対応時間): 午前 7:30~午後 4:30 まで。
- 6. 予約について:希望する乗車時間の1時間前までに予約する。予約による乗合タクシーであり、状況により希望の時間に乗車出来ない場合がある。
 - 2日前から予約出来る。(朝一番の便は、前日の予約が必要)

もっと詳しく・・

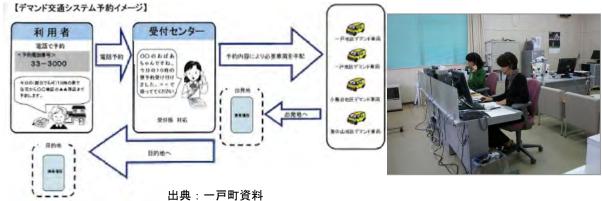
- 岩手県一戸町総務部まちづくり課 電話 0195-33-2111 内線 213
- 一戸町のデマンド交通「いちのへ いくべ号」ホームページ:http://www.town.ichinohe.iwate.jp/kurashi/demand/index.htm
- 有限責任事業組合一戸町デマンド交通 電話 0195-33-3000



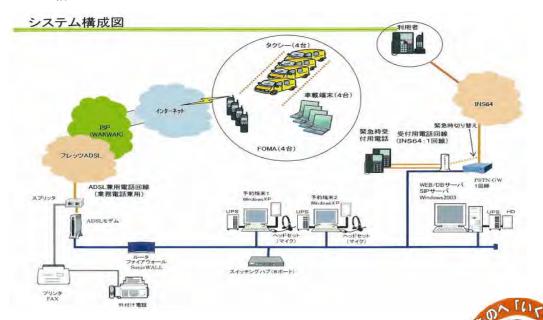
- 7. 利用券(チケット)販売所
 - ◎運賃の支払いは利用券(チケット)に限定、事前の購入が必要。
 - 〇一戸町デマンド交通事務所(町役場隣り)及び各交通事業者で販売。
- 8. 受付・配車・予約イメージ



協力所



9. システム構成図



〇システムの概要

〇システム開発主体: NTT東日本株式会社 〇システム構成(上図参照)

- ・利用者側は、家庭用固定電話か携帯電話から予約できる。
- ・電話受付センター(オペレーションセンター)には、受付用電話回線が二回線。 また予約・運行管理全般をコントロールするサーバー、予約端末等の周辺機器で構成。
- ・運行車両側には各車に車載端末と専用携帯電話が必要。
- 〇システム経費:以上のハードウェア及びソフトウェアの初期投資額は、約2,000万円、システム保守料は一ヶ月約7万円であり、システムの更新は6~7年を想定。

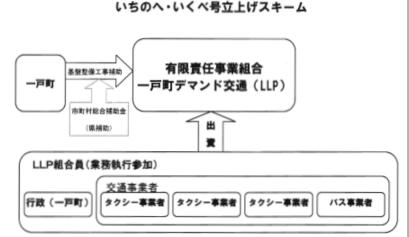
• 知見:最大の知見は、「いくべ号」の運営組織を「有限責任事業組合(LLP)」にしたことである。LLP制度を採用した理由は、既存交通事業者のノウハウ等を活用しつつ、行政も出資者となることで公共性を担保しようとしたものである。一戸町には、バス事業者1社(県北バス)、タクシー事業者3社(中山タクシー、丸由タクシー、一戸観光タクシー)があり、それぞれ、町内3つの地域を分担している。そのため、LLP設立に当たって4社に「いくべ号」の運行と出資を依頼し、同意を得ている。LLPへの全出資額は3千万円、その内2800万円を町が、残り200万円を4社で分担している。

・「有限責任事業組合」とは、

新しい事業形態として、海外で活用されている英国のリミテッド・ライアビリティ・パートナーシップ (Limited Liability Partnership: LLP) 制度を受けて、日本でも有限責任事業組合契約に関する法律を制定し、平成17年8月1日から、日本版LLPが解禁された。日本版LLPの特徴は、次の3点である。

- 1. 有限責任:出資者が出資額の範囲内で責任を負えばよい。
- 2. 内部自治原則:出資額の多寡に囚われず、利益の配分や権限などを自由に決めてよい。
- 3. 構成員課税: LLPは非課税。利益配分があった場合は、その出資者に直接課税される。

教訓:教訓としては、町主導でデマンド交通をLLP方式により導入しようと計画してから、地元の交通事業者や利用をでいて、新しい交通システム、新しいで運営主体の意味、効果等がといって延べ44回の説明会を開催したこと。時間と忍耐が必要。



今後の課題:

現在は町の支援を受けているが、「地域の足」として自立するため、なにより運行主体である LLPの採算性確保を重要視しており、平成25年の株式会社化を目指している。

そのため、LLPによる電話受付、配車という現在の業務に加え、町役場の案内等のコールセンター機能の受託など収入増加手段の確保を検討している。

また、「いくべ号」の導入時には町民からの強い要請により既存のバス路線はそのまま運行を 続けるよう補助制度も続けたが、デマンド交通導入の目的の一つに行政コストの削減があること から、「いくべ号」の利用者増に伴い、既存バスの運行を見直し、町の補助額を削減することが 期待されている。

秋田市営バスの民間への移管





プロフィール

秋田市においては、本格的なマイカー社会の到来等により、市営バスの経営状況が厳しくなっていた。コスト削減を行うこと等により、経営改善を図ったが、慢性的な赤字経営を改めることは出来なかったため、市内で競合状態にあった民間事業者に事業を移管することとした。

人口:		333,109 人
面積:		905.67 km²
人口密度:		367.80 人/km²
運営主体:	市営	民間事業者

モード ステイタス 実施年 パス 運用 2000-2006

効果

- ・ 路線の移管は、採算の良いところから行うこととし、利用者利便の確保のため、事業を引き継ぐ 秋田中央交通㈱が、市営バスの従前のダイヤを尊重するとともに、1日乗車券、乗り継ぎ定期券 等の市営バスの運賃制度も引き継ぐこととした。
- ・ 移管時に「バス路線の維持と乗客サービスの確保に努める」とされたことから、サービス水準の 低下は起こらなかった。
- ・ 民間事業者への移管により、市は毎年の補助金約10億円をカットすることが出来た。

ここに注目!

- ・ バスを運営する市交通局の職員の処遇、受け入れ側の秋田中央交通㈱の体制の問題から、移管は 約7年かけて行うこととした。
- ・ 車両は、車齢10年以上のものは無償、その他のものは査定協会での査定額で譲渡した。停留所標とは無償譲渡、営業所施設は2005年まで賃貸料免除、以後は有償譲渡とした。
- ・ 市交通局の職員は、学校用務員等に配置換えとなった。嘱託職員の中には秋田中央交通㈱の職員 になって運転手を続けた者もいる。
- ・ 秋田市は、交通局から移ってくる職員のポスト確保のため、市職員の新規採用を抑制した。また、 秋田中央交通㈱は譲り受けた路線の運転手の確保のために年30人から50人の新規採用を行った。

もっと詳しく・・・

秋田市都市整備部都市計画課交通政策室ホームページ(秋田市の交通政策全般について) http://www.city.akita.akita.jp/city/ur/im/05kotu/default.htm



中扉ツーマンバス健在のころの秋田市営バス



1970 年代後半の施策として目立ったミニバスによる循環バス



当時先進的で特に雪の時期に威力を発揮 したバスロケ



県営プール前で最後の乗客を乗せる



最終バスの入庫とともに中央交通への引 継ぎ式が行われた



一時期見られた市営バスカラーのままの 中央交通車

出典:「公営バス事業廃止・民間委譲都市の実態調査報告」

山形県戸沢村の村営バスのデマンド運行

山形県 > 戸沢村



プロフィール

戸沢村は、過疎化が進む中山間地域であり、村内を運行していた路線バスが利用者減等を理由に廃止されたのを受け、昭和61年より村営バスを運行している。その村営バス運営の効率化を目指し、平成21年8月から小型車両による昼間時間帯の予約制バスの運行を開始した。

エード	
運営主体:	戸沢村
人口密度:	21.18 人/k㎡
面積:	261.25 km²
人口:	5,533 人

効果

・利用者数と運行便数(平成21年度)

昼間時間帯デマンド運用開始(平成21年8月1日~)に伴い、利用者数は前年を下回り、また4~7月の傾向に比べても実施後の傾向も下がっているが、効率的な運行に伴い、便当り利用者は増加している。

	路線名	4月	5月	6月	7月	4~7月計
本年度利用者数	いきいき線	421	378	359	395	1,553
(平成21年度)	やまなみ線	250	199	262	258	969
(人)	合 計	671	577	621	653	2,522
前年度利用者数	いきいき線	485	460	434	433	1,812
(平成20年度)	やまなみ線	301	297	362	318	1,278
(人)	合 計	786	757	796	751	3,090
前年対比	いきいき線	86.8%	82.2%	82.7%	91.2%	85.7%
(%)	やまなみ線	83.1%	67.0%	72.4%	81.1%	75.8%
	合 計	85.4%	76.2%	78.0%	87.0%	81.6%
運行便数	いきいき線	275	253	286	286	1,100
(平成21年度)	やまなみ線	200	192	200	208	800
(便)	合 計	475	445	486	494	1,900
1便当たりの	いきいき線	1.53	1.49	1.26	1.38	A 1.41
利用者数	やまなみ線	1.25	1.04	1.31	1.24	1.21
(人/便)	合 計	1.41	1.30	1.28	1.32	1.33

昼間帯デマンド実証運行開始

ı		路線名	8月	9月	10月	11月	12月	1月	2月	3月	8~3月計	年度計	l
ı	本年度利用者数	いきいき線	352	296	265	275	305	228	281	327	2,329		
ı	(平成21年度)	やまなみ線	294	190	186	213	229	180	231	258	1,781	2,750	
ı	(人)	合 計	646	486	451	488	534	408	512	585	4,110	6,632	l
ı	前年度利用者数	いきいき線	337	385	459	395	468	380	423	456	3,303	5,115	l
ı	(平成20年度)	やまなみ線	265	330	352	297	301	251	302	335	2,433	3,711	l
ı	(人)	合 計	602	715	811	692	769	631	725	791	5,736	8,826	l
ı	前年対比	いきいき線	104.5%	76.9%	57.7%	69.6%	65.2%	60.0%	66.4%	71.7%	70.5%	75.9%	l
ı	(%)	やまなみ線	110.9%	57.6%	52.8%	71.7%	76.1%	71.7%	76.5%	77.0%	73.2%	74.1%	l
ı		合 計	107.3%	68.0%	55.6%	70.5%	69.4%	64.7%	70.6%	74.0%	71.7%	75.1%	
ı	運行便数	いきいき線	141	118	114	111	129	118	112	157	1,000	2,100	デ
ı	(平成21年度)	やまなみ線	126	101	92	100	105	101	109	121	855	1,655	
ı	(便)	合 計	267	219	206	211	234	219	221	278	1,855	3,755	
ı	1便当たりの	いきいき線	2.50	2.51	2.32	2.48	2.36	1.93	2.51	2.08	B 2.33	1.85	
	利用者数	やまなみ線	2.33	1.88	2.02	2.13	2.18	1.78	2.12	2.13	2.08	1.66	
ı	(人/便)	合 計	2.42	2.22	2.19	2.31	2.28	1.86	2.32	2.10	2.22	1.77	

デマンド運行効果

755 B - A 1.85 +0.92 1.66 +0.87

山形県戸沢村の村営バスのデマンド運行

・コストの削減効果

(1)燃料費(平成21年度)

村営バス運行にかかる燃料費については、デマンド運行実施前の4~7月の4ヶ月間の月平均値が前 年差 86 千円に対し、実施後の8月~翌年3月までの8ヶ月の月平均値は前年差 127 千円であり、 デマンド運用により月 41 千円の削減効果があった。

	路線名	4月	5月	6月	7月	4~7月計	4~7月平均
本年度燃料費	いきいき線	96	95	92	111	394	98
(平成21年度)	やまなみ線	72	57	69	70	268	67
(千円)	合 計	168	151	161	181	661	165
前年度燃料費	いきいき線	116	128	158	180	582	145
(平成20年度)	やまなみ線	79	96	109	140	424	106
(千円)	合 計	195	223	267	320	1,006	251
前年差	いきいき線	21	33	66	69	188	A 47
(千円)	やまなみ線	7	39	40	70	156	39
	合 計	28	72	106	139	344	86

١.			昼間	帯デ	マンド実	証運行	厅開始							_
E		路線名	8月	9月	10月	11月	12月	1月	2月	3月	8~3月計	8~3月平均	年度計	
Г	本年度燃料費	いきいき線	67	58	54	60	82	76	72	89	558	70	951	
ш	(平成21年度)	やまなみ線	46	41	38	44	38	53	45	52	358	45	626	
L	(千円)	合 計	114	99	92	104	120	129	117	141	916	115	1,577	
Г	前年度燃料費	いきいき線	160	181	152	118	129	113	109	111	1,073	134	1,655	デマンド運行効果
ш	(平成20年度)	やまなみ線	114	119	109	97	110	103	101	105	859	107	1,282	
L	(千円)	合 計	273	301	261	215	239	216	210	216	1,932	241	2,937	B - A
Г	前年差	いきいき線	92	124	98	58	47	38	37	23	516	B 64	704	17
ш	(千円)	やまなみ線	67	78	71	54	72	49	57	53	500	63	656	23
- 1		A 1-1												

(2)運行委託費(平成21年度)

村営バスの運行委託費は、デマンド運用前は、各線とも月間 420 千円で固定であったが、運用開始 後は、予約が入らなかった便は運行しないことから、運行委託費は軽減されている。デマンド運用後 の8月~翌年3月までの月平均で 46千円の削減効果があった。

ただし、やまなみロード線は、デマンド運用に合わせ2便増便となっている関係もあり、一部運行 便数が前年を上回っている月があり、その月については、運行委託費が前年を上回っている。

	路線名	4月	5月	6月	7月	4~7月計	4~7月平均
本年度運行委託費	いきいき線	420	420	420	420	1,680	420
(平成21年度)	やまなみ線	420	420	420	420	1,680	420
(千円)	合 計	840	840	840	840	3,360	840
前年度運行委託費	いきいき線	420	420	420	420	1,680	420
(平成20年度)	やまなみ線	420	420	420	420	1,680	420
(千円)	合 計	840	840	840	840	3,360	840
前年差	いきいき線	0	0	0	0	0	A 0
(千円)	やまなみ線	0	0	0	0	0	0
	合 計	0	0	0	0	0	0

l		昼間	帯デマ	マンド実	証運行	開始							_
	路線名	8月	9月	10月	11月	12月	1月	2月	3月	8~3月計	8~3月平均	年度計	
本年度運行委託費	いきいき線	382	361	378	360	371	365	359	387	2,962	370	4,642	
(平成21年度)	やまなみ線	437	414	430	416	426	413	419	436	3,389	424	5,069	
(千円)	合 計	819	775	808	776	797	777	777	822	6,351	794	9,711	
前年度運行委託費	いきいき線	420	420	420	420	420	420	420	420	3,360	420	5,040	デマンド運行効果
(平成20年度)	やまなみ線	420	420	420	420	420	420	420	420	3,360	420	5,040	
(千円)	合 計	840	840	840	840	840	840	840	840	6,720	840	10,080	B - A
前年差	いきいき線	38	59	42	60	49	55	61	33	398	B 50	398	50
(千円)	やまなみ線	17	6	10	4	6	7	1	16	29	<u>4</u>	29	4
	合 計	21	65	32	64	43	63	63	18	369	46	369	46

ここに注目!

村営バスの効率的な運行を目指し、昼間時間帯を予約制のデマンド運行に

デマンド運行開始にあわせ、29 人乗り小型バスから 15 人乗り・10 人乗りのワゴン車型の車両に変更 デマンドの運行形態については、いわゆる「乗合区域」運行許可による「フルデマンド方式」ではなく、 村営バス路線の運行経路上で、他の交通の安全確保ができる範囲で停留所以外の場所でも乗降を取り扱う 「フリー乗降方式」

予約受付から運行指示までの一連の運行管理・運営業務は、ほとんどが手作業で行われる「非 IT 型」のデマンド運行(それでも一部の早朝便を除き運行1時間前までの電話予約可)

【背景】

- ・ 村営バスは、かつて山形交通がJR新庄駅から村内の神田地区および角川地区までの区間を運行していた路線バスが、乗客減等の理由により廃止されたことを受け、昭和 61 年 6 月から路線バスの廃止代替として運行を開始したものである。
- ・ 村営バスは、村内の人口減少や高齢化・過疎化の進行、自家用自動車の普及等により、利用者が減少するなど厳しい状況下に置かれていた。従来の村営バスは29人乗りの小型バスを使用しており、住民からはほとんど空で運行しているバスに対し、もったいないとの意見も出ていた。
- ・ 上記のような課題を解決するため、戸沢村では、平成20年8月に「戸沢村地域公共交通会議」を設立 し、地域公共交通総合連携計画策定のための調査検討に入り、戸沢村における公共交通の特徴や課題等 を整理した。

【サービス】

運行路線は次の2路線

いきいき百年の里線: JR古口駅~上蔵岡~津谷~ぽんぽ館 やまなみロード線: JR古口駅~上本郷~やまなみセンター

- ・ 1日あたりの運行台数は2台(10人乗りワゴン1台、15人乗りワゴン1台) ただし、「いきいき百年の里線」の朝夕の便(デマンド運行しない通年運行便)については、学生輸送 の関係もあり、29人乗りの小型バスを使用している。
- ・ 運賃(使用料)は、「戸沢村路線バス設置及び管理に関する条例」(昭和 61 年 6 月)に規定された距離 等に応じて設定された金額(よくありがちな、均一運賃ではない)
- ・ 村営バスの運行便数は、いきいき百年の里線 19 便、やまなみロード線 15 便で、日祝日およびお盆・年末年始期間 (8/13、12/30~1/3) は運休する。これらの便のうち、デマンド (予約) 運行する便は、いきいき百年の里線 15 便、やまなみロード線 11 便 (平成 22 年 7 月 1 日ダイヤ改正後)
- ・ 村営バスの運営主体は戸沢村で、道路運送法第 101 条第 1 項ただし書き(昭和 61 年当時、現在では道路運送法第 78 条)の規定により「自家用自動車による有償運送」を行っている。運行は、村内のタクシー事業者である(有)戸沢観光タクシーに委託している。

・ デマンド運行便の予約は、一部の便(早朝便)を除き、利用便の1時間前まで受け付けている。予約センターは、JR古口駅内にある乗務員控え室兼事務所内に設置されている。

【検討経緯】

- ・ 平成 20 年 8 月に行政関係者、交通事業者、地域住民代表者等で構成される「戸沢村地域公共交通会議」 を設立し、地域公共交通総合連携計画策定のための調査研究に入る。
- ・ 平成21年3月に、高齢者等の交通手段の確保と財政負担の軽減による公共交通の持続的運営を可能とするための方策として、従来の村営バスの運営方法を見直し、一部時間帯を除き小型車両による予約制のバスを運行するという内容の地域公共交通総合連携計画を策定し、同年8月1日から実証運行を行っている。
- ・ 平成 22 年 7 月 1 日、ダイヤ改正を実施し、岩清水・金打坊地区への路線延伸、いきいき百年の里線の 増便等を行っている。
- ・ いきいき百年の里線に使用する車両には「ぽんぽ号」、やまなみロード線に使用する車両には「やまなみ号」の愛称がつけられているが、それぞれ公募により決定している。「ぽんぽ号」は 57 件の応募から、「やまなみ号」は 60 件の応募から選ばれている。(「ぽんぽ」とは、村内の野口地区に伝わる「源氏ダヌキ」の腹鼓の音に由来する。)

【知見・教訓】

- ・ 地区ごとに住民アンケートを実施するなどし、村内の交通空白地帯等を把握。実際の運行形態の検討に あたり情報を活用した。
- ・ 主に高齢者を対象に何度も住民説明会を開くなどし、デマンド運行等について周知を徹底した。
- ・ デマンド運行の趣旨を理解していない一部住民からは、タクシー代わりに利用されるなど、まだまだ周 知が足りない部分もある。



いきいき百年の里線 (ぽんぽ号 10人乗りワゴン車タイプ)



やまなみロード線 (やまなみ号 15人乗りワゴン車タイプ)

もっと詳しく・・

・ 戸沢村ホームページ

http://www.vill.tozawa.yamagata.jp/ (くらしの情報 > 交通・生活 > 村営バス時刻表)



戸沢村路線バス運行時刻表(いきいき百年の里線)

平成22年7月1	日	改	正
----------	---	---	---

				古口駅		学館(月間	日~土耳	(日)					
	RISI					単				4/1~11/30	12/1-3/31	通年	
0	古口駅前	-	7:15	8:15	9:25	11:33	13:35	15:25	16:40	17:10	17:20	18:50	
	(投場・保備センター)	-	-	-	停車	停車	停車	-	-	-	-	-	
1	古口小学校前	-	7:17	-	9:29	11:37	13:39	15:27	16:42	17:12	17:22	18:52	
2	其 柄	-	-	-	9:30	11:38	13:40	15:28	16:43	-	-	18:53	
3	萬 麗 鮮 前 駅	-	-	-	9:31	- 70	13:41	100	16:44	-	-	, me	
4	難 田 沢	-	-	-	9:32	11:39	13:42	15:30	16:45	-	-	18:54	
7	上 武 田 中 元 元 田 下 武 田	-	-	_	9:36	11:43	13:45	15:33	16:48	-		18:57	
6	中蔵類	-		-	9:37	11:44	13:46	15:34	-	-	-	18:58	
5	下 歳 尚		-	-	9:38	11:45	13:47	15:35	-		-	18:59	
4	班 田 沢 英	-	-	-	9:40	11:47	13:49	15:37	-	-	-	19:01	
1	其 柄	-	-	-	9:41	11:48	13:50	15:38		-	-	19:02	
	里 島 口	-	-	-	9:42	11:49	13:51	0	-	-		19:03	
	まごころ狂前	-		-	9:43	11:50	13:52	15:40	-	17:16	17:26	19:04	
10	岩 花 口	-		-	9:44	11:51	13:54	15:41	-	-	-	-	
13	津谷駅前	-	1.00	-		11:53		15:43			12		
11	盘 打 坊	_	-	8:24	-		13:57	U.S					
12	岩滑水	-	-	- Inne	-	11:57	-	15:47					
13	津 谷 駅 前	-	-	8:28	9:47	_	14:00	-	- 00	-	-		
14	中谷起業前	-	-	_	9:51	-	8	-	-	17:17	17:27	19:05	
15	3 44	-	-	-	9:52	0	0	0	-	17:18	17:28	19:06	
16	風 16 町	-		-	9:53	-	14:04	-	-	17:19	17:29		
17	潤 沢	-	-	-	9:54	-	14:05	-		17:20	17:30	-	
18.	神田ホエルマート前	-	-	-	9:55	-	14:06	-	-	17:21	17:31	-	
19.	神母態基礎便易動	-	-	_	9:56	77	14:07	-	-	17:22	17:32	-	
20	向 名 高		-	_	_	12:01	-	15:51	-	-	_	19:07	
71	8 =	-	7:25		-	12:02		15:52		-	000	19:08	
22	松 坂 口	-	7:26	-00	-	12:03	-	15:53	-	-	-	19:09	
23	下 松 版	-	7:27	-	100	12:04	-	15:54	-	-	-	19:10	
24	下 松 版 松 版	-	7:29	-	-	12:05		15:55	-		-	19:11	
25	野 名 田		7:31	-	-	12:07	-	15:56			-	19:12	
26	下 野 口	-	7:33	-	9:58	12:08	14:08	15:58	-	17:24	17:34	19:15	
27	上野口	_	7:34		9:59	12:09	14:09	15:59	-	17:25	17:35	19:16	
28	ぼんほ盤	-	7:35	-	10:00	12:10	14:10	16:00	-	17:26	17:36	19:20	

								ほんじ	館~古口	駅(月曜	日~土曜	日)					
		M	M		ľ				3	œ.				4/1-11/30	12/1~3/31	通年	
2	12	A	12	盤		- 1	7:40	-	10:05	12:14	14:13	16:04	-	17:30	17:40	19:20	
7	は上下	177	25				7:41	-	10:06	12:15	14:14	16:05	-	17:31	17:41	19:21	
8	下		F			-	7:42	-	10:07	12:16	14:15	16:06	-	17:32	17:42	19:22	
5	27		8	版		-	-	-	10:09	-	14:17	-	-	17:34	17:44	-	
4	10		-	16			-	-	10:10	-	14:18	-	-	17:35	17:45	- 000	
3	7		23	板		-	-	-	10:11	-	14:19	-	-	17:36	17:46	-	
2	80		松坂			-	-	-	10:12	-	14:20	-	-	17:37	17:47	-	
1	6			高		-		-	10:13	-	14:21	-	-	17:38	17:48	-	
0	R		8	-		-	-	-	10:14	-	14:22		-	17:39	17:49	-	
٠	30	高麗.	黑酵母	易前		-	7:45	-	700	12:19		16:09	-	-	-	19:25	
1	30	田市は	こんマ	一卜前			7:46	-		12:20		16:10	-	-	-	19:26	
7	海		973.5	R		-	7:47	-		12:21	-	16:11	-	-	-	19:28	
	-8		16	n		-	7:48	-	-	12:22	-	16:12	-	-	-	19:30	
ï	津			- 35		-	7:50	-	10:16	0	0	0	-	17:40	17:50	19:32	
6	ф	#	22. 5	18		-	7:51	-	10:17	_	-	-	-	17:41	17:51	回送	
3	12		IR.	前		-	-	-	10:20	-	-	-		17:44			
2	100		清	*		-	-	8:34	-	-	14:26	-				-	
1	童		#T	助		-	-	-	-	12:28	-	16:18					
8	金津	- 49		功的		-	-	8:40		12:32	14:30	16:22					
0	- 8	-5-6	花			-	-	8:41	10:21	12:33	14:31	16:23	-	17:45		-	
ï	生	2:	: 3	王前		-	7:52	-	10:22	12:34	14:32	16:24	-	17:45	17:52	-	
Ē	- 41	-	A			-	7:53	-	10:23	_	14:33	-	-	17:47	17:53	-	
ř	真			報		-	7:55	-	-	12:36	14:34	-	-	17:49	17:55	-	
ï	粮		H	18		-	7:57	-	-	-	14:35	-	-	17:50	17:56	-	
	国真理上中下		東東	2. 開 周 田		6:30	8:00	-		12:41	14:37	-	16:50	17:53	17:59	-	
-	ф		農	周		6:31	8:01	-	-	12:42	14:38	-	16:51	17:54	18:00	-	
F	F		農	開		6:32	8:02	-	-	12:43	14:39		16:52	17:55	18:01	-	
Г	22	-11		R		6:33	8:03	-	-	12:44	14:40	-	16:54	17:57	18:03	-	
Ē	ä	H	10	- 10		-	_	-	200	-	100		16:55	17:58	18:04	-	
	R			15	1	6:34	8:04	-		12:46	14:43	-	16:56	17:59	18:05	-	
ï	t	0 /	小字	校前		6:36	8:06	-	10:25	12:48	14:45	16:27	16:58	18:01	18:07	-	
			操せ	9-)		_	停車	停車	停車	date .	600	- 000	-	-	-	-	
a	古		IR.	前		6:40	8:10	8:50	10:30	12.52	14:50	16:32	17:00	18:05	18:11	-	

デマンドバスの受称が決まりました。名前は「ぼんぼ号」です。皆さん可愛がって下さい。

☆パス利用についてのお願い

- ◎ 運転中の急ブレーキに注意願います。また、あらかじめ小銭を準備願います。
- ◎ バスの直前直後の横断は大変危険ですので、絶対にしないようにご注意願います。
- 予約(デマンド)運行時のみ、停留所以外でも乗り降りができます。(安全優先が条件です。)
 ごみ・空き缶等散らかさぬよう、いつも綺麗な率内で利用しましょう。
 天候や道路事情により、予定時刻より遅れることがあります。予めご了承願います。

- 日曜・祝日及び8/13、12/30・31、1/1・2・3は選休します。予めご了承ください。
 車内での携帯電話のご使用は、ご遠遠願います。
 期間によって、選休したり運行等刻が変更になる区間がありますので、ご注意ください。
- ○印は、バス停付近の路線上の安全な場所で、降りることができます。

○黄色の部分の時間帯を利用する 場 会は、予約が必要になります。 [フリーダイヤル] 0120-3227-10 (無料です) [一般電話] 0233-72-3227 までお電話下さい。

※白色は通常通りの運行です。!

☆バスについてのお問い合わせは、戸沢村役場住民税務課(72-2326(内線114))まで

(出典:戸沢村ホームページ)



戸沢村路線バス運行時刻表(やまなみロード線)

平成22年4月1日改正

			古口駅前~	ーやまなみー	センター前(リ	曜日~土耳	2日)				
	期間					通年		Chan John J			
0	古口駅前	-	7:10	9:25	11:00	13:30	15:15	16:45	18:50	19:50	
	(役場・保健センター)		_	停車	停車	停車	-	-	-	-	
1	古口局前	-	7:12	9:29	11:04	13:34	15:17	16:47	18:52	19:52	-
3	猪ノ鼻口	-	7:15	-	11:07	-	15:20	16:50	18:55	-	
2	精ノ具	-	7:16	-	11:08	-	15:21	16:51	18:56	-	
4	上 台	-	7:17		11:09	-	15:22	16:52	18:57	-	
5		200	7:19	9:31	11:11	13:36	15:24	16:54	18:59	19:54	
6	三ツ駅	-	7:22	9:34	11:14	13:39	15:27	16:57	19:02	19:57	
7	鎖 羧	ine	7:23	9:35	11:15	13:40	15:28	16:58	19:03	19:58	
8	下 中 訳	-	7:24	9:36	11:16	13:41	15:29	16:59	19:04	19:59	
	中原	-	7:25	9:37	11:17	13:42	15:30	17:00	19:05	20:00	
10	職 村	-	7:26	9:38	11:18	13:43	15:31	17:01	19:06	20:01	
11	下淮ノ下	-	7:27	9:39	11:19	13:44	15:32	17:02	19:07	20:02	
12	淮ノ下	-	7:28	9:40	11:20	13:45	15:33	17:03	19:08	20:03	
13	十 二 沢	-	7:29	9:41	11:21	13:46	15:34	17:04	19:09	20:04	
14	本 舞		7:31	9:43	11:23	13:48	15:36	17:06	19:11	20:06	
15	角川小学校口	-	7:32	9:44	11:24	13:49	15:37	17:07	19:12	20:07	S
16	訳 内	1.77	7:34	9:46	11:26	13:51	15:39	17:09	19:14	20:09	
17		-	7;35	9:47	11:27	13:52	15:40	17:10	19:15	20:10	
18	上 野	-	7;36	9:48	11;28	13:53	15:41	17:11	19:16	20:11	
19	勝地前	-	7:37	9:49	11:29	13:54	15:42	17:12	19:17	20:12	
20	勝 地 上	-	7:38	9:50	11;30	13:55	15:43	17:13	19;18	20:13	
21	平 根	-	7:41	9:53	11:33	13:58	15:46	17:16	19:21	20:16	
22	やまなみセンター前	-	7:43	9:55	11:35	14:00	15:48	17:18	19:23	20:18	

			やまなみ	センター~こ	5口駅前(月	曜日~土曜	日)				
	湖 畑					通年					
22	やまなみセンター前	6:10	7:46	10:00	11:40	14:04	15:52	17:25	-		
21	平 根	6:12	7:48	10:02	11:42	14:06	15:54	17:27	-	-	
20	勝 地 上	6:15	7:51	10:05	11:45	14:09	15:57	17:30	-	_	
19	勝 地 前	6:16	7:52	10:06	11:46	14:10	15:58	17:31	-	-	
18	上 野	6:17	7:53	10:07	11:47	14:11	15:59	17:32	-	-	
17	沢内公民館前	6:19	7:55	10:09	11:49	14:13	16:01	17:34		-	
16	沢 内	6:20	7:56	10:10	11:50	14:14	16:02	17:35	-	-	
15	角川小学校口	6:22	7:58	10:12	11:52	14:16	16:04	17:37	-	-	
14	本 籍	6:23	7:59	10:13	11:53	14:17	16:05	17:38	-	-	
12	+ = R	6:25	8:01	10:15	11:55	14:19	16:07	17:40	-	-	
12	淮ノ下	6:26	8:02	10:16	11:56	14:20	16:08	17:41	-	-	
11	下境ノ下	6:27	8:03	10:17	11:57	14:21	16:09	17:42	-	-	
10	福 村	6:28	8:04	10:18	11:58	14:22	16:10	17:43	-	-	
	中 沢	6:29	8:05	10:19	11:59	14:23	16:11	17:44	-	-	
	下 中 沢	6:30	8:06	10:20	12:00	14:24	16:12	17:45	_	_	
7	協治	6:31	8:07	10:21	12:01	14:25	16:13	17:46	-	-	
6	三 ツ 沢	6:32	8;08	10:22	12:02	14:26	16:14	17:47	-	-	
5	模 元	6:35	8:11	10:25	12:05	14:29	16:17	17:50	-	-	100
4		-	8:12	-	12:06	-	16:18	-	-	-	
3	上 台 市ノ 昇 口	-	8:14	-	12:08	-	16:20	-	-	-	
2	籍ノ鼻	-	8:15	-	12:09	-	16:21	-	-	-	
1	古口局前	6:37	8:17	10:27	12:11	14:31	16:23	17:52	-	_	
	(役場・保強センター)	_	停車	停車	-		-		-		
0	古口駅前	6:38	8-20	10:30	12-12	14:32	16:24	17:53	-	-	

デマンドバスの愛称が決まりました。名前は「やまなみ号」です。皆さん可愛がって下さい。

☆バス利用についてのお願い

- ◎ 運転中の急ブレーキに注意嫌います。また、あらかじめ小銭を準備願います。
- バスの直前直後の横断は大変危険ですので、絶対にしないようにご注意願います。
- ◆ 予約(デマンド)選行時のみ、停留所以外でも乗り降りができます。(安全優先が
- ◎ ごみ・空き缶等数らかさぬよう、いつも綺麗な車内で利用しましょう。
- 天候や道路事情により、予定時刻より遅れることがあります。予めご了承難います。○ 日曜・祝日及び8/13、12/30・31、1/1・2・3は運休します。予めご了承ください。
- 車内での携帯電話のご使用は、ご遠慮願います。
- 期間によって、運休したり運行時刻が変更になる区間がありますので、ご注意ください。

◎黄色の部分の時間帯を利用する場合は、予約が必要になります。

【フリーダイヤル】

0120-3227-10 (無料です)

【一般電話】

0233-72-3227

までお電話下さい。

時刻表を修正しました。 ※白色は通常通りの選行です。! ☆パスについてのお問い合わせは、戸沢村役場住民税務課(72-2326(内線114))まで

(出典:戸沢村ホームページ)

会津乗合自動車野沢坂下線

福島県 > 西会津町



プロフィール

町内にある県立高校を存続させるため、公共交通機関のない近隣町村への生徒送迎バスを運行し、入学者の確保を図った。あわせて、高齢者等交通弱者をはじめとした地域住民の生活の足としての利便性の向上に資するため、本格運行に向けて取り組んだ。

人口:	8,065 人
面積:	298.13 km²
人口密度:	27.05 人/k㎡
運営主体:	西会津町

モード ステイタス 実施年 パス 運用 平成20年

効果

- ・ 近隣町村から平成 20 年度 14 名、平成 21 年度 8 名が西会津高校へ入学し、分校化問題は解消された。
- 平成20年度1日当たり利用者数は、延べ40人であった。
- ・ 利用者は、西会津高校の通学生徒がほとんどであるほか、通勤目的利用も2~3人ほどいる。

ここに注目!

- 過疎地域と少子化の中で、地元県立高校の存続という問題に直面
- 地元生徒が高等教育を受ける場の存続について、町が支援
- 生徒を確保するため、公共交通機関のない近隣町村への生徒送迎バスを実施
- 高校への通学の利便性を確保する観点から、登下校時間の実情に配慮

【背景】

- ・ 西会津町は、福島県の西北部(耶麻郡)にあり、新潟県と接していることから「会津の西玄関」 と言われ、「会津の霊地」信仰の里として古い歴史と自然に恵まれた人情味豊な町である。
- ・ 自家用車の普及や人口の減少などによる利用者の急速な減少などから、平成 13 年度に乗合バス 運行事業者(会津乗合自動車)が町内から全面撤退(8 路線)した。
- ・ 一方で、平成14年2月からの乗合バス事業の規制緩和や同年4月の統合中学校開校などを鑑み、 情勢の変化に対応した本町の特性にあったバス交通体系の整備確立が急がれていた。
- ・ 町民バス事業は、旧道路運送法第80条の許可を受け市町村有償旅客運送による、利便性や安全 面、財政面など地域の実情に即した運送サービス事業として、平成14年4月から運行を開始し た(幹線8路線、枝線9路線、運行は会津乗合自動車や個人等に委託)。

【検討経緯】

- ・ 本町は過疎地域であること、また昨今の少子化の大きな流れの中で、「西会津高校の存続」という新たな課題・問題点に直面していた。
- ・ 本町唯一の高等教育機関である西会津高校は、入学者数の伸び悩みから、「県立高等学校改革計画」における分校化の対象校となることが懸念されていた。
- ・ 隣接する会津坂下町とは、地域の主要国道である国道49号でつながっており、町内間移動を除

けば、多くの西会津町民が会津坂下方面へ通勤、買物、通院といった日常生活に関して形成される交通圏として捉えている。

- ・ 平成 14 年 3 月に一般乗合旅客自動車運送事業者(会津乗合自動車)の「野沢若松線」が廃止され、その後地域住民から復活の要望もあった。しかし、交通空白地域の解消と統合中学校への通学体制の確立が急務な状況であったことや、平成 16 年 4 月から会津乗合自動車が高速バス「野沢若松線」の運行を開始し、会津地方の中心都市である会津若松市へのアクセスが充実したことなどから、これに替わる新たな地域バス交通の対策が講じられず、再開の目途が立たない状況が続いていた。また、会津坂下方面への路線バスがないことから、地域間の通学の実態はなかった。
- ・ 地元生徒が高等教育を受ける場の存続について、町の支援方針として、これまで生徒活動後援会への支援や奨学金制度の創設など、積極的な支援を行ってきた。また、同校の分校化問題に関しては、平成19年7月に「西会津高校活性化対策協議会」を設置し、分校化阻止、そして町内唯一の独立高校としての存続に向けた議論が交わされ、具体的方策の一つとして、公共交通機関のない近隣町村(会津坂下方面)への生徒送迎バスの運行が提案された。
- ・ 関係者によるPRも実を結び、新規バス路線を通学手段とする平成 20 年度入学者数を 10 名以上 確保することができた。
- ・ 新規バス路線での運行にあたり、地域公共交通の活性化及び再生に関する法律第6条第1項の規 定に基づき、地域公共交通総合連携計画の作成に関する協議及び連携計画の実施に係る連絡調整 を行うため、平成20年3月に「西会津町地域交通ネットワーク協議会」を設置した。
- ・ 新規バス路線「野沢坂下線」は、平成 20 年 4 月より実証運行を開始し、これを基に改善を施し、 平成 21 年 4 月から本格運行を開始した。

【サービス】

- ・ 新規バス路線「野沢坂下線」の運行(町民バス路線の増設)
- ・ 運行本数は1日3往復(土・日・祝日は2往復)で、主たる運行目的である近隣町村から西会津 高校への通学の利便性を確保する観点から、登下校時間の実情に配慮した。
- 藤街道別~会津坂下営業所間は、既存路線との競合回避のためクローズドドア扱い。
- ・ 運賃は、既存町民バスと同様に乗車距離 10 km未満 100 円、10 km以上 200 円。このほか、通学定期及び通勤定期(1ヶ月と3ヶ月)を新たに設定。
- 小学生は半額、未就学児と70歳以上、障害者等は無料。
- ・ 運行は、既存町民バス運行と同様に会津乗合自動車へ委託した。

【財政負担】

平成20年度は、運行費のみ国庫補助「地域公共交通活性化・再生総合事業」を活用。
 運賃収入674.5千円、経費4.519.7千円、国庫補助 1.517千円

平成21年度は、車両購入費に国庫補助を活用。
 車両購入費16,147千円(税込み)、国庫補助8,073.5千円(税込み、予定)

【知見·教訓】

・ 町内生徒の西会津高校に希望する生徒などの学習機会確保と、本町の活性化の観点からも西会津高校の存続は極めて重要であると位置づけ、継続発展のため地域を挙げた支援策の一環で廃止路線を復活させた。当初目的が達成されたうえ、通勤目的で2~3名の利用も見られることから、今後は地域住民の通院、買物等の足として利用してもらえるよう、通学時間帯以外の増便を検討していく。(知見)



バス停標識(坂下営業所)



坂下営業所⇒野沢駅行き (1便) 車内風景



バス停標識(西会津高校前)



西会津高校前バス停(左奥が西会津高校)

もっと詳しく・・

西会津町経済振興課地域活性係 電話 0241-45-2213

西会津町ホームページ http://www.town.nishiaizu.fukushima.jp/



運 行 ダ イ ヤ 表

は土・日・祝 は乗車のみ は降車のみ

								1.	るはまり	0707	
_(坂下行)						(野沢行)					
店 切 丘 夕	運行時刻			店 切 丘 夕	運行時刻						
停留所名	月~	金(祝院	} ⟨)	土・日	·祝	停留所名	月~	· 金(祝除	≷ ⟨)	土·日	一祝
野沢駅前	6:35	15:30	18:30	6:35	13:30	坂下営業所	7:20	16:15	19:15	7:20	14:15
西会津高校前	6:36	15:31	18:31	6:36	13:31	坂下古町	7:22	16:17	19:17	7:22	14:17
三留屋前	6:37	15:32	18:32	6:37	13:32	仲町官庁前	7:24	16:19	19:19	7:24	14:19
伊藤商店前	6:38	15:33	18:33	6:38	13:33	坂下中央公民館	7:25	16:20	19:20	7:25	14:20
公民館前	6:39	15:34	18:34	6:39	13:34	坂下厚生病院前	7:27	16:22	19:22	7:27	14:22
旧東北電力前	6:40	15:35	18:35	6:40	13:35	藤街道別	7:37	16:32	19:32	7:37	14:32
郵便局前	6:41	15:36	18:36	6:41	13:36	軽沢入口	7:42	16:37	19:37	7:42	14:37
石川商店前	6:42	15:37	18:37	6:42	13:37	大畑	7:43	16:38	19:38	7:43	14:38
諏訪神社前	6:43	15:38	18:38	6:43	13:38	甲石	7:44	16:39	19:39	7:44	14:39
国道400号入口	6:44	15:39	18:39	6:44	13:39	縄沢入口	7:45	16:40	19:40	7:45	14:40
縄沢入口	6:46	15:41	18:41	6:46	13:41	国道400号入口	7:47	16:42	19:42	7:47	14:42
甲石	6:47	15:42	18:42	6:47	13:42	諏訪神社前	7:48	16:43	19:43	7:48	14:43
大畑	6:48	15:43	18:43	6:48	13:43	石川商店前	7:49	16:44	19:44	7:49	14:44
軽沢入口	6:49	15:44	18:44	6:49	13:44	郵便局前	7:50	16:45	19:45	7:50	14:45
藤街道別	6:54	15:49	18:49	6:54	13:49	旧東北電力前	7:51	16:46	19:46	7:51	14:46
坂下厚生病院前	7:04	15:59	18:59	7:04	13:59	公民館前	7:52	16:47	19:47	7:52	14:47
坂下中央公民館	7:05	16:00	19:00	7:05	14:00	伊藤商店前	7:53	16 <u>:</u> 48	19 <u>:</u> 48	7 <u>:</u> 53	14 <u>:</u> 48
仲町官庁前	7:07	16:02	19:02	7:07	14:02	三留屋前	7 <u>:</u> 54	16 <u>:</u> 49	19 <u>:</u> 49	7 <u>:</u> 54	14 <u>:</u> 49
坂下古町	7:09	16:04	19:04	7:09	14:04	西会津高校前	7 <u>:</u> 55	16 <u>:</u> 50	19 <u>:</u> 50	7 <u>:</u> 55	14 <u>:</u> 50
坂下営業所	7:15	16:10	19:10	7:15	14:10	野沢駅前	8:00	16:55	19:55	8:00	14:55

出典:西会津町地域公共交通総合連携計画(H20.3)

こがし 古河市のデマンド交通「愛·あい号」

茨城県>古河市



プロフィール

1市2町が合併して誕生した新「古河市」で、旧総和町および旧三和町域においてデマンド交通の実証運行を開始した。合併前から無料循環福祉バスを運行している旧古河市域との公共交通サービス水準の格差を解消することも目的のひとつであった。

人口: 145,315 人 (平成 21 年 10 月 1 日現在)

面積: 123.58 km²

運営主体: 古河市商工会

モード ステイタス 実施年 乗合タクシー 実証運行 平成 20 年

効果

- ・ 「愛・あい号」の利用者数は、運行開始時の平成 20 年 7 月度は月間で 1,402 人であったが、平成 21 年 9 月度は月間で 2,384 人と当初の 1.7 倍に増えている。
- ・ また、利用登録者数も、運行当初の 3,786 人から平成 21 年 9 月末までには 7,472 人と約 2 倍に増加しており、「愛・あい号」を利用したい住民の潜在的なニーズの高さが伺える。
- ・ 利用者の増加に合わせて、運行開始当初はワゴン型ジャンボタクシー車両3台、セダン型タクシー車両3台の計6台の運行であったが、平成21年9月末現在ではワゴン型ジャンボタクシー車両5台、セダン型タクシー車両2台の計7台での運行となっている。

ここに注目!

- ■合併による公共交通サービスレベル格差の解消を図るべくデマンド交通を導入
- ■デマンド交通の運行は、基本路線や停留所等を設けないフルデマンド方式で実施
- ■運賃の支払いはチケット制で、現金での支払いは不可
- I T を活用したデマンド交通システムにより、利用希望時間の 1 時間前までに電話予約すれば乗車可能

【背景】

- ・ 古河市における公共交通の中心は鉄道で、市の西側を南北に走るJR宇都宮線古河駅を利用して、都心方面へ通勤・通学する市民も多く、1日あたりの乗車人員は14,500を数える。通勤・通学者の古河駅までのアクセスは、民間路線バスが駅を中心に放射線状に設定されているが、モータリゼーションの進展等に合わせ乗降客が減少し、運行本数の減少や運行区間の短縮等が続いており、市では一部路線に対して補助金を交付し、バス路線の維持を図っている状況にある。
- ・ また、市が実施する公共交通サービスは、旧古河市域においては合併前から無料の循環福祉バス「ぐるりん号」が運行されているが、循環福祉バスの運行のない旧総和町および三和町域との公共交通水準の格差等の課題があり、一定の見直しを図らなければならない時期にきていた。
- ・ 旧総和町および三和町域については、可住地面積や交通空白地域(交通不便地域)が広く、自家用自動 車の依存度が高い反面、一方で車を運転できない市民層から新しい公共交通サービスの導入を望む声が 高まっていた。
- ・ 平成17年9月の1市2町合併による市域内の公共交通サービスの格差および交通空白地域の解消を図るため、平成20年7月1日から旧総和町および旧三和町域において事前登録型のデマンド交通(区域乗合タクシー)の実証運行を開始した。

【サービス】

- ・ 運行区域は、旧総和町および旧三和町域内および茨城西南医療センター病院 (隣接する茨城県猿島郡境町)
- ・ 利用対象者は、旧総和町および旧三和町に居住する市民
- ・ 運賃は、1乗車につき大人300円、小人100円、3歳未満無料。ただし、市域を越えて運行している茨 城西南医療センターまでの乗車は1乗車につき大人500円(小人は100円のまま)とするなど運賃設定 を工夫している。
- ・ 運賃は、事前に購入したチケットでのみ支払いができる制度で、現金支払いはできない。
- ・ 運行便数は、8:00~16:00 の 1 時間間隔で、1日1台あたり9便を運行している。運行日は、月~金曜日 で、土曜日・日曜日・祝日、お盆期間(8/13~8/15)および年末年始(12/29~1/3)は運休する。
- ・ 「愛・あい号」を利用するにはあらかじめ利用登録した上で、利用希望時間の1時間前までに電話予約 が必要となっている。予約受付は、利用予定日の2日前(運休日除く)から可能。

【検討経緯】

- ・ 平成20年2月古河市公共交通活性化会議(法定協議会)を設置、同年3月に古河市地域公共交通総合 連携計画を策定した。そして、この計画に基づき、同年7月1日から新しい公共交通サービスとして旧 総和町および旧三和町域においてデマンド交通(乗合タクシー)「愛・あい号」の実証運行を開始した。
- ・ 平成21年3月、前年3月に策定した古河市地域公共交通総合連携計画を見直し、既存の路線バス、旧 古河市域で運行されている無料の循環バスである「ぐるりん号」、旧総和町および旧三和町域で運行さ れているデマンド交通「愛・あい号」の各交通機関を連携させ、市民にとってわかりやすく、使いやす い市内の公共交通体系の実現を目指し、古河市地域公共交通総合連携計画を改定した。

【知見・教訓】

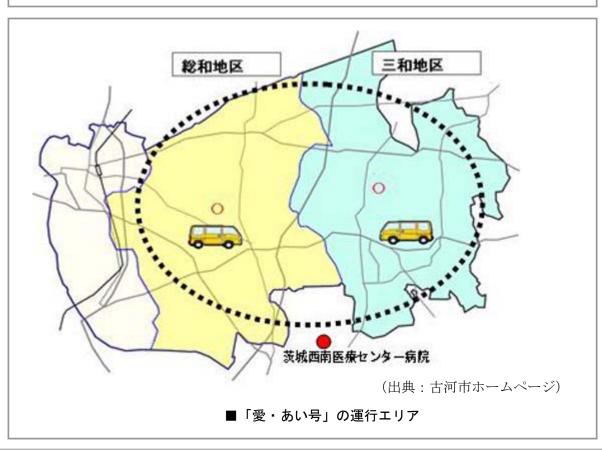
- ・ 「愛・あい号」の運賃支払い方法は、事前購入のチケット制であるため、主たる利用者である高齢者層が、身近な商店等でチケットが購入できるよう、運行区域内にある商工会加盟の 59 店舗でチケットを発売している。
- ・ 予約を受け付ける際に、現金利用はできない旨についてオペレータが案内を確実に行っており、その点 に関しては利用者とのトラブル等は発生していない。

もっと詳しく・・

古河市ホームページ

http://www.city.ibaraki-koga.lg.jp/06renewal/kurasi/demandkoutu/demand unkoukaishi.htm







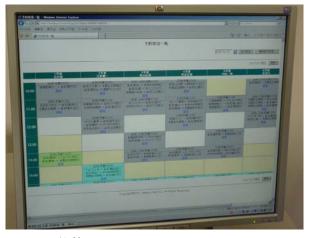
■「愛・あい号」の車両



■運転席の車載器モニター画面 予約システムの通信機能により、 画面上に予約状況が表示される



■「愛・あい号」予約センター での予約受付風景



■予約管理画面 グレーはすでに運行が終了したもの 黄緑色は現在運行中のもの 水色は今後運行予定のもの

■運 行 日 月曜日から金曜日 (土曜・日曜・祝日、8/13~16、12/29~1/3は運休)

■運行時間 午前8時~午後5時 ※下記の時刻表で運行します。 8:00便

13:00便 15:00便 午 後 12:00便 14:00便 ※時刻表にある時間は、出発時間の目安です。乗合運行のため、予約状況によってお迎えに行く

10:00便

時間が遅れることがあります。目的地までの到着時間には、余裕をもってご予約ください。

■予約受付時間 月曜日から金曜日の午前7時30分~午後4時30分

9:00便

- (土曜・日曜・祝日、8/13~16、12/29~1/3は除く) ※1 利用希望時間の1時間前までに予約する。ただし、午前8時の便は前日までに予約してください。
- ※2 予約受付は、利用予定日の2日前(運休日除く)から受付開始します。
- ※3 帰りの便の利用時間が決まっていれば、お出かけ時に予約することもできます。

■「愛・あい号」の運行時刻表

午前

(出典:古河市パンフレットより抜粋)

11:00便

龍・ゆうバス/龍ぐうバス





プロフィール

龍ケ崎市では生活拠点や居住地が分散して立地しており、市の中心部と2つのニュータウンを結ぶ公共交通機関が存在していなかった。このため、従来から既存していた民間バス路線を補完する形で市がコミュニティバスを導入した。

人口:	78,950 人
面積:	78.2 km²
人口密度:	1,009.72 人/k㎡
運営主体:	関東鉄道、平成観光

モード ステイタス 実施年 ミュニティ 運用 平成 14 年 パス

効果

- ・ コミュニティバス導入翌年度の平成 15 年度では 147 千人であった利用者数が、平成 19 年度には 189 千人に増加している。
- ・ JR 佐貫駅から中心市街地と 2 つのニュータウンへのアクセスは、既存の関東鉄道バス路線が担う 一方、市のコミュニティバスはニュータウンと中心市街地を結ぶ循環ルートを基軸とし、さらに 交通空白地域への運行も行うという役割分担をすることで、市全体として利用しやすいバスネットワークが実現した。

ここに注目!

- ・ コミュニティバス導入の前段階の平成 12・13 年度に、市民代表、学識経験者、関係機関等で構成する協議会を設置し、都市交通マスタープランを策定した。この中で市民アンケートによる行動調査を実施したり、地域団体や市民代表の意見を聞いたりすることにより、龍ケ崎市における交通に関するニーズ・課題を整理した。
- ・ コミュニティバスの運賃を100円均一に設定したため、既存の民間バス路線のキロ運賃制(最高480円)との運賃格差を是正するため、民間バス路線(関東鉄道路線バス)運賃を昼間の市内利用に限り上限200円として、コミュニティバスだけではなく路線バスの利用促進も図っている。
- ・ モビリティ・マネジメントによる利用促進にも取組んでおり、転入窓口では、市のガイドブック 等従来の配布物に加え、公共交通情報を提供している。転居というライフステージの変化の機会 を活用し、過度な自動車利用の習慣が形成されてしまう前に、適切な情報提供により公共交通の 利用促進を図っている。

もっと詳しく・・

- ・龍ケ崎市 HP http://www.city.ryugasaki.ibaraki.jp/
- ・谷口綾子,島田絹子,中村文彦,藤井聡「龍ケ崎市におけるコミュニティ・バス利用促進モビリティ・マネジメントの効果分析」土木学会論文集、Vol.64(2008). No.1 、pp.65-76

龍・ゆうバス/龍ぐうバス 茨城県>龍ケ崎市 循環ルート(内回り・冬回り) A ルート(種が圧・板山様) B ルート(湯ったり額額) C ルート(北方・大宮線) D ルート(梁線) E ルート(朱ૂ線) フリー降車区間 4月1日から新しいバスが走ります 田 龍ケ崎市コミュニティバス路線図 出典:龍ケ崎市ホームページ

龍ケ崎市コミュニティバス路線図

佐野市市町村再編に伴うバス路線再編

栃木県 > 佐野市



プロフィール

佐野市では、平成20年3月に「佐野市地域公共交通総合連携計画」を策定し、バス路線の全面再編を行った。市営バスを6路線から7路線に増やし、基幹線と支線に分けて乗継する運行方式の他、自由乗車、デマンド運行も採用している。実験途中であるが、バス利用者減少に歯止めがかかっている。

人口:	125,387 人
面積:	356.07 km²
人口密度:	352.1 人/k㎡

運営主体:佐野市

佐野市地域公共交通協議会

モード

ステイタス 試運用

実施年 平成20年

効果

- ・ 実験運行を実施した平成20年10月から平成21年3月までの利用者数は3万3327人。平成17年度から平成19年度まで前年比5~6%減だった利用者が、平成20年度に5万793 8人となり、同16%増となった。
- ・ 佐野市では、利用者数の目標を1便当たり4人と設定したものの、2.4人にとどまった。このため、運賃収入は目標の約6割である837万円にとどまった。基幹線と支線の乗継運賃を100円と設定したため、運賃収入全体としては減少したことなどが原因と分析している。今後は、半年に1度見直しを行い、利用実態を踏まえた適切なバスサービスを提供する。
- ・ 地域公共交通の活性化、環境問題への貢献を目的とした「佐野市バス・エコ・サポーターズクラブ」に109人が入会。

ここに注目!

- 市町村合併に伴い、交通空白地域に新規バス路線を設定するなど、バス路線を全面的に再編
- 基幹線と支線に役割分担、デマンド運行の導入などを実施し、サービス向上と経費削減
- 住民ニーズに応じたバスサービスを設定・提供し、バス利用者減少に歯止め
- バス運行見直し基準を設定し、半年に1度見直しを行い、サービス改善を定期的に検討

【背景】

- ・ 佐野市は、平成17年2月に旧佐野市、旧田沼町、旧葛生町の合併に伴い、市域が4倍に拡大。 合併前から運行していた自治体運営バスを、路線、サービスレベル等はそのままに引き継いでい た。また、旧佐野市では、自治体運営バスが運行されていなかった。
- ・ 佐野市では、平成6年から平成16年にかけて、自動車保有台数が約12000台増加するなど、 自動車交通への依存度が高くなっていた。
- ・ 栃木県全体のバス利用者は、ここ10年間で約4割減少しており、県内のバス運行の公的負担の 増加と民間路線の衰退が進んでいた。市のバス事業も赤字が拡大しているものの、高齢者や妊産 婦等の移動手段の確保のため、路線等の維持を行う必要があった。
- ・ 合併後の拡大した市域の一体性・機能性を高める道路網の位置づけや公共交通サービスの充実のため、バス路線等の見直しは必要であった。

【検討経緯】

・ 平成17年度には、庁内会議において市内バス交通に関する検討を行い、平成18年度には、市民、

行政、専門家が協議する委員会において検討を行い、佐野市内のバス交通における基本的な考え方を まとめた「佐野市バス交通基本方針(平成19年3月)」を策定した。

・ 平成19年度には法定協議会として「地域公共交通会議」を設置し、バスサービス水準の見直しや路線の合併・廃止の検討など、地域事情に応じたバス交通体系の見直しを行い、具体的な事業計画として「佐野市地域公共交通総合連携計画(平成20年3月)」を策定した。その後、国土交通省関東運輸局より「地域公共交通活性化・再生総合事業計画」の認定を受けた。

【事業内容】(実験運行:佐野市地域公共交通総合連携計画(平成20年度~平成24年度))

- ・ 地域住民の意向を基にした公共交通空白地帯におけるコミュニティバス路線の運行(赤見地区に 「名水赤見線」を新設)
- · 持続可能な運行システムの構築を目指し、フリー乗降、デマンド運行等の利用方式について検討 するとともに、高齢者等にも利用しやすい方法の検討および実施
- ・ 支線と接続し、大規模施設(病院、大規模商業施設、佐野駅等)を結ぶ基幹線の運行
- ・ 公共交通の利用促進に関わる施策(WS・MM)等の検討および実施

(特徴)

- ・ 旧町営バス等は対距離運賃だったが、再編後は、高齢者に対するわかりやすさ等を考慮して、 一律1回300円、乗継1回100円に変更。
- ・ 路線の平均乗車密度が1人/km以下になった場合は、廃止も含めて段階的に見直しを行う。 ただし、廃止を含めた判断は、佐野市公共交通会議が、定性的な事項〔満足度や地域活性化 度(近隣商店の売り上げ等)〕も考慮して、実施。
- ・ 佐野市バス・エコ・サポーターズクラブを創設している。年会費は、個人会員5千円、法人会員1万円(何口でも可)、子ども会員3千円。特典は、個人会員の場合、土日祝日の市バス乗車が無料で乗り放題等を予定。

【運行実績】(平成20年10月~平成21年3月)

- 延べ3万3327人が利用。
- ・ 一便あたりの利用者数は、最も多い仙波会沢線で3.9人、最も少ない野上線は、1.4人(目標は4人)。平均乗車密度で、基準値(1.0人)を超えたのは、足利線の1.2人のみ。

【財政負担】

・ 市のバス事業への補填額は、平成20度が約7千万円であった。また、平成21年度には約1億 円を予定しており、持ち出しは増える見込みである。

【知見・教訓】

- ・ 新規路線の検討では、住民とのWSを継続的に実施したことで、ニーズをうまく把握できた。
- ・ デマンド運行は、予約方法やキャンセル時の対応を含めた住民への周知を徹底する必要がある。

もっと詳しく・・

_____佐野市ホームページ:

http://www.city.sano.lg.jp/gyousei/project/chiikikoutuu/index.html

〇平成20年度実験運行:全体計画

路線名項目	(仮称)基幹線	(仮称)赤見線	(仮称)仙波会沢線		野上線	(仮称)飛駒線	(仮称)足利線	備考
運行区間	葛の里一番館 ~ 市民 病院 ~ 田沼庁舎 ~ 道の 理生病院 ~ 位置 役所 ~ 佐野県 ~ 佐郎市 カケ-シナル(栃本回り,市 民病院 ~ 道の駅間は未 経由)	佐野駅~厚生病院~ 旗川小・赤貝城~弁子 池~運動公園~石塚区 地~厚生病院~佐野島	会沢小室~あくとプラザ ・葛の里一番館~葛生 パ~市営パス車庫~葛 ・葛の里一番館~ 5くとブラザ~大金	ド浦原~秋山学寮~常 発年~あぐとブラザ~葛 り里一番館~葛生駅~ 5世パス車庫	肇山ログビレッジ~野 レ小 ペ 田沼庁舎 ~ 市 戸 丙院 ~ 田沼駅	寺沢入口~下彦間明神~金原~関馬小~田沼 ~金原~関馬小~田沼 亭 寺	下彦聞明神~入名草~東武足利市駅	
運行方式	時刻・パス停固定・ピス トン輸送型(栃本回り: 最大4便/日)	時刻固定·自由乗降·循環型	時刻固定・エリア指定・ 乗合タウシー型	時刻固定・自由乗降・ビストン輸送型(木浦原 ~ 秋山学寮間:デマンド運行)	時刻固定・自由乗降・ビ ストン輸送型	時刻固定・自由乗降・ビストン輸送型	時刻固定・自由乗降・ビ ストン輸送型	自由乗降は、基幹線、 各路線の基幹線重複区 間、国道293号、佐野 環状線を除(全区間
路線延長	24km	26km	21km	21km	20km	24km	20km	
バス停箇所数	73箇所	49箇所	42箇所	47箇所	42箇所	42箇所	43箇所	
(平均パス停間隔)	420m	490m	410m	450m	450m	480m	470m	
運行時間帯	6時台~21 時台	6時台~21 時台	6時台~21 時台	6時台~21時台	6時台~21時台	6時台~21 時台	6時台~21 時台	
運行便数	20便/日	12便/日	8便/日	日/0071	12便/日	12便/日	8便/日	
使用車両	小型パス:2台	小型パス:1台	ワゴン車:1台	小型パス:1台	小型パス:1台	小型バス:1台	小型パス:1台	
実験運行期間			平成20年10月1日 ~ 平成	~ 平成21年3月31日(6ヶ月間:186日間)	186日間)年末年始:無休			
	24,105,600円 / 6 ヶ月	15,668,640円 / 6ヶ月	8,436,960円/6ヶ月	12,655,440円 / 6ヶ月	12,052,800円/6ヶ月	14,463,360円/6ヶ月	8,035,200円 / 6ヶ月	計:95,418,000円
運行費用 (キロ単価)	270円 / km	270円 / km	24,000 円 / 日	270円 / km	270円 / km	270円 / km	270円 / km	H19年度:キロ当たり標 準経常費用(北関東地域)
運賃体系	300	円/回(乗継ぎ:100円)	/ 回)(小児·障害者半額)	·、一日乗車券: 600 円 /	日(小児·障害者:300 円	/日)、定期券(1ヶ月·3ヶ月	ヶ月)	
利用者見込み	4人/便	4人/便	4人/便	4人/便	4人/便	4人/便	4人/便	H18 年度実績 : 4.2人 便
運賃収入見込み (475 円/回・人と仮定)	7,068,000円 / 6ヶ月	4,240,800 円 / 6 ヶ月	2,827,200 円 / 6 ヶ月	4,240,800 円 / 6 ヶ月	4,240,800 円 / 6 ヶ月	4,240,800 円 / 6 ヶ月	2,827,200 円 / 6 ヶ月	計:29,685,600 円
概算収支 (運賃収入 - 運行費)	-17,037,600 円 / 6 ヶ月	-11,427,840 円 / 6 ヶ月	-5,609,760 円 / 6ヶ月	-8,414,640 円 / 6 ヶ月	-7,812,000 円 / 6 ヵ月	-10,222,560 円 / 6 ヶ月	-5,208,000 円 / 6 ヵ月	計:-65,732,400 円
車両購入費			45,000	45,000,000円(3台(@15,000,000円))	00円))			
パス停費	3,475,000円	1,225,000円	1,050,000円	1,175,000円	1,050,000円	1,050,000円	1,075,000円	計:10,100,000円(@ 25,000円/基)
利用促進策		沿線住民ワークショップ	沿線住戶	沿線住民説明会			1	モビリティマネシメ外実施
デマンドシステム導入費	-		500,0	500,000円	-			PC 購入費、データ入力 等本格導入はH21年度 以降
デマンドシステム運営費	-		運行費用	用に含む				
PR 関連費用		10,300,000 円(市,29-	(本74-:1,000 枚(@300 円/枚	円/枚)、チラシ:50,000 枚(@100 円/枚)、パンフレット:50,000 枚(0 円/枚)、パンフレット: 50,00	00 枚(@100 円/枚))		ボスター・チラシ等作成
40句			(仮称)パスサポーター	- ター制度の導入:利用条件付年間パスの発行など	年間パスの発行など			

· 平成20年10月1日 ~ 平成21年3月31日(6ヶ月間) ・休日の買い物客の利用や年末年始の厄除け大師への利用者等を考慮し,休日運休は廃止するとともに,年末年始も運行する(年中無休)

出典:佐野市「佐野市地域公共交通総合連携計画」平成20年3月 http://www.city.sano.lg.jp/gyousei/project/chiikikoutuu/01.pdf

〇バスマップ



定時・定路線・バス停固定	基幹線
定時・定路線・フリー乗降	秋山(秋山学寮まで)、野上、飛駒、足利線
定時・定路線・フリー・循環	赤見線
定時・定路線・デマンド	秋山線の末端部
定時・エリア指定・乗タク	仙波会沢線(独立部)

出典:佐野市HP http://www.city.sano.lg.jp/gyousei/project/chiikikoutuu/index.html

三郷市バス路線再編

埼玉県>三郷市



プロフィール

三郷市では、市が市民の要望を集約し、路線計画や運行本数・バス停立地方針等の企画立案を行い、民間のバス事業者が採算性を考慮した上で事業参入する「三郷モデル」により路線網再編を実施している。

人口:	127,783 人
面積:	30.16 km²
人口密度:	4236.84 人/km²
運営主体:各バ	ス事業者・三郷市

モード	ステイタス	実施年
路線バス・コミュ ニティバス	運用	平成 14 年

効果

- ・ 市内のバス利用者数(月間)は、平成21年12月現在、約56万人である。
- ・ 地域コミュニティバスを中心としたバスネットワークの再編成により、外出が増えた市民が約 44%増加(平成15年調査)しており、また、市民意識調査でもバスに関する施策は最も良くなった施策の第1位となった(46.1%が支持、その前回の調査ではワースト1位)。
- ・ EST モデル事業において、三郷市・八潮市地区の CO2 排出量が平成 19 年度には平成 16 年度比で 約7,000 t 削減されたことが試算された。

ここに注目!

- ・ 市内は住宅開発が急速に進み、また平成17年8月首都圏新都市鉄道(つくばエクスプレス)の 開業により市民の移動ニーズも変化していた。そこで、市民の鉄道駅への指向が5つの駅に分散 するように、コミュニティ内をきめ細かに回り、高頻度に短いルートで最寄りの鉄道駅にアクセ スできるようにしている。三郷市では路線網再編をこれまでに2回実施し、つくばエクスプレス の開業に合わせた平成17年8月の2回目の再編成では、24路線、48系統、1日2,100便の運行 とした。
- ・ バス再編にあわせて「新みさとバスガイドブック」が作成され(上の写真)、市内全戸及び転入 時に市役所の窓口で配布された。
- ・ 鉄道駅とバスとの結節強化も図っており、三郷中央駅の駅前広場をバスターミナル (13 バース) とタクシー・一般車用の交通広場に完全分離し、バスターミナルや、タクシー乗降場、障害者用乗降場から駅までユニバーサルルーフを整備している。さらに、公共交通機関の相互で情報を共有し、利用者に提供するサービスを導入した。具体的には、電車の運行情報が、駅前広場・バス・自転車駐車場で、バスやレンタサイクルの情報が、駅構内ですぐに入手できるシステムをつくばエクスプレス三郷中央駅に導入された。

もっと詳しく・・

- ・寺田一薫「都市部の自治体コミュニティバスにおける官民役割分担」交通学研究、2006 年研究年報、pp. 39-48
- ・「第2編1.バス交通再編成を中心としたバランスのとれた地域交通の実現に向けた取組み」バス・タクシーの地域・住民ニーズー中間モード・システムと新市場、pp. 108-124



出典: 平成 19 年度「公共交通の活性化・再生への事例集」(国土交通省総合政策局)

図 公共交通機関の相互で情報を共有し利用者に提供

野田市コミュニティバス「まめバス」

千葉県>野田市



プロフィール

合併重点事業の一つであったコミュニティバス「まめバス」は、合併後できるだけ早期の運行を目指して準備を進め、平成16年1月9日から運行を開始。当初の予想を大幅に上回る利用があり、平成21年9月4日には延べ利用者が170万人を超えた。

人口: 156,857 人(H21.1.1 現在)

面積: 103.54 km²

人口密度: 1,514.94 人/km²

運営主体:野田市

モード

ステイタス 運用 実施年 平成16年

効果

- ・ 運行開始当初は、バス車両5台(予備車1台)により、北・中・南の3ルート、1日41便で運行を開始したが、当初の予想を大幅に上回る乗車(平成15・16年度は約3万人の想定に対して約26万人が利用)があり、増便・増ルートの要望も多数寄せられたことから、バス車両を3台増車し、平成17年4月1日から関宿城ルート及び北ルート堤台経由を新設するとともに、中・南ルートの一部を変更した。
- ・ その後も、中ルートの延伸等の変更を行ったが、依然としてまめバスを運行していない地域からの要望が多いことから、バス車両を2台増車し、平成19年10月1日から新北・新南ルートを新設した。現在は、バス車両10台(予備車1台含む)により、6ルート、1日82便で運行。
- ・ 平成 19 年 9 月 3 日には、運行開始から 1,316 日目にして利用者 100 万人を達成しており、平成 21 年 9 月 4 日には 170 万人を突破している。

ここに注目!

- 「新市建設計画」の重点事業に合併による行政改革効果の一部を充当することで実現
- 施設整備にあたり、合併特例債のほか様々な補助金や交付金を活用
- 合併協議会委員からなる「コミュニティバス検討委員会」を設置し、住民意見等を反映
- 住民のニーズに対応した運行形態、ユニークな車両デザイン、手軽な運賃が成功の要因

【谐봄

- ・ 野田市は千葉県最北端に位置し、地形的には、市の最北端部で利根川、江戸川が分流し、東を利根川、西を江戸川、南を利根運河によって、三方を河川に囲まれた水と緑に恵まれた地域で、江戸時代から醤油醸造の地として発展してきた。また、3河川の堤防上を一周すると約60キロメートルあり、サイクリングコースとして、また散歩やジョギングなどにも最適の自然環境である。
- ・ 道路は、一般国道 1 6 号線が市中心部を西から南東へ通過し、また多くの県道が隣接する流山市、 柏市、埼玉県、茨城県と繋がる橋で結ばれている。鉄道は、東武野田線が国道 1 6 号線とほぼ並 行している。

【検討経緯】

- ・ 平成 15 年 6 月 6 日に東葛飾郡関宿町を編入し、新しい野田市が誕生した。
- ・ 新市のまちづくりの姿を描いた「新市建設計画」の中の重点事業の1つが「コミュニティバスの 運行」であり、以前から住民の要望があったものの、財政的な状況等を勘案して実現することは できなかったが、合併による行政の合理化によって生み出された財源で実現した。
- ・ コミュニティバスについては、合併に関する参考資料集で概略ルートを通知し、住民説明会の場で、あるいは合併協議会事務局に住民からたくさんの意見がでた。
- ・ 準備調査では、新市の地理的な条件、すでに運行されている路線バスや新市の主要公共施設の配置状況、バス車両、バス停、料金、運行頻度、運行時間帯、バス車両台数、運行ルート距離などについて検討し、コミュニティバスの運行計画案をまとめた。
- ・ 準備調査でまとめた運行計画案は、平成 15 年 5 月両市町の全戸にルート図を付けて配布するとともにホームページに掲載し、バスの名称(愛称)と併せて意見を募集した。その結果、募集期限までに、運行計画について計 85 件の意見があった。これらの意見を基に、平成 15 年 8 月 1 日に開催された「コミュニティバス検討委員会」で、運行条件の範囲内でどこまで対応可能か議論し運行計画を決定した。

- ・ 運行計画案に対する意見と同時に募集したバスの名称(愛称)には、303種類、延べ367件の応募があり、検討委員会で検討した結果、①小回りのきくミニサイズのバスであること、②市民にこまめに乗ってもらいたいこと、③合併後の新市で計算すると平成13年産の枝豆の出荷量が全国一になることなどの理由から「まめバス」に決定した。
- ・ まめバスのデザインは、市内の東京理科大学美術サークルにデザインを依頼し、このデザインを基に市役所が調整を加えて決定した。車体の色は、枝豆のみどり色をベースに大豆のベージュ、小豆の小豆色を使っており、巨大な枝豆のオブジェを天井の前部と後部に配置し、両側面と後面のガラスにはまめをモチーフにした大きなキャラクターを描き、楽しくユニークなデザインに仕上げている。さらに、ナンバーは、運賃が100円であることから全車両「100」に統一した。
- 運行委託先の選定は、指名競争入札により茨城急行自動車㈱とした。
- ・ 合併による行政改革効果の一部を充当することとし、財政支出5千万円(現在は6千8百万円) の範囲内で運行することとした。
- ・ 運行計画の作成にあたっては、準備調査を実施し、その中で合併協議会委員のうち5名からなる 「コミュニティバス検討委員会」を設置し、住民意見等をもとに運行計画を作成した。
- 当初導入の車両5台については、合併特例債を活用して購入。
- ・ 平成 15 年度から 17 年度にかけて、コミュニティバス実証運行事業として国土交通省の自動車事故対策費補助金を活用。
- ・ その他、総務省の市町村合併推進体制整備費補助金や千葉県のふさのくに合併支援交付金を活用。 また、一部のバス停シェルターやバス停スツールの設置には、まちづくり交付金を活用。

【サービス】

- ・ 合併重点事業の一つであった「コミュニティバス」(まめバス) は、合併後できるだけ早期の運行を目指して準備を進め、平成16年1月9日から運行を開始した。
- ・ バス停は、県公安委員会のバス停設置基準等に沿い、300m~500m間隔を目安に配置。
- ・ 運賃は、市民が負担に感じることなく、気軽に利用できるよう、コミュニティバスの乗車運賃として定着しつつある 100 円均一制を採用(身体障害者、知的障害者、精神障害者及びそれぞれの介護人等並びに小学生は半額(50円))。また、利用者の利便性向上を図るため、回数券の販売、乗り継ぎ券(原則として他ルートへの乗り継ぎ1回限り無料とする)の発行を実施。
- ・ 運行時間帯は、公共施設の利用に対応した輸送サービス提供に向けて、7時 20分から 20時まで 運行。運行日は、年末年始(12月29日から1月3日まで)を除く毎日。
- ・ 運行頻度は、関宿城ルート 12 便 (6 便往復)、北ルート 29 便 (片方向 15 便+14 便)、新北ルート 7 便 (片方向 4 便+3 便)、中ルート 10 便 (右回り5 便、左回り5 便)、南ルート 16 便 (右回り8 便、左回り8 便)、新南ルート 8 便 (4 便往復)の 82 便を確保。
- ・ 車両は、バリアフリーへの対応とともに、車道幅員の狭い道路も通行できるよう、ノンステップ 小型バスのうち最もコンパクトサイズの車両を採用。
- 運行は、野田市が購入又はリースした車両を委託事業者(茨城急行自動車㈱)が使用して実施。

【財政負担】

- ・ まめバスの運行については、合併による職員削減等の行政改革効果を約15億円と試算し、そのうちの5千万円程度であれば財政支出することは可能として、5千万円を財政支出の限度額として設定したが、利用者は予想を大幅に上回る結果となり、平成16年度の運行委託料は約2,460万円と限度額の半分以下となった。
- ・ 平成 17 年度の大幅なルート見直し後も、依然としてまめバスを運行していない地域からの要望が多いことから、財政支出の考え方について検討委員会で検討した結果、行政改革効果が合併協議時点より合併時点の方が実際は高かったことから、財政支出をその比率に応じて6千8百万円以内とした。
- ・ 平成20年度実績は、運行経費約1億1百万円、運賃収入約3千2百万円、財政支出約6千9百万円。

【知見・教訓】

住民ニーズに対応した運行ルートの設定、利便性に配慮したバス停の配置、ユニークな車両デザ

- イン、ワンコインの手軽な運賃が、当初予想を上回る成功の要因となった。
- ・ 住民の要望に応えて、増便・増ルートを行ってきたが、極端に利用が少ないルートもある。また、 昨年来の景気低迷の影響等もあり、利用者が頭打ちとなっており、ルートによっては減少してき ている。
- ・ 運行開始から5年を超え、旧型車両の老朽化に伴い、順次新型車両への切り替えを進めているが、 新型車両は旧型に比べ燃費が2分の1程度に落ち、保険料も高くなることから、毎年度運行経費 が増加してきている。このため、昨年度は財政支出限度額をわずかに超過したことから、限度額 内で運行を継続できるようあらゆる観点から見直しを行う必要が生じている。





まめバス (左:旧型車両、右:新型車両)



バス停標識



バス停シェルター(市役所)



バス停シェルター(川間駅南口)



まめバス車内



まめバス回数券

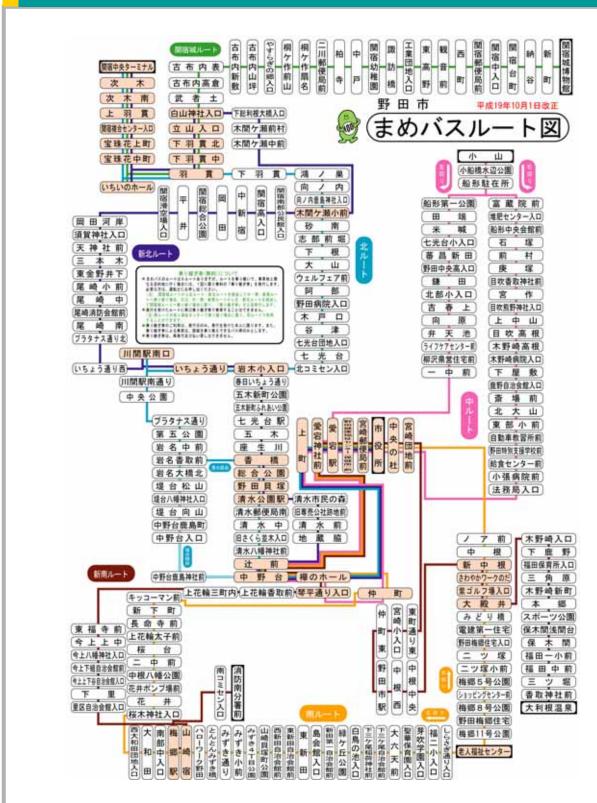


無料乗り継ぎ券

もっと詳しく・・

野田市企画財政部企画調整課 電話 04-7123-1065

野田市ホームページ http://www.city.noda.chiba.jp/



出典:野田市ホームページ

東急トランセ 東京都>渋谷区



プロフィール

東急トランセは、渋谷駅から代官山エリアへのコミュニティバスの運行などを行っており、東急バスの100%子会社である。狭隘な道路環境に合わせたミニバス車両の導入や、女性乗務員の本格的採用など、オシャレな街のイメージに合ったサービスを展開している。

人口:	203,334 人
面積:	15.11 km²
人口密度:	13,456.92 人/k㎡
運営主体:	東急トランセ

モードステイタス実施年路線バス運用平成 10 年

効果

- ・ 当初計画での想定利用者数 1 日約 1,100 人に対し、平成 20 年度現在で約 1,700 人の利用があり、補助金なしで運営を継続している。朝夕は通勤・通学、昼間は買い物等で利用されている。
- 約100m間隔で停留所を設定し、従来の路線バスよりも利用者が停留所まで歩く負担を軽減した。
- ・ 平成 18 年度には車両サイズをランクアップし、乗車時の利用者の圧迫感も軽減されている。

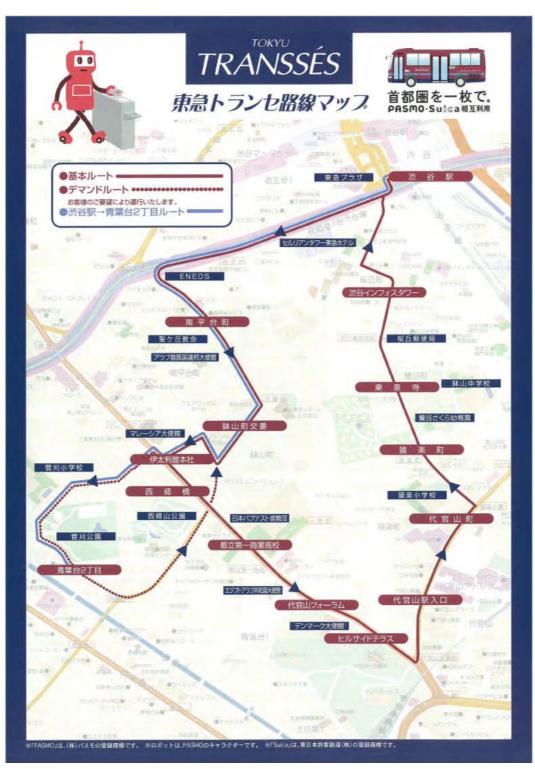
ここに注目!

- ・ 東急「トランセ」は、平成10年4月に東急バスが100%出資で設立した会社で、従来の大量輸送ではなくきめ細かな地域輸送サービスを目指すなど、バスサービスの可能性を探る取り組みが行われている。当時は、バス規制緩和を控え、バス会社各社が自社エリアの充実を求められる状況であった。代官山循環線の他、東急トランセでは、東急バスの一部路線の管理受託運行、貸し切りバスの運行事業なども行っている。渋谷駅~代官山エリアを巡る代官山循環線では、目黒区青葉台地区を通る迂回ルートでデマンド運行・フリー降車が設定されている。
- ・ 乗務員(サービスプロバイダー)は全員女性が採用されている。停留所案内や運転がソフトになったなど、利用者にも好評である。大型第二種運転免許を保有していない乗務員については、入 社後に免許取得できるような制度を設けた。
- ・ 大人普通運賃は、都内の一般路線バスの 210 円に対して、近距離での利用を想定していたこともあり 150 円と設定した。また、2 人以上で乗車する場合は 2 人目以降が 100 円に割り引かれ、日曜・祝日は利用促進のため大人普通運賃は 100 円に設定されている(平日の小児・障害者の普通運賃は 80 円)。この運賃設定時には、同区間を運行する東急東横線渋谷~代官山間の大人普通運賃が 120 円であることも考慮された。
- ・ 開業時より通常の定期券や回数券の代わりに「非接触式 IC カード」を導入しており、平成 19 年 8 月より P A S M O へと移行した。
- ・ 開業時より全車両をリフト付車両とし、車いす利用者でも単独で乗車可能となっている。
- ・ 車体のデザインは、街の景観に合うようシックなワインレッドを基調に、ブルーのラインが入ったものなどが採用されている(写真はラッピングバス車両)。

もっと詳しく・・

- ・ 東急トランセホームページ http://www.transses.co.jp/
- ・ 高橋和夫、「東急トランセ:代官山循環線での試み」、運輸と経済、第60巻、第8号

東急トランセ 東京都>渋谷区



出典:東急トランセ資料

図 東急トランセ路線マップ

荒川区コミュニティバス「さくら」「汐入さくら」

東京都 > 荒川区



プロフィール

「さくら」は平成17年4月20日から、「汐入さくら」は平成20年10月31日から、交通利便性の向上や、高齢者・障がい者等の交通移動手段の確保を目的として、運行されている。

人口(H22.10.1 現在)	: 188,981 人
面積:	10.2 km²
人口密度:	18,528 人/㎢
運行主体:	京成バス株式会社

モード

ステイタス 実運用

実施年 平成 17 年

効果

- ・通勤目的でも利用できるように、朝6時台から夜9時台まで運行しており、利用者数は増加傾向である。
- ・ノンステップ低床式で車椅子も利用できる乗り易さと、公共施設・鉄道駅と住宅街を結ぶ利便性から、好評を得ている。

ここに注目!

荒川区のコミュニティバスは、民間バス事業者による自主運行方式を採用している。

荒川区は、民間バス事業者への補助(赤字の補填)を、実施していない。

荒川区は、車両購入費の一部、車内へのAED設置費、バス停設置に伴う周辺整備費用を補助している。

利用者参加型の案内システム(バス停にある接近表示機のボタンを押すことで運行情報を知らせる)を導入している。

【背景】

- ・南千住駅西側の交通空白地域解消や、南千住駅東側地域の再開発に伴う交通サービスの向上が、課題となっていた。
- ・人口の推移(次頁参照)に対して、地域の利便性向上を目的に、コミュニティバスを導入することになった。

【検討経緯】

- ・平成16年12月 京成バス株式会社と「荒川区コミュニティバス運行に関する協定書」を締結
- ・平成17年 4月 「さくら」の運行開始 (南千住駅西側地域での<u>循環運行</u>)
- ・平成18年 2月 「さくら」運行に関する検討会を設置 (荒川区、京成バス)

以後、運行間隔の短縮、バス停の新設、夕刻のシャトル便の運行開始が行われた。

・平成20年10月 「汐入さくら」の運行開始 (南千住駅東側地域での<u>往復運行</u>)

【知見·教訓】

- ・コミュニティバスの導入には、自治体側の実施条件とともに、事業者側の実情も考慮して検討することが必要である。
- ・目標(次頁参照)達成に向けた利用促進と、住民の要望等をふまえて、他地域へのコミュニティバス導入を検討したい。
- ・日中時間帯には、「さくら」「汐入さくら」の直通便を運行、夕刻には、一部区間でシャトル便を運行している。
- ・17時時点における翌朝(平日のみ)の降水確率が50%以上の場合に、一部区間で「雨の日」増便を運行している。
- ・身体障害者手帳、愛の手帳、精神障害者保健福祉手帳、荒川区コミュニティバス無料乗車券を所持する場合は、 乗車時に提示することで無料となる。 また、東京都シルバーパス、PASMO、Suicaも利用できる。

【財政負担】(H20年度)

- ·車両購入費の一部(本体価格の1/3) 車内へのAED設置費 10,671千円
- ・バス停設置に伴う周辺整備費用(12箇所) 16,464千円

もっと詳しく...

- ·東京都荒川区 都市整備部都市計画課 電話 03-3802-3111 (内線 2814)
- ·ホームページ http://www.city.arakawa.tokyo.jp/kurashi/sumai/kotsu/shioirisakura.html



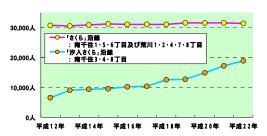
定期券(さくらパス)

		1ヶ月	3ヶ月	6ヶ月	
	通勤	6,000円	18,000 円	35,000 円	
	通学	5,400 円	15,390 円	-	

・小学生以下の定期券の費用は上表の半額 (5円の端数は10円に切り上げ)

・定期券は「さくら」と「汐入さくら」で利用可

【人口の推移】(各年1月1日現在)



【路線概要】 (平成22年4月1日現在) (注1)起点におけるデータによる (注2)計5台のバスで運行している

		「さく	「汐入さくら」			
	循環運行	「汐入さくら」直通便	シャトル便	「雨の日」増便	往復運行	「さくら」直通便
起点	南千住駅西口	南千住駅西口	町屋駅	グリーンハイム荒川	南千住駅東口	
終点	用「压水四口	南千住駅東口	グリーンハイム荒川	町屋駅	南千住駅西口	
路線延長	約 6 km		約1.5km		約3.7km	
所要時間	約30分		約5分		約20分	
運行時間 (注1)	6:40~21:15	8:45~16:15	17:45~21:25	平日7:25~8:30	6:40 ~ 21:15	8:20 ~ 15:55
運行間隔 (注1)	約15分	1hあたり1便	20分	20~25分	約20分	1hあたり1便
便数/日(注2)	49本	うち7本	12本	4本	51本	うち7本
バス停数	16箇所		4箇所		1 2 箇所	
利用者数 / 日		、H18 年度 1,011 人 、H21 年度 1,237 人	H20 年度 490 人 H21 年度 789 人 H25 年度 900 人(目標)			

環七シャトルバス(シャトル☆セブン)

東京都>江戸川区



プロフィール

江戸川区では、東西方向の鉄道網が充実していたものの、南北方向の公共交通網充実が課題となっていた。区では、バス事業者に委託し、環状七号線で急行運転を行うバス路線を実証運行した。事業性を確認後、バス事業者単独での本格運行へと移行している。

人口:	653,944 人
面積:	49.09 km²
人口密度:	13,321.3 人/k㎡

運営主体: 江戸川区・京成バス(平成19~20年度)、京成バス(平成21年度~)

モード ステイタス 実施年 バス 実運用 平成 19 年

効果

- これまで南北方向の基幹的な公共交通が無かった江戸川区では、環セシャトルバスが運行開始されたことにより、南北方向の移動ニーズに対する利便性が大幅に向上した。環セシャトルバスは、近隣の他系統に比べて比較的長距離の区間において急行運転を行っており、各停留所に停車する通常の系統に比べて移動時間を短縮することができ、少ない乗り継ぎ回数(目的地によっては乗り継ぎ無し)で移動することも可能となった。東西方向を貫く鉄道路線へのアクセスも向上した。
- ・ 区外のJR亀有駅や東京ディズニーリゾートなどへも路線が延長され、通勤・通学だけでなく、 レジャー目的などの利用者にも利便性の高い運行形態となっている。平日は通勤・通学での利用 客が、土休日はレジャーでの利用客が多い。
- ・ 平成 19 年 4 月の実証運行開始後、順調に利用者数が増えている。平成 20 年度の年間利用者数は 約 103 万人、1 便あたり利用者数は約 30 人である。京成バスによる事業者単独での運行へと移行した後、平成 21 年 7 月 15 日には、累計利用者数が 200 万人を突破した。
- ・ 一連の取組みが評価され、平成 21 年 7 月、「第 1 回地域公共交通活性化・再生優良団体国土交通 大臣表彰式」が行われ、江戸川区地域公共交通活性化協議会が大臣表彰を受賞した。

ここに注目!

- これまで南北間の基幹的な公共交通が無かったため、鉄軌道に比べて導入コストが低く、かつ、 導入までの期間も短いバス路線が整備されることとなった。
- 主要なバス停以外は停車しない急行運転を実施しており、基幹交通としての役割が果たされている。

【背景】

・ 江戸川区は南北方向に長い形となっている。東西方向には5本の鉄道路線(京成本線、JR総武本線、都営新宿線、東京メトロ東西線、JR京葉線)が貫いているが、南北方向には鉄道路線が無い。バスで移動する際には乗り換えを強いられるなど、南北方向の移動については利便性が低かったため、従来から、鉄軌道を含めた公共交通網の整備が求められてきた。

【検討経緯】

・ 区では、鉄軌道の整備には長期間を要するため、まずはバス路線導入で課題解決を図ることとし、 平成 17 年度より「江戸川区シャトルバス導入調査委員会」で導入に向けた検討を重ねてきた。 平成 19 年度には「自動車事故対策費」の国庫補助も活用し、環七シャトルバスの実証運行を開始した。

- ・ 平成 19 年 10 月に施行された「地域公共交通の活性化及び再生に関する法律」を受け、シャトルバス導入調査委員会は「江戸川区地域公共交通活性化協議会」へと法定協議会化した。平成 20 年度には、総合連携計画に基づく活性化・再生総合事業の支援を受け、実証運行を継続した。
- ・ 平成 21 年度からは、国や区からの運行費支援無しで、事業者単独による本格運行へと移行している。

【事業内容】

・ JR小岩駅・JR亀有駅〜葛西臨海公園(一部、東京ディズニーリゾート)の2系統で、平日100 便、土休日96便の運行が行われている(平成21年7月現在)。運賃は、1乗車200円の(都外へ は割増あり)の均一制となっている。

【財政負担】

- ・ 実証運行時(平成19~20年度):江戸川区の財政負担および国庫補助で実施された。江戸川区の 事業であるという考えのもと、路線の跨る隣接市区や隣接県の財政負担は無い。
- ・ 本格運行後(平成21年度~):運行に関しては国や江戸川区からの財政支援はなく、バス事業者 単独の事業となっている。バス停などの走行環境整備費用や専用車両(環境にやさしいハイブリッド・人にやさしいノンステップ・乗ってみたくなる魅力あるバス)の購入費用、利用促進PR 費用等について、国や区からの支援が予定されている。

【知見·教訓】

- ・ 当初は江戸川区内で完結する路線を想定していたが、コミュニティバスではなく、あくまでも事業者によるバス路線とするために、採算性を重視して路線延長を行うこととなった。結果的に、区外のJR亀有駅や東京ディズニーリゾートなどへも路線を延長したことが、利用者数を増やすことのできた最大の要因である。
- ・ まずは乗ってもらい、利用者を増やしていくことが重要との方針をもとに、環七シャトルバスの 運賃が設定された。当該地域での他のバス路線の運賃(1乗車200円の均一運賃)と同程度の運 賃水準を設定した。
- ・ 区内には3つのバス事業者の路線が混在しているが、環七シャトルバスの運行開始時には都営バスの停留所を貸してもらうなど、関係者による協力が成功に結びついた。地域公共交通活性化協議会において関係者間の調整が行われていることが、その土台となっている。
- ・ 自分たちの交通機関であるという意識を醸造するため、区では、地元住民に対してサポーター制度を導入している。随時、環七シャトルバスに関する意見や要望を収集するとともに、年3~4回のサポーター通信では、バス運行に関する情報などを、一早く提供している。また、利用者からもバス運行に対する意見を収集している。バス事業者においても、環七シャトルバスの愛称が募集され、「シャトル☆セブン」と命名された。

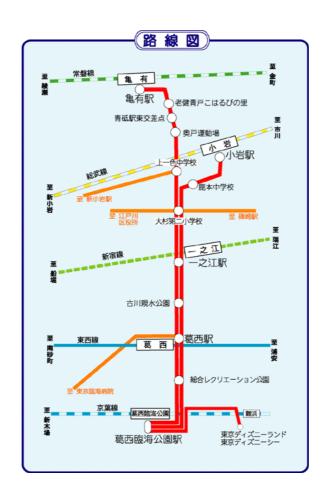
もっと詳しく・・

・ 江戸川区ホームページ: http://www.city.edogawa.tokyo.jp/kurashi/kotsu/bus/index.html



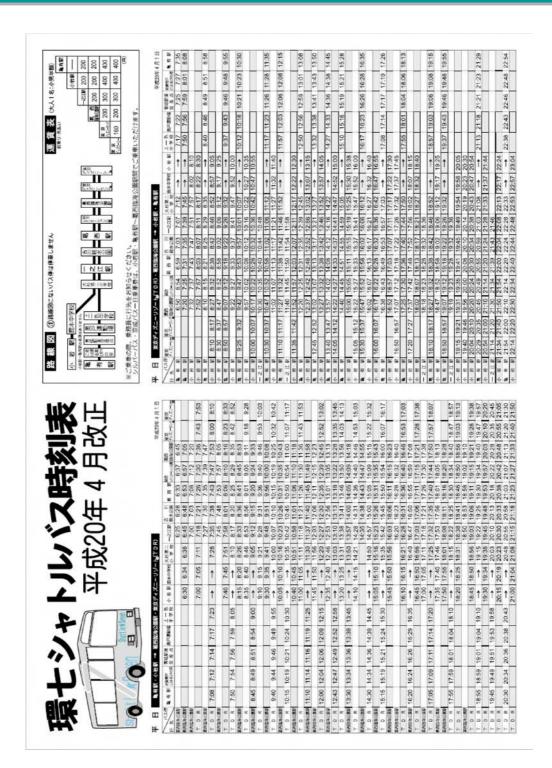


図 環七シャトルバスバス停(左:大杉第二小学校停留所、右:葛西臨海公園駅停留所) ※今後、接近情報板などを追加で整備予定



出典:江戸川区ホームページ

図 環七シャトルバス路線図



出典:江戸川区ホームページ

図 環七シャトルバス時刻表・運賃(平日)

ムーバス



平成7年11月に運行開始した、日本初のコミュニティバスといわれる。一般の路線バスが運行されていないような細街路の住宅街を運行する形態など、コミュニティバスに関する様々な概念を全国的に広めるきっかけともなった。

人口:	134,290 人
面積:	10.73 km²
人口密度:	12515.38 人/k㎡
運営主体:	武蔵野市

東京都 > 武蔵野市

モード ステイタス 実施年 Iミュニティ 実運用 平成 7 年 パス

効果

・ 平成20年7年9月7日(運行後12年10ヶ月)で乗客数が延べ2000万人を突破した。

プロフィール

・ 平成19年4月1日より市内3駅すべてから計7路線9ルートを運行し、交通空白・不便地域を解消した。

ここに注目!

- 高齢化が進展する超過密都市で、住宅地内の細街路にバスを運行し、交通空白・不便地域を解消
- 武蔵野市と地域住民、地域住民間のコミュニケーションの促進が、ムーバスを地域に根付かせる
- 地域ニーズを踏まえ、継続的にこまめに改善することによって、利用者数を維持

【背景】

- ・ ムーバスの導入前には、超過密都市である東京都武蔵野市内において、交通空白・不便地域(バス停より300m以遠の地域 or1日100便以下)が、1/2程度存在していた。
- ・ ムーバス導入の検討を開始した平成3年1月時点で、市内の65歳以上人口は、11.7%であり、移動 手段の確保は喫緊の課題であった。(平成21年4月の65歳以上人口は19.8%)

【経緯】

平成元年	平成2年	平成3年	平成4年	平成5年	平成6年	平 成 7 年	平成10年	平 成 11 年	平 成 12 年	平成 13 年	平 成 14 年	平 成 16 年	平 成 17 年	平 成 19 年	平成20年
■交通不便を訴える市民の手紙が市長に届く	■シンポジウムでの市長発言(コミュニティバスの提言)	■市民交通システム検討委員会	■市民交通システム検討委員会	■コミュニティバス実施検討委員会	■コミュニティバス推進委員会	■関東バス㈱とコミュニティバス運行の合意文書調印■運輸省(当時)より路線免許(一般乗合免許)認可■無料デモ走行実施■運行協定締結(関東バス㈱・武蔵野市)■吉祥寺東循環(1号路線)営業運行開始	■吉祥寺北西循環(2号路線)運行開始	■ムーバーク(バークアンドライド用駐車場)開設	■境南東/西循環(3号路線)運行開始	■ムーバス五百万人達成記念式典(11月8日達成)	■三鷹駅北西循環(4号路線)運行開始	■境市循環(5号路線)運行開始	■境・東小金井線(5号路線)運行開始	線) 運行開始式典及び無料デモ走行実施■三鷹・吉祥寺循環 (6号路線) 境・三鷹循環 (7号路■三鷹・吉祥寺循環 (6号路線) 運行開始■境・三鷹循環 (7号路線) 運行開始	■ムーバス乗客数 二千万名突破

出典: 武蔵野市都市整備部交通対策課(H21.4)「武蔵野市のコミュニティバス」

ムーバス 東京都 > 武蔵野市

【特徴】

・ ムーバスは武蔵野市内鉄道3駅を起終点とU交通空白·不便地域を1周5km、30分程度で循環することを目途に運行されている。

- ・ 住宅密集地、かつ狭い道路を運行するため、低公害型小型ノンステップバスが導入されている。
- ・ ムーバス車両は、高齢者等の乗客の快適性と安全性を追求するため、体が安定しないつり革ではなく、 握り棒を5~9本設置したり、全てのシートにひじ掛けやグリップを取り付けたりするなど工夫がなされて いる。
- ・ 運行システムは、パターンダイヤを導入する、病院・コミュニティセンターなど地域住民の需要が多い場所に停留所を設ける、100円のワンコイン利用ができるようにする(市内を運行している路線バスのほとんどが210円)、高齢者の歩行距離を考慮してバス停間隔は200mを基本とする、などがある。

【事業/実施主体】

・ 実施主体: 武蔵野市、運行主体: 民間バス会社(関東バス、小田急バス)。市と民間バス事業者との運行協定 を締結している。運行収支が赤字の場合は市から事業者へ不足分を補助、黒字の場合は事業者から市 へ1/2を寄付する仕組みとなっている。

【利用促進施策/今後の展開】

- 吉祥寺パーク&バスライド加盟店で、一定金額の買い物をすれば、駐車場無料利用券がもらえる。
- ・ 運行開始の半年後から、OD調査やアンケート調査を行い、逐次、バス停数を増やすなどの改善を行う ことで、利用促進をはかっている。
- ・ 現在のムーバスの体系により、交通空白・不便地域が解消でき、一定の乗客数も確保されていることから、新規路線開設や料金見直し等の予定は現時点では無い。当面は、三鷹駅で、3箇所に分散して設置されているバス停を1箇所に集約する予定である。

【利用者数】

・ 平成20年度利用者数(7路線9ルート合計)は、1日7400人超、年間で270万人超となっている。平成7年の運行後、延べ2000万人を突破した。(各路線の実績は後述)

【知見·教訓】

- ・ ムーバスは、地域の意見を踏まえたバス路線等の設定・改善や、車内に伝言板を設置し情報交流の場として使ってもらえる工夫などを行うことによって、地域に根ざした交通機関になっている。
- ・ 地域によって運行時間を変えるなどして、昼間時間帯の高齢者や幼児連れの移動から通勤通学時の 駐輪対策(特に、武蔵境駅、三鷹駅)まで、地域・時間帯によってニーズに柔軟に対応している。

- ・ 武蔵野市ホームページ http://www.city.musashino.lg.jp/cms/guide/00/00/03/0000321.html
- ・ 武蔵野市都市整備部交通対策課(2009)武蔵野市のコミュニティバス「ムーバス」H21.4
- ・ 武蔵野市 (2007) ムーバス事業概要 2007
- ・ 土谷正忠・武蔵野市建設部交通対策課・馬場孝司編(1996) ムーバス快走す ぎょうせい・東京都
- ・ 佐藤竺(2003)「コミュニティバスの先駆けー武蔵野市ムーバスの歩み」都市問題 第 94 巻第 3 号 pp91-102

ムーパス 東京都 > 武蔵野市



出典:武蔵野市(H19.3)ムーバス事業概要

【路線概要】

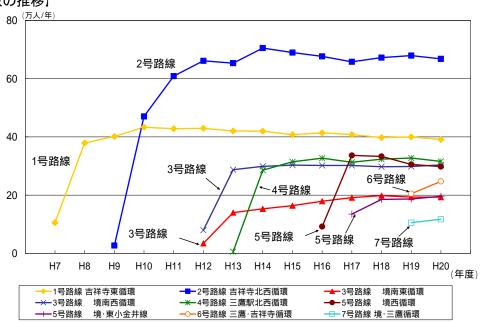
武蔵野市都市整備部交通対策課(H22.1.14 最終改定)

	1号路線 2号路線		3号路線		4号路線	5号	路線	6号路線	7号路線
	吉祥寺東循環	吉祥寺 北西循環	西循環	東循環	三鷹駅 北西循環	境西循環	境· 東小金井線	三鷹· 吉祥寺循環	境 · 三鷹循環
起終点	吉祥寺縣	R(北口)	武蔵境縣	沢(南口)	三鷹駅(北口)	武蔵境馬	沢(北口)	三鷹駅(北口)	武蔵境駅 (北口)
路線延長	4 . 2 km	5 . 2 k m	3.8km	3 . 1 k m	4.9km	2.4km	4 . 5 km	5 . 2 km	4.8km
所要時間	25分	3 4分	15分	15分	30分	10分	15分	27分	25分
運行時間	8:00~19:00	8:03~19:38 (土日8:03~ 19:53)	7:10~20:50	7:00~20:40	8:20 ~ 20:40	7:05~21:20	7:24 ~ 21:24	7:00~21:00	7:00 ~ 21:00
運行間隔 (分)	15分	13分 (土日10分)	20分	20分	20分	15分	30分	20分	30分
便数/日	45便	55便 (土日72便)	42便	42便	38便	5 8便	29便	43便	29便
バス停数	18箇所	25箇所	18箇所	13箇所	25箇所	11箇所	20箇所	2 2箇所	23箇所
料金			100円(未就学	児無料)。シル	バーパスは利用	月不可。 回数券	11枚1000円。		
運行主体	関東バス㈱	関東バス㈱	小田急	小田急バス(株)		小田急	バス(株)	関東バス(株)	小田急バス(株)
運行開始日	H7.11.26	H10.3.8	H12.	11.26	H14.3.23	H16.11.27	H17.5.29	H19.4.1	H19.4.1
一日平均 乗車数 (20年度)	1072.5人	1830.5人	832.6人	528.8人	866.1人	817.0人	538.0人	677.3人	320.6人

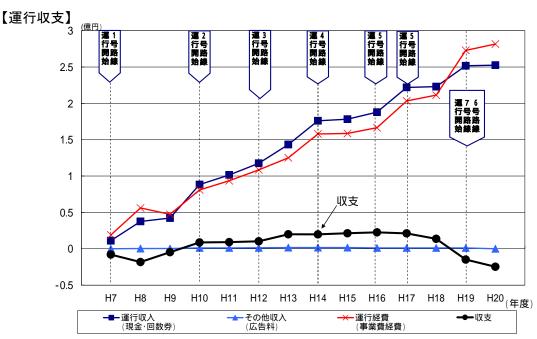
出典: http://www.city.musashino.lg.jp/cms/guide/00/00/69/archive/6970-1.pdf(H22.1.15 アクセス)

ムーパス 東京都 > 武蔵野市

【利用者数の推移】



出典:武蔵野市都市整備部交通対策課(H21.4)「武蔵野市のコミュニティバス」
*各路線の初年度は、年度途中に運行が開始されたため、利用者数が低くなっている。



出典:武蔵野市都市整備部交通対策課(H21.4)「武蔵野市のコミュニティバス」

- * 1・2・4・6号路線は関東バス㈱、3・5号路線は小田急バス㈱に運行を依頼し、運行収支が赤字の場合は赤字分を市が補助、黒字の場合は黒字分の1/2をバス事業者より市に寄付される。
- * 平成17年度以降の3・5・7号路線の収支額は、境・東小金井線の小金井市負担分(4割)、及び、境・三鷹循環の三鷹市負担分(3割)を除いた武蔵野市の収支額。
- * 平成19年度から、車両の購入は事業者が行うこととし、その減価償却費を運行経費に計上するように変更した。

小平市コミュニティタクシー(大沼ルート)「ぶるベー号」

東京都 > 小平市



プロフィール

地域住民、企業を中心に議論と実験 を重ね、地域内の生活交通として、 バス未満の需要、道路幅員に制約の ある地域で、小型車両を利用した定 時定路線のコミュニティタクシー が本格運行を開始した。
 人口:
 183,796 人

 面積:
 20.46 km²

人口密度: 8983.19 人/km²

事業主体:小平市(大沼町・花小金 井地域コミュニティタクシーを考える会) 運行主体:東京昭和運輸㈱

モード ステイタス 実施年 タクシー 実運用 平成 21 年

効果

- バス不便地域において、鉄道駅へのアクセスと生活交通確保に寄与した。
- ・ 小型車両の活用により、狭い道路の団地内や生活道路へ乗り入れられるようになった。
- ・ 実証実験の際のアンケートを基に、2つの病院へ乗り入れるルートに変更した結果、利用者数が約 6割増加した。

ここに注目!

- 市を4地域に分け、市からの支援額を地域単位で設定。各地域の住民などによる b考える会 を 設置し、地域の特性にあった輸送ツールを選択。将来は商工会等を核とした地域運営を目指す。
- 停留所を設け、時刻表により運行する定時定路線乗合システム。
- 考 える会によ り、ルート、停留所位置、ダイヤ、運賃などのサービスレベルを設定。
- 考える 会 は、6万枚超のチラシ配布、説明会開催、ポスター掲示を行い、小平商工会、商店 会連合は、商店街などにのぼり旗80本を設置するなど、コミュニティタクシーを積極的に支援。

【背景】

・小平市は、西武鉄道4路線、JR東日本1路線(地下)の鉄道5路線7駅があり、さらに、市境に3駅があり、 各駅が駅勢圏を形成している。鉄道路線は、南北方向に西武鉄道・国分寺線、多摩湖線が縦断し、北東部に西武 鉄道・新宿線が横断している。道路網は、青梅街道、五日市街道が市を東西に横断し、小金井街道、府中街道が 南北方向に縦断しており、市内各地区相互間の移動を難しくしている。これら各地域の最寄り駅へのアクセス手 段として、さらに、買い物の足の確保、通院、市役所周辺施設までの公共輸送ツールが求められていた。

【サービス】

- ・概要:ワンボックス車両1台による定時・定路線運行(トヨタハイエースグランドキャビン)
- ・乗車定員:乗客9名(乗り切れない場合は、乗合登録をしたタクシー車両が追走運行する)
- ・根拠法令: 道路運送法第4条 ・運行時間:8 時30分~17時30分(16 便/日) ・停留所:22 か所
- ・運行日:月曜日~金曜日(休日を除く) ・名称:ぶるべ一号(小平市は、ブルーベリー経済栽培国内発祥地)
- ・運行事業者:東京昭和運輸株式会社 ・運賃:大人 150 円、小人 80 円 (未就学児無料。シルバーパス、バス共通カード、PASMO、Suica は利用不可) ・回数券:大人1,500 円、小人 800 円(各 11 枚綴) を車内販売
- ・車両デザイン:市内武蔵野美術大学の学生が授業の一環として協力。紫を基調としたフルラッピング。目立つととても評判がよい。窓は、標準仕様の UV カット・スモークガラスを透明に変更。 ・停留所デザイン:車両同様、紫を基調。路線バスに準じ、横からの視認性を高めるため厚みのある停留所とした(写真2参照)。

【検討の経緯】

▽平成 18 年3 月 「総合的な交通体系のあり方懇談会」報告書作成

・ 9月5日 『市報こだいら~市の公共交通に対する基本的な考え方特集号』発行

9月5日~9月22日 市民からの意見募集

▽平成19年1~3月 実態調査実施(住民4グループヒアリング、住民アンケート、事業者ヒアリング等)

・ 3月 「小平市コミュニティタクシー運行調査報告書」作成

・ 8月3日 「大沼町・花小金井地域コミュニティタクシーを考える会」設置(以降、月1回程度開催)

▽平成20年3~9月 コミュニティタクシー(大沼ルート)実証実験運行(126日間、車両・写真1参照)

6月 地域内自治会の協力により、アンケート調査実施(回答率:65%、n=905)

・ 8月11日 ルートー部変更 ③昭和病院および②多摩済生病院に乗り入れることとした。

※平均乗車人員 (変更前:41.4人/日〈2.3人/便〉→変更後:67.9人/日〈3.8人/便〉)

▽平成21年4月30日 「地域公共交通会議」で承認(平成21年6月申請、同年9月許可)

9月14日 コミュニティタクシー大沼ルート(ぶるべ一号)運行開始

※平均乗車人員(21年末まで: 52.4人/日(3.3人/便))

▽平成22年1月21〜22日 利用者アンケート(対面聞き取り調査)実施。(回答者数25人/延べ乗車人員96人) ※回答者の約8割が女性、約9割が60代以上。

「便利」、「助かっている」という意見が 56%。運転士に対する意見が 24%あり、「どの運転 士も親切」、「申し分ない」との評価。「乗車が少なく申し訳ない」、「なくならないでほしい」 という意見が 24%。

【財政負担】

- ・ 小平市では、市を4地域に区分し、1地域あたりの運行補助額を上限概ね500万円(車両償却費を除く)としている。大沼地域は、北東地域の一部にあたり、同地域内の花小金井地域を含めた2ルートの合計を上限としている。(次々ページ「小平市の公共交通に対する基本的な考え方(案)」参照。)
- ・ 本ルートの総費用については、車両償却費を別枠とし、年間運行経費約500万円。うち、運賃収入を除いた市の補助額を約250万円と見込んでいる。

【今後の展開】

- ・ 利用客が乗り切れない場合への対応策(追走便)とその経費負担が課題である。
- ・ 当面の運営は小平市とするが、将来は商工会等が核となった地域での運営を目指している。
- ・ 平成22年1月に行った利用者アンケートでは、全般的に高評価であり、運転士に対する評価は非常に高い。この評価を、利用人数につなげ、継続運行するという安心感をアピールすることが今後の課題である。

もっと詳しく・・

小平市 HP·http://www.city.kodaira.tokyo.jp/sections/kokyo/kurashi.html



写真1 実証実験運行時の車両



写真 2 昭和病院停留所[4条運行時]



図1 ぶるベー号ルート図

表 1 ぶるベー号時	刻表
------------	----

kla	信仰证券	2 40分ルート					30分ルート									40分ルート		
No.	停留所名	1便	2便	3便	4便	5便	6便	7便	8便	9便	10便	11 便	12便	13便	14便	15便	16便	
1	小平駅入口	8:30	9:10	9:50	10:30	11:00	11:30	12:00	12:30	13:00	13:30	14:00	14:30	15:00	15:30	16:10	16:50	
2	多摩済生病院	8:31	9:11	9:51	10:31	11:01	11:31	12:01	12:31	13:01	13:31	14:01	14:31	15:01	15:31	16:11	16:51	
3	小平霊園南	8:33	9:13	9:53	10:33	11:03	11:33	12:03	12:33	13:03	13:33	14:03	14:33	15:03	15:33	16:13	16:53	
4	大沼地域センター公園	8:34	9:14	9:54	10:34	11:04	11:34	12:04	12:34	13:04	13:34	14:04	14:34	15:04	15:34	16:14	16:54	
5	ガスミュージアム北	8:38	9:18	9:58	↓ ↓	↓ ↓	↓	↓	↓ ↓	↓ ↓	↓ ↓	↓ ↓	↓	↓ ↓	15:38	16:18	16:58	
6	大沼通り	8:39	9:19	9:59	↓	↓	↓	↓	↓	↓	↓	. ↓	↓	↓	15:39	16:19	16:59	
7	新青梅街道北	8:39	9:19	9:59	↓ ↓	↓ ↓	↓	↓	↓ ↓	\downarrow	↓ ↓	J	↓ ↓	↓	15:39	16:19	16:59	
8	西武台住宅	8:41	9:21	10:01	10:35	11:05	11:35	12:05	12:35	13:05	13:35	14:05	14:35	15:05	15:41	16:21	17:01	
9	東ガス 西通り	8:42	9:22	10:12	10:36	11:06	11:36	12:06	12:36	13:06	13:36	14:06	14:36	15:06	15:42	16:22	17:02	
10	稲荷神社東	8:44	9:24	10:04	10:37	11:07	11:37	12:07	12:37	13:07	13:37	14:07	14:37	15:07	15:44	16:24	17:04	
11	六中通り北	8:45	9:25	10:05	10:38	11:08	11:38	12:08	12:38	13:08	13:38	14:08	14:38	15:08	15:45	16:25	17:05	
12	六中通り	8:46	9:26	10:06	10:39	11:09	11:39	12:09	12:39	13:09	13:39	14:09	14:39	15:09	15:46	16:26	17:06	
13	昭和病院	8:56	9:36	10:16	10:46	11:16	11:46	12:16	12:46	13:16	13:46	14:16	14:46	15:16	15:56	16:36	17:16	
14	武田歯科前	8:57	9:37	10:17	10:47	11:17	11:47	12:17	12:47	13:17	13:47	14:17	14:47	15:17	15:57	16:37	17:17	
15	高橋農園	8:58	9:38	10:18	10:48	11:18	11:48	12:18	12:48	13:18	13:48	14:18	14:48	15:18	15:58	16:38	17:18	
16	けやき園前	8:59	9:39	10:19	10:49	11:19	11:49	12:19	12:49	13:19	13:49	14:19	14:49	15:19	15:59	16:39	17:19	
17	佐々 木クリニック前	9:00	9:40	10:20	10:50	11:20	11:50	12:20	12:50	13:20	13:50	14:20	14:50	15:20	16:00	16:40	17:20	
18	中村園	9:00	9:40	10:20	10:50	11:20	11:50	12:20	12:50	13:20	13:50	14:20	14:50	15:20	16:00	16:40	17:20	
19	大沼公民館·図書館	9:05	9:45	10:25	10:55	11:25	11:55	12:25	12:55	13:25	13:55	14:25	14:55	15:25	16:05	16:45	17:25	
20	多摩の台通り	9:06	9:46	10:26	10:56	11:26	11:56	12:26	12:56	13:26	13:56	14:26	14:56	15:26	16:06	16:46	17:26	
21	いりえクリニック前	9:07	9:47	10:27	10:57	11:27	11:57	12:27	12:57	13:27	13:57	14:27	14:57	15:27	16:07	16:47	17:27	
22	回田道西	9:08	9:48	10:28	10:58	11:28	11:58	12:28	12:58	13:28	13:58	14:28	14:58	15:28	16:08	16:48	17:28	

小平市の公共交通に対する基本的な考え方(案)

現行のコミュニティバスの全市的な展開は、道路事情や運行経費の面からも困難と判断し、地域の特性に合った移動サービスとして、路線バス、コミュニティバス、コミュニティタクシーなどとの組み合わせによって、要望の多い最寄り駅へのアクセスや買い物など地域内の生活交通の足を確保し、これをつなぐ幹線交通を作り上げ、公共交通の充実を目指します。

1. 基本方針

地域ごとのニーズに基づくコンパクトな地域内の生活交通(最寄り駅や買い物などへの移動手段)とこれをつなぐ幹線交通を充実します。

2. 実現のための具体的方針

コンパクトな地域内の生活交通を目指したコミュニティタクシーを支援します。

最寄り駅へのアクセスや買い物など、生活の足の確保を目的としたコンパクトな地域内の生活交通として、コミュニティタクシーが注目されています。高齢者や子育て中の方などにとって利用しやすく、小平の身の丈に合った交通形態といえます。

また、市民の主体的な参加、バス・タクシー事業者などの民間活力および市の財政的支援という 役割分担の中で運営する方法を目指します。各地域内の最寄り駅へのアクセスや買い物などの生活 の足は、初めにコンパクトな地域内の生活交通として、コミュニティタクシーで移動サービスを提 供します。

そして、各地域内から市役所周辺地域や公立昭和病院へのアクセスについては、青梅街道沿いに、 市役所周辺施設や公立昭和病院、駅などが集中しています。このため市は、バス事業者が青梅街道 に路線を増やすことや伸ばすことを要望するとともに、地域内の生活交通から青梅街道幹線交通へ の乗り継ぎについて、運賃、仕組みなどを検討します。

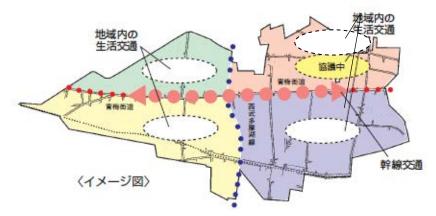


図2 小平市の公共交通に対する基本方針 (本事例の導入地域は、北東(ピンク色)地域にあたる)

横浜市地域交通サポート事業

神奈川県>横浜市



プロフィール

横浜市は坂道が多く、既存バス路線が 無い地域などで、地域住民により生活 に密着した交通手段の導入に取り組ん でいるケースがある。横浜市では、こ れらの取組がスムーズに進むよう、運 行に至るまでの事業の立ち上げ支援を 行っている。

人口:	3,579,628 人
面積:	437.38 km²
人口密度:	8,184.25 人/k㎡
運営主体:	横浜市

モード:乗合 ステイタス: 実施年: タクシー他 実験中 平成 20 年

効果

- ・ 平成 20 年 10 月より行われている小雀地区の乗合タクシー実証運行では、平日 1 日あたり当初約 110 人の利用者が、12 月には約 145 人へと増加している(土日祝日は約 80 人の利用)。最も利用者数の多かった 12 月 11 日 (木)には、175 人の利用があった。朝夕の便では乗客の積み残しが発生するほどであり、一定の需要が認められる状況である。
- ・ 運賃は1乗車あたり300円(未就学児は無料)と設定されており、これまでタクシーを 利用していた利用者の金銭的な負担を軽減することとなった。

ここに注目!

- ・ 横浜市では、地域住民による新たな交通手段導入の取組に対し、サポート事業を行っている。具体的には、「地域が自ら検討し、取り組んでいるという意思を持っていること」や「5人以上の住民等からなる検討組織の登録」など一定の要件を満たした組織に対して、市職員の派遣、専門家による調査、実証運行の支援、関係機関との調整など様々な支援を行っている。平成21年1月末現在、市内11の地区において、①新たなバス路線導入、②既存バス路線の増便等改善、③新たな路線型乗合タクシー導入、④新たな予約型乗合タクシー導入、などが検討されている。
- ・ 地域公共交通会議の承認後に本格運行開始となるが、本格運行に対しては、行政から財政支援は行われない。車両は事業者または地域で確保し、運行経費は運賃や地域の資金 (協賛金等)でまかなうことが前提となる。
- ・ 平成 20 年 10 月より、小雀地区において乗合タクシーの実証運行が行われている (12 月からは市の補助なし)。ルートは小雀西地区と大船駅とを結ぶもので、所要時間は約 20 分、運賃は 1 乗車あたり 300 円(未就学児は無料)、約 40 分の間隔で運行されている。
- ・ ルートの中には、道路の狭隘な部分も含まれており、バス停設置の際には道路管理者や 警察からのアドバイスが有効であった。
- ・ 現在、乗客の積み残し発生が課題となっている。現在の車両は定員 10 人のワンボック スカーであるが、今後は4条免許による15人乗り車両の導入などが検討されている。

- ・ 横浜市地域交通サポート事業ホームページ http://www.city.yokohama.jp/me/douro/plan/chiiki/
- ・ 横浜市地域公共交通会議ホームページ http://www.city.yokohama.jp/me/douro/plan/chiiki/kaigi.html



図 小雀地区乗合タクシー「こすずめ号」路線図(実証運行時)

神奈川中央交通連節バス





プロフィール

横浜市営地下鉄、私鉄の延伸により、 利用者がほぼ倍増となった湘南台駅で は、朝のピーク時にバス停に並ぶ学生 が 190 人にも達する状況であった。輸 送力増強、交通渋滞解消のため低床連 節バスを国内で初めて導入し、フィー ダーバス路線も合わせて設定した。

人口:	396,014 人
面積:	69.51 km²
人口密度:	5,697.22 人/㎞

運営主体:神奈川中央交通

モード ステイタス 実施年 線パス・コミュ 実運用 平成 17 年 ニティパス

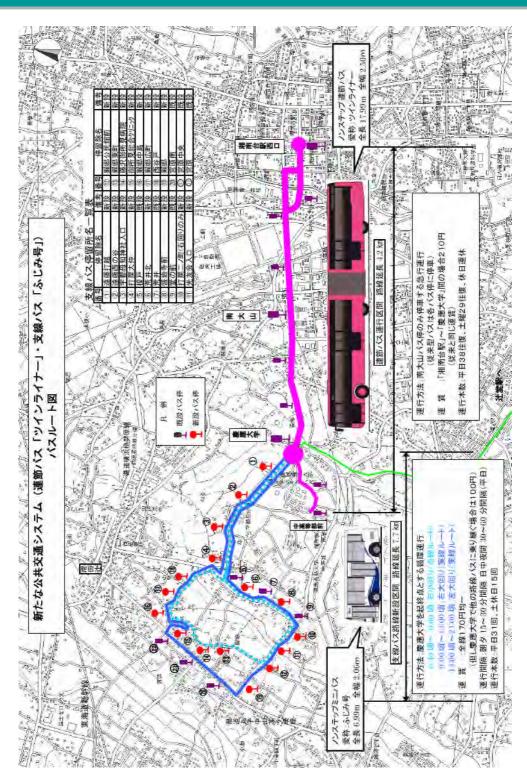
効果

- ・ ツインライナーの運行により、慶應大学藤沢キャンパスと湘南台駅とを結ぶルートで、輸送力が 大幅に増強された。また、湘南台駅西口広場のバスの流れもスムーズになった。
- ・ 導入前の平成 15 年 1 月に比べ、導入後の平成 17 年 9 月では、輸送力は約 15%増加 (19, 180 人/ 日→22, 048 人/日)、運行回数は約 8%減少 (274 本/日→252 本/日) した。

ここに注目!

- ・ 湘南台駅は、平成 11 年の横浜市営地下鉄・相鉄いずみ野線の延伸以来、利用者が平成 10 年の 5 万人/日から平成 14 年の 10 万人/日へと倍増し、特に朝 8 時台のピークには、学生などがバス停に 190 人近くも並ぶなど、乗り切れない利用者がバス停に残ってしまう状況であった。駅前のバスロータリーが交通渋滞を引き起こし、バスが入れないことも頻繁に起こっていた。国交省、県、県警、慶應大学、神奈川中央交通、藤沢市で構成される委員会では、新たな公共交通システムを導入するコンセプトを示し、その中で大量輸送の連節バス(「ツインライナー」)の導入が計画された。
- ・ 国内で初めての導入となるノンステップ連節バスは、軸重等が車両制限令で定める基準を上回っているため、協議の結果、国土交通省から特殊車両の位置付けでの走行許可を得ることとなった。また、警察の支援により、合わせて PTPS が導入された。
- ・ 駅から大学までの幹線路線に加え、大学から先の公共交通不便地域には、小型ノンステップバス によるフィーダーバス路線(支線バス「ふじみ号」)も設定された。

- 藤沢市ホームページ(連節バス「ツインライナー」)
 http://www.city.fujisawa.kanagawa.jp/tosi/page100053.shtml
- 藤沢市ホームページ(支線バス「ふじみ号」)http://www.city.fujisawa.kanagawa.jp/tosi/page100054.shtml
- ・ 神奈川中央交通ホームページ http://www.kanachu.co.jp/misc/twinliner.html



出典:藤沢市ホームページ

図 ツインライナー・ふじみ号路線図

基幹バス/区バス/住民バス



プロフィール

新潟市では需要に応じたバス交通体系が構築されており、「基幹バス」、「区バス」、「住民バス」の3つのタイプのバスが運行されている。

新潟県>新潟市

 人口:
 813,847 人

 面積:
 726.1 km²

人口密度: 1,120.85 人/km 運営主体: 新潟交通·新潟市・

住民

モード ステイタス 実施年 各線パス・コミュ 運用 平成 19 年 ニティパス

効果

- ・ 利用ニーズに応じて「基幹バス」、「区バス」、「住民バス」という各タイプのバス交通体系が構築 されている。
- ・ 新潟市のように広範な自治体の場合、市内の各エリアにおいて交通に対するニーズは異なるため、 車両のタイプやルート・ダイヤ等をそれぞれに応じたものに設定することで効率的な運行体系と なっている。
- ・ また運営主体についても、交通事業者が運営主体となる基幹バスおよびその他幹線系バス路線、 市が運営主体となる区バス、住民が運営主体となる住民バス、といった形で需要に応じてその形 態が異なるものになっている。

ここに注目!

- ・ 「基幹バス」は市の中心部の主要な施設と交通結節点を接続する基幹路線で運行は新潟交通が行う。新潟駅、市役所、県庁、市民病院等を巡回する(上の写真)。運賃は中心部の路線が 200 円均一、その他は距離制で 170~320 円である。運行ヘッドは 10~20 分で、バスの愛称名(「りゅーとリンク」=新潟が「柳都」と呼ばれることから)やバスのデザインは市民公募により決定された。
- ・ 「区バス」は新潟市内の8つの区のうち中央区以外の7つの区で導入されている。区役所や鉄道駅等を中心に、商業施設や公共施設等を経由する路線が設定されている。運営主体は新潟市で、路線やダイヤは各区が中心となって設定している。
- ・ バス路線の廃止問題を抱える地区などの公共交通空白・不便地区(全8地区)では、住民組織が 主体となり「住民バス」を運行している。住民組織が運営主体で、路線によってバス事業者及び 地元タクシー会社に運行委託している。車両は路線バスタイプ、ジャンボタクシーまで様々であ る。運賃収入や地元負担(自治会や商業施設等)で運行経費を賄えない場合、10 便/日、平日運 行に係る経費の7割を上限に市が補助している。

- 新潟市 HP http://www.city.niigata.jp/info/kotsu/bus/
- ・「需要に応じたバス交通体系の構築」地域公共交通の活性化・再生への事例集、pp. 126-129



出典:にいがた交通戦略プラン(第5回)

図 バス交通網の現状イメージ

ふらっとバス 石川県>金沢市



プロフィール

細街路の多い金沢市で、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である。運行当初は、日 本初の小型低床フルフラットノンステップバ ス車両を外国から輸入していた(国産車に順 次更新中)。利用者数増加に向けて、様々な施 策が実施・検討されている。

人口:	454,607 人
面積:	467.77 km²
人口密度:	971.9 人/k㎡
運営主体:	金沢市

ステイタス

実運用 平成 11 年

効果

- 運行開始後、4路線で年間計約70万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 している。
- 平成 17 年に実施したOD調査によれば、平日における金沢ふらっとバスの乗客の属性は、女性 が約8割、60歳代以上が約6割を占めている。また、沿線住民アンケートによると、各ルートと も利用目的は買い物が6割を超えていることから、ふらっとバスは、高齢者、主婦層の買い物等 日常生活の足として市民に定着していると考えられる。
- ふらっとバスのルート上の道路は融雪機能を備えており、区間によっては、運行ルート上を除雪 する効果がある。

ここに注目!

- 金沢市のまちなかは細街路の多い町並みで、都心部でありながら、公共交通の不便な地域が存在 していた。都心部の生活交通とまちなかの活性化に対応したコミュニティバスとして、ふらっと バスが導入された。
- 近年は、都心部人口減少などの影響もあり、利用者数が漸減傾向にある。親子利用促進キャンペ ーン、子ども料金の設定など、利用者数増加に向けて様々な施策が検討されている。

【背景】

金沢市は、藩政時代に形成された街並みが魅力である反面、細街路が多く公共交通が不便な地域 が存在していた。まちなかでの公共交通不便地域の解消、高齢者等移動制約者への新たな交通手 段提供を目的として、平成 11 年 3 月よりコミュニティバス「金沢ふらっとバス」の運行を開始 した。

【事業内容】【サービス】

- 地域住民の利用が促進され、観光客にも利用されることで地域活性化に貢献している。200m間 隔のバス停、15 分間隔のダイヤ、100 円の運賃等、利用者の利便性が考慮されている。平成 20 年 11 月には金沢ふらっとバス第 4 のルートである長町ルートの運行を開始し、まちなかの公共 交通不便地域は概ね解消した。この4ルートは、金沢市におけるコミュニティバス導入可能性調 査の検討結果を基本とするものであり、長町ルートでルート増設については完了した。
- 導入当時、日本には、高齢者や障害者などに対応した小型の低床フルフラットノンステップバス 車両がなかったため、オーストリアから車両を輸入して、日本の保安基準に適合するよう多数の 部品を交換した。道路から床面までの高さが 28cmと低く乗降が楽にでき、スロープをセットす れば車いすの乗降も可能となる(走行性、コスト面等から、平成18年度より国産小型ノンステ ップバス車両への更新を開始した)。

ふらっとバス 石川県>金沢市

【財政負担】

・ 市は運行経費の不足分を事業者に補填しているが、ルート増設に伴い、年々、負担額が大きくなっている。ただし、市民がまちなかに出て行くという経済効果も考慮した市民サービスの一環として始められた事業であるため、当初より、ある程度の負担は想定されていた。

【知見·教訓】

- ・ ふらっとバスの乗車人員は、平成16年度の約71万人をピークに、漸減傾向にある。要因として、 都心部人口の減少や、高齢者の自動車運転免許保有率の上昇などが考えられる。そのため、市で は、利用者数増加に向けた様々な施策が実施・検討されている。
 - 子どもの利用促進(ひいては同伴者の利用促進)を図るため、平成21年度にまちなかのイベントにあわせ、親子利用促進キャンペーンが実施された。キャンペーン実施期間中は、各路線で通常の1.5~3倍程度の利用者数を記録するなど大変好評であった。平成21年度からは子どもの利用料金の設定などが検討されている。
 - ★ 金沢駅から都心部までのシャトル便として、「まちバス(金沢ショッピングライナー)」「兼 六園シャトル」も実験運行されている。前者はNPO法人の運営でJRへ運行委託されて おり、後者は運営・運行ともに北陸鉄道が担っている。
- · ふらっとバスは、導入時に、コミュニティバスの先駆的事例であるムーバスも参考とした。
 - ▶ 利用者が利用しやすいワンコイン運賃制を導入した。
 - ▶ ふらっとバスの運行時間帯は、9時頃から19時頃までとなっている。従来からの路線バスと競合しない生活交通として導入されたため、通勤・通学の時間帯は外した設定となっている。今のところ、運行時間帯を延長する予定は無い。
- ・ 車両ボディやバス停には、加賀友禅の古典図柄を現代風にアレンジした金沢らしいデザインを採用しており、まちの景観にマッチしている。
- ・ 細街路を運行するため全てのバス停に屋根を設置できないものの、沿線住民の好意で、バス停に 椅子やベンチが設置されている例もある。また、細街路などを運行することで結果的に速度を抑 えた優しい運転が行われていたり、リタイアした運転手の再雇用で地域事情に詳しく高齢者の気 持ちがわかる運転手が多かったりなど、市民に受け入れられた交通機関となっている。
- ・ 運行会社の違いから、ルートによって I Cカードや回数券の利用制限がある。運行ルート全体で利用者の利便性を高めるための対策が課題となっている。

- ・ 金沢市ホームページ http://www4.city.kanazawa.lg.jp/11310/taisaku/fratbus/flat.jsp
- ・ 中島正人、安江雪菜、高山純一「金沢市におけるコミュニティバス導入効果ー金沢ふらっとバス を事例として」、2000 年度第 35 回日本都市計画学会学術研究論文集

■ ふらっとバス運行・本格導入までの経緯(1/2)

	運行まで	ごの経緯
年度	金沢市における高齢者・障害者等のための モデル交通計画策定調査(運輸省補助事業)	コミュニティバス導入に向けた検討
平成5年度	金沢市における交通実態基礎調査 金沢市の地域特性 高齢者・障害者の交通特性 移動制約者の具体的移動ニーズの把握 交通環境基盤の問題点・課題の整理	
平成6年度	モデル交通計画のための予備的検討 移動制約者の手段別需要展望 施設・車輌の対応技術の検討 主要交通手段の整備費用試算	
平成7年度	モデル交通計画の策定 モデル交通計画の基本理念 交通手段別整備方針と整備内容の検討 整備スケジュールの検討 モデル交通計画の策定 今後の課題	
平成8年度		
平成9年度		金沢市におけるコミュニティバス 導入可能性調査 (モデル交通計画でのST固定型の検討結果を 受け、コミュニティバス導入に向けての 詳細な検討を行った) 必要性・コンセプトの検討 利用ニーズの分析 実現化方策の検討 導入ルート案の設定 運行システムの検討

(緑字:運行に向けた調査・準備等)

出典:金沢市資料より作成

■ ふらっとバス運行・本格導入までの経緯(2/2)

年度	此 禁止。		までの経緯	Emru
	此花ルート	菊川ルート	材木ルート	長町ルート
平成10年度	下頭 地に同けた国際権 主行環境調査 車両の購入契約 車両・パス停のデザイン、愛称の検討 模安江町アーケード走行に関する協議 (警察・商店は等) およびパス走行帯路面表示の実施 バス停起に関する協議 (道路管理者・職祭・背後地所有者・ 町会領係者等。 パス停付近の側溝整備(シャ所) 交通事業者 (の協定総 PR方策の検討 アラシ・パンフレットの作成など) 平成11年3月28日(日) 運行開始			
平成11年度	3. 行談様・改集等・イベント開催時等のルート変更 イベント開催時等のルート変更 (年間6回」のべ10日間) バス停のパリアフリー化 (縁石の切り下げなど、3ヶ所) 車椅子固定装置の検討・設置 車両の改成後出口提り棒・車外スピーカーの設置など) の19強・アンケート調査(年7回) 冬季連行管理対策(除雪体制の協議) 交通事業者・車両の保守点検業者との契約	連行関連に向けた戦争 走行環境調査 連行ルーの検討 車両の購入契約 車両の購入契約 が大学校とでは、 に設置を開発者、要を背後地所有者・ 町会間係者等) バス停名杯、連行ゲイヤ、 起終点の決定 狭隘区間の側溝整備に上132m) バス停の側溝整備に上32m) バス停のパリアリー所) バス停みで表す。 ドラシ・バンアレットの作成など) 平成12年3月25日(土) 運行開始		
平成12年度		通行能や改製 イベント開催時等のルート変更 (年間7回、のベ15日間) OD調査・アンケート調査(年2回) 冬季運行管理対策(除雪体制の協議) 交通事業者・車両の保守点検業者との契約	運行 開始に向けた修準権 運行ルートの検討 走行環境調査	
平成13年度	通行連持・改善等 金沢駅東パスターミナルへの乗り入れ		行動地に向けた簡単情 狭隘区間における走行性調査 (交通量調査) パス停候補地周辺の詳細調査	
平成14年度		<mark>選行能学・改革等</mark> 一本松陸橋バス停を追加	通行開始に向けた簡単係 車両の開入契約 車両のデザイン検討 協議(道路管理者・ 監察・背後地所有者・町会開係者等) バス停名が、運行ダイセ、起鉄点の決定 採脳区間の植栽帯整備(8 所) バス停の(リアワリー代 (銀石切)・ドナント (大子の(リアフ)・代 (銀石切)・ドナント (ボラシ・バンフレットの作成など) 平成15年3月21日(金) 運行開始	
平成15年度			行転待・改集	
平成16年度		「行法・な」 バス停名称の変更 (策大園買弓坂 21世紀美術館、 市役所 市役所・柿木畠) 時間調整パス停の変更 (番林が、大学病院)	情報・改量・ 香林坊 広坂へ運行ルートを延伸し、 バス停ご顧所を追加 (商工会議所、香林坊、仙石通り、 市役所・21世紀美術館)	
平成17年度		,		運行開始に向けた。 運行用トの検討(地域分析)
平成18年度				走行環境調査
平成19年度				通行開始に向けた調準備 連行ルートの検討(導入検討委員会) 走行環境調査 (バス停設置に伴う影響調査) バス停候補地周辺の周辺調査
平成20年度	3.行主が-7次4 彦三北バス停の新設(追加)		(元本)・改画 武蔵かは、近江町市場の停留所会更 時間調整場所の変更(終町からの変更) 大手堀パス停の新設(追加)	(行動にひけた後年 車両の開く型的 車両のデザイン検討 バス停息屋に関する協議(道路管理者・ 響祭・背後地所有者・可会関係者等) バス停号を称。運行ダイヤ、起終点の決定 バス停局辺整備 (終石切)下げなど、7ヶ所) PR方策の検討 (チラシ・パンフレットの作成など) 平成20年11月8日(土) 運行開始 運行終り改修。 では終していたのといた日本 ではあった。 ではないまた。 ではないまた。 ではあった。 ではないまた。 ではないないまた。 ではないないまた。 ではないないないないないない。 ではないないないないないないないないないないないないないないないないないないない

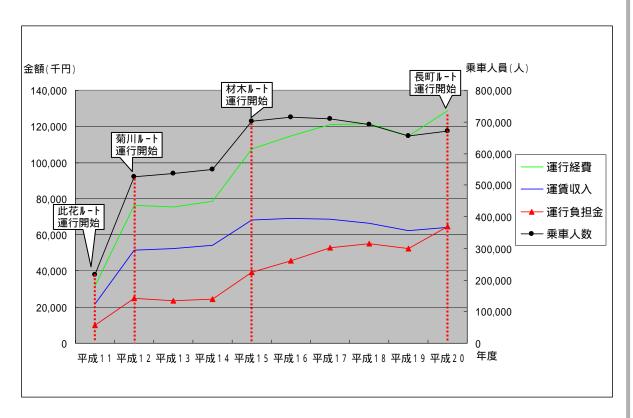
(**緑字**:運行に向けた調査・準備等、赤字:運行開始、青字:運行維持・改善等)

出典:金沢市資料より作成

長町ルート	平成20年11月8日(土)	5 . 9 km	約40分	12;327.A	6,925人/km² (全市平均944 / km²)	27.0% (全市平均18.4 / kmồ)	武蔵ヶ辻、片町	武蔵ヶ辻地区、近江町市場、香林坊・片町商店街、玉川町通り商店 街等	聖霊病院、石野病院等	長町武家屋敷跡、 にし茶屋街等の観光施設、 玉川図書館、玉川こども図書館、 女性センター等の文化教育施設		
材木ルート	平成15年3月21日(金)	7 . 1km (平成16年8月31日までは4.6Km)	約40分 (平成16年8月31日までは約25分)	10,866人	5,031人/km² (全市平均944/km³)	29.9% (全市平均18.4 / k㎡)	武蔵ヶ辻、香林坊、兼六園下	近江町市場、広坂商店街、 香林坊商店街、橋場町振興会、 兼六大通 0振興会等	大手町病院、敬愛病院等	金沢21世紀美術館、市役所、 商工会議所、NHK等		
類川ルート	平成12年3月25日(土)	6 . 2 km	約40分	11,293人	5,277人/km² (全市平均944/km³)	29.2% (全市平均18.4 / km²)	香林坊、片町	広坂商店街、柿木畠商店街、香林坊商店街、十町商店街、 香林坊商店街、新堅町商店街、 堅町商店街、新堅町商店街、石引商店街等	大学病院、金沢医療センター等	金沢21世紀美術館、本多の森 ホール 県立美術館、兼六園、県立図書 館光会館、市役所ほか 公共施設が多い		
此花ルート	平成11年3月28日(日)	4.9km (平成13年8月31日までは4.6Km)	約25分	12,279人	7,627人/km² (全市平均944 / km²)	27.1% (全市平均18.4 / km³)	JR金沢駅、武蔵ヶ辻	駅前別院通り商店街、 横矢江町商店街、近江町市場、 武蔵ヶ辻地区、尾張町商店街等	米澤病院、城北病院、NTT病院等 大学病院、	町民文化館ほか観光施設が多い		
				総人口	人口密度	高齡化率	:"與與	商店街:	病院:	その他:		
かイーパ	運行開始日	ルート延長	1周時間	1 1 1 1 1 1 1 1 1 1 1 1 1 1 1 1 1 1 1	/J/(一色/%/J/) 7 (平成17年国勢調査よ		アクセスする主要施設					

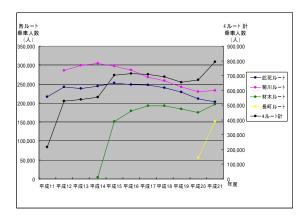
出典:金沢市資料

■ ふらっとバス乗車人数・運行負担金の推移



出典:金沢市資料より作成

■ ルート別の乗車人員、平均乗車人数、回数券利用率、ICカード利用率推移



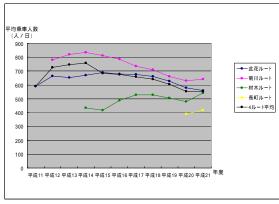


図 乗車人員

図 平均乗車人数(1日当り)

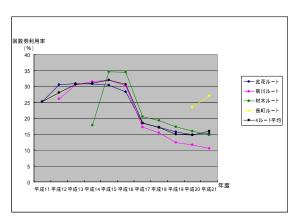


図 回数券利用率

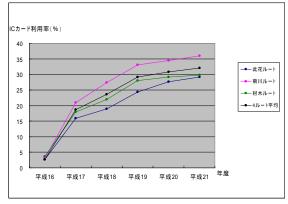


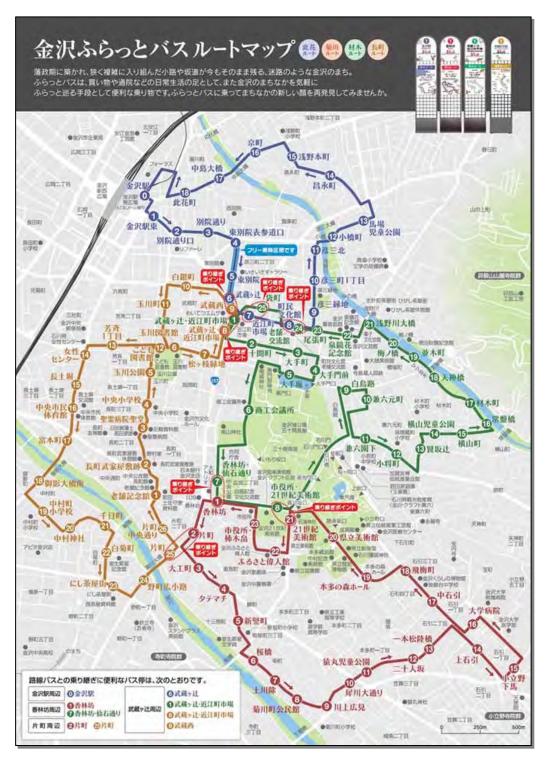
図 ICカード利用率

平成 21 年度の乗車人員データは、過年度の月間データを用いた補正を行っている(此花・菊川・材木ルートの平成 19、20 年度の $4 \sim 12$ 月と $1 \sim 3$ 月の乗車人員の比を用いて推計している)。

4ルート平均の値は、各ルートの値を乗車人員で重み付け平均した値としている。 長町ルートでは、IC カードを利用できないため、IC カード利用率データは無い。 (回数券も、此花・菊川・材木ルートと、長町ルートでは、相互利用できない。長町ルートでの回数券利用率の高さは、IC カードが利用できないことも要因となっている。)

出典:金沢市資料より作成

■ ふらっとバス路線図



出典:金沢市ホームページ

バストリガー方式



プロフィール

金沢大学とバス事業者がバストリガー協定(金沢市が仲介)を結び、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である。

人口:	454,607 人
面積:	467.77 km²
人口密度:	971.86 人/k㎡
運営主体:	北陸鉄道

石川県>金沢市

モード ステイタス 実施年 バス 実運用 平成 18 年

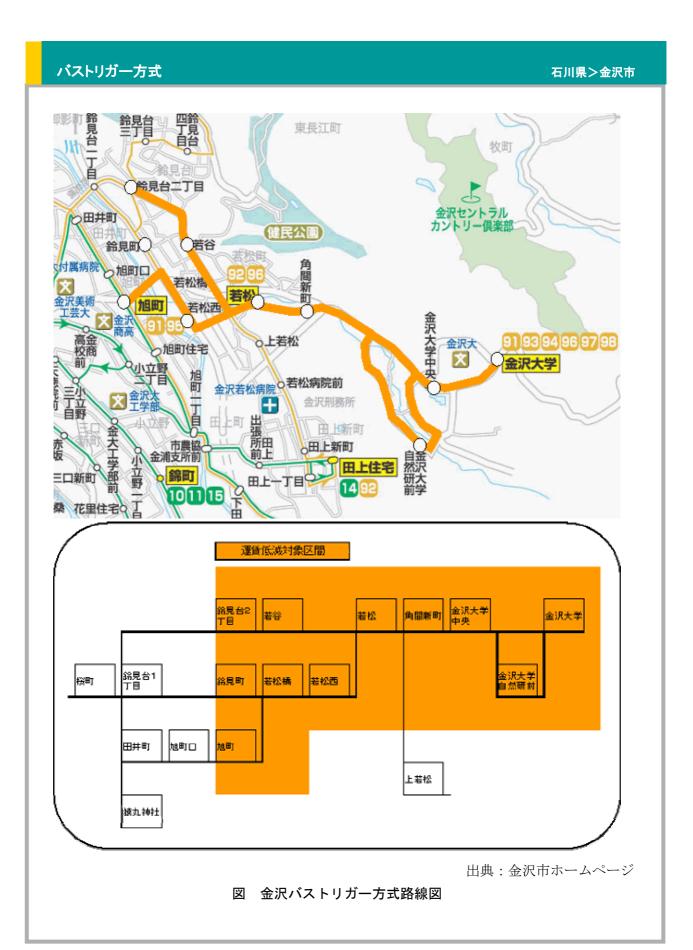
効果

- ・ バストリガー方式導入以前は、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は、170 ~200 円のバス運賃が設定されていた。バストリガー方式導入後、大学生等の利用者は、100 円 の運賃でバスを利用できるようになり、費用負担が半額程度まで軽減された。
- ・ 平成 17 年度 (バストリガー方式実施前) の当該区間の推定利用者数は、約 12 万人であった。平成 18 年度 (バストリガー方式実施後) は約 26 万人の利用となり、平成 19 年度には約 32 万人と、 急激に利用者が増加している。(参考:平成 20 年度 (11 月末) 246, 372 人)
- ・ 平成 20 年 11 月 12 日時点で、対象区間の運賃収入額が平成 17 年度の運賃収入額を超えたことから、平成 21 年度も継続して路線バスの 100 円運行が実施予定である。

ここに注目!

- ・ 金沢大学は金沢市の郊外部に位置しており、旭町周辺から大学までのバス路線について、学生から運賃値下げの要望(170~200 円を 100 円に)が出されていた。その一方、バス事業者としては、 一旦運賃を下げた場合には、利用者が増えない結果となっても取組みをやめづらいため、対応は 困難な状況であった。
- ・ そこで、金沢市が仲介役となり、大学とバス事業者の間でバストリガー協定(事前に協定した採 算ラインを満たさなければ元に戻す協定)が提案された。バス事業者は採算ラインを達成できな い場合には元に戻すことができ、学生等は、積極的に利用することにより運賃低減(100 円運賃) を継続できるため、双方の関係主体へ、インセンティブが与えられるものである。平成 18 年 4 月より、旭町周辺~金沢大学の区間においてバストリガー方式が導入され、それまで 170~200 円であったバス運賃が 100 円に設定された。
- ・ 採算ラインを達成する目標利用者数は、マスコミで報じられたり、金沢市のホームページでも公 開されていたりするため、利用者である学生にも意識付けがなされている。
- ・ 同区間の利用者数実績は、IC カード (Ica=アイカ) により把握されている。学生のほとんどが IC カードを利用しているため、実績把握のための追加コストが発生していない。

- ・ 金沢市ホームページ http://www4.city.kanazawa.lg.jp/11031/taisaku/trigger/100en.jsp
- ・ 北陸鉄道ホームページ http://www.hokutetsu.co.jp/unko/kindaitoriga/trigger_h.html



上田市豊殿地区自主運行バス「あやめ号」

長野県 > 上田市



プロフィール

上田市の豊殿地区は、住民組織が地区内 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 続する循環バスを導入。また、上田市は、 この事例を契機として、地域が自主的に 運行する生活交通に対し、運行経費の一 部を補助する「地域自主運行バス等運行 費補助金」を制定した。

人口:	160,192 人	
面積:	552.00 km²	
人口密度:	290.20 人/k㎡	
運営主体 豊殿地区		

実施年 ステイタス 実運用

循環バス運営委員会

平成 19 年

効果

豊殿地区循環バスは、試験運行・暫定運行を経 て、本格運行に至る中で、利用者数が概ね増加 傾向で推移している。(なお、試験運行から本 格運行に移行する際には、運賃が1乗車100円 から200円に増額されている。)

衣 意殿地区循環ハス利用有剱寺の推移					
項目	期間	運行日数 (日)	利用者(人)	1日平均 (人)	
試験運行	H18.4 ~ 10	56	1,100	19.6	
暫定運行	H18.11 ~ 12	12	225	18.8	
本運行	H19.1 ~ 12	92	1,920	20.9	
	H20.1 ~ 12	95	1,927	20.3	
	H21.1 ~ 3	23	486	21.1	

バス

曲即地区活躍バフ利田子粉竿の推移

- 既存のバスに接続し、細かいエリアをカバーす る生活交通手段が導入されたことにより、交通空白地帯が大幅に縮小され、特に高齢者・障害者など の交通弱者の移動手段が確保された。
- 住民側のマ イバス意識 が非常に高く、住民が主体となったバスへのバックアップ活動が活発に行 われている。例えば、バスの周知・PRと地域への理解を広げることを主な目的として発行されている 「あやめ号だより」は、住民組織である自治会連合会・循環バス運営委員会の手で発行されている。

ここに注目!

- 移動制約者への対応必要性から、住民組織が各世帯の負担の下、地域を循環するバスを導入
- 地域全体の問題を考える住民組織があったことが、地域負担によるバス導入に大きく寄与
- 検討の過程では、全世帯を対象とし、バス導入の必要性や賛否、世帯負担などについての意向調査を 繰り返し実施
- このバスの導入を契機として、上田市が「地域自主運行バス等運行費補助金」を創設

【背景】

- 上田市の豊殿地区には、公共交通として、廃止路線代替バスである「祢津線」「豊殿線」と上田市が運 行する「オレンジバス」がある。これらのバスは幹線道路を走ることから、バス停まで距離がある地 域も多く、特に高齢者にとっては利用が不便な状況にあった。
- また、豊殿地区は、地区内にショッピングセンターや医療施設が立地することから、地域内を循環す るバスへのニーズが高かった。
- このような背景から、平成14年4月に、豊殿地区全体の住民組織である「豊殿地区振興会」において、 「循環バス研究委員会」が設置された。

【サービス】

- 週2日、1日4便の運行である。これは、接続する「オレンジバス」(上田市のコミュニティバス)の 神川・神科コースが週2日(同じ曜日)の運行であるためである。
- 利用料金は、1乗車につき200円である。

【検討経緯】

- ・ 平成14年4月に豊殿地区振興会が、地区内循環バスの運行について研究委員会を組織することを決定 して以来、3年間で延べ26回にも及ぶ会議が開催された。
- ・ また、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が繰り返し実施された。
- ・ 具体的には、平成14年7月に、基礎調査を実施し、地域内循環バスが必要との結論を得た。
- ・ さらに、平成 16 年 9 月と平成 17 年 7 月には、「地区内循環バスのアンケート」を実施し、「地域負担が必要となるが循環バスは必要か」との内容に対し、第 1 回では 68%が、第 2 回では 76%が必要であるとの回答を得ており、高いニーズがあることを把握した。
- ・ アンケートの結果を受け、平成 18 年 4 月に試験運行を開始した。期間中には、本格運行についての住民アンケートを実施し、この結果を受けて、1 世帯あたり年間 1,000 円の負担による本格運行開始を決定した。
- ・ 本格運行の実施にあたっては、収入の不足分を地元企業等からの賛助金によって賄った。(約80万円)
- ・ 上田市は検討当初からオブザーバーとして参加し、他地域における事例の紹介など、情報提供を行ってきた。

【知見・教訓】

- ・ 豊殿地区には、「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る。
- ・ その議論を通じて、地域にとって必要なものがあれば主体的に動き、循環バスの導入以前にも、医療 施設やショッピングセンターの誘致を実現している。
- ・ 行政頼みではなく、地域全体の問題を住民が主体的に議論し、課題解決に向けて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つであると考えられる。

【財政負担】

- ・ 豊殿地区の全世帯(平成 20 年度で 1,461 世帯)が年間 1,000 円を負担しており、この負担金によって、 運行経費の 58%を賄っている。
- ・ 住民負担の賛否に対するアンケートでは、自分の問題として主体的に考えてもらうため、1000円の負担について賛成の場合は署名をしてもらう形式をとった。(安易に賛成の回答が選択されることを避けるため)
- · 負担金は、自治会に加入している全世帯が負担しており、自治会費の中で徴収する仕組みとなっている。
- ・ 負担金と運賃収入で賄えない分は、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」を活用している。当該補助金は、地域が自主的に運行する生活交通に対し、上田市が 運行経費の 1/3 相当(上限 100 万円)を補助するものである。

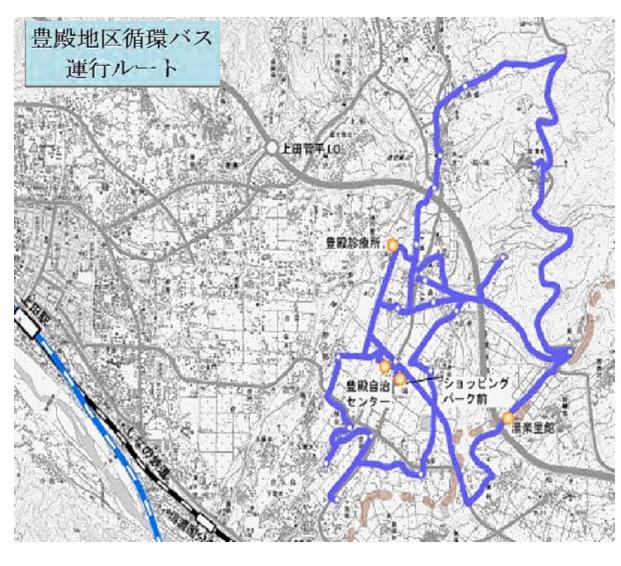
もっと詳しく・・

・ 地域自主運行バス『豊殿地区循環バス』の取り組みについて

(http://www.mlit.go.jp/seisakutokatsu/soukou/soukou-magazine/0901houden-ueda-nagano.pdf)

上田市豊殿地区自主運行バス「あやめ号」

長野県 > 上田市











出典:上田市資料



出典:上田市資料

あづみん 長野県>安量野市



プロフィール

合併により誕生した安曇野市全域をカバーする新公共交通システムとして、屋のデマンド交通を中心とした「あづみん」が実証運行されている。現在は地域住民の日常生活利用が中心だが、好調な利用状況を背景に、観光客対応や市外への移動等も検討予定である。

人口:	96,266 人
面積:	331.82 km²
人口密度:	290.12 人/k㎡

運営主体:

安曇野市地域公共交通協議会

モード	ステイタス	実施年
乗合タクシー	実験	平成 19 年

効果

- ・ 新・公共交通システム「あづみん」は、平日昼の日常生活利用中心のデマンド交通(全市内)、 朝夕の通勤通学利用中心の定時定路線(3路線)、夜の学生帰宅利用中心のナイトライン(堀金地域)、の3つで構成されている。14台の車両によるデマンド交通利用により、1乗車300円で市 内移動が可能となり、通院や買い物など地域住民の日常生活の利便性が飛躍的に向上した。
- ・ 「あづみん」は、一日平均利用者数の目標を 420 人としている。この目標が達成されると、安曇野市のシステム負担額は、年間 7,100 万円程度となる試算である。これは、合併前の旧町村で運行されていた諸システム(市営バス、循環バス、デマンド交通)と一般高齢者対象の外出支援事業の自治体負担額合計とほぼ同じ額となる。平成 19 年 10 月の実証運行開始後、一年間で、一日平均利用者数は 400 人近くとなっており、目標はほぼ達成される状況となっている。これまでと同じ額の自治体負担で、より利便性の高いシステムを全市内対象に構築することができている。
- ・ 旧町村の諸システム全体での年間利用者数は約4万8千人(平成18年度)であったが、実証運 行開始後の一年間の利用者数は、約8万1千人と急増している。戸口から戸口まで移動ができる 柔軟な利用が可能なデマンド交通の導入により、新たな需要が発掘されている。

ここに注目!

- ・ デマンド交通の配車システムは GPS を利用しており、車両の位置が 3 分毎に把握されている。また、利用者の事前登録により、乗降地点となるケースが多い自宅位置も把握されている。これらの情報を元にオペレーターが配車の経路計画を作成し、運転手はそれを参考に送迎することができる。オペレーターには、地元の地理を熟知している主婦などを採用しているため、運転手と連携しながら効率的な経路計画を作成することが可能となっている。
- ・ システム導入に当たっては、地域住民や、タクシー会社など地元交通事業者と一緒に計画を進めていくため検討会を設立し、地域住民の意向や移動ニーズ、当時運行していた公共交通の利用状況を詳しく調査しながら検討を重ねた。
- ・ 平成20年9月に実施された利用者アンケートでも、「あづみん」を評価する回答者は約9割にも 上り、利用者に大変評価されるシステムとなっている。1度の乗り継ぎで市内全域へも移動でき るようにするなど、利用者の視点を重視したことが成功の鍵である。

もっと詳しく・・

・ 「あづみん」HP http://www.city.azumino.nagano.jp/kurashi/bus/new_koutsu/index.html

あづみん 長野県>安曇野市



出典:安曇野市資料

図 「あづみん」(デマンド交通) 運行エリア

木曽町パス利用促進策





プロフィール

厳しい気候条件の木曽町は、少子高齢 化が進む中、生活交通システムの維持 が課題となっていた。このために、ゾ ーンバスシステム(各ゾーンで幹線バ スと補助バスの役割分担)の導入、運 賃制度の工夫、時刻表の改善などの各 種事業の実施により、利用者数が増加 するなどの効果が発現している。

人口:	13,683 人
面積:	476.06 km²
人口密度:	28.7 人/k㎡

運営主体:木曽町

木曽町地域公共交通協議会

モード ステイタス 実施年 パス 運用 平成18年

効果

- ・ 月平均のバス利用者数は、平成18年度(社会実験時)は、14,870人、平成19年度(本格運用開始)は、16,071人、平成20年度は、17,872人と、着実に増加している。
- ・ 1つのバス停に複数枚存在した時刻表パネルを、通過路線種別、上下線区分などを識別した上で、 統一規格の1枚に集約したことで、利用者にとってわかりやすい表示になっている。
- ・ 平成 20 年度には、中心市街地の商店街の組織で、自主的に商店街の利用促進のための買い物ポイントによる抽選でバス利用券を提供するなど、自発的な公共交通利用の促進の動きが見られている。

ここに注目!

- 山間部の交通空白地域において、公共交通により、住民の生活の移動手段を確保
- 利用者アンケート等を実施し、ニーズを反映したバスサービスを提供したことで利用者数も増加
- 系統距離が長いため、ゾーンバスシステム(幹線バスと補助バスに役割分担)を導入し、事業費 を縮減
- 時刻表掲示のわかりやすさ向上(90ページ参照)

【背景】

- ・ 高齢化が進み、外出に不自由しているお年寄りが多い。
- ・ 山あいに集落が点在しており、幹線道路から離れ、公共交通を利用しづらい地区も多い。
- ・ 地域内の高低差が大きく、徒歩や自転車での移動が困難である。
- ・ 以前の路線バス等は複雑な上に非効率となっており、サービス格差も大きいことから、地域の不公平感が大きかった。(高校生のバス定期が年間30万円になる地域もあった)

【検討経緯】

- ・ 平成 17 年 11 月の旧 4 町村の合併を契機に、「住民の足専門部会」を設置し、地域交通の改善について、本格的に検討をスタート。
- ・ 平成20年5月から、「木曽町地域公共交通協議会」において、地域を活性化させるための施策と して「バスを活用した地域連携を図るための広報・PR事業」「運賃、財源、運行内容、ダイヤ等 の改善事業」「バス停時刻表掲示システム改良」を検討している。

【事業内容】

〇広報·PR 事業

・ タウンウォッチングを実施し、バスマップやガイドブック等を作成している。

〇バスサービス改善事業

- ・ 行政機関、病院、学校、商業施設などが集まる木曽福島駅周辺から、各旧町村部に向けて走る「幹線バス」と地域内を細かくサポートする補助システム(巡回バス、乗合タクシー)からなるゾーンシステムを導入している。各地区の支所などの主要地点で、幹線バスと支線バスの結節を行う「乗り継ぎポイント」が設定されている。
- ・ バス停数250、系統距離543kmという自治体バスとしては極めて長大な路線網となっている。
- ・ 運賃は100円から200円としており、従来の民間バス事業者による運行に比べて、最大約1/8まで利用者負担を抑えている。
- ・ 木曽町が運営し、運行は「おんたけ交通」等へ委託している。

〇バス停時刻表改良事業

・ 平成20~22年度の3ヶ年で町内のバス停の時刻表掲示をすべて更新する。

【財政負担】

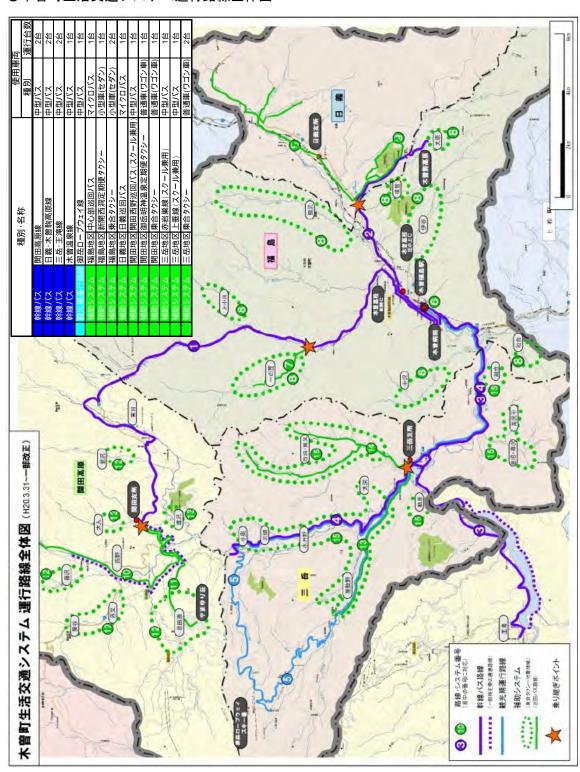
- ・ 生活交通システムに係る経費(幹線バス・巡回バス・乗合バス)から収入を差し引いた赤字額(事業収支差額)約1億3千万~4千万円のうち、80%を国からの特別交付税で措置、20%を町が負担
- ・ バス時刻表の改善に関わる経費の50%を国が負担、50%を町が負担

【知見・教訓】

- ・ 料金体系(定額→距離制)など、大きなサービスシステムの変更になると、高齢者が多いため、 混乱が予想された。このため、従来のサービスを極力引き継ぎながら、運行形態の改善を行った。
- ・ 合併前の旧町において、無料の福祉バスが運行されていた区域もあり、当初町が設定していた運賃設定に住民の理解が得ることができず、低額な運賃設定になった。生活交通システム全体の維持が難しい状況であるため、収入確保は課題であり、今後も住民の理解を得ながら、見直しを行う予定である。
- バス待合所では、小学生の似顔絵が飾られるなどの活用がなされており、地域住民のコミュニケーションの促進にもつながっている。
- · 請負事業委託を行っている交通事業者にとっては、本事業では、利益が少ないと思われるが、サービスの改善に対するインセンティブなど仕組みづくりが必要である。

- · 長野県木曽郡木曽町 HP(担当:企画財政課):http://www.town-kiso.com/
- · 長野県木曽郡木曽町地域公共交通協議会: http://www.town-kiso.com/885/001431.html

〇木曽町生活交通システム運行路線全体図

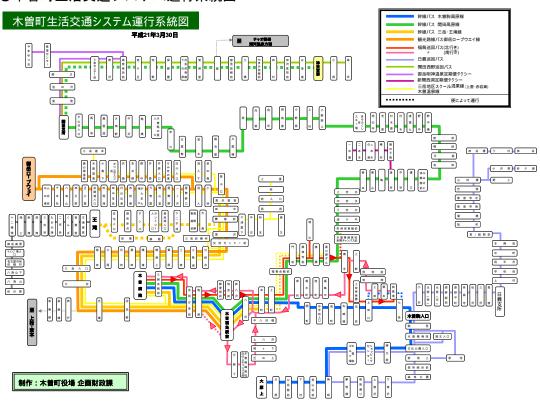


出典:長野県木曽町

木曽町バス利用促進策

長野県 > 木曽町

〇木曽町生活交通システム運行系統図



○ 改善したバス停の時刻表パネルのイメージ



出典:長野県木曽郡木曽町地域公共交通協議会

http://www.town-kiso.com/dbps_data/_material_/localhost/002kikaku/jigohyouka.pdf

岐阜市バス路線網再編計画





プロフィール 岐阜市では、市中心部の 人口減少が顕著で、高齢化も進行している。現在の自動車に極端に依存した 交通体系、郊外拡散型都市構造から、 公共交通の利用増、集約型都市構造に 転換を図るため、バス路線網の再編を 行っている。再編により、利用者の利 便性が向上し、安定した運行が確保で きるなどの効果が発現している。 人口: 421,371 人 面積: 202.89 k㎡ 人口密度: 2076.8 人/k㎡ 運営主体: 岐阜市、岐阜乗合自

動車(株)

モード

ステイタス 試運用

実施年 平成 20 年

効果

- ・ 幹線と支線に区分することにより、幹線が定時発車(岐大病院)になったことから、利用者の利便性が向上し、安定した運行が確保された。
- ・ 幹線バスは、増便による利便性の向上が確認された。また、幹線バスへの乗継抵抗の軽減策による効果も確認された。(岐阜大学病院線:乗客数11%増加、快速便により2~6分の時間短縮)
- ・ 便数が増加していない路線においても、乗客数が増加していることから、路線の選択肢が増加したことによる効果が発現していると考えられる。
- 利用者から、「支線バスが増えた」「乗継割引で運賃が安くなった」の意見が届いており、支線バスにおいても、効果が発現している。

ここに注目!

- 自動車利用から公共交通利用への転換のために路線バスサービスの質を向上
- 幹線と支線の役割分担を明確にし、利用者にわかりやすいルートの設定・ダイヤの改善
- ICカードを利用した乗継割引制度の導入による利用者の乗継抵抗の軽減
- 運行頻度、定時性、速達性の向上により、公共交通利用の減少に歯止め

【背景】

- 市内を運行していた路面電車が廃止され、岐阜市内の公共交通は路線バスが主体となっているものの、路線バス事業の収支状況が悪化していた。
- ・ JR 岐阜駅、名鉄岐阜駅前のバスターミナルは、容量不足や分かりにくさ等の課題を抱えており、 利用者視点にたった公共交通網を構築する必要があった。
- ・ 岐阜市では公共交通利用者の減少と自動車利用者の増加が進んでおり、公共交通の活性化と自動 車から公共交通への転換が課題となっている。

【検討経緯】

- ・ 岐阜市では、利用者の視点に立った公共交通網の構築や、バス事業者の経営改善と路線維持は、 古くからの懸案事項で、岐阜市バス利用促進総合計画などにより対策が講じられてきた。
- ・ 平成18年には、だれもが自由に移動できる交通環境確保を目指して総合交通政策を策定している。そして、集約型の市街地構造を目指した総合的な交通政策を推進するため、平成19年度に、 岐阜市地域公共交通総合連携計画、その後、平成20年には岐阜市総合交通戦略を策定している。 地域公共交通総合連携計画では、都市内交通におけるバスの役割を重視し、バス路線を、「わか

りやすく」「便利で」「使いやすい」幹線・支線へと再編することを位置づけている。

- ・ バス交通ネットワーク調査(平成20年)では、再編の基本方針として、以下を示している。
 - ① 幹線と支線による路線網を構築し、幹線、支線、他モードとの円滑な乗り継ぎ拠点の設置
 - ② 幹線を8放射とし、運行頻度を高くし、定時性を確保し、快適なバス利用環境を創出
 - ③ 支線区間は地域のニーズに応じた運行サービスを提供し、必要に応じて幹線からの乗り入れ
 - ④ 利用者の視点にたった情報提供によるバス利用のわかりやすさの向上

【事業内容】(実験内容)

- ・ 幹線 (高頻度、定時運行)上り70便/下り79便⇒上り77便/下り83便内直行快速便 上り20便/下り16便⇒上り28便/下り27便 (以上、平日)
- ・ 支線 (幹線との乗継時間は10分以内)
 伊自良線上り7便/下り8便⇒上り9便/下り10便 掛洞宝珠線上り14便/下り13便⇒上り14便/下り14便 本巣線上り10便/下り8便⇒上り13便/下り13便(以上、平日)
- ・ 乗り継いだ場合の運賃は、現状の通し運賃と同額とする。さらに、アユカ利用時は40円引。

【財政負担】(平成20年度)

・ 総事業費は6億1134万円。市負担分は4983万3千円、事業者負担は3億4161万9千円である。地域公共交通活性化・再生総合事業補助金として2億1988万8千円出ている。

【利用者数】

- ・ 路線再編実証運行(岐阜大学・病院線 関連路線の利用者数) 路線全体において、乗客数が減少する中、当該路線の減少率は低くとどまっている。
- ・ 支線バス、コミュニティバスの実証運行 利用者数は減少傾向にあるため、更なる利用促進の取り組みが必要である。

【知見·教訓】

- ・ 公共交通機関に対する市民のニーズと事業者採算性のバランスを如何に確保するかが重要であり、工夫が必要である。
- ・ バス利用を促進するために、磁気カード導入時に設定した昼間のポイント向上を図った。
- ・ 路線再編時には、公共交通機関(主に、バス)による各地へのアクセスを確保することを検討し、 利用者にとってマルチモーダルを確保した。駅等への速達性を確保することにより、利便性を確 保した。
- ・ 今後は、コミュニティバスや支線から幹線への乗継の更なる円滑化やピーク時間帯の良好な走行環境の確保について検討を行う。

- ・ 岐阜市ホームページ: http://www.city.gifu.lg.jp/c/02030000/02030000.html
- ・ 岐阜乗合自動車ホームページ: http://www.gifubus.co.jp/noriai/index.html

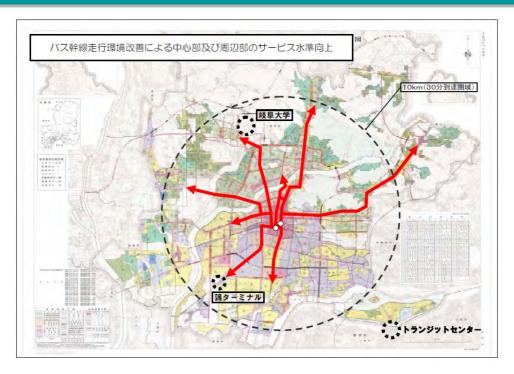


図 バス幹線走行環境改善による中心部及び周辺部のサービス水準向上

□岐阜市内の市街地を概ね30分でカバー

○8幹線:長良方面、金華方面、忠節方面、梅林方面、鏡島方面、西加納方面、東加納方面、大縄場方面 <幹線・支線の役割>

- ・ 幹線区間における運行頻度、定時性及び速達性を確保することにより、バス交通による公共交通 軸の形成を図る。
- ・ 利用者が多い幹線区間において高頻度、定時運行によるサービスの提供を図る。
- ・ 支線区間においては、需要に応じた運行サービスの適正化を図る。

〇サービス水準目標の設定

- ・ 運行間隔10分以内と需要に応じた輸送力
- ・ ピーク時旅行速度 2 0 km/h 以上
- ・ 変動係数15%未満
- ・ 円滑な乗り継ぎ
- ・ 快適なバス車内環境
- ・ 乗り換え抵抗の軽減に資する料金体系

出典:岐阜市地域公共交通総合連携計画

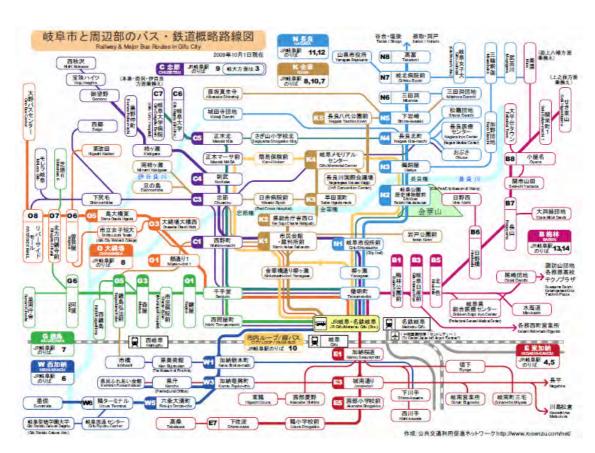


図 岐阜市と周辺部のバス路線図

出典:http://www.rosenzu.com/gifubus/

住民支援による市街地循環バス「宮バス」

静岡県>富士宮市



プロフィール

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」を平成20年4月にスタートした。

人口:	121,779 人
面積:	314.81 km²
人口密度:	386.8 人/k㎡

運営主体: 富士宮市

運行主体:富士急静岡バス(株)

モードステイタス実施年パス実運用平成 20 年

効果

- ・利用者数の増加。平成 20 年 4 月の「宮バス」導入時には、内回り 1,035 人、外回り 937 人、合計 1,972 人の利用者であったが、平成 21 年 12 月には、内回り 1,704 人、外回り 1,409 人、合計 3,113 人と約 1.6 倍の利用者数に増加している。(表参照97 頁)
- ・中心市街地の活性化と市民の生活交通の形成。宮バス利用者の多いバス停の1位は、起点の「総合福祉会館」2位は、「イオン富士宮ショッピングセンター」、3位は、「市役所」、4位は、「花の湯」(レジャー施設)、5位「富士宮駅」、6位「市立病院」と続いており、中心市街地の活性化と市民のための生活交通を形成することができた。
- ・市の財政負担軽減。市の中心市街地には平成19年度まで、富士宮駅から総合福祉会館まで民間路線バス (富士急静岡バス)が市の補助金430万円により運行していた。それが「宮バス」の運行により、バス停 オーナー制度等の協力金収入を得て、市の負担額は平成21年度0円、21年度も僅か81,000円にまで軽 減される見込み。

ここに注目!

- ■自治体では珍しい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(492万円/年)収入。
- ■宮バスサポーター制度の採用。市内の企業等に回数券裏面への広告掲載等による資金協力等を展開。
- ■「宮バス」ネーミング公募(22件から選定)による市民の親しみ。
- ■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。

【背景】

- ・富士宮市の中心市街地には平成19年度まで、市の補助金(430万円/年)により、地元の富士急静岡バスが富士宮駅を起点に北部の「総合福祉会館」までの放射状路線を運行していた。
- ・しかし、利用者が少ないため(3~4 人/1 便)補助金が有効的に活用されていないとの声が市民等から あがっていた。
- ・一方、平成 18 年 1 月から、富士宮市では静岡県と共同して「岳南都市圏総合都市交通計画協議会」を設立し、ワークショップにおいて市の公共交通のあるべき姿について検討した。その中で、バス利用の拡大と支援策のアイデアが出され「宮バス」の基本コンセプト等が検討され、平成 20 年 4 月の導入が決められた。

【サービス】

- ・宮バスは、市街地の北部に位置する総合福祉会館を起点にして、富士宮市の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。
- ・このバスは、1 周約 15km の路線を 1 時間で循環する。時計回りの外回り 8 便、逆の内回り 8 便を午前 7 時 30 分から午後 6 時 40 分まで運行(平成 22 年 4 月から朝 7 時 40 分~午後 6 時 10 分)
- ・運行は当初、指名競争入札により選定した石川タクシー富士宮 (株)に委託していたが、現在は、 富士急静岡バス (株)に替わっている。
- ・車両は、事業者所有の25人乗りと29人乗りの3台(1台は予備車)のマイクロバスを使用。
- ・車両には、市のキャラクターである「フーちゃん」のマークと宮バスのロゴマークを配し、親しみ やすいデザインに仕上がっている。バスは3台の内2台がリフト付のバリアフリー対応車。
- ・バス停は、約500mに1箇所設置。内回りに32箇所、外回りに33箇所設置。バス停オーナー制度 の導入により、判りやすくお洒落なバス停が設置されている。
- ・利用料金は、1乗車200円、小学生以下100円、身体障害者100円。

【検討経緯】

- ・平成 18 年 1 月に市民・交通事業者・関係NPO団体・行政関係者(県・市、運輸局、警察)45 名からなる第 1 回ワークショップを開催し、市の人口推移、年齢階層別の外出率、1 人当たりトリップ数、市内交通手段の分担率、バス利用の推移、市民の移動目的、医療施設への移動問題等が検討された。
- ・その後、第2回を2月に、第3回を3月に開催し、バス事業者から中心市街地を循環する新しいルート の提案、バスの支援策等について検討した。その中で、宮バスを支えるバス停オーナー制度(ネーミン グ・ライツ)の内容や宮バスサポーター制度、バスのネーミング公募などの施策が決められた。
- ・以上のワークショップを踏まえ、市では「宮バス」の運行を平成20年4月1日からと定めた。

【財政負担】

- ・平成19年度までは、総合福祉会館行きのバス路線に年間430万円の補助金を市は支出していた。
- ・市の負担額は、平成 20 年度 0 円、21 年度 81,000 円まで軽減されている (21 年度は、見込み)。

歳入			歳出			
項目	20 年度	21 年度	項目	20 年度	21 年度	
バス停オーナー制度	4,380,000円	4,920,000円	運行委託料	5,174,512 円	8,001,000 円	
県補助金	1,007,000 円	3,000,000円				
市補助金	0 円	81,000 円				
合計	5,387,000円	8,001,000 円	合計	5,174,512 円	8,001,000 円	

- ·富士宮市都市整備部都市計画課交通政策係 電話 0544-22-1152
- ・富士宮市ホームページ: http://www.city.fujinomiya.shizuoka.jp/toshi/index.htm

【知見・教訓】

- ・バス停オーナー制度の導入(ネーミング・ライツ): バス停の設置及び広告を条件に 14 の事業所 (商業・レジャー施設、病院等) から資金協力を得ている。バス停 1 基 15,000 円/月 (イオン富士宮店のみ 50,000 円/月) 総額 492 万円/年。バス停の正式名称をネーミングライツしているのは全国で富士宮市だけ (神戸市交通局は副名称、バス停に広告を付けて使用料をとるケースは全国に多数ある)。
- ・「宮バス」サポーター制度:「宮バス」を持続可能な運行サービスとして市民に利用していただくため、 市内の企業や団体に対し、支援のための資金協力をお願いしている。現在のサポーターは、商店・企業5 社である。支援事業の第1弾は「宮バス」回数券の裏面に企業の広告を掲載し、協力金で印刷、平成20年 4月1日から販売した。
- ・「バス事業はバス会社」という既成概念を払拭:「宮バス」導入に際し、バス・タクシー会社、観光バス会社等、市内の全運輸会社を対象に競争入札実施、初年度は2路線(内回り、外回り)で5,000,100円の委託契約を実現。一般的なバス委託料金は1路線500万円~1,000万円とされており、大幅なコスト削減。時刻表(詳細は市のHP参照)

		宮バス	時刻	麦	(平成21年	4月1日司	女正)
(内回り・青色)	1	2	3	4	5	6	7	8
1 総合福祉会館	7:30	8:45	10:00	12:10	13:25	14:40	15:55	17:10
2 金之宮集会所	7:31	8:46	10:01	12:11	13:26	14:41	15:56	17:11
3 方注的6	7:32	8:47	10:02	12:12	13:27	14:42	15:57	17:12
4 (近年町	7:33	8:48	10:03	12:13	13:28	14:43	15:58	17:13
5 指出終尿器科	7:35	8:50	10:05	12:15	13:30	14:45	16:00	17:15
8 SEML	7:36	8:51	10:06	12:16	13:31	14:46	16:01	17:16
7 松本雅形外科医院	7:37	8:52	10:07	12:17	13132	14:47	16:02	17:17
8 西富士宮駅	7:39	8:54	10:09	12:19	13134	14:49	16:04	17:19
9 中央図書館	7:42	8:57	10:12	12:22	13:37	14:52	16:07	17:22
10 非常情丁	7:44	8:59	10:14	12:24	13:39	14:54	16:09	17:24
11 マイロード本町入口	7:47	9:02	10:17	12:27	13:42	14:57	16:12	17:27
12 常士宣原	7:49	9:03	10:18	12:28	13:43	14:58	16:13	17:29
13 東京電力	7:52	9:06	10:21	12:31	13:46	15:01	16716	17:32
14 富士宮駅南口(市立病院入口)	7:53	9:07	10:22	12:32	13:47	15:02	16:17	17:33
15 イオン富士宮ショッピングセンター	7:55	9:09	10:24	12:34	13:49	15:04	16:19	17:38
16 ハローワーク	7:58	9:12	10:27	12:37	13:52	15:07	16:22	17:38
17 安藤眼科医院	7:59	9:13	10:28	12:38	13:53	15:08	16:23	17:39
18 两公民前	8:00	9:14	10:29	12:39	13:54	15:09	16:24	17:40
19 協愛耳鼻いんこう科医院	8:04	9:17	10:32	12:42	13:57	15:12	16:27	17:44
20 浅間区公会堂	8:07	9:20	10:35	12:45	14:00	15:15	16:30	17:47
21 フラワー通り	8:09	9:22	10:37	12:47	14:02	15:17	16:32	17:49
22 富士宮市役所	8:11	9:24	10:39	12:49	14:04	15:19	16:34	17:51
23 西原內科循環器科医院	8:13	9:26	10:41	12:51	14:06	15:21	16:36	17:53
24 JEWT	8:15	9:28	10:43	12:53	14:08	15:23	16:38	17:55
25 第 上 第 順 便 ///5	8:16	9:29	10:44	12:54	14:09	15:24	16:39	17:56
26 天神眼科医院	8:18	9:31	10:46	12:56	14:11	15:26	16:41	17:58
27 小田部准婦人科医院	8:20	9:33	10:48	12:58	14:13	15;28	16:43	18:00
28 花の湯	8:22	9:34	10:49	12:59	14:14	15:29	16:44	18:03
29 いしかわ皮膚科	8:24	9:36	10:51	13:01	14:16	15:31	16:46	18:04
30 三周平	8:26	9:38	10:53	13:03	14:18	15:33	16:48	18:00
3.1 加藤原海中経今年科	8:28	9:39	10:54	13:04	14:19	15:34	16:49	18:08
32 総合福祉会館	8:30	9:40	10:55	13:05	14:20	15:35	16:50	18:10

利用状況

宮バス利用状況

(平成 20 年度の実績報告)

	中国以上)	MEU(I)	△ =1/)	1日平均乗車	1台当り平均乗
月	内回り(人)	外回り(人)	合計(人)	人数(人)	車人数(人)
4	1,035	937	1,972	65.7	4.1
8	1,733	1,487	3,220	103.9	6.5
12	1,436	1,352	2,788	99.6	6.2

(平成 21 年度の実績報告)

4	1,764	1,408	3,172	105.73	6.61
8	1,985	1,830	3,815	123.06	7.69
12	1,704	1,409	3,113	111.18	6.95



110

ささゆりバス



プロフィール

岡崎市北東部の下山地区は、路線バスが地区内を運行していない公共交通空白地域であった。岡崎市交通政策会議は、地域提案のもと、乗合タクシー「ささゆりバス」の実証運行を実施している。住民らは本格運用につなげようと、生活交通手段としてだけでなく、地域づくりにも活用を図っている。

人口:	376,586 人
面積:	387.24 km²
人口密度:	964.80 人/k㎡
*************************************	_

運営主体:岡崎市

岡崎市交通政策会議

愛知県>岡崎市

モード

ステイタス 実証運行 実施年 平成20年

効果

- ・ 下山地区の要望を受け、岡崎市交通政策会議は、モデル事業として、平成22年3月まで「ささゆりバス」(9人乗りジャンボタクシー)を平日に運行している。ささゆりバスにより、交通空白地の解消、地域の診療所・市民病院への移動手段の確保、高校生通学手段の確保、路線バスとの乗り継ぎによる市街地への移動手段の確保がなされている。
- ・ 地域住民が主体的に取り組み、行政がそれをサポートするという役割分担を明確にして、検討を すすめたことによって、住民にマイバス意識が醸成された。
- ・ 住民がボランティアガイドを務める下山地区内のウォーキングツアーを実施するなどして、ささゆりバスをツールに都市部との交流を促進させ、地域の活性化を図っている。

ここに注目!

- 交通不便地域の解消、病院への移動手段の確保等のため、乗合タクシーの実証運行が開始された
- 地域住民がバス検討組織を立ち上げ、検討し、行政がその取り組みをサポートした
- 地元住民は、実証運行開始後もバス委員会を開催し、本格運行に向けた活動を行っている

【背黒】

- ・ 岡崎市北東部の下山地区は、中山間地域にあり、平成21年現在198世帯、735人が暮らしている。(高齢化率は30.6%、高校生20人、小学生31人、保育園児11人)過去に路線バスが地区内を走ったことがなく、市中心部へは、自家用車を使うか、2-3キロ離れた隣町の鍛埜町を走る路線バスに乗らなければならないため、自家用車での送迎が必要であった。
- ・ 「ささゆりバス」実証運行前は、一般の人が利用できるバスは、週1便しかなかった。児童・生 徒が利用できるバスは、保育園の児童用の朝夕の送迎バス、小学校の児童用の下校時のスクール バス、中学校の寮への週1便1往復のみである。

【検討経緯】

- ・ 下山地区では、住民組織である「学区コミュニティバス対策委員会(後の、ささゆりバス委員会)」 を平成20年に発足し、自分たちで、全住民(高校生以上)を対象にアンケートを実施し、走行 実験を行うなどして、ささゆりバスのルート、バス停位置等を設定した。
- ・ 地元住民は、間伐材を使った住民手作りのバス停の設置、出発式の企画・実施を行うなどマイバス意識をもって、「ささゆりバス」の実証運行に関与している。また、本格運用に向けて、地域 住民の足としてだけでなく、バスで市街地から、下山地区へ来てもらう取り組みを実施している。

ささゆりバス 愛知県>岡崎市

【事業内容】

・ 実証運行期間は、平成21年3月2日から平成22年3月31日まで(予定)。運行日は、週5日(月から金)、年末年始、祝日は運休。

- ・ ルートは曜日によって異なる。(月・金ルート、火・木ルート、水ルート) バス停は14箇所。 フリー降車区間を設定している。
- ・ 市民病院(バス路線のハブ)までの路線を新設し、他地域への移動手段を確保している。
- 運行本数は5便。
- ・ 運賃は、一般が200円~500円、小学生から高校生が100~250円、未就学児は無料。
- ・ 岡崎市交通政策会議は、1カ月の乗客400人、運賃収入12万円を目標に、運行実験終了後、 本格運行ができるか判断する。

下山地区乗合タクシー「ささゆりバス」利用実績

年度	H20		H21					合計
月	3	4	5	6	7	8	9	口引
運行日数	21	21	18	22	22	21	19	144
利用人数(人)	293	364	256	378	388	224	422	2325
運賃収入 (千円)	91	114	77	111	117	70	138	718

出典: 岡崎市地域公共交通活性化 • 再生総合事業報告

【財政負担】

下山地区乗合タクシー「ささゆりバス」事業費等(H21年度実績/1ヶ月)

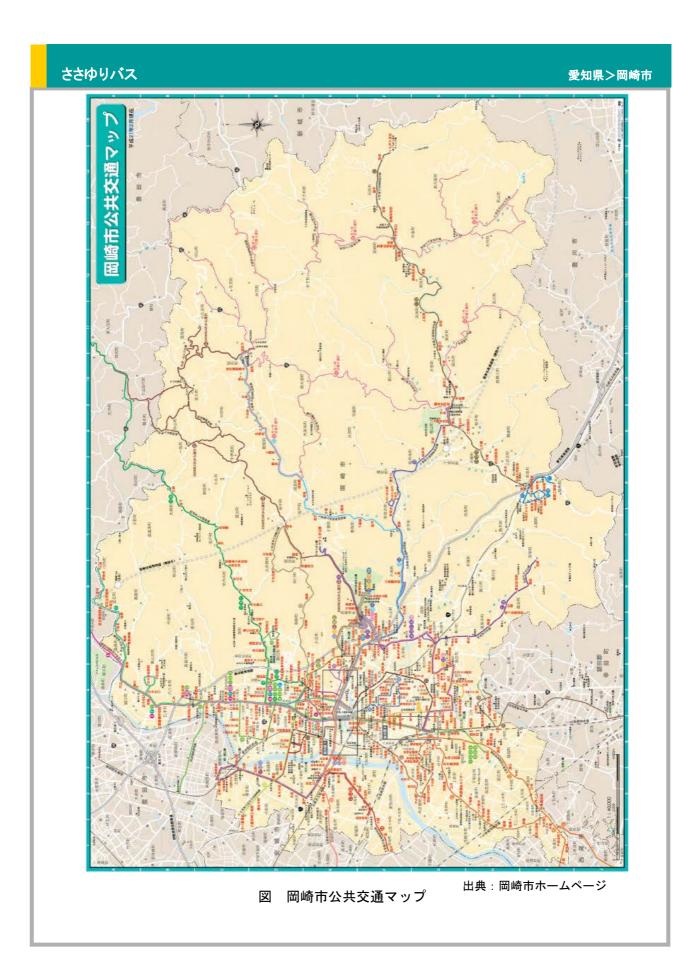
総事業費		国費	協議会負担	
運行費用	420 千円			
運賃収入	177 千円	88 千円	155 千円	
計	243 千円			

出典: 岡崎市地域公共交通活性化 • 再生総合事業報告

【知見・教訓】

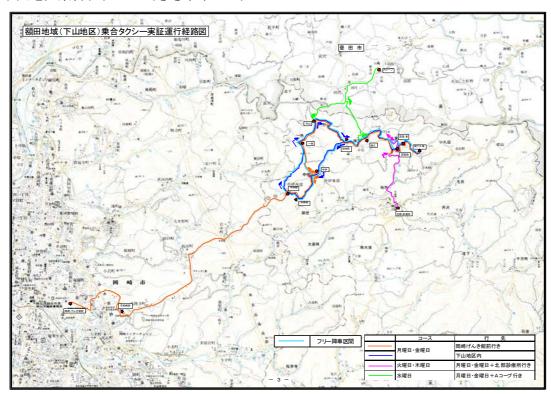
- ・ 地域主導で計画されたため、地元にマイバス意識が醸成され、利用も増加している。住民は、自 らが計画するという役割を担い、行政は住民のサポートに徹したことが好結果につながっている。
- ・ 下山地区住民は自分たちが乗るだけでなく、地域の魅力を都市部住民に発信するために、ささゆりバスをツールとして活用している。下山地区では都市部住民に同地区を訪問してもらうために、住民がボランティアガイドを務めるウォーキングツアーの開催、順路看板の設置等を行っている。
- ・ 下山地区の取り組みが市内の他地域でも参考とされ、新たに3地域で実証運行が平成21年度に 開始された。地域で成功体験を共有することによって、市内の他地域へ波及した。

- ・ 岡崎市ホームページ: http://www.city.okazaki.aichi.jp/menu1.html
- 岡崎市交通政策会議: http://www.city.okazaki.aichi.jp/menu1148.html



ささゆりバス 愛知県>岡崎市

下山地区乗合タクシー (ささゆりバス)



下山乗合タクシー(ささゆりバス)路線図

○運賃について

下山学区内での乗降 200円 (小・中学生、高校生は100円、未就学児は無料)

下山学区内 ⇔ 北部診療所 · Aコープ下山店 300円 (小・中学生、高校生は150円、未就学児は無料)

下山学区内 ⇔ 市民病院 ・ 岡崎げんき館前 500円 (小・中学生、高校生は250円、未就学児は無料)

北部診療所 ・Aコープ下山店 ⇔ 市民病院 ・ 岡崎げんき館 500円 (小・中学生、高校生は250円、未就学児は無料)

回数券 (11枚綴)

200円券 2,000円

300円券 3,000円 500円券 5,000円

購入は、ささゆりバス内で運転手さんよりお買い求め下さい。 (事故防止のため、運転中の購入はおやめ下さい。)

問合わせ先 岡崎市 企画財政部 政策推進課 電話 0564-23-6486

運行事業者 岡東運輸株式会社

電話 0564-82-3003

○ 運行ダイヤ

始発午前6時45分~終発午後4時20分 岡崎げんき館まで3便、下山地区循環2便の計5便

〇運行車両

ジャンボタクシー (乗車定員9人) 1台

出典:岡崎市ホームページ

生活交通バス



プロフィール

一宮市では、地域に適した生活交通対策の考え方として、市が交通サービスを提供する一方、地域は運行計画等を協議で決定、利用啓発するといった協働の仕組みを打ち立て、駅・バス停から離れた地域において、生活交通バスを導入した。

愛知県>一宮市

人口:371,687 人面積:113.91 km²人口密度:3,262.99 人/km²

運営主体:一宮市

 モード
 ステイタス
 実施年

 コミュニティハ・ス
 運用
 平成 19 年

効果

- ・ これまで、公共交通の空白地となっていた「千秋町北部」・「大和町南西部」・「萩原町南東部」を対象 地域として、これらの地域と市中心部を運行する2路線(千秋町コース、大和町・萩原町コース)を 開設したことにより、地域の生活交通手段を確保することができた。
- ・ バス路線は、中心部に連絡するとともに、ルート上には病院、福祉、行政サービスなどの主要な施設があり、高齢者や障害者など交通弱者にとって、買物・通院等の移動手段となっている。
- 2 路線の利用者数は、平成 19 年度が 1 ヶ月当り約 4,400 人 (平成 19 年 11 月~平成 20 年 3 月)、平成 20 年度が 1 ヶ月当り約 4,700 人 (平成 20 年 4 月~10 月) であり、当初の見込みを上回る好調な利用となっている。

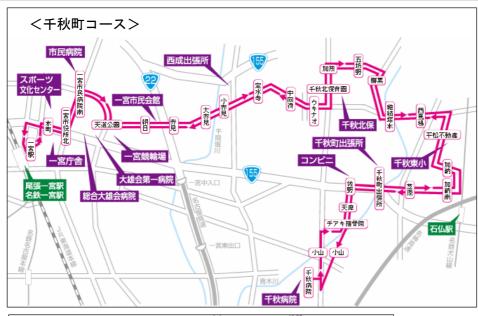
ここに注目!

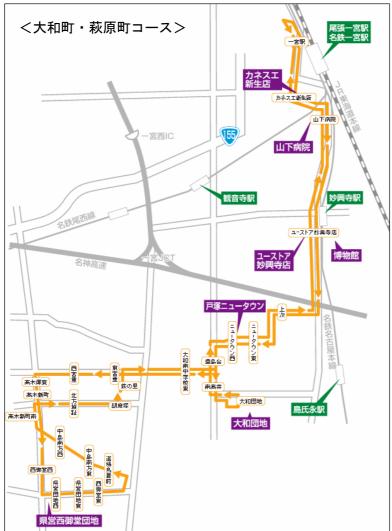
- ・ 運行に先立ち、対象となる地域で地域交通協議会を結成し、約1年半にわたり、計29回の協議を実施している。
- ・ 地域交通協議会は、住民主導の運営とする趣旨から、メンバーの選定段階から地域住民に委ねられて おり、協議会結成後は運行ルート・時間・バス停等の運行概要の決定だけでなく、車両の大きさ・車 両の色、バスの愛称も決定している。
- ・ 運行に要する費用は、運賃収入と沿線企業等(病院等)からの協賛金(広告料等)を基本に、不足分について行政が補助(=運行経費-運賃収入-協賛収入)を行っている。
- ・ また、地域の交通手段を維持するためには、地域住民自ら利用するという意識を持ってもらうことが 重要なことから、利用者が少なく行政の支出が過多となった場合には、運行を取り止める可能性があ ることを、あらかじめ地域との約束事項としている。
- ・ 協議会は、運行開始後も、2~3ヶ月に1回の頻度で開かれ、利用状況等についての報告がなされているほか、日常的にも地域での利用啓発や地域企業の協賛を募る活動を続けており、生活交通バスは、地域密着のバスとなっている。

もっと詳しく・・

・一宮市生活交通バス http://www.city.ichinomiya.aichi.jp/division/chiikifureai/guide/seikatsu-bus/index.html

生活交通バス 愛知県>一宮市





出典:一宮市 HP

とことこバス 愛知県>常滑市



プロフィール

「とことこがス」は、中部国際空港と 隣接する常滑市街の観光地を巡回する バスであり、観光客には、低廉でシームレスな移動手段として利用されている。「とことこバス」は、これまでの「や きものの街」と「セントレア」という 独立した2つの観光地を、1つの観光 地として魅力を高めている。

人口:	55,389 人
面積:	55.63 km²
人口密度:	995.7 人/km ゚

運営主体:常滑市

常滑まちなかバス協議会

∃ード ステイタス 実施年 パス 運用 平成 18年

効果

- ・ 常滑市の「とことこバス」は、観光客の利便性の向上のため、市内の観光スポットを巡回するバスとして、土日祝日に限定した運行が開始された。平成 18 年の運行開始後、戦略的にニーズに応じた運行ルートやダイヤのこまめな改正や、祭りなどのイベントが実施されてきたこともあり、順調に利用者数を増やしてきている。平成 18 年度の 7-9 月期には、821 人の延べ乗客数であったが、平成 21 年の同期には、2145 人にまで伸びている。
- ・ 「とことこバス」は、中部国際空港の非航空系のビジネスの拡大と空港利用客の常滑市内への取り込みを下支えする社会基盤として役割も期待され、昨年から空港への乗り入れが開始された。
- ・ 「とことこバス」は、観光客にとっての公共交通としてだけではなく、地元の常滑市民を空港での盆踊りなどのイベント、温泉などの空港施設に送迎するほか、空港ボランティアがバスに添乗し、観光客に常滑市内の観光案内をするなど、地元住民との関わりも密接になってきている。

ここに注目!

- 素通りされていた地域の観光振興の必要性のため、新たなバスルートを設定
- 「やきものの街」と「セントレア」(空港)の2つの観光地を1つの観光地として魅力向上
- 観光需要に応じたきめ細かなバス運行ルートとダイヤの改正により、乗客数が増加
- 単独での広報では限界があるため、セントレアや名鉄とタイアップして PR 効果を向上

【背景】

・ 平成 17 年 2 月に中部国際空港が開港し、空港アクセスの整備により、常滑市は名古屋から 30 分程度で結ばれる交通利便性の高い地域になったが、地場産業である、日本六古窯の一つである「常滑焼」も近年低迷していたこともあり、常滑市内の「やきもの散歩道」を中心とした観光スポットは素通りされる状況になっていた。

【検討経緯】

- ・ 常滑市では、中部国際空港の開港を機に、空港への来訪客(約 1392 万人: H19 実績)を常滑市の 観光地に誘致することで、地域の発展につなげていくかが大きなテーマとなった。
- ・ その一つの手段として、常滑市の各観光スポットを巡る「観光巡回バス」の運行が検討され、常 滑ロータリークラブ、常滑ライオンズクラブ等の出資により、観光巡回バスの運営主体である「常 滑まちなかバス事業推進協議会」(事務局:常滑商工会議所)が設立された。

とことこパス 愛知県>常滑市

・ 平成 18 年 2 月 18 日に「とことこバス」の運行が開始された(運行は、知多乗合㈱が受託、委託費は 42000 円/日)が、運行開始時は、連絡橋の通行料金が高額であったこともあり、空港と常滑市の観光地はつながっていなかった。

【事業内容】

- ・ 「とことこバス」は民間事業者の団体が主体となって休日のみ運行し、観光客の利便性の向上を 目的としている。(土日祝日に朝の9時台から、夕方5時台まで1日7便運行。)
- ・ 利用者の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ている。昨年度から空港への乗り入れが開始された。
- ・ 観光客の利便性を高めるため、1日乗り放題券(500円)により、既存の路線バスの一部を利用可能にする、各観光施設の入場料を割引くなどの特典の付与、バスにボランティアガイドが同乗し観光案内を行う、各種のモデルコースを設定する、中部国際空港にポスター掲示・パンフレット設置を行う、イベントを実施する、とことこバス案内書の整備等の施策を講じている。
- ・ 平成 19 年 10 月に施行された「地域公共交通の活性化及び再生に関する法律」を受け、法定協議 会化し、平成 20 年度から、総合連携計画に基づく活性化・再生総合事業の支援を受けている。
- ・ ルートの見直し、PR活動、祭りなどの利用促進施策が、乗客数の伸びに結びついている。

(人)	7月	8月	9	合計	前年比
H18	229	267	325	821	-
H19	206	333	432	971	118%
H20	350	377	654	1381	142%
H21	450	829	866	2145	155%

表 乗客実績 (7~9月 延べ乗客数)

出典:常滑市

【財政負担】

・ 総事業費は、1150万円程度。対象経費の1/2を国庫補助、市から年間5万円の補助。

【知見·教訓】

- ・ 「とことこバス」事業として単独で広報、PR をしても効果に限界があると考え、中部国際空港や名鉄とタイアップして「とことこバス」「やきもの散歩道」の広報、PR を行ったことが、観光客への認知向上、利用者数の増大につながった。最近は映画や TV のロケ地として使われるなど、全国的な露出も増えてきた。
- ・ 現状では、利益を追求していないものの、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る。多くの人に「とことこバス」に乗ってもらいやすくするために、1日乗車券の運賃が設定された。常滑市駅から空港まで、鉄道を使うと往復600円、とことこバスは、同500円。

- ・ 常滑市 ホームページ: http://www.city.tokoname.aichi.jp/ (担当:商工観光課)
- ・ とことこバス ホームページ: http://www.centrair.jp/tokotoko-bus/index.html

とことこパス 愛知県>常滑市

O とことこバスマップ



出典:常滑市ホームページ

とことこバス 愛知県>常滑市

〇 運行ダイヤ



運行コース・停留所名	1便	2便	3便	4便	5便	6便	7便
中部国際空港		10:44	12:03	13:52	15:06	16:20	17:34
常滑駅	9:46	10:55	12:14	14:03	15:17	16:31	17:42
やきもの散歩路入口	9:48	10:57	12:16	14:05	15:19	16:33	17:44
やきもの散歩道駐車場前	9:49	10:58	12:17	14:06	15:20	16:34	17:45
陶彫のある商店街入口	9:50	10:59	12:18	14:07	15:21	16:35	止め
INAXライブミュージアム	9:55	11:04	12:23	14:12	15:26	16:40	
やきもの散歩道入口	9:56	11:05	12:24	14:13	15:27	16:41	
やきもの散歩道駐車場前	9:57	11:06	12:25	14:14	15:28	16:42	
やきもの散歩道入口	9:58	11:07	12:26	14:15	15:29	16:43	
常滑駅	10:01	11:10	12:29	14:18	15:32	16:46	
やきもの散歩道入口北	10:02	11:11	12:30	14:19	15:33	16:47	
セラモール(着)	10:11	11:20	12:39	14:28	15:42	16:56	
セラモール(発)	10:16	11:35	13:24	14:38	15:52	17:06	
やきもの散歩道入口北	10:24	11:43	13:32	14:46	16:00	17:14	
常滑駅	10:27	11:46	13:35	14:49	16:03	17:17	
高速船のりば前	10:34	11:53	13:42	14:56	16:10	17:24	
中部国際空港	10:38	11:57	13:46	15:00	16:14	17:28	

〇 運賃表



*小人:半額 幼児:無料

〇 運行時間の目安



出典: とことこバス ホームページ

ミゴン愛知県>小牧市



プロフィール

小牧市の桃花台ニュータウンを中心に運行されている7人乗りタクシー車両による交通サービスである。ミゴンとは「<u>み</u>んなでワ<u>ゴン</u>」に由来している。乗合バスとタクシーの双方のメリットを活かしたサービスが特徴となっている。

人口:	147,182 人	
面積:	62.82 km²	
人口密度:	2342.92 人/k㎡	
運営主体:あおい交通㈱		

モード ステイタス 実施年 乗合タクシー 運用 平成 15 年

効果

- ・ ミゴンは、JR 春日井駅から桃花台ニュータウンへのバスが終了した深夜時間帯や、「ピーチライナー」 桃花台センター駅(小牧駅と桃花台ニュータウンを結ぶ新交通システム:平成18年9月末廃止)から自宅までの交通手段として運行が開始された。
- ・ JR 春日井駅から桃花台ニュータウンは、従来、タクシーで 3,000~4,000 円であったが、ミゴンを利用した場合、バスルート上であれば、どこで降りても 900 円で済むほか、家族に迎えを頼まなくてもよいなどのメリットがある。
- ・ 桃花台センターからは、夕方以降、ニュータウン内とその周辺地域に限定した運行を行っており、料金は300円である。センター地区で買物などをした高齢者等にとっての「足」となっている。
- ・ また、「ピーチライナー」が廃止になった後は、小牧駅から桃花台ニュータウンまでの運行も開始しており、バスルート上であれば、どこで降りても900円となっている。
- 全路線の利用者数は、運行を開始した平成 15 年度の約 7,700 人から、2 年後の平成 17 年度には 1.7 倍の約 12,800 人となっている。また、平成 20 年 3 月には、JR 春日井駅発の乗り場が、駅前に移動したことで利便性が高まり、同駅発の利用者数 (4 月~10 月) は、前年比 15%の増加となっている。

ここに注目!

- ・ ミゴンは小牧市のタクシー事業者である「あおい交通」が、「市民の足として必要な交通サービスとは何か」という問題意識から発案した交通サービスで、行政等からの補助金を受けることなく、「あおい交通」独自の事業として実施している。
- ・ 「あおい交通」では『地域住民ニーズの観点から新しい旅客輸送システムを創造する』ことを経営理 念に掲げており、ミゴンは、理念を具体化した交通サービスの一つとして位置づけられている。
- ・ ミゴンのサービスの特徴は、①定額運賃、②乗合式、③地域限定、④ドア・トゥ・ドアであり、タクシーと乗合バスのメリットを兼ね備えた新しい地域密着型の交通サービスを目指している。
- ・ また、「あおい交通」は、桃花台ニュータウンと JR 春日井駅、小牧駅それぞれを連絡する路線バスを 運行しており、自社の終バス後の移動ニーズに対し、利用者数に応じた適切な交通モードを活用する ことで、深夜における需要をうまく受け止めている。

- ・あおい交通㈱http://www.aoi-komaki.co.jp/html/migon-zikoku.html
- ・「地域の自立的発展のためのモビリティ確保に向けた検討の手引き」国土交通省政策統括官付参事官室 http://www.mlit.go.jp/kisha/kisha08/15/150327_.html
- ・「バス・タクシーの地域・住民ニーズー中間モード・システムと新市場」地域科学研究所

ミゴン 愛知県>小牧市

春日井駅~桃花台ニュータウンのルート:利用者の行き先に応じて5つのルートがある







小牧駅 (バスターミナル5番のりば)

Komaki - Tohkadai ピーチミゴン

ビーチバス終了後の足として「ミゴン」が 小牧駅→桃花台に向けて運行します。

共通乗車券3枚/900円

ピーチバス運行ルート上であれば、 お好きな所で降車できます。

時刻表

	平日(月~金)	土理
22時台		55
23時台	42	08 38
24時台	08 30	08 30

桃花台センターのりば

4学区内(おコース海之内、株野ロ、大山、古歌、特ケ丘) 第1一ス・決ケ丘、地山、大県、朝日 ■北コース・南コースに分け、最次お送りします。■

共通乗車券1枚/300円

JR春日井駅のりば

共通乗車券3枚/900円

※ミゴンへの乗車は、乗車券のみとなりますが、乗務員が 車内で乗車券のバラ売りも(1枚づつ)いたします。

小牧市東部地区のご自宅付近までどうそ

時刻表

平日 16:30~23:00まで 30分間隔

土曜 17:30~22:30まで 30分間隔

桃花台バス運行ルート上フリー下車

時刻表

		\$420\$3A15EMX
	平日(月~金)	土曜
21時台		41
22時份	33 40	01 23 41
23時台	03 11 23 38 53	00 11 30 53
24時台	09 24 47	

出典:あおい交通㈱

ぐるりんパス 愛知県>田原市



プロフィール

田原市では、路線バスの縮小による 交通空白地帯の拡大、病院等の公共 施設の郊外移転を契機に、コミュニ ティバスを導入し、路線を広げてき た。また、地域公共交通会議を設立 し、その中で、市内の公共交通の見 直しを図っている。

人口:	66,390 人
面積:	188.58 km [‡]
人口密度:	352.05 人/k㎡
運営主体:	田原市

モード	ステイタス	実施年
コミュニティバス	運用	平成 14 年

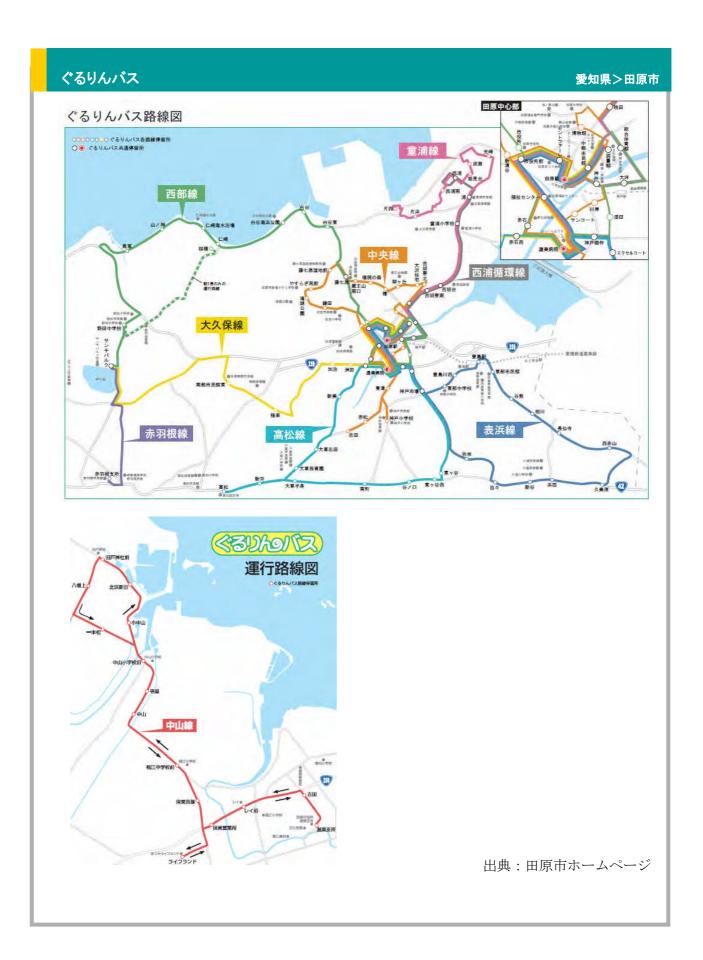
効果

- ・ 平成 14 年の本格運行以降、コミュニティバスの利用者は年々増加している。平成 15 年から運行している 5 路線の総計では、平成 15 年度から平成 19 年度の 4 年間で年間利用者数が 11.2%の増加となっている。
- ・ コミュニティバスを導入したことにより、市内における公共交通空白地帯の大部分が解消され、公共 交通システムの人口カバ一率(駅及びバス停から半径 500m圏に属する人口の比率)が 81.4% (平成 19 年実績) となった。
- 9 路線のうち、田原地区を走る 8 路線については、主要な公共施設 (渥美病院、田原駅、福祉センター、図書館など) に乗り換えなしでアクセスすることが可能となった。

ここに注目!

- ・ 自動車の普及から、路線バスの利用者が年々減少傾向にあり、東西に走る一部の広域路線以外の路線 バスは廃止となり、ほとんどの地域が公共交通の交通空白地域となっていた。
- ・ また、平成 12 年に、旧田原町内では唯一の総合病院である渥美病院が移転するとともに、福祉センター、図書館なども郊外での立地が進行したことから、それらの施設へアクセスする公共交通に対する要望が高まっていった。
- ・ 市では、同年3月に策定した中心市街地活性化基本計画に循環(巡回)バス整備事業を位置づけ、同年5月に「巡回バス検討委員会」を設置した。
- ・ 委員会における各団体代表との意見交換等を経て、平成13年7月から3ヶ月間の巡回バス実証実験を 実施し、翌年7月からコミュニティバス「ぐるりんバス」4路線を本格運行した。その後の赤羽根町、 渥美町との合併を経て、段階的に路線を増やし、平成20年12月現在で9路線を運行している。
- ・ また、田原市では、市内全体の地域公共交通の活性化および再生を総合的、一体的かつ効率的に推進するため、「田原市地域公共交通戦略計画」を平成20年3月に策定し、市内の地域公共交通を路線バスを基幹路線とぐるりんバスを地域内路線に役割分担させている。
- ・ 戦略計画は「田原市地域公共交通会議」との協議を経て市が策定し、平成 20 年度は、会議の中で「ぐるりんバス」の 10 番目の路線となる「八王子線」の計画を検討している。

- ・ 田原市ホームページ (http://www.city.tahara.aichi.jp/)
- ・ 「新制度地域公共交通活性化・再生法ーその狙いと運用・先行都市に見る活用の方策と計画の手法」 地域科学研究会



とよやまタウンバス





プロフィール

豊山町が運行を企画し、民間事業者が 運行しているが、町内の巡回部分より、 隣接する名古屋市の中心部や小牧市の 市民病院に向かう町外の路線の方が長 い路線である。

人口:	13,565 人
面積:	6.19 km²
人口密度:	2,191.44 人/㎞
運営主体:	あおい交通・豊山町

モード	ステイタス	実施年
コミュニティ	運用	平成 14 年

効果

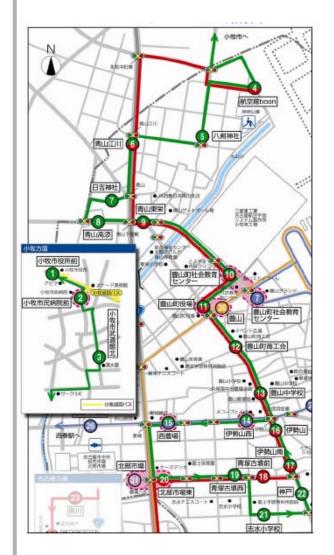
- ・ 利用者数は増加傾向にあり、平成 17 年度は 47 千人、平成 18 年度は 53 千人、平成 19 年度は 57 千人の利用があった。
- ・ 豊山町は名古屋市郊外に位置し、最寄りの鉄道駅は名古屋鉄道犬山線西春駅であるが、町内から 約 4km と遠い。また、平成 14 年に名鉄バスの路線が廃止された。町民にとって移動ニーズの高 い名古屋市中心部方面や、隣接する小牧市の小牧市民病院への通院に関して、公共交通利用が極 めて不便な状況であったが、とよやまタウンバスの導入により利便性が向上した。

ここに注目!

- ・ 住民のニーズを把握するためアンケートのみならずグループインタビューを実施している。公民館や保健センター等の公共施設に町職員が出向き、10人位の住民が集まったらインタビューを行った。高齢者や主婦といったその場にいる人へのグループインタビューにより、住民同士で自由に話をしてもらう中からニーズを拾い出した。このように住民の意見を取り入れることで、平成18年9月のルート変更、平成20年4月の大規模なダイヤ改正につなげている。
- ・ 平成20年4月のダイヤ改正にあわせて、とよやまタウンバス以外で豊山町に乗り入れている既存のバス路線(名鉄バス西春・空港線及びあおい交通名古屋空港直行バス)との乗り継ぎをしやすくするため「豊山町公共交通マップ」を作成した(次頁参照)。
- ・ 平成 14 年 9 月から、あおい交通が道路運送法第 4 条により乗合バスとして運行を開始した。運行の企画および赤字分の負担を豊山町が町単独事業として行っている。運行経費約 4,200 万円/年である。差額の約 3,000 万円/年を町で負担している。

- ·豊山町 HP http://www.town.toyoyama.lg.jp/bus/town-top.html
- ・「町外の拠点への運行により需要確保」地域公共交通の活性化・再生への事例集、pp. 212-213

とよやまタウンバス 愛知県>豊山町





出典:豊山町ホームページ

図 とよやまタウンバス路線図 北ルート、南ルート

生活バスよっかいち(S-BUS)

三重県>四日市市



プロフィール

従来のバス事業者路線が、マイカー等の普及による利用者減から赤字路線となり、平成14年5月に廃止となった。公共交通空白地域となった地域のNPO法人が、市の補助制度を活用し、新たなコミュニティバス運営を開始した。

人口:	303,845 人
面積:	205.16 km²
人口密度:	1,481.01 人/k㎡

運営主体:

NPO 法人生活バス四日市

モード	ステイタス	実施年
コミュニティ	実運用	平成 15 年

効果

- ・ 新たなコミュニティバスの運行開始以来、乗車人員は増加傾向にある。平成 15 年度の導入当初 は 1 日平均約 70~80 人の利用であったが、平成 20 年度では 1 日平均が 100 人を超えるまでになっている。廃止されたバス路線では 1 日平均約 20~30 人の利用であったので、大幅な増加となっている。
- 高齢者には、買い物や通院など日常生活の利便性が大きく向上した。

ここに注目!

- ・ 昭和 20 年代から続いた三重交通垂坂路線は、利用者減から赤字路線となり、平成 14 年 5 月に廃止となった。これにより、羽津いかるが地区(世帯数約 540 戸、人口約 1,700 人)は最寄りの鉄道駅やバス路線より約 2~3km 離れることとなり、公共交通の空白地域となった。行政へのバス路線存続要望もかなわず、地域密着型バス運行を目指す「NPO 法人生活バス四日市」が立ち上げられた。運行は、三重交通に委託されている。
- ・ 生活に密着した路線選定を行い、商店、病院、郵便局、鉄道駅、市民センターなどを周るルートを設定した。また、高齢者がバス停まで歩く距離を短くするよう、バス停間隔を 200~300m と短くし、地域内をジグザグに走る路線とした。スーパーでの停車時間は 40~50 分設定し、利用者がスーパーで買物する時間を確保できるよう、便利なダイヤ設定とした。
- ・ 運営に必要な支出約90万円は、運賃収入10万円、市からの補助金30万円、沿線企業からの協 賛金50万円で賄っている。NPOメンバーのボランティア精神により、人件費・事務費が少なく抑 えられている。
- ・ 事業主体が NPO ということもあり、組織の中心となって計画を進めることのできる熱意ある人物 の存在が、計画実現にとって重要なポイントとなった。

もっと詳しく・・

・ 生活バスよっかいちホームページ http://www.rosenzu.com/sbus/



出典:「地域公共交通の活性化・再生への事例集」 (平成 20 年 3 月 国土交通省 総合政策局)

図 生活バスよっかいち路線図

鈴の音バス 三重県>松阪市



プロフィール

企業と市民の協賛により、事業費の一部をまかなって運行している市街地循環のコミュニティバスである。松阪市の商工担当部署が窓口となって企業等の協賛を得るべく努力を行っている。

人口:	168,973 人
面積:	623.80 km²
人口密度:	270.88 人/k㎡
運営主体:	松阪市

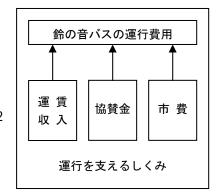
モード	ステイタス	実施年
コミュニティ パス	運用	平成 17 年

効果

- ・ 鈴の音バスの利用者数は平成 17 年度が 59 千人、平成 18 年度が 80 千人、平成 19 年度が 90 千人 と増加している。
- ・ 松阪市では、モータリゼーションの進展により、市民の交通手段に占める自動車利用の比重が高まっている。このため、中心市街地及びその周辺地域で、車を持たない市民が自由に移動できる環境整備を進めることが求められていた。鈴の音バスはこのような移動ニーズに応えている。

ここに注目!

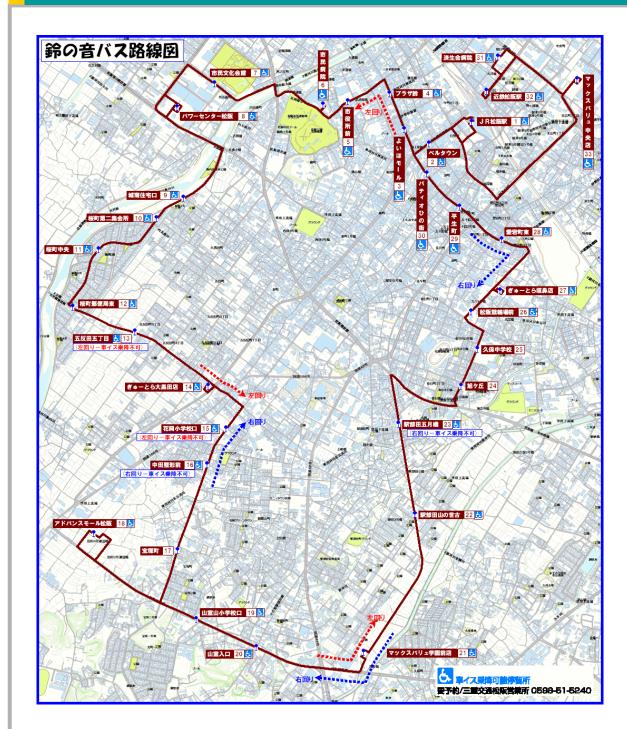
- ・ 「地域ぐるみで運行するバス」という考え方により、コミュニティバスを運営するために必要な事業費の一部として、運行趣旨に 賛同し、運営を支援してくれる「協賛企業」や「協賛個人」を募 集している。協賛企業の名前は鈴の音バスの車体・車内・バス停 留所に掲出し、地域への貢献を市民に知らせている。協賛数は62 企業、3 団体、199 個人(平成19年)。
- ・ 松阪市では平成 16 年、「松阪市バス等交通システム基本計画検討 委員会」及び同小委員会を設立し、ルート、ダイヤ、停留所の配



置、事業化に向けた取組み、愛称・デザイン等について検討した。平成17年10月に鈴の音バスに乗車した人を対象に、車内で調査員が調査票を配付し、郵送回収方式によるアンケート調査を実施した。これにより利用者の移動パターン、利用目的、普段の交通手段、バスの利用状況、改善要望を把握した。同時に、バスを待っている人に対するインタビューも実施し、利用者の意見を集約した。このように住民ニーズを把握することで平成18年6月のダイヤ改正や増便につなげている。

- · 松阪市 HP http://www.city.matsusaka.mie.jp/shoukou/koutsuu-bus/suzunone/suzunone.html
- ・「地元企業や市民の協賛を得て運行するコミュニティバス」地域公共交通の活性化・再生への事例 集、pp. 222-225
- ・「参考資料-2 増える"手づくり"の地域バス」バス・タクシーの地域・住民ニーズー中間モード・システムと新市場、pp. 153-154

鈴の音バス 三重県>松阪市



出典:松阪市ホームページ

図 鈴の音バス路線図

C バス 三重県>鈴鹿市



プロフィール

鈴鹿市では、市内を5つのブロック に分け、地域別の交通課題を抽出し た結果、「西部地域」における課題が 大きいことがわかった。その後、よ り細かい地区別にグループインタビ ューを実施するなど、積極的な住民 参加の「Cバス」を導入した。

人口:	193,114 人
面積:	194.67 km²
人口密度:	992.01 人/k㎡
運営主体:	鈴鹿市

モード ステイタス 実施年 コミュニティパス 運用 平成 12 年

効果

- ・ 導入翌年の平成 12 年度から一貫して年間利用者数が 20 万人を超えており (1 便平均の利用者数においても 15 人前後) 利用は好調である。
- ・ 車を使えない交通弱者のモビリティが大幅に向上し、特に 65 歳以上の高齢者においては、月に外出する日が 3~4 日増加したとの効果が出ている。
- ・ 当初から、度重なるグループインタビューや説明会を実施し、地域や住民との連携を深めてきたことから、住民のニーズにより合った路線が設定できただけでなく、地域や住民からCバスへの強い支援を得られる結果となった。
- ・ 具体的には、沿線商業施設が待合室とバスブースを、地域自治会が待合室やベンチ、バス停の設置場所、バスの回転場所を提供している。また、地域住民はバス停周辺の清掃活動などを自主的に行っている。

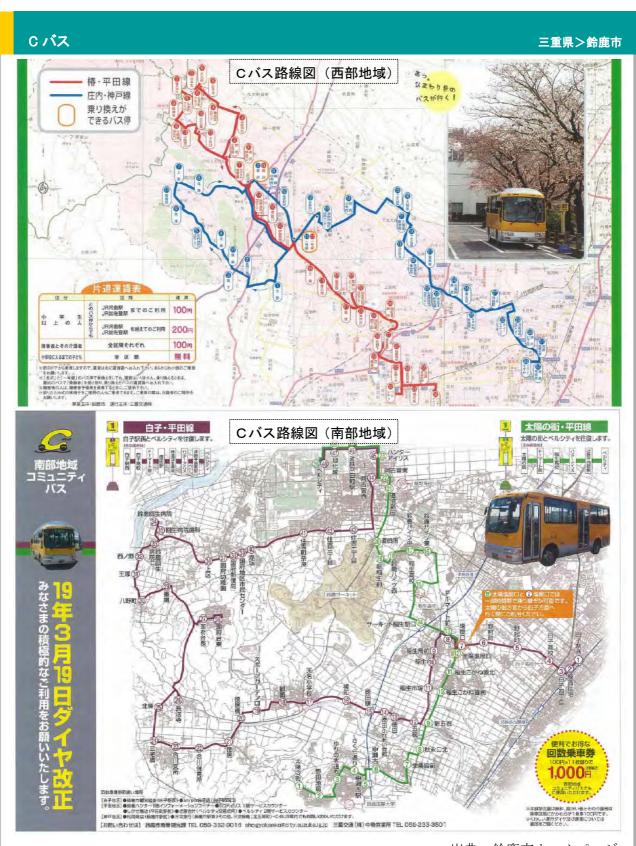
ここに注目!

- ・ 鈴鹿市では、平成9年からバスの問題を考える庁内検討組織を立ち上げ、市内の公共交通の現況整理と、全国の先進事例の調査を行った。
- ・ 翌年の平成 10 年には、学識経験者や運輸局、県、商工関係者等も参画した研究会を設置し、交通課題 の分析や交通整備の方向性等を検討した。
- ・ これらの検討の中で、市内を5ブロックに分けてグループインタビュー調査を実施し、地域ごとの交通需要・課題を整理した結果、中心市街地や鉄道路線から遠く、高齢化率が比較的高い「西部地域」にコミュニティバスを導入することとした。
- ・ 導入に際しては、対象とする利用者を交通弱者層に絞りこみ、高齢者及び小中高生の保護者の声を中心に、西部地区の細かいエリアごとにグループインタビュー調査を実施した。
- ・ 当初、公共施設や病院を中心に循環する路線を計画してはとの意見もあったが、上記の詳細なニーズ 調査の結果、高齢者の買い物と高校生の通学のニーズが特に高いことが分かり、商業施設と複数の高 校へのアクセスが可能な路線となった。
- ・ 西部地域のCバス(コミュニティバス)は平成12年3月から5年間の実証運行として導入された。また、同年10月には利用者やドライバーらを対象にヒアリング調査が実施され、バス停の増設やダイヤの改正を実施した。
- ・ また、鈴鹿市の南部地域においても、綿密なグループインタビュー調査の実施など、西部地域と同様のプロセスを経て、平成17年10月からCバスの実証運行が開始されている。

もっと詳しく・・

- ・鈴鹿市ホームページ(http://www.city.suzuka.lg.jp/gyosei/plan/cbus/)
- ・「全国のバス再生事例集」

国土交通省自動車交通局: http://www.mlit.go.jp/jidosha/topics/bus_saisei/bus.html



出典:鈴鹿市ホームページ

草津市小型乗合バス「まめバス」

滋賀県>草津市



プロフィール

公共交通空白地・不便地の解消のため、小型乗合バスの実証運行が開始された。従来の大型路線バスでは通れなかった細街路での運行も行っている。運転手は緊急雇用対策費によって雇用されており、地域求職者等の雇用機会創出にも貢献している。

人口:	121,159 人
面積:	48.22 km²
人口密度:	2,512.6 人/k㎡

運営主体:草津市

E―ド ステイタス 実施年 バス 運用 2009 年

効果

- ・ 平成 21 年 10 月に始まった小型乗合バス「まめバス」の実証運行では、商店街循環路線と草津駅 南草津駅往復路線の合計で、1 日 150~300 人前後の利用者がある。広報活動の効果もあり、日々 の利用者数は徐々に増加傾向にある。特に、昼間時間帯の利用者数が多くなっており、30 人近く の乗車となる便もある。主婦と子供や、お年寄り単独での利用が多く、買物や通院など日常生活 利用に使われているケースが多いと考えられる。
- ・ 大型バスが通れない細街路や、JR草津駅~JR南草津駅間など、従来バスサービスが無かった 交通空白地域の解消に役立っている。既存バスとの役割分担がなされている。
- ・ 運転手の雇用には、国からの「緊急雇用創出特別対策事業」の補助を活用しており、地域の雇用 創出にも貢献している。

ここに注目!

- 従来の大型路線バスが運行できない細街路へも運行することで、公共交通空白地・不便地の解消だけでなく、潜在的な需要発掘にもつながった。従来の路線バスとの役割分担による相乗効果も期待されている。また、PRを目的とした無料設定が、更なる潜在需要の発掘にもつながった。
- 運転手の雇用には、国からの「緊急雇用創出特別対策事業」の補助を活用しており、地域の雇用 創出にも貢献している。

【背景】

・ 草津市では、幹線路線に大型の路線バスが運行していたものの、生活道路となる細街路にはバス 路線が無く、市民の日常生活で公共交通を利用することが難しい地域もあった。JR草津駅~JR南草津駅の間も、バスサービスが少なく、地域住民は日常生活で公共交通を利用することが難しかった。よって、これらの公共交通空白地・不便地を解消する必要があった。

【事業内容】

- ・ 2009 年 10 月 28 日より、1 路線 2 系統(中心市街地線:第1 系統、第2 系統)を1台の車両にて 運行開始した。将来的には、7 路線 14 系統まで増やす計画である。
- ・ 実証運行開始後の約1ヶ月間は、PRも兼ねて、利用者は無料で利用できる。潜在需要の比較データ取得という狙いもある。
- ・ 運行は、地元のバス会社に委託されている。委託先のバス会社は、市内での運行エリアを元に決 定している。

【サービス】

- ・ 中心市街地は概ね30分に片道1本、周辺市街地は1時間に1本、市外縁部は1~2時間に1本、 の頻度で運行される予定である。
- ・ 無料での実証運行終了後、運賃は、1 乗車 200 円となる予定である(中心市街地線商店街循環は 100 円)。保護者の同伴する 6 歳未満の幼児 1 人目は、無料となる。
- ・ まめバス間及び路線バスとの乗継時には、乗継券を発行して 100 円割引となる。

【検討経緯】

・ 運行計画は、「草津市地域公共交通活性化再生協議会」で検討されている。また、分科会として、 「草津市地域公共交通会議」「草津市福祉有償運送運営協議会」が設置されている。

【財政負担】

- ・ 運行経費のうち、3~4割ほどは、運賃収入によって賄われる想定となっている。その他にも、市 の温浴施設やスーパーとのタイアップによる広告収入や、賛助会員など応援組織による財政支援 が計画されている。
- ・ 新規車両は納期に間に合わず、路線バス事業者の既存の車両をバリアフリー対応にした後で、市 がリースするという形を取っている。
- ・ 運転手は、国費による「ふるさと雇用創出事業」の補助を受けて雇用されている。

【知見·教訓】

- ・ 車両を小型化することで、これまで運行が難しかった細街路へも路線を設定することができ、主婦や高齢者などの潜在需要を発掘することができた。既存の民間バス事業者の利用者増など、相乗効果も期待されている。
- ・ 「まめバス」のネーミングとキャラクターデザインは、市民に親しみやすいものをという発想で、 市の職員が発案したものである。バス車両やバス停をすぐに見つけられるということで、利用者 にも好評である。
- ・ 市の外縁部では、定時定路線だけでなく、デマンド運行も検討されている。併せて、障害者や介 護を必要とする高齢者向けの福祉有償運送も検討されている。
- ・ JR南草津駅では、駅前に駐輪場も整備され、自転車利用者にもバスを利用しやすい環境が整備 されている。
- ・ 隣接する自治体への乗り入れには調整を要するため、地域によっては、最寄りのJR駅へ直通して欲しいなどといった利用者のニーズに対応できていないケースもある。
- ・ 公共交通問題に専従できる自治体の担当者が限られており、担当者の異動等もあるため、継続的 な取り組みを行うための人員や体制の確保に課題がある。

もっと詳しく・・

・ 草津市ホームページ:

http://www.city.kusatsu.shiga.jp/www/contents/1256609494705/index.html



出典:草津市資料

図 「まめバス」運行ルート(中心市街地線、ロクハ公園線)

商店	街循環	(左廻	り)									日曜	日·国	民の位	木日はま	全便運	休(●	印は土	曜日	運休
	草津駅東口	アーバンホテル	図書館前	西草油		オムに北門				立木	道灌蔵	草津 夢本陣	草津宿 本陣	九谷医院前	99- 111	小沙井神社	新屋敷	国道 草津	大路	草洋東
第1便	8:15	草津 8:10 10:00	8:1	7 8:1	8 8:1	9 8	20	8:21	8:22	8:23	8:24 10:14	8:24 10:14	8:25	8:25	8:25 10:15	8:26	8:26	6 8:		8
第3便 第3便 第4便	11:50			2 11:5	3 11:5	4 11	:55 1	1:56	11:57	11:58	11:59	11:59	12:00	12:00	12:00	12:01	12:01	1 12:	12:0	3 1
第5便 第6便	14:50 16:30	14:5	14:5	2 14:5	3 14:5	64 14	:55 1	4:56	14:57	14:58	14:59	14:59	15:00 16:40	15:00	15:00	15:01 16:41	15:01	1 15:	02 15:0	13 1
第7便 第8便	18:10	18:1	18:1	2 18:1	3 18:1	4 18	:15 1		18:17	18:18 20:08	18:19 20:09	18:19 20:09	18:20 20:10	18:20 20:10	18:20 20:10	18:21 20:11	18:21 20:11	_		
草津駅	南草津縣	往復(草津駅=	南草津	R)															
	草津駅東口		1谷 タワ院前 11		新屋敷	草津川 橋			(津 草:			宮町会館	南平 公園前		天倉 大均 注館 団地		下北池 北口	光泉 高校前		ノ下 南駅
第1便 第2便	6:00 6:55			02 6:0: 57 6:5:		6:04 6:59	6:05 7:00			:07 6:0			6:10 7:05		6:12 6: 7:07 7:0	13 6:14		6:15 7:10		6:17 7:12
第3便 第4便	7:50 8:45	7:51 8:46	100000000000000000000000000000000000000	52 7:5: 47 8:4:		7:54 8:49	7:55 8:50			:57 7:5 :52 8:5		8:00 8:55	8:00 8:55		8:02 8:0 8:57 8:5	-	8:04 8:59	8:05 9:00		9:02
第5便 第6便	10:35 12:20	12:21 1	0:37 10: 2:22 12:	22 12:2	12:23	10:39	12:25	12:26 12	2:26 12	:42 10:4 :27 12:2			10:45 12:30		0:47 10:4 2:32 12:3			10:50 12:35		0:52 1 2:37 1
第7便 第8便	17:00	17:01 1	5:22 15: 7:02 17:	02 17:0	17:03	15:24 17:04	17:05	17:06 17	7:06 17	:07 15:2 :07 17:0	08 17:09	17:10		17:11 1	5:32 15:3 7:12 17:	13 17:14	17:14	15:35 17:15	17:16 1	5:37 1 7:17 1
第9便 第10便	18:40 20:30		8:42 18: 0:32 20:			18:44				:47 18:4 :37 20:3	1000000	0.000	18:50 20:40		8:52 18:5 0:42 20:4			18:55 20:45		B:57 1 D:47 2
草津駅	南草津縣	7.50.70.00				ピース			200									8		
	南草津駅東口	川/下 中央	片原 公園前	光泉 高校前	下北池 北口	タウン 北口	大塚団地	矢倉 会館	矢倉 一丁E	日 公園	前 会部	20 P±	前市名	所農	点 東口	-Т	目移	14	注 大	×
第1便 第2便	6:30 7:10	6:31 7:11	6:32 7:12	6:32 7:12	6:33 7:13	6:34 7:14	6:31 7:11	7:16	6 7:1	17 7:	17 7:	18 7	:19 5	20	7:21 7	:21 7	:22 7	7:22	7:24	7:25
第3便 第4便	7:40 9:35	7:41 9:36	7:42 9:37	7:42 9:37	7:43 9:38	7:44 9:39	9:40	9:4	1 9:4	42 9:	42 9:	43 9	:44 9	:45	9:46 9	:46 9	:47 9		9:49	7:55 9:50
第5便	11:20 12:55	11:21 12:56	11:22	11:22	11:23	11:24 12:59	13:00	13:0	1 13:0	02 13:	02 13:	03 13	:04 13	:05 13	3:06 13	:06 13	:07 13	3:07 1	3:09 1	1:35 1 3:10 1
第7便	15:55 17:40	15:56 17:41	15:57	15:57 17:42	15:58	15:59 17:44	17:49	17:46	6 17.4	47 17:	47 17:	48 17	:49 17	:50 1	7:51 17	:51 17	:52 17	7:52	7:54 1	5:10 1 7:55 1
第9便	19:25	19:26	19.27	19:27	19:28	19:29	19:30	19:3	1 19:3	32 19:	32 19:	33 19	:34 15	35 19	9:36 19	:36 19	:37 18	9:37	9:39 1	9:40 1
ייכם	ロクハ	高穂		東矢倉			フレンド	追分口	田白ヘソ		室木町	矢倉市民	矢倉	野路	南草津駅	帝産八	ス追分の		草津駅行	時刻表曜日
	公園	中学校前	追分南	三丁目		皇分口	志津東 草津店	30000	塚公園	室木口	集会所	センター	郵便局	北口	東口	0.3	24 26 2 06 19	49	26 49	
第1便	6:40 9:10	6:40 9:10	6:41 9:11	6:41 9:11	6:42 9:12	6:43 9:13	6:45 9:15	6:46 9:16	6:47 9:17	6:48 9:18	6:48 9:18	6:49 9:19	6:50 9:20	6:53 9:23	7:00 9:30	07 29	31 34	49 56	06 29	
第3便 第4便 第5便	11:30 14:40 17:05	11:30 14:40 17:05	11:31 14:41 17:06	11:31 14:41 17:06	11:32 14:42 17:07	11:33 14:43 17:08	11:35 14:45 17:10	11:36	11:37 14:47 17:12	11:38 14:48 17:13	11:38 14:48 17:13	11:39 14:49	11:40 14:50 17:15	11:43 14:53	11:50 15:00 17:25	00 01				36 42 46 57
第6便	18:30 19:35	18:30	18:31	18:31	18:32 19:37	18:33	18:35	17:11	18:37	18:38	17:13 18:38 19:43	17:14	18:40	17:18	17:25 18:50 19:55	10 06	市 16 市	5 36 市	16 36	
	公園南阜	19:35	19:36	19:36		19:38	19.40	19:41	19:42	19:43	19.43	19:44	19:45	19:48	19:55	11 15	市 市 36 市 市 16 市		16 36	46
יוכט		V-10.00							フレンド							12 46	市 36 市		06 16 16 36	
	南草津駅 東口	野路北口	矢倉 郵便局	矢倉市民センター	室木町 集会所	室木口	田白ヘソ 塚公園	追分口	マート志津東草津店	追分口	妙源寺	東矢倉三丁目	追分南	高糖 中学校前	ロクハ 公園	14 06	市 16 市		06 16	
第1便 第2便	8:35 9:45	8:37 9:47	8:38 9:48	8:39 9:49	8:39 9:49	8:40 9:50	8:41 9:51	8:42 9:52	8:44 9:54	8:45 9:55	8:46 9:56	8:47 9:57	8:47 9:57	8:48 9:58	8:55 10:05	15 48	市 19 市 市 56 市	ħ	0100 - 200	46 56
第3便 第4便	12:05 15:20	12:07	12:08	12:09	12:09 15:24	12:10	12:11 15:26	12:12	12:14 15:29	12:15 15:30	12:16 15:31	12:17 15:32	12:17 15:32	12:18	12:25 15:40	17 01	市 11 市			41 58 31 41
第5便	17:50 19:05	17:52	17:53 19:08	17:54	17:54	17:55 19:10	17:56 19:11	17:57	17:59 19:14	18:00 19:15	18:01 19:16	18:02	18:02 19:17	18:03	18:10 19:25	52	16 28	43 48	11 31	
第7便	20:10	20:12	20:13	20:14	20:14	20:15	20:16	20.17	20:19	20:20	20:21	20.22	20:22	20:23	20:30	19 13	31 43	48	11 31 11 31	41
									- 1		分口より			2		21 11	1 41		11 36	
ロクハ	フレンド	マート循	環(右延	回り)		1900			帝産	バスにお	乗りかえ	下さい	_	Co		[備考] 7	市:草津市	7役所経日		1:09/12
	ロクハ 公園	ロクハ	上尾	青地 第二町 会議師	高畑	農協志津支店	田地	田中会館	後町公園	大将3	E 追分3	道 迎 中 身		フレンマー 志津	1 38(3)	」 妙源年	東失:		高和 中学社	
第1便	10:20	10:20	10:21	会議所 10:22	10:22	10:23	10:24	10:24	10:2	25 10:		28 10:	28 10	草津 29 10	店 :31 10:		33 10:	34 10	1:34 10	35 1
第2便 第3便	12:40 15:50	12:40 15:50	12:41 15:51	12:42 15:52	12:42 15:52	12:43 15:53								49 12 59 16					2:54 12 0:04 16	55 1 05 1
ロクハ	フレンド	マート循	環(左鎖	回り)		Service Service		al-												
	ロクハ 公園	高穂 中学校前	追分南	東矢倉三丁目	妙源寺	追分口	フレンド マート 志津東 草津店	追分口	追分 中央	追分页	大将军	後町公園			農協 志津支		青地 第二時 会議月	BT 上!	ロク/タウ:	
第1便 第2便	10:55 13:15	10:55 13:15	10:56	10:56 13:16	10:57 13:17	10:58 13:18	11:00										07 11:0	08 11	08 11:	
	16:25	13:15	13:16	13:16	16:27	13:18	16:30													

出典:草津市資料

図 「まめバス」運行ダイヤ(中心市街地線、ロクハ公園線)

ちょこっとバス/ちょこっと号



プロフィール

市町村合併に伴い、コミュニティバス路線をちょこっとバスとして再編。採算的にバスの運行が厳しい地域においては、デマンド型タクシーちょこっと号も運行されている。また、一部の路線で、燃料にBDFを活用した低環境負荷車両も運行されている。

人口:	116,797 人
面積:	383.36 km²
人口密度:	304.67 人/k㎡
運営主体:	東近江市

滋賀県>東近江市

ステイタス	実施年
実運用	平成 16 年

効果

- ・ ちょこっとバスは、11 路線計で月に1万2千人~1万7千人程度の利用者となっている。ちょこっと号は、5 路線計で月に100~300 人程度の利用者となっている。
- ・ 乗車人員は徐々に増加しており、再編当初の平成19年4月は12,660人であったが、平成20年4月には15,684人の約1.3倍となり、平成20年7月には16,386人と最高記録を更新した。 平成19年度の収支の状況は、経費が約1億8,000万円、運賃収入が約4,000万円、委託料が約1億4,000万円(うち県補助4,500万円)で、収支率は約22%となっている(隣接の愛荘町と共同で委託している角納線を含む)。

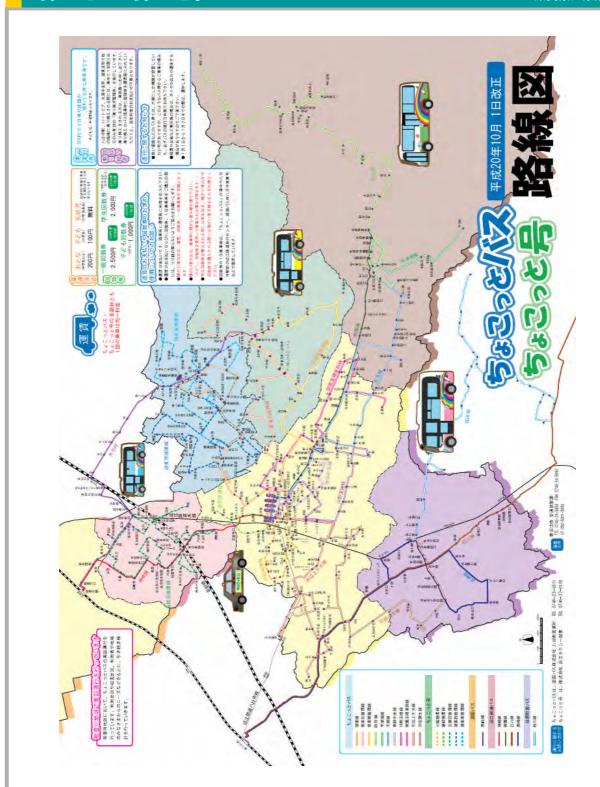
ここに注目!

- ・ 1市6町の市町村合併に伴うコミュニティバス路線計画見直し時に、利用特性や需要動向、アンケート結果などから基本方針を策定した。バス停は概ね徒歩5分以内(300m以内)の範囲に設置することを基本とし、需要の少ない地域には、デマンド型のタクシー運行を導入することとした。
- ・ バスには乗降しやすい低床式車両が新しく導入され、より高齢者や子供に利用しやすい車両となった。また、路線によってバスの色分けがなされ、路線が区別しやすくなった。
- ・ デマンド型タクシーの運行は、運賃収入は事業者の収入となり、赤字分を市が補填するシステム とした。合併前のコミュニティバス運行時と比べて、自治体は運行費用の節減、事業者は収入分 の純増が達成され、双方にとって受け入れやすいビジネスモデルを構築することができた。
- ・ 一部の地区において、BDFと軽油を混合した燃料でバスが運行されている。定期的に、地区の集会場等で、家庭や学校給食からの廃食油の回収が行われている。
- イベントや紅葉の季節などには、地域の鉄道とタイアップ企画した企画券の販売も行われている。

もっと詳しく・・

・ 東近江市ホームページ

http://www.city.higashiomi.shiga.jp/subpage.php?p=13936&t=1224641849



出典:東近江市ホームページ

図 ちょこっとバス/ちょこっと号路線図

醍醐コミュニティバス



プロフィール

計画策定から運営まで、住民主導で実施されているコミュニティバス。地域の有志や地域外の専門家が中心となり、大都市近傍の公共交通空白地域へのコミュニティバス導入を実現した。

京都府>京都市

面積: 827.9 km 827.0 km

運営主体:醍醐コミュニティバス

市民の会

モード スティ ミュニティ 実道 バス

人口密度:

ステイタス 実施年 実運用 平成 16 年

効果

- ・ 幹線路線のバス停までアクセスすることが困難な公共交通空白地域を中心に、平成 16 年、4 路線 のコミュニティバス路線が新たに設置された。(平成 20 年 3 月に 1 路線増え、計 5 路線に)
- ・ 全ての路線を往復で1時間以内の路線設定とし、パターンダイヤとすることで、利用者の利便性 を高めている。
- ・ 利用客数は、運行開始時点での見込み 500 人/日に対して、平成 20 年 11 月現在、1,400 人~1,500 人/日まで増えており、一時、バス停での乗客積み残しも発生した。(現在は、5 号路線新設等により積み残しは解消。)

ここに注目!

- 市バス撤退を契機に、地域住民によりコミュニティバス運行の機運が高まり、住民が中心となって計画を策定、事業認可も取得し、運営まで実施している。平成13年2月のバス規制緩和があったことも、導入実現の成功要因となった。
- ・ 専門家を交えた委員会の原案である「4路線運行」(現在は5路線に拡充)「起終点と運行間隔は変えない」「30分以上かかる場所はルート対象外」という原則を守る以外は、住民の意見により自由なルート設定を行えるようにし、バス停の設置場所も住民の希望により設定している。バス停付近の住民との調整も住民自らが行うことで、スムースに設置することができた。このような住民主体の取組みは、地域に一体感が生まれ、バスの利用促進にも繋がっている。
- ・ 運賃収入のみで経費を補うこれまでの公共交通の仕組みではなく、沿線企業や市民から資金を出 し合ってもらう「パートナーズ支援」方式を導入し、沿線にある企業などに大口のメインパート ナーとなってもらうことで財政基盤を確立した。

もっと詳しく・・

- ・ 醍醐コミュニティバスホームページ <u>http://www16.ocn.ne.jp/~daigobus/</u>
- ・ 中川 大「市民の手によるペネトレーション 京都・醍醐方式コミュニティバスー」、交通工 学、vol. 38 No. 1 平成 15 年
- ・ 中川 大「醍醐コミュニティバスによる地域の連携 -わが国初の市民共同方式による公共交通 -」、日本都市計画学会関西支部だより、平成17年2月 No.19
- ・ 近藤 宏一「都市バス運営の今後をめぐる論点と検討課題 一京都市の路線バスをめぐる諸問題 から一」、立命館経営学、Vol. 43 No. 6 平成 17 年 3 月
- ・ 中川 大「地域にとっての移動手段の価値 京都・醍醐コミュニティバス」、都市計画、No. 260 Vol. 55/No. 2 平成 18 年 4 月
- ・ 中川 大「公共交通は『正便益・不採算』」、土木学会誌、Vol. 92 No. 3 平成 19 年 3 月

醍醐コミュニティバス 京都府>京都市



出典:醍醐コミュニティバスホームページ

図 醍醐コミュニティバス路線図

赤バス



プロフィール

大阪市のバス事業の抜本的再編を機に、公営による小型ノンステップバスのコミュニティバス路線を導入した。 運行事業は、大阪市と大阪市交通労働組合の共同出資による株式会社へと委託されている。

人口:	2,628,811 人
面積:	222.11 km²
人口密度:	11,835.63 人/k㎡
運営主体:	大阪市

大阪府>大阪市

モード	ステイタス	実施年
コミュニティ バス	実運用	平成 14 年

効果

- ・ 赤バス全体では、1日当たり約1万5千人(1便当たり約24人)の利用があり、通院や買い物で これまでマイカーを利用していた人などの新たな需要開拓等、公共交通への転換に貢献している。
- ・ 狭隘な道路にも入り込むことのできる海外メーカー製の小型車両を導入し、従来のバス路線では 運行が困難であった地域や、公共施設、病院、商業施設など市民の生活に必要な施設を結ぶ運行 ルートを設定した。これまでバス利用が難しかった地域住民にも、新たな利用機会を提供した。

ここに注目!

- ・ バス事業が厳しい経営状況にあった大阪市では、抜本的な経営改革の必要性に迫られていたため、バス路線を、需要の多い「幹線系」、高速鉄道と一体となった運営を行う「フィーダー系」、地域住民にとって不可欠なサービスを提供する「コミュニティ系」の3種類に分類することで、サービス向上と事業改善を図ることとした。赤バスは、コミュニティ系バスサービスの一つとして、平成12年5月からの試験運行(大阪市内5路線)を経て、平成14年1月より本格運行が始まった(平成21年1月現在、大阪市内22区28路線で運行されている)。
- ・ 運賃は大人・小人ともに 1 乗車 100 円で、路線バスとの乗り継ぎの際には通し運賃制が設定されている。わかりやすい運行ダイヤとなるよう、平日・休日ともに同じダイヤ設定で、概ね 15~20 分間隔で運行されている。
- ・ 車両はノンステップの床面フルフラット型で、車いすが車内で回転でき、車いす固定用のラック レールが設けてあったり、車両と歩道の段差を少なくするスロープを乗降口に設置したりするな ど、バリアフリー対応の工夫がなされている。
- ・ 地域住民、事業者などからなる「地域調整協議会」において、より利便性の高い路線やダイヤ等を実現するための協議が行われ、協議結果は大阪市の関係部局をメンバーとする「コミュニティ系バス検討会議」に諮られる仕組みとなっており、継続的に運行形態を見直す仕組みが確立されている。競技結果が反映された結果、利用者数が増加に転じた地域もある。
- ・ 近年の利用者数減少もあり、毎年約 10 億円の運営費補助が発生している。今後は、赤バスの位置付けも含め、市内バス路線全体の見直しが問われる状況となっている。

もっと詳しく・・

・ 大阪市交通局ホームページ

http://www.kotsu.city.osaka.jp/w_shieikoutsuu/web_museum/bus/new_bus_service.html

赤パス 大阪府>大阪市



出典:大阪市交通局資料

図 赤バス (都島区 (京橋駅~毛馬)) 路線図

豊岡市有償旅客運送「市営パス énacar(イナカー)」

兵庫県>豊岡市



プロフィール

バス事業者による路線休止や市町合併を機に、既存のコミュニティバスやスクールバスを統合・再編する形で導入された市営バス。導入時には、既存車両の改装や最低限の設備投資などで経費を節減した。一定の条件を基に、路線自体は毎年、存廃を判断される。

人口:	89,208 人
面積:	697.66 km²
人口密度:	127.9 人/k㎡
運営主体:	豊岡市

モード ステイタス 9 パス 実証運行 平F

実施年 平成 20 年

効果

- ・ バス事業者による既存の路線バスが休止されることにより、通院・通学や買物など日常生活が不便となる地域(交通空白地域)の発生が懸念されたが、市営バス「イナカー」の運行によってそれを防止することができた。月間利用者数は、一般利用が約2~3千人、通園通学利用が約5~7千人で、合計約8千人~1万人となっている。
- ・ 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たため、運行経費の抑制を図ることができた。また、運行開 始時には、市所有の車両を活用したり、スクールバス車両を転用したりすることなどで、導入費 用も抑制した。
- ・ 既存のコミュニティバス路線やスクールバス路線を統合・再編することにより、市全体のバス交通 (輸送手段)を効率化することができた。

ここに注目!

導入時コストの低減化を図るため、既存車両を有効利用したり、車両改装を最低限にとどめたりなどの工夫がなされている。

「地域公共交通」という概念を独自に定義し、存続条件を明確にして住民との協議を円滑に進められるようにした。

【背景】

- ・ 少子高齢化、過疎化などの進展により、全但バスの利用者数の減少が顕著となっていた。赤字が 拡大していた全但バスは、平成19年9月、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した。
- ・ 豊岡市は平成17年4月に近隣の1市5町が合併してできた新しい市であり、各自治体で運行していた既存のコミュニティバスやスクールバス路線についても再編が求められる状況にあった。

【検討経緯】

- ・ 平成 19 年 11 月より、豊岡市、兵庫県、バス・タクシー事業者、JR、住民代表、学識経験者などからなる「豊岡市地域公共交通活性化協議会」での議論が始まった。路線バス廃止に対して、次の方針により対応することとなった。
 - ▶ 「市民の足は確保する」を基本に検討する。
 - ▶ 地域の需要特性に応じた対応策を路線ごとに検討する。
 - ▶ 地域で支え合う生活交通を模索する。
 - ▶ 事業の評価と見直しの仕組みを構築する。

兵庫県>豊岡市

- ・ 地域の需要特性を分析し、需要に応じた運行計画を策定した。市町合併前から一部地域で運行されていたコミュニティバスについても市営バス「イナカー」として再編するととともに、併走するスクールバスを廃止してイナカーに統合するなど、バス交通全体について効率化が図られた。
- ・ 平成 21 年 9 月現在の運行車両 13 両のうち、3 両は地域公共交通活性化・再生総合事業の補助制度で購入した車両であり、残り 10 両は市の公用車を改良したりスクールバスを改装したりするなど既存車両の転用によるものである。また、車両の小型化、デマンド運行の導入などにより、運行経費も抑制した。自動放送機器の設置も省き、運転手の案内により乗降を行うこととした。
- ・ 運行は、全但バスを含めた4事業者に委託されている。安全面を考慮し、道路運送法第4条の免 許を持つ事業者の入札(総合評価方式)により、委託先を決定した。
- ・ 運行車両には一目見て「イナカー」とわかるようなデザインを施した。また、市広報紙に利用状況などを掲載し、積極的に利用してもらうように周知した。
- ・ 平成 20 年 10 月から平成 23 年 3 月までを実証運行期間とし、利用者数、採算性等を元に、1 年ごとに路線の存廃を判断する仕組みとした。

【事業内容】

- ・ 市内 12 の路線で、平日 125 便、土日祝日 45 便の定期、デマンド路線が運行されている。路線バスやJRとの乗り継ぎに配慮したダイヤ設定とした。
- ・ 既存の路線バス運賃を上回らない範囲で、わかりやすく、使いやすい運賃設定とした(初乗り (2.5km 未満)が100円で、以後2.5kmごとに100円加算(上限400円))。

【財政負担】

・ 平成20年度の総事業費(運行経費や運行準備経費など)約7千万円に対して運賃収入は約1千万円であり、不足分については、市の負担金と活性化・再生総合事業の補助がそれぞれ約3千万円ずつという構成になっている。

【知見・教訓】

- ・ 利用者の多くは幼稚園・小中学校への通園通学利用であり、現在の運行形態を維持・向上させる ためには一般利用者の増加が不可欠である。既にバスを利用している人(バスを必要とする人) のみならず、地域全体で「私たちのバス」という意識を醸成する必要がある。
- ・ 事業性の極めて低い地域における公共的な交通の確保が課題となっている。NPO法人による運営形態なども考えられるが、核となる人材の確保など、実現に向けてはクリアすべき点が多い。
- ・ イナカーは、道路運送法第78条の市町村運営有償運送として運行されている。車両改装などの点で、78条適用による導入が適当との判断があった。
- ・ 学識経験者のアドバイスもあり、豊岡市では、地域公共交通を「不特定多数の移動の目的を束ねた乗合交通手段」と定義した。これにより、特定の目的に特化せず路線の統合・再編に取り組むことが可能になるとともに、「1 便当り 1 人超の利用 (=不特定多数の利用)」という明確な路線存続条件を設定した上での住民説明も可能となった。
- ・ 事業の関係主体が多岐に渡るため、現場の声を施策として吸い上げていくためには、行政による 事前の調整が不可欠である。協議会を主催する市の担当者にとって、協議会の運営そのものはも ちろんのこと、事前の調整に多大な労力を要する状況となっている。

もっと詳しく・・

豊岡市ホームページ: http://www.city.toyooka.lg.jp/www/genre/000000000001212715039245/index.html

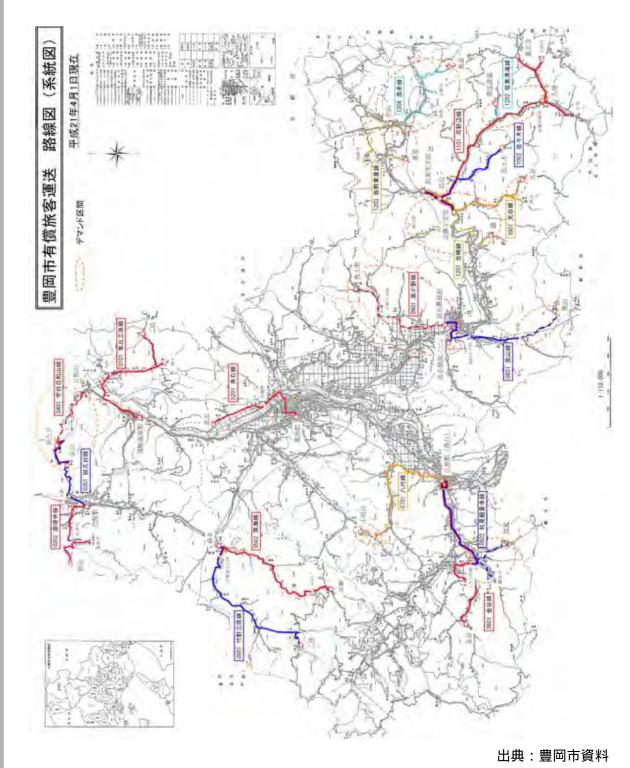
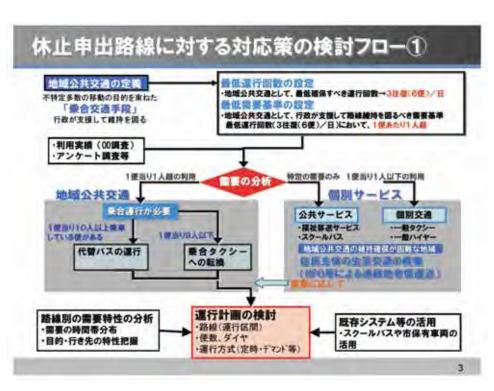
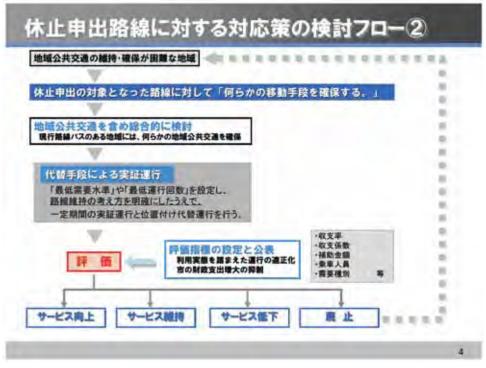


図 「イナカー」路線図





出典:豊岡市資料

図 休止申出路線に対する対応策の検討フロー

篠山市バス路線維持





プロフィール

市内で路線バスを運営していた民間バス事業者の撤退申し出により、公共交通サービスの維持を迫られた篠山市では、需要に応じた交通モードを導入することで路線バス廃止へ対応した。

人口:	45,245 人
面積:	377.61 km²
人口密度:	119.82 人/k㎡
運堂主体·	~ 篠山市

兵庫県>篠山市

モード	ステイタス	実施年
コミュニティバス ・乗合タクシー	実運用	平成 14 年

効果

- ・ 市内 8 路線の路線バス廃止に対して、平成 14 年、篠山市では需要に応じた交通モードを導入することにより、利用者の公共交通サービスの維持や生活交通確保が実現した。
- ・ 平成 19 年 10 月からは、路線バスの輸送力とタクシーの機動性の中間的な輸送特性を有し、福祉 サービスの中間に位置するものとして、コミュニティバス「ハートラン」が運行されており、全 路線計で月に 700~800 人の利用がある。

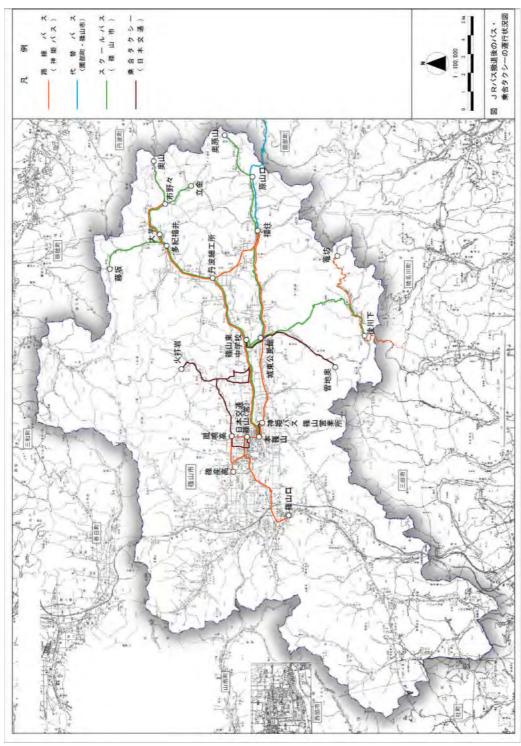
ここに注目!

- ・ バス事業者からの路線廃止の申し出に対しての存続判断、財政支援の方法について、篠山市では 対応ルールを確立し、それぞれのケースに合った交通モードを導入することとした。路線バスの 他事業者への移管、廃止代替バスの運行委託、スクールバスの活用、乗合タクシーの運行、が路 線に応じて導入された。スクールバスへの混乗など当時ほとんど実現事例がなかったため、事業 認可取得にむけて、国土交通省近畿運輸局と手探りの状態から協議が進められた。
- ・ 路線バス、スクールバスには国・県・市からの補助を受けている。廃止代替バスは隣接の京都府 園部町(現南丹市)とを結ぶ路線であり、町内のみでの代替バスを検討していた薗部町に対して、 高校通学ニーズのある篠山市からの協議申し出により、共同運行委託し、費用は距離按分するこ とで合意した。
- ・ 乗合タクシーの運行については、地元自治会が負担すると決めた場合に運行を維持することとした。 た。最終的には地元自治会が一部負担して維持するとの結論を出した。

もっと詳しく・・

- ・ 篠山市企画課ホームページ http://www.city.sasayama.hyogo.jp/sctkikaku/kikaku3-jr.html
- ・ 篠山市コミュニティバス「ハートラン」ホームページ http://www.city.sasayama.hyogo.jp/sctkikaku/cb.html

篠山市バス路線維持 兵庫県>篠山市



出典:「地域公共交通活性化・再生への事例集」 (平成 20 年 3 月 国土交通省 総合政策局)

図 バス・乗合タクシーの運行状況図

吉野町総合的なバス活性化施策

奈良県>吉野町



プロフィール

奈良県吉野町では、高齢者の通院や、小中学校の統廃合による生徒の通学が長距離になりつつあるため、現行の福祉バスとスクールバスを再編したコミュニティバス(町コミバス)の運行実験を行っている。また、吉野山の観桜期に発生する渋滞の対策として、駐車場管理を行い、成果を挙げている。

人口:	9,367 人
面積:	95.65 km²
人口密度:	97.9 人/km²
運営主体:吉野町、 交通協議会	吉野町地域公共

モード スティ

バス

ステイタス 試運用

実施年 平成 18年

効果

- ・ 国の補助制度を活用した3年間の実証実験として、福祉バスとスクールバスを再編したコミュニ ティバス(町コミバス)が運行されている。
- ・ 利用者ニーズを踏まえ、バス路線を7コースに再編。走行コースを分けることで待ち時間を短縮。 バス増便(路線によっては、ほぼ倍)。左曽や喜佐谷などで路線延長。近鉄上市駅と役場前を結 ぶ旧街道を通るコースを新設。料金は中学生以上1回200円、小学生以下100円。1日乗車券は 各400円、200円で往復運賃と低価で設定。
- ・ 実証運行後は、利用者数は 1.3 倍にアップ。
- ・ 観桜期の観光交通(ピーク時:約35000人/日)の渋滞を、交通規制により解消。

ここに注目!

人口減少に伴い、路線バスの廃線・減便による公共交通空白地域が増加 買い物などの移動ニーズに応えるため、福祉バスをコミュニティバスとして実証運行を実施 スクールバスとコミュニティバスの連携を図り、車両の運用の効率化

観桜期の観光交通を、駐車場管理等の交通規制によってコントロールし、慢性的な渋滞を解消

【背景】

- ・ 少子高齢化における人口減少に伴い、路線バスの廃線・減便による公共交通空白域の増加に伴って吉野町の公共交通を取り巻く環境が厳しいものとなっていた。
- ・ 平成 15 年 3 月末で町内を運行していた路線バスが、不採算のため 4 路線が廃線となったことを 受けて交通弱者の移動手段確保のため平成 15 年 4 月より「吉野町福祉バス」として自家用有償 運送の運行を行ってきたが、買い物などの住民の日常生活における移動ニーズへの対応などの点 から改善が期待されていた。
- ・ 平成 15 年 4 月から学校の統廃合にともない、吉野中学校・吉野北小学校、平成 19 年 4 月より吉野小学校において通学のための町バスの有償運送を実施してきたが、登下校の以外の空き時間における車両の効率的な利用等について改善が期待されていた。
- ・ 奈良県吉野山は、国内屈指の桜の名所であり、年間約100万人の来訪者。そのうち約8割が観光バス、自家用自動車により来訪。近鉄吉野線(単線)は唯一の公共交通機関。道路は国道169号線に依存し、観桜期の最盛期には慢性的な交通渋滞が発生。

【検討経緯】

・ 平成 20 年 3 月に吉野町地域公共交通協議会を設置し、平成 21 年 1 月まで、5 回開催し、以下について検討を重ねた。

住民、小中学生・高校生及び来訪者の移動手段の確保

住民のニーズに見合った安全で安心な公共交通サービスの提供

生活交通の充実を図り、地域間の連携や交流の促進により、地域活性化

・ 平成 17 年に吉野山の観光交通対策協議会を設置し、観桜期の交通渋滞、ごみ処理、トイレ等について検討を重ねている。

【事業内容】

・ 吉野町コミュニティバス実証運行事業(平成21年6月~)

吉野町が奈良交通株式会社と相互タクシー株式会社に運行委託。

運行回数:6往復/日(一部の路線で変則運行)運休日:第2・4 土日、祝日、年末年始

運賃:200円(小人100円吉野町スクールバス実証実験事業(平成21年6月~)

・ 吉野町スクールバス実証実験事業

吉野町が奈良交通株式会社、相互タクシー株式会社に運行委託。

運行回数:3回/日 運行日:学校の開校日 運賃:小学生月額1,200円、中学生月額2,500円

公共交通(コミュニティバス、スクールバス等)の利用促進活動

時刻表、公共交通路線図、ポスター等の作成・配布等、アンケート調査等による情報収集調査と分析、 公共交通の普及促進活動の実施、バス停留所、関連施設等の整備等、低廉なバス運賃、割引乗車券等各種 企画乗車券の発売等を行う。

観桜期の交通対策

平成 21 年度には、吉野山には、観桜期に 25 万人を超える観桜客が訪れ、ピークの週末には 35000 人/日~36000 人/日を記録した。以下の 4 つの交通対策 (P&BR、観光バス駐車場予約制の実施、協力金の徴収、PRの実施)を実施し、一定の成果をあげている。

マイカー 1500 円/台、観光バス 15000 円/台(通常日) 観光バス 15000 円/台(P&R 実施日)

【財政負担】

- ・ H20 コミュニティバス運行経費は、約 1600 万円、運行収入は、約 450 万円。町単費。
- ・ H21 から国 1 / 2 補助。

【知見・教訓】

- ・ 福祉バス、スクールバスを、通院、買い物など日常生活のニーズに対応できるようにしたところ、利 用者数も増えている
- ・ 観桜期の観桜客は、協力金徴収に協力的で、桜の保全、トイレの設置、水道の整備などに充てている。

もっと詳しく・・

· 吉野町 ホームページ: http://www.town.yoshino.nara.jp/

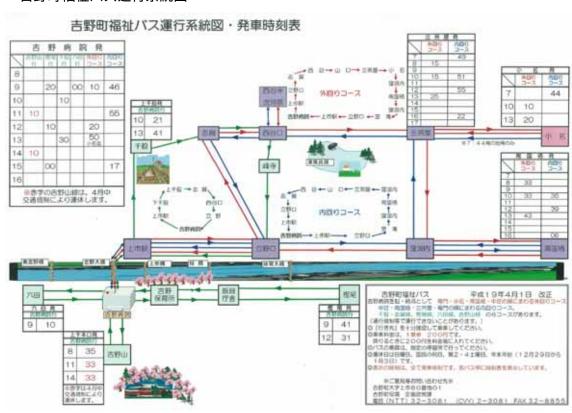
吉野町総合的なバス活性化施策 奈良県 > 吉野町 吉野町コミュニティバス運行系統図 2 年末年第(12月29日から 中華四州回義 设证 **空** 物 (ごも製造お覧い合かせ先 西野型大士市の動物の1 古野町役職 企画政策課 職務 32-3081,39-9070 (直通) FAX 32-8855 数域の脳回線として きぬロ 復興控制性 平成21年6月1日 強垣内 できないことがあります。 大野 山藤 C3-7 南大野 野島駅を加・減点として 医电路电 设置部 上天治 下来的 洋面田湖 訓練 ミュニティバス運行系統図 90 E. 22 數概的發出口 神器 ゆロ 山線は 吉北小 山梨園 肥林 西台大量 П 上午級 吉野町. 工程收收额 下十級 **中層影響器** 型外侧层 上市局部 吉野山駐車場(報報の 概 数 態 14 HIM 東西 野菜 配給 **欧**<田

出典:吉野町ホームページ

吉野町総合的なバス活性化施策

奈良県 > 吉野町

吉野町福祉バス運行系統図



観桜期の交通規制 (パンフレット)



出典: 吉野町ホームページ

日高川町の公共交通再編

和歌山県 > 日高川町



プロフィール

日高川町では、民間のバス事業者が運営していた主要路線が縮小されることへの対応や、既存路線の利便性向上・効率化のため、路線バス・コミュニティバス・乗合タクシーを適切に組み合わせ、住民ニーズを汲み上げながら、公共交通体系の再生に段階的に取り組むこととなった。

人口:	11,123 人	
面積:	331.61 km²	
人口密度:	109.7 人/k㎡	
運営主体:日高川町		

モード ステイタス 実施年 パス·タクシー 実運用 平成 20 年

効果

- ・再編により、幹線となる路線バスについては、高校生の登校時の増便や下校時のバスの延長を実施、幹線に接続するコミュニティバス・乗合タクシーについては路線を充実させるなど、自動車を運転できない住民に配慮した交通手段が確保された。
- ・交通手段の確保の取り組みにより、観光面での活用や、高齢者や障害者の社会参加が進むことが期待される。

ここに注目!

- 事業者からサービス切り下げの申し出と、現行サービスに限界、見直しの必要が生じたことから、幹線バス・コミュニティバス・乗合タクシーを組み合わせ、地域の公共交通を再編
- 住民からの要望を受け、路線バスのサービス向上と乗合タクシーの新設を実施、利便性を向上
- 需要の少ないバスを乗合タクシーに切り替え、効率化を実現
- 乗継拠点を各地域の中心となるバス停に設定し、待ち環境のハード整備も併せて実施

【背景】

- ・日高川町は、和歌山県のほぼ中央部に位置し、地域の中心都市である御坊市の東に隣接している。
- ・平成 17 年に、東西に隣接する川辺町・中津村・美山村で合併して誕生した町であることから、町は東西に細長い形をしており、町域が広大で、集落間や市街地までの距離が長い。
- ・このような地理的状況から、住民にとって自家用車が主要な移動手段となっており、バス利用者は年々 減少傾向が続いた。
- ・それに伴い、町内に多くの路線を有する御坊南海バスなどは、既存路線の見直し等を進め、日高川町では、町が運営する廃止代替バスへの切り替えを進めてきた。
- ・町内に多くの路線を有する御坊南海バスから、平成20年9月末で、御坊市から川辺・中津・美山を結び、田辺市龍神に至る主要路線を縮小し、美山地区の川原河(かわはらごう)までとしたいとする申し出を受けた。
- ・主要路線の縮小への対応や、既存路線の利便性向上の必要性などから、日高川町では、公共交通の問題 を町全体の課題としてとらえ、公共交通体系の再生を持続可能な手法で取り組むこととなった。

【事業内容】

- ①町内バス路線の再生 (実施主体:日高川町・御坊南海バス)
- ・再編にあたって、既存バスで課題となっていた朝方の通学生徒の集中緩和、下校時のバスの確保を図った。
- ②コミュニティバス・乗合タクシー実証運行事業(実施主体:日高川町)
- ・再編された路線に乗り継ぐため、また地区内の移動手段として、平成20年10月から、4区間のコミュニティバスの導入を行った。(うち、1区間は、再編された路線が縮小された区間で、隣接する田辺市との共同運行となる)
- ・平成20年10月より、民間路線バスが廃止される路線と町が運営する廃止代替バスで利用者が少ない路線の計2路線を、乗合タクシーに切り替えた。
- ・平成21年6月より、住民へのニーズ調査の結果を受け、バス停から遠い地域の利便性を向上させるため、 上記の乗合タクシーに接続させるための乗合タクシーを新設した。
- ③停留所等バス関連施設の改善(実施主体:日高川町・御坊南海バス)
- ・路線バスとコミュニティバス・乗合タクシーの乗継拠点であり、地域の拠点ともなっている、中津地区の本郷バス停と、美山地区の川原河バス停を改良し、雨風をしのげるようにした。
- ・川原河バス停は、元々2つのバス路線が乗り入れ、バス停が離れていたことから、今回の改良の際に1箇所に集約した。
- ・その他には、道路の路肩に設置されている、わかりにくいバス停等を検証し、改善する。
- ④公共交通の利用を促進するための取り組み(実施主体:日高川町・御坊南海バス・協議会)
- ・時刻表、公共交通路線図、乗継情報などのポスター等作成・配布や、町ホームページなどへの掲載により、 利用を促進する。
- ⑤地域・利用者の参画促進(実施主体:日高川町・御坊南海バス・協議会)
- ・バスに対する地域及び利用者の要望や提案を積極的に聴取し、地域及び利用者がバス運行の計画に参画する 体制づくりを行う。

【検討経緯】

- ・平成 18 年8月から日高川町地域交通検討委員会を設置し、地域交通に関する検討を開始した。
- ・平成 20 年3月に「日高川町地域公共交通活性化協議会」を設置し、運行路線・形態等の検討、利用状況と利用ニーズの把握、利用を促進し持続可能な運営のための検討等を開始した。
- ・平成 20 年5月に、町内全域を対象とした「住民のバス運行に関するアンケート調査」と、中津地区・ 美山地区の中学校卒業生を対象とした、「通学に関するアンケート調査」を実施した。
- ・この結果、バスが不便であることから、親の送迎に頼る実態が明らかになり、朝方の通学生徒の集中緩和のための増便と、部活等に対応できるよう、下校時の最終バスの延長を行った。
- ・平成 21 年 10 月には、和歌山高等専門学校の協力により、バスの利用アンケート調査・ヒアリング調査 を実施し、再編後の影響や利用者の満足度等を把握する。

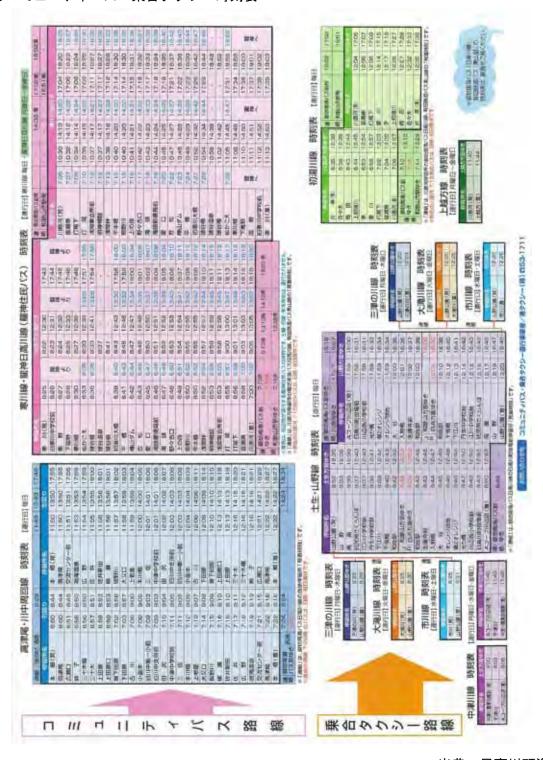
もっと詳しく・・

・「日高川町ホームページ」: http://www.town.hidakagawa.lg.jp/



出典:日高川町資料

〇コミュニティバス・乗合タクシー時刻表



出典:日高川町資料

伯耆町型バス事業

鳥取県>伯耆町



プロフィール

2 町合併を契機に、既存のスクールバス・デマンドバス・福祉バス等を横断的に一括管理する「伯耆町型バス事業」を導入し、利便性向上を図っている。

人口:	12,343 人
面積:	139.45 km²
人口密度:	88.51 人/k㎡
運営主体:	伯耆町

モード	ステイタス	実施年
コミュニティ	運用	平成 20 年

効果

- ・ バスが町内すべての集落から利用できるようになり、公共交通機関の空白地が解消された。
- ・ 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作り上げた(他市のデマンドタクシーを視察したが、経費が高すぎて見送られた)。
- ・ 多目的な公共交通を横断的一括管理することにより、また、運行(運転手)を委託したことで効率アップと利用サービスの向上を両立させた。
- ・ 平成 19 年度の有償運送実績は 26,643 人/年であり、平成 20 年度は約 20%増(対 19 年度比)で 推移している。

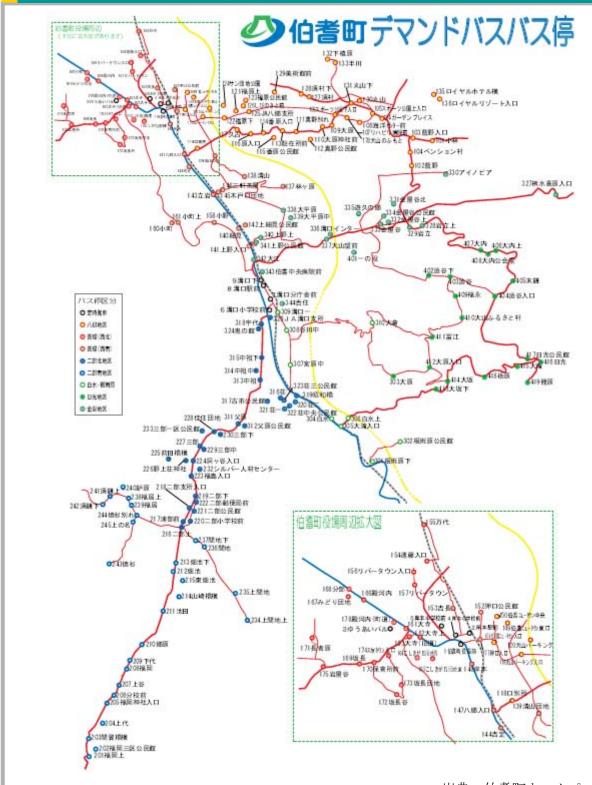
ここに注目!

- ・ 2 町合併の際に、バス利用環境の平準化を推進し、伯耆町に合ったバス事業を検討した。具体的には、伯耆町型バス事業として以下のバスを横断的に一括管理している。
 - ①教 育:スクールバス
 - ②公共交通:広域路線バス、デマンドバス
 - ③福 祉:外出支援サービス
 - ④総 務:多目的バス
- ・ 運営主体は伯耆町であるが、運行(運転手)は一部を除き交通事業者の日ノ丸自動車と溝口タクシーに委託している。
- ・ デマンドバスの車両は自家用車 (白ナンバー) 3 台を利用している。予備車両は公用車を充てている。
- ・ 平成19年4月から試験運行を開始している。

もっと詳しく・・

- •伯耆町 HP http://www.houki-town.jp/p/1/1/20/1/2/
- ・「スクールバス・路線バス (デマンドバス含む)・福祉バス・多目的バスの横断的一括管理」地域公共交通の活性化・再生への事例集、pp. 284-287

ほうきちょう **伯耆町型パス事業 鳥取県>伯耆町**



出典:伯耆町ホームページ

図 伯耆町デマンドバスバス停

日南町社会実験から生まれたデマンドバス等の新たな運行メニュー

鳥取県 > 日南町



プロフィール

バス事業者が撤退しその路線を町営バス として引き継いだが、利用者減少と町の 負担増のなかで運行改善を図るため社会 実験を実施し、路線見直しの過程でデマ ンドバスや巡回バス、過疎地有償運送と いった新たな運行メニューを見出した。

人口:	5,783 人
面積:	340.87 km²
人口密度:	16.97 人/k㎡

運営主体:日南町

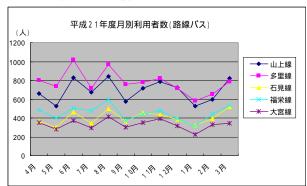
運行主体:大新東株、日南交通有、NPO

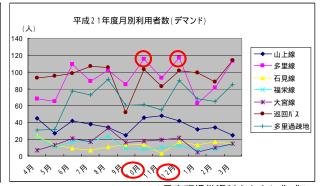
ステイタス デマンドバス 実運用

実施年 平成 21 年

効果

- ・小型車両(ハイエース)による運行であるため、路線バス用の大型車両では路線延伸や通行困難であ った地域まで路線設定することが可能となった
- ・日南病院と古くの町の中心である生山地区、役場やショッピングセンター、小中学校が立地する新し い中心の霞地区とを結ぶ巡回バスは年間を通じて利用者が安定している(平成21年度月平均利用者数 94.8人)
- 利用者の傾向として路線バスと比べて年金受給日のある偶数月の利用が多い(グラフ参照)
- ・NPO法人が委託運行している多里地域のデマンドバス利用者数は年間 1,100 人 (平成 21 年度) で他 地域の2.5~7倍





(日南町提供資料をもとに作成)

ここに注目!

町営バス移行後に3度の社会実験を経てデマンドバス及び巡回バスの運行を開始 社会実験で利用者の少ない時間帯の運行をデマンドバスでカバー

既存の公共交通と共存していくため一部路線の運行をタクシー会社とNPO法人にも委託 平成21年4月に地域から小売店舗が無くなった多里地域では、今後自家用車を運転できなくなる多く の年齢層の生活を守る地域システムの必要性からNPO法人を設立し、デマンドバスの委託運行と合 わせて過疎地有償運送(1日3便、1回500円)も開始

【背景】

- ・かつてはバス事業者(日ノ丸自動車)が一般路線バス、町が中学校のスクールバスを運行していたが 非効率で赤字が増大していたため、平成4年10月にスクールバスを路線バスに統合した。
- ・その後赤字が増大しさらなる効率化と経費削減を図るため、平成 16年 10月にバス事業者の路線を町 営バスに変更した。
- ・平成21年4月に町内の全小学校(6校)の統合に伴い路線の見直しを行い、あわせて既設路線に隣接 した交通空白地域にデマンドバスの運行を開始した。

【サービス】

・平成22年4月現在、デマンドバス5路線、巡回バス1路線を運行

- ・デマンドバスの運行は各路線とも平日のみ3便(午前1往復、午後は集落方面行きのみ)で予約がない場合は運休(水曜日の午後は小学校の一斉下校日で路線バスが運行されるため運休)
- ・デマンドバスは指定されたバス停のほか路線バスのバス停でも利用可能
- ・巡回バスは平日のみで日南病院~生山地区~霞地区間を2便運行
- ・利用料金はどちらも200円、小学生以下は半額(路線バスと同額)

【檢討経緯】

- ・平成 16 年 10 月の町営バス化により運行経費や町の補助は廃止代替バスに比べ減ったものの、年間運行経費の約 2/3 (約 4,000 万円)を税金で負担する状況であったが、通学に必要なバスを確保するために運行を改善する取り組みが急務となっていた。
- ・平成 19 年から学識者を中心に社会実験 (ダイヤ、バス停、ルートの変更等)を試み、あわせて町づく り協議会との意見交換や住民ニーズを反映させるべく各種調査を行った。
- ・平成 19 年 10 月からの第 1 期社会実験(6 ヶ月間)では通学機能の確保と日中の利便性を図ることを目的に、平日は7往復運行の日(月、水、金)と4往復の日(火、木)、土日祝日は2往復、新規路線の試行を実施した。その結果、平日の変則ダイヤは住民の生活サイクルに馴染まない、土日祝日の2往復では需要を満たさない、新規路線の利用が少ないことが確認された。
- ・平成20年4月からの第2期社会実験(6ヶ月間)では第1期社会実験の結果を検証し、平日は利用の 少なかった11時、15時のダイヤを廃止し運行回数を固定(1日5往復) 土日祝日は2往復から3往 復に増便、試行路線の運行(3路線追加、2路線見直し、運行日は週1回1往復+1日、11日、21日、 年金受給日)を実施した。
- ・平成20年10月からの第3期社会実験(6ヶ月間)は地域による有償運送検証の実験を行った。
- ・3 度の社会実験や住民意見を踏まえ「日南町デマンドバス運行事業に関する条例」を制定、既存の公 共交通と共存していくため既存路線バス委託業者のほか一部路線の運行をタクシー会社とNPO法人 にも委託した。
- ・あわせて住民から要望のあった巡回バスと 6 ヶ月間無償で試験運行した多里地域過疎地有償運送とともに平成 21 年 4 月からスタートした。

【財政負担】

(単位;千円)

	マケナナ	運行主体 運行委託費	運賃収入費	自治体負担		/## +by	
	浬 仃土体			県	町	備考	
平成 15 年度	バス事業者	76,029	47,806	4,391	23,832	町営バス化前年度	
平成 17 年度	日南町	35,899	14,806	5,922	15,171	町営バス化 2 年目	
平成 19 年度	日南町	39,208	13,653	8,466	17,089	第1期社会実験開始	
平成 21 年度	日南町	51,862	10,290	11,658	29,914	デマンドバス、巡回バス運行開始	

もっと詳しく・・

- · 日南町企画課 電話 0859-82-1115
- ・ 日南町ホームページ:http://www.town.nichinan.tottori.jp/

【知見・教訓】

- ・町民に安心して利用してもらうため既存路線をベースに要望の高かった日南病院 ~ 生山駅 ~ パセオ(ショッピングセンター)間の輸送に力点をおいた。
- ・小学生(特に低学年)が下校時に自分の乗るバスがわかりやすいよう車体に路線カラーを掲示したが、デマンドバスにも同じ路線カラーを掲示した。
- ・巡回バスは町営バス化時に運行していたが利用者が少なくすぐに取りやめていたが、社会実験等を通じて住民から要望があったため小型車両による運行というかたちで復活させた。
- ・利用者ニーズ=既存の公共交通(主にタクシー)と共存できる交通体系の維持のバランスが取れた関係が持続できるよう、現状をたえず把握する必要がある。
- ・自家用自動車の所有者(運転者)の高齢化に伴い、近い将来、移動手段を自家 用車(同乗者を含む)から町営バスへ転換される高齢者が多くなることが推測 され、町営バスに対する高齢者ニーズも多様化されると思われる。高齢者が安 全に乗降できる環境作りに配慮する必要があり、余裕をもった運行のできるダ

イヤの設定が理想である。しかしながら JR との接続や小中学校との兼ね合いにより対応の難しい時間帯もあり、高齢者に配慮したダイヤ設定が今後において大きな課題となると考えている。

・路線バスは運行距離が長いため、今後は車両更新に要する経費が負担となる。





デマンドバス(生山駅前バス停)



帰りは「過疎地有償運送車両」に



デマンドバス内の料金表示



多里線中萩バス停(終点)



デマンドバス停(社会実験で使用)



巡回バス(日南病院バス停)

日南町社会実験から生まれたデマンドバス等の新たな運行メニュー

鳥取県 > 日南町



図 バス路線図

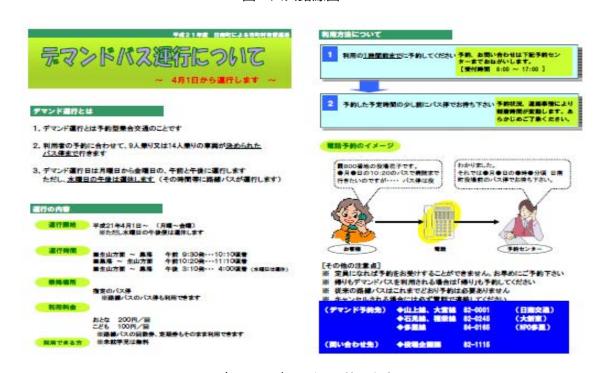


図 デマンドバス運行の利用案内

出典:日南町ホームページ



プロフィール

平成 16 年3月に旧高田郡6町が合併して誕生した安芸高田市。各地域の住民ニーズを十分に反映した満足度の高い公共交通システムを目指し、平成21年10月、美土里区域、高宮甲田区域で「お太助ワゴン」の運行を、市域北部の交通空白地帯では市町村営有償運送を開始した。

人口:	32,104 人
面積:	537.79 km²
人口密度:	59.7 人/k㎡

運営主体:安芸高田市

運行主体:市内のタクシー事業者等

モード デマンド交通 (パス、タクシー) ステイタス 実証運行

タス | 実施年 12行 | 平成 21 年

効果

・美土里区域、高宮甲田区域での「お太助ワゴン」の利用状況は、運行開始時の目標であった 1 日平均利 用人員の 46 人を上回り、60 人を超えるなど好調に推移している。(下表参照)

	H21. 10 月	11 月	12 月	H22. 1月
運 行 日 数	21 日	19 日	19 日	19 日
延運行便数	363 便	347 便	373 便	362 便
総利用者数	982 人	1,053 人	1, 223 人	1, 197 人
1 日平均利用者数	46.8人	55.4人	64.4人	63.0 人

(出典:安芸高田市作成資料)

・市域北部の高宮町川根地域と美土里町智教寺・大所地域では、市町村営有償運送を各地域振興 会等に委託して行っているが、こちらの方も利用者数は順調に推移している。(下表参照)

【川根事務所「もやい便」】

	H21. 10 月	11 月	12 月	H22. 1月
運 行 日 数	28 日	25 日	29 日	25 日
総利用者数	721 人	883 人	965 人	763 人
1 日平均利用者数 25.8 人		35. 3	33.3 人	30.5人

【智教寺事務所「友愛とろっこ便」】

	H21. 10 月	11 月	12 月	H22. 1月		
運 行 日 数	24 日	19 日	19 日	19 日		
総利用者数	132 人	121 人	114 人	94 人		
1日平均利用者数	5.5人	6.4人	6.0人	4.9人		

(出典:安芸高田市作成資料)

- ・「お太助ワゴン」の利用場所ランキングを見ると、降車場所のトップは「吉田総合病院」、乗車場所のトップは「イズミゆめタウン吉田」となっており、旧町域を越え、安芸高田市の中心街である吉田地区まで生活交通として利用されていることがわかる。
- ・「お太助ワゴン」利用者アンケートによれば、「吉田地区までの移動が便利になった」との回答が全体の77%、「外出する機会が増えた」との回答が全体の45%、「総合的な満足度」については、「満足」と「ほぼ満足」の回答が全体の83%を占めるなど、公共交通利用者の利便性向上に貢献していることがわかる。

ここに注目!

- ■公共交通に対するニーズ調査を実施し、公共交通利用者の利用実態にあった運用に転換 (朝・タラッシュ時間帯と昼間帯を分けて運用を見直し)
- ■市北部の公共交通空白地帯では、従来の無償福祉バスを市営有償運送に転換
- ■同じデマンド型交通でも需要に見合った運用体制の構築
- ■きめ細かな地元説明会ができるよう、市役所内の体制見直し

【背景】

- ・安芸高田市では、少子高齢化・過疎化の進展や公共交通からマイカーへのシフトなどから、路線バスの利用者が減少。その結果、市が補助金を支出しなければバス路線を維持できない状況となっていた。
- ・市では、平成17年に「生活交通確保対策推進計画」を策定し、乗合バスの再編に取り組んだものの、補助金支出額抑制のために利用者の少ない区間の廃止や利用者の少ない時間帯の減便等の合理化策が利用者の利便性の低下を招き、その結果、バス利用者の更なる減少に至るという悪循環に陥っていた。
- ・こうしたこれまでの公共交通体系を見直し、各地域の住民ニーズを十分に反映した、満足度の高い新た な公共交通システムを構築する必要性に迫られていた。

【サービス】

- ①「お太助ワゴン」
- ・平成21年10月から運行を開始した「お太助ワゴン」は、美土里区域、高宮甲田区域のそれぞれ区域内とそれぞれの区域と市の中心街である吉田地区を結ぶデマンド交通である。(あらかじめ、運行する基本ルートや乗降停留所を設けないフルデマンド方式)
- ・運行日は、月曜日~金曜までで、土曜日、日祝日、年末年始は運休。
- ・運行時間帯は、朝・夕のラッシュ時間帯にはさまれた午前8時ごろから午後4時ごろまで。 (朝・夕のラッシュ時間帯は、通勤・通学者の移動手段確保するため、定時・定路線型の路線バスが運行される)
- ・車両は、ワゴンタイプの車両4台(10人の乗りのワゴン車3台、13人乗りのワゴン車1台)を使用。
- ・運行範囲は、区域内の乗車箇所(自宅)から吉田中心部区域などの目的地までを概ね1時間で運行できる地域を想定している。
- ・利用者は、まず利用登録を行い、利用したい日の利用時間帯を予約センターへ申し込みを行う。
- ・目的地となる施設(大規模な商店や病院)等では、出入口が複数あることや駐車場が広いなど乗車場所 の特定が困難なため、市内 27 箇所にバス停留所的な目印となるサインポストを設置している。
- ・運賃は、1乗車につき各区域内で完結する乗車は300円(小中学生等は100円)、区域を越えての乗車は500円(小中学生等は200円)。

- ②「もやい便」、「友愛とろっこ便」
- ・市域の北端にある高宮町川根地域、美土里町智教寺・大所地域では、中学生のスクールバスと病院や診療所へのへき地患者輸送を地域住民の自主運行(無償福祉バス)により運行していていたが、平成21年10月からは、地域住民の総合的交通需要に応えるべく市運営有償運送を開始した。
- ・利用対象者は、各地域住民とその親族、運行する地域に用務のある人。
- ・運行日は、複数の目的地が設定されている関係もあり、開校日に毎日運行するスクールバスから、月2回程度運行する便まで、需要に応じて細かく設定されている。利用者も限られているため、個別の事情により柔軟に運行便と運行日を変更することもある。
- ・運賃は、1乗車につき次の表のとおりとなっている。

便 名	乗車区	大 人	小児等	
もやい便	川根地域 一	川根地域内	100円	100円
		高宮支所周辺地域	300円	100円
		吉田中心部区域	500円	200 円
友愛とろっこ便	智教寺・大所地域 -	邑南町(島根県)	100円	100円
		川根・生田地域	100円	100円
		横田・本郷地域	300円	100円
		吉田中心部区域	500円	200 円

(出典:安芸高田市作成パンフレットより作成)

【検討経緯】

- ・平成 20 年 3 月に「安芸高田市公共交通協議会(法定協議会)」(構成員:学識経験者、自治会(利用者代表)、運転手組合、交通事業者、行政関係者等)を設置し、安芸高田市地域公共交通総合連携計画策定のための調査検討を実施。
- ・以後、住民へのアンケート調査やヒアリング調査などを実施し、住民の公共交通に対するニーズを分析した結果等を検討材料に、計5回の協議を重ね、平成21年3月に安芸高田市地域公共交通総合連携計画を策定した。
- ・上記総合連携計画に基づき、平成 21 年 10 月に「お太助ワゴン」等の新公共交通システムの実証運行を 市内の一部地域で開始した。
- ・平成22年10月には、「お太助ワゴン」の対象範囲を拡大し、新たに「吉田八千代区域」、「甲田向原区域」 を加え、市域北端部を除く市内全域で「お太助ワゴン」のサービスを提供する予定。

【財政負担】

- ・「お太助ワゴン」の運行委託費として、1台あたり年間5,800千円をタクシー事業者に支払う予定。
- ・市町村営有償運送(「もやい便」、「友愛とろっこ便」)の運行委託費として、年間 9,850 千円を委託先となる各地域振興会等に支払う予定。
- ・ワゴン車の購入費用やデマンド交通システム導入費用等は、国等の補助スキームを最大限に活用。

【知見・教訓】

- ・市として新公共交通システム導入あたって力を注いだ点は、住民説明をきめ細かく行うことと、市役所 内でそれができる体制づくりを行うことであった。市の政策企画課が交通政策の担当部署であるが、そ の中で交通政策担当者のみならず、課内の他の担当者も含めて住民説明ができる体制を整え、事前の住 民説明については数回の説明会に留まらず、きめ細かな事前説明が実施でき、住民認知度向上に貢献し ている。
- ・住民説明の際は、まずは気軽に利用していただけるよう複数人数での利用を推奨するように努めた。
- ・今後の検討課題としては、利用者アンケートで土・日祝日の運行要望があったが、需要を見極めて検討することとする。
- ・また、アンケート結果では、「外出機会の増えた」との回答が 70%を超えることを目標としていたが、結果は 45.5%に留まっており、今後は周知・PR 活動を通じて、利用目的に広がりを持たせることも重要であると認識している。
- ・「お太助ワゴン」については、利用者数が多い区域や時間帯は乗車定員 13 名の車両を投入しているが、 道路運送車両法上「バス車両」(2ナンバー車)とみなされるため、乗降口のステップに関し、乗車定員 11 名未満のジャンボタクシー車両に比べ保安基準が厳しくなっている。車両メーカーの標準仕様では対 応できないため、独自の改造が必要でありコスト増につながっている。乗車定員によるワゴン型車両の 枠組みの見直しができないか、国等に働きかけたい。





乗車定員 10 名の ジャンボタクシー型車両 (3 ナンバー車)





乗車定員 13 名の車両 (バス車両扱い) (2ナンバー車)

もっと詳しく・・

- · 安芸高田市 総務企画部政策企画課 電話 0826-42-5612
- ・安芸高田市ホームページ: http://www.akitakata.jp/site/page/scene/H21sinkoukyoukoutuusisutemu/ (新公共交通システムの御紹介)



■「お太助ワゴン」予約センター



■「お太助ワゴン」サインポスト (安芸高田市役所)



■「お太助ワゴン」協力店ステッカー





デマンド型乗合タクシー「あなたく」

広島県>安芸太田町



プロフィール

過疎の中山間地域に位置する安芸太田町 (旧加計町)では、町営の廃止代替バス の赤字が拡大していたこと、及び交通空 白地帯の解消が課題であったことから、 デマンド型乗合タクシーの実証実験を実 施。市町村合併後、町内全域に段階的に 本格導入。導入前・導入後には、地域住 民を対象にした住民説明会を実施。

人口:	7,872 人
面積:	342.25 km²
人口密度:	23.00 人/k㎡
運営主体:	安芸太田町

モード ステイタス 実施年 タクシー 実運用 平成 16 年

効果

- ・幹線となる路線バスが通っていないほとんどの集落にデマンド型乗合タクシーを導入したことにより、公共交通空白地帯がほとんど解消された。
- ・ドア to ドアで移動できる安価な交通手段が導入されたことにより、高齢者らが気軽に外出できるようになった。

ここに注目!

- 過疎地域において、地域内を循環するデマンド型乗合タクシーを導入し、交通空白地帯を大幅に解消
- 地元のタクシー事業者を活用し、安価で持続可能な公共交通システムの導入を実現
- 地域への段階的な導入に際しては、導入前後に担当職員が出向いて、住民説明会を実施
- 運輸局・大学等との情報交換、運行事業者との定期的な協議など、関係機関との連携を継続

【背景】

- ・平成16年に合併し、安芸太田町となった旧加計町は、典型的な中山間地域であり、急峻な谷あいに集落が点在している。人口は年々減少しており、高齢化率も非常に高くなっている。
- ・地域の公共交通は、幹線をJR可部線が担い、地域内を循環する支線を広島電鉄のバスが担ってきた。
- ・支線を担ってきた路線バスの利用者は年々減少していたことから、昭和 62 年以降段階的に撤退が始まった。旧加計町では廃止代替バスを交通事業者に委託して運行していたが、経費の悪化により廃止代替バスに代わる公共交通機関の整備が急務な状況であった。
- ・幹線を担ってきたJR可部線は平成15年に廃止され、代替交通として、従来のJR駅付近のみのバス 停に停車する急行バス(三段峡線)が導入された。
- ・旧加計町では、安価で持続可能な公共交通を模索し、地元のタクシー事業者を活用した交通システムの 導入を検討していた。
- ・同時期に、国土交通省中国運輸局では、地域バス運行計画策定支援ソフト『ComPASS』の開発を 進めており、中国地方の中山間地域の中で、モデル地域となる自治体を模索していた。
- ・このモデル地域に旧加計町が立候補し、町内でデマンド型乗合タクシーの試験運行が検討された。

【サービス】

- ・デマンド型乗合タクシー「あなたく」の運行内容は以下となっている。
- ・「あなたく」は、幹線となる路線バス(三段峡線)が通っていない集落の大半を網羅し、基本的に自宅 の付近の道路から、幹線となる路線バスに乗り継げるように設定されている。

(なお、現在でも一部路線に廃止代替バスが残っている)

路線名	サービス地域	日曜日	始発時刻	終発時刻	運行区域外の乗降場所	運行会社
あなた〈安野	修道·安野1·2区、坪野(光石·附地除()	月~土曜日	8:05	15:00	なし	安野タクシー
あなた〈塩明	勝草・川登東・西、穴阿、田の原	月~土曜日	9:20	16:50	加計中央·加計SC	加計交通
あなた〈打梨那須	打梨、那須、吉和郷	月~土曜日	9:00	17:10	役場、戸河内病院、JAとごうち、戸 河内郵便局、戸河内中	三段峡交通
	横川	月·水·金曜日	10:15	13:55	役場、戸河内病院、JAとごうち、戸 河内郵便局、戸河内中	三段峡交通
あなた〈松原・小板	小板·松原	月~土曜日	8:35	16:20	役場、戸河内病院、JAとごうち、戸 河内郵便局、戸河内中	三段峡交通
あなた〈猪山・平見谷	平見谷·猪山	月~土曜日	8:00	10:00	温井スプリングス、交流センター、加計中、加計SC、加計中央、加計病院、戸河内保育園、戸河内IC、JA 戸河内、戸河内郵便局、役場、戸河	加計交通
あなた〈寺領・北部	与一野、才中野、寺領、長原、北部	月~土曜日	7:40	9:00	加計中、滝山口、巴町、加計中央、 新町、加計SC、加計病院、戸河内 中、JAとごうち、戸河内郵便局、役 場、戸河内病院	三段峡交通
あなた〈坂原	坂原、布原、大井、本郷·市、三谷、 三郷、山崎、山/廻、松原、正地	月~土曜日	9:30	14:40	戸河内IC、とごうち保育園、加計病院	三段峡交通
あなた〈田吹	上田吹、下田吹	月~土曜日	7:30	15:20	役場、戸河内病院、JAとごうち、戸 河内郵便局、戸河内中	三段峡交通
あなた〈井仁・東区	井仁、東区、小山	月~土曜日	7:40	16:30	加計病院、とごうち保育園、戸河内 IC、西山病院、健康浴場、筒賀支所	加計交通

・利用方法:出発時間の30分前までに電話で予約する

出典:安芸太田町ホームページ

・運賃: 200 円/回(小学生以下・障害者は 100 円/回)

【検討経緯】

- ・旧加計町において、平成 16 年 2 月より国土交通省によるデマンド型乗合タクシー「あなたく安野」の 実証運行を実施し、同年 8 月より安野・塩明の 2 地区において、「あなたく」の本格運行を開始した。
- ・平成16年10月に、旧加計町・旧戸河内町、旧筒賀村の3町村が合併し、安芸太田町が誕生した。合併協議会の中でも、地域の交通体系について話合いがあり、住民アンケートの結果では、地域の課題の上位3位の中に、福祉面・交通面が挙げられるなど、高い関心が寄せられた。
- ・平成 17 年度に安芸太田町全体の公共交通計画を策定し、町内の公共交通は、幹線を路線バス(三段峡線)が担い、町内の各地区の域内交通を「あなたく」で構成することを基本とした。
- ・「あなたく」の導入以降、デマンドの実証実験等を通じて、運輸局、広島大学、島根県の中山間地研究 センター等と情報交換するとともに、交通事業者とはデマンド運行等について定期的に協議する場を設 定してきた。
- ・平成 20 年 3 月に「地域公共交通会議」を設立し、公共交通のあり方について住民代表等も交えて協議 している状況である。

【知見·教訓】

- ・平成 15 年の実証実験時には、住民への周知期間が短く、十分な周知が行われなかった。その反省から、他地域への段階的な導入にあたっては、導入に前後して住民説明会を実施している。
- ・導入後の説明会は、地域住民の意見を反映させることに重点を置いた「あなたく相談日」として開催している。

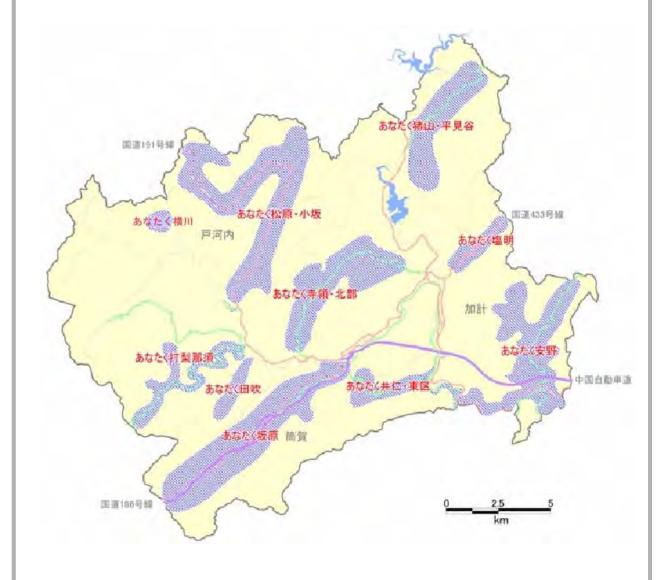
もっと詳しく・・

・「安芸太田町ホームページ」: http://www.akiota.jp/

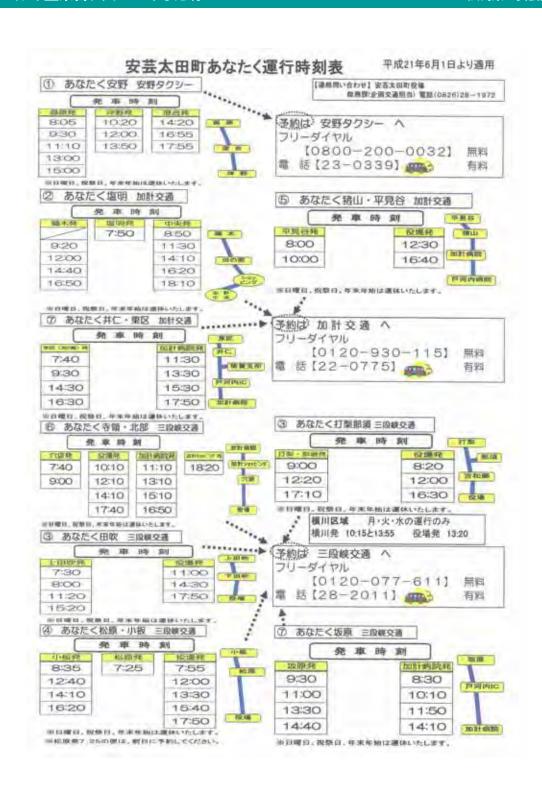
デマンド型乗合タクシー「あなたく」

広島県>安芸太田町

〇「あなたく」運行エリア



出典:安芸太田町ホームページ



出典:安芸太田町資料

コミュニティタクシー



プロフィール

山口市では、交通不便地域での交通弱者の移動手段を確保するため、地域が主体となり、地区中心地や基幹交通(鉄道・路線バス)までを運行するコミュニティタクシー(乗車人員10人以下の車両を使用して行う乗合運送)の仕組みを導入した。

191,677 人
730.23 km²
262.49 人/㎞

山口県>山口市

運営主体:地域運営組織

モード ステイタス 実施年 乗合タクシー 運用 平成 19 年

効果

- ・ コミュニティタクシーは、地域が主体となって、ニーズや需要に基づいた運行計画(ルート、ダイヤ、 運賃等)を作成していることから、効率的で機動性の高い持続可能な移動手段となっている。また、 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のメリットもある。
- ・ 導入地区は、平成 20 年 11 月末現在、7 地区である (当初は 5 地区でスタート)。地区ごとの利用状況 に関わる指標を見ると、1 便当たりの平均乗車人員は 1.7~4.4人、定員に対する平均乗車率は 14~49% となっている。利用者のターゲットを交通弱者に絞っていることや、地区の広がり、人口密度等の差異を考慮すれば、いずれの地区も利用状況は好調であると評価されている。
- ・ 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している。また、コミュニティタクシー の利用促進を図るために、コミュニティタクシーに乗車する催事(お花見など)を企画している地区 もあり、コミュニティ活動の活性化にもつながっている。

ここに注目!

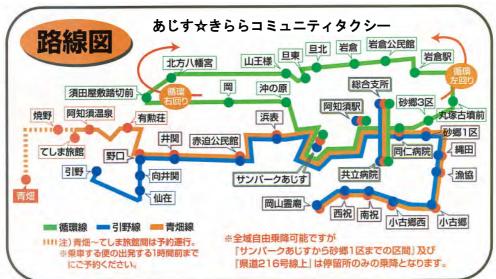
- ・ コミュニティタクシーは、平成 19 年度に実証実験の位置付けで運行が開始され、平成 20 年度から本格運行に移行した。
- ・ 実証実験の地区は、公募によって選定されており、応募にあたっては、住民が運営協議会等を組織し、 自ら「事業計画・資金計画等概要書」を作成している(5地区が応募し、結果的に5地区とも採用)。
- ・ 運行に要する費用は、運賃等の収入と不足分への行政の補助が基本となっているが、収入の内訳は地区によって様々な工夫がなされており、企業協賛金や住民協賛金を充当している地区もある。
- ・ また、行政からの補助に関しては、住民が主体的にコミュニティタクシーの利用促進に取り組むこと を目指して、インセンティブを組み込んでいる。
- ・ 例えば、乗車率に応じて補助率を変更するほか(乗車率 50%以上:全額補助+増便について検討、乗車率 30~49%:全額補助、乗車率 30%未満:90%補助)、収支率 30%を満たした場合は、協賛金の余剰部分をコミュニティタクシー関連事業(調査研究活動や地域の催事での臨時運行など)に支出することができるなどの工夫がなされている。

もっと詳しく・・

- ・山口市総合政策部交通政策課 http://www.city.yamaguchi.lg.jp/dannai/soshiki/sogoseisaku/kotsu/
- ・「地域公共交通活性化・再生への事例集」 国土交通省総合政策局交通計画課:http://www.mlit.go.jp/sogoseisaku/transport/jireiindex.html

コミュニティタクシー 山口県>山口市





運行日

引野線 火·木曜日 青畑線 月·水·金曜日 循環線 月~金曜日

※年末年始(12月29日~1月3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

200円(定額)

- ※福祉優待バス乗車証をご利用できます。
- ※小学生は半額です。
- ※小学生未満は無料です。

出典:山口市総合政策部交通政策課

有償ボランティア輸送



プロフィール

町内唯一の民間による公共交通機関であったタクシー会社が休業したことがきっかけとなり、それまで近所の人が集まって乗合タクシー的な利用をしてきた人達の移動手段を確保するため特区指定による自家用車を活用した有償運行を実施した。

人口:	1,955 人
面積:	109.68 km²
人口密度:	17.82 人/k㎡
運営主体:	上勝町

徳島県>上勝町

モードステイタス実施年自家用車運用平成 15 年

効果

- ・上勝町は、人口が減少する一方で高齢化が進み、高齢化率は 49%と限界集落の水準に近づいている。このような状況下で有償ボランティア輸送事業が導入されていなかった場合、町の活力が失われ、消滅集落が増加してしまうことも予想される。
- ・ 交通サービス提供に住民自らの負担は必要であるものの、有償ボランティア輸送事業により、町 民の診療所への通所、買い物や町営バスへのアクセス等の利便性が向上したことによる町民活動 の活性化効果は大きい。
- ・ 視察等の来町者も公共交通機関の空白による不便性は同じことから、会員加入を可能としたこと で利用範囲が広がり、交流人口の増加による地域経済への波及効果も大きい。

ここに注目!

- ・上勝町は、平成15年5月に町が「構造改革特区」の認定を受け、社会福祉協議会に事業委託する ことで上勝町有償ボランティア輸送事業に着手、10月から運行開始した。翌平成16年5月、構造 改革特区が全国展開されたことにより、通常業務として運営している。
- ・ 車両についてはボランティアの自家用車を活用しているため、町の負担がない。町の負担は、初期投資としてボランティア輸送を行っていることを示すために車両に貼るためのマグネットシート 50 台分(100 枚)の 5 万円だけであった。あくまで、利用者と住民ボランティアの負担により運営が成り立っている。
- ・ 経費削減のため、運行管理システム等の設備・機器の導入はせず、予約、車両の手配等の連絡は すべて専用の携帯電話で行っている。
- 経験年数10年以上と70歳定年制を導入したことで無事故記録を更新中である。

もっと詳しく・・

- 上勝町 HP http://www.kamikatsu.jp/mayor/tokku_yusou.htm
- ・星場眞人「過疎地域における新たな公共交通機関の誕生」運輸と経済、2005.08、pp.71-78
- ・「特区指定のもと、自家用車による有償運行システム構築」地域公共交通の活性化・再生への事例 集、pp. 318-321

輸送特区事業の基本的流れ 177 甲 0000 6運送 0 00 ⑦帰り(空車) (実車) ※運転者は任務終了時に 目的地 社会福祉協議会へ連絡 ₩2 000 ⑤迎え(回送) ※登録運転者は出発前に 社会福祉協議会へ連絡 11.10 登録運転者 自宅·車庫 登録された利用会員 4依頼 ③確認・引き受け ②連絡 ①申し込み 確認 ゼロ・ウェイストアカデミー

出典:上勝町資料

図 輸送特区事業の基本的流れ

まんのう町デマンド乗合タクシー「あいあいタクシー」

香川県>まんのう町



プロフィール

平成 21 年 11 月から住民を自宅から病院など希望地まで運ぶデマンド乗合タクシー「あいあいタクシー」の試行が開始された。まんのう町地域公共交通協議会が香川県内で初めて実施するもの。3 年後に利用状況を検証する予定である。

面積: 194.33	km²
人口: 20,109	人

運営主体: まんのう町

モード 乗合タクシー

ステイタス 実証調査 実施年 平成 21 年

効果

- ・ 平成 22 年 11 月現在、あいあいタクシー利用のための登録状況は、約 700 世帯の登録(全世帯の 約 10%) 登録者数は 1020 人となっている。地域としては、琴南地区では地区世帯数の約 22% と比較的多い世帯の登録となっている。
- ・ 登録者の年齢としては、70代と80代でそれぞれ3割以上となっており、やはり高齢者が全体の4分の3程度を占め、導入目的としている高齢者の日常交通手段の確保について、利用者の理解が得られている。
- ・ 登録している方のうち、実際に利用している人は全部で357人、登録者数の35%となっている。 運行の採算面等に鑑み、今後、周知や運行の見直し等による利用者増加が課題となる。利用者の 年齢としては、高齢者の利用が多く、そのうちでも80代の利用が半数を超えている。また、女 性の高齢者で自家用車の運転ができない方が多い。利用目的としては、病院と買い物がほとんど を占め、利用時間帯としては、午前中が多く、特に10時から12時までが多い。
- ・ 「あいあいタクシー」と路線バス(琴参バス)の共通パス券が1ヶ月あたり3000円で購入でき、 路線バスの利用も若干の増加傾向にある。

ここに注目!

「あいあいタクシー」は平成 21 年 3 月に策定された「まんのう町地域公共交通総合連携計画」に基づき実証調査運行が開始された(平成 21 年 11 月)。計画期間は平成 21 年度から平成 23 年度までの 3 年間である。

これまで順調な進展を見せているが、その成功の要因となっている二大要因は、地元商工会のオペレーション面での支援と地元タクシー会社3社の理解・運転手の努力にある。

地元商工会は地域貢献事業の一環として、従来より地元タクシー会社との関係が深かったことも あり、「あいあいタクシー」のオペレーション実施に積極的に取り組んでいる。

地元タクシー会社(吉野、満濃、仲南の3社)は、従来よりそれぞれが旧3町をおおよその営業 区域として営業してきており、「あいあいタクシー」も旧3町をおおよその運行範囲として設定 したことにより、タクシー会社間の調整が円滑に進んだ。過疎化、高齢化等に苦悩する地域の構 成員として地元の交通弱者支援に対する理解が深いことも大きい。

【サービス】

- ・ 運行は平日の午前8時から午後5時まで旧町域単位で行い、1日計19便。3台の車両はいずれも客が9人まで乗れるワゴンタイプ(借上)。緊急時は委託事業者のタクシー普通車両を利用。利用は事前登録制である。
- ・ まんのう町商工会に設置されたオペレーター (2人) にて受付。受付、オペレーティング、チケット販売等は商工会に委託。また、チケット販売は地元の多くの商店等で取り扱いがなされている。
- ・ 利用料は1回300円で乗り継ぎ時の乗り継ぎ運賃は無料、路線バスとの共通パス券(3,000円/月)があり、あいあいタクシー及び路線バス(美合線・炭所線のみ)が1ヶ月乗り放題となる。 共通パス券について、購入者は利用者の内の約4割で、購入者の満足度は高く、路線バスの利用 も若干の増加傾向にある。

【検討経緯】

・ まんのう町は、満濃、仲南、琴南の旧3町が平成18年に合併して発足した。合併前の旧3町間の交通格差(平坦地が多く、人口が比較的稠密な旧満濃町、急峻な山間地が多く、過疎化が著しい旧琴南町、その中間の仲南町)解消が課題となっており、交通弱者とされる高齢者率も県内上位(平成22年10月1日現在31.4%)だったことなどから、行政、地元商工会、交通事業者、町内各種団体などで交通施策論議が活発化し、それら関係者で組織する地域公共交通協議会(会長・栗田町長)が対策を検討してきた。

【知見・教訓】

- ・ 商工会のオペレーターが苦慮しているのが、午前9時便の前日予約制。利用者の中には当日になって電話をしてくる人もあり、状況により対応できることもあるが、時間・運行経路の制約上、対応できないこともある。また、待ち合わせ場所の確認が順調にいかないときもあり、利用客、運転手とも困惑することがある。
- ・ しかし、利用者の多くの利用マナーは良く、当初予想していた利用者からの苦情等はほとんどなかった。また、タクシー会社の区域別の棲み分けが従来からなされてきていたことや運転手の地元への貢献に対する熱意が高かったこともあり、往々にして見られがちな事業者間の不満がない。
- ・ 費用面を見ると、あいあいタクシー運行委託料、オペレーター費用等の支出が約 2200~2300 万円、運行収入が約 400 万円、その差額を国・県・町からの公的補助により補填している。まんのう町議会でも「あいあいタクシー」に対する理解は深く、今後の本格運行の成功が見込まれる。

もっと詳しく・・

・ まんのう町ホームページ: http://www.town.manno.lg.jp/life/detail.php?hdnKey=1742



(まんのう町商工会の「あいあいタクシー」オペレーター)

善通寺市

町 琴平案内所 ✓ことでん琴平線

丸亀市

羽間駅

<満濃地区>

満濃地区			
路線	満濃		
	8:00		
	9:00		
	10:30	1	
時刻	11:30		
	13:30	2	
	15:00	3	
	16:00		

豊コミュニティバス買田バス停につい ては、満濃便での乗降が可能。

(上記以外の琴南地区・仲南地区への 乗り継ぎが必要)

10:30・13:30・15:00 便は、琴南便と の連携のため、琴南支所へ向かう。

西村ジョイ 琴南支所 満濃地域 満濃保健 買田バス停 かりん会館

がりん会館

讃岐まんのう

公園 琴南支所・西村ジョイ・永生病院・三 琴南地区 永生病院 R土讃線 √黒川駅 仲南地区 バス交通 1 10:00 頃満濃地区 10:30 琴南支所 満濃地区 2 13:30 頃満濃地区 琴南支所 満濃地区 ━━━ ことでん琴平線 ━━ 琴参バス 炭所線 3 15:00 頃満濃地区 琴南支所 満濃地区 その他 📫 乗継拠点

< 仲南地区 >

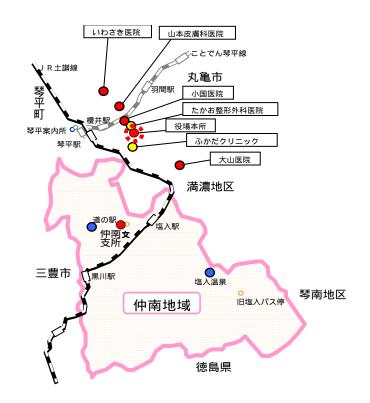
仲南地区				
路線	仲南			
	8:00			
時刻	9:00			
	10:30			
	11:30			
	13:30			
	15:00			
	16:00			

満濃地区の県道高松琴平線の南側及び 県道満濃善通寺線の西側に囲まれた区 域内については乗降が可能。

ふかだクリニック、たかお整形外科 医院等

その他のエリアについては、役場本 所・いわさきクリニック・山本皮膚科 医院・小国医院・大山医院が仲南便で の乗降が可能。

上記以外の満濃地区・琴南地区へは 乗り継ぎが必要



<琴南地区>

琴南地区				
路線	琴南			
	8:00	1		
	10:30			
時刻	13:30	2		
	15:00	3		
	16:00			

満濃地区の川口医院・平田歯科医院の み琴南便で乗降可能。

(上記以外の満濃地区・仲南地区へは 乗り継ぎが必要)

満濃地区へ出かける方は 9:00~10:00 頃に迎えが行く。帰りは 13:30・15:00 頃満濃地区を出発。

- 1 10:30 満濃便と連携
- 2 13:30 満濃便と連携
- 3 15:00 満濃便と連携

出典:第4回まんのう町地域公共交通協議会資料より

満濃号が接続

八女市デマンド交通



プロフィール

交通空白地帯の解消及び市(町)の財政負担の削減を目的に、路線バスの一部を廃止しつつ、デマンド交通を導入することとした。

福岡県>八女市

482 km²

人口: 70,590 人

人口密度: 146.45 人/km²

実施主体:

面積:

八女市地域公共交通協議会

モード ステイタ *パ*ス 実験

_______________実施年 験 平成 21 年

効果

・ デマンド交通の利用者は想定以上であり、またドアーツードアサービスを実施している地区 の高齢者から「バス停まで歩かなくてよいので助かる」等の声があがるなど利用者の評判は 良い。

ここに注目!

新たな財政負担を発生させることなく住民ニーズに適した交通サービスを導入。 これまで外出を手控えていた潜在需要を顕在化。 スクールバスの通学時間帯外を活用したデマンド交通。

【背景】

- ・ 市(町)は路線バスの運行に対して補助金を交付しているが、高齢化等で路線バスの利用者 が減少し、財政負担が増加する一方であった。また、中山間地ということで、幹線道路にし か路線バスは運行しておらず、交通空白地帯対策が課題となっていた。
- ・ こうした中で、路線バスを一部廃止しつつ、旧八女市エリアにおいてはドアーツードア対応 のデマンドタクシーを、旧黒木町エリアでは町所有のスクールバスを活用したデマンドバス を導入することとした。なお、デマンド交通導入に当たっては、国土交通省の地域公共交通 活性化・再生総合事業(予算)を活用している。

【旧八女市エリアのデマンドタクシー】

- ・ 平成21年度より、民間バス事業者の路線一部廃止、コミュニティバス・患者輸送車の運行 見直しと合わせ、ドアーツードア対応のデマンドタクシーを導入した。
- ・ NTTのシステムを初期投資 1800 万円で導入し、予約センターにて予約受付、配車を行っている。
- ・ 予約センターの運営は八女市商工会、運行は地元タクシー会社に委託している。
- ・ 予約センターの運営に関し、オペレーターの人件費、責任者の人件費、事務費として年間 1000 万円強を支払っている。なお、責任者の人件費、事務費については、地域公共交通活 性化・再生総合事業の補助対象外である。
- ・ 運行については、車両を一台一時間当たり 1800 円、1日8時間の計算でタクシー会社から借り上げるという契約にした。車両3台で年間 1000 万円程度である。なお、運賃収入分は借り上げ料から差し引いて精算する。10人乗りワゴン車を利用しており、運賃は1回の利用で300円。

- ・ デマンドタクシーを利用したい場合、あらかじめ利用者登録が必要。自力で乗れる方に限定し、登録のない者の乗車は認めていない。乗車希望便の発車時刻の三十分前までに予約する。 路線は定めておらず、予約を締め切った後、運行距離が最小となるようなルートをオペレーターが決定する。利用者は乗車希望便の発車時刻の5分前にもう一度予約センターに電話すれば、実際の乗車予定時刻を確認出来る。
- ・ 運行は、午前8時から午後4時までで1日8本。土日祝は運休。
- ・ コミュニティバスや補助金を出していたバス路線の廃止等による財政負担の減とデマンド タクシーに関する費用増で、ほぼ均衡している。
- ・ 旧上陽市エリアを運行する一台は利用者が少ないが、その他の二台については、1日30人 近くが利用しており、目標をクリアしている。利用者の8割は70歳以上で、70歳以上の 利用者の8割は女性である。
- ・「バス停まで歩かなくてよいので助かる」「外出できるようになった」「買い物で荷物が増えても家まで送ってもらえる」等の声があり、利用者の評判は良い。従前の路線バスはほとんど利用者がいなかったことを考えると、デマンドタクシーの利用者は、これまで外出を手控えていた層とタクシーから転換した層ではないかと考えている。

【旧黒木町エリアのデマンドバス】

- ・ 旧黒木町のスクールバス8台のうち、6台について通学時間帯外を利用して1日3便、デマンドバスとして運行することとした。
- ・ 運行と運営を合わせて、3路線をレンタカー会社、2路線をタクシー会社、1路線をバス会社に委託している。委託料は、路線長等に応じ、400万円強から1000万円弱となっている (車両は市(町)所有、燃料代は市(町)負担)。
- ・ 定時定路線とし、土日祝も運行。予約は前日で締め切っている。予約をすれば観光客でも利用可能。予約が入らなければ運休、又はショートカットする。ショートカットでダイヤが変更となる場合は、利用者に電話連絡をする。
- ・ 土日祝の運行実績は少ない。運賃は、200 円、300 円、600 円の三段階で高齢者については 300 円を上限としている。
- ・ 6ルートで月600人程度利用しており、利用者の満足度は高い。廃止したバス路線の利用者は少なかった。
- ・ 朝、夕については、スクールバスへの混乗を認めている。あらかじめ混乗許可証を得ている 市民については、前日までに予約すれば、定員の範囲内で無料乗車が可能。混乗許可証は市 民であれば無制限に発行するが、風邪などの場合には利用しないで下さいとの注意書きをつ けている。

【今後の予定】

- ・ 平成22年2月に旧黒木町が八女市に編入された ため、今後旧八女市エリアと旧黒木町エリアの運営 を一本化する予定。基本的に旧八女市エリアの運営 方式(NTTのシステム利用、利用者登録制、30 分前までの予約、ドアーツードアサービス、土日祝 運休)にする。
- ・ 旧黒木町エリアではスクールバスの利用をやめて、 運行委託事業者に車両を用意して貰う予定。この一 本化のタイミングでスクールバスの混乗もやめる 予定。



八女市デマンド交通 福岡県 > 八女市 商店性や複雑から電話で予約 出かけるとき、種語で予約しますと、自名表で望えに行き、希望するまちなかの目的出までお送りいたします。 今日3時の便で〇〇龍店か 4日的地 ・撃合タクシーであるため、お迎えの時間、目的地強警路間に余裕を見ていただきますようお願いします。 ら自宅まで予約します。 田 1 + ・ご利用になりたい時間の30分割までに予約センターへ発話で予約を入れてください。 また、他るたむは、他占担も免許などに当れて行む、自宅表でお扱ういたします。 予約センターへ電話で連絡 自宅から目的地に 〇〇さんです む。今日の3 等の様子的乗 け付け常した。 〇〇前指で等 っててくださ ③00さん宅~ ②受付センタ ととしか一姓の タクシーに指示 タクシーに指示 00さんです た。今日の10 味の便予数 日付け書した。 自動物等のでで (254)。 ②受付センター(******** ③商店街・病院から 田田 予約センターへ電話で連絡 商店街や旅館から自宅に らくらく物 片道 300円タクシー **製造器 午前7 草30 分~午寮4 草** 今日の(和日でも町) 10種の限で 資金から〇の機能まで予約します ハ女市上海町「保護センター」F 0943-33-7060 400さん宅へ 電話で予約 田 人士 報 田田 祖士 回和 和生活 出かけるとき

もっと詳しく・・

- ・「八女市ホームページ」: http://www.city.yame.fukuoka.jp/
- ・「八女市予約型乗合タクシー (仮称)」: http://www.city.yame.fukuoka.jp/sec/k13/noriai.html

15:00

16:00

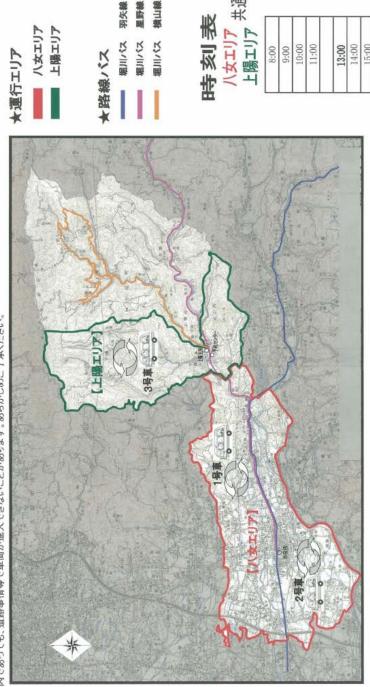
14:00

八女市予約型乗台タクシー(仮称)運行エリア図

※予約センター電話番号

0943-33-2002

- ◆運行時間は、午前8時00分から午後5時までで、午後12時00分から午後1時00分までは昼休みとします。平日のみの運行です。
- ◆予約受付時間は、利用日の2日前(運休日を除く)からとし、営業日の午前7時30分から午後4時30分までとします。 ◆ご利用希望時間の30分前までに予約してください。
- ♦8時出発便は前日までに予約してください。 ◆同一エリア内であれば、1回の乗車につき300円で移動することができます。
 - ◆『八女エリア』⇔『上陽エリア』 エリア間の移動、また、エリア外への移動については、路線バスを利用し移動してください。
 - ●運行エリア内であっても、道路事情等で車両が進入できないことがあります。あらかじめご了承ください。



井河

8:00 10:00 11:00

衛口線

星野線

●この予約型乗合タクシーをご利用いただくには事前に利用登録をしていただく必要があります。

●問い合わせ及び利用登録の受付先

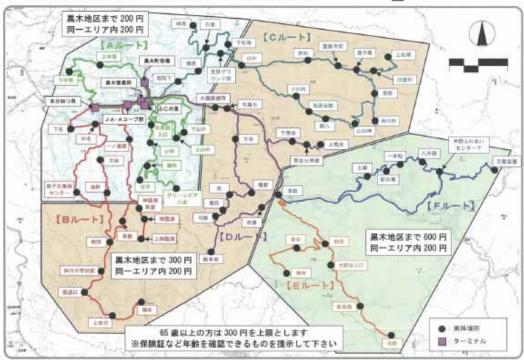
TEL 23-1224 八女市役所 地域公共交通担当

33-2002 予約センター TEL

黒木町予約バス



運行路線図(平成21年10月1日から運行)



利用方法

◇予約方法

- ・予約センターへ電話し、お名前、電話番号、希望する乗車時間・乗踏場所を伝えてください。
- ・予約センターから、お客様へ乗車時間・乗車場所を回答します。
- ・予約受付は毎日9:00~17:00、利用日の7日前から前日までとします。



◇運行時間

・毎日運行します。ただし、年末年始(12/29~1/3)は運行しません。

○乗路場所

- 各ルート上のバス停での乗降となります。
- ・黒木地区内への通院や買物に利用できるよう、「黒木町投場」、「JA・Aコーブ前」、「(堀川バス) 黒木営業所」、「ふじの里」、「本分四つ角」の5箇所にターミナルを設けています。

◇利用時のお願い

- 料金は、つり銭のないようにお願いします。
- ・乗車時間の5分前までにお越し下さい。

[お問い合わせ先] 予約センター TEL23-5862 黒木町企画課企画係 TEL42-1113

標準時刻表(時刻表は目安です。予約の状況に応じて、到着時刻が前後することがあります)

パス停名	1便	2便	3便
本公西ツ角	9:41	11:31	13:51
JA・Aコープ値	9:43	11:33	13:53
黑木密重所	9:44	11:34	13:54
みじの生	9:46	11:36	13:56
从木町投場	9:49	11:39	13:59
上中丽	9:56	11:46	14.06
下中原	10:01	11:51	14:11
本分百つ角	10:06	11:56	14:16
基本町役集	10:12	12:02	14:22
5-Cの無	10:14	12:04	14:24
是未完集团	10:17	12:07	14:27
JA・Aコープ官	10:19	12:09	14:29
女郎岳入口	10:27	12:17	14:37
小平	10:30	12:20	14:40
度內	10:31	12:21	14:41
花单	10:35	12:25	14:45
グリーンピアハタ	10:43	12:33	14:53
上山中	10:59	12:49	15:09
下山中	11:04	12:54	15:14
果木町投場	11:24	13:14	15:34
5-世の里	11:26	13:16	15:36
基本需集所	11:29	13:19	15:39
JA-Aコープ削	11:31	13:21	15:41
本分類つ角	11:33	13:23	15:43

バス停名	1便	2便	3便	
ふじの差	9:01	10:49	13:09	
集木町投場	9:04	10:52	13:12	
真木営業 石	9:07	10:55	13:15	
バス・スコープ賞	9:08	10:56	13:16	
本分類少貴	9:10	10:58	13:18	
T-6	- 1802	- (80	- (30)	
+6	- (90)	- (161	- (30)	
直子生集落C	9:17	11:05	13:25	
文田	9:23	11:11	13:31	
UL 25	9:26	11:14	13:34	
NEE.	9:35	11:23	13:43	
上进代	9:37	11:25	13:45	
年2日	9:40	11:28	13:48	
田代小学校町	9:42	11:30	13:50	
明新	9:44	11:32	13:52	
DE ES	9:48	11:34	13:54	
上神霖湖	9:54	11:42	14:02	
対意味	9:54	11:42	14:02	
神識淑差是	9:55	11:43	14:03	
一ノ技芸	10:01	11:49	14:09	
中名	10:03	11:51	14:11	
F6	10:05	11:53	14:13	
本分類ツ角	10:07	11:55	14:15	
JA・Aコープ値	10:09	11:57	14:17	
集本營業所	10:10	11:58	14:18	
医木町仮場	10:13	12:01	14:21	
ふじの里	10:16	12:04	14:24	

	の方がし			

パス停名	1使	2便	3便
集末町投稿	8:14	10:04	12:24
ふじの壁	8:16	10:06	12:26
基本省条所	8:18	10:08	12:28
」か・ムコープ前	8:21	10:11	12:31
本分百つ兵	8:23	10:13	12:33
## TR	- (薬)	- (8)	- (36)
笠原グラウンド前	8:32	10:22	12:42
(1-2)(124)	8:41	10:31	12:51
知道会信	8:43	10:33	12:53
MA.	B:44	10:34	12:54
DIO ##	8:46	10:36	12:56
使用内	8:53	10:43	13:03
景象	9:13	11:03	13:23
在幾軒	9:19	11:09	13:29
上松尾	9:25	11:15	13:35
南平県	9:32	11:22	13:42
言語学符	9:35	11:25	13:45
RR THE	9:37	11:27	13:47
ma-	9:42	11:32	13:52
草匠グラウンド前	9:44	11:34	13:54
下松用	9:47	11:37	13:57
久直	9:52	11:42	14:02
標準	9:57	11:47	14:07
禅原	10:05	11:55	14:15
福高下	10:07	11:57	14:17
るじの意	10:09	11:59	14:19
県水田東市	10:10	12:00	14:20
34・4コープ目	10:15	12:05	14:25
本分四つ角	10:17	12:07	14:27

本分四つ角 10:17 12:07 14:27 基本財産権 10:21 12:11 14:31 (第)健康の方がいれば総由します(後華専用)

バス停名	5便	2便	3使
果木町投稿		10:50	13:10
多じの耳		10:53	13:13
基本営業所		10:55	13:15
JA・Aローブ町		10:57	13:17
本分野 2共		11:00	13:20
水陰証偿長 (東華)	9:18	11:08	13:28
水風小(東平)	9.20	11.10	13.30
大石	9:24	11:14	13:34
東野	9:29	11:19	13:39
ii.	9:29	11:19	13:39
報方	9:32	11:22	13:42
46	9:34	11:24	13:44
新辛田	9:37	11:27	13:47
收減	9:42	11:32	13:52
上質容	9:52	11:42	14:02
共谷公民加	9:53	11:43	14:03
下放谷	9:55	11:45	14:05
水理小	- (8)	+ (%)	- (38)
*混算细密:	- (38)	- (8)	- (36)
美木哲集所	10:10	12:00	14:20
JA・Aコープ前	10:12	12:02	14:22
本分四つ角	10:14	12:04	14:24
るじの世	10:18	12:08	14:28
奥木町松塘	10:20	12:10	14:30

(三)同事の方がいれば経世しまず(諸事専用) [注]1使は原木地区からの判開ができません

Eルート

パス停名	1便	2億	3便
是末町役場	1000	10:20	12:40
ふじの里		10:23	12:43
基本营業所		10:25	12:45
JA-Aコープ町		10:27	12:47
本分割つ先		10:30	12:50
木屋が飛所 (乗車)	100	10:40	13:00
本提小(業準)		10:42	13:02
半田(集庫)	9:00	10:50	13:10
\$ E)	9:15	11:05	13:25
市内額	9:20	11:10	13:30
大野谷入口	9:25	11:15	13:35
#815	9:30	11:20	13:40
市会 :	9:35	11:25	13:45
BH.	9:40	11:30	13:50
本田	- (00)	- (90	- (8)
本屋小	- (8)	- (90)	- (8)
大阪診療所	- (30)	- (36)	- (8)
基本营業所	10:10	12:00	14:20
JA・Aコープ打	10:12	12:02	14:22
本分野つ角	10:14	12:04	14:24
ふじの意	10:18	12:08	14:28
集本町鉄塔	10:20	12:10	14:30

【注】1個は風木地図からの利用ができません

Fルート

パス停名	1使	2便	3個
萬本町投業	171 (2.7	10:26	12:46
あじの単		10:28	12:48
基本发革所		10:30	12:50
JA・Aコープド		10:32	12:52
非分類 つ角		10:34	12:54
木屋筋疫所 (乗車)	DE L	10:40	13:00
水理小(美事)		10.42	13.02
本田(素章)	8:58	10:48	13:08
古教以是	9:24	11:14	13:34
学野ふれあい センター下	9:34	11:24	13:44
八升時	9:39	11:29	13:49
一本担	9:41	11:31	13:51
町の屋	9:43	11:34	13:54
工棚	9:49	11:39	13:59
本田	一 (※)	- (80)	- (90)
木匠小	一 (液)	- (報)	- (36)
木屋設造所	- (案)	- (8)	- (30)
ふじの里	10:08	11:58	14:18
从大五年所	10:10	12:00	14:20
INC-EA-AL	10:12	12:02	14:22
本分酉つ角	10:14	12:04	14:24
基本對投機	10:18	12:08	14:28

(※)除草の方がいれば経由します(従車専用) 【注】1番は草本地区からの利用ができません

[お問い合わせ先] 予約センター

黑木町企画課企画係 TEL42-1113

TEL23-5862 TEL42-1113

西鉄バス佐賀・弥生が丘循環線

佐賀県>鳥栖市

路線バスと統合予定の企業 の送迎バス



プロフィール

路線バスとほぼ同様のルートで送迎バスを運行している企業から、市に対して路線バスと送迎バスの一本化の打診があり、運行ダイヤや経費に関する協議・調整を経て、市、企業、バス事業者の3者による路線バスの共同運行が実現。

人口:	67,380 人
面積:	71.73 km²
人口密度:	939.36 人/k㎡
運営主体:鳥 スカーゴ、西鎖	栖市、㈱シーエック サ、バス佐賀㈱

モード ステイタス 実施年 パス 実験 ^{平成 21 名}

効果

- ・ 企業の送迎バスと路線バスは、同一のバス事業者が運行していたことから、車両の効率的な運用による増便が可能となり、これにより、沿線住民等の利便性の向上と利用者の増加が期待できる。
- ・ また、市と企業が運行経費をそれぞれ負担し合うことにより、市の補助額の縮減が期待できる。サービス水準の向上(便数増)が実現できるにもかかわらず、市の補助金は年間で約300万円削減できることが試算されている。
- ・ 企業にとっても、経費節減のほか、地域に対する社会貢献や環境負荷軽減効果等が期待できる。

ここに注目!

- 路線バス維持に対する自治体負担の増大への対応として、路線バスと送迎バスの一本化を実現
- 一本化の取組と合わせて効率的なルートへの再編や増便等のサービス水準の向上を実施
- 市全体での「分かりやすく利用しやすい公共交通の実現」のための施策の一つとして実施
- 系統の単純化・ルートの見直しにあたっては、市職員が直接バスに乗り込んでニーズ調査を実施

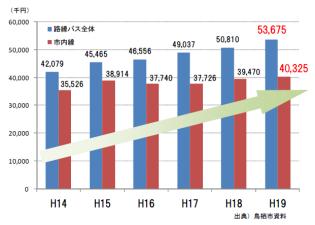
【背景】

- ・ 鳥栖市の路線バスの利用者数は年々減少傾向 にあり、平成 14 年度と平成 19 年度を比較す ると、市内線で 27,178 人、広域路線で 61,404 人、合計で 88,582 人と約 17%減少している。 特に市内線の利用者数の減少が著しく、この 間に約 21%減少している。
- ・ また、路線バス維持のために鳥栖市が負担する補助額は増加傾向にあり、平成19年度現在、路線全体で約5,300万円にのぼっている。平成14年度から平成19年度で1,160万円増加している。
- ・ 鳥栖駅と弥生が丘(住宅や産業等の機能が融合した大規模な新都市開発地区)間は、市の補助のもと、2系統の路線バスが運行されていたが、利用者数が少なく、市の補助額(1台当り)が最も多い路線となっていた。

市内線及び広域路線の乗車人数の推移

	平成14年度	平成19年度	増減	増減率
市内線	126,987	99,809	-27,178	-21%
広域路線	392,559	331,155	-61,404	-16%
合計	519,546	430,964	-88,582	-17%

資料: 西鉄バス(前年10月~当年度9月までの集計)



路線バスに対する市補助額の推移

西鉄バス佐賀・弥生が丘循環線

【事業内容】

- ・ 共同運行の取組は、「鳥栖市地域公共交通総合連携計画」に基づく実証運行として実施している。
- ・ 実証運行の期間は平成 21 年度~23 年度とし、平成 23 年度に、平成 24 年度以降の運行形態の維持に ついて検討を行う予定である。
- ・ 現行の路線(2系統)は廃止し、市民の移動特性や鉄道駅の位置等を踏まえ、鳥栖駅〜弥生が丘駅〜 産業団地を連絡する新規路線(1系統)を導入している。
- ・ 系統の集約にあたっては、利用が非常に少ないバス停を廃止するなど、効率的なルートへと再編している。
- ・ 全体の運行便数は、従来の 24 便から 26 便に増便するとともに、朝夕の通勤ピークの時間帯における 鉄道との結節機能の向上や、弥生が丘産業団地及び沿線に立地する企業等への通勤にも配慮したダイ ヤを導入している。

● 始発便の充実: JR 線との結節便の新設

● 鳥栖駅発の増便:正午台は1便→2便、夕方は2便→4便

● 最終便の充実:鳥栖駅着を20時台→21時台

● 鳥栖駅発着の 17 時以降の増便:6 便→9 便





出典:鳥栖市地域公共交通総合連携計画(平成21年3月)

図 企業の送迎バスと路線バスの一本化による系統の見直し

【検討経緯】

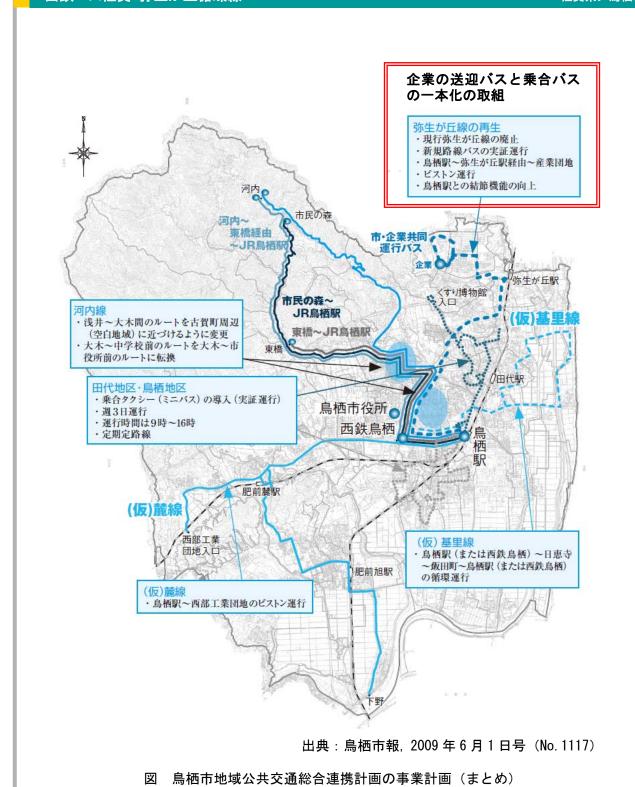
- ・ 市、企業、バス事業者の3者による協議は、鳥栖市地域公共交通活性化協議会の設立(平成20年5月27日)と前後して始まった。
- ・ 検討の過程では運行経費やダイヤの面で調整が難航する局面もあったが、市、企業、バス事業者の担当者がそれぞれ合意に向けて尽力したことにより、約1年間の協議検討を経て、共同運行の調印(平成21年5月7日)に至っている。

【知見・教訓】

- ・ 鳥栖市では、企業の送迎バスと路線バスの一本化の取組を単体の施策として検討したのではなく、地域公共交通活性化協議会での全市的な公共交通活性化施策の検討(鳥栖市地域公共交通総合連携計画の策定)と合わせて取り組んでいることに特徴がある。
- ・ 企業の送迎バスと路線バスの一本化の取組は、鳥栖市全体の地域公共交通の活性化及び再生の施策群 の一つとして位置付けられており、学童輸送路線の維持や、乗合タクシー (ミニバス) の実証運行、 さらには利用しやすいバス路線とすることを目指した全市的な系統の単純化・ルートの見直しと合わ せて、全体として「分かりやすく利用しやすい公共交通の実現」に寄与することが期待される。
- ・ また、鳥栖市地域公共交通総合連携計画の策定にあたっては、市職員が地域公共交通の問題点や課題を肌で感じ取る必要があるとの考えから、担当課である都市整備課の職員が手分けして市内の路線に乗車し、直接乗客への聞き取り調査を実施した。こうした現場を踏まえた利用特性の把握は、系統の単純化・ルートの見直しに反映されている。
- ・ 全世帯へのアンケート調査も実施しており、その成果は、乗合タクシー(ミニバス)のルートの検討 に反映されている。
- ・ さらに、協議会の運営にあたっては、より議論を深めるために、協議会の下に住民やバス利用者等から構成される小委員会を設置している。
- ・ このように、地道なニーズの把握を踏まえて具体的な事業計画を立案していることから、効率的・効果的な事業展開が期待される。
- ・ 公共交通活性化の取組は地域住民に対する周知が重要であることから、市報(広報紙)による公共交通活性化施策の情報提供を実施しており、今後も市報等を活用した情報発信によって、分かりやすく利用しやすい公共交通の実現を目指している。
- ・ さらに、地域公共交通総合連携計画に基づき、平成 21 年 10 月 1 日から新たなバス路線やダイヤ等の サービスが始まることから、わかりやすいルート図や、詳細な時刻表、運賃と所要時間の案内、バス 利用のメリットなどを盛り込んだバスマップを作成し、全世帯に配布している。

もっと詳しく・・

・鳥栖市建設部都市整備課 地域公共交通 (路線バス) のページ http://www.city.tosu.lg.jp/contents/toshi/bus/index.html



長崎市コミュニティバス



プロフィール

斜面市街地という地形的な制約を受けていたため、これまで「公共交通空白地域」であった地区において、スクールバスの機能を有するコミュニティバスを運行させることによって、児童生徒の安全・安心、住民の生活交通としての利便性を確保している。

人口:	455,206 人
面積:	406.35 km²
人口密度:	1,120.23 人/k㎡
事業主体: 運行事業者:	長崎市 長崎バスら

長崎県>長崎市

モード ステイタス ミュニティ 運用 バス

効果

- ・ 長崎地域市町村建設計画にもとづき、離島地域(伊王島、高島、池島)や公共交通空白地域、交通不便地域(外海、琴海、香焼三和、三和、野母崎)に、行政補助によるコミュニティバスが導入され、長崎市内地域の生活交通を維持、及び利便性が確保されている。
- ・ 市町村合併による小中学校の統廃校に伴い、遠距離通学の児童生徒の安全安心確保のため、コミュニティバスがスクールバスとしても活用されている。

		運行開始	3 始	垂重	6. No.	運行距離 、				運賃	H19実績(金額は単位:千円)			
	路線名	年月	パス車両	乗車 定員	台数	(km)	運行便数	運行時間	運休日	(天人)	年間のべ 利用者数	運行 経費	補助金	補助率 (%)
	伊王島線	S37.8~	小型バス	29	1	6.2	平日10 日祝8	6:25~19:55	なし	100円	56,350 (海水浴含む)	12,897	8,197	64%
離島バス 路線	高島線	S35.4~	中型パス	57	1	12.4	平日17 土日祝18	7:28~20:17	1/1	100円	42,137 (海水浴含む)	16,466	11,817	72%
	池島線	S34.9~	超小型バス	13	1	3.0	34	6:40~18:53	なし	100円	17,903	7,102	5,496	77%
	外海線	H17.5~	超小型バス	13	1	扇山線12.0	11	7:25~18:15	土日祝 12/31~1/3	140~280円	9,256	8,085	6,588	81%
	琴海尾戸線	H20. 4~	大型バス	82	1	尾戸線14.7	8	7:30~19:33	なし	140~350円	1	1	-	_
地域	琴海西海形上線		シ゛ャンホ゛タクシー	10	1	西海形上線62.5	19	6:50~16:33	土日祝12/31~1/3	200円	-	1		_
コミュニティハ・ス	香焼三和線	H17.5~	小型バス	31	2	26.0	8 (他通学対応2便)	7:29~15:34	土日祝12/31~1/3	140~340円	40,492	14,409	9,309	65%
	三和線	H16.9~	小型バス	31	1	30.1	4	7:40~17:23	土日祝12/31~1/3	140円	8,882	7,449	6,365	85%
	野母崎線	H17.5~	超小型バス	13	1	13.2	10 (他通学対応2便)	7:40~16:09	土日祝12/31~1/3	140~270円	8,840	7,248	6,047	83%

ここに注目!

- ・ 円滑な運行を確保するため、運行経費に対する運賃収入の不足分を、市の補助金として運行事業者に交付されている。車両は、市が車両を購入後、運行事業者に貸与されたり、運行事業者所有の既存バスを使用されたりするなど経費削減の努力がなされている。
- ・ 対象となっている集落は人口が少ないことや、地形的な制約から、既存施設の有効利用をベース に小型バス、超小型バスの導入などの工夫がされている。
- ・ コミュニティバスの運行時間、ルート等については、住民の意向を踏まえて設定されており、以下のような工夫がなされている。①既存の乗合バスとの接続などを踏まえて、運行時間が工夫されている。②学校の要望に応える形で、登下校時間に合った運行時間が設定されている。③児童生徒以外の利用者である高齢者らのニーズにも応えるように、バス空白地域と病院や公共施設が結ばれている。

もっと詳しく・・

・長崎市ホームページ http://www1.city.nagasaki.nagasaki.jp/koutsu/bus/busmenu.php



九州産交の経営再建と路線バス網の再編



プロフィール

熊本市内には市営バスと民間バス事業者3社があるが、平成15年に民間バス最大手の九州産交が産業再生機構の支援を受け、経営再建に取組んだ。これを発端に、平成16年から20年にかけて、民間バスと競合する8つの市営バス路線を民間移譲した。

人口:	669,603 人
面積:	267.08 km²
人口密度:	2,507.13 人/km ๋
運営主体:	九州産交バス他

熊本県>熊本市

モード ステイタス 実施年 路線パス 運用 平成 15 年

効果

- ・ 九州産交の経営破綻により路線バス事業の運営も危ぶまれたが、産業再生機構の支援による経営 再建で、新たなスポンサーのもと経営が維持された。
- バス利用者が減少する中、市バスと民間バス事業者3社の競合路線について、市バスから民間バス事業者に移譲することで、民間バス事業者の体力強化及び適正なダイヤの実現により利用者の利便性が向上した。

ここに注目!

- ・ 平成 15 年、バブル期の多角化の失敗による資金難から、九州産交が産業再生機構の支援を受けた。同社は経営資源を交通、観光および不動産(賃貸)の分野に集中することとし、スポンサーが募集され、平成 17 年、大手旅行会社エイチ・アイ・エス (HIS) グループ傘下の企業となった。
- ・ 九州産交の経営再建やバス利用者の減少が続く中、県において、平成 15 年、熊本都市圏バス路 線網検討会議が発足。検討会議では、市バスと民間バスの競合 8 路線の整理を進めることで関係 機関が合意し、平成 16 年から 20 年にかけて、市営 8 路線が九州産交、熊本電鉄、熊本バスにそ れぞれ移譲された。
- ・ さらに、市バスのさらなる移譲(面的移譲)について民間バス事業者から要請があり、平成 18 年から市とバス事業者による協議の場が設定されるとともに、民間バス事業者 3 社は、今後のバス事業の安定的な存続を図ることを目的として、平成 19 年 12 月、共同出資による共同運行会社として「熊本都市バス株式会社」を設立。平成 21 年 4 月を目途に熊本都市バス株式会社へ市バス本山営業所管轄路線(7 路線)の移譲について合意がなされた。

もっと詳しく・・

熊本市交通局 HP http://www.kotsu-kumamoto.jp/

・九州産交バス HP http://www.kyusanko.co.jp/sankobus/index.php

・熊本バス HP http://www.kuma-bus.co.jp/

· 熊本電気鉄道 HP http://www.kumamotodentetsu.co.jp/

表 路線の移譲

時 期	内 容
平成16年4月	川尻市道線を九州産交、熊本バスへ移譲
平成17年4月	川尻国道線、池田大窪線、野口健軍線を九州産交へ移譲
平成19年4月	御幸木部線を熊本バスへ移譲
平成19年7月	高平団地線を熊本電鉄へ移譲
平成20年4月	画図線を熊本バスへ、楠城西線を九州産交、熊本電鉄へ移譲

出典:熊本市資料より作成

あいのりタクシー



プロフィール

菊池市の市街地巡回バス「べんりカー」に結節する、事前予約制乗合デマンドタクシーである。当該地域で従来運行していた廃止代替路線バスに比べて、補助金の支給額を約3分の1に削減された。運行路線も順次拡大している。

人口:	51,862 人
面積:	276.66 km²
人口密度:	187.46 人/k㎡
運営主体:	菊池市

熊本県>菊池市

モード ステイタス 実施年 乗合タクシー 実運用 平成 16 年

効果

- ・ あいのりタクシー運行地域(水源地域線、龍門地域線)では、廃止代替路線バス運行時の補助金 は年間約 2,600 万円であったが、「あいのりタクシー」運行後は、その 3 分の 1 程度である約 800 万円まで削減することができた。
- ・ 路線バスを運行していたころは、各路線の平均乗車密度が 0.6~1.8 人程度であったが、「あいの りタクシー」の導入後は、水源地域線では1運行あたり 10 人を超えるまでになり、平成 19 年度 は、1 日当たり約 60 人の利用者数となった。

ここに注目!

- ・ 市長の公約である市街地巡回バス「べんりカー」運行後、中山間・山間地域の交通体系構築についても検討されることとなった。検討の結果、平成16年2~3月、平成16年8月の2回の試験運行を経て、事前予約制乗合タクシー「あいのりタクシー」が運行されている。
- ・ 菊池市は、熊本市や阿蘇市、日田市などを結ぶ交通の要衝ではあるが、約8割が中山間地域で占められ、熊本電気鉄道菊池線の一部廃止や路線バス撤退などで公共交通空白地域が発生していた。 市では交通体系を見直し、2回の試験運行を経て、平成18年10月より中山間地域向けに事前予約制乗合タクシー「あいのりタクシー」の本格運行を開始した。
- ・ 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」へと発想転換したことにより、需要に応じた新たな交通体系を構築することができるようになった。
- ・ 市街地巡回バス「べんりカー」や路線バスにも結節しているため、利用者の利便性が高い。運賃 は乗車区間により、1回あたり200円~1,200円(菊池市域内の最高は600円)となっている。
- ・ 高額な初期投資や維持費用が発生するシステムを導入せず、既存の設備等をできるだけ利用した ことで、大幅なコストダウンを実現した。
- 平成20年4月より、既存の水源地域線、龍門地域線のほか、泗水西部地域線の運行を開始した。

もっと詳しく・・

・ 菊池市ホームページ http://www.city.kikuchi.kumamoto.jp/cgi-bin/odb-get.exe?WIT_temple ate=ACO20000&WIT_oid=icityv2::Contents::2245

あいのりタクシー 熊本県>菊池市



御利用にあたって

医内门区制

○ 誰でも利用することができますが、利用できる地域が限定されています。・水源地域および迫間・河原地域の一部の地域と市街地- 龍門地域および追聞地域の一部の地域と市街地

七年に

- 予約をしていないと利用できません。
- 予約は、自分1人だけの予約で構いません。自分で何人も人を集めていただく必要はありません。

E LOUIT

- 〇 キャンセル等、予約の変更は、必ず連絡してください。
- 乗り場では、行き先によって乗車するタクシーが違う場合があります。乗務員の指示に従ってください。
- 〇 災害や天候により、連行を中止する場合があります。

出典:菊池市ホームページ

■で囲んだ区域内の全ての 医療機関(病院・歯科・調剤薬局)

から乗ることができます。

ETTIM

図 あいのりタクシー路線図

天草市の路線バス再編

熊本県 > 天草市



プロフィール

天草市は、バスの利用者が大幅に減少し、それに伴って市の財政負担が増大していた。市では、利用者の利便性を向上させながら財政負担を減少させるため、交通事業者や住民に対し詳細なヒアリング調査を実施した上で、学生や高齢者にはより便利になるよう配慮しながら、重複路線を中心に全体として便数を減らす形で路線バスの再編を実現させた。

人口:	94,525 人
面積:	683.15 km²
人口密度:	138.4 人/k㎡
運営主体:天草市	

モード ステイタス 実施年 パス 実運用 平成 21 年

効果

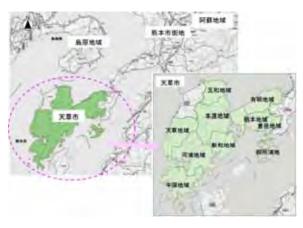
- ・原則として、現在運行されているバスのルートは残しつつも、路線の重複などの無駄をなくすように再編することで、系統数を 61 系統から 33 系統に、便数を 307 便/日から 260 便/日 (平日) に削減する。これにより、平成 20 年度実績で 2.5 億円程度である財政負担を、2 億円以下へ削減させることが試算されている。
- ・交通事業者や住民から、詳細なヒアリングを実施した結果を活用し、利用者がほとんどいない便を把握し、減便する一方で、主な利用層である学生と高齢者にとっては、より便利となる路線・ダイヤを設定し、学生や高齢者の利便性を向上させる。

ここに注目!

- 集落が点在する過疎地域において、非効率な路線を中心に再編し、自治体の財政負担を軽減
- 系統数・便数は削減しつつも、現在あるバスのルートはほぼ残し、学生・高齢者に便利な路線に再編
- 路線を幹線と補助路線に分け、乗継拠点には屋根付きバス停を整備
- 事業者や住民への詳細な実態調査・ニーズ調査を実施、住民の生活への影響を最小化するよう工夫

【背景】

- ・天草市は、天草諸島のうち、苓北町を除く天草下島、上天草市を除く天草上島、及び御所浦島等を行政区域として、平成18年3月に本渡市・牛深市など、2市8町が合併して誕生した、9万人を超える人口となったが、過去25年間で2割と、県内で最も人口減少の割合の高い都市となっている。
- ・路線バスの利用者数も、年間5%の水準で減少しており、自治体の財政負担が増大してきていることから、合併前にも、現在の市を構成する10市町村と上天草市、苓北町を含めた天草地域全体で協議し、自治体の財政負担を削減するために路線バスの再編を実施してきた。
- ・しかしながら、その後も利用者の減少が続き、バス への財政負担が増大してきていたことから、再度、 路線バスの再編を行う必要が出てきた。



出典:天草市資料より作成 図 天草市の位置及び市内の地域

【事業内容】

・路線バスの再編にあたっては、事業者ヒアリング調査や住民へのグループインタビュー調査の結果、及び協議会での議論を経て、主に以下のような方針で路線を再編することとした。

(路線再編にあたっての基本的な方針)

- ・これまでは、乗り換えなしで目的地に移動できることを重視していたため、出発地・目的地が同じでも、経由 地が複数存在するような構成であった。このため、系統数が多くなり、区間が重複する路線も多くなるなど、 非効率な路線設定となっていた。
- ・そのため、路線の重複区間については、利用者の多い各地域中心部間を結ぶ幹線路線と、利用者の少ない地域 内部の移動を担う補助路線とに分け、補助路線は幹線路線から乗換えて利用することを原則とした。
- ・また、乗継がしやすくなるよう、雨風をしのげるような待ち環境(バス停)の整備も併せて行う。
- ・原則として、現在運行されているバスのルートは残し、バスが通らなくなる地域(公共交通空白地帯)は作らない。(廃止する場合は、人家がない区間に限る)
- ・特に、朝夕の学生の通学と、日中の高齢者の通院・買い物に配慮するダイヤとし、それ以外の時間帯は状況に 応じて削減する。
- ・利用者数が少なくても、利用者に学生がいる場合は、優先的に路線を残す。また、学生の通学の利便性を高めるため、授業だけでなく、部活などの課外活動も加味したダイヤを設定する。
- ・高齢者は、通院の際に買い物を済ませることが多いため、そのような生活のリズムを加味したダイヤを設定する。(行きが 8:00 発の便であれば、帰りが 11:00 発など) 現在の終点の近くに病院がある場合は、終点を病院まで延伸させるか、病院を経由させる。病院の近くにスーパーがある場合は、そこまで更に延伸させる。
- ・多くの路線が発着する「本渡バスセンター」が市の中心にあるが、そこからの二次交通がないとの声が多く寄せられたため、本渡中心部を循環するコミュニティバスを試験的に運行する。

【検討体制】

- ・合併後の天草市では、市の関係部署(交通・福祉・教育・商工観光)が集まり、利便性の向上と補助金の削減を両立できる形で、今後どのように路線バスを再編していくかを協議し、平成 18 年末に基本的な考え方をまとめた。
- ・その後、「地域公共交通の活性化及び再生に関する法律」が施行されたことを受け、天草市では平成 20 年に、市の関係部署・交通事業者等で協議会を設立し、再編にあたって、路線バスの利用実態やニーズ 等を把握するため、「事業者ヒアリング調査」と「住民へのグループインタビュー調査」を実施した。
- ・事業者ヒアリング調査は、市内の全バス路線を運行する「産交バス㈱」、本市と他の自治体を運行するフェリー航路事業者、福祉バスやスクールバスを運行する市の担当課に実施した。調査では、産交バス (株の実施したOD調査の結果に加え、バスの運転手へのヒアリングを行うことで、路線・時間帯・地域などによる利用状況・利用形態を詳細に把握した。
- ・住民へのグループインタビュー調査は、天草市の全地域(11地区)を対象に実施した。地区別に代表者20名に集まってもらい、市からはバスの利用状況だけでなく、財政負担の状況も説明し、住民の理解を促した。その上で、地域ごとの行動特性やバスの利用状況・ニーズなどを細かく把握した。

もっと詳しく・・

- 「天草市ホームページ」: http://www.city.amakusa.kumamoto.jp/

- Ⅱ 本渡BC~久玉~牛深港
- 2 本渡BC~魚貫~牛深港
- □ 本渡BC~神社前~一町 田中央
- □ 河浦高校前~魚貫~牛深 産交
- 河浦高校前~久玉~牛深 市民病院
- ◎ 本渡BC~新和~深海
- → 本渡BC~下大多尾~宮 地浦
- 本渡BC~碇石~一町田 中央
- 9 河浦病院~下平~牛深市 民病院
- 10 下平~久玉~牛深市民病院
- 11 本渡BC~楠浦~上方原
- 12 本波BC~手野~富岡港
- 本渡BC~総合庁舎~通 詞
- 本渡BC~労働庁舎~鬼 池港
- 15 富岡港~下田温泉~高浜 上河内
- 16 浜 河浦高校前~大江~白饒
- 17 本渡BC~下田温泉~高 浜上河内
- 本渡BC~仮侯~下田温泉
- 20 產交車庫前~本渡BC~ 額野々
- 21 本渡BC~平床~鶴野々
- 30 本渡BC~中央新町~上 半河内
- 本渡BC~総合庁舎~天 草空港
- 32 本渡BC~本渡港



出典:天草市資料

図 再編後の路線図(下島)

天草市の路線パス再編

熊本県 > 天草市



出典:天草市資料

図 再編後の路線図(上島)

大隅交通ネットワーク鹿児島中央駅~鹿屋間直行バス(垂水フェリー利用)

鹿児島県>鹿屋市



プロフィール

庭屋市では、九州新幹線の全線開業を見すえて、海を挟んで対岸に位置する鹿児島中央駅との公共交通によるアクセスを充実させるために、直行バスの運行を検討。陸路では大回りとなる地形的制約から、鹿児島市を出たバスを直接フェリーに載せ、そのまま鹿屋市まで直行させる試験運行を計画した。

人口:	105,354 人
面積:	448.33 km²
人口密度:	235.0 人/km の
運営主体: 鹿屋市	

Eード ステイタス 実施年 バス 実験 平成 21 年

効果

- ・鹿児島中央駅と鹿屋市を直結する公共交通手段が導入されることで、これまでのような複雑な乗換が不要となり、わかりやすく、気軽に公共交通を利用して鹿屋市及び大隅半島へアクセスできるようになる。
- ・移動時間の大幅な短縮が図られ、交流人口の増加に繋がるなどの波及効果が生まれることが期待される。

ここに注目!

- 観光振興の必要性から、フェリーにバスを載せる形で直行バスを導入し、複雑な乗換を解消
- 最短ルートを経由するだけでなく、主要な停留所のみ停車させることで、時間短縮を実現
- 新幹線利用者・フェリー利用者・鹿屋市民にニーズ調査を実施し、運行計画に反映
- 直行バス運行の取組と並行して、市街地巡回バス等の再編や交通結節点の整備等を計画

【背景】

- ・鹿児島県は、九州以外の地域からアクセスする場合、大半が飛行機を利用する状況である。従来、鹿屋市は、鹿児島空港からの直行バスも比較的充実しているなど、空港へのアクセスにおいては大きな課題はなかった。
- ・しかし、九州新幹線の全線開業(平成23年)後は、関西方面から新幹線を利用してアクセスする層が増加すると予想され、新幹線駅へのアクセス性の向上が課題となった。
- ・新幹線駅である鹿児島中央駅 (鹿児島市) から鹿屋市へのアクセスは不便な状況にある。鹿児島市は薩摩半島に、鹿屋市は大隅半島にそれぞれ位置し (その間に錦江湾がある)、陸路では遠回りとなるため、フェリーで海を渡るのが一般的となっている。
- ・鹿児島中央駅から鹿屋市へ公共交通でアクセスする場合、以下のようにバスとフェリーを乗り継ぐ必要があった。
- ①鹿児島中央駅 (鹿児島市) → (バス) →鴨池港 (鹿児島市) → (フェリー) →垂水港 (垂水市) → (バス) →鹿屋市
- ②鹿児島中央駅 (鹿児島市) → (バス) →鹿児島港 (鹿児島市) → (フェリー) →桜島港 (鹿児島市) → (バス) →垂水市→ (バス) →鹿屋市
- ・フェリーとバスの乗り継ぎは複雑で不便であり、特に、市外の人にはわかりにくく利用しづらい状況に あった。
- ・このため鹿屋市では、フェリーにバスを載せて、鹿児島中央駅と鹿屋市を直結させる取り組みを開始した。

大隅交通ネットワーク鹿児島中央駅~鹿屋間直行バス(垂水フェリー利用)

【事業内容】

- 「鹿児島中央駅~鹿屋間直行バス」運行事業の詳細は以下となっている。
 - ①運行ルート
 - ・運行ルートは、鹿屋を起終点とし、垂水港(鴨池・垂水フェリー)を経由後、鹿児島中央駅、天文館、金生町に至るルートとする。
 - ②停留所
 - ・鹿屋市では、「鹿屋」、「航空隊前」、「白水体育大前」の3か所、垂水市では「垂水港」、鹿児島市では「県庁前」、「鹿児島中央駅」、「天文館」、「金生町」の4ヵ所に停留所を設置する。
 - ③運行便数
 - ・利用者の利便性を考慮すると、終日運行することが望ましいが、実際の需要が明らかでないことから、実証 運行では、利用ニーズの高い時間帯を中心に1日5往復を運行する。
 - 4)利用料金
 - ・鹿屋市~鹿児島市:1,300円(垂水市~鹿児島市:600円)
 - ⑤事業主体及び運行主体
 - 事業主体: 鹿屋市
 - ・運行主体:大隅交通ネットワーク株式会社
 - ⑥計画期間
 - ・平成21年度~平成23年度までの3年間とし、平成21年12月から実証運行を開始する。

【検討経緯】

- ・鹿屋市では、平成20年9月に「鹿屋市地域公共交通活性化協議会」を発足し、地域の公共交通の現状・ 課題の整理やアンケート調査等によるニーズの把握を行い、地域の実情やニーズに見合った地域公共交 通を構築するため、「鹿屋市地域公共交通総合連携計画」を策定した。
- ・アンケート調査は、平成20年11~12月に実施し、鹿屋市民だけでなく、鴨池・垂水フェリーや九州新幹線の利用者にも実施し、属性別の利用意向だけでなく、利用目的地・運行時間・利用料金などへのニーズを把握した。
- ・試験運行にあたっては、アンケート調査の結果を受け、鹿児島中央駅の他に、鹿児島市の中心市街地である天文館・いずろ地区も経由することとした。

【知見・教訓】

・鹿屋市では、直行バス運行の取組を単体の施策として検討したのではなく、鹿屋市内及び周辺市町村へのバス路線網の見直しや、直行バスと既存路線バスの乗継拠点となる交通結節点(鹿屋停留所)の再整備等と合せて、施策を検討していることに特徴がある。

もっと詳しく・・

・「鹿屋市ホームページ」: http://www.e-kanoya.net/



図 鹿児島市への既存の公共交通機関と直行バスの運行ルート

表 直行バスの時刻表

【鹿児島中央駅→鹿屋】

Ziporo . J i r viji i	, ,,,,,,,,,,,,,,,,,,,,,,,,,,,,,,,,,,,,					
停留所	区分	1 便	2 便	3 便	4 便	5 便
金生町		10:23	11:38	15:43	16:33	17:48
天文館	乗車	10:25	11:40	15:45	16:35	17:50
鹿児島中央駅	区間	10:30	11:45	15:50	16:40	17:55
県庁前		10:44	11:59	16:04	16:54	18:09
垂水港		11:40	12:55	17:00	17:50	19:05
白水体育大前	降車	12:10	13:25	17:30	18:20	19:35
航空隊前	区間	12:19	13:34	17:39	18:29	19:44
鹿屋		12:25	13:40	17:45	18:35	19:50

【鹿屋→鹿児島中央駅】

停留所	区分	1 便	2 便	3 便	4 便	5 便
鹿屋		7:30	8:45	10:00	14:05	15:20
航空隊前	乗車	7:36	8:51	10:06	14:11	15:26
白水体育大前	区間	7:45	9:00	10:15	14:20	15:35
垂水港		8:15	9:30	10:45	14:50	16:05
県庁前		9:13	10:28	11:43	15:48	17:03
鹿児島中央駅	降車	9:27	10:42	11:57	16:02	17:17
天文館	区間	9:32	10:47	12:02	16:07	17:22
金生町		9:34	10:49	12:04	16:09	17:24

出典: 鹿屋市資料より作成

沖縄県中心部(那覇市)における公共交通利用促進のための取組

沖縄県 > 那覇市



プロフィール

沖縄県は自動車保有台数の伸び率が全 国で最も高く、県中心部那覇市の渋滞 問題等を解消するため、モノレールの 導入、導入と併せたバス路線の再編等 の公共交通利用促進策が講じられた。

人口:	312,393 人	
面積:	39.23 km²	
人口密度:	7,963 人/k㎡	
(上記は那覇市のデータ)		

モード ステイタス 開始 パス・鉄軌道 実運用 平成 15 年

効果

・ 沖縄都市モノレール「ゆいレール」の開業で自動車からゆいレールへの転換が促進されたこと、 開業に併せたバス路線再編等により、那覇市内における「ゆいレール」周辺の那覇空港へのアク セス道路である国道332号や、ゆいレールと平行する国際通り、終点の首里駅周辺で交通量が 減少している。

(平成17年度道路交通センサスー般交通量調査結果より)

・ バス事業者においても接客態度の改善、発着時刻の正確性担保(市内線)、車両の快適性向上等のサービス改善に努めたこと等から、利用者のバスに対する評価が高まっている。(行政機関に対するバスに関する苦情が減少)

ここに注目!

■モータリゼーションの進展、利便性低下等による乗客の減少、業績悪化及び乗合バス規制緩和、 都市モノレール開業による環境変化に対応するため、経営効率化・健全化が求められていた。

【背景】

- ・ 戦後から鉄軌道がなく公共交通をバスに依存してきた沖縄県において、沖縄独自の気象や地形条件に加え米軍統治下におかれた沖縄固有の歴史や文化的な特性が相まって、全国一高い自動車保有台数の伸び率、全国一高いバス利用者数の減少率など極めて高い自動車依存社会が形づくられている。
- ・ 乗合バス事業者の4社は、競合路線を抱え非効率な運行を行い、特に、那覇バスターミナルと接続する国際通りなど那覇中心部は従来から道路渋滞が深刻な問題となっていたが、バスについても少ない乗客を多数の車両で輸送する状況もあった。また、沖縄本島バス4社の乗合部門を統合し経営の効率化・健全化を図る「バス統合」については、各バス事業者の経営状況の違いや新会社の資金面でクリアーしなければならない課題が多かったことから実現には至らなかった。

【路線再編等】

- ・ 平成11年3月に学識経験者、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」を設置し協議を重ね、平成14年1月の第5回委員会でバス路線再編の原案が承認され、平成15年5月には、各バス事業者より内閣府沖縄総合事務局へバス路線再編の申請がなされた。主な内容は、モノレールと競合する系統の廃止、北部方面から市中心部へ向かう系統の一定割合をおもろまち駅(那覇市中心部の手前)で折り返すこと等である。
- ・ 民事再生に陥った那覇交通及び同社から営業譲渡を受けた那覇バスはモノレールと競合する系 統の廃止を行っていないが、事業見直しの中で減便が行われている。
- ・ 沖縄都市モノレール (ゆいレール) 開業 (平成15年8月) に伴うバス路線再編については、国道58号、330号を経由するバスのうち1日160本がおもろまち駅での折り返しに変更、市内線47本の廃止、小禄石嶺線の100本の削減が行われた。
- ・ この結果、市内で最も運行本数の多い国際通りで約1,900本/日が約1,700本と約11% 減少(平成16年時点)しており、これらの点もモノレール開業に伴う自動車からモノレールへ の転換と併せて交通渋滞緩和に寄与している。

【サービス改善】

- ・ バス事業者においては、モニター会議を2、3ヶ月に1回開催したり、車両にアンケート葉書を 置いたりして、問題点を把握、改善するようにつとめている。
- ・ 従前は評判が悪く、行政機関にも苦情が多く来たが、接客態度の改善、発着時刻の正確性担保、 車両の快適性向上等のサービス改善が図られ、苦情が減少している。
- ・ 主に那覇市内を運行する那覇バスは、19年1月、沖縄本島内において、バスロケーションシステムが NEDO の補助で導入された。携帯電話で閲覧可能で、バス停についても市内10ヶ所で表示を行っている。

【今後の課題】

(基幹バスの導入)

- ・ 平成18年度に3路線に基幹バスの導入を図るバス網再構築計画を作成し、平成19年8月に 「沖縄県公共交通活性化推進協議会」を設立し、平成21年3月には那覇市から沖縄市を対象と する「那覇市・浦添市・宜野湾市・沖縄市地域公共交通総合連携計画」を策定した。
- ・ この計画は、需要密度が高い都市軸である国道58号を中心に基幹バス網を配置し、わかりやす く、定時定速性が確保され、利用者の利便性の向上に資するバスを目指すものである。
- ・ 現在、沿線住民のアンケートも行いつつ、バスレーン設定などの課題の整理をしている。

(沖縄都市モノレールの延長)

・ 交通結節点が不十分である沖縄都市モノレールの終点首里駅から沖縄自動車道までモノレール を延長して高速道路と連携することにより、公共交通基幹軸を形成し、沿線需要に応えるととも に、那覇都市圏の交通渋滞緩和を図る必要がある。現在、事業化に向けてモノレール延長調査を 行っているところである。

もっと詳しく・・

・ 沖縄県企画部交通政策課ホームページ

那覇バスロケーションシステム

http://www.pref.okinawa.jp/koutsuu/ http://www.nahabus.jp/pc/

トラベル・スマート(モビリティ・マネジメント)

TRAVEL SMART パース都市圏の トラベル・スマートのロゴ

プロフィール

オーストラリア・パース都市圏では「ト ラベル・スマート」と呼ばれるモビリ ティ・マネジメントの取組みにより自 動車利用を抑制し、公共交通利用を促 進している。

オーストラリア>パース市

人口: 1.478.039 人

5.390 km 面積:

人口密度:

パース市 運営主体:

路線バス 実験

効果

・ 自動車交通の増加に対応するため、西オーストラリア州交通省と交通事業者は 1994 年にパース都 市圏の都市圏交通戦略(MTS: Metropolitan Transport Strategy)を策定した。

・ MTS は 2029 年を目標年次としており、持続可能でバランスのとれ トラベル・スマートの効果 (2006) た都市圏交通システムの実現を目指し、手段別分担率の数値目標 を定めている。この数値目標では、自動車運転トリップの分担率 を 24.5%減らして 46.0%にまで低下させ、その分担率を自動車同 乗トリップや公共交通、自転車、徒歩および、テレワークによる 交通の代替にシフトさせるものとしている。南パース市では3年 間で自動車トリップ 14%減を達成した(右表)。

	増減比	年間トリップ数
自動車(運転)	-14%	340万
公共交通	+17%	42万
自 転 車	+61%	49万
徒歩	+35%	170万
自動車(同乗)	+9%	73.5万
自動車走行キロ	-17%	3,000万

出典:牧村和彦、須永大介「オーストラ リア・パースにおけるトラベル・ス マート」運輸と経済、2004.06

交通基盤整備と比べると費用便益費が高い政策と評価されている。

ここに注目!

トラベル・スマートでは、規制を行った結果として交通行動を変容させるのではなく、あくまで 人々の自発的かつ継続的な交通行動の変容を促すことによって、モビリティを減少させずに自動 車利用を減少させることを目的としたプログラムである。

・ 右表のように対象者ごとに接 触方法が異なる。公共交通ユー ザーには、当該の手段をより一 層利用してもらうことを期待 し、記念品や当該利用について の情報(時刻表、地図等)を訪 問手渡しした。

パース都市圏のトラベルスマートにおける対象者の分類と接触方法

グループ名	分類方法	接触内容	割合 (南パース市)
興味なし N(<u>N</u> ot interested)	自動車外手段の情報に、興味を示さ なかった人々	接触しない	約39%
興味あり I(<u>I</u> ntereste)	現在、自動車に依存した生活であるが、自動車以外の手段に興味を持っている人々	リクエストのあった自動車以外の手段についての個別情報を訪問で提供	約40%
公共交通ユーザー R (<u>R</u> egular user)	現在、すでに自動車以外の交通手段 を利用している人々	現在利用している手段をさらに使って もらうように、当該手段についての <u>お</u> 礼・情報を訪問で提供	約15%
_	電話がつながらなかった人々	(接触不能)	約6%

出典:谷口綾子、藤井聡「豪州におけるモビリティ・マネジメント:パースとアデレードに おける取組みとその比較」、土木計画学研究・論文集

もっと詳しく・・

- ・牧村和彦、須永大介「オーストラリア・パースにおけるトラベル・スマート」 運輸と経済、2004.06、 pp. 51-59
- ・須永大介、牧村和彦、高橋勝美、島田敦子、矢部努、北村清州、中村俊之、國山淳子「モビリティ・ マネジメントの意義と今後の研究課題」IBS Annual Report、研究活動報告 2006、pp. 42-44
- ・谷口綾子、藤井聡「豪州におけるモビリティ・マネジメント:パースとアデレードにおける取組み とその比較」、土木計画学研究・論文集、25(4)、pp.843-852、2008

ダイアル・ア・ライド



プロフィール

リフト付個別輸送サービスが早くから 実施された例として、ロンドンの「ダ イアル・ア・ライド」がある。「電話(ダ イアル)で予約して乗る(ライド)」こ とから付けられた名称である。 イギリス>ロンドン市 人口: 8,278,251 人

面積: 1,579 k㎡

人口密度: 5242.71 人/km

運営主体:ダイアル・ア・ライド(第 3 セクター)

モード ステイタス その他 運用

実施年 昭和 57

効果

- ・ 「ダイアル・ア・ライド」は、地下鉄や路線バスが利用困難な車いす等の人々のために 1982 年から始められたリフト付きの特別な車両を使った個別輸送サービスである。
- ・ 当初はボランティア団体が運営していたが、利用者の増加、コストの増大、運転手の不足等の問題等により会社組織に移行し、ロンドン市内を5つの地域に分け、それぞれを管轄する5つの「ダイアル・ア・ライド会社」がロンドン市の交通当局である「ロンドン・トランスポート(LT)」からの補助金を得て、市内で約250台のリフト付き車両を使って運営されている。
- ・ ロンドン北東地域には約 150 万人が住んでおり、約 2 万人が「ダイアル・ア・ライド」の利用資格を持ち(会員 ID カードを発行)登録されている。実際には月に約 1.9 万人の人が利用している。

ここに注目!

- ・ 欧米の諸都市では 1960 年代以降ノーマライゼーションの理念の下、鉄道や路線バス等の大量公共 交通のバリアフリー化が進展するとともに、障害者や高齢者のための個別輸送手段として STS (スペシャル・トランスポート・サービス) の導入・普及が図られてきた。
- 「ダイアル・ア・ライド」の運行日は 365 日 (6:00~2:00) なので土日、祝日も利用できる。予 約は、利用日の 2 日前までに電話で受付 (月曜~金曜日の 9:30~12:30) ている。
- ・ 車両は、7 人乗りのリフト付きバン型車両が標準型とされている。車両購入はすべてロンドン・トランスポートが行っている。また、車両交換は 7,8 年サイクルで行っており、耐久性を考慮してベンツ車を採用している。

もっと詳しく・・

- ・和平好弘「8.3 欧米諸都市のSTSの具体事例」誰でもわかる交通のバリアフリー、pp. 224-226
- ・秋山哲男・中村文彦「第3章 高齢者・障害者とバス・タクシー・ST サービス」バスはよみがえる、pp. 118-120

デマンド交通「Far Car」の導入



(Fare Car ホームページより)

プロフィール

イングランド南西部に位置するデヴォン県では、過疎地域の公共交通として、Fare Car という民間乗合タクシーを利用したデマンド交通サービスを提供している。民間路線バスが運行していない地域を中心にネットワークが形成されている。

	Devon Coun	try Council
人口:	1,1	173,329 人
面積:		6707km2
人口密度:	0.017	5人/km2
実施主体:		デヴォン県
= _k	フニノカフ	中性年

モード ステイタス 実施年 パス、タクシー 実運用 平成 14 年

効果

- ・県内農村部など、公共交通が確保されていなかった地域に国庫補助制度を用いてデマンド交通を導入した。
- ・買物、通勤通学、通院、他の公共交通機関へのアクセスとして利用され、生活の質が向上している。
- ・2009年8月から車椅子対応の車両が導入され、高齢者等から好評である。

ここに注目!

補助制度を活用して、定時定路線のデマンド交通ネットワークを導入・拡大 全体からみると少数の需要になるが、農村部の高齢者に需要が高く、ライフラインとなっている 補助がなくなった場合に備え、バスサービスの供給水準を継続的に検討

【背景】

- · イングランド南西部に位置するデヴォン県は、小規模なマーケットタウンと海沿いの小さな町が 点在する農村地域である。
- ・ デヴォン県では充実した路線バスネットワークがあり、ファーストグループ、ステージコーチなど大手のバス会社が営業している。
- ・ デヴォン県の約 24%の地区は、公共交通サービスを十分に受けられず、自家用車を使うか、周辺 地区の既存バスを使わなければならないため、自家用車の使用が余儀なくされていた。

【検討経緯】

- ・ 英国では、1990 年代に地域公共交通を支援するための補助制度がスタートし、Fare Car はそのうちの一つであるルーラルバスチャレンジ補助により導入された。
- ・ 多くの調査を運行提案の領域内で行い、また同時に、地域の民間レンタル会社からの関心表明の ための広告を出し、本サービスの目標を達成する事ができるエリアを選定していった。
- ・ Fare Car は、1985 年交通法第 11 条を根拠法とする定時定路線のデマンド交通サービスとして誕生した。最初に導入されたのは県庁所在地のエクセター市の東に位置する Honiton 町である。2000年 12 月から試行され、2002 年から本格運用に格上げされた。その後、2005年までに 10 路線が開設され、現在のバス路線が形成された。

【事業内容】

- · Honiton 町では、週6日(月~土) 9便/日。
- ・ 運賃は1乗車3.5ポンド、5歳以下は無料。その他の割引サービスとの併用は不可。
- Honiton 町では、Community Transport Associations(ボランティア組織)が電話予約を受け、タクシー/ハイヤー会社 Spiky taxi が運行。

【利用状況】

Fare Car 利用実績・補助実績

	2002 年度	2003 年度	2004 年度	2005 年度
利用人数(人)	746	5,615	12,375	13,420
県経費(£)	5,000	93,000	164,000	209,000
国庫補助(£)	8,000	8,000	120,000	191,000

出典: Report of Rural Bus Challenge project 2007

【利用実態 (2005年アンケート調査)】

- · 男性 27%、女性 73%
- · 65 歳以上 57%、50-65 歳 14%

利用目的の内訳(単位:人)

通勤	3 9	通院(歯科院)	6 4
通学	1 2	その他医療への通院	3 9
通学(大学)	6	友人知人への訪問	6 2
成人教育	3	レジャー	5 5
買い物	1 5 6	他の公共交通への接続	8 0
GP (病院)訪問	1 1 3	その他	1 9
通院	6 4		

出典:2005年アンケート調査(回答者数705)

【知見・教訓】

- ・ Fare Car は、全体のバス需要としては少ないが、農村部で特に需要が高く、住民はライフラインとして本サービスに依存している。しかしながら、運行経費は民間の路線バスよりも割高で、現時点のサービスを維持するためには継続的に補助を入れる必要がある。
- ・ 国庫補助の見直しがある予定で、バスサービスの供給レベルの見直しなどが必要となる可能性がある。路線を維持するためにも、バスネットワークの見直しや、料金体系等の検討を随時行っている。



Flexible transport into and from Honiton

fare F5 car

What is the Fare Car?

Hondon, Like a bus service. Fare Car has fixed arrival and dependure Offices, Rawridge, Stockland, Upottery and, Yarcombe to and from times in Hondon. Unlike a bus, Fare Car only rurs for passengers Fare Car provides a range of journey opportunities from Combe Raleigh, Codeigh, Fannay, Luppitt, Marsh, Monkton, Northleigh who have arranged a journey in advance

Fare Cer is operated by Sparky's Taxis of Honitan by formal agreement with Devon County Council.

What's so great about Fare Car?

- several journey apportunities Mondays to Saturdays (excluding Putter Tolidays
- other public transport services

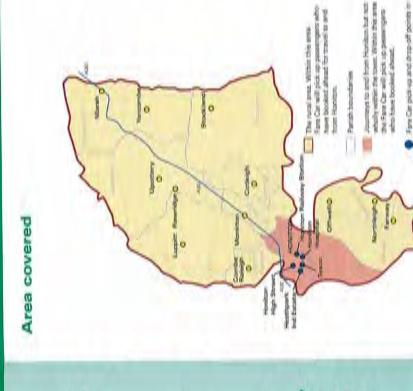
access to shops, work, doctors, hospital and connections with

- a service run by Private Mire cars at special fares
- helpful and hiendly CRB checked incersed drivers with modern computation various

Where can I go and what will I pay?

and from designated points in Hundan. The area served by the Fare to reach any address but some points may not be accessible for the Fare Car is designed to take you from any point in the roral area to Car is shown on the map on the next page. Fare Car will do its best vehicle; the cars are not obliged to leave the public highway. Fare Car will not take passengers wholly within Horibon.

further reductions for National Bus Pass holders, children or other COST per smalle journey. This is a subsidised fare. There are no categories, except children under 5 who travel free.



www.journeydevon.co.uk

www.journeydewon.co.uk

アイントホーフェン市 BRT



プロフィール

オランダ郊外の工業都市アイントホーフェン市は、バスを中心とした公共交通網が発達している。同市に本拠を持つメーカーの技術により、先進的な自動操舵式のバス専用レーンを走行するBRT(Bus Rapid Transit)が導入された。

オランダ > アイントホーフェン市

人口:212,141 人面積:87.75 km²人口密度:2,418 人/km²

運営主体: アイントホーフェン市

モード ステイタス 実施年 パス 実運用 2004 年

効果

- ・ バス専用道による速達性、連節タイプの車両による大量輸送性、バス専用道における自動操舵技 術を活用して、鉄軌道に近い機能を持つ BRT を導入した。
- ・ 地元メーカーの開発したバス車両「フィリアス」を実際に運行し、国外に展開するためのモデル としている。

ここに注目!

- バス専用道の走行や連節タイプの車両の導入等により、鉄軌道に近い機能を持つBRTを導入した。
- 先進的なデザインと自動操舵性能を持つバス車両を地元企業が開発し導入し、国外展開している。

【サービス】

- ・ 路線数は2路線(うち1路線は空港アクセス)であるが、将来的には5路線に拡張する計画。
- ・ 現在の路線長は 14.5km、バス停は 43 か所、バス停の間隔は平均 300m(空港線は 400-500m)である。
- ・ 渋滞のないバス専用道のほか、一般道も走行する。
- ・ バス専用レーンにはコンピューターによるガイドがついており、自動運転が可能である。これは、 道路に埋め込まれた磁石を車両側で検知し、運転手がハンドルを握らなくても自動的にプログラ ムされたコースを走ることのできる技術である。
- ・ オランダの法律上、運転手は必要であり、運転手はバスの速度を調整する。電車に近いシステム と言える。
- ・ 車両を低床化し、停留所を従来よりも高い位置に設置するなど、バリアフリー化に力をいれている。また、自動操舵の技術により、停留所にぴったりと接近することができ、乗客の乗降をスムーズにしている。
- · 車両はハイブリッドエンジンで通常のバスより環境にやさしい。

【検討経緯】

- · フィリアスの開発費は国とヨーロッパ技術基金からの援助によっている。
- ・ アイントホーフェン市で実際に運用し、国外に展開するためのモデルとしている。展開先はイス ラエル、トルコ、フランス、韓国、イタリアである。

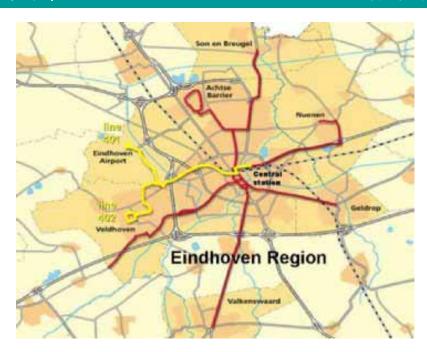


図 路線図

(黄色の線は開通済み、赤の線は計画中)



図 バス専用レーン



出典: Eindhoven 市 HP

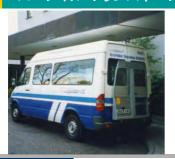
図 自動操舵による運転

出典: EU Connected Cities ホームページ

もっと詳しく・・

- ・ Eindhoven 市ホームページ: http://www.eindhoven.eu/en?session=tvpqi1lgfbm1nm4dbvkekpcje6
- · advanced public transport system 社ホームページ: http://www.apts-phileas.com/
- ・ EU Connected Cities ホームページ: http://connectedcities.eu/showcases/phileas.html

スペシャル・トランスポート・サービス



プロフィール

ストックホルムでは、県福祉交通部局が、大ストックホルム運輸会社(SL)および22社のタクシー会社とSTS(スペシャル・トランスポート・サービス)運行の委託契約を結び運行している。

スウェーデン>ストックホルム市

人口:776,962 人面積:187 km²人口密度:4154.88 人/km²運営主体:ストックホルム県

 モード
 ステイタス
 実施年

 その他
 運用
 昭和 35 年

効果

- ・ ストックホルム県の人口は約 170 万人、そのうち 85,000 人が何らかの移動制約者である。さらに そのうち 14,000 人が STS の利用資格者である ID カードを所持しており、STS のほか地下鉄、路線 バスにも無料で乗車することができる。
- ・ ストックホルム県内の STS の年間利用者数は約 410 万人で、その内訳は、一般のタクシー利用が 350 万人、リフト付き車両が 60 万人となっている。

ここに注目!

- ・ 福祉先進国のスウェーデンでは、1960 年代から STS の導入が全国各地で進められてきた。1980 年には「社会サービス法」の制定により、全国のコミューン(市町村)に障害者に対応した STS の提供 義務付けられてる。この法律は STS の提供 義務を制定した世界最初のものである。こうした歴史的経緯を有するスウェーデンの障害者専用交通サービスの名称である「スペシャル・トランスポート・サービス: STS」が、福祉交通サービスの一般名称としてヨーロッパ全体で使われている。
- ・ 県福祉交通部局が STS 運行委託料としてタクシー会社に支払う金額は、年間 650 万クローネ (約7,200 万円) である。タクシー会社との契約に際しては競争入札制を採用しており、コスト削減に努力している。
- ・ストックホルム大都市圏には一般タクシーは約5万台登録されており、そのうち3,500台がSTS の制度の対象タクシーとして営業している。一方、リフト付きバン型車は県内に約250台が保有され、予約業務は県福祉交通部局が一元的に24時間体制で受付け、各運行委託先のバス・タクシー会社に配車指示を行っている。
- ・ 予約の受付は、最長で実際の利用日の 28 日前から受けることができ、最短では実際に使用する 20 分前の電話予約まで対応することが可能な普及率を誇っている。

もっと詳しく・・

- ・和平好弘「8.3 欧米諸都市のSTSの具体事例」誰でもわかる交通のバリアフリー、pp. 226-231
- ・秋山哲男・中村文彦「第3章 高齢者・障害者とバス・タクシー・ST サービス」バスはよみがえる、pp. 120-126

外ロアクセス



プロフィール

米国では、1990年に制定された法律により、公営交通機関に個別輸送サービスの提供が義務付けられ、ワシントンD.C.では「メトロアクセス」と呼ばれるサービスが導入されている。

アメリカ合衆国>ワシントン D.C.

 人口:
 550,521 人

 面積:
 158 km²

 人口密度:
 3484.31 人/km²

運営主体:ワシントン首都圏交通

公団

モード ステイタス 実施年 その他 運用 平成 6 (1994)年

効果

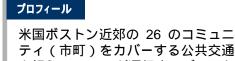
- ・ ヨーロッパの STS (スペシャル・トランスポート・サービス) に対してアメリカ、カナダの諸都市では同様の障害者専用の交通サービスの総称をパラトランジット・サービス (PTS) といっている。「メトロアクセス」は PTS の先駆的な事例である。
- 1999 年現在、「メトロアクセス」が利用できる ID カードを持ち、登録されている人は 14,000 人に達している。

ここに注目!

- ・ アメリカにおける PTS は、1990 年に制定された ADA「障害を持つアメリカ人に関する法律: Americans with Disabilities Act of 1990」によって公営交通機関に提供が義務付けられた交通サービスである。したがって、PTS は障害者に対する交通機関の選択性を持たせる意味合いから導入が実施されている。そのため、PTS の運行サービス範囲は、既存の公共交通機関(地下鉄や路線バス)の路線がある場所から 4 分の 3 マイル(約 2.1km)以内の地域に限定されている。
- ・ 「メトロアクセス」の運営は、ワシントン D. C. を含む広大なワシントン首都圏 (the greater Washington D. C. Metropolitan Area) の公共交通サービスを一元的に運営しているワシントン首都圏交通公団 (WMATA: Washington Metropolitan Area Transit Authority) が行っている。
- ・ 車両は車いす対応車両の他、一般のタクシー車両も含まれている。タクシー車両には、車いす以 外の身体障害者(視覚障害者や内部障害者等)が利用している。

もっと詳しく・・

・和平好弘「8.3 欧米諸都市のSTSの具体事例」誰でもわかる交通のバリアフリー、pp. 234-238



不国がストノ近郊の 26 のコミューティ(市町)をカバーする公共交通を担う GATRA が運行するデマンド交通。高齢者を対象とするサービスと、障害者を対象とするサービスの双方を同一の組織によって実施している。

Gicalci	Attiebolo-Taulitoli
人口:	495,000 人
面積:	n.a.
人口密度:	n.a.
	RA (The Greater n Regional Transit

モード ステイタス 実施年 パス 実運用 昭和 51 年

効果

- ・ 年間約20万人の高齢者向けデマンド交通、および、約80万人の福祉交通の利用がある。利用者数は年々増加している。
- ・ 法律で定められた障害者の移動権の確保、および高齢者の地域における移動手段の確保を実現している。

ここに注目!

高齢者向けのサービスと、障害者向けのサービスを、同一の運営の仕組みの中で実施 26 ものコミュニティ(市町)が連合してひとつの交通運営組織を形成 グローバルオペレーターへの委託等、必要なサービスを、効率的に運用する仕組みの確立

【背景】

- ・ GATRA の管轄エリアである 26 コミュニティの人口は約 49.5 万人、都市人口率は 87%である。 このうち主要市である Attleboro 市の人口は約 4.2 万人、Taunton 市の人口は約 5.5 万人である。(2000 年国勢調査)
- ・ 当該エリアはボストン郊外の住宅地域であり、主要ルートには固定路線バスが運行されているものの、地域における主たる交通機関はマイカーである。
- ・ 米国では米国障害者法 (ADA: The Americans with Disabilities) に基づき、障害者への移動権を保障することが義務化されている。
- さらに高齢者に対するマイカーに代わる交通手段の確保も必要とされていた。

【検討経緯】

- ・ GATRA (The Greater Attleboro Taunton Regional Transit Authority) はマサチューセッツ州法 161 B 条に基づき設立された行政機関であり、ボストン近郊の Attleboro 市、Taunton市を含む 26 のコミュニティの公共交通を担う組織として 1976 年から運営を行っている。
- ・ 具体的には、固定ルートバス(Fixed route bus service)、高齢者向けデマンド交通(Demand responsive service)、福祉交通(Daily brokerage transportation service)を担っている。
- ・ このうち、高齢者向けデマンド交通は 60 歳以上の高齢者等を対象としている。福祉交通は、 福祉庁(Human Services Agency)の政策のもと、障害者 (ADA 対象者)等を対象としている。

Greater Attleboro-Taunton

- GATEA の各種バスの運営は、入札により民間のグローバルオペレーター(Veolia Transport: 本社パリ)に委託されている。
- ・ 路線等の交通計画は、70のコミュニティが属する地域計画庁(Regional Planning Agency) と GATRA が調整して行っている。

【事業内容】

- ・ 固定ルートバスは24路線が運行されている。
- ・ 高齢者向けデマンド交通および福祉交通は利用者からの電話受付により送迎する。運賃は 1.25 ドルである。受付の仕組みとしては、利用者や施設からの電話を受け、オペレーター が顧客名簿により行き先等を管理する。運転手の持つ携帯端末に情報を配信するとともに、 バスの位置を GPS によりリアルタイムで把握している。

【利用状況】

・ 利用者数は年々増加しており、2009 年の合計利用者数は前年に比較して 7.8%伸びている。 内訳としては福祉交通の利用者数が最も多く、次いで固定ルートバス、高齢者向けデマンド 交通となっている。(下表)

GATRA の利用者数

(単位:人)

年	固定ルートバス	高齢者向け デマンド交通	福祉交通	合計
2009 59	2,841	217,174	841,352	1,651,367
2008 58	1,595	193,240	745,551	1,520,386
2007 54	4,012	186,706	697,222	1,427,940

出典:GATRA 資料

【財政支援】

・ GATRA の運営財源の額およびシェアは下表のとおりである。運賃および福祉庁負担分が大きな財源となっている。

GATRA の運営財源

項目	金額(千ドル)	シェア	記事
交通収入 19	,751	64%	運賃、福祉庁による負担
連邦補助金3,	428	11%	
コミュニティ(市町)2,	613	9%	26 のコミュニティによる負担
州 2,	681	9%	
連邦・州等の投資財源 1,	969	6%	
その他 46		1%	
計 30	,488	100%	

出典:GATRA 資料およびヒアリングより作成

Greater Attleboro-Taunton

【知見・教訓】

- · 交通予算と福祉予算が、連邦や州レベルでは縦割りとなっているのは日本と同様であるが、 米国ではコミュニティレベルの実際の交通運営組織においては統合されている。
- ・ デマンド交通については、高齢者向けのサービスと、障害者向けのサービスが、同一の運営 の仕組みの中で実施されている点も、日本ではあまり見られない。
- ・ 日本では広域の事務組合により交通が運営されている例は少ないが、GATRA では 26 ものコミュニティ(市町)が連合して交通運営組織を形成している。
- ・ GATRA は公営機関だが、オペレーションは民間に委託されている。委託先はグローバルオペレーターのひとつである。日本では地場企業に委託することが多い上、グローバルオペレーターそのものが存在しない。
- ・ このように、地域公共交通について必要なサービスを、効率的に運用する仕組みが確立されている。

Greater Attleboro-Taunton



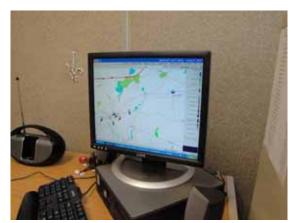




GATRA のバス車両

(左上:都市間バス、右上:ハイブリッド市内バス、下:高齢者向けデマンド交通および福祉交通の車両)





高齢者向けデマンド交通および福祉交通における電話予約受付業務

Greater Attleboro-Taunton





運営事務所兼車両保守所





車両保守





パンフレット (左:定路線、右:デマンド交通)

Greater Attleboro-Taunton

(障害者向け福祉交通) < ADA Demand Response Service >

comments and Suggestions

GATRA welcomes quest concerns regarding Dial-A-Ride service at the Consumer Advisory Committee meetings. To address questions or concerns over the telephone, ase call GATRA Dial-A-Ride



Toll Free: 1-800-483-2500 Attleboro: 508-222-6106 Taunton: 508-823-8828 TDD: 508-824-7439

GATRA DIAL-A-RIDE PASS

GATRA is making it easier than ever to pur-chase a Dial-A-Ride pass. First, fill out the coupon below. Second, mail the completed coupon and a self-addressed, stamped velope with a check or money order payable to GATRA to: Dial-A-Ride Pass

2 day 30/66f, lauritu	11, 149 02/80
Please send my Dia	II-A-Ride Pass(es) to:
NAME	
ADDRESS	
CITY	
STATE, ZIP	
1 Pass \$10	3 Passes \$30
☐ 2 Passes \$20	4 Passes \$40
I ☐ 5 Pas	ses \$50

Service Hours

ADA service is offered Monday through Friday from 6:00 a.m. to 6:30 p.m. and Saturday from 9:00 a.m. to 5:30 p.m. Call for holiday schedules.

Dial-A-Ride Fares (one way)

For your convenience, passes may be purchased by mail.

Cash Fares	\$1.25
Personal Care Attendant	FREE
Companion	
Trips beyond boundaries of	\$2.50
your neighboring communities	
10-Ride Pass	10.00

Please Note...

Dial-A-Ride drivers operation, customer assistance, CPR. first aid, and sensitivity training to better address the needs of our



mers. Drivers are not required to handle packages or equipment. Please bring only what you, or someone traveling with you, can saf carry on and off the vehicle in one trip.

GATRA ADA Demand Response Servi 2 Oak Street Taunton, MA 02780

- # In compliance with the Americans with Disabilities Act of 1990 (ADA), comple-mentary paratransit service is provided for trip origins and destinations that fall within a 3/4 mile corridor of the fixed route bus service.
- # Dial-A-Ride service is considered "on time" If the vehicle arrives at the pick-up point between 15 minutes before and 15 minutes after the scheduled pick-up time.
- # If you are not ready when the vehic if you are not ready when the vehicle arrives, drivers cannot wait more than 5 minutes. If you miss your scheduled trip, the return trip will also be cancelled and this will be considered a "No Show", For more information about the No Show policy, please call the Dial-A-Ride office.
- # If you require assistance, you must complete a Personal Care Attendant (PCA) registration form along with being certified with GATRA. The aide must act as a PCA and not a compan You and your aide must have the sam origin and destination.
- You may also bring one companion who will be charged a fare of \$1.25. You and your companion must have the same origin and destination. Additional companions may rice on an available seating basis only. Reservations for companions and/or PCA's must be made at the same time you call to make your reservation.

Dial-A-Ride Guidelines

If you need to cancel or reschedule a trip. you must call one hour before the scheduled pick-up time. If you fail to cance a requested trip, this will be considered a "No Show".

Safe, comfortable, accessible

curb-to-curb transportation for people with disabilities

GATRA

2 Oak Street Taunton, MA 02780 Web Site: www.gatra.org

ADA Demand

Response Service

- You are required to schedule all return trips. However, doctors' appointments are an exception. After your doctor's appointment is completed, you or the doctor's receptionist must call and schedule a return trip
- # You may reserve rides fourteen days in advance. When making a reservation clearly explain where you are to be picked up and your destination.

Statewide Access/ADA Pass

Statewide Access Passes are issued by GATRA to ADA eligible customers with a permanent or temporary disability. The photo ID entitles the bearer to a reduced fare on GATRA's fixed route buses and all public fixed-route buses and

A Senior Citizen Pass is also issued for reduced fares on GATRA fixed-route buses and all public fixed-route buses and MBTA trains in Massachusetts.



Access Pass or the Senior Citizen Pass may be obtained by calling the GATRA Dial-A-Ride office.

WELCOME TO GATRA'S ADA DEMAND RESPONSE SERVICE!

The Americans with Disabilities Act of 1990 (ADA) requires that comparable paratrains); service (Dial-A-Ride) be available to persons with disabilities who are unable to use accessible public fixed-route bus services.

Dial-A-Ride is the curb-to-curb transportation for passengers who meet ADA requirements.

Who is Eligible?

- I. Persons with a disability who are ADA
- II. A person with a disability that limits one major life function who cannot, because of the disability, use public fixed-route transportation.
- III. A person with a disability that, because of certain conditions, is not able to use the public accessible fixed-route transportation.



Here's How It Works ...

Passengers must complete GATRA's Statewide Access Pass and ADA Paratransit Eligibility Application Form to be considered for ADA Dial-A-Ride service

Riding Dial-A-Ride Is As Easy As One, Two, Three!

- I . HAVE YOUR TRIP INFORMATION READY BEFORE CALLING. Exact address and requested travel times are required.
- 2. Call the Dial-A-Ride office.
 - Toll Free: 1-800-483-2500 or... Attleboro: 508-222-6106 Taunton: 508-823-8828 TDD: 508-824-7439
- Reservations are taken Monday through Friday from 8:30 a.m. until 4:30 p.m.
- Reservations and cancellations can be taken on Saturday and Sunday by the answering service for the following
- 3. EXPLAIN TO THE CALL-TAKER WHERE YOU ARE TO BE PICKED UP & YOUR DESTINATION.



< Dial-A-Ride Service > (高齢者向けデマンド交通)

Statewide Access/Senior Citizen Pass

Statewide Access Passes and Senior Citizen Passes are issued by GATRA to ADA eligible customers with a permanent or temporary disability. The photo ID entities the bearer to



by GATRA to ADA eligite permanent or temporary to ID entities the bearer to a reduced fase on GATRA and all Massachusetts public fised outset buses and MSTA trains. (These discounted passes for out include the already discounted Dial-ARide fare.)

An application for the Statewide Access Pass or Senior Citizen Pass may be obtained by calling GATRA at any of the numbers listed in this bandway.

GATRA DIAL-A-RIDE PASS

GATRA is making it easier than ever to purchase a Dial-A-Ride pass. First, fill out the coupon below. Second, mail the completed coupon and a self-addressed, stamped envelope with a check or money order payable to GATRA to: Dial-A-Ride Pass 2 Oak Street, Taunton, MA 02780

Please send my Dia	al-A-Ride Pass(es) to:
NAME	
ADDRESS	
СТУ	
STATE, ZIP	
1 Pass \$10	3 Passes \$30
2 Passes \$20	4 Passes \$40
5 Pa	sses \$50

Comments and Suggestions

GATRA welcomes questions and concerns regarding Dial-A-Ride service at the Consumer Advisory Committee meetings.



questions or concerns over the telephone, please call GATRA Dial-A-Ride

Toll Free: 1-800-483-2500 Attleboro: 508-222-6106 Taunton: 508-823-8828 TDD: 508-824-7439

Dial-A-Ride Service Hours

GATRA's Dial-A-Ride service is offered Monday through Friday from 6:00 a.m. to 6:30 p.m. and Saturday from 9:00 a.m. to 5:30 p.m. Call for holiday schedules.





Safe, comfortable, accessible curb-to-curb transportation for seniors and people with disabilities

> GATRA 2 Oak Street Taunton, MA 02780 Web Site: www.gatra.org

WELCOME TO GATRA'S DIAL-A-RIDE SERVICE!

What is Dial-A-Ride?

Dial-A-Ride is curb-to-curb transportation serving customers sixty years of age or older and/or those who meet the requirements of the Americans with Disabilities Act of 1990 (ADA).

Who is Eligible?

- Persons sixty years of age or older.
- Persons who are not sixty years of age but have a disability and are ADA eligible.
 For example, a person with a disability that limits one major life function and cannot, because of the disability, use public fixed-route bus accessible transportation. Seniors may meet both age and disability qualifications.



Riding Dial-A-Ride is as Easy as One, Two, Three!

 To be considered for Dial-A-Ride service, customers must complete GATRA's Statewide Access Pass and ADA Paratransit Eligibility Application Form and/or a Senior application.

HAVE YOUR TRIP INFORMATION
READY BEFORE CALLING, Exact address
and requested travel times are required.

Call the Dial-A-Ride number and make your reservation!

Making a Reservation

- Reservations are taken Monday through Friday from 8:30 a.m. until 4:30 p.m. If you are a Non ADA eligible oustomer we request that you call before noon at least one day before your appointment.
- You may reserve rides fourteen days in advance. When making a reservation, clearly explain where you are to be picked up and your destination
- Reservations and cancellations for the following Monday will be taken by the answering service on Saturday and Sunday.

Telephone Numbers
Call Toll Free: 1-800-483-2500 or...
Attleboro: 508-222-6106
Taunton: 508-823-8828
TDD: 508-824-7439

Dial-A-Ride Guidelines

- Dial-A-Ride service is considered "on time" if the vehicle arrives at the pick-up point between 15 minutes before and 15 minutes after the scheduled pick-up time.
- In you are not ready when the vehicle arrives, drives cannot wait more than 5 minutes. If you miss your scheduled trip, the return trip will also be cancelled and this will be considered a "No Show." For information about the No Show policy, please call the Dial-A-Ride office.
- If you require assistance, you must complete a Personal Care Attendant (PCA) registration form along with being certified with GATRA. The side must act, as a PCA and not a companion. You and your aide must have the same origin and destination.
- You may also bring one companion who will be changed a fane of \$1.25. You and your companion must have the same origin and destination. Additional companions may ride on an available seating basis only. Reservations for companions and/or PCA's must be made at the same time you call to make your reservation.
- If you need to cancel or reschedule a trip, you must call one hour before the scheduled pick-up time. If you fail to cancel a requested trip, this will be considered a "No Show".

You are required to schedule all return trips. However, doctors' appointments are an exception. After your doctor's appointment is completed, you or the doctor's receptionist must call and schedule a return trip.

Dial-A-Ride Fares (one way)

For your convenience, passes may be runchased by mail

parameter of man	
Cash Fares	\$1.25
Personal Care Attendant	FREE
Companion	\$1.25
Trips beyond boundaries of	\$2.50
your neighboring communities	
10-Ride Pass	10.00

Please Note...

Desi-A-Ricke drivers are trained in vehicle operation, oustomer assistance, CPR, first sid, and sensitivity training to better address the needs of our customers. Drivers are not required to handle



equired to hardon ackages or equipment. Please bring only wh ou, or someone traveling with you, can safel our or and off the vehicle in one trip.

Greater Attleboro-Taunton

一部抜粋和訳

・ 誰が利用可能か?

・ 誰が利用可能か?

<ADA Demand Response Service> (障害者向け福祉交通)

1.ADA(アメリカ障害者法)による障害者	現金運賃	\$1.25
2 . 重大な身体機能障害があり、それによって定路	介助者	無料
線公共交通が利用できない障害者	同乗者	\$1.25
3 . 特別な状況によって定路線公共交通が利用でき	近隣地を越えた移動	\$2.50
ない障害者	10 回パス	\$ 10.00

・ 運賃(片道)

運賃(片道)

< Dial-A-Ride Service > (高齢者向けデマンド交通)

1 . 60 歳以上の方	現金運賃	\$1.25
2 .60 歳未満であっても障害を持ちADA適用がさ	介助者	無料
れている方。例えば重大な身体機能障害があり、	同乗者	\$1.25
それによって定路線公共交通が利用できない方。	近隣地を越えた移動	\$2.50
高齢者は、年齢および障害の条件の両方を満たす	10 回パス	\$10.00
可能性がある。		

クリチバBRT ブラジル>クリチバ市



プロフィール

ブラジル・パラナ州の州都クリチバで は、3 連節バス車両を用いた BRT (バ ス・ラピッド・トランジット) による 直行サービスが導入されている。

人口: 1,788,559 人 面積: 427 km 4188.66 人/km^{*} 人口密度: 運営主体: クリチバ市都市局

路線パス

運用

効果

- ・ 直行サービスでは、バス停間隔を長くし、約 2km 間隔の乗継ぎターミナルのみ停車させ、チュー ブバス停を導入して乗降時間を短くすることにより、表定速度が向上した。自家用車に匹敵する 表定速度 32km/h を実現している。
- ・ クリチバでは土地利用、道路、公共輸送の政策連携により、都市の形態を誘導することで自家用 車交通需要の抑制を図っている。直行サービスの導入により、利用者の 3 割が自家用車から転換 したとされている。

ここに注目!

- · クリチバの BRT では表のようなさまざまな工夫によ り、バス運行の表定速度を向上させた。
- クリチバ市では、当初からの都市の開発戦略の原則は 保持しながら、状況の変化に応じて、土地利用、公共 輸送システムに関して、例えば直行バスサービスの導 入のような新しい考え方を取り入れてきている。状況 の変化に該当する要因としては、市外からの人口流入 による都市自体の成長、低所得者層の増加、自家用車 の普及、環境問題の深刻化が主であったとされる。

直行バスに見られる工夫

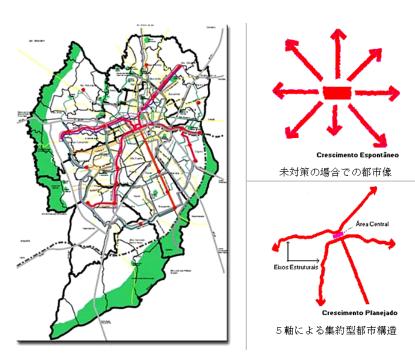
項目	概 要
バス停間隔を長く	原則、乗り継ぎターミナルのみ(約2km間隔)
走行路の選択	開発軸では専用道路がすでに容量いっぱいなので、一般道路を走行。 渋滞する都心部では専用道路も走行
バス停施設 (チューブバス停)	チューブバス停を導入。乗降時段差はなくなる。運 賃の事前収受で支払時間もなくなる。
乗降ドアは運転席 側のみ	歩道側には乗降ドアはなく(非常ドアのみ)、運転 席側(道路中央線側、ブラジルでは左側)にドアを 設置し、乗り継ぎターミナルで、他のバスと並びに なって乗り継ぎができる。

出典:中村文彦「コンパクトシティの観点からみたクリチ バ市の都市開発に関する考察」交通工学、vol.37 増刊号 2002

もっと詳しく・・

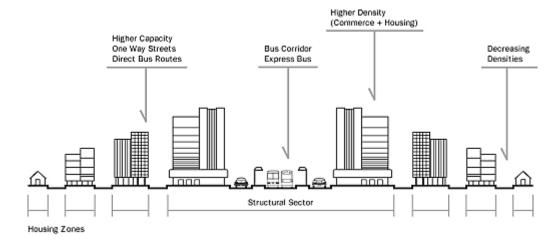
- ・中村文彦「ブラジルのバス専用道路システムの最新情報: BRT としてのバス」交通工学、vol. 37 No. 4 2002, pp. 91–97
- ・中村文彦「コンパクトシティの観点からみたクリチバ市の都市開発に関する考察」交通工学、vol. 37 增刊号 2002、pp. 58-62
- ・太田勝敏、他「3 BRT の事例2:クリチバのバスシステム(都市軸形成論)」道経研シリーズ、C-84、 pp. 7-15
- ・服部圭郎「人間都市クリチバ -環境・交通・福祉・土地利用を統合したまちづくり-」学芸出版社

クリチバBRT ブラジル>クリチバ市



出典:環境的に持続可能な交通(EST)ポータルサイト EST データベース

図 クリチバ市の都市軸の考え方



出典:環境的に持続可能な交通(EST)ポータルサイト EST データベース

図 クリチバ市の都市軸の基本的な断面構成

出典) From IPPUC, Rabinovitch and Hoehn,1993 and Creating a Linear City with a Surface Metro, R. Cervero, UC Berkeley, 1995

IGRいわて銀河鉄道

岩手県>盛岡市・二戸市・岩手町・滝沢村・一戸町



プロフィール

高齢化社会を迎え、高齢者のスムースな移動が地域社会の課題となっているなか、「通院」を通勤・通学に並ぶ地域の旅客輸送の柱として位置づけ、自宅から総合病院までを1本の線で結ぶイメージで『IGR地域医療ライン』という総合通院サービスを提供。

人口:	407,000 人
面積:	2,149.76 km²
人口密度:	189.32 人/k㎡
運営主体: I G	iRいわて銀河鉄道

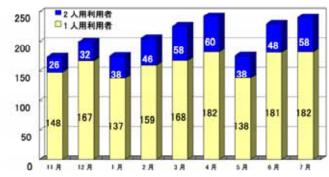
KINA

鉄軌道

ステイタス 実運用 実施年 平成 20 年

効果

- ・ アテンダントの乗車による利用客へのサポート、通院旅客等対象とした後方車両(全座席)の優先席
 - 化、「あんしん通院きっぷ」(割引乗車券)の 導入、地域医療ライン専用無料駐車場の設置、 盛岡駅から病院までの二次交通手段となる タクシーとの連携といった総合的な取組に より、高齢者の自宅から総合病院までのシームレスな移動の実現に寄与している。
- ・ 利用客は着実に増加しており、特に自家用車 からの切替えが目立っている。青森県からの 利用客のほか、沿線から離れた軽米町等沿線 広域からの利用客も増えている。



あんしん通院きっぷの利用実績 (平成20年11月~平成21年7月)

ここに注目!

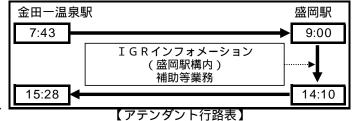
- 通院する高齢者が増加しており、移動制約者への対応必要性から鉄道による通院サービスを提供
- 通院旅客をサポートするアテンダント乗車や後方車両の優先席化、駅での無料駐車場整備を実施
- 通院旅客を対象とした割引きっぷ(あんしん通院きっぷ)を販売
- 駅到着後の病院までの交通手段として、タクシーとの連携によるシームレス化を実現

【背景】

- ・ 高齢化社会を迎え、地域医療だけでは対応しきれない患者が年々増加傾向にあり、盛岡市内の総合病院へ高度医療を受診するために通院する高齢者が増加している。
- ・ 高齢者の移動は大きな社会問題になっているなかで I G R いわて銀河鉄道が地域社会の一員としてできることはないかと考えた。

【サービス】

- ・ 列車に乗りなれていない利用客、体調や二次交通に不安を感じる利用客などが安心して乗車できるようアテンダントが乗車している。
- アテンダントは列車内で要望に応じて、 ひざかけや薬用の飲料水を配布したり、 利用客の話し相手、タクシーの手配や二 次交通の案内などを行う。
- ・ アテンダントは有償ボランティアであり、 介護施設での勤務経験があるなど、高齢 者のニーズを熟知している人が担当している。



IGRいわて銀河鉄道

- ・ 着座して目的地まで行きたいとの意見に応えるため、後方車 両(全座席)を通院旅客等の優先席としている。
- ・ 優先席化にあたっては該当列車を利用して通学する沿線の高校に協力を依頼するとともに(実際に高校生は自主的に席を譲るなど協力的である)、車内に優先席を知らせる案内表示も取付け、通院以外の利用客に周知している。
- ・ 混雑時はアテンダントが他のお客様に譲るよう呼びかけを行 うことで、確実に座ることができる環境を整えている。



【列車内の車内表示】

- ・ 通院旅客用の割引きっぷのほか、介護者と同伴で乗車する場合の負担の軽減を図るため、介護者の割引を盛り込んだ2人用のきっぷも発売している。
- · 割引率は、「利用していただくための料金」を念頭に、回数券の割引率を上回る設定としている。
- ・ 発売当初は有効期間を1日に設定していたが、検査入院等で病院へ行く利用客から、有効期間を延ば してほしいとの要望が多かったことから、平成21年4月1日より有効期間を平日の2日間に延長した。
- ・ また、当初は盛岡駅下車のみが割引きっぷの対象であったが、現在は他駅の病院での通院利用も認めている(料金は盛岡下車と同じ)。

【あんしん通院きっぷ運賃表】

乗車駅	1人用	通常運賃(割引率)	2人用	通常運賃(割引率)
金田一温泉~二戸	3,600円	4,060円 (11.3%)	5,400円	8,120円 (33.5%)
一戸	3,000円	3,520円(15.0%)	4,500円	7,040円 (36.1%)
小繋・小鳥谷	2,600円	3,020円 (13.9%)	3,900円	6,040円 (35.4%)
奥中山高原	2,000円	2,340円 (14.5%)	3,000円	4,680円 (35.9%)

- · 沿線の駅に社有地を活用した無料駐車場を増設し、鉄道を利用しやすい環境を整備している。
- ・ 奥中山高原駅の駐車場設置にあたっては、自治体(一戸町)からの協力を得ることができ、IGRと一戸町が共同で駐車場整備にあたった。
- ・ 盛岡駅から病院までの二次交通に不安を覚える利用客も多いことから、鉄道からタクシーへの「あんしんのリレー」として、盛岡市内の総合病院への割引タクシープランを用意している(タクシー協会を通じて、協力依頼を実施したところ、1 社が I G R の取組に賛同)。
- ・ 割引タクシープランは、「岩手医大附属病院」「岩手県立中央病院」の2ルートを対象としたもので、 200円で利用することができる(定額タクシープラン)。



【あんしんのリレーのイメージ】

【検討経緯】

- ・ 地域医療ラインは、若手社員からの提案によるものである。会社側も地域の旅客輸送を確保するという理念や使命感を若手に引き継いでいく必要があると考えていたため、社会に対して具体的なメッセージとなる地域医療ラインの提案を受け止めた。
- ・ サービス内容の詳細を検討するにあたっては、「高齢者や病後の利用客は自家用車の運転もままならず、 自家用車による通院は本人や家族の大きな負担となっているのではないか」との仮説を立て、通院の 現状を調査するため、午前9時盛岡駅着の列車に若手社員(地域医療ラインの提案者)が乗込み、高 度医療を受診している利用客へのヒアリング調査(面接式アンケート)を行った。
- ・ ヒアリング調査は、通院目的の利用者特性を十分に把握し、その特性に特化したサービスを提供することで利用者の満足度の向上を図ることや、通院の交通手段としての鉄道サービスに対する評価を得ることで、現在鉄道を利用することができない事情を持っている潜在的利用者のニーズを探ることを目的とした。
- ・ ヒアリング調査の結果、以下に示すよう、従来の輸送サービスと通院旅客ニーズが必ずしも合致していないことがわかった。
 - 通院目的の利用客が交通手段選択時に最も重視する要因は「安心感」であり、次いで重視される のが「料金」、三番目が「正確性」(定時性)であること
 - 自宅の最寄駅まで自動車で送迎してくれる家族などが医療機関まで同行してくれることが、何より安心でき理想的であるが、運賃の負担が大きいと感じていること
 - 自動車の長時間の運転(二戸市から盛岡市内まで自動車で片道約2時間)に不安を感じていること
 - 土地勘のない都市部での駅から病院までの通院の交通手段に不安を感じていること
 - 「列車内での体調変化が怖い」や「列車内は話をする人もいなくて寂しい」、「乗り過ごしてしま わないかと緊張」、「座れるか不安」など高齢者や病中・病後の方の特有の意見があること
- ・ 調査から見えてきた通院旅客のニーズは、従来の輸送サービスの枠組みで対応することが難しいものが多かったが、地域社会の一員としてこの問題を何とかしたいとの意識から、会社のセクションを超えて知恵を出し合い、解決策を模索し続けた結果、現在のサービスの実現につながっている。

もっと詳しく・・

・ I G R いわて銀河鉄道株式会社 http://www.igr.jp/

地域医療ラインイメージ図



三陸鉄道 日本最初の第3セクター鉄道の取組み

岩手県>宮古市ほか7市町村



プロフィール

旧国鉄から廃止転換された久慈線、宮古 線、盛線及びこれらを結ぶ新線の完成を 受け、昭和59年4月に全国初の国鉄地方 交通線転換の第3セクター鉄道として開 業した。

人口:198,126 人(沿線 8 市町村計)

面積:3,384.29 km(沿線 8 市町村計)

人口密度: 58.54 人/k㎡

運営主体:三陸鉄道

鉄道

実施年 実運用 昭和 59 年

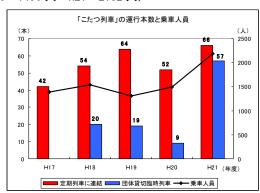
効果

- ・夏期を中心に企画列車を運行することで沿線内外からの利用者を確保
- ・東北新幹線八戸延伸にあわせ営業活動強化により利用者減少に歯止め
- ・こたつ列車のエージェント(旅行代理店)団体利用が大幅増(H20 9件⇒H21 57件)、あわせて運転 期間延長(2月まで⇒3月まで)により利用者も増加(H20 1496人⇒H21 2182人)

団体利用で賑わう「こたつ列車」 (三陸鉄道提供)







(三陸鉄道提供資料をもとに作成)

ここに注

- ■日本最初の国鉄地方交通線転換の第3セクター鉄道として業界を常にリード
- ■来訪者が楽しめる名物企画列車を多数運行し、また利用しやすいお得な切符を多数発売
- ■地元利用者が利用しやすい補助制度(半額制度)を設定
- ■関連事業(旅行業、物品販売等)の安定した収入で鉄道事業をサポート
- ■沿線住民からの様々な支援活動(三陸鉄道利用強化促進協議会、ファンクラブ、友の会など)

【背景】

- ・三陸海岸を鉄道で結ぶという構想は明治時代よりあったが、当初は沿岸都市と内陸を結ぶ路線(山田 線、釜石線など)の建設に力点がおかれていた。
- ・戦後になり久慈線、盛線をつなげることで八戸から東北本線の小牛田まで三陸海岸が鉄道で直結され 青森、岩手、宮城3県の沿岸地域を縦貫する「三陸縦貫鉄道構想」のもと工事が本格的に始まった。
- ・しかし完成目前となった昭和55年に国鉄の危機的経営状況の悪化で国鉄再建法が施行され、部分開業 していた区間(久慈線、宮古線、盛線)が廃止対象路線となり未開業区間は工事凍結となった。
- ・この廃止対象路線を引継ぎ、工事凍結で未開業となっていた吉浜〜釜石と田老〜普代を完成させるた め、昭和 56 年 11 月に三陸鉄道株式会社を創立し、昭和 59 年 4 月に南リアス線(盛~釜石)と北リア ス線(宮古~久慈)の2路線で日本最初の国鉄地方交通線転換の第3セクター鉄道として営業を開始 した。

【サービス】

・ 企画列車、イベント列車を多数運行

「リアス・シーライナー」は平成9年から毎年夏期にJR仙台駅から南リアス線、北リアス線に 直通しJR八戸駅まで三陸鉄道の車両で運転している。

「さんりくしおさい」は昭和初期をイメージしたレトロ調車両。南リアス線で土休日に1日2往 復運行しているほか、イベントの貸切でも利用可能。

「さんりく・しおかぜ」はお座敷車両(予約制)で、土休日を中心に北リアス線定期列車に連結するほか、冬は「こたつ列車」として冬の東北を演出。

「産直列車」は南リアス線の団体専用列車で、一般車両に産直コーナーを設けて手作りの郷土菓子や地元ならではの品々を並べてお客様を迎える。売り子は三鉄友の会や産直組合の方々で、車内で行っている地元の言葉での沿線観光ガイドが好評。

このほか「さんりくトレイン北山崎号」「ワイン列車」「もちつき列車」「初日の出列車」「初詣列車」など季節にあわせて運行。

様々な企画乗車券を販売

三陸鉄道 1 日フリー乗車券、三鉄 1 日とく割フリーパス、106 急行・三陸鉄道観光フリーパス、きたいわてぐるっとパス、JRとのタイアップ(三連休パス、大人の休日倶楽部への組み込み)

- 定期券は記名式から持参人式に変更
- ・ 利用者補助制度(3人から半額きっぷ、貸切列車半額、いずれも事前申し込みが必要)
- ・ 平成21年にアテンダント(北リアス線4名、南リアス線2名)がデビュー
- 平成22年10月16日に25年ぶりの新駅を開業(北リアス線山口団地駅)
- ・ 関連事業として物産企画やオリジナル商品(赤字せんべい、鉄道むすめキャラクターの活用)の開発・販売や旅行業として団体旅行等を企画

【検討経緯】

- ・ 三陸鉄道の開業は、三陸沿岸の住民にとっては明治以来の悲願であり、地元に大きな「三陸鉄道ブーム」を巻き起こした
- ・ 以後、平成5年度まで順調に黒字経営を行ってきたが、モータリゼーションや人口減少・少子高齢 化の進展、沿線公共施設の移転など様々な環境の変化により、輸送人員は減少続きで平成6年度か ら収支欠損を生じている
- ・ リアス・シーライナーは昭和63年に1シーズンだけ運行した三陸パノラマ号を復活させた
- ・ 平成 14 年の東北新幹線八戸延伸にあわせて東京、大阪、九州方面への営業活動を強化
- ・ 三鉄 1 日とく割フリーパスは青春 1 8 きっぷで三陸鉄道を利用できなかったことに対する利用者の 意見を反映

もっと詳しく・・

- · 三陸鉄道株式会社 電話 0193-62-8900 (代表)
- 三陸鉄道株式会社ホームページ: http://www.sanrikutetsudou.com/

【知見・教訓】

- ・ 高校生人口増(平成2年)や三陸博開催(平成4年)による一時的な利用者増はあったものの、全体としては沿線人口の減少や少子高齢化と相まって、利用者数は開業当時と比べ年間100万人近く減少している
- ・ 観光需要は、平成14年の東北新幹線八戸延伸効果で下げ止まりつつあるが、開業当時のブームと比べると依然として厳しい状況である。
- ・ 現状の経営状況を踏まえつつ、安全安定輸送・利便性確保を軸に投資計画・経費構造を抜本的に見直した「鉄道事業再構築実施計画」を策定し、平成21年11月に国の認定を受けた。これにより鉄道設備の維持に必要な経費に対して「設備維持補助金」を受け(経費上の上下分離)、①安全・便利な輸送サービスの確保、②利用促進等による収入の確保、③適切な経費管理の3点を基本に経営を改善し、収支均衡や会社の存続を図ることとしている。
- ・ 沿線住民にとって三陸鉄道は宝であり、また生活の重要な足でもあるとの認識が強い。この思いに 応えるため今まで以上に地元を活用した施策を打ち出していきたい。



図 観光客で賑わう南リアス線



図 北リアス線の通学風景



図 企画・イベント列車のパンフレット



図 ヒット商品「三鉄赤字せんべい」

三陸鉄道 日本最初の第3セクター鉄道の取組み

岩手県>宮古市ほか7市町村

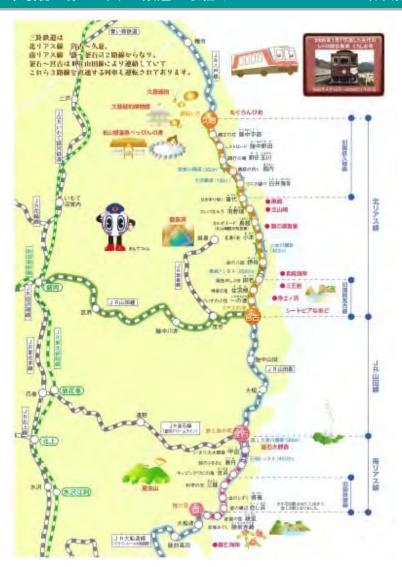


図 三陸鉄道路線図



図 三陸鉄道に関連した各種割引きっぷ

秋田内陸縱貫鉄道秋田内陸線

秋田県>北秋田市・仙北市



プロフィール

第三セクター転換後、利用者数の減少から度々存廃問題が取り上げられてきた秋田内陸縦貫鉄道では、利用者数増加を目指して、利用者への自動車回送サービスを開始した。この他にも、地域公共交通活性化・再生総合連携計画に基づく利用促進策が行われている。

人口(2 市計): 71,917 人 面積(2 市計): 2,246.21 km 人口密度(2 市計): 32.02 人/km 運営主体: 秋田内陸縦貫鉄道

北秋田市、仙北市

モード ステイタス 鉄軌道 運用

実施年 平成 16 年

効果

- ・ 平成 16 年 9 月に始まった自動車回送サービスは、秋田内陸縦貫鉄道による P R 活動などもあり、 年々、利用実績は増加傾向にある。 平成 18 年の豪雪、 平成 19 年の豪雨など自然災害による影響 は見られるものの、 平成 20 年度には県内・県外合わせて約 50 件、150 人の利用実績となってい る。 平成 21 年度も、前年度を超える利用実績となる見込みである。
- ・ 県内・県外ともに、利用客の多くは観光目的によるもので、中高年や親子連れの利用が多い。県内: 県外の利用者数比率は、およそ2:1である。
- 運行は、地域のシルバー人材センターや地元タクシー会社の運転手に委託する形となっており、地域の雇用増にも貢献している。
- ・ 様々な利用促進策の効果もあり、長期的に減少傾向にあった内陸線の輸送人員は、平成 19 年度 の約 44 万 3 千人を境にして増加に転じ、平成 20 年度は約 47 万人となった(前年度比 6%増加)。
- ・ 東北6県のJR東日本線、11の鉄道会社線の普通列車自由席が乗り放題となる「東北ローカル線パス」も発売されている(平成21年9月利用開始)。各鉄道において、他の鉄道路線を利用する観光キャンペーンも行われており、鉄道会社相互の利用促進効果が期待されている。

ここに注目!

- 片道乗車の利用客も増やすため、近隣の観光地でのサービスをヒントとして始められた事業である。
- 自動車回送サービスの利用が多いエリアは、元々、路線バスの設定も無い区間であったため、バス会社との調整も特に発生しなかった。

【背景】

- ・ 秋田内陸縦貫鉄道は、秋田県や沿線自治体等が出資する第三セクターの鉄道会社であり、秋田内 陸線を運営している。秋田内陸線は、旧国鉄の角館線、阿仁合線を引き継いだ路線で、平成元年 に両線を結ぶ新線が開業し、角館~鷹巣までが94.2kmの路線で結ばれることとなった。沿線人 口減少等の影響もあり、第三セクター転換以降、利用者数は長期的に減少傾向にあった。
- ・ 長大路線である秋田内陸縦貫鉄道では、往路で乗車した後に復路でも同じ区間で乗車するという 往復乗車での利用が少ない状況にあった。片道での利用者も増やすために、自動車回送サービス が開始されることとなった。これにより、利用者は自動車による周辺観光も可能となった。

【サービス】

・ 自動車回送サービスは、平成16年度より開始されている。内陸線の運行エリアは豪雪地帯で、

秋田内陸縱貫鉄道秋田内陸線

降雪時は危険が伴うため、サービスは例年4月~11月(降雪時まで)の期間となっている。

- ・ 内陸線利用者の自動車を降車駅まで回送するサービスとなっており、利用者は、鉄道・自動車双 方での観光を楽しむことができる。利用の3日前までに予約を申し込む。
- ・ 利用できる料金は、区間に応じて設定されている(角館駅~阿仁合駅間:4,000円など)。

【財政負担】

- ・ 自動車回送サービスの事業収入は年間約 20 万円である。サービス利用者の鉄道利用(運賃および急行料金)による収入は、その8割程度である。
- ・ 自動車回送サービスの利用料金のうち、8~9割は運転手への委託料であり、残りは対人・対物保 険料である。自動車回送サービス事業単独での収支は、ほぼ均衡している。

【知見・教訓】

- ・ 自動車回送サービスは、近隣の観光地である十和田湖での同様のサービスをアイデアとして、秋田内陸縦貫鉄道の社員が発案したものである。他の鉄道会社へもノウハウを提供するなど、秋田内陸縦貫鉄道を発端として他地域へも同様のサービスが浸透する可能性がある。
- ・ マイカーだけでなく、レンタカー等も回送サービスの対象とした。これにより、近隣の大館能代 空港でレンタカーを借りた利用者も自動車回送サービスを利用することが可能となるなど、県外 からの利用者も利用しやすいサービスとなった。
- ・ 秋田内陸線と競合する区間では、秋北バスが比立内以北、羽後交通が戸沢以南にバス路線網を持っているが、北秋田市・仙北市両市の境となる峠越えの路線設定は無い。そのため、自動車回送サービスはバス会社との競合が発生せず、峠越えを含む区間での利用により一定の需要が保たれていると考えられる。また、バス会社との事前の調整も特に発生しなかった。
- ・ 内陸線では年間 60 万人利用という目標に向け、平成 21 年 10 月より「1 人 3 回乗車キャンペーン」が実施される予定である。平成 20 年度の約 47 万人に、約 7 万人の沿線人口が 1 人 3 回乗車することで、目標を達成する計画となっている。3 回乗車すると、抽選で景品が当たる仕組みである。
- ・ 目標に向けて危機感を持った沿線自治体による取組みが、乗車人員増へと転じた最大の要因である。特に、市役所への通勤定期代を市が全額負担して自動車利用から鉄道利用への転換を促進したことで、両市合わせて年間約7万人相当の利用増となった。市の負担額はほぼ倍増したと考えられるが、「事業収入はともかく、まずは鉄道利用者数を増やす」という目標に向けての取組みが実を結んだと考えられる。
- ・ 北秋田市・仙北市両市では、平成 20 年度に「秋田内陸地域公共交通連携協議会」において「秋田内陸地域公共交通総合連携計画」を策定し、秋田内陸縦貫鉄道についても様々な利用促進策が計画されている。
 - 平成 21 年 10 月~11 月には、快速列車増発の実証運行が予定されている。観光客をターゲットとした運行であり、運行時間帯は朝夕のラッシュ時を避けた時間帯となる。
 - 平成22年度には、駅から市民病院・旧町民病院への二次アクセス交通手段確保のため、コミュニティバスやデマンドタクシーの実証運行が予定されている。

もっと詳しく・・

・ 秋田内陸縦貫鉄道ホームページ: http://www.akita-nairiku.com/



出典:秋田内陸縦貫鉄道ホームページ

図 秋田内陸縦貫鉄道秋田内陸線路線図・沿線観光ルート図

秋田内陸線自動車回送サービス(ご案内)







内陸線をご利用するお客様の自動車を陸車駅までお届けします。自動車でのご旅行中に秋田内陸線を片道だけご利用できます。 秋田内陸線でのくつろいだ旅とお車での自由な観光が楽しめます。

出発地 2年 | 18年 | 18

• 平成21年4月24日(金)~11月(降雪時まで)

・サービス期間

出発駅は「鷹巣駅・阿仁前田駅・阿仁合駅・角館駅」のみとさせていただきます。到着駅は全駅(29駅)で可能です。

秋田内陸線 鷹巣駅~角館駅間

●回送区間

●出発駅及び到着駅

角館駅⇔阿仁合駅間 4,000円 角館駅⇔鷹巣駅間 鷹巣駅⇔松葉駅間

回送丼金には乗車運賃は含まれておりません。別途、到着駅までの乗車券をご購入だされ。。・ 軽目間車から着着自動車まで、1.配の料金にお取扱し、パーにす。・ マイのコバス・投却ハスなどについては、別途に抽動に応じます。

・ 八池用日の3日新末でに「自要美国33岁十一七ス係」に「小粉串込みをお願いします。 お中に込みの最近になら前、「作杯が「八地」(大地)(地田・「八地田の区」・華命・ナン(イ・)「山海水)(ためからなください。

 出無事の第口にてご予約の目をお申し出の上、回送料金をお支払いべだせい。お譲かり至と引 表えに、お客を活動かいたします。(阿仁朝田朝に自動車回送通転手が直接お贷扱いいたしませつのご覧をだされた。) ・ キャントア連結構製化でいた。 ・ キャン・トンが発出した。 ・ 1997年 ・ 19 到着駅にて、お預かり証と引換えにお車のお引渡しとなります。

●キャンセルが発生した場合

出典:秋田内陸縦貫鉄道資料

义 自動車回送サービス案内パンフレット

「ご予約・お問合せ」

秋田内陸縦貫鉄道株式会社(自動車回送サービス係) 受付時間 月曜~金曜/9:00~17:00(祝祭日は除<)

産巣駅 TEL0186-63-0843 / 阿仁合駅 TEL0186-82-2136 / 角館駅 TEL0187-54-3758 ※他の駅ではお取扱いをしておりませんので、ご注意ください。

例えば自動車回送を利用したこんなご旅行はいかがですか?

(6年105年・285年・11条編 ★秋田市から角館→阿に合駅間の列車株 秋田内陽線 双回光條口 ※60・60第四

| Manual | 自動車 (レンタカー) ★角館→阿仁合駅間の列車線&薬力山のお花・紅葉観賞 自動作用混 角的駅

| 今前駅 | 100 | 100 | 100 | 100 | 100 | 100 | 100 | 100 | 100 | 100 | 100 | 100 | 100 | 100 | 100 | 100 | 100 | 100 | 100 | 100 | 100 | 100 | 100 | 100 | 100 | 100 | 100 | 100 | 100 | 100 | 100 | 100 | 100 | 100 | 100 | 100 | 100 | 100 | 100 | 100 | 100 | 100 | 100 | 100 | 100 | 100 | 100 | 100 | 100 | 100 | 100 | 100 | 100 | 100 | 100 | 100 | 100 | 100 | 100 | 100 | 100 | 100 | 100 | 100 | 100 | 100 | 100 | 100 | 100 | 100 | 100 | 100 | 100 | 100 | 100 | 100 | 100 | 100 | 100 | 100 | 100 | 100 | 100 | 100 | 100 | 100 | 100 | 100 | 100 | 100 | 100 | 100 | 100 | 100 | 100 | 100 | 100 | 100 | 100 | 100 | 100 | 100 | 100 | 100 | 100 | 100 | 100 | 100 | 100 | 100 | 100 | 100 | 100 | 100 | 100 | 100 | 100 | 100 | 100 | 100 | 100 | 100 | 100 | 100 | 100 | 100 | 100 | 100 | 100 | 100 | 100 | 100 | 100 | 100 | 100 | 100 | 100 | 100 | 100 | 100 | 100 | 100 | 100 | 100 | 100 | 100 | 100 | 100 | 100 | 100 | 100 | 100 | 100 | 100 | 100 | 100 | 100 | 100 | 100 | 100 | 100 | 100 | 100 | 100 | 100 | 100 | 100 | 100 | 100 | 100 | 100 | 100 | 100 | 100 | 100 | 100 | 100 | 100 | 100 | 100 | 100 | 100 | 100 | 100 | 100 | 100 | 100 | 100 | 100 | 100 | 100 | 100 | 100 | 100 | 100 | 100 | 100 | 100 | 100 | 100 | 100 | 100 | 100 | 100 | 100 | 100 | 100 | 100 | 100 | 100 | 100 | 100 | 100 | 100 | 100 | 100 | 100 | 100 | 100 | 100 | 100 | 100 | 100 | 100 | 100 | 100 | 100 | 100 | 100 | 100 | 100 | 100 | 100 | 100 | 100 | 100 | 100 | 100 | 100 | 100 | 100 | 100 | 100 | 100 | 100 | 100 | 100 | 100 | 100 | 100 | 100 | 100 | 100 | 100 | 100 | 100 | 100 | 100 | 100 | 100 | 100 | 100 | 100 | 100 | 100 | 100 | 100 | 100 | 100 | 100 | 100 | 100 | 100 | 100 | 100 | 100 | 100 | 100 | 100 | 100 | 100 | 100 | 100 | 100 | 100 | 100 | 100 | 100 | 100 | 100 | 100 | 100 | 100 | 100 | 100 | 100 | 100 | 100 | 100 | 100 | 100 | 100 | 100 | 100 | 100 | 100 | 100 | 100 | 100 | 100 | 100 | 100 | 100 | 100 | 100 | 100 | 100 | 100 | 100 | 100 | 100 | 100 | 100 | 100 | 100 | 100 | 100 | 100 | 100 | 100 | 100 | 100 | 100 | 100 | 100 | 100 | 100 | 100 | 100 | 1

★角館→阿仁マタギ製鋼の列車線&マクギの里観光

→ 日勤者 (フンタカー)

(14-) 自動作回送 日 宅 有類聚 名前先 〇〇

0 + 806B 十年四十大年前職のイン 大船市 (ファンカル) (ファンカー) 戴拉斯 ★角館→魔祭駅間の利本球&十和田謝観光 角館駅

★職県→位業原間の列車旅を田沢謝観光 自動作同認

製光地 ★単式方面から飛行機&レンタカーでの列車線 東京方面

上毛雷気鉄道上毛線



プロフィール

上毛電気鉄道は、利用者減少に対する需要喚起策として、サイクルトレイン、パーク&ライド用駅前駐車場の無料化、レンタサイクルを実施するとともに、季節に合わせた車内の飾りつけを行うことで、利用活性化に向けた取り組みを行っている。

群馬県>前橋市、みどり市、桐生市

人口(3 市計): 498,736 人

面積(3 市計): 724.02km²

人口密度(3市計): 688.8 人/km²

運営主体: 上毛電気鉄道(株)

モード ステイタス 実施年 鉄軌道 実運用 平成 22 年

効果

- 国内でサイクルトレインを実施している鉄道事業者のうち、最も利用者数が多い(下表参照)。
- ・ 平成 15 年 4 月よりサイクルトレインを実施し、自転車持ち込み件数が平成 15 年は 463 件、平成 16 年は 840 件であったが、平成 21 年には 30,374 件と大幅に増加している(平成 15 年の約 66 倍、平成 16 年の約 36 倍) (3 頁参照)。

サイクルトレイン 実施事例 参考文献 3) より

鉄道事業者 開始年 実施駅/3		実施駅/全駅	実施時間		自転車持ち込み者数
	夫肥駅/主駅	平日	土目	(平成 19 年度)	
松本電気鉄道	平成17年	3/14	0	•	27
関東鉄道	平成15年	16/27	0	0	250
上信電鉄	平成14年	5/20	0	0	627
上毛電気鉄道	平成15年	23/23	0	•	25,303
三岐鉄道	平成9年	14/28	•	•	3,867
一畑電気鉄道	平成9年	26/26	•	•	1,514
養老鉄道	平成10年	26/27	0	•	3,000
松浦鉄道	平成11年	4/57	0	0	約 10
くま川鉄道	平成元年	14/14	0	0	10 人/月以内
熊本電気鉄道	昭和61年	18/18	0	土曜○、日曜●	_
信楽高原鉄道	平成16年	5/6	0	•	約 5
伊賀鉄道	平成20年	14/14	0	•	_
北陸鉄道※	平成12年	3/30	0	土曜○、日曜●	581
えちぜん鉄道**	平成18年	12/46	×	•	487

※ 冬季 (12~2月) は実施していない

●=終日、◎=昼、夜(朝ラッシュ時以外)、○=昼時間帯のみ、×=実施していない

ここに注目!

- 国内で最もサイクルトレイン[※]利用者数が多い
- パークアンドライド用駅前駐車場の無料化
- レンタサイクルを実施
- 車内の季節に合わせた飾りつけ
- 走る電車としては日本最古の「デハ 101」

※ サイクルトレイン:自転車を鉄道車両内に、輪行状態^{※※}ではなく完成車の状態で持ち込むことができるサービス ※※ 輪行状態:専用の袋に自転車をコンパクトに収納して運ぶ状態。

【背景】

- ・ 上毛電気鉄道は、利用者数減少に対する需要喚起策として、平成 15 年 4 月からサイクルトレインを実施。なお、本格的な実施は平成 15 年からだが、平成 6 年から試験的にサイクルトレインを実施しており、一早くサイクルトレインに着目。
- ・ 同様な需要喚起策として、①自家用車等で駅まで行き、鉄道に乗り換えるパークアンドライドシステムを導入し、上毛電気鉄道利用者に限り、駅駐車場を無料化。②無料で自転車の貸し出しを 行うレンタサイクルを実施。

【サービス】

- ・ 群馬県の県都前橋市の中央前橋駅から、古くから織物の町として知られる桐生市の西桐生駅までを結ぶ路線であり、この区間は JR の両毛線も走るが、上毛電気鉄道は赤城山寄りの北側を走り、JR と交わることはない。
- ・ 中央前橋駅から西桐生駅までの 25.4km を 52 分で結び、午前 6 時 (大胡駅始発) から午後 11 時 過ぎ (大胡駅止) まで 2 両編成で運行し、日中の運行間隔は 30 分置きである。
- ・ 鉄道利用者は、免許を持たない通学利用の高校生が中心であり、通学定期客が 52%、通勤定期客 が 18%、定期外客が 30%である (平成 21 年)。
- ・ サイクルトレインは、朝の通学ラッシュを除く全ての列車(平日の中央前橋駅発 8:17~最終まで、西桐生駅 8:19~最終まで)において、車内の後部車両に無料で自転車を持ち込むことができる。 例えば、普通の切符で、電車をタクシー代わりに前橋まで利用し、街中を自転車で買物する。駅 から数 km 範囲の利用者が多く、最近は主婦の方も、買物などでよく利用する(通学ラッシュ時は車内が混雑しており、自転車の車内への持ち込みは危険であるため、遠慮してもらっている)。
- ・ また、上泉駅 (13 台)、大胡駅 (35 台)、北原駅 (26 台)、粕川駅 (24 台)、新里駅 (46 台)、江 木駅 (29 台)の 6 駅で、駅前駐車場を無料化しており、中央前橋駅 (25 台)・大胡駅 (5 台)・赤城 駅 (5 台)・西桐生駅 (10 台) では、無料で自転車を貸し出している (午後 6 時までに貸出駅ま で返却)。
- ・ さらに、乗客に喜んで鉄道を利用してもらえるように、車内は季節に合わせた飾りつけが実施されており、10月ではハローウィンの飾りつけがなされていた。
- ・ 一方、鉄道マニアに好評なのが、走る電車としては日本最古とされる「デハ 101」の存在。昭和 3 年に川崎車輌が製造し、この路線で活躍した電車が往事のままに改装され、イベントなどで運転される日には多くのファンが集まる。チョコレート色のボディカラーで、古い電車が機関車のように貨車(ホキ車)を引いて走る姿が特に人気で、バラスト(砕石)を散布する光景をカメラに収めたいと願うファンが多い。職員がハンドルをひねると口が開いて石を落としていく。年1 回、石が減っているところで行われており、これが珍しいようで、人気となっており、平成 21 年 10 月のイベント開催時には 7,300 人のファンが集まった。また、この電車は、1 往復 9 万円という貸し切り運行も行われている。



車内のハローウィンの飾りつけ



デハ 101

上毛電気鉄道のサイクルトレイン

【サイクルトレイン実施に向けてのハード・ソフト面の整備】

- ・ ハード面の整備:実施の際、階段がある駅でのスロープの設置、ホームの嵩上げによる車両と床面のレベル合わせ、利用者を電車が挟まないように照明等の増設を行った。しかし、サイクルトレインを実施するために施設の改良を行ったのではなく、施設・車両のバリアフリー化による段差解消を目的としたものであり、サイクルトレイン実施は副次的な目的である。
- ・ ソフト面の整備:自転車利用者に対し、上記の利用可能な時間帯・車両について規制を行っている(駅のホーム、車両内で表示)。しかし、他のサイクルトレインを実施している鉄道事業者は、利用前の事前連絡、別途料金、雨天時の持込禁止を行っている事業者もみられるが、このようなことは課しておらず、利用しやすい条件となっている。

【サイクルトレイン実施にあたっての自治体側の支援】

・ 地元自治体の広報誌等に取り上げてもらっているが、自治体等からサイクルトレイン実施にあたっての補助金は出ていない。

【サイクルトレイン実施によるトラブル】

サイクルトレインの実施によって、乗客からのトラブルは発生していない。

【サイクルトレイン実施にあたっての課題】

- ・ 他のサイクルトレインを実施している鉄道事業者では、実施時間が短いこと、また実施時間が長くても事前連絡の必要性や持ち込み料金等が阻害要因となり、結果として普及には至っていない事業者もみられる。
- ・ イベント時における自転車利用客の集中への対策:イベント、祭り、学生の部活動の大会等では、 自転車利用者が一部の時間帯に集中し、自転車の持ち込みを断った事例が数回あったことから、 自転車利用者の集中を防ぐ対策を練ることが必要。



サイクルトレイン利用者数(人)
35000
25000
25000
15000
10000
0
平成15年 平成16年 平成17年 平成18年 平成19年 平成20年 平成21年

もっと詳しく・・

- 1) 上毛電気鉄道ホームページ: http://www15. wind. ne. jp/~joden/
- 2) 週刊東洋経済 鉄道完全解明 ここまできたニッポンの鉄道
- 3) 川越敬介、浅野光行: サイクルトレインの利用特性と今後の普及に向けた一考察
 - 上毛電気鉄道の取り組みに着目して-, 土木計画学・講演集 Vol. 40, 4page, 2009.11

サイクルトレイン利用の案内

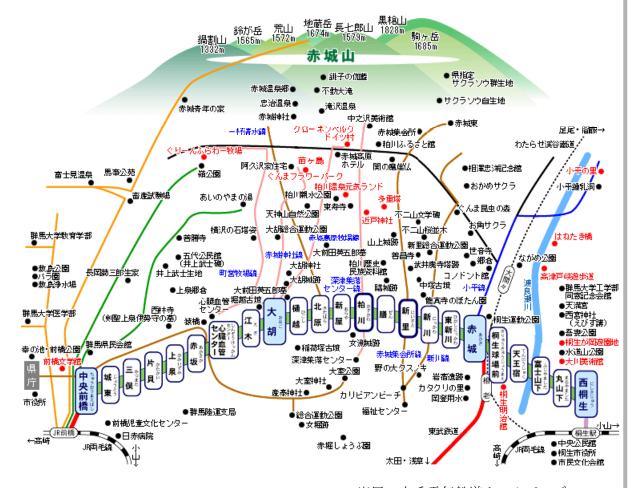


江木駅前の無料駐車場



中央前橋駅のレンタサイクル





出展:上毛電気鉄道ホームページ

図:上毛電気鉄道上毛線路線図

銚子電気鉄道 千葉県>銚子市



プロフィール 銚子電気鉄道は、利用者減少などか ら車両検査費用捻出も難しいほどの 経営難に陥っていたが、社員により 自社ホームページで「ぬれせんべい」 の購入が呼びかけられ、掲示板等で

ロコミが広がったことも手伝って大 きな売上となり、存続の危機を脱す ることができた。

人口:	75,020 人
面積:	83.91 km²
人口密度:	894.05 人/k㎡
運営主体:	銚子電気鉄道

鉄道 実運用 平成 18 年

効果

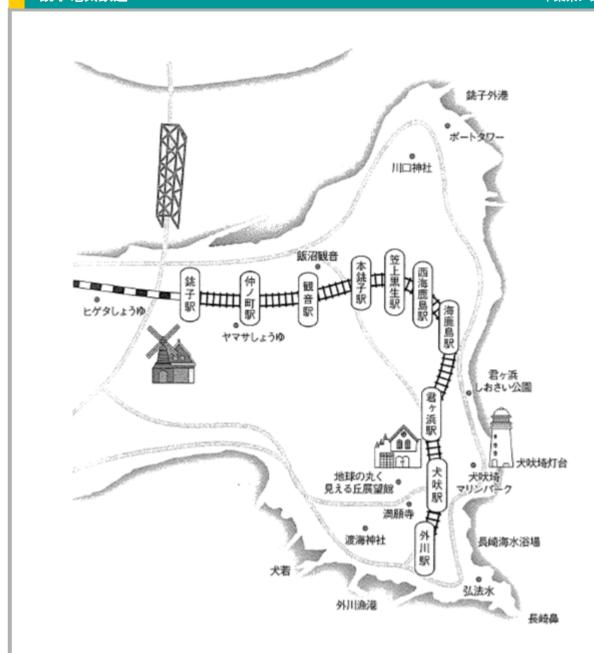
- ・ 昭和 50 年代に年間約 150 万人であった銚子電鉄の利用者数は、モータリゼーションや少子高齢 化の進展により、平成16年度には約65万人までに減少していた。銚子電鉄では、車両検査費用 の捻出も難しいほどの状況となっていた。
- そのような状況の中で、平成 18 年 11 月に、社員により自社ホームページで「ぬれせんべい」の 購入が呼びかけられ、インターネット上の掲示板等で口コミが広がったことなども手伝って大き な売上となった。それまでは1日の注文件数は10件程度であったが、口コミにより、1週間で 5,000 件を超える日も出るようになった。銚子電鉄のぬれせんべいなど副業による収入は、平成 19年度には4億円を超えており、会社全体の収益の3分の2を超えるまでになっている。
- 利用者数も、平成19年度には約83万人までに回復している。特に、定期外利用者数は平成16 年度には40万人を切っていたが、平成19年度には60万人を超える程にまで増加している。旅 行会社による企画旅行や、ぬれせんべい販売の評判を聞いた観光客などによるものと考えられる。
- ・ 平成 19 年 1 月には、有志による「銚子電鉄サポーターズ」も立ち上げられ、寄付金 970 万円は 新しい枕木の購入費用に充てられた。また、駅清掃などの活動も行っている。(平成 20 年 3 月を もって、サポーターズによる緊急的な支援活動は休止されている)

ここに注目!

- ぬれせんべい販売増、銚子電鉄利用者数増は、自社ホームページによるぬれせんべい購入の呼び かけ、掲示板等による口コミが契機となった。それに加え、銚子電鉄社員の個人的なブログによ り、サポーターなどが知りたい情報を定期的に発信し続けたことも成功の大きな要因であった。
- ぬれせんべい販売等の副業による収入は一過性のものでもあるため、本業である運賃収入との相 乗効果により、利用者数増に結びつけていく好循環の実現が理想である。また、銚子市において も人口減少、少子高齢化の進む中で、今後は、銚子電鉄の利用者数増のみでなく、銚子電鉄を活 かしたまちづくりなどを目指した取り組みの方向性なども検討されている。

もっと詳しく・・

- 銚子電気鉄道ホームページ http://www.choshi-dentetsu.jp/
- 銚子市ホームページ(銚子電鉄問題への市の対応について) http://www.city.choshi.chiba.jp/kurashi/sa_shinkou/dentetsu.pdf
- 向後功作「がんばれ!銚子電鉄 ローカル鉄道とまちづくり」、日経 BP 社、平成 20 年 2 月



出典:「がんばれ!銚子電鉄」(日経 BP 社)

図 銚子電気鉄道路線図

いすみ鉄道いすみ線

千葉県>いすみ市・大多喜町



プロフィール

沿線の人口減少により利用者が減少 している地方鉄道が、行政や地域の バックアップを受けながら、新駅の 設置・商業施設との連携・オフシー ズンの観光客の取り込み等、様々な 活性化策を展開している。 人口: 42,305 人(いすみ市)・11,514 人(大多喜町)

面積: 157.5 km(いすみ市)・129.84 km(大多喜町) 人口密度: 268.60 人/km(いすみ市)・88.68 人/km(大多喜町)

運営主体: いすみ鉄道

モード 鉄軌道 ステイタス 運用 実施年 平成 17 年

効果

- ・ 観光客の少ない時期の利用促進を狙いとして、千葉県・JR東日本主催の観光キャンペーンと連携し、いすみ鉄道を利用したパッケージツアーをオフシーズンに設定した。観光客の取り込みに成功したことから、平成18年度の年間利用者数が対前年比で10%向上した。
- ・ また、大多喜町では、沿線にあるショッピングセンター「オリブ」から約300mの位置に新駅(城見ヶ丘駅)を設置した。これにより、鉄道利用者数の増加、地域住民の利便性が向上しただけでなく、隣接する、いすみ市方面からの買物客の取り込みにも寄与した。

ここに注目!

- ・ いすみ鉄道は年々利用者が減少し、経営赤字が拡大していた。そこで、千葉県や大多喜町などの沿線 自治体が参画して平成17年から「いすみ鉄道再生会議」を設置し、2年間は収支検証期間として鉄道 を存続させ、改善が見込めなければ廃止も検討するとして、今後のあり方について協議してきた。
- ・ そういった流れを受け、いすみ鉄道では経営の建て直しのため、社長を公募して新体制を作り、経営 改善策を展開してきた。
- ・ 沿線の大多喜町では、いすみ鉄道が存続の危機にある状況を町の広報紙等を通じて継続的に説明してきた。また、いすみ鉄道開業当時から、いすみ鉄道友の会(ボランティア組織)を発足させ支援活動を続けてきたが、近年においては更に町内外に広く参加を呼びかけている。(現在では約400人・28団体が参画する中核的組織に発展)
- ・ その他にも、鉄道利用者の大半を占める中高校生も、「中高生いすみ鉄道存続プロジェクト」を結成するなど、沿線住民によるバックアップ体制が広がりつつある。
- ・ いすみ鉄道友の会は草刈りやグッズ販売、花の種まき活動などを展開している。中高生の組織は、駅舎の清掃や車内演奏会等を実施し、いすみ鉄道をバックアップしている。
- ・ 新駅は、大多喜町の負担により設置した。財政難の折、廃止の可能性が検討される鉄道への新駅設置 が合意できた背景には、これらボランティア組織を中心とした活動による住民のマイレール意識の醸成や、広報誌等による危機意識・問題意識の向上が寄与している。

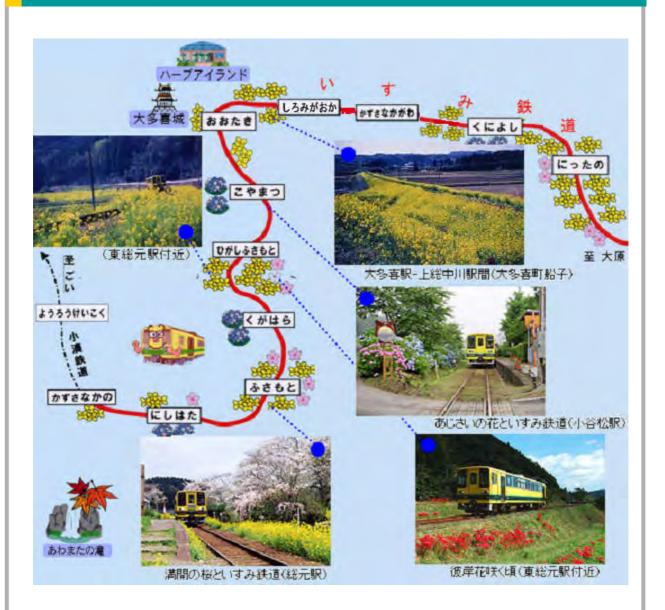
もっと詳しく・・

- ・いすみ鉄道オフィシャルサイト (http://www.isumirail.co.jp/)
- ・いすみ鉄道再生委員会のページ (http://www.pref.chiba.jp/syozoku/b_koukei/index.html)
- 「ベストプラクティス集」

国土交通省鉄道局: http://www.mlit.go.jp/tetudo/bestpractice/bestpractice%20toppage.htm

いすみ鉄道いすみ線

千葉県>いすみ市・大多喜町



出典:大多喜町ホームページ(城見ヶ丘駅の駅名を加筆)

東京急行電鉄世田谷線





プロフィール

世田谷線沿線の活性化、環境改善に向け、鉄道事業者、地方公共団体(世田谷区)に加え、沿線商店街、NPO法人、企業、大学、個人など多様な主体が、「連携」意識の下、定期的な会合を開催し、様々な取り組みを行っている。

人口:	841,165 人	
面積:	58.08 km²	
人口密度:	14,482.9 人/k㎡	
運営主体:東京急行電鉄、世田 谷区、沿線商店街、NPO 法人他		

モード ステイタス 実施年 鉄軌道 運用 平成 16 年

効果

- 多様な主体が沿線活性化の様々な事業に取り組むことにより、沿線活性化のみならず、主体間の相互理解も促進されている。
- ・ 世田谷線ファンサイト「がんばれぼくらの世田谷線」では、世田谷線の近況、利用方法、沿線情報等が提供されている。累計アクセス数は50万件を突破しており、取組みの広報活動に寄与している。

ここに注目!

- 世田谷線沿線活性化の取組みは、事業者、沿線自治体、沿線商店街、NPO 法人、沿線住民、個人など誰でも参加できるものであり、非常に多くの主体が係っている。結果として、単なる沿線活性化にとどまらず、鉄道事業への理解促進にも寄与している。
- 多様な主体による活動を進めていくため、核となる人材が精力的に取組み、資金の確保などを工 夫した。

【検討経緯】

- ・ 世田谷線は東京都世田谷区の三軒茶屋駅~下高井戸駅(5km,10駅)を結ぶ東京急行電鉄の鉄道線で、大正14年に三軒茶屋駅~世田谷駅が玉川電気鉄道(玉電)の支線として開業したのが始まりである。沿線の主なイベントとして、毎年12月と1月の15日、16日にボロ市通り(最寄駅は世田谷駅・上町駅)で開催される「ボロ市」がある。
- ・ 平成 13 年より、「フラワリング」、「沿線イベント」、「クリーン大作戦」などを通じた沿線活性化 の取組みが行われている。取組みのきっかけは、鉄道事業者と商店街が主体の環境活動であった が、地域住民と一緒に活動することで鉄道事業への理解も促進されることとなった。
- ・ その後、学識経験者等の参画もあり、「世田谷線とせたがやを良くする会」が平成 16 年 6 月に発足した。世田谷線沿線の活性化、環境改善に向け、鉄道事業者、世田谷区、沿線商店街、NPO 法人、企業、大学などが連携して、定期的な会合やイベントを開催している。
- ・ これらの活動を行うための事務局として、「NPO 法人まちこらぼ」が平成 19 年 2 月に発足した。 世田谷区の地域活性化のための事業、イベント企画運営、団体事務局業務及び情報誌、チラシ、 リーフレット、ホームページ、映像等の編集・制作を行っている団体である。区の受託業務など から運営資金を確保しており、まちづくりに関係する各々の主体を円滑・効果的につなぐ調整役 となっている。

【事業内容】

- ・ これまで実施されてきた主な取り組みには、次のようなものがある。特に、玉電 100 周年記念イベントに向けた準備活動は、関係主体の一体化に大きく寄与することとなった。
 - 「世田谷線の車窓から」アイデアコンクール(平成 15 年、世田谷区都市整備公社まちづくりセンターと共催)
 - ▶ 世田谷線と沿線アンケートの調査の実施(平成 16 年)
 - ▶ 「世田谷線の車窓から」の発行(平成16年)
 - ▶ 開業 80 周年記念シンポジウム・学生ワークショップの開催(平成 17 年)
 - せたまるサンタのクリスマス(平成17年)
 - ▶ 玉電 100 周年記念イベント(平成 19 年)
 - ▶ 世田谷線独立 40 周年記念イベント (平成 21 年): 東急世田谷線ものがたり写真展、世田谷線沿線フラワリングツアー、世田谷線沿線まちづくりツアーなど
- ・ 世田谷線の IC 乗車券である「せたまる IC 乗車券」の地域カード化も行われている。例えば、清 掃ボランティア活動に対しては、IC 乗車券ポイント付与という形で、地域通貨が付与される。
- ・ 「みみずコンポスト」など環境活動も盛んに行われている。駅でのゴミをミミズと微生物で堆肥 に変えて、沿線花壇の土に混ぜるというエコサイクルの取組みである。

【財政負担】

・ 活動のための資金は、自治体や沿線商店街からの委託費の他、鉄道事業者からの広告宣伝費、企業からの協賛金などが充当されている。

【知見・教訓】

- ・ 特定の主体が大きなリスクを負う仕組みではなく、最初の参加も比較的容易なことが、多様な主 体の積極的な取組みを支えている。
- ・ 多様な主体が係っている取組みではあるが、取組みの推進役となるような、核となる人材が必要不可欠である。このような人材の確保、資金の確保等が、取組みの継続に向けた課題である。

もっと詳しく・・

・ 東京急行電鉄株式会社 太田雅文「世田谷線と沿線まちづくり」

都市計画 58 巻 5 号 (通番 281; 2009 年 10 月)、pp. 53-56

・ がんばれぼくらの世田谷線ホームページ~東急世田谷線ファンサイト~:

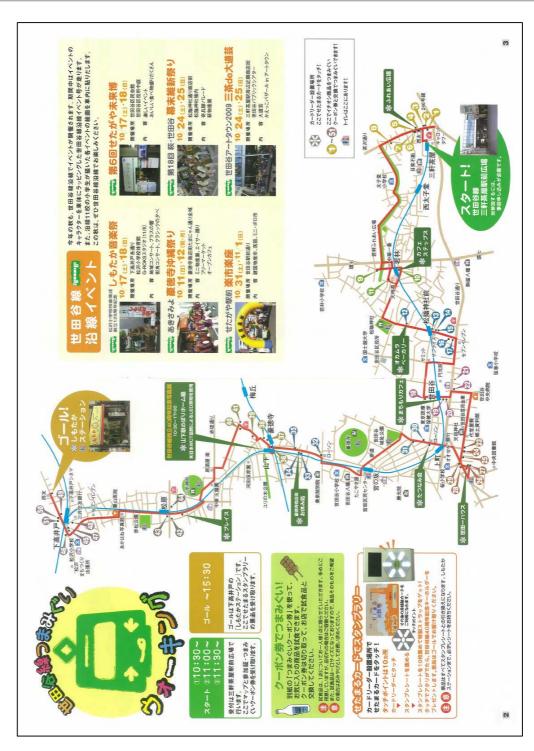
http://www.setagaya-line.com/

- ・ 特定非営利活動法人まちこらぼ一世田谷線沿線地域情報サイトー: http://machicollabo.net/
- スタッフブログー世田谷線とせたがやを良くする会:

http://machicollabo.net/modules/weblog/index.php?cat_id=3

東急電鉄ニュースリリース(2007年8月24日):「玉電開通100周年記念DVD」

http://www.tokyu.co.jp/contents_index/guide/news/070824.html



出典:世田谷線つまみぐいウォーキングパンフレット

図 世田谷線つまみぐいウォーキングイベント案内 (附 世田谷線沿線イベント、世田谷線路線図)





図 世田谷線フラワリング活動の様子(左)、沿線花壇(右)

世田谷線フラワリング

植栽イベントのご案内

今年は世田谷線独立40周年。10年後の50周年には世田谷線 沿線をグリーンベルト地帯にするために、沿線の花壇など に花を植えるプロジェクトです。こんなに身近な場所でも 豊かな自然が味わえます。ぜひあなたもご参加ください。

開催日時:11月3日(火)10:00~11:30

開催場所 : ① 山下 駅「ガーデントラム山下」 (山下駅下リホーム裏) ② 世田谷駅「世田谷駅前花壇」 (世田谷駅開場)

協 力: 世田谷区みどり政策課/東京急行電鉄株式会社

参加方法 : 参加ご希望の方は、当日直接現地へお越しください。

持物/服装:軍手を持参。活動しやすい服装

☆「ガーデントラム山下」では、花壇を一緒に手入れする仲間を募集しています。ガーデニングを始めたい方はぜひご参加をお待ちしています!

連絡先

世田谷線とせたがやを良くする会 事務局 NPO法人まちこらぼ 電話03-5431-5808



出典:NPO法人まちこらぼ

図 世田谷線フラワリング案内パンフレット

富山ライトレール



プロフィール

富山市は総合的な公共交通計画のもと、「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を打ち立て、旧JR西日本の富山港線LRT化を推進した。日本発の本格的なLRTの導入と言われる。

人口:	421,239 人
面積:	1,241.85 km²
人口密度:	339.20 人/k㎡
運営主体:	富山ライトレール(株)

富山県>富山市

 モード
 ステイタス
 実施年

 軌道
 実運用
 平成 18 年

効果

- ・ 駅を 5 駅新設 (富山駅北含む)、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 分間隔に改善した。
- ・ 開業前と開業後 (平成 18 年 10 月) 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 人へと大幅な増加となった。
- 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するとしている。
- ・ 富山市では、今後の人口減少と超高齢化に備え、『鉄軌道をはじめとする公共交通を活性化させ、 その沿線に居住、商業、業務、文化等の都市の諸機能を集積させることにより、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』の実現を目指している。

ここに注目!

- ・ 北陸新幹線建設に関連して、富山駅周辺の JR 北陸本線連続立体交差事業が策定されたことを契機に、富山港線を高架化する案や廃止してバス代替とする案と併せて、LRT 化して存続する案が浮上した。富山市による検討の結果、LRT として存続しその経営を 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、施設整備や車両導入を公的負担により実施することとなった。
- ・ LRT の整備は、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 第一歩と位置付けられている。

もっと詳しく・・

・ 富山市ホームページ(公共交通政策)

http://www.city.toyama.toyama.jp/division/toshiseibi/koutsuseisaku/

- ・ 富山市ホームページ(公共交通沿線居住推進事業)
 - http://www.city.toyama.toyama.jp/division/toshiseibi/toshiseibi/jutakusuisin.htm
- ・ 富山ライトレールホームページ http://www.t-lr.co.jp/
- ・ 富山県交通政策研究グループHP http://www1.tcnet.ne.jp/kusunoki/koutuken/t200.pdf
- ・ 富山ライトレール記録誌編集委員会「富山ライトレールの誕生」、鹿島出版会、2007
- ・ 深山 剛, 加藤浩徳, 城山英明「なぜ富山市ではLRT 導入に成功したのか? 政策プロセスの観点から みた分析-」運輸政策研究、Vol. 10、 No. 1、pp. 22-37、2007

富山ライトレール 富山県>富山市 路線図(電停の紹介) 智慧古地町 東岩瀬 岩瀬浜海水浴場 大広田 為家(国指定重要文化財) THE REAL PROPERTY. STRE . 田田田田 富山競輪場 城川原 面人们 中島閘門(国指定重要文化財) 越中中島 岩瀬スポーツ公園 栗島(大阪屋ショッブ前) 下奥井 インテック本社前 奥田中学校前 ■■□ 富岩運河環水公園 富山駅北 *奥田中学校前踏切 大学前 富山口 William William au 岩邊浜駅 加 ■ 専用軌道(既設) 北陸新幹線ルー - 併用軌道(新設) 西畜山駅大学前 ■■■ 廃止区間 **AWK!** - 地鉄市内軌道 既存駅 MERCEL 新駅 奋山地方跃道上淹磷 南富山 - REN 出典:富山市ホームページ 図 富山ライトレール路線図

福井鉄道福武線



プロフィール

福井鉄道福武線は、全国で初めて鉄道 事業再構築事業の認定対象となった。 今後10年間、再構築事業実施のスキー ムに沿って、安全対策の強化、営業の 強化とソフト面での利便性向上、ハー ド面での利便性向上などを実施し、輸 送人員、事業収支の改善を図る。

福井県>福井市・鯖江市・越前市

人口(3 市計): 423,717 人 面積(3 市計): 851.67 km

人口密度(3 市計): 497.5 人/km²

運営主体: 福井鉄道、福井市、 鯖江市、越前市、福井県

モード鉄軌道

ステイタス 運用 実施年 平成 21 年

効果

- ・ 福井鉄道福武線は、全国初の鉄道事業再構築事業認定後、P&R駐車場の設置や、イベント電車の運行、コンサートや近隣ホテルでの食事と連携する切符の発売など様々な利用促進策が進められており、利用者の利便性が向上している。
- ・ 沿線三市では、それぞれ新たなサポート団体が設立され、沿線のイベントに電車を利用して参加 する企画が実施されるなど、お互いに連携しながら利用者増の取組みがなされている。

ここに注目!

- 鉄道事業再構築事業に認定された全国初の事例であり、自治体の支援方法も含めて、今後同様の 事例のモデルケースとなり得る事例である。
- 同じ市内に、別の第三セクター鉄道も運行されている。自治体ごとに当該路線へ求めるものも異なってくるため、再建計画を立案する際にどのように整合性を保つか、関係者間の議論を要した。

【背景】

- ・ 福井県は典型的なクルマ社会であり、昭和 40 年代頃からのモータリゼーション進展などの影響を受け、自動車保有台数の増加が鉄道路線の廃線を加速するという状況にあった。福井鉄道でも、 既存の 2 路線(鯖浦線、南越線)が昭和 40~50 年代に廃線となった。
- ・ 福武線も利用者減少が続き、駅無人化やワンマン電車の運行など経営の合理化に努めたが、改善 に至らず、平成17年度決算では、鉄道部門において、多額の減損損失を計上することとなった。
- ・ 福井鉄道は、平成 18 年秋、自主的な経営再建には限界があるとして沿線自治体に支援を要請するとともに、鉄道存続に向けて様々な取り組みがなされたが、経営状況の厳しさに変わりはなく、 平成 19 年 9 月に、県と沿線 3 市に鉄道存続の協議の場を設けるよう要請することとなった。

【検討経緯】

- ・ 平成 19 年 11 月、福武線の存続問題について協議するため、中部運輸局をオブザーバーに、自治体・福井鉄道・名古屋鉄道(福井鉄道の筆頭株主)を交えた官民協議会として「福井鉄道福武線協議会」が開催された。この中で、福井鉄道より経営再建のための3案が提示された。
 - 第1案:新たな出資者により新会社を設立し、福井鉄道は新会社に鉄道事業に関する固定 資産や人的資産、営業権などを引き継ぎ。行政は新会社による事業資産購入を補助。福井 鉄道は路線バスなどの自動車事業を継続して運営。
 - ▶ 第2案:福井鉄道の借入金と退職に係る債務の一部を名古屋鉄道(名鉄)が負担。名鉄は保有株式を第三者に譲渡し、福井鉄道の経営から撤退。
 - ▶ 第3案:名鉄の増資により、借入金返済、退職金にかかる福井鉄道の負債を圧縮。名鉄は 保有株式を第三者へ譲渡し、福井鉄道の経営から撤退。

福井鉄道福武線

・ 平成 20 年 5 月には、「地域公共交通の活性化及び再生に関する法律」に規定された法定協議会である「福井鉄道福武線活性化連携協議会」(沿線 3 市、利用者団体、福井鉄道、福井県、学識経験者で構成)が設置された。協議会での議論を経て「地域公共交通総合連携計画」が策定され、福井鉄道は民間会社としての再建を目指すこととなり、連携計画の中に福武線の「鉄道事業再構築事業」も盛り込まれた。平成 21 年 2 月、福井鉄道福武線は、全国で初めて鉄道事業再構築事業の実施計画認定を受けた。(第 3 案を元に、平成 20 年 12 月、名鉄は増資分の株を含めた保有する全株式を沿線の経済団体や支援市民団体に譲渡)

【財政負担】

・ 再構築事業実施の計画期間は、平成21年3月~平成30年3月の10年間となっている。福井鉄 道が鉄道用地を沿線3市(福井市・鯖江市・越前市)に有償譲渡し、3市が土地を所有、福井鉄 道に無償で貸し付けるという形である。これに、国からの活性化・再生総合事業費補助、国と県 からの輸送高度化事業費補助等、沿線3市からの維持修繕費の補助を受けつつ、経営再建を進め ていく。沿線3市の鉄道用地取得に際しては、県から補助を受けた。

【事業内容】

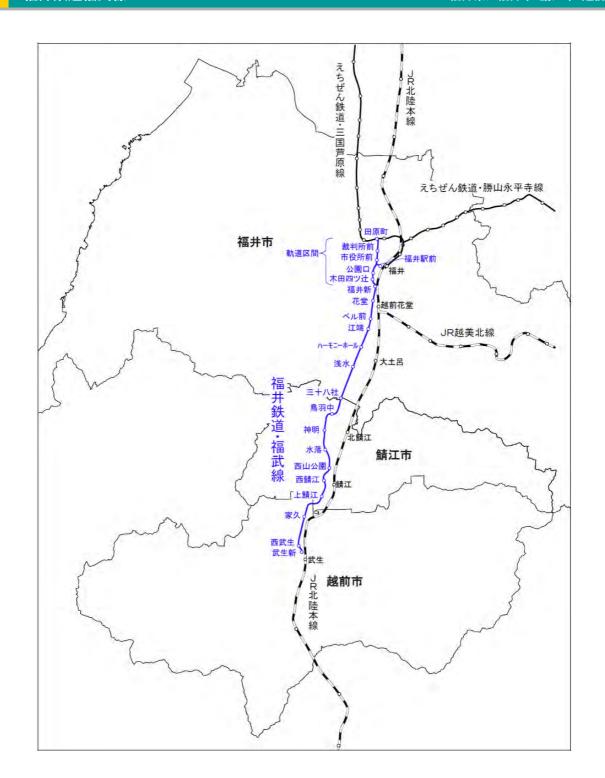
- ・ 鉄道事業再構築事業は、安全性・利便性向上のための設備投資とソフト面の取組みが中心である。
 - ➢ 安全対策の強化:設備投資の充実(10年間:31億円)、維持修繕の充実(10年間:12億円)
 - ▶ 営業の強化とソフト面での利便性の向上:運賃全般の見直し(企画乗車券等)、地域との連携(法人利用促進等)、利便性向上(終電繰り下げ等)、サービス向上(設備改善等)
 - > ハード面での利便性向上:駅の新設(4駅)、P&R駐車場の新増設(約270台、10駅)等
- ・ 計画最終年度である平成 29 年度に、年間利用者数 200 万人台、鉄道事業収支の均衡という目標 に向けて経営基盤の確立を図っていく。

【知見・教訓】

- ・ 鉄道事業再構築事業の実施計画策定にあたっては、官民協議会のオブザーバーである中部運輸局 から、国による新制度創設に関する情報提供等のアドバイスもあった。
- ・ 福井鉄道は鉄道事業単体の会社ではないため、計画策定の際には、鉄道事業への補助が有効に機能するか、他部門での採算性についてどのように考えるか、などの議論が重ねられ、関係主体への説明が行われた。
- ・ 再建スキームの取りまとめに当たっては、県が主導的な役割を果たしたが、総合連携計画の策定 には、沿線市が連携協議会を組織し、短期間に集中的に取り組んだ。
- ・ 同じく福井県内に路線を持ち、第三セクターとしての再建が図られた「えちぜん鉄道」とは、異なるスキームによる再建計画となっている。地理的に、えちぜん鉄道と比べてJRとの競合もあるが、10年間の計画終了後に自立した鉄道経営となることが求められている。

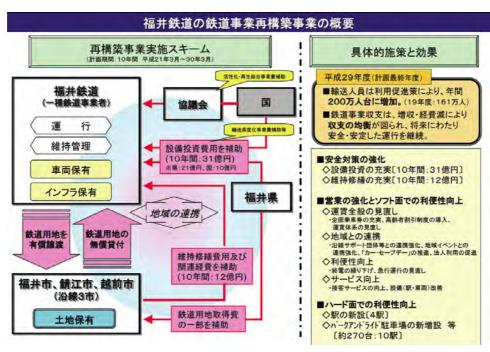
もっと詳しく・・

- · 福井鉄道ホームページ: http://www.fukutetsu.jp/saikoutiku/saikoutiku20090224.pdf
- ・ 福井県ホームページ: http://www.pref.fukui.jp/doc/sokou/fukutetsu/fukubusen.html
- ・ 福井市ホームページ: http://www.city.fukui.lg.jp/d360/koutu-s/renkei.html



出典:福井鉄道福武線地域公共交通総合連携計画

図 福井鉄道福武線路線図

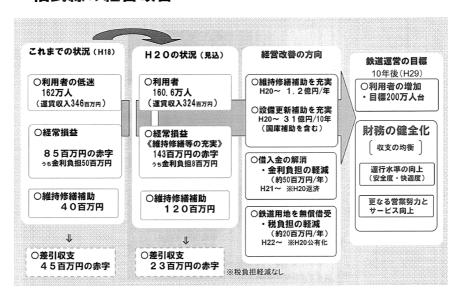


出典:福井県ホームページ

図 福井鉄道の鉄道事業再構築事業の概要



福武線の経営改善



出典:福井鉄道資料

図 福井鉄道福武線の経営改善計画

上田電鉄 長野県>上田市



プロフィール

路線廃止の危機にあった上田電鉄は、様々な企画やイベント実施、市や地域の支援等により、減少傾向にあった利用者数が増加に転じている。上田市地域公共交通活性化・再生総合事業計画では、別所線との連携、利用者主体の公共交通体系実現が計画されている。

人口:	163,651 人
面積:	552 km²
人口密度:	296.47 人/k㎡
運営主体:	上田電鉄

 モード
 ステイタス
 実施年

 鉄軌道
 実運用
 平成 17 年

効果

- ・ 平成 17 年度まで減少傾向にあった上田電鉄別所線の輸送人員は、平成 18 年度、平成 19 年度と 10 年ぶりに増加に転じている (平成 19 年度: 124 万 9 千人)。この背景には、車内での上田駅長のハーモニカ演奏など様々な企画やイベント、国・県・市からの設備投資に対する補助、「別所線再生支援協議会」を中心とした地域の支援など、多くの利用促進のための取組があった。
- ・ 平成 18 年度から、別所線自治会回数券の販売期間を1ヵ月半から2ヶ月に、有効期間を半年間 から一年間にそれぞれ延長した。無人駅で販売を始めたことなどもあり、売上が約2割増加した。
- ・ 市の管理する温浴施設「あいそめの湯」が平成20年5月に別所温泉駅近くに改装移築され、入 館料と別所線運賃をセットとした企画切符が、9月までの4ヶ月間で約1.000枚販売されている。

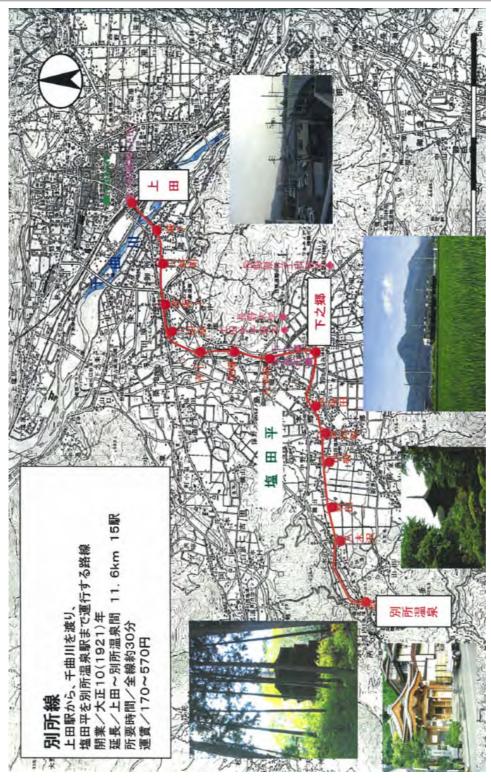
ここに注目!

- ・ 上田市の地域公共交通活性化・再生総合事業計画では、別所線との連携に加え、利用者主体の公 共交通体系実現に向けた「循環バスの運行」「教育施設集積地域へのシャトルバスの運行」「乗継 情報提供」「鉄道車両ラッピング」などが計画されている。
- ・ 平成 20 年 10 月からは、総合事業計画の施策の一つであるラッピング車両が運行開始され、運行 ダイヤの問合せが急増している。デザインを担当した画家の展示会入場券と別所線乗車券とのセット切符なども販売された。また、平成 20 年 10 月より、上田市街地循環バスの「赤バス(千曲 バスに運行委託)」「青バス(上電バスに運行委託)」が運行されている。
- ・ 終点の別所温泉駅からは、塩田地区の寺社を巡るシャトルバスも運行されている (別所線とのセット切符あり)。このシャトルバスは、地域住民の通院など日常生活にも利用されている。
- ・ 「別所線再生支援協議会」は、上田市や長野県、別所線電車存続期成同盟会(沿線自治会等で構成)、支援団体、商工観光団体、学校関係者、交通事業者など25団体で組織されたものである。 イベントや様々な利用促進を組織的に進めている。
- ・ 別所線下之郷駅・別所温泉駅間には行き違い設備が無く、現在の運行間隔約 40 分をこれ以上短縮するのは難しい。利用者の利便性を向上させるためには、途中駅へ行き違い設備を設置し、運行間隔を短縮することなども必要な状況となっている。

もっと詳しく・・

- ・ 上田電鉄ホームページ http://www.uedadentetsu.com/
- ・ 「別所線に乗ろう!」ホームページ http://www.city.ueda.nagano.jp/hp/ipro/index.html

上田電鉄 長野県>上田市



出典:上田市·上田電鉄資料

図 上田電鉄別所線路線図

養老鉄道 岐阜県>大垣市



プロフィール

従来は近畿日本鉄道が第一種鉄道事業者として運行されていた路線である。 平成19年10月からは、近鉄が第三種 鉄道事業者、養老鉄道(近鉄が100%出資)が第二種鉄道事業者となる上下分離型の経営形態で、地方鉄道維持に取り組んでいる。

人口:	162,070 人
面積:	206.52 km²
人口密度:	784.77 人/k㎡
VEL 224 2 1 L	** ** ^* **

運営主体: 養老鉄道

モードステイタス実施年鉄道運用平成 19 年

効果

- ・ 経営形態移行に伴うダイヤ改正により、他路線との接続が改善されたため、利用者の利便性は向上している。経営形態移行直前の定期券先買いが発生しているため、利用者数推移の正確な把握は難しいが、利用者数の増減はほぼ横ばいと推定される。
- ・ 養老鉄道と同時期に、伊賀鉄道の経営形態移行も行われた。この両線の事業形態変更に伴う影響などにより、変更直後の近鉄全線の乗車人員は前期比 1.0%減の 6 億 5 百万人となったが、線路使用料収入などの運輸雑収を含めた営業収益は 0.9%増の 1,684 億 92 百万円となった。営業利益は、前期比で 8.5%減の 365 億 50 百万円となった。

ここに注目!

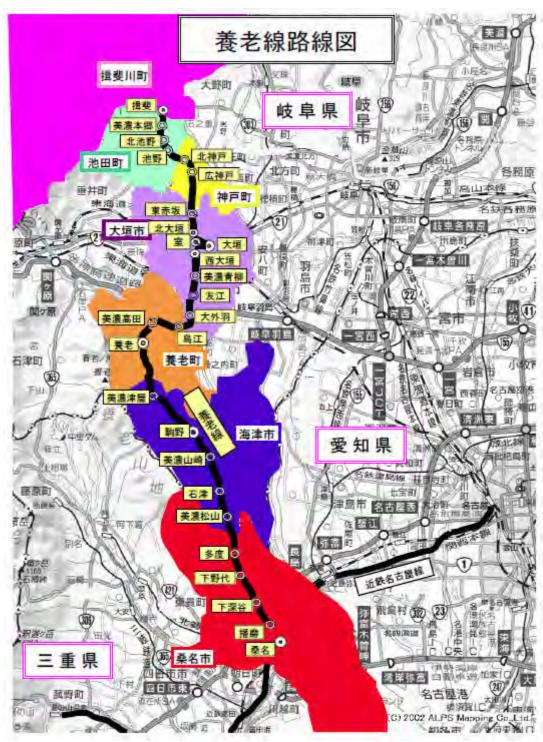
- ・ 経営形態の移行に伴い、乗換接続ダイヤの見直し、運行間隔短縮などの他、運賃の値上げが行われた。従来は不可能であった一路線のみでの運賃値上げが可能となり、利用者及び鉄道事業者、 沿線自治体の3者で負担しあう構図が成り立ち、赤字路線を継続運営することができた。
- ・ 複数の沿線自治体をまたがった路線となっているため、負担割合の調整に苦労した。特に、飛び 地を伴う市町村合併もあったため、人口や面積を指標として用いることが難しく、路線長や駅数 などを中心とした指標を用いることとなった。利用者数という指標も、必ずしも積極的な利用促進に結びつかないという観点から、導入が見送られた。
- ・ 一部列車で、自転車持ち込み可能なサイクルトレインが運行されている。また、大垣市制 90 周年記念協賛事業として、「のり『ます』きっぷ」が平成 20 年 6 月から発売されている(大垣市は日本一の枡の生産地)。養老鉄道利用促進のため、養老鉄道の自主的な取組みが行われている。
- ・ 沿線市町には支援団体も設立されはじめており、鉄道を利用した他の市町の団体との交流イベントが実施されている。また、沿線の青年団体により、養老鉄道の切符を入場券代わりとする「利用者限定コンサート」や、暗号探しゲーム「忍者電車でGO!GO!」などのイベントも実施されている。事業者だけではなく、民間団体による利用促進のための取組も行われている。

もっと詳しく・・

- ・ 養老鉄道ホームページ http://www.yororailway.co.jp/
- ・ 近畿鉄道ホームページ

http://www.kintetsu.jp/kouhou/corporation/97tsuuki/pdf/kintetsu97_02.pdf

養老鉄道 岐阜県>大垣市



出典:「地域公共交通活性化・再生への事例集」 (平成 20 年 3 月 国土交通省 総合政策局)

図 養老鉄道路線図

三岐鉄道北勢線



プロフィール

北勢線は、特殊狭軌(ナローゲージ; 軌道幅が 762mm) である近畿日本鉄 道の路線であったが、利用者減など から、平成 14 年 3 月に廃止届出がな された。その後、三岐鉄道が引き継 ぐこととなり、利用者増に向けた 様々な活性化対策が行われている。

三重県>桑名市・東員町・いなべ市

人口(3市町計): 211,306人

面積(3市町計): 378.85 km di

人口密度(3 市町計): 557.8 人/km / 557.8 人/km

運営主体:

三岐鉄道、北勢線対策推進協議会

 モード
 ステイタス
 実施年

 鉄軌道
 運用
 平成 15 年

効果

- ・ 北勢線では、近畿日本鉄道から三岐鉄道への事業譲渡後、幹線鉄道等活性化事業費補助制度を活用した様々な高速化事業が行われた。これまでに、曲線改良、軌道強化、き電線増強、変電所改良などが行われた結果、譲渡時の西桑名~阿下喜間の所要時間 52 分が、現在では 6 分短縮して46 分となっている。
- ・ 高速化事業と合わせて、新駅設置(統廃合・移転含む)や駅前パーク&ライド駐車場・駐輪場の整備、車両の改良、冷暖房付き待合室やトイレの設置など駅舎整備、といった活性化事業も行われており、利用者サービスが向上している。これら事業の効果もあって、年間乗車人員は、平成17年度以降は増加傾向となっている(平成20年度の年間乗車人員は2,282,561人であり、平成16年度の1,922,682人と比べて、2割近い増加となっている)。

ここに注目!

- 民間鉄道事業者から民間鉄道事業者へと事業譲渡された全国初の事例であり、自治体の支援方法 も含めて、今後同様の事例のモデルケースとなり得る事例である。
- 事業譲渡後、幹線鉄道等活性化事業費補助制度を活用して、様々な高速化事業が行われている。 高速化のため、一部の途中駅廃止も行われた。

【背景】

- ・ 近鉄が運行していた北勢線は、沿線地域のモータリゼーションの進展等により、利用者が年々減少し、赤字額も増え、平成12年7月に2~3年後に北勢線を廃止をしたいと表明をした。
- ・ 近鉄の廃止表明後、三重県及び沿線市町により「北勢線問題勉強会」が立ち上げられ、鉄道としての存続か、バスにするかなどの検討が始まった。
- ・ 同時に行政・住民・PTA 等が一体となり、存続に向けた利用促進運動や署名・要望活動が実施されたが、残念ながら乗客の減少に歯止めはかからなかった。
- そこで、鉄道として存続するのかバス代替にするのかの選択は、地元自治体の判断に委ねられた。

【検討経緯】

- ・ 沿線市町は、北勢線が地域住民の交通手段として重要なものであること、バスでは渋滞が激しくなることなどから、鉄道として存続する方策について検討することが確認された。その間、第三セクター設立の検討も行ったが、時間的な問題もあり第三セクターの立ち上げは難しいことから、近郊で、三岐線を運行していた三岐鉄道へ、北勢線の存続運行を依頼した。
- ・ 三岐鉄道は、「延命存続ではなく、リニューアルして運行を引き継ぐ」という条件であれば引き

三岐鉄道北勢線

継ぐことを決断し、平成 14 年 3 月、鉄道施設整備へのリニューアル投資と赤字補填に、10 年間で 55 億円の資金が必要であるとの試案を提示した。

- ・ 三岐鉄道の試案を受け、沿線市町では北勢線は沿線住民にとって、日常の交通手段として、また、 高齢化社会や環境面からも重要であることから、10年間で55億円の資金を負担し、三岐鉄道へ 運行を依頼する方針を決めるとともに、県へ支援を要望した。
- ・ 県は、資産譲渡費用の一部を負担することで合意し、三岐鉄道が近鉄から事業を引き継ぐことで、 北勢線が存続することとなった。これは、民間鉄道事業者から民間鉄道事業者への事業譲渡とな る全国初の事例である。平成 15 年 4 月 1 日に事業譲渡され、三岐鉄道による運行が開始された。
- ・ 現在は、沿線市町と三岐鉄道で構成する「北勢線対策推進協議会」で営業収支や設備投資、利用 促進策などが協議されている。

【財政負担】

・ 近鉄からの事業譲渡時には、鉄道用地は有償で沿線自治体に、鉄道施設は無償で三岐鉄道に、それぞれ譲渡された。その結果、北勢線の鉄道用地は沿線自治体が、鉄道施設(レール及び駅舎)と車両は三岐鉄道が所有し、鉄道の運行・運営を行う形となっている。三岐鉄道への事業譲渡後10年間は沿線自治体による財政支援(毎年5.5億円)が行われることが、存続の決め手となった。

【知見・教訓】

- ・ 北勢線の利用者増には、駅までの交通アクセスに関する利便性が向上したことも、大きな要因となっている。沿線市町は三岐鉄道へ財政支援を行っていることもあり、鉄道と接続したコミュニティバスの導入などは、比較的スムーズに行われた。
 - 駅に付随して整備されたP&R駐車場により、自家 用車で駅に来訪する利用者の利便性が大幅に向上した(平成21年7月現在、9駅で計428台分を整備)。
 - ▶ 沿線市町では、駅で乗り継ぎ可能なコミュニティバスの導入なども行われ、バスで駅に来訪する利用者の利便性が大幅に向上した。





- ・ 同一町内にある近接した駅を統合するなど、事業譲渡後に、7駅が廃止されて3駅が新設された。 事業形態変更時には新駅設置が多い中で、あえて統廃合を行うことにより、高速化を促進した。
- ・ 北勢線は特殊狭軌 (762 mm) であるため、他線のような車両内でのイベントなどは難しい。 車両の狭さを活かした「出逢い列車」の運行 (対のロングシート座席で男女が対面)、駅名 にちなんだ記念切符の発売 (大穴馬乗車券)、観光客の誘致 (ぶらり観光マップの作成、1 日乗り放題パスの発売)、鉄道利用による環境負荷の軽減・健康への効果・家計の経費削減 額を算出したパンフレット(北勢線通勤はみんなにやさしい)の配布など、活性化のため様々 なアイデアが実施されている。
- ・ 活性化対策のために「北勢線対策室」を設置し、沿線自治体が職員を派遣して事業を実施するなど、財政支援にとどまらない姿勢が取組みの機運を醸成している。

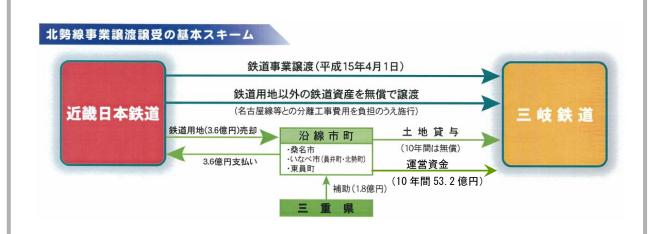
もっと詳しく・・

・ 北勢線対策推進協議会北勢線対策室ホームページ: http://www5.ocn.ne.jp/~tetsudou/



出典:北勢線対策推進協議会資料

図 三岐鉄道路線図・沿線案内



出典:北勢線対策推進協議会資料

図 三岐鉄道北勢線の運営スキーム

三岐鉄道北勢線

サービス改善による再生 ※特に改良を加えていない駅は青色で記載

項目	譲受前(H14 年度末 近鉄)	現在(H21. 9末 三岐鉄道)	
	当日発売定期窓口 1駅	当日発売定期窓口 5駅	
乗車券発売駅	 予約発売定期窓口	予約発売定期窓口 1駅	
	普通券、回数券 3駅	普通券、回数券 全駅	
定期券発売時間	7:00~20:00	始発~終車まで	
駅の有人化	有人駅 3駅	有人駅 (一部時間帯有人含む) 6駅	
無人駅での案内設備	無人駅 14駅	無人駅 (一部時間帯無人含む) 7駅	
(無人駅用インターホン、放送等)	(内案内設備 O駅)	(内案内設備 7駅)	
	有料駐車場 1駅 2台	無料駐車場 9駅 427台	
F) = 10	(在良)	(蓮花寺、在良、星川、穴太、	
駐車場		東員、大泉、楚原、麻生田、	
		阿下喜)	
	坂井橋、穴太、六把野、北大社、	馬道、西別所、蓮花寺、在良、	
駐輪場	大泉東、長宮、楚原、上笠田、	星川、七和、穴太、東員、大泉、	
	麻生田、六石、阿下喜 11駅	楚原、麻生田、阿下喜 12駅	
冷暖房付き待合室	楚原 1駅	西桑名、馬道、星川、東員、楚	
の吸続的の対句主		原、阿下喜駅 6駅	
	水洗トイレ 2駅	水洗トイレ 12駅	
(西桑名、楚原、阿下喜) トイレ		(西桑名、馬道、西別所、蓮花	
1.10	汲取式トイレ 3駅	寺、在良、星川、七和、穴太、	
	(西別所、六把野、北大社)	東員、大泉、楚原、阿下喜)	
	駅前街灯	駅前街灯 11駅	
明るくて安心な駅前	(鉄道旅客用に専用に建てられ	(西別所、蓮花寺、在良、星川、	
	たものはない)	七和、穴太、東員、大泉、楚原、	
		麻生田、阿下喜)	
 バス接続	西桑名、麻生田、阿下喜	西桑名、蓮花寺、星川、穴太、	
八人弦似		東員、大泉、麻生田、阿下喜	
運転時間	阿下喜 → 西桑名(約52分)	阿下喜 → 西桑名(46分)	
西桑名⇔北大社間 84本		西桑名⇔東員間 90本	
 列車本数	西桑名⇔阿下喜間 35本	西桑名⇔阿下喜間 61本	
プリ半个奴	最短 20分につき1本	最短 14分につき1本	
最長 2時間につき1本		最長 60分につき1本	
最終列車	西桑名→阿下喜 21:30発	西桑名→阿下喜 23:00発	

出典:北勢線対策推進協議会資料

図 北勢線譲受前後のサービス改善項目

和歌山電鐵貴志川線



プロフィール

利用者の減少による既存事業者の撤退 表明後、県及び沿線自治体が財政支援 を決定し、新たに運営を引き継ぐ事業 者を公募した。その結果、県外の事業 者が参入することとなり、路線も存続 されることとなった。

和歌山県>和歌山市・紀の川市

人口: 和歌山市 375,591 人 紀の川市 67.862 人

面積: 和歌山市 209.23 km 紀の川市 228.54 km d

人口密度:和歌山市 1,795.11人/km d 紀の川市 296.94 人/kmプ

運営主体: 和歌山電鐵

効果

- 公募によって選定された岡山電気軌道が新たに設立した和歌山電鐵により、貴志川線の運行が行 われている。また、事業引継ぎ開始後は、和歌山電鐵・県・沿線自治体・学校・住民団体・商工 会等で組織される「貴志川線運営委員会」において、利用促進策が協議されている。廃線目前に あった路線が、様々な関係者の努力により維持され、活性化のための取組みが行われている。
- 事業引継ぎ初年度の平成18年度は年間利用者数が約211万4000人となり、営業を譲り受ける前 の平成17年度を約19万人上回った。
- 学識者による費用対効果分析の結果、貴志川線存続による単年度の社会的便益額は、廃線後にバ ス転換した場合(転換率は約46%と設定)と比べて、約14.8億円上回ると推計された。

ここに注目!

- 同線はもともと南海電気鉄道(南海電鉄)貴志川線として運行されていたが、利用者の減少から 平成 14 年度には年間約 4.7 億円の赤字を計上するに至り、平成 15 年 10 月、南海電鉄は貴志川 線の鉄道事業からの撤退の検討について、和歌山県・和歌山市・貴志川町(現紀の川市)それぞ れに対して説明報告を行った。これに対し、県、市、町は貴志川線存続のための取組みを行うこ ととし、県は事業継続に必要な初期投資として2市町が取得する鉄道用地費を全額負担するとと もに、将来実施される予定の変電所の大規模修繕費を負担することとなり、2 市町は 10 年間の運 営支援資金を負担することとなった。
- これらの負担を前提に運営事業者が公募され、岡山電気軌道が選定された。その後、岡山電気軌 道が100%出資で和歌山電鐵を設立し、鉄道用地は2市町から無償貸与、それ以外の鉄道資産は南 海電鉄から無償譲渡され、平成18年4月から事業を継承することとなった。
- 運行開始後は、「貴志川線運営委員会」で利用促進策が協議されている。車両に沿線で名産のい ちごのデザインを施した「いちご電車」の運行や、猫の駅長の任命、「おもちゃ電車」の運行な ど様々な利用促進策に取り組んでいる。
- 平成 16 年 8 月の南海電鉄による貴志川線の廃止表明の後、沿線市民組織が存続運動を行ってい た。その活動がテレビ報道され、番組に出演した旧貴志川町の長山団地住民が中心となり、「貴 志川線の未来を"つくる"会」が正式に発足した。番組の影響もあって同会の会員数が増え活動 が活発化していった。

もっと詳しく・・・

和歌山電鐵ホームページ http://www.wakayama-dentetsu.co.jp/



図 和歌山電鐵貴志川線路線図

表表表表 若<u>桜鉄道</u>における上下分離方式

鳥取県>若桜町・八頭町



プロフィール

利用者の減少により存続が危ぶまれている若桜鉄道では、地域公共交通活性化・再生法を活用した地元自治体の取組みにより、「公有民営」方式の上下分離が導入された。

人口:	4,378 人(若桜町)
	19,434 人(八頭町)
面積:	199.31 km (若桜町)
	206.71 km (八頭町)
人口密度:	21.97 人/km (若桜町)
	94.02 人/k㎡(八頭町)

運営主体: 若桜鉄道

モード ステイタス 実施年 鉄道 計画 平成 20 年

効果

- ・ これまでも地方自治体が鉄道線路を保有し、運行を担う鉄道事業者から線路使用料の支払を受ける上下分離の例があった。
- ・しかし、「地域公共交通の活性化及び再生に関する法律」の「鉄道事業再構築事業」の認定により、 地方自治体が鉄道線路を保有し、これを運行事業者に無償で使用させる「公有民営」方式の上下 分離が可能となり、平成21年4月、若桜鉄道に初めて適用された。沿線町の支援とあわせ、若桜 鉄道の存続に有効とみられている。

ここに注目!

- ・ 平成 20 年 10 月、若桜町・八頭町では「若桜谷公共交通活性化総合連携計画」を取りまとめた。 この中で、次の3つの目標を定めた。
 - ①生活交通としての地域の公共交通の確保
 - ②若桜鉄道を活用した地域の活性化
 - ③複数の公共交通機関との連携と環境保全
- ・ 具体的な施策として、若桜鉄道の上下分離方式の導入による運行の確保の他、若桜鉄道の利用促進と観光資源としての活用や、 交通結節点である駅の機能向上による乗継利便性の向上を図 ること等を掲げている。
- ・ 若桜鉄道では、近年、SLの譲り受け、修繕による動態保存や、 転車台、給水塔等、SL時代の遺産の復元に、住民や地域等から の積極的な支援を得てきた。これらの取組みが上記の総合連携 計画策定の背景にある。



もっと詳しく・・

- 若桜鉄道株式会社 HP http://www.infosakyu.ne.jp/s-wakasa/tetudo/
- ・若桜町・八頭町「若桜谷公共交通活性化総合連携計画」(平成 20 年 10 月)

http://www.town.wakasa.tottori.jp/dd.aspx?itemid=2388#itemid2388



出典:若桜鉄道ホームページ

図 若桜鉄道沿線マップ

広島電鉄江波線PTPS社会実験

広島県 > 広島市



プロフィール

自動車交通量の増加に伴い、路面電車の所要時間が増加傾向にあることから、これまでバスを対象に開発されてきたPTPS(公共車両優先システム)の路面電車への導入が期待されている。そのため、導入に向けた技術的な課題等の検証を目的に、広島電鉄江波線において、我が国初となる実証実験を実施した。

人口:	1,153,579 人
面積:	905.25 km²
人口密度:	1,274.3 人/k㎡
運営主体:広島	電鉄(株)

 モード
 ステイタス
 実施年

 路面電車(LRT)
 実験
 平成 20 年

効果

- ・これまでバスを対象に開発されてきたPTPSが路面電車でも活用できることが実証された。
- ・路面電車へのPTPSの導入により、3.5~3.7%の時間短縮効果が見られた。(バスのPTPSでは、4.2%~22.4%の時間短縮効果(都市により異なる)となっており、今回の結果は、それより若干低くなっている。その要因として、青信号の延長を行っても、右折待ち車両の影響で電車が通過できない場合があることなどが示唆された)
- ・路面電車の運転手へのアンケート結果では、「導入により電車が優先されたと実感できた」との回答が 55%、「導入により、定時性が確保された・遅れの改善に寄与した」との回答が 60%あり、有効性が確認された。

ここに注目!

- 定時性確保のため、これまでバスを対象に開発されてきたPTPSを路面電車に導入し、路面電車でも活用できることを実証
- 広島電鉄・広島県警察との協力体制が整い、我が国初の路面電車でのPTPS導入社会実験が実現
- 優先信号制御の方法として、青信号時間の延長がより有効であることを確認
- 今回作成した光ビーコンの設置基準の妥当性を確認、他地域での導入を期待

【背景】

- ・環境問題への対応等から、近代的な路面電車システムであるLRTが注目されてきている。
- ・路面電車は道路空間の併用軌道が大半であることから、自動車交通量の増加に伴い、路面電車の移動時間は増加傾向にある。
- ・そのため、路面電車の定時性確保が課題となり、路面電車の優先システムが必要とされてきた。
- ・一方、バスの優先システムは研究も進んでおり、実用化されていることから、交通事業者サイドから、 バスで導入されている公共車両優先システム(PTPS)を路面電車にも導入して欲しいという要望が 寄せられていた。
- ・しかし、路線バスと路面電車では、制動距離が異なるといった違いがあることから、導入に関して検証 すべき技術課題が挙げられた。
- ・そのため、路面電車優先制御特有の技術課題を解決し検証することを目的とした実証実験を実施することとした。

【事業内容】

- ・広島電鉄で行われた、PTPS導入社会実験の概要は以下の通り。
 - 実施期間: 2008 年 12 月~2009 年 3 月
 - ・実施場所:広島電鉄江波線 舟入川口町電停~江波電停(江波線の終点)
 - ・交通制御の方法:路面電車が光ビーコン(車載器を搭載した路面電車車両と赤外線で双方向通信をするための路上インフラ装置)を通過した際に、電車の検知情報を交通管制センターに送信し、この検知情報のタイミングに応じて、下流の信号機の制御(青信号の延長又は赤信号の短縮)を実施する。

表 システム導入における課題と検証の方法

女 ラバケニサバー00パ の旅送と 次証の方法		
	課題の内容	課題の検証方法
課題 1	路面電車は架線を有する ため、光ビーコンを従来 の方法(車線の中央)で 設置できない。	車線の中央ではなく、電車軌道に 隣接する車線に光ビーコンを設置 し、斜め方向の30度で車載器と光 ビーコンを対向させて通信するよ ランを 検証した。
課題2	車両特性、電停配置が路線が入と異なり、路面電線が入と異なり、路面電車優先制御の導入効果を得るためのノウハウ獲得が必要である。	①車両の通過時刻に応じて、「青延長」「赤短縮」のどちらの動作が適切かを判断し、正にい動作が行われているかを確認した。 ②信号の優先制御による時間短縮効果を計測した。 ③信号の優先制御に関し、効率の高い制御の方法を考察・整理した。
課題3	バスとは運転方法が異なることから、優先制御に 対する運転手の受け入れ やすさが確認されていない。	実証実験中に対象路線を運転した 運転手に対してアンケートを実施 し、実証実験の評価、今後の導入 にむけた課題を抽出した。

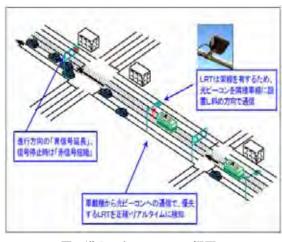


図 導入したPTPSの概要

出典: LRT優先制御実用化に向けた実証実験の実施(馬渕ら)

【検討経緯】

- ・実験は、新交通管理システムに関する調査・研究・開発を行っている、(社)新交通管理システム協会 (UTMS協会)が主体となり、警察庁交通局交通企画課の指導の下、広島県警察・広島電鉄㈱の協力 によって実施した。
- ・広島電鉄で実験を実施した背景としては、輸送人員・路線延長のいずれにおいても我が国の路面電車の中で最大規模であること、広島電鉄㈱・広島県警察の協力体制が整っていたことなどがある。

【知見·教訓】

- ・今回の社会実験では、路面電車の優先信号制御の方法として、赤信号の時間を短縮するよりも、青信号 の時間を延長する方が有効であることが確認された。
- ・その理由としては、路面電車とバスの赤信号時の待機の方法の違いが挙げられる。路面電車は、交差点 まで走行せず、あらかじめ手前の電停で待機し、青信号で通過できるように時間調整を行うことが多い。
- ・今回作成した光ビーコンの設置基準の妥当性が確認されたことから、この設置基準を用いることでこれ まで導入してきたバス優先のPTPSを路面電車優先制御に適用できることが確認された。

もっと詳しく・・

・「LRT優先制御実用化に向けた実証実験の実施(馬渕ら)」(交通工学研究発表論文集 2009 年 10 月)

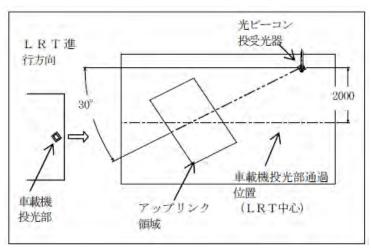


図 光ビーコン設置基準案

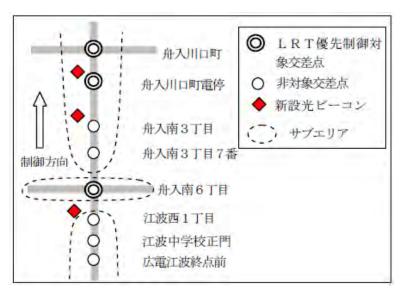


図 実験対象路線

出典:LRT優先制御実用化に向けた実証実験の実施(馬渕ら)

〇広島電鉄路線図と今回の社会実験実施区間



á	統番号	運行区間	所要時間	運行間隔
1	1号線	広島駅〜紙屋町東〜広島港	49分	10分
2	2号線	広島駅〜紙屋町東・西〜広電宮島口	68分	9分
3	3号線	広電西広島〜紙屋町西〜広島港	52分	12分
5	5号線	広島駅~比治山下~広島港	32分	10分
6	6号線	広島駅〜紙屋町東・西〜江波	39分	12分
7	7号線	横川駅〜紙屋町西〜広電本社前	27分	12分
8	8号線	横川駅~土橋~江波	23分	12分
9	9号線	八丁堀~白島	8分	8分

出典:広島電鉄ホームページ

高松琴平雷気鉄道

香川県>高松市



プロフィール

関連会社が倒産した影響から、平成 13 年に民事再生法の適用を申請した(関連事業の不振により鉄道事業者が倒産 した初のケース)。国・県・沿線市町による財政支援と様々な再建施策により、利用者数が増加している。

人口:	418,125 人
面積:	375.05 km²
人口密度:	1,114.85 人/k㎡

運営主体:

高松琴平電気鉄道株式会社

モード	ステイタス	実施年
鉄道	運用	平成 13 年

効果

- ・ 関連会社のコトデンそごう百貨店が平成13年に民事再生法申し立てを行い閉店することになり、 同社の債務保証をしていた琴電の経営も悪化した。一時期は高松琴平電気鉄道の維持が危ぶまれ る状況にあったが、国・県の制度に基づいた補助に加え、県・沿線市町村により、緊急特例措置 として特別支援が行われた。地域の支援により経営再建が実現し、高松琴平電気鉄道は、通勤、 通学や生活移動手段として、年間約1,290万人に利用されている(平成19年度)。
- ・ 平成 17 年 2 月に導入された IC カード「IruCa」は、平成 20 年 9 月現在、12 万枚を超える利用実 績があり利用促進に寄与している。また、「IruCa」は琴電だけでなく地域の電子マネーとしても 利用できる他、国立大学の学生証にも採用されるなど、地域カードとしての役割も果たしている。

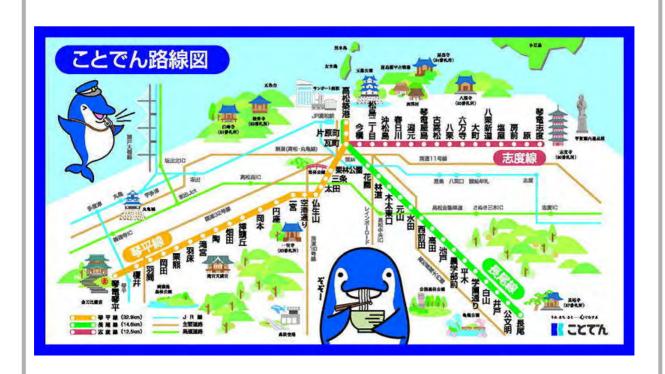
ここに注目!

- ・ 経営刷新に当たっては、金融機関は300億円の負債処理を行い、国、香川県、高松市ほか沿線8 町(当時)も事業継続のため財政支援を実施した。背景として、運輸局、銀行、沿線自治体など の間で非公式な協議が数多く開かれる中で、抜本的な経営刷新を前提として、地域で支える公共 交通へと再生すべきとの考え方が徐々に形成されたことが挙げられる。
- ・ 経営刷新に当たって策定された「ことでん 100 計画」においては、「四国一の電鉄会社」を目標 に再生を進めることや、100 万人の香川県民に 1 回多く乗車してもらう「100 万人運動」などを 実施することとした。
- ・ ICカード「IruCa」は、ICカードを地方に導入した先駆的事例であり、鉄道・バス乗り継ぎ割引 や商店街での電子マネーとしての活用など、様々なサービスで利用者の利便性を高めている。
- 駅周辺には、パーク&ライド用の駐車場や駐輪場が整備され、利用者の利便性を向上させている。
- ・ 社長には、地元財界の有力経営者が選任された。また、地元地銀による積極的な財政支援と、地 元企業による増資対応により、財政基盤が確立された。

もっと詳しく・・

- ・ 高松琴平電気鉄道ホームページ http://www.kotoden.co.jp/publichtm/kotoden/
- 中井智洋「ことでんを核とした公共交通活性化について」、調査月報 No. 231
- ・ 宍戸栄徳「高松琴平電気鉄道の経営破綻と再生」、運輸と経済、平成 14 年 10 月
- ・ 「新生『ことでん』の再建と経営方針-高松琴平電気鉄道の取り組み」(今城光英、真鍋康彦対 談)、運輸と経済、平成16年3月

高松琴平電気鉄道 香川県>高松市



出典:ことでんグループホームページ

図 高松琴平電気鉄道路線図

土佐くろしお鉄道中村・宿毛線における活性化策

高知県 > 高知西南地域



プロフィール

土佐くろしお鉄道株式会社は、高知県や沿線市町村など行政と、民間企業や団体の出資を受けて昭和 61 年に設立された第三セクター経営方式による鉄道会社である。だるま夕日号はやなせたかし氏のデザインでラッピングが施され、平成18年より運用されている。

人口:	121,804 人
面積:	2,204 km²
人口密度:	55.3 人/k㎡

運営主体:土佐〈ろしお鉄道(株)

モード ステイタス 実施年 鉄軌道 実運用等 平成 18 年

効果

だるま夕日号「風鈴列車」の導入による集客効果:普通列車に、中村・宿毛線のイメージキャラクター「サニーくん+サンコちゃん」と宿毛湾の「だるま夕陽」をあしらったラッピング列車の導入により、普通 券利用客が増加した。

体験乗車 公共交通への親しみと家族での鉄道利用を誘導

園児 100 人を招待 半数以上が初めての乗車体験

サポーターズクラブの創設による増収効果:年会費1,000円でポイントカードの発行、

1,000円相当の鉄道・バス共通回数乗車券のプレゼント

設立:平成21年9月

会員数:3,385人(平成22年7月6日現在)連携計画の目標(1,000人)を大きく超える会員数を達成

県の補助金による運賃の実証実験(ニコニコ10、ニコニコ5による利用者増の効果):

普通列車の運賃を1乗車100円とする。 中高生:毎日、その他:土日祝日

< OD 調査比較(実験中/実験前)>

平日: +4.3%、土曜: +30.9%、日曜: +22.3%

<中高生アンケートより>

利用回数の変化(実験前 実験中)

週0回:49.2% 20.4%

ここに注目!

だるま夕日号「風鈴列車」: やなせたかし氏のデザインによるラッピング列車

サポーターズクラブ:年会費1,000円で様々な会員特典あり

ニコニコ10、ニコニコ5:普通列車の運賃を1乗車100円 中高生:毎日、その他:土日祝日

【背景】

高知西南地域(高知県宿毛市、土佐清水市、四万十市、幡多郡大月町、三原村、黒潮町、高岡郡四万十町)の公共交通機関は、地域人口の減少や道路整備の進展等により利用者の減少が続いている。地域人口は、少子高齢化の進展などにより引き続き減少傾向にあり、また、平成20年代半ばには、窪川まで高速道路の延伸が予想されるなど、公共交通を取り巻く環境は、今後更に厳しくなることが予想され、高知西南地域の公共交通は、地域の活性化を図る上でも重要な役割を担っており、将来にわたって維持していくことが求められ、公共交通を地域で支えていく意識を醸成していかなければならない。このような背景から土佐くろしお鉄道中村・宿毛線における活性化策の検討を行った。

【サービス】

だるま夕日号「風鈴列車」

・中村・宿毛線へは、山陽新幹線に接続する岡山駅、また、四国内の高松駅、高知駅の各方面から特急列車が直通運転している。中村・宿毛線の普通列車に、中村・宿毛線のイメージキャラクター「サニーくん+サンコちゃん」と宿毛湾の「だるま夕陽」をあしらった車両が走っている。車体のデザインは、ごめん・なはり線の駅キャラクターやアンパンマン特急も手掛けられた、漫画家やなせたかし氏によるものである。

サポーターズクラブ(愛称:のりのり支援隊 会員からの公募により決定)

- 1.年会費 個人 1,000円 法人 10,000円
- 2.活動内容
- •土佐くろしお鉄道と高知西南交通バスの支援(自ら利用する。さらに利用を呼び掛ける。)
- •利用促進活動のお手伝い(参加自由)
- •サポーターズクラブ会員拡大への貢献(参加自由)
- 3.会員特典
- •全員に、会員限定の鉄道・バス共通回数乗車券(1,000円相当)をプレゼント。
- ●サポーターズクラブポイントカードを発行。土佐くろしお鉄道(中村・宿毛線)と高知西南交通バスの共通回数乗車券をお買い上げ1,000円ごとにポイントシールを1枚交付。ポイントをためると、共通回数乗車券(100円区間券11枚綴)をプレゼント。

====10、====5

- 1. 実施期間 平成21年9月1日(火)~12月31日(木)
- 2.対象列車 土佐くろしお鉄道中村・宿毛線(窪川駅~宿毛駅の区間)を運行する普通列車
- 3. 利用方法 回数券を購入(現金では利用不可)
 - ニコニコ 10 (10 枚綴り 1,000 円): 学生 (中・高生、大学・専門学校生) のみ、毎日利用できる。
 - ニコニコ5(5枚綴り500円): すべての方が、土日祝日のみ利用できる。

【知見・教訓】

サポーターズクラブ

スケールメリットを生かすような会員限定イベントなどを計画し、公共交通の利用拡大を検討している。

====10、====5

事業の実施にあたっては、PR・周知が重要となることから、新聞折り込みや街頭でのチラシ配布、メディアの取材活用や市町村広報への掲載等、様々な手段を講じたが、まだ十分ではない。今後さらに各地区の会合等でのPRも強化するほか、TVCMなども活用するなど、効果的な周知を検討し実施する必要がある。

もっと詳しく・・

・土佐くろしお鉄道ウェブサイト: http://www.tosakuro.co.jp/

【検討経緯】

鉄道対策として土佐くろしお鉄道中村・宿毛線運営協議会(任意協議会 昭和62年5月22日設立)での 検討を経て、高知西南地域公共交通協議会(法定協議会)を平成20年6月10日に設立、バスを含めた将 来にわたり安心して利用できる公共交通ネットワークの確立を目指す。

サポーターズクラブ ~ みんなで考える支える地域公共交通~

土佐くろしお鉄道中村・宿毛線は、地域人口の減少やマイカーの普及などによって利用者が大幅に減少 し、このままでは存続が危ぶまれる状況になっており、鉄道がなくなれば、今より住みにくい地域になる ことは容易に想像でき、公共交通を地域で支えていく意識の醸成が必須であった。

ニコニコ10、ニコニコ5(高知県公共交通実証実験事業費補助金による運賃実験)

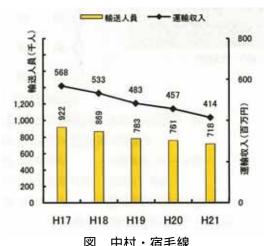
平成 20 年調査事業で実施したアンケート結果より

Q:鉄道を利用しない理由は? A:料金が高い(地域住民 16.8%、中高生 18.6%)

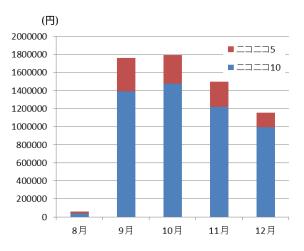
Q: 利用するために望むサービスは? A:運賃を安くする(地域住民 26.8%、中高生 50.6%)

この結果を受け、実証実験を行うに至った。

【利用状況】



中村・宿毛線



ニコニコ 10・5 売上実績



だるま夕日号「風鈴列車」の車内



写真 だるま夕日号「風鈴列車」の外観



図:土佐くろしお鉄道 ルート図



図:サポータークラブ入会申込書 ニコニコ10、ニコニコ5案内

門司港レトロ観光列車「潮風号」

福岡県>北九州市



プロフィール

北九州市では年間 200 万人以上の観光客が訪れる「門司港レトロ地区」と、年間 120 万人以上の観光客が訪れる「和布刈(めかり)地区」とを結ぶトロッコ型の門司港レトロ観光列車「潮風号」を平成 21 年 4 月に開業した。

人口:	993,525 人	
面積:	487.66 km²	
人口密度:	2,037.3 人/k㎡	
運営主体:施策保有=北九州市		

運営主体:施策保有=北九州市 列車運行=平成筑豊鉄道

モードステイタス実施年鉄軌道実運用平成 21 年

効果

・ 利用者数は当初目標の年間 10 万人を開業後 4 ヶ月で上回り、平成 21 年 4 月から 8 月末までで約 14 万人に達した。(下表)

表 潮風号利用状況

月	運行日数	定期便数	臨時便数	計 (定期+臨時)	利用者数
4	3	78	7	85	6, 800
5	14	357	48	405	33, 600
6	8	208	24	232	17, 500
7	18	466	8	474	23, 200
8	31	776	78	854	58, 100
総計	74	1, 885	165	2, 050	139, 200

出典:北九州市資料より作成

- ・ 利用者の割合は、北九州市民が約4割、その他福岡県民が約2割であるが、関西以遠の地域からの利用者が約15%となっている(北九州市が平成21年8月に実施したアンケート)。 門司港レトロ列車の導入により、県外を含む広い地域からの観光集客が可能となった。
- ・ レトロ観光列車の導入を契機として、2 つのバスルートと海上航路を組合わせた関門海峡周遊切符(クローバーきっぷ)を導入し、公共交通を活用した広域観光ルートを形成することができた。

ここに注目!

- 未利用の貨物線を観光鉄道として再生させ、地域の課題であった観光振興の必要性に対応
- これまで十分に活用されていなかった周辺の観光資源を、鉄道、バス路線、航路を連携させ活性化
- 特定目的鉄道による初認可、上下分離による官民連携の仕組み導入等、鉄道経営面での工夫を実施
- 路線や駅の命名権販売による企業からの協賛、職員の積極的サービス等、地域を挙げた取組み実施

【背景】

・ 門司港レトロ地区は、これまでの北九州市や地域の関係者によるハード面、ソフト面の取り組みにより、都市型観光拠点として年間200万人が訪れる北部九州でも有数の観光地に成長してきた。 しかしながら、観光客の滞在時間が短く、地域への経済効果の観点からは課題があった。 ・ 一方、門司港レトロ地区の周辺には、豊かな自然を有し関門海峡の景観が楽しめる和布刈地区や、 人道トンネルや海上航路による下関市側との連絡ルートなど、これまで必ずしも十分に活用され ていなかった観光資源が存在していた。





出典:北九州市 HP

図 門司港レトロ地区(左)関門海峡(右)

・ さらに、門司港レトロ地区と和布刈地区の間には平成17年に休止されていた貨物鉄道線があり、 その有効活用について、北九州市において検討が行われていた。

【サービス】

- 門司港レトロ列車の運行概要は以下のとおり。
 - ▶ 区間:九州鉄道記念館~関門海峡めかり 間 2.1km
 - ▶ 駅数·4駅
 - ▶ 車両数:機関車2両、トロッコ客車2両(1編成)
 - ▶ 運行時間:概ね10時~17時
 - 列車本数:一日26本程度(13往復:約30分で1往復)
 - ▶ 開業日:平成21年4月26日(日)
 - 運行日:年間約130日(3月中旬~11月下旬の土·休日及び、春夏休み期間)
 - ▶ 運行車両
 - ♦ 機関車: DB10形 2両

(平成18年11月まで南阿蘇鉄道(株)で運行されていたもの)

◆ 客車:トラ70000型 2両(定員100名:座席78名、立席22名)

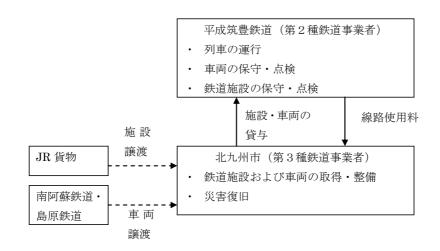


出典:北九州市 HP

図 牽引型のトロッコ車両

【検討経緯】

・ 北九州市では平成3年から貨物鉄道線を活用した門司港レトロ列車の運行を検討していた。当初 は運行主体が見つからなかったが、北九州市が第3種鉄道事業者として施設・車両の取得・整備 を担い、第3セクター鉄道の平成筑豊鉄道が第2種鉄道事業者として運行を行うスキームが決ま り、検討が進展した。(下図)



出典:ヒアリングにより作成

図 運営スキーム

- ・ また、当該路線は「特定目的鉄道」として全国初の許可を得た。これは、鉄道事業法施行規則(第6条の2)で「観光の目的を有する旅客の運送を専ら行う」と規定された鉄道で、2000年3月の 鉄道事業法改正で新設された。通勤や生活路線を前提としないため、経営計画と事業継続性が許可基準から省かれる。
- ・ 平成 19 年度の北九州市の予算で施設設計費が計上され、平成 20 年度に工事を施工、平成 21 年 4 月に開業となった。
- ・ 平成 20 年度には、地域公共交通活性化法に基づく「関門地域公共交通総合連携計画」が策定され、レトロ列車の開業に合わせ関門海峡周遊切符を企画・発売することで関係者が合意した。

【知見・教訓】

・ 当該事業では、「上下分離」により、施設(車両含む)の保有主体と運行主体を分け、責任関係を契約により明確にした。すなわち、北九州市は初期投資額3億円を負担し、線路使用料として年間210万円を受け取る。当初3年間の契約では、平成筑豊鉄道に赤字が発生した場合は北九州市が負担し、黒字の場合は両者で折半することとなっている。このような官民連携の仕組みにより、運行が実現した。

- ・ 同路線は「やまぎんレトロライン」という路線名も持つ。これは山口銀行に3年間のネーミングライツ(命名権)を売却したものである。駅名も「九州鉄道記念館」と「出光美術館」について同様で、これらを合わせ北九州市は年間約400万円を得る。このように地元企業の協賛を得て、運行を持続するための工夫が行われている。
- ・ 同路線では、利用客に対してきめ細かいサービスが行われている。乗務員や職員は利用客に笑顔で手を振っている。終着駅では「めかり絶景バス」とダイヤが接続しており、バス乗り場もホームの目の前である。めかり絶景バスには、ボランティアガイドが乗り込み、案内をしてくれる。このように、ハード面のみならずソフト面のサービスにより、観光客の満足を高めようと地域を挙げて取組んでいる。



職員が手を振って見送り



めかり絶景バス乗り場はトロッコ鉄道駅の目の前

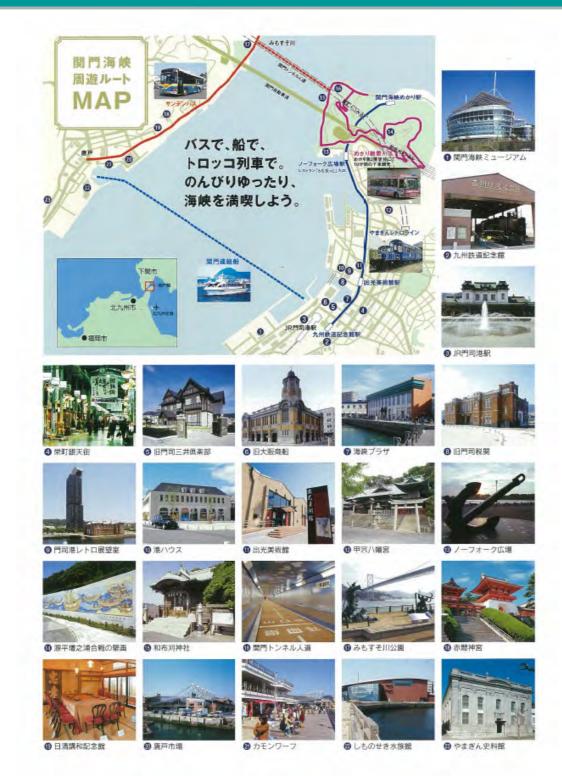


バスルート途中の展望台からの風景

・ 当該の施策は自治体独自の取り組みと、地域公共交通活性化法による広域連携の仕組みを活用し、 関門地域における複数の観光地を結びつけ、またトロッコ列車や、景観を楽しめるバス、海上航 路といった乗り物自体の観光の魅力を創出することで、観光による地域活性化を実現した事例で ある。

もっと詳しく・・

・ 潮風号ホームページ: http://www.retro-line.net/



出典:北九州市パンフレット

図 関門海峡周遊ルート

**** やまぎんレトロライン「潮風号」時刻表

F (T (T (T (T (T (T (T (T (T (E-I					
n=	AMBE	27	/ーフェーフ 生命総合	部門386 日本リ際省	11.8 0.5	BHSH	/-71-5 GMRR	AN PERSON	AMBA Rensa
9	9:45	9:47	9:52	9:55	2	10:00	10:03	10:08	10:10
3	10:15	10:17	10:22	10:25	4	10:30	10:33	10:38	10:40
5	10:45	10:47	10:52	10:66	5	11:00	11 03	11:08	11:10
7	11:15	11:17	11:22	11:25	8	11:30	11.33	11:38	11:40
9	11:45	11:47	11.52	11:55	10	12:00	12:03	12:08	12:10
11	12:45	12:47	12:52	12:85	12	13:00	13 03	13:08	13:10
13	13:15	13:17	13:22	13:25	14	13:30	1333	13:38	13:40
15	13:45	13:47	13:52	19:55	16	14:00	14 03	14:08	14:10
17	14:15	14:17	14;22	14:25	18	14:30	1433	14:38	14:40
19	15:15	15:17	15:22	15:25	20	15:30	1533	15:38	15:40
21	15:45	15:A7	15:52	15:55	22	16:00	16:03	16:08	16:10
23	16:15	16:17	16:22	16:26	24	16:30	16:33	16:38	16:40
26	16:45	16:47	16:52	16:65	26	17:00	17:03	17:08	17:10

至1日13往復26本

●座席のご案内 客車2両(78席)



●運賃 (均一制)

普通乘車券 ひとり2回きっぷ 座席指定券 00⊨

年2両条行のうち、1両を指定原といたします(需要の場合、2両で7B原) を場合によっては、全事自由原で施行する場合があります 年 「こども」は小学生とします。幼児(未製学児)は、大人1人につき2名目で解料です。

団体貸切も可能です!

通常運行日のご利用 通常運行日以外のご利用 [18成2表(78歳.変あ100を)]

6 予約方法は、下記の通常の団体ご予証方法に準じます 会車両の投稿のメンテナンス等の理解により、ご予約できない場合がありますので、あらかじめご丁藻ください 非工光所の内容(国体、学位保険等に)団体無利引金者においます。詳しくはお問い合わせください。

予約方法

■きっぷは、乗車日の3カ月前~3日前まで、ローソンチケットにてご予約&ご購入いただけます。

●店舗(Loppi端末)でのご予約

全国のローソン店頭にあるLoppiの端末からご予約いただけます。 ジャンルは「レジャー」からお道び下さい。

●お電話でのご予約

お電話にてご案内をご希望の場合は、ローソンチケットにお問い合わせの上、オペレーターによるご案内へおつなぎください。

ローソンチケット TEL:0570-000-777 ・オペレーターによるご案内の時間 10:00 ~ 20:00 ・ブッシュボタン (0) でオペレーターへおつなぎします。 ・ 降しくはローソンチケットのWebサイトをご覧下さい。

予約できる期間

来率日の14日前までは、団体予約等の都合により、一部の使のみの販売となります。 その他の理につきましては、乗車日の14日前より発売致します。団体予約等の状況により、発売できない使もございます。 店舗・Webともに通常24時間、運行日の3日前まで受け付けております。

※座席指定券は乗車券と一経にご購入ください。 ローソンチケットでは、座席指定券のみ、もしくはひとり2回きつぶ・周遊きつぶと座席指定券とのセットでの購入はできません。

- ●運行当日、両始発駅にて当日分の指定券を販売いたします。
- ●ひとり2回きつぶ・周遊きつぶで座席指定席利用を希望される方は、運行当日に両始発駅で座席指定券をお求め下さい。

■団体(16名以上)の場合は、乗車日の3カ月前の月の1日からご予約いただけます。

※1両あたり職席で42名様まで乗車できます。また立席8名様を加えた50名様までご予約いただけます。

それ以上の場合は複数列車への分乗となります。 ※その他、詳しい予約方法はお問い合わせください。

平成筑豊鉄道株式会社 門司港事業所 TEL.093-331-1065 北九州市門司港レトロ室 JR門司港駅観光案内所

TEL.093-322-1188 TEL.093-321-6110

潮風号ホームページ www.retro-line.net/

出典:北九州市パンフレット

义 「潮風号」時刻表・予約方法

松浦鉄道 長崎県>佐世保市



プロフィール

長崎県の佐世保市から佐賀県有田町までの2県4市4町を結ぶ第3セクター鉄道である。国鉄時代に利用者数の減少により存続が危ぶまれたが、沿線地域の熱心な取り組みにより、生活交通として存続されている先駆的な事例である。

人口:	258,262 人
面積:	363.94 km²
人口密度:	709.63 人/k㎡
運営主体:	松浦鉄道

 モード
 ステイタス
 実施年

 鉄道
 運用
 昭和 63 年

効果

- ・ 松浦鉄道利用者数は、第3セクターとしてスタートしてから増加し、平成8年度に約442万人 /年を記録したが、その後減少傾向にあり、平成18年度は約311万人/年となっている。
- ・ 松浦鉄道沿線には、学校等が多く、地域住民の移動手段として重要な役割を担っており、人口減少などによって利用者数が減少するなか、松浦鉄道の自助努力と周辺自治体の支援により、存続されている。
- ・ 現在、国鉄、JRから引き継いだ松浦鉄道の施設や車両が老朽化しており、その更新等を行うため、「松浦鉄道施設整備事業計画(平成16年~25年度総額約35億円)」を実施しており、周辺自治体は総額約26億円を負担している。
- ・ 松浦鉄道への自治体および地域関係者による支援には、「マイレールフォトコンテスト」、「花いっぱい活動」、「イベント車両の導入」、「JR九州との連携(ハウステンボス-佐世保-たびら平戸口)」など、多様である。
- ・ 平成20年6月に策定された「松浦鉄道沿線地域公共交通総合連携計画」では、既存公共交通機関と連携を図りながら、人と環境に優しい公共交通体系となるように、新規事業として、「観光商品のPR(トレイン&サイクル)」、「パーク&ライド用駐車場の利用促進」が実施される。

ここに注目!

- ・ 松浦鉄道、他の公共交通事業者、周辺自治体が、地域公共交通に対して、継続して検討、連携できる体制が整っている。(例えば、「松浦鉄道自治体連絡協議会」などが組織されている。)
- ・ 体制が整っていることにより、利害関係者間で、ニーズや取り組むべき方向性を共有しているため、意思決定を迅速に行うことが可能となっている。
- ・ 松浦鉄道の経営状況や沿線自治体の財政状況から、既存事業の継続的な存続を基本としながらも、 内容の拡充を行い、JRへの乗り入れやレンタサイクル等の新規事業も実現している。

もっと詳しく・・

- · 松浦鉄道沿線地域公共交通総合連携計画 http://www.city.sasebo.nagasaki.jp/www/contents/1213173162582/index.html
- · 松浦鉄道 http://www.matutetu.com/

松浦鉄道 長崎県 > 佐世保市



出典:松浦鉄道ホームページ

図 松浦鉄道路線図

熊本市交通局 熊本県>熊本市



プロフィール

従来の路面電車が衰退していく中で、路面電車活性化のため、国内初の冷房車の導入(昭和53年)、国内初のWWFインバータ電車の導入(昭和57年)、など様々な施策を実施。平成9年8月には、国内初の低床車両での運行が開始された。

人口:	669,603 人
面積:	267.08 km²
人口密度:	2,507.13 人/k㎡
運営主体:	熊本市交通局

モードステイタス実施年軌道実運用平成9年

効果

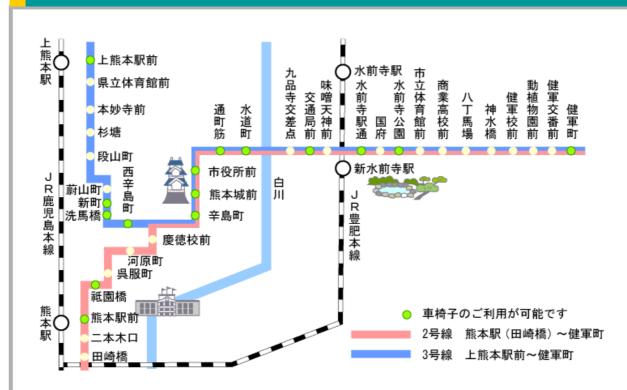
- ・ 国内初の冷房車、VVVF インバータ制御電車の導入、電車接近表示器の設置、電停上屋の設置、終車延長、運行間隔短縮、バス乗り継ぎ定期券発行、プリペイドカード運用開始、など様々な施策を行っている。
- ・ 乗客数はここ数年 910 万人前後で推移していたが、平成 19 年 10 月に均一運賃制度を導入したことにより増加傾向にある。

ここに注目!

- ・ 平成2年度より路面電車の今後のあり方について調査・研究が行われ、欧州で運行されているLRT を目標に整備を進めるという方針が採択された。平成9年8月に国内初の運行となった低床車両 は、ドイツのメーカーが開発した車両で、台車・機器類は輸入し、車体製作・ぎ装は国内のメーカーで行われたものである。
- ・ 平成 14 年 10 月には、車両基地の新設や駅前停留所の配線変更が行われ、欧州で採用されている 樹脂固定による制振軌道や軌間の中に埋め込むことができる埋設型転轍機が国内で初めて導入 された。その後も軌道移設やセンターポール化など、設備の高規格化が進められている。
- ・ 運賃は全線 150 円均一運賃で、熊本市交通局、九州産業交通、熊本電鉄、熊本バスに共通乗車できるプリペイドカード「TO 熊 (ツーユー) カード」が使用でき、他の電車・バスから乗り継ぐ場合には運賃が 20 円 (小児は 10 円) 引きとなる。
- ・ 停留所は、明治時代のガス灯を思わせるレトロ調の案内標識がつけられるなど、デザインへの配 慮がなされている。
- ・ 九州新幹線鹿児島ルートの全線開業に伴う熊本駅の整備に併せ、駅前電停を利用者がより乗降し やすいように、移転・整備が計画されている。

もっと詳しく・・

熊本市交通局ホームページ http://www.kotsu-kumamoto.jp/



出典:熊本市交通局ホームページ

図 熊本市電路線図

熊本県 > 人吉市ほか5町村



プロフィール

くま川鉄道は平成元年 10 月に旧国鉄線を引き継いで開業した。開業以降赤字続きであり、21年6月の株主総会で、これまで赤字の補填に充ててきた基金があと3年で枯渇すると報告されて以降、沿線住民らによる支援運動が活発になっている。

人口: 86,137 人(6 市町村計) 面積: 763.72 km²(6 市町村計)

人口密度: 112.8 人/km²

運営主体∶⟨ま川鉄道

モード 鉄道 ステイタス 運用 実施年平成市

効果

- ・ 「がまんちょ会」の発足や「年一回ご乗車お願いします!」の呼びかけにより、平成 21 年度は 普通旅客が増加した。
- ・ 自然博物館列車「KUMA」の導入により、観光利用のほか沿線住民の利用も増加している(前年比20%増)。
- ・ 全14駅のネーミングライツ(駅名命名権)を売り出し3駅で実施している(年70万円増収)。
- ・ 平成21年5月から各日曜日に、大人と一緒に乗車する小学生1人分の運賃を無料にすることを実施、乗車券を証明としない為利用数は不明だが、徐々に家族での利用者数は増えている。

ここに注目!

がまんちょ会の発足及び「年一回ご乗車お願いします!」というリーフレットを作成し、沿線地域の住民が年に1回利用すれば、鉄道を存続できるだけの増収になることの呼びかけ実施自然博物館列車「KUMA」の導入や様々な企画列車の運行により、くま川鉄道沿線の魅力と観光路線化をアピール

ネーミングライツ(駅名命名権)により、地元企業からの協賛や地域ぐるみの取組みを実施 自社養成の若手社員3人が運転士国家資格の実地試験に一発合格 おかどめ幸福駅(日本で唯一幸福の付く駅)の記念乗車券の発売(22.-2.2夫婦の日幸

福行ききっぷ)を発売し約4000枚売り上げる

【背景】

- ・ 湯前線は、明治 42 年 11 月 21 日に当時は鹿児島線として開通 (八代~人吉間は、明治 41 年 6 月 1 日開通)した人吉駅を分岐として人吉から湯前間 24.8 キロが、大正 13 年 3 月 30 日に開通した線区である。
- ・ 湯前線は、九州山脈をはじめとする山々に囲まれた球磨盆地の中を走る鉄道であり、最盛期には、 木材を積載した貨車をつないだ貨物列車が毎日運転されていたが、外国産木材あるいは新建材の 需要に押され貨物列車は廃止され、また、モータリゼーションの発達とともに旅客輸送も減少し、 昭和62年2月に第3次特定地方交通線として選定承認された。
- ・ 湯前線沿線には、分岐駅である人吉をはじめ、東人吉(現:相良藩願成寺駅) 肥後西村、免田、 多良木の各駅の近くに高等学校があり、総輸送量の75%(昭和62年度実績)が通学生輸送とい う教育的路線である。
- ・ 特定地方交通線として選定承認されて以降、湯前線特定地方交通線対策協議会会議をはじめ、地元における検討においては、このように湯前線は教育的使命を有した路線であるので鉄道として存続させることは必要であり、民間的手法を取り入れた会社経営を行うことにより、即ち、利用者のニーズに合った列車ダイヤの設置・車輌の導入及び新駅の設置、積極的な収入確保、経費の節減を図ること等により、鉄道としての運営は可能との結論が出され、昭和63年8月12日の第4回湯前線特定地方交通線対策協議会会議において、第三セクター会社による鉄道運営の方向が決定された。
- ・ 平成元年2月27日に開催された第5回湯前線特定地方交通線対策協議会会議において、転換日及び転換交付金の使途等について全員の合意がなされ、平成元年10月1日から引き続き鉄道として、第三セクターによる「くま川鉄道株式会社」が運行を開始した。

【サービス】

- ・ これまでにひな祭り列車(平成 19 年~)、納涼ビール列車(平成 2 年~毎年)、焼酎列車(平成 21 年~)などのイベント列車の運行、自然博物館列車「KUMA」によるツアー(平成 21 年~)車内バイオリン演奏会(平成 21 年)車内結婚式などを実施してきた。焼酎列車は、地元にある28 蔵元の協力で利き球磨焼酎大会などを開催。車内結婚式は、沿線にある「おかどめ幸福駅」などの施設を利用してこれまでに1組が挙式した。
- ・ 平成 21 年 5 月から各日曜日に、大人と一緒に乗車する小学生 1 人分の運賃を無料にする「日曜 限定親子きずな割引」を導入した。
- 65歳以上の格安定期券(パスポートKUMA)の発売
- ・ 記念乗車券の発行販売
- ・ グッズ販売ルートの強化(沿線観光店での委託販売)
- ・ 駅の魅力促進(平成20年~)
 - 幸福の鈴設置(おかどめ幸福駅) 沿線案内板設置(全駅) 沿線観光マップ作成など
- ・ 沿線の学校、事業所、病院などへの利用促進 D M 発送 (平成 21 年 7 月 ~)

【検討経緯】

- ・ 同鉄道は平成元年 10 月の開業後、2 年目までは黒字だったが、以降は乗客の減少に歯止めがかからず、平成 18 年度まで 16 年連続で赤字経営が続いている。5 つの県立高校が沿線にあり、旅客の8割を通学客が占めるが、沿線の高校生の数は約4,600人(平成2年度)から約3,000人(平成18年度)に激減、その間に通学定期客も約3,000人から約1,900人になってしまった。
- ・ 今後さらに、県立高校の再編で平成25~27年度に5校のうち3校が2校に統廃合されることになっていて、危機感を強めている。
- ・ また平成21年6月の株主総会で、これまで赤字の補てんに充ててきた地元自治体等による基金があと3年で枯渇すると報告された。
- ・ 上記報告以降、沿線住民らの支援運動が活発になってきた。7月には人吉市の老人ホームが観光車両「KUMA」の乗車会を実施し、同市の老人会は鉄道を利用するため同窓会を湯前町で開いた。最近では小学生や園児の団体利用も増えており、湯前町の小学生たちはこのほど、同鉄道を積極的に利用して「地域の足」を守ることを誓う宣言を行い、湯前小学校の4~6年生16人が人吉市へ社会科見学に行くのに同鉄道を利用した。
- ・ 自然博物館列車「KUMA」は、人吉市長(前社長)の発案で、老朽化した車両の改修にあわせて設計、平成21年4月から運行開始した。KUMA1は山地に抱かれた球磨盆地を行く鉄路、河畔から山地まであふれる緑と自然の魅力をモチーフに、またKUMA2は球磨川に沿って盆地をさかのぼる鉄路、沿線にはぐくまれた仏教文化や奥球磨の魅力を車内にちりばめた列車である。この車両は、JR九州の「SL人吉」が走る日に運行(客室乗務員が添乗し、車内や沿線を案内)するほか、定期運用でも使用している(人吉駅掲示板に毎朝告示)。

【知見・教訓】

- ・ 第三セクターでの運転士の自社養成は全国的に珍しく、若手社員3人が運転士国家資格の実地試験に一発合格したことから、安上がり(通常はJRの「鉄道学園」に入学し、授業料や人件費などで1人あたり1,000万円近くかかる)で高い合格率に他社から問い合わせが相次いでいる。
- ・ 経費節減策として、来年度の九州新幹線博多開業にあわせて減便(現在1日14往復)する予定。 また、線路などの鉄道施設とそれにかかる固定資産税を会社から切り離し、自治体が受け持つ上 下分離方式なども選択肢として検討していきたい。
- ・ 増収策としては、官公庁や観光宿泊施設、学校、病院、郵便局を中心に鉄道イベントや旅行企画 の営業活動を活発に行ないたい。

もっと詳しく・・

くま川鉄道株式会社 電話 0966-23-5011

くま川鉄道ホームページ http://www.kumagawa-rail.com/



通学時間帯車内風景(人吉温泉行き)

通学時間帯風景(相良藩願成寺駅)



自然博物館列車「KUMA」

幸福列車(ヘッドマーク付)

くま川鉄道(日曜限定)小児旅客運賃無料化のご利用について 『日曜親子きずな割引』



「日曜親子きずな割引」ポスター

出典:くま川鉄道HP



「年1回"ご乗車"」の呼びかけポスター



KUMA旅(ひなまつり版)

出典:くま川鉄道HP

肥薩おれんじ鉄道の経営改善策

熊本県、鹿児島県>八代市、水俣市、薩摩川内市、出水市ほか



プロフィール

赤字解消を目的に、組織体制から見直しを行い、結果的にインバウンド旅客の定期的な誘致を成功させた。 さらに、「ホームランではなく、バントを」をモットーに、社員も分かり やすい明確な経営方針を掲げて着実な経営改善を行っている。

人口:	377,619 人	
面積:	2,258.66 km²	
人口密度:	167.19 人/k㎡	
運営主体: 肥薩おれんじ鉄道株式会社		

モード ステイタス 実施年 鉄軌道 実運用 平成 21 年

効果

- ・ 会社の赤字解消と組織継続のため、経営方針を「組織体制の強化」「交流人口の拡大」と単純明 快にし、この方針に基づく職員からの自由な発想を営業施策等に生かしている。組織体制の強化 では、新たに7名を採用して営業部を創設し、これまで実施していなかった列車内での旅客サー ビスや物販等を行ったり、国内外のツアー会社の誘致を行ったりして、新たな収益源を確保した。 また、出向者からプロパー職員への技術継承のため、新たに7名の新規採用を実施した。
- ・ 新燃岳の噴火によるツアー中止の影響を受けながらも、韓国発の日本行きツアーのコースに同路線の乗車を組み込むことで、平成 22 年度は約 900 人増加する見込みである。また、平成 23 年度からは新たに毎週 1 回の定期ツアーを台湾から誘致し、さらなる増加を見込んでいる。
- ・ 漫画家の松本零士氏のデザインによるラッピング車両「銀河鉄道 999」の導入を中心に、メディアによる広報宣伝、アニメファンの増加、関連グッズの販売、同ラッピング車両を指名した貸切の需要増加など 1 億円近い経済的な PR 効果を創出している。
- ・ 鉄道関連グッズの販売や携帯電話の位置ゲームへの参加など、少規模でも様々な施策アイデアを 実現させ、平成22年度は前年度に対する売り上げの増加が見込まれている。

ここに注目!

経営方針の単純明確化と実施施策の一貫性の確保(組織体制の強化、交流人口拡大)組織を縮小するのではなく、部署新設と新規雇用による組織強化を実施韓国発を中心としたインバウンド旅客の誘致と他国発のインバウンド旅客誘致への展開知名度向上を目的としたラッピング車両「銀河鉄道 999」の導入「ホームランではなくバントを」モットーに小規模施策を高頻度に実施

【背景】

肥薩おれんじ鉄道(以下、おれんじ鉄道)は九州新幹線(鹿児島~新八代)の開業によってJR九州から経営分離された鹿児島本線八代~川内間の並行在来線を運営するために、平成16年3月に熊本、鹿児島両県および沿線市町を中心に設立された第三セクター鉄道である。同鉄道は平成17年度から減価償却前赤字を計上する厳しい経営となり、その上、沿線人口の低下、道路整備の進展など今後とも鉄道経営を取り巻く環境が厳しい状況である。

【経営改善に向けた施策】

組織体制の強化

- ・ 営業部の設置(新規採用:課長1名、課長補佐1名、課員2名、列車アテンダント3名)
- · 人材育成と技術の継承(新規採用:運転士候補2名、保守部門5名)
- ・ プロパーの若手職員の増加による会社の若返りと活力の増加

交流人口の増加

- ・ 国内及び海外発の旅行ツアーを同鉄道の乗車へ誘致(特に韓国、台湾)
- ・ 知名度向上(ラッピング車両「銀河鉄道 999」 メディアへのプレスリリース、地域イベント参加)
- ・ 携帯電話の位置ゲーム「コロニープラス」への参加(ゲーム参加者の純増) その他の増収策
- ・・関連商品の販売(ラッピング車両や自社キャラクターのグッズ、中古鉄道用品の販売等)

【検討経緯】

- ・ おれんじ鉄道では沿線県(熊本県、鹿児島県)と共に平成18年6月に今後5年間の「経営改善策と経営見通し」を策定した。しかしながら、経営見通しが厳しく、平成18年8月には3者合同で「肥薩おれんじ鉄道経営委員会」を設置し、先に策定した計画の検証や実効性の見極めを行い、経営改善計画のフレームを作成した。それを受け、平成19年度から平成23年度までの収支見込と経営改善策をとりまとめた「中期経営改善計画」を作成している。その中で、「定期外利用者35万人」「償却前営業損益の均衡実現」を経営改善の目標として沿線住民のマイレール意識醸成への取り組み、営業体制強化、ダイヤ見直し、イベント列車の充実等を行った。
- ・ また、地方公共交通の活性化および再生のための法律が定められ、同計画に位置付けられた事業 に対する国の補助制度が出来たことから、平成 20 年度に鉄道事業者や沿線自治体によって、「肥 薩おれんじ鉄道沿線地域公共交通活性化協議会」が設置され、利便性向上と経営改善のあり方に 向けた協議が行われた。その結果、平成 21 年 6 月に「肥薩おれんじ鉄道沿線地域公共交通総合 連携計画」がまとまり、位置付けられた施策を実施している。
- ・ 平成 21 年 7 月からは古木圭介氏が二代目の社長に就任し、連携計画の推進に加え、旅行会社の 経営やホテルの事業再生という自身の業務経験を生かし、同鉄道の経営改善を行っている。

【知見・教訓】

- ・ 列車における乗車定員の空きを活用した旅行ツアー等の誘致、メディアへのプレスリリースによる無料の広告宣伝、中古鉄道用品のマニアへの販売、携帯電話の位置ゲームの参加等、リスクが 少なく、アイデアと努力で実施可能な施策は、少規模でもより多く行うことが重要。
- ・ 経営方針を単純明快にすることで、職員のアイデアや工夫がしやすく、また、それが実現することよる「仕事への誇り」を醸成している。また、若手プロパー職員の雇用を支出と見るのではなく、持続可能な会社に必要な活力と位置付け、積極的に考えている点が特徴的。

もっと詳しく・・

- ・ 肥薩おれんじ鉄道株式会社ホームページ: http://www.hs-orange.com/
- ・ 鹿児島県ホームページ: http://www.pref.kagoshima.jp/infra/kotu/index.html

1.経営戦略の前提

古木氏は同社の2代目の社長として平成21年7月1日に着任したが、その時点での課題は「組織体制の強化」「赤字の解消」であった。そもそも会社設立時点では、現状維持ができる最小の規模と費用で経営する戦略であり、開業後9年目で黒字転換するという計画であった。しかし、沿線人口は3,000人/年ずつ減少し、高校生も200~250人/年程度の減少であり、その上、高齢化率も高まっているというのが現実である。これまで同社では沿線の人達に「年に1回余計におれんじ線に乗って下さい」という呼びかけを行っていた。しかし、これはマイレール意識の醸成という点では重要なものの、車社会の地域であるため、現実的にそれだけで解決することは難しいと同氏は考えており、沿線住民の利用だけで鉄道経営が難しいならば、交流人口を増加させるしかないと考えている。ただし、交流人口の拡大施策を具体化する部署や人材がなく、仮に交流人口を増加させ、旅客増加に対応した臨時列車が必要になっても、運転士は出向者に頼り、ぎりぎりの要員数のため、対応が難しいことが

課題であった。

2.組織体制の強化

2.1 営業部の創設と要員の雇用・育成

開業当初、最小限の規模による運営を行うとの考え 方から営業の専門部署は置いていなかったため、交流 人口の拡大への対策が十分出来なかった。そこで、21 年10月に営業部を創設した。その核となる営業課長、 課長補佐は外部からヘッドハントし、また、課員は国 のふるさと雇用再生特別基金の活用により自社負担 を軽減させ、列車のアテンダント3名を含む5名を採 用した。加えて、JR九州からの出向者の2名も営業 部の所属とし課長以下9人の体制を作り、営業ノウハ ウがある課長を中心に需要創出策の具体化を進めて いる。

一方、日常業務への支障を考慮すると、現場の保守要員の育成は、最大でも11名が限界であるため、人材育成には計画性が求められる。それを考慮して、平成22年度は技術継承を目的として7名のプロパー職員を雇用した。



図 肥薩おれんじ鉄道の位置と路線図 出典:肥薩おれんじ鉄道ホームページ

平均年齢は50歳を超えており、会社に若さがなくなると活力が低下しがちだが、若いプロパー職員の増加により、「日本一輝くローカル鉄道」というスローガンを進めることが基本である。今後も引き続き、若手のプロパー職員の採用が予定されている。

3.経営改善策

3.1 交流人口の拡大

交流人口の拡大という経営方針に基づき、インバウンド旅客の獲 得を狙った。おれんじ鉄道の営業範囲を考えると台湾や上海は東京 と同じくらいの距離であり、韓国に至っては東京よりも近い。そこ で、平成21年10月頃から韓国を最初のターゲットとして営業活動 を実施した。また、同様にして、国内の旅行ツアーも誘致を試みた。 3.1.1 海外旅行ツアー誘致

(1)施策の内容

韓国発の旅行ツアーは、鹿児島空港から日本に入り、1泊目は霧 島温泉に宿泊。翌日に出水駅からおれんじ鉄道線で川内駅まで行き、 そこからバスで指宿に行くというコースであり、おれんじ鉄道の乗



図 夕日の九州ウエストコー ストを走るおれんじ鉄道 出典:肥薩おれんじ鉄道㈱

車は出水駅~川内駅までの約1.5時間である。ツアー客へのセールスポイントは主に「景色」「食事」 「車内エンターテイメント」である。「景色」は、沿線で海岸沿いを走る区間を選び、絶景ポイント では他の列車の運行に支障のない範囲で徐行して景色の写真撮影をしやすいように工夫した。また、 韓国人向けの駅弁開発、韓国語による列車内ゲームも工夫している点である。

(2)効果

韓国の鉄道では車窓から海を眺められる光景が珍しく、駅弁や車内ゲーム等も含めて参加者には好 評を得たため、韓国の実施会社からの契約本数が増加した。結果的に、現在では毎週1~3本のツア ーに組み込まれ、平成 22 年度は 1 月までに約 720 名の利用があった。また、ツアーの評判が良かっ たため、韓国からメディアが取材に来たり、ソウル市内の中心地の大ビジョンで宣伝されたり、韓国 のテレビショッピングでもおれんじ鉄道関連のツアーが売られたりするようになった。観光ツアーの 客単価は運賃と貸切料金を含めて約1,600円/人であり、沿線の旅客の3倍近くにのぼる。

3.1.2 国内旅行ツアー誘致

(1)施策の内容

九州の西海岸を走るため「ウエストコーストツアー」と銘をうち、海外向けのツアーと同様に、国 内の旅行会社が企画する国内ツアーへ同路線の乗車の組み込みについて営業している。例えばJTB における首都圏発のツアーの場合は、沿線にある鶴の渡来地への訪問後、九州の西海岸の間際を走る 区間となる阿久根駅~川内駅に乗車し、最終的には霧島温泉に向かうという具合である。

(2)効果

平成 22 年度は 11 月までに JTB や読売旅行などの国内ツアー会社から 60 団体以上の国内ツアー客 を受け入れており、増客数は1ツアーの平均が 20 名とすると、1,200 人程度の規模となる。また、客 単価が 1,600 円とすると約 200 万円の売り上げ増加である。



「肥薩おれんじ鉄道による鉄道の旅。黄色の夕日がみかん畑の山並みを染める車窓が楽しめる。」と紹介されている。

図 台湾の旅行 WEB サイトのツアーにおける同路線の紹介

出典:易飛網科技股份有限公司ホームページより

3.2 知名度の向上 < 銀河鉄道 999 のラッピング列車 >

(1)背景

肥薩おれんじ鉄道と JR 九州の肥薩線の違いが分からない人もいるほど、地元におけるおれんじ鉄道の知名度は高くなかった。そこで新設した営業部において知名度の向上に関する具体案を検討し、ラッピング車両によるおれんじ鉄道のイメージアップを考えた。一方、鹿児島県には宇宙基地があり、その関係で県が鹿児島を紹介する観光プロモーションビデオを漫画家の松本零士氏に依頼し作成したという状況があった。そこで、その関係を通じて同氏にラッピング車両のデザインを依頼したところ、快諾され、2年間で約350万円の費用負担で実現できることになった。

(2)施策の内容

漫画家の松本零士氏の有名なアニメである「銀河鉄道 999」をイメージしたデザインのラッピングを既存車両に導入した。また、車両のコンセプトに合うように、暗くなると蛍光色の星空が車両内に浮かぶという工夫も施している。さらに、この車両の紹介も含めて出水車両基地で鉄道フェアを開催し、沿線住民だけでなく、メディアへのプレスリリースを行った。

(3)効果

多くのメディアがこのラッピング車両の取材に来て、新聞やテレビなどで紹介された。また、鉄道フェアでの車両のお披露目をきっかけに、銀河鉄道 999 のラッピング車両を指名で貸切りたいという要望が増え、貸切りの需要が増加した。さらに、同車両に関連するグッズ(例えば銀河鉄道 999 の列車をデザインにあしらった入場券セットなど)の販売も行い、それに関する収益もあったことから、

ラッピング車両導入の PR 効果は 1 億円くらいになるほどであった。

3.3 沿線住民の利用促進

3.3.1 地域との関係

現時点では地域との関わりは受動的な場合が多く、西日本で唯一開催される全国の花火師のコンテストである「やつしろ全国花火競技大会(30万人規模)」や鹿児島県内の三大市に数えられる高尾野駅近くの「中の市(10万人規模)」等のイベントに併せて臨時列車を増発することが中心である。しかし、今後はおれんじ鉄道から自治体にコンサルティングを行って、地域活性化のためのイベントを主催し、地域への貢献と利用者増加を目指す予定である。

3.3.2 新駅の設置

新駅の設置はおれんじ鉄道になってからは 請願駅の「たのうら御立岬公園」のみである。 この駅から徒歩20分のところにレジャー施設 と綺麗な人エビーチがある御立岬公園があり、 夏休みには町営シャトルバスが運行される。 高校生や中学生が友達同士で遊びに出かける ので、利用者は多く、新駅設置による増客効 果も大きい。現在、沿線市等でも新駅設置を 検討する動きがあり、おれんじ鉄道としては、 観光地や街中などの旅客需要集積地であれば、 市電感覚の距離でも駅設置をすることを容認 している。



上図 ラッピング車両「銀河鉄道 999」 出典:肥薩おれんじ鉄道㈱



3.4 少規模施策の高頻度実施

(1)背景

古木社長は、地方鉄道なので一度に大金が稼げるような施策が無くても、小金を稼げる施策(以下、バント施策)を多く実施することが重要と考えている(社長曰く「ホームランを打たなくても良いから、バントを打て」)。そのため、経営方針を単純明快にし、特に営業部門、運輸部門などに対して小規模でもお金を稼げる企画を自由に提案できるような社内環境としている。

(2)施策の内容

バント施策1:位置ゲーム「コロプラ」への参加

熊本県からの紹介で「コロニーな生活 PLUS (通称:コロプラ)」という携帯電話上で提供される位置ゲームの企画に参加した。参加にあたって、おれんじ鉄道側に求められる初期投資は無く、会社としてはそのゲーム上におれんじ鉄道の路線および駅が登場することを許可し、ゲームに参加するプレーヤーが同路線上を行き来するために用いる専用一日乗車券(3,000円)を発売するだけである。

バント施策2:関連グッズ(鉄道関連用品を含む)の販売

自社独自の商品もあれば、10%程度の商標料により他者が企画制作する商品もある。特に、銀河鉄道 999 のラッピング車両に関する商品では、アニメや鉄道ファンをターゲットにした。販売方法はネット、鉄道フェア、普通列車に乗車するアテンダントによる直販が主である。また、業務用の鉄道関連用品も販売する。例えば、ダイヤ改正とともに不要になる運行図表や車両検査の際に廃棄するプレーキシューなどは、鉄道ファンにとっては価値があるので、商品として販売する方針としている。

バント施策3:メディアへのプレスリリースの活用

メディアへのプレスリリースは、万が一でも採用されれば無料の宣伝となる。そこで、同社では些細なことでも積極的にプレスリリースをする方針とし、入社式のような社内イベントの情報ですら提供している。 (3)効果

コロプラに参加して 2.5 カ月で 170 枚の専用一日乗車券が販売され、現段階では 51 万円を売り上げている。通常の一日乗車券よりも高いにも関わらず売れ、かつ、購入目的がゲーム参加であることは明らかなため、他の券種からの転換需要ではなく完全な創出需要である。また、関連グッズの販売は平成 22 年 1 月末では約 100 万円を売り上げている。特にコロプラにしろ、記念入場券にしろ、乗車券系の商品は販売に伴って新たに列車を運行する訳ではないので利益率が高い。おれんじ鉄道は割引率が高い定期券を購入する高校生の利用が多く、客単価は約 670円であり、67 万円の売り上げ増加は 1,000 人の増客効果と同じであることから、これらの収益は経営的には重要である。

また、同社ではメディアへのプレスリリースを通じて、話題になることは、沿線住民が同路線を身近に感じ、利用するモチベーションを向上する効果があると考えている。なお、入社式には新入社員よりも多いメディアが集まり、ニュースとして新聞やテレビなどで報道がなされた。



図 コロプラのポスター 出典:肥薩おれんじ鉄道 ホームページ



<u>たのうら御立岬公園</u> 駅 開業記念乗車券1 500円(税込)



たのうら御立岬公園 駅 開業記念乗車券2 500円(税込)



肥薩おれんじ鉄道 列 車運行図表 1,000円(税込)



<u>カットレールぶんちん</u> 1,000円(税込)



50℃ 運転士用 携帯 時刻表(通常ダイヤ) 1,500円(税込)

図 同社の WEB 上で購入可能な鉄道関連商品の一部

出典:肥薩おれんじ鉄道ホームページ

ソウル特別市交通体系再編事業

韓国>ソウル特別市



プロフィール

ソウル市では当時のイ・ミョンバク 市長の方針のもと、2004年に「交通 体系再編事業」を実施、バス再編(専 用バスレーン化による BRT=Bus Rapid Transit 導入)、地下鉄とバス の運賃の見直し等を行った。

人口:	10,464,051 人	
面積:	605.41 km²	
人口密度:	17,284.24 人/k㎡	
運営主体:地下鉄は韓国鉄道、公社		

等3事業者、バスは民間事業者

鉄軌道・バス 実運用

効果

- BRT 導入後、バス利用者数が1割近く増加し、また新たな運賃の導入により公共交通利用者数も 増加している。バスの運行本数や定時率も改善した。
- ・ ソウル市が BRT 導入後満足度調査を実施したところ、運行間隔、運行時間、運転手の親切さ、安 全運転、料金水準について満足が不満を上回った。運行間隔と運行時間の改善は専用レーンの導 入効果、運転手の親切さと安全運転は新たなバス事業者に対する評価システムの導入効果、料金 水準は新運賃の導入効果である。
- BRT 導入後、ソウル市では約7万人が自動車からバスに転換し、バスの分担率が0.2%増加した。
- 道路交通量についても BRT 導入により一般車両交通量が 18.4%減少(午前中・都心方面道路の場 合) した。

ここに注目!

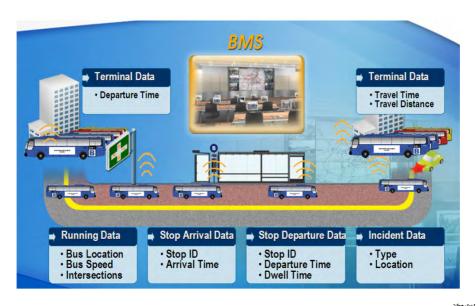
- 利用者から見て使いにくく、不満の多かったバス交通を再編し、利便性を高め、利用者数を増加
- 複数の地下鉄事業者や多数のバス事業者に共通する運賃の仕組みを、ICカードも活用して導入し
- 市長の強い意向と、外部メンバーで構成された支援組織により、大胆な公共交通の改編を行った。 市政、利用者、バス事業者の3者がWIN-WINとなるような仕組みを作った。

【背景】

ソウル市ではかねてより地下鉄とバスによる公共交通サービスが提供されている。しかしバスに ついては重複する路線での競合があり、過当競争気味の市場であった。また、各系統がバラバラ に運行されていて、定時間隔での運行がなされていなかったことから不便であり、乗車数の減少 が続いていた。

【サービス】

- バスを再編し、バスの色によって路線がわかるようにした。
- 運行管理に BMS (Bus Management System) を導入し、市が運行管理を実施。GIS を活用しバスの ピッチ調整する。運行実績も記録できる。



資料:TOPIS

図 運行管理システム: BMS (Bus Management System)

・ ICカード(T-Money)導入により、地下鉄とバスを通算した運賃となった。

【検討経緯】

- ・ 2002 年 7 月、イ・ミョンバク市政のもと、交通体系改編事業の推進を図ることを宣言した(ビジョンソウル 2002)。
- ・ 2003 年 10 月、ソウル市政開発研究院(市の研究機関)にて民間人、有識者で構成される「交通 体系改編研究支援団」を結成、計画を推進した。
- ・ 同支援団は、民間人や有識者から専門知識を有するメンバーをから構成された。これは大規模な 交通システムの改革となるため外部の人材を登用したものである。責任者として副市長(大手新 聞社論説員)と局長級の団長(現べオリアコリア社長)を人選した。
- ・ ソウル市の BRT では、ソウル市が路線・便数を選定し、また運行管理を行う。さらに運賃は一度 集約し、運行台数と走行距離に応じてバス事業者に配分される。不足分はソウル市から補助され る仕組みであるためバス事業者は赤字にならない。このため再編に当たって、事業者の協力を得 ることができた。
- ・ ソウル市での BRT の成功により、韓国では他の都市での導入が検討されている。

もっと詳しく・・

- ・ ソウル市ホームページ: http://japanese. seoul. go. kr/
- ・ ソウルにおける「交通体系改編事業の内容」について:藤田崇義,交通工学, Vol41, No3, 2006

表 BRT 導入前後の利用者数 等

	2003 年 (BRT 導入前)	2004 年 (BRT 導入後)	変化
1日あたり バス利用者数	4, 869 千人	5, 350 千人	+9.9%
1日あたり 公共交通利用者数	9, 307 千人	9,888 千人	+9.4%
バス走行速度	13km/h	17.3km/h	+7.5%
定時率	0. 537	0. 493	8. 2%改善

※定時率とは実際運行間隔の差異の平均/実際運行間隔(0に近いほど、計画通りに動いている)である

出典:ソウル市資料より作成

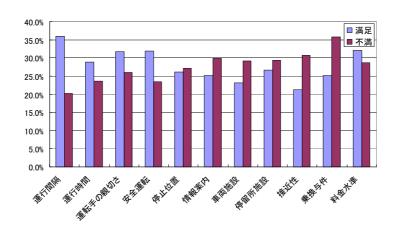
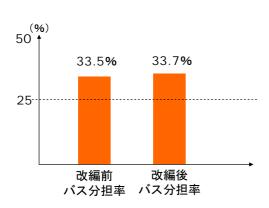


図 ソウル市 BRT 利用者満足度調査

資料: ソウルにおける「交通体系改編事業の内容」について,藤田崇義,交通工学, Vol41, No3, 2006



2942 3,000 2405 2,000 2405 2,000 改編前 交編後 交通量

出典:KOTI 資料より作成

出典:ソウル市資料より作成

図 交通分担率の変化

図 BRT 導入前後の一般車両の交通量変化 (午前中・都心方面道路の場合)



図 利用者の立場に立ったわかりやすい分類 (バスのボディ色)

出典:SDI 資料より作成

表 ソウルの運賃

<距離体系料金> *2007.4.1 料金改定

距離	交通カード使用時	交通カード非使用時
~10 k m	900 ウォン(56.7 円)	(バス)
$1~0\sim1~5~\mathrm{km}$	1000 ウォン(63.0 円)	1000ウォン(63.0円)
1 5~2 0 k m	1100 ウォン(69.3 円)	X乗り換え回数分
$2~0\sim2~5~\mathrm{k}~\mathrm{m}$	1200 ウォン(75.6 円)	
$25\sim30~\mathrm{km}$	1300 ウォン(81.9円)	(地下鉄)
$3~0\sim3~5~\mathrm{km}$	1400 ウォン(88.2 円)	距離に応じた料金
3 5~4 0 k m	1500 ウォン(94.5 円)	+100 ウォン(6.3 円)
4 0 ~ 5 0 k m	1600 ウォン(100.8 円)	
5 0 ~ 6 0 k m	1700 ウォン(107.1 円)	
	1800 ウォン(113.4 円)	

※100 ウォン=6.3 円(2008.12 現在)

出典:ソウル市資料より作成

パリ市トラム T3 路線

フランス > パリ市



プロフィール

2006 年 12 月、パリ市内では初めてのトラムとして環状道路上に T3 路線が開業した。車道の一部を歩行者、トラムの空間に変え、植樹も行って美しい都市空間を形成している。架線レストラムの試験も行われている。

人口:	2,142,800 人
面積:	105.39 km²
人口密度:	20332.1 人/k㎡
運営主体:	RATP (Régie autonome

運営主体: RATP(Régie autonome des transports parisiens)

モードステイタス実施年鉄軌道実運用2006 年

効果

・ 快適さ、利便性の高さから市民の都市生活に大きく貢献している。2006 年 12 月 16 日の運行開始 後、確実に利用者を伸ばしている。

表 T3 利用者数

年度(各年16日締まで)	利用者数(百万人)
2006/12-2007/12	25
2007/12-2008/12	50

出典:トラム T3 延長プロジェクト HP より作成

• T3 の導入および沿道整備によって、沿線の環境や安全が向上した。

表 T3の導入効果

渋滞緩和	ブルヴァール・デ・マレショー(環状道路)における交通量が、運行開始より50%低下	
事故減少	トラム路線上で 40%交通事故が減少	
環境改善	1100 本の植木が行われた	
緑地化	停留所、トラム線に沿って、36 千㎡の芝生が植えられた	
芸術効果	トラムの路線上に、9 つの芸術作品が設置された	

出典:トラム T3 延長プロジェクト HP より作成

・ 経済効果として、該当地区の 77%の商業関係者が、T3 開通後の地区を、買い物に「より快適である」と答え、また、65%がより便利であると評価している。

ここに注目!

- パリ市内における初のトラム導入により、パリ南部における市内、郊外交通の利便性が向上した。
- 良好な景観を保ち、都市の魅力を最大限に引き出すため、無架線トラム技術の導入や、走行空間のデザインの工夫などが行われている。
- 車道の一部をトラムと歩行者の空間に変え、沿線の環境と安全を向上させた。

【背景】

- ・ ブルヴァール・デ・マレショーのトラム案は 1925 年からあったが、実現には至らなかった。1990年、該当地区を走るバス路線 PC1 の通勤時間における混雑率が高くなり、新しい公共交通の必要性からトラム建設が計画された。
- ・ 市民へのアンケート調査などから、接続性、郊外間の交通利便性などの向上のため、T3 の延長が 市民からも望まれていることがわかった。さらなる都市のモビリティ向上と生活環境の美化を目 的として、T3 線の南部、Porte d'Ivry- Porte de la Chapelle 間 14.5km の延長が決まっている。

パリ市トラム T3 路線 フランス > パリ市

・ 今後は、開通済みの Pont du Garigliano から Porte de Vincennes までを T3 南線、それ以降 Porte de la Chapalle までを T3 北線として、T3 は2つの弧によって成り立つことになる。

【サービス】

- ・ パリ郊外ベルサイユ方面などへのアクセスが可能な RER C 線駅、Pont de Garigliano 駅 (パリ南西部) と、中国人街や大型のスーパー等がある Porte d'Ivry (パリ南東部) を結んでいる。
- · 現在の T3 の運行概要は以下の通り
 - ▶ 区間: Pont du Garigliano (RER C 線と接続) ~Porte dlvr y
 - ▶ 駅数:17(延長後)
 - ▶ 車両数:2両
 - ▶ 運行時間:月から木 5h-0h30、金/土/祝日の前日 5h-1h30
 - ▶ 列車本数:各トラムの間隔は最大で約6分。(約24分で両端を結ぶ。)
 - ▶ 開業日 2006 年 12 月 16 日
 - ▶ 運行日:365日
 - ▶ 運行車両: Citadis 402 (定員: 304 名/車両、78 座席)
 - ▶ 走行最高速度:60km/h
 - ▶ 接続: RER B, C線、5本の地下鉄線、18本の市内バス路線、19本の郊外バス路線と接続。

延長工事

- ▶ 開通時期: 2012 年予定。2010 年工事開始、2012 年に工事終了予定である。
- ▶ 延長区間: T3線の南部、Porte d Ivry-Porte de la Chapelle間 (5つの区にサービスが提供される。)
- 延長駅数:26駅
- ▶ 延長距離:約14km
- ▶ 接続:11本の地下鉄、RER線と接続。39本のバス路線と接続。

【検討経緯】

- ・ パリ T3 号線では従来車道であった空間を、トラムと歩行者のための空間に改築した。この際、 車両だけでなく都市デザイナーによるトータルデザインが実現しており、軌道、電停、架線、支 柱等の走行空間と街路全体の一体デザインがなされている。
- ・ 2009 年 7 月、この T3 号線において、アルストムとパリ市交通公団 (RATP) は架線からの給電が なくても走行できる STEEM と呼ばれる新技術を導入し、1 年間の営業運転に入っている。
- ・ トラムが駅に停車しているときはパンタグラフを上げて、トラムの屋根に設置された 48 基のキャパシタに充電する。発車するときにパンタグラフを下げ、充電した電力を用いて走行する。さらにトラムがブレーキをかけたときに発生する回生電力も充電して、走行時に活用するので、エネルギーは30%削減される。
- ・ この実験は、フランス環境エネルギー省の PREDIT (地上交通における研究と技術革新のプログラム) による補助金を得て実施されている。架線を少なくことによる都市デザインの向上と架線を 敷設する費用の低減、より環境にやさしいエネルギー効率の高い車両の導入が実験の目的である。

もっと詳しく・・

- ・ RATP ホームページ: http://www.ratp.fr/
- ・ トラム T3 延長プロジェクト HP: http://www.tramway.paris.fr/

パリ市トラム T3 路線 フランス > パリ市



出典:トラム T3 延長プロジェクト HP

図 トラム T3 線の路線図 (実線:運行済み、点線:延長予定部分)



出典:RATP ホームページ

図 プロジェクト進行状況

パリ市トラム T3 路線 フランス > パリ市





出典:トラム T3 延長プロジェクト HP

図 緑地化 (左)、デザインの工夫 (右)





出典:RATP ホームページ

図 車道や歩道との一体的なデザイン イメージ (上) 断面図 (下)

ストラスプールLRT





プロフィール LRT (ライト・レール・トランジット)

の本格導入の先駆的事例である。 自動車依存社会からの脱却を目指 し、徒歩と公共交通による移動がし やすいまちづくりの一環として導入 された。

人口: 263,682 人 面積: 78 km 3380.54 人/km² 人口密度:

運営主体:ストラスブール交通会 社(第3セクター)

ステイタス 軌道

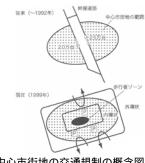
運用

効果

- ・ ストラスブールでは、都心部を貫く幹線道路を遮断して、一方通行や通行禁止など大幅な交通規 制を実施したり、バスルートの再編を行ったりするなど、様々な都市交通政策あわせて、LRT網の 整備が行われた。2007 年現在、年間約 6,000 万人が公共交通を利用、その 75%が LRT を利用して いる。
- ・ 都心部の交通対策だけでなく、都市景観形成にもインパクトを与え、まちのイメージアップに大 きな役割を果たしている。都心の自動車交通量が減少したほか、中心部の歩行者通過量が、トラ ム導入前と比べて 20~30%増加している。

ここに注目!

- 1989 年に路面電車か VAL (地下鉄方式の新交通) かの選択を争点とした市 長選が行われ、環境を重視する市長が就任し、LRT を軸とした交通計画が 策定されることになった。
- 2010年までに自動車の分担率を50%に引き下げ、公共交通と自転車の分担 率をそれぞれ25%に引き上げることを目標に、トランジットモールの導入 による歩行者空間の拡大や、LRT の導入と公共交通の拡大、パーク&ライ ド施設の整備等の計画が示され、実施された。

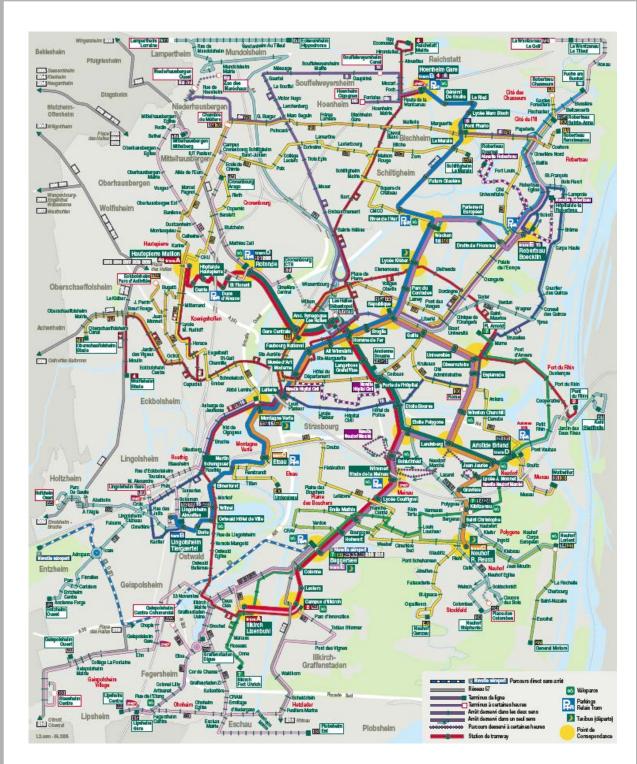


中心市街地の交通規制の概念図 出典:「欧州都市交通調査団報告書」 (社)日本交通計画協会、平成 10 年8月

もっと詳しく・・

- ・服部重敬「第2章 路面電車から LRT へ」路面電車新時代、pp. 34、pp. 64
- ・「ストラスブール 歩行者ゾーンとトラムの整備」都市と路面公共交通、pp. 76-78
- ・望月真一「路面電車でまちは再生するか 都市交通政策と街づくりの道具・路面電車」都市問題、 2006. 6, pp. 71-72
- ・及川潤、中嶋康博、牧村和彦「欧州諸都市の都心大改造」IBS Annual Report、研究活動報告 2006、 pp. 99-100
- ・市川嘉一「都市間比較でみた欧米ライトレールの動向」交通工学、vol. 38 No. 1 2003、pp. 77-82
- ・阪井清志「環境に優しい公共交通ーデータで見るフランスのLRT-」交通工学、vol.40 No.4 2005、 pp. 51-57
- ・「LRTを生かした都市再生フォーラム」日経グローカル、2007.2.5 NO.69、pp.25-27

ストラスプールLRT フランス > ストラスプール市



出典:ストラスブール交通公社 HP

図 ストラスブールのLRTとバス路線図

カールスルーエ鉄道・軌道直通運転

ドイツ>カールスルーエ市



プロフィール

カールスルーエでは鉄道と路面電車の 両方の区間を走行できる路面電車車両 が運行されている。鉄道と軌道の直通 運転の先駆的事例として、地方都市の 公共交通における利便性の高さが実現 されている。

人口:	277,204 人
面積:	173 km²
人口密度:	1602.34 人/k㎡
運営主体:カー	- ルスルーエ交通連

モード ステイタス 鉄軌道 運用

実施年 平成 4 (1992)年

効果

- ・ カールスルーエモデルと呼ばれる路面電車を鉄道線に乗り入れ、郊外と都心を直接結ぶ手法により、公共交通機関のサービス圏域の拡大を狙った。自動車に頼ることなく、都心に公共交通で来街できるようになり、自動車交通量を減少させる効果があった。
- ・ 1992 年から始めたドイツ鉄道線の路面電車への乗入れ (S4 系統) では、 乗入れ区間における乗客数は、乗入れ前に比較して約 5 倍に増加した。増 加した利用客のうち約 40%は、従来、自動車を使っていた。アンケート では、自家用車から電車に乗り換えた理由は快適性、割安な運賃、所要時間という回答が寄せられている。



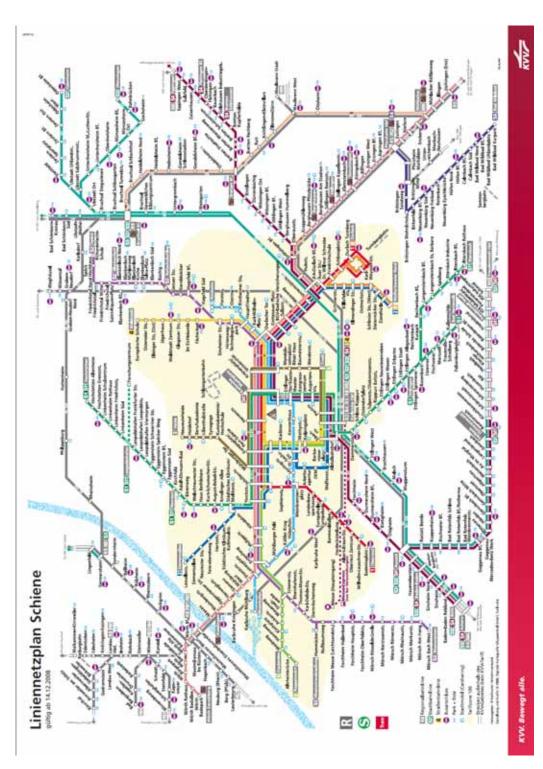
鉄道へ乗り入れた路面電車車両

ここに注目!

- ・ カールスルーエ市では、1992 年に既存の路面電車区間(6.4km)とドイツ鉄道線(21.0km)とを接続する新設連絡区間 2.8km が建設され、あわせて直流 750V の路面電車区間と交流 1 万 5,000V の 鉄道区間の双方を走行できる複電圧車両が新規に開発、導入された。
- ・ その後直通運転路線は拡大し、現在は3系統において市内の路面電車線とドイツ鉄道線間、および3系統で電気方式が同じ直流750Vである民営鉄道線との直通運転が実施され、地域全体で100Km 超の鉄軌道ネットワークが形成されている。
- ・ カールスルーエの鉄道・軌道の直通運転の方式は、ザールブリュッケン(ドイツ)でも導入されたほか、世界各国に広まった。
- ・ 類似の方式として、旧鉄道線の施設を再整備し、通常の路面電車車両が乗り入れられるようにした例もある。イギリスのマンチェスター、パリの T2 線、富山ライトレール等が挙げられる。

もっと詳しく・・

- ・「カールスルーエ 鉄道線に乗り入れる路面電車」都市と路面公共交通、pp.63-64
- ・「3-20 鉄道への乗り入れ」都市と路面公共交通、pp. 183-185
- ・服部重敬「第2章 路面電車から LRT へ」路面電車新時代、pp. 64
- ・「カールスルーエの LRT」鉄道ジャーナル、2003.09 No443、pp. 114-119
- ・深山剛「ライトレールとヘビーレール -路面電車と鉄道、2 つのシステムの連携に向けて-」運輸と経済、第65巻 第11号、2005.11、pp.24-32



出典:カールスルー工運輸連合

図 カールスルーエ鉄軌道路線図

鳥羽市営定期航路と路線バスとの連携促進

三重県>鳥羽市



プロフィール

鳥羽市では、少子高齢化の進展に加え、路線バスと市営定期航路との競合や異なる交通機関の接続など課題を抱えており、公共交通利用者数は減少傾向にあった。そこで、利用者数維持を目標とした地域公共交通総合連携計画を策定し、様々な事業に取り組んでいる。

人口:	23,067 人
面積:	107.93 km²
人口密度:	213.7 人/k㎡
運営主体:	鳥羽市

モード ステイタス バス・旅客船 実験

タス 実施年 ! 平成 20 年

効果

- ・ 市営定期航路において、離島間を交流する循環便運航や増便を行うことで、地域住民の島間交流 だけでなく、観光客の離島間周遊観光が可能になるなど利便性が向上している。また、高速船導 入により乗船時間の短縮が図られている。
- 市営航路のダイヤと連携した路線バスの運行により、船とバスの両方を利用する際の乗り継ぎの 利便性が向上している。

ここに注目!

- 本土側の桟橋を集約し、寄港数を合理化することで、運営費の削減とともに航路利用者の利便性 向上も目指している。
- 集約された桟橋をターミナルとして、フィーダー機能を持つコミュニティバスを接続させた交通 体系が構築されている。

【背景】

- ・ 鳥羽市は三重県の南東部に位置しており、4つの有人離島(神島、菅島、答志島、坂手島)と本土を連絡する市営の定期航路があるが、地域の少子高齢化の影響を受け、旅客等の減少による航路収益の減収から、運航経営が非常に厳しくなっている。このような状況の中、市では民間の監査法人に依頼して経営診断を受けることとなった。
- ・ 経営診断の結果、老朽化した船の減船等により航路運営の効率化を図れば、採算性改善が見込めるとの結論が得られた。同じ頃に行われた市長選挙において市営航路運営の効率化を公約した市 長が当選し、効率化に合わせて高速船の導入等も行うことで、航路の再編を行うこととなった。
- 既に鳥羽市において検討されていたコミュニティバスの運行についても、航路の再編と合わせて 検討されることとなった。

【事業内容】

- ・ 鳥羽市では、平成 21 年 3 月に、地域公共交通活性化・再生法に基づく「鳥羽市地域公共交通総合連携計画」を策定した。計画期間は平成 20 年度~23 年度の 4 年間である。数値目標として、鳥羽市の公共交通(路線バスおよび市営定期航路)の利用者数を、平成 23 年度時点においても、平成 19 年度時点の年間 1,228 千人で維持できることと設定した。
- ・ 総合連携計画の全体目標は以下の5つであり、目標達成に向けて様々な施策が実施されている。
 - ▶ 路線バス・市営定期航路が一体となった「鳥羽市コミュニティ交通システム」の確立
 - ➢ 経営の健全化に向けた運行(運航)の効率化
 - 効果的な情報発信による公共交通の認知度の向上
 - ▶ 鳥羽市の特性に見合った、分かりやすい料金体系の構築
 - 観光振興に寄与する交通体系

(路線バス)

・ 路線バスに関しては、路線再編とゾーン制運賃の導入が事業の柱となっている。バス不便地域の解消のみならず、学校や観光拠点へのバス停新設なども計画されている。また、ゾーン制運賃によってわかりやすい運賃体系とするだけでなく、店舗や宿泊施設へバスを利用した客に回数券をプレゼントするという形での企業協賛制度の導入も予定されている。

(市営定期航路)

- ・ 計画初年度の平成 20 年度には、国の補助を受け、バリアフリー対応など高機能設備を完備した 高速船「かがやき」の建造が行われた(平成 19 年度建造の「きらめき」と合わせて、計 2 隻)。
- ・ これと前後して、市営定期航路のダイヤ策定調査を実施した。高速船による所要時間短縮効果を活かし、新たに市内の離島を結ぶ循環航路を設定したり増便を行ったりするダイヤを編成する一方で、6隻による運航を5隻による運航に集約することを目指している。
- ・ 平成 21 年度からは、国による地域公共交通活性化・再生総合事業の補助を受け、再編されたダイヤに基づく運航の実証実験が行われている(補助は循環便に適用)。循環限定の周遊乗船券など、新チケットの導入実験も行われている。

(路線バス・市営定期航路共通)

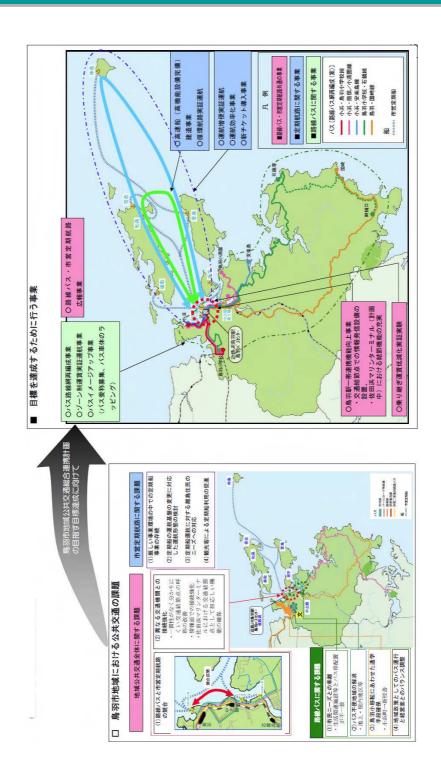
- ・ 鳥羽駅一帯の連携機能向上事業として、現在計画中の佐田浜マリンターミナルビルにおける結節 機能の充実や、案内情報の改善が行われている。定期船航路からバスへの乗り継ぎ時に割引運賃 を設定し、料金の低減を図った実証実験も行われている。
- ・ 本土側には、佐田浜、中之郷、赤崎と3つの桟橋がある。今後は、佐田浜を主基地として中之郷 や赤崎への寄港数を合理化することで、航路利用者の利便性向上を目指している。
 - ▶ 佐田浜には貨物を捌けるスペースがなく、積み下ろしは中之郷で行われている。マリンターミナルビル供用後は佐田浜で対応できるようにして、中之郷の機能を佐田浜に集約する予定である。
 - ▶ 赤崎には、近隣の中学校へ離島から通う中学生の通学需要があるが、ターミナルビル供用 後は、佐田浜でのバスへの乗り継ぎで対応することとし、赤崎の機能は佐田浜に集約され る予定である。

【知見・教訓】

- ・ 鳥羽市の定期航路は全て市営であり、運航ダイヤの編成や運賃の設定などは、基本的には市の裁量により調整を進めることができる。それに対して、路線バスは民間バス事業者による運営であるため、ダイヤ等も必ずしも市の希望通りに設定してもらうことはできない。定期航路とバスの乗り継ぎダイヤ作成時には、民間バス事業者と様々な面での調整が必要であった。
- ・ 市営定期航路のダイヤ・運賃は、これまでの長い年月、離島住民と市の担当者により調整されて きた経緯がある。今回の策定時にも離島の全町内会と市の担当者が会合を持つなど調整を必要と した。今後、路線バスと同様に航路にもゾーン制運賃を導入していくとなると、国の補助航路で あるため、現時点では難しい状況にある。

もっと詳しく・・

· 鳥羽市地域公共交通会議HP: http://www.city.toba.mie.jp/kakuka/teikisen/koutsuukaigi/html/index.htm



出典:鳥羽市地域公共交通総合連携計画

図 鳥羽市地域公共交通総合連携計画における施策の概要

鳥羽市営定期船時刻表

- 8 に、十分で国と言えずれてもなってくが正正に、方上でロサボノトとい、言えていて、 外回り[11] や増便等の実証実験運航を実施します。	
※平成 21 年度は国の補助事業(地域公共交通活性化・再生総合事業)を受け、循環便(内回り	
赤字部分は高速船「きらめき」・「かがやき」が運航する時間帯となっています。	X
また、新船「きらめき」に続き、「かがやき」が運航します。	H
※平成21 年5月 1日(金)から新ダイヤに変わります。	E E

		取	7:14	8:20	9:57	2:01	3:17	5:02	6:57	8:26	9:22	20:22		64	
	Ē	桃				_			_			-			I.
	. 行	佐田浜	7:02	8:08	9:45	11:50	13:05	14:50	16:45	18:15	19:10	20:10			
函	取	坂手			9:30			14:35		18:00					Ш
禁	発	中 大 勝 力		7:55	9:20	11:35	12:50	14:25	16:30	17:50					扣
		塑		% 7:52											1
沼	行	之郷 赤		7:43	8:54	10:34		4:02	5:45	17:44	9:00		港しません。		121
		手				_		_					に客港し		
	宗	板						13:55	15:35				は赤崎に		1
	圖	佐田浜	7:00	7:33	8:44	10:24	12:22	13:45	15:25	17:34	18:50	19:47	学校休校日に		
		k 取	6:48	7:20	8:30	10:10	12:10	13:30	15:10	17:20	18:35	19:35	EDIT. 学技		
		菜	L	L			_						**		L
		艳	7.58	8:22	9:56	0:43	0.58	12:01	3:51	5:51		7:21	8:21	9:26	
		和					3/(11)		-		_				
	行	相具			9:44			11:49	13:39	15:39	0 16:18	17:09	18:09	19:14	
						10:32									
Hé	₩	田流田	7:40	8:00	9:20	10:15	10:40	11:25	13:15	15:15	16:00	16:45	17:45	18:50	
	如	三佐	_					0			•	0	D		-
~	,1=	坂手						11:10				16:30	17:35		します。
		日八節	7.25	7:50	9:10	10:00		11:00	13:00	15:00		16:20	17:25	18:35	み運航しる
宗		日八部	7:37	9:16	★ 10:23	11:02	11:22	13:58	14:53	17:10	18:23				●印は土曜日のみ運航
	①	板手								17:03					
	宗	佐田浜	7:27	90:6	¥ 10:13	10:52	11:12	13:48	14:43	16:50	18:13	19:06			・祝日のみ運航します
		和具体	7:05	8:45	* 9:50 *	10:30		13:25	14:20	16:25	17:50	18:45			ш
		#6	09:50	3:30	-	3:15	09:0	3:10	1:05	3:10	7:35	3:30			間に日曜日

	米	*									Ш	
行	日万額	7:33		9:22	12:37	13:42	16:47	17:47				7++ 14
靐	坂手	7:25			12:30					佐田浜	20:07	井屋と野井
	佐田浜	7:14	8:28	9:11	12:20	13:32	16:37	17:37	18:35	坂手	19:59	少ななない 中華 一年 本人 アナト
	丰	6:55	8:15	8:55	12:00	13:15	16:20	17:20	18:22	加加	19:40	作 七四%
T T	相相	490	700	100			T	710			090'	
		客和志具	000	O U				530		循環便		+
	L		u H			270)	430		便	記書金	
				0.550	_					胨	和	1
					桃取			430	ш		間日	L
					桃取	出出	_	220 430		通過	批響◆罕旻◆智具◆批響	

手佐田浜 营 (L)

中 方 総 板

7:38

11:30

11:20

曹 島 20:37

佐田浜 20:10

	m m			4		
	馬河	羽行		拉	#	负
坂手	佐田浜	中八萬	赤廊	佐田浜	中八善	坂手
6:40	6:48			6:52		7:00
7:05	7:18	7:28		7:14		7:22
7:25		7:33	% 7:38		7:33	7:47
7:55	8:03			8:05		8:13
8:15		8:22			9:20	9:27
9:30	9:38				11:00	11:07
11:10	11:18			12:20		12:28
12:30		12:37		13:45		13:53
13:55		14:02			14:25	14:32
14:35	14:45			15:25		15:33
15:35		15:42			16:20	16:27
16:30	16:38			16:50		16:58
17:03		17:10			17:25	17:32
17:35	17:43				17:50	17:57
18:00	18:08			18:40		18:48
18:52	19:00			19:05		19:13
19:59	20:07			20:10		20:18

※印は、学校休校日は赤崎に寄港しません。

注)1. 各港の時刻は出港時間です。 なお各港行きの最終到着港については到着時刻となります。 2. 荒天時及び船舶検査等により運航ダイヤを変更する場合があります。

出典:鳥羽市定期船課資料

鳥羽市営定期船時刻表

ターミナル機能強化とイベント開催による松山市離島航路の活性化

愛媛県>松山市



旅客フェリー「じんわ」 (バリアフリー対応)

プロフィール

平成17年に旧中島町および旧北条市と合併し、9つの有人離島を持つ松山市では、島嶼部を対象とした地域公共交通活性化・再生総合事業を平成20年度より実施するとともに、平成22年度には島民の主導により松山島博覧会「しまはく」を開催し、離島航路の維持・活性化に効果をもたらせた。

人口:	514,937 人
面積:	428.89 km²
人口密度:	1200.63 人/㎞

運営主体: 松山市、中島汽船、 松山島博覧会実行委員会

モード	ステイタス	実施年
旅客船・バス	実運用	平成 22 年

効果

- ・地域公共交通活性化・再生連携計画により平成 21 年度に IC カードシステムが導入された結果、現在は旅客の約3割が IC カードを利用。IC カード利用で運賃 5%割引としたこともあり、スムーズに普及が進んだ。 松山市のアンケート調査によれば、乗船券としての使いやすさ、鉄道・バスとの乗継利便性、事業者への安心・信頼感、料金の割安感などから約8割の利用者がよくなったと評価。
- ・連携計画により平成20年度に中島港旅客待合所の窓口、トイレ、交流の場などが改修された。上記アンケート調査結果によれば、出入りのしやすさ、待合空間の快適さ、買い物や交流のしやすさなどから約7割の利用者がよくなったと評価。
- ・平成 22 年 10 月末現在、松山島博覧会「しまはく」による誘発旅客数は、有人 9 離島での約 100 件のイベントに対し、島民人口の約 4 倍の約 2 万人となった。
- ・「しまはく」は松山市民が忽那諸島へ来る契機となっただけでなく、島民が島の良さを再認識する機会となった。「しまはく」の行事として実施した忽那諸島クルージングは、博覧会終了後も民間の航路事業者 や旅行事業者によって継続される予定。

ここに注目!

- 離島航路利用者の多くが本土側のバス・鉄道と乗り継ぐこと、島民、訪問者の交流機会が不十分なこと などを考慮し、連携計画によりバス・鉄道と航路の共通規格 I Cカードの採用、割引運賃の設定、老朽 化した旅客船ターミナルビルの改修を行って、利用者の利便性向上、負担感の軽減を図ったこと。
- 「しまはく」は、島民の松山市への提案から始められ、島民が組織した「松山島博覧会実行委員会」が中心となった島民の主体的な参加、松山市や中島汽船(株)等の官民一体の支援による連携事業として実施されたこと。

【背景】

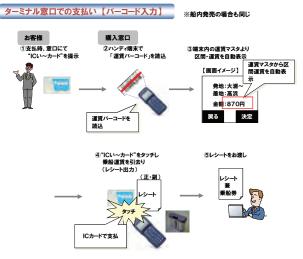
- ・松山市と中島町との合併を契機とした中島町営航路および島内バスの民営化が、平成16年度になされて 以降、中島汽船(株)の輸送人員は徐々に増加し、平成19年度には年間53万人(平成16年度は50.5万人)を数えた。しかし、その後、リーマンショックや急激な燃油高騰による景気悪化等があって、中島航路の利用者は19年度以降年々減少するとともに、平成20年度には、中島汽船(株)の離島航路運営は赤字を計上した。
- ・こうした中、市では「誰もが使いやすく安全な公共交通の実現」と「地域の魅力を高める公共交通の活性 化」の2つを基本方針として、平成20年6月に「松山市地域公共交通総合連携計画」が策定され、港湾 ターミナル機能強化等の取組みが開始された。
- ・また、松山市は、平成17年度に市のワークショップ事業「みんなのまつやま夢工房」で離島振興を主要テーマとして取り上げ、島民より博覧会開催が提案された。島民は、平成18年4月に「松山離島振興協会」を組織し、島民主体の博覧会「しまはく」の準備に向けた取り組みが開始され、平成20年12月に「松山島博覧会実行委員会」が組織された。

【事業の内容】

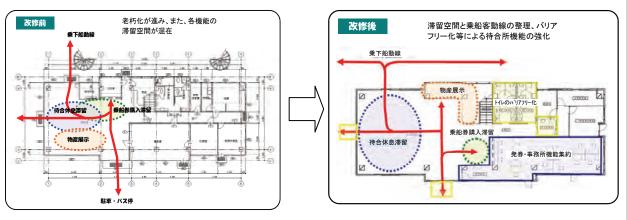
- (1) 旅客船ターミナル機能の強化等による離島航路維持・活性化
- ・設置後30年余りが経過し、島民や訪問客の買い物ニーズ、交流ニーズに対応しえなかった中島港(大浦港)ターミナルビルを改修し、旅客動線や滞留空間の整理とバリアフリー化を実現。
- ・平成21年度、離島航路の運賃支払いいシステムとして、伊予鉄道(株)の鉄道・バスと共通利用が可能な IC カードシステムを導入した。IC カード利用時の運賃は、島民の負担感軽減を考慮し5%引きとした。その効果もあって、現在は旅客の約3割がICカードを利用。



<中島港での IC カードシステムの利用風景>



<IC カードでの支払いイメージ>



<待合所の機能強化(中島港)>



<中島港旅客ターミナルビルと岸壁>



<島民と訪問者との交流の場となる交流スペース>

(2) 島民主体の博覧会開催による離島航路維持・活性化

- ・愛媛県松山市が瀬戸内海の中島、興居島、睦月島など9つの有人島を含む30島からなる忽那(くつな)諸島を活性化させるため、島博覧会「しまはく」を平成22年4月から10月末まで開催。各島の隠れた資源を掘り起こし、多くの人に島の良さを知ってもらおうという企画。
- ・全部で約100のプログラムが用意され、その中には「海を眺めながらのミカン狩り」や「1日漁師」「夫婦岩クルージング」などがあり、盛りだくさんの内容。7か月の期間中にプログラムは隙間なく割り振ってあり、ほぼ毎週末何らかのイベントを楽しむことができた。中島では自分で釣った魚を干物にする方法を学ぶ「干物づくり体験」や、島内に宿泊する観光客を対象にした「ホタル観察」などがある。
- ・離島の魅力に多くの人たちに接していただくための離島航路交通費の負担軽減策として、事業者と行政の 連携による「しまはく」開催期間中の体験型プログラムの参加者に対して復路運賃無料化を実施。

【知見·教訓】

- (1) 旅客船ターミナル機能の強化等による離島航路維持・活性化
- 1) IC カードシステムの導入
- ・島内に松山市役所中島支所、松山北高校中島分校があり、島から松山本土だけでなく、松山本土側から島 へ通勤通学する流動もあることなどから、松山市内のバスや鉄道と中島航路に共通して利用できる IC カ ードシステム導入が松山市本土側と離島との交通接続性や利便性の向上につながっていると考えられる。
- ・課題としては、現在は島民と外部からの訪問者の間で割引率などに差異がないが、島民より島民利便性の 強化を求める声があり、現在、運航事業者は、車両利用者の IC カード割引 (現在は旅客のみ) や島民割 引など制度の拡充の可能性について検討しているところ。

2) 中島港ターミナルビルの改修

・中島の物産の販売コーナーは、島を訪れる人たちに好評であるばかりでなく、地元の人たちと外部の方と の交流の場となって、アットホームな雰囲気を醸成していた。

3) 離島航路と島内バスの連携

- ・島内バス事業の収支状況は大変厳しく、現在は県や市による運行費補助や航路事業の黒字によってバス事業の赤字を埋めている状態。現在、21 年度の松山市地域公共交通総合連携計画策定作業の中で、島民に対する公共交通維持確保にかかるアンケート調査を行い、平成 22 年度には、そのアンケート結果を基に住民・行政・事業者の協働によるワークショップを開催するなど、利用促進に向けた地域住民の気運醸成を図っている。
- ・中島汽船(株)は、離島航路に加え島内バスを運営しており、中島島内他地区の船着場と中島中心部や島 全域との公共交通手段の確保、交通利便性の充実に取り組んでいる。同一の事業者が離島航路と島内公共 交通の両方の運営を担い、離島航路と島内バスの連携に努めることは、島民など離島航路利用者の利便性 向上に有効と考えられる。

4) 高齢化への対応

- ・高齢化が顕著な各島にあって、高齢者は車両駐車スペースの1階から旅客用の2階への階段昇降に四苦八苦している状況。中には、旅客用の2階に上がらずに1階の階段付近に腰掛けて移動時間を過ごす人もいる。例えば1階の車両駐車スペースに高齢者用の休憩室を設置するなど、簡易なバリアフリー対策を推進するための支援施策に対するニーズが高い。
- ・2006 年進水の「じんわ」はバリアフリー化したが、他の2隻のフェリーは未対応。近い将来、古い船舶の 置換時にはバリアフリー対応が必要となるが、運航事業者では民営化後に建造したバリアフリー対応船 「じんわ」の建造費が7億円程度であったので簡単にはいかない状況。市が船舶を整備して民間に運航委 託するスキームの可能性や、離島航路の賃率が鉄道や高速道路と比較し高いことを考慮したバリアフリー の船舶建造に係る国の施策への期待が大きい。

- (2) 島民主体の博覧会開催による離島航路維持・活性化
- 1) 島民主体の取り組み
- ・島をよくしたいという思いにあふれた方々によって「松山離島振興協会」が設立され、博覧会の準備を進めたことが、島民の積極的な参加を促す成果をもたらせた。加えて、松山市長の強いリーダーシップの元に行政が全面的にバックアップし、松山市の予算確保にも努め、イベント時の復路運賃の無料化など、住民の意向を踏まえて対応した。

2) 持続可能な取り組み

- ・島の人たちの手作りによる各種イベントの企画、準備、実施がなされたことにより、島民自らも島の魅力 を再発見することとなった。このことが、イベントを一過性のものにせず継続可能なものに高め、今後の 地域振興に効果をあげ、ひいては離島航路維持・活性化につながることとなるであろう。
- ・「しまはく」本番の前年に「プレしまはく」を行い、来客がイベントを楽しむ姿を島民が見ることによって、島民自らが離島の魅力を再認識する契機となった。島民・行政一体となって、その魅力を島内外に広く伝える役割を担い、その魅力を楽しく体験できる多彩なイベントとして充実させるように努めたことが、博覧会の活況、離島航路の輸送量減少を抑えることにつながったと考えられる。





<中島汽船(株)船舶による夫婦岩クルージングの様子>



<「しまはく」のマスコットキャラクター「しまぼう」>

<博覧会「しまはく」のパンフレット>

もっと詳しく・・

松山市地域公共交通総合連携計画:http://www.city.matsuyama.ehime.jp/koutuu/1199152_1005.html

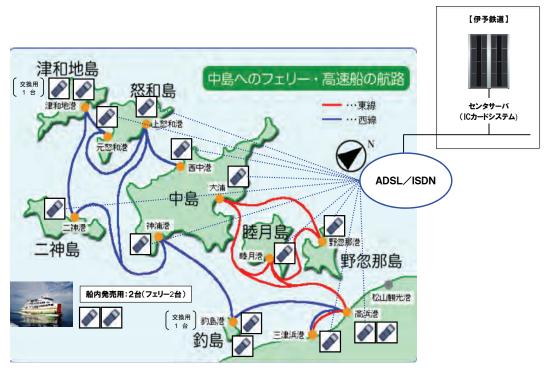
松山市島博覧会「しまはく」: http://shimahaku.com/

松山離島振興協会: http://iland-matsuyama-hp.web.infoseek.co.jp/

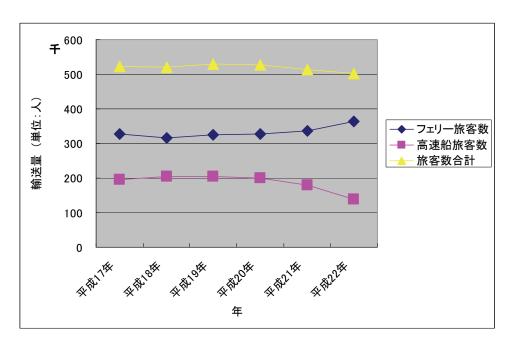
中島汽船 (株) (中島航路を運航): http://www.nakajimakisen.co.jp/index.shtml

愛媛県の航路(四国運輸局「総合交通観光サイト」):

http://wwwtb.mlit.go.jp/shikoku/sougousaito/index.html#05



<松山市離島航路と航路におけるICカードシステムの概要>



注: 各年の輸送量は、その前年10月から当該年の9月末までの実績値

<中島航路における近年の輸送実績データ> 出典:中島汽船(株)資料

五島市航路の活性化

長崎県>五島市



プロフィール

五島市は、11 の有人島と 52 の無人島で構成されており、2 つの市外航路と 8 つの市内航路が運航されている。急速な人口減少や原油高騰などの影響で利用者減少、運航コスト増大が進んでおり、効率的な運航のため航路再編などが計画されている。

人口:	44,765 人
面積:	420.73 km²
人口密度:	106.4 人/k㎡
運営主体:	五島市

モード ステイタス 実施:

旅客船

ステイタス 計画 実施年 平成 21 年度

効果

- ・ 航路再編により、基幹航路である福江一長崎航路と、その他の航路やバス路線との接続が改善され、福江港ターミナルをハブとして、有人島を含む市内各地と長崎とのアクセスが改善される予定である。
- ・ 総合案内所の設置や総合アナウンス、誘導サインの改善等により、初めて五島を訪れた観光客も 安心して旅行ができるような、ターミナル機能の充実とサービス向上を図り、交流人口の増加が 期待できる。

ここに注目!

- 本土と連絡する基幹航路と、各離島への航路となるフィーダー的な航路の接続を改善し、効率的 な運航と利用者利便性の向上が図られている。
- 併せて、各航路についても民間委譲・委託、他航路との共同運航、デマンド運航、陸上交通への 転換といった見直しが行われている。

【背景】

- ・ 五島市は長崎県の西部に位置し、11 の有人島と 52 の無人島で構成されている。市内の移動手 段は島内のバス及び船舶航路によるもので、航路は 2 つの市外航路と 8 つの市内航路の計 10 航路が運航されている。市営 3 航路の他、民間事業者の 7 航路がある。
- ・ 近年は、急速な人口減少や原油高騰など経済情勢の悪化などを背景に、利用者の減少と運行コストの増大が進むなど悪循環に陥っており、航路の維持に対して国・県・市から毎年4億円以上の赤字補填が行われる状況にあった。今後も人口減少や経済情勢の悪化が更に進むと予想され、市民生活の利便性確保、市全体の持続的な発展のためには、一刻も早い経営赤字の解消、航路の再生・活性化が重要な課題となっていた。

【検討経緯】

・ 航路の再生・活性化策は、地域公共交通総合連携計画を策定した上で進めることとし、航路事業者やその他民間事業者、各種団体、行政等からなる「五島市地域公共交通活性化再生協議会」が設立された。協議会では、市民アンケート調査や各種事業所ヒアリング等を実施した上で、現状の航路等に対する問題・課題等を総合的に整理し、今後の基本方針や取り組むべき施策・事業を体系的かつ具体的に整理した。

五島市航路の活性化 長崎県>五島市

【財政負担】

・ 2 つの市外航路、8 つの市内航路の計 10 航路で、利用者数は約 23 万人、補助金総額は約 4 億 2 千 5 百万円であった(平成 18 年度)。今後は、航路再編等で負担額が軽減される予定である。

【事業内容】

- ・ 総合連携計画では、集中改革期間の3年間(平成21~23年度)に続いて、熟成期間の2年間(平成24~25年度)が確保されている。リプレースなどのハード系事業や事業者の経営統合などは、 比較的長期の対応期間を要する施策であり、集中改革期間の取り組み評価・改善などとともに、 熟成期間においても継続して取り組むものとした。
- 連携計画は「航路再編」「利用拡大・利便性向上」「経営効率化」の3つの基本方針で進められる。
- 航路再編においては、以下のような取組みが進められる予定である。
 - ▶ 島外・島内航路の接続を重視した一体的なダイヤ編成、わかりやすい年間ダイヤの編成
 - ▶ 民間移譲・委託の検討、他航路との共同運航の検討
 - ➢ 海上タクシー等を利用したデマンド運航の検討、陸上交通への転換による航路廃止の検討
- ・ 利用拡大・利便性向上においては、高齢者・障害者等への割引商品や通し乗船券の導入、老朽船舶のリプレース、ターミナル機能・サービス強化と情報発信の仕組みづくり等が進められる予定である。福江港では、乗下船場所からバス停までの距離が長いという指摘があり、従来のバス停とは別の臨時バス停を乗下船場所の近くに設置して、利用者の乗継利便性を向上した。
- ・ 経営効率化においては、買物代行サービスなど新たなサービスの実施、島内航路事業者の経営統 合などが進められる予定である。

【知見・教訓】

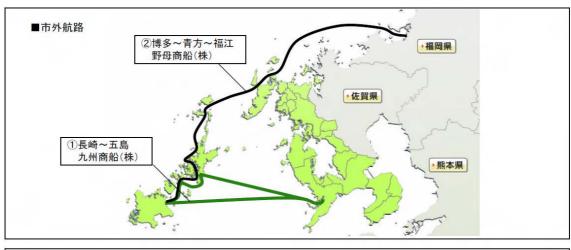
- ・ 老朽船のリプレース時には、自己負担が少ないこともあり、事業者はできるだけ大きな船を作りたがる傾向があったが、非効率的な運航の原因ともなっていた。今後は、なるべく19トン以下の船を導入することが予定されている。19トン以下(20トン未満)の船は、小型船舶操縦士免許で運航できるため船員の確保も容易で、燃料費や検査等の点で経費や時間を節減することも可能となる(外海となる嵯峨島の航路では、19トン以下の船でも運航可能か安全性を検証予定)。
- ・ 福江港発着の航路が多く、往路と復路での便数が異なっているケースが多い。早朝の行商や通 勤・通学などには不便であるいう利用者からの意見があるが、夜間停泊場所や船員のスケジュー ル確保など、ダイヤ改善に向けた課題は多い。
- ・ 一部航路では、日照時間の影響により、季節に応じたダイヤが編成されている。利用者の利便性 や安全上の観点からも、年間を通じて変わらないダイヤへの変更は難しい状況にある。

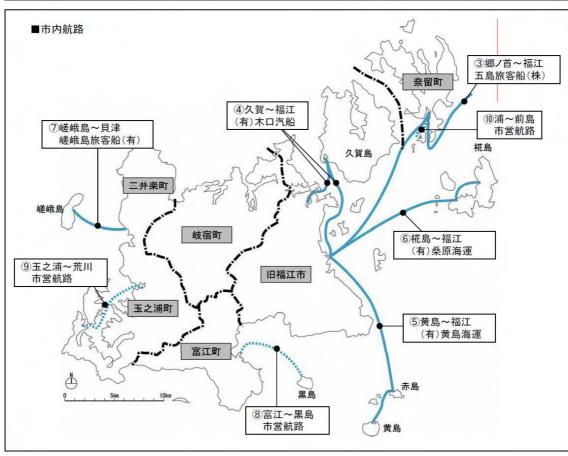
もっと詳しく・・

五島市地域公共交通総合連携計画:

http://www.city.goto.nagasaki.jp/pc/policy/pdf/renkei_plan.pdf

五島市航路の活性化 長崎県>五島市

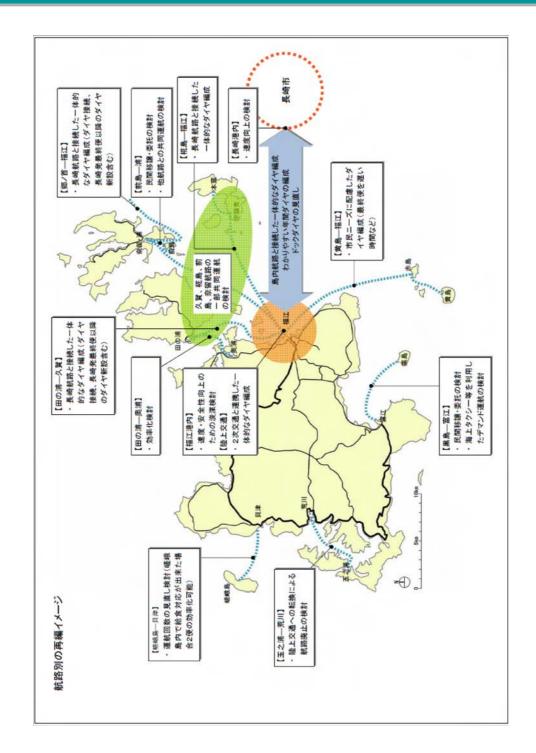




出典:五島市地域公共交通総合連携計画

図 五島市地域公共交通総合連携計画で対象とする航路

五島市航路の活性化 長崎県>五島市



出典:五島市地域公共交通総合連携計画

図 航路別の再編イメージ

十島村営航路名瀬便「フェリーとしま」

鹿児島県>十島村



プロフィール

十島村は、鹿児島市から十島村を経由し、 奄美大島を結ぶ村営フェリーを運航して いるが、毎年多額の欠損が生じている。 また、奄美大島へは週1便と、非常に利 便性が低い状況にある。このため、住民 の利便性向上と観光客の増加のために、 奄美大島への便(名瀬便)を増便させる 試験運航を行う。

人口:	614 人
面積:	101.35 km²
人口密度:	6.05 人/km²
運営主体:十島村	

 モード
 ステイタス
 実施年

 旅客船
 実験
 平成 21 年

効果

- ・住民生活の面では、これまで週1便の運航であったことから、有意義な滞在ができず、仮に滞在した場合は、長期になり、経済的な負担も大きかった。増便によって滞在期間が短縮され、奄美大島に行く際の利便性が向上し、住民の時間的・金銭的負担が軽減する。
- ・利用者増の面では、鹿児島市~十島村~奄美大島までの観光ルートが充実することで、これまで少なかった奄美大島から十島村への観光客の増加による航路利用者増により、航路運営の安定化が期待される。

ここに注目!

住民の利便性向上と観光振興の必要性から、村営航路の名瀬便増便を検討

効率的で利便性の高い計画の策定が求められるため、公共交通機関として今後のあり方に関する調査 を実施

名瀬便(奄美大島への航路)が増便した場合を想定した、住民以外の利用可能性に関するニーズ調査 を実施

名瀬便増便についての季節的要因等を勘案した運航形態を検討

【背景】

- ・十島村は、有人島 7 島・無人島 5 島の計 12 の島で構成され、南北約 160km に及ぶ日本で最も長い自治体であり、鹿児島県本土と奄美大島の間に位置している。
- ・人口は、昭和 25 年には約 3,000 人いたが、平成 20 年現在では 620 人となっており、高齢化率も約 38% と高くなっている。
- ・十島村への交通手段は、鹿児島県本土と十島村全ての有人島並びに奄美大島を結ぶ村営の十島航路のみであるが、採算が取れず、国・県の補助航路として運航しているが、運航本数が少なく、鹿児島~十島村は週に2便、鹿児島~十島村~奄美大島は週1便である。
- ・十島村は奄美大島との結びつきも強いことから、奄美大島への需要も高くなっている。(特に十島村の南部3島は奄美市の経済圏に属しているため、需要が高い)
- ・これまで、住民が奄美大島に行く場合、船が名瀬港(奄美市)へ入港する夕方から出港の翌早朝までに 所要を済ませるか、それ以外で早朝の帰宅を図る場合は、空路利用にて、県本土を経由する必要があっ た。また、観光客等にとっても、名瀬港経由で入り、名瀬港経由で戻る旅行計画は容易に立てられない 状況であった。
- ・このため、住民にとって非常に不便であるだけでなく、奄美大島の住民・観光客を十島村に呼び込む上でも大きな障害となっていた。

<u> 十島村営航路名瀬便「フェリーとしま」</u>

【事業内容】

・フェリーとしまの運航状況は以下の通りである。

|運航エリア : 鹿児島港~十島村の有人島7島(口之島~中之島~平島~諏訪之瀬島~悪石島~小宝島

~宝島)~名瀬港

運航本数 : 週2便

地域公共交通総合連携計画の策定にあたり、現在、週に1便のみの運航となっている「宝島~奄美大島」間を1便増やす試験運航を行うことにより、「鹿児島~十島村各有人島~奄美大島」の全区間を 週2便とする。

・十島航路は、地域公共交通連携計画策定以前からも、医療検診船としての運航や、イベントへの活用など、有効活用を図ってきた。

医療検診船の実施

・十島村には、人口が最も多い中之島以外には医師がいないため、鹿児島市の日赤病院の医師と検診車が船に乗り込み、7つの島を巡りながら検診を行う「医療検診船」を実施し、船が各有人島に停泊している間に検診を行っている。

イベントへの活用(シップホテルの実施)

- ・観光客の多い「悪石島のボゼ」の際には、島内の宿泊施設のキャパシティが 3~40 人程度と少ないことから、フェリー内に宿泊できる「シップホテル」を実施している。
- ・また、平成 18 年からは、フェリーで全ての島に立ち寄ってもらい、船が停泊している間に島内をマラソンしてもらう「トカラ列島島めぐりマラソン大会」を実施している。

【検討経緯】

- ・十島航路は、毎年多額の欠損を生じているが、住民の利便性の向上及び観光客誘致による航路経営の安定化が必要であることから、平成21年3月に「十島村地域交通活性化協議会」を設立し、地域公共交通総合連携計画の策定に向け、協議を開始した。
- ・また、平成 21 年 9 月からは、宝島 ~ 奄美大島への増便の試験運航を開始し、今後の地域公共交通総合 連携計画の策定にあたって、以下の ~ に示すような各調査・検討を行うこととなっている。

(今後実施予定の各調査・検討)

- 十島村の概況及び 十島航路の運航状況等の現況分析
- 十島航路の利用者属性分析と名瀬便に関するニーズ調査(アンケート)の実施
- 名瀬便が増便した場合の住民以外の利用可能性調査(アンケート)の実施
- 名瀬便増便による経済効果・コストの分析
- 名瀬便増便についての季節的要因等を勘案した運航形態の検討

もっと詳しく・・

・「十島村ホームページ」: http://www.tokara.jp/

フェリーとしまの航路



出典:十島村役場ホームページ

としま 十島村営航路名瀬便「フェリーとしま」

フェリーとしま時刻表

日付	着時間	発時間	港名	発時間	着時間	日付
第1日	_	23:50	鹿 児 島	_	20:30	
	6:05	6:20	口之島	14:15	14:00	
	7:10	7:30	中之島	13:10	12:55	
	8:50	9:00	平 島	11:35	11:25	
第2日	9:50	10:00	諏訪之瀬島	10:35	10:25	第3日
	10:50	11:00	悪 石 島	9:30	9:20	
	12:20	12:30	小 宝 島	8:00	7:50	
	13:05	13:20	宝 島	7:15	7:00	
	16:20	_	名 瀬	4:00	_	

出典:十島村役場ホームページ

フェリーとしま運賃表

区間	ris in di								
区分	鹿児島								
等指定寝台等	12,020 8,510 6,010								
一 等 指定寝台 二 等	12,020 8,510 6,010	2,840 1,920 1,420	中之島						
等指定襲台等	13,640 9,320 6,820	6,120 3,930 3,060	2,840 2,170 1,420	平島		_			
等指定複台等	13,640 9,320 6,820	6,120 3,930 3,060	6,120 3,930 3,060	2,840 1,920 1,420	諏訪之瀬島				
一 等 指定寝台 二 等	13,640 9,320 6,820	6,120 4,560 3,060	6,120 3,930 3,060	2,840 2,170 1,420	2,840 1,920 1,420	悪石島			
一 等 指定寝台 二 等	15,600 10,300 7,800	9,220		6,120 3,930 3,060	6,120 3,930 3,060	2,840 2,170 1,420	小宝島		
一 等 指定寝台 二 等	15,600 10,300 7,800	9,220 6,110 4,610	9,220 6,110 4,610	6,120 3,930 3,060	6,120 3,930 3,060	2,840 2,170 1,420	2,840 1,920 1,420	宝島	
等指定寝台等	23,240 15,870 11,620	12,820 8,910 6,410		11,020 7,010 5,510	11,020 7,010 5,510	9,220 6,110 4,610	9,220 6,110 4,610	6,120 3,930 3,060	名瀬

出典:十島村役場ホームページ

JR 釧網線 DMV 試験的営業運行

北海道>網走市・小清水町



プロフィール

DMV (デュアル・モード・ビークル) は、 鉄道とバスの双方を走ることのできる 車両である。JR 北海道が開発し、北海 道の釧網線において試験的営業運行を 行った。鉄道区間は約11km、道路区間 は約25kmであった。 人口: 42,045 人(網走市) 5,753 人(小清水町)

面積: 470.92 k㎡(網走市) 287.04 k㎡(小清水町)

人口密度: 89.28 人/k㎡(網走市) 20.04 人/k㎡(小清水町)

運営主体: JR 北海道、網走バス

モードステイタス実施年その他実験平成 19 年

効果

- JR 北海道は平成 19 年 4 月~11 月と平成 20 年 4 月~11 月の土休日に、JR 釧網線浜小清水駅~藻 琴駅間で DMV の試験的営業運行を行った。1,500 円の旅行業商品として販売し、利用者数は平成 19 年度は 3,059 人(平均乗車率 94,1%)、平成 20 年度は 2,030 人(平均乗車率 62,9%)であった。
- ・ DMV はマイクロバス車両を改造して作られており、従来の鉄道車両(気動車)と比較すると、車両費は 1/7、動力費は 1/4 であり、線路の維持管理費も車両が軽いため低減する。
- ・ DMV の鉄道とバスを直通できるメリットにより、地方の交通において乗継不便の解消が図られたり、 釧網線における試験的営業運行のように、観光スポットを巡る乗り物として活用されたりすること が期待されている。

ここに注目!

・ DMV の技術的特長として、道路と線路の切り換え(モードチェンジ)がわずか 10 秒~15 秒であることが挙げられる。道路から線路へのモードチェンジは、線路に設置したガイドウェイにより、レールと車輪の位置合わせを行う。



出典:JR 北海道 DMV パンフレット

他地域でも DMV への注目度は高く、

岳南鉄道(静岡県)、南阿蘇鉄道(熊本県)、天竜浜名湖鉄道(静岡県)において実証運行が行われた。

- JR 北海道 HP http://www.jrhokkaido.co.jp/
- ・畑川綱毅「線路にバスを走らせろ」朝日新書
- ・永井昭夫「DMV とハイブリッド~JR 北海道の取り組み~」鉄道ファン、Vol. 48 568、pp. 66-67
- 「JR北海道のDMVが営業運行を開始」バスラマ、No. 102、pp. 12-17



出典: JR 北海道 HP

図 DMV運行区間

世田谷区貸自転車

東京都>世田谷区



プロフィール

世田谷区のレンタサイクル事業は、 放置自転車対策として始められたことがきっかけであるが、現在では、 区内輸送機関の補完機能をも果たしている。一部のポートでは、借りた 箇所以外への返却も可能な「コミュニティサイクル」となっている。

人口:	841,165 人
面積:	58.08 km²
人口密度:	14,482.9 人/km ゚
運営主体:	世田谷区

モードステイタス実施年自転車運用平成6年

効果

- ・ 世田谷区のレンタサイクルポートは、平成21年9月現在、1日に約2,000台の利用がある。区内では南北をつなぐ輸送機関が少なく、自転車が区民の移動手段の一つとして定着している。放置自転車対策としての効果もある。
- ・ 駐輪場の管理人として区のシルバー人材センターの会員が派遣されており、雇用対策にも貢献している。

ここに注目!

- 放置自転車対策として始められたレンタサイクル事業は、区内を南北につなぐ輸送機関の補完機能を果たすことにもなり、現在では、区民の移動手段の一つとして定着している。
- 小型ポート設置や、コミュニティサイクル(ポート間で貸出・返却場所を自由に設定可能)とレンタサイクル(貸出を受けたポートに返却)の両システム統一なども検討されている。

【背景】

・ 元々は、放置自転車対策として始められた事業であり、平成6年桜上水南自転車等駐車場の隣接地に、通勤・通学時、駅や事業所へ向かう人を対象とした単独のレンタサイクルポートを開設した。

【検討経緯】

- ・ 区全体の総合計画の中で、南北につなぐ輸送機関の補完機能としても位置付けられ、元の場所に 返さなくてもよい「コミュニティ化」によるレンタサイクルが検討されることとなった。
- 総合計画について、自転車等駐車場対策協議会へ諮問し社会実験を経て、事業が進められた。

【事業内容】

- 世田谷区では、5駅6ポートにおいて、区全体のレンタサイクルシステムが運営されている。
 - > コミュニティサイクルポート「がやリン」(ポート間で貸出・返却場所を自由に設定可能): 桜上水南、経堂駅前、桜新町
 - ▶ レンタサイクルポート(貸出を受けたポートに返却):三軒茶屋北・中央、成城北第2
- ・ 駐輪場に併設された管理室には、指定管理方式により、管理人として世田谷区シルバー人材センターの会員が勤務している。

世田谷区貸自転車 東京都>世田谷区

【サービス】

・ 利用できるのは区内在住・在勤・在学の人で、1 回 200 円での利用の他、定期利用も可能となっている(1ヶ月 2,000 円、学生 1,700 円)。定期利用では、24 時間入出庫可能である。

【財政負担】

- ・ システム維持管理費として年間 1 千万円ほどを要する。また、古い自転車を新しく入れ替える費用も必要となり、区としては、年間 1,500 万円ほどの負担となっている。
- ・ 新たな入出庫ゲート設置には、3~4千万円の費用を要する(成城北第2の地下立体機械式の駐輪場は、約1億円)。

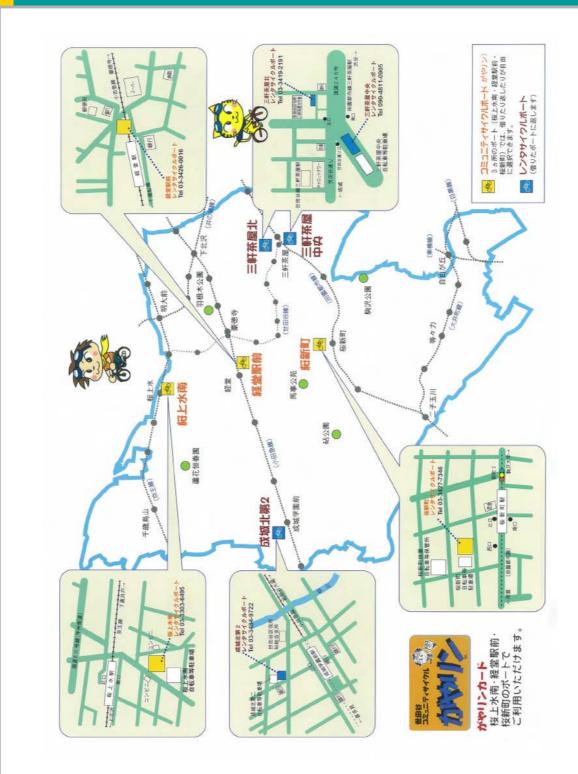
【知見・教訓】

- ・ 平均的に各箇所にサービスを提供するのではなく、需要のある箇所へ投資を集中するというスタンスが、成功要因の一つとなった。
- ・ 入札に応じ切れないため、個人自転車商への需要にはつながっていない。
- ・ 各自転車には、RFID の IC タグが取り付けられており、利用登録時に 500 円のデポジットで 2,000 円まで入金できるカードを購入して利用できる。確実に料金を回収できるとともに、返却されない自転車についてもリスト化できるなどの利点がある。
- ・ 利用者に継続的に興味を持ってもらうため、常に情報発信することが重要となっている。区では、 毎年1回秋に、手渡しによるアンケート調査を実施している。
- ・ 同じ区間でも、方向により需要バランスの差がある。現状でも、15%ほどが元のポートに返却されていない。数週間毎に、トラックにより回収・配車を行っているが、ここ2年間でも1,000台ほどを輸送した。今後は、利用時間帯や方向に料金差をつけるなどをして、回収・配車を効率的に行うことも検討している。
- ・ 貸出を受けたポートに返却するレンタサイクルポートを改良して、ポート間で貸出・返却場所を 自由に設定可能なコミュニティサイクル「がやリン」と統合する構想もある。ただし、道路を横 断する架線の許可を受けることが難しく、今後、無線を使った通信システムの導入を検討する予 定である。パリの「ヴェリブ」のように、20~30 台規模の小型ポートを設置することも検討して いるが、スペース確保が課題である。
- ・ 平成22年1月末より、1日300円の利用料金で、電動自転車を利用できるサービスを開始予定である(経堂駅前、桜上水南)。当初設置される電動自転車100台は、東京都からの補助金を活用して購入する。
- ・ 日ぎめ利用は区内在住・在勤・在学の人以外でも利用できるよう、条例で明文化している。

もっと詳しく・・

・ 世田谷区ホームページ: http://www.city.setagaya.tokyo.jp/030/d00005236.html

世田谷区貸自転車 東京都>世田谷区



出典:世田谷区資料

図 レンタサイクルポートネットワークの現状

世田谷区貸自転車 東京都>世田谷区

施設名称	-	政争りが	開設時期	股匯主体	所在地	所有形態	管理運営方式・管理者	管理方法	管理台数	駐車方法	使用自転車	利用形態	利用方法	河用料金 月	(H) B	利用者数 月	※中級20 日
放下米種マンクタサイクライング・ボート	京王線	桜上水	平成6年3月		松上水4-18-13	区有地			384	和關中	再生自転車		*			5, 976	9. 746
二年茶園光 アンタ サイクン ボー下	H	地三	平成8年5月		太子堂2-16-1	区有地	指定		111	立体機械式 (地上)	新車で入れて継続使用		ドートにて利用申請、	2000	200	974	1.873
二年米屋中央 レンタ サイクフ ポート	田園都市線	三軒茶屋	平成10年3月	田里	三軒茶屋2-11先	授回	指定管理方式・(社) 世田谷区シルバー人材センタ	機械	286	中醫体	再生自転車	定期	ボートにて利用申請、カード(がやリンはICカード、他は磁気カード)発行後利用	2000 (1 Cカード発行時に500円の預かり金)	200 (1 Cカード発行時に500円の預かり金)	3, 232	7, 032
段為完整! アンタ サイクラ ボート	小田急線	成城学團前	平成14年1月	世田谷区	成城6-14-10	区有地	ド区シルバー人材セ	機械管理	195	立体機械式 (地下)	新車 (平成19・ 20年度入替)	定期・目	1 Cカード、他は番	に500円の預かり	1500円の 預か り	2, 736	1.945
権権制制 アンタ サイクド ボート	小田急線	额	平成19年3月		経堂2-1-38先	小田急電鉄	-61		184	和關計	再生自転車		(気カード) 発行後利	(泰)	金)	1, 615	11. 451
放権門フンタサイクスポート	田園都市線	桜新町	平成21年3月		桜新町2-7-15	私有地			256	中置序	再生自転車		田			i	,

出典:世田谷区資料

図 各レンタサイクルポートの概要

EST(環境的に持続可能な交通)モデル事業



プロフィール

「環境交通のまち・あらかわ」の実現に向けて、国交省の EST モデル事業(平成 19~21 年度) を活用し、再開発地域 (汐入地域) へのコミュニティバスの 運行や区全体を対象としたカーシェア リングの導入支援、モビリティマネジメント等を総合的に展開している。

人口:	191,207 人
面積:	10.20 km²
人口密度:	18,745.78 人/k㎡
運営主体:	荒川区

東京都>荒川区

モードステイタス実施年その他実験中平成 19 年

効果

- ・ 平成 20 年度、平成 21 年度の EST モデル事業での達成目標は、運輸部門における CO2 の排出量を対前 年度比で 1%削減することとしている。
- ・ カーシェアリングは、民間事業者が運営しており、汐入地域に2箇所設置されている。汐入地域の利用状況をみると、利用時間が1時間程度のいわゆる「ちょい乗り」的な利用(例えば保育園への子どもの送迎など)が多く、気軽に利用できる環境にやさしい交通手段として定着しつつある。
- ・ モビリティマネジメントは、参加者が交通エコライフについて考える機会を提供する内容となって おり、区内のほぼ全戸を対象に配布し、約500名の方から回答が寄せられた。
- ・ 汐入地域へのコミュニティバス(平成20年10月31日から運行開始)は、当該地域を含む南千住駅東 部を循環する路線の新設と、南千住駅西部の既設の循環路線の延伸によって、ネットワークが形成 されており、バスの運行開始により南千住駅や周辺の公共施設へのアクセス性が向上した。
- 環境交通の普及啓発としては、平成 19 年度に引き続き、「歩いて楽しいまちづくりワークショップ」、「環境交通イベント」、「小中学校における環境交通学習」などを開催した。(20 年度のワークショップは、対象地域を変えて開催し、環境交通の普及に向けた様々なアイデアや活発な意見が出された。)

ここに注目!

- ・ 区では、環境交通の普及を具体的に誘導するため、区民や区内に事業所を持つ事業者を対象に、カーシェアリングの会員となる場合の初期経費や、後付けのアイドリングストップ装置の購入に対する補助を行っている。(カーシェアリングの補助については、全国で初の試み)
- ・ 汐入地域のカーシェアリングは、マンション管理組合が事業者を誘致するとともに、マンションの駐車場を貸し出すなど、住民発意・主導型の取組となっている。
- ・ モビリティマネジメントの参加者の募集にあたっては、ほぼ区内全戸を対象に、ニューズレターを配 布している。その際に、ニューズレターが多くの人の目にとまるよう、分かりやすいデザイン・レイ アウトとするとともに、新聞(六大紙)の折込により配布した。

もっと詳しく・・

・ 環境的に持続可能な交通(EST)ポータルサイト http://www.estfukyu.jp/estdb37.html#1

EST(環境的に持続可能な交通)モデル事業

東京都>荒川区

コミュニティバス運行ルート



モビリティマネジメントのニューズレター



出典:荒川区「環境行動計画モデル事業」協議会

横浜カーフリーデー

神奈川県>横浜市



プロフィール

カーフリーデーは、クルマと地球環境・都市交通・都市文化・生活との関係を見直す目的で 1997 年にフランスで始まった取り組みであり、現在では世界 2,000 以上の都市が参加している。日本ではキャンペーンレベルだが、2009 年には 9 市において開催された。

人口:	3,579,628 人
面積:	437.38 km²
人口密度:	8,184.3 人/km [*]
運営主体:	
/ I — II — "	**

(カーフリーデージャパン承認行為) 横浜カーフリーデー実行委員会

> モード ステイタス その他 運用

効果

- ・ カーフリーデーは、「大気汚染の問題を認識する」「人や自転車の空間を優先する」「公共交通を 推進し強化する」「地域の資産を再認識する」ことを狙いとした都市政策促進のためのプロジェ クトで、人々のこれらの意識醸成に貢献している。
- ・ 1997年にフランスで始まった取り組みは、現在では世界 2,000都市以上が参加している。日本では、2004年に横浜市、松本市、名古屋市の団体が参加して以来少しずつ増え始めており、2009年は、市民団体主催を含め、9市において開催された(横浜、さいたま、名古屋、福井、那覇、松本、高松、逗子、春日部)。

ここに注目!

- カーフリーデーは、地球環境問題と都市交通問題等を考える機会とし、その政策展開を目指すものとして、ヨーロッパにおいて始められた取り組みである。
- 日本でも 2009 年には 9 市において開催されたが、日本の特殊性として、運営主体の中心が市民 団体でも参加可能としているが、資金や人員面などで取り組みを持続できるような仕組みづくり が課題となっている。一方、地方自治体としては、本格的な都市交通政策の展開に向けて参加する都市もあるが、イベントにとどまる傾向にある。

【事業内容】

- ・ 「カーフリーデー」は、1997年にフランス、ラ・ロッシェルで行われた「車のない日」が発端となり、車と都市・車と地球環境・車と都市文化を考える世界的なプロジェクトで、毎年9月22日の1日に行われる。具体的な実施内容として、以下のようなものがある。
 - ⇒ 朝から夕方までの丸1日、自転車、公共交通と共にもっぱら歩行者のための都市空間を創出(普段は車に占拠されている都心部の特定地区内へのマイカー進入を規制)
 - マイカーに頼らなくても移動を制約されないシステムの導入(公共交通増便、駐車場とのシャトル便、相乗り促進、レンタル自転車設置など)
 - ▶ 環境と交通について考えるキャンペーンや展示会、講演会などの実施
 - 新しい交通政策のスタートの機会とすること
- ・ 「モビリティウィーク」は、カーフリーデーを発展させた欧州委員会(環境総局)によるプロジェクトで、カーフリーデーの前後一週間に、都市交通を考える交通週間として位置づけられ、2002年から実施されている。今では、カーフリーデーはモビリティウィークの中心イベントとして位置付けられている。毎年決められるテーマに従って、公共交通機関・自転車・生活道路・緑の道・健康等を考える催しが日替わりで行われる。

横浜カーフリーデー神奈川県>横浜市

横浜カーフリーデー2009&モビリティウィークでは、以下のような様々な企画が行われた。

- ▶ ソフトカーの展示(最高速度を時速 30km に固定、欧州ゾーン30など)
- > C02 問題、喘息などの原因となる微粒子状物質(PM2.5)問題解決のためのエコカー展示
- ▶ 世界の環境先進都市に走るLRTのパネル展示
- ▶ 人力自転車発電によるミニ電車、ハンドサイクル・多用途自転車の試乗
- ボーイスカウトによる親子野外遊び体験
- ▶ ホタル生息地保護活動、ソーラークッカー紹介・ストップ温暖化活動紹介
- ▶ 市水道局による水源保護キャンペーン
- ▶ 不要になったおもちゃの交換会、フリーマーケット
- ▶ 大道芸・ダンス・ミュージック・詩吟などのパフォーマンス

【検討経緯】

・ 横浜カーフリーデーは、日本へは、都市にLRTを走らせる会の運営メンバーが、カーフリーデージャパンのヨーロッパ視察の際に、カーフリーデーの取り組みも併せて視察したことがきっかけとなって、導入に至ることとなった。

【知見・教訓】

・ 横浜では、一部の道路開放箇所が商店街の近くであったりバス路線を横切ったりするため、開催 に反対する関係主体もあったが、事務局担当者の粘り強い交渉と、地元警察署の理解により、実 現することができた。

【財政負担】

・ ヨーロッパでは、都市政策、環境政策が目的のため、行政の都市政策の一環として行われているが、横浜では、市民団体が運営主体となっているため、資金や人員面などで、取り組みを永続的に進められる仕組みづくりが課題である。

もっと詳しく・・

・ ヨーロッパモビリティウィーク&カーフリーデー日本公式サイト:

http://www.cfdjapan.org/
http://blog.goo.ne.jp/cfdjapan

- ・ 横浜カーフリーデーホームページ:<u>http∶//ycfd. org/</u>
- ・ 横浜カーフリーデー実行委員会実行委員長 大内えりか「まちづくりと横浜カーフリーデー2009&モビリティウィーク」人と環境にやさしい交通をめざす全国大会論集2009(第4回「人と環境にやさしい交通をめざす全国大会 in 東京」)、pp. 109-110
- ・ 人と環境にやさしい交通をめざす協議会 小田部明人「横浜市の都市交通施策と地元市民団体の動き」人と環境にやさしい交通をめざす全国大会論集2009(第4回「人と環境にやさしい交通をめざす全国大会 in 東京」)、pp. 139-140
- ・ 横浜カーフリーデー実行委員会事務局長 中村利恵「横浜カーフリーデー2008&モビリティーウィークについて」人と環境にやさしい交通をめざす全国大会論集(第3回「人と環境にやさしい交通をめざす全国大会 in 東京」)、pp. 147-148

横浜カーフリーデー神奈川県>横浜市



出典:横浜カーフリーデー実行委員会

図 横浜カーフリーデー2009&モビリティウィークパンフレット(表面)







横浜カーフリーデー2009 & モビリティウィー7

ロッパでは、毎年9月16~22日に「ヨーロッパモビリティ ウィーク」という社会的なイベントが行われています。カーフリー デーを発展させた、EU 委員会・環境総局のプロジェクトです。 カーフリーデーはその中心となる催しで、街の中心部におい て1日マイカーを使わない地区を創り出し、車のない都市空間を 体験します。街では車に頼らなくても日常生活には支障がない ことを実感してもらい、社会啓発するものです。

2009年EUモビリティーウィークのテーマは「Improving city climates - 都市の気候改善」です。

横浜カーフリーデーは市民を中心に展開して今年で6年目と なります。「歩けば街が見えてくる。クルマをおいて街に出よう。」 をテーマに都市交通から環境問題、都市生活、街のにぎわい、 楽しさ、文化や伝統を大切にする社会をつくろうと取り組んでき ました。カーフリーデーをきっかけに一人一人が何か感じていた だけたらと思っています。

9月22日はクルマをおいて電車、バス、自転車、徒歩で是非 お越しください。

横浜カーフリーデー 2009 同時開催!

●横浜の交通を考えるシンポジウム

~モビリティマネジメントについて~

【甚調講演】 藤井 聪 氏 (京都大学大学院工学研究科教授) 日時:9月22日(火・休)14:00~17:00 会場:情文ホール(情報文化センター6階) 参加費:無料 定員200名(満席になり次第、受付終了) 主催: 楊浜市都市整備局

問合せ:横浜市 都市整備局 都市交通課 電話: 045-671-4128 FAX: 045-663-3415 http://www.city.yokohama.jp/me/toshi/toshiko/

主催:横浜市都市整備局 参加費:無料

モビリティーウィーク 関連イベント

●第4回黒船物見遊山商街(あきないまち)ウォークラリー ヒルサイド、ペイサイド、きぶんの3つコースを歩きます。 開催日:9月6日(日)

主催:黑船物見遊山実行委員会 問合せ:横浜市保土ヶ谷区岩井町 21 桑名屋内 045-331-0233(電話、ファックス共) http://kurofune150.jugem.jp

●横浜カーフリーデー 2009 in 川崎会場 講演会「美しい地球を子供たちに」

日時 9月24日(木)14:00~16:30 会場: ミューザ川崎シンフォニーホール 市民交流室 講師: 高木善之氏(NPO法人ネットワーク[地球村]代表) 参加費: 500円 託児費: 300円

主催:川崎市地域女性連絡協議会 共催:川崎市教育委員会

級罪 川崎竹

連絡先 kawajyo@wab-k jp

●検導カーフリーデー公式サイト ●インターネットラジオ「カゥフリーディサポーターズ」 http://ycfd.org/ ●カーフリーデージャパン公式サイト http://www.cfdjapan.org/

9月22日(火·休)

●歩行者によるパレード 12:30~ 日本大通り横浜公園側から港郵便局交差点までを往復します。 場に歩いてみませんか。

●クイズラリー 11:00~15:30

日本大通り、横浜公園会場にてクイズラリーをします。当日配布のチラシに答 えを書いて本部まで持参ください。かえっこポイントやすてきなプレゼントが

第1会場 日本大通り

-フリーデー2009&モビリティウィークのパネル展示/世界各国 の自転車事情紹介/ミュージック・パフォーマンスライブ/ハンドサイクル・8 用途目転車試乗会/目転車による浄水システムの紹介/自転車安全教育/自 転車アンケート/人力自転車発闡によるミニチュア電車試奨(エコ電)/他

第2会場 橫浜公園(一部)

かえっこ/「ザール/ 燃料電池車展示(橋浜市) /電気自動車展示(神奈川県) / ソフトカー紹介 / オリックスカーシェアリングの展示 / ドライブレコーダーのデ モンストレーション / ボーイスカウトによる親子の遊べるスペース / クルマ社会 を問い直す会によるパネル展示/世界のLRTパネル展示/横浜の公共交通活 性化をめざす会パネル展示/鮪易ソーラークッカーのデモ・販売/生活クラブ のジュース販売/[はまっ子どうし]はまびょんゲーム・販売/上州焼きまんじゅ う販売/フリーマーケット/ストップ温暖化大宣言/他

かえっこバザール in カーフリーデー

「おもちゃ」、最近使

9/22(火・休) 12:00~15:30 オークション14:00~15:00



●横浜カーフリーデー実行委員会参加団体:エコネットよこはま、オリックス自動車(株)。 (株)オルビットプラン、NPO 法人神奈川環境技術研究会、かながわ環境市民ネットワーク。 NPO法人かながり環境教育研究会、神奈川交通労協、川崎市地域女性連絡協議会、環境 NGO エコ・クリエイターズ・クラブ、環境自治体会議、グリーンマップ横浜、クルマ社会を 間い直する。黒船物見返山実行委員会、持模可能な地域交通を考える会、全国交通等故 道族の会、NPO 法人全国鉄道利用者会議、ジャパン クッキング サービス(株)、ソーラー (社)日本語吟学煕岳風会岳央吟道会、日本ボーイスカウト 神奈川遠鏡、株式会社ライトレ ール・ラブアース模浜、リサイクル運動市民の会神奈川本郎、NPO 法人語面電車と大森の 未来を考える会、積浜カ・レイロケラニ フラスタジオ、横浜シティアートネットワーク TAEZI、横浜市資源循環局、横浜市水道局、横浜市地球温暖化対策事業本部、横浜ビー ル、NPO法人横浜にLRTを走らせる会、横浜の公共交通活性化をめざす会、横浜みなみ 生活クラブ生活協問組合

出典:横浜カーフリーデー実行委員会

図 横浜カーフリーデー2009&モビリティウィークパンフレット(裏面)

カーシェアリング 神奈川県>大和市



プロフィール

国内カーシェアリングの先駆的事例として、カーシェアリング会社と地元NPOが協力して、神奈川県大和市内の中央林間駅周辺でカーシェアリングの加入促進の取組みを実施した。

人口:	221,220 人
面積:	27.06 km²
人口密度:	8,175.17 人/km ื
運営主体:オ	リックス自動車株式

	会社	
エード	コニノカコ	cto tier

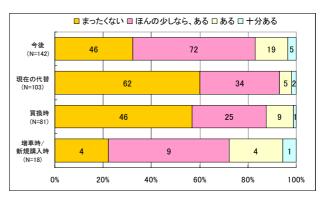
モード ステイタス 実施年 リーシェアリン 運用 平成 11 年 グ

効果

- ・ 新しい自動車保有・利用形態として、クルマを複数の人数で共有する「カーシェアリング」は個々人の自動車保有に関する費用を低減するメリットに加え、環境問題や渋滞対策等の社会的メリット等様々な効果が期待されている。
- ・カーシェアリングは、単位距離・単位時間で料金が加算されるので、できるだけクルマ利用を減らそうとするインセンティブが働くと考えられている。またカーシェアリングでは移動するに際し「車を使うべきか」を利用の度に判断することになるため、「ただ、何も考えずに、外出する時はいつもクルマを使う」というような「習慣」は形成されにくいと考えられている。

ここに注目!

- ・ 2007 年 12 月、神奈川県大和市内中央林間駅の東西両側に各 2 台、計 4 台のカーシェアリング用車 両が設置された。西側に設置されたカーシェアリング駐車場から約 300m以内の居住者を対象と
 - して、アンケート調査によるコミュニケーション・プログラム(「ワンショット TFP」)を 2008 年 5 月末に実施した。
- ・カーシェアリングの効果に関する動機付け冊子をアンケートとともに配布し自動車購入に関わる計4時点における加入可能性を尋ねたところ、「現在のクルマ」や「買換のクルマ」の代替としてよりも、「増車」や「新規購入」の代替として、カーシェアリングに加入する可能性の割合が高いことが考えられる。



各時点におけるカーシェアリング加入可能性 回答結果 出典)太田裕之、渡邊敦、高山光正、藤井聡「中央林間駅における カーシェアリング加入促進 TFP プロジェクト報告 |

- ・オリックスカーシェアリング「プチレンタ」HP http://www.orix-carsharing.com/business.html
- ・藤井聡、太田裕之「交通計画としてのカーシェアリング普及政策について」、第3回「人と環境に やさしい交通をめざす全国大会」in横浜
- ・太田裕之、渡邊敦、高山光正、藤井聡「中央林間駅におけるカーシェアリング加入促進 TFP プロジェクト報告」、第3回「人と環境にやさしい交通をめざす全国大会」in 横浜

カーシェアリング



プロフィール

欧州におけるカーシェアリングの歴史が 最も古いスイスでは、組合で車を購入し、 車のメンテナンスや管理に責任を持つ共 同組織が1980年代には存在していた。淘 汰の末に、環境政策を推し進める行政と 結びついて 1997 年、モビリティ社へと-本化された。

スイス>チューリッヒ市 他

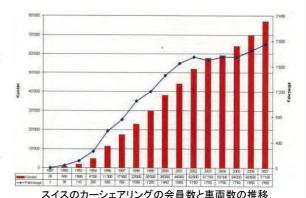
人口: 347.517 人 面積: 88 km 3949.06 人/k㎡ 人口密度:

運営主体:モビリティ社

運用

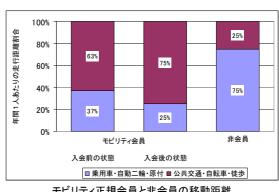
効果

- スイス国内全体のカーシェアリング会員数は年々 増加しており、2007年にはモビリティ社の会員数は 77,100人となっている。車両数は1,950台である。
- モビリティ社はチューリッヒ交通局との合弁企業 Rail link 社を保有しており、8,000 人の会員を保 有する。(2004年1月時点、写真の車両はRail link 社のもの)



ここに注目!

- ・ スイス国内全体の 83%を占める個人会員の場合には、主として休日の利用が多く、荷物輸送と大 量の買物に使われている。法人会員は、車を業務目的の移動に使うほか、休日の大量の買物にも 利用する。カーシェアリングが休暇日のドライブ、日常的な買物、通勤には余り使われない傾向 がある。
- スイス連邦鉄道 (SBB) やチューリッヒ交通局等との 連携により、駅を拠点としたカーシェアリングのサ ービスが拡大している。
- アンケート調査によると、右図に示すように、カー シェアリングの会員は入会後、公共交通・自転車・ 徒歩の利用が増え、乗用車等の利用が減っている。 もともと環境にやさしい交通利用をしていた人が、 カーシェアリングへの入会でますますその傾向を 高めることが示されている。



モビリティ正規会員と非会員の移動距離

- ・Line Jussiant「モビリティーの結合とカー·シェアリング」Public Transport International(日 本語版)、06/2002、pp.8
- ・「カーシェアリングによる環境負荷低減効果及び普及方策検討 報告書」交通エコロジー・モビリテ ィ財団、平成 18 年 3 月 http://www.ecomo.or.jp/index.html

富山市内電車•環状線化計画

富山県>富山市



プロフィール

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で、全国初の上下分離方式により、市が軌道施設の整備を行う。平成21年度末開業を目途に事業に着手している。

人口:	421,239 人
面積:	1,241.85 km²
人口密度:	339.20 人/k㎡

運営主体:富山市

モード ステイタス 実施年 軌道 計画 ^{平成 21 年8} 予定

効果

- ・ 新幹線の開業、連続立体交差事業等により、富山駅周辺地区は、拠点性と中心性が今後大きく向上する。一方、平和通り周辺地区(富山駅周辺地区から 1.3km 程度離れている)では、複数の再開発事業が進められようとしている。市内電車の環状線化は、この 2 つの都心核のアクセス強化により、それぞれの事業効果を相互に波及させ、都心地区全体の活性化を促進させることが期待されている。
- ・ また、富山市都心地区は、436ha と面積が広く、居住、商業、業務、文化、交流等の諸施設への回遊を歩行のみで行うことは困難であったことから、わかりやすく、身近で利用しやすい路面電車の環状運行により、回遊性を向上させ、車がなくても便利で暮らしやすい都心地区を実現し、都心地区全体の魅力向上を図ることが期待されている。
- ・ さらに、富山駅周辺の鉄道高架に合わせて南北路面電車の接続が計画されており、将来の路面電車ネットワークが利便性の高い運行系統が実現できるようその準備として軌道整備を行う意義もある。

ここに注目!

- ・ 富山市は、「公共交通を軸としたコンパクトなまちづくり」を、まちづくりの基本方針としており、富山ライトレールの開業やJR高山本線の活性化社会実験等の公共交通活性化に取り組んでいる。これらに続く市内電車環状線化は、公共交通と中心市街地の活性化のための重要なプロジェクトである。
- ・ 環状線化のための延伸ルートは、旧路面電車ルート(昭和 48 年 3 月 31 日廃止)を復活させる案と、 大手町ルート案の 2 ルートが検討され、最終的に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が選択された。
- ・ 事業は、全国初の上下分離方式(公設民営)で行われることとなった。富山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する。
- ・ 軌道は単線(将来の複線化を考慮)とし、3つの電停を整備する。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実施する。また、環状線系統は左回りのみの運転とし、運行間隔は10~15分程度を予定している。

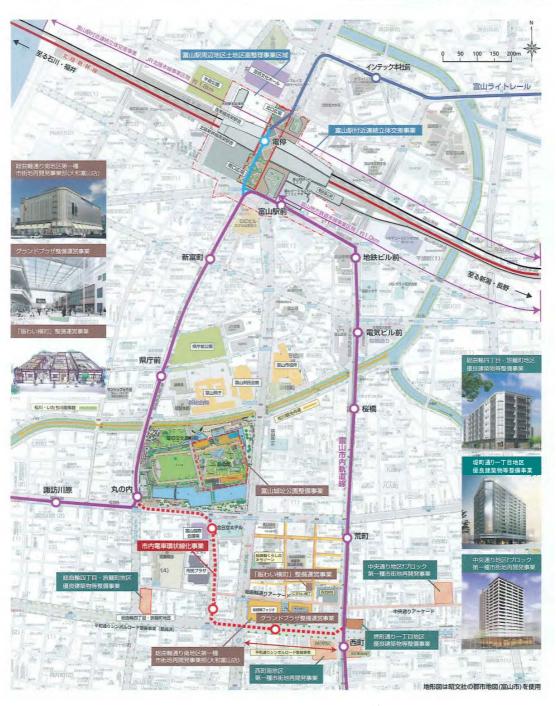
- · 富山市交通政策課 http://www.city.toyama.toyama.jp/division/toshiseibi/koutsuseisaku/
- ・富山市路面電車推進室 http://www.city.toyama.toyama.jp/division/toshiseibi/romen

富山市中心市街地活性化 主要プロジェクト図

本市の中心市街地は、富山県中部地域の商圏、通勤圏の中心であり、その投資波及効果は市内全域の活力向上につながります。このことから、中心市街地では、環状線化事業等による公共交通の利便性向上、市街地再開発等による賑わいの創出や居住の推進を一体的に進め、魅力と活力のある中心市街地の形成に取り組みます。







出典:富山市「市内電車環状線化事業の概要」平成19年11月

貸自転車「ヴェリブ」





プロフィール

パリ市では、市内に多数の貸自転車ス テーションを設置し、コミュニティサ イクルシステム「ヴェリブ」を交通政 策の一環として2007年7月より実施し ている。

人口: 2,125,017 人 面積: 105 km² 20,238.26 人/km² 人口密度: 運営主体: パリ市、

JC Decaux 社

ステイタス

実施年 バス 運用 平成16年

効果

- ・ ヴェリブが導入された当初、パリ市は6ヶ月間で20万台が利用されると予測していたが、現実に はサービス開始後2ヶ月弱で貸出台数が400万台を超えた。
- 導入後、22ヶ月の実績は以下の通りである。

盗難 8,000 台、破壊 16,000 台

利用数:5,000万回、年間契約の数は17万、1日利用数は6.5万回から10万回 平均利用時間222分、1日1台8回転、年間契約者のうちパリ市内在住は84% 自動車から自転車にシフトしたと仮定して 26,000 トンの C0 2 削減効果、

- サービス開始後約8ヶ月時点でのアンケート調査によると、利用者の84%は、ヴェリブをバスや 地下鉄といった既存公共交通機関の補完的手段として捉えている。また利用者の 20%は、自家用 車の利用回数が減ったと回答している。このようにヴェリブは公共交通の利用促進と自家用車利 用の削減による温暖化防止と大気汚染の改善という目的に寄与している。
- ・ ヴェリブの運営は、大手広告企業の JC Decaux 社が行っており、納税者負担がゼロである。

ここに注目!

- ■事業主体である広告会社が、貸し自転車の賃料と広告収入により事業費を回収することで、パリ市 の財政負担はゼロ。
- ■短時間貸出しの利用料金を低く設定(30分以内は無料)することで、当初予想を大幅に超える利用 者数を実現。
- ■環境保護と交通渋滞緩和策の取組みの一環として、導入後 22 ヶ月で、26,000 トンの C0 2 削減効果 を発揮。

【背景】

パリ市では、環境保護と交通渋滞緩和策の取組みとして、バス・タクシー専用レーンの設置、カ ーシェアリング、約70年ぶりとなる路面電車の復活、夜行バスの都心から郊外への運行、タク シーの台数増加、自転車専用レーンの拡大など、数々の政策を実施してきた。ヴェリブもそのよ うな取組みの一環である。

【サービス】

利用に当たっては、利用者登録を行い、利用パスを購入した上で、ステーションにてヴェリブ自 転車の貸出・返却をセルフで行う。利用時間は 24 時間、年中無休であり、借り出した自転車は、 他のステーションに返却することも可能である。

貸自転車「ヴェリブ」 フランス > パリ市

・ 利用料は、1日が1ユーロ、一週間で5ユーロ、年間で29ユーロである。クレジットカードによる支払いとなっており、最初に借りる時に、保証金として150ユーロが必要である。

- ・ ただし、30 分以内に返せば無料であり、ステーションを渡り歩いて借り受け、返却を繰り返す例 も多い。
- ・ ヴェリブ導入の目的が、市民の足としての短距離移動を想定しているため、短時間貸出での利用 料金を低くするよう設定されている。

【財政負担】

- ・ この事業においては、パリ市が事業主体の JC Decaux 社 (広告会社) に貸し自転車のステーションを設置させ、貸し自転車の賃料と広告収入により、事業費を回収させることになっている。したがって、パリ市の財政負担はゼロである。
- ・ 事前の調査に基づき、契約では、自転車の台数を 20,600 台、ステーションの数を 1,451 ヶ所とされた。また、広告施設については、2 平方メートルの路上広告施設が 1,200 基、8 平方メートルの路上広告施設が 400 基の設置が許可されている。
- 契約期間は10年である。







ヴェリブの端末ポストと待機自転車

- ・パリ市 Velib公式 HP http://www.velib.paris.fr/
- JC Decaux 社 HP http://www.jcdecaux.com/content/jcdecaux_en/accueil/
- ・萩原隆子「パリにおける環境に配慮した新しい公共交通 Velib 」運輸と経済、2008年11月号