

# 本事例集の見方・使い方

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

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

## 掲載情報の内容（その1）

**事例の名称**

**事例所在地名**

**プロフィール**

好事例として取り上げた事業や施策等に関する概要を紹介。右側には、比較参考データとして、人口、面積、人口密度や交通モード等を記載しています。

**事例写真**

**効果**

事業実施に伴う効果について、可能な限り定量的な視点から記載しています。

**草津市小型乗合バス「まめバス」**

滋賀県・草津市

人口: 121,159人  
面積: 48.22 km<sup>2</sup>  
人口密度: 2,512.6 人/km<sup>2</sup>  
運営主体: 草津市

モード: バス    ステータス: 試行    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、相乗効果も期待されている。事例についての特徴や成果等、特筆すべき参考となるポイントを記載しています。

**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、利用することが難しかった。よって、1 台の車両にて運行開始した。実施運行開始後の調査結果から、潜在的な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来决定している。

**詳細情報**

事例に関する詳細情報を提供しています。具体的には、背景、検討経緯、事業内容、サービス内容、財政負担、知見・教訓などについて紹介しています。

**もっと詳しく**

事例について、更に参考となる文献、ホームページ等がある場合に、記載しています。

本事例集の内容は平成 22 年 3 月現在のものです。人口・面積のデータは、平成 17 (2005) 年国勢調査によっています。なおその後により合併があった場合、該当市町村を合計しています。

**【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 時間程度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 (100 円)、保護者の同伴する 6 歳未満の幼児 1 人目は、無料。
- まめバス間及び路線バスとの乗継時には、乗継券を発行して乗継が容易になる。

**【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。「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」で検討。

**【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。残りの経費は、市が負担する。また、市が計画されている。
- 新規車両は納期に合わず、路線バス事業者の既存の車両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」の補助を活用している。

**【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>

掲載情報の内容（その2）



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

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）

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

**（財）運輸政策研究機構 公共交通支援センター ウェブサイト**  
[http://ipt.jterc.or.jp/koukyou\\_shien/](http://ipt.jterc.or.jp/koukyou_shien/)