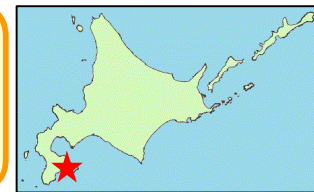


3者が協働し、実証実験「陣川あさひ町会バス（Jバス）」を運行。  
 住民要望に合わせた利用促進策や後方支援を行い、路線バスとして本格運行を実現。  
 取組の結果、地域にバス利用の気運が醸成され、他路線の利用者も増加。



## (取組の概要)

### 1. 行政の補助金に頼らない実証実験運行

- 3者が協議を重ね、平成24年4月、町会が貸切バスを契約し、行政の補助金を受けずに運営を行う、実証実験「陣川あさひ町会バス（Jバス）」を開始。
- 北海道函館市は地域交通を維持するモデルケースとして位置付け、各種調整を行うほか、リーフレットや利用券の作成・印刷などを支援。

### 2. 迅速な運行計画変更や利用促進等による収支改善

- 町会は、住民へのわかりやすいPRやJバスで行く温泉ツアー企画等の取組により、利用促進を図ったほか、車内広告募集や手作りグッズ販売等により運行収入の不足分を確保。
- 地元大学生に車内アンケート調査の協力を依頼し、利用者ニーズを把握。住民からの意見や乗降データを速やかに検証し、利便性の向上や効率化を実施。
- 函館バスは、町会や同社が発掘した車内広告掲載企業からの広告収入を町会の収入とするとともに、手作りグッズの販売に協力。

### 3. 地域が支える路線バスとして利用者が増加

- 3者の協力体制と町会の熱意により、3年間一定の利用客を維持できたことから、函館バスが路線バス「9-J系統」として、平成27年4月より本格運行を開始。
- 本格運行開始後、町会は、引き続き情報発信、イベント活動を行うとともに、車内広告募集の函館バスへの協力を実施。
- 函館バスと北海道函館市が後方支援に徹したことで、地域のバスという意識が醸成され、「9-J系統」は実証実験時の利用者を上回り、また、地域におけるバス利用の気運が高まった結果、従来から路線バスとして運行していた「6-2系統」の利用者も増加。



3者が集まったJバス調印式



実証運行リーフレット



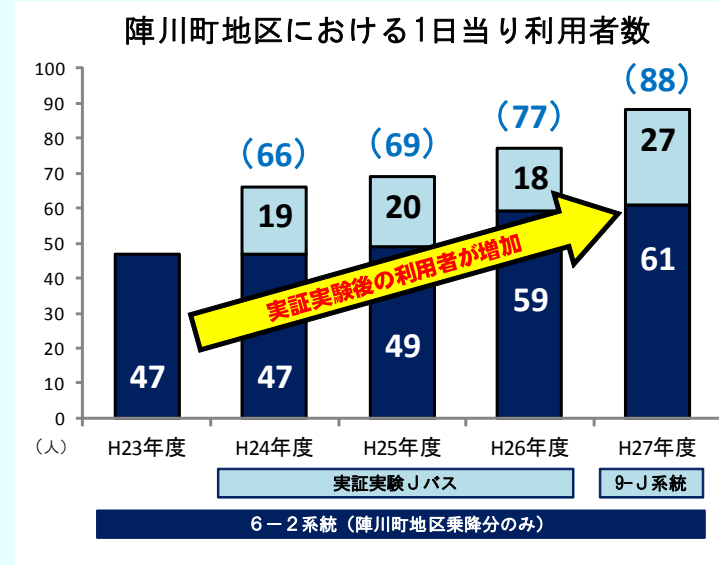
Jバス出発式



小学生デザインのバス停



温泉ツアーイベント



# 弘南鉄道大鰐線存続戦略協議会

(青森県)

弘前市と大鰐町の2市町が先頭に立ち、多様な主体と連携・協働した数々の利用促進施策を実施。また、対象を明確化した戦略的なモビリティマネジメントを行うことにより、減少が続いていた弘南鉄道大鰐線の利用者増を実現した。

## (取組みの概要)

### 1. 2市町が連携し、多様な主体との連携・協働により、各種施策を実施

- 弘前市長と大鰐町長が、大鰐線存続に向けた連携を宣言。事業者はもとより、商店街、学生、住民、NPO等多様な主体が参画し、コンソーシアムを設立。各種企画切符の企画やイベント列車等を実施(弘前バル街とのコラボ乗車券、ヨガ列車、大鰐線遠足等)。
- 中学生応援切符、通院あんしんパス、乗継割引等の他分野・交通モード連携施策を実施。
- 新聞・テレビ等を利用した啓発、オリジナルロゴ作成によるモチベーションの醸成。



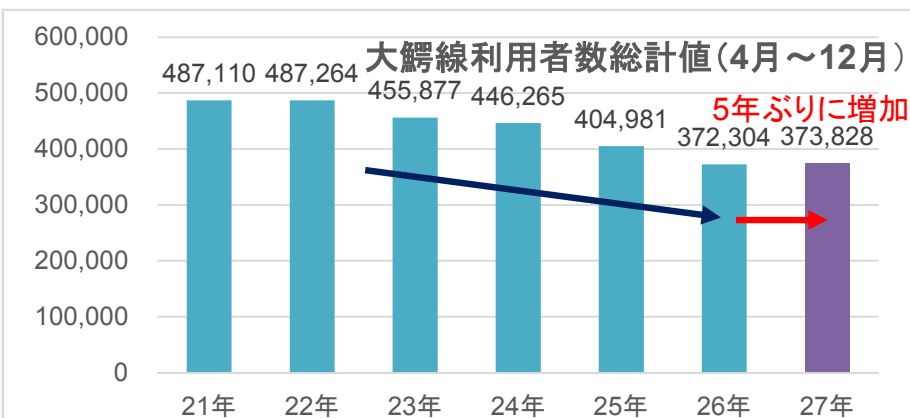
### 2. 利用目的別の戦略的モビリティマネジメントを実施

- 中学生: 動機付け冊子、中学別の通学カタログ、ランドリーバッグ等を教員から配布。
- 高校生: 動機付け冊子、交通マップ、ブックカバー等を校長会で説明。教員から配布。
- 沿線住民: ワンショットTFP実施による行動・実行意図の形成(約10%が行動を転換。定期外利用者増)
- 小学校統廃合を機に定期券補助制度を創設し、マイカー需要への転換を抑制(定期券増売)



### 3. 地域づくりとの一体化による持続性の確保

- 地域イベントとの連携により、売り上げ寄付の仕組みを構築。
- MMの継続的な実施。
- 地域の重要な幹線として地域公共交通網形成計画等へ位置付け、駅前の再開発も予定。



企画切符(中学生向け・通院向け)      中高生MM      トラベルフィードバックプログラム      ニュースレター

# 「ぐるっと生瀬」運行協議会

(兵庫県西宮市)



地域住民が計画段階から主体的に関わり、有識者・交通事業者・行政等と協働のもと、その地域にふさわしい、住民の目線で背丈にあった持続可能なコミュニティバスの運行を目指すとともに、その運行を通じて、魅力的で活力ある地域の形成を目指す。

## (取組みの概要)

### 1. 持続可能な移動手段の確保とまちづくり

- 公共交通不便地域や勾配が急な地域特性をもつ生瀬地域においては、高齢者が自家用車以外で外出することが困難な状況であったが、1つの自治会の立ち上がりをきっかけに、地域住民が主体的に取り組んだ乗合交通(コミュニティ交通)を実現
- 利用者ニーズを適正に捉え、地域住民が運行ルートや運賃を設定することで、利便性を高める

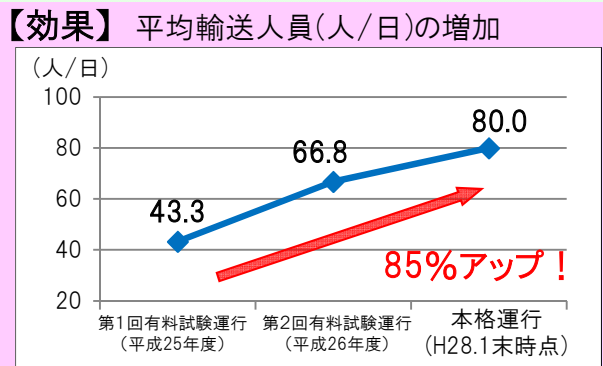
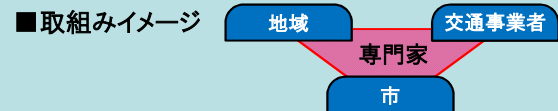
### 2. 複数回の社会実験(PDCA)

- 結果を検証し、利用目的に応じた市域を跨る運行ルートを設定
- 社会実験を通じて、地域の自立性を高めるとともに、  
地域の合意形成を図る



### 3. 事業目標と利用促進活動

- 目標(平均輸送人員100人/日)を明確に掲げ、本格運行開始後3年で黒字化を目指す
- 平成28年1月末時点の平均輸送人員(人/日)は、第1回有料試験運行時(平成25年度)に比べ、85%アップ



山あいに住民運営バス  
西宮生瀬の移  
住民主導で運行  
利用促進へ続く模索  
新聞(H27.11.16神戸新聞等)  
回数券、広告付き時刻表、ポケット時刻表、ラジオ、車体広告、座談会 etc

# 加西市公共交通活性化協議会

(兵庫県加西市)

地域住民・交通事業者・行政の三者が連携・協力することにより地域公共交通の活性化に努め、特に北条鉄道では、民間のノウハウを積極的に取り込み、各種取組みを実施することにより、**営業開始以来、営業収益が過去最高を記録。**



## (取組みの概要)

### 1. 地域住民・交通事業者・行政の連携協力



### 【効果】 営業収益が過去最高！



### 輸送人員が過去2番目を記録



列車のお見送り(ボランティア駅長)

### 2. 地域住民と事業者・行政のさまざまな協働

○ボランティア駅長などステーションマスター制度の活用

(列車のお見送り、切り絵教室、僧侶による相談、鈴虫列車、史跡ガイドなど)

○市民ボランティアによる、

北条鉄道の複数の駅舎新築、駅トイレ、法華口駅三重塔等の整備

○北条鉄道枕木応援団制度、片道無料乗車券制度による応援乗車

○NPO法人と事業者・行政の協働によるコミバスの運行(はっぴーバス)

### 3. 協働にかかる情報発信

○公共交通の現状を小学校区ごとに説明する「ふるさとミーティング」の実施

○北条鉄道施設へのボランティア協力者のプレート掲示、お礼送付

○市広報、マスコミを通じたボランティアによる成果の発信



新聞記事(H27.6.13)



ボランティア協力者のプレート



田原駅(駅舎新築)



網引駅(駅舎新築)



播磨横田駅(駅舎新築)



法華口駅(三重塔)



駅イルミネーション



僧侶による相談



北条鉄道のさまざまな取組



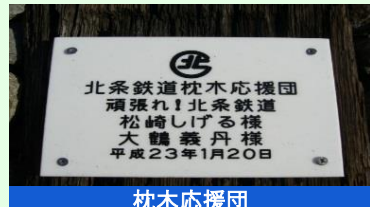
播磨下里駅



切り絵教室



駅トイレ整備



枕木応援団



サンタ列車



ふるさとミーティング(市長講演)



はっぴーバス住民会議



子ザル駅長

# 玉野市地域公共交通会議

(岡山県玉野市)

玉野市地域公共交通計画(H24.3)に基づき、H15をピークに利用者が減少していたコミュニティ交通の見直し、乗合タクシーの新規導入により地域公共交通ネットワークを再構築。配車システムの導入、地域一体での利用促進、交通会議での不断の検証などにより利用者の定着・増加を実現。



## (取組みの概要)

### 1. 地域公共交通ネットワークの再構築による利用者の定着・増加の実現

- 「玉野市地域公共交通計画」(H24.3)に基づき、H15をピークに利用者数が減少していたシーバスの運行見直しやシータクの新規導入により、地域公共交通ネットワークを再構築。利用者の定着・増加を実現。

【効果】 外出する機会がほとんどない方の割合 H24年度: **11.1%** → H25年度: **10.0%** → H26年度: **9.7%**

- H26.9から、シータク自動配車システムを導入。予約や配車計画作成に要する時間を削減するとともに、トリップデータの分析・利活用、聴覚障がい者からの予約も可能になった。

【効果】 予約受付: **5分** → **3分** 配車計画作成: **20分** → **5分**

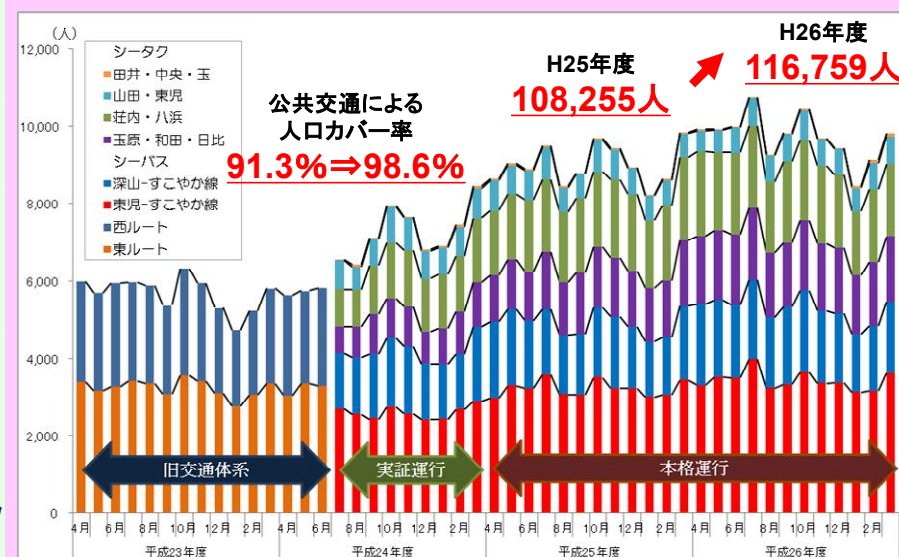
- 本土と石島の連絡について、島内最後の中学生の卒業を機にスクールボートを廃止して海上タクシーを導入。(シータク自動配車システムで予約もでき、陸上・海上交通間の乗継円滑化も実現)

### 2. より良い公共交通の実現を目指し、協働・不断の検証を推進

- 警察署等と連携した免許返納に伴う無料乗車券の配布、岡山大大学院と連携した乗継状況の調査、高校と連携したシーバスの装飾などの利用促進を実施。
- H27年度から小学生向けのシーバス・電車の乗り方教室を開始。
- アンケートや地域住民向け説明会(出前講座・地域懇談会)を行うなどニーズ把握や改善に取り組み、これらに基づきシーバス・シータクの運行を継続的に見直し。



### 【効果】 実証運行前後における全体的な利用者数の推移



※見直しにより乗り継ぎが必要な移動が生じているため、単純に延べ利用者数による比較はできない。