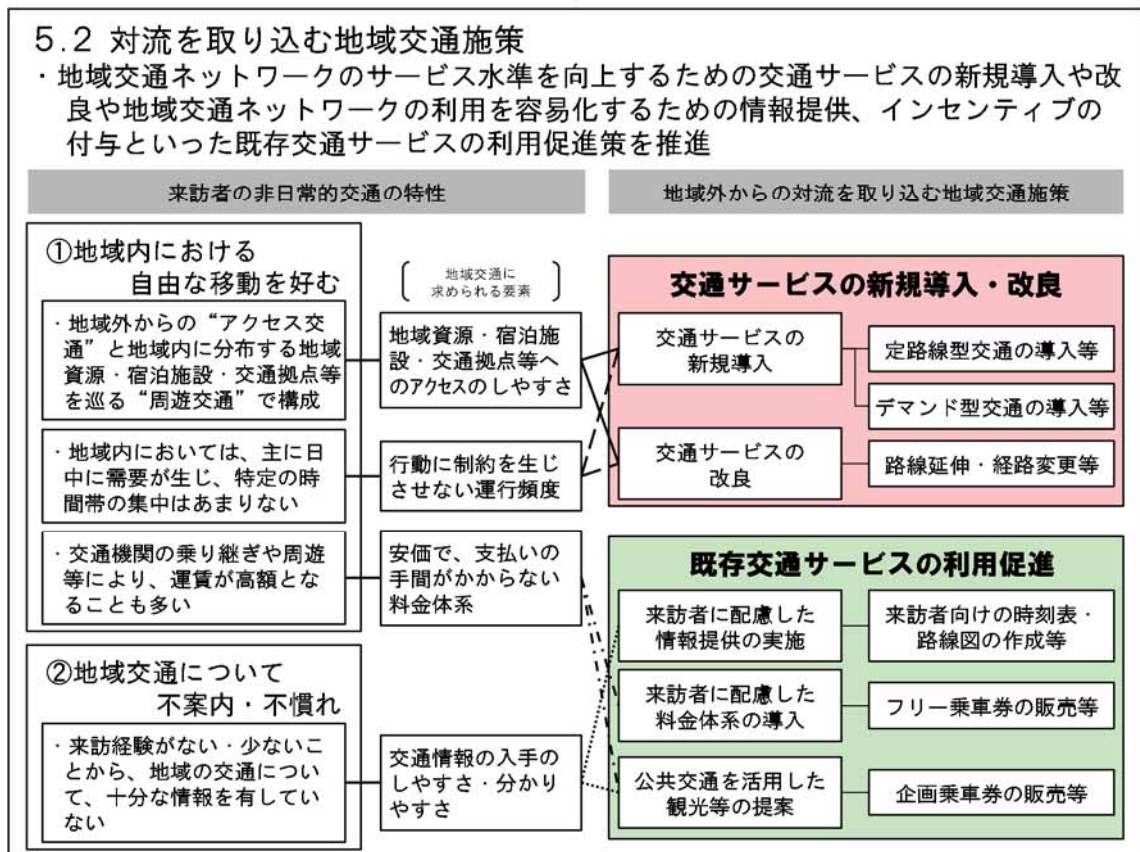
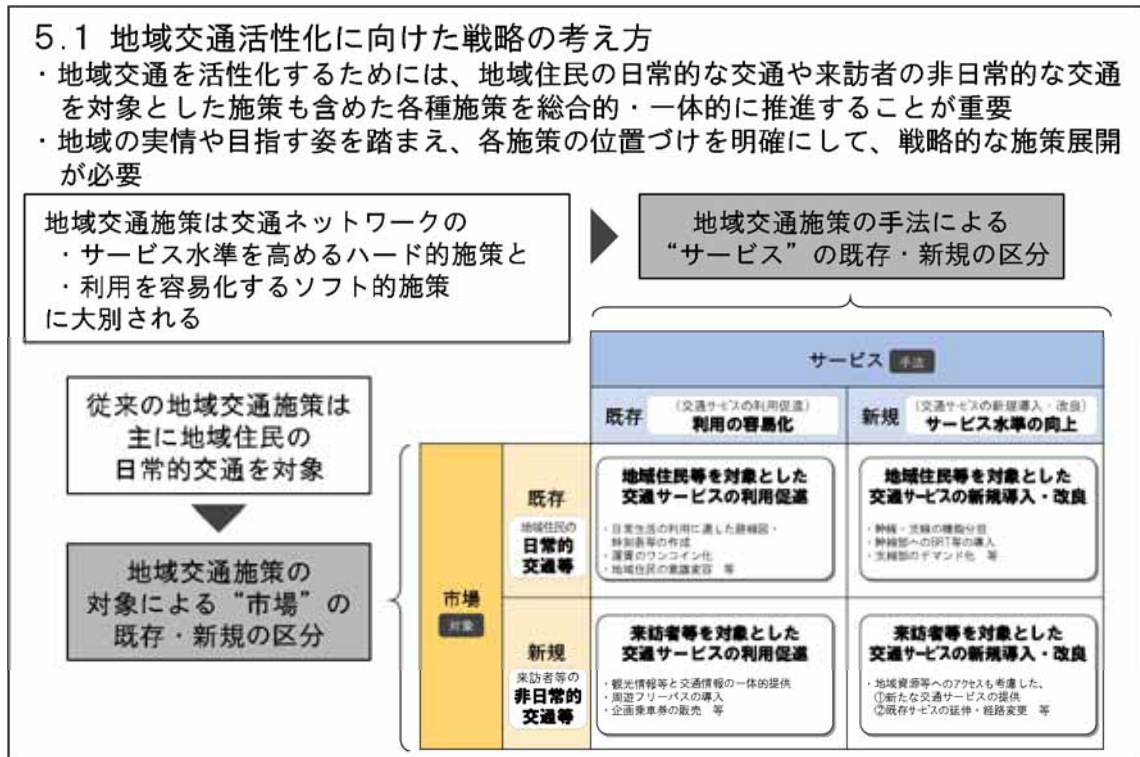


## 5 対流を取り込む地域交通施策のあり方

ここからは、対流により生じる新たな交通需要を地域交通に取り込むための具体的な方法について整理する。



## 5.1 地域交通活性化に向けた戦略の考え方

企業の成長戦略等において、用いられる「アンゾフの成長マトリクス」の考え方を参考にしつつ、地域交通の戦略的な施策展開のあり方を考察する。

### 1) アンゾフの成長マトリクス

・「製品」と「市場」の2軸を「既存」と「新規」に分けたマトリクスにより、企業の成長戦略をパターン化する。

「アンゾフの成長マトリクス」とは、戦略経営の父と言われるH・イゴール・アンゾフが「多角化戦略の本質(1957)」において、企業の長期的な成長戦略の分類に用いた考え方である。

右図に示すように、市場とサービスの二軸を設定し、それぞれ既存・新規と分けることにより、「市場浸透」、「製品開発」、「市場開拓」、「多角化」の4つの戦略を示している。

		製品・サービス	
		既存	新規
市場	既存	<b>市場浸透</b> Market Penetration	<b>製品開発</b> Product Development
	新規	<b>市場開拓</b> Market Development	<b>多角化</b> Diversification

図 20 アンゾフの成長マトリクス

アンゾフは、4つの戦略について、企業の成長性・安定性・柔軟性を高める観点から「多角化」の重要性を指摘しつつも、他の戦略も同時に進めることは、市場競争に生き残る上で必要不可欠としている。つまり、4つの戦略から1つの戦略を選択するというものではなく、事業について、経営戦略上の位置付けを明確にするために考え出されたものである。

それぞれの象限は、次のような戦略となる。

#### 4種類の製品-市場戦略

①市場浸透：これは、既存の製品-市場戦略から逸脱せずに、売り上げを図る戦略である。この場合、既存顧客から売り上げを拡大するか、既存製品を新規顧客に販売することで業績を改善させる。

②市場開拓：これは、既存の製品ライン※<sup>1</sup>を——通常製品特性に何らかの改良を加えて——新しいミッションに適用する戦略である。旅客機を貨物輸送用に改造して販売する場合などが、これにあたる。

③製品開発：これは、現在のミッション※<sup>2</sup>を維持し、さらにそのパフォーマンスを改善するような、いままでとは異なる特性を備えた製品を開発する戦略である。

④多角化：これは、現在の製品ラインと市場から同時に離れる戦略である、最後の選択肢である。

※1 製品ライン：個々の製品の物理的特性。たとえば、大きさ、重さ、素材、耐久性など。製品のパフォーマンス特性、航空機であれば、たとえば、スピード、飛行機距離、高度、積載量など。

※2 ミッション：製品が果たすべき役割。

(「多角化戦略の本質(1957)、戦略論1957-1993(ダイヤモンド社)掲載」から引用)

## 2) アンゾフの成長マトリクスの地域交通への応用

- ・地域交通を活性化するためには、地域住民の日常的な交通や来訪者等の非日常的な交通を対象とした施策も含めた各種施策を総合的・一体的に推進することが重要である。
- ・地域の実情や目指す姿を踏まえ、各施策の位置づけを明確にして、戦略的な施策展開が必要である。

### (1) 地域交通における成長戦略の分類の考え方

効果的・効率的に地域交通の活性化を図るためには、場当たりのではなく、戦略的に施策展開を図ることが重要である。地域における各交通施策の対象とする市場や施策の手法の位置づけを明確にした上で、各種施策を総合的・一体的に展開することが求められる。また、厳しい財政状況の中で、全方位的に施策展開を図ることは困難であり、地域交通の戦略において、地域の強みを最大限発揮できる対象とする市場（施策のターゲット）を設定することは特に重要な要素である。

そこで、地域交通施策に前述の「アンゾフのマトリクス」を応用すると、市場は、交通需要であり、製品は交通サービスとなる。また、既存・新規の区分は、一般的に次のように設定することが考えられる。

#### ① “市場”の既存・新規の考え方

多くの地域において交通施策は、地域住民の日常生活の利便性向上を対象としてきた。そのため、地域住民の日常生活の利便性向上に加え、地域内外との対流を促進する場合には、既存の市場は、地域住民の日常的な交通需要であり、一方、新規の市場は、対流促進により生じる来訪者等の非日常的な交通需要とすることができる。

地域交通施策の対象による“市場”の既存・新規の区分

- ・既存の市場（従来の対象）：地域住民の日常的な交通
- ・新規の市場（新たな対象）：来訪者等の非日常的な交通

ただし、観光地等すでに地域外から多くの来訪者が訪れ、そのための交通施策が実施されている地域では、既存の中に来訪者（観光客）が含まれることになる。また、地域によって、新たに創出したい需要（周辺地域の住民、訪日外国人など）も異なる。このように、“市場”の既存・新規の区分は、様々な設定が可能である。そのため、市場の既存・新規の区分に当たっては、既に顕在化している交通需要や今後どのような人を呼び込むのかといった観光振興等の地域活性化策を踏まえて、設定する必要がある。

#### ② “サービス”の既存・新規の考え方

地域交通におけるサービスは、路線バス等の運行等であるが、利用者を拡大（活性化）させる手法としては、交通サービスの新規導入・改良により、サービス水準を高めることに加え、情報提供等により既存の交通サービスの利用を容易化することが考えられる。

そこで、既存のサービス上における戦略とは、経路・ダイヤ等のサービス水準はそのまま利用の容易化を図ることとし、一方、新規のサービスとは、新規路線の開設等により、サービス水準の向上を図ることとする。

地域交通施策の手法の違いによる“サービス”の既存・新規の区分

- ・ 既存のサービス：サービスの利用の容易化  
～交通サービスの新規導入・改良は伴わないもの（情報提供、料金施策等）
- ・ 新規のサービス：サービス水準の向上  
～交通サービスの新規導入・改良を伴うもの（新規路線の開設、路線の経路変更等）

## （２） 地域交通における４種類の成長戦略

上記で設定した市場・サービスの既存・新規を組み合わせると、地域交通においては、次の４つの成長戦略が考えられる。

### ① 市場浸透（市場：既存 × 製品・サービス：既存）

#### ⇒ 地域住民等を対象とした交通サービスの利用促進

地域住民等の既存市場に対して、既存交通サービスの利用を促進することによって、地域交通の活性化を図るものである。

施策例)

- ・ 日常生活の利用に適した路線図・時刻表等の作成
- ・ 運賃のワンコイン化                      ・ 地域住民の意識変容   等

### ② 製品開発（市場：既存 × 製品・サービス：新規）

#### ⇒ 地域住民等を対象とした交通サービスの新規導入・改良

地域住民等の既存市場に対して、新規の交通サービスを提供することによって、地域交通の活性化を図るものである。

施策例)

- ・ 幹線・支線の機能分担                      ・ 幹線部へのBRT等の導入
- ・ 支線部のデマンド化   等

### ③ 市場開拓（市場：新規 × 製品・サービス：既存）

#### ⇒ 来訪者等を対象とした交通サービスの利用促進

来訪者等の新規市場に対して、既存交通サービスの利用を促進することによって、地域交通の活性化を図るものである。

施策例)

- ・ 観光情報等と交通情報の一体的提供                      ・ 周遊フリーパスの導入
- ・ 企画乗車券の販売   等



④ 多角化（市場：新規 × 製品・サービス：新規）

⇒ 来訪者等を対象とした交通サービスの新規導入・改良

来訪者等の新規市場に対して、新規の交通サービスを提供することによって、地域交通の活性化を図るものである。

施策例)

- ・ 地域資源等へのアクセスも考慮した
- ① 新たな交通サービスの提供
- ② 既存サービスの延伸・経路変更 等

		サービス 手法	
		既存 (交通サービスの利用促進) 利用の容易化	新規 (交通サービスの新規導入・改良) サービス水準の向上
市場 対象	既存 地域住民の 日常的 交通等	<b>地域住民等を対象とした 交通サービスの利用促進</b> ・ 日常生活の利用に適した路線図・ 時刻表等の作成 ・ 運賃のワンコイン化 ・ 地域住民の意識変容 等	<b>地域住民等を対象とした 交通サービスの新規導入・改良</b> ・ 幹線・支線の複能分担 ・ 幹線部へのBRT等の導入 ・ 支線部のデマンド化 等
	新規 来訪者等の 非日常的 交通等	<b>来訪者等を対象とした 交通サービスの利用促進</b> ・ 観光情報等と交通情報の一体的提供 ・ 周遊フリーバスの導入 ・ 企画乗車券の販売 等	<b>来訪者等を対象とした 交通サービスの新規導入・改良</b> ・ 地域資源等へのアクセスも考慮した、 ① 新たな交通サービスの提供 ② 既存サービスの延伸・経路変更 等

図 21 地域交通活性化に向けた戦略パターン※

※従来、地域住民の日常的交通を対象とし、今後新たに来訪者等の非日常的交通を取り込みたい地域の場合

(3) 地域交通の戦略の時間的・空間的スケールの考え方

地域交通の戦略を検討する上では、上記の交通サービスの利用者（市場）だけでなく、施策の時間的・空間的なスケールも考慮する必要がある。

時間的なスケールは、既存路線の維持といった短期的のものから、コンパクトシティの形成といった長期的のものまで考えられる。また、空間的なスケールは、基礎自治体の中での特定の地域を対象とした狭域的なものから、複数市町村による日常生活圏を対象とした広域的なものが考えられる。

こうした時間的・空間的スケールは、地域における政策課題の重要性などを踏まえて、設定する必要がある。また、時間的なスケールについては、対象期間内において、時系列的な展開を検討しておくことが重要であり、各施策の重要性や事業実施の実現性（事業の容易さ、熟度）などを踏まえた施策展開のスケジュールについても別途検討する必要がある。

## 5.2 対流を取り込む地域交通施策

---

### 1) 来訪者等の交通特性

・非日常的な目的で訪れる来訪者等の交通特性は、来訪者等の属性や地域資源の活用策の特性などにより、様々であるが、一般的に、「地域内における自由な移動を好む」、「地域交通について不案内・不慣れ」といった特性を有する。

非日常的な目的で訪れる来訪者等の地域交通利用を促進するためには、来訪者等の交通特性を踏まえた上で、交通ネットワークのサービス水準の向上や利用の容易化を図ることが重要である。

来訪者等の交通特性は、来訪者等の属性や地域資源、その活用方法の特性などにより、様々であるが、一般的に次のような特性を有していると考えられる。

#### ① 地域内における自由な移動を好む

地域外から訪れる来訪者等にとっては、広域交通と地域交通の接続を円滑にする必要がある。

公共交通のカバーエリアが限定されていることや、周遊のしやすさといった空間的なアクセシビリティが問題となっている。また、公共交通を待つことへの抵抗・不満が多く、運行頻度といった時間的なアクセシビリティも求められている。さらに、フリー乗車券に対するニーズもあることなどから、料金抵抗が問題となっている。

以上のことから、地域資源・宿泊施設・交通拠点等へのアクセスのしやすさ、行動に制約を生じさせない運行頻度、安価で、支払いの手間がかからない料金体系など空間的・時間的・経済的側面から地域資源等へのアクセス性を高める必要がある。

#### ② 地域交通について不案内・不慣れ

来訪者等は、訪問先の公共交通等について、そもそも知らないという意見が多い。また、公共交通を利用した来訪者等は移動中の案内・情報提供に対する不満が多い。

来訪前（公共交通の利用促進）・来訪中（移動の円滑化）における情報入手のしやすさ・分かりやすさを考慮した情報提供が必要である。

## 2) 来訪者等の交通特性を踏まえた交通施策

- ・ 来訪者等の交通特性を踏まえ、次のような交通施策の推進する。
- ❖ 地域交通ネットワークのサービス水準を向上→交通サービスの新規導入や改良
  - ❖ 地域交通ネットワークの利用を容易化 →既存交通サービスの利用促進  
(情報提供、インセンティブの付与等)
- ・ 来訪者等の属性などを考慮して、施策の具体化を図ることが重要である。

新規市場を対象とした具体的施策として、地域交通ネットワークのサービス水準を向上するための交通サービスの新規導入や改良、地域交通ネットワークの利用を容易化するための情報提供やインセンティブの付与といった既存交通サービスの利用促進策などが考えられる。

非日常的な目的で訪れる来訪者等の一般的な交通特性を踏まえると以下のような施策が考えられるが、交通施策の具体化にあたっては、施策のターゲットを明確にするとともに、地域住民と来訪者等双方の視点や地域交通ネットワークの全体の利便性・効率性を高めることが重要である。

また、ターゲットとなる来訪者等の交通特性は、地域資源の活用策により、変化することから地域資源の活用策と交通施策を一体的に検討することが望ましい。

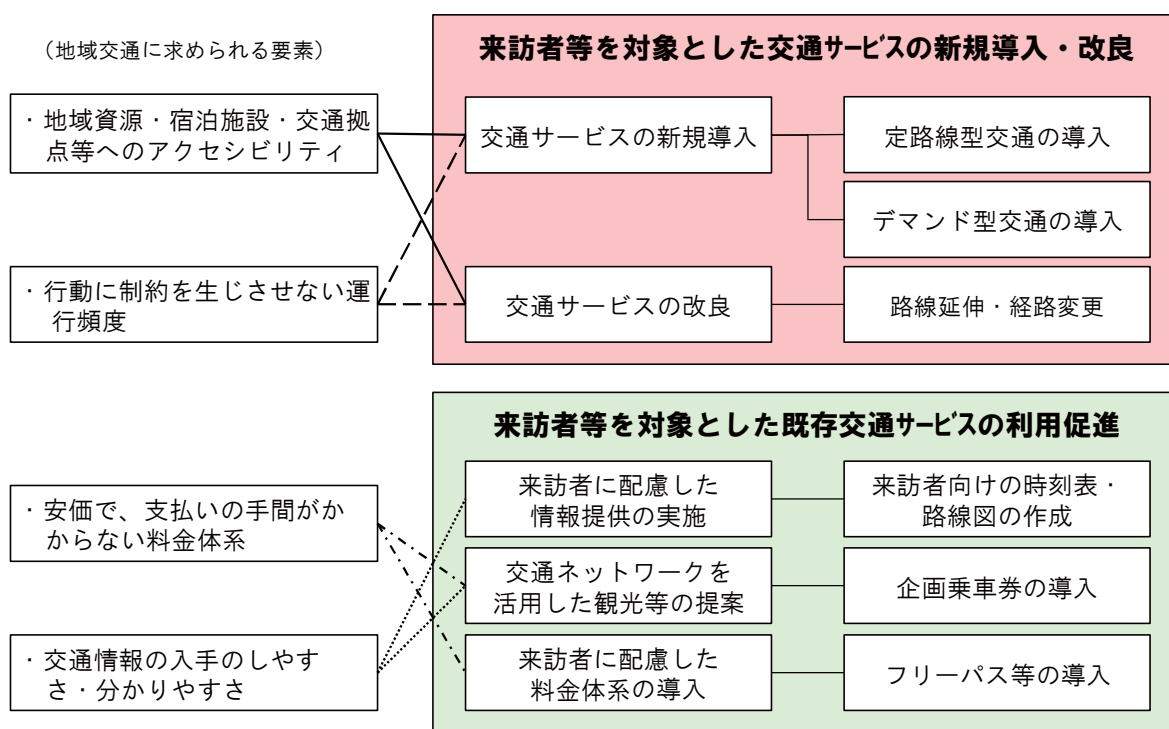


図 2 2 施策の体系

(1) 新規サービス—来訪者等を対象とした新たな交通サービスの提供

来訪者等の交通需要に対応するため、交通ネットワークの拡大（サービス水準の向上）を図るものであり、新たな交通サービスの導入や既存交通サービスの改良が考えられる。

サービス水準の向上は、運行経費等の増加を伴うことから、同時に利用者の増加を図り、地域の交通ネットワークの効率性を高めることが重要である。

① 新たな交通サービスの導入

交通空白地域などにおいて、地域住民、来訪者等の双方の利用に供する新たな交通サービスを導入するものである。

需要の量や分布などに応じて、定路線型、デマンド型等適切なモード選択が必要である。

(定時定路線型)

事例) 広域連携路線バス・鹿行北浦ライン

- ・茨城県内鹿行地域3市の鉄道駅・観光資源・生活サービス施設等を結ぶ路線バスの取り組み
- ・鹿行5市が連携して観光促進を進める「鹿行広域DMOプロジェクト」の一環として実施
- ・既存バス路線の運行エリアから外れた地域を運行することから、沿線観光施設の利用者に加え、沿線住民が利用



図 23 鹿行北浦ライン運行路線

資料：行方市ウェブサイト

(デマンド型)

事例) きみぴょん号

- ・君津市の小櫃・上総地区のフィーダー路線として導入されたデマンドタクシーの取り組み
- ・利用者の希望時間帯や乗降場所に応じて運行（フルデマンド方式）
- ・観光利用も想定し、観光客向けのポスター・パンフレットを作成し、駅や観光施設に設置
- ・一部地区では、遠距離通学の児童・生徒及び通勤者のための指定区間の運行を実施



図 24 きみぴょん号運行エリア

資料：君津市ウェブサイト



## ② 既存交通サービスの改良

地域住民の利用を想定して提供されている交通サービスを来訪者等の利用にも対応したサービスに改良するものである。

路線延伸・経路変更により、来訪者等が訪れる地域資源等へのアクセスを確保することや平日・休日の交通需要の変化に合わせて、経路を変更する運用を行うことなどが考えられる。

### 事例) 香取市コミュニティバス・佐原循環

- ・歴史的な街並みが残る市中心部や市西部の大戸・瑞穂方面を運行するコミュニティバスの取り組み
- ・土日祝日に運行する周遊ルートは、市中心部・香取神宮にアクセスするルートを設定
- ・平日に運行する大戸・瑞穂ルートは平成 28 年 10 月から香取神宮にアクセスするよう経路を変更



図 25 佐原循環バス（大戸・瑞穂ルート）平日

資料：香取市ウェブサイト

(2) 既存サービス—来訪者等を対象とした既存交通サービスの利用促進

既存の交通サービスを有効に活用するため、来訪者等による交通ネットワークの利用を促進するための施策である。

① 来訪者等に配慮した情報提供の実施

来訪者等は地域に不案内であることから、来訪者等の利用を促進するためには、まず地域交通の存在を認知してもらう必要がある。そのため、来訪者等の情報入手方法等を踏まえ、適切な手法による情報提供が求められる。

事例) まちなかぐ〜るぐる  
観光バスマップ

- ・宮崎交通株式会社と延岡市バス利用促進協議会の共同で「まちなかぐ〜るぐる観光バスマップ」を作成
- ・まちなか循環バスの沿線にある観光地や観光施設のほか、色々なグルメ情報（まちなか循環バスの停留所から徒歩5分以内の店舗）を掲載



図 26 まちなかぐ〜るぐる観光バスマップ  
資料：延岡市ウェブサイト

② 来訪者等に配慮した料金体系の導入

地域内の回遊等により、複数回の利用や複数の交通機関利用等が想定される。このような場合の料金の割高感や支払いの煩わしさを軽減し、地域交通利用の抵抗感を軽減するものである。

事例) 会津ぐるっとカード

- ・福島県会津エリア 11 市町村内で列車やバスが 2 日間乗り放題となるフリーパスの取り組み
- ・観光・宿泊施設や飲食店などの割引優待サービスが受けられる
- ・販売価格  
(大人) 2,670円  
(子ども) 1,340円



図 27 会津ぐるっとカードの利用エリア  
資料：会津若松市ウェブサイト

### ③ 地域交通を利用した観光等の提案

地域内で体験できるさまざまなメニューと地域交通のチケットをセットにした、来訪者等向けの企画乗車券等の販売により、地域交通の利用動機を創出するものである。

事例) 日帰りバス旅(熊本県・宮崎県等)

- ・高速バス・路線バスなどの乗車券と各施設利用券が一緒になった割引券の取り組み
- ・宮崎県高千穂峡を訪れるコースでは、路線バス(二次交通)に加え、訪問施設の送迎車(三次交通)との連携により、アクセスの利便性を確保



図 28 日帰りバス旅のコースの一例

資料：宮崎交通ウェブサイト

## 5.3 対流を取り込む地域交通施策の立案

ここでは、上記で示した考え方を踏まえ、地域交通の成長戦略（施策の抽出）や戦略を踏まえた施策の具体化の方法を解説する。

### 5.3.1 地域交通の成長戦略の検討

#### 1) 検討方法

アンゾフのマトリクスを踏まえた地域交通の成長戦略の検討方法を解説する。

地域交通の成長戦略の検討は、概ね以下の流れで検討する。

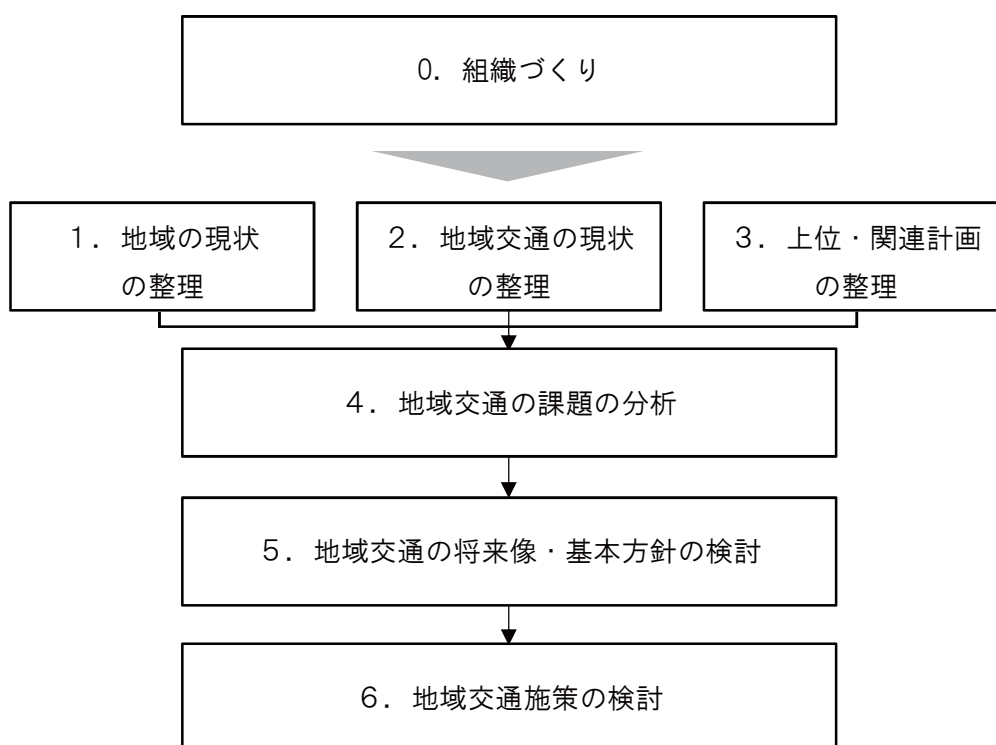


図 29 地域交通の成長戦略の検討の流れ



(0) 組織づくり

- ・ 地域交通の成長戦略は、自治体、交通事業者や地域住民などの関係者が連携して、検討する必要がある。
- ・ 検討する組織の構成員としては、以下のようなメンバーが考えられる。

地域交通の戦略を検討する組織の構成員例

- ①市町村
- ②関係する交通事業者
- ③地域交通に関する事業を実施する（又は実施すると見込まれる）組織
- ④道路管理者
- ⑤警察
- ⑥地域住民
- ⑦学識経験者
- ⑧観光関係者
- ⑨その他

- ・ 地域交通を検討する組織には、
  - 地域公共交通の活性化及び再生に関する法律に基づく「法定協議会」
  - 道路運送法に基づく「地域公共交通会議」があり、また自治体独自の組織を設置しているところもある。
- ・ 既存の組織がない場合には、新たに組織を設置する必要があるが、既存の組織がある場合には、それを活用することが考えられる。
- ・ 対流を取り込むという観点からは、観光関係者等の参加も不可欠であり、既存の組織の構成員となっていない場合には、追加する必要がある。

### (1) 地域の現状の整理

- ・地域の自然環境、土地利用や人口動態、各種施設の立地等、地域交通に関わる地域の現状について、既存資料から整理する。
- ・これらの項目は、交通ネットワーク等と重ねて示すことで、ネットワークの過不足等の検討に活用することができる。

#### 地域の現状の整理項目例

- ①自然環境：地形（高低差、河川）、気象状況（降雨・降雪）など
- ②土地利用：市街地、農地・森林等の分布など
- ③人口動態：人口の分布、人口・世帯数の推移、高齢化の状況など
- ④各種施設の立地：事業所、学校、商業施設、医療・福祉施設、役所・図書館の公共施設、観光施設など

### (2) 地域交通の現状の整理

- ・地域交通について、需要・供給双方の面から現状を整理する。
- ・需要面については、交通流動、機関分担率、交通手段別利用者数等について、既存の資料から整理するとともに、必要に応じて実態調査等を実施する。
- ・供給面については、地域交通ネットワークを構成する交通手段について、整備状況、運行状況、利用環境等を整理する。

#### 地域交通の現状の整理項目例

##### (需要面)

- ①交通流動：目的別のOD
- ②機関分担率：目的別の利用交通手段
- ③交通手段別利用者数：モード別の利用者数（定期・普通別）、区間別の利用者数

##### (供給面)

- ④ネットワークの整備状況：路線網や駅・停留所の位置
- ⑤運行状況：路線別の運行回数・運行時間
- ⑥利用環境：料金体系、乗継・乗換環境、情報提供の実施状況

### (3) 上位・関連計画の整理

- ・地域の総合計画や都市計画マスタープラン、その他まちづくり・観光等の地域交通に関連する分野の計画内容を整理し、地域交通の役割や地域交通のターゲットを明確にする。

#### 上位・関連計画の整理項目例

- ①総合計画：地域の将来像、将来像を実現するための施策・事業など
- ②都市計画マスタープラン：将来都市構造、将来都市構造を実現するための施策・事業など
- ③まちづくり・観光等関連分野の計画：取り組みの基本的方針、地域交通に関わる事項など

(4) 地域交通の課題分析

- ・現在の交通需要や上位・関連計画を踏まえて、地域交通のターゲットを設定し、ターゲット別のニーズと地域交通ネットワークの現状を整理分析し、課題を抽出する。

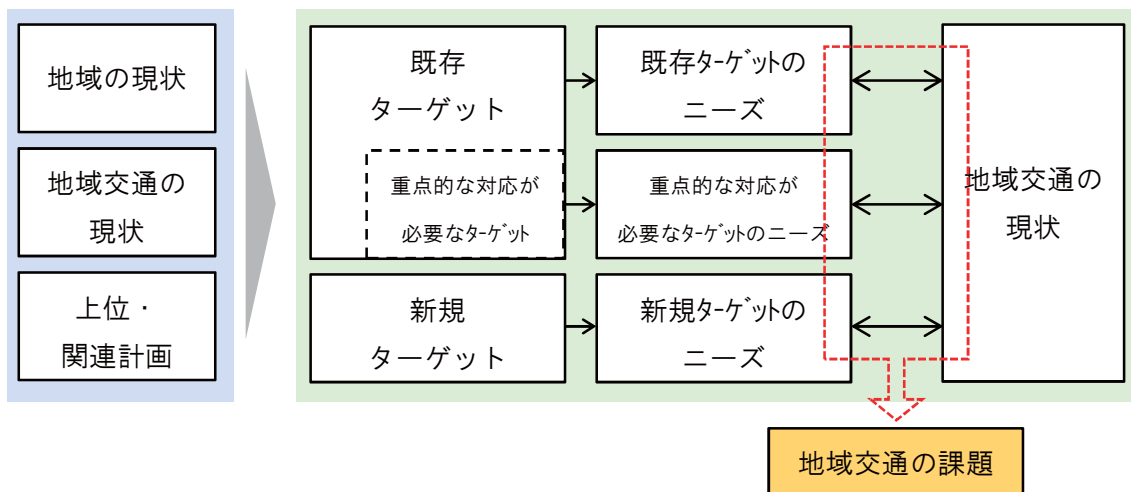


図 30 課題分析のイメージ

課題分析の視点例

- ①サービスの有無：ターゲットのニーズに対応したサービスがあるか？
- ②サービスの質：ターゲットのニーズに質（本数・運行時間等）的にマッチしているか？
- ③サービスの効率性：ターゲットのニーズに対して、非効率なサービスになっていないか？

(5) 地域交通の将来像・施策の基本方針の検討

- ・上位・関連計画等における地域の将来像・将来都市構造を踏まえ、地域交通の将来像を設定する。
- ・地域交通の将来像を実現するため、地域交通の課題等を踏まえ、地域交通施策の方針を整理する。

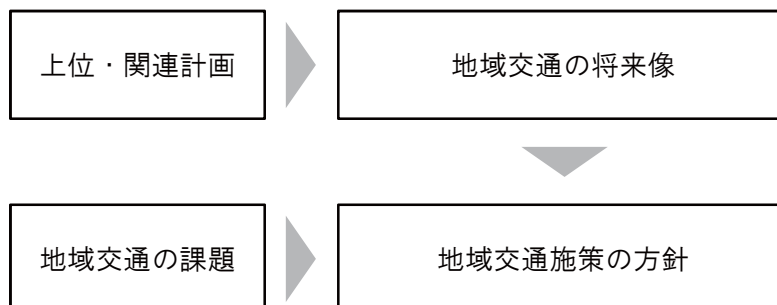


図 31 将来像・施策の基本方針の検討のイメージ

(6) 地域交通施策の検討

- ・ 施策の基本方針、地域交通の課題を踏まえ、具体的な施策メニューを抽出し、4象限の図等で整理しながら体系的に整理を行う。

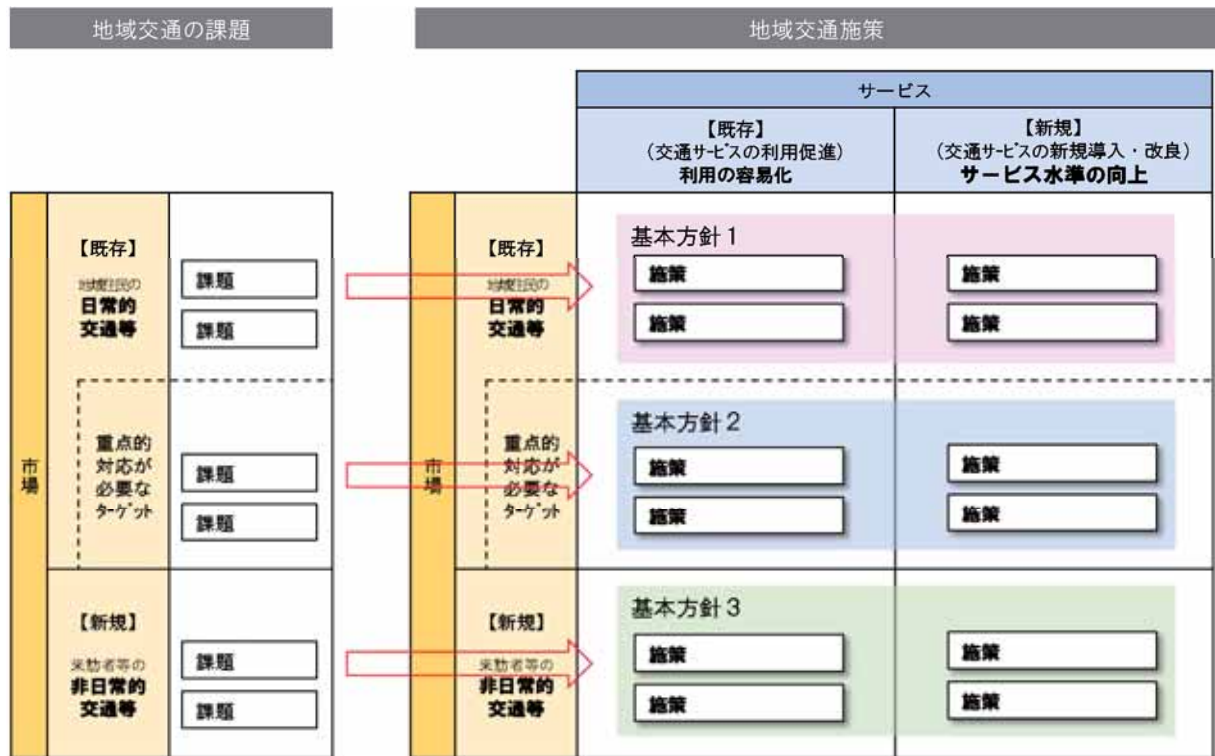


図 3 2 地域交通施策の検討のイメージ



## 2) 地域交通の成長戦略に係るケーススタディ

- ・地域交通の成長戦略について、自治体の交通施策担当者等に具体的なイメージを持ってもらうために、仮想の地域を対象に、戦略検討のケーススタディを行う。

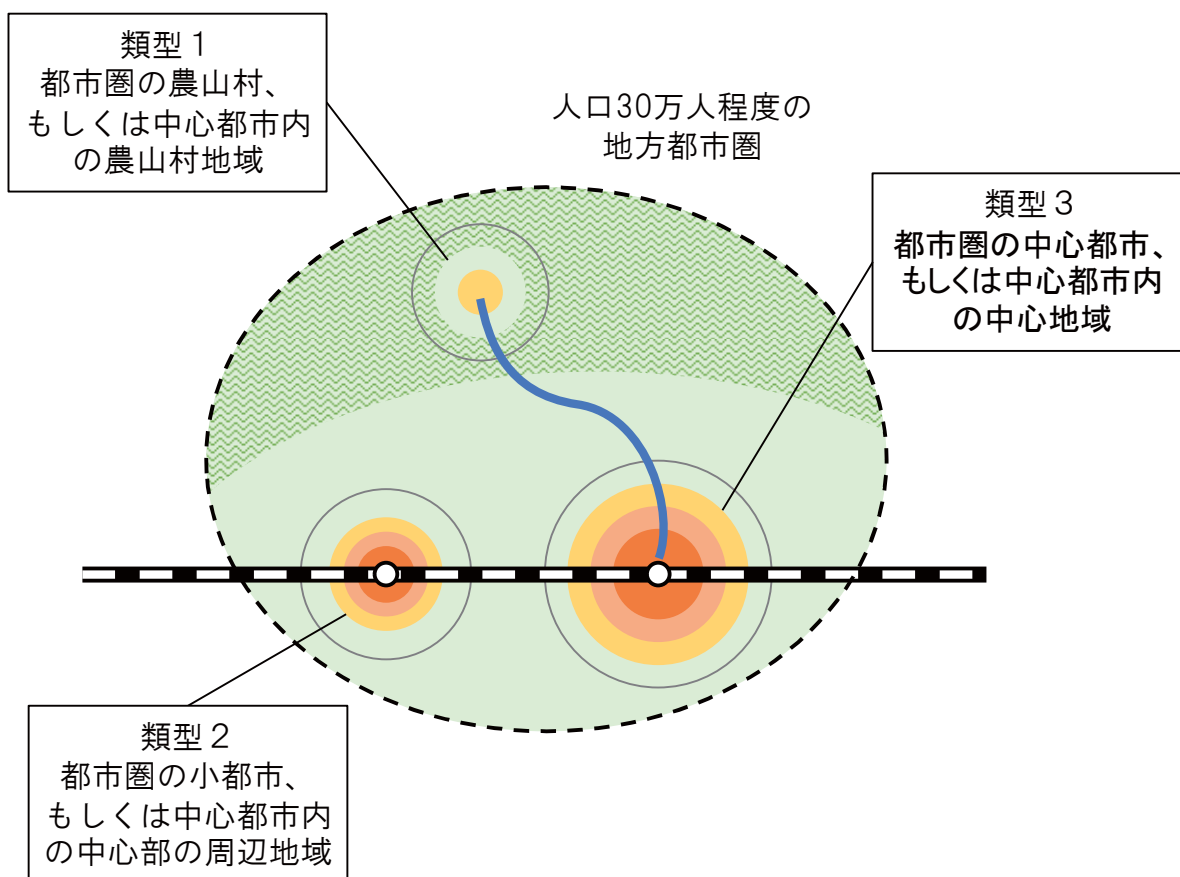
### (1) ケーススタディ地域の設定

- ・人口 30 万人程度の地方都市圏を構成する以下の 3 地域を対象とする。
- ・一つの類型が当てはまる自治体もあれば、複数の類型を持つ自治体もある。

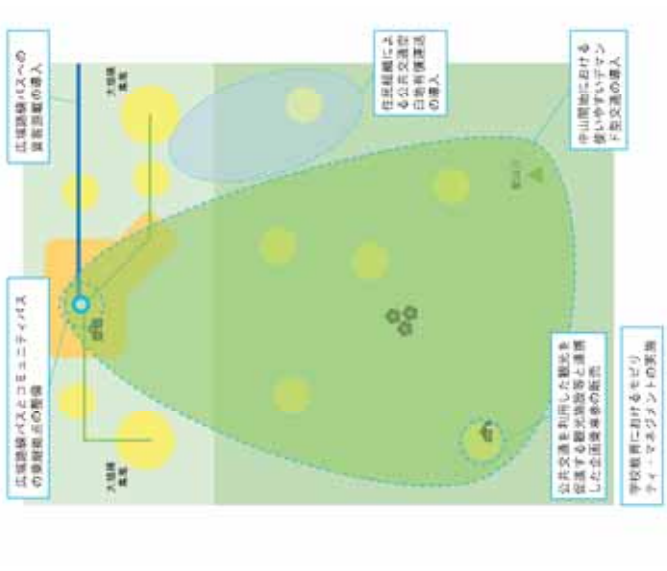
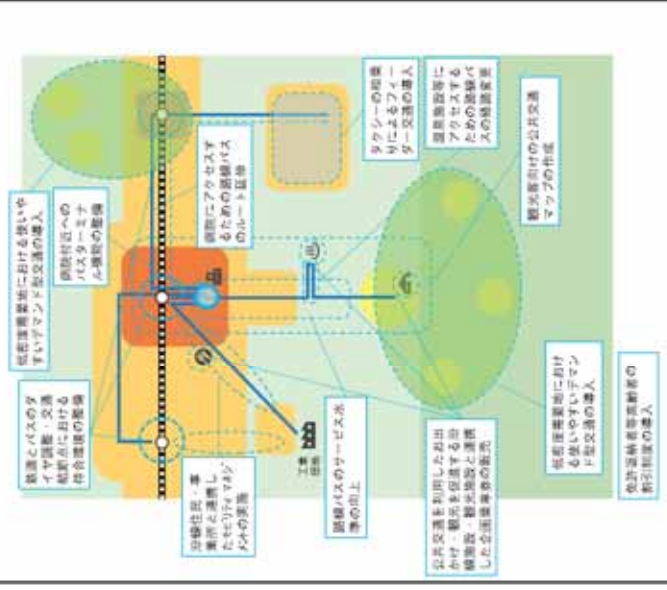
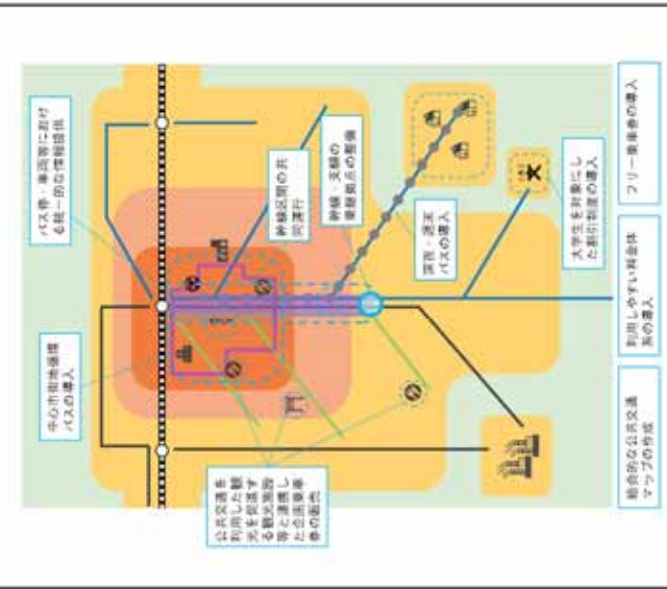
(人口 30 万人程度の地方都市圏における)

- (少ない) ↑  
人口  
↓ (多い)
- ✓ 類型 1 : 都市圏の農山村、もしくは中心都市内の農山村地域
  - ✓ 類型 2 : 都市圏の小都市、もしくは中心都市内の中心部の周辺地域
  - ✓ 類型 3 : 都市圏の中心都市、もしくは中心都市内の中心地域

### <ケーススタディの地域のイメージ>



＜ケーススタディの全体像＞

<p>地域の 特徴</p>	<p>類型1：都市圏の農山村、もしくは中心都市内の農山村地域</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>人口減少が著しく、中山間地の存続が課題</li> <li>中山間地等では、人口・観光施設等が低密度に分散</li> <li>中山間地では、最低限必要な公共交通確保もままならない状況</li> </ul>	<p>類型2：都市圏の小都市、もしくは中心都市内の中心部の周辺地域</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>高齢化が進展し、高齢者の増加に対応した地域づくりが課題</li> <li>一定の交通需要はあるものの、従来型の公共交通のみでは、交通需要への対応が困難な状況</li> </ul>	<p>類型3：都市圏の中心都市、もしくは中心都市内の中心地域</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>一定の都市機能が集積し、都市的な利便性を維持が課題</li> <li>複数の交通事業者により、路線バスが運行され、利便性が高い</li> </ul>
<p>交通 施策の ターゲット</p>	<p>・中山間地等から市街地への訪問者や圏域中心都市への訪問者 ⇒マイカーを利用できない、若しくはマイカー利用に不安がある高齢者等（重点ターゲット）</p> <p>・エコツーリズム等のアクティビティ型の観光客</p>	<p>・郊外・田園地等から市街地への訪問者 ⇒マイカーを利用する高齢者（重点ターゲット）</p> <p>・農業体験・歴史探検等のコト消費型の観光客</p>	<p>・郊外から中心市街地への訪問者や中心市街地内の回遊者 ⇒事業所・大学への通勤者・大学生（重点ターゲット）</p> <p>・食べ歩き等のレジャー型の観光客</p>
<p>主な 交通課題</p>	<p>○広域路線バスの廃止・減便の恐れ</p> <p>○利用したい時間帯に公共交通が運行していない</p> <p>○地域の玄関口が分かりづらい</p> <p>○点在する観光地に公共交通でアクセスできない 等</p>	<p>○路線バスとコミュニティバスのルートが重複し非効率な運行</p> <p>○自宅から最寄りのバス停等までのアクセスが困難な高齢者の増加</p> <p>○公共交通が移動手段の選択肢となっていない</p> <p>○観光地に公共交通でアクセスできない 等</p>	<p>○複数事業者のルートが重複し非効率な運行</p> <p>○料金体系が統一されていない</p> <p>○大学生のバス利用離れが顕著</p> <p>○中心市街地の観光回遊が不便 等</p>
<p>地域 交通施策</p>	<p><b>分散した小規模交通需要に対応する交通施策の展開</b></p> 	<p><b>幹線の活性化とラストワンマイルの確保を図る交通施策の展開</b></p> 	<p><b>利便性の高い交通ネットワークを有効活用する交通施策の展開</b></p> 



<ケーススタディの概要>

地域類型	地域特性	ターゲットの設定		地域交通課題の分析
【類型1】 都市圏の農山村、もしくは中心都市内の農山村地域	<ul style="list-style-type: none"> <li>・人口減少・高齢化が著しい</li> <li>・中山間地等では、人口・観光施設等が低密度に分散</li> <li>・地域存続のため、中山間地の生活環境の維持が課題</li> <li>・中山間地では、最低限必要な公共交通確保もままならない状況</li> </ul> <b>⇒分散した小規模交通需要に対応する交通施策の展開</b>	【既存】 地域住民の日常的交通	中山間地・田園地域から市街地へのアクセスや圏域の中心都市へのアクセスの確保が重要	<ul style="list-style-type: none"> <li>○広域路線バスとコミュニティバスの乗継が不便</li> <li>○広域路線バスの廃止・減便の恐れ</li> <li>○下校時間の遅い生徒（部活動生）の需要に対応した交通手段がない</li> <li>○児童・生徒の公共交通に対する意識が低い</li> </ul>
		重点ターゲット	中山間地の生活環境維持のため「マイカーを利用できない、若しくはマイカー利用に不安がある高齢者等」をターゲットに設定	<ul style="list-style-type: none"> <li>○利用したい時間帯に公共交通が運行していない</li> <li>○市街地に公共交通でアクセスできない</li> </ul>
		【新規】 来訪者等の非日常的交通	中山間地の森林資源・山等の自然を活かした観光を推進しており、「 <u>エコツーリズム等のアクティビティ型の観光客</u> 」をターゲットに設定	<ul style="list-style-type: none"> <li>○地域の玄関口が分かりづらい</li> <li>○中山間地に点在する観光地に公共交通でアクセスできない</li> </ul>
【類型2】 都市圏の小都市、もしくは中心都市内の中心部の周辺地域	<ul style="list-style-type: none"> <li>・人口減少・高齢化が進展</li> <li>・高齢者の増加に対応した地域づくりが課題</li> <li>・一定の交通需要はあるものの、従来型の公共交通のみでは、交通需要への対応が困難な状況</li> </ul> <b>⇒幹線の活性化とラストワンマイルの確保を図る交通施策の展開</b>	【既存】 地域住民の日常的交通	中山間地・田園地域から市街地へのアクセスの確保が重要	<ul style="list-style-type: none"> <li>○路線バスとコミュニティバスのルートが重複し非効率な運行</li> <li>○低密度需要地においても、定時定路線型で運行され非効率</li> <li>○市街地に公共交通でアクセスできない</li> <li>○路線バスの廃止・減便の恐れ</li> <li>○鉄道とバスの乗継が不便</li> </ul>
		重点ターゲット	高齢ドライバーによる事故が懸念されており、「 <u>マイカーを利用する高齢者</u> 」をターゲットに設定	<ul style="list-style-type: none"> <li>○病院へのアクセスが不便</li> <li>○自宅から最寄りのバス停等までのアクセスが困難な高齢者の増加</li> <li>○公共交通が移動手段の選択肢となっていない</li> <li>○高齢ドライバーの免許返納意識が低い</li> </ul>
		【新規】 来訪者等の非日常的交通	農業振興と交流人口の拡大を目的とした、農業体験が展開されており、「 <u>農業体験・歴史探索等のコト消費型の観光客</u> 」をターゲットに設定	<ul style="list-style-type: none"> <li>○観光地に公共交通でアクセスできない</li> <li>○観光客にとって公共交通の運行状況が分かりにくい</li> </ul>
【類型3】 都市圏の中心都市、もしくは中心都市内の中心地域	<ul style="list-style-type: none"> <li>・圏域の中心的な都市であり、一定の都市機能が集積</li> <li>・都市的な利便性を維持するための地域づくりが課題</li> <li>・複数の交通事業者により、路線バスが運行され、利便性が高い</li> </ul> <b>⇒利便性の高い交通ネットワークを有効活用する交通施策の展開</b>	【既存】 地域住民の日常的交通	郊外部から中心市街地へのアクセスや中心市街地内の回遊性の確保が重要	<ul style="list-style-type: none"> <li>○複数事業者のルートが重複し非効率な運行</li> <li>○中心市街地を回遊する路線がない</li> <li>○料金体系が統一されていない</li> <li>○公共交通の運行状況が分かりにくい</li> </ul>
		重点ターゲット	事業所が多く、大学も立地しており、「 <u>事業所・大学への通勤・通学者</u> 」をターゲットとして設定	<ul style="list-style-type: none"> <li>○通勤者に不便なダイヤ</li> <li>○大学生のバス利用離れ</li> </ul>
		【新規】 来訪者等の非日常的交通	食文化を核とした地域活性化が展開されており、「 <u>食べ歩き等のレジャー型の観光客</u> 」をターゲットに設定	<ul style="list-style-type: none"> <li>○観光地に公共交通でアクセスできない</li> <li>○観光情報と公共交通情報を網羅した情報がない</li> </ul>



地域交通施策の 基本方針の検討	地域交通施策の抽出	
	【既存】(交通サービスの利用促進) 利用の容易化	【新規】(交通サービスの新規導入・改良) サービス水準の向上
持続可能な地域交通ネットワークの整備	<ul style="list-style-type: none"> <li>○広域路線バスとコミュニティバスの乗継拠点の整備</li> <li>○広域路線バスへの貨客混載の導入</li> <li>○学校教育におけるモビリティ・マネジメントの実施</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>○スクールバスを活用した中山間地における使いやすいデマンド型交通の導入</li> </ul>
中山間地の生活を支える交通施策の推進		<ul style="list-style-type: none"> <li>○スクールバスを活用した中山間地における使いやすいデマンド型交通の導入(再掲)</li> <li>○住民組織による公共交通空白地有償運送の導入</li> </ul>
中山間地に点在する観光資源へのアクセスを可能にする地域交通ネットワークの整備	<ul style="list-style-type: none"> <li>○広域路線バスとコミュニティバスの乗継拠点の整備(再掲)</li> <li>○公共交通を利用した観光を促進する観光施設等と連携した企画乗車券の販売</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>○スクールバスを活用した中山間地における使いやすいデマンド型交通の導入(再掲)</li> </ul>
地域住民のニーズに応じた効率的な地域交通ネットワークの整備	<ul style="list-style-type: none"> <li>○鉄道とバスのダイヤ調整</li> <li>○交通結節点における待合環境の整備</li> <li>○沿線住民・事業所と連携したモビリティ・マネジメントの実施</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>○路線バスのサービス水準の向上</li> <li>○低密度需要地における使いやすいデマンド型交通の導入(再掲)</li> </ul>
高齢者等のマイカーからの転換の受け皿となる交通施策の推進	<ul style="list-style-type: none"> <li>○公共交通を利用したおでかけ・観光を促進する沿線施設と連携した企画乗車券の販売</li> <li>○高齢者の割引制度の導入</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>○病院にアクセスするための路線バスのルート延伸</li> <li>○タクシーの相乗りによるフィーダー交通の導入</li> </ul>
観光資源のネットワーク化を図る地域交通ネットワークの整備	<ul style="list-style-type: none"> <li>○公共交通を利用したおでかけ・観光を促進する沿線施設と連携した企画乗車券の販売(再掲)</li> <li>○観光客向けの公共交通マップの作成</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>○温泉施設等にアクセスするための路線バスの経路変更</li> </ul>
事業者間の連携等による利便性の高い地域交通ネットワークの整備	<ul style="list-style-type: none"> <li>○幹線・支線の乗継拠点の整備</li> <li>○バス停・車両等における統一的な情報提供</li> <li>○総合的な公共交通マップの作成</li> <li>○利用しやすい料金体系の導入</li> <li>○フリー乗車券の導入</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>○幹線区間の共同運行</li> <li>○中心市街地循環バスの導入</li> </ul>
通勤者・大学生のニーズを踏まえた交通施策の推進	<ul style="list-style-type: none"> <li>○大学生を対象にした割引制度の導入</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>○深夜・週末バスの導入</li> </ul>
来訪者等の自由な回遊を実現する地域交通ネットワークの整備	<ul style="list-style-type: none"> <li>○総合的な公共交通マップの作成(再掲)</li> <li>○公共交通を利用した観光を促進する観光施設等と連携した企画乗車券の販売</li> <li>○フリー乗車券の導入(再掲)</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>○中心市街地循環バスの導入(再掲)</li> </ul>

## (2) 各地域におけるケーススタディ

### ① 類型1：都市圏の農山村、もしくは中心都市内の農山村地域

#### 検討のプロセス (1/2)

##### 1. 地域の現状の整理

①自然環境	<ul style="list-style-type: none"> <li>・大半を起伏に富む山地が占め、北側に平地が広がっている</li> <li>・年間を通じて、温暖な気候</li> </ul>
②土地利用	<ul style="list-style-type: none"> <li>・平地の一部に市街地があり、その周囲は田畑が広がる田園地</li> <li>・中山間地は山林が占め、田園地と合わせて大半が自然的土地利用</li> </ul>
③人口動態	<ul style="list-style-type: none"> <li>・人口減少・少子高齢化が著しく、小規模な集落は消滅の可能性が指摘</li> <li>・市街地に人口集積があり、田園地には2つの大規模な集落が分布</li> <li>・中山間地に小規模な集落が点在する低密度な人口分布</li> </ul>
④各種施設の立地	<ul style="list-style-type: none"> <li>・市街地には、商店・診療所・学校などの生活機能が集積</li> <li>・田園地・集落地を対象とした移動販売が実施</li> <li>・少子化に伴い、小学校・中学校は統合され市街地に各1校のみ</li> <li>・高校や大規模な病院、商業施設は地域内にはない</li> <li>・中山間地には、廃校を活用した直売所の他、集落から離れた場所に登山や花見のスポット等が点在</li> </ul>

##### 2. 地域交通の現状の整理

①交通流動	<ul style="list-style-type: none"> <li>・通勤：地域内が大半を占める</li> <li>・通学：小・中学生は全域から市街地にある学校に通学、高校生は圏域の中心都市の高校まで通学する生徒が大半</li> <li>・買物・通院：日常的な買い物・通院は地域内が大半を占めるが、地域内に大規模な病院、商業施設がなく、圏域の中心都市まで行く人もいる</li> </ul>
②機関分担率	<ul style="list-style-type: none"> <li>・マイカー利用（家族等による送迎を含む）が大半を占め、公共交通の利用はマイカーを利用できない高齢者が中心</li> </ul>
③ネットワークの整備状況	<ul style="list-style-type: none"> <li>・民間の路線バスは、圏域の中心都市に向かう広域路線バスのみ</li> <li>・中心市街地と2つの大規模集落を結ぶ廃止代替のコミュニティバスが運行</li> <li>・中山間地には公共交通がなく、市街地の学校に通う児童・生徒のためのスクールバスが運行されている（※申請により地域住民の利用は可能）</li> </ul>
④運行状況	<ul style="list-style-type: none"> <li>・広域路線バス（民間の交通事業者）：朝夕は1時間に1本、その他の時間帯は2時間に1本程度</li> <li>・コミュニティバス（自治体）：各路線朝夕は1時間に1本、その他の時間帯は2～3時間に1本程度</li> <li>・スクールバス（自治体）：登下校時のみ運行</li> </ul>
⑤交通機関別利用者数	<ul style="list-style-type: none"> <li>・人口減少により、各機関とも利用者は減少傾向</li> <li>・広域路線バスは自動車を持たない高齢者の通院・買物、高校生の通学以外の利用が少なく、交通事業者からは廃止・減便の申し出もある</li> </ul>
⑥利用環境	<ul style="list-style-type: none"> <li>・広域路線バスの便により、コミュニティバスの接続地点が異なり、乗り継ぎに1～2時間以上の待ち時間が発生</li> </ul>

##### 3. 上位・関連計画の整理

①総合計画	<ul style="list-style-type: none"> <li>・地域存続のため、若年層の地域外への流出に歯止めをかけるため、子どもを生み育てやすいまちづくりを推進</li> <li>・地域資源を活かした交流人口の拡大を推進</li> </ul>
②都市計画マスタープラン	—
③まちづくり・観光等関連分野の計画	<ul style="list-style-type: none"> <li>・森林資源を活かした、森林セラピーの開催が計画</li> </ul>

※1・2の各現状整理においては、記載に当たり、課題を意識しながら整理を行うこと。なお、本ケーススタディでは、架空の地域を想定していることから、具体的な定量的な記述を省略しているが、実際に各地域で整理をする際には、状況、危機感が正しく共有できるよう、定量的な情報を盛り込むこと。その前提として、多角的な分析が出来るよう、地域別・属性別・時系列的に別途バックデータを整理しておくこと。

#### 4. 地域交通課題の分析

	ターゲットの設定	ニーズの整理	地域交通の現状の整理	課題の分析
【既存】 地域住民の 日常的な交通	公共交通の利用は自家用車を持たない高齢者・児童・生徒等が中心 ⇒高齢者を中心としたマイカーを利用できない地域住民をターゲットとして想定	(地域間) 高校・総合病院・大規模な商業施設が地域内ではなく、圏域の中心都市への通学・通院・買物等の交通需要がある	・広域路線バスとコミュニティバスのダイヤの乗り継ぎ拠点がなく、ダイヤ調整もなされていない	○広域路線バスとコミュニティバスの乗継が不便 ・広域路線バスとコミュニティバスの接続が悪く、広域路線バスとコミュニティバスの乗継利用する際に1～2時間の待ち時間が発生
			・中心都市への交通手段はマイカーが大半 ・広域路線バスの利用者は、人口減少により年々減少	○広域路線バスの廃止・減便の恐れ ・広域路線バスの利用者は年々減少し、交通事業者からは廃止・減便の申し出があり、地域内外を結ぶ唯一の公共交通が消滅の恐れ
		・児童・生徒は、通学以外にも買い物などで日常的に地域内・地域内外との交通需要があるものの、大半を保護者の送迎に依存 ・部活動等で一般の登下校時間よりも遅い時間帯や土日の交通需要がある	・中山間地では、スクールバス以外の公共交通機関は運行されていない	○下校時間の遅い生徒(部活動生)の需要に対応した交通手段がない ・スクールバスは一般の登下校の日時しか運行されておらず、部活動生等の帰宅や土日の登下校の際の交通手段がなく、保護者の送迎が必要
重点 ターゲット	上位・関連計画において、中山間地域における生活環境の維持を推進(児童・生徒の通学はスクールバスにより対応) ⇒中山間地域におけるモビリティ確保の観点から、重点ターゲットとして、「マイカーを利用できない、若しくはマイカー利用に不安がある高齢者等」を設定	田園地・中山間地に広く居住地が分布する一方で、主要な生活利便施設は中心市街地に立地しており、田園地・中山間地から市街地への交通需要が多い	・中山間地域では、スクールバス以外の公共交通が運行していない集落が存在 ・中心市街地へのアクセスはマイカー・家族の送迎に依存	○利用したい時間帯に公共交通が運行していない ・スクールバスは登下校時間帯のみ運行され、この時間帯以外の市街地へのアクセスが不便
			・中山間地域では、公共交通が運行していない集落が存在 ・中心市街地へのアクセスはマイカー・家族の送迎に依存	○市街地に公共交通でアクセスできない ・中山間地の一部の集落では、公共交通が運行されておらず、地域住民の市街地へのアクセスが不便
【新規】 来訪者等の 非日常的な交通	上位・関連計画において、中山間地の森林資源・山などの自然環境を活用した交流人口の拡大を推進 ⇒新規のターゲットとして、森林セラピーの参加者や登山客などの「エコツーリズム等のアクティビティ型の観光客」を設定	森林セラピーや登山・花見など中山間地域に点在する地域資源に訪れる地域外からの観光客の来訪が見込まれる	・広域路線バスとコミュニティバスのダイヤの乗り継ぎ拠点がなく、ダイヤ調整もなされていない	○地域の玄関口が分かりづらい ・広域路線バスの便により、コミュニティバスの接続地点が異なり、来訪者等にとって、地域の玄関口が分かりづらい
			・中山間地を運行する公共交通が整備されていない ※スクールバス的一般利用には事前申請が必要	○中山間地に点在する観光地に公共交通でアクセスできない ・中山間地に点在する森林セラピーの開催される拠点施設や登山・花見のスポットにアクセスする公共交通がなく、森林セラピーの参加者や登山客・花見客はマイカー利用者に限られる。

## 検討のプロセス（2/2）

### 5. 地域交通の将来像・施策の基本方針の検討

上位・関連計画		地域交通の将来像
<ul style="list-style-type: none"> <li>・地域存続のため、若年層の地域外への流出に歯止めをかけるため、子どもを生み育てやすいまちづくりを推進</li> <li>・地域資源を活かした交流人口の拡大を推進</li> </ul>	⇒	<ul style="list-style-type: none"> <li>・まちづくりにおける地域交通の役割を踏まえ、地域交通の将来像として、「持続可能な地域づくりを支える地域交通の実現」を設定</li> </ul>



地域交通の課題			地域交通施策の基本方針
<p>【既存】 地域住民の 日常的交通</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>○広域路線バスとコミュニティバスの乗継が不便</li> <li>○広域路線バスの廃止・減便の恐れ</li> <li>○下校時間の遅い生徒(部活動生)の需要に対応した交通手段がない</li> <li>○児童・生徒の公共交通に対する意識が低い</li> </ul>	⇒	<ul style="list-style-type: none"> <li>・地域全体の交通ネットワーク形成の観点から基本方針として「持続可能な地域交通ネットワークの整備」と設定</li> </ul>
<p>マイカー を利用できない、 若しくはマイカー 利用に不安がある 高齢者等</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>○利用したい時間帯に公共交通が運行していない</li> <li>○市街地に公共交通でアクセスできない</li> </ul>	⇒	<ul style="list-style-type: none"> <li>・中山間地域における生活機能の確保の重要性を踏まえ、基本方針として「中山間地の生活を支える交通施策の推進」と設定</li> </ul>
<p>【新規】 来訪者等の 非日常的 交通</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>○地域の玄関口が分かりづらい</li> <li>○中山間地に点在する観光地に公共交通でアクセスできない</li> </ul>	⇒	<ul style="list-style-type: none"> <li>・来訪者等への対応の重要性を踏まえ、基本方針として「中山間地に点在する観光資源へのアクセスを可能にする地域交通ネットワークの整備」と設定</li> </ul>

#### ※対流（来訪者等の非日常交通）への対応

・対流の創出を関係者間で議論をした上で、対流の拠点となる施設等へのアクセス確保については、地域交通の成長戦略を検討する過程において、路線の再編による余剰活用、デマンド化、観光地への経路変更など既存の交通資源を活用した施策を選択することが重要である。

#### デマンド型交通について

デマンド交通型は予約の手間が掛かり、利用の制約となる場合がある。予約の手間を軽減するための取り組みとして、以下のような事例がある。デマンド型交通の導入に当たっては、地域住民や来訪者が使いやすさを高める取り組みが重要である。

- ・三重県玉城町・元気バス：スマートフォンによる予約や主要施設に予約が可能な端末を設置
- ・京都府京丹後市・EV 乗合タクシー：観光客の利用を促進するため、特急の到着時間に合わせて駅待ちしているため、事前の予約がなくても利用が可能



## 6. 地域交通施策の検討

	施策検討のポイント	項目	手法	施策の概要
【既存】 地域住民の 日常的交通	・ 広域交通と地域交通の乗継地点の 明確化 ⇒広域路線バスとコミュニティバスの乗継 拠点の設定 ・ 広域交通と地域交通の乗継待ち時 間の短縮 ⇒広域路線バスとコミュニティバス等の接 続ダイヤの設定	広域路線バスとコ ミュニティバスの 乗継拠点の整備	交通サ ービス の利用 促進	・ 広域交通と地域交通の乗継拠点の 整備と広域路線バスとコミュニテ ィバス等地域交通の乗継のための 分かりやすいダイヤ調整
	・ 広域路線バスの採算性向上 ・ 生活サービス（物流）の維持 ⇒貨客混載による効率化	広域路線バスへの 貨客混載の導入	交通サ ービス の利用 促進	・ 広域路線バスで貨物を輸送する 「客貨混載」を導入
	・ 部活動生の帰宅や土日の登下校の 交通手段を確保 ⇒スクールバスを活かし、一般の登 下校の日時以外にも需要に応じて 運行デマンド型交通を導入	スクールバスを活 用した中山間地 における使いやすい デマンド型交通の 導入	サービ ス水準 の向上	・ スクールバスの空き時間や土日は デマンド型交通として運行するこ とにより、部活動生等の遅い時間 帯の下校や土日の登下校にも対応
	・ 児童・生徒の公共交通利用を促進 ⇒公共交通の乗り方の周知や重要性 の理解促進 ⇒児童・生徒を通じた保護者の公共 交通に対する意識の醸成	学校教育における モビリティ・マネ ジメントの実施	交通サ ービス の利用 促進	・ 地域の小・中学校において、バス の乗り方やバスの役割・大切さを 教えるバス教室を実施
マイカー を利用でき ない、若しくは マイカー 利用に不安がある 高齢者等	・ 既存の交通資源の有効活用 ⇒スクールバスの混乗化 ・ 公共交通空白地域の解消 ⇒交通空白地域もカバーする区域運 行を採用	スクールバスを活 用した中山間地 における使いやすい デマンド型交通の 導入（再掲）	サービ ス水準 の向上	・ スクールバスを一般混乗化※する とともに、空き時間や土日はデマ ンド交通として運行することによ り、一般住民の交通需要にも対応
	・ 地域の人的・物的資源の有効活用 ⇒地域のNPO等による公共交通空白 地有償運送の導入 ・ 公共交通空白地域の解消 ⇒交通空白地域もカバーする区域運 行を採用	住民組織による公 共交通空白地有償 運送の導入	サービ ス水準 の向上	・ 従来の公共交通では、カバーでき ない区域において、住民組織によ る公共交通空白地有償運送の導入 を支援
【新規】 来訪者等の 非日常的 交通	・ 広域交通と地域交通の乗継地点の 明確化 ⇒広域路線バスとコミバスの乗継拠 点の設定 ・ 広域路線バスとコミバスの乗継待 ち時間の短縮 ⇒広域路線バスとコミバス等の接続 ダイヤ	広域路線バスとコ ミュニティバスの 乗継拠点の整備 （再掲）	交通サ ービス の利用 促進	・ 地域の玄関口となる広域交通と地 域交通の乗継拠点の整備と広域路 線バスとコミュニティバス等地域 交通の乗継のための分かりやすい ダイヤ調整
	・ 来訪者等の交通手段を確保 ⇒スクールバスの観光客を含めた一 般混乗化 ・ 集落から離れたエリアなど中山間 地に点在する地域資源を面的にカ バー ⇒路線を定めない区域運行	スクールバスを活 用した中山間地 における使いやすい デマンド型交通の 導入（再掲）	サービ ス水準 の向上	・ スクールバスを一般混乗化※する とともに、空き時間や土日はデマ ンド交通として運行することによ り、中山間地域の観光地へのアク セスにも対応。広域路線バスの到 着時はバス停で付け待ちをするな ど観光客の使いやすさにも配慮。
	・ 観光客の支払いの手間を軽減 ⇒観光施設等の入場券と複数の交通 機関の乗車券をパッケージ化 ・ 来訪者等の公共交通の利用促進 ⇒割引料金の適用	公共交通を利用し た観光を促進する 観光施設等と連携 した企画乗車券の 販売	交通サ ービス の利用 促進	・ 地域外からの来訪者等の公共交 通利用を促進するため、森林セラピ ーの体験料等と路線バス・デマ ンド型交通の乗車券がセットにな った企画乗車券として販売

※一般混乗化に当たっては、児童・生徒のプライバシーへの配慮のため、ミーティングポイント（乗降地点）を設定するなどの運行方式の見直しの検討が必要

ケーススタディ結果（1/2）

1. 地域の現状	2. 地域交通の現状
<ul style="list-style-type: none"> <li>・人口減少・高齢化が著しく、消滅の可能性が指摘</li> <li>・高齢者の単身世帯も増加</li> <li>・一部に市街地があるものの、田園地・中山間地域に小規模な集落が点在</li> <li>・中山間地に観光資源が点在</li> </ul>	<p>（需要）</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・通勤・通学：地域内の移動が多いが、高校はなく隣接地域への通学生がいる</li> <li>・買物・通院：日常的な買物・通院は地域内が大半、地域内に総合病院はなく、圏域の中心都市まで行く必要がある</li> <li>・マイカー利用が大半を占め、公共交通の利用は自家用車を持たない高齢者が中心</li> </ul> <p>（供給）</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・民間の路線バスは圏域の中心都市に向かう広域路線バスのみ</li> <li>・地域内の市街地・主要集落への廃止代替のコミュニティバスが運行</li> <li>・中山間地には公共交通がなく、中心部の小・中学校のスクールバスのみ</li> </ul>
3. 上位・関連計画	
<ul style="list-style-type: none"> <li>・地域存続のため、若年層の地域外への流出に歯止めをかけるため、子どもを生み育てやすいまちづくりを推進</li> <li>・地域資源を活かした交流人口の拡大を推進</li> <li>・廃校舎を拠点に森林セラピーの開催を計画</li> </ul>	



4. 地域交通の課題

市場	【既存】 地域住民の 日常的 交通等	<ul style="list-style-type: none"> <li>○広域路線バスとコミュニティバスの乗継が不便             <ul style="list-style-type: none"> <li>・広域路線バスとコミュニティバスの接続が悪く、広域路線バスとコミュニティバスの乗継に待ち時間が発生</li> </ul> </li> <li>○広域路線バスの廃止・減便の恐れ             <ul style="list-style-type: none"> <li>・広域路線バスの利用者は年々減少し、交通事業者からは廃止・減便の申し出があり、地域内外を結ぶ唯一の公共交通が消滅の恐れ</li> </ul> </li> <li>○部活動生の需要に対応した交通手段がない             <ul style="list-style-type: none"> <li>・スクールバスは一般の登下校の日時しか運行されておらず、部活動生の帰宅や土日の登下校の手段がなく、保護者の送迎が必要</li> </ul> </li> <li>○児童・生徒の公共交通に対する意識が低い             <ul style="list-style-type: none"> <li>・公共交通を利用する機会が少なく、バス等の地域の公共交通に対する意識が低く、今後自家用車への依存に拍車がかかる恐れ</li> </ul> </li> </ul>
	マイカー を利用できない、 若しくはマイカー 利用に不安がある 高齢者等	<ul style="list-style-type: none"> <li>○市街地に公共交通でアクセスできない             <ul style="list-style-type: none"> <li>・中山間地の一部の集落では、公共交通が運行されておらず、地域住民の市街地へのアクセスが不便</li> </ul> </li> <li>○登下校時以外に運行されている公共交通がない             <ul style="list-style-type: none"> <li>・スクールバスは登下校時間帯のみ運行され、この時間帯以外の市街地へのアクセスが不便</li> </ul> </li> </ul>
	【新規】 来訪者等の 非日常的 交通等	<ul style="list-style-type: none"> <li>○地域の玄関口が分かりづらい             <ul style="list-style-type: none"> <li>・広域路線バスの便により、コミュニティバスの接続地点が異なり、来訪者等にとって、地域の玄関口が分かりづらい</li> </ul> </li> <li>○観光地に公共交通でアクセスできない             <ul style="list-style-type: none"> <li>・中山間地にある森林セラピーが開催される交流施設や登山口にアクセスする公共交通手段がない</li> </ul> </li> </ul>

5. 地域交通の将来像・基本方針

(将来像)  
○持続可能な地域づくりを支える地域交通の実現

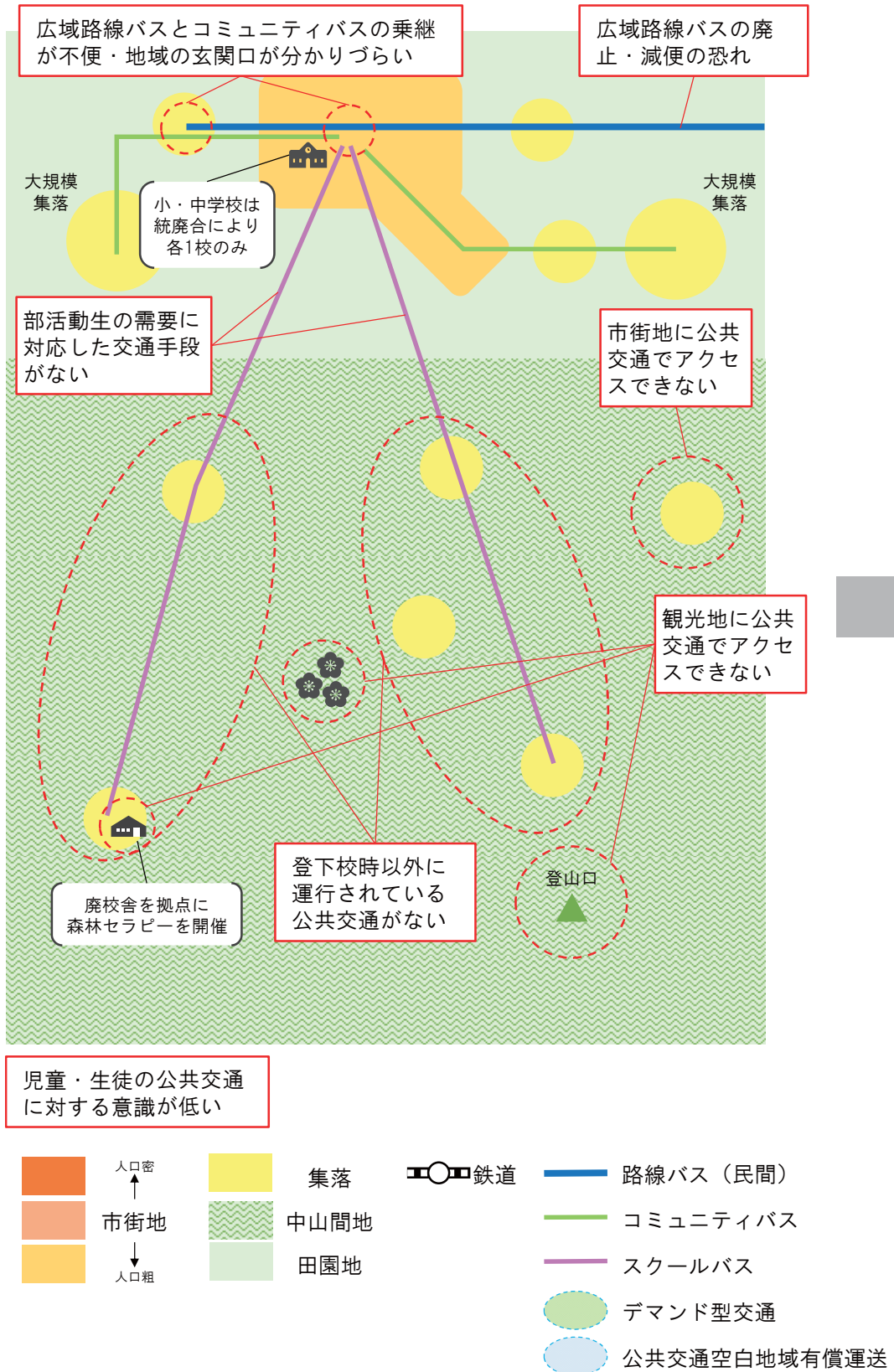
(基本方針)  
○持続可能な地域交通ネットワークの整備  
○中山間地の生活を支える交通施策の推進  
○中山間地に点在する観光資源へのアクセスを可能にする地域交通ネットワークの整備

6. 地域交通施策

		サービス	
		【既存】 (交通サービスの利用促進) 利用の容易化	【新規】 (交通サービスの新規導入・改良) サービス水準の向上
市場	【既存】 地域住民の日常的交通等	<ul style="list-style-type: none"> <li>○広域路線バスとコミュニティバスの乗継拠点の整備</li> <li>・広域交通と地域交通の乗継地点を整備するとともに、広域路線バスとコミュニティバス等地域交通のダイヤを調整</li> <li>○広域路線バスへの貨客混載の導入</li> <li>・広域路線バスのサービス水準を維持するため、旅客に加え貨物も輸送する「客貨混載」を導入</li> <li>○学校教育におけるモビリティ・マネジメントの実施</li> <li>・児童・生徒の公共交通利用を促進するため、小・中学校でバス教室を実施</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>○スクールバスを活用した中山間地におけるデマンド型交通の導入</li> <li>・スクールバスの空き時間や土日はデマンド型交通として運行することにより、部活動生等の遅い時間帯の下校や土日の登下校にも対応</li> </ul>
	マイカーを利用できない、若しくはマイカー利用に不安がある高齢者等	<ul style="list-style-type: none"> <li>○市街地に公共交通でアクセスできない</li> <li>・中山間地の一部の集落では、公共交通が運行されておらず、地域住民の市街地へのアクセスが不便</li> <li>○登下校時以外に運行されている公共交通がない</li> <li>・スクールバスは登下校時間帯のみ運行され、この時間帯以外の市街地へのアクセスが不便</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>○スクールバスを活用した中山間地におけるデマンド型交通の導入(再掲)</li> <li>・スクールバスを一般混乗化※するとともに、空き時間や土日はデマンド交通として運行することにより、一般住民の交通需要にも対応</li> <li>○住民組織による公共交通空白地有償運送の導入</li> <li>・公共交通では、カバーできない区域において、住民組織による公共交通空白地有償運送の導入を支援</li> </ul>
	【新規】 来訪者等の非日常的交通等	<ul style="list-style-type: none"> <li>○広域路線バスとコミュニティバスの乗継拠点の整備(再掲)</li> <li>・地域の玄関口となる広域交通と地域交通の乗継地点を整備するとともに、広域路線バスとコミュニティバス等地域交通のダイヤを調整</li> <li>○公共交通を利用した観光を促進する観光施設等と連携した企画乗車券の販売</li> <li>・来訪者等の公共交通利用を促進するため、森林セラピーの体験料とバスの乗車券をセットにして企画乗車券として販売</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>○スクールバスを活用した中山間地におけるデマンド型交通の導入(再掲)</li> <li>・スクールバスを一般混乗化※するとともに、空き時間や土日はデマンド交通として運行することにより、中山間地域の観光地へのアクセスにも対応。広域路線バスの到着時はバス停で待ちを待たせるなど観光客の使いやすさにも配慮</li> </ul>

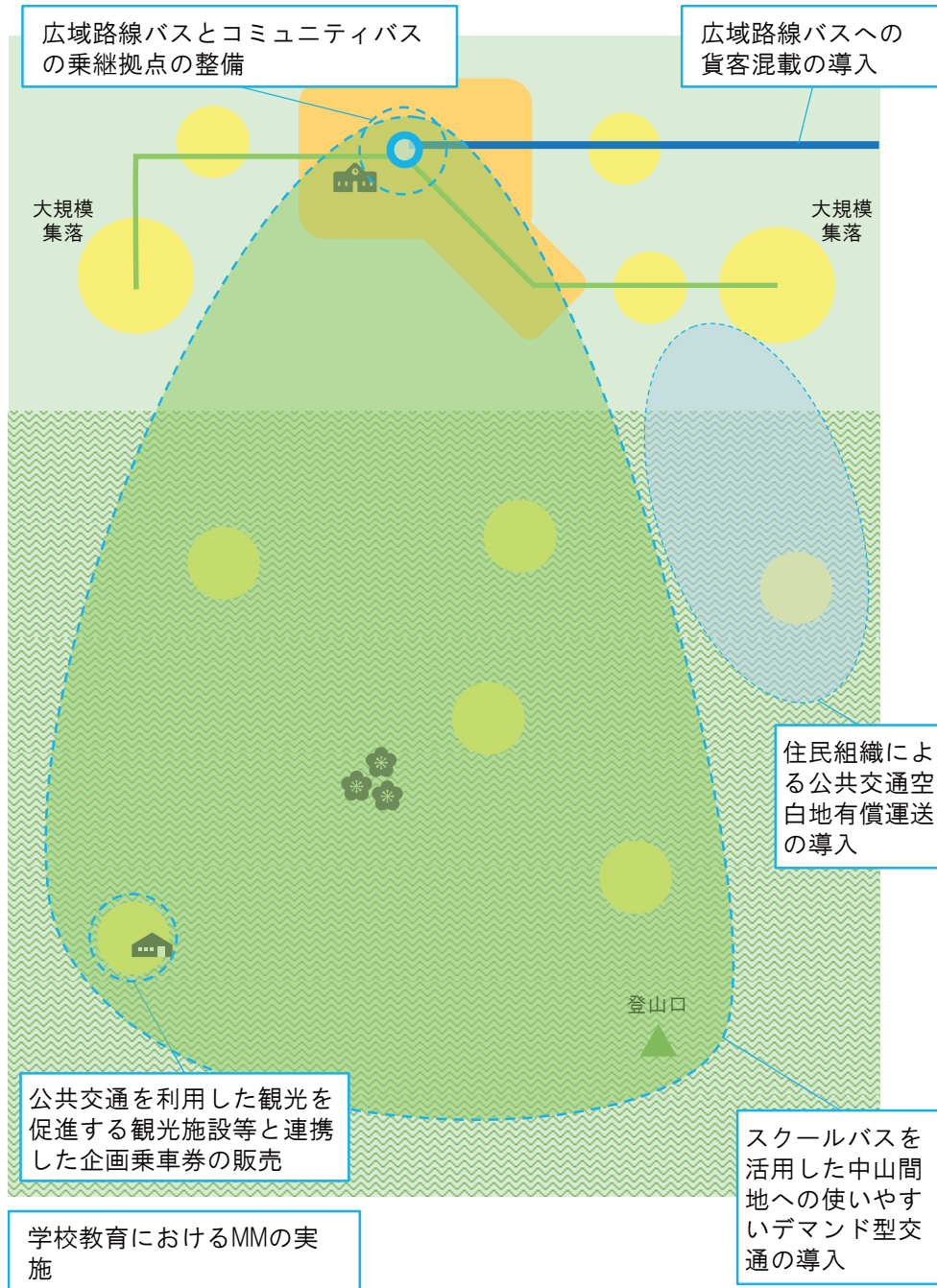
※一般混乗化に当たっては、児童・生徒のプライバシーへの配慮のため、ミーティングポイント(乗降地点)を設定するなどの運行方式の見直しの検討が必要

4. 地域交通課題





6. 地域交通施策





## ② 類型 2：都市圏の小都市、もしくは中心都市内の中心部の周辺地域

### 検討のプロセス（1/2）

#### 1. 地域の現状の整理

①自然環境	<ul style="list-style-type: none"> <li>・大半を平地が占め、南側に山地が広がっている</li> <li>・年間を通じて、温暖な気候</li> </ul>
②土地利用	<ul style="list-style-type: none"> <li>・平地の鉄道沿線に市街地が広がり、周辺部にニュータウン・工業団地が整備</li> <li>・市街地の周囲は、田畑などの田園地が広がり、中山間地は山林が占める</li> </ul>
③人口動態	<ul style="list-style-type: none"> <li>・人口減少・少子高齢化が進展し、高齢者のみの世帯も増加</li> <li>・人口は主に市街地に集積</li> <li>・田園地・中山間地にも小規模な集落が点在する低密度な人口分布</li> </ul>
④各種施設の立地	<ul style="list-style-type: none"> <li>・市街地には、総合病院や大型商業施設が立地し、各地に商店・診療所・学校などの生活機能が分布</li> <li>・田園地に温泉・道の駅などの観光資源がある</li> </ul>

#### 2. 地域交通の現状の整理

①交通流動	<ul style="list-style-type: none"> <li>・通勤・通学：地域内が多いが、一部に鉄道沿線の近隣地域への流動もある</li> <li>・買物・通院：日常的な買い物・通院は地域内が大半を占めるが、一部に鉄道沿線の近隣地域への流動もある</li> </ul>
②機関分担率	<ul style="list-style-type: none"> <li>・マイカー利用が大半を占め、公共交通の利用は自家用車を持たない高齢者・生徒等が中心</li> <li>・工業団地への通勤者も大半がマイカー通勤</li> <li>・高齢者が増加しているものの、免許返納が進んでいない</li> </ul>
③ネットワークの整備状況	<ul style="list-style-type: none"> <li>・市の東西を鉄道が走る</li> <li>・鉄道駅を中心とした放射状の路線バスネットワークが形成</li> <li>・中山間地域に向かう路線では、民間事業者が撤退し、自治体が代替措置として、コミュニティバスを運行</li> </ul>
④運行状況	<ul style="list-style-type: none"> <li>・鉄道（民間事業者）：各方面、朝夕は1時間に2本、その他の時間帯は1～2時間に1本程度</li> <li>・路線バス（民間事業者）：各路線、朝夕は1時間に1本、その他の時間帯は2時間に1本程度</li> <li>・コミュニティバス（自治体）：各路線、朝・昼・夕の時間帯に各1本</li> </ul>
⑤交通機関別利用者数	<ul style="list-style-type: none"> <li>・モータリゼーションの進展等により、各交通機関とも利用者は減少傾向</li> <li>・特に、中山間地の路線は、人口減少や低密度な需要分布も加わって、特に利用が少ない</li> </ul>
⑥利用環境	<ul style="list-style-type: none"> <li>・鉄道と路線バスの乗継に20～30分の待ち時間が発生</li> <li>・駅前広場のバス停にベンチ・上屋等が整備されていない</li> <li>・公共交通の情報が運営者ごとに提供され、情報にアクセスしづらく、また情報も分かりにくい</li> </ul>

#### 3. 上位・関連計画の整理

①総合計画	<ul style="list-style-type: none"> <li>・人口減少下においても、安心して暮らせるまちづくりを推進</li> <li>・地域資源を活かした交流人口の拡大を推進</li> </ul>
②都市計画マスタープラン	<ul style="list-style-type: none"> <li>・コンパクトな都市構造の実現を推進</li> </ul>
③まちづくり・観光等関連分野の計画	<ul style="list-style-type: none"> <li>・地元農家等が道の駅を拠点に農業体験を開催を計画</li> </ul>

※1・2の各現状整理においては、記載に当たり、課題を意識しながら整理を行うこと。なお、本ケーススタディでは、架空の地域を想定していることから、具体的な定量的な記述を省略しているが、実際に各地域で整理をする際には、状況、危機感が正しく共有できるよう、定量的な情報を盛り込むこと。その前提として、多角的な分析が出来るよう、地域別・属性別・時系列的に別途バックデータを整理しておくこと。

#### 4. 地域交通課題の分析

	ターゲットの設定	ニーズの整理	地域交通の現状の整理	課題の分析
【既存】 地域住民の 日常的交通	公共交通の利用は自家用車を持たない高齢者・生徒等が中心 ⇒マイカーを利用しない地域住民をターゲットとして想定	(地域内) 郊外部や田園地・中山間地から都市機能・生活機能が集積する中心市街地へのアクセス等	・中心市街地と田園地・中山間地を結ぶ路線バスの撤退に伴い、コミュニティバスが運行 ・一部区間で交通事業者が運行する路線バスと路線バスの廃止代替として導入したコミュニティバスのルートが重複	○路線バスとコミュニティバスのルートが重複し非効率な運行 ・民間事業者の路線バスと自治体のコミュニティバスが同一区間を運行し、乗客の奪い合いとなっている
			・田園地域に公共交通が運行していない集落が存在	○低密度需要地においても、定時定路線型で運行され非効率 ・需要の少ない中山間地等でも定時定路線で運行され、カバーできる需要が少なく非効率な運行
			・鉄道駅から郊外に向かう路線は、利用者が年々減少 ・郊外の工業団地への通勤は大半がマイカー	○市街地に公共交通でアクセスできない ・田園地の一部の集落では、公共交通が運行されておらず、市街地へのアクセスが不便
		(地域間) 隣接する地域への通勤・通学等	・鉄道と路線バスの乗継に20～30分の待ち時間が発生 ・駅前広場のバス停にベンチ・上屋等が整備されていない	○路線バスの廃止・減便の恐れ ・鉄道駅から郊外に向かう路線は、沿線にニュータウンや工業団地があるものの利用者は年々減少し、交通事業者からは廃止・減便の申し出もある ○鉄道とバスの乗継が不便 ・鉄道とバスの乗継の待ち時間が長く、また、バスの待合環境が悪く、鉄道とバスの乗り継ぎが不便な状態
重点 ターゲット	・高齢者が増加し、高齢ドライバーによる事故が懸念 ⇒「マイカーを利用する高齢者」を重点ターゲットに設定	生活機能が集積する中心市街地等への買物・通院等	・病院への通院に複数回の乗り換えが必要な地域が存在	○病院へのアクセスが不便 ・郊外のニュータウンから総合病院へのアクセスに複数回の乗り換えが必要であり、高齢者等の通院が不便
			・ニュータウンでは、バス停が遠いエリアも広く、バス停まで行くことが困難な高齢者が増加	○自宅から最寄りのバス停までの移動が困難な高齢者が増加 ・ニュータウンでは、自宅から最寄りのバス停までの移動が困難な高齢者が増加しているものの、路線バスでは対応が困難
			・マイカーを利用する高齢者は公共交通を使うことがほとんどない	○公共交通が移動手段の選択肢となっていない ・公共交通の利用経験がないことなどから、マイカー利用者にとって、公共交通が移動手段の選択肢となっていない
			・高齢化にともない、高齢ドライバーが増加	○高齢ドライバーの免許返納意識が低い ・公共交通利用に対する費用的な負担感から、高齢ドライバーの免許返納意識が低く、事故の増加が懸念
【新規】 来訪者等の 非日常的 交通	・農業振興と交流人口の拡大を目的とした、農業体験が展開 ⇒「農業体験・歴史探索等のコト消費型の観光客」をターゲットに設定	農業体験等の参加者など地域外からの観光客の来訪が見込まれる農業体験のみならず、温泉等其他の地域資源とを組み合わせる周遊に対するニーズもある	・温泉にアクセスする公共交通手段がない。	○観光地に公共交通でアクセスできない ・来訪者等のニーズが高い、温泉にアクセスする公共交通手段がなく、地域内の観光周遊が不便
			・交通情報と観光情報がバラバラに提供されている	○観光客にとって公共交通の運行状況が分かりにくい ・交通情報と観光情報がバラバラに提供されているため、観光客が公共交通情報にアクセスしにくい

5. 地域交通の将来像・施策の基本方針の検討

上位・関連計画		地域交通の将来像
<ul style="list-style-type: none"> <li>・人口減少下においても、安心して暮らせるまちづくりを推進</li> <li>・コンパクトな都市構造の実現を推進</li> <li>・地域資源を活かした交流人口の拡大を推進</li> </ul>	⇒	<ul style="list-style-type: none"> <li>・まちづくりにおける地域交通の役割を踏まえ、地域交通の将来像として、「安心して暮らせる地域を支える持続的な地域交通の実現」を設定</li> </ul>



地域交通の課題			地域交通施策の基本方針
【既存】 地域住民の 日常的交通	<ul style="list-style-type: none"> <li>○路線バスとコミュニティバスのルートが重複し非効率な運行</li> <li>○低密度需要地においても、定時定路線型で運行され非効率</li> <li>○市街地に公共交通でアクセスできない</li> <li>○路線バスの廃止・減便の恐れ</li> <li>○鉄道とバスの乗継が不便</li> </ul>	⇒	<ul style="list-style-type: none"> <li>・地域全体の交通ネットワーク形成の観点から基本方針として「地域住民のニーズに応じた効率的な地域交通ネットワークの整備」と設定</li> </ul>
マイカーを利用する 高齢者	<ul style="list-style-type: none"> <li>○病院へのアクセスが不便</li> <li>○自宅から最寄りのバス停までの移動が困難な高齢者が増加</li> <li>○高齢ドライバーの免許返納意識が低い</li> </ul>	⇒	<ul style="list-style-type: none"> <li>・高齢者への対応の重要性を踏まえ、基本方針として「高齢者等のマイカーからの転換の受け皿となる交通施策の推進」と設定</li> </ul>
【新規】 来訪者等の 非日常的 交通	<ul style="list-style-type: none"> <li>○観光地に公共交通でアクセスできない</li> <li>○観光客にとって公共交通の運行状況が分かりにくい</li> </ul>	⇒	<ul style="list-style-type: none"> <li>・来訪者等への対応の重要性を踏まえ、基本方針として「観光資源のネットワーク化を図る地域交通ネットワークの整備」と設定</li> </ul>

※対流（来訪者等の非日常交通）への対応

・対流の創出を関係者間で議論をした上で、対流の拠点となる施設等へのアクセス確保については、地域交通の成長戦略を検討する過程において、路線の再編による余剰活用、デマンド化、観光地への経路変更など既存の交通資源を活用した施策を選択することが重要である。

デマンド型交通について

デマンド交通型は予約の手間が掛かり、利用の制約となる場合がある。予約の手間を軽減するための取り組みとして、以下のような事例がある。デマンド型交通の導入に当たっては、地域住民や来訪者が使いやすさを高める取り組みが重要である。

- ・三重県玉城町・元気バス：スマートフォンによる予約や主要施設に予約が可能な端末を設置
- ・京都府京丹後市・EV乗合タクシー：観光客の利用を促進するため、特急の到着時間に合わせて駅待ちしているため、事前の予約がなくても利用が可能

## 6. 地域交通施策の検討

	施策検討のポイント	項目	手法	施策の概要
【既存】 地域住民の 日常的交通	・路線バス・コミュニティバスの重複の解消 ・サービス水準の向上 ⇒路線統合・短縮により運行本数を増加	路線バスのサービス水準の向上	サービス水準の向上	・路線バス・コミュニティバスの統合・短縮により、路線長を短縮し、路線バスの運行本数を増加
	・低密度需要地・交通空白地域において少ない経費で、効率的な運行が可能 ⇒デマンド型交通（区域運行）を採用	低密度需要地における使いやすいデマンド型交通の導入	サービス水準の向上	・運行の効率化と公共交通空白地域の解消を図るため、低密度需要地域にデマンド交通を導入
	・路線バスの維持 ⇒沿線住民・利用者の利用促進	沿線住民・事業所と連携したモビリティ・マネジメントの実施	交通サービスの利用促進	・路線バスのサービス水準を維持するため、沿線住民・事業所と連携し、利用促進策を実施
	・鉄道とバスの乗継円滑化 ⇒鉄道とバスの乗継待ち時間の短縮	鉄道とバスのダイヤ調整	交通サービスの利用促進	・鉄道に合わせバスのダイヤを調整し、乗継の待ち時間を短縮
	・鉄道とバスの待合環境の改善 ⇒駅前広場のバス停の上屋・ベンチの整備	交通結節点における待合環境の整備	交通サービスの利用促進	・バスの待合環境を向上させるため、鉄道駅のバス停に上屋・ベンチを設置
マイカーを利用する 高齢者	・高齢者等の通院の交通手段を確保 ⇒既存路線の病院への乗り入れ	病院にアクセスするための路線バスのルート延伸 病院付近へのバスターミナルの整備	サービス水準の向上 交通サービスの利用促進	・市内各地から病院へのアクセス利便性を高めるため、既存路線を延伸 ・市内各地から病院へのアクセス利便性を高めるため、病院付近に路線バスの拠点となるターミナルを整備
	・従来の公共交通ではカバーできない需要への対応 ⇒地域主体の取り組み ⇒タクシーの活用	タクシーの相乗りによるフィーダー交通の導入	サービス水準の向上	・ニュータウン等の住民同士のタクシー相乗りを促進する仕組みを構築（相乗り券の導入等）
	・公共交通を利用するきっかけづくり ⇒外出機会と公共交通利用をパッケージ化	公共交通を利用したおでかけ・観光を促進する沿線施設と連携した企画乗車券の販売	交通サービスの利用促進	・公共交通沿線の飲食店・温泉等の割引券と路線バス・デマンド型交通の乗車券をセットにして企画乗車券として販売
	・高齢ドライバーの免許返納、高齢者のお出かけを促進 ⇒公共交通の利用に対するインセンティブの付与	高齢者の割引制度の導入	交通サービスの利用促進	・高齢者の運転免許返納やお出かけを促進するため、高齢者を対象とした公共交通の割引制度を導入
	【新規】 来訪者等の 非日常的 交通	・観光資源のアクセス確保 ⇒既存のネットワークの活用	温泉施設等にアクセスするための路線バスの経路変更	サービス水準の向上
・観光客の支払いの手間を軽減 ⇒参加券と複数の交通機関の乗車券をセット販売 ・来訪者の利用促進 ⇒1次交通の乗車券もパッケージ化		公共交通を利用したおでかけ・観光を促進する沿線施設と連携した企画乗車券の販売（再掲）	交通サービスの利用促進	・公共交通沿線の飲食店・温泉等の割引券と路線バス・デマンド型交通の乗車券をセットにして企画乗車券として販売。観光向けに鉄道（1次交通）の乗車券もセットにできるオプションも設定。
・観光客の交通情報へのアクセス改善 ⇒観光情報と交通情報の一元的な提供		観光客向けの公共交通マップの作成	交通サービスの利用促進	・公共交通の路線図や時刻表、沿線の観光地、モデルコース等を掲載した公共交通マップを作成

## ケーススタディ結果（1/2）

1. 地域の現状	2. 地域交通の現状
<ul style="list-style-type: none"> <li>・人口減少・高齢化が進行</li> <li>・高齢者の単身世帯も増加</li> <li>・鉄道沿線に市街地が広がるほか、郊外部のニュータウンや山間部等の集落に人口が分布</li> <li>・温泉等の地域資源はあるものの、観光客は少ない</li> </ul>	<p>(需要)</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・通勤・通学：地域内の移動が多いが、一部で隣接地域への移動もある</li> <li>・買物・通院：日常的な買い物・通院は地域内が大半、中心部の総合病院は地域内全域からの利用がある</li> <li>・マイカー利用が大半を占め、公共交通の利用は自家用車を持たない高齢者・生徒等に限定</li> </ul> <p>(供給)</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・鉄道が整備され、民間事業者（1社）により路線バスが運行</li> <li>・民間事業者が撤退した路線にコミュニティバスを導入</li> </ul>
3. 上位・関連計画	
<ul style="list-style-type: none"> <li>・人口減少下においても、安心して暮らせるまちづくりを推進</li> <li>・コンパクトな都市構造の実現を推進</li> <li>・地域資源を活かした交流の拡大を推進</li> <li>・地元農家等が道の駅を拠点に農業体験の開催を計画</li> </ul>	



## 4. 地域交通の課題

市場	【既存】 地域住民の 日常的 交通等	<ul style="list-style-type: none"> <li>○路線バスとコミュニティバスが重複し非効率             <ul style="list-style-type: none"> <li>・民間事業者の路線バスと自治体のコミュニティバスが同一区間を運行し、乗客の奪い合いとなっている</li> </ul> </li> <li>○低密度需要地において定時定路線型で運行され非効率             <ul style="list-style-type: none"> <li>・需要の少ない田園地・中山間地でも定時定路線型のコミュニティバスが運行され、カバーする需要が少なく非効率</li> </ul> </li> <li>○市街地に公共交通でアクセスできない             <ul style="list-style-type: none"> <li>・田園地の一部の集落では、公共交通が運行されておらず、市街地へのアクセスが不便</li> </ul> </li> <li>○路線バスの廃止・減便の恐れ             <ul style="list-style-type: none"> <li>・鉄道駅から周辺部に向かう一部の路線では、沿線ニュータウンや工場があるものの利用者は年々減少し、赤字額が年々増加</li> </ul> </li> <li>○鉄道とバスの乗継が不便             <ul style="list-style-type: none"> <li>・鉄道とバスの乗継の待ち時間が長く、また、バスの待合環境が悪い</li> </ul> </li> </ul>
	マイカー を利用する 高齢者	<ul style="list-style-type: none"> <li>○病院へのアクセスが不便             <ul style="list-style-type: none"> <li>・郊外のニュータウンから総合病院へのアクセスに複数回の乗り換えが必要であり、高齢者等の通院が不便</li> </ul> </li> <li>○自宅からバス停までの移動が困難な高齢者が増加             <ul style="list-style-type: none"> <li>・郊外のニュータウンでは、自宅からバス停までの移動が困難な高齢者が増加</li> </ul> </li> <li>○公共交通が移動手段の選択肢となっていない             <ul style="list-style-type: none"> <li>・公共交通の利用経験がないことなどから、マイカー利用者にとって、公共交通が移動手段の選択肢となっていない</li> </ul> </li> <li>○高齢ドライバーの免許返納意識が低い             <ul style="list-style-type: none"> <li>・公共交通の費用的な負担感から高齢ドライバーの免許返納意識が低く、事故の増加が懸念</li> </ul> </li> </ul>
	【新規】 来訪者等の 非日常的 交通等	<ul style="list-style-type: none"> <li>○観光地に公共交通でアクセスできない             <ul style="list-style-type: none"> <li>・来訪者のニーズが高い、温泉にアクセスする公共交通手段がない</li> </ul> </li> <li>○観光客にとって公共交通の運行状況が分かりにくい             <ul style="list-style-type: none"> <li>・交通情報と観光情報がバラバラに提供されているため、観光客が公共交通情報にアクセスしにくい</li> </ul> </li> </ul>



5. 地域交通の将来像・基本方針

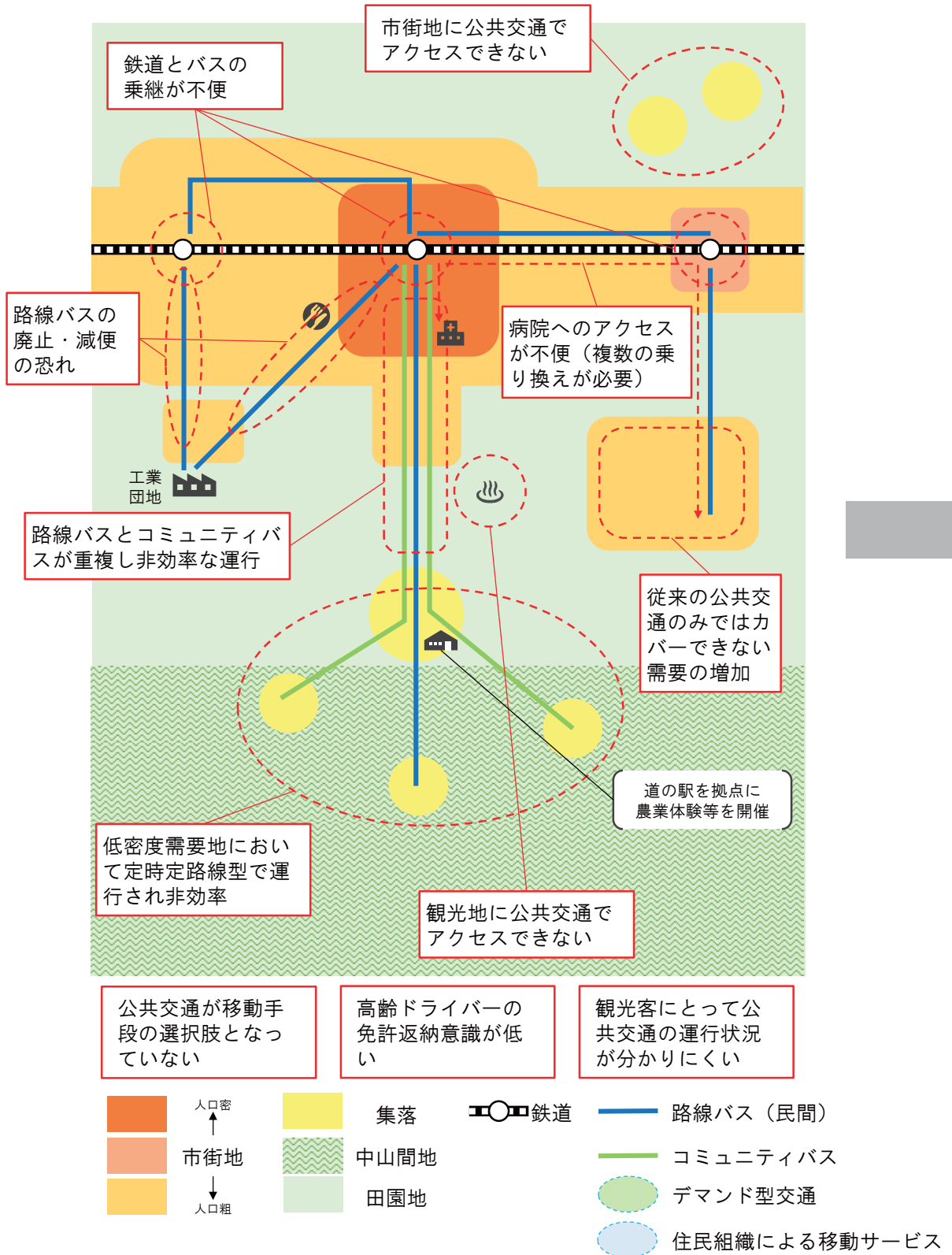
(将来像)  
○安心して暮らせる地域を支える持続的な地域交通の実現

(基本方針)  
○地域住民のニーズに応じた効率的な地域交通ネットワークの整備  
○高齢者等のマイカーからの転換の受け皿となる交通施策の推進  
○観光資源のネットワーク化を図る地域交通ネットワークの整備

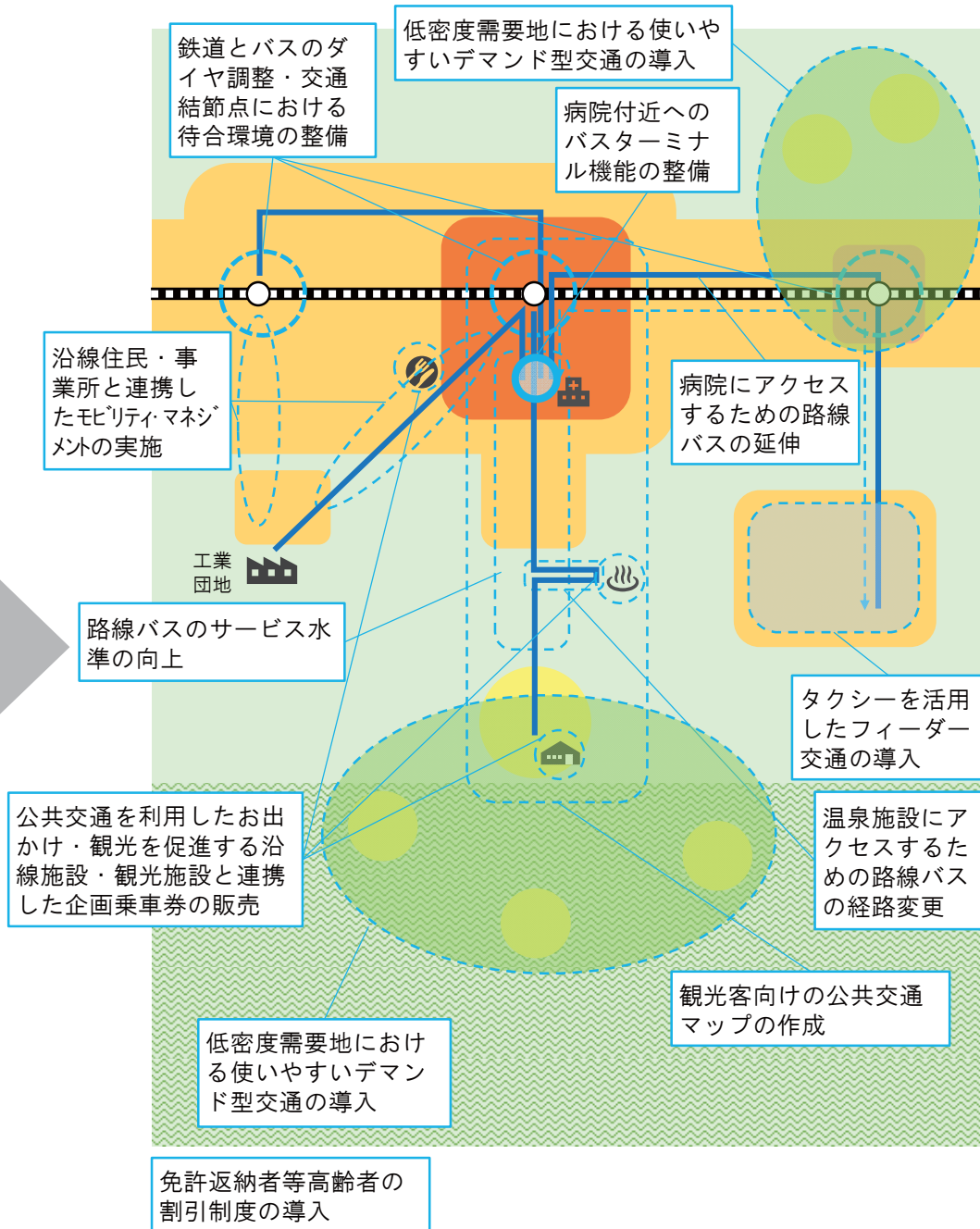
6. 地域交通施策

		サービス	
		【既存】 (交通サービスの利用促進) 利用の容易化	【新規】 (交通サービスの新規導入・改良) サービス水準の向上
市場	【既存】 地域住民の 日常的 交通等	<ul style="list-style-type: none"> <li>○鉄道とバスのダイヤ調整 ・地域外への通勤・通学等の利便性を高めるため、鉄道に合わせてバスのダイヤを調整</li> <li>○交通結節点における待合環境の整備 ・バスの待合環境を向上させるため、鉄道駅の駅前広場等のバス停の上屋・ベンチを整備</li> <li>○沿線住民・事業所と連携したモビリティ・マネジメントの実施 ・路線バスのサービス水準を維持するため、沿線住民・事業所と連携し、利用促進策を実施</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>○路線バスのサービス水準の向上 ・路線バス・コミュニティバスの統合・短縮により、路線長を短縮し、路線バスの運行本数を増加</li> <li>○低密度需要地における使いやすいデマンド型交通の導入 ・運行の効率化と公共交通空白地域の解消を図るため、低密度需要地域にデマンド交通を導入</li> </ul>
	マイカー を利用する 高齢者	<ul style="list-style-type: none"> <li>○病院付近へのバスターミナルの整備 ・病院付近に路線バスの拠点となるターミナルを整備</li> <li>○公共交通を利用したおでかけ・観光を促進する沿線施設と連携した企画乗車券の販売 ・飲食店での特典と路線バス等の乗車券がセットになった企画乗車券を販売</li> <li>○高齢者の割引制度の導入 ・高齢者の免許返納促進のため、高齢者を対象とした公共交通の割引制度を導入</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>○病院にアクセスするための路線バスの延伸 ・ニュータウンから病院へのアクセス利便性を高めるため、既存路線を延伸</li> <li>○タクシーを活用したフィーダー交通の導入 ・ニュータウンの住民同士のタクシー相乗りを促進する仕組みを構築（相乗り券の導入等）</li> </ul>
	【新規】 来訪者等の 非日常的 交通等	<ul style="list-style-type: none"> <li>○公共交通を利用した観光を促進する観光施設等と連携した企画乗車券の販売 ・飲食店での特典と路線バス等の乗車券がセットになった企画乗車券を販売</li> <li>○観光客向けの公共交通マップの作成 ・公共交通の路線図や時刻表、沿線の観光地、モデルコース等を掲載した公共交通マップを作成</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>○公共交通を利用したおでかけ・観光を促進する沿線施設と連携した企画乗車券の販売（再掲） ・公共交通沿線の飲食店・温泉等の割引券と路線バス・デマンド型交通の乗車券をセットにして企画乗車券として販売。観光向けに鉄道（1次交通）の乗車券もセットにできるオプションも設定</li> </ul>

4. 地域交通課題



6. 地域交通施策



### ③ 類型3：都市圏の中心都市、もしくは中心都市内の中心地域

#### 検討のプロセス（1/2）

##### 1. 地域の現状の整理

①自然環境	<ul style="list-style-type: none"> <li>・市の北側は海に面し、中央部は平地が広がり、南側は山地が占める</li> <li>・年間を通じて温暖な気候だが、冬季は降雪が多く、外出がままならない</li> </ul>
②土地利用	<ul style="list-style-type: none"> <li>・平地に市街地が形成され、その周囲に田畑が広がり、郊外には工場が立地</li> <li>・中心市街地は鉄道駅から約1km離れた幹線沿いに形成</li> <li>・中心市街地の一部には狭隘道路が多く、中型バスの運行には不向き</li> </ul>
③人口動態	<ul style="list-style-type: none"> <li>・人口は微減、高齢化率は25%で県平均とほぼ同じ</li> <li>・人口は、市街地と郊外のニュータウンに多く分布</li> <li>・生産年齢人口は圏域内で最も多く、第2次・第3次産業就業者が多い</li> </ul>
④各種施設の立地	<ul style="list-style-type: none"> <li>・中心市街地には、行政・金融機関、企業の地方支所・営業所、商業施設・総合病院・学校（高校が2校）等の生活・教育・商業機能が集積</li> <li>・大学（1校）が郊外に立地</li> <li>・圏域の中心都市としての機能を有する</li> <li>・中心市街地には有名歴史人物の生家やパワースポットで有名な神社仏閣、郊外には天然温泉などが点在</li> <li>・名物料理が味わえる飲食店が中心市街地に多く分布</li> </ul>

##### 2. 地域交通の現状の整理

①交通流動	<ul style="list-style-type: none"> <li>・通勤・通学：市内に留まらず、周辺地域からの流動もある</li> <li>・買物・通院：日常的な買物や通院は市内が大半を占めるが、中心部の総合病院は地域全域からの利用がある</li> <li>・バス需要は駅～中心市街地間に集中し、日中の郊外路線は利用が少ない</li> </ul>
②機関分担率	<ul style="list-style-type: none"> <li>・マイカー利用が大半を占め、公共交通の利用は自家用車を持たない高齢者・学生等が中心</li> </ul>
③ネットワークの整備状況	<ul style="list-style-type: none"> <li>・民間の路線バス3社が中心市街地と鉄道駅を拠点に、市郊外や周辺自治体とを結ぶ路線バスが放射線状に運行</li> </ul>
④運行状況	<ul style="list-style-type: none"> <li>・路線バス（民間3社）は、朝夕の通勤時間帯、各社・各路線とも1時間に2～3本程度で、日中は1時間に1～2本程度</li> <li>・中心市街地など路線が集中する交通軸では、運行本数が多いものの、郊外部では、運行本数が少ない</li> </ul>
⑤交通機関別利用者数	<ul style="list-style-type: none"> <li>・人口は微減だが、自動車利用が多いため各交通機関とも利用者は減少傾向</li> <li>・特に、路線バスの郊外部では通学や高齢者の通院・買物以外の利用が少なく、事業者から減便の打診あり</li> </ul>
⑥利用環境	<ul style="list-style-type: none"> <li>・広域路線バスと鉄道の接続が悪く、20分～30分の待ち時間が発生</li> <li>・バス停の位置が事業者間で異なっていたり、乗換情報が少ないため、バス相互（他事業者間も含む）の乗継が不便</li> </ul>

##### 3. 上位・関連計画の整理

①総合計画	<ul style="list-style-type: none"> <li>・人々の移動と交流を支える持続可能な交通体系の確立を目指す</li> <li>・地域資源を活かした交流人口の拡大を目指す</li> </ul>
②都市計画マスタープラン	<ul style="list-style-type: none"> <li>・都市的な利便性を維持するための地域づくりを目指す</li> </ul>
③まちづくり・観光等関連分野の計画	<ul style="list-style-type: none"> <li>・まちづくり、中心市街地活性化、観光振興等の地域戦略との一体性の確保を目指す</li> </ul>

※1・2の各現状整理においては、記載に当たり、課題を意識しながら整理を行うこと。なお、本ケーススタディでは、架空の地域を想定していることから、具体的な定量的な記述を省略しているが、実際に各地域で整理をする際には、状況、危機感が正しく共有できるよう、定量的な情報を盛り込むこと。その前提として、多角的な分析が出来るよう、地域別・属性別・時系列的に別途バックデータを整理しておくこと。

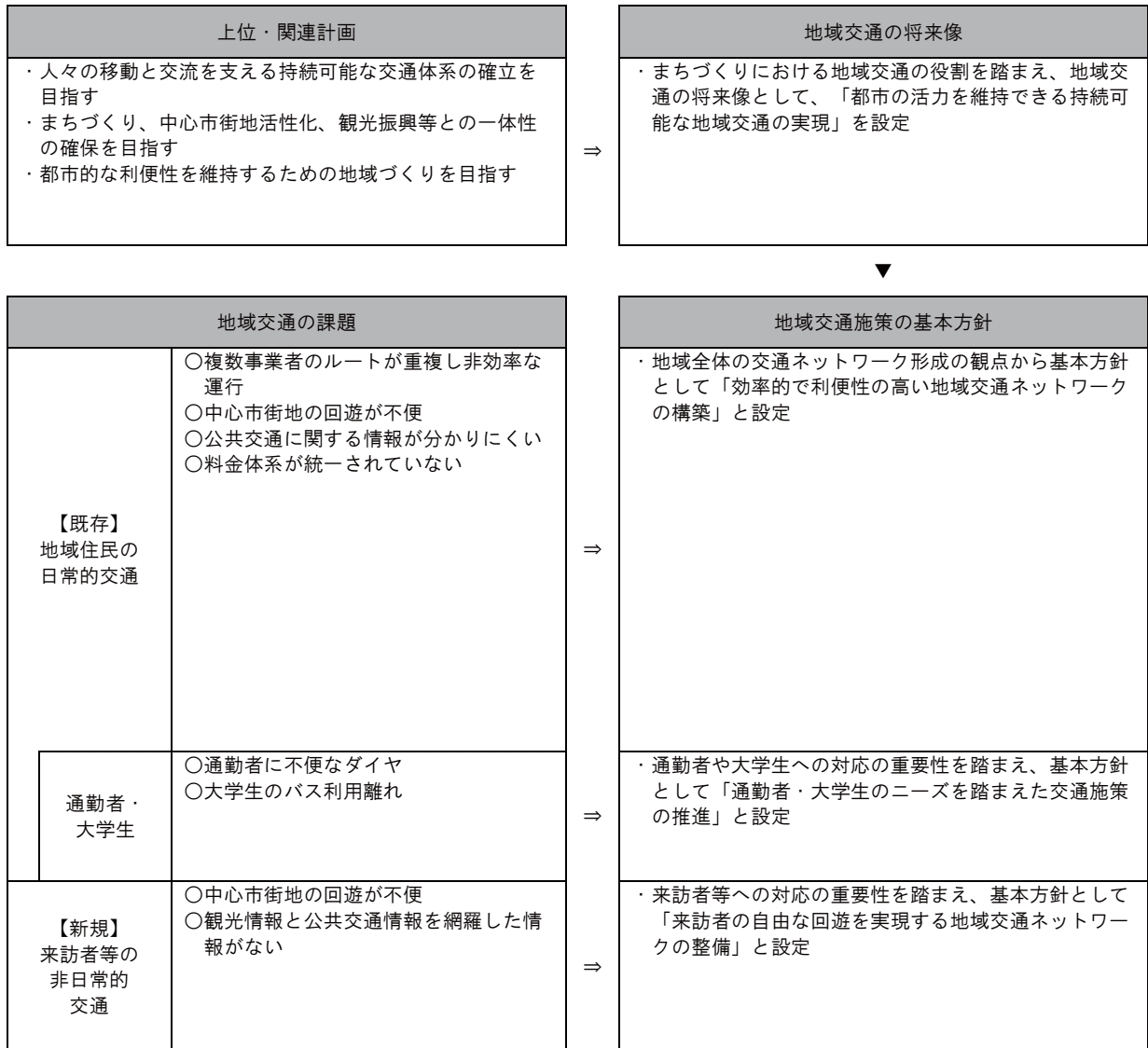
#### 4. 地域交通課題の分析

	ターゲットの設定	ニーズの整理	地域交通の現状の整理	課題の分析
【既存】 地域住民の 日常的交通	人口は微減ではあるが、行政機関や企業、商業・教育施設等が集積する地域の拠点都市として幅広い年齢層が郊外から流入する市の特性 ⇒市民ならびに周辺自治体住民をターゲットとして想定	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 中心市街地に商業施設や高校、総合病院があり、周辺自治体からの流入が多い</li> <li>・ 郊外のニュータウンから中心市街地の行政機関や企業に勤務する市民も多い</li> <li>・ 自動車を運転しない高齢者はバスで中心市街地の商業施設に来て買い物をする人が多い</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 中心市街地を中心とした放射状の路線バスネットワークが形成されている</li> <li>・ 複数の交通事業者がそれぞれに運行しているために、中心部では路線が重複</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>○ 複数事業者が重複して運行</li> <li>・ 中心市街地の一部区間では、複数事業者による重複区間があるため、特に同じ行先のバスに団体運転が見られ、非効率な運行形態となっている</li> </ul>
			<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 放射状にバス路線が設定されており、中心市街地における公共交通を利用した回遊が不便</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>○ 中心市街地の回遊が不便</li> <li>・ 買物・通院等で中心市街地を回遊する交通需要はあるものの、回遊に適した交通手段がないことから、中心市街地への来訪はマイカー利用が大半</li> </ul>
			<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 事業者によりバス停名称が系統の表示等が異なる</li> <li>・ 事業者ごとに路線図・時刻表が提供されている</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>○ 公共交通に関する情報が分かりにくい</li> <li>・ 公共交通情報が統一されておらず、またバラバラに提供されるため、利用者にとって分かりにくい</li> </ul>
重点 ターゲット	上位・関連計画において、人々の移動と交流を支える持続可能な交通体系の確立を推進 ⇒事業所が多く、大学も立地していることから、重点ターゲットとして「通勤者と大学生」を設定	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 行政機関や企業が中心市街地に集積し、また、郊外に大学があり一定の需要はある</li> <li>・ 郊外のニュータウンや周辺自治体から中心市街地で勤務する人が多い</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 夜間の運行本数が少なく、最終便の時間も早い</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>○ 通勤者には不便なダイヤ</li> <li>・ 最終便の時間が早く、通勤者には利用しづらいダイヤになっているため、多くの通勤者は自家用車で通勤している</li> </ul>
			<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 始業時間に合ったダイヤは組まれているものの、運行本数が少ない</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>○ 大学生のバス利用離れ</li> <li>・ 本数の少なさ、交通費の負担感等により、通学等で自動車を利用する大学生が増加するなどバス離れが顕著</li> </ul>
【新規】 来訪者等の 非日常的 交通	上位・関連計画において、地域資源を活用した交流人口の拡大を推進 ⇒食文化を核とした地域活性化が展開されており、「食べ歩き等のレジャー型の観光客」を新規のターゲットとして設定	市内には名物料理が味わえる飲食店や有名歴史人物の生家、パワースポットで有名な神社仏閣があり、地域外からの観光客の来訪が見込まれる	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 中心市街地の観光資源（神社仏閣、飲食店）を回遊できる公共交通がない</li> <li>・ 公共交通で観光地巡りをすると乗車回数が多くなり料金が高額になる</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>○ 中心市街地の回遊が不便</li> <li>・ 公共交通では、中心市街地に観光資源の回遊が不便なため、観光客の立ち寄り箇所が少ない</li> </ul>
			<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 観光情報は観光協会が主導で情報を発信し、公共交通の情報は各事業者が発信しているため、統一された情報がない</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>○ 観光情報と公共交通情報を網羅した情報がない</li> <li>・ 観光情報と公共交通の情報がバラバラに提供されているため、公共交通を利用した観光の方法が分からず、観光客をうまく取り込めていない</li> </ul>



## 検討のプロセス（2/2）

### 5. 地域交通の将来像・施策の基本方針の検討



#### ※対流（来訪者等の非日常交通）への対応

・対流の創出を関係者間で議論をした上で、対流の拠点となる施設等へのアクセス確保については、地域交通の成長戦略を検討する過程において、路線の再編による余剰活用、デマンド化、観光地への経路変更など既存の交通資源を活用した施策を選択することが重要である。

## 6. 地域交通施策の検討

	施策検討のポイント	項目	手法	施策の概要
【既存】 地域住民の 日常的交通	・重複区間の解消・効率化 ⇒複数事業者による共同運行 ・利用者に分かりやすい情報を提供 ⇒バス停の一本化	幹線区間の共同運行	サービス水準の向上	・中心市街地で重複する幹線区間の共同運行を行うとともに、等間隔等の分かりやすいダイヤ設定
	・幹線と支線の乗継円滑化 ⇒乗継・待合環境の向上	幹線・支線の乗継拠点の整備	交通サービスの利用促進	・郊外部に幹線系統と支線系統の乗り継ぎができる待合環境の整備された拠点を整備
	・中心市街地の回遊性の創出 ⇒中心市街地の活性化（買物・食事など） ⇒中心市街地への来街者の利便性向上	中心市街地循環バスの導入	サービス水準の向上	・中心市街地にある商業施設、教育・福祉施設等へ直接アクセスでき、まちなかを回遊できる小型循環バスを導入
	・公共交通の情報提供の統一 ⇒事業者ごとに異なる系統表示やバス停名称等を統一化	バス停・車両等における統一的な情報提供	交通サービスの利用促進	・各事業者の運行する系統・方面の表示・表記の標準化やバス停の集約化などをバス停・車両等における情報提供を統一
	・公共交通の情報提供の一元化 ⇒各社の路線図・時刻表等の情報をまとめて提供	総合的な公共交通マップの作成	交通サービスの利用促進	・地域全体の公共交通の路線図や時刻表、乗換方法等が分かる各社共通の公共交通マップを作成し、配布
	・料金体系の統一 ⇒事業者間での乗継の際の料金抵抗軽減 ⇒重複区間の料金等の共通化	利用しやすい料金体系の導入	交通サービスの利用促進	・路線バスを利用しやすくするために、乗継料金割引や重複区間の3社共通定期券などを導入
	・複数の路線を活用した回遊の促進 ⇒乗継に伴う料金の負担感の軽減	フリー乗車券の販売	交通サービスの利用促進	・地域内の公共交通が自由に乗降できるフリー乗車券を発売
通勤者・ 大学生	・夜間時間帯を中心とした郊外に住む通勤者の交通手段を確保 ⇒帰宅時間帯を考慮したダイヤを設定し、通勤者のバス利用を促進	深夜・週末バスの導入	サービス水準の向上	・飲み会後や深夜の帰宅にも対応させた中心市街地から郊外のニュータウンまでを結ぶ深夜バス・週末バスを導入
	・大学生の公共交通利用を促進 ⇒大学生の交通費負担の軽減や大学周辺の渋滞緩和等を目的に割引制度を導入し大学生のバス利用を促進	大学生を対象にした割引制度の導入	交通サービスの利用促進	・定期とは異なり、購入者以外でも利用可能者（大学生）であれば何人かで分けて使用できる企画乗車券や特典付き乗車券等を導入
【新規】 来訪者等の 非日常的 交通	・中心市街地の回遊性の創出（再掲） ⇒中心市街地の活性化（買物・食事など） ⇒中心市街地への来街者の利便性向上	中心市街地循環バスの導入（再掲）	サービス水準の向上	・中心市街地にある観光名所や飲食店等へアクセスでき、まちなかを回遊できる小型循環バスを導入
	・複数の路線を活用した回遊の促進 ⇒乗継に伴う料金の負担感の軽減	フリー乗車券の販売【再掲】	交通サービスの利用促進	・地域内の公共交通が自由に乗降できるフリー乗車券を発売
	・利便性の高い路線等における観光利用の促進 ⇒各路線の利便性が分かる各社共通バスルートマップ・時刻表の作成と提供 ⇒バス路線沿線観光地紹介	総合的な公共交通マップの作成（再掲）	交通サービスの利用促進	・利便性の高い路線が分かる市全体の公共交通の路線図や時刻表、沿線の観光地が分かる公共交通マップを作成し、観光客が集まる交通拠点・観光拠点で配布
	・利便性の低い路線等における観光利用の促進 ⇒観光と公共交通利用をパッケージ化、割引料金の設定	公共交通を利用した観光を促進する観光施設等と連携した企画乗車券の販売	交通サービスの利用促進	・飲食店や観光施設での特典と路線バスの乗車券がセットで割引価格になった企画乗車券として販売

## ケーススタディ結果（1/2）

1. 地域の現状	2. 地域交通の現状
<ul style="list-style-type: none"> <li>行政や企業の出先機関が置かれる地域の拠点都市</li> <li>中心市街地は鉄道駅から約1km離れた場所に形成され、居住地は主に郊外に分布（ニュータウンあり）</li> <li>教育・商業施設等が中心部に集積しているため、周辺地域からの流入が多い</li> <li>観光資源は中心市街地や郊外に点在</li> </ul>	<p>（需要）</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>通勤・通学：市内に留まらず、周辺自治体からの流動もある</li> <li>買物・通院：日常的な買い物・通院は市内が大半、中心部の総合病院は地域全域からの利用がある</li> <li>マイカー利用が大半を占め、公共交通の利用は自家用車を持たない高齢者・生徒等が主流（供給）</li> <li>鉄道が整備され、複数事業者により路線バスが中心地から郊外へ運行</li> <li>民間事業者が撤退した路線にデマンド型交通を導入</li> <li>公共交通の維持に対する財政負担の増加</li> </ul>
3. 上位・関連計画	
<ul style="list-style-type: none"> <li>人々の移動と交流を支える持続可能な交通体系の確立を目指す</li> <li>まちづくり、中心市街地活性化、観光振興等との一体性の確保を目指す</li> <li>都市的な利便性を維持するための地域づくりを目指す</li> </ul>	



## 4. 地域交通の課題

市場	【既存】 地域住民の 日常的 交通等	<ul style="list-style-type: none"> <li>○複数事業者が重複して運行               <ul style="list-style-type: none"> <li>・中心市街地の一部区間では、複数事業者による重複区間があり、非効率な運行形態となっている</li> </ul> </li> <li>○中心市街地の回遊が不便               <ul style="list-style-type: none"> <li>・買物・通院等で中心市街地を回遊する交通需要はあるものの、回遊に適した交通手段がないことから、中心市街地への来訪はマイカー利用が大半</li> </ul> </li> <li>○公共交通に関する情報が分かりにくい               <ul style="list-style-type: none"> <li>・公共交通に関する情報が統一されておらず、またバラバラに提供されるため、利用者にとって分かりにくい</li> </ul> </li> <li>○料金体系が統一されていない               <ul style="list-style-type: none"> <li>・料金体系が統一されていないため、同一区間でも他事業者の定期券では利用できず、別便を待つなどの不便が生じている</li> </ul> </li> </ul>
	通勤者・ 大学生	<ul style="list-style-type: none"> <li>○通勤者に不便なダイヤ               <ul style="list-style-type: none"> <li>・最終便の時間が早く、通勤者には不便なダイヤになっている</li> </ul> </li> <li>○大学生のバス利用離れ               <ul style="list-style-type: none"> <li>・本数の少なさ、交通費などの負担感等により、通学等で自動車を利用する大学生が増加するなどバス離れが顕著</li> </ul> </li> </ul>
	【新規】 来訪者等の 非日常的 交通等	<ul style="list-style-type: none"> <li>○中心市街地を回遊する路線がない               <ul style="list-style-type: none"> <li>・公共交通では、中心市街地に観光資源の回遊が不便なため、観光客の立ち寄り箇所が少ない</li> </ul> </li> <li>○観光情報と公共交通情報を網羅した情報がない               <ul style="list-style-type: none"> <li>・公共交通の情報が事業者ごとに提供され、観光情報と一緒に役立つ情報が少なく、来訪者等は不便を生じている</li> </ul> </li> </ul>

5. 地域交通の将来像・基本方針

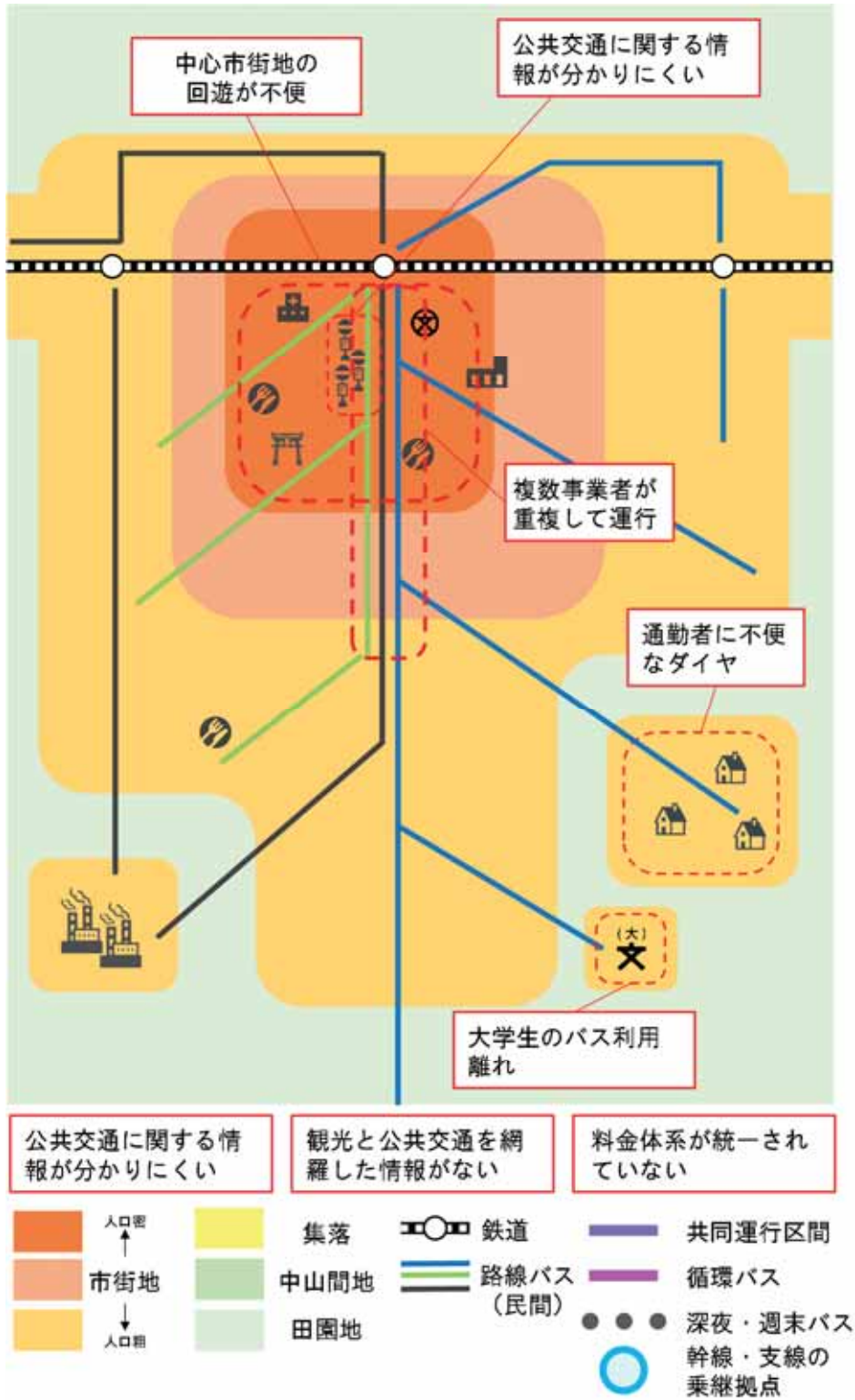
(将来像)  
○都市の活力を維持できる持続可能な地域交通の実現

(基本方針)  
○事業者間の連携等による利便性の高い地域交通ネットワークの整備  
○通勤者・大学生のニーズを踏まえた交通施策の推進  
○来訪者等の自由な回遊を実現する地域交通ネットワークの整備

6. 地域交通施策

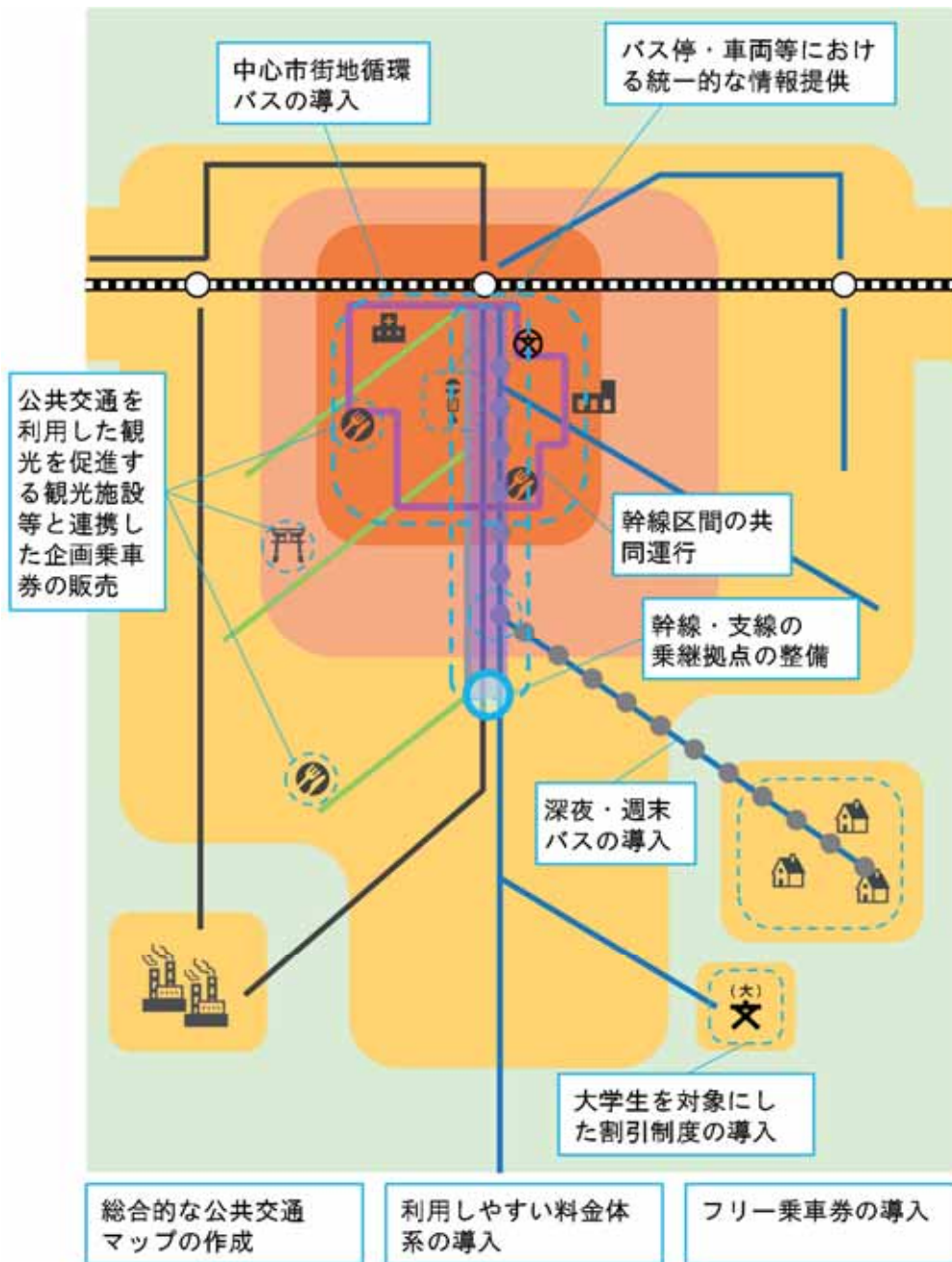
		サービス	
		【既存】 (交通サービスの利用促進) 利用の容易化	【新規】 (交通サービスの新規導入・改良) サービス水準の向上
市場	【既存】 地域住民の 日常的 交通等	<ul style="list-style-type: none"> <li>○幹線・支線の乗継拠点の整備                             <ul style="list-style-type: none"> <li>・郊外部に幹線系統と支線系統の乗り継ぎができる待合環境の整備された拠点を整備</li> </ul> </li> <li>○利用しやすい運賃制度の導入                             <ul style="list-style-type: none"> <li>・乗継運賃割引や上限運賃制、ゾーン運賃制度、重複区間の共通定期券等を導入し、運賃体系を適正化</li> </ul> </li> <li>○バス停・車両等における統一的な情報提供                             <ul style="list-style-type: none"> <li>・各事業者の運行する系統・方面の表示・表記の標準化やバス停の集約化などをバス停・車両等における情報提供を統一</li> </ul> </li> <li>○総合的な公共交通マップ等の作成                             <ul style="list-style-type: none"> <li>・地域全体の公共交通の路線図や時刻表、乗換方法等が分かる各社共通の公共交通マップを作成し、配布</li> </ul> </li> <li>○フリー乗車券の販売                             <ul style="list-style-type: none"> <li>・地域内の公共交通が自由に乗降できるフリー乗車券を発売</li> </ul> </li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>○幹線区間の共同運行                             <ul style="list-style-type: none"> <li>・中心市街地で重複する幹線区間の共同運行を行うとともに、等間隔等の分かりやすいダイヤ設定</li> </ul> </li> <li>○中心市街地循環バスの導入                             <ul style="list-style-type: none"> <li>・中心市街地にある商業施設、教育・福祉施設等へ直接アクセスでき、まちなかを回遊できる小型循環バスを導入</li> </ul> </li> </ul>
	通勤者・ 大学生	<ul style="list-style-type: none"> <li>○大学生を対象にした割引制度の導入                             <ul style="list-style-type: none"> <li>・定期とは異なり、購入者以外でも大学生であれば何人かで分けて使用できる企画乗車券や特典付き乗車券等を導入し、大学生のバス利用を促進</li> </ul> </li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>○深夜・週末バスの導入                             <ul style="list-style-type: none"> <li>・飲み会後や深夜の帰宅にも対応させた中心市街地からニュータウンまでを結ぶ深夜バス・週末バスを導入し、利便性を向上</li> </ul> </li> </ul>
	【新規】 来訪者等の 非日常的 交通等	<ul style="list-style-type: none"> <li>○総合的な公共交通マップの作成（再掲）                             <ul style="list-style-type: none"> <li>・利便性の高い路線が分かる市全体の公共交通の路線図や時刻表、沿線の観光地が分かる公共交通マップを作成し、観光客が集まる交通拠点・観光拠点で配布</li> </ul> </li> <li>○フリー乗車券の販売（再掲）                             <ul style="list-style-type: none"> <li>・地域内の公共交通が自由に乗降できるフリー乗車券を発売</li> </ul> </li> <li>○観光と連携した企画乗車券の販売                             <ul style="list-style-type: none"> <li>・食や観光をテーマに、飲食店や観光施設での特典と路線バスの乗車券がセットで割引価格になった企画乗車券として販売</li> </ul> </li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>○中心市街地循環バスの導入（再掲）                             <ul style="list-style-type: none"> <li>・中心市街地にある観光名所や飲食店等へアクセスでき、まちなかを回遊できる小型循環バスを導入</li> </ul> </li> </ul>

4. 地域交通課題





6. 地域交通施策

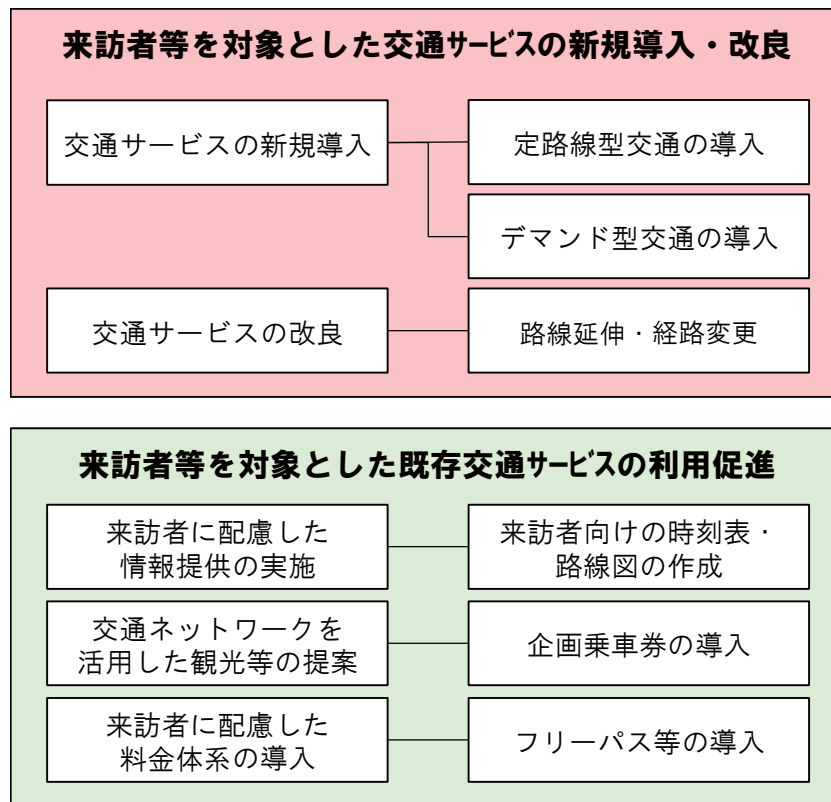


### 5.3.2 施策の具体化

上記の戦略検討により、施策メニューが決定された後に、施策の具体化を図る方法を解説する。

以下の施策について、自治体の交通施策担当者の視点から、施策の諸条件や関係者等の要素や検討の流れ、検討事項を示す。

<検討する施策の内容>



1) 新たな交通サービスの導入

交通空白地域などにおいて、地域住民、来訪者等の双方の利用に供する新たな交通サービスを導入するものである。需要の量や分布などにより、定路線型、デマンド型等の事例がある。

(1) 施策検討に係る前提条件

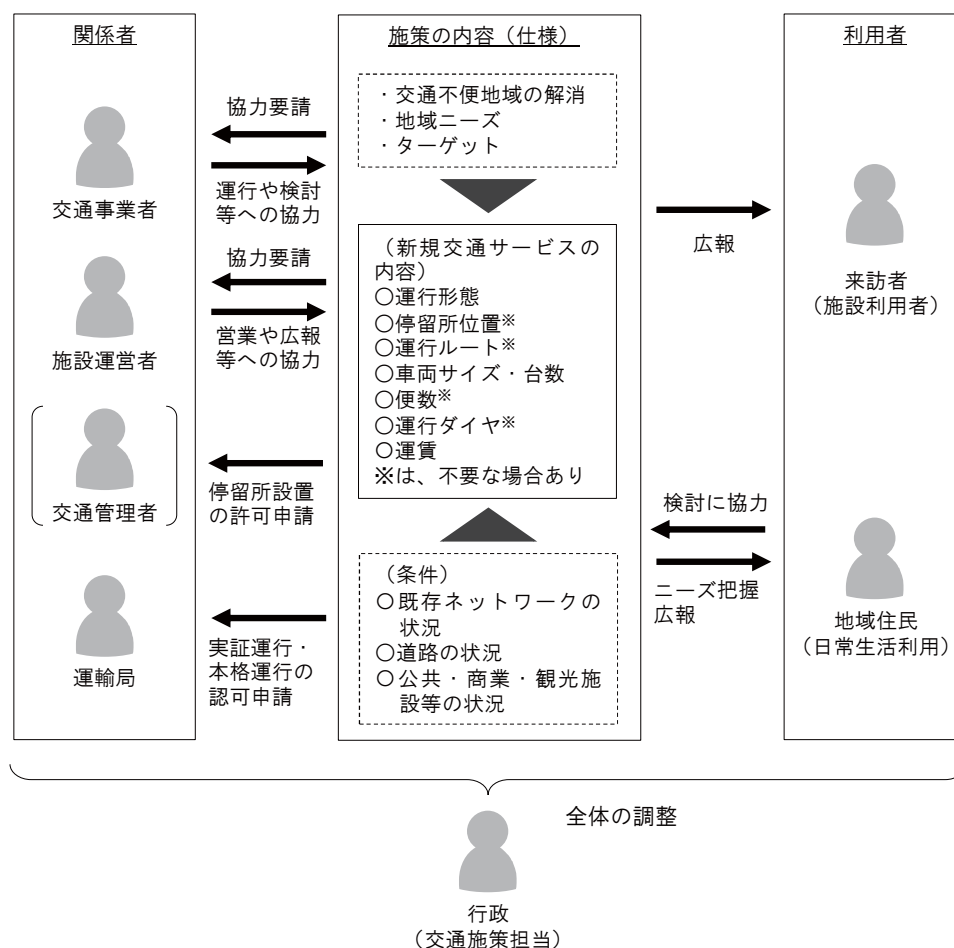


図 3 3 施策検討に係る前提条件

## (2) 検討の流れ

### ① 導入エリア・ルートの設定

#### ✓地域資源と既存交通ネットワークの対応状況を考慮し、導入エリア・ルートを設定

- ・観光施設等の分布状況と公共交通ネットワークの整備状況を確認し、地域振興における施設の重要性や公共交通によるアクセス利便性等を踏まえ、新たな交通サービスを導入するエリア・ルートを選定する。

### ② ターゲットの設定

#### ✓利用者となるターゲットの属性・目的を設定

- ・どのような人に、どのような目的で利用してもらうかを想定する。

##### <設定の例>

- ・地域住民の通勤・通学、買物、通院利用
- ・来訪者の観光利用 等

### ③ 新規導入のためのデータ収集

#### ✓サービスに対する需要やサービス導入の制約等を調査

- ・交通サービスの新規導入の検討に必要なデータを収集する。

##### <収集データ>

- ・既存ネットワークの状況：ルート、ダイヤ、接続、利用状況等
- ・道路の状況：幅員、通行可能な車両サイズ等
- ・沿線の施設の状況：営業日時、訪問者数等
- ・利用者ニーズ：OD・外出頻度・利用交通手段等

### ④ 新規交通サービスの内容検討

#### ✓地域住民・来訪者の双方のニーズに対応した運行形態・サービス水準を設定

- ・①～③を踏まえ、新規交通サービスの内容を検討する。

##### <検討事項>

- ・運行形態：需要の状況に応じた運行形態
  - 定時定路線型・・・ある程度多くの需要がまとまって存在する場合
  - デマンド型・・・需要が分散、または少ない場合
- ・停留所位置※：利便性を向上させる最適な配置
- ・運行ルート※：利用者の需要を踏まえた運行ルート
  - 地域住民・・・公共施設や病院、商店街等を巡回
  - 来訪者等・・・観光施設や宿泊施設、自然観光資源、鉄道駅等との接続
- ・車両サイズ・台数：想定される利用規模に応じた適切な車種・台数
  - 中・小型バス、ジャンボタクシー、セダン型タクシー
- ・便数※：想定される利用規模に応じた適切な便数
- ・運行ダイヤ※：想定される利用規模に応じた適切な頻度、他路線や鉄道、施設の営業時間に合わせた時刻設定、パターンダイヤ等
- ・運賃：採算性を踏まえつつ、安くてシンプルな運賃（ワンコイン等）

※は、ドアツードア方式の完全デマンド型においては不要

⑤ 新規交通サービスの導入の申請

✓**法制度に基づく手続きを実施**

- ・道路運送法に基づき、交通事業者が運行計画概要書を含む申請書を地方運輸局に提出する。

⑥ 実証運行の実施

✓**本格的な運行に向けた課題・問題点を抽出**

- ・④で検討した新規交通サービスの課題・問題点を把握するため、本格的な運行に先立ち、期間を設けて実証運行を行う。
- ・実証運行に当たっては、利用実態や今後の利用意向等の調査を実施し、本格運行後の利用者数や採算性を推定する。
- ・運行主体となる交通事業者は、所管の運輸局に運行計画の認可申請や停留所を設置する場合は、道路管理者に停留所設置の許可申請を行う。

＜調査事項＞

- ・利用者の数・属性等
- ・利用者の声（感想・今後の利用意向）等

⑦ 広報手段の検討

✓**ターゲットに応じた訴求力のある手段を検討**

- ・来訪者（施設利用者）、地域住民（日常生活利用）等の情報入手方法の特性等を踏まえ、ターゲットに応じた適切な広報手段を検討する。

＜検討事項＞

- ・地域住民（日常生活利用）：チラシ配布・ポスター掲示・広報紙等
- ・来訪者等（施設利用者）：施設 web サイト・観光パンフレット等

⑧ 関係者との調整

✓**関係者との適切な役割分担と協働を推進**

- ・上記検討内容について、関係者と必要な調整を行い、関係者との適切な役割分担の基に、円滑な運行を行う。地域公共交通会議等の場において、運行計画の協議や本格運行後の継続的な見直し検討も行う。

＜調整事項＞

- ・交通事業者：新規サービス導入・広報等への協力
- ・施設運営者：施設の運営状況等の情報提供、広報等への協力
- ・地域住民：地域公共交通会議への参加、アンケート調査への協力
- ・交通管理者：地域公共交通会議への参加、停留所設置の許可
- ・運輸局：地域公共交通会議への参加、実証運行・本格運行の認可



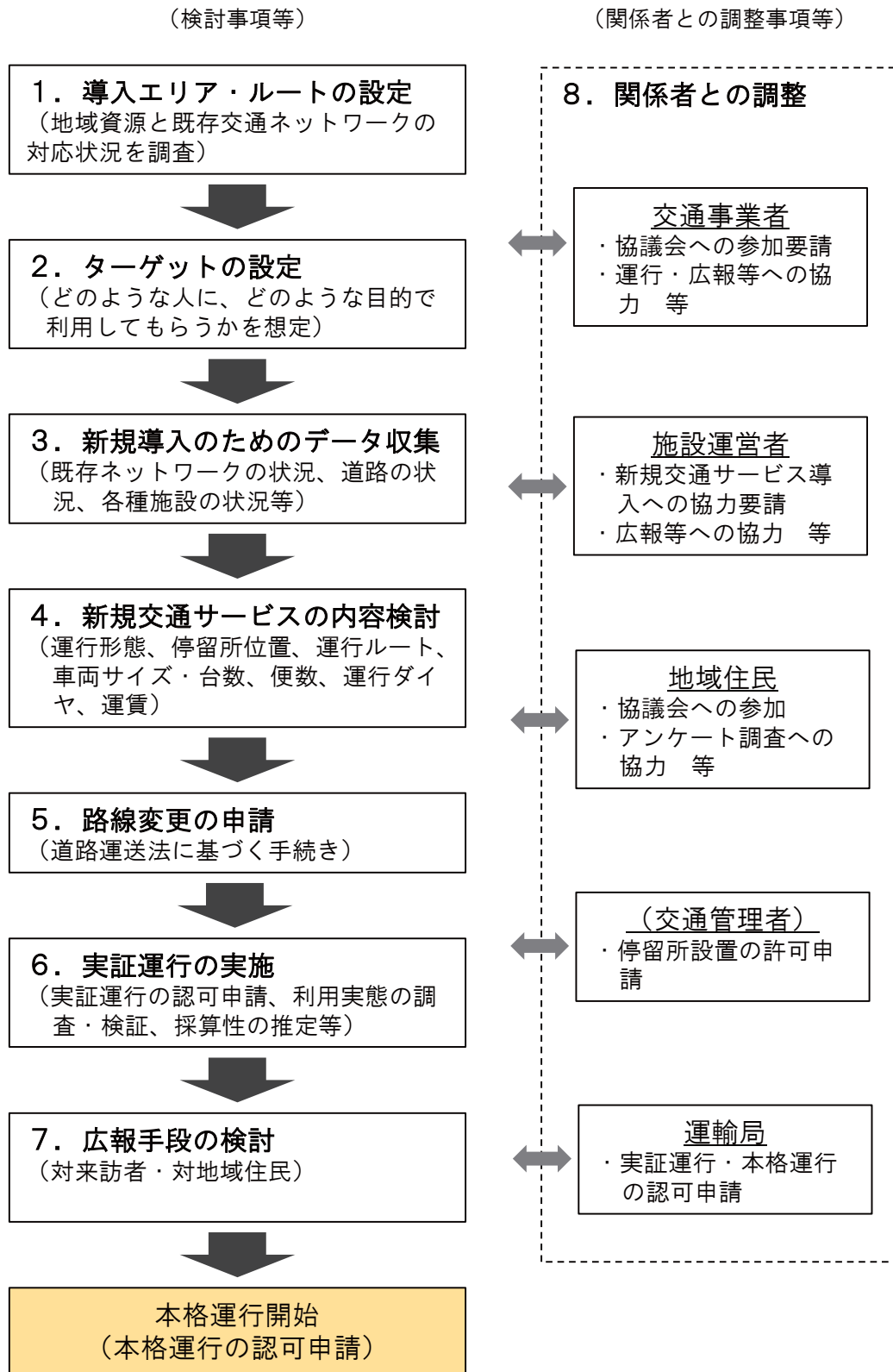


図 3 4 検討の流れ

## 2) 既存交通サービスの改良

地域住民の利用を想定して提供されている交通サービスを来訪者等の利用にも対応したサービスに改良するものである。路線延伸・経路変更により、観光地等へのアクセスを確保することや平日・休日の交通需要の変化に合わせて、経路を変更するなどの運用を行う事例などがある。

### (1) 施策検討に係る前提条件

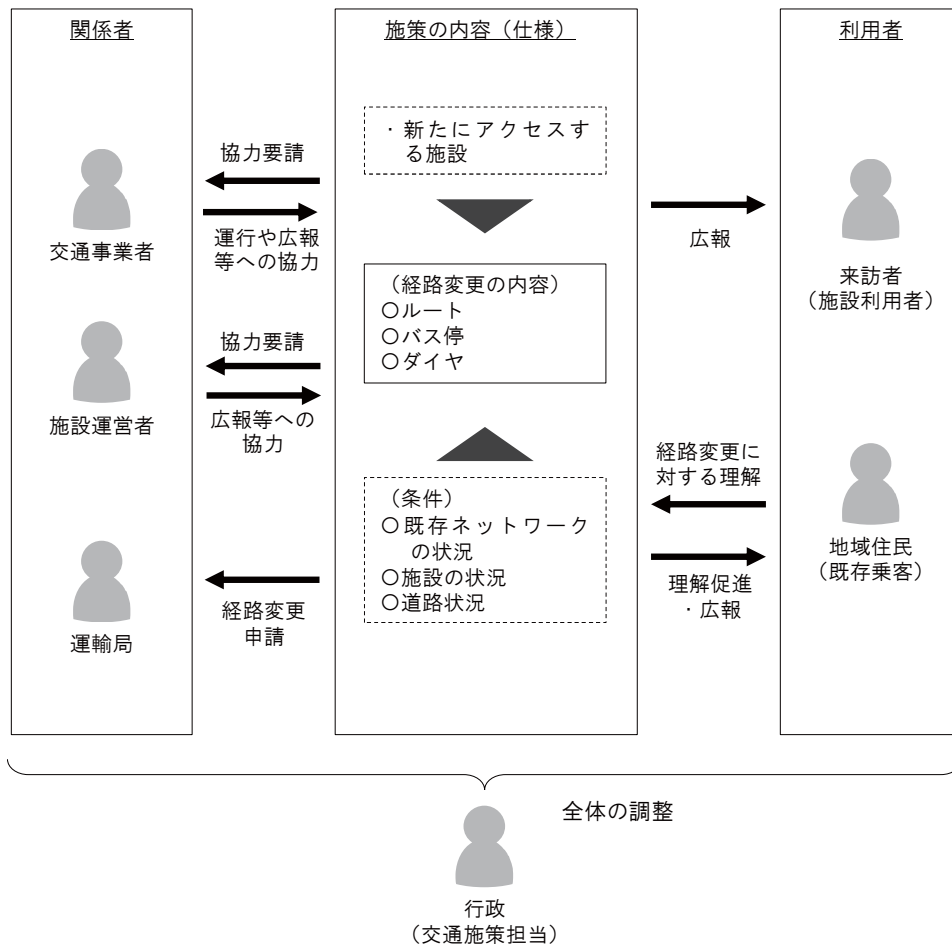


図 3 5 施策検討に係る前提条件

## (2) 検討の流れ

### ① 改良する交通サービスの設定

#### ✓地域資源と既存交通ネットワークの対応状況を考慮し、改良する路線を設定

- ・観光施設等の分布状況と公共交通ネットワークの整備状況を確認し、地域振興における施設の重要性や公共交通によるアクセス利便性等を踏まえ、公共交通によるアクセス利便性を高める施設を設定する。

### ② ターゲットの設定

#### ✓利用者となるターゲットの属性・目的を設定

- ・どのような人に、どのような目的で利用してもらうかを想定する。

##### <設定の例>

- ・地域住民の通勤・通学、買物、通院利用
- ・来訪者の観光利用 等

### ③ 施策立案のためのデータ収集

#### ✓サービスに対する需要やサービス導入の制約等を調査

- ・延伸・経路変更の検討に必要なデータを収集する。

##### <収集データ>

- ・既存ネットワークの状況：ダイヤ、利用状況等
- ・施設の状況：営業日時、訪問者数、利用交通手段等
- ・道路の状況：幅員、交通規制、混雑状況等

### ④ 施策内容の検討

#### ✓各種の制約条件を考慮し改良内容を設定

- ・②、③を踏まえ、延伸・経路変更の内容を検討する。

##### <検討事項>

- ・延伸・迂回ルート：道路状況を踏まえ、延伸・迂回ルートを検討
- ・バス停設置箇所：施設との近接性や道路空間の余裕等を踏まえ、バス停の設置箇所を検討
- ・運行ダイヤ：施設の運営日時、来訪者等の利用時間等を踏まえ、迂回する日時を検討

### ⑤ 施策内容の評価

#### ✓既存利用者への影響や採算性を評価

- ・④で検討した施策内容について、以下の視点等から評価する。影響が大きい場合には、見直しや緩和策の検討を行う。

＜評価の視点＞

- ・ 既存利用者への影響
- ・ 需要の見込み・採算性 等

⑥ 広報手段の検討

✓ターゲットに応じた訴求力のある手段を検討

- ・ 施設利用者（来訪者等）、既存利用者（地域住民）等の情報入手方法の特性等を踏まえ、施策内容の広報手段を検討する。

＜検討事項＞

- ・ 施設利用者（来訪者等）：施設 web サイト・観光パンフレット等
- ・ 既存利用者（地域住民）：バス停・広報紙等

⑦ 路線変更の申請

✓法制度に基づく手続きを実施

- ・ 道路運送法に基づき、交通事業者が運行計画概要書を含む申請書を地方運輸局に提出する。

⑧ 関係者との調整

✓関係者との適切な役割分担と協働を推進

- ・ 上記検討内容について、関係者と必要な調整を行う。必要に応じて、既存の地域公共交通会議や法定協議内に下部組織を設けるなど検討体制を整備するとともに、地域住民等に対する説明会などを実施する。

＜調整事項＞

- ・ 交通事業者：経路変更・広報等への協力
- ・ 施設運営者：施設の運営状況等の情報提供、広報等への協力
- ・ 既存利用者（地域住民）：経路変更に対する理解促進

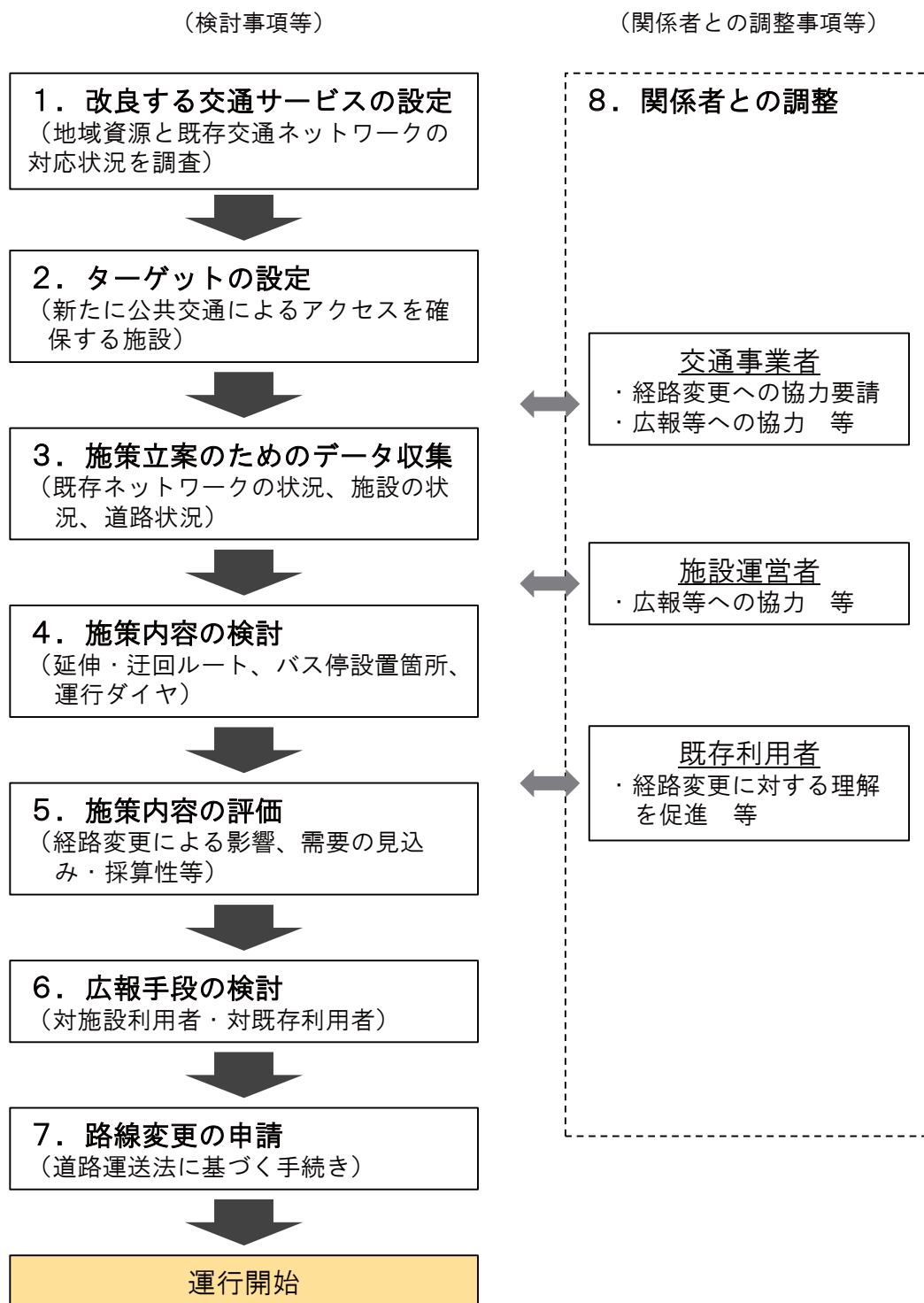


図 36 検討の流れ



### 3) 来訪者等に配慮した情報提供の実施

来訪者等は訪問先に不案内であることから、来訪者等にも配慮した公共交通のマップ等を作成・配布する事例などがある。

#### (1) 施策検討に係る前提条件

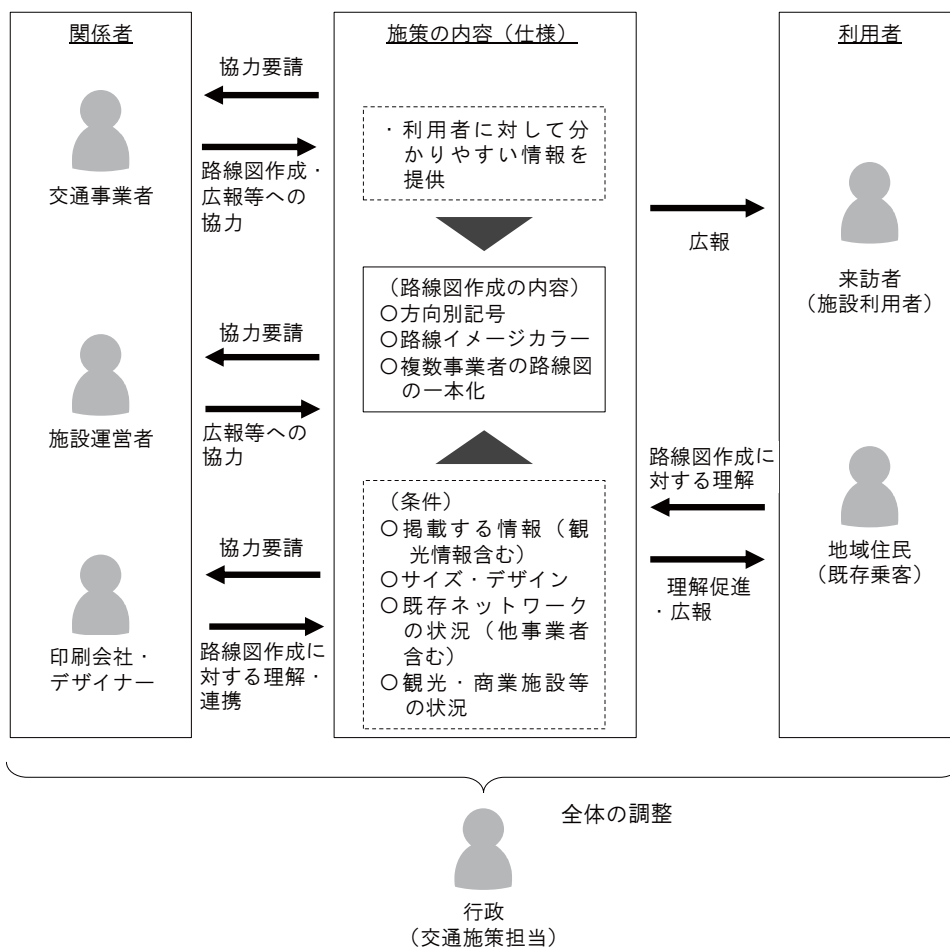


図 3 7 施策検討に係る前提条件

## (2) 検討の流れ

### ① ターゲットの設定

#### ✓利用者の特化した路線図を作成するためにターゲットを設定

- ・バス路線図の利用となるターゲットを設定し、交通特性やニーズを把握する。

##### <設定の例>

- ・来訪者等：自分の行きたい場所が既に決まっているため、主要観光施設等の行き方や、どの路線に乗る必要があるかが分かるように配慮
- ・地域住民：主要施設への利用が多いことから、目的地別の情報を提供

### ② 掲載情報の収集

#### ✓バス利用者に役立つ情報を収集

- ・公共交通を利用した目的地への到達を支援するために必要な情報を把握、収集する。
- ・来訪者は土地勘がないため、地理的な位置関係の理解を助ける情報が必要である。

##### <収集内容>

- ・背景地図の確保：位置関係の理解を助ける情報として、主要観光地や公共施設、鉄道路線、河川等を含み、方角や縮尺が正確に描かれているもの
- ・掲載する情報：時刻表、運賃、所要時間、観光・商業施設情報、バスの利用方法等
- ・既存ネットワークの状況（他事業者含む）：時刻表、ルート、停留所、乗換の有無等

### ③ 表現媒体の選択

#### ✓バス利用者が使いやすい媒体を選択

- ・地域住民・来訪者等が携帯しやすく、屋外で拡げて見ることができる路線図の表現媒体やサイズ等を検討する。紙媒体での配布、またはインターネット、スマートフォンのアプリなどの表現媒体やサイズ等を検討する。

##### <検討事項>

- ・表現媒体：紙媒体—一覧性や大量配布が容易  
インターネットメディア—更新・訂正が容易、制作経費が紙媒体より安い
- ・サイズ：冊子タイプ、大判サイズ、折りたたみ式、ミウラ折り等のサイズを検討

### ④ 表現方法の検討

#### ✓来訪者等普段バスを利用しない人にも分かりやすい表現手法を検討

- ・文字の大きさ、行間、色、ナンバリング、矢印等、見やすく分かりやすいデザインを検討する。
- ・方向別記号やイメージカラーを設定し、複数の事業者が各社ごとに作成している場合は一本化したバス路線図を作成する。

⑤ バス路線図の評価

**✓見やすさ、分かりやすさ、使いやすさの視点から評価**

- ・作成したバス路線図について、アンケートや説明会等を通じて以下の視点等から評価する。影響が大きい場合は、見直しや緩和策の検討を行う。

<評価項目>

- ・見やすさ、分かりやすさ、使いやすさ
- ・情報の網羅性 等

⑥ 広報手段の検討

**✓既存利用者、来訪者等それぞれの特性を踏まえた広報手段を設定**

- ・来訪者等、地域住民（既存利用者含む）の情報入手方法の特性を踏まえ、それぞれに対応した周知・配布方法を検討する。

<検討事項>

- ・来訪者等：観光施設・宿泊施設 web サイトに掲載、観光案内所等に設置等
- ・既存利用者（地域住民）：広報誌・行政 web サイトに掲載、交通拠点・公共施設等に設置等

⑦ 関係者との調整

**✓関係者との適切な役割分担と協働を推進**

- ・上記検討内容について、関係者と必要な調整を行う。必要に応じて、既存の地域公共交通会議や法定協議内に下部組織を設けるなどの検討体制を整備するとともに、地域住民等に対する説明会などを実施する。

<調整事項>

- ・交通事業者：路線図作成・広報等への協力
- ・施設運営者：広報等への協力
- ・既存利用者（地域住民）：路線図作成に対する理解、説明会等への参加
- ・印刷会社・デザイナー：路線図作成への協力

(検討事項等)

(関係者との調整事項等)

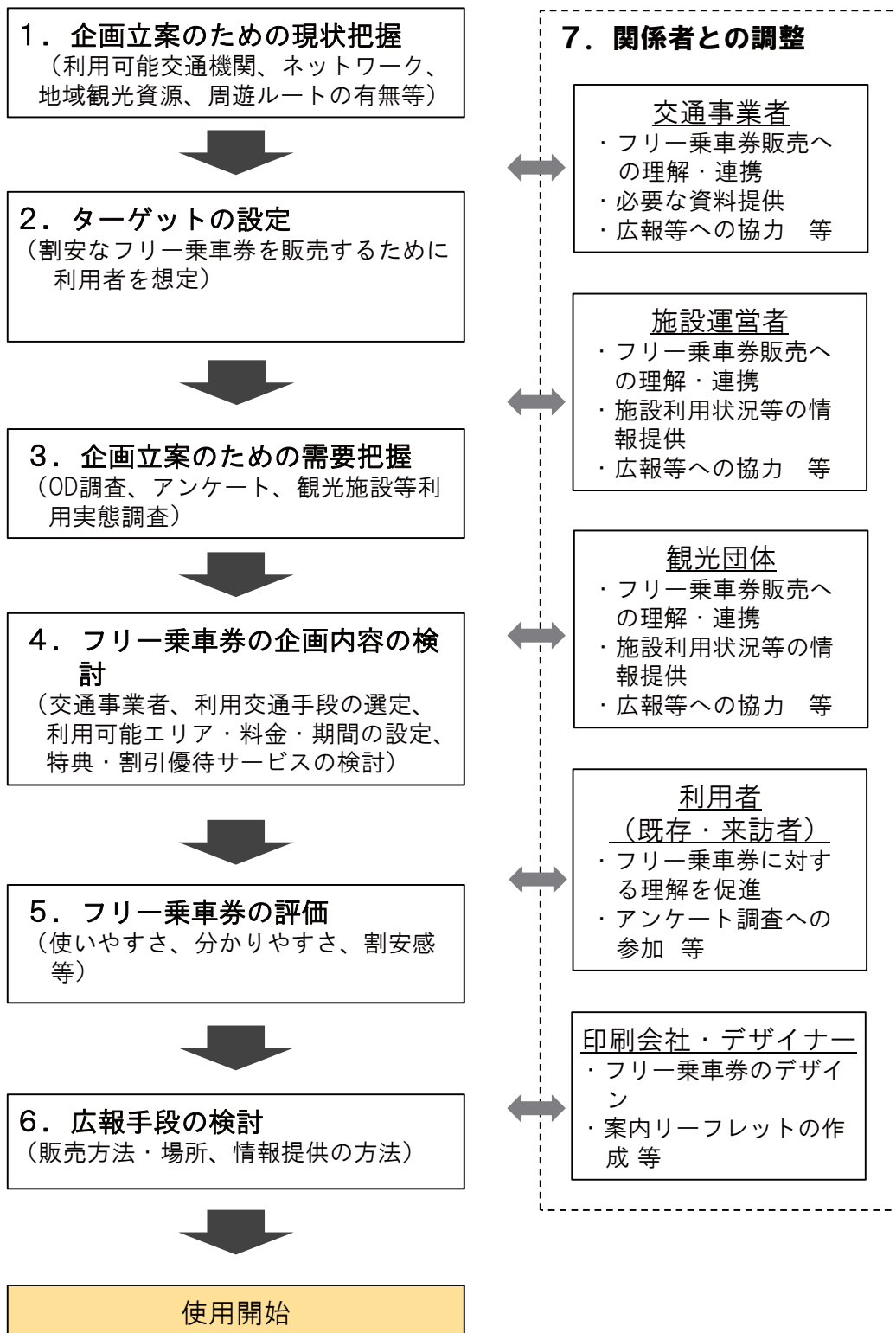


図 38 検討の流れ

4) 来訪者等に配慮した料金体系の導入

地域内の回遊等において、複数回の利用や複数の交通機関利用等が想定される。このような場合の料金の割高感や支払いの煩わしさを軽減し、地域交通の利用に対する抵抗感を軽減する事例がある。

(1) 施策検討に係る前提条件

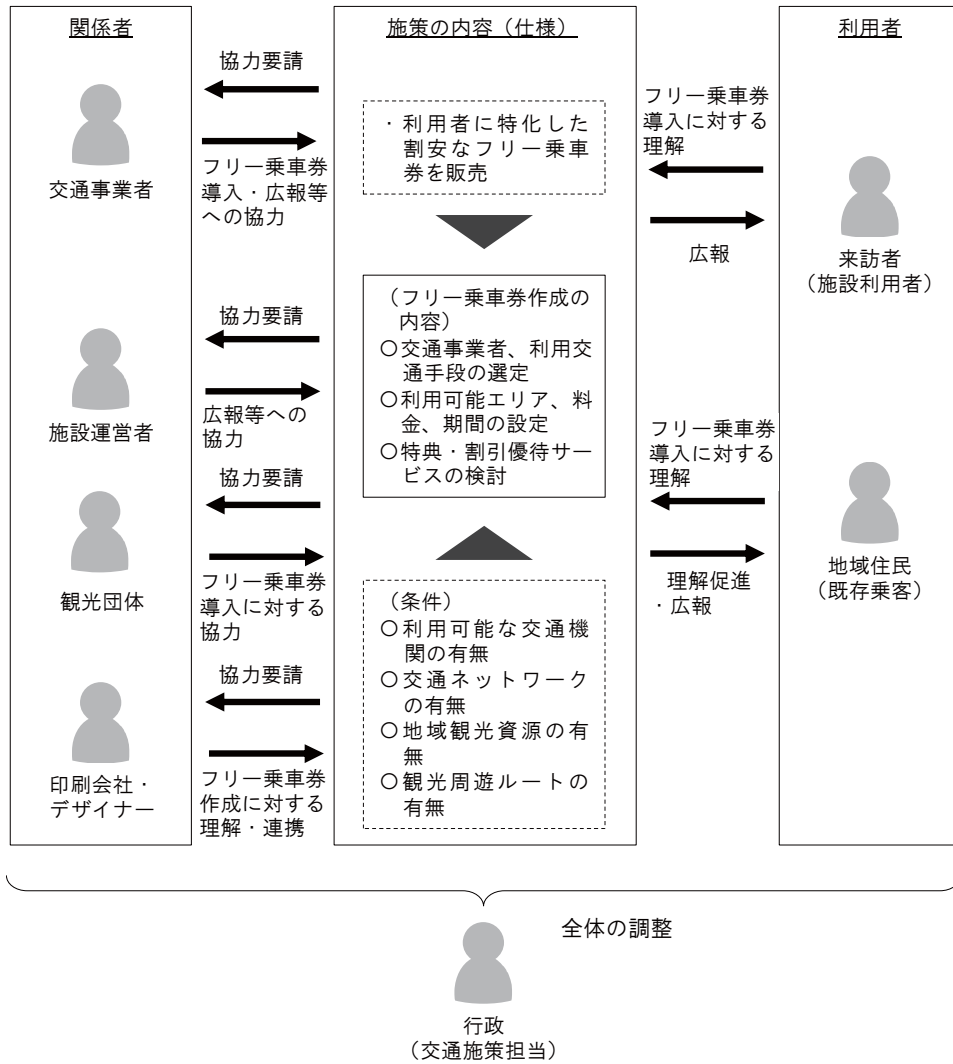


図 39 施策検討に係る前提条件



## (2) 検討の流れ

### ① 企画立案のための現状把握

#### ✓公共交通のネットワークや料金体系の現状を把握

- ・利用可能な地域公共交通機関が存在するかなど、フリー乗車券を導入するにあたっての必要条件を事前整理する。

##### <調査項目>

- ・利用可能な公共交通機関の有無
- ・交通ネットワークの有無
- ・地域観光資源の有無
- ・観光周遊ルートの有無 等

### ② ターゲットの設定

#### ✓利用者に特化した割安なフリー乗車券を販売するためのターゲットを設定

- ・利用者の目的を想定し、利用者に特化した割安なフリー乗車券にするためにターゲットを絞り、既存交通サービスの利用を促進する。

##### <設定の例>

- ・ターゲット：シニア層、ファミリー層、若年層（女子旅）、アクティビティ派、地元住民 等
- ・目的：歴史探訪、街歩き、食べ歩き、体験型観光、登山・ハイキング、ビジネス、買物 等

### ③ 企画立案のための需要把握

#### ✓地域公共交通機関の利用実態や観光施設等の利用状況を把握

- ・OD 調査やアンケート等を通じて利用者のニーズを把握する。

##### <調査事項>

- ・地域公共交通の利用実態：OD 調査、アンケート
- ・来訪者等の特性：訪問目的、移動手段（利用交通機関）、訪問場所、滞在期間、費用、情報源
- ・観光施設等の情報：営業日時、アクセス方法、訪問者数

### ④ フリー乗車券の企画内容の検討

#### ✓利用者にとって使いやすく、割安感のある企画内容を検討

- ・①～③を踏まえ、利用者にとって使いやすく、割安感のあるフリー乗車券の企画内容を検討する。

＜検討内容＞

- ・フリー乗車券に参画する交通事業者・交通手段
- ・利用可能エリア・期間
- ・価格
- ・特典、割引優待サービス等

⑤ フリー乗車券の評価

**✓使いやすさ、分かりやすさ、割安感などの視点から評価**

- ・企画したフリー乗車券について、試験販売やアンケート等を通じて以下の視点等から評価する。

＜評価項目＞

- ・使いやすさ
- ・分かりやすさ
- ・割安感 等

⑥ 広報手段の検討

**✓観光客等の情報入手の特性を考慮した手段を検討**

- ・来訪者等、地域住民（既存利用者含む）への情報提供方法や販売方法、販売場所を検討する。

＜検討事項＞

- ・販売方法：web サイト（観光案内サイト、航空券予約サイト・宿泊先サイト等）、観光案内所、観光施設、駅、バスセンター等
- ・情報提供：行政・観光 web サイト、旅行パンフレット、SNS 等

⑦ 関係者との調整

**✓関係者との適切な役割分担と協働を推進**

- ・上記検討内容について、関係者と必要な調整を行う。必要に応じて、既存の地域公共交通会議や法定協議内に下部組織を設けるなど検討体制を整備するとともに、地域住民等に対する説明会などを実施する。

＜調整事項＞

- ・交通事業者：フリー乗車券への傘下広報等への協力
- ・施設運営者：施設の運営・利用状況等の情報提供、広報等への協力
- ・観光団体：広報等への協力
- ・利用者：アンケート調査等への参加、フリー乗車券の利用促進
- ・印刷会社・デザイナー：フリー乗車券のデザイン、案内リーフレットの作成等

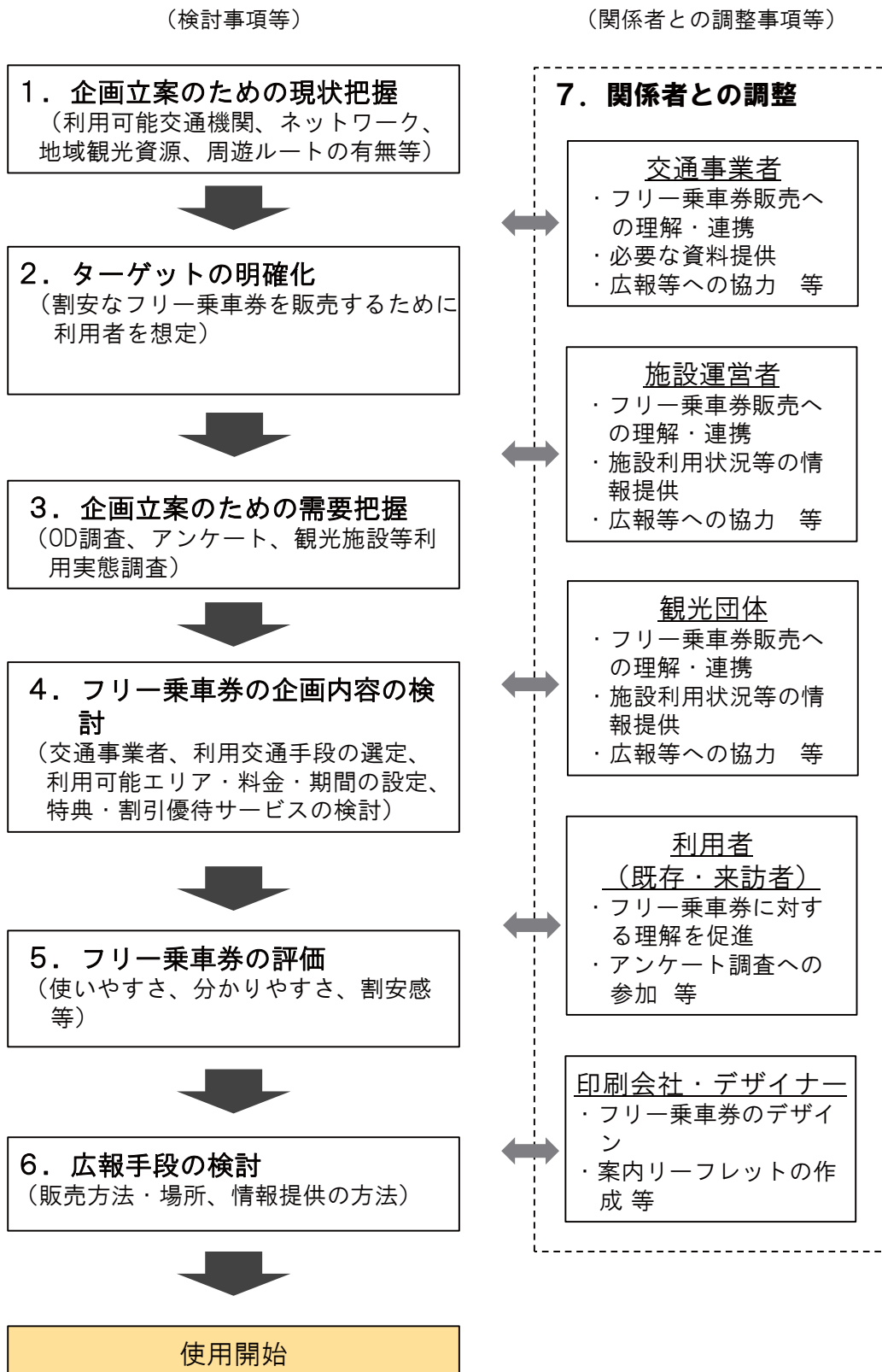


図 40 検討の流れ

5) 地域交通を利用した観光等の提案

地域内で体験できるさまざまなメニューと地域交通のチケットをセットにした、来訪者等向けの企画乗車券等の販売により、地域交通の利用動機を創出する事例がある。

(1) 施策検討に係る前提条件

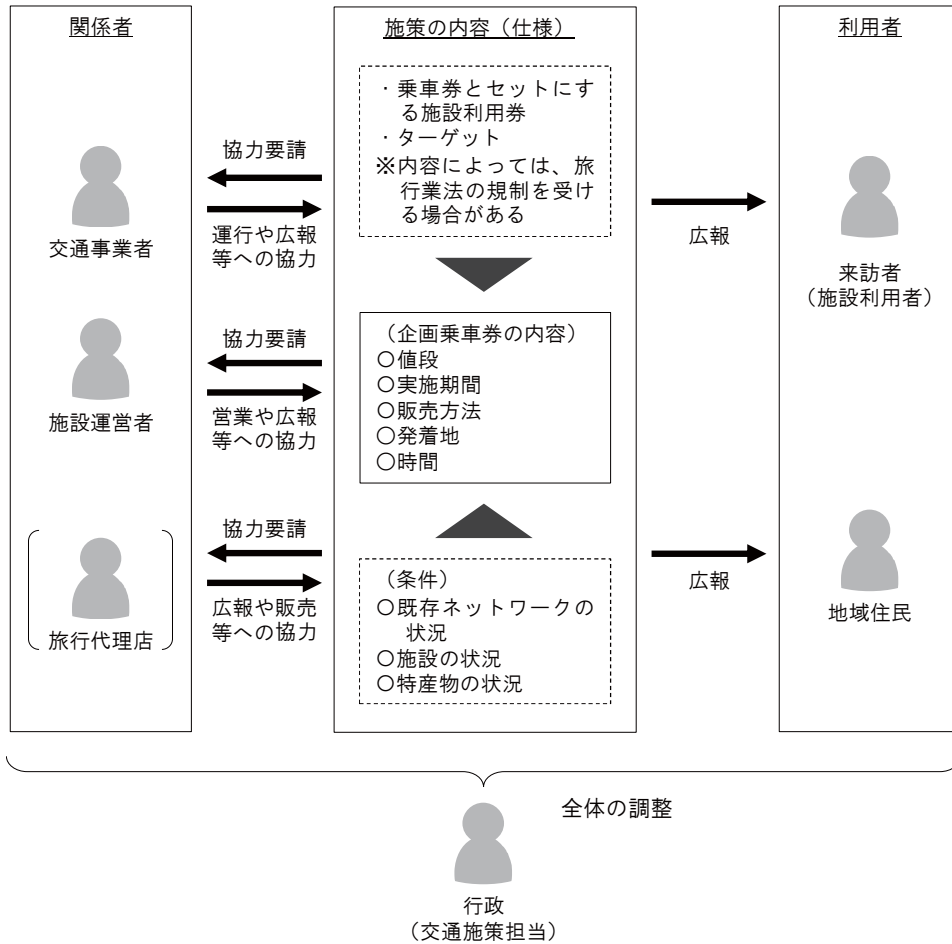


図 4 1 施策検討に係る前提条件

## (2) 検討の流れ

### ① 地域資源の選定

#### ✓地域の強みとなる地域資源を設定

- ・観光施設等の分布状況と公共交通ネットワークの整備状況を確認し、集客可能性の大きさや公共交通によるアクセス利便性等を踏まえ、公共交通の乗車券とセットにする地域資源を設定する。

### ② ターゲットの設定

#### ✓選定した施設を喜んで利用してくれそうなターゲットを設定

- ・施設の特徴をもとに、企画乗車券をどのような人に利用してもらうかを想定する。

##### <設定の例>

- ・個人客、団体客、地域住民
- ・カップル、シニア層、ファミリー層 等

### ③ 企画立案のためのデータ収集

#### ✓組み合わせる地域資源と交通ネットワーク双方の情報を収集

- ・企画乗車券の検討に必要な地域資源や交通ネットワークの情報を収集する。

##### <収集データ>

- ・既存ネットワークの状況：ダイヤ、利用状況等
- ・施設の状況：営業日時、入館料等

### ④ 企画内容の検討

#### ✓利用者の行程等を考慮した企画を検討

- ・①～③を踏まえ、地域資源の特性や実際の行程、さらには買いやすさ等を考慮して、企画乗車券の内容を検討する。

##### <検討事項>

- ・実施期間：施設の運営日時や季節等を踏まえ、実施期間を検討（場合によっては、期間限定商品も検討）
- ・発着地：利便性を踏まえ、誰もが利用しやすい発着地を検討
- ・行程：運行本数が少ない場合には目的地に必要な滞在時間を踏まえ、乗車してもらう便を検討
- ・値段：採算性を踏まえつつ、安くてシンプルな値段を検討
- ・販売方法：誰でも簡単に購入できるようにするため、多様な販売方法を検討



⑤ 企画内容の評価

✓**既存利用者への影響・採算性などの視点から評価**

- ・④で検討した企画内容について、既存の利用者への影響（利用者増加による混雑）や企画乗車券の採算性を評価する。影響が大きい場合には、見直しや緩和策の検討を行う。

⑥ 広報手段の検討

✓**既存利用者、来訪者等それぞれの特性を踏まえた広報手段を設定**

- ・施設利用者（来訪者等）、既存利用者（地域住民）等の情報入手方法の特性等を踏まえ、ターゲットに応じた適切な広報手段を検討する。

＜検討事項＞

- ・来訪者等（施設利用者）：施設 web サイト・観光パンフレット等
- ・地域住民：バス車内広告・広報紙等

⑦ 関係者との調整

✓**関係者との適切な役割分担と協働を推進**

- ・上記検討内容について、関係者と必要な調整を行う。必要に応じて、既存の地域公共交通会議や法定協議内に下部組織を設けるなど検討体制を整備する。

＜調整事項＞

- ・交通事業者：企画乗車券への参加、広報等への協力
- ・施設運営者：施設の運営状況等の情報提供、企画乗車券への参加、広報等への協力
- ・旅行代理店：広報・販売等への協力

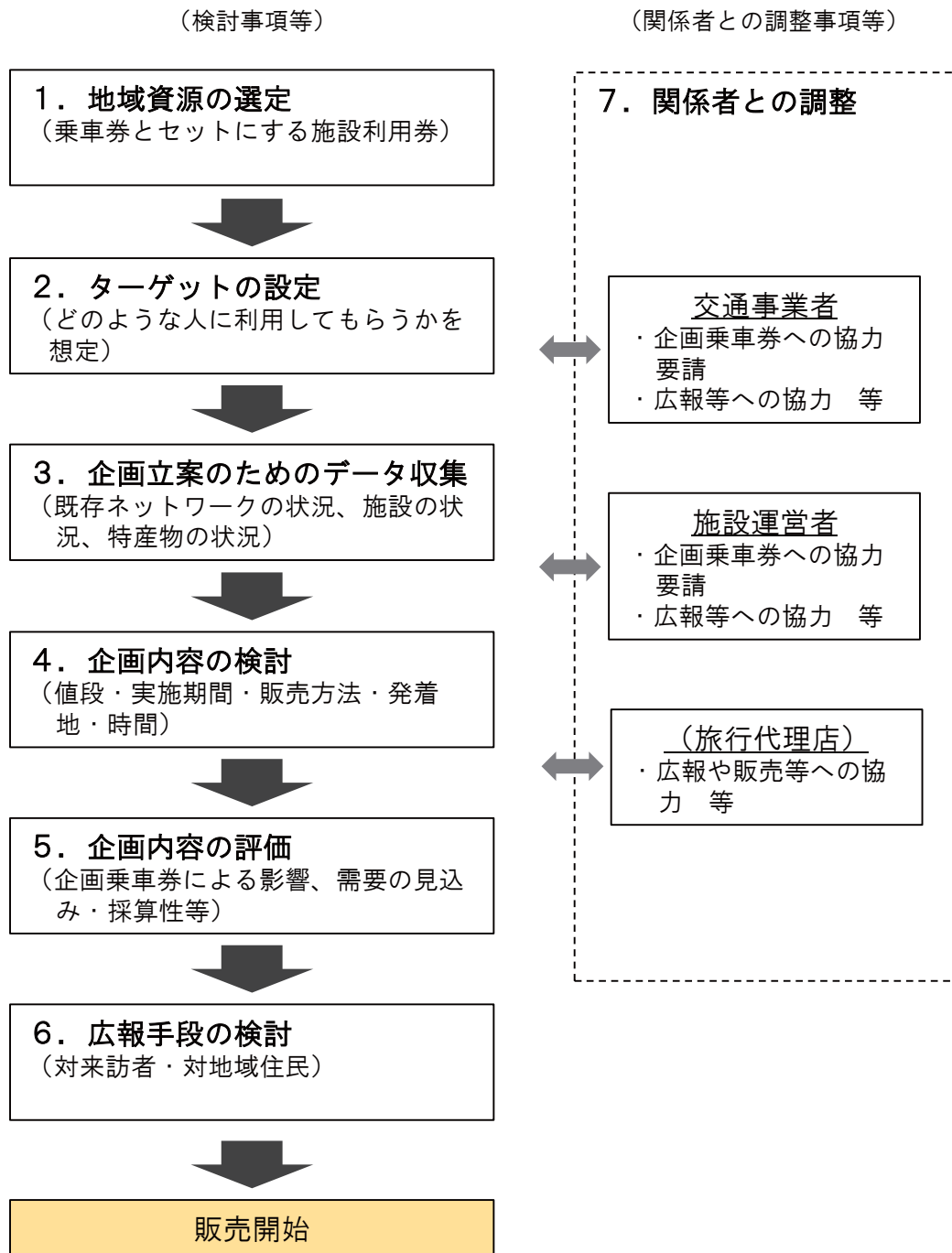


図 4 2 検討の流れ

---

## 地域のモビリティ確保の知恵袋2016

～ 対流促進による地域交通の活性化 ～

平成29年3月

国土交通省 総合政策局 総務課  
政策企画官（総合交通体系担当）

---