

地域におけるバスネットワーク整備に関する取組みについて

本資料は、47都道府県に対するアンケート調査結果と、アンケート調査結果から得られた地域におけるバスネットワーク整備に関する取組み事例の導入の経緯、関係者の協力体制等を取りまとめたものである。

p.1～19を都市部の現状、p.20～35を地方部の現状に分けているが、下記のように、都市部、地方部相互に関連のある内容を交えて整理した。

例1：p.3（主に都市部の）速達性の確保について、地方部の事例も挿入

例2：p.20～23（主に地方部の課題である）2.1 地域公共交通の維持・再生のための国・地方自治体による支援措置の評価は、都市型路線への対応についても触れている。

目 次

1. 都市部におけるバスネットワーク整備の現状	1
1.1 地方自治体との協働によるバスネットワーク整備	1
1.1.1 基幹輸送の定時性・速達性確保（BRTの導入等）	1
1.1.2 支線輸送の効果的・効率的な導入（コミュニティバス等）	6
1.1.3 交通結節点の整備（パーク・アンド・バスライド等）	11
1.1.4 地方自治体とバス事業者の協働	12
1.2 バス事業者の経営戦略等の分析を踏まえたバス経営	16
1.2.1 ITS等先駆的システムの導入	16
1.2.2 利用者利便の向上による収支改善	17
2. 地方部におけるバスネットワーク整備の現状	20
2.1 地域公共交通の維持・再生のための国・地方自治体による支援措置の評価	20
2.1.1 国と都道府県との協調補助	20
2.1.2 地方自治体単独の補助	21
2.1.3 地域公共交通計画の策定状況	22
2.2 地域公共交通に関する地域協議会等の検討体制	26
2.2.1 各種協議会の活動内容と課題	26
2.2.2 望ましい検討体制を維持・確保するための今後の地方自治体 （都道府県、市区町村）、国の役割	28
2.3 バス事業者の厳しい経営状況を踏まえた地方部におけるバス経営	29
2.3.1 バス事業者の厳しい経営状況についての意見	29
2.3.2 地方自治体や地域との良好な関係構築を行っている好事例	30

1. 都市部におけるバスネットワーク整備の現状

1.1 地方自治体との協働によるバスネットワーク整備

1.1.1 基幹輸送の定時性・速達性確保（BRT の導入等）

(1) 定時性・速達性の確保

都市部における、地方自治体、警察をはじめとした関係者における、バス専用・優先レーン、PTPS 等の設置等、走行環境の改善及びバスターミナルやバス停等の整備の取組みの現状を整理した。

【都道府県アンケート結果】

「PTPS の導入等の定時性確保」、「バスロケーションシステムの導入等の情報提供」がともに 10 事例以上と多い。

a. 都市部での速達性確保

事例 1. 三軒茶屋～渋谷駅間の朝ピーク時のバス専用レーン（東急バス、小田急バス）

渋滞の激しい三軒茶屋～渋谷駅間の国道 246 号線において、警察と関係機関が主体となり、朝の混雑がピークに達する 7 時～9 時 30 分までバス専用レーンを導入。バスの定時性確保の効果が得られている。

また、一部の車両にバスカメラを設置し、駐車車両等の状況把握に努めている。

事例 2. PTPS^{注1)}とサイクル・アンド・バスライド^{注2)}の導入（横須賀市）

イ. 路線バスの定時性確保のため、一部路線に PTPS を導入

【導入の経緯】

横須賀市の中心部と西地区を結ぶ公共交通は路線バスに限られているが、バス路線の県道横須賀三崎線は恒常的なバス運行の遅延が発生し、バス定時性の向上が望まれていた。

【サービス内容】

PTPS 導入区間 県道 26 号線（横須賀三崎線）。車載器への国との協調補助有。

【工夫、留意点】

バス乗務員アンケート調査、県警からの情報提供等により効果を検証。

ロ. バス停付近に駐輪場を設置（サイクル・アンド・バスライド）

【導入の経緯】

通勤・通学者のバス停付近への自転車の放置が問題となっていた。

【サービス内容】

太田和 1 丁目と長井第 3 自転車駐輪場は国道を占用して市が設置。

注 1) PTPS：バス等の公共交通車両を信号機で停車することなくスムーズに走行させるためのシステムである。路線バスに取り付けた専用の車載装置から発信される赤外線を路上に設置した光ビーコンで受信し、バスの系統、行き先を認識することにより、青信号の時間を延長したり、赤信号を短縮する等して、公共交通であるバスの優先的な走行を支援する。

注 2) サイクル・アンド・バスライド：都市の外縁部において車利用からバス利用へ誘導させるため、バス停の付近に自転車駐輪場を整備する等により、バス利用者の利便性を向上させる施策。

事例3. 直通急行バス（京阪バス）

【導入の経緯】

京田辺市内の松井山手地区から京都方面への交通機関は、バスと鉄道又は鉄道と鉄道の乗換が必要であり、所要時間もかかっていた。

【サービス内容】

第二京阪道路及び阪神高速道路走行し、松井山手～京都駅間を最速28分で運行する直通急行バス「直QKYOTO」の運行を開始。運賃は500円。観光バスタイプ車両を使用し、予約制ではない。代表交通手段が鉄道、自家用車の通勤者等の一部がバス利用に転換した。

【事業採算性】

事業実施前に松井山手地区住民に、松井山手～京都駅直通バスが運行した場合の「アンケート調査」を行ったところ、利用希望者が多かったため、運行に至った。事業実施後の現在は予想以上（アンケート調査結果以上）に直通バスの利用者が多い。



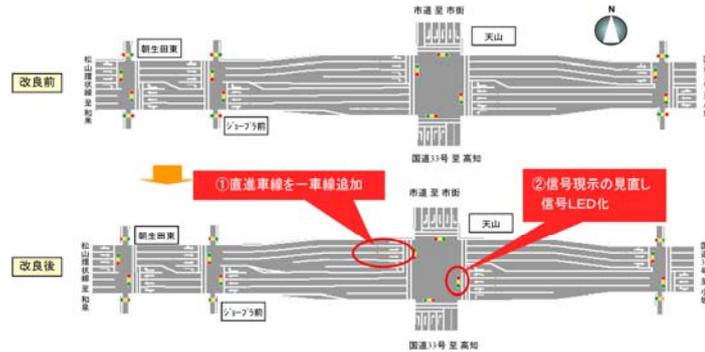
事例4. 道路整備、交差点改良によるバスの定時性確保（松山市）

【導入の経緯、背景】

国道33号天山交差点では大量の自動車交通により、慢性的な渋滞が発生していた。

【整備内容】

渋滞緩和を目的として車線改良工事及び信号の多現示化及びLED化を実施した。



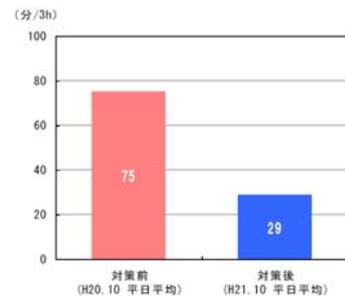
※松山市オムニバスタウン計画^{注3)}の施策として、21年度に実施。



【効果】

3時間帯のうち、旅行速度が20km/h以下の時間の最大をみると、対策前の75分が、対策後は29分に減少した。

図 天山交差点西側・市道(流入部の混雑発生時間)→



注3)松山市のバス利用促進等に関する総合的な計画(松山市オムニバスタウン計画)

松山市は、平成17年3月に四国で初めて、全国で12番目に『オムニバスタウン』の指定を受けた。松山市では、ひと・まち・環境にやさしいバスの利用を促進するために『松山市オムニバスタウン計画』を策定、検討している。この計画に基づいて、バスの発着時刻が一目で分かる『バスロケーションシステム』の増設、バス優先の信号制御ができる『公共車両優先システム』の導入等を始め、駅前広場や幹線道路の整備を含めた、バスを利用しやすい総合的な交通環境の整備を行うために、市の推進協議会で検討を進めている。下記は、平成21年度の検討メニュー。

1. バスの利便性・安全性等の向上

- 快速バスの増便、バス路線の新設(フィーダーバス・ループバス運行)
- ICカードの導入(電車・バス共通運賃制度の導入検討)
- バスロケーションシステムの拡充
- ノンステップバス・低公害バスの導入
- 体系的な旅客案内システムの構築

2. 交通施設等の整備・改善

- ▲ サイクルアンドバスライドの導入検討
- ▲ バスターミナルの整備
- ▲ 交通結節点の整備
- ▲ パークアンドバスライドの導入
- ▲ ハイグレードバス停の整備

3. 交通安全に配慮したバス走行環境の改善

- 公共車両優先システム(PTPS)の導入
- バス優先レーンのカラー舗装化
- トランジットモールの導入検討
- 道路整備・交差点改良の促進

4. バスの社会的意義の認識高揚

- ▼ 公共交通利用促進のための普及・啓発活動

b. 地方部での速達性確保

事例5. 南房総市・快速バス「うらら」実証運行事業（平成20年10月～）

【導入の経緯、背景】

南房総市の日常生活における自家用車への依存度は非常に高く（世帯平均1.8台を所有）、公共交通利用者が減少。利用者減少によるダイヤ減等の運行環境の悪化が進んでいた。

平成18年3月、6町1村が合併して南房総市となり、広域的な移動のニーズが高まり、増加する財政支出を削減させるとともに、住民ニーズに対応したバス交通再編が不可欠であった。

※路線再編前のさまざまな形態のバス

自主路線バス	2路線	廃止代替バス	3路線
スクール混乗路線バス	1路線	福祉循環無償バス	1路線
在来路線バス	8路線	高速バス	3路線

【サービス内容】

平成20年10月～実証運行開始。

- ・ルート：外房～内房を縦断（平日と土休日で一部ルートが異なる）、フリー乗降区間有り
- ・1日6往復
- ・運賃：2地区まで200円、3地区以上300円



【工夫、留意点】

- ・利用促進策：鉄道、高速バスからの乗継割引、JRとの連携による商品化、阿波拓心高校の全面協力による通学生徒利用促進。
- ・庁内プロジェクトチームによる検討（目標の明確化）
- ・田舎版デマンドシステム（支線）の構築
快速バス等の幹線バスに接続した支線の運行方法として、小規模需要に対応し、高齢者でも予約しやすい、デマンド型乗合タクシーの構築を目指した。
⇒タクシー分科会での検討
⇒平成21年9月から実証運行開始（運賃は200～300円）。

〔詳細情報〕 市民便利帳> 生活環境> 市営バス

<http://www.city.minamiboso.chiba.jp/icity/browser?ActionCode=genlist&GenreID=1180579353168&FP=toppage&siteID=000000000000>

〔関連情報〕 環七シャトルバス 江戸川区> 暮らしのガイド> 交通・駐車駐輪> バス> シャトル★セブン

<http://www.city.edogawa.tokyo.jp/kurashi/kotsu/bus/shuttle/kannanashuttle/index.html>

《参考情報》

- ・バス優先レーンの整備延長は平成17年（1,254km）に、バス専用レーンの整備延長は平成18年（1,322km）にそれぞれ最も高くなったが、その後は減少に転じ、平成20年3月末現在のバス優先レーンの整備延長は1,160km、バス専用レーンの整備延長は1,259kmとなっている。バス専用レーンへの自家用車等の進入を防ぐため、バス事業者の職員が道路を監視している区間もある。
- ・PTPSの総延長は、平成15年以降は順調に整備がすすめられ、平成21年3月末現在、730kmとなっている。

(2) BRT の導入

BRT^{注4)}の導入(予定)事例における、国土交通省(運輸局)、地方自治体、バス事業者、道路管理者、警察の連携した取組み、費用負担、導入効果等を整理した。

表 わが国における BRT の導入事例

	運行事業者	運行開始	主な特徴
千葉市	京成バス	H22. 2. 19	連節ノンステップバス(独社製)、鉄道乗継情報装置、ICカード専用扉の設置(2名同時乗車)
厚木市	神奈川中央交通	H20. 2. 4	連節ノンステップバス(独社製)、PTPS、鉄道乗継情報装置
藤沢市	神奈川中央交通	H17. 3. 14	連節ノンステップバス(独社製)、PTPS
名古屋市	名古屋市交通局 名鉄バス	S60. 4. 30	基幹バスシステム、中央走行方式、バス専用レーン(ラッシュ時)

注4) BRT(Bus Rapid Transit): 通常の路線バスよりも高速に運行し、都市の幹線的交通を担うバスシステム。専用走行路、専用レーン、優先レーン、PTPS^{注1)}のいずれかによって定時性、速達性を確保する。

事例1. 藤沢市のツインライナー(BRT)

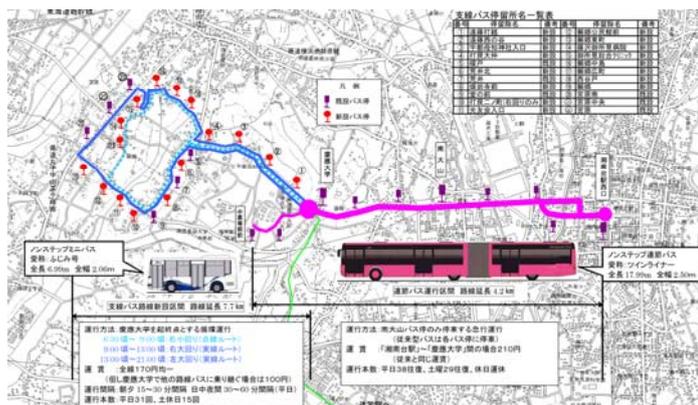
【導入の経緯、背景】

藤沢市では、平成11年の湘南台駅における鉄道3線結節に伴う鉄道利用者の激増により飽和状態となった湘南台駅西口広場の交通機能の改善や、市西北部地域における公共交通不便地域の解消を交通計画上の緊急課題として抱えており、これらの課題の解決に向け、国土交通省や神奈川中央交通株式会社等の関係各機関で構成される検討委員会を設置し、検討を重ねた。

【サービス内容】

イ. ツインライナーの運行

西北部地域～駅間のうち、駅と大学間にドイツ製の連節ノンステップバス(車長18m、定員129名)を導入。道路は片側1車線であるが、PTPSを導入して定時性の確保を図った。



ロ. 支線バス・ふじみ号の運行

大学～西部地域では、行政、バス事業者、住民の協議のもと、循環ミニバス(支線バス)を導入。支線バス車内では連節バスとの乗り継ぎに関するリアルタイム情報を提供。

【導入効果】

- ・連節バスによる幹線バスの輸送力増強により、湘南台駅西口広場の混雑を緩和。(次頁の導入効果を参照)
- ・支線バスの運行により、藤沢市西北部地域での公共交通手段を確保。等

【工夫、留意点】

イ. 導入予定路線におけるサービスレベルの検討(支線バス・ふじみ号の運行)

対象地域のバス停まで4～5分の地域の夜間人口を把握するとともに、住民アンケートで望ましい運行間隔は「15分間隔」と回答した人が全体の約8割であることから、10～30分間隔での運行を検討。併せて運行ヘッドと路線距離の関係も検討。

ロ. 走行環境の整備(道路管理者との調整)

- ①道路環境整備: 連節バスバスベイの新設及び既設バスベイの改良、停止線の調整及び中央分離帯の一部撤去(連節バスの走行に対応)、カーブミラーの設置等を実施。
- ②道路管理者との調整: 一部の県道における道路環境整備を県道路管理者と調整の上、市が自費施工。①②ともに、道路の拡幅は行われていない。

※ 地方自治体・バス事業者等の費用負担 (連節ノンステップバス車両、PTPS 他車載機器)	事業者負担	121 百万円
	国庫補助	58 百万円
	藤沢市補助	58 百万円
	総事業費	237 百万円

連節バスの導入効果 (藤沢市のツインライナー)

連節バスの導入により、輸送力は約 15%増加し、運行回数は約 8%減少することで、湘南台駅西口広場における人とバスの飽和状態は緩和された。

輸送力の増強により、湘南台駅西口広場においては最大 190 人あった滞留人数が 150 人に減少し、滞留者が歩道を占拠している時間も、導入前は約 60 分間あったものが 35 分間へと大幅に減少した。

また、運行回数の減少により、最大 7 両のバス車両がバースからあふれ出ていたものがほぼ解消され、バスのスムーズな運行が可能となった。

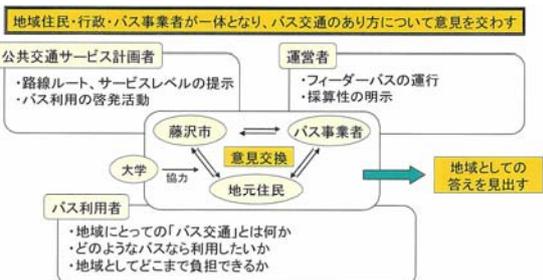
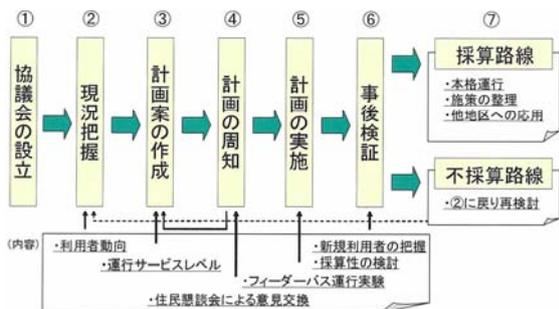
表 連節バスの導入効果 (藤沢市のツインライナー)

		導入前 (H15.1)	導入後 (H17.9.26)	増減	増減比	備考
使用車両数		単車 17 両	連節 4 両 単車 11 両 合計 15 両	-2 両	-12%	
運行回数	往復合計	274 回	252 回 (連節 76 回含)	-22 回	-8%	ピーク時は 7:10~9:32
	ピーク時 下り片道	40 回	31 回 (連節 12 回含)	-9 回	-23%	
輸送力	往復合計	19,180 人	22,048 人	+2,868 人	+15%	バスの定員 単車 70 人 連節 128 人 (1.8 倍)
	ピーク時 下り片道	2,800 人	2,866 人 +66人(+2%)	+66 人	+2%	
輸送実績	往復合計	7,798 人	7,894 人	+96 人	+1%	
	ピーク時 下り片道	1,738 人	1,748 人	+10 人	+1%	
湘南台駅西口 滞留人数及び 滞留時間	総数	1,490 人	870 人	-620 人	-44%	25 名以上 滞留の総時間
	最大	190 人	150 人	-40 人	-23%	
	時間	61 分間	35 分間	-26 分間	-45%	
湘南台駅西口バス 最大待機台数及び 超過時間	台数	最大 18 両 (7 両超過)	最大 12 両 (1 両超過)	-6 両	-25%	11 バースに対 する超過台数 及び時間
	時間	85 分	15 分	-70 分	-82%	



図 連節バス導入前の
湘南台駅西口の混雑

《参考情報》 藤沢市における支線バス計画に
あたっての協議会の進め方



[詳細情報] 藤沢市計画建築部都市計画課

<http://www.city.fujisawa.kanagawa.jp/tosi/index.shtml>

事例2. 厚木市のツインライナー（BRT）

【導入の経緯、背景】

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

【サービス内容】

【運行区間】 厚木バスセンター

～厚木アクスト4.0km 所要約13分

【導入台数】 4台

【その他】 PTPSの導入、車内に小田急線の乗継情報ディスプレイを設置

【導入効果】

- ・本厚木駅前の交通渋滞の解消、厚木バスセンターのバス待ち時間短縮。
- ・厚木バスセンターであふれていたバス待ち客行列を短くできた。これはバスセンター周辺の歩道等の歩行環境の向上に貢献している。
- ・人件費等経費節減（大型バス2台分の輸送力）。等

【運行開始までの調整】

- ・全幅 2.55mの車両による運行のため、走行の安全性等の手続きに時間を要した。



※ 地方自治体・バス事業者等の費用負担

(連節ノンステップバス車両、PTPS他車載機器、乗継情報ディスプレイ)

事業者負担	161 百万円
国庫補助	62 百万円
厚木市補助	62 百万円
総事業費	285 百万円



乗継情報ディスプレイ（車内）



図 厚木ツインライナー運行ルート

〔関連情報〕 神奈川中央交通> ツインライナー <http://www.kanachu.co.jp/misc/twinliner.html>

1.1.2 支線輸送の効果的・効率的な導入（コミュニティバス等）

都市部・地方部を通じて増加中であるコミュニティバス等が、路線バスの補完的な役割を果たす効果的・効率的なフィーダー輸送となっているか、導入に際して地域住民との合意形成はできているか等の現状と課題を整理した。

【都道府県アンケート結果】

利用者数の増えているコミュニティバス等の事例の特徴としては、既存バス路線の再編をバス事業者と協働で行った、福祉バスと企業送迎バスの再編、鉄道及び一般の路線バスとの接続、利用しやすい運行ダイヤ、時間帯等が挙げられる。

需要の少ない地域、時間帯では、乗合タクシーによるデマンド運行もみられた。

a. コミュニティバスの地域の状況に合った継続的な改善

事例1. 運行コース短縮、鉄道との乗継利便性向上（長岡京市）

【導入の経緯、背景】交通不便地域の解消や高齢者の交通手段を確保。

【サービス内容、工夫】平成18年10月、市内をきめ細かく回る2つの循環コースで「はっぴいバス」の運行開始（阪急バスが運行）。



導入1年後にコース短縮やJR長岡京駅を起点とした乗継しやすいダイヤに変更、増便、運賃改定（200円→150円）等を見直す。夏期・冬期学休期間には、小学生以下を対象に「こども無料体験乗車」を実施した。利用人数増加に伴い積み残しが発生していたため、平成21年8月から、運行コースを一部変更し、車両を大型化した（12人乗→26人乗）。

【効果】利用者数は、1年目は9,028人と低迷していたが、2年目は対1年目実績2.8倍（25,849人）、3年目は同3.5倍（31,998人）と順調に利用が伸びている。

〔詳細情報〕長岡京市>都市基盤>交通 ><http://www.city.nagaokakyo.kyoto.jp/contents/05070000.html>

b. 路線バスとコミュニティ交通（支線輸送）の役割分担

事例2. 基幹交通（民営路線バス）と支線輸送を担うコミュニティ交通（バス、タクシー）の連携したネットワーク（山口市）

【導入の経緯、背景】

平成18年、市町村合併に伴う公共交通体系を検討するため、「山口市交通まちづくり委員会」が設置され、市民交通計画策定に着手した。その過程で、委員から公共交通を持続可能なものにするためには、計画策定の段階から市民を巻き込んで進めていく必要があるとの意見があった。そこで市内11箇所「地域検討会」を開催し、積極的な情報公開と現地での話し合いを行った。さらに細分化した地域単位での「勉強会」が開催され、地域の公共交通に関する住民主体の検討が実施された。

【計画の策定】

イ. 住民主体の取組み【調整：住民】

- ・市町村合併に伴い、新市の交通政策の指針となる市民交通計画を策定した。策定過程で開催した地域の検討会の中で、コミュニティ交通は住民主体で整えるという市の考え方が理解されていった。
- ・住民が中心となった勉強会は、毎年50回以上にのぼり、市の職員と有識者（交通ジャーナリスト・鈴木文彦氏等）がオブザーバーとして参加した。
- ・実証実験への立候補・実施の決定は、住民が行っている。
- ・住民が主体となることで、企業の協賛（地域の病院・商業施設等）も呼び込んでいる。

ロ. 有識者のアドバイス【相談先：有識者】

- ・市は積極的な情報提供を行うとともに、現地に出向いて住民と話し合いを行ったが、第三者である有識者のアドバイスをもらうことで、市民の意識を「行政が主体ではなく、市民が主体」に変化させることに大きく寄与した。

ハ. 正確な需要予測【プロセス：現状把握】

- ・需要予測は各世帯に直接聞きこみやアンケートを行うことで、過大（要望）とならないように留意した。

【サービス内容】

地域内をきめ細かく回り、鉄道や路線バス等の基幹交通までのアクセスを担う「コミュニティ交通」については、地域住民自らが主体となって運行し、基幹交通との乗り継ぎ地点を設定し、乗り継ぎしやすいダイヤ調整を行っている。路線バスのダイヤ改正にあたっては、地域組織になるべく早く情報提供を行うようバス事業者に依頼している。

車両と運行形態は、ジャンボタクシー車両（乗車定員9人）又はタクシー車両を使用した、定時定路線運行又はデマンド運行*である。*利用者の呼び出しに応じた運行

なお、山口県警の協力により、山口市コミュニティバスにはPTPSが導入されている。多くの市民が利用する民間バス事業者の運行区間にもPTPSを導入したいところだが、多額の経費負担が問題で導入に至っていない。

【工夫、留意点】

サービス内容の検討にあたり、有識者のノウハウを用いて以下の工夫をしている。

- ・愛称・シンボルマークをつけることで親近感をもってもらう。
- ・路線バスとの接続・公民館活動・各種イベントを考慮したダイヤ設定（幹線は路線バス、地域のフィーダーはコミュニティタクシーとの役割分担）。
- ・山間部等、需要の少ない地域でのフリー乗降・隔日運行。
- ・回数券・住民協賛金の沿線自治会全世帯の購入・負担等。

【効果】

各地区とも、買物・通院手段として好評を得ており、日常生活の質的向上に寄与していると同時に、地域住民組織が検討会を適宜開催して、地域特性に合った運行改善や利用促進策に積極的に取り組んでおり、地域の連帯感・コミュニティの形成に大きく寄与するとともに、地域が活性化した。

【課題】

課題としては、各地区とも運行改善により概ね本格運行補助基準を達成する見込みであるが、持続性の高い仕組みに向けた継続的な改善が必要である。また、協賛金の募集により、収益改善を図っているが、昨今の経済情勢の悪化に影響されない安定した収益体質を構築する必要がある。

今後、地域ぐるみで人材面、資金面を支える体制を強化することにより安定した組織運営ができることから、若手人材の登用をはじめとした地域組織のさらなる活動強化を図るとともに、地域、交通事業者、行政の三者のさらなる連携強化を図る必要がある。

【コミュニティ交通本格運行基準について】

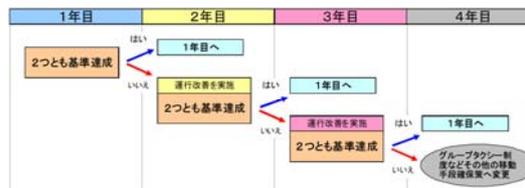
市では本格運行時の補助基準を設定した。定性的基準と定量的基準を設定しているが、定量的基準は、乗車定員に対する1便あたりの平均乗車率30%以上と平均収支率30%以上の2つを設定している。この基準を、本格運行後3年以内に達成することを条件として、市が補助することとしており、地域組織、市、交通事業者が一緒になって地域ニーズに合った運行形態（ダイヤ、ルート）の設定や収益性向上に取り組んでいる。

1 実施基準

原則として、定量及び定性基準を達成していること。本格運行への移行時点で基準に不適合の場合、3年以内に基準に適合しなければならない。

1) 定量的基準

本格運行基準
平均乗車率 30%以上 (1便あたりの平均利用者 ÷ 乗車定員)
平均収支率 30%以上 (年間乗車人数 × 運賃(200円換算) + 協賛金) ÷ 年間運行委託費



2) 定性的基準

- ・高齢化率が概ね30%以上の地区
- ・地区から公共交通までの最長距離が概ね1.5km以上の地域、もしくは地形上、公共交通までの移動が困難な地域
- ・運営の全般が地域主体で行われていること
- ・地域の協賛企業・団体の協力が得られていること
- ・利用促進活動が恒常的に行われていること

2 補助基準

1) 補助対象金額

- ・運行委託料の70%（上限）
 - ・停留所整備費、消耗品費、印刷製本費等の全額
- ※運行委託料は、前年度の8ヶ月分の実績に基づいて予算（概算）を作成の上、算出する。

2) 協賛金の取扱について

収支率30%を満した場合は、協賛金の余剰部分をコミュニティタクシー関連事業に支出できることとする。

3) 定期的な見直しの実施

山口市公共交通委員会（外部検討組織（兼法定協議会））の審議を経て、山口市公共交通対策推進協議会（庁内施策決定組織）において、必要に応じて基準の見直しを行っている。

事例3-1. ゾーンバスシステムの導入による路線再編（福山市）

【導入の経緯、背景】

市北部地域のバス路線におけるバス事業者からの路線廃止届を契機として、需要の少ない地域の交通手段を維持するため、市街地における輻輳したバス路線を幹線と支線に再編し、運行経費の圧縮を図った。

【サービス内容】

運行地域のバス交通の拠点となる乗継ポイント（中国中央病院）を設定し、乗継ポイントを起点に市中心部までの路線を「幹線」、乗継ポイントから周辺地域への路線を「支線」に役割分担するゾーンバスシステムを導入し、路線再編を実施した。

幹線バス路線についてはバス事業者の自主運行路線、支線バス路線（5路線）については市の委託運行路線として維持（廃止前の運行事業者に依頼）。

※ゾーンバスシステム導入前は、各系統が福山駅直通便を運行。



【工夫、留意点】

- ・地域住民の意見・要望事項について、代表者（町内会長等）を通じて、運行開始及び導入後に協議し、必要に応じて運行時刻や経路を見直している。（ほぼ半年毎）
- ・支線バス路線において、パターンダイヤや実施可能な区間を対象としたフリー乗降制を導入した。

〔参考情報〕 福山市都市交通課
<http://www.city.fukuyama.hiroshima.jp/sec/top.php?hdnZoku=160040020>

【導入の効果】

- ・年間利用者数は、導入初年度の平成18年度に比べ、平成20年度は約18%増加した。

【課題】

- ・一部区間を並行するJR福塩線とは連携していないこと（平成21年度現在）。

事例3-2. ゾーンバスシステムの導入による路線再編に向けた調査の実施（いわき市）

【調査の経緯、背景】

需要の少ない地域の交通手段を維持等。

【調査の内容】

- ①既存路線バス全系統の運行状況、道路の分岐点等から、運行頻度の増減のボーダーポイント（バス停）を割り出し、そのポイント間の時間運行頻度を抽出することで、輸送量（供給）から路線の幹線・支線の大まかな割り振りを行った。
- ②①で抽出したバス停区間の輸送量（供給）とODデータ（需要）を比較し、供給過剰区間を抽出する等して、適正運行の手法を探った。

c. 地方部における効果的、効率的なフィーダー輸送

事例4. 南信州公共交通システム（長野県飯田市等14市町村）

【導入の経緯、背景】

平成19年12月の信南交通の撤退表明が計画策定の契機。バス事業者は高速バスの運賃収入を地域の路線バスの運行経費に充当している状況であったが、東京等へのツアーバスの運行による高速バスの収支悪化と、地域の路線バス利用者の減少が進んでいた。

南信州地域は、広大な面積と、起伏の激しい地形のため、高齢者や高校生の移動手段確保、圏域住民の生活確保等が課題となっていた。このため、1市3町10村が一体となり、当地域の公共交通を「南信州公共交通システム」として再構築し、関係する市町村との役割分担のもと、南信州地域交通問題協議会では平成21年4月から基幹路線における実証運行を開始した。なお、信南交通は地域住民に配慮し、撤退表明から2年後に撤退している。

【サービス内容】

イ. 南信州公共交通システムの概要

「体系化された公共交通網」、「運行上の統一ルール」、「利用促進の取組（モビリティ・マネジメント^{注5}）」の3つの柱で構成されている。

注5) モビリティ・マネジメント:自動車に依存したライフスタイルから、“かしこく”クルマと公共交通を利用するライフスタイルへ、行動の変化を期待するコミュニケーションを中心とした交通政策の推進。本事例でも、自家用車主体の生活様式から公共交通主体への転換を促している。

ロ. 南信州地域の路線の位置づけ

飯田市中心部と生活圏を結ぶ路線を「基幹路線」、基幹路線に接続する路線を「准基幹路線」とし、「基幹路線」や「准基幹路線」を結ぶ地域の自治体バス等を「支線」として運行を計画。JR飯田線を活用できる路線設計。

【工夫、留意点】

イ. 路線バス（阿島循環線、駒場線）、乗合タクシー上市田線の運行

飯田市と周辺町村とを結ぶバス路線の阿島循環線、駒場線並びに乗合タクシー上市田線を実証運行し、高齢者・高校生等の通院、通学の確保を図るとともに、利便性向上による潜在的需要の喚起を促す。

ロ. 南信州公共交通システム認知度向上事業の実施

公共交通を体系化し、運行上統一されたルールのもと、交通事業者や各自治体が公共交通の運行等を行う「南信州公共交通システム」を、広報等によって広く周知し、自家用車主体から公共交通主体へと生活様式の変化を促す。

ハ. 公共交通の利用促進・利用転換事業の実施

対象、目的別の時刻表の作成や利用促進啓発イベント等の実施により、利用者拡大を図る。平成22年度から、通学定期に上限価格を設け、高校生の利用促進を図る。

ニ. 各協議会及び市町村等、関係機関が連携した既存公共交通の改善に係る事業の実施

公共交通をより利用しやすいものとするため、南信州地域内の各協議会や市町村等の関係機関が連携し、基幹路線と准基幹路線及び支線との効率的な接続を図る。



飯田市は生活圏の中心都市で、病院、商業施設等が多い。

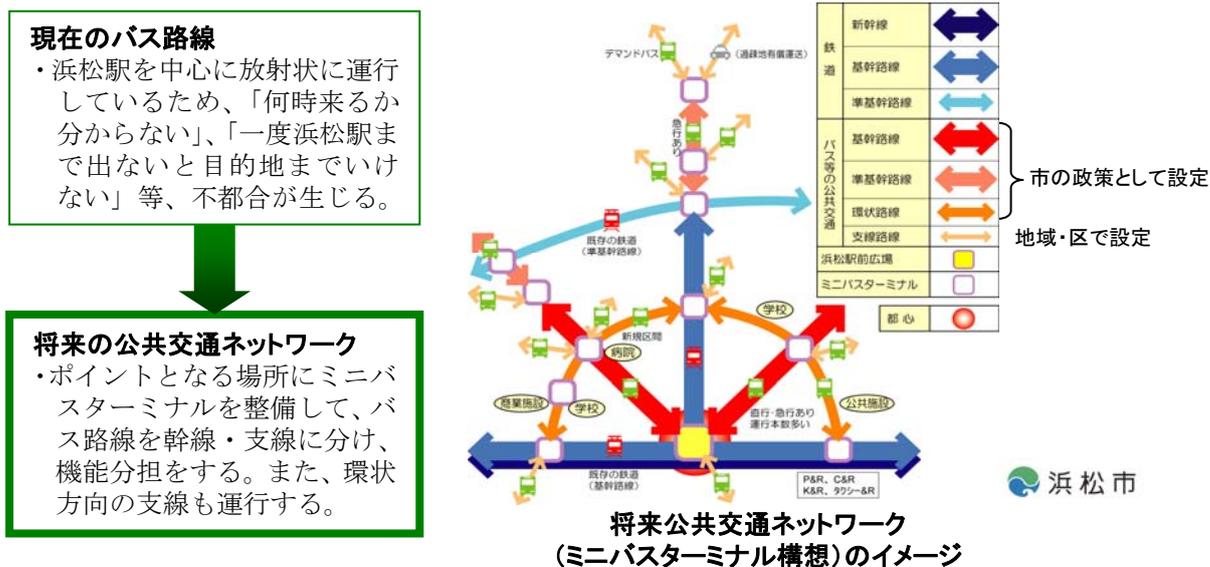
〔詳細情報〕南信州広域連合（利用実績データ等） <http://kk.mi7mi.org/index.html>

〔関連情報〕国土交通省> 総合政策局> モビリティ・マネジメント パンフレット

<http://www.mlit.go.jp/sogoseisaku/MobilityManagement/mobilitymanagement.html>

〔関連情報〕東京都檜原村 企画政策室（デマンドバス“やまびこ”） http://www.vill.hinohara.tokyo.jp/contents/kurasi_gaido/demandbus_yamabiko/demand-bus_yamabiko.htm

《参考情報》浜松市における将来公共交通ネットワークの構築



1.1.3 交通結節点の整備（パーク・アンド・バスライド等）

移動手段としてバスと競争関係にある自家用車や自転車の利用者のバスへの転移を促進する、都市外縁部におけるパーク・アンド・バスライド駐車場、サイクル・アンド・バスライド駐輪場の設置事例を整理した。

【都道府県アンケート結果】

パーク・アンド・バスライドは26事例、サイクル・アンド・バスライドは5事例、バスターミナルの歩車分離対策は4事例回答があった。

パーク・アンド・バスライドの利用促進策としては、商業施設利用者の駐車料金を無料とする等の利用促進策がみられた。

事例1. 相模原市のサイクル・アンド・バスライド

【導入の経緯、背景】

平成15年3月に策定した「相模原市バス交通対策基本計画」のバス活性化施策のひとつとして位置づけており、自転車とバスとの連携促進や、自転車利用によるバス停利用圏域の拡大等を目的として実施している。

【サービス内容】

バス利用者について、バス停留所まで自転車等を利用しなければ利便が図れない地域状況を考慮し、バス利用者専用の自転車駐輪場を整備した。

【効果】

- ・バスの起終点やバス折り返し場を中心に整備することにより、バス利用者の利便性が向上した。
- ・バス停留所周辺の放置自転車が解消され、自転車駐輪場に集約された。

【工夫、留意点】

- ・用地確保が難しく、整備可能なバス停留所が限られるが、バス事業者（神奈川中央交通）が所有する折り返し場用地を活用する等した。

【課題】

- ・新規設置のほか、既存施設の老朽化への対応（看板の更新、錆止め等）が必要。
- ・沿線住民への周知、利用促進方策。

〔関連情報〕厚木市「鳶尾団地」バス折り返し場内のサイクル・アンド・バスライド

独立行政法人都市再生機構の所有地178㎡を無償使用貸借契約。利用者の使用料及び使用登録等は不要。平成14年4月供用、47台収容。



《参考情報1》バス事業者が営業所の一部を自転車駐輪場として整備

神奈川中央交通では、サイクル・アンド・バスライドエリアを拡大している。サイクル・アンド・バスライドは、営業所の一部を自転車駐輪場として整備し、自転車からバスへの乗り継ぎを容易にすることにより、バス利用者の利便性向上を図っている。平成18年4月に厚木営業所に導入したものが最初。自家用車による環境負荷の軽減についての取組みとしては、平成9年から「環境定期券」制度を導入している。

《参考情報2》自転車ラックバスの運行（神奈川中央交通）

神奈川中央交通では、車両前部に自転車を積載することのできる自転車ラックバスを運行している。ラック付きの車両が認められた日本で最初の事例。ラックは米国製を輸入。

- ・積載台数 2台
- ・自転車積載料金 100円/台（ICカードでの支払い可）



〔詳細情報〕神奈川中央交通 <http://www.kanachu.co.jp/>

事例2. バスターミナルと鉄道駅連絡通路の整備（佐賀市）

JR 佐賀駅と佐賀駅バスセンターは歩行者用地下通路で連絡していたが、佐賀駅バスセンターの改築（平成16年度）の際、新規に信号機付横断歩道の整備（平面交差化）により、段差のない地上での移動経路を確保した。平面移動の横断歩道は、通常は歩行者優先で常時青を指し、バスが接近した時のみ感知して横断歩道を赤にする。

佐賀駅との地下通路はバスセンター改築に合わせて取り払われた。

1.1.4 地方自治体とバス事業者の協働

(1) 交通空白地域解消にあたっての都道府県の調整（都市部）

交通空白地域・不便地域の解消にあたって、都道府県としてどのような調整（計画～運行）をしているかを把握した。

【都道府県アンケート結果】

「地域公共交通会議等への参画」（25件）、「市町村への情報提供、助言」（19件）が多い。計画から運行まで携わっている都道府県もある。

(2) 既存バス路線との競合の問題、路線の決め方

既存バス路線と競合していないか、既存バス路線がネットワークの一部となる路線計画が行われているかの現状を把握した。

地方部の事例. 鳥取市における持続可能な地域公共交通構築に向けた取組み

【施策の目標】

目標① 市民が安心して暮らせる生活環境を支える地域公共交通

目標② 市民等との協働・連携による地域公共交通

目標③ マイカーに頼りすぎずにすむ、人・環境にやさしい地域公共交通

目標④ 社会状況等の変化に対応できる持続可能な地域公共交通

【導入の経緯、背景】

- 市民自らの移動手段を確保する方法として、NPO法人等による過疎地有償運送の導入支援・促進
- バス路線廃止の代替手段としてのタクシーの活用
地域の移動手段を確保するためには、一般のバスサービスやバス車両だけの対応では限界があり、非効率なサービスとなる場合も想定される。
*実施主体は、鳥取市、交通事業者、市民団体（過疎地有償運送）

【サービス内容】

- 過疎地有償運送：NPO法人等が公共交通不便地域において、地域の実情に応じたコース・ダイヤを設定して運行。バス停等で、中心部への乗継ができる。
※鳥取市では、「過疎地有償運送」の導入を推進するため、「鳥取市過疎地有償運送者支援事業費補助金」を創設しており、地域への働きかけや情報提供、アドバイスをを行い、導入の支援、促進を行っていく。
- バス代替タクシー：路線バスの廃止、減便に伴う代替手段として、バス運賃と同等でタクシーを利用できる（事前電話予約）。差額は市が事業者へ補助。

【下り】市立病院・桜谷口→越路

バス停名	1便	2便	3便	4便	5便	6便	7便
土・日・祝 運休							●
鳥取駅		11:25		13:00	16:25	17:25	18:45
岡山日交(道路沿)		11:34		13:09	16:34	17:34	18:54
鳥取駅方面からの乗継							
市立病院	8:32	11:38		13:11	16:36	17:36	18:56
岡山日交(東線内)	8:36	11:42		13:15	16:40	17:40	19:00
桜谷口(過疎地有償運送)			12:10				
乗継タクシー							
①西大路			12:11				
②西大路口	8:39	11:45	12:12	13:18	16:43	17:43	19:03
③大原橋	8:39	11:45	12:13	13:18	16:43	17:43	19:03
④東大路	8:40	11:46	12:14	13:19	16:44	17:44	19:04
⑤中大路	8:40	11:46	12:14	13:19	16:44	17:44	19:04
⑥長砂	8:41	11:47	12:15	13:20	16:45	17:45	19:05
⑦奥里小前	8:42	11:48	12:16	13:21	16:46	17:46	19:06
⑧船木入口	8:43	11:49	12:17	13:22	16:47	17:47	19:07
⑨久米	8:44	11:50	12:18	13:23	16:48	17:48	19:08
⑩久米上	8:45	11:51	12:19	13:24	16:49	17:49	19:09
⑪越路	8:46	11:52	12:20	13:25	16:50	17:50	19:10

※運路の状況により、遅れることがあります

路線バスとバス代替タクシーの乗継ダイヤ

[詳細情報] 鳥取市> 交通対策室> 情報提供> 公共交通> バス

<http://www.city.tottori.lg.jp/www/genre/0000000000000/1191285201608/index.html>

(3) 地域住民（利用者、費用負担者、NPO等）を巻き込む仕掛け

地方自治体におけるバスを利用したエコ通勤等の取組みを把握した。

【都道府県アンケート結果】

「(単に) ノーマイカーデーの運動」(16件)、「事業所、地域住民を対象としたエコ通勤の実施」(7件)が多い。「モビリティ・マネジメントを企業等に実施」は2件であった。「バスの利用促進」(6件)に関連して、次の事例が回答された。

a. 特定の曜日におけるバス利用の促進

事例1. ワンコインエコバス事業（滋賀県）

(社)滋賀県バス協会が主導する毎週金曜日に県内ほぼ全てのバスが100円で乗車できる(要登録)ワンコインエコバス事業を支援。

事例2. カー・セーブデーにおけるバス運賃の割引（福井県）

毎週金曜日をカー・セーブデーとし、当日、マイカー通勤者が路線バスや鉄道（JRを除く）を利用する場合、最大半額の運賃割引を実施。

事例3. エコ通勤割引パスの導入（鹿児島県）

バス事業者等の協力のもと、毎週水曜日（ノーマイカーデー）に指定の公共交通機関の運賃を半額（小人料金相当額）に割引く「エコ通勤割引パス」を実施。

- ※「エコ通勤割引パス」の交付対象は、①申請書を御提出いただいた方、
②所属する企業・団体から「車（四輪車）による通勤」の認定を受けている方、③エコ通勤に取り組む意志のある方、①～③全ての条件を満たす方。



b. 都市部、地方部での取組み

事例4. 市転入者等へバス路線図を配布（仙台市）

【導入の経緯、背景】

仙台都市圏においては、過去4回実施したパーソントリップ調査によると、モータリゼーションの進展や低密度市街地の拡大等により、年々マイカーへの依存度が高まっている。それに伴い、慢性的な交通渋滞や自動車事故の増加等、都市交通問題が顕在化している。CO₂の排出量増加に伴う大気汚染等の環境問題も深刻化している。

仙台市・交通事業者・道路管理者・NPO・国・県・その他関係団体等で組織する「仙台市公共交通利用促進協議会」は、仙台市全域の新規転入者を対象にした取組みを始めとする、各種モビリティ・マネジメントに取り組んでいる。

【サービス内容】

■バスdeスマートに行こう（統一バスマップ）等の作成

仙台市内を運行している仙台市交通局及び宮城交通（株）がそれぞれに発行しているバス路線図を一本化し、利用者利便の高いバスマップ、ならびに公共交通の利用案内を作成し、転入者に配布する。

- ・コミュニケーション用資料：「公共交通でスマートに行こう（公共交通の利用案内・公共交通利用による環境や健康面での利点の紹介）」、「バスdeスマートに行こう（バスマップ）」

■大学生用バスマップの作成

仙台白百合女子大学・東北学院大学・東北工業大学・東北生活文化大学・東北大学・宮城学院女子大学・宮城教育大学・宮城大学（50音順）を対象とした大学エリア別のバスマップを作成し、受験票の送付や合格通知等、大学から新生（受験生）へ送付する資料と併せてバスマップを配布する。新生（受験生）が新居を選択する直前に交通情報を提供することで、バス通学が可能なエリアへ居住地選択の誘導を効率的・効果的に行う。

事例5. 金沢エコポイント（金沢市）

【導入の経緯、背景】

国・県・市、交通事業者、経済界・企業、学識経験者等で構成する「金沢都市圏におけるIT機能を活用した総合的な交通システムに関する検討会」を設置し、公共交通の利用促進、市内中心部の商店街への来街促進、マイカーから公共交通への転換によるCO₂削減、中心市街地の活性化等のために、交通事業者と市内中心部の商店街と連携したICa（北陸鉄道ICカード乗車券）を活用するエコポイントシステムを検討し、導入した。

【サービス内容】

ICaを活用して、①バスの利用に応じたポイントの付与、②商業施設、商店街での買物金額に応じたポイントの付与、③カーシェアリングの利用によるポイントの付与。たまったポイントは、バス運賃として利用できる。



ロゴマーク



ICa

〔詳細情報〕 仙台市公共交通推進課 <http://www.city.sendai.jp/toshi/koutsukikaku/index.html>

〔詳細情報〕 金沢市交通政策課 <http://www4.city.kanazawa.lg.jp/11031/index.html>

c. 人口の少ない地域での取組み

事例6. 町内会費増額と沿線企業からの寄付金による回数券の割引販売（福山市）

町内会費を増額するとともに、沿線企業から寄付金を募り、得た資金でバス事業者から回数券を購入。購入した回数券をバス利用者に対して割安に販売する運行支援により、バス利用者の負担軽減を図っている。

また、地元小・中学校生徒の通学手段に活用するほか、地域のグループで定期的に沿線の娯楽施設へ出かける等、積極的にバスの利用促進に取り組んでいる（福山市・広瀬地区）。

運行内容の見直しを行政とバス事業者で行っており、運行内容の見直しの際には、情報提供の案内チラシを地域住民へ全戸配布している。

事例7. 地域住民が運行主体となり運行経費の一部を負担（長野市）

地域住民が主体的となった運行ができるよう、各地域に運行組織を設置し、地域住民が運行主体となることで、地域で守り育てる意識の醸成を図っている。地域住民が路線の運行経費の一部を会費という形で負担している（長野市・信里地域）。

※サービス内容は、既存バスに接続するデマンド型交通（予約制）。

《参考事例》

・公共交通の利用促進活動に取り組む団体を助成（群馬県）

選定事業例：「バスでも行ける病院」時刻表・リーフレット作成（NPO 法人群馬コングレスサポート）病院の利用者（患者様、お見舞いを含む）に各駅からバス路線案内、時刻表を盛り込んだリーフレットを配布することにより、公共交通活性化と、各施設の駐車場混雑の緩和を図る。

表 平成 21 年度の群馬県の助成対象事業

事業名	団体名	関係公共交通機関
「バスでも行ける病院」時刻表・リーフレット作成	非特定営利活動法人 群馬コングレスサポート	病院を経由する路線バス
第4回トロッコ列車ファッションショー	桐生大学短期大学部 ファッションデザインコース 食物コース有志	わたらせ渓谷鐵道
上信電鉄 999 号 利用促進活動	銀河鐵道 999 号を走らせよう！実行委員会	上信電鉄

(4) 地方自治体による支援の状況

① 財政支援

都道府県の地域公共交通政策への財政支援の状況を把握した。

【都道府県アンケート結果】

ほとんどの都道府県において、運行費欠損補助が設けられており、一部の都道府県では、車両購入費補助、税の減免も行われている。

② 財政支援以外の支援

都道府県による財政支援以外の支援の状況を把握した。

【都道府県アンケート結果】

財政支援以外の支援としては、「公共交通利用シンポジウムの開催」、「ホームページでの公共交通機関の乗継情報の提供」等が行なわれている。

1.2 バス事業者の経営戦略等の分析を踏まえたバス経営

1.2.1 ITS 等先駆的システムの導入

(1) バスロケーションシステムを活用した利用者利便向上

事例 1. 病院、市役所内へのバスロケーションシステムの導入（浜松市、遠州鉄道）

【導入の経緯、背景】

昭和 61 年 5 月に浜松市が「バス路線総合整備モデル事業実施都市」の指定を受けたことで導入した施策の一つ。

【サービス内容】

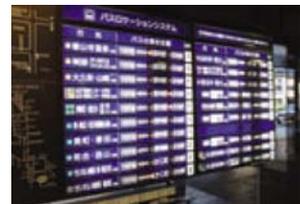
昭和 61 年から整備され、現在ではすべての路線バス（約 360 台）が、位置情報を発信し、中央制御装置を経て、バスロケーション表示装置のある約 400 のバス停に伝えられる。バス停のランプが点灯することで、利用者がバスの接近状況を知ることができる。

【工夫、留意点】

ランプとともに音声案内「ピンポーン まもなくバスがまいります」と流すことができるバス停もある。バス停へ電源の供給ができる環境が必要。

昭和 61 年～平成 5 年にかけて導入され、バス停のみならず、市役所、病院、市施設等にも設置されている。

平成 12 年 10 月よりインターネットによるバスの位置情報の配信を開始し、その後、携帯電話で目的地の住所、施設名から最寄りバス停を検索することも可能にした。



【課題】

導入から 20 年以上が経過し、機器の老朽化により故障が多く、メンテナンスコストの発生が課題。

事例 2. 携帯電話に配信される情報の例（浜松市、遠州鉄道）

【導入の経緯、背景】

平成 9 年 12 月に浜松市が、全国初のオムニバスタウンの指定を受けた後、インターネットバスロケーションシステムを開発し、平成 12 年 10 月からサービスを開始した。

【サービス内容】

インターネット・携帯電話からもバスの接近情報が見ることができる。

バス時刻表・運賃・定期券運賃も確認することができる。

【工夫、留意点】

毎年数回実施されるダイヤ改正の際に発生するデータ変更作業等を、外部の業者に任せるのではなく、自社の社員が行うことができるような仕組みにしたことで将来的な経費の軽減を図った。

【効果】

サービス開始をした平成 12 年からの 4 年間で 360 万件のアクセスがあった。平成 20 年度の遠鉄ホームページ(PC を含む)へのビューカウント数は、約 151 万件/年に達している。

[詳細情報] 遠州鉄道グループ > 電車・バス・タクシー <http://www.entetsu.co.jp/service/index.html>

(2) ICカードデータを活用した路線再編、ダイヤ編成等、利用者利便向上

事例. ICカード乗降データの分析（浜松市、遠州鉄道）

【導入の経緯、背景】

平成元年から磁気式プリペイドカードを導入していたが、機器の老朽化による買い替えを検討していた際、当時、交通系 IC カード規格が決定されたこともあり、平成 14 年に全国初となる鉄道・バスでの共通 IC カードを導入することとなった。

【サービス内容】

運賃の精算・定期券の期間および区間の判定・乗り越し精算・各種割引等を運賃箱にて自動精算をする。

IC カードへの入金（オートチャージも可能）や残額の確認および使用履歴が、バス車内でも可能。

【工夫、留意点、課題】

IC カード利用者の乗降データ（年齢構成、乗降バス停、時間帯別利用特性、定期券の利用実態等）を得ることができることから、利用者のニーズに合わせた路線設定、ダイヤ設定等の分析は可能である。

しかし、膨大に発生する利用データを解析する仕組みや保管場所（サーバー等）の構築が必要で、システムの開発費用やメンテナンス費用が多額となることが課題である。



〔詳細、関連情報〕 浜松市> 生活インデックス> 暮らす> 道路・交通・河川

<http://www.city.hamamatsu.shizuoka.jp/lifeindex/life/traffic/traffic.html>

《参考情報》平成 19 年度のわが国の IC カード導入車両数は、19,506 台（平成 18 年度の 2.4 倍）。

1.2.2 利用者利便の向上による収支改善

(1) 各種運賃割引制度の導入により、潜在需要の掘り起こしに成功した事例

事例 1. 土休日にバスを 100 円で利用できる環境（エコ）定期券（阪急バス、神姫バス等）

【導入の経緯、背景】

土休日は通勤、通学者の需要が少なく、バス事業者にとっては、買物、レジャー等目的での利用者数増加が課題であった。環境（エコ）定期券は、土休日に家族がバスを利用して外出することを促すだけでなく、自家用車の使用を抑制する効果もある。

【サービス内容】

バスの通勤定期券所持者が、土休日に券面表示区間以外のバス路線を 100 円で利用できる環境（エコ）定期券を導入。

事例 2. 「鉄道とバス」「バスとバス」の乗継割引運賃（複数の民営、公営事業者）

バスとバスを乗継ぐ場合、初めのバスの乗車時から 90 分以内に次のバスに乗継ぐと、2 乗車以降のバスの運賃が半額となる。

事例 3. 需要掘り起こしのための運賃施策

- ・夏休み、春休み期間 小人 1 乗車 50 円キャンペーン。現金払いのみ。
（京王バス、小田急バス、神奈川中央交通等）
- ・9 月の敬老の日を含む期間 高齢者 1 乗車 100 円キャンペーン（遠州鉄道等）
- ・IC カードでのバス（鉄道）利用額に応じたポイント付与サービス（複数の事業者）

(2) 地域の関係者が一体となって取組んだ成功事例

事例1. 公共交通を利用する動機付けとなる事業（山口市）

【導入の経緯、背景】

山口市は、全国的にも過度にクルマに依存しているまちである。少しでも市民に公共交通を利用していただくために、多角的な視点から市民が参加、体験できる「来て見て、さわってイベント（山口市公共交通ふれあいフェスタ）」、「市内一斉ノーマイカーデー」を、毎年3月上旬の1週間で実施するとともに、モビリティ・マネジメントやパークアンドライド事業を実施している。

【実施内容】

- ①「市民公共交通週間」を設定し、イベントの開催や全世帯への啓発チラシの配布を行い、公共交通に対する理解を深め、愛着、関心を喚起する。また、事業所に市内一斉ノーマイカーデーに参加いただくよう積極的にアプローチを行い、全市的な取組みとなるよう努力している。
- ②モビリティ・マネジメントや、パークアンドライド事業を行い、公共交通利用への動機付けや、新たな需要の創出を図る。モビリティ・マネジメントは、中心市街地から一定距離あり、公共交通の運行本数が多い地区をモデル地区と設定し、住民へ自家用車と公共交通の使い方の啓発についてのパンフレットの配布、公共交通利用に関する住民向けの講演会の開催、アンケート調査（フルセットTFP）を実施した。今後、事業所や市内の他地域への展開も図る予定である。

公共交通週間啓発イベント バス乗り方教室



【工夫、留意点】

- ・毎年3月上旬の1週間は、路線バスの運賃が半額となる。（事業者が負担）
- ・バスの利用者数調査、駅の降者数調査、道路渋滞長調査（県警察）を実施、分析し、バス路線のボトルネックを抽出している。

〔詳細情報〕 山口市交通政策課

<http://www.city.yamaguchi.lg.jp/dannai/soshiki/sogoseisaku/kotsu/>

事例2. NPOの運営によるまちづくり活性化コミュニティバス（土浦市）

【導入の経緯、背景】

近年は中心市街地の衰退が著しく、集客力と居住・生活環境の向上、公共交通機関の利用増進が求められていた。路線バスの利用者は、通勤・通学客の減少、マイカーの普及から減少しており、バス路線廃止による交通空白地帯が広がってきていた。

*活用した制度、協議会

- ① 土浦市・土浦商工会議所バス運行支援事業(平成16年度～)
- ② 国土交通省バス利用促進等総合対策事業(平成17・18年度)
- ③ 国土交通省公共交通活性化総合プログラム(平成18年度)

【サービス内容】

キララちゃんバスは、中心市街地の活性化とともに、バス利用不便地域の緩和、公共交通利用の促進を目的に運行されているコミュニティバスである。

商業関係者が中心となって、自ら企画、ルート選定、運営主体の設立、試験運行および本格運行の実施が行われている。バスの運営には地域通貨キララへの参加を通じて地域の商業事業者の協賛を得ており、バスの整理券を持ち、中心市街地の協賛店で1,000円以上の買物をする、帰りのバスは無料となる。

バスの車内には商店等の広告が多数掲示されている。運行主体は、NPO 法人まちづくり活性化バス土浦。



車体後部窓ガラスに張るステッカーです。後部車両はもちろん、歩行者などにも目にとまり宣伝効果の高い広告です。

【工夫、留意点】

- ・バスの試験運行が開始される4年前の平成13年4月から、地域の商業関係者の有志によって中心市街地活性化を推進するためのバス導入に向けた検討を開始。
- ・試験運行期間中に本格運行に向けたアンケートを実施。

【課題】

- ・在来路線バスとの調整は行われていない（平成21年度現在）。

〔詳細情報〕 まちづくり活性化バス「キララちゃん」 <http://www.tsuchiura.jp/kirarabus/index.shtml>

(3) その他、バス事業者による潜在需要の掘り起こし**事例. 各方面から学校への直通バス（モーニングダイレクト）（遠州鉄道）****【導入の経緯、背景】**

導入前は、通学者の一部は浜松駅等での乗換を必要としていた。また、通学にバスの利用促進を図るためには、朝の通学時間の短縮が必要であった。

【サービス内容】

各方面から学校への朝通学時間帯に直通バスを開設した。一部のバスの経路は病院まで延伸されている。

他のバス路線についても、モーニングダイレクト便のように、乗換えの必要をなくしたり時間短縮を図ったりすることで、サービスの向上を図っている。

【工夫、留意点】

学校の入学オリエンテーションの際にパンフレットを配布してPRに努めた。

【効果】

一点集中型で混雑が激しい地方都市において、ピーク時の需要に応じた柔軟な系統設定を行った。浜松駅前バスターミナルの混雑緩和にも貢献した。

〔関連情報 1-1〕 北陸鉄道 モーニングダイレクト便、シャトルバス <http://www.hokutetsu.co.jp/>

郊外の学校群へ、朝だけ都心を経由せず、ダイレクトに目的地に向かう直行便を運行。定期券も学生の学期に合わせたターム（学期）定期を10年前から採用している。

〔関連情報 1-2〕 新潟交通 モーニングダイレクト <http://www.niigata-kotsu.co.jp/>**〔関連情報 2〕 新型通学定期「マルパス」（旭川電気軌道） <http://www.asahikawa-denkidou.jp/>**

中学生から大学生を対象に、旭川市内全線を平日のみ1カ月5千円で乗り放題にする通学定期。買物、塾、アルバイト等にも利用可能。

〔関連情報 3〕 高齢者向け割引全線定期券

- 65歳以上：西鉄バス、阪急バス、九州産交バス、福島交通等。
- 70歳以上：両備バス、日の丸自動車、日本交通等。



阪急グランドバス

〔関連情報 4〕 免許返納サポート制度（高知西南交通等）

自動車運転免許を返納した65歳以上の人への割引制度。

- ①免許返納サポート定期：高知西南交通バスの割引全線定期券（1年目の例：45,000円/年）。
- ②いきいきサポートCard：

高知西南地域（四万十町以西7市町村）の、自動車運転免許を返納した65歳以上の人を対象に発行。土佐くろしお鉄道と高知西南交通バスの運賃を1年間半額で利用できる。

〔関連情報 5〕 昼間のみの割引定期券

日中のみの乗車に限り10時～17時の間に降車する旅客に有効で、全線乗車可能な格安な定期券。西鉄バス（ひるパス）、福島交通（ショッピングバス）等。

2. 地方部におけるバスネットワーク整備の現状

2.1 地域公共交通の維持・再生のための国・地方自治体による支援措置の評価

2.1.1 国と都道府県との協調補助

(1) 国との協調補助により維持している路線

国、地方自治体との協調補助により維持している路線は、ネットワーク形成上どういった路線かを、都道府県に質問した。

【都道府県アンケート結果】

「広域的、幹線的路線」「幹線路線」又は「複数市町村にまたがる広域的、幹線的路線」と回答した都道府県が39件と最も多い。

(2) 国の支援制度に対する都道府県の課題と要望

現在の国の支援制度に対する課題と要望を都道府県に質問し、現在の支援措置は地域の最適交通ネットワークの形成に資しているか等について整理した。

① 地方バス路線維持費(バス運行対策費補助)

- ・地方部の路線は利用減少により運行費補助の基準(平均乗車密度5人)の適合が困難となる等、維持が困難な状況(特に人口減少の著しい過疎地)。
- ・地方部ほどバス事業者の経営悪化は著しく、車両購入費補助制度を活用しても多額の自己負担が生じることから、都市部から中古車両(大型・高床・高燃費)を購入し、車両更新に対応している。

② 公共交通移動円滑化事業

- ・補助率が低く、事業者へのインセンティブが働きにくい。

③ その他の制度

- ・補助制度(特に地域公共交通活性化・再生総合事業)の継続、拡充を求める地方自治体の意見が多い。

制度名	課題・要望等の内容
① 地方バス路線維持費(バス運行対策費補助)	<ul style="list-style-type: none"> ・「輸送量及び平均乗車密度による減額要件に関する現行基準の緩和(過疎地域等、地域の実情に応じた柔軟な対応ができないため)」(18件) ・「現行の車両購入費補助制度の維持」(5件) ・「補助対象路線から外れた場合に、路線維持のために市町村が代替バスを運行するケースが多く、市町村の負担増となっている。」(1件)
② 公共交通移動円滑化事業	<ul style="list-style-type: none"> ・「補助率が低い(活用しにくい)」(7件)
③ 自動車運送事業の安全・円滑化等総合対策事業	<ul style="list-style-type: none"> ・「補助率が低い(活用しにくい)」(2件) ・「支援制度の継続」(1件)
④ 地域公共交通活性化・再生総合事業	<ul style="list-style-type: none"> ・「補助制度の継続、拡充」(13件) ・「現行3年間の補助期間の延長」(6件)
⑤ 低公害車等普及促進対策	<ul style="list-style-type: none"> ・「補助率、限度額の拡充(活用しにくい)」(5件) ・「支援制度の継続」(3件)

2.1.2 地方自治体単独の補助

(1) 地方自治体単独の支援措置により維持している路線

地方自治体単独の支援措置により維持している路線が、ネットワーク形成上どういった路線かについて、都道府県に質問した。

【都道府県アンケート結果】

(単に) 国県協調補助要件に満たない路線のうち、市町村の判断で維持すべきと判断した路線」と回答した都道府県が 16 件と最も多い。

具体的な基準の例を以下に示す。

- ・国のバス運行対策費補助金の対象となる広域的・幹線的路線以外の路線のうち、平均乗車密度 3 人以上かつ運行回数 3 回以上の路線 (広域路線に関する特例措置あり)
- ・市町村が運営する路線のうち、平均乗車密度 1 人以上の路線 ※平成 22 年度から施行

- ・県の補助は、国協調補助路線に準じ、運行距離が比較的長く、一定程度の利用者がある、運行地域において幹線的な位置づけにある路線
- ・市町村単独補助は、国協調補助路線及び県単独補助路線を補完し、地域において必要と認められる路線

事例. 民間委譲したバス路線の経営支援 (函館市)

【導入の経緯、背景】

市におけるバス事業の健全な経営環境を構築し、公共交通としての市民の足を確保するため、厳しい経営環境にあった市営のバス事業を函館バス(株)に移管することにより、路線の維持を図った。

【活用した補助制度】

国の「自動車事故対策費補助金制度」や「公共交通移動円滑化設備整備費補助金制度」等を活用するなかで、函館市は初期投資への支援措置として、乗合バス(ノンステップバス)車両購入をはじめ、市営バスで導入済みのカードシステムや新たなバスロケーションシステムの設置に対し補助等を行った。

運行に際しての支援については、国・道との協調補助のほか、函館市の単独補助を行い、生活路線の維持確保を図っている。

[詳細情報] 函館市企画部企画管理課> バス生活路線(国、道、市の補助路線図等)

http://www.city.hakodate.hokkaido.jp/kikaku/pub_traffic/1.html

(2) 都道府県単独の支援制度の状況

都道府県単独の補助金、融資制度、税の減免等の都道府県における支援制度の状況を把握した。

【都道府県アンケート結果】

ほとんどの都道府県において、運行費欠損補助が設けられており、一部の都道府県では、車両購入費補助、税の減免も行われている。地方自治体単独補助路線のネットワークの考え方、基準が都道府県によって差がある。

財政支援以外の支援としては、「ホームページでの公共交通機関の乗継情報の提供」、「公共交通利用シンポジウムの開催」等が行なわれている。車両貸与、バス停留所整備等の回答は少なかった。

2.1.3 地域公共交通計画の策定状況

(1) 本場に必要路線の判断基準

生活交通の維持・確保の観点から、都道府県における「本場に必要路線」の判断材料・基準を整理した。

【都道府県アンケート結果】

「一定の需要があること」(11件)、「地域公共交通会議等で認められた路線」(3件)、「(単に)市町村が必要と判断した路線」(2件)、「地域の実情に応じて総合的に判断」、という回答がみられたが、以下のような具体的な回答も得られた。

(具体的な回答例)

- ・ 中心都市にアクセスするように利用されているか(単一市町村での乗降が主になっている等)、実車走行キロあたりの補助額はいくらか、他の代替路線はないか。
- ・ 関係市町村や地域住民において必要と考えられ、かつ一定程度の利用実態があり、運行継続に必要な費用の分担が可能であること。
- ・ 平均乗車密度が1.0以上(過疎、準過疎地は0.5以上)の路線であること。これ以下の路線は福祉交通で対応。
- ・ 自家用車を保有しない学生、高齢者の通学、通院手段を確保するための最低限の移動手段が確保されているか。

① 都道府県におけるバスネットワーク維持の基準等(神奈川県の場合)

a. 神奈川県と市町村との役割

- 広域的幹線的路線については県が主体的に関与
- 地域的路線については市町村が主体的に関与し、県は市町村の自立した取組みを支援

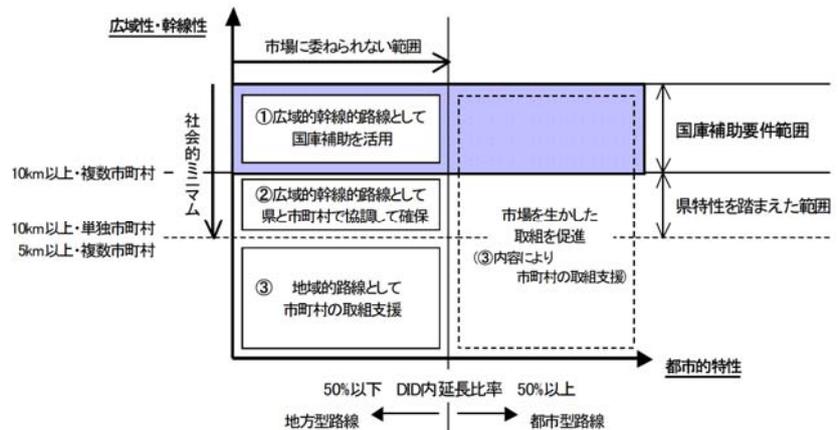
b. 神奈川県における支援の考え方

- 広域的幹線的路線は、運行経費及び車両購入費を事業者に対して補助
- 地域的路線は、廃止代替にかかる初期投資経費や実験運行経費を市町村に対して補助・支援

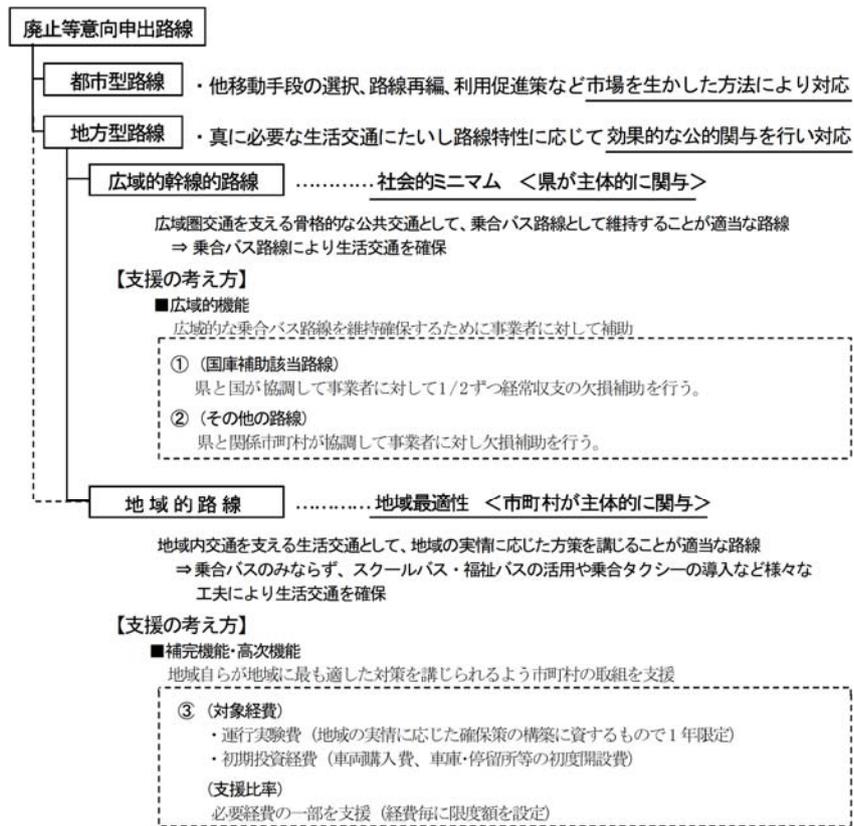
- ・ 国庫補助要件の該当路線を広域的幹線的路線として位置づけることを基本とするが、都市型路線については、路線再編による効率的運行等、市場を生かした取組みを促進させるために対象外とする。
- ・ また、国庫補助要件に該当しない路線であっても、県の特性から広域的幹線的路線と考えられるものは県独自に国庫補助要件を緩和して対象とする。
- ・ 地域的路線については、市町村が地域の実情を踏まえて主体的に運行するための初期投資経費や、地域の創意工夫を発揮させるために必要となる場合の実験運行経費を対象として支援する。

c. 都市型路線と地方型路線の考え方

DID(人口集中地区)内は潜在需要があるとともに、比較的密なバス路線網が形成されていることから、路線再編等による効率的運行等、市場を生かした対応の余地が高いと考えられるため、そのような余地が少なく、直接的な補助以外には対応できないと考えられる DID 外延長が長い路線について支援。



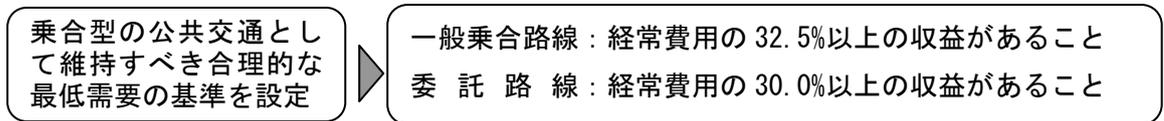
※その他、「幹線性」を示す要件として、「かながわ都市マスタープラン」(H19.10)に位置づけられている広域拠点、又は2以上鉄軌道路線が交差するターミナルを形成している拠点に接続している路線。



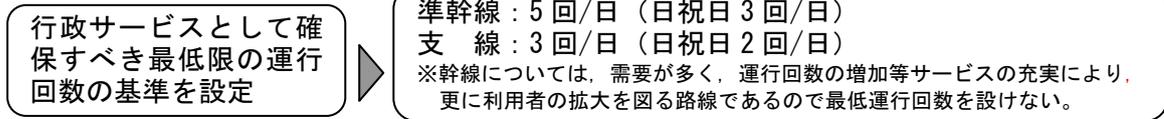
②市区町村におけるバスネットワーク維持の基準等（福山市の例）

行政の財政的支援等にも限界があるため、公共性の観点により、行政が最低限維持すべき基準を設け、基準以上のサービスについては市民が主体となり運行する等、新たなルール設定を行っている。

○最低需要の基準



○最低運行回数の基準



【住民主体路線の創設】

住民主体路線とは、交通不便地域等において住民がバスの運行に関し、主体的に関与することにより運行される路線である。バス路線の廃止により生じた交通空白地域においては、最低需要の基準以上の収益を確保することが可能な場合に、行政が一定範囲内の支援を行う。

また、バス路線の廃止に関係なく、交通空白地域に新たにバスを運行する場合においても、55%以上の収益を確保し、かつ赤字額の1/2の補助で運行可能な場合には、行政が一定範囲内で支援を行う。

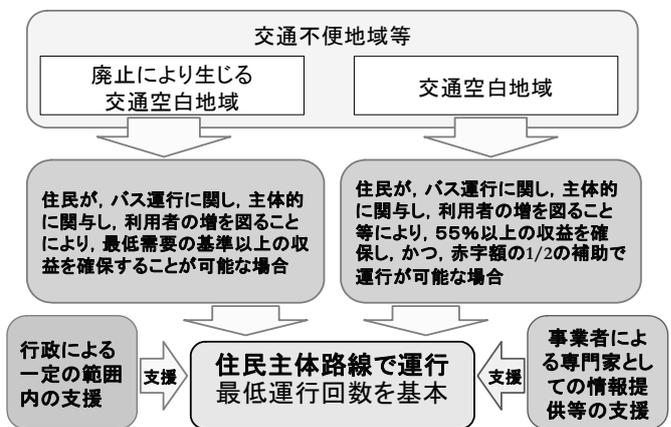


図 住民主体路線について

(2) 交通空白地域解消にあたっての都道府県の調整（地方部）

交通空白地域・不便地域の解消にあたって、都道府県としてどのような調整をしているのかを把握した。

【都道府県アンケート結果】

「地域公共交通会議等への参画」（25件）、「市町村への情報提供、助言」（24件）が多い。アンケートで回答のあった件数に限られるが、「都道府県単独補助の交付」（12件）がこれらに次いでいる。計画から運行まで携わっている都道府県もあり、取組みの例として「市町村と連携した実証運行の実施」（3件）等が回答された。

(3) 地域交通全体の中でのバスネットワークの位置づけ

都道府県における、①地域公共交通維持・再生のための総合計画、将来計画の具体的な内容、②今後のバスネットワーク、施策についての意見を整理した。

【都道府県アンケート結果】

①総合計画、将来計画の内容

- ・モビリティ・マネジメントの活用により県民一人ひとりの意識の変化を促しながら、市町村、NPO等と連携のうえ、公共交通の利用促進を図っていく。
- ・鉄道駅と接続する広域的・幹線的なバス路線を維持するとともに、そのバス路線にきめ細やかに接続するコミュニティバス、デマンドバス・タクシーを導入する等、市町村や事業者、地元住民と一体となって、生活交通の維持を図る。

②今後のバスネットワーク、施策についての意見

【都道府県A】

- ・市町では、地域住民のニーズにその都度応える形で路線を設定するほか、現行の県補助制度においても路線ごとの収支要件で補助の可否を決定する仕組みとなっているため、公共交通『網』への転換が図れずにいる。
- ・行政の補助・委託により運行を行っている路線について住民は知らない状況となっており、地域のバス運行の現状について行政と住民との間に大きな認識のギャップが存在している。
- ・これらの課題を踏まえ、線的な公共交通の維持確保から面的な公共交通網の構築や、デマンド運行等の多様な市町のニーズへの対応、地域公共交通会議での議論の促進等を図るため、政策的な誘導の観点から現行県単独補助制度について見直しを行っている。

【都道府県B】

- ・基本的な認識として需給調整がない現行制度下では、利用者の少ない路線からの撤退は避けられないことから、最低限必要な路線の維持は行政の責務として費用の負担をするべきである。（当然、所要の地財措置も充実すべき）
- ・短期的には、現行の補助制度（国庫・県単独）を堅持し、生活交通路線等の重要な幹線バス路線を維持する必要がある。
- ・中期的には、財政負担の軽減を図るため、バスの輸送実績が低迷する中、現行のバスネットワークが住民ニーズに真に対応できているか、ロスの多い運行となっていないかの点検を、活性化・再生事業等の活用等により行う必要がある。
- ・長期的には、地球環境保全の観点からも、公共交通機関の利用促進を図るため、モビリティ・マネジメント関連施策を充実し、県民の意識改革・啓発することが不可欠である。
- ・参入・退出の自由は、過疎地にとって過酷な制度となっていないかの点検も必要ではないか。（儲かる地域はどんどん便利に、儲からない地域はどんどん不便（行政コストの大幅な増大）になっている。）

(4) 将来的に持続できるバスネットワークの仕組みをつくるために必要な支援

今後の地域における最適バスネットワークの形成・維持を図り、将来的に持続できる仕組みをつくるために、どのような支援が必要かについて、都道府県からの意見を整理したところ、「補助、支援制度の拡充」(17件)、「補助制度に多様なメニューを設定」(7件)、「公共交通計画に携わる人材の育成」(6件)等の要望が多い。

【都道府県アンケート結果】

- ・「補助、支援制度の拡充」(17件)
関連する意見：地方バス路線維持対策事業の維持、拡充。
- ・「計画策定、実証運行に関する財政等の支援」(8件)
関連する意見：地域公共交通活性化・再生総合事業の継続(5件)。
- ・「補助制度に多様なメニューを設定」(7件)
関連する意見：「路線単位の欠損補助から実車走行距離をベースとした補助制度に改め、多様なメニューを設定することで見直しに取り組む市町のニーズに応える」
- ・「公共交通計画に携わる人材の育成」(6件)
関連する意見：市町の公共交通担当者等の人材育成支援(アドバイザー派遣等)。
- ・「公共交通機関利用への誘導政策」(2件)
- ・「国、県、学識者、コンサルタント等から市町村への指導、助言」(2件)
- ・「公共交通計画、運輸支局等との手続きをまとめたガイドブックの公表」(2件)
- ・「鉄道、タクシー等を含む総合的な交通計画策定支援制度の創設」(2件)

(その他の具体的な意見)

- ・全国一律の補助制度ではなく、人口密度や高齢化率、自治体の財政状況等地域の実情を反映させた地域ごとの補助・支援制度が必要ではないか。
- ・地域の実情にあった交通システムの構築に意欲的に取り組む意欲的に取り組む事業者、自治体に対しての支援を強化する。
- ・事業者間の連携・調整を図るための支援、事業者による自発的な地域貢献等を引き出すための支援。
- ・地方交付税制度の維持、拡充。
- ・地域の実情を踏まえ、地元市町において検討される必要があり、持続可能な地域公共交通としては、採算面も考慮のうえ、地域の需要に見合った交通手段を、地域として選択する必要がある。
- ・再構築に熱心に取り組んだにも関わらず、軌道に乗らなかった場合の再チャレンジ支援。
- ・地域(市町)がまちづくり、地域づくりの一環として公共交通を整備していけるような総合的な交付金制度(運行費に対する支援を含む)
- ・バス事業者の公表データ整理のための支援(乗降客数、OD、運行経費等のデータ公表)
- ・事業者と行政が連携した利用促進策の実施。
- ・各種補助事業等を地域の判断に委ねる際には、財源とセットでなければならない。
- ・バス事業に係る支出については特別交付税が措置されているが、特別交付税はバスだけでなく様々な要素を総合して算出されるため、市町村にとっては「バス事業に対する措置額」が見えず、支援を受けているという実感があまりない。生活交通体系の持続的、安定的な確保を図るには、市町村の経常的な財政負担に対する目に見える形での支援措置が必要である。

2.2 地域公共交通に関する地域協議会等の検討体制

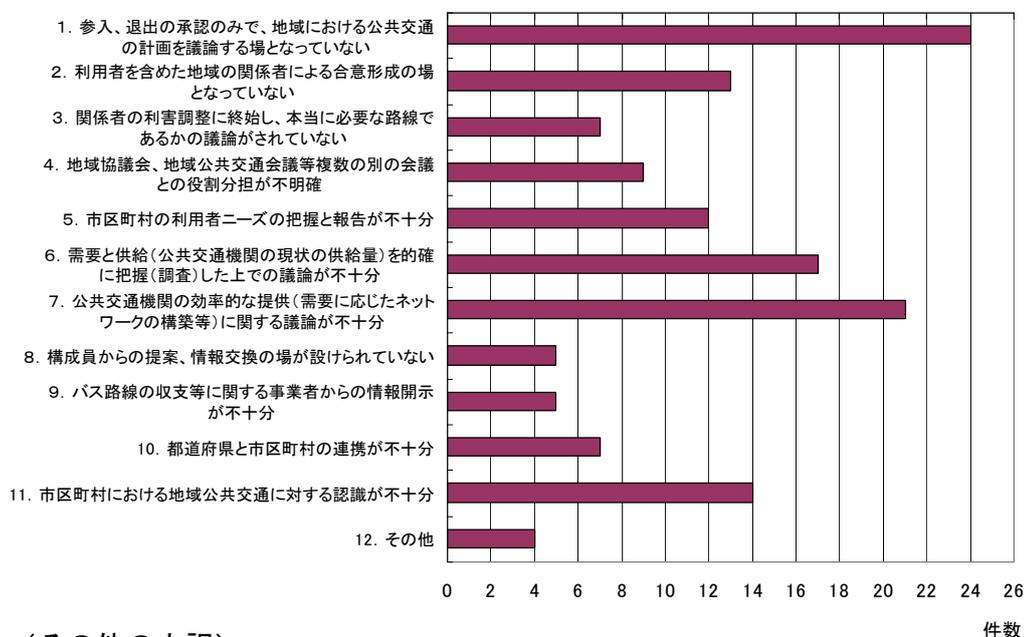
2.2.1 各種協議会の活動内容と課題

現在の地域公共交通に関する各種協議会は地域の最適交通ネットワークの形成を検討する場となっているか、現状と課題を整理した。

(1) 地域協議会

【都道府県アンケート結果】

地域協議会の課題については、「参入、退出の承認のみで、地域における公共交通の計画を議論する場となっていない」が24件と最も多く、以下、「公共交通機関の効率的な提供（需要に応じたネットワークの構築等）に関する議論が不十分」（21件）、「需要と供給（公共交通機関の現状の供給量）を的確に把握（調査）した上での議論が不十分」（17件）、「利用者を含めた地域の関係者による合意形成の場となっていない」（13件）、「市区町村における地域公共交通に対する認識が不十分」（14件）となっている。



(その他の内訳)

- ・協議会の位置づけが相対的に軽くなっている。
- ・市町村とバス事業者との事前の調整が不十分な場合がある
- ・関係者との合意形成や議論は地域協議会以外の場合でも可能であり、全ての課題を地域協議会で扱うべきとは考えていない。
- ・廃止代替等、地域交通確保方策の検討期間の確保。

n = 39

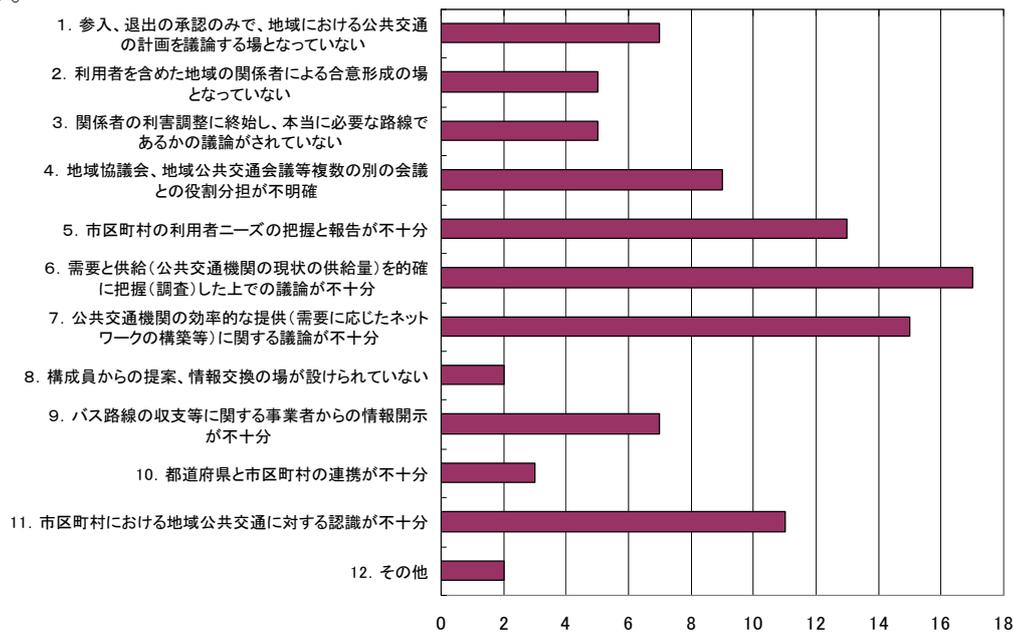
《具体的な問題点の例》

- ・地域公共交通会議等とは別の場である地域協議会で、バス路線の休廃止への対応や地域の交通のあり方を検討するのではなく、地域公共交通会議等の場において、地域の公共交通全体を考える中で検討することが適当である。
- ・地域公共交通会議の分科会化を行っていないことから、特に市町が行う自主運行のみなし4条路線における退出に不都合が生じている。
- ・補助路線の検討に時間をとられ、利用促進策や地域の課題に対する意見交換について、建設的な議論ができていない。

(2) 地域公共交通会議

【都道府県アンケート結果】

地域公共交通会議の課題については、「需要と供給（公共交通機関の現状の供給量）を的確に把握（調査）した上での議論が不十分」が 17 件と最も多く、以下、「公共交通機関の効率的な提供（需要に応じたネットワークの構築等）」に関する議論が不十分（15 件）、「市区町村の利用者ニーズの把握と報告が不十分」（13 件）が続いている。



（その他の内訳）

- ・役割が増えており、構成員が全て理解しているか疑問がある
- ・地域公共交通会議の権限が少なすぎる

件数
n = 29

《具体的な問題点の例》

- ・単一市町村内で完結しているバス路線がない市町村は会議を設置しておらず、結果として交通に関するビジョンもない。
- ・複数市町を跨る広域的な移動を行いたい潜在的な住民ニーズを把握できない（又は対応できない）。

《市区町村における取組みの例》

八戸市地域公共交通会議においては、路線バス事業連絡調整分科会および小型乗合交通ビジネスモデル化プロジェクト分科会を設置し、複数の乗合バス事業者およびタクシー事業者と随時協議検討を行っている。

(3) 運営協議会

【都道府県アンケート結果】

運営協議会の課題については、「需要と供給（公共交通機関の現状の供給量）を的確に把握（調査）した上での議論が不十分」が 8 件と最も多く、「地域協議会、地域公共交通会議等複数の別の会議との役割分担が不明確」が 7 件と続いている。

2.2.2 望ましい検討体制を維持・確保するための今後の地方自治体（都道府県、市区町村）、国の役割

利害にとらわれないそれぞれの役割分担の中で合意形成がなされているか、都道府県の意見を整理した。

(1) 国の役割

【都道府県アンケート結果】

専門家や国からの適切な指導と助言（9件）、財政を含めた支援制度の体系構築（9件）各関係者間との情報提供（6件）、公共交通の維持確保（5件）、協議の場の提供（4件）、研修、教育の機会を設ける（4件）、安易な参入、退出を許可しない法制度の見直し（3件）等が多い。

財政を含めた支援制度の体系構築（9件）の具体的内容：

- ・ 財政支援（バス運行対策費補助の継続、地域公共交通活性化・再生総合事業の拡大、補助期間の延長）。
- ・ 地方バス路線維持費補助、地域公共交通活性化・再生総合事業補助等により、地域公共交通の検討体制を財政的に支援。

(2) 都道府県の役割

【都道府県アンケート結果】

- ・ 財政を含めた支援制度の体系構築（10件）

関連する意見：地域の実情に応じた交通体系構築の支援。

地域公共交通活性化・再生総合事業として実証実験を行った市町村運行のコミュニティバスのうち、持続可能で効果的なものについては、一定の基準を設けた上で支援する制度を創設することを検討中。

- ・ 各関係者間との情報提供及びその仕組み作り（6件）

関連する意見：広域的な状況分析に基づく的確な情報、ノウハウの提供。

- ・ 適切な指導と助言（6件）

- ・ 協議の場の提供（5件）

関連する意見：市町村を跨る等広域での公共交通ネットワークのあり方については、府が主宰する地域協議会のような場において議論することが必要と考える。

- ・ 公共交通の維持確保（4件）

- ・ 各関係者間との共存及び連携（2件）

- ・ 地方自治体はシビルミニマムの観点から国の支援の補完、および域内路線の再編・活性化。

- ・ モビリティ・マネジメント手法を活用した企業や住民への働きかけ。

(3) 市区町村の役割

【都道府県アンケート結果】

- ・ 協議の場の提供（8件）
- ・ 交通体系の検討・計画・実施（7件）
関連する意見：地域における生活交通の主体的な検討・計画・実施
地域にとって最適かつ長期的に維持できる公共交通のあり方について検討し、合意形成を図り、合意に基づいてそれぞれの主体が役割に応じて責任を持って推進できる仕組みを作る。
- ・ 住民等のニーズ把握（7件）
関連する意見：地域の生活交通がどうあるべきかについて、地元市町村が問題意識を持った上で現状と住民ニーズを把握することが必要。
- ・ 住民を含む各関係者との調整（7件）
関連する意見：地域の実情にあった交通システムを構築するための検討の中心的立場として、利用者の意見集約、地域住民や学校、病院等の関係団体及びバス事業者、タクシー事業者等との調整。
- ・ 公共交通の維持確保、活性化（7件）
関連する意見：各市町村は、地域住民のニーズを十分に把握し、それぞれの判断で地域内の公共交通の維持・確保に努める。
- ・ 市町村の役割の明確化（4件）
- ・ 効率的な交通体系の検討（3件）
- ・ バス事業は民間事業者が主体となって実施してきた経緯から、多くの市町村には未だ交通政策を専門とするセクションがなく、様々な業務の兼任でバス交通を担当している場合が多い。

(4) バス事業者の役割

【都道府県アンケート結果】

「公共交通の維持確保」（7件）、「情報提供」（4件）、「地域住民のニーズ把握」（3件）等があり、バス事業者としてのノウハウ、利用者に関するデータの提供が期待されている。「協議への参加、意見の提案」（3件）、「明確な将来ビジョンの提示」等、計画への積極的な関与も期待されている。

2.3 バス事業者の厳しい経営状況を踏まえた地方部におけるバス経営

2.3.1 バス事業者の厳しい経営状況についての意見

【都道府県アンケート結果】

高速道路料金の見直しの際には、公共交通事業者への影響を考慮すべき。

【バス事業者の現状】

バス事業は労働集約型産業であるため、経営改善（経費節減）のために、人件費を切り下げること等で対応してきた。バスの運転者不足と高齢運転者の退職に伴う財務上の課題に直面している。

《参考情報》三大都市圏以外の収支率は88.0%（平成20年度）で、引き続き厳しい状況。

2.3.2 地方自治体や地域との良好な関係構築を行っている好事例

地方部において、地方自治体や地域との良好な関係構築を行っている好事例を整理した。

事例1. 八戸駅線共同運行化（八戸市）

【導入の経緯、背景】

八戸市にある東北新幹線八戸駅は、市中心部から直線距離にして約5km離れた場所に位置しているが、民間バス事業者2社と八戸市交通部がそれぞれの運行計画により中心街行きの路線バスを運行していた。そのため、総体的には運行本数が多いにも関わらず、時間帯によっては近似した時刻に発車する、あるいは、同じ方面に向かうのに乗り場が別々になっている等、利便性においては多くの課題を有していた。

【サービス内容】

このため、八戸市では、南部バス株式会社と八戸市交通部によるダイヤ・路線調整の場を設け調整を重ね、平成20年4月から八戸駅線（2経路）の共同運行化を実現。10分間隔のヘッドダイヤ化や八戸駅東口でのバス乗り場の再編等を行ったことで、運行本数は2割程度減ったにも関わらず、利用者は逆に増加し、平成20年度における両事業者の同路線の収支は黒字に好転した。

【工夫、留意点】

10分間隔のヘッドダイヤ化により、新幹線から降りても発車時刻を気にせずに路線バスに乗って中心街に行けるようになり、二次交通アクセスの問題も解消されている。



運行ダイヤの平準化以外に、共通定期券制度、関連他路線の運行ダイヤ調整、八戸駅や中心街（六日町等）のバス停留所での共通時刻表の掲示、行先表示の共通化、八戸駅東口バス乗場の行先別再編を実施。

〔詳細情報〕 八戸市> 地域公共交通 <http://www.city.hachinohe.aomori.jp/koutsu/>

八戸駅線共同運行化後の八戸駅乗車人数の比較

区分		共同運行前	共同運行後	差	%
八戸市交通部	乗車人数	388	403	15	3.9%
	便数	75	56	-19	-25.3%
	1便当り平均	5.2	7.2	2.0	39.1%
南部バス	乗車人数	206	282	76	36.9%
	便数	55	46	-9	-16.4%
	1便当り平均	3.7	6.1	2.4	63.7%
計	乗車人数	594	685	91	15.3%
	便数	130	102	-28	-21.5%
	1便当り平均	4.6	6.7	2.1	47.0%

注) 共同運行前乗車人数: 市営バス19年6月、南部バス平成19年7月平日調査データ、内舟渡経由含む

注) 共同運行後の乗車は1番～3番の2社の乗車人数計(内舟渡経由、八戸西高発を含む)

注) 便数は中心街方面をカウント、片道で1とカウント

出典: 平成20年フォローアップ調査結果

参考. 八戸市地域公共交通総合連携計画（平成21年3月作成時）の概要

目標達成のための事業のイメージとスケジュール

事例2. 飯綱町（長野県）i（アイ）バス

【導入の経緯、背景】

バス利用人員は、年々減少している。それに応じて、運行収入が減少するため、町の公共交通にかかわる財政支出額は増加していた。

また、中学校遠距離通学生徒保護者アンケート調査から、飯綱中学校の遠距離通学生徒が、通学にバスを利用しづらい状況にあり、右グラフのとおり、登下校において、家族送迎に頼る生徒が非常に多くなっていった。

【サービス内容】

町内から長野市へのJR利用による通勤・通学者、町内の高校、中学への通学者が、移動可能となるバス等の定時定路線運行。バス等が町内のほぼ全域をカバーし、かつ、走行（移動）時間を短くするために、現行のバス路線を5路線から7路線に増やした。夜7時のJRと接続の運行は、デマンド運行とした。

イ. 地域住民との合意形成はできているか

住民からの要望にしっかりと向き合い、住民の目線に立った新しい公共交通を創っていくことにこだわり、次の調査を実施した。

- ・全世帯を対象とした住民意向調査
- ・廃止代替バスの利用実態調査、バス利用者アンケート
- ・中学校距離通学生徒保護者アンケート、中学校ヒアリング
- ・交通事業者ヒアリング
- ・運行方針について町公共交通対策協議会で検討（自治会、老人クラブ、障害者団体、学校及び生徒保護者、商工会、観光協会、公共交通事業者、有識者等21人で構成）。



ロ. 乗り継ぎ調整のための協議は十分に行われているか

導入前は町内、長野市への通学にバスを利用しづらく、家族送迎に頼る生徒が多かったが、導入後は、JRとの接続、町内移動時間の短縮が図られた。

定時定路線バスとタ方の長野からの列車(くだり)との接続

車札駅列車発着時間	飯綱線	地藏久保線	吉村・牟礼線	国道線	奈良本線	東柏原線	堀越線	主な利用者
	長電 大型バス	長電 小型バス	長電 大型バス	長電 大型バス	タクシー ワゴン	長電 大型バス	タクシー ワゴン	
15:39	○	×	×	×	×	×	×	西小学校児童 中学生(冬季)
16:36	○	○	○	○	○	○	○	部活未加入中学生 高校生
17:49	×	×	×	○	×	×	×	
18:25	○	○	○	×	○	○	○	部活加入中学生 高校生
19:01	デマンド対応		○	デマンド対応				高校生

ハ. 運行事業者の選定方法、運賃の設定方法

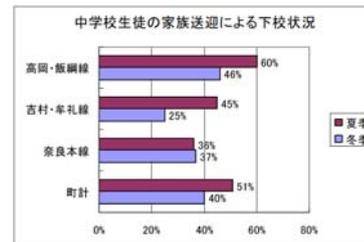
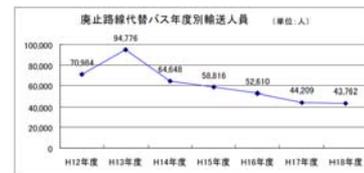
- ・地域公共交通会議による検討（自治会、老人クラブ、障害者団体、生徒保護者、商工会、公共交通事業者、長野県等21人で構成）。

【工夫、留意点】

運送事業者と運行協定を結び、運行費から運賃収入等を控除した欠損額に相当する額を、補助金として交付する。この運行費については、運行費単価と運行実績により算出する方法に変更した。

- ①定時定路線バスの運行費 車種別のkm当り単価×実車走行距離
- ②デマンド交通の運行費 時間当たり単価×運行時間

運行費単価については、人件費、燃料油脂費、車両修繕費、車両に係る保険等の諸経費、一般管理費含む。この変更により、町で運行費を算出することが可能となった。



事例3. 車を使えない「交通不便者」の交通行動を詳細に把握（長野県木曾町）

【導入の経緯、背景】

平成17年の町村合併に際し、旧町村で異なっていた生活交通を一元化する必要があったことから、新たな交通システムのあり方（交通体系の適正化）について検討を開始した。

※木曾町の高齢化率は30%以上と高い。駅、スーパー、病院、官公庁等の主要施設の大半が木曾福島の中心市街地に集中立地している。

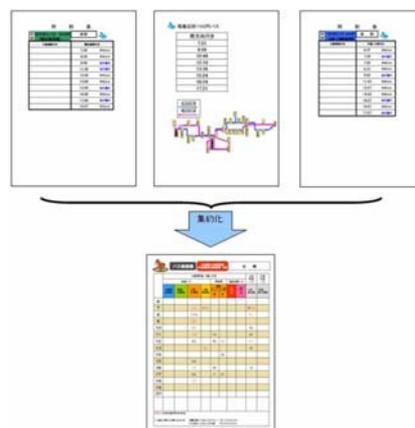
※地域公共交通会議には、交通事業者、自治体、病院、警察署、観光協会、道路管理者等が参画

計画の目標

- ①；町民および観光客に対して、バスの広報・PR運動を行うことで公共交通の利用促進を図る。
- ②；①により運賃収入の向上を図るとともに、利用者負担をできるだけ抑えたなかで、最も収益性の見込める運賃体系を検討し、極力早い段階に移行する。
- ③；事業費を現行枠内に抑えながら、運行体系の効率化やきめ細かいダイヤやルート設定等によりサービス内容の向上を図る。
- ④；利用促進を図るための有効な手段として、時刻表揭示システムの改良を行う。
- ⑤；ダイヤ改正および事業費算定の作成システム等を整え、年度更新作業に掛かる作業の省力化を図る。
- ⑥；以上により、木曾町の交通システムを永続的に維持可能なものとしていく。

なお、具体的な目標値として、次のものを掲げた。

- 利用促進；年間利用者数 毎年3%増
- 運賃収入の向上；運賃改定を行った上で、改定後、1,500万円増
- 事業費の効率化；現行予算枠内でのサービス水準向上（デマンドタクシーの回転数アップ等）利用者アンケートによる評価の向上で検証
- 時刻表揭示のわかりやすさ向上；利用者アンケートによる評価の向上で検証



時刻表集約のイメージ

【サービス内容】

合併前の旧4町村において全戸アンケートを実施し、特に車を使えない層（交通不便者と定義）の交通行動を詳細に把握し、中山間の過疎地域である木曾町に適した交通システムとして、「幹線バス」と「補助システム」からなる、ゾーンバスシステムを導入。支線バスは、地域の特性に合わせて、巡回バスや乗合デマンドタクシー（住民のみの登録制）が導入されている。また、各地区の支所等主要地点で、幹線バスと支線バスの結節を行う「乗継ポイント」が設定されている。バス停数は約260カ所、運行路線距離は約250km。

【導入の効果】

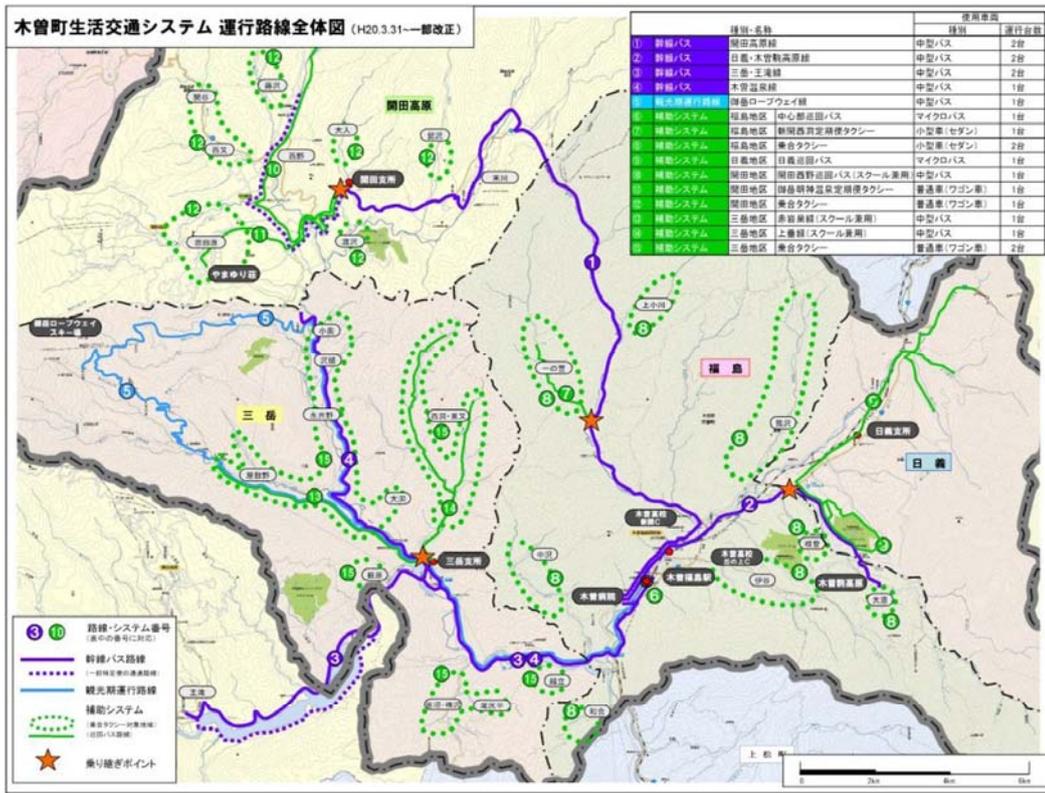
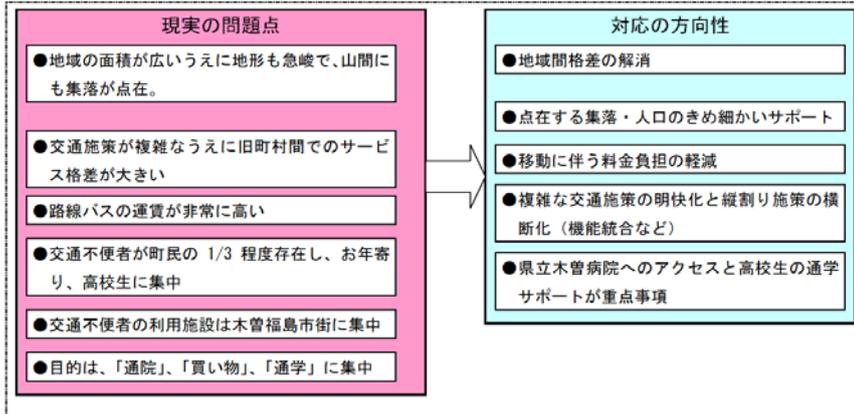
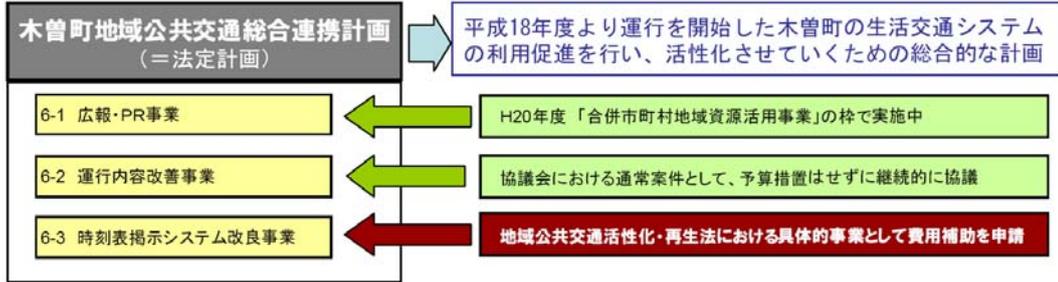
高齢者や高校生のモビリティが大幅に向上し、利用者数が大幅に向上。「合併後に町が取り組んだ、よかった施策」で1位に選ばれる等、住民から高い評価を得た。

【課題】

幹線の運賃は全て200円で運営されているため、200円のまま運行を続けていくと経営が成り立たなくなる。地域住民の継続した負担は、町内で重要な問題となっている。

- ・事業者への委託費用は、年間約1.5億円
- ・県から年間数百万円の補助金を受けている（平成17～18年度は、長野県の「コモンズ交通システム支援事業補助金」制度を活用、平成18～20年度には、長野県の「無医地区等解消事業補助金」制度を活用）

参考. 木曾町検討会における現状の問題点と対応の方向性検討



路線種類	運賃	
①幹線バス	200円/1回	
②巡回バス	100円/1回	
③乗合タクシー		
乗り継ぎ割引	巡回バス・乗合タクシー ⇄ 幹線バス	200円/1トリップ
	巡回バス ⇄ 乗合タクシー	100円/1トリップ
	幹線バス同士、福島巡回バス	割引適用なし 当該料金をその都度支払い

事例4. スクールバスの空き時間を利用した町内循環バス（青森県五戸町）
— 行政に頼らずに地元有志が協力して地域の足を支えている事例 —

【導入の経緯、背景】

患者の利便性向上と商店街の活性化が目的で、町内の開業医や薬局経営者からなる五戸町循環バス運営委員会（発足時会員10人）が出資し、南部バス(株)のマイクロバスをチャーターして「五戸ちんちんバス」を運行。

【サービス内容】

地元商店街、病院などが出資し合い、五戸町の医院、歯科医院、調剤薬局と中心商店街を循環する無料循環バスが平成16年9月1日から運行を開始した。

南部バス(株)は町から受託している五戸南小学校スクール運行の空き時間（9:00～13:00）を利用して、五戸町循環バス運営委員会と低廉な料金で貸切契約を結び、運行している。

- ・通院者の利便向上が本来の目的ではあるが、利用者は限定せず誰でも利用することができる。
- ・高齢者に配慮し、バス停を約300m毎に設定したほか、乗客が望む場所で乗降が可能。
- ・停留所となった施設の中には、利用者の待合スペースを提供しているところもある。
- ・鐘の音を鳴らし、乗客にバスの接近を知らせるメロディバスである。

五戸ちんちんバスの運行概要

運行ルート	2ルート（1周7.2km 38分所要）
運行ダイヤ	4便（午前のみ）
運行日	月～金曜日



五戸町循環バス運営委員会

診療所(3)、歯科(3)、調剤薬局(6)。平成22年度から五戸町役場が参画する予定。

【工夫、留意点】

出資した商店や病院がそのままバス停留所となるため、地元商店街の活性化にも貢献している。また、スクールバスの空き時間を利用しているため、バス事業者への委託費用も低価格に抑えられたことで、運行費用は全て出資金でまかなっており、運賃は無料、行政からの財政支援も一切受けていない。

行政に頼らずに地元有志が協力して地域の足を支えている事例であり、このプロジェクトに参加した委託先バス事業者も熱心に協力している。

【効果】

運行当初は、1便あたりの利用が5～7人程度であったが、平成17年2月より、中心街へは急な坂道を登る必要があり、かつ交通空白地帯であった川原町地区に延伸したところ、11～12名に急激に増えた。

《参考情報》長野市における公共交通計画

①長野市が負担しているバス路線、乗合タクシー等

長野市では、生活路線バス以外のバス交通として、コミュニティバス（ぐるりん号）、乗合タクシー、市営バス、中山間地域輸送、廃止代替バス等に取組んでおり、市民の移動手段の確保・充実を図っている。これらの路線の運行経費に対する不足分については、市が負担しているが（平成20年度実績で約1億3,200万円）、利用者数は減少傾向（市営バスは4年間で約2割減少）にあり、運行収支は厳しい状況にある。

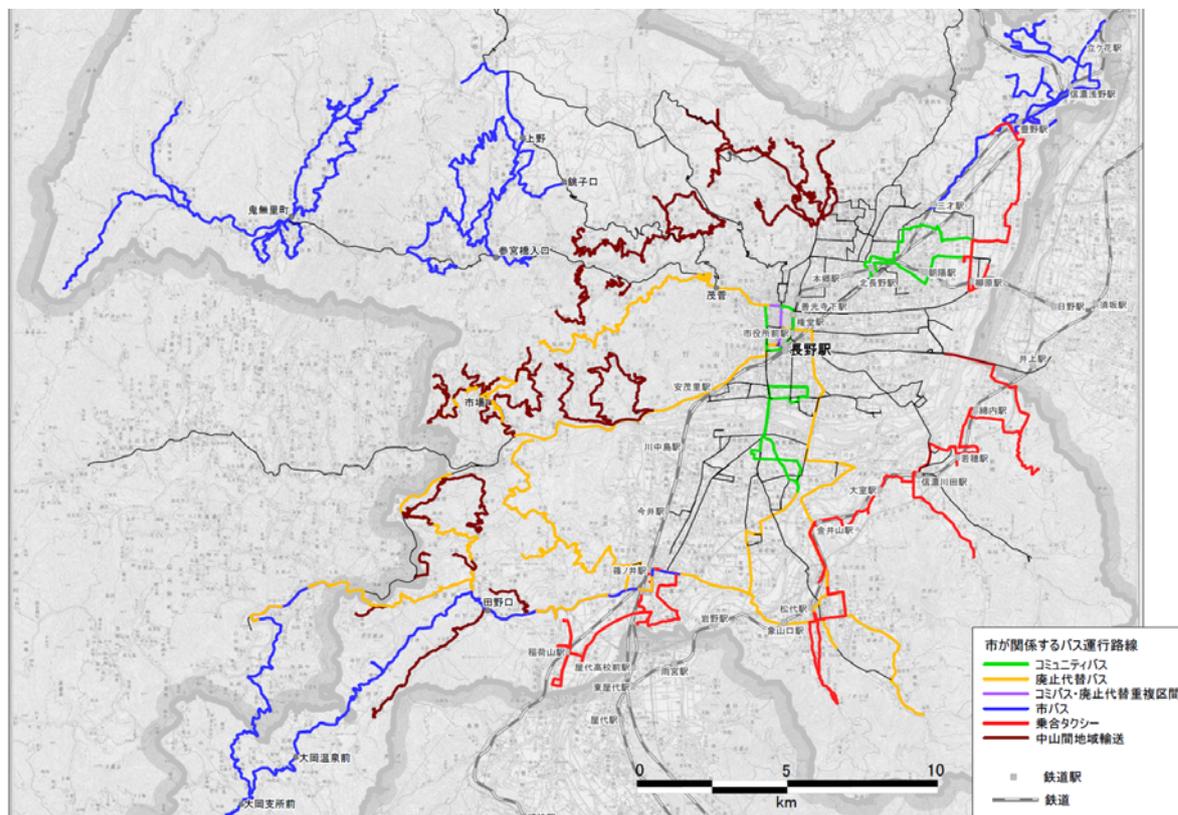


図 市が負担しているバス路線・乗合タクシー等（信州新町・中条除く）

表 市営バスの年間利用者数と運行経費及び収入の推移

	[単位:人、千円]			
	年間利用者数	運行経費	運行収入	負担額
H17年度	91,561	77,058	13,740	63,318
H18年度	82,002	74,165	12,645	61,520
H19年度	78,806	68,767	11,019	57,748
H20年度	75,029	70,747	10,610	60,137
H20-H17	-16,532	-6,311	-3,130	-3,181
減少幅	-18%	-8%	-23%	-5%

※車両の効率的な運用

- ・長野市では、スクールバスと一般の利用者の混乗方式を一部地域で導入している。
- ・また、新たに混乗方式の導入を予定している地域では、日中は、電話予約による乗合タクシーのデマンド運行も取り入れ、学校が休校時でスクールバス混乗路線が運休の際の代替輸送も兼ねている。

②地域公共交通総合連携計画の策定

マイカー依存からの脱却と公共交通機関の利用促進、バス交通（生活路線バス、コミュニティバス、乗合タクシー等）のあり方を見直し、活性化を図る等を目的として、平成22年2月に策定。計画の策定に際しては、公共交通機関の現状把握、市民（住民）アンケート調査、バス利用者アンケート調査を実施した。連携計画策定に伴い、地区別にカルテを作成した。

主な推進施策は、以下のとおり。

- ・ICカード、バスロケーションシステム、パーク・アンド・バスライド、サイクル・アンド・バスライドの導入
- ・コミュニティバス、乗合タクシー等の新規導入
- ・路線バスの増便、終発の繰り下げ等
- ・バス路線網の再編と運賃体系の見直し 等

〔詳細情報〕長野市（交通政策課） <http://www.city.nagano.nagano.jp/>

〔関連情報〕川中島バス <http://www.alpico.co.jp/kbc/> 長電バス <http://www.nagadenbus.co.jp/>