

公共交通活性化・再生事例

あいのりタクシー

北海道＞帯広市



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 km ²
人口密度:	275.60 人/km ²
運営主体:	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

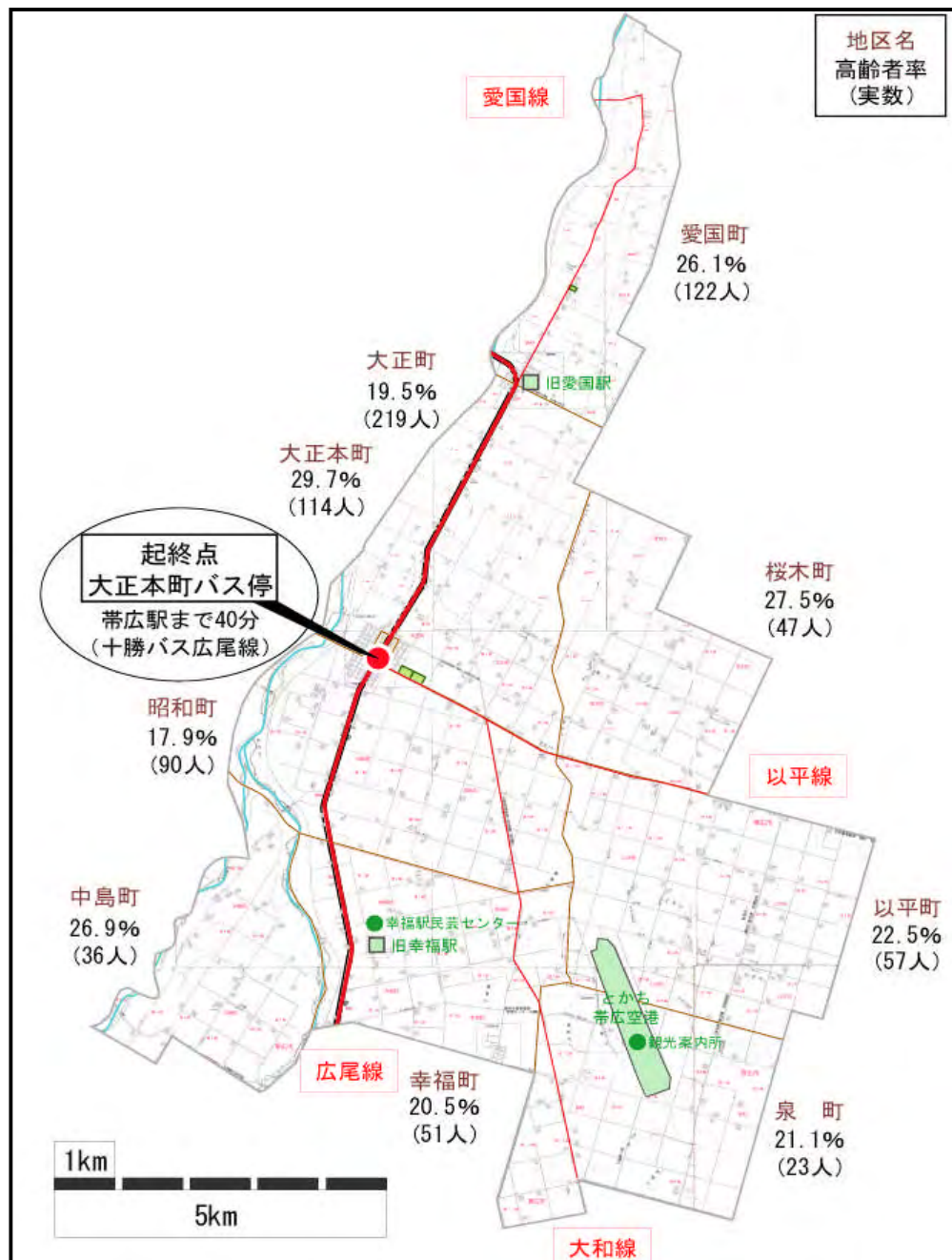
- ・ 平成 19 年度のデマンド型タクシー利用登録者数は 556 人で、平成 16 年度比 79% 増となっている。また、利用者数は 4,217 人で、平成 16 年度比 68% 増となっている。
- ・ 市職員が毎年 1 回、地区の町内会や老人クラブでグループインタビューを実施し、利用者の要望を運行に活かす仕組みとしている。そのため、利用者にとって利便性の高い運行となっている。

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>
- ・ 大正交通あいのりタクシーホームページ <http://www.taishokotsu.co.jp/ainori/ainori.html>



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

北海道＞当別町



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 km ²
人口密度：	47.27 人/km ²
運営主体：	当別町、当別町地域公共交通活性化協議会

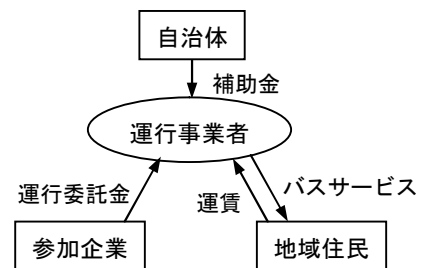
モード コミュニティ バス	ステイタス 実験	実施年 平成 18 年
---------------------	-------------	----------------

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。
- ・ 官民のバス一元化により、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！

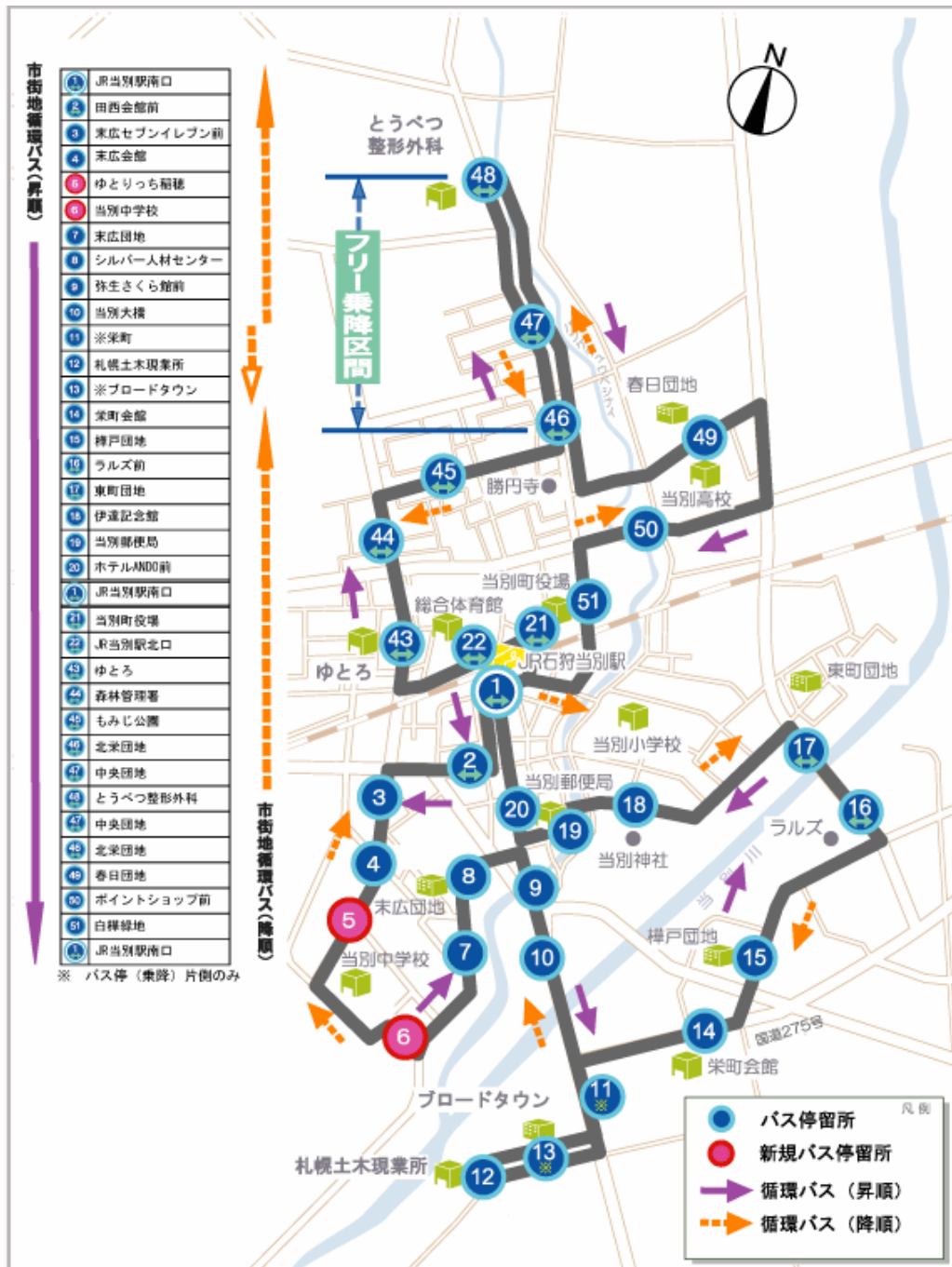
- ・ 町内および札幌市あいの里地区までを多目的に運行していたバスを一元管理し、路線およびダイヤの合理化・効率化を図ることで、各バス事業者の経費削減と併せて、利便性の高い生活交通サービスを実現した。平成 18 年度は 3 期に分けて実証運行を実施し、平成 19 年度も継続した。
- ・ 平成 19 年度には地域公共交通活性化・再生総合連携計画を策定、平成 20 年度から地域公共交通活性化・再生総合事業により 3 年間の実証運行を行っている。
- ・ 当別町では実証運行期間終了後に補助金に頼らない自主自立運行を行うことを目指し、運行収入と参加企業の負担金により収支がまかなえるように取組んでいる。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。



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

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



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一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 km ²	
人口密度 (4 市町計) :	27.83 人/km ²	
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		
モード バス	ステイタス 実験	実施年 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つ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、事業予算の二分之一について国の補助を得ている（残りの二分之一については、主に地元観光事業者で負担）。
 - 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。

(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。路線バスが走ってい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今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今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 OD を解析する。

③その他

- ・ IC カードは費用が高いため、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

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、旅行者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/>



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

北海道＞ニセコ町



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 km ²	
人口密度：	23.68 人/km ²	
運営主体：	ニセコ町	
モード コミュニティバス	ステイタス 運用	実施年 平成 14 年

効果

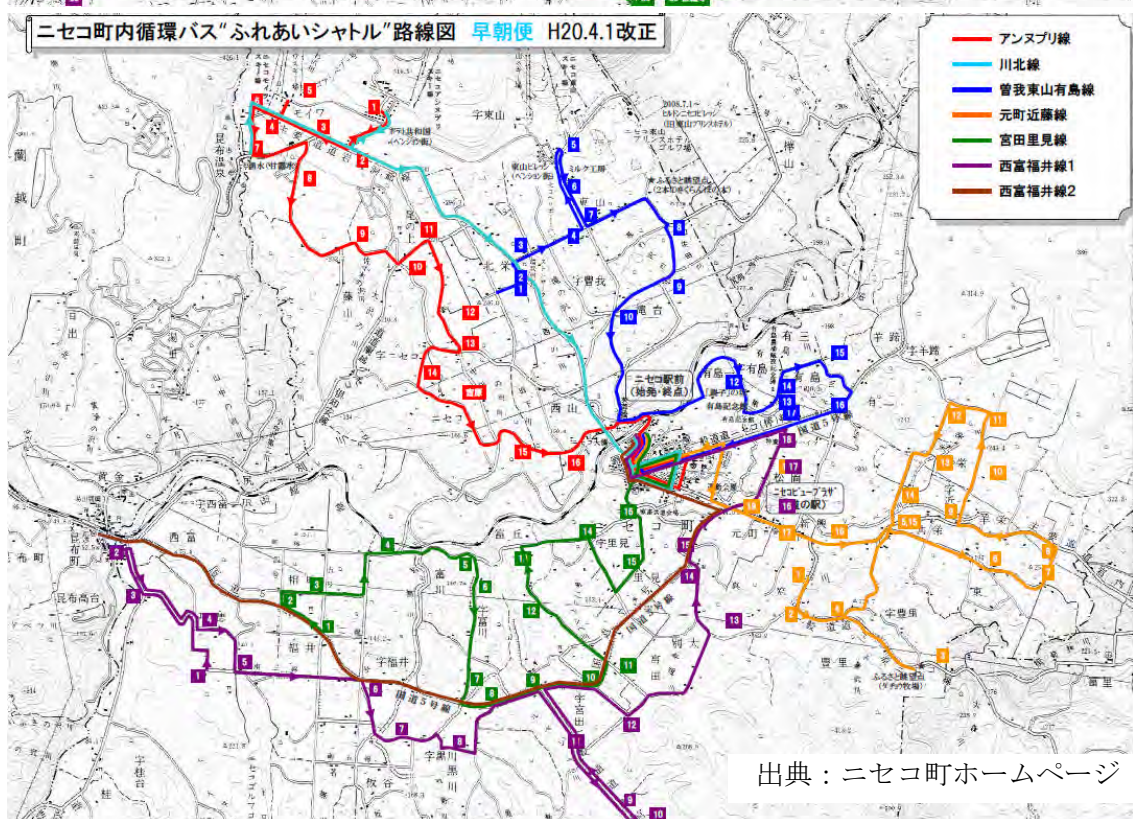
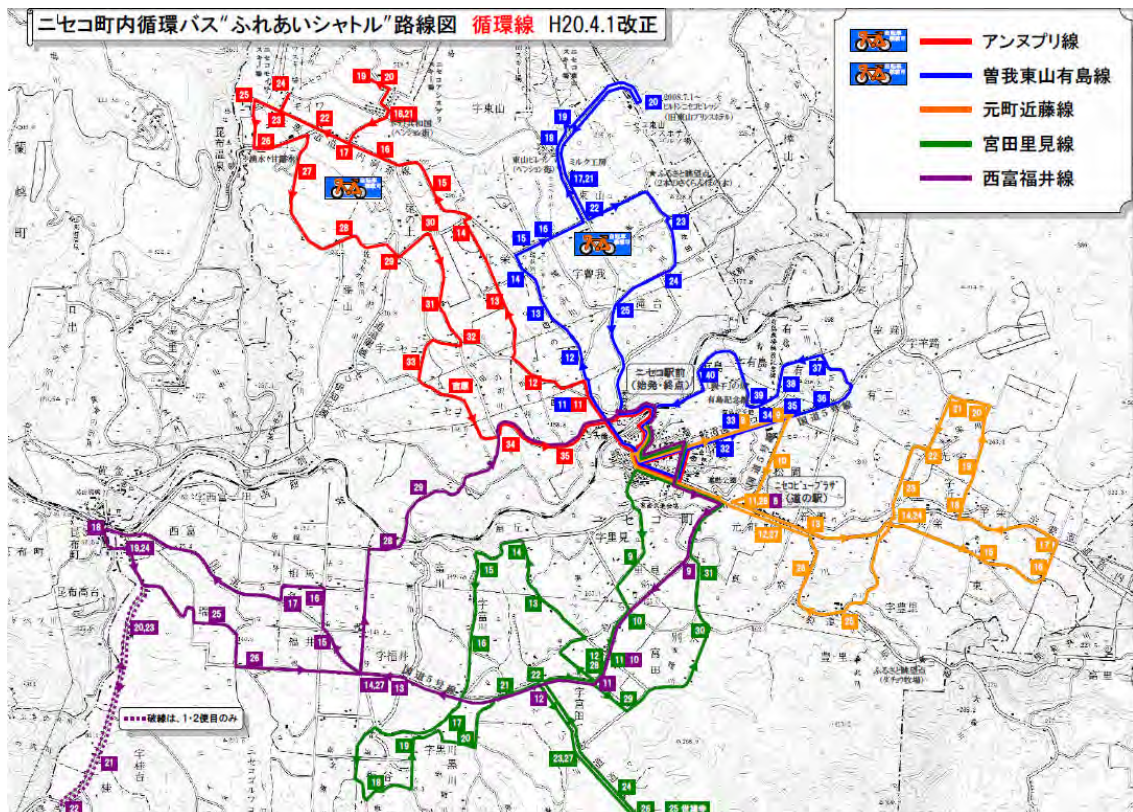
- ・ 従前のスクールバスや福祉バスは利用者が限定されていたが、コミュニティバスは誰もが気軽に利用できることから、利用者の利便性が大幅に向上した。また、複数のバスシステムが整理・統合されたことにより運営面での効率化が図られ、行政コストが削減した。
- ・ ニセコ町におけるバスの利用者数は、コミュニティバス導入以前の平成 13 年上期（4～9 月計）には、約 26,100 人（路線バス、福祉バス、スクールバスの合計）であったのが、導入した平成 14 年上期には約 28,200 人となり、大幅に増加した。
- ・ また、コミュニティバス導入後 3 年間ににおける一般利用者数（児童・生徒の通学利用を除いた人数）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ア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年に鶴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 km ²	
人口密度:	13.79 人/km ²	
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 バス	ステイタス 試運用	実施年 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月に鶴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、鶴川地域-札幌市間7往復、穂別地域-新千歳空港間2往復、鉄道が、鶴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、旧鶴川町、旧穂別町中心部の生活交通、旧鶴川町-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）

鷗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）

鷗川・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 鷗川地域の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】

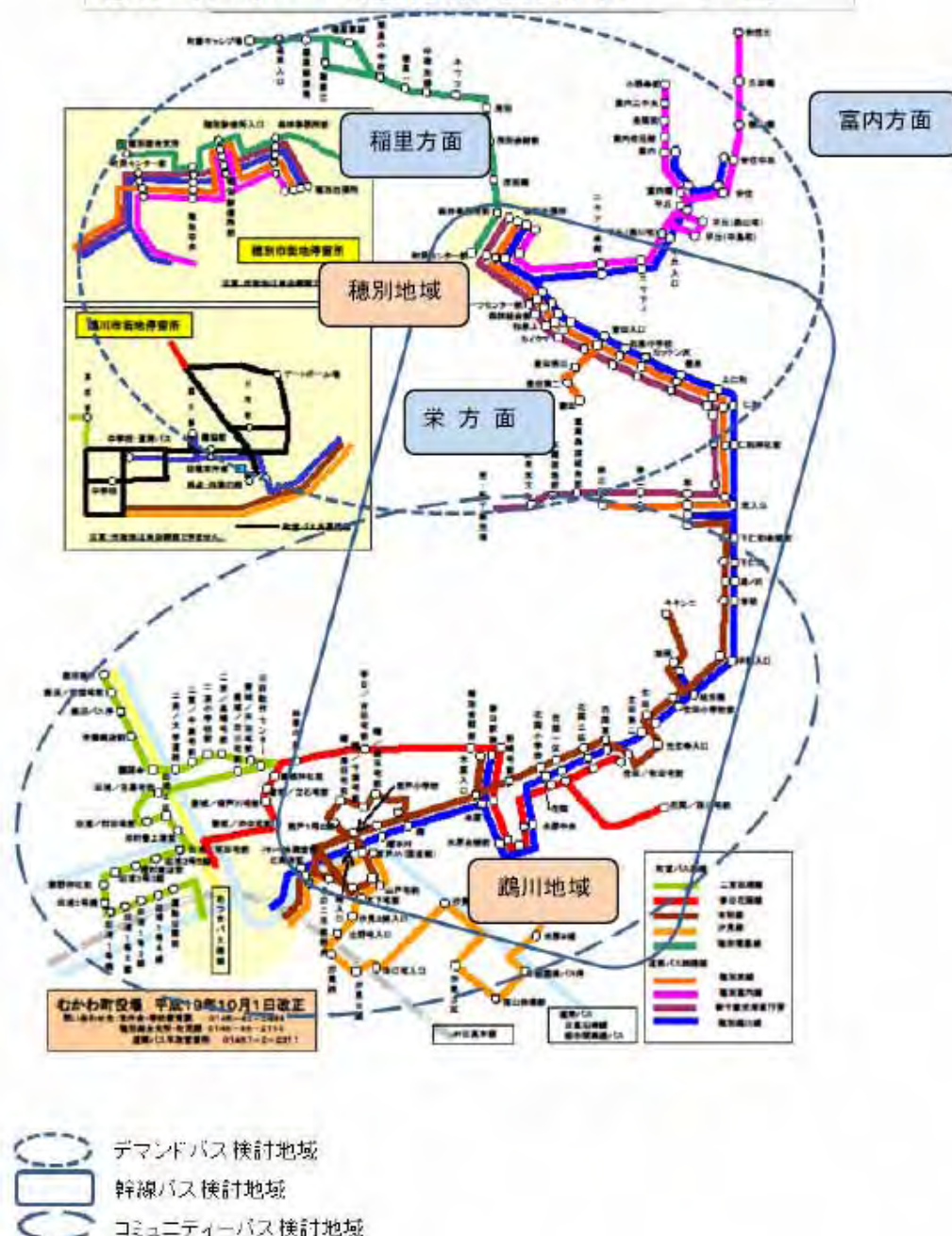
- ・ バス運行形態の見直しには、民間事業者、教育委員会等の調整が大変であった。（例えば、長距離便やスクールバス（一般・児童生徒混乗便を含む）との調整。）
- ・ 利用客（特に高齢者）に対しては、バス予約方法の周知徹底が重要である。

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/chiikishinkou/20090319_renkeikeikaku.pdf

○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



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

予約運行バス

○運賃表

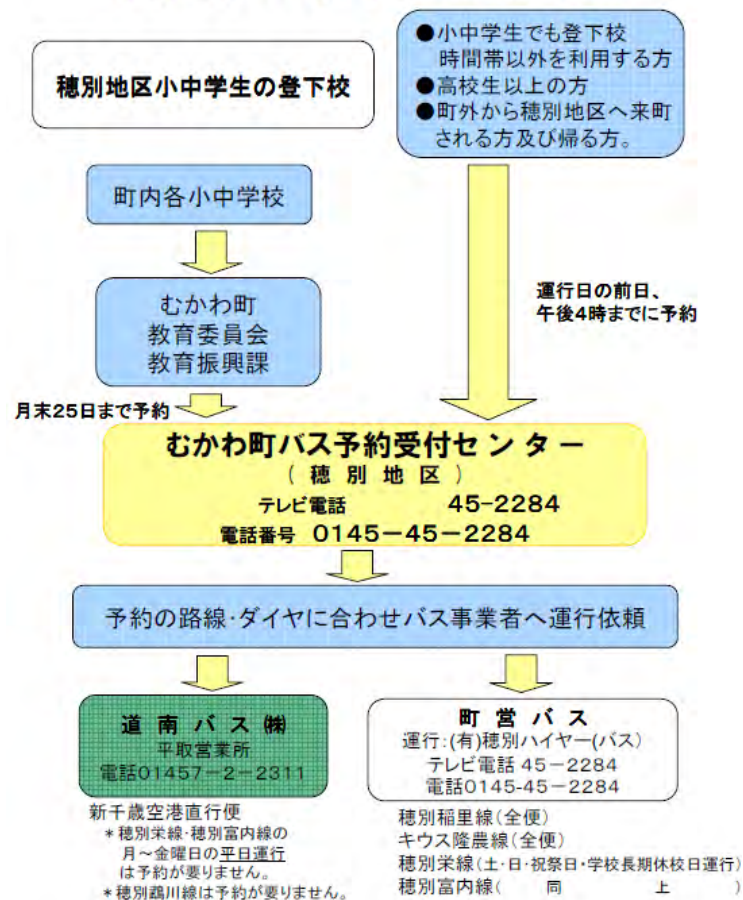
区分	乗車 1 回につき	1 日フリー乗車券
一般	200 円	400 円
中学生以下	無料	無料
高校生	100 円	200 円
高齢者・障がい者	100 円	200 円

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_bussyoyaku.pdf

弘南バス藍内線

青森県＞弘前市



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。

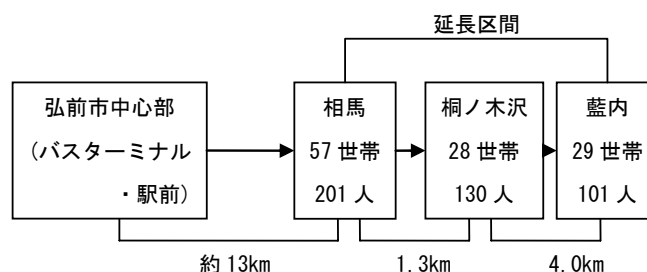
人口:	189,043 人	
面積:	523.6 km ²	
人口密度:	361.04 人/km ²	
運営主体:	弘南バス	
モード 路線バス	ステイタス 運用	実施年 平成 8 年

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つた。

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つたが、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。



主な停留所と世帯数・人口（開業時）

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-ロマンピア										
バスターミナル発	下土手町②発	桜井発	ロマンピア前着	相馬着	藍内着	藍内発	相馬発	ロマンピア前発	桜井発	弘前駅前着(中央口)
日祝運休 6:05	6:10	6:40	7:00			6:55	7:03	.....	.....	7:50
7:40	7:49	.....	.....	8:20	8:45		聖愛高行 日祝運休 7:20	7:10	7:25	8:10
9:05	9:14	9:45	10:05					.....	.....	聖愛高着 8:15
日祝運休 10:10	10:19	.....	.....	11:00			8:15	.....	.....	9:05
11:10	11:19	.....	.....	12:00		8:50	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 11:10	.....	.....	12:00
15:20	15:29	.....	.....	16:10			12:20	.....	.....	13:10
16:05	16:14	16:45	17:05				13:25	.....	.....	14:15
16:40	16:49	.....	.....	17:35		14:55	15:03	.....	.....	15:55
日祝運休 17:50	17:59	.....	.....	18:45			16:20	.....	.....	17:10
18:40	18:49	.....	.....	19:20	19:40		17:40	17:10	17:25	18:10
								.....	.....	18:30

図 藍内線時刻表(○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

津軽の母なる岩木川を東に、相馬川を6キロ山間更に2キロ、イワナ・ヤマメ・カジカ鳴く溪流に添って、山水画の如く現在27戸のわび住まいが点在する。集落をつなぐ全線2車線。雨谷の道を更に進めば、県境越えて秋田大館へ直通。かつては、この道を膨大な国有林材が薪炭、また用材として馬から車に乗り変わり、町や村をうるおした往昔を偲ぶ人も今は少ない。

今日この道を、地域住民の積年の願いだつた路線バス藍内線が、多くの人々の力添えによつて実現され、その利便性また安堵感ばかりではない文化の革命である。これとて今、行財政改革の波にさらわれようとしている。がしかし、雪5尺のこの地を終の住家として定めた人々には、他の誇れる事として一つもないが、この地には、今の助け合いも、ほのぼのも、またふれあい交流も。とうの昔から一つの家族として、親から子へ伝統文化を守り支え合ってきた証がある。私もまた、その中の一人として多くの人々に感謝しながら共に暮らしていきたい。

地区代表 藍内地区会長
福田光正

出典：相馬村閉村記念誌（旧相馬村発行）

五戸ちんちんバス

青森県＞五戸町



プロフィール

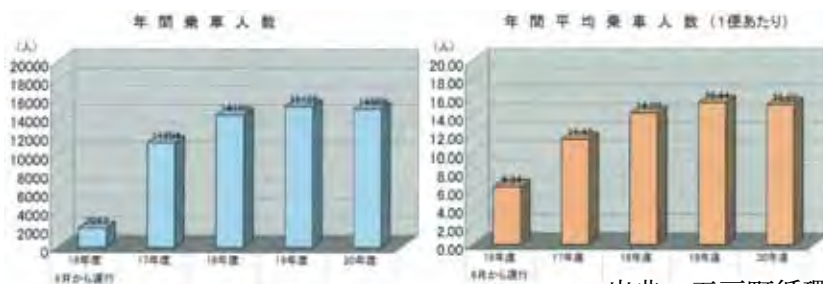
五戸町では、地元の開業医らの呼びかけにより、行政の補助に頼らず、病院・薬局・商店街等の負担金による、中心市街地循環バスの運行を開始。坂の多い市街地で、高齢者の需要の高い各施設を循環する路線を設定。運賃も無料であることから、車を使えない高齢者らの気軽な足として定着している。

人口:	20,138 人
面積:	177.82 km ²
人口密度:	113.2 km ²
運営主体:	五戸町 循環バス運営委員会

モード バス	ステイタス 実運用	実施年 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。

【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(株)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>

● 停車停留所
○ 通過停留所

青森銀行
アタゴ薬局
岡村商店
金子薬局
川喜煎餅店
五戸調剤薬局
五戸東薬局
小村歯科
澤呉服店
第2船越歯科
田中医院
八戸信用金庫
ハッピードラック
藤信商店
文屋
プラス薬局
松尾医院
みちのく銀行
山崎医院

[illegible]

19

○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

第1・第2便			
乗降場所	通過時刻	通過時刻	
五戸駅	発 9:00	発 9:45	
マックスバリュ前	通 9:01	通 9:46	
岡村商店	通 9:02	通 9:47	
藤田ズボン店	通 9:02	通 9:47	
郵便局前	通 9:02	通 9:47	
みちのく銀行	通 9:03	通 9:48	
八戸信用金庫	通 9:04	通 9:49	
澤呉服店	通 9:04	通 9:49	
上大町交差点	通 9:04	通 9:49	
上大町停留所	通 9:05	通 9:50	
狐森交差点	通 9:06	通 9:51	
●にこにこプラザ	着 9:07	着 9:52	
	発 9:08	発 9:53	
藤信商店	通 9:08	通 9:53	
●三久酒造店	着 9:09	着 9:54	
	発 9:10	発 9:55	
●ヘアースロン ハタナイ	着 9:11	着 9:56	
	発 9:12	発 9:57	
川喜煎餅店	通 9:12	通 9:57	
青森銀行	通 9:13	通 9:58	
●第2船越歯科	着 9:14	着 9:59	
●山崎医院	発 9:15	発 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 9:18	着 10:03	
●アタゴ薬局	発 9:19	発 10:04	
専念寺前	通 9:20	通 10:05	
●金子薬局	着 9:21	着 10:06	
	発 9:22	発 10:07	
みちのく銀行	通 9:23	通 10:08	
郵便局前	通 9:23	通 10:08	
藤田ズボン店	通 9:24	通 10:09	
岡村商店	通 9:24	通 10:09	
マックスバリュ前	通 9:25	通 10:10	
五戸駅	通 9:25	通 10:10	
文星	通 9:26	通 10:11	
病院通りバス停留所	通 9:26	通 10:11	
●五戸調剤薬局	着 9:27	着 10:12	
	発 9:28	発 10:13	
●プラス薬局	着 9:29	着 10:14	
	発 9:30	発 10:15	
文星	通 9:31	通 10:16	
病院通りバス停留所	通 9:31	通 10:16	
●ハッピードラック前	着 9:32	着 10:17	
	発 9:33	発 10:18	
●田中医院	着 9:34	着 10:19	
●五戸東薬局	発 9:35	発 10:20	
●小村歯科	着 9:36	着 10:21	
	発 9:37	発 10:22	
前田商店	通 9:38	通 10:23	
五戸駅	着 9:38	着 10:23	

第3・第4便			
乗降場所	通過時刻	通過時刻	
五戸駅	発 11:00	発 11:45	
前田商店	通 11:00	通 11:45	
●小村歯科	着 11:01	着 11:46	
	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	
●ハッピードラック前	着 11:05	着 11:50	
	発 11:06	発 11:51	
病院通りバス停留所	通 11:07	通 11:52	
文星	通 11:07	通 11:52	
●プラス薬局	着 11:08	着 11:53	
	発 11:09	発 11:54	
●五戸調剤薬局	着 11:10	着 11:55	
	発 11:11	発 11:56	
病院通りバス停留所	通 11:12	通 11:57	
文星	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	
みちのく銀行	通 11:16	通 12:01	
●金子薬局	着 11:17	着 12:02	
	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	
●ヘアースロン ハタナイ	着 11:27	着 12:12	
	発 11:28	発 12:13	
●三久酒造店	着 11:29	着 12:14	
	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	通 11:35	通 12:20	
八戸信用金庫	通 11:35	通 12:20	
みちのく銀行	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 km ²
人口密度：	339.26 人/km ²
運営主体：岩手県交通	

モード 路線バス	ステイタス 運用	実施年 平成 13 年
-------------	-------------	----------------

効果

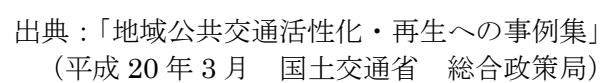
- ・ オムニバスタウン導入後、岩手県のバス利用者数は減少傾向にある中、盛岡市のバス利用者数は下げ止まりの傾向を示している。
- ・ 所要時間約 30 分の松園から都心部のルートで、ゾーンバスの実施、バスレーンの延長、急行便の設定等で約 5 分の時間短縮が実現した。
- ・ 都南ゾーンバス実証運行では、JR 岩手飯岡駅から鉄道に乗り継ぐ一日の利用客数が、支線バス乗り入れにより 10 倍に増加した。

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



22

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 km ²
人口密度:	114.3 人/km ²
運営主体:花巻市公共交通総合連携協議会	

モード タクシー	ステイタス 実験	実施年 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

月・木運行

	河西地区にお住まいの方 (好地、大通川、八日市、八幡)	河東地区にお住まいの方 (新郷、八里郷)
行政機関 公共施設	石鳥谷総合支所、河西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、石鳥谷小学校、八幡小学校	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、新郷小学校
医療機関	石鳥谷駅前クリニック、石鳥谷医療センター、いしどりや眼科、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、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	石鳥谷駅前クリニック、石鳥谷医療センター、いしどりや眼科、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、上村歯科医院、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
交通機関	JR 石鳥谷駅、 バス停留所 (上町、駅口)	JR 石鳥谷駅、 バス停留所 (上町、駅口)
金融機関	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、石鳥谷郵便局、八幡郵便局	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支店、石鳥谷郵便局、八重畑郵便局
商業施設	キクコーストア、ジョイス、道の駅石鳥谷、まちの駅いしどりや酒蔵交流館	キクコーストア、ジョイス、道の駅石鳥谷、まちの駅いしどりや酒蔵交流館
その他 公的施設	石鳥谷保育園、善隣館保育園、八幡保育園、花巻商工会議所石鳥谷支所、花巻市社会福祉協議会石鳥谷支所	八重畑保育園、新郷保育園、花巻商工会議所石鳥谷支所、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時の便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け付けます

高橋さんですね。8時の便と11時の便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。

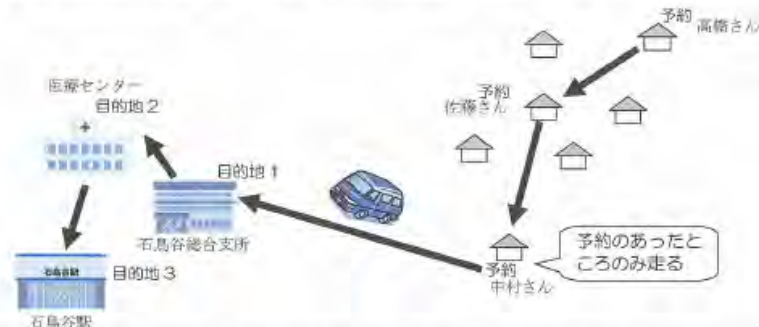
③ オペレーターが予約を取りまとめ、迎えに行く場所と送り先の場所を確認し、ルートを決めて配車します。



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鳥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

あねっこバス

岩手県＞雫石町



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 NP0 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 km ²	
人口密度:	31.29 人/km ²	
運営主体:	雫石町、しずくishi・いきいき暮らしネットワーク	
モード 乗合タクシー	ステイタス 運用	実施年 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 NP0 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。

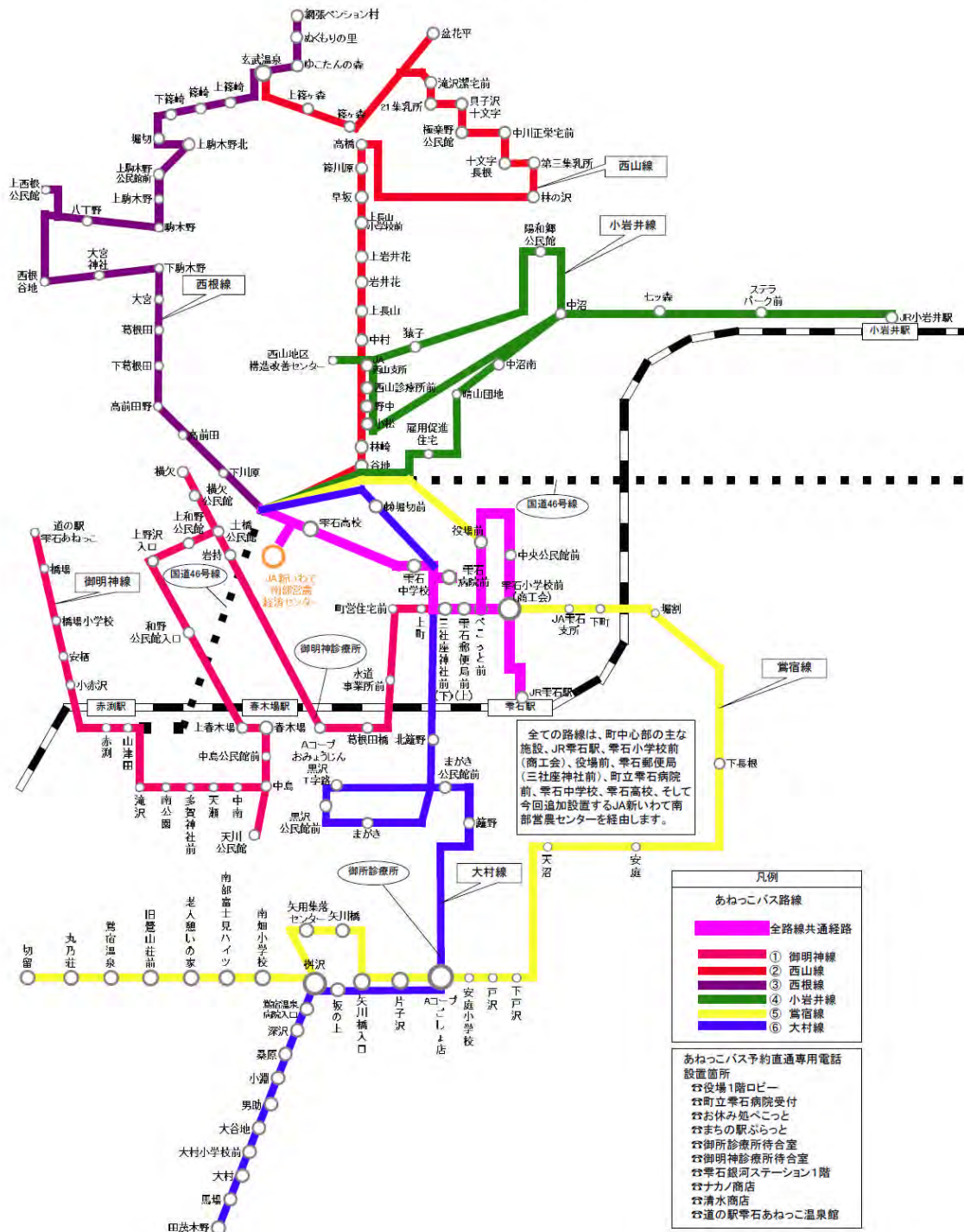
ここに注目！

- ・ 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 HP
<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 NP0 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・住民ニーズ中間モード・システムと新市場、pp. 158-159

あねっこバス運行路線図



出典：あねっこバスホームページ

図 あねっこバス運行路線図



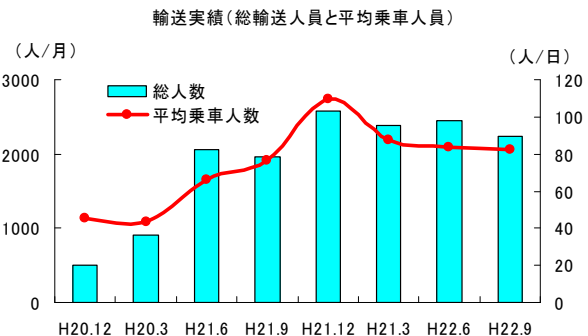
プロフィール

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。

人口:	15,549 人	
面積:	300.11km ²	
人口密度:	51.81 人/ km ²	
運営主体:	有限責任事業組合 一戸町デマンド交通	
モード	ステイタス	実施年
タクシー	実運用	平成 20 年

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 人の利用であったが、半年後には 2,052 人、21 年 12 月には 2,571 人に達し、22 年度上半期は、月平均 2,300 人台で推移している。



- 「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】

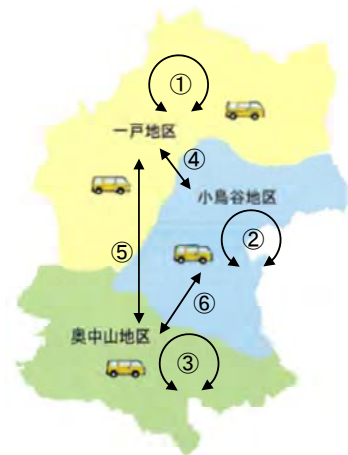
- 岩手県一戸町は、岩手県の内陸北部に位置し、町内の殆どが中山間地域であり、集落は山間の沢沿いに点在しているため、町内を循環するバスが運行困難な地形となっている。また、高齢化率は 33.6%と非常に高く、町内に僅かに残る路線バスだけでは日常生活に支障をきたす状況にあった。一方で、自家用車の普及に伴いバスを利用しない高齢者が約 30%存在するアンケート結果が出ていた。以上を背景として、利用者の中心と想定される高齢者にとって利用しやすく、かつ低コストの交通手段の導入が望まれていた。

【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

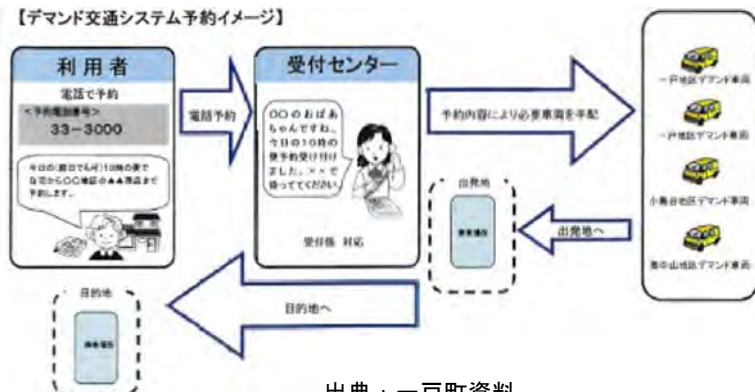
7. 利用券（チケット）販売所

◎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。

○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

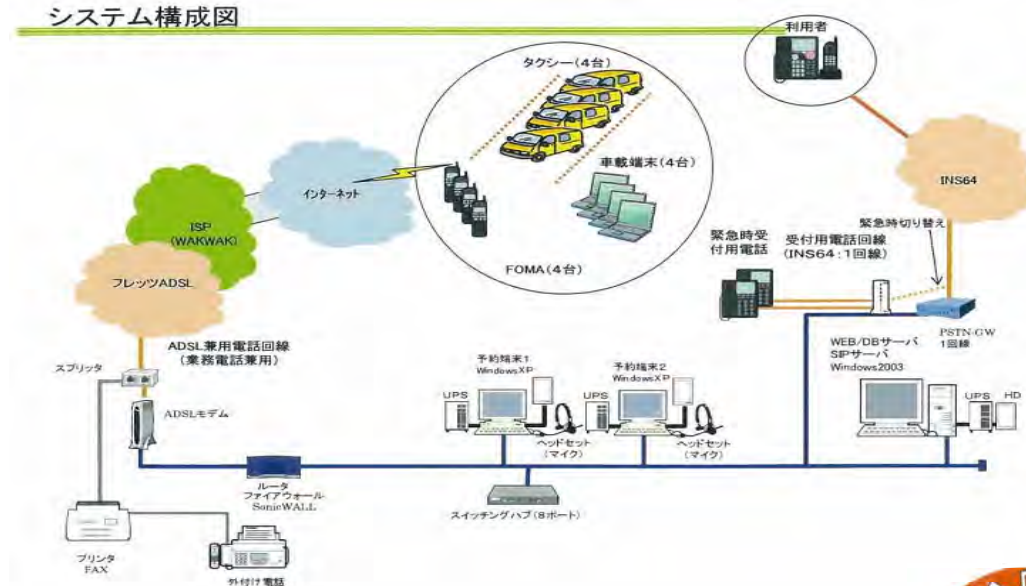
【デマンド交通システム予約イメージ】



出典：一戸町資料

9. システム構成図

システム構成図



○システムの概要

○システム開発主体：NTT東日本株式会社 ○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。

○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、丸田タクシー、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、

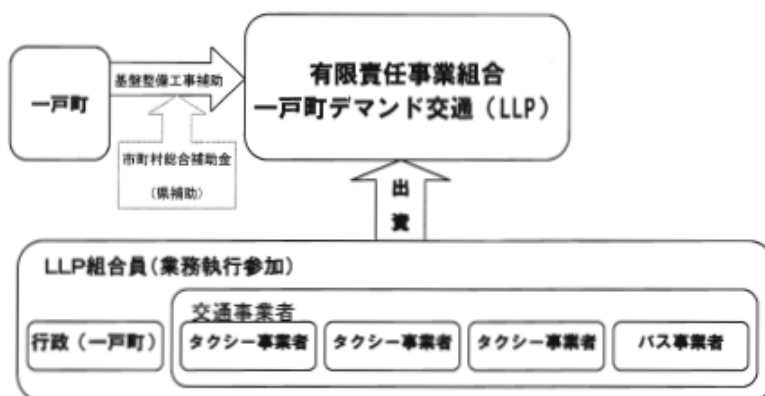
新しい事業形態として、海外で活用されている英国のリミテッド・ライアビリティ・パートナーシップ（Limited Liability Partnership; ＬＬＰ）制度を受けて、日本でも有限責任事業組合契約に関する法律を制定し、平成１７年８月１日から、日本版ＬＬＰが解禁された。日本版ＬＬＰの特徴は、次の３点である。

- 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想定者に説明会を設け説明したが、新しい交通システム、新しい運営主体の意味、効果等がなかなか理解してもらえず、町内で延べ４４回の説明会を開催したこと。時間と忍耐が必要。

いのへ・いくべ号立上げスキーム



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

秋田県＞秋田市



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 km ²
人口密度：	367.80 人/km ²
運営主体：	市営→民間事業者

モード バス	ステイタス 運用	実施年 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。停留所標柱は無償譲渡、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。

人口：	5,533 人	
面積：	261.25 km ²	
人口密度：	21.18 人/km ²	
運営主体：	戸沢村	
モード バス (村営バス)	ステイタス 運用	実施年 平成 21 年

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 (平成21年度) (人)	いきいき線	421	378	359	395	1,553
	やまなみ線	250	199	262	258	969
	合 計	671	577	621	653	2,522
前年度利用者数 (平成20年度) (人)	いきいき線	485	460	434	433	1,812
	やまなみ線	301	297	362	318	1,278
	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 (平成21年度) (便)	いきいき線	275	253	286	286	1,100
	やまなみ線	200	192	200	208	800
	合 計	475	445	486	494	1,900
1便当たりの 利用者数 (人/便)	いきいき線	1.53	1.49	1.26	1.38	A 1.41
	やまなみ線	1.25	1.04	1.31	1.24	1.21
	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

	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
本年度利用者数 (平成21年度) (人)	いきいき線	352	296	265	275	305	228	281	327	2,329	3,882
	やまなみ線	294	190	186	213	229	180	231	258	1,781	2,750
	合 計	646	486	451	488	534	408	512	585	4,110	6,632
前年度利用者数 (平成20年度) (人)	いきいき線	337	385	459	395	468	380	423	456	3,303	5,115
	やまなみ線	265	330	352	297	301	251	302	335	2,433	3,711
	合 計	602	715	811	692	769	631	725	791	5,736	8,826
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%
	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%
	合 計	107.3%	68.0%	55.6%	70.5%	69.4%	64.7%	70.6%	74.0%	71.7%	75.1%
運行便数 (平成21年度) (便)	いきいき線	141	118	114	111	129	118	112	157	1,000	2,100
	やまなみ線	126	101	92	100	105	101	109	121	855	1,655
	合 計	267	219	206	211	234	219	221	278	1,855	3,755
1便当たりの 利用者数 (人/便)	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
	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
	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
↓
B - A

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

→昼間帯デ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
本年度燃料費 (平成21年度) (千円)	いきいき線	67	58	54	60	82	76	72	89	558	70	951
	やまなみ線	46	41	38	44	38	53	45	52	358	45	626
	合 計	114	99	92	104	120	129	117	141	916	115	1,577
前年度燃料費 (平成20年度) (千円)	いきいき線	160	181	152	118	129	113	109	111	1,073	134	1,655
	やまなみ線	114	119	109	97	110	103	101	105	859	107	1,282
	合 計	273	301	261	215	239	216	210	216	1,932	241	2,937
前年差 (千円)	いきいき線	△92	△124	△98	△58	△47	△38	△37	△23	△516	△64	△704
	やまなみ線	△67	△78	△71	△54	△72	△49	△57	△53	△500	△63	△656
	合 計	△160	△202	△169	△111	△119	△87	△93	△75	△1,016	△127	△1,360

デマンド運行効果
↓
B - A

(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 (平成21年度) (千円)	いきいき線	420	420	420	420	1,680	420
	やまなみ線	420	420	420	420	1,680	420
	合 計	840	840	840	840	3,360	840
前年度運行委託費 (平成20年度) (千円)	いきいき線	420	420	420	420	1,680	420
	やまなみ線	420	420	420	420	1,680	420
	合 計	840	840	840	840	3,360	840
前年差 (千円)	いきいき線	0	0	0	0	0	0
	やまなみ線	0	0	0	0	0	0
	合 計	0	0	0	0	0	0

→昼間帯デ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 (平成21年度) (千円)	いきいき線	382	361	378	360	371	365	359	387	2,962	370	4,642
	やまなみ線	437	414	430	416	426	413	419	436	3,389	424	5,069
	合 計	819	775	808	776	797	777	777	822	6,351	794	9,711
前年度運行委託費 (平成20年度) (千円)	いきいき線	420	420	420	420	420	420	420	420	3,360	420	5,040
	やまなみ線	420	420	420	420	420	420	420	420	3,360	420	5,040
	合 計	840	840	840	840	840	840	840	840	6,720	840	10,080
前年差 (千円)	いきいき線	△38	△59	△42	△60	△49	△55	△61	△33	△398	△50	△398
	やまなみ線	17	△6	10	△4	6	△7	△1	16	29	4	29
	合 計	△21	△65	△32	△64	△43	△63	△63	△18	△369	△46	△369

デマンド運行効果
↓
B - A

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～ぼんぼ館
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「ぼんぼ号」、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。「ぼんぼ号」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。（「ぼんぼ」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

(ぼんぼ号 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(いそいそ百年の里線)

平成22年7月1日改正

古口駅前～ぼんぼ館(月曜日～土曜日)											
路線	通年	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	
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 真馬橋前	—	—	9:30	11:38	13:40	15:28	16:43	—	—	18:53	
3 高尾田前	—	—	9:31	—	13:41	—	16:44	—	—	—	
4 上高尾田前	—	—	9:32	11:39	13:42	15:30	16:45	—	—	18:54	
5 中高尾田前	—	—	9:36	11:43	13:45	15:33	16:48	—	—	18:57	
6 下高尾田前	—	—	9:37	11:44	13:46	15:34	—	—	—	18:58	
7 堀田前	—	—	9:38	11:45	13:47	15:35	—	—	—	18:59	
8 堀田前	—	—	9:40	11:47	13:49	15:37	—	—	—	19:01	
9 真馬橋前	—	—	9:41	11:48	13:50	15:38	—	—	—	19:02	
10 まごころ荘前	—	—	9:42	11:49	13:51	○	—	—	—	19:03	
11 岩花前	—	—	9:43	11:50	13:52	15:40	—	17:16	17:26	19:04	
12 津谷駅前	—	—	9:44	11:51	13:54	15:41	—	—	—	—	
13 津谷駅前	—	—	—	11:53	—	15:43	—	—	—	—	
14 金打前	—	8:24	—	—	13:57	—	—	—	—	—	
15 津谷駅前	—	—	—	11:57	—	15:47	—	—	—	—	
16 津谷駅前	—	8:28	9:47	—	14:00	—	—	—	—	—	
17 津谷駅前	—	—	9:51	—	○	—	—	17:17	17:27	19:05	
18 津谷駅前	—	—	9:52	○	○	—	—	17:18	17:28	19:06	
19 津谷駅前	—	—	9:53	—	14:04	—	—	17:19	17:29	—	
20 津谷駅前	—	—	9:54	—	14:05	—	—	17:20	17:30	—	
21 津谷駅前	—	—	9:55	—	14:06	—	—	17:21	17:31	—	
22 津谷駅前	—	—	9:56	—	14:07	—	—	17:22	17:32	—	
23 向名高尾田前	7:25	—	—	12:01	—	15:51	—	—	—	19:07	
24 松坂口前	7:26	—	—	12:02	—	15:52	—	—	—	19:08	
25 下松坂口前	7:27	—	—	12:03	—	15:53	—	—	—	19:09	
26 下松坂口前	7:29	—	—	12:04	—	15:54	—	—	—	19:10	
27 下松坂口前	7:31	—	—	12:05	—	15:55	—	—	—	19:11	
28 下松坂口前	7:33	—	—	12:07	—	15:56	—	—	—	19:12	
29 下松坂口前	7:34	—	—	12:08	—	15:58	—	17:24	17:34	19:15	
30 下松坂口前	7:35	—	—	12:09	—	15:59	—	17:25	17:35	19:16	
31 下松坂口前	7:35	—	—	12:10	—	16:00	—	17:26	17:36	19:20	

ぼんぼ館～古口駅(月曜日～土曜日)											
路線	通年	4/1～11/30	12/1～3/31	通年							
28 ぼんぼ館	7:40	—	10:05	12:14	14:13	16:04	—	17:30	17:40	19:20	
27 下松坂口前	7:41	—	10:06	12:15	14:14	16:05	—	17:31	17:41	19:21	
26 下松坂口前	7:42	—	10:07	12:16	14:15	16:06	—	17:32	17:42	19:22	
25 下松坂口前	—	—	10:09	—	14:17	—	—	17:34	17:44	—	
24 下松坂口前	—	—	10:10	—	14:18	—	—	17:35	17:45	—	
23 下松坂口前	—	—	10:11	—	14:19	—	—	17:36	17:46	—	
22 下松坂口前	—	—	10:12	—	14:20	—	—	17:37	17:47	—	
21 下松坂口前	—	—	10:13	—	14:21	—	—	17:38	17:48	—	
20 下松坂口前	—	—	10:14	—	14:22	—	—	17:39	17:49	—	
19 下松坂口前	7:45	—	—	12:19	—	16:09	—	—	—	19:25	
18 下松坂口前	7:46	—	—	12:20	—	16:10	—	—	—	19:26	
17 下松坂口前	7:47	—	—	12:21	—	16:11	—	—	—	19:28	
16 下松坂口前	7:48	—	—	12:22	—	16:12	—	—	—	19:30	
15 下松坂口前	7:50	—	10:16	—	○	—	—	17:40	17:50	19:32	
14 下松坂口前	7:51	—	10:17	—	—	—	—	17:41	17:51	—	
13 下松坂口前	—	—	10:20	—	—	—	—	17:44	—	—	
12 下松坂口前	—	8:24	—	—	14:26	—	—	—	—	—	
11 下松坂口前	—	—	—	12:28	—	16:18	—	—	—	—	
10 下松坂口前	—	8:40	—	12:32	14:30	16:22	—	—	—	—	
9 下松坂口前	—	8:41	10:21	12:33	14:31	16:23	—	17:45	—	—	
8 下松坂口前	7:52	—	10:22	12:34	14:32	16:24	—	17:46	17:52	—	
7 下松坂口前	7:53	—	10:23	—	14:33	—	—	17:47	17:53	—	
6 下松坂口前	7:55	—	—	12:36	14:34	—	—	17:49	17:55	—	
5 下松坂口前	7:57	—	—	—	14:35	—	—	17:50	17:56	—	
4 下松坂口前	8:00	—	—	12:41	14:37	—	16:50	17:53	17:59	—	
3 下松坂口前	8:01	—	—	12:42	14:38	—	16:51	17:54	18:00	—	
2 下松坂口前	8:02	—	—	12:43	14:39	—	16:52	17:55	18:01	—	
1 下松坂口前	8:03	—	—	12:44	14:40	—	16:54	17:57	18:03	—	
0 下松坂口前	8:04	—	—	—	—	—	16:55	17:58	18:04	—	
1 下松坂口前	8:04	—	—	12:46	14:43	—	16:56	17:59	18:05	—	
2 下松坂口前	8:06	—	10:25	12:48	14:45	16:27	—	18:01	18:07	—	
3 下松坂口前	8:10	—	8:50	10:30	12:52	14:50	16:32	17:00	18:05	18:11	

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

★バス利用についてお願い

- ① 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。
- ② 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。
- ③ 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。)
- ④ ごみ・空き缶等散らかさぬよう、いつも綺麗な車内で利用しましょう。
- ⑤ 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。予めご了承ください。
- ⑥ 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。
- ⑦ 車内での携帯電話のご使用は、ご遠慮願います。
- ⑧ 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。
- ⑨ ○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合、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

平成22年4月1日改定

古口駅前～やまなみセンター前(月曜日～土曜日)											備考
路線	通年										
0 古口駅前 (役場・保健センター)	—	7:10	9:25	11:00	13:30	15:15	16:45	18:50	19:50		
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 猪ノ鼻	—	7:16	—	11:08	—	15:21	16:51	18:56	—		
4 上台	—	7:17	—	11:09	—	15:22	16:52	18:57	—		
5 横元	—	7:19	9:31	11:11	13:36	15:24	16:54	18:59	19:54		
6 三ツ沢	—	7:22	9:34	11:14	13:39	15:27	16:57	19:02	19:57		
7 鍋滝	—	7:23	9:35	11:15	13:40	15:28	16:58	19:03	19:58		
8 下中沢	—	7:24	9:36	11:16	13:41	15:29	16:59	19:04	19:59		
9 中沢	—	7:25	9:37	11:17	13:42	15:30	17:00	19:05	20:00		
10 福村	—	7:26	9:38	11:18	13:43	15:31	17:01	19:06	20:01		
11 下滝ノ下	—	7:27	9:39	11:19	13:44	15:32	17:02	19:07	20:02		
12 滝ノ下	—	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 本郷	—	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		
16 沢内	—	7:34	9:46	11:26	13:51	15:39	17:09	19:14	20:09		
17 沢内公民館前	—	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～古口駅前(月曜日～土曜日)											備考
路線	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 本郷	6:23	7:59	10:13	11:53	14:17	16:05	17:38	—	—		
13 十二沢	6:25	8:01	10:15	11:55	14:19	16:07	17:40	—	—		
12 滝ノ下	6:26	8:02	10:16	11:56	14:20	16:08	17:41	—	—		
11 下滝ノ下	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	—	—		
9 中沢	6:29	8:05	10:19	11:59	14:23	16:11	17:44	—	—		
8 下中沢	6:30	8:06	10:20	12:00	14:24	16:12	17:45	—	—		
7 鍋滝	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 横元	6:35	8:11	10:25	12:05	14:29	16:17	17:50	—	—		
4 上台	—	8:12	—	12:06	—	16:18	—	—	—		
3 猪ノ鼻口	—	8:14	—	12:08	—	16:20	—	—	—		
2 猪ノ鼻	—	8:15	—	12:09	—	16:21	—	—	—		
1 古口局前 (役場・保健センター)	6:37	8:17	10:27	12:11	14:31	16:23	17:52	—	—		
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

- ① 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。
- ② 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ください。
- ③ 予約(デマンド)運行時のみ、停留所以外でも乗り降りできます。(安全優先が条件です。)
- ④ ごみ・空き缶等散らかさぬよう、いつも綺麗な車内で利用しましょう。
- ⑤ 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。予めご了承ください。
- ⑥ 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。
- ⑦ 車内での携帯電話のご使用は、ご遠慮願います。
- ⑧ 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。

⑨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)

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 km ²
人口密度:	27.05 人/km ²
運営主体:	西会津町

モード バス	ステイタス 運用	実施年 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かな町である。
- ・ 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 ル ー ト



運 行 ダ イ ヤ 表

 は土・日・祝
※ は乗車のみ
● は降車のみ

(坂下行)					(野沢行)						
停 留 所 名	運行時刻					停 留 所 名	運行時刻				
	月～金(祝除く)			土・日・祝			月～金(祝除く)			土・日・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	16:48	19:48	7:53	14:48
● 仲町官庁前	7:07	16:02	19:02	7:07	14:02	三留屋前	7:54	16:49	19:49	7:54	14:49
● 坂下古町	7:09	16:04	19:04	7:09	14:04	西会津高校前	7:55	16:50	19:50	7:55	14:50
● 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）

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 km ²	
人口密度:	1,175.88 人/km ²	
運営主体:	古河市商工会	
モード 乗合タクシー	ステイタス 実証運行	実施年 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
- IT 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旧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。
- ・ 旧総和町および旧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しており、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。

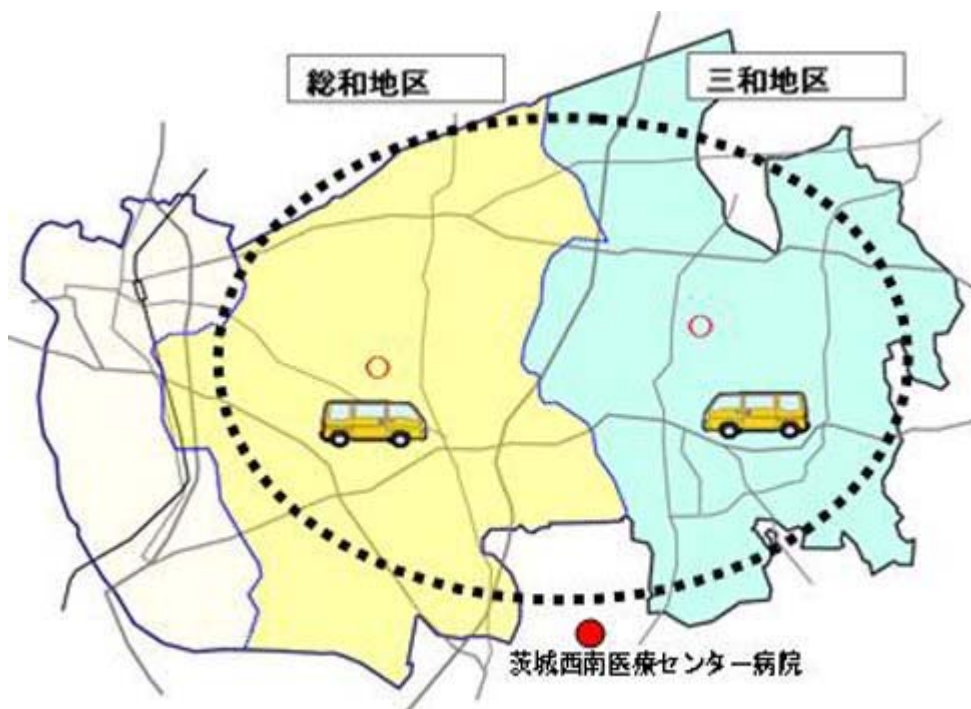
もっと詳しく・・・

- ・ 古河市ホームページ
http://www.city.ibaraki-koga.lg.jp/06renewal/kurasi/demandkoutu/demand_unkoukaishi.htm



(出典：古河市ホームページ)

■「愛・あい号」の利用方法



(出典：古河市ホームページ)

■「愛・あい号」の運行エリア



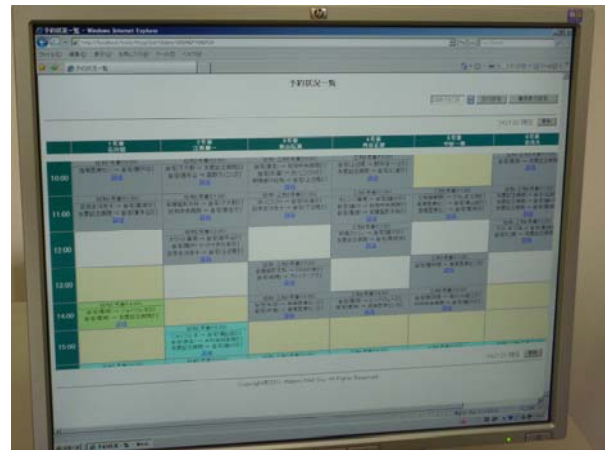
■「愛・あい号」の車両



■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。

午 前	8:00便	9:00便	10:00便	11:00便	
午 後	12:00便	13:00便	14:00便	15:00便	16:00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
（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、お出掛け時に予約することもできます。

■「愛・あい号」の運行時刻表

（出典：古河市パンフレットより抜粋）

龍・ゆうバス/龍ぐうバス

茨城県＞龍ヶ崎市



プロフィール

龍ヶ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 km ²
人口密度:	1,009.72 人/km ²
運営主体:	関東鉄道、平成観光自動車、龍ヶ崎市

モード コミュニティ バス	ステイタス 運用	実施年 平成 14 年
---------------------	-------------	----------------

効果

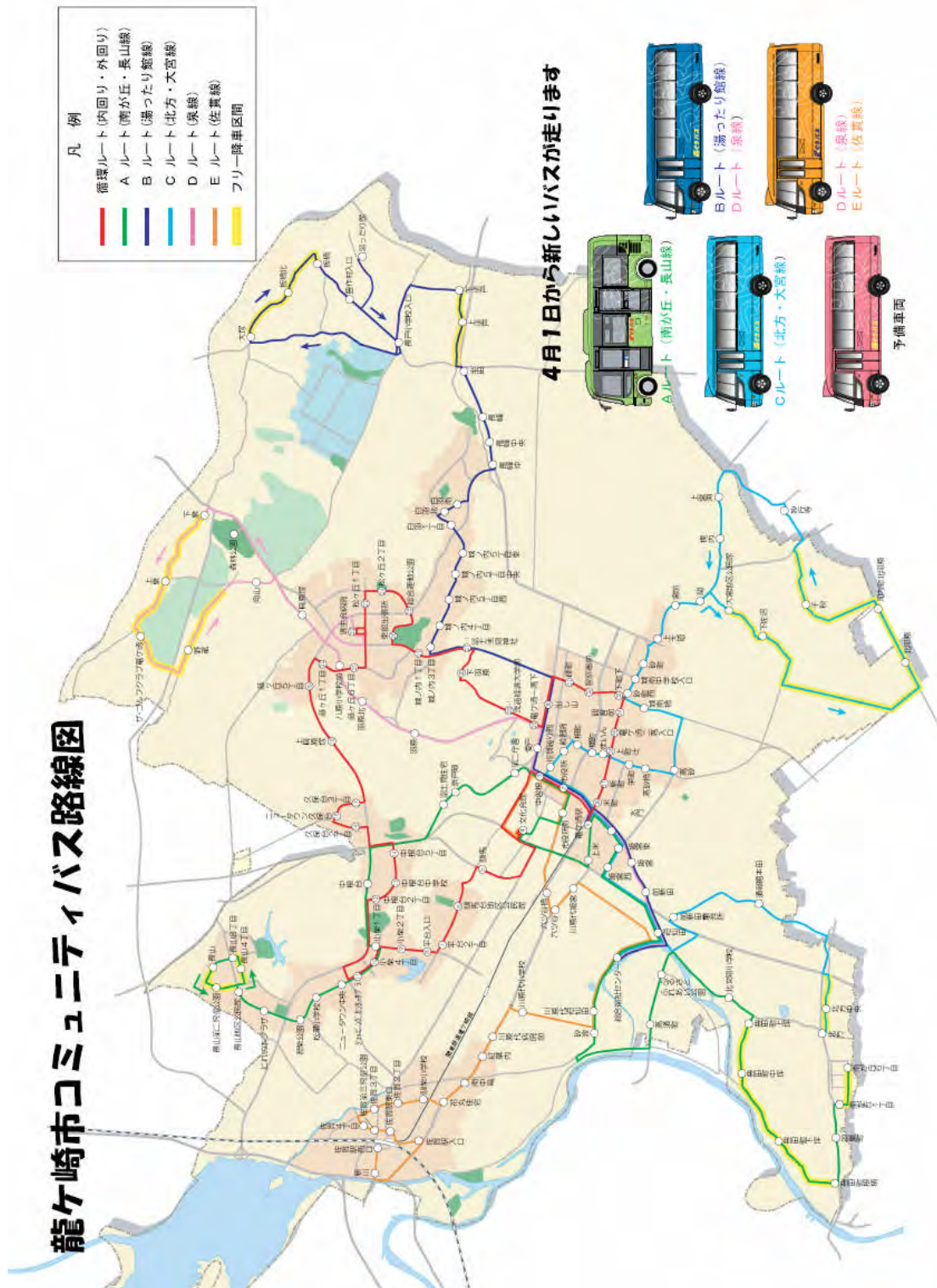
- ・ コミュニティバス導入翌年度の平成 15 年度では 147 千人であった利用者数が、平成 19 年度には 189 千人に増加している。
- ・ JR 佐貫駅から中心市街地と 2 つのニュータウンへのアクセスは、既存の関東鉄道バス路線が担う一方、市のコミュニティバスはニュータウンと中心市街地を結ぶ循環ルートを基軸とし、さらに交通空白地域への運行も行うという役割分担をすることで、市全体として利用しやすいバスネットワークが実現した。

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、龍ヶ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り組んでおり、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・・・

- ・ 龍ヶ崎市 HP <http://www.city.ryugasaki.ibaraki.jp/>
- ・ 谷口綾子，島田絹子，中村文彦，藤井聡「龍ヶ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



出典：龍ヶ崎市ホームページ

図 龍ヶ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 km ²	
人口密度:	352.1 人/km ²	
運営主体: 佐野市 佐野市地域公共交通協議会		
モード バス	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5万7938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だ引き継いでいた。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った。
- ・ 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>

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

運行期間(案)

・平成20年10月1日～平成21年3月31日(6ヶ月間)
・休日の買い物の利用や年末年始の厄除け大師

[illegible]

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)

54



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 km ²
人口密度:	4236.84 人/km ²
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
バス

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

【背景】

- ・ 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16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16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ページユ、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(株)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(株)）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上となった。
- ・ 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。
- ・ 住民の要望に応じて、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

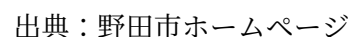


無料乗り継ぎ券

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/>



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 km ²
人口密度:	13,456.92 人/km ²
運営主体:	東急トランセ

モード 路線バス	ステイタス 運用	実施年 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.transsces.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



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/km²

運行主体: 京成バス株式会社

モード
バス

ステータス
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循環運行）
- ・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往復運行）

【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。

【サービス】

- ・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>

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

町屋駅→グリーンハイム荒川は、夕刻のシャトル便 グリーンハイム荒川→町屋駅は、「雨の日」増便

(出典) 荒川区ホームページ他



運賃 大人150円・子ども(小学生以下)80円

「さくら」「汐入さくら」両系統を利用する場合、大人200円・子ども100円

・6歳未満は同伴者1名につき2名まで無料

定期券(さくらパス)

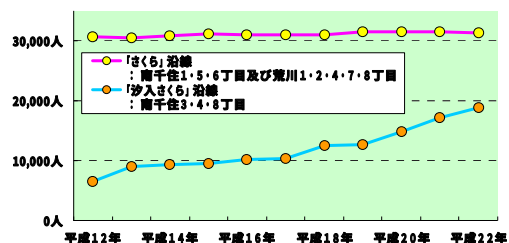
	1ヶ月	3ヶ月	6ヶ月
通勤	6,000円	18,000円	35,000円
通学	5,400円	15,390円	—

・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

	「さくら」				「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		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6km		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		12箇所	
利用者数／日	H17 年度 842 人 H18 年度 1,011 人 H19 年度 1,092 人 H20 年度 1,188 人 H21 年度 1,237 人 H25 年度 1,300 人 (目標)				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 km ²	
人口密度:	13,321.3 人/km ²	
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 バス	ステイタス 実運用	実施年 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、環七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。環七シャトルバスは、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・乗ってみたい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。

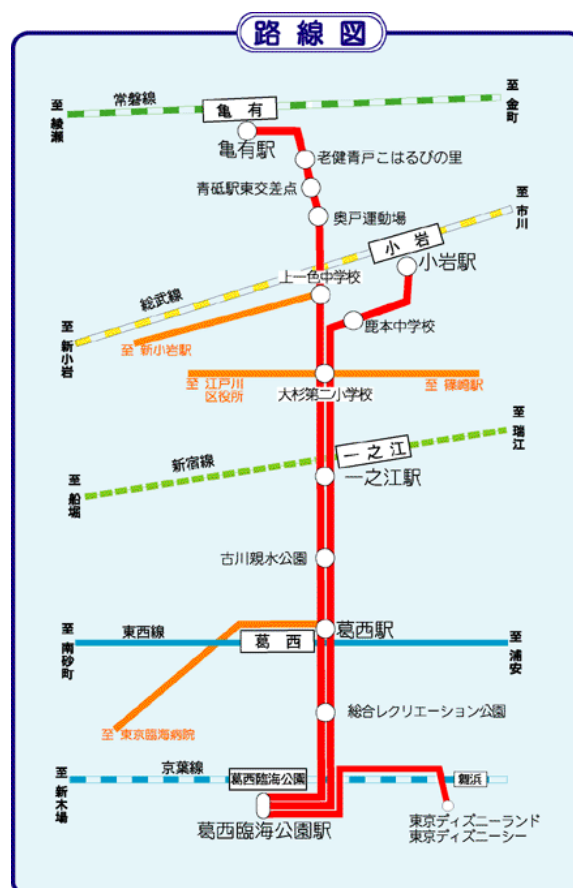
もっと詳しく…

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



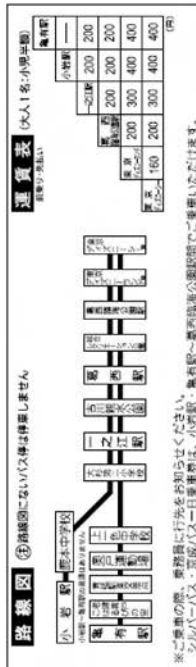
図 環七シャトルバスバス停（左：大杉第二小学校停留所、右：葛西臨海公園駅停留所）

※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



ムーバス

東京都＞武蔵野市



プロフィール

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 km ²
人口密度:	12515.38 人/km ²
運営主体:	武蔵野市

モード コミュニティ バス	ステイタス 実運用	実施年 平成7年
---------------------	--------------	-------------

効果

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

- ・ ムーブスの導入前には、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 or 1日100便以下)が、1/2程度存在していた。
- ・ ムーブ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	■ 吉祥寺東循環(1号路線)営業運行開始 ■ 運行協定締結(関東バス(株)・武蔵野市) ■ 無料デモ走行実施 ■ 運輸省(当時)より路線免許(一般乗合免許)認可 ■ 関東バス(株)とコミュニティバス運行の合意文書調印	■ 吉祥寺北西循環(2号路線)運行開始	■ ムーバーク(パ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	■ 境西循環(5号路線)運行開始 ■ ムーバス乗客数 一千万名突破	■ 境・東小金井線(6号路線)運行開始	■ 境・三鷹循環(7号路線)運行開始 ■ 三鷹・吉祥寺循環(6号路線)運行開始 ■ 三鷹・吉祥寺循環(6号路線)境・三鷹循環(7号路線)運行開始式典及び無料デモ走行実施	■ 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」

【特徴】

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

もっと詳しく…

- ・ 武蔵野市ホームページ <http://www.city.musashino.lg.jp/cms/guide/00/00/03/00000321.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

【路線図】



出典: 武蔵野市(H19.3)ムーバス事業概要

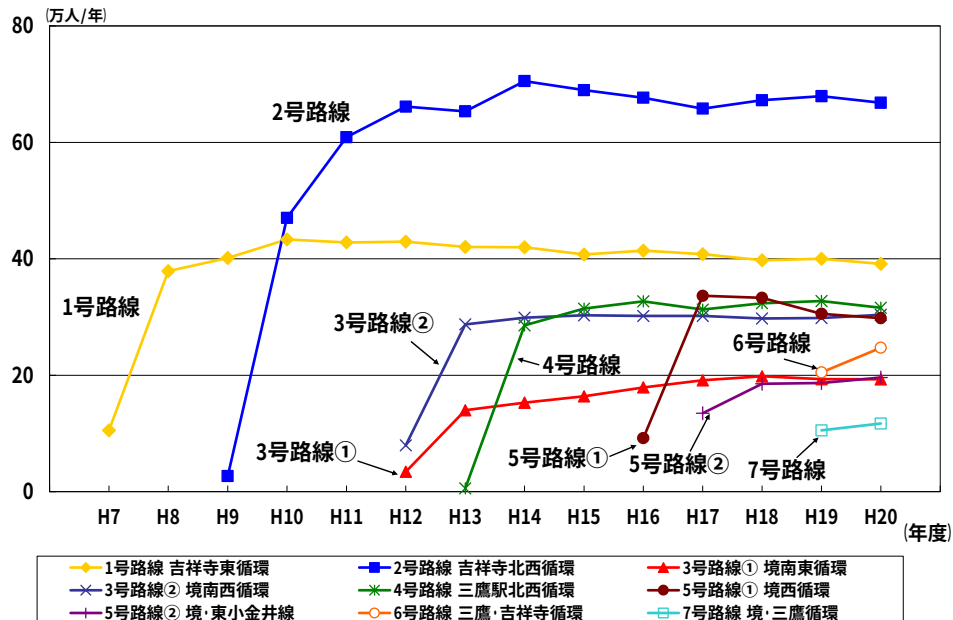
【路線概要】

武蔵野市都市整備部交通対策課 (H22.1.14 最終改定)

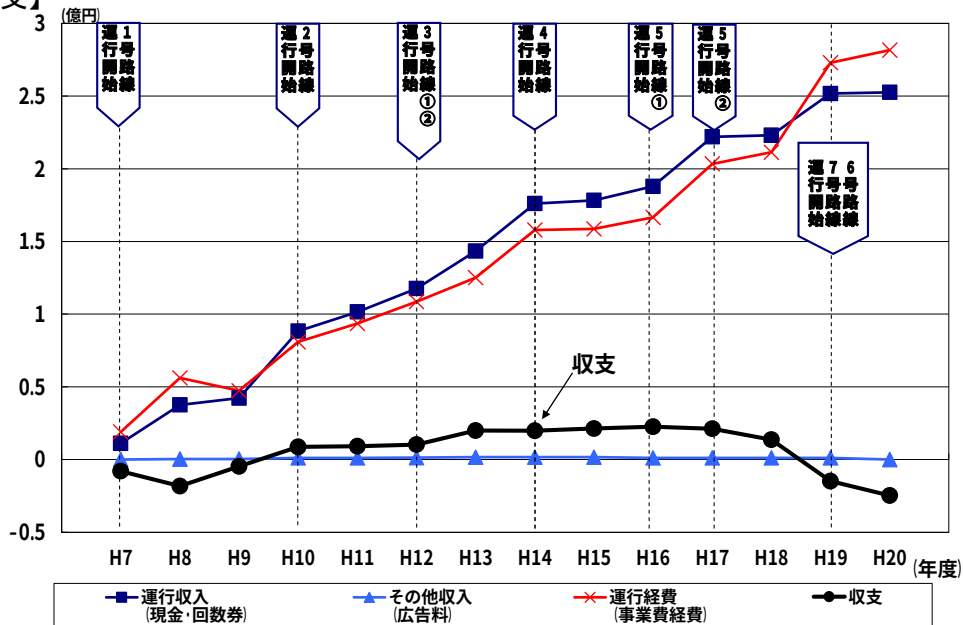
	1号路線	2号路線	3号路線		4号路線	5号路線		6号路線	7号路線
	吉祥寺東循環	吉祥寺北西循環	西循環	東循環	三鷹駅北西循環	境西循環	境・東小金井線	三鷹・吉祥寺循環	境・三鷹循環
起終点	吉祥寺駅(北口)		武蔵境駅(南口)		三鷹駅(北口)	武蔵境駅(北口)		三鷹駅(北口)	武蔵境駅(北口)
路線延長	4.2km	5.2km	3.8km	3.1km	4.9km	2.4km	4.5km	5.2km	4.8km
所要時間	25分	34分	15分	15分	30分	10分	15分	27分	25分
運行時間	8:00~19:00	8:03~19:38 (土日8:03~19:53)	7:10~20:50	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	58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	22箇所	23箇所
料金	100円(未就学児無料)。シルバーパスは利用不可。回数券11枚1000円。								
運行主体	関東バス(株)	関東バス(株)	小田急バス(株)		関東バス(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)

【利用者数の推移】



【運行収支】



- * 1・2・4・6号路線は関東バス(株)、3・5号路線は小田急バス(株)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）「ぶるべー号」

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、バス未達の需要、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 km ²	
人口密度：	8983.19 人/km ²	
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(株)		
モード タクシー	ステイタス 実運用	実施年 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：ぶるべー号（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 ルート一部変更 ⑬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（ぶるべー号）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 ぶるべー号ルート図

表1 ぶるべー号時刻表

No.	停留所名	40分ルート			30分ルート										40分ルート		
		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	↓	↓	↓	↓	↓	↓	↓	↓	↓	↓	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。

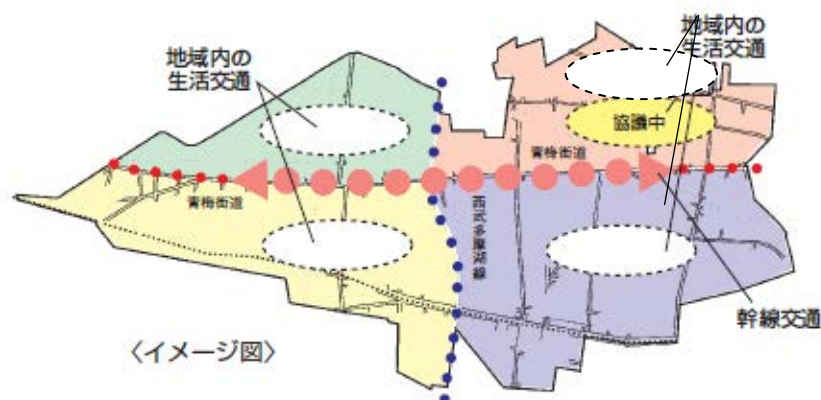


図2 小平市の公共交通に対する基本方針

（本事例の導入地域は、北東（ピンク色）地域にあたる）



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 km ²
人口密度：	8,184.25 人/km ²
運営主体：	横浜市

モード：乗合 タクシー他	ステイタス： 実験中	実施年： 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だい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。

もっと詳しく・・・

- 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>

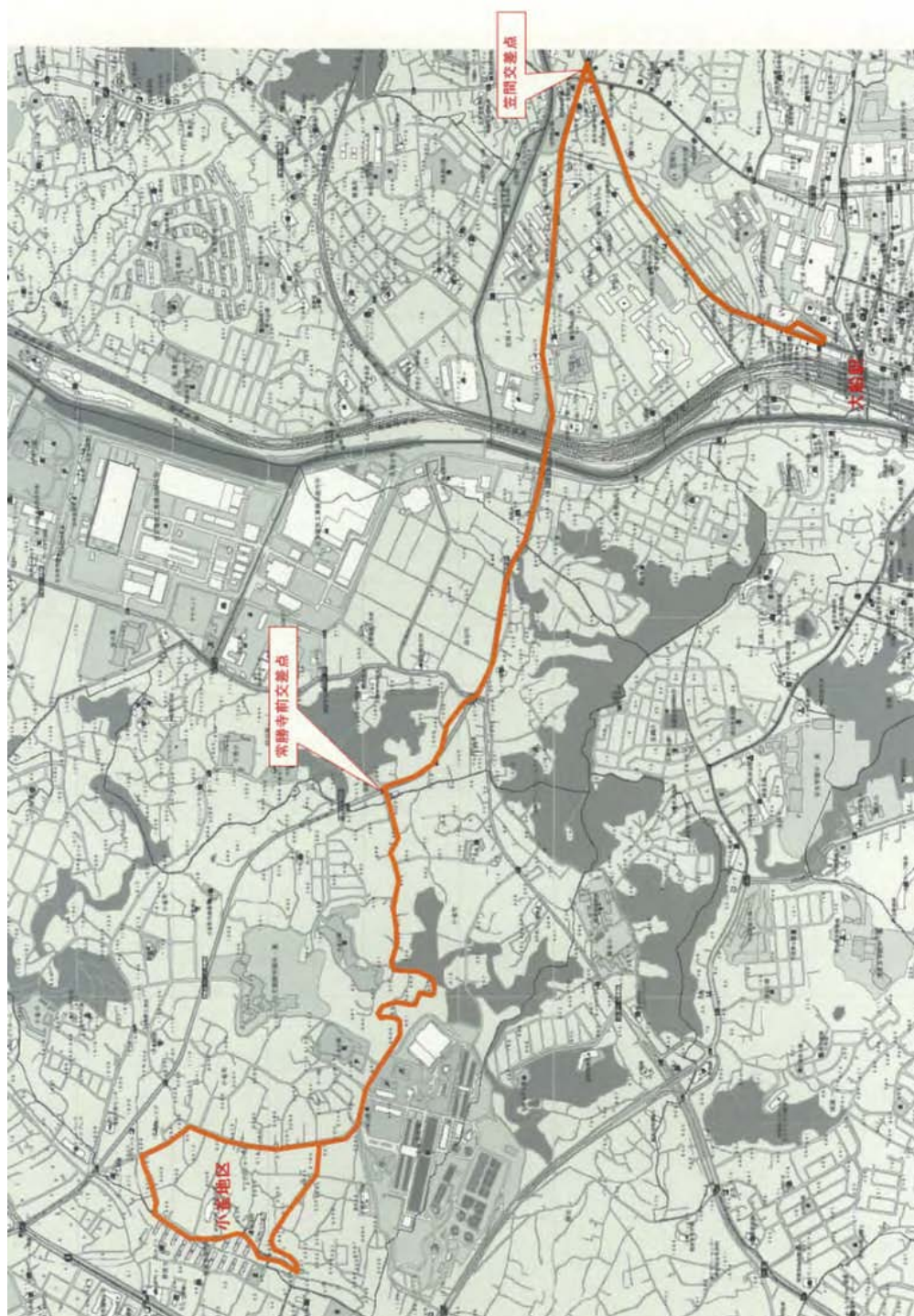


図 小雀地区乗合タクシー「こすずめ号」路線図（実証運行時）

神奈川中央交通連節バス

神奈川県＞藤沢市



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 km ²
人口密度:	5,697.22 人/km ²
運営主体: 神奈川中央交通	

モード 路線バス・コミュニティバス	ステイタス 実運用	実施年 平成 17 年
----------------------	--------------	----------------

効果

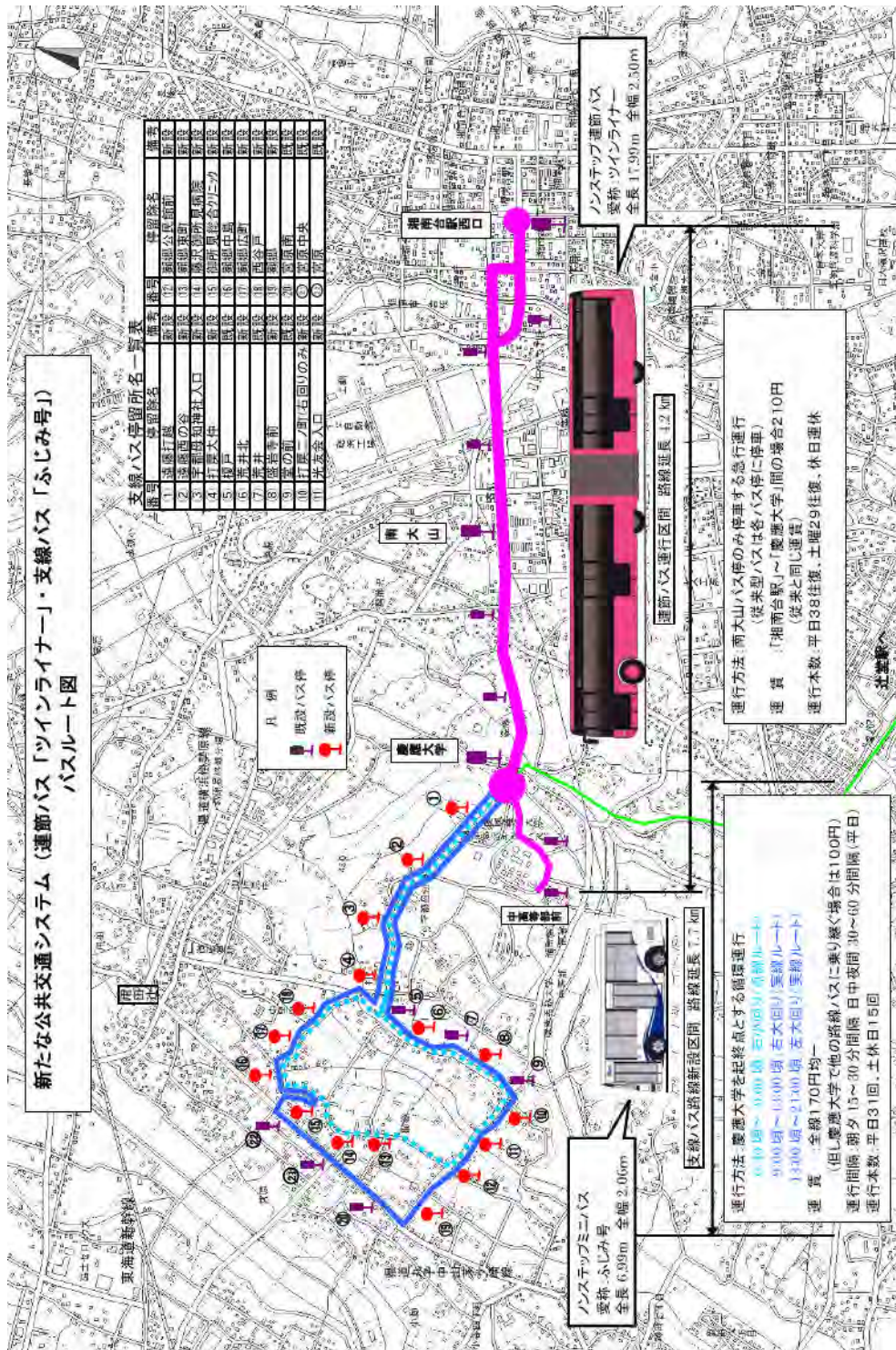
- ・ ツインライナーの運行により、慶應大学藤沢キャンパスと湘南台駅とを結ぶルートで、輸送力が大幅に増強された。また、湘南台駅西口広場のバスの流れもスムーズになった。
- ・ 導入前の平成 15 年 1 月に比べ、導入後の平成 17 年 9 月では、輸送力は約 15%増加（19,180 人／日→22,048 人／日）、運行回数は約 8%減少（274 本／日→252 本／日）した。

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。

もっと詳しく・・・

- ・ 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>



基幹バス/区バス/住民バス

新潟県>新潟市



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。

人口:	813,847 人
面積:	726.1 km ²
人口密度:	1,120.85 人/km ²
運営主体:	新潟交通・新潟市・住民

モード 路線バス・コミュニティバス	ステイタス 運用	実施年 平成 19 年
----------------------	-------------	----------------

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。

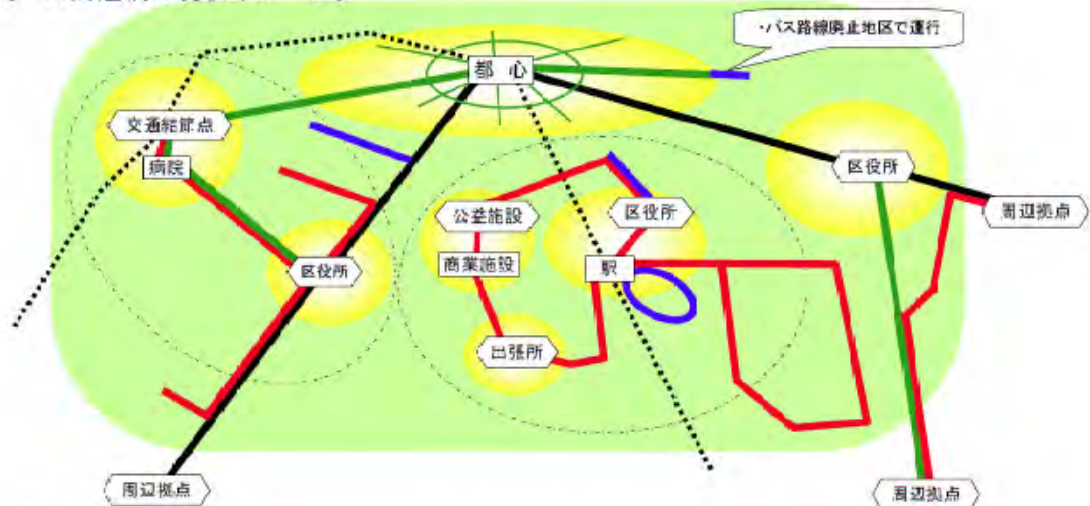
ここに注目！

- ・ 「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（「リゅーとリンク」＝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。

もっと詳しく・・・

- ・ 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

〔バス交通網の現状イメージ〕



(凡 例)

交通事業者 が主体	—— 幹線系バス路線(国補助含む)	 鉄道
	—— 準幹線系バス路線 (市補助含む)	○ 中心部
行政が主導	—— 区バス	○ 区域界
地元が主体	—— 住民バス	○ 公共交通空白地域

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 km ²
人口密度:	971.9 人/km ²
運営主体:	金沢市

モード コミュニティ バス	ステイタス 実運用	実施年 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）。

【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 IC 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。

もっと詳しく…

- ・ 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—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）

年度	運行までの経緯	
	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 ①金沢市の地域特性 ②高齢者・障害者の交通特性 ③移動制約者の具体的移動ニーズの把握 ④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 ①移動制約者の手段別需要展望 ②施設・車両の対応技術の検討 ③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 ①モデル交通計画の基本理念 ②交通手段別整備方針と整備内容の検討 ③整備スケジュールの検討 ④モデル交通計画の策定 ⑤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) ①必要性・コンセプトの検討 ②利用ニーズの分析 ③実現化方策の検討 ④導入ルート案の設定 ⑤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	本格導入までの経緯			
	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	■運行開始に向けた準備等 ① 走行環境調査 ② 車両の購入契約 ③ 車両・バス停のデザイン、愛称の検討 ④ 横安江町アーケード走行に関する協議（警察・商店街等） およびバス走行帯路面表示の実施 ⑤ バス停設置に関する協議（道路管理者・警察・背後地所有者・町会関係者等） ⑥ バス停名称、運行ダイヤの決定 ⑦ バス停付近の側溝整備（3ヶ所） ⑧ 交通事業者との協定締結 ⑨ PR方策の検討（チラシ・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	■運行維持・改善等 ① イベント開催時等のルート変更（年間6回、のべ10日間） ② バス停のバリアフリー化（縁石の切り下げなど、3ヶ所） ③ 車椅子固定装置の検討・設置 ④ 車両の改良（後出口握り棒・車外スピーカーの設置など） ⑤ OD調査・アンケート調査（年2回） ⑥ 冬季運行管理対策（除雪体制の協議） ⑦ 交通事業者・車両の保守点検業者との契約	■運行開始に向けた準備等 ① 走行環境調査 ② 運行ルートの検討 ③ 車両の購入契約 ④ 車両のデザイン検討 ⑤ バス停設置に関する協議（道路管理者・警察・背後地所有者・町会関係者等） ⑥ バス停名称、運行ダイヤ、起終点の決定 ⑦ 狭路区間の側溝整備（L=132m） ⑧ バス停のバリアフリー化（縁石切り下げなど、9ヶ所） ⑨ バス停乗降スペースの路面表示（2ヶ所） ⑩ PR方策の検討（チラシ・パンフレットの作成など） ■平成12年3月25日（土） 運行開始		
平成12年度		■運行維持・改善等 ① イベント開催時等のルート変更（年間7回、のべ15日間） ② OD調査・アンケート調査（年2回） ③ 冬季運行管理対策（除雪体制の協議） ④ 交通事業者・車両の保守点検業者との契約	■運行開始に向けた準備等 ① 運行ルートの検討 ② 走行環境調査	
平成13年度	■運行維持・改善等 ① 金沢駅南バスターミナルへの乗り入れ		■運行開始に向けた準備等 ① 狭路区間における走行性調査（交通量調査） ② バス停候補地周辺の詳細調査	
平成14年度		■運行維持・改善等 ① 一本松陸橋バス停を追加	■運行開始に向けた準備等 ① 車両の購入契約 ② 車両のデザイン検討 ③ バス停設置に関する協議（道路管理者・警察・背後地所有者・町会関係者等） ④ バス停名称、運行ダイヤ、起終点の決定 ⑤ 狭路区間の植栽帯整備（8ヶ所） ⑥ バス停のバリアフリー化（縁石切り下げなど、4ヶ所） ⑦ PR方策の検討（チラシ・パ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			■運行維持・改善等 ① イベント開催時等のルート変更（年間3回、のべ4日間） ② OD調査（年1回） ③ 冬季運行管理対策（除雪体制の協議） ④ 交通事業者・車両の保守点検業者との契約	
平成16年度		■運行維持・改善等 ① バス停名称の変更（第六園真弓坂→21世紀美術館、市役所→市役所・柿木島） ② 時間調整バス停の変更（香林坊→大学病院）	■運行維持・改善等 ① 香林坊・広坂へ運行ルートを延伸し、バス停3箇所を追加（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				■運行開始に向けた準備等 ① 運行ルートの検討（地域分析） ② 走行環境調査
平成18年度				
平成19年度				■運行開始に向けた準備等 ① 運行ルートの検討（導入検討委員会） ② 走行環境調査 （バス停設置に伴う影響調査） ③ バス停候補地周辺の周辺調査
平成20年度	■運行維持・改善等 ① 彦三北バス停の新設（追加）		■運行維持・改善等 ① 武蔵ヶ辻・近江町市場の停留所変更（時間調整場所の変更（袋町からの変更）） ② 大手堀バス停の新設（追加）	■運行開始に向けた準備等 ① 車両の購入契約 ② 車両のデザイン検討 ③ バス停設置に関する協議（道路管理者・警察・背後地所有者・町会関係者等） ④ バス停名称、運行ダイヤ、起終点の決定 ⑤ 消雪整備 ⑥ バス停周辺整備（縁石切り下げなど、7ヶ所） ⑦ 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 ■運行維持・改善等 ① OD調査（1回（平日・休日）） ② 交通事業者・車両の保守点検業者との契約

（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）

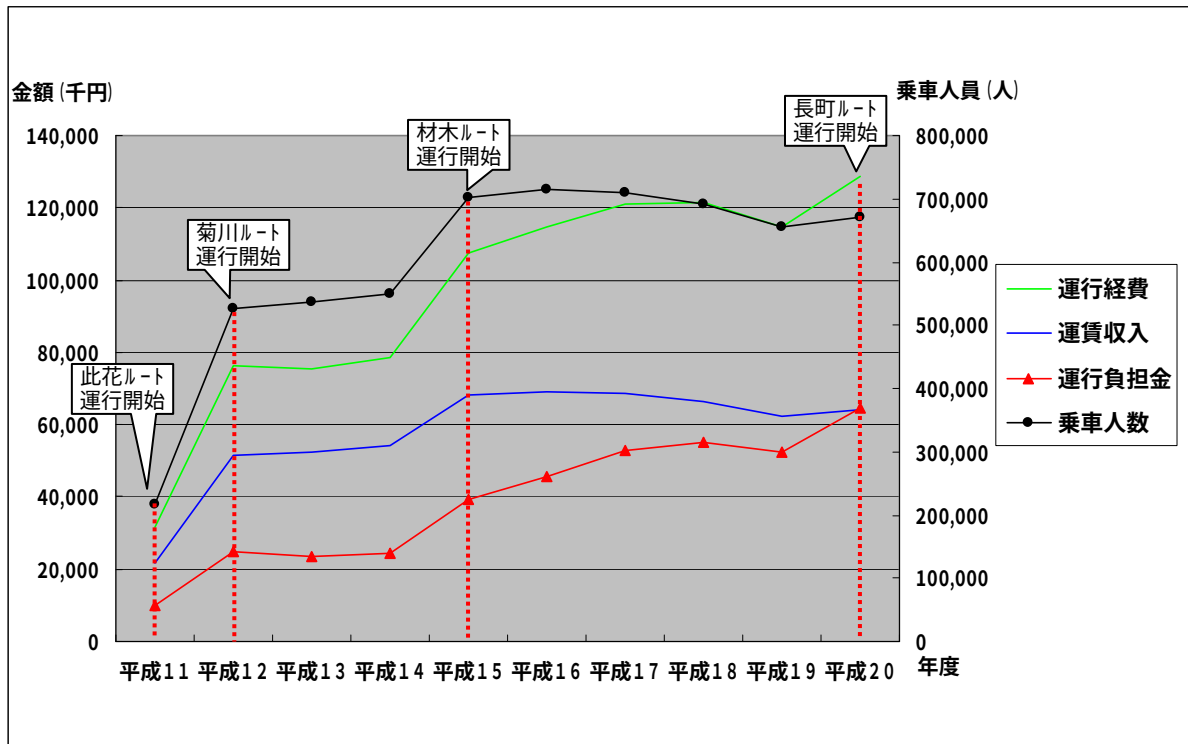
出典：金沢市資料より作成

■ ふらっとバス導入路線概要

ルート名	此花ルート	菊川ルート	材木ルート	長町ルート
運行開始日	平成11年3月28日(日)	平成12年3月25日(土)	平成15年3月21日(金)	平成20年11月8日(土)
ルート延長	4.9km (平成13年8月31日までは4.6Km)	6.2km	7.1km (平成16年8月31日までは4.6Km)	5.9km
1周時間	約25分	約40分	約40分 (平成16年8月31日までは約25分)	約40分
カバ-圏域のデータ (平成17年国勢調査より)	総人口	12,279人	10,866人	12,327人
	人口密度	7,627人/km ² (全市平均944/km ²)	5,277人/km ² (全市平均944/km ²)	6,925人/km ² (全市平均944/km ²)
	高齢化率	27.1% (全市平均18.4/km ²)	29.2% (全市平均18.4/km ²)	27.0% (全市平均18.4/km ²)
	結節点	JR金沢駅、武蔵ヶ辻	香林坊、片町	武蔵ヶ辻、片町
アクセスする主要施設	商店街	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	広坂商店街、柿木皇商店街、香林坊商店街、片町商店街、堅町商店街、新聖町商店街、石引商店街等	近江町市場、広坂商店街、香林坊商店街、橋場町振興会、兼六大通り振興会等
	病院	米澤病院、城北病院、NTT病院等	大学病院、金沢医療センター等	大手町病院、敬愛病院等
	その他	町民文化館ほか観光施設が多い	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、観光会館、市役所ほか公共施設が多い	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

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

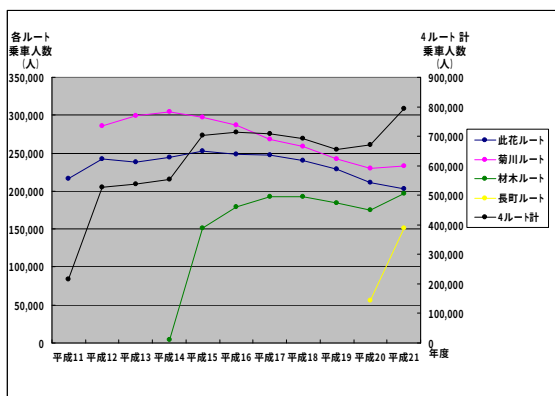


図 乗車人員

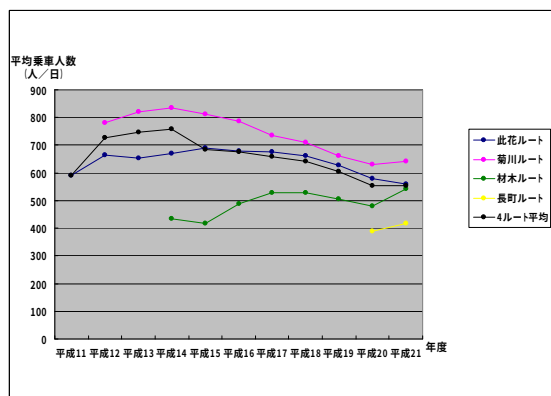


図 平均乗車人数（1日当たり）

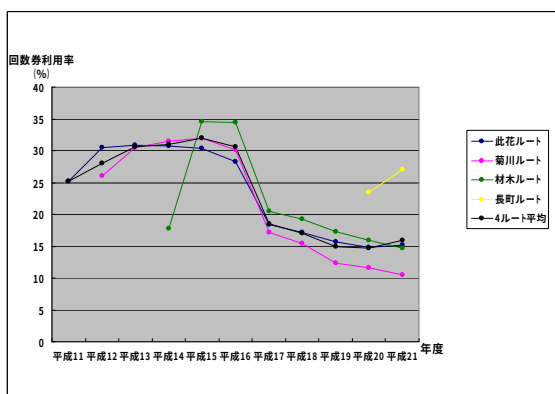


図 回数券利用率

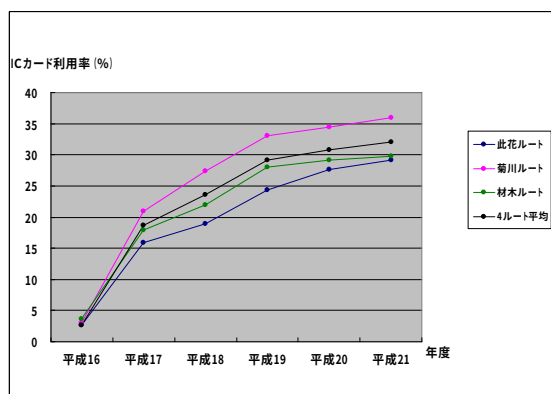


図 ICカード利用率

- ※ 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 4～12 月と 1～3 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

石川県＞金沢市



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 km ²	
人口密度:	971.86 人/km ²	
運営主体:	北陸鉄道	
モード バス	ステイタス 実運用	実施年 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。

もっと詳しく・・・

- ・ 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/uniko/kindaitoriga/trigger_h.html

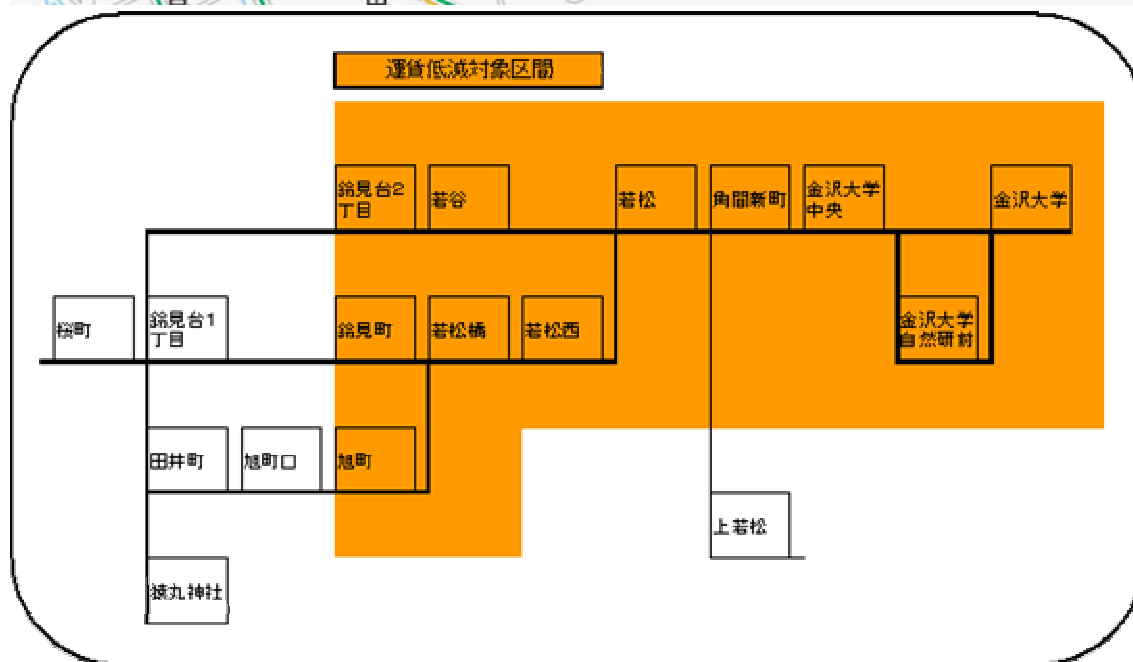


図 金沢バストリガー方式路線図

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/km²

運営主体：豊殿地区
循環バス運営委員会

モード
バス

ステイタス
実運用

実施年
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。）
- ・ 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。

表 豊殿地区循環バス利用者数等の推移

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

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「柵津線」「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>)



出典：上田市資料

豊殿循環バスだより
第1号
平成18年4月
豊殿地区循環バス運営委員会

豊殿地区に循環バスが走ります！！

4月18日(火)から
毎週 火曜日・金曜日
に運行します
(試験運行)



【運行バスは】
豊殿地区は豊康で明るい地域づくりを目指しています。地域の皆さんに応援をいただき循環バスが走ります。週2日(火曜日・金曜日)の運行です。ただし祝日はお休みです。

【バス停置所は】
自治会の循環バス停置所、公民館または自治会で決めた場所です。(各自物会1箇所)バス停置所には、行き先案内と時刻表が掲示されています。

【利用範囲】
豊殿地区全域・豊康診療所・ショッピングセンター・湯楽里館・豊殿地区自治センター(旧豊康支所)・JA支所・郵便局等です。オレンジバス乗降により上田市内へ出掛けられます。

【運転免許卒業年齢は】
今自家用車は皆さんの足となっています。何歳まで運転ができるでしょうか？自家用車という足が無くなると言うことは想像したでしょうか。循環バスが走ることによって、安心して免許卒業年齢を迎えることができますと愿われます。

豊殿循環バスだより
第2号
平成18年6月
豊殿地区循環バス運営委員会

試験運行 続行します！

6月13日(火)から時刻改正します！

新しい時刻表は、家の見やすい場所に貼っておいてください。



【時刻表】
● 早車予定時刻前には出発しません。
● 到着時間が遅れることがあります。遅れの時間調整は豊康自治センターと豊康診療所で行います。

【改正のポイント】
● 湯楽里館行き/帰り：1回→2回に増(所要時間：2時間半→1時間半に減)
● 豊康方面からのショッピングセンター前は午後のみ

【待望形の改正】
● 町西側(公民館→ローソン)
● 客ノ上(公民館→客ノ上入口)
● ひかり(公民館→大口郵便所)

【豊殿地区循環バスの役割】
今従も利用された皆様の声も。循環バスの運営に反映し、同一地域でのバスとして運行できるよう検討を重ねて参りたいと思っております。歳も若い世代は遠くへ。交通弱者・運転免許卒業年齢が地域の足守りに。また現在利用いただいている皆様の夢を大きく育て上げることを大切に、地域で支えることができたいと思っております。本運行につきましては試験運行の結果を踏まえ、運営委員会でお知らせについて検討をして参ります。

出典：上田市資料



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、昼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 km ²	
人口密度:	290.12 人/km ²	
運営主体:	安曇野市地域公共交通協議会	
モード 乗合タクシー	ステイタス 実験	実施年 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



出典：安曇野市資料

図 「あづみん」(デマンド交通) 運行エリア

木曽町バス利用促進策

長野県>木曽町



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 km ²	
人口密度:	28.7 人/km ²	
運営主体: 木曽町 木曽町地域公共交通協議会		
モード バス	ステイタス 運用	実施年 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
- 系統距離が長い場合、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】

○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。

○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54.3km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。

○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

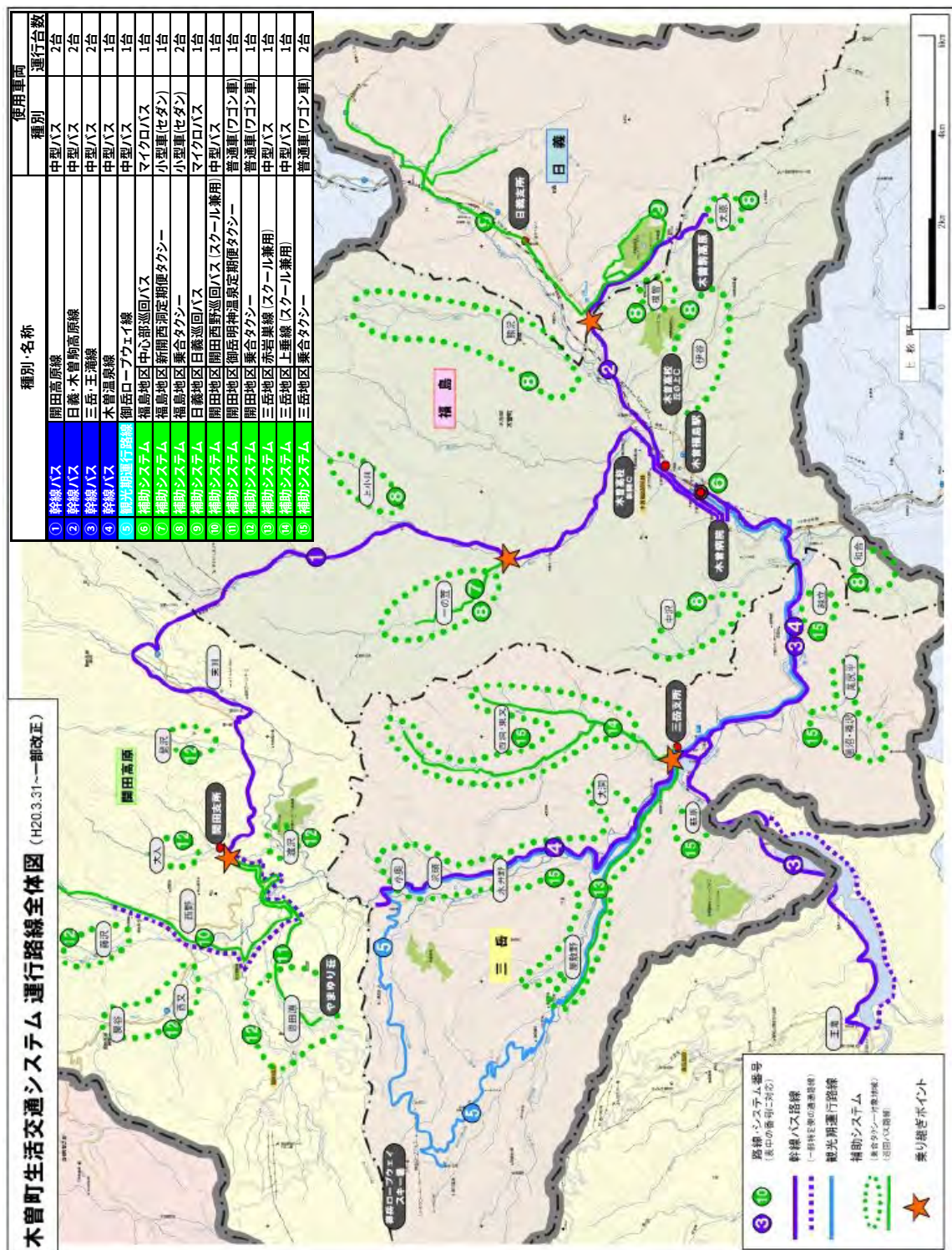
【知見・教訓】

- ・ 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。

もっと詳しく…

- ・ 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>

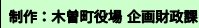
○木曽町生活交通システム運行路線全体図



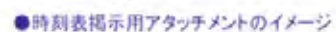
出典：長野県木曽町

木曽町生活交通システム運行系統図

チャオ御機
密管理方



●時刻表パネルの集約化イメージ



102

岐阜市バス路線網再編計画

岐阜県＞岐阜市



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 km ²	
人口密度:	2076.8 人/km ²	
運営主体:	岐阜市、岐阜乗合自動車(株)	
モード バス	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。

もっと詳しく・・・

- ・ 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>

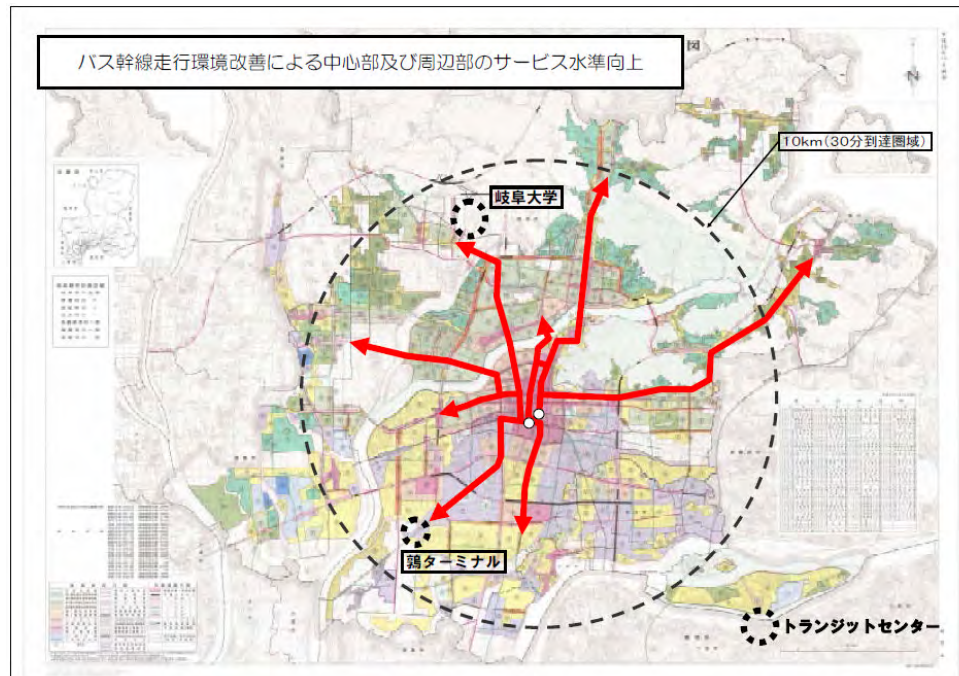


図 バス幹線走行環境改善による中心部及び周辺部のサービス水準向上

□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。

○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20km/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

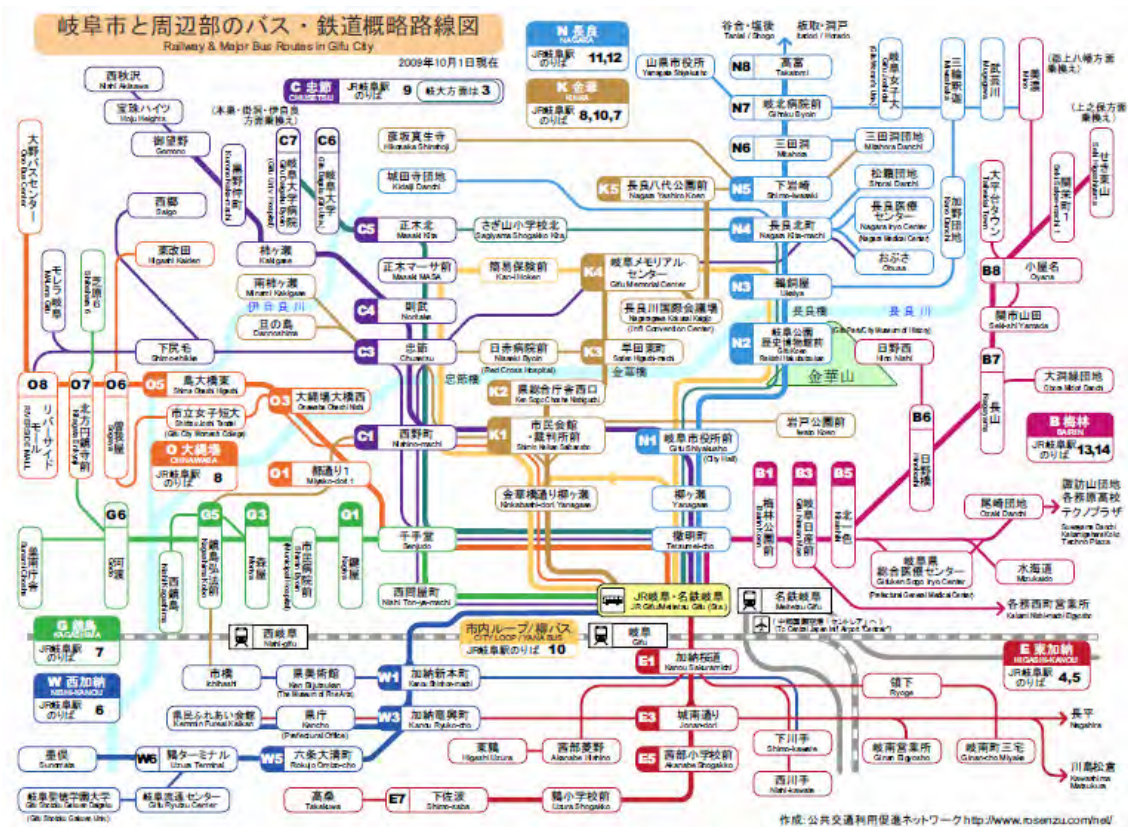


図 岐阜市と周辺部のバス路線図

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 km ²	
人口密度：	386.8 人/km ²	
運営主体：富士宮市		
運行主体：富士急静岡バス(株)		
モード バス	ステイタス 実運用	実施年 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・ライト）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

もっと詳しく・・・

- ・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 時刻表		(平成21年4月1日改正)							
(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 淀師	7:32	8:47	10:02	12:12	13:27	14:42	15:57	17:12	
4 淀平町	7:33	8:48	10:03	12:13	13:28	14:43	15:58	17:13	
5 指田泌尿器科	7:35	8:50	10:05	12:15	13:30	14:45	16:00	17:15	
6 宝町	7:36	8:51	10:06	12:16	13:31	14:46	16:01	17:16	
7 松本整形外科医院	7:37	8:52	10:07	12:17	13:32	14:47	16:02	17:17	
8 西富士宮駅	7:39	8:54	10:09	12:19	13:34	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 お宮横丁	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 富士宮駅	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	16:16	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	17:35	
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 西公民館	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 西原内科循環器科医院	8:13	9:26	10:41	12:51	14:06	15:21	16:36	17:53	
24 東町	8:15	9:28	10:43	12:53	14:08	15:23	16:38	17:55	
25 富士宮郵便局	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 小田原産婦人科医院	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	18:02	
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 三園平	8:26	9:38	10:53	13:03	14:18	15:33	16:48	18:06	
31 加藤脳神経外科	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

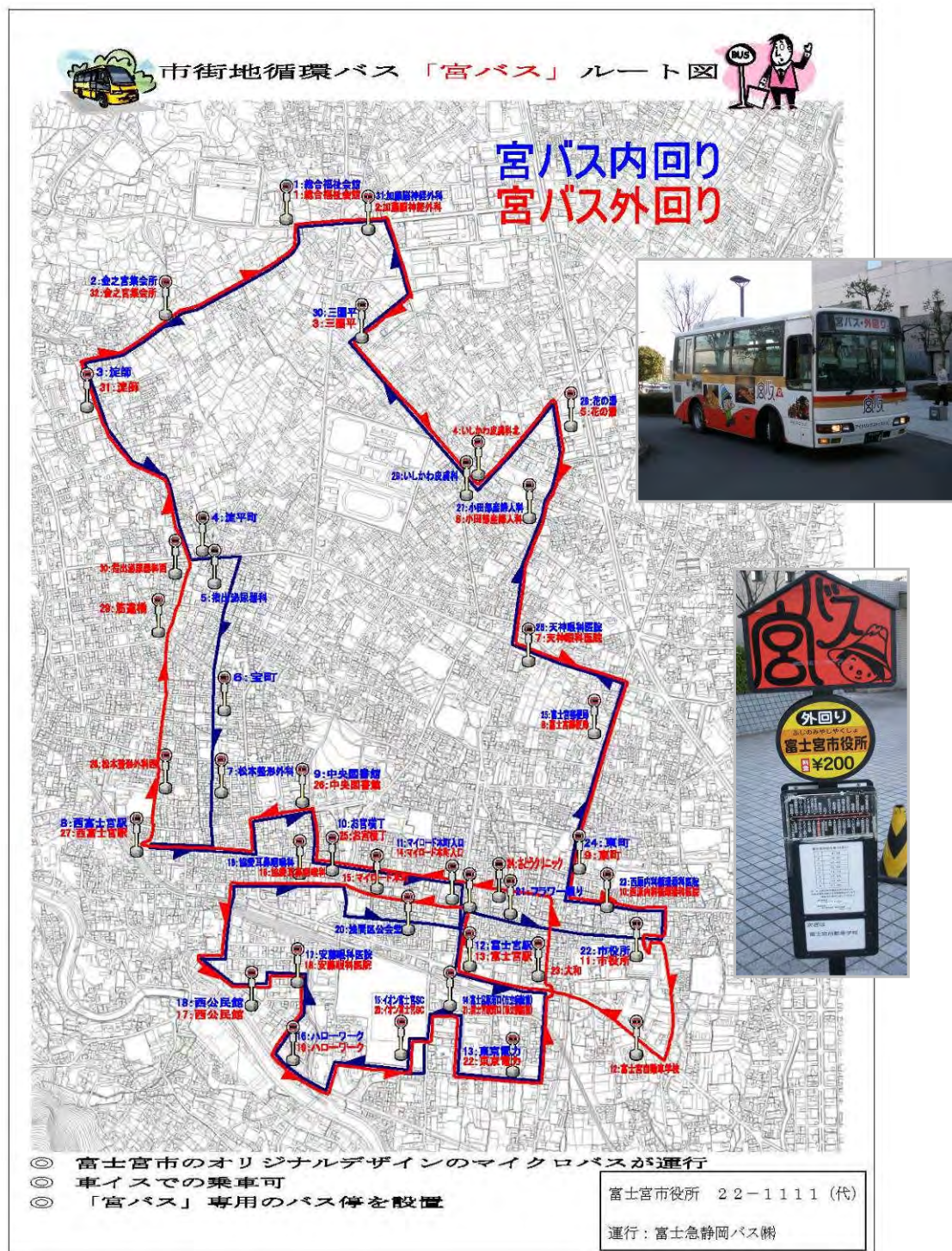
宮バス利用状況

(平成20年度の実績報告)

月	内回り(人)	外回り(人)	合計(人)	1日平均乗車人数(人)	1台当り平均乗車人数(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



出典: 富士宮市ホームページ

図: 市街地循環バス「宮バス」ルート図

ささゆりバス

愛知県＞岡崎市



プロフィール

岡崎市北東部の下山地区は、路線バスが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 km ²	
人口密度:	964.80 人/km ²	
運営主体:岡崎市 岡崎市交通政策会議		
モード バス	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

【背景】

- ・ 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。

【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	
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	88 千円	155 千円
運賃収入 177 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。

もっと詳しく…

- ・ 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>

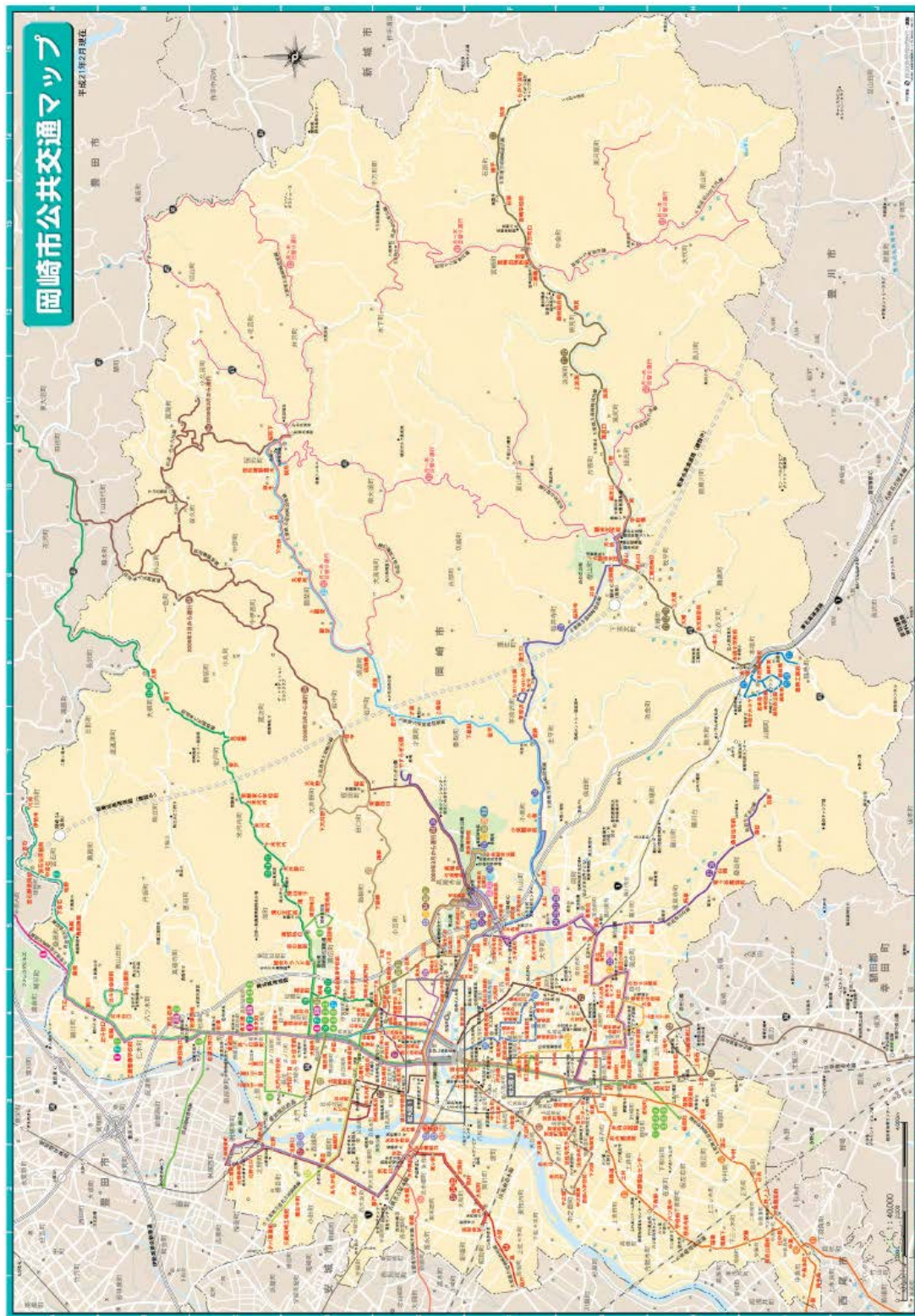


図 岡崎市公共交通マップ

出典：岡崎市ホームページ

下山地区乗合タクシー（ささゆりバス）

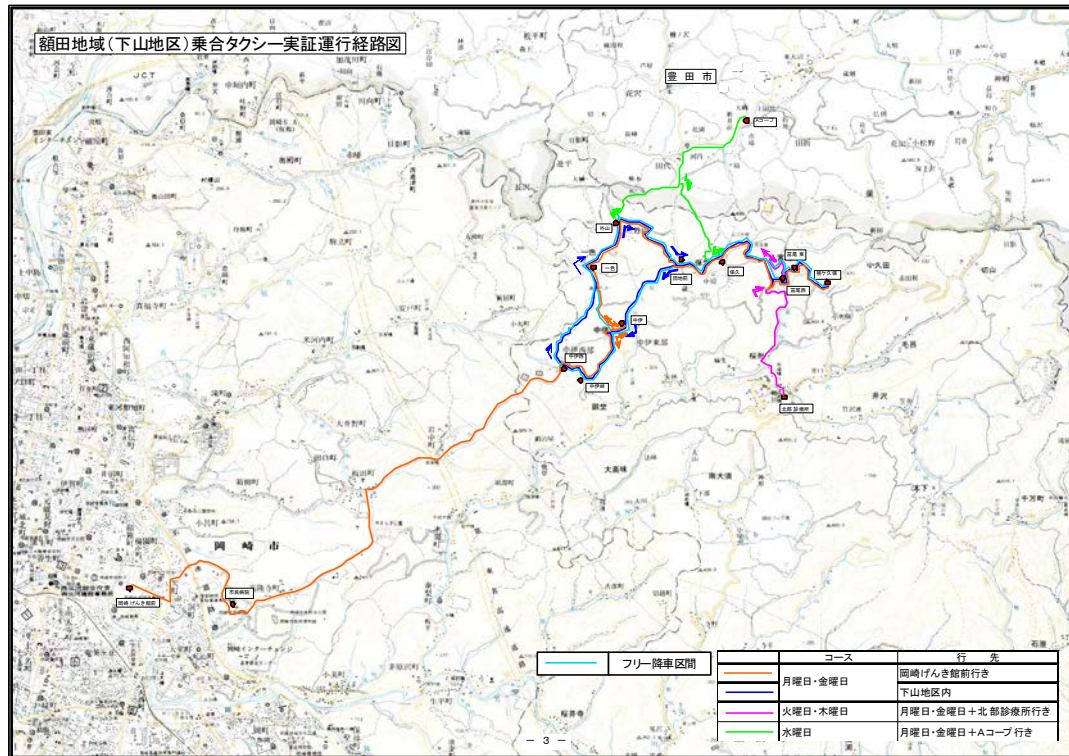


図 下山乗合タクシー（ささゆりバス）路線図

○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。）

問い合わせ先	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

○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

愛知県＞一宮市



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。

人口:	371,687 人
面積:	113.91 km ²
人口密度:	3,262.99 人/km ²
運営主体:	一宮市

モード コミュニティバス	ステイタス 運用	実施年 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ヶ月当たり約4,400人（平成19年11月～平成20年3月）、平成20年度が1ヶ月当たり約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>

[illegible]

出典：一宮市 HP

とことこバス

愛知県とこなめし常滑市



プロフィール

「とことこバス」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 km ²	
人口密度:	995.7 人/km ²	
運営主体: 常滑市 常滑まちなかバス協議会		
モード バス	ステイタス 運用	実施年 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。
- ・ その一つ的手段として、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。

- 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。

表 乗客実績（7～9 月 延べ乗客数）

（人）	7 月	8 月	9 月	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%

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。最近では映画や 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。

もっと詳しく・・・

- 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>

[illegible]

A やきもの散歩道 焼きものの町を散策しよう ☎0569-35-2033 (内線3220)  巨大猫像  土管区	B セラモール ショッピングを楽しむ ☎0569-43-7111  各種陶器・陶器  各種陶器・陶器	C INAXライブミュージアム 土と水と火の出会い、5つの発見 ☎0569-34-8282  土・水・火の出会い  土・水・火の出会い	D 中部国際空港セントレア おいでよ「遊ぶ空港」セントレア ☎0569-38-1195  遊ぶ空港  遊ぶ空港	E スライディング スライディング ☎0569-35-3211  遊ぶ空港  遊ぶ空港
---	---	--	--	--

出典：常滑市ホームページ

○ 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
やきもの散歩道入口	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	

○ 運賃表

運賃表		H21.7.4 改正		(円)	
とことこ乗りほーだい券 (一日乗車券)				中部国際空港	
大人	500円	高速船のりば前	160	300	300
小人	250円	常滑駅	300	300	300
		やきもの散歩道入口	160	300	300
		やきもの散歩道駐車場前	160	160	300
		INAXライブミュージアム	160	210	380
		セラモール	300	200	400

* 小人：半額 幼児：無料

○ 運行時間の目安



出典：とことこバス ホームページ



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「みんなでワゴン」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 km ²	
人口密度:	2342.92 人/km ²	
運営主体:あおい交通(株)		
モード 乗合タクシー	ステイタス 運用	実施年 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。

もっと詳しく..

- ・ あおい交通(株)<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－中間モード・システムと新市場」地域科学研究所

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)



ピ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。

ミゴン・桃花台バス
共通乗車券 **3枚 / 900円**

ピーチバス運行ルート上であれば、好きな所で降車できます。

時刻表

	平日(月～金)	土曜
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(北コース池之内、林野原、大山、古瀬、桃ヶ丘)
南コース桃ヶ丘、城山、大草、大草南

※北コース・南コースに分け、順次お送りします。

ミゴン・桃花台バス
共通乗車券 **1枚 / 300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。

JR春日井駅のりば

ミゴン・桃花台バス
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。

桃花台バス運行ルート上フリー下車

時刻表

桃花台バス春日井駅前のりば

	平日(月～金)	土曜
21時台		41
22時台	33 40	01 23 41
23時台	03 11 23 38 53	00 11 30 53
24時台	08 24 47	

※()の時刻は臨時便でもその日の運行状況により異なる場合があります。

小牧市東部地区のご自宅付近までどうぞ

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

ぐるりんバス

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 ²
人口密度:	352.05 人/km ²
運営主体:	田原市

モード コミュニティバス	ステイタス 運用	実施年 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ー率（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。

もっと詳しく・・・

- ・ 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－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

ぐるりんバス路線図



出典：田原市ホームページ

とよやまタウンバス

愛知県とよやまちょう豊山町



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

モード コミュニティ バス	ステイタス 運用	実施年 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/年のうち運賃収入が約 1,200 万円/年である。差額の約 3,000 万円/年を町で負担している。

もっと詳しく・・・

- ・ 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



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 km ²
人口密度:	1,481.01 人/km ²
運営主体:	NPO 法人生活バス四日市

モード コミュニティ バス	ステイタス 実運用	実施年 平成 15 年
---------------------	--------------	----------------

効果

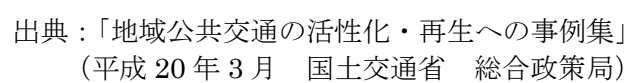
- ・ 新たなコミュニティバスの運行開始以来、乗車人員は増加傾向にある。平成 15 年度の導入当初は 1 日平均約 70～80 人の利用であったが、平成 20 年度では 1 日平均が 100 人を超えるまでになっている。廃止されたバス路線では 1 日平均約 20～30 人の利用であったので、大幅な増加となっている。
- ・ 高齢者には、買い物や通院など日常生活の利便性が大きく向上した。

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/>



128

鈴の音バス

三重県^{まつさかし}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 km ²
人口密度:	270.88 人/km ²
運営主体:	松阪市

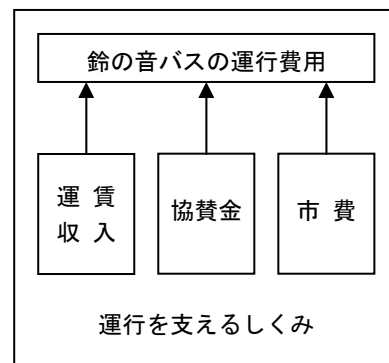
モード コミュニティ バス	ステイタス 運用	実施年 平成 17 年
---------------------	-------------	----------------

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。

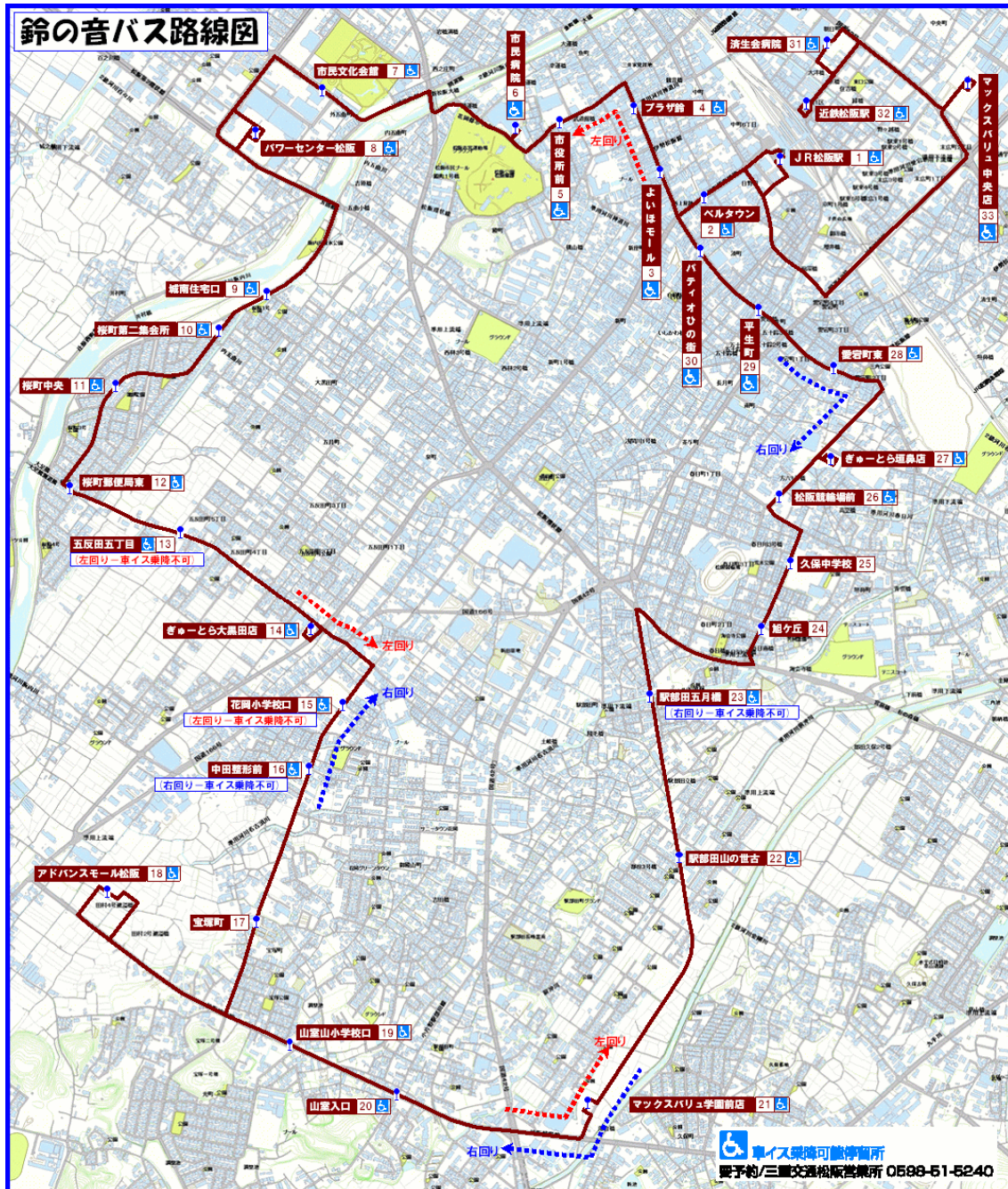
ここに注目！

- ・ 「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。



もっと詳しく・・・

- ・ 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-中間モード・システムと新市場、pp. 153-154



出典：松阪市ホームページ

図 鈴の音バス路線図



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プロセスを経て、コミュニティバス「Cバス」を導入した。

人口:	193,114 人
面積:	194.67 km ²
人口密度:	992.01 人/km ²
運営主体:	鈴鹿市

モード コミュニティバス	ステイタス 運用	実施年 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市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 km ²
人口密度:	2,512.6 人/km ²
運営主体:	草津市

モード バス	ステイタス 運用	実施年 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）

平成 22 年 1 月 12 日改正

まめバス「中心市街地線」「ロクハ公園線」運行ダイヤ

日曜日・国民の休日は全便運休(●印は土曜日も運休)

商店街循環(左廻り)

	草津駅東口	アーバンホテル草津	図書館前	西草津一丁目	本陣西口	オムロン北門	グリーンピア東口	高校前	立木神社前	追分	草津市役所	草津市役所	草津市役所	丸谷医院前	タワー111	小笠井神社	新屋敷	国道草津	大路	草津駅東口
● 第1便	8:15	8:16	8:17	8:18	8:19	8:20	8:21	8:22	8:23	8:24	8:24	8:25	8:25	8:25	8:25	8:26	8:26	8:27	8:28	8:33
● 第2便	10:05	10:06	10:07	10:08	10:09	10:10	10:11	10:12	10:13	10:14	10:14	10:15	10:15	10:15	10:15	10:16	10:16	10:17	10:18	10:23
● 第3便	11:50	11:51	11:52	11:53	11:54	11:55	11:56	11:57	11:58	11:59	11:59	12:00	12:00	12:00	12:01	12:01	12:02	12:02	12:03	12:08
● 第4便	13:30	13:31	13:32	13:33	13:34	13:35	13:36	13:37	13:38	13:39	13:39	13:40	13:40	13:40	13:41	13:41	13:42	13:43	13:48	
● 第5便	14:50	14:51	14:52	14:53	14:54	14:55	14:56	14:57	14:58	14:59	14:59	15:00	15:00	15:00	15:01	15:01	15:02	15:03	15:08	
● 第6便	16:30	16:31	16:32	16:33	16:34	16:35	16:36	16:37	16:38	16:39	16:39	16:40	16:40	16:40	16:41	16:41	16:42	16:43	16:48	
● 第7便	18:10	18:11	18:12	18:13	18:14	18:15	18:16	18:17	18:18	18:19	18:19	18:20	18:20	18:20	18:21	18:21	18:22	18:23	18:28	
● 第8便	20:00	20:01	20:02	20:03	20:04	20:05	20:06	20:07	20:08	20:09	20:09	20:10	20:10	20:10	20:11	20:11	20:12	20:13	20:18	

草津駅南草津駅往復(草津駅→南草津駅)

	草津駅東口	アーバンホテル草津	丸谷医院前	タワー111	小笠井神社	新屋敷	草津川橋	草津一丁目	本陣東口	草津市役所	草津市役所	立木神社前	宮町会館	南平公園前	矢倉一丁目	矢倉会館	大塚園地	ピースタウン北口	下北池北口	光泉高校前	片原公園前	川ノ下中央	南草津駅東口
● 第1便	6:00	6:01	6:02	6:03	6:04	6:05	6:06	6:07	6:08	6:09	6:10	6:11	6:12	6:13	6:14	6:15	6:16	6:17	6:18	6:19	6:20	6:21	6:24
● 第2便	6:55	6:56	6:57	6:58	6:59	7:00	7:01	7:02	7:03	7:04	7:05	7:06	7:07	7:08	7:09	7:10	7:11	7:12	7:13	7:14	7:15	7:16	7:19
● 第3便	7:50	7:51	7:52	7:53	7:54	7:55	7:56	7:57	7:58	7:59	8:00	8:01	8:02	8:03	8:04	8:05	8:06	8:07	8:08	8:09	8:10	8:11	8:14
● 第4便	8:45	8:46	8:47	8:48	8:49	8:50	8:51	8:52	8:53	8:54	8:55	8:56	8:57	8:58	8:59	9:00	9:01	9:02	9:03	9:04	9:05	9:06	9:09
● 第5便	10:35	10:36	10:37	10:38	10:39	10:40	10:41	10:42	10:43	10:44	10:45	10:46	10:47	10:48	10:49	10:50	10:51	10:52	10:53	10:54	10:55	10:56	10:59
● 第6便	12:20	12:21	12:22	12:23	12:24	12:25	12:26	12:27	12:28	12:29	12:30	12:31	12:32	12:33	12:34	12:35	12:36	12:37	12:38	12:39	12:40	12:41	12:44
● 第7便	15:20	15:21	15:22	15:23	15:24	15:25	15:26	15:27	15:28	15:29	15:30	15:31	15:32	15:33	15:34	15:35	15:36	15:37	15:38	15:39	15:40	15:41	15:44
● 第8便	17:00	17:01	17:02	17:03	17:04	17:05	17:06	17:07	17:08	17:09	17:10	17:11	17:12	17:13	17:14	17:15	17:16	17:17	17:18	17:19	17:20	17:21	17:24
● 第9便	18:40	18:41	18:42	18:43	18:44	18:45	18:46	18:47	18:48	18:49	18:50	18:51	18:52	18:53	18:54	18:55	18:56	18:57	18:58	18:59	19:00	19:01	19:04
● 第10便	20:30	20:31	20:32	20:33	20:34	20:35	20:36	20:37	20:38	20:39	20:40	20:41	20:42	20:43	20:44	20:45	20:46	20:47	20:48	20:49	20:50	20:51	20:54

草津駅南草津駅往復(南草津駅→草津駅)

	南草津駅東口	川ノ下中央	片原公園前	光泉高校前	下北池北口	ピースタウン北口	大塚園地	矢倉会館	矢倉一丁目	南平公園前	宮町会館	立木神社前	草津市役所	草津市役所	本陣東口	草津一丁目	草津川橋	国道草津	大路	草津駅東口
● 第1便	6:30	6:31	6:32	6:33	6:34	6:35	6:36	6:37	6:38	6:39	6:40	6:41	6:42	6:43	6:44	6:45	6:46	6:47	6:48	6:50
● 第2便	7:10	7:11	7:12	7:13	7:14	7:15	7:16	7:17	7:18	7:19	7:20	7:21	7:22	7:23	7:24	7:25	7:26	7:27	7:28	7:30
● 第3便	7:40	7:41	7:42	7:43	7:44	7:45	7:46	7:47	7:48	7:49	7:50	7:51	7:52	7:53	7:54	7:55	7:56	7:57	7:58	8:00
● 第4便	9:35	9:36	9:37	9:38	9:39	9:40	9:41	9:42	9:43	9:44	9:45	9:46	9:47	9:48	9:49	9:50	9:51	9:52	9:53	9:55
● 第5便	11:20	11:21	11:22	11:23	11:24	11:25	11:26	11:27	11:28	11:29	11:30	11:31	11:32	11:33	11:34	11:35	11:36	11:37	11:38	11:40
● 第6便	12:55	12:56	12:57	12:58	12:59	13:00	13:01	13:02	13:03	13:04	13:05	13:06	13:07	13:08	13:09	13:10	13:11	13:12	13:13	13:15
● 第7便	15:55	15:56	15:57	15:58	15:59	16:00	16:01	16:02	16:03	16:04	16:05	16:06	16:07	16:08	16:09	16:10	16:11	16:12	16:13	16:15
● 第8便	17:40	17:41	17:42	17:43	17:44	17:45	17:46	17:47	17:48	17:49	17:50	17:51	17:52	17:53	17:54	17:55	17:56	17:57	17:58	18:00
● 第9便	19:25	19:26	19:27	19:28	19:29	19:30	19:31	19:32	19:33	19:34	19:35	19:36	19:37	19:38	19:39	19:40	19:41	19:42	19:43	19:45

ロクハ公園南草津駅往復(ロクハ公園→南草津駅)

	ロクハ公園	高橋中学校前	追分	東矢倉三丁目	妙源寺	追分	フレンドマート志津東草津店	追分	田白ヘン塚公園	室木口	室木町集会所	矢倉市民センター	矢倉郵便局	野路北口	南草津駅東口
● 第1便	6:40	6:41	6:42	6:43	6:44	6:45	6:46	6:47	6:48	6:49	6:50	6:51	6:52	6:53	7:00
● 第2便	8:10	8:11	8:12	8:13	8:14	8:15	8:16	8:17	8:18	8:19	8:20	8:21	8:22	8:23	8:30
● 第3便	11:30	11:31	11:32	11:33	11:34	11:35	11:36	11:37	11:38	11:39	11:40	11:41	11:42	11:43	11:50
● 第4便	14:40	14:41	14:42	14:43	14:44	14:45	14:46	14:47	14:48	14:49	14:50	14:51	14:52	14:53	15:00
● 第5便	17:05	17:06	17:07	17:08	17:09	17:10	17:11	17:12	17:13	17:14	17:15	17:16	17:17	17:18	17:25
● 第6便	18:30	18:31	18:32	18:33	18:34	18:35	18:36	18:37	18:38	18:39	18:40	18:41	18:42	18:43	18:50
● 第7便	19:35	19:36	19:37	19:38	19:39	19:40	19:41	19:42	19:43	19:44	19:45	19:46	19:47	19:48	19:55

ロクハ公園南草津駅往復(南草津駅→ロクハ公園)

	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	田白ヘン塚公園	追分	フレンドマート志津東草津店	追分	妙源寺	東矢倉三丁目	追分	高橋中学校前	ロクハ公園
● 第1便	8:35	8:37	8:38	8:39	8:40	8:41	8:42	8:43	8:44	8:45	8:46	8:47	8:48	8:49	8:55
● 第2便	9:45	9:47	9:48	9:49	9:50	9:51	9:52	9:53	9:54	9:55	9:56	9:57	9:58	9:59	10:05
● 第3便	12:05	12:07	12:08	12:09	12:10	12:11	12:12	12:13	12:14	12:15	12:16	12:17	12:18	12:19	12:25
● 第4便	15:20	15:22	15:23	15:24	15:25	15:26	15:27	15:28	15:29	15:30	15:31	15:32	15:33	15:34	15:40
● 第5便	17:50	17:52	17:53	17:54	17:55	17:56	17:57	17:58	17:59	18:00	18:01	18:02	18:03	18:04	18:10
● 第6便	19:05	19:07	19:08	19:09	19:10	19:11	19:12	19:13	19:14	19:15	19:16	19:17	19:18	19:19	19:25
● 第7便	20:10	20:12	20:13	20:14	20:15	20:16	20:17	20:18	20:19	20:20	20:21	20:22	20:23	20:24	20:30

草津駅へは追分より

市バスにお乗りください



希望バス 追分バス 草津市役所 時刻表

	平日	土曜日
06	16 24 26 49	26 49
07	02 06 19 21 26 29 31 34 49 56	06 29 46
08	07 15 25 26 30 36 42 54 56	16 25 36 42 48
09	01 10 市 46 市 57 市	06 16 46 57
10	06 市 16 市 36 市 46 市	16 36 46
11	15 市 36 市 46 市	16 36 46
12	06 市 16 市 32 市 46 市	06 16 32
13	15 市 36 市 46 市	16 36 46
14	06 市 16 市 36 市 46 市	06 16
15	06 市 19 市 36 市 46 市 56 市	06 16 46 56
16	06 市 11 市 17 58 52	02 11 41 58
17	01 21 24 26 48 52	11 27 31 41
18	11 16 28 43 48 51	11 31 41
19	13 31 43 48	11 31 41
20	11 31 41	11 31
21	11 41	11 36
22	11 40	

〔備考〕市・草津市役所経由

改定日: 09/12/01

ロクハフレンドマート循環(右廻り)

	ロクハ公園	ロクハタウン	上尾	青地第二町会事務所	高橋	農協志津支店	田地	田中会館	後町公園	大塚園地	追分	追分中央	追分	フレンドマート志津東草津店	追分	東矢倉三丁目	追分	高橋中学校前	ロクハ公園
● 第1便	10:20	10:20	10:21	10:22	10:23	10:24	10:24	10:25	10:27	10:28	10:28	10:29	10:30	10:31	10:32	10:33	10:34	10:34	10:40
● 第2便	12:40	12:40	12:41	12:42	12:43	12:44	12:44	12:45	12:47	12:48	12:48	12:49	12:51	12:52	12:53	12:54	12:54	12:55	13:00
● 第3便	15:50	15:50	15:51	15:52	15:53	15:54	15:54	15:55	15:57	15:58	15:58	15:59	16:01	16:02	16:03	16:04	16:04	16:05	16:10

ロクハフレンドマート循環(左廻り)

	ロクハ公園	高橋中学校前	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	追分東	大塚町	後町公園	田中会館	田地	農協志津支店	高橋	青地第二町会連所	上尾	ロクハタウン	ロクハ公園
第1便	10:55	10:55	10:56	10:56	10:57	10:58	11:00	11:01	11:01	11:02	11:03	11:05	11:05	11:06	11:07	11:07	11:08	11:08	11:09	11:15
第2便	13:15	13:15	13:16	13:16	13:17	13:18	13:20	13:21	13:21	13:22	13:23	13:25	13:25	13:26	13:27	13:27	13:28	13:28	13:29	13:35
第3便	16:25	16:25	16:26	16:26	16:27	16:28	16:30	16:31	16:31	16:32	16:33	16:35	16:35	16:36	16:37	16:37	16:38	16:38	16:39	16:45

ちょこっとバス/ちょこっと号

滋賀県＞東近江市



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 km ²
人口密度:	304.67 人/km ²
運営主体:	東近江市

モード コミュニティ バス	ステイタス 実運用	実施年 平成 16 年
---------------------	--------------	----------------

効果

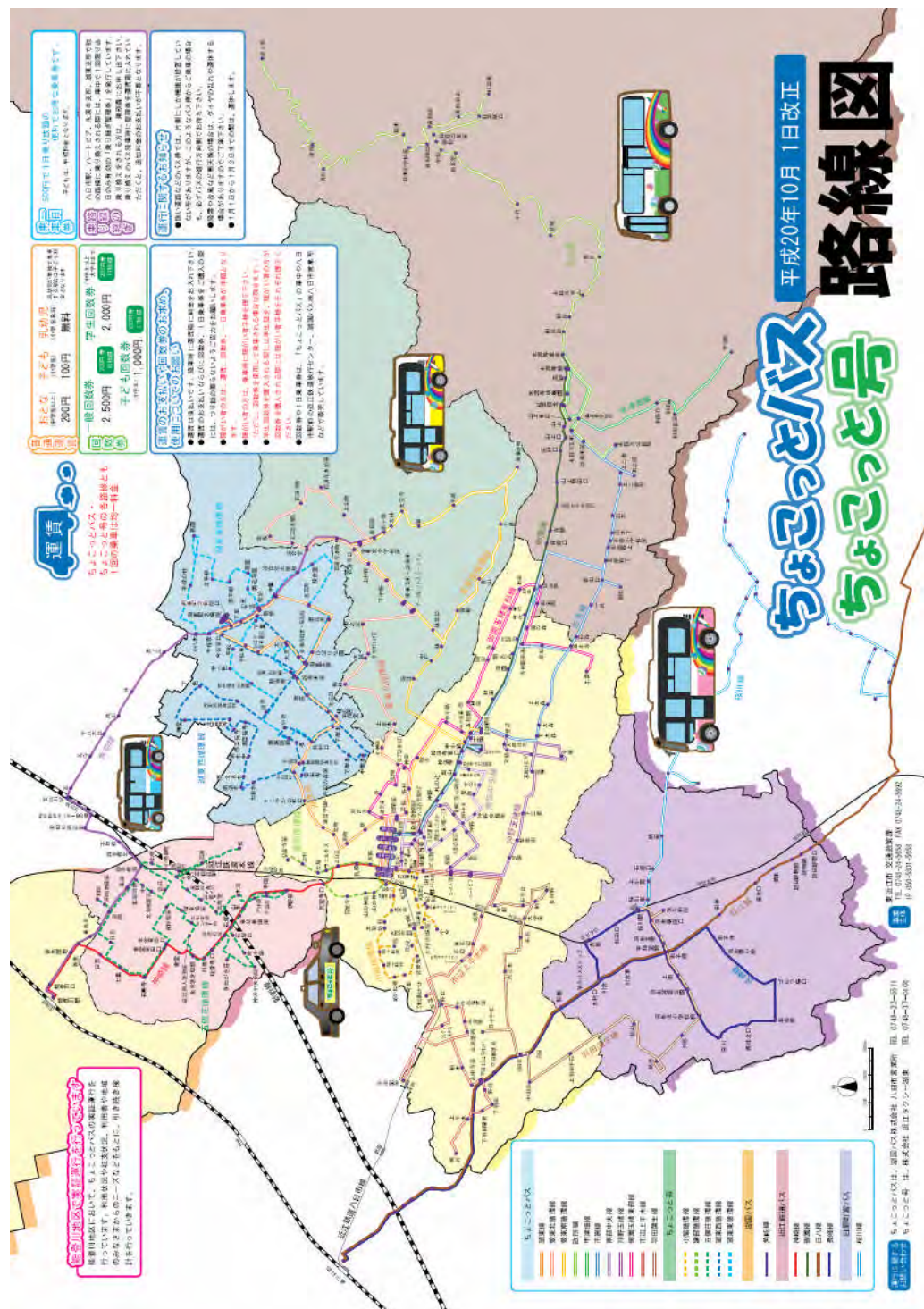
- ・ ちょこっとバスは、11 路線計で月に 1 万 2 千人～1 万 7 千人程度の利用者となっている。ちょこっと号は、5 路線計で月に 100～300 人程度の利用者となっている。
- ・ 乗車人員は徐々に増加しており、再編当初の平成 19 年 4 月は 12,660 人であったが、平成 20 年 4 月には 15,684 人の約 1.3 倍となり、平成 20 年 7 月には 16,386 人と最高記録を更新した。平成 19 年度の収支の状況は、経費が約 1 億 8,000 万円、運賃収入が約 4,000 万円、委託料が約 1 億 4,000 万円（うち県補助 4,500 万円）で、収支率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

醍醐コミュニティバス

京都府＞京都市



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。

人口：	1,474,811 人
面積：	827.9 km ²
人口密度：	1,781.39 人/km ²
運営主体：	醍醐コミュニティバス 市民の会

モード コミュニティ バス	ステイタス 実運用	実施年 平成 16 年
---------------------	--------------	----------------

効果

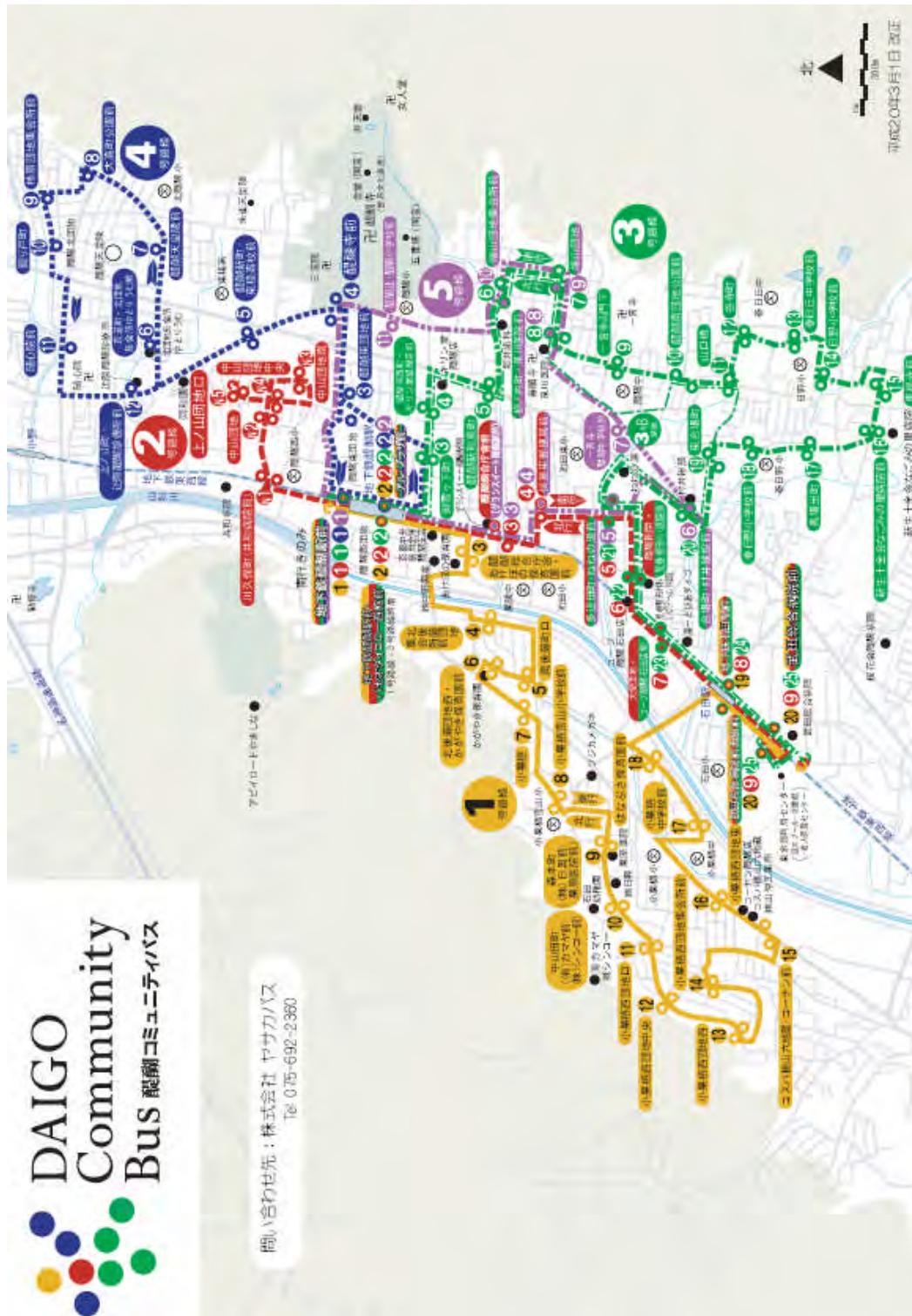
- ・ 幹線路線のバス停までアクセスすることが困難な公共交通空白地域を中心に、平成 16 年、4 路線のコミュニティバス路線が新たに設置された。（平成 20 年 3 月に 1 路線増え、計 5 路線に）
- ・ 全ての路線を往復で 1 時間以内の路線設定とし、パターンダイヤとすることで、利用者の利便性を高めている。
- ・ 利用客数は、運行開始時点での見込み 500 人／日に対して、平成 20 年 11 月現在、1,400 人～1,500 人／日まで増えており、一時、バス停での乗客積み残しも発生した。（現在は、5 号路線新設等により積み残しは解消。）

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、スムーズ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った「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った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 <http://www16.ocn.ne.jp/~daigobus/>
- ・ 中川 大「市民の手によるペネトレーション ー京都・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 ーわが国初の市民共同方式による公共交通ー」、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 ー京都市の路線バスをめぐる諸問題からー」、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



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

大阪府＞大阪市



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 km ²
人口密度:	11,835.63 人/km ²
運営主体:	大阪市

モード コミュニティ バス	ステイタス 実運用	実施年 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



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「市営バス 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 km ²
人口密度：	127.9 人/km ²
運営主体：	豊岡市

モード バス	ステイタス 実証運行	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。

- ・ 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/0000000000000/1212715039245/index.html>

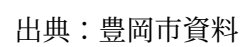
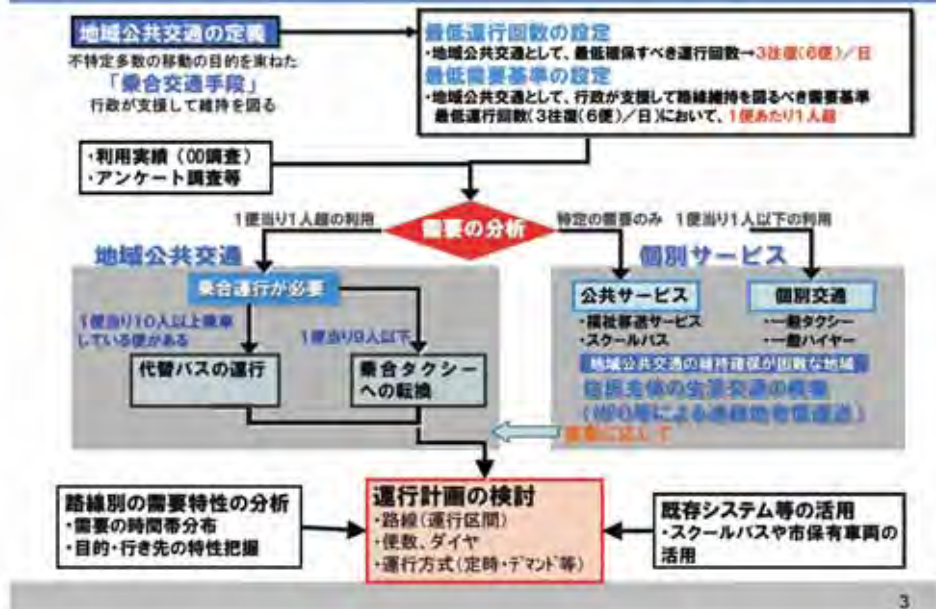
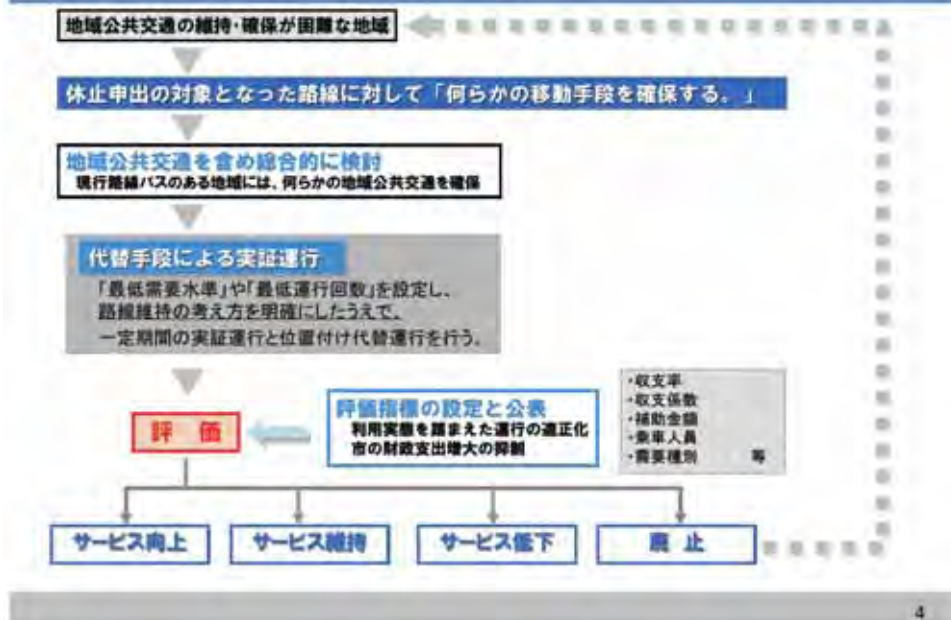


図 「イナカー」路線図

休止申出路線に対する対応策の検討フロー①



休止申出路線に対する対応策の検討フロー②



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

兵庫県＞篠山市

  	プロフィール	人口：45,245 人		
	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。	面積：377.61 km ²	人口密度：119.82 人/km ²	
		運営主体：篠山市		
		モード コミュニティバス ・乗合タクシー	ステイタス 実運用	実施年 平成 14 年

効果

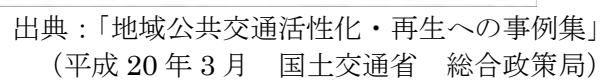
- ・ 市内 8 路線の路線バス廃止に対して、平成 14 年、篠山市では需要に応じた交通モードを導入することにより、利用者の公共交通サービスの維持や生活交通確保が実現した。
- ・ 平成 19 年 10 月からは、路線バスの輸送力とタクシーの機動性の中間的な輸送特性を有し、福祉サービスの中間に位置するものとして、コミュニティバス「ハートラン」が運行されており、全路線計で月に 700～800 人の利用がある。

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園部町に対して、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。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>



148

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 km ²	
人口密度:	97.9 人/km ²	
運営主体: 吉野町、吉野町地域公共交通協議会		
モード 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35,000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。
 - ①住民、小中学生・高校生及び来訪者の移動手段の確保
 - ②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
 - ③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（①P&BR、②観光バス駐車場予約制の実施、③協力金の徴収、④PR 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。

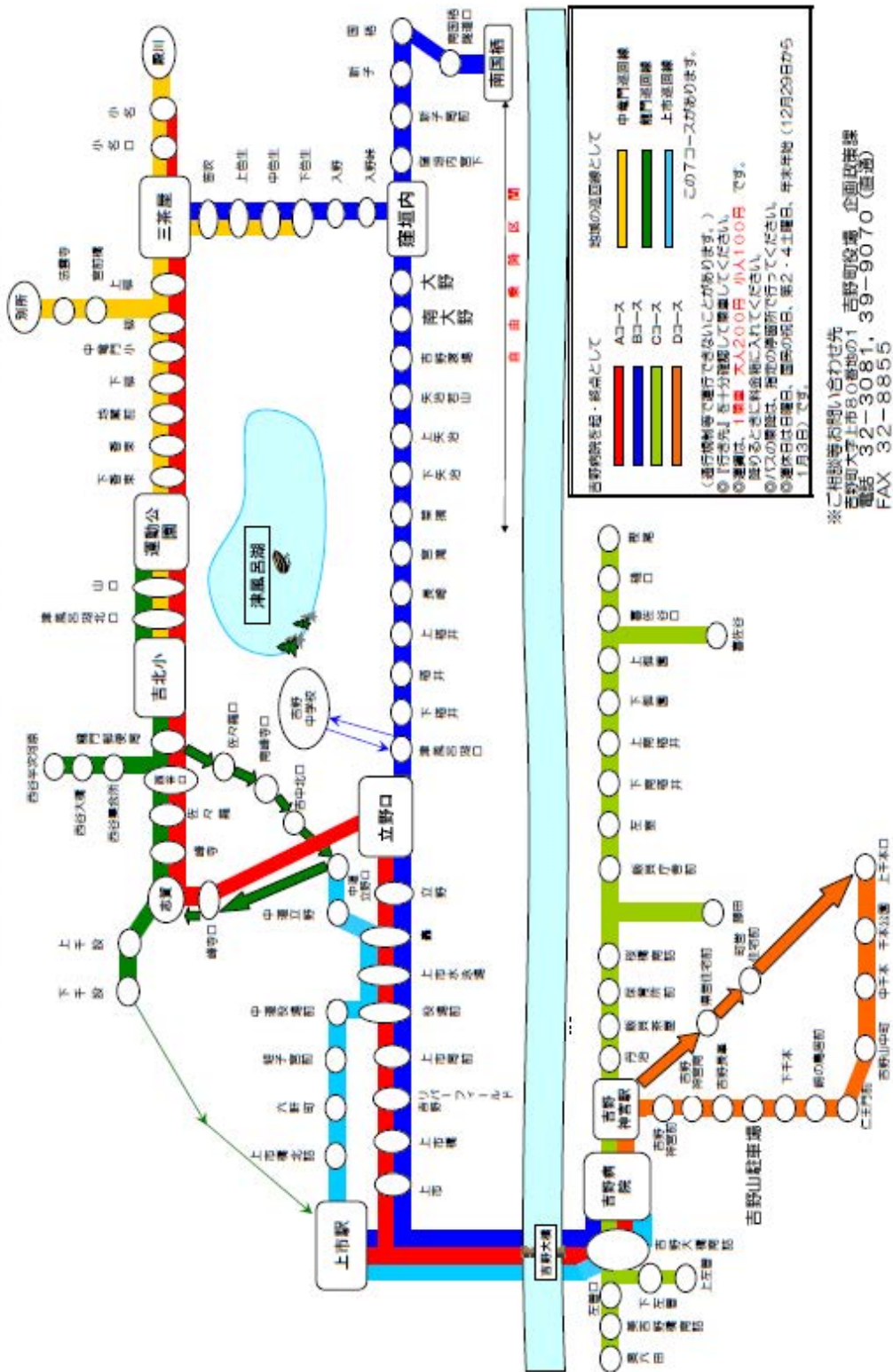
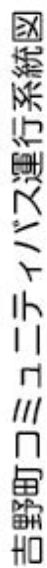
【知見・教訓】

- ・ 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/>

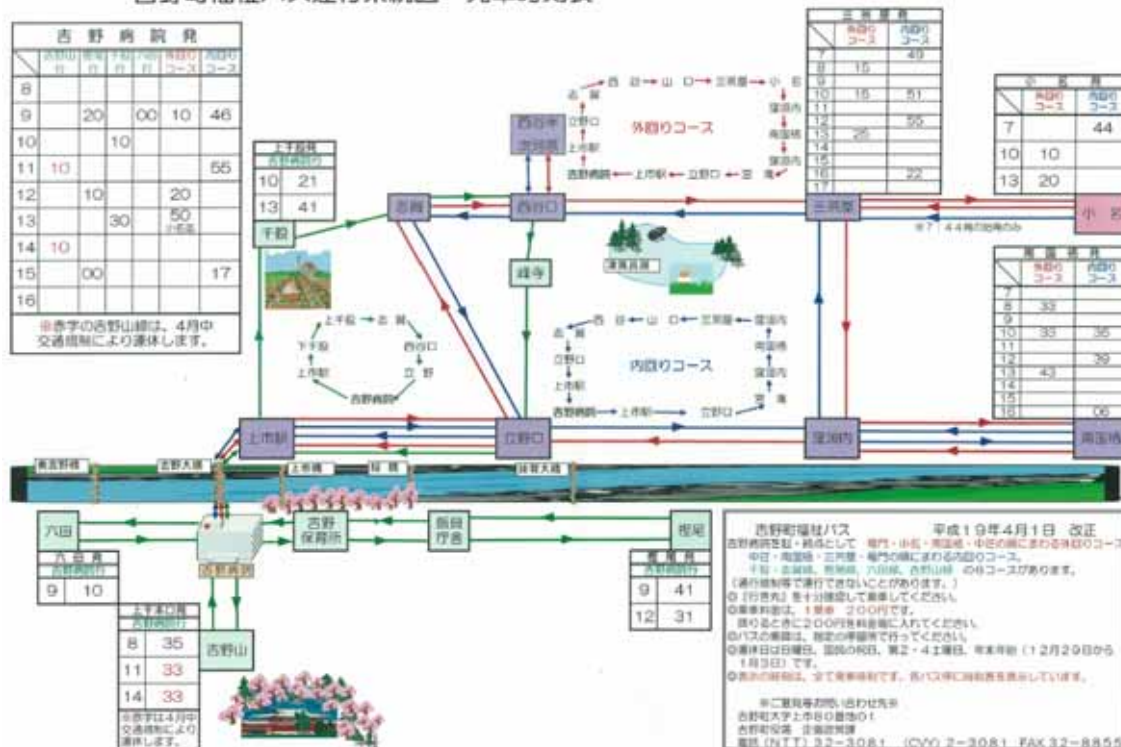
平成21年6月1日 改正



※ご相談等お問い合わせ先
古野町学園 企画政策課
〒500-0001 岐阜市八町4番地の1
電話 32-3081、39-9070 (直通)
FAX 32-8855

出典：吉野町ホームページ

吉野町福祉バス運行系統図・発車時刻表

[illegible]

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 km ²
人口密度:	109.7 人/km ²
運営主体: 日高川町	

モード	ステイタス	実施年
バス・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 箇所を集約した。
 - ・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、公共交道路線図、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/>

○コミュニティバス・乗合タクシー時刻表

コミュニティバス路線		乗合タクシー路線																																																													
高津尾・川中町回線 時刻表 【運行日】毎日 <table border="1"> <thead> <tr> <th>行先</th><th>11:00</th><th>11:50</th><th>12:50</th><th>13:50</th><th>14:50</th><th>15:50</th><th>16:50</th><th>17:50</th><th>18:50</th></tr> </thead> <tbody> <tr> <td>高津尾</td><td>11:00</td><td>11:50</td><td>12:50</td><td>13:50</td><td>14:50</td><td>15:50</td><td>16:50</td><td>17:50</td><td>18:50</td></tr> <tr> <td>川中町</td><td>11:10</td><td>12:00</td><td>13:00</td><td>14:00</td><td>15:00</td><td>16:00</td><td>17:00</td><td>18:00</td><td>19:00</td></tr> </tbody> </table>		行先	11:00	11:50	12:50	13:50	14:50	15:50	16:50	17:50	18:50	高津尾	11:00	11:50	12:50	13:50	14:50	15:50	16:50	17:50	18:50	川中町	11:10	12:00	13:00	14:00	15:00	16:00	17:00	18:00	19:00	三津の川線 時刻表 【運行日】毎日 <table border="1"> <thead> <tr> <th>行先</th><th>11:00</th><th>11:50</th><th>12:50</th><th>13:50</th><th>14:50</th><th>15:50</th><th>16:50</th><th>17:50</th><th>18:50</th></tr> </thead> <tbody> <tr> <td>三津</td><td>11:00</td><td>11:50</td><td>12:50</td><td>13:50</td><td>14:50</td><td>15:50</td><td>16:50</td><td>17:50</td><td>18:50</td></tr> <tr> <td>川線</td><td>11:10</td><td>12:00</td><td>13:00</td><td>14:00</td><td>15:00</td><td>16:00</td><td>17:00</td><td>18:00</td><td>19:00</td></tr> </tbody> </table>		行先	11:00	11:50	12:50	13:50	14:50	15:50	16:50	17:50	18:50	三津	11:00	11:50	12:50	13:50	14:50	15:50	16:50	17:50	18:50	川線	11:10	12:00	13:00	14:00	15:00	16:00	17:00	18:00	19:00
行先	11:00	11:50	12:50	13:50	14:50	15:50	16:50	17:50	18:50																																																						
高津尾	11:00	11:50	12:50	13:50	14:50	15:50	16:50	17:50	18:50																																																						
川中町	11:10	12:00	13:00	14:00	15:00	16:00	17:00	18:00	19:00																																																						
行先	11:00	11:50	12:50	13:50	14:50	15:50	16:50	17:50	18:50																																																						
三津	11:00	11:50	12:50	13:50	14:50	15:50	16:50	17:50	18:50																																																						
川線	11:10	12:00	13:00	14:00	15:00	16:00	17:00	18:00	19:00																																																						
大津川線 時刻表 【運行日】毎日 <table border="1"> <thead> <tr> <th>行先</th><th>11:00</th><th>11:50</th><th>12:50</th><th>13:50</th><th>14:50</th><th>15:50</th><th>16:50</th><th>17:50</th><th>18:50</th></tr> </thead> <tbody> <tr> <td>大津川</td><td>11:00</td><td>11:50</td><td>12:50</td><td>13:50</td><td>14:50</td><td>15:50</td><td>16:50</td><td>17:50</td><td>18:50</td></tr> <tr> <td>川線</td><td>11:10</td><td>12:00</td><td>13:00</td><td>14:00</td><td>15:00</td><td>16:00</td><td>17:00</td><td>18:00</td><td>19:00</td></tr> </tbody> </table>		行先	11:00	11:50	12:50	13:50	14:50	15:50	16:50	17:50	18:50	大津川	11:00	11:50	12:50	13:50	14:50	15:50	16:50	17:50	18:50	川線	11:10	12:00	13:00	14:00	15:00	16:00	17:00	18:00	19:00	市川線 時刻表 【運行日】毎日 <table border="1"> <thead> <tr> <th>行先</th><th>11:00</th><th>11:50</th><th>12:50</th><th>13:50</th><th>14:50</th><th>15:50</th><th>16:50</th><th>17:50</th><th>18:50</th></tr> </thead> <tbody> <tr> <td>市川</td><td>11:00</td><td>11:50</td><td>12:50</td><td>13:50</td><td>14:50</td><td>15:50</td><td>16:50</td><td>17:50</td><td>18:50</td></tr> <tr> <td>川線</td><td>11:10</td><td>12:00</td><td>13:00</td><td>14:00</td><td>15:00</td><td>16:00</td><td>17:00</td><td>18:00</td><td>19:00</td></tr> </tbody> </table>		行先	11:00	11:50	12:50	13:50	14:50	15:50	16:50	17:50	18:50	市川	11:00	11:50	12:50	13:50	14:50	15:50	16:50	17:50	18:50	川線	11:10	12:00	13:00	14:00	15:00	16:00	17:00	18:00	19:00
行先	11:00	11:50	12:50	13:50	14:50	15:50	16:50	17:50	18:50																																																						
大津川	11:00	11:50	12:50	13:50	14:50	15:50	16:50	17:50	18:50																																																						
川線	11:10	12:00	13:00	14:00	15:00	16:00	17:00	18:00	19:00																																																						
行先	11:00	11:50	12:50	13:50	14:50	15:50	16:50	17:50	18:50																																																						
市川	11:00	11:50	12:50	13:50	14:50	15:50	16:50	17:50	18:50																																																						
川線	11:10	12:00	13:00	14:00	15:00	16:00	17:00	18:00	19:00																																																						
土生・山形線 時刻表 【運行日】毎日 <table border="1"> <thead> <tr> <th>行先</th><th>11:00</th><th>11:50</th><th>12:50</th><th>13:50</th><th>14:50</th><th>15:50</th><th>16:50</th><th>17:50</th><th>18:50</th></tr> </thead> <tbody> <tr> <td>土生</td><td>11:00</td><td>11:50</td><td>12:50</td><td>13:50</td><td>14:50</td><td>15:50</td><td>16:50</td><td>17:50</td><td>18:50</td></tr> <tr> <td>山形</td><td>11:10</td><td>12:00</td><td>13:00</td><td>14:00</td><td>15:00</td><td>16:00</td><td>17:00</td><td>18:00</td><td>19:00</td></tr> </tbody> </table>		行先	11:00	11:50	12:50	13:50	14:50	15:50	16:50	17:50	18:50	土生	11:00	11:50	12:50	13:50	14:50	15:50	16:50	17:50	18:50	山形	11:10	12:00	13:00	14:00	15:00	16:00	17:00	18:00	19:00	初瀬川線 時刻表 【運行日】毎日 <table border="1"> <thead> <tr> <th>行先</th><th>11:00</th><th>11:50</th><th>12:50</th><th>13:50</th><th>14:50</th><th>15:50</th><th>16:50</th><th>17:50</th><th>18:50</th></tr> </thead> <tbody> <tr> <td>初瀬川</td><td>11:00</td><td>11:50</td><td>12:50</td><td>13:50</td><td>14:50</td><td>15:50</td><td>16:50</td><td>17:50</td><td>18:50</td></tr> <tr> <td>川線</td><td>11:10</td><td>12:00</td><td>13:00</td><td>14:00</td><td>15:00</td><td>16:00</td><td>17:00</td><td>18:00</td><td>19:00</td></tr> </tbody> </table>		行先	11:00	11:50	12:50	13:50	14:50	15:50	16:50	17:50	18:50	初瀬川	11:00	11:50	12:50	13:50	14:50	15:50	16:50	17:50	18:50	川線	11:10	12:00	13:00	14:00	15:00	16:00	17:00	18:00	19:00
行先	11:00	11:50	12:50	13:50	14:50	15:50	16:50	17:50	18:50																																																						
土生	11:00	11:50	12:50	13:50	14:50	15:50	16:50	17:50	18:50																																																						
山形	11:10	12:00	13:00	14:00	15:00	16:00	17:00	18:00	19:00																																																						
行先	11:00	11:50	12:50	13:50	14:50	15:50	16:50	17:50	18:50																																																						
初瀬川	11:00	11:50	12:50	13:50	14:50	15:50	16:50	17:50	18:50																																																						
川線	11:10	12:00	13:00	14:00	15:00	16:00	17:00	18:00	19:00																																																						
上越方線 時刻表 【運行日】毎日 <table border="1"> <thead> <tr> <th>行先</th><th>11:00</th><th>11:50</th><th>12:50</th><th>13:50</th><th>14:50</th><th>15:50</th><th>16:50</th><th>17:50</th><th>18:50</th></tr> </thead> <tbody> <tr> <td>上越方</td><td>11:00</td><td>11:50</td><td>12:50</td><td>13:50</td><td>14:50</td><td>15:50</td><td>16:50</td><td>17:50</td><td>18:50</td></tr> <tr> <td>方線</td><td>11:10</td><td>12:00</td><td>13:00</td><td>14:00</td><td>15:00</td><td>16:00</td><td>17:00</td><td>18:00</td><td>19:00</td></tr> </tbody> </table>		行先	11:00	11:50	12:50	13:50	14:50	15:50	16:50	17:50	18:50	上越方	11:00	11:50	12:50	13:50	14:50	15:50	16:50	17:50	18:50	方線	11:10	12:00	13:00	14:00	15:00	16:00	17:00	18:00	19:00	三津の川線 時刻表 【運行日】毎日 <table border="1"> <thead> <tr> <th>行先</th><th>11:00</th><th>11:50</th><th>12:50</th><th>13:50</th><th>14:50</th><th>15:50</th><th>16:50</th><th>17:50</th><th>18:50</th></tr> </thead> <tbody> <tr> <td>三津</td><td>11:00</td><td>11:50</td><td>12:50</td><td>13:50</td><td>14:50</td><td>15:50</td><td>16:50</td><td>17:50</td><td>18:50</td></tr> <tr> <td>川線</td><td>11:10</td><td>12:00</td><td>13:00</td><td>14:00</td><td>15:00</td><td>16:00</td><td>17:00</td><td>18:00</td><td>19:00</td></tr> </tbody> </table>		行先	11:00	11:50	12:50	13:50	14:50	15:50	16:50	17:50	18:50	三津	11:00	11:50	12:50	13:50	14:50	15:50	16:50	17:50	18:50	川線	11:10	12:00	13:00	14:00	15:00	16:00	17:00	18:00	19:00
行先	11:00	11:50	12:50	13:50	14:50	15:50	16:50	17:50	18:50																																																						
上越方	11:00	11:50	12:50	13:50	14:50	15:50	16:50	17:50	18:50																																																						
方線	11:10	12:00	13:00	14:00	15:00	16:00	17:00	18:00	19:00																																																						
行先	11:00	11:50	12:50	13:50	14:50	15:50	16:50	17:50	18:50																																																						
三津	11:00	11:50	12:50	13:50	14:50	15:50	16:50	17:50	18:50																																																						
川線	11:10	12:00	13:00	14:00	15:00	16:00	17:00	18:00	19:00																																																						
大津川線 時刻表 【運行日】毎日 <table border="1"> <thead> <tr> <th>行先</th><th>11:00</th><th>11:50</th><th>12:50</th><th>13:50</th><th>14:50</th><th>15:50</th><th>16:50</th><th>17:50</th><th>18:50</th></tr> </thead> <tbody> <tr> <td>大津川</td><td>11:00</td><td>11:50</td><td>12:50</td><td>13:50</td><td>14:50</td><td>15:50</td><td>16:50</td><td>17:50</td><td>18:50</td></tr> <tr> <td>川線</td><td>11:10</td><td>12:00</td><td>13:00</td><td>14:00</td><td>15:00</td><td>16:00</td><td>17:00</td><td>18:00</td><td>19:00</td></tr> </tbody> </table>		行先	11:00	11:50	12:50	13:50	14:50	15:50	16:50	17:50	18:50	大津川	11:00	11:50	12:50	13:50	14:50	15:50	16:50	17:50	18:50	川線	11:10	12:00	13:00	14:00	15:00	16:00	17:00	18:00	19:00	市川線 時刻表 【運行日】毎日 <table border="1"> <thead> <tr> <th>行先</th><th>11:00</th><th>11:50</th><th>12:50</th><th>13:50</th><th>14:50</th><th>15:50</th><th>16:50</th><th>17:50</th><th>18:50</th></tr> </thead> <tbody> <tr> <td>市川</td><td>11:00</td><td>11:50</td><td>12:50</td><td>13:50</td><td>14:50</td><td>15:50</td><td>16:50</td><td>17:50</td><td>18:50</td></tr> <tr> <td>川線</td><td>11:10</td><td>12:00</td><td>13:00</td><td>14:00</td><td>15:00</td><td>16:00</td><td>17:00</td><td>18:00</td><td>19:00</td></tr> </tbody> </table>		行先	11:00	11:50	12:50	13:50	14:50	15:50	16:50	17:50	18:50	市川	11:00	11:50	12:50	13:50	14:50	15:50	16:50	17:50	18:50	川線	11:10	12:00	13:00	14:00	15:00	16:00	17:00	18:00	19:00
行先	11:00	11:50	12:50	13:50	14:50	15:50	16:50	17:50	18:50																																																						
大津川	11:00	11:50	12:50	13:50	14:50	15:50	16:50	17:50	18:50																																																						
川線	11:10	12:00	13:00	14:00	15:00	16:00	17:00	18:00	19:00																																																						
行先	11:00	11:50	12:50	13:50	14:50	15:50	16:50	17:50	18:50																																																						
市川	11:00	11:50	12:50	13:50	14:50	15:50	16:50	17:50	18:50																																																						
川線	11:10	12:00	13:00	14:00	15:00	16:00	17:00	18:00	19:00																																																						

出典：日高川町資料



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 km ²	
人口密度:	88.51 人/km ²	
運営主体:	伯耆町	
モード コミュニティ バス	ステイタス 運用	実施年 平成 20 年

効果

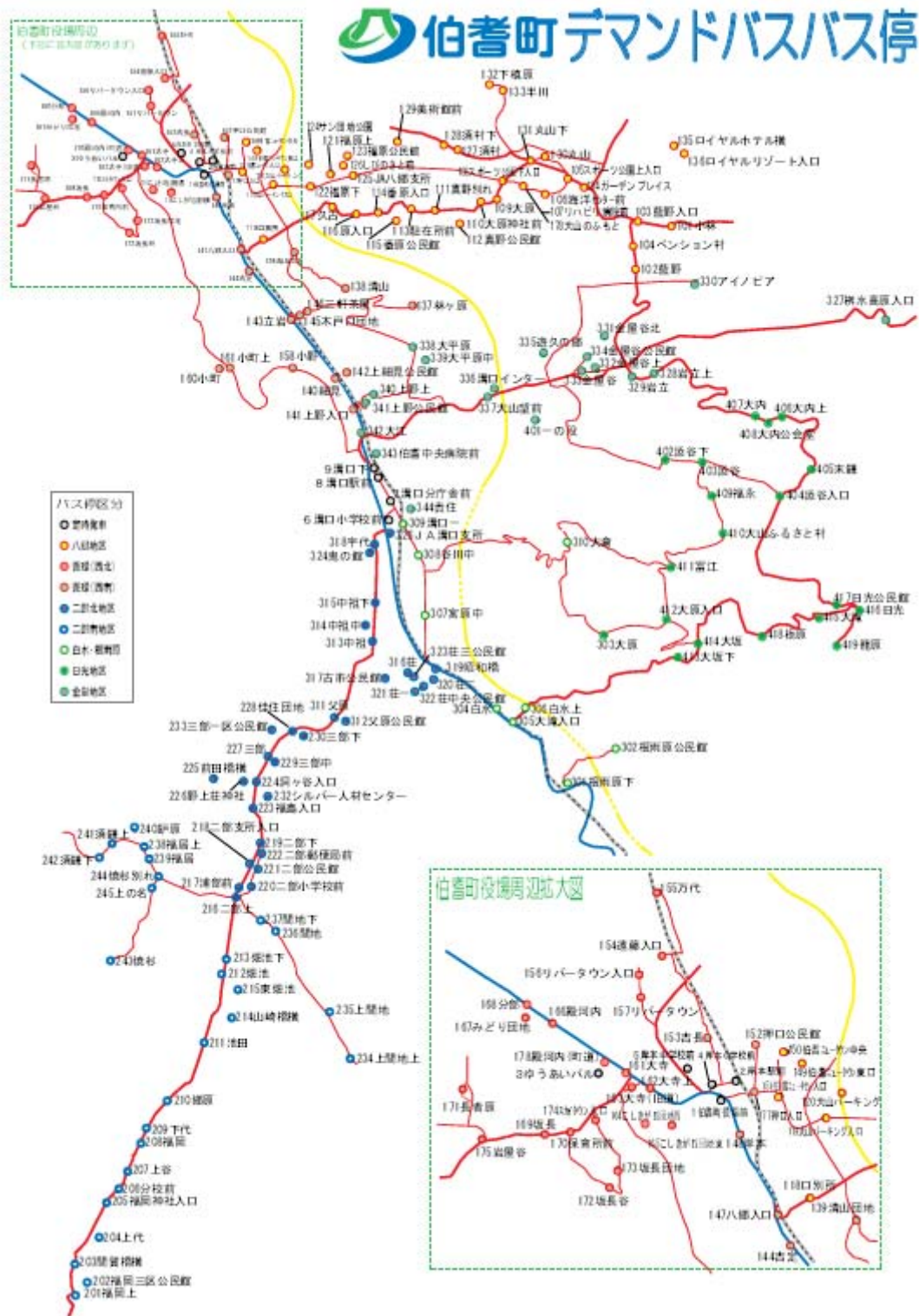
- ・ バスが町内すべての集落から利用できるようになり、公共交通機関の空白地が解消された。
- ・ 合併前の事業を完全再編成し、少ない予算で地域住民が求めるシステムを作り上げた（他市のデマンドタクシーを視察したが、経費が高すぎて見送られた）。
- ・ 多目的な公共交通を横断的一括管理することにより、また、運行（運転手）を委託したことで効率アップと利用サービスの向上を両立させた。
- ・ 平成 19 年度の有償運送実績は 26,643 人/年であり、平成 20 年度は約 20%増（対 19 年度比）で推移している。

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



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



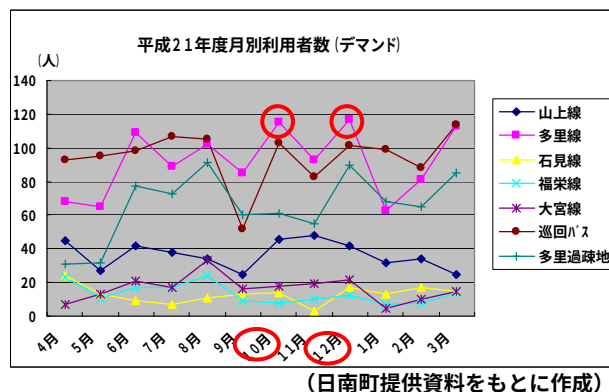
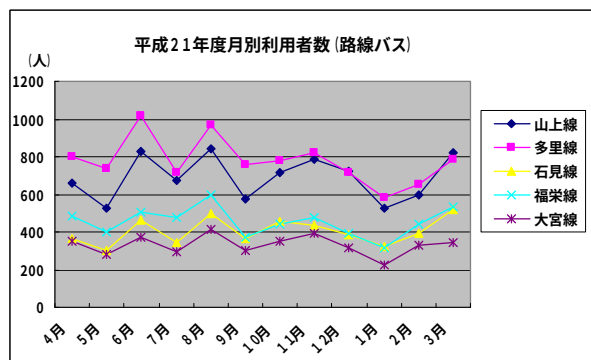
プロフィール

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。利用者の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 km ²				
人口密度:	16.97 人/km ²				
運営主体:	日南町				
運行主体:	大新東機、日南交通有、NPO				
モード	デマンドバス	ステイタス	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



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）

【検討経緯】

- ・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）

	運行主体	運行委託費	運賃収入費	自治体負担		備考
				県	町	
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）間の輸送に力点を置いた。
- ・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る、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いため、今後は車両更新に要する経費が負担となる。

路線別色別	
山上線	黄色
多里線	水色
飯沼線	緑色
石見線	青色
大宮線	赤色
やまのうえ線	オレンジ色



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）



図 バス路線図

デマンドバス運行について

～ 4月1日から運行します ～

デマンド運行とは

1. デマンド運行とは予約型乗合交通のことです
2. 利用者の予約に合わせて、9人乗り又は14人乗りの車両が決められたバス停まで行きます
3. デマンド運行日は月曜日から金曜日の、午前と午後には運行します
ただし、水曜日の午後は運行しません。(その時間帯に路線バスが運行します)

運行の内容

運行開始 平成21年4月1日～ (月曜～金曜)
※ただし水曜日の午後は運行しません

運行時間

新見山方面 → 鳥居	午前 9:30発...10:10着
鳥居 → 新見山方面	午前 10:20発...11:10着
新見山方面 → 鳥居	午後 3:10発... 4:00着 (水曜日は運行しない)

乗降場所 指定のバス停
※路線バスのバス停も利用できます

利用料金

おとな	200円/回
子ども	100円/回

※路線バスの回数券、定期券もそのままだけで利用できます
※乗車券は必要ありません

利用できる方

※乗車券は必要ありません

利用方法について

1. 利用の1週間前までに予約してください。予約、お問い合わせは下記予約センターまでお願いします。
【受付時間 8:00 ～ 17:00】
2. 予約した予定時間の少し前にバス停までお待ち下さい。予約状況、運送事情により到着時間が変動します。あらかじめご了承ください。

電話予約のイメージ

「お早朝の10:20のバスで鳥居まで行きたいのですが... バス停は...」

「わかりました。それではお早朝の10:20分頃、日南町役場のバス停までお待ち下さい。」

【その他の注意】

- ※ 定員になれば予約をお受けすることができません。お早めにご予約下さい
- ※ 降りもデマンドバスを利用される場合は「降り」も予約してください
- ※ 従来の路線バスはこれまでどおり予約は必要ありません
- ※ 乗車券は必要ありません

(デマンド予約先)	◆山上線、大宮線	82-0001	(日南交通)
	◆石見線、福栄線	82-0245	(大新堂)
	◆多里線	84-0165	(SPD多里)
(問い合わせ先)	◆役場企画課	82-1115	

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

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



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 km ²
人口密度：	59.7 人/km ²
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 (バス、タクシー)	ステイタス 実証運行
実施年 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 人	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・タ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・タ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	乗車区間		大 人	小児等
もやい便	川根地域	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に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/H21sinkoukyoukoutuusiutemu/>
（新公共交通システムの御紹介）

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

お太助ワゴン
受付センター
☎(0826) 47-1515
市内へ行く! 行く!

運行時刻表	
美土里1→吉田行き	吉田1→美土里行き
8:30	8:00
9:00	
10:00	10:00
11:00	
	12:00
1:00	1:00
	2:00
	2:30
3:00	

① お名前(住所) 登録の電話番号
② 利用したい便
③ 乗る場所
④ 行きたい場所
をお聞かせください。

お太助ワゴンについてのお問い合わせ
安芸高田市 政策企画課 電話42・56・12

■「お太助ワゴン」ポスター



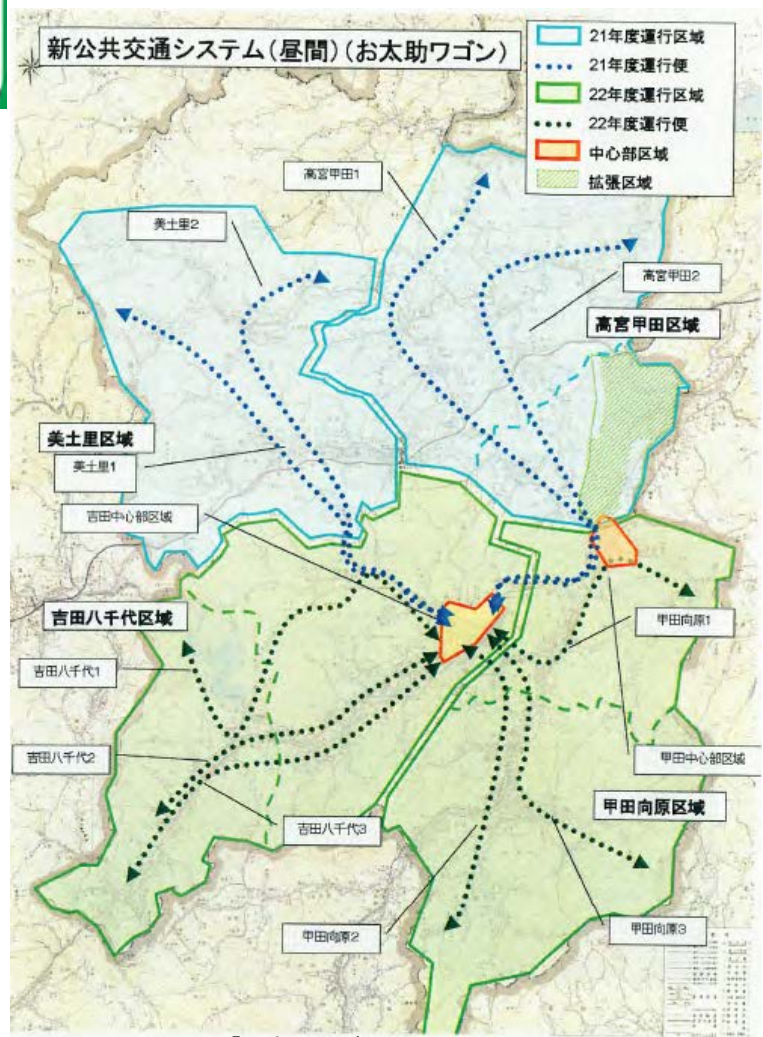
■「お太助ワゴン」サインポスト (安芸高田市役所)



■「お太助ワゴン」協力店ステッカー



■「お太助ワゴン」予約センター



■「お太助ワゴン」運行エリア図

「もやい便」がスタートします。
川根振興協議会があなたの移動をサポートします。

10月1日から、川根振興協議会が地域住民の生活交通「もやい便」の運行を始めます。

- 1 月曜日から金曜日に高宮中学校まで運行します。
【定期運行】 中学生・無料 一般・有料
- 2 毎週月曜日と第2・4水曜日に川根診療所まで運行します。
毎週火・金曜日に川根総合診療所まで運行します。
【予約制・有料】
- 3 第1・3木曜日に吉田方面に運行します。
【予約制・有料】
- 4 第2・4木曜日に高宮支所周辺まで運行します。
【予約制・有料】
- 5 JR式敷駅・備北交通路線バスに接続運行します。
【予約制・有料】
- 6 川根地域内の、乗りたい場所から川根地域内の行きたい場所（式敷駅・香淀駅・作木診療所）まで運行します。
【予約制・有料】

「もやい便」 予約受付電話（利用日の前日予約）
万屋・油屋 (0826) 58-0070

受付時間 午前8時～午後5時（急用の場合は当日受付も対応します。）
乗車 乗車・付乗
料金 大人100円 子ども・障がい者100円
川根～高宮支所周辺 大人300円 子ども・障がい者100円
川根～吉田 大人500円 子ども・障がい者200円

もやい便相談窓口 高宮校舎 電話番号 090-3179-1249

川根便（予約制）
川根診療所付近まで運行します。

式敷便（予約制）
JR式敷駅・備北交通路線バスに接続運行します。

もやい便（予約制）
川根地域内の移動を支えます。（式敷駅・作木診療所等含む）

おのなんバス
高宮校

作木診療所

香淀駅

式敷駅

川根診療所

高宮中学校

高宮便（予約制）
第2・4木曜日 高宮支所周辺まで運行します。

高宮支所

スクールバス（定期運行）
高宮中学校まで運行します。一般の方も利用できます。

川根振興協議会
「もやい便」 運行図

吉田便（予約制）
第1・3木曜日 吉田まで運行します。

吉田方面

■「もやい便」運行図

■「もやい便」パンフレット

「とろっこ便」がスタートします。
智教寺振興会があなたの移動をサポートします。

10月1日から、智教寺振興会が地域住民の生活交通「とろっこ便」の運行を始めます。

- 1 月曜日から金曜日に高土屋中学校に運行します。
【定期運行】 中学生・無料 一般・有料
- 2 第1・3・4月曜と金曜日の、第2水曜日に高土屋方面に運行します。
【定期運行】 有料
- 3 第1・3木曜日に川根方面に運行します。
【定期運行】 有料
- 4 第1・3火曜日に吉田方面へ運行します。
【予約運行】 有料
- 5 第2・4火曜日に横田・本郷方面へ運行します。
【予約運行】 有料

とろっこ便 予約受付電話（利用日の前日予約）
面川和文 55-0019

受付時間 午前8時～午後5時（急用の場合は当日受付も対応します。）
料金 大人 100円 子ども・障がい者 100円
智教寺・大所 高土屋町 100円 100円
智教寺・大所 川根・生田 100円 100円
智教寺・大所 横田・本郷 300円 100円
智教寺・大所 吉田 500円 200円

とろっこ便 相談窓口 日高博行 電話 55-0018

運行2
智教寺・大所～高土屋町行き
月7回運行 料金片道100円

運行3
智教寺・大所～川根行き
月2回運行 料金片道100円

運行1
スクールバス
月曜日から金曜日 運行

運行5
智教寺・大所～横田本郷行き
第2・4火曜日 運行
料金片道300円

運行4
智教寺・大所～吉田行き
第1・3火曜日 運行
料金片道500円

智教寺振興会
「とろっこ便」 運行図

■「友愛とろっこ便」パンフレット

■「友愛とろっこ便」運行図

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 km ²
人口密度：	23.00 人/km ²
運営主体：	安芸太田町

モード タクシー	ステイタス 実運用	実施年 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へ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。

デマンド型乗合タクシー「あなたく」

広島県＞安芸太田町

【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
あなたく安野	修道・安野1・2区、坪野（光石・附地除く）	月～土曜日	8:05	15:00	なし	安野タクシー
あなたく塩明	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
あなたく打梨那須	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
あなたく松原・小坂	小坂・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
あなたく猪山・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、戸河内	加計交通
あなたく寺領・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、蒲山口、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
あなたく坂原	坂原、布原、大井、本郷・市、三谷、三郷、山崎、山ノ廻、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
あなたく田吹	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
あなたく井仁・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、簡賀支所	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
- ・運賃：200円／回（小学生以下・障害者は100円／回）

出典：安芸太田町ホームページ

【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、旧簡賀村の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し合いがあり、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。

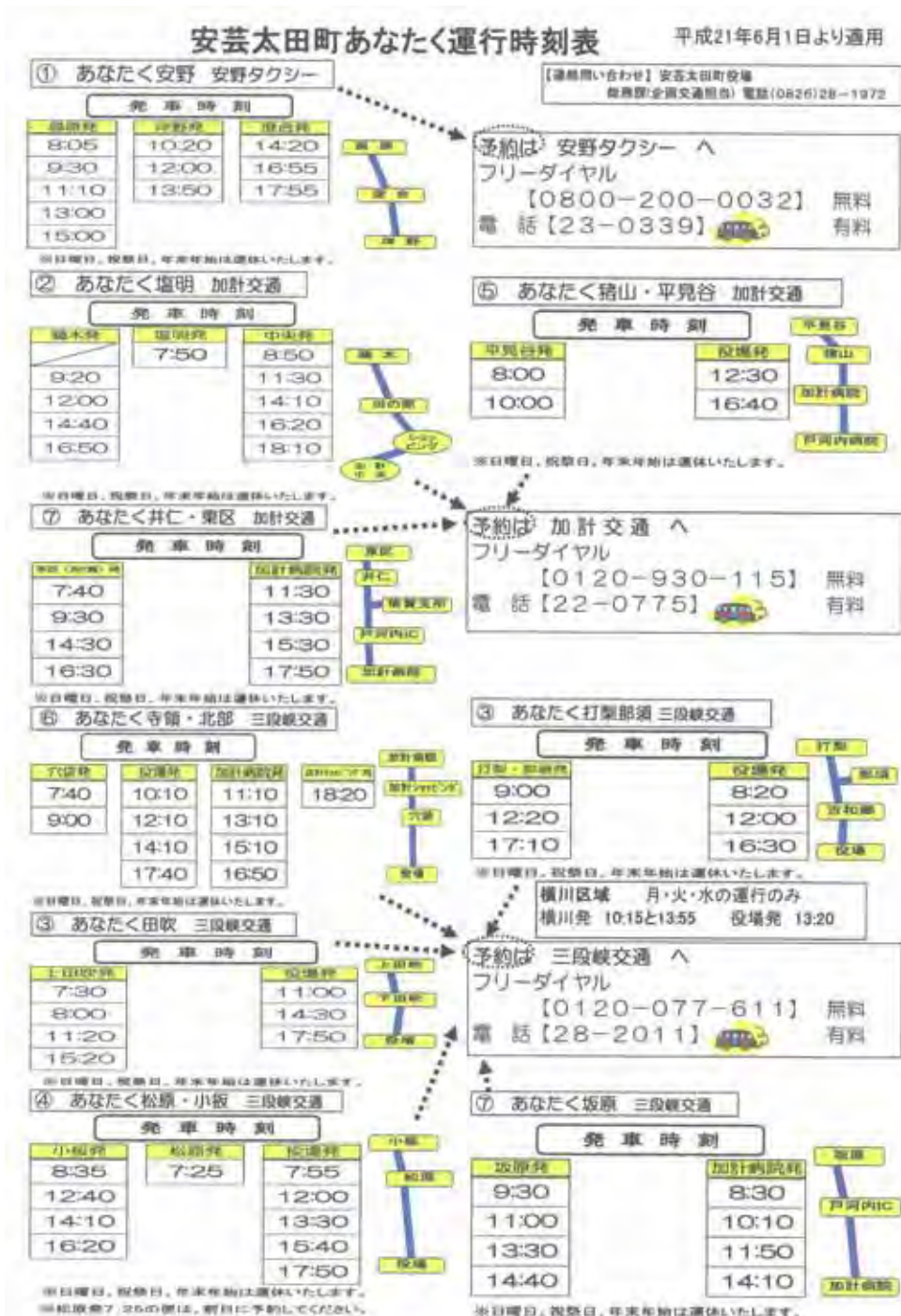
もっと詳しく…

- ・「安芸太田町ホームページ」：<http://www.akiota.jp/>

○「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

山口県＞山口市



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。

人口：	191,677 人
面積：	730.23 km ²
人口密度：	262.49 人/km ²
運営主体：地域運営組織	

モード 乗合タクシー	ステイタス 運用	実施年 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>

小鯖コミュニティタクシー「路線図」



『小鯖コミタク』の乗り方は？

まっ
ひたすら『小鯖コミタク』が来るのを待つ。到着に余裕を持って。

の
『小鯖コミタク』に乗ったら、目的地までリラックス。

払
車数が確定で支払いをする。車数が多い場合は、車数が多い分です。

降り
目的地に着いたら降りよう。あとと走り去る『小鯖コミタク』を静かに見送る。

★『小鯖コミタク』運行日と料金は？

運 行 日	1日に6回走ります（右回り3便＋左回り3便） 「月」「水」「金」の週3日運行します。 ※ただし、「祝日」「年末年始」は休みです		
	「小学校入学前の子ども」	無料	回数券が お得です （販売） 正田の館 小鯖出張所
運 賃	「小学生」	100円	
	「中学生」以上	200円	
	「福祉優待バス乗車証」をお持ちの方	100円	
	「障害者手帳」をお持ちの方	100円	

路線図

あじす☆きららコミュニティタクシー



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

徳島県かみかつちょう＞上勝町



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 km ²
人口密度:	17.82 人/km ²
運営主体:	上勝町

モード 自家用車	ステイタス 運用	実施年 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。

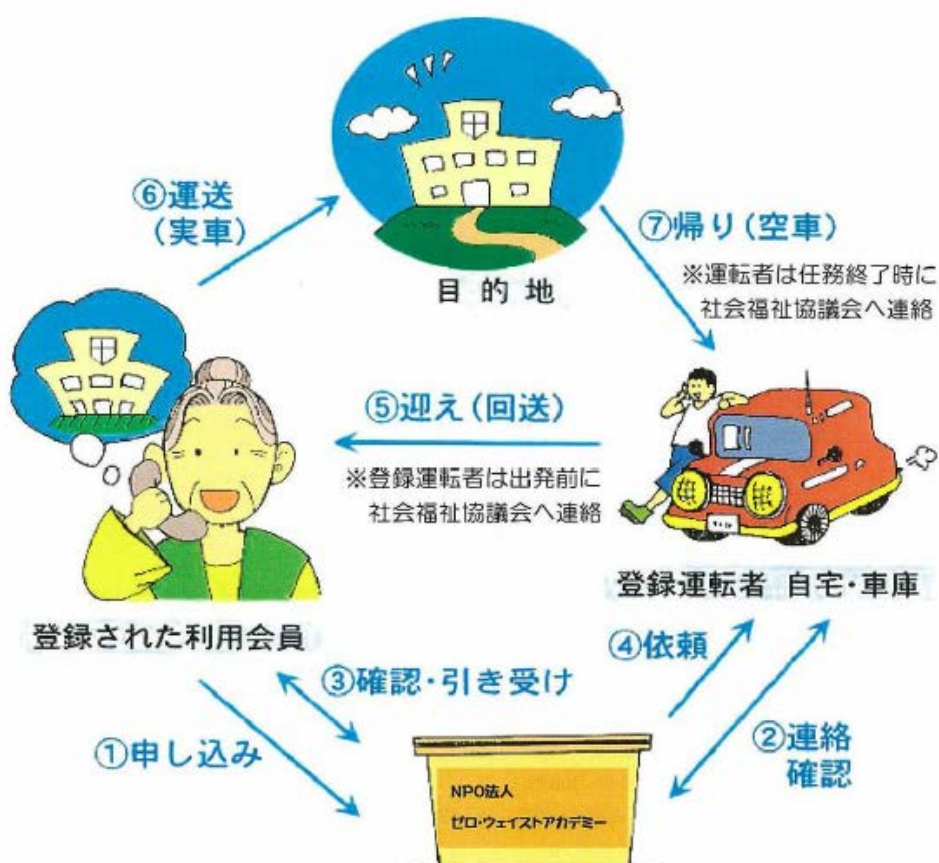
ここに注目！

- ・ 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
- ・ 星場真人「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



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。

人口：	20,109 人	
面積：	194.33 km ²	
人口密度：	103.5 人/km ²	
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）の共通バス券が 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、路線バスとの共通バス券（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。共通バス券について、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)

<満濃地区>

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

- 琴南支所・西村ジョイ・永生病院・三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。

- ※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
- ※3 15:00 頃満濃地区→琴南支所→満濃地区



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

-

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

-

180

八女市デマンド交通

福岡県＞八女市



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。

人口：	70,590 人
面積：	482 km ²
人口密度：	146.45 人/km ²
実施主体：	八女市地域公共交通協議会

モード バス	ステイタス 実験	実施年 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、ドアツードア対応のデマンドタクシーを導入した。
- ・ N T T 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。路線は決めておらず、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お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。



片道 300円タクシー

・ 出かけるるとき、電話で予約しますと、自宅まで迎えに行き、希望するまちなかの目的地までお送りいたします。
また、帰るときは、お店街や旅館などに迎えに行き、自宅までお送りいたします。
・ ご利用になりたい時間の30分前までに予約センターへ電話で予約を入れてください。
要金タクシーであるため、お迎えの時間、目的地の警備員に金銭を渡っていただきますようお願いいたします。



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>

八女市予約型乗合タクシー(仮称)運行エリア図

- ◆運行時間は、午前8時00分から午後5時まで、午後12時00分から午後1時00分までは休休みとします。平日のみの運行です。
- ◆予約受付時間は、利用日の2日前(休休日を除く)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。
- ◆『ハ女エリア』⇄『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。

★運行エリア

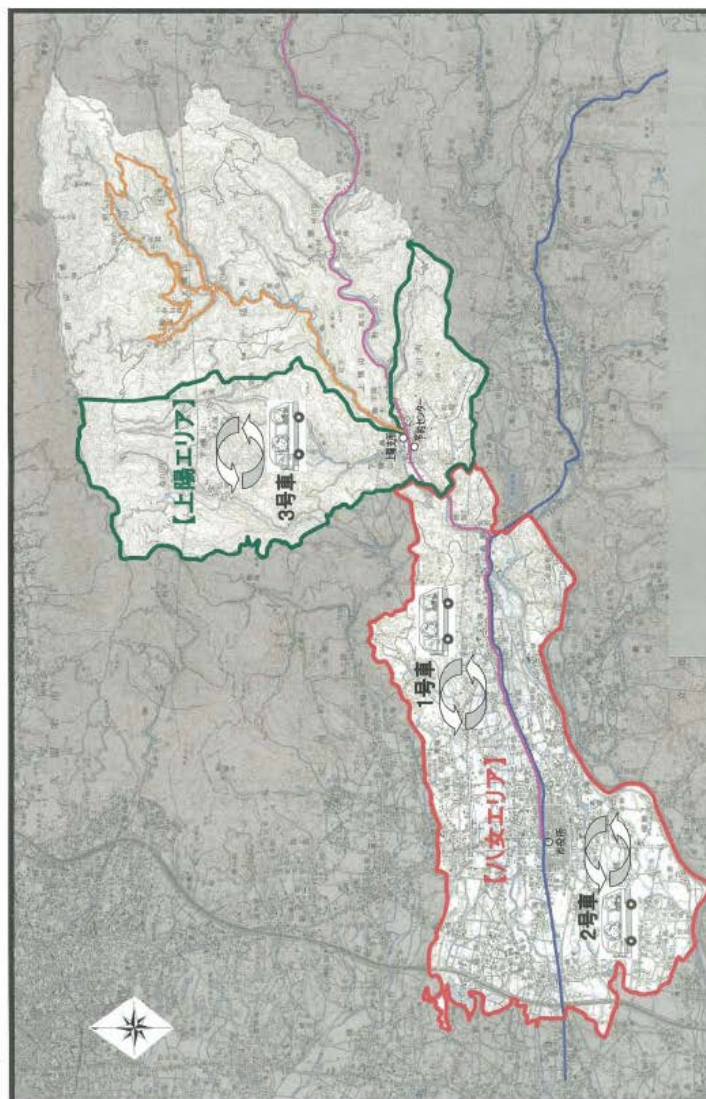
八女エリア
上陽エリア

★路線バス

堀川バス	羽矢線
堀川バス	星野線
堀川バス	横山線

時刻表
ハ女エリ
上陽エリ
共通

8:00
9:00
10:00
11:00
13:00
14:00
15:00
16:00



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

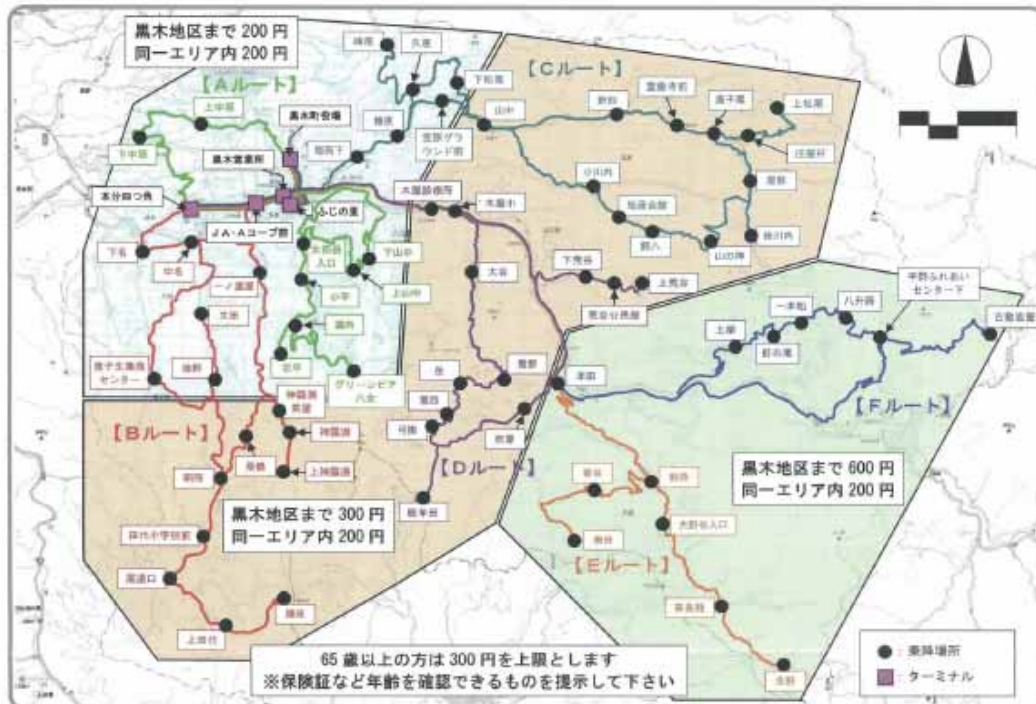
●問い合わせ及び利用登録の受付先

八女市役所 地域公共交通担当 TEL 23-1224 予約センター TEL 33-2002

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・乗降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。



（利用者）
〇月〇日の△時に上田代から
黒木町役場まで利用したいので、
予約をお願いします。

（予約センター）



上田代までバスが迎えに行き
ますので、△時にバス停でお待ち
下さい。

◇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。

◇乗降場所

- ・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、「黒木町役場」、「JA・Aコープ前」、「(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
黒木町企画課企画係

TEL23-5862
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）

A ルート

バス停名	1便	2便	3便
本分四つ角	9:41	11:31	13:51
J/A-Aコープ前	9:43	11:33	13:53
黒本営業所	9:44	11:34	13:54
ふじの里	9:46	11:36	13:56
黒本町役場	9:49	11:39	13:59
上申原	9:56	11:46	14:06
下申原	10:01	11:51	14:11
本分四つ角	10:06	11:56	14:16
黒本町役場	10:12	12:02	14:22
ふじの里	10:14	12:04	14:24
黒本営業所	10:17	12:07	14:27
J/A-Aコープ前	10:19	12:09	14:29
女郎島入口	10:27	12:17	14:37
小平	10:30	12:20	14:40
黒内	10:31	12:21	14:41
花平	10:35	12:25	14:45
グリーンピア八女	10:43	12:33	14:53
上山中	10:59	12:49	15:09
下山中	11:04	12:54	15:14
黒本町役場	11:24	13:14	15:34
ふじの里	11:26	13:16	15:36
黒本営業所	11:29	13:19	15:39
J/A-Aコープ前	11:31	13:21	15:41
本分四つ角	11:33	13:23	15:43

B ルート

バス停名	1便	2便	3便
ふじの里	9:01	10:49	13:09
黒本町役場	9:04	10:52	13:12
黒本営業所	9:07	10:55	13:15
J/A-Aコープ前	9:08	10:56	13:16
本分四つ角	9:10	10:58	13:18
下名	- (※)	- (※)	- (※)
中名	- (※)	- (※)	- (※)
金子生葉子	9:17	11:05	13:25
太田	9:23	11:11	13:31
後野	9:26	11:14	13:34
陣屋	9:35	11:23	13:43
上雨代	9:37	11:25	13:45
尾道口	9:40	11:28	13:48
田代小学校前	9:42	11:30	13:50
明所	9:44	11:32	13:52
島越	9:46	11:34	13:54
上神蔵前	9:54	11:42	14:02
神蔵前	9:54	11:42	14:02
神蔵前茶屋	9:55	11:43	14:03
一ノ瀬原	10:01	11:49	14:09
中名	10:03	11:51	14:11
下名	10:05	11:53	14:13
本分四つ角	10:07	11:55	14:15
J/A-Aコープ前	10:09	11:57	14:17
黒本営業所	10:10	11:58	14:18
黒本町役場	10:13	12:01	14:21
ふじの里	10:16	12:04	14:24

(※)降車の方がいれば降車します(降車専用)

C ルート

バス停名	1便	2便	3便
黒本町役場	8:14	10:04	12:24
ふじの里	8:16	10:06	12:26
黒本営業所	8:18	10:08	12:28
J/A-Aコープ前	8:21	10:11	12:31
本分四つ角	8:23	10:13	12:33
陣屋	- (※)	- (※)	- (※)
笠原グラウンド前	8:32	10:22	12:42
小川内	8:41	10:31	12:51
黒本営業所	8:43	10:33	12:53
黒八	8:44	10:34	12:54
山の神	8:46	10:36	12:56
黒内	8:53	10:43	13:03
黒内	9:13	11:03	13:23
庄屋村	9:19	11:09	13:29
上松尾	9:25	11:15	13:35
黒平尾	9:32	11:22	13:42
黒平尾	9:35	11:25	13:45
黒平	9:37	11:27	13:47
山中	9:42	11:32	13:52
笠原グラウンド前	9:44	11:34	13:54
上松尾	9:47	11:37	13:57
久重	9:52	11:42	14:02
黒内	9:57	11:47	14:07
陣屋	10:05	11:55	14:15
黒内下	10:07	11:57	14:17
ふじの里	10:09	11:59	14:19
黒本営業所	10:10	12:00	14:20
J/A-Aコープ前	10:15	12:05	14:25
本分四つ角	10:17	12:07	14:27
黒本町役場	10:21	12:11	14:31

(※)降車の方がいれば降車します(降車専用)

D ルート

バス停名	1便	2便	3便
黒本町役場		10:50	13:10
ふじの里		10:53	13:13
黒本営業所		10:55	13:15
J/A-Aコープ前		10:57	13:17
本分四つ角		11:00	13:20
水屋跡(黒本)	9:18	11:08	13:28
水屋小(黒本)	9:20	11:10	13:30
大石	9:24	11:14	13:34
黒野	9:29	11:19	13:39
田	9:29	11:19	13:39
黒野	9:32	11:22	13:42
弓野	9:34	11:24	13:44
黒平田	9:37	11:27	13:47
吹野	9:42	11:32	13:52
上野前	9:52	11:42	14:02
黒谷公民館	9:53	11:43	14:03
下野前	9:55	11:45	14:05
水屋小	- (※)	- (※)	- (※)
水屋跡前	- (※)	- (※)	- (※)
黒本営業所	10:10	12:00	14:20
J/A-Aコープ前	10:12	12:02	14:22
本分四つ角	10:14	12:04	14:24
ふじの里	10:18	12:08	14:28
黒本町役場	10:20	12:10	14:30

(※)降車の方がいれば降車します(降車専用)

【注】1便は黒本地区からの利用ができません

E ルート

バス停名	1便	2便	3便
黒本町役場		10:20	12:40
ふじの里		10:23	12:43
黒本営業所		10:25	12:45
J/A-Aコープ前		10:27	12:47
本分四つ角		10:30	12:50
水屋跡(黒本)		10:40	13:00
水屋小(黒本)		10:42	13:02
本田(黒本)	9:00	10:50	13:10
黒野	9:15	11:05	13:25
黒野前	9:20	11:10	13:30
大野谷入口	9:25	11:15	13:35
新持	9:30	11:20	13:40
黒谷	9:35	11:25	13:45
黒田	9:40	11:30	13:50
本田	- (※)	- (※)	- (※)
水屋小	- (※)	- (※)	- (※)
水屋跡前	- (※)	- (※)	- (※)
黒本営業所	10:10	12:00	14:20
J/A-Aコープ前	10:12	12:02	14:22
本分四つ角	10:14	12:04	14:24
ふじの里	10:18	12:08	14:28
黒本町役場	10:20	12:10	14:30

(※)降車の方がいれば降車します(降車専用)

【注】1便は黒本地区からの利用ができません

F ルート

バス停名	1便	2便	3便
黒本町役場		10:26	12:46
ふじの里		10:28	12:48
黒本営業所		10:30	12:50
J/A-Aコープ前		10:32	12:52
本分四つ角		10:34	12:54
水屋跡(黒本)		10:40	13:00
水屋小(黒本)		10:42	13:02
本田(黒本)	8:58	10:48	13:08
黒野前	9:24	11:14	13:34
黒野ふれあいセンター下	9:34	11:24	13:44
八井橋	9:39	11:29	13:49
一本松	9:41	11:31	13:51
町の尾	9:43	11:34	13:54
上野	9:49	11:39	13:59
本田	- (※)	- (※)	- (※)
水屋小	- (※)	- (※)	- (※)
水屋跡前	- (※)	- (※)	- (※)
ふじの里	10:08	11:58	14:18
黒本営業所	10:10	12:00	14:20
J/A-Aコープ前	10:12	12:02	14:22
本分四つ角	10:14	12:04	14:24
黒本町役場	10:18	12:08	14:28

(※)降車の方がいれば降車します(降車専用)

【注】1便は黒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
黒木町企画課企画係

TEL23-5862
TEL42-1113

西鉄バス佐賀・弥生が丘循環線

佐賀県と鳥栖市

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 km ²
人口密度:	939.36 人/km ²
運営主体:	鳥栖市、(株)シーエックスカーゴ、西鉄バス佐賀(株)

モード バス	ステイタス 実験	実施年 平成 21 年
-----------	-------------	----------------

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

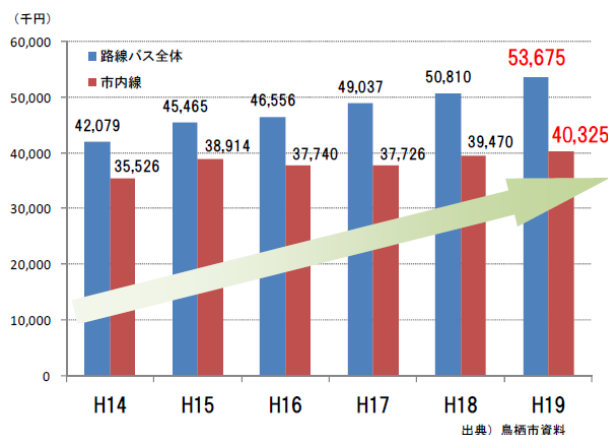
【背景】

- 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%

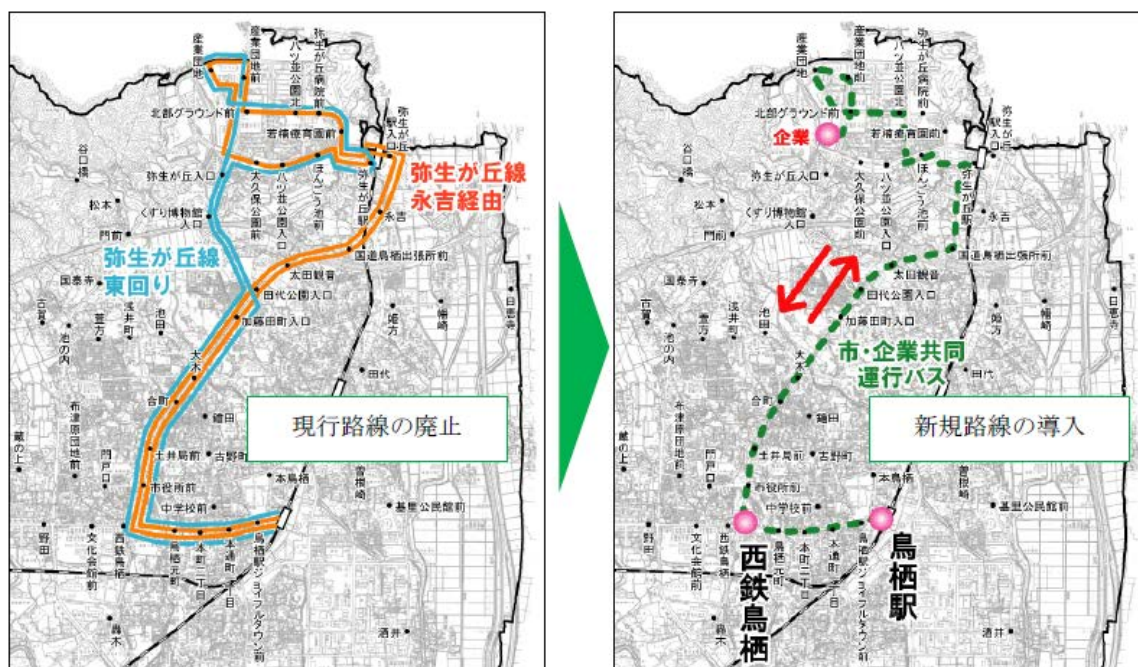
資料：西鉄バス（前年10月～当年度9月までの集計）



路線バスに対する市補助額の推移

【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歩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>



出典：鳥栖市報, 2009年6月1日号 (No. 1117)

図 鳥栖市地域公共交通総合連携計画の事業計画（まとめ）

長崎市コミュニティバス

長崎県＞長崎市



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 km ²
人口密度:	1,120.23 人/km ²
事業主体:	長崎市
運行事業者:	長崎バスら

モード コミュニティ バス	ステイタス 運用	実施年 市町村合 併後
---------------------	-------------	-------------------

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。

	路線名	運行開始年月	バス車両	乗車定員	台数	運行距離(km)	運行便数	運行時間	運休日	運賃(大人)	H19実績(金額は単位: 千円)			
											年間のべ利用者数	運行経費	補助金	補助率(%)
離島バス路線	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%
	高島線	S35.4～	中型バス	57	1	12.4	平日17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%
地域コミュニティバス	外海線	H17.5～	超小型バス	13	1	岡山線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	—	—	—	—
	琴海西海形上線		ジャンボタクシー	10	1	西海形上線62.5	19	6:50～16:33	土日祝12/31～1/3	200円	—	—	—	—
	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%

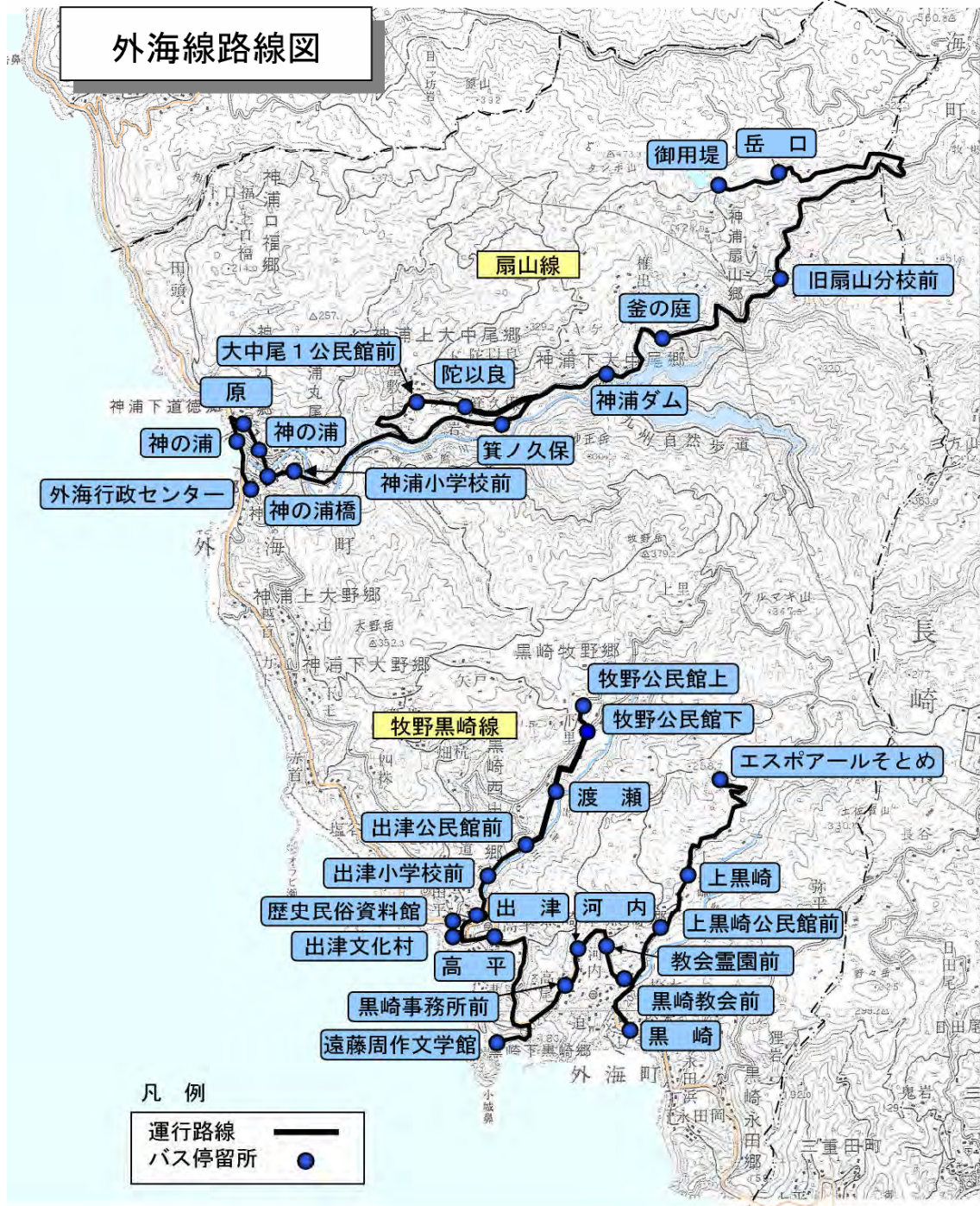
ここに注目！

- ・ 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>

出典：長崎市



外海線の路線図

九州産交の経営再建と路線バス網の再編

熊本県＞熊本市



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 km ²	
人口密度:	2,507.13 人/km ²	
運営主体:	九州産交バス他	
モード 路線バス	ステイタス 運用	実施年 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

熊本県＞菊池市



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 km ²
人口密度:	187.46 人/km ²
運営主体:	菊池市

モード 乗合タクシー	ステイタス 実運用	実施年 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_template=AC020000&WIT_oid=icityv2::Contents::2245



あいのりタクシー

水源地域線（水源地域および迫間・河原地域の一部）
龍門地域線（龍門地域および迫間地域の一部）

市街地（下記地図参照）

- 市街地における降車区域は、■で囲んだ区域(■の外側でも隣接している施設は含む)となります。
- 市街地での乗車は、□で囲んだ7ヶ所のほか、■で囲んだ区域内にある全ての医療機関(病院・歯科・調剤薬局)48ヶ所から乗ることができます。



御利用にあたって

- 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
 - 龍門地域および迫間地域の一部の地域と市街地
 - 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。
 - 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います。乗務員の指示に従ってください。
 - 災害や天候により、運行を中止する場合があります。
- 



出典：菊池市ホームページ

図 あいのリタクシー路線図

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 km ²
人口密度:	138.4 人/km ²
運営主体:	天草市

モード
バス

ステイタス
実運用

実施年
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、経路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「産交バス株」、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/>



出典：天草市資料

図 再編後の路線図（下島）



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)

鹿児島県かのやし鹿屋市



プロフィール

鹿屋市では、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 km ²
人口密度:	235.0 人/km ²
運営主体: 鹿屋市	

モード	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。

【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カ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・いづ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】

停留所	区分	1 便	2 便	3 便	4 便	5 便
金生町	乗車 区間	10:23	11:38	15:43	16:33	17:48
天文館		10:25	11:40	15:45	16:35	17:50
鹿児島中央駅		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	降車 区間	11:40	12:55	17:00	17:50	19:05
白水体育大前		12:10	13:25	17:30	18:20	19:35
航空隊前		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	乗車 区間	7:30	8:45	10:00	14:05	15:20
航空隊前		7:36	8:51	10:06	14:11	15:26
白水体育大前		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	降車 区間	9:13	10:28	11:43	15:48	17:03
鹿児島中央駅		9:27	10:42	11:57	16:02	17:17
天文館		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 km ²
人口密度:	7,963 人/km ²
(上記は那覇市のデータ)	

モード バス・鉄軌道	ステイタス 実運用	開始 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」周辺的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一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 <http://www.pref.okinawa.jp/koutsuu/>
- ・ 那覇バスロケーションシステム <http://www.nahabus.jp/pc/>

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



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。

人口:	1,478,039 人
面積:	5,390 km ²
人口密度:	274.22 人/km ²
運営主体:	パース市

モード 路線バス	ステイタス 実験	実施年 平成 9 (1997)年
-------------	-------------	------------------------

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)。
- 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。

トラベル・スマートの効果 (2006)

	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

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 (Not 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 (Intereste)	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 (Regular 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個別情報を訪問で提供	約15%
—	電話が繋がらなかった人々	(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

イギリス>ロンドン市



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。

人口:	8,278,251 人	
面積:	1,579 km ²	
人口密度:	5242.71 人/km ²	
運営主体:	ダイアル・ア・ライド(第3セクター)	
モード その他	ステイタス 運用	実施年 昭和 57 (1982)年

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「Fare Car」の導入

Devon Country Council



(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。

人口:	1,173,329 人	
面積:	6707km2	
人口密度:	0.0175 人/km2	
実施主体:	デヴォン県	
モード バス、タクシー	ステイタス 実運用	実施年 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
- 全体から見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。

fare F5 car

To reserve your journey call TRIP Community Transport
01404 46529
between 0900 and 1600
Monday to Friday
(except Public Holidays)

Fare Car may enable you to use other Public Transport Services. For all public transport timetable enquiries in South West England call -

traveline
0871 200 22 33
Call cost 10p per minute plus network access

Please note: Traveline is not able to provide information on the Fare Car.

Further copies of this leaflet may be obtained by telephoning DevonBus (01392) 382800 or by email to devonbus@devon.gov.uk

Services available from TRIP Community Transport include:

- Horizon Ring & Ride
- Horizon Shopping wheelchair hire
- Hospital Transport bookings for all East Devon
- The Seaton Voluntary Car Service
- The Seaton Voluntary Car Service
- Disability Living Aids for sale
- Fully accessible vehicle available for local hire with driver

01404 46529

fare F5 car

Revised Fare

From Combe Raleigh, Cotleigh, Farway, Luppitt, Marsh, Moniton, Northleigh, Otwell, Rawridge, Stockland, Uptonery and Yarncombe to and from Holiton

Anyone may use the service

All you need to do is arrange your journey a day in advance

To arrange your journey call **TRIP Community Transport**
01404 46529
between 0900 and 1600
Monday to Friday

This leaflet is available in large print call 01392 382800

From April 2010

Devon
County Council

SPARKY'S
LOCAL & LONG DISTANCE TAXI

TAXI 01404 47670

www.journeydevon.co.uk

fare F5 car

● What is the Fare Car?

Fare Car provides a range of journey opportunities from Combe Raleigh, Cotleigh, Farway, Luppitt, Marsh, Monkton, Northleigh, Otwell, Rawridge, Stockland, Uppertory and, Yarcombe to and from Honiton. Like a bus service, Fare Car has fixed arrival and departure times in Honiton. Unlike a bus, Fare Car only runs for passengers who have arranged a journey in advance.

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

● What's so great about Fare Car?

- several journey opportunities Mondays to Saturdays (excluding Public Holidays)
- access to shops, work, doctors, hospital and connections with other public transport services
- a service run by Private Hire cars at special fares
- helpful and friendly CPB checked licensed drivers with modern comfortable vehicles

● Where can I go and what will I pay?

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

£3.50 per single journey. This is a subsidised fare. There are no further reductions for National Bus Pass holders, children or other categories, except children under 5 who travel free.

Flexible transport into and from Honiton

Area covered



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



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。

人口:	212,141 人	
面積:	87.75 km ²	
人口密度:	2,418 人/km ²	
運営主体:	アイントホーフェン市	
モード バス	ステイタス 実運用	実施年 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)

出典 : Eindhoven 市 HP



図 バス専用レーン



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=tvpqil1gf1bm1nm4dbvkekpcje6>
- ・ advanced public transport system 社ホームページ: <http://www.apt-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

スウェーデン＞ストックホルム市



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。

人口:	776,962 人	
面積:	187 km ²	
人口密度:	4154.88 人/km ²	
運営主体:	ストックホルム県	
モード その他	ステイタス 運用	実施年 昭和 35 年

効果

- ・ スtock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tock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、全国のコミュニティ（市町村）に障害者に対応した STS の提供が義務付けられてる。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tock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

メトロアクセス

アメリカ合衆国>ワシントン D.C.



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。

人口:	550,521 人	
面積:	158 km ²	
人口密度:	3484.31 人/km ²	
運営主体:	ワシントン首都圏交通公団	
モード その他	ステイタス 運用	実施年 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

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）

Greater Attleboro-Taunton	
	人口： 495,000 人
	面積： n.a.
	人口密度： n.a.
	実施主体： GATRA (The Greater Attleboro Taunton Regional Transit Authority)
モード バス	ステイタス 実運用
	実施年 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 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 161B 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。

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）

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 : 本社バリ) 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

【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。



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



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)

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

Comments and Suggestions

GATRA welcomes questions and concerns regarding Dial-A-Ride service at the Consumer Advisory Committee meetings. To address 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

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 envelope with a check or money order payable to GATRA to: Dial-A-Ride Pass, 2 Oak Street, Taunton, MA 02780.

Please send my Dial-A-Ride Pass(es) to:

NAME _____

ADDRESS _____

CITY _____

STATE, ZIP _____

☐ 1 Pass \$10 ☐ 3 Passes \$30

☐ 2 Passes \$20 ☐ 4 Passes \$40

☐ 5 Passes \$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.....	\$1.25
Trips beyond boundaries of.....	\$2.50
your neighboring communities	
10-Ride Pass.....	\$10.00

Please Note...

Dial-A-Ride drivers are trained in vehicle operation, customer assistance, CPR, first aid, and sensitivity training to better address the needs of our customers. Drivers are not required to handle packages or equipment. Please bring only what you, or someone traveling with you, can safely carry on and off the vehicle in one trip.



GATRA
ADA Demand
Response Service
2 Oak Street
Taunton, MA 02780



ADA Demand Response Service



Safe, comfortable, accessible
curb-to-curb transportation for
people with disabilities

GATRA

2 Oak Street
Taunton, MA 02780

Web Site: www.gatra.org

WELCOME TO GATRA'S
ADA DEMAND
RESPONSE SERVICE!

The Americans with Disabilities Act of 1990 (ADA) requires that comparable paratransit 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?

- Persons with a disability who are ADA eligible.
- A person with a disability that limits one major life function who cannot, because of the disability, use public fixed-route transportation.
- 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!

- HAVE YOUR TRIP INFORMATION READY BEFORE CALLING. Exact address and requested travel times are required.
- 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 Monday.
- EXPLAIN TO THE CALL-TAKER WHERE YOU ARE TO BE PICKED UP & YOUR DESTINATION.

Dial-A-Ride Guidelines

- In compliance with the Americans with Disabilities Act of 1990 (ADA), complementary 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 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 companion. You and your aide must have the same 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 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.
- 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 MBTA trains in Massachusetts.

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.

An application for the Access Pass or the Senior Citizen Pass may be obtained by calling the GATRA Dial-A-Ride office.



Friendly Customer Service Representatives



Experienced Drivers



Satisfied Customers

<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 entitles the bearer to a reduced fare on GATRA and all Massachusetts public fixed-route buses and MBTA trains. (These discounted passes do not include the already discounted Dial-A-Ride 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 brochure.

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 Dial-A-Ride Pass(es) to:

NAME _____

ADDRESS _____

CITY _____

STATE, ZIP _____

☐ 1 Pass \$10 ☐ 3 Passes \$30

☐ 2 Passes \$20 ☐ 4 Passes \$40

☐ 5 Passes \$50

Comments and Suggestions

GATRA welcomes questions and concerns regarding Dial-A-Ride service at the Consumer Advisory Committee meetings.



To address 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.

GATRA
DIAL-A-RIDE
2 Oak Street
Taunton, MA 02780



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?

1. Persons sixty years of age or older.
2. 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!

1. 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.
2. HAVE YOUR TRIP INFORMATION READY BEFORE CALLING. Exact address and requested travel times are required.
3. 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 customer 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.
- ❖ 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 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 companion. You and your aide must have the same 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 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 purchased by mail.

Cash Fares	\$1.25
Personal Care Attendant	FREE
Companion	\$1.25
Trips beyond boundaries of your neighboring communities	\$2.50
10-Ride Pass	\$10.00

Please Note...

Dial-A-Ride drivers are trained in vehicle operation, customer assistance, CPR, first aid, and sensitivity training to better address the needs of our customers. Drivers are not required to handle packages or equipment. Please bring only what you, or someone traveling with you, can safely carry on and off the vehicle in one trip.



一部抜粋和訳

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

- | | |
|--|---|
| <ul style="list-style-type: none"> 誰が利用可能か？ | <ul style="list-style-type: none"> 運賃 (片道) |
| 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、それによって定路線公共交通が利用できない障害者 | 介助者 無料 |
| 3. 特別な状況によって定路線公共交通が利用できない障害者 | 同乗者 \$ 1.25 |
| | 近隣地を越えた移動 \$ 2.50 |
| | 10 回パス \$ 10.00 |

<Dial-A-Ride Service> (高齢者向けデマンド交通)

- | | |
|---|---|
| <ul style="list-style-type: none"> 誰が利用可能か？ | <ul style="list-style-type: none"> 運賃 (片道) |
| 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 適用がされている方。例えば重大な身体機能障害があり、それによって定路線公共交通が利用できない方。高齢者は、年齢および障害の条件の両方を満たす可能性がある。 | 介助者 無料 |
| | 同乗者 \$ 1.25 |
| | 近隣地を越えた移動 \$ 2.50 |
| | 10 回パス \$ 10.00 |

クリチバBRT

ブラジル>クリチバ市



写真：(有)ハビタットデザイン研究所

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 ²
人口密度：	4188.66 人/km ²
運営主体：	クリチバ市都市局

モード 路線バス	ステイタス 運用	実施年 平成 3 (1991)年
-------------	-------------	------------------------

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 増刊号 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「人間都市クリチバー環境・交通・福祉・土地利用を統合したまちづくり」学芸出版社